

屯門區議會
2018-2019 年交通及運輸委員會
第一次特別會議記錄

日期：2018 年 2 月 9 日（星期五）

時間：上午 9 時 30 分

地點：屯門區議會會議室

<u>出席者</u>		<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
蘇炤成先生（主席）	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
葉文斌先生（副主席）	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
梁健文先生, BBS, MH, JP	屯門區議會主席	上午 9:37	會議結束
李洪森先生, BBS, MH	屯門區議會副主席	上午 9:30	會議結束
古漢強先生	屯門區議員	上午 9:36	上午 11:00
陶錫源先生, MH	屯門區議員	上午 9:34	上午 10:47
朱耀華先生	屯門區議員	上午 9:30	下午 12:33
吳觀鴻先生	屯門區議員	上午 9:30	上午 11:15
陳有海先生, BBS, MH, JP	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
何杏梅女士	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
林頌鎧先生	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
徐帆先生, MH	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
程志紅女士	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
龍瑞卿女士, MH	屯門區議員	上午 11:24	會議結束
陳文華先生, MH	屯門區議員	上午 9:30	下午 12:33
張恒輝先生	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
朱順雅女士	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
曾憲康先生	屯門區議員	上午 9:57	下午 12:19
蘇嘉雯女士	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
巫成鋒先生	屯門區議員	上午 9:30	下午 12:25
甘文鋒先生	屯門區議員	上午 10:20	下午 12:22
楊智恒先生	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
甄紹南先生	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
譚駿賢先生	屯門區議員	上午 9:30	下午 12:23
陳偉明先生	增選委員	上午 9:30	上午 9:48
陳滙熙先生	增選委員	上午 9:30	會議結束
葉栢榮先生	增選委員	上午 9:30	會議結束
曾德龍先生（秘書）	民政事務總署屯門民政事務處行政主任（區議會）二		

應邀嘉賓

張焯為先生	運輸署高級運輸主任/巴士發展（新界西）
黃詠秋女士	運輸署運輸主任/巴士發展（新界西）
蘇偉基先生	九龍巴士（一九三三）有限公司總經理（企業策劃及業務發展）
彭樹雄先生	九龍巴士（一九三三）有限公司總經理（九龍灣廠及荔枝角廠）
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）
黎嘉朗先生	龍運巴士有限公司高級營運支援主任

列席者

莫家聲先生	運輸署高級運輸主任/屯門 1
謝秀清女士	運輸署高級運輸主任/屯門 2
譚國樑先生	地政總署行政助理/地政（屯門地政處）
黃立彬先生	香港警務處屯門區交通隊警署警長
謝智豪先生	龍運巴士有限公司襄理（車務）
林志強先生	城巴有限公司助理營運經理
楊晉瑋先生	九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（車務）
陳凱庭女士	民政事務總署屯門民政事務助理專員（二）

缺席者

江鳳儀女士	屯門區議員
黃麗嫦女士	屯門區議員
陳文偉先生	屯門區議員

I. 歡迎詞

主席歡迎與會者出席 2018-2019 年交通及運輸委員會（下稱「交委會」）第一次特別會議，以跟進「2018-2019 年度屯門區巴士路線計劃」，並處理第二次會議未完成討論的事項（交委會文件第 5 號及第 7 號）。

2. 主席提醒各委員，如發現會議討論的事項涉及其個人利益，應在討論該事項前作出申報，他會根據會議常規第 39（12）條，決定曾就某事項披露利益關係的委員可否就該事項發言或參與表決，可否留在席上旁聽，或應否避席。所有作出利益聲明的個案均會記錄在會議記錄內。

II. 委員告假事宜

3. 秘書處收到江鳳儀議員和陳文偉議員的告假申請。

[會後補註：上述議員沒有於會議後兩個工作天遞交醫生證明文件，故其缺席未能按會議常規第 42（1）條獲交委會同意。]

III. 續議事項

(A) 2018-2019 年度屯門區巴士路線計劃

（交委會文件 2018 年第 3 號）

4. 主席歡迎運輸署高級運輸主任/巴士發展（新界西）張焯為先生、運輸主任/巴士發展（新界西）黃詠秋女士、九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）總經理（企業策劃及業務發展）蘇偉基先生、總經理（九龍灣廠及荔枝角廠）彭樹雄先生、襄理（車務）楊晉璋先生、高級主任（策劃及發展）鄧政傑先生、龍運巴士有限公司（下稱「龍運」）襄理（車務）謝智豪先生、高級營運支援主任黎嘉朗先生和城巴有限公司（下稱「城巴」）助理營運經理林志強先生出席會議。

5. 主席表示，根據交委會文件 2018 年第 3 號，計劃的內容可分為以下項目：

- (a) 建議九巴第 66X 號修改行車路線；
- (b) 建議九巴第 252B 號線早上 7 時 50 分的班次途經掃管笏路；
- (c) 建議增設第 252X 號線特別班次；
- (d) 建議九巴第 261 號線延長至粉嶺；

