

元朗區議會交通及運輸委員會
巴士服務工作小組
二零一七年度第四次會議記錄

日期：二零一七年七月二十一日(星期五)

時間：上午十時正至下午三時二十五分

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

出席者

| | | | |
|------|--------------------|----------|----------|
| 主席： | 麥業成議員 | 會議開始 | 會議結束 |
| 副主席： | 陳美蓮議員 | 會議開始 | 會議結束 |
| 成員： | 湛家雄議員, BBS, MH, JP | 會議開始 | 下午 1:00 |
| | 陳思靜議員 | 會議開始 | 下午 12:30 |
| | 張木林議員 | 會議開始 | 會議結束 |
| | 趙秀嫻議員, MH | 會議開始 | 下午 1:50 |
| | 周永勤議員 | 會議開始 | 會議結束 |
| | 郭強議員, MH | 會議開始 | 會議結束 |
| | 郭慶平議員 | 會議開始 | 下午 1:10 |
| | 李月民議員, MH | 上午 10:25 | 下午 2:00 |
| | 梁福元議員 | 下午 12:35 | 下午 1:40 |
| | 梁明堅議員 | 下午 12:30 | 會議結束 |
| | 馬淑燕議員 | 上午 10:25 | 下午 2:50 |
| | 文光明議員 | 上午 10:15 | 下午 2:15 |
| | 沈豪傑議員 | 上午 10:40 | 上午 11:45 |
| | 蕭浪鳴議員 | 上午 10:20 | 下午 12:30 |
| | 鄧焯謙議員 | 上午 10:55 | 下午 12:30 |
| | 杜嘉倫議員 | 會議開始 | 下午 2:25 |
| | 黃煒鈴議員 | 會議開始 | 下午 1:20 |
| | 王威信議員, MH | 上午 10:35 | 會議結束 |
| | 黃偉賢議員 | 會議開始 | 會議結束 |
| | 姚國威議員 | 上午 11:35 | 下午 12:20 |
| | 袁敏兒議員 | 會議開始 | 會議結束 |
| | 陳天任先生 | 會議開始 | 下午 12:30 |
| | 程容輝先生 | 上午 11:30 | 下午 12:30 |
| | 徐君紹先生 | 上午 10:20 | 會議結束 |
| | 司徒駿軒先生 | 會議開始 | 會議結束 |
| | 鄧錦輝先生 | 會議開始 | 下午 1:30 |

秘書： 陳晞旻女士 元朗民政事務處行政助理(區議會)三
吳雪怡女士 元朗民政事務處行政主任(區議會)二

列席者

| | |
|-------|----------------------------|
| 鄭俊宇議員 | |
| 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(一) |
| 梁加諾先生 | 運輸署高級運輸主任/元朗(二) |
| 林子豪先生 | 九龍巴士(一九三三)有限公司傳訊及公共事務部副主管 |
| 梁家欣小姐 | 九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(企業傳訊) |
| 盧俊豪先生 | 九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(車務) |
| 洪安琪女士 | 九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(車務) |
| 鄧政傑先生 | 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 | 龍運巴士有限公司經理 |
| 羅耀華先生 | 龍運巴士有限公司一級策劃及支援主任 |
| 龔樹人先生 | 城巴有限公司營運貳部經理 |
| 李建樂先生 | 新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司公眾事務經理 |
| 黃華先生 | 新大嶼山巴士(一九七三)有限公司行政顧問 |

缺席者

| | |
|-------|--------|
| 黎偉雄議員 | (因事請假) |
| 劉桂容議員 | |

* * * * *

歡迎詞

主席歡迎各成員及政府部門代表出席元朗區議會巴士服務工作小組二零一七年度第四次會議，並恭賀小組成員王威信議員獲頒授榮譽勳章(MH)及黃煒鈴議員獲頒授行政長官社區服務獎狀。

議程一、通過二零一七年度第三次會議記錄

2. 成員一致通過巴士服務工作小組二零一七年度第三次會議記錄。

議程二、前議事項

(1) 2017-18 年度元朗區巴士路線計劃

3 · 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 認為運輸署及巴士公司不應從其他路線調配資源到 269C 號線，以免導致其他路線出現班次不穩的問題；
- (2) 反映部份長途巴士路線車輛款式較舊，影響乘客舒適度及擔心衍生安全問題，希望巴士公司改用新款巴士；
- (3) 指出元朗區的人口較附近地區如北區及屯門區多，但對外的交通班次相對疏落。故要求九巴提交有關附近地區巴士班次的數據，以作比較；
- (4) 要求巴士公司及運輸署公開有關巴士服務的原數據予公眾，認為這些數據是公眾財產，不應被私有化；
- (5) 建議增加 265M 號線早上班次。因為較多天水圍居民依靠此路線到大欖隧道轉車，而此路線早上的班次數量並不足以應付市民需求；
- (6) 認為 68E 及 68F 號線資源調配有問題。68E 號線除了繁忙時間載客量達到七成，其餘時間的載客量都不足，建議於鳳翔路增設分段收費，吸引附近居民乘坐，增加載客量，同時給予市民多一個選擇；
- (7) 指出 960B 及 960X 號線未能應付市民需求。儘管 960B 號線已於星期日及公眾假期加設服務，但服務時間太短。運輸署及巴士公司應考慮增加平日非繁忙時間的服務；
- (8) 建議 276P 號線改經洪福邨。由於 276P 號線往上水方向的客源集中在元朗市，由天水圍到元朗的路段的載客量較低。如走線上可改為途經洪福邨，既可增加載客量，亦可服務洪水橋居民；
- (9) 由於 69C 號線傍晚時間只有兩個班次由觀塘碼頭開出，因此要求加強服務至全日行走天水圍北；
- (10) 建議增設 68X 及 268X 號線經十八鄉路的早上特別班次。隨著洪水橋人口不斷增加，兩條路線的載客量均有上升，令市民於元朗市較後的站點愈來愈難登車。由於今年度的巴士路線重組計劃未能增加其班次，故寄望下個年度第一季運輸署及巴士公司改善服務；
- (11) 關於文件中提及 69P 天耀站將會移至天水圍西鐵站一事，成員認為居民對該站需求大，查詢署方有否先諮詢市民；

