

元朗區議會交通及運輸委員會
集體運輸服務工作小組
二零一六年度第一次會議記錄

日 期：二零一六年四月二十日(星期三)

時 間：上午十時正至下午二時正

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

出席者

主 席：	姚國威議員	會議開始	會議結束
副主席：	劉桂容議員	會議開始	會議結束
成 員：	湛家雄議員, BBS, MH, JP	會議開始	下午 12:05
	陳美蓮議員	會議開始	下午 12:35
	陳思靜議員	會議開始	會議結束
	張木林議員	會議開始	上午 11:15
	周永勤議員	下午 12:40	會議結束
	郭 強議員, MH	上午 10:55	會議結束
	鄭俊宇議員	會議開始	上午 11:10
	李月民議員, MH	會議開始	會議結束
	梁明堅議員	下午 12:40	會議結束
	馬淑燕議員	會議開始	會議結束
	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
	鄧鎔耀議員	會議開始	上午 11:50
	王威信議員	會議開始	下午 13:20
	黃偉賢議員	上午 11:30	會議結束
	楊家安議員	會議開始	會議結束
	袁敏兒議員	會議開始	下午 12:05

秘 書： 林美欣女士

元朗民政事務處行政助理(區議會)一

列席者

胡卓宏先生	元朗民政事務助理專員(二)
黎聲泉先生	運輸署高級運輸主任/元朗
林 圓女士	香港鐵路有限公司助理公共關係經理一對外事務
郭慶平議員	

缺席者

趙秀嫻議員

梁福元議員

陸頌雄議員

麥業成議員

(因事請假)

文光明議員

沈豪傑議員

杜嘉倫議員

黃煒鈴議員

(因事請假)

* * * * *

歡迎詞

主席歡迎各委員及政府部門代表出席元朗區議會集體運輸服務工作小組(工作小組)二零一六年度第一次會議。

第一項：通過集體運輸服務工作小組成員名單

(集體運輸服務工作小組文件 2016／第 1 號)

2． 委員一致通過集體運輸服務工作小組成員名單。

第二項：通過集體運輸服務工作小組職權範圍

(集體運輸服務工作小組文件 2016／第 2 號)

3． 委員建議工作小組可直接接收議程，不需經由交委會接收，認為此做法能提升效率，並建議交委會轄下三個工作小組能統一接收議程的做法。經商議後，成員一致贊成修訂第 3 項職權範圍為「為確保工作小組順暢，現建議成員如欲提出關於巴士服務的提問，須於即將舉行的工作小組會議的十四個淨工作日前通知秘書，由交委會主席決定是否轉交工作小組討論」。

第三項：討論西鐵線載客率及改善服務措施

(集體運輸服務工作小組文件 2016／第 13 號)

4． 主席表示，由於近日有報導指西鐵線的載客率高達 104%，有見報導內

容與工作小組的範圍有關，亦在其他會議上收到委員對此表示關注，因此邀請港鐵公司的代表聽取大家的意見，並分享改善的措施。

5. 林圓女士簡介文件。

6. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 要求港鐵講解西鐵及輕鐵分別的載客率的計算方式，反映現時西鐵每一平方米站立四人的計算方式並不合理，認為實際上可站立的人數較少；
- (2) 短期內希望港鐵盡快投入八卡車的服務，認為耗用三十個月的時間過長，要求港鐵加快增加車廂的進展，並查詢港鐵及政府針對長遠措施的計劃；
- (3) 根據現時的運輸政策，港鐵屬解決集體運輸問題的主要交通工具，認為港鐵責無旁貸，必須定立清晰的目標，以解決載客量過高的問題；
- (4) 查詢未來沙中線的月台及車廂設計能否配合九卡列車的服務；
- (5) 查詢西鐵於繁忙時間可提供班次的上限，反映三分鐘一班列車已未能配合乘客的需求；
- (6) 建議部分西鐵班次由天水圍站開出，使天水圍及元朗的乘客能順利登車；
- (7) 建議港鐵將利潤回饋於非繁忙時間乘搭西鐵的乘客，除了可助乘客節省車資，亦可紓緩西鐵於繁忙時間的載客量；及
- (8) 要求港鐵委派更高級的代表出席會議。

