

元朗區議會交通及運輸委員會
巴士服務工作小組
二零一三年度第三次會議記錄

日期：二零一三年五月三十日(星期四)

時間：上午十時正至下午一時十分

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	下午 12:15
陳美蓮議員	會議開始	會議結束
陳思靜議員	會議開始	會議結束
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	下午 12:45
劉桂容議員	會議開始	會議結束
李月民議員, MH	會議開始	會議結束
陸頌雄議員	會議開始	會議結束
麥業成議員	會議開始	會議結束
文光明議員	會議開始	會議結束
沈豪傑議員	會議開始	上午 11:00
蕭浪鳴議員	會議開始	上午 11:00
鄧焯謙議員	會議開始	下午 1:00
鄧貴有議員	會議開始	會議結束
王威信議員	會議開始	上午 11:15
姚國威議員	會議開始	會議結束
陳智偉先生	會議開始	會議結束
朱錦輝先生	會議開始	會議結束
鍾啓生先生	會議開始	會議結束
高俊傑先生	會議開始	會議結束
梁明堅先生	會議開始	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	下午 12:20

秘書：張振龍先生 元朗民政事務處行政助理(區議會)

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
鄭俊宇議員
黃偉賢議員

議程第二項

李艷芳女士 運輸署總運輸主任/巴士及鐵路
陸放天先生 運輸署署理高級運輸主任/巴士及鐵路/特別職務
陳碧君女士 九龍巴士(一九三三)有限公司企業事務總監
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
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
龔樹人先生 城巴有限公司營運貳部經理

缺席者

郭強議員 (因事請假)
梁福元議員
鄧慶業議員
鄧家良議員
黃煒鈴議員 (因事請假)

* * * * *

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)二零一三年度第三次會議。

第一項：通過二零一三年度第二次會議記錄

2. 成員一致通過上述會議記錄。

**第二項：跟進元朗區 2013-2014 年度巴士路線發展計劃及簡介
「區域性模式」重組巴士路線概念
(交委會文件 2013/第 41 號)**

3. 主席歡迎下列人士出席會議：

運輸署

總運輸主任/巴士及鐵路

李艷芳女士

署理高級運輸主任/巴士及鐵路/特別職務

陸放天先生

九龍巴士(一九三三)有限公司

企業事務總監

陳碧君女士

社區事務高級經理

尹彥超先生

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

城巴有限公司

營運貳部經理

龔樹人先生

4. 主席建議第一部份先由運輸署代表簡介元朗區 2013-2014 年度巴士路線發展計劃(發展計劃)，以及讓城巴有限公司(城巴)代表簡介 N969 號線修訂重整建議，並讓成員就發展計劃進行討論；然後運輸署代表會在第二部份簡介「區域性模式」重組巴士路線概念，並讓成員就此發表意見及建議。

5. 李艷芳女士簡介發展計劃文件。

6 · 龔樹人先生簡介城巴 N969 號線修訂重整建議，摘錄如下：

- (1) 城巴 N969 號線客源集中天水圍，目前平均載客量僅為百分之十七，當中部份班次每班乘客量達四十多人，惟部份班次每班乘客量少於十人，由於 N969 號線為深宵往來天水圍及市區的乘客提供巴士服務，城巴不會輕言取消 N969 號線，因此城巴積極研究如何善用 N969 號線加強天水圍與周邊地區的連接，有鑑於目前只有一條專線小巴路線提供深宵連接天水圍及屯門的公共交通服務，城巴相信修訂重整建議能夠為深宵往來天水圍及屯門的乘客提供更多選擇；
- (2) 修訂重整建議 N969 號線往天水圍方向改為行走屯門公路，整體行車里數將由 48.1 公里增至 49.5 公里，較現時多 1.4 公里，估計行車時間增加約十分鐘左右，受影響的乘客總數約為一百五十人，並集中於深宵三時或更早的班次；
- (3) 藍地及洪水橋居民對深宵巴士服務有需求，而 N969 號線亦有剩餘運載空間，因此修訂重整建議 N969 號線於藍地及洪水橋增設分站，以照顧因為需求不足而未能開辦通宵巴士路線的藍地及洪水橋居民，N969 號線亦會於屯門區主要地點如屯門市中心加設分站，惟城巴不會採用大量增設分站以吸納乘客的策略，以免大幅度增加行車時間，影響現有乘客；
- (4) 修訂重整建議不涉及調低票價以補償受影響乘客的建議，因為城巴具有效益的營運讓城巴於過往兩、三年在財政狀況許可下，按照運輸署的機制推出優惠，惠及整個城巴網絡的乘客，包括天水圍主要巴士路線，相信 N969 號線乘客日後亦有機會受惠；及
- (5) 若 N969 號線修訂重整建議引致乘客量有所上升，城巴會考慮加密現時每三十分鐘一班的班次，滿足乘客乘車需要。

