

會議記錄於 30.5.2013 獲得通過，無須修訂。

元朗區議會巴士服務工作小組
二零一三年度第二次會議記錄

日期：二零一三年四月十一日(星期四)

時間：上午十時至下午十二時三十五分

地點：元朗橋樂坊二號元朗政府合署十三樓元朗區議會會議廳

| <u>出席者</u> | <u>出席時間</u> | <u>離席時間</u> |
|-----------------------|-------------|-------------|
| 主席：黃卓健議員 | 會議開始 | 會議結束 |
| 副主席：袁敏兒議員 | 會議開始 | 會議結束 |
| 成員：湛家雄議員, BBS, MH, JP | 會議開始 | 上午 11:30 |
| 陳美蓮議員 | 會議開始 | 中午 12:00 |
| 張木林議員 | 會議開始 | 會議結束 |
| 趙秀嫻議員 | 會議開始 | 會議結束 |
| 周永勤議員 | 會議開始 | 會議結束 |
| 徐君紹議員 | 會議開始 | 會議結束 |
| 黎偉雄議員 | 會議開始 | 會議結束 |
| 劉桂容議員 | 會議開始 | 中午 12:00 |
| 李月民議員, MH | 會議開始 | 會議結束 |
| 梁福元議員 | 上午 10:20 | 上午 11:50 |
| 陸頌雄議員 | 會議開始 | 會議結束 |
| 麥業成議員 | 上午 10:25 | 下午 12:25 |
| 沈豪傑議員 | 會議開始 | 中午 12:00 |
| 蕭浪鳴議員 | 會議開始 | 會議結束 |
| 鄧焯謙議員 | 上午 10:25 | 中午 12:20 |
| 鄧慶業議員 | 會議開始 | 上午 10:20 |
| 鄧貴有議員 | 會議開始 | 會議結束 |
| 黃煒鈴議員 | 會議開始 | 會議結束 |
| 王威信議員 | 會議開始 | 上午 11:45 |
| 姚國威議員 | 會議開始 | 上午 10:30 |
| 高俊傑先生 | 會議開始 | 會議結束 |
| 梁明堅先生 | 上午 10:20 | 會議結束 |

| | | |
|-------|------|----------|
| 梁業鵬先生 | 會議開始 | 會議結束 |
| 鄧川雲先生 | 會議開始 | 會議結束 |
| 余仲良先生 | 會議開始 | 中午 12:00 |

秘書： 盧 銳女士 元朗民政事務處行政主任(區議會)二

列席者

黃智華先生 元朗民政事務助理專員
 黎聲泉先生 運輸署高級運輸主任/元朗
 黃偉賢議員

議程第二項

關國恩女士 運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界)
 龔樹人先生 城巴有限公司營運貳部經理
 蔡麗芬女士 九龍巴士(一九三三)有限公司高級經理(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)
 溫惠炎先生 九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(車務)
 黃綺玲女士 九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任
 范綺明女士 九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務助理經理(屯門、元朗)

議程第三(1)及(2)項

范綺明女士 九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務助理經理(屯門、元朗)

缺席者

陳思靜議員 (因事請假)
 郭 強議員 (因事請假)
 文光明議員 (因事請假)
 鄧家良議員
 陳智偉先生
 朱錦輝先生
 鍾啓生先生

* * * * *

歡迎詞

主席歡迎各成員及政府部門代表出席元朗區議會巴士服務工作小組(工作小組)二零一三年度第二次會議，並特別歡迎元朗民政事務助理專員黃智華先生首次出席會議。

第一項：通過二零一三年度第一次會議記錄

2. 成員一致通過上述會議記錄。

第二項：2013 - 2014 年度元朗區巴士路線發展計劃 (巴士服務工作小組文件 2013 / 第 7 號)

3. 主席歡迎下列人士出席會議：

運輸署

高級運輸主任/巴士發展(新界)

關國恩女士

城巴有限公司

營運貳部經理

龔樹人先生

九龍巴士(一九三三)有限公司

高級經理(策劃及發展)

蔡麗芬女士

經理(策劃及發展)

李侃陵先生

襄理(車務)

溫惠炎先生

高級車務主任

黃綺玲女士

社區事務助理經理(屯門、元朗)

