

元朗區議會交通及運輸委員會
集體運輸服務工作小組
二零一七年度第一次會議記錄

日期：二零一七年一月二十三日(星期一)

時間：上午十時正至下午一時三十分

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： 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： 陳美蓮議員	會議開始	會議結束
陳思靜議員	會議開始	下午 12:35
張木林議員	會議開始	會議結束
趙秀嫻議員, MH	會議開始	會議結束
李月民議員, MH	會議開始	上午 11:00
馬淑燕議員	會議開始	下午 12:55
麥業成議員	會議開始	會議結束
沈豪傑議員	會議開始	下午 12:35
蕭浪鳴議員	會議開始	上午 11:00
鄧焯謙議員	會議開始	會議結束
杜嘉倫議員	會議開始	會議結束
黃煒鈴議員	上午 10:40	會議結束
王威信議員	上午 10:35	下午 12:35
黃偉賢議員	會議開始	會議結束
楊家安議員	會議開始	上午 11:45
袁敏兒議員	會議開始	會議結束
陳天任先生	會議開始	下午 12:35
程容輝先生	上午 11:40	會議結束
徐君紹先生	上午 10:30	下午 12:15
吳家良先生	會議開始	下午 12:40
司徒駿軒先生	會議開始	會議結束

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

麥嘉盈女士 元朗民政事務助理專員(二)
譚樂忻女士 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—對外事務
關偉麟先生 香港鐵路有限公司巴士營運經理
辜偉祺先生 香港鐵路有限公司輕鐵營運經理
郭慶平議員
鄧慶業議員, BBS
鄧家良議員

缺席者

湛家雄議員, BBS, MH, JP (因事請假)
鄧鎔耀議員 (因事請假)
周永勤議員
郭 強議員, MH
梁福元議員
梁明堅議員
文光明議員
鄧錦輝先生

* * * * *

歡迎詞

歡迎各委員及政府部門代表出席二零一七年度元朗區議會集體運輸服務工作小組第一次會議。歡迎運輸署高級運輸主任/元朗譚樂忻女士，接任黎聲泉先生的工作。

第一項：通過二零一六年度第五次會議記錄

2. 委員一致通過集體運輸服務工作小組二零一六年度第五次會議記錄。

議程二、前議事項

(1) 姚國威議員建議討論跟進港鐵巴士 K73 綫服務新安排 (集體運輸服務工作小組文件 2017 / 第 7 號)

3. 林圓女士及關偉麟先生簡介上述文件。

4. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映於天晴邨上午繁忙時段的班次仍需作出改善，認為港鐵應繼續改善 K73 綫的班次服務；查詢 K73 綫的班次時間，並要求港鐵提供路綫相關的數據資料，以供參考；有部份委員請港鐵再講解雙總站的安排如何令班次更穩定；
- (2) 有委員表示班次的穩定性有所提升，數個班次同時到站的情況有所改善；
- (3) 有委員反映車長的指示不清晰及態度欠佳，並指乘客於總站前往大橋街市的安排混亂，港鐵應加強培訓及監督，否則要求恢復循環綫的安排；
- (4) 有委員曾就新安排於區內進行問卷調查，過半數受訪者認為試行期內班次不足、班次同時到站及繁忙時段未能登車的情況有所改善，惟七成受訪者仍不滿意新安排並要求恢復循環綫的服務；及
- (5) 查詢乘客於夏季留在原車等候的安排，認為乘客容易感到不適。

5. 關偉麟先生綜合回應如下：

- (1) 指上午繁忙時間在不同車站的班次穩定性及成功登車的情況較過往顯著改善，港鐵文件上亦有詳述；另外亦會研究如何整理資料再匯報。
- (2) 就委員關注在元朗(西)總站前往大橋街市乘客之需要，港鐵已指示車長協助乘客留在原車或往前面的車輛，乘客不需要再次繳付車資，並於盲人安老院及元朗西巴士站當眼位置張貼乘客通告，讓市民得悉如欲前往大橋街市，可於元朗(西)總站等候繼續行程，港鐵亦會加強指示的工作；
- (3) 港鐵公司已因應是次計劃增加資源包括巴士數目及人手，港鐵會繼續監察服務；
- (4) 港鐵會積極考慮在車廂內加設廣播，讓前往元朗(西)總站的乘客清晰路綫的安排，包括在盲人安老院上車的乘客，如欲繼續旅程，可於總站等候班次再次開出，有關廣播會按照港鐵的標準進行；
- (5) 解釋 K73 在仍然作循環綫行駛時，班次易受路面交通狀況影響