- (12) 由於 69P 及 69M 號線的走線改動令行車時間加長，故查詢署方是否已計劃增加巴士數量，以維持乘客等候時間不變；
- (13) 期望署方及巴士公司密切留意 69M 號線載客量的改變，以確保維持九巴曾許下在天瑞邨站上車的乘客皆有座位的承諾；
- (14) 建議 261P 號線增加班次並加開回頭車，在傍晚時分由北區開往屯門途經洪福邨。雖然不少居民由北區搬遷至洪福邨，但生活上仍需往返北區及洪水橋，而 261P 號線早上只有三個班次並不足夠；
- (15) 由於元朗北的服務式住宅及居屋相繼入伙，人口將會膨脹，故要求署方為元朗北未來交通發展作出研究；
- (16) 成員於上次會議上表示對 E34 號線的計劃有保留，但文件上卻顯示成員支持方案，故要求運輸署解釋。此外，在非繁忙時間，市民在東涌各站乘搭往天水圍方向的 E34 號線時已坐無虛席，建議巴士公司及運輸署應積極考慮增加班次；
- (17) 有關調配 269B 號線特別車到 69C 號線的方案，有成員認為車輛調配應配合區內人口數量的改變。現今天水圍人口不斷增長，巴士公司及運輸署不應再縮減行走天水圍路線的班次；
- (18) 指出 269M 號線在傍晚繁忙時間往天水圍方向途經荃灣時已經近乎滿座，成員表示此線路有確切的加車需要，不應再抽調任何班次以滿足其他線路的需求；
- (19) 指出相對由荃灣往元朗方向的 68X 號線，往天水圍方向的 69X 號線班次較疏，特別是傍晚繁忙時間，現有班次遠遠不能應付乘客的需求。成員多年來一直要求增加班次，但運輸署及巴士公司並沒有回應訴求；
- (20) 查詢為何 E34A 號線行車數量由 19 輛增加至 20 輛，但班次不變，並指出此路線脫班問題嚴重，促請運輸署及巴士公司盡快提交解決方案；
- (21) 支持 969C 號線增加早上班次，但認為一班並不足夠；
- (22) 查詢之前運輸署建議兩條由元朗站(北)公共運輸交匯處分別前往英皇道及荃灣西站公共運輸交匯處的路線，是否已接納成員的意見暫不考慮推行；

- (23) 指出是次文件沒有回應成員建議 978 號線走線繞經峻巒，查詢是否只有文件上提及的建議才會納入本年度巴士路線計劃；
- (24) 建議落實 B1 號線分拆行走天水圍及元朗。成員認為如繼續依靠一條路線接載來往口岸至元朗及天水圍的市民，必定不能應付元朗區一直增長的人口；及
- (25) 建議新增一條來往天水圍北及深圳灣口岸的路線，以滿足天水圍北居民的需要。

4 · 鄧政傑先生綜合回應如下：

- (1) 九巴明白 268C、269C 及 69C 號線的需求有所增加，所以是次巴士路線計劃會投放資源予各路線。同時備悉成員認為新增資源不足，九巴會觀察各路線在加班後的情況，再研究是否需要再加配資源；
- (2) 有關成員希望改善 269C 及 69C 號線車輛種類，九巴會與運輸署商討可否改用較大型的車種，以改善服務質素及增加載客量；
- (3) 明白成員對調配資源的做法有所顧慮，九巴承諾會在進行任何資源調配前先諮詢成員的意見；
- (4) 九巴一直關注洪水橋人口增長的問題，故在是次計劃提出增加 960P 號線的服務，並於計劃落實後繼續留意運作情況及研究進一步完善洪水橋的對外服務；
- (5) 九巴會為來往上水及洪水橋巴士服務進行研究，從而改善現有服務不足的問題；
- (6) 上一次會議未有修訂巴士路線計劃，只建議把 69P 號線位於天耀巴士總站遷移至天水圍站，並不會途經天耀巴士總站。但九巴在聆聽成員意見後，已在走線上作出調整，巴士由天水圍站開出後，會繞進天耀巴士總站。九巴會密切監察線路延長及天水圍站乘客數量對服務的影響，如有需要會考慮增加班次；
- (7) 有關元朗北交通發展的問題，九巴於是次計劃會建議新增兩條線路，268A 及 968A 號線，分別來往朗屏至九龍東及港島區，途經元朗北。九巴會適時評估服務水平，如有需要會增加班次或調整路線，以配合元朗北居民的需求；
- (8) 備悉 69X 號線晚上班次需求較大的問題，九巴會研究調整服務的可

行性以滿足市民需求；

- (9) 九巴對 B1 號線分拆建議持開放態度，希望聽取成員意見後，可得出一個較完善的方案；及
- (10) 由於 68F 號線需求較低，九巴會考慮重新調整服務，待有確實計劃時會向區議會報告。

5. 林子豪先生綜合回應如下：

- (1) 九巴已把有關巴士服務的資料數據呈交予作為監管部門的運輸署。由於部份資料乃商業數據，而交通運輸及服務業存在一定的競爭性，故難以把有關數據對外開放予公眾；及
- (2) 明白成員希望公開原數據是為了令市民得到更高質素的服務，九巴目前提供的巴士到站時間預計服務，相信可滿足市民的需要。九巴正推行載客量預報系統，此系統正在試驗階段，期望有關系統可提高巴士服務水平，以滿足乘客需要。

6. 羅耀華先生表示龍運巴士一直留意 E34A 號線的服務水平及乘客需求，已備悉成員建議增加下午非繁忙時間於機場往天水圍的班次。回應成員對此路線加車後有關班次上的疑問，由於沿途交通狀況有變，加上站點較多，使其行車時間不斷增加，因此，龍運巴士希望在加車後，可將其班次的穩定性提高，令乘客於中途站的候車時間相對平均。

7. 梁加諾先生綜合回應如下：

- (1) 有關 69X、69C、269C 及 265M 等路線班次不足的問題，署方表示理解並會與巴士公司跟進及留意乘客的需求；
- (2) 明白上次會議後，成員、署方及巴士公司在部分路線的改動方案仍未達成共識，署方會與巴士公司繼續跟進，以及考慮成員的意見；及
- (3) 指出署方及巴士公司對成員建議 269C 號線轉用載客量較大的巴士持開放態度。署方會安排巴士公司安排載客量較大的車型進行路面測試，以評估該型號車輛行走 269C 路線的可行性。

