

元朗區議會交通及運輸委員會
集體運輸服務工作小組
2018 年度第三次會議記錄

日 期：2018 年 5 月 21 日（星期一）

時 間：上午 10 時正至下午 12 時 30 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： 湛家雄議員, BBS, MH, JP	會議開始	會議結束
陳美蓮議員	會議開始	會議結束
張木林議員	會議開始	上午 11:25
趙秀嫻議員, MH	會議開始	上午 11:00
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
梁明堅議員	會議開始	會議結束
文光明議員	會議開始	下午 12:20
麥業成議員	會議開始	會議結束
沈豪傑議員	會議開始	會議結束
蕭浪鳴議員	會議開始	上午 10:55
鄧焯謙議員	上午 10:20	會議結束
黃煒鈴議員	會議開始	會議結束
王威信議員, MH	會議開始	下午 12:05
黃偉賢議員	上午 10:15	會議結束
楊家安議員	會議開始	上午 11:10
袁敏兒議員	會議開始	會議結束
陳天任先生	會議開始	上午 11:05
徐君紹先生	會議開始	正午 12:00
郭靜然女士	會議開始	會議結束
林廷衛先生	會議開始	會議結束
陸子峯先生	上午 10:25	上午 11:05
鄧永明先生	會議開始	會議結束

秘 書： 翁連洲先生

元朗民政事務處行政助理（區議會）二

列席者

麥嘉盈女士	元朗民政事務助理專員（2）
譚樂忻女士	運輸署高級運輸主任/元朗 1
文家豪先生	運輸署工程師/元朗西
林 圓女士	香港鐵路有限公司助理公共關係經理—對外事務
鄭俊宇議員	

缺席者

陳思靜議員	（因事請假）
李月民議員, MH	
梁福元議員	
馬淑燕議員	（因事請假）
鄧鎔耀議員	（因事請假）
杜嘉倫議員	
鍾就華先生	
吳家良先生	

* * * * *

歡迎詞

主席歡迎各成員、政府部門代表及香港鐵路有限公司（港鐵）代表出席 2018 年度元朗區議會集體運輸服務工作小組第三次會議。

2． 有關議程次序安排方面，由於議程第四項、成員提問（1）李月民議員, MH 建議討論反對港鐵加價及要求政府以港鐵股息補貼長途乘客及（2）麥業成議員、陳美蓮議員、黃偉賢議員、鄭俊宇議員、杜嘉倫議員及林廷衛先生建議討論反對港鐵加價 3.14%；要求政府檢討港鐵票價調整機制的性質相似，主席建議合併討論，並獲得成員同意。

3． 另外，由於運輸署工程師同時出席議程第三項及議程第四（3）項，故主席建議待本小組完成討論議程第三項後，便接着討論議程第四（3）項，有關建議獲得成員同意。

4． 此外，主席表示會議前得悉文光明議員建議討論有關公共小型巴士超載問題，由於近期市民非常關注該事項，故接受較短時間提出的議題，並將此議題增列為議程第四（4）項，成員一致同意有關安排。

第一項、通過 2018 年度第二次會議記錄

5. 成員一致通過上述會議記錄。

第二項、西鐵綫全面增加至八卡車的進度

6. 林圓女士簡介，西鐵綫七卡車全面改裝至八卡車的進度良好，預計最快可於今年 6 月前完成此項工程，如有進一步消息將通知成員。
7. 主席總結，成員備悉西鐵綫改裝至八卡車的進度報告。

第三項、續議事項：

- (1) 農曆新年期間發生的兩宗輕鐵與的士相撞事故
(集體運輸服務工作小組文件 2018／第 19 號)
-

8. 主席表示，輕鐵路軌與道路交界曾多次發生交通意外，過往會議已就同類交通意外提供意見，期望運輸署可改善道路設施，從而避免相關意外再次發生，並請運輸署代表回應有關改動道路設施的進展。

9. 文家豪先生綜合回應如下：

- (1) 指出乘客一上車便要支付全程車費並不合理，反映乘客要求按站距收費車費公平合理；
- (2) 交通意外的發生往往涉及一個或多個不同因素，包括道路設計、司機的駕駛態度及意識、道路情況以及天氣等；
- (3) 有關今年 2 月 14 及 16 日發生的交通意外，由於案件仍在警方調查階段，現階段不適宜向公眾透露詳細調查情況；及
- (4) 播放片段模擬車輛沿天華路東行往天華路與天瑞路路口，並解釋交通燈號的設定、車輛及輕鐵到達該路口的相距時間等。

