

元朗區議會交通及運輸委員會
二零一四年度第二次特別會議記錄

日 期：二零一四年八月六日(星期三)

時 間：上午十時正至下午二時三十五分

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：陳美蓮議員	會議開始	下午 01:00
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	下午 12:30
徐君紹議員	上午 10:10	會議結束
郭慶平議員	會議開始	下午 02:20
郭 強議員, MH	會議開始	會議結束
黎偉雄議員	會議開始	下午 02:20
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
梁福元議員	上午 10:10	下午 12:35
呂 堅議員	上午 10:50	會議結束
麥業成議員	會議開始	下午 12:45
沈豪傑議員	會議開始	下午 12:50
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	下午 01:05
鄧貴有議員	會議開始	下午 02:10
黃煒鈴議員	會議開始	會議結束
王威信議員	會議開始	下午 12:15
姚國威議員	會議開始	會議結束
袁敏兒議員	會議開始	會議結束
增選委員：朱錦輝先生	上午 10:45	下午 01:20
高俊傑先生	會議開始	會議結束
鄭智揚先生	會議開始	下午 12:40

梁明堅先生
梁業鵬先生
馬淑燕女士
鄧川雲先生
余仲良先生

會議開始
會議開始
會議開始
會議開始
會議開始

會議結束
會議結束
會議結束
下午 02:10
會議結束

秘書：蔡鴻敏小姐

元朗民政事務處行政助理(區議會)二

列席者

蔡松霖先生
黎聲泉先生
陳建峰先生
吳良知先生
梁志祥議員,BBS,MH, JP
鄧慶業議員
黃偉賢議員

元朗民政事務助理專員(二)
運輸署高級運輸主任/元朗
運輸署工程師/行人區改善計劃
香港警務處元朗區交通隊主管

議程第一項

吳國華先生
卓映彤女士

中國香港單車聯會有限公司公路組主委
中國香港單車聯會有限公司體育幹事

議程第二項

梁佩賢女士
張蓮用女士
關國恩女士
陳碧君女士
何志文先生
胡堅強先生
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
麥家榮先生
羅耀華先生

運輸署總運輸主任/新界西北
運輸署總運輸主任/巴士及鐵路 1
運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界西)
九龍巴士(一九三三)有限公司企業事務總監
九龍巴士(一九三三)有限公司副車務總監
九龍巴士(一九三三)有限公司屯門廠總經理
九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務高級經理
九龍巴士(一九三三)有限公司高級經理(策劃及發展)
九龍巴士(一九三三)有限公司高級主任(策劃及發展)
九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(車務)
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
龍運巴士有限公司一級策劃及支援主任

缺席者

湛家雄議員, BBS, MH, JP	(因事請假)
周永勤議員	(因事請假)
鄭俊宇議員	(因事請假)
文志雙議員	
文光明議員	
鍾啟生先生	

* * * * *

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)二零一四年度第二次特別會議。

第一項：2014 全港公路繞圈賽 – 第一回合 (交委會文件 2014／第 70 號)

2． 主席歡迎下列人士出席會議：

中國香港單車聯會有限公司
公路組主委
體育幹事

吳國華先生
卓映彤女士

3． 吳國華先生簡介上述文件。

4． 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 理解題述賽事有助於推廣單車運動，惟不滿中國香港單車聯會有限公司未有於會前與鄉事委員會及地區人士商討有關賽事的安排，而且於賽事舉辦前約一個月才進行諮詢，未能提供足夠討論時間，做法過於倉卒；
- (2) 反映去年主辦單位曾於天影路舉辦類似賽事，當時的封路安排令有關路段的交通嚴重擠塞，而賽事結束後，主辦單位並沒有立即解封現場，做法欠缺彈性，因此擔憂是次題述賽事會再次對附近居民造成困擾；