8 · 譚樂忻女士綜合回應如下：

- (1) 署方一直留意及關注元朗北及洪水橋巴士服務情況，就現有巴士服務而言，署方及巴士公司可在現有指引下，不時因應載客量調整巴士班次，而非在一年一度的巴士路線計劃下才可作服務調整；
- (2) 針對元朗北巴士服務發展，除了九巴代表提及新增 268A 及 968A 號線外，署方會因應成員的意見在路線作出微調，以配合元朗北及東頭一帶居民的需求；
- (3) 考慮到成員對較早前曾就巴士路線計劃中建議新增的兩條巴士路線，即一條由元朗站(北)公共運輸交匯處前往英皇道，以及另一條由元朗站前往荃灣西站公共運輸交匯處的路線在走線上的意見。署方正仔細研究及檢視收到的意見，並修訂有關方案，希望於新潭路峻巒附近找到合適的發車點。署方將在研究完成後儘快就修訂方案諮詢區議會；
- (4) 有關成員認為鄰近地區巴士班次較元朗區密的情況，署方解釋由於部分巴士路線的走線橫跨多區，故各區市民可於這些路線的匯合站點共享這些巴士資源。然而，由於各巴士路線的服務範圍及所服務地區的人口各有不同，如只比較各區巴士的班次及數量，未必能夠充分反映巴士服務的實際情況及針對本區乘客的需求作出適切的改善措施；
- (5) 就成員對洪福邨與上水之間巴士服務的關注，署方會與巴士公司就改善來往洪水橋及上水的巴士服務作出研究，以照顧來往兩區居民的需要；
- (6) 表示署方正規劃新增路線以服務峻巒及錦田一帶的居民，因此暫不考慮改變 978 號線的走線；及
- (7) 關於成員希望公開巴士服務的原數據一事，署方會後向有關成員了解其關注的事項，並會就所提供的意見向巴士公司反映。

9 · 龔樹人先生回應，有關成員希望開放原數據的要求，巴士服務數據可分為多個範疇，城巴一直致力發展到站時間預報系統，預計於 2018 年內全線均會有抵站時間查詢服務，乘客可查閱有關巴士的到站時間及班次數據，至於其他方面的數據暫不考慮對外公佈。

10 · 經討論後，陳思靜議員提出以下動議，並獲陳美蓮議員、湛家雄議員，BBS，

MH, JP、李月民議員, MH、周永勤議員、郭 強議員, MH、陳天任先生和司徒駿軒先生和議：

「強烈要求所有途經天水圍中部及南部中下游車站的巴士路線加密班次，確保乘客皆有座位。」

11 · 成員對上述動議的意見摘錄如下：

- (1) 成員對此動議表示支持。為了確保每個乘客皆有座位，所有行走天水圍的巴士路線都需要加密班次；
- (2) 有成員認為基於安全理由，所有巴士路線都不應設企位，特別是長途車如 269C、968 及 969 等需要行走高速公路的路線；及
- (3) 部份成員希望把元朗及天水圍所有地區的巴士路線納入此動議中，使所有乘客都有座位。

12 · 湛家雄議員, BBS, MH, JP 提出下列修訂動議，並獲陳美蓮議員、李月民議員, MH、周永勤議員、郭 強議員, MH、陳天任先生和司徒駿軒先生和議：

「強烈要求所有巴士路線加密班次，確保乘客皆有座位。」

13 · 主席宣布，有 13 票贊成、0 票反對及 0 票棄權，以絕對多數票通過上述動議。

14 · 主席總結，希望運輸署及巴士公司接納成員的意見，盡量增加巴士班次至所有乘客都有座位。另外，成員對本年度巴士路線計劃的多項建議表示保留，包括 269B 號線於 2018 年第二季減少一輛巴士、69P 號線遷站事宜及新增兩條由元朗站(北)公共運輸交匯處前往市區的路線，希望運輸署重新考慮，並於實行這些方案前先諮詢區議會。

(會後備註：秘書處已於二零一七年七月二十五日致函運輸署反映成員的意見及要求。)

(2) 文光明議員建議討論有關過海隧道巴士 978 號線加設途經新田落馬洲皇巴士中途站

(巴士服務工作小組文件 2017 / 第 15 號)

15 · 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 運輸署提交的書面回覆中，表示新田居民可利用其他巴士或小巴路線前往元朗市再轉乘 968 號線，成員對此感到無奈，因為路線迂迴且行車時間長，認為是服務倒退。建議 978 號線加設途經新田落馬洲皇巴士中途站的最大的目的是疏導元朗區的人流，特別是新田購物城開張後，新田一帶的人流將會進一步增加，故提出此建議以減少對元朗區交通造成的負荷；
- (2) 認為運輸署以影響整體行車時間及班次作為不加設中途站的理由是不合理的藉口。署方應以 A43 號線成功加設中途站為參考例子。A43 號線分拆出 A43P 號線由北區發車途經新田中途站到機場，實際行車時間與 A43 號線相差不遠。建議分拆 978P 路線並試行三個月或新增一條路線來往新田及港島區；
- (3) 表示如果是項建議需要獲得北區區議會的同意，成員願意作為橋樑與北區區議員討論，並把建議提交予當區區議會；及
- (4) 指出運輸署在考慮加設中途站時持雙重標準。68A 號線在洪福邨加設站點，走線上是十分迂迴，相反 978 號線於新田加設中途站的路程比 68A 號線加站短，但署方在兩個項目上的取態卻不一致。

16 · 鄧政傑先生表示備悉成員對加設新田中途站的意見，九巴會積極考慮分拆 978 號線的建議。

17 · 梁加諾先生指出加設中途站會令整體行車時間增加而影響現時的班次，從而對現有服務帶來影響。署方備悉成員的意見，會再與巴士公司研究一個更全面的方案，以解決現時新田居民來往港島區路線迂迴的問題。

18 · 主席總結，運輸署應積極考慮加設新田落馬洲皇巴士中途站，以解決當區居民的需求及避免在購物城開業後，對該區交通造成一定的負擔。

議程三、成員提問

**1) 李月民議員, MH 建議改善嘉湖北巴士站設施
(巴士服務工作小組文件 2017 / 第 20 號)**

19 · 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 指出嘉湖北巴士站的設施較其他巴士站少，要求巴士公司改善巴士站上蓋及排隊設施、安裝巴士到站預報系統及增設候車座椅；
- (2) 運輸署提交的書面回覆中，表示未能安裝顯示屏的原因是因為巴士站未有電力供應，成員認為並不合理，因為在各個巴士站附近均有使用電力的設施如街燈。巴士公司可向中華電力有限公司申請供電，不應以沒有電力供應作為藉口；及
- (3) 查詢巴士公司是否已為嘉湖北沒有電力供應的巴士站申請接駁電力，並要求巴士公司就改善嘉湖北巴士站設施提交進度報告。

