

屯門區議會
2020-2021 年交通及運輸委員會
第二次特別會議記錄

日期：2020 年 7 月 10 日（星期五）

時間：上午 9 時 35 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>
潘智鍵先生（主席）	屯門區議員	上午 9:35	會議結束
王德源先生（副主席）	屯門區議員	上午 9:35	會議結束
陳樹英女士	屯門區議會主席	上午 9:39	會議結束
黃丹晴先生	屯門區議會副主席	上午 9:59	會議結束
江鳳儀女士	屯門區議員	上午 9:35	下午 12:23
陳有海先生, BBS, MH, JP	屯門區議員	上午 9:35	會議結束
黃麗嫦女士	屯門區議員	上午 9:38	會議結束
何杏梅女士	屯門區議員	上午 9:35	會議結束
林頌鎧先生	屯門區議員	上午 9:35	會議結束
朱順雅女士	屯門區議員	上午 9:35	會議結束
楊智恒先生	屯門區議員	上午 10:47	會議結束
甄紹南先生	屯門區議員	上午 9:35	會議結束
巫堃泰先生	屯門區議員	上午 9:35	會議結束
何國豪先生	屯門區議員	上午 9:35	會議結束
林健翔先生	屯門區議員	上午 9:37	上午 11:44
周啟廉先生	屯門區議員	上午 9:35	會議結束
馬旗先生	屯門區議員	上午 9:35	會議結束
張可森先生	屯門區議員	上午 10:05	上午 11:49
張錦雄先生	屯門區議員	上午 9:35	會議結束
黃虹銘先生	屯門區議員	上午 9:38	會議結束
曾錦榮先生	屯門區議員	上午 11:03	會議結束
甄霈霖先生	屯門區議員	上午 9:35	會議結束
黎駿穎先生	屯門區議員	上午 9:35	上午 11:38
賴嘉汶女士	屯門區議員	上午 9:35	會議結束
周文俊先生（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

茹詠詩女士
梁嘜敏女士
梁領彥先生
楊晉瑋先生

運輸署高級運輸主任/巴士發展（大嶼山）
運輸署運輸主任/巴士發展（大嶼山）
九龍巴士（一九三三）有限公司車務策劃部主管
九龍巴士（一九三三）有限公司區域經理－車務（新界西）
九龍巴士（一九三三）有限公司經理（公共事務）
龍運巴士有限公司經理（車務）
龍運巴士有限公司高級主任（策劃及發展）
城巴有限公司高級營運主任

列席者

梁竚琦女士
楊樂文先生
謝秀清女士

民政事務總署屯門民政事務助理專員（二）
運輸署高級運輸主任/屯門 1
運輸署高級運輸主任/屯門 2

缺席者

李家偉先生
林明恩先生
梁灝文先生
曾振興先生
盧俊宇先生

屯門區議員
屯門區議員
屯門區議員
屯門區議員
屯門區議員

I. 歡迎詞

主席歡迎與會者出席 2020-2021 年交通及運輸委員會（下稱「交委會」）第二次特別會議。

2. 主席續表示，為減低人群在密集空間聚集的時間，會議的時間不宜過長。就此，他提醒與會人士發言時保持精簡扼要，避免重複已提及的論點。

3. 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《屯門區議會會議常規》（下稱「《會議常規》」）第 38（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

4. 秘書處沒有收到委員的告假申請。

III. 討論事項

(A) 配合屯門至赤鱸角連接路的北面連接路通車 專營巴士行車路線調整安排

（交委會文件 2020 年第 46 號）

5. 主席歡迎運輸署高級運輸主任/巴士發展（大嶼山）茹詠詩女士、運輸主任/巴士發展（大嶼山）梁嘎敏女士、九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）車務策劃部主管梁領彥先生、區域經理一車務（新界西）楊晉璋先生、經理（公共事務）梁家欣女士、龍運巴士有限公司（下稱「龍運」）經理（車務）張僑光先生、高級主任（策劃及發展）羅耀華先生，以及城巴有限公司（下稱「城巴」）高級營運主任黃啟明先生出席會議。

6. 運輸署茹女士以投影片（見附件一）介紹題述文件。

7. 主席表示，屯門至赤鱸角連接路的北面連接路（下稱「連接路」）通車在即，故要求運輸署交代署方將如何跟進委員就題述文件提出的意見。此外，由於是日會議時間較充裕，為讓部門代表更準確回應委員的提問，他會在每名委員發言後隨即邀請部門代表回應。

8. 有委員表示，她所屬的政黨自 2016 年起不斷要求成立專責工作小

組收集民意，以制定合乎民意而可公開招標的巴士路線重整計劃。然而，運輸署一直無視上述建議，直接與龍運商討路線重整計劃，她對此表示不滿，希望署方廣泛接納委員的意見。她另建議安排更多巴士路線途經連接路的巴士轉乘站。她指出題述計劃落實後「A」線與「E」線巴士的減價幅度不一，並不合理，認為「E」線巴士應減價至約 8 元。她續表示，就連接路通車後的專營巴士路線，運輸署應重新進行公開招標及進行廣泛諮詢。此外，她對現時屯門公路車流量負荷過重表示關注，並擔心巴士路線調整後，對在機場上班的乘客構成不便。

9. 運輸署茹女士表示，按一貫做法，就着新設施落成，署方會檢視相關區域的巴士路線，並擬訂巴士路線調整安排，以善用新的道路設施，為乘客提供更便捷的巴士服務。現時龍運提供往返新界及北大嶼山的專營巴士服務，因應連接路開通，運輸署利用這個新的道路設施，調整及優化現有專營巴士服務及網絡，提升其營運效率，為更多乘客提供直接往返北大嶼山的巴士服務，同時避免巴士路線及資源重疊。有關安排更多巴士路線途經連接路隧道出入口轉乘站的建議，署方制定題述安排時已考慮多項因素(包括可節省的路程、對車資的影響，以及乘客在連接路隧道出入口及青嶼幹線收費廣場轉乘的安排)，並決定先安排屯門、元朗及北區的機場巴士路線改經連接路。至於其他往返市區的巴士路線，取道屯門公路比連接路更為直接，故署方暫時未有計劃安排該等巴士路線改經連接路，未來會適時與各專營巴士公司檢視有關安排。她續表示，專營巴士車費是按照有關車費等級表而釐定的。不同的專營巴士公司各有車費等級表，按巴士路線的組別及路程長短，訂出可收取的車費上限。專營巴士公司檢視過行車路線改經北面連接路的情況，因應文件所述調整安排的行車路線，暫定出各條路線的單程車費，實際的車費要視乎實地行車測試而定。運輸署於審批有關路線調整申請時，亦會確保有關路線的車費符合車費等級表的規定，並鼓勵專營巴士公司在營運及財務許可的情況下，提供更多車費優惠。此外，根據最新的交通流量預測，連接路開通對屯門區內的交通並不會有顯著影響。而顧問公司最新的研究顯示，連接路開通後至 2026 年，在屯門區內較為繁忙的相關主要路段(包括屯門公路(市中心段)及皇珠路連接路)，擠塞情況仍能維持在可控制的水平。運輸署會密切監察屯門區道路網絡的交通需求及情況變化，適時制訂相應的交通管理措施，例如針對可能出現擠塞的路段進行路口擴闊工程、更改燈號控制、實施交通改道措施等。