7. 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 理解委員對西鐵線的關注，在將七卡列車轉為八卡列車的過程中，港鐵一直與議員保持緊密的溝通；由於改裝過程需時且繁複，同時需要反復進行嚴謹測試，港鐵公司目標是在三十個月內完成二十八部列車的改裝。首列改裝後的八卡列車及第二列已分別於本年一月

及三月下旬投入服務。隨著越來越多八卡車投入服務，港鐵公司預計在 2016 年中，西鐵線於繁忙時間由錦上路至荃灣西的載客率可以回落至 100%的水平以下；

- (2) 有關計算載客率的方法，現時港鐵重鐵綫的列車車廂，均按鐵路建造時業界普遍採納的設計，以每平方米最多可站立 6 人作為考慮，計算車廂的最可載客量。重鐵車站各項設施如行人通道、升降機、扶手電梯的乘客量，在設計上均可在保持安全的前提下，承受上述設計可載客量。在實際營運中，港鐵公司留意到隨著乘客傾向不願登上較擠迫但仍有空間的車廂的習慣，因此以每平方米站立 4 人的密度計算載客率。在西鐵綫方面，當列車全面由七卡增至八卡運作後，載客量會提升約 14%，可大大紓緩早上繁忙時間的高峰期，個別班次有乘客未能登車的情況。港鐵代表亦表示，現時早上 8 時多已安排一班由天水圍開出至紅磡的特別班次，可以有效紓緩繁忙時間乘客的需求；
- (3) 解釋輕鐵與重鐵是兩個完全不同的系統，重鐵設有付費及非付費區，港鐵公司能透過出入閘記錄計算每條路綫的乘客量；而輕鐵乘客拍卡進車站後，有多條路綫可選搭，故港鐵無法如重鐵系統般計算出個別輕鐵路綫的載客率，故此較直接及有效地得出載客率的方法是進行實地觀察，而輕鐵的載客率並非由每平方米可站立的人數計算。港鐵公司一直密切留意輕鐵的需求，因應較繁忙的線路及路段，港鐵會提供短途的特別班次去疏導乘客。早上繁忙時間的 705、706 輕鐵綫，亦會全部使用雙車廂，以配合乘客的需求；
- (4) 有關將來會否提供其他的鐵路線如荃屯鐵路或北環綫等，表示新的鐵路發展由政府推動，港鐵會盡量作出配合；
- (5) 有關增加車廂至九卡的建議，由於將來西鐵綫會是沙中綫的一部分，因此整個規劃包括訊號系統及機電設施的配合，都以八卡車廂運作的模式進行。在沙中綫「東西走廊」通車後，港鐵公司會密切留意乘客的需求，有需要時會作出班次調整以配合需求；
- (6) 有關早上繁忙時段的分流措施，現時港鐵提供早晨折扣優惠，如乘客於上午 7:15-8:15 在 29 個核心市區車站出閘，會有七五折的優惠。海外地方的經驗顯示，一般類似的早晨折扣，會令約數個百分比的乘客提早出門。港鐵會繼續留意優惠的成效。

8 · 黎聲泉先生綜合回應如下：

- (1) 運輸署與港鐵保持密切聯繫，就乘客需求高的問題，現時要求港鐵提供改善措施，署方會密切留意港鐵的措施及有關的進度，跟進改善的空間。針對未來元朗區的發展及增長，署方會密切留意乘客需求的情況，除鐵路方面外，署方會與其他公共交通營辦商配合及應付新增的需求；
- (2) 備悉委員就密度表達的意見及關注，並會轉介相關的同事與港鐵跟進；及
- (3) 有關將來發展鐵路的規劃，有關部門會不時向公眾交代鐵路網路的發展。

9. 主席總結，希望港鐵及運輸署吸納了委員的意見後作出跟進；認為港鐵應有專人負責車廂的設計及改善、計算載客率的工作，要求秘書處發信邀請港鐵安排參觀及舉辦工作坊，與專業人士直接交流地區人士的意見。有關輕鐵擠迫的情況，日後會安排議程再作討論。

