

屯門區議會
2016-2017 年交通及運輸委員會
第十一次會議記錄

日期：2017 年 9 月 15 日（星期五）

時間：上午 9 時 30 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>
蘇紹成先生（主席）	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
梁健文先生, BBS, MH, JP	屯門區議會主席	上午 9:30	會議結束
李洪森先生, BBS, MH	屯門區議會副主席	上午 9:30	會議結束
古漢強先生	屯門區議員	上午 9:35	上午 11:21
陶錫源先生, MH	屯門區議員	上午 9:35	會議結束
朱耀華先生	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
江鳳儀女士	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
吳觀鴻先生	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
何杏梅女士	屯門區議員	上午 9:39	會議結束
黃麗嫦女士	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
林頌鎧先生	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
徐 帆先生, MH	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
程志紅女士	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
龍瑞卿女士, MH	屯門區議員	上午 9:30	上午 10:43
陳文華先生, MH	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
陳文偉先生	屯門區議員	上午 9:30	上午 11:20
朱順雅女士	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
曾憲康先生	屯門區議員	上午 9:30	上午 10:58
蘇嘉雯女士	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
巫成鋒先生	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
楊智恒先生	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
甄紹南先生	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
譚駿賢先生	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
吳桂華先生	增選委員	上午 9:51	會議結束
葉俊遠先生	增選委員	上午 9:30	會議結束
賴于樂先生	增選委員	上午 9:34	上午 11:13
曾德龍先生（秘書）	民政事務總署屯門民政事務處行政主任（區議會）二		

應邀嘉賓

蔡清峰先生	香港警務處署理屯門區行動主任
林志強先生	城巴有限公司助理營運經理
鄧政傑先生	九龍巴士（一九三三）有限公司高級主任（策劃及發展）

列席者

莫家聲先生	運輸署高級運輸主任/屯門 1
馬芳蘭女士	運輸署高級運輸主任/屯門 2
劉家健先生	運輸署工程師/屯門中
吳浩樑先生	運輸署工程師/屯門北
湛雪英女士	土木工程拓展署工程師/15（新界西）
莫慶祥先生	地政總署行政助理/地政（屯門地政處）
廖興華先生	路政署區域工程師/屯門
黃立彬先生	香港警務處屯門區交通隊警署警長
謝智豪先生	龍運巴士有限公司高級車務主任
楊晉瑋先生	九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（車務）
陳凱庭女士	民政事務總署屯門民政事務助理專員（二）

缺席者

葉文斌先生（副主席）	屯門區議員
陳有海先生, BBS, MH, JP	屯門區議員
張恒輝先生	屯門區議員
甘文鋒先生	屯門區議員

I. 歡迎詞

主席歡迎與會者出席 2016-2017 年交通及運輸委員會（下稱「交委會」）第十一次會議。

2. 主席表示，運輸署工程師/屯門北陳智彬先生已經調職，他代表委員會歡迎接任的吳浩樑先生，並感謝陳先生過去與委員會的合作。

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，他會根據會議常規第 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。

II. 委員告假事宜

4. 秘書處沒有收到委員的告假申請。

III. 通過 2017 年 7 月 28 日舉行的第十次會議及第三次特別會議的會議記錄

5. 交委會一致通過上述會議記錄。

IV. 續議事項

(A) 要求重組 B3A 及 B3M 路線

（交委會文件 2017 年第 24 號）

（交委會 2016 至 2017 年度第二次特別會議記錄第 96 至 105 段、第九次會議記錄第 42 至 57 段及第三次特別會議記錄第 4 至 11 段）

6. 主席歡迎城巴有限公司（下稱「城巴」）助理營運經理林志強先生出席會議。他表示，交委會在 2017 年 7 月 28 日舉行的第三次特別會議上，議決續議此議題，並要求運輸署及城巴研究委員就 B3 系列提出的改善建議。

7. 城巴林先生表示，城巴已檢視 B3A 及 B3M 的改道建議。由於 B3M 是 B3X 的輔助線，屬非繁忙時段的服務，其巴士資源是由其他路線調配過來。安排 B3M 改行 B3A 的路線將會牽涉更多巴士資源，車程亦會相應延長，故有關方案並不可行。

