

屯門區議會
2018-2019 年交通及運輸委員會轄下
屯門對外交通工作小組
第三次會議記錄

日期：2018 年 6 月 13 日（星期三）
時間：下午時 2 時 32 分
地點：屯門政府合署三樓區議會會議室

出席者：	林頌鎧先生（召集人） 葉文斌先生 朱耀華先生 江鳳儀女士 陳有海先生, BBS, MH, JP 何杏梅女士 徐帆先生, MH 程志紅女士 曾憲康先生 甘文鋒先生 巫成鋒先生 楊智恒先生 甄紹南先生 譚駿賢先生 陳滙熙先生 胡嘉錡女士（秘書）	缺席者：	李洪森先生, BBS, MH 陶錫源先生, MH 黃麗嫦女士 龍瑞卿女士, MH 張恒輝先生 陳文偉先生 陳偉明先生
------	---	------	--

應邀嘉賓：	黎翠瑩女士 張焯為先生 李侃陵先生 鄧政傑先生	運輸署總運輸主任/巴士及鐵路 1 運輸署高級運輸主任/巴士發展（新界西） 九龍巴士（一九三三）有限公司經理（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）
-------	----------------------------------	---

列席者：	莫家聲先生 謝秀清女士 楊晉瑋先生 謝智豪先生 林志強先生 曾德龍先生	運輸署高級運輸主任/屯門 1 運輸署高級運輸主任/屯門 2 九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（車務） 龍運巴士有限公司襄理（車務） 城巴有限公司助理營運經理 民政事務總署屯門民政事務處行政主任（區議會）二 （交委會秘書）
------	--	--

I. 歡迎詞

召集人歡迎與會者出席 2018-2019 年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 2018-2019 年第二次會議的會議記錄。

III. 續議事項

(A) 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

（交委會文件 2016 年第 19 號）

3. 召集人表示，調低屯門公路巴士轉乘站（下稱「轉乘站」）的分段收費對巴士公司的收入影響輕微，他希望巴士公司可盡快落實題述建議。

4. 九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）李侃陵先生表示，調低轉乘站的分段收費將影響公司的財政狀況，惟九巴理解小組成員和市民的訴求，並會繼續研究有關建議。如有進一步消息，他會向工作小組報告。

5. 龍運巴士有限公司（下稱「龍運」）謝智豪先生表示，龍運備悉小組成員的意見，並會研究相關細節。如有進一步消息，會向工作小組匯報。

6. 城巴有限公司（下稱「城巴」）林志強先生表示，目前城巴的收費水平合適。城巴已備悉小組成員的意見，並會適時檢討有關安排。

7. 有小組成員表示，調低轉乘站的分段收費對巴士公司的收入影響不大，亦有助建立正面形象。

8. 召集人建議將是項議題列入報告事項。

巴士公司、
秘書處

IV. 討論事項

(A) 2018-2019 年屯門區巴士路線計劃

建議增設長途巴士新型服務 – 九巴第 P960 號

（交委會文件 2018 年第 30 號）

9. 運輸署黎翠瑩女士表示，署方於 2018 – 2019 年屯門區巴士路線計劃（下稱「巴士路線計劃」）內，建議試辦長途巴士新型服務九巴第 P960 號（屯門往返灣仔北）。署方曾於六月上旬發出關於屯門區巴士路線計劃的信件，當中措辭或引起誤會，她對此表示抱歉。署方其後發出修訂信件，當中澄清署方會繼續與九巴研究 P960 的走線，並希望上述路線盡快得以落實。

10. 九巴李先生表示，巴士路線計劃最初建議將 P960 位於港島區的總站設於灣仔北，基於區議會和乘客均希望將 P960 的總站延伸至銅鑼灣，故九巴與運輸署將 P960 的走線修訂為途經天樂里和摩理臣山道。及至上一次交通及運輸委員會（下稱「交委會」）會議，九巴得悉議會希望 P960 可直達銅鑼灣的商業地區或天后，九巴作為公共交通營運商樂意配合，惟最終走線仍須由運輸署敲定。九巴會繼續聽取意見，並加以研究。

