

屯門區議會
2012-2013 年交通及運輸委員會
第三次會議記錄

日期：2012 年 5 月 18 日(星期五)

時間：上午 9 時 39 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	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 9:45	中午 12:10
陶錫源先生, 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 9:30	中午 12:45
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 9:37	會議結束
陳有海先生, MH, JP	屯門區議員	上午 9:37	會議結束
陳樹英女士	屯門區議員	上午 9:49	中午 12:25
黃麗嫦女士	屯門區議員	上午 9:44	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 9:44	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 9:30	會議結束
程志紅女士	屯門區議員	上午 9:30	中午 12:50
盧民漢先生	屯門區議員	上午 11:00	會議結束
林德亮先生, MH	屯門區議員	上午 9:34	上午 11:35
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 9:40	會議結束
張恒輝先生	屯門區議員	上午 9:30	中午 12:12
龍更新先生	屯門區議員	上午 9:49	中午 12:32
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 9:39	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	中午 12:35
姜啓邦先生	增選委員	上午 10:49	中午 12:45
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	中午 12:10
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

康桂森先生	路政署高級工程師 2/無障礙通道
楊世喜女士	路政署工程師 2/無障礙通道
林 澍先生	路政署工程師
梁漢威先生	栢誠工程顧問(亞洲)有限公司技術總監
蘇威達先生	栢誠工程顧問(亞洲)有限公司項目工程師
盧紹麟先生	莫特麥克唐納有限公司聯伙人
羅文俊先生	莫特麥克唐納有限公司高級工程師
邱誠武先生, JP	運輸及房屋局副局長
陳偉偉先生	運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)3
譚漢財先生	路政署鐵路拓展處副處長 2
陳焯明先生	路政署鐵路拓展處總工程師/鐵路拓展 2-2
恩韋頓先生	艾奕康有限公司執行董事
高梓倫先生	艾奕康有限公司助理董事
趙汝輝先生	艾奕康有限公司香港區項目管理/施工管理總經理
卓健樑先生	弘達交通顧問有限公司副董事
郭進森先生	食物環境衛生署屯門區高級衛生督察(潔淨/防治蟲鼠)
潘 明先生	屯門民政事務處高級工程督察
唐瑞芯女士	香港鐵路有限公司公共關係經理(對外事務)
黎瑞玲女士	九龍巴士(一九三三)有限公司高級經理(對外事務)

列席者

李永康先生	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
羅麗明女士	九龍巴士(一九三三)有限公司幹事(對外事務)
龔樹人先生	城巴有限公司營運貳部經理
周碩華先生	龍運巴士有限公司高級車務主任
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

陳雲生先生, MH	屯門區議員
蘇愛群女士	屯門區議員
何俊仁議員	屯門區議員
龍瑞卿女士	屯門區議員
雲天壯先生	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)第三次會議，並代表委員會感謝已調職的屯門地政處周嘉德先生過去參與委員會的工作，又歡迎接任的陳美聯女士出席是次會議。此外，他歡迎運輸署葉嘉鋒先生及九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱九巴)黎瑞玲女士出席是次會議。

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. 主席表示，秘書處收到蘇愛群委員因病而缺席是次特別會議的告假申請。根據《屯門區議會會議常規》第 42(1)條，委員會會在蘇委員提交醫生證明書後同意她的告假申請。此外，秘書處收到陳雲生委員、龍瑞卿委員及何君堯委員因事缺席的通知。

通過交通及運輸委員會於 2012 年 3 月 16 日第二次會議及 2012 年 4 月 17 日第一次特別會議的會議記錄

4. 主席表示，秘書處收到委員的修訂建議，建議把第一次特別會議記錄第 15 段(f)最後一句修訂為「以及建議在非繁忙時間彈性調節深圳灣口岸落客站的位置」。委員會同意上述修訂及一致通過上述會議記錄。

續議事項

(A) 2012-2013年度屯門區巴士路線發展計劃

(交通及運輸委員會文件 2012 年第 3 號、第二次會議記錄第 11 至 15 段及第一次特別會議記錄第 4 至 41 段)

5. 就過海隧道巴士服務重整建議 - 第 962、962B、962S 及 962X 號路線，城巴有限公司(下稱城巴)龔樹人先生表示，城巴致力為屯門各區居民提供快捷、直接及舒適的巴士服務，現正就委員的意見審視原本的方案，並需時研究在現有資源下可行、能平衡各方訴求而又不影響現時乘客利益的方案。待有結果後，會再提交予運輸署及委員會考慮。

6. 有委員表示，既不贊成 962S 線路線途經深井，也不贊成就該路線諮詢荃灣區議會的方案，希望城巴在重組路線時可平衡屯門各區

居民的利益，並多改善居民較重視的繁忙時段巴士服務。

7. 另有委員表示，屯門碼頭、龍門居及新屯門中心一帶的居民強烈要求城巴於非繁忙時段提供更直接的巴士服務。

8. 主席請城巴增加資源，並請屯門對外交通工作小組跟進。

城巴及
屯門對外交
通工作小組

(B) 「自駕遊」害香港、害屯門

(交通及運輸委員會文件 2012 年第 13 號及第二次會議記錄第 66 至 69 段)

9. 委員參閱運輸及房屋局提交的書面回覆。文件提交人表示，「自駕遊」計劃為香港帶來隱憂，連同擬建的西繞道及骨灰龕設施，預計將會為屯門帶來龐大的汽車流量，嚴重加劇屯門市中心一帶的交通擠塞及空氣污染問題。他會繼續觀察第一階段港人往廣東省「自駕遊」計劃實施後市民的反應，並表示如局方未能解決第二階段的計劃(即粵車赴港)為屯門所帶來的交通問題，將會反對有關計劃。

10. 主席請運輸署代表向運輸及房屋局反映委員的意見。

運輸署

討論事項

11. 主席表示，由於路政署尚須修訂原有「屯門西繞道」議題的細節，故未能於是次會議上討論有關議題，秘書處已於本年 5 月 15 日把會議議程的修訂本電郵予各委員。

12. 此外，運輸及房屋局代表正出席立法會會議，故建議押後討論文件第 20 號，並於屆時一併討論與鐵路政策有關的第 24 號文件。委員會同意上述安排。

(A) 為屯門區一座行人天橋及一座行人隧道加建無障礙設施

(交通及運輸委員會文件2012年第21號)

13. 主席歡迎路政署康桂森先生、楊世喜女士及林澍先生、栢誠工程顧問(亞洲)有限公司(下稱栢誠)梁漢威先生及蘇威達先生和莫特麥克唐納有限公司(下稱莫特麥克唐納)盧紹麟先生及羅文俊先生出席會議。

14. 路政署康先生及栢誠蘇先生透過投影片(見附件一)簡介在橫跨屯門公路及青山公路 — 新墟段近何福堂輕鐵站的行人天橋(結構編號 NF31) 加建無障礙設施的安排，並希望委員支持有關計劃。

15. 多名委員發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 支持上述工程，並認為有關工程對附近交通的影響不大，但要求把原定為期 24 個月的施工期縮短，因為很多居民利用上述天橋前往新墟街市，而且噪音及廢氣問題將滋擾居民，建議盡快完成有關工程，並查詢署方是否使用舊式的打樁機；
- (b) 查詢施工時間表的詳情和施工期是否包括向立法會財委會申請撥款的時間；
- (c) 認為批出的施工期過長，以致拖延工程進度；
- (d) 倘施工期需 24 個月，要求署方更換另一間施工期較短的顧問公司，並監管工程的進度；以及
- (e) 建議路政署先就有關工程聯絡各政府部門，以展開相關的行政及諮詢工作，然後才交由顧問公司進行其他程序，以縮短工程時間。

16. 路政署康先生回應表示，施工期內的工作包括申請掘路許可證、與各政府部門及有關公用設施的公司協調，以及配合附近工程進度而安排施工的時間，需時約 3 至 4 個月，天氣因素亦會影響工程進度，並須預留時間搬遷地下設施。署方會聽取委員的意見，加快施工，令施工期不會多於 24 個月。

17. 有委員表示署方與委員對施工期的定義有不同理解，前期預備工作如行政工作和招標並不屬於施工期內須處理的工作。

18. 路政署楊女士補充表示，署方一直監察顧問公司的進度。施工期的長度會因應個別地盤公用設施的複雜性而異。署方及顧問公司會盡快完成有關工程，並參考委員的意見。

19. 接著，莫特麥克唐納羅先生透過投影片(見附件二)簡介穿越由青雲路至皇珠路的連接路的行人隧道(結構編號 NS108) 的安排，並表示署方會就委員的意見檢討施工期的長度，希望委員支持有關計劃。

20. 有委員表示，上述行人隧道附近只設有兩間學校，使用量不高，建議研究加建有關設施是否合乎成本效益。他認為可縮短施工

期，亦希望署方於研究同區的相關工程時，可安排相同的組別與顧問公司跟進。另有委員支持署方為現時未符合《殘疾歧視條例》及相關規格要求的構築物加建無障礙通道設施的建議，並希望加快全港相關工程的進度。

21. 經討論後，主席總結表示，委員會支持上述兩項計劃，請路政署就橫跨屯門公路及青山公路 — 新墟段近何福堂輕鐵站的行人天橋（結構編號 NF31）的安排聯絡當區區議員，並請署方縮短上述兩項工程的施工期及向屯門區內交通問題工作小組報告有關進度。

路政署及
屯門區內交
通問題工作
小組

(B) 運輸署2012-2013年度交通及運輸工作計劃

(交通及運輸委員會文件2012年第22號)

22. 有委員表示，文件內容詳盡，但改善交通的措施則有待改善，以符合屯門區居民的需要。他尤其關注蔡意橋一帶的交通情況，憂慮屯門西鐵站上蓋的物業啓用及若將來附近工廠區發展後，將增加該區的交通負荷，並希望解決屯門鄉事會路重劃路線及杯渡路交通繁忙的問題。

23. 另有委員表示，運輸署及路政署應重視屯門居民的需要，更全面地考慮整個屯門區的交通網絡，並希望透過民政事務處向有關部門反映屯門區議會的意見。此外，他建議在杯渡路加建一層行人通道，以疏導人流。

24. 主席請運輸署反映委員會的意見，並研究落實委員會的建議。

運輸署

(C) 要求改善杯渡路行人道設施

建議增建行人橋分流

(交通及運輸委員會文件2012年第23號)

