

屯門區議會
2012-2013 年交通及運輸委員會
第二次特別會議記錄

日期：2013 年 3 月 20 日(星期三)

時間：上午 9 時 33 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 9:30	上午 11:06
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 9:37	上午 11:44
陳雲生先生, MH	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
朱耀華先生	屯門區議員	上午 9:35	會議結束
江鳳儀女士	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
吳觀鴻先生	屯門區議員	上午 9:34	下午 12:01
陳有海先生, MH, JP	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
陳樹英女士	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
黃麗嫦女士	屯門區議員	上午 9:41	會議結束
蘇愛群女士	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
李洪森先生, MH	屯門區議員	上午 9:37	會議結束
何杏梅女士	屯門區議員	上午 9:42	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	屯門區議員	上午 9:32	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	屯門區議員	上午 9:30	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 9:30	下午 12:30
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 9:30	會議結束
蘇嘉雯女士	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
吳桂華先生	增選委員	上午 9:30	上午 11:06
王偉英先生	增選委員	上午 9:30	會議結束

侯國東先生
龐明慧女士 (秘書)

增選委員
上午 9:37 會議結束
屯門民政事務處行政主任 (區議會) 二

應邀嘉賓

關國恩女士	運輸署巴士及鐵路科高級運輸主任/巴士發展(新界)
陳碧君女士	九龍巴士(一九三三)有限公司企業事務總監
蔡麗芬女士	九龍巴士(一九三三)有限公司高級經理(策劃及發展)
黃亮霆先生	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	九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(車務)
潘振剛先生	龍運巴士有限公司襄理(車務)
羅耀華先生	龍運巴士有限公司一級策劃及支援主任

列席者

梁健文先生, BBS, MH	屯門區議會副主席
馮嘉豪先生	土木工程拓展署工程師/11 (新界西及北)
葉劍影女士	警務處屯門區區行動主任
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
胡德輝先生	九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任
范綺明女士	九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務助理經理 (屯門、元朗)
龔樹人先生	城巴有限公司營運經理
列浩然先生	屯門民政事務處屯門民政事務助理專員

缺席者

陶錫源先生, MH	屯門區議員
何俊仁議員	屯門區議員
盧民漢先生	屯門區議員
林德亮先生, MH, JP	屯門區議員

張恒輝先生
雲天壯先生
龍更新先生
何君堯先生
姜啓邦先生

屯門區議員
屯門區議員
屯門區議員
屯門區議員
增選委員

歡迎詞

2. 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)第二次特別會議，跟進「屯門公路巴士轉乘站(往屯門方向)啓用後的交通及運輸安排」，以及本年 3 月 8 日第八次會議上部分尚未討論的議程項目。

3. 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。

4. 秘書處沒有收到委員的告假申請。

續議事項

(A) 屯門公路巴士轉乘站(往屯門方向)啓用後的交通及運輸安排 (交通及運輸委員會文件 2013 年第 10 號)

5. 主席歡迎運輸署關國恩女士、九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱「九巴」)陳碧君女士、蔡麗芬女士、黃亮霆先生、溫惠炎先生、胡德輝先生及范綺明女士、城巴有限公司(下稱「城巴」)龔樹人先生，以及龍運巴士有限公司潘振剛先生及羅耀華先生出席會議。

6. 主席表示，運輸署關女士已於本年 3 月 8 日的會議上簡介有關安排，有關投影片亦已隨會議議程發送予委員。

7. 運輸署關女士透過投影片(見附件一)補充擬實施的項目及時間。

8. 多名委員發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 要求盡快提供全面的轉乘優惠，即短途轉短途路線、短途轉長途路線和長途轉短途路線的轉乘優惠，並希望長者在轉乘時不用繳付額外的車費；
- (b) 建議加強巴士服務及安排循環巴士線接駁至轉乘站；
- (c) 建議在轉乘站設總站，開辦新巴士線前往新目的地(如鰂魚涌、大埔)或假日線；
- (d) 要求盡快興建其他設施，如八達通增值機及公共洗手間等；

- (e) 指出重組路線涉及多項細節仍有待商榷，如長途轉短途路線的轉乘優惠、所節省車輛數目及細節、減線後的資源分配、長者優惠等，應待轉車站來回方向啓用及轉乘模式穩定後，有詳細資料才考慮是否接納有關安排，如取消 66 和 263M 線的建議。署方應一併跟進屯門的交通問題，如 962 線重組、要求安排公共交通服務至落馬洲支線口岸，以及為新屋邨提供新的公共交通服務；
- (f) 指出取消 66 線後，乘客須轉乘 60X 線才能前往深水埗(欽州街)，十分不便，車費亦比原來多，故不能按擬實施的項目和時間推行。文件表示乘客在新的轉乘安排下可節省 20 分鐘，查詢有否把在轉乘站候車的時間計算在內。認為重組後，應讓大興和新墟的市民出入更加方便和快捷才合理，以大興為例，建議增加 66X 和 66M 線的班次。此外，希望署方提供轉車站來回方向的開放時間和轉乘優惠等資料；
- (g) 反對在轉乘站(往屯門方向)啓用時取消星期六繁忙時間的特別班次，希望九巴觀察實際情況及提供全面的計劃；
- (h) 表示環保因素固然重要，但現時並非削減路線和班次的時機，不滿運輸署同意九巴在加價後仍推行路線重組，加重市民負擔及造成不便，認為九巴不能以虧損或善用資源為理由而剝削居民，而且在轉乘站未全面啓用時便建議縮減路線，與原先區議會建議興建轉乘站的目的(即提供更快、更舒適的服務和更多優惠)背道而馳；
- (i) 查詢運輸及房屋局（下稱「運房局」）局長與十八區區議會正副主席討論全港路線重組的詳細資料，如原則、理念及發展方向，認為應配合新界西未來的發展方向及人口增長，制訂一套完整的政策。此外，希望屯門區議會副主席解釋傳媒報道指十八區區議會基本上贊成路線重組的原因；以及
- (j) 指出署方建議安排 53 線在轉乘站設分站，以解決 61M 線班次不足及脫班的問題。就此，認為 53 線的路線長，在繁忙時間，當 53 線到達青山公路海景花園站時，多數已經滿座，故建議安排班次較多而乘客量較低的 52X 線在轉乘站設分站，以疏導乘客。

9. 屯門區議會副主席回應表示，運房局局長、運輸署署長在上述會議上介紹現有的運輸政策、增減巴士班次的準則，以及以鐵路為主的政策，然後邀請各區正副主席發言。他提出的意見包括：運輸署應積極回應區議會對改善屯門對外及區內交通的意見；設立轉乘

