

屯門區議會  
2012-2013 年交通及運輸委員會  
第十一次會議記錄

---

日期：2013 年 9 月 13 日(星期五)

時間：上午 9 時 36 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 9:34	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 9:34	會議結束
陳雲生先生, MH, JP	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	會議結束
朱耀華先生	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
江鳳儀女士	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
吳觀鴻先生	屯門區議員	上午 9:30	上午 11:42
陳有海先生, MH, JP	屯門區議員	上午 9:30	下午 1:15
陳樹英女士	屯門區議員	上午 9:42	下午 12:27
黃麗嫦女士	屯門區議員	上午 9:30	下午 12:37
蘇愛群女士, MH	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 9:33	上午 10:40
何杏梅女士	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
何俊仁議員	屯門區議員	上午 9:47	上午 11:45
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	下午 1:43
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 10:55	會議結束
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 9:30	下午 1:25
雲天壯先生	屯門區議員	上午 10:45	會議結束
龍更新先生	屯門區議員	上午 9:30	下午 1:20
朱順雅女士	屯門區議員	上午 9:30	下午 1:03

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	下午 1:24
吳桂華先生	增選委員	上午 9:34	下午 12:27
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	下午 1:30
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)
溫惠炎先生	九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(車務)
甘澤雄先生	路政署高級工程師 5/屯門路
丘雋永先生	路政署工程師/青山公路
戴尚能先生	優斯(香港)有限公司基建董事
馬俊恒先生	優斯(香港)有限公司工程師
袁佩珊女士	路政署工程師 4/暢道通行
李志華先生	栢誠工程顧問(亞洲)有限公司工程經理

### 列席者

馮嘉豪先生	土木工程拓展署工程師/11 (新界西及北)
李興亞先生	警務處屯門區區行動主任
張鑫榮先生	警務處屯門區交通隊警署警長
李坤漢先生	路政署區域工程師/屯門
陳美聯女士	屯門地政處行政助理/地政
呂曉暉女士	運輸署高級運輸主任/屯門
何棣欣女士	運輸署工程師/輕鐵
葉嘉鋒先生	運輸署工程師/屯門
李偉全先生	運輸署工程師/房屋及策劃/新界西
尹彥超先生	九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務高級經理
胡德輝先生	九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任
龔樹人先生	城巴有限公司營運經理
勞俊衡先生	屯門民政事務處屯門民政事務助理專員

缺席者

盧民漢先生

屯門區議員

林德亮先生, MH, JP

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

姜啓邦先生

增選委員

## 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」)第十一次會議。他代表委員會感謝已經調職的警務處屯門區行動主任葉劍影總督察過去參與委員會的工作，並歡迎接任的李興亞總督察。

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. 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 2013 年 7 月 12 日第十次會議的會議記錄

4. 委員會一致通過上述會議記錄。

## 討論事項

### **(A) 青山公路青山灣段擴闊工程**

**(交通及運輸委員會文件 2013 年第 53 號)**

5. 主席歡迎路政署甘澤雄先生及丘雋永先生，以及優斯(香港)有限公司(下稱「優斯」)戴尚能先生及馬俊恒先生出席會議。

6. 路政署甘先生表示，署方曾在 2012 年 11 月 16 日出席委員會會議，當時剛為工程開始進行勘測及研究工作，收到委員的意見後，署方及顧問公司在近月大致完成勘測及研究工作，進行了初步設計，希望向委員介紹有關進展。優斯戴先生透過投影片(見附件一)簡介有關工程設計。

7. 多名委員發表意見或提問，內容綜述如下：

- (a) 指出青山公路三聖至黃金海岸一段交通十分擠塞，尤其是哈羅國際學校(下稱「哈羅」)迴旋處及附近，因容量及設施不足以應付需求，容易引致交通意外，故贊成有關擴闊方案，可疏導屯門公路的交通，並贊成一併興建隔音屏障及天橋升降機；
- (b) 認為於 2016 年才動工太遲，查詢若在工程期間出現交通擠塞時，車輛可否由屯門公路前往黃金海岸，並建議增加三聖臨時

停車場泊位；

- (c) 認為派出及收回的問卷數量太少，數據不足以反映市民意見，希望政府預備詳細諮詢文件，提供解決方案，再諮詢當區居民；
- (d) 表示工程會嚴重影響附近環境，以及須移除及移植多棵樹木，故不贊成，希望可重新設計，減低對環境的影響；
- (e) 現時只有假日才出現交通擠塞的情況，報告中預計在 2021 年，若沒有進行工程，只有哈羅附近的 J6 及 J7 會出現交通擠塞的情況，若只為一小段路而進行長達 1.9 公里的工程，並須移除樹木、興建隔音屏障及佔用行人路，將令居民受到嚴重影響，故希望委員可審慎考慮，希望署方研究其他對居民影響較小的方案；
- (f) 在 2012 年的委員會會議上已表達強烈憂慮，希望顧問公司在青山公路沿線屋苑進行諮詢，但最後顧問公司派出及收回的問卷數量極少，當中的回覆也並非全面支持。此外，她是數場諮詢會的發起人之一，認為顧問公司沒有考慮受工程影響的居民的訴求，質疑顧問公司只想取得區議會的支持，給予地區壓力，然後才諮詢最受工程影響的居民；
- (g) 認為雙線分隔道路安排會間接令車輛須繞道，若右轉不能前往屋苑，會令青山公路及三聖街附近的車輛數量增多，繼而令交通擠塞的情況更為嚴重；
- (h) 表示既關注青山公路的交通問題，但也希望署方能顧及當區居民的意見。認為署方應交代所有屋苑關注的事項及有關跟進；由於有當區居民沒有收到相關資料，應重新就有關工程進行諮詢，才可刊憲；
- (i) 指出多年來青山公路不斷進行工程，十分擾民，查詢有否其他方法擴建，並擔心若在工程期間發生交通意外，會癱瘓全段青山公路的交通；
- (j) 查詢工程會否影響行車路線，以及受影響的範圍；
- (k) 表示最重要是工程期間的施工管理須平衡居民的需求；
- (l) 就道路設計方面指出：應改善 J2 附近三聖邨因巴士阻塞而做成的擠塞情況；現時 J7 的道路設計危險，意外頻生，影響交通；不應容許駕駛者在 J8B 掉頭，否則會嚴重影響直線行駛的車輛，建議駕駛者駛至管青路才掉頭；
- (m) 關注噪音影響及隔音屏障的設計，認為有居民可能不希望隔音屏障過高。此外，認為在原區補種樹木較理想；
- (n) 表示現有行人路已很狹窄，關注擴闊行車路及加建隔音屏障後

的情況、受影響的樹木位置，以及有關樹木是否包括列入受保護樹木名冊的老樹，並希望署方交代配套設施如泊車位的詳情；指出青山公路某些路段已不能再擴闊，建議在青山公路(如哈羅或掃管笏附近)，興建支線接駁屯門公路作為緩衝。此外，認為署方應切實解決所有相關問題，否則在現階段不會支持有關工程；

- (o) 指出現時屯門公路重建及擴闊工程衍生不同的交通問題，希望有關工程不會出現同樣情況，並表示若再發展青山公路，應預先協調荃灣至屯門單車徑工程的安排；
- (p) 認為哈羅現有的迴旋處效果不理想，故不希望在方案中設計迴旋處；
- (q) 認為哈羅上下課時間的交通情況影響其他地方的交通，希望可作出改善；
- (r) 表示應統一屯門區隔音屏障的設計；
- (s) 查詢徵地安排會否影響已撥予珠海書院的土地；
- (t) 認為隔音屏障阻擋視線，影響環境，更影響旅遊業發展，建議限制車速及種植擋音的樹木作為取代方案。此外，就署方表示會安排相關道路排水系統一事，希望在工程後三年內無須再掘路，以免擾民；
- (u) 建議由居民決定是否興建隔音屏障；
- (v) 表示如不開闢新路，應支持有關擴闊工程，以解決日後的交通問題；
- (w) 指出擴闊工程是必須進行的，但應集中研究工程設計、路口及隔音屏障的細節。此外，認為青山公路的燈位多，車流較慢，可能無須興建隔音屏障，以及
- (x) 盡快進行 J2 恒福花園附近的工程，不過三聖邨居民要求保留滿漁樓前的巴士站，並希望取消興建滿漁樓附近的隔音屏障。黃金海岸附近應預留位置接駁哈羅及其他地方。此外，駕駛者可駛至交通燈位或黃金海岸會所才轉出，所以無須在 J8B 預留掉頭位。

