

屯門區議會
2012-2013 年交通及運輸委員會
第四次會議記錄

日期：2012 年 7 月 13 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>
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 9:43	會議結束
陳雲生先生, MH 屯門區議員	上午 11:10	會議結束
陶錫源先生, MH 屯門區議員	上午 9:30	下午 1:45
朱耀華先生 屯門區議員	上午 9:38	下午 12:34
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 9:49	上午 11:30
陳有海先生, MH, JP 屯門區議員	上午 9:40	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 9:42	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 9:30	會議結束
何杏梅女士 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 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 9:37	下午 12:05
周錦祥先生, MH 屯門區議員	上午 9:30	會議結束
張恒輝先生 屯門區議員	上午 9:35	上午 10:06
雲天壯先生 屯門區議員	上午 9:37	上午 9:50
龍更新先生 屯門區議員	上午 9:30	下午 12:39
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 9:30	會議結束
吳桂華先生 增選委員	上午 9:41	會議結束

王偉英先生
龐明慧女士 (秘書)

增選委員
屯門民政事務處行政主任(區議會)二

上午 9:31
會議結束

應邀嘉賓

陳慧敏女士
陳婉薇女士
林錦鴻先生
廖皓愷先生
李志成先生
歐陽偉強先生
黃其光先生
李志華先生
梁廣華先生
蔡馨偉先生
余漢榮先生
劉志華先生
陳婉雯女士
陳銘光先生
阮偉安先生
楊莉華女士
謝志明先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)10
運輸及房屋局高級城市規劃師(運輸)港口航運物流
運輸及房屋局助理秘書長(運輸)10A
路政署總工程師/新界西北
路政署高級工程師/新界 1
路政署工程師/新界 1-1
萬利仕(亞洲)顧問有限公司副項目董事
萬利仕(亞洲)顧問有限公司項目經理
萬利仕(亞洲)顧問有限公司項目工程師
路政署主要工程管理處高級工程師 4/屯門路
艾奕康有限公司駐地盤高級工程師
警務處新界北交通部執行及管制組第三巡邏小隊署理督察
運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)6
海事處總經理/海事服務
海事處署理助理海事監督/屯門客運碼頭
港鐵公共關係經理-對外事務
港鐵公共關係經理

列席者

李永康先生
黃詩斌先生
張鑫榮先生
李坤漢先生
林瑞光先生
呂曉暉女士
何棣欣女士
葉嘉鋒先生
李偉全先生
羅麗明女士
龔樹人先生

土木工程拓展署工程師/11(新界西及北)
警務處屯門區助理區行動主任
警務處屯門區交通隊警署警長
路政署區域工程師/屯門
屯門地政處署理行政助理/地政
運輸署高級運輸主任/屯門
運輸署工程師/輕鐵
運輸署工程師/屯門
運輸署工程師/房屋及策劃/新界西
九龍巴士(一九三三)有限公司幹事(對外事務)
城巴有限公司營運貳部經理

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

蘇炤成先生 (主席) 屯門區議員

何俊仁議員 屯門區議員

林頌鎧先生 屯門區議員

徐 帆先生 屯門區議員

盧民漢先生 屯門區議員

陳文偉先生 屯門區議員

何君堯先生 屯門區議員

侯國東先生 增選委員

姜啓邦先生 增選委員

歡迎詞

副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」)第四次會議，並表示主席因病未能出席是次會議，所以會議改由他主持。他續表示，屯門地政處行政助理/地政陳美聯女士及警務處屯門區行動主任葉劍影總督察均未能出席會議，他代表委員會歡迎她們的代表，即署理行政助理/地政林瑞光先生及屯門區助理區行動主任黃詩斌督察出席會議。

2. 副主席提醒各委員，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. 副主席表示，秘書處收到蘇炤成主席因病缺席是次會議的告假申請。根據《屯門區議會會議常規》第 42(1)條，委員會可在蘇主席提交醫生證明書後同意他的告假申請。此外，秘書處收到侯國東委員因事缺席的通知。

(會後補註：蘇主席已於本年 7 月 16 日提交醫生證明書，故他的告假申請正式獲委員會同意。)

通過交通及運輸委員會於 2012 年 5 月 18 日第三次會議的會議記錄

4. 委員會一致通過上述會議記錄。

討論事項

(A) 建議重置受屯門至赤鱗角連接路影響的碼頭設施

(交通及運輸委員會文件 2012 年第 37 號)

5. 副主席歡迎運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)10 陳慧敏女士、高級城市規劃師(運輸)港口航運物流陳婉薇女士、助理秘書長(運輸)10A 林錦鴻先生及路政署總工程師/新界西北廖皓愷先生出席會議。

6. 運輸及房屋局陳秘書長表示，珠江船務發展有限公司(下稱「珠江」)現時在屯門浩洋街設有一個碼頭和兩座附屬貨倉，在上述地方經營相關內河貨運業務多年，預計在 2016 年初因受屯門至赤鱗角連接路填海工程影響而必須關閉有關碼頭。文件內建議在珠江現時的地點對出 850 米的新填海用地上，按十足市值提供一幅臨海用地，

重置受影響的碼頭設施。由於重置建議只是希望繼續維持碼頭目前的運作，故相信不會對附近環境及交通造成負面影響，希望委員支持有關建議。

7. 有委員查詢上述填海用地原來的用途，以及把設施重置在臨海地方對其他原先填海用地及環保園的影響。

8. 運輸及房屋局陳秘書長回應表示，填海用地位於屯門至赤鱗角連接路行車隧道接駁屯門西的位置，下面是行車隧道，上面則是與連接路相關的設施，如消防、海關設施及通風設施，上面不宜設有大型構築物。由於現時建議的地方不能進行大型發展，而且距離珠江現址相對較近，故適合作碼頭設施，與周邊工業用途如環保園等相配合，應不會構成影響。

9. 數名委員發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 查詢政府與珠江達成清拆及重置建議的條款，除註明提供地方予珠江興建相應設施外，是否還有其他賠償條款，以及現址是否由珠江持有，還是由政府批出可作船務營運的官地。此外，查詢新建的碼頭位置比原有位置大多少、每天處理船班的數量，以及希望局方提供有關設施對水流及環境影響的數據，因設施或有可能影響蝴蝶灣泳灘及造成噪音，影響美樂居民；
- (b) 查詢是否有其他設施可能須於建議的位置附近重置，以及進入擬議用地的路段是屬公用路段還是將屬珠江擁有；以及
- (c) 查詢珠江是否接受有關重置安排及有否開出任何條件或反建議。

10. 路政署廖先生就委員的意見或提問回應如下：

- (a) 由於興建屯門至赤鱗角連接路隧道而須填海，除了設置屯門至赤鱗角連接路的相關設施外，新填海用地有少量臨海土地，可容納局方現時建議重置的裝卸設施，其餘位置會作為屯門至赤鱗角連接路之用；以及
- (b) 有關路段屬於公眾路段，主要供管理及維修屯門至赤鱗角連接路的相關設施，如通風設施，及消防、海關等人士使用。

11. 運輸及房屋局陳秘書長就委員的意見或提問回應如下：

- (a) 珠江倉碼的碼頭受屯門至赤鱗角連接路工程影響而被封閉，是項建議並非因受工程影響而提供的補償方案，而是由珠江主動提出，要求政府覓地供其繼續經營受影響的碼頭設施。局方從

物流發展及有關碼頭的重要性方面考慮，並在了解珠江的運作需要和諮詢各有關部門的意見後，同意有關碼頭是內河物流運輸的其中一個重要據點，而擬議用地適合重置有關碼頭設施，可考慮批予珠江繼續其碼頭運作；

- (b) 現址屬珠江持有，並非官地；
- (c) 地政處將來批地時，會按十足市值批出有關用地。建議的位置看似比現址大，但根據文件第 6 段所述，建議位置的可用面積比現址少，主要原因是現址可興建幾層高的貨倉，但新址下面建有隧道，所以上面不能設有大型建築物。按地積比率計算，新址的地積比率是 0.3，比現址的 2.5 少，加上擬議用地的負重量較低，故需較大的面積才可維持目前的運作需要；以及
- (d) 局方曾諮詢各有關部門的意見，認為重置建議對附近居民、景觀和環境沒有太大影響。

12. 經討論後，副主席總結表示，委員會同意有關建議，並請局方考慮委員會的意見。

運輸及
房屋局

(B) 屯門區現有行人天橋加建無障礙設施的建議

橫跨湖山路近湖景路的行人天橋（結構編號: NF101）加建升降機工程

(交通及運輸委員會文件 2012 年第 38 號)

13. 副主席歡迎路政署李志成先生、歐陽偉強先生、萬利仕(亞洲)顧問有限公司(下稱「萬利仕」)黃其光先生、李志華先生及梁廣華先生出席會議。

14. 路政署李先生及萬利仕李先生透過投影片(見附件一)簡介在橫跨湖山路近湖景路的行人天橋(結構編號: NF101)加建無障礙設施的初步技術可行性勘查研究及擬建方案，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) 贊成及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。此外，指出雖然湖康診所的天橋(即結構編號: NF100)及遊樂場附近的天橋出口已設有斜道，但認為不便輪椅使用者，建議於該處以升降機取代斜道，可方便所有人士使用；
- (b) 認為署方應在文件上交代施工期的長度，表示一般施工期為期兩年，時間過長，對居民造成滋擾；亦認為探土工作不應該被列入施工期內，並質疑在其他入流量不高的天橋加建無障礙設

施是否符合成本效益。此外，希望署方及萬利仕稍後可就文件第 44 號發表意見；

- (c) 建議於出口 C，即相連行人天橋(結構編號: NF100)的位置，加建升降機，因為比較多人利用此行人天橋前往湖康診所；以及
- (d) 要求改善部門及機構間之協調工作，善用資源及增加效率。部門應先批准工程許可證，才交予工程公司開展工程，減省行政工作及時間。

16. 路政署李先生回應表示，多謝委員會對上述天橋出口 B 位置加建無障礙設施之建議提供寶貴意見及支持，並會把委員提出於出口 C 相連行人天橋(結構編號: NF100)位置加建升降機的意見加進初步可行性勘查研究報告中，待稍後之詳細設計階段以作參考。此外，顧問公司曾解釋施工期大約為期一年多至兩年，是因為一般遷移地下設施及建設地基需時，但如得到委員會對上述天橋加建無障礙設施建議的支持後，考慮盡快進行下一階段之詳細設計及施工計劃。

