

交通及運輸委員會進展報告

交通及運輸委員會及轄下巴士服務工作小組分別於二零一五年三月十九日及二十六日舉行二零一五年度第二次會議，會上討論要點如下：

交通及運輸委員會第二次會議

李月民議員, MH、呂堅議員、趙秀嫻議員、徐君紹議員、袁敏兒議員、黃煒鈴議員、姚國威議員、沈豪傑議員、王威信議員、劉桂容議員、湛家雄議員, BBS, MH, JP、黃卓健議員、蕭浪鳴議員、郭強議員, MH、鄧焯謙議員、郭慶平議員、陳思靜議員、周永勤議員、文光明議員、梁業鵬先生、高俊傑先生、馬淑燕女士、余仲良先生及朱錦輝先生建議商討優化 B1 巴士服務，追究 1228 事件責任

1. 委員欣賞九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)積極回應委員訴求，採用載客量較大的巴士行走 B1 線，認為有效縮減乘客的候車時間。委員指出乘客對 B1 線的需求殷切，希望九巴能增加 B1 線的班次，並積極考慮把 B1 線伸延至天水圍北的可行性，及盡快開設由天水圍北至落馬洲的假日 B1 班次。此外，委員認為九巴應該盡快落實於新田落馬洲交通交匯處加設分站的時間表。委員亦關注水貨客攜帶大型行李乘搭 B1 線巴士的問題，認為九巴應加派人手，做好車站管理，嚴格執行公共巴士服務規例(第 230A 章)有關乘客攜帶行李乘搭巴士的限制。

2. 九巴回應指出，就委員要求於新田落馬洲交通交匯處加設車站的建議，九巴多次於不同時段，包括平日及假日的上午及下午時段測試有關建議會否影響行車時間，初步結果顯示，大部分時段對行車時間所產生的影響並不顯著，然而在個別受影響的時段，行車時間延長少於兩、三分鐘。就加強人流及車站管理的安排，九巴已加派前線外勤及保安人員於主要巴士站及落馬洲總站協助維持秩序，並會根據公共巴士服務規例(第 230A 章)有關乘客攜帶行李乘搭巴士的限制，提醒乘客不可超量攜貨上車，以免堵塞巴士通道。若乘客不遵守有關規例，車長有權拒絕乘客登車，有需要時會尋求警方協助。

3. 運輸署回應指出，署方關注若在新田落馬洲交通交匯處加設 B1 車站或會對現有乘客及行車班次構成影響，署方會密切留意九巴的日後安排，並會適時向委員匯報。若 B1 線伸延至天水圍北，會令每程行車時間整體增加約 20 分鐘，影響現有班次。就委員提出開設由天水圍北開出的 B1 假日特別班次的提議，署方需要妥善考慮落馬洲支線公共運輸交匯處的使用情況和對現有服務的影響，因

此署方對建議有保留。

4. 主席總結，希望九巴於本會下次會議就下列事宜作出回應，包括為在新田落馬洲公共交通交匯處加設 B1 分站訂定具體時間表、正視屏山及天水圍北的服務需求、匯報增加 B1 班次的進度。

郭慶平議員要求改善天水圍北交通規劃

5. 委員要求港鐵延長 K76 線的服務時間，以接駁西鐵尾班車。

6. 香港鐵路有限公司(港鐵公司)表示，現時已延長了輕鐵的服務時間，相信乘搭西鐵尾班車的乘客可使用輕鐵接駁服務。要延長巴士服務時間，須視乎西鐵綫天水圍站尾班車乘客量，並平衡運作及編制的安排。港鐵公司會繼續留意服務及乘客需求的配合。

