

屯門區議會
2014-2015 年交通及運輸委員會轄下
屯門對外交通工作小組
第六次會議記錄

日期： 2014 年 12 月 16 日（星期二）
時間： 上午 9 時 30 分
地點： 屯門政府合署三樓區議會會議室

出席者：	蘇炤成先生（召集人） 程志紅女士 陳雲生先生, MH, JP 陶錫源先生, MH 陳樹英女士 蘇愛群女士, MH 李洪森先生, MH 何杏梅女士 林頌鎧先生 龍瑞卿女士 吳桂華先生 侯國東先生 葉德豪先生 馮沛賢先生 梁詩淇女士（秘書）	缺席者：	吳觀鴻先生 陳有海先生, MH, JP 黃麗嫦女士 徐 帆先生 陳文華先生, MH 林德亮先生, MH, JP 陳文偉先生 朱順雅女士 曾憲康先生 蘇嘉雯女士
------	--	------	--

列席者：	莫家聲先生 尹彥超先生 潘振剛先生 龔樹人先生 魏芷茵女士	運輸署高級運輸主任/屯門 九龍巴士（一九三三）有限公司社區事務高級經理 龍運巴士有限公司襄理（車務） 城巴有限公司營運部經理 屯門民政事務處行政主任（區議會）2
------	---	--

(I) 通過上次會議記錄

與會者一致通過第五次會議的會議記錄。

(II) 續議事項

i. 跟進屯門公路巴士轉乘站的安排

2. 由於上述議題與續議事項 ii.「要求在轉車站設往大埔、將軍澳線以及機場快線」及 ix.「要求在屯門公路巴士轉車站提供八達通增值服務」相關，故建議一併討論。

3. 運輸署莫家聲先生表示九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）將參考 2014 年 12 月份開始運作的大欖轉乘站的人手增值經驗後，再積極考慮是否於屯門公路轉乘站（下稱「轉乘站」）設置同類設施。

4. 九巴尹彥超先生補充表示，九巴與便利店合辦上述客務站設施，開放時間是上午 7 時至下午 11 時。九巴稍後將參考其營運經驗及營辦商意願，再評估會否推廣至其他地區。

5. 多名成員先後提出多項意見及建議，內容綜述如下：

- (a) 詢問運輸署是否屬意只讓九巴經營小賣部；
- (b) 查詢讓其他承辦商營運的可能；
- (c) 認為署方不應只把大欖轉乘站小賣部的經驗作為唯一考慮的標準；
- (d) 建議公開招標；
- (e) 認為應該設置便民措施以服務轉乘站大量的人流；
- (f) 詢問署方對八達通增值服務必要性的看法及後備方案；
- (g) 建議建立評估小賣部可行性的時間表；以及
- (h) 表示希望署方扮演更積極的角色。

6. 運輸署莫先生回應表示，署方歡迎任何巴士公司提出便利乘客及巴士運作的建議，並會詳細考慮提出的建議。署方亦鼓勵巴士公司積極考慮和研究提供增值服務的可行性。莫先生續表示，人手增值是值得研究的方案，理解巴士公司會先參考於大欖轉乘站的實際營運經驗，然後研究可否於屯門公路轉乘站提供類似的設施。他補充表示，在未有提供人手增值服務前，建議乘客可留意八達通餘額及使用自動增值服務。

7. 多名成員提出第二輪的意見及建議，內容綜述如下：

- (a) 建議署方可主動與信用卡公司合作，宣傳及推廣八達通自動增值服務；
- (b) 詢問聯絡香港鐵路有限公司（下稱「港鐵」）把舊式增值機設置於轉車站的可行性，並建議去信八達通有限公司及港鐵；以及

(c) 如沒有其他方案，建議於有新方案時再討論是項議題。

8. 召集人促請運輸署考慮所有方案，並於 3 月份的交通及運輸委員會會議前逐一回覆方案的可行性，從而再決定是否刪除或擱置議題。 運輸署

ii. 要求在轉車站設往大埔、將軍澳線以及機場快線

9. 此項議程已於續議事項 i. 「跟進屯門公路巴士轉乘站的安排」中討論，故不作補充。

iii. 要求將 E33 及 E33P 巴士線重新投標

10. 由於議題與續議事項 xii. 「要求龍運開辦 E33U 短程巴士線」、報告事項 i. 「要求 E33P 全日行走」及 ii. 「要求改善 E33 班次及增派半空車服務屯門東南區居民」相關，建議一併討論。

