

交通及運輸委員會
跟進公共巴士及小巴服務工作小組
2021 年第一次會議紀要

日期：2021 年 2 月 10 日(星期三)
時間：下午 2 時 35 分至下午 6 時 47 分
地點：大埔區議會會議室

出席者：

任啟邦議員	主席
陳振哲議員	成員
陳蔚嘉議員	成員
周炫瑋議員	成員
何偉霖議員	成員
關永業議員	成員
林名溢議員	成員
林奕權議員	成員
劉勇威議員	成員
連栢璋議員	成員
文念志議員	成員
蘇達良議員	成員
譚爾培議員	成員
胡耀昌議員	成員
姚鈞豪議員	成員
姚躍生議員	成員
區格萊先生	高級運輸主任(大埔)／運輸署
譚浚熙先生	經理(公共事務)／九龍巴士(一九三三)有限公司
張僑光先生	經理(車務)／九龍巴士(一九三三)有限公司
陳重懿先生	助理主任(策劃及發展)／九龍巴士(一九三三)有限公司
陳文瑋先生	助理策劃及車務編排經理／新世界第一巴士服務有限公司 ／城巴有限公司
林志強先生	助理營運經理／城巴有限公司
陳浩峯先生	高級營運主任／城巴有限公司
林圓女士	公共關係經理(對外事務)／香港鐵路有限公司
陳文俊先生	行政總裁／進智公共交通控股有限公司
王宇峰先生	營運經理／進智公共交通控股有限公司
施玲玲女士	秘書

缺席者：

區鎮濠議員	成員
區鎮樺議員	成員
黃兆健議員	成員

開會詞：

主席歡迎各成員及部門代表出席會議。

I. 富亨邨及富蝶邨公共交通服務

(大埔區議會文件 WGBM 1/2021 號)

2. 主席歡迎香港鐵路有限公司(“港鐵”)公共關係經理(對外事務)林圓女士就是項議程出席會議，並請相關代表就交通及運輸委員會(“交運會”)的委員於2020年第6次的交運會會議上提出的相關意見作出回應。
3. 運輸署代表介紹大埔區議會文件 WGBM 1/2021 號。
4. 港鐵及九龍巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)代表表示沒有補充。
5. 成員的意見概括如下：
 - (i) 署方回覆簡短，沒有提及對富亨邨及富蝶邨的公共交通服務規劃。
 - (ii) 建議運輸署、九巴及港鐵藉富蝶邨落成增加巴士 K 號線服務，以及查詢就新增巴士 K 號線服務的權責。
 - (iii) 查詢富亨邨、富蝶邨及大埔第 9 區的對外交通規劃，包括前往其他市區及接駁區內港鐵站的巴士服務，以應付未來人口增長的交通需求。
 - (iv) 建議其他公共運輸服務營辦商，例如城巴有限公司(“城巴”)研究開辦新號線服務的可行性。
6. 主席詢問運輸署計劃如何應付富蝶邨斑蝶樓居民入伙後的交通需求。
7. 運輸署代表回應指，署方會於富蝶邨落成前規劃相關公共運輸服務，以配合新增乘客需求，並會留意斑蝶樓的入伙情況及居民出行模式。署方亦曾與頌雅路及富亨巴士總站的公共運輸營辦商商討，日後將根據乘客的需求加強頌雅路及富亨巴士總站的公共運輸服務。

8. 九巴代表回應指，曾向運輸署提供有關大埔第 9 區及富蝶邨的交通服務建議，並會與署方保持溝通。

9. 主席詢問進智公共交通控股有限公司(“進智”)會否因應斑蝶樓居民的交通需求，加強小巴服務。

10. 進智代表回應指，已預留了額外的小巴提供服務，如獲運輸署同意，延長 20A 及 20X 號線小巴的行駛路線至斑蝶樓的建議可行。

11. 成員的意見概括如下：

- (i) 促請署方盡快落實大埔第 9 區的對外交通服務。
- (ii) 詢問運輸署及港鐵，現時巴士 K12、K14、K17 及 K18 號線的營運牌照是否仍屬於九廣鐵路公司(“九廣鐵路”)，以及查詢現時巴士 K 號線的資源分布。
- (iii) 指出北區皇后山邨與斑蝶樓的入伙時間相若，運輸署已落實皇后山的公共運輸服務安排，但暫時未見斑蝶樓有相關安排，故成員詢問運輸署打算如何解決相關交通需求。
- (iv) 詢問港鐵會否研究於巴士 71A 號線的站點增設港鐵特惠站，使有關乘客可享轉乘優惠。
- (v) 建議於富亨邨或富蝶邨增加前往不同市區的巴士服務。

12. 港鐵代表回應概括如下：

- (i) 現時港鐵承接九廣鐵路營運巴士 K12、K14、K17 及 K18 號線。現時上述巴士 K 號線的專營權由九巴持有，如需更改上述巴士 K 號線的行車路線，需由運輸署安排。
- (ii) 港鐵有為上述巴士 K 號線乘客提供免費轉乘東鐵綫的優惠。
- (iii) 港鐵曾研究在富亨增設港鐵特惠站的可行性，惟富亨與鐵路站相距約兩公里，未符合增設港鐵特惠站的距離要求，故未有考慮上述建議。

