

元朗區議會交通及運輸委員會
二零一四年度第一次特別會議記錄

日 期：二零一四年四月三日(星期四)

時 間：上午十時正至下午一時二十五分

地 點：元朗橋樂坊二號元朗政府合署十三樓元朗區議會會議廳

<u>出席者</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
主 席：陸頌雄議員	會議開始	會議結束
副 主 席：黃卓健議員	會議開始	會議結束
委 員：湛家雄議員, BBS, MH, JP	會議開始	會議結束
陳美蓮議員	會議開始	會議結束
陳思靜議員	會議開始	會議結束
張木林議員	會議開始	會議結束
趙秀嫻議員	會議開始	會議結束
莊健成議員	會議開始	上午 11:20
周永勤議員	會議開始	會議結束
徐君紹議員	會議開始	會議結束
郭慶平議員	上午 10:30	會議結束
郭 強議員, MH	會議開始	會議結束
鄭俊宇議員	上午 10:30	下午 01:00
黎偉雄議員	會議開始	會議結束
劉桂容議員	會議開始	會議結束
李月民議員, MH	會議開始	會議結束
呂 堅議員	會議開始	會議結束
麥業成議員	上午 10:15	會議結束
文光明議員	會議開始	會議結束
沈豪傑議員	上午 10:30	下午 01:15
蕭浪鳴議員	會議開始	會議結束
鄧焯謙議員	會議開始	會議結束
鄧卓然議員	會議開始	會議結束
鄧家良議員	會議開始	會議結束
鄧貴有議員	會議開始	會議結束
黃煒鈴議員	會議開始	會議結束
王威信議員	會議開始	下午 12:10
姚國威議員	會議開始	會議結束

增選委員：	袁敏兒議員	會議開始	會議結束
	朱錦輝先生	上午 11:30	會議結束
	高俊傑先生	會議開始	會議結束
	鄭智揚先生	會議開始	會議結束
	梁明堅先生	會議開始	會議結束
	馬淑燕女士	會議開始	會議結束
	鄧川雲先生	會議開始	下午 12:30

秘書：張振龍先生

元朗民政事務處行政助理(區議會)

列席者

蔡松霖先生	元朗民政事務助理專員(二)
張蓮用女士	運輸署總運輸主任/巴士及鐵路1
梁佩賢女士	運輸署總運輸主任/新界西北
黎聲泉先生	運輸署高級運輸主任/元朗
黃培中先生	運輸署運輸主任/巴士發展(九龍)
陳碧君女士	九龍巴士(一九三三)有限公司企業事務總監
尹彥超先生	九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務高級經理
蔡麗芬女士	九龍巴士(一九三三)有限公司高級經理(策劃及發展)
黃亮霆先生	九龍巴士(一九三三)有限公司高級主任(策劃及發展)
溫惠炎先生	九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(車務)
黃綺玲女士	九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任
潘振剛先生	龍運巴士有限公司襄理(車務)
羅耀華先生	龍運巴士有限公司一級策劃及支援主任
鄧慶業議員	
黃偉賢議員	

缺席者

梁福元議員
文志雙議員
鍾啟生先生
梁業鵬先生
余仲良先生

* * * * *

歡迎詞

主席歡迎各委員及政府部門代表出席元朗區議會交通及運輸委員會(交委會)二零一四年度第一次特別會議。

第一項：委員提問：

(1) 趙秀嫻議員、黃煒鈴議員、徐君紹議員、姚國威議員、劉桂容議員及鄧焯謙議員要求 B1 巴士路線行駛至天水圍北

(交委會文件 2014／第 37 號)

(2) 鄧焯謙議員要求早上繁忙時段加設 269D 天水圍特別線事宜

(交委會文件 2014／第 38 號)

2． 主席歡迎下列人士出席會議：

運輸署

總運輸主任/巴士及鐵路1

總運輸主任/新界西北

運輸主任/巴士發展(九龍)

張蓮用女士

梁佩賢女士

黃培中先生

九龍巴士(一九三三)有限公司

企業事務總監

社區事務高級經理

高級經理(策劃及發展)