7. 主席總結，希望港鐵公司備悉委員意見，進一步改善服務質素。

麥業成議員要求(1)增加西鐵繁忙時間班次；(2)增加西鐵車廂及(3)於元朗西鐵站大堂增設西鐵班次顯示屏

8. 委員反映未來數年元朗人口將會增加約 30 萬，質疑港鐵公司於 2016 年年底才添置新車廂未能應付龐大的乘客需求。委員查詢西鐵綫添置新車廂是否須與沙中綫投入服務的時間掛鉤，恐怕沙中綫的工程延誤會影響西鐵綫服務的改善。委員亦關注柯士甸站的月台設計，認為長遠而言須要擴建該月台，又或容許九卡列車行駛西鐵綫，以便每列列車可乘載更多乘客。此外，委員要求於西鐵綫沿綫的車站大堂加置班次顯示屏，和於西鐵綫車廂加設電子路綫圖，改善現時西鐵服務。

9. 港鐵公司表示，港鐵於 2012 至 2014 年間已分別多次增加班次，早上繁忙時間現時已加密至每三分鐘一班，非繁忙時間則約五至七分鐘一班，而早上繁忙時間於天水圍站加開的特別班次亦能有效疏導乘客。在 2016 年年底西鐵綫將陸續由七卡改為八卡，沙中綫東西走廊通車後，日後西鐵綫將經東九龍連接馬鞍山綫形成「東西走廊」，以八卡車行駛，預期每列列車比現時可多載數百人，相信有助紓緩現時早上繁忙時段高峰期的載客率。港鐵公司備悉並會考慮委員就西鐵綫的服務建議，以及西鐵綫沿綫車站大堂加置班次顯示屏，和於西鐵綫車廂加設電子路綫圖的意見。

10. 主席總結，希望港鐵公司重視議會意見，盡快增加西鐵列車車廂數目，

並在西鐵綫車站大堂及西鐵車廂內分別加設班次顯示屏及電子路線圖。

趙秀嫻議員、黃煒鈴議員及徐君紹議員要求改善輕鐵站拍卡器事宜

11· 委員反映部分八達通收費器感應系統有誤，部分則置於屏幕反光及交通繁忙的位置，讓乘客難以得悉是否成功拍卡，致令不少乘客最後因沒有拍卡而被罰款，建議港鐵公司積極改善現有八達通收費器機件老化問題。而部分收費器設於月台兩端容易造成人群阻塞，影響乘客上下車及橫過馬路，構成危險，有委員建議於月台中間或車廂門口加設收費器，或開發可以智能手機支付車資的程式，又或於車站附近的便利店加設收費器，讓乘客有更多途徑拍卡。

12· 港鐵公司表示，已於 2014 年完成約 300 部八達通收費器的更新工程，現時收費器已設有提示燈號，如乘客成功拍卡會顯示綠燈，反之則顯示紅燈，而港鐵公司會繼續跟進部分收費器的屏幕顯示及感應問題。此外，港鐵公司於去年亦已在多個元朗及天水圍區內的輕鐵站增加或調配八達通拍卡機。出站及入站收費器的配置主要是配合乘客量及車站人流方向而定。港鐵公司備悉委員建議開發以智能手機支付車資的程式的意見。

13· 主席總結，期望港鐵公司會後跟進委員反映有關有問題的八達通收費器的位置，並提交有關罰款檢控數字，加設收費器以疏導排隊人流，以及加強八達通收費器的感應系統。

鄧家良議員、鄧貴有議員、鄧卓然議員及鄧川雲先生建議於元朗鄉郊地區的巴士站加裝座位

14· 委員建議九巴起帶頭作用，積極改善鄉郊巴士站車站設施，並建議港鐵公司可參考輕鐵月台的簡單座椅設計。此外，委員查詢於鳳翔路車站加建上蓋及座椅的工程進度。

15· 九巴表示，已於大型的巴士轉乘站加添候車座椅設施，其他分站則陸續進行分區勘察，其中元朗鄉郊地區亦會予以考慮，惟前提是有關巴士站已興建上蓋及有足夠空間，九巴會考慮個別候車處的巴士路線數量、候車乘客數量及附近路面情況，在資源許可下考慮提出申請，以提升不同車站的設施。