站是好的安排，但仍須完善有關運作，包括提供不同轉乘組合及長者優惠；將來轉乘站全面啓用或進行巴士路線重組時，港鐵和各間巴士公司應提供聯合轉乘優惠。

10. 多名委員發表第二輪的意見或提問，綜述如下：

- (a) 認為屯門區議會副主席應先與區議會討論才表達贊成或反對全港路線重組；
- (b) 建議在轉乘站(往屯門方向)運作順暢後才逐組試驗調整某些路線，方便檢討，並研究增加新的地區直線，不再重複區內的路線。此外，應考慮整體的安排，現時不宜取消 66 線及其他路線，若將來取消某些路線後，亦應相應增加同區的其他路線，減少對居民的影響，建議可把取消的資源投放至其他路線，如 260X 和 960 線；
- (c) 指出應先考慮開辦新路線的建議，然後才重組路線，並擔心有些路線的車費會因改行快速公路而增加；
- (d) 希望保留現時所有路線，以長時間的數據評估需求，並配合港鐵、所有巴士和小巴路線一併研究；
- (e) 建議按不同分區研究，因為轉乘站的目的是方便沒有直線服務的地區；
- (f) 表示在龍逸邨將入伙而未知乘客取向的情況下，反對減省 259B 和 259C 線星期六的班次，以及反對調整 59A 線的班次。此外，認為應增加由鰂魚涌開往屯門的班次；
- (g) 建議安排 62X 線在轉乘站設分站，查詢 259D 線的建議修改路線詳情，以及未被提及的路線的安排。指出屯門不是以鐵路為主，不單不能削減現有的巴士路線，還應增加班次，如往屯門方向的 60X 線；
- (h) 申報自己是巴士車長，表示在繁忙時間，往九龍方向的 52X 線抵達深井站時已滿座，在轉乘站設分站並不可行；相反 53 線只有少量乘客。此外，基於環保因素，應優化及重組無效益的路線，如非繁忙時間的 263M 線；
- (i) 若安排 52X 線在轉乘站設分站，從深井回來的乘客可在轉乘站轉乘，在非繁忙時間有更多選擇；
- (j) 表示署方應派高層官員出席是次會議，除了巴士公司及港鐵的意見，也多聽取區議會的意見；
- (k) 指出轉乘站的功能在非繁忙時間較顯著，長遠規劃時關鍵在於如何善用巴士資源，考慮按各分區的人口比例安排循環線往返轉乘站，並在轉乘站設總站，開出前往全港不同區域的路線。

因此，建議成立專責研究小組，與署方和巴士公司每兩個月舉行會議，研究長遠規劃的可行性；

- (l) 建議交由屯門對外交通工作小組跟進及建議長遠的方向；
- (m) 指出署方應委派專責相關議題的官員出席會議，並提供數據，如屯門區往區外上班的人數及所乘坐的交通工具類型等；以及
- (n) 表示第二階段的安排涉及 962 線的重組，運輸署假設青山公路的居民可乘九巴的 61M 線，再在轉乘站轉乘九巴的 960 或 961 線前往港島。就此，指出往銅鑼灣的城巴 962 線更便宜，市民未必會由 962 線改乘九巴的 960 或 961 線，故署方應先觀察才推行有關重組。

11. 運輸署關女士的回應，綜述如下：

- (a) 承諾在重新分配資源後，屯門區的巴士服務數量不會減少。署方會將使用量低的路線的資源投放在使用量高的路線；
- (b) 表示當轉乘站全面啓用及完成資源調配後，若屯門區居民對巴士服務的需求有長遠增長，會考慮增加有需要的路線的班次；
- (c) 首要增加目前的巴士服務，以滿足現時的乘客需要，如投放至 960 及 961 系列，亦有意把減省下來的資源投放在前往鰂魚涌的 960X 線上，稍後會提供資源調配的詳情。在資源重新調配下，若有新的資源，可考慮增加新的路線；
- (d) 5 月內會提供短途轉短途路線的轉乘優惠，稍後會通知委員有關詳情；
- (e) 強調長途路線的資源珍貴，如容許長途轉乘長途路線，首數個站的乘客可能打算轉乘，先登上長途路線巴士，令其後分站的乘客未能登車。相信乘客的出行模式會隨轉乘站全面啓用而改變，所以會繼續觀察，研究長途轉長途路線、長途轉短途路線是否可行；
- (f) 強調會在轉乘站(屯門方向)啓用後，配合乘客需要才增減或取消巴士路線，並希望盡早提交建議供委員討論，以便有足夠時間研究及修訂安排，令計劃更能滿足市民的需要；
- (g) 會考慮安排逐組路線試行的建議，並觀察重組計劃對各分區的影響；
- (h) 指出分階段增加可供轉乘的路線可避免對交通及轉乘站的運作構成壓力，會首先安排最重要的路線在轉乘站設站，然後按階段安排其他有需要的路線設站。有些路線，如 57X、58X 及 62X 線，沒被提議在轉乘站設分站；以及
- (i) 會配合屯門區巴士服務的長遠規劃及建議，與委員一起研究以

轉乘站作為交通樞紐，然後修改長途的直線服務。由於涉及重大的調整，若委員會有共識，署方及巴士公司會繼續跟進。

12. 運輸署呂女士補充表示，同意委員所指先觀察，並逐組路線推行重組的建議。署方會按有關方向及時間表，希望在轉乘站來回方向啓用後，配合轉乘模式才循序漸進地推行加強、刪減或重組路線的計劃。預計轉乘站(往屯門方向)約於6月下旬啓用，現在至6月期間，署方會繼續與各委員討論有關細節，希望5月訂好初步重組計劃的方向，以便6月初展開宣傳，令市民盡快適應轉乘模式，再逐步實施其他計劃。此外，表示委員建議市民先從不同分區乘循環路線前往轉乘站，再由轉乘站轉乘對外的長途路線屬新的概念，涉及改動差不多所有的路線，須較長時間討論及研究，故會在第二階段開展時先推行上述較簡單的路線重組方案，並一直觀察，稍後才討論長遠的網絡更新方向。

13. 城巴龔先生表示，城巴會繼續與署方合作，如委員有長遠的計劃，會配合討論。

14. 九巴陳女士表示，九巴積極聽取意見，就區內就業人口的數據研究不同方法重組區域性網絡，如改經高速公路、新的幹線或新隧道，以更快車程到達目的地，或合併重疊而又使用量偏低的路線，利用節省所得的資源開辦新線及對使用量高的路線加強服務。九巴希望利用轉乘站活化網絡，提供轉乘優惠鼓勵轉乘，善用區內資源，重組後可增加區內接駁路線的乘客量，加派人手協調轉乘站的車輛調配，將因應乘客量上升而調升班次，造成良性循環。此外，九巴陳女士重申行政會議批准加價4.9%，與過往調整車費一樣是以加權方式計算，上次申請已是兩年半前，由於物價上升，工資及油價的升幅分別多於9%及40%，需要適當資源應付有關開支。

15. 九巴蔡女士補充表示，會在工作小組的會議上繼續與各委員商討轉乘站在不同時段的轉乘安排，及綜合更有效運用資源的建議，檢視及優化網絡，善用資源，方便乘客盡快前往轉乘站，以轉乘直線巴士前往各目的地，為居民帶來最大利益。

16. 經討論後，主席總結表示，待轉乘站(往屯門方向)啓用後才會考慮落實重組及取消巴士路線等建議。此外，建議有關議題可交由屯門對外交通工作小組繼續跟進，並請運輸署及巴士公司繼續積極

屯門對外交通
工作小組、
運輸署、

考慮委員的意見。

討論事項

(A) 搬遷公共設施 還暢通行人路

(交通及運輸委員會文件 2013 年第 13 號)

