

I. 歡迎詞

召集人歡迎與會者出席屯門對外交通工作小組(下稱「工作小組」)第三次會議。

II. 通過上次會議記錄

2. 與會者一致通過第一次特別會議及第二次會議的會議記錄。

III. 續議事項

i. 要求在轉車站設往大埔、將軍澳線以及機場快線

3. 運輸署莫家聲先生表示，署方備悉小組成員希望開辦新路線的建議。署方鼓勵乘客使用轉乘安排，提升營運乘效率。現時乘客可於屯門公路巴士轉乘站(下稱「轉乘站」)轉乘巴士路線前往大埔、將軍澳及機場。考慮整體運輸網絡及乘客需求後，署方現階段未有計劃開辦新路線。

4. 有小組成員表示，一般市民或認為轉乘兩條或以上的巴士路線過程繁複，並補充表示其政黨曾於轉乘站進行問卷調查，結果是大部份市民支持開辦新路線。她不滿意署方的回覆並認為署方應就題述建議進行調查。

5. 另有小組成員建議運輸署於提交來年的屯門區巴士路線計劃時，一併提供有關巴士路線的數據，以解釋改動巴士路線班次的原因。

6. 召集人表示，小組成員已充分討論有關議題，亦相信署方明白小組成員的訴求，故建議將是項議題撥入下一次會議議程中的報告事項。他請運輸署適時向工作小組匯報有關建議的進度，並向負責屯門區巴士路線計劃的有關組別反映小組成員的意見。

秘書處、
運輸署

ii. 要求將 E33 及 E33P 巴士線重新投標

7. 運輸署莫先生表示，現時 E33 及 E33P 的服務已大致能滿足乘客需求，而且巴士公司亦計劃分階段加強 E33P 的服務，巴士公司現時已可提供適當而有效率的服務，故此署方並無計劃進行重新投標。

8. 龍運巴士有限公司(下稱「龍運」)謝智豪先生補充表示，龍運按照 2016-2017 年的屯門區巴士路線計劃，分階段加強 E33 及 E33P 的服務，包括於本年 9 月將 E33P (往機場方向)的服務加強，服務時間延至下午 1 時，並預計於本年 12 月將服務時間加以延長至下午 6 時，以及將 E33P (往屯門方向)的服務提早至下午 2 時 30 分開始提供。由於觀察到 E33 (往機場方向)的首兩班次的需求量較高，龍運於本年 7 月 25 日至 8 月 14 日期間試辦一條由富泰開出的深宵特快機場線 NA33，冀望有助分流 E33 的乘客。由於 NA33 頗受居民歡迎，龍運會向運輸署申請延長 NA33 試辦期。

9. 多名成員先後發表意見及提問，內容綜述如下：
- (a) 認為龍運提供的服務不完善；
 - (b) 表示深宵特快機場線始終不能取代 E33 的服務；
 - (c) 表示工作小組應保留將 E33 及 E33P 巴士線重新投標的訴求；
 - (d) 查詢龍運的專營權的有效期；
 - (e) 表示由於龍運的服務水平尚未達標，堅持要求將 E33 及 E33P 巴士線重新投標；
 - (f) 表示會於立法會選舉後，聯同運輸署代表視察早上 E33 的班次；
 - (g) 表示不能接受本年度屯門區巴士路線計劃中並沒有清楚說明最終 E33 的服務時間將會提升至甚麼水平；以及
 - (h) 指出「E33P 雙向全日行走」一句有誤導之嫌，有必要繼續爭取 E33P 真正雙向全日行走。

10. 莫先生回應表示，可於會後補充龍運專營權服務的有效期。然而，由於巴士公司一直向乘客提供適當的服務，並回應乘客及議員的訴求，故署方暫時無計劃重新投標題述路線。

[會後補註：龍運巴士的專營權有效期至 2023 年 5 月 1 日。]

11. 召集人建議署方於下次會議報告龍運專營權的有效期，再討論是項議題。此外，他希望署方能於其專營權的有效期將至時，考慮區議會的意見以促請巴士公司改善服務。

運輸署

iii. 要求 B3 系列改善服務

12. 運輸署莫先生表示，署方一直關注 B3 及 B3A 的服務水平。署方的調查結果顯示 B3 及 B3A 的班次大致符合班次規定，但或受途中的交通情況影響，令班次出現不穩定的情況。署方會繼續監察 B3 及 B3A 的服務水平及穩定性，當乘客量達到指引中需要加強服務的水平時，署方會與巴士公司研究加強服務。

