

屯門區議會
2016-2017 年交通及運輸委員會轄下
屯門對外交通工作小組
第一次會議記錄

日期： 2016 年 4 月 13 日（星期三）
時間： 下午 2 時 32 分
地點： 屯門政府合署三樓區議會會議室

出席者： 林頌鎧先生（召集人） 缺席者： 江鳳儀女士
蘇炤成先生 陳文華先生
葉文斌先生 蘇嘉雯女士
李洪森先生, MH 巫成鋒先生
陶錫源先生, MH 譚駿賢先生
吳觀鴻先生
陳有海先生, MH, JP
黃麗嫦女士
何杏梅女士
徐帆先生
程志紅女士
龍瑞卿女士
陳文偉先生
朱順雅女士
曾憲康先生
甘文鋒先生
楊智恒先生
甄紹南先生
吳桂華先生
葉雅怡女士（秘書）

應邀嘉賓： 黃依凡女士 運輸署高級運輸主任/巴士發展（新界西）
李鎮華先生 運輸署工程師/特別職務 2
梁領彥先生 九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（策劃及發展）
李侃陵先生 九龍巴士（一九三三）有限公司經理（策劃及發展）
謝智豪先生 龍運巴士有限公司高級車務主任
羅耀華先生 龍運巴士有限公司一級策劃及支援主任（行政及策劃）
林圓女士 香港鐵路有限公司助理公共關係經理—對外事務

列席者： 莫家聲先生 運輸署高級運輸主任/屯門
尹彥超先生 九龍巴士（一九三三）有限公司社區事務高級經理
楊晉瑋先生 九龍巴士（一九三三）有限公司高級車務主任
潘振剛先生 龍運巴士有限公司襄理（車務）
龔樹人先生 城巴有限公司營運貳部經理
魏芷茵女士 民政事務總署屯門民政事務處行政主任（區議會）二
（交委會秘書）

I. 歡迎詞

召集人歡迎與會者出席屯門對外交通工作小組(下稱「工作小組」)第一次會議。他續表示，為使兩邊會議桌人數較平均及年資較長者坐於較前位置，工作小組成員的座位是按年資長短左右輪流排列，因此工作小組成員的座位位置與委員會會議的位置不盡相同。如工作小組成員欲作出調動，請自行與相關成員達成共識，並通知秘書處。

II. 討論事項

i. 工作小組職權範圍

2. 工作小組備悉上述職權範圍。

ii. 工作小組 2016 年會議時間表

3. 召集人表示，根據過往經驗，屯門對外交通工作小組與屯門區內交通問題工作小組於同一天舉行，方便部門代表出席會議。本年的會議時間表乃秘書處與兩個工作小組的召集人互相協調所制定。

4. 有工作小組成員希望本工作小組改於上午舉行。經討論後，召集人建議以表決方式，決定是否通過上述時間表。

5. 工作小組以 12 票贊成，2 票反對，通過上述時間表。

iii. 要求在轉車站設往大埔、將軍澳線以及機場快線

6. 由於議題與討論事項 vii.「要求在屯門公路巴士轉車站提供八達通增值服務」、xv.「要求改善屯門公路巴士轉車站設施」及 xvi.「要求屯門公路巴士轉車站分段收費與其他屯門巴士站分段收費同價」相關，故建議一併討論。

7. 運輸署莫家聲先生就上述四個議題作出以下回應：

- (a) 署方及巴士公司會繼續留意來往屯門與大埔、將軍澳及機場路線的乘客模式及研究開辦路線的可行性。在本年度屯門區巴士路線計劃(下稱「巴士路線計劃」)中已建議開設 A33 路線，以加強往來屯門至機場的服務。為有效運用資源，鼓勵乘客使用轉乘安排，於屯門公路巴士轉乘站(下稱「轉乘站」)轉乘巴士路線前往大埔、將軍澳及機場；
- (b) 基於保安及技術考慮，八達通卡有限公司(下稱「八達通公司」)不支持於轉乘站設八達通增值機。此外，在參考大欖轉乘站客務站的經驗後，九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱「九巴」)計劃於轉乘站設立類似的客務站，以人手提供八達通增值服務，並已向地政總署提出申請；
- (c) 就改善轉乘站內的設施(如洗手間及轉車站上蓋)，食物環境衛生署(下稱「食環署」)及路政署已於較早時間作出書面回應，而署方鼓勵巴士公司考慮加強乘客設施的建議；

- (d) 大部分巴士路線於轉乘站已設有轉乘優惠，而九巴於 2015 年 12 月 19 日起為六條巴士線（59X、60X、63X、66X、67X 及 260X）提供分段收費；以及
- (e) 巴士路線當中的分段收費、票務優惠或轉乘優惠是由巴士公司按實際營商環境決定，署方鼓勵巴士公司積極考慮分段收費或其他票務優惠。