高級主任(策劃及發展)

襄理(車務)

高級車務主任

陳碧君女士

尹彥超先生

蔡麗芬女士

黃亮霆先生

溫惠炎先生

黃綺玲女士

龍運巴士有限公司

襄理(車務)

一級策劃及支援主任

潘振剛先生

羅耀華先生

3． 主席表示將一併討論議程第一(1)及(2)項。

- (1) 對運輸署及九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)的書面回覆表示不認同及失望，指出現時九巴路線 B1 號線途經天水圍的路段只能照顧市鎮約三分之一的人口，期望署方因應居民需求及天水圍北部的發展盡早落實延長 B1 號線至天水圍北部的建議；
- (2) 不認同署方及九巴書面回覆中以現時天水圍北部居民可於天水圍南部享用 B1 號線與九巴路線 264M、269D、276A 及 276B 號線的轉乘優惠作回應，認為乘客希望享用直接方便的巴士服務，對轉乘的意欲不大。加上 264M 號線於 2014 - 2015 年度元朗區巴士路線發展計劃(發展計劃)中被建議取消；269D 及 276B 號線存在班次疏落及不穩定的問題；而 276A 號線則不途經天葵路如天晴邨一帶；
- (3) 反映因倡議多年的北環綫仍未建成，區內居民及西鐵綫乘客依賴巴士服務前往落馬洲支線管制站，B1 號線乘客量日增，建議加密班次或開辦新巴士路線以應付區內乘客需求；
- (4) 指出署方過往多次以 B1 號線總站所在的落馬洲支線管制站及其公共運輸交匯處面積有限及地點位處生態敏感地帶為由，未有考慮加密班次及延長路線的建議，惟委員反映年前曾與署方代表進行實地視察，並提出多項建議，查詢署方有否進行研究及建議是否可行；
- (5) 建議署方因應上述公共運輸交匯處空間有限，先於假日開辦途經天水圍北部的特別班次；
- (6) 建議仿效新大嶼山巴士(一九七三)有限公司路線 B2 及 B2P 號線，將 B1 號線分拆為分別服務天水圍及元朗市的兩條路線，認為既可節省天水圍乘客的乘車時間，又可讓元朗市乘客較容易登車，並有助路線落實延長至天水圍北部；
- (7) 建議 B1 號線繞經落馬洲(新田)公共運輸交匯處加設分站，方便新田鄉居民使用落馬洲管制站；
- (8) 反映來往天水圍至沙田的九巴路線 269D 號線除服務兩地居民外，亦為元朗區乘客往來新界東的惟一巴士路線，惟早上繁忙時段存在班次不足及不穩定的問題，元朗區內下游分站的乘客難以登車，因此建議在該時段開辦由天水圍往沙田方向而不途經元朗市的特別班次，以期分流天水圍及元朗市的乘客；及

(9) 認為各項與改善 B1 及 269D 號線服務的建議均涉及巴士路線重組計劃，建議將兩者的討論合併。

5. 張蓮用女士回應，落馬洲支線管制站受地理環境所限，加上其他地區人士的需求亦十分大，署方需要慎重平衡各方人士的需要。現時 B1 號線途經元朗區內西鐵站及主要幹線，旨在為區內外的居民提供直接及便捷的轉乘服務。在本年度發展計劃建議修改 B1 號在天水圍區內的行車路線、增加營運巴士的數目及提供同站轉乘的票價優惠，以期加強 B1 號線與其他巴士路線的轉乘服務。

6. 黎聲泉先生回應，年前曾與委員進行實地視察，及後運輸及房屋局就委員的建議作回覆，指出位於的士站旁的地方為香港鐵路有限公司用作緊急事故集合的地點。在東鐵落馬洲站或落馬洲支線管制站範圍內，沒有其他適合地點作遷移該集合地點，或擴建公共運輸交匯處之用。至於委員提出 B1 號線繞經落馬洲(新田)公共運輸交匯處並加設分站的建議，會與九巴研究建議。

