

交通及運輸委員會進展報告

交通及運輸委員會(交委會)於二零一五年五月二十一日舉行二零一五年度第三次會議，會議進行期間由於不足法定人數，主席宣布休會，部分議程須押後至本年七月二十三日舉行的交委會第四次會議再行討論。交委會轄下巴士服務工作小組則於二零一五年五月二十八日舉行二零一五年度第三次會議，以上兩次會議的討論要點如下：

交通及運輸委員會第三次會議

新市鎮現有單車徑及單車停泊設施改善計劃及單車限制區檢討－可行性研究

1． 委員認為使用黃色彈性塑膠護柱未必有助提醒騎單車者減速，而於斜坡下方設置護柱可能導致意外發生，建議署方檢討有關設計。委員亦反映不少現時單車徑的安全問題，如部分單車徑貼近地面凸出的樹根位、興建中的天水圍醫院後的一段落斜彎路易生意外、天水圍俊宏軒停車場與天逸邨停車場交界的路面有水井蓋凸起情況等，要求署方正視並盡快改善。委員亦就單車停泊設施發表意見，包括關注雙層單車停泊設施的操作、反映天瑞邨與天恩邨泊位不足、反對於翠湖輕鐵站附近狹窄的行人路設置停泊處、關注柏慧豪園第七座對出的長期單車違泊問題等。就其他現時單車徑設施，委員建議增加單車徑雙線行車路段指示行車方向的標示，於單車徑與行人過路處之交匯處提供清晰的方向指示，並在有足夠空間的行人路或馬路劃分部分位置作單車徑。此外，委員關注元朗區單車徑的規劃，反映元朗南一帶的單車徑難以接駁元朗市中心的路段，而鄉郊地區則缺乏單車徑，部分村路改作行人路對需要騎單車出入的村民造成不便，並關注討論多年的南生圍壘圍路單車徑事宜。

2． 運輸署解釋，是次諮詢目的主要是就改善新市鎮現有單車設施的研究內提出的短期改善方案聽取委員意見及請委員對相關工程作出支持，至於其餘在九個新市鎮內提出約共 800 多個的中期或遠期的改善方案，會待整項研究預計於 2016 年底前完成後，根據研究結果再作跟進。而南生圍單車徑的發展項目是由土木工程拓展署負責，至於擴展元朗現有單車徑網絡至元朗南及八鄉等地，則須要與地區發展同時規劃，並非署方是次改善新市鎮現有單車設施研究內涵蓋的範疇。另外，有關元朗區內指定單車停泊處被長期佔用的事宜，署方及有關部門繼續配合元朗民政事務處定期舉行清理行動，以改善單車停泊位的流轉使用情況。至於修改騎單車者下車的交通標誌及於馬路設單車專用線的建議，由於涉及法例問題，須由有關當局及部門作進一步審視。

3. 阿特金斯顧問有限公司表示，在檢視單車徑及相關設施時須要平衡不同道路使用者的需求，就委員對部分短期改善方案提出的意見，稍後會相約有關議員進行實地視察，以作進一步講解方案設計，期望取得議員共識，支持推行有關改善工程。而在單車徑上斜坡道及急灣位路段的中間線設置黃色彈性塑膠護柱，是用以分隔對行單車，防止單車於上述位置越過對面行車線，減少對頭碰撞機會，此措施在大埔先導計劃中試行時效果良好。至於在短期改善方案內使用的新單車停泊架，並非北區現時所試行的雙層單車停泊架，而是使用「一上一下」式的停泊架，不需機械操作，該設計減少單車停泊位之間的距離，從而在有限空間內停泊更多單車。

4. 主席總結，認為運輸署處理單車問題進度緩慢，促請署方先執行委員已同意的建議，並盡快聯絡當區議員進行實地視察，就仍有意見的單車徑路段或設施擬訂合適的解決方案。

連接朗屏站之元朗市高架行人通道

5. 委員支持盡快落實興建有關高架行人通道，認為有助紓緩元朗市的交通擠塞。委員要求高架行人通道伸延至馬棠路，以減輕元朗市內交通壓力，惟部分委員關注有關伸延的建議會否延誤現時計劃工程的施工期以及衍生的額外工程費用。委員讚賞行人通道較少橋墩的設計，認為可減少對明渠的影響。委員亦關注扶手電梯與地面之間有數級樓梯的設計，認為不便輪椅使用者及推嬰兒車人士，建議路政署予以改良；並建議通道上蓋使用磨砂玻璃，有足夠採光之餘可避免陽光直接照射。另外，委員認為通道應與地區經濟融合，即將舉行的工作坊邀請的持份者，亦應以本區居民為主。委員建議行人通道兩邊圍欄栽種植物，和於地面平台設置花圃，加強綠化。一位列席議員查詢興建雙層行人通道的可行性，建議下層為行人天橋，上層為綠化及休憩區。

