

屯門區議會
2014-2015 年交通及運輸委員會
第九次會議記錄

日期：2015 年 3 月 13 日(星期五)

時間：上午 9 時 32 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 09:30	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 09:31	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 09:41	下午 12:28
陳雲生先生, MH, JP	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
陶錫源先生, MH	屯門區議員	上午 09:30	下午 1:43
朱耀華先生	屯門區議員	上午 09:30	上午 11:28
江鳳儀女士	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
陳有海先生, MH, JP	屯門區議員	上午 09:50	下午 12:25
陳樹英女士	屯門區議員	上午 09:37	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 10:08	上午 11:37
蘇愛群女士, MH	屯門區議員	上午 09:30	下午 12:57
何杏梅女士	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
何俊仁議員	屯門區議員	上午 10:24	上午 11:21
林頌鎧先生	屯門區議員	上午 09:44	上午 11:47
徐 帆先生	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
龍瑞卿女士	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
陳文華先生, MH	屯門區議員	上午 09:35	會議結束
周錦祥先生, MH	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
陳文偉先生	屯門區議員	上午 09:33	下午 1:03
張恒輝先生	屯門區議員	上午 09:30	上午 10:16
龍更新先生	屯門區議員	上午 09:30	下午 1:09
朱順雅女士	屯門區議員	上午 09:32	會議結束
曾憲康先生	屯門區議員	上午 09:59	下午 12:59
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 09:34	下午 11:34
侯國東先生	增選委員	上午 09:55	下午 12:30

馮沛賢先生
葉德豪先生
蔡雅玲女士 (秘書)

增選委員	上午 09:32	會議結束
增選委員	上午 09:34	會議結束
屯門民政事務處署理行政主任 (區議會) 二		

應邀嘉賓

潘家欣女士
黃依凡女士
周珮如女士
曾兆昌先生
蔡麗芬女士
黃亮霆先生
麥家榮先生
羅耀華先生
林 圓女士

運輸署交通工程(新界西)部工程師/工程項目
運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界西)
路政署高級工程師/香港
食物環境衛生署屯門區環境衛生總監
九龍巴士(一九三三)有限公司高級經理(策劃及發展)
九龍巴士(一九三三)有限公司高級主任(策劃及發展)
龍運巴士有限公司高級車務主任
龍運巴士有限公司一級策劃及支援主任
港鐵助理公共關係經理－對外事務

列席者

陳智彬先生
葉嘉鋒先生
林廷珍女士
莫家聲先生
湛雪英女士
李興亞先生
黃立彬先生
尹彥超先生
楊晉瑋先生
潘振剛先生
莫慶祥先生
李坤漢先生
龔樹人先生
勞俊衡先生

運輸署交通工程(新界西)部工程師/屯門北
運輸署交通工程(新界西)部工程師/房屋及策劃/新界西
運輸署交通工程(新界西)部工程師/特別職務 2
運輸署高級運輸主任/屯門
土木工程拓展署工程師/15 (新界西)
警務處屯門區區行動主任
警務處屯門區交通隊警署警長
九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務高級經理
九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任
龍運巴士有限公司襄理(車務)
屯門地政處行政助理/地政
路政署區域工程師/屯門
城巴有限公司營運經理
屯門民政事務處屯門民政事務助理專員

缺席者

吳觀鴻先生
林德亮先生, MH, JP
羅煌楓教授, JP
何君堯先生

屯門區議員
屯門區議員
屯門區議員
屯門區議員

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」)第九次會議。

2. 主席代表交委會歡迎第一次出席會議的警務處屯門區交通隊警署警長黃立彬先生，並感謝張鑫榮先生過去與委員會的合作。此外，主席又代表交委會感謝已調職的運輸署交通工程(新界西)部工程師何錦山先生，同時歡迎接任的陳智彬先生。

3. 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。

4. 秘書處沒有收到委員的告假申請。

通過 2014-2015 年交委會第八次會議的會議記錄

5. 主席表示，秘書處已於 3 月 5 日將 2014 - 2015 年交委會第八次會議記錄分發予各委員參閱，其後並沒有收到任何修改建議。

6. 委員沒有提出其他意見，主席宣布通過會議記錄。

續議事項

(A) 解決青山公路(哈羅國際學校段)擠塞問題

(交通及運輸委員會文件 2015 年第 4 號及第八次會議記錄第 23 至 33 段)

7. 主席表示，秘書處已於本年 2 月 11 日去信哈羅國際學校，邀請哈羅國際學校派代表出席是次會議。哈羅國際學校於會前提交了書面回應，秘書處已於 3 月 11 日將有關的書面回應分發予各委員。

8. 有委員指出，有關書面回應提及校方已於早上 7 時 40 分前及 8 時後的繁忙時間採取分流安排，她表示自上學年開學時出現交通混亂後，於去年 10 月至本年 3 月期間不時抽樣調查往學校的私家車數目，發現大部分車輛於早上 7 時 40 分至 8 時 10 分之間駛進學校，故認為有關措施未必有實效。此外，書面回應亦提及由於學生來自不同地區，校方對安排校巴接載學生感到困難。她對此講法表示理

解，惟曾向校方提議九龍往屯門方向的私家車可於咖啡灣停泊，然後由大型校巴接載學生，認為這是溫和及比較可行的建議。此外，她向運輸署代表查詢自上次會議後此事有何進展。

9. 主席表示，他於上次會議提交是項議程是為了建議哈羅國際學校及政府利用國際十字路會上山方向的舊有道路，以解決該處的交通擠塞問題。因此，文件的重點並非為居民向哈羅國際學校提出要求，而是要求運輸署與校方研究後回覆有關建議是否可行。

10. 有委員表示，哈羅國際學校以書面回覆是意料中事，因對方以低價買地後經營生意，故不會理會區議會的要求。雖然問題因校方而起，而委員要求對方解決問題以方便居民亦屬正常，惟他認同主席的說法，即應着眼於運輸署(而非哈羅國際學校)應對此問題負責。他續表示，運輸署在未經諮詢交委會的情況下於該處設置迴旋處，使交通擠塞問題加劇，故署方有責任實施道路管制措施及提供解決方案。