7. 蔡麗芬女士回應，九巴十分明白乘客對 B1 號線服務需求甚殷，現時已為天水圍北部的乘客提供轉乘安排，而本年度發展計劃中亦提出加強路線接駁功能的建議。269D 號線方面，元朗市及天水圍區的乘客可利用該線前往新界東，而現時該線的服務足以應付需求，分拆路線的建議將會影響現有路線的班次水平，而區域性模式重組巴士路線計劃建議修改天水圍區內巴士接駁路線的行車路線及班次安排，加強其營運效率，以期進一步方便乘客前往大欖隧道轉車站(大欖轉車站)轉乘 269D 號線。

8. 主席總結，運輸署及九巴代表已就上述兩項議題作出回應。

第二項：2014 - 2015 年度元朗區巴士路線發展計劃

(交委會文件 2014／第 16 號(修訂))

第三項：李月民議員, MH、莊健成議員、文光明議員、呂堅議員、王威信議員、周永勤議員動議，郭強議員, MH、袁敏兒議員、蕭浪鳴議員、黎偉雄議員、鄧焯謙議員、姚國威議員、趙秀嫻議員、徐君紹議員、劉桂容議員、黃煒鈴議員、陳思靜議員、郭慶平議員、湛家雄議員, BBS, MH, JP、文志雙議員、黃卓健議員、張木林議員、陳美蓮議員、鄧家良議員、鄧貴有議員、鄧卓然議員、馬淑燕女士、朱錦輝先生、梁業鵬先生、高俊傑先生及余仲良先生和議，對 2014 - 2015 年度元朗區巴士路線發展計劃未能因應元朗區人口的增長，增撥巴士資源，解決現時巴士服務長期不足的困局，兼且胡亂修改巴士行車路線及刪減巴士線，與居民的合理冀望有強烈落差，表示極度失望並作出否決；運輸署及九巴公司必須向受影響居民進行廣泛諮詢，積極回應市民的訴求後，重新向本會提交符合市民利益的巴士路線發展計劃，通過增撥巴士資源，輔以獲市民接受的路線重組方案，徹底改善一直遭到市民詬病的元朗區巴士服務

(交委會文件 2014／第 39 號)

9． 主席建議合併討論議題二及三項。

10． 張蓮用女士闡述巴士路線重組的理念，指出推動「巴士路線重組」是特首施政報告的其中一項重點。巴士路線重組能減少因路線重疊而造成的資源浪費，紓緩交通擠塞，有助改善空氣質素，長遠而言，提升巴士營運效率，為全港市民提供一個均衡、合適和可持續發展的公共運輸系統，除鐵路外，維持有效率的巴士服務，為全港市民提供合適的選擇。而巴士的角色，在未有鐵路直達的地區，是非常重要的。自二零一三年起，運輸署聯同巴士公司著力推動重組巴士路線，以「區域性模式」，採取宏觀角度，地區整體的層面去檢視各區的巴士服務。重點是強化接駁巴士轉乘站的服務、提供更好的轉乘優惠，來鼓勵乘客巴士轉乘、精簡行車路線、減少重疊服務、長途路線盡量行走快速公路和取消客量偏低和虧損嚴重的路線。在二零一三年度，署方和巴士公司已經在北區和屯門區完成「區域性模式」重組巴士路線方案。在今年，除元朗區外，亦會在其他多個地區展開類似的巴士路線重組計劃。署方留意到在元朗區，自西鐵綫於二零零三年十二月通車之後，加上二零零九年八月九龍南綫啓用，新界西北區的居民，包括元朗區，除巴士外，可選擇鐵路十分便捷地往來市區。公共運輸系統有重大改變，元朗區居民乘搭公交的模式亦有改變，選用鐵路較巴士為多。不過，元朗區巴士網絡仍然保持西鐵綫通車前差不多，出現一些滯後的現象。她表示，現時提交的重組建議方案相信是在有限資源的情況下，可以為區內大部份的居民提供較好的巴士網絡安排。她指出，這些巴士路線的重組方案有需要改變現時的巴士服務安排，會為部分小區的乘客帶來不便或乘車習慣上的改變。在諮詢區議會的過程中，署方和巴士公司會盡量吸納區議會對重組巴士路線的意見，制訂優化措施，期望巴士服務能更切合大部分乘客的需要，也盡量把受影響的乘

