

元朗區議會交通及運輸委員會
集體運輸服務工作小組
二零一六年度第五次會議記錄

日期：二零一六年十一月二十一日(星期一)

時間：上午十時正至下午十二時五十分

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： 姚國威議員	會議開始	會議結束
副主席： 劉桂容議員	會議開始	會議結束
成員： 湛家雄議員, BBS, MH, JP	會議開始	上午 11:55
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, MH	會議開始	會議結束
周永勤議員	會議開始	下午 12:15
郭 強議員, MH	上午 10:05	下午 12:15
李月民議員, MH	會議開始	下午 12:00
梁明堅議員	會議開始	會議結束
馬淑燕議員	上午 10:30	下午 12:30
麥業成議員	上午 10:10	會議結束
沈豪傑議員	會議開始	下午 12:00
蕭浪鳴議員	上午 10:50	會議結束
鄧焯謙議員	上午 10:30	會議結束
王威信議員	會議開始	會議結束
黃偉賢議員	上午 10:05	會議結束
楊家安議員	會議開始	會議結束
袁敏兒議員	會議開始	會議結束
陳天任先生	會議開始	會議結束
程容輝先生	上午 10:50	下午 12:30
司徒駿軒先生	會議開始	會議結束

秘書： 林美欣女士 元朗民政事務處行政助理(區議會)一

列席者

麥嘉盈女士 元朗民政事務助理專員(二)
黎聲泉先生 運輸署高級運輸主任/元朗

何銘賢先生	運輸署高級運輸主任/房屋計劃
林 圓女士	香港鐵路有限公司助理公共關係經理—對外事務
關偉麟先生	香港鐵路有限公司巴士營運經理
鄧家良議員	
鄧慶業議員, BBS	

缺席者

鄧鎔耀議員	(因事請假)
黃煒鈴議員	(因事請假)
徐君紹先生	(因事請假)
鄧錦輝先生	(因事請假)
鄭俊宇議員	
梁福元議員	
文光明議員	
杜嘉倫議員	
吳家良先生	

* * * * *

歡迎詞

歡迎各委員及政府部門代表出席二零一六年度第五次會議。黃煒鈴議員因請產假缺席是次會議，委員一致通過其缺席申請。

第一項：通過二零一六年度第四次會議記錄

2．委員一致通過集體運輸服務工作小組二零一六年度第四次會議記錄。

議程二、委員提問

**(1) 姚國威議員建議討論跟進港鐵巴士 K73 綫服務新安排
(集體運輸服務工作小組文件 2016／第 39 號)**

**議程三、由元朗區議會轉交巴士服務工作小組事項：
李月民議員, MH 建議討論改善 K73 港鐵接駁巴士服務
(集體運輸服務工作小組文件 2016／第 41 號)**

3．委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 表示 K73 綫作為天水圍及元朗市的重要接駁交通工具，由於人

口不斷增加，服務未能滿足市民的需求，要求港鐵增加 K73 綫於早上及傍晚繁忙時間的班次及巴士數量，並要求港鐵將 K74 綫改為全日服務，以彌補 K73 綫服務不足的情況；

- (2) 反映自新安排試行後，首星期已出現混亂情況，如乘客欲於元朗(西)總站停留繼續行程，港鐵曾承諾可作出配合，惟部分車長未知有關安排，指示乘客必須於總站下車，乘客未能繼續前往大橋街市，需要再次登車並繳付車資，要求港鐵加強對內部員工的訓示，並查詢在安寧路下車的安排維持的時間；
- (3) 反映乘客過往可於盲人安老院登車，現時有車務助理表示由於下一站已是總站，乘客需要前往總站登車，查詢現時乘客能否於盲人安老院登車；反映港鐵對新安排的宣傳不足，要求加強宣傳；
- (4) 有委員要求恢復循環綫的安排，認為在三個月試行期過後，如港鐵未能對安排作出重大改善，恢復原有循環綫的安排是必須的；
- (5) 反映部分車站的指示不清晰，建議港鐵張貼特別班次的時間表；
- (6) 有委員指在試行開始後有收到正面的意見，班次的數量及其穩定性都有所提升，惟希望港鐵能針對早上繁忙時間的班次增撥資源；及
- (7) 指出港鐵巴士於總站停留期間關掉空調，或會使乘客感到不適，建議港鐵作出改善。