16· 運輸署表示，署方鼓勵巴士公司因應巴士站的環境改善車站設施。而 77K 巴士線於鳳翔路車站加建上蓋的工程已獲批進行，署方會密切留意有關工程進度。

(會後補註：九巴已在本年 4 月 9 日在鳳翔路車站加建上蓋。)

17． 主席總結，於鄉郊地區的巴士站設置上蓋及加裝座位乃合理訴求，期望有關部門及公司可盡快施行。

湛家雄議員, BBS, MH, JP 要求改善輕鐵不可作反方向乘搭車輛之限制

18． 委員認為輕鐵不可作反方向乘搭的規定年代久遠，建議輕鐵應仿效港鐵公司其他鐵路的規定，容許乘客於兩小時內不限方向乘搭。

19． 港鐵公司表示，輕鐵為開放式的收費系統，與重鐵車站的封閉式系統不同；乘搭後者的乘客不能在未經開機付費的情況下離開港鐵車站範圍，杜絕了可能衍生的濫用情況。故此，輕鐵不能參照重鐵系統的收費模式，兩者亦不能直接比較。

20． 經討論後，委員以絕對多數票通過以下動議：

「本會強烈要求港鐵公司取消輕鐵乘客不可作反方向乘搭同一路線車輛之限制，使輕鐵乘客可與港鐵其他路線乘客一樣，沒有限制乘搭車輛後不可再乘搭同一路線的反方向車輛。」

麥業成議員要求於元朗又新街元新大廈對面，靠近元朗賽馬會公園的 90 度轉角位馬路增設全日雙黃線禁止停泊車輛

21． 有委員表示該處現時於晚上時間不時因為有駕駛者因車輛受阻塞而按響號，對附近居民構成滋擾，建議該處改為全日禁區。亦有委員指出該處附近的商戶需要上落貨，若改為全日禁區恐怕造成商戶不便，建議警方加強執法解決違例泊車問題。

22． 運輸署表示，經實地視察後，現考慮將該處早上 7 時至晚上 7 時的禁區改為 24 小時禁區，並會把建議書交予民政處作地區諮詢。與此同時，署方會與警方聯繫，請警方於該處加強執法，檢控違例泊車人士。

麥業成議員要求跟進建樂街左轉入鳳翔路的擴闊建樂街街口進度

23． 委員關注擴闊建樂街左轉入鳳翔路之路口的具體進度，以及遷移該處地下電纜及電訊設施時遇到的困難。亦有委員對擴闊有關路面的建議有所保留，認

為會讓該處交通更擠塞，建議運輸署檢討該處車輛流量及檢視車輛行駛方向。

24． 路政署表示，有關工程涉及移去花槽及改動公共設施的地下管道，署方已知會有關公司，並密切監察遷移公共設施地下管道的進度。在有關公司遷移有關管道後，署方需要約三至四個月時間完成路面擴闊工程。

麥業成議員建議將元朗鳳麒路南行左轉入十八鄉路往元朗公路行車線由一條增加至兩條，以疏導交通

25． 委員希望運輸署盡快施行有關工程，以解決十八鄉路交匯處的交通擠塞問題。

26． 運輸署表示，署方建議鳳麒路南行左轉入十八鄉路往元朗公路的行車線由一條增加至兩條，以疏導鳳麒路往十八鄉交匯處的交通。有關建議現正進行地區諮詢，如無反對，會盡快向路政署發出施工紙安排施工。

麥業成議員要求改善鳳攸北街轉入鳳翔路交通擠塞問題

27． 委員表示鳳攸北街與鳳翔路交界的交通擠塞問題嚴重，該路口路線重疊，有兩個方向的車輛可由建樂街駛入鳳翔路，或由鳳攸北街駛入鳳翔路，建議運輸署長遠而言需要改變行車方向以解決交通擠塞問題。

28． 運輸署表示，鳳攸北街、建樂街與鳳翔路的路口接近，鄰近小巴士出入口，缺乏擴闊路面的空間，現時署方透過調校鳳翔路交通燈號的時間，以保持該路口的交通暢順。署方亦備悉委員對鳳翔區交通規劃的建議，署方需要檢視交通流量再作進一步研究。