17. 經討論後，副主席總結表示，委員會支持上述計劃，並請路政署注意工程進度，於會後與相關議員密切聯絡。此外，請秘書處致函路政署，要求改善工程的進度。

路政署及
秘書處

(會後補註：上述信件已於本年 8 月 6 日發出。)

(C) 要求加密46A專線小巴班次

(交通及運輸委員會文件 2012 年第 39 號)

18. 文件提交人表示，現時在繁忙時間內，有兩架小巴行駛 46A 線，每 13 分鐘開出一班，有時甚至 25 分鐘才開出一班，而非繁忙時間內只有一架小巴，超過 30 分鐘才開出一班，有時甚至 40 分鐘才有一班，服務一直不能滿足居民的需要。部分屋苑位置偏僻，居民被迫轉而經斜道步行前往乘搭輕鐵或的士，十分不便。她續表示，小巴公司常常憂慮客源不足，多派一架小巴行駛會出現虧蝕，但她認為如可固定每 15 分鐘開出一班，屆時居民可依時等候小巴，46A 線的乘客量便會增加，加上愈來愈多居民須前往新墟街市購物，故建議全日試行兩架小巴，以觀察成效，也可減少附近居民常因登車問題而引起的爭拗。

19. 運輸署呂女士表示，署方一直有檢討 46A 線的服務，由去年 12 月下旬起，該線繁忙時間的班次已增加至每 13 分鐘開出一班。署方

會跟進因受路面情況影響，以致班次時間不穩定的情況，也會視乎乘客需求，決定是否可於非繁忙時間增加一架小巴行走，以增加班次至每 13 至 15 分鐘開出一班。署方曾與個別議員及居民討論，考慮在上午 9 時至下午 6 時 30 分非繁忙時間內的某些時段，如上下課，前往街市購物的繁忙時間，稍為調節班次。此外，署方會檢討該區的乘客需求，並會在檢討完成後，在屯門區內交通問題工作小組報告及討論有關安排。

20. 副主席請運輸署考慮委員的意見，並請屯門區內交通問題工作小組繼續跟進。

運輸署及
屯門區內交
通問題工作
小組

(D) 要求搬遷仁政街路牌及劃定雙黃線問題

(交通及運輸委員會文件 2012 年第 40 號)

21. 運輸署葉先生表示，曾與文件提交人就仁政街全日禁止泊車的建議進行實地視察，並發現消防閘位附近時常有的士停泊及上落客，引致交通阻塞及安全問題，故同意加設雙黃線，並預計於本月下旬就雙黃線設計圖進行諮詢工作。此外，路政署就搬遷仁政街路牌的建議進行實地視察後，已有搬遷建議，並會先向委員了解或進行實地視察後才進行有關工程。

22. 文件提交人希望盡快進行有關工程，尤其是增加雙黃線的建議。有委員查詢運輸署是否容許小巴或的士在雙黃線上落客，因為據知以往經濟不景時，並無對的士設置限制。若是的話，雙黃線則變得沒有作用。

23. 運輸署呂女士回應表示，自 2003 年「嚴重急性呼吸系統綜合症」（簡稱「沙士」）爆發後，的士同業經營困難，署方發出許可證，容許的士在單黃線禁區上落客，但仍然禁止在雙黃線上落客。至於小巴，則視乎設計路線時所訂定的有關位置是否可作為小巴上落客點，並須另發出「禁區紙」。

24. 副主席請運輸署及路政署考慮委員的意見。

運輸署及
路政署

(E) 置樂橋應預留空間加建行人自動電梯

(交通及運輸委員會文件 2012 年第 41 號)

25. 委員參閱路政署的書面回應(見附件二)。

26. 文件提交人表示，不滿路政署的回覆，因為在工程展開前已建議在行人天橋預留空間加建行人自動電梯，並認為預留空間比拆卸樓梯工程造成的滋擾較低。他續表示，統計的方法只計算人數，而不計算手推車、購物車、輪椅及單車的數目並不合時宜。置樂行人天橋的人流多，而安定及友愛的街市結業後，更多人經置樂行人天橋前往附近的置樂街市。他認為自己的統計方法較全面，包括上下午及晴雨天的情況，按他的統計結果，雖然並未達署方要求的每小時 3,000 人次，但預計將來人口上升，加上附近將增加更多設施，認為兩部升降機並不足以應付需求。此外，希望部門解答拆卸樓梯改建行人自動電梯在技術上是否可行。

27. 運輸署葉先生表示，路政署的回覆如書面回應所述，樓梯為獨立構築物，如要改建成行人自動電梯是可行的。

28. 有委員表示，市民必須經置樂行人天橋才可通往置樂及安定，但天橋既沒設有斜道，也沒設有行人自動電梯，如升降機出現故障，會對行動不便人士造成不便。署方應考慮長遠設計，預留位置興建行人自動電梯，而非屆時才拆卸樓梯，滋擾居民。

29. 運輸署葉先生表示，會把有關意見轉交予路政署工程部。

30. 副主席請運輸署及路政署考慮委員的意見。

運輸署及
路政署

(F) 關注屯門公路交通擠塞及意外頻生

(交通及運輸委員會文件 2012 年第 42 號)

31. 副主席歡迎路政署蔡馨偉先生、艾奕康有限公司(下稱「艾奕康」)余漢榮先生及警務處劉志華署理督察出席會議。

32. 文件提交人表示，近幾個月屯門公路每天早上均出現交通擠塞的情況，由於工程導致部分路段以單線行車，故發生交通事故後，公路嚴重交通擠塞，需花長時間清理意外現場後才可全線通車。由於屯門公路的工程仍會持續一段長時間，查詢部門及顧問公司如何改善有關情況。

33. 艾奕康余先生透過投影片(見附件三)報告如下：
- (a) 為提醒駕駛者前面有工程及注意安全，已在路面加設不同的指示牌，以及檢討減速指示牌的位置；
 - (b) 已規定承建商在現有道路行車線設計許可下，安排於每 100 米的工程地帶設有緊急通道，以免車輛故障時會阻塞交通。如車輛發生事故，可以清拆水馬，把車輛推入工程地帶或推至另一條行車線。此外，備有 24 小時緊急隊伍負責清理現場；
 - (c) 在屯門市中心玫瑰花園附近設有一個提供交通擠塞資訊的燈牌，另一個燈牌則設在荃灣路往屯門方向的燈車上，可提醒司機選擇替代路線；
 - (d) 為保障駕駛者及工程人員的安全，如投影片所示在工程地帶前面設有幾層水馬及膠桶；以及
 - (e) 署方及顧問公司不斷研究方法加快工序，減少對市民所造成的影響。
34. 多名委員發表意見或提問，綜述如下：
- (a) 希望署方交代引致交通意外及擠塞的原因。此外，認為在公路上突然更改劃線的安排，尤其是往屯門方向掃管笏一段，容易造成意外；
 - (b) 查詢哪一個部門會在交通事故現場統籌、移開水馬及清理；
 - (c) 認為顯示轉速及行車路線轉變的指示不足或不清晰，如往屯門方向屯門閣一段的雙白線安排，希望可預早提示駕駛者有關安排。發光二極管燈(簡稱「LED 燈」)數量不足、於日間的光度不足或擺放的位置不當，如往屯門方向小欖迴旋處附近的位置。建議在路面加上車速提示標誌。此外，建議在深井長期放置拖車，方便即時清理事故現場；
 - (d) 認為部分燈車擺放的位置不當，如在屯門閣「龜背位」下面，或放置在「出彎位」，查詢有否為員工提供訓練。表示有駕駛者不遵守交通規則，切線至巴士專線。此外，查詢在荃灣汀九一段超速多少公里才會被檢控；
 - (e) 希望警方加強執法，檢控違規超速及駕駛態度不正確的駕駛者；以及
 - (f) 查詢運輸署在什麼情況下會主動向傳媒公布交通擠塞的訊息，並查詢公布交通擠塞情況的 LED 燈是否以人手操作。
35. 路政署蔡先生就委員的意見或提問，回應如下：
- (a) 交通顧問負責設計工程地帶的臨時交通安排，經交通管理委員

會商討後才設置，並會因應實際運作而檢討。例如因應交通安全考慮而設置雙白線；於雙白線或工程地帶前 100 至 600 米、需要時至 800 米會設有提示；

- (b) 每個工程地帶均設有緊急通道，方便疏導車流，並備有 24 小時候命的拖車，在警方指示下安排拖走肇事車輛；以及
- (c) LED 燈以人手操作，可於短時間內運作。

36. 艾奕康余先生補充如下：

- (a) 警方在交通事故現場擁有最後的控制權，以及進行調查，工程顧問公司則是輔助性質；
- (b) 附近的工程人員可於短時間內前往控制設於屯門的 LED 燈，並可即時開出駐於荃灣的燈車至適當位置；
- (c) 雙白線起點前 300 至 400 米現時都設有指示牌，將會研究在適當位置擺放更多指示牌，尤其在屯門閣一段；
- (d) 法例已規定路面可加上標誌的地方，若不行，也可在兩旁增加豎設的車速限制標誌；
- (e) 顧問公司於每月與警方及運輸署就交通改道的事宜進行會議，商討如何改善安排。經警方調查後，顯示交通意外與工程的關係不大，但顧問公司會不斷改善有關安排；以及
- (f) 負責放置燈車的員工曾接受訓練，如監察人員巡視時發覺燈車位置不當，會即時警告，或可能因應情況增加燈車。

37. 警務處劉督察補充如下：

- (a) 除了交通部，總區指揮官都很重視有關情況，每月例會上均會按既定程序進行商討及責成交通部進行相關檢控工作；
- (b) 報告 2012 年 1 月至 6 月期間在屯門公路發生的交通意外數字：1 月有 7 宗、2 月有 8 宗、3 月有 12 宗、4 月有 7 宗、5 月有 5 宗及 6 月有 14 宗。6 月是雨季，發生交通意外的機會較高。總數共有 53 宗，當中 48 宗屬輕微(佔 90.7%)、3 宗屬嚴重(佔 5.6%)及兩宗不幸有人傷亡(佔 3.7%)。每月平均有 8.83 宗，每星期平均有 2.2 宗；
- (c) 交通部交通調查組會就每宗意外調查，意外成因主要是跟車太貼、車輛失控、不小心轉線及駕駛者不專注。屯門公路的車流量相對較高，1 小時高達 600 架車次，上下班時間高峰期更達 700 架，難免出現跟車太貼的情況。執行管制組就交通意外成因制定許多不同的交通執法行動。2011 年全年於屯門公路發出主動告票共 1,258 張，大部分涉及超速及不小心轉線。本年 1 月至 6 月，執法管制組每月的執法數字有一成多的升幅，比去