7 · 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 指出交通及運輸委員會(交委會)原定於五月二十三日本年度第三次會議上表決反對取消九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)268B 號線非繁忙時段服務的動議，運輸署及九巴在未待動議表決及達成共識的情況下便於本年五月十九日實施 268B 號線重整路線方案，破壞雙方互信，並且是不尊重議會、地區人士及市民意見的行為；

- (2) 查詢 268B 號線重整路線方案後 268B 號線及新開辦九巴 68E 號線的乘客數字，以便讓成員了解受有關方案影響的實際乘客數字，認為有關方案以優化為名、削減路線班次為實，因為有關方案下 268B 號線平日早上繁忙時段首班車於上午七時半開出，未能配合乘客上班需要，加上星期六、日及公眾假期提供每半小時一班的班次服務水平不便乘客使用，並反映仍有乘客不清楚 268B 號線重整路線方案，批評運輸署及九巴的宣傳不足；
- (3) 反映 268B 號線重整路線方案訊息公布混亂，成員直至本年五月十五日才知悉有關安排不僅涉及取消早上繁忙時段由元朗公園開出的一班 268B 號線特別班次服務，還包括同一地點開出的兩班九巴 68M 號線特別班次服務，不滿缺乏充分諮詢，建議即時恢復上述特別班次服務，尤其是 68M 號線特別班次服務，成員認為雖然有關特別班次服務與 68E 號線有一定程度的重疊，惟有關特別班次對十八鄉路及公園南、北路的乘客十分重要，並有足夠的客量，因此建議早上繁忙時段保留兩班 68M 號線「點對點」到荃灣鐵路站的特別班次服務，待非繁忙時段才交由 68E 號線提供服務；
- (4) 部份成員認為新開辦的九巴 68E 號線只提供前往八鄉路(大欖隧道轉車站)的轉乘服務，加上班次為每半小時一班，吸引力有限；部份成員則認為 68E 號線的開辦可以配合元朗市南部如十八鄉路一帶的發展；成員並查詢 68E 號線釐訂收費的準則，認為 68E 號線行車路線與九巴 54 號線相約，惟前者定價較後者為高，成員亦查詢 68E 號線建議定價由最初七元三角改為現時七元七角的原因，以及建議於高埔村及蝶翠峰分站增設分段收費；
- (5) 不認同九巴 76K 號線由現時以七輛巴士行走減少至以六輛巴士行走的建議，並對 76K 號線脫班問題表示關注；
- (6) 不認同九巴 63X 號線行車路線改動建議，因為該線改行沿途不設分站的西九龍走廊後，前往美孚至太子的乘客被逼流向九巴 68X 號線，或是繼續乘搭 63X 號線惟需要於屯門公路轉車站轉車，對洪水橋居民構成不便；
- (7) 認為取消九巴 263M 號線後乘客需要轉乘才能前往富泰邨或洪水橋，十分不便，建議運輸署考慮將九巴 68M 號線的總站遷往洪水橋以配合乘客乘車需求及地區發展；

- (8) 不認同九巴 68A 號線往朗屏邨方向建議改為行走青山公路(元朗段)及擊壤路，認為該處路面擠塞及燈位眾多，將會增加 68A 號線行車時間，容易造成脫班及班次更為疏落的問題外，還會引致該處交通擠塞問題惡化；
- (9) 反映九巴 960X 號線於上午七時半開出的首班車因為行車時間過長，導致到達鰂魚涌終點站時已是上午九時多，未能配合乘客上班需要，因此建議 960X 號線首班車開出的時間提前至早上七時十分，以切合居民實際需要；
- (10) 不認同將九巴 77K 號線元朗區總站由元朗(西)搬遷至元朗(鳳翔路)的建議，認為雖然元朗(西)總站及青山公路(元朗段)一帶交通擠塞的情況，然而鳳翔路現時交通亦見擠塞，77K 號線途經鳳翔路更易造成脫班問題，難以達至運輸署欲藉搬遷總站以改善服務穩定性的預期，加上不少使用 77K 號線的乘客是習慣前往元朗(西)總站及青山公路(元朗段)一帶上班、上學、購物及處理日常生活事務的八鄉及錦田居民，鳳翔路對他們而言較為偏僻，因此建議運輸署制訂 77K 號線行車路線時參考交委會於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」的動議內容；
- (11) 希望運輸署跟進並盡早落實九巴 B1 號線全日途經天水圍北部，並建議短期內率先試行周末及假日途經該區的特別班次服務，因為周末及假日乘客需求甚殷，加上沒有跨境學童巴士運作，有空間試行並可藉此測試乘客反應；成員亦希望增設由天水圍市中心公共運輸交匯處開出的特別班次服務，以照顧天水圍南部居民的需要；成員並希望運輸署研究及盡早落實本年度發展計劃中提及 B1 號線的分拆，建議署方規劃兩條分別途經天水圍東部及西部的路線，以便為天水圍北部居民提供期待已久的服務的同時不影響現時乘搭該路線的天水圍南部居民；
- (12) 認同屯門至天水圍通宵巴士服務有一定的需求，惟現時已有通宵專線小巴路線服務可供選擇，因此認為城巴需要就 N969 號線修訂重整建議提供更多資料，例如屯門往天水圍方向分段收費的具體建議，並希望票價定價於四元左右水平；以及認為城巴不定期的票價優惠安排並不具體，增加行車時間卻是顯而易見，因此建議受惠於路線改動而客源有所增加的城巴下調 N969 號線銅鑼灣至天水圍的全程收費，認為較易讓乘客接受之餘，亦能吸引更多乘客乘搭；