11. 運輸署代表林女士作出回應如下：

(a) 署方得悉教育局及哈羅國際學校已於本年 2 月中舉行會議，討論交通管制措施的安排，當中包括於新學年全面以校巴接載學生的政策。署方會繼續跟進有關措施的成效；

(b) 署方正追問校方有關校巴及私家車數目的統計數字；以及

(c) 署方曾多次與相關政府部門舉行會議，以商討文件中使用國際十字路會上山方向道路的建議，但由於此建議涉及多個部門及範疇(如地政、地權及日常管理維修等)，目前仍然在研究階段。署方同時正收集路面車流數據作路口評估，初步認為把青盈路往屯門方向的車輛，改經國際十字路會道路的做法可行，惟部分車輛依然會於國際十字路會道路排隊等候，而青盈路出九龍方向則沒有明顯改善，故仍須與哈羅國際學校商討如何減低私家車數量。

12. 主席表示，由於之後將進行青山公路的擴闊工程，交委會可向署方建議如何改善該處的交通問題。

13. 多名委員先後發表意見，內容綜述如下：

(a) 表示不滿哈羅國際學校沒有派代表出席會議及沒有向運輸署提

交數據，提出應另外安排一次會議，共同以整體角度解決學校附近的交通擠塞問題。若哈羅國際學校接受使用校巴轉乘的建議，交委會日後亦可請珠海書院採用同樣的處理方法。此外，他認為交委會須確認國際十字路會道路是否公眾道路及受保險保障，如日後國際十字路會的土地進行拍賣或哈羅國際學校不願意出席會議，他寧願放棄繼續研究文件的建議；

- (b) 認同運輸署應調查國際十字路會道路是公眾還是私人道路，並查詢日後珠海書院落成後，其學生能否使用該道路；
- (c) 表示自上次會議後已經兩個月，但仍然未有數據，故對哈羅國際學校及運輸署的拖延感到失望；
- (d) 認為署方可自行於哈羅國際學校路段收集數據，並表示由於長期跟進此問題，亦有數據可提供予運輸署。其調查顯示，哈羅國際學校啟用後，於早上繁忙時段兩小時內的巴士班次總和由超過 100 架減少了 25%，故應從減低私家車數目的源頭着手解決問題；
- (e) 表示署方以往的工程設計會較注重民意，然而現在只依賴專業知識及預測；
- (f) 表示青山公路哈羅國際學校路段有交通擠塞的情況，但署方的交通影響評估結果為合格，當問題出現時便在沒有進行諮詢的情況下設置迴旋處或表示要研究。警方應實施交通管制，不應容許車輛於該處停留；
- (g) 表示哈羅國際學校的確帶來交通及社區問題，惟應集中討論如何解決問題(如增加道路或實施交通管制)，故運輸署必須盡快監察及提供改善方案。屯門東將有房屋及學校落成，交通問題可能會持續，希望在主席的帶領下，交委會可達成方案，以減輕居民的痛苦；
- (h) 表示曾提出在哈羅國際學校或掃管笏設分支路連接屯門公路，以解決問題。此外，希望運輸署回應以下短、中、長期方案的可行性或提交其他切實可行的方案：i) 短期方案：運輸署及警方於每天早上 7 時至 8 時實施交通管制；ii) 中期方案：就下學年開課時的情況及會否使用國際十字路會道路進行估算，盡早

作出準備；以及 iii) 長期方案：與教育局商討會否暫停增加新學位；以及

- (i) 認為不能只依靠校方解決問題，因哈羅國際學校及珠海書院發展時，學生及私家車的數目自然會上升，故運輸署有責任聯同當區及關注此議題的議員，認真處理有關交通問題。

14. 主席表示，運輸署有責任與校方及關注此議題的議員研究是否使用國際十字路會道道路。因此，交委會願意配合署方討論有關建議，而不必再邀請哈羅國際學校出席會議。

15. 運輸署代表林女士回應表示，署方與教育局保持聯絡以籌備會議，可邀請哈羅國際學校及當區議員出席。

16. 多名委員再提出意見或查詢，內容綜述如下：

- (a) 表示若因哈羅國際學校不出席是次會議便放棄繼續邀請的話，則代表容許政府部門不出席交委會會議；
- (b) 查詢如果文件的建議不可行，交委會可否考慮其他方案，例如於下一次會議續議此議題；以及
- (c) 表示運輸署代表所回應的為長遠的跟進，而短期措施應尋求警方協助。由於哈羅國際學校並非政府部門，交委會不應對它存有期望，惟當初未經仔細考慮便批准建校，是運輸署署方的疏忽，不應對署方代表施加過大壓力。建議運輸署、路政署及警方召開特別聯席會議，以處理哈羅國際學校附近的交通問題。

17. 主席表示，議員可自由出席運輸署舉辦的會議，並請署方與哈羅國際學校及警方等跟進。

18. 有委員請警方回應不同議員提出的短期措施及關注。

19. 警務處代表黃立彬先生回應表示，留意到有關地點的交通情況，並會適時調配資源，雖然警方資源上也有限制，但仍會盡力協助。現時警方已安排足夠人手於早上的繁忙時段監察該處，並會與運輸署保持聯繫。

20. 有委員表示，青山公路沿路將有發展，惟交通配套不足，議員

應為市民爭取及發表意見，而運輸署亦有責任解決當區的交通問題。

21. 主席總結表示，請運輸署就使用國際十字路會道路的可行性、交通措施及其相關的會議，作出跟進及安排。

運輸署

**(B) 再次要求港鐵儘速訂購新輕鐵車廂以增加班次，改善服務質素
(交通及運輸委員會文件 2015 年第 5 號及第八次會議記錄第 34 至 39 段)**

22. 主席表示，上次會議議決去信港鐵直接反映意見。港鐵就此議題於會前提交了書面回應，請各位省覽席上派發文件第 1 號。此外，運輸及房屋局(下稱「運房局」)就此議題於會前提交了書面回應，他請委員省覽席上派發文件第 2 號。同時，他歡迎港鐵林圓女士出席會議。

23. 有委員表示，此議題的問題在於運房局及運輸署拖延處理，而港鐵公司並未有安排主管級人員出席交委會會議，認為部門及港鐵高層不重視屯門區議會。事實上，自 1991 年的第二期加設輕鐵車廂後，交委會不斷反映車廂數目不能應付人口增長及地區發展，希望有其他解決此問題的方法。

24. 主席表示，區議會的功能在於提出意見。他續指，現時可能未是增加車廂的時機，但長遠來說港鐵亦應增加車廂數目。

25. 多名委員先後發表意見及作出提問，內容綜述如下：

(a) 指出運房局的書面回覆提及輕鐵於一小時的繁忙時段的載客率為 80%，但根據運輸署的標準，載客率須達到 85%才符合增加班次的條件，查詢有關數據的真確性。此外，輕鐵發生意外時會使用後備車廂之餘，維修亦需時，故難以有剩餘的車廂以增加班次，認為應盡早討論購買車廂的標準；

