

屯門區議會
2016-2017 年交通及運輸委員會
第二次特別會議記錄

日期：2017 年 3 月 29 日（星期三）

時間：上午 9 時 30 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 9:30	會議結束
梁健文先生, BBS, MH, JP	屯門區議會主席	上午 9:30	會議結束
李洪森先生, MH	屯門區議會副主席	上午 9:30	會議結束
古漢強先生	屯門區議員	上午 9:30	上午 10:43
陶錫源先生, MH	屯門區議員	上午 9:30	上午 11:37
朱耀華先生	屯門區議員	上午 10:05	會議結束
吳觀鴻先生	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
江鳳儀女士	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
陳有海先生, BBS, MH, JP	屯門區議員	上午 9:30	下午 12:40
黃麗嫦女士	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
何杏梅女士	屯門區議員	上午 9:36	會議結束
林頌鎧先生	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
徐帆先生, MH	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
程志紅女士	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
龍瑞卿女士, MH	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
陳文華先生, MH	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
陳文偉先生	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
張恒輝先生	屯門區議員	上午 9:58	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 9:41	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 9:30	下午 12:29
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
曾德龍先生（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）
麥兆偉先生	路政署署理區域工程師/屯門
施勇志先生	路政署署理區域工程師/屯門
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）
林志強先生	城巴有限公司助理營運貳部經理
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）
盧俊豪先生	九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（車務）

列席者

莫家聲先生	運輸署高級運輸主任/屯門
莫慶祥先生	地政總署行政助理/地政（屯門地政處）
黃立彬先生	香港警務處屯門區交通隊警署警長
楊晉瑋先生	九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（車務）
龔樹人先生	城巴有限公司營運貳部經理
陳凱庭女士	民政事務總署屯門民政事務助理專員（二）

缺席者

巫成鋒先生	屯門區議員
譚駿賢先生	屯門區議員
葉俊遠先生	增選委員
吳桂華先生	增選委員
賴于樂先生	增選委員

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」）第二次特別會議，以跟進「2017 - 2018 年度屯門區巴士路線計劃」，並處理第八次會議未完成討論的事項（交委會文件第 20 號、第 24 號及第 30 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，他會根據會議常規第 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) 2017-2018 年度屯門區巴士路線計劃 **(交委會文件 2017 年第 14 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、九龍巴士（一九三二）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、九巴襄理（車務）盧俊豪先生、龍運巴士有限公司一級策劃及支援主任羅耀華先生及城巴有限公司（下稱「城巴」）助理營運貳部經理林志強先生出席會議。

5. 主席表示，根據交委會文件 2017 年第 14 號，計劃的內容可分為以下部分：

- (i) 將 52X 特別班次的開出地點延伸至掃管笏路；
- (ii) 更改 59M 特別班次服務及修改 259E 服務時段；
- (iii) 63X 路線改為不經美孚；
- (iv) 增設 252X，於繁忙時段往來恆順園至藍田站；
- (v) 增加 258P 繁忙時間的特別班次及增設回程服務；
- (vi) 增強 259X 服務及延長行車路線；
- (vii) 增設 261B 特別班次；
- (viii) 開辦 263A，於繁忙時間往來屯門站至科學園；以及
- (ix) 加強 960A 服務。

6. 主席表示，為提高效率，他建議先請運輸署代表簡介計劃內容，

再請委員根據上述九個部分依次提出意見，然後委員可按往常做法，就其他個別巴士路線發表意見。委員對此安排沒有意見。

7. 運輸署黃女士介紹計劃內容如下：

- (i) 表示署方過去數年不斷發展以公共交通為本的運輸系統，並持續改善公共交通服務，包括重組巴士路線、提高巴士服務網絡效益及改善服務質素，讓市民能享有便捷的公共交通服務；
- (ii) 表示今年度屯門區巴士路線計劃（下稱「巴士路線計劃」）的服務調整主要分為三方面，第一類是新增或開辦巴士服務，包括（a）因應屯門人口增長，建議於繁忙時間開辦 252X 往來恆順園和東九龍；（b）於上午繁忙時間增設 261B 的特別班次，來往掃管笏路至油尖旺一帶；以及（c）建議於繁忙時間開辦 263A 往來屯門及科學園；
- (iii) 表示第二類服務調整是加強現有路線的服務水平及延長服務時間，包括（a）建議將 258P 於繁忙時間的服務延長至早上 10 時，以及開辦下午 4 時至 8 時的回程服務；（b）建議視乎個別路線（例如 258D、NA33、962S 及 960X）的需求加強服務水平；（c）建議延長 960P 在早上繁忙時段的服務，為屯門市中心及屯門公路巴士轉乘站（下稱「轉乘站」）一帶的乘客提供更多前往港島區的選擇；（d）為更有效運用巴士資源及回應乘客需求，建議調整 259E 的班次水平，同時建議 59M 於新屯門中心開出後改經龍門居，並將其特別班次由七班增至 11 班，讓乘客享有更多班次選擇和較便宜的車資，此方案並不會影響 59M 的正常班次；以及（e）建議將 259X 早上繁忙時間班次由三班增至四班，並且全部班次由龍門居開出；
- (iv) 表示第三類服務調整是因應地區發展和乘客需求修訂巴士路線，包括（a）為配合區內人口增長，建議現時於轉乘站開出的 52X 特別班次，改由掃管笏路開出，有關方案並不影響 52X 的正常班次；（b）建議 63X 改為不經美孚，以縮短行車時間；以及（c）為配合區內發展及第 54 區未來人口增長，建議將 960 早上繁忙時間其中一個班次的開出地點延伸至富泰，路線編號暫定為 960A；以及
- (v) 表示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. 主席請委員按計劃內容的九個部分順序作出討論。

將 52X 特別班次的開出地點延伸至掃管笏路

9. 有委員表示，同意署方於交通配套匱乏的掃管笏區增設一班 52X 早

上特別班次前往旺角，但認為署方未有根據該區的人口增長分配巴士資源。她要求署方解釋為何只增設一班特別班次，並交代有關班次定於早上 8 時 15 分開出的原因，以及此路線於掃管笏路的設站位置。她認為署方應先諮詢該區居民，再決定有關班次的開出時間，並表示樂意與署方實地視察，以決定此路線的設站位置。