25. 主席表示，就文件中附圖三的情況，水務署回覆表示，將安排於本年雨季後為橋邊的食水管清除污垢及銹蝕，並會重新髹油漆，以改善杯渡路市容。

26. 文件提交人表示，現時等候接駁巴士 506 線的人龍阻塞上述行人道，預計當西鐵站上蓋物業啓用後，有關行人道將會超出負荷。原本屯門警署對出建有一條橫跨杯渡路的行人天橋疏導人流，卻因興建高架的輕鐵路軌而被拆卸，建議在屯門西鐵站下加建行人橋接駁至彩星大廈的公園，分流前往乘搭西鐵及輕鐵的乘客。他續表示，希望有關部門可研究上述建議，解決工廠區與屯門市中心之間

行人道擠塞，以及馬路路面凹凸不平的問題，以減低發生交通意外的機會。

27. 主席贊成加建上述行人通道，以減低行人與單車爭路的情況，並建議交由屯門區內交通問題工作小組跟進。

28. 有委員憂慮如工程的開支超出小型工程的限額，須依循正規的公務工程程序處理，十分費時，故希望運輸署及路政署交代將如何跟進上述建議。此外，她希望警署附近行人道狹窄的路面日後可獲改善。

29. 運輸署葉嘉鋒先生回應表示，基於環境限制，擴闊杯渡路行人道的可行性不高，署方會首先進行人流統計，評估需求，若發現上述行人道在繁忙時間的人流超出負荷，將會向其他組別反映意見，研究加建行人橋連接杯渡路與天后路的可行性。

30. 路政署李坤漢先生回應表示，維修組正向警方申請封路，以便於本年 5 月 21 及 22 日重鋪路面，改善路面凹凸不平的情況。

31. 多名委員發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 指出委員曾就蔡意橋及杯渡路一帶的交通提出不同建議，但署方表示有關範圍的交通仍未飽和。建議申請撥款聘請顧問，就整個屯門區橋樑及路面的飽和度進行深入研究；
- (b) 要求運輸署於進行人流統計時，根據上述路段的負荷量作評估，而不是以一個小時內須達到指定人流的水平才再作研究的指標，並視乎數據作進一步跟進；
- (c) 表示上述行人道的擠塞情況於雨天更為嚴重，希望運輸署加快研究上述建議；以及
- (d) 建議先把工廠區的人流分流至連接天后廟至屯門公園的行人橋。

32. 運輸署葉先生回應表示，署方將於進行人流統計後，向委員報告有關結果。如有需要，可與委員進行實地視察。

33. 主席請屯門區內交通問題工作小組跟進。

屯門區內交
通問題工作
小組

(D) 有關44B伸延至福田口岸

(交通及運輸委員會文件2012年第25號)

34. 運輸署呂曉暉女士表示，理解愈來愈多居民通過各口岸往來香港及內地，亦曾與委員前往落馬洲支線口岸進行實地視察，並深入討論及研究各種方案。由於有關道路設有環保車流限制，加上公共運輸交匯處的公用設施使用量已飽和，難以增加進入落馬洲支線口岸的路線，而且有關口岸亦超出小巴 44B 線現有至新田口岸的服務範圍。署方現時以最有效率的方法，提供主要往來元朗區的路線，使香港各區的居民可以在元朗轉乘往有關口岸。

35. 文件提交人表示，各區的交通發展不應被環保因素局限，要求屯門區可如新界東、元朗及天水圍般設有相關的交通服務。他續表示，伸延 44B 線是最簡單及快捷的方法，既不須為路線重新招標，亦不須於上述位置設置總站，阻礙其他車輛，並希望小巴 43 及 44 系列的乘客可免費轉乘 44B 線前往有關口岸。他希望各委員支持上述建議，以及請署方考慮居民的需求，並邀請小巴營辦商出席有關會議。

36. 多名委員發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 促請運輸及房屋局和運輸署正視問題和繼續跟進，長遠希望屯門區的鐵路服務可接駁至上述位置；
- (b) 建議除延長有關路線外，也提供直接的交通服務往來屯門市中心和落馬洲支線口岸，方便屯門各區居民於屯門市中心轉乘。此外，理解提供小巴免費轉乘的安排比較困難；
- (c) 曾多次提出相關要求，建議署方先於假日試行有關安排，並視乎情況作出修訂；
- (d) 憂慮若再研究其他方案，將會拖延進度，並認為於屯門市中心轉乘的方案會增加市民的交通開支；
- (e) 希望巴士公司亦可向前往上述口岸的居民提供不同巴士公司之間的轉乘優惠；以及
- (f) 查詢於假日試行有關安排的進度。

37. 主席表示，將請運輸及房屋局和運輸署研究上述建議，並請屯門對外交通工作小組跟進。

運輸及
房屋局、
運輸署
屯門對外交
通工作小組

(會後補註：主席於稍後時段向運輸及房屋局副局長邱誠武先生反映有關意見，詳情請參閱是次會議記錄第 58 及 59 段。)

[此時，由於運輸及房屋局、路政署和顧問公司代表已到達，主席建議先討論委員會早前已同意合併討論的文件第 20 及 24 號。]

(E) 「我們未來的鐵路」第一階段公眾參與活動
(交通及運輸委員會文件2012年第20號)

(F) 跟進屯荃鐵路和西鐵延長問題
(交通及運輸委員會文件2012年第24號)

38. 主席歡迎運輸及房屋局副局長邱誠武先生及首席助理秘書長(運輸)³ 陳偉偉先生、路政署鐵路拓展處副處長² 譚漢財先生及總工程師/鐵路拓展²⁻² 陳焯明先生、艾奕康有限公司(下稱艾奕康)執行董事恩韋頓先生、助理董事高梓倫先生及香港區項目管理/施工管理總經理趙汝輝先生，以及弘達交通顧問有限公司副董事卓健樑先生出席會議。

39. 邱局長向委員介紹「我們未來的鐵路」第一階段公眾參與活動，有關的內容綜述如下：

- (a) 政府在 2000 年 5 月發表《鐵路發展策略 2000》，落實讓鐵路成為客運系統骨幹的政策；
- (b) 政府現正同時全速推展 5 個鐵路項目，包括廣深港高速鐵路香港段、沙田至中環線、觀塘線延線、西港島線及南港島線（東段），並將在 2014 至 2020 年期間相繼建成。屆時，香港鐵路的總長度將增至超過 270 公里。整體而言，鐵路網絡大致足夠應付中長期的運輸需求；
- (c) 雖然上述 5 個新建鐵路項目將於 2014 至 2020 年期間才悉數竣工，政府認為應以前瞻性目光，早日檢討及修訂現有鐵路發展策略，制定長遠鐵路發展藍圖，讓公眾盡早參與討論及規劃，預留鐵路走廊和鐵路設施的用地；
- (d) 顧問在過去接近一年研究的不同鐵路構思包括原來《鐵路發展策略 2000》提出但未落實的構思及政府和民間提出的構思。在第一階段的公眾參與活動，顧問認為當中的港深西部快速軌道、北環線及屯門至荃灣沿海鐵路（下稱屯荃鐵路）³ 個大型跨區鐵路走廊均值得社會進一步討論，但不代表政府或顧問建議興建有關鐵路；以及
- (e) 在第一階段的公眾參與活動，希望了解市民對上述 3 條大型跨

區鐵路走廊的概念性方案、土地發展密度及運輸基建之間的配合等方面的意見。顧問於分析有關意見後，將會進一步研究大型跨區鐵路走廊構思，並評估未來鐵路網絡可能出現的樽頸位置，提出地區性優化方案，尤其在市區的鐵路服務(如加建平衡路線、延線或支線、新增車站等)，預計將於年底展開第二階段的公眾諮詢。

40. 艾奕康趙先生透過投影片(見附件三)簡介「我們未來的鐵路」第一階段的研究成果，並就港深西部快速軌道、北環線及屯荃鐵路 3 個大型跨區鐵路走廊諮詢委員的意見。

41. 接著，多名委員就上述簡介發表意見或提問。

屯門區整體交通網絡發展

42. 多名委員發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 表示上述 3 個大型跨區鐵路走廊的發展均與屯門區，以至新界西有密切的關係。由此可見，屯門區未來有很大發展空間；
- (b) 指出局方不應只著重香港島及九龍區的鐵路發展。由於政府擬於屯門曾咀興建骨灰龕設施，人流將大幅提升，故要求政府多顧及新界區的交通發展；
- (c) 認為政府就本港 30 年後制定的人口預算過於保守，亦忽視了人口向新市鎮遷移的趨勢，故建議政府作更深入的研究和評估；以及
- (d) 希望局長能重視屯門西北區的發展，多到訪及了解屯門區，以促進交通網絡的發展，並改善交通費高昂、巴士班次及路線設計等問題。

43. 邱局長回應表示，屯門未來的交通變化將會很大。過去數年，他曾多次為屯門區向立法會申請撥款，以開展有關屯門公路重建和擴闊及屯門至赤鱗角連接路等工程。政府預計至 2031 年，香港西北的居住人口將最少有 4 成的增長，就業職位亦將有近 35% 的升幅，他相信此與本港基建發展有著重要的關聯。此外，港珠澳大橋亦將於 2016 年落成，而機場東北面亦會興建人工島；至 2017 年，屯門至赤鱗角連接路亦將會建成。屆時，新界西北、香港市區、大嶼山，甚至跨境的深圳地區之間將有更緊密的連繫。故此，位於新界西的屯門區將成為「橋頭經濟效益」地區，物流業及旅遊業亦會被帶動而變得蓬勃。他亦指出，鐵路發展與土地規劃是應該並行而進，故此，政府須為 10 年後的鐵路發展盡早作出安排。

港深西部快速軌道

44. 數名委員發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 表示港深西部快速軌道可從南面接駁新界西北至大嶼山，北面則可跨境接駁蛇口和前海，故十分支持有關設計。此外，亦認為有關鐵路向南伸延之計劃具有遠見，因此舉能方便小蠔灣與本地支線連接；
- (b) 認為港深西部快速軌道雖可連接本地支線，貫通小蠔灣至屯門西，但他擔心會與屯門至赤鱗角連接路重疊。他指出，當年在討論是否配合港珠澳大橋而興建屯門至赤鱗角連接路時，委員會曾建議政府考慮為將來可能加建鐵路的配套而先作預備。現時，立法會已通過有關屯門至赤鱗角連接路詳細設計的撥款，有關工程將於 2016 年起分階段完成。若在 2020 年才考慮沿該線再興建相同走向的鐵路路線，可能會浪費資源，故他建議政府現在開始進行有關研究；以及
- (c) 認為興建港深西部快速軌道既可改善就業，亦可連接南北及東西，以促進將來商業經濟發展的脈絡。