- (e) 建議新增九巴第 261X 號線來往屯門市中心至粉嶺（祥華）；
- (f) 建議增設九巴第 263C 號線來往屯門站至大埔中心；
- (g) 建議增設九巴第 M61 號線—中型單層巴士來往掃管笏路至屯門公路巴士轉乘站；
- (h) 建議增設長途巴士新型服務—九巴第 P960 號線；
- (i) 建議增設城巴第 P962 號線來往中環（交易廣場）至屯門（湖景路）；
以及
- (j) 建議增設九巴第 N260 號線特別班次。

6. 主席表示，為提高效率，他建議先請運輸署代表簡介計劃內容，再請委員根據上述十個項目依次提出意見，然後委員可按往常做法，就其他個別巴士路線發表意見。委員對此安排沒有意見。

7. 運輸署張先生介紹計劃內容如下，並表示署方歡迎委員提出意見，運輸署及巴士公司會就委員的意見及查詢作出回應：

- (i) 表示署方在制定屯門區巴士路線計劃（下稱「巴士路線計劃」）時會考慮市民對巴士服務的需求、巴士服務對道路負荷和環境造成的影響、社區發展、人口增長和整體巴士路線網絡等多項因素，務求有效運用資源，並為有切實需要的地區提供適當公共運輸服務；
- (ii) 表示巴士路線計劃的服務調整主要分為四類，第一類是新增或開辦巴士服務，包括（a）建議新增九巴第 261X 號線來往屯門市中心至粉嶺（祥華）、（b）建議增設九巴第 263C 號線來往屯門站至大埔中心、（c）建議增設中型單層巴士九巴第 M61 號線來往掃管笏路至屯門公路巴士轉乘站（下稱「轉乘站」），以及（d）建議增設長途巴士新型服務九巴第 P960 號線，來往灣仔及寶田；
- (iii) 表示第二類是增加特別班次，包括（a）建議增設九巴第 252X 號由掃管笏路開往藍田站的特別班次、（b）建議增設九巴第 N260 號深宵線特別班次，來往美孚及三聖邨，並途經掃管笏路，以及（c）建議增設城巴第 P962 號於下午繁忙時段由中環（交易廣場）

前往屯門（湖景路）；

- (iv) 表示第三類是加強現有服務，包括（a）來往兆康和藍田的第 267X 號、（b）來往屯門碼頭和深圳灣口岸的第 B3 號、（c）來往悅湖山莊和機場的第 A33 號、（d）由掃管笏開往九龍站的第 261B 號特別班次，以及（e）來往銅鑼灣及置樂花園的第 962B 號；以及
- (v) 第四類是修改現有行車道，包括（a）建議九巴第 66X 號前往奧運方向時改經欽州街、荔枝角道和上海街，以節省行車時間，以及（b）建議九巴第 252B 號線早上 7 時 50 分由恆順園開出的班次途經掃管笏路前往九龍南。

8. 主席請委員按計劃內容的十個項目順序作出討論。

建議九巴第 66X 號修改行車路線

9. 委員發表第一輪意見如下：

- (i) 表示不少居民都會乘坐九巴第 66X 號前往長沙灣和彌敦道一帶工作或消閒，若有關路線改經上海街會對他們造成不便。此外，署方從未就此修訂建議諮詢山景邨居民，故他反對有關建議；
- (ii) 表示文件建議修改第 66X 號去程路線，回程則維持現有行車路線，擔心造成混亂，故他不同意有關建議；
- (iii) 表示文件建議第 66X 號回程時繼續在旺角市中心一帶設站，證明居民有需要前往該區。此外，署方指出改道後受影響的客量佔總客量的 38%，人數眾多，因此他反對有關建議；以及
- (iv) 表示運輸署三年前取消第 66 號巴士路線，但至今未有加強該區的其他巴士服務，他質疑署方亦有意逐步削減第 57 號及第 66X 號巴士服務。由於署方建議於明年第一季落實第 66X 號的改道建議，他要求署方在本年內作充分諮詢，並重新考慮有關方案。

10. 運輸署張先生表示，文件建議第 66X 號由長沙灣道改行荔枝角道，由於兩者相距不遠，而且欽州街接近西九龍中心和鴨寮街一帶，相信會更方便出外購物的屯門居民。署方得悉部分乘客習慣透過此路線前往長

沙灣道或彌敦道，而目前轉乘站有不少途經長沙灣道或彌敦道的巴士路線可供選擇。因此，有關建議不但可節省第 66X 號的行車時間，亦可紓緩長沙灣道的道路負荷，更可加強屯門往來深水埗和荔枝角道的交通網絡。值得注意的是去年欽州街與長沙灣道交界曾發生嚴重交通意外，而事實上長沙灣道一帶交通流量較高，故該區的地區人士曾建議重整行經長沙灣道的巴士路線，以減輕該段道路的交通負荷。

11. 九巴楊先生表示，第 66X 號由長沙灣至奧運共有四個站點，改道後將增加至五個站點，故居民無論前往深水埗或旺角都非常方便。如居民須前往旺角市中心、花園街或朗豪坊一帶，可考慮在彌街或旺角街市站下車，故居民在有關路線改道後仍能前往原本的目的地。此外，現時有相當多巴士路線途經長沙灣道和彌敦道，單計屯門區已有七條路線，分別為第 52X、58X、59X、60X、63X、66X 和 67X 號。鑑於第 66X 號受長沙灣道、彌敦道和亞皆老街的交通擠塞影響，不時出現延誤情況，故改道後可穩定其整體班次，以及減輕繁忙路段的交通負荷，並有助穩定其他路線的班次。而上述其他路線較難作出改動，否則其行車路線會變得更為複雜。