10. 龍運羅先生表示，該公司將於連接路的巴士轉乘站提供轉乘優惠，其轉乘模式及優惠詳情將與現時設於青嶼幹線收費廣場的轉乘站相

若。

11. 有委員表示，第 A33X 號線將途經近雅都花園的一段屯門鄉事會路，但有關路段交通非常擠塞，乘客往往須走到馬路中心上車，對攜帶行李的乘客而言非常危險。就此，她建議第 A33X 號線離開景峰花園後繼續沿青山公路行駛，經杯渡路駛進屯門鄉事會路，而雅都花園的居民則可步行往 V city 乘車。她認為此舉可避開屯門鄉事會路的擠塞情況，亦可方便更多乘客乘車。此外，她認為第 A34 號線駛至良景時已非常擠迫，故建議增設從兆康站開出的新路線，以疏導良景一帶的乘客。她續表示，第 N30 及 N30P 號線均未能在凌晨 1 時至 2 時提供服務，故建議第 N30P 號線增設兩班車，在上述時段提供服務。

12. 運輸署茹女士表示，現時新墟一帶的居民未有直接前往北大嶼山的巴士服務，因此在路線調整安排下，第 A33X 號線將途經青山公路新墟段至杯渡路一段的屯門鄉事會路，以更方便新墟一帶的居民登車。在考慮第 A33X 號線的相關行車路線時，署方考慮到來回方向行走屯門鄉事會路，比行走青山公路新墟段近何福堂一帶途經較少交通燈位，故安排第 A33X 號線行走屯門鄉事會路。她續表示，第 A34 號線將採用第 A33X 號線以往在屯門西的走線，由於現時第 A33X 號線的乘客分佈有超過一半的乘客於屯門市中心及豐景園一帶上車，而第 A34 號線在繁忙時間的班次亦會比現時第 A33X 號線更為頻密，故署方相信第 A34 號線可應付屯門西一帶的乘客需求。運輸署會於新安排實施後密切留意上述路線的乘客需求，並在有需要時與巴士公司檢視服務安排。此外，就委員關注深宵時段的服務，在路線調整安排下，元朗區的第 NA36 及 NA37 號線亦會途經屯門公路，接載屯門公路一帶的乘客。

13. 九巴梁先生表示，該公司會再研究第 A33X 號線的最佳走線。此外，就委員對第 A34 號線過分擠迫的關注，九巴在該線投入服務初期會預留後備車輛，以便有需要時在中途站開出特別班次，服務屯門西的乘客。如上述特別班次的乘客量穩定，九巴亦會考慮將有關班次常規化。他續表示，屯門區「NA」號線的車費經調整後，將與「N」號線的收費一致，故預期部分乘客會改乘「NA」號線。

14. 有委員表示，現時第 A33X 號線設有特別班次從良景開出，也無法滿足乘客需求，擔心改由第 A34 號線服務屯門西區後，乘客只能在車上站立。她另質疑第 E33 號線的收費已超出車費等級表的規定，而等級表上車費的增幅隨行車距離遞減，並不公平。她續表示，多條從他區開出

的路線將取道屯門區往返連接路，故建議有關路線在屯門區內設站，以便居民來往其他區域。此外，她要求龍運容許乘客以「補差價」方式，轉乘各機場路線。

15. 主席補充指，日前他曾駕車沿第 A34 號線的走線，從洪水橋前往連接路入口，在不停站的情況下亦需時 40 分鐘。

16. 運輸署茹女士表示，就委員對第 A34 號線乘客量的關注，署方將於該線乘客量穩定後安排實地調查，並於有需要時與龍運跟進。她續表示，題述安排主要透過安排往返北大嶼山巴士路線改行連接路，以節省行走青嶼幹線及北大嶼山公路的行車路程。署方策劃路線時，希望擴大路線在屯門區內的覆蓋範圍，讓更多乘客可乘車直達北大嶼山。至於第 E33 號線的車費，署方會在龍運提交申請修訂有關路線的服務詳情時，確保新車費符合車費等級表的規定。有關區外路線在屯門區內設站的安排，署方初步計劃第 A36 及 A37 號線將在屯門區內設站，上述兩條路線亦會加密班次，以應付預期增加的乘客需求，而署方暫時未有計劃安排第 A43 及 A44 號線於屯門區內設站。她另指出，連接路巴士轉乘站的轉乘優惠安排，將與現時青嶼幹線收費廣場巴士轉乘站相若，巴士公司亦會提供相應的轉乘優惠。

17. 龍運羅先生表示，連接路巴士轉乘站的轉乘優惠安排，將與現時青嶼幹線收費廣場巴士轉乘站相若，乘客可以「補差價」的形式，轉乘其他路線。

18. 九巴梁先生表示，有關第 A36、A37、A43 及 A44 號線於屯門區內設站，最終安排由運輸署審批。

19. 主席查詢如乘客由較昂貴的「A」線轉乘較便宜的「E」線，巴士公司會否退還差價。

20. 龍運羅先生表示，每條路線的轉乘優惠有所不同，須視乎個別轉乘組合論述相關安排。

21. 有委員表示，除了皇珠路、龍門路及龍富路一帶，屯門公路兆康段亦經常出現交通擠塞，擔心題述計劃落實後，上述路段的擠塞情況加劇，故要求署方交代會否就連接路通車進行交通評估。她另要求安排第 A33 號線途經掃管笏路。她續表示，「E」線巴士以往會途經屯門公路巴

士轉乘站，但題述計劃落實後，乘客只能在該站乘搭「A」線巴士，故要求由「A」線轉乘「E」線時，以「E」線的車費計算。此外，她要求運輸署就青山公路沿線的深宵機場巴士服務及非繁忙時段的班次作出回應。