29． 主席總結，促請運輸署會後聯絡當區區議員進行實地視察，以商討改善方案。

黃煒鈴議員、呂堅議員、蕭浪鳴議員、郭強議員, MH、徐君紹議員、趙秀嫻議員、李月民議員, MH、高俊傑先生及馬淑燕女士要求改善天壇街路面情況

30． 委員指出天瑞路轉入天壇街為一約 90 度的路口，現時臨時交通燈號置於未轉彎前，駕駛者難以察覺該交通燈的存在，容易構成危險。委員亦反映天華邨出入口常有車輛停泊於兩邊路旁，妨礙駕駛者察看交通燈號。此外，委員指出天水圍醫院地盤出入口原為行人路，現時不時有大型車輛停泊，對行人構成危

險。

31． 建築署指出，天水圍醫院的地盤出入口外的挖掘工程預計今年 9 月前完成，署方已督促天水圍醫院的承建商安排大型車輛駛入地盤停泊，並於卸貨後立即駛離，以免阻礙路面交通，及對行人構成危險。

32． 運輸署表示，交通安全為署方的優先考慮，將會聯同建築署實地視察天華邨出入口的交通燈位，以改善有關燈位安排。

33． 主席總結，建議相關部門與當區區議員進行實地視察。

梁福元議員、梁明堅先生及鄧川雲先生建議討論元朗十八鄉路原築鄰近的交通安排

黃偉賢議員及鄺俊宇議員建議討論溱柏入伙與公庵路的交通負荷問題

34． 委員反映現時十八鄉路與僑興路一帶交通繁忙，而隨著公庵路一帶的屋苑陸續入伙，將有大量居民及車輛出入該路段，關注附近一帶的交通負荷。委員指出現時出入溱柏皆倚靠公庵路，欲查詢溱柏於地區發展藍圖(藍圖)規劃時所標示由欖喜路連接往十八鄉路的擬建道路應由屋苑發展商又或政府工務部門負責興建；亦建議運輸署覆蓋公庵路近十八鄉路的渠面，以擴闊公庵路路面行車線。

35． 土木工程拓展署表示，署方為承建部門，已完成有關地段於當年元朗十三區發展時所需要建造的道路工程，現時未有計劃於該發展項目一帶建造新道路和相關設施。

36． 地政處補充，溱柏的發展商並沒有興建道路的責任，地契只列明日後政府需要收回擬建道路的土地時，發展商必須交回有關土地。

37． 運輸署表示，為紓緩公庵路及僑興路日益繁忙的交通，署方已實施多項短期措施以即時紓解該路段的負荷。長遠而言，署方考慮在溱柏以南的欖喜路和元朗公路之間增建一條橫跨明渠的行車天橋，分流重型車輛，以免其阻塞各屋苑的進出口。而興建藍圖內擬定的道路並非運輸署的職權範疇，指出該藍圖所示的擬建道路橫跨溱柏地契內的土地及部分私人土地，溱柏承建商已興建位於其地契內的路段。

38． 經討論後，委員以絕對多數票通過以下兩項動議：

「本會強烈要求全面覆蓋公庵路近十八鄉路渠面，擴闊公庵路路面行車線。」及「本會強烈要求政府立即興建位於溱柏兩張地契之間由欖喜路連接十八鄉路的道路工程。」

39． 主席總結，會後將聯絡區議會主席梁志祥議員, BBS, MH, JP、梁福元議員以及有關居民代表，約見元朗民政事務專員及相關部門代表共同解決有關興建位於溱柏兩張地契之間由欖喜路連接十八鄉路的道路工程事宜。

梁福元議員及梁明堅先生要求建設單車停泊處於馬田壘村附近事宜

40． 委員表示馬田壘村附近一帶欠缺交通停泊處，居民往往把單車泊於路邊，容易對路人構成危險，建議有關當局積極檢視於該處興建單車停泊處的可行性。

41． 土木工程拓展署表示，署方的「連接新界西北及新界東北之單車徑—屯門至上水段」的工程範圍並不覆蓋馬田壘村附近，現時未有任何工程項目計劃在該村附近建造新的單車停泊處。

