

屯門區議會
2016-2017 年交通及運輸委員會轄下
屯門對外交通工作小組
第四次會議記錄

日期：2016 年 10 月 19 日（星期三）
時間：下午 2 時 35 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 李洪森先生, MH 江鳳儀女士 陳有海先生, BBS, MH, JP 黃麗嫦女士 何杏梅女士 龍瑞卿女士, MH 陳文偉先生 朱順雅女士 蘇嘉雯女士 甘文鋒先生 巫成鋒先生 楊智恒先生 甄紹南先生 吳桂華先生 葉雅怡女士（秘書）	缺席者：	蘇炤成先生 陶錫源先生, MH 吳觀鴻先生 徐帆先生, MH 程志紅女士 陳文華先生, MH 曾憲康先生 譚駿賢先生
------	---	------	---

應邀嘉賓：	李鎮華先生 溫惠炎先生 梁領彥先生 梁天俊先生	運輸署工程師/特別職務 2 九龍巴士（一九三三）有限公司經理（車務） 九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（策劃及發展） 九龍巴士（一九三三）有限公司車務主任
-------	----------------------------------	--

列席者：	莫家聲先生 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 龍運巴士有限公司襄理(車務) 城巴有限公司營運貳部經理 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屯門對外交通工作小組(下稱「工作小組」)第四次會議。

II. 通過上次會議記錄

2. 與會者一致通過第三次會議的會議記錄。

III. 續議事項

i. 要求將 E33 及 E33P 巴士線重新投標

3. 運輸署莫家聲先生表示，現時 E33 及 E33P 的服務大致能滿足乘客需求。龍運巴士有限公司(下稱「龍運」)已落實 2015-2016 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 19 日加強 E33P (往機場方向)的服務，服務時間延至下午 1 時，並預計於本年 12 月將服務時間進一步延長至下午 6 時，以及將 E33P (往屯門方向)的服務時間提早至下午 2 時 30 分。巴士公司現時已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。

4. 多名成員發表意見及提問，內容綜述如下：

- (a)表示據他理解，「全日服務」指全日任何時段均提供巴士服務，而非只增加某時段的巴士服務及於特定時間提供單向服務；
- (b)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；
- (c)表示多年前已於議會爭取 E33P 全日行走，但龍運一直未有回應，故此提出重新招標的要求。結果於提交文件後，龍運才開始增加 E33P 的服務至所謂的「雙向全日行走」。由於議會仍不滿意龍運的服務，故她建議續議是項議題直至問題解決；
- (d)表示曾於以往的會議查詢龍運專營權的有效期，但署方仍未回覆；
- (e)建議署方進行重新投標時，提高透明度；以及
- (f)表示是項議題已經清楚表達小組成員的要求。他向運輸署查詢將巴士路線重新投標的考慮因素及向召集人查詢提出相關動議的必要性；

5. 召集人表示，若專營權的有效期未至，相信很難要求運輸署貿然重新投標。

6. 運輸署莫先生回應表示，龍運巴士的專營權有效期(即 2023 年 5 月 1 日)已於工作小組的第三次會議記錄以會後補註的形式向工作小組報告。

7. 多名成員發表先後第二輪意見及提問，內容綜述如下：

- (a)要求運輸署提出確實的數據，說服小組成員不進行重新投標的決定；

- (b)查詢運輸署與龍運簽約的日期；
- (c)表示有居民不時向她反映 E33（往機場方向）的服務不足，故此她不能接受運輸署的解釋；
- (d)表示是項議題已續議多年。她曾就巴士路線進行調查，而且每次調查均保留完整的記錄及數據。她促請運輸署公開其調查數據；
- (e)表示儘管工作小組不斷續議是項議題，一再表達及重申要求重新投標的觀點，惟運輸署仍認為龍運大致可滿足乘客需求；以及
- (f)要求運輸署提供題述巴士路線於一星期內（由本年 10 月 10 日至 10 月 16 日）的行車時間表及載客量等數據，方便工作小組討論及評估巴士公司的服務水平。