12. 委員發表第二輪意見如下：

- (i) 認為運輸署制定各區巴士路線計劃時甚為偏頗，其他地區多有直接前往銅鑼灣的巴士路線，而屯門區只有前往灣仔或金鐘的路線。此外，既然屯門區有七條路線行經彌敦道，他不明白為何署方偏偏選擇修改第 66X 號的行車路線；
- (ii) 表示運輸署早年以人口不足為由取消行經大興和山景的第 66 號線。而修改第 66X 號線會對於長沙灣上班和前往旺角東鐵路站的居民帶來不便，故他再次反對有關建議；
- (iii) 表示旺角警署站是不少第 66X 號乘客的目的地，故他不同意取消該站。此外，九巴回應指乘客可於第 66X 號改道後步行前往原本的目的地，他認為有關說法難以令人接受，亦不同意九巴單單透過修改第 66X 號路線以紓緩繁忙路段的交通流量；以及
- (iv) 表示對題述建議有保留。既然九巴指屯門區共有七條巴士路線行經彌敦道，九巴應選擇修改其他路線的行車安排，例如考慮修改部分於屯門區內行走多個地區的路線。此外，第 66X 號班次不多，加上運輸署早年已削減第 66 號，相信第 66X 號不會對繁忙路

段造成沉重壓力，故促請運輸署及九巴重新整理有關建議。

13. 主席表示，交委會曾反對運輸署開辦城巴第 962C 和 962E 號服務，但運輸署早前在未經交委會同意下，城巴卻發新聞稿正式落實有關服務。鑑於類似事件已多次發生，他要求運輸署和巴士公司認真聆聽委員提出的意見，並審慎考慮第 66X 號的改道方案。若署方最終決定落實有關建議，必須再次通知交委會。

建議九巴第 252B 號線早上 7 時 50 分的班次途經掃管笏路

14. 有委員表示，掃管笏區的公共運輸服務一直乏善可陳，故她歡迎署方加強該區的巴士服務。然而，第 252B 號行經掃管笏會大大增加恆順園至愛琴海岸乘客的交通時間，她要求運輸署在照顧掃管笏的需求時，不宜對原有乘客造成太大影響，長遠而言亦不應透過借調其他巴士路線的部分班次以滿足掃管笏的需求。此外，該區的新屋苑將於本年三月入伙，故題述建議在本年第四季才落實並不理想。

15. 有委員表示，增加掃管笏的巴士服務以回應人口增長是無庸置疑。然而，當第 252B 號繞經掃管笏後，行車路線將變得非常迂迴，可能令原有乘客反感。由於此文件同時建議增設來回掃管笏和轉乘站的第 M61 號，故他建議巴士公司考慮增設第 M61 轉乘其他巴士路線的優惠而第 252B 號維持原有行車路線。他強調署方不應為了回應掃管笏的乘車需求而令第 252B 號出現其他問題，以免得不償失，因此他要求署方重新考慮有關建議。

16. 主席表示，由於巴士路線途經深井至少需時 20 分鐘，而日後屯門區議會亦難以單方面建議修改有關巴士路線，加上現時已有第 962B 號行經深井，故他一般不會同意屯門區的其他巴士路線途經深井，例如第 962C 或 962E 號。就第 252B 號而言，他請運輸署及巴士公司考慮地區的實際情況，並希望有關改動不會造成擾民的情況。

17. 運輸署張先生表示，現時第 252B 號早上 7 時 50 分的班次仍有剩餘載客力，相信能夠應付掃管笏的新增需求，但署方備悉委員對第 252B 號繞經掃管笏區後將增加行車時間的關注，署方會與巴士公司就此作出研究，並同時檢視可否提早落實有關建議。

建議增設第 252X 號線特別班次

18. 由於此議題與交委會文件 2018 年第 7 號「要求增強九巴 252X 服務」

相關，交委會同意一併討論。

19. 交委會文件 2018 年第 7 號提交人表示，歡迎巴士公司於早上 7 時 15 分於掃管笏路增設一班第 252X 號前往藍田站，惟屯門公路經常擠塞，居民希望特別班次可提早至早上 7 時開出。此外，該區人口不斷增加，運輸署應考慮於早上增辦更多特別班次，並增設回程服務。巴士公司亦應盡早落實有關建議，若於明年第一季才實施略嫌太遲。

20. 有委員表示，贊成運輸署增加區內的公共運輸服務，惟署方不應只增設去程的特別班次服務。此外，第 252X 號將分別由恒順園和掃管笏路開往藍田站，若日後署方增設相應的回程服務，應以不同編號為兩條路線命名，以免混淆。

