

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
第二次會議記錄

日期： 2016 年 6 月 15 日（星期三）
時間： 下午 2 時 35 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： 李洪森先生, MH
蘇炤成先生 江鳳儀女士
葉文斌先生 吳觀鴻先生
陶錫源先生, MH 黃麗嫦女士
陳有海先生, MH, JP 陳文華先生
何杏梅女士 朱順雅女士
徐 帆先生 甘文鋒先生
程志紅女士
龍瑞卿女士
陳文偉先生
曾憲康先生
蘇嘉雯女士
巫成鋒先生
楊智恒先生
甄紹南先生
譚駿賢先生
吳桂華先生
葉雅怡女士（秘書）

應邀嘉賓： 李鎮華先生 運輸署工程師/特別職務 2
溫惠炎先生 九龍巴士（一九三三）有限公司經理（車務）
梁領彥先生 九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（策劃及發展）
謝智豪先生 龍運巴士有限公司高級車務主任

列席者： 莫家聲先生 運輸署高級運輸主任/屯門
楊晉瑋先生 九龍巴士（一九三三）有限公司高級車務主任
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」)第二次會議。

II. 通過上次會議記錄

2. 與會者一致通過第一次會議的會議記錄。

III. 續議事項

i. 要求在轉車站設往大埔、將軍澳線以及機場快線

3. 由於議題與續議事項 v.「要求在屯門公路巴士轉車站提供八達通增值服務」、xi.「要求改善屯門公路巴士轉車站設施」及 xii.「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。

4. 運輸署莫家聲先生就上述四個議題回應如下：

- (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，並會適時作出考慮；
- (b) 交通及運輸委員會（下稱「交委會」）已去信地政總署，表示支持九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）計劃於屯門公路巴士轉乘站（下稱「轉乘站」）設立類似位於大欖隧道的客務站，以人手提供八達通增值服務，現正等候地政總署處理申請；
- (c) 署方鼓勵巴士公司研究改善乘客設施；以及
- (d) 署方鼓勵巴士公司提供分段收費及研究調低分段收費。

5. 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只是將之前的回應重複，事情毫無進展，對此表示不滿；
- (b) 希望運輸署分階段提供前往大埔、將軍澳線以及機場快線的服務，並就此訂立時間表；
- (c) 認為運輸署對開辦新巴士線的取態，會影響工作小組的對外交通服務調查的方向；
- (d) 要求運輸署提供數據，解釋開辦新路線的標準；
- (e) 認為應擴建轉乘站及於轉乘站範圍內興建一座綜合大樓，供私家車停泊；
- (f) 要求巴士公司解釋於轉乘站不設分段收費的原因；
- (g) 指出地政總署曾表示客務站涉及公開招標，因而未批准九巴的申請，查詢地政總署是否需要將客務站進行公開招標；
- (h) 查詢地政總署的審批進度；
- (i) 查詢巴士公司設分段收費的準則；以及
- (j) 要求巴士公司解釋由轉乘站返回屯門市中心的收費為何與由美孚返會屯門市中心的收費一樣。

6. 運輸署莫先生回應表示，本年度屯門區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，署方鼓勵乘客於轉乘站轉乘巴士路線前往大埔、將軍澳及機場。此外，在考慮是否開辦新路線時，署方會考慮是否有替代服務、路線轉乘的安排及乘客量等的因素。署方已備悉委員開辦上述路線的建議，而乘客現時可以透過轉乘安排前往上述的目的地。署方會繼續觀察乘客的轉車模式，適時作出考慮。

7. 九巴梁領彥先生回應表示，巴士公司主要以該路線的營運狀況及乘客量，作路線分段收費的考慮因素。九巴備悉工作小組的意見，並會積極研究小組成員的建議。

8. 召集人的總結綜述如下：

(a) 屯門人口眾多，對屯門對外交通服務的需求甚大，但其交通網絡不夠發達，例如沒有直接前往大埔及將軍澳的巴士服務，這並不合理。署方如果難以同時開辦三條路線，可考慮分階段考慮提供前往大埔、將軍澳線以及機場快線的服務；