- (3) 指出有關路段屬工業區範圍，常有貨車及小巴駛入，封路安排必須慎重處理；
- (4) 有委員指出封路時間過長，建議將其縮短，亦有委員建議將有關賽事改於晚上進行，並於賽事結束後立即解封現場，以減少對居民造成的影響；
- (5) 查詢主辦單位選擇元朗工業村作為比賽場地的原因；
- (6) 查詢有關賽事是否已得到運輸署及警務處的同意；及
- (7) 要求中國香港單車聯會有限公司承諾於一星期內與鄉事委員會、地區人士及相關政府部門召開會議，詳細商討有關封路的安排。

5． 吳國華先生綜合回應如下：

- (1) 就諮詢期較短一事向委員致歉，並解釋由於題述賽事為第一回合的比賽，因此諮詢的階段較急切；
- (2) 澄清中國香港單車聯會有限公司於去年已採取彈性的處理手法舉辦賽事，不但設有比賽人數的限制，以確保比賽準時結束，更於賽事完結後，立即解封現場，以疏導人流及車流；
- (3) 解釋是次賽事期間將封閉約八百米長的道路，有關路段為圍繞香港生力啤酒廠有限公司的內圈，而外圈則預留作其他車輛使用，預計有關安排只會對原有巴士路線造成輕微影響；
- (4) 指出「2014 全港公路繞圈賽」尚有其他回合的賽事，當中有一個回合將同樣於元朗工業村舉行，而其他回合則將於天影路一帶進行，屆時將會事先與鄉事委員會及地區人士溝通，以達共識；及
- (5) 承諾將於一星期內與鄉事委員會、地區人士及相關政府部門召開會議。

6． 蔡松霖先生回應，民政事務總署於二零零九年與其他政府部門已理順並制定一套行之有效的地區諮詢機制，元朗民政事務處(民政處)會在部門填妥並遞交表格後，發放由相關部門提供的資料予有關地區的持分者，當中包括區議員和居民組織等。民政處暫時未有收到部門就是次賽事封路的諮詢請求。

7. 陳建峰先生回應，於任何活動或賽事舉行前，運輸署會要求主辦單位提交臨時交通改道計劃，署方會考慮是否協助主辦單位就其臨時交通安排作公眾諮詢。至於有關活動或賽事的詳情，主辦單位需自行向地區人士進行諮詢。

8. 吳良知先生回應，警方於七月中收到中國香港單車聯會有限公司舉辦賽事的通知後，已立即要求主辦單位提交相關文件，而警方及運輸署將於八月六日下午與主辦單位召開會議，進一步了解賽事的安排詳情。

9. 主席總結，委員一方面支持推廣單車運動，但另一方面認為主辦單位的諮詢過程過於倉卒，雙方未能作出充分討論，因此陷入兩難的局面。主席補充，委員原則上不反對有關賽事，惟主辦單位必須於一星期內與鄉事委員會、當區議員、地區人士及相關政府部門召開會議，同時促請運輸署及警務處慎重考慮賽事的安排，以免造成交通混亂。

第二項：前議事項

2014-2015 年度元朗區巴士路線發展計劃

(交委會文件 2014／第 60 號)

10. 主席歡迎下列人士出席會議：

運輸署

總運輸主任/新界西北

總運輸主任/巴士及鐵路 1

高級運輸主任/巴士發展(新界西)

梁佩賢女士

張蓮用女士

關國恩女士

九龍巴士(一九三三)有限公司

企業事務總監

副車務總監

屯門廠總經理

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

龍運巴士有限公司

高級車務主任

一級策劃及支援主任

陳碧君女士

何志文先生

胡堅強先生

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

麥家榮先生

羅耀華先生

11. 張蓮用女士指出，巴士路線重組計劃是政府著力推展施政項目之一，政府將繼續發展以公共交通為本的運輸系統，除了發展鐵路外，亦會著力優化各區的巴士服務，為市民提供有效率和便捷的巴士服務。運輸署與巴士公司由二零一三年年中開始，以一年多的時間與各委員展開超過五十次的小組面談會議，共同商討如何重組元朗區的巴士路線。署方與巴士公司提交了十四個重組建議方案，範圍包括元朗市中心及元朗市南、八鄉路一帶、天水圍、錦田和洪水橋五個大區。署方希望可以為元朗不同地區提供快捷的巴士線往來大欖隧道轉車站，方便居民於上址轉乘超過三十條巴士路線往來港島、九龍及新界各區，並將前往九龍市區的巴士路線快速化，盡量令巴士行走快速公路，同時亦加強善用需求低的巴士路線資源。她指出，於交委會第一次特別會議後，署方和巴士公司因應會上提出的意見，於本年六月至七月期間約見不同的委員，並舉行了共十一次的小組面談會議，以聽取各委員的意見。其後，巴士公司亦參照委員的意見修訂了多個建議方案，署方相信修訂後的方案可以顧及大部分元朗居民的交通需求。