11. 多名小組成員先後發表意見，內容綜述如下：

- (a) 表示屯門居民多年來均希望有直接前往銅鑼灣的巴士服務，而九巴亦已表示可作配合，故再次要求運輸署將 P960 的總站伸延至銅鑼灣；
- (b) 表示石排頭路附近人口甚多，加上陸續有新屋苑落成，故曾建議 P960 於該路段設站，相信對整體行車時間影響不大，惟至今未獲運輸署正面回應，他請運輸署重新考慮上述意見；
- (c) 表示早前有傳媒報導指屯門區議會要求撤回 P960 方案，引起居民不少迴響，但事實上，議會一直支持開辦有關服務，及後運輸署才作出澄清。因此他要求運輸署小心處理對外發放的訊息；
- (d) 要求 P960 統一全日於兆康開出；
- (e) 要求運輸署解釋不讓 P960 直接駛入銅鑼灣的原因；
- (f) 表示居民認為 P960 與 960 的行車路線相若，故 P960 應參考 960 的走線並途經石排頭路；
- (g) 表示 P960 的班次不多，相信對港島區的交通影響不大，故他請運輸署重新考慮將路線延伸銅鑼灣、天后或北角；
- (h) 表示元朗區有直達銅鑼灣的巴士服務而屯門沒有，認為運輸署對屯門居民並不公平；
- (i) 建議 P960 落實初期，繁忙時間由兆康開出並途經青田路；非繁忙時間則由寶田開出並途經石排頭路。若試行效果理想，他建議 P960 統一由兆康開出，並途經石排頭路；
- (j) 表示署方一直以銅鑼灣交通繁忙為由拒絕將 960 及 961 的總站延伸至銅鑼灣，而九巴則表示可考慮將 P960 延伸至銅鑼灣或天后，予人自相矛盾之感；以及
- (k) 表示不反對署方開辦 P960，惟其車資昂貴，並非居民的首選路線，故要求署方同時將 960 或 961 的總站延伸至銅鑼灣。

12. 運輸署黎女士回應如下：

- (a) 表示小組成員的意見主要圍繞 P960 於屯門區和港島區的走線安排；
- (b) 表示署方於 2018 年 5 月向交委會建議 P960 改經天樂里的方案，而該處與銅鑼灣商業地帶的步行距離約為 5 至 10 分鐘；
- (c) 表示 P960 是試驗形式的新服務，署方亦已修訂其行車路線至鄰近銅鑼灣的商業地帶；
- (d) 表示現時有不同巴士路線在天后站公共運輸交匯處的四個巴士月台提供服務，而試驗性質的長途巴士新型服務的巴士車種有別

於一般巴士，故此運輸署需考慮 P960 排隊安排以及巴士調配等因素，以考慮該站是否適合作為 P960 的總站。她歡迎巴士公司向運輸署提供更多相關資料，以便署方進行研究。然而，運輸署目前難以大幅修改 P960 的走線，故希望小組成員可集中討論 P960 改經天樂里的方案；以及

(e) 表示銅鑼灣是交通非常繁忙的地區，惟運輸署會繼續研究各小組成員的意見。

13. 有小組成員對運輸署的回應表示不滿，並認為署方並未就交委會委員的意見與九巴探討。

14. 運輸署黎女士續表示，署方備悉各小組成員的意見，並希望 P960 可盡快投入服務。運輸署理解居民對前往銅鑼灣的巴士服務的需求，署方可整體檢視如何改善屯門來往港島區的運輸服務安排。至於 P960 改經石排頭路的建議，署方需小心審視其對行車時間的影響，並會一併研究將 P960 統一於兆康開出的建議。

15. 九巴李先生表示，P960 班次不多，相信天后站公共運輸交匯處有足夠空間供 P960 停泊，九巴亦樂意研究天后附近有否其他地方適合作 P960 總站，並會與運輸署商討有關安排。另外，九巴認為 P960 改由兆康開出並途經大興一帶於營運上是可行的，會與運輸署商討具體走線和班次安排。