而變得不穩定及不平均，以致部份分站不時出現前後班次抵站時間相隔較長，而卻有多於一輛巴士同時抵站的情況。在這情況下，部份分站會聚集較多乘客候車，巴士停留於巴士站的時間便會增加，亦會影響下一班前往天水圍的班次。當 K73 綫以非循環綫在元朗(西)設置總站時，在總站開出之班次可按編定時間開出，車與車之間的班次可大幅穩定，在大橋街市登車的乘客會更易掌握候車的時間，因此港鐵以非循環綫行走來改善上述的情況；及

- (6) 理解委員對車長態度的關注，相信只是個別個案，港鐵會向車長加強相關指示，如市民認為車長未能符合期望時，歡迎向港鐵反映意見，以便向相關車長作出跟進。

6. 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 補充是次非循環綫計劃的班次維持 4 至 10 分鐘一班，由於以往循環綫受路面的交通影響，因此班次經常出現不穩定的情況，以致繁忙時間在天恒開出的班次或未能維持 4 分鐘一班，在現時巴士班次及人手整體資源增加的情況，及在元朗(西)總站進行車務調整，天恒開出的班次準時為 4 分鐘一班，在天晴、李兆基書院及美湖一帶的班次都較以往準確，現時在往天恒方向，大橋街市的班次平均少於 10 分鐘一班；
- (2) 感謝委員由去年十月試行至今一直反映意見，亦有與市民了解有關的情況。就路綫的安排，港鐵曾於 2016 年 12 月進行調查，超過八成的受訪者知悉有關的安排，認為作非循環綫安排的通告足夠，超過六成的受訪者同意車廂的擠迫情況在較未實施非循環綫安排前有所改善，七成受訪者認為較易登車，亦有八成受訪者表示同意以現時的方式繼續運作；及
- (3) 整體來說，實施計劃的目的是希望透過增加資源及在元朗(西)設總站，使班次更為穩定，每位乘客都會因非循環綫的安排而更易登車，這亦是整體帶來的效益。港鐵理解委員對個別車長態度及處理手法的關注，港鐵會繼續作出改善，亦有因應乘客的意見作出改善，包括因應早上繁忙時間的需求微調特別班的安排，使之更能切合乘客需要。在此衷心希望委員看到港鐵所作的努力，同意 K73 綫繼續以非循環綫的方式運作。

7. 主席總結，K73 綫的試行期快將屆滿，委員表示港鐵仍需改善 K73 綫的班次服務，並要求港鐵提供 K73 綫的車務數據及乘客意見調查數據。成員認為乘客於元朗(西)巴士總站繼續行程的安排未如理想，要求港鐵公司恢復 K73 綫以循環綫運作的安排。會後去信港鐵，讓港鐵於試行期完結時作出考慮。

(會後補註：秘書處於二零一七年二月七日致函港鐵反映委員的意見。)

(2) 終止新界專線小巴第 619 號線服務
(集體運輸服務工作小組文件 2017／第 5 號)
議程三、洪福邨往來元朗的公共交通服務
(集體運輸服務工作小組文件 2017／第 6 號)

8. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 對運輸署取消 619 號線的服務表示遺憾，表示 619 號線面對港鐵巴士 K75 及 K75P 綫的競爭，出現營運困難，運輸署需安排乘搭 619 號線的乘客的替代方案；
- (2) 指運輸署只交代 619 號線一直虧蝕，並沒有交代虧蝕的原因，認為一般能夠繼續營運的路線為較長途前往市區的路線，由於長途線保證能有合理的利潤，配合其他短途路線的運作，營辦商會願意繼續營運短途路線；
- (3) 建議保留 619 號線，希望運輸署研究 619 號線繼續服務並行駛元朗市，既可服務市民，亦不用虧蝕；反映由洪福邨前往洪水橋站的步程需時，因此於洪福邨開出的交通服務對市民有利；
- (4) 建議由洪福邨開出途經元朗市的巴士線增設分段收費，既不會加重元朗市的交通負荷，亦是最簡單及節省資源的方法；
- (5) 查詢 619 號線的營辦商的小巴線數目，及 619 號線是否單一招標，或與其他小巴路線一併進行招標；及
- (6) 指出運輸署於文件第 6 號提出的所有方案皆不可行，認為青山公路相對暢通，建議沿青山公路前往元朗市，希望運輸署作出考慮。