客數目及程度減至最低。但如果期望完全沒有任何乘客要因此而改變乘車習慣，是不切實際的，巴士路線重組也沒辦法做好。署方希望議員和委員能夠理解及支持巴士路線重組的工作。

11． 李月民議員, MH 提出以下動議，呂堅議員和議：

「本會已明悉九巴公司及運輸署提交的元朗區巴士路線發展計劃的全部內容，要求立即就交委會文件 2014／第 39 號的動議議案進行討論及表決。」

12． 委員以舉手及記名方式表決上述動議。湛家雄議員, BBS, MH, JP、陳美蓮議員、張木林議員、趙秀嫻議員、周永勤議員、徐君紹議員、郭慶平議員、郭強議員, MH、黎偉雄議員、劉桂容議員、李月民議員, MH、呂堅議員、文光明議員、沈豪傑議員、蕭浪鳴議員、鄧焯謙議員、鄧卓然議員、鄧家良議員、鄧貴有議員、黃煒鈴議員、姚國威議員、袁敏兒議員、朱錦輝先生、高俊傑先生及馬淑燕女士贊成上述動議。副主席、陳思靜議員及王威信議員對上述動議表示棄權。

13． 主席總結，有 25 票贊成、0 票反對及 3 票棄權，有關動議獲絕對多數票通過。

14． 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 普遍認同元朗區巴士路線有重組的必要，區內巴士路線重疊、路線迂迴使到行車時間過長、部分於下游分站候車乘客在繁忙時段難以登車等問題；而自西鐵綫通車已來，區內居民的乘車模式亦有所轉變，惟巴士服務存在上述問題，未能符合居民需要，加上票價上未見有明顯優勢，導致競爭力不敵西鐵綫；因此認同計劃提出配合區內發展而精簡路線、減少重覆，使巴士路線更有效率的原則及目的；
- (2) 強調支持落實巴士路線重組計劃前提是必須確保現有巴士服務水平及乘客不受影響，惟現有計劃未有照顧大部分乘客需要，並沒有明顯縮短乘客候車及乘車時間，反而出現服務倒退的情況；亦未有開設前往更多目的地的路線；重申落實計劃不能違背乘客意願並需要符合居民合理期望；

- (3) 不認同路線重組計劃未有因應元朗區的發展及人口上升而增加資源，未能解決現有巴士資源不足的問題；並認為缺乏新增資源，難以符合市民期望；
- (4) 不認同路線重組計劃削減區內部分路線資源，並將這些資源調配別區服務作為改善服務的方法，認為該計劃的目標應以增加資源以改善元朗區整體巴士服務；
- (5) 反映會前委員已多次向運輸署及巴士公司表達意見及提出建議，惟普遍未被接納，建議署方及巴士公司綜合各委員意見，修訂現有方案，提出更具建設性的方案再作諮詢；
- (6) 認為巴士公司需要考慮實際行車狀況才能進行路線策劃及制訂路線重組計劃；
- (7) 建議巴士路線重組計劃因應繁忙及非繁忙時段乘客不同的需求，而就各個方案提出不同的建議安排；
- (8) 查詢計劃所涉及的巴士車輛數目；
- (9) 查詢巴士轉乘計劃及網絡的安排，指出現有計劃未有提出具體的轉乘優惠建議；
- (10) 反映提倡加強轉乘功能的重組計劃落實後，大欖轉車站將會更趨繁忙，惟現有轉車站上蓋狹窄，乘客候車環境並不理想，以往市區方向候車處的情況尤甚，加上乘客排隊安排亦需改善，認為必須先改善轉車站內的設施，否則難以支持該計劃；
- (11) 認同龍運巴士有限公司(龍運)路線 E34 號線落實全日分拆為分別服務天水圍及元朗市居民的 E34A 及 E34B 號線及將前者延伸至天水圍北部的建議，惟不認同方案建議行車路線的安排；
- (12) 不認同龍運 E34A 號線建議行車路線未有途經天晴邨及慧景軒一帶；並反映方案建議路線由天水圍市中心開出，經天影路繞經天水圍北部南行，繼續現有天水圍走線，路線迂迴，導致行車時間由現時全程八十四分鐘增至九十五分鐘，因此建議拉直走線以縮短行車時間，例如改為由天恆邨或天恩邨巴士總站開出後南下，或由天水圍南部開出後北上；