- (13)建議不要落實城巴 969B 號線周六班次由四班減至三班的方案以免影響現有乘客，除非有關方案連同進一步加密 969B 號線平日早上繁忙時段的班次一併讓居民作出考慮；成員並希望運輸署早日批准城巴加密 969B 號線平日早上繁忙時段班次的申請，讓城巴如期於本年六月起加密班次；及
- (14)不認同城巴 969X 號線總站由天頌苑巴士總站搬遷至天水圍市中心公共運輸交匯處的建議，認為搬遷總站涉及延長行車路線，變相增加服務覆蓋範圍，乘客量有可能因此增加，惟城巴沒有同時建議增加行走的巴士數目及加密班次，路線下游乘客如樂湖居、天耀邨、天盛苑、天慈邨及天祐苑的居民有機會因此未能登車。

8 · 李艷芳女士綜合回應如下：

- (1) 九巴 268B 號線重整路線方案一直有諮詢成員，不存在架空元朗區議會的問題，在 2012-2013 年度發展計劃中，已提出 268B 號線只於早上繁忙時段提供四班由朗屏鐵路站開出的特別班次建議。其後，運輸署因應成員的意見作出積極的回應，於去年十一月提出現時所落實的修訂方案，並於本年度工作小組第一次會議上已提及有關建議將於本年第二季推行，署方代表在會上未有收到成員的反對意見後，遂於本年五月十九日實施 268B 號線的修訂方案。運輸署及九巴會密切因應實施 268B 號線重整路線方案後乘客乘車需求的轉變而作出調整巴士服務的安排；
- (2) 九巴 68M 及 68E 號線行車路線有相當的重疊，運輸署基於善用資源的原則，決定取消 68M 號線早上繁忙時段於元朗公園開出的特別班次；由於 68E 號線是 68M 號線的特別路線，因此 68E 號線的定價參考了 68M 號線的收費水平，而 68E 號線在本年三月九巴加價前曾建議定價於七元三角的收費水平，惟九巴加價後 68E 號線的收費調整至現時的七元七角；
- (3) 九巴 63X 號線建議改行西九龍走廊以提供特快前往旺角及佐敦等南九龍地區的巴士服務予洪水橋居民，而同樣由洪水橋開出的九巴 68X 號線則維持行經長沙灣等西九龍地區，並設有分站繼續服務現有乘客，改動可以讓乘客因應所前往的目的地而選擇適合的巴士路線，運輸署會因應乘客需求及洪水橋地區發展調整 63X 號線的班次；

- (4) 九巴 68A 號線增加班次的建議會視乎乘客需要，而往朗屏邨方向的行車路線建議改為途經青山公路(元朗段)及擊壤路是希望方便洪水橋居民轉乘九巴 68M 號線前往荃灣等地區；
- (5) 九巴 960X 號線增加班次的建議會視乎乘客需要，並會考慮早上繁忙時段所增加的班次會較現時上午七時半開出的首班車為早，以配合乘客乘車需要；
- (6) 備悉成員對九巴 77K 號線班次及總站搬遷至元朗(鳳翔路)的意見及關注，運輸署會與九巴商討再優化建議；
- (7) 運輸署已於本年五月十九日落實 2012-2013 年度發展計劃中增加一輛巴士行走九巴 B1 號線的承諾，運輸署並於本年度發展計劃提出研究將 B1 號線分拆，重申運輸署一直致力尋找方法及契機回應成員對 B1 號線服務天水圍北部居民的訴求，惟落馬洲支線公共運輸交匯處空間有限及位處保育區之內，設有車輛數目限制，而近年跨境學童校巴對過境的需求甚殷，減少了其他車輛平日使用上述交匯處的機會，署方會積極考慮成員提出 B1 號線周末及假日增加特別班次的建議；
- (8) 元朗區的乘客可以於大欖隧道轉車站轉乘由灣仔開出，經大欖隧道前往北區的九巴 373A 號線；
- (9) 城巴 969B 號線周六早上繁忙時段開出的四班車，平均每班乘客量為二十八至五十四人，建議減少班次以免浪費巴士資源，惟備悉成員意見，修訂建議先減少一班車至三班，然後視乎乘客需求變化再決定是否再減一班車至兩班；及
- (10) 城巴會監察 969X 號線改動引致的乘客需求變化，運輸署亦會視乎情況要求城巴加強服務。

