

屯門區議會
2016-2017 年交通及運輸委員會
第一次特別會議記錄

日期：2016 年 3 月 21 日（星期一）

時間：上午 9 時 34 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>
蘇焯成先生（主席）	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
葉文斌先生（副主席）	屯門區議員	上午 9:34	會議結束
李洪森先生, MH	屯門區議會副主席	上午 9:44	會議結束
陶錫源先生, MH	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
朱耀華先生	屯門區議員	上午 9:30	上午 11:45
江鳳儀女士	屯門區議員	上午 9:30	下午 1:21
吳觀鴻先生	屯門區議員	上午 9:31	下午 12:13
陳有海先生, MH, JP	屯門區議員	上午 9:30	下午 1:38
黃麗嫦女士	屯門區議員	上午 9:53	會議結束
何杏梅女士	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
林頌鎧先生	屯門區議員	上午 9:41	下午 1:57
徐帆先生	屯門區議員	上午 9:30	上午 10:33
程志紅女士	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
龍瑞卿女士	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	會議結束
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 10:02	會議結束
蘇嘉雯女士	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
甘文鋒先生	屯門區議員	上午 9:53	會議結束
巫成鋒先生	屯門區議員	上午 9:36	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 9:31	上午 11:15
葉俊遠先生	增選委員	上午 9:33	上午 11:44
賴于樂先生	增選委員	上午 9:35	上午 11:09
魏芷茵女士（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

黃依凡女士	運輸署高級運輸主任/巴士發展（新界西）
蔡小敏女士	運輸署運輸主任/巴士發展（新界西）
瞿健平先生	海事處高級海事主任/客運碼頭
梁渭蔥女士	海事處署理助理海事監督/屯門客運碼頭
阮偉安先生	海事處一級海事督察/屯門客運碼頭
謝勵志先生	食物環境衛生署屯門區環境衛生總監
林燕菁女士	食物環境衛生署屯門區高級衛生督察（潔淨/防治蟲鼠）
李侃陵先生	九龍巴士（一九三三）有限公司經理（策劃及發展）
梁領彥先生	九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（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（行政及策劃）
謝智豪先生	龍運巴士有限公司高級車務主任
林圓女士	香港鐵路有限公司助理公共關係經理－對外事務

列席者

莫家聲先生	運輸署高級運輸主任/屯門
程凱盈女士	運輸署工程師/房屋及策劃/新界西
湛雪英女士	土木工程拓展署工程師/15（新界西）
莫慶祥先生	地政總署屯門地政處行政助理/地政
廖興華先生	路政署區域工程師/屯門
賈偉良先生	香港警務處屯門區行動主任
黃立彬先生	香港警務處屯門區交通隊警署警長
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	城巴有限公司營運貳部經理
潘振剛先生	龍運巴士有限公司襄理（車務）
梁偉成先生	民政事務總署屯門民政事務助理專員（二）

缺席者

古漢強先生	屯門區議員
陳文華先生, MH	屯門區議員
張恒輝先生	屯門區議員
何君堯先生	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」）第一次特別會議，以跟進「2016 - 2017 年度屯門區巴士路線計劃」，並處理第二次會議上未完成討論的議題（交委會文件 2016 年第 11 號、第 13 號、第 14 號及第 16-20 號）。

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。

II. 委員告假事宜

3. 秘書處沒有收到委員的告假申請。

III. 續議事項

(A) 2016-2017 年度屯門區巴士路線計劃

（交通及運輸委員會文件 2016 年第 3 號）

要求增設大興至觀塘的巴士班次

（交通及運輸委員會文件 2016 年第 11 號）

4. 主席歡迎運輸署高級運輸主任/巴士發展（新界西）黃依凡女士，運輸署運輸主任/巴士發展（新界西）蔡小敏女士，九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）經理（策劃及發展）李侃陵先生，九巴襄理（策劃及發展）梁領彥先生，龍運巴士有限公司（下稱「龍運」）羅耀華先生及謝智豪先生出席會議。

5. 主席表示，由於此議題與交委會文件 2016 年第 11 號「要求增設大興至觀塘的巴士班次」相關，交委會已於第二次交委會會議上議決將它們合併討論。此外，根據文件 2016 年第 3 號，計劃的內容可分為以下部分：

- (i) 調整 57M 走線及班次，將資源按實際客量需求分配至 66M、258D、961P 及 260X；
- (ii) 擴展 62X 至全日服務及調整 259D 走線，並相應按實際客量需求調整 59M、60M、61X、258D 及 259D 的班次；
- (iii) 配合屯門第 54 區人口增長，按指引增加 67M 及 67X 班次；
- (iv) 開辦 258X 於繁忙時段來往寶田至觀塘碼頭；
- (v) 新增 259X 下午繁忙時段於觀塘碼頭開出至龍門居的班次；
- (vi) 取消 267S，將資源調動至開辦 267X 於繁忙時段來往兆康苑至藍

田；

- (vii) 增加 960P 於上午繁忙時段的班次；
- (viii) 按指引增加 B3A 及 B3X 的班次；
- (ix) 新增 962E 於繁忙時段來往掃管笏至太古/鰗魚涌；
- (x) 加強 A33 至全日服務及新增特快班次；
- (xi) 調整 53 班次為 45 分鐘一班；
- (xii) 增加 63X 班次及修改行車路線；
- (xiii) 修改 68A 往青衣方向的行車路線；以及
- (xiv) 加強 258P 上午繁忙時段於洪福邨開出至藍田的班次。

6. 主席表示，為增進效率，他建議先請運輸署代表簡介計劃內容及回應文件 2016 年第 11 號提出的意見，再請委員就上述 14 個部分依次序提出意見，然後委員可按往常做法，就其他個別巴士路線發表意見。委員就上述安排沒有意見。

7. 運輸署黃女士作出講解如下：

- (i) 署方過去數年繼續發展以公共交通為本及以鐵路為骨幹的運輸系統，以紓緩道路擠塞及減少廢氣排放，今年亦會繼續優化公共交通系統，重組巴士路線，提高巴士服務網絡效率及提升服務質素，並理順不同公共交通工具之間的作用及角色，讓市民可享用便捷服務的同時，各種交通工具亦可持續發展；
- (ii) 事實上，巴士路線重組並不只是削減路線或班次，而是將巴士資源整合，將其投放於最有需要的地方。透過重組計劃，可以取消載客量低的巴士路線，整合路線重疊的服務，修改行車迂迴的路線，以及減低使用率偏低的班次。巴士公司可利用節省下來的資源開辦新路線或加強現有服務的班次，令巴士服務更具吸引力；
- (iii) 今年度屯門區巴士路線計劃（下稱「巴士路線計劃」）主要有多種類型的巴士服務修改，第一類是配合地區發展而新增巴士服務或加強現有服務水平，包括(a) 因應第 54 區未來人口增長，已預留資源增加 67M 和 67X 的班次；(b) 因應東九龍發展及滿足居民來往該區的乘車需要，建議於早上繁忙時段開辦兩班由寶田開往觀塘的 258X，沿途只會停靠部分車站，以減少乘客上落及行車總時間，而且會於屯門公路巴士轉乘站（下稱「轉乘站」）加設定時開車時間，配合其他前往九龍灣商貿區的特別服務及方便乘客轉乘；(c) 署方建議於本年第四季增設兩班 258X 下午繁忙時段的回程班次，方便於東九龍工作的居民返回屯門；(d) 因應去年底開始提供的

259X 受區內居民歡迎，署方建議進一步提升此路線的服務水平，增設下午繁忙時段的回程班次，從觀塘碼頭開出經九龍灣返回屯門龍門居；(e) 為配合路線沿途的人口增長，建議 960P 早上繁忙時段的班次由 4 班增至 6 班，加強前往香港島的巴士服務；(f) 建議加強 258P 早上繁忙時段的班次由 4 班增至 6 班，提供更多班次前往藍田一帶；(g) 開設 962E 於繁忙時段來往掃管笏至太古/鰂魚涌一帶，當中途經轉乘站及深井，方便於太古及鰂魚涌上班的屯門居民；以及(h) 因應現時掃管笏及黃金海岸一帶未有機場巴士服務，建議 A33 提升為全日服務，並新增特快班次來往屯門市中心至機場，當中途經豐景園及屯門公路。屯門西鐵站至豐景園一帶的居民將享用 30 分鐘一班的聯合班次來往機場；

- (iv) 第二類巴士服務調整是因應路線需求而調低路線服務水平，例如 53 的班次調整；
- (v) 第三類是調整路線的服務時間或走線，例如 57M、259D 和 63X。由於 57M 於非繁忙時段的使用量偏低，而且轉乘站啟用後，乘客可經該處有更多車資或班次上較吸引的選擇，預計 57M 客量不會有明顯增加；再者，57M 除了山景邨總站的一段路線外，其餘路線與 66M 重疊。為善用巴士資源，署方建議修改 57M 為平日早上繁忙時段提供單向往市區的服務，並縮短路線至葵芳邨，日間提供每小時一班的雙向服務，黃昏繁忙時段就提供單向返回山景邨的班次。57M 因而節省下來的資源將調撥至 66M 及其他區內客量較高的巴士路線（258D、260X 及 961P）。此外，為優化 259D 於非繁忙時段的行車路線，署方建議 259D 全日不駛經屯門市中心、友愛、安定及豐景園一帶，同時提升 62X 至全日服務，預計現時於非繁忙時段在上述地點乘搭 259D 的乘客可改乘 62X，直接來往屯門市中心至東九龍。同時，由於 259D 不再駛經屯門市中心一帶，龍門居及屯門碼頭一帶至東九龍的行車時間可節省 10 至 15 分鐘。至於 63X，為使屯門居民享用特快路線，建議 63X 於清晨及晚上較後時段改行西九龍走廊，以節省行車時間約 10 分鐘；
- (vi) 署方備悉委員提交文件「要求增設大興至觀塘的巴士班次」並會與此議題一併討論。今年巴士路線計劃當中建議的 258X 由寶田開出後，將會途經大興區一帶後前往東九龍及觀塘商貿區，相信能滿足區內需要；以及
- (vii) 署方歡迎委員就巴士路線計劃提出意見，運輸署及巴士公司將就委員的意見及查詢作出回應。