20 · 盧俊豪先生綜合回應如下：

- (1) 九巴自 2016 年年底開始已為有電力供應的巴士站安裝電子顯示屏，至今共安裝了 400 個；及
- (2) 由於部份巴士站地下有管道設施，導致不能接駁電源以安裝電子顯示屏。九巴會要求資產管理部門與中華電力有限公司跟進申請接駁電力的安排。

21 · 林子豪先生補充，九巴一直希望市民盡快有配套設施較好的巴士站，為有電力供應的巴士站優先進行加設配套設施是相對有效率的做法。除此以外，儘管有部份巴士站未有接駁電力，但只要符合三個條件，包括：一. 與醫院或門診相鄰的巴士站；二. 於巴士站上落客的巴士路線班次相隔超過二十分鐘及三. 乘客較多的巴士站，便會被納入優先處理之列。

22 · 李建樂先生綜合回應如下：

- (1) 有關政府資助專營巴士公司於巴士站安裝椅子一事，城巴現正進行招標，並計劃於 2017 年年尾開始於各個巴士站安裝座椅，而天葵路美湖居巴士站已被列入計劃內；
- (2) 城巴正籌備擴展到站時間預報系統至更多路線，預計明年系統會全面覆蓋所有路線。城巴及新巴會於 200 多個巴士站安裝班次顯示屏；及
- (3) 基於成本效益問題，城巴現時只會考慮於已有電力供應的巴士站安裝顯示屏。至於在其他未有安裝顯示屏的巴士站候車的乘客，可於

手機應用程式及官方網站查看巴士到站時間。

23 · 梁加諾先生綜合回應如下：

- (1) 改善巴士站的設施需由巴士公司主導。交委會文件 2017 第 8 號提及政府已預留八千多萬資金，讓巴士公司以配套型式為巴士站加設座椅及安裝顯示屏。是次撥款是希望加快巴士公司優化巴士站，令市民有更舒適的候車環境；及
- (2) 受是次計劃資助優化設施的巴士站有三項先決條件，必需是一個(1)有蓋、(2)可以供上落乘客及(3)有電力供應的巴士站。因此，政府鼓勵巴士公司在財政狀況許可下，為改善未有電力供應車站的設施進行可行性研究。

24 · 主席總結，促請巴士公司回應成員的訴求，提交改善嘉湖北巴士站設施的時間表及進度報告。另外，期望巴士公司為元朗區所有巴士站進行優化措施，加設座椅及安裝電子顯示屏。

**(2) 李月民議員, MH 建議重建天葵路龍園城巴巴士站設施
(巴士服務工作小組文件 2017 / 第 21 號)**

25 · 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 指出多年前，運輸署及城巴曾合作興建一個有上蓋及配套設施較完善的巴士站，不明白為何現時巴士的站設施已被拆除並改建至現今的樣式；及
- (2) 認為此巴士站的乘客數量多，特別是早上繁忙時間。現時巴士站不但因非商業上蓋而欠奉美觀，加上因未有電力供應而沒有安裝電子顯示屏及到站時間預報系統，為大量乘客帶來不便。要求城巴積極考慮重建天葵路龍園城巴巴士站設施，增設電子顯示屏。

26 · 李建樂先生綜合回應如下：

- (1) 現時天葵路龍園城巴巴士站已有兩個非商業上蓋，以及指示乘客排隊的扶手欄。城巴會定期派員視察，如有需要會進行維修保養；及
- (2) 解釋由於城巴與政府商討有關優化巴士站政策時，雙方同意優先改

善有電力供應的巴士站的設施，故暫不考慮於天葵路龍園城巴巴士站安裝顯示屏，但已備悉成員的意見。

27. 主席總結，期望城巴積極考慮成員的意見，改善天葵路龍園城巴巴士站的設施。

(3) 湛家雄議員, BBS, MH, JP 建議討論天水圍至機場的 A37 線經港珠澳大橋口岸至機場路線

(巴士服務工作小組文件 2017 / 第 22 號)

28. 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 請運輸署解釋來往元朗至機場 A36 號線將會改經屯門至赤鱗角南連接路至港珠澳大橋口岸及機場，但來往天水圍及機場的 A37 號線卻不作相同安排的原因；
- (2) 運輸署提交的書面回覆中，表示因營運成本問題先讓「A」線當中的九條路線延伸至香港口岸，成員對此感到不解，不明白為何天水圍居民如要來往港珠澳大橋口岸及天水圍需到元朗市或大欖隧道轉車。再者，南面連接路於 2020 年才通車，A37 號線要在南面連接路完成後才會改變走線至途經港珠澳大橋口岸，即使南面連接路工程不再延誤，天水圍居民仍需要忍受至少兩年時間的不便，此舉對天水圍居民不公平；及
- (3) 指出天水圍人口大約三十多萬，元朗市只有十多萬，認為運輸署應考慮受惠者數量，故建議運輸署改變 A37 號線的走線至途經港珠澳大橋口岸。

29. 梁加諾先生綜合回應如下：

- (1) 此安排乃臨時行車安排，由於路徑迂迴，巴士公司需額外增加車輛及司機，營運成本相應增加，故只可盡量安排九條「A」線延長路線。待南面連接路完成後，此安排便會取消；
- (2) 解釋署方將 22 條往來機場「A」線的當中載客量多的 9 條路線延伸往香港口岸安排；及
- (3) 備悉成員的意見，並會與巴士公司繼續研究，在南面連接路開通前，除了現階段已計劃延伸至香港口岸的九條路線外，還會研究所有

「A」線恢復按照原建議方案行走的可行性。

30. 主席總結，運輸署應積極考慮成員的意見，改變 A37 號線走線至途經港珠澳大橋口岸。

(4) 麥業成議員要求盡快實施 B1 巴士線於假日分拆為由元朗市開出及天水圍天慈邨開出

(巴士服務工作小組文件 2017／第 23 號)

31. 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 九巴提交的書面回覆中，表示如在相關方案取得共識時，便會投放資源以配合實施。成員認為既然九巴對此建議持開放態度，運輸署應接納成員的意見，盡快實施 B1 巴士線於假日分拆為由元朗市開出及天水圍天慈邨開出，途經天水圍北，以滿足天水圍居民的需求；
- (2) 指出 B1 號線近乎飽和，成員已爭取分拆方案多年，但運輸署一直沒有正視問題。成員認為假日分拆是「最低要求」，長遠解決問題的方法是全面分拆，並延長走線至天水圍北；
- (3) 在現時 B1 號線的走線下，近乎尾站的新田居民難以登車。成員要求在 B1 號線分拆後，由天水圍開出路線的走線需途經青山道新田段米埔隴出口，以滿足新田居民來往福田口岸的需求；
- (4) 天水圍北居民來往福田口岸必需轉乘或徒步到天水圍南乘搭 B1 號線，除了對天水圍北的居民不公平外，更對長者帶來不便，故有必要延長路線至天水圍北；
- (5) 查詢推行全面分拆及假日分拆的時間表；及
- (6) 指出巴士服務工作小組成員曾於 2016 年與運輸署助理署長會面，助理署長當時承諾會積極考慮假日分拆，然而一年已過去，B1 號線分拆工作仍停滯不前。