4. 關偉麟先生綜合回應如下：

- (1) K73 綫由循環綫轉為非循環綫後，自試行期觀察所見，早上繁忙時間在天恒邨、天晴邨、李兆基書院甚至美湖居，以往乘客不一定能於準確時間登車，現時乘客的乘車時間更為準確，港鐵對部分班次作出微調，加設於上午約七時三十分在天晴邨開出及約七時四十五分在李兆基書院開出的特別班次，此外，美湖居亦有新增特別班次，讓乘客能在預算的時間登車；
- (2) 表示朗屏站的乘客有乘搭 K73 綫上學的需求，路綫改為非循環綫後，現時由朗屏到天水圍上學的乘客能更準時登車，此外，在大橋街市買菜後於安寧路候車之乘客，於每一班次均能順利登車；

- (3) 重申港鐵會安排有需要的乘客於安寧路下車的承諾沒有改變，不排除個別職員在實施初期未能向乘客提供清晰指示，港鐵在此致歉，並會加強車長的培訓及指引；如乘客有需要於安寧路下車，港鐵公司會配合並承諾毋須再次付款，如乘客多付車資，歡迎他們到客戶服務中心辦理退款手續。港鐵代表表示隨著乘客開始習慣非循環綫的乘車模式及透過加強對車長的培訓，相信有關問題會得以改善；
- (4) 有關盲人安老院的登車情況，解釋乘客可以於任何分站登車，相信車長用意只是提醒作用，亦歡迎乘客於該站登車，如乘客到達元朗(西)總站後，欲繼續行程於安寧路下車，港鐵公司會配合，並會加強對車長及助理站長的培訓；
- (5) 港鐵會向內部員工提供更多指示及加強監察，在實施新計劃後初期或有委員收到個別的投訴，然而大部分乘客均知悉在元朗西站的安排，會在車上等候下一班次開出，或聽從職員指示前往即將開出的巴士繼續行程。隨著各方逐漸習慣乘車模式，相信情況將得以改善；是次計劃最大的改善為市民在早上繁忙時間較容易掌握各車站的登車時間，港鐵亦增撥一輛巴士行走 K73 綫，整體資源無論車長、站長及巴士的數量都有所增加；
- (6) 多謝委員對 K73 綫班次的穩定性的讚賞，事實上港鐵收到不少正面的意見，特別是班次的穩定性；有關委員關注特別班次的到站時間，由於試行的首星期或需要按乘客之需求微調服務，因此未有張貼有關資料，在收到委員的意見後，已於晴碧樓、美湖居及李兆基書院張貼特別班次到站的時間，讓乘客更易掌握行程；及
- (7) 有關 K73 綫於元朗(西)站停留等候期間保留開啟空調的建議，由於法例規定停車必須熄匙，因此港鐵未能作出配合。

5. 林圓女士補充，在試行初期，港鐵希望盡量令市民方便及適應，承諾乘客如需在元朗(西)總站停留以繼續行程在安寧路站下車，港鐵會作出配合，好讓該些乘客不用付繳額外車資，在實施初期會集中協助乘客適應新安排，有關的安排會繼續維持。

6. 黎聲泉先生綜合回應如下：

- (1) 港鐵 K73 綫的新安排於本年 10 月 30 日開始試辦，試行期為三

個月，署方會觀察三個月內的試辦情況，視乎市民的適應情況及其接受程度，試辦期屆滿後會進行檢討，檢視安排是否能達到港鐵最初執行新安排的目的，令整體乘客的使用情況有所改善，港鐵會安排員工協助乘客，將影響減到最低；及

- (2) 表示非循環綫能縮短車長連續駕駛的時間，並增加員工的休息時間；有關委員關注現有乘客在安寧路下車的運作，署方會監察服務，希望港鐵加強員工的培訓及作出改善。