10. 運輸署黃女士回應表示，因應掃管笏及青山公路未來的人口增長，署方建議增強該區的交通配套，包括延長 52X 特別班次的路線、開辦 252X 及增設 261B 特別班次等。署方現建議在早上繁忙時間於掃管笏路開出一班 52X 前往旺角，並會於服務落實後密切留意乘客需求，亦會與巴士公司適時研究提升有關路線的服務水平。52X 特別班次暫定於早上 8 時 5 分開出，希望其設站位置可回應星堤一帶的乘客需求，署方稍後會與巴士公司研究實地視察的事宜。她歡迎委員或公眾就巴士路線計劃提出意見，並指署方會盡量吸納意見。

11. 主席總結表示，青山公路及掃管笏區不少物業項目陸續落成，人口持續增長，僅增加一班前往市區的特別班次並不能滿足該區的乘客需求，故他建議署方諮詢該區居民，並於繁忙時間開辦更多巴士服務。

更改 59M 特別班次服務及修改 259E 服務時段

12. 委員提出意見如下：

- (i) 表示署方數年前曾建議取消 259E，並於 2015 年將班次由 14 班減至七班，現時更建議減至兩班，她認為署方最終會取消此路線。雖然署方同時建議將 59M 特別班次由七班增至 11 班，但 259E 減少了五班，而 59M 特別班次只增加了四班，整體服務水平不升反跌。她曾諮詢居民對此建議的意見，逾九成居民反對上述安排，故她反對署方通過削減 259E 班次增加 59M 的特別班次。此外，59M 及 259E 同樣前往荃灣站，前者由屯門碼頭開出，車程較長，後者由龍門居開出，車程較短，惟後者的車資較前者貴五毫，認為收費並不合理。她另表示，龍門居是多條對外巴士線於區內的最後一站，龍門居及富健花園的居民因而經常要「守尾門」；
- (ii) 表示新屯門中心居民理應會贊成署方增加由該區開出的 59M 特別班次，然而，有關調整同時建議特別班次改經龍門居，車程亦相應延長。59M 特別班次本來 10 至 15 分鐘一班，加密後將提升為七至十分鐘一班，但若改經龍門居，車程會增加三至五分鐘，對新屯門中心上車的乘客而言，行車時間不但沒有縮短，反而增加了三分鐘，難以說有實質幫助。此外，259E 有一班特別班次由富健花園開出，故 259E 實際上是由八班減至兩班。而 59M 及 259E 的最繁忙一小時和最繁忙半小時載客率分別為 48% 及 63%，反映需求甚高，相信署方削減服務後，有關班次會更為擠迫。他認為當區居民已習慣 59M 及 259E 的現行安排，而且此建議方案對該區不甚公平，因此他對此有很大保留；以及

(iii) 表示運輸署多次強調發展以鐵路為骨幹的運輸系統，惟屯門對外的鐵路發展自西鐵通車後已無寸進，認為署方應先研究改善屯門對外的鐵路網絡。此外，署方今年度的巴士路線計劃不但沒有大幅削減屯門區的巴士服務，相反更建議增辦不同路線，儘管如此，他仍希望署方能釋除居民對削減 259E 班次的憂慮。他另指出 259E 本有三輛雙層巴士，但削減班次後，僅有兩輛雙層巴士撥入 59M，他要求署方交代另一輛雙層巴士的去向。

13. 主席表示，此建議對當區居民造成不便。西鐵南延線預計會延伸至屯門碼頭區，他建議署方待鐵路通車後，才逐步削減 259E 的班次。

14. 運輸署黃女士表示，於重組巴士路線時，署方會留意個別路線的載客率和乘客需求。由於 59M 及 259E 的載客率不高，故署方建議整合兩者的巴士資源，在減少 259E 的班次同時增加 59M 特別班次的數目，並將有關路線繞經龍門居，龍門居一帶的居民前往荃灣的班次選擇會由現時的七班或八班增至將來的 13 班。此外，259E 的其中一輛雙層巴士資源將調撥至 259X，以增強服務水平。她補充表示，巴士路線重組旨在透過整合，令巴士資源用得其所，例如透過整合巴士路線、取消或減少低用量路線的班次以節省資源，藉此加強需求殷切的服務，令整體巴士服務更具吸引力。署方備悉委員的意見，並會與巴士公司研究有關意見。

15. 有委員表示，即使西鐵南延線在屯門碼頭設站，第 18 區的居民依然需要透過轉乘前往鐵路站。此外，龍門居雖然設有巴士總站，但站內基本上只有 259D 和 962 停靠，現時還要削減 259E 的服務。另 59M 特別班次由新屯門中心開出再途經龍門居，代表龍門居居民要繼續「守尾門」，故此該區居民大多反對此建議方案。

16. 主席表示，曾有該區居民向他反映龍門居是不少對外巴士線在屯門區內的最後一站，巴士駛至龍門居時大多已滿座，故他們反對削減由龍門居開出的 259E。

17. 運輸署黃女士表示，現時 59M 特別班次的載客率不高，相信將有關路線繞經龍門居後，龍門居的居民亦可順利上車。署方會繼續研究委員的意見。

18. 九巴李先生表示，九巴備悉龍門居乘客擔心需「守尾門」，亦了解新屯門中心居民憂慮 59M 特別班次繞經龍門居會延長行車時間，九巴會考慮修改方案，如改善 59M 特別班次的路線和站點安排。

19. 有委員表示，署方應於巴士路線計劃的文件中詳列各條路線的巴士資源調配，以供委員參閱。他另指出，去年九巴母公司盈利大增，故應考慮增購巴士，而非單純調配現有巴士資源。

20. 運輸署黃女士回應表示，署方備悉委員的意見，日後會於相關文件中清晰提供有關資料。

63X 路線改為不經美孚

21. 有委員表示，隨着洪水橋的人口愈來愈多，加上 63X 會駛經鍾屋村、泥圍、順風圍和藍地一帶，故該區對 63X 的需求甚大，建議署方將班次由建議的 12 至 20 分鐘一班加密至 8 至 15 分鐘一班。

22. 運輸署黃女士表示，署方會密切留意乘客的需求，若客量有增長，署方會與巴士公司研究在資源許可的情況下提升服務水平，以提供更完善的服務。

23. 九巴李先生回應表示，63X 改為不經美孚的目的是希望縮短屯門往來旺角的行車時間。隨着洪福邨入伙，九巴亦已加強 63X 的班次。九巴備悉委員關注 63X 繁忙時間的班次，未來會繼續密切留意有關需求，並會積極作出相應調整。