6. 路政署表示，署方已就工程委聘顧問公司展開勘測及詳細設計工作，現正進行一系列的研究，包括環境影響評估研究，完成研究及設計後，方案將於憲報刊登，諮詢公眾。為加快工程進度，署方已一併進行勘測及行人通道的詳細設計工作，期望工程可於 2017 年施工。由於工程須於明渠中進行，施工時間受制於降雨量及明渠的水深，署方估計需時五年。初步優化方案以較少橋墩及集中行人於交匯處平台上落為設計，盡量減少對明渠的影響。署方亦知悉委員對行人通道伸延至馬棠路的訴求，將探討此伸延方案，並會適時向區議會匯報。由於在明渠上興建行人通道需要考慮明渠的複雜地質，部分地下石層有可能出現空洞情況，故此設計以輕巧為主，不適合興建雙層橋。

7． 奧雅納工程顧問(香港)有限公司(顧問公司)補充，現時設計利用明渠的兩側位置加建結構物承托橋身，減少了河道中的柱墩，對明渠的水流影響較少，相信有助縮減施工期。就委員關注扶手電梯與地面之間有數級樓梯的設計，顧問公司表示將會研究把有關樓梯改為行人斜道的可行性。顧問公司亦指出，擬建的行人通道上蓋使用的物料透光度不會超過百分之三十，不會出現太陽猛烈照射的情況；另外，通道所選的主要結構建築物料，設計使用年期為 120 年。

8． 運輸署回應列席議員查詢興建雙層橋的可行性指出，橋身重量將會大增，需要更多橋墩作支撐，以明渠兩則的支柱斜拉承托雙層橋設計並不可行，此外也會減低明渠原有的排洪功能，亦會影響高架行人通道的外觀。

9． 經討論後，委員以絕對多數票通過以下動議：

「鑑於元朗南多個新建屋苑陸續落成，元朗市的人口不斷增加，本會認為提供適切的基建配套，便可鼓勵更多市民使用集體運輸系統取代汽車，隨之紓減元朗市的交通擠塞。就此，本會強烈要求是項連接朗屏西鐵站之高架行人走廊工程必須伸延至馬棠路，方便更多居民使用。是項連接朗屏西鐵站之高架行人走廊工程的擬定建築期為五年，本會認為需時太長。署方必須深化其橋樑設計，要達致一個更有效率的方案。就以下兩個關注作出跟進及回應：(一)於施工期間盡量對周邊居民及商戶的影響減到最少；(二)縮減建築期令高架行人走廊早日落成供公眾使用，紓解市內行人嚴重擠迫問題。」

10． 主席總結，重申委員支持興建元朗市高架行人通道，惟對現時方案尚未伸延至馬棠路表示失望，希望署方正視委員訴求，在有關文件中清晰記錄本會立場，並積極探討把行人通道伸延至馬棠路的可行性。

元朗橫洲公營房屋發展計劃工地平整和基礎建設工程－擬建公共道路的公眾諮詢

11． 委員查詢擬建行人天橋會否接駁至朗屏邨商場，讓居民更方便出入，亦建議把全部擬建的公共房屋統一規劃於路的南邊，而非分隔路的兩旁。就交通影響方面，委員關注擬建的道路出口與鳳池路相接，欲查詢署方有否就該路段進行交通影響評估，以解決現時鳳池路已十分繁忙的交通問題，並反映人口增加後必然對附近交通構成壓力，認為署方要做好交通配套的規劃。

12． 土木工程拓展署指出，有關工程顧問研究於本年三月尾展開。初步研究結果顯示，經進行適當的道路改善工程後，此項房屋發展計劃對朗屏路與鳳池路交界處的交通沒有負面影響。而署方就擬建公共道路將會安排按相關條例於本年

八月刊登憲報諮詢公眾意見。署方稍後會進行詳細交通影響評估，包括研究此項房屋發展計劃對元朗區整體交通的影響。署方亦會與房屋署商議委員對公共房屋規劃，及把行人天橋接駁至朗屏邨商場的意見，並會適時向委員匯報最新進展。