45. 邱局長回應表示，港深西部快速軌道的初步構思是令香港的屯門區、元朗區、大嶼山、東涌及小蠔灣連接起來，並可接駁東涌線及內地。除了促進跨境聯繫外，亦會成為與港珠澳大橋的策略性接駁點。在本地服務方面，港深西部快速軌道的初步構思可將屯門區與大嶼山及洪水橋等地連接，促進區內未來的發展。

46. 運輸及房屋局陳先生補充表示，局方其實早已考慮及研究有關擬於興建屯門至赤鱗角連接路時加入鐵路走線的建議。由於行車道路與鐵路走線對坡度要求有不同限制，若要容納鐵路，走線必須採用較低的坡度，導致填海的長度大幅增加，因而沒有計劃於屯門至赤鱗角連接路加入鐵路。

北環線

47. 多名委員發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 指出早於 1994 年便已開始討論有關興建北環線的建議，希望政府能盡快進行諮詢，並加快落實有關工程，以配合邊界的大規模發展；
- (b) 指出興建港深西部快速軌道似乎是勢在必行的，因此北環線更見重要。港深西部快速軌道可方便香港、深圳及珠三角東岸居民來往兩地機場，如於新界西再興建一條支線接駁洪水橋，便

能打通新界東西兩地的鐵路，方便新界東沿線的居民或跨境人士經洪水橋，使用港深西部快速軌道。另有委員認為，如洪水橋能接駁屯門，再通往荔景及沙中線，便能與東鐵駁通，有利連貫；以及

- (c) 提議將錦上路的終點站伸延至元朗，以便與輕鐵連接及互相支援。

48. 邱局長回應表示，現時區內的人口及發展與 10 年前有很大的轉變，希望藉此機會向委員講解區內現時的發展情況，並諮詢委員的寶貴意見，以了解有關落馬洲的跨境發展，以及新界東北及邊境一帶發展的可行性。

49. 運輸及房屋局陳先生補充表示，顧問曾考慮將北環線連接現有的西鐵線元朗站，惟該站附近有很多不同的建築物及公共設施，可能會涉及額外徵用私人土地、進行大規模交通改道、拆卸並重置設施等問題，會對當區居民造成影響。此外，局方亦會研究委員提出的意見，考慮加建西鐵線洪水橋站的可行性，以配合洪水橋新發展區的情況。

屯荃鐵路

50. 多名委員發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 指出屯荃鐵路擬沿青山公路建造，對該區居民難免造成影響。原則上不反對興建屯荃鐵路，但期望政府能積極落實研究，設計居民可予接受的方案；
- (b) 表示有感政府在鐵路發展方面只著重南北走向，所以要求興建屯荃鐵路，加強東西貫通。建議走線可伸延至洪水橋，以洪水橋為起點，經屯門前往荃灣，再以荔景為港鐵的接駁點，以方便貫通未來於大圍的沙中線；
- (c) 認為應於屯門西及屯門市中心兩地設有分站。若鐵路不能接駁屯門市中心及三聖，最少會有數萬名居民未能受惠。此外，接駁兩點可以增加鐵路收入，以應付營運開支；
- (d) 表示興建屯荃鐵路能完善全港的鐵路系統，使其更具連貫性，亦能帶動屯門區經濟。故此，政府不應以現時的人口密度為單一考慮因素。反之，應考慮區內未來的人口發展，並在興建成本上升或周邊環境因素改變前，盡快落實興建屯荃鐵路，以減輕屯門公路的負荷；
- (e) 指出自從本年 4 月底政府就興建屯荃鐵路進行諮詢，區內沿線很多居民均對建議表示支持，認為只要將來的交通能變得更便

捷及容易接駁，是不應反對的。但亦有不少居民及地區團體反對有關建議，憂慮將來可能須進行填海工程，並擔心現有的海岸線景觀可能會受到永久的影響。此外，憂慮將來該區人口可能會比現時多，對原本寧靜及人口密度不高的居住環境造成影響；

- (f) 贊成興建屯荃鐵路，並表示不能忽視掃管笏一帶將來的人口發展，提議於掃管笏至青龍頭一帶及屯門公路巴士轉乘站附近加建分站；以及
- (g) 建議以隧道或其他形式取代高架橋，以解決鐵路影響附近景觀的問題。

51. 邱局長回應表示，理解屯門區居民對興建屯荃鐵路的關注。根據顧問公司的資料顯示，屯荃鐵路沿線的人口分布並不平均，當中超過五成居民集中在三聖以西至屯門西一帶，超過兩成位於汀九以東至荃灣西一帶，餘下較少的則位於青山公路沿線，對鐵路營運的客源基礎及能源效益方面均有所影響。局方希望了解沿線居民的訴求，以及他們對居住地區的理想發展密度的意見，並將意見轉交規劃署跟進。

52. 運輸及房屋局陳先生補充表示，根據顧問公司的資料，現時於屯門市中心乘西鐵線前往荃灣，與經擬建的屯荃鐵路前往荃灣所需的時間相差不大。此外，如屯門市中心及屯門西分別設有屯荃鐵路的分站，將會減少發車密度，使班次比現時疏落，甚至令服務水平下降。

以鐵路連接屯門第 40 及 46 區

53. 有委員表示，希望西鐵線能接駁至屯門碼頭區，長遠可及屯門第 40 及 46 區。由於屯門至赤鱗角連接路及屯門西繞道的交匯點位於屯門第 40 及 46 區，而前者更將會與港珠澳大橋及機場連接，故在 2019 年落成後，屯門第 40 及 46 區將成為連繫邊境地區及新界西北的要地。因此，他建議政府把屯門第 40 及 46 區定位為商住及經濟發展區，興建酒店或維修車廠，以便將來發展成為往機場路線及西鐵的轉乘點。

54. 邱局長回應表示，有關意見屬於地區性優化方案，顧問會在第二階段研究時作出考慮。

跟進屯荃鐵路和西鐵延長問題

55. 文件提交人表示，希望政府盡快落實延長現有西鐵線的建議，以方便區內市民。他表示，屯門區議會於兩年前曾建議青山公路沿線維持中低密度發展，但此建議與興建屯荃鐵路可行性研究考慮的因素，如人口結構、乘客量及營運成本等各項因素互相牴觸。故此，他建議屯門區議會再與規劃署一起重新規劃青山公路沿線地區。另一方面，為免屯荃鐵路與西鐵線路線重疊，他建議當局考慮將屯荃鐵路與荃灣港鐵站連接。最後，他亦認為當局必須就是否興建屯荃鐵路和青山公路未來的發展，向沿線居民進行諮詢，並成立專責小組，以進行針對性的研究。

56. 另有委員表示，現時香港交通發展已趨成熟，很多市民願以鐵路代步，希望當局考慮屯門區居民對興建屯荃鐵路的訴求。

57. 邱局長回應表示，備悉委員就屯荃鐵路所提出的具體意見，亦認同土地發展應與鐵路規劃配合和互動。

58. 此時，主席藉此機會向邱局長反映各委員就交委會文件第25號「有關44B伸延至福田口岸」的議題所表達的意見，並要求局方研究有關建議。

59. 邱局長回應表示，會向運輸署反映委員的意見，以便進一步跟進及研究。

60. 有委員向邱局長表示，現時整個屯門區的交通發展，尤其有關天橋、升降機、行人通道、車站上蓋、巴士及小巴路線等方面，均需作出改善。他要求局方委派署長級人員作出統籌，並與屯門區議會舉行會議，研究有關的改善方案。

61. 邱局長回應表示，現時全港18區均有運輸署代表就地區的交通事宜作出跟進。他們都能掌握各區區情，並提出適當的改善方案。此外，每當遇有特殊情況，各區運輸署代表均會適時向局方匯報，共同研究解決方法。他強調自己也樂意繼續聆聽委員提出的寶貴意見，以了解各區區情。

62. 主席多謝邱局長、各部門及顧問公司的代表出席是次會議，並請他們考慮委員會的意見。

運輸及
房屋局和
路政署

(G) 要求檢討巴士專營權問題

(交通及運輸委員會文件2012年第26號)

63. 委員參閱九巴提交的書面回覆(見附件四)。

64. 運輸署呂女士表示，運輸及房屋局於本年4月24日批出為期10年的專營權予龍運、城巴(專營權二)及新世界第一巴士服務有限公司。局方於籌組期間，曾在網頁上發出諮詢稿和在立法會交通諮詢委員會進行4次公眾諮詢，並已適當地在新的專營權文件中反映所收集的意見，包括要求巴士公司提供更多車費優惠、轉乘優惠、改善路線及相關設施等。此外，署方及巴士公司會不時在區內與各委員交流意見，從而改善巴士服務。

65. 文件提交人認為延續專營權後，便很難向有關巴士公司提出更多要求。由於知悉局方已延續了有關專營權，希望政府將來與九巴商討延續專營權時，要求九巴提供更多轉乘優惠及不同巴士公司之間的轉乘服務，方便乘客。

(H) 要求新墟街市巴士站至慧景閣加建行人通道事宜

(交通及運輸委員會文件2012年第27號)

66. 運輸署葉先生表示，青賢街停車場的路面的行車闊度只有6.5米，比合規格的7.5米還要窄。因此，如果要在現有的停車場內加建行人路，必須刪減一邊(共11個)的泊車位，這對當區的泊車需求可能造成負面的影響。經過實地視察後，署方發現進入停車場的車輛車速一般較慢，而路面兩旁的照明系統亦光線充足，因此，短期而言，對比起刪除車位以加建行人路，署方認為可於停車場內加設「慢駛」及「小心行人過路」等警告字眼或路牌。而關於輪椅人士出入不便的問題，署方亦表示會發施工紙予路政署，於停車場連接的行人路上加設斜台，以方便輪椅人士出入。長遠關於加設行人路的安排，因為建議中的屯門公路(市中心)加設隔音屏障工程可能影響青賢街停車場及附近行人路的安排，署方會與路政署研究長遠加設行人路的可行性。

67. 有委員表示，上述位置的泊車位不足，希望署方先進行詳細諮詢。

68. 主席請屯門區內交通問題工作小組跟進。

屯門區內交
通問題工作

(I) 建議改善屯門鐵路站公共運輸交匯處

(交通及運輸委員會文件2012年第28號)