7. 主席總結，就 K73 綫的服務及轉為非循環綫的安排，委員關注的主要是乘客能否在盲人安老院登車前往天水圍的方向，或由天水圍前往元朗市時是否可在一程車至安寧路才下車，目的是將現有乘客的車程的受影響程度減至最低，包括需要前往另一車站登車才能前往目的地；港鐵已澄清及承諾可讓乘客在元朗西總站繼續行程至安寧路下車，期望在餘下的試行期內不再收到這方面的投訴；主席會後與運輸署及港鐵商討有關巴士於總站停留期間的情況，並在試行期內邀請委員到現場視察有關安排是否合適；有關新安排會於下次會議討論，包括試行計劃的最後決定。有關 K73 綫的服務，要求港鐵在試行期內繼續改善 K73 綫的服務，無論試行計劃是否通過，都需要妥善處理中途站的安排。

議程四、終止新界專線小巴第 619 號線服務 (集體運輸服務工作小組文件 2016／第 43 號)

8. 何銘賢先生簡介上述文件。

9. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 普遍反對取消 619 號線服務並表示遺憾，認為港鐵巴士 K75 綫的覆蓋範圍甚廣，能接駁乘客前往天水圍西鐵站，在收費及服務班次方面更是相形見绌，以致 619 號線的營辦商因財政問題而結束營運；
- (2) 查詢 619 號線的班次及路線內容；
- (3) 理解營辦商因虧損情況而未能繼續經營，建議修改路線以繼續營運，例如：路線途經天水圍西鐵站及伸延至朗屏邨及元朗市中心，或行走青山公路直接前往元朗，認為建議路線能增加客源；

- (4) 反映取消 619 號線與洪水橋的發展背道而馳，洪福邨缺乏前往元朗及對外的交通服務，出現嚴重的乘車困難，應考慮開辦前往上水或深圳灣口岸的服務；及
- (5) 認為當初運輸署應妥善規劃洪福邨的交通服務，避免出現取消交通服務的大調整，署方應因應現時的情況提供其他方案，並非只取消 619 號線的服務。

10 · 何銘賢先生綜合回應如下：

- (1) 當初規劃 619 號線時，運輸署希望提供另一選擇予洪福邨的居民，讓他們便捷地前往天水圍西鐵站，但事實證明洪福邨落成後的交通需求並不足以支持 619 號線的營運，市民傾向使用港鐵巴士路線；署方內部有就規劃方面作出檢討，承認在是次事件上有改善的空間，並會在往後的規劃更為謹慎，至於能否提供其他交通服務，署方會評估區內是否有足夠的交通需求以支持路線的營運；
- (2) 有關 619 號線的營運資料，現時繁忙時間為 10 分鐘一班，其他時段為 10 至 15 分鐘一班，路線為由洪福邨前往天水圍西鐵站；
- (3) 署方曾就修改 619 號線的路線前往元朗的建議作出研究，考慮到這個改動大幅偏離於投標時的路線，在進行公開的投標程序時，619 號線所行走的路線已記錄在投標文件，所有曾考慮投標的營辦者都已清楚路線的詳細路徑，如果現有營辦商以虧蝕嚴重為由而作此改動，對其他曾考慮投標者並不公平，署方評估後認為如洪福邨往來元朗的交通需求足以支持一條新的小巴路線營運，透過投標的方式處理會更合適；
- (4) 然而，就洪福邨居民前往元朗的交通需求，現時乘客由元朗市前往洪福邨，除了輕鐵外，尚可乘搭九巴 68X 號線及 268X 號線，路程設有分段收費，而由洪福邨前往元朗市的乘客需要步行 5 至 10 分鐘到洪水橋輕鐵站，乘搭輕鐵、新嶼巴 B2 號線或九巴 68A 號線均可前往元朗；署方明白由洪福邨前往洪水橋輕鐵站附近的步程需時，正研究是否有其他方法去改善情況，但在已有眾多替代服務的現行環境下，本署須審慎研究以什麼交通工具來提供該段服務；此外，洪福邨對外的交通服務方面，居民可乘搭 261P 號線前往上水，前往深圳灣的乘客可到青山公路乘搭 B2 號線；