21. 有委員表示，他曾到愛琴海岸視察第 252X 號的乘車情況，並得悉此路線頗受居民歡迎。運輸署和巴士公司可考慮將有關特別班次訂於早上 7 時 45 分開出。青山公路沿線人口不斷增加，而運輸署每年僅增加少量特別班次服務，難以追上該區的新增需求，故署方長遠應考慮將有關特別班次擴展為全日服務。此外，曾有荃灣區議員向他反映，其選區雖隸屬荃灣區，惟地理位置處於屯門和荃灣之間，該區居民對由屯門前往市區的巴士也有一定需求，故希望屯門交委會能參考有關意見。

22. 主席表示，他不贊成屯門區的巴士路線行經深井，因途經深井至少需時 20 分鐘。此外，掃管笏區的人口將陸續增加，運輸署應整體考慮該區的發展。

23. 運輸署張先生表示，增設第 252X 號線特別班次乃配合掃管笏的社區發展所帶來的新增需求。早上繁忙時間的特別班次乃回應上班時段較集中的乘車需求，在非繁忙時段，乘客可善用轉乘網絡前往目的地。就委員建議該線增設回程服務及擴展為全日服務，現時第 252X 號回程班次的客量約為四成，署方會留意有關需求並適時檢討服務安排。

24. 九巴楊先生表示，由於上班人士的回程時間並不集中，故九巴須小心選擇回程班次的開出時間，以盡量滿足他們的需求，而現時第 252X 號回程班次的客量約為四成。九巴歡迎委員和街坊對第 252X 號特別班次的開出時間提出意見，並會與運輸署檢視有關路線的編號安排。

建議九巴第 261 號線延長至粉嶺

建議新增九巴第 261X 號線來往屯門市中心至粉嶺（祥華）

25. 由於上述兩項議題相關，交委會同意將之一併討論。
26. 委員提出以下的意見：
- (i) 表示支持有關建議，並指出乘客經常投訴第 261 號脫班，不時需候車近 30 分鐘。另一方面，欣田邨即將入伙，當中不少居民將由上水遷入屯門，預計日後來往上水和屯門的巴士服務需求大增。雖然九巴已因應路線延長新增三輛行走第 261 號線的巴士資源，但建議九巴再增加一至兩輛巴士行駛此路線。此外，第 261X 號的車程較第 261 號短，收費卻較後者貴，故她請巴士公司檢視前者的車資水平；
 - (ii) 表示歡迎題述建議，並要求九巴確保行車路線延長後班次穩定性不受影響。此外，如資源許可，巴士公司應考慮增加第 261X 號的班次或將其擴展為全日服務；
 - (iii) 表示他曾爭取第 261 號途經藍地、泥圍、鍾屋村和洪水橋，再經洪天路前往上水方向，惟運輸署以有關建議將導致車程甚長為由拒絕。其後，運輸署共開辦三班由青麟路開出的第 261P 號，因應欣田邨快將入伙，運輸署應考慮擴展第 261P 號為全日服務。他另建議第 261 和 261X 號均可考慮行經青麟路迴旋處，方便兆康苑和欣田邨居民。此外，第 261 號行經多個站點，若出現延誤實在不足為奇；
 - (iv) 表示贊成第 261 號延至粉嶺，並同時建議加密班次至 15 至 20 分鐘一班。九巴亦應考慮增加巴士資源行走此路線；
 - (v) 表示現時屯門來往北區的需求甚殷，故同意第 261 號延長至粉嶺。此外，他贊成第 261X 號試行上下午繁忙時段各兩班，並希望運輸署可適時作出檢討，以及考慮將其擴展為全日服務。就第 261X 號的走線而言，由屯門市中心開出尚可接受，若改由屯門碼頭、三聖或豐景園開出則能讓更多屯門居民受惠，成效更為理想。此外，他促請運輸署研究第 261 和 261X 號的協同效應，以免兩者客源重疊。他另詢問運輸署和巴士公司為何建議第 261X 號行經元朗部分經常擠塞的地點如博愛交匯處；

- (vi) 表示據調查所得，欣田邨近半居民來自大埔及北區，預料日後第 261 號的需求將持續上升。而目前第 261 號不時脫班，故他要求有關服務延至粉嶺後亦須維持每 15 至 20 分鐘一班；
- (vii) 認為第 261 和 261X 號路線重疊，故建議後者延至大埔；以及
- (viii) 表示支持第 261 號系列在青麟路迴旋處設站，並要求加強第 261P 號的服務水平。

27. 主席表示，X 線為特快線，故收費一般較高。

28. 運輸署張先生表示，若第 261 及 261X 號線的建議得以落實，署方會監察第 261、261P 和 261X 號的整體服務情況、客量及乘車模式，並按這些路線的實際需求調整其班次密度，以確保巴士資源用得其所。

29. 九巴楊先生表示，現時九巴第 261 號經常受北區的交通擠塞影響而出現延誤的情況，故九巴已計劃新增三輛巴士行駛有關路線，務求於路線延長同時亦可穩定整體班次。此外，九巴對第 261X 線於屯門區內的走線持開放態度，歡迎委員提供意見。九巴亦會密切關注欣田邨的發展，並適時調整第 261P 號的服務水平。