13. 主席相信，日後相關房屋項目落成後，乘客交通需求會進一步增加，故詢問運輸署有甚麼對策。

14. 運輸署代表回應概括如下：

- (i) 署方備悉成員意見，日後規劃相關交通服務時會作參考。署方亦有就斑蝶樓的入伙情況與公共運輸服務營辦商商討有關交通規劃。
- (ii) 指出途經頌雅路或於鄰近提供服務的小巴 20A 及 20X 號線，亦可服務斑蝶樓的居民。
- (iii) 署方指出從斑蝶樓至富亨邨巴士總站的道路平坦，步行需時約四分鐘，屬於合適的步行距離，居民可步行前往上述巴士總站使用相關交通服務。署方會密切留意入伙後相關服務的乘客需求，適時與營辦商跟進。

15. 成員詢問九巴不增加巴士 K 號線的服務的原因，及有關服務申請審批主導權是否屬於運輸署。

16. 九巴代表回應指，九巴雖持有行駛相關巴士路線的專營權，但營運方面的問題，例如車輛維修、保養及人手調配則由港鐵負責。

17. 運輸署代表表示，巴士 K12、K14、K17 及 K18 號線是在九巴的專營權下，由港鐵負責營運，包括提供相關車輛及人手。

18. 主席詢問港鐵會否考慮開辦駛經富亨或富蝶邨的巴士 K 號線服務，並承擔相關營運開支。

19. 港鐵代表表示，修改現有 K 號線巴士的行車路線或開辦新 K 號線巴士等事宜，需由運輸署決定。

20. 主席詢問九巴是否願意於富亨或富蝶邨提供與巴士 K 號線服務模式相若的巴士服務。

21. 九巴代表表示，需進一步與運輸署商討在大埔區內提供接駁至港鐵站的巴士服務。

22. 成員的意見概括如下：

- (i) 查詢增加小巴班次及巴士 K 號線系列服務是否由運輸署審批。
- (ii) 希望城巴研究增加富蝶邨對外的巴士服務，例如前往將軍澳、屯門、元朗、天水圍及港島的巴士服務。
- (iii) 雖然從斑蝶樓步行至富亨邨巴士總站，只需約四分鐘，但相

信現有服務不足以應付新增的交通需求，認為運輸署有必要投放新的交通資源。

- (iv) 要求港鐵以書面回覆未能增設港鐵特惠站的原因。
- (v) 富亨邨交通服務供不應求，不理解為何運輸署仍建議新入伙居民前往富亨邨或雅麗氏何妙齡那打素醫院(“那打素醫院”)乘車。
- (vi) 認為富蝶邨落成對港鐵而言是商機，應落實相關轉乘優惠措施，鼓勵更多人使用港鐵服務。

23. 九巴代表的回應概括如下：

- (i) 九巴曾向運輸署提出有關富蝶邨交通規劃建議，並會繼續與署方商討有關建議。
- (ii) 據了解，調整巴士 K 號線系列服務由運輸署決定，而車費優惠則由港鐵決定。此外，由於巴士 K 號線系列服務涉及不同持份者，故相信需由署方帶領處理相關問題。

24. 主席查詢運輸署計劃於何時與成員討論九巴就富蝶邨交通規劃提出的建議，以及會否在本年度大埔區巴士路線計劃考慮相關建議。

25. 運輸署代表的回應概括如下：

- (i) 運輸署正研究九巴提交的建議及籌備本年度大埔區巴士路線計劃，並會適時公布有關內容。
- (ii) 運輸署理解成員關注富蝶邨落成後對附近的公共運輸服務造成的影響，故署方會及早就整體交通配套作出規劃，以應付新增人口的交通需求。
- (iii) 運輸署將與現有的公共運輸服務營辦商討論加強服務應付斑蝶樓住戶入伙後的交通需求。如有進一步消息，署方會適時通知相關人士。

26. 主席查詢運輸署應付斑蝶樓住戶入伙後的交通需求的具體方案。

27. 運輸署代表回應指，署方會密切留意相關情況，並與營辦商商討有關交通服務建議，並會適時通知相關地區人士。

28. 主席表示，工作小組將繼續跟進斑蝶樓住戶入伙後的情況，如有需要，或會邀請相關小巴營辦商出席會議。

29. 港鐵代表補充指，現時約有 20 輛巴士行駛巴士 K 號線，並將於會議後補充有關車長人手編制資料。

30. 成員的意見概括如下：

- (i) 大埔區內大部分屋邨均設有往返市區的公共運輸服務，查詢富蝶邨落成後是否同樣會有相關服務。
- (ii) 建議運輸署、九巴、港鐵及相關成員會議後一同研究交通改善措施。