- (5) 表示 619 號線的走線受制於營運環境所限，如將路線重新投標，估計亦難以營運，至於洪福邨至附近地方的交通需求，署方會評估現有的交通服務的營運情況，研究以什麼交通工具來提供該段服務；及
- (6) 署方在處理路線終止營運情況時，一般會先了解有否替代服務，如受影響居民沒有替代服務，署方的處理方法會有所不同，現時洪福邨前往天水圍西鐵站有 K75P 綫及 K75S 綫，港鐵在早上繁忙時間提供接近 30 個班次，載客率為最多四成，署方評估後認為班次有足夠位置接載洪福邨受影響的乘客，由於港鐵的市場佔有率及營運優勢較強，輕鐵及港鐵巴士可以免費接駁至西鐵站，619 號線亦同時面對其他公共交通服務的競爭，因此經評估後署方認為取消 619 號線是無可避免的。

11． 主席總結，委員普遍反對取消 619 號線的服務，主要反對取消的理由是洪水橋及洪福邨一帶的交通服務不足，在此情況下取消 619 號線的服務，縱使使用人次每日約四百人，但仍有乘客受影響，認為整區的交通服務進一步削減，同時理解小巴服務不能無止境地增加，如在欠缺效率的情況下繼續營運服務，對其他市民亦是不公平，因此委員提出透過轉營更改路線，途經部分居民期望到達的地點，改善其營運情況。由於運輸署有既定程序，下次會議會再次討論 619 號線的服務，希望運輸署在下次會議前能提供新方案並與委員交流。

議程五、委員提問

(2) 陳思靜議員要求改善港鐵 K76 天水圍巴士站排隊問題 (集體運輸服務工作小組文件 2016／第 34 號)

12． 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 重申並非想改變現時的排隊模式，由於排隊人數過多及港鐵的指示不清晰，部分乘客容易排錯方向，直接沿扶手電梯方向排隊，當西鐵列車到達後，便有較多乘客乘搭扶手電梯轉乘 K76 綫，容易造成混亂，希望港鐵加強助理人手協助乘客排隊，指示乘客於原有方向排隊，讓市民習慣預設的排隊方向，相信可解決現時排隊的情況；及
- (2) 反映乘客於傍晚繁忙時間排隊有混亂情況，或會影響安全，當時已即時要求加派人手，惟未見有所改善；此外，委員關注如扶手電梯的人流未能獲有效疏導，或會釀成意外，建議於扶手電梯位

置加設長欄杆，希望港鐵關注有關的情況並作出改善。

13. 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 多謝委員一直關注 K76 綫在西鐵綫天水圍站的排隊安排，該站位於房屋署橋昌路項目工地旁，與連接至車站 A 出口之扶手電梯地面出／入口維持一段距離，港鐵理解委員提及的情況，因此派出車站助理協助乘客排隊候車及維持秩序，特別是人龍較後掉頭位置的秩序，勸喻乘客勿於扶手電梯口的位置排隊，避免阻擋扶手電梯出口；及
- (2) K76 綫需要在屏廈路轉彎並經過十字路口方能抵達天水圍站，由於傍晚繁忙時間在屏廈路的燈口往往等候需時，對駛入天水圍站的巴士班次構成影響；另外，西鐵綫於晚上繁忙時段的班次與 K76 綫相若，班次為 3.5 分鐘一班，每一班西鐵綫列車乘客抵達天水圍站再轉乘 K76 綫，因此於短時間內有較多乘客候車，人潮較難控制，港鐵會繼續加強指示隊尾人潮的安排。

14. 主席總結，表示過往未有工程項目時，安排一至兩位站務助理於扶手電梯出口已能有效控制排隊的情況，現時車站搬至較遠的位置，如安排相同的人手，會於站頭維持秩序，以致未有助管理扶手電梯位置。因此認為港鐵除加密班次外，更重要的是確保乘客安全，希望港鐵跟進有關情況，如有新的措施便向議會報告。

(3) 郭強議員, MH、梁志祥議員, BBS, MH, JP、呂堅議員、蕭浪鳴議員、黃煒鈴議員、馬淑燕議員、高俊傑先生、徐君紹先生、程容輝先生、司徒駿軒先生要求擴建天瑞輕鐵站月台事宜