8. 九巴尹彥超先生補充表示，九巴向地政總署申請於轉乘站（往屯門方向）設置客務站，現正等候審批。於轉乘站設施方面，因應收到意見指轉乘站比較當風，經與政府部門協調後，九巴已於合適位置增設擋風板。就提供分段收費一事，九巴早前已作書面回應。

9. 多名成員先後發表意見及提問，內容綜述如下：

- (a) 指出運輸署與巴士公司的回應只是重複之前會議的回應，事情毫無進展；
- (b) 認為轉車過程繁複，一般市民未必知道如何轉乘兩條或以上的巴士路線。運輸署曾答允試辦來往屯門與大埔的路線，希望署方跟進，或利用數據解釋不開辦前往大埔、將軍澳及機場路線的原因；
- (c) 表示為了轉乘站的長遠發展，運輸署應計劃從轉乘站開辦新路線到香港各區，例如港島東、新界東及九龍東；
- (d) 查詢運輸署是否支持九巴以大欖轉乘站的模式於轉乘站設類似客務站；
- (e) 指出地政總署因為客務站涉及公開招標而未有批准九巴的申請，建議運輸署先解決八達通公司所顧慮的保安問題（如設置閉路電視），好讓市民盡快享有八達通增值服務；
- (f) 建議於轉乘站的上蓋加設隔熱板、電風扇及太陽能電池板，查詢巴士公司有沒有資源加以改善轉乘站的設施；
- (g) 邀請運輸署與巴士公司於夏季的早上繁忙時段到轉乘站作實地視察，以體驗市民平日上班輪候巴士的情況；
- (h) 認為巴士公司於 2015 年 12 月的一些路線所設的分段收費過高（分別為 8.4 元與 8.7 元），查詢署方對巴士公司於轉乘站設分段收費的立場及原因；
- (i) 表示其政黨曾在 2013 年於轉乘站作問卷調查，共收到 854 份問卷，而當中有分別有 389 份及 300 份問卷表示支持開辦一條往將軍澳及一條往大埔的路線；
- (j) 指出早於轉乘站落成之時，已經要求巴士公司於該處設分段收費，故不滿意巴士公司的回應，要求解釋轉乘站不設屯門首站分段收費的原因；
- (k) 表示或因分段收費出錯而多收市民車費；以及
- (l) 表示有感轉乘站設客務站一事遙遙無期，故希望可於轉乘站設置八達通增值機，並向運輸署查詢轉乘站內的設施（包括公廁

及上蓋)的進展。

10. 運輸署莫先生的回應綜述如下：

- (a) 署方及巴士公司會繼續留意來往屯門與大埔、將軍澳及機場路線的乘客模式及研究開辦路線的可行性；
- (b) 已開辦的 259X，以及於本年的巴士路線計劃中建議新增的 A33 及 267X 均駛經轉乘站，配合轉乘站的長遠發展。署方會密切留意各路線的乘客量，適時作出調整；
- (c) 食環署及路政署已於較早時分別就永久洗手間及隔熱上蓋作出書面回應，而署方鼓勵巴士公司配合乘客需要，考慮改善乘客設施的建議；
- (d) 署方已向八達通公司了解並建議考慮於轉乘站設置八達通增值機，惟對方因保安問題不支持於轉乘站設置八達通增值機，所以九巴才考慮以大欖客務站的模式，於屯門轉乘站提供人手八達通增值服務；
- (e) 於轉乘站設客務站可提升服務水平，署方表示支持；
- (f) 署方知悉地政總署現正在處理九巴的申請；以及
- (g) 專營巴士的車費是按照由行政會議通過的有關車費等級表而釐定，按照有關路線組別和巴士路線長短而決定有關路線可收取的最高收費。然而，提供分段收費及轉乘優惠屬巴士公司的商業決定，署方鼓勵巴士公司盡量向市民提供票價優惠，以減輕乘客負擔。

11. 九巴代表尹先生回應表示，現階段地政總署並未拒絕其客務站的申請。基於市民對客務站有所需求，九巴對於轉乘站設置客務站持積極的態度。此外，除了運輸署代表提及的 6 條路線外，52X 線及 53 線已於較早時於轉乘站提供分段收費，分別為 6.4 元和 8.7 元。

12. 九巴代表李侃陵先生回應表示，九巴備悉小組成員對於轉乘站設分段收費的訴求。九巴於釐定分段收費時會考慮個別路線的客量及財政狀況。九巴會監察有關路線的營運情況，並檢視設分段收費的可行性。