9. 譚樂忻女士綜合回應如下：

- (1) 619 號線營運困難的原因是由於客量較低，重申終止服務是由營辦商主動提出，營辦商按照經營公共小巴專線服務的條件提出給予六個月的書面通知而終止服務，政府沒有法理依據要求營辦商繼續營辦，不可要求 619 號線在交牌後繼續運作；
- (2) 表示 619 號線的替代服務為 K75 綫由洪福邨至天水圍西鐵站的接駁服務，現時 K75 綫的載客量最高為五成，619 號線每日大約有四百多名乘客，相信 K75 綫系列可以照應這群乘客的需求；
- (3) 有關 619 號線前往元朗市的建議，由於 619 號線當時的設計是由洪福邨前往天水圍站，在計劃內接駁到最鄰近的鐵路站，而前往天水圍站的車程會較前往元朗站的為短，因此當時設計的走線為洪水橋往天水圍站；在設計路線時，由於當時港鐵巴士的服務未盡完善，未有直接及快捷的方法由洪福邨前往天水圍站，規劃期間亦沒有直接的替代服務，隨後港鐵加強服務，為乘客提供免費的接駁鐵路服務，署方認為此方案利民，洪福邨的居民除了選擇外，亦可以較便宜的車資轉乘鐵路，因此署方支持港鐵提供有關接駁服務；
- (4) 表示當時 619 號線進行招標時，運輸署在估算方面有改善空間；指是次營辦商交還整個客運營業證，所有中標的服務(會後補註：開辦洪福邨的新小巴服務只有 619 號線單一路線進行招標)均需全部交還；由於 619 號線因客量較低而出現經營上的困難，亦有其他的替代服務競爭，因此本署暫時沒有計劃將此路線重新招標；有關重組 619 號線或開辦新路線的建議，運輸署需要審慎考慮；由於署方在當初招標時已清楚列出路線的起點與終點站位置，有意的營辦商亦是就有關營運條件投標，因此開辦新線以重新招標的方式處理會較為合適，而以招標的形式對其他有意投標的營運者較為公平；
- (5) 有指關於輕鐵洪水橋站較難登車，署方會後會與港鐵研究如何改善洪水橋站乘客登車的情況；有關分段收費的建議，現時分段收費屬巴士公司提供的優惠，署方會鼓勵巴士公司盡量提供轉乘或分段收費方便乘客選擇及使用；及
- (6) 有關在文件第 6 號提及洪水橋往元朗市的不同交通方案，理解委員的關注，由於現時青山公路的走線與現有 68X、268X 號線及輕鐵有重疊及較接近的情況，因此建議乘客如欲經青山公路前往元朗市，可以利用上述替代巴士及鐵路服務。另考慮到委員的建

議，署方會針對青山公路的方案再作研究。

(會後補註：專線小巴第 619 號線的營辦商近日通知本署，表示會繼續營運專線小巴第 619 號線服務，所有服務詳情維持不變。敬請主席及各委員備悉。而運輸署亦已於 2017 年 2 月 28 日通知交通及運輸委員會及集體運輸服務工作小組。)

10. 主席總結，工作小組對運輸署在交通客量評估的失準以致 619 號線的終止表示遺憾，委員不接受文件所述的情況，因此要求運輸署在下次會議重新提交文件，題為關於洪福邨往來元朗市的小巴服務之研究，希望研究的角度較多元化，路線除用以接駁西鐵服務外，希望小巴線能讓洪福邨的居民使用更多的社區設施，因此建議接駁至元朗市南；此外，619 號線的替代服務並不足夠，例如巴士服務班次不足及輕鐵洪水橋站常有擠迫情況。

議程四、跟進輕鐵坑尾村站的輕鐵相撞事故 (集體運輸服務工作小組文件 2017 / 第 8 號)

11. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 表示事件發生至今超過一個月，港鐵沒有交代事故發生的原因，查詢港鐵進行調查的方式及調查報告遞交的時間；
- (2) 關注坑尾村站的路段設計，從橋頭圍轉入坑尾村的彎位，視線範圍或未能清晰觀察附近的交通情況，港鐵需要調查發生意外的路段設計及路面的情況；
- (3) 指屯門設有中央控制系統，全程監控車輛的運作，建議港鐵考慮如何調度載客及回廠車輛的調配，避免意外的發生；
- (4) 查詢現時輕鐵車長是否必須持有駕駛執照方可駕駛，關注車長的駕駛安全意識及其駕駛態度，建議港鐵檢視車長的駕駛意識及加強培訓；及
- (5) 指涉事的兩位車長已暫停職務；惟前面的列車遭碰撞，未能理解被撞的車長調離職務的原因。

12. 辜偉祺先生綜合回應如下：

- (1) 於 2016 年 12 月 20 日約 4 時 20 分，一輛 761P 綫列車觸碰到前面一輛正等候進入車站的不載客列車，事件中 761P 綫輕鐵上 23 位乘客及不載客輕鐵的車長感到不適，港鐵事後亦有派員到醫院及致電慰問傷者；
- (2) 強調在輕鐵系統內，港鐵及不同政府部門一直密切留意所有路段的設計，整體的彎位及視線均符合安全標準；強調事發時段為下午繁忙時間，必須在車廠調度部分不載客列車到元朗市及天水圍接載乘客，因此無可避免需要作出車務調度；由於前面一輛列車於月台正在處理客務事宜，以致列車未能即時離開該站，因此該不載客列車需要作等候；
- (3) 港鐵關注每宗事故，事故發生後公司內部會進行獨立調查，並會配合政府部門的調查。現時港鐵內部亦正就事故進行調查，如有調查報告會適切向議會作匯報。由於事件仍在跟進，港鐵未能過早作出判斷，因此在事故剛發生初期將兩位車長抽離駕駛職務，當港鐵查明事件的內容細節，會因應調查的結果安排員工的職務；
- (4) 解釋在港鐵合併後，所有輕鐵車長必須持有合格的駕駛執照，方可操作輕鐵。此外，港鐵與香港駕駛學院每年會安排不同的課程，希望藉此加強員工的安全意識；港鐵每年亦會安排所有列車車長接受身體檢查，確保他們的身體狀況適合駕駛。根據公司的規定，所有車長上班時必須向當值上司申報當時的精神及身體狀況，輕鐵督導員亦會檢視車長當時的精神狀況，在不同的地方裝置偵測車速相機；及
- (5) 港鐵會定期檢視及跟進車長的駕駛態度，輕鐵車長亦有一套嚴謹的駕駛安全守則，包括在輕鐵網絡內按不同路段的安全車速駕駛，車長亦需經過不同的考核及訓練。車長入職時除會安排一段較長時間的駕駛訓練外，每年亦有兩次的重溫課程，以提醒他們安全的駕駛意識；中央控制中心會全程監控實際的情況，港鐵會收集各委員的意見，會後與內部相關的部門跟進改善的地方。

13 · 副主席總結，建議港鐵日後安排參觀車長的訓練情況，讓委員多了解訓練的內容，釋除對車長駕駛態度的疑慮；希望港鐵重新檢視路面的設計，並盡快提交詳細的調查報告。

議程五、委員提問

(1) 沈豪傑議員、梁福元議員、袁敏兒議員、梁明堅議員要求增設專線小巴往來十八鄉港頭村至元朗市及港鐵站

(集體運輸服務工作小組文件 2017／第 1 號)

14． 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 要求增設小巴線途經朗河路，服務上攸田村、港頭村及竹生村一帶，該處近年興建了不少村屋以致人口激增，強調現時沒有任何公共交通工具接駁，村民主要靠單車或私家車出入；及
- (2) 指騎單車需時 10 分鐘，步行至大樹路東下乘搭 73 號線則需時 20 分鐘，不符合運輸署服務交通的要求；表示 73 號線較難登車，因此絕對有需要開辦一條專線小巴線行走朗河路，以減輕 73 號線的負荷，並要求運輸署提供開辦新路線的時間表。