8. 運輸署馬芳蘭女士表示，為免對現有乘客造成影響，署方仍在研究有關路線的乘客數據。若有進一步消息，會再向交委會報告。

9. 委員提出以下意見和查詢：

(i) 表示不少居民認為 B3A 及 B3M 的路線規劃未盡完善，相信居民會歡迎有關的改道建議。此外，城巴將會根據年度巴士路線計劃調動其他巴士路線的服務及資源，故他質疑城巴缺乏資源的說法；

(ii) 表示有關的改道建議方案可以擴展 B3 系列的服務範圍，惠及青山

公路沿線居民，而且 B3A 的車程可縮短約 15 分鐘，變相節省巴士公司的資源，是一個「雙贏」方案，故她強烈要求城巴試行有關改道方案。此外，運輸署較早前以輕鐵 610、614 和 615 線服務範圍重疊為由而提出重組部分輕鐵路線的方案，然而 B3X 和 B3M 的服務範圍幾乎一樣，署方卻不願理順有關服務，她質疑署方持雙重標準，並要求署方就此解釋；

- (iii) 認為運輸署及城巴分別以「減少對現有乘客的影響」和「沒有資源」作為藉口，打算蒙混過關，故他要求署方及巴士公司交代過去就此議題所進行的研究，並提供有關改道方案的試行數據和巴士公司的資源數據，以及詳細說明有關方案如何影響乘客。他補充表示，有關的改道方案只是建議巴士公司在現有資源下，改動 B3A 及 B3M 的行車路線，以覆蓋更多區域，城巴亦有機會賺取更多利潤。既然此方案不涉及額外資源，他不明白為何城巴不願落實；
- (iv) 表示當年署方和城巴推出 B3M 前並沒有諮詢區議會，而議會現只希望城巴善用現有資源，理順 B3M 的走線。若 B3M 改經青山公路，可服務何福堂和新墟村一帶的居民，而且 B3M 和 B3X 的路線重疊，兩條路線的設站位置亦非常接近，故 B3M 未能分流 B3X 的乘客。若城巴沒有足夠資源推行改道方案，他促請運輸署安排其他營辦商承辦有關服務；
- (v) 表示交委會大部分委員都支持有關方案，反映市民確實有此訴求，他請運輸署和城巴再次考慮。此外，B3X 乘客量很高，城巴藉此路線賺取了不少利潤，作為專營巴士公司，理應負起社會責任，包括補貼其他客量較低的巴士線，以提供更完善的公共運輸服務網絡。因此，如城巴沒有足夠資源推行上述方案，他建議運輸署就 B3、B3A 和 B3M 的服務重新招標；
- (vi) 要求運輸署詳細解釋上述方案對現有乘客的影響，以及城巴的資源運用可否配合有關改道建議，例如 B3M 改經青山公路前往深圳灣會否影響繁忙時段其他巴士線的服務，以及 B3M 改經富泰後可否維持現有班次水平等。此外，她認為城巴資源充足，從 B3X 的班次可見一斑；
- (vii) 表示 B3M 頭班車於早上 9 時 50 分由深圳灣開往屯門，她質疑此路線是專為內地旅客而設，並認為專營巴士服務應以本港居民而非旅客為先。而且 B3M 只來往深圳灣和大型商場，予人官商勾結之感。此外，隨着自由行旅客人數下跌，不難發現同時有兩至三班 B3X 在總站等候乘客的情況，反映 B3X 已不需要 B3M 分流乘客，故她建議抽調部分 B3X 資源至 B3M，以便安排 B3M 改經青山公路，理順整個 B3 系列的路線和服務更多屯門居民；

