

屯門區議會
2014-2015 年交通及運輸委員會
第三次特別會議記錄

日期：2015 年 4 月 20 日(星期一)

時間：上午 9 時 36 分

地點：屯門區議會會議室

<u>出席者</u>		<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
蘇炤成先生 (主席)	屯門區議員	上午 09:35	會議結束
程志紅女士 (副主席)	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
梁健文先生, BBS, MH	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
嚴天生先生	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
古漢強先生	屯門區議員	上午 09:30	上午 10:55
陶錫源先生, MH	屯門區議員	上午 09:35	上午 10:30
朱耀華先生	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
江鳳儀女士	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
陳樹英女士	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
黃麗嫦女士	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
李洪森先生, MH	屯門區議員	上午 09:34	會議結束
蘇愛群女士, MH	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
何杏梅女士	屯門區議員	上午 09:45	會議結束
林頌鎧先生	屯門區議員	上午 10:19	會議結束
徐 帆先生	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
周錦祥先生, MH	屯門區議員	上午 09:30	下午 12:50
龍更新先生	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
朱順雅女士	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
曾憲康先生	屯門區議員	上午 09:58	會議結束
蘇嘉雯女士	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
吳桂華先生	增選委員	上午 09:41	上午 10:50
馮沛賢先生	增選委員	上午 09:30	上午 10:51
魏芷茵女士 (秘書)	屯門民政事務處行政主任 (區議會) 二		

應邀嘉賓

潘家欣女士	運輸署交通工程(新界西)部工程師/工程項目
黃依凡女士	運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界西)
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)
黃亮霆先生	九龍巴士(一九三三)有限公司高級主任(策劃及發展)

羅耀華先生

龍運巴士有限公司一級策劃及支援主任

列席者

莫家聲先生

運輸署高級運輸主任/屯門

黃立彬先生

警務處屯門區交通隊警署警長

莫慶祥先生

屯門地政處行政助理/地政

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

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

城巴有限公司營運經理

潘振剛先生

龍運巴士有限公司襄理(車務)

勞俊衡先生

屯門民政事務處屯門民政事務助理專員

缺席者

陳雲生先生, MH, JP

屯門區議員

吳觀鴻先生

屯門區議員

陳有海先生, MH, JP

屯門區議員

何俊仁議員

屯門區議員

龍瑞卿女士

屯門區議員

陳文華先生, MH

屯門區議員

林德亮先生, MH, JP

屯門區議員

陳文偉先生

屯門區議員

張恒輝先生

屯門區議員

羅煌楓教授, JP

屯門區議員

侯國東先生

增選委員

葉德豪先生

增選委員

歡迎詞

主席歡迎與會者出席 2014-2015 年交通及運輸委員會(下稱「交委會」)第三次特別會議。主席表示，召開今次特別會議旨在跟進「2015-2016 年度屯門區巴士路線計劃」，此外，上次會議在討論部門報告期間因法定人數不足而休會，經考慮後，他決定把餘下的報告事項「運輸署報告」及「過去三年屯門區內發生涉及輕鐵交通意外的紀錄」一併於是次特別會議中處理。

2. 主席提醒各委員，如發現會議討論的事項涉及其個人利益，應在討論該事項前作出申報，主席會根據會議常規第 39(12)條，決定曾就某事項披露利益關係的委員可否就該事項發言或參與表決、可否留在席上旁聽，或應否避席。所有作出利益聲明的個案均會記錄在會議記錄內。

3. 秘書處沒有收到委員的告假申請。

續議事項

(A) 2015-2016 年度屯門區巴士路線計劃

(交通及運輸委員會文件 2015 年第 9 號)

4. 主席歡迎運輸署黃依凡女士、九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱「九巴」)蔡麗芬女士及黃亮霆先生，以及龍運巴士有限公司(下稱「龍運」)羅耀華先生出席會議。主席表示，根據交委會文件 2015 年第 9 號，是次計劃的內容可分為六部分：(i) 修改 59A 行車路線及服務時段；(ii) 取消 59S 線；(iii) 259B、259C、259E 線重組路線及新增 259X 線特別班往觀塘碼頭；(iv) 增加 B3A 班次、962C 線及 962S 班次；(v) A33 調整服務時間及增設 A33P 來往鍾屋村及機場；以及(vi) E33P 線延長服務時間及加密班次。為了更有效地進行討論，主席建議先請運輸署代表黃女士簡介計劃內容，再請委員依次序分別就上述六個部分提出意見，然後委員可就各分區的個別巴士路線發表意見。

5. 運輸署代表黃女士表示，是次計劃內容包括曾於 2014-2015 年度提出有關 59A 及 259 系列的重組方案，建議 59A 線的路線縮短至葵涌道近葵芳邨，並且把服務時間修訂為平日繁忙時段單向前往市區及於非繁忙時段每小時一班的定點班次的雙向服務，而路線修改後的車費將下調至 9.4 元；以及建議 259B、259C、259E 重組路線及新增 259X 路線往觀塘碼頭，其中建議 259B 線修改為平日早上單向

