

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
第五次會議記錄

日期：2016 年 12 月 14 日（星期三）
時間：下午 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） 蘇炤成先生 江鳳儀女士 黃麗嫦女士 何杏梅女士 徐帆先生, MH 龍瑞卿女士, MH 朱順雅女士 甘文鋒先生 楊智恒先生 譚駿賢先生 吳桂華先生 葉雅怡女士（秘書）	缺席者：	葉文斌先生 李洪森先生, MH 陶錫源先生, MH 吳觀鴻先生 陳有海先生, BBS, MH, JP 程志紅女士 陳文偉先生 曾憲康先生 蘇嘉雯女士 巫成鋒先生 甄紹南先生
------	---	------	--

應邀嘉賓：	李鎮華先生 林子豪先生 梁領彥先生 林圓女士	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（策劃及發展） 九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（策劃及發展） 港鐵助理公共關係經理－對外事務
-------	---------------------------------	--

列席者：	莫家聲先生 楊晉瑋先生 謝智豪先生 龔樹人先生 曾德龍先生	運輸署高級運輸主任/屯門 九龍巴士（一九三三）有限公司高級車務主任 龍運巴士有限公司高級車務主任 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」)第五次會議。

II. 通過上次會議記錄

2. 與會者一致通過第四次會議的會議記錄。

III. 續議事項

i. 要求將 E33 及 E33P 巴士線重新投標

3. 由於議題與續議事項 iii. 「要求立即增加 E33 班次，提升服務水平」相關，故建議一併討論。

4. 運輸署莫家聲先生表示，E33(往機場方向)於早上繁忙時段的平均載客率為 60%至 70%左右，然而其中個別班次出現乘客量較高的情況。另外，E33P(往機場方向)於早上繁忙時段的平均載客率為 60%至 90%左右。巴士公司已按照 2016-2017 年度屯門區巴士路線計劃(下稱「巴士路線計劃」)，分階段延長 E33P 的服務時間。運輸署會密切監察屯門往返機場的巴士服務，並在有需要時檢討其服務水平。

5. 龍運巴士有限公司(下稱「龍運」)謝智豪先生補充表示，龍運於 2016 年 9 月加強 E33(往機場方向)的服務，上午 5 時 20 分至上午 6 時的班次由 13 分鐘一班加密至 10 分鐘一班，並於下午繁忙時段增開一班 E33(往屯門方向)，以及於 2016 年 9 月及 12 月將 E33P 的全日總班次由 26 班增加至 53 班。由於早上 E33 的個別班次出現客滿的情況，龍運於 2016 年 12 月 12 日起，在上午 5 時 15 分至 7 時增加一班往機場方向的 E33P，及於下午 5 時至 7 時增加兩班往屯門方向的 E33P。此外，龍運於 2016 年 8 月 26 日開辦提供全日服務的 A33，同時試辦通宵線 NA33，以分流 E33 系列早上的客量，相信上述措施能有效改善 E33 系列的服務水平。巴士公司會密切留意 E33 系列的服務水平。

6. 多名成員發表意見及提問，內容綜述如下：

- (a)指出 NA33 的車費(\$40)比 E33P(\$14.3)高出近 3 倍，有市民認為其收費過高；
- (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)表示現階段歡迎巴士公司改善 E33 系列的服務，但因需時了解居民意見，建議續議此項議題；
- (d)認為屯門區巴士路線相當混亂，長遠而言，巴士公司及運輸署有需要整合來往屯門及機場的巴士路線；
- (e)要求運輸署盡快提交屯門至赤鱗角連接路的交通服務路線計劃，以供議會討論；
- (f)要求龍運提供 E33P 真正雙向全日行走的服務；

(g)不少屯門居民需前往機場工作，要求運輸署檢視屯門往返機場的巴士服務。

7. 召集人表示，龍運專營權的有效期至 2023 年，現階段難以要求運輸署重新招標，認為即使續議至 2021 年亦難見成果，故建議集中研究改善 E33 系列的服務水平。