24. 有委員對運輸署和九巴的安排表示支持。他認為要求巴士公司增加資源相當困難，故委員應思考如何更有效運用巴士資源和善用轉乘站。現時途經美孚、長沙灣和深水埗的巴士路線很多，造成道路擠塞，故他建議除 63X 線外，可研究所有 X 線巴士不經美孚直接前往旺角或佐敦道，但提醒九巴應同時兼顧在美孚和長沙灣工作的居民。

25. 有委員對 63X 不經美孚的建議表示歡迎，惟鍾屋村至藍地一帶的對外巴士線不多，建議署方加密 63X 的班次。

26. 主席總結表示，請巴士公司考慮盡量避免安排 X 線巴士駛入較繁忙的道路。

增設 252X，於繁忙時段往來恆順園至藍田站

27. 有委員表示，同意署方於上下午繁忙時間各增設一班 252X 來往恆順園至藍田站，但置樂花園至青山公路沿線人口眾多，而且這條路線覆蓋範圍甚廣，一班車難以滿足居民於早上繁忙時間前往東九龍的需求，故要求署方加強有關服務。

28. 主席表示，認同上午增設一班 252X 實屬太少，並補充指香港鐵路有限公司（下稱「港鐵」）的黃埔站啟用後，該區巴士服務應有所調整，他建議九巴調撥資源以加強 252X 的服務。

29. 運輸署黃女士表示，備悉委員支持開辦 252X 服務，署方會在服務落實後繼續留意乘客需求和區內人口增長，並適時與巴士公司研究提升有關服務水平。

30. 主席表示，署方無需擔心青山公路沿線的客量，只要 252X 會停靠

轉乘站，相信會有足夠客量支持巴士公司營運數班 252X。

31. 有委員表示，當有關服務尚未推出時，乘客會透過其他方式前往目的地，署方難以得知實際需求。而作為當區議員，她深明該區早上繁忙時間前往東九龍的需求十分大，而且 252X 由恆順園開出，途經青山公路，相信乘客量會頗高。故她建議署方於上下午繁忙時間各增設最少兩班 252X，並要求署方完成研究後再向交委會報告。

32. 運輸署黃女士表示，委員對此路線的前景均表示樂觀，署方會視乎巴士公司的資源和乘客需求適時調整服務水平，而署方初步建議此路線不駛經轉乘站。

33. 主席詢問署方此路線不駛經轉乘站的原因。

34. 九巴李先生回應表示，早上繁忙時間轉乘站較為擠塞，而青山公路沿線的居民可乘搭 61M 和 52X 前往轉乘站。九巴會繼續研究委員的意見。

35. 有委員表示，青山公路沿線持續發展，珠海學院和滿名山先後落成，現時亦有不少地盤正在趕工，可以預見該區的交通需求會與日俱增，故此署方應預留資源以增加 252X 的班次。此外，雖然若 252X 途經轉乘站或會令交通更為擠塞，但相信屯門居民會歡迎有更多前往東九龍的巴士線駛經轉乘站。長遠而言，署方和九巴應強化 258D 和 259D 兩條現時往來屯門至東九龍的巴士線服務。

36. 主席總結表示，請署方和九巴研究委員的意見。

增加 258P 於繁忙時間的特別班次及增設回程服務

37. 委員提出以下意見及查詢：

- (i) 詢問運輸署增設 258P 回程服務會否影響 258D 的現有服務。此外，258P 由洪福邨開出，繁忙時段班次為 10 至 30 分鐘一班，現時最繁忙一小時的載客率為 76%，惟洪福邨的單位陸續入伙，相信此路線的需求會持續上升，故希望署方將班次加密至 10 至 20 分鐘一班。另一方面，不少居民為了盡快前往觀塘區，均會選擇車資為 18.4 元的 258X，而往來寶田及藍田站並途經觀塘的 258D 車資僅是 16.6 元，故她建議在觀塘增設車費扣減機，讓於觀塘下車的 252X 乘客獲補回車費差額；
- (ii) 表示洪水橋至藍地一帶的人口持續增加，建議署方留意乘客需求，並適時增加班次；
- (iii) 表示歡迎增加 258P 於繁忙時間的班次，但認為上午繁忙時間 10 至 30 分鐘一班車過於疏落。她指洪福邨入伙和藍地一帶人口增加，居民對 258P 的需求會愈來愈高，建議把 258P 上午繁忙時間的

班次加密至 10 至 20 分鐘一班，下午繁忙時間的班次提升至 15 至 25 分鐘一班，長遠則應加強至全日服務；

- (iv) 表示歡迎增加 258P 於繁忙時間的班次和回程服務。他指現時建生邨的居民主要依賴 258D 前往藍田，並詢問署方 258P 的服務調整會否影響 258D 的現有服務。如不影響 258D 的原有服務，他並不反對 258P 的服務調整方案，並希望巴士公司在資源許可的情況下，適量增加 258D 的班次；以及
- (v) 表示作為特別班次，258P 的候車時間相對較長，對上午繁忙時段需趕往市區的居民幫助不大。藍地一帶人口增加，他建議署方考慮加強 258P 至全日服務。

38. 運輸署黃女士表示，欣悉委員對延長 258P 服務時間均表示歡迎，現時早上 6 時 50 分至 7 時 50 分已設有 258P 服務，在新方案下，這段時間的班次水平不變，而 7 時 50 分至 10 時的新增班次則建議為每 10 至 30 分鐘開出一班。署方備悉委員希望提升 258P 服務水平的意見，待有關方案落實後，署方會監察乘客需求和巴士資源等因素，進一步提升服務水平。此外，258P 延長服務時間不會影響 258D 現有服務水平，而且今年度的巴士路線計劃亦建議視乎乘客需求加強 258D 的服務水平。

39. 九巴李先生表示，九巴會積極考慮將 258P 加強至全日服務。另外，今年度巴士路線計劃已預留資源提升 258 系列的服務，九巴會繼續留意此路線的使用量並研究加強服務的可行性。

40. 有委員表示，建生居民對 258D 的需求甚殷，樂見署方從善如流，並逐步增強 258D 的服務。他另指 258P 的班次亦有需要增加。

41. 有委員要求運輸署再次講解 258P 的服務時間安排。

42. 九巴李先生表示，現時早上 258P 於洪水橋開出後，會單向前往藍田站。在新方案下，258P 的現有服務不變，服務時間會延至早上 10 時，並於下午 4 時至 8 時提供由藍田開出的回程班次。