往市區的時間，並修改屯門區內路線，以及將總站改為彌敦道近中間道；而 259C 和 259E 號線因為與其他路線重疊，建議削減部分班次，節省下來的資源會按實際客量需求而調配至其他需求殷切的巴士路線而加強其服務。事實上，有關修改 59A 行車路線及服務時段，以及 259B、259C、259E 線重組方案及新增 259X 線特別班往觀塘碼頭的計劃曾於去年多次討論，而巴士公司在聆聽了委員的意見後亦數次修訂有關方案，而經修訂後的方案在各方面考慮下是可行而合適的建議。此外，今年計劃內容的其他新建議為取消 59S 線、新增 962C 線平日早上由屯門前往太古的服務、修定 2013-2014 年度已落實建議將 A33 延長至洪水橋，為配合乘客需求，建議增設 A33P 來往鍾屋村及機場；以及為應付乘客需求，分階段實施延長 E33P 服務時間及加強班次水平。此外，巴士公司已預留資源，當乘客需求符合指引，將增加 B3A、962S、A33/A33P 的班次水平。

6. 有委員表示，藍田等地現已發展及有住宅落成，惟 2015-2016 年度屯門區巴士路線計劃未有加強對屯門鄉郊地區的支援。自大欖隧道啟用後，附近居民依靠洪水橋跨區的巴士服務(如 68A、63X 及 53 線)出入市區，但班次不足為居民帶來不便，期望將來於藍地直接開出巴士路線，以及將 261P、960P 號線全日行走。

7. 主席請委員按計劃內容的六個部分提出意見。

修改 59A 線行車路線及服務時段

8. 多名委員發表意見及作出提問，內容綜述如下：

- (a) 表示有委員曾向 545 名市民進行問卷調查，當中 151 人支持上述建議，356 人反對、38 人表示沒有意見，同時亦收集到 106 個對上述建議的意見，查詢署方的回應及跟進工作；
- (b) 表示曾兩次於早上乘搭 59A 視察乘客情況，發現約有 100 多人乘搭，其中三分之二的乘客於葵芳邨下車後，其餘三分之一的乘客於深水埗才下車，證明 59A 線仍有一定的服務需求。此外，有市民自取消 66 線後，於安定或友愛乘搭 60M 然後於荃灣轉乘 59A 前往深水埗，而所需車費只是 10 元，比乘搭其他路線的 11.4 元為低。他建議將 59A 線駛經屯門公路巴士轉乘站(下稱「轉乘站」)，以測試其乘客需求後才考慮作出修改；以及
- (c) 認為署方應增加停靠轉乘站的巴士路線數目，利用轉乘站發展乘車網絡，而不是容許巴士公司減少服務。此外，表示屯門東

南區的居民反對 59A 線的修改。

9. 運輸署代表黃女士作出以下回應：

- (a) 59A 號線於非繁忙時段的乘客量偏低，故建議對該時段的班次作出調節。而繁忙時段前往市區及返回屯門的服務則不受影響。有關建議既能減少對現有乘客的影響，同時能改善有關路線的營運效率，令資源能更有效地運用；以及
- (b) 署方把路線修改與考慮是否停靠轉乘站分開處理。由於須考慮轉乘站的實際交通情況，署方會於落實路線修改後才視乎實際情況考慮是否停靠轉乘站。

10. 多名委員發表第二輪意見，內容綜述如下：

- (a) 表示委員已將問卷調查結果於上次交委會會議交給運輸署，認為署方沒有認真回應委員進行問卷調查後收集到的意見，故現時不應修改 59A 線；
- (b) 認為九巴隱瞞乘搭 60M 再轉乘 59A 前往深水埗的所需車費較低。此外，指出市民可選擇乘搭較高價錢的 59A 線，以比乘搭 59M 更快到達荃灣等地區；
- (c) 表示於往屯門方向的轉乘站，有很多屯門碼頭區的居民排隊等候轉乘。因此，若將 59A 線駛經轉乘站，相信可改善其乘客量；
- (d) 表示對署方就 59A 線的修改路線及服務時間感到不滿，認為應保留原有服務及駛經轉乘站；
- (e) 表示要求保持 59A 線原有安排，不應倉卒實施署方提出的建議；
- (f) 表示若署方認為駛經轉乘站的巴士數目太多而令其容量飽和，建議長途路線的巴士駛經轉乘站時，只供乘客上車而不停駛落車站，令 59A 線可先試行駛經轉乘站後才決定是否修改其服務；以及
- (g) 指出若轉乘站的空間不足，應考慮擴充轉乘站的時間表。