13. 召集人表示，小組成員除了希望巴士公司於轉乘站提供分段收費外，亦希望巴士公司能研究將分段收費下調的空間，並於下次會議報告研究結果。此外，他請運輸署考慮於轉乘站增設往大埔、將軍澳線以及機場的路線，充分利用轉乘站的優勢，並考慮於該處加設風扇。他另請九巴研究將分段收費下調的空間，以及適時向地政總署查詢有關申請的進度，並於下次會議報告研究結果。

14. 有小組成員請召集人澄清工作小組支持於轉乘站設置八達通增值機，抑或支持九巴於轉乘站設客務站。

15. 召集人詢問小組成員是否支持九巴於轉乘站設客務站。

16. 小組成員的意見綜述如下：

- (a) 表示支持九巴於轉乘站設客務站，並建議交通及運輸委員會（下稱「交委會」）去信地政總署，以跟進九巴的申請；
- (b) 表示交委會一向支持九巴的申請；
- (c) 認為由於地政總署對九巴的申請有所顧慮而未批准其申請，工作小組爭取於轉乘站設置八達通增值服務或會較為恰當；以及
- (d) 表示支持於轉乘站增設八達通增值服務，但對是否由九巴於轉乘站設客務站仍有所顧慮。

17. 召集人總結表示，既然運輸署支持九巴的申請，小組亦不反對九巴以大欖客務站的模式，於轉乘站添設八達通增值服務，他建議將此意向推薦予交委會。如果交委會對此沒有其他意見，可去信地政總署表達委員的意願。

交委會

iv. 要求將 E33 及 E33P 巴士線重新投標

18. 由於議題與討論事項 x. 「要求立即增加 E33 班次，提升服務水平」、報告事項 i. 「要求 E33P 全日行走」及 ii. 「要求改善 E33 班次及增派半空車服務屯門東南區居民」相關，故建議一併討論。

19. 運輸署莫先生表示，運輸署曾就 E33 的服務作調查。E33 於早上繁忙時段的平均載客率為 80%，而當中有個別班次的載客率為 100%，已請龍運巴士有限公司（下稱「龍運」）留意情況。此外，於去年的巴士路線計劃中，龍運已提交提升 E33P 的班次以達至雙向全日行走的計劃。

20. 龍運代表潘振剛先生補充表示，由於 E33P 於 2015 年延長了晚間的服務時間後，其客量不如預期，故需要用更多時間觀察其使用量。

21. 多名成員發表意見及提問，現綜述如下：

- (a) 要求龍運澄清「雙向全日行走」的意思；
- (b) 要求龍運為去年巴士路線計劃中提到於 2016 年第三季加強 E33P 至全日服務的計劃交出時間表；
- (c) 希望運輸署利用數據詳細解釋 E33 系列的客量；
- (d) 指出 A33 線的車費比 E33 系列高出兩倍，質疑龍運有意利用 A33 的全日服務取代加強 E33P 的服務，迫使市民乘搭車費較貴的 A33。既然有資源擴展 A33 至全日服務，應先加強 E33P 線的服務；
- (e) 表示不反對擴展 A33 的服務，但不認同 A33 可以取代 E33 系列的服務；以及

(f) 重申要求 E33P 全日行走的訴求。

22. 運輸署莫先生回應表示，按署方的調查，E33 於早上繁忙時段的班次為 6 至 7 分鐘一班，當中有兩班 E33 於早上繁忙時段的載客率為 100%。署方會繼續留意 E33 於上述時段的客量模式，並會與巴士公司跟進。

23. 龍運潘先生的回應綜述如下：

- (a) 指出 E33P 線乃輔助服務，而「雙向全日行走」是根據乘客的需求，於早上為乘客提供由屯門往機場的服務，並於下午及晚間為乘客提供由機場往屯門的服務；
- (b) 龍運亦有就 E33 系列的服務於 3 月份作調查，所得數據如下：E33（往機場方向）於早上繁忙時段的平均載客率為 70% 左右，而 E33（往屯門方向）於下午繁忙時段的平均載客率為 68% 左右。E33P（往機場方向）於早上繁忙時段的平均載客率為 76% 左右，而 E33P（往屯門方向）於晚上 7 時至凌晨 12 時的平均載客率為 30%；以及
- (c) 澄清龍運並無意圖以 A33 取代 E33P，會以審慎態度按路線的營運情況，分階段加強 E33P 的服務。

24. 多名成員發表第二輪意見及提問，內容綜述如下：

- (a) 指出「E33P 雙向全日行走」一句有誤導之嫌，有必要繼續爭取 E33P 真正雙向全日行走；
- (b) 指出 E33P 是從 A33 演變而來，而不是 E33 的輔助路線；
- (c) 表示不滿龍運在有能力加強 A33 的服務的情況下，卻不願意加強 E33P 的服務；
- (d) 指出現有載客量計算方法下，機場巴士服務未能照顧碼頭區的居民；以及
- (e) 要求運輸署將 E33 及 E33P 重新投標。