(b) 表示根據 2014 年 2 月的立法會交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會的會議有關港鐵車廂可載客量的討論，把載客量標準從每平方米乘載六個人減低至四個人，輕鐵是否應跟隨同樣建議。若以此計算，運房局的書面回覆所提及的 80%載客率實際為 107%，故應該增加輕鐵車廂。此外，其他鐵路會基於發展的預測(如西鐵綫沿線人口將上升 14%)而購買車廂應付需求，查詢為何輕鐵沒有相應的預測。她建議去信作出書面回覆的運房局

官員及港鐵公司的同級別代表，邀請出席下一次會議，以及希望秘書處分發鐵路事宜委員會的有關討論文件給各委員參考；

- (c) 表示運房局的書面回覆前後矛盾：一方面指輕鐵屬開放式運輸系統，公司難以確定乘客在購票後或以八達通付費入站後登上哪條綫的輕鐵車輛，故難以計算乘客密度，另一方面卻列出有 12 條輕鐵路綫於一小時的繁忙時段的載客率為 80%。她查詢局方如何計算出 80% 的載客率，因她留意到 614 路綫於早上 7 時至 8 時經常有人未能上車，是否代表載客率已達 100%。此外，面對屯門人口增加，港鐵沒有購買輕鐵車廂，只聘請月台助理及偷偷把輕鐵車廂內的坐位拆除，從而增加企位，但於早上繁忙時段，614 綫輕鐵車廂駛經首幾站後往往已經客滿，故港鐵不購買車廂的做法對屯門、元朗及天水圍的居民不公平；
- (d) 認為港鐵聘請月台助理只為了盡量使較多乘客能擠上車廂，故 80% 的載客率的講法是一廂情願，要求局方說明載客率的計算方法。港鐵以會造成路面或月台擠塞為理由而不購買新輕鐵車廂，惟她認為輕鐵月台本來的設計已可容納兩架列車，不存在上述問題。此外，所有輕鐵車廂應全面投入服務，港鐵應額外購買車廂以預留作維修或後備之用。她舉例指出兆禧往返良景的居民於早上難以上車，輕鐵擠迫的問題影響屯門、元朗及天水圍的居民，希望港鐵代表能向公司反映委員的意見；以及
- (e) 表示輕鐵擠迫的問題存在已久，時至今天亦未能解決，惟出席交委會的港鐵代表職權不足，建議去信運房局及港鐵行政總裁，直接查詢如何計算載客率，以及若不增加車廂如何解決有關問題。

26. 主席認同若載客量標準從每平方米可載六個人減低至四個人，有關數據可能會因而有所不同，但港鐵早晚也要增加車廂數目。

27. 有委員要求運房局回應及交代如何計算一小時的繁忙時段的載客率為 80%，以及未來數年乘客的增長率及轉乘西鐵的乘客數目。他表示，委員會的重點是反映意見，不想再拖延處理有關問題，並非針對港鐵代表。

28. 另有委員表示，以往曾設有「元屯鐵路委員會」，由元朗及屯門的交委會主席輪流主持，港鐵則派出輕鐵總監出席會議，並曾與

委員親自實地視察及統計班次。他建議舉行一個特別會議，邀請有決策權力的輕鐵代表出席及討論。

29. 主席總結表示，委員會將去信運房局及港鐵行政總裁提出查詢及反映意見。

秘書處

[會後補註：上述信件已於 2015 年 4 月 20 日發出。]

討論事項

(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)

30. 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、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，建議依照上年的做法，另外召開一次特別會議以討論此議題，並查詢運輸署代表黃女士就此議題有沒有補充。

31. 運輸署代表黃女士表示沒有補充。

32. 有委員表示，贊成另外召開一次特別會議以討論此議題，惟署方應先澄清為何議題(2015-2016 年度屯門區巴士路線計劃)較去年缺少了「發展」二字。此外，於農曆新年期間，接到不少乘客投訴 60M 及 E33 嚴重脫班，已把有關資料交給運輸署及九巴，惟目前只收到運輸署的回覆，希望九巴能就此作出回應。

33. 運輸署代表黃女士回應表示，雖然修定了議題名稱，惟就 2015-2016 年度屯門區巴士路線計劃而言，署方提出了新服務建議，如新增城巴第 962C 路線早上由屯門往太古的新服務及新增龍運第 A33P 路線、增加龍運第 E33P 的班次及延長其服務時間，可見巴士公司已計劃投入額外資源以配合區內發展。

34. 運輸署代表莫先生回應表示，已收到委員對 60M 及 E33 服務的意見，會與巴士公司作出跟進及回覆相關委員。

35. 多名委員先後發表意見及作出提問，內容綜述如下：

(a) 贊成另外召開一次特別會議以討論此議題，並表示曾向五百多名市民進行問卷調查，希望署方考慮居民的意見；

- (b) 表示希望向運輸署及九巴反映巴士在下午及晚上於屯門公路轉車站(下稱「轉車站」)落客後，經常沒有開啟車門讓乘客上車，並補充指已有影片及相片記錄。她查詢署方是否容許巴士因趕時間或班次而「飛站」；
- (c) 查詢署方不把 259B、259C 線停靠轉車站而堅持削減班次的原因。此外，E33P 與 E33 線共用資源是不理想的方案，建議署方重新考慮開辦 E33U 線。她並不滿 N260 調整服務後，早上 6 時於美孚沒有班次開往屯門；
- (d) 認為有關巴士路線計劃內沒有提出新增班次，實屬倒退。建議加密 59M、67M 等線的班次，讓乘客不用於轉車站等兩至三班車才能返回屯門。此外，她認為 A33P 的改動實際作用不大，寧願增加 E33 或 E33P 的班次；以及
- (e) 表示計劃沒有提及藍地一帶的路線(如 68A、63X、53 和 960P)，希望署方能於解決該處交通問題方面着墨，並建議於該區覓地建巴士總站，直接提供班次接載乘客，不用依賴因發展洪水橋而加開的班次。

36. 運輸署代表莫先生回應表示，巴士駛經中途站時需要讓乘客下車及讓候車乘客登車，署方會前往該處實地視察，並希望相關委員能把有關資料交給署方調查，從而可針對性處理個別司機的行為。