32. 鄧政傑先生表示，九巴對 B1 號線假日分拆持開放態度，會繼續與運輸署商討分拆方案，及按乘客需求釐定服務水平。

33. 梁加諾先生綜合回應如下：

- (1) 署方會以不影響服務班次的頻密性為前提，研究 B1 號線分拆方案。由於在現有資源不變的情況下推行 B1 號線分拆，班次的頻密性會受影響。故署方會與九巴商討如何在資源配合下，為元朗及天水圍居民提供服務；
- (2) 備悉成員對全面分拆的建議，但由於落馬洲支線公共運輸交匯處正進行調整工程，故未能推行分拆方案。待交匯處調整工程完成後，署方會再次檢視交匯處內公共運輸交通的運作狀況，屆時會一併檢視全面分拆此線的安排及其可行性，並會與九巴商討如何在資源配合下推行 B1 號線分拆，包括假日分拆方案。

34. 經討論後，郭慶平議員提出以下動議，並獲湛家雄議員, BBS, MH, JP、趙秀嫻議員, MH、李月民議員, MH、文光明議員、鄧焯謙議員、黃煒鈴議員、馬淑燕議員和姚國威議員和議：

「要求盡快落實天水圍北加開 B1 假日特別班。中途經嘉湖北、青山道新田段，令當區居民受惠。」

35. 文光明議員提出下列修訂動議，並獲湛家雄議員, BBS, MH, JP、趙秀嫻議員, MH、李月民議員, MH、鄧焯謙議員、黃煒鈴議員、馬淑燕議員和姚國威議員和議：

「要求盡快本年年底前落實天水圍北加開 B1 假日特別班。中途經嘉湖北、青山道新田段米埔隴出口，令當區居民受惠。」

36. 主席宣布，有 18 票贊成、0 票反對及 0 票棄權，以絕對多數票通過上述動議。

37. 主席總結，促請運輸署盡快實施 B1 號線於假日分拆為由元朗市開出及天水圍天慈邨開出，並延伸路線至天水圍北，令居民受惠。

(會後備註：秘書處已於二零一七年七月二十五日致函運輸署反映成員的意見及要求。)

- (5) 麥業成議員、陳美蓮議員、黃偉賢議員、鄭俊宇議員、杜嘉倫議員要求盡快增

設來往洪水橋(經元朗市安寧路)及灣仔之巴士線
(巴士服務工作小組文件 2017 / 第 24 號)

38 · 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 由於現時來往洪水橋及市區的路線皆經由屯門公路來回，建議增設來往洪水橋(經元朗市安寧路)及灣仔之巴士線。洪水橋人口持續上升，如新增一條巴士線由洪水橋開出，途經安寧路及大欖隧道到港島，不但為洪水橋的居民提供更快捷的路線，亦能為朗屏一帶的居民提供服務；及
- (2) 明白單靠洪水橋的居民數量難以支撐增加一條新路線，由於朗屏站一帶有多個屋邨及屋苑相繼落成及入伙，故建議運輸署考慮串連洪水橋及朗屏站一帶居民，開設一條新路線，以便居民來往市區。

39 · 譚樂忻女士綜合回應如下：

- (1) 指出現時市民如需由洪水橋前往灣仔，可選擇於洪水橋乘坐輕鐵至西鐵天水圍或元朗站，或乘坐港鐵巴士 K75 號系列路線到天水圍接駁西鐵。此外，市民亦可利用現有巴士服務前往港島區，例如，於早上繁忙時間可乘坐 960P 及 960X 號線，或使用 68X 及 268X 號線由洪水橋前往大欖隧道再轉乘 968 或 968X 等路線；及
- (2) 在考慮開設新巴士路線的建議時，署方會考慮現有公共交通服務的供應量、乘客需求、新增路線的乘客量及可能帶來的交通負荷，以及資源運用等相關因素。基於上述因素及考慮到現有巴士服務已可應付現時乘客的需求，署方對增設另一巴士路線由洪水橋前往灣仔的建議有所保留。

40 · 鄧政傑先生表示，於本年度的巴士路線計劃中，268A 及 968A 號線服務範圍包括位於安寧路的世宙及朗屏 8 號等屋苑。九巴會在路線實行後，視乎客量再調整班次。另外，960P 號線將會增強服務，以滿足洪水橋居民來往市區的需要。九巴已備悉成員希望洪水橋來往市區的巴士路線途經大欖隧道的意見。

41 · 主席總結，由於朗屏站一帶新屋邨及屋苑的居民有來往市區的需求，希望運輸署重新考慮增設一條巴士路線，以滿足市民的需要。

(6) 郭強議員, MH、呂堅議員, MH、蕭浪鳴議員、黃煒鈴議員、馬淑燕議員、徐

君紹先生、司徒駿軒先生、高俊傑先生、程容輝先生要求盡快推行巴士月票
(巴士服務工作小組文件 2017 / 第 25 號)

(7) 陳美蓮議員、黃偉賢議員、麥業成議員、鄺俊宇議員、杜嘉倫議員要求巴士公司盡快實施月票制度以減輕市公民負擔

(巴士服務工作小組文件 2017 / 第 26 號)