31. 主席表示，有成員提出一項臨時動議。就此，他表示根據《大埔區議會常規》(“《常規》”)第 17 條，除非另獲主席同意，否則議員如欲提出動議，須在舉行會議的 10 個淨工作天前通知秘書。不過，由於上述動議的相關事宜具迫切性，亦有多名成員關注，因此酌情批准處理。

32. 秘書讀出由文念志議員提出的臨時動議，內容如下：

“跟進公共巴士及小巴服務工作小組動議要求運輸署、九巴及港鐵公司於大埔富亨邨及未來富蝶邨增設免費接駁港鐵站巴士服務，並盡快落實大埔第九區對外交通規劃。”

動議獲何偉霖議員和議。

33. 席上沒有成員提出其他修訂動議。

34. 主席請成員就動議作出表決。工作小組同意以記名方式進行投票，結果如下：

贊成：	14 票	陳振哲議員、周炫瑋議員、何偉霖議員、關永業議員、林名溢議員、林奕權議員、劉勇威議員、連栢璋議員、文念志議員、蘇達良議員、譚爾培議員、胡耀昌議員、姚鈞豪議員、姚躍生議員
反對：	0 票	
棄權：	0 票	
沒有投票(在席)：	1 票	任啟邦議員
沒有投票(不在席)：	1 票	陳蔚嘉議員
總計：	16 票	

35. 主席宣布上述動議獲得通過。他表示工作小組將繼續跟進題述事項，

並請九巴、港鐵及運輸署重新提交書面回覆。

36. 成員的意見概括如下：

- (i) 建議工作小組就上述動議致函港鐵及運輸署署長，以反映工作小組的訴求。此外，成員亦希望約見港鐵、運輸署署長及運輸及房屋局(“運房局”)局長商討有關大埔第 9 區的交通規劃。
- (ii) 由於富蝶邨的規劃配套亦屬於運房局負責範疇，故有成員建議工作小組亦需致函運房局，反映相關事宜。

37. 主席表示，秘書處將以工作小組名義致函港鐵、運輸署及運房局。

II. 大埔區巴士服務恆常討論事項

(一) 白石角交通服務

38. 成員的意見概括如下：

- (i) 82D 號線巴士只提供平日繁忙時段的服務，但相信周末期間同樣有乘客需求，故建議運輸署及巴士公司研究在周末期間增設由大埔往來白石角，每小時一班的循環線服務。此外，成員建議 82D 號線巴士(往白石角方向)增設逸瓏灣迴旋處站點。
- (ii) 查詢非辦公時間期間合併巴士 272A 及 272K 號線的研究進度。
- (iii) 查詢署方預計在何時落實白石角往來港島區的巴士服務。
- (iv) 建議繁忙時間後新增 73X 號線服務，詢問運輸署對上述建議的意見。

39. 運輸署代表回應概括如下：

- (i) 目前白石角居民較少乘搭巴士 82D 號線，但署方備悉成員就提供周末班次的建議，並會視乎乘客需求，與九巴研究開辦相關服務的可行性。署方亦備悉成員有關巴士 82D 號線路線及 73X 號線服務的建議。
- (ii) 運輸署正籌劃開辦白石角往來灣仔(香港會議展覽中心)的巴士路線。署方會就上述服務的開辦日期適時通知相關地區人

士。

40. 主席指出，早在三年前落實開辦白石角往來港島區的巴士服務，但運輸署卻仍在籌劃開辦路線，他希望了解具體進度。

41. 運輸署代表表示，需在會議後向相關組別人員了解再作回覆。

42. 九巴代表回應概括如下：

- (i) 82D 號線巴士於繁忙時間使用率偏低，故九巴需研究是否有足夠資源在周末增加全日服務，並表示可先在周末繁忙時間試行上述服務，如有進一步消息，九巴會再向成員報告。
- (ii) 相信增設逸瓏灣迴旋處站點並不會增加太多行車時間，故九巴樂意研究上述建議的可行性，以便利居民。
- (iii) 就合併巴士 272A 及 272K 號線的建議，由於上述兩條巴士路線的服務對象及車資不同，相信合併後受影響的乘客較多，故九巴會先備悉上述建議。另外，九巴已投放額外資源營運巴士 272A 號線，而九巴會檢視聯合班次的服務時間表，以減少乘客的等候時間。

43. 成員的意見概括如下：

- (i) 詢問運輸署有關開辦白石角往來港島區的巴士服務的詳情，包括(一)招標程序的進度；(二)預計落實日期；以及(三)未能提供預計落實日期的原因。
- (ii) 成員希望增加巴士 82D 號線周末期間的班次，以應付居民周末往返沙田的交通需求。
- (iii) 就合併巴士 272A 及 272K 號線的建議，272K 號線非辦公時間的乘客量極少，故希望運輸署及九巴研究向在香港科學園下車的乘客提供分段收費優惠或其他相關措施，以期善用資源。

44. 運輸署代表會在會議後向相關組別人員跟進有關開辦白石角往來港島區的巴士服務的進展，並回覆成員。此外，署方備悉上述有關其他巴士路線的建議，並會在日後改動巴士路線時作出參考。