25. 龍運潘先生表示，龍運備悉各工作小組成員的意見，並會於制定來年的屯門區巴士路線計劃時，檢視整個屯門區的機場巴士網絡。

26. 召集人指出由於往來屯門及機場的巴士路線不多，他建議運輸署善用轉乘站，開辦由轉乘站開出的機場巴士線。此外，他請運輸署協助促成跨巴士公司的免費轉乘服務，並建議先觀察龍運於 2016 年第 3 季的表現，才決定是否要求運輸署將 E33 及 E33P 重新投標。

運輸署

v. 要求 B3 系列改善服務

27. 由於議題與討論事項 viii. 「要求巴士路線 B3A 加密班次」相關，故建議一併討論。

28. 運輸署莫先生表示，B3 及 B3A 的班次大致可以符合班次的規定，但或因受中途的交通情況影響，使班次出現不穩定的情況。署方會繼續監察 B3 及 B3A 的服務水平及穩定性。

29. 城巴龔樹人先生表示，由於有市民希望能更早到達深圳灣，B3A 的頭班車於 2013 年 1 月 28 日開始由原本早上 6 時 15 分提早至 6 時正開出，由於其班次沒有增加，B3A 的班次會因而變成平均 35 分鐘一班。然而，B3A 的班次已經由 2014 年 8 月 25 日起按實際需要，增加特別班次，故 B3A 的大部分班次可維持於 30 分鐘內。城巴於巴士站安裝了鏡頭，以方便監察人流情況及應對突發事件。此外，城巴一直有與運輸署的跨境組聯絡，為跨境學童開出特別班次。

30. 有小組成員向運輸署查詢有多少 B3 的乘客於屯門市中心轉乘 B3X 線。此外，她認為 B3 與 B3A 的資源分配不均，嚴重傾斜 B3X 的服務。她曾於 B3 深圳灣總站觀察到有兩班 B3X 開出時的載客量合共約 50 人，其後甚至以空車離開，而當時卻有約 30 人仍然在 B3 的總站等候接近 30 分鐘才能上車，難以接受此安排。

31. 召集人補充表示，城巴不應以 B3X 的乘客優先，應調動資源增加 B3 及 B3A 的班次。

32. 城巴龔先生解釋表示，所有巴士路線均以運輸署批准的既定班次行走。因此，B3、B3X 及 B3A 均設有獨立的時間表，基於營運成本的考量，城巴沒有足夠資源增加 B3 及 B3A 的班次。然而，城巴會收集站長與司機的報告及因應實際情況，作出即時的班次調動。

33. 召集人總結表示，雖然當時 B3X 於深圳灣的客量只有十數人，但估計當時有很多人正在市中心等候 B3X 前往深圳灣，所以會有空車從深圳灣離開的情況。他認為城巴不應令乘客覺得受到不公平的對待，並希望運輸署關注 B3 及 B3A 的情況。

運輸署

vi. 強烈抗議城巴 962 系列重組引起社區大混亂-要求恢復黃昏 5 時-晚上 8 時的 962 服務

34. 由於議題與報告事項 iii. 「過海隧道巴士服務重整建議-第 962、962B、962S 及 962X 號路線」相關，故建議一併討論。

35. 運輸署莫先生表示，運輸署曾於皇后街為 962B 及 962X 作調查。962B 線的平均班次為 9 分鐘一班，而 962X 的班次為 11 分鐘一班。署方會密切留意上述兩條路線的服務水平及班次穩定性。

36. 城巴龔先生表示，城巴於 2015 年 10 月 26 日起加開一班早上的 962C 班次，並調整 962B 及 962S 的班次。而為了配合客量及提高服務

的穩定性，城巴由 2015 年 12 月 7 日起於黃昏加開一班由摩頓台開出的 962B，並按去年的巴士路線計劃，於 2016 年 1 月 11 日開始，為 962S 於上午 7 時 40 分增加一班，其後客量因而提升。此外，自 2015 年 12 月開始，城巴引入兩輛 12.8 米長的大型巴士（其載客量由 137 人增加至 146 人）至新界西的巴士網絡，並預計將增加至 50 輛。

37. 多名成員先後發表意見及提問，現綜述如下：

- (a) 查詢運輸署加班次的標準，並認為 962X 跟 962B 一樣有增加班次的需求，不滿巴士公司沒有諮詢區議會便於 2015 年 12 月 7 日增加 962B 的班次；
- (b) 要求巴士公司向工作小組匯報恢復下午 5 時至晚上 8 時的 962 服務的進度；
- (c) 表示不滿意 962B 途經深井的安排，認為 962B 可途經星堤、富泰及市中心再由轉乘站駛往香港島；以及
- (d) 表示兩年來城巴始終沒有完全恢復下午 5 時至晚上 8 時的 962 服務，962 系列的問題久久未能解決，運輸署責無旁貸，可考慮將 962 系列或日後類似的新路線重新投標。

