

屯門區議會
2012-2013 年交通及運輸委員會
第十次會議記錄

日期：2013 年 7 月 12 日(星期五)

時間：上午 9 時 34 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
陳文華先生 (副主席)	屯門區議員	上午 9:34	會議結束
嚴天生先生	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
古漢強先生	屯門區議員	上午 10:30	會議結束
陳雲生先生, MH, JP	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
陶錫源先生, MH	屯門區議員	上午 9:30	下午 12:30
朱耀華先生	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
江鳳儀女士	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
陳有海先生, MH, JP	屯門區議員	上午 9:34	下午 12:07
黃麗嫦女士	屯門區議員	上午 9:40	下午 12:00
蘇愛群女士, MH	屯門區議員	上午 9:39	會議結束
李洪森先生, MH	屯門區議員	上午 9:38	會議結束
何杏梅女士	屯門區議員	上午 9:40	下午 12:47
何俊仁議員	屯門區議員	上午 9:40	上午 10:24
林頌鎧先生	屯門區議員	上午 9:34	下午 12:02
徐 帆先生	屯門區議員	上午 9:30	下午 12:12
程志紅女士	屯門區議員	上午 9:40	下午 12:33
龍瑞卿女士	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
林德亮先生, MH, JP	屯門區議員	上午 9:47	會議結束
周錦祥先生, MH	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
陳文偉先生	屯門區議員	上午 10:00	會議結束
張恒輝先生	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
雲天壯先生	屯門區議員	上午 10:03	上午 10:58
龍更新先生	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	下午 12:32

曾憲康先生	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
蘇嘉雯女士	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
吳桂華先生	增選委員	上午 9:30	上午 11:46
王偉英先生	增選委員	上午 9:30	會議結束
侯國東先生	增選委員	上午 9:30	會議結束
姜啓邦先生	增選委員	上午 10:20	下午 12:30
龐明慧女士 (秘書)	屯門民政事務處行政主任(區議會)二		

應邀嘉賓

陳婉雯女士	運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)6
陳銘光先生	海事處總經理/海事服務
阮偉安先生	海事處署理助理海事監督/屯門客運碼頭
袁思豪先生	警務處新界北交通部執行及管制組道路管理組高級督察
楊莉華女士	香港鐵路有限公司公共關係經理-對外事務
林 圓女士	香港鐵路有限公司助理公共關係經理-對外事務
吳天恩女士	香港鐵路有限公司公共關係主任

列席者

馮嘉豪先生	土木工程拓展署工程師/11(新界西及北)
梁鎮中先生	警務處助理屯門區區行動主任
張鑫榮先生	警務處屯門區交通隊警署警長
李坤漢先生	路政署區域工程師/屯門
陳美聯女士	屯門地政處行政助理/地政
呂曉暉女士	運輸署高級運輸主任/屯門
何棣欣女士	運輸署工程師/輕鐵
葉嘉鋒先生	運輸署工程師/屯門
李偉全先生	運輸署工程師/房屋及策劃/新界西
尹彥超先生	九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務高級經理
胡德輝先生	九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任
龔樹人先生	城巴有限公司營運經理
廖華基先生	龍運巴士有限公司一級車務主任
勞俊衡先生	屯門民政事務處屯門民政事務助理專員

缺席者

吳觀鴻先生

屯門區議員

陳樹英女士

屯門區議員

盧民漢先生

屯門區議員

何君堯先生

屯門區議員

歡迎詞

主席歡迎與會者出席 2012-2013 年交通及運輸委員會(下稱「委員會」)第十次會議，並代表委員會歡迎接任屯門民政事務助理專員的勞俊衡先生，以及首次出席委員會會議的九巴社區事務高級經理尹彥超先生。此外，警務處屯門區區行動主任葉劍影總督察及龍運一級車務主任盧俊豪先生未能出席會議，他代表委員會歡迎他們的代表，即助理屯門區區行動主任梁鎮中督察及一級車務主任廖華基先生出席會議。

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，主席會根據會議常規第 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。

3. 秘書處沒有收到委員的告假申請。

通過交通及運輸委員會於 2013 年 5 月 10 日第九次會議的會議記錄

4. 委員會一致通過上述會議記錄。

討論事項

(A) 屯門公路巴士轉乘站改善工程

(交通及運輸委員會文件 2013 年第 37 號)

5. 主席表示，屯門對外交通工作小組正跟進與屯門公路巴士轉乘站相關的議題。委員參閱路政署及九巴的書面回覆(見附件一及二)。

6. 文件提交人查詢改善隔熱防曬天幕及增加屏障的進度。

7. 運輸署李偉全先生回應表示，根據路政署的回覆，現時屯門公路巴士轉乘站候車處上蓋採用阻隔紫外線的透明板，以盡量採納天然光。路政署已因應轉乘站的實際運作情況，在候車處上蓋的適當位置鋪設隔熱膜，希望令候車環境更加舒適。往九龍方向的工程已大致完成，往屯門方向的工程則仍在進行中，並會於開放使用前完成。

8. 主席請路政署及巴士公司考慮委員的意見。

(會後補註：路政署已在轉乘站(往屯門方向)開放前，完成候車處上蓋鋪設隔熱膜的工程。)

(B) 要求在轉車站設往大埔、將軍澳線以及機場快線

(交通及運輸委員會文件 2013 年第 38 號)

9. 主席表示，屯門對外交通工作小組正跟進與屯門公路巴士轉乘站相關的議題。委員參閱九巴及龍運的書面回覆(見附件三)。

10. 文件提交人表示，由屯門前往大埔、將軍澳、機場及西貢的方法較轉折，也有不少居民投訴往來屯門至上水的小巴服務，委員多年來一直爭取開辦直接前往上述地點的巴士線，故促請運輸署及巴士公司考慮有關建議，訂定可行方案，稍後再討論細節。

11. 數名委員發表意見或提問，內容綜述如下：

- (a) 指出自大欖隧道啓用後，由元朗駛經屯門再往區外的巴士線被削減，希望運輸署可考慮把由元朗往大埔的巴士線改以屯門作總站，駛經元朗，再前往大埔；
- (b) 要求署方及巴士公司盡快檢討往機場的巴士服務，很多市民只須直接前往機場客運站，但巴士到達機場客運站前須繞經多處，既浪費時間，也不環保，而且乘客量多，希望可在轉乘站開設快線，供各分區的居民轉乘；
- (c) 表示支持文件，希望署方說明巴士公司會否提供跨巴士公司的轉乘優惠，以及會否在繁忙時間現有班次以外，開辦路線前往愈來愈多居民上班的地點(如鰂魚涌及筲箕灣一帶)，認為價格比鐵路吸引，值得署方及巴士公司深入研究；以及
- (d) 憂慮轉乘站全面啓用後，能否應付轉乘的客量，以及會否造成交通擠塞，故建議將來續議是項議題。

12. 運輸署呂曉暉女士回應表示，屯門公路巴士轉乘站(往屯門方向)將在本年 7 月 27 日(星期六)啓用，剛啓用時會先安排現時已在轉乘站(往九龍方向)設有分站的路線及 52X、53 及 57M 線，在轉乘站(往屯門方向)設站。希望在轉乘站全面啓用後收集數據，在 8 月 14 日屯門對外交通工作小組會議上與委員一起檢討，才落實其他方

案，例如調整 63X、66 及 263M 線，而且暫不實施委員所關注的 59A 及 259D 方案。此外，委員曾在討論轉乘站的議題時提及開辦新路線的建議，署方及巴士公司曾表示，在轉乘站全面啓用後會收集數據，檢討資源調配及進行路線重組，若有資源，可考慮調配至屯門往來上述區域或其他區域的服務。

13. 多名委員發表第二輪的意見或提問，內容綜述如下：
- (a) 希望署方先開辦新巴士線，才進行重組，而非先削減路線，並在不增加資源下重組；
 - (b) 表示稍後會把問卷調查的數據交予委員會，有關數據顯示居民希望開辦新巴士線前往哪些目的地。此外，相信將來往機場上班的人數會隨第三條跑道的興建而增加，希望署方立即考慮增加 E33 及 E33P 的班次，現時兩條巴士線時常滿座，尤其在早上 5 時多，E33P 線抵達富健花園站時已沒有座位；
 - (c) 指出不少屯門居民只能在元朗或其他地方轉乘巴士或小巴前往大埔工業邨及其他地方上班；
 - (d) 指出在轉乘站啓用前已向署方反映有關要求，不滿署方仍表示須與巴士公司商討，認為政府應有全盤計劃，若地區有需求便應計劃路線，如九巴和城巴不願營辦，則應把路線公開招標。此外，認為九巴壟斷屯門區大部分的巴士路線，擔心重組及削減路線後，九巴以沒有數據為理由，不開辦新線；以及
 - (e) 指出不便在屯門所有分區開辦新的巴士線，因為會引致市區交通擠塞，但區內就業機會不足，令居民對巴士服務的需求很大，故設立轉乘站，把有可能重疊的路線在轉乘站設分站，滿足居民需要，這與其他地區設立轉乘計劃的目的不同，故署方及巴士公司有責任安排巴士前往有需求的地點。

14. 經討論後，主席請屯門對外交通工作小組繼續跟進。

屯門對外交通
工作小組

(C) 要求將 E33 及 E33P 巴士線重新投標

(交通及運輸委員會文件 2013 年第 39 號)

15. 委員參閱龍運的書面回覆(見附件四)。

16. 文件提交人表示，感謝運輸署呂女士視察 E33P 線首班車的情況。由於東涌仍在發展中，預計前往上班的居民會因赤鱸角連接路

及港珠澳大橋工程展開而進一步增加，龍運多年來未能滿足增加 E33 及 E33P 線班次的要求，委員退而希望屬同一集團的九巴和龍運可在屯門公路巴士轉乘站提供跨公司轉乘優惠，但也被拒絕，故認為龍運缺乏能力和誠意經營兩條路線，連加派車輛也似有困難，故強烈要求運輸署收回兩條路線的經營權，並透過公開招標讓其他有能力和誠意的巴士公司經營。

