

## 小巴服務進展報告

	項目	會議日期	區議會的最新意見或決定	運輸署的跟進工作 (匯報進度日期)
1	要求39號專線小巴增加班次、改善服務	2017.01.23	要求運輸署向小組提交有關服務調查資料及數據，方便小組作出監察。 (2017.01.23)	運輸署最近一次於上午繁忙時段(7時至9時30分)在公庵路的調查結果顯示，第39號線往元朗方向的平均班次為4分鐘一班，較服務詳情表編定每5分鐘一班的班次頻密，而在上述時段的整體平均載客率為約八成。調查期間有6個班次出現因客滿導致乘客未能登上首班抵站班次，然而，留後乘客亦大致可登上隨後抵站的班次。 (2017.03.20)  運輸署再於三月底在上午(7時至10時)及下午(5時至9時)的繁忙時段，分別在公庵路(近溱柏外)以及鳳翔路小巴站進行調查，結果顯示，第39號線早上往元朗方向的平均班次為約每4分鐘一班，較服務詳情表編定每5分鐘一班的班次頻密，而在上述時段的整體平均載客率為約九成。 至於下午時段，由元朗鳳翔路開出的平均班次為約每4分鐘一班，較服務詳情表編定每5分鐘一班的班次頻密，在上述時段的整體平均載客率為約九成半，而6時30分以後的班次均客滿。調查期間雖有出現因客滿導致乘客未能登車的情況，然而留後的乘客亦可於3-8分鐘內登上隨後抵站的班次。 (2017.05.22)
		2017.07.24	第39號線於下午三時左右在鳳翔路總站，未有充分利用其車輛，以致有大量乘客留後的情況出現。	據了解，營辦商指該時段為早晚兩更司機交替及司機休息的時間，故有車輛會暫時停泊在總站。根據本署最近一次於中午12時至下午4時的調查顯示，第39號線的班次平均為約6分鐘一班，符合服務詳情表編定的班次。 (2017.07.24)  運輸署再於八月下旬在下午有關時段作實地視察，期間雖有部份車輛未有運作，然而候車乘客均可在10分鐘內登車，顯示服務可應付需求。本署會繼續密切留意第39號小巴的服務，並已促營辦商繼續增聘司機以善用現有的車輛。 (2017.09.25)  營辦商已增聘兩名司機以善用現有的車輛，另外亦增聘一名站長於總站協調班次，以便進一步改善資源調配，提供更穩定的服務。 (2017.11.20)
		2017.11.20	第39號線司機不足以致班次疏落，未能滿足乘客需求，期望運輸署繼續跟進改善路線安排	運輸署於去年12月中分別於早上及下午繁忙時段作實地調查，結果顯示由公庵路開出的39號線及39A號線的平均班次分別為約每5分鐘及每6分鐘一班，而下午由鳳翔路總站開出的平均班次分別為約每4分鐘一班，符合服務詳情表編定的班次。另外，營辦商亦於本月初表示已聘請足夠司機運作現有車輛，以提供足夠的服務應付乘客需求。 (2018.01.29)
		2018.1.29	營辦商應增加班次，建議營辦商增置十九座小巴提供服務，並分拆特別路線以應付乘客需求	運輸署於3月初與營辦商會面，並已促營辦商增聘司機充分運作現有車輛、靈活調配車輛以應付中途乘客的需求、增加車輛及班次、改用十九座小巴以增加運載量等。營辦商表示會繼續聘請司機，另外亦已加聘站長協調車輛調配應付中途乘客的需求。營辦商會於資源許可的情況下考慮增加車輛資源以進一步改善班次服務。 (2018.3.26)

	項目	會議日期	區議會的最新意見或決定	運輸署的跟進工作 (匯報進度日期)