10 · 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (5) 因輕鐵在水圍有優先過路權，黃燈迅速轉為紅燈令一些不熟悉水圍路況的司機或會剎制不及而發生意外，建議取消在天華路與天瑞路交界的輕鐵優先過路權，或清晰標示道路標記和改善路旁的交通指示牌；
- (6) 相信是次意外的主要成因是車輛司機的駕駛態度，傾向於交通燈轉黃燈時「衝燈尾」，以現時路口的距離和一般市區路段的車速限制，認為保守型駕駛人士行經此路口而發生交通意外的可能性較低，建議等待警方的調查以釐清意外的原因；
- (7) 從片段中所見，交通燈的轉燈時間已足夠讓車輛停定，相信有可能司機未有留意交通燈號，或混淆了交通燈顯示向左轉和直行的燈號；及
- (8) 認為天華路相對平直，駕駛人士或會使用較高速度行駛，過往曾發生多次交通意外，建議考慮在該路段增設指示牌，提醒駕駛人士前方是輕鐵過路處，並安裝攝錄機以警剔駕駛人士。

11 · 文家豪先生綜合回應如下：

- (1) 不論該路口是否輕鐵優先過路，交通燈由綠燈轉為紅燈中間有三秒的黃燈時間讓駕駛人士判斷在安全情況下於停車綫前停車，和一般不涉及輕鐵的路口一致；
- (2) 在每一個輕鐵路口前約 30 至 40 米已設置一組指示牌，提示前方有輕鐵經過。署方會檢視適合的位置以加設更多指示牌，提醒道路使用者和駕駛人士；及
- (3) 備悉有關在輕鐵駛經的路口增設升降閘欄的意見，並會作合適的跟進。

12 · 主席總結，成員期望運輸署可考慮在該路段增設特別交通燈號或升降閘欄，提醒駕駛人士輕鐵即將駛經該路段。期望運輸署認真研究成員的意見，避免再有輕鐵碰撞的意外發生。

第四項、成員提問：

- (1) 李月民議員, MH 建議討論反對港鐵加價及要求政府以港鐵股息補貼長途乘客（集體運輸服務工作小組文件 2018／第 14 號）
 - (2) 麥業成議員、陳美蓮議員、黃偉賢議員、鄭俊宇議員、杜嘉倫議員及林廷衛先生建議討論反對港鐵加價 3.14%；要求政府檢討港鐵票價調整機制（集體運輸服務工作小組文件 2018／第 15 號）
-

13． 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 認為是次港鐵提出車費加價 3.14%對居民並不公平，因為集體運輸服務被港鐵壟斷，認為其營運只需付出建築成本和人工開支，加上早上繁忙時段的班次不足應付乘客需求，並曾發生訊號及車輛故障等問題，認為是次車費加價並不合理；由於政府給予港鐵營運鐵路服務的專利權，建議港鐵為市民提供票價優惠，減輕市民的負擔；
- (2) 查詢為何「可加可減票價調整機制」變成「只加不減」的原因。港鐵就過往發生的延誤事故而被罰款約 2,000 萬元，連同「分享利潤機制」所需支付約 2 億元，需於今年下半年度向乘客提供車費 97 折優惠；而是次車費加價 3.14%涉及抵消了今年的車費優惠和補償於 2017 年被凍結的車費加幅；認為是次加幅對偏遠地區人士的影響最深，期望港鐵可加強社會企業的责任，下調車費加幅，並期望政府監察「可加可減票價調整機制」，和提高港鐵於繁忙時段發生車務故障的罰款額；
- (3) 期望可檢討現時機制，不容許港鐵透過車費加價而補償罰款損失，期望港鐵可考慮下調車費加幅以紓緩居住新界西等偏遠地區人士和基層市民的交通負擔；
- (4) 估計是次車費加價後，其他運輸服務亦會跟隨提出車費加價的申請。有見港鐵發生延誤事故後未有補償安排，要求港鐵將股息補貼長途乘客；
- (5) 認為在「可加可減票價方程式」中，「綜合消費物價指數」和「工資指數」必然上升，被減除的「生產力因素」只計算營運效益，未包括車站內的零售、廣告收入及商場因人流帶動所得的利潤，以致方程式的結果只會出現正數，即車票加價。要求港鐵在「生產力因素」中真正反映港鐵的利潤情況；有見港鐵車費加幅與八達通回饋同樣約 3%，建議將八達通回饋的金額列入生產力因素之中，減省行政開支；