8. 主席請委員按議題順序作出討論。

調整 57M 走線及班次，將資源按實際客量需求分配至 66M、258D、961P 及 260X

9. 有委員認為巴士路線計劃只顧節省資源，署方不應透過巴士路線計劃使不同區域互相爭奪巴士資源，提出削減 57M 服務而調撥巴士至其他路線的建議。他指出署方多年前曾建議取消 57M，只是最終沒有實行，現在署方故意削減 57M 的服務水平至每小時一班，是為了日後取消上述路線。他舉出於巴士站等了 7、8 班 58M 到站，才有一班 57M 到站的例子，說明署方現時已挪用 57M 的資源補貼其他巴士服務，並指其班次太疏，迫使乘客選乘其他巴士到屯門後再轉乘，因此出現客量偏低的假象。此外，景美樓旁邊正在興建居屋，預計於 2018 或 2019 年入伙，該區人口將會因而增加 2 000 人，而且 57M 途經翠林花園、大興花園、楊小坑村等地方，相信上述地區的委員都不會贊成 57M 的修改建議。此外，他指出當區居民不少於周末仍然要上班，長者人口眾多，日後會興建學校，鄰近第 54 區又正在發展，而且該區沒有直接往來市區的鐵路服務，對巴士服務有需求，故強烈反對署方就 57M 提出的修改建議，反應改善走線使它繼續保留，例如伸延至九龍區。

10. 因應委員的查詢，主席表示委員就每項路線建議有 3 分鐘的首輪發言時間。

11. 其他委員提出以下意見：

- (i) 認為署方不應削減 57M 的服務，反而應加強班次，因其現時繁忙時段的載客率已達 63%。即使乘客量於其他時間較少，九巴亦應考慮居民需要維持營運。事實上，山景邨只有 57M 及 961 由該處開出，自大興開出的 66 被取消後，該區已沒有前往荃灣及旺角的路線，故不應再削減前往葵涌一帶的 57M。他希望署方保留 57M 的服務，並研究增加客量的方法，如伸延路線及加強班次；
- (ii) 表示反對 57M 的修改建議。以往的巴士路線計劃建議取消 66 時，署方曾表示節省下來的資源會調配至 66M、66X 及 57M，但並沒有兌現承諾，署方現提出 57M 的修改建議只為減少服務，實屬倒退，使該區少了一條路線選擇；
- (iii) 認為應以屯門整體的交通網絡分析巴士服務，如若巴士數量不足，九巴應該購買車輛或放棄該線的專營權，署方不應透過削減 57M 去解決問題。所有委員均為屯門區市民服務，不只當區居民，故不能各自為政。此外，去年署方於區議會休會期間在沒有知會議會的情況下，實施 59A 的修改建議，巴士服務有減無增；
- (iv) 贊同上述委員的意見，並指出署方曾承諾將取消 66 省下的巴士資源投放 66M，但至今 66M 的巴士數目一如以往，故不相信九巴今

次會將削減 57M 的節省下來的資源放到其他巴士路線，署方不應容許九巴削減此路線的班次或服務水平。日後第 2B 區將有居屋落成，令乘客需求有所上升，故不應降低 57M 的服務水平。再者，66M 和 57M 有不同的乘客需求，57M 經荃灣、葵芳一帶前往荔景北，因此亦有大興區的居民乘搭 57M 前往葵芳一帶，證明 57M 有其需求。他不同意縮減 57M 的服務，而應研究如何加強服務，為日後第 2B 區提供更好的服務；

- (v) 認為運輸署的代表「離地」及不熟悉屯門的交通情況，誤信他人的意見，亦沒有監察巴士公司提出的建議就將其提交至交委會討論。屯門鐵路系統不足，交通網絡卻要靠巴士資源互相調撥，署方沒有為市民設想，例如計劃替代路線選擇及協調等；
- (vi) 指出運輸署將某些路線班次調撥至其他路線的說法，只是挖肉補瘡，做法並不實際。當年新增 57M 是為了回應當區居民需求，不相信現時該需求已消失，例如留意到有居民於轉乘站轉乘 57M 返回屯門。雖然 57M 的修改建議中提到會將資源調配至 258D 及 260X，但她覺得署方應公平分配資源給整個屯門區，不應再重用 2013 年取消 66 的方法削減 57M 及 58M 的服務；
- (vii) 表示委員應齊心要求署方撥亂反正，停止以某區主要巴士路線的資源補償至其他路線的做法，並指上述手法實在不正常及不可能。即使 57M 的資源調配至 66M、258D、961P、260X，亦不見得上述路線的服務會有太大改善。此外，署方提到交通服務以鐵路為主幹，但屯門的鐵路網絡不足，例如新發展的第 54 區亦未有鐵路接駁。她不會接受巴士路線計劃當中涉及以取消部份巴士班次以調配其他路線的做法，故反對 57M 的修改建議。署方應引入更多巴士以提升每條路線的服務，否則不能應付日後區內房屋入伙後的需求；以及
- (viii) 指出於區議會暫停運作期間，運輸署在屯門碼頭一帶議員的反對下仍削減 59A 的班次。他反對削減 57M 的服務水平，希望署方接納委員的意願，並研究提升 59A 的班次。再者，巴士路線計劃未有清楚交代加減巴士服務的原則：現時如果有路線於繁忙時段的半小時內的平均載客量未達 85%，署方就可以降低其班次，但企位數目已達總數的 25%，換句話說，即使巴士的座位坐滿，署方仍然可以以載客量不足為由削減班次。由於途經高速公路或長途的路線的乘車時間最少需一小時，以及高速公路上發生意外時，沒有佩戴安全帶的企位乘客受到的危險更大，建議上述類型的路線不應把企位計算於載客率內。此外，他指出港鐵的載客量計算方法已將每平方米可容納的人數下調，但運輸署及巴士公司仍然沿用舊有計算方法，希望署方就此作出回應。

12. 主席提醒委員發言盡量精簡，再由交委會就建議投票表態，毋須每人用盡 3 分鐘發表意見相若意見。

13. 有委員表示，巴士路線計劃當中有部分建議相關，不可單一投票決定。有委員建議下調每位委員的發言時間，另有委員建議為是次會議訂立會議完結時間，如果屆時仍有議題有待討論便另外召開會議繼續討論，好讓委員暢所欲言。

14. 有委員續表示，由於巴士路線計劃當中有部分建議與其他路線相關，難以一刀切就單一建議投票表態。此外，在沒有今屆交委會通過下，署方及九巴已於去年 12 月實行削減 59A 及 259E 的班次，但亦不見得 59M 的班次有所增加，故居民於周末難以乘搭巴士，希望署方提升 59M 的服務。以此推論，她反對 57M 的修改建議。

15. 有委員表示，她記得去年巴士路線計劃有按分區討論，而不是逐條路線討論，建議沿用舊有方法討論，以節省時間。

16. 主席表示，他對按分區還是依路線討論沒有意見，亦可轉交工作小組跟進。

17. 有委員表示，如果分區討論，委員即使不同意路線調整服務水平的原則，亦未必因而發言。由於 57M 的建議與班次的大原則有關，故值得花時間討論及釐清。

18. 主席表示，委員可決定會議的討論方式，他願意與委員一同討論。總括而言，交委會反對 57M 的修改服務建議。

19. 因應委員的要求，主席請委員就題述的建議投票。交委會以 0 票贊成，22 票反對及 1 票棄權，通過反對 57M 的修改服務建議。

20. 運輸署黃女士回應如下：

- (i) 由於 57M 於非繁忙時段的乘客量非常低，署方建議因應 57M 的乘客量，就其服務作出相應改動；
- (ii) 今年的巴士路線計劃除了調低部分路線的班次外，亦因應區內人口及基礎設施的改變而開辦新巴士路線，例如新增 259X 的回程路線、開辦 962E 及 258X 等；
- (iii) 備悉委員反對此方案的原因，但希望委員了解方案建議調走 3 架

57M 巴士之後，會於 4 條路線各增加 1 架巴士，故整體於屯門投放的巴士資源其實有所增加；

- (iv) 於擬定巴士路線計劃的過程中，署方除了考慮乘客量有否符合改善及減少巴士服務的指引（下稱「指引」）外，亦會考慮其他非量化的因素，例如受影響的地區有沒有替代路線選擇、巴士營運安排、對環境及營運效益的影響等；
- (v) 文件開首數頁已列出上述指引內容，而指引已於 2010 年經諮詢立法會交通事務委員會及環境事務委員會聯席會議後作出修訂及公布，當中已包括當時聯席會議所提出的意見；
- (vi) 署方表示要小心考慮長途巴士載客量不包括企位的意見。如果載客量只計算座位數目，巴士公司需要額外購買大量巴士，將對路面帶來負面影響，並加劇路旁的噪音及空氣污染等問題。此外，因應巴士數目大幅上升，巴士公司需聘請更多司機、維修人員及添置配套，使其營運成本上漲，對車費構成壓力，對乘客而言亦有負面的影響。因此，現時巴士指引的訂定已平衡各方因素，包括乘客對路線的需求，資源運用，成本效益，對路面及環境的影響等，因此是一個較可取的安排；以及
- (vii) 於是次會議收集委員對巴士路線計劃的意見後，署方會與巴士公司商討，希望計劃能切合屯門區巴士網絡的情況和居民需求。

21. 主席表示，交委會反對 57M 的服務修改，希望署方研究委員的意見。

22. 有委員重申運輸署的概念有問題。由於屯門區位置偏遠，而其鐵路網絡不完善及完整（例如放棄屯荃鐵路的建議），居民只可乘搭巴士來往市區，故政府提出交通以鐵路為主的概念不適用於屯門，而且鐵路和巴士服務不可混為一談。此外，若然巴士公司沒有足夠的車輛及人力資源，署方應研究原因及提供數據。

23. 主席同意上述委員的意見，並指政府應先落實屯荃鐵路的建議。

擴展 62X 至全日服務及調整 259D 走線，並相應按實際客量需求調整 59M、60M、61X、258D 及 259D 的班次

24. 有委員表示，他多年爭取 62X 全日行走，以免安定、友愛邨一帶的居民在繁忙及非繁忙時段需於不同地點上車。現時 62X 只於星期一至五的繁忙時段服務，以 10 至 20 分鐘一班行走，而其他時段居民就需乘搭 259D，該線亦以 15 至 20 分鐘一班行走。然而，重組路線後建議 62X 為

30 分鐘一班，竟然比現時班次疏，故行車時間縮短的同時候車時間增加，故他不同意上述安排，希望 62X 及 259D 前往東九龍的服務更加穩定。此外，他留意到早上 7 時 15 分至 9 時 30 分期間，居民爭相乘搭 62X，證明現時服務不足，但文件列出 62X 於修改建議下維持 12 架巴士營運，對能否改善服務水平存疑。他總結表示，支持 62X 全日服務，但必須提供穩定班次，方便東南區居民使用。

25. 另有委員表示，雖然爭取 62X 全日服務多時，但它為接載沿線居民前往東九龍上班的主要路線，故不能接受其車隊只有 12 架巴士，以及班次為 30 分鐘一班。她認為應參照 259D，車隊數目應為 24 架巴士，否則對兩條路線服務的居民不公平。由於西鐵經常滿載，居民只好依賴巴士來往市區，可惜運輸署剛才卻指出額外添置大量巴士所帶來的負面影響（如對路面的影響，造成污染，擔心巴士公司的營運情況等）。但無論如何，九巴不應剝削居民上班的班次，故要求 62X 全日行走的方式應跟隨 259D 的安排。