38. 召集人表示，他曾於交委會要求城巴提早 962X 的頭班車時間，惟當時遭城巴拒絕。他對於城巴沒有諮詢區議會便增加 962B 的班次的行為表示不滿，認為運輸署應加強監管巴士公司。他不認同是次 962B 的安排，並向運輸署查詢日後會否就巴士路線增加班次諮詢區議會。

39. 城巴龔先生解釋表示，運輸署有為所有巴士路線制定班次配額，並採用「一加一減機制」按指引調動資源。他指出加減班次的先後次序會按路線需求的緩急而排列。至於上述增加的 962B 班次，是從 962B 本來的車隊調配。他認為重組 962 系列的路線後，962 及 962B 線服務的穩定性均有所提高，會分階段加強 962 系列的服務。

40. 運輸署莫先生表示，署方與巴士公司會不時檢討巴士服務，亦會密切留意 962 系列路線的乘客量等。乘客的需求受很多不同的因素影響，為了提供有效率的服務，巴士公司有需要按照實際情況而作出輕微的調節，以配合乘客的需求。署方會就較大幅的服務改動諮詢區議會，亦會與區議員保持溝通。他歡迎小組成員繼續就各路線的服務提供意見。

41. 召集人總結表示，運輸署應就巴士路線的所有變動諮詢區議會。

運輸署

vii. 要求在屯門公路巴士轉車站提供八達通增值服務

42. 此項議程已於討論事項 iii.「要求在轉車站設往大埔、將軍澳線以及機場快線」中討論，故不作補充。

viii. 要求巴士路線 B3A 加密班次

43. 此項議程已於討論事項 v.「要求 B3 系列改善服務」中討論，故不作補充。

ix. 要求 44B 及 44B1 小巴伸延至落馬州福田口岸

44. 運輸署莫先生表示，署方在福田口岸加設的士落客位，使的士落客過程較流暢，並疏導福田口岸公共運輸交匯處（下稱「交匯處」）附近的交通擠塞問題。由於面積有限，交匯處並沒有足夠空間容納其他新的交通服務。

45. 多名成員發表意見及提問，現綜述如下：

- (a) 表示運輸署變相鼓勵市民乘坐的士；
- (b) 指出署方當初以面積有限為由，不願意伸延 44B 及 44B1 小巴，但有空間於交匯處增加三個的士落客位；
- (c) 查詢署方有否來往屯門及福田口岸的居民數據；以及
- (d) 要求署方解釋提供來往元朗至福田口岸的交通服務而沒有來往屯門至福田口岸交通服務的原因。

46. 召集人指出，觀察到由於運輸署未能提供足夠的交通工具選擇予市民，市民只好乘坐非法載客的車輛離開福田口岸。他請運輸署研究盡快批准 44B 及 44B1 小巴伸延至落馬州福田口岸的意見。

運輸署

x. 要求立即增加 E33 班次，提升服務水平

47. 此項議程已於討論事項 iv.「要求將 E33 及 E33P 巴士線重新投標」中討論，故不作補充。

xi. 檢討屯門公路巴士專線措施、時間及範圍

48. 有小組成員表示，他曾到青山公路拍攝巴士專線的路面情況，並已將片段交予運輸署。他於席上播放上述片段，並請運輸署代表研究於平日上午 9 時後或星期六解除巴士專線禁區限制的可行性。

49. 有小組成員認同有需要檢討屯門公路巴士專線措施。他指出在屯門公路擴闊工程前，屯門公路有 3 條行車線前往柴灣角。在擴闊工程後，在巴士專線生效時只有兩線供其他車輛行走，容易形成交通阻塞及增加交通意外的風險。他認為解除巴士專線有望疏導交通，運輸署應研究解除巴士專線的可行性及疏導交通的方法，並建議有關小組成員再到青山公路拍攝巴士專線的路面情況。

50. 提供巴士專線的路面情況片段的小組成員表示，願意再到青山公路拍攝巴士專線的路面情況，並歡迎運輸署代表一同到青山公路實地視察。他認為屯門公路的交通擠塞問題存在多時，為了讓青山公路居民可進入及駛出屯門公路，他希望可以於解除星期六解除青山公路小