- (6) 認為政府除了獲得港鐵股份 75.17%所得的利息外，亦獲港鐵的稅收和補地價的收入；擔憂將來港鐵撤離香港而令股價大跌，建議政府考慮私有化港鐵，並指出港鐵以借貸投資以減少其利潤，期望政府可審視港鐵的真正財政和利潤，將政府的 75.17% 持股量所得的利息和港鐵發展鐵路上蓋的收入全面撥入票價優惠，回饋所有市民；
- (7) 堅決反對港鐵的車費加價，以往港鐵曾發生數次車務故障，故應安排減免車費以回饋市民，並認為香港的港鐵車價比一般地方的貴，令其他基層市民受影響；
- (8) 除了 2017 年港鐵曾凍結票價外，自 2010 年起至 2016 年，港鐵票價均有加幅，由於車費並非能減省的開支，故建議港鐵檢討票價調整機制，考慮提供分區月票及短途月票等車費優惠；
- (9) 以市民月入 10,000 元的情況，認為每日來回港島區的車費已佔差不多 60 元，如隨後需轉乘其他輔助交通工具，其交通費用支出將佔收入的五分之一，再加上租金等支出，市民將百上加斤，故鼓勵港鐵盡社會責任，加價前多考慮市民狀況，並為市民提供真正的車費優惠；
- (10) 認為車費加價必需與港鐵的服務質素掛鉤，港鐵的高利潤政策可保持高服務水平，但交通費用高昂，而深圳的鐵路服務雖同屬利潤政策，但其交通收費亦不及港鐵；建議港鐵參照北京鐵路服務的車費安排，以定額車費前往各站；
- (11) 指出港鐵的 3%車費優惠只維持半年，加上其車費優惠從港鐵的罰款中支出，並非由港鐵的盈餘中撥出，如港鐵有心回饋市民，應另行安排乘車優惠計劃或凍結今年的票價，以盡社會企業的責任；
- (12) 現時乘搭西鐵綫和巴士前往港島的車費存在差距，如港鐵的車費加價後將與巴士車費的差距拉遠，引發九龍巴士公司（九巴）及其他交通工具營辦商要求車費加價，令市民八上加斤；
- (13) 認為港鐵在車務和地產業務均有賺錢，而政策容納港鐵在車站上蓋發展物業，應將地產業務的盈餘補貼票價，不應只考慮車務財政狀況而決定是否加價；

- (14) 東鐵綫全程比西鐵綫長，但西鐵綫的車費比東鐵綫昂貴，認為應統一各車站的車費以便應付將來沙中綫等發展，並建議港鐵應全盤考慮營運地產業務的盈餘而調整車費；
- (15) 認為港鐵未有建設足夠設施如隔音屏及入閘機，而且西鐵元朗站及朗屏站的無障礙設施不足，故其收入和所提供的服務不符，建議安裝如升降機等設施，亦期望局長能聆聽有關意見；及
- (16) 有見九巴推出月票計劃，將吸引需前往港島區上班的市民使用，認為港鐵可考慮調整加價幅度，以保持競爭力。