- (viii) 表示整個 B3 系列的資源分配都不平均，部分路線班次很密，部分則班次不足(例如 B3A)，居民往往需要輪候很長時間，更甚的是 B3 系列未能覆蓋青山公路，對該區居民造成不便。因此，他要求巴士公司增加資源，以改善 B3A 的服務，以及提供適切的巴士服務予青山公路沿線居民；以及
 - (ix) 表示 B3 系列提供來往關口的巴士服務，中港兩地居民均有需求，故委員不應對乘客加以區分。B3 系列最初只有 B3 和 B3X 兩條線，後來巴士公司因應議會要求在紅橋和新墟街市設站，而開辦 B3A 則是為了服務山景和建生一帶的居民。對於有委員建議削減部分 B3X 以實施 B3M 的改道方案，他認為有關建議對市中心的居民並不公平。雖然 B3A 的班次較疏，但居民仍可選擇前往市中心乘搭 B3X。而且議會較早前曾要求運輸署及巴士公司以半空車接載中途站乘客，現時卻建議署方削減部分 B3X 班次，若議會的建議經常改變，署方和巴士公司均會無所適從，故他希望運輸署集中研究如何調配 B3A 和 B3M 的資源。
10. 主席表示，當年運輸署開辦 B3 後，他建議署方增辦 B3X，而 B3X 至今相當受歡迎，相信署方不會調動其資源。現時問題的癥結在於 B3 系列未能覆蓋青山公路沿線居民，署方可考慮改由 B3 或 B3M 行走青山公路(例如將 B3 改為不經鄉事會路而經青山公路)。此外，B3 系列是來往屯門與邊境口岸的巴士服務，中港居民均可享用。
11. 委員提出以下第二輪的意見和提問：
- (i) 表示若委員提議增開巴士路線，署方的研究工作往往需時甚久，惟 B3M 在大型商場開幕不久後即投入服務。此外，港深西部通道開通後，運輸署安排了 B3 系列來往屯門及深圳灣口岸，但藍地及屯門鄉郊地區並未受惠，後來運輸署順應民意，增設 B2 由元朗開出，途經洪水橋和藍地一帶，並於青麟路加設 B3A 站。他明白各區居民均希望有便捷的巴士服務，惟現時連接屯門及深圳灣口岸的巴士服務已非常方便，車程最短僅約 20 分鐘。居民如趕時間，亦可選擇前往市中心乘搭 B3X。另外，城巴曾經為地區活動安排特別班次，接載居民前往深圳灣口岸，值得嘉許；
 - (ii) 建議先讓運輸署回應委員的提問，以便討論；
 - (iii) 表示交委會已多次就改善 B3 系列服務提出建議，現再次要求巴士公司增加資源，以改善 B3A 的服務水平，以及為青山公路沿線居民提供適切的服務；以及
 - (iv) 表示若 B3M 改行青山公路經富泰前往深圳灣，可縮短 B3A 的車程，大大減少 B3A 誤點和脫班的情況。她質疑運輸署和城巴不願

調整 B3M 的路線實與區內某大型商場有關。她要求城巴試行 B3M 及 B3A 的改道方案，並邀請各委員實地視察。

12. 主席表示，運輸署應研究 B3 或 B3M 改行青山公路的方案，並認為署方不必與委員就有關路線一同進行測試。

13. 運輸署馬女士表示，備悉委員希望 B3 系列的服務可以覆蓋屯門更多區域的意見，而署方亦正與城巴探討其資源分配。事實上，B3M 和 B3X 都是特快服務，由區內的大型交通交匯處開出。如 B3M 改道青山公路，車程會相應延長，對現有 B3M 和 B3X 的乘客均有一定影響，故 B3M 未必適合更改行車路線。然而，署方會繼續與城巴審視有關方案，並就行車數目和班次時間等再作研究。

14. 主席詢問運輸署 B3 可否不經屯門鄉事會路而改行青山公路。

15. 有委員表示，此項議題建議重組 B3A 及 B3M 的路線，而 B3 改道是新議題，不宜一併討論。

16. 主席表示，這並非新議題，而是此項議題的其中一個解決方法。

17. 運輸署馬女士回應表示，署方曾與巴士公司試行有關路線，由於車程會增加數分鐘，故有關安排對整體班次及資源有一定影響。署方備悉委員對 B3 系列的意見，並需時進行研究和審慎考慮，若有新消息會再向交委會報告。

18. 有委員表示，B3M 及 B3X 兩站相距僅數百米，而且路線重疊。如 B3M 改行青山公路經富泰前往深圳灣，不但可以服務更多居民，亦可縮短 B3A 的車程。

19. 主席請運輸署交代 B3M 改經青山公路的行車時間。

20. 運輸署馬女士表示，備悉委員的建議，但署方正在進行研究及審視有關數據。若有新方案，署方會作出諮詢。

21. 有委員表示，此項議題已討論多時，不滿署方僅以「正在研究」作為回應，並要求署方交代過去半年就此議題進行的工作和相關進度。

22. 主席要求運輸署於下次會議交代 B3M 改經青山公路的影響。

23. 委員提出以下第三輪的意見和查詢：

- (i) 認為交委會應集中討論 B3A 和 B3M 的改道建議。此外，雖然 B3A 和 B3M 改道會對現有乘客造成影響，但若改道後的利多於弊，將能理順 B3 系列的整體運作；