37. 九巴代表尹先生回應表示，九巴沒有要求車長須因趕時間或班次而不停站載客的政策，會提醒車長注意情況，並歡迎委員反映意見以作跟進。

38. 主席總結表示，請署方一併考慮委員提出的意見，並於特別會議上回應。

運輸署

[會後補註：上述特別會議已於 2015 年 4 月 20 日舉行。]

(B) 擴闊福亨村路工程(青山公路至福亨村里段)
(交通及運輸委員會文件 2015 年第 10 號)

39. 主席歡迎路政署周珮如女士出席會議，並查詢她就此議題有沒有補充。

40. 路政署代表周女士表示沒有補充。

41. 有委員表示，福亨村路自 1973 年建成至今已達 40 年，而早於 2001 年時已有擴闊工程的圖則，故希望署方加快工程進度，亦對樹木移植的安排沒有異議。此外，由於附近居民利用福亨村路近籃球場的路面作過路處，來往泥圍至藍地市集，因而發生過交通意外使居民受傷，他建議於該處設置過路處。

42. 路政署代表周女士回應表示，設計內已於重置青山公路及福亨村路交界的交通燈時增設過路處的過路燈。此外，若得到交委會的支持，署方下一步的工作會安排工程刊憲及工程的詳細設計。

43. 主席總結表示，請路政署考慮委員的意見，並盡快展開有關工程。

路政署

(C) 龍運第 N30 號服務改動

(交通及運輸委員會文件 2015 年第 11 號)

44. 龍運代表麥先生表示，文件中建議增加及分流 N30 線往新界的班次，與龍運於 2014 年 1 月增設 N30P 號線特別班次於清晨由屯門開往機場及東涌的安排類似，即分別提供直接前往屯門、天水圍、元朗區的 N30、N30P 及 N30S 線，當中 N30P 來往機場至虹橋，而 N30S 則來往機場至元朗及天水圍。班次方面，N30P 於凌晨 12 時 20 分開出，N30P 及 N30 則於凌晨 1 時 10 分從機場開出。

45. 運輸署代表莫先生補充表示，龍運增加資源為 N30 作出改動。在路線重組後，對屯門區而言，主要改動為由機場返回屯門的班次。由機場返回元朗的乘客可選擇較為直接的 N30S。署方期望路線重組後可以更加配合乘客乘車模式，亦可更加針對性了解屯門及元朗區乘客的需要。在提出有關建議前，巴士公司已經與機場管理局等機構聯絡，了解乘客的需要。

46. 多名委員先後發表意見，內容綜述如下：

(a) 表示歡迎龍運提交的文件，隨着於機場工作的人口增加，通宵機場巴士的服務需求亦漸趨殷切。由於三條路線都途經轉車站，期望可與其他巴士公司的通宵巴士路線(如 N962、N260)有轉乘優惠。另外，由於 N30 駛經兆康、富泰對出的元朗公路，但該處卻沒有設站，故很多乘客須步行至虹橋乘搭 N30 或 N30P，認為署方可研究將現時 N30P 線總站從虹橋遷至兆康西

鐵站，以提升服務範圍(至麒麟圍、紫田村、新慶村、兆康苑、富泰、彩暉花園及疊茵庭)；

- (b) 表示認為有關路線駛經井財街比行走屯門公路好，而他對路線延伸至兆康西鐵站沒有意見，惟先要研究路線行走時間會否過長，同時希望有關路線的收費能夠更低。此外，他建議署方考慮班次時間與輕鐵服務的接駁問題，因為早上 4 時及 4 時 55 分的班次比輕鐵服務的時間更早，乘客要以的士轉乘 N30P，建議延遲班次讓市民可以輕鐵轉乘；
- (c) 表示有關改動擴大了服務範圍，使更多人能夠受惠，但亦可能使行車時間增加。他認為的士司機會於屯門區的落客站等候市民，故不用擔心接駁問題；以及
- (d) 表示希望能於每個巴士站張貼通告，提醒居民有關班次到達該站的時間，讓他們能準時上車。根據他收集的意見，街坊希望路線能於行車時間、服務範圍及方便居民之間取得平衡。

47. 主席總結表示，巴士路線應以快捷為先，但與此同時，亦須有足夠乘客量以供巴士公司營運，故走線應以便捷、不影響交通為原則，請運輸署及龍運考慮委員的意見。

運輸署、龍運

(D) 要求公共交通機構減價

(交通及運輸委員會文件 2015 年第 12 號)

48. 主席表示，運房局及九巴就此議題於會前提交了書面回應。秘書處已於 3 月 11 日將有關的書面回應分發予各委員。

49. 運輸署代表莫先生補充表示，政府關注公共交通工具的票價，並理解公眾因油價下跌而希望公共交通機構減價的期望。正如運房局的書面回應，票價受眾多因素影響(如人工、維修費用、保險)，而票價調整取決於整體收入及成本變化，署方會繼續監察公共交通工具的票價有沒有下調的空間。

[此時，主席離開會議室，會議由副主席主持。]

50. 多名委員發表意見，內容綜述如下：

- (a) 表示對運房局的書面回應感到失望。他明白票價受不同因素(如保險、折舊、聘請司機)影響，惟區議會及公眾都清楚公共交通

工具過往加價的主要原因是油價上升，證明那是影響票價的重要因素。現國際油價下跌近六成，票價多少亦應有所調整；

- (b) 表示燃油費用一直佔據公共交通運輸的大部分開支，而人工及其他開支相對較穩定。由於國際油價已從高位回落至接近一半，政府應敦促公共交通機構，從速下調票價；
- (c) 認為運房局的書面回應偏袒公共交通機構，指出一般燃油含有稅項，但專營巴士使用燃油不但沒有稅項，更獲政府的優惠(如可於官地設停車場)。現政府容許公共交通機構的票價有加無減，使公共交通機構的董事獲得盈利，對市民不公道；
- (d) 表示國際油價已從約 120 元的高位回落至約 50 元，跌幅近一半，而油站亦已向私家車提供燃油優惠，惟公共交通機構票價不變，是局方包庇公共交通機構賺錢的表現；以及
- (e) 表示國際油價大幅下跌，而家用燃油及石油氣的價格亦正式下調，故公共交通機構應參照其主要營運成本，即國際油價的跌幅，下調票價以回饋市民。

[此時，會議由主席繼續主持。]

51. 主席總結表示，認同各位委員提出的意見，請秘書處去信運房局，表達委員會對公共交通機構減價的意見及要求。

秘書處

[會後補註：上述信件已於 2015 年 4 月 20 日發出。]