45. 主席請運輸署透過秘書處向工作小組成員提供有關開辦白石角往來港島區的巴士服務的進展。

46. 九巴代表會研究有關巴士 272K 號線及 82D 號線的建議的可行性，亦備悉有關巴士 73X 號線的意見，並會留意相關載客率，以研究相關建議的可行性。

(二) 大埔區機場巴士服務

47. 成員的意見概括如下：

- (i) 建議加強早上繁忙時間機場巴士服務。
- (ii) 建議增設全日途經白石角的機場巴士服務。
- (iii) 巴士 E41 號線縮班後班次與 A47X 號線時間相若，建議九巴疫情後重新因應客量調整巴士 E41 號線班次。
- (iv) 建議增設由西貢市開出，直接前往東涌及機場的巴士服務。
- (v) 詢問運輸署有關暢航路支路的現況，包括該支路現時是暫時抑或永久封閉。

48. 九巴代表回應概括如下：

- (i) 目前只有 A47X 號線特別班次繞經白石角，九巴會密切留意疫情過後機場的通勤需求再作研究。
- (ii) 沙田區議會亦要求增加巴士 A41P 號線班次服務，九巴會綜合研究西沙路及馬鞍山的巴士服務。
- (iii) E41 號線因繞道而增加行車時間，令該巴士路線出現脫班情況。待暢航路支路通行後，九巴願意恢復原有路線，並按載客量增加班次。

49. 運輸署代表會在會議後向相關人員了解暢航路支路的現況，並回覆成員。

50. 主席請運輸署於下次會議報告有關暢航路支路的現況，以及回應巴士 E41 號線因改道增加行車時間的情況。

(三) W3 號線的服務

51. 運輸署代表就巴士 W3 號線提出兩項服務調整建議，包括(一)全日來回方向行經百和路；以及(二)修改大埔區行車路線，來回方向增設大埔超

級城及太和邨兩個站點。由於路線延長，班次服務將調整至全日每三十分鐘一班。

52. 成員的意見概括如下：

- (i) 認為運輸署改道及增加站點的建議可惠及更多居民。
- (ii) 查詢巴士 W3 號線轉乘優惠的研究進度，並建議增設往返北區和沙田區的雙向分段收費，吸引更多居民使用。
- (iii) 建議九巴於翠怡花園分站設置標準有蓋的巴士站及相關配套設施。

53. 主席詢問九巴以往 W3 號線巴士轉乘情況。

54. 九巴代表回應概括如下：

- (i) 目前巴士 W3 號線分別提供於沙田站、廣福邨及上水站轉乘的優惠，九巴會研究進一步擴展轉乘優惠的可能性。由於巴士 W3 號線使用率低，九巴亦需考慮提供轉乘優惠所帶來的財政負擔。
- (ii) 巴士 W3 號線提供西九龍站至沙田站的雙向分段收費，九巴備悉成員就 W3 號線提供雙向分段收費的意見，並會研究有關可行性。

55. 成員的意見概括如下：

- (i) 建議九巴研究實施逆向分段收費的可行性，確保路線營運財政健康，同時提供西沙居民前往大埔及沙田更便捷的選擇。
- (ii) 認為擴大轉乘優惠範圍不會加重九巴的財政負擔，實施逆向分段收費的建議技術上亦可行。同時建議九巴考慮增加區外的轉乘優惠，讓市民有更多選擇。

56. 主席的意見概括如下：

- (i) 支持盡快落實方案，但認為復辦路線縮減至全日每三十分鐘一班的做法欠理想。他強調復辦巴士 W3 路線需同步增加巴士站，以免因載客率不足而取消路線。
- (ii) 自港鐵九卡列車投入服務後，東鐵綫於繁忙時間十分擠逼，相信部分居民寧願乘坐巴士以更快捷地前往九龍、沙田區及北區。他建議 W3 號線現有資源下實施雙向分段收費，以吸

引乘客，舒緩港鐵擠逼，同時為巴士公司帶來盈利。

- (iii) 期望九巴及運輸署能完善雙向分段收費，並擴展至新界東各區，吸引乘客轉乘巴士。
- (iv) 詢問運輸署，如獲成員同意，將何時復辦 W3 號線，以及復辦會否同時增加中途站。

57. 運輸署代表回應概括如下：

- (i) 運輸署去年 12 月收到九巴就 W3 號線提出的建議。署方正就建議進行地區諮詢，完成後會與九巴跟進籌備工作，以期盡快恢復 W3 號線服務。
- (ii) 運輸署一直鼓勵巴士公司提升巴士站設施，由於增設巴士站設施需時，署方認為可先落實服務改動，再與巴士公司商討改善巴士站設施的建議。
- (iii) 署方一直鼓勵專營巴士公司在財政情況許可下提供合適乘車優惠，以減輕市民車費開支。署方審視專營巴士個別車資優惠建議時，致力維持各區多元服務、協調，以及高效的交通網絡，讓乘客在選擇服務時，顧及各個交通服務營辦商在營運及財政上健康和持續發展。