14 · 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 會後將修訂回應文件內購買輕鐵車輛的金額再轉交成員參閱；
- (2) 自 2007 年兩鐵合併起，以「票價調整機制」來釐定每年票價調整的幅度，已取代在合併前港鐵的票價自主權。票價調整與經濟情況及工資水平掛鉤，由方程式驅動可確保票價調整具公開、客觀及具透明度。港鐵與政府於 2017 年檢討「票價調整機制」時亦考慮不同持份者的意見，雖然生產力因數是 0，港鐵額外將其調整幅度調低 0.6%，此調整有效期至 2022-23 年度；
- (3) 在去年的檢討後，港鐵根據「分享利潤機制」及「服務表現安排」而於 2018-19 年度增加 2 億 2250 萬元的撥備作為乘客每程車費可享的 0.3%優惠，為期至少 6 個月，款項不足將由港鐵承擔；此消彼長的情況下，估計乘客於 2018 年使用八達通的實際車費很可能不會上調；
- (4) 理解各區議員的關注，現時已有不同優惠照顧不同乘客群的需要，如西鐵綫月票等。港鐵每年提供約 26 億元的恆常車費優惠，包括各項轉乘優惠（如於特定時間及車站乘搭西鐵、輕鐵和港鐵巴士可享免費轉乘）、月票等；整體而言，港鐵現提供的五款月票（適用於西鐵綫、東鐵綫及東涌綫）可切合乘客需要，而月票的概念為搭得愈多，省得愈多，預計乘客使用月票後可節省超過 10-40%的支出，而轉乘連接車程則可享有 75 折優惠及每程八達通 3%的車費回贈；
- (5) 於 2017 年期間，重鐵及輕鐵的總乘客量超過 20 億人次，而總

列車班次超過 320 萬班，對比兩鐵合併後，總加幅達分別上升 34%及約 20%。隨着港鐵服務不斷擴展，列車班次越來越頻密，港鐵必須投放大量資源在維修、保養和更新鐵路資產方面，盡量減低事故發生的機會；及

- (6) 近年港鐵不斷投放資源，以改善輕鐵及重鐵設施，如更換所有輕鐵站月台上的八達通收費器及查閱機，並已投放逾 7 億元購入 40 輛輕鐵列車，其中十輛用作擴展車隊，並會每年增加車箱數量，以持續提升港鐵的設施和服務。

15. 主席總結，建議身兼立法會議員的成員於立法會會議向運輸及房屋局局長轉達意見。就運輸及房屋局未有派員出席是次會議聆聽成員的意見，建議秘書處會後去信運輸及房屋局局長表示失望，要求政府檢討港鐵票價機制，和政府以港鐵股息補貼長途乘客，並去信港鐵重申本工作小組的立場，即普遍反對港鐵加價。

（會後補註：秘書處已於 2018 年 6 月 28 日去信運輸及房屋局局長和港鐵，以轉達成員的意見。）

- (3) **陳美蓮議員、黃偉賢議員、麥業成議員、杜嘉倫議員、林廷衛先生建議討論天慈輕鐵站過路處加設膠柱令行人過路處縮細，影響行人安全**
（集體運輸服務工作小組文件 2018／第 16 號）
-

16. 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 輕鐵天慈站往天慈邨的行人過路處位置狹窄，於繁忙時段該過路處的人流擠塞問題更為嚴重，自天慈站過路處的通道安裝了三條防撞膠柱後，通道縮窄了三分之一，不便使用輪椅及嬰兒車的人士通過；港鐵得悉意見後已拆除一條防撞膠柱，才稍擴闊通道，期望港鐵可拆除其餘兩條防撞膠柱；
- (2) 認為不適合在人流量高的通道安裝防撞膠柱，建議拆除所有防撞膠柱，並向運輸署和港鐵查詢安裝防撞膠柱的目的；
- (3) 認為於洪水橋區輕鐵站安裝防撞膠柱可阻止路人行經過路處旁邊未被木板填平的路段，建議港鐵考慮填平該位置，以擴闊過路處，並同意安排實地視察，以了解現場情況；

- (4) 期望運輸署可跟進天水圍明渠附近單車徑久未維修的防撞膠柱，並考慮在單車徑的斜坡增設防撞膠柱；
- (5) 建議港鐵推出有關計劃前可諮詢當區議員的意見，以了解居民及乘客使用過路處的實際情況；有市民投訴增設防撞膠柱後，令他們容易與其他行人碰撞，期望港鐵吸納意見和進行相關改善；
- (6) 在輕鐵元朗總站增設防撞膠柱後，有助提升乘客過路的安全，但亦有不利之處，期望港鐵可平衡利弊；及
- (7) 查詢在路口加設防撞膠柱的準則，認為既定的一套交通安全準則未能適用所有地方，而且增設膠柱的決定並不客觀。