8. 運輸署莫先生回應表示，署方曾就 E33 系列的服務進行調查，E33（往機場方向）於早上繁忙時段的平均載客率為 70%至 80%左右。另外，巴士路線計劃經諮詢區議會後，巴士公司亦延長了 E33P 的服務時間。署方會繼續因應地區意見，與巴士公司研究改善服務的建議。署方現無計劃將龍運的專營權進行重新投標。此外，巴士專營權有效期一般為十年，他將於會後向工作小組補充龍運專營權的開始日期。

9. 召集人建議續議是項議題，並請運輸署於下次會議提供與巴士公司專營權的開始日期，以及提供能 E33 及 E33P 的數據。

秘書處、
運輸署

[會後補註：現時龍運的專營權由 2013 年 5 月 1 日至 2023 年 5 月 1 日。]

ii. 要求 B3 系列改善服務

10. 運輸署莫先生表示，署方一直關注 B3 及 B3A 的服務水平及脫班情況。署方的調查結果顯示，B3 及 B3A 於早上 6 時至 7 時的服務大致符合班次規定，但受途中的交通情況影響，以致出現少數脫班情況。署方會繼續監察 B3 及 B3A 的服務水平及穩定性。

11. 城巴有限公司（下稱「城巴」）龔樹人先生表示，B3 及 B3A 的大部份班次均準時開出，脫班情況大多是早上繁忙時間屯門公路發生交通意外所致。城巴正在檢視有關路線的乘客數量，將會按乘客需求，向運輸署申請增加星期日的班次。

12. 多名成員發表意見及提問，內容綜述如下：

- (a)表示有居民於會前傳了一幅於星期日下午 4 時 40 分於 B3 車廂內拍攝的照片給她。照片中 B3 的上層企滿乘客，證明 B3 的服務不足；
- (b)表示由於 B3X 的班次頻密，經常出現「車等人」的情況，很多 B3 及 B3A 的沿線居民寧可步行或轉乘至屯門市中心乘搭 B3X；
- (c)建議加強 B3 及 B3A 的服務，以改善上述路線班次疏落的問題；

以及

- (d)表示由於 B3M 的大部份路線與 B3X 重疊，而且據她觀察，內地旅客多乘搭 B3X，故建議取消 B3M，並將其資源調撥至 B3 或 B3A。

13. 城巴龔先生回應表示，城巴曾經分析乘客的八達通數據，結果顯示，只有約 2%的乘客會於去程乘 B3X 到深圳灣，並於回程乘 B3 到屯門。他認為上述數字反映因 B3 班次疏落而於去程改乘 B3X 的乘客不多。此外，巴士駛進總站後，車長最少需要休息數分鐘，故不存在「車等人」的情況。另外，他觀察到 B3M 的載客量有所增加，而且開辦 B3M 的原意是分流屯門西鐵站的乘客，故此城巴暫時未有計劃改變 B3M 的路線。

14. 多名成員發表第二輪意見及提問，內容綜述如下：

- (a)表示 B3 沿線居民可能回程時不趕着回家，或會先乘搭其他巴士路線到屯門市中心一帶用膳，再乘坐其他交通工具回家。此外，她剛才提及的相片顯示 B3 服務不足，相信當日未能登上該班車的乘客亦會選擇轉乘其他路線，故城巴的分析並不準確；
- (b)表示本月有一批居民因錯過 B3A，令他們於活動的集合時間 45 分鐘後才抵達深圳灣；
- (c)表示以往 B3 系列的需求上升，城巴當時沒有加密 B3 的班次，反而開辦新路線 B3M，令 B3 乘客未能感受城巴的服務提升；
- (d)表示他作為屯門碼頭區居民，亦會因為時間關係而選擇乘坐 B3X；
- (e)表示不接受城巴的解釋，並要求城巴加強 B3 及 B3A 的服務至 15 至 20 分鐘一班；
- (f)表示相信當 B3 的服務調整至 15 至 20 分鐘一班後，屯門碼頭區的居民不會浪費金錢轉乘至屯門市中心乘搭 B3X；
- (g)認為城巴將資源調配嚴重偏重於 B3X，希望運輸署及城巴能善用資源；
- (h)認為 B3M 與 B3X 的部分路線重疊，建議 B3M 改經富泰，以縮短富泰居民的乘車時間；
- (i)建議巴士公司購入兩至三部巴士，以解決 B3 及 B3A 服務不足的問題；以及
- (j)建議重組 B3 系列的所有路線，避免資源分配不均。