- (ii) 表示此議題已續議多次，運輸署應試行 B3M 的建議路線，並於下次會議交代其行車時間和預計載客量等；
- (iii) 表示就主席提出的 B3 改道建議，她需重新諮詢居民意見，才可於交委會表態。此外，由於 B3M 及 B3X 路線重疊，故委員建議 B3M 擴展服務範圍，以接載更多乘客，運輸署和巴士公司卻不加考慮，令人費解；
- (iv) 表示此議題已續議多次，運輸署代表卻未能交代有關詳情，他請署方於下次會議前作好準備；以及
- (v) 表示早前土木工程拓展署就區內增建房屋事宜諮詢區議會，會上多名議員反映區內交通配套未如理想，署方代表當時則簡單回應指可以增加班次。B3 系列的問題討論多時仍未能解決，一方面反映政府部門各自為政，另一方面顯示運輸署未有整體審視屯門區的交通運輸需求。她促請運輸署檢討區內各條巴士線的服務水平，包括 B3 系列和 62X。

24. 主席請運輸署於下次會議交代有關研究結果及署方的最終決定，並表示此項議題將不再開放予委員討論。

25. 運輸署馬女士表示，署方需時進行研究，以作出審慎的考慮，署方會於下次會議作出回覆。

26. 有委員詢問主席下次會議是否不再就此議題進行討論，而僅由運輸署報告或提交方案。

27. 有委員建議，如署方於下次會議未能提交方案或提供有關數據，應以交委會名義譴責有關的運輸署代表。

28. 主席總結表示，下次會議將不再就此項議題作詳細討論，他並要求運輸署於下次會議交代其最終決定。

運輸署

V. 討論事項

(A) 要求為兆康、54 區增設各類交通服務

(交委會文件 2017 年第 54 號)

(九巴的書面回應)

29. 主席表示，九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）於會前提交了書面回應，秘書處已於 9 月 13 日將有關的書面回應分發予各委員。主席接着歡迎九巴高級主任（策劃及發展）鄧政傑先生出席會議。

30. 文件第一提交人表示，前往上水的專線小巴 44A 大多在良景站或之

前已經客滿，其後不經建生、寶田和兆康而直上元朗公路。部分兆康居民於繁忙時間需輪候近一小時，他們因而需改搭路線迂迴的巴士 261 線。鑑於欣田邨入伙在即，預計該區對前往上水的交通服務需求將更為殷切，即使小巴的座位將增至 19 個，相信短期內亦難以應付該區的新增需求，故他要求增加專線小巴 44A 和巴士 261 線的班次。此外，運輸署曾指會因應欣田邨入伙而提升 67X 和 67M 的班次，但預計只能增加一至兩班，他質疑新增服務不足以回應欣田邨入伙所衍生的需求，故要求署方因應新增人口逐步增加服務。另一方面，除了早上特別班次 267X 外，並沒有其他公共運輸服務直接連接兆康與九龍東和港島區，因此他要求署方考慮開辦有關服務。

31. 委員提出以下意見和查詢：

- (i) 表示屯門第 54 區未來人口會急增，故運輸署必須提升原有的公共交通服務，例如增加專線小巴 44A 及巴士 261 線的班次等；
- (ii) 表示屯門西北區曾多次要求改善 67M 和 67X 的服務，以及開辦前往九龍東及港島區的服務，但署方往往回答指居民可選乘鐵路或透過轉乘前往目的地，並認為 67M 及 67X 的乘客需求未有明顯增加。然而，欣田邨即將有逾五萬人口入伙，故他希望署方不要舊調重彈；
- (iii) 表示第 54 區將有大量新增人口，若署方不及早準備，相信難以應付日後的乘車需求。此外，當年交委會成功爭取開辦由屯門恒福花園來往上水的 261 線，但礙於車程很長且不經藍地一帶，故運輸署後來在青麟路加開了三班特別班次 261P 前往上水。他建議 261P 線可改由欣田邨開出，並擴展為全日服務。另外，67X 和 67M 在青山公路的中途站多已客滿；
- (iv) 表示最近收到不少關於 67X 和 67M 脫班和誤點的投訴。事實上，67X 和 67M 的服務本已供不應求，雖然署方將增加一至兩個班次，但預計欣田邨入伙後，其供求情況會進一步失衡。因此，她要求運輸署因應欣田邨入伙，盡快提供新增交通服務；以及
- (v) 表示欣田邨原預計於第三季入伙，現時將延遲至第四季。委員早於去年底已要求運輸署就此作好準備，相信署方已有應對方案。她促請運輸署整體檢視屯門西北區的交通配套，並希望巴士公司注意欣田邨入伙後的需求情況，以作出相應準備。