17. 運輸署葉嘉鋒先生表示，將會派員視察文件提交人關注的新秀街及新和里的街燈和路牌，並會作出改善，完成後會繼續觀察和跟進，亦歡迎其他委員提出意見。

18. 文件提交人表示，希望有關部門維修行人路時，注意設施的位置，如電燈柱，不要阻礙通道，並提供足夠空間予道路使用者，尤其是長者和殘疾人士。此外，表示由於涉及施工準則，建議運輸署葉先生向總部反映。

19. 數名委員發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 指出不少公共設施阻礙市民出入，如大興邨口的電話亭、置樂巴士站的電話亭及美樂輕鐵站旁的設備櫃，希望有關部門，如路政署、運輸署、地政總署等互相協調，跟進屯門區的情況，並建議在審批時多加注意，適時進行善後工作；以及
- (b) 希望有關部門提供資料供各委員參考，如擴闊天橋、路面闊度的標準等，方便委員根據準則監察及提供建議。

20. 運輸署葉先生回應表示，會根據既定標準作出相應的改善。

21. 經討論後，主席總結表示，請運輸署考慮有關意見，並把意見轉交予相關部門。

運輸署

(B) 抗議政府縱容九巴玩弄財技 謀取暴利

(交通及運輸委員會文件 2013 年第 14 號)

22. 委員參閱九巴的書面回應(見附件二)。

23. 文件提交人的意見如下：

- (a) 對於九巴高層人員先離席，只剩下常設代表繼續討論感到遺憾，認為回應乏善可陳；
- (b) 表示廣告收益也可補貼交通工具，而非只靠車資維持營運。指

出網民曾就九巴與其他巴士公司的巴士數量及每部巴士的廣告收益作出比較，當中的數據顯示九巴玩弄財技，提供的數據並不合理；

- (c) 認為九巴營辦全港約八成巴士路線，而且往港島區路線的車費比城巴高，卻仍然表示虧本並不合理；以及
- (d) 認為若九巴在未來兩年仍然加價，建議運輸署在 2017 年九巴專營權屆滿時，不批准虧本的九巴延續專營權。

24. 多名委員發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 九巴應履行社會責任，不應加價；
- (b) 認為九巴善用財務技巧增加利潤，例如將路訊通(Roadshow)分拆上市，廣告收益納入另一間公司、股東分紅、將低價獲得的土地轉賣、發展地產項目，或把車廠用地出租，但利用公眾地方停泊巴士等。認為運房局作為監管部門，應委派代表出席是次會議。此外，希望向行政會議、運房局局長和立法會議員反映委員對上述議題及延續九巴專營權的關注，要求研究如何把關；
- (c) 認為應致函立法會，澄清九巴加價與區議會反對巴士路線重組無關，因為屯門區議會每年都會商討路線重組的建議，並會配合合理的安排。此外，要求交代轉乘站的廣告和飲品機收入是否納入九巴的收入，表示有關廣告牌令市民誤會轉乘站是九巴提供的服務，看似用公帑津貼九巴，故應致函立法會澄清；
- (d) 指出應集中討論在九巴加價事件上的政策問題，表示除了可要求立法會加強監察外，最關鍵的是了解行政會議批准九巴加價的原因，並建議動議譴責行政會議和行政長官；
- (e) 認為九巴預計只會批准加價約 4.9%，故特意申請加價約 8%，讓人誤以為九巴已讓步；
- (f) 發現各區的车費加幅高於 4.9%，有些乘客量多的路線更高至 7.55%，相反很少開出的路線，如前往馬場及由紅磡體育館開出的特別班次、特別節日的通宵巴士線，加幅則很小，甚至是 0%，以致平均加幅是 4.9%，希望九巴能提供資料解釋；
- (g) 建議引入市場機制，讓市民選擇更好的巴士公司；
- (h) 申報自己是九巴車長，希望九巴能有盈利，投放更多資源改善員工的工作環境、薪酬福利、培訓，以及車輛的維修保養等，提高服務質素。另一方面，認為若車資的加幅太高會令市民無法負擔，希望九巴重新審視；
- (i) 指出屯門對外交通的車費高昂，加價為市民帶來壓力，有市民

為節省金錢，寧願多花一小時乘坐其他交通工具。此外，不滿九巴加價後，沒有改善服務及脫班的情況；

- (j) 建議致函負責審批的行政會議，表示對九巴加價感到遺憾，提議推行車費可加可減機制，防止九巴再運用財技加價，並密切留意九巴的表現，如九巴再玩弄財技，經營不善，甚至年年虧損，應採取最具阻嚇性的警告，在 2017 年不應延續其專營權；
- (k) 建議在信函中表示不同意九巴加價，以及不滿行政會議批准有關申請，建議政府和行政會議在審批九巴加價時應更加審慎，考慮其他因素，將九巴的商業收益，如廣告和地產等收入一併考慮。此外，表示在 2017 年與九巴延續專營權前，應先糾正九巴巧立名目的申請加價理由，但不應提及取消九巴專營權的建議；
- (l) 希望省覽信函內容，認為提及專營權問題可令行政會議及九巴更嚴肅處理問題，若不成功會再跟進；以及
- (m) 表示應由主席綜合各委員的意見，然後草擬切合議會角色的內容，如需所有委員同意，所需時間很長，故主席只須把副本給委員參考。

25. 經討論後，主席總結表示，請秘書處致函行政會議，不滿行政會議批准九巴的加價申請，並希望行政會議在審批加價時考慮市民的生活指數及九巴的其他收益，日後審批延續九巴專營權時應更加審慎。

秘書處

(會後補註：有關信件已於本年 4 月 25 日發出。)

(C) 要求改善新置樂橋

(交通及運輸委員會文件 2013 年第 15 號)

26. 委員參閱路政署的書面回應(見附件三)。主席表示，環境、衛生及發展委員會(下稱「環委會」)曾在會議上跟進有關議題。

27. 文件提交人的意見如下：

- (a) 對於路政署不出席是次會議感到失望，並建議環委會、交委會及部門加強協調及繼續跟進；
- (b) 認為既然路政署回覆表示會在安定邨一邊樓梯加設中央扶手，亦應在青海圍一邊樓梯加設中央扶手，減低行人跌倒的風險，並請警方提供行人在該天橋上跌倒的數據；
- (c) 指出升降機時常損壞，對於不能使用樓梯的人士非常不便；

- (d) 指出行人在天橋上易被雨水濺濕，十分狼狽，路政署應視察及加設簷篷；
- (e) 指出天橋上有很多污漬，希望食物環境衛生署(下稱「食環署」)加強清潔，並檢控無牌擺賣、隨地吐痰及便溺的人士；以及
- (f) 認為應安裝俗稱「魚眼鏡」的凸鏡，以改善治安。