30. 主席請運輸署和巴士公司考慮將第 261X 號繞經欣田邨，並請運輸署回答會否考慮延長第 261X 號終點站至大埔。

31. 運輸署張先生表示，今年度的巴士路線計劃建議新增第 263C 號來往屯門站至大埔中心，而乘客亦可在城門隧道轉車站轉乘至大埔。

32. 有委員再次詢問第 261X 號途經元朗的原因。

33. 九巴楊先生回應表示，現時連接元朗和屯門的巴士服務只有途經青山公路的第 68A 號，故九巴希望提供一條較便捷的路線前往元朗。

34. 委員提出第二輪的意見如下：

- (i) 表示不同意第 261X 號行經元朗，一方面與輕鐵服務重疊，另一方面 X 線巴士應以最快捷的路線前往目的地。若九巴擔心客源不足，可考慮將有關總站改設於三聖，並經置樂花園前往上水；

- (ii) 表示博愛迴旋處經常擠塞，若第 261X 號行經該處，便會失去作為特快線的意義；
- (iii) 表示由於第 44 號小巴與第 261 號巴士服務範圍重疊，故建議第 261 號改由轉乘站開出，並經置樂花園前往上水，但他明白改動有關路線十分困難，故建議巴士公司考慮提供第 52X 或 53 號於三聖轉乘第 261 號的優惠，方便青山公路沿線居民前往上水；以及
- (iv) 建議第 261X 號改由掃管笏開出，經青山公路，然後直接前往北區。

35. 主席表示，他曾提交討論文件建議第 261 號改於轉乘站開出。此外，他表示博愛迴旋處交通情況尚可，而第 261X 號需駛經元朗才有足夠客源，否則難以維持服務。

36. 運輸署張先生表示，若有關建議得以落實，署方亦會適時檢討服務安排。

37. 主席表示，若待服務推出後才作調整，恐怕為時已晚。

38. 有委員表示，運輸署應尊重區議會，並認真考慮委員提出的意見。

39. 主席表示，交委會支持開辦第 261X 號，但其走線仍有待商討，他請運輸署研究委員的意見並適時報告。

40. 有委員表示，交委會贊成開設第 261X 號線，但不同意行經元朗，而屯門區內的走線則有待討論。鑑於文件建議有關路線於今年第二季落實，他希望主席向運輸署清楚表明交委會的立場。

41. 主席表示，他已要求運輸署考慮交委會的意見，並於服務落實前向交委會作出報告。

建議增設九巴第 263C 號線來往屯門站至大埔中心

42. 委員提出意見和查詢如下：

- (i) 表示他十多年前已開始爭取開辦於假日來往屯門至大埔的巴士服務，故歡迎署方的建議。然而，文件建議只於平日早上 7 時 15 分開辦每日一班的服務，相信未能兼顧居民前往大埔的上班和消閒的需求，因此他要求署方擴展此路線為全日服務。此外，他要求運輸署應先諮詢區議會，之後才將文件內容上載至互聯網；
- (ii) 建議運輸署及巴士公司考慮將有關班次增至每日上下午各三班，以回應居民前往大埔工作的需求。她另要求延長此路線的終點站至大埔工業邨；
- (iii) 表示屯門人口逾 50 萬，相信一輛載客量約 200 人的巴士無法滿足居民前往大埔上班的需求，故要求巴士公司按實際客量加密班次，長遠應擴展為全日服務；以及
- (iv) 詢問運輸署會否確切考慮委員的意見，否則他會離席，以表不滿。

43. 主席提醒運輸署不應將交委會未曾討論的文件上載至網頁。

44. 運輸署張先生表示，運輸署正在收集地區對巴士路線計劃的意見，並希望透過區議會諮詢各位議員，而事實上過往最終落實的巴士路線計劃亦會與原來的建議不同。此外，運輸署於本年 1 月初已透過區議會秘書處分發本年度巴士路線計劃的文件內容予交委會參閱，其後於同月 8 日上載至運輸署官方網頁予公眾人士參考。

45. 委員提出第二輪的意見和查詢如下：

- (i) 再次建議第 261X 號的終點站延至大埔，並希望運輸署在落實巴士路線計劃前再向交委會報告；
- (ii) 表示開辦一班前往大埔的巴士服務只是聊勝於無，未能完全解決居民前往新界東上班的需求。此外，他要求巴士公司下調此路線的收費，並建議運輸署考慮在轉乘站安排數班前往大埔的巴士，供乘客於繁忙時間轉乘；

- (iii) 表示屯門對外交通工作小組一直爭取開辦屯門至大埔的巴士服務，故他歡迎署方的建議。不過，他認為開辦只有一班車的服務可謂杯水車薪，難以滿足居民往來大埔工作的乘車需求。此外，他建議運輸署開辦新線路時將有關資源集中在轉乘站，一方面方便居民轉乘，另一方面巴士公司可因此調低車資；
- (iv) 表示支持開辦有關服務，並建議運輸署按實際需求加密班次，長遠則應擴展路線為全日行走。對於有建議指此路線應改於轉乘站開出，他表示較早前有另一條路線由轉乘站直接開往東九龍，但因客源不足而需改由龍門居開出，故委員應汲取教訓，並待有關路線正式投入服務一段時間後才再作檢討；
- (v) 要求擴展有關服務至全日行走。若巴士公司擔心提供全日服務後客源不足，可相應調整班次水平；
- (vi) 建議第 263C 號改由轉乘站開出，行經屯門區內，然後直上 9 號幹線，以避免行走擠塞問題較為嚴重的城門隧道；以及
- (vii) 要求運輸署於假日開辦有關服務，並加密班次。