8. 主席詢問委員有否反對有關工程，並請屯門區內交通問題工作小組跟進有關諮詢及工程進展。

屯門區內交通  
問題工作小組

9. 多名委員發表第二輪的意見或提問，內容綜述如下：

- (a) 認為重點並非反對或支持工程，因為沒有人反對工程，而是署方應改善諮詢，才可以刊憲；
- (b) 由於未完成諮詢居民的工作，不同意現時刊憲，刊憲內容應包括徵收土地、受影響行人路及樹木等資料；
- (c) 指出署方應進行諮詢及長期跟進，向小組報告居民的意見，考慮居民及道路使用者的需要，有關設計亦應經委員會同意；
- (d) 表示委員會須有基本立場，並須考慮全區的情況、青山公路的擠塞的情形、反對工程的原因是否充分、工程是否無可避免，並須比較受影響及受惠的人數，以及把受影響的範圍及人數減至最低，然後才由小組跟進及協調，調整有關技術細節；
- (e) 相信當區居民清楚工程對大部分屯門居民的好處，但由於對該區影響深遠，故建議先完善諮詢，減少爭拗，盡量減低不必要的影響；
- (f) 表達作為當區區議員的立場，表示她與請願的居民基於現時署方沒清楚解釋工程細節，而且諮詢嚴重不足，在不清楚有關方案的情況下，在現階段反對是項工程；
- (g) 表示難在有限條件下表示支持，查詢署方有關程序，是否必須在是次會議獲得同意才可繼續進行工程，可否先作出保留，希望先完善準備及諮詢工作，待達成共識才決定，以及
- (h) 認為重點是如何彌補諮詢上的不足。

10. 路政署甘先生的回應綜述如下：

- (a) 計劃把現時青山公路來回的單線擴闊至雙線，工程進行時會利用沿路的政府土地進行，先建造新的行車道作改道用途，後重建及擴闊現有行車道，以減低對現有交通的影響；
- (b) 理解委員會不反對署方繼續進行工程。現時署方及顧問公司只完成初步設計階段，仍須進行詳細設計。現階段只有大致的構思及方案，在下一步收集更多意見後，逐步解決有關細節問題，就委員提出的單車徑及泊車安排，署方正與土木工程拓展署協調單車徑的安排，有些地方可能須互相配合，其中一個在J8，在初步建議中有兩個方案進行諮詢，並將會在詳細設計時繼續協調。在泊車安排方面，相關部門正研究可否利用恒福花園對面的臨時地盤或青山公路其他地方作為臨時泊車位；
- (c) 工程進度的時間表是得到委員支持後，署方將在本年年底或明年年初進行刊憲。在是次會議後，署方與顧問公司安排在未來一至兩個月內繼續向每個沿線屋苑的居民進行諮詢，詳細解釋工程項目，以及

(d) 顧問公司早前曾把文件寄予所有青山公路青山灣段的屋苑、學校及有關人士等，但得到的反應並不太理想，顧問在簡介中是把收集得來的結果給予委員參考。

11. 經討論後，主席表示，若委員沒反對，先容許刊憲。請路政署及顧問公司考慮委員會的意見，在繼續進行諮詢時聯絡當區居民、業主委員會及兩位當區區議員。設計方面盡量減低對當區居民的影響，盡量保留樹木，並諮詢居民是否贊成興建隔音屏障。此外，請屯門區內交通問題工作小組跟進，向委員會報告署方諮詢內容及須改善的地方，以便委員會詳細監察。

路政署、  
顧問公司及  
屯門區內交通  
問題工作小組

12. 有委員補充表示，沒有委員要求動議即時停止有關工程，但希望可記錄其中一位當區區議員的個人反對意見。其他委員只是表達關注，希望署方會爭取時間完善有關諮詢及工程，而署方亦表示會繼續進行諮詢。

### **(B) 「人人暢道通行」計劃**

#### **為屯門區一座行人天橋加建無障礙通道設施**

**(交通及運輸委員會文件 2013 年第 54 號)**

13. 主席歡迎路政署袁佩嫻女士及栢誠工程顧問(亞洲)有限公司李志華先生出席會議。

14. 路政署袁女士透過投影片(見附件二)簡介有關計劃及天橋 NF114 項目的最新進展，希望聽取委員意見及繼續獲得委員會的支持。

15. 委員對方案沒有意見。主席總結表示，請路政署繼續有關工作。

路政署

### **(C) 屯門公路巴士轉乘站全面啟用後巴士服務的重組計劃**

**(交通及運輸委員會文件 2013 年第 55 號)**

### **(D) 要求全面改善巴士轉乘站服務**

**(交通及運輸委員會文件 2013 年第 60 號)**

### **(E) 強烈要求區內分段收費第一站改為屯門公路轉乘站(屯門方向)**

(交通及運輸委員會文件 2013 年第 61 號)

(F) 要求豁免乘巴士路線59M/60M/66M/66P到屯門公路巴士轉車站(往屯門方向)轉乘52X/57M/58M/60X/61M/61X/67M/259D/260X/263需補\$0.7車費的政策及劃一由荃灣往屯門的收費  
(交通及運輸委員會文件 2013 年第 64 號)

(G) 要求改善乘客到轉車站後八達通負錢 未能享有轉乘優惠問題  
(交通及運輸委員會文件 2013 年第 65 號)

(H) 要求乘搭巴士線路52X往屯門公路巴士轉車站(往市區方向)享有轉乘優惠  
(交通及運輸委員會文件 2013 年第 66 號)

(I) 要求下調轉車站(往市區方向)轉乘巴士路線263的車費  
(交通及運輸委員會文件 2013 年第 67 號)

(J) 要求增加巴士路線經屯門公路巴士轉車站以及改善由旺角回屯門方向的交通網絡  
(交通及運輸委員會文件 2013 年第 68 號)

(K) 關注長者及合資格人士於轉車站需多付車資的問題  
(交通及運輸委員會文件 2013 年第 69 號)

(L) 要求巴士公司提供連續轉乘優惠  
(交通及運輸委員會文件 2013 年第 70 號)

16. 主席歡迎運輸署關國恩女士、九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱「九巴」)蔡麗芬女士、尹彥超先生、溫惠炎先生、胡德輝先生，以及城巴有限公司(下稱「城巴」)龔樹人先生出席會議。

17. 主席表示，考慮到第 55、60、61、64 至 70 號文件的內容相關，建議一併討論上述十份文件。此外，屯門對外交通工作小組亦一直跟進相關的議題。委員參閱九巴和八達通卡有限公司的書面回覆(見附件三至八)。

18. 有委員表示，在上一次屯門對外交通工作小組會議上，運輸署關女士已講解有關計劃，而成員亦已提供不少意見，希望署方可交代跟進情況。另有委員表示，雖然巴士轉乘計劃成功，但也衍生預料之外的情況，建議召開專題會議討論巴士轉乘服務，委員可提交文件表達意見。