28. 主席表示，路政署已盡量改善天橋上的情況，並表示可考慮安裝閉路電視，但須安排其他部門管理和監察。

29. 多名委員發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 建議屯門民政事務處(下稱「民政處」)召集各部門，如警方、食環署、路政署等進行聯合會議，協調各部門處理上述問題，尤其是閉路電視的管理和監察。此外，要求將來避免興建密封式的天橋；
- (b) 表示議題涉及不同委員會的職權範圍，最重要是研究安裝閉路電視的可行性，增加阻嚇性。此外，建議興建簷篷遮擋風雨，令市民步出升降機時無須狼狽避雨，減少衝突，亦可避免升降機故障；
- (c) 贊成加強清潔及改善治安；認為升降機狹小，按鈕位置不方便；擔心遮擋風雨的設施會影響天橋的通風；建議由屯門區議會跟進，或把文件的議題分拆成細項，交由相關的部門和委員會跟進；
- (d) 認為應由交委會負責升降機的議題，而環委會則負責衛生及閉路電視等議題，並建議致函食環署，反映天橋上的衛生情況。此外，同意由民政事務處召開跨部門會議；
- (e) 認為可在天橋上安裝閉路電視，並研究合併升降機內的閉路電視系統，由部門統一管理和監察；以及
- (f) 表示由於環委會會議上的議程不包括這份文件，故由交委會討論比較適合。

30. 民政事務處列浩然先生表示，會後會協調相關部門討論及跟進有關情況，包括釐清天橋的管理和維修責任，以改善天橋的管理，並向交委會或環委會報告。

31. 經討論後，主席總結表示，請民政事務處協調跨部門會議。

民政事務處

(會後補註：跨部門會議已於本年 4 月 23 日舉行，有關報告見附件

四。)

報告事項

(A) 工作小組報告-截至2013年2月19日的工作小組進展報告 (交通及運輸委員會文件 2013 年第 17 號)

屯門對外交通工作小組

32. 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

33. 主席表示，秘書處已於本年 3 月 7 日把有關「警方報告宣傳及檢控違例單車及行人」的文件(見附件五)經電郵發給各委員。有委員表示，報告事項(viii)「要求改善及擴闊塘亨路」第三段的年份應修訂為 2012 年。

(會後補註：秘書處已修訂有關報告。)

(B) 運輸署報告

(交通及運輸委員會文件 2013 年第 18 號)

34. 委員省覽文件，並沒有提出意見。

其他事項

屯門區內交通問題工作小組第一次特別會議—「人人暢道通行」新政策

35. 主席表示，原定於本年 3 月 27 日上午 9 時 30 分舉行的特別會議，改為於本年 4 月 22 日下午 3 時舉行，秘書處稍後會發出通知。

36. 有委員建議於本年 4 月 17 日第七次工作小組會議上一併討論有關議題。工作小組召集人表示，須視乎署方搜集資料的進度，如選址的人流、有否替代路線和已知的規劃發展。

(會後補註：有關特別會議定於本年 4 月 22 日下午 3 時舉行，會議通知已於本年 3 月 21 日發出。)

屋邨巴士服務

37. 有委員表示，由於缺乏司機，以致多條屋邨巴士(下稱「邨巴」)路線停辦，居民對巴士服務的需求增加，希望運輸署提供資料，如停辦路線的數量、縮班路線的數量、受影響乘客的數量和初步估計受影響的巴士路線，方便委員協調。

38. 運輸署呂女士回應表示，屋邨巴士的營運細節是由屋苑用戶代表與邨巴營辦商協議產生，並向運輸署提出申請，以待簽發其營運牌照。近月約有 2 至 3 條路線被更改或取消。當署方收到邨巴營辦商停辦的資料後，會聯絡屋苑用戶代表，查詢代表會否物色其他營辦商。署方會盡快批核有關申請，以便新舊營辦商交接。若代表找不到或不再安排營辦商，署方會了解乘客的目的地及數量，並即時通知有關鐵路或巴士公司，研究是否需要加強相關的服務或增加班次。

39. 議事完畢，會議於下午 12 時 35 分結束。下次會議日期為 2013 年 5 月 10 日。

屯門區議會秘書處

日期：2013 年 5 月 2 日

檔號：HAD TMDC/15/25/TTC/13

屯門公路巴士轉乘站

二零一三年三月

第二階段的規劃原則及方向

第二階段的規劃原則

- 擴大屯門區居民的巴士路線選擇：令乘客可以透過長短路線之間的轉乘，便捷地前往市區及屯門
- 更有效調配巴士資源：透過重組或取消乘客量低的巴士路線，把資源調配往屯門區內其他需求較高的路線或增辦新的路線，提供更優質的巴士網絡，同時不會減少屯門區內巴士服務的數量；
- 提供更多轉乘優惠，令乘客大部份行程的的總車資維持不變或比現時更低；及
- 分階段增加可供轉乘的巴士路線，以確保轉乘站啓用時運作暢順。

擴大屯門區居民的 巴士路線選擇

第一階段：巴士網絡已延伸至21個新的行程起止點路段

地方區域..	葵青	荃灣	油麻地 / 尖沙咀	深水埗 / 旺角	九龍城	黃大仙	觀塘	沙田	中環 / 灣仔	銅鑼灣	東涌 / 機場
碼頭 / 南	59A	59A, 59M, 259E	259B, 259C 59M <-> 60X / 260X	59X, 259C	59M <-> 61X	259D	259D	59M <-> 263	962X, 962B, 962A	962, 962S, 962P	E33P
市中心	58M, 61M, 66, 67M, 68A, 260C	52X, 53, 58M, 60M, 61M, 66, 66M, 67M, 68A, 260C	60X, 63X, 259B, 260B, 260X, 261B, 267S	52X, 58X, 60X, 63X, 66, 67X, 260B, 261B	61X, 62X	61X, 62X, 259D	62X, 259D	263	960, 960A, 960P, 960S, 961, 961P		A33, E33
三聖	61M, 260C	53, 61M	252B, 261B 61M <-> 60X / 260X	52X, 252B, 261B	61M <-> 61X / 259D / 263				962B, 962S	962, 962S	
大興	57M, 58M, 66	57M, 58M, 66, 66M, 66P	260X	58X, 66, 66X	58M/66M <-> 61X	258D, 258S	258D, 258S	58M/66M <-> 263	960, 960A, 961		E33P
新墟	58M, 63X, 66, 67M, 68A	53, 58M, 66, 66M, 67M, 68A	260X, 267S	58X, 63X, 66, 67X	61X	61X, 258P	258P	263	960, 960A, 960S, 960P, 961		
良景	58M	58M	260X	58X	58M <-> 61X	258D, 258S	258D, 258S	58M <-> 263	960A, 960		E33P
富泰	67M, 68A, 263M	53, 67M, 68A, 263M	63X, 267S	63X, 67X	67M / 68A <-> 61X / 259D / 263				960P, 960S		E33P
藍地	67M, 68A, 263M	53, 67M, 68A, 263M	63X	63X	67M / 68A <-> 61X / 259D / 263				960P		