12. 陳碧君女士補充，自從西鐵通車後，九巴在元朗及天水圍區每日有五萬人次的巴士乘客流失至鐵路，加上九龍南環綫開通，區內再有一萬多次流走至鐵路，因此有需要重新調整巴士資源。九巴及運輸署在過去十五個月頻密地與各委員進行逾五十場正式及非正式的會議，而是次提交的修訂方案是經雙方良性互動後，汲取委員的建議而優化的方案，例如天水圍北區的委員認為天水圍北部的巴士路線較迂迴，乘客期望巴士能於滿載後盡快駛出市區，而天水圍南區的委員則提及乘客面對登車困難及欠缺座位的問題，元朗區巴士路線重組計劃主要為解決這些區內存在多年的路線迂迴重疊、個別路線乘客量偏低及登車困難的問題，並能釐清天水圍區不同 M 線的分工，以拉直路線，令天水圍北部及南部居民均能順利登車，快速及直接地前往目的地。她續指出，無論是原有方案或經修訂後的方案，經諮詢後的意見均認為 M 線重組是可行的，故九巴及署方將循這個已達至的基礎及方向繼續聽取意見，積極與持不同意見的個別委員加強溝通及磋商，務求令重組方案盡快落實，為區內居民提供更好的巴士網絡。同時，由於區內的個別小區將有新屋苑落成，人口逐漸增加，是次路線重組計劃亦會因應需求而配合加車，另外亦會加強轉車站的服務，整體而言，有關計劃是一個加強服務的方案，一方面能整合乘客量長期偏低的路線，另一方面能調撥巴士資源至需求較大的新、舊路線或新發展區。

13. 蔡麗芬女士及羅耀華先生簡介上述文件。

14. 郭強議員, MH 提出以下動議，黃卓健議員、陳美蓮議員、陳思靜議員、張木林議員、趙秀嫻議員、莊健成議員、徐君紹議員、郭慶平議員、黎偉雄議員、劉桂容議員、梁福元議員、呂堅議員、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、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、梁明堅先生、梁業鵬先生、馬淑燕女士、鄧川雲先生及余仲良先生和議：

「元朗區議會交通及運輸委員會就『2014-2015 年度元朗區巴士路線發展計劃』的內容詳情，促請運輸署及九巴公司繼續與本會商議有爭議性的巴士路線重組項目，包括 264M、265M、269M、69M、265P、269B 路線，並優先即時落實試行沒有爭議性的個別巴士路線發展方案。」

15. 委員對上述動議發表的意見摘錄如下：

- (1) 大部分委員表示和議上述動議不代表未有列出的巴士路線不具爭議性，並指出即使有關動議獲得通過，仍會於討論議題時，保留對其他路線發表意見的空間；
- (2) 有委員指出動議中使用「包括」一詞，即代表動議所列出的路線只是其中一部分有爭議性的巴士路線重組項目，因此，委員於討論議題時，仍可各自表述個人認為有爭議性的路線；
- (3) 大部分委員表示明白鄉郊路線急需改善，因此認為鄉郊路線可先作試行，尤以八鄉及錦田一帶的路線為先；
- (4) 有委員同意將 E34 號線分拆為 E34A 和 E34B 號線，並指出元朗區的居民樂見其成；有委員原則上同意分拆 E34 號線，惟要求增加 E34A 號線的車輛數目，以確保有關路線能應付天水圍北部及南部乘客的需求；另有委員對 E34A 號線的重組建議持否決態度；
- (5) 指出雖然運輸署及九巴曾與各委員進行超過五十場的小組會面，惟署方及九巴未有聽取委員的意見，因此不少巴士路線未能切合乘客的需要；
- (6) 指出雖然巴士路線發展計劃牽涉不同分區的委員，但強調各委員將互相尊重，團結一致，以維護居民的利益為先；
- (7) 期望署方及九巴能盡快改善不涉及增加資源的巴士路線，令區內居民獲益；