19. 主席建議先請運輸署關女士簡介有關第 55 號文件的重組計劃，並希望署方交代各轉乘組合的詳情，若委員有意見，可自行致函署方，無須召開專題會議。

20. 運輸署關女士透過投影片(見附件九)簡介有關第 55 號文件的重組計劃。

21. 第 60、61、64 至 70 號的文件提交人及其他委員發表意見或提問，內容綜述如下：

- (a) 指出轉乘站大幅改善交通情況，讚賞署方及九巴對委員會及工作小組的意見作出正面回應，希望可再完善有關運作；
- (b) 強烈希望保留 263M 線，因為洪水橋至藍地一帶原有的巴士服務已經很少，但人口倍增，對交通服務的需求十分殷切，而且該線的行車安排對亦園村、青磚圍及屯子圍的乘客十分方便，故希望署方不要在本年 9 月 28 日取消該線，而是先加強 68A 線的服務，然後觀察至少三個月，若 263M 線乘客量低或下降才考慮調整或取消該線；
- (c) 視察轉乘站時發現往蝴蝶灣區的 59M 線人龍最長，長達 100 人，希望巴士公司匯報改善的進展；
- (d) 認為設立轉乘站最主要目的是簡化巴士路線，減輕交通擠塞的情況，故要求落實全面及跨巴士公司的轉乘優惠，如往九龍方向長途路線轉長途及短途路線的轉乘優惠，以及在轉乘站(往屯門方向)提供全部路線的免費轉乘；
- (e) 指出屯門公路曾在下班繁忙時間發生交通意外，導致轉乘站的交通非常混亂，故要求九巴加強應變措施，並在青山公路安排後備巴士，疏導因故障或突發事故而受影響的乘客；
- (f) 希望可提早安排港島路線在轉乘站設分站，但認為於本年 9 月 28 日取消部分路線的安排太急，須先取消路線才推行其他路線重組的安排亦不理想；

- (g) 指出一直希望可開辦屯門西北區的深宵巴士服務，若暫未可行，要求盡快安排 N260 線在轉乘站設分站；
- (h) 希望部門可繼續研究，將「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」（下稱「長者優惠計劃」）在轉乘第二程車時不須額外付車費的安排擴展至所有轉乘站的全部路線，更不應分區；
- (i) 要求全面推行連續二次轉乘優惠，而非只局限於受路線重組影響的組合；
- (j) 表示須等候 20 分鐘以上才能在轉乘站轉乘往屯門方向的 61M 線，而且路線迂迴費時，希望該線在停靠轉乘站後可直接駛往青山公路，而不須繞道下路的大欖角迴旋處，以及駛經三聖邨後直行而無須繞經恒福花園，以免阻礙三聖邨附近的交通；
- (k) 希望加強 52X 及 53 線的轉乘服務，盡快提供 52X 線的轉乘優惠，並開辦青山公路循環線往來轉乘站；
- (l) 指出由九龍東往屯門的乘客眾多，61X、62X 及 259D 線班次較少及時常客滿，在黃大仙站已經載滿乘客，故希望加強有關服務，並建議安排 258D 線在轉乘站設分站，疏導 62X 及 259D 線的乘客；
- (m) 指出轉乘 263 線的車費較利用其他轉乘組合前往相同目的地的車費高，未能達到轉乘站的目的，而且該線的乘客量增長較多，希望可下調車費及增加班次，如只從商業利益角度考慮，市民需要會被忽視；
- (n) 希望署方可匯報其他區域重組路線方案的資料，以供參考；
- (o) 指出在轉乘站轉乘 E33 線時很可能已沒有座位，也未有轉乘優惠，但乘客量仍有增長，證明須增加班次，並希望盡快提供有關轉乘優惠，以及
- (p) 希望九巴可下調分段收費，因為在荃灣眾安街登上由九龍或葵芳開往屯門方向的巴士線的乘客須付分段收費(\$8.7)，但若在荃灣乘搭 60M 線(\$8.0)，之後在轉乘站轉乘仍須補差額(\$0.7)，收費不公。

22. 運輸署關女士及呂女士的回應綜述如下：

- (a) 署方一直積極聽取委員意見，希望轉乘站的運作可更加完善；
- (b) 屯門與北區的轉乘計劃的概念相同，透過轉乘安排令出行模式改變，把區內低使用量路線的資源投放至區內高使用量的路線；
- (c) 理解乘客希望盡快安排長途路線及直線服務的轉乘服務或增加

班次，如 263、259D 線及由九龍東往屯門的路線，但由於須由低使用量的路線調撥資源往增加服務的路線，所以計劃一併在本年 9 月 28 日推行有關方案；

- (d) 根據客量調查，263M 線最繁忙一小時的載客量只有 37%，故將把 263M 線的資源轉投至 68A 或 960 線上，但須先取消 263M 線，才可增加有關服務；
- (e) 就委員建議增加往屯門方向的 59M 線服務，巴士公司將在本年 10 月 5 日安排同往蝴蝶灣的 59X 線在轉乘站設分站，乘客可以免費或以補差額形式轉乘；
- (f) 希望在本年 9 月 28 日後兩星期，待所有長途路線(包括港島線)在轉乘站設分站後收集數據，觀察轉乘比率，考慮是否有足夠載客量支持提供往九龍方向長途路線轉乘長途或短途路線的服務，也希望可在 10 月內推行有關安排；
- (g) 指出現時長者優惠計劃推行俗稱「2+2」的安排，但當新轉乘計劃在本年 9 月 28 日推行後，大部分車程將會是「2+0」的安排，只有數個組合是「2+幾角」；
- (h) 解釋「2+0」的例子如下：當成人在轉乘站轉乘長途線如 259D 或 263 線時，所付出的總車費相等於其中一條收費較高的巴士線車費，合資格的長者雖然轉乘，但只須支付總共兩元的總車資；
- (i) 解釋「2+幾角」的例子如下：乘搭往屯門方向的巴士後，如在轉乘站轉乘往元朗的 53 或 68A 線，成人本來須額外支付優惠金額 6 角，合資格的長者則只須支付半價，即 3 角。另一方面，現時成人由某些荃灣往屯門的路線轉乘其他由市區返回屯門的路線須補 7 角，因為屬另一個車程，而非以補差額形式乘車，合資格的長者須支付優惠票價的半價，即 4 角；
- (j) 指出連續二次轉乘的情況也類似：乘客在轉乘站轉乘長途路線，抵達市區後可能仍須轉乘其他巴士，如在觀塘轉乘往黃大仙，往市區或屯門時如須多轉乘一程巴士的乘客，將可享有兩次轉乘優惠；
- (k) 指出若屯門公路發生事故令交通擠塞或轉乘站不能運作，將會安排來回方向的特別緊急服務，利用青山公路疏導屯門公路轉乘站的乘客；
- (l) 表示當轉乘站模式穩定，以及有足夠載客量容許長途路線轉乘長途或短途路線時，可望在 10 月內一併安排相關轉乘優惠，屆時乘客可乘 61M 或 52X 線往青山公路及轉乘站一帶；
- (m) 表示當港島線在轉乘站設分站後，青山公路的居民或會選乘

61M 線再轉乘其他路線。預料早上繁忙時間的需求會較高，故會考慮在早上繁忙時間提供 61U 線短途服務往轉乘站，並提供轉乘優惠，而其他時段會提升 61M 線的整體服務。如往九龍方向長途路線轉乘長途或短途路線的安排落實，乘客也可利用 52X 線作轉駁，疏導 61M 線的乘客；

- (n) 就委員查詢可否安排往屯門方向的 61M 線在轉乘站上層設分站，指出現時 61M 線在轉乘站下層設分站，可與 52X 線合併提供服務，乘客選乘其中一條路線即可前往青山公路及黃金海岸一帶，比較方便。若作出有關更改，以最快方法在小欖迴旋處後駛往黃金海岸方向，巴士未必能像現時一樣駛經大欖涌巴士總站，會影響原本的乘客，故須詳細考慮；
- (o) 表示取消其他路線所騰出的資源，將會用以加強 259D 及 263 線的服務。對於安排 258D 線在轉乘站設分站以疏導 259D 線的乘客持開放態度，如委員同意，將會盡快安排，此舉與利用 57X 及 67X 線疏導 60X 線乘客的概念相同，以及
- (p) E33 線的乘客需求較高，情況以首數個班次最為明顯。龍運一直觀察該線情況，正計劃研究增加資源，應付繁忙時間的需求。