67M: (藍色) 7 條接駁路線

260X: (綠色) 5 條長途路線

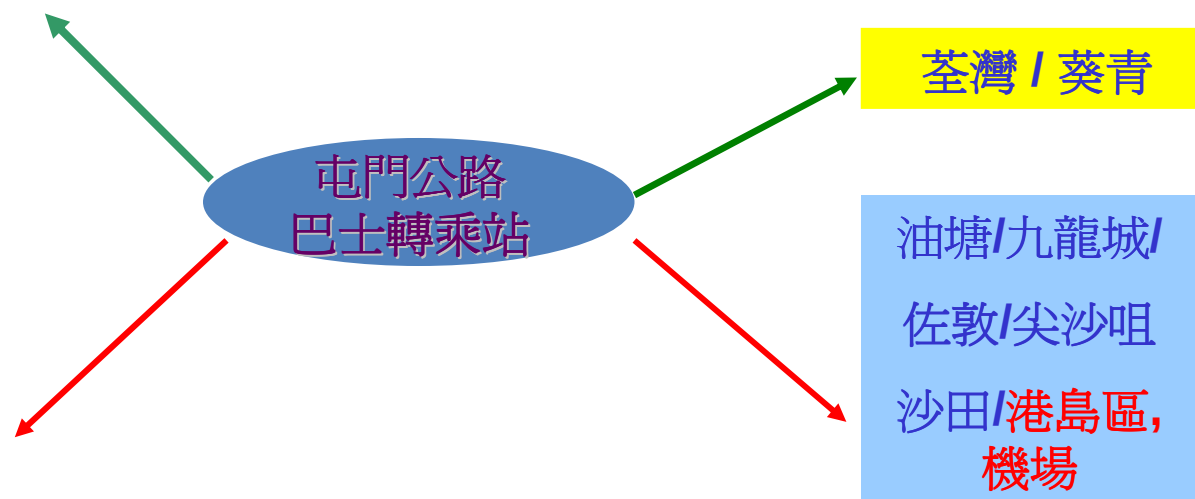
(黃格) : (黃格) 行程起止點路段没有全日巴士服務提供

(圈出) : 提供轉乘優惠的組合

第二階段：屯門及九龍方向 (二零一三年中全面啓用)

53, 57M, 58M, 59M, 60M,
61M, 66M/66P, 67M & 68A

60X, 61X, 63X,
259D, 260X, 263,
N260, 960, 960A,
960B, 960P, 960S,
960X, 961, 961P,
962 & 962B,
962A, 962P, 962S,
962X, N962, E33



第二階段：巴士網絡延伸至所有目的地

地方區域..	葵青	荃灣	油麻地 / 尖沙咀	深水埗 / 旺角	九龍城	黃大仙	觀塘	沙田	中環 / 灣仔	銅鑼灣	港島東	東涌 / 機場
碼頭	59A	59A, 59M, 259E	259B, 259C 59M <> 60X / 260X	59X, 259C	59M <> 61X	259D	259D	59M <> 263	962X, 962B, 962A	962, 962S, 962P	59M <> 960X	E33P 59M <> E33
市中心	58M, 61M, 66, 67M, 68A, 260C	52X, 53, 58M, 60M, 61M, 66, 66M, 67M, 68A, 260C	60X, 63X, 259B, 260B, 260X, 261B, 267S	52X, 58X, 60X, 63X, 67X, 260B, 261B	61X, 62X	61X, 62X, 259D	62X, 259D	263	960, 960A, 960P, 960S, 961, 961P	53/58M/61M/67M/68A <> 962, 962S, 962P	960x	A33, E33 53/58M/61M/67M/68A <> E33
三聖	61M, 260C	53, 61M	252B, 261B 53/61M <> 60X / 260X	52X, 252B, 260B	53/61M <> 61X / 259D / 263				962B,	962, 962S	53/61M <> 960x	53/61M <> E33
大興	57M, 58M, 66	57M, 58M, 66, 66M, 66P	260X	58X, 66, 66X	57M/58M <> 61X	258D, 258S	258D, 258S	57M/58M <> 263	960, 960A, 961	57M/58M <> 962, 962S, 962P	960x	E33P 57M/58M <> E33
新墟	58M, 63X, 66, 67M, 68A	53, 58M, 66, 66M, 67M, 68A	260X, 267S	58X, 63X, 67X	61X	61X, 258P	258P	263 53/58M/67M / 68A <> 259D	960, 960A, 960S, 960P, 961	53/58M/66M/67M & 68A <> 962, 962S, 962P	960x	53/58M/66M/67M & 68A <> E33
良景	58M	58M	260X	58X	58M <> 61X	258D, 258S	258D, 258S	58M <> 263	960, 960A	58M <> 962, 962S, 962P	960x	E33P 58M <> E33
富泰	67M, 68A, 263M	53, 67M, 68A, 263M	63X, 267S	63X, 67X	53/67M/68A <> 61X / 259D / 263	258P	258P		960A, 960P, 960S	53/67M/68A	53/67M/68A	E33P 53/67M/68A
藍地	67M, 68A, 263M	53, 67M, 68A, 263M	63X	63X	53/67M/68A <> 61X / 259D / 263	258P	258P		960, 960A, 960P, 960S/961	53/67M/68A <> 962, 962S, 962P	960x	E33 53/67M/68A <> E33

(藍色) 接駁路線

(綠色) 長途路線

 : 提供轉乘優惠的組合

 : 沒有提供轉乘優惠的組合

分階段增加可供轉乘
巴士路線，以確保運作

往屯門方向

- 全面啓用後，首先安排停站於屯門公路轉乘站包括 58M, 59M, 60M, 61M, 66M/66P, 67M, 68A, 60X, 61X, 259D, 260X, 263及E33；
- 待運作暢順後，安排其他巴士例如**53, 57M, 63X, 960, 960A, 960B, 961, 962 & 962B, 962X, N260, N962**於屯門公路轉乘站停站。

往九龍方向

- 全面啓用後，第二期首階段服務維持不變。
- 待運作暢順後，安排其他巴士路線例如**53, 57M, 63X, 960, 960P, 960S, 960X, 961, 961P, 962 & 962B, 962A, 962P, 962S, 962X, N260, N962**於屯門公路轉乘站停站。

更有效調配巴士資源

乘客出行模式的改變

在轉乘站啓用後靠站路線的乘客量上升的趨勢

巴士路線	起點 - 終點	客量變化比率
59M	屯門碼頭 - 荃灣站	+5.5%
61M	友愛(南) - 荔景(北)	+8.6%
67M	兆康苑 - 葵芳站	+6.4%
68A	朗屏邨 - 青衣站	~0.0%
58M	良景邨 - 葵芳鐵路站	+0.4%
60M	屯門市中心 - 荃灣鐵路站	+3.8%
66M/66P	大興 - 荃灣鐵路站	+5.7%

乘客出行模式的改變

巴士路線	起點 - 終點	客量變化比率
60X	屯門市中心 - 佐敦(渡華路)	+8.9%
61X	屯門站 - 九龍城碼頭	+7.6%
260X	寶田 - 紅磡站	+2.9%
259D	龍門居 - 油塘	+10.9%
263	屯門站 - 沙田站	+9.1%

部份直線服務的乘客量下降或持續偏低

巴士路線	客量變化 比率	繁忙一小 時載客量	在非繁忙時段內的 平均載客率
63X 洪水橋(田心路) —佐敦(渡華路)	-3.0%	63%	24%
66 大興—深水埗 (欽州街)	-17.9%	49%	16%
263M 富泰邨總站— 青衣鐵路站總 站	~0.0%	42%	9%