13. 城巴有限公司（下稱「城巴」）龔樹人先生表示，城巴一直與運輸署保持溝通，並根據載客量及指引調整班次。城巴正研究加強 B3 於星期六的服務的可行性。

14. 召集人向運輸署查詢 B3 系列的脫班情況，並建議城巴留意及加強 B3 及 B3A 於假日（特別是早上 6 時至 7 時）的班次，方便居民前往內地旅行。

15. 運輸署莫先生回應表示，B3 及 B3A 的大部份班次均準時開出。署方亦留意到市民於假日對 B3 及 B3A 服務需求較大，正與城巴研究增加上述時段 B3 及 B3A 的班次的可行性。

16. 有小組成員表示，由於 B3 的班次太疏，很多沿線市民寧可步行或

轉乘至屯門市中心乘搭 B3X，令 B3X 的乘客量增加。另有小組成員表示，B3M、B3A 及 B3X 屬 B3 的輔助路線，運輸署應避免路線重疊，以免浪費資源。

17. 召集人亦向運輸署查詢重組 B3M 及 B3A 路線的可行性，並請署方考慮小組成員過往就有關路線曾提出的建議。

18. 運輸署莫先生回應表示，署方與巴士公司曾研究 B3A 改行青山公路的可行性。然而，若 B3A 改行青山公路，其車程將會延長及需要額外資源運作，加上現時 B3A 路線的乘客亦會受到影響，因此署方未有計劃將 B3A 改行青山公路。署方備悉小組成員的建議，並會密切監察 B3M 及 B3X 的服務水平。

19. 召集人總結表示，B3X 的班次已經十分頻密，故 B3M 不需要同樣途經紅橋一帶分流乘客，請署方考慮重組 B3M 及 B3A 並改行青山公路的建議。

運輸署

iv. 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

20. 城巴龔先生表示，城巴會密切留意 962 系列的乘客量及行車情況。此外，因應暑假期間香港會議展覽中心舉辦特別活動，城巴額外安排了 12.8 米長的大型巴士行駛該路線，以應付乘客需求。

21. 有小組成員表示，城巴未能回應數年前強行削減服務青山灣居民的 962 路線所衍生的問題，希望巴士公司回應訴求，恢復 962 於黃昏 5 時至晚上 8 時的服務。

22. 城巴龔先生回應表示，因應小組成員的訴求，城巴已於下午繁忙時段增加了三班 962（往屯門方向）班次，以及調整上述三個班次的開出時間，並會積極檢視及加以改善 962 系列的服務。城巴實施相關重組方案後，曾在會議詳細交代有關班次及行車時間差距的數據，而根據巴士公司為 962 系列服務進行調查的結果，962 與 962B 的行車時間只相差 3 至 8 分鐘，而由於 962B 的班次頻密，整體來說乘客候車及乘車所需時間因而減低。此外，城巴不時與運輸署檢討 962 系列重組後的狀況，並發現下午繁忙時段的 962（往屯門方向）的載客量比 962B 及 962X 的低，只有約 50 人。

23. 有小組成員表示，屯門居民不認為增加的三班 962 班次能彌補原先的全日服務，並重申當時他們不贊成 962 改經深井。此外，她認為如果有交通擠塞的情況，962 與 962B 行車時間的差距應不只 3 至 8 分鐘。她請運輸署解釋巴士公司如何積極檢視 962 系列的服務。

