

屯門區議會  
2012-2013 年交通及運輸委員會  
第二次會議記錄

---

日期：2012 年 3 月 16 日(星期五)

時間：上午 9 時 30 分

地點：屯門區議會會議室

<u>出席者</u>		<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
蘇炤成先生 (主席)	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
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 9:39	上午 11:46
陳雲生先生, MH	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	上午 11:56
朱耀華先生	屯門區議員	上午 9:30	下午 1:40
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 11:11	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 9:36	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 9:44	會議結束
林頌鎧先生	屯門區議員	上午 9:30	下午 12:48
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 9:40	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	屯門區議員	上午 9:33	下午 1:41
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 10:25	下午 1:40
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 9:30	會議結束
龍更新先生	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
何君堯先生	屯門區議員	上午 10:21	上午 11:56

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	中午 12:29
蘇嘉雯女士	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
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 9:31	下午 1:15
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

關國恩女士	運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界)
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)有限公司首席車務主任
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)
黃漢中先生	城巴有限公司策劃及車務編排經理
李志成先生	路政署高級工程師/新界 1
張詠敏女士	路政署工程師/新界 1-1
黃其光先生	萬利仕(亞洲)顧問有限公司副項目董事
李健恆先生	萬利仕(亞洲)顧問有限公司項目工程師
梁廣華先生	萬利仕(亞洲)顧問有限公司項目工程師
李志坤先生	環境保護署高級環境保護主任(評估及噪音)3
羅信理先生	路政署高級工程師 3/屯門路
黃鎮健先生	路政署工程師 7/屯門路
盧紹麟先生	莫特麥克唐納香港有限公司首席工程師
唐瑞芯女士	香港鐵路有限公司公共關係經理(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
簡振強先生	警務處屯門區交通隊署理警署警長
李坤漢先生	路政署區域工程師/屯門
周嘉德先生	地政總署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
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

吳觀鴻先生	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
吳桂華先生	增選委員

**歡迎詞**

主席歡迎與會者出席交通及運輸委員會(下稱委員會)第二次會議，並代表委員會感謝已調職的運輸署趙志敏先生、警務處李卓榮總督察和路政署李漢先生過去參與委員會的工作，又歡迎接任的李偉全先生、葉劍影總督察及李坤漢先生出席是次會議。此外，警務處屯門區交通隊警署警長張鑫榮先生現正休假，主席歡迎署理警署警長簡振強先生出席是次會議。

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，秘書處沒有收到委員的告假申請。

**通過交通及運輸委員會於 2012 年 1 月 19 日第一次會議的會議記錄**

4. 委員會一致通過上述會議記錄。

**討論事項****(A) 2012-2013年交通及運輸委員會職權範圍**

(交通及運輸委員會文件 2012 年第 1 號)

5. 委員會沒有就有關職權範圍提出修訂建議，主席請各位備悉上述文件內容。

**(B) 成立2012-2013年交通及運輸委員會轄下的工作小組**

(交通及運輸委員會文件 2012 年第 2 號)

6. 委員會一致通過設立「屯門對外交通工作小組」及「屯門區內交通問題工作小組」。獲提名為上述兩個工作小組召集人的名單如下：

	<u>屯門對外交通工作小組</u>	<u>屯門區內交通問題工作小組</u>
獲提名人:	蘇炤成主席	陳雲生議員
提名人:	陳文華副主席	徐帆議員
和議人:	陳雲生議員及徐帆議員	陳文華副主席

7. 由於每個工作小組的召集人職位只有一位候選人獲提名，蘇炤

成主席自動當選為屯門對外交通工作小組召集人，陳雲生議員則自動當選為屯門區內交通問題工作小組召集人，任期由即日至 2013 年 12 月 31 日，主席邀請委員積極參與工作小組的工作。

(會後補註：秘書處已於本年 3 月 19 日發信邀請各委員加入上述兩個工作小組。)

8. 主席表示，秘書處已邀請有關部門及機構就上一屆各個工作小組跟進事項的最新進展提供資料，以方便新成立的工作小組繼續跟進，請委員省覽文件。

9. 有關屯門對外交通事宜報告事項(ii)要求 960P 前後加兩班的事宜，有委員感謝運輸署增加了一班 960P 線班次的安排，並表示由於該區人口急速增長，建議運輸署繼續觀察早上繁忙時間居民往市區的交通需求，並於 3 個月後再檢討。

10. 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) 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)**

11. 主席歡迎運輸署巴士及鐵路科關國恩女士、九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱九巴)蔡麗芬女士、黃亮霆先生、溫惠炎先生、胡德輝先生、黎瑞玲女士及羅麗明女士、城巴有限公司(下稱城巴)龔樹人先生及黃漢中先生，以及龍運巴士有限公司(下稱龍運)周碩華先生出席是次會議。

12. 運輸署關女士簡介計劃內容，表示計劃主要分為兩部分：

(a) 巴士路線發展計劃：

- i. 建議 960 線開設特別班次，路線伸延至鱸魚涌；
- ii. 重組 962 線系列；
- iii. 建議增加 263、B3X、E33、E33P、962B 和 962P 等線的班次；
- iv. 建議把 B3X 線其中一輛巴士由單層巴士改為雙層巴士；以及
- v. 由於實行 5 天工作周，據觀察及乘客調查顯示，多條巴士線於星期六的乘客量比星期一至五少，建議在星期六、日縮減或取消 59S、259E、260B、260C 及 267S 等線

的班次。

(b) 屯門公路巴士轉乘站的安排：

- i. 希望委員就第 2 號文件附件 12 的規劃原則提供意見，署方及各間巴士公司會按規劃原則進行巴士策劃，並成立工作小組，與各委員共同詳細討論有關巴士路線的安排。

13. 多名委員發表意見或提問，綜述如下：

(a) 巴士路線發展計劃：

- i. 建議安排特別會議討論有關計劃，並表示部分市民在星期六仍須上班，所以反對取消星期六某些路線的特別班次，尤其是 267S 線；
- ii. 要求署方在特別會議上提供每一條巴士路線乘客量的數據，以便委員客觀地討論保留或增辦哪些路線及建議巴士設站的位置。提議若某些路線在星期六的乘客量較少，可以合併有關路線，如 259B 及 259C 線，而無須全部取消；
- iii. 希望在委員會特別會議通過有關計劃後，署方才推行新的安排；
- iv. 建議先在是次會議訂立方向；以及
- v. 建議改善 962 線系列，尤其是青山公路沿線，在繁忙時間不足的服務，並認為重組的建議縮減非繁忙時間的班次，卻沒有改善繁忙時間的服務。

(b) 屯門公路巴士轉乘站的安排：

- i. 建議先在是次會議訂立方向，然後交由屯門對外交通工作小組跟進有關安排，並確保每一區的居民均有轉乘的機會。贊成以補回差價的方式計算車費，並希望署方協調各間巴士公司之間的轉乘安排及優惠，尤其是往東涌及機場的服務；
- ii. 同意署方所建議的轉乘安排原則，建議成立特別小組討論轉乘站的籌備工作及路線重組安排；以及
- iii. 認為巴士公司因路線重組而減少營運開支，但乘客卻須花更多時間候車和轉乘，甚至可能在巴士上企立，要求巴士公司提供更多優惠或調低車費。

14. 運輸署關女士回應表示，備悉委員的意見，並會與委員詳細討論星期六取消或縮減班次的安排後才推行相關計劃。署方亦會協調各間巴士公司之間的轉乘安排及優惠。

15. 經討論後，主席總結表示，由於巴士路線發展計劃涉及多條巴士路線，請秘書處安排特別會議，以作詳細討論。此外，請屯門對外交通工作小組跟進有關屯門公路巴士轉乘站的路線安排。

秘書處及  
屯門對外交  
通工作小組

(會後補註：有關特別會議已於本年4月17日上午9時30分舉行。)

#### (D) 屯門區現有行人天橋加建無障礙設施的建議

(i)橫跨青雲路近青雲站的行人天橋 (結構編號: NF114)

(ii)橫跨屯門公路近西鐵兆康站的行人天橋 (結構編號: NF407)

(交通及運輸委員會文件2012年第4號)

16. 主席歡迎路政署李志成先生及張詠敏女士和萬利仕(亞洲)顧問有限公司(下稱萬利仕)黃其光先生、李健恆先生及梁廣華先生出席是次會議。

17. 路政署李先生及萬利仕李先生透過投影片(見附件一)簡介上述建議，並希望委員支持有關計劃。

18. 有委員表示，支持上述計劃，並查詢西鐵兆康站附近的行人天橋(結構編號: NF407)是否接駁彩暉花園的天橋。附近居民表示，前往屯門醫院的路途轉折，如在有關位置加建無障礙設施將可更方便殘疾人士。建議前往上述天橋進行實地視察，了解工程的位置及研究對單車徑的影響。

19. 另有委員表示，西鐵兆康站附近的行人天橋(結構編號: NF407)位置偏僻，較少人使用，建議顧問公司研究加建無障礙設施是否合乎成本效益。此外，他表示較多輪椅使用者使用青雲站附近的行人天橋(結構編號: NF114)，希望署方可配合附近工程的進度而加建無障礙設施。

20. 路政署李先生回應表示，由於上述兩條行人天橋只設有樓梯，所以須符合《殘疾歧視條例》及相關規格加建無障礙設施。有關建議只是初步設計，歡迎委員提供意見，署方將配合各方需要再作詳細設計。

21. 經討論後，主席總結表示，委員會支持上述計劃，並請秘書處安排實地視察。

秘書處

(會後補註：委員會已於本年 5 月 2 日進行實地視察。)