- (8) 反映天水圍北部居民對 B1 號線的需求殷切，並曾多次要求於天水圍北部增設 B1 號線的特別班次服務，以便居民直接到達落馬洲鐵路站；
- (9) 指出雖然有關計劃能縮短 265M 號線的路線，但假如車輛數目不變，居民仍會面對班次不足的問題，故建議增加 265M 號線的車輛數目；
- (10) 認為修改後的 68E 號線將經過大欖隧道轉車站，有關建議能吸引乘客，加上元朗市南面暫時未有巴士服務，對即將入伙的居民造成不便，因此原則上支持 68E 號線的重組建議；
- (11) 指出雖然 68X 號線尚有爭議之處，但同意先作試行，盡快檢視增加車輛後的成效，並於試行後再作進一步的檢討；及
- (12) 反映於黃昏時段，沿錦田公路一帶的車站有大量乘客等候 251M 號線的巴士，包括羅屋村、八鄉警署及石崗菜站的車站，故建議增設 251M 號線於黃昏時段的班次，以回應需求。

16. 委員以舉手及記名方式表決上述動議。黃卓健議員、陳美蓮議員、陳思靜議員、張木林議員、趙秀嫻議員、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、梁福元議員、呂堅議員、麥業成議員、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、梁明堅先生、梁業鵬先生、馬淑燕女士、鄧川雲先生及余仲良先生贊成上述動議。

17. 主席宣布投票結束，有 30 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八月十三日致函運輸署及九巴反映委員的意見及要求。)

18. 主席表示繼續就議題作出討論。

19 · 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映元朗區人口急劇上升，惟區內的交通配套無法配合人口增長，局限了元朗區的發展；
- (2) 強調委員將團結一致維護及爭取居民的利益，並重申委員提出的方案為歸納民意所得的意見，雖然會前委員與運輸署及九巴多次會面並提出各種可行的建議，惟普遍未被接納，令重組建議未能回應居民訴求；
- (3) 認為署方及巴士公司不應以綑綁式試行巴士路線發展計劃的方案，並應優先試行已達共識的路線，令有關計劃不致原地踏步；
- (4) 除了以合併方式進行重組計劃外，建議從分線、減站、加車及加班次等方面著手，改善區內的道路網絡，應付日益增加的交通壓力；
- (5) 有委員認為將 E34 號線分拆為 E34A 及 E34B 號線的做法可取，並反映 E34 號線一直未能服務天水圍北部乘客，重組建議中的 E34A 號線能回應天水圍北部乘客長久以來的訴求，同時有委員不認同 E34A 號線的重組建議，並指出運輸署及九巴的重組原則為拉直巴士路線，但 E34A 號線的路線冗長，與其原則背道而馳，加上重組建議將加劇天水圍南部乘客登車困難的問題，令其服務倒退；
- (6) 指出雖然 E34A 號線設有早上特別班次，惟有關班次由天水圍市中心開出，無助解決天水圍南部乘客登車困難的問題，因此建議將早上特別班次的總站向南移，設於天耀邨或天慈邨一帶；
- (7) 指出增加兩部巴士行走 E34A 號線的安排不足以回應乘客的需求，因此強調必須進一步增加有關路線的車輛及資源，確保有關路線能完善地服務天水圍北部及南部乘客；
- (8) 建議龍運巴士有限公司(龍運)及九巴增設 E34 號線於大欖隧道轉車站的轉乘優惠，讓乘客可選擇以九巴路線接駁 E34 號線；
- (9) 查詢現時 E34 號線於早上繁忙時段分拆成兩條路線的車輛數目，與重組計劃分拆為 E34A 及 E34B 的車輛數目有何差異；