17. 多名委員發表意見或提問，內容綜述如下：

- (a) 表示各區居民的需求很大，如龍運不考慮增加班次或安排 E33P 線改為全日行走，運輸署應在轉乘站安排其他直接前往機場的巴士、屋邨巴士或專線小巴；
- (b) 指出屯門往來機場和往來東涌的客源不同，署方應調整策劃路線的方向，如經營者有困難更應讓出經營權。此外，E33 及 E33P 線均有充足客源，但署方卻指須考慮是否安排新線，又不加以改善現有路線的服務，認為若把現有路線重新投標，可能會有很多公司競投；
- (c) 指出雖然不斷增加 E33P 線的服務，但不論提早或增加班次都滿足不了需求，由於沒有轉乘優惠，只有少數居民會在轉乘站轉乘該線，故建議無須安排該線在轉乘站設分站，相反應把資源用以增加兩個班次；
- (d) 指出屯門碼頭區居民大部分時間均須依賴 E33 線往來機場，查詢署方及龍運是否因預計赤鱸角連接路在 2018 年通車，屆時巴士可能改經屯門碼頭往機場及東涌，而不想為 E33 系列重新投標，亦不願改動路線和提供優惠。就此，建議容許屋邨巴士提供往來機場的服務。此外，指出行政長官曾表示虧欠屯門居民，故政府應提供改善屯門交通的時間表；
- (e) 表示 E33P 線並非全日服務，多區居民須先前往屯門市中心轉乘 E33 線，認為最有效的方法是在轉乘站開辦新線及提供跨公司轉乘優惠；
- (f) 指出有乘搭 E33P 線首班車往機場上班的居民投訴，6 月下旬連續四天因該線首班車抵達富健花園站時已客滿而未能登車，最後須乘的士或港鐵 506 綫往其他站轉搭 E33 線，不但對上班人士構成心理壓力，更加重 506 綫的負荷；以及
- (g) 指出若在轉乘站開辦唯一前往機場的巴士線，須考慮技術問題，因為很少路線在上午 5 時已提供前往轉乘站的服務，讓居民能轉乘前往機場的首班車。此外，若屯門公路發生意外，巴士可能不能駛進轉乘站，故須考慮後備安排。

18. 運輸署呂女士的回應綜述如下：
- (a) 如因龍運表現不理想而重新招標，或在轉乘站開辦新線，須經詳細的招標程序；
 - (b) 龍運的數據顯示個別班次的乘客比較多，但龍運由開辦至今，已不斷調整巴士數量及班次，差不多每年加強服務一至兩次；
 - (c) 署方和龍運不斷留意乘客量及模式的變化，理解很多屯門居民前往機場及附近工地上班，可能須乘搭較早的班次，而且假日早上會有加班的航班，令首數班車的乘客量較高。一如以往，龍運在假期前後，會在早上增加特別班次。龍運在上星期起增加一班 N30 線特別班次，令有需要很早到達機場的居民可順利登車，尤其是 N30 線由元朗(經屯門)前往機場，有些班次抵達時會容易滿座，故另外安排由屯門開出特別班次；
 - (d) 整體上龍運已積極作出跟進，緊貼乘客量的變化而增加班次和優化路線；以及
 - (e) 龍運對於在轉乘站提供轉乘優惠的建議持開放態度，署方會和龍運一起積極考慮實施有關優惠的安排。
19. 多名委員發表第二輪的意見或提問，內容綜述如下：
- (a) 認為有關回應難以接受，龍運經營 E33 系列多年，應早已掌握乘客的乘搭模式，但一直未能滿足委員的要求。通宵巴士 N30 線須繞經元朗及天水圍等多個地方，因為乘客沒有其他選擇，所以才被迫乘搭。就此，堅持要求署方將 E33 及 E33P 線重新招標，並表示由於不須先停辦龍運，所以不會影響現有服務，亦可安排屋邨巴士提供往來機場的服務；
 - (b) 認為署方沒有就轉乘優惠及重新投標提供正面的回覆，甚至沒有計劃研究，要求署方重新考慮；
 - (c) 不滿署方的回應指龍運一直加強服務及加開特別班次，服務已切合需要。如果龍運忽視居民需要的情況持續，可能要求署方更換常設代表；以及
 - (d) 認為署方默許九巴和龍運因為不想收入減少而不提供轉乘優惠，表示不要求重新就機場巴士線投標，但要求開辦屋邨巴士線往來機場，應付居民需求。
20. 經討論後，主席請運輸署向署方高層反映委員的意見，以供考慮及研究。此外，請屯門對外交通工作小組跟進。

(D) 要求為「人人暢道通行」政策落實時間表

(交通及運輸委員會文件 2013 年第 40 號)

21. 委員參閱路政署的書面回覆(見附件五)。

22. 有委員代表屯門碼頭區的居民反映意見，表示 NF98(橫跨湖景路近兆禧苑商場)的最高每小時人流達到 1,405 人次，認為應根據最高每小時人流作為考慮準則，加上湖景邨及蝴蝶邨的人口老化，長者及殘疾人士眾多，對升降機的需求大，故希望路政署及土木工程拓展署可把 NF98 一併納入優先項目之中。

23. 主席請秘書處聯絡路政署及土木工程拓展署，反映委員的意見，並請部門加以考慮。

秘書處、
路政署及
土木工程拓展
署

(會後補註：秘書處已在本年 8 月 12 日向路政署及土木工程拓展署反映委員的意見。)

(E) 要求善用屯門客運碼頭

(交通及運輸委員會文件 2013 年第 41 號)

(F) 屯門碼頭 何去何從？要求政府善用屯門碼頭

(交通及運輸委員會文件 2013 年第 42 號)

24. 主席表示，考慮到第 41 號與第 42 號文件的內容相關，建議一併討論上述兩份文件。

25. 主席歡迎運輸及房屋局(下稱「運房局」)首席助理秘書長(運輸)6 陳婉雯女士、海事處總經理/海事服務陳銘光先生及署理助理海事監督/屯門客運碼頭阮偉安先生出席會議。委員參閱運房局的書面回覆(見附件六)。

26. 第 41 號的文件提交人發表意見或提問，內容綜述如下：

(a) 指出屯門往來澳門的航線在 2011 年 4 月開辦，但年多後便停航，只剩數班往來東涌一帶的航班，政府沒公布屯門客運碼頭之後的規劃，似是擱置了該碼頭，沒有善用基建，造成浪費；

- (b) 推測由於港珠澳大橋即將落成，故政府不想復辦屯門往來澳門的航線，就此，認為政府不能因數年後的交通模式轉變而忽略現有的碼頭設施，亦不能以單一模式作交通規劃，而應提供更多選擇予居民，也擔心政府在數年後會收回屯門客運碼頭；
- (c) 認為政府收取屯門客運碼頭的高昂租金是導致沒有營辦商投標或營辦商不再營運航線的原因，但政府卻不收取港澳碼頭和中國客運碼頭的租金，有關做法並不公平，認為政府虧欠屯門居民，屯門居民未能享用好的設施，卻被迫承擔設在屯門區的厭惡設施；以及
- (d) 希望政府盡快落實屯門客運碼頭的規劃及提供時間表，免收租金，並可仿效興旺的港澳碼頭、中港城及海港城，改變屯門客運碼頭的用途，考慮加入商業元素並作多元化發展。

27. 第 42 號的文件提交人發表意見或提問，內容綜述如下：

- (a) 表示局方的回應令人覺得恢復屯門客運碼頭主要航運功能的機會很微；
- (b) 指出屯門、大嶼山和東涌一帶的居民前往澳門和珠海須繞道尖沙咀和港島，並認為技術上可利用香港國際機場內的海天客運碼頭直接前往，雖然局方指沒有清關和出入境設施，以致無法開放予居民使用，但認為如政府願意的話，是有能力安排設施和人手；
- (c) 指出如沒營辦商投標屯門客運碼頭跨境航線，應考慮開放海天客運碼頭予非航班乘客，因為據知離島區議會也有相同要求，亦相信會有營辦商投標屯門客運碼頭往來香港國際機場及海天客運碼頭的航運服務。建議也可補償屯門碼頭區沒有機場巴士的不足；以及
- (d) 希望局方盡快考慮善用屯門客運碼頭，並提供時間表及進度，否則認為審計署應調查碼頭空置多時浪費公帑的事件。除商業用途外，屯門客運碼頭亦可考慮改作社區中心和會堂。

28. 數名委員發表意見或提問，內容綜述如下：

- (a) 表示屯門客運碼頭的租金高昂，其他跨境碼頭則不是，似有意刁難營辦商，令營辦商因擔心經營困難而不敢投標，故認為不應再以商業租賃形式出租屯門客運碼頭，反而建議可開放碼頭上層空間作商業用途；
- (b) 認為局方的回應並未考慮善用政府產業和資源。此外，運房局及海事處應服務市民而非營商，但政府卻以商業租賃形式出租

屯門客運碼頭及收取昂貴租金，令營辦商因經營困難而停航，不利屯門居民，也有謀取租金之嫌，更不滿地產商可一併發展其他跨境碼頭附近空間作商業用途，而屯門客運碼頭卻不能；以及

- (c) 指出港珠澳大橋還有數年才落成，政府應重視現時屯門居民的需要，就算以公共碼頭的方式經營屯門客運碼頭，也只會虧損數年，卻可補償屯門居民。

29. 運房局首席助理秘書長的回應綜述如下：

- (a) 理解委員希望善用屯門客運碼頭，盡快恢復屯門至澳門的跨境渡輪服務。在沒有預先示警的情況下，香港西北航運快線有限公司自 2012 年 7 月 1 日起停止服務，由於涉及欠款，政府正按照法律程序追討欠款，亦同時著手籌備再次就屯門客運碼頭公開招標。希望委員理解公開招標有特定程序及工作需時，承諾待完成有關籌備工作後，在招標前會向委員會交代有關詳情；
- (b) 根據現行政策，跨境渡輪碼頭的規劃和供應是以香港整體為基礎。港澳碼頭和中國客運碼頭是服務全港的。由於這兩個碼頭仍有足夠能力應付預計的跨境渡輪服務需求，政府認為沒需要設置第三個由政府管理的跨境渡輪碼頭，因此，屯門客運碼頭會以商業租賃形式出租；
- (c) 重申雖然以商業租賃形式出租屯門客運碼頭，但政府所收取的租金是為收回政府的淨成本，並非用以賺取盈利；
- (d) 就開辦不同航線的建議，現行所有跨境渡輪服務均由營辦商自行按商業原則及市場需求而決定，局方從沒收過類似利用屯門客運碼頭作為中途站的建議或申請。若作為終點站，由於提供跨境渡輪服務，必須是跨境渡輪碼頭及設有清關設施；
- (e) 機場管理局設立海天客運碼頭的目的是為機場中轉旅客提供服務，由於海天客運碼頭位於機場限制區內，並沒有設置出入境及清關設施，所以沒法開放予非中轉旅客使用；
- (f) 就屯門客運碼頭未來用途的建議，局方正從速著手籌備公開招標。視乎招標結果，屆時便可知屯門客運碼頭是否繼續作跨境渡輪服務之用，若否，則會變成騰空的政府物業，根據既定政策，須交還予政府產業署(下稱「產業署」)，由產業署協助尋找合適的政府用戶；以及
- (g) 屯門客運碼頭會否歸還產業署仍未有任何定案，若委員就屯門客運碼頭未來在航運以外的用途有任何建議，可與屯門民政事務處聯絡，以轉達相關部門研究可行性。