陳思靜議員要求改善天盛苑附近過路措施及交通燈

42． 委員指出天盛苑因商場維修，暫時封閉了進出天盛苑的主要通道，令居民轉而使用地面行人過路處由天盛苑前往天耀邨，不時出現過多行人於馬路中心的安全島等候過路，要求運輸署盡快進行路面擴闊工程。

43． 運輸署表示，署方已臨時改善了該過路處的燈號設計，增加了行人過路時間，方便行人過路。短期措施建議領匯於進行維修工程期間開放多一條通道，讓天盛苑的居民可沿用天盛商場與天耀邨間的行人天橋橫過馬路。長遠而言，署方需要研究能否擴闊安全島。

44． 主席總結，促請運輸署與當區區議員進行實地視察，檢視擴闊安全島的可行性。

黃偉賢議員及鄺俊宇議員建議討論路政署作維修承辦商的招標合約

45． 列席者要求路政署於會後提交上一次中標的承建商名單、今次中標的承建商名單、季度表現報告是否包括承建商過往 6 年的工程表現、以及過往 6 年按施工紙完工日期完成工程的百分比，及由區議會提出的工程能按合約完工的百分

比。此外，有委員查詢承建商的招標評分標準。

46． 路政署表示，會後會提交有關承建商資料及回覆委員有關承建商的招標評分標準。署方亦重申公共道路的承建商需要具備足夠的經驗及資源，適當的區域劃分有助確保承建商有穩定數量的工程，而適當的合約期則可讓承建商妥善作出工程計劃，配置足夠和優質的設備及機械，在合約期內承擔緊急及非緊急的地區維修工作。

黃偉賢議員及鄺俊宇議員建議討論國際油價下跌快，本港油公司減價慢

47． 列席者反映原油價格下跌，但本地車用燃油價格一直未有跟隨相關跌幅，讓市民未能受惠。而因沒有部門代表出席會議，列席者建議於下次會議續議此議題，並再次邀請部門代表出席。委員建議消費者委員會(消委會)可就不同油公司的汽油價錢作出比較，讓消費者更清楚不同油公司的汽油定價。委員亦關注九巴的收費有否因為國際原油價格自去年7月起下跌約五成而有下調空間。

48． 運輸署表示，會後將跟進有進有關九巴收費的事宜。

49． 主席總結，消委會及環境局的回覆已甚為詳盡，建議列席者可把議題再提交予元朗區議會，作深入討論。

運輸署進展報告

50． 列席者指出報告中專線小巴服務的大部分轉乘優惠於三月尾結束，查詢及後的轉乘安排。委員反映 E34B 媽橫路總站不時有多部巴士停泊，但在早上繁忙時間於新時代廣場站卻時有過站不停的情況發生，建議龍運巴士公司如有足夠車輛可加密班次，並安排負責車站人流管理的職員提早上班，協助乘客登車。委員亦同時反映早上繁忙時間九巴 265M 線於天悅邨的車站同樣有過站不停的情況。

51． 運輸署回應，署方已與專線小巴的服務營辦商商討，現時各線的轉乘優惠均能持續提供。署方亦會反映委員就 E34B 及 265M 線巴士服務的意見予龍運巴士有限公司及九巴再作跟進。

單車交通意外及執法數字

52． 有委員反映元朗劇院外的行人路甚為寬闊，查詢該行人路是否可騎單車，若否，建議於該處豎立不可踏單車的告示牌。

53． 香港警務處表示，根據香港法例，任何人如無明顯需要，在行人路上駕駛單車即屬違法。

54． 運輸署補充，該處附近沒有單車徑接駁，由於行人路均不可踏單車，故此運輸署沒有於個別行人路上豎立不可踏單車的告示牌。

其他事項

55． 主席備悉有委員要求日後會議設合理的午膳時間。

巴士服務工作小組第二次會議

龍運第 N30 號服務改動

56． 委員普遍認為龍運沒有考慮天水圍北居民的需求，表示過往天水圍北居民已未能受惠於 N30 號線，現時龍運進行優化路線仍不考慮於天水圍北設站，不能接受龍運未能充分滿足居民乘車利益的方案；反映 N30S 號線有於天水圍北加設上落客站的空間，促請龍運修改 N30S 號線的路線圖。