24. 運輸署莫先生回應表示，正如城巴代表所述，下午繁忙時間新增的三班 962 班次的平均載客率只達六成左右。因應議員早前的建議，

署方與巴士公司正研究調整班次開出時間，以迎合乘客需求。署方現階段仍在分析數據，如有具體方案時會盡快通知區議會。

25. 召集人指出，962 主要服務的區域包括青山公路及蝴蝶灣一帶，亦明白不少青山公路居民不滿 962B 行走深井後使行車時間變長。由於不同議員有感 962 系列的路線重組計劃不完善，他們曾向運輸署提出不少建議，包括提早 962X 首班車的開出時間。他請運輸署與城巴一
運輸署、城巴
同檢討議員曾提出的建議，並向工作小組匯報檢討結果。

v. 要求在屯門公路巴士轉車站提供八達通增值服務

26. 九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）溫惠炎先生表示，曾於交通及運輸委員會（下稱「交委會」）的非正式會議中與議員探討題述事宜。基於該次非正式會議上所達成的共識，九巴正研究於轉乘站設置客戶服務站，以提供八達通增值服務。九巴會適時向工作小組匯報有關進展。

27. 召集人表示，九巴已於非正式會議上積極回應於轉乘站提供八達通增值服務及增設風扇的建議。他建議將是項議題撥入下一次會議議程中的報告事項。

秘書處

vi. 要求 44B 及 44B1 小巴伸延至落馬州福田口岸

28. 運輸署莫先生表示，落馬洲支線公共運輸交匯處（即福田口岸，下稱「交匯處」）附近的交通已經十分繁忙，署方現時會先集中解決該處交通擠塞的問題。再者由於面積有限，故署方不支持延伸該專線小巴服務至交匯處。

29. 多名成員發表意見及提問，內容綜述如下：

- (a) 表示該處的交通服務不足才使市民對的士服務需求上升；
- (b) 建議小巴以循環線方式駛經交匯處，並限制小巴的停留時間；
- (c) 建議於假日試行將 44B 及 44B1 的服務伸延至交匯處；
- (d) 表示既然已設有往返元朗至交匯處的直接交通服務，查詢署方為何不考慮加設往返屯門至交匯處的同類服務；
- (e) 表示是項議題早於港鐵落馬洲站啟用時存在至今，當時的交通情況未如現時複雜，惟多年來此建議仍毫無進展，有感運輸署一直不公平對待屯門居民。她堅持工作小組應續議及跟進是項議題，並期望運輸署能研究小組成員的建議；
- (f) 表示運輸署曾於多年前承諾於假日試辦一條來往屯門與交匯處的巴士線；
- (g) 建議運輸署考慮於平日下午 5 時校巴離開交匯處後，試辦一條來往屯門與交匯處的黃昏巴士線；以及
- (h) 表示署方既然能於交匯處增加三個的士落客位，應可於交匯處騰出小巴上落客位置予 44B 及 44B1 小巴使用。

30. 運輸署莫先生回應表示，專線小巴以循環線方式營運亦需要預留位置予乘客上落車及排隊，亦會佔用繁忙路段的路面資源，而小巴的載客量遠比巴士低。現時來往屯門至落馬洲支線管制站的乘客已可於元朗或新田公共運輸交匯處轉乘 B1 巴士前往交匯處。因此，署方現時沒有計劃將該 44B 及 44B1 小巴服務延伸至交匯處。

31. 召集人指出的士的載客量比小巴更少，而運輸署不斷擴充的士站只會令交匯處附近的交通更擠塞。他認為署方應讓載客量較高的公共交通工具（即小巴而非的士）優先使用道路，否則有雙重標準之嫌。他補充表示，以往香港亦曾試行高乘載車道（HOV lane），希望利用共乘的概念紓緩交通擠塞，惟實施過程繁複。

32. 多名成員發表第二輪意見及提問，內容綜述如下：

- (a) 表示不理解為何運輸署增設三個的士落客位而不將該位置預留予開辦載客量較高的巴士路線；
- (b) 表示不介意運輸署開辦比專線小巴載客量更高的巴士路線；
- (c) 指出 B1 的乘客需求頗高，而新田公共運輸交匯處位於 B1 路線的尾端，相信屯門居民難以於新田公共運輸交匯處轉乘 B1；
- (d) 建議運輸署將現有的士空間讓予其他交通工具，另覓地方設置的士站；
- (e) 表示對運輸署的回應十分失望，並認為署方多年來的回應同出一轍，毫無進展；
- (f) 表示運輸署應就屯門交通多年來仍未完善一事負上責任；以及
- (g) 認為於會議上討論此議題只是浪費時間，建議去信運輸及房屋局（下稱「運房局」），查詢局方對屯門整體交通網絡的看法。