43. 主席總結表示，請運輸署和九巴研究委員的意見，並強化有關服務。

增強 259X 服務及延長行車路線

44. 主席表示，由於此議題與交委會文件 2017 年第 20 號「要求非繁忙時間 259D 儘快改為直上皇珠路、屯門公路」相關，建議一併討論。

45. 文件 2017 年第 20 號的提交人建議分開討論有關文件。

46. 主席表示同意上述安排。

47. 委員發表以下意見：

- (i) 表示歡迎增加 259X 於早上繁忙時間的班次，以及將有關班次改由龍門居開出。但指出有關班次的開出時間集中在早上 7 時至 7 時 30 分，認為署方和九巴忽略了早上 7 時半後的需求，並表示早上 8 時 30 分至 8 時 45 分，在湖碧樓站等候 259D 的乘客亦難以上車。他指九巴母公司盈利急增，理應投放更多資源以加強 259D 和 259X 於早上 7 時 30 分後的服務；
- (ii) 表示早上於繁忙時間增加一班 259X 並不足夠，而且早上 7 時 30 分後仍是繁忙時間，建議署方進一步加強有關服務；
- (iii) 表示歡迎加強 259X 的服務，惟早上 7 時 30 分後的需求仍大，故署方應考慮增加班次至每 15 分鐘一班至早上 7 時 45 分。此外，去年巴士路線計劃建議在下午繁忙時段增設兩班由觀塘碼頭開往屯門的班次，惟至今只落實了一班，他要求署方盡快落實提供第二班回程，並建議有關班次由下午 5 時 50 分延至 6 時 15 分或 6 時 30 分開出；
- (iv) 表示屯門居民對前往東九龍的巴士服務的需求愈來愈大，故支持署方增強 259X 服務，但認為僅於繁忙時間增設一至兩班特別班次並不足夠。他建議署方考慮在轉乘站加開往來屯門及東九龍的特別線，方便屯門各區居民轉乘至該區；
- (v) 表示歡迎增加 259X 班次的建議。不少屯門居民於觀塘上班，署方應增加更多班次。另表示 259X 僅有一班回程班次，而且開出時間過早，建議增加回程班次，以及將現有班次的開出時間延遲至下午 6 時 30 分；以及
- (vi) 表示由轉乘站開出 259X 是為了方便屯門各區居民轉乘前往東九龍，若全部 259X 改由龍門居開出，署方應確保轉乘站乘客仍然能乘搭有關班次。此外，259X 去程共四班車，而回程僅得一班車，署方應增加回程班次。從宏觀角度而言，署方應考慮強化往來屯門至東九龍的整體交通服務，例如研究 252X 和 258P 的協同效應。

48. 運輸署黃女士表示，巴士路線計劃建議 259X 的服務時間為早上 7 時至 7 時 30 分，署方備悉委員就延長有關服務時間所提出的意見，並會與巴士公司研究有關安排，以滿足乘客的需求。259X 回程班次方面，去年巴士線計劃建議開辦兩個班次，現時已落實其中一班，乘客量約有七成，署方會按乘客需求增長再落實第二班的回程班次，而實際開出時間亦會盡量配合乘客需要。此外，258X 和 259X 是繁忙時間服務，屯門居民若於非繁忙時間前往東九龍，可選擇 258D 或 259D，惟署方會視乎乘

客需求，適時與巴士公司研究加強 258X、259X 和 259D 的服務水平。

49. 九巴李先生表示，九巴會研究 259X 於早上和下午繁忙時間的服務安排，並會留意其班次的使用量，以及適時與運輸署研究增加班次。

50. 主席總結表示，請運輸署和九巴備悉委員的意見。

增設 261B 特別班次

51. 有委員表示，同意運輸署增設往來掃管笏至九龍站的特別班次，惟九巴應先諮詢地區再決定具體開車時間，她會與九巴及運輸署跟進此建議方案。

52. 運輸署黃女士表示，261B 的開車時間暫定為早上 7 時 45 分，署方會與當區議員及巴士公司商討實際開車時間，以配合區內居民的需要。待有關方案落實後，署方會視乎乘客需求和巴士公司的資源，適時調節有關服務安排。

53. 九巴李先生表示，261B 的服務時間只是暫定，九巴可與當區議員另行商討具體安排。

54. 有委員建議運輸署及九巴直接與當區居民溝通，聆聽地區聲音，不應只倚賴當區議員擔當收集民意的角色。

55. 運輸署黃女士表示，運輸署不時會與地區溝通，早前署方的分區代表亦曾接觸過星堤業主代表，署方會繼續與居民保持溝通，並聆聽他們對巴士路線的意見。

56. 主席總結表示，請運輸署及九巴考慮委員的意見。

開辦 263A，於繁忙時間往來屯門站至科學園

57. 委員提出以下意見和查詢：

(i) 表示石門工業區是可持續發展的商貿區，區內有不少商業大廈，很多屯門居民亦在石門上班。然而，現時若要由屯門前往該區，路線非常迂迴，故他支持開辦 263A，並希望可陸續增加班次，以及要求署方交代此巴士線於石門工業區內的站點；

(ii) 表示目前屯門站有 263 前往沙田，既然署方稍後會開辦 263A 往來屯門站至科學園，便應考慮把 263 的開出地點後移至富泰或洪福邨，亦應安排該駛經藍地、兆康、寶田和建生，以服務更多乘客；

(iii) 表示預計此路線的需求很大，建議九巴密切留意乘客量，並在有

需要時加密班次。此外，她建議把暫定於下午 6 時由科學園開出的回程班次提早至 5 時 30 分或 5 時 45 分；

- (iv) 表示歡迎開辦 263A，建議署方逐步加強此路線為全日服務，並將開出地點延伸至屯門西北區（如第 54 區或建生邨），以配合屯門西北區的人口上升和發展；
- (v) 表示大部分 263 乘客只是前往城門隧道轉乘站（城隧轉乘站）再轉車至新界東各區，而非前往終點站，故他支持延長 263 的服務範圍。他認為署方和巴士公司應考慮居民的意見，並於日後作出調整或將 263A 的終點站延伸至大埔或其他地區；以及
- (vi) 表示 263 乘客大多是前往城隧車乘站轉車，故此 263A 能將前往科學園的乘客分流，263 則可集中接載前往大埔或火炭的乘客。此外，他詢問署方 263A 的巴士資源是否由 263 的現有資源借調而來。