11. 運輸署莫先生報告，根據署方於 2014 年 10 月進行的調查顯示 E33 服務大致上能滿足乘客需求。另外，龍運巴士有限公司（下稱「龍運」）已於 2014 年 11 月份加強 E33 系列服務並提前 E33P 的下午開出時間。

12. 龍運潘振剛先生簡介席上派發的 E33P 的班次統計表（見附件一），並說明龍運於 2014 年 11 月 22 日增加一班從寶田開出的班次及增加一班從機場開出的班次。龍運計劃未來逐步實行 E33P 全日服務。

13. 多名成員提出意見及建議，內容綜述如下：

- (a) 現時 E33P 載客率已高達 70%，希望龍運提交逐步加班的時間表；
- (b) 建議龍運加班時先通知及將資料發送予沿線居民及當區議員；
- (c) 認為龍運可於 2018 年赤臘角隧道通車前，於非繁忙時間開設 E33U 以便龍運調渡；
- (d) 認為 E33U 未能服務所有屯門居民；以及
- (e) 建議先處理 E33P 全日行走的建議。

14. 龍運潘先生回應表示，目前 E33P 是以部份 E33 資源行走。如實現 E33P 全日行走，估計仍尚欠 4 至 5 輛巴士。由於實現路線全日服務須有足夠客量支持及須確保路線財政穩定，故估計仍須 1 至 2 年才實現 E33P 全日行走。

15. 運輸署莫先生回應表示，署方密切監察 E33P 的發展，並已備悉 E33U 的意見。

16. 多名成員提出意見及建議，內容綜述如下：

- (a) 重申營辦 E33U 的建議未有妨礙 E33P 的服務，並指 E33U 是節衷方案以免龍運以各種理由推搪及拖延；

- (b) 認為署方應按龍運營運能力考慮其專營權及路線安排，避免成員因爭取福利而出現衝突；
- (c) 指出長遠而言，屯門應有兩條機場巴士路線的需要；
- (d) 建議優先考慮將有關資源調撥於 E33P；
- (e) 認為 E33U 建議路線冗長，未能解決問題；以及
- (f) 建議 E33P 以 30 分鐘一班行走。

17. 召集人表示成員已充分表達意見，並指工作小組歡迎任何利民方案。他促請龍運及運輸署積極研究，並將可行之建議列入來年的巴士路線發展計劃之中。

18. 多名成員提出意見及建議，內容綜述如下：

- (a) 表示堅持九巴與龍運提供同等轉乘優惠；
- (b) 認為提供同等轉乘優惠則不須 E33P 全日行走；
- (c) 指出若 2015 年仍未有計劃 E33P 全日行走，龍運必須實行 E33U；以及
- (d) 認為開放市場亦未能立即解決 2015 年的 E33 系列問題。

19. 龍運潘先生表示，現行運輸政策由運輸署制定，並須於數據及顧問公司報告的支持下，方才由運輸署邀請巴士公司研究新增路線或全日行走。因此，龍運須考慮客量的需求。另外，有關同等轉乘優惠的建議，他重申龍運及九巴兩者是載通控股轄下財政獨立之公司，而上述建議當中涉及路線財政狀況等問題，故他會將意見帶回公司考慮。

20. 運輸署莫先生表示 E33 系列服務整體能滿足需求。署方會繼續密切監察 E33 系列服務，需要時將與龍運跟進。如服務不足以滿足乘客，運輸署會與巴士公司作出跟進。

21. 多名成員發表意見及提問，內容綜述如下：

- (a) 強調 E33P 全日行走時應包括湖翠路；
- (b) 表示轉乘優惠是為了方便乘客，亦體諒龍運未能立刻安排 E33P 全日行走，故建議於過渡期設立與九巴同等優惠；
- (c) 以新巴及城巴為例說明母子公司亦能互享轉乘優惠；
- (d) 強調 E33P 應儘快實施全日行走；
- (e) 表示明白資源所限，實施 E33P 全日行走需時，強調成員並非將政府與民生混為一談；
- (f) 表示 E33U 能更快及低成本地解決目前的問題；
- (g) 促請龍運提交非繁忙時間的數據；
- (h) 認為未有定案時再考慮其他方案會產生其他問題；以及
- (i) 認為成員及龍運均應以乘客的習慣及需要度考慮方案。