2	專線小巴第619號線 (洪水橋(洪元路) — 天水圍站) 服務重組	2017.03.20	<p>因應委員要求優化K75系列路線及重組619專線小巴路線的意見，港鐵公司於會上提交有關K75系列路線優化的方案 (集體運輸服務工作小組文件2017/第13號) 供委員考慮。</p> <p>優化K75系列路線的方案中，提及須在 619 專線小巴可提供服務時間不少於現時 K75A 綫、行走與 K75A 綫相若的路綫及與港鐵公司繼續探討轉乘優惠合作的前提下，K75 綫系列方可作有關優化方案。</p> <p>就上述建議，議會初步對改善方案表示支持，希望運輸署能監察有關進度，特別是619線優化後的細節。</p>	<p>運輸署於會後多次促專線小巴第619號線營辦商儘快與港鐵商討有關轉乘優惠的細節，並因應港鐵提出有關服務時間、行走路綫及提供轉乘優惠的條件等，向運輸署遞交修改服務細則的申請。然而，運輸署目前仍未收到營辦商的申請。(2017.05.22)</p> <p>運輸署再促專線小巴第619號線營辦商遞交修改服務細則的申請。據了解，專線小巴營辦商暫時未能與港鐵就專線小巴第619號線改道相關細節達成共識。(2017.07.24)</p> <p>專線小巴第619號線營辦商未能與港鐵就K75系列路綫優化的方案達成共識。然而，營辦商現正探討第619號線於天水圍更改服務路綫的方案，並會就有關改動向運輸署提交申請。(2017.09.25)</p> <p>運輸署已再促營辦商就修改路綫提交方案，然而營辦商仍未回覆。(2017.11.20)</p> <p>專線小巴第619號線因一直錄得嚴重營運財務虧蝕，營辦商於2017年12月17日通知運輸署，將於發信日期後六個月 (即2018年6月17日) 終止該路綫的服務。(2018.1.29)</p> <p>運輸署已發信致各專線小巴營辦商，邀請有興趣營辦商臨時營辦新界專線小巴第619號線，並提供不低於現時第619號線的服務水平，而有興趣的營辦商須4月3日前向運輸署提交相關文件。(2018.3.26)</p> <p>截至本年4月3日的限期，運輸署未有收到任何營辦商表示有興趣臨時營辦新界專線小巴第619號線的服務。誠如集體運輸服務工作小組文件2018/第8號中所述，專線小巴第619號將於2018年6月17日終止其服務。(2018.5.21)</p>
3	專線小巴第77A號線 (天水圍北(俊宏軒) — 博愛醫院) 專線小巴第77B號線 (天水圍北(俊宏軒) — 博愛醫院)	2017.03.20 2017.05.22	脫班情況嚴重及司機駕駛態度惡劣	<p>根據運輸署於3月6日早上 7-10時及下午 6-9時分別於俊宏軒及博愛醫院進行的調查，顯示營辦商於早上9-10時間出現脫班的情況。就此，運輸署已再三敦促營辦商加緊留意77A號線的班次，確保符合服務詳情表的班次運作。另就司機駕駛態度方面，運輸署亦已促營辦商加強監察司機的表現，注意行車安全及對乘客的態度，以提供更佳服務。(2017.05.22)</p> <p>運輸署於9月下旬上午時段分別在俊宏軒及嘉恩街就第77A及77B號線進行調查，結果顯示，第77A號線班次約15至24分鐘一班，與編定時間15至20分鐘一班相約；而第77B號線班次約9至20分鐘一班，期間沒有乘客留後；至於9月下旬下午時段在博愛醫院就第77A及77B號線的調查結果顯示，平均班次分別為21及14分鐘一班，期間沒有乘客留後。然而，本署理解於調查期間有個別班次不穩定的情況，本署會再次要求營辦商必須按照服務詳情表內的規定提供服務，並已促營辦商繼續增聘司機以善用現有的車輛。(2017.11.20)</p> <p>運輸署已就早前調查結果促營辦商按照服務詳情表內的規定提供服務，並正安排另一實地調查作進一步跟進，如再發現營辦商未有按照既定時間表及路綫提供服務，會再次召見該路綫的專線小巴營辦商，以跟進第77A及77B號線的服務情況。(2018.1.29)</p> <p>運輸署於2018年4月下旬分別在俊宏軒及嘉恩街就第77A及77B號線進行實地調查，結果顯示，第77A號線早上繁忙時段於俊宏軒開出的班次平均約17分鐘一班，與編定時間15至20分鐘一班相約；而第77B號線早上繁忙時段於嘉恩街開出班次約12分鐘一班，與編定時間6至12分鐘一班相約。儘管如此，本署亦不時提醒營辦商繼續留意該線的服務水平，並按照服務詳情表內的規定提供服務。(2018.5.21)</p>