(會後補註：秘書處已於二零一六年五月六日致函邀請香港鐵路有限公司安排參觀及舉辦工作坊。)

第四項：委員提問

(1) 姚國威議員、劉桂容議員及鄧焯謙議員建議討論港鐵巴士 K76 的排長龍情況 (集體運輸服務工作小組文件 2016／第 3 號)

10. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映 K76 號線排長龍的情況嚴重，要求增加班次並由天富站開出，以疏導中途站的人流，認為穩定班次只能紓緩在總站登車的乘客需求，中途站未見改善；及
- (2) 查詢橋昌路巴士站興建上蓋的進度，反映現時施工期間未見有任何工程涉及興建上蓋，促請運輸署積極跟進有關進度。

11. 林圓女士備悉委員的意見，指港鐵一直透過不同的措施以加強 K76 號線的班次穩定性，表示班次穩定性對提升分站的可載客量非常有幫助；港鐵在天恒站一直有安排助理協助乘客上車，並勸喻乘客往車廂上層，以增加車廂下層的空間，讓分站的乘客登車。港鐵亦因應車務情況加強車務調度，確保天恒總站開出的班次足夠，表示由天恒總站開出的班次對其他分站有直接作用。港鐵希望透過

穩定的班次，疏導其他分站的乘客，並會密切留意總站及分站的情況，有需要時會靈活調度巴士以切合乘客需要。

12. 黎聲泉先生綜合回應如下：

- (1) 現時 K76 號線在繁忙時間的班次為 3-7 分鐘一班，過去曾與港鐵實地視察早上的需求情況，雖然排隊的人龍較長，但巴士的班次頻密，署方認為可以照顧總站的需求情況，而港鐵亦有安排照顧中途站乘客的需求；表示繁忙時間的平均載客率為九成，部分班次出現乘客留後的情況，但乘客可登上隨後平均約三至四分鐘到達的巴士，運輸署會繼續為 K76 號線的服務進行乘客調查，需要時會與港鐵商討改善的方法；及
- (2) 有關橋昌路上蓋的發展，澄清橋昌路的工程是由房屋署負責，房屋署早前已與議員到現場視察及解釋工程的進度及相關的配套，交代臨時巴士總站在施工期間的安排，現階段的進度需交由房屋署解釋，運輸署正等候房屋署的安排。

13. 主席總結，委員對 K76 號線的班次及排長龍的情況有意見，認為無論在總站及中途站的乘客都是元朗區的居民，他們都有合理的期望服務水平，希望港鐵能夠改善總站及中途站的服務情況。運輸署作為監察的角色，如委員對議程需要任何跟進或討論，運輸署確是責無旁貸。

**(2)楊家安議員建議討論 K68 巴士嚴重脫班及要求加設巴士站上蓋
(集體運輸服務工作小組文件 2016／第 4 號)**

14. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 要求運輸署盡快解決於福喜街巴士站加建上蓋的問題，並要求運輸署及港鐵實地視察該站的情況；
- (2) 反映 K68 號線經常脫班，而且車程冗長，繁忙時間嚴重影響乘客，建議分拆兩條路線，包括元朗市至朗屏及朗屏至工業邨，以解決車程冗長的問題；及
- (3) 反映現時巴士站上蓋以透明物料製造，物料透光以節省能源，惟物料未能遮擋陽光及紫外線，建議巴士站上蓋使用不透明物料，以發揮巴士站上蓋遮擋陽光的作用。

15 · 黎聲泉先生綜合回應如下：

- (1) 早前運輸署與港鐵實地視察有關興建上蓋的位置，隨後勘察發現有部分地下設施影響巴士上蓋的興建，署方亦有考慮巴士站向前移或向後移的位置會否受地下設施影響，但發現附近的位置亦不適用於興建巴士站，因此該巴士站現因地底設施而不能加建上蓋；及
- (2) K68 號線的平均載客率為六成，有關分拆路線的建議，過去亦曾與港鐵商討其可行性，惟現有需求及運作方面暫未能配合，署方已備悉委員的建議，會留意日後的需求及運作再作考慮，並會進行調查以觀察路線的需求情況。