9 · 蔡麗芬女士綜合回應如下：

- (1) 九巴 268B 號線的重整路線建議已醞釀多時，諮詢過程當中九巴有就車費定價、運作時間及重組後的資源調配等方面聆聽成員意見並作出修訂及改動，在本年五月十九日重整路線方案實施前九巴透過向各區內住戶派遞單張、於巴士分站懸掛單張及橫額等方式將資訊發放，相信乘客知悉有關方案；惟九巴認同實施方案初期乘客需要時間適應，九巴亦認同取消 268B 號線早上繁忙時段由元朗公園開出的特別班次服務對原有乘客帶來不便，據九巴觀察所得，實際受影響的乘客數目為數不多；
- (2) 取消上述 268B 號線特別班次服務後，九巴調撥資源開辦同樣由元朗公園開出的 268C 號線特別班次服務，雖然未能讓原有的乘客直接受惠，惟新增設的特別班次服務可以使到其他乘客有所得益，加上九巴開辦前往東九龍地區的路線更具競爭優勢；及
- (3) 取消 68M 號線早上繁忙時段由元朗公園開出的兩班特別班次服務後，乘客可以改為乘搭 68E 號線，九巴認同現時 68E 號線每二十分鐘一班的班次服務水平已較乘客需求為高，惟仍會留意元朗市南部乘客量的變化，並認為該區有不少屋苑提供居民巴士服務，68E 號線全日服務路線的開辦能夠讓乘客有所選擇，九巴亦透過派職員到各分站觀察巴士靠站的時間從而制作時間表、讓乘客可以預算並縮短候車時間，希望鼓勵乘客善用 68E 號線接駁其他巴士路線。

10 · 龔樹人先生綜合回應如下：

- (1) 城巴 N969 號線修訂重整建議往天水圍方向、由屯門市中心分站開始提供定價八元的分段收費，定價時考慮了城巴的財政負擔，而建議的收費水平較現有提供相近服務的公共交通工具為低；
- (2) N969 號線的運作成本並沒有因應修訂重整建議而減低，加上現時城巴在財政狀況許可下根據政府指引提供短期性的折扣優惠，調低 N969 號線車資以補償受影響乘客的建議會使到該路線營運效率下降，從而影響城巴整體票務收益及財政狀況，不利乘客享受上述優惠，變相由其他乘客補貼營運，並不公平；而城巴會在乘客充足加上財政許可的情況下，考慮加密 N969 號線班次，對現有乘客有利；

- (3) 城巴 969B 號線周六早上繁忙時段總乘客量平均為一百六十人，班次由四班減至三班仍足夠接載現有乘客；至於該線平日早上繁忙時段加密班次的建議城巴一直有跟進，並已向運輸署申請由本年六月十七日起增加由翠湖居開出的特別班次服務；
- (4) 建議城巴 969X 號線總站由天頌苑巴士總站搬遷至天水圍市中心公共運輸交匯處時考慮了該線新增行車路段上已有 969 及 969A 號線提供更直接的巴士服務，相信一貫乘搭 969 及 969A 號線的乘客會維持現有乘車模式，不會大規模流向 969X 號線，而只要 969X 號線達到加密班次指標時城巴會有正面回應；及
- (5) 城巴已按照實際需求向運輸署申請傍晚繁忙時段增加 967X 號線班次，其他路線只要乘客量達到運輸署的指標，城巴亦會履行責任，作出加密班次的安排。

11 · 主席總結如下：

- (1) 成員的共識是巴士路線重組所節省的資源需要重新投放到元朗區其他巴士路線之上，並盡可能針對性補償因巴士路線重組而受到影響的地區，以便對原有乘客的影響減到最小；
- (2) 本年度工作小組第二次會議上成員要求向運輸署署長及立法會議員反映運輸署現時採用的「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」，嚴重影響元朗區巴士服務水平，故希望有關方面儘快檢討一事，意見已轉達運輸署署長及立法會議員，而署長亦已承諾會審視增加巴士班次的準則；主席希望署方盡早有正面回覆，並認為不少立法會議員重視有關的建議；及
- (3) 明白鄉郊地區乘客量較低，惟認為巴士公司需要維持營運服務鄉郊地區居民的巴士路線，為居民提供基本服務。