(b) 工作小組於上次會議中已表示支持九巴於轉乘站設客務站，並建議交委會去信地政總署，以跟進九巴的申請；

(c) 請運輸署於下次會議逐一回應小組成員的提問，並繼續改善轉乘站的設施；以及

(d) 相信九巴正積極研究分段收費事宜，但希望九巴能就此訂立時間表，並於下次會議上更具體地報告進度。

運輸署

九巴

ii. 要求將 E33 及 E33P 巴士線重新投標

9. 運輸署莫先生表示，署方會密切監察巴士公司是否能提供恰當及有效的服務，而現時 E33 及 E33P 的服務已能大致滿足乘客需求，故暫時無計劃重新投標。

10. 召集人表示，如果小組成員認為 E33 及 E33P 的服務有所改善，他建議於下次會議中刪除是項議題。

11. 有小組成員表示，是項議題雖於一年前提出，但有見其服務水平仍令人不滿，而且有感部門敷衍工作小組，故反對將是項議題刪除。另有小組成員表示，由於 E33P 仍未達至全日行走，她反對刪除是項議題。

12. 召集人總結表示，由於小組成員認為 E33 及 E33P 的服務水平仍未符合預期，希望運輸署及龍運巴士有限公司（下稱「龍運」）認真研究 E33P 全日行走的可行性、改善 E33 班次及增派半空車服務屯門東南區居民。

運輸署、龍運

iii. 要求 B3 系列改善服務

13. 由於議題與續議事項 vi. 「要求巴士路線 B3A 加密班次」相關，故建議一併討論。

14. 城巴有限公司（下稱「城巴」）龔樹人先生表示，城巴購入了新型號巴士以提升載客量，並於 8 條香港島的巴士路線進行「巴士到站時間預報系統」測試，用戶可以城巴的手機應用程式查閱有關路線的抵站時間，預計於 2018 年可將「到站時間預報」功能推展到所有巴士路線。此外，城巴會繼續透過運輸署跨境組，了解跨境學童的交通安排，如果口岸的乘客量有所增長，城巴便有條件按指引提升服務水平。另外，由於屯門市中心總站旁的的士落客處正進行興建升降機的工程，城巴與運輸署會繼續留意有關工程對候車乘客的影響。

15. 運輸署莫先生補充表示，署方不時會安排實地調查，監察 B3 及 B3A 的服務水平，亦會審視巴士公司提交的營運數據。

16. 多名成員先後發表意見及提問，內容綜述如下：

- (a) 查詢新購入的巴士有沒有設行李架；
- (b) 認為城巴將資源嚴重傾斜予 B3X，不希望 B3 系列的服務重心放於 B3X；
- (c) 要求提升 B3 及 B3A 於周末的班次至 10 至 15 分鐘一班；
- (d) 查詢城巴可否公開其電話熱線，讓市民致電要求增派班次；
- (e) 要求城巴增派半空車接載候車乘客；
- (f) 建議城巴於老鼠洲兒童遊樂場對出的車站畫上排隊標示，並加設上蓋，以方便候車乘客；
- (g) 認為運輸署有責任改善 B3 及 B3A 的服務；
- (h) 指出部分市民乘搭的士或步行至屯門市中心乘搭 B3X，令 B3X 的乘客量增加；
- (i) 建議 B3 由屯門碼頭開出，經蝴蝶、龍門居、山景、良景、田景後，沿元朗公路到深圳灣；
- (j) 建議 B3A 改行青山公路，途經三聖、黃金海岸、大欖一帶，以服務更多屯門居民；
- (k) 認為致電城巴要求增加班次接載乘客的建議不可行；
- (l) 認為 B3M 與 B3X 的部分路線重疊，建議 B3M 改經杯渡、新墟、富泰、景峰及青山公路；
- (m) 要求運輸署就上述建議路線作出回應；
- (n) 查詢運輸署 B3X 的客源當中有多少乘客來自其他區或屯門各區，以及有多少乘客曾經從其他路線轉乘 B3X；以及
- (o) 建議運輸署到 B3X 總站調查有多少 B3X 的乘客願意乘搭改經青山公路的 B3M。