22. 召集人總結表示成員已充分表達訴求，他請龍運及運輸署考慮有關方案。

運輸署、
龍運

iv. 要求 B3 系列改善服務

23. 由於議題與續議事項 v.「要求改善 B3M 路線 並於深圳灣加設大型路線圖」xiii.「要求巴士路線 B3A 加密班次」相關，故建議一併討論。

24. 運輸署莫先生報告，根據 2014 年 11 月署方的調查表示，B3A 的實際班次與班次時間表大致相符，巴士公司會按需求彈性調配資源。

25. 城巴有限公司（下稱「城巴」）龔樹人先生回應表示，乘坐 B3A 的短期購物人士數量上升，惟因乘客模式尚未穩定，城巴將密切監察服務從而適時增加班次。另外，城巴與學校保持溝通以便學童使用服務，而 B3 的服務目前仍能滿足需求。同時，城巴將安排於何福堂巴士站試車及改善 B3X 市中心總站的輪椅等候設施，稍後將會與運輸署跟進事宜。

26. 多名成員發表意見及提問，現綜述如下：

- (a) 認為 B3X 深圳灣總站的等候隊伍過長；
- (b) 認為 B3 往深圳灣的班次不穩，並指當中出現 10 分鐘的延誤；
- (c) 指出城巴應加強 B3M 的宣傳；
- (d) 建議加密 B3 的班次，認為可分擔 B3X 的乘客量及避免市民付額外車費到市中心乘坐 B3X；
- (e) 認為 B3X 市中心總站的交通情況混亂；
- (f) 促請城巴提交加班時間表；
- (g) 認為 B3A 誤點情況嚴重；
- (h) 建議城巴配合學童上課時間；以及
- (i) 建議運輸署持續提供 B3M 乘客量，以免出現政策傾斜之嫌。

27. 城巴龔先生發表多項回應，現綜述如下：

- (a) 上次實地視察後，城巴正設計淺白的殘疾人士標誌及物色合適的材料以取代現有裝置；
- (b) B3X 市中心總站並非正規巴士總站，而城巴已安排充足巴士以疏導人流；
- (c) 城巴已因應一直上升的客量購買巴士資源；
- (d) B3M 是利用非繁忙資源，而客量亦一直增加，顯示其具一定分流作用；
- (e) 表示按需要增加 B3M 資源；
- (f) B3A 及 B3 的客量少於 B3X，然而 B3A 的客量亦高於 B3；
- (g) B3A 班次將盡量配合學校活動；
- (h) B3 客量未有大幅上揚；
- (i) 表示願意調查交通出現不穩的原因；
- (j) 表示城巴將陸續因應意見改進服務；以及
- (k) 城巴正計劃進行 B3X 市中心總站改善工程。

28. 運輸署莫先生發表多項回應，現綜述如下：
- (a) 表示 B3X 深圳灣總站落客位置的空間不多，擔心未必有足夠空間讓乘客排隊候車。另外，有關改動或未能與現時的人流管理配合，須小心研究；
 - (b) B3X 市中心總站改善工程由路政署動工，預計於 2015 年農曆年後動工，包括搬遷的士站和小巴站，以及延長的士上落客區；
 - (c) 署方已將 B3A 班次不穩的資料交由城巴跟進；
 - (d) 認為部份中途站的誤點情況源自路面交通情況；

29. 多名成員發表多項回應及提問，現綜述如下：
- (a) 城巴應兼負作為專營巴士的社會責任，並重申巴士公司應於正常情況下維持班次少於 20 分鐘一班；
 - (b) 認為不能接受 B3 班次疏落仍出現誤點情況；
 - (c) 建議限制 B3X 加班數量；
 - (d) 重申城巴應提交加班數據表；
 - (e) 表示 B3X 深圳灣總站人流十分多，或影響現有設施運作，故建議署方重新考慮 B3 系列的落客點；以及
 - (f) 表示誤點或導致 45 分鐘一班而影響乘客。