22. 運輸署茹女士表示，她會將委員對具體數據的要求轉交相關組別跟進。她續表示，在路線調整安排下，掃管笏一帶的乘客可乘搭九巴第 252 號線至屯門公路巴士轉乘站轉乘第 A33 號線前往北大嶼山一帶。然而，署方注意到一個住宅發展將於 8 月開始入伙，而 2021 年年初亦預計有另外兩個樓盤落成。運輸署會在新安排實施後密切留意掃管笏一帶的乘客需求，並適時與巴士公司檢視改善服務安排的可行性。有關轉乘優惠，現時九巴及龍運於屯門公路巴士轉乘站提供轉乘優惠，連接路通車後，掃管笏一帶的乘客乘九巴路線轉乘第 A33 號線前往北大嶼山，車費將與現時相若。另外，由於繁忙時間的客量較高，因此運輸署會先訂定繁忙時間的班次，以便巴士公司預備足夠數目的巴士營運該線。至於其他時間的班次，巴士公司於行車路線落實後，才可訂定詳細時間表。此外，在路線調整安排下，屯門東青山公路沿途的居民在深宵時段可乘搭城巴第 N962 號線至海榮路，並於屯門鄉事會路轉乘第 N30 或 NA33 號線前往北大嶼山。

23. 龍運羅先生表示，該公司亦有留意掃管笏一帶未來數年的新樓盤入伙情況，並會與運輸署保持聯繫，持續檢視區內的巴士服務。

24. 主席表示，運輸署代表總是表示在連接路通車後或題述計劃落實後，方可回應部分委員的提問，未能令委員及居民滿意。

25. 有委員表示，近雅都花園的一段屯門鄉事會路經常出現交通擠塞，故贊同其他委員建議第 A33X 號線不應駛經上述路段，並對題述計劃落實後加劇屯門公路的擠塞情況表示關注。此外，他建議第 A34 號線開設兩條特別路線，一條從洪水橋開出，不經良景、田景及建生一帶，另一條從欣田開出，服務良景、田景及建生一帶的乘客。他續表示，題述計劃落實後，屯門區將沒有任何巴士線前往青嶼幹線收費廣場巴士轉乘站，對有需要在該站轉車前往迪士尼樂園上班的居民構成不便，要求運輸署提出解決方案。

26. 運輸署茹女士表示，題述安排落實後，「A」線及「E」線巴士整體於屯門區的服務範圍將會擴寬，而其中「A」線班次亦會加密，署方會於有關安排落實後透過實地調查了解乘客的出行模式，在有需要時會與巴

士公司商討改善服務的可行性。她續表示，題述安排落實後，乘客前往迪士尼樂園，在早上繁忙時間可乘搭第 A33X 號線往港珠澳大橋香港口岸轉乘第 B5 號線，或乘搭「E」線往東涌市中心轉乘鐵路。

27. 主席指出現時屯門居民無須乘搭港鐵便可抵達迪士尼樂園，故題述計劃落實後，反而減少了居民的交通選擇。

28. 運輸署茹女士表示，署方已備悉委員的意見，並會留意路線調整安排落實後前往迪士尼樂園的乘客需求，適時與巴士公司檢視改善服務的可行性。

29. 有委員表示，題述計劃將對皇珠路的交通及屯門居民造成嚴重影響。他指出將來合共有九十多輛從元朗區及北區開出的巴士途經屯門區前往連接路，而屯門居民未有任何得益。另一方面，委員建議安排相關路線途經青山公路及掃管笏，以及完善第 A33 及 A38 號線的走線，運輸署卻充耳不聞，故對題述計劃表示不滿。他另建議更改第 A38 號線的走線以服務掃管笏居民，以及安排城巴第 962 號線系列於繁忙時間改經連接路。他續表示，由 2017 年至 2018 年，從屯門公路駛進皇珠路的車流量已增加 37.1%，而屯門鄉事會路、杯渡路往屯興路亦增加 16.4%，故認為第 A33X 號線將來的走線會嚴重影響區內交通。

30. 運輸署茹女士表示，由於連接路位於屯門區，故前往連接路的車輛將會無可避免使用屯門區內的道路。就此，署方初步計劃從元朗開出的巴士路線在屯門公路設站，以便利附近居民。此外，若元朗及北區的路線不能行走連接路的話，連接路轉乘站的轉乘選擇將會非常有限，未能有效運用轉乘站達到便利乘客轉乘前往北大嶼山不同地方的目的。她續表示，專營巴士為大型載客的運輸工具，在路面上行走的巴士數目相對有限，而乘客使用公共運輸服務，可相對減少路面車輛。運輸署已備悉委員對修訂第 A38 號線走線的建議，會研究其可行性。

31. 九巴梁先生表示，如屯門公路出現嚴重擠塞，該公司將考慮使用連接路作替代路線前往市區。

32. 城巴黃先生表示，由於取道連接路將延長行車距離，影響行車時間，故城巴暫時沒有計劃安排第 962 號線系列改經連接路，並會於連接路通車後再作檢討。

33. 有委員查詢皇珠路轉往龍富路的路段發生事故時的應變方案，在屯門乘搭他區出發路線的收費，以及由較昂貴的路線轉乘較便宜的路線時會否退還差價。他另指出剛才運輸署及巴士公司代表表示部分路線的走線須再作研究，故查詢研究完成後會否再次諮詢區議會。

34. 運輸署茹女士表示，從元朗出發的路線暫定收費 18.9 元。署方一直鼓勵巴士公司在營運及財務可行的情況下向乘客提供車費優惠。由於署方仍在聽取有關路線的意見，署方會於收集意見後，有需要時會與巴士公司再作探討。至於轉乘優惠方面，龍運稍後會作進一步的回應。此外，由於連接路通車後的巴士路線調整安排牽涉多個區域，署方會先收集意見，並於有需要時再向區議會匯報。

35. 九巴梁先生表示，該公司有意為從元朗出發的路線提供雙向分段收費，但最終仍有待運輸署審批。至於從北區出發的路線在屯門區設站的安排，須由運輸署回應。他續表示，現時乘客可免費從「A」線轉乘「E」線，退還差價的可行性須再研究。

36. 主席表示，就運輸署代表表示會先就題述計劃收集各區議會的意見，並於有需要時再作諮詢，他指出交委會乃屯門區內及區外交通事務的重要民意表達機關，故認為運輸署的做法不能接受。他要求運輸署如就題述計劃有任何修訂，必須再次諮詢區議會。此外，他認為乘客從「A」線轉乘「E」線時已繳付「A」線的車費，故「免費」轉乘的說法並不成立。