58. 運輸署黃女士表示，建議開辦 263A 於繁忙時間往來屯門至科學園是為了配合科學園及石門工業區的發展，有關站點會參考 43P 現時的設站位置，如大涌橋路的濱景花園。回程班次暫定於下午 6 時由科學園開出，大致上可配合該區前往屯門的需求，署方備悉委員對回程時間的意見，並會於收集各方意見後一併考慮。由於此路線主要服務對象是前往石門和科學園上班的居民，署方認為暫時只於繁忙時間提供服務的安排較為合適。263A 的巴士資源是新增資源，開辦此路線並不影響 263 的現有服務。對於進一步延伸 263 或 263A 一事，署方須小心考慮有關意見，因延長路線可能會影響巴士線的吸引力。此路線會於轉乘站設站，屯門各區居民均可在轉乘站轉乘 263A 前往石門或科學園。待有關方案落實後，署方會密切留意其服務水平，並會與巴士公司適時研究加強服務以滿足乘客需求。至於開設往來屯門至大埔的新路線方面，署方鼓勵居民轉乘現有巴士線或鐵路前往大埔，以善用資源、改善交通擠塞和環境。署方在考慮開辦新服務時，須詳細審視公共交通配套、資源運用、乘客需求和路線的前景。由於現時屯門居民可透過轉乘前往大埔，署方對開辦此路線有保留，惟署方備悉委員的意見，並會在未來巴士路線計劃會作出適當考慮。

59. 九巴李先生表示，現時九巴 43P 於下午繁忙時間由科學園前往荃灣的班次的開出時間介乎 6 時至 6 時 30 分之間，大致上能配合該區下班時間的需求，故 263A 回程班次的開出時間暫定為下午 6 時，九巴會留意乘客的使用情況，然後再作相應調整。過去兩年，263 的乘客量均有所上升，反映往來新界西至新界東的交通需求有所增加，九巴會積極考慮拓展 263 路線，包括考慮設立特別班次覆蓋大埔或火炭等。

60. 委員提出第二輪意見及查詢：

- (i) 表示運輸署提供多項數據支持巴士路線計劃的新建議，卻一直漠視委員的訴求。交委會爭取開辦屯門至大埔巴士線多年，惟署方一直指沒有相關乘客需求的數據作支持，故她曾於轉乘站進行問卷調查，所收回的 884 份問卷中，大部分受訪者均表示希望增設往來屯門至大埔的巴士線，但署方至今對試辦有關服務仍然未有正面回應，她認為了解乘客需求是署方的責任，而署方亦應參考委員提供的數據；
- (ii) 表示署方指 263A 的走線會參考 43P，但文件顯示 263A 將途經火炭路，而 43P 則不經火炭路，他請運輸署釐清有關路線。此外，石門工業區範圍較廣，而他預計 263A 只會於沙田第一城和濱景花園設站，距離小瀝源較遠，對前往該區上班的市民而言，此路線的吸引力未必很大；以及
- (iii) 表示運輸署近年傾向推出「一班式的村巴服務」，他並不同意此做法。他對於開辦 263A 沒有異議，但建議署方加密有關班次。此外，他詢問運輸署 263A 抵達石門後可否轉乘其他接駁路線。

61. 運輸署黃女士回應表示，263A 的走線基本上會參考 43P 的現有走線，由大涌橋路和大老山公路前往科學園一帶。若於石門工業區內設站，對前往科學園的乘客而言，此路線的吸引力會降低，因此署方須小心審視此建議。今年度的巴士路線計劃集中建議增加一至兩班特別班次以回應繁忙時段的需求。待有關路線落實後，署方會因應客量增長以考慮加強 259X 和 258P 等的班次，以及延長其服務時間。

62. 九巴李先生表示，263A 會停靠城隧轉乘站，乘客可轉乘 40X、43X、47X、48X 和 49X 等其他路線前往沙田各區，並享有轉乘優惠。

63. 有委員表示，雖然城隧轉乘站有多條路線供乘客選擇，惟該轉乘站較為繁忙，乘客不易上車。若九巴於石門提供接駁服務予 263A 乘客，會更為靈活。

64. 九巴李先生表示，九巴鼓勵乘客善用轉乘站，現時城隧轉乘站於繁忙時間有充足路線和服務供乘客選擇。九巴備悉委員建議於石門一帶新增轉乘服務，並會小心考慮。

65. 主席總結表示，委員一致同意開辦 263A，請運輸署和九巴研究委員的建議。

加強 960A 服務

66. 委員提出以下意見及查詢：

- (i) 表示支持加強 960A 服務，但不同意抽調 960 的現有資源以提供 960A 的新增服務，認為 960 的班次服務亦應加強。她要求署方增

購巴士或研究以其他資源加強 960A 的服務；

- (ii) 表示 960 系列的 960A、960P 和 960X 的服務對象及範圍不盡相同。他建議署方逐步加強 960P 的服務至全日行走，並要求將加強 960A 服務的方案提前於今年第三季落實；
- (iii) 表示藍地和青磚圍一帶的巴士服務本已不足，隨着洪福邨陸續入伙，令屯門西北區對 960 的需求更加殷切，不少建生邨的居民均憂慮 960 的資源被抽調。他認為署方應增加 960 的班次，並以新增資源提供 960A 的服務；以及
- (iv) 表示不少巴士路線（如 258D 和 258X）均會共用資源。她不反對加強 960A 的服務，但要求巴士公司以新增資源提供有關服務，另外建議將 960 或 961 的終點站延伸至銅鑼灣，以服務更多市民。此外，960 回程班次不足，繁忙時間在金鐘候車的乘客難以上車，因此她要求加強 960 的回程服務。

67. 運輸署黃女士綜合回應如下：

- (i) 表示現時不少巴士路線均會共用資源，署方會與巴士公司研究在不抽調 960 現有資源的情況下開辦 960A 的可行性。加強 960A 服務的落實日期僅是預計實施日期，署方會與巴士公司研究可否提早落實；
- (ii) 表示署方亦有建議增加 960P 的服務，包括延長星期一至六的服務時間至上午 10 時，以及增設星期日及公眾假期上午 10 時至下午 1 時的服務；
- (iii) 表示 960 或 961 的終點站若延伸至銅鑼灣，需行經港島區的繁忙路段，而且署方需視乎該區的總站設施和相關配套，現階段對此建議有所保留。署方目前鼓勵乘客透過轉乘前往該區，而今年稍後時間，九巴獨營的過海路線將與電車提供免費轉乘優惠；以及
- (iv) 表示署方會留意 960 的乘客需求，並會與巴士公司適時研究進一步提升 960 的服務，以滿足乘客的需求。