8. 多名成員發表第二輪意見及提問，內容綜述如下：

(a)表示認同召集人的建議，但若 E33P 未能達到真正的雙向全日服務，建議工作小組繼續爭取將有關巴士路線重新投標；

(b)建議運輸署開辦其他前往機場的巴士路線，讓屯門居民有更多選擇；以及

(c)表示運輸署與巴士公司簽訂的合約理應包括終止合約的條款及訂立賞罰制度。此外，若 E33P 能提供真正的全日雙向服務，她接受 E33P 的班次為 30 分鐘一班。

9. 召集人提議保留續議事項 iii.「要求立即增加 E33 班次，提升服務水平」及刪除續議事項 i.「要求將 E33 及 E33P 巴士線重新投標」。若龍運於半年後未能達到小組成員的要求，小組成員可向交通及運輸委員會（下稱「交委會」）提交文件，再次討論。

10. 運輸署莫先生表示，署方備悉小組成員對 E33 系列服務的意見。E33P 原是特別班次服務，因應乘客的需求，巴士公司已延長其服務時間。署方備悉要求延長 E33P 的服務時間，並會審視 E33P 的客量及與巴士公司研究。現時 E33 的平均載客率為 60%至 70%，大致滿足乘客需求。

11. 有小組成員同意召集人的處理，但建議將續議事項 iii 修訂為「要求立即增加 E33 及 E33P 班次，提升服務水平」。

12. 召集人同意上述修訂，並建議刪除續議事項 i.「要求將 E33 及 E33P 巴士線重新投標」。

秘書處

ii. 要求 B3 系列改善服務

13. 運輸署莫先生表示，署方及巴士公司因應工作小組的意見，於 2016 年 12 月 10 日加密 B3 於星期六早上往深圳灣口岸及星期日下午往屯門碼頭的班次，以配合乘客需求。B3 及 B3A 於繁忙時間的平均載客率為 30%至 50%，大致可滿足乘客需求。對於委員關注 B3 及 B3A 班次的穩定性，署方曾抽查 B3 及 B3A 的營運記錄，當中大部份班次均按時開出，但受交通情況影響，可能出現延誤情況。署方會密切留意 B3 及 B3A 的服務水平。

14. 多名成員發表意見及提問，內容綜述如下：

- (a)表示運輸署加強 B3 服務後，仍未能滿足居民需求；
- (b)表示城巴有限公司（下稱「城巴」）的資源調配偏重於 B3X，而城巴的 962 於星期日不提供服務，建議把有關資源調撥予 B3 系列；
- (c)表示巴士公司忽略本地居民的訴求，以照顧過境旅客為先；以及
- (d)表示運輸署及巴士公司應平衡屯門各區居民的需求。

15. 召集人表示，B3 系列營運初期，B3X 的班次約為 10 分鐘一班，而 B3 及 B3A 則為 30 分鐘一班。及後巴士公司加密 B3X 的班次，但 B3 的班次維持不變。他明白巴士公司調整巴士服務時，會從盈利角度出發，但希望運輸署為市民把關。他重申，希望運輸署及巴士公司聆聽議會的要求，改善 B3 及 B3A 的服務水平。

運輸署、
城巴

iii. 要求立即增加 E33 班次，提升服務水平

16. 此項議程已於續議事項 i. 「要求將 E33 及 E33P 巴士線重新投標」中討論，故不作補充。

iv. 檢討屯門公路巴士專線措施、時間及範圍

17. 運輸署李鎮華先生表示，署方持續監察屯門公路及青山公路的車輛數目，由於現時沒有空間改變巴士專線的有效時間，故建議維持現有巴士專線措施、時間及範圍。運輸署會繼續監察有關巴士專線的情況。

18. 召集人及多名成員先後發表意見及提問，內容綜述如下：

- (a)建議署方檢討屯門公路近深井交匯處的地面車道界線，以改善該處行車線在繁忙時間的交通問題；
- (b)表示深井交匯處對出屯門公路行的車量/容車量比率(V/C ratio) 最高，建議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，以紓緩樽頸位置的行車情況；
- (c)建議署方開放足夠的距離，例如 400 至 600 米，讓車輛駛離巴士專線，相信對交通安全不會造成太大的影響；
- (d)表示增設巴士專線後，屯門公路的交通變得順暢，故建議署方及工作小組小心處理是項議題，以屯門居民的利益為依歸；以及
- (e)重申從沒要求運輸署改變現行巴士專線，但要求署方預留空間，加劃一條快線，讓車輛不需經深井交匯處，便可直接駛出荃灣，減低駕駛者因切線而衍生的危險。