### **(E) 屯門公路(市中心段)加建隔音屏障工程**

**(交通及運輸委員會文件2012年第5號)**

22. 主席歡迎環境保護署李志坤先生、路政署主要工程管理處羅信理先生及黃鎮健先生及莫特麥克唐納香港有限公司(下稱莫特麥克唐納)盧紹麟先生出席是次會議。

23. 路政署羅先生及莫特麥克唐納盧先生透過投影片(見附件二)簡介上述工程方案，並希望委員提供意見及支持有關工程。

24. 數名委員發表意見或提問，綜述如下：

(a) 認為設計合理，並建議如下：

- i. 建議署方研究延長力生大廈尾段的隔音罩，紓緩青田路噪音對附近居民的影響；
- ii. 現時屯門路南行近井財街紅橋巴士站的路肩位狹窄，建議在行人路進行改善工程；
- iii. 有關建議改動屯門路北行近利發徑新墟巴士站的位置，倘若附近的泊車位受到影響，建議在利發徑重劃泊車位；以及
- iv. 程序表顯示計劃於本年年底刊憲，比原先所指的 7 月遲，希望署方盡快刊憲和加快工程進度，使錦興大廈的連接位可銜接現已施工的屯門市中心段隔音罩；

(b) 支持上述工程，認為全密閉式隔音罩效用較大及美觀，建議把工程概要中第(i)段近玫瑰花園的半密閉式隔音罩改為全密閉式，並把第(ii)段的全密閉式隔音罩延長至第(iii)段慧景閣；以及

(c) 建議使用不反光物料建造隔音屏障，減少對居民的影響，並安排實地視察，方便委員提供更詳盡的意見。

25. 路政署羅先生就委員的意見回應如下：

(a) 因應青田路的噪音問題，已在力生大廈尾段加長了垂直的隔音屏障；

(b) 工程將會擴闊屯門路南行近井財街的巴士站；

(c) 移動新墟巴士站將會影響附近少量的泊車位，工程將會研究在附近重劃泊車位；

(d) 署方依循法律程序進行工程，將會盡量爭取於 7 月或 8 月刊憲，工程進度會因反對聲音的多寡而異；

- (e) 於玫瑰花園段設置的半密封式隔音罩，主要連接現正施工的屯門市中心段的半密封式隔音罩的缺口。由於慧景閣對面沒有住宅，所以不須建造全密閉式隔音罩；以及
- (f) 選用的物料不會影響附近的居民。

26. 經討論後，主席總結表示，委員會支持上述工程，並安排實地視察。

(會後補註：委員會已於本年 5 月 2 日進行實地視察。)

### **(F) 要求復建西繞道(北段)第三個出入口**

#### **(交通及運輸委員會文件2012年第6號)**

27. 委員參閱路政署提交的書面回覆。主席表示，根據有關回應，路政署正就西繞道工程進行環境影響評估(下稱環評)及交通影響評估，並將會在稍後時間就環評結果諮詢委員會。

28. 文件提交人認為原方案規劃理想，北段以隧道貫通青山至后海灣，利用西面的西繞道、中間的屯門公路及東面的 10 號幹線，如「川」字型的道路設計分流車輛。但現時卻取消興建 10 號幹線，車輛被迫駛經屯門公路，由於屯門公路進行擴闊工程，加劇交通擠塞情況，而且西繞道最北的出入口被取消，使車輛集中在青田路及皇珠路，難以應付將來前往機場及澳門等地的龐大車流量，不但加劇交通擠塞，亦增加附近地區的汽車流量、噪音和空氣污染。他亦認為署方指建議方案仍有 3 個出入口的回應誤導。他認為西繞道工程對屯門居民的影響深遠，希望委員會支持復建西繞道(北段)第 3 個出入口。

29. 多名委員發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 雖然署方於回應中指屯門區議會支持有關西繞道走線方案，但於諮詢鄉事委員會時，泥圍及藍地居民強烈反對有關走線，因為走線設計不但影響藍地的祖墳，更破壞附近居民的生計。希望署方盡快處理有關訴求；
- (b) 支持復建西繞道北段位於新生新村的出入口，以疏導車輛及減少空氣污染，否則重型車輛在蔡意橋以北排放廢氣，屯門醫院、兆康、大興、建生及富泰一帶的居民將受嚴重影響，易引起肺部及呼吸管道的疾病；
- (c) 建議青田交匯處至藍地一段由高架橋改為隧道形式興建，認為在技術和財政上可行，可減少對彩暉花園及豐茵庭一帶居民所

造成的空氣污染及噪音滋擾；

- (d) 預計署方在環評報告完成後派代表向屯門區議會交代時，將會遇到市民強烈反對，並認為政府應盡快更新環評指標。此外，希望委員徵詢更多居民的意見，並表示不排除在環評報告推出後提出司法覆核；
- (e) 澄清屯門區議會當初並不希望走線途經屯門，而是途經其後被否決的白泥。她認為不論廢氣排放口設在哪裡，均會影響居民的健康。由於現時沒有數據，只能等待環評報告推出後再研究對策；
- (f) 表示委員關注西繞道對居民及空氣質素的影響，曾提供多方面的意見，部分委員亦支持增加出入口。

30. 經討論後，主席總結表示，雖然西繞道的走線方案已於2010年屯門區議會會議上通過，但仍請路政署代表將委員的意見向港珠澳大橋香港工程管理處處長反映，並在環評報告完成後盡快向委員會交代。

路政署

### (G) 建議改善河旺街行人路闊度

#### **(交通及運輸委員會文件2012年第7號)**

31. 文件提交人表示，有關行人路的闊度不一，尤以當中馬路彎位的一段最為嚴重。建議改善有關行人路的闊度，收窄幼稚園附近的一段行人路和擴闊對面的行人路，並稍為拉直有關彎位，以方便駕駛者及行人。

32. 運輸署何棣欣女士回應表示，在河旺街進行實地視察及測量後發現幼稚園附近的行人路闊5至6米，對面行人路最窄的一段闊1.4至1.5米。由於近康德花園一段設有一個石油氣倉庫，其地面平台比馬路高，懷疑前人為方便車輛進出，在中間的行人路建造斜面，此舉對輪椅及嬰兒車使用者構成不便。署方正研究改善方法，令行人路更平坦。但她指出，行人路闊度最窄的一段有1.4至1.5米，是可接受的水平，如有需要，可與文件提交人前往有關位置作實地視察。

33. 文件提交人回應表示，由於近康德花園的一段行人路設有欄杆，以致行人路的闊度只剩約1.22米，不便行人，請署方研究解決方法。

34. 主席請運輸署及文件提交人前往實地視察，並請屯門區內交通

屯門區內交

問題工作小組繼續跟進。

**(H) 要求巴士公司採取有效措施，確保巴士班次維持正常**

**(交通及運輸委員會文件2012年第8號)**

**(I) 要求加強監察巴士脫班及壞車事宜**

**(交通及運輸委員會文件2012年第9號)**

35. 主席表示，考慮到第 8 號與第 9 號文件的內容相關，建議一併討論上述兩份文件。

36. 第 8 號文件提交人的意見如下：

- (a) 曾向運輸署及九巴反映，某一些路線的巴士無故缺少一兩個班次，獲答覆表示因為交通擠塞或巴士故障而造成延誤，希望運輸署及九巴提供詳細數據；以及
- (b) 指出招聘車長困難，嚴重影響公共交通服務，認為運輸署有責任協調。

37. 第 9 號文件提交人的意見如下：

- (a) 對於運輸署及九巴沒有預先提供書面回覆感到遺憾；
- (b) 表示巴士車長反映，脫班情況嚴重，是因為巴士公司在非繁忙時間刻意縮減班次，非因車長人手不足所致。她一直監察兆康苑 67X 及 67M 線的服務，也屢次投訴脫班或班次不足的問題；
- (c) 知悉最近立法會跟進有關事項，發覺巴士脫班或誤點的情況相當嚴重。認為運輸署似有制訂巴士脫班或誤點的準則，而九巴某些路線應該會超過有關標準，希望運輸署及九巴就屯門區提供詳細的數據；以及
- (d) 最近有關巴士故障的投訴較多，巴士發生故障，乘客被迫下車，在路邊等候下一班適合的班次，浪費時間，十分不便。建議署方記錄和監察有關情況，並提供有關數據。

38. 九巴黎女士就委員的意見回應如下：

- (a) 不同環境因素會影響九巴的運作，如突發機件故障、意外、交通擠塞及人手短缺等。九巴不斷檢討巴士維修的水平，並採取一系列措施減低突發性機件故障的發生、成立安全及服務質量部門負責統籌及推廣對外及對內的交通安全意識，希望提升巴士服務的水平；以及
- (b) 九巴會努力保留及招聘優秀員工，最近亦檢討了不同職系的薪酬。近期在招聘員工方面，反應比之前理想，服務水平亦漸見

改善。九巴會繼續採取適當的措施，以維持服務的穩定性。

39. 有委員表示，藍地鄉郊的人口倍增，居民往往要等待 30 至 45 分鐘才可乘搭 63X、68A 及 53 線，十分不便，希望巴士公司監察有關情況。

40. 另有委員表示，雖然九巴表示巴士服務已得到改善，但她所接到的投訴反而上升，如 59X 及 59A 線，希望九巴解釋脫班及誤點的原因，而非以巴士故障作藉口。

41. 運輸署關女士就委員的意見回應如下：

- (a) 署方及巴士公司會就上述提及的路線作出跟進；
- (b) 巴士公司有責任按服務詳情表內的細則營運巴士服務。不過，巴士班次受到多方面的因素影響而引起延誤，其中包括巴士公司可控制的因素，例如車長缺勤、車輛機械故障等，而未能控制的因素則包括交通情況、其他車輛事故或意外等。由於屯門區大部分的巴士路線都是長途的路線，因此班次比較容易受交通擠塞或事故影響；
- (c) 署方一直密切監察巴士公司的營運情況，包括進行實地調查及研究、突擊檢查、與巴士公司進行會議及審視巴士公司定期提交的報告；以及
- (d) 署方曾就不同巴士公司及路線的脫班情況發出提示信及警告信，要求跟進調查和確定改善措施的成效，以達至可接受的服務水平。