11. 九巴代表蔡女士回應表示，59A 線乘客量於非繁忙時段持續偏低，加上屯門公路轉車站啟用，乘客經轉車站可以有更多在車資上及班次上較具吸引力的選擇，為善用資源及在最多人使用的時段提供直接、便宜並班次穩定的服務，現建議將此路線改為繁忙時間單向服務、日間非繁忙時間提供有限度班次服務，並縮短至葵涌道近葵芳邨為終點站。現時提出就 59A 線的修改，車資下調可令現時大部份乘客直接受惠，而修改後的 59A 線依然維持它於繁忙時間的載客量。現時屯門碼頭的居民已有巴士路線前往轉車站，若 59A 線駛經轉車站，可能會加重轉車站的負擔，要考慮會否對其他路線帶來影響。九巴亦備悉 60M 線再轉乘 59A 線前往深水埗的資訊，公司會留意此轉乘的使用情況及其替代配套。

12. 運輸署代表黃女士回應表示，59A 線於非繁忙時段的載客量非常低，署方根據有關數據而調整該線於非繁忙時段的班次，而繁忙時段的乘客就不受影響。縮短 59A 的路線可降低票價，令大部份乘客可以較低的車資前往目的地。而現時乘客亦可於轉乘站轉乘其他巴士路線至目的地。此外，署方未收到委員所提及的問卷調查資料，希望有關委員能提供更多資訊。

13. 多名委員發表第三輪意見，內容綜述如下：

- (a) 認為不應單純以乘客量限制改善路線方案，故應維持現有方案並先將 59A 駛經轉乘站。此外，認為若市民知悉 60M 再轉乘 59A 前往深水埗的所需車費較低，會支持保留 59A 原有路線，以及有機會使乘客量回升；
- (b) 表示若 59A 線駛經轉乘站，青山公路沿線的居民可於轉乘站轉乘 59A 前往深水埗，為他們提供 52X 以外的選擇；
- (c) 認為乘客沒有可能等候一小時乘搭 59A，最終只會使乘客量減低而削減該路線。她支持將 59A 線駛經轉乘站，試行三至六個月後檢討及跟進；
- (d) 表示署方應尊重市民的意見，維持 59A 原有服務。此外會再次把問卷調查的資料電郵給署方；
- (e) 表示討論過程中引伸其他問題，包括應否檢討現時轉乘站的運作及功能、不同巴士路線往返相似地點的收費不同是否合理、以及九巴應否因應乘客量流失至西鐵而作出減少班次的決定。

他續指出，部分班次有 40%的載客率，扣除計算企位後的載客情況其實不錯，故巴士公司應考慮如何繼續改善服務；以及

- (f) 認為巴士路線計劃實際上只是每年對載客量的檢討，署方應檢視轉乘站的現有配套是否足夠，並監察巴士公司的服務。

14. 主席總結表示，委員會反對 59A 線的修改建議，認為運輸署應維持路線現狀。

運輸署

取消 59S 線

15. 兩名委員發表意見及作出提問，內容綜述如下：

- (a) 表示若取消 59S 線，市民須乘坐 N260 於美孚轉乘 N241 前往旺角，而 N260 的班次是半小時一班，查詢 N260 及 N241 的班次是否配合。此外，建議以單層巴士行駛 59S 及修改路線以覆蓋現時 N260 未有服務的地點；以及

- (b) 表示乘客若要於美孚轉乘，他們未能於車程上休息，希望保留 59S 線服務。

16. 運輸署代表黃女士回應表示，須要乘坐 N260 然後於美孚轉乘 N241 前往旺角方向的乘客每日只有約十名，受影響的人數非常少。此外，N241 的班次為 15 至 20 分鐘一班，乘坐 N260 轉乘 N241 的乘客所付車資亦較 59S 的車資為低。

17. 九巴代表蔡女士回應表示，59S 的行車路線與現有通宵路線 N260 重疊，以致使用量偏低。加上 N260 線於整個通宵時段服務，乘客無須依賴 59S 線前往市區。為善用資源，建議取消第 59S 線。至於以單層巴士行駛 59S 線的建議，對資源運用上沒有太大幫助，九巴無意考慮作此調動。

18. 多名委員發表意見及作出提問，內容綜述如下：

- (a) 表示通宵巴士服務的乘客量較低屬正常，故應維持其服務性質，並建議於轉乘站開出通宵巴士，以分流前往不同地區的乘客，讓他們不用乘坐於區內路程較長的通宵巴士。此外，建議九巴可利用早上服務 66 線的單層巴士行駛 59S；

- (b) 認為署方應考慮乘客的乘車網絡，先嘗試改善載客量，而並非單靠載客量，塑造成必然要取消巴士路線的處境；

- (c) 表示屯門人口眾多，署方應加強通宵巴士服務，並且可考慮其他公司營運另外的通宵巴士路線，增加居民的選擇，因此認為不應改變 59S 號線的服務安排；
- (d) 認為若取消 59S 線多出的兩架巴士可投入於 N260 的服務，以加密班次至將 15 分鐘一班，與服務青衣居民的 N241 相約，居民會較容易接受；以及
- (e) 建議署方從人性角度出發，保留 59S 線並與 N260 分流乘客，以及把 N260 線延伸至旺角。