15. 召集人表示，城巴的估算忽略了一批完全放棄乘搭 B3 的乘客。他認為有需要重組整個 B3 系列的路線，並邀請小組成員向交通及運輸委員會（下稱「交委會」）提交有關文件，以便工作小組討論。他請運輸署與城巴商議如何妥善處理 B3 系列的問題。希望巴士公司不要再把資源側重於 B3X，並認真考慮改善 B3 及 B3A 的服務。

運輸署、城巴

16. 運輸署莫先生回應表示，署方十分關注 B3 系列的服務。署方會與巴士公司繼續密切留意有關路線的服務。

iii. 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

17. 城巴龔先生表示，962 系列的重組計劃已實施三年，有關路線的班次大致穩定。除了安排 12.8 米長的大型巴士行駛該路線外，城巴已因應小組成員的訴求，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。根據調查，於下午繁忙時段開出的第三班 962 的載客量只有 50 至 70 人，顯示該班次仍有空出的座位。城巴正考慮提早下午繁忙時段的 962 班次，以善用資源，並會與運輸署商討有關安排。

18. 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

iv. 要求 44B 及 44B1 小巴伸延至落馬州福田口岸

19. 運輸署莫先生表示，現時沒有計劃將該專線小巴服務伸延至落馬洲支線公共運輸交匯處（即福田口岸，下稱「交匯處」）。

20. 多名成員發表意見及提問，內容綜述如下：

- (a) 指出署方當初以交匯處面積有限為由，拒絕伸延 44B 及 44B1 小巴服務至該處，後來卻於交匯處增加三個的士落客位；
- (b) 表示要求運輸署保證不會於交匯處開辦新的交通服務，或優先考慮開辦來往屯門及福田口岸的交通服務；
- (c) 表示運輸署要屯門居民到港鐵上水站或元朗轉乘其他交通服務至福田口岸，十分迂迴。
- (d) 表示運輸署雙重標準。她不能接受元朗有交通服務來往福田口岸而屯門卻沒有，查詢署方為何不考慮加設往返屯門至交匯處的同類服務；以及
- (e) 表示是項議題討論多年仍毫無進展，有感運輸署對屯門居民不公平。

21. 召集人總結表示，希望運輸署備悉並考慮小組成員的強烈訴求。他建議將事項議題撥入報告事項當中。

運輸署、
秘書處

v. 要求立即增加 E33 班次，提升服務水平

22. 召集人表示，小組成員已於較早時候討論 E33 服務不足的問題，他希望巴士公司作出回應。

23. 龍運潘先生表示，巴士公司一直監察 E33 的服務水平，並對 E33P 系列的服務作出改善措施。龍運於本年 9 月 19 日將 E33P（往機場方向）的服務時間延至下午 1 時，而且將於本年 12 月進行下一階段的服務提升措施。龍運會密切監察整個屯門區對機場巴士服務的需求。他

認為目前的班次水平大致可以配合乘客需求。

24. 有小組成員表示，觀察到 E33P 於早上 5 至 6 時於兆山苑站已客滿，故建議巴士公司提升該時段的服務。

25. 另有小組成員向龍運查詢 E33P 於本年 9 月延長服務時間後的載客量，以及新增的服務能否有效分流 E33 的乘客。

26. 龍運潘先生回應表示，按現有數據，早上繁忙時間過後，此路線乘客量變得疏落，早上 8 時開出的班次載客量大約為 50 至 60 人，其後乘客量較低，但早上 11 時至下午 12 時的乘客量會有所增加。由於服務時間延長至今只有一個月，初步收集的數據未必能有效反映現實。當收集更多數據後，他會再向工作小組匯報。