68. 委員就議題提出以下第二輪意見：

- (i) 表示「2017-2018 年度屯門區巴士路線計劃」的建議方案應於 2017 年內落實，要求署方今年第三季起加強 960A 的服務；
- (ii) 表示歡迎署方研究將 960 或 961 的終點站延伸至銅鑼灣，並建議署方可考慮將終點站延伸至北角或炮台山。此外，他對部分巴士線將設有免費轉乘電車優惠表示歡迎；以及

(iii) 表示早前交委會討論將 960 或 961 的終點站延長至銅鑼灣時，九巴並沒有反對有關建議，而且銅鑼灣摩頓台是政府用地，該處亦有足夠空間設站。由於 960A 班次少，她建議署方先試行將 960A 延至銅鑼灣，並按實際情況再作調整。

69. 九巴梁先生表示，九巴會積極考慮以新增資源提供 960A 的服務。由於現時灣仔北有道路工程，影響部分巴士班次的穩定性，若能試行將 960、961 或 960A 特別班次的終點站延伸至銅鑼灣，將會提高整體班次的穩定性，也能服務更多居民，九巴會積極考慮有關方案。

70. 運輸署黃女士表示，署方會與巴士公司商討以新增資源提供 960A 的服務，以及提前落實時間的可行性。對於延伸 960、961 或 960A 路線的建議，由於此舉會對港島區交通及空氣造成一定影響，而摩頓台已沒有空間讓新增巴士線停靠，故署方須小心審視有關建議。署方會繼續研究優化屯門區的巴士路線網絡。

71. 有委員表示，明白港島區的巴士路線限制較多，但希望署方可詳細研究有關方案，並適時與委員商討。

其他巴士路線的意見

72. 有委員表示，屯門居民對 258X 的需求有所上升，要求署方在去程及回程各增一個班次。

73. 運輸署黃女士表示，署方會密切留意 258X 的服務和乘客的需求，並會適時與巴士公司研究調節服務安排。

74. 有委員表示，雖然去年的巴士路線計劃曾提出 62X 全日行走的方案，惟最終因資源問題而被巴士公司撤回，而屯門對外交通工作小組一直跟進 62X 全日行走一事，然而今年的巴士路線計劃並沒有提出改善 62X 服務的建議，亦沒有提及任何改善屯門東南區交通服務的新建議。她要求運輸署改善 62X 的服務，並於巴士路線計劃的文件中交代更詳細的資料，包括巴士數目和班次等。

75. 主席表示，60X、61X 和 62X 是連接屯門與市區的主要巴士線，而且載客量一直上升，署方應改善有關服務。

76. 委員發表以下意見：

(i) 表示今年的巴士路線計劃建議視乎乘客需求而於 2018 年第一季增加 62X 一部車，他要求署方提前落實有關建議，長遠則應考慮提供更多資源以開辦有固定班次的全日服務。此外，他要求署方在加密班次後作適當宣傳，讓乘客知悉有關變動；

(ii) 表示同意增加 62X 的巴士資源。此外，他指 62X 只於下午繁忙時間提供服務，非繁忙時間則以 259D 填補，令人無所適從，要求署

方提供 62X 全日服務；

- (iii) 表示署方不應以「挖肉補瘡」的形式提供 62X 全日服務，署方應要求巴士公司投放更多資源；
- (iv) 表示交委會並非反對 62X 全日行走，只是不支持抽調現有巴士資源以開辦其他巴士服務；以及
- (v) 表示去年巴士路線計劃的文件建議 62X 全日行走，卻未有提及有關方案需抽調 259D 的班次，惟修訂文件則說明此方案要抽調 259D 的資源。他指交委會並非反對 62X 全日行走，只是不同意抽調 259D 的資源以提供有關服務。他認為 62X 及 259D 的行車安排十分混亂，要求署方研究改善有關問題。

77. 運輸署黃女士回應表示，2016-2017 的巴士路線計劃建議將 62X 加強為全日服務，但基於資源所限，以及預料其他路線於非繁忙時間的客量會出現變化，故計劃同時建議調整 59M、60M、61X、258D 和 259D 等其他路線的班次。在去年二月份致區議員的諮詢文件中有清楚表示巴士公司會因應實際客量需求調整上述路線於非繁忙時間的服務水平，以調配資源配合 62X 全日運作。署方備悉委員對諮詢文件表達建議方案的意見。署方去年曾多次出席會議聆聽委員的意見，亦備悉委員要求署方在加強 62X 為全日服務的同時必須維持其他巴士服務不變的意見。署方與巴士公司研究後，巴士公司最終基於資源考慮而撤回方案。今年的巴士路線計劃則建議於繁忙時間增加一班 62X，署方會與巴士公司研究提前落實此方案，並會向巴士公司反映加強宣傳新增服務的意見。署方會因應乘客需求去安排和調整區內的交通服務，若有需要，署方會作出適當調整以配合地區發展。

78. 九巴李先生表示，去年巴士路線計劃提出 62X 全日行走方案，但 62X 如改為全日行走，259D 的服務範圍會相對縮小，預計相關路線如 59M 和 259D 等的客量會下跌，故九巴提議在整體資源上作出調配。今年巴士路線計劃則建議增加一部 62X 巴士資源，具體落實日期須與署方再作溝通才能確定。

79. 有委員表示，62X 投入服務 30 年，署方從未考慮提升其服務水平。若署方擔心 62X 改為全日行走後，客量會不足，她建議可將 62X 總站延伸至屯門站的巴士總站。

80. 有委員表示，歡迎署方增加 62X 的班次，並建議署方應着手改善 62X 的服務，例如逐步延長其服務時間，再按實際情況考慮提供全日服務。

81. 主席表示，請運輸署重新考慮加強 62X 為全日服務。

82. 運輸署黃女士報告說，去年巴士路線計劃因應掃管笏和深井人口增加，該區對往來香港島的交通需求會日漸增加，而由於現時沒有由掃管笏開出，經小欖至深井一帶前往鰂魚涌的巴士服務，故建議於早上及黃昏繁忙時段各開辦一班 962E 服務。建議以新增資源開辦該線，並不會影響現時 962 系列的服務水平。而有關路線將途經青山公路、轉乘站、深井交匯處和屯門公路等，建議有關路線於今年第四季投入服務，以服務屯門及荃灣區的居民。

83. 主席表示，自 962B 後，他不主張屯門的巴士路線途經深井，並建議 962E 由星堤開出後經富泰離開屯門。

84. 有委員表示，今年的巴士路線計劃沒有提及此建議，認為不應在是次會議作出討論，並對運輸署的做法表示不滿。

85. 有委員表示，962E 是去年巴士路線計劃的建議，她明白其他委員的憂慮，但 962E 只有一個班次，而且該區的交通配套一直不足，居民已知悉此服務將於今年第四季落實，並引頸以待。若現時交委會再就此路線提出新建議，令服務落實時間一再延後，她作為當區議員難以向居民交代。此外，她認為各委員亦應為屯門區的整體交通問題負責，並希望有關服務能如期開辦。