32. 運輸署馬女士表示，署方明白欣田邨入伙在即，故早前的巴士路線發展計劃已包括署方就此作出的準備。署方曾向房屋署查詢欣田邨的入伙詳情，得悉該屋邨於本年底至明年初將有逾萬人遷入。因此，巴士線 67M、67X、B3A 和 267X 的服務都會加強。專線小巴第 44A 號方面，

營辦會考慮引入 19 座位小巴，最快可於 10 月投入服務，而小巴承辦商亦會在中途站增開特別班次，相信會有助疏導尾站的客流。

33. 主席查詢關於 67X 的服務詳情。

34. 運輸署馬女士表示，署方會因應客量加強有關服務，具體安排則仍在計劃中，署方會在欣田邨正式入伙前，將相關安排通知居民及有關議員。

35. 主席要求運輸署於下次會議提交有關的規劃詳情，包括行車時間表、班次和車種等。

36. 運輸署馬女士表示，署方會在欣田邨入伙前交代有關安排。

37. 主席表示，運輸署應就署方因應欣田邨入伙而制定的交通服務方案先諮詢區議會。

38. 委員提出以下第二輪的意見和提問：

- (i) 再次建議 261P 改由欣田邨開出並加強服務；
- (ii) 表示運輸署代表對多個不同議題都未能作出回應，明顯欠缺準備。此外，67X 和 67M 班次疏落，以致新墟一帶的中尾站居民難以上車。雖然巴士公司曾承諾增派半空車前往紅橋和景峰花園接載乘客，但最後似乎都不了了之。他希望運輸署在 11 月前就欣田邨入伙提交增加公共運輸服務的詳細資料；
- (iii) 表示欣田邨將有逾萬人遷入，若只增加一至兩班 67M 和 67X，明顯是杯水車薪，而且署方亦難以在欣田邨入伙後隨即調配巴士資源以增強服務，恐怕居民屆時「一車難求」。此外，現時專線小巴 44A 部分會由中途站建生或良景開出，然而兆康居民仍然無法上車，故他建議部分 44A 改由欣田邨或麒麟站開出，並同時加密巴士線 261 的班次；
- (iv) 表示署方在不同議題上均不願提供詳細數據，反而傾向籠統地回應，影響議事效率。現時距離欣田邨入伙僅餘數月，他相信署方已為有關新增需求安排相應服務，不明白署方何以不提交有關方案供交委會討論；以及
- (v) 表示欣田邨將於三個月後入伙，而署方仍不願公開有關交通服務提升計劃的詳情，僅簡單回應將透過特別班次疏導乘客，予人不尊重議會之感。她促請署方以民為本，盡快加強屯門西北區的交通服務，例如巴士線 261 等。

39. 運輸署莫家聲先生表示，巴士線 261 於早上 7 時至 9 時的平均載客量為五至六成，其中早上 7 時 10 分至 15 分的兩個班次的乘客較多，分別有約八成多和九成客量，故署方現正與巴士公司審視能否調整該段時間的服務。巴士路線 261P 方面，署方已因應乘客需求，在早前已額外增開一班 261P，並會繼續按乘客需求適時調整有關服務。此外，署方過去的巴士路線發展計劃曾就第 54 區和屯門西北區的巴士服務提出改善建議，包括開辦前往九龍東的服務和加強部分巴士服務。署方亦會就委員對專線小巴服務的意見與營辦商洽談，希望於欣田邨入伙時能提供適切的服務。

40. 文件第一提交人表示，今年度的巴士路線計劃因應欣田邨入伙僅建議增加一班 267X，他希望署方於下次會議提交詳細的服務提升方案。

41. 主席請署方跟進有關事宜，並於下次會議詳細報告。

42. 運輸署馬女士表示，署方一直密切留意第 54 區的發展，並已擴闊兆康苑外圍的巴士站，使更多巴士可以靠站。根據最近與房屋署的溝通，欣田邨第一期即將分階段入伙，故署方會因應實際需求而加強交通服務。待掌握有關數據後，署方會向交委會報告。