27. 運輸署莫先生表示，延長服務時間一方面是回應地區的訴求，另一方面可以分流 E33 的乘客。由於有關改善措施只實施了一個月，乘客或許需要時間適應。署方會繼續密切留意 E33P 的服務水平。

vi. 討論屯門公路巴士專線措施、時間及範圍

28. 就小組成員於上一次工作小組會議就車量/容車量比率（V/C ratio 數字的提問，運輸署李鎮華先生表示，深井交匯處對出的屯門公路行車線（非巴士專線）於上午 7 時至 9 時的車量/容車量比率為 1.2，表示車輛祇能緩慢地行駛，和以該車速經深井交匯處匯出汀九橋，而同一時間巴士專線的車量/容車量則為 0.5，表示該專線的行車情況理想。根據以往觀察，該處樽頸位置在早上的壓力大，故署方認為保留巴士專線是合適的做法。此外，小欖的巴士轉乘站對出四條行車線的車量/容車量比率大約為 1。

29. 有小組成員請運輸署代表澄清剛才所提及的樽頸位置，以及車量/容車量比率為 1 的意思。

30. 運輸署李先生表示，上述的樽頸位置位於深井交匯處上游的 3 線屯門公路（往荃灣或九龍方向）的路段。當訂定一條行車線的適當容車量時，運輸署會考慮該道路條件包括闊度、斜度以及沿路路旁有否讓車輛進出設施例如小巴/巴士站，甚至有否小路進出等。當車量/容車量等於或少於 1 的時候，大致上代表該路段行車暢順。

31. 有小組成員建議運輸署研究開放小欖的部分路段，容許私家車於小欖巴士專線匯出屯門公路，以紓緩上述樽頸位置的行車情況。

32. 運輸署李先生表示，若果駕駛者經青山公路（深井段）匯出汀九橋，並不需要駛經屯門公路的繁忙行車線，而且屯門公路的繁忙情況比青山公路（青山灣段除外）嚴重，他希望當青山公路青山灣段完成擴闊工程後，駕駛者能多使用青山公路，以紓緩屯門公路的擠塞情況。

33. 召集人請運輸署研究小組成員提出的建議，並於下次會議提供相關資料予工作小組。

運輸署

vii. 要求增加 59A 的班次

34. 運輸署莫先生表示，署方曾就加強 59A 上午班次的建議進行調查，結果顯示 59A 的載客率只有 50%，故不支持加強 59A 服務的建議。此外，署方聯同巴士公司就加強 59M 班次的建議，安排了載客量較高的巴士於早上 8 時 30 分的繁忙時段接載乘客。59M 於早上 8 時 30 分至 9 時的平均載客率為 70%，大致可滿足乘客需求。署方會繼續密切留意 59M 的服務情況。

35. 多名成員發表意見及提問，內容綜述如下：

- (a) 表示曾兩次要求署方提供 59M 在削減 59A 服務前後的載客量，但至今仍未收到運輸署的回覆；
- (b) 建議加強 59M 於下午 8 時後的班次；
- (c) 指出上午 8 時 30 分後的 59A 班次（30 分鐘一班）疏落，故乘客選擇乘搭 59M 到屯門公路巴士轉乘站（下稱「轉乘站」）轉乘其他巴士路線；
- (d) 表示由於星期六仍有不少居民需要上班，故要求巴士公司增加星期六早上 59A 的班次；
- (e) 表示不能接受 59A 的大部份班次為一小時一班；以及
- (f) 表示運輸署刪減 59A 的服務後，對平日乘坐 59A 直接來往屯門及葵涌的居民造成不便。此外，運輸署削減 59A 的服務之後，並沒有改善 59M 於星期六的服務。