15． 譚樂忻女士回應，由於朗河路附近的道路及路面較為狹窄，如小巴線在該處運作，運輸署需要考慮道路的設計及設立總站或分站的可行性，署方會仔細研究附近的小巴路線是否適合開辦特別服務或支線，以服務在港頭村附近包括上攸田村等的居民。

16． 主席總結，先進行實地視察，以了解該位置的情況。

(會後補註：實地視察元朗朗河路港頭村於二零一七年三月七日進行)

(2) 黃偉賢議員、麥業成議員、陳美蓮議員、杜嘉倫議員、鄭俊宇議員要求 39 號專線小巴增加班次，改善服務

(集體運輸服務工作小組文件 2017／第 2 號)

17． 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 指經常有數十名乘客在總站排隊候車，明顯反映服務不足，認為繁忙時間的班次多於四分鐘一班，並指 39 號線有個別班次因客滿以致候車乘客未能登上首班及次班抵站的班次，希望運輸署檢視服務的需求；

- (2) 認為小巴的座位不足，建議運輸署積極考慮增加小巴座位至 20 座，相信可以有效紓緩專線小巴服務不足的情況；
- (3) 表示在溱泊及原築的擠塞使路線脫班的情況更為嚴重，加上運輸署削減溱泊於非繁忙時間的交通服務，居民登車更加困難；
- (4) 反映小巴司機的數量不足，並發現有空車停泊在站頭，未知小巴線有否按時間表運作，要求運輸署嚴厲監督營辦商聘請足夠的司機；及
- (5) 有委員建議於總站加設上蓋。

18 · 譚樂忻女士綜合回應如下：

- (1) 據署方了解，早前確實有部分車輛停泊在站頭，當中的原因是由於未能聘請足夠司機，相信由於未有足夠的司機駕駛，以致車輛未能即時開出接載乘客，出現班次不足的情況；從調查所見，署方認為路線需要增加資源，由於繁忙時間的乘客較多，乘客未能登上第一個班次，在聘請足夠司機後，情況漸有改善，署方會繼續跟進有關的情況；
- (2) 有關乘客在元朗市及溱泊於繁忙時間的登車困難的情況，署方會檢視營辦商能否調配車輛，希望能紓緩中途站未能登車的情況；
- (3) 有關增加小巴的載客量的建議，署方表示支持，相關的政策會由局方處理；及
- (4) 會後跟進有關增設上蓋的建議，如該位置經過其他部門都能作出配合，署方會支持加建上蓋。

19 · 主席總結，運輸署表示會進行調查，希望運輸署提交相關的調查結果。

(3) 黃偉賢議員、麥業成議員、陳美蓮議員、杜嘉倫議員、鄭俊宇議員建議討論元朗體育路北行線增設港鐵巴士分站
(集體運輸服務工作小組文件 2017／第 3 號)

20 · 委員反映 K68 綫南行線在體育路的兩站相距大約為一百米，但北行

線的兩站相距為四百米，有關運輸署指由元朗公園前往匡智元朗晨樂學校的乘客可在元朗大會堂下車步行至體育路，委員指市民無論乘車與否都需要步行二百米；反映學生上學可在學校門口下車，惟放學則需步行二百米前往巴士站，因此建議北行線增設巴士分站，認為班次稍作停留上落不會影響行車班次。

21. 林圓女士回應，因應增設分站的建議，港鐵需要審視原來路線行經的路段及車程時間等，特別是繁忙時段的情況，現時元朗體育路北行線早上繁忙時段較為擠塞，而 K68 綫是一條較長的循環綫，途經較多較擠塞的位置，包括體育路、公園北路及馬田路一帶，如要增設車站，會對車程造成影響，因此現時未有計劃加設巴士站；港鐵理解委員的關注及備悉有關建議，如將來路線有較大的改動時，港鐵會適切考慮有關建議。此外，港鐵補充早上繁忙時段為上午七時至七時四十五分。

22. 譚樂忻女士回應，在匡智元朗晨樂學校的市民如需乘搭 K68 綫往朗屏方向，主要會使用元朗體育路的兩個過路處，分別在馬田路附近及在元朗大會堂附近的位置，按照現時市民的過路習慣，相信他們會使用近馬田路方向的過路處，市民到馬田路分站登車與到委員建議增設分站的位置兩者距離相差不遠，基於上述原因以及在交通上的考慮，署方對建議暫有保留。