30. 多名委員發表第二輪的意見或提問，內容綜述如下：
- (a) 表示不認同局方的回應，指出碼頭設施供全港使用，查詢不能安排三個碼頭同樣免租的原因，並希望首席助理秘書長向局方反映，要求政府特事特辦，回應市民的需要，改變對屯門客運碼頭的政策；
 - (b) 就局方指海天客運碼頭只供中轉旅客使用的回應，表示屯門客運碼頭本已有出入境和清關的設施及配套，政府只須增加電腦和人手，讓屯門及元朗居民在屯門客運碼頭先清關，然後乘船往海天客運碼頭作中轉，再乘船往珠海和澳門，故希望局方可考慮上述模式，相信除了租金，營辦商可承擔其他成本，而政府的支出亦不大；
 - (c) 指出局方由 2012 年 7 月屯門往來澳門的航線停航至今已籌備一年，希望局方提供招標的時間表；
 - (d) 表示委員會多次討論有關議題，指出沒有營辦商投標是因為屯門客運碼頭的租金高昂，而且政府規定航班的時間及班次，令營辦商難以經營。認為政府以商業租賃形式出租屯門客運碼頭，對使用者不公平，有不想其他營辦商發展或歧視屯門之嫌；
 - (e) 認為現時擱置了屯門客運碼頭十分浪費，與局方回應指要合乎成本效益地運用政府物業不符；
 - (f) 認為雖然局方指沒收到利用屯門客運碼頭作中轉站或開辦新航線前往珠三角的申請，但政府應積極主動研究屯門客運碼頭的規劃，查詢營辦商有否興趣營辦有關航線；
 - (g) 指出巴士路線重組影響機場巴士服務，故應發展屯門客運碼頭及增加航班，亦可減少交通擠塞的情況，便利市民；
 - (h) 指出委員已作出讓步，不要求直接往來澳門的航線，但政府卻以雙重標準對待屯門居民，當屯門居民要求設施時，政府以非服務全港為理由而拒絕，但卻要求屯門承擔服務全港的厭惡設施。表示屯門客運碼頭不只服務屯門，而是服務新界西，故建議邀請政務司司長和運房局局長出席會議，討論有關議題；
 - (i) 希望區議會可向局方爭取重新檢討屯門的交通及民生問題，並建議由屯門對外交通工作小組跟進；
 - (j) 建議致函運房局，反映委員會不同意屯門客運碼頭以商業租賃形式出租，希望運房局改變政策，以公共碼頭的方式營運屯門客運碼頭，並下調租金；以及
 - (k) 指出由於涉及經濟發展，除了運房局，也涉及不同政策局，建

議致函政務司司長，希望司長可統籌各局，處理有關議題。

31. 屯門民政事務處勞先生表示，運房局正籌備再次為屯門客運碼頭招標，如委員在過程中有其他意見，屯門民政事務處樂意把有關意見轉達予運房局研究。

32. 經討論後，主席多謝運房局及海事處的代表出席是次會議，請他們考慮委員會的意見，並請屯門對外交通工作小組跟進。此外，委員會將致函政務司司長，促請政府盡快恢復屯門至澳門航線，並檢討現行政策和屯門客運碼頭的功能，以公共碼頭的方式營運屯門客運碼頭，下調租金，減輕營辦商的負擔，以確保營辦商能營運有關航線。

政務司司長、
運輸及
房屋局、
海事處及
屯門對外交通
工作小組

(會後補註：上述信件已於本年 8 月 1 日發出。政務司司長辦公室的回覆見附件七。)

(G) 屯門公路 地獄公路？!強烈要求改善屯門公路交通擠塞和意外頻生問題

(交通及運輸委員會文件 2013 年第 43 號)

33. 主席歡迎警務處新界北交通部執行及管制組道路管理組高級督察袁思豪先生出席會議。

34. 文件提交人的意見綜述如下：

- (a) 表示數據顯示屯門公路平均每年發生約 200 宗交通意外，是全港意外數字最高的高速公路，而本年首半年平均每月約有十多宗意外，即差不多每兩日就會發生意外或壞車，導致交通擠塞；
- (b) 雖然有意見指屯門公路重建及改善工程導致交通意外率上升，但他認為屯門公路本身的設計有潛在危險，即使擴闊行車線，大欖涌上斜段仍然很容易發生交通意外，汀九段亦曾發生嚴重巴士意外。政府應從路面設計及駕駛者態度方面檢討；
- (c) 指出另一問題源於硬把屯門公路擴闊至四至五條行車線，每條行車線只闊 3.2 至 3.5 米，重型車輛在該些行車線上行駛本已會越線，若駕駛者在「S 型轉彎位」轉線時沒有減速更會一直越線。工程完成後，行車線的闊度雖然合乎標準，但非最安全的情況，壞車及交通意外仍會導致嚴重交通擠塞；

- (d) 認為將來屯門西繞道只有兩個出入口，預計會令大量車流集中在青田路及皇珠路，令交通擠塞更嚴重，排出的廢氣亦會影響屯門居民的健康，對附近的屯門醫院及運動場的影響尤其嚴重；
- (e) 認為若擴建堆填區，將會額外有數百架次的垃圾車駛經屯門公路及皇珠路，令交通更加擠塞，而且會傳出臭味，故反對擴建堆填區；
- (f) 希望短期而言警方可加強巡邏，長遠則希望政府重新考慮興建十號幹線，或盡快回購大欖隧道，否則屯門公路的車流量只會不斷增加；以及
- (g) 表示會繼續爭取恢復興建十號幹線及增加屯門西繞道第三個出入口，減輕屯門公路的負荷，也希望各委員支持。

35. 多名委員發表意見或提問，內容綜述如下：

- (a) 指出早上屯門公路交通擠塞的情況頻密，部分由壞車或不當的駕駛習慣造成，有報道指最近因為道路工程拆除了不少屯門公路上的快相機機箱，以致車輛超速情況增多。此外，進行工程的位置時常轉變，安排混亂，亦令意外增加，希望路政署可加強監管，確保工程地盤的安全，以及工程指示牌清晰；
- (b) 指出開展工程前曾向有關部門表示興建新道路比擴闊使用中的公路理想，但不獲接納。由於大欖隧道須收費，令更多駕駛者使用免費的屯門公路，但工程安排影響駕駛者，工程車的閃燈令人目眩，駕駛者若稍為分神或技術不精便會釀成意外。此外，要求部門在工程完成後提交完整報告，檢討屯門公路的情況；
- (c) 認為若將來有類似情況，政府應興建新道路而不應重鋪道路，避免意外頻生；
- (d) 指出工程前已意外頻生，要求政府興建新道路，但當年立法會否決興建十號幹線。現時跟車太貼的情況時有發生，易生意外，警方亦應加強執法，檢控超速的車輛。希望政府盡快改善屯門公路的情況，並恢復興建十號幹線；
- (e) 要求運輸署盡快重新安裝快相機機箱；以及
- (f) 表示屯門公路的彎位設計有問題，駕駛者須因應不同路段的設計而改變車速，而且某些路段設計吸引駕駛者超速行駛，令意外頻生，運輸署、路政署及警方應加強指示及巡邏。

36. 運輸署李先生的回應綜述如下：

- (a) 在屯門公路重建及改善工程期間，運輸署、路政署及警方每月舉行交通管理聯絡小組會議，對施工期間執行的臨時交通管理及改道措施一直有嚴密的監管，在繁忙時段盡量維持屯門公路原有的行車線數目，並要求承建商在施工期擺放適當的指示牌、路牌、道路標記及轉線指示牌等。就委員的意見，署方會加緊監管承建商的臨時交通改道措施安排，進一步加強指示牌的清晰度；
- (b) 屯門公路以前共安裝了 16 個快相機機箱。因屯門公路擴闊工程影響快相機的運作，其中 12 個機箱暫時拆卸。當擴闊工程完成後，將會陸續重新安裝及測試，然後交付警方運作；
- (c) 理解在工程期間，若有意外會引致嚴重交通擠塞。就此，屯門公路重建及擴闊工程(荃灣至三聖段)項目內，快速公路的闊度會由現時 3.3 至 3.5 米擴闊至標準路闊 3.65 米，擴闊後屯門公路主要以三線行車，而原本是四線行車的路段，包括屯門公路(往九龍方向)錦暉花園、小秀村及海員訓練中心對開均不受影響；
- (d) 其中一個重要項目是為屯門公路加建一個符合現時快速公路標準闊度的路肩，主要作用是發生交通意外時，希望盡快把壞車拖至路肩，解決交通擠塞的問題；
- (e) 署方及警方重視屯門公路交通意外的數字，本年 1 月至 6 月總交通意外數字約為 96 宗(暫未有 6 月的確實數字)，其中 3 宗屬致命個案，15 宗屬嚴重，78 宗屬輕微。

37. 警務處袁高級督察的補充綜述如下：

- (a) 警方曾分析屯門公路交通意外的成因，第一是不留心駕駛、第二是不小心轉線、第三是跟車太貼、第四是速度不配合路面情況，其餘是雜項；
- (b) 針對近期上下班時間交通擠塞的情況及部分快相機機箱被拆除，警方已加強執法及高調巡邏。由於繁忙時間的車流量較高，所以警方一般盡量避免在早上 7 時至 9 時及下午 4 時至 6 時進行偵速行動，以免追截車輛會令擠塞情況惡化；
- (c) 由於大部分市民乘坐公共交通工具，所以警方會在上午 7 時 30 分至 9 時 30 分加強在巴士專線的執法，在特殊情況下才會允許其他車輛進入巴士專線；
- (d) 經過警方加強執法及高調巡邏，屯門公路(新界北) 本年 5 月的意外數字比 4 月減少四成三；以及
- (e) 警方會繼續努力，希望令上下班的車流更為順暢，若發生意

外，警方會盡快派員處理及移走車輛。

38. 路政署李坤漢先生回應表示，署方理解居民及持份者對屯門西繞道工程項目的關注，署方正就屯門西繞道進行初步設計和評估影響的工作，並因應公眾提出的意見，正檢討工程的技術事宜，希望進一步優化設計，務求達至各界均接受的方案。

39. 經討論後，主席請運輸署、路政署及警務處研究委員的意見。

運輸署、
路政署及
警務處

(H) 強烈要求增加B3A巴士服務

(交通及運輸委員會文件 2013 年第 44 號)