37. 有委員表示，掃管笏居民須另行乘車到屯門公路巴士轉乘站方可乘搭第 A33 號線，非常不便，故要求將第 A33 號線的總站設於掃管笏。他續表示，屯門區內通往元朗的道路有不少交通燈號，容易造成交通擠塞，要求運輸署改善。此外，題述計劃落實後青山公路沿線將不設深宵機場巴士服務，故要求運輸署考慮保留一條使用青嶼幹線的深宵路線。他另建議第 A38 號線延長至屯門公路巴士轉乘站，以及第 E36 及 E37 號線於屯門區設站。

38. 運輸署茹女士表示，就委員關注交通燈號的設置，她會轉交該署工程師跟進。她續表示，第 A33 號線的總站將設於屯門公路巴士轉乘站（往九龍方向）。由於掃管笏位於屯門公路巴士轉乘站前，署方須檢視將第 A33 號線的總站設於掃管笏對乘客的影響。此外，屯門東的居民可於深宵時段乘搭第 N260 或 N962 號線前往屯門市中心，轉乘第 N30 或 NA33

號線前往北大嶼山。運輸署亦已備悉委員對修訂第 A38 號線走線的建議，會研究其可行性，而署方初步計劃安排第 E36 及 E37 號線於屯門公路設站。

39. 龍運羅先生表示，如掃管笏有足夠空間作總站設施，該公司可考慮將第 A33 號線的總站設於該處。

40. 有委員表示，除巴士外，其他車輛亦會取道屯門區前往連接路，故查詢運輸署有否估算連接路通車後屯門區新增的車流量。他續表示，題述計劃可增加屯門鄉郊區前往機場的巴士服務，故區內居民普遍歡迎有關計劃。此外，他建議連接路通車後，分階段落實各區的巴士路線調整安排，每區的調整方案應相隔兩週落實。

41. 運輸署茹女士表示，她會將有關車流量估算的要求轉交相關組別跟進。她續表示，由於元朗區的巴士線亦會途經屯門公路，如不能一次過實施路線調整安排，屯門公路沿途的居民將沒有「A」及「E」線的巴士服務覆蓋。此外，若元朗及北區的路線不能行走連接路的話，連接路轉乘站的轉乘選擇將會非常有限，未能有效運用轉乘站達到便利乘客前往北大嶼山不同地方的目的。

42. 主席表示，就運輸署代表的回應，剛才發言的委員只是建議將其他區域的巴士路線調整延遲兩週落實，以免對屯門區內的車流量造成嚴重影響。

43. 有委員表示，題述文件未有列出各路線的預計行車時間，要求運輸署補充有關資料。他續表示，第 E33P 及 A34 號線車站眾多，擔心在中下游車站候車的乘客難以登車，故建議在繁忙時間增設特別班次疏導乘客。此外，他建議增設從屯門碼頭前往機場的直達路線，以便輕鐵乘客轉乘，並減少在屯門區內行走的巴士數量。

44. 運輸署茹女士表示，署方已備悉委員對文件內容的意見。她續表示，第 E33P 號線調整後的車程及覆蓋範圍與現有的走線大同小異，但與行走北大嶼山公路相比，改行連接路可大幅節省行車路程。而第 A34 號線的走線與現時第 A33X 號線在屯門西的走線相若，雖然第 A34 號線會行經洪水橋及藍地一帶，但不會途經富泰及屯門市中心等地區，相信行車時間與第 A33X 號線相若。有關加設特別班次的建議，巴士公司亦提及已預留後備車輛，會視乎乘客量開設特別班次。此外，乘客在路線安

排下將可於屯門碼頭一帶乘搭第 A33X 號線前往機場。

45. 主席表示，相信委員的真正意思是查詢運輸署會否增設停站較少的直達路線，而屯門碼頭僅為一例。

46. 運輸署茹女士表示，署方會研究委員的意見。

47. 九巴梁先生表示，在連接路通車初期，九巴會預留後備車輛，以便有需要時在中途站開出特別班次疏導乘客。如上述特別班次的乘客量穩定，九巴亦會考慮將有關班次常規化。他續表示，視乎乘客需求，該公司亦會考慮在屯門站或屯門市中心開設直達班次前往機場。

48. 有委員質疑從北區出發的路線是否有必要取道皇珠路及連接路前往機場，並向運輸署及九巴查詢，使用原有路線會否更便捷，遇上交通擠塞的機會較少。他續表示，屯門公路沿線的巴士站現時在繁忙時間已非常擠迫，故擔心題述計劃落實後出現「倒灌」情況，要求相關部門回應。

49. 運輸署茹女士表示，署方亦正就連接路通車後的巴士路線調整安排聽取北區區議會的意見，並會一併考慮該區的意見。有關巴士站的負荷，署方初步計劃為元朗區開出的路線在屯門公路內設兩個中途站，以平衡對屯門居民的服務及在屯門區內停站的次數。

50. 主席表示，委員關注的重點是運輸署安排新增路線停靠現時已非常繁忙的巴士站，恐令情況進一步惡化。

51. 有委員表示，除了乘客在巴士站排隊的擠迫情況外，他亦關注過多巴士等候靠站，阻礙路面交通。

52. 運輸署茹女士表示，署方暫時不會考慮安排從北區出發的路線在屯門區設站，以減低對屯門公路巴士站的影響。

53. 九巴梁先生表示，根據運輸署提供的資料，如交通情況正常，從北區出發的路線取道連接路，車程的確會比原有走線短，車費亦因而較低。他續表示理解運輸署須考慮其他區議會的意見，並認為署方可考慮推出巴士優先措施，以減低路面交通情況對巴士運作的影響。

54. 有委員表示，運輸署代表指如不能一次過實施路線調整安排，屯門居民前往機場的交通選擇將變得有限，但他認為在題述計劃實施後，屯門區的機場巴士數目維持不變，而從他區開出的路線亦甚少在屯門區設站，故署方的說法並不成立，要求署方考慮分階段實施題述計劃。他續表示，取道連接路前往機場的車程更短，收費亦較廉宜，相信會吸引大量車輛使用，故要求運輸署公開連接路通車後屯門區的交通流量評估數據。此外，他指出從荃灣及葵芳開出的機場巴士路線車程比第 E33 號線更長，車費反而更便宜，要求運輸署解釋。