36. 九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）溫惠炎先生回應表示，由於觀察到早上 8 時 30 分後的乘客較多，故此安排了載客量較高的大型巴士行走 59M 的路線。九巴會密切留意上述路線的情況，亦會檢視有關巴士路線的數據，並於下次會議向工作小組匯報。

37. 運輸署莫先生表示，署方因應小組成員於上次會議就 59M 提出的建議，聯同巴士公司檢視有關路線的數據，發現部份時段的乘客量偏高，故已經改用大型巴士接載乘客。現時 59M 於上午 8 時後的平均載客率約為 70%，大致能滿足乘客需求，署方會密切留意 59M 的服務水平。由於 59A 在非繁忙時間的載客率持續偏低基於有效運用資源的原則，在去年的巴士路線計劃中建議縮短路線及下調 59A 非繁忙時段的班次。現時，乘客可透過 59M 轉乘其他巴士路線前往香港各區。

38. 召集人運輸署認真考慮小組成員的意見。

運輸署

viii. 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

39. 多名成員發表意見及提問，內容綜述如下：

- (a) 表示以 59X 為例，在新增分段車資優惠下，59X 於轉乘站的分段收費為港幣 8.4 元，但於龍逸邨巴士站的收費卻只需港幣 4.3 元，兩站收費相差額港幣 4.1 元。她不理解巴士公司現行分段收費的方式；
- (b) 表示由轉乘站至屯門市中心一帶的路程不長，建議巴士公司劃一有關路線由轉乘站後至巴士總站的收費；
- (c) 表示工作小組曾要求巴士公司提供分段收費，惟巴士公司的現行做法並不符合市民期望。他認為現行的措施並不合理，並希望運輸署及巴士公司檢討現行機制；以及
- (d) 表示多項議題均毫無進展，故建議召集人以小組名義提出動議，聯署譴責運輸署。

40. 召集人請運輸署與巴士公司聆聽小組成員的建議，希望署方及巴士公司展示誠意，將現行的分段收費調整至屯門居民可接受的水平。他明白小組成員的心情，並指當初競選工作小組召集人的目的，是希望為屯門居民爭取更好的交通服務。他會給予運輸署及巴士公司一次機會。若果議題於下次會議仍毫無進展，他支持小組成員提出動議的建議。

運輸署、
巴士公司

ix. 屯門對外交通服務調查

41. 召集人表示，秘書處於本年 8 月 29 日發出第二輪邀請，結果在截止日期前沒有收到任何團體回覆有意成為夥拍團體。經於本年 9 月 23 日舉行的交委會討論後，決定於是次會議上討論跟進安排。於同日上午舉行的屯門對內交通問題工作小組上，該工作小組的成員認為難以於今個財政年度順利完成有關調查。他希望小組成員能於是次會議決定會否繼續有關調查。

42. 有小組成員表示，由於時間緊迫，而且撥款過程亦十分繁複，恐怕工作小組未必有足夠時間完成一個有質素的調查。此外，他認為工作小組已兩度發出邀請，仍未有團體回覆表示有意成為夥拍團體。他相信於十多天內再作邀請，結果分別不大。故此，他不建議工作小組繼續進行有關調查。

43. 召集人表示，若小組成員沒有意見，他建議擱置有關調查，並於下個財政年度再從長計議。

[會後補註：經諮詢召集人意見後，工作小組將於下一次會議議程中刪除是項議題。]

IV. 討論事項

i. 再次要求 962X 提早頭班車時間

44. 城巴龔先生表示，由於巴士資源緊張，若要提早 962X 的班次，

城巴須要尋求相關配套，以符合其他路線的安排。待有確實方案，城巴會向有關議員報告進度。

45. 運輸署莫先生表示，明白地區十分關注 962 系列的服務。署方會與巴士公司研究調配資源的可行性，以盡量配合地區的訴求。待有更多資料時，署方會向議會報告。

46. 召集人表示，他提交文件的原因是若果能夠提早 962X 的頭班車時間，相信能有效疏導 962 或 962S 的乘客。此外，他認為運輸署應為未來青山公路青山灣段擴闊工程所帶來的影響早作準備，並希望城巴及運輸署考慮他的建議。