30. 城巴龔先生回應表示，基於資源考慮，城巴將按需求增加班次。城巴盡量調撥資源以穩定班次，但指難以預料交通阻礙及車輛失靈等問題。他重申，專利巴士的收入是以整體考量的，因此城巴會致力控制成本及票價以平衡各方面的利益。

31. 有成員詢問將部分 B3X 調撥於 B3 及將 B3M 與 B3A 合併的可能性。同時，他認為運輸署未有監管巴士公司。另有成員建議 B3M 改途經鳴琴路以減輕 B3A 壓力。

32. 運輸署莫先生表示巴士服務由需求主導，現有 B3 服務仍能滿足乘客需求，署方會密切留意 B3 的服務水平及將與城巴跟進誤點情況。

33. 有成員促請署方應了解當區市民需要，並重申 B3 系列班次不應低於 20 分鐘一班。

34. 城巴龔先生表示歡迎各方意見，澄清 B3M 只於非繁忙時間服務，故建議未會對現況有太大幫助。在資源有限的前提下，城巴希望能切合整體的需求，並重申城巴將按客量投放資源，希望成員諒解。

35. 召集人促請城巴研究 B3M 途經鳴琴路以補充 B3A 班次問題，認為此建議未有增加資源。他請運輸署及城巴跟進。

運輸署、
城巴

iv. 要求改善 B3M 路線並於深圳灣加設大型路線圖

36. 此項議程已於續議事項 iv. 「要求 B3 系列改善服務」中討論，故不

作補充。

v. 要求盡速落實深宵巴士轉乘及提供跨公司優惠

37. 運輸署莫先生表示，署方鼓勵巴士公司按其營運及財政情況盡量提供優惠措施，惟有關決定屬巴士公司商業考慮。

38. 九巴尹先生補充表示，九巴致力完善網絡覆蓋，以持續提升服務及營運水平，包括考慮在個別合適情況下提供轉乘優惠，以配合路線重組。而目前九巴的深宵路線 N260 線並無新增的轉乘需求。

39. 有成員查詢 N260 加入轉乘站的原因及詢問運輸署有關 N962 的轉乘數據。

40. 九巴尹先生回應表示，N260 與九巴日間路線設有轉乘優惠。

41. 召集人建議將是項議題列入報告事項。

秘書處

vi. 要求改善屯門公路巴士轉車站轉乘優惠

42. 九巴尹先生表示，目前已為所有停靠屯門公路轉車站的九巴路線提供轉乘優惠。

43. 召集人建議將是項議題列入報告事項。

秘書處

vii. 強烈抗議城巴 962 系列重組引起社區大混亂-要求恢復黃昏 5 時-晚上 8 時的 962 服務

44. 由於議題與報告事項 iii.「過海隧道巴士重整建議 - 第 962、962B、962S 及 962X 號路線」相關，故建議一併討論。

45. 城巴龔先生報告城巴計劃於 2015 年 1 月重新統計評估及研究資源的運用。由於目前客量及交通情況仍未恢復往常水平，城巴將按實際情況調配資源。

46. 召集人指城巴務必儘快恢復加班計畫以服務青山公路沿線居民。

47. 城巴龔先生請成員諒解目前不足以支持城巴增加班次。同時，他指出恢復下午 5 至 8 時的 962 服務機會不大，他建議調整 962 於下午的頭班車時間以代替原有建議。

48. 召集人表示反對城巴的解釋。他認為城巴可利用時間觀察客量，但試行建議是必須的。另有成員強調於下午繁忙時間客量充足，並應該加

設 962S 以服務來往上環的乘客。

49. 運輸署莫先生表示，受主要幹道封閉影響，962、962B 及 962S 的乘客量均受到影響。根據署方於 2014 年 12 月早上於青山公路的調查顯示，962、962B 及 962S 號的平均載客量分別約為 40%、20%及 25%。署方將密切留意情況，適時與巴士公司作出跟進。