19. 九巴代表蔡女士回應表示，取消 59S 線後乘客可轉搭 N260 線，而 59S 線的客量轉移至 N260 線後，後者的載客率仍然只有約 50%，乘客可舒適地乘車前往市區。若然 N260 線運載力不足夠，九巴會以實際客量需求，並按增加班次的準則考慮調動資源以增加班次。

20. 運輸署代表黃女士回應表示，現時於美孚之後的巴士站下車的乘客非常少。此外，即使 59S 的客量全數轉移至 N260，N260 線的客量依然很低，每位乘客亦有座位。而個別巴士路線為不同區域及乘客提供通宵巴士服務，是否增加班次須按增加班次的準則，N260 線亦然，因應現時乘客量水平，署方與巴士公司暫不會為 N260 線增加更多資源以加強班次水平。

21. 主席總結表示，委員會反對取消 59S 線的建議；運輸署應考慮把 59S 線取消後騰空的資源投放於 N260，否則應維持現狀。

運輸署

259B、259C、259E 重組路線及新增 259X 特別班往觀塘碼頭

22. 多名委員先後發表意見及作出提問，內容綜述如下：

- (a) 表示委員的問卷調查顯示，有不少市民反對 259B、259C、259E 及 259X 的重組建議，希望署方做好管理措施，盡量利用轉乘站的空間，先把有關路線駛經轉乘站才考慮削減班次。此外，認為署方應積極考慮交委會一致同意的建議，盡快於轉乘站實施分段收費；
- (b) 表示 259B 線已有約 60%的載客率，而 259C 線亦有約 50%，若受削減 259C 班次影響的乘客改乘 259B，會使更多乘客因不願意

企位而改乘其他交通工具。他舉例指出其區域曾出現因乘客改乘西鐵而令村巴服務結束，建議九巴推出優惠(如月票、季票、「買十送一」等)吸引乘客，以免出現巴士服務退步而港鐵車廂爆滿的情況；

- (c) 表示反對 259B、259C 線的修改，要求署方將有關路線駛經轉乘站，否則沒有討論的空間，亦不能改動班次。此外，要求署方檢討載客量的計算方法，不應將企位包括在內；
- (d) 表示九巴已放棄營運 259B、259C 線的黃昏繁忙時段服務，並查詢行走相似路線的村巴及西鐵的乘客量，認為不能單靠文件中的表面資料，而支持 259 號線系列的重組方案；
- (e) 認為當初開設該系列的特別班次是為了補充現有服務的不足，若現時 259C 的乘客量不足，署方應安排它駛經轉乘站，善用巴士資源以補充 260X 線的需求。至於 259B 線，現有約 60%的乘客率，與增加班次的標準(85%)相差不遠，署方反而可考慮增加班次；以及
- (f) 建議 259B 線保持不變，259C 改以 10 分鐘間距駛經轉乘站但只供乘客上車，以及增加多一班 259X 至總共兩個班次前往觀塘。此外，認為削減 259E 的班次數目太多，會令其餘班次的客滿或只有企位。

23. 主席表示，署方打擊村巴營運屯門至觀塘服務的同時，不應削減現有巴士服務。此外，他亦曾收到市民投訴不能乘搭 259C，希望署方體察居民的需要。

24. 運輸署代表莫先生回應表示，重組方案中建議 259B 線維持早上三個班次，而路線則會改經新屯門中心。由於 259B 的修改路線與 259C 的路線重疊，同時因 259C 的乘客量亦不高，建議削減 259C 的兩個班次以調動資源至其他的路線，而新屯門中心的乘客可以乘搭 259B 前往市區。此外，基於委員之前給予的建議，巴士公司已修訂原來的建議，改為減少 259E 乘客量較少的班次(由十三班下降至六班車)，令資源更有效運用於開辦 259X 線或加強其他路線的服務。

25. 九巴代表蔡女士回應表示，有關路線重組建議是承接議會多番

討論，再聽取委員的意見及建議後而作出的修訂，包括保留 259C 及 259E 線，並只於繁忙時間調整 259 線系列各線的班次，對新屯門中心或龍門居的居民影響輕微，認為現時提交的建議完全符合運輸策劃準則。另外，259B 線於黃昏繁忙時段的乘客量少於一半故不利營運，而 260X 線於轉乘站仍有剩餘運載能力，故未見有需要增加 259B、259C 線駛經轉乘站分流乘客。

26. 有委員認為，不同意 259 線系列的改動方案，署方應正視居民意見，提供更多數據及增值服務以說服委員會及市民，而且不能於未與交委會達成共識前，實行重組方案。