(E) 要求儘速改善湖山路社區會堂行人安全問題
(交通及運輸委員會文件 2015 年第 13 號)

52. 主席表示，漁農自然護理署就此議題中第 1 及第 2 項，於會前提交了書面回應。秘書處已於 3 月 11 日將有關的書面回應分發予各委員。

53. 運輸署代表葉先生回應表示，文件中的第 1 及第 2 項建議涉及湖山社區會堂大樓(下稱「社區會堂」)內設施，而第 3 及第 4 項建議所涉及的地方則位於運輸署負責管理的道路上。他已前往有關地點進行實地視察，並留意到該處是一條長直的道路，視野良好，而且

過路處前後有慢駛標記，過路處中間亦有安全島。此外，署方曾進行人流及車流調查，結果顯示兩者流量不多，故署方認為現時過路處的安排合適。

54. 文件提交人發表意見，內容綜述如下：

- (a) 建築署應對社區會堂整體設計的不足負上大部分責任(如永久設置的龍舟台的位置未能看到頒獎)，而就社區會堂對出發生的意外而言，該處的閘口、停車場及行人路均沒有指示，導致司機沒有留意到行人過路而發生致命意外，而有關對部門的刑事索償現在仍等候法院裁決。漁農自然護理署的書面回應提到會盡速補救，惟他認為署方應仔細交代於泊車處、行車路及行人通道的改善措施以避免潛在危險，希望秘書處可去信漁農自然護理署要求提供有關改善設計的圖則；
- (b) 由於有關地點位於一條長直的馬路上，司機前往悅湖山莊及慧豐園時或會因而加快車速，而前往青山警署及悅湖山莊的車輛須於前方道路右轉。在現時沒有提示右轉的情況下，有機會令前往慧豐園的車輛因急須轉線而造成意外。他建議署方增設明確指示，提醒前往慧豐園的車輛不要尾隨前往悅湖山莊的車輛，以及於行人過路處前減速；以及
- (c) 悅湖山莊對出路口曾發生交通意外，而駛經該處的司機較難看清楚從彎位轉出的道路(往慧豐園方向)有沒有其他車輛，再加上部分大型車輛有時會停泊於有關道路影響視線，希望警方可於附近加強過路安全。

55. 運輸署代表葉先生回應表示，可與文件提交人就違例泊車及轉彎時視線受阻的關注再次前往該處進行實地視察。此外，署方亦會與警方保持聯絡，以配合對違例泊車的檢控。

56. 主席查詢現時有沒有路面標示，以分流前往不同地點的車輛。

57. 運輸署代表葉先生回應表示，可於實地視察時一併研究可否把兩條行車線分開，一條道路前行而另一條右轉。

58. 主席總結表示，請運輸署與當區議員實地視察及研究有關建議。

運輸署

(F) 要求全面改善掃管笏區交通服務

(交通及運輸委員會文件 2015 年第 14 號)

59. 主席表示，運房局及九巴就此議題於會前提交了回應文件。秘書處已於 3 月 11 日將有關的書面回應分發予各委員。此外，運輸署就此議題於會前提交了書面回應，請各位省覽席上派發文件第 3 號。

60. 文件提交人表示，運房局的書面回應與之前的回覆沒有分別。她一直關注及擔心掃管笏區的交通，特別是因當區房屋發展而帶來的交通影響。自 2010 年起，公共交通機構削減屯門東的交通服務，先後取消往返黃金海岸及屯門碼頭的小巴 43B 服務、往返掃管笏及荃灣的小巴服務及 962 路線於非繁忙時間的班次，政府並於 2014 年宣布不考慮興建荃屯鐵路。面對當區日益增加的人口，運房局及運輸署理應與規劃署互相配合，以滿足發展帶來的交通需求。現時當區的公共交通服務水平下降，除了由於哈羅國際學校附近的交通擠塞之外，九巴的 61M 本身亦有嚴重的脫班問題，使依賴公共交通服務的市民受到影響。她查詢能否就已申請改變土地用途的地段及新落成的屋苑提供合理的服務及相關的時間表。

61. 運輸署代表莫先生表示，運房局已就文件當中的長期建議作出書面回應。署方一直監察掃管笏及青山公路的交通，根據署方的調查及監察，現時該區的服務大致能滿足到乘客的需求，署方會繼續與當區議員保持聯繫及聽取居民的意見，在有需要時會與營辦商作出跟進。至於有關屯門東的規劃，署方會與相關部門溝通，按實際發展步伐及情況，預留足夠交通配套，署方亦會繼續密切留意有關的發展並適時與營辦商跟進。

62. 兩名委員發表意見或作出提問，內容綜述如下：

(a) 認為運輸署應協調不同有關的公共交通機構的回覆，惟現時只有九巴提供了書面回應，查詢署方如何跟進其他公共交通機構(如城巴、港鐵、小巴及渡輪)的回應。她表示，署方應增加其他駛經轉車站的路線的班次，方便青山公路的居民於該處轉乘 260X、263 等路線，建議九巴把 259B、259C 駛經轉車站，以及考慮文件中的建議，增加 252B 的班次。此外，查詢署方可否於黃昏的繁忙時段加開 962S 返回屯門；以及

(b) 原則上支持文件所述的建議，並補充表示曾於轉車站觀察，發

現有 30 至 50 人排隊等候轉乘 263 或 260X 線。此外，署方應解決 61X 及 263 線班次太疏的問題，以及穩定 61M 的班次，提升市民對巴士服務的信心。

63. 主席表示，作為三聖及青山公路的當區議員，他留意到 61M 經常脫班，出現兩個班次一同到站的情況。他要求署方盡快恢復 962 下午 5 時至 8 時的服務，以向青山公路居民作出部分補償。此外，他認為署方應提升 43 號小巴及黃金海岸的交通服務。

64. 運輸署代表莫先生回應表示，署方留意到於轉車站轉乘 263 路線的乘客較多，而一般集中於上午 7 時 45 分至 8 時 15 分之間，署方與巴士公司正密切留意有關的情況並會適時作出跟進。另外，現時九巴第 260X 號的服務可應付乘客需求，署方會密切留意該線在轉乘站的乘客需求。根據署方近期的實地調查，九巴第 61M 號的班次大致穩定，然而署方已要求巴士公司密切留意有關的情況。此外，署方亦會密切留意及監察 962 號線於屯門上游的載客情況。