16. 多名小組成員發表第二輪意見，內容綜述如下：

(a) 表示屯門居民對前往銅鑼灣的巴士服務需求甚殷，而交委會亦同意延伸 P960 的終點站至銅鑼灣；

(b) 表示九巴積極回應小組成員的建議，惟運輸署對上述意見仍有保留。因此，他要求九巴和運輸署於下一次會議提供更多資料予小組成員參考，例如天后站公共運輸交匯處的運作安排和 P960 途經天樂里的行車安排等；

(c) 表示 P960 每小時只有三個班次，對銅鑼灣的路面交通影響不大；

(d) 表示運輸署未有認真研究交委會和小組成員的意見，對此表示不滿，並要求運輸署積極考慮小組成員的建議；

(e) 表示元朗區的長途巴士新型服務 P968 可直達銅鑼灣，相信將 P960 的終點站延伸至銅鑼灣亦是可行的；

(f) 建議署方可考慮將 P960 總站設於鄰近銅鑼灣核心地帶，例如維多利亞公園（下稱「維園」）、摩頓臺、天后和威非路道巴士站等；

(g) 表示九巴對於 P960 統一由兆康開出及途經石排頭路的回應正面，他對此表示歡迎，並希望盡快落實有關方案；

(h) 表示若開辦屯門直接往返銅鑼灣的巴士服務，可方便長者等行動不便的人士；

(i) 表示交委會早前就開辦 P960 提出以下意見，包括(i)下調 P960 車資；(ii)建議 P960 統一由兆康開出；(iii)建議 P960 途經石排頭路；

- 以及(iv)要求將 P960 總站延伸至銅鑼灣；
- (j) 建議將 P960 部分回程班次的終點站設於兆康；
 - (k)表示運輸署和九巴對於 P960 於港島區的總站位置各有不同意見，他認為署方應先敲定 P960 的終點站位置，小組成員方可就具體路線安排給予意見；
 - (l) 表示九巴將投放六輛巴士行走 P960 路線。他預計日後部分 960 乘客將轉乘 P960 而導致 960 客量下跌，故要求運輸署承諾不會因上述情況而削減 960 的班次；以及
 - (m)建議將此議題交回交委會討論。

17. 九巴李先生表示，九巴會與運輸署積極研究在銅鑼灣或銅鑼灣周邊地區，例如威非路道巴士總站，設置 P960 總站的安排。

18. 召集人表示，(i)工作小組同意開辦 P960，並希望有關服務盡快得以落實；(ii)建議 P960 統一由兆康開出及行經石排頭路；以及(iii)建議將 P960 總站延伸至銅鑼灣或天后。他要求運輸署及九巴研究上述建議的可行性，並於下一次會議匯報進展。

19. 有小組成員建議將此議題需交由交委會跟進。

20. 召集人表示，交委會已將此項議題交由此工作小組跟進。如有任何進展，運輸署或九巴亦可在交委會會議中的報告事項向交委會委員作出報告。

運輸署、
九巴

(B) 工作小組工作計劃及邀請夥拍團體事宜

21. 召集人表示，去年交委會轄下兩個工作小組同意將上財政年度的「社區參與計劃」撥款合併使用，並由屯門區內交通問題工作小組於上年度利用撥款進行調查及研究，而本年度的合併撥款則由本工作小組使用，該筆款項一共為 250,000 元。他請小組成員就訂立活動細節提供意見。

22. 多名小組成員先後發表意見，內容綜述如下：

- (a)表示屯門區內交通問題工作小組與運輸署較早前各自進行屯門區內停車位的調查，惟兩者結果相距甚遠，以致上述工作小組難以就其調查報告作出跟進，成效不彰。因此，她認為此工作小組應從長計議，務求善用撥款；
- (b)表示如有需要，工作小組可提交跨年度的撥款申請；
- (c)建議就如何改善轉乘站進行研究；以及
- (d)建議工作小組考慮進行較小規模的調查研究，並提議由秘書處透過電郵收集各小組成員的意見。