纜連接屯門公路出入口巴士專線禁區限制。

51. 召集人請運輸署研究工作小組的意見及解除巴士專線的可行性後，於下一次會議報告研究結果。

運輸署

xii. 2016-2017 年度屯門區巴士路線計劃

52. 召集人歡迎運輸署高級運輸主任/巴士發展（新界西）黃依凡女士出席會議。他續表示，為了繼續跟進「2016 - 2017 年度屯門區巴士路線計劃」，交委會於第一次特別會議中決定將上述計劃的部分內容於是次工作小組會議中繼續處理。

a) 按指引增加 B3A 及 B3X 的班次

53. 此項議程已於討論事項 viii. 「要求巴士路線 B3A 加密班次」及 v. 「要求 B3 系列改善服務」中討論，故不作補充。

b) 新增 962E 於繁忙時段來往掃管笏至太古/鯉魚涌

54. 有小組成員表示，他極力反對 962E 途經深井並希望運輸署解釋走線設計理念，並建議 962E 由富泰開出並經青山公路往香港島。如果城巴沒有資源開辦上述建議路線，大可由其他巴士公司營運。

55. 另有小組成員指出，運輸署於 2015 - 2016 年的屯門區巴士路線計劃中修訂 259E 至 8 班服務，但沒有增加與 259E 有大部分重覆路線的 59M 的班次。同時，運輸署曾表示沒有資源回應小組成員提出加強班次的要求，但近來卻建議新增數條路線，希望運輸署解釋資源從何而來。

56. 運輸署黃女士回應表示，由於掃管笏一帶有新屋苑入伙，預計對巴士服務的需求會有所提升，故建議於早上及晚上繁忙時段各增設一班 962E。由於上述路線的建議實施日期為 2017 年的第 4 季，巴士公司應有足夠時間調配資源。此外，運輸署會密切留意 59M 的乘客需求，如果觀察到 59M 的需求有持續增長，署方會與巴士公司研究加強服務的可行性。

57. 有小組成建議開辦非專營巴士（下稱「居民巴士」），以滿足新增的需求。

58. 運輸署黃女士指出，由於掃管笏較遠離鐵路站，現時並沒有由掃管笏開出途經小欖至深井一段，至港島東的過海巴士服務，而且 962E 是以新增資源開辦，為屯門及深井的居民提供較為便捷的過海服務。此外，根據現時的政策，居民巴士服務應該是便利乘客前往鄰近鐵路車站或公共運輸交匯處，避免令繁忙市區的擠塞情況惡化，專營巴士的載客量較居民巴士高，服務應該更為有效益，故署方不建議開辦往

返屯門與港島東的居民巴士服務。

59. 召集人總結表示，小組不反對增加服務，但不支持 962E 的走線安排。他希望運輸署在制訂屯門區巴士路線計劃時，考慮小組的意見。

c) 加強 A33 至全日服務及新增特快班次

60. 運輸署黃女士表示，於之前討論有關 E33 與 E33P 的議題時，知悉工作小組不反對加強 A33 至全日服務及新增特快班次。

d) 增加 63X 班次及修改行車路線

61. 有小組成員指出，63X 的路線曾被縮短，現由洪水橋的洪福邨開出。藍地一帶的居民倚靠 63X 前往市區，惟 63X 的班次較疏，班次為 25 至 30 分鐘一班，乘客候車時間很長，或會轉乘其他路線出市區，希望運輸署監察 63X 的班次，減少脫班。他認為 63X 駛到藍地時很可能已經客滿，並向運輸署查詢有沒有收到市民投訴 63X 的修改方案。他認為除非將 63X 的總站設於屯門，工作小組難以為跨區路線深入討論及詳細地提供意見。

62. 運輸署黃女士表示，明白小組成員擔心洪福邨入伙後令 63X 的需求增加，並影響該線的服務水平。現時該路線於最繁忙一小時內的載客量低於 60%，署方會密切留意乘客的需求，並視乎洪福邨的入伙情況及乘客需求與巴士公司研究提升服務水平的需要及空間。由於 63X 為跨區路線，如有涉及路線更改均需要諮詢相關區議會。

63. 召集人表示，九巴的手機應用程式提供「到站時間預報」功能，可減低脫班對乘客的影響。

e) 修改 68A 往青衣方向的行車路線

64. 有小組成員指出，68A 與 63X 同屬跨區路線，並分別由朗屏及洪水橋開出。以往元朗區與屯門區於 70 年代共用巴士路線，以致屯門區現在還有一些路線途經元朗區。他建議運輸署調整有關路線，並將其總站設於屯門。

65. 運輸署黃女士指出，由於新增的基礎設施或新屋苑入伙會令乘客的需求改變，署方會密切留意乘客需求的改變並作出相應調整，而建議修改 68A 往青衣方向的行車路線，以減省洪福邨居民前往巴士站的步行時間，署方會密切留意路線的服務水平及乘客需求，並與巴士公司作出適時調節。

66. 召集人總結表示，工作小組已充分討論「2016 - 2017 年度屯門區巴士路線計劃」的部分內容，希望署方考慮及跟進，並將上述意見交予交委會續議討論。此外，有交委會委員曾於第一次特別會議中要求