13． 主席總結，本會贊成橫洲公營房屋發展計劃，但希望署方正視及參考委員意見，於規劃道路時注意該區整體交通流量。

港鐵巴士K75及K75P綫－服務提升計劃

14． 委員指出現時 K75 綫為單向循環綫巴士，多年來從沒有收到當區乘客投訴，惟新路線改以天瑞邨為總站，行車路線逆轉，且乘客或需於天瑞邨停留及轉乘另一巴士，延長了乘車時間，對乘客造成不便。委員亦關注香港鐵路有限公司(港鐵)會否增置車輛行駛合併後的 K75 綫巴士，促請港鐵切勿減少現時其他路線行走的車輛，來配合整合後的 K75 綫服務。此外，委員指出現時 K76 綫於早上繁忙時間在屏廈路需要輪候上落客，擔心日後 K75 綫使用同一車站時會增加輪候時間。

15． 港鐵表示，因應運輸署就洪水橋一帶大型屋邨入伙對交通需求增長的預測，而建議合併 K75 及 K75P 綫以提升 K75 綫的服務，透過提升 K75 綫的班次及設 K75S 短途特別班，增加將來該綫繁忙路段的可載客量，沿綫乘客將因而受惠。港鐵就是項計劃整體會投放更多資源，然而有關計劃並不會影響其他港鐵巴士路線的服務。港鐵會因應委員意見，研究是否有空間微調此整合計劃，如有改動會再交予運輸署審批，並會與委員及交委會保持緊密溝通。整合後 K75 綫的行車時間估計與現時 K75P 綫大致相若，港鐵會加派助理於巴士站協助維持上落客的秩序。

16． 運輸署回應，洪福邨快將入伙，屆時將增加約 14 000 名居民，港鐵在善用現時資源下整合洪水橋一帶的交通配套，而屏廈路巴士站可同時停泊兩輛巴士，如有需要，港鐵亦會派出助理維持上落客秩序，署方會緊密留意有關情況，並探討加闊巴士站空間的可行性。

17． 主席總結，委員關注合併後 K75 綫的行車路線，促請港鐵及運輸署與當區議員保持緊密聯繫，共同協商整合事宜，並承諾整合計劃絕不會影響其他港鐵巴士服務。

李月民議員, MH、呂堅議員、趙秀嫻議員、徐君紹議員、袁敏兒議員、黃煒鈴議員、姚國威議員、沈豪傑議員、王威信議員、劉桂容議員、湛家雄議員, BBS, MH, JP、黃卓健議員、蕭浪鳴議員、郭強議員, MH、鄧焯謙議員、郭慶平議員、陳思靜議員、周永勤議員、文光明議員、梁業鵬先生、高俊傑先生、馬淑燕女士、余仲良先生及朱錦輝先生建議商討優化 B1 巴士服務，追究 1228 事件責任

18． 於本年度第二次會議中，主席要求九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)於是次會議就下列事宜作出回應，包括為在新田落馬洲公共交通交匯處加設 B1 分站訂定具體時間表、正視屏山及天水圍北的服務需求、匯報增加 B1 班次的進度。

19． 委員表示委員早於二月十日實地視察當天已表達對加設車站的意見，責成運輸署及九巴早日落實有關建議。委員認為運輸署提出的新方案，即方案二理論上較為理想，惟此方案客觀上執行困難，且未經實地考察及行車測試，需額外時間進行研究，恐怕會無了期延誤有關加站進度。此外，委員亦強烈要求九巴把 B1 線伸延至天水圍北，及盡快開設由天水圍北至落馬洲的假日 B1 班次。

20． 運輸署回應指出，文件中提出兩個方案是希望提供更多選擇，方案一為二月十日實地視察時委員的建議，方案二的優點在於方便提供 276B 同站轉乘，及候車環境較為理想。如委員屬意方案二，將於會後與九巴及警務處聯繫，盡快進行實地行車測試。

21． 九巴回應指出，兩個方案的行車路線均可容許巴士行走，惟方案二需與運輸署及警務處聯絡作實地行車測試並在消除有關地點的安全問題後，方可考慮落實執行。

22． 主席總結，委員權衡利弊後決定支持方案一，要求九巴於五月二十八日巴士服務工作小組中提供落實時間表，最遲於七月二十一日前實施。

陳美蓮議員動議，麥業成議員和議，「強烈反對港鐵 6 月加價 4.3%，要求凍結加價，並且盡快檢討可加可減機制及把市民負擔能力列入機制之內」

23． 委員反對港鐵在過往幾年巨額盈利下，仍然按可加可減機制增加票價，帶動公共服務設施加價，加重市民經濟負擔，強烈要求港鐵凍結加價。委員反映港鐵和輕鐵的服務質素一直未有顯著改善，西鐵遲遲未有增置車廂，繁忙時間服務不足，又未能提供足夠優惠予基層市民，難以認同港鐵加價的要求。委員促請政府運用其作為港鐵大股東的影響力，更有效地監管港鐵的票價，全面檢討可加可減機制，以保障市民的利益。