23. 召集人請秘書處先行收集各位小組成員的意見，並建議續議此項議題。

秘書處

V. 報告事項

(A) 要求在轉車站設往大埔、將軍澳線以及機場快線

(交委會文件 2016 年第 39 號)

24. 運輸署莫家聲先生表示，署方將開辦 263C 來往屯門站至大埔中心，並會觀察有關路線的成效及適時作出檢討。機場巴士路線方面，A33 已於轉乘站設站。此外，乘客可於黃大仙、彩虹或觀塘轉乘前往將軍澳，故署方暫時未有計劃加設屯門往來將軍澳的巴士路線。

25. 有小組成員表示，前往將軍澳的轉乘優惠只適用於部分途經龍翔道的巴士路線，故她認為工作小組應繼續爭取開辦屯門前往將軍澳的巴士路線。

26. 運輸署莫先生表示，屯門居民可於轉乘站轉乘 258D 及 259D 等巴士路線前往黃大仙或九龍東等。由於現時已有合適的轉乘安排，故署方暫時未有計劃開辦屯門往來將軍澳的巴士路線。

27. 有小組成員表示，屯門區只有部分巴士路線途經黃大仙，故不少居民需經多次轉乘才能前往將軍澳。她建議署方於轉乘站開辦直接前往將軍澳的巴士路線。

28. 運輸署莫先生表示，屯門居民亦可以乘搭前往荃灣的路線轉乘 290 及 290A 前往將軍澳。

29. 召集人表示，由於署方已開辦前往大埔以及機場的巴士路線，故建議更正議題名稱為「要求在轉車站設往將軍澳線」。

運輸署、
秘書處

(B) 要求在屯門公路巴士轉車站提供八達通增值服務

(交委會文件 2014 年第 17 號)

30. 九巴楊晉瑋先生表示，現時九巴正等待屯門地政處的回覆。待正式租約批出後，九巴可於四個月內建成客務站。

31. 召集人請秘書處邀請屯門地政處出席下一次會議，以便討論，並建議續議此項議題。

九巴、
秘書處

(C) 要求 44B 及 44B1 小巴伸延至落馬州福田口岸

(交委會文件 2016 年第 39 號)

32. 召集人表示工作小組已於 2018 年 5 月 31 日收到運輸及房屋局的書面回應（見附件一）。

33. 運輸署謝秀清女士表示，署方對是項議題沒有補充。

34. 召集人建議續議此項議題。

運輸署

(D) 要求開辦由屯門碼頭至機場的巴士路線

(交委會文件 2016 年第 58 號)

35. 運輸署莫先生表示，A33 的服務範圍已擴展至屯門碼頭一帶。

36. 召集人建議運輸署及龍運考慮加密 A33 的班次，並建議刪除此項議題。

秘書處

(E) 再次要求 962X 提早頭班車時間

(交委會文件 2016 年第 49 號)

37. 城巴林先生表示，962X 頭班車將於 2018 年 6 月 25 日起提早至 8 時 30 分開出，有關申請已獲運輸署批准。

38. 召集人建議刪除此項議題。

秘書處

(F) 強烈要求 62X 儘快全日行走

(交委會文件 2016 年第 66 號)

39. 運輸署莫先生表示，署方早前曾就九巴 259D 及 62X 重組方案諮詢意見，備悉委員要求將 62X 號擴展為全日服務，同時不調整現時 259D 等路線的服務水平。基於資源考慮，運輸署及九巴現時未有計劃擴展 62X 為全日服務。

40. 有小組成員表示，九巴以資源考慮為由拒絕擴展 62X 為全日服務，另一邊廂卻投放資源購入新型巴士行走 P960，自相矛盾。此外，62X 與 259D 的乘客不盡相同，加上 259D 於繁忙時間亦不經友愛及市中心一帶，兩者不應混為一談，故她要求將 62X 擴展為全日服務。