17. 城巴龔先生回應表示，新購入的巴士均設有行李架，只是部分作後備用途的巴士沒有設置行李架。此外，市民可於城巴的網頁及各巴

士站找到城巴的電話熱線，當遇上有大量乘客候車的情況時可通知城巴，城巴會立刻利用現有資源作出調動以疏導當下交通，但增加路線班次與否主要取決於乘客量。此外，以往的巴士路線計劃當中，城巴已提升 B3A 於星期日上午的班次至 20 分鐘一班。

18. 運輸署莫先生補充表示，署方會密切監察 B3 及 B3A 的服務水平，當乘客量達致指引中需要加強服務的水平，署方會與巴士公司研究。

19. 召集人表示，巴士路線的班次愈密會使乘客量愈多，反之亦然。他認為增加 B3 的班次可同時解決市民對 B3X 服務的需求，但增加 B3X 的班次，卻不能解決市民對 B3 服務的需求。政府有責任使巴士公司接納議會的意見，不應讓巴士資源過份集中於旅客之上，漠視市民的需要。他希望運輸署認真考慮小組成員對 B3 系列走線提出的建議，並於下次會議提供有關 B3 及 B3A 的脫班數據，以及有關 B3X 客源的調查結果。此外，他希望城巴能盡快將「到站時間預報」功能推展到所有巴士路線。此外，召集人建議刪除討論事項 vi. 「要求巴士路線 B3A 加密班次」。

運輸署、
城巴

iv. 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

20. 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。

21. 城巴龔先生表示，巴士公司曾於下午繁忙時間到皇后街進行調查，結果顯示 962B 的班次較密，而且 962 與 962B 的行車時間只相差 3 分鐘。此外，有見乘客反映於西區海底隧道收費廣場站上車有困難，巴士公司已派職員到該站疏導人流，並提醒車內乘客盡量步向車廂中間位置，以改善有關問題。

22. 運輸署莫先生補充表示，962B 於下午繁忙時間的乘客量約為 70% 至 80%。雖然有個別班次的乘客量較高，乘客未能登上第一班到站的車輛，然而該線的班次頻密，乘客可於短時間內登上下一個到站的班次，而下午繁忙時間新增的三班 962 亦能滿足乘客需求。此外，於下午 7 時 20 分至下午 7 時 45 分開出的 962 及 962B 班次，由皇后街到黃金海岸需時約 37 至 42 分鐘，行車時間相若。

23. 有小組成員表示，由龍門居開出的 962X 的早上首班車開出時間未能配合附近居民的上班時間，令他們改乘 962B，希望運輸署研究提早開出 962X 的頭班車。

24. 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，將研究是否需要再次提交文件。他希望運輸署與巴士公司跟進上述建議，並建議刪除報告事項 iii. 「過海隧道巴士服務重整建議-第 962、962B、962S 及 962X 號路線」。

運輸署、城
巴、秘書處

v. 要求在屯門公路巴士轉車站提供八達通增值服務

25. 此項議程已於續議事項 i. 「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。

vi. 要求巴士路線 B3A 加密班次

26. 此項議程已於續議事項 iii. 「要求 B3 系列改善服務」中討論，故不作補充。

vii. 要求 44B 及 44B1 小巴伸延至落馬州福田口岸

27. 運輸署莫先生表示，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嚴重，署方已於交匯處加設的士落客位，使的士落客過程較流暢，並疏導交匯處附近的交通。由於面積有限，加上平日有跨境學童校巴使用交匯處，該處並沒有足夠空間容納其他新交通服務。

28. 多名成員先後發表意見及提問，內容綜述如下：

- (a) 要求署方解釋提供來往元朗至福田口岸而不提供來往屯門至福田口岸交通服務的原因；
- (b) 查詢署方香港各區（特別是屯門及元朗）居民來往福田口岸的數據；
- (c) 表示該處小巴及巴士服務不足，使市民對的士服務需求上升；
- (d) 表示如果有直接來往屯門至福田口岸的交通服務，便可舒緩現有交通服務的壓力；
- (e) 建議於假日嘗試將 44B 及 44B1 的服務伸延至交匯處；
- (f) 查詢擴建交匯處的可行性；
- (g) 指出署方當初以交匯處面積有限為由，拒絕伸延 44B 及 44B1 小巴服務至該處，後來卻於交匯處增加三個的士落客位；
- (h) 表示八年來工作小組爭取落實有關建議，惟署方不斷用不同理由拒絕，他感到十分失望；
- (i) 表示署方容許的士不斷進入交匯處，有感福田口岸乃為水貨客而設；以及
- (j) 認為小巴的載客量比的士較高，故更符合效益。