24． 港鐵公司表示，鐵路網絡龐大，需要穩定收入來源以維持高水平的服務，而票務是港鐵其中一個主要的穩定收入來源。港鐵於 2014 年已投放超過 60 億港元維修保養及更新鐵路設備，亦已批出總值 33 億的訊號系統提升合約，期望進一步改善現時的鐵路系統設備。港鐵亦提供不少免費轉乘優惠，並一直提供全日通及不同類別乘客如小童、學生、長者、合資格殘疾人士等恆常票務優惠，每年總額超過 20 億。經常乘搭中、長途車程的乘客可選用其他優惠如「港鐵都會票」、「全月通加強版」等優惠。事實上，現時的票價調整機制於 2013 年檢討後已考慮了市民的負擔能力，引入負擔能力上限，每年的票價加幅不能超過家庭每月收入中位數的按年變動，並引入「與利潤掛鈎的車費優惠計劃」及「服務表現安排」，按港鐵基本業務利潤，撥出一定金額，透過「即日第二程車費九折」優惠，惠及乘客。

25． 由於部分委員離席以至會議不足法定人數，主席宣布休會，餘下議程押後至本年七月二十三日舉行的交委會第四次會議再行討論。

巴士服務工作小組第三次會議

龍運第 N30 號服務改動

26． 委員表示洪水橋洪福邨將於六月入伙，認為龍運忽略洪水橋居民的需要，建議龍運分拆 N30 號路線，其中三個班次由洪水橋開出，途經屯門往機場；其餘三個班次由天水圍開出，途經元朗及大欖隧道往機場。委員反映 N30 號的行車時間頗長，而是次改動未能讓所有天水圍北的居民受惠，部分乘客下車後仍需步行一段距離回家。委員另建議龍運增加班次及查詢服務改動實施的日期。

27． 龍運巴士有限公司代表備悉委員對洪水橋洪福邨巴士服務的需求的意見，表示是次服務改動主要針對目前乘客的需求。N30 號的班次根據現有客量編配，是次改動經編配後有六個班次，對於委員建議的編配方式，會令部分乘客認為班次相對地縮減。N30 號增加班次，亦需保留行走屯門公路，以配合稍後推行轉乘的配套。龍運表示巴士於晚上時段分別行走大欖隧道及屯門公路的時間相若，考慮到現時以天水圍的乘客居多，行走大欖隧道先途經元朗，會增加往天水圍的乘車時間。有關改道後往元朗的車程時間增加，龍運會備悉委員對行走路線安排的意見。

28． 龍運巴士代表亦表示只有一個班次的行車時間達 110 分鐘，由於未能於較夜的時間支持各區提供一個班次，因此安排最後一個班次行走屯門、天水圍及元朗，其餘班次只會途經一個區域。根據經驗，大部分乘客於凌晨後由機場登車，由機場往返元朗大概需時 75 至 80 分鐘。龍運表示如這項服務改動獲得通過，可於六月尾實行。

29． 運輸署代表指出，於機場上班的居民反映深宵巴士服務的需求殷切，期望能增加 N30 號的班次及盡快實施服務改動。對於委員反映洪水橋洪福邨居民的需求，現時約有十條巴士路線途經洪福邨，並有新設巴士路線 A36 來往洪水橋及機場。至於深宵時分的交通需求，待洪福邨居民入伙後，署方會密切留意當區的需求，審慎考慮有關的建議。

30． 主席總結，委員普遍對於 N30 號服務改動有意見，當中亦有建設性的建議，希望龍運巴士公司在來年的巴士路線發展計劃採納委員的意見，龍運如有服務改動的執行時間表便應盡早傳閱予委員。

黃煒鈴議員、郭強議員，MH、高俊傑先生建議在天瑞路天頌苑巴士站地面清晰劃分各路巴士候車位置

31． 委員反映天瑞路天頌苑巴士站於早上繁忙時間較擠迫，而預留予乘客候車的位置不足，部分站牌亦有褪色的情況，以致排隊情況較為混亂。委員認為懸掛式的指示牌能讓乘客於步入車站前看到候車的位置。另有委員建議於較多巴士路線途經的巴士站增設站頭。