33. 運輸署莫先生回應表示，署方十分關注該處的交通擠塞問題，並會聯同警方着手跟進。

34. 召集人表示理解小組成員的關注，並認為交匯處的交通擠塞問題源自增加的士泊位，建議署方研究於該帶的繁忙路段增設巴士專線。此外，小組成員可於本年 9 月 23 日舉行的交委會會議上，表達小組成員希望去信運房局的意願。

運輸署

vii. 要求立即增加 E33 班次，提升服務水平

35. 龍運謝先生表示，龍運曾就 E33 系列的服務進行調查，所得數據如下：E33（往機場方向）於早上繁忙時段的平均載客率為 75% 左右，而 E33（往屯門方向）於下午繁忙時段的平均載客率為 80% 左右。正如於之前的討論事項中提及，龍運將因應乘客對 NA33 的需求，與運輸署研究延長 NA33 試辦期的可行性。

36. 召集人表示，小組成員於較早時候的討論中提及龍運的服務仍有很大的改善空間。他請龍運就小組成員的意見研究及改善有關巴士路

龍運

線的服務。

viii. 討論屯門公路巴士專線措施、時間及範圍

37. 運輸署李鎮華先生利用投映片（見附件一）向小組成員解釋署方就文件提出的建議研究後的結果。署方認為容許其他車輛於巴士專線實施時段由青山公路（小欖）支路穿過巴士專線駛入屯門公路會影響巴士轉乘站的運作。行車安排上，為了保障駕駛者的安全，該建議牽涉開放目前小欖的巴士轉乘站往後一段數百米的巴士專線，讓駕駛者有足夠空間從該（一旦開放的）的數百米路段匯出其他行車線。現時，屯門公路近青龍頭的早上時段由 4 線轉 3 線已很繁忙和出現慢車情況，由小欖支路引入額外車流難免加劇該情況。此外，當其他行車線出現交通擠塞時，駕駛者自然盡量使用較暢順的行車線，故此很可能於該數百米開放路段的末段才願匯出至其他行較擠塞的車線，影響巴士專線的行車暢順。署方認為現階段須保持現有屯門公路巴士專線實施的措施、時間及範圍以確保該專線運作穩妥。

38. 多名成員發表意見及提問，內容綜述如下：

- (a) 認為運輸署低估香港駕駛者的能力；
- (b) 查詢運輸署投映片上的照片的拍攝時間，指他作為該區居民，不相信該照片於早上 7 時 30 分至 8 時所拍；
- (c) 表示由於駕駛者知道自己終須駛出巴士專線，正常而言，當駕駛者觀察到其他行車線沒有其他車輛時，便會立即駛出巴士專線；
- (d) 查詢運輸署上述數百米路段，以及深井轉出青山公路後的路段分別於早上 7 時 30 分至 8 時、8 時至 8 時 30 分及 8 時 30 分至 9 時的車量/容車量比率（V/C ratio）；
- (e) 認為若深井出口的路段的車量/容車量比率比上述數百米的路段低，署方應考慮讓駕駛者提早於小欖經巴士專線出屯門公路；
- (f) 表示若然屯門公路發生交通意外，很大機會癱瘓整條屯門公路，故對開放巴士專線的建議有所保留；
- (g) 表示她曾於巴士專線實施的時段於青山公路一帶進行實地視察，故明白青山公路駕駛者的訴求，但同時擔心開放巴士專線對道路使用者造成危險；以及
- (h) 認為運輸署應以前瞻性的角度回應市民的訴求，例如考慮議會曾多次向運輸署提出於青盈路接駁一條支路到屯門公路的建議，以便一同解決哈羅香港國際學校一帶交通擠塞的問題。

39. 運輸署李先生回應表示，投映片上的相片乃於巴士專線實施時段所拍攝。轉乘站前的路段乍看之下似乎不算繁忙，但此路段下游已明顯出現上述提到的繁忙和慢車情況。在保障數以萬計巴士乘客安全的大前提下，署方認為現時屯門公路巴士專線實施的措施、時間及範圍是合適的。