范綺明女士

4. 關國恩女士簡介上述文件。

5. 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映近年元朗區人口急遽上升，居民對巴士服務的需求不斷增加，但本年度元朗區巴士路線發展計劃(發展計劃)並未有加強巴士服務以回應區內未來發展及乘客需求的建議，反而提出多項削減班次的建議，成員對此表示非常失望；

- (2) 認為運輸署沒有盡責督促巴士公司落實加密班次和改善服務，要求署方先落實歷年發展計劃向元朗區作出增加班次及改善服務的承諾，並提供相關資料，匯報落實進度及交代未能落實建議的原因，並認為署方沒有盡力監管巴士服務班次不穩的問題；
- (3) 成員多次於交通及運輸委員會(交委會)及工作小組會議上要求九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)落實延長 B1 號線至天水圍北部的建議，不滿發展計劃未有就 B1 號線行車路線提出任何改善建議，認為署方及九巴漠視區內居民長期訴求，建議署方先試行 B1 號線週末途經天水圍北部，以應付週末需求；另有成員查詢 B1 號線加密班次建議的實施日期；
- (4) 不滿發展計劃沒有建議九巴 269D 號線及龍運巴士有限公司(龍運)E34 號線分拆為 2 條分別服務元朗及天水圍的路線，並要求盡快落實龍運 E34 號線途經天水圍北部；另有成員建議龍運 A43 號線於大欖隧道轉車站設站，讓難以登上龍運 E34 號線的乘客有多一個選擇，起分流之效；
- (5) 認為取消九巴 263M 號線漠視乘客需要，洪水橋及屯門的居民因此而需要轉乘，增加候車和乘車時間，非常不便，強烈要求取消 263M 號線後加強九巴 68M 號線的服務並將總站延長至洪水橋，方便洪水橋乘客乘搭 68M 號線前往大欖隧道轉車站轉乘；另有成員查詢取消 263M 號線後所騰出的巴士車輛資源將如何調配，以改善元朗區巴士服務；
- (6) 元朗及天水圍人口不斷膨脹，就城巴 969B 號線削減周六班次的建議表示反對，並要求署方盡快增加 969B 號線平日繁忙時間班次；
- (7) 理解洪水橋居民需要通宵巴士服務，惟當局應提出其他方案代替城巴 N969 號線改行屯門公路並繞經洪水橋的建議；或下調車資作誘因補償受影響的乘客以換取通過方案；
- (8) 要求正視人口陸續增加的元朗市南部對巴士服務的需求，建議部分路線改經十八鄉路，提供連接元朗區外的巴士路線服務，並關注開辦建議行走元朗市南部及大欖隧道轉車站的 68E 號線的進展；
- (9) 要求正視元朗市東部居民繁忙及非繁忙時間均難以登車的問題，要求積極考慮於元朗市東部開出特別班次應付需求；

- (10)建議增加九巴 265B、268C、68M、68X、69X 及 968 號線等路線的班次服務，應付需求；
- (11)查詢九巴 265M 號線及 269M 號線會否於短期內重組，並反映天水圍南部居民十分關注上述兩條路線的服務安排；
- (12)要求署方具體交代增加巴士班次服務的準則及統計乘客量的方法，認為署方相關準則及統計方法不合時宜，要求署方重新檢視現行的巴士政策，以確保巴士服務足以配合地區發展及人口增長所帶來的乘客需求；
- (13)期望巴士公司投放資源改善元朗區的巴士服務，並提供各項諸如月票、全面轉乘、分段收費及直接減票價等優惠措施，以及致力改善服務質素，提升巴士服務競爭力；
- (14)不認同署方常以兩項準則，即「制定路線發展計劃的原則」及「策劃本區巴士路線發展計劃的考慮因素」作為阻撓改善本區巴士服務的依據，要求運輸署交代何時通過相關準則；及
- (15)要求主席稍後向立法會交通事務委員會反映「立法會通過的『制定路線發展計劃的原則』及『策劃本區巴士的路線發展計劃的考慮因素』從沒有諮詢本會(元朗區議會)意見，卻嚴重掣肘元朗區巴士服務的發展，令居民長期無車搭、無位坐，苦不堪言，要求立法會作出解釋和檢討」。