58. 九巴代表備悉成員對乘車優惠的意見，並會跟進翠怡花園增加巴士站上蓋安排。

59. 運輸署代表表示，仍未收到透過大埔民政事務處（“大埔民政處”）進行地區諮詢的結果。

60. 主席請運輸署備悉工作小組支持方案的意見，並盡快落實有關建議。

(四) 307/907B/907C 號線的服務

(大埔區議會文件 WGBM 2/2021 號)

61. 運輸署代表介紹大埔區議會文件 WGBM 2/2021 號。

62. 成員的意見概括如下：

- (i) 認為署方建議方案不理想，希望九巴在不影響巴士 307 號線的服務下，增加巴士 907C 號線班次服務。
- (ii) 查詢提出 907C 及 307 號線班次改動的原因。

- (iii) 署方提出的方案的確能方便乘客經西區海底隧道(“西隧”)直達中上環，但同時會減少前往金鐘的班次，故詢問九巴有否統計灣仔、金鐘一帶的客流量。
- (iv) 查詢 907C 號線下午繁忙時段班次的載客量，以及 307 號線下午繁忙時段減少班次對客流量的影響。

63. 運輸署代表回應概括如下：

- (i) 在服務調整前及後，307 及 907C 號線在有關時段的班次總和不變，共有 14 班車。
- (ii) 署方曾於 2020 年 11 月初在上環急庇利街調查 907C 號線客量，發現 907C 號線下午 5 時 55 分班次載客量較高。
- (iii) 現時 307 號線載客率約五成半，預計服務調整後載客率約六成半至七成。署方與巴士公司亦預計，部分乘客會改乘 907C 號線，相信建議對 307 號線載客率增幅影響不大。

64. 城巴代表回應概括如下：

- (i) 現時 307 號線下午繁忙時間的平均載客量約五至六成。城巴留意到該巴士路線有剩餘運載力，故同意將部分資源分配到 907C 號線。城巴相信有關做法可吸引從金鐘、中環上車的乘客乘搭新增班次，而 307 號線減班對乘客影響不大。
- (ii) 城巴及九巴會從 307 號線各自抽調一班車服務 907C 號線。若 907C 號線日後需進一步增加班次，城巴建議參考 307P 號線，擴展頭班車及尾班車班次服務。

65. 九巴代表回應指，爆發第四波疫情前，307 號線下午繁忙時間載客量約五成，而 907C 號線載客量高，甚至出現“頂閘”情況，故調撥資源讓乘客以最快車程經西隧返回大埔。

66. 成員的意見概括如下：

- (i) 907C 號線建議班次開出時間尚有調整空間，例如下午繁忙時間班次可延後 5 到 15 分鐘開出。
- (ii) 強調希望維持 307 號線班次，同時增加 907C 號線班次。成員認為疫情下的載客率未能準確反映疫情後乘坐該兩條路線的需求。
- (iii) 樂見 907C 號線改經西隧經尖山隧道返回大埔，方便市民。

67. 主席詢問疫情前 307 號線各個班次的載客量，如疫情前 307 號線已有接近七成的載客量，相信新安排會加劇灣仔、銅鑼灣一帶站點擠逼情況。此外，他認為目前未有足夠數據說服工作小組通過題述建議。

68. 九巴代表表示，疫情前，或未開辦 907C 號線服務時，307 號線的確受乘客歡迎。當 907C 號線投入服務後，307 號線的載客量下跌至約五成，相反 907C 號線的需求殷切。九巴亦曾考慮資源調配會否影響 307 號線乘客載客量，但考慮到 307 號線乘客可乘搭 907C 號線，相信建議相對上可行。

69. 城巴代表回應概括如下：

- (i) 城巴錄得的載客率與九巴第 65 段所述的數據相若。自開辦 907C 號線後，307 號線載客量下跌。城巴相信，在新安排下，部分乘坐 307 號線的乘客樂意轉乘 907C 號線，故利用巴士 307 號線現有資源調配至 907C 號線，對巴士 307 號線服務影響輕微。
- (ii) 城巴會密切留意港鐵九卡列車投入服務後長途乘客返回大埔區的乘車模式，但暫時未見有影響。

70. 成員的意見概括如下：

- (i) 認為 907C 及 307 號線定位有分別，故應分開討論班次調整問題。307 號線行車時間較長，相信乘客為求舒適才選擇乘搭，縮減班次後，乘客沒有誘因乘搭有關服務，故相信維持 307 號線班次，同時增加巴士 907C 號線班次才是“雙贏”方案。
- (ii) 認為第四波疫情爆發前的載客率未能如實反映真實的載客量，事實上大埔區過海巴士服務亦不多，建議運輸署及巴士公司認真考慮題述建議是否合適。
- (iii) 查詢載客率計算方法。

71. 運輸署代表回應指，資料文件中的載客率是九巴及城巴於有關時段各班次的平均載客率。

72. 九巴代表補充指，九巴是以巴士路線途經最繁忙路段時的乘客數量得出載客率數據。他舉例指，307 號線途經最繁忙的路段是東區海底隧道收費廣場，九巴會計算該站上車人數除巴士座位及企位總數得出載客率。