23. 九巴蔡女士的補充如下：

- (a) 對於有委員指轉乘 263 線的車費比由其他地區路線轉乘城門隧道路線的收費高，希望委員理解該線原本是一條特快路線，由屯門直接前往城門隧道，九巴在釐定車費時會考慮其特快性質及路程距離等因素。屯門公路轉乘站啟用後，九巴提供多一個有轉乘優惠的選擇予乘客，也保留現時其他路線，如有需要，乘客可選擇車程較長、停站較多的方式，經荃灣再轉乘其他城門隧道路線；
- (b) 對於下調眾安街分段收費的建議，明白委員希望車費可與其他路線一致，但現時各路線有不同起點及總站，所以票價上未能一致，而且釐定屯門公路轉乘站的收費時，原則是不希望因票價上的額外優惠而做成不必要的轉乘情況，對乘客出行模式、路線營運及巴士資源調配造成負面影響，基於以上原因，九巴無意改變此分段及其收費；
- (c) 乘客乘搭往屯門方向的荃灣路線，再轉乘長途路線時須補 7 角差額的安排，也同樣根據類似的原則，即不希望因票價上的差距而出現不必要的轉乘，影響資源調配及運作，以及
- (d) 對於安排其他路線在轉乘站設分站持開放態度，也將會安排

59X 及 67X 線在轉乘站設分站，如委員同意，希望可在 10 月 5 日一併安排 258D 線在轉乘站設分站，以疏導 259D 線乘客。

24. 多名委員發表第二輪的意見或提問，內容綜述如下：
- (a) 明白巴士公司有其商業決定，不過仍希望巴士公司可研究改善收費安排，令市民得益；
  - (b) 指出取消 267S 線後會影響兆康及富泰的服務，故應把資源調往 67M 線而非 58M 線。署方建議乘客轉乘 60X 線，但 60X 線只能前往佐敦，不駛經金巴利道及中間道。此外，查詢有否措施令原本的乘客以不多於原本的車費前往原來的目的地；
  - (c) 查詢 N30 線仍未能在轉乘站設分站的原因，認為應先提供深宵巴士線的跨巴士公司轉乘及優惠，並在本年 9 月 28 日前推行；
  - (d) 要求提供增加車輛後的班次詳情，如 68A 線、960 系列的分布，以及調整 59A 線後，有關資源調配至 58M 及 59M 線的詳情。建議把取消星期六特別車班次後騰出的資源調配至 960X 線；
  - (e) 希望不要取消 66 線，因為 66M 線的載客量增加 17%，證明當區居民仍然乘坐巴士前往九龍，而且只增加一部巴士至受影響的小區並不足夠，亦建議以票價優惠作補償；
  - (f) 表示路線重組後可調配資源，應增加 62X 線的班次及安排全日行走；
  - (g) 表示重組後應開設新線往馬鞍山及將軍澳等地區；
  - (h) 希望可在轉乘站安排分段收費，令無須轉乘的大欖居民不必付全程車費，並建議在屯門市中心推行另一分段收費，因為 52X 線以屯門市中心為總站，如乘客前往屯門碼頭或兆康，須再轉乘並繳付兩程車費；
  - (i) 指出應盡快落實 962 系列重組，若有不足，可進行全面檢討；
  - (j) 希望盡快提供 E33 線的轉乘優惠，如暫時沒有，則應加強有關宣傳，以免乘客多付車費；
  - (k) 指出 53 線班次疏落，每 30 分鐘才有一班；
  - (l) 希望安排所有巴士線在轉乘站設分站，加強 258D 線的服務，並盡快提供港島路線的跨巴士公司轉乘優惠；
  - (m) 指出署方建議在取消 259B、259C 及 259E 線的星期六特別班次後，受影響乘客可乘 59M 線再轉乘 60X 線，就此，指出 59M 線屯門碼頭站的人龍已很長，乘客在龍門居站已難以登車，預計取消有關特別班次將會影響約 400 多人，查詢有關資源調配的安排。此外，59M 線往屯門方向的乘客眾多，但現時只有該

線可前往龍門居，候車時間長，如在本年 10 月 5 日才安排 59X 線在轉乘站設分站會太遲；

- (n) 認為取消服務大興區的 66 線後，應為 66M 及 66X 線各增加兩個班次，尤其是早上繁忙時間。此外，查詢 234X 線與 66M 線的班次的轉駁時間是否配合，以及 59A 線的班次經調整後，對受取消 66 線影響的乘客是否有幫助；
- (o) 認為距離本年 9 月 28 日只有兩星期，宣傳時間不足，而且轉乘優惠安排仍未確定；建議延遲半個月才推行有關重組，方便居民適應。此外，查詢轉乘站(往九龍方向)運作後，66X 線的乘客量變化，以及會否調整由屯門往九龍東的 258D 及 62X 線的班次；
- (p) 認為以五天工作周作為取消星期六繁忙時間特別巴士線的理據並不充分，但希望九巴只試行縮減班次而不全面取消服務，讓市民逐步適應。同時擔心將來巴士公司會以相同原因取消其他繁忙時間的班次；
- (q) 查詢取消 263M 線後，如何安排騰出的八部巴士，以及增加 68A 線班次的詳情，尤其是早上繁忙時間的班次安排。此外，現時只增加三部巴士至 960P 等系列，要求在早上繁忙時間增加多一班 960P 線班次至四個班次。

25. 運輸署關女士的回應綜述如下：

- (a) 只取消 267S 線星期六早上一個班次，因為只有 23 名乘客，並建議以 67M 線轉乘 60X 線前往佐敦，騰出的資源會保留在區內，如調配至需求殷切的 58M 線。此外，若乘客前往佐敦前的站，可轉乘較便宜的 60X 線，若前往佐敦後的站(如尖沙咀金巴利道及中間道)，可轉乘 260X 線；
- (b) 正與巴士公司商討跨巴士公司及 N30 線的轉乘服務安排，由於日間路線的需求及影響較大，故希望先推行日間服務。將會在本年 9 月 28 日先安排 N962 及 N260 線在轉乘站設分站，稍後才研究 N30 線的安排；
- (c) 由於 960X 及 960P 線屬早上繁忙時間的特別服務，會先增加兩個 960X 線的班次，然後把有關資源在其他時間調配至 960 線，加強 960 系列整體服務水平；由於下午繁忙時間沒有 960X 線，所以會加強由港島往屯門的 960 線服務，然後乘客可轉乘短途路線往各小區，希望有關服務改善能惠及整個屯門區的乘客；
- (d) 署方及巴士公司一直聽取委員的意見及進行檢討，將在下次會議提供數據，顯示推行建議的調整組合後，各路線的載客量變

- 化或比例，如有需要，將會增加服務，不斷改善服務質素；
- (e) 對於開辦新路線往外區，並由轉乘站作為始發點的建議持開放態度，但希望先滿足現時乘客的需求，如順利推行 9 月 28 日的計劃，下一步會再檢視新增巴士服務的需要；
  - (f) 已提醒巴士公司盡快安排 E33 線的轉乘優惠，將會盡快通知委員有關該線與九巴路線轉乘安排的細節及實施日期；
  - (g) 基於商業運作原則，署方會繼續與巴士公司商討跨巴士公司轉乘優惠的可行性，希望巴士公司在可行的情況下盡量提供；
  - (h) 取消的服務是星期六早上繁忙時間的特別班次，並沒有調整星期一至五的服務，只調整了星期六及日乘客量很低的路線，該些路線每班車只有 10 至 20 多名乘客，故推算與五天工作周有關。現時各小區均有比較頻密的短途路線前往轉乘站，轉乘站也有直接替代服務，同樣方便。全港的情況也一樣，增加客量高的路線的班次，而調整客量低的路線的班次，其他區也陸續配合乘客的需求，調整或取消星期六早上的特別班次，以及
  - (i) 文件已簡述取消星期六早上繁忙時間的特別班次後，資源將會調配至哪些路線。署方會監察星期六由龍門居開出的 59M 線的情況，如有需要，會考慮增加服務。