	項目	會議日期	區議會的最新意見或決定	運輸署的跟進工作 (匯報進度日期)
		2017.05.22	跟進在天瑞出現「飛站」問題及司機駕駛態度惡劣	<p>運輸署已於6月召見該路線的專線小巴營辦商，以跟進第77A及77B號線的服務情況。運輸署於7月上旬(7時至10時)分別在天葵路近龍園(往博愛醫院)及天瑞巴士總站就第77A及77B號線進行調查，結果顯示，第77A號線於大部分班次維持約20分鐘一班，並觀察到第77B號線於調查期間有個別班次不穩定的情況，本署會再次要求營辦商必須按照服務詳情表內的規定提供服務，並督促營辦商實施可行措施，包括加強與車長的溝通，了解沿途乘客需求，以減低乘客不必要的候車時間。運輸署會繼續安排調查作監察，並會與營辦商跟進。另就司機駕駛態度方面，運輸署亦已促營辦商加強監察司機的表現，注意行車安全及對乘客的態度，以提供更佳服務。(2017.07.24)</p> <p>就有關「飛站」問題，本署於8月中旬就該線進行登車調查，調查期間有關路線的班次曾出現未有按照行車路線行駛的情況，本署已因應調查結果敦促營辦商留意該線的服務水平及未有依照行車路線行駛的問題，同時會繼續監察有關路線的服務並與營辦商跟進。(2017.09.25)</p> <p>本署於2月上旬分別就有關路線進行登車調查，調查期間有關路線的班次大部份皆按照既定路線行駛，儘管如此，本署亦提醒營辦商繼續留意該線的服務水平，以提供更為穩定及適切的服務。運輸署會繼續監察有關路線的服務。(2018.3.26)</p>
3	專線小巴第618號線(天恩邨—深圳灣口岸)	2017.05.22	跟進有關脫班的情況	<p>本署一直有監察專線小巴第618號線的服務水平，並會不時進行突擊實地調查，以監管上述路線的運作及服務水平。本署曾安排於不同地點及不同方向對上述路線進行調查。而本署早前亦曾於該線上午(7時至11時)及下午(5時至8時)時段於深圳灣口岸(往天水圍)及天瑞路近天澤商場(往深圳灣口岸)進行調查，調查期間平均班次為6至10分鐘，雖然期間出現乘客留後的情況，然而，期間營辦商亦有靈活調派車輛，以盡量減少乘客候車的時間，乘客亦可登上隨後到站的小巴。另一方面，運輸署亦會再次安排調查作監察，並與營辦商跟進。(2017.07.24)</p> <p>本署於8月下旬就該線上午(7時至10時)及下午(5時至8時)時段於深圳灣口岸(往天水圍)及天葵路近美湖居(往深圳灣口岸)進行調查，調查期間發現部份班次未有依行車路線行駛及班次不穩定的情況，本署已因應調查結果去信營辦商敦促留意該線的服務水平及營運狀況，而營辦商亦向前線員工作出訓示，並會派員加強監察以改善服務。運輸署會繼續監察有關路線的服務並與營辦商跟進。(2017.09.25)</p> <p>本署不時敦促營辦商必須按照服務詳情表內的規定提供服務及安排實地調查，並督促營辦商實施可行措施，以提供適切專線小巴服務。此外，為進一步滿足乘客需求，營辦商於本年10月起已更換四部行走該線的專線小巴為19座專線小巴，並會分階段更換其餘行走該線的專線小巴。