16 · 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 曾與運輸署視察建議興建上蓋的位置，發現車站前後都有興建上蓋的困難，稍後會與相關議員到場視察現時的情況；
- (2) 港鐵一直有留意 K68 號線擠塞的情況，最近在早上繁忙時間於元朗公園嚴重塞車，港鐵增加了部分中途車輛以穩定隨後的班次；除了處理突發情況外，港鐵會在早上繁忙時間安排特別班次在中途接載乘客往工業邨，從而使工業邨開出的班次更為穩定；K68 號線主要受制於路面交通的影響，港鐵一直有因應情況安排不同的措施，並會繼續觀察並與委員保持密切溝通；及
- (3) 有關建議巴士站上蓋使用不透光物料，會交由負責上蓋設計的工程師跟進，表示上蓋無論位置或設計均須視乎法定的要求，港鐵會與政府有關部門檢視上蓋的設計是否可行。

17 · 主席總結，運輸署稱由於福喜街站前後的位置有地下設施以致未能興建上蓋，而港鐵的回覆文件稱可以研究，要求港鐵相約相關議員到現場視察環境，並提供相關設施的圖片，以便議員與市民交代，讓他們理解港鐵背後的考慮，希望港鐵與運輸署跟進有關情況。

(3)陳美蓮議員要求港鐵公司在元朗及天水圍區設立港鐵特惠站
(集體運輸服務工作小組文件 2016／第 5 號)

18． 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 查詢港鐵對設立港鐵特惠站的標準，並要求港鐵提供所有港鐵特惠站的位置及與鄰近港鐵站的距離以作比較；
- (2) 對港鐵因提供免費接駁巴士而不設立特惠站表示不滿，反映港鐵的服務不足，對元朗區的市民不公平；認為特惠站能補償港鐵接駁巴士及輕鐵的不足，並能協助港鐵疏導乘客，因此要求港鐵在元朗及天水圍增設港鐵特惠站；及
- (3) 表示景湖居、美湖居、麗湖居及慧景軒完全符合港鐵設立港鐵特惠站的標準，要求港鐵盡快於上述位置設立港鐵特惠站。

19． 林圓女士回應，有關設立港鐵特惠站的標準，港鐵會考慮與最就近港鐵站的距離、設置特惠站會否帶來新的乘客及在特惠站是否已提供其他接駁交通工具前往就近的港鐵站；由於港鐵於屯門、元朗、天水圍提供輕鐵、港鐵及港鐵巴士的免費轉乘優惠，因此未能符合設置特惠站的標準；強調現時適用於西鐵線的「全月通加強版」及全日通亦有相當的乘客選用，並有轉乘優惠；港鐵會適切留意市場的情況，並將委員的意見向港鐵有關部門反映，於檢討推廣時作為參考。

20． 主席總結，港鐵設立特惠站並非以單一準則作標準，須考慮市場推廣及與港鐵站的距離，建議以小組名義發信予委員，收集各委員希望建議設立特惠站的地點，收集意見後會去信港鐵，要求港鐵就設立特惠站的地點回應。

(4)李月民議員, MH 要求增加 K73 接駁巴士班次
(集體運輸服務工作小組文件 2016／第 6 號)

21． 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映 K73 號線於早上 7:20 至 8:00 時段的班次全部滿載，港鐵早前表示會於天晴邨的巴士站預留約五個企位，讓嘉湖北的乘客能夠登車，惟情況未見改善，希望港鐵正視班次不足的問題，並解決嘉湖北的乘客未能登車的情況；
- (2) 認為港鐵如將元朗廣場的分站遷往擊壤路安達坊內的元朗（西）巴士總站，並由循環線改為非循環線，必須解決在盲人安老院及大橋街市登車的乘客需求，有關乘客須步行至元朗（西）巴士總站，引致乘客的不便；及