55. 運輸署茹女士表示，署方非常重視區議會的意見。然而，署方考慮到現時屯門公路沿線部分居民沒有機場巴士服務覆蓋，故希望藉元朗區出發的路線於屯門公路提供中途站。她續表示，第 E36A 號線將途經屯門市中心前往東涌西及東涌北，署方希望屯門居民可受惠於該路線。此外，署方會將委員對交通數據的要求轉交相關組別跟進。有關荃灣及葵芳的機場巴士票價，署方按照龍運的車費等級表審批有關路線的收費。如龍運就題述安排提交修訂相關路線服務詳情的申請，署方將確保車費符合車費等級表的要求。運輸署亦一直鼓勵營辦商在營運及財務許可下提供車費優惠，以減輕乘客的負擔。

56. 有委員表示，經路線調整後的「E」線將不經暢航路，故查詢有關路線是否不會再停靠機場客運大樓上層的巴士站，並指出題述文件未有明確標示上述改動。他指出將來青嶼幹線及連接路均不會收費，故運輸署應考慮下調車費等級表的收費標準。他續表示，屯門碼頭區位於機場巴士路線的下游，居民登車時大多已沒有座位，再加上距離機場較近，故建議為屯門碼頭區增設分段收費。他另指出湖山路一帶乘客量有限，但須取道交通繁忙的皇珠路前往，故不值得安排第 E33P 號線繞經湖山路，建議安排第 E33 號線行走上述路段。此外，他要求機場巴士提供兩元長者票價優惠。

57. 運輸署茹女士表示，按題述安排，「E」線將直接前往機場地面運輸中心。在路線調整安排下，將會開設第 A34 號線，而其他「A」線的班次亦會增加，而現時暢航路在繁忙時間會不時出現巴士排隊進站的情況，故安排部分路線到地面運輸中心落客，以便乘客更快到達目的地。有關第 E33P 號線行經湖山路的安排，運輸署規劃路線時希望盡量保留現有的站點，以減低對現有乘客的影響。此外，署方已備悉委員對車費等級表的意見。

58. 主席查詢，題述文件為何未有明確標示「E」線將不經機場客運大樓。

59. 運輸署茹女士表示，由於調整後的路線已刪去暢航路，故未能在文件中標示。

60. 有委員指出題述文件亦沒有標示「E」線將改行東岸路，對運輸署修改路線表示不滿。

61. 運輸署茹女士表示，根據服務詳情表，屯門區「E」線現時已途經東岸路，如果文件有紕漏而未有標示，會對此表示歉意。署方會再次檢視文件內容，並在有需要時作出修正。

62. 有委員表示，連接路通車後仍未能安排第 E33P 號線全日行走，對此表示不滿。她認為第 A34 號線路程較長，相信有足夠乘客支持全日服務，但她擔心有關路線抵達屯門區時已非常擠迫，故認為第 E33P 號線仍有必要全日行走。她續表示，以往「A」線無須繞經東涌，故收費較「E」線高昂。然而，題述計劃落實後「A」線與「E」線的走線相若，故應以「E」線為標準釐定票價。

63. 運輸署茹女士表示，根據題述安排，第 E33P 號線的服務時間暫時維持不變。她續表示，在路線調整安排下，巴士公司會於屯門區增加一條全日「A」線（第 A34 號線）前往機場，並增加「A」線的班次，同時增加一條全日「E」線（第 E36A 號線）往返屯門及東涌，屆時屯門區整體往返北大嶼山的巴士網絡覆蓋面將較現時更廣，而巴士往返北大嶼山的整體運載力亦會提升。此外，按現時區內的「E」線的乘客分佈，大約有兩成至三成半乘客的目的地為機場客運大樓一帶，預期部分乘客或會改乘「A」線，因此將會增加「A」線的班次，而「E」線的班次將會與現時相若。在第 E33P 號線服務時間以外，該線的大部分乘客可乘坐第 A34 號線前往北大嶼山。運輸署會密切留意連接路開通後第 E33P 號線的運作情況及乘客出行模式的轉變，如屆時有關路線客量有所增加，亦符合增加班次的指引，署方會要求巴士公司加強有關路線的服務。有關車費，由於「A」線及「E」線屬不同的路線組別，故署方會根據各自的車程距離審批相關路線的車費。

64. 九巴梁先生表示，現時第 E33P 號線往機場方向尾班車及往屯門方向頭班車的乘客量有限。然而，該公司會視乎連接路通車後的乘客量的

變化，考慮延長服務。

65. 有委員表示，屯門公路紅橋段經常出現交通擠塞，再加上屯門西繞道遲遲未落成，擔心題述計劃落實後，情況會進一步惡化。就此，他支持分階段落實從他區出發的路線改經連接路，並要求運輸署交代興建屯門西繞道的進度。他另贊同第 A33X 號線不應途經屯門鄉事會路，並建議第 E36 號線於紅橋及屯仁街設站，方便附近居民乘車。

66. 運輸署茹女士表示，署方會於收集各區議會意見後檢視第 E36 號線於屯仁街設站的可行性。她續表示，有關屯門西繞道的查詢，她會轉交該署相關組別跟進。此外，署方理解屯門鄉事會路部分時段可能出現交通擠塞的憂慮，署方會於第 A33X 號線的調整安排落實後留意該路線的運作情況，有需要時會與巴士公司，再作檢討。

67. 有委員表示，與第 A33X 號線相比，第 A34 號線從總站至良景之間停站更多，故擔心良景居民登車時已沒有座位。他另要求運輸署先試行第 E33P 號線全日行走，並在乘客量不足時再調整班次。他續表示，就運輸署表示須就題述計劃諮詢北區區議會的意見，他留意到不少北區區議員亦建議分階段落實題述計劃。此外，就運輸署表示非繁忙時間的班次稍後才可落實，他認為繁忙時間的班次應比非繁忙時間更難編排，故對署方的說法表示不解。他另反對第 A33X 號線途經屯門鄉事會路，要求署方調整有關走線。

68. 運輸署茹女士表示，因應第 A34 號線落實後的乘客量，署方於有需要時會與巴士公司研究開辦特別班次的可行性。她續表示，署方預期第 E33P 號線乘客的出行模式在連接路通車後或會有所轉變，會與巴士公司密切留意該路線於行車路線調整後的乘客需求。若乘客需求符合增加巴士班次的指引，署方會要求巴士公司增加班次或延長服務時間。運輸署亦會繼續聆聽北區區議會對題述安排的意見，屆時會一併考慮屯門區對分階段落實題述安排的意見。此外，有關第 A33X 號線的走線，在題述安排落實後，署方會留意該線的運作情況，並適時與巴士公司檢討有關路線安排。有關班次編排，由於繁忙時間乘客量較多，需要行走較多班次並涉及更多車輛資源，因此署方一般而言會先編定繁忙時間的班次，及後會進一步與巴士公司商討非繁忙時間的安排。