65. 九巴代表尹先生回應表示，由於現時在繁忙時段有部分等候停靠轉車站的巴士隊伍伸延而屯門公路慢線，基於安全考慮，要仔細研究新增巴士路線停靠轉車站的建議，而九巴會不時檢討轉車站路線的安排。

66. 城巴代表龔先生就 962S 的議題作出回應如下：

- (a) 城巴於制定巴士服務及班次時主要考慮乘客需求、有關地點的周邊發展情況，以及現有交通服務是否足夠；
- (b) 根據資料，於傍晚繁忙時段從香港島返回青山公路的交通服務包括 962B 及其從灣仔開出的特別班次、962X 及三班從銅鑼灣開出的 962 班次，現有服務及班次大致可滿足乘客需求；
- (c) 由於路線及客源與上述路線重複，城巴暫時未有空間開辦傍晚時段的 962S 線及下午 5 時至 8 時的 962 服務，但會繼續觀察相關路線，於有乘客需求或達到運輸署的指標時，作出適當調動及增加班次，亦會留意候車時間是否過長，了解個別日子的原因或研究如何改善持續的情況；以及
- (d) 由於在繁忙時段有較多班次，巴士要等候停靠轉車站(往市區方向)，使巴士隊伍伸延至屯門公路。

67. 主席回應表示，城巴的回覆違反了當初就取消 962 路線作出的補償承諾。

68. 文件提交人表示，她曾在其他場合不斷向運輸署及城巴的代表反映文件中提出的問題，惟沒有得到回應。此外，她查詢運輸署如何計算書面回應所述的平均載客率，認為平均值會使實際數值降低，表示與運輸署在統計數據方面的標準並不相同。

69. 主席總結表示，請運輸署跟進委員的意見，以及處理城巴沒有遵守就取消 962 路線而作出的補償承諾一事。

運輸署

(G) 要求提升至上水之專線小巴服務

(交通及運輸委員會文件 2015 年第 15 號)

70. 文件提交人表示，她曾期望九巴的 261 線能與 44 號小巴系列競爭，惟 261 線每 20 至 30 分鐘才開出一班，減低乘客乘搭的意欲，以致難以有足夠客量支持增加班次，故希望提升 44 號小巴系列的服務。她舉例指出，現時於兆康苑兆麗閣設有 44A 小巴的站長，與其他小巴司機聯絡以預留位置供排隊的乘客上車，惟事實上很多小巴於青田路後已客滿「飛站」，而 44B 亦同樣有乘客未能上車的情況，希望運輸署能監察小巴的服務承諾。

71. 多名委員發表意見，內容綜述如下：

- (a) 表示 44 系列小巴一直有乘客未能於屯門西北區上車的問題，特別是路線的下游地區(如寶田、建生、麒麟圍、兆康、紫田一帶)，未能滿足市民的需求，市民亦曾經於 2014 年 7 月運輸署署長出席屯門區議會會議時提交請願信，希望增加來回屯門西北地區至上水的巴士路線。此外，她認為加開特別班次或設置站長也只是治標不治本，應善用寶田邨的巴士總站開設相關的巴士或小巴線；
- (b) 表示設置站長已反映了現時班次不足，並舉例指出乘客不能於建生上車。他已爭取增加有關小巴服務多年，亦曾向運輸署及小巴營運商反映，惟情況未見好轉。由於運輸署未能監察小巴依照原定路線行走，他建議署方於建生或寶田開設前往上水的巴士，回應良景、田景及建生居民的需求，並做好監察服務的工作；

- (c) 認同現時乘客需求上升，因留意到早上有不少市民於新圍等候上車，亦收到不少電郵反映同樣情況。小巴於首兩個站已經滿座的話，駛經路線較後段的地點時必然「飛站」。她認為來往屯門西北至上水的服務可以由巴士營運，惟署方應考慮公開招標，以尋找合適的營辦者；
- (d) 表示 44 號小巴系列有足夠服務，但其服務未夠穩定。他曾經進行有關調查，發現於總站的班次尚算正常，但中後段小巴站的班次則不穩，運輸署應設法令小巴營辦商了解居民的需要，以及監察其服務的穩定性。此外，請署方研究如何使 261 線提供穩定班次，以及再研究 44A 號小巴的走線安排；
- (e) 表示希望九巴考慮改用單層巴士以增加 261 路線的班次，使長者能較易於虹橋上車。此外，他認為小巴營辦商屬意預留較多車輛供客量較多的 44 號小巴；
- (f) 表示曾向小巴司機了解過，發現業界難以聘請司機，而且以分帳的方式支付薪金，令小巴司機寧願駕駛較多班次以增加收入，加上向站長預留位置的方案會使其他中途站的乘客不滿，故出現乘客未能上車的情況。他建議署方考慮增加小巴載客量至 24 人，於周末的繁忙時段於山景或田景開出 44B 小巴，並建議九巴於有關地點開出單層巴士；
- (g) 指出小巴司機可互相聯絡，使較後開出的小巴能前往出現排隊情況的小巴站接載乘客，並希望署方考慮增加小巴載客量至起碼 20 人。此外，他建議新增兩班 261P 線前往鐘屋村，不經藍地並途經青山公路，以照顧寶田的居民；
- (h) 表示 44 號小巴系列的營辦商可考慮參考 41 號小巴營辦商的月薪制。此外，認為九巴有心放棄經營 261 線，建議可集中於周末的繁忙時間提供服務；
- (i) 認同業界難以聘請司機使小巴服務不穩，而司機之間因想駕駛較多班次而令 44 號及 44A 號小巴於早上互相競爭班次，班次不足使路線下游的小巴站的乘客難以上車，希望運輸署監察有關服務水平，並考慮多年前已提出的增加小巴座位的建議；以及