年多一成三；

- (d) 特遣隊在過去 3 個月，對嚴重駕駛罪行，如嚴重超速、危險駕駛及非法賽車執行約 50 次行動，共拘捕 9 人；
- (e) 由於受工程所限，只設有 3 部超速攝影機，4 月至 6 月有 6,000 多架次超速；以及
- (f) 當車輛出現故障時，會盡量把車輛推往工地入口或拖到工程地帶內。除了路政署 24 小時的拖車外，交通部也有合約拖車，以盡快把車輛移開，減少導致阻塞或其他交通意外的機會。

38. 運輸署李偉全先生補充如下：

- (a) 感謝委員的提點，署方與警方、路政署及顧問公司於每月舉行交通聯絡小組的例會上，均會密切留意及監管承建商在施工期間擺放臨時交通改道措施，例如路牌、道路標記、轉線指示牌的安排。此外，署方會就委員的意見與上述部門檢討於適當位置增設更多車速指示牌的可行性；
- (b) 署方設有緊急事故交通協調中心，負責監察及處理道路上的交通及運輸事故。如有事故，會即時發放實時交通資訊及公共運輸服務消息予警方、公共運輸及隧道營辦商、政府部門及有關機構，以減低事故對交通及公共運輸服務的影響；以及
- (c) 現時有 3 項大型施工合約，每一項合約均有一套擬定的緊急交通安排，在發生事故時，可以最短時間重開路面，減低對公眾人士造成的滋擾。

39. 有委員查詢是否設有交通安全主任每天巡視實際操作。艾奕康余先生回應表示，員工每天監管所有臨時交通措施，承辦商擺放有關措施後，獨立工程師會檢查所有位置，確保與臨時交通管理組所批准的位置相同，然後才可開放，而駐地盤工作人員亦有監察指示牌的位置及情況，盡量即時改善有關安排。

40. 副主席請各部門考慮委員的意見，並繼續緊密協調。

路政署、
運輸署及
警方

(G) 要求跟進西北航運擅自停止夜航服務事件

(交通及運輸委員會文件 2012 年第 43 號)

41. 副主席歡迎運輸及房屋局首席助理秘書長(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。

42. 副主席表示，在本年 7 月 3 日舉行的屯門區議會第五次會議上，議員曾討論屯門至澳門跨境渡輪服務事宜，特別關注香港西北航運快線有限公司(下稱「西北航運」)於本年 6 月 12 日暫停夜航服務，以及於本年 7 月 1 日取消所有航班的事件。此外，議員關注西北航運租用屯門客運碼頭的租金大幅高於其他碼頭的租金，影響其經營。屯門區議會議決交由委員會跟進有關事宜，而委員會亦會一併討論委員所提交有關「要求跟進西北航運擅自停止夜航服務事件」的文件。

43. 委員參閱運輸及房屋局和西北航運的書面回應(見附件四及附件五)。

44. 海事處陳先生表示，政府十分關注西北航運於本年 6 月 12 日暫停夜航服務和在 7 月 1 日取消所有航班。處方接到通知後，已即時要求西北航運對外公布有關消息及採取一切可行措施，包括為受影響乘客安排退票及車輛接載往中港碼頭轉乘其他公司的渡輪前往澳門，以減低對乘客所造成的影響。處方亦聯絡其他提供港澳渡輪服務的公司，確保提供足夠服務，以應付可能因為屯門至澳門渡輪停航而增加的乘客量。停航事件發生後，處方一直與澳門的港務局密切留意事態進展，包括屯門客運碼頭的營運情況、相關渡輪的維修進度及乘客的退款安排。據了解，西北航運已向大部分預購船票的乘客退款，而碼頭秩序亦維持正常。處方曾於本年 6 月 18 日就西北航運停止夜航服務向其發信警告，要求西北航運按照租約條款營運屯門客運碼頭，並在調整澳門跨境渡輪航班前，須事先獲得處方的批准。處方亦曾於本年 6 月 22 日與西北航運管理層進行會議，商討改善通報效率和對外發布消息的安排。他指出西北航運曾表示本年 7 月 1 日停航的原因，是由於渡輪出現機件故障，處方已責成西北航運盡快完成維修，希望盡快恢復屯門至澳門的跨境渡輪服務。

45. 運輸及房屋局陳秘書長補充，西北航運持續拖欠租用屯門客運碼頭的租金，政府每次均須發信追討，雖然西北航運曾於限期前繳交部分租金，但至今尚未繳交本年 5 至 7 月的租金。有見及此，政

府已再次發信，要求西北航運於本年 7 月 3 日前清還本年 5 月及 6 月的欠租。陳秘書長表示，根據政府與西北航運訂立的租約，西北航運作為承租人，須在每月 1 日或之前向作為業主的政府繳交當月指定租金，如在繳交期限 21 天後仍然欠租，政府可隨時收回出租的地方。政府於本年 7 月 3 日限期過後，每天均與西北航運保持聯絡，不時提醒有關租約條文和有必要盡早清還有關欠租。截至當天，西北航運仍未繳付有關欠租。在保障政府在租約下的權益和納稅人利益的前提下，有必要即時採取跟進措施，包括由律政司代表入稟法院，申請追回欠租及即時停止有關租約。但局方強調，即使已展開法律程序，只要西北航運清還欠租，亦可恢復租約。

46. 多名委員發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 即使西北航運沒有委派代表出席會議交代情況，但政府與海事處均有責任交代，因為屯門客運碼頭的營運方式與其他營運香港至澳門渡輪服務的碼頭不同，屯門客運碼頭以商營方式運作，租金大幅高於其他碼頭，懷疑政府不希望提供屯門至澳門的渡輪服務，故在政策上留難營辦商，在約滿後增加租金，以致西北航運申請加價，把支出轉嫁予乘客，出現對新界西居民不公平的情況。據知當年遴選港澳或珠江渡輪服務營辦商時，有兩間營辦商競投，雖然其中一間營辦商的背景及服務質素較理想，但最後可能因為新成立的西北航運的投標價高而獲批經營權，不滿政府忽視其他因素；
- (b) 查詢海事處有否查證西北航運聲稱正在維修兩艘船而停航是否實情，以及要求西北航運提供詳細報告交代停航原因及為何沒有後備船隻，認為可以向其他公司租用船隻，故有關停航理由牽強，建議責成西北航運。此外，政府除了追討欠租及收回碼頭外，應決定如何善後及檢討現行政策，積極考慮如何幫助西北航運繼續營運及恢復有關服務。香港的重點發展向西移，屯門區將會設有多項跨境設施，成為富有發展潛力的交通樞紐，政府應檢討營運屯門客運碼頭的政策，取消自負營虧的營運方式；以及
- (c) 查詢海事處有否於合約上列明船隻維修時的後備船安排，並指出應在事件發生前檢討通報機制。

47. 運輸及房屋局陳秘書長的回應綜述如下：

- (a) 局方於 2010 年向委員會提交的文件中闡釋，當局於 2008 年檢討跨境渡輪服務的規劃和供應時，是以全港為一個基礎，而當時港澳碼頭及中國客運碼頭的客運處理量仍未飽和。根據最新

統計數字，港澳碼頭的客運處理量只達四分之一，而中國客運碼頭則不及兩成，兩個碼頭仍然有能力應付將來的客運需求，故政府沒有充分理由動用公帑提供第三個跨境渡輪碼頭。因此，當局同意以公開競投的形式將屯門客運碼頭出租予商業機構營辦跨境渡輪服務。2010年，只有西北航運投標；以及

- (b) 政府必須根據合約處理善後工作，包括收回有關物業及徵詢律政司的意見，以決定下一步的跟進行動。

48. 海事處陳先生表示，西北航運只有兩艘渡輪，分別是《達澳一》及《達澳二》，每艘可載 270 人，在正常情況下，應該是一艘船進行維修，而另一艘船提供服務。但現時兩艘船均有機件問題，必須同時進行維修。西北航運與其他提供港澳渡輪服務的公司應該有協議提供後備及夜航船隻的安排，不過這些屬於渡輪公司之間的商業運作決定。

49. 多名委員發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 認為屯門至澳門渡輪服務的乘客量不少，可提供一個更快捷的途徑，便利新界西北區居民來往澳門，而且運輸系統應以服務市民為主，但政府往往表示現時的碼頭使用量未飽和，故以商業合約形式營運屯門客運碼頭，卻忽視新界西北區居民的交通需求；
- (b) 查詢如何計算碼頭的使用量，如有關碼頭是 24 小時營運，平均使用量會較少；
- (c) 既然其他碼頭的使用量未飽和，應安排其他渡輪公司提供船隻替補西北航運正維修的船隻；
- (d) 政府應改善屯門的對外交通，善用屯門客運碼頭，提供前往不同地方，如澳門、長洲及坪洲的渡輪服務；
- (e) 建議由屯門對外交通工作小組繼續跟進；
- (f) 表示有關事宜涉及政策的制訂，並不是基本運作的問題，故建議以屯門區議會名義致函有關部門或行政會議，建議如何在政策上修訂及跟進；以及
- (g) 表示不須交由屯門區議會跟進，並建議由委員會致函行政長官，表達委員對新界西北渡輪服務的意見，即應以服務居民為先，而非以商業模式經營。

50. 經討論後，副主席總結表示，委員會同意去信運輸及房屋局和相關部門，以反映委員的意見。他並請海事處繼續向屯門對外交通工作小組報告有關事項。

秘書處、
海事處及
屯門對外

(會後補註：上述信件已於本年 8 月 6 日發出，運輸及房屋局的回覆見附件六。)

(H) 杯渡輕鐵站天橋興建升降機

(交通及運輸委員會文件 2012 年第 44 號)

51. 副主席表示，港鐵唐瑞芯女士已經離任，他代表委員會歡迎接任的楊莉華女士，並同時歡迎港鐵另一位代表謝志明先生出席會議。此外，他感謝唐女士過去在委員會的參與和合作。

52. 副主席表示，路政署建議把文件第 2 段第 3 行「路政署會為由運輸署管理或路政署維修的公共天橋」中的「或」字修訂為「及」字。此外，秘書處已於席上派發運輸署進行人流統計後所提供的結果(見附件七)。