- (13)反映現時龍運 E34 號線於早上繁忙時段，抵達天水圍南部路線下游分站時乘客已難以登車，路線延長並繞經天水圍北部，以及機場及大嶼山一帶多項大型基建發展，預期乘客量進一步增加，惟繁忙時段班次由現時每五至十二分鐘一班調整為每十二分鐘一班，服務明顯倒退，難以接受，並勢必加劇居民登車困難的問題；
- (14)不認同方案提出取消於早上繁忙時段為天水圍北部乘客提供單向前往機場特別班次的龍運路線 E34S 號線，指出該路線乘客量不俗，亦有助天水圍南部居民順利登車；
- (15)認同 E34B 號線的開辦有助改善現時處於路線下游的元朗市乘客登車困難的問題，惟不認同 E34B 號線未有按縮短行車路線而下調票價；並反映洪水橋區仍未有提供全日服務的巴士路線前往東涌及機場，建議署方考慮將 E34B 號線延伸至洪水橋，配合未來發展及居民需求；
- (16)反映九巴路線 69M 號線由天瑞總站延伸至天水圍市中心的建議方案勢必加劇天水圍南部下游分站乘客登車困難的問題。對現時於天瑞總站候車的乘客而言，方案建議於早上七時至八時半繞經總站，未能切合早上繁忙時段乘客的殷切需求。儘管有委員建議有關安排改為由首班車開出至早上九時半期間實施，並建議額外加開空車或半空車於上址開始接載乘客；惟有委員不認同該方案導致服務倒退，建議維持 69M 號線現有總站，並以繞經天水圍市中心方式延長路線；
- (17)反映不少天水圍居民前往荃灣及葵青區工作，指出開辦早上繁忙時段提供單向特別班次的九巴路線 265P 號線緣於 265M 號線未能照顧於天水圍南部下游分站候車的乘客，現時 265M 號線班次服務已告不足，惟方案建議取消 265P 號線而 265M 號線班次服務則由現時每六至八分鐘一班改為每六至十分鐘一班，服務水平下降，難以應付乘客需求；
- (18)反映現時以逾二十輛巴士營運的九巴路線 265M 號線建議不經嘉湖北，只象徵式增加四輛巴士至替代路線 269M 號線，惟 269M 號線早上繁忙時段服務已幾近飽和，難以照顧現時可乘搭 265M 及 269M 號線的嘉湖北及更下游分站候車的乘客；
- (19)不認同 269M 號線取消行走天華路如天華邨及天頌苑一帶；