57． 龍運巴士有限公司代表備悉委員對天水圍北居民需求的意見，並會研究修訂路線的可行性，表示期望能盡快落實重組 N30 號路線的安排。

58． 運輸署重申是次 N30 號服務改動主要配合上班的居民，以減省居民由住所往來上班地點的時間，期望盡早讓居民受惠。

59． 主席總結，委員普遍認為路線圖的修訂須於會議上通過，如龍運或運輸署認為有召開元朗區議會巴士服務工作小組(工作小組)特別會議的需要，可向元朗區議會交通及運輸委員會(交委會)主席提出。

湛家雄議員, BBS, MH, JP 要求增加 69X 班次及 69M 去程在天瑞近天水圍公園增加上客站

60． 委員建議延長天瑞近天水圍公園的巴士站，或於天水圍官立小學加設上落客站，以便翠湖居的居民登車；部分委員反對增加上客站，反映加站會令班次更為不準確，影響於天瑞總站登車的乘客；委員重申巴士路線重組以不影響現有乘客為原則，強調 69M 號線於重組後取消在天水圍公園附近的上落客站，對原來的乘客不公平，建議九巴增加巴士數量及班次以配合重組的需求。

61. 委員普遍認為九巴需要增加 69X 號線回程的班次，並強調 68X 號線的班次較 69X 號線頻密，回程班次尤其明顯。對於九巴及運輸署回覆表示 69X 號線的載客量未能達到增加班次的要求，委員表示由於部分 68X 號線及 69X 號線的回程巴士站相連，部分乘客會因 69X 號線班次疏落而改乘 68X 號線，並於大欖隧道轉車，因此數據未能反映乘客實際需求，要求九巴及運輸署重新審視乘客的需求。委員鼓勵九巴設法提升 69X 號線的吸引力，以增加載客量。

62. 九龍巴士(一九三三)有限公司代表回應早前已實地視察 69M 的站位問題，會與運輸署研究工程的可行性；就委員對 69M 加設分站的不同意見，會與運輸署共同研究，以平衡各方面的意見。對於增加 69X 班次的建議，九巴指數據顯示，69X 號線於繁忙時間的班次能配合乘客需求。

63. 運輸署解釋 68X 及 69X 部分車站相連是配合市民的乘車需求，讓往返天水圍的市民可選擇乘搭 68X 號線，於大欖隧道轉車，或選擇等候 69X 號線返回天水圍；運輸署備悉委員對 69X 號線於下午繁忙時間增加班次的建議，並會作出研究。有關 69M 號線加設分站的建議，運輸署表示會審慎考慮委員的意見。

64. 主席總結，大部分委員認為 69X 號線有增加班次的需要；委員對 69M 號線重組的不同意見，應以整體居民利益為大前提落實方案。

麥業成議員要求增設通宵巴士線來往元朗及尖沙咀

65. 委員認為現時居民往返尖沙咀至元朗的車程轉折，不滿九巴要以乘客轉乘其他路線來解決問題，建議優化 N269 號線巴士服務，延伸 N269 號線總站至尖沙咀。委員另建議專線小巴 610S 號線延長至天水圍北，並表示較多乘客於假日深宵時分乘搭 610S 號線，以致彌敦道的乘客未能登車，而且小巴車速較快，容易對乘客構成危險，要求部門正視有關問題。此外，委員關注專線小巴 606S 號線的使用量，反映路線迂迴，期望優化 606S 號線。