32． 九龍巴士(一九三三)有限公司代表回應表示，在會前一個星期已於天瑞路天頌苑巴士站的上蓋懸掛排隊指示，除了地面上的鐵欄指示外，現配合懸掛式指示牌，能讓乘客更清晰各路線的候車位置。對於在地面髹上黃線，九巴會檢視巴士站的地面位置的面積，除非地面狹窄，否則會使用排隊鐵欄，可以有效指示乘客排隊。九巴表示會檢查其他中途站需要更換的站牌，以便乘客候車。

33． 主席總結，有關巴士公司應盡快跟進候車的情況，相關議員如有需要可相約巴士公司進行實地視察。

麥業成議員要求九巴及龍運巴士於大欖隧道轉車站增設轉乘服務及優惠

34． 委員認為龍運與九巴屬子母公司，亦見龍運與九巴於小欖轉車站提供轉乘服務，指出技術上提供轉乘優惠並非不可行。委員反映現時龍運 E34A 號線於繁忙時段的載客量甚高，如龍運及九巴提供轉乘優惠，乘客可於大欖隧道轉乘其他九巴路線，提升乘車的舒適度。

35． 龍運巴士代表重申目前提供轉乘服務是希望擴大服務的網絡。自 E34A 號線及 E34B 號線分拆後，路線能服務絕大部分的地區，至於少部分 E34A 號線及 E34B 號線未能服務的地區，龍運會繼續研究。

36． 運輸署回應指出，政府一向鼓勵公共交通工具營辦商考慮其經營情況及社會經濟環境，調低收費及提供優惠，巴士公司會因應其營運環境、財政狀況及其他因素，決定優惠提供的項目及時間。基於自由營商的精神，提供票價優惠屬個別巴士公司的商業決定。龍運及九巴為兩間獨立的巴士公司，擁有兩個不同的專營權，署方會尊重巴士公司自由營商的精神。

37． 主席總結，如委員有需要的話，可從法律途徑跟進九巴及龍運增設轉乘服務及優惠的事宜。

郭強議員、MH、呂堅議員、蕭浪鳴議員、黃煒鈴議員、徐君紹議員、余仲良先生、高俊傑先生、梁業鵬先生、馬淑燕女士建議九巴檢討大欖隧道轉車站至元朗或天水圍分段收費過高問題

38． 委員認為調低由大欖隧道轉車站至元朗或天水圍的分段收費，對九巴的盈利影響不大，即使使用該分段收費的市民較少，九巴亦應給予市民公平的權利。委員認為巴士公司於設立分段收費時沒有清晰的標準，並查詢運輸署提及的車費等級表的內容。

39． 九巴備悉委員的意見，指出分段收費屬車資優惠，須考慮分段收費對於該路線的財政及運作上的影響。乘客對巴士服務的需求各有不同，部分乘客會選擇繳付較高的車資，從而享有更快捷的服務。如中途設立過多的分段收費，會延長路線的行車時間，增加長途線乘客的乘車時間，因此於考慮會否提供更多分段收費優惠時，需要平衡不同乘客的利益。

40． 運輸署回應指出，車費等級表由行政長官會同行政會議釐定，車費等級表因應路線和車程而訂定最高收費的標準，署方及政府於巴士公司申請加價時作出的審批及收費表改動均須經過此程序來釐定。分段收費方面屬於巴士公司的決定，巴士公司會視乎路線的服務性質、乘客量和乘客的分布情況、車程距離及所需行車時間等因素，考慮是否提供及如何訂定分段收費的水平。基於自由營商的精神，提供票價優惠屬個別巴士公司的商業決定。

41． 副主席總結，九巴及運輸署有責任跟進巴士路線分段收費過高的問題，並詳細考慮個別路線分段收費的意見。

王威信議員要求九巴 64K 線於新時代廣場站設分段收費事宜

42． 委員閱悉九巴及運輸署的書面回覆。

梁福元議員、袁敏兒議員、沈豪傑議員、張木林議員、梁明堅先生要求在十八鄉路 268C 號巴士線及 968 號巴士線增加班次及長遠在十八鄉路有出入市區的全日行駛路線

43． 委員要求九巴增加 268C 號線及 968 號線的特別班次，以配合十八鄉居民上班的需求，並查詢增加一個 268C 號線的特別班次的落實時間。長遠而言，委員期望十八鄉路有出入市區的全日行駛路線，並建議運輸署增設屋邨巴士，以服務十八鄉路沿線的居民。