42. 多名委員續發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 指出投訴後等待調查及回覆的時間漫長，希望有關方面提供熱線電話予委員及市民，由專人負責跟進；
- (b) 表示立法會的數據顯示，屯門區平均每天缺少 150 輛巴士。運輸署強調有監察公共運輸服務的運作，表示收到投訴後會跟進及搜集數據，希望署方選擇獨立公正的公司以評估收集的資料是否準確；
- (c) 要求署方就委員提交的文件提供書面回覆；
- (d) 認為署方應該提供立法會已有的相關資料及數據，讓委員參考；
- (e) 建議署方妥善監管巴士公司的運作，改善巴士公司的表現；以及
- (f) 希望民政事務助理專員向民政事務總署反映，增加區議員實報

實銷的工作開支津貼，並建議聘請顧問公司進行獨立的巴士調查，以便委員討論。

43. 運輸署呂曉暉女士就委員的意見回應如下：
- (a) 署方已準備有關數據，並將會就委員的要求提供書面回覆；
  - (b) 理解委員十分關注九巴的情況。立法會的數據顯示，九巴在2011年全年的平均脫班率是7.2%，農曆新年後情況有所改善，本年2月的統計數字回落至6.7%；
  - (c) 署方除了就投訴進行調查，亦聘請獨立顧問在平日進行巴士班次調查，監察脫班情況、計算乘客量及進行分析。署方亦要求巴士公司在署方辦公室內放置電腦終端機，記載營運資料，如每條巴士路線的出車情況，並於每星期更新電腦資料，以便署方在接到投訴或發現不正常的情況時，可參考電腦資料，監察有關運作；
  - (d) 巴士運作易受路面交通因素影響，難以簡單地以百分比制訂脫班率或出車率的準則。此外，部分屯門區的巴士路線車程長，行經多條主幹道，較容易受道路工程、交通擠塞或突發巴士事故影響。巴士公司在遇上嚴重交通事故時，已透過改道、調動後備巴士或重新調配班次，減少乘客受延誤的情況；
  - (e) 根據《公共巴士服務條例》第22條，署方接到投訴或發現脫班情況時，首先會調查，然後向巴士公司查詢情況，並要求作出改善，其後按嚴重程度考慮是否發出警告信。若發出警告信後，巴士服務仍沒有改善，政府會考慮引用該條例的條文建議行政長官及行政會議向有關巴士公司判處罰款；以及
  - (f) 按照向立法會提供的數據，2011年屯門區脫班率只有約5.4%，署方會繼續密切監察有關情況，亦會與巴士公司緊密聯繫，希望透過不同措施改善巴士服務。
44. 多名委員就運輸署的回應發表意見或提問，綜述如下：
- (a) 建議委員會申請款項聘請顧問公司，為屯門區整體的巴士及輕鐵服務進行詳細及客觀的調查，再舉行特別會議討論；
  - (b) 認為應聘請獨立顧問公司，確保不會預先向運輸署及巴士公司透露詳情，影響調查結果；
  - (c) 建議恆常地進行有關調查；
  - (d) 表示不接受上述脫班率，因為巴士脫班導致市民花時間候車及遲到。認為署方已有相關數據，委員會再聘顧問公司只會浪費金錢，並認為罰款的阻嚇性不大。建議九巴及署方互相配合，每天更新數據及進行檢討，定時向委員會提供有關資料；

- (e) 認為不論脫班率是多少，九巴會如何改善才最為重要。建議九巴在下次會議上交代。如果委員不滿意，才考慮聘請顧問公司；
- (f) 建議善用資源，調查範圍應全面覆蓋屯門的輕鐵、九巴、城巴、龍運及渡輪服務，以便將來循有關方向討論及改善；
- (g) 建議就整體交通網絡及服務質素進行調查；以及
- (h) 建議在每兩個月一次的運輸署報告中加設有關巴士服務的數據，如屯門區整體的巴士脫班率及故障情況。要求署方定期分析巴士服務的數據是否合理，解釋署方認為合理或不合理的原因及交代敦促巴士公司改善的方法。

45. 運輸署呂女士回應表示，由於巴士公司提供的內部營運數據只供署方作監管之用，所以須與巴士公司研究是否同意在運輸署報告中加入有關資料。

46. 九巴黎女士回應表示，會透過維修保養、交通安全、優化時間表及人手招聘等方面作出改善，以提升服務水平，稍後會與運輸署商討營運數據的安排。

47. 城巴龔先生就委員的意見回應如下：

- (a) 指出導致巴士失班的原因包括交通擠塞和突發事故、車長缺勤、車輛臨時故障及惡劣天氣；
- (b) 路面和天氣是不能控制的情況，但城巴會在不同範疇檢討巴士運作。如遇到持續的路面交通情況時，會根據車長報告和數據，調整行車時間表，以穩定班次；
- (c) 城巴一直根據運輸署和廠方的要求進行巴士維修保養，以提高機件的可靠度和安全性，亦備有後備巴士，方便調動；
- (d) 實施最低工資後，車長人手比較短缺，城巴盡量調動人手，安排後備車長替補缺勤的車長，確保班次準時及減低失班情況。並推行長期措施，包括改善車長薪酬、福利、工作環境及進行檢討，加強招聘渠道以吸引應徵者；以及
- (e) 與運輸署保持溝通，定期提交數據予署方參考及檢討公司的服務水平。

48. 龍運周先生補充表示，龍運已在巴士車廂內刊登廣告及安排流動服務車招聘，以減低因人手不足而對巴士班次造成的影響。

49. 經討論後，主席總結表示，請運輸署及巴士公司考慮委員的意

運輸署、

見及於下一次報告中提供有關資料，並請運輸署以書面回覆委員提交的文件。此外，請屯門對外交通工作小組繼續跟進，並視乎署方提供的資料，再決定是否申請撥款進行獨立的交通調查。

(會後補註：秘書處已於本年4月20日把運輸署的書面回覆電郵予各委員，見附件三。)

### (J) 要求為960、961、962系列巴士增設「西消防街」站

#### (交通及運輸委員會文件2012年第10號)

50. 文件提交人認為有關建議只會增加1至1.5分鐘的車程，卻可方便於上環及西環一帶上班的乘客，不用反方向步行往目的地。

51. 九巴胡先生回應表示，增設有關巴士站將涉及巴士改道，若巴士由干諾道西轉入西消防街，預計車程會增加5至6分鐘，對大部分乘客造成延誤，所以暫時不考慮有關建議。

52. 城巴龔先生回應表示，目前由新界往港島西區的乘客，可以在西隧入口轉乘970線往薄扶林道，或在信德中心轉乘其他港島路線，如向東或向西行的5號系列或10號系列。根據八達通卡的數據，每天轉乘的乘客量相對較少。有關建議涉及大規模改道及延長巴士路線，增加車程，對大部分前往港澳碼頭至港島東面的乘客影響較大，暫不會採納有關建議。城巴現正檢討巴士轉乘項目，研究其他更快捷的方法，方便往西區的乘客。

53. 多名委員發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 贊成有關建議，指出每天早上港島區交通擠塞的情況嚴重，卻沒有中途站可供下車，乘客只能在港澳碼頭下車，再反方向步行前往西環。她亦反映居民希望有關巴士路線可以延長至銅鑼灣；
- (b) 認為有關安排並不困難，而且巴士運輸應以方便居民為優先考慮，要求巴士公司盡快作出改善；
- (c) 不認同巴士公司指有關安排會阻礙其他乘客的說法。此外，她指出，不少乘客選擇反方向步行，而非轉乘，所以八達通卡的數據未能反映乘客對有關建議的需求；
- (d) 憂慮960、968、969、962及961等多條巴士線於繁忙時間在西消防街設站，會阻礙駛往中區車輛。建議運輸署研究在近堅尼地城和西環的位置加設巴士站；以及
- (e) 希望運輸署及巴士公司提供更多資料，如在港澳碼頭下車步行

往西環的乘客人數、多條巴士路線集中在西消防街對交通的影響。他表示，如乘搭有關路線往中環及其他地區的乘客較多，可能會強烈反對有關建議，因此，提供更多轉乘優惠，吸引乘客在西隧入口轉乘，更能解決問題。

54. 運輸署呂女士回應表示，在西環一帶上班的乘客，可在港澳碼頭站下車，並使用行人天橋前往對面西環一帶。她指出，港澳碼頭與西消防街距離 40 至 50 米，如在西消防街加設巴士站，巴士路線將會延長及變得迂迴，而且早上繁忙時間，干諾道西交通繁忙，有關安排會增加車程，並不能節省時間。署方備悉委員的意見，並會按實際情況及乘客需求作日後研究之參考。

55. 主席請運輸署及巴士公司研究委員的建議，並提議在上環增設巴士專線。

運輸署及  
巴士公司

### **(K) 要求改善小巴服務**

#### **(交通及運輸委員會文件2012年第11號)**

56. 有委員表示，因為收到不少市民的訴求，所以贊成有關建議。她表示，寶田及建生的居民常因 44A 小巴線滿座及班次不穩而未能乘搭。她亦補充，屯門居民要求增辦前往上水及落馬洲的巴士服務。

57. 運輸署呂女士就委員的意見回應如下：

- (a) 希望委員理解，深宵時分，乘客量不集中，難以為每一地區提供點到點的交通服務。如居民由港島前往屯門北區如良景、田景和寶田，只須轉乘一次，乘搭 N112 線在美孚轉乘 N260 巴士線，或在灣仔乘搭 49S 小巴線，然後在屯門市中心轉乘其他交通工具，如 48S 小巴線或 N260 巴士線；
- (b) 營辦商曾聘請承建商研究為上水 44A 小巴總站加設上蓋，惟渠務署在諮詢時指出乘客候車島下方有一條水渠，未能在有關位置加設上蓋。運輸署亦曾研究重置 44A 小巴士站，以便加設上蓋，但暫時沒有合適的位置；以及
- (c) 營辦商於早上繁忙時間提供 44A 小巴線特別班次，如空車或半空車往中途站如寶田、建生和兆康，現時乘客的平均候車時間為 5 至 10 分鐘。