46. 九巴楊先生表示，九巴會與運輸署研究第 263C 號的走線安排、班次水平及於假日開辦服務的可行性。此外，其車資水平是根據車費等級表釐定，惟九巴會檢視其調整空間。

47. 運輸署張先生表示，運輸署會與巴士公司檢視此建議路線的走線和班次安排。此外，不少乘客現時透過第 263 號前往城門隧道轉車站轉乘至大埔，故第 263C 號於屯門區內的走線與第 263 號相同，希望達至協同效應。而專營巴士公司的收費是根據車費等級表訂定，目前第 263 號的全程收費為 14.8 元。

建議增設九巴第 M61 號線—中型單層巴士來往掃管笏路至屯門公路巴士轉乘站

48. 由於此議題與交委會文件 2018 年第 5 號「強烈要求加強滿名山、NAPA、青盈路及掃管笏路一帶的交通服務」相關，交委會同意將之一併討論。

49. 交委會文件 2018 年第 5 號的提交人表示，樂見本年度巴士路線計劃在掃管笏一帶的交通服務方面著墨不少，然而新增的巴士服務多是一班起兩班止，難以滿足居民的實際需求，而且文件未有就即將入伙的滿名山作出相應交通安排。此外，她認為此路線於本年第四季或明年第一季才落實略嫌太遲，並查詢巴士公司會否提供第 M61 號的轉乘優惠。

50. 有委員歡迎有關建議，惟擔心署方本年度已在掃管笏增設多項服務，或導致第 M61 號客源不足，長遠可能要擴充服務範圍。此外，他詢問九巴為何設置總站於轉乘站下層，以及中型單層巴士與現時的中型巴士有何分別。

51. 有委員表示，以前曾有一巴士路線名為第 U61 號，現時則有第 61M 號，故他擔心此路線命名為第 M61 號會引致乘客混淆。

52. 九巴楊先生表示，政府去年發表的公共交通策略研究建議以試驗形式在新界人口密度較低的地區提供中型單層巴士服務，故九巴希望在人口持續增長的掃管笏提供前往轉乘站的接駁服務。由於中型單層巴士是新型巴士，九巴需時安排購置，惟九巴會考慮先用其他單層巴士提供服務。此外，該路線設總站於轉乘站下層是因為該處較適合作為總站。轉乘優惠方面，第 M61 號於轉乘站轉乘其他路線只須補回車費差額。

53. 有委員再次表示，由於掃管笏繁忙時間的巴士服務繁多，擔心第 M61 號客源不足。

54. 運輸署張先生表示，中型單層巴士的載客量較小巴為多，車輛長度則比現有單層巴士短，目的是服務人口密度較低的地區。署方會檢視其實際需求，並與巴士公司商討可否提早落實有關服務，以配合該區新屋苑的入伙情況。

55. 有委員建議巴士公司考慮讓第 M61 號的乘客在嘉禾里村站享有轉乘優惠，並再次要求九巴考慮重新訂定有關路線的編號。

56. 主席表示，M 號線多是前往港鐵站的路線。此外，第 M61 號的乘客已在轉乘站享有轉乘優惠。

57. 九巴楊先生表示，九巴會考慮在嘉禾里村站提供轉乘優惠，並會與運輸署商討有關路線編號的安排。

58. 有委員表示，本年度巴士路線計劃建議在掃管笏增設多項服務，但未有處理青盈路的需求，亦未有為即將入伙的滿名山籌備相應的交通配套。

59. 運輸署張先生表示，青山公路近青盈路現時設有巴士站，並提供 17 條小巴及巴士路線，署方會檢視現有的需求變化。此外，署方會積極與巴士公司協商第 M61 號線的落實時間。

60. 有委員表示，滿名山位於上山路段，距離咖啡灣泳灘站甚遠。她詢問運輸署會否為該屋苑安排相應的公共運輸服務。

61. 運輸署莫家聲先生表示，滿名山與青山公路相距不遠，而現時青山公路已設有不同的巴士和小巴路線等前往各區及港島，署方會因應其客量變化作出適當調整。此外，運輸署已原則上同意滿名山開辦邨巴短途接駁屯門站，署方會繼續留意該區的公共交通服務及其邨巴的運作情況。

62. 有委員表示，滿名山與咖啡灣泳灘距離約 700 米，她促請運輸署體恤居民，並為他們安排理想的交通配套。

63. 主席請運輸署和巴士公司研究有關意見。

建議增設長途巴士新型服務一九巴第 P960 號線

建議增設城巴第 P962 號線來往中環（交易廣場）至屯門（湖景路）

64. 由於上述兩項議題相關，交委會同意將之一併討論。

65. 委員提出以下的意見和查詢：

(i) 表示歡迎署方建議開辦第 P960 號，雖然有關路線不設企位、提供無線上網服務及設有 USB 供電裝置，但票價達 31.2 元，遠高於第 960 號的 20.8 元和邨巴的收費。此外，她查詢長者及殘疾人士的兩元乘車優惠是否適用於此路線；