(集體運輸服務工作小組文件 2016／第 35 號)

15. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 對港鐵指天瑞輕鐵站未有意外記錄的回覆感到失望，表示有居民指當日有學童被人迫落路軌，險象環生，指出天瑞站往元朗方向的月台一直以來都十分擠迫，最擠迫的時段為上午七時二十五分至七時四十分，部分乘客更要站越黃線，認為港鐵可擴闊月台約兩至三尺，因此擴闊月台對市民的安全有幫助；
- (2) 曾建議港鐵加設幕門，但港鐵表示輕鐵不適宜加設及價格昂貴，

認為幕門應不阻位置，開放式月台應同樣擁有，建議考慮於輕鐵站加設幕門；

- (3) 建議拆掉天瑞站月台的部分廣告牌，以騰出空間加設斜台，在月台中間增加一個出入口，對於疏導人流或前往月台中間或較後的位置會有幫助，工序亦較擴闊整個月台簡單；及
- (4) 表示港鐵應保留全部輕鐵月台的閉路電視記錄，一旦有意外發生，可翻查有關記錄。

16 · 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 表示安全一直是港鐵營運的首要考慮，雖然翻查記錄未見委員提及的情況，唯港鐵一直採取不同的措施理順客流，除了安排月台助理協助乘客排隊及提醒切勿走出黃線外，亦有調動部分設施，例如出入站的收費器，使客流比較暢順；有關加設幕門的建議，由於輕鐵受地理環境所限，且系統本身是開放式設計，因此加設幕門未見可行；
- (2) 表示擴建月台需要考慮多項因素，包括使用量、整個月台的設施、地理環境的限制、擴建期間如何維持服務等。港鐵公司一直密切留意輕鐵網絡內各月台的使用量，例如大棠站二號月台，在翻新前也曾實施不同措施理順客流，唯使用量持續增加，港鐵公司必需作翻新工程，以增加月台可供乘客使用的空間，方能理順客流。現時港鐵公司亦計劃擴建大棠道一號月台，足見公司會因應不同月台的使用情況實施合適措施理順客流。
- (3) 同意天瑞站二號月台在早上繁忙時段的乘客量較多，唯乘客一般前往月台中間至登車位置排隊候車，因此月台仍有充裕空間讓乘客進出月台，港鐵會繼續密切留意月台的使用情況。

17 · 主席總結，委員就月台發生的情況要求港鐵擴闊月台是合理的，認為即使港鐵有擴闊月台的計劃，天瑞站未為最優先的考慮，希望港鐵認真考慮擴闊月台的需求，並為所有輕鐵月台加設幕門或斜台，希望港鐵考慮優化整個月台的安排。

(4) 陳美蓮議員、麥業成議員、黃偉賢議員、鄺俊宇議員、杜嘉倫議員要求港鐵立即檢討直接乘搭輕鐵較轉乘西鐵票價昂貴問題

18． 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 認為港鐵回覆指輕鐵及港鐵實屬不同交通工具是混淆市民的概念，指輕鐵與港鐵屬同一公司，視作兩種不同的交通工具是不合理的；
- (2) 反映乘搭輕鐵的乘客較乘搭輕鐵然後轉乘西鐵的車資昂貴，認為輕鐵提供點對點服務並不用轉乘，港鐵應讓每名乘客都能獲得公平對待，並非以乘車優惠彌補；認為現時八達通的軟件能作出配合，要求港鐵公司立即檢討輕鐵的車資較西鐵轉乘的車資昂貴的問題，希望港鐵從善如流，解決相同車程但不同收費的問題。

19． 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 備悉委員的意見，並會轉達予相關部門參考；解釋港鐵提供跨區鐵路服務，輕鐵屬路面的交通工具，主要服務新界西北區的市民，兩者在服務上有所不同，因此票價上不能直接比較；及
- (2) 港鐵公司不時檢討乘車優惠，切合不同乘客的需要，以吸引更多不同的乘客群使用港鐵的服務，輕鐵設有積分優惠計劃，如乘客使用成人、小童或長者八達通可享輕鐵積分優惠；現時使用「屯門－南昌全月通加強版」、「屯門－紅磡全月通加強版」或「屯門－紅磡全日通」的乘客，可於該月份或該天不限次數乘搭輕鐵或港鐵巴士。港鐵理解新界西北區居民跨區上班及出行的需要，因此提供其他轉乘優惠，希望乘客更方便使用不同的接駁交通服務前往目的地。