26. 主席表示，多於 20 分鐘一班的班次已不可接受，建議運輸署研究最多以 20 分鐘一班。

27. 其他委員提出以下意見：

- (i) 認同不可接受多於 20 分鐘一班的班次，並指 59A 於非繁忙時段更以 1 小時一班營運。東南區的委員一直爭取 62X 全日行走，故她不會反對，但強調大前提為不會因應客量需要而調整其他路線的班次，包括 59M、60M、61X、259D 及 258D，即前設是不能削減其他路線的班次；
- (ii) 表示贊同分拆 259D 和 62X 以服務不同區域的居民，但重組建議下 62X 於非繁忙時段的班次太疏。根據他之前乘搭 259D 的經驗，巴士沒有依照手機應用程式所列的時間到達車站，亦未達 8 至 20 分鐘一班的標準。此外，部分巴士路線如 259D、62X 及過海隧道巴士於非繁忙時段（例如在周末晚上 10 時至 11 時）的乘客量甚至比平日的繁忙時段更高，查詢署方對「非繁忙時段」的定義，並舉出在九龍灣的乘客已不能成功乘搭 259X 的例子，證明其滿載情況，希望署方就此進行視察。他相信沒有委員反對 62X 全日服務，但如果班次水平沒有因而提高，委員難以向居民交代；
- (iii) 表示希望運輸署及九巴了解現時 62X 於繁忙時段的班次已經不足，車輛內非常擠迫。雖然支持 62X 全日服務，惟不能接受 62X 於繁忙時段只以 30 分鐘一班服務；
- (iv) 表示作為服務屯門碼頭區的委員，贊成 259D 全日不駛經屯門市中

心，但指出不希望因而犧牲屯門市中心、安定及友愛邨一帶居民的權益。現時 259D 於非繁忙時段的班次為 12 至 15 分鐘一班，如果 62X 於非繁忙時段的班次為 30 分鐘一班，實際上是削減服務。此外，建議提到會按乘客量相應調整其他路線的班次，根本是想藉機削減其他路線的服務水平，希望運輸署解釋清楚；

- (v) 希望委員團結反對所有調低巴士服務水平的建議（包括 53），以提供足夠服務供正在上升的東南區人口。就 62X 的建議而言，根據她所屬政黨之前進行的問卷調查，向 100 名居民查詢對 62X 修改服務建議的意見，結果 100% 認同 30 分鐘一班的班次嚴重不足。她贊成 62X 全日行走的方向，但不能接受 30 分鐘一班的班次，並指現時下午 3、4 時從市區返回屯門的班次不足。
- (vi) 認為署方的建議取巧，62X 全日行走的建議雖列明包括按實際需要調整其他五條路線的服務，但未有交代何謂實際需要，亦相信日後調整服務時不會再次諮詢委員。運輸署不應只接受九巴的建議及依賴轉乘站，例如既然建議從 57M 削減三輛巴士後會投放四輛巴士於其他路線，不如先將額外的一輛巴士投入服務；以及
- (vii) 贊成 259D 不途經迂迴路線才開往屯門公路的大方向，但 62X 以 30 分鐘一班服務，令他回想起去年區議會暫停運作期間，署方落實 59A 於非繁忙時段為一小時一班的安排，此實在不合理。指引是制定各區巴士路線計劃的大原則，而署方提到已就指引進行過諮詢，但諮詢對象並沒有包括各區委員。他指出指引容許 30 至 40 多位乘客的企位計算於載客量以內，但他不明白於乘客不能站出黃線外的情況下，巴士下層如何容納 40 多人，此計算方式已經不合時宜，而且高速公路上的企位乘客容易發生意外。此外，自從 59A 被削減班次，59M 和 59X 變得更加擠迫，如果 62X 和 259D 的服務重組後，59M 的服務會被削減，他更加懷疑之前 59A 削減服務而省下資源的去向。

28. 主席表示，根據委員的發言，似乎對 62X 修改服務建議並不反對，但 20 分鐘一班的班次已經是極限，原則是修改服務建議下任何服務的班次不應超過 20 分鐘一班。

29. 有委員表示，據他理解委員不反對分拆 62X 及 259D，但必須維持甚至改善現有服務水平。現時乘客於繁忙時段已難以上車，應該增加巴士資源，不能接受犧牲其他路線班次的做法。

30. 運輸署黃女士回應表示，備悉交委會的立場是不反對 62X 全日行走，認為非繁忙時段班次為 30 分鐘一班太疏。署方會於會後與巴士公司

研究委員提出的意見。她補充表示，62X 於繁忙時段的服務水平將維持不變，只是建議將 62X 的服務伸延至非繁忙時段，署方會與巴士公司研究此方案的安排。至於 62X 繁忙時段的服務，如該線乘客量有所上升，署方會與巴士公司研究是否需要調整班次。此外，有關委員對文件首數頁提到指引的意見，運輸署曾於 2010 年就指引諮詢立法會交通事務委員會及環境事務委員會聯席會議，並引入議員的意見，於修訂指引內容後才公布。如果個別巴士路線的需求較高，巴士公司可按實際情況研究增加班次水平的可行性。巴士路線的重組或調整是按照整區巴士資源的運用，並增加資源至乘客需求殷切的路線，令乘客得到適切的服務。

31. 其他委員先後提出第二輪意見：

- (i) 表示指引對屯門區不適用，應該刪除按乘客量調整班次的字眼。署方應專注做好 62X 全日行走的安排，不應因而削減 60M、61M 等其他路線的班次，並應參考 259D 的運作情況，將 62X 的車輛數目增至 24 架，否則只是本末倒置。巴士公司不應以賺取利潤為先，如果只擔心購買額外車輛帶來的影響，服務水平就無法提升；
- (ii) 表示 62X 全日行走方案當中提到，按乘客量相應調整包括 258D 在內的五條巴士路線的班次。她原則上不反對此方案，但重申署方不可利用 258D 的資源投放於 62X，使 258D 的班次減少，並要求運輸署清楚解釋，按乘客量相應調整五條巴士路線班次的內容；
- (iii) 表示交委會多年的討論都批評載客率需達 85% 才可增加班次的標準，相信 2010 年將指引諮詢立法會交通事務委員會時，亦有議員提出相同意見。他建議運輸署提供指引未經諮詢的版本，立法會交通事務委員會於 2010 年提出的意見，以及最終版本的指引作比較。由於指引是十八區巴士服務增減的標準，如果未能解釋疑慮就繼續討論，只會浪費委員的時間。他參與交委會會議已十多年，印象中指引未經修改，並以企位不可能達 40 人為例子，說明指引並不合理；
- (iv) 表示雖然每年討論巴士路線計劃，但她已擔任議員十多年，印象中的指引內容並沒有改善。按署方的計算方法，巴士需容納 40 多人的企位乘客才可達到 100% 的載客率，即表示乘客需於樓梯上及近車門位置站立，由於企位不設安全帶，容易造成危險。署方代表曾提及引入額外車輛會影響路面，造成污染及需要更多人力資源，但乘客安全應為首要，而較早時已發生兩次車門相關意外，如於高速公路發生意外的後果會更嚴重。署方除了乘客數據調查，應派員於早上繁忙時段乘搭巴士以體驗乘客的苦況，並將途經高速公路的巴士載客量與市區巴士分開計算；
- (v) 補充表示署方不應於分拆 62X 和 259D 服務之後，才研究提升班次

水平，應於實行時一同處理班次安排，如果班次不足的問題未解決，相信方案帶來的爭議只會繼續；

- (vi) 補充指署方不可蒙混過關，她於以下的原則下才會支持分拆 62X 及 259D：(a) 班次為 20 分鐘內一班；以及(b) 不應調整 59M、60M、61X、258D 及 259D 班次，即不應以上述路線的資源調至 62X；以及
- (vii) 表示運輸署及九巴於 57M 的方案提出將削減 57M 得來的車輛投放至 66M、258D、961P 和 260X，但於 62X 的方案中卻提到將按實際乘客量調整部分路線包括 258D 的班次，懷疑最終是為了將資源投放至 62X。署方和巴士公司聲稱按乘客量調整路線服務，實際上是自行決定資源分配，此取巧做法對居民不公平，亦於委員之間產生很大矛盾。

32. 主席總結表示，交委會不反對 62X 擴展至全日服務，但需保持原有班次，而且班次水平不能超過 20 分鐘一班。有委員補充表示，署方不能調整方案中提及其他路線的服務水平。

配合屯門第 54 區人口增長，按指引增加 67M 及 67X 班次

33. 委員先後提出意見如下：

- (i) 表示歡迎署方因應第 54 區發展而加強 67M 及 67X 的班次，但不滿意 67M 和 67X 新增巴士資源的加幅：第 54 區人口眾多，但署方只建議增加 67M 一架車及增加 67X 兩架車。居民過去曾反映 67M 和 67X 車上擠迫的情況，相信日後未能應付第 54 區屋苑入伙後的需求。再者，受 267S 取消的居民日後有可能轉乘 67M 和 67X，故 67M 和 67X 的服務將會不足夠；
- (ii) 表示日後第 54 區將新增人口約 40 000 人，在沒有鐵路配套的情況下，只就 67M 增加一架車及就 67X 增加兩架車不足以有效疏導乘客。此外，第 54 區的二號地盤於 2017 年年初落成，但文件建議 2017 年第三季才落實增加巴士，查詢署方能否及時銜接沿線乘客需求；
- (iii) 贊成增加 67M 和 67X 的巴士資源，但批評署方和九巴的建議來得太遲，而且不應將第 54 區的房屋、配套及巴士服務安排於區議會不同會議上討論。青麟路至兆康苑一帶的居民向她反映 67M 和 67X 的班次不足，故即使沒有第 54 區的二號地盤將落成的因素，署方都不應等待至 2017 年第三季才增加 67M 和 67X 的班次，而應盡快滿足兆康苑、屯門鄉郊和日後第 54 區一帶居民的需要；
- (iv) 認為署方因應未來第 54 區人口增長，現在計劃增加 67M 和 67X 的

巴士資源是未雨綢繆的做法。第 54 區的二號地盤日後預計供大約 17 000 人居住，交通配套應配合居民入伙的時間，並應先多收集居民意見才再作調整；

- (v) 表示現時兆康苑人口約 10 000 人，富泰邨人口約有 20 000 人，而景峰一帶人口約為 20 000，故現時早上繁忙時間的巴士經常滿載，增加 67M 和 67X 的巴士資源只能輕微紓緩服務緊張的情況。他表示曾在旺角調查 67X 的班次，於非繁忙時段的班次約為 20 至 25 分鐘一班，而 20 分鐘已有兩班 58X 到站，因應日後人口繼續增加約 40 000 人，只增加三輛 67M 和 67X 的巴士資源明顯不足。此外，第 54 區屋苑將於 2017 年年初入伙，但署方和九巴建議於 2017 年第三季才增加 67M 和 67X 的巴士資源，實在誠意不足，委員難以向當區居民交代；以及
- (vi) 補充指應該只有第 54 區的二號地盤的居民才會乘搭 67M 和 67X，其他地盤因距離太遠而選擇其他交通工具。然而，為應付日後新增的 40 000 人口，運輸署應留意當區發展及相應安排交通服務，以及觀察學生及家長接送到附近學校上學的情況。由於最快於 2017 年才有居民入住第 54 區，日後對 67M 和 67X 的影響未明，只可以請署方密切監察情況。