27. 主席總結表示，委員會請運輸署及巴士公司考慮委員的意見，並於再討論修改方案之前維持現有安排。

運輸署、
巴士公司

增加 B3A 班次、962C 線及 962S 班次

28. 多名委員發表意見及作出提問，內容綜述如下：

- (a) 表示應盡快落實增加 B3A 的班次。此外，查詢 962C 線設巴士站的地點，並要求乘客能於上述巴士站免費轉乘同系列的巴士路線；
- (b) 表示現在是落實增加 B3A 班次的時機，並建議署方因應乘客量增加，積極研究加密 B3A 的班次至 15 至 20 分鐘一班；
- (c) 查詢現時是否已有 962C 的黃昏繁忙時段服務，認為署方應提供現時路線運作情況的資料供參考；
- (d) 表示應盡速增加 B3A 的班次，並建議署方考慮將部分 B3X 的資源投放於其他 B3 系列的路線，如於星期五及周末因應客量較多而增加班次，研究班次及路線，以檢討整個 B3 系列的整體及長遠發展；
- (e) 表示歡迎城巴增辦 962C 線早上繁忙時段的服務，並建議長遠來說早上的 962C 服務可如黃昏繁忙時段一樣，增加至兩班車。此外，希望城巴因應青山公路沿途人口增長及 962S 線客滿，增加 962S 的上班班次；
- (f) 希望盡快增加 B3A 班次以分流 B3X 號線客量。此外，認同 962C 線於早上提供兩個班次的服務，並且建議駛經轉乘站及提供轉

乘優惠，令更多居民可以乘搭；

- (g) 認為 **B3M** 及 **B3X** 的路線重疊，建議署方檢討 **B3** 系列的服務，修改 **B3M** 線駛經鳴琴及富泰以分流乘客，使 **B3A** 不用駛經富泰。此外，查詢 **962C** 會否駛經轉乘站，支持加強 **962S** 的服務以解決下游地段難以上車的問題，以及查詢可否於實施路線改動前再次通知委員，以便掌握有關資訊；
- (h) 表示現時 **B3A** 駛經富泰，因而額外增加了六至七分鐘的車程時間，同時於富泰上車的乘客要企位，建議以 **B3M** 線駛經富泰，接載乘客之餘亦可改善 **B3A** 班次至 15 至 20 分鐘一班，達至雙贏的結果。同時，指出文件內對增加 **B3A** 班次設有備註，要求 **B3A** 線符合服務指引才調配車輛，擔心若不能符合指引會否導致不能增加班次；以及
- (i) 表示支持增加 **B3A** 班次，以提供穩定的服務。同時，由於政府已打擊水貨客，認同以 **B3M** 線駛經富泰以服務市民需要。此外，建議署方清楚提供駛經轉乘站的路線記錄以供參考，以及及早落實於轉乘站設分段收費。

29. 運輸署代表黃女士回應表示，樂見眾多委員支持 **962C** 線的新增服務建議。有關建議預計於 2015 年第三季實施，在落實前署方將會通知區議會，令地區人士與乘客能適時了解有關安排，而若該線乘客量增加將與巴士公司研究加強服務的可行性。

30. 城巴代表龔先生作出以下回應：

- (a) 由於 **962C** 線旨在提供由屯門前往港島東的快速巴士服務，該路線將設最少數目的巴士站，以提供服務予真正前往港島東(而不是中環等地)的居民，故沒有安排免費轉乘；
- (b) 有關 **B3A** 及 **B3M** 的路線安排，他已於工作小組會議上講解過，若 **B3M** 駛經富泰，須於早上額外調配兩輛巴士，而以 **B3A** 行駛就可接載更多乘客，以較多資源為更多乘客服務；
- (c) 城巴的專營權不只限於 **B3** 系列，即使 **B3X** 線的營運情況理想，其收益實際上須補貼其他如港島路線的巴士服務，亦會按回饋機制向乘客回饋優惠；

- (d) 城巴一直按客量及服務指引增加班次，故將按署方的指引增加 B3A 的班次；以及
- (e) 城巴以日常維修及保養的車輛加強 B3X 服務以回應乘客需求，而平日早上的班次亦開始回復正常，同時按需要另外調配資源提供 B3 系列星期五及周末的服務。

31. 多名委員發表第二輪意見，內容綜述如下：

- (a) 表示城巴應適當地安排 B3M 及 B3A 的服務，以服務平日使用的居民，希望不會有把 962P 的巴士改行 B3X 等情況發生；
- (b) 表示既然其他 962 系列亦有免費轉乘的優惠，962C 線須於西隧設巴士站及提供免費轉乘；以及
- (c) 表示應須仔細詢問路線走經的地點會否設站。

32. 主席總結表示，請運輸署考慮委員對有關路線提出的意見。

運輸署

[此時，主席離開會議室，會議由副主席主持。]