73. 主席詢問運輸署、九巴及城巴對成員提出建議有何意見。主席表示，隨公務員全面復工，相信對巴士服務有一定需求，工作小組若通過上述文件，難以向公眾交代。

74. 運輸署代表回應指，題述文件載列 2020 年 11 月的載客率，當時數據反映 307 號線下午繁忙時間有剩餘運載力。署方相信增加 907C 號線班次服務後，原有在金鐘及中環乘坐 307 號線的乘客可改乘 907C 號線。對於有關成員提出的方案建議，運輸署會於會後與兩間巴士公司商討相關可行性。

75. 九巴代表回應指，載客量是 2020 年 11 月第四波疫情前，貼近正常情況。隨第四波疫情減退，載客量回復正常，九巴預計 907C 號線將吸納部分 307 號線的乘客，推斷 307 號線載客率未必達六成，故認為 907C 號線加班是可行做法。九巴會與成員相討調整增加班次的開車時間。

76. 城巴代表回應指，907C 號線投入服務初期，307 號線載客量顯著下降。2020 年 11 月第四波疫情前，307 號線的載客量達六成，其後受疫情影響，該號線下午繁忙時間的載客量確實有下跌。城巴一直密切監察 307 號線載客量，按目前情況，307 號線載客量暫時未有大幅增長的空間，故城巴認為以抽調資源方式增加班次服務較為可行。

77. 主席追問九巴及城巴會否考慮成員提出的試行方案。

78. 城巴代表回應指，因資源緊絀，目前較難抽調額外資源進行試行，以抽調資源方式增加班次服務較為可行，希望成員諒解。

79. 九巴代表同意城巴所說，目前較難抽調額外資源試行方案。九巴備悉成員意見，並研究相關試行方案的可行性。

80. 成員的意見概括如下：

- (i) 重申第四波疫情前的載客率數據未能如實反映 307 號線的載客量，故未能接受署方及巴士公司以有關數據作服務調整的理據。
- (ii) 認為無需以 307 號線的資源作增加 907C 號線班次的交換條件。兩間巴士公司均以資源緊絀為由，縮減甚至暫停部分巴士路線班次服務，並詢問巴士公司如何運用縮班及停開期間剩餘的巴士資源。
- (iii) 認為運輸署的縮班準則難以理解。有成員指出，907B 號線載客率只有三成半，運輸署未有計劃縮班。307 號線的載客率雖

高於 907B 號線，但署方仍提出縮班。

81. 主席的意見概括如下：

- (i) 詢問運輸署如何確保 307 號線及 907C 號線服務足夠配合乘客需求。
- (ii) 質疑運輸署和巴士公司以較低的載客量數據斷定資源錯配，相信日後難以恢復班次。現時 307 號線主要服務灣仔至天后一帶乘客，服務改動後，907C 號線只加強金鐘、中上環一帶的服務，但未有顧及灣仔至天后一帶乘客，故難以說服工作小組通過有關建議。
- (iii) 工作小組期望巴士公司能改善服務，擴充客源，否則會對巴士公司營運造成影響。

82. 運輸署代表表示，署方會密切留意第四波疫情放緩後的乘客情況，適時加強服務。此外，署方會於會後與巴士公司討論成員建議方案的可行性。

83. 九巴及城巴代表均表示，會與運輸署商討成員建議的可行性。

84. 成員的意見概括如下：

- (i) 要求巴士公司密切留意復工後的客量情況，提供更新的載客量數據。
- (ii) 提供疫情前及第二、三波疫情爆發期間，307 及 907C 號線的載客量數據。
- (iii) 認為 907C 號線在疫情影響下仍維持八成載客率，有必要增加班次，並強調兩線合併的方案並不可取。

85. 主席總結，工作小組不接納署方建議，並會將下次工作小組會議續議題述事項。

III. 其他大埔區巴士號線的服務

(大埔區議會文件 WGBM 3/2021 號)

86. 運輸署代表介紹大埔區議會文件 WGBM 3/2021 號。

87. 成員的意見概括如下：

- (i) 查詢 74 號線系列增加分段收費、在廣福道起載、增加班次等建議的研究進展。
- (ii) 建議以雙層巴士行走 74P 號線，同時增加一個班次。
- (iii) 反映 71A、71B 及 99 號線班次服務不穩的情況。
- (iv) 建議開辦由西貢市往返大學站的巴士路線，以便西貢居民前往大埔區及北區。
- (v) 建議 X89D 號線的首班車提早至早上 6 時 45 分前開出。
- (vi) 指出部分由大埔中心開出的巴士到達大埔文娛中心、昌運中心等站點時已滿座，導致乘客寧願步行到大埔中心上車，希望巴士公司提出改善方案。
- (vii) 認為運輸署可藉大埔新發展區落成，改善大埔區交通服務，開辦來往市區的巴士路線及完善現有巴士路線服務。
- (viii) 要求運輸署定期通知成員巴士有關班次改動的資訊。