58. 多名委員發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 指出深夜並不會出現交通擠塞的問題，延長通宵小巴的路線，

可避免居民放工後疲累地轉乘和途中可能衍生的安全問題。此外，要求署方配合將會啓用的巴士轉乘站，從速落實提供建生、大興、良景、田景、兆隆和兆畦一帶的深宵交通服務，並要求署方交代轉乘站洗手間的安排；

- (b) 認為九巴西隧巴士線的乘客量多，足以增辦通宵行駛的 N960 巴士線服務。若署方恐怕巴士客源不足，可交由小巴提供有關路線，兆康附近將興建公屋，乘客量會大幅增加，相信小巴營辦商會樂意增辦有關路線。但認為延長 49S 小巴路線則未必可行，因為小巴的載客量少，居民不易在中途站上車。此外，希望署方安排營辦商加開 44A 小巴線的特別班次，因為很多居民仍然未能乘搭有關班次；
- (c) 不贊成署方建議的轉乘方法，因為費時及增加車費支出，延長 49S 小巴線可解決客源不集中的問題，如能增辦通宵巴士服務會更理想。此外，認為署方應確定 44A 小巴總站下面渠道的位置及提出解決方法，加設上蓋，以免乘客日曬雨淋；以及
- (d) 建議將來在僻靜的巴士轉乘站安排保安員。

59. 運輸署呂女士回應表示，署方會詳細研究委員的建議，巴士轉乘站將會是一個方便市民轉乘的契機。她建議邀請路政署出席第一次屯門對外交通工作小組會議，交代巴士轉乘站的設計及設施，如洗手間、上蓋、燈光及休憩地方等安排。

60. 經討論後，主席請運輸署考慮委員的意見。

運輸署

### **(L) 要求增加258P班次**

**(交通及運輸委員會文件2012年第12號)**

61. 文件提交人感謝署方將會增加一班 258P 線班次的安排，指出屯門東北區人口愈來愈多，往九龍東的交通需求增加，有關路線由洪水橋開出，至富泰、藍地站已滿座，希望署方在早上繁忙時間再增加 258P 線的班次，進一步安排 258P 線巴士在黃昏繁忙時間由油塘開往屯門，長遠而言，則把路線改為全日行駛。

62. 另有委員表示，增加一班班次並不足夠，因為現時有不少乘客因巴士滿座而須轉乘其他路線，預計若再增加班次，乘客可能會因而再次選搭 258P 線，令服務需求大增。希望署方繼續監察乘客量的變化，研究再增加班次，並支持黃昏加開班次及全日行駛。

63. 運輸署呂女士回應表示，由 3 月 19 日起，星期一至五增加了一

班早上 7 時 25 分開出的班次，星期六的班次調整至上午 7 時 05 分及 7 時 25 分開出。此外，回程時市民可乘搭 259D 線由九龍東往屯門市中心轉乘，署方會密切留意需求而進一步改善服務。

64. 九巴胡先生回應表示，收到不少市民的意見，並會觀察乘客需求再作檢討。

65. 主席請運輸署及九巴考慮委員的意見及於黃昏時段增加班次，並請屯門對外交通工作小組跟進。

運輸署、  
九巴及  
屯門對外交  
通工作小組

### (M) 「自駕遊」害香港、害屯門

#### **(交通及運輸委員會文件2012年第13號)**

66. 文件提交人表示，港人往廣東省「自駕遊」計劃(俗稱「北上」)已開始，而廣東省居民往香港「自駕遊」計劃(俗稱「南下」)則仍未開始。有關議題極具爭議性，由於自駕遊車輛會集中在深圳灣過境，很大機會會駛經屯門公路，帶來龐大的流量，嚴重加劇屯門公路及屯門市中心的交通擠塞及空氣污染問題。由於有關議題屬於政策科的工作範疇，他敦促運輸及房屋局及有關部門在未能全面解決交通、空氣及法律等問題前，不應批准「南下」的計劃。

67. 運輸署李先生回應表示，運輸署會向局方反映委員的意見。他理解委員的憂慮，包括港人及內地人駕駛習慣不同，有關計劃可能加劇交通擠塞及空氣污染的問題。他指出立法會交通事務委員會於特別會議上討論有關事項時，與委員的著眼點相同，提及市民期望當局推行有關計劃時，需顧及道路安全、道路網絡的負荷量及環保等方面的因素，作出良好規劃，並以循序漸進的方式，由少量配額開展試驗。

68. 多名委員發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 表示市民並不反對對香港有利的「自駕遊」計劃，但市民擔心計劃帶來的隱憂，希望政府推出有關計劃時，先規劃妥當，因為內地的交通規則、保險要求、司機的駕駛態度及安全意識均與香港不同。局方應就「北上」計劃提供更多資料，如內地對汽車保險和第三者保險的要求及驗車等安排；
- (b) 認為有關計劃在沒有具體細節下便倉卒推出，反對「北上」及「南下」的安排；

- (c) 強烈反對「南下」的計劃，建議致函運輸及房屋局，於下次會議上續議，並促請局方派代表交代如何解決「南下」計劃所引致的交通負荷、空氣及「雙非孕婦」等問題。認為局方應先諮詢及聽取民意，才推行有關計劃；以及
- (d) 擔心「南下」計劃的影響較「北上」計劃大，希望當局小心處理。

69. 經討論後，主席請有關部門考慮委員的意見，於下次會議上續議，並建議多就汽車保險、駕駛習慣及左右軚車輛須注意的事項等方面進行宣傳。

運輸署

(會後補註：秘書處已於本年4月23日致函運輸及房屋局，邀請局方代表出席下一次委員會會議。)

#### **(N) 建議搬遷44線小巴總站**

**(交通及運輸委員會文件2012年第14號)**

70. 文件提交人向委員會簡述小巴總站的情況如下：
- (a) 流動式洗手間的衛生問題影響候車及附近的居民，而缺乏洗手設施令情況更加惡劣；
  - (b) 在清晨時間，小巴和小巴司機發出的噪音對附近居民造成滋擾；
  - (c) 從小巴總站、公眾碼頭和慧豐園停車場駛出的車輛同時使用有關路段，容易構成危險，亦曾發生交通意外；
  - (d) 小巴停泊的位置阻礙咪錶泊位，也會阻塞交通，令其他車輛不能駛進；以及
  - (e) 將來 962 線系列重組，巴士會由屯門碼頭駛經青山公路及大欖涌，屆時其他小巴線也在附近設站，將會加劇交通擠塞的問題。
71. 他建議運輸署考慮於 44 區新華凍房附近空地重置有關小巴總站，認為有關位置合適，已設有洗手間，以減低它對居民造成的交通擠塞、噪音及環境衛生的滋擾，也可方便市民前往附近社區設施。
72. 運輸署呂女士就委員的意見回應如下：
- (a) 已向營辦商反映噪音及衛生問題，短期措施包括每日派員工加強清洗洗手間，改善衛生情況，並監管司機的操守，避免清晨時間在站內大聲談話；

- (b) 曾與工程師研究長遠方法改善路面及站的情況，解決出入口安全及泊車位問題；
- (c) 正等候規劃署就新華凍房附近空地的規劃用途的回覆，並研究可否修改；以及
- (d) 在 962 線系列重組時，署方會考慮青山公路與屯門碼頭區的交通情況。

73. 運輸署李先生補充表示，曾進行多次實地視察，研究短期緩解措施，包括加設合適的交通輔助措施，優化小巴站內泊車彎位，以便多停泊兩至三部車輛。署方會就詳細設計進行地區諮詢，減少對湖翠路停車場及其他泊位使用者的影響。

74. 有委員認為署方應立即解決問題而非交由營辦商處理，因為有關地方的環境惡劣，臨時洗手設施令地面濕滑，行人容易跌倒。

75. 另有委員表示，康樂及文化事務署正研究在悅湖山莊附近增設海濱公園設施，改善環境，所以反對 44 線小巴站及其他過境巴士搬遷至有關地段，因為改變土地用途將阻礙居民享用公園設施及造成環境污染。

76. 經討論後，主席請運輸署及規劃署研究委員的建議。

運輸署及  
規劃署

### **(O) 要求因應校網需要改善掃管笏等青山公路沿線學童交通問題** **(交通及運輸委員會文件2012年第15號)**

77. 港鐵唐女士回應表示，港鐵已就學校的運作作出了解，調節 K53 線的班次，並與學校緊密聯繫，盡量配合學校的特別日子及活動時間作相應安排，以配合學生及家長的需要，目前運作情況良好。港鐵會繼續密切留意掃管笏一帶的社區發展，提供適切的服務。

78. 多名委員發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 港鐵應盡快與學校及家長教師會討論，研究 K51、K58 及 K53 線全日行走的安排；
- (b) 表示掃管笏村居民強烈要求 K 線巴士在村內設站；
- (c) 現時學童須前往屯門市中心轉乘 K53 線或小巴上學，十分不便。有關議題涉及港鐵和部門之間的協調，該區既然規劃了多間學校，運輸署應監察港鐵有否提供足夠和應有的巴士服務，

如在繁忙時間 K51 線可駛進有關位置、K53 線增加班次及 K58 線全日行走；

- (d) 希望署方留意學校附近和愛琴海岸旁沿路，在上學和下課時間滿佈校巴，而出入口的巴士站亦擠滿學童，十分危險。建議港鐵增加巴士班次及加強巴士班次的穩定性；
- (e) 查詢轉乘站開通後會否增加巴士循環線。建議署方要求九巴、城巴及港鐵增加青山公路沿線的巴士服務；以及
- (f) 表示部分學生由屯門區不同地方前往該區，建議由屯門區內交通問題工作小組邀請相關小學的家長教師會出席小組會議表達意見，並請署方及港鐵作出協調安排，盡量滿足不同家長的需要。