42. 主席表示，由於議程三(6)及議程三(7)屬相關議題，故建議將兩個議程合併討論，並獲得成員同意。

43. 歡迎以下人士參加會議：

新大嶼山巴士(一九七三)有限公司
行政顧問 黃華先生

44. 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 指出市民較大的開支是交通費，然而交通費卻是必要開支，特別是對於誇區工作及上學的元朗區居民，負擔更為沉重。故要求各間巴士公司盡快推行月票計劃，以減輕居民的交通費支出；
- (2) 九巴及龍運於書面回覆中對推行巴士月票的建議有正面回應，表示正進行相關研究。但城巴及新大嶼山巴士卻表示現階段未有計劃提供月票優惠，成員對於這兩間巴士公司未能體恤市民感到失望，認為巴士公司應負上社會責任；
- (3) 成員對城巴及新大嶼山巴士不考慮提供月票優惠感到不解。月票制度不但可穩定巴士公司的收入，同時確保有一班固定的乘客，增加與其他公共交通運輸的競爭力，乃雙贏局面；
- (4) 建議月票價錢定為約二十二個工作天來回車票價錢的七折；
- (5) 月票制度於多個國家推行已久，香港作為一個先進城市卻遲遲未有計劃，因此政府在推行巴士月票的計劃上，應擔當統籌的角色，盡快推行月票制度，以減輕市民負擔；
- (6) 月票制度能惠及全港市民，認為應召開公聽會聽取各界的意見，不應只由運輸署及巴士公司私下做研究；
- (7) 提醒巴士公司需把轉乘納入設計月票的制度，建議把全港劃分為多個區域，收費可參考橫跨區域的數目；及

- (8) 查詢運輸署在巴士公司計劃月票制度的立場，會否因政府提倡使用鐵路而對巴士公司設置月票定下關卡。現時新界西北的鐵路服務已不能滿足市民的需求，政府應採取巴士及鐵路並行的政策，以應付日益上升的人口。期望運輸署以市民為本及有彈性地處理巴士月票事宜。

45 · 梁加諾先生綜合回應如下：

- (1) 政府一直鼓勵各個交通營辦商，在營運及財政狀況許可的情況下，為市民提供更多優惠。基於自由營商的精神，設立巴士月票是個別交通營辦商的商業決定；
- (2) 政府對設置月票的考慮包括覆蓋範圍不能太小，要適切地滿足乘客的需求。另外，優惠需夠實際，而收費不能太高。巴士公司亦應有一定的財政能力，以免在設立月票後，造成財政壓力，並把壓力反映於票價上，增加市民負擔；及
- (3) 政府會在月票制度推出後，再與各個巴士公司跟進及研究。如有任何進展，署方會向公眾包括區議會交代。

46 · 林子豪先生表示，九巴正就設置月票制度進行詳細研究，包括巴士月票的適用範圍、營運效率及財務的可持續性。得悉政府對巴士公司設置月票的考慮，會把其納入方案設計。

47 · 羅耀華先生表示，龍運巴士一直就推出巴士月票及其他優惠進行研究，希望在財務狀況可行的情況下，為公眾提供更多優惠，同時方便乘客，令服務網絡更完善，例如，近期推出的團體票令元朗區乘客受惠。另外，龍運巴士亦增加了 A43P 及 B1 號線的轉乘折扣額，希望令市民享受更多折扣優惠。

48 · 李建樂先生表示，城巴一向以審慎的原則提供票價優惠予公眾，包括轉乘優惠。公司暫未考慮訂立巴士月票計劃，但備悉議員的意見，會適時作出檢討。

49 · 黃華先生表示，新大嶼山巴士公司自 2008 年起，票價維持不變，然而營運成本卻不斷提升，故需要考慮提供優惠對財政造成的壓力，及會否把成本轉嫁予市民。經考慮多方面的因素後，暫不考慮推行巴士月票計劃。

50. 主席總結，成員對實施巴士月票有強烈訴求，而運輸署已解釋訂立月票制度是巴士公司的商業決定，希望各巴士公司履行社會責任，以服務市民為目標，盡快推行月票制度，以減輕市民的負擔，及體恤市民的苦況。

(8) 李月民議員, MH 建議改善 269C、269S 及 69C 服務
(巴士服務工作小組文件 2017 / 第 27 號)

51. 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 要求運輸署及巴士公司於三個月內增加 269C、269S 及 69C 號線的班次。每天需要來往觀塘的天水圍居民眾多，但班次服務卻未能滿足需求；
- (2) 建議以新型載客量較多的環保巴士取代現時使用的巴士，既可增加載客量，亦可令乘客有更舒適的乘車環境；及
- (3) 認為巴士公司應積極考慮開辦不設企位的巴士路線往返天水圍及觀塘。由於來往天水圍及觀塘的路程很長，而且部份路段狹窄，再者每天依靠巴士接載上下班的乘客疲倦，在巴士中站立有一定危險性。

52. 鄧政傑先生綜合回應如下：

- (1) 九巴於本年度的巴士路線計劃中已承諾增加 269C 及 69C 號線的班次。69C 號線加班會於本年底前實行，而 269C 號線的特別班次會因應橋昌路的發展再加以調整；及
- (2) 九巴與運輸署正為更換巴士車型進行研究，希望把載客量較高的巴士型號應用於 269C 及 69C 號線上。除增加班次外，更會以多管齊下的方式，提高巴士服務的水平。

53. 盧俊豪先生表示，近期已把可接載 137 名乘客的巴士安排到 269C 號線，以解決載客量的問題。九巴會繼續與運輸署商討，安排載客量較多，如 12.8 米長的巴士以應付 269C 號線的需求。

54. 梁加諾先生表示，運輸署及九巴安排 12.8 米長陣車進行路面測試，通過路面測試後，此型號巴士便可服務 269C 號線的乘客。

55. 主席總結，希望運輸署明白居民的需求，盡快增加 269C、269S 及 69C 的班次，並改善服務質素。

(9) 王威信議員, MH、黃卓健議員要求 968、68X、268X、269D、B1、276、276P、268C、68E、68F 等巴士線於形點 I(YOHO Midtown)外巴士站加設上落客點 (巴士服務工作小組文件 2017／第 28 號)

56. 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 建議多條路線於形點 I 外巴士站加設上落客點，以方便居住於 YOHO Town、YOHO Midtown、Grand YOHO、朗晴居及鳳翔一帶屋苑的居民。同時，縮短巴士停靠於鄉事會外巴士站的上落客時間，以紓緩交通阻塞的情況；
- (2) 巴士公司及運輸署在設計站點時，往往設置一個上客點後，會在該站對面設置一個落客點。然而，在形點一帶離開元朗方向，雖然已於形點 II 及形點 I 設置兩個巴士站，但往元朗方向卻只有十八鄉鄉事委員會外一個站，有違一向設置站點的做法；及
- (3) 運輸署提交的書面回覆中，表示正研究延長十八鄉鄉事委員會外路旁的巴士站，以優化該站的運作。成員提醒運輸署，如在十八鄉鄉事委員會外進行任何工程，應先知會該委員會。另外，成員認為應延長形點 I YOHO Midtown 外的巴士站，而非十八鄉鄉事委員會外路旁的巴士站。

