

屯門區議會備忘錄

2014-2015 年交通及運輸委員會 第九次報告

會議

交通及運輸委員會(下稱「委員會」)於 2015 年 5 月 8 日舉行第十次會議。

有關青海圍交通燈被遮擋事宜

2. 文件提交人表示，運輸署未能促使屋宇署要求承建商作出改善工程，查詢前者可否實施其他措施，以免承建商繼續拖延處理。運輸署代表回應表示，由於圍板遮擋交通燈的問題由屋宇署監管，故運輸署已於收到相關議員的意見後向屋宇署反映，要求相關承建商及地盤負責人作出處理。經討論後，交委會要求運輸署及警務處盡快跟進此事，並議決去信屋宇署以表達委員會對該處交通燈被遮擋的關注。

屯門碼頭至澳門航班的招標問題

3. 文件提交人表示，自 2012 年西北航運停運後，一直要求屯門碼頭能與中港碼頭及港澳碼頭看齊，以公營方式營運，故再次向政府申述不應再以私營方式招標。海事處代表回應表示，處方將根據現行政策執行招標工作，繼續以商業模式出租碼頭作跨境渡輪服務，而標書內容與上次採用的大致相同；現時跨境渡輪服務是私營機構以商業模式及原則營運，航班及目的地等的安排是由營辦商視乎市場需要來決定，而處方會將委員的意見轉交運輸及房屋局考慮，目前會專注準備招標的工作。主席總結表示，交委會要求政府將屯門碼頭與中港碼頭及港澳碼頭看齊，以公營方式營運，並議決去信立法會的交通事務委員會、新界西立法會議員，以及運輸及房屋局，要求召開會議以討論此議題。

專線及紅色小巴應增至 20 座位

4. 文件提交人表示，政府已就修訂小巴座位數目至 20 或 24 座舉行立法會公聽會諮詢公眾，他希望部門能盡快先增加小巴座位數目至 20 座，然後於第二階段增加至 24 座，並指現時「長陣車」的小巴本已設有 20 個座位，要移除 4 個座位才能行走，故小巴座位數目增至 20 座的建議既可善用現有資源，同時亦可接載更多乘客，解決營辦商的困難。運輸署代表回應表示，政府已積極回應業界有關的要求，就小巴的角色、定位及專題進行政策研究，但需時研究委員提出大多數於實行方面的意見。她補充表示，全港約有 4 350 架小巴，有九成為「短陣車」，其重量及空間有限制，其餘的是「長陣車」，即車長 7 米及設計總重量為 5.5 噸，像小型巴士的設計使其有空間加設座位，惟仍須考慮安全問

題。她會將是次會議上從委員收集到的意見轉交政策局考慮。

要求為 60 至 64 歲長者提供半價交通優惠

5. 文件提交人表示，現時政策下長者須年滿 65 歲才可以享用兩元乘搭交通工具的優惠，但由於有市民於 50 多歲時已經被迫退休及沒有收入，但要待至 65 歲才能取得強積金，建議將長者歲數定義下調至 60 歲及向他們提供交通優惠。運輸署代表回應表示，兩元乘車優惠為勞工及福利局主導的計劃，他會將委員的意見轉交當局考慮，而署方會繼續鼓勵巴士公司及其他交通服務營辦商盡量向 60 歲以上人士提供乘車優惠。交委會一致同意文件的建議，並會去信勞工及福利局，表達交委會對 60 歲至 64 歲人士提供半價乘車優惠的意見及要求。

要求 58M、61M、67M 在大窩口轉乘 290 及 290A 線巴士設轉乘優惠

6. 文件提交人表示，署方最近開辦來往荃灣至將軍澳的巴士線 290 及 290A，乘搭 61X、62X、258D、259D 的乘客可於黃大仙龍翔道的巴士站以優惠轉乘 290、290A 線，但 61X、62X、258D、259D 行走的路線並未覆蓋屯門所有地區，有居民需轉乘兩次才能到達將軍澳，而既然有其他屯門巴士路線駛經 290、290A 於大窩口的巴士站，希望署方考慮 58M 等路線於大窩口轉乘 290 及 290A 線時享有轉乘優惠。九巴代表回應表示，已為屯門居民提供轉乘優惠，可乘搭 61X、62X、258D、259D 線以折扣優惠轉乘 290 及 290A 線，亦可透過九巴一系列屯門區的長途巴士線以二次轉乘方式來往將軍澳，故認為此安排更為有效率並可更快到達目的地，惟日後就此路線進行檢討時會參考委員的意見。

要求遏止單車深宵噪音問題

7. 文件提交人表示，深宵時份有單車播放音響，飛快經過民居時產生噪音，希望有關部門可處理現況及採取措施，避免同樣問題將來再次出現。此外，她查詢有否現行法例控制此情況，以及警方可否增加站崗及巡邏以檢控此類帶來噪音的單車及摩托車。警務處代表回應表示，警方會在文件提交人提供仔細的地點或以書面方式向警方補充後，採取合適的行動，而警方可根據第 400 章《噪音管制條例》當中第 5 (1)(b) 條就使用揚聲器、傳聲筒或其他擴音裝置或器具作出跟進行動。運輸署代表回應表示，會向署方相關工程師查詢有關單車構造的法例。經討論後，主席請警務處留意有單車噪音問題的地點及繼續巡邏。

要求改進及優化的士站設施

8. 文件提交人表示，於市中心、瓏門一帶的交通運輸需求上升，並收到以下居民就改善的士站提出的要求：(i) 建議於瓏門地下近玻璃門之的士站設置清晰指示和行人過路處，使更多人能使用及避免該處變成的士停泊處；(ii) 建議將現時於屯發街近吉之島之的士站移至屯盛街的舊有位置；以及(iii) 建議讓的士及緊急服務的車輛能駛進轉車站的青山公路段，使市民可於該處接駁的士。運輸署代表回應表示，曾與文件提交人前往瓏門的士站實地視察，署方可於玻璃門對出位置及其他合適的位置加設清晰指示，而永久將的士站設於屯盛街應

屬可行及可方便市民使用，署方會於進行諮詢後落實此方案。此外，市民可於近轉車站的青山公路乘搭的士，該路段並非上落客禁區，由於轉車站內的停車場長度和空間有限，並且須要顧及公共巴士的服務，故不建議放寬的士使用該停車場。經討論後，主席請運輸署研究文件當中於屯門方向的轉車站設的士服務的建議，並將研究結果以書面方式回覆交委會。

要求巴士路線 N30 及 N30P 設站於屯門公路巴士轉車站

9. 文件提交人表示，現時只有兩條深宵巴士路線駛經轉車站，為了方便市民往返機場，要求 N30、N30P 亦駛經轉車站，並提供跨巴士公司的轉乘優惠。龍運代表回應表示，加設停站的建議可行，待完成其他區的諮詢後便可落實；至於轉乘優惠方面，由於牽涉其他巴士公司，龍運欲先檢視加設停站的效果後才考慮有關建議。主席總結表示，請運輸署及龍運考慮委員的意見，並就 N30、N30P 的情況研究文件的建議。

屯門區議會秘書處

日期: 2015 年 6 月 17 日

檔號: HAD TM DC/13/30/TTC/4