40. 多名成員發表第二輪意見及提問，內容綜述如下：
- (a) 表示希望運輸署提交有關路段的車量/容車量比率數據，以便小組成員討論；
 - (b) 表示運輸署應針對屯門人口不斷上升而作出相應的交通改善措施，並切實回應小組成員的建議；
 - (c) 表示有感很多議題經多年討論仍毫無進展，實屬浪費時間，建議工作小組尋求與更高層次的官員商討解決辦法；以及
 - (d) 認為運輸署除了顧及市民的需要，可能還要保障巴士公司的利潤，但希望署方能權衡輕重。

41. 召集人建議運輸署繼續研究文件中建議的可行性，並於下次工作小組會議向文件提交人報告。

運輸署

ix. 要求增加 59A 的班次

42. 運輸署莫先生表示，當乘客量達到指引中需要加強服務的水平時，署方會與巴士公司研究加強服務。署方曾就加強 59A 上午 8 時 45 分班次的建議於本年 4 月及 8 月進行調查，結果顯示 59A 於上午 8 時 30 分及上午 9 時的載客率分別為 60% 及 70%。換言之 59A 於上午繁忙時間的服務水平已能滿足乘客需求，故署方暫時未有計劃加強 59A 於上午繁忙時間的服務。

43. 九巴楊晉璋先生補充表示，巴士公司會繼續留意 59A 的情況，有需要時會聯同運輸署研究改善 59A 服務的措施。

44. 多名成員先後發表意見及提問，內容綜述如下：
- (a) 要求運輸署提供 59M 在削減 59A 服務前後的載客量，以供小組成員比較；
 - (b) 表示早前 259E 被削減 8 個班次後，署方未有相應提升 59M 服務，乘客往往因客滿而未能上車；
 - (c) 表示觀察到署方加強了 59M 於早上繁忙時間的服務，但仍未能滿足乘客需求；
 - (d) 表示署方在未獲區議會通過下削減 59A 服務是不尊重區議會及屯門居民，而且罔顧市民的需要；以及
 - (e) 表示若果未能完善 59M 的服務，署方則應恢復 59A 的班次。否則，她建議就削減 59A 服務一事去信運房局，以表達小組成員的意見。

45. 運輸署莫先生回應表示，署方已向巴士公司反映 59M 於上午 8 時 30 分後出現因客滿而乘客未能上車的情況。巴士公司正研究使用 12.8 米長的大型巴士行駛 59M 以提升載客量。

46. 九巴楊先生補充表示，九巴會因應署方的意見，評估 59M 的載客情況及研究加強 59M 服務。如有需要，九巴會考慮調派載客量較高的

巴士行駛 59M。

47. 召集人表示，希望巴士公司積極回應乘客的需求，並期望巴士公司於下次會議向小組成員帶來好消息。

x. 要求改善屯門公路巴士轉車站設施

48. 九巴溫先生表示，於交委會非正式會議中與議員達成共識，九巴會在轉乘站（往九龍方向）的前方候車位置試行安裝風扇，以及向路政署申請於轉乘站加裝特製纖維板，為乘客提供較舒適的候車環境。

49. 有小組成員表示，希望九巴能於下一季前完成安裝所有風扇。另有小組成員表示，觀察到現時轉乘站上蓋加多了一層隔熱膜，但候車乘客認為其隔熱作用不大。

50. 召集人總結表示，請九巴於下次會議報告向路政署加裝特製纖維板的進度，並考慮於轉乘站加裝設有霧化功能的風扇。他建議將是項議題撥入下一次會議議程中的報告事項。

九巴、
秘書處

xi. 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

51. 九巴梁領彥先生表示，九巴在釐定巴士路線的分段收費時，會詳細考慮乘客的乘車模式、分段收費對該路線及整體財政的影響、類似巴士路線及其他交通工具在相關路段的收費，以及在運作上之可行性。經過評估後，九巴將會向運輸署申請劃一轉乘站（往屯門方向）大部份路線的分段收費，並會與署方研究實行的細節。