53. 運輸署葉先生表示，署方應要求於本年 6 月 12 日進行人流統計，在繁忙時間上午 8 時至 10 時及下午 5 時至 7 時多於升降機的上層和下層統計使用升降機的人數及每人平均等候時間。每人平均等候次數約 1 次，即按升降機鍵後，待升降機到達便可以進入。下午繁忙時段出現等候次數多於 1 次的情況可能因為有輪椅人士或嬰兒車使用升降機。路政署李坤漢先生及港鐵楊女士並沒有補充。

54. 多名委員發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 有關統計方法只計算人數，輪椅、單車、購物車及嬰兒車數量不計算在內，做法不合時宜，建議盡快修訂有關準則；
- (b) 查詢統計結果上顯示 15 分鐘內 12 個人與 35 個人的等候次數同樣是 1 的原因。查詢升降機的載客量、尺寸、15 分鐘內升降機的升降次數及每次升降的時間。此外，查詢最新標準及符合無障礙設施要求所訂的升降機尺寸、載客量及可容納的輪椅數量，並查詢該升降機是否符合有關標準，若否，是否須興建新的升降機；
- (c) 認為於下午 5 時多須等候 3 次升降機才能進入，以及等候 10 分鐘並不合理，所以建議加設升降機；
- (d) 查詢港鐵及路政署是否如回覆所指，不會興建新的升降機，並查詢港鐵的 10 億改善車站設施計劃有否包括這個項目；以及
- (e) 認為有關統計數據並不準確，因為很多居民被迫使用樓梯或在

投注站營業時使用行人自動電梯，造成不便。不滿港鐵及路政署沒有補充，忽視居民需要，建議交由屯門區議會跟進。

55. 運輸署葉先生回應表示，統計中指等候 1 次的意思是指按升降機鍵後，待升降機到達便可以進入，3 次即等候升降機來回兩次的意思。有關人數並不是在同一時間出現，而是 15 分鐘內出現的總人數，該升降機每次可容納約 7 個人，等候時間為 1 至 2 分鐘。

56. 路政署李坤漢先生回應表示，交委會文件第 44 號已指出上述地點並沒有列入無障礙設施計劃內，暫時沒有無障礙設施升降機標準的相關資料，從路政署就交委會文件第 41 號的回覆，置樂行人天橋新建的升降機的內部面積為 1.4 米乘 1.6 米。顧問公司萬利仕黃先生表示，根據現時新建升降機的標準，一般升降機的內部面積約為 1.4 米乘 1.5 米，而載客量普遍可負荷不多於 12 人，並據估計，若同時搭載 1 部輪椅，則只可容納 10 人或以下。而在一些環境及空間有限的地點，載客量為 9 人的升降機亦會被考慮採用。由於顧問公司未曾視察該升降機及附近環境，故不宜評論該升降機是否符合最新標準。

57. 港鐵楊女士回應表示，港鐵會視乎現時有需要的乘客是否能進出有關車站而決定是否有需要為車站加設無障礙設施，而上述車站附近已設有升降機供有需要的乘客進出。若日後因應社區發展或政府部門提議進一步優化附近設施，港鐵樂於作出相應的配合。

58. 多名委員發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 港鐵表示有需要時，才會考慮興建新的升降機，但現時附近私人樓宇提供的升降機並不能滿足市民的需求，故港鐵有責任興建新的升降機，建議交由屯門區議會對港鐵進行「可持續性譴責」，認為部門亦有責任交代；
- (b) 認為交由屯門區議會譴責港鐵的成效不大，以及現有的升降機應該不符合最新標準，建議在地委會繼續跟進有關議題，把工程立項，以地區小型工程撥款興建新的升降機，並尋找贊助或邀請賽馬會磋商，探討不同的合作模式；
- (c) 表示該升降機並不足以容納 7 至 8 位體型較大的居民，最多只可容納 4 至 5 人，如有輪椅，則只可容納最多 3 人，居民常投訴等候升降機的時間過長；
- (d) 除了考慮是否符合無障礙設施的規定，港鐵和部門也應考慮人流及實際使用量；

- (e) 有關議題由地委會轉交予交委會跟進，故不便發還地委會跟進。建議委員會致函譴責港鐵及路政署，並交由屯門區議會處理和跟進；
- (f) 認為致函港鐵及路政署的意義不大，建議在區內當眼位置或刊物上公開譴責港鐵及有關部門，尤其是港鐵在有盈利的情況下，仍不理會委員會的要求；
- (g) 表示屯門區議會、地委會及交委會可同時跟進有關議題，即使地委會通過有關工程，也需時兩至三年才可興建有關升降機，故應該繼續迫使港鐵盡快興建；
- (h) 建議由屯門區議會主席致函署長，並請秘書處跟進以往的文件，要求部門於交委會上交代該升降機是否符合最新規格，若否，則須興建新的升降機；
- (i) 建議交由屯門區議會決定是否譴責港鐵，若港鐵於三次譴責後仍忽視有關訴求，屯門區議會應召開記者會譴責港鐵；
- (j) 建議由屯門區議會向港鐵施加壓力，以及由交委會跟進施工的安排，屯門區議會及地委會備悉有關安排；以及
- (k) 由地區小型工程撥款興建升降機的建議有待商榷，應由港鐵興建有關升降機，而不應使用公帑在公營或私人機構內興建構築物，避免出現不公平的現象，而且須考慮法律責任和長期維修保養的問題，故須澄清有關建議是否符合以地區小型工程撥款興建的守則。

59. 屯門民政事務處列浩然先生指出，可留待地委會會議上討論是否應以地區小型工程撥款興建本議程討論的升降機，包括考慮有關項目是否符合地區小型工程撥款指引。據他理解，路政署因升降機位置屬於港鐵範圍，而港鐵則因車站已符合無障礙要求而認為無需要興建新的升降機，港鐵亦曾回覆表示，如果路政署同意，港鐵會作出相應配合。由於現時交委會仍未清楚現時私人樓宇提供的升降機面積是否符合無障礙通道規格，他建議委員會可先讓路政署提供進一步回覆，並可在下次會議上再深入討論。

60. 數名委員發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 建議第一階段由交委會與有關部門及機構商討可行性，如不成功，才由屯門區議會繼續研究及地委會跟進；
- (b) 該升降機是否符合無障礙通道規格並非關鍵，重要的是應按人流的需求而興建，故建議在區報發出聲明譴責港鐵，迫使港鐵興建新的升降機；以及
- (c) 認為委員一致贊成有需要興建新的升降機，建議先交由屯門區

議會討論，主席決定譴責或跟進方法，再交由委員會跟進。

61. 經討論後，副主席總結表示，委員會建議把有關議題交由屯門區議會繼續跟進。

秘書處

(會後補註：秘書處已於本年 8 月 6 日發信予路政署，查詢上述升降機的面積是否符合無障礙通道規格。路政署的回覆見附件八。)

(I) 要求在西鐵沿線近青磚圍段加設屏障

(交通及運輸委員會文件 2012 年第 45 號)

62. 文件提交人表示，富澤花園的居民在 6 至 7 月的下午受到西鐵列車經過時陽光反射的影響，希望港鐵進行實地視察及改善有關情況。港鐵曾表示會在西鐵車廂張貼廣告，但沒有改善。他希望港鐵即使不能加設屏障，也考慮加設防反光的網或其他新構思，減少擾民的情況。

63. 港鐵謝先生回應表示，希望委員理解西鐵綫高架橋之原先設計只能承受一定的重量，如要加設屏障或網，除了考慮有關屏障或網的重量，也須考慮風力的影響，涉及較大的改動，在技術上有一定困難。

64. 多名委員發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 建議把投訴轉介予環保署，請署方就西鐵造成的日光污染給予意見；
- (b) 建議在車廂表面貼上廣告，以減少陽光反射，既簡單又快捷，亦可增加港鐵收入；
- (c) 表示港鐵曾指出每年會撥 10 億元改善車站設施，建議港鐵工程部再研究有關設計的承托力，或研究其他可行措施，如在車廂貼上不反光物料及沿綫種植樹木；以及
- (d) 建議政府回購港鐵，減少港鐵以利益為前提而拒絕有關要求的情況。

65. 港鐵楊女士回應表示，感謝委員理解加設屏障有一定困難，至於其他方法則需要與相關部門研究是否可行，港鐵提升鐵路設施時，會一併參考有關意見。

66. 有委員要求港鐵在下一次會議上提交方案，交代跟進的方法和使用的物料。

67. 經討論後，副主席總結表示，將在下次會議上續議有關事項。

(J) 要求將港鐵單程票及八達通收費同價

(交通及運輸委員會文件 2012 年第 46 號)

68. 文件提交人表示，由天水圍往屯門的單程票及八達通收費差額可高達 1 元 4 角，造成不公平的現象，市民每月的交通費因而增加不少。港鐵曾回應表示，調整過千組的收費組合會有困難。他建議港鐵提升收費軟件的技術，在乘客出站時，透過八達通收費器退回差額。此外，他希望港鐵解決售票機不接受但卻找贖 1 角硬幣的問題。

69. 有委員不滿港鐵於收到文件後沒有回應，認為港鐵一直以優惠鼓勵市民使用八達通，故應增加透明度，公布八達通收費較高的車程，並盡快下調收費及安排退回差額。此外，要求運輸署加強監管。

70. 另有委員表示經傳媒披露才得悉有關問題，並對於港鐵於立法會會議上表示可能會統一提升單程票的收費至較高的八達通收費，表示不滿。

71. 港鐵楊女士回應表示，根據票價調整機制，在計算個別車程的實際調整幅度時，有兩個限制，八達通收費以 1 角為單位，單程票收費則以 5 角為單位。由於輕鐵的票價結構有別於重鐵，單程車票車費以區域計算收費，而八達通收費則以車站數量計算，票價結構不同，故不宜直接比較，而過往一直有出現單程票票價略低於八達通票價的情況。若更改有關車費結構，需大規模更換售票機。她續表示，港鐵已於 5 月下旬透過傳媒及立法會文件公布個別車費調整的安排，公司網頁已列出所有單程票比八達通收費較低的車程及差額，乘客也可在客務中心查詢有關資料。乘客可按需要選擇使用單程票或較方便的八達通，港鐵已提供多項八達通優惠，如免費轉乘輕鐵優惠、個人八達通儲積分計劃及「搭十送一」等優惠。此外，政府會於下半年檢討票價調整機制，港鐵會反映有關意見，並持開放態度及樂意配合。