29. 運輸署莫先生回應表示，署方曾就小組成員的建議於假日到交匯處進行研究。由於交匯處於假日的使用量很高，跨境學童校巴騰出來的空間已被現有其他交通服務使用。另外，運輸署於新田公共運輸交匯處新設 B1 站點，方便市民乘 44B 轉乘 B1 到落馬洲。此外，近年管制站和連接該處的道路在繁忙時段的使用率已非常高，該處和其連接道路在繁忙時段更出現交通擠塞。再者，新增的三個的士落客位主要是從原來的士站位置重新編排而來。鑑於上述情況，專線小巴 44B 及 44B1 不宜申延至管制站。運輸署備悉小組成員的意見，並會繼續密切留意交匯處的情況。

30. 召集人總結表示，政府應鼓勵市民使用大型運輸系統，以減低載客量少的車輛（例如私家車）進入擠迫空間的機會，惟部門的政策與上述理念背道而馳，反讓更多的士駛進交匯處，有傾斜資源予的士之嫌。他建議署方可考慮以循環線方式，將小巴服務帶至交匯處之餘，同時限制小巴的停留時間，並希望運輸署代表可將小組成員的建議轉交局方。

運輸署

viii. 要求立即增加 E33 班次，提升服務水平

31. 由於議題與報告事項 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。

32. 龍運謝智豪先生表示，E33 於早上繁忙時段的平均載客率為 73%，而下午繁忙時段的平均載客率為 76%。龍運於去年延長了 E33P 的服務時間後，E33P(往屯門方向)於下午 7 時至 12 時的平均載客率為 38%。龍運會再審視 E33 的時間表，研究 E33 的班次如何更貼近市民的乘車模式，以及密切留意 E33P 載客量的變化，逐步提升 E33P 的服務。

33. 多名成員先後發表意見及提問，內容綜述如下：

- (a) 認為巴士公司計算載客率的方式有問題，例如由於乘客沒有步向車廂中間位置，以致 E33 的載客率難以達到 100%；
- (b) 查詢龍運會否增派半空車到屯門東南區；
- (c) 表示觀察到 E33 的首數班車均客滿，甚至有乘客坐在樓梯級；
- (d) 表示不明白巴士公司如何計算上述數據；
- (e) 表示只要龍運願意加開班次，就可使所有乘客享有座位；
- (f) 查詢運輸署是否容許巴士公司於特別情況下增加班次；以及
- (g) 建議將早上開出但仍未客滿的 E33 用作半空車。

34. 龍運謝智豪先生回應表示，巴士公司會以繁忙時段最繁忙的一小時的平均載客量計算載客率。由於資源有限，龍運須根據運輸署的指引加減班次。龍運會繼續研究如何改善 E33 的早上服務，而 E33P 的服務調整已包括於本年的巴士路線計劃內。

35. 運輸署莫先生補充表示，運輸署曾就 E33 的服務作調查。E33 於早上繁忙時段（即上午 7 時至上午 9 時）當中有兩班班次的載客率為 100%，而上午 8 時 15 分至 8 時 30 分有乘客因客滿而未能上車的情況，而其他時段市民都能順利上車。

36. 經討論後，召集人請運輸署聯同交委會副主席進行實地視察，研究增派 E33 半空車服務屯門東南區居民的合適時段。此外，他建議刪除報告事項 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」。