66. 運輸署代表回應有關延伸 N269 號線總站至尖沙咀的建議，指出現時已有專線小巴服務的網絡來往尖沙咀，運輸署會考慮乘客需求情況及營辦商的競爭情況，並會檢視現有交通服務網絡，避免資源重疊的情況出現。運輸署鼓勵九巴提供 N269 號線轉乘的安排，並會密切留意現有乘客需求，適當改善服務。此外，運輸署關注小巴的車速，表示過往已於小巴安裝車速顯示器及限速器，以限制小巴車速。對於優化專線小巴 606S 號線的建議，指出須考慮經營成本，而更改服務範圍或會影響經營狀況及服務水平。

67． 九龍巴士(一九三三)有限公司代表備悉委員的訴求，有關建議延伸 N269 號線總站至尖沙咀，表示會與運輸署保持緊密聯繫，在有額外資源運用及足夠客量支持下，共同研究執行有關建議之可行性。

68． 主席總結，天水圍北現有十五萬居民，隨着人口增長，認為有必要研究深宵交通服務；主席要求運輸署每兩個月遞交通宵巴士的進度報告，直至發表下年度巴士路線發展計劃，以檢視深宵交通服務的改進空間。

黃偉賢議員及鄺俊宇議員建議討論專利巴士全面轉乘政策

69． 委員普遍贊成政府研究有關專利巴士全面轉乘的政策，表示巴士公司應先盡量採用點對點的方法，轉乘乃次選方案。委員建議政府推出跨運輸公司及跨路線全面轉乘，對乘客及營運者皆有益處。

70． 城巴有限公司及新世界第一巴士服務有限公司代表回應，由於地理上的問題，現時城巴於元朗區的服務只集中於天水圍，城巴會平衡各方面的考慮而提供轉乘優惠；如日後能夠提供元朗及天水圍的路線，必定會考慮提供轉乘優惠。

71． 九龍巴士(一九三三)有限公司代表回應於考慮提供巴士轉乘優惠時，會逐一研究個別轉乘組合優惠的可行性，考慮因素包括乘客的需求模式及對公司財政狀況的影響。

72． 運輸署備悉委員的意見，指出政府一向鼓勵公共巴士營辦商因應其經營情況及社會經濟環境而盡可能調低收費及提供更多優惠措施，惟基於自由營商的精神，提供轉乘優惠屬各專營巴士公司的商業決定。運輸署鼓勵巴士公司於巴士路線重組時，盡量對受影響的乘客作出免費轉乘安排。

73． 主席總結，認為巴士公司推行全面轉乘優惠計劃值得研究，會以元朗區議會巴士服務工作小組的名義轉交予消費者委員會，建議該會考慮納入此研究項目。

黃偉賢議員及鄺俊宇議員要求專利巴士公司在每輛巴士安裝免費 WIFI

74． 委員對城巴及新巴已於 300 輛巴士提供免費 Wi-Fi 服務表示欣賞，惟對九巴未有提供免費 Wi-Fi 服務表示失望；認為隨着智能手機的普及，市民對免費 Wi-Fi 服務需求殷切，促請九巴提供免費 Wi-Fi 服務。委員另建議巴士公司提供 USB 充電服務。

75． 九龍巴士(一九三三)有限公司代表回應，現階段積極與電訊商接洽，在沒有增添額外營運成本的前提下，會研究於巴士內增設免費 Wi-Fi 的可行性。在推展應用科技方面，九巴已於部分大型轉車站提供免費 Wi-Fi 供乘客使用，另外近期推出智能手機及九巴網頁的「巴士到站時間預報系統」，供乘客透過手機應用程式及九巴網頁查看約 100 條九巴路線的巴士到站時間。九巴表示會留意其他科技發展，期望為乘客提供更優質的服務。

76． 城巴有限公司及新世界第一巴士服務有限公司代表回應，城巴曾考慮提供 USB 充電服務，惟在機械及設施上有所限制，故未能落實有關服務。城巴表示如有新科技能帶給乘客舒適旅程，願意作出研究。

77． 主席總結，市民對於乘車的要求漸高，期望巴士公司定期推出新措施以優化乘車旅程。

元朗區議會秘書處
二零一五年三月