A33 調整服務時間及增設 A33P 來往鍾屋村及機場

33. 有委員表示，支持有關建議，並同時建議署方於轉乘站直接開辦前往機場的直接服務，以平均投放於各區的資源，同時使車費降低。另有委員查詢 A33P 線會否於藍地交匯處設巴士站。

34. 龍運代表羅先生回應表示，建議 A33P 線於屯門公路近虎地設巴士站。

35. 副主席請運輸署考慮委員的意見。

運輸署

E33P 線延長服務時間及加密班次

36. 多名委員發表意見及作出提問，內容綜述如下：

- (a) 表示於 2016 年第 3 季後，E33P 往機場的服務只提供服務至下午 6 時，而往屯門的服務亦只由下午 2 時 30 分起行走，請龍運解釋 E33P 線是否提供全日服務，並查詢現時 E33 系列的巴士如何分配至兩條路線，而 E33 線現時需要多少巴士作全日服務；
- (b) 表示歡迎加強 E33P 的服務，惟認為若 E33 及 E33P 共用資源，

擔心 E33 服務因而下降，為議會帶來內部矛盾。此外，要求龍運解釋 E33P 線服務時段的詳情；

- (c) 查詢 E33 的班次改行 E33P 會否影響服務。此外，指出即使 E33P 線全日行走，屯門碼頭區的居民因渡輪服務不足，依然要以輕鐵轉乘 E33 線，對他們不公平。為免浪費時間及車程，建議 E33P 線自兆康開出後直接駛經皇珠路，而新增另一線路線自龍門居開出後駛經屯門碼頭，而且於轉乘站與九巴路線設轉乘優惠；以及
- (d) 指出於 2016 年第三季後，E33P 線只延長了服務時間而並非全日服務，希望龍運清楚解釋 26 架 E33 及 E33P 巴士的分配安排。此外，若有關路線未能於轉乘站與九巴路線設轉乘優惠，建議開辦 E33U 線提供轉乘以作補償。

37. 運輸署代表黃女士回應表示，龍運就有關建議方案是會增加巴士資源，以支持 E33P 線延長服務時間及加強班次水平，而於 2016 年第三季後，E33P 線已於日間大部分時段行走以提升服務水平。

38. 龍運代表羅先生回應表示，文件已列出 E33 系列的車輛數目，龍運將增撥巴士資源以加強 E33P 班次及延長其服務時間，目前已考慮了乘客需要及分佈而制定 E33P 於 2016 年第三季開始的服務時間，會按乘客需要及運輸署制定的增加路線班次指引調配車輛。

[此時，會議由主席繼續主持。]

39. 多名委員發表第二輪意見及作出提問，內容綜述如下：

- (a) 建議署方公開如何使用 E33 系列的巴士及調配班次的資料，以提升透明度；
- (b) 表示由於 E33P 的乘客需求大，建議先抽調部分 E33 系列的巴士營運 E33U 線服務，於非繁忙時段提供每 20 分鐘一班的服務，然後於稍後增加 E33P 服務時段時逐步減少 E33U 的服務，以免再發生以削減 E33 的班次以加強 E33P 服務的事件；
- (c) 查詢署方所指的「靈活調配」是否代表龍運可隨意將二十多架巴士分配至 E33 及 E33P 線；

- (d) 表示對開辦 E33U 線有保留，認為要先爭取 E33P 線全日行走以惠及沿途居民，並請運輸署或龍運提供 E33 及 E33P 的指定班次及車輛數目；
- (e) 查詢實際上 E33P 線何時會正式全日行走；
- (f) 表示應討論專注文件內的 E33 及 E33P 的重組方案，不宜與 E33U 線混為一談；以及
- (g) 表示已爭取 E33P 全日行走多年，不希望優先實行其他方案，惟認為既然各位都贊成 E33P 全日行走，可同時提出九巴及龍運於轉乘站提供轉乘優惠等要求。

40. 運輸署代表黃女士回應表示，龍運可自由調配巴士，使巴士資源能靈活運用，惟須符合署方對有關巴士路線的班次要求。

41. 龍運代表潘先生回應表示，現時 E33P 線早上及黃昏往返機場的巴士服務時間大致成形，而重組方案當中的第一階段為增加下午 7 時 30 分至午夜 12 時機場往屯門的服務，第二階段為逐步延長前往機場的服務時間至下午 1 時，第三階段為再延長前往機場的服務時間至下午 6 時，以及提早機場往屯門的服務至下午 2 時 30 分。同時，龍運將額外增加巴士數目行走 E33 系列路線，以確保能應付繁忙時段的需求，而且按運輸署核准的時間表營運。

42. 主席總結表示，委員會支持 E33P 全日行走，並請運輸署及龍運考慮提供轉乘優惠等意見，以及提供 E33 及 E33P 車隊的數字。然後，主席表示委員可按區域討論涉及該計劃的其他巴士服務。