23. 主席總結，要求港鐵提交所述的繁忙時間的資料，並安排到委員所述需要增設車站的地點進行實地視察。

(會後補註：實地視察元朗體育路港鐵巴士站於二零一七年三月二日進行，工作小組初步同意於元朗體育路北行線增設港鐵巴士分站，惟有委員關注該處的交通擠塞情況，建議轉交元朗交通及行人擠塞問題工作小組研究該處的擠塞情況，再落實於該位置增設港鐵巴士分站。)

(4) 陳美蓮議員、麥業成議員、杜嘉倫議員建議討論改善天水圍輕鐵站擠迫情況

(集體運輸服務工作小組文件 2017/第 4 號)

24. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映天水圍輕鐵站經常出現擠迫的情況，指港鐵在繁忙時間實施前上後落的分流措施有效，惟委員留意到現時的繁忙時段普遍已擴展至星期六及日，故建議港鐵全日實施前上後落的措施，除早上繁忙時間外，其餘時間不需改動扶手電梯的方向，維持一條上

行及一條下行的方向；

- (2) 由於現時升降機位於另一月台，乘客需要繞過月台才能乘搭升降機，因此要求加建升降機及扶手電梯前往西鐵天水圍站，並反映圓柱位置較難疏導人流，認為擴闊月台刻不容緩，建議港鐵向政府取地進行擴闊；及
- (3) 建議調整八達通拍卡器的擺放位置，在西鐵天水圍站的扶手電梯旁增設拍卡器，以紓緩月台的擠擁情況。

25 · 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 港鐵一直密切留意輕鐵天水圍站早上繁忙時段的情況。就委員的建議，港鐵曾與元朗區議會交委會委員於 2012 年 9 月進行實地視察，當時議員提議的方案為調動出入閘的收費器、實施前上後落的安排及加建扶手電梯，港鐵認為最有效的方案為實施前上後落的安排，故從 2012 年 11 月起，港鐵開始實施前上後落的安排，實施至今有效管理月台客流。惟此安排必須配合兩條扶手電梯均作上行安排才有成效，由於使用扶手電梯到月台的乘客與輕鐵下車往港鐵站的乘客有機會發生碰撞，港鐵要研究如何配合在不阻人流的情況下運作；
- (2) 港鐵備悉委員的意見，惟現時乘客由 2 號月台前往 3 號月台，需經過過路處前往，因此就延長此措施的建議，須平衡運作需要，以及使用 2 號月台前往 3 號月台的乘客需要；
- (3) 事實上，港鐵鑑於早上繁忙時間的需求，已在 2016 年 2 月起將實施前上後落的時段由 7 時 30 分至 8 時 30 分延長至 7 時 15 分至 8 時 45 分；
- (4) 有關加建升降機的建議，由於 3 號月台對出的位置非港鐵範圍，港鐵會了解技術及運作上是否可行。至於升降機位置方面，升降機是無障礙設施，而每個港鐵站最少有一條無障礙通道，整個通道的設計都需要符合法定及港鐵本身的相關標準；及
- (5) 港鐵理解委員的關注，亦預計月台的人流會繼續增加，因此正積極研究有關的長遠措施，如有進一步的措施會與委員商量或進行實地視察。

26 · 譚樂忻女士回應，有關港鐵客流管理的安排，運輸署認為港鐵如有空間應檢討延長現時實施措施的時段的可行性，以配合及平衡各方面乘客的需

要；長遠來說，有關天水圍鐵路站需要進行改建工程的建議，港鐵有需要可與署方商討，並會盡量配合。

27. 主席總結，希望港鐵研究有關措施的意見，會於下次會議續議議題。

議程七、其他事項

小巴服務進展報告

28. 主席表示，由於過往有較多與小巴服務有關的議程，因此建議於本年度的會議增設「小巴服務進展報告」的項目，惟項目不作討論，報告內容包括跟進項目、議會最新的決定或建議及運輸署的跟進情況，要求運輸署於下次會議開始提交有關報告，讓議會監察其跟進情況，使整個跟進程序更為透明及更有系統。

元朗區議會秘書處

二零一七年三月