79. 運輸署呂女士就委員的意見回應如下：

- (a) 署方、港鐵與學校有緊密聯繫，除了確保上下課時間的班次穩定外，港鐵亦會按學校需求調節服務；
- (b) K53 線的班次充足，但受路面情況如交通燈影響，以致出現班次時間不穩定的情況，港鐵會留意調節行車的穩定性；
- (c) K53 線的服務會按需求逐步加強，港鐵亦會逐步把單層巴士換成雙層巴士，增加載客量；
- (d) 除了 K53 線，K51 線也途經青山公路，保良局西區婦女福利會馮李佩瑤小學及順德聯誼總會李金小學較接近青山公路，學童可乘搭 K51 線，然後步行數分鐘至學校或乘搭 K53 線在校門附近下車；
- (e) 除了 K53 巴士線外，43 小巴線亦為上述兩間小學提供全日的服務，而且該線已於去年年中進行重組及加強服務；以及
- (f) 將會在屯門對外交通工作小組詳細討論轉乘站啓用後的路線安排。

80. 主席請屯門區內交通問題工作小組繼續跟進。

屯門區內交通問題工作  
小組

### **(P) 要求改善輕鐵站設施**

**(交通及運輸委員會文件2012年第16號)**

81. 文件提交人的意見如下：

- (a) 屯門區多個輕鐵站的上蓋未能覆蓋整個候車月台，對乘客造成不便，故要求延長各輕鐵站上蓋；
- (b) 指出月台上的八達通卡出入站器(下稱出入站器)大多設於月台

出入口位置，如兆麟站及屯門市中心站。當有大量乘客上落車時，容易阻礙通道，甚至構成危險，故希望港鐵能增設出入站器；

- (c) 認為屯門區多個輕鐵站的無障礙設施不足，月台與首卡列車之間的空隙太大。他以建生站為例，指出行動不便人士於上落車廂時，往往需要途人協助，除了造成不便之外，亦可能會造成安全隱患，故要求港鐵盡快檢查輕鐵列車與各站月台間之空隙會否構成安全問題；以及
- (d) 認為建生站過路處的彎位弧度過大，容易為駕駛人士造成盲點，對行人構成危險，而過去亦曾發生多宗輕鐵撞倒市民的交通意外，故建議加設警示燈，於列車到站時作出提示。

82. 有委員表示，由於現時出入站器大多設於月台的扶手或路邊，乘客容易於拍卡時，將八達通卡連同銀包一併丟落路邊，故建議港鐵多加改善。

83. 另有委員表示，港鐵曾於早年進行大型改善計劃，惟有關工作仍有欠足夠，她建議港鐵收集各委員對屯門區各輕鐵站設施的意見，以統籌有關改善工作。她指出良景站的上蓋和過路處及新圍站的出入站器亦出現文件提交人及委員所提及的問題。

84. 港鐵唐女士表示，會將各委員的訴求向港鐵有關部門反映，並作出以下回應：

- (a) 由於輕鐵在 1988 年通車時，輕鐵站的設計並沒有考慮一個覆蓋斜道及樓梯的上蓋，若延長上蓋，需要考慮結構承托及支撐問題，故有需要進行檢討；
- (b) 可研究在輕鐵月台增加出入站器及檢討其位置；
- (c) 已為所有超過 134 毫米的月台空隙加裝填充膠條，以收窄月台空隙。為進一步收窄月台空隙，港鐵會就整個輕鐵網絡的月台空隙進行檢視工作，並會為所有輕鐵月台加裝填充膠條。有關工程已經展開，並預計於今年年底或明年年初完成；以及
- (d) 現時，港鐵已於月台或行人過路處增加人手，提醒及協助市民過路。

85. 經討論後，主席請港鐵盡快處理以上各委員的問題和建議，並請屯門區內交通問題工作小組跟進。

港鐵及  
屯門區內交  
通問題工作  
小組

**(Q) 要求解決輕鐵接駁巴士K51、K52與西鐵服務時間不銜接的問題**  
**(交通及運輸委員會文件2012年第17號)**

86. 文件提交人表示，港鐵仍未解決委員在上屆委員會提出的相關問題，他希望港鐵為乘客著想，尤其考慮乘客在深宵時分的安全，除了提供主要的鐵路服務外，也重視接駁的交通服務。

87. 數名委員發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 表示自西鐵通車後，輕鐵及其接駁巴士成了接駁西鐵的交通工具，港鐵應履行公共交通機構的責任，提供更適切及完善的接駁交通服務。由於港鐵仍未作出具體承諾，建議向運輸署及港鐵高層反映，於下次報告事項中加設有關項目；
- (b) 港鐵有社會責任，不應因害怕浪費資源而不提供有關服務，強迫市民轉乘的士或其他交通工具。建議負責監管的運輸署採取行動，不再容許港鐵以資源不足為理據。他請港鐵交代會否考慮有關建議，並請運輸署建議解決方法；以及
- (c) 表示港鐵曾於以往的會議上回應會密切監察有關情況，希望港鐵交代最新進展及沿線地區的乘客需求。要求港鐵為距離西鐵站超過 10 分鐘路程的地區如碼頭區，提供應有的接駁交通服務。此外，認為港鐵應以服務市民為主，關注市民在深宵時分的安全，而非只顧及其他因素，如的士和紅色小巴等利益團體的反對。

88. 經討論後，主席請秘書處致函港鐵反映有關問題，並要求港鐵回覆有關進度。委員會希望港鐵履行社會責任，延長輕鐵接駁巴士的服務時間，以配合西鐵線最後班次的時間。

秘書處及  
港鐵

(會後補註：秘書處已於本年3月27日致函港鐵，港鐵的回覆見附件四。)

**(R) 建議港鐵繁忙時間增設 506A接駁巴士服務**  
**(交通及運輸委員會文件 2012 年第 18 號)**

89. 文件提交人向委員會簡述他的建議如下：

- (a) 由於 506 線現時以巴士行駛，並途經美樂花園十字路口，那裡交通繁忙，加上附近約有十多條巴士及小巴線停站，擠塞情況更為嚴重，人車爭路的險象環生；
- (b) 現時於美樂輕鐵站旁的兩個設備櫃阻塞行人通道，容易造成危險。雖然署方考慮搬遷設備櫃，但他認為作用有限，而且搬遷需時，亦浪費金錢；

- (c) 由於 506 線途經安定及友愛交匯處，該處交通非常繁忙，其中安定邨站更有多條巴士及小巴線停站，同樣造成擠塞情況，令巴士班次不穩定；
- (d) 有見及此，他建議在早晚繁忙時間增設 506A 循環線，由屯門西鐵站開出往屯門碼頭。由於此路線可在蝴蝶邨設站，而不經安定及友愛，可分散各上述地點的人流及車流，故希望港鐵詳細考慮；以及
- (e) 增加 506A 線比增加 506 線的班次較有效，可作為分流人和車的短期措施。此外，他指出港鐵現時開出的 506 線特別班次，路線與正常班次不同，市民容易混淆，建議為特別班次另設一個名稱。

90. 有委員表示，506 線往屯門碼頭方向，到富健巴士站時，通常有大約 4 成的乘客已經下車，原因為龍門居、富健花園及新屯門中心一帶的乘客，大多轉乘西鐵前往屯門市中心方向。因此，他希望港鐵考慮在增設 506A 接駁巴士服務的同時，亦考慮開設 506 B 接駁巴士服務，以連接屯門西鐵站及龍門居。

91. 另有委員表示，506 線於早上由屯門碼頭開出，前往屯門西鐵站的班次仍未能滿足乘客的需求，她希望港鐵能提供數據予各委員參考。若增設 506A 接駁巴士服務沒有對現時 506 線的正常服務造成影響，她不會反對有關建議。

92. 港鐵唐女士就委員的意見回應如下：

- (a) 506 線於繁忙時間已經設有特別班次，路線與文件提交人所建議的走線大致相若。506 線於繁忙時間的特別班次由龍門居開出，前往屯門市中心；傍晚時分，班次會由杯渡前往屯門碼頭方向；
- (b) 506 號線於繁忙時間約維持 4 至 5 分鐘一班的服務；
- (c) 港鐵在考慮調整班次時，須考慮有關的資源分配，以及改變對其他巴士線的影響；以及
- (d) 雖然港鐵暫時沒有增設 506A 接駁巴士服務的計劃，但仍會繼續留意有關路線的運作情況，並會將委員的意見交予港鐵巴士部門研究。

93. 接著，文件提交人希望港鐵能詳細交代有關搬遷美樂花園輕鐵站旁的兩個設備櫃的最新進展。

94. 主席請委員參閱第 2 號文件附件一中，有關屯門區內交通事宜續議事項(i)要求落實搬遷美樂行人路輕鐵電箱的最新情況，並希望港鐵能加快跟進搬遷事宜。

95. 文件提交人贊成應盡快搬遷設備櫃，惟仍然未有確實時間表，故認為有需要再詢問詳細資料。此外，儘管設備櫃將會被搬遷，但他認為有關位置空間仍然不足，希望設法疏導人流。

96. 港鐵唐女士補充表示，港鐵正就搬遷設備櫃事宜進行內部程序，並預計在本年第 2 季向路政署申請「掘路紙」，務求盡快展開工程。待有進一步消息，她會再向各委員報告。

港鐵

97. 運輸署李先生補充表示，署方已就湖翠路美樂花園附近的巴士站完成詳細設計及諮詢工作，待港鐵落實搬遷設備櫃後，便會發出施工紙予路政署展開工程。

運輸署

## 報告事項

### (A)運輸署報告

#### (交通及運輸委員會文件 2012 年第 19 號)

98. 主席請委員省覽文件，委員並沒有意見。

## 其他事項

99. 有委員表示，屯門違例泊車的情況嚴重，尤其是公共交通交匯處、斑馬線或雙黃線附近位置，希望警方加強執法，並注意以下位置：

- (a) 中午約 11 時後十多輛大型泥頭車停泊在豐景園豐安街路邊，若司機由翠寧花園駛出至該彎位時，容易發生交通意外；
- (b) 海華路油站附近出現雙行的違例泊車，只餘一條線予對頭車車輛行駛，易生意外；以及
- (c) 由星期五晚上至星期六、日，龍門居附近違例泊車的情況特別嚴重。左轉入龍門居方向雙黃線和斑馬線附近常有車輛違例停泊，進入龍門居的車輛及多條雙層巴士被迫使用對面線，十分危險。