52. 召集人表示，建議待巴士公司提供有關詳情後，於下次會議再繼續討論是項議題。

xii. 屯門對外交通服務調查

53. 召集人表示，秘書處已於本年 6 月 22 日就屯門區的停車位需求及其違泊問題的研究去信邀請夥拍團體，但於截止日期前沒有收到團體回覆有意成為夥拍團體，工作小組將於是次會議上討論跟進安排。他認為由於撥款預算太少及團體對活動內容沒有興趣，故沒有團體有興趣成為夥拍團體。他認為工作小組可參考於同日上午舉行的屯門對內交通問題工作小組的做法（即秘書處去信請小組成員於一星期內建議其他團體加入邀請名單）。並請秘書處向小組成員講解有關邀請夥拍團體的詳情。

54. 交委會秘書魏芷茵女士表示，由於沒有收到團體回覆有意成為夥拍團體，工作小組可考慮更改活動內容，或建議其他合適團體加入次輪的邀請名單。如第二輪的邀請順利，工作小組可以傳閱或召開特別會議以揀選夥拍團體，然後於 9 月 23 日舉行的交委會通過工作小組推薦的夥拍團體，再於 10 月 14 日舉行的財委會通過夥拍團體提交的區

議會撥款申請。否則，夥拍團體可能需要待下一輪（即 12 月的財委會）才通過區議會撥款申請，屆時夥拍團體或沒有足夠時間聘請其他專業機構（包括大學）進行研究。

55. 召集人表示，如果小組成員不反對上述建議，他便請秘書處去信請小組成員於一星期內建議其他團體加入邀請名單。秘書處稍後會將第二輪的邀請結果以傳閱形式通知小組成員。他提醒小組成員，若建議涉及個人利益，小組成員必須在提出建議時作出申報。

秘書處

[會後補註：秘書處已於本年 8 月 17 日電郵各小組成員，請小組成員提出其他團體的建議以加入第二輪的邀請名單內。結果在指定日期內，秘書處並沒有收到加入邀請名單團體的建議。秘書處已於本年 8 月 29 日向現有邀請名單上的團體發出第二輪邀請，但於截止日期前沒有收到團體回覆有意成為夥拍團體。與召集人聯絡後，工作小組將於 10 月的會議上討論跟進安排。]

IV. 討論事項

i. 要求增設屯門至紅磡全日通

56. 港鐵林圓女士表示，港鐵一直因應營運情況及市場變化等因素，推出及檢討各項推廣計劃，以鼓勵乘客使用鐵路服務。港鐵已將議員就「全日通」推廣的建議轉交相關部門備悉，並會繼續因應市場情況，不時為乘客提供不同的推廣，並在有需要時作出檢討。

57. 有小組成員向港鐵查詢會否繼續研究文件提交人就「全日通」推廣的建議。

58. 港鐵林女士回應表示，雖然港鐵現階段並未有計劃將「屯門-南昌全日通」優惠伸延至紅磡站，但一如其他推廣項目，港鐵會一直留意全日通的使用情況及市場情況。

59. 召集人建議將是項議題撥入下一次會議議程中的報告事項。

秘書處

V. 其他事項

60. 有小組成員表示，運輸署曾承諾提升 62X 的服務至全日行駛，但此計劃卻無故被擱置，希望署方能解釋原因，以向屯門東南區的居民作出交代。

61. 運輸署莫先生回應表示，署方曾就本年的屯門區巴士路線發展計劃中 62X 服務的調整諮詢區議會。經討論及收集議員的意見後，基於資源所限，巴士公司決定撤回 62X 全日行走的方案。署方已於本年 6 月 30 日去信通知所有區議員有關結果。他將於會後將小組成員的意見轉交有關組別。

62. 有小組成員表示，當初署方提出提升 62X 至全日服務的建議，反

映乘客對此有所需求，如今擱置計劃是欺壓屯門東南區的居民的表現，希望署方於下一次會議詳細交代擱置計劃的原因。

63. 另有小組成員表示，留意到近日於青山公路沿線出現龍運巴士站的站牌，但仍被膠袋包着，故欲查詢 A33 將於何時投入服務。作為當區議員，她不希望屆時於街道上發現 A33 巴士的蹤影，才得悉 A33 已投入服務，署方應盡早通知各議員有關消息，並查詢 A33 能否於 8 月底前投入服務。