17 · 文家豪先生綜合回應如下：

- (1) 運輸署會定期與港鐵及相關部門就輕鐵路口及過路處的安全事宜展開會議；
- (2) 成員提及安裝防撞膠柱的位置屬於港鐵範圍，以配合輕鐵的營運及服務。考慮過往數宗涉及行人和輕鐵的交通意外，港鐵建議安裝防撞膠柱，以指引行人適當的路徑及提供警示作用，從而減少意外發生；
- (3) 運輸署原則上同意港鐵的建議，前提是不應對行人造成負面影響，特別是行人流量高的地點。運輸署會就每個建議作檢視。如有任何實質改動，港鐵需諮詢運輸署和當區議員；
- (4) 有關繁忙時段輕鐵天慈站過路處的防撞膠柱是否造成行人阻塞，需待實地視察後再確定情況；及
- (5) 使用單車人士應在過路處前下車，以步行橫過過路處。

18 · 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 港鐵會檢討推行計劃時與相關議員的溝通；
- (2) 安裝防撞膠柱的目的為行人過路前先於膠柱位置短暫停留，以

免行人直接衝出馬路，及防止單車駕駛者危險過路；

- (3) 將稍後出席實地視察與部門代表和成員檢視各位置安裝防撞膠柱後的行人過路情況，並講解最合適安裝防撞膠柱；及
- (4) 於 2016 年 12 月在天慈站安裝防撞膠柱後，港鐵已因應當區議員的意見而移除若干條防撞膠柱，如回覆文件中 2017 年 8 月至今的圖片所示，安裝防撞膠柱的範圍並沒有伸延。

19． 主席總結，有見天恆站過路處同樣無端出現防撞膠柱，相信其他車輕鐵站有可能出現同樣情況，建議秘書處會後去信收集成員對各輕鐵站設置防撞膠柱不便行人通過的位置和意見，以便進行相關實地視察和跟進工作。

（會後補註：秘書處已於 2017 年 6 月 4 日去信各成員，以收集他們對各輕鐵站安裝防撞膠柱的意見，並已於 7 月 3 日去信港鐵考慮成員的意見，和將於 7 月 19 日在輕鐵天慈站和天恆站進行實地視察。）

(4) 文光明議員建議討論有關公共小型巴士超載問題

20． 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 認為嚴重缺乏公共交通工具駛經鄉郊地區如十八鄉、大棠及新田，導致公共小型巴士出現超載情況，期望可於早上提供足夠特別班次行駛鄉郊路線，接載所有乘客；
- (2) 小巴超載問題反映鄉郊人口的增長但交通設施不足，而小巴超載的情況在鄉郊和市中心亦不是偶有發生，居民需於上下班時間等候多班小巴才能登車，期望運輸署就小巴路線不足問題檢視和改善鄉郊的交通服務；
- (3) 現時大棠道的公共小型巴士未能滿足乘客需求，而九巴不願開設路線，令乘客既需要支付車費亦同時承受超載的危險，對乘客不公平；
- (4) 政府現行政策容許小巴由 16 座加設至 19 座，建議運輸署考慮為車主提供相關津貼將車輛改裝成 19 座，亦希望增設巴士路線行走郊鄉地區，解決居民需要；

- (5) 認為小巴路線中後段分站的乘客難以登車，期望港鐵巴士第 K66 路線增加晨早特別班，減少小巴超載情況；有見 71 歲女司機為生計而冒險，容許小巴超載至 25 位乘客，建議運輸署考慮再增加小巴座位，以滿足居民實際需要；除了強烈譴責超載行為外，運輸署可通過教育和宣傳方式如在小巴車廂張貼有關小巴超載的訊息，以提醒司機切勿超載；
- (6) 認為港鐵未有妥善經營第 76K 路線，以致乘客量不足，曾建議營辦商安排早上特別班，行經新田天文祥公園至元朗市，但等候多時仍未安排，認為小巴營運商未有顧及當區居民的需要；及
- (7) 建議港鐵增加現有路線的班次，以應付乘客的需求。