6. 關國恩女士綜合回應如下：

- (1) 現行交通政策以鐵路服務為主，不過，專營巴士服務仍然會在公共交通系統內扮演重要的角色，巴士服務除能有效地接駁乘客往鐵路站外，在鐵路未能直達、較為偏遠的地區，巴士服務為乘客提供直接的路線，令鐵路和巴士服務優勢互補；
- (2) 運輸署會因應現有巴士服務的乘客量和乘客需求的改變而調節巴士路線的班次，以確保巴士公司提供具效率的服務。評估乘客量時，署方和巴士公司一貫以巴士容許載客量作基礎，並以此計算繁忙時間乘客量；

- (3) 因應元朗區人口持續增長及西鐵綫通車後區內居民乘車模式的轉變，署方一直致力確保元朗區巴士服務具競爭性和可持續性；
- (4) 巴士路線發展計劃銳意改善元朗區巴士服務，署方會盡快交代歷年來計劃中已落實、未落實的項目和原因，並會與巴士公司商討進一步優化本年度巴士路線發展計劃的可行性，並諮詢區議會的意見；
- (5) 為提供更切合區內居民需求的巴士路線發展計劃，署方期望以「區域性模式重組」重整巴士服務，在未有預設修訂路線及車輛數目的前提下，與區議會共同制定元朗區巴士路線重組詳情，尋求突破；及
- (6) 署方將於下次會議一併討論「區域性模式重組」及本區議員遞交署方對巴士路線發展和服務改善的建議，並強調署方有決心改善元朗及天水圍的巴士服務。

7. 蔡麗芬女士綜合回應如下：

- (1) 九巴 B1 號線加派車輛行走的方案仍未落實，正進行諮詢；
- (2) 現時九巴 263M 號線路線迂迴，乘客量低，為更有效地運用資源，建議取消上述路線，並透過資源調配改善其他路線服務水平；
- (3) 因應取消 263M 號線服務的建議安排，九巴將修改 68A 號線的行車路線，讓原有乘搭 263M 號線前往大欖隧道轉車站轉乘其他路線的乘客可以前往元朗市中心轉乘諸如 68M 號線等巴士路線前往大欖隧道轉車站，維持現有乘車模式；同時 68A 號線將途經屯門公路轉車站，以便乘客轉乘更多巴士路線前往市區各處；九巴將密切留意該線的運作情況，並回應乘客需求加強服務；
- (4) 此外，取消九巴 263M 號線後乘客亦可改搭九巴 63X 號線，現時九巴正與屯門區議會商討 63X 號線不停長沙灣及深水埗的一段路程以提供特快前往旺角等南九龍地區的服務，相信有關建議可以方便洪水橋及青山公路的居民；

- (5) 備悉委員有關提升九巴 268C、269B、269C 及 968 號線等路線服務水平的建議，惟一切建議有待 268B 號線重組方案落實後才可考慮，預料有關方案最快於本年四月實施；
- (6) 澄清九巴未有提出 265M 及 269M 號線路線的改動建議；
- (7) 調查乘客量方式是包括派調查員登上有關巴士路線，點算於不同車站上、落車的乘客數目，以便了解乘客乘車模式及繁忙時間乘客量最高的路段，另外亦會以目視的方式在不同時段、不同地點視察乘客量，藉此監察每條路線的需求及服務是否足夠，有關的上、落客調查數據報告亦需要定期提交運輸署；
- (8) 對於有委員建議九巴 68M 號線總站遷往洪水橋，由於此建議涉及資源上的分配及對現有乘客的影響，可留待「區域性模式重組」時一併討論及考慮。

8 · 龔樹人先生綜合回應如下：

- (1) 隧道費高昂、路程長使到城巴 N969 號線營運成本高企，虧損連年，但難以節流，只能從開源著手，惟 N969 號線客源集中幾近發展完成的天水圍，能夠進一步開拓的通宵客源有限，故建議改道吸納新客源；
- (2) 得悉委員對原有建議頗有意見，與運輸署商討後修改方案，即天水圍往市區方向維持經大欖隧道，避免影響上班的市民，銅鑼灣往天水圍方向則仍建議改道屯門公路，吸納乘客；
- (3) 深宵屯門往來天水圍具一定需求，惟深宵公共交通工具有限。城巴 N969 號線改道方案可以為此類乘客提供較便宜的選擇，城巴會盡快補交理據和數據讓委員研究；
- (4) 城巴 969B 號線的班次調整需要跟從運輸署的準則，周六減少班次回應上班模式轉變引致乘客減少的情況，按照本年三月份收集的數據顯示，早上七時十五分至七時五十分開出的四班 969B 號線每班乘客量僅二十八至五十四人，減少班次後預計每班乘客量約七十人，足以應付需求；