運輸署、龍運

屯門西北

43. 有委員表示，運輸署須盡力解決乘客量不足的困難，重申委員會已決定 59A 及 259 系列應保持不變，若運輸署就上述路線有新的修改方案建議，要求署方先於交委會會議討論後才實施，及不能只以文件傳閱的方式諮詢委員及推行。

屯門東北及市中心

44. 多名委員發表意見，綜述如下：

- (a) 要求 962C 於西隧設巴士站及提供免費轉乘；以及

- (b) 表示留意到很多乘客於往屯門方向的轉乘站等候轉乘 67M，希望署方跟進。

大興及山景

45. 兩名委員發表意見，綜述如下：

- (a) 要求九巴留意以單層巴士行駛 66M 線的情況，以及相似路線的車費不同的現象(如於黃大仙乘搭 61X 比乘搭 258D、259D 須支付較多車費)，並建議於星期五及周末加強 960 線的服務。此外，指出取消 66M 後對居民上下班有影響，惟部分居民現在可以 2 元優惠乘搭小巴，解決了往返市中心的需要；以及
- (b) 表示自 66M 線改道後，為於工廠區工作的傷殘人士帶來不便。

屯門西南

46. 有委員表示，請署方跟進眾多居民於轉乘站等候轉乘至屯門碼頭，以及 962P 早上 8 時 30 分的班次有客滿飛站的情況。

屯門東南

47. 多名委員先後發表意見，綜述如下：

- (a) 表示 61M 線於早上約 6 時 45 分至 7 時 30 分出現脫班及建議運輸署及九巴考慮提升 252B 線為雙向服務。她續表示，現時 52X 線有實時到站預報，但發現部分沒有安裝全球定位系統的巴士出現預報誤差，查詢何時為所有該路線的巴士安裝全球定位系統，以及何時將計畫擴展至其他路線如 61M、53。此外，希望署方於下一次會議前，提供自轉乘站啟用後屯門區巴士路線增減的資料，以與其他區巴士路線計劃比較之餘，亦可供將來檢討轉乘站運作時參考；
- (b) 認同 61M 線出現脫班，並反映於周末在黃大仙有很多乘客等候乘搭 259D，而其他路線如 60X、60M、961、260X 等亦有脫班問題。此外，指出部分司機忘記於轉乘站更改車費至分段收費水平，令乘客多付了車資；
- (c) 表示希望能提升巴士服務的穩定性，減低出現班次誤點，並將實時到站預報擴展至其他路線。此外，建議於巴士路線集中而排隊位置不足的地點(如安定)加設清楚的標示，以便市民排隊上車；

- (d) 表示由於 61M 及 252B 線影響青山公路沿線居民，認同署方應跟進委員提出的意見，並反映應提早開出 962X 頭班車的意見；
- (e) 認同署方應提交轉乘站啟用後的運作情況資料，讓委員了解轉乘站現時的運作後，才可全面地討論巴士路線計劃；
- (f) 查詢運輸署是否認為轉乘站須要擴建，如果須要擴建，要盡早計劃。此外，查詢於轉乘站設置永久廁所及八達通增值服務的進度；以及
- (g) 認同署方應提供自轉乘站啟用後，全部屯門區巴士路線調整的資料，以作與其他區巴士路線計劃比較之用。

48. 主席表示，轉乘站已投入服務一年多，署方應就其使用情況、駛經轉乘站的路線、班次加減、以及服務網絡擴展作出檢討，以檢視應否擴建轉乘站作網絡擴展用途或提供位置停泊壞車及接載乘客，及作其他未來發展。此外，交委會及轄下的工作小組正跟進設置永久廁所及八達通增值服務的事宜。

49. 運輸署莫先生回應表示，會跟進委員提出有關班次穩定性及轉乘站等的意見。他補充表示，現時轉乘站每天約有 24 000 人次使用，署方亦曾監察早上及黃昏的使用情況，留意到轉乘站的巴士運作大致暢順。因應巴士路線的網絡及個別路線的實際情況，署方會小心研究增加路線行經轉乘站的可行性。

50. 主席總結表示，委員會已就 2015-2016 年度巴士路線計劃提出多項意見，並請運輸署及巴士公司積極考慮委員會的意見。此外，請運輸署按委員的要求，盡快整理自轉乘站啟用後巴士路線調整的資料，希望於下一次會議前供委員參考。

運輸署

(B) 運輸署報告

(交通及運輸委員會文件 2015 年第 20 號及第九次會議議程報告事項第 2 項)