26. 九巴蔡女士的補充如下：

- (a) 由於 59M 線的候車人龍在龍門居及轉乘站較長，所以將安排 59X 線於本年 10 月 5 日在轉乘站設分站，但須謹慎逐步檢視轉乘站的容量，避免在初期出現問題，故未能在更早的時間安排；
- (b) 須待差不多所有長途路線在轉乘站設分站，並評估乘客流量及乘車模式後，才可推行往九龍方向長途轉長途或短途路線的轉乘優惠，視乎客觀情況及評估結果，希望可在 10 月內安排；
- (c) 已備悉跨巴士公司轉乘優惠的建議。明白現時九巴在屯門路線網絡上並未全面，例如：九巴沒有由屯門至銅鑼灣的直線服務，乘客不能於轉乘站轉乘九巴往銅鑼灣的直線等，但已提供 960 及 961 線轉乘 968 線的轉乘優惠以補其不足，以及
- (d) 對新增路線往其他地區的建議持開放態度，把刪減的資源投放至乘客有真正需要的路線，視乎需求評估，可作為試點安排新增的地區路線或特快線。

27. 運輸署呂女士的補充如下：

- (a) 取消 66 線後可騰出八部巴士，大部分仍然服務大興區，包括

為 66M 及 66X 線各加一部巴士，以及將三至四部調配至 960 系列；

- (b) 雖然 66M 線現有載客量不高，但預計取消 66 線後，有關乘客會轉搭 66M 線，所以在繁忙時間的班次將由 20 分鐘加密至 10 至 12 分鐘一班，晚上繁忙時間由 20 分鐘加密至 10 分鐘一班，而 66X 線則由 10 至 12 分鐘加密至 7 至 8 分鐘一班，載客量將會增加 20-30%，相信足夠應付乘客需求；
- (c) 理解乘客希望盡快安排港島路線在轉乘站設分站，以及加強其他長途線服務，所以將於本年 9 月 28 日實施有關安排，並將在下星期初展開宣傳計劃，以及通知現有乘客；而兩星期的宣傳期應已合適，若太早宣傳，居民反而會容易忘記，以及
- (d) 234X 線繁忙時間的班次為 12 分鐘一班，而 66M 線則加密至 10 至 12 分鐘一班，可以互相配合，乘客可在同一個巴士站(即屯門公路後第一個站)轉乘，十分方便，總車費與現時 66 線的車費一樣。

28. 九巴溫先生的補充如下：

- (a) 960P 線本已有三個班次，重組後增加一班至共四個班次，而 960X 線本已有一個班次，會增加至共三個班次，故總共有七個班次由洪水橋前往港島，以及
- (b) 將於會後向相關議員提供有關增加 68A 線三部巴士的詳情，並會同步為 258P 線增加一個班次往藍田。

29. 經討論後，主席詢問委員有否反對於本年 9 月 28 日及 10 月 5 日推行有關計劃，並建議署方及巴士公司在三個月內作出報告及檢討，若有問題，須立即檢討。就主席的詢問，沒有委員提出意見。主席總結表示，容許署方及巴士公司試行有關計劃，請他們繼續研究委員會的意見，並盡快進行宣傳，屯門對外交通工作小組將繼續跟進轉乘站的安排。

運輸署、巴士  
公司及  
屯門對外交通  
工作小組

### **(M)建議擴闊富健花園巴士站行人通道**

**(交通及運輸委員會文件 2013 年第 56 號)**

30. 主席表示，有關文件由地區設施管理委員會轉交交委會跟進。

31. 運輸署葉嘉鋒先生表示，有關巴士站附近有兩條行人路，一條約 3 米闊，另一條約 7.5 米闊。署方於本年 8 月 20 日下午 5 時至 9 時在現場視察及統計人數，結果反映兩條行人路的使用量屬可接受

的水平。他曾與文件提交人討論相關事宜，將一起研究其他改善行人路環境的方法，並樂意一起前往視察。

32. 文件提交人表示，其中一條行人路上擺放了很多雜物，阻塞行人通道，妨礙下車的乘客，若上方行人路的使用量屬可接受的水平，希望署方可研究推行措施，使下方闊約 7.5 米的行人路更加暢通無阻，並希望與署方一起前往視察。

33. 主席總結表示，請運輸署繼續聯絡文件提交人，並請屯門區內交通問題工作小組跟進。

運輸署及  
屯門區內交通  
問題工作小組

### **(N) 要求改善小巴候車設施**

**(交通及運輸委員會文件 2013 年第 57 號)**

34. 運輸署呂女士表示，已在上星期改善小巴站的情況，採取分流，把部分路線搬往以前臨時站的位置，即必興樓附近，以便乘客在合適的地方候車。圖中的候車亭屬香港鐵路有限公司(下稱「港鐵」)管理，署方已將改善遮光效果的意見轉交港鐵考慮。

35. 文件提交人表示，有蓋候車亭未能有效遮擋陽光，建議由屯門區內交通問題工作小組跟進，並希望港鐵在會議上交代跟進情況，亦希望運輸署可協助跟進。

36. 主席總結表示，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

### **(O) 要求擴闊黃崗圍路雙線行車**

**(交通及運輸委員會文件 2013 年第 58 號)**

37. 文件提交人表示，運輸署早前加設指示牌指示重型車輛向黃崗圍路行駛，但黃崗圍路先天不足，當興建深港西部通道時，曾要求黃崗圍路以雙線行車，但路政署表示車流量不多，故設計成單線行車，以致現時不勝負荷。福亨村路狹窄，擴闊需時，故希望署方研究擴闊黃崗圍路，因為附近石礦場的超重型車輛經常行駛福亨村路，對豫豐花園、翠薈、綠怡居一帶構成交通及噪音滋擾，而且車輛停泊在路旁會影響行人通道。希望短期而言，署方可擴闊黃崗圍路，長遠上，署方應研究如何完善深港西部通道，延續現有接口位

至石礦場及掃管笏，屆時石礦場的車輛可駛上元朗公路，無須再經福亨村路或黃崗圍路。此外，表示由於石礦場屬新墟選區，故屯門鄉郊選區不清楚關於石礦場的進展。

38. 運輸署何女士的回應綜述如下：

- (a) 署方十分關注福亨村路及黃崗圍路一帶重型車輛引致的交通問題，而豫豐花園、翠蒼及綠怡居的居民也曾反映噪音及泥塵問題，署方一直積極與土木工程拓展署、環境保護署、食物環境衛生署及警方舉行會議，希望改善有關情況；
- (b) 署方須視乎交通數據及使用量決定是否須把黃崗圍路改成雙線。現時，車輛主要取道福亨村路，而黃崗圍路則屬輔助性質，故此，署方的計劃是積極研究擴闊福亨村路，至於黃崗圍路，現時容許單線雙向行駛，重型車輛迎面經過時會比較狹窄，署方會先改善部分彎位和擴闊黃崗圍路接駁福亨村路的連接路，之後再研究其他提升交通安全的措施；
- (c) 署方正研究在順達街路口容許右轉的安排，讓前往元朗方向的重型車輛可選擇取道順達街，減輕福亨村路的交通負荷，以及
- (d) 署方正為上述改善建議擬備圖則，稍後會發予相關議員及進行區內諮詢。署方亦會安排與相關議員進行視察。