20． 副主席總結，希望港鐵可以繼續聆聽委員的意見，希望可進一步改善票價，達到市民的期望。

(5) 黃偉賢議員、麥業成議員、陳美蓮議員、杜嘉倫議員、鄭俊宇議員要求優化港鐵第二程優惠

21． 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映港鐵票價的計算方法複雜，乘客對此一知半解，港鐵應確保所有乘客的車資是公平的；反映第二程九折的計算方法不清晰，乘客在尖東站轉車的優惠較在美孚站及南昌站轉車的為高，查詢若乘客於美孚站或南昌站出閘後再入閘，是否享有同等優惠；
- (2) 查詢若乘客使用全日通前往南昌站，然後以八達通前往尖東站，再經尖東前往港島線地區，乘車優惠會否更大；及
- (3) 建議港鐵針對車資的計算方法加強宣傳，例如：於手機應用程式內加設新功能，市民輸入起點及終點後，應用程式會顯示所有路線的組合及相應的車資計算方法，讓市民按喜好自行選擇乘搭的組合。

22 · 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 會後與委員跟進詳細票價計算方法。針對第二程九折的計算方法，現時在港鐵網絡內的任何車程，只要起點至終點相同，乘客選搭任何路線，在未計算任何優惠的情況下，同一類別的八達通車費均相同。如乘客由元朗前往金鐘，乘客可由美孚或南昌轉車，出閘次數為一次，乘客亦可從尖東站出閘再步行到尖沙咀站入閘，總出閘次數為兩次，先不計算第二程九折的優惠，乘客以不同路線乘搭的車資同樣是 27 元，單程票會作獨立車程計算；及
- (2) 在第二程九折的安排下，計算方式以每一個獨立車程計算，如乘客在任何車站乘搭至尖東站出閘為一程，在尖沙咀入閘前往另一個目的地出閘為第二程，可享有九折優惠，委員計算的車程由元朗往返金鐘，如經尖東站轉車，可享有兩次的九折優惠，合共 \$3.1，如經南昌或美孚站往返金鐘，只可享有一程九折優惠，金額為 \$2.7。有關委員提及其他車程組合的優惠，港鐵會後會跟進有關意見。

23 · 主席總結，點對點的收費不應因乘搭不同組合的路線而收取不同的車資，如要完全統一整個機制，明白港鐵的困難之處，因此建議港鐵於手機應用程式內加設新功能，讓乘客自行選擇乘車的組合。

(6) 黃偉賢議員、麥業成議員、陳美蓮議員、杜嘉倫議員、鄭俊宇議員建議討論港鐵公司對兒童的定義
(集體運輸服務工作小組文件 2016／第 38 號)

24． 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 指出港鐵對兒童有兩項定義，第一項定義為三歲以上，第二項定義為身高 95 厘米以上，查詢港鐵會按照哪項定義執行，若乘客高於 95 厘米，但出生證明書顯示其年齡為三歲以下，該乘客是否仍須購票；
- (2) 表示只有港鐵才有這附例，如解釋不清楚或會引起爭拗，建議取消小童的身高為 95 厘米以上的定義，並查詢如欲修訂附例，應由何方提出；及
- (3) 反映巴士公司對兒童定義為四歲以上，惟港鐵對兒童定義為三歲以上，要求港鐵檢討小童的年齡，建議修訂為四歲以上，並向運輸署查詢統一兒童年齡的需要，及對公共運輸交通機構釐定兒童收費時有否既定的準則或規範。