100. 主席請警方加強執法。

警方

(會後補註：警方在委員會會議上，接獲屯門區議員對豐安街豐景園外、龍門居龍門路及海華路油站附近的交通問題的提問及關注。

就有關事項，屯門警區交通組及青山分區警署的巡邏人員已在上述地點路段作出調查及於不同時段進行視察及巡邏，亦根據警隊的『靈活執行交通法例政策』對違例車輛採取嚴厲檢控行動，違例情況已有改善，而警方仍會繼續注視有關進展。

在上述各地點路段巡查期間，警方共發出198張涉嫌犯定額罰款交通違例事項通知書予違例停泊的車輛。)

101. 議事完畢，會議於下午 1 時 53 分結束。下次會議日期為 2012 年 5 月 18 日。

屯門區議會秘書處

日期：2012 年 5 月 9 日

檔號：HAD TMDC/15/25/TTC/12

屯門區議會轄下  
交通及運輸委員會

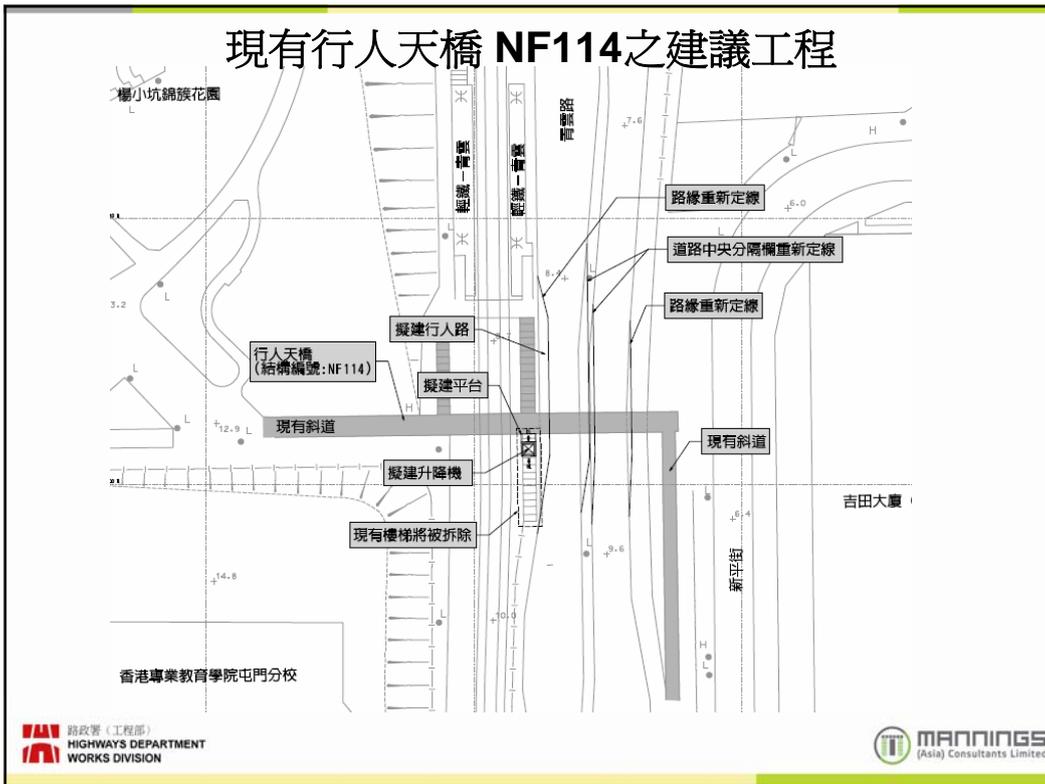
屯門區現有行人天橋加建無障礙設施的建議  
合約編號: CE48/2010 (HY)

2012年3月16日

## 基本資料

目的：向屯門區議會交通及運輸委員會各委員介紹兩條屯門區現有行人天橋加建無障礙設施的初步設計及施工安排，並諮詢各委員對該計劃的意見。

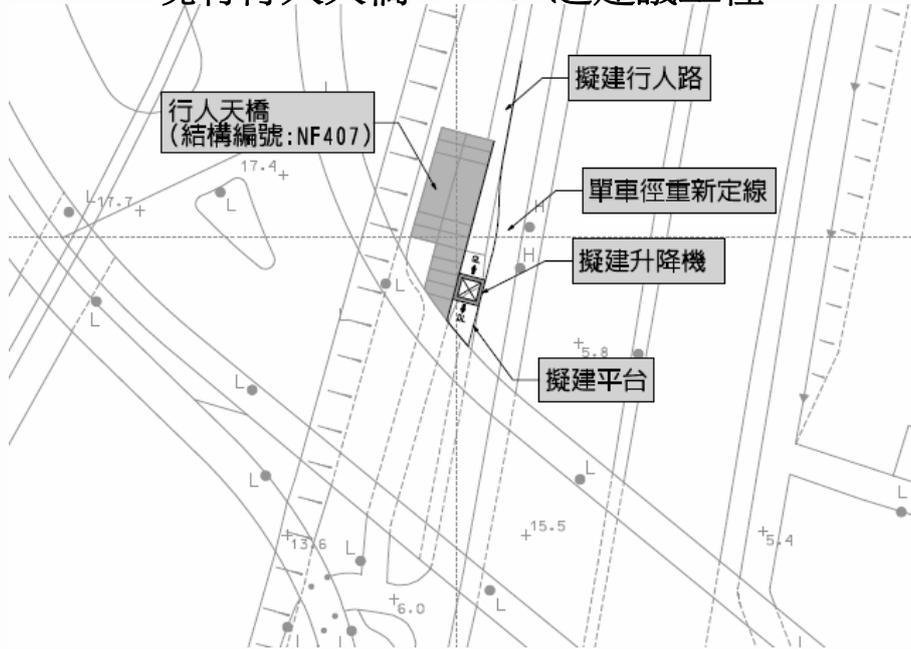
- (i) 橫跨青雲路近青雲站的行人天橋 (結構編號: NF114)
- (ii) 橫跨屯門公路近西鐵兆康站的行人天橋 (結構編號: NF407)