39. 有委員認同有需要改設雙線雙程行車，因為區內較大型的寵物公園將會開放，有關部門應作長遠及妥善的策劃，避免出現擠塞或發生交通意外。

40. 文件提交人希望署方盡快把黃崗圍路連接福亨村路橋下位置更改為雙線雙程行車及劃上黃線，減少車輛停泊及阻塞交通的情況。此外，預計寵物公園在年底建成，但附近泊車位不足，建議除去橋下位置的雜草，在該處加設 50 個臨時泊車位。

41. 經討論後，主席請運輸署繼續研究委員的意見，並請屯門區內交通問題工作小組跟進。

運輸署  
及屯門區內交  
通問題工作小  
組

**(P) 要求B3系列改善服務****(交通及運輸委員會文件 2013 年第 59 號)**

42. 運輸署呂女士的回應綜述如下：

- (a) 表示在上次會議提及開辦 B3M 線的目的是服務新墟和屯門市中心一帶的居民，以及疏導 B3X 線下午的乘客。城巴以試驗形式開辦 B3M 線，在上午 9 時 50 分後的非繁忙時間以單層巴士行駛，每半小時一班。由於繁忙時間的資源已投放在 B3 和 B3A 線上，以致未能在該段時間行走 B3M 線。由於得到支持，所以城巴在會後開辦了該線，暫時反應一般，如果確定該線能有效分擔 B3X 線的負擔，將會繼續營運；
- (b) 就改善脫班情況的建議，表示城巴投放大量資源在 B3 系列路線上，在 9 月開學後，尤其在早上上學時間，深圳灣南下往屯門方向 B3A 線的需求有所增加，所以城巴已調派後備巴士和單層巴士行走 B3A 線，以疏導乘客，以及
- (c) 就增加 B3 系列整體班次的建議，指出城巴已經在上個月增加 B3 和 B3A 線星期六中午時間北上的班次，並將會進一步增加 B3A 線在早上繁忙時間南下的班次，以配合乘客的需求。

43. 城巴龔先生表示，由 2007 年開辦有關路線至今，一直依照深圳灣口岸的硬件設計，即右上左落的模式，安排落客站靠近落客的士站和扶手電動輸送帶。他指出，以往也曾提及作出彈性安排的情況，若兩個落客站已有其他巴士使用，巴士車長可酌情在上客站的位置讓乘客下車，以免影響其他路線出站；若該巴士趕着開出下一個班次，而後備車長已準備妥當，城巴也會彈性安排在上客站的位置讓乘客下車，然後立即上客。若在其他情況將上客區和落客區互調，將會出現混亂或引起碰撞，故希望委員理解有關安排。

44. 文件提交人的意見綜述如下：

- (a) 不同意運輸署的解釋，指出上次的文件本要求增加 B3A 線的班次，城巴卻只另外開辦 B3M 線，而且有關服務時間對新墟居民的幫助不大，所以認為應重新就 B3M 線的開辦進行諮詢，並指出若 B3X 線的需求大增，只須加強 B3X 線的服務，而不須開辦 B3M 線；
- (b) 認為 B3 線脫班情況嚴重，本來半小時一班車，卻須候車 50 分鐘，故要求加強 B3 線的服務，並質疑增加 B3X 及 B3M 線只為滿足營辦商的利益，而非為了服務居民，以及
- (c) 指出現時深圳灣口岸上落客的設計不理想，改變香港一貫左上

右落的模式，令每一班巴士在該處多行駛一圈路程，浪費時間和燃油，亦影響香港居民，故希望交由屯門對外交通工作小組跟進。

45. 多名委員發表意見或提問，綜述如下：

- (a) 歡迎城巴增加路線，但認為最重要能滿足乘客的需要。指出有很多學生於上學時段在深圳灣口岸因未能登上 B3A 線巴士而遲到，故查詢城巴有否在上午約 7 時增加 B3A 線服務，以及有否增加一班加班車前往富泰，並延長路線至建生，以免浪費資源；
- (b) 要求署方加強監管，而巴士公司在開辦新路線時應聽取區議員的意見，並對城巴突然開辦 B3M 線表示不滿，認為目的只為方便前往西鐵屯門站商場購物的跨境旅客，無須前往屯門市中心乘搭 B3X 線。此外，希望城巴可照顧屯門居民的需要，安排 B3M 線服務屯門鄉事會路、景峰和富泰一帶，並重新考慮加強 B3A 線的服務及檢討有關路線；
- (c) 指出服務景峰和富泰一帶的 B3A 線班次疏落，而 B3M 線的乘客量則不多，故建議延長 B3M 線的路線，駛經杯渡路、青山公路及富泰，然後前往深圳灣。此外，指出深圳灣口岸 B3X 線的指示牌不清，建議城巴仿效某些小巴路線的指示牌，顯示每一個分站的資料和可供乘客轉乘的車輛路線；
- (d) 贊成由工作小組跟進，並指出由上星期六起，西鐵屯門站商場擅自開辦一條循環邨巴路線，往來西鐵屯門站商場至青山公路黃金海岸一帶。他已把資料交予警方，並質疑運輸署採用雙重標準，不批准委員要求的邨巴路線，卻容許大財團開辦上述路線，以及
- (e) 指出曾要求署方安排 E33 和 B3A 線在西鐵屯門站公共運輸交匯處設站，但署方及巴士公司表示空間不足，但西鐵屯門站商場的循環巴士線及 B3M 線卻可在未經委員會同意下設站。他認為有官商勾結之嫌，建議主席致函運輸署署長作出投訴。

46. 運輸署呂女士的回應綜述如下：

- (a) 表示西鐵屯門站商場發展商曾經申請開辦免費穿梭巴士，但署方已書面拒絕有關申請，故此該穿梭巴士屬違規經營，署方已啟動檢控程序，由於行動正在進行，故不便透露詳情；
- (b) 指出 B3M 線以循環線形式行駛，無須長期停泊和安排車長休息，所需空間較 E33 線少，故可在西鐵屯門站公共運輸交匯處

設站，以及

- (c) 表示將會交由工作小組詳細檢討 B3 系列的運作，例如是否服務何福堂和青山公路一帶。

47. 有委員查詢西鐵屯門站商場的免費穿梭巴士在未被批准下仍可經營的原因。此外，認為既然 B3M 線可以循環線形式行駛及設站，由屯門往落馬洲的公共交通工具也可以相同方式行駛至落馬洲支線口岸。另有委員追問 B3A 線繁忙時段的班次及上落客安排有否改善。

48. 城巴龔先生回應表示，城巴參考 9 月 3 日和 4 日深圳灣口岸 B3A 線的運作情況，制訂中長期措施，並已在 9 月 5 日起加開一班 B3A 線特別車，接載多名小學生和家長前往富泰邨附近的小學，而原本的班次則會按照原定路線開往山景邨。他續指出，上午 6 時 50 分在口岸開出的正常班次約有 30 至 40 名乘客；上午 7 時 25 分的約有 50 至 70 名乘客；上午 8 時正的約有 50 至 60 名乘客，情況正常，而上午 7 時 20 分開往富泰邨的特別車約有 30 至 40 名乘客，人數正續漸增加。此外，加開特別車的原因是富泰邨的落客時間較長，因為全部乘客都是小學生，由巴士上層下車比較困難，礙於單層巴士座位有限，若小學生在巴士上站立會較為危險，故選用雙層巴士。由於該部雙層巴士屬後備車輛，因此特別班次的安排屬臨時性質，城巴須再觀察之後的情況，與運輸署商討解決方法及調動資源，若乘客量有變或出現其他情況，會盡量照顧乘客的需要。

49. 經討論後，主席總結表示，請城巴考慮委員會的意見，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

### **(Q) 要求專線小巴 46A 全日 15 分鐘一班行走**

**(交通及運輸委員會文件 2013 年第 62 號)**

50. 主席表示，屯門區內交通問題工作小組正跟進相關的議題 — 「要求加密 46A 專線小巴班次」，建議由工作小組一併跟進是項議題。

屯門區內交通  
問題工作小組

51. 文件提交人表示，居民長期投訴 46A 號線的服務不足，由於附近街市關閉，加上最近西鐵屯門站商場啟用後，往屯門市中心一帶購物的乘客有所增加，屯門鄉事會路一帶也出現交通擠塞，以致該