- (3) 反映 K73 號線的穩定性低，常有脫班的情況，要求港鐵對此作出改善，欲了解改道對 K73 號線的穩定性的改善及建議提供轉乘優惠，對乘客作出補償。

22. 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 指出 K73 是一條長的循環線，班次不穩定的原因除歸因於路面交通狀況如突發事件外，路面車輛的數目及巴士埋站的所須的時間亦會影響班次抵站的時間。港鐵多年來透過不同的方法維持 K73 號線於早上繁忙時間的班次為 4 分鐘一班，現時計劃將循環線變為非循環線，在擊壤路安達坊設總站，當 K73 號線在擊壤路開出時，不會受天恒往元朗的巴士班次因停車而影響由元朗往天恒的巴士服務，使班次更為穩定；當非循環線落實後，港鐵會安排足夠時間及站頭助理員以通知乘客有關改動；
- (2) 備悉委員對盲人安老院及安寧路與擊壤路總站的距離的意見，由於步程較近，平衡 K73 號線改動後帶來的好處及乘客不同的需要，港鐵基於一直以來的觀察，得出此建議，希望議員可以支持將 K73 號線改為非循環線的建議，對班次帶來正面改動的影響；及
- (3) 有關乘客於部分分站未能登車的情況，港鐵會藉著服務改動的建議，考慮安排增加特別班次，稍後會與議員聯絡及後補文件予議會。

23. 黎聲泉先生回應，運輸署會進行調查觀察乘客的需求情況，亦會與港鐵密切跟進中途站的情況及改善服務的措施。

24. 主席總結，如委員認為有需要，港鐵會與委員進行實地視察，檢討改善班次的措施。委員對元朗（西）巴士站改為總站表達強烈的意見，而文件亦沒有詳細描述改動的內容，希望港鐵於下次會議提交一份詳細的計劃，並且不要在下次會議後實行有關改動。建議工作小組可以彈性邀請不同人士出席會議並交換意見，希望港鐵能委派其他負責港鐵巴士服務的代表出席會議，有需要時邀請相關鐵路巴士工會的工友出席，分享車長遇到的困難及班次疏落的原因。

(5)周永勤議員建議討論有關管制 77 號線專線小巴超速事宜
(集體運輸服務工作小組文件 2016／第 7 號)

25． 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映不少小巴有超速的情況，有見很多車速顯示器破損，質疑運輸署監察小巴車速的方式；
- (2) 建議設立手機電話專線，如乘客發現有超速的情況便立即發送意見至該專線，以加強監管；及
- (3) 查詢 77 號線由落馬洲往元朗的公路的車速限制，由於該段路程的車速限制是每小時 100 公里，如小巴的時速介乎 80 公里至 100 公里，未知是否屬於超速行駛。

26． 黎聲泉先生回應，如市民發現小巴內的速度顯示器不正常或有超速的情況，可致電 1823 熱線，並會有專人接聽，有關投訴亦會即時轉介予運輸署跟進。署方收到有關車速的投訴後，會向營辦商的車主發出驗車令，要求該小巴送往運輸署的驗車中心，以測試其車速顯示器是否正常。有關小巴於公路的車速限制，如道路限速超過每小時 80 公里，小巴的時速亦不得超過 80 公里。

27． 主席總結，希望運輸署落實監察的工作，令乘客的安全受到保障，日後如有需要，會邀請運輸署、相關部門甚至警方出席會議，商討改善的措施。

(6)王威信議員、陳思靜議員及黃卓健議員建議討論 NR922、NR928 邨巴服務脫班及規管問題
(集體運輸服務工作小組文件 2016／第 8 號)

28． 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 表示 NR922 及 NR928 號線主要服務鳳翔及元龍的居民，反映早上經常有脫班的情況，明白營辦屋邨巴士可能與專營巴士服務標準不同，要求運輸署正視居民巴士的服務水平；及
- (2) 要求營辦商需要有一定的服務承諾，才可滿足市民的需求，認為運輸署應履行政府的責任，對營辦商作出監管。

29． 黎聲泉先生綜合回應如下：

- (1) 有關屋邨巴士的運作以及整個公共交通運輸的角色，政府鼓勵優先

推行鐵路的服務，其次是專營巴士服務，第三是專線小巴的服務，第四是屋邨巴士服務，如上述的交通服務不足或未能照顧屋苑的需求，屋苑才會自行找營辦商向運輸署申辦屋邨居民巴士服務。署方須審視服務的需要，如認為公共交通服務足夠，申請未必獲批；