88. 運輸署代表回應概括如下：

- (i) 備悉成員就 71A、71B、73X、74D、74P 及 74X 號線的意見。
- (ii) 會向負責組別反映 99 及 X89D 號線服務的意見。
- (iii) 署方現正籌備大埔區巴士路線發展計劃，將適時向成員公布。
- (iv) 署方已要求巴士公司向乘客公布巴士減班情況，巴士公司會於網頁及手機應用程式公布有關安排。
- (v) 署方正審核巴士公司提交有關 275R 路線的建議。

89. 九巴代表回應概括如下：

- (i) 九巴初步計劃以 274P 路線由白石角前往大埔工業邨的收費作基準，調低其他巴士前往白石角後的分段收費。如有進一步消息，會適時通知成員。
- (ii) 74P 號線增設由大埔中心經白石角前往觀塘的班次有一定的載客量，九巴會因應情況考慮加班。
- (iii) 九巴現時只提供於假日由西貢市到大學站的 99R 號線服務，並需與運輸署研究將有關服務延伸至平日，並積極研究不同郊遊路線。
- (iv) 74X 系列號線的車輛分配現已實施，目前共有 44 輛雙層巴士

服務該系列號線，九巴樂意研究其他增加班次建議。

- (v) 根據站長紙紀錄顯示，71B 號線班次服務穩定，而 71A 號線昨日(即會議前一日)於早上繁忙時間有壞車，九巴會檢視維修情況，並提醒外勤人員如遇上同樣情況應盡快補回班次。

90. 有成員追問大埔區巴士路線發展計劃進展，以及建議巴士公司定期就疫情期間區內巴士路線班次服務通知大埔區議會。

91. 九巴代表備悉成員意見，並補充指現時 74X 號線部分班次由廣福邨起載，九巴需因應客量需求，考慮是否增設由廣福道起載的特別班次。

92. 運輸署代表回應指，會在會議後向相關人員跟進大埔區巴士路線發展計劃的進展。

93. 九巴代表補充指，九巴會於其網站及手機應用程式公布巴士服務安排，並同意定期向大埔區議會提供疫情期間大埔區巴士路線班次服務安排。

94. 成員的意見概括如下：

- (i) 建議增加 73P 及 74E 號線的回程班次，服務下班的市民。
- (ii) 查詢九巴如何釐定 44 輛雙層巴士足以提供巴士 74X 號線系列服務及署方有否相應規定。
- (iii) 認為巴士公司應重新編排區內巴士的行車路線，以達致分流效果。

95. 運輸署代表回應概括如下：

- (i) 備悉成員對 74E 號線及區內巴士行車路線的建議。
- (ii) 早前已落實提供 73P 號線一班回程服務。署方正與九巴商討實施日期，並會適時通知地區人士。
- (iii) 九巴按照服務詳情表班次計算，74X 號線系列需要共 44 輛雙層巴士提供服務。至於載客量則以乘客數量除以座位及企位的總和。

96. 九巴代表回應概括如下：

- (i) 74E 號線早上班次載客率達七成，下午回程班次的載客量則未及早上班次，九巴會密切留意 74E 號線下午回程服務的情

況，適時增加班次服務。

- (ii) 正與運輸署商討 73P 號線回程班次的實施日期，如有進一步消息會通知成員。
- (iii) 九巴備悉成員就行車路線的意見，作未來路線參考。

97. 成員的意見概括如下：

- (i) 感謝九巴備悉成員的意見。建議沿完善路、馬窩及達運路等道路進出大埔區以進行分流。
- (ii) 建議九巴研究當 74X 號線由大埔中心開出時載客量達九成時，則跳過區內其他站點，直達九龍。同時應開拓 74X 廣福支線。
- (iii) 查詢繁忙時間增加巴士班次服務的標準及 74X 號線繁忙時間的載客量。

98. 運輸署代表重申，巴士公司須按服務詳情表的班次提供服務。巴士公司會適時調撥資源加強班次服務。署方備悉成員提出使用廣福迴旋處以外的其他路段進出大埔區的意見，並會小心考慮行車路線改動對現有乘客的影響。

99. 九巴代表回應概括如下：

- (i) 根據現時運輸署的服務規定，即使巴士於首站客滿，司機亦不能自行更改行車路線。
- (ii) 九巴需謹慎考慮巴士行車路線及班次改動對乘客造成影響。
- (iii) 根據運輸署的巴士服務詳情表的服務要求，目前行走 74X 號線系列的資源分配已飽和，九巴需運用額外資源增加班次。若載客量符合運輸署標準，九巴願意增加班次，以滿足乘客需求。