41. 有小組成員表示，若乘客對 62X 的需求持續增長，運輸署應考慮將 62X 擴展為全日服務。

42. 召集人表示，259D 及 62X 的班次安排容易令人混淆。他請運輸署及九巴聽取各小組成員的意見，並建議續議此項議題。

運輸署、
九巴

(G) 要求增加 59A 的班次

43. 運輸署莫先生表示，59A 早上 8 時 30 分及 9 時的載客量分別約為七成和五成，運輸署暫時未有計劃加密班次。

44. 有小組成員表示，運輸署在未諮詢議會的情況下削減 59A 的服務水平。屯門碼頭一帶居民未有其他運輸服務前往大窩口及葵涌一帶，故建議加密 59A 非繁忙時間的班次至每半小時一班。

45. 有小組成員建議署方和巴士公司考慮於星期六早上恢復 59A 服務。

46. 運輸署莫先生表示，署方曾透過巴士路線計劃的文件諮詢議員對

調整 59A 班次水平的意見，文件指出 59A 於非繁忙時間的載客率偏低，並提供了其他替代路線的轉乘安排。運輸署明白在調整巴士路線服務時，難免有部份乘客會受到影響，惟署方經衡量巴士網絡及資源運用等因素後，最終落實調整 59A 的方案。現時，59A 的服務水平大致可滿足乘客需求，亦有足夠的轉乘路線供乘客選擇，故署方未有計劃恢復 59A 星期六的服務，惟已備悉小組成員的意見。

47. 有小組成員表示，有不少居民向她投訴 59A 的服務不足及經常壞車，她促請運輸署及九巴改善 59A 的服務。

48. 有小組建議加密 59A 於上午 9 時 30 分至 12 時 30 分的班次至每半小時一班，並試行三個月以觀察客量變化。

49. 召集人請運輸署和九巴研究各小組成員的意見，並建議續議此項議題。

運輸署、
九巴

(H) 要求將巴士路線 960 及 961 服務延至銅鑼灣並於繁忙時段加強服務

(交委會文件 2018 年第 9 號)

50. 運輸署張焯為先生表示，960 及 961 於繁忙時間的班次相當頻密，故此其總站必須具備一定規模，以配合車隊運作。天后站公共運輸交匯處的四個巴士月台已有分別由五條全日服務的巴士路線使用，至於摩頓臺的六個巴士月台亦已有七條全日服務的巴士路線使用。部分巴士月台只適合容納一條巴士線，若在現有巴士月台新增其他全日服務的巴士路線，將阻礙巴士路線的運作及導致班次不穩定，故此銅鑼灣已沒有適合站點作為 960 或 961 的終點站。此外，960 或 961 的乘客可於中環免費轉乘 968 前往銅鑼灣，現時每日約有 800 人次使用上述轉乘服務，而 968 駛至中環時一般仍有空間接載 960 或 961 的乘客前往銅鑼灣。若延伸有關巴士路線的終點站至銅鑼灣，將加重銅鑼灣一帶及怡和街的交通負荷。基於運輸署一直致力減少途經怡和街的巴士數目，而上述路線未有客源增長，運輸署現階段沒有計劃遷移上述路線位於港島區的終點站。

51. 運輸署謝女士表示，署方一直與九巴密切監察 960 及 961 的乘客需求，並適時與九巴繼續商討加密服務的可行性。

52. 九巴楊先生表示，若 960 及 961 路線延至銅鑼灣，九巴樂意在有需要時於繁忙時間加強上述路線的服務。此外，九巴亦已按巴士路線計劃的建議，於 2018 年 4 月加強 960 的班次。九巴將繼續留意 960 及 961 的乘客量，如有需要，會與運輸署作出跟進。