(2017.11.20)</p> <p>就第618號線車輛(車牌VD1834)於2017年12月12日上午9時22分未有依照指定路線行經嘉湖北一事，本署與有關營辦商跟進，並就有關不依照指定路線行走事宜向營辦商發出警告信。(2018.1.29)</p> <p>就有關路線由於個別站點滿載後而出現飛站的情況，運輸署已再次促營辦商除透過改用十九座小巴以增加該線的運載量外，亦需增聘人手包括車長等以充分運作現有的車輛及班次以應付乘客的需求，以及站長等以協調車輛的調配。運輸署會繼續與營辦商跟進及監察有關路線的服務。(2018.3.26)</p> <p>本署於5月上旬就該線由天水圍往深圳灣口岸的班次進行登車調查，調查期間的班次亦依照指定路線行走。然而，就個別班次於滿載後出現飛站的情況，本署亦因應調查結果去信營辦商跟進，運輸署會繼續監察有關路線的服務並與營辦商跟進，以及敦促其透過改用十九座小巴以增加該線的運載量，及增聘人手以充分運作現有的車輛及班次以應付乘客的需求。(2018.5.21)</p>

	項目	會議日期	區議會的最新意見或決定	運輸署的跟進工作 (匯報進度日期)
4	專線小巴第604號線(山下村—元朗鳳翔路)	2017.05.22	跟進專線小巴第604號線特別班次(形點 I (元龍街)—公園南路(循環線))首站開車時間不準	<p>本署於6月召見有關營辦商，會上，本署敦促營辦商必須依照服務詳情表規定的班次運作，並應在有需要時靈活調配車輛以確保班次穩定。此外，本署亦促營辦商檢視其設於形點 I 站頭的時間表，以方便乘客掌握其班次運作。(2017.07.24)</p> <p>營辦商表示現時特別班次的運作安排須配合由山下村開出的班次時間，以確保第604號小巴的整體服務班次穩定，故現時特別班次的安排已平衡整體的乘客需求。儘管如此，營辦商會再檢視現時特別班次的乘客需求，並會就結果考慮優化特別班次的路線，以期進一步改善服務。(2017.09.25)</p> <p>根據營運記錄，有關特別班次每日於元龍街及形點 I 分站的客量不足10人，營辦商正檢視604號及有關特別班次的乘客分佈，並考慮更改現有路線安排以配合整體乘客的需求。(2017.11.20)</p>
		2017.11.20	604號特別班次的安排未能應付乘客需求，建議增加604號恆常班次以滿足乘客需求	<p>營辦商現正檢視604號恆常班次及特別班次的乘客分佈，並會就結果研究改善方案交本署考慮。(2018.1.29)</p> <p>就604號線的服務，營辦商已於早前加強早上由山下村開出的班次服務以滿足乘客需求。另外，由於第604號線特別班次(形點 I (元龍街)—公園南路(循環線))的客量持續偏低，營辦商於本年3月終止有關試驗計劃，並將車輛資源放回原有604號線的恆常班次以進一步加強連接山下村與元朗站之間的服務。(2018.3.26)</p>
		2018.3.26	探討方法改善小巴服務，及向成員報告取消604號線特別班所牽涉的班次和乘客量	<p>在第604號線特別班次(形點 I (元龍街)—公園南路(循環線))試驗計劃下，營辦商須於每日上午10時至晚上9時，每60分鐘於元龍街提供一班特別服務往來元朗公園，每日合共提供12個班次。據營辦商的營運記錄顯示，該班次每日只有約十名乘客於元龍街或形點 I 使用有關服務。</p> <p>在元龍街或形點 I 的乘客可繼續在鳳翔路小巴總站或元朗(北)公共運輸交匯處乘搭604號線前往元朗公園一帶，而前往元朗大球場附近的乘客亦可於青山公路形點 I 外使用609號線。鑑於現時已有專線小巴路線往來有關目的地，本署暫未有計劃開辦形點與元朗公園之間的路線。(2018.5.21)</p>