- (20)不認同合併九巴路線 264M 及 68E 號線的方案，指出兩條路線為完全獨立的路線，當中 264M 號線為天水圍居民提供來往元朗市、博愛醫院及青衣的服務，並為青山公路一元朗段一帶往來青衣的乘客提供直接巴士服務。取消路線的建議會影響不少沿線中途站的乘客，加上部分替代服務如新界專線小巴路線 77 號線難以應付元朗市前往天水圍北部的乘客，因此反對方案；
- (21)指出 68E 號線不受歡迎，乘客量甚低，委員因此多次於交委會及轄下巴士服務工作小組會議上建議更改該路線的總站並延伸路線，以便乘客使用大欖轉車站，加強路線的吸引力。儘管是次提出 68E 號線延長至青衣，惟方案涉及取消 264M 號線，犧牲其他區居民的利益，不能接受；並指出開辦 68E 號線的巴士資源是從其他路線調配過來，例如 268B 號線取消非繁忙時段服務及 68M 號線取消早上繁忙時段由元朗公園開出的特別班次，惟九巴仍未悉數補償，因此要求以尚未調撥的資源來延長 68E 號線；
- (22)不認同九巴路線 276 號線更改天水圍總站的建議，指出 276 號線為天水圍直達博愛醫院的路線之一，而現時與 276 號線同以天慈為總站的 276P 號線卻不途經上址，因此不能完全替代 276 號線的服務；
- (23)重申要求延長九巴路線 B1 號線至天水圍北部的長期訴求；
- (24)不認同計劃未有恢復 268B 號線全日服務的安排，建議更改路線市區總站的位置，減少與西鐵綫重疊，以期恢復非繁忙時段服務；
- (25)欣悉九巴路線 968 號線增加營運巴士數目的方案，並反映下午繁忙時段於灣仔一帶中途站候車乘客較難登車，建議於灣仔或金鐘一帶如盧押道分站開出空車或半空車以疏導中、上環一帶候車的乘客；

- (26)不認同九巴路線 68X 號線有重組的需要，指出方案在未有明顯增加巴士數目的情況下分拆為 68X 及 268 號線兩條路線及改經西九龍走廊，會影響現有服務水平，尤其早上繁忙時段由洪水橋開出的班次將由每八至十二分鐘調整為每三十分鐘一班，不能接受，勢必影響居民乘車方式及習慣；委員亦關注早上繁忙時段由元朗(西)總站開出的特別班次，建議有關服務應延長至早上十時正；以及關注下午繁忙時段旺角豉油街分站候車者眾，認為班次服務調整為每十二分鐘一班難以應付乘客需求；亦關注美孚至旺角段乘車時間未有因分拆方案減少，惟候車時間延長，變相服務水平下降。因此建議維持現有 68X 號線的運作，待洪水橋人口進一步增長後，再以新方案諮詢現有及新遷入的居民；
- (27)欣悉更改九巴路線 251A 號線總站及行車路線，認為有助疏導乘客前往大欖轉車站轉乘其他巴士路線；
- (28)不認同九巴路線 251M 號線將服務改為祇於早上繁忙時段提供兩班前往荃灣的特別班次的方案，有委員認為需要增至四班；有委員反映路線為錦田及八鄉區惟一前往市區的路線，因此以開辦 251B 號線來往上村至八鄉路作補償方案，難以接受；
- (29)認同現時九巴路線 51 號線乘客量偏低，亦表示接受與 54 號線的轉乘優惠建議，惟關注有關巴士中途站的位置及轉乘安排、削減路線巴士數目及平日班次由每半小時降至每小時一班，建議應維持現時平日半小時一班的服務水平；
- (30)表示爭取開辦 64S 號線多時，惟現時方案建議於早上七時十五及三十五分開辦兩班由錦上路(上村球場)單向前往西鐵錦上路站的特別班次，實未能應付錦上路的乘客需求，建議路線改為循環線，並延長服務時間，由早上六時半至八時四十五分提供服務，以及考慮增加巴士數目；
- (31)不認同計劃未有加密九巴路線 69X 號線班次服務的方案；
- (32)反映來往天水圍市中心至大埔工業邨的九巴路線 265S 號線祇於早上繁忙時段提供雙向服務，而未有於傍晚繁忙時段提供回程服務，難以照顧天水圍居民的需要；

- (33) 不認同計劃未有提出九巴路線 269C 號線全日途經天水圍北部或分拆路線服務該區的建議方案，指出現時於星期一至六早上繁忙時段由天恩邨開往觀塘碼頭的特別班次乘客量可觀，反映居民需求甚殷，因此建議盡早落實延長或分拆路線；
- (34) 反映途經新田鄉的巴士路線如九巴路線 276B 及 76K 號線服務不足以應付乘客需求，並以早上繁忙時段尤甚；及
- (35) 反映落馬洲支線口岸及落馬洲口岸均有前往機場的乘車需求，建議由北區開出途經新田公路的龍運路線 A43 號線繞經落馬洲(新田)公共運輸交匯處並加設分站，認為建議有助分流 E34 號線乘客。