40. 城巴龔樹人先生介紹 B3 系列的發展方向，綜述如下：

- (a) 隨着區內發展和人口需求轉變，城巴過去一年已把 B3A 線的總站位置搬遷並調整其班次；
- (b) 報告本年 6 月平均乘客量：平日 B3A 線全日約有 1,600 人；B3 線約有 2,000 人；B3X 線是最繁忙的路線，在正常運作下約有 8,000 至 9,000 人，整體比去年多 3,000 人。主要客源來自 B3X 線，相信是由區內消費市場暢旺及內地自由行帶動，B3A、B3 及 B3X 線的乘客比例約 1:2:8，與去年的 1:1:4 比較大為上升。就此，城巴在 2012 年約 9 月起增加一部巴士行走 B3X 線，假期前後也會調整服務，以配合乘客流量；
- (c) 最近數據顯示，在星期六中午較多居民出行，因此城巴建議在有關時段提供加班服務。現時，在星期六中午 12 時 15 分至下午 2 時 15 分，由山景邨開出的 B3A 線每 30 分鐘一班，平均每班車客量有 60 至 70 人，故建議在該時段調整至每 20 分鐘一班。若再有增長，可再調整及增加班次；另外，現時 B3 線在星期六下午 1 時 40 分至 2 時 40 分，每 30 分鐘一班，每班車平均客量(不計屯門市中心)已有 50 至 60 人，故建議在該時段調整至每 20 分鐘一班，方便屯門碼頭南面及置樂花園一帶居民。其他時段的平均客量則不太理想，只有 20 至 30 人；
- (d) 自 2012 年 9 月開始，B3X 線屯門市中心總站在下午出現排隊人龍，有時兩至三部巴士一起上客亦不足夠，甚至阻礙港鐵巴士 506 綫上落客，故城巴已加派人員疏導乘客及指示乘客登車，並打開巴士的兩道門供乘客上車，警方亦已對附近非法載客的車輛進行執法行動，維持該處的交通秩序；

- (e) 屯門市中心及西鐵屯門站一帶的商場帶動龐大人流，為配合新發展及交通安排，城巴向署方提出希望改善屯門市中心露天總站擠迫的情況。由於城巴繁忙時間的資源不多，故建議在非繁忙時間約早上 9 時 50 分至晚上 7 時 50 分開辦每 30 分鐘開出一班的特別班次 B3M 線，以後備的單層巴士行走，由深圳灣口岸開出，在屯門市中心落客，然後往西鐵屯門站接載乘客往深圳灣口岸；
 - (f) 就早前可能因內部溝通不善，以致把未確實的車務訊息誤傳而作出道歉，並表示已收到署方的訓斥；
 - (g) 希望上述安排可完善屯門區至深圳灣口岸的交通服務，城巴會繼續爭取資源，以配合客源，若符合客量，即會爭取資源調整班次。
41. 多名委員發表意見或提問，內容綜述如下：
- (a) 查詢加設 B3M 線後，B3X 線會否遷站或更改行車路線，並希望城巴承諾調整 B3A 線的班次至每 20 分鐘一班；
 - (b) 表示 B3X 線屯門市中心總站的乘客眾多，以致等候很久才能登車，希望城巴可加車。此外，查詢在屯貴路 B3A 線分站的啓用時間；
 - (c) 樂見城巴改善 B3 系列的服務，希望城巴多與委員溝通，讓委員預先知悉有關安排，以及詳細解釋 B3 及 B3X 線的安排。此外，表示在本年 7 月 7 日曾候車 50 分鐘，認為城巴必須加強服務，令班次準時；
 - (d) 希望盡快落實有關安排；
 - (e) 歡迎城巴加強服務，但擔心乘客量較少的 B3A 線資源會被削減，用以增加其他線的班次，指出現時 B3A 線的班次不準、候車時間長，某些時段要候車 45 分鐘，甚至超過 60 分鐘。認為除了星期六及日，平日 B3A 線的恆常班次應達到原有每 30 分鐘一班的標準，照顧上班市民的需要；
 - (f) 希望城巴提供文件，列出擬定的行車時間表，並希望城巴的服務不只着重內地購物人士，而更可方便屯門居民；
 - (g) 指出 B3A 線的候車時間長，令居民寧願往其他車站乘搭 B3X 線，故要求盡快落實增加 B3A 線的班次，尤其是平日，相信可減輕 B3X 線的負荷；以及
 - (h) 指出自從 B3A 線首三班車延後 5 分鐘開出，以至每 35 分鐘才開出一班，居民表示候車時間再被延長，發生交通意外時須候車 40 多分鐘，之後兩班巴士一起抵站。此外，指出不少 B3A

線的巴士上沒有行李架，十分不便及危險，殘疾人士的位置更被佔用。

42. 城巴龔先生的回應綜述如下：

- (a) 在現時的建議中，將會增加 B3 及 B3A 線的班次，並沒有更改 B3X 線的服務，而 B3M 線則是用以輔助 B3X 線的新支線服務，也沒有更改其他服務時間、行車班次、首尾班次時間及車費；以及
- (b) 除了先前提及額外增加星期六個別時段 B3 及 B3A 線的班次外，城巴亦已在運輸署批准下，調整星期六及日 B3A 線客量多的時段的班次至每 20 分鐘一班。他承諾若 B3 及 B3A 線客源充足，城巴會爭取資源，再考慮落實調整其他時段的班次至每 20 分鐘一班。

43. 運輸署呂女士的補充如下：

- (a) 署方及城巴定期檢討 B3 系列的服務，城巴提議在非繁忙時間早上 9 時 50 分至晚上 7 時 50 分開辦 B3M 線，每 30 分鐘開出一班，希望可疏導屯門市中心站及西鐵屯門站的人流，改善 B3X 線總站擠迫的情況。有關安排並不會影響現有資源，而 B3X 線的服務亦會維持不變；
- (b) 觀察到很多屯門居民在星期六中午時段回內地，所以需要改善 B3 及 B3A 線的安排，調整 B3A 線在中午 12 時 15 分至下午 2 時 15 分的班次至每 20 分鐘一班，即加兩班車；調整 B3 線在下午 1 時 40 分至 2 時 40 分的班次至每 20 分鐘一班，即加一班車；
- (c) 若委員不反對，將會盡快安排，並希望可在 7 月下旬至 8 月上旬實施。當有時間表及運作詳情，將會盡快提供予委員會；以及
- (d) 指出在本年 7 月 7 日，由於皇珠路發生塌樹事件，以及區內有遊行，令交通擠塞，其中一個班次不能行經皇珠路，而須繞道山景，所以令個別中途站的乘客等候時間延長，但這屬特別情況，巴士公司已通知站長靈活調配資源，盡量加派特別車，減輕影響。

44. 經討論後，主席表示委員歡迎城巴增加服務，並希望運輸署提供詳細資料。

運輸署

(I) 要求改善道路盲點

(交通及運輸委員會文件 2013 年第 45 號)

45. 主席歡迎港鐵楊莉華女士、林圓女士及吳天恩女士出席會議。

46. 運輸署何棣欣女士表示，曾與文件提交人進行實地視察，發現輕鐵月台升高的部分會阻礙使用斑馬線的行人的視線，署方建議稍為收窄行車道，把斑馬線的踏腳位置移出，有助行人看清車輛才橫過馬路。署方早前已就有關設計(見附件八)在區內進行諮詢，並獲得支持，將會盡快落實改善工程。此外，署方亦已把過路前的普通行人欄杆改為適用於路口及過路處前的行人欄杆，該等欄杆採用橫置鐵枝，有助改善視線。

47. 港鐵林女士回應表示，輕鐵站月台的設施，包括車站上蓋、欄杆、斜道等的設計須符合相關法例及政府部門的設計要求，以保障道路使用者及乘客的安全。由於月台距離行人路有一定高度，根據相關政府部門的安全規定，輕鐵站月台圍欄必須以垂直和空隙較小的鐵杆建造，以免乘客不慎從月台跌至行人路上或行人由路面攀爬至月台，產生危險，故港鐵以此作為設計圍欄的標準。港鐵亦理解委員對麒麟站附近斑馬線的行人過路安全的關注，故曾研究有關輕鐵月台的圍欄設計，但基於安全考慮及法定要求，未有計劃更改現有月台圍欄的設計。

48. 文件提交人不滿港鐵的回應，指出該處曾發生意外，在晚上更加危險，希望港鐵重視市民的安全，考慮改善輕鐵站欄杆的設計，並希望屯門區內交通問題工作小組可以繼續跟進。另有委員指出，該處的彎位差不多呈 90 度角，而且有暗斜，加上晚上燈光昏暗，行人及駕駛者的視線嚴重受阻，希望部門可作出改善，保障各人的安全。

49. 經討論後，主席請運輸署及港鐵考慮委員的意見，並請屯門區內交通問題工作小組繼續跟進

運輸署、
港鐵及
屯門區內交通
問題工作小組

(J) 要求伸延輕鐵支綫至屯門54區**(交通及運輸委員會文件 2013 年第 46 號)**

50. 文件提交人表示，規劃新社區時應完善交通及道路網絡，便利居民，但屯門第 54 區(下稱「第 54 區」)的規劃卻沒有安排鐵路疏導人流，而該區人口將會不斷增加，她擔心居民前往兆康站會令該站超出負荷，而且房屋建成後再沒有空間興建鐵路，故要求伸延輕鐵支綫至第 54 區。此外，她表示曾向港鐵、房屋署及運輸署反映伸延輕鐵支綫的意見，港鐵及房屋署回應指沒有問題，而運輸署並無作出回覆。

51. 多名委員發表意見或提問，內容綜述如下：

- (a) 支持盡快伸延輕鐵支綫至第 54 區，解決大量居民對交通的需求，既可疏導人流，亦可減輕對兆康苑居民的滋擾，更有助未來社區發展；
- (b) 指出由於巴士容易導致道路擠塞，只可作為輔助交通工具，並以龍逸邨及富泰邨接駁巴士服務不足的情況作為例子，指出以接駁巴士作為主要交通工具並不可行，也認為運輸署可能會以小巴座位不足以應付交通需求而拒絕開辦新的小巴路線，故表示伸延輕鐵支綫是最可行的方法，希望署方可進行長遠規劃；
- (c) 建議請環境、衛生及地區發展委員會轄下第 54 區發展及配套設施工作小組繼續跟進(下稱「第 54 區工作小組」)；
- (d) 表示委員及兆康苑業主立案法團曾在第 54 區工作小組會議上提及相關建議，提議伸延輕鐵支綫接駁現有輕鐵站或興建天橋接駁第 54 區和兆康苑的停車場及商場，減少對兆康苑居民造成的滋擾，但未被接納，討論多時仍解決不了；
- (e) 指出興建架空路軌較為理想，可避免出現豐景園及兆麟一帶常因輕鐵優先使用權而導致交通擠塞的情況，但由於早前規劃時沒有預留土地興建輕鐵路軌，而且還未討論伸延細節，建議在成本及可行性方面均有疑問。就此，表示如在原先的規劃中已安排輕鐵，便會支持，但由於沒有，所以希望可用更環保、靈活、便捷、成本較低、可平衡路面使用權和土地運用的方法解決該區的交通問題，例如加強往來西鐵站的接駁巴士服務，或加強靈活性較高的小巴服務；
- (f) 認為現時尚未興建房屋，仍可更改該區的道路規劃，希望運輸署可詳細考慮該區的交通配套設施。如興建支綫，可考慮研究興建架空鐵路或地下鐵路；
- (g) 指出議題涉及第 54 區的配套設施，故交由第 54 區工作小組跟