34. 運輸署黃女士回應表示，署方會密切留意第 54 區屋苑落成及入伙的情況，於有需要時與巴士公司研究提早加強 67M 和 67X 的班次水平，以應付新增的乘客需求。

35. 主席總結表示，沒有人反對 67M 和 67X 新增巴士資源的方案，並希望署方盡快落實建議，而委員應先容許署方盡快就 67M 和 67X 增加三輛巴士，之後於屋苑入伙後再要求增加車輛。有委員補充表示，要求署方增加 67M 和 67X 巴士資源的時間與屋苑入伙的步伐一致。

開辦 258X 於繁忙時段來往寶田至觀塘碼頭

36. 有委員表示現時 258D 早上的班次經常滿載，故支持於繁忙時段增加 1 班 258X，並查詢 258X 於星期一至五早上繁忙時段班次開出的時間。

37. 另有委員表示，支持開辦 258X，而且居民應該歡迎特快路線。她續向運輸署查詢是以額外資源還是調整現有 258D 的資料開辦新路線。由於 258D 的服務不足，署方應以額外資源開辦 258X，並交代 258X 開出的時間。

38. 運輸署黃女士回應表示，258D 與 258X 共用車隊，而暫定建議 258X

於寶田開出的時間為早上 7 時正和 7 時 15 分。事實上，若果 258D 的乘客量持續高企並符合增加服務的指引，即使沒有 258X 方案，巴士公司亦應投放更多資源以提升 258D 的服務水平。

39. 其他委員提出意見如下：

- (i) 表示於早上加開班次固然理想，但她不贊成由 258D 抽調資源至 258X，並查詢署方將哪一班 258D 的班次投放於 258X。事實上，寶田邨巴士總站內仍有空間，現時供九巴停泊巴士之用，建議運輸署及九巴善用位置，於該區開辦更多路線；
- (ii) 表示由於很多居民需前往東九龍上班，對 258D 需求甚高，故 258D 途經屯門西北區所有大型屋苑後，再駛經大興邨一帶時巴士經常已經滿載。經他之前要求，九巴開辦 258S 兩班的特別班次，以紓緩乘車需要，但服務仍然不足夠，特別是署方近年打擊村巴營運下，兩班從大興邨開往東九龍的村巴班次被取消，居民唯有迫上 258D 或步行至較遠的巴士站上車，故提交文件建議於山景邨、大興邨一帶開辦巴士服務。他認為增加兩班 258X 服務不足夠，應考慮於尾站提供半空車或開出特別路線，紓緩尾站居民的苦況，使他們不至需站立 1.5 小時才到達東九龍；
- (iii) 表示開辦 258X 理想，但不應使用 258D 的巴士資源開辦服務。258X 的走線與 258D 不同，故應視為兩條獨立路線，而且 258X 的開出時間太早，或可於 7 時 10 分和 7 時 30 分開出。因應兩班從大興邨開往東九龍的村巴班次被取消，受影響人數約為 100 人，署方應參考村巴的路線，途經德福花園後再到九龍灣和偉業街，方便居民下車或轉乘其他交通上班。他提交文件建議於大興邨開辦特別班次，是由於該區居民於繁忙時段上車時需站立直至到達東九龍。署方不應讓長途巴士容許企位，令居民受苦，希望署方因應該區需求而考慮開辦特別班次，服務山景邨及大興邨的居民；
- (iv) 補充指如若由 258D 調動資源來開辦 258X，路線總站只是觀塘碼頭而不是藍田，故她不會同意此方案，只歡迎以額外資源開辦此路線；以及
- (v) 補充表示雖然支持開辦 258X，但 258X 於駛經轉乘站後的走線已與 258D 分別很大，而且 258D 早上 7 時正及 7 時 15 分的班次十分重要及服務不足，故不同意由 258D 調動資源來開辦 258X。然而，她歡迎署方盡快另覓資源開辦 258X。

40. 主席表示，以前村巴承接部分巴士服務，但運輸署現在打壓村巴服務但又不增加巴士資源，應放寬路線讓村巴營運，方便市民往來市區。綜合委員的意見，交委會支持開辦 258X，但不應由 258D 調動資源來開

辦，希望九巴增加額外巴士資源。

41. 運輸署黃女士回應表示，署方備悉委員對 258X 的意見，建議方案的服務對象是現時乘搭 258D 的乘客，因 258X 行經九龍灣商貿區及觀塘偉業街，該區下車的乘客日後可直接乘搭 258X，無須於觀塘道下車後再步行或轉乘其他交通工具返回工作地點。署方建議於早上繁忙時段先開辦兩班 258X，下一步計劃於下午繁忙時段再開辦兩班回程服務，以進一步提升服務。至於居民巴士服務，根據現時的政策，居民巴士服務應該是便利乘客前往附近鐵路車站或公共運輸交匯處，避免令繁忙市區的擠塞情況惡化，故此，署方對建議開辦由屯門前往藍田的居民巴士服務有所保留。

新增 259X 下午繁忙時段於觀塘碼頭開出至龍門居的班次

42. 有委員表示，樂見 259X 新增下午繁忙時段的回程服務，但希望署方解釋上述班次的巴士資源會否源自其他路線。

43. 九巴代表李先生回應表示，259X 的新增班次屬新增巴士資源，故不會影響其他巴士路線的服務。

44. 另有委員表示，滿意九巴的確實回覆，並查詢可否調整 259X 下午繁忙時段班次的開出時間。由於 259D 由油塘開出後，到達觀塘、九龍灣及彩虹時已經滿載，排隊人數於下午 7 時仍然眾多，如果 259X 開出的時間可稍為分開及延遲，或可改善上述地點乘客的候車情況。此外，他希望署方能盡快實施 259X 下午繁忙時段的回程服務，不要待 2016 年第四季才實行。

45. 主席總結表示，沒有委員反對上述建議。

取消 267S，將資源調動至開辦 267X 於繁忙時段來往兆康苑至藍田

46. 有委員表示，雖然 267S 的乘客量不高，但由於兆康苑一帶仍有居民乘搭巴士前往尖沙咀和旺角，故仍有需要保留該路線。267S 只提供平日早上一班的服務，九巴應該有能力保留該路線。他十分支持開辦 267X，而他曾於兆康一帶進行問卷調查，居民普遍希望於 7 時 30 分開往藍田，希望署方調整班次開出時間。

47. 運輸署黃女士回應表示，署方與巴士公司留意到近年東九龍區的發展所帶動的交通需求。為配合這些需求，建議取消乘客量偏低的 267S，以調撥資源開辦 267X 前往九龍東。署方會與巴士公司研究調整 267X 班次開出時間的可行性，配合乘客需要。

48. 有委員表示，不贊成取消 267S，因這條路線於星期一至五早上運作，而西鐵經常爆滿，267S 可作為輔助線。港鐵之前亦有推廣活動，西鐵全月通的持有人可以優惠乘搭部分巴士路線，證明西鐵線飽和而 267S 有需要保留。她歡迎開辦 267X，除了早上繁忙時段的服務外，長遠希望於下午繁忙時段都設有特別班次。

49. 主席總結表示，交委會同意開辦 267X 但反對取消 267S。

50. 運輸署黃女士回應表示，除了開辦 267X 於早上繁忙時段前往東九龍的服務，署方日後亦打算進一步增加下午繁忙時段的特別服務：先於早上繁忙時段加設一班，之後於 2016 年第四季於下午繁忙時段新增一班回程服務，目標是於 2017 年第三季時，早上及下午繁忙時段分別各有兩班 267X 的服務。

增加 960P 於上午繁忙時段的班次

51. 沒有委員提出意見。

按指引增加 B3A 及 B3X 的班次

52. 有委員表示，對增加班次的建議沒有太大意見，但屯門碼頭一帶有近十萬人口，B3 卻以 30 分鐘一班運作，服務有傾斜予跨境客之嫌。她建議 B3 調整班次至 15 至 20 分鐘一班。

53. 有委員表示，署方應研究如何改善 B3 系列的服務水平。另有委員查詢 B3A 增加一輛巴士後的班次安排。

54. 城巴龔樹人先生回應表示，建議於乘客量符合運輸署指引的要求下，增加 B3A 及 B3X 的班次以配合乘客需求。由於 B3 的乘客量與上述路線相比仍有一段距離，又未能達到運輸署指引的標準，故未能於現在計劃增加 B3 的班次。當 B3 乘客量上升時，城巴願意於巴士路線計劃當中，或於急切需要時直接向署方提出增加 B3 班次的建議，現時就會繼續配合署方的安排。

55. 其他委員提出以下意見：

- (i) 表示難以接受 20 分鐘一班的班次。再者，城巴路線 30 分鐘的班次不準確，又沒有手機應用程式的班次預報系統，造成乘客的不便。他記得城巴比九巴更早提出於手機應用程式設立班次預報系統，但現時的技術發展進度緩慢，班次服務又沒有提升，令人不滿意。城巴只參考路線的乘客量，故只顧 B3X 的服務，無心改善 B3 和

B3A；

- (ii) 指出很多屯門碼頭的居民乘搭交通工具到屯門市中心，再轉乘 B3X，只是城巴沒有研究上述的乘客量。她記得之前亦有城巴代表提及過不能接受 20 分鐘以上一班的班次，但 B3 仍然以 30 分鐘一班開出，並同樣駛經屯門市中心，故城巴沒有公平運用資源。她不反對增加班次，但城巴應同時照顧屯門碼頭及第 18 區的居民；
- (iii) 表示兆麟苑及翠寧花園一帶的居民本來想乘搭 B3，但最終選擇乘搭輕鐵或的士到屯門市中心乘搭 B3X，原因是未能預計 B3 班次，不想因巴士脫班而白等 30 分鐘。城巴應檢討 B3 的運作安排，防止服務傾斜予 B3X 並增加 B3 班次，這有助減低 B3X 班次壓力，同時居民亦再不需前往屯門市中心乘搭 B3X；
- (iv) 表示 B3 以 30 分鐘一班的服務只會使屯門碼頭區的居民放棄該路線，故不能接受屯門區內有任何路線以超過 30 分鐘一班服務。運輸署應接受委員的意見，回復 B3 當初原有的班次水平；以及
- (v) 表示文件列出 B3A 現時服務水平為 25 至 35 分鐘一班，以及計劃於 2017 年第四季才增加一輛巴士資源，估計是為免委員指摘 B3A 的班次不符合以往 25 至 30 分鐘一班的水平。她一向建議 B3A 於星期六以 15 至 20 分鐘一班行走，而星期一至五繁忙時段就以 15 至 20 分鐘一班，但現時建議於 2017 年才增加巴士資源，並需視乎乘客量才落實，未免太遲，署方應盡快增加班次，提升星期一至五早上班次至 15 至 20 分鐘一班。