72. 有委員表示八達通積分的作用不大，認為港鐵多年來錄得不少盈利，應關顧市民，統一單程票及八達通收費至較低的收費，以及加快興建月台幕門。

73. 經討論後，副主席請港鐵考慮委員會的意見，提供更完善的方案。

港鐵

(K) 要求開辦龍門居經西鐵屯門站至新墟的公共交通服務

(交通及運輸委員會文件 2012 年第 47 號)

74. 運輸署呂女士表示，現時居民主要使用 506 巴士綫來往龍門居至市中心一帶，由於早上繁忙時間的乘客量較高，港鐵在近年已不斷加強有關服務。本年 9 月開學，會再增加巴士行駛 506 巴士綫，令班次更頻密。現時港鐵亦有安排一些特別班次於繁忙時間由龍門居開出，在中途站接載乘客，解決乘客於中途站或尾站未能登車的情況。由於龍門居附近新建的公屋龍逸邨將會落成，乘客量會不斷增加，港鐵於明年會考慮再加強 506 巴士綫的服務，相信足以應付居民的需求。

75. 港鐵楊女士表示，港鐵一直因應社區發展，密切留意 506 巴士綫的運作情況。現時該巴士綫於繁忙時間內，每 4 至 5 分鐘開出一班，並在早上繁忙時間亦有安排特別班次由龍門居開出，駛經西鐵屯門站，現時的服務已能配合乘客需要，港鐵亦將於 9 月初增加一架巴士行走 506 巴士綫，屆時班次將會加密至每 4 分鐘開出一班，港鐵會繼續觀察有關情況。此外，港鐵計劃在 8 月下旬把 506 巴士綫的名稱更改為 K56 巴士綫，以統一接駁巴士號碼以 K 為首的安排，令乘客更清楚該路綫是接駁巴士，亦希望九月開學前讓乘客預早適應有關安排。

76. 多名委員發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 多年來，已多次提及 506 巴士綫服務不足，尤其是早上及黃昏繁忙時間，候車人數眾多，尤以龍門站的情況最為嚴重，並不覺得如署方所指的情況已有改善。認為即使於 9 月再增加一架巴士，也未能應付需求。明年龍逸邨落成，人口增加，希望港鐵交代如何解決附近居民的交通需求。此外，不滿 506 巴士綫的名稱更改為 K56 巴士綫，506 巴士綫作為市內的交通工具，與輔助輕鐵的接駁巴士的功能不同，只是當初為了興建西鐵屯門站及杯渡架空天橋而把 506 號綫由輕鐵改為以接駁巴士行駛，故認為如把名稱更改為 K56 號綫，即定位為接駁巴士，意味港鐵不會把 506 號綫改回以輕鐵行駛，故不贊成有關安排，除非港鐵可解決居民的交通需要；
- (b) 委員長期要求 506 號綫改回以輕鐵行駛，因為在黃昏時段，在

- 屯門市中心等候 506 巴士綫的乘客眾多，阻塞杯渡路的巴士停泊處，迫使其他巴士在馬路旁邊上落客；
- (c) 批評港鐵欠缺誠信，港鐵代表曾在會議上承諾於西鐵屯門站及杯渡架空天橋建成後，506 號綫會回復以輕鐵行駛。運輸署曾在會議上表示，只要沿綫居民有所增加，將會增加服務或提供新的服務，現時不但沒有改善有關服務，龍逸邨落成後情況只會更嚴重。表示強烈反對 506 號綫的名稱更改為 K56 號綫，除非可解決服務不足的情況，如把 506 巴士綫分拆為兩組路綫，其中一組由龍門居開出；
 - (d) 支持文件上的建議，並把 506 巴士綫的路綫延長至兆麟。指出現時的路綫途經若干繁忙的道路及車站，以致班次不穩。曾建議於早晚繁忙時間開辦 506A 循環綫，由屯門碼頭、新屯門中心及龍門居開出至西鐵屯門站的交匯處，既疏導人流，更可避免候車乘客日曬雨淋。而且附近會興建新樓宇，人口及交通需求不斷增加，長遠應開辦新路綫；
 - (e) 港鐵曾表示購買新車廂後會考慮把 506 號綫改回以輕鐵行駛，但最終沒有，希望港鐵交代何時會把 506 號綫改回以輕鐵行駛。查詢如 506 巴士綫服務不足，運輸署會否容許小巴行駛有關路綫；以及
 - (f) 查詢運輸署有否就港鐵建議 506 巴士綫的名稱更改為 K56 巴士綫提供意見。

77. 運輸署呂女士回應表示，現時已安排 506 巴士綫特別班次，並一直因應情況而調節有關班次安排。除本年 9 月會增加一架巴士外，為配合明年龍逸邨落成，港鐵會考慮進一步加強 506 巴士綫的服務。由於 506 巴士綫的路程較短，增加一架巴士即可在繁忙時段增加約 5 至 6 個班次，單程載客量可增至達 500 人或以上。她續表示，署方一直向港鐵反映委員及市民希望 506 號綫改回以輕鐵行駛的意見，並把詳細數字提供予港鐵管理層研究。港鐵於每年 10 月下旬會向運輸署提交路綫發展計劃，署方會再與港鐵管理層詳細研究 506 號綫的安排。而就晚上杯渡路車站擠迫的情況，署方待附近行人橋的工程完成後，會隨即策劃設置巴士車坑，使巴士停站時，可減少阻礙向工廠方向行駛的車流，屆時會一併考慮加設車站上蓋。此外，委員認為雙層巴士服務不足，如以 16 座位小巴行駛有關路綫，更不能滿足需求，所以署方認為調配巴士及輕鐵的服務以滿足居民要求較可行。

78. 數名委員發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 建議把文件分爲兩部分，分別是要求運輸署及港鐵於下次會議上交代如何配合龍逸邨落成解決居民的交通需要，以及要求 506 號綫改回以輕鐵行駛，希望委員一致強烈反對 506 號綫的名稱更改爲 K56 號綫，並向屯門區議會報告；
- (b) 不贊成署方排除增設小巴的可行性，認爲由龍逸邨前往龍門巴士站及輕鐵站或友愛的路程遙遠，如提供由龍逸邨往西鐵屯門站的小巴服務，可便利居民轉乘不同車輛，倘可途經新墟則更理想；以及
- (c) 建議致函運輸及房屋局，申述如繼續以巴士行駛 506 號綫會違反不同政策的原則，包括當初要求屯門及元朗居民以輕鐵爲區內主要交通工具，而減少區內巴士和小巴服務的政策；以及署方推行以鐵路爲主的交通運輸網絡，以疏導交通及減少環境污染的政策。

79. 副主席請秘書處致函港鐵及運輸署，強烈反對把 506 號綫的名稱更改爲 K56 號綫，並會向屯門區議會報告有關事宜。此外，請屯門區內交通問題工作小組繼續跟進。

秘書處、
屯門區內交
通問題工作
小組

(會後補註：上述信件已於本年 8 月 6 日發出。秘書處將在委員會報告內向屯門區議會報告有關事宜，以便議員備悉。港鐵的回覆見附件九。)

報告事項

(A) 工作小組報告-截至2012年6月25日的工作小組進展報告 (交通及運輸委員會文件 2012 年第 48 號)

屯門對外交通工作小組

過海隧道巴士服務重整建議 - 第 962、962B、962S 及 962X 號路線

80. 城巴龔樹人先生表示，分配資源及統計下班時段內由屯門公路經深井受交通擠塞影響所花的時間需時。爲配合小組成員的意見，城巴提出新的建議，在下班繁忙時間安排不途經深井一帶而經黃金海岸及青山公路的 962 線特別班次，並將會在下一次小組會議上討論有關安排。

81. 有委員表示，屯門碼頭、龍門居及新屯門市中心的居民已忍受迂迴的路線多年，而且有關重整建議已拖延多時，希望在下一次小組會議上有最終方案。

82. 另有委員希望城巴善用資源，盡快落實安排。建議先進行沒有爭議性的 962X 線重組，再討論富爭議性的 962B 線重組。如果在下一次小組會議上不能取得共識，建議進行表決。

83. 運輸署呂女士回應表示，經過數次調整，城巴已訂下符合大部分委員要求的大方向，並正積極研究於晚上繁忙時間安排 962 線特別班次不途經深井，直接往掃管笏，減少車上乘客受交通擠塞影響的機會。城巴正詳細計算一些數據，才可建議最新的方案，預計可在下一次小組會議上落實有關細節。由於整個重組方案涉及各路線之間的整體資源調配，難以只先推行 962X 線的重組。

84. 經討論後，副主席請屯門對外交通工作小組繼續討論。

屯門對外交通工作小組

要求城巴 B3A 增設停青麟路五柳路巴士站

85. 城巴龔先生表示，希望以現有資源服務更多沿線居民，曾與運輸署及小組成員商討把鳴琴路輕鐵站旁的巴士總站遷移至更安全及令行車時間更穩定的地方。城巴已向運輸署建議把巴士總站遷移至石排頭路，近山景邨景麗樓及山景邨巴士總站的位置。如可行，B3A 線屆時不須路經工業區或多個交通燈位及輕鐵路口，可大幅改善行車時間，令班次更穩定，以及可滿足沿線各個屋邨的訴求，例如於五柳路和富泰邨屯貴路設站的安排或其他新建議，故希望得到委員支持，以便與運輸署盡快研究。

86. 副主席請屯門對外交通工作小組繼續詳細討論。

屯門對外交通工作小組

屯門區內交通問題工作小組

87. 副主席表示，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)電郵予各委員。委員省覽文件，並沒有提出意見。

(B) 運輸署報告

(交通及運輸委員會文件 2012 年第 49 號)

88. 委員省覽文件，並沒有提出意見。

其他事項

89. 議事完畢，會議於下午 2 時 12 分結束。下次會議日期為 2012 年 9 月 14 日。

屯門區議會秘書處

日期：2012 年 8 月 30 日

檔號：HAD TMDC/15/25/TTC/12

屯門區議會轄下
交通及運輸委員會

屯門現有行人天橋
加建無障礙設施的建議
合約編號: CE48/2010 (HY)

2012年7月13日

基本資料

- 在今年三月十六日，我們已經向屯門區議會轄下交通及運輸委員會，介紹於顧問合約編號 CE48/2010(HY) 第一期內的兩條構築物加建無障礙設施的可行性研究方案：
- 1. 橫跨青雲路近青雲站的行人天橋 (結構編號: NF114)及
- 2. 橫跨屯門公路近西鐵兆康站的行人天橋 (結構編號: NF407)
- 今天我們將會向各委員介紹在屯門區內，本顧問合約餘下的一條行人天橋加建無障礙設施的技術可行性勘察研究的擬議初步設計，並諮詢各委員對該計劃的意見及支持。