## 現有行人天橋 NF407之建議工程





## 建議工程施工安排

- 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。

### (i) 橫跨青雲路近青雲站的行人天橋 (結構編號: NF114)

晚間臨時封閉一條青雲路北行線，以運送物料及升降機組件。

### (ii) 橫跨屯門公路近西鐵兆康站的行人天橋 (結構編號: NF407)

晚間臨時封閉一條屯門公路北行線，以運送物料及升降機組件。

- 相關臨時交通管理措施只會對公眾造成暫時性輕微影響。
- 實施臨時交通管理措施前，將再與警方及運輸署商討細節及取得他們的批核。

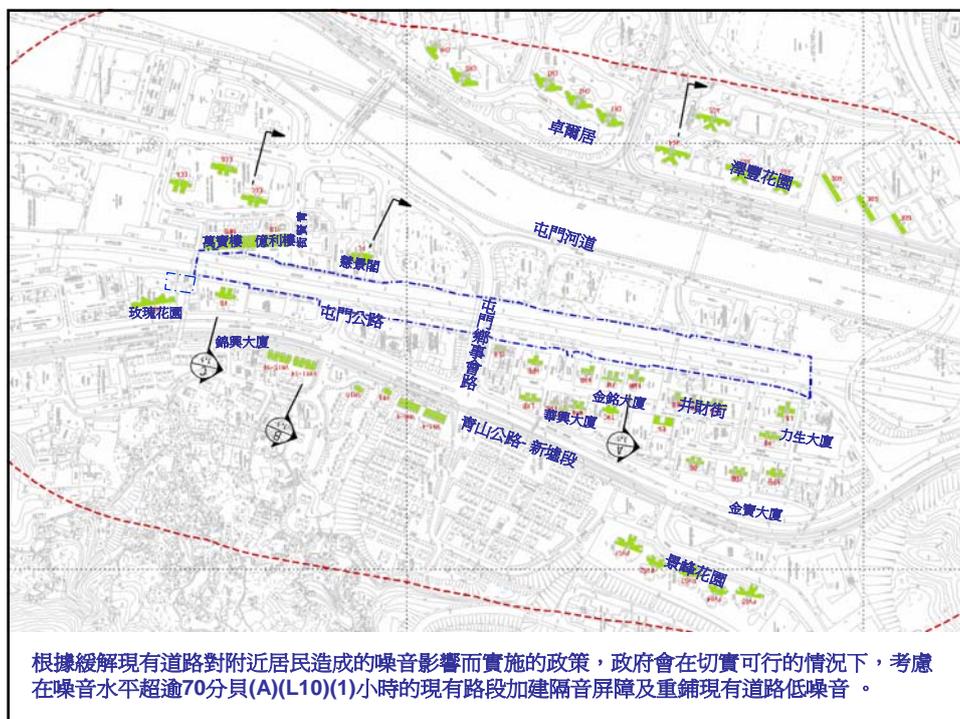
# 謝謝

屯門區議會  
交通及運輸委員會

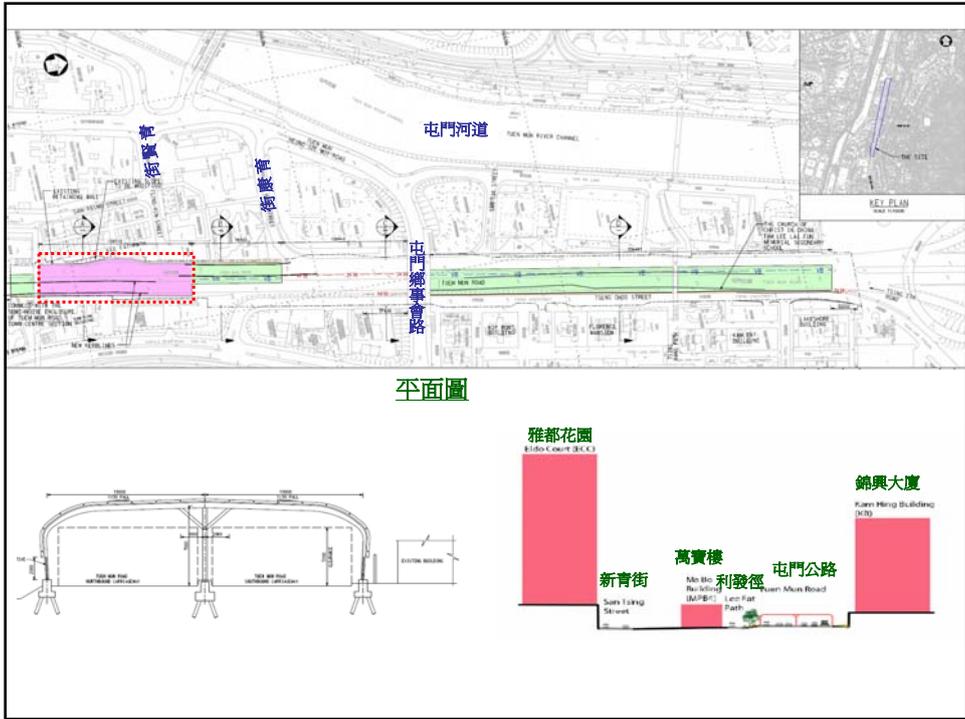
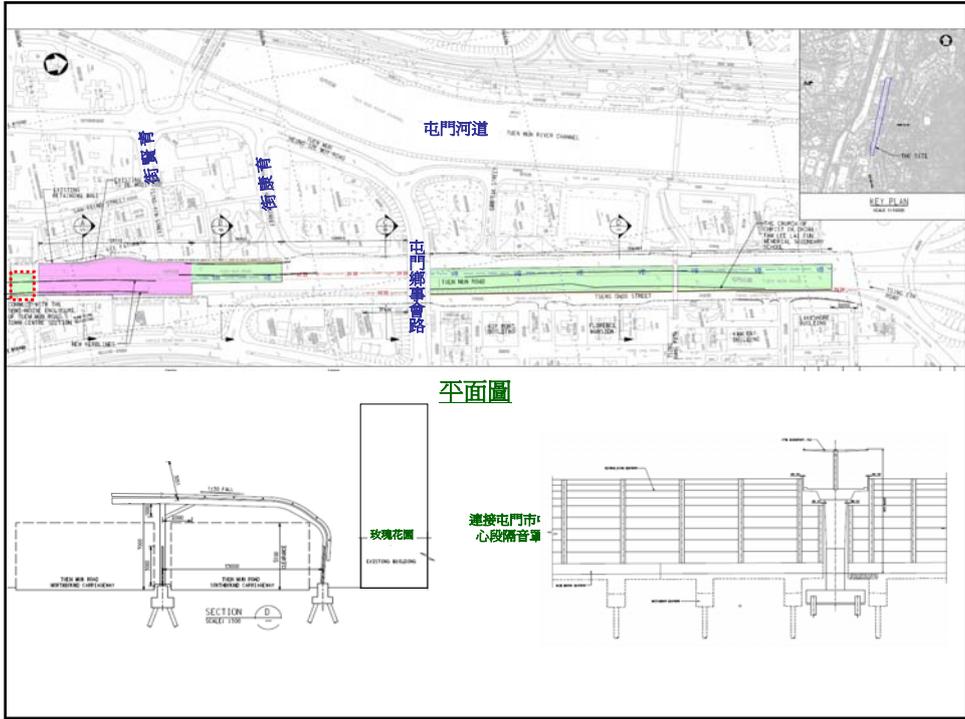
屯門公路（市中心段）加建隔音屏障工程

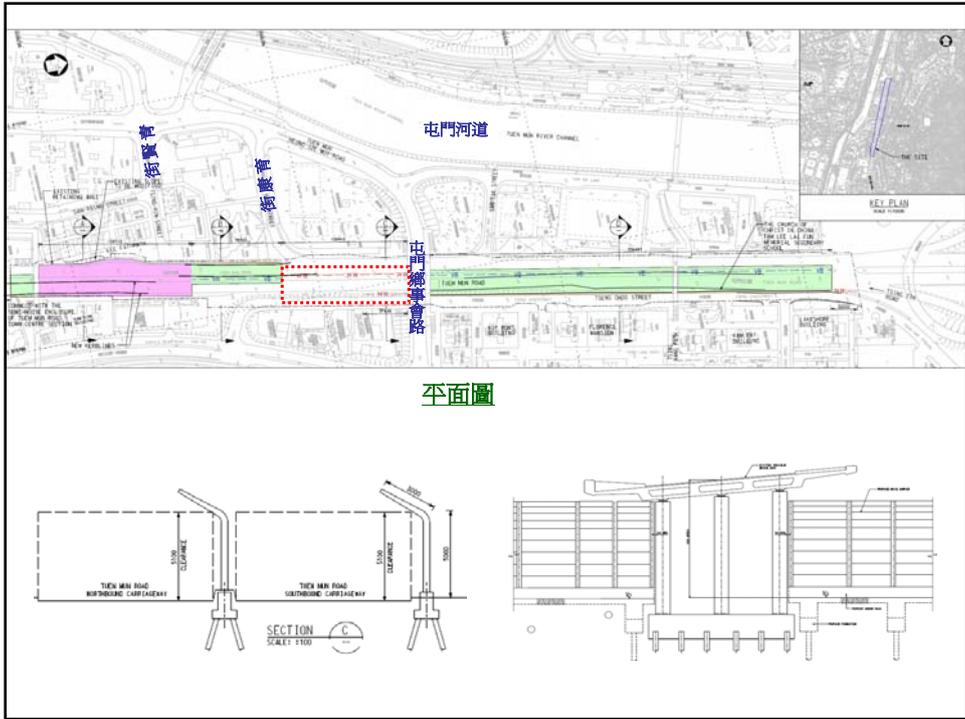
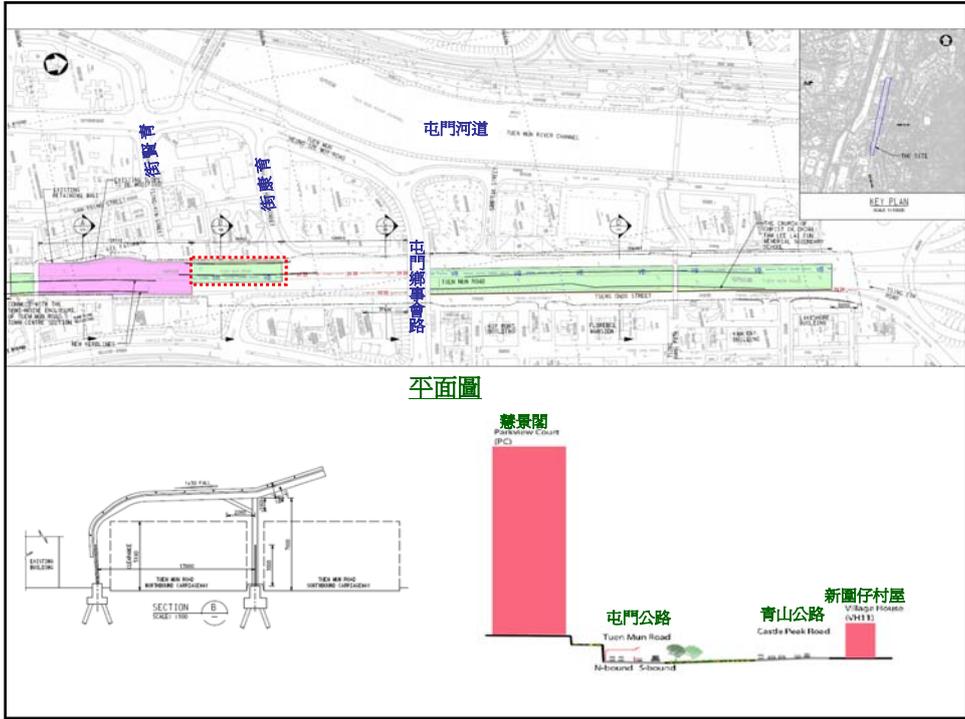