運輸署、
秘書處

ix. 討論屯門公路巴士專線措施、時間及範圍

37. 運輸署李鎮華先生表示，署方曾到轉乘站一帶進行實地視察及點算車輛數目。他觀察到星期六上午繁忙時段（即巴士專線實施期間）的巴士及其他車輛的數量只比平日少大約 10%，可見屯門公路巴士專線（下稱「巴士專線」）於星期六的使用量仍然頗高，而青山公路的交通流量比平日下跌了 40% 至 50%。現時巴士專線於平日巴士專線時段供 350 輛專營巴士及 250 輛非專營巴士使用，而且公路在該時段的車流很高，特別是 4 線轉 3 線的路段經常出現交通擠塞的情況。基於上述數據，署方認為目前的巴士專線措施、運作時間及範圍是合適的。

38. 多名成員發表意見及提問，內容綜述如下：

- (a) 表示如果取消星期六的巴士專線，市民便不須經青馬大橋進入荃灣，可以疏導 4 線轉 3 線路段的交通；
- (b) 表示曾有意見希望開放轉乘站附近 100 米至 200 米的巴士專線予使用青山公路的其他車輛出入。此外，他觀察到只有轉乘站（往九龍方向）的入口有交通擠塞的問題，而出口則沒有。由於青山公路的出口位於轉乘站的出口，他相信開放該段的部份巴士專線對交通的影響不會太大；
- (c) 表示署方可先嘗試於星期六開放巴士專線作青山公路至屯門公路出口用途，再逐步擴展至暑假，如果在試驗期間發現情況不理想便作出還原；
- (d) 表示考慮到轉乘站未來的發展空間很大（例如將轉乘站擴建或於該處興建綜合大樓），所以應慎重考慮開放巴士專線一事；
- (e) 表示希望署方研究如何保持轉乘站（往九龍方向）的出口暢通，以免影響屯門居民上班；
- (f) 表示根據署方的數據，每天受巴士專線影響的乘客眾多。他以為屯門公路擴闊至四線行車之後，交通擠塞問題便會改善，但現時仍不時因壞車或交通意外而變得擠塞，所以認為現階段不宜取消巴士專線；
- (g) 表示如果私家車從青山公路轉出屯門公路時，行走中線或快線而不影響巴士專線，署方不妨考慮開放該處巴士專線的建議；
- (h) 表示希望署方清晰研究開放予青山公路車輛使用的巴士專線路段，充分使用屯門公路的資源及達至雙贏；
- (i) 表示數年前因青山公路深港西部通道及青山灣段擴闊工程而否決取消巴士專線；以及
- (j) 查詢運輸署有關屯門公路的行車量／容車量比率（V/C ratio）。

39. 召集人表示，巴士專線設立目的是希望巴士乘客，特別是上班人士不受交通擠塞影響。此外，部門以往實施交通改道措施之前都會進行測試以評估影響，並於發現有問題時作出修訂。由於開放星期六及假日的巴士專線路段影響深遠，他建議運輸署繼續研究其可行性，並於下次會議報告有關結果。

運輸署

40. 運輸署李先生回應表示，有小組成員認為可在巴士專線實施期

間，開放轉乘站旁的小欖交匯處支路，讓駕車的市民由青山公路駛往屯門公路東行方向。不過，現時屯門公路由 4 線轉 3 線路段的交通壓力很大，巴士專線以外的其他行車線基本飽和。實施有關建議會影響巴士專線運作和數以萬計的巴士乘客。此外，若車輛需要從小欖交匯處的支路，在短距離內越過巴士專線以進入屯門公路其他行車線，該安排容易導致交通安全問題。

41. 召集人請運輸署代表於下次會議上，利用投影片從技術層面向小組成員解釋實際路面情況及研究結果，方便小組成員繼續討論。

運輸署

x. 要求增加 59A 的班次

42. 運輸署莫先生表示，根據署方調查，59A 於早上繁忙時段的載客率為 60%。署方會繼續留意 59A 的服務，於有需要時加密其班次。

43. 九巴梁先生補充表示，59A 於非繁忙時段的載客率少於 20%。九巴會密切留意 59A 的載客量並適時作出調整。

44. 多名成員發表意見及提問，現綜述如下：

- (a) 表示 59A 的情況與 B3 相同，班次愈疏使乘客愈少；
- (b) 要求將 59A 於上午 8 時至 8 時 45 分的班次增加至 15 分鐘一班；
- (c) 要求將 59A 的首班車時間提早半小時；
- (d) 表示不能接受 59A 於非繁忙時段以一小時一班服務；
- (e) 建議提升 59A 於非繁忙時段的班次至 30 分鐘一班；以及
- (f) 查詢運輸署於削減 59A 的班次後的 59M 載客量數據。