57. 譚樂忻女士綜合回應如下：

- (1) 現時位於 YOHO Midtown 外以及十八鄉鄉事委員會外的兩個巴士站相隔只有 160 米，在一條巴士路線加設分站時，署方會考慮擬設站點的位置是否合適、該線各分站之間的距離以及增設分站後對行車時間的影響等因素。由於建議於 YOHO Midtown 外所增設分站的路線已於十八鄉鄉事委員會外的巴士站設置站點，基於上述兩個站相隔的距離太短，故署方暫不考慮為這些路線加設上落客點；
- (2) 有關延長十八鄉鄉事委員會外的巴士站一事，署方會按照一貫做法，在進行工程前，透過民政事務署諮詢地區人士。署方承諾待有確實方案後，會盡快跟十八鄉鄉事委員會溝通，以聽取委員會對道路工程的意見；及

- (3) 署方正檢視為各個路線在十八鄉鄉事委員會外巴士站附近加設分站的必要性，待與九巴商討營運上的安排後，如有任何改動會再向成員交代。

58. 主席總結，市民已習慣使用十八鄉鄉事委員會外的巴士站，署方在考慮加設新站點時，不應取消現有站點。如有檢視結果或有任何改動，務必向本工作小組報告。

**(10) 張木林議員、徐君紹先生、張偉琛先生要求改善洪福邨巴士總站上蓋事宜
(巴士服務工作小組文件 2017／第 29 號)**

59. 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 要求改善洪福邨巴士總站的上蓋設計。由圖片所見，巴士總站的設計不但不能為候車乘客遮陽擋雨，更會把雨水引導至候車位置。因此，大部份乘客選擇不在候車處候車，往往待巴士到站時，才奔跑至上車處，橫跨多條行車線，易生危險；
- (2) 運輸署提交的書面回覆中，表示上蓋的保養及維修屬路政署的工作範疇。成員表示有需要重建上蓋及改善設計，故查詢運輸署在改善巴士站設施上的角色，及居民可向哪個部門求助；及
- (3) 建議增加上蓋面積，從而改善乘客日曬雨淋的情況。同時建議加設擋水板，以引導雨水到水渠。而每一層上蓋應遮蓋另一層上蓋，確保在風吹雨打時，雨水不會吹到候車的乘客身上。

60. 譚樂忻女士綜合回應如下：

- (1) 洪福邨巴士總站的上蓋是在興建洪福邨時同步落成，工程完成後已由房屋署轉交予運輸署，並由運輸署負責協調其他工程部門進行維修及保養，而運輸署則負責管理有關巴士總站內的公共運輸服務；
- (2) 現時洪福邨巴士站的上蓋符合環保署條例，上蓋有隔音作用以符合環保署的要求，而分段式設計可擋雨及透光，減少所需照明設施。另外，此上蓋設計並不需要任何通風系統及消防灑水裝置，符合不同部門的要求及顧及多方面的需要。最後，現有無阻隔的位置是為配合消防處的防火要求而設；
- (3) 署方已備悉成員的意見，並會轉交負責的工程部門參考；及

- (4) 回應成員對乘客於巴士總站內過路安全的關注，現時巴士站已有行人過路設施如斑馬線，供市民前往巴士總站內各巴士停車灣的候車處。

61 · 主席總結，促請運輸署於會後提交負責重整洪福邨巴士總站上蓋的部門資料，並盡快改善市民的候車情況。

(會後備註：運輸署已將有關意見轉介房屋署建築設計組。由於受消防處防火要求所限，故未能進一步增加覆蓋的部分。)

(11) 郭強議員, MH、呂堅議員, MH、蕭浪鳴議員、黃煒鈴議員、馬淑燕議員、徐君紹先生、司徒駿軒先生、高俊傑先生、程容輝先生要求巴士公司檢討殘疾人士和長者在轉車站轉乘巴士需要額外收費事宜

(巴士服務工作小組文件 2017 / 第 30 號)

62 · 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 認為巴士公司應參考港鐵對殘疾人士和長者轉乘方面的政策，儘管需要出閘再轉乘，但不會額外收費。然而，殘疾人士和長者往往在巴士轉車站轉乘時，卻需再次收取兩元，故要求巴士公司取消額外收費，優化巴士服務；
- (2) 認為對於依靠長者生活津貼及綜合社會保障援助計劃，特別是需誇區覆診的長者及殘疾人士，每次轉乘都要多付兩元，實為一個負擔；
- (3) 查詢政府補貼殘疾人士和長者的方法，如轉乘有額外收費，巴士公司會否向政府收取額外費用；及
- (4) 指出因為巴士公司未能為乘客提供點到點的巴士服務，及巴士公司避免開設太多路線，才設立轉乘優惠的政策。因此，如巴士公司提供直達巴士路線予長者及殘疾人士，他們只需要兩元便能到達目的地。根據這個概念，巴士公司應取消長者及殘疾人士轉乘的額外收費。

63 · 梁加諾先生綜合回應如下：

- (1) 在政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃下，長者及合

資格殘疾人士每程最多只需付出兩元的車資，而政府則會資助營運公司原本票價與兩元票價之間的差額。在現時所有的巴士轉乘安排下，如長者及合資格殘疾人士需乘坐兩程巴士，需繳付兩程車費，但在巴士公司提供的轉乘票價優惠下，第二程車資將會介乎免費至兩元之間；及

- (2) 政府一向鼓勵公共交通營辦商因應其營運情況及社會經濟環境，盡可能調低收費或提供優惠措施，以減低市民的公共交通開支。

64 · 林子豪先生表示，自一九九九年至今，九巴一直為長者提供半價乘車優惠。而在政府為長者及合資格殘疾人士提供的票價優惠計劃下，政府所補貼的是長者半價收費後，與兩元的差額，而巴士公司補貼的是正價車票一半的金額。因此，轉乘優惠仍有給予長者及合資格殘疾人士，政府補貼的是轉乘優惠半價後與兩元的差額。

65 · 鄧政傑先生補充，現行制度是根據政府政策推行。九巴備悉成員認為轉乘制度有改善空間的意見，並會把意見向勞工及福利局反映。如政府的政策有任何改動，九巴樂意跟隨及實行。

66 · 主席總結，在長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃下，無論車程長短，政府會補貼票價與兩元的差額。故巴士公司應考慮調整電子收費系統，取消長者及殘疾人士轉乘的額外收費。

(12) 郭強議員, MH、呂堅議員, MH、蕭浪鳴議員、黃煒鈴議員、馬淑燕議員、徐君紹先生、司徒駿軒先生、高俊傑先生、程容輝先生強烈要求巴士公司提供學生半價優惠