重組/取消以下路線以有效調配巴士資源

巴士路線	建議修改內容
63X [洪水橋(田心路) - 佐敦(渡華路)]	重組路線，改為特快服務直接前往旺角
66 大興 - 深水埗 (欽州街)	取消服務，將巴士資源轉投其他需求增加的巴士路線上
263M (富泰邨 - 青衣站)	取消服務，將巴士資源轉投其他需求增加的巴士路線上

第63X號的重組方案



- 現時63X號路線(洪水橋(田心路)-佐敦(渡華路))行走屯門公路、荃灣路、葵涌道、長沙灣道及彌敦道等。全程行車時間約80分鐘，全程車資\$13.6。
- 建議於市區路段改經西九龍走廊，不經荔枝角、長沙灣、深水埗及近太子的一段彌敦道。
- 乘客的行程時間可節省約8-10分鐘，每日約56%(洪水橋/屯門往來市區)乘客受惠。
- 原於來往荔枝角、長沙灣、深水埗及太子之乘客可改乘第68A / 67M 號於屯門公路轉車站轉乘第60X號往來上述目的地。

第63X號改為特快路線

- 現時有**56%**乘客受惠於改道後節省行程時間。
- 現時有**15%**乘客於改道後可選乘其他直接路線如第67X或 58X號。
- 其餘**29%**乘客可改乘第67M / 68A號轉乘第60X號往來九龍市區的目的地。

去程

67M → 60X

67M 由兆康出發 經虎地(富泰邨)
乘搭第67M
\$9

+

60X 往佐敦(渡華路)
於屯門公路轉車站 轉車
只需付: \$3.3

=

總車費: 12.3

比63X車費便宜10%

第60X號
總車費

回程

60X → 67M

60X 由佐敦(渡華路) 出發
乘搭第60X
\$12.3

+

67M 往兆康 經虎地(富泰邨)
於屯門公路轉車站 轉車
只需付: \$0.0

=

總車費: 12.3

比63X車費便宜10%

第60X號
總車費

取消66號線

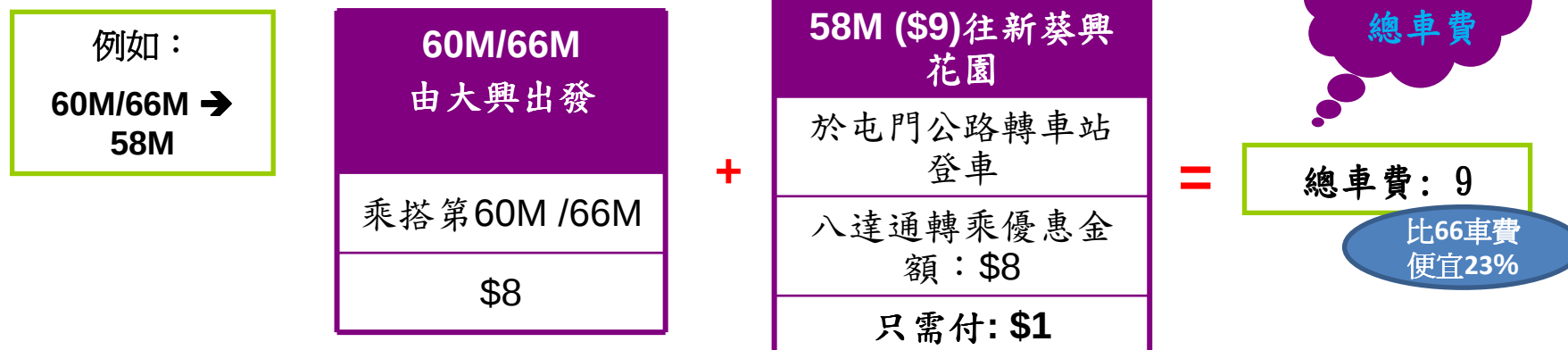
- 現時第66號線屯門來往市區的乘客中有56%可選乘其他直接路線。

往九龍方向	其他路線/ 轉乘組合	其他路線/ 轉乘組合收費
大興/安定/友愛 往 荃灣	60M/66M	\$8
大興/安定/友愛 往 美孚/荔枝角/深水埗	60X/66X	\$12.3

比66車費
便宜31%

比66行車時間
節省20分鐘

- 其餘乘客可改乘第60M/66M號轉乘第58M號往來葵涌區的目的地。



- 回程時，乘客乘坐第58M號於轉車站轉乘60M/66M號返回大興/安定/友愛

比66車費
便宜23%

取消263M號線

- 第263M號線虎地及洪水橋來往市區的乘客中有76%可選乘其他直接路線。

☞ 直接替代服務往荃灣/青衣

往九龍方向	其他路線/ 轉乘組合	其他路線/ 轉乘組合收費
富泰邨往 荃景圍/福來邨	67M/68A	\$9/\$9.3
青山公路(屏山/藍地)往荃灣/青衣地鐵站	68A	\$9.3

- 其餘乘客可改乘第67M號轉乘第68A號來往虎地(富泰邨)與荃灣/青衣等地。

比263M車費便宜12-15%

去程：67M → 68A

67M
 由兆康出發
 經虎地
 乘搭第67M
 \$9

+

68A(\$9.3)往青衣地鐵站
 於屯門公路轉車站屯門公路轉車站
 只需付: \$0.3

=

總車費: \$9.3

回程：68A → 67M

68A
 由青衣出發
 乘搭第68A
 \$10.7

+

67M往兆康經虎地
 於屯門公路轉車站轉車
 只需付: \$0.0

=

總車費: \$10.7

第68A號
分段車費

比263M車費便宜12%

第68A號
總車費

與263M車費相若

19

取消**66**及**263M**服務後，減省下來的車輛 以提升服務的巴士路線

巴士路線	起點－終點
58M	良景邨－葵芳站
59M	屯門碼頭－荃灣站
60X	屯門市中心－佐敦(渡華路)
61M	友愛(南)－荔景(北)
61X	屯門站－九龍城碼頭
67M	兆康苑－葵芳站
68A	朗屏邨－青衣站
260X	寶田－紅磡站
259D	寶田－藍田站
263	屯門站－沙田站
960	建生－灣仔碼頭
961	山景－灣仔(會議展覽中心)

提供更多轉乘優惠

往屯門方向

	轉乘優惠
長線轉短線	除乘坐68A (前往元朗) 需補回差價外，九巴營運的長線轉短線(前往屯門區)免費轉乘
短線轉短線	九巴營運的短線之間亦可以互補差價方式轉乘

往九龍方向

- 除現有短線轉長線轉乘可互補差價外，九巴營運的短線之間亦可以互補差價方式轉乘。
- 不過，短線互補差價可能令乘客乘車的模式出現改變。

短線互補差價 可能出現的改變

調節直線巴士服務的班次以配合 乘客使用短線轉短線的組合

- 59A 路線約70%的乘客前往荃灣、葵涌。
- 有短線互補後，乘客乘59M在轉乘站轉乘58M可以更便宜的車費前往目的地。
- 預計59A的客量減少，故需要調節59A的班次。
- 另外，59M及58M的班次則相應增加。