運輸署
、城巴

V. 報告事項

i. 要求在轉車站設往大埔、將軍澳線以及機場快線

ii. 要求在屯門公路巴士轉車站提供八達通增值服務

iii. 要求改善屯門公路巴士轉車站設施

47. 由於議題與報告事項 ii. 「要求在屯門公路巴士轉車站提供八達通增值服務」及 iii. 「要求改善屯門公路巴士轉車站設施」相關，故建議一併討論。

48. 運輸署莫先生表示，為改善轉乘站的候車環境，九巴已在轉乘站（往九龍方向）的前方候車位置安裝風扇，並考慮於明年夏季前推行至其他候車位置。此外，知悉九巴正就提供八達通增值服務進行研究，並會於修改方案後，將申請提交予有關部門。有關在轉乘站開設往大埔、將軍澳線以及機場快線的議題，他則沒有補充。

49. 九巴溫先生表示，九巴正設計有關客務站，並考慮向有關部門提交申請。

50. 有小組成員表示，轉乘站的風扇位置與乘客候車位置距離較遠，故建議九巴安裝風力較強的風扇。

51. 另有小組成員向巴士公司查詢上述客務站將會提供哪些服務，以及要求巴士公司向工作小組提供設置人手八達通增值服務站的時間表。

52. 九巴溫先生回應表示，巴士公司除了提供人手八達通增值服務外，希望能為乘客提供更全面的服務。當有關部門完成審批，預計於 4 個月內可完成設置客務站的工程。回應召集人對建議安裝風力較強風扇的查詢，他指出由於繁忙時段的候車乘客變多，風力較強的風扇或會影響部份位於龍尾的候車乘客，巴士公司須平衡各乘客的感受。他承諾將有關建議帶回巴士公司有關組別，以供他們研究及考慮。

53. 多名成員發表意見及提問，內容綜述如下：

- (a) 表示九巴代表曾於交委會的非正式會議（下稱「非正式會議」）中，表示希望為乘客提供多元化的服務。但由於地政總署代表當時表示，設置有商業成分的客務站的審批需時而且涉及規劃申請，故當時九巴承諾先於轉乘站設置只提供人手八達通增值服務的客戶服務站；
- (b) 表示由於天氣轉涼，難以測試風扇的風力，建議待明年夏天進行測試。此外，九巴代表曾於非正式會議中，承諾研究於轉乘站上蓋加設隔熱纖維板，她希望查詢有關研究進展，並冀望有關隔熱纖維板能於明年夏天前完成安裝；
- (c) 表示希望巴士公司能盡快完成安裝所有風扇，以保持空氣流通；以及
- (d) 表示地政總署代表曾於非正式會議表示，若果於轉乘站設置有商業成分的客戶服務中心，須要作公開招標。

54. 九巴溫先生回應表示，參考了不同國家的現行做法後，希望能夠為乘客提供更全面的服務。巴士公司須與相關政府部門一同解決技術上及審批上的困難。此外，就委員對安裝風扇的建議，巴士公司會衡量市場上有沒有適合的型號及視乎乘客的感受，再決定下一步的改善措施。

55. 多名成員先後發表第二輪意見及提問，內容綜述如下：

- (a) 表示九巴代表於非正式會議上曾承諾提供人手八達通增值服務，而且交委會委員亦於會議上表示支持九巴日後於轉乘站提供多元化服務。他希望巴士公司能於是次會議上澄清能否履行於非正式會議許下的承諾；
- (b) 認為若九巴不能履行當初的承諾，往後議會與九巴的互信難以存在；
- (c) 表示她早已於非正式會議後，向居民匯報有關安排，九巴卻出爾反爾，令市民誤以為區議員說謊。她問九巴代表舉行非正式會議的目的何在，並認為該會議乃浪費時間；
- (d) 認為九巴提供人手八達通增值服務並不困難，而且成本亦不高，不理解九巴出爾反爾的原因，認為九巴毫無信譽可言，對於九巴的回應感到十分憤怒；
- (e) 建議將有關議題交予交委會討論；以及
- (f) 表示交委會委員曾於非正式會議承諾支持九巴提供更全面的服務，他請九巴認真考慮值不值得推翻當初的承諾。