- (10)指出 E34 號線的巴士數量由三十部增至三十二部，查詢其增加的兩部巴士是否為 E34S 號線原有的兩部巴士；
- (11)查詢會否於慧景軒增設 E34A 號線的車站；
- (12)查詢 E34B 號線的總站位置及車輛數目；
- (13)反映天慈邨一帶經常出現水貨客，擔心將 B1 號線的總站設於天慈巴士總站會令附近居民受到更大的滋擾，因此建議更改 B1 號線的總站位置；
- (14)反映天水圍北部居民對 B1 號線的需求殷切，委員多次要求署方及九巴積極考慮於天水圍北部增設假日特別班次，惟是次巴士路線發展計劃未有採納有關意見，委員對此表示失望；
- (15)不認同天水圍區的 M 線重組方案，以嘉湖北區為例，原有二十五部 265M 號線巴士、十一部 269M 號線巴士及八班 269P 號線的特別班次，根據重組方案的建議，將只剩餘十五部 269M 號線巴士以服務嘉湖北區乘客，無法切合乘客的需求；
- (16)建議只對 265M、269M 及 69M 號線作微調，265M 號線可以毋須經天龍路，並改經天城路至天祥路行走，269M 號線則保留經天華路及嘉湖北區，再經天慈邨行走，於非繁忙時段則可另外途經天恩邨，至於 69M 號線，重組建議的行車路線將途經天瑞邨，惟委員擔心由葵芳鐵路站回程的車輛會經常滿載，出現登車困難及座位不足的問題，反而對乘客造成不便；
- (17)不認同以「一刀切」的方式取消 264M 號線，並反映雖然 264M 號線的載客率偏低，但仍有一定數量的乘客依賴 264M 號線，例如長者及合資格殘疾人士經常以兩元優惠價乘坐 264M 號線前往博愛醫院，亦有不少乘客乘搭 264M 號線由元朗返回天水圍，因此建議署方及九巴採取適度的補償方案，例如增設 264M 號線的假日特別班次，以服務原有的乘客；
- (18)大致支持 68E 號線的重組方案，然而，計劃行走 68E 號線的六部雙層巴士當中，有三部雙層巴士為取消 264M 號線所得，假如取消 264M 號線的方案無法取得共識，68E 號線的重組計劃亦將遙遙無期，因此，有委員要求九巴以原有的資源試行 68E 號線，盡快將 68E 號線延至青衣鐵路站；

- (19)認同錦田區及八鄉區的重組方案，包括 64S、251A 及 251B 號線，並解釋雖然 64S 號線只有兩個班次，但運輸署及九巴承諾將按實際乘客量作調整，故大致贊成 64S 號線的重組建議，而 251A 號線則能方便乘客來往大欖隧道轉車站，因此委員希望能盡快試行有關路線；
- (20)要求保留 51 號線原有的行車路線，根據乘客反映，當 51 號線於早上繁忙時段駛經錦上路鐵路站時，已載有約三十名乘客，與題述文件所指最繁忙一小時的載客率只有百分之二十一的数据不符，而且 51 號線是唯一一條接駁錦上路至市區的路線，有一定的乘客量；
- (21)要求將 51 號線的班次維持在三十分鐘一班；
- (22)指出由上村往荃灣鐵路站的 251M 號線的班次不足，建議於黃昏時段的下午五時及六時增設兩個班次；
- (23)指出乘客由洪水橋來往旺角以北及以南的需求相約，惟重組方案的資源投放較側重於 68X 號線，例如 268 號線的巴士數量較 68X 號線少，班次亦較疏落，而且 268 號線的行車路線較短，收費與 68X 號線相同並不合理；
- (24)查詢 68X 及 268 號線於非繁忙時間的班次；
- (25)促請署方及九巴積極考慮更改 269A 號線的行車路線至繞經天慈邨一帶，以回應居民的需求；
- (26)不認同 276P 的總站設於天水圍鐵路站巴士總站，並指出有關行車路線必須途經輕鐵天水圍站的路口，容易出現班次不穩的問題；
- (27)對重組方案未有囊括某幾條有重組需要的路線表示失望，例如 269C、269D、276B 及 265S 號線；
- (28)建議強化大欖隧道轉車站的功能，並加快改善轉車站的設施，包括其上蓋及照明系統；
- (29)建議提供全面的轉乘優惠計劃，以增加其吸引力及競爭力；及