53. 多名小組成員先後發表意見，內容綜述如下：

(a)建議運輸署及九巴將 960 或 961 其中一條路線的終點站延至銅鑼

灣或維園附近；

- (b)表示九巴積極考慮將 P960 的終點站延伸至銅鑼灣，卻未有正面回應會否延伸 960 或 961 的終點站，令人質疑是兩者的票價差距所致；
- (c)表示若 960 或 961 的乘客需在中環轉乘 968 以前往銅鑼灣，非常不便；
- (d)表示曾於港澳碼頭附近進行乘客調查，並得悉不少 960 的乘客於該站下車，以轉乘地鐵前往銅鑼灣和北角；
- (e)表示多年前已爭取將 960 的終點站至銅鑼灣，惟至今屯門西北區仍沒有任何直接前往銅鑼灣的服務，故她質疑運輸署有密切監察上述路線的說法；
- (f)要求運輸署重新研究將 960 及 961 終點站延至銅鑼灣的可行性；
- (g)認為運輸署對 P960 延至銅鑼灣甚有保留，更遑論車隊數目逾 20 輛巴士的 960 和 961；
- (h)表示 960 於星期六、日晚上 9 時 30 分後乘客較多，故建議將 960 的終點站延至銅鑼灣或摩頓臺，並於上述時間加密班次及延長服務時間；
- (i)表示交委會已多次跟進此項議題，惟至今仍未有何進展；
- (j)表示擔心 P960 開辦後，運輸署與九巴將削減 960 及 961 班次，令居民變相只可乘坐車資較高的 P960 前往市區；以及
- (k)建議運輸署一併研究將 P960、960 及 961 的終點站延伸至威非路道巴士站。

54. 召集人表示，運輸署對於延伸 P960 的服務範圍至銅鑼灣明顯有所保留，相信他們批准車隊數目龐大的 960 或 961 延伸終點站至銅鑼灣的機會甚低。此外，他思疑運輸署已劃分不同區域或路線予不同巴士公司經營業務。

55. 九巴楊先生表示，以鄰近銅鑼灣或天后的巴士總站而言，九巴現時並未有使用摩頓臺、威非路道及北角碼頭巴士總站，九巴會積極與運輸署商討將 P960、960 及 961 路線延伸於上述三個巴士站的可行性。此外，由於 P960 的班次較少，將其總站延伸至威非路道巴士總站較為可行。

56. 運輸署張先生表示，960 或 961 的乘客可於中環免費轉乘 968 前往銅鑼灣，而 968 於銅鑼灣路一段全日平均的載客率只有一成多，故此將 960 及 961 改為行經怡和街和銅鑼灣等繁忙路段，以服務少數乘客，並不符合效益。此外，摩頓臺及天后站公共運輸交匯處已沒有位供 960 或 961 作終點站，而威非路道巴士站位於路邊，亦已有一條全日行駛的巴士路線使用。

57. 多名小組成員發表第二輪意見，內容綜述如下：

- (a)表示署方對於 P960、960 和 961 的取態令區議員非常尷尬；
- (b)表示運輸署的數據未能如實反映乘客的需求，他請運輸署提供

960 和 961 乘客轉乘其他交通工具前往銅鑼灣或北角的數據；

(c) 表示運輸署未有研究題述建議的可行性便加以拒絕，她對此表示不滿及遺憾，並隨即離席；以及

(d) 建議工作小組先爭取延伸 960 及 961 的終點站至銅鑼灣，及後再商討開辦 P960 的詳情。

58. 召集人表示，若得成功爭取延伸 960 及 961 的終點站至銅鑼灣後再商討開辦 P960 的詳情，恐怕 P960 於短期內難以落實。他另請運輸署及九巴研究各小組成員的意見，並建議續議此項議題。

運輸署、
九巴

V. 其他事項

59. 既無其他事項，召集人宣佈會議結束。

VI. 下次開會日期

60. 召集人宣佈議事完畢，會議於下午 4 時 36 分結束。下次會議日期是 2018 年 8 月 29 日。

屯門區議會秘書處

日期：2018 年 8 月 8 日

檔案：HAD TMDC/13/35/TTC/9 (18-19)

政府總部
運輸及房屋局
運輸科

香港添馬添美道2號
政府總部東翼



TRANSPORT AND HOUSING BUREAU
GOVERNMENT SECRETARIAT
TRANSPORT BRANCH

East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref.

電話 Tel. No.: 3509 8156

來函檔號 Your Ref.