21 · 譚樂忻女士綜合回應如下：

- (1) 小巴超載屬違法行為，署方予以強烈譴責，並已聯絡警方要求採取積極的執法行動和加強檢控，以阻嚇小巴司機進行違法行為，亦透過其他渠道如與小巴商會進行定期會議，反映小巴超載問題和加強呼籲；並在運輸署出版的《公共小巴服務通訊》中宣傳有關訊息，和透過活動推廣駕駛安全及優質小巴服務；
- (2) 有關大棠路的公共交通服務安排方面，署方已聯絡港鐵考慮於早上及晚上時段延長港鐵巴士路線第 K66 號綫的服務，希望藉此可改善現時服務不足的情況；
- (3) 現正檢視不同鄉郊包括十八鄉及新田等地的公共小型巴士（紅色小巴）及專線小巴（綠色小巴）是否提供足夠服務，並會在有需要的地區研究提升相關公共交通服務，以滿足乘客需要；
- (4) 政府現時未有提供補貼協助小巴由 16 座位改裝成 19 座或購買全新 19 座小巴，而環境保護署的資助計劃是為淘汰歐盟四期以前的柴油商業車輛，包括貨車、小型巴士和非專利巴士，以鼓勵車主更換較為環保的車輛；
- (5) 就增設巴士路線的建議，將轉交至相關分部於準備未來巴士路線計劃時一併考慮；及
- (6) 有關加強切勿超載的宣傳方面，會將成員的相關意見轉交至公

共小巴組同事跟進，該組別負責有關小巴行業的宣傳，並會提供協助以便小巴營辦商可將有關宣傳資料放置在小巴總站或車輛內，以加強對市民的教育。

22. 主席總結，小巴超載引發安全問題，亦反映某些地區的交通服務不足，希望運輸署跟進成員的意見，安排小巴特別班次，甚至以巴士服務應付乘客的需求。

（會後補註：秘書處已安排於 2018 年 6 月 22 日下午 6 時至 7 時在鳳翔路公共小巴總站與運輸署代表及成員實地視察。當天雖然偶有人龍出現，而班次按原定的服務表維持約四分鐘一班，情況大致可以接受，第 39 號線的跟進暫告一段落。有關建造上蓋一事，主席決定去信運輸署署長建議邀請投資者贊助小巴營辦商建造上蓋，秘書處已於 7 月 16 日去信運輸署署長。）

第五項、小巴服務進展報告

（集體運輸服務工作小組文件 2018／第 17 號）

報告事項 1. 專線小巴第 39 號線（白沙 — 元朗鳳翔路）

23. 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 有見在鳳翔路（「雞地」）小巴總站的候車人龍太長，乘客甚至要在道路旁排隊，故要求第 39 號線改善服務，並反對其加價申請；
- (2) 在「雞地」小巴總站的各個小巴路線首站已設置上蓋，惟第 39 號線的首站仍未設置，建議營辦商盡快設置上蓋；
- (3) 即使營辦商已增聘兩名司機，現時乘客需等候至第六班抵站小巴才能登車，認為現時班次嚴重不足，期望運輸署向營辦商施壓以增加班次，並改善居民候車環境；
- (4) 查詢第 39 號線的營辦商是否有意增設 19 座小巴；及
- (5) 建議於繁忙時段安排實地視察第 39 號線的班次安排。

24. 譚樂忻女士綜合回應如下：

- (1) 觀察發現於繁忙時段在「雞地」小巴總站第 39 號線的乘客量較多，已要求營辦商增聘人手盡量使用所有車輛（包括後備車輛），而營辦商最近亦已增聘兩名司機於繁忙時段加開現有車輛；
- (2) 根據最近的實地調查結果所得，除了交通情況或天氣因素影響外，大部分乘客可於約 10 分鐘左右登上抵站班次；
- (3) 有關鳳翔路公共小巴總站加設上蓋一事，署方已將意見轉交營辦商跟進，並將於下次的小巴服務進展報告中匯報加設上蓋的進展；及
- (4) 由於大部分小巴車輛未達到更換的車齡，故暫未有具體計劃增設或更換 19 座小巴。

25． 主席總結，由於運輸署的回覆與成員的意見有落差，此議題將保留至下次會議繼續討論，另請秘書處會後安排有關視察。

（會後補註：秘書處已於 2018 年 6 月 22 日下午 6 時至 7 時安排在鳳翔路公共小巴總站與運輸署代表及成員進行實地視察。當日班次按原定的服務表維持約四分鐘一班，雖然偶有人龍出現，情況大致可以接受，第 39 號線的跟進暫告一段落。）