50. 召集人指工作小組均接受城巴於新年假期後恢復原有計劃。另有成員建議城巴於沿線巴士站張貼恢復服務的通告。 城巴

51. 召集人建議將是項議題列入報告事項。 秘書處

viii. 要求在屯門公路巴士轉車站提供八達通增值服務

52. 此項議程已於續議事項 ii.「要求在轉車站設往大埔、將軍澳線以及機場快線」中討論，故不作補充。

ix. 要求改善由屯門往西貢之巴士轉乘優惠

53. 九巴尹先生表示九巴已為往來屯門與西貢的部份巴士路線提供一次或二次轉乘優惠，認為目前已能服務大部份乘客的需求，現階段未有考慮擴大有關轉乘優惠計劃。

54. 召集人建議刪除是項議題。 秘書處

x. 要求九巴於屯門公路巴士轉車站提供分段收費

55. 有成員詢問九巴及運輸署的工作進度。

56. 九巴尹先生回應表示，於 2014 年巴士路線發展計劃的文件中已建議，有關新增分段收費的項目是計劃與 259B、259C、259E 及 259X 的重組項目一併考慮，目前未有新的進展。他重申九巴的車費優惠是為配合路線重組及吸引乘客選用九巴網絡的服務。

57. 有成員認為不應以分段收費優惠來要脅議會通過 2014 年巴士路線發展計劃，並希望九巴能重新考慮方案。另有成員認為有關部門應先試行議員提出的建議，再作評估後才拒絕議會的意見。她又指署方應主動協調及解決問題。 九巴、運輸署

58. 召集人建議將是項議題列入報告事項，另請署方報告能否把分段收費的起點從市中心提前至屯門公路轉車站。 運輸署

xi. 要求龍運開辦 E33U 短程巴士線

59. 此項議程已於續議事項 ii. 「要求將 E33 及 E33P 巴士線重新投標」中討論，故不作補充。

xii. 要求巴士路線 B3A 加密班次

60. 此項議程已於續議事項 iv. 「要求 B3 系列改善服務」中討論，故不作補充。

xiii. 要求 44B 及 44B1 小巴伸延至落馬洲

61. 運輸署莫先生回應表示上次會議已初步以書面答覆工作小組，由於小巴運載力不足，故署方並不支持將專線小巴延伸至落馬洲支線交匯處。

62. 召集人指在秘書處於上次會議後再去信運輸署，至今仍未收到回覆。因此他建議待收到答覆後再次討論是項議題。

63. 運輸署莫先生回應表示，現時由屯門前往落馬洲支線站的乘客可乘鐵路至元朗轉乘第 B1 號或乘搭專線小巴第 44B 及 44B1 號前往新田轉乘專線小巴第 75 號。

64. 有成員指延長 44B 及 44B1 已能解決問題。

65. 召集人認為可利用其他交通工具代替小巴，他建議先參考運輸署的回覆再度討論議題。 運輸署

（會後補註：秘書處於 2015 年 2 月 4 日收到運輸署的回覆，見附件二。）

(III) 報告事項

66. 要求 E33P 全日行走

67. 此項議程已於續議事項 ii. 「要求將 E33 及 E33P 巴士線重新投標」中討論，故不作補充。

68. 要求改善 E33 班次及增派半空車服務屯門東南區居民

69. 此項議程已於續議事項 ii. 「要求將 E33 及 E33P 巴士線重新投標」中討論，故不作補充。

70. 過海隧道巴士重整建議-第 962、962B、962S 及 962X 號路線

71. 此項議程已於續議事項 ix.「強烈抗議城巴 962 系列重組引起社區大混亂 - 要求恢復黃昏 5 時- 晚上 8 時的 962 服務」中討論，故不作補充。

(IV) 其他事項

(1) 2015 年度會議時間表

72. 召集人指秘書處已於 2014 年 11 月 19 日經電郵發送 2015 年度會議時間表予各與會人士，2015 年會議日期將擬於 2 月 11 日、4 月 15 日、6 月 17 日及 8 月 12 日舉行。