69. 主席歡迎食物環境衛生署(下稱食環署)郭進森先生出席會議。

70. 運輸署呂女士表示，署方於將來翻新屯門鐵路站公共運輸交匯處的巴士站時，考慮在候車處的欄杆上提供可供乘客倚靠的位置。她續表示，由於部分抽風系統的電纜銅線被偷取，以致未能全面運作，已盡快調撥資金及人手進行緊急維修。此外，機電工程署會密切留意上述交匯處的空氣質素。

71. 食環署郭先生表示，現時上述交匯處附近已設有不少於 5 個洗手間，包括屯門公園兩個及杯渡路南休憩公園 1 個洗手間。

72. 文件提交人理解上述交匯處上蓋的商場洗手間將於明年啓用，並查詢維修有關抽風系統及加建椅子的進度及時間表。

73. 運輸署呂女士回應表示，已盡快維修抽風系統。機電工程署於購買物料及聘用承建商後，需時數星期完成有關工程。此外，由於上述巴士站只啓用了較短時間，因此暫未安排翻新工程，他日翻新時，將會考慮加入於欄杆上提供可供乘客倚靠位置的設計。

74. 文件提交人建議屯門區議會在上述交匯處加設臨時椅子。

75. 主席請運輸署及食環署考慮委員的意見，並請屯門區內交通問題工作小組跟進。

運輸署、
食環署及
屯門區內交
通問題工作
小組

(J) 要求改善來往屯門至鰂魚涌的巴士服務

(交通及運輸委員會文件2012年第29號)

76. 委員參閱九巴提交的書面回覆(見附件五)。

77. 運輸署呂女士表示，九巴於巴士路線發展計劃中建議開辦 960X 線，於星期一至五早上 7 時 30 分由洪水橋開往鰂魚涌，並將於有關計劃落實後盡快作出安排，而 960B 線則於晚上提供回程服務。

78. 主席請屯門對外交通工作小組跟進。

屯門對外交通工作小組

(K) 要求改善及擴闊塘亨路

(交通及運輸委員會文件2012年第30號)

79. 主席歡迎屯門民政事務處(下稱民政事務處)潘明先生出席會議。

80. 民政事務處潘先生表示，基於地理環境因素，塘亨路不適宜實施雙線行車。處方將會研究文件提交人於實地視察中所提議收窄某些行人路，從而擴闊部分道路的建議，並會與有關部門研究把塘亨路與興貴街附近的指示路牌遷移往興貴街的可行性，稍後會再研究於文件提及的交界位置增設馬路圓鏡等設施的建議。

81. 文件提交人表示，塘亨路與興富街的交界位，部分屬於運輸署管轄範圍，希望民政事務處及運輸署可緊密合作，改善該處的交通設施。

82. 主席請屯門區內交通問題工作小組跟進。

屯門區內交通問題工作小組

(L) 要求城巴B3A增設停青麟路五柳路巴士站

(交通及運輸委員會文件2012年第31號)

83. 城巴龔先生表示，交通燈位與輕鐵優先過路權導致由山景開出的 B3A 線班次不準時，如於中途加設巴士站，將會影響行車時間，因此上述建議並不可行。

84. 文件提交人表示不滿有關回應，認為加設一個巴士站並不會延長行車時間太久，希望交由屯門區內交通問題工作小組跟進。

85. 多名委員發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 希望運輸署與城巴檢討有關安排，認為交通運輸工具應全面服務市民，既然上述巴士途經該處，應加設一個巴士站方便居民；
- (b) 認為巴士繞經工廠區浪費資源，建議檢討 B3A 線的全部路線及設站位置等；

- (c) 建議於短期內先加設上述巴士站；以及
- (d) 表示乘客需求大，而有關路線的上落客站不足，建議增加班次及於屯貴路加設上落客站。

86. 運輸署呂女士補充表示，希望於屯門對外交通工作小組會議上詳細研究有關走線及設站的安排，使行車時間及班次穩定。

87. 主席請屯門對外交通工作小組跟進。

屯門對外交通工作小組

(M) 要求加強監察58X班次

(交通及運輸委員會文件2012年第32號)

88. 委員參閱九巴提交的書面回覆(見附件六)。

89. 文件提交人表示，58X 線的脫班情況嚴重，要求運輸署及九巴交代完善的改善措施，並盡快回應他早前向運輸署及九巴提交的意見。

90. 九巴胡德輝先生回應表示，58X 線的班次略為調整，只是因應乘客的需求而調整班次開出的時間，有關誤會源於本年3月19日簡化路線資料的內容。此外，九巴會密切留意巴士脫班的情況，安排外勤人員按交通情況調配車輛，並將盡快以書面回應文件提交人的意見。

91. 運輸署呂女士補充表示，九巴是為配合乘客的乘車模式調整班次，例如因應繁忙時段延後而作出輕微的班次調動，使晚上繁忙時間的班次更頻密，於下午5時至6時30分每4至5分鐘開出一班，而於下午6時30分至8時多，則每5至6分鐘開出一班。她解釋誤會源於九巴在車站顯示的班次時間表，把不同時段的班次時間混在一起，只顯示一段長時間內，每4至10分鐘開出一班。署方已即時指示九巴修正有關的車站資料。此外，她表示將於本年5月21日或之前把有關回覆送交文件提交人。

92. 文件提交人回應表示，在有關轉變後，屯門西北區居民對58X線的投訴增加。除了向巴士公司發出提示外，也希望運輸署落實改善巴士脫班的情況，並希望取得58X的詳細時間表。

93. 九巴黎女士回應表示，對外事務部已經收悉有關意見，並會就

是次會議上其他關於 58X 線的意見一併回應文件提交人。九巴管理層同樣關注脫班的情況，並已在過去數月採取一系列措施，如在車隊檢查維修、行車安全、車長招聘及提升薪酬福利等方面作出改善，以提高服務的穩定性，情況正逐步改善，並歡迎各委員繼續就九巴服務提出意見。

94. 有委員查詢九巴在非繁忙時間改動班次的安排，是否只適用於 58X 線還是也適用於其他屯門區巴士線。

95. 運輸署呂女士回應表示，九巴是根據乘客乘車模式的轉變而重新分配 58X 線非繁忙及繁忙時間的班次，令繁忙時間的班次更頻密。署方亦會密切監察其他巴士線的情況，從而改善有關服務。有委員憑過往擔任 58X 線巴士車長的經驗，認同現時的繁忙時段確實比從前推遲。

96. 主席請運輸署提供 58X 線詳細的時間表予委員會研究，並請屯門對外交通工作小組跟進。

運輸署及
屯門對外交
通工作小組

(會後補註：九巴已於本年 5 月 22 日就文件提交人的來信作出書面回覆。此外，秘書處已於本年 6 月 12 日把 58X 線的時間表電郵予各委員，見附件七。)

(N) 要求盡快檢討「港鐵票價可加可減機制」

(交通及運輸委員會文件 2012 年第 33 號)

97. 文件提交人表示，港鐵在經營獲利的情況下，應履行社會責任，並希望政府或港鐵補貼市民在交通上的開支。

98. 港鐵唐瑞芯女士回應表示，理解委員及市民對調整車費的關注，港鐵曾透過不同渠道解釋有關機制的運作方程式是按綜合消費物價指數及運輸業名義工資指數計算整體調整幅度，並預計於本年 5 月下旬公布正籌劃的車費優惠推廣計劃。

99. 主席請秘書處致函港鐵，要求港鐵回饋社會，並檢討有關機制。

秘書處

(會後補註：秘書處已於本年 6 月 11 日致函港鐵，港鐵的回覆見附件八。)

(O) 要求開設港鐵輔助巴士線行經景峰、新墟

(交通及運輸委員會文件2012年第34號)

100. 文件提交人表示，614 及 614P 線車廂擠迫的情況並無因增加兩部 614P 線輕鐵車廂而獲顯著改善，沿線一帶多間學校的學生曾反映於上午 7 至 8 時未能登車，以致遲到。由於她知悉港鐵暫未能再增加輕鐵車廂，所以建議開辦上述輔助巴士線，紓緩有關情況。

101. 港鐵唐女士回應表示，港鐵職員曾視察景峰一帶的情況，備悉上午 7 時 30 分至 8 時是繁忙時段的高峰期，已因應情況安排額外的輕鐵車廂行走 614/614P 線，並在兆康總站調整 614P 及 615P 線的班次。由於建議的走線與現時 K51 線的路線相似，所以港鐵暫不考慮有關建議。

102. 有委員建議港鐵增購輕鐵車廂及改善接駁巴士線班次疏落的情況。另有委員希望港鐵加強對內及對外的溝通，如西鐵發生事故時，港鐵應及早於輕鐵站通知乘客有關安排。

103. 文件提交人補充表示，港鐵最近在車站進行乘客調查，有關結果會因公開考試完結後上學人數減少而未能反映實際情況。她續表示，曾多次反映 614 及 614P 線班次不平均的情況，有關情況稍為改善後又回復原狀，因此要求於早上及黃昏繁忙時間開辦上述巴士線，亦希望減少居民因車廂擠迫而發生爭執的機會。

104. 主席請運輸署及港鐵考慮委員的建議，並請屯門區內交通問題工作小組跟進。

運輸署、
港鐵及
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2012年4月30日的工作小組進展報告

(交通及運輸委員會文件 2012 年第 35 號)

105. 主席請委員省覽文件，委員並沒有意見。

(B) 運輸署報告

(交通及運輸委員會文件 2012 年第 36 號)

106. 運輸署呂女士表示，將會修訂報告內有關龍運巴士 E33 及 E33P 線的詳情。

(會後補註：運輸署報告的修訂本見附件九。)

其他事項

「九巴 - 長者安全有計」活動

107. 主席表示，九巴希望十八區區議會支持九巴、東華三院及「九巴之友」義工組織舉辦的「九巴 - 長者安全有計」乘客教育活動，推廣長者乘車安全訊息，並邀請他及各區的委員會主席出席將於本年 5 至 9 月舉行的活動，而為感謝區議會的支持，將於是次活動中使用各區區議會的標誌。他續表示，屯門區議會主席已同意支持上述活動，並於是次活動中使用本區議會的標誌。

108. 委員並沒有意見。主席總結表示，屯門區議會支持上述活動。

109. 議事完畢，會議於下午 1 時 52 分結束。下次會議日期為 2012 年 7 月 13 日。

屯門區議會秘書處

日期：2012 年 6 月 25 日

檔號：HAD TMDC/15/25/TTC/12



**為屯門區一座行人天橋
加建無障礙設施**

屯門區交委會文件**2012年第21號**
(18.05.2012會議討論)