- (5) 周一至周五早上繁忙時間 969B 號線乘客量為七成左右，相當於坐滿所有座位，惟仍未達署方增加班次的標準，城巴會與當區議員溝通，處理有關問題；及
- (6) 城巴 N969 號線及 969B 號線的改動有助提高城巴整體網絡營運效益，紓緩票價壓力之餘，亦有利於城巴推出回贈優惠回饋乘客。

9. 主席綜合總結如下：

- (1) 成員對本年度元朗區巴士路線發展計劃表示強烈不滿，要求運輸署因應成員所提交的各項意見及建議作出適當修訂，再提交工作小組討論；
- (2) 敦促署方盡快落實歷年巴士路線發展計劃曾承諾的項目，並表示稍後將會直接向運輸署署長和立法會議員反映立法會通過的「制定路線發展計劃的原則」及「策劃本區巴士的路線發展計劃的考慮因素」影響元朗區巴士服務水平；及
- (3) 對於成員對署方及巴士公司提供的乘客量數據和點算方式存疑，主席建議效法其他區議會的做法，以元朗區議會名義為區內巴士路線進行乘客量調查，收集客觀準確的乘客量數據，以反映各巴士路線的實際乘客需求，並作為增加或縮減巴士服務的準則，相信有助署方及巴士公司制訂更切合乘客需要的巴士路線發展計劃，從而達至善用資源及提升巴士服務水平的目的。

第三項：委員提問：

- (1) 鄧貴有議員、黎偉雄議員及鄧卓然議員強烈反對九巴公司重組巴士路線縮短 77K 路程**
(巴士服務工作小組文件 2013／第 8 號)
-

10. 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 居民及村代表多次就九巴 77K 號線重組方案中提及將元朗區的總站由元朗(西)總站縮短至錦上路鐵路站的建議表達不滿，並曾去信運輸署及九巴表達，惟訴求得不到正視，早前交委會本年度第二次會議上通過「要求 77K 巴士取消由粉嶺祥華邨至上水一段路程，改由上水直去元朗(西)總站或維持原有路線」，期望運輸署及九巴尊重民意，積極考慮調整 77K 號線重組方案；

- (2) 指出現時九巴 77K 號線是惟一行經粉錦公路的巴士路線，一帶居民習慣使用該線來往元朗市，在方案下乘客需要到錦上路鐵路站轉乘其他路線前往元朗市，非常不便，尤其對長者和小童而言；儘管署方提出早上十時至下午四時非繁忙時段提供特別班次服務接載乘客前往元朗市，惟仍對現有乘客造成影響；
- (3) 建議運輸署要求香港鐵路有限公司(港鐵)開辦港鐵巴士綫，為乘客提供接駁鐵路站的巴士服務；有成員則建議署方批准開辦居民巴士服務，以紓緩附近居民對巴士服務的需求；及
- (4) 建議署方及九巴研究將 77K 號線總站由元朗(西)總站遷移至元朗(東)總站的可行性，以滿足居民前往元朗市訴求的同時不用途經元朗市中心擠塞路段。

11 · 關國恩女士綜合回應如下：

- (1) 近年粉錦公路一帶多個屋苑相繼落成入伙，早上及傍晚繁忙時段前往錦上路鐵路站接駁西鐵綫的需求顯著上升，有關更改九巴 77K 號線行車路線的建議旨在加強來往上水鐵路站及錦上路鐵路站的巴士服務及提升該線服務水平；
- (2) 現時 77K 號線行經元朗市中心，容易受到元朗(西)總站及青山公路元朗段路面交通擠塞影響而出現脫班情況，特別是傍晚繁忙時段開往北區方向的班次，因此建議繁忙時段不途經元朗市中心，以提高班次可靠性；
- (3) 為照顧非繁忙時段來往元朗市中心的乘客需要，建議早上十時至下午四時提供特別班次服務來往上水鐵路站及元朗(東)總站；及
- (4) 署方備悉成員提出有關 77K 號線改由元朗(東)總站開出的建議，並將與九巴商討有關建議的可行性。