43. 有委員表示，雖然欣田邨將分階段入伙，但相信政府早已掌握該邨的總人口，署方應可按此及早規劃。

44. 主席總結表示，交委會將於下次會議續議此議題，並要求運輸署就此作詳細報告。

運輸署

(B) 增加屯門西北區往港島的通宵巴士服務
(交委會文件 2017 年第 55 號)
(運輸署的書面回應)
(九巴的書面回應)

45. 主席表示，九巴於會前提交了書面回應，秘書處已於 9 月 13 日將有關的書面回應分發予各委員。運輸署亦於會前提交了書面回應，請見席上派發文件第 1 號。

46. 文件第一提交人表示，欣田邨快將入伙，而屯門西北區亦有不同的新建物業，例如建生邨附近將有兩座物業落成，良景邨附近亦有一座私人發展項目。屯門西北區的人口不斷增加，交通服務卻未能配合，來往港島區的通宵巴士服務更是嚴重不足，因此他建議署方開辦來往港島及屯門西北區的通宵巴士線，該路線可由兆康開出，經第 54 區、建生、寶田、良景、田景、大興、屯門鄉事會路、友愛、豐景園、屯門公路和灣仔前往天后。

47. 委員提出以下的意見和查詢：

- (i) 表示屯門區人口愈來愈多，不少居民需於深夜工作，但目前深夜由屯門前往港島的交通服務非常不便，故他建議署方重新開辦 N960 線；
- (ii) 表示不少屯門居民於港島工作，並需於深夜返回屯門，故對於小巴線 49S 的需求十分殷切，然而 49S 服務並未覆蓋良景一帶，故她建議運輸署改以巴士提供有關服務，並同時擴大其服務範圍至屯門西北區；以及
- (iii) 表示現時兆康苑設有通宵小巴前往灣仔，而龍門居亦有通宵巴士前往銅鑼灣，唯獨屯門西北區沒有任何通宵巴士服務連接港島區。因此，她要求運輸署因應屯門西北區的人口增長，重新檢視區內的通宵公共交通服務，並考慮開辦由欣田邨或兆康苑前往銅鑼灣的通宵公共交通服務，具體路線可參考 960 現時的行車路線。

48. 運輸署馬女士表示，署方備悉有關意見，若有新消息，會再向交委會報告。

49. 主席總結表示，請運輸署考慮委員提出的意見。

(C) 改善九巴 261 綫及增設 261 綫的優惠
(交委會文件 2017 年第 56 號)
(九巴的書面回應)

50. 主席表示，九巴於會前提交了書面回應，秘書處已於 9 月 13 日將有關的書面回應分發予各委員。

51. 身兼文件第一提交人的主席表示，屯門東南區對往來屯門和上水的交通服務需求殷切，惟該區現時並沒有相關服務。即使居民乘搭 44 系列專線小巴，小巴往往在首一兩個站已經客滿，居民難以上車。就此，他建議 (i) 261 改由屯門公路巴士轉乘站（下稱「轉乘站」）（往屯門方向）開出，經置樂花園及青山公路前往上水，以免與 44 號專線小巴的服務重疊，或 (ii) 261 維持在三聖開出，行車路線保持不變，而九巴提供巴士路線 61M、52X 及 53 線轉乘 261 線的優惠。

52. 九巴鄧政傑先生表示，若 261 線延至轉乘站開出，行車距離將增加近五公里，牽涉不少資源，但九巴會連同有關提供 61M、52X 及 53 線轉乘優惠的建議一併考慮。

53. 有委員表示，由於 44 號專線小巴於首一兩個站已經客滿，以致安定和友愛等中途站的乘客難以上車。若巴士路線 261 改為不經安定和友愛，轉經置樂花園並沿青山公路前往上水，恐怕會失去 261 線於市中心分流專線小巴 44 號乘客的作用。而且不少居民都會攜帶大型行李前往上