- (j) 表示強烈支持新增 261P 線，建議路線自建生或寶田開出後，駛經良景、田景、青麟、兆康、藍地後，經洪天路前往上水，以紓緩屯門西北區居民的需求。

72. 主席總結表示，請運輸署考慮委員的意見。

運輸署

73. 其後，運輸署代表莫先生要求就此議題作出補充回應，並獲主席同意。他表示，署方知悉各委員的關注，44A 小巴自屯門西鐵站開出後須駛經多於十個站才到達屯門西北地區，於路面沒有擠塞的情況下亦需約 20 分鐘行走有關路段。由於路線較長，行走時間較難穩定。署方曾於多個地點(包括新圍、寶田、大興行動基地、青麟、兆康)進行實地調查，留意到新圍之前的小巴站有足夠及穩定的班次，惟於寶田、大興警署行動基地、兆康等，有乘客須等候多一個班次才能上車。署方已與營運商安排於早上 7 時半至 8 時半於上述地點增派空車以接載乘客，以滿足乘客需求及令班次更為穩定，署方會繼續密切留意該線於早上繁忙時段的情況。此外，署方及營辦商觀察到下午時段的乘客需求增加，在下午 4 時至 6 時已安排約每 15 至 20 分鐘由寶田開出空車，以滿足寶田站後的乘客需求。根據觀察，有關安排大致可配合乘客的需求，署方會繼續留意有關的路線。至於增加小巴座位數目的建議屬政策事宜，要小心考慮及處理公共交通的角色有否因而改變，而運房局的公共運輸政策研究中，已包括提升小巴座位數目的議題。他亦回應表示，署方已備悉委員就九巴 261 路線的意見，並指出由於路途中有較多路口及繁忙路段，現時需約 20 分鐘行走路線當中三聖至富泰的路段，因此到達中途站時或會受到道路的情況而影響，署方和巴士公司會繼續留意該線的運作並適時作出跟進。

(H) 要求改善屯門公路巴士轉車站設施及指示 **(交通及運輸委員會文件 2015 年第 16 號)**

74. 主席表示，食物環境衛生署(下稱「食環署」)就此議題第 1 及第 2 項於會前提交了回應文件。此外，九巴亦就此議題第 4 項於會前提交了回應文件。秘書處已於 3 月 11 日將有關的書面回應分發予各委員。同時，他歡迎食環署代表曾兆昌先生出席會議。

75. 文件提交人表示，轉車站自啟用以來備受居民歡迎，惟於該處設置永久廁所一事仍未有進展，認為目前指示市民前往流動廁所的標誌並不足夠，同時流動廁所亦帶來衛生及其他問題(如照明不足及不便傷殘人士使用等)。他續指出轉車站的上蓋太窄，未能充分

遮擋雨水，建議加高旁邊的圍板。此外，他希望可於轉車站設八達通增值服務或分段收費。

76. 主席先請路政署及運輸署回應。路政署代表李先生表示，轉車站由運輸署管理，有關議題由運輸署回應較為合適，路政署沒有補充。

77. 運輸署代表莫先生回應表示，署方可與委員、相關部門及巴士公司前往轉車站實地視察，了解委員的關注和研究改善方案。他續表示，於轉車站設八達通增值服務的議題一直於屯門區內交通問題工作小組中跟進，由於保安的考慮，巴士公司對於該處設八達通自動增值機有所保留，但署方已收到巴士公司申請於轉車站設客務中心以提供人手增值服務，稍後會進行諮詢。署方一直鼓勵巴士公司按其營運環境和情況，盡量提供票務優惠予乘客。

78. 主席表示，運輸署應從速處理巴士公司提交的客務中心申請。他續請食環署代表回應設置永久廁所的議題。

79. 食環署代表曾先生回應表示，署方正在等候地政處批出廁所用地，獲批地後將盡快與承建商簽約，以展開有關工程。同時，署方規劃組會就廁所的去水渠接駁事宜與渠務署保持聯繫。

80. 地政處代表莫先生回應表示，將了解有關事宜並盡快處理食環署的申請。

81. 運輸署代表莫先生回應表示，署方會按程序處理巴士公司提交的客務中心申請。

82. 文件提交人表示，希望盡快收到設置永久廁所的時間表，亦希望有關部門於落成前能提供清晰的指示。

83. 主席總結表示，請有關部門考慮委員的意見。

運輸署、
食環署

(I) 要求重新整頓屯順街小巴站及的士站
(交通及運輸委員會文件 2015 年第 17 號)

84. 文件提交人表示，屯順街小巴站整頓後情況轉差，因前方的士數量太多，佔用了小巴站的位置，小巴司機唯有於市中心不斷繞圈以等待空位停泊或雙行泊車(Double-parking)，因而被抄牌及罰款，

令司機不願意駕駛有關路線。建議取消前方的士站以騰出足夠地方供小巴上落客。雖然如按照文件的建議，搬到最前方的 46A 小巴站可能未能經屯合街轉出屯門鄉事會路，須改經屯匯街、屯門公路、屯隆街後才返回屯合街轉出屯門鄉事會路，但她曾了解過小巴營運商的意見，他們願意接受路線更改以換取不用重複繞圈或罰款。

85. 運輸署代表葉先生回應表示，署方曾前往文件所提及的地點實地視察，發現的士隊伍佔據小巴站，使小巴不能從小巴站駛出。事實上，現時小巴站前方路段已設有雙黃線以禁止停泊，署方會聯絡警方執法。署方於半年前曾就取消的士站的建議進行諮詢，惟結果顯示市民對的士服務(前往藍地、元朗區)有需求，故須仔細研究取消的士站的建議。

86. 多名委員發表意見，內容綜述如下：

- (a) 表示小巴站應只停泊一至兩架小巴，所需空間不大，反而擔心取消的士站後，貨車利用避車處上落貨的問題會死灰復燃，對取消的士站的建議有所保留；
- (b) 表示運輸署及路政署已擴闊屯順街以改善情況，而據實地視察所見，若延後小巴站的位置，會影響的士轉入屯順街及上落客，的士隊伍或因而伸延至屯門公路。當 46A 號小巴加密班次時，營辦商須準確預算停站時間，加上警方執法打擊雙行泊車或貨車上落貨的問題，相信問題會得以解決；以及
- (c) 表示小巴司機因路面情況不能停靠小巴站，被迫於路中央上落客，會影響乘客安全，警方應檢控的士司機而不是小巴司機，並認為雙黃線沒有作用。

87. 文件提交人表示，她一直反對現時屯順街小巴站的安排，認為警方不可能經常在雙黃線執法以阻止的士停泊，這只會浪費警力，運輸署須解決小巴站位置不足的問題，否則小巴不能正常營運服務。她建議再次前往有關地點實地視察。

88. 有委員表示，現時方案已比之前有改善，故不贊成一刀切取消的士站。她希望運輸署能從整體情況考慮，亦希望警方能配合執法。

89. 主席總結表示，由於有關地點有五條小巴線，小巴使用者應該

秘書處、

比的士使用者多，故請秘書處安排實地視察後，再決定是否實行文件的建議。此外，他請警方執法檢控違法停泊的的士。

[會後補註：有關實地視察已於 2015 年 4 月 21 日完成。主席請屯門區內交通問題工作小組跟進此議題。]