進比較適合；

- (h) 建議交由屯門區內交通問題工作小組跟進；以及
- (i) 建議興建一至兩個輕鐵站，並以架空鐵路連接第 54 區和兆康苑，也表示港鐵曾指出技術上可行，若政府支持或不反對，港鐵願意經營。

52. 港鐵楊女士回應表示，新鐵路及輕鐵的項目發展由政府推動，如果政府決定籌劃及興建新鐵路支綫或加設新車站，港鐵會盡量配合。

53. 數名委員發表第二輪的意見或提問，內容綜述如下：

- (a) 認為港鐵在興建輕鐵支綫方面沒有決定權，所以建議致函運房局，希望局方解決第 54 區的交通問題，並待局方決定和提供有關資料後，才交由屯門區內交通問題工作小組跟進；以及
- (b) 建議在信中要求局方一併檢討屯門整體輕鐵網絡政策、發展及服務。

54. 經討論後，主席請運輸署及港鐵考慮委員的意見，並請屯門區內交通問題工作小組跟進。此外，委員會將會就是項議題及其他與輕鐵有關的議題致函運房局。

運輸及
房屋局、
運輸署、
港鐵及
屯門區內交通
問題工作小組

(會後補註：委員會決定就上述議題及其他相關議題邀請運房局及港鐵代表出席特別會議，詳情請參閱會議記錄第 64 段後的會後補註。)

運輸及房屋局
及港鐵

(K) 要求增加八達通服務站(退款機)數量

(交通及運輸委員會文件 2013 年第 47 號)

55. 主席表示，上述文件涉及向八達通卡有限公司要求增加八達通服務站，而八達通卡有限公司屬一家提供電子付款服務的私人公司。一般而言，區議會主要向政府及公營機構轉達意見，但由於考慮到八達通卡有限公司所提供的服務與各種交通工具的收費及運作息息相關，故運用主席的酌情權，容許在是次會議討論。委員參閱八達通卡有限公司及領匯管理有限公司的書面回覆(見附件九及

十)。

56. 文件提交人表示，屯門區內只有領匯管理有限公司的良景商場設有八達通服務站(退款機)，並設在不當眼的位置，指示亦不清晰，希望可在不同地方，如輕鐵月台、不同公司的商場及便利店設置，方便市民查閱。

57. 主席請八達通卡有限公司、領匯管理有限公司、港鐵及各間巴士公司考慮委員的意見。

八達通卡有限
公司、
領匯管理有限
公司、
港鐵及
各間巴士公司

(L) 要求港鐵盡快增購輕鐵新車廂

(交通及運輸委員會文件 2013 年第 48 號)

58. 文件提交人表示，港鐵在年前購置 22 部新輕鐵車廂，但其中 3 部已撞毀及報銷，加上自早前洪水橋輕鐵事故後，列車基於安全理由而減慢行車速度，嚴重影響輕鐵的服務及班次。加上屯門區不斷發展，屯門市中心一帶十分興旺，不少居民及旅客會乘坐輕鐵，故急須增購新車廂，以應付需求。此外，他建議就是項議題、「要求伸延輕鐵支線至屯門 54 區」及「要求恢復 506 綫以輕鐵行走」一併致函運房局，希望運房局督促港鐵回應訴求，購買新車廂。

59. 有委員要求港鐵交代已撞毀及報銷的車廂的保險賠償安排及補回車廂的安排。

60. 港鐵楊女士回應表示，港鐵正為在事故中損毀的輕鐵列車進行涉及保險賠償的程序。港鐵在 2009 年向委員會提交的文件中提及新購的第四期輕鐵車廂之中，其中 6 部是預留作第一及第二期車廂現代化工程替換之用。在有需要時，港鐵可把有關車廂調配至現有網絡，故有足夠車廂供運用及調配，而本年 5 月於洪水橋發生的輕鐵事故不會影響輕鐵服務。

61. 港鐵吳女士補充表示，港鐵一直監察輕鐵服務的情況，靈活調配班次，並已推行不同措施，包括在繁忙時段安排拖卡行駛，提升

載客能力，又以清晰的廣播及標示指示乘客盡量走進車廂中間，騰出更多空間接載更多乘客，並安排月台助理於繁忙時段在繁忙的車站協助乘客登車。除了在 2011 年購置 20 多部第四期新車廂，以提升載客能力外，港鐵由本年 4 月 20 日起，更在周末為額外 4 條輕鐵綫安排拖卡行駛，接載更多乘客。

(會後補註：委員會決定就上述議題及其他相關議題邀請運房局及港鐵代表出席特別會議，詳情請參閱會議記錄第 64 段後的會後補註。)

運輸及房屋局
及港鐵

(M)要求港鐵於繁忙時段加設巴士輔助輕鐵614線

(交通及運輸委員會文件 2013 年第 49 號)

62. 文件提交人表示，港鐵應加強 614 綫的服務，因為 614 綫是唯一往來屯門及元朗(經景峰)的路綫，在繁忙時間有很多乘客使用，而且 614 綫的另一功能是為屯門市中心至屯門碼頭一段接駁西鐵綫，乘客除了可乘搭 507 綫由屯門碼頭直達屯門西鐵站外，須在西鐵屯門站先乘搭其他輕鐵路綫往屯門市中心，再轉乘往屯門碼頭。此外，他指出曾進行調查，發現最嚴重時，每 10 至 14 分鐘才有一班 614 綫列車，顯示屏卻顯示只需 9 分鐘。就此，希望港鐵可先加強 614 綫在繁忙時間的服務，如調配更多車廂行走或加設接駁巴士輔助該綫，紓緩繁忙時間的需求。由於已多次提出有關建議，故希望港鐵可審慎回應，並提供研究的時間表。

63. 數名委員發表意見或提問，內容綜述如下：

- (a) 表示多次建議在繁忙時間利用巴士輔助 614 綫，但港鐵均回應指缺乏資源，最近港鐵購置了新巴士，也只有 3 部被分配往屯門現有的接駁巴士路綫，而非輔助 614 綫。此外，指出從未在繁忙時間看見 614 綫以拖卡行駛，與港鐵的回應指會盡量在繁忙時間安排拖卡行駛 614 綫不符；
- (b) 指出居民常投訴 614 及 614P 綫的車廂十分擠迫，要求港鐵交代增加 614 綫的車廂或在繁忙時間以巴士行走該綫的時間表；
- (c) 表示以往設有往來屯門至中環或澳門的航線時，港鐵曾安排 K 綫往來元朗及屯門碼頭，但其後被取消。就此，曾多次提出建議，以解決藍地、鍾屋村、景峰及屯門碼頭等不同分區的需要。此外，不滿港鐵為應付投訴，而在屯門及元朗區互調僅有的資源，查詢港鐵會否在一至兩年內購置輕鐵車廂，加強服務；

- (d) 指出由於港鐵曾拒絕增加富泰邨的接駁巴士服務，故認為增加輕鐵車廂行走 614 綫比以巴士輔助 614 綫理想；
- (e) 建議一併討論「要求港鐵盡快增購輕鐵新車廂」、「要求伸延輕鐵支線至屯門 54 區的議題」及「要求港鐵於繁忙時段加設巴士輔助輕鐵 614 綫」的議題；
- (f) 認為輕鐵系統壟斷屯門和元朗的交通網絡，但港鐵常對委員的要求置之不理，表示輕鐵及接駁巴士的資源有限，並拒絕恢復 506 綫以輕鐵行駛，故建議邀請運房局高層官員出席會議，詳細討論屯門區整體鐵路政策及輕鐵服務；以及
- (g) 希望各相關部門配合居民的需要，盡快增加輕鐵和接駁巴士的車廂及班次。

64. 經討論後，主席表示，將會邀請運房局及港鐵代表出席特別會議，討論與輕鐵有關的議題。

運輸及房屋局
及港鐵

(會後補註：委員會決定就上述提及的「要求伸延輕鐵支線至屯門54區」、「要求港鐵盡快增購輕鐵新車廂」及「要求港鐵於繁忙時段加設巴士輔助輕鐵614綫」邀請運房局及港鐵代表出席特別會議，詳細討論屯門區的鐵路政策、輕鐵發展及服務，並於特別會議上一併討論「要求恢復506綫以輕鐵行走」。有關特別會議原定於本年8月27日舉行，因當日未有足夠的法定人數出席會議而未能舉行，現另定於本年9月10日舉行。)

運輸及房屋局
及港鐵

(N) 要求延長輕鐵站月台上蓋

(交通及運輸委員會文件 2013 年第 50 號)

65. 主席表示，屯門區內交通問題工作小組正跟進相關的議題——「要求改善輕鐵站設施」。

66. 文件提交人表示，由於部分輕鐵站月台上蓋較短，未能遮蓋月台兩邊的八達通出入站收費器，當下雨時，乘客須在狹窄的月台上狼狽拍卡及避雨，而且雨水遮擋出入站收費器的螢幕，更影響感應，故希望港鐵可提供計劃延長月台上蓋的地點及時間表。

67. 主席請屯門區內交通問題工作小組一併跟進。

屯門區內交通
問題工作小組

報告事項

(A) 工作小組報告-截至2013年6月24日的工作小組進展報告

(交通及運輸委員會文件 2013 年第 51 號)

屯門對外交通工作小組

68. 委員省覽文件，並沒有提出意見。

屯門區內交通問題工作小組

69. 主席表示，秘書處已於本年 7 月 11 日把有關「警方報告宣傳及檢控違例單車及行人」的文件(見附件十一)經電郵發給各委員。委員省覽文件，並沒有提出意見。

港鐵巴士 506 綫早上特別班次

70. 運輸署呂女士表示，現時 506 綫早上特別班次由龍門居開往屯門市中心，由於被封閉的一段仁政街將會在本年 7 月 14 日重新開放，屆時 506 綫巴士將可駛進西鐵屯門站，然後由西鐵屯門站直接駛回龍門居。署方會觀察情況，當情況穩定後，會把 506 綫特別班次改為由龍門居開往西鐵屯門站，以盡快回程，行走更多班次，服務更多居民。

71. 有委員表示，早前港鐵的文件顯示會增加行走 506 綫的巴士，但他認為應恢復 506 綫以輕鐵行駛，並擔心若委員同意上述安排，似默許該綫繼續以巴士行駛，故建議譴責有關做法，並在特別會議上一併討論。

72. 運輸署呂女士回應表示，理解委員要求恢復 506 綫以輕鐵行駛，但需時安排，在未能安排前須先照顧居民的需要，在短期先為乘客量較高的 506 綫巴士加強服務，長遠則會向港鐵反映，要求其考慮恢復 506 綫以輕鐵行駛的要求。

73. 有委員認為運輸署縱容港鐵繼續以巴士行走 506 綫，令屯門鄉事會路、河傍街及杯渡路一帶的交通嚴重擠塞，並表示當年署方及九廣鐵路公司曾承諾恢復 506 綫以輕鐵行駛，故要求在特別會議上一併討論。另有委員同意署方為紓緩現時需求而建議的措施，但亦要求署方及港鐵積極考慮委員的建議，長遠恢復 506 綫以輕鐵行駛。