線的班次不準，繁忙時間 20 分鐘才有一班，故要求增加車輛及班次至每 15 分鐘便有一班，長遠而言，要求安排兩部小巴全日行走該線。

52. 由於會議中途法定人數不足，尚未討論的議程項目，將另行安排在續會上討論。會議於下午 1 時 45 分結束。

(會後補註：是次會議的續會已於本年 10 月 10 日舉行。)

屯門區議會秘書處

日期：2013 年 10 月 22 日

檔號：HAD TMDC/15/25/TTC/13



**URS** | 

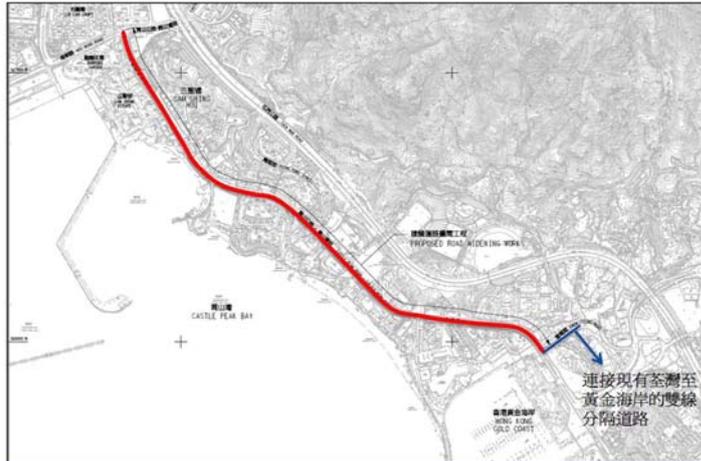
屯門區議會  
交通及運輸委員會會議 (2013年9月13日)  
青山公路－青山灣段擴闊工程諮詢

## 簡報目錄

- 1) 工程背景及概要
- 2) 交通影響評估摘要
- 3) 建議改善方案及樹木調查報告摘要
- 4) 環境檢討摘要
- 5) 行人天橋改善方案
- 6) 公眾諮詢

## 工程背景

- 1) 勘測研究項目展開日期：2012年6月
- 2) 工程範圍：青山公路－青山灣段 (由管青路近黃金海岸第一期到海榮路)  
全長約1.9公里



## 工程概要

- 1) 工程計劃：預計於2016年動工，2019年 啓用
- 2) 工程概要：
  - 擴闊現有雙線不分隔道路為雙線7.3米闊的分隔道路；
  - 改善道路的設施及提升現有路段上的路口設計；
  - 提供隔音屏障/ 隔音蓋罩等噪音緩解措施；
  - 改建現有三聖邨行人天橋；及
  - 其他相關工程，如道路排水系統、交通輔助設施等

## 現有道路及路口

### 現有青山公路 - 青山灣段路口情況



## 交通影響評估摘要

2012年行車量/容車量比率:

青山公路-青山灣段	0.68
-----------	------

2016年行車量/容車量比率:

青山公路-青山灣段	0.96
-----------	------

2021年行車量/容車量比率:

	沒有進行擬建改善工程	已進行擬建改善工程
青山公路-青山灣段	1.30	0.69

## 交通影響評估摘要

2012年車輛流量/路口容車量比率:

路口	交通控制方法	比率
J1	交通燈控制	0.2
J2	優先通行	0.60
J3	優先通行	0.35
J4	優先通行	0.13
J5	交通燈控制	0.63
J6	迴旋處	0.80
J7	優先通行	0.93
J8A	優先通行	0.10

## 交通影響評估摘要

2016及2021年車輛流量/路口容車量比率:

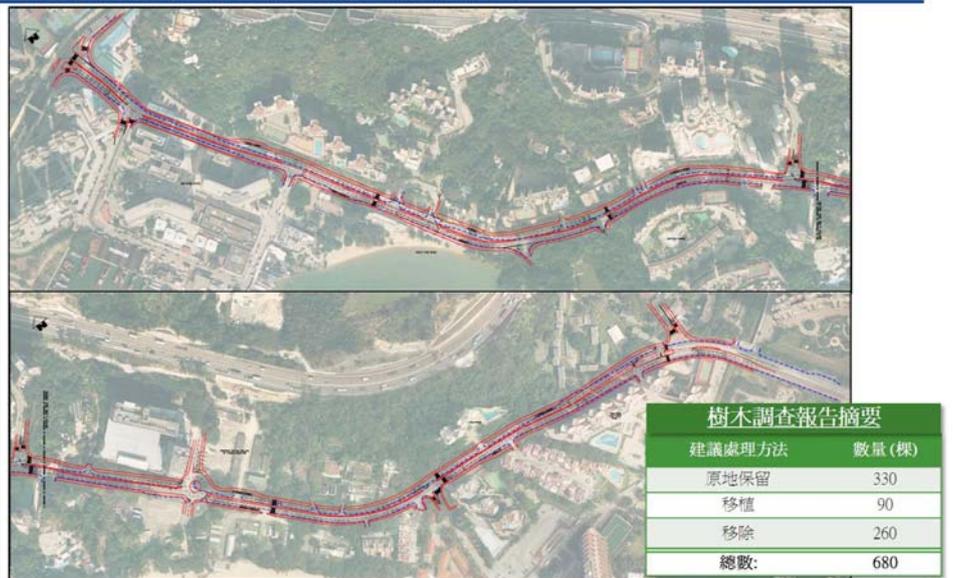
路口	沒有進行擬建改善工程		2021年已進行擬建改善工程	
	交通控制方法	比率	交通控制方法	比率
J1	交通燈控制	1.04(0.72*)	交通燈控制	0.91
J2	優先通行	1.30*	交通燈控制	0.57
J3	優先通行	0.36(0.43*)	優先通行	0.27
J4	優先通行	0.59(0.25*)	交通燈控制	0.59
J5	交通燈控制	1.13*	交通燈控制	0.72
J6	迴旋處	1.17*	迴旋處	0.82
J7	優先通行	1.77*	交通燈控制	0.56
J8A	優先通行	0.28(0.13*)	優先通行	0.11