屯門區內交通
問題工作小組

(J) 要求立即增加 E33 班次，提升服務水平

(交通及運輸委員會文件 2015 年第 18 號)

90. 文件提交人表示，返往機場的服務經常不足，早上繁忙時段的 E33 班次嚴重客滿，駛經兆麟的班次有超過一半客滿，甚至有乘客未能於豐景園上車，希望運輸署能與龍運研究增加 E33 的班次。

91. 多名委員發表意見，內容綜述如下：

(a) 表示 E33P 於放工時段的班次太疏或滿座，居民未能乘搭巴士返回屯門，希望署方與龍運作出改善；

(b) 表示曾於兆麟統計班次並發現有脫班的情況，車廂前端也站滿乘客。此外，由於行李佔據車廂位置，署方應以不同的標準計算機場巴士的載客量。她建議把 E33 巴士的班次加密至 10 至 15 分鐘一班；以及

(c) 表示現時 E33 不駛經屯門碼頭，而來往屯門碼頭至東涌的渡輪服務有限，附近居民知道巴士駛經豐景園時已經客滿，寧願乘搭輕鐵前往屯門市中心以轉乘 E33 巴士往機場。考慮到屯門至赤鱗角連接路將於 2018 年啟用，建議龍運於本年底或明年初開始重新計劃路線，抽調部分班次由龍門居開出，經屯門碼頭前往機場。

92. 龍運代表潘先生回應表示，感謝委員對其公司的巴士服務的意見及補充資料。龍運一直密切留意營運狀況、乘客需求及乘客習慣的改變，並認同部分委員所述，轉車站投入服務後，更多居民利用轉車站轉乘巴士，令屯門整體的服務需求增加。龍運曾於本年 3 月 11 日及 12 日於轉車站進行客況調查，發現只有部分班次的客量比較多。自 2013 年開始，龍運分別增加三架巴士投入 E33 的服務，以提升繁忙時間的承載力，並於 2015-2016 年度屯門區巴士路線計劃中提出於本年及來年繼續增加巴士數目，把額外資源投放於繁忙時間的服務及優化 E33P。龍運於不久的將來，會就屯門至赤鱗角連接路的落成修改 E33 系列的路線，會密切留意需求。

93. 有委員認為龍運的回應暗示於屯門至赤鱗角連接路落成前，不會就 E33 的路線作出大改變。他表示過往曾就 E33 及 E33P 提出過很多建議，但都不獲採納，並指出龍運 3 月初就 E33 及 E33P 作出的服務修定未經交委會討論，他不接受龍運把其中一架 E33 巴士抽調至 E33P，認為政府應向龍運收回 E33 的經營權。

94. 主席總結表示，請運輸署及龍運研究委員的意見，並請屯門對外交通工作小組跟進此議題。

運輸署、龍運、屯門對外交通工作小組

報告事項

(A) 工作小組報告 – 截至 2015 年 2 月 28 日的工作小組進展報告 **(交通及運輸委員會文件 2015 年第 19 號)**

屯門對外交通工作小組

95. 委員省覽文件，並沒有提出意見。

屯門區內交通問題工作小組

96. 委員省覽文件，並沒有提出意見。

97. 主席宣布通過工作小組報告。

(B) 運輸署報告

(交通及運輸委員會文件 2015 年第 20 號)

98. 委員省覽文件。

99. 有委員表示，運輸署在未經諮詢交委會下改動 E33 及 E33P 的服務並落實有關調整，認為署方態度不當。

100. 運輸署代表莫先生回應表示，有關 E33 系列的改動包括於凌晨 12 時，巴士公司增加額外資源，加開 E33P 的班次，以及把 E33 於晚上 11 時 35 分開出的班次改為 E33P，以服務屯門區居民。有關的調動主要是為加強第 E33P 於該時段的服務，以配合乘客需求。署方及巴士公司會繼續密切留意該線的運作，並適時與巴士公司跟進。

101. 主席表示，不同意運輸署是次實行改動的方式，署方應於諮詢

交委會後才實行有關改動，如事先把文件經秘書處分發予委員。

102. 多名委員先後發表意見或作出提問，內容綜述如下：

- (a) 表示沒有出席 2 月 28 日的屯門對外交通工作小組的會議，但從其他小組成員得知會議上曾提及 E33 及 E33P 的服務調整，並有望於 2016 年第 4 季實現全日行走，故以為署方已向工作小組講解後才於 3 月 9 日發出服務調整通知，但原來署方沒有提及過用 E33 換取 E33P 的班次，故有關安排實在不理想；
- (b) 表示署方沒有提及用 E33 換取 E33P 的班次是取巧的做法。由於行走的路線及地區不同，兩者資源不應共用，而且 E33 的服務本來已經不足，有關改動欠屯門市中心及東南地區的居民一個交代，交委會須向署方追究沒有進行諮詢及偷換班次的做法，署方應於席上給予明確回應；
- (c) 表示有出席 2 月 28 日的屯門對外交通工作小組的會議，當時很高興聽到加強 E33P 服務的消息，惟沒有想過是把 E33 改成 E33P 的班次，亦不同意這個做法；
- (d) 表示運輸署應將 E33 的班次回復至原狀；
- (e) 表示運輸署應先將 E33 的班次回復至原狀，然後再提出其他修改；以及
- (f) 表示支持署方優化 E33P，惟反對署方未經委員會同意便把 E33 改成 E33P 的班次。在將 E33 的班次回復至原狀的同時，署方應安排多一架巴士，以繼續優化 E33P 線的服務。

103. 龍運代表潘先生回應表示，在 2016 年前，E33 及 E33P 線會被視作同一系列及共用車隊。龍運會繼續運用資源增加 E33 及 E33P 的班次，於屯門至赤鱗角連接路於 2018 年啟用前並非不會增加服務。龍運未來會針對現時 E33P 未有服務的時段，投入資源以優化服務，因此會研究以新增的巴士資源同時為 E33 的繁忙時段提供更多班次。

104. 運輸署代表莫先生回應表示，署方備悉委員提出的意見，並會密切留意第 E33 及 E33P 號改動後的乘客量和載客情況，適時作出檢討並會在有需要時與巴士公司作出跟進。

105. 由於會議中途法定人數不足，尚未處理的報告事項將安排在特別會議上一併處理。會議於下午 1 時 47 分結束。

[會後補註：上述特別會議已於 2015 年 4 月 20 日進行。]

屯門區議會秘書處

日期：2015 年 4 月 13 日

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/15