44． 九巴代表知悉十八鄉路一帶的人口增長，為配合早上繁忙時間上班服務的需求，九巴於今年初的巴士路線計劃中建議增加一個 268C 的特別班次，以方便十八鄉路的居民前往東九龍，九巴會與運輸署就有關落實建議的安排進行溝通。為配合 968 號線需求上的轉變，九巴希望能爭取調配資源以增加班次，並會積極跟進 968 號線的需求。

45． 運輸署代表回應表示，關於十八鄉路一帶的公共交通服務，署方會與九巴跟進 268C 號線增加特別班次的實施日期，並研究最能配合居民需要的乘車時段；署方會與九巴跟進 968 號線的資源調配，會按市民的需求整合班次，並會密切留意 68E 的服務需求，以配合當區的發展。

46． 主席總結，希望運輸署積極考慮委員的意見，並將委員的意見納入來年的巴士路線發展計劃內。

李月民議員, MH、呂堅議員、趙秀嫻議員、徐君紹議員、袁敏兒議員、黃煒鈴議員、姚國威議員、沈豪傑議員、王威信議員、劉桂容議員、湛家雄議員, BBS, MH, JP、黃卓健議員、蕭浪鳴議員、郭強議員, MH、鄧焯謙議員、郭慶平議員、陳思靜議員、周永勤議員、文光明議員、梁業鵬先生、高俊傑先生、馬淑燕女士、余仲良先生及朱錦輝先生建議商討優化 B1 巴士服務，追究 1228 事件責任

47． 委員要求運輸署盡快落實優化 B1 巴士服務，並提供明確的時間表。委員期望方案於試辦三個月後能全面實施，並重申不會放棄爭取 B1 號線途經天水圍北的要求。

48． 運輸署回應表示，就 B1 號線在新田青山公路增設中途站的事宜，委員傾向支持方案一，會以三個月的試辦形式在非繁忙時段進行改道。有關 B1 號線增設巴士站的落實時間表，由於須考慮配套措施及資源調配，署方會與九巴密切跟進有關細節，如有落實時間表會盡快通知委員。

49． 九巴回應表示，會配合與運輸署商議的結果，並就車輛的資源積極配合路線改動的安排。

50． 主席總結，期望下次會議前收到運輸署的實行時間表及落實有關的方案。

運輸署通宵巴士進展報告

51． 委員表示 N269 號線原以天慈巴士總站作為總站，現時改於天喜街附近作為總站，反映該處為單線行車路線，停泊巴士會阻礙其他車輛行駛，容易構成危險。委員另建議 N269 號線延伸至尖沙咀及 610S 號線延伸至天水圍北。

52． 運輸署代表備悉委員對 N269 號線及 610S 號線的意見。有關 N269 設站的安排，主要配合九巴的運作，署方會與九巴檢討天喜街設站的位置安排。

53． 九巴代表回應表示，更改 N269 號線總站位置是由於天慈巴士總站的車隊數目增加，九巴期望能協調總站的運作。經檢視天喜街的位置後，該處雖為單線行車路線，但路面較寬闊，而該處的通宵巴士車隊數目及人流較少，運輸署亦表示可於深宵時分使用該位置，因此九巴向運輸署提出申請將天喜街的位置作為 N269 號線的總站，以保持服務的穩定性。

54． 主席總結，希望相關部門研究巴士線延伸至天水圍北的方案，並期望運輸署於下次會議提供通宵巴士服務的進展報告，體恤居民的需要。

龍運第 E34P 號線的服務改動

55． 龍運代表表示，為加強 E34P 號線服務，建議於星期一至六增加兩個班次，其中一個班次於上午六時二十五分由天水圍市中心開出，途經元朗及東涌北，以東涌逸東邨作總站；另一班次於下午六時十五分由東涌逸東邨開出，途經東涌北及元朗，以天水圍市中心作總站，而現有 E34P 號線的班次亦會增停東涌北一帶的巴士站。龍運期望於六月六日實行此增加班次的方案。

56． 委員要求龍運遞交 E34P 號線的路線圖及路線資料，並表示龍運可先實行增加班次的方案，會後再傳閱文件予委員。

57． 主席總結，龍運須於六月六日前傳閱路線圖及路線資料予委員。

(會後補註：秘書處已於六月二日將龍運巴士有限公司提交的路線資料發送予各委員。)

元朗區議會秘書處
二零一五年六月