- (30)建議實施去程及回程的全面分段收費，以 68E 號線為例，署方及九巴可考慮於公園南路至西鐵元朗站的路段分段收費。

20 · 蔡麗芬女士綜合回應如下：

- (1) 重申題述計劃主要為解決元朗及天水圍區多年存在的路線迂迴重疊、個別路線乘客量偏低及登車困難的問題，並確保巴士的服務水平、班次及載客能力足以回應乘客的需求；
- (2) 反映元朗區內的人口增長主要集中於鐵路服務範圍，包括新時代廣場一期及二期，至於個別因新屋苑落成而人口快將增長的小區，巴士公司所提供的服務亦足以覆蓋，而是次路線重組計劃更會因應需求而配合加車，九巴期望能透過改善巴士的道路網絡以加強其競爭力；
- (3) 解釋有關委員提出 269A 號線繞經天慈邨的意見，九巴主要考慮 69P 號線已於該路段提供服務，因此未有將 269A 號線的行車路線繞經天慈邨；
- (4) 備悉委員提出對 265M、269M 及 69M 號線作微調的意見，但有關建議未能滿足天水圍北部乘客期望直接及快速地前往目的地的訴求，而且未能完全發揮各接駁路線的功能，相反，重組計劃的方案能釐清天水圍區不同 M 線的分工，令天水圍北部及南部乘客均能順利登車；
- (5) 備悉委員建議維持 51 號線的班次為三十分鐘一班的意見，但強調由於 51 號線行車路線冗長，乘客量持續偏低，當中某些路段與多條巴士路線及小巴路線重疊，令其乘客量偏低，因此九巴建議安排第 51 號線主要集中行走荃錦公路，為往來大帽山的人士提供服務，加強該線服務荃錦公路的角色，並將資源投放於需求較大的假日以改善班次；
- (6) 假如以原有的資源試行伸延至青衣鐵路站的 68E 號線，其班次將會非常疏落，預計為一小時一班，對乘客造成不便，因此有關建議未必可行；
- (7) 強調 264M 號線的行車路線迂迴及冗長，載客率偏低，當中由元朗乘搭 264M 號線至青衣的乘客約有九百人，最繁忙半小時的載客人數只有數十人，因此建議取消 264M 號線以善用資源，希望委員理解及明白；

- (8) 按現時需求，建議 68X 號線及 268X 號線將分別有十六部巴士及十四部巴士行走，九巴及運輸署將於方案落實後，持續監察乘客的出行模式，再作進一步檢討；及
- (9) 由於實施去程及回程的全面分段收費涉及複雜及宏觀問題，不能只考慮個別地區性的因素，因此有關建議需時檢視。

21 · 溫惠炎先生綜合回應如下：

- (1) 解釋 68X 號線將於早上繁忙時段增加兩部巴士提供兩班特快服務，而原本由元朗市中心開出的八班特別班次，會改由元朗(西)巴士總站開出並改為特快服務，同時重申 68X 及 268 號線的重組方案將分兩個階段實施，於第一階段期間，68X 號線的服務將維持不變，而 268X 號線將於早上繁忙時段提供特快班次服務至佐敦，於第二階段期間，268X 號線將提供全日特快班次服務至佐敦，68X 號線則行駛至旺角；
- (2) 指出將 276P 的總站設於天水圍鐵路站巴士總站並不會造成班次不穩的問題；
- (3) 重申大欖隧道轉車站的客務中心預計將於本年十一月落成，屆時將設有八達通增值服務，並提供洗手間設施，同時設有指示牌及資訊版，以提升及加強轉車站的功能；
- (4) 明白委員擔心 69M 號線由葵芳鐵路站回程的車輛會經常滿載，因此運輸署及九巴將加密 69M 號線的晚間繁忙時段班次，由六至七分鐘一班改為五至七分鐘一班，以紓緩登車困難的問題；及
- (5) 解釋原有的 B1 號線現時已途經天慈邨，加上《公共巴士服務條例》設有行李重量及大小的限制，故相信將 B1 號線的總站遷移至天慈邨巴士總站並不會增加水貨客人流。