25． 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 港鐵公司理解並備悉委員對兒童定義的關注，香港鐵路附例訂明如涉及港鐵車費及車票的事項，港鐵公司需要制訂車費發出條件，條件內需訂明與港鐵車票相關的具體條款，包括不同的乘客群所使用的車票類別，需要遵守的條件及港鐵公司可以就個別違規的情況向乘客徵收附加費等，這些條件是根據附例而制定，附例下有一系列的條件乘客要去遵守。
- (2) 根據附例所示，三歲以上的乘客都需要購買及使用合適的車票方可乘搭港鐵，根據附例下「車費發出條件」，小童可以使用小童八達通或特惠單程票，小童的定義指三歲或以上為未滿十二歲之人士；所有身高 95 厘米或以上的乘客將視作三歲或以上者論。
- (3) 有關將身高為 95 厘米或以上的乘客視作三歲或以上，主要考慮到在日常營運中，港鐵需要提供客觀的條件及標準以便執行附例，在影響乘客最少的情況下辨識乘客是否滿三歲，現時如乘客的身高達 95 厘米或以上，便會視作為三歲或以上。有關標準與衛生署發出的兒童身高標準的資料亦相符。根據法例，由於十五歲以下的人士不需要隨身攜帶

身份證明文件，如沒有客觀的標準，職員難以判斷乘客是否需要購票，亦難以在有需要時執行查票的工作。

26. 黎聲泉先生回應，有關巴士公司與港鐵公司對兒童的界定的差異，巴士公司提供小童或票價的計算優惠，屬他們優惠的一部分，由巴士公司根據其經營狀況提出優惠，港鐵同樣因應其營運情況釐定兒童的年齡；就港鐵對兒童的定義，港鐵附例列明有關定義，並因應其制定情況作出考慮，現時沒有統一兒童年齡的做法。

27. 主席總結，由於建議必須透過修例執行，修例並非區議會可接觸的範疇，議會只能反映意見，建議向立法會議員轉達有關修改港鐵附例的建議。

(7) 王威信議員、黃卓健議員、陳思靜議員建議在港鐵設溫馨提示提醒乘客將背包放於身前方

(集體運輸服務工作小組文件 2016／第 40 號)

28. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 有見部分背着大背包的乘客，轉身或出入車廂時有機會撞到其他乘客，特別是兒童，建議港鐵提供溫馨提示及拍攝宣傳片，展示使用行李或背包可能會對乘客造成的滋擾，長遠來說，港鐵應增加宣傳的工作，避免乘客之間的紛爭；及
- (2) 有委員反映水貨客常攜帶較多行李及使用背包，對乘客造成危險及滋擾，建議港鐵限制攜帶的物品的大小。

29. 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 表示無論是背包或行李，都屬乘客的隨身物品，由於隨身物品有機會影響其他乘客，因此港鐵制定了乘客進入港鐵範圍的行李及物件的尺寸，包括背包，必須符合港鐵附例及運載行李的規定，長、闊、高的總和不可超過 170 厘米，而任何一面的長度不可超過 130 厘米；
- (2) 有關委員查詢港鐵能否進行宣傳或標示，港鐵有針對乘客的物品大小作出宣傳，至於乘客放置物品的位置，由於他們放置物品的任何位置都有機會影響附近的乘客，因此港鐵在制定宣傳時必須

考慮每一方面有機會造成的影響；及

- (3) 有關近日有委員表示有個別輕鐵月台發現乘客經常攜帶大型行李之情況，港鐵有增加人手協助管制，以控制有關的情況，亦有告示張貼於當眼位置，列明隨身物品及行李的尺寸限制。

30． 主席總結，港鐵代表會轉達委員的建議予其內部作考慮；表示放下背包或可增加車廂的空間，希望港鐵加強提示，讓其乘客環境更加舒適，並呼籲委員出席十一月二十七日的輕鐵及港鐵巴士道路安全運動啓動禮，有關宣傳港鐵的安全或提示乘客的運動均有港鐵代表出席，希望委員透過有關會議及活動向港鐵反映建議。

議程六、通過集體運輸服務工作小組二零一七年度會議時間表 (集體運輸服務工作小組文件 2016／第 42 號)

31． 委員備悉及通過上述時間表。

議程七、其他事項

32． 餘無別事，會議於下午十二時五十分結束。

元朗區議會秘書處
二零一六年十二月