56. 主席表示，B3 本來的行車時間為 1 小時 20 分鐘，故要求城巴開辦特快路線 B3X，但署方現應研究 B3 系列之中各路線所需的巴士資源，以更適合居民需求。

57. 城巴龔先生回應如下：

- (i) 如果已知有居民組織內地短線遊，可預早以傳真或電話方式提供時間及人數等資料，城巴會一如以往預備特別班次方便居民乘搭，亦避免影響於周末上班市民乘搭原有巴士服務；
- (ii) B3 其實亦有加開班次，例如於早上 7 時 10 分及 7 時 15 分於深圳灣以類似校巴方式接送學童返回屯門碼頭一帶上學，放學時段亦會盡量配合，滿足學童交通需要；
- (iii) 2017 年第四季只是增加班次的預計時間，當乘客量符合運輸署的指引，城巴有條件提早落實此建議；
- (iv) 城巴於展開新專營權時，已提出於 2018 年落實全線香港島專營巴士線的預計到站時間系列，並於手機應用程式及網頁之中應用。於

開發程式基本運算的版面後，需進一步更新及發展數據庫才能實際應用。城巴會按步就班進行籌備工作，於與運輸署落實建議後招標及審批合資格的承辦商，以選購及安裝配合系統的器材，再配合數據庫才可落實此功能，故預計於 2018 年才能正式使用。然而，城巴會盡量提早於相關巴士上加入預計到站時間功能；以及

- (v) 城巴會按運輸署批准的時間表營運 B3 系列，同時會為配合乘客需要而增加班次或進行班次調動，疏導關口的候車人流，以盡巴士公司一貫責任。

58. 運輸署黃女士補充表示，正如城巴代表所解說，此方案的實施日期是預計的時間表，如果乘客量有明顯增長而需要調整服務，相信巴士公司願意提早配合。

59. 有委員表示，地區有眾多團體舉辦旅行團，相信他們難以每次與城巴安排特別班次。由於屯門碼頭一帶、東南區及第 18 區的居民難以掌握 B3 的班次，最終往往乘搭其他交通工具以轉乘 B3X，她認為城巴應調整 B3 的一般班次，並提供轉乘的乘客數據。

60. 有委員表示不滿意運輸署的回應，建議將此議題轉交工作小組跟進。B3X 大幅增加班次，取去 B3、B3A 及 B3M 的資源，但其實 B3 同樣可以疏導 B3X 的乘客，故應增加 B3 的班次以服務本地居民，不應只服務遊客或於屯門市中心購物的人士。

61. 另有委員查詢為何 B3A 的班次變成 25 至 35 分鐘一班，並表示以往 30 分鐘一班時，委員已經指出有延誤的情況，城巴不應擅自更改班次時間。再者，既然城巴可安排特別班次予團體，證明其實有餘下的巴士資源，不應留待 2017 年第四季才投放更多巴士資源。

62. 主席總結表示，將委員的關注轉交屯門對外交通工作小組繼續跟進。

屯門對外交通
工作小組

新增 962E 於繁忙時段來往掃管笏至太古/鰂魚涌

63. 主席表示，開辦新路線似乎是好事，但不應該因而取消其他路線。

64. 有委員表示，對新路線來者不拒，而該路線的沿線居民應該對上述服務有需求。然而，由於現時三聖邨、恆福花園之後的青山公路路段至大欖涌一帶均沒有前往太古或鰂魚涌的服務，希望將路線的起點設於三聖邨，令更多居民受惠。此外，她建議就 962E 於繁忙時段的去程和回程

各設兩個班次，並希望城巴解釋設計此路線及站點的想法。

65. 另有委員表示他一向贊成和渴望巴士公司增加服務。他曾建議增加 962X 和 962C 的班次，但城巴回覆指沒有巴士資源，但現在卻有足夠資源開辦 962E。城巴不應以藉口回應委員的訴求，此對委員不公道，希望運輸署提供解釋。

66. 主席表示，他不反對增設 962E 的班次，但不同意有關走線建議。作為當區議員，他不希望署方將走線起點設於掃管笏（星堤），並建議該路線行經置樂、屯門市中心，三聖及轉乘站等地，便利青山公路一帶的居民。此外，他亦不希望署方將來以 962E 的班次取代 962 的班次，重蹈以往以 962B 取代 962 服務的覆轍。

67. 運輸署黃女士回應表示，她備悉委員就 962E 提出的意見，新增設的 962E 可為掃管笏至深井一帶的居民於上午及下午繁忙時段享有便捷的過海巴士服務。

68. 主席指出，他並不同意 962E 行經深井，擔心此舉只會削減屯門區居民的利益。

69. 城巴龔先生就委員的提問作出以下的回應：

- (i) 962E 只會於早上繁忙時間作有限度的服務，並會按客量需求考慮增加班次；
- (ii) 有關以 962B 取代 962 的說法不能與現時 962E 的建議相題並論，因上次巴士路線重組方案並未涉及早上繁忙時間的班次；
- (iii) 由於現時置樂及三聖總站等地已經沒有足夠地方供巴士公司設置用作泊車，候車及站長設施，特別班次開出的地點選擇有限（例如難以在黃金海岸開出 962 的特別班次），故選取星堤作為 962E 的起點屬唯一選擇；
- (iv) 962E 的建議實施時間為 2017 年第四季，屬新提供的服務，故須按地方發展人口及附近交通網絡等多方面因素進行估算，並要按部就班地實行。故此，新增 962E 服務不應與增加原有 962X 早上 8 時 30 分的班次相比；以及
- (v) 若 962C 的客量增加，巴士公司亦會按運輸署的指引，考慮增加相關班次。

70. 有委員表示，現時星堤附近並沒有公共交通工具服務，故希望城巴公司盡快考慮落實 962E 的計劃，以回應星堤一帶居民的交通需要。

71. 有委員同意主席的意見，即贊成增設 962E 的班次，但不同意其走線建議，並擔心有關方案只能照顧深井居民而剝削了屯門居民的利益。此外，他知悉城巴將有港島巴士路線停止服務，故希望將有關資源調至服務屯門居民。

72. 主席重申，他贊成增設 962E 的班次，但須考慮整體青山公路沿線居民的需要，不同意路線行經深井。若署方不同意他的建議走線(例如行經置樂，三聖及轉乘站等地)，他將不會支持有關建議。

73. 有委員指出，由於一直沒有巴士公司願意為星堤一帶居民提供服務，故她不希望只因走線問題而反對城巴提出的 962E 方案。事實上，962E 的建議走線行經青山公路的星堤至大欖段，涉及兩個不同選區，故亦可照顧兩個選區的居民。此外，現時建議只提及加開 962E 的一班車，照理應不會重蹈 962B 的覆轍。故此，她希望城巴盡快能夠於星堤提供公共交通工具服務，以照顧該帶居民的需要。

74. 主席回應表示，雖然現時建議只提及加開 962E 的一班車，但難保將來會陸續增加班次。故此，除非城巴承諾只會加開一班 962E 的班次，否則他不會考慮城巴有關 962E 的建議。

75. 有委員同意 962E 應駛經轉乘站後前往市區，並建議將增設 962E 班次的議題交由屯門對外交通工作小組繼續跟進。

76. 主席總結同意上述建議。

屯門對外交通
工作小組

加強 A33 至全日服務及新增特快班次

77. 有委員對有關建議表示贊成。此外，她指出去年交委會亦曾就有關 E33P 的建議進行討論，但至今仍未有落實增加服務，故希望署方能作出交代，並提供相關數據。

78. 運輸署黃女士回應表示，為照顧掃管笏及黃金海岸一帶未有專營巴士提供來往機場服務的居民，署方建議將 A33 擴展至全日服務。此外，署方亦建議為該線加開特快班次，經屯門公路來往屯門市中心、豐景園及機場。

79. 其他委員提出以下意見：

(i) 查詢有關 A33 增設特快班次的詳情，特別是 30 分鐘一班聯合班次

的安排，以及市民識別特快班次的方法；

- (ii) 查詢增加 A33 服務車輛的來源，並質疑加強 A33 為全日服務的迫切性。此外，龍運曾於去年表示會考慮於 2016 年第三季加強 E33P 為全日服務，她希望知悉有關進展；
- (iii) 歡迎有關加強 A33 為全日服務的建議，並要求龍運交代有關加強 E33P 服務的計劃。此外，現時來往荃灣及機場的 A31 及 E31 的價錢相差為約 70%，但來往屯門及機場的 A33 及 E33P 的價錢相差竟然超過 90%，希望龍運能予以解釋；
- (iv) 對有關加強 A33 至全日服務的建議表示歡迎。此外，他要求龍運交代有關加強 E33P 服務的進展，並指出該線在星期一至五早上繁忙時間的需求甚高（特別於富健花園及新屯門中心），希望龍運多加留意；
- (v) 表示 A33 的服務惠及青山公路沿線居民，但卻未有照顧置樂居民的需要，現時的轉乘優惠亦未能真正解決問題。此外，他認為龍運的服務未能滿足市民的合理期望，更未有能力壟斷來往機場交通服務的市場，故要求運輸署作出協調，並予以跟進；
- (vi) 要求署方考慮為每天需來往機場上班的人士提供 A33 的票價優惠，或推出月票服務；
- (vii) 對有關加強 A33 為全日服務的建議表示支持；
- (viii) 要求加強 E33 及 E33P 至全日服務，並促請運輸署為相關巴士公司提供協助，以滿足其泊車位等設施的需要。此外，她建議將有關加強 E33 及 E33P 至全日服務的議題交由屯門對外交通工作小組繼續跟進；
- (ix) 希望運輸署釋出善意，在加強 A33 服務的同時，亦推出 E33P 的全日服務計劃；
- (x) 表示以往青山公路沿線居民如需以公共交通工具前往機場，除了乘搭的士之外，就只能經轉乘站轉乘機場巴士。經多年爭取之後，終於得到全日每小時一班的 A33 巴士服務的建議，故她會支持有關計劃，並希望龍運盡快提供有關服務。此外，現時來往機場上班的市民對 E33 的需求較 A33 殷切，但署方及龍運卻決定加強 A33 的服務；另一方面，現時部分來往機場的巴士服務在路線上有所重疊，但區內個別地區卻仍然未有服務覆蓋，故要求運輸署及龍運交代有關原因；以及
- (xi) 同意上述意見，並希望署方及龍運考慮於兆康及景峰等地區加設機場巴士服務，以惠及該區有需要的市民。