15. 李月民議員, MH、莊健成議員、文光明議員、呂堅議員、王威信議員、周永勤議員提出以下動議，郭強議員, MH、袁敏兒議員、蕭浪鳴議員、黎偉雄議員、鄧焯謙議員、姚國威議員、趙秀嫻議員、徐君紹議員、劉桂容議員、黃煒鈴議員、陳思靜議員、郭慶平議員、湛家雄議員, BBS, MH, JP、文志雙議員、黃卓健議員、張木林議員、陳美蓮議員、鄧家良議員、鄧貴有議員、鄧卓然議員、馬淑燕女士、朱錦輝先生、梁業鵬先生、高俊傑先生及余仲良先生和議：

「本會對 2014 - 2015 年度元朗區巴士路線發展計劃未能因應元朗區人口的增長，增撥巴士資源，解決現時巴士服務長期不足的困局，兼且胡亂修改巴士行車路線及刪減巴士線，與居民的合理冀望有強烈落差，表示極度失望並作出否決；運輸署及九巴公司必須向受影響居民進行廣泛諮詢，積極回應市民的訴求後，重新向本會提交符合市民利益的巴士路線發展計劃，通過增撥巴士資源，輔以獲市民接受的路線重組方案，徹底改善一直遭到市民詬病的元朗區巴士服務。」

16. 委員以舉手及記名方式表決上述動議。副主席、陳美蓮議員、陳思靜議員、張木林議員、趙秀嫻議員、周永勤議員、徐君紹議員、郭慶平議員、郭強議員, MH、黎偉雄議員、劉桂容議員、李月民議員, MH、呂堅議員、麥業成議員、文光明議員、蕭浪鳴議員、鄧焯謙議員、鄧卓然議員、鄧家良議員、鄧貴有議員、黃煒鈴議員、姚國威議員、袁敏兒議員、朱錦輝先生、高俊傑先生及馬淑燕女士贊成上述動議。

17. 主席總結，有 26 票贊成、0 票反對及 0 票棄權，有關動議獲絕對多數票通過。

(會後補註：秘書處已於二零一四年四月三日致函運輸署反映委員的意見及要求。)

18. 張蓮用女士回應時指出，該計劃所牽涉修改巴士路線的總車數將維持不變，亦感謝委員對建議方案提出的意見，並會與巴士公司考慮委員的意見及參照實際乘客需求情況以檢視有關方案，會於下次會議上再諮詢委員的意見。

19. 陳碧君女士綜合回應如下：

- (1) 指出儘管元朗區人口有所增長，惟自西鐵綫及九龍南綫通車後，元朗區各條路線合計每日平均減少逾六萬六千人次的乘客；
- (2) 是次重組計劃希望能整合乘客量長期偏低的路線，以調撥長期空載的巴士資源至需求較大的新、舊路線或新發展區；
- (3) 天水圍北部居民一直反映路線迂迴及南部居民反映難以順利登車的問題，因此九巴建議重組 265M、269M 及 69M 號線三條接駁路線，以期可以明確劃分三條路線的服務範圍，減少重疊，精簡行車路線，使天水圍北部及南部居民都分別能夠更快到達目的地及順利登車，藉此回應居民的長期訴求；而九巴會因應委員意見，考慮調整相關方案；
- (4) 表示龍運巴士 E34 號線天水圍與元朗市的路線分拆及途經天水圍北部的建議，亦回應了區內居民的長期訴求；並備悉委員對修改天水圍區內行車路線的建議及意見；及
- (5) 強調路線重組會使到部分地區居民有所得益，而同時亦會有其他部分地區的居民因此受影響，需要改變乘車的習慣，期望能繼續與委員進行具建設性的討論。

20. 主席總結，希望運輸署及巴士公司尊重交委會委員提出的意見，在廣泛諮詢及整合各方意見後，整理及提交相關方案，再與交委會委員討論。

21 · 餘無別事，會議於下午一時二十五分結束。

元朗區議會秘書處

二零一四年五月

元朗區議會交通及運輸委員會
二零一四年度第一次特別會議記錄

運輸署提出的修訂建議

第二項：2014 - 2015 年度元朗區巴士路線發展計劃

(交委會文件 2014／第 16 號(修訂))