水，而 44 號小巴難以滿足有關需求，故他不同意文件的第一項建議，但贊同九巴應提供 261 線的轉乘優惠，即文件的第二項建議。

54. 身兼文件第一提交人的主席表示，他明白建議一的可行性不高，因此提出了兩項不同建議，希望運輸署和巴士公司作出取捨。

55. 有委員表示，屯門部分地區的公共運輸配套充足，既有巴士，又有小巴，而部分地區則缺乏有關服務。文件的第一項建議從改善屯門區的整體交通網絡出發，能夠理順青山公路的公共交通服務，故他支持文件的第一項建議。

56. 身兼文件第一提交人的主席表示，他早前與另一位議員一同會見市民，並就 261 線的行車路線進行討論，為了反映市民的意見，他向交委會提交文件以供委員於是次會議討論。他認為第一項建議能改善整體交通網絡，是較好的方案，但該方案會對不同區域的現有乘客構成影響。儘管如此，他希望最低限度能為市民爭取轉乘優惠。

57. 委員提出以下的意見和查詢：

- (i) 表示除非專線小巴 44 號的路線改以巴士行走，否則她不同意巴士線 261 改為不經安定、友愛；
- (ii) 表示支持文件的第二項建議；
- (iii) 表示專線小巴 44 號經常客滿，故他反對第一項建議，但支持第二項建議；以及
- (iv) 表示若署方落實第一項建議，應同時增加有關班次。

58. 主席總結表示，請運輸署和巴士公司考慮上述兩項建議。

(D) 要求 A33X 綫設站於屯門公路巴士轉車站及增設相關轉乘優惠
(交委會文件 2017 年第 57 號)
(龍運的書面回應)

59. 主席表示，龍運巴士有限公司（下稱「龍運」）於會前提交了書面回應，秘書處已於 9 月 13 日將有關的書面回應分發予各委員。

60. 龍運謝先生表示，龍運巴士線 A33 和 A33X 的乘客轉乘九巴路線可享有最多六元的八達通轉乘優惠。龍運較早前亦提出了 A33 和 A33X 的重組建議，旨在擴展兩條路線在屯門區的服務範圍。此外，由於轉乘站比較繁忙，若 A33X 停靠轉乘站或會影響班次的穩定性，但龍運會在上述重組建議落實後，再考慮停靠轉乘站的建議。

61. 有委員表示，支持 A33X 停靠轉乘站，並認為龍運不應於落實重組

方案後才再考慮此建議。

62. 有委員表示，支持 A33X 停靠轉乘站。此外，他認為 A33 和 A33X 的重組方案應提交交委會討論。A33 或 A33X 的新路線可參考九巴 960 現時的行車路線，務求能服務更多區域的居民，希望龍運可加以考慮。

63. 身兼文件第一提交人的主席表示，早前他透過「會見市民計劃」接見了一名市民，該名市民要求 A33X 停靠轉乘站，因此他提交文件反映其意見。他相信 A33X 停靠轉乘站對整體行車時間不會造成太大影響，希望龍運可以盡快作出相應安排，不應等路線重組後再作考慮。

64. 運輸署莫先生表示，現時轉乘站有 A33 和 E33 前往機場，前者直達機場，後者則途經國泰城，署方對 A33X 停靠轉乘站持開放態度，但 A33X 主要為旅客提供直接前往機場的便捷服務，因此署方需小心考慮 A33X 於轉乘站停靠對班次穩定性的影響。署方會在有關重組方案落實後再考慮有關建議。

65. 委員發表以下的意見和查詢：

- (i) 表示支持 A33X 停靠轉乘站，以及擴展該線在屯門區的服務範圍。此外，龍運 A 線車資較高，故最多六元的八達通轉乘優惠對市民幫助不大，龍運應考慮提供更多票務優惠；
- (ii) 表示機場巴士服務並未覆蓋青山公路（置樂花園段），故他支持重組 A 線機場巴士的路線，以及向該區居民提供適切服務。此外，現時已有其他機場巴士線停靠轉乘站，運輸署須小心考慮 A33X 改經青山公路並停靠轉乘站的效益及對車程的影響。他又認為署方不應對乘客類別有所區分；
- (iii) 表示專營巴士為所有市民提供服務，署方不應區分乘客的類別。此外，議會早年提出興建轉乘站，並獲政府支持，故轉乘站的工程能迅速落實。然而，現時委員建議增加停靠轉乘站的巴士線，政府卻諸多阻撓。轉乘站廣受居民歡迎，政府應盡快推行改善措施，例如擴闊其巴士站，以切合居民所需；
- (iv) 表示現時 E 線機場巴士會停靠轉乘站，故署方亦應安排 A 線機場巴士停靠該站。此外，運輸署應考慮擴闊轉乘站，以及增辦由轉乘站直接前往機場的巴士服務；
- (v) 表示龍運與九巴提供的轉乘優惠不足，以九巴 67M 線轉乘龍運 A33X 線為例，總車資高達 31.1 元，建議龍運提供更多車資優惠。此外，龍運 A33 線重組後應由富泰開出並繞經兆康西鐵站；以及
- (vi) 表示運輸署只以傳閱文件形式就 A33X 的路線重組建議作諮詢，做法並不理想，她建議署方提交文件讓議會正式討論。此外，