其他路線優化計劃

簡化路線以令乘客更快到達目的地

- 建議修改68A的路線，此路線乃屯門區內一條往青衣之路線，故建議簡化現有的行車路線，強化連接青衣之角色。由朗屏開出的班次，直接由大窩口前往青衣，往葵涌的乘客可在轉乘站轉乘58M，行車時間可節省約10至12分鐘。
- 建議修改259D的路線，由龍門居開出的班次，全日不行經市中心，行車時間可節省約5至8分鐘。在市中心需要前往油塘的乘客，除了可乘繁忙時間行走的62X外，亦可乘60M並在轉乘站轉乘259D。
- 建議修改259B的路線，因為其行車路線在尖沙咀與260X相約。

減省載客量低的班次

- 檢討現時早上/傍晚特別班次安排(如59S, 259B, 259C, 259E, 260B, 260C, 267S 等路線)，以配合實際乘客需求。
- 因應5天工作週的普遍實施，星期六的繁忙時間特別班次使用量持續下跌。建議取消下列星期六的特別班次。乘客可以乘區內直線巴士或乘短線往轉乘站轉車前往目的地。

	星期六的班次	星期六平均每班車的載客人量
59S	早上 2 班	18
259B	早上 3 班, 下午 3 班	50
259C	早上 4 班	36
259E	早上 13 班	30
260B	早上 4 班	50
260C	早上 7 班, 下午 4 班	50
267S	早上 1 班	35

擬實施的項目	擬實施的時間
1)安排龍運E33	2013年5月內
2) 九巴營運的短線之間互補差價轉乘及調節直線巴士服務的班次以配合乘客使用短線轉短線的組合(往九龍方向)	2013年5月內
3) 安排已在九龍方向停靠的路線使用屯門方向的轉乘站	屯門公路轉乘站(屯門方向)啓用首階段 (約2013年年中)
4) 九巴營運往屯門方向的長線免費轉乘短線及短線之間互補差價方式轉乘	屯門公路轉乘站(屯門方向)啓用首階段 (約2013年年中)
4) 第63X號的重組方案	屯門公路轉乘站(屯門方向)啓用首階段 (約2013年年中)
5) 取消66, 263M號線及修改68A 的路線	屯門公路轉乘站(屯門方向)啓用首階段 (約2013年年中)
6) 安排其他短線及過海路線停靠屯門公路轉乘站	屯門公路轉乘站(屯門方向)啓用第二階段 (約2013年暑假期間)
7) 提升及優化各相關路線的服務水平	屯門公路轉乘站(屯門方向)啓用第二階段 (約2013年暑假期間)

謝謝

屯門區議會交通及運輸委員會

2012-13 年度第八次會議

2013 年 3 月 8 日

九龍巴士(一九三三)有限公司有關加價之回應

九巴深明加價對民生的影響，然而營運成本持續上升，雖然已竭力開源節流，但仍未能抵銷沉重的成本壓力。九巴對上一次申請加價已是兩年半前，期間國際超低硫柴油價格上升超過 40%，而兩年半來工資亦合共增加超過 9%。政府日前宣佈批准九巴在 3 月 17 日起加價 4.9%，這加幅並不足以抵銷九巴龐大的薪酬開支、燃油價格的升幅及隧道加價的成本。

九巴是一個人力密集的機構，成本結構不具彈性，大部分營運成本均受外圍環境影響而持續上升。九巴整體員工背負 12,000 個家庭，營運 3,900 部巴士需聘用約 8,500 名車長、2,000 名維修人員，還有站長和督察，我們需要有合理資源，方能每日在 400 多條路線服務 260 萬人次的乘客。

文件提及有關地產發展及廣告收益事宜，謹解釋如下：

地產發展

本港現時的專營巴士營辦商之中，只有九巴提供自己的地皮經營巴士業務。持有的土地都是早年從公開市場上以市價購入，並無政府補貼或提供優惠。

九巴的專營權條款明確規定九巴與地產相關的財務處理，必須與巴士營運清晰分隔，以免巴士公司的資產淨值隨土地價值上升而暴漲，推高營運盈利上限。專營權條款又同時規定，九巴將土地出售所得利潤或虧損，亦不能計入巴士營運帳目，防範巴士公司將土地低價售予相關公司，將賬面虧損轉嫁給乘客。

九巴廣告收益

「路訊通」乃九巴的廣告代理之一，是一家獨立於九巴以外的上市公司，兩者互不從屬。九巴通過「路訊通」獲得的廣告收入，亦已全數計入九巴的專營帳目的非票務收入，補貼票價。在 2010 及 2011 年，九巴各項廣告平台每年共獲得約 1 億港元的廣告收入。2012 年上半年更錄得 5,480 萬港元廣告收入，較 2011 年同期增加約 7%，有關收入已全數計入九巴專營帳目的非票務收入，用以補貼票價。不過，與每年約 60 億港元的票務收入相比，非票務收入只能對巴士營運的賺蝕起若干補貼作用。

「路訊通」並非九巴委託的唯一廣告代理，九巴亦有與其他主要廣告商合作。九巴為爭取最大廣告收益，旗下的車身、車廂、候車亭燈箱和巴士電視廣告代理合約是經過公開招標形式進行篩選。「路訊通」能夠取得這些廣告代理合約，是因為它在所有標書中能提供最佳的整體條件，合約按正規商業

條款訂立及進行，並以公告形式刊登於「港交所」的網頁上及該公司的年報內，方便各業監督及查閱。

2013 年 3 月



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>

(CEHL) in HyD MWO 11/2 (HY/2009/03)/M05/410

本署檔案 Our Ref. :
來函檔案 Your Ref. : 2762 3539
電 話 Tel. : 2714 5289
圖文傳真 Fax :

屯門區議會
新界屯門屯喜路一號
屯門政府合署二樓
屯門區議會秘書龐明慧小姐

龐小姐:

合約編號: HY/2009/03
屯門公路市中心段交通改善工程

屯門區議會
2012-2013年度交通及運輸委員會第八次會議
「要求改善新置樂橋」

謝謝 貴會邀請本處出席題述會議。但由於當天已有其他公務安排，無法應邀，十分抱歉。現謹就議員要求的事項提交書面回覆。

本處分別在二零一二年十一月十六日的交通及運輸委員會及二零一二年十一月廿三日的環境、衛生及地區發展委員會上，確認置樂橋的設計與建造是符合現時路政署的規範。據我們觀察，置樂橋自二零一二年十月二十九日開放至今，已四個多月，一切運作正常。就委提員提出的要求，本署現回覆如下：

(一) 加建行人電梯或升降機、斜坡通道

由於受「屯門公路市中心段交通改善工程」的影響，本署須拆卸原有的置樂橋以進行道路擴闊工程，並在原址重建該天橋。本署在工程設計初期，曾考慮為重置天橋加設斜道，然而，重置天橋須跨越擴闊後共六線行車的屯門公路，跨道比原有的橋樑長，亦須配合快速公路的高度要求，所以橋面高度較原有天橋高約1.3米，以致天橋斜道的長度須由原先約60米增加至約92米，才合乎相關標準，讓市民安全上落。置樂橋鄰近的行人路空間有限，在屯門公路擴闊後，兩旁再沒有適當位置及空間設置斜道。經考慮天橋的使用人流情況，及照顧市民使用天橋各方面的需要，在樓梯旁加設兩部升降機以取代斜道是較可行的方案。而拆卸了原有斜道後，亦能騰出更多地方作公眾休憩及綠化用途。此方案早前已諮詢區議會並獲得同意。