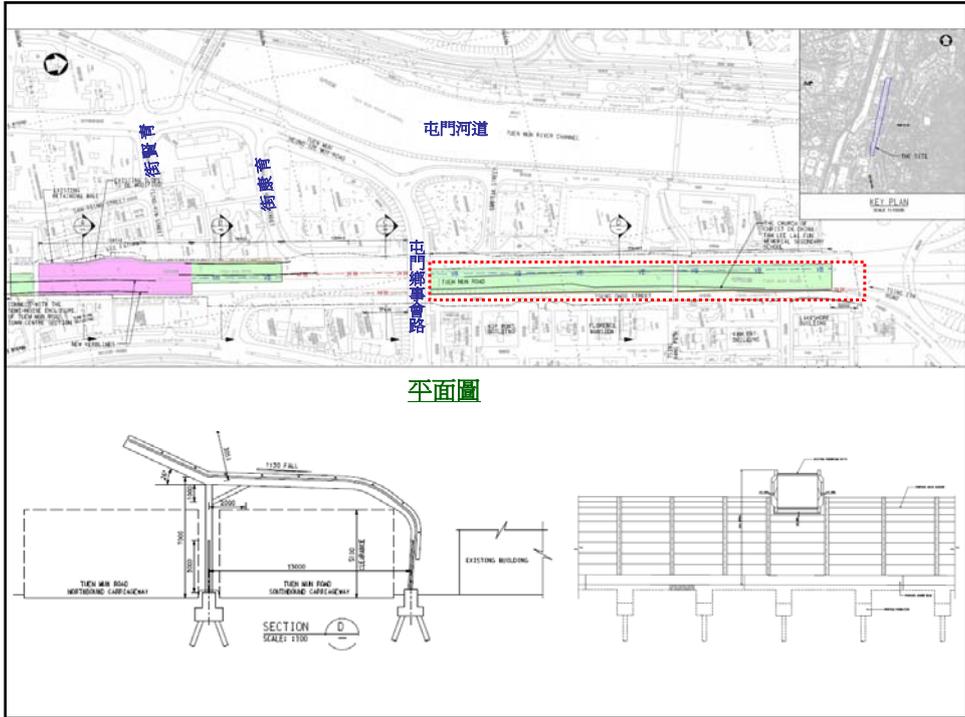
2012年3月16日



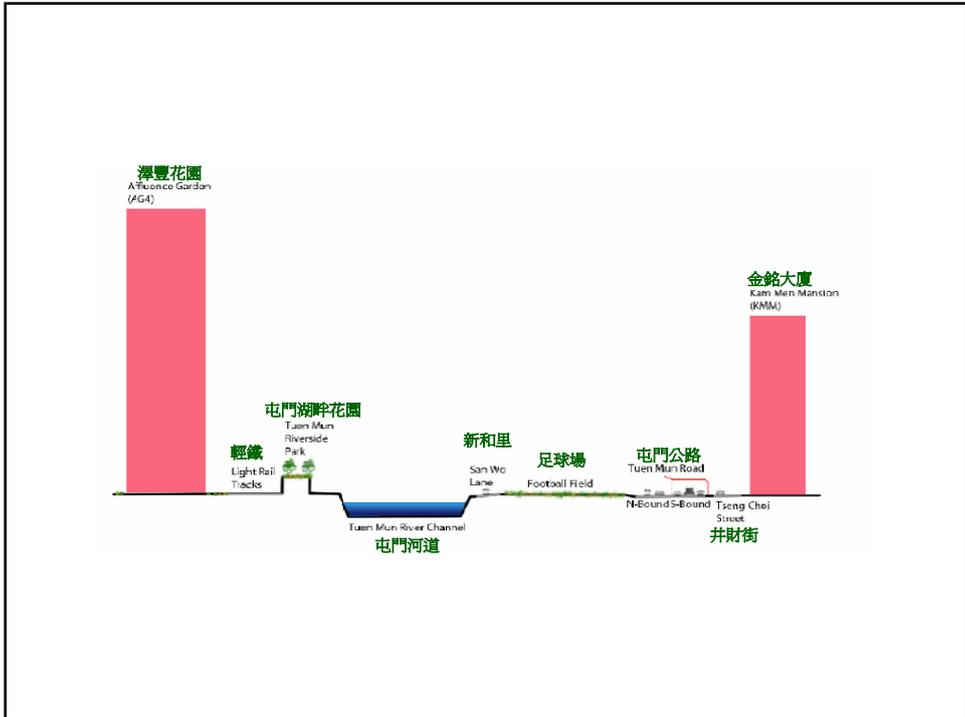
根據緩解現有道路對附近居民造成的噪音影響而實施的政策，政府會在切實可行的情況下，考慮在噪音水平超逾70分貝(A)(L10)(1)小時的現有路段加建隔音屏障及重鋪現有道路低噪音。







平面圖



現時屯門公路由錦興大廈至力生大廈一段的交通噪音交通噪音水平均超逾70分貝(A)L10(1小時)的噪音標準

現時情況	總數
最高噪音水平	86
噪音高於70分貝戶數	2036
方案	
最高減低噪音水平(分貝)	30
受惠住戶	1879(92%)



密閉式隔音罩(電腦模擬圖片)



半密閉式隔音罩(電腦模擬圖片)



半密閉式隔音罩(電腦模擬圖片)



半密閉式隔音罩(電腦模擬圖片)



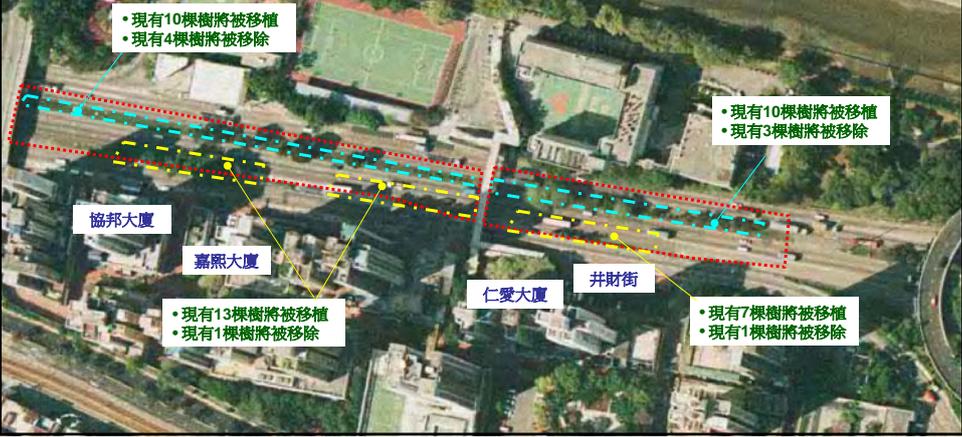
隔音罩/隔音屏障旁的綠化(電腦模擬圖片)

## 受影響樹木的數量

受影響樹木	保留	移植	移除	總數量	補償
樹木數量(棵)	63	63	39	165	118

受影響樹木位置圖





## 程序表

憲報	2012年尾
招標	2013年中
建造	2013年尾
完工	2016年中

多謝

屯門區議會交通及運輸委員會

**議員提問：**

**交委會文件 2012/第 8 號：要求運輸署加強監察，確保巴士不可脫班**  
**交委會文件 2012/第 9 號：要求加強監察巴士脫班及壞車事宜**

**運輸署回應：**

就着各位委員在 2012 年 3 月 16 日的會議上對上述文件的討論，本署現回覆如下：

當發現巴士服務失準而未有提供服務詳情表所規定的服務或接到有關脫班的投訴個案時，本署除了要求有關巴士公司調查原因和採取適當的糾正措施外，亦會進行實地調查和視察、審核巴士公司定期提交的報告(包括現役車長的人數和流失率，以及每日平均車程數目等資料)、加強突擊車輛檢查，以及與巴士公司定期舉行會議等，藉以監察其改善措施。

在過程中，我們留意到巴士脫班可能是受一些巴士公司不能控制的外在因素影響。如交通擠塞、突發交通事故等因素。另外一些便是專營巴士公司的控制範圍內有關班次延誤的個案，如車長缺勤、突發的車輛機械故障等；基於每宗個案的影響和嚴重性亦有所不同，僅以脫班個案的數目或比率設立基準並不恰當。我們認為應視乎脫班的原因、次數及巴士公司能否提供合理解釋，按個別未能符合服務詳情表的個案加以考慮應否對巴士公司進行懲處，比根據某個基準施加罰則更為合適。

至於有關各專營巴士公司的服務水平，可參考本署早前提交立法會相關的討論文件：

[http://www.legco.gov.hk/yr11-12/chinese/hc/sub\\_leg/sc08/papers/sc080308cb1-1249-2-c.pdf](http://www.legco.gov.hk/yr11-12/chinese/hc/sub_leg/sc08/papers/sc080308cb1-1249-2-c.pdf)

我們留意到個別巴士公司的服務表現未如理想，並已發信要求作出改善。如若巴士公司仍然未能在合理時間作出改善，便可考慮根據《公共巴士服務條例》第22條向行政長官會同行政會議建議向專營巴士公司施以罰款。

我們非常關注有巴士公司因車長不足而導致脫班的情況，已敦促有關巴士公司採取積極措施，增聘車長及推出措施以挽留人手。據理解，有關巴士公司已積極循更多不同的途徑招募車長、擴大車長訓練學校的規模、檢討車長的薪酬、改善員工福利及工作環境、加強與車長的溝通等，以期減少車長缺勤和流失。我們留意到巴士公司在實施上述的措施後，因車長缺勤和流失而引致的脫班情況已有所改善。

我們會繼續密切監察各專營巴士公司提供服務的情況。謝謝各委員對上述事項的關注及意見。

來函檔號：HAD TM DC 13/10/TTC/12  
本函檔號：CR/EA/DC/TM/1203/034

傳真：2451 1598

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  
蘇焯成主席

蘇主席：

### 港鐵 K51 綫及 K52 綫巴士服務事宜

貴委員會致函本公司，就 K51 綫及 K52 綫巴士的服務提出意見，來函已於三月二十七日收悉，現謹覆如下：

作為區內主要的交通工具，港鐵一直致力為屯門、元朗及天水圍區的居民提供方便可靠的交通服務。由於不同地區的乘客需要及乘車模式不同，公司在制定各綫的行車班次及行車時間時，會根據不同區域乘客乘車模式及乘客量來制定行車安排，務求令服務可以切合乘客的實際需要。

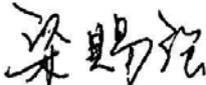
現時，港鐵 K51 綫巴士的服務時間為早上五時四十五分至晚上十一時四十五分，於星期一至五(公眾假期除外)的班次為每五至十二分鐘一班、星期六(公眾假期除外)的班次為每六至十二分鐘一班、星期日及公眾假期的班次為每八至十二分鐘一班。在繁忙時間，公司會因應需要安排特別車行走，以應付乘客需要。

至於 K52 綫巴士服務時間為早上六時至晚上十一時四十分，於星期一至六(公眾假期除外)的班次為每十一至二十分鐘一班、星期日及公眾假期的班次為每十五至二十分鐘一班。

有關建議 K51 綫及 K52 綫延長服務時間，根據觀察，晚上十一時後乘搭該兩綫的乘客量明顯減少，現時的服務安排已可配合乘客需要。然而，公司會密切留意該綫的服務情況，若日後乘客量有所增加，本公司會考慮作出配合。

多謝 貴委員會關注港鐵的服務。

對外事務高級經理



梁賜強

二零一二年四月十二日