第三項：李月民議員, MH、莊健成議員、文光明議員、呂堅議員、王威信議員、周永勤議員動議，郭強議員, MH、袁敏兒議員、蕭浪鳴議員、黎偉雄議員、鄧焯謙議員、姚國威議員、趙秀嫻議員、徐君紹議員、劉桂容議員、黃煒鈴議員、陳思靜議員、郭慶平議員、湛家雄議員, BBS, MH, JP、文志雙議員、黃卓健議員、張木林議員、陳美蓮議員、鄧家良議員、鄧貴有議員、鄧卓然議員、馬淑燕女士、朱錦輝先生、梁業鵬先生、高俊傑先生及余仲良先生和議，對 2014 - 2015 年度元朗區巴士路線發展計劃未能因應元朗區人口的增長，增撥巴士資源，解決現時巴士服務長期不足的困局，兼且胡亂修改巴士行車路線及刪減巴士線，與居民的合理冀望有強烈落差，表示極度失望並作出否決；運輸署及九巴公司必須向受影響居民進行廣泛諮詢，積極回應市民的訴求後，重新向本會提交符合市民利益的巴士路線發展計劃，通過增撥巴士資源，輔以獲市民接受的路線重組方案，徹底改善一直遭到市民詬病的元朗區巴士服務

(交委會文件 2014／第 39 號)

10． 張蓮用女士闡述巴士路線重組的理念。

修訂為

10． 張蓮用女士闡述巴士路線重組的理念，指出推動「巴士路線重組」是特首施政報告的其中一項重點。巴士路線重組能減少因路線重疊而造成的資源浪費，紓緩交通擠塞，有助改善空氣質素，長遠而言，提升巴士營運效率，為全港市民提供一個均衡、合適和可持續發展的公共運輸系統，除鐵路外，維持有效率的巴士服務，為全港市民提供合適的選擇。而巴士的角色，在未有鐵路直達的地區，是非常重要的。自二零一三年起，運輸署聯同巴士公司著力推動重組巴士路線，以「區域性模式」，採取宏觀角度，地區整體的層面去檢視各區的巴士服務。重點是強化接駁巴士轉乘站的服務、提供更好的轉乘優惠，來鼓勵乘客巴士轉乘、精簡行車路線、減少重疊服務、長途路線盡量行走快速公路和取消客量偏低和虧損嚴重的路線。在二零一三年

度，署方和巴士公司已經在北區和屯門區完成「區域性模式」重組巴士路線方案。在今年，除元朗區外，亦會在其他多個地區展開類似的巴士路線重組計劃。署方留意到在元朗區，自西鐵綫於二零零三年十二月通車之後，加上二零零九年八月九龍南綫啓用，新界西北區的居民，包括元朗區，除巴士外，可選擇鐵路十分便捷地往來市區。公共運輸系統有重大改變，元朗區居民乘搭公交的模式亦有改變，選用鐵路較巴士為多。不過，元朗區巴士網絡仍然保持西鐵綫通車前差不多，出現一些滯後的現象。她表示，現時提交的重組建議方案相信是在有限資源的情況下，可以為區內大部份的居民提供較好的巴士網絡安排。她指出，這些巴士路線的重組方案有需要改變現時的巴士服務安排，會為部分小區的乘客帶來不便或乘車習慣上的改變。在諮詢區議會的過程中，署方和巴士公司會盡量吸納區議會對重組巴士路線的意見，制訂優化措施，期望巴士服務能更切合大部分乘客的需要，也盡量把受影響的乘客數目及程度減至最低。但如果期望完全沒有任何乘客要因此而改變乘車習慣，是不切實際的，巴士路線重組也沒辦法做好。署方希望議員和委員能夠理解及支持巴士路線重組的工作。

元朗區議會秘書處

二零一四年五月