22 · 羅耀華先生綜合回應如下：

- (1) 欣悉並感謝有委員支持分拆 E34 號線為 E34A 及 E34B 號線；
- (2) 解釋 E34A 號線於天晴社區綜合服務大樓附近設有中途站，慧景軒的居民可於該站登車或下車；

- (3) 重申 E34A 號線將由十六部巴士增至以十八部巴士行走，有關安排將令其早上繁忙時段班次加密至每小時七班，可載客容量增加了百分之十六，相信能兼顧天水圍南部乘客，假如有關路線落實後，龍運將繼續留意其乘客流量，並作出適當的檢討；
- (4) 解釋 E34B 號線的總站位置在元朗媽橫路，而其車輛數目為十四部；及
- (5) 指出重組計劃的 E34A 及 E34B 號線能覆蓋元朗及天水圍區絕大部分的範圍，乘客能一程到達東涌及機場，因此暫時未有計劃於大欖隧道轉車站提供轉乘優惠。

23 · 張蓮用女士綜合回應如下：

- (1) 運輸署會與巴士公司作出安排，令長者及合資格殘疾人士在巴士路線重組後，須透過巴士轉乘計劃，分兩段車程到達原來一程巴士服務的目的地，只需付出首段車程的車費，即共兩元的車費，換句話說，長者及合資格殘疾人士不會因為轉乘而支付額外的車資前往其原來的目的地；
- (2) 巴士公司於二零一四年四月三日交委會的第一次特別會議上經已指出，儘管元朗區人口有所增長，但自從西鐵綫及九龍南綫通車後，元朗區的巴士路線每日合計平均減少逾六萬六千人次的乘客；
- (3) 由於巴士資源實在有限，同時道路空間亦有限制，運輸署和巴士公司不能無限制地在元朗區不斷增加巴士數目；
- (4) 為配合元朗未來新房屋發展區，每年巴士公司在制訂巴士路線計劃時，會根據不同地區新增人口數目和各條巴士路線的需求情況，來調整巴士資源，在有需要時，會考慮增加巴士資源，以應付新增人口的交通需求；
- (5) 就動議要求再諮詢的一些方案，署方和巴士公司在過去一年分別與不同委員共進行超過五十次的諮詢小組會面，現提交的修訂方案經已盡量吸納委員曾提出合理的要求，而在討論過程中，運輸署及巴士公司亦已向委員解釋未能接納其他訴求的原因；

- (6) 指出署方和委員已用了大量時間在相關的諮詢工作上，而元朗區巴士路線重組計劃不能無止境地商討後又再商討，而不作結論，否則無法改善元朗區的巴士服務，而巴士資源亦無法合理地分配，在實施任何的重組計劃時，將無法避免對現時部份乘客造成影響，乘客或需要改變乘車習慣，如果期望重組巴士路線時沒有一個乘客受影響，是不切實際的想法，而且根據過往成功的經驗，要推展任何修訂巴士路線的方案，均需在實施後不斷檢討，並因應實際乘客的需求量和出行模式作出微調，所以，署方認為較務實的做法是「先落實、後微調」；及
- (7) 署方強調元朗區整體巴士路線互相關連的重要性，同時備悉部份委員希望先即時落實個別行沒有爭議性的項目，署方將繼續與議會商議其他重組方案，但重申區域性重組計劃是以整區巴士網絡路為依歸，各個項目無論在服務範圍上或巴士資源的重新分配上都是互相關連的，只實施個別項目不能發揮重組計劃的最大裨益。

24． 主席總結，委員已充分表達對 2014-2015 年度元朗區巴士路線發展計劃的意見，同時於會上通過了一項動議，交委會敦促運輸署及九巴因應動議的精神繼續進行元朗區巴士路線發展計劃。

25． 餘無別事，會議於二時三十五分結束。

元朗區議會秘書處
二零一四年九月