56. 九巴溫先生回應表示，他明白小組成員的訴求，而設立客務中心，亦旨在提供更全面服務予乘客。無論如何，他於會後會向有關組別反映小組成員的意見。

57. 召集人總結表示，他本人亦有參加非正式會議，當時大家對於能

夠改善轉乘站的設施感到十分高興。他續表示，既然九巴於會上答應了交委會委員，便應該要履行諾言。倘若九巴於申請上遇到任何困難，他請九巴告知工作小組。此外，他會於 11 月 18 日舉行的交委會報告此問題，希望屆時九巴能作出清晰及明確的回覆。

iv. 要求增設屯門至紅磡全日通

58. 召集人表示，由於港鐵代表林圓女士因公務未能出席是次會議，港鐵就上述議題向工作小組提交書面回應（見附件一）。此外，既然會議議程中有與港鐵相關的議題，港鐵應派員出席工作小組的會議。港鐵未有派員出席會議乃不尊重議會的行為，故他會於下一次交委會會議報告有關問題，並請港鐵代表屆時作出回應。

59. 有小組成員要求港鐵提交來往屯門及紅磡的乘客數目，以便小組成員討論有關議題。

60. 召集人請港鐵向工作小組提交有關數據。

港鐵

VI. 其他事項

61. 運輸署莫先生表示，署方將於本年 10 月 31 日增加巴士路線 267X、258X 及 258P 兩班班次，並取消 267S 的服務。他將於會後把有關詳情透過電郵通知交委會委員。

62. 有小組成員向運輸署查詢是次調動有否將 258D 的資源撥予 258X。

63. 莫先生回應表示，署方當初曾建議將 258D 的兩班班次撥予 258X，但考慮小組成員的意見後，現時只將一班 258D 的班次撥予 258X，會密切留意該兩線的服務水平。

VII. 下次開會日期

64. 召集人宣佈議事完畢，會議於下午 4 時 50 分結束。下次會議日期是 2016 年 12 月 14 日。

屯門區議會秘書處

日期：2016 年 11 月 17 日

檔案：HAD TMDC/13/35/TTC/9 (16-17)pt.2



來函檔號：HAD TM DC/13/35/TTC/8(16-17) pt.2

傳真：2451 1598

本函檔號：CR/EA/DC/TM/1610/025

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
屯門對外交通工作小組召集人
林頌鎧議員
(經辦人：葉雅怡女士)

林議員：

屯門區議會
交通及運輸委員會 – 屯門對外交通工作小組會議
要求增設屯門至紅磡全日通

就 貴會將於二零一六年十月十九日舉行的會議上討論「要求增設屯門至紅磡全日通」事宜，現附上書面回覆如下：

港鐵公司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。公司會參考不同乘客群的乘車模式，因應他們的需要推出合適易用的優惠。

「屯門-南昌全日通」是港鐵公司其中一項推廣項目，該車票適用於港鐵屯門站至南昌站之間的車程。有關推廣優惠為九鐵公司於二零零四年推出，而港鐵公司在兩鐵合併後亦繼續維持有關安排。港鐵公司一直有留意全日通的使用情況及市場情況，現階段並未有計劃將優惠伸延至紅磡站。現時，乘客若經常使用西鐵綫往來新界西北及南昌至紅磡一帶，可考慮選用「屯門-紅磡全月通加強版」。

港鐵公司已將議員就「全日通」推廣的建議，轉達相關部門備悉。我們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。

對外事務高級經理

李家俊

(林圓  代行)

二零一六年十月十八日