86. 有委員表示，去年交委會已反對 962E 行經深井，若現時同意 962E 駛經深井，委員即變相同意 962 和 962B 停靠深井。此外，署方可考慮 962E 由星堤開出，經青山公路至屯門市中心再前往市區，以填補繁忙時間 962C 服務的不足。

87. 主席表示，他同意 962E 由星堤開出，但不支持該線途經深井，建議署方重新規劃有關路線，並適時向交委會匯報。

88. 主席總結表示，交委會已對巴士路線計劃提出多項意見，希望運輸署及巴士公司積極考慮。

IV. 討論事項

(A) 要求非繁忙時間 259D 儘快改為直上皇珠路、屯門公路 (交委會文件 2017 年第 20 號) (九巴的書面回應)

89. 文件提交人表示，259D 非繁忙時間的走線迂迴，單是屯門區內的車程已達 10 至 15 分鐘，全程更超過一小時。若觀塘交通擠塞，車程更可能長達兩小時。他希望去年盈利急升的九巴和運輸署能增撥巴士資源至 259D，使 62X 能全日行，以及 259D 非繁忙時間可改為不經市中心。

90. 委員提出以下意見和查詢：

(i) 表示 259D 由龍門居開出後需時 25 至 30 分鐘才駛至屯門公路，反

映路線十分迂迴。因此，部分乘客會乘搭 X 線及 M 線至轉乘站，再選擇其他前往東九龍的巴士路線。她建議 259D 改為全日不經市中心，並加強 62X 至全日服務；

- (ii) 表示 62X 是非繁忙時間的服務，而巴士公司在非繁忙時間應有充足的巴士資源，故他要求巴士公司提供 62X 全日服務，以及 259D 非繁忙時間改為不經市中心，以理順 259D 的走線；
- (iii) 表示不少對外巴士線的區內尾站均設於富健花園、龍門居和新屯門中心，以致居民難以上車，而由龍門居開出的 259D 的走線卻十分迂迴。他經常乘搭 259D，發現其車程甚長。因此，他建議署方加密 259D 的班次，並安排於非繁忙時間改為不經市中心，並提供 62X 全日服務以作配合。他明白巴士公司有商業考慮，但亦應兼顧公共服務；
- (iv) 表示 259D 繁忙時間和非繁忙時間的安排（例如走線和站點等）並不相同，令居民無所適從。她要求運輸署理順 259D 的現有安排，並加強 62X 為全日服務；
- (v) 表示 259D 的路線迂迴，猶如「屯門區旅遊巴士線」。他認為 259D 應直接前往轉乘站，並接載乘搭 60M 至轉乘站的市中心居民，協助轉乘站發揮功能；
- (vi) 表示估計巴士公司至今不願意加強 62X 至全日服務是基於兩個考慮，分別是憂慮 259D 客量會因而減少，以及擔心 62X 客源不足。在 62X 客源方面，他建議 62X 全日行走後可停靠轉乘站，以吸納更多乘客。他指不少居民錯過 259D 班次後，均會轉乘 60M 或其他路線至轉乘站改搭 258D 或 259D 等，相信 62X 停靠轉乘站可解決客源不足的問題。此外，258D、259D 和 62X 均是前往東九龍的路線，署方可着手研究延伸部分路線的終點站至將軍澳等地區。他認為如果終點站有變，會為上述路線帶來新需求，這樣便有足夠客源支持三條路線全日行走；以及
- (vii) 表示目前 259D 由龍門居開出後會繞經屯門西南區至東南區，再駛往油塘。若 259D 改為不經東南區而直上屯門公路，運輸署須另外調配巴士資源提供 62X 全日服務，以應付東南區的需求。

91. 主席表示同意 259D 的路線迂迴，並建議 259D 由總站開出後直接前往轉乘站，屆時屯門各區居民便可在轉乘站選擇不同巴士線前往東九龍。

92. 運輸署莫家聲先生表示，屯門居民對繁忙時間前往東九龍的交通服務需求殷切，故現時 259D 和 62X 分別在屯門碼頭和市中心提供有關服

務，而今年的巴士路線計劃建議加強 62X 在繁忙時間的服務。259D 在非繁忙時間的服務覆蓋 62X 的服務地區，所以此議題與 62X 全日行走的建議有密切關係。去年巴士路線計劃曾建議 62X 全日行走，但預料 59M、60M 和 259D 等客量會因而受影響，故整個建議方案涉及資源調配。署方備悉委員就 259D 非繁忙時間不經市中心，以及 62X 全日行駛所提供的改道建議，署方必須小心審視有關的資源運用。

93. 有委員表示，此文件要清晰表達委員的訴求是「強烈要求巴士公司全面改善服務，要求儘速推行 259D 非繁忙時間直上皇珠路、屯門公路；而 62X 可延長至屯門西鐵總站並改為全日行走。」。

94. 有委員表示，他明白非繁忙時間的客量較少，但 259D 的路線非常迂迴，希望署方再次考慮加強 62X 的服務至全日行駛，以及把 259D 改為不經市中心。

95. 主席總結表示，請運輸署和九巴考慮委員的意見。

(B) 要求重組 B3A 及 B3M 路線
(交委會文件 2017 年第 24 號)
(城巴的書面回應)

96. 主席表示，秘書處已於本年 3 月 17 日將城巴於會前提交的書面回應分發予各委員。

97. 文件提交人表示，為了善用資源，城巴應重組 B3A 及 B3M 的路線。B3A 路線迂迴，由兆康折返富泰需時最少七分鐘，她建議 B3A 停靠兆康後，直接前往深圳灣。B3M 方面，她認為開辦此路線是為了集中服務內地旅客，惟現時於紅橋上車的乘客不多，她建議 B3M 駛經青山公路，以服務更多屯門街坊，包括富泰邨的居民。她認為這樣的重組方式涉及的變動較小，而且可服務更多居民，但城巴需確保 B3M 的頭班車時間與 B3A 互相配合，並於回程方向在兆康站提供轉乘優惠。