(巴士服務工作小組文件 2017 / 第 31 號)

67 · 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 認為九巴推行的學生即日回程半價車資折扣優惠並不足夠，優惠本身不應受限制，故建議巴士公司應效法港鐵，為學生提供全面乘車半價優惠；
- (2) 指出學生資格不應局限於年齡，只要是全日制學生，都應該享受學生優惠。儘管部分學生有兼職，但交通費高昂，實難以負擔。巴士公司應體恤學生的苦況，取消學生優惠的年齡限制，讓所有全日制學生受惠；

- (3) 查詢即日回程半價車資折扣優惠所涵蓋的 81 條九巴路線中，有多少是行走元朗區；及
- (4) 認為政府應取消車船津貼，改為撥款予公共交通營運商，以推行學生全面交通費半價優惠。有成員提醒如政府考慮改動學生交通費資助計劃的內容，必先作出充份的諮詢。

68 · 林子豪先生綜合回應如下：

- (1) 政府在多年前批出撥款以資助學生的公共交通費用，並在若干年後取消，改為車船津貼，只為有需要的學生提供資助。在取消資助學生公共交通費用的撥款後，除了當時由政府營運的地鐵，即現今的港鐵，仍維持學生半價乘車優惠外，其他交通營運商提供的優惠皆在缺乏撥款下取消；
- (2) 九巴為照顧乘搭長途巴士學生的需要，已推出即日回程半價車資折扣優惠。在推出此優惠項目時，需平衡多項因素，包括會否帶來票價壓力、影響整體票價或令其他乘客補貼計劃等。此優惠已涵蓋 81 條九巴路線，希望可減輕學生因交通費帶來的負擔；及
- (3) 九巴是根據「學生身分」個人八達通持有人的標準提供票價優惠，由於超過二十五歲的學生不合乎申領「學生身分」個人八達通的資格，故未能享有學生票價優惠。

69 · 鄧政傑先生綜合回應如下：

- (1) 81 條優惠路線中有 15 條是行走元朗及天水圍，已佔相對較高的比例；及
- (2) 備悉成員希望擴大現有的學生乘車優惠方案，九巴會觀察現時優惠推出後的運作情況，及對九巴財務上的影響，再研究擴大方案的可行性。

70 · 主席總結，希望運輸署及巴士公司積極研究，為學生提供全面的半價乘車優惠。

(13) 沈豪傑議員、梁福元議員、袁敏兒議員、梁明堅議員要求增加 968 早上 07:00,

71 · 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 要求運輸署及巴士公司正視十八鄉路一帶於早上繁忙時間過海巴士供不應求的問題。十八鄉路一帶有五個屋苑及十條村，然而在早上繁忙時間卻只有四班 968 號線特別班次，遠遠不能滿足居民的需求；
- (2) 建議增加三班特別班次，不但可改善十八鄉路一帶居民的乘車問題，更可以舒緩元朗大馬路一帶早上的擠塞情況；及
- (3) 成員於實地視察時，發現 968 號線特別班次載客量達九成，有市民甚至反映巴士因客滿而不停蝶翠峰站。運輸署提交的書面回覆中，表示每班車平均載客率為百分之七十五，成員認為這並不準確。有成員建議聯同九巴及運輸署代表早上到蝶翠峰站進行視察。

72 · 譚樂忻女士綜合回應如下：

- (1) 署方知悉 968 號線早上特別班次擠迫的情況，會與九巴研究，盡快落實增加班次以改善服務；及
- (2) 署方樂意與成員及九巴代表進行聯合視察。

73 · 洪安琪女士綜合回應如下：

- (1) 根據資料顯示，上午 7 時 15 分及 30 分開出的班次乘客較多，但 7 時 40 分及 50 分開出的班次乘客則較少；及
- (2) 九巴認同 968 號線早上特別班次的需求增加，但由於此路線為長途車，如需增加三個班次，便需要額外投放三輛巴士，在資源分配上較難配合。因此，九巴會與運輸署積極研究按需求逐漸增加班次，而增加班次的時間會與有關成員商討後再作決定。

74 · 主席總結，成員如有興趣可參與 968 號線早上特別班次的視察。希望運輸署正視 968 號線早上班次不足的問題，盡快增加班次以改善十八鄉路居民的乘車問題。

(14) 沈豪傑議員、梁福元議員、袁敏兒議員、梁明堅議員要求在朗善邨增設巴士服務

(巴士服務工作小組文件 2017／第 33 號)

75 · 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 自朗善邨入伙後，當區人口急升，609 號線小巴不勝負荷，居民候車時間長，故建議增設巴士線來接載居民前往西鐵站及大馬路一帶；
- (2) 查詢為何朗善邨設有巴士站，卻沒有巴士線，是否當初建邨時交通評估有失誤；
- (3) 建議修葺朗善邨及青山公路連接路口的斜坡，將紅綠燈往後移，以提供足夠位置讓巴士進入朗善邨；
- (4) 有成員提出政府要有完善的配套設施，才可以安排大巴及雙層巴士進入朗善邨，否則會造成交通混亂。每當接載元朗官立小學學童的校巴停泊於單程路時，往往要佔用行人路的位置才能讓其他車輛經過。成員認為政府應考慮利用凹頭足球場，由於該球場非康文署轄下，而是由地政署管理，建議把球場改建為迴旋處或一個供車輛調頭的位置；
- (5) 查詢運輸署及九巴會否考慮使用旅遊巴接載朗善邨居民，或於繁忙時間安排邨巴接載居民；及
- (6) 要求 K74 號線延長服務時間至全日行駛，方便朗善邨居民來往西鐵站及天水圍，及天水圍居民到博愛醫院一帶。

76 · 譚樂忻女士回應，由於青山公路元朗段與友善街交界位置沒有足夠空間供專營巴士公司的車輛轉彎，在路面設計未有提升至可供巴士運作前，署方會繼續檢視 609 號專線小巴的服務水平，以及行經東成里巴士站各線自朗善邨入伙後載客量的改變，適時與營辦商商討調整現有服務的班次，以配合朗善邨一帶居民的出行需要。

77 · 主席總結，要求運輸署積極考慮 K74 號線全日行走、68F 號線駛進朗善邨及擴闊友善街，以解決朗善邨一帶居民的交通問題。

議程四、其他事項

78 · 議事完畢，會議於下午三時二十五分結束。

元朗區議會秘書處
二零一七年八月