報告事項 2. 專線小巴第 619 號線（洪水橋（洪元路）—天水圍站）服務重組

26． 譚樂忻女士報告，上次會議提及專線小巴第 619 號線的營辦商已於去年 12 月通知署方有關終止第 619 號線的服務，並給予 6 個月的通知期，表示服務將於 6 月 17 日終止。署方亦於第 619 號線服務終止前發信至其他專線小巴營辦商建議他們考慮提供臨時小巴服務，惟署方至今仍未收到任何回覆，故該路線將如期於 6 月 17 日終止服務。署方會繼續留意專線小巴第 619 號線現有替代服務（如港鐵巴士第 K75 綫系列）的運作情況，如有需要將要求港鐵安排增加第 K75 綫的班次，以應付需求。

27． 主席總結，要求運輸署安排其他替代服務，包括增加第 K75 綫的班次和其他巴士路線服務。

報告事項 3. 專線小巴第 77A 號線（天水圍北（俊宏軒）— 博愛醫院）
專線小巴第 77B 號線（天水圍北（俊宏軒）— 博愛醫院）

28 · 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 於早上繁忙時段第 77A 和 77B 路線的大部分班次在首站接載柏慧豪園的居民或於其後分站的乘客後已滿載，故在天瑞或天耀分站候車的乘客很難登上抵站班次，建議營辦商更換 19 座小巴，並在首站先預留部分座位供其他分站的乘客登車；
- (2) 認為第 77 號線的車費加價 9%但服務未有提升，而營辦商未有處理多年來班次不足的問題，亦未見運輸署的懲罰安排，建議運輸署公開競投第 77 路線的客運營業證，讓營辦商改善服務，以繼續營辦該路線；及
- (3) 期望運輸署於早上繁忙時段在天瑞及天耀分站進行突擊調查，如發現分站的乘客未能登車，將要求營辦商增設小巴車輛，以增加班次。

29 · 譚樂忻女士綜合回應如下：

- (1) 就第 77 號線不依路線行駛及「飛站」問題，運輸署會不時安排突擊調查，如發現有此情況，將聯絡營辦商跟進；及
- (2) 早前曾就第 77 號線不依路線行駛及「飛站」問題與營辦商召開會議討論，並於會議上反映各方對此路線的意見，就下游分站如天瑞、天耀及天盛分站出現乘客未能登車的情況，運輸署已建議營辦商在資源許可的情況下考慮更換 19 座小巴，以應付乘客需求。據了解，營辦商現時仍未有具體更換 19 座小巴的方案，運輸署會於檢討其服務時與營辦商再作跟進。

30 · 主席總結，建議成員提供有關投訴的司機資料及要求營辦商更換 19 座小巴。

報告事項 4. 專線小巴第 618 號線（天恩邨 — 深圳灣口岸）

31． 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 認為運輸署於星期一進行突擊調查未能反映真實情況，建議運輸署於星期六早上繁忙時段進行突擊調查及促請營辦商盡快將小巴更換成 19 座車輛；及
- (2) 認為只有第 618 號線一條路線不足以應付天水圍南北的乘客需求，期望運輸署增設往深圳灣口岸的小巴路線。

32． 譚樂忻女士回應，署方可派員於星期六早上進行突擊調查，並把結果於小巴服務進展報告中匯報。另已備悉有關天水圍北至深圳灣口岸之間的交通服務情況，如有任何調整，將於公共交通服務檢討時一併考慮。

報告事項 5. 專線小巴第 604 號線（山下村 — 元朗鳳翔路）

33． 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (3) 第 604 號線以試辦方式由形點來往公園南路，因為 60 分鐘一班次以致乘客量低而於 3 月起停辦，建議修訂路線由山下路經十八鄉路前往形點，確保行車暢順。另建議第 604 號線不經市中心，以縮短每班次的等候時間；及
- (4) 建議第 604 號線經山下路、十八鄉路至元朗南，以彌補第 68F 號線的班次不足問題及滿足 YOHO 居民前往市中心的需求；認為第 609 號線的分站位置，未能應付乘客前往元朗大球場的需求。

34． 譚樂忻女士綜合回應如下：

- (1) 就建議第 604 號線改道行駛十八鄉路一事，將轉交營辦商考慮，以期縮短班次時間和應付乘客的需求；及
- (2) 有關第 609 號線的上車位置，署方會要求第 609 號線營辦商考慮乘客的出行模式，以決定會否增設有關分站，如有需要將要求營辦商增設指示。