64. 龍運謝先生表示，巴士公司正與運輸署商討 A33 的實行日期，初步計劃於本年八月投入服務。

65. 運輸署莫先生表示，署方於本年 6 月 30 日發出有關屯門區巴士路線發展計劃結果的信件中表示支持開辦 A33。由於署方及巴士公司正為 A33 的服務進行最後的籌備工作，暫時未有確定具體的實施日期。一旦確認實施日期，署方便會通知交委會，目標是於 8 月底前開辦 A33。

66. 召集人表示，部門應檢討現行向區議會報告的程序，例如應於會議上主動報告 A33 服務的進展，而不是待小組成員發現新設的巴士站站牌後再作查詢，以往運輸署亦曾於調整巴士服務前兩天才通知議員，此處理方式並不理想，應提早通知議會新服務的安排。

運輸署

VII.下次開會日期

67. 召集人宣佈議事完畢，會議於下午 4 時 38 分結束。下次會議日期是 2016 年 10 月 19 日。

屯門區議會秘書處

日期：2016 年 9 月 15 日

檔案：HAD TMDC/13/35/TTC/9 (16-17)

檢討屯門公路巴士專線措施、時間及範圍

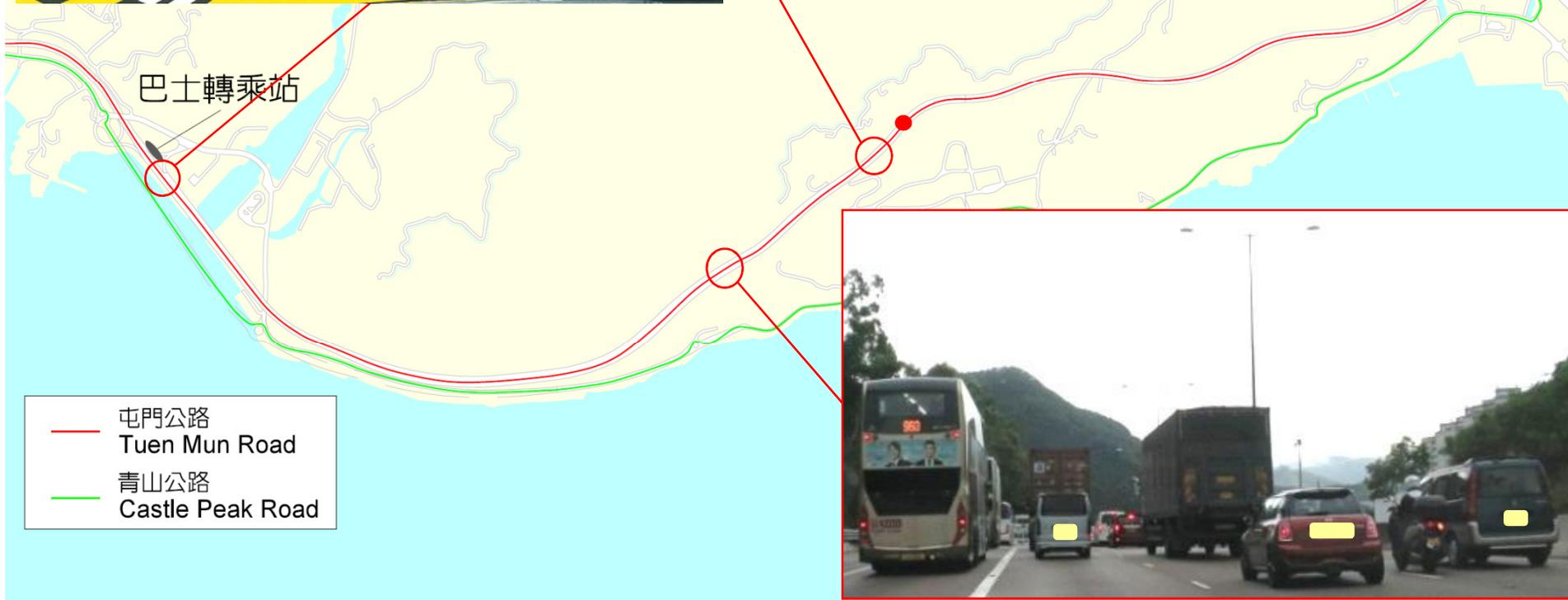


檢討屯門公路巴士專線措施、時間及範圍

運輸署收到的建議開放巴士綫方案

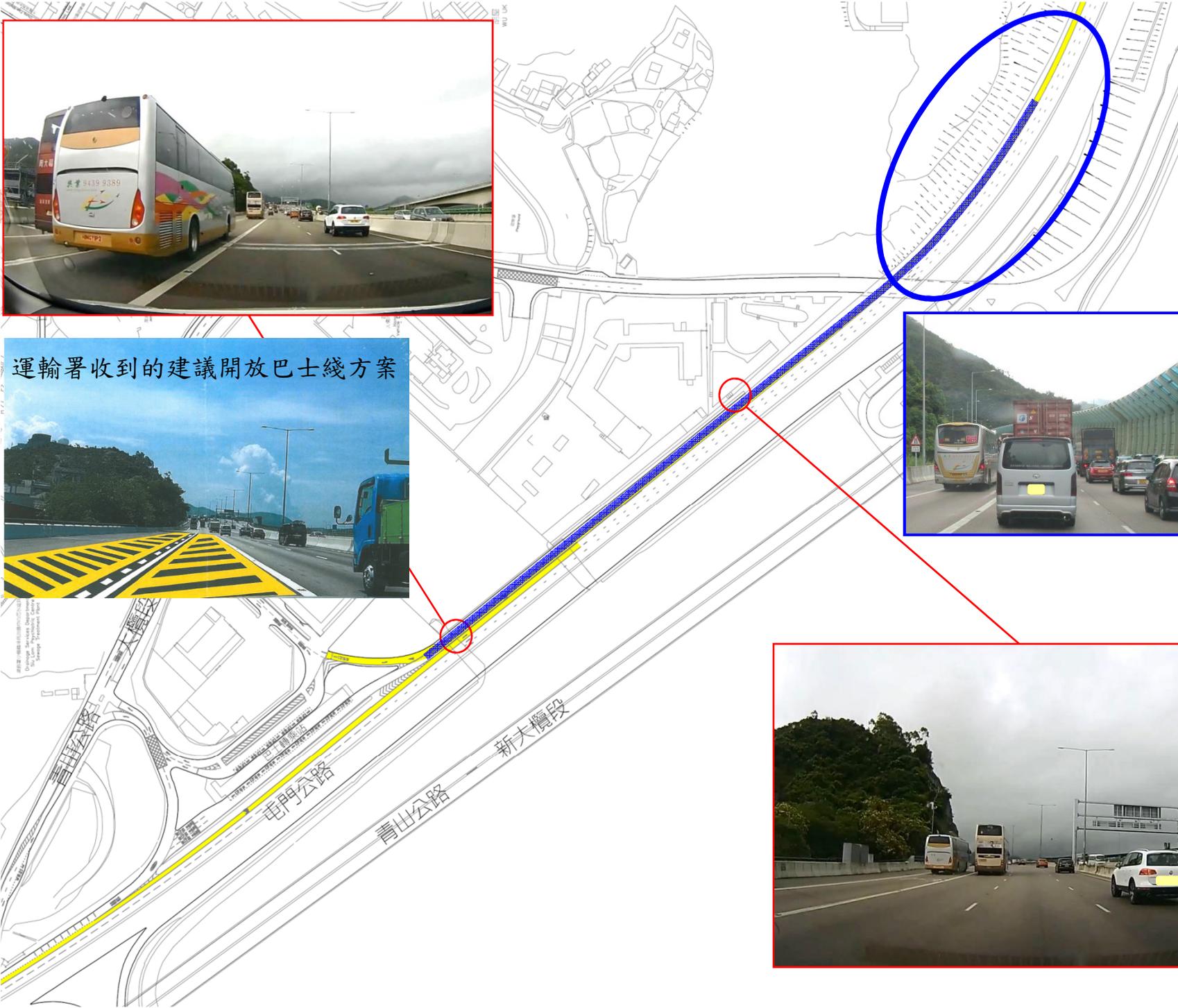


交匯處





運輸署收到的建議開放巴士綫方案



檢討屯門公路巴士專線措施、時間及範圍