74. 經討論後，主席表示，將會在特別會議一併討論與 506 綫有關的議題。

運輸及房屋局
及港鐵

(會後補註：委員會決定就上述議題及其他相關議題邀請運房局及港鐵代表出席特別會議，詳情請參閱會議記錄第 64 段後的會後補註。)

運輸及房屋局
及港鐵

(B) 運輸署報告

(交通及運輸委員會文件 2013 年第 52 號)

75. 委員省覽文件，並沒有提出意見。

其他事項

76. 主席表示，由於屯門公路巴士轉乘站(往屯門方向)將於 2013 年 7 月 27 日啓用，所以早前運輸署建議在 7 月 31 日舉行的特別會議將會取消，而改在 8 月 14 日(星期三)上午 9 時 30 分舉行的屯門對外交通工作小組會議上繼續與委員討論及檢討轉乘站的最新運作情況，歡迎有興趣的議員及委員出席。

路線 961 改善服務建議 — 下午時段調整灣仔總站安排

77. 九巴胡德輝先生透過投影片(見附件十二)介紹 961 線服務改善計劃 — 調整下午繁忙時段灣仔總站的安排，並希望委員提出意見，以便盡快推行，之後九巴會再進行檢討。

78. 有委員表示，原有總站附近的交通十分擠塞，只有極少市民會在該站上落，而且新舊總站的距離不遠，故同意有關安排。主席總結表示，委員會支持有關安排。

79. 議事完畢，會議於下午 12 時 57 分結束。下次會議日期為 2013 年 9 月 13 日。

屯門區議會秘書處

日期：2013 年 9 月 4 日

檔號：HAD TMDC/15/25/TTC/13



**HIGHWAYS DEPARTMENT
MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE**

3 & 6/F, HO MAN TIN GOVERNMENT OFFICES
88 CHUNG HAU STREET, HOMANTIN, KOWLOON, HONG KONG
Web site : <http://www.hyd.gov.hk>

路政署
主要工程管理處
香港九龍何文田忠孝街八十八號
何文田政府合署三及六樓
網址: <http://www.hyd.gov.hk>

本署檔案 Our Ref. : (CSSE) in HyD MWO 11/2 (HY/2008/12)/M05/400
來函檔案 Your Ref. : HAD TMDC 13/10/TTC/12
電話 Tel. : 2762 3592
圖文傳真 Fax : 2714 5289

新界屯門屯喜路一號
屯門政府合署二樓
屯門區議會秘書處
屯門區議會交通及運輸委員會
龐明慧女士

龐女士：

屯門公路巴士轉乘站

**2012 – 2013 年交通及運輸委員會
第十次會議**

謝謝 屯門區議會交通及運輸委員會於六月二十八日的來信，告知本署 貴會將於七月十二日舉行第十次會議。

本署在屯門公路巴士轉乘站候車處上蓋採用能阻隔紫外線的透明板，以盡量採納天然光線，減少人工照明需要，達致省電環保。本署亦因應轉乘站的實際運作情況，在轉乘站的候車處上蓋的適當位置鋪設隔熱膜，以使候車處環境更加舒適。往九龍方向轉乘站的隔熱膜鋪設工程已大致完成。至於屯門方向轉乘站的隔膜鋪設工程將會展開，並預期會於開放前完成。

如對上述事宜尚有任何查詢，歡迎致電本信代行人 (電話：2762 3592) 或周重光工程師 (電話：2762 3575) 聯絡。

路政署主要工程管理處 總工程師 5

(蔡馨偉 蔡馨偉 代行)

副本送：

- 運輸署 (經辦人：工程師/房屋及策劃/新界西 - 李偉全先生)
- 運輸署 (經辦人：高級運輸主任/屯門 - 呂曉暉女士)
- 總工程師/新界西 (經辦人：李坤漢先生)
- 駐地盆總工程師(三聖墟段)

二零一三年七月四日

屯門區議會
2012-2013 年交通及運輸委員會第十次會議

九龍巴士(一九三三)有限公司之回應

有關「屯門公路巴士轉乘站改善工程」

屯門公路轉車站上蓋，乃由政府設計及興建。有關上蓋的防曬功能，屯門區議會議員及九巴於今年初已向政府反映乘客意見，建議於夏季來臨前加設防曬隔熱設施，據了解政府將為上蓋加添防曬隔熱層。

對於在轉車站增設擋風雨屏障的建議，考慮到在個別位置加設屏障，可能會影響繁忙時段的上落車情況及行人流通，所以我們選擇了在部分合適的候車位置增設擋風雨屏障，讓乘客有一個舒適的候車環境，然而在個別較空曠的位置，我們會研究有關加密屏障的建議。

2013 年 7 月

屯門區議會
2012-2013 年交通及運輸委員會第十次會議

九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司之回應

有關「要求在轉車站設往大埔、將軍澳線以及機場快線」

屯門公路轉車站(往九龍方向)於 2012 年 12 月啓用，往屯門方向的轉車站則計劃於 2013 年 7 月啓用。設立轉車站的理念是透過轉乘安排，令乘客可以透過長短路線之間的接駁，便捷地往來市區及屯門，而分階段增加可供轉乘的巴士路線，主要為確保轉乘站啓用時運作暢順。轉車站啓用的首階段，九巴及龍運會首先滿足現有路線的乘客需求，再視乎往後的商討及乘客需求的轉變，對部份巴士路線作出重組，把剩餘資源重新調配到屯門區內其他需求較高的路線、新增的特別班次或新辦的路線。九巴及龍運已備悉議員提出的意見，作為日後改善巴士服務的參考，我們對任何新路線的建議持開放態度，會研究有關需求、可行性及資源調配等因素，與運輸署商討。

2013 年 7 月

龍運巴士有限公司

有關：龍運巴士 E33 路線

就屯門區議會交通及運輸委員會就龍運 E33 線服務提出之意見，我們一直十分關注。

龍運巴士路線 E33 自一九九八年起投入服務後，一直為屯門區居民提供便捷的專營巴士服務往來屯門與北大嶼山一帶。事實上，因應屯門區與大嶼山赤鱗角機場發展的步伐，過去我們一直為 E33 線適時投放各樣的資源及推出多方面的路線優化計劃，務求更能有效地配合屯門區居民對北大嶼山巴士服務的需求。

尤於自二零零八年起，隨著來往屯門與東涌的渡輪服務陸續削減班次，龍運巴士特別在同年開設 E33 的附屬路線 E33P，為屯門區居民提供更全面來往機場的巴士服務。由二零零九年至二零一三年期間，路線 E33 及其附屬路線 E33P 的巴士車隊，每年均有增加巴士的數目，配合乘客需求增加至今日共 21 部巴士行走。而特別班次 E33P 的服務，亦由原先的 6 個班次(早上 4 班及下午 2 班)，加強至現時共 13 個班次(早上 8 班及下午 5 班)行走兆康與機場一帶。

為方便使用 E33 線服務的乘客，龍運於二零一三年五月九日起在屯門公路轉車站 (往九龍方向)加設 E33 線(往機場方向)的中途站。與此同時，龍運亦已增派車輛行走 E33 線，務求令市民能透過轉車站更方便使用 E33 線的服務前往北大嶼山。

根據最近的營運紀錄顯示，路線 E33 往機場方向於上午五時二十分至八時時段所開出班次的平均載客率為 81%，而下午四時至晚上九時往屯門方向的平均載客率則約為 68%，數字顯示現時班次水平能夠配合乘客需求。

在早上繁忙時段，屯門各分區的乘客如欲前往機場一帶，亦可選乘繞經屯門多個分區的 E33P 特別班次，該些特別班次在平日早上的服務時間為 5 時 15 分至 7 時 30 分，現時該 8 個班次平均載客率為 80%，相信已能夠配合乘客需求。

綜合以上所述，我們會繼續密切留意屯門區居民對 E33 線與及特別班 E33P 線的整體服務的需求，並會一如以往適時調整班次或推出各樣改善措施，以優化我們在屯門區的巴士服務網絡。

雖然如此，我們已備悉委員會有關 E33 線增設轉乘優惠的建議，對與使用轉車站的九巴路線提供轉乘優惠我們亦抱持開放的態度，並會積極考慮其可行性。

二零一三年七月十日



HIGHWAYS DEPARTMENT
MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE
3 & 6/F, HO MAN TIN GOVERNMENT OFFICES
88 CHUNG HAU STREET, HOMANTIN, KOWLOON, HONG KONG
Web site: <http://www.hyd.gov.hk>

本署檔案 Our Ref. : (CT4N) in HYD MWO 11/1/BFA/1/4/2
來函編號 Your Ref. : HAD TMDC 13/10/TTC/13
電話 Tel. : 2762 3605
圖文傳真 Fax : 2714 5198

地址

屯門區議會
新界屯門屯喜路一號
屯門政府合署二樓

龐小姐：

要求為「人人暢道通行」政策落實時間表

感謝您於 2013 年 6 月 28 日的來函。就屯門區區議會交通及運輸委員會(下稱「委員會」)所提出的要求，我們現聯同土木工程拓展署回覆如下：

路政署及土木工程拓展署已於本年 3 月 8 日的交通及運輸委員會的第八次會議上，就「人人暢道通行」政策及市民提供的加建升降機建議諮詢委員會。而屯門區內交通問題工作小組亦於 4 月 22 日的特別會議上以投票方式選出 3 個優先工程項目(即 1. 結構編號：NS42 - 橫跨屯興路近屯門公路的行人隧道； 2. 結構編號：NF174 - 橫跨屯門公路連接青杏徑及新的行人天橋；以及 3. 結構編號：NF315 - 橫跨龍門路近龍門輕鐵站的行人天橋)，並在 5 月 10 日的交通及運輸委員會的第九次會議上經由委員會確認。

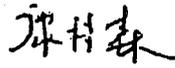
由於政策下所牽涉的加建項目眾多，我們會先落實委員會選出的優先工程項目，並根據所得經驗、市場情況及公眾意見，再決定其他工程項目的實施時間表。而有關升降機加建項目的選址，我們已於本年 3 月 8 日的交通及運輸委員會的第八次會議的討論文件上列出(見討論文件中的附件一)。

現時，土木工程拓展署已於本年六月底聘請顧問並開展了屯門區優先工程項目的技術可行性研究。可行性研究(當中包括不同範疇的實地勘察、技術評估等)一般需時約一年完成，待可行性研究完成後，土木工程拓展署將盡快就研究結果及相關的初步工程方案諮詢屯門區議會的意見，以繼續進行餘下的詳細設計及招標工作。根據過往經驗，在公共行人通道加建升降機的工程由研究階段至竣工，一般需時約 4 年，若遇到反對意見或複雜的技術問題，更可能需要較長的時間。儘管如此，我們將要求顧問積極研究不同的可行工程方案及工程合約安排，務求能盡快為有關的公共行人通道加建升降機。