80. 主席對有關加強 A33 至全日服務的建議表示支持，並希望盡快推出有關服務。此外，他認為署方及龍運應檢討現時 A33 的票價水平，並建議將有關事宜及加強 E33 和 E33P 至全日服務的議題交由屯門對外交通工作小組繼續跟進。

81. 有委員同意主席的建議，並提議運輸署需於屯門對外交通工作小組的會議上，交代選擇加強 A33 服務的評核標準。

82. 主席同意有關提議。

調整 53 班次為 45 分鐘一班

83. 主席表示，由於有市民曾向他反映對 53 服務的需求，故他不同意署方將該線的服務調整至每 45 分鐘一班，更希望署方不會取消有關服務。

84. 其他委員提出以下意見：

- (i) 表示她未能接受將 53 服務調整至每 45 分鐘一班的建議，並呼籲其他委員提出反對。她於是次會議前曾到青山公路一帶進行視察，發現該區市民對 53 於早上繁忙時間的需求十分殷切。此外，她亦曾就有關建議派發問卷徵詢市民意見，得悉該區市民均不同意將 53 調整至每 45 分鐘一班，故希望運輸署及九巴能考慮有關意見。另一方面，現時 52X 及 61M 的服務班次已經不足，故 53 的服務可作補充。若署方決定減少 53 的服務時間，則可能會變相加重 52X 及 61M 的負擔；
- (ii) 表示反對將 53 調整至每 45 分鐘一班的建議，並提議增加有關服務至 20 分鐘一班；
- (iii) 表示現時 53 班次經常出現誤點情況，故間中亦已須等候約 45 分鐘才會有一班車。故此，她同意上述委員的意見，應加強服務至 20 分鐘一班；
- (iv) 指出 53 班次的誤點及脫班情況十分嚴重，認為不可能再將服務調整為 45 分鐘一班。此外，他亦不同意將省出的巴士資源調配至屯門以外的地區；
- (v) 表示 53 乘客量低主要由誤點及脫班情況所致。由於有關路線行經的地方現時仍沒有其他路線可替代，故認為署方應盡力改善有關服務，而不是考慮削減相關班次；以及
- (vi) 指出有關建議的主要目的可能是藉減少班次，使更少市民選擇乘搭 53，而且將班次調整至 45 分鐘一班更可順道解決以往誤點及脫班的問題。他認為現時青山公路的交通服務已經嚴重不足，不可能再

削減 53 的班次。此外，若署方取消有關路線，預計該區的小巴服務會隨即加價，故希望有關方面三思。

85. 主席總結表示，多位委員均對調整 53 至 45 分鐘一班的建議表示反對，希望署方加以考慮他們的意見。

86. 運輸署黃女士表示，署方已備悉各委員對調整 53 服務的意見，並會將委員的意見一併研究及考慮。

增加 63X 班次及修改行車路線

87. 有委員表示，若有關行車路線的改動不影響往屯門方向沿線的居民，他歡迎有關建議。此外，由於路線途經洪水橋、鍾屋村、泥圍，妙法寺及藍地等多處地方，巴士到達藍地時已幾乎滿載，故建議署方及巴士公司考慮增加相關班次。

88. 運輸署黃女士回應表示，修改 63X 行車路線的建議只涉及西九龍走廊路段，而沒有減少各個站點，故不會有乘客會因而受到影響。相反，有關改動可以節省車程約十分鐘，更方便市民。然而，由於有關巴士服務屬跨區路線，故署方需繼續徵詢其他相關區議會的意見，然後再整合有關意見。署方若發現將來該路線的乘客量有所增加，亦會與相關巴士公司研究並適時調整服務。

89. 提出意見的委員希望署方能多加留意該路線的誤點情況，避免脫班而影響居民。

90. 主席表示，因應委員對路線的服務水平有所關注，將轉交此議題予屯門對外交通工作小組繼續跟進。

屯門對外交通
工作小組

修改 68A 往青衣方向的行車路線

91. 有委員對有關建議表示歡迎。他要求運輸署及九巴照顧屯門鄉郊地區居民對 68A，63X 及 53 服務的需求，並考慮 68A 改為由屯門區的巴士總站開出。

92. 主席表示，交委會對有關建議表示歡迎，並會將有關議題交由屯門對外交通工作小組繼續跟進。

屯門對外交通
工作小組

加強 258P 上午繁忙時段於洪福邨開出至藍田的班次

93. 有委員查詢有關班次的開出時間。

94. 運輸署黃女士回應表示，現時共有四個 258P 的早上繁忙時段班次。為改善有關服務，署方建議新增兩個班次，初步建議修訂後 6 個 258P 班次的開出時間為：早上 6 時 55 分、早上 7 時 10 分、早上 7 時 20 分、早上 7 時 30 分，早上 7 時 40 分及早上 7 時 50 分。

95. 有委員對上述建議表示支持。

其他巴士路線的意見

96. 有委員表示，運輸署於去年年底在未經區議會同意的情況下將 59A 的日間服務改為一小時一班，故要求主席將有關事宜交由屯門對外交通工作小組繼續跟進。

97. 主席同意有關建議。

屯門對外交通
工作小組

98. 有委員表示，運輸署於 2013 年取消 66 的服務，並承諾增加 66M 車隊至 9 班車，惟至今卻未有兌現有關承諾，故要求署方跟進。此外，他要求署方將屯門區所有巴士路線的資料提供予各委員，以供參閱。

99. 主席同意上述委員的意見，並指如果委員需要，有關事宜可交由工作小組繼續跟進。

[會後補註：在 4 月 13 日之屯門對外交通工作小組的會議上，召集人已提醒運輸署盡快提供屯門區巴士路線的資料給交委會委員。]

運輸署

100. 有委員表示，文件中指出署方為配合修改 57M 後所省下的巴士資源，按實際客量需求分配 961P 以加強服務。故此，他希望知悉有關改動會否對現時的 961 構成影響，即會否減少 961 的班次。

101. 九巴李先生回應表示，上述建議可將節省得來的巴士資源投放於其他更有需要的巴士路線上。如其他路線有需要增加班次，九巴亦會按機制積極與署方作出跟進。上述修改建議並不牽涉任何 961 的巴士資源，故亦不會減少了 961 的班次。此外，九巴與運輸署已經備悉委員就 57M 服務的意見，並會再作研究，以改善服務。

102. 有委員再次建議將 59A 加強服務的事宜交由屯門對外交通工作小組繼續跟進，並獲主席同意。

103. 主席表示，交委會已對 2016-2017 年度屯門區巴士路線計劃提出了

多項意見，希望運輸署及各巴士公司代表能予以積極考慮。

IV. 討論事項

(A) 關注西鐵站扶手電梯安全問題

(交通及運輸委員會文件 2016 年第 13 號)

要求盡快完成所有西鐵綫列車擴充至 8 卡車廂以及關注運行情況

(交通及運輸委員會文件 2016 年第 16 號)

104. 由於上述兩項議題均與西鐵服務相關，交委會將它們一併討論。主席歡迎港鐵林圓女士出席會議。

105. 港鐵林女士就文件 2016 年第 13 號作出以下回應：

- (i) 港鐵每年投放超過 60 億進行資產更新及維修，並對鐵路網絡設施（包括扶手電梯）實行嚴謹及完善的維修制度；
- (ii) 本年 1 月 7 日於屯門西鐵站發生的扶手電梯停止運作事故，是由外來物（螺絲釘）引起，而該扶手電梯曾於本年 1 月 2 日完成檢查。當日於早上 8 時 10 分發生上述事故，職員已立即圍封該扶手電梯並聯絡承辦商進行檢查及維修。當發現事故由螺絲釘引起後，隨即仔細檢查及更換受影響及損壞的梯梳、梯級組件，該扶手電梯於當日下午約 3 時 10 分已回復正常運作；
- (iii) 港鐵鐵路網絡內採用的供應商及維修商均為機電工程署（下稱「機電署」）的註冊承辦商，其進行的檢驗、測試及維修都符合《升降機及自動梯條例》的要求，以及有關的設計及構造實務守則，並獲機電署審批後才投入服務。扶手電梯由政府認可的註冊承辦商，定期進行維修保養及檢驗，而機電署亦會隨機抽查其維修及保養記錄；
- (iv) 港鐵每年進行一次大型保養維修檢查外，每兩星期為扶手電梯進行例行檢查及維修，以確保電梯安全及可靠地運作。上述例行檢查及維修於非繁忙時段或列車服務停止後進行，檢查及維修期間乘客可選擇使用其他扶手電梯、升降機或樓梯進出車站；
- (v) 明白委員關注扶手電梯會否容易受細小的外來物影響運作，以及扶手電梯的設計。現時扶手電梯的設計系統符合法例要求，當中重要一環為安全感應裝置，當安全裝置感應到有細小物件跌進及卡著扶手電梯，會使該扶手電梯停止運作，並發出訊號通知站長室職員以作跟進；以及
- (vi) 近年較常見的扶手電梯意外包括乘客失平衡，乘客太靠近梯級邊而導致衣物或鞋子卡於梯級、梯梳或梯板之間的空隙，以及乘客攜帶的大型行李等。港鐵一直重視向乘客推廣安全使用扶手電梯的訊

息。

106. 文件 2016 年第 13 號提交人表示，明白港鐵會遵守法例，以及機電署的條例及要求，但引述機電署的書面回應中，提及到「自動梯負責人亦可按需要與自動梯承辦商商討增強其自動梯的安全設計。」，故查詢港鐵會否考慮改善其扶手電梯設計，將外來物引致的意外減到最低，尤其是次事故涉及的外來物只有約一吋長，乘客身上不同的物件有可能再次造成類似事故。

107. 港鐵林女士補充表示，現行機制下扶手電梯已包括安全感應裝置，當感應裝置啟用後會使扶手電梯暫停運作，提供安全保障。港鐵轄下車站有超過 1 000 條扶手電梯供眾多乘客使用，故除了確保扶手電梯的設計、檢測及維修符合相關標準，採用自動感應裝置及定時進行維修保養外，另一方面亦教育乘客安全使用扶手電梯。她續表示，細小外來物並非引致扶手電梯事故的主要原因，並重申近年較常見的扶手電梯意外的原因。港鐵會嚴守現時嚴謹的維修保養制度並加強向乘客宣傳如何正確使用扶手電梯。

108. 有委員表示，留意到港鐵的宣傳廣告提出「企右邊，緊握扶手」的訊息。她查詢港鐵是否默許乘客於扶手電梯的左邊上落，指出當扶手電梯停駛時容易令乘客於上落時跌倒。