69. 有委員表示，連接路通車後，屯門區機場巴士的行車距離將減少四成，但題述文件建議的票價減幅卻不足兩成，故要求將票價減幅調整

至兩成以上。他續表示，題述文件指出現時第 E33P 號線最繁忙一小時的載客率只有 79%，但他留意到繁忙時間在湖山路的巴士站乘客往往未能登車，或只有企位，故建議每小時安排一班特別班次從屯門市中心開出，經屯門碼頭區前往機場，以確保該區居民能順利乘車。此外，現時龍門路已經常出現交通擠塞，再加上有關路段正進行水管工程，故擔心龍門路無法應付連接路通車後新增的車流量。就此，他要求運輸署於下次交委會會議提交連接路通車後屯門區內主要道路的車流量評估數據。他另指出蝴蝶輕鐵站附近的巴士站只有一個停車位，附近亦沒有行人過路處或設有升降機的行人天橋，擔心有關巴士站無法應付題述計劃落實後新增的巴士路線，要求運輸署派員前往實地視察。

70. 運輸署茹女士表示，專營巴士車費乃根據各巴士公司的車費等級表釐定，署方會在落實安排後審批巴士公司提交修訂服務詳情的申請時，確保車費不超過車費等級表的上限。有關從屯門市中心開出特別班次的建議，署方會因應乘客需求，有需要會與巴士公司作出跟進。她續表示，有關提供區內道路車流量數據的要求，她會轉交該署相關組別跟進。

71. 運輸署楊樂文先生表示，據署方了解，路政署正透過「人人暢道通行」計劃為區內的行人通道加建升降機，署方會將委員的關注向相關同事轉達。此外，署方亦留意到蝴蝶輕鐵站附近的巴士站只有一個停車位，會審慎考慮巴士停站安排，避免加劇有關巴士站的擠塞情況。

72. 有委員表示，屯門第 16 區一帶仍有物業發展，擔心連接路通車後交通擠塞更為嚴重，故要求運輸署提供皇珠路、海皇路及龍富路的交通流量數據。他續表示，龍富路等道路並非設計供大量重型車輛使用，故查詢路政署會否因應連接路通車加密有關道路的保養工作。

73. 運輸署茹女士表示理解委員的關注，並會轉交該署相關組別跟進。

74. 運輸署楊先生表示，他會將委員對道路維修的關注轉交路政署跟進。此外，為橫跨龍門路近輕鐵蝴蝶站的行人天橋加建升降機的工程現正在勘測階段。如有需要，他會請路政署於會後作進一步補充。

75. 有委員表示，她接獲在機場工作的居民反映，現時第 E33P 號線 30 分鐘才有一班，並不足夠，而且該線經常客滿，故有必要增加班次。她

續表示，藍地交匯處經常在繁忙時間出現交通擠塞，情況以青麟路尤甚。就此，她要求相關部門提供上述路段的車流量數據，進行環境評估，以及提出改善上述路段的方案，以應付連接路通車及日後屯門第 54 區發展帶來的交通壓力。

76. 主席表示，已有多名委員就車流量數據作出查詢，故詢問運輸署何時可提供有關資料。

77. 運輸署茹女士表示已備悉委員就車流量數據的查詢，並會向相關組別反映。此外，她請委員於會議後提供居民反映第 E33P 號線服務不足的詳情，以便署方跟進。

78. 主席查詢車流量數據的事宜由運輸署哪個組別跟進。

79. 運輸署楊先生表示，該署分區辦事處的交通工程師將跟進有關事宜。

80. 有委員要求運輸署派員於繁忙時間到龍門路實地視察交通擠塞的情況。他指出不少機場巴士路線途經港珠澳大橋香港口岸，擔心會有大量「水貨客」乘搭，但「水貨客」全日均會活動，故不認同運輸署對繁忙及非繁忙時間的區分。此外，他認為即使有路線虧蝕，巴士公司仍可透過車身廣告獲利，故不認同運輸署過分保護巴士公司的利益。他另要求運輸署在題述文件列出各路線的預計行車時間，並查詢署方如何計算各路線的載客率。

81. 運輸署茹女士表示，她會向該署的交通工程師反映委員的關注。她續表示，在接獲巴士公司提交服務詳情的修訂申請時，署方會按專營巴士公司各自的車費等級表審批相關路線的車費，而政府已推出公共交通費用補貼計劃，以減低市民的公共交通開支。有關載客率的計算方式，署方現時以每輛巴士的最高載客人數與實際乘客人數計算。此外，署方已備悉委員要求文件提供更多資訊的意見。

82. 九巴梁先生表示，如個別路線在非繁忙時間乘客量較多，該公司會考慮增加班次，例如第 B1 號線。此外，現時巴士的最高載客人數是以每平方米站立六名乘客計算，並會因應載客率調整班次。他續表示，政府正就修訂巴士最高載客人數的建議諮詢立法會交通事務委員會。有關建議一旦落實，可為巴士乘客提供更寬敞的空間，而九巴亦支持上述建

議。

83. 有委員要求由「A」線轉乘「E」線時應退回差價，以及安排機場巴士路線於悅湖山莊設站。他續表示，現時「E」線僅途經兆山苑並不足夠，至少應繞經悅湖山莊或慧豐園。此外，他認為運輸署代表未能與委員就題述文件有效互動，對此表示失望，希望署方委派職級更高的代表出席會議。

84. 主席表示，相信委員的意思是運輸署代表的回應令人失望。

85. 運輸署茹女士表示，有關在屯門碼頭區設站的建議，署方初步有計劃在聯用綜合大樓附近設站。另外，署方亦會視乎題述安排落實後的乘客需求，與巴士公司研究開辦特別班次的可行性。她續表示，根據題述安排，第 E33 號線將繞經龍逸邨，如安排該線繞經悅湖山莊，該路線將未能途經龍逸邨。再者，如第 E33 號線途經悅湖山莊亦會牽涉額外的行車時間，在題述安排的資源下或須調低班次密度。