98. 委員提出以下意見：

(i) 表示委員不應計較 B3M 乘客的國籍，而應着重巴士資源是否用得其所。他指 B3A 車程甚長，而 B3M 客量不足，建議重組這兩條路線。他建議 B3M 改由三聖開出，並經青山公路往置樂花園和何福堂等，因此 B3 駛入海珠路後，無須停靠置樂花園而可直接駛入鄉事會路，而 B3A 亦無須折返富泰，可直接前往深圳灣，B3 系列整體路線都會有所改善；

(ii) 表示支持將 B3A 改為不經富泰，並由 B3 系列其他路線駛入富泰邨。此外，他不滿運輸署沒有就此議題作出書面回覆，並認為作為政府部門，運輸署有責任回答議會的提問，僅由城巴作出書面回覆並不理想；

- (iii) 表示整個 B3 系列投入服務多年，客量愈來愈高，城巴有必要檢討相關服務。他建議加強 B3A 的服務和班次，並更改 B3M 的走線，以增加兩條路線的載客量。他要求署方和城巴重新檢討 B3、B3A 和 B3M 的走線；
- (iv) 表示 B3M 客量偏低，未來不見得會有新的需求，而 B3A 車程甚長，故她建議縮短 B3A 路線，例如可改為不經富泰及改行青山公路，以吸引更多乘客。她指各委員均支持文件的建議，故促請城巴考慮此重組方案；
- (v) 表示 B3 系列已營運多年，城巴應重新規劃有關路線。他強調委員不想限制巴士公司的商業考慮，只希望在乘客利益和巴士公司的營運之間取得平衡。現時 B3X 班次甚密，B3 和 B3A 的班次則為 30 分鐘一班，而 B3M 主要服務內地訪客。他指城巴作為專營巴士公司，享有燃油補助，故應優先提供服務予本港居民。此外，城巴應重組整個 B3 系列，否則亦應着手改善 B3A 和 B3M 的路線；以及
- (vi) 表示重組 B3 系列的路線應由運輸署而非城巴作主導，她要求署方交代會否考慮重組 B3 系列。如否，她要求運輸署就 B3 系列的經營權重新招標。

99. 主席表示，由於鄉事會路已有 B3X 停靠，建議 B3 可改經青山公路至富泰，並直接前往深圳灣，避免與 B3X 的路線重疊。

100. 委員發表以下第二輪意見：

- (i) 表示運輸署經常強調要善用資源，惟 B3M 和 B3X 停靠的地方僅一街之隔，並且前往相同的目的地，認為署方的說法前後矛盾。B3 系列已營運十年，署方應檢討其服務水平。若 B3 改行青山公路而不駛經市中心，可能會對居民造成不便。她建議調整客量較低的 B3M 的走線，以填補 B3 和 B3A 服務的不足；
- (ii) 表示沒有委員反對調整 B3M 的服務，希望運輸署及城巴盡快重新規劃 B3 系列；以及
- (iii) 表示 B3 系列的資源分配明顯不均，路線之間的班次相差很大，部分路線客量偏低，運輸署實有雙重標準之嫌。因此，她促請運輸署重新檢視 B3 系列的路線與服務。

101. 文件提交人表示，對於重新檢視 B3 系列，運輸署責無旁貸，並應擔任主導角色，以便能服務更多屯門居民。

102. 主席表示，請運輸署下次會議報告有關進展。

103. 運輸署莫先生表示，署方會與巴士公司研究有關建議。

104. 有委員詢問主席下次會議會否續議此議題。

105. 主席總結表示，交委會將於下次會議續議此議題。

(C) 增設屯門至落馬洲過境巴士服務

(交委會文件 2017 年第 30 號)

(運輸署的書面回應)

106. 主席表示，秘書處已於 3 月 15 日將運輸署於會前提交的書面回應分發予各委員。

107. 主席表示，此文件由他提交。由於運輸署不同意將往來屯門至落馬洲的通宵小巴線加強至全日服務，而且他實地視察過落馬洲支線管制站停車場後，得悉來往錦上路至皇崗口岸的過境巴士客量偏低，故他建議運輸署延伸該過境巴士服務至屯門。

108. 運輸署莫先生表示，屯門對外交通工作小組及委員均曾提及延伸小巴服務至落馬洲管制站，惟因地理環境所限，該處已沒有合適位置增設巴士服務。目前 B1 線亦已在落馬洲設站，方便乘客轉乘至落馬洲支線管制站。為善用資源和避免交通擠塞，而且北環線將於稍後興建，署方對增設新過境巴士服務有保留，但會密切留意乘客需求。

109. 主席表示，預計北環線於多年後才會落成，而現時錦上路已設有巴士站，加上該路線客量甚低，署方應考慮延伸該路線至屯門區。他表示會考慮去信運輸署署長反映意見，並請運輸署代表研究委員的意見。

110. 有委員表示，現時停靠三聖公共交通交匯處的路線不多，建議在該處增設過境巴士服務，並途經置樂花園和市中心。他建議續議此項議題。

111. 主席總結表示，請運輸署研究有關建議。

V. 其他事項及下次會議日期

112. 有委員表示，他於區議會會議舉行前就屯門經赤鱸角連接路往來機場的巴士路線建議提交了文件，但最終未獲納入議程。他指區議會主席建議將有關文件交由交委會跟進，並以補充資料的形式分發，故他要求主席分發有關文件予委員參考。

113. 主席表示，此項議題是續議事項，委員可於下次會議直接就議題發表意見。

114. 有委員表示，上述文件的確曾提交予區議會會議，當時區議會主

席建議由交委會跟進，不明白為何秘書處沒有把此文件轉交交委會主席。

115. 有委員表示，此議題應留待下次交委會的續議事項討論，不應在是次會議的其他事項討論。

116. 秘書表示，於 2017 年 3 月 7 日的區議會會議前，秘書處收到一份關於屯門至經赤鱸角連接路往來機場的巴士路線建議的文件。由於上述文件內容與交委會由 2016 年 7 月以來一直續議的議題相似，而且上述文件只是收窄了討論範圍並就另外四條巴士線提出建議，故區議會主席決定不把有關文件納入區議會有關會議的議程內。其後，秘書處向有關文件提交人建議，如果他希望將文件以補充資料的形式在交委會會議上分發，可直接諮詢交委會主席的意見。及至上次交委會會議前，秘書處都沒有收到交委會主席的指示，也沒有接獲有關文件提交人要求在會議上分發補充資料，故有關文件並沒有於上次交委會會議分發。

117. 議事完畢，會議於下午 1 時 20 分結束，下次會議定於 2017 年 5 月 12 日（星期五）上午 9 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2017 年 4 月 11 日

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/17