12 · 李艷芳女士簡介「區域性模式」重組巴士路線概念文件。

成員就議題及元朗區巴士服務所發表的意見摘錄如下：

- (1) 認為「區域性模式」重組巴士路線是改善元朗區巴士服務的契機，惟巴士路線重組涉及巴士公司的利益考慮，加上運輸署與乘客的期望往往存在落差，導致難以達成共識，希望運輸署及巴士公司認真聆聽地區人士的意見，積極履行目標及改善服務，致力配合乘客需要，並希望路線改動不影響現有服務的質素及收費；
- (2) 認為現時天水圍北部巴士服務顯著不足以照顧居民需要，建議運輸署及九巴考慮 269B 及 269C 號線等路線全日途經該區，並認為現時早上繁忙時段 269C 號線由天恩邨開出的特別班次及九巴 69M、69X 及 269D 號線需求甚殷，建議九巴加密上述全日及特別路線的班次；
- (3) 認為九巴 265B 號線是天水圍北部惟一前往西九龍地區如旺角及深水埗一帶的巴士路線，惟班次明顯不足，建議作出調整，加上該線於天水圍的行車路線迂迴，希望透過「區域性模式」重組優化路線；
- (4) 希望運輸署就「區域性模式」重組巴士路線的概念提出實質建議，例如就路線迂迴的九巴 264M 號線提出優化建議詳情，讓成員參考，以便諮詢區內乘客意見；並認為現時九巴 264M 及 269D 號線出現同一時間靠站上客的情況，讓錯失班次的乘客需要久候超過二十分鐘才能登車，非常不便，建議更改上述兩條路線的班次安排，以縮短乘客候車時間；
- (5) 認為周一至周六早上繁忙時段提供服務的九巴 265S 號線原意是方便天水圍居民前往大埔工業邨上班，因此早上繁忙時段往天水圍方向班次的乘客量不高，建議上述班次改於傍晚繁忙時段開出，方便天水圍居民下班，或進一步提升服務水平至提供全日服務，因為現時天水圍北部沒有直接前往大埔區的全日巴士路線服務，認為有關建議可以滿足乘客需要並開拓客源；
- (6) 建議加密九巴 265M 號線班次，認為該線由天水圍開出的班次途經天晴邨時經常已告客滿，因此建議不經嘉湖北以減少行車時間，同時建議加強九巴 265P 及 269M 號線服務作補償；另外有委員對建議表示強烈反對，認為會影響嘉湖北居民的乘車權益；
- (7) 認為現時早上繁忙時段城巴 967 及 967X 號線需求甚殷，建議城巴加密班次；

- (8) 認為嘉湖北的居民較少選用城巴 969 號線，因此建議該線回程全日不經嘉湖北，以減少 969 號線的行車時間，並建議傍晚繁忙時段加強城巴 967X 號線服務，服務天水圍北部的居民；但亦有委員對建議表示強烈反對，認為會影響嘉湖北居民的乘車權益；
- (9) 建議龍運巴士有限公司(龍運)E34 號線於周末及假日增設由天水圍市中心公共運輸交匯處開出的特別班次，以照顧天水圍南部居民的需要，並建議早日落實全日將 E34 號線分拆為兩條分別服務元朗及天水圍的路線，以及建議該線分拆後途經濕地公園路，以改善天水圍北部，特別是慧景軒一帶的交通；
- (10) 認為龍運 N30 號線由元朗(東)總站開出，途經天水圍後已接近客滿，屯門的乘客難以登車，建議 N30 號線只行走元朗及天水圍，而屯門區則開辦新路線，藉以提升服務水平；
- (11) 認為天水圍南部居民處於巴士路線下游分站，長期無法登車或只剩下企位，特別自天晴邨入伙後情況惡化，天慈邨、天耀邨及天祐苑的居民往往需要步行到上兩至三個分站候車，以確保可以順利登車，因此希望運輸署不要藉「區域性模式」重組巴士路線削減天水圍南部巴士班次，並希望署方藉此加強巴士服務水平，以照顧乘客需要；
- (12) 認為運輸署及九巴落實 268B 號線重整路線方案後需要致力改善元朗市中心一帶的巴士服務，例如調撥資源到九巴 68M、68X 及 968 號線；成員並認為發展計劃只建議九巴 268C 號線增加兩部車輛行走，並不足夠，建議進一步增撥資源；
- (13) 反映平日早上繁忙時段於元朗公園開出的三班九巴 968 號線特別班次駛至翹翠峰分站時乘客已無法登車，建議進一步增加由元朗公園開出的特別班次，應付乘客需求；
- (14) 建議運輸署及九巴關注洪水橋的巴士服務安排，例如九巴 68X 號線往洪水橋方向駛經田廈路的建議自二零零七年有成員提出以來仍未列入研究，建議署方盡早落實；以及建議九巴 63X 號線改為特快路線的同時一併加密 68X 號線班次，以應付乘客需求；並建議加密九巴 960X 號線的班次，以及將行車時間比 960X 號線為短的九巴 968X 號線總站遷往洪水橋，以配合洪水橋居民上班需要；