19. 召集人請運輸署考慮小組成員的意見。

運輸署

20. 運輸署李先生表示，署方會研究上述建議的可行性。

v. 要求增加 59A 的班次

21. 運輸署莫先生表示，59A 重組後，59M 在早上繁忙時間的乘客量上升近六成。因應小組成員的意見及乘客的需求，巴士公司已盡量調派大型巴士行駛 59M。59M 在上午 8 時 30 分後的平均載客率約為 70%，運輸署及巴士公司會繼續監察 59M 的服務水平，但署方會視乎需要，再作調整。

22. 九巴楊晉瑋先生表示，巴士公司密切留意 59M 的情況，並於上午繁忙時段安派職員到龍門輕鐵站監察其服務情況。如有需要，九巴會安排特別班次疏導乘客。

23. 多名成員先後發表意見及提問，內容綜述如下：

- (a)認為巴士公司有意取消 59A 的服務，才逐步削減 59A 的班次至非繁忙時段的一小時一班，對其乘客造成不便；
- (b)現時 59A 於非繁忙時段的班次為一小時一班，建議加密班次；
- (c)建議恢復 59A 於星期六早上繁忙時段的服務；
- (d)建議加強 59A 在上午 8 時 30 分至上午 9 時 30 分的班次至 15 分鐘一班；
- (e)建議 59X 於葵涌交匯處加設巴士站，並請運輸署評估加設巴士站對 59X 及 59A 乘客的影響；以及
- (f)表示於屯門公路巴士轉乘站（下稱「轉乘站」）待候 59M 及 59X 往屯門的市民甚多。

24. 召集人表示，香港作為一個發達城市，最近有報導卻指香港是全球候車時間最長的地方，令人費解。59A 的車程不長，卻一小時一班車，難免令小組成員認為運輸署有意取消 59A。他指出，九巴為乘客提供「到站時間預報」功能的手機應用程式，讓乘客可預計下一班巴士的到站時間，惟城巴卻未提供類似手機應用程式。他請巴士公司考慮小組成員的建議，恢復部份 59A 的服務。

25. 運輸署莫先生表示，59A 的服務重組包括行車路線縮短至葵芳邨及車費由\$11.5 下調至\$9.4。現時 59A 早上 8 時 30 分後的載客率偏低，署方會密切留意該時段的乘客需求，適時作出調整，現時未有計劃調整該時段的班次。而且，59A 的路線與很多巴士路線重疊，以致在非繁忙時段的載客率偏低，只有約 20%。署方會與巴士公司觀察其客量情況，適時作出調整。此外，署方會研究讓 59A 於轉乘站靠站。

26. 召集人請運輸處於下次會議報告有關研究進展。

運輸處

vi. 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

27. 九巴梁領彥先生表示，在釐定個別巴士路線的分段收費時，會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，以及類似

巴士路線的收費等因素。對於委員要求劃一轉乘站及屯門市中心的分段收費，他指轉乘站至屯門市中心的行車距離多於 6 公里，九巴在釐定車資時，需加以考慮。此外，九巴一直與運輸署研究不同優惠方案，包括研究劃一於轉乘站至屯門大部分巴士路線的分段收費。

28. 城巴龔樹人先生表示，城巴釐定分段收費時，會考慮其他巴士路線的收費及公司內部營運和財政情況等。城巴會繼續留意轉乘站的收費模式，但由於城巴只有 962 系列途經轉乘站，故難以調低其車費。此外，城巴已按照運輸署訂立的車費等級表釐定車資水平。