(ii) 表示支持開設第 P960 號，但要求巴士公司不能削減原有第 960 號的班次。此外，她建議 P960 號延長終點站至銅鑼灣或北角，以提高其性價比。她另要求巴士公司考慮調低票價和提供長者及殘疾人士的兩元乘車優惠；

- (iii) 表示文件建議第 960 號於早上 6 時 50 分至 8 時 30 分在兆康開出，早上 9 時 15 分至下午 3 時 45 分則在寶田開出。由於兆康附近沒有直接前往灣仔的巴士服務，加上毗鄰的欣田邨即將入伙，而建生一帶本已有第 960 號行走，故建議統一所有第 P960 號於兆康開出，並下調車資及延長其終點站至銅鑼灣或天后；
- (iv) 表示居民普遍歡迎開辦此路線，並希望車資可下調至 25 至 26 元。她另詢問是否所有座位均設有 USB 供電裝置、無線上網會否限時，以及若付款後才得悉滿座可怎樣處理；
- (v) 表示第 P960 號的收費應調低至 30 元以下，並於石排頭路設站，以照顧大興區的需求；
- (vi) 表示同意第 P960 號的總站應統一設於兆康，以免造成混亂。此外，他建議第 P960 號於港島回程的尾班車延至深夜 1 時開出，並要求巴士公司下調車資，以及考慮將此路線納入長者及傷殘人士的兩元乘車優惠計劃；
- (vii) 表示第 P960 號不設企位對乘客安全更有保障。然而，第 P960 號車資較第 960 號貴近 1.5 倍，而車程只比後者短十分鐘，令人難以接受。他請運輸署重新考慮第 P960 號的走線，包括研究在大興附近設站和不駛入轉乘站等。他另詢問九巴第 P960 號線會否納入其月票計劃，以及開辦第 P960 號會否影響第 960 號原有班次；
- (viii) 表示支持新增兩班第 P962 號於中環開出，並建議巴士公司盡快落實有關安排。另一方面，欣田邨即將入伙，而據問卷調查所得，大多居民希望第 P960 號的總站統一設於兆康，故她請運輸署和巴士公司作出相應考慮。此外，第 P960 號僅比第 960 號快十分鐘，而其行經的路段經常擠塞，故她質疑巴士公司如何確保新路線的行車時間；
- (ix) 建議第 P960 號駛入震寰路並設立站點，並提議九巴在手機應用程式顯示第 P960 號線的剩餘座位數目，另要求巴士公司預留部分座位予傷殘人士；
- (x) 建議第 P960 線不經轉乘站直接前往港島，以節省行車時間，並建

議延至銅鑼灣、天后或北角。他促請運輸署和九巴重新考慮其走線安排；

- (xi) 表示一條巴士路線若設立不同總站會令人無所適從，故建議第 P960 號於兆康設置總站。此外，他同意此路線若不經轉乘站可大幅提升行車效率，並建議九巴考慮將此路線納入在月票計劃之內；
- (xii) 表示歡迎開設第 P962 號，並建議提早至本年第三季正式落實有關服務；以及
- (xiii) 表示眾多委員關注欣田邨的入伙情況，故她提議有關服務直接在欣田邨開出，並建議提早實施日期，以配合該邨的入伙進度。

66. 運輸署張先生表示，政府去年發表的公共交通策略研究，建議提供長途巴士新型服務，為乘客提供多元化的服務選擇，故第 P960 號的服務配備會較一般巴士路線有所提升，包括較寬敞的座位、不設企位、無線上網以及設有 USB 供電裝置，其營運成本亦會較其他一般巴士路線為高。就票價優惠而言，給予 12 歲以下小童及 65 歲以上長者的半價優惠將適用於第 P960 號，惟長者及殘疾人士的兩元乘車優惠則不會包括在內。事實上，兩元乘車優惠是鼓勵長者多使用公共交通工具，長者目前可透過乘坐第 960 號前往港島區，而現時機場路線及馬場路線亦未有納入在該優惠內。走線及班次安排方面，第 P960 號屬於新型服務，其特色是站點較少和路線較為直接，以便乘客盡快到達目的地，署方備悉委員對於其中途站及終點站的意見，惟會否延伸此路線至銅鑼灣，署方需考慮銅鑼灣有沒有合適的站位，以及避免影響該線的班次穩定性及當區繁忙道路的交通。即便如此，署方會與巴士公司研究第 P960 號可否途經較為鄰近銅鑼灣的地點，而第 960 號線的原有服務水平不會因開辦第 P960 號線而減少。此外，歡迎委員支持關於第 P962 號的服務建議，署方會與城巴參考有關意見。

67. 九巴蘇先生表示，運輸及房屋局規定九巴的月票計劃須達至三個目標，包括確能為市民提供優惠、具持續性，以及確保不使用月票的乘客不受影響。九巴將於稍後正式推出月票，並會於約半年至一年內作出檢討。鑑於第 P960 號的建議實施時間為本年第四季，九巴稍後會按月票的營運數據作出相應的財務估算，故此路線會否納入月票計劃仍言之尚