- (15) 認為三條行經新田公路的巴士路線包括九巴 279X、373A 號線及龍運 A43 號線均沒有駛入落馬洲（新田）公共運輸交匯處，削弱了上述交匯處作為轉車站的功能，因此建議 373A 號線駛入上述交匯處並加設分站，為跨境乘客提供巴士接駁服務；
- (16) 建議九巴 B1 號線改道途經新田鄉一帶並增設分站，以解決早上繁忙時段新田鄉居民的乘車需要；
- (17) 認為現時九巴 64K 號線有行車路線過長及分站過多導致班次不平均的流弊，並多次接獲錦上路沿線居民反映早上繁忙時段往元朗方向的班次途經元崗村一帶時已告客滿導致未能登車的意見，因此建議「區域性模式」重組巴士路線時考慮增設連接上村、錦上路鐵路站及元朗市中心的循環線 64S 號線，以加強聯繫三地的巴士服務；
- (18) 認為九巴 251A 號線班次疏落，經常提供每半小時一班的班次服務，導致 251A 號線於東匯路靠近錦上路鐵路站增設分站仍未能發揮分流 64K 號線乘客之效，故希望加密 251A 號線的班次服務以配合錦上路沿線人口上升及地區發展的需要；
- (19) 反映乘客投訴由本年四月二十八日起九巴 69M 號線部份時段班次由每十三分鐘一班增至每二十分鐘一班，以及投訴九巴 269B 號線平日、周末及假日非繁忙時段班次改為每半小時一班，查詢運輸署有沒有批准九巴作出上述的改動，以及改動之前有沒有諮詢或知會成員或市民，認為安排影響乘客；
- (20) 認為規劃原則的制訂對巴士路線的規劃及發展有深遠的影響，因此希望運輸署優化路線及加強班次服務的同時，需要保留重疊路線，讓乘客有所選擇，並認為巴士路線除了確保有效率地將乘客連接大欖隧道轉車站外，還必須讓乘客直接前往市區主要目的地；
- (21) 認同規劃原則中提及巴士服務需要以「點到點」的形式提供服務，惟成員同時建議巴士需要提供不設企位的「點到點」服務，以便乘客更安全到達目的地，並享受更舒適的服務，認為優質的乘車體驗是巴士服務現時最大的優勢，也是乘客在衡量過車資及乘車時間等因素後仍然選擇巴士服務的原因；
- (22) 認同規劃原則中提及「改善班次的穩定性及載客能力，從而提升路線服務質素以加強巴士服務對乘客的吸引力」，惟成員認為落實上述規劃原則的前提是巴士公司需要增加巴士數目；

- (23) 建議規劃原則應該列明讓新發展區開辦巴士路線前往銅鑼灣、灣仔、觀塘、佐敦道及彌敦道等繁忙地區；
- (24) 認為過往運輸署不欲以一條巴士路線行走元朗及天水圍兩地是希望讓乘客能夠更直接地前往目的地，惟「區域性模式」重組巴士路線時署方提出取消重疊的巴士路線，並建議乘客於大欖隧道轉車站轉乘，做法嚴重倒退之餘，不少被指重疊的路線只是途經相同的主要幹道，而路線的目的地實際上沒有重疊；
- (25) 認為提出「區域性模式」重組巴士路線是專利巴士公司乘機取消不欲繼續營運路線的手段，因此建議重組事宜應該與專營權的檢討作一併的討論，並將專利巴士公司不欲營運的路線交由其他專利巴士公司或屋邨巴士服務營辦商競投，以免市民面臨巴士班次遭削減、難以登車的窘局；
- (26) 認為現時轉乘優惠有不足之處，以元朗區最主要的大欖隧道轉車站巴士轉乘計劃為例，採用定額轉乘方式，逼使乘客乘坐車資最低廉的巴士路線轉乘其他路線以用盡優惠，因此建議巴士公司改為採用計算差額的轉乘方式，甚至考慮推出全面轉乘優惠；以及建議巴士公司直接減票價或透過引入月票、全面分段收費及加強與小巴等其他公共交通工具營辦商合作推出優惠，藉此加強巴士服務的競爭力以開拓客源；及
- (27) 認為「區域性模式」重組巴士路線的概念模糊，建議運輸署釐清「路線迂迴」及「覆蓋範圍不足」的定義，否則成員難以就「區域性模式」重組巴士路線發表意見，並建議運輸署就文件附件二提及 2009-2012 年度發展計劃落實的具體情況提交補充文件。