運輸署向秘書處提交一個集合所有屯門區內巴士路線的巴士數目列表供各委員參閱，他請署方能盡快向委員提供上述列表。

xiii. 要求增加 59A 的班次

67. 運輸署莫先生表示，署方曾就 59A 及 59M 作調查，所得數據如下：59A 於早上 7 至 9 時的平均班次為 10 分鐘一班，其載客率為 65%。59M 的平均班次為 4.2 分鐘一班，於早上 8 時 30 分後，有兩班班次的載客率達 100%，乘客需要多等候 2 分鐘方能上車。59A 與 59M 的班次大致可符合乘客的需求。

68. 九巴李先生補充表示，會密切留意 59A 的服務並適時作出調整。

69. 多名成員發表意見及提問，現綜述如下：

- (a) 表示曾於本年 3 月龍門鐵路站對 59A、59X 及 59M 作乘客量調查，並得到類近數據；
- (b) 指出 59A 的班次於上午 8 時 30 分後的班次變疏，市民因而需要改乘 59M，要求加密 59A 於上午 8 時 30 分後的班次；
- (c) 表示曾訪問八十多名市民，當中有五十多名市民認為於星期六仍然需要 59A 的服務，故要求運輸署維持 59A 於星期六（特別是上班時間）的服務；
- (d) 查詢 59A 的班次削減後的資源有沒有分予 59M 及 59X；
- (e) 指出 59A 與 59M 的性質不同；以及
- (f) 建議往屯門方向的 59A 於轉乘站設站。

70. 運輸署莫先生作出以下回應：

- (a) 會就 59A 與 59M 於上午 8 時 30 分後的班次與巴士公司研究；
- (b) 59A 於非繁忙時段的載客率偏低，故取消 59A 的服務。署方與巴士公司會密切留意星期六或假日的需求；
- (c) 如需前往深水埗的乘客可利用轉乘安排，例如乘客可先乘 59M 轉乘 234X，或從屯門碼頭乘坐 59X；
- (d) 按照「2015 - 2016 年度屯門區巴士路線計劃」，59A 的資源分予 960 及 59X，以提升上述路線班次的穩定性；以及
- (e) 會研究 59A 於轉乘站設站的建議。

71. 召集人請運輸署與九巴研究工作小組成員提出的意見。

運輸署、九巴

xiv. 要求盡快完成所有西鐵綫列車擴充至 8 卡車廂以及關注運行情況

72. 召集人表示，由於港鐵代表林圓女士因公事未能出席會議，港鐵就上述議題提交了書面回應（見附件一）。如果工作小組成員對港鐵的書面回應沒有意見，他請工作小組成員備悉上述書面回應，而下次會議不會續議上述議題。

xv. 要求改善屯門公路巴士轉車站設施

73. 此項議程已於討論事項 iii.「要求在轉車站設往大埔、將軍澳線以及機場快線」中討論，故不作補充。

xvi. 要求屯門公路巴士轉車站分段收費與其他屯門巴士站分段收費同價

74. 此項議程已於討論事項 iii.「要求在轉車站設往大埔、將軍澳線以及機場快線」中討論，故不作補充。

III. 報告事項

i. 要求 E33P 全日行走

75. 此項議程已於討論事項 iv.「要求將 E33 及 E33P 巴士線重新投標」中討論，故不作補充。

ii. 要求改善 E33 班次及增派半空車服務屯門東南區居民

76. 此項議程已於討論事項 iv.「要求將 E33 及 E33P 巴士線重新投標」中討論，故不作補充。

iii. 過海隧道巴士服務重整建議-第 962、962B、962S 及 962X 號路線

77. 此項議程已於討論事項 vi.「強烈抗議城巴 962 系列重組引起社區大混亂-要求恢復黃昏 5 時- 晚上 8 時的 962 服務」中討論，故不作補充。

IV. 其他事項

78. 召集人表示，他希望交委會主席為小組向區議會申請撥款，以作巴士路線服務調查。至於調查範圍，則視乎小組於財務、行政及宣傳委員會爭取到多少撥款。

79. 有小組成員表示，屯門區的巴士違泊問題嚴重（特別是維他奶工廠一帶）。她請有關部門留意上述情況，以免影響道路使用者。

80. 召集人請九巴留意晚間巴士違泊問題，並調整巴士停泊情況。 九巴

81. 另有小組成員查詢小組會否於是次會議再討論巴士路線計劃的其他內容，以及偏遠地區的巴士載客量與企位的準則。

82. 召集人解釋表示，交委會於第一次特別會議決定將上述計劃的部分內容交由工作小組討論。工作小組會將是次會議所得的意見交予交委會續議討論，而小組成員可就準則的議題向交委會提交文件。