- (2) 解釋聘請營辦商是由居民組織負責，居民組織包括互助委員會、管理處，運輸署會根據路線、班次服務的配合而批出居民巴士路線，並會提供客運營業證，根據服務詳情表批出及展示予公眾參閱。如接獲市民投訴或班次不足，署方會向營辦商反映，同時亦會通知居民組織，提醒他們須留意營辦商的表現，營辦商應自行更改服務詳情表再交予運輸署批核，如營辦商沒有更改服務詳情表，會以研訊處理，傳召巴士營辦商指他們違反了部分條款，最終罰則會停牌及吊銷牌照。如市民對營辦商的服務不理想，主要會由居民組織跟進，並可選擇其他營辦商，以配合居民的需求。如聘請另一間營辦商，居民巴士的路線仍在，這是居民巴士的靈活性，因此在居民巴士服務內，署方會依賴居民組織，由於他們負責聘請巴士公司服務，服務之間的改動或細節的微調，主要由居民組織與營辦商討；及
- (3) 由於居民巴士有一定的限制，因此署方會盡量提供專營巴士及專線小巴，在監控及運作上會較理想，如對居民巴士服務不滿意，乘客可選擇乘搭另一路線。

30． 主席總結，委員對邨巴申請牌照有很多意見，以這兩條路線為例，主要為班次不足及常有脫班的情況，亦見欠缺跟進，會後要求運輸署邀請服務的營運者及巴士營運商，與集體運輸服務工作小組的成員商討有關事宜，向他們反映市民對現時服務的不足及調整服務的需要；表示運輸署是一個監管及發牌的角色，如營辦商聽取意見後沒有改善，運輸署應作出跟進，希望會後安排聯合會議跟進有關情況。

(7)姚國威議員、劉桂容議員及鄧焯謙議員建議討論小巴 77A 的服務情況 (集體運輸服務工作小組文件 2016／第 9 號)

31． 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 表示根據運輸署進行小巴 77A 的調查結果，平均班次為三十分鐘一班，未能符合運輸署的服務水平和詳情表上的二十分鐘一班，認為承辦商沒有用心經營此路線，應交還經營權予其他營辦商營運；

- (2) 要求運輸署回應小巴 77A 長期沒有足夠駕駛司機的情況，建議運輸署與小巴營運商商討有關招聘事宜，並提供誘因招聘司機以繼續營運 77A 線；
- (3) 反映小巴 77B 嚴重影響天瑞居民前往博愛醫院的需求，小巴滿載後便不會駛入天瑞，居民於繁忙時間需要等候約一個半小時才能登車，建議每小時應安排兩部小巴 77B 由天瑞開出，可確保天瑞的居民能於每 30 分鐘乘搭小巴 77B 號前往博愛醫院，同時服務天耀的居民；及
- (4) 建議 77B 線可於元朗增設分段收費以增加客源，以保障此路線能繼續營運。

32 · 黎聲泉先生綜合回應如下：

- (1) 運輸署在 2015 年 10 月 4 日將 77A 路線縮短，不經天南改行天祥路、天慈路往元朗博愛醫院，目的是希望改善 77 A 當時服務不足及車程較長以致脫班的情況。營辦商能夠做到最初所定的班次，就星期日而然便未能做到 20 分鐘一班。營辦商回覆指由於往博愛醫院的需求不高，便自行調整班次，署方表示營辦商不可擅自更改班次。在此反映了 77A 的需求問題，會研究時間表是否未能反映實際需求，檢討微調時間表的空間；
- (2) 有關委員關注如何維持每小時三班小巴的需求，署方已責成營辦商遵從時間表。署方會進行調查以監察營辦商的表現，特別是星期日的情况。若營辦商服務仍然不理想或沒有意願改善，署方是有空間終止營辦商繼續營運和交由另一間公司營運。署方已為營辦商作出路線改動，由長線改為短線，希望能改善班次和營運狀況。
- (3) 表示現時在元朗和天水圍的專線小巴都遇到無法招聘司機的困難，自工資的新法例實施後，小巴公司嘗試調節工資來招聘司機，但由於市場供應有限，供應主要來自區內數條小巴路線的司機，而區內的小巴路線都反映招聘司機的困難，他們會繼續調整工資和增加福利以吸納司機。署方會要求小巴公司盡量解決司機不足的問題，並按照服務詳情表的班次提供服務。
- (4) 關於 77B 在繁忙時間的情況，署方已向營辦商反映，營辦商回應即使小巴滿載也會駛入天瑞，讓居民知道有小巴經過，並盡量安排懸空的座位，運輸署會繼續與營辦商作出跟進；