至於在原有計劃中的 10 個工程項目，路政署亦正全力開展有關的工作。我們希望有關的工程項目能在 3 至 5 年內相繼完成。

再次感謝您及委員會對「人人暢道通行」政策的關注。如委員會就上述事項有任何查詢，我們樂意提供相關資料。

路政署主要工程管理處 總工程師 1

(康桂森  代行 )

二零一三年七月十日

KSH/EL

副本送：

路政署區域工程師 / 屯門區 李坤漢先生

土木工程拓展署高級工程師 / 暢道通行計劃 張惠華先生

- 傳真: 2714 5228

- 傳真: 2714 0103

交通及運輸委員會的第八次會議的
討論文件

「人人暢道通行」新政策

目的

本文件旨在向屯門區議會轄下交通及運輸委員會（下稱「委員會」）匯報「人人暢道通行」新政策的最新情況及公眾在新政策下提出有關在公共行人通道¹加裝升降機的建議，並請委員會就推展公眾建議的優次提出意見。

背景

2. 政府多年來一直為公共行人通道加設無障礙通道設施（例如在早期為只設有樓梯的行人天橋加裝斜道/升降機），並已開展推行 170 多個工程項目。在去年 7 至 8 月行政長官和他的問責團隊走訪十八區時，很多長者都要求政府加設無障礙通道設施。隨著本港人口日漸老化，我們要加快步伐，擴大現時在公共行人通道加裝無障礙通道設施的計劃，更便利市民。

3. 政府於去年 8 月宣布改善現行政策，推出加裝升降機的計劃，回應市民的訴求，在社區締造「人人暢道通行」的環境，方便市民上落公共行人通道—

- (i) 今後，當局考慮在現有或新建的公共行人通道設置無障礙通道設施時，對設置升降機或斜道會同等看待（除非實際環境只容許安裝兩者其中之一），改變以往一向以斜道作為優先考慮的做法；以及

¹ 即由路政署負責維修的行人天橋、高架行人路及行人隧道

- (ii) 若實地情況許可，即使在已裝設標準斜道的現有公共行人通道，我們亦會考慮加裝升降機。在加裝升降機後，我們會評估是否應保留原有的斜道，或是拆卸斜道讓行人路更寬闊，或騰出路面空間作綠化等用途。

我們同時邀請市民在去年 10 月 31 日或之前就有需要在公共行人通道加裝升降機的地點提出進一步建議。

專款專用

4. 我們希望盡快落實新政策，在全港各區開展工程。由於建議項目遍佈全港，每年要進行的加裝工程數量繁多，因此，我們必須制訂相應機制，容許我們迅速及靈活安排工程及分配資源，使工程部門能夠視乎工程的實際情況及進度，盡快開展及完成工程，讓市民得益。

5. 為此，我們已獲立法會財務委員會（下稱財委會）批准開立專用的整體撥款分目，以支付新政策下的有關工程費用。這樣，我們根據來年預計進行加裝工程的性質、規模及數量，每年向財委會申請一筆過撥款，以支付預期在下個財政年度內進行的有關工程項目的費用。

6. 建議的新整體撥款分目將適用於「人人暢道通行」計劃下，為公共行人通道設置升降機等設施及相關工程在規劃、設計及建造工程階段時所需要的一切費用，包括工程管理、可行性研究、勘測、設計、合約採購和工程監督的顧問費用，以及建造費用，惟每個項目的開支上限不得超過 7,500 萬元。

7. 在 2012-13 年度及 2013-14 年度，財委會已批准撥款 244 萬 9,000 元²及 1 億 8,727 萬 2,000 元²予新增設的專用基本工程整體撥款分目，用以支付「人人

² 以付款日價格計算

暢道通行」計劃在該年度的支出。我們估計隨後數年每年的撥款會遞增至超過 10 億元。

新政策下市民提出的建議

8. 就屯門區而言，我們共收到了約 70 個屬新政策範疇內的建議，當中涉及的現有公共行人通道為 30 個地點。這些行人通道的名單及圖則載於附件一。為了更能切合區內的需要，希望委員會就這名單內的項目的推展優次發表意見，並按地區的實際情況率先選出三個項目，以便政府能馬上為其進行技術可行性研究。若項目確定為技術上可行，我們將盡快展開設計及建造工程。

繼續進行的項目

9. 如上文第二段所述，部分在早年建成的現有公共行人通道，未有設置標準的無障礙設施（即有關行人設施並無提供斜道或升降機、或所提供的斜道不符合設計手冊訂明的標準，並在附近（即有關行人設施約 100 米範圍內）沒有替代地面過路處）。應平等機會委員會建議，為達致一個無障礙通道環境，路政署會在技術上可行的情況下，繼續全力推展在構築物加建升降機或斜道。這類項目有 10 個位於屯門區，這些行人通道的名單載於附件二。

諮詢意見

10. 現請委員會就「人人暢道通行」計劃收到的公眾建議項目的推展優次發表意見，及選出三個優先項目進行技術可行性研究。

路政署

2013 年 3 月

「人人暢道通行」新政策計劃下
當局收到公眾建議加裝升降機的現有公共行人通道位置

路政署 結構編號	位置	收到的 建議數目	最高小時 人流
NF31A	新墟橋的伸延部分近新青街	1	469
NS42	橫跨屯興路近屯門公路	1	2714
NS64	橫跨青山公路 - 新墟段近青棉徑	1	271
NF65	橫跨青山公路 - 青山灣段連接三聖邨巴士站 (麒麟崗公園附近)及三聖邨	1	82
NF93	橫跨鳴琴路近山景商場	3	69
NF94	橫跨鳴琴路近山景邨景華樓	1	1665
NF98	橫跨湖景路近兆禧苑商場	1	1405
NF99	橫跨湖景路近湖月街	1	703
NF100	橫跨湖景路近湖山路	2	74
NF102	橫跨湖山路近龍門路	1	166
NF103	橫跨龍門路近輕鐵蝴蝶站	5	229
NF150	橫跨青山公路 - 藍地段近輕鐵泥圍站	5	119
NF151	橫跨青山公路 - 藍地段近輕鐵鍾屋村站	7	66
NF161	橫跨屯門河道 / 屯門公路及青山公路近輕鐵鳳 地站	4	19
NF169	橫跨震寰路連接大興邨及大興體育館	2	122
NF174	橫跨屯門公路連接青杏徑及新和里	3	1264
NF189	橫跨青山公路 - 藍地段近藍地大街	4	304
NF196	橫跨鳴琴路近仁愛堂陳黃淑芳紀念中學	3	886
NF197	橫跨青田路及鳴琴路	1	853
NF198	橫跨鳴琴路近田景路	1	58
NF209	橫跨輕鐵路軌近兆禧苑及悅湖山莊	3	259
NF231	橫跨屯門鄉事會路近海珠路	2	220
NF232	橫跨海榮路近三聖總站	1	747
NF314	橫跨屯門河道於龍門居及富健花園對面	1	177

附件一

路政署 結構編號	位置	收到的 建議數目	最高小時 人流
NF315	橫跨龍門路近龍門輕鐵站	4	858
NF339	橫跨青山公路 - 掃管笏段近青泰路	2	36
NF342	橫跨鳴琴路近寶田邨	1	901
N486	橫跨屯門公路近新墟徑	2	190

在原有計劃的行人通道加裝升降機的建議

路政署 結構編號	位置	收到的 建議數目	最高小時 人流
NF31	橫跨屯門公路及青山公路 - 新墟段近何福堂輕鐵站	1	469
NF127	橫跨屯門鄉事會路由屯門公園至屯匯街及屯門文娛廣場	5	1025

原有加建無障礙通道設施計劃的項目

路政署結構編號	位置
NF31	橫跨屯門公路及青山公路 - 新墟段近何福堂輕鐵站
NS99	橫跨青雲路近業旺路
NF100A	近湖景路連接湖康診所
NF101	橫跨湖山路近湖景路
NS108	橫跨由青雲路至皇珠路的連接路
NF114	橫跨青雲路近香港專業教育學院(屯門分校)
NF127	橫跨屯門鄉事會路由屯門公園至屯匯街及屯門文娛廣場
NF206	橫跨屯門鄉事會路由屯門公園至屯匯街及屯門文娛廣場
NF406	在兆康路巴士總站連接兆康西鐵站北面的公共運輸交匯處
NF407	於屯門公路連接天橋 N874 近兆康西鐵站南面的公共運輸交匯處

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref. THB(T)CR 2/2/5593/98 (Pt 16)
來函檔號 Your Ref. HAD TMDC 13/10/TTC/13

電話 Tel. No.: (852) 3509 8202
傳真 Fax No.: (852) 3904 1775

新界屯門屯喜路一號
屯門政府合署二樓
屯門區議會
交通及運輸委員會主席
蘇炤成議員

(傳真 : 2451 1598)

蘇主席:

屯門區議會
2012-2013 年交通及運輸委員會第十次會議
有關屯門客運碼頭的進展

謝謝貴會於七月二日來函，邀請本局及海事處派員出席七月十二日舉行的屯門區議會交通及運輸委員會(委員會)第十次會議，討論有關屯門客運碼頭事宜。

我們理解委員會希望善用屯門客運碼頭，包括盡快恢復屯門至澳門的跨境渡輪服務。目前，政府正按照有關法律程序，處理與前租戶(香港西北航運快線有限公司)的租賃協議相關事宜，包括復原屯門客運碼頭及追討欠款。與此同時，我們亦著手籌備再次就屯門客運碼頭公開招標，將屯門客運碼頭出租予有意營運跨境渡輪服務的商營機構。待完成有關的籌備工作，在招標前，我們會向屯門區議會交待有關詳情。根據現行政策，跨境渡輪碼頭的規劃和供應是以香港整體為基礎。由於港澳碼頭和中國客運碼頭仍有足夠的處理能力應付預計的運跨境渡輪服務需求，我們認為沒有需要開設第三個由政府管理的跨境渡輪碼頭。因此，我們只會考慮把屯門客運碼頭以商業租賃形式出租予有意營運跨境渡輪服務的商營機構。

就開辦不同跨境渡輪航線的建議，所有跨境渡輪服務均由私營機構按商業原則營運，航班目的地和班次由營運商視乎市場需求來決定。海事處未曾接獲有跨境渡輪營辦商就使用屯門客運碼頭作現有航線的中途站的申請。

就開放香港國際機場海天客運碼頭作出入境用途的建議，設立香港國際機場海天客運碼頭的主要目的，是為中轉旅客提供便捷的空海聯運快船服務來往香港與珠三角及澳門。由於海天客運碼頭位於機場限制區內，現時並沒有設置清關及出入境設施，所以無法開放海天客運碼頭予非中轉旅客使用。