基本資料

- 因應<<殘疾歧視條例>>及為提供一個無障礙通道環境，政府現正計劃為全港未符合現時規格的行人天橋，行人隧道及在高架行人道分階段加建無障礙設施。

基本資料

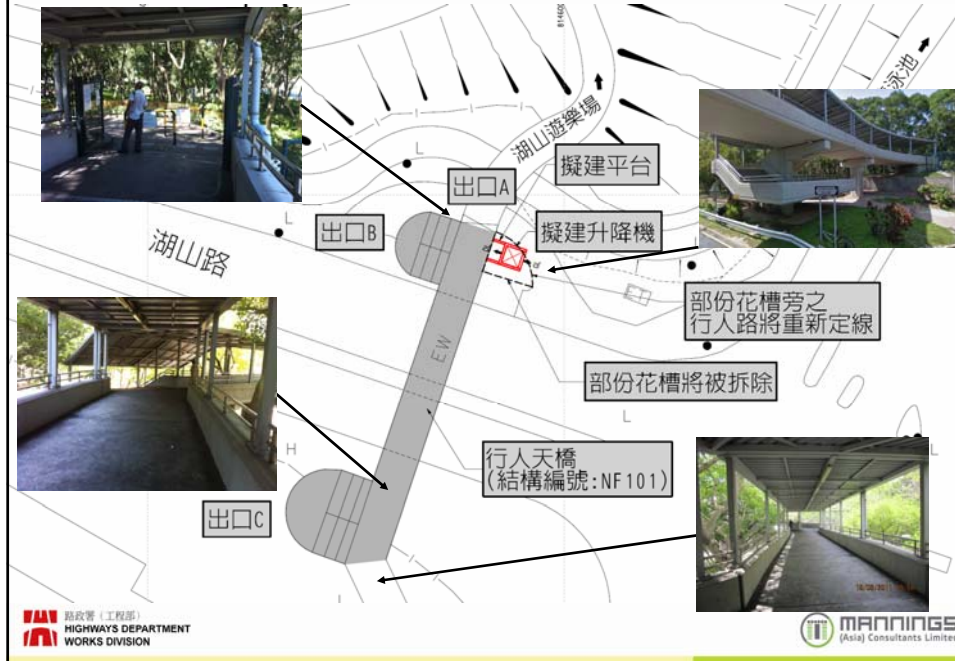
- 本文件旨在向屯門區議會屬下的交通及運輸委員會，介紹屯門下列之一條行人天橋加建無障礙設施技術可行性勘察研究建議的初步設計，並諮詢各委員對該計劃的意見及支持。

橫跨湖山路近湖景路的行人天橋 (湖山橋)
(結構編號: NF101)

現有行人天橋 (結構編號: NF101)之建議工程

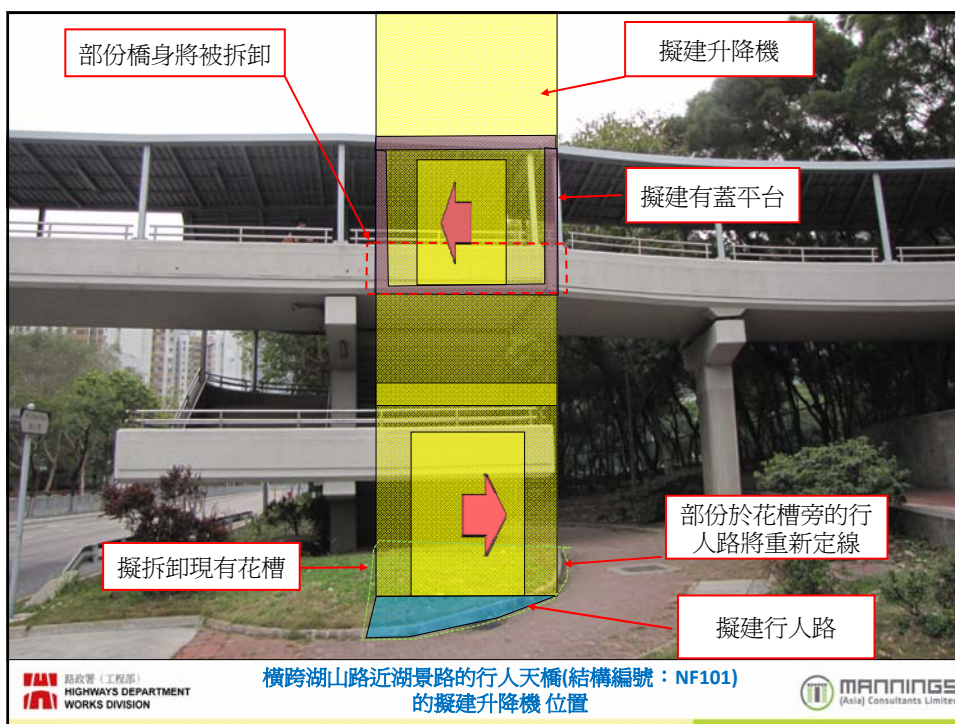


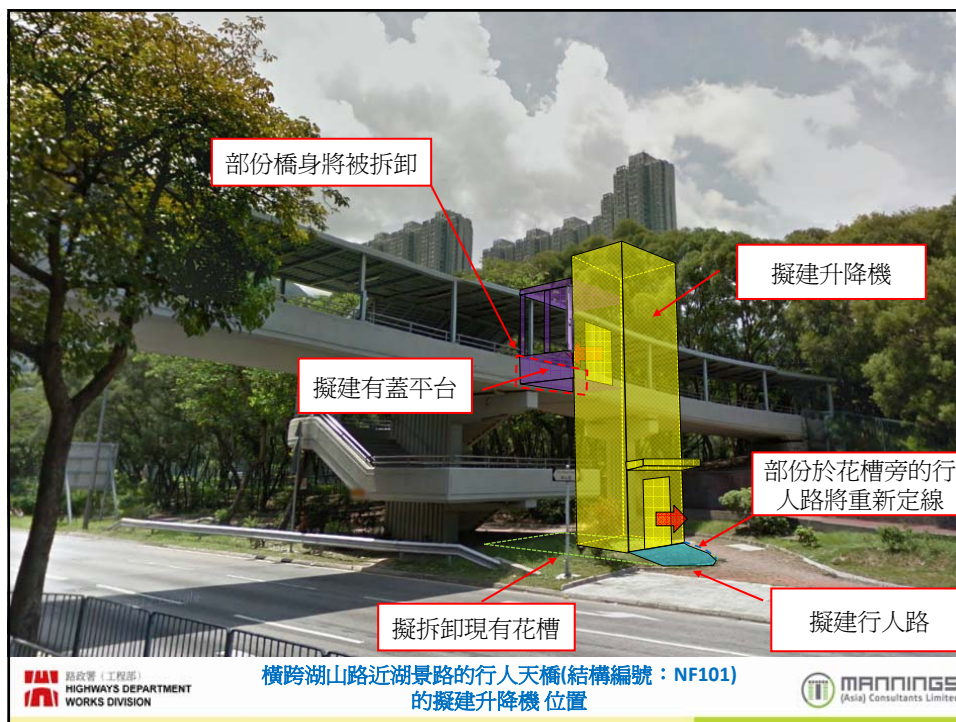
現有行人天橋 (結構編號: NF101)之建議工程











現有行人天橋 (結構編號: NF101)之建議工程

- 由於空間有限，現有該行人天橋旁的部份花槽將被拆卸及部份於花槽旁行人路將重新定線，以騰出空間容納升降機。
- 升降機主體結構的主要施工程序為打樁、建地基、建升降機槽、建造混凝土牆、安裝鋼結構架及玻璃，最後安裝升降機車。
- 本計劃於施工期間將提供有效的圍欄作保護措施以確保公眾安全。

現有行人天橋 (結構編號: NF101)之建議工程的 施工安排

- 本計劃於施工期間會實施臨時交通管理措施，主要於晚間非繁忙時間臨時利用湖山路一條東行慢線運送工程物料及升降機組件。
- 因為升降機主要工程只會集中於部份花槽上進行，並不涉及大型的行車改道，故相關臨時交通管理措施只會對公眾造成暫時性影響。
- 另外，將來施工之臨時交通管理措施，亦將會與警方及運輸署商討細節及取得他們的批核。

現有行人天橋 (結構編號: NF101)之建議工程 -徵詢意見-

- 請各委員就上述的初步技術可行性研究提供意見及支持上述計劃。

現有行人天橋 (結構編號: NF101)之建議工程

Q & A



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. : (BQXA) in HyD MWO 11/2 (HY/2009/03)/M05/400
 來函檔案 Your Ref. : HAD TMDC 13/10/TTC/12
 電話 Tel. : 2762 3539
 圖文傳真 Fax : 2714 5289

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：

屯門區議會交通及運輸委員會第四次會議
「置樂橋應預留空間加建行人自動電梯」

謝謝 你2012年6月28日致函路政署，邀請本署派員出席會議討論上述事宜，現謹覆如下：

屯門公路市中心段的改善工程，將擴闊屯門市中心由仁愛廣場至皇珠路之間一段長約1.5公里的路段，當中包括重建現時連接安定邨及置樂花園的行人天橋（置樂行人天橋）。新建的置樂行人天橋，每邊上落位置皆設有樓梯及兩部升降機連接地面。每部升降機的內部面積為1.4米乘1.6米，最多可乘載13人。顧問工程公司曾作實地行人流量的調查和分析，認為新建的置樂行人天橋，能充份應付人流，而升降機的數量和空間，亦已額外增加以應付人流及照顧不同使用者的需要，包括手推車及單車等所需空間。

按現行交通政策，若行人天橋已設有樓梯及升降機，天橋的雙向人流須最少達到每小時3,000人次，並在同一工作日裏維持最少一小時，才會考慮加設扶手電梯。上述的調查顯示，置樂行人天橋現時的最高峰人流（約每小時2,250人次）仍低於這標準，調查的數據與交委會文件2012年第42號所提供的相若。因此，目前未有充分數據支持在置樂行人天橋加設扶手電梯。