29. 多名成員先後發表意見及提問，內容綜述如下：

- (a) 表示不滿意九巴的回應。以 67X 為例，全程收費\$12.8，在轉乘站的分段收費為\$8.4，屯門市中心的分段收費為\$4.3。換言之，轉乘站至屯門市中心共 6 公里的收費為\$4.1 元。而同一路線，旺角至轉乘站的距離約 21 公里，但車費只是\$4.4。她認為九巴應劃一轉乘站及屯門市中心的分段收費；
- (b) 表示不解巴士公司為何不願調低轉乘站分段收費；
- (c) 表示巴士公司應劃一轉乘站及屯門市中心的收費，以示公平；
- (d) 表示不管轉乘站有沒有候車乘客，途經轉乘站的巴士都須駛往屯門，她希望巴士公司盡量便利屯門居民，不應只以牟利為本；
- (e) 要求巴士公司提供於轉乘站首次上車的客量，以計算巴士公司於調低分段收費後的損失；以及
- (f) 建議續議是項議題至巴士公司同意調低轉乘站的分段收費。

30. 運輸署莫先生表示，署方鼓勵巴士公司提供優惠及考慮小組成員的意見，然而巴士公司作為商業機構，須按商業營運原則及環境作出考慮。其中，九巴已計劃於大部分路線提供分段收費。

31. 召集人表示，乘搭巴士往來屯門的居民大多是普通上班族，冀三間巴士公司能提供合理的分段收費。他請運輸署與巴士公司考慮小組成員的要求。

運輸署、
巴士公司

vii. 再次要求 962X 提早頭班車時間

32. 運輸署莫先生表示，署方備悉工作小組對 962X 的意見。若有新方案，會將有關方案提交工作小組討論。

33. 有小組成員表示，運輸署的回應草率，促請署方提交具體時間表。

34. 召集人表示，962X 提早頭班車時間對屯門東南區的居民有很大幫助。他請運輸署繼續跟進有關建議，並於下次會議向工作小組提交實質的方案。

運輸署

IV. 討論事項

i. 要求開辦由屯門碼頭至機場的巴士路線

35. 召集人表示，這是一個具有前瞻性的建議。運輸署毋須即時開辦，但亦不希望署方閉門造車。當運輸署有初步計劃時，應向議會報告。

運輸署

36. 運輸署莫先生表示，署方備悉委員的訴求，而現時乘客可透過轉乘到機場。若果有新方案，署方會提交予議會討論。

37. 有小組成員表示，《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》當有提及屯門至赤鱗角連接路、屯門西繞道以及 11 號幹線。他請召集人要求運輸署盡早與屯門區議會分享有關屯門至赤鱗角連接路的交通規劃。

38. 另有小組成員表示，屯門居民在攜帶行李箱的情況下，難以於轉乘站轉乘機場巴士。

39. 召集人建議將是項議題撥入報告事項，並請運輸署於下次會議報告有關進度。

秘書處、
運輸署

ii. 強烈要求 62X 儘快全日行走

40. 運輸署莫先生表示，為回應地區的意見及訴求，署方與巴士公司於巴士路線計劃提出重組 62X 及 259D 號的方案，以諮詢委員的意見。然而，署方備悉委員不希望因重組方案而調整其他巴士路線的班次，故方案未能達成共識。署方會繼續聆聽意見，若有新的建議，署方會再作考慮。

41. 召集人及多名成員先後發表意見及提問，內容綜述如下：

- (a) 表示已爭取 62X 全日行走多年，並認為巴士公司應有資源增加 62X 的班次至 20 分鐘一班；
- (b) 表示對運輸署撤回方案感到失望，希望署方於來年的屯門區巴士路線計劃中考慮開辦來往屯門市中心及油塘的全日巴士路線；以及
- (c) 表示 259D 班次本已不足，不支持調撥其資源予 62X。

42. 召集人請運輸署與九巴跟進是項議題，並建議續議是項議題。

運輸署、九
巴、秘書處

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

43. 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。

44. 召集人表示，運輸署及巴士公司應善用轉乘站的優勢。

45. 運輸署莫先生表示，目前乘客可以透過轉乘前往大埔、將軍澳及機場，故署方暫未計劃開辦題述路線。若有新的服務計劃，署方會諮詢區議會。此外，九巴已修訂於轉乘站提供八達通人手增值服務的方案，並提交運輸署，署方現階段正審視當中細節。此外，九巴將於 2017 年第一季於轉乘站（往屯門方向）裝設風扇，並研究有關設施的成效。