86. 九巴梁先生表示，該公司會再檢視由「A」線轉乘「E」線時退回差價的可行性，並已備悉安排「E」線途經悅湖山莊的建議。

87. 龍運羅先生表示，該公司正與運輸署商討連接路通車後悅湖山莊的站點安排。

88. 有委員表示，第 E33 號線的票價應定為 8 元。此外，她對運輸署未有交代區內道路交通流量的具體數據表示不滿。

89. 有委員表示，運輸署早前曾向委員介紹題述文件，卻未有因應委員的意見修訂文件內容，對此表示不滿。他續表示，《2019 交通統計年報》即將出版，故要求署方承諾於下次會議提供皇珠路、龍門路及龍富路的交通數據。此外，他要求署方回應可否提供連接路通車後，上述三條道路的行車量與道路容量比率。

90. 有委員要求運輸署回應，從北區開出的第 A43 及 A44 號線為何未能在屯門區設站。此外，她重申第 E33 號線的收費已超出車費等級表的規定，要求署方再作檢視。她另要求第 E33P 號線提供雙向全日服務，以及劃一「A」線及「E」線的收費標準。

91. 運輸署茹女士表示，署方會確保巴士車費符合車費等級表的規定，並會鼓勵巴士公司在營運及財務情況可行的情況下提供車費優惠。她續表示，在題述安排下，第 A36 及 A37 號線將增加班次，並會在屯門公路一帶設站，故署方認為上述安排可滿足屯門公路沿線的乘客需求，但會再檢視第 A43 及 A44 號線在屯門區設站的可行性。有關第 E33P 號線的安排，由於題述安排落實後屯門區整體往返北大嶼山的巴士網絡覆蓋面將較現時廣，而巴士往返北大嶼山的整體運載力亦將會提升，署方預期第 E33P 號線部分乘客會因車費下調改乘「A」線，故署方會在題述安排落實後，因應乘客需求與巴士公司商討加強第 E33P 號線服務的可行性。此外，就委員要求的交通數據，她未能承諾署方必定能提供有關資料，但會轉交相關組別跟進。

92. 有委員表示，運輸署安排大量巴士路線經皇珠路駛往龍富路，故查詢上述路段發生事故時的應變方案。此外，他認為應盡快興建屯門西繞道。

93. 有委員要求運輸署派員出席下次交委會會議，解說連接路通車對屯門區內車流量的影響。此外，他再次要求運輸署派員前往蝴蝶輕鐵站附近的巴士站進行實地視察。

94. 有委員建議連接路通車後，應先以一個月時間觀察新增的車流量對屯門區內道路有何影響，及後再分階段落實題述計劃。

95. 運輸署茹女士表示，一般而言，若道路發生嚴重交通事故，運輸署會根據一貫的程序處理，其中包括道路因事故封閉時，會與各公共交通營辦商商討替代服務安排，以及通知公眾受影響道路及附近一帶的最新情況，並建議公眾及早計劃行程和使用其他公共運輸服務前往目的地。她續表示，署方已備悉分階段落實題述安排的意見，會再作檢視。

96. 有委員表示，立法會曾多次討論修訂最高載客人數的計算方式，希望可盡快檢討有關規定。他續表示不認同運輸署代表回應指日後可增加巴士班次，並認為巴士經常出現故障，故交通擠塞時遇上巴士故障只會令情況進一步惡化。此外，就運輸署代表指如安排第 E33 號線途經悅湖山莊，龍逸邨居民將沒有機場巴士服務，他指出現時只有從機場回程的巴士會停靠龍逸邨。

97. 有委員表示，根據運輸署提供的補充資料，不少「E」線均不會途

經暢航路，故要求署方澄清有關安排。此外，他重申第 A33X 號線不應途經屯門鄉事會路。

98. 有委員建議前往連接路的巴士轉乘站作實地視察，以檢視有關選址會否對龍門路的交通構成嚴重影響。她續表示，根據以往的交通影響評估，龍門路的交通流量將於 2026 年飽和，故屯門西繞道必須在 2026 年落成。就此，她建議交委會一併跟進興建屯門西繞道的進度。

99. 運輸署茹女士表示，就委員關注第 E33 號線的行車路線，題述安排下，將安排往機場方向的第 E33 號線將途經龍逸邨。此外，在題述安排下，所有「E」線於途經機場後勤區後將直接前往地面運輸中心，乘客可利用機場客運大樓外的機場地面運輸中心巴士站前往客運大樓。

100. 運輸署楊先生表示，連接路的巴士轉乘站位於連接路隧道出入口前，與龍門路迴旋處有一段距離，在正常情況下不會影響龍門路的交通。此外，署方會繼續留意龍門路的交通情況，並會向交通工程師反映委員的關注。他續表示，乘客可善用連接路巴士轉乘站的轉乘安排，更便捷地前往北大嶼山不同地方。

101. 主席總結表示，運輸署不斷聲稱連接路通車後，屯門鄉事會路、皇珠路、龍門路及龍富路等區內主要幹道的車流量仍可接受，卻未能提出實質數據說服委員及居民。他續表示，就「A」線及「E」線的定位、走線、車費及轉乘優惠，運輸署一方面表示「A」線及「E」線的定位不同，故有不同收費，另一方面卻表示現時「E」線的乘客將來可改乘「A」線，有自相矛盾之嫌。題述文件亦沒有明確交代部分關鍵細節，須由委員主動查詢。此外，就委員建議分階段落實元朗區及北區的路線調整安排，運輸署亦未能確切回應委員的憂慮。就此，他表示交委會將於第四次會議續議題述議題，並要求運輸署就委員關注的事項提供更多資料及數據。他另指出民間有不少自發研究交通問題的人對題述文件有不少意見，但礙於數據不足，未能進一步跟進。

102. 主席請運輸署於下次會議就委員的意見作進一步回應，並交代接納意見後的落實方案，或不接納意見的理由。他續表示，希望藉着落實題述計劃，一併處理屯門區內積存已久及潛在的交通問題，讓 50 萬屯門居民享受更理想的交通系統。

IV. 其他事項及下次會議日期

103. 議事完畢，會議於下午 12 時 31 分結束。下次會議定於 2020 年 8 月 24 日（星期一）上午 9 時 30 分舉行。

[會後補註：交委會第四次會議最終於本年 9 月 9 日上午 9 時 30 分舉行。]

屯門區議會秘書處

日期：2020 年 10 月

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/20

屯門區議會轄下
交通及運輸委員會

配合屯門至赤鱸角連接路的 北面連接路通車

專營巴士行車路線調整安排



路線調整前後走線概覽

- 屯門至赤鱸角連接路的北面連接路(「北面連接路」)連接屯門第40區和港珠澳大橋香港口岸，車輛可經現有接駁香港口岸的道路網絡直達北大嶼山，屯門、元朗及北區與北大嶼山之間的行車距離預期將會縮短。
- 調整現時屯門、元朗、部份北區往來北大嶼山之間的專營巴士路線改經北面連接路。
- 部份路線於屯門、元朗及北區區內的走線亦會有所改變。