HIGHWAYS DEPARTMENT
MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE

路政署
主要工程管理處

**PARSONS
BRINCKERHOFF**



加建無障礙設施位置圖

橫跨屯門公路及青山公路
— 新墟段近何福堂輕鐵站
的行人天橋
(結構編號 NF31)

HIGHWAYS DEPARTMENT
MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE

路政署
主要工程管理處

**PARSONS
BRINCKERHOFF**

加建無障礙設施位置圖

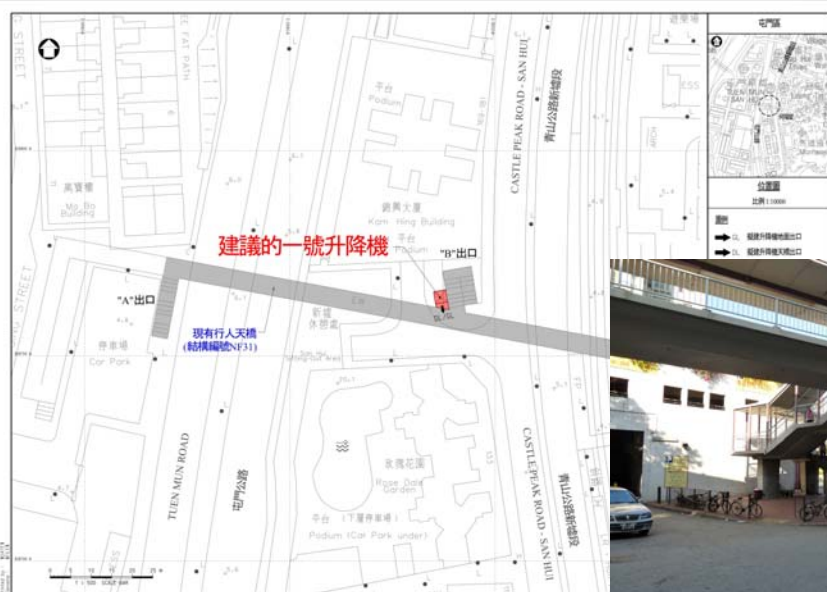


HIGHWAYS DEPARTMENT
MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE

路政署
主要工程管理處

PARSONS
BRINCKERHOFF

橫跨屯門公路及青山公路—新墟段近何福堂輕鐵站的行人天橋（結構編號 NF31）加建一座升降機



HIGHWAYS DEPARTMENT
MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE

路政署
主要工程管理處

PARSONS
BRINCKERHOFF

橫跨屯門公路及青山公路 — 新墟段近何福堂輕鐵站的行人天橋（結構編號 NF31）加建一座升降機



現有行人天橋‘B’出口



加建一號升降機後的模擬圖



HIGHWAYS DEPARTMENT
MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE

路政署
主要工程管理處

PARSONS
BRINCKERHOFF

5

工程概況



- 本計劃於施工期間會實施**臨時交通管理措施**。由於大部份工程將會在行人路進行，本計劃並不涉及大型的行車改道，有關交通管理措施將只會對公眾造成輕微影響。
- 本計劃於施工期間將會提供**有效的圍欄作保護**措施以確保公眾安全。
- 路政署正就上述無障礙設施進行設計，完成設計後將會盡快向立法會財委會申請撥款。**預計施工需時約24個月**。



HIGHWAYS DEPARTMENT
MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE

路政署
主要工程管理處

PARSONS
BRINCKERHOFF

6



為屯門區一座行人天橋 加建無障礙設施

謝謝



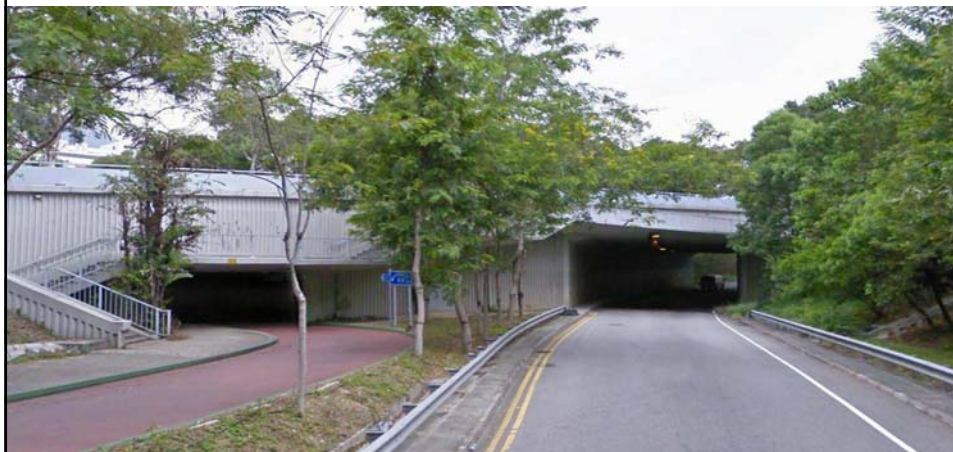
HIGHWAYS DEPARTMENT
MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE

路政署
主要工程管理處

PARSONS
BRINCKERHOFF

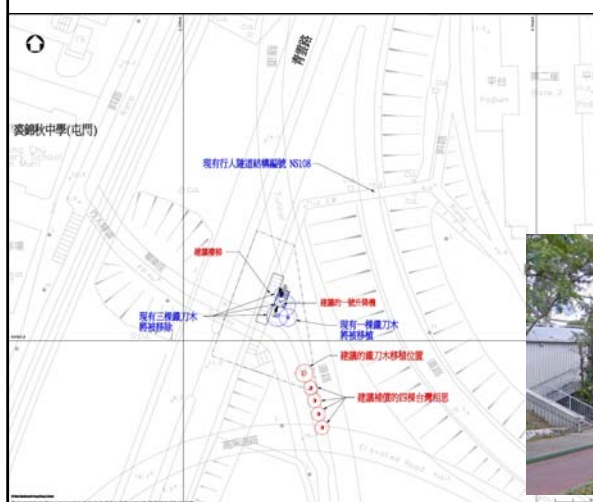


穿越由青雲路至皇珠路的連接路的行人隧道（結構編號NS108）
加建升降機



 HIGHWAYS DEPARTMENT 路政署
WORKS DIVISION 工程處

穿越由青雲路至皇珠路的連接路的行人隧道（結構編號NS108）
加建升降機



加建升降機的位置

 HIGHWAYS DEPARTMENT 路政署
WORKS DIVISION 工程處

穿越由青雲路至皇珠路的連接路的行人隧道（結構編號NS108） 加建升降機



 HIGHWAYS DEPARTMENT 路政署
WORKS DIVISION 工程處

工程概況

- 本計劃於施工期間將會提供**有效的圍欄作保護措施**以確保公眾安全。
- 本計劃於施工期間會**實施臨時交通管理措施**。由於大部份工程將會在行人路進行，本計劃並不涉及大型的行車改道，有關交通管理措施將只會對公眾造成輕微影響。
- 路政署正就上述無障礙設施進行設計，完成設計後將會盡快向立法會財委會申請撥款。**預計施工需時約24個月**。