然而，新建的行人天橋（包括置樂、兆安、仁政和仁愛行人天橋）每邊的樓梯皆為獨立構築物，若日後有需要時，可研究拆卸樓梯改建扶手電梯的可能性。

路政署主要工程管理處 總工程師 5

（羅信理

羅信理 代行)



ISO 9001 : 2008
 Certificate No.: CC 1881



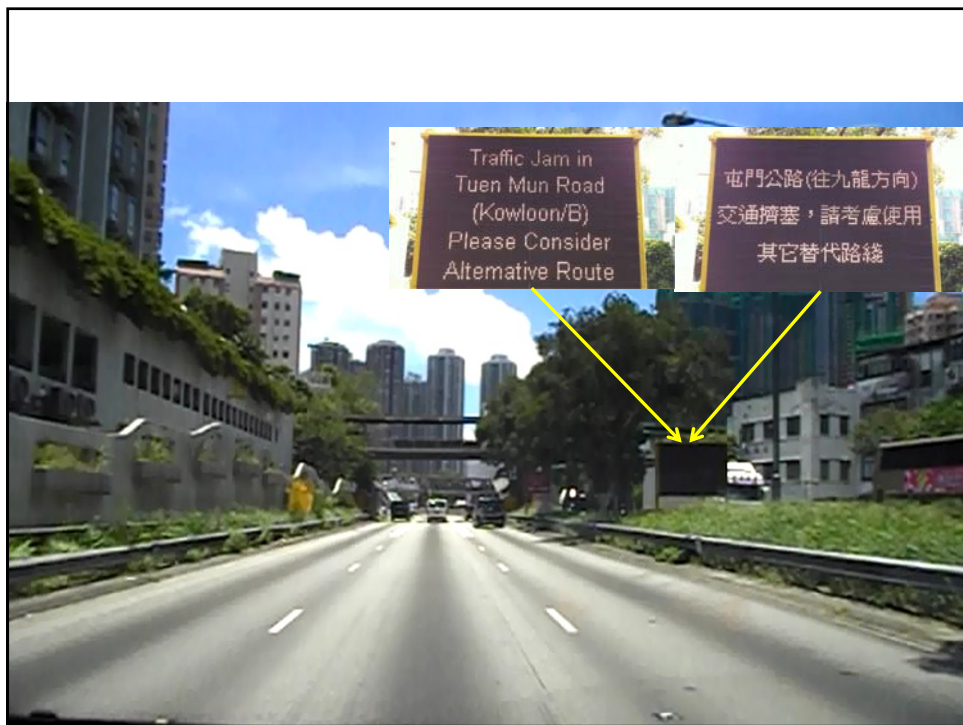
ISO 14001 : 2004
 Certificate No.: CC 2634

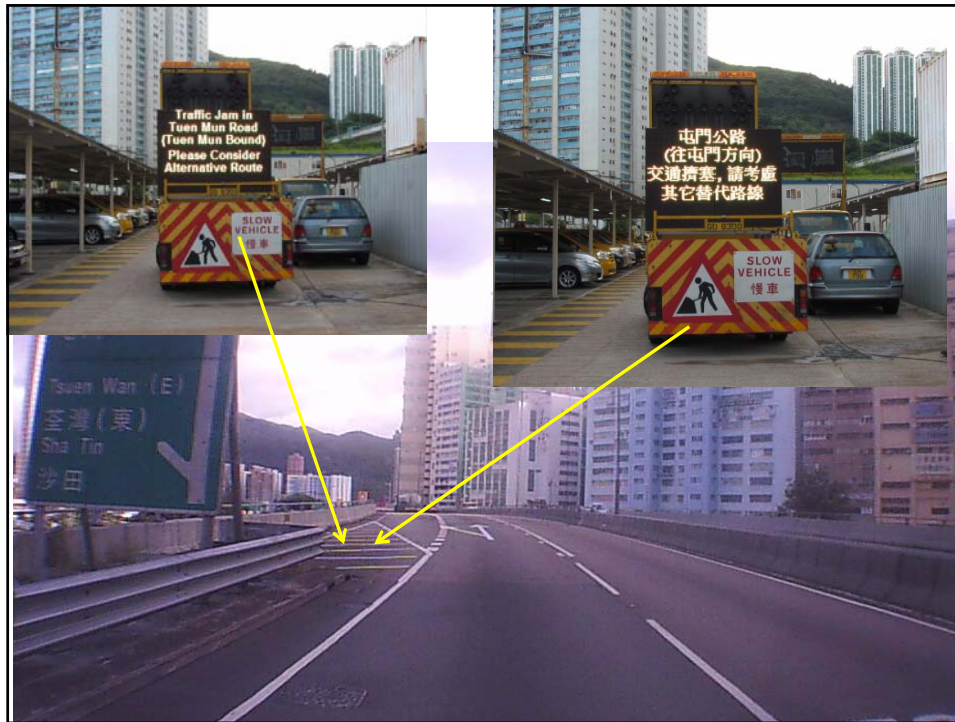
副本送：

路政署區域工程師／屯門 （經辦人：李坤漢先生）[傳真號碼：2714 5228]
運輸署工程師/屯門 （經辦人：葉嘉鋒先生）[傳真號碼：2381 3799]

二零一二年七月六日







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 7/5592/99
來函檔號 Your Ref.

電話 Tel. No.:(852) 3509 8202

傳真 Fax No.:(852) 3904 1775

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
蘇煥成主席

(傳真號碼:2451 1598)

蘇主席:

有關邀請出席屯門區議會交通及運輸委員會會議
「跟進屯門至澳門跨境渡輪服務事宜」

多謝七月五日來函邀請本局派員出席貴委員會七月十三日的會議。

政府十分關注香港西北航運快線有限公司(西北航運)在六月十二日暫停夜航服務及在七月一日取消所有航班的情況。海事處在收到西北航運通知後,已即時要求營辦商對外公布有關消息,並採取一切可行措施減少對乘客造成的影響。同時,海事處亦聯絡在港澳碼頭及中港碼頭提供港澳渡輪服務的其他船公司,要求提供足夠服務以應付因屯門航線停止服務而可能增加的客量。

就在六月十二日暫停夜航服務一事,海事處已在六月十八日向西北航運發信作出警告,要求西北航運按照租約條款營運屯門客運碼頭,在調整港澳跨境渡輪航班服務前,必須預先通知海事處。另外,海事處與西北航運的管理層曾在六月二十二日開會,商討改善通報的效率及對外發布消息的安排。至於七月一日停航的原因,西北航運表示是由於提供

服務的渡輪出現機件故障。海事處已責成西北航運盡快完成維修，恢復屯門至澳門的跨境渡輪服務。

屯門客運碼頭是政府在 2010 年中透過公開招標，邀請有興趣的營辦商公開競投使用，營辦跨境客運渡輪服務。營辦商須按租約條款營辦有關服務，包括按月依時繳租。由於政府無權在簽訂租約後更改租約條款，或加入其他限制，議員提出設立扣分制度的建議並不可行。海事處會與西北航運保持緊密聯繫，監督西北航運按照租約提供服務，並鼓勵西北航運提升其服務水平。

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會出席貴會七月十三日的會議，解釋有關事宜。

運輸及房屋局局長

(鄭家鋒

鄭家鋒

代行)

副本送:

海事處 (經辦人: 總經理/海事服務 - 陳銘光先生)

二零一二年七月十日



香港西北航運快線有限公司
Hong Kong North West Express Limited

我司檔號：G002-12-02

屯門區議會
交通及運輸委員會
(經辦人:龐明慧小姐)
致 交通及運輸委員會主席

有關屯門客運碼頭航班服務安排

由於行走屯門客運碼頭至澳門外港客運碼頭之兩艘船舶《達澳一》及《達澳二》分別出現機件故障，無法航行。

基於海上安全理由下，我 司於 2012 年 7 月 1 日起暫時取消往來屯門客運碼頭至澳門外港客運碼頭所有航班服務，直至兩艘船舶完成維修及通過安全檢驗後，才可安排該航線重新復航。

就此，我 司向受影響的乘客及居民造成不便，表示深切遺憾，並承諾將會盡快完成兩艘船舶的維修重新投入服務。

香港西北航運快線有限公司



2012 年 7 月 6 日

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)CR1/5481/98
來函檔號 Your Ref. HAD TM DC 13/10/TTC/12

電話 Tel. No.:(852) 3509 8202

傳真 Fax No.:(852) 3904 1775

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
蘇炤成主席

(傳真號碼: 2451 1598)

蘇主席:

「跟進屯門至澳門跨境渡輪服務事宜」

閣下八月六日來函收悉，現謹覆如下。

跨境渡輪碼頭的規劃和供應是以全港為基礎。由於現有的兩個跨境客運碼頭，即港澳碼頭及中國客運碼頭，仍有足夠處理能力應付未來需要，所以政府無計劃動用公帑設立第三個跨境渡輪碼頭。政府在 2003 年，基於地區的訴求及立法會的支持，決定將屯門渡輪碼頭的部分地方通過公開招標出租，讓私人營辦商競投使用，以營辦跨境客運渡輪服務。在 2007 及 2008 年，我們曾就跨境渡輪碼頭的使用進行了檢討，再次確認了上述有關跨境渡輪碼頭規劃的原則。

在屯門客運碼頭第一份租約完結前，我們再次就屯門客運碼頭的使用諮詢屯門區議會交通及運輸委員會(相關區議會會議文件見附件)及立法會。在屯門區議會及立法會的支持下，我們在 2010 年中透過公開招標，邀請有興趣的營辦商公開競投使用屯門客運碼頭，營辦跨境客運渡輪服務。其後，政府與唯一投標者，即香港西北航運快線有限公司(下稱“西北航運”)簽訂了租賃協議。該協議於 2011 年 1 月 17 日開始正式生效，為期七年。

政府與西北航運正就屯門客運碼頭的租賃協議進行法律訴訟，政府必須按照有關法律程序處理有關屯門客運碼頭的安排。雖然法律程序經已展開，只要西北航運盡早清還全部欠款，仍有機會恢復屯門客運碼頭的租賃協議。如屯門客運碼頭的租賃協議得以恢復，我們亦會恢復碼頭內有關的政府服務，以協助西北航運繼續為屯門居民提供跨境渡輪服務。

十分感謝閣下及貴委員會對上述事宜的關注和提供的意見。

運輸及房屋局局長

(鄺象峰 代行)