12 · 范綺明女士回應，九巴備悉粉錦公路一帶居民，尤其長者仍希望乘搭九巴 77K 號線前往元朗進行各類活動，九巴會研究是否有空間修改再進行諮詢。

13 · 主席總結，希望運輸署本年度元朗區巴士路線發展計劃中對九巴路線 77K 號線的重組方案上考慮當區議員的意見。

**(2) 黎偉雄議員要求增設 64S 特別巴士線往來元朗、錦上路西鐵站及上村
(巴士服務工作小組文件 2013/第 9 號)**

14 · 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映乘客對九巴 64K 號線需求龐大，往元朗方向的班次途經林村、錦上路一帶時已告客滿，元崗村、田心村及石湖塘等中途站經常出現乘客難以登車的情況，加上該線路程較長，中途站也較多，影響班次穩定性，令乘客難以預計候車時間，造成不便，建議增設 64S 號線提供往元朗市、錦上路鐵路站至上村的巴士服務，以配合乘客需求；
- (2) 東匯路靠近錦上路鐵路站的位置增設九巴 251A 號線分站後，分流了部分前往錦上路鐵路站的乘客，惟 251A 號線班次疏落，加上不途經元朗市，分流作用有限，因此建議署方和九巴加強 251A 號線服務的同時有必要增設 64S 號線以便連接元朗市、錦上路及上村三地；
- (3) 認為運輸署既然積極推動巴士接駁鐵路運輸的角色，署方就應該設立 64S 號線以鼓勵乘客轉乘西鐵綫；
- (4) 認為八鄉及元朗各鄉郊地區人口迅速增長，運輸署未能適時開辦新路線回應需求；不過對運輸署表示會研究加設 64S 號線的可行性，表示讚許，惟運輸署需要交代研究方向及說明基於何等準則作決定；及
- (5) 認為九巴沒有正面回應設立 64S 號線的訴求是毫無誠意，希望運輸署及九巴密切留意錦上路乘客的需求，盡快設立 64S 號線。

15 · 黎聲泉先生綜合回應如下：

- (1) 得悉錦上路一帶居民對九巴 64K 號線的需求甚殷，早前已因應需求加密 64K 號線早上繁忙時段的班次服務，惟 64K 號線路線較長，沿途亦設置較多中途站，班次穩定性較易受影響；

- (2) 九巴 251A 號線於錦上路鐵路站附近增設分站後，紓緩部分轉乘西鐵綫居民的需求，惟署方明白 251A 號線班次較 64K 號線為疏落，影響該線乘客量，署方會留意其運作情況，並因應乘客需求調整服務；
- (3) 根據現行政策，署方開辦新巴士路線前會探討現有路線和現有其他公共交通服務於繁忙時段及非繁忙時段的乘客量，研究開辦 64S 號線時會參考九巴 64K 號線、251A 號線及前往錦上路鐵路站的專線小巴線的乘客量，並會觀察市民乘搭公共交通工具的模式，以及視乎巴士公司現有資源的運用；及
- (4) 署方會在討論「區域性模式重組」時一併檢討和考慮開辦 64S 的可行性。

16· 范綺明女士回應，九巴密切留意 64K 號線的運作情況，認為自從九巴 251A 號線於錦上路鐵路站附近增設巴士站後，與 64K 號線重疊的路段已發揮紓緩 64K 號線需求的作用，期盼商討「區域性模式重組」時檢視元朗鄉郊地區路線安排和班次服務，為乘客提供更適切的服務。

17· 主席總結，成員促請署方及九巴積極考慮增設 64S 號線，提供往來元朗市、錦上路鐵路站至上村的巴士服務，並盡快落實有關建議安排以配合乘客需求。

18· 餘無別事，會議於下午十二時三十五分結束。

元朗區議會秘書處
二零一三年五月