 HIGHWAYS DEPARTMENT 路政署
WORKS DIVISION 工程處



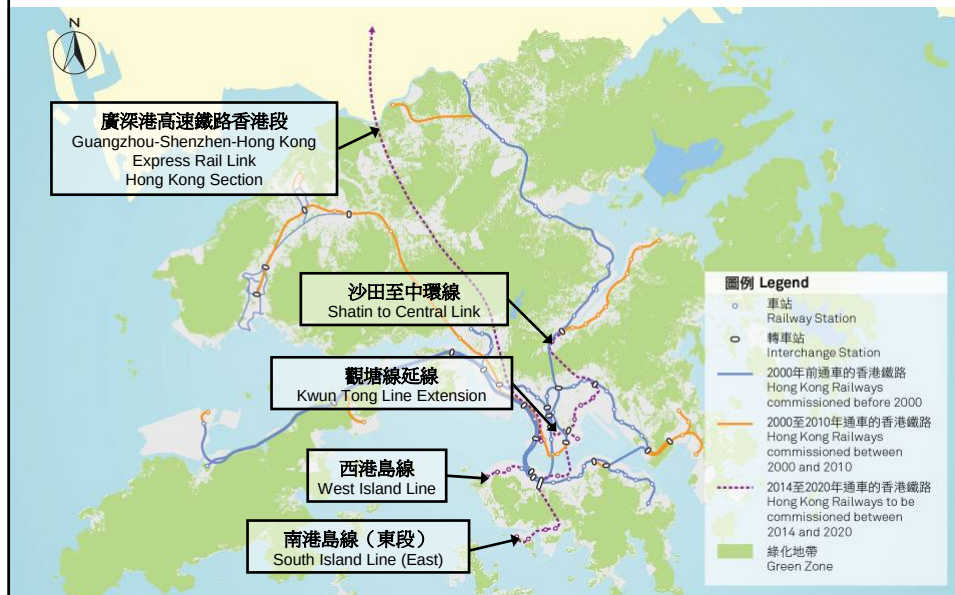


背景 Background

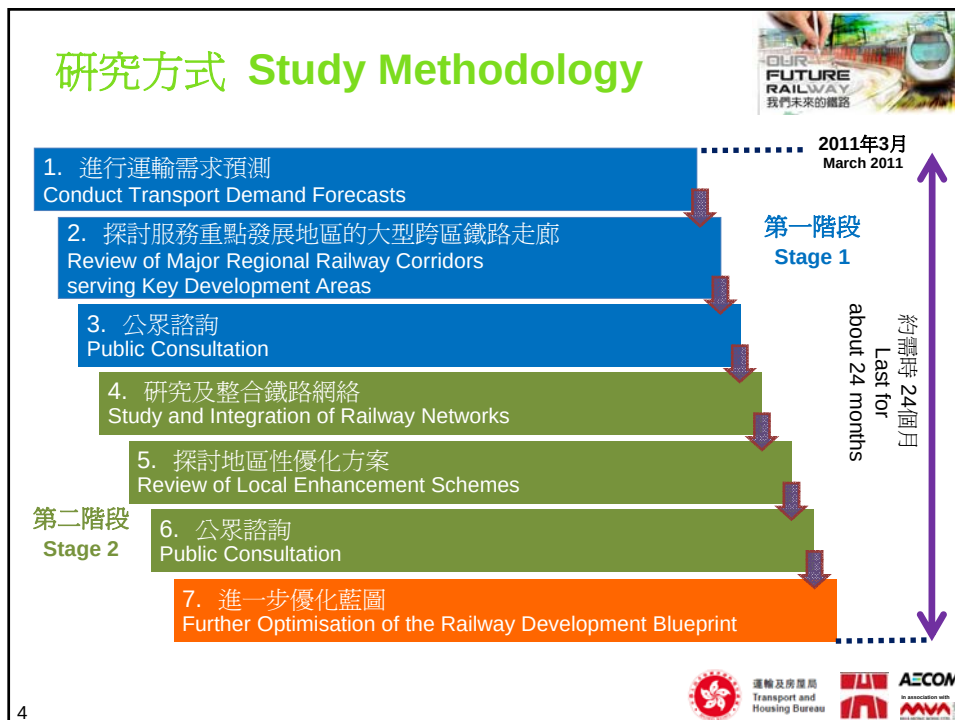


- ❑ 1994年12月：制定首份《鐵路發展策略》
 - December 1994: Formulated the first Railway Development Strategy
- ❑ 2000年5月：發表《鐵路發展策略2000》，落實讓鐵路成為客運系統骨幹的政策
 - May 2000: Announced the Railway Development Strategy 2000 (RDS-2000) to implement the policy of using railways as the backbone of our passenger transport system
- ❑ 現正同時推展五個鐵路項目，將在2014至2020年期間相繼建成
 - Taking forward five railway projects concurrently at full steam, which will be completed between 2014 and 2020

2020年香港的鐵路網絡 Hong Kong's Railway Network in 2020



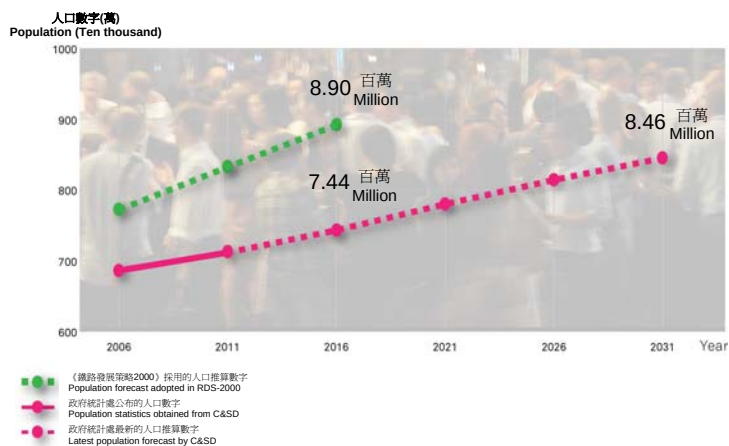
研究方式 Study Methodology



第一階段研究成果 Stage 1 Study Findings



□ 人口結構和分布轉變 Changes in Population Structure and Distribution



運輸及房屋局
Transport and
Housing Bureau

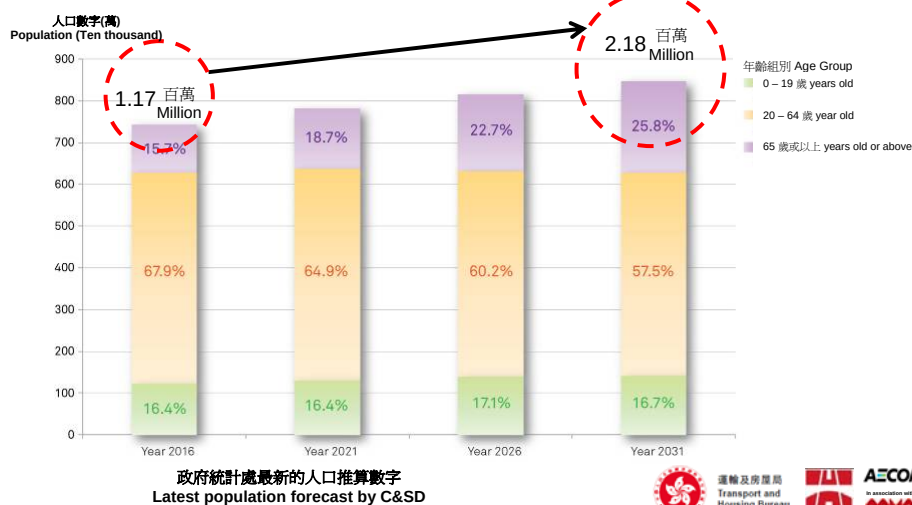


5

第一階段研究成果 Stage 1 Study Findings



□ 人口結構和分布轉變 Changes in Population Structure and Distribution



運輸及房屋局
Transport and
Housing Bureau



6

第一階段研究成果 Stage 1 Study Findings

□ 重點發展和重建地區 Key Development and Redevelopment Areas



第一階段研究成果 Stage 1 Study Findings

發展密度降低 Decrease in Development Density

- 近年有意見要求降低發展密度。若未來人口太分散，可能會削弱集體運輸的功能。
- There are recent calls for lowering development density. Functions of mass transit may be jeopardised if the population becomes too dispersed in future.

航空發展形勢 Aviation Development Trend

- 香港國際機場客運量屢創新高，加上珠三角機場協作的討論，需探討鐵路支援航空的作用。
- The HKIA has been posting new highs in passenger throughput. Coupled with discussions on airport cooperation in the PRD, it is necessary to examine how railways may support aviation.

第一階段研究成果 Stage 1 Study Findings

- 跨界往來日增
 - Increasing Cross-boundary Movements
- 珠三角的鐵路規劃
 - Railway Planning in the Pearl River Delta (PRD)
- 跨界口岸的建設和布局
 - Construction and Layout of Boundary Crossings



運輸及房屋局
Transport and
Housing Bureau



9

修訂長遠鐵路發展藍圖的方向 Direction of Updating the Long-term Railway Development Blueprint

- 覆蓋範圍 Coverage
- 通達性 Connectivity
- 運載能力 Capacity



運輸及房屋局
Transport and
Housing Bureau



10

OUR
FUTURE
RAILWAY
我們未來的鐵路



OUR
FUTURE
RAILWAY
我們未來的鐵路



港深西部快速軌道 The Hong Kong-Shenzhen Western Express Line (WEL)

航空鐵路的聯運服務

Air-rail Inter-modal Service

- ❑ 港深機場航線網絡有互補空間
 - Aviation network of Hong Kong and Shenzhen airports can be complementary
- ❑ 創造條件合作提供轉機服務
 - Creates opportunities to jointly provide air-transit service
- ❑ 方便香港、深圳及珠三角東岸居民往來兩地機場
 - Facilitates residents of Hong Kong, Shenzhen and eastern coast of the PRD to travel to the two airports

13



港深西部快速軌道 The Hong Kong-Shenzhen Western Express Line (WEL)

連繫港深西部地區的跨界支線服務

Cross-boundary Spur Line Service between the western regions of Hong Kong and Shenzhen

- ❑ 通往深圳西部的跨界運輸需求甚為殷切
 - Strong demand for cross-boundary transport services to the western Shenzhen
- ❑ 香港西部有多個發展計劃在推展中
 - Various development projects in the western Hong Kong are under planning
- ❑ 前海是深圳重點發展地區，日後會成為鐵路交匯點
 - Qianhai as a key development area and transport hub in Shenzhen

14



港深西部快速軌道 The Hong Kong-Shenzhen Western Express Line (WEL)

接駁新界西北至北大嶼山的本地支線服務
Domestic Spur Line Service connecting the
NWNT and northern Lantau

- ❑ 新界西北人口逾100萬，預計2031年增至逾140萬
 - NWNT population grow from over 1 million to over 1.4 million by 2031
- ❑ 北大嶼山多項發展，增加整體運輸需求
 - Developments in the northern Lantau would increase overall transport demand
- ❑ 方便屯門、元朗居民前往機場或北大嶼山及換乘東涌線往來九龍和香港島
 - Facilitates Tuen Mun and Yuen Long residents to travel to the HKIA or northern Lantau, and interchange with the Tung Chung Line to travel to Kowloon and Hong Kong Island



第一階段研究—大型跨區鐵路走廊 Stage 1 Study—Major Regional Railway Corridors





17

Serves the NDAs in the northern New Territories

- ❑ 因應人口增長放緩，只有古洞北列入規劃研究，沿線人口大幅減少
- Due to slowdown in population growth, only Kwu Tung North is under planning with a much lower population along the line
- ❑ 透過短途交通接駁，可服務其他新發展區及周邊鄉郊地區
- May serve other NDAs and surrounding rural areas through short distance road feeder service
- ❑ 應配合邊境一帶未來發展，以及日後蓮塘／香園圍口岸的使用情況
- Should tie in with the future development near the boundary and the usage of Liantang/Heung Yuen Wai Control Point



18

北環線 The Northern Link (NOL)



提供跨界鐵路服務

Provides cross-boundary railway service

- ❑ 方便新界西部居民往返邊界
 - Facilitates residents in the western New Territories to travel to the boundary
- ❑ 現有巴士、小巴服務暫能應付新界西部至邊界口岸的交通需求
 - Existing bus and minibusservice can satisfy traffic demands between the western New Territories and control points
- ❑ 需密切監察跨界人流增長速度
 - Need to monitor the growth rate of cross-boundary traffic



19



運輸及房屋局
Transport and
Housing Bureau



AECOM
In association with
MVA

北環線 The Northern Link (NOL)



分流東鐵線的交通量

Diverts the East Rail Line traffic

- ❑ 興建中的廣深港高速鐵路香港段將分擔了部分跨界交通量
 - XRL under construction will take up part of the cross-boundary patronage
- ❑ 仍有助分擔東鐵線在新界北部和市區之間的交通量，以及新發展區增加的客運需求
 - May still divert traffic flow of the East Rail Line between the northern New Territories and urban area, as well as the increased passenger traffic demand in the NDAs
- ❑ 需留意東鐵線的負荷
 - Need to monitor the traffic demand of the East Rail Line



20



運輸及房屋局
Transport and
Housing Bureau



AECOM
In association with
MVA

北環線 The Northern Link (NOL)



尚未確立大規模發展計劃前，未必有需要於凹頭、牛潭尾及新田設站

May not need to provide stations at Au Tau, Ngau Tam Mei and San Tin in the absence of committed large-scale development