45. 九巴溫惠炎先生回應表示，由於觀察到有 59A 的乘客於非繁忙時段乘搭 59M 再轉乘其他路線前往葵芳，九巴會檢視有關路線的服務，研究小組成員的建議及提升 59A 班次的可行性。

46. 召集人表示，加密 59A 的班次可解決很多問題。他請運輸署提交小組成員要求的數據，並於下次會議報告調查結果。

運輸署

xi. 要求改善屯門公路巴士轉車站設施

47. 此項議程已於續議事項 i. 「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。

xii. 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

48. 此項議程已於續議事項 i. 「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。

xiii. 要求巴士車門加裝保護欄

49. 運輸署莫先生表示，署方已成立一個由運輸署、專營巴士公司及巴士製造商組成的工作小組，以檢視有關巴士車門安全及改善方案，

而巴士公司亦已經提交改善建議。

50. 九巴楊晉璋先生補充表示，九巴於本年 3 月 11 日向運輸署提交有關報告，當中的初步改善建議包括提升車長安全駕駛態度、加強車長有關「關顧乘客」的培訓、於九巴 Facebook 和九巴應用程式向乘客宣傳、在車廂內乘客上落車當眼位置加上「請緊握扶手」標語及加密車廂報站器「請緊握扶手」提示廣播等，上述改善建議已相繼實施。此外，九巴於本年 6 月 1 日去信運輸署，建議落實逐步於巴士車門加裝保護欄。

51. 召集人總結表示，他相信部門與巴士公司會認真對待及解決是項議題，建議刪除是項議題。

秘書處

IV. 討論事項

xiv. 屯門對外交通服務調查

52. 召集人表示工作小組曾於本年 6 月 3 日舉行第一次特別會議（下稱「特別會議」），初步確認本工作小組將利用此撥款預算，進行屯門對外交通服務調查。工作小組成員亦對交通服務調查的方向提出意見，包括：(i) 屯門公路巴士轉乘站；(ii) 屯門至過境口岸的交通服務；(iii) 機場巴士服務；(iv) 通宵巴士服務；以及(v) 小巴服務。小組成員可於是次會議再提出其他調查方向的建議，然後確立工作小組的調查方向。

53. 有小組成員表示欲查詢部門對有關調查的看法，如果部門不理會小組的調查結果，進行交通服務調查只會浪費公帑。此外，她表示曾於特別會議上，建議秘書處整理小組成員於該次會議的意見，及後透過電郵夾附回條供其他未能出席會議的小組成員提供意見，方便是次會議討論。她就此向召集人查詢其他工作小組成員的意向。

54. 召集人回應表示，本年 6 月 3 日召開的特別會議達成共識如下：由於小組成員希望有更多時間討論交通服務調查的內容，故沒有於特別會議上決定調查範圍，改於是次會議才決定交通服務調查的方向及討論調查內容的詳情。由於工作小組成員尚未正式確認特別會議中所提出的建議，召集人認為無須以傳閱形式收集其他小組成員對調查方向的意見，他們可於是次會議建議其他調查方向，並與上述五項建議一併考慮。

55. 多名成員先後發表意見及提問，內容綜述如下：

- (a) 認為工作小組的撥款預算太少，為免浪費資源，建議將撥款預算轉交屯門區內交通問題工作小組，先於本財政年度進行有關違例泊車的調查，而本工作小組於下個財政年度才進行交通服務調查；
- (b) 申報曾於大學擔任負責撥款研究單位的主管，並補充表示，當進行交通服務調查時，研究機構須理解四個類別的意見，包括

乘客（如屯門居民）、政策部門（如運輸署）、服務營辦商（如巴士公司）及意見領袖（如區議員）；而研究方式大致可分為三種：問卷調查、電話訪問及透過區議員將問題發放予附近居民；