46. 召集人及多名成員發表意見及提問，內容綜述如下：

- (a) 表示曾於轉乘站進行問卷調查，結果大部份市民支持開辦有關路線。她建議運輸署參考以往試辦 61U 線的形式，試行題述路線；
- (b) 建議試辦往來轉乘站及大埔的巴士路線；
- (c) 表示基於技術因素及繁複的審批程序，巴士公司決定以客務站形式提供八達通人手增值服務，但由於有關部門從未批核類似申請，需時研究，故至今仍未有落實時間表。他期望運輸署於下次會議能透露更多詳情；以及
- (d) 認為由屯門轉乘至大埔的過程轉折。另外，屯門東的居民未能享有 290 或 290A 於龍翔道的轉乘優惠往將軍澳。她認為轉乘站有足夠空間開辦巴士路線至大埔或將軍澳，並預計新增路線大受歡迎。

47. 九巴林子豪先生表示，九巴冀以客務中心形式為乘客提供八達通人手增值服務，並預計於獲批後六個月內完成有關工程。他請運輸署考慮有關申請，希望屯門居民盡快享有類似大欖隧道轉車站的服務。

48. 九巴梁先生表示，九巴對開辦新路線十分積極，惟開辦新路線並非由九巴單方面決定。九巴備悉議員的建議，並會就有關議題繼續與運輸署跟進，期望於來年的巴士路線計劃提供更多不同的服務予屯門居民。

49. 召集人及多名成員先後發表第二輪意見及提問，內容綜述如下：

- (a) 表示運輸署、地政總署及巴士公司對於轉乘站提供八達通人手增值服務有不同說法，認為上述部門應加強協調。此外，她請運輸署解釋不批准九巴開辦新路線的原因；
- (b) 認為開辦一條來往兩個行政區的路線的要求十分卑微；
- (c) 查詢九巴於轉乘站上蓋加設隔熱纖維板的進展；
- (d) 表示運輸署應善用轉乘站的優勢，改善屯門整體的交通服務。由於巴士公司可透過八達通的數據估算有關路線是否有利可圖，他建議署方邀請巴士公司提交開辦來往大埔或將軍澳的路線計劃。若巴士公司願意承辦有關路線，亦反映乘客對該路線的需求；

- (e) 建議先試辦一班晨早特別車前往大埔或將軍澳。若上述路線受乘客歡迎，便逐步加強至全日服務；以及
- (f) 表示現時天氣漸涼，難以測試風扇的效果。而且風扇未必能降低轉乘站的溫度，建議巴士公司積極考慮安裝隔熱板。

50. 運輸署莫先生表示，巴士公司曾向地政總署提交設置客務站的申請。早前，巴士公司再將修訂後的申請提交運輸署，署方正積極處理其申請。就開辦新巴士路線，署方須考慮乘客量、有關建議路線的替代服務以及其營運情況等因素。運輸署已備悉開辦新路線的建議。

51. 九巴楊先生回應表示，九巴會於 2017 年第一季在轉乘站安裝風扇。九巴會視乎安裝風扇的效果及路政署的建議，再研究於轉乘站上蓋安裝隔熱纖維板的可行性。他指出，轉乘站屬政府擁有，九巴目前是以義務形式向乘客提供更完善的服務。

52. 召集人請運輸署將有關建議納入來年的巴士路線計劃。

運輸署

iv. 要求增設屯門至紅磡全日通

53. 香港鐵路有限公司（下稱「港鐵」）林圓女士表示，港鐵已將有關訴求轉交相關組別考慮。現時，經常往來西鐵屯門站及紅磡站的乘客，可考慮選用「屯門-紅磡全月通加強版」。港鐵會繼續因應市場情況，為乘客提供不同的推廣項目，並會適時檢討有關優惠。