接駁古洞

Connecting Kwu Tung

- 對服務新發展區和分流東鐵線的交通量較為理想，長遠可作延伸
- Better serve the NDAs and divert the East Rail Line traffic, and allow long-term extension

接駁落馬洲

Connecting Lok Ma Chau

- 較方便新界西部居民往返邊界
- Better facilitate passengers from the western NT to travel to and from the boundary



運輸及房屋局
Transport and
Housing Bureau



AECOM
In association with
MVA

21

第一階段研究—大型跨區鐵路走廊 Stage 1 Study—Major Regional Railway Corridors



運輸及房屋局
Transport and
Housing Bureau



AECOM
In association with
MVA

22

《屯荃區議會研究報告》屯門至荃灣沿海鐵路構思 Tuen Mun to Tsuen Wan Link proposed in the TM-TW DC Study Report



23

屯門至荃灣沿海鐵路（屯荃鐵路） The Tuen Mun to Tsuen Wan Link (TMTWL)



覆蓋屯門至荃灣沿岸地區

Extends coverage to the coastal area between Tuen Mun and Tsuen Wan

- 海岸線山巒起伏，平地不多，人口主要集中在東西兩端
 - Hilly terrain and limited plains along the coastline, with population being concentrated at both the eastern and western ends
- 保持低、中發展密度是區內市民訴求。除非出現嶄新的土地發展機遇，否則客源基礎沒有明顯改變
 - Consensus among local residents to maintain low to medium development density. Patronage base unlikely to change unless new land development opportunities emerge



24

屯門至荃灣沿海鐵路（屯荃鐵路） The Tuen Mun to Tsuen Wan Link (TMTWL)



成為西鐵線以外連接屯門至市區的替代路線

Serves as an alternative route to the West Rail Line for connecting Tuen Mun to the urban area

- ❑ 屯荃鐵路沿線人口較低，如落實兩總站發車，發車密度會進一步減低
 - Population along the TMTWL is lower. If bifurcated service is provided in the two termini, service frequency will be further decreased
- ❑ 對西鐵線車站乘客來說，選用屯荃鐵路整體時間較長，又要兩次換乘；在西鐵線飽和前，轉用屯荃鐵路的乘客數量可能頗低
 - Taking the TMTWL means longer journey time with two interchanges for passengers boarding at the West Rail Line stations, thus patronage switching to the TMTWL would be rather low unless the West Rail Line becomes saturated.



25

屯門至荃灣沿海鐵路（屯荃鐵路） The Tuen Mun to Tsuen Wan Link (TMTWL)



- ❑ 以屯門西站為屯門的單一總站
 - Adopting Tuen Mun West as the single terminus
- ❑ 工程對環境、社區和土地規劃的影響
 - Environmental, social and land planning impacts associated with construction works



屯荃鐵路的合成照片（青龍頭）
Photomontage of the TMTWL (Tsing Lung Tau)

屯荃鐵路車站的合成照片（灣景）
Photomontage of the TMTWL Railway Station (Bayview)



26

公眾參與 Public Engagement



我們會舉辦一連串的公眾參與活動，包括巡迴展覽和公眾論壇，以瞭解公眾對研究的意見和關注。

A series of **Roving Exhibitions** and **Public Forums** have been organised to better understand the public needs and views.

網頁 Website : www.ourfutererailway.hk

電郵 Email : enquiry@ourfutererailway.hk

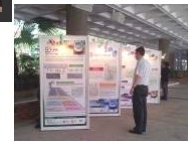
電話 Phone : 3922 9777

傳真 Fax : 3922 9713

郵寄 Post :
路政署鐵路拓展處
九龍何文田忠孝街八十八號
何文田政府合署一樓
信封請註明「我們未來的鐵路」
Railway Development Office, Highways Department
1/F, Ho Man Tin Government Offices,
88 Chung Hau Street, Ho Man Tin, Kowloon
Please state "Our Future Railway" on the envelope.



公眾論壇
Public Forum



巡迴展覽
Roving Exhibition

27



運輸及房屋局
Transport and
Housing Bureau



AECOM
In association with
MVA

謝謝
Thank You



運輸及房屋局
Transport and
Housing Bureau



AECOM
In association with
MVA

屯門區議會轄下交通及運輸委員會

2012 年度第三次會議

交委會文件 2012 年第 26 號

九龍巴士（一九三三）有限公司之回應

有關巴士服務事宜

一. 有關車費優惠和分段收費

九巴自 2006 年開始提供長者假日優惠，65 歲或以上乘客逢星期日及公眾假期，凡使用長者八通達繳付車費，只須繳付港幣兩元或半價車費（以較低者為準），便可乘搭九巴（馬場路線除外）路線。長者假日車費優惠將於今年 6 月 30 日屆滿。

另外，為響應傷健一家的大同精神，九巴會在每年的「國際復康日」邀請持有「殘疾人士登記證」的殘疾人士，以及一位同行照顧者，免費享用巴士服務。

政府早前建議讓所有 65 歲或以上長者及合資格殘疾人士，可以在任何時間以兩元乘搭指定公共交通工具，並以實報實銷方式，定期向公共交通營辦商發還因執行此項措施而減少的票價收入差額，九巴表示支持。我們現正就有關計劃與政府商討執行細節和安排。

有關設立分段收費，現時九巴有約七成路線設有分段收費，在釐定分段收費時，我們會考慮乘客的乘車模式，分段收費對路線及整體的財政影響，其他交通工具的收費，對車務運作的影響，長途與短途乘客所付出的車費、候車與行車時間及舒適程度等多方面的相對成本效益等。

此外，九巴與其他公共巴士公司已經在途經三條過海隧道的巴士線，提供八達通巴士轉乘優惠。

然而，由於九巴近年面對營運成本持續上升的壓力，包括油價、工資、隧道費、購置巴士及零件開支等，令經營環境日趨嚴峻。基於不明朗的經營前景，九巴未能考慮增設新的轉乘優惠和分段收費。

二. 重組路線

九巴一直致力透過路線重組，配合社區發展的交通需要，並藉此有效運用資源，提升營運效率。九巴每年都會向各個區議會提交路線發展計劃，聽取相關區議會的意見。路線重組後，如果有乘客由以往乘搭一程巴士直達目的地，變為需要轉乘的話，九巴會提供轉乘優惠，減低對受影響乘客的不便。

三. 電子顯示屏和車廂設施

九巴亦曾經試驗衛星定位系統，但由於香港的高樓大廈密度太高，影響訊號接收，效果未如理想，因此要在分站安裝顯示屏顯示即時資訊在技術上並未可行。

另外，九巴一向推廣關愛文化和著力提升行車安全措施，扶手和停車鐘的設計與位置都以方便乘客和傷健人士為大前提，車資顯示器字體大小亦適中清楚。九巴於今年開始，在全線車隊設置全新設計的關愛座，並配上全新設計的深紫色頭枕，上面有長者、孕婦、嬰孩和傷健人士的圖案，提醒乘客關顧有需要乘客。

四. 乘客聯絡小組

九巴自 1993 年起舉行乘客聯絡小組會議，讓各個車廠及部門的資深同事與乘客直接交流，了解乘客對巴士服務的不同期望。九巴每年都會循不同途徑，邀請市民參與乘客聯絡小組會議。

五. 巴士總站的管理工作

每個巴士站的乘客人次、巴士線數量、巴士班次等都並不相同，九巴會因應實際需要，調派職員當值，為乘客提供適切的服務。

六. 出席區議會會議

九巴會安排熟悉地區巴士服務的代表，包括車務組、策劃及發展部和對外事務組的職員，代表公司出席區議會相關會議，聽取地區代表的意見。九巴亦會以書面方式回覆有關委員會的建議與查詢。

2012 年 5 月 14 日

屯門區議會轄下交通及運輸委員會

2012 年度第三次會議

交委會文件 2012 年第 29 號

九龍巴士（一九三三）有限公司之回應

有關來往屯門至鰂魚涌巴士服務

960 線來往屯門建生與灣仔碼頭，於星期一至五（公眾假期除外）下午 6 時 30 分至 7 時 15 分，設有四班特別班次 960B 線由鰂魚涌開往洪水橋。

九巴在 2012/13 年路線發展計劃中，建議開辦 960X 線，於星期一至五（公眾假期除外），上午 7 時 30 分由洪水橋開往鰂魚涌，方便屯門區乘客前往港島東部的商業中心區。

至於增加晚上繁忙時間的班次和增設全日服務，我們已備悉議員的意見，但由於 960B 線的現有載客率未達到運輸署修訂服務班次的條件，而服務亦大致可配合乘客需要，因此九巴現階段未有計劃增加班次。我們會密切留意 960B 線的乘客量，確保配合乘需求。

2012 年 5 月 14 日

屯門區議會轄下交通及運輸委員會

2012 年度第三次會議

交委會文件 2012 年第 32 號

九龍巴士（一九三三）有限公司之回應

有關 58X 線班次事宜

58X 線來往良景邨總站與旺角東鐵路站，每日早上 5 時 30 分至晚上 12 時 40 分由良景邨總站開出，星期一至五上午繁忙時間每約 4 至 8 分鐘由總站開出，下午繁忙時間由旺角東鐵路站總站開出則約為 4 至 6 分鐘一班。

九巴在訂定服務班次時，需要考慮多方面因素，包括乘客需求、服務地區範圍、乘客的乘車模式、交通流量及營運成本效益等。任何修訂均必須得到運輸署的批准，方能落實執行。58X 線於 3 月 19 日開始修改行車時間表，以反映實際乘客需求改變。我們會繼續密切留意 58X 線的運作情況，確保為乘客提供適切的服務。

2012 年 5 月 14 日

良景邨 LEUNG KING ESTATE

田景邨田樂樓
Tin Lok House Tin King Estate**Tin King Rd 田景路**盈豐園
Goodrich Garden**Ming Kum Rd 鳴琴路**寶怡花園
Blossom Garden

Kin Sang Estate 建生邨

Tsun Wen Rd 震寰路

Hung Kiu 紅橋

新墟街市
San Hui Market**Tuen Mun Rd 屯門公路**屯門市廣場
Tuen Mun Town Plaza**Tuen Hi Rd 屯喜路****屯門公路**
Tuen Mun Rd**Tsuen Wan Rd 荃灣路****Kwai Chung Rd 葵涌道**美孚鐵路站
Mei Foo Railway Station**Lai Chi Kok Rd 荔枝角道**荔枝角鐵路站
Lai Chi Kok Railway Station長沙灣興華街
Hing Wah Street Cheung Sha Wan長沙灣遊樂場
Cheung Sha Wan Playground

