



### 關注東鐵綫過海後大埔過海巴士路線服務問題

自香港經濟結構轉型，金融和商業中心一直集中在港島北部，大埔新市鎮居民亦多於港島北部上班，尤其是中環至灣仔一帶，故此過海巴士路線服務一直深受歡迎。然而，新界東多項發展引致居住人口大幅增長，致使現有過海巴士路線行經的吐露港公路、大老山隧道公路、東區海底隧道和東區走廊等主要幹道，於繁忙時間均非常擠塞，如有交通意外，更會使班次大幅延誤。另一邊廂，隨著東鐵綫過海段於今年 5 月通車，大埔居民可利用東鐵綫直達會展及金鐘站，吸引不少居民轉為利用港鐵通勤。

港鐵固然是大埔上班族的一大選擇，然而專營巴士服務理應提供足夠競爭力的選擇給予市民，使得通勤運輸不會過度依賴單一交通工具，保持交通運輸系統的韌性。

根據「大埔交通問卷 2022」於本年 4 月進行（其時東鐵綫過海段尚未通車）的問卷結果，來往港島通勤的受訪者中，有 51.60% 利用大埔直達港島巴士通勤；當中只有 5.52% 稱「一定會轉用港鐵」，有 37.93% 稱「一定不會轉用港鐵」，其餘超過半數的受訪者則對轉用港鐵過海較為猶疑。參考此問卷結果，我們認為居民選用通勤交通工具有多個因素，除了速度外，亦有上下車步行距離，轉乘次數、穩定性、舒適度等。巴士在舒適度上較有優勢，而如果現時過海巴士能提供更好的點對點服務，以及改行較少擠塞的幹線公路等措施，將有效提升競爭力。

故此我們認為，在東鐵綫過海後，大埔區的過海巴士服務應以不同方式提升競爭力，包括：

- (1) 儘快提升行經西隧的特快線 907C 號線服務，特別在繁忙時間增加班次；
- (2) 因應大老山隧道、東區海底隧道以及東區走廊經常擠塞，考慮增加第 307 號線的路線效率的改道措施，例如仿效第 373 號線，考慮將第 307 線下午繁忙時間往大埔方向的班次改經紅磡海底隧道及獅子山隧道；
- (3) 按需求微調第 307 號線的港島區內走線，避免與東鐵綫過海段過度重疊，吸引乘客搭乘，發揮點對點路線的優勢。

希望巴士公司及運輸署能夠考慮上述方案，並首先盡快提升現時仍然較受歡迎的 907C 號線服務，以維持競爭力；另外，我們對運輸署及巴士公司有以下提問：

(4) 在東鐵綫過海後，大埔區各條過海巴士路線（包括第 307、373、682、900 及 988 號線，及上述路線的分支輔助路線）的平均載客量、最高峰一小時及最高峰半小時載客量比起第五波疫情前的變化為何？

(5) 現時第 307 號線及第 907C 號線的繁忙及非繁忙時間實際車程為何？

(6) 希望運輸署能提供以下路段的繁忙時間平均車速最新數據：西九龍公路、青沙公路；東區海底隧道、東區走廊、大老山公路；獅子山隧道公路、獅子山隧道、公主道、紅磡海底隧道；吐露港公路、大埔公路（沙田段）。

感謝民間組織「大埔交通 Transport in Tai Po」就此議題提供意見。

此致

大埔區議會交通及運輸委員會

大埔區議員



何偉霖、譚爾培謹啟

（何偉霖代行）

二零二二年六月二十二日