83. 召集人續表示，由於同日上午舉行的屯門區內交通問題工作小組沒有巴士公司的代表，上述工作小組決議將「要求巴士車門加裝保護欄」的議題交由本工作小組跟進，並請九巴回應上述議題。

84. 九巴尹先生回應表示，九巴成立了一個專責委員會，全面檢討及提升乘客在車廂的安全事宜。有關檢討報告已於三月中交予運輸署。此外，運輸署亦成立了一個工作小組檢視巴士車門的安全及跟進加強車廂的安全措施。九巴會與運輸署保持緊密聯繫，全力配合政府工作。

85. 因應小組成員的查詢，運輸署莫先生補充表示，署方成立的工作小組會與九巴及巴士製造商一同審視巴士車門的情況，並研究可否於巴士車門加設橫欄。署方仍在審視九巴的檢討報告。

86. 另有小組成員表示，運輸署沒有諮詢區議會或當區議員便已發布巴士路線計劃，令市民誤會他支持運輸署削減 57M 的班次，對發放資訊的安排感到不滿。他認為署方應以市民角度出發優化 57M，而不是維護巴士公司的利益，並應於稍後交委會會議上回應委員反對的巴士路線建議，特別希望運輸署能優化 57M。

87. 運輸署黃女士表示，她於交委會的第一次特別會議中聆聽到委員對巴士路線的意見。由於 57M 的建議方案涉及其他地區，運輸署現正就路線計劃諮詢各相關區議會的意見，在歸納各方的意見時，會將有關建議一併研究及考慮。署方會一如既往與議會保持溝通，並研究如何有效地將資訊傳達予議員。署方無意盲目地維護巴士公司的利益，會根據既定的準則及指引，策劃、修改巴士路線的走線及班次水平，並樂意繼續聆聽市民及議會的意見。

88. 召集人總結表示，工作小組已就運輸署發放資訊的方式反映意見。此外，工作小組已充分討論「2016 - 2017 年度屯門區巴士路線計劃」的部分內容，將交由於 5 月舉行的交委會會議上繼續處理。

V. 下次開會日期

89. 召集人宣佈議事完畢，會議於下午 6 時 23 分結束。下次會議日期是 2016 年 6 月 15 日。

屯門區議會秘書處

日期：2016 年 5 月 11 日

檔案：HAD TMDC/13/35/TTC/9 (16-17)

本函檔號：CR/EA/DC/TM/1604/008

傳真：2451 1598

新界屯門屯喜路 1 號
屯門政府合署 2 樓
屯門區議會交通及運輸委員會轄下
屯門區外交通問題工作小組召集人
林頌鎧議員
(經辦人：葉雅怡女士)

林議員：

2016-2017年交通及運輸委員會轄下
屯門對外交通工作小組第一次會議
「要求盡快完成所有西鐵綫列車擴充至8卡車廂以及關注運行情況」

就 貴會擬於二零一六年四月十三日討論之題述事宜，港鐵公司現謹向 貴委員會匯報最新進展。

西鐵綫日後將於紅磡站連接沙中綫紅磡至大圍段及馬鞍山綫，形成「東西走廊」。為配合「東西走廊」將來八卡列車的運作，西鐵綫會由現時以七卡列車提升至八卡列車運作。除了提供更舒適的乘車環境外，新改裝列車會新增動態路線圖，車卡連接通道亦會加裝液晶體顯示屏，顯示下一站的名稱。

首列改裝後的八卡列車已於本年一月投入服務。為了維持西鐵綫的列車服務，列車須逐步進行改裝，每次改裝一列。每部七卡列車被抽走後，會進行一系列複雜的改裝工序，包括加設新車卡、加設動態路線圖及液晶體顯示等的乘客資訊系統、重新接駁系統等以配合八卡列車的運作。新組裝的列車隨後亦必須通過一系列嚴謹及全面的測試，包括靜態及動態測試，以確保符合所有嚴謹的安全、營運及技術要求。因此預計全部二十八列列車完成改裝及測試的過程需時約三十個月。改裝工程完成後，西鐵綫整體載客能力可提升約百分之十四。第二列八卡車剛剛

(.../2)

於本年三月下旬投入服務。隨著越來越多八卡車投入服務，我們預計乘客慢慢會開始感受到八卡車帶來可載客量的提升。最後，任何新系統及設備在投入服務初期，都會有磨合過程，如果八卡列車在投入運作初期有少許不暢順，我們希望乘客多多包涵。

感謝 貴會關注港鐵服務。港鐵公司會繼續小心嚴謹地進行列車改裝，並密切留意八卡車的服務，為乘客提供優質鐵路服務。

對外事務高級經理

李家俊

(林圓  代行)

二零一六年四月十二日