14 · 李艷芳女士綜合回應如下：

- (1) 「區域性模式」重組巴士路線時運輸署會盡量考慮成員對不同巴士路線的建議及訴求，惟現時署方不會對個別路線作出回應，署方希望留待有初步構思時先與受影響地區的成員商討，達成共識後再提交予交委會討論；
- (2) 乘客的乘車模式因應二零零三年西鐵綫的啓用及二零零九年九龍南綫的開通而轉變了不少，巴士乘客量顯著銳減，惟自九龍南綫投入服務後運輸署及巴士公司一直未有對元朗區巴士路線作出大規模的修訂，認為現時是適當的時候全面檢視元朗區的巴士服務；

- (3) 運輸署提出「區域性模式」重組巴士路線其中一個目的是改善巴士公司的營運效率，以便巴士公司可以在財政狀況較為穩健的情況下加強對巴士服務網絡的資源投放，以及緩解票價上升的壓力，以惠及乘客，因此運輸署提出「區域性模式」重組巴士路線並非偏幫巴士公司；
- (4) 運輸署重視新發展區的巴士服務及發展，只要新發展區對前往繁忙地區的巴士服務有需求，署方原則上不會反對開辦新巴士路線前往繁忙地區，並會支持巴士公司積極考慮以開辦新巴士路線或改動現有路線的方式落實，前提是有關改動能夠服務現有乘客；
- (5) 運輸署重視鄉郊地區或偏遠地區的巴士服務及發展，運輸署會因應鄉郊地區巴士路線乘客量較低的問題，積極研究整合及理順有關的巴士路線，從而提高有關巴士路線的效率及吸引力，並重申鄉郊地區的巴士服務不會輕言取消；及
- (6) 運輸署會審慎考慮全面取消巴士企位的建議，因為巴士公司需要因此大量增加巴士車輛數目以維持現有服務水平，對巴士公司財政、對環境及交通均構成壓力，因此需要小心研究，惟署方認同改善偏遠地區巴士服務時除了參考規劃原則外，亦需要因應個別路線的需求及運作模式作出調整，盡量滿足乘客需要。

15 · 黎聲泉先生綜合回應如下：

- (1) 運輸署會不時檢討個別巴士路線的運作細節，當注意到巴士路線因為受到交通擠塞而影響了行車時間及班次水平時，會檢討時間表能否如實反映路線實際班次情況，並會在不涉及增加或減少巴士公司資源投放的情況下，就個別巴士路線時間表作出更新，讓乘客掌握最新及最準確的資訊；及
- (2) 改動的理念及趨勢是希望讓乘客較容易掌握班次資料，為行程作出預算，例如將班次定為每十五、二十或三十分鐘一班，避免非繁忙時段乘客因班次較疏落而導致候車時間過長，並提高班次穩定性，而近期九巴 69M 及 269B 號線改動均有應用上述理念，例如因應 269B 號線平日上午九時至下午十二時半由紅磡碼頭開出的班次乘客量偏低，因此班次改為每半小時一班，而 269B 號線作出班次修訂建議時有考慮 268B 號線重整路線的因素，運輸署會密切留意 268B 號線的改動所引致乘客乘車需求及模式的轉變，並會與九巴適時作出檢討及調整。

16 · 陳碧君女士綜合回應如下：

- (1) 「區域性模式」重組巴士路線旨在全盤考慮元朗區整體巴士服務網絡的重整，而並非只著眼於個別路線的重組；
- (2) 備悉天水圍北部部份巴士路線過於迂迴導致行車時間過長、南部則有乘客登車困難的問題，「區域性模式」重組巴士路線會考慮不同巴士路線的分工，以滿足乘客的需要；
- (3) 在「用者自付」的原則下，勉強維持非繁忙時段乘客量不足的巴士班次服務會降低營運效率，變相由其他乘客補貼有關班次的營運成本，因此「區域性模式」重組巴士路線並非只考慮巴士公司的利益，還有從乘客的角度考慮；及
- (4) 不認同成員提出全面取消企位的建議，因為有關建議涉及大幅度增加行走的巴士車輛數目，惟現時香港路面交通擠塞問題已非常嚴重，巴士整體行車時間因此平均增加百分之十六，甚至高達百分之三十，九巴希望透過「區域性模式」重組巴士路線，整頓區內網絡，減少空載的巴士行走，有助減少碳排放並促進環保，同時緩解香港交通擠塞問題。