51. 委員省覽文件。

52. 有委員查詢運輸署是否已經實施 E33 及 E33P 的服務改動。

53. 運輸署代表莫先生回應表示，E33P 於午夜 12 時新增的班次來自額外的巴士資源。有關的調整旨在加強 E33P 號於午夜前的服務，而 E33 號維持約 10 分鐘一班車。由於 E33 及 E33P 均為屯門區的路線而只是服務地區稍有不同，原本乘搭第 E33 號線往屯門碼頭、田景、良景及兆康等的乘客會因為新增 E33P 班次而改乘 E33P 號線，對 E33 號線的乘客的影響不大。例如，第 E33 線的下一個班次於下午 11 時 40 分開出，而該 E33 的班次客量與調整前大致相約。同時，此改動能使 E33P 線於半小時內新增兩個班次，相信 E33P 的客量會上升，署方會密切監察情況。

54. 另有委員查詢運輸署報告內有關脫班的統計可否包括實際的班次數目，希望能獲得更仔細的資料以檢討巴士服務。此外，指出報告內有近四十條巴士路線出現脫班，當中包括 B3A，查詢可否將脫班降至 0%，以及署方可否就脫班懲罰巴士公司。

55. 運輸署代表莫先生回應表示，有關脫班的數字屬季度報告。由於巴士屬路面交通工具，往往會因為路道上出現不可預見的因素(例如交通擠塞、遊行、公眾活動、機件故障及乘客需要等)，以致影響巴士班次的穩定性受到影響，甚至脫班。因此，巴士脫班率要降至 0%是十分困難。署方會查核巴士於總站的出車紀錄，以及進行實地視察以了解路線的班次穩定性及脫班情況，並密切監察營辦商的服務及作出跟進。另外，由於報告內的統計數字是去年第四季的数字，部分巴士路線如 960、961 因市區出現大規模的道路封閉而導致班次不穩及較高的脫班率。

56. 上述委員表示，署方的回應不能解釋 B3 系列的脫班現象，指出有關路線沿途沒有遊行，而同系列中只有 B3X 沒有脫班，希望署方回應。她續表示，脫班的 B3 系列路線已經以 30 分鐘一班行走，認為不能接受再出現脫班，並要求城巴以 20 分鐘一班行走，使有關巴士路線即使脫班後亦能以 30 分鐘一班服務居民。

57. 有委員補充表示，太多巴士集中行走 B3X 線，故只有 B3X 沒有脫班。無論如何，認為一季有超過 5%的脫班率反映脫班數目不少，希望署方正視問題。

58. 主席總結表示，請運輸署考慮委員的意見。

報告事項

(A) 過去三年屯門區內發生涉及輕鐵交通意外的紀錄

(交通及運輸委員會文件 2015 年第 21 號及第九次會議議程報告事項第 3 項)

59. 主席歡迎運輸署潘家欣女士出席會議，並表示根據第八次會議，交委會通過請運輸署提供最近三年涉及輕鐵交通意外的數據，並以「報告事項」的方式，報告其他改善馬路交匯處措施的可行性研究結果。運輸署已於上次會議前提供有關數據，請委員省覽文件及請運輸署潘女士補充。

60. 運輸署代表潘女士表示，為提高駕車人士對輕鐵的警覺性，署方已逐步於有輕鐵行駛的馬路交匯處前加設警告標示，提醒駕車人士前方有輕鐵經過。署方亦會聯同港鐵就個別地點作出針對性的改善措施。

61. 多名委員發表意見，綜述如下：

- (a) 指出文件上列出 2015 年 1 至 2 月於過路處已有兩宗意外，加上於 4 月在良田村發生的死亡意外已有三宗。他認為署方設計的標示只能提醒司機前方有輕鐵，但司機本來已可看到前方有輕鐵路軌故分別不大，建議於多行人過路的地點(如建生、兆禧)以閃燈提醒司機何時有輕鐵經過；
- (b) 認同馬路交匯處容易發生意外，表示曾經提醒行人注意正在駛近的輕鐵；
- (c) 表示過路處有行人及司機同時使用，若沒有足夠標示會容易發生意外，舉例指出於良景輕鐵站既鄰近巴士總站及街市，而輕鐵路軌為弧形，行人難以單靠「魚眼鏡」判斷輕鐵何時經過，於繁忙時間特別危險，港鐵應負責提升過路處的安全；
- (d) 建議於繁忙的過路處如良景、新圍設置紅綠燈以提升該處的安全系數；
- (e) 查詢文件是否已包括所有關於輕鐵的意外數字，設置標示是否唯一改善的方法，以及署方就之前於兆禧附近發生的輕鐵意外的調查及檢討結果為何；以及
- (f) 認為署方設計的標示沒有用途，應研究其他方案解決問題，惟

行人較少留意燈號，而響號則可能嚇到途人。

62. 主席總結表示，請運輸署考慮委員的意見，與港鐵研究解決方案。

運輸署

其他事項

63. 議事完畢，會議於下午 1 時 30 分結束，下次會議定於 2015 年 5 月 8 日（星期五）上午 9 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2015 年 4 月 28 日

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/15