(V) 下次開會日期

73. 召集人宣佈議事完畢，會議於上午 12 時 40 分結束。下次會議日期是 2015 年 2 月 11 日。

屯門區議會秘書處

日期：2015 年 1 月 13 日

檔案：HAD TMDC/13/35/TTC/9 pt.8

E33 每小時班次統計表

時段	機場方向班數	屯門方向班數
0520-0559	4	2
0600-0659	6	4
0700-0759	9	6
0800-0859	6	5
0900-0959	6	5
1000-1059	5	4
1100-1159	4	4
1200-1259	7	4
1300-1359	6	4
1400-1459	4	4
1500-1559	4	7
1600-1659	5	9
1700-1759	4	9
1800-1859	4	6
1900-1959	4	6
2000-2059	3	5
2100-2159	4	4
2200-2259	3	4
2300-2400	4	8
總計	92	100

E33繁忙時段乘載率

時段	機場方向
0520-0559	73%
0600-0659	76%
0700-0759	72%
0800-0859	46%
	屯門方向
1700-1759	78%
1800-1859	63%
1900-1959	57%

上午繁忙時段

班次	12月8日	12月9日	12月10日	12月11日	12月12日	12月13日	總客數	平均客數	平均乘載率
*515	90	91	89	88	93	74	525	88	71%
515	75	66	70	75	70	63	419	70	56%
535	80	106	90	80	110	110	576	96	77%
550	92	90	90	88	91	81	532	89	72%
605	97	75	108	110	116	124	630	105	85%
625	103	85	91	116	102	98	595	99	80%
635	81	91	93	88	74	88	515	86	69%
645	73	111	112	98	105	70	569	95	76%
400	90	102	60	54	76	65	447	75	60%
715	81	100	100	66	100	67	514	86	69%
730	110	105	75	102	97	62	551	92	74%

*由寶怡開出

下午繁忙時段

班次	12月8日	12月9日	12月10日	12月11日	12月12日	12月13日	總客數	平均客數	平均乘載率
1600	39	34	37	37	34	36	217	36	29%
1650	75	77	83	75	80	115	505	84	68%
1730	110	101	96	82	85	89	563	94	76%
1755	114	90	100	110	79	70	563	94	76%
1820	121	70	93	93	89	67	533	89	72%
1850	103	89	74	90	95	50	501	84	67%

E3



屯門區議會
交通及運輸委員會
屯門對外交通工作小組召集人
蘇炤成主席

蘇主席:

有關:要求延長專線小巴第 44B 及 44B1 號至落馬洲支線管制站

就屯門區議屯門對外交通工作小組再次要求延長專線小巴第 44B 及 44B1 號至落洲支線公共運輸交匯處(福田口岸)一事，本署經研究後謹覆如下:

正如早前的回覆所指，落馬洲支線管制站原定專為鐵路乘客而設。鑑於立法會鐵路事宜小組委員會在 2002 年 11 月 27 日會議上的建議，政府後來同意在該管制站旁設置公共運輸交匯處（支線交匯處），讓市民可以利用鐵路以外的公共交通服務前往該管制站過境。然而，由於地理環境所限，加上需要保護附近環境，支線交匯處的面積不大，只能容納有限度的公共交通服務，市民往返落馬洲支線管制站或須依靠轉乘其他公共運輸服務。事實上，來往該口岸的主要公共交通服務，應由最有效率和環保的鐵路來提供，而其他公共交通工具只能有限度地營運。

現時，屯門居民可使用各種公共交通工具轉乘往來落馬洲支線口岸，包括:

- (i) 專線小巴第 44B 或 44B1 號線轉乘九巴第 B1 號線(元朗站－落馬洲支線公共運輸交匯處)或專線小巴第 75 號線(元朗(福康街)－落馬洲公共運輸交匯處)；或
- (ii) 輕鐵/西鐵線到元朗站或元朗市中心，轉乘九巴第 B1 號線。

根據運輸署最近的調查，這些公共交通服務運作暢順，並能有效地應付乘客的需求。基於上述原因，本署並不贊同伸延專線小巴第 44B 及 44B1 號線至落馬洲支線口岸。

目前，政府正研究興建北環線，連接西鐵和落馬洲支綫口岸。當該鐵路線完成後，屯門居民便可使用鐵路往來落馬洲支綫口岸。

運輸署

2015 年 1 月