A33X 將改經屯門西北各區，但具體路線仍有斟酌空間，而 A33X 停靠轉乘站可惠及屯門各區居民。

66. 龍運謝先生表示，龍運備悉上述意見。

67. 運輸署莫先生表示，署方留意到乘搭 A 線的乘客多為直接前往機場的旅客，而 E 線的乘客則較多前往國泰城一帶。運輸署備悉委員希望增加由轉乘站前往機場的巴士線，並會加以考慮。

68. 主席請運輸署說明龍運轉乘九巴的優惠的計算方法。

69. 運輸署莫先生回應表示，總車資是兩程車資相加後減六元。署方會請龍運考慮有關提供更多轉乘優惠的意見。

70. 主席總結表示，請龍運考慮上述意見。

VI. 報告事項

(A) 工作小組報告 – 截至 2017 年 8 月 31 日的工作小組進展報告 (交委會文件 2017 年第 58 號)

屯門對外交通工作小組

71. 委員省覽文件。

72. 有委員建議屯門民政事務處（下稱「民政處」）與其他部門加強清理違例停泊的單車。

73. 主席建議去信相關政策局，反映違例停泊單車的問題愈趨嚴重。

74. 有委員表示，有共享單車公司運送大量單車至不同地區擺放，屯門鄉郊三個輕鐵站旁的單車停泊處因而不敷應用，而青麟路亦放置了數十輛共享單車，可見違例停泊單車的問題愈來愈猖獗。

75. 屯門民政事務助理專員（二）陳凱庭女士表示，民政處現時會根據地區管理委員會和屯門區議會所通過的工作計劃，協調屯門地政處、食物環境衛生署、運輸署和香港警務處採取聯合行動，每兩個月進行兩至三次清理違例停泊單車行動。民政處知悉近日共享單車的違例停泊問題比較嚴重，故於本年 6 月進行了兩次額外行動，並已向本年 7 月區議會大會報告，而有關部門亦將於本年 9 月底進行三次聯合行動。由於資源所限，相關部門現會根據工作計劃所擬定的時間表進行執法工作，民政處亦會積極與各部門聯繫，檢視加密行動次數的可行性。此外，本年 7 月的區議會大會曾就共享單車的議題進行討論，相信有關政策局和部門均會密切留意現時的情況和檢討相關政策。

76. 主席表示，請政府繼續關注上述情況。沒有委員提出其他意見，

主席宣布通過上述工作小組報告。

屯門區內交通問題工作小組

77. 委員省覽文件。

78. 沒有委員提出意見，主席宣布通過上述工作小組報告。

改善置樂橋設施工作小組

79. 委員省覽文件。

80. 有委員建議去信運輸及房屋局（下稱「運房局」）或立法會，要求政府修改行人天橋每小時人流量達 3,000 人方可考慮加建扶手電梯的指引。

81. 主席表示，工作小組較早前已就此去信運房局。

82. 有小組成員要求秘書處再次傳閱局方的回信。

83. 主席請秘書處重新傳閱運房局的回信。沒有委員提出其他意見，秘書處
主席宣布通過上述工作小組報告。

[會後補註：秘書處已於 2017 年 9 月 15 日傳閱運房局的回信。]

(B) 運輸署報告

（交通及運輸委員會文件 2017 年第 51 號）

84. 委員省覽文件。

VII. 其他事項及下次會議日期

85. 議事完畢，會議於中午 12 時結束。下次會議定於 2017 年 11 月 17 日（星期五）上午 9 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2017 年 10 月 4 日

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/17