109. 港鐵林女士回應表示，認同委員上述的見解。事實上，港鐵車站內的廣播及職員均作出強烈提醒，不鼓勵乘客在扶手電梯走動，並提醒乘客須握緊扶手、站穩、不要望手提電話、不要奔跑，以及攜帶大型行李的乘客須使用升降機的訊息，港鐵會繼續加強有關宣傳。

110. 文件 2016 年第 16 號提交人表示，得悉西鐵的八卡列車已於 1 月 2 日正式投入運作，期望未來港鐵會繼續完善及增加車廂。然而，有八卡列車投入服務後，雖然改善部分乘客候車的情況，但仍不足以解決列車載客量飽和的問題，希望港鐵因應新項目（如沙中綫「東西走廊」及屯門南延線等）而研究增加班次及改善服務水平。

111. 港鐵林女士回應表示，自去年起一直與委員保持緊密溝通，提供八卡列車投入服務的進展。本年 1 月 2 日第一列八卡列車投入運作，預計 28 列西鐵綫列車可於 30 個月陸續擴充至以八卡列車行走，為日後沙中綫「東西走廊」工程作準備。事實上，八卡列車的改裝工程相當複雜：首先須將現有七卡車廂分開兩邊。車廂中許多系統（包括訊號系統、制動系統、車門控制系統、資訊系統等）互相連結，當中涉及超過 1 000 條訊號

線及系統線，於改裝過程中均須重新接駁。然後，需將第八卡車廂連接及將訊號及系統線接合，並於非行車時段反覆測試列車系統及設備的運作情況。由於第一列八卡列車於首日服務時曾遇上小問題，故港鐵希望花較多時間進行測試，但目標仍維持於 30 個月內完成八卡列車的改裝工程。此外，面對屯門社區及人口發展，政府的鐵路發展策略研究已提出興建屯門南延線，港鐵會密切配合政府的發展。

112. 有委員表示，為方便議會監察進度，請港鐵提交相關時間表或於會議上定期交代進展。

113. 另有委員查詢日後八卡列車再增加車卡的可行性，並表示港鐵接駁巴士 506 號的脫班問題嚴重，希望港鐵留意及將其班次配合西鐵列車班次，加強接駁功能。

114. 港鐵林女士回應表示，西鐵列車完成八卡列車的擴充工程後，整體的載客量將上升約 14%。日後東西走廊的路線運作後，港鐵會就乘客需求再調整班次。

115. 主席表示，應先予港鐵時間完成西鐵列車擴充至八卡列車的工程，再研究可否再增加車卡。他請港鐵提供上述工程的時間表，並將「要求盡快完成所有西鐵綫列車擴充至 8 卡車廂以及關注運行情況」的議題轉交屯門對外交通工作小組跟進。

港鐵、
屯門對外交通
工作小組

[會後補註：港鐵公司已於本年 4 月 12 日向屯門對外交通工作小組就此項目提交書面回覆。]

(B) 要求澳門航線加密班次，反對收取碼頭服務費

(交通及運輸委員會文件 2016 年第 14 號)

(海事處的書面回應)

116. 主席歡迎海事處高級海事主任/客運碼頭瞿健平先生、署理助理海事監督/屯門客運碼頭梁渭蔥女士，以及一級海事督察/屯門客運碼頭阮偉安先生出席會議。他補充表示，海事處於會前提交了書面回應，秘書處已於 3 月 9 日將有關的書面回應分發予各委員。

117. 海事處瞿先生回應表示，處方去年因應地區要求，就屯門客運碼頭提供跨境渡輪服務進行公開招標。是次招標已於去年 10 月完成，處方已與港澳飛翼船有限公司（下稱「船公司」）簽訂租賃協議，以商業模式營運屯門碼頭，提供屯門至澳門或珠江三角洲客運渡航服務。船公司以現有碼頭為基礎，用了兩個月時間進行籌備工作，包括更換及重置碼頭運

作系統及設施，以及測試泊位及支援服務。船公司於本年 1 月 28 日開始每日四班屯門來往澳門（外港）碼頭的跨境渡輪服務，更設有每日兩班由屯門往深圳機場及一班回程，並於 3 月 1 日起加強服務至每日七班屯門來往澳門（外港）碼頭的航班，而往返深圳機場班次則維持不變，但該班次的乘客人數並不多。

118. 海事處梁女士補充表示，自 1 月 28 日啟航至今的乘客數據如下：

月份	平均每日乘客人數	平均載客率
1 月份 (1 月 28 日及 29 日)	946	31.86%
2 月份	1445	44.23%
3 月份 (3 月 1 日至 3 月 15 日)	1461	25.58%

119. 其他委員提出意見如下：

- (i) 表示完全支持文件提出的建議。屯門至澳門的船程比上環至澳門的船程短，但前者船公司收取單程 28 元的碼頭服務費，佔票價的 16%，來回程合共要多付 56 元，希望政府部門可與船公司商討或進行監管，取消收取碼頭服務費；
- (ii) 表示以往曾提出此議題，希望由政府營運屯門碼頭，使船公司毋需每月繳交高達 468 萬的租金，促使船費因應下調。現時居民對船公司只於屯門碼頭收取碼頭服務費而感到奇怪，不知悉碼頭提按商業模式營運。她續表示租賃條款沒有提及船公司的收費，查詢政府部門會否與船公司商討票務安排，還是船公司可自行決定收取碼頭服務費；
- (iii) 表示根據海事處的數據，屯門至澳門的跨境渡輪服務其實有潛力發展。他不明白政府為何面對地區的需要仍不願意營運碼頭，反要以商業模式為屯門碼頭的跨境渡輪服務招標。他認為政府於碼頭服務費一事上虧欠屯門，希望交委會要求運輸及房屋局向船公司提供補助，回饋市民，否則租金得益並不公義；
- (iv) 指出多年前招標時的租金只是每月約 100 萬，但應地區要求再次招標時的租金大增至 468 萬，船公司只好將成本轉移到乘客身上。新界西居民對跨境渡輪服務有需求，但政府回應指中港碼頭及港澳碼頭尚有盛載能力，故屯門碼頭要用商業模式營運。然而，要求市民乘搭巴士到市區上船實屬無理，向居民收取碼頭服務費又不公道，碼頭服務費將來或會繼續增加，因此希望海事處可重新考慮減低租金及碼頭服務費；

- (v) 表示以往「西北航運」終止運作的事件仍然瀝瀝在目，對船公司能否繼續經營未有太大信心，但乘客數據理想令他感到安慰。雖然海事處的書面回應中提到收取 28 元的碼頭服務費是船公司的商業決定，但難保碼頭服務費日後繼續增加，希望政府重新考慮營運碼頭。他查詢海事處於碼頭服務費一事上有否監管的角色，以及處方如何與船公司就此協調及檢討，為居民的福祉把關；
- (vi) 表示政府應對屯門、尖沙咀及上環的碼頭一視同仁，以服務居民的方式營運，不應只把屯門碼頭以商業模式營運及收取昂貴租金，使船公司要另外收集 28 元的碼頭服務費，此舉虧欠屯門居民；
- (vii) 指出政府對屯門碼頭態度不夠積極，要船公司營運虧損，擔心將來因未能承擔開支而停止服務，有包庇另外兩個碼頭的服務商之嫌。政府現時的做法間接迫使屯門居民乘搭巴士到市區，再轉乘跨境渡輪服務，此並非有效能的做法，應該以公共交通服務的角度，免除碼頭租金；
- (viii) 指出問題在於碼頭租金高昂，而當九龍及港島有政府營運的碼頭時，新界的碼頭就以商業模式營運，使船公司營運虧損，此政策對新界居民不公平；以及
- (ix) 舉例指以往屯門碼頭提供往來屯門至港島的服務，但當有過海巴士服務後，其渡輪服務就被中止，表示應以多元角度理解碼頭的營運方向。他認為現今社會不免使用「用者自付」的模式(如醫療服務)，故應先觀察船公司於未來一、兩年的營運情況，再檢討是否收取 28 元的碼頭服務費。

120. 主席表示，以每日平均 1 000 人次的乘客計算，扣除租金開支後，船公司每月或要虧損十多萬。交委會經多年努力後，才再次爭取到屯門碼頭的跨境渡輪服務，故政府應提供補助，保持其服務的競爭力及延續性，以免白廢委員的心血，希望海事處考慮委員的意見。他建議去信運輸及房屋局，要求政府對船公司提供補助，例如燃油補貼或租金減免，確保跨境渡輪服務至少維持至 2019 年港珠澳大橋通車。

121. 有委員補充表示，即使屯門碼頭的跨境渡輪服務有 100% 載客率，其收入仍然不足應付其租金，故相信只因船公司屬信德集團，才有條件支持約兩年的服務。他續指出，他就屯門碼頭的跨境渡輪服務一向與商務及經濟發展局聯繫，故建議主席改為去信商務及經濟發展局，爭取沿用以往每月 150 萬至 180 萬的租金，以便船公司得以繼續營運之餘，亦可提供具競爭力的船務價格。

122. 海事處瞿先生回應表示，港澳碼頭及中港碼頭由政府直接營運，而

屯門碼頭的租賃協議上未有條文提及 28 元的碼頭服務費。此外，三個碼頭的跨境渡輪服務商均可自行決定票價及其他收費。

123. 主席表示，他同情船公司艱困的營運情況，並總結表示交委會將去信商務及經濟發展局反映委員的建議，同時請海事處考慮委員的意見。

秘書處、
海事處

[會後補註：上述信件已於 2016 年 5 月 3 日發出。商務及經濟發展局於 5 月 5 日回覆表示，已將有關事宜轉交運輸及房屋局跟進及直接回覆。]

(C) 要求南浪海灣、嘉悅半島附近增設的士站

(交通及運輸委員會文件 2016 年第 17 號)

124. 文件提交人表示，曾有懷孕的居民向他反映，於南浪海灣、嘉悅半島一帶難以乘搭的士，要利用手機程式電召的士。以往豐安街、海珠路路面有類似的士站的設施，的士有時於該處停泊，但由於該處並非正式的士站，未必一定有的士可供居民乘搭。基於居民有急事時需要的士服務，他建議於該區空地（例如南浪海灣對出近 61M 總站的政府土地，以及屯門泳池近恆富街的空地）增設的士站，或將豐安街路面類似的士站的設施轉為的士站。此外，他查詢增設的士站的標準及程序，例如會否與該區人口比例或與規劃署有關。主席回應表示，的士站事宜應由運輸署負責。

125. 有委員補充表示，該 61M 巴士站名稱為「友愛南」，但其位置並非於友愛邨內。他續表示，如該區有足夠空間及設施，支持文件提出加建的士站的建議，減低的士違例上落客外，亦對附近屋苑居民帶來交通上不同的選擇。