行車路線調整安排

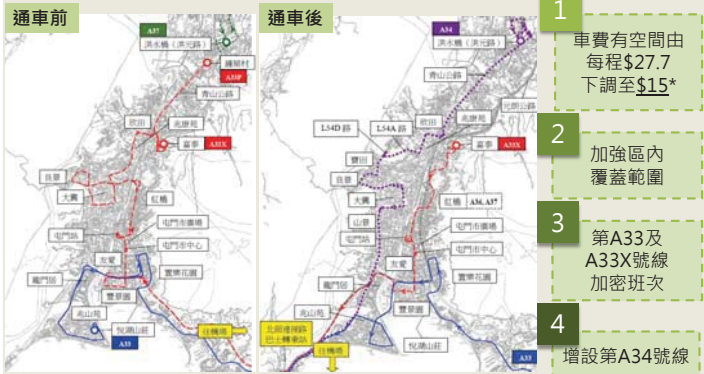
策劃方向

- 「A」線及「NA」線改經北面連接路
- 「E」線及「N」線改經北面連接路及順朗路
- 每區有一條「A」線往返香港口岸的安排不變
- 於北面連接路隧道的屯門出入口附近提供轉乘

路線調整安排

「A」線 「E」線 「NA」線 N30號線

屯門區機場巴士路線(「A」線)的行車路線調整安排



- 車費有空間由每程\$27.7下調至\$15*
- 加強區內覆蓋範圍
- 第A33及A33X號線加密班次
- 增設第A34號線

* 視乎實地行車測試

路線調整安排

「A」線 「E」線 「NA」線 N30號線

屯門區機場巴士路線(「A」線)的行車路線調整安排



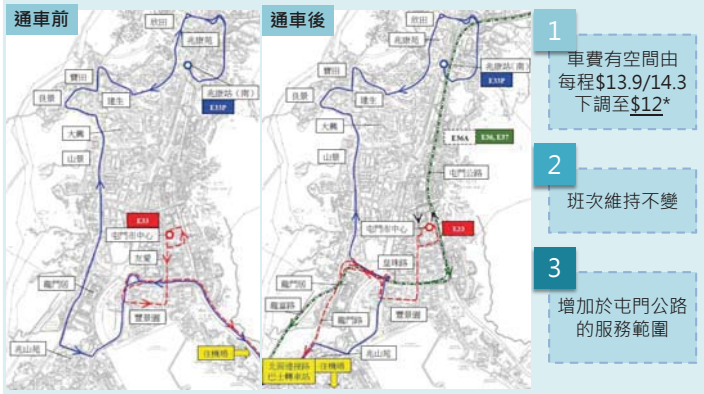
	A33	A33X	A34 (新設路線)	A36	A37
通車後終點站	屯門公路轉車站—地面運輸中心	屯門(富豪)—地面運輸中心	洪水橋(洪元路)—地面運輸中心	元朗(錦上路站)—地面運輸中心	元朗(朗屏站)—地面運輸中心
上午繁忙時間班次	30至60分鐘→20分鐘	20至30分鐘→20分鐘	20分鐘	15至30分鐘→15至20分鐘	20至30分鐘→15至20分鐘
單程收費(暫定)	\$27.7→\$15.0		\$15.0	\$27.7→\$18.9	\$27.7→\$18.9

* 現時輔助服務第A33P號線每日上午7時05分由鐘屋村開出，而該服務將於北面連接路通車後由第A34號線替代。

路線調整安排

「A」線 「E」線 「NA」線 N30號線

屯門區大嶼山北部對外巴士路線(「E」線)的行車路線調整安排



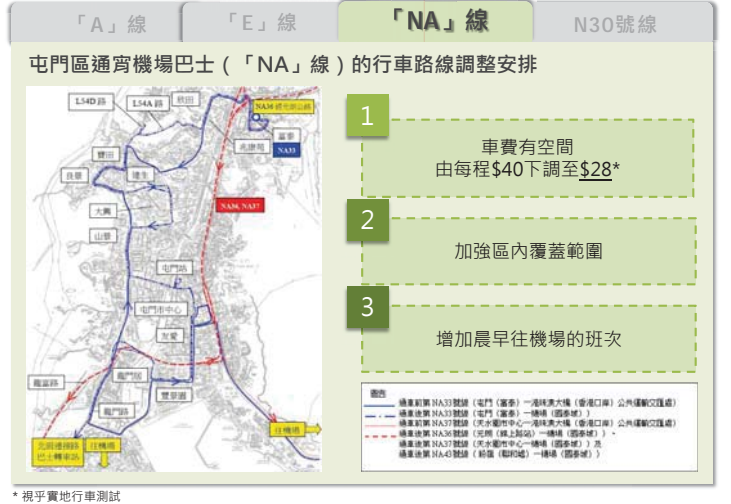
- 車費有空間由每程\$13.9/14.3下調至\$12*
- 班次維持不變
- 增加於屯門公路的服務範圍

* 視乎實地行車測試

路線調整安排



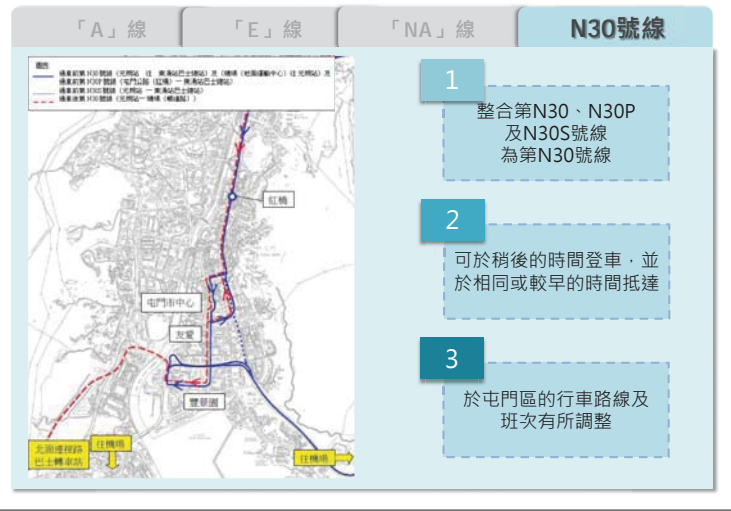
路線調整安排



路線調整安排



龍運第N30號線的服務調整安排



龍運第N30號線的服務調整安排



謝謝