Yee Kok Court 怡閣苑

深水埗欽州街
Yen Chow Street Sham Shui Po深水埗黃竹街
Wong Chuk Street Sham Shui Po**長沙灣道**
Cheung Sha Wan Rd太子鐵路站
Prince Edward Railway Station旺角快富街
Fife Street Mong Kok**Nathan Rd 彌敦道**旺角鐵路站
Mong Kok Railway Station**Argyle St 亞皆老街**

Luen Wan Street 聯運街

Luen Wan St 聯運街**田景路 Tin King Rd**

兆邦苑 Siu Pong Court

鳴琴路 Ming Kum Rd

寶田 Po Tin

震寰路 Tsun Wen Rd大興警署
Tai Hing Police Station青松觀
Tsing Chung Koon**屯門公路 Tuen Mun Rd**

紅橋 Hung Kiu

屯門屯仁街
Tuen Yan Street Tuen Mun**屯發路 Tuen Fat Rd**

華都花園 Waldorf Garden

屯門公路
Tuen Mun Rd**荃灣路 Tsuen Wan Rd****葵涌道 Kwai Chung Rd****長沙灣道**
Cheung Sha Wan Rd美孚鐵路站
Mei Foo Railway Station荔枝角鐵路站
Lai Chi Kok Railway Station長沙灣郵政局
Cheung Sha Wan Post Office

元州邨 Un Chau Estate

深水埗九江街
Kiu Kiang Street Sham Shui Po深水埗北河街
Pei Ho Street Sham Shui Po深水埗楓樹街
Maple Street Sham Shui Po**彌敦道 Nathan Rd**旺角警署
Mongkok Police Station**旺角道 Mong Kok Rd****旺角道 Mong Kok Road**

旺角東鐵路站 MONG KOK EAST RAILWAY STATION

紅字表示途經街道
Roads observed are shown in red.黑字表示途經車站名稱
bus stops observed are shown in black.

第一次更正

歡迎乘搭九龍巴士
Welcome aboard**KMB**
九巴服務 日日進步**58X**時間表
TIMETABLE編定班次隨時因交通情況或車務調動而作適當
調整,恕不另行通知
Scheduled departures may be adjusted subject to
traffic conditions without prior notice班次(分) 班次(分)
Freq(mins) Freq(mins)
良景邨開 From LEUNG KING ESTATE
旺角東鐵路站開 From MONG KOK EAST RAILWAY STATION

星期一至星期五	Mondays to Fridays
05:30 - 06:30 10	06:30 - 08:19 10-13
06:30 - 10:13 4-8	08:19 - 10:01 5-7
10:13 - 16:16 8-9	10:01 - 16:59 8-9
16:16 - 17:28 6	16:59 - 20:24 4-6
17:28 - 23:30 8-11	20:24 - 00:40 8-9

星期六	Saturdays
05:30 - 06:30 10	06:30 - 08:19 10-13
06:30 - 08:29 4-7	08:19 - 09:41 5-6
08:29 - 19:08 6-9	09:41 - 16:50 7-10
19:08 - 23:30 8-12	16:50 - 20:27 4-7
	20:27 - 00:40 8-10

星期日及假期	Sundays & Holidays
05:30 - 11:15 8-10	06:30 - 07:06 12
11:15 - 18:15 7-9	07:06 - 09:41 8-9
18:15 - 19:51 12	09:41 - 11:05 12
19:51 - 23:30 8-10	11:05 - 18:30 7-9
	18:30 - 19:30 12
	19:30 - 00:40 8-9

收費表
FARETABLE十二歲以下小童及六十五歲或以上長者,可獲
半價乘車優惠。
Half fare for persons aged below 12 or aged 65
or above.

全程 Full Fare	\$11.7
美孚往旺角東鐵路站 Mei Foo to Mong Kok East Railway Station	\$5.5
彌敦道往旺角東鐵路站 Nathan Road to Mong Kok East Railway Station	\$4.6
屯門市廣場往良景邨 Tuen Mun Town Plaza to Leung King Estate	\$3.9

八達通轉乘優惠:

乘客於150分鐘內,以八達通連續乘搭下列
路線,第二程可享有 \$3.8 (空調) 車資優惠。

- 由58X線(往旺角方向)轉乘18線;或
- 由18線轉乘58X線(往屯門方向)。

本路線資料生效日期: 19 / 3 / 2012

● 表示此街道或地點附近有中途站
Indicates there is an en-route stop on this road or close to this landmark.乘客諮詢熱線
Passenger Enquiry Hotline 2745 4466

www.kmb.hk

本函檔號: CR/EA/DC/TM/1206/017

傳真: 2451 1598

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
蘇焯成議員
(經辦人: 龐明慧女士)

蘇主席:

要求盡快檢討「港鐵票價可加可減機制」

貴會致港鐵公司的來函於六月六日收悉,就貴會於五月二十四日的會議上通過有關港鐵票價調整及車費推廣優惠的動議,現謹覆如下:

港鐵公司已於五月二十五日宣佈推出歷來最大規模的新車費推廣計劃,預算乘客在整體交通開支方面可節省約六億七千萬元。

港鐵公司在籌劃今年的推廣計劃時,細心聆聽了社會各界對港鐵票價及推廣優惠的意見,務求推出具吸引力和有實效的優惠,惠及以不同模式乘車的乘客。事實上,新的推廣項目是市民認為有實效的優惠,如「搭十送一」推廣優惠、即日第二程折扣優惠及「東涌—香港全月通」。

我們更首次推出小童於周末及公眾假期免費乘搭港鐵,相信會鼓勵更多市民積極參與家庭及社區活動。所有使用八達通乘搭港鐵的乘客,無論他們是否經常使用港鐵服務,是長途客或短途客,均有機會受惠於計劃中的一個或多個推廣。由今年六月十八日至二零一三年六月三十日的一整年,任何時間都有最少一個推廣優惠讓乘客享用。

新的推廣項目是在港鐵公司現有的多項車費推廣及優惠上額外加推,現有的優惠包括東鐵綫及西鐵綫的全月通、「屯門—南昌全日通」、輕鐵及港鐵巴士免費轉乘、十二歲以下小童、本地學生、長者及殘疾人士以半價乘車,以及長者於星期三、星期六及公眾假期以\$2乘搭港鐵,總額達17億元。再加上新推廣優惠,來年推廣優惠總額會超過23億元。

至於票價調整方面，希望 貴會理解，採用一個更客觀及透明的票價調整機制，是二零零七年兩鐵合併時政府設定的五個範疇之一。現行機制把票價調整與經濟情況掛鉤。機制採用綜合消費物價指數，反映每年的通脹變動，及加上運輸業工資水平變動，是量度市民負擔能力的一個指標。

港鐵同意放棄調整票價的自主權，並採用票價調整機制，令港鐵獨立股東十分關注，但經過詳細考慮和討論，他們最終投票通過支持。票價調整機制是一份經雙方同意的合約，但最重要是票價調整機制是一個清晰的程序、公眾容易理解，調整的結果完全根據政府公布的公開數據計算。

現時的票價調整機制可以讓港鐵有足夠的資源，渡過不同的經濟週期，無論順境或是逆境，都可以年復年維修、更新及提升鐵路系統，持續為市民提供優質服務。票價調整機制的檢討將於今年下半年展開，港鐵會持開放態度，認真與政府一同進行這個檢討。

感謝 貴會對港鐵服務的關注。

對外事務高級經理


梁賜強

二零一二年六月二十日

交委會文件 2012 年第 36 號
2012 年 5 月 18 日討論

屯門區議會交通及運輸委員會
運輸署報告
供 2012 年 5 月 18 日會議用

在 2012 年 3 月 1 日至 2012 年 4 月 30 日期間，運輸署對屯門區的公共運輸服務有下列的安排：

(甲) 巴士服務

路線	詳情	實施日期
(一) 九巴		
259R (紅磡體育館至屯門碼頭) 260R (紅磡體育館至兆康苑)	為配合警方對違規非專營巴士服務採取行動，增辦特別巴士線由紅磡體育館往屯門。由節目完結後約 15 分鐘開出一班車。	3-4.3.2012 11.3.2012 14.3.2012 24-25.3.2012 29-30.3.2012 3.4.2012 7.4.2012 13-16.4.2012 20-22.4.2012
961P (良景－灣仔會議展覽中心)	為配合乘客的需求，九巴第 961 號(山景－灣仔會議展覽中心) 新增一班特別班 - 961P，在星期一至五（公眾假期除外）早上七時三十五分由良景邨巴士總站開出，前往灣仔會議展覽中心。	12.3.2012
258P (洪水橋－藍田鐵路站)	為配合乘客的需求，星期一至五（公眾假期除外）早上繁忙時段加開一班，並更改星期六(公眾假期除外)的班次開出時間。	19.3.2012
(二) 龍運巴士		
E33 (屯門市中心 - 機場(地面運輸中心)總站)	為配合乘客的需求，增加一部雙層巴士行走該綫。	25.3.2012
E33P (兆康站 - 機場(地面運輸中心)總站)	星期一至六早上繁忙時段加開一班服務往機場及兆康站。並於下午時段，提前於下午 5 時 40 分起由機場開往兆康站。	25.3.2012

路線	詳情	實施日期
X33 (亞洲博覽館 - 屯門富泰)	為配合亞洲博覽館舉辦活動後的乘客需求，增辦特別巴士線由亞洲博覽館往屯門。由節目完結後約 15 分鐘開出一班車。	3.3.2012 10.3.2012 14.3.2012
(三) 專線小巴		
專線小巴第 44 號線 (屯門碼頭 - 上水站)	為提升服務，車隊增加 2 輛小巴。	15.4.2012
專線小巴第 44B(44B1)號線 (屯門站公共運輸交匯處 - 落馬洲(新田)公共運輸交匯處)	為配合乘客的需求，車隊增加 1 輛小巴，及在新圍、寶田及建生新增早上繁忙時間特別班次。	15.4.2012

(乙) 交通管理

項目	詳情	實施日期
1.	田景路新增 20 個電單車泊位	21.3.2012
2.	由 2012 年 4 月 27 日上午 10 時起，豐安街由其與海珠路交界以北約 18 米處起，至同一交界以北約 42 米處止，全日 24 小時劃為限制區。	27.4.2012

運輸署

新界區辦事處

2012 年 5 月