54. 有小組成員表示，對於間中乘搭港鐵的居民而言，「屯門至紅磡全日通」會更為便利，她請港鐵積極考慮有關建議。

55. 召集人請港鐵代表向有關組別反映上述意見。他期望港鐵考慮小組成員的建議。

港鐵

v. 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

56. 城巴龔先生表示，基於營運狀況的考量，巴士公司於半年前已回覆工作小組巴士公司不考慮有關建議。有關資料顯示，於下午繁忙時段開出的第二及第三班 962 的平均載客量只有 50 至 60 人，故巴士公司研究提早 20 分鐘開出在下午繁忙時段往屯門方向的三班 962，以有效運用資源。

57. 多名成員先後發表意見及提問，內容綜述如下：

- (a) 表示不滿城巴拒絕恢復 962 於下午繁忙時段的服務；
- (b) 認為城巴於下午繁忙時段提早開出 962，猶如無視乘搭第二及第三班的乘客。此外，她不接受城巴以挖肉補瘡的形式，削減 962 的服務以補貼其他路線，認為做法對 962 乘客不公平。她重申工作小組從來沒有同意削減 962 的服務，並表示不解運輸

署為何接受城巴的做法。青山公路沿線人口不斷增加，她要求巴士公司恢復下午 5 時至 8 時的 962 服務；

- (c) 要求 962 全日行駛，並建議與更高職級的官員討論是項議題；以及
- (d) 建議運輸署重整 962 系列。

58. 運輸署莫先生表示，962 於下午 6 時 30 分至 7 時 10 分的班次為 20 分鐘一班，平均載客率為 30%至 50%，較 962X 及 962B 的客量低，反映較多乘客乘搭 962B 或 962X 返回屯門。此外，署方會與巴士公司研究調整下午 5 時至 8 時的 962 班次，以切合乘客需求。

59. 召集人表示明白小組成員的心情。他爭取提早 962X 的頭班車時間長達十年，依然未能成功，亦曾為此感到氣餒及無奈。他勉勵小組成員不要氣餒，繼續努力，力求在工作小組裡爭取改善有關服務。

60. 多名成員先後發表意見及提問，內容綜述如下：

- (a) 指出屯門居民從香港島往黃金海岸或三聖的路線選擇繁多，令 962 的載客率偏低。他建議運輸署嘗試恢復黃昏 5 時至 8 時的 962 服務，為期三個月，並將有關數據交予工作小組考慮。若然數據未能支持有關巴士服務，才應考慮削減該路線；
- (b) 表示運輸署應尊重乘客意願，不應指乘客自願轉乘；以及
- (c) 指出運輸署應靈活處理小組成員的訴求。

61. 召集人表示，962 系列路線眾多，乘客易感混亂，希望部門改善有關情況。

62. 有小組成員表示，要求秘書處記錄工作小組於是次會議達成的共識：要求恢復 962 下午 5 時至 8 時的服務。她建議運輸署恢復黃昏 5 時至 8 時的 962 服務，為期三個月，並要求署方提交有關數據予工作小組參考。她促請運輸署於下次會議清楚交代有關安排。

63. 召集人同意有關安排，並請工作小組秘書記錄工作小組的要求及建議。

秘書處

vi. 要求 44B 及 44B1 小巴伸延至落馬州福田口岸

64. 運輸署莫先生表示，署方對是項議沒有補充。

65. 召集人請運輸署代表將工作小組的訴求帶回署方。

運輸署

vii. 工作小組 2017 年會議時間表

66. 召集人表示，秘書處於 2016 年 11 月 22 日將有關會議時間表發予工作小組各成員。小組成員對上述會議時間表沒有意見，他宣佈通過上述會議時間表。

VI. 其他事項

67. 有小組成員表示，有市民反映曾目睹多輛 B3X 巴士同時抵達屯門市中心巴士站，令後面的小巴未能於該處上落客，導致市民嘗試於馬路中央上車，險象環生。

68. 召集人請城巴代表向 B3X 車長反映有關問題。

城巴

VII. 下次開會日期

69. 召集人宣佈議事完畢，會議於下午 5 時 03 分結束。下次會議日期是 2017 年 2 月 15 日。

屯門區議會秘書處

日期：2017 年 1 月 22 日

檔案：HAD TMDC/13/35/TTC/9 (16-17)pt.2