HAD/TM DC/13/35/TTC/9(18-19)

傳真 Fax No.: 2104 7274

新界屯門
屯喜路1號
屯門政府合署2樓
屯門區議會交通及運輸委員會轄下
屯門對外交通工作小組召集人
林頌鎧議員

[傳真號碼：2451 1598]

林議員：

屯門區議會交通及運輸委員會轄下
屯門對外交通工作小組

要求 44B 及 44B1 小巴伸延至落馬州福田口岸

感謝你於2018年5月8日的來函。本局已徵詢相關政策局及部門，現謹覆如下：

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），讓市民可以利用其他輔助公共交通服務前往該管制站。基於地理環境所限，加上需要保護附近環境，支線交匯處的面積不大，只能容納有限度的路面公共交通服務。

支線交匯處旁的用地

港鐵公司一直致力為乘客提供安全及可靠的鐵路服務，並以乘客的安全為首要考慮。來函提及的有關位置，相信是指東鐵落馬洲支線的緊急疏散集合點，現由港鐵公司管理及日常保養，是按照法定要求設立，亦經過有關部門審批，以便在出現緊急情況時，讓已經進入管制區內但仍未辦理完成出/入境手續的乘客集合，因此須經常保持暢通。

專線小巴第44B及44B1號假日試行建議

運輸署與屯門區議會一直就屯門區居民期望有直接的公共運輸服務往來支線交匯處的訴求保持緊密溝通。我們備悉屯門區居民希望伸延專線小巴第44B及44B1號至支線交匯處，並在假日以循環線形式運作的意見。

正如上文所述，基於地理環境所限，而落馬洲支線管制站一帶的車流亦必須符合環保的限制，支線交匯處只能容納有限度的路面公共交通服務。運輸署已盡量安排適切的公共交通服務安排，以配合各區市民往來落馬洲支線管制站的需要。就屯門區居民而言，現時可乘搭專線小巴第44B或44B1號線前往落馬洲（新田）公共運輸交匯處，再轉乘九巴第B1線及專線小巴第75號線前往支線交匯處；或乘搭西鐵到元朗轉乘巴士或專線小巴。連接屯門區和支線交匯處的公共交通安排運作暢順，而九巴第B1線及專線小巴第75號線亦能發揮有效的接駁功能。

落馬洲支線管制站現時日間繁忙時間交通相當頻繁。為配合前線執法部門實施的出入境分流管制措施，運輸署在2017年1月重整支線交匯處的站位分配，包括縮少巴士和小巴上落客位置，以致沒有剩餘空間供額外公共交通服務營運。在假日，巴士及小巴在有需要時亦會使用學童車輛上落客點，以應付增加的乘客需求及減少車輛於支線交匯處的停留時間。鑑於上述情況以及現行公共交通安排大致暢順，運輸署暫未有計劃將專線小巴第44B及44B1號延伸至落馬洲管制站的假日試行建議。

政府現正規劃興建北環線，連接西鐵和落馬洲支線口岸，便利屯門居民使用鐵路往來落馬洲支線口岸。在現階段，運輸署會繼續密切留意使用落馬洲支線管制站的旅客人數，以及往來管制站乘客的交通模式，並適時調整相關公共交通服務，以配合乘客的需求。

落馬洲河套地區發展方案

發展局表示，落馬洲河套地區發展規劃及工程研究建議建造一條連接河套地區與港鐵落馬洲站並使用環保運輸的專用直接道路。該直接道路擬以高架形式建造，包括連接港鐵落馬洲站的環保運輸總站，而該高架總站將覆蓋部分現有的公共運輸交匯處。當局會於河套地區的第一期主體工程設計階段從多方面檢討適合該直接道路的環保運輸運作模式。

感謝工作小組對運輸事宜的關注。

運輸及房屋局局長

(何家騏



代行)

2018年5月31日

副本抄送： 運輸及房屋局助理秘書長（運輸）4B
發展局局長（經辦人：盧玉敏女士）
運輸署署長（經辦人：謝秀清女士）