附件

副本送：

海事處（經辦人：總經理／海事服務 - 陳銘光先生）

二零一二年八月十六日

二零一零年三月十二日
討論文件

屯門區議會交通及運輸委員會

第三次會議

屯門客運碼頭的未來路向

目的

本文件旨在告知委員會有關屯門客運碼頭的未來發展路向及諮詢議員對政府所建議的服務水平的意見。

背景

2. 在2000年代初，有意見認為有需要在屯門設立第三個跨境客運渡輪碼頭。鑑於跨境渡輪碼頭的規劃和供應是以全港（而非個別地區）為基礎，而當時兩個跨境渡輪碼頭（即港澳碼頭及中國客運碼頭）仍有能力應付將來客運需求的增長，我們認為並無充分理由動用公帑提供第三個跨境渡輪碼頭。

3. 然而，一些私人機構表示有興趣斥資改建屯門渡輪碼頭以營辦跨境客運渡輪服務。考慮到有關建議可以為新界居民提

供多一個選擇和便利的過境交通服務，政府在經過仔細研究後，決定出租部份原有屯門渡輪碼頭作有關用途。經過公開招標程序後，我們在2003年12月與香港西北航運快線有限公司(西北航運)簽訂租約，准許其佔用、改建和使用該部分屯門渡輪碼頭提供跨境渡輪服務，該租約有效期至2010年12月26日為止。

4. 由於西北航運一直未能成功向澳門特別行政區政府申請營運前往澳門的渡輪服務的許可，因此未能開辦往來澳門的跨境渡輪服務，現時只能提供每日兩班來往屯門至蛇口的渡輪服務。

未來路向

5. 鑑於現有租約將於2010年12月到期，政府自去年開始已著手研究在租約屆滿後，屯門客運碼頭的未來路向。

6. 在2008年，政府曾就跨境渡輪碼頭的使用進行檢討，該檢討亦有就跨境渡輪碼頭設施的未來需求作出評估。評估指出，由政府管理的兩個跨境客運碼頭仍有足夠能力應付未來預

計的乘客增長。同時，當港珠澳大橋啓用後，會為來往香港、澳門及香港、珠江西岸城市的旅客提供另一個選擇，作出分流。

7. 基於上述原因，政府認為並沒有需要設立第三個跨境渡輪碼頭。然而，我們在考慮各方面的意見和因素後，認為可以讓私營公司繼續營運屯門客運碼頭。因此，我們計劃在現有租約屆滿後，將屯門客運碼頭的營運權重新招標。

具體建議

8. 現時，政府正在制定有關的標書及租約條款，並計劃於今年年中啓動招標程序。在訂定租約條款的過程中，我們總結了過去數年在屯門客運碼頭的營運經驗，務求改善標書內容，以確保中標的承租人能盡快開航。我們亦建議在租約中加入適當條款，訂定渡輪的基本服務範圍和水平。初步建議如下：

- (i) 在標書內規定承租人必須提供往來香港至澳門的渡輪服務；
- (ii) 承租人亦可建議開辦其它跨境航線（例如往來香港至珠三角的航線）；

- (iii) 規定中標人必須在一定期限內取得營運澳門渡輪服務的營運准照及相關航線許可，並須在規定時間內開航，否則政府有權終止租約；
- (iv) 為來往香港至澳門的渡輪班次設定下限，現建議每週最少14個對開航班，即共28班次；及
- (v) 維持現有的營運時間，即由上午7時至晚上10時，每天十五小時。

徵詢意見

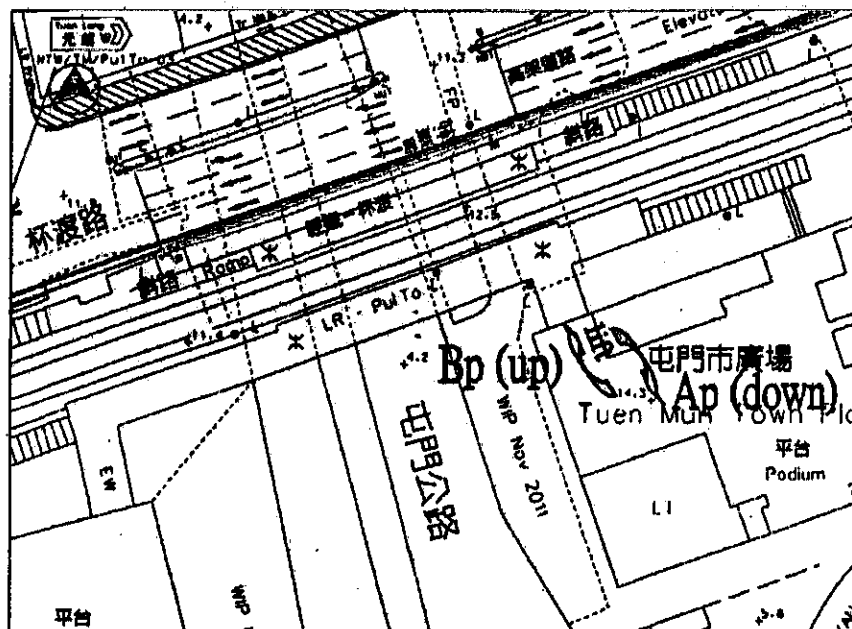
9. 請議員察悉有關招標計劃的安排，及就文件中第8段建議的服務水平發表意見。

運輸及房屋局
海事處
二零一零年三月

TRANSPORT DEPARTMENT **TRAFFIC ENGINEERING (NTW) DIVISION**

LOCATION: Pui To Road footbridge near Pui To LRT stop, Tuen Mun.
DATE: 12/6/2012 (Tue)
WEATHER: Fine

2012/05



Time	Pedestrian Flow				
	Ap	最多 等 111 次數	Bp	最多 等 111 次數	Total
08:00 - 08:15	25	1	27	1	52
08:15 - 08:30	30	1	30	1	60
08:30 - 08:45	23	1	26	1	49
08:45 - 09:00	25	1	18	1	43
09:00 - 09:15	16	1	35	1	51
09:15 - 09:30	14	1	28	1	42
09:30 - 09:45	12	1	20	1	32
09:45 - 10:00	16	1	21	1	37
AM Peak Total:	103	-	101	-	204

Time	Pedestrian Flow				
	Ap	最多 等 111 次數	Bp	最多 等 111 次數	Total
17:03 - 17:18	32	1	44	3	76
17:18 - 17:33	23	1	44	2	67
17:33 - 17:48	22	2	36	1	58
17:48 - 18:03	18	1	38	1	56
18:03 - 18:18	19	1	44	1	63
18:18 - 18:33	22	1	31	1	53
18:33 - 18:48	14	1	31	1	45
18:48 - 19:03	16	1	20	1	36
19:03 - 19:18	20	1	20	1	40
PM Peak Total:	95	-	162	-	257

CENSUS BY: K.T. Au, W.L. Cheng & John Leung

[]

傳真及郵遞急件 2451 1598



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. : (BW7M) in HYD MWO 11/1/BFA/1/2
 來函檔案 Your Ref. :
 電話 Tel. : 2762 3603
 圖文傳真 Fax : 2714 5198

屯門區議會交通及運輸委員會
 新界屯門屯喜路一號
 屯門政府合署二樓
 蘇紹成主席

蘇主席：

杯渡輕鐵站天橋興建升降機

謝謝 貴會於 2012 年 8 月 6 日的來函，查詢現時無障礙設施規格或標準所要求的升降機尺寸、載客量及可容納輪椅數量。

就公共行人天橋、行人隧道、高架行人路的無障礙設施設計標準，我們是參照本署出版的《道路及鐵路結構設計手冊》，而該手冊的第 12.15.1 段為升降機設計提供指引，該指引以輪椅在升降機內轉動為考慮，詳情如下：

「為了讓輪椅可以在升降機內轉彎，升降機廂的內部最小尺寸為 1500 毫米長、1400 毫米寬，而升降機門的淨寬度最小為 850 毫米，至於升降機廂的淨高度最小為 2300 毫米。」

由於來函所提及的升降機，位於私人樓宇之內，所以並不屬於《道路及鐵路結構設計手冊》的適用範圍。該樓宇的管理處可能有該升降機的設計標準的資料。

再次感謝 貴會及蘇主席對無障礙設施設施的關注。如有查詢，請致電與本人 (2762 3603)或袁佩嫻女士(2762 4975)聯絡。

路政署主要工程管理處 總工程師 1

(關偉昌

關偉昌

代行) K



ISO 9001 : 2008
 Certificate No.: CC 1581



ISO 14001 : 2004
 Certificate No.: CC 2534

副本送: 屯門民政事務處/區議會秘書處 (經辦人: 龐明慧女士)
路政署高級區域工程師/西北 (經辦人: 楊潤文先生)
運輸署工程師/屯門 (經辦人: 葉嘉鋒先生)

二零一二年八月三十一日

來函檔號：HAD TM DC 13/10/TTC/12
本函檔號：CR/EA/DC/TM/1209/005

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
蘇炤成主席

蘇主席：

屯門區議會交通及運輸委員會
港鐵巴士 506 綫

貴會致港鐵公司的來函已於八月六日收悉，就 貴會於七月十三日舉行的會議上討論有關港鐵巴士 506 綫服務的意見，現謹覆如下：

港鐵公司一直致力為乘客提供方便可靠的交通服務。現時，由於不同地區的乘客需要及乘車模式不同，公司在制定各綫港鐵巴士的行車班次及安排時，會因應需求及資源的配合，以及考慮不同區域乘客乘車模式及乘客量，務求令服務可以切合乘客的需要。

港鐵作為交通營辦商，最重要是確保提供的服務能滿足乘客需求。現時巴士 506 綫的服務運作暢順，可應付乘客的需要，本公司並沒有計劃恢復行走輕鐵 506 綫。

事實上，公司已於今年九月三日起，增加一架巴士行走 506 綫，加強服務，班次由以往的 4.5 分鐘加密至 4 分鐘一班。

至於公司較早前建議將巴士 506 綫改名為 K56，以統一港鐵所有接駁巴士均以 K 字頭的安排，經考慮後，公司不會將巴士 506 綫改名為 K56。

感謝 貴會關注港鐵服務。

對外事務高級經理

A handwritten signature in black ink, appearing to read '梁賜強' (Leong Tin-keung).

梁賜強

二零一二年九月十二日

屯門區議會交通及運輸委員會

2012年7月13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) 2012年屯門區交通意外涉及行人及單車數字

	行人	<u>單車</u>
2012年5月 至 2012年6月	23	29

(II) 2012年屯門區檢控數字

	行人	<u>單車</u>
2012年5月 至 2012年6月	222	144