早。此外，九巴歡迎延長此路線的終點站至銅鑼灣，而摩頓台、天后和北角均可考慮作為總站。

68. 九巴楊先生表示，第 960 和第 P960 號將獨立運作，互不影響。九巴將與運輸署研究第 P960 號在屯門區內的走線，而九巴對此路線延長至銅鑼灣或北角持開放態度。此外，由於第 P960 號為新型服務，九巴需時購置新車輛，待有關程序完成後，九巴會盡快落實有關服務。九巴亦會同時檢視手機應用程式可否顯示第 P960 號的剩餘座位數目。

69. 有委員表示，若第 P960 號不經震寰路或石排頭路，他會反對開辦有關服務。

70. 有委員促請運輸署考慮批准第 P960 號延至銅鑼灣。

71. 有委員再次詢問第 960 號是否所有座位均設有 USB 供電裝置、無線上網會否限時，以及若付款後才發覺滿座可怎樣處理。

72. 九巴楊先生表示，現時部分巴士提供每日兩節 15 分鐘無線上網，九巴會研究在第 P960 號提供無限無線上網的可行性，而該路線每個座位均設有 USB 供電裝置。此外，九巴正研究透過手機應用程式顯示剩餘座位數目，但目前仍在試驗階段，若有新消息會另行公布。

73. 主席表示，第 P960 號的司機須點算上車人數。

74. 有委員要求第 P960 號在石排頭路、大興體育館、台山小學和電話機樓設立至少一個站點，否則他會反對有關建議。

75. 有委員建議運輸署考慮將長者及殘疾人士兩元乘車優惠涵蓋第 P960 號，並將有關路線改由欣田邨開出以及延至銅鑼灣作終點站。她另要求九巴研究透過手機應用程式顯示剩餘座位數目及讓乘客預訂座位。

76. 有委員建議由司機點算乘客人數，並顯示於車廂當眼位置。另有委員建議在每個座位上設置燈號，以茲識別。

77. 主席請運輸署及巴士公司考慮委員的意見。

建議增設九巴第 N260 號線特別班次

78. 有委員表示，由於特別班次與原有班次的走線不同，建議題述路線選用另一編號。

79. 有委員表示歡迎增設有關服務，惟她暫未了解居民對於其開出時間的意見。如收到居民的建議，她會向運輸署反映。

80. 運輸署張先生表示，兩個特別班次的開出時間只是暫定建議，署方會與巴士公司研究是否需要作出調整。此外，署方會檢視有關路線編號是否合適。

其他巴士路線

81. 有委員表示，歡迎第 A33 號改由悅湖山莊開出，但建議有關班次由現時逢 15 分開出改為逢 45 分開出，回程班次則由逢 45 分開出改為逢 15 分開出。若龍運於短期內未能安排加密班次，應先調動上述的開車時間。

82. 龍運謝先生表示，第 A33 號延長至悅湖山莊開出後，龍運希望大致維持第 A33 號線以往行經青山公路的服務時間，故安排此路線每逢 15 分於悅湖山莊開出。此外，如客量符合增加班次的指引，龍運會將第 A33 號線加密至每 30 分鐘一班。龍運會按委員的意見考慮調整其開車時間的可行性。

83. 另有委員表示，龍運應盡快加密第 A33 號班次至每 30 分鐘一班。

84. 主席請運輸署及巴士公司考慮上述委員的意見。

85. 有委員表示，第 261B 號應增加早上 7 時 50 分和 8 時 10 分兩個班次，並建議增設回程服務。此外，他建議第 M61 號擴充服務範圍至屯門碼頭，並維持每 20 至 30 分鐘一班。他另建議第 P962 號總站延至悅湖山莊。

86. 有委員表示，因應欣田邨入伙，運輸署應加密第 67M 和 67X 號的班次水平。

87. 主席請運輸署研究上述建議。

88. 有委員表示，文件建議若第 B3 號的乘客量符合改善巴士服務的指引，巴士公司將安排調整車輛，以增加班次。她請運輸署解釋有關詳情。

89. 運輸署張先生表示，署方預計有關路線的客量有所增長，惟署方會按實際情況與巴士公司作出安排。

90. 有委員表示，城巴過去側重於經營第 B3M 和 B3X 號，他認為巴士公司應改善令本區居民受惠更多的服務，故要求加密第 B3 號的班次。

91. 有委員表示，歡迎第 B3 號加密班次。此外，他指有乘客曾於第 B3 號遺失物件，但城巴將所有失物一概送往深圳灣總站暫存，不便乘客即時認領。

92. 主席表示，請城巴留意上述情況。

93. 有委員表示，她曾多次要求第 B3 號加密班次，不滿署方將按實際情況再考慮會否調整班次水平的做法。

94. 主席總結表示，請運輸署和巴士公司研究各委員提出的意見。

IV. 其他事項及下次會議日期

95. 既無其他事項，會議於下午 12 時 47 分結束。下次會議定於 2018 年 3 月 16 日（星期五）上午 9 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2018 年 2 月 27 日

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/18