至於將屯門客運碼頭作社區用途的建議，根據現行政策，凡有騰空的政府物業，政府產業署（產業署）會先協助物色政府用戶，倘沒有合適的政府部門使用，產業署會評估進行商業項目的可行性，並在合適的情況下安排以商業租賃形式在市場公開招租，以確保政府物業以符合成本效益的方式物盡其用。如屯門客運碼頭不再提供跨境渡輪服務，海事處會根據現行政策與產業署商討處理碼頭的方法。若貴會委員有任何使用屯門碼頭的建議，可與屯門民政事務處聯絡。

運輸及房屋局首席助理秘書長（運輸）陳婉雯女士及海事處海事服務總經理陳銘光先生將出席委員會在七月十二日的會議，就上述事宜向貴會解釋。

運輸及房屋局局長

(馬瓊芬



代行)

二零一三年七月十一日

副本送：

海事處處長（經辦人：總經理/海事服務陳銘光先生）
(傳真：2545 1535)

中華人民共和國
香港特別行政區政府
政務司司長辦公室



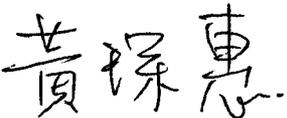
CHIEF SECRETARY
FOR ADMINISTRATION'S OFFICE
Government of the Hong Kong
Special Administrative Region
of the People's Republic of China

本函檔號：CSO 8/2/5/2013/12-7 (1)

香港新界
屯門屯喜路 1 號
屯門政府合署 2 樓
屯門區議會
交通及運輸委員會主席
蘇炤成先生

蘇主席：

謝謝你八月一日致政務司司長的來信，就屯門客運碼頭一事提出意見，內容備悉。本辦公室已把你的來信轉交運輸及房屋局跟進，負責人員將於稍後給予回覆。

政務司司長辦公室政務主任 

二零一三年八月十四日

兆康苑
SIU HONG COURT



圖例

-  將被移除的現有道路標記
-  新增道路標記
-  擬改建為行人路的現有行車道
-  將被移除的現有凹凸紋的膠條
-  新增低邊行人路附有凹凸紋的膠條
-  將被遷移的現有鍍鋅鐵柱
-  將被遷移的現有欄杆
-  新增第2型欄杆 (近路口)
-  將被遷移的現有斑馬線指示燈

DRAWING NO.: W130026.001
 SCALE 1:400 in A4
 Ref. No.: W06P21C

TRAFFIC ENGINEERING
 (NTW) DIVISION





本函檔號: CC-IC-LE-U-04

新界屯門屯喜路一號
屯門政府合署二樓
屯門區議會秘書處

致屯門區議會秘書處:

「要求增加八達通服務站數量」

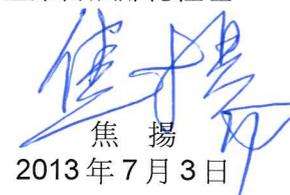
就 貴秘書處於 6 月 28 日致函本公司轉達屯門區議員對要求增加八達通服務站數量之建議，本公司現回覆如下:

1. 八達通卡有限公司感謝屯門區議員對八達通服務站的關注及建議，以期加強對屯門區內居民的服務。我們現正積極物色合適的港鐵站及高人流商場，在現有 30 個「八達通服務站」之外，再多增設 20 個地點，務求進一步方便用戶使用這項新設施。我們現正與港鐵及領匯進行緊密磋商，現階段雖仍未落實具體地點，但我們將積極考慮於屯門區內加設「八達通服務站」的建議。
2. 有關良景商場現有「八達通服務站」之設置地點和指示清晰程度問題，本公司將積極考慮 貴會的建議，期望日後作出相應的改善措施，讓用戶使用這項設施時更便捷。
3. 為進一步加強「八達通服務站」的服務及向公眾推廣使用這全新設施，我們已於今年 5 月 27 日宣布於今年 7 月推出一系列優化措施，包括八達通用戶可透過網上或互動語音電話系統，查詢卡上未完成交易的資料；而八達通未完成交易的總退款數據亦會在網上公布。此外，八達通也將於本月底推出宣傳活動，以廣泛提高公眾對正確使用八達通、避免未完成交易以及對未完成交易退款的認識。

懇請 貴秘書處將以上的回覆轉達聯署的屯門區議員。此外，由於我們已書面回覆有關的建議，故將不會出席屯門區議會交通及運輸委員會於 7 月 12 日 舉行之會議。如有進一步查詢，歡迎隨時致電 2266 2203 與本人聯絡；或致電 2266 2608 與公共事務高級經理陳群香小姐聯絡。順頌

鈞祺！

八達通卡有限公司
企業傳訊部總經理


焦揚
2013 年 7 月 3 日

The Link Management Limited 領匯管理有限公司

Manager of The Link REIT

本函檔號: D1/C4/LKG/13- 1713

來函檔號: HAD TMDC 13/10/TTC/13

屯門區議會

2012-2013 交通及運輸委員會

新界屯門屯喜路一號

屯門政府合署二樓

龐明慧女士

龐女士：

屯門區議會
2012 - 2013 年交通及運輸委員會第十次會議
「要求增加八達通服務站(退款機)數量」

貴會於 7 月 4 日的來信經已收悉，現謹回覆如下：

1. 有關良景廣場八達通服務站的位置事宜，本公司已於當眼位置加設告示，以突顯該八達通服務站位置，以便居民及有需要人士使用。
2. 另外，有關要求增加八達通服務站的事宜，本公司現正與八達通卡有限公司緊密聯絡，並研究於屯門區其餘領匯商場加設八達通服務站的可行性。

多謝 貴會對上述事宜的關注。如有任何查詢，請致電 3977 4836 與本人聯絡。

領匯管理有限公司
高級社區關係經理(趙坤宣 )

2013 年 7 月 8 日

屯門區議會交通及運輸委員會

2013年7月12日(星期五)

報告事項

警方報告交通意外涉及行人及單車和檢控違例行人及單車數字

(I) 2013年屯門區交通意外涉及行人及單車數字

	<u>行人</u>	<u>單車</u>
2013年5月	15	17
2013年6月	10	15
總數	25	32

(II) 2013年屯門區檢控數字

	<u>行人</u>	<u>單車</u>
2013年5月	113	83
2013年6月	115	99
總數	228	182



路線 961

改善服務建議- 下午時段調整灣仔總站安排

灣仔會展巴士總站之情況

- 臨近金紫荊廣場，遊客眾多
- 臨近公眾碼頭，不少渡輪乘客等候上落船
- 大量旅遊巴士停泊博覽道東及附近路面候客，引致路面繁忙及交通擠塞



博覽道東(北行)
路面繁忙



博覽道東迴旋處
經常出現違例泊車情況

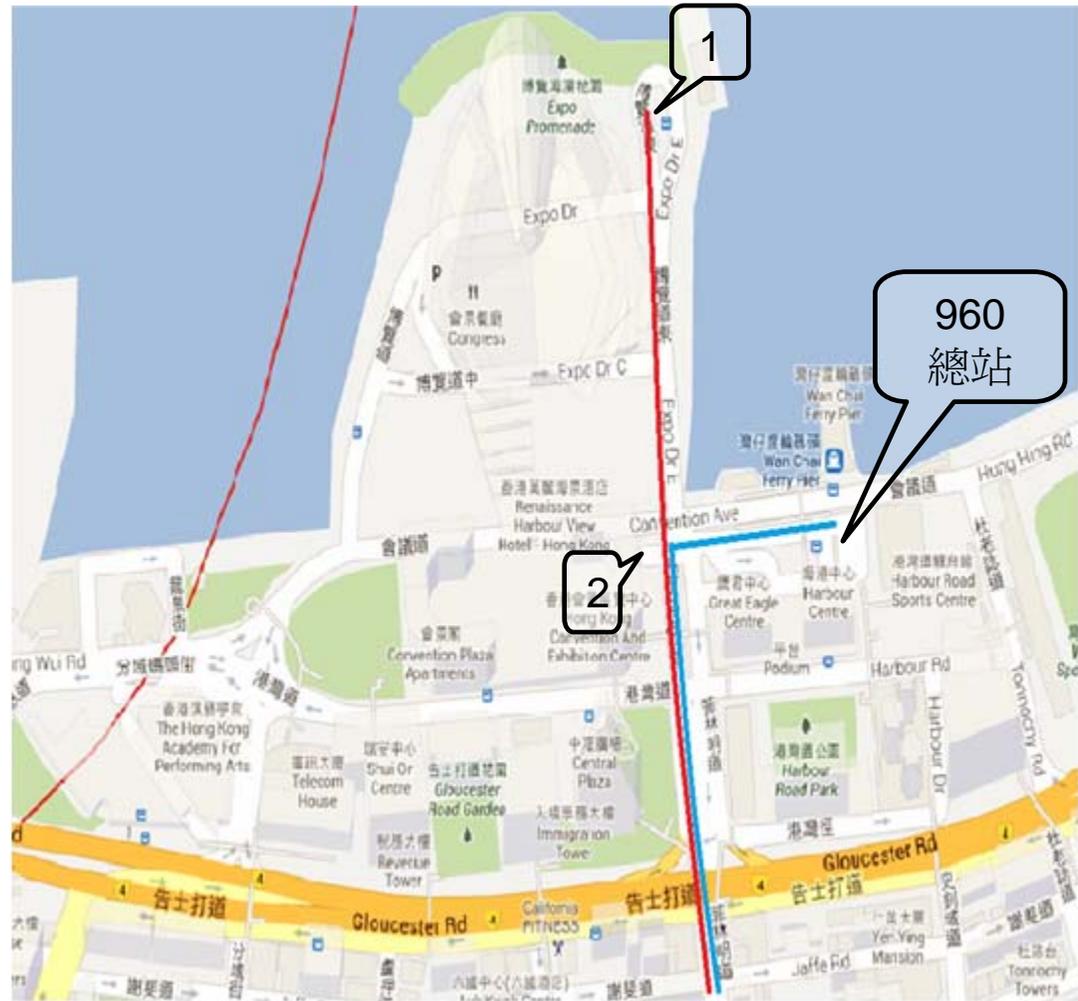


結果

- 導致**961**下午班次未能按原定時間開出
- 增加行車時間 (一般**5-8**分鐘, 嚴重可達**20**分鐘)
- 出現脫班情況, 影響服務

改善建議

- 星期一至五由山景開出時段:
(1600-1800)
- 部分班次以灣仔碼頭總站為終點站
(960總站)
- 其餘班次平均由原站開出
- 受影響車站
 1. 灣仔會展巴士總站
 2. 香港會議展覽中心



預期

- 避免駛入擠塞地帶
- 班次穩定準時開出
- 受影響總乘客人數(時段:1600-1800)

	灣仔會展巴士總站	香港會議展覽中心
落客	4	1
上客	1	----

- 受影響乘客約需 1 分鐘步行至臨時總站