現時，天橋兩旁分別設置兩部升降機，每部升降機可容納12人，預計兩部升降機每小時載客量上落方向共約2,000人次，據我們在二零一二年十一月十七日至十九日，在現場統計，早上及下午繁忙時段，每小時使用升降機人流約為1,000人次，故此升降機足夠應付使用人流。再者，鄰近的新兆安橋亦已落成，待內部裝修工程完成後，將於四月中開放使用，屆時將可進一步分流置樂橋的使用量。

(二) 加建行人樓梯中間扶手欄

有關加設樓梯扶手一事，由於現時置樂橋兩端的樓梯闊度分別祇有3.25米(青海圍一邊)及3.6米(安定邨一邊)，按現時設計標準(天橋樓梯的闊度須達4米或以上才需加裝中央扶手)並不需要設置中央扶手。鑑於議員的建議，本署已與運輸署及其他政府部門達成協議在安定邨一邊樓梯加裝中央扶手，方便市民上落。至於青海圍一邊的樓梯闊度比較窄，加裝中央扶手，可能會令樓梯的使用情況更為混亂，故此並不建議加裝中央扶手。

(三) 加建通風設施，改善空氣流通

由於置樂橋鄰近快速公路，橋身外需設置大型道路交通標誌，故此隔音罩的設計需提高至行人天橋的頂部，並遮蓋部分橋身，但由於置樂橋闊度比較寬敞及兩端仍然開放通風，設計時已詳細考慮空氣流通及行人的舒適，並在天橋頂部安裝通風設施，設計符合一般行人通道的要求。

(四) 加建魚眼鏡等設施，防止罪案

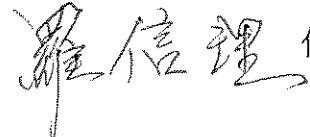
有關在天橋安裝閉路電視系統一事，現時本署轄下的行人天橋與一般道路無疑，均屬公眾地方並由警務處負責維持治安。本署已多次與警務處商討就議員提及關注天橋治安事宜，現時警務處及路政署沒有指引要求在公眾地方永久裝置固定閉路電視系統。雖然如此，本署已在天橋適當位置設置「凸鏡」(俗稱魚眼鏡)，讓市民了解橋面及樓梯情況。

(五) 保持清潔及衛生問題

天橋開放至今，承建商一直維持每天清潔天橋至少一次，以保持環境衛生。置樂橋已於二零一三年一月卅一日轉交本署保養組及食物環境衛生署進行天橋保養及清潔工作，本處亦有提醒相關部門，就區議會的建議加強天橋清潔。

如有任何查詢，請致電2762 3539與本信代行人或2762 4921與本處工程師簡悅敏小姐聯絡。

路政署主要工程管理處 總工程師

(羅信理  代行)

副本送： 路政署(新界組/屯門) - 李坤漢先生

二零一三年三月六日

/YMK

商討置樂行人天橋管理工作的 跨部門會議報告

日期：2013 年 4 月 23 日(星期二)
時間：上午 10 時 30 分
地點：屯門政府合署三樓會議室 B

背景

就屯門區議員關注置樂行人天橋(下稱「置樂橋」)重置後的使用情況及其改善建議，屯門民政事務處(下稱民政處)聯同路政署、警務處、食物環境衛生署(下稱「食環署」)及運輸署於本年 4 月 23 日召開會議，就置樂橋的環境衛生、治安及橋身設計方面作出討論，並達成以下共識：

管理及維修責任

2. 置樂橋重置後已於 2012 年 10 月下旬向公眾開放，並已在 2013 年 1 月下旬交由運輸署及路政署分別負責管理及維修工作。

環境衛生

3. 食環署負責清掃置樂橋面範圍的垃圾，分別在橋面不同的位置擺放三個廢屑箱，並安排承辦商每天三次清掃橋面範圍的垃圾，以及每天清倒廢屑箱內的垃圾。另外，食環署亦會不時留意橋面的衛生情況，一旦發現地面有嘔吐物或動物排泄物，會即時安排承辦商清理。

4. 路政署結構維修組負責置樂橋的維修及保養事宜，安排承辦商每月定期清洗橋面的污漬及每三個月清洗牆身及天花，並且每天清潔升降機內外範圍。

5. 經商討後，食環署會檢視每天三次清掃橋面垃圾的時間，安排承辦商在人流量較高的時段過後清掃橋面垃圾。另外，路政署亦同意會因應橋面實際的衛生情況，安排承辦商不定期清洗橋面上的污漬。

治安

6. 根據警方記錄，天橋開放至今，未有收到任何罪案報告。此外，為預防罪案的發生，警方會針對性地加強置樂橋附近範圍的巡邏，加派前線警員於夜間人流量較低的時段巡邏。

7. 在橋面的設計方面，路政署已在天橋連接安定一邊的樓梯，在視線容易受阻的地方，安裝凸鏡(俗稱「魚眼鏡」)，至於天橋連接置樂一邊因視線沒有受阻，故不需安裝凸鏡。部門理解重置後置樂橋的設計可能引起議員及市民對於置樂

橋治安的關注，將會在天橋連接置樂一邊的適當位置加裝另一面凸鏡。此外，路政署亦已調高橋身照明系統的光度感應開關設施。

8. 基於保障個人私隱的考慮，部門暫時未有計劃在橋身安裝閉路電視，但部門會密切監察置樂橋的治安情況，並在有需要時檢視現時置樂橋的保安設施。

橋身設計

9. 路政署確認在工程設計初期曾考慮為新置樂橋加設斜道，但在屯門公路擴闊後，因現時橋身兩旁已分別設置兩部升降機，故此沒有適當的位置及足夠的空間設置斜道。顧問公司在設計階段及新天橋開放後，於繁忙時間在該處實地進行人流統計，結果顯示，新建的升降機能足夠應付繁忙時間的行人流量。就部份區議員曾提出建議增設行人自動電梯，路政署亦解釋流量數據暫時並不足以支持加設扶手電梯。此外，鑑於橋身附近的空間限制，於橋身兩旁增設第三部升降機的方案在技術上並不可行。路政署表示，新兆安行人天橋(下稱「兆安橋」)的啓用預期將有助疏導置樂橋的人流，改善人流高峰時段的擠迫情況。

10. 因應區議員的要求，路政署在諮詢各相關部門後，將會於天橋連接安定邨的樓梯加設中央扶手欄杆及在青海圍一邊的橋底加裝單車泊位。因應在雨天輪候升降機，已在兩部升降機的地面輪候範圍加建上蓋。

總結

11. 民政處建議路政署盡快落實相關改善措施，並參考置樂橋的管理經驗，於兆安橋啓用前檢討進行相類似的工作，以儘量減少對市民的影響。此外，民政處亦會將部門的意見及將會落實的優化工作向區議會反映，讓議員理解部門最新的跟進工作。

屯門民政事務處

2013 年 4 月

屯門區議會交通及運輸委員會

2013年3月8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1月	15	12
2013年2月	3	10
總數	18	22

(II) 2013年屯門區檢控數字

	<u>行人</u>	<u>單車</u>
2013年1月	125	83
2013年2月	111	88
總數	236	171