100. 主席總結，隨著第 9 區落成，居民對巴士服務增加，希望九巴按需求重新規劃 74X 號線服務，考慮開辦分支路線，改善巴士服務。

IV. 大埔區小巴服務

(一) 進智公交小巴號線的服務

101. 主席歡迎進智公共交通控股有限公司(“進智”)行政總裁陳文俊先生及營運經理王宇峰先生就是項議程出席會議。

102. 成員的意見概括如下：

- (i) 反映小巴 20C 號線來回方向在首數站已滿座，建議以 19 座位小巴行走該路線，以及增加班次服務。
- (ii) 提醒進智留意龍尾泳灘於泳季開放後的乘車情況，並適時調整班次。
- (iii) 21K 號線分段收費便宜，吸引不少乘客乘搭 21K 號線前往帝欣苑，對前往圍頭村乘客造成不便，同時浪費小巴剩餘運載力。
- (iv) 查詢推行實時到站資訊系統及二維碼收費的進展。

103. 進智代表回應概括如下：

- (i) 已開發實時到站資訊系統，目前正與運輸署跟進有關安排，故未正式推出。
- (ii) 目前全線車隊已啟用二維碼收費，由於\$2 乘客優惠及轉乘優惠不適用於支付寶及二維碼收費，故使用率不足一成。
- (iii) 現時 20C 及 20K 號線服務穩定，理解路線中段乘客未能登車，進智會按乘客需求加密班次。進智目標於 2021 年底，逐步將 20C 號線的 16 座位小巴更換 19 座位小巴。此外，進智亦已增聘足夠人手，相信可加密班次或加開特別班次。
- (iv) 過往多次向運輸署建議將 21K 及 25A 號線合併營運，均未獲接納。進智補充指，運輸署視取消分段收費為加價，故備悉成員對雙向分段收費的意見。

104. 成員的意見概括如下：

- (i) 指出 20M、20P 及 20S 號線班次不穩定，以及建議小巴 20M 號線於週末及公眾假期加密班次。
- (ii) 建議小巴 20P 號線尾班車開出時間與東鐵線尾班車一致。
- (iii) 反對將支付寶付款模式擴展至交通工具。
- (iv) 查詢小巴公司能否公開內部使用的實時到站資訊系統予市民使用。

105. 進智代表回應概括如下：

- (i) 運輸署曾向進智表示預計於本年第一季推出運輸署實時到站資訊系統，故系統目前只供內部車務管理使用。
- (ii) 20C 及 20K 號線有增加班次的空間。
- (iii) 現時有村巴 NR532 號線和小巴 20B 號線提供往返洞梓的交通服務，由於運輸署禁止村巴駛進小巴站，進智會與運輸署商討，解決入站問題。
- (iv) 表示 20S 號線經營困難，會研究如何轉型路線。
- (v) 可以調整小巴 20P 號線尾班車時間，並會與成員商討相關的內容細節。
- (vi) 表示專線小巴服務調整需得運輸署批准，進智態度正面，並將於會後向運輸署提交服務調整建議，副本將呈送大埔區議會。

106. 主席詢問運輸署會否因應社區設施發展，加快審批小巴路線增加班次的建議。另外，他建議 20R 號線逢假日延伸服務至烏蛟騰停車場，與巴士 275R 號線雙向並行，為市民提供多一項選擇。

107. 運輸署代表表示，收到小巴公司的服務改善建議時，署方考慮有關建議會否影響其他路線的資源分配。

108. 成員的意見概括如下：

- (i) 認為小巴班次不穩與車輛擠塞有關。
- (ii) 查詢運輸署推行小巴實時到站資訊系統的具體時間，如沒有，會否推出試驗計劃，讓小巴公司試行系統。

109. 運輸署代表備悉成員意見。若收到小巴營辦商申請及建議，署方會仔細考慮有關建議的可行性及對乘客的影響。署方會於會後回覆成員有關小巴實時到站資訊系統的進展。

110. 進智代表建議成員以大埔區議會名義向相關組別查詢實時到站資訊系統事宜。他認同大埔墟車輛擠塞問題非常嚴重，尤其是假日和公眾假期，對小巴服務有所影響，希望成員諒解。

111. 有成員補充指，建議運輸署代表聯絡有關負責的組別查詢小巴實時到站資訊系統進度。如未能於本年第一季推行，建議署方考慮讓進智推

出自行小巴實時到站資訊系統作試驗。

112. 運輸署代表會於會後向相關同事跟進有關小巴實時到站資訊系統的進展。

(二) 偉程實業小巴號線的服務

113. 有成員查詢小巴 806 號線由白石角往大埔特別服務的落實日期，以及建議在繁忙時間增加班次。

114. 運輸署代表表示，於本年 1 月經大埔民政處完成有關地區諮詢，現正與相關營辦商跟進有關意見及商討落實服務安排。署方會在落實服務前，適時通知相關人士。此外，他會在會議後向相關組別跟進繁忙時間小巴 806 號線服務不足問題。

115. 主席建議將小巴 806 號線列入工作小組的續議事項，並邀請相關巴營辦商出席會議。工作小組會繼續邀請不同的小巴營辦商，成員可就個別投訴直接聯絡兩位進智代表。

V. 其他事項

116. 成員沒有提出其他討論事項。

VI. 下次會議日期

117. 主席宣布，下次會議日期容後通知。

118. 議事完畢，會議於下午 6 時 47 分結束。

大埔區議會秘書處
2023 年 12 月