- (c) 表示由於工作小組的撥款預算只有港幣 75,000 元，研究單一交通服務，甚至研究個別路線（例如 44B 及 44B1 號專線小巴、E33 及 E33P 機場巴士線或 B3 系列巴士線），會比研究涉及規劃及影響範圍較大的轉乘站或來往過境口岸的交通服務更為實際；
- (d) 建議工作小組於邀請夥拍團體時，要求團體於提交意向書時提議調查方式；
- (e) 表示工作小組的撥款太少，團體未必有興趣參與此調查；
- (f) 表示雖然小組成員十分關注上述五個議題，但由於資源有限，工作小組只能選出其中一項作研究；
- (g) 表示交委會以往較少討論屯門對外小巴服務，故支持調查屯門的小巴服務；
- (h) 表示由於小巴服務的範圍較窄，相信調查效果會較理想，同意調查屯門對外小巴服務；
- (i) 表示由於轉乘站影響屯門不同區分的未來發展，故支持調查轉乘站；
- (j) 建議本財政年度先調查屯門對外小巴服務，下個財政年度才將研究範圍擴闊，或將交委會轄下兩個工作小組的撥款預算合併，共同進行更大型的調查；
- (k) 認為轉乘站十分重要，惟港幣 75,000 元不足以調查轉乘站的所有服務；
- (l) 表示轉乘站落成至今，不同政黨均曾經到轉乘站進行調查，反而小巴服務的調查較少；
- (m) 查詢召集人會否以表決方式，決定調查方向；
- (n) 認為不論小巴服務調查結果如何，44B 與 44B1 能否進入交匯處仍取決於運輸署的決定，故反對以小巴服務作調查方向；
- (o) 表示曾要求新增一條來往良景、田景一帶至香港島的通宵小巴線，故她支持研究屯門對外小巴服務；以及
- (p) 表示由於現場的工作小組成員不多，擔心若於此刻進行表決，表決結果會因為代表性不足而遭交委會否決。

56. 召集人認為程序上表決沒有問題，並表示秘書處收到曾憲康議員及徐帆議員授權龍瑞卿議員代為表決的授權書。經表決後，召集人宣布表決結果。屯門對外小巴服務的得票為 7 票，轉乘站的得票為 3 票。工作小組通過以屯門對外小巴服務為調查方向。

57. 及後，召集人提醒小組各成員有關區議會撥款準則的最新修訂：屯門區議會於 2016 年 1 月 19 日的會議上通過屯門區議會撥款準則的

修訂，其中一項訂明獲資助者必須確保獲撥款資助的活動所進行的項目，符合香港特別行政區相關法例的規定，須就一切因此而引起的法律責任或法律行動負責。因應本工作小組或將舉辦的活動，請各成員及主辦團體在舉辦活動時留意上述規定。此外，早前報章報導香港郵政聘用黑工，現特別提醒工作小組舉辦活動時，應提醒夥拍團體特別留意受薪或領取津貼的人士或團體是否符合香港法例就本地工作的規定，以免團體因疏忽而需負上法律責任。

58. 有小組成員向秘書處查詢邀請夥拍團體的程序，以及建議工作小組於邀請夥拍團體時，清楚列明工作小組的預算及要求。另有小組成員建議於揀選夥拍團體之前，接見所有提交建議書的團體，讓小組成員更了解各團體的建議。

59. 召集人總結表示，如果一切順利，小組成員可於 8 月 17 日的工作小組會議前接見有興趣成為夥拍團體的團體。他請秘書處先按程序發信邀請夥拍團體。

秘書處

(會後補註：有關邀請信已於本年 6 月 22 日發出。)

V. 報告事項

i. 要求 E33P 全日行走

60. 此項議程已於續議事項 viii. 「要求立即增加 E33 班次，提升服務水平」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

61. 此項議程已於續議事項 viii. 「要求立即增加 E33 班次，提升服務水平」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

62. 此項議程已於續議事項 iv. 「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。

VI. 其他事項

VII. 下次開會日期

63. 既無其他事項，召集人宣佈議事完畢，會議於下午 6 時 12 分結束。下次會議日期是 2016 年 8 月 17 日。

屯門區議會秘書處

日期：2016 年 6 月 20 日

檔案：HAD TMDC/13/35/TTC/9 (16-17)