- (5) 表示如更換營辦商需要一年的時間，由於這條路線的收費並不是最高收費，跟據經驗，假若有新的營辦商加入，他們會收取一個最高的收費；因此更換新的營辦商後，票價或會大幅提升，這也是一個需要考慮的因素；及
- (6) 指出近日報導提及新落成的天水圍醫院，署方會密切留意這對居民往博愛醫院的需求的影響，並會密切留意天水圍醫院的分流和服務時間，對 77A 線的需求的影響及應如何配合。

33. 主席總結，要求會後與運輸署舉行一次會議，並邀請委員和營辦商出席，以討論有關 77A 和 77B 的改善營運措施，回應委員的要求和再次達成協議。由於這項議題已跟進了一段較長的時間，如是次會議討論後，運輸署仍未能作出適當的跟進，不排除以小組的名義發信予運輸署署長，譴責運輸署在這條路線上監管不力，並要求此營辦商不獲續約及不推薦此營辦商再次投標 77 系列的交通服務。希望運輸署和營辦商重視委員提出的建議和方案，以改善現時的交通狀況。

(8)楊家安議員建議討論新界專線小巴 74 號繁忙時間服務嚴重不足事宜
(集體運輸服務工作小組文件 2016／第 10 號)

34. 委員反映於早上八時看見很多居民排隊等候小巴 74 號，未知運輸署有否增加班次，建議運輸署將 16 座小巴增加至 20 座，並查詢對增加小巴為 24 座的建議作出研究的方法。

35. 黎聲泉先生回應，小巴 74 號的繁忙時間為上午七時至九時，候車時間由 1 分鐘至 9 分鐘不等，平均候車時間為 5.2 分鐘，符合服務詳情表的服務水平。對於委員提出於早上八時遇到班次不足的情況，運輸署會向營辦商了解。對於增加小巴座位，業界有向運輸署提交建議，署方正進行研究。

36. 主席總結，如 74 號小巴出現脫班和班次不足的情況，促請運輸署檢視原定編制的時間表是否符合市民的乘車習慣和需求，希望運輸署作出跟進。

(9)鄧焯謙議員、姚國威議員、劉桂容議員及陸頌雄議員要求天水圍天秀路加設的士站事宜
(集體運輸服務工作小組文件 2016／第 11 號)

37. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 針對天水圍天秀路附近將有酒店落成，查詢的士站的啟用時間表和的士位置的數量；除了酒店附近需要增設的士站外，天逸邨附近亦有這個需要，並反映天水圍北對的士有一定的需求，建議運輸署重新檢視的士站的位置；及
- (2) 反映部分的士站未必有足夠的士提供，的士司機亦未必會主動到酒店的士站接載乘客，希望運輸署作出跟進。

38． 主席要求運輸署提供增設的士站的相關資料和圖則，以了解未來酒店的士站的規劃，並提供新界的士的總數及現正使用的的士數目，使議員能了解現時新界的士相關的情況。

39． 黎聲泉先生回應，運輸署於會後向議員提供增設的士站的時間表和位置數目的資料。回應圖則問題，署方會交由新界西交通工程部作出跟進和提供資料。有關的士供應的查詢，過往去的會議也曾就的士供應的情況作出討論，委員可參考運輸署當時的回覆。

第五項：通過集體運輸服務工作小組二零一六年度會議時間表
(集體運輸服務工作小組文件 2016／第 12 號)

40． 委員一致通過上述會議時間表。

第六項：其他事項

41． 餘無別事，會議於下午二時結束。

元朗區議會秘書處
二零一六年五月