126. 另有委員表示，現時豐安街並沒有正式的士站，但由於附近有不少屋苑，不時有居民於該處等候乘搭的士，證明該區居民對的士有所需求，希望運輸署考慮文件的建議。

127. 運輸署程凱盈女士回應表示，署方一般於不影響交通情況下，於人流較多的地點設立的士站，例如地鐵站、大型公共運輸交匯處、大型購物商場等。由於文件提及的南浪海灣、嘉悅半島一帶不屬於上述地點，而且豐安街、恆富街及恆貴街路面沒有設置停泊限制區，的士可於上述地點自行上落客。基於上述原因，署方暫時未能支持文件的建議，但會繼續研究相關措施，以配合當區對的士服務的需要。

128. 主席表示，豐安街不時有的士停泊，只是未有正式將該處劃為的士站。他請運輸署代表與相關委員到該處實地視察，並將此議題轉交屯門

屯門區內交通
問題工作小組

區內交通問題工作小組跟進。

(D) 要求改善屯門公路巴士轉車站設施

(交通及運輸委員會文件 2016 年第 18 號)

(九巴、路政署及食物環境衛生署的書面回應)

129. 主席歡迎食物環境衛生署(下稱「食環署」)屯門區環境衛生總監謝勵志先生,以及屯門區高級衛生督察(潔淨/防治蟲鼠)林燕菁女士出席會議。他補充表示,九巴、路政署及食環署於會前提交了書面回應,秘書處已於3月3日及3月9日將有關的書面回應分發予各委員。

130. 文件提交人欲就部門及巴士公司的書面回應提出意見。食環署提到將於本年第二季進行永久洗手間的工程,她對此表示歡迎。路政署的書面回應提到的隔熱措施,她回應指並不足夠,希望有部門就早前曾提出於屯門公路巴士轉乘站(下稱「轉乘站」)加裝風扇的建議作回應。就於轉乘站加設八達通增值機的建議,九巴曾指會於去年年底落實,但現時似乎無了期,查詢其批地申請的詳情及遇上問題。據她了解,九巴的計劃是設立售賣紀念品的客務中心並提供八達通增值服務,其面積與汽水售賣機、飲水機或站長室相約,故不理解批地需時的原因。

131. 食環署謝先生回應表示,為向居民提供更好的服務,署方將於往市區及往屯門方向的轉乘站加建永久洗手間,當中往屯門方向轉乘站的洗手間工程已經開始,預計於本年中完成,而往市區方向轉乘站的洗手間設計圖已經完成,將盡快開展工程。

132. 其他委員提出意見如下:

- (i) 表示上屆曾提交文件以討論轉乘站的隔熱設施,當時已有提及轉乘站的隔熱上蓋於夏天的效果不足,尤其往市區方向的轉乘站溫度甚高。路政署的書面回應反映署方未有接受委員的意見(如於上蓋加多一層隔熱物料或加裝風扇),對署方於這半年內沒有進展而感到失望,希望署方可於本年夏天之前增設設施以降低轉乘站的溫度,減少居民的不滿;
- (ii) 表示支持文件的建議,包括改善轉乘站的隔熱上蓋。此外,欣悉轉乘站的永久洗手間終於有實行的時間表,希望署方會盡快完成工程。至於在轉乘站增建八達通增值機的建議已於多年前提出,但現時仍未獲屯門地政處批地。居民反映有時因八達通負值而要以現金付車資,他亦親身經歷過,故希望盡快增設上述便民設施。他查詢屯門地政處於審批土地申請時的考慮因素,例如現時九巴的申請仍未獲批的原因是否客務站的規模太大;

- (iii) 指出所有上屆的委員就文件的建議多次向部門提出建議，但部門於聆聽委員的意見後或需再作考慮。由於轉乘站位於空曠地方，居民向她建議於轉乘站加設擋雨板，以阻擋雨水及寒風；她也認同於轉乘站加設風扇以加強散熱，使乘客候車時不至太辛苦。此外，她表示八達通增值服務與 2016 年第 19 號文件有關：如果居民的八達通卡已負值，他們就不能享用轉乘優惠而需要以現金支付車資；並查詢客務站的批地申請為何由九巴提出，但無論如何都希望轉乘站的基本設施盡快完善；
- (iv) 指出委員的意見以往已經提出過，舉出新田巴士站由只有簡單上蓋演變至現時有冷氣的例子，說明轉乘站日後強化的可能性。他認為轉乘站經交委會辛苦爭取，除了加建永久洗手間及八達通增值服務外，長遠應繼續強化，例如加設便利店、小食亭甚至餐廳，並升高轉乘站上蓋以加強隔熱效果；
- (v) 表示對永久洗手間的進展感到高興。然而，她認為轉乘站的上蓋未能阻擋風雨及阻隔陽光，路政署應就此改善乘客的候車環境。至於八達通增值服務，去屆的會議提到仍需等待屯門地政處改變土地用途，以便於轉乘站的小食亭或便利店加設八達通增值機，故查詢其土地審批進度；
- (vi) 表示於 2013 年 7 月轉乘站往屯門方向啟用時，他已建議於轉乘站加設深宵巴士服務、永久洗手間、八達通增值服務及分段收費等，希望部門盡快研究及落實，使乘客享用設施及以優惠車資乘搭巴士；
- (vii) 查詢八達通增值服務的提供方式是增值機還是人手增值，當中有否保安或服務提供時間的考慮，以及地政處的土地審批進展；以及
- (viii) 指出當初轉乘站啟用時，運輸署及其他部門將其作為全港轉乘站的典範，故應繼續改善轉乘站的設施。他建議於該處安裝噴霧式風扇，降低炎熱天氣下轉乘站的溫度，以及建議轉乘站上蓋加設太陽能板，遮蔽陽光及提升能源效益，甚至可提供充電服務。

133. 主席表示，部門應考慮委員提出的意見，而隔熱上蓋的議題可轉交屯門對外交通工作小組跟進。他續請屯門地政處代表回應土地審批的進展。

134. 屯門地政處莫先生回應表示，由於九巴建議的客務站以便利店形式營運，八達通增值只是其一系列服務的其中一項，故處方之前已催促九巴澄清當中細節。

135. 有委員查詢是否必定由九巴以客務站方式提供八達通增值服務。另

有委員表示，以為九巴一直所指的客務站只在售賣紀念品之外提供八達通增值服務，如果以便利店形式營運，理應進行公開招標。她支持將此項議題轉交工作小組跟進。

136. 有委員認為運輸署應澄清上述委員的理解是否屬實。另有委員表示，署方應一併澄清售賣紀念品的客務站可否與便利店共存於轉乘站。此外，有委員查詢運輸署於是次客務站申請的角色，以及將客務站的經營權予九巴的原因。

137. 屯門地政處莫先生補充表示，就九巴預算客務站以便利店形式營運，會繼續請九巴澄清當中細節。

138. 運輸署莫家聲先生回應表示，署方一直於交委會或轄下的工作小組會議中交代有關議題的進展。他續指出巴士公司於巴士站設置客務站常見，例如尖沙咀天星碼頭、美孚站及藍田站等。巴士公司如若希望於公共交通設施設置客務站，可直接向地政總署申請及處理。署方知悉九巴有意於轉乘站申請加設與大欖隧道巴士轉乘站客務站相似的設施，而大欖隧道巴士轉乘站客務站亦受乘客歡迎，因客務站可提供更好的服務給乘客，署方表示支持。

139. 有委員查詢其他巴士公司對九巴的客務站申請是否知情。

140. 九巴尹先生補充表示，公司希望回應委員及乘客於轉乘站使用八達通增值服務的需求，但之前已於會議上交代，由於八達通公司認為在轉乘站設立增值機於保安上不可行，故需研究以人手提供增值服務。此外，大欖隧道巴士轉乘站的客務站向等候轉乘的乘客提供八達通增值、售賣日用品及食物等服務，參考其運作經驗後，九巴認為可於屯門的轉乘站設置同類設施，故向地政總署提出申請，會繼續與署方磋商。

141. 主席總結表示，將是項議題轉交至屯門對外交通工作小組跟進。

屯門對外交通
工作小組

(E) 要求屯門公路巴士轉車站分段收費與其他屯門巴士站分段收費同價
(交通及運輸委員會文件 2016 年第 19 號)
(九巴及龍運的書面回應)

142. 主席表示，九巴及龍運於會前提交了書面回應，秘書處已分別於 3 月 3 日及 3 月 9 日將有關的書面回應分發予各委員。

143. 文件提交人表示，由於轉乘站位於屯門，已多次提出轉乘站的分段收費需與其他屯門巴士站的分段收費同價的建議。以往巴士返回屯門的

區內首站巴士站的分段收費，如以屯門市中心為例只是 4 元多。九巴於去年 12 月 19 日強行實施巴士服務修改及於轉乘站設分段收費。然而，自轉乘站啟用後，轉乘站已變成巴士從市區返回屯門區的首站，但九巴於該處實施的分段收費卻與其他屯門巴士站的分段收費不一樣。如市民於市區乘搭巴士時，八達通於付車資後已經變成負值，於轉乘站轉車時就要以現金支付較貴的分段收費。既然受影響的乘客數目不多，建議巴士公司將轉乘站的分段收費與其他屯門巴士站的分段收費同價。

144. 九巴李先生及運輸署莫先生對文件提交人的建議沒有回應。文件提交人對此表示不滿，要求將議題轉交屯門對外交通工作小組跟進。

145. 主席表示，如若將議題轉交屯門對外交通工作小組跟進，與會代表的回應可能相若。

146. 有委員表示，乘客一般認為車資水平與車程長短有關，故巴士公司應就此作出交代。

147. 運輸署莫先生表示，巴士路線的全程車資依照行政會議批准的車費等級表釐訂釐訂，而車程之中的分段收費及優惠就由巴士公司按其商業原則決定。署方一向鼓勵巴士公司按營運情況及參考委員的意見，於可行的情況下提供車資優惠及分段收費。

148. 主席表示，雖然轉乘站的位置未必於屯門市區之內，但根據車程距離來說，其分段收費應該下調。例如於荃灣往屯門的分段收費為 6 元的話，巴士到達轉乘站時大約已駛過約三分之二的車程，故轉乘站的分段收費就為 4 元。

149. 有委員表示，參考駛經相近地區的港鐵接駁巴士，其車資亦為 4 至 6 元，比現時轉乘站分段收費的 8 元為低。居民大多以車程距離來評估車資水平，故轉乘站分段收費為 8 元實在不合理，署方及巴士公司應從善如流，降低轉乘站的分段收費，以提升與市民和委員之間的信任。

150. 主席總結表示，是項議題將轉交屯門對外交通工作小組跟進。

屯門對外交通
工作小組

V. 報告事項

(A) 運輸署報告

(交通及運輸委員會文件 2016 年第 20 號)

151. 委員省覽文件，並沒有提出意見。

VI. 其他事項及下次會議日期

152. 議事完畢，會議於下午 2 時 53 分結束，下次會議定於 2016 年 5 月 13 日（星期五）上午 9 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2016 年 4 月 20 日

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/16