報告事項 6. 專號小巴第 75 號線（元朗福康街 — 落馬洲支線管制站）

35. 成員表示，第 75 號線的班次不穩定，司機駛經中途站時因沒有乘客登車便不依路線行駛而自行掉頭，以及司機要求乘客協助購買水貨煙作交易的爭執等，曾向該號線的營辦商投訴但最終卻不了了之，希望運輸署跟進並建議設立記分制度，讓營辦商改善服務，以繼續營辦該號線。

36. 主席總結，建議於會後與運輸署和營辦商會面，並邀請有關成員出席，以跟進改善第 75 號線的服務。

（會後補註：秘書處將於 2018 年 8 月安排主席、運輸署代表及成員與小巴營辦商會面。）

第六項、居民巴士服務進展報告

（集體運輸服務工作小組文件 2018／第 18 號）

報告事項 1. NR95（朗屏邨至上水站）

37. 譚樂忻女士報告，NR95 號線服務於 2 月 15 日停止運作，居民巴士 NR95 號線的客運營業證到期至今，未有收到有關續證的申請。

38. 主席總結，在本工作小組的職權範圍中，成員對此事項未有任何意見或要求跟進的事項，此事項將不再討論。

報告事項 2. NR927（元朗朗屏邨—小瀝源（沙田））

報告事項 3. NR929（元朗青山公路—火炭）

39. 譚樂忻女士報告，根據 2017 年 12 月 12 日進行的實地調查，發現 NR927 號線未有營運，並就此去信要求營辦商補交書面通知，以便署方更新有關路線的資料，惟截至 2018 年 3 月底才收到營辦商的書面通知，表示已於 2017 年 12 月 30 日終止有關服務。

40. 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 認為該路線的乘客需求仍然存在，要求運輸署與九巴研究調配現有車輛行駛相關巴士路線如 269D 的班次駛經朗屏邨，以服務過往使用 NR927 號線的居民；
- (2) 有見兩條服務元朗朗屏邨居民的居民巴士路線停辦，期望運輸署可推動安排特別班次，以應付該區居民的需求；
- (3) 補充居民巴士營辦商受到營辦時間、設站位置等限制，加上運輸署的車牌記錄工作，引致有關路線即使有乘客的需求但未有營辦商有意營運有關路線，期望運輸署檢討有關政策；及
- (4) 建議將三項居民巴士服務的跟進事項轉交至巴士服務工作小組跟進，以討論安排替代的巴士服務。

41． 譚樂忻女士回應，指現時使用上述居民巴士服務的乘客可乘搭鐵路服務前往沙田或火炭，他們亦可使用現時由朗屏邨開出行經青山公路的巴士路線，然後於青山公路轉乘 269D 號線前往小瀝源。此外，署方已要求九巴考慮安排相關巴士路線增設特別班次駛經朗屏邨，然而九巴回覆表示基於資源所限，暫時未有計劃安排特別班次。署方可於會後再向成員補充相關的跟進資料。

42． 主席總結，得悉 NR95、NR927 及 NR929 號線的營辦商最終停辦有關路線服務，反映居民巴士服務的政策仍有改善空間，惟本工作小組的職權範圍未能再作進一步跟進，會後請秘書處去信運輸署署長，就該三條路線停辦以致居民交通服務受影響，本工作小組表示失望，要求運輸署積極尋找替代的交通服務，並將此事項轉交至巴士服務工作小組跟進，以安排替代的巴士服務。

（會後補註：秘書處已於 2018 年 6 月 28 日去信運輸署署長，以表達成員的意見。）

第七項、其他事項

43． 主席表示，早前收到市民對港鐵巴士第 K65、K75 和 K75P 綫班次不足的投訴，工作小組於 2018 年 4 月 27 日早上安排在廈村市分站作實地視察。根據實地視察的當日情況，偶有班次因客滿而未能接載所有候車乘客，不過乘客可於十分鐘內乘搭其後抵站的班次。至於投訴當日因天雨關係引致班次不穩定，工作小組已把相關意見轉達港鐵跟進並於 2018 年 5 月 14 日電郵回覆市民。

44 · 餘無別事，會議於下午 12 時 30 分結束。

元朗區議會秘書處

2018 年 7 月