17 · 主席總結如下：

- (1) 認為運輸署有誠意就發展計劃及「區域性模式」重組巴士路線與成員繼續溝通，加上九巴及城巴公司的反應正面，希望運輸署及巴士公司參考成員的意見；
- (2) 明白九巴 268B 號線重整路線建議已按照程序諮詢，惟希望運輸署與仍有意見的成員交代進展及做法；
- (3) 建議運輸署參考不同成員就九巴 B1 號線提出的各項建議方案，然後分析利弊，整合為一份文件，讓各位成員傳閱及參考，之後再作討論，而他本人承諾會盡量協調各成員的意見，希望能夠達成共識；
- (4) 有成員關注九巴 76K 號線減少班次的建議；
- (5) 成員一致反對九巴 77K 號線將元朗區的總站搬遷到元朗(鳳翔街)，希望運輸署再重新考慮 77K 號線路線重組建議；

- (6) 有成員建議九巴 373A 號線繞經落馬洲（新田）公共運輸交匯處，為乘客提供轉乘服務；
- (7) 有成員建議九巴 960X 號線提早開出班次，例如於早上七時十分開始提供服務，以及建議路線駛經田廈路，希望署方於「區域性模式」重組巴士路線時有正面回覆及跟進；
- (8) 希望運輸署及九巴交代取消 263M 號線後將會用作增加行走元朗區的實際巴士數目及資源調撥詳情，並提交列表交代現時隸屬元朗區的巴士資源總數，以及正在行走的路線詳情，以免日後各執一詞；
- (9) 城巴 969X 號線總站遷往天水圍市中心公共運輸交匯處的建議有機會使到天水圍南部居民難以順利登車，希望運輸署有增加班次等措施保障天水圍南部居民可以繼續使用 969X 號線；
- (10) 有成員建議城巴 N969 號線屯門至天水圍分段收費定價於四元的水平，並認為在城巴用車數目及運輸成本不變、而改道途經屯門後增加屯門至天水圍短途乘客的情況下，所衍生的利潤希望城巴能夠惠及乘客，提供具競爭力及合適的分段收費，建議城巴於下次會議時再交代分段收費水平；
- (11) 文件附件二提及 2009-2012 年度發展計劃中運輸署承諾向元朗區增加巴士行走的總數，惟當中有十五輛承諾增加的巴士，項目仍未落實，希望署方提交文件交代當中涉及的巴士路線及簡單交代仍未落實的原因；及
- (12) 建議運輸署另行舉辦諮詢會討論「區域性模式」重組巴士路線，惟希望運輸署先與成員溝通了解，達成共識，再決定是否舉辦諮詢會及詳情。

18 · 餘無別事，會議於下午一時十分結束。

元朗區議會秘書處
二零一三年七月

元朗區議會巴士服務工作小組
二零一三年度第三次會議記錄

李月民議員, MH 提出的修訂建議

第二項：跟進元朗區 2013-2014 年度巴士路線發展計劃及簡介
「區域性模式」重組巴士路線概念
(交委會文件 2013/第 41 號)

13. 成員就議題及元朗區巴士服務所發表的意見摘錄如下：

- (6) 建議加密九巴 265M 號線班次，認為早上繁忙時段該線往麗瑤方向的班次途經天晴邨時已告客滿，因此建議不經嘉湖北以減少行車時間，同時建議加強九巴 265P 及 269M 號線服務作補償；
- (8) 認為嘉湖北的居民較少選用城巴 969 號線，因此建議傍晚繁忙時段該線往天水圍市中心公共運輸交匯處方向的班次不經嘉湖北，並建議加強城巴 967X 號線服務作補償，以減少 969 號線的行車時間並改善服務；

修訂為

- (6) 建議加密九巴 265M 號線班次，認為該線由天水圍開出的班次途經天晴邨時經常已告客滿，因此建議不經嘉湖北以減少行車時間，同時建議加強九巴 265P 及 269M 號線服務作補償；另外有委員對建議表示強烈反對，認為會影響嘉湖北居民的乘車權益；
- (8) 認為嘉湖北的居民較少選用城巴 969 號線，因此建議該線回程全日不經嘉湖北，以減少 969 號線的行車時間，並建議傍晚繁忙時段加強城巴 967X 號線服務，服務天水圍北部的居民；但亦有委員對建議表示強烈反對，認為會影響嘉湖北居民的乘車權益；

元朗區議會秘書處
二零一三年七月