\* 路口之比率為2016年之估算。

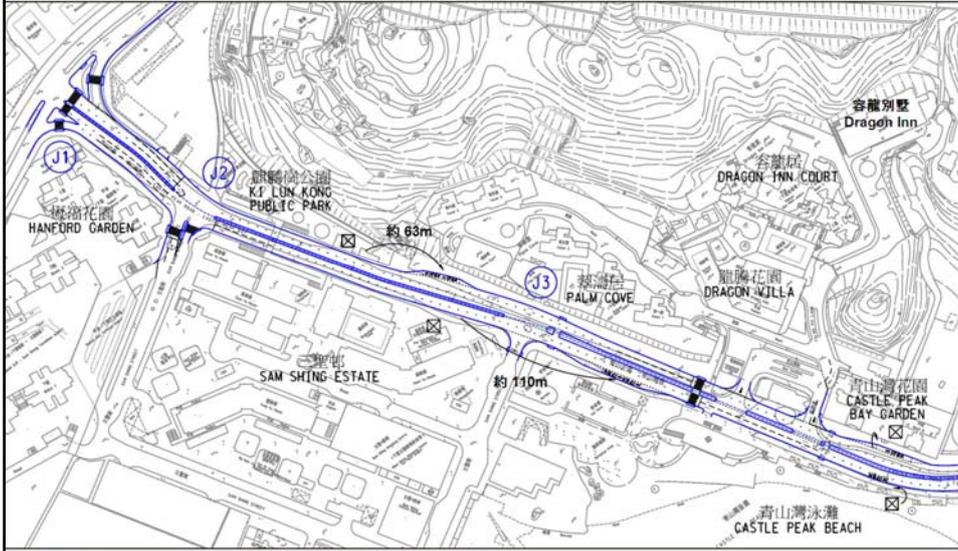
## 現有青山公路 – 青山灣段沿線公共設施



## 道路整體設計及樹木調查報告摘要



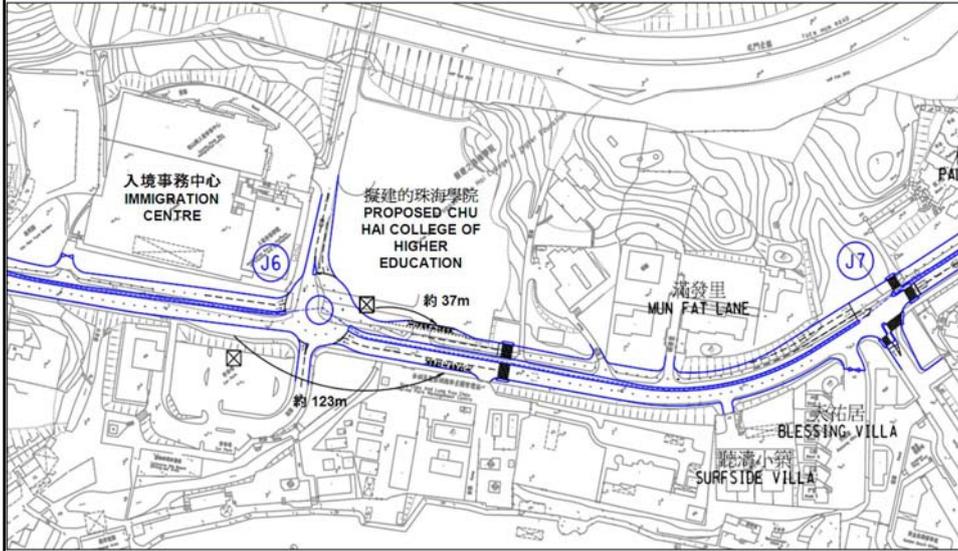
# 道路整體設計 (第一張, 共四張)



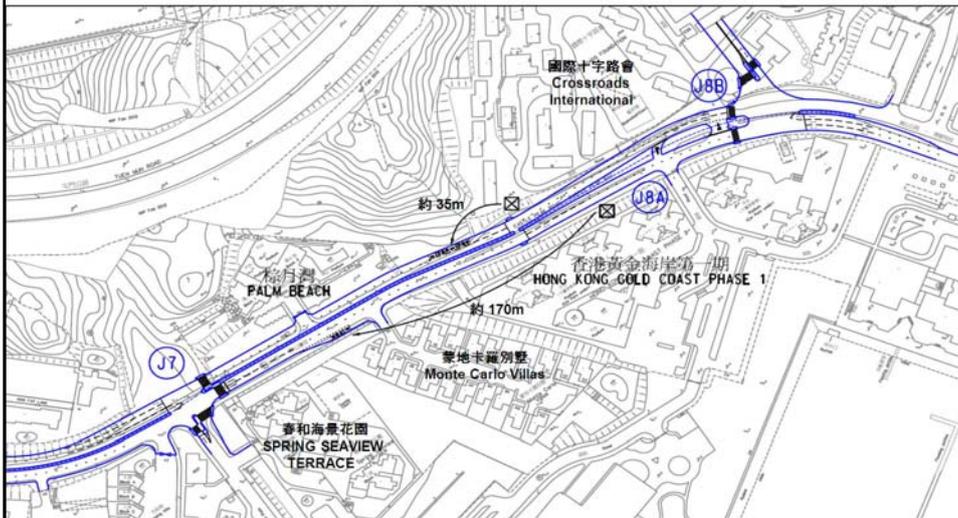
# 道路整體設計 (第二張, 共四張)



### 道路整體設計(第三張, 共四張)



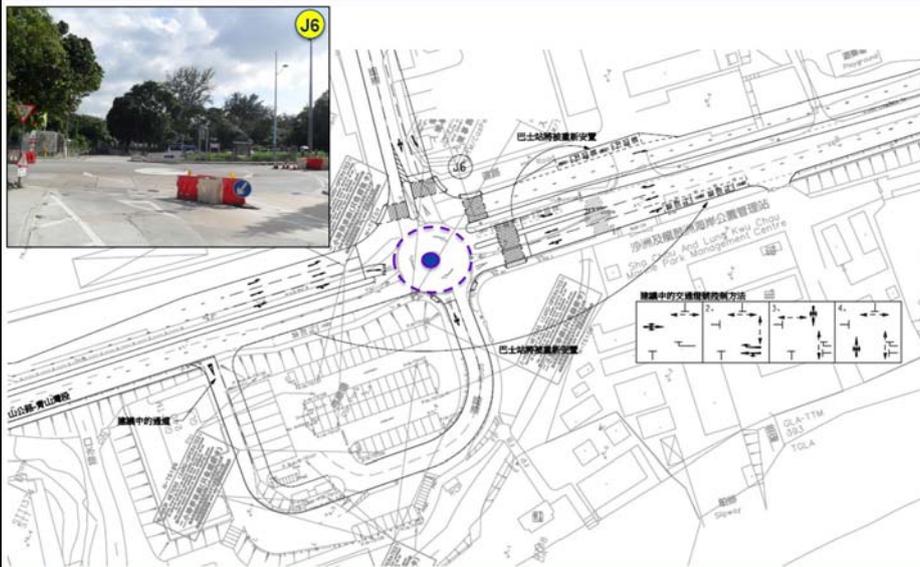
### 道路整體設計(第四張, 共四張)



建議路口改善方案 - 青山公路-青山灣段 / 近舊咖啡灣泳灘通道 (J6) <方案一 - 迴旋處>



建議路口改善方案 - 青山公路-青山灣段 / 近舊咖啡灣泳灘通道 (J6) <方案二 - 交通燈控制>



建議路口改善方案 - 青山公路-青山灣段 / 往國際十字路會通道 (J8B) <方案一 - 建議掉頭設施>



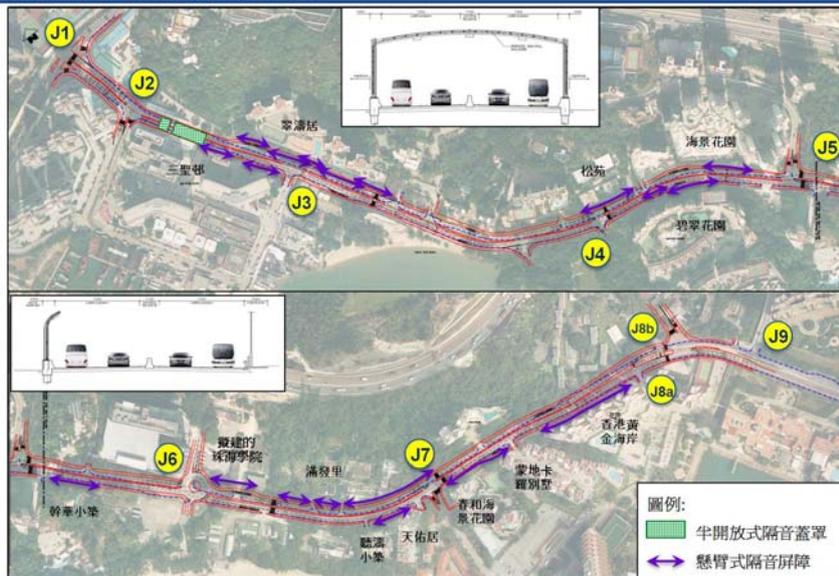
建議路口改善方案 - 青山公路-青山灣段 / 往國際十字路會通道 (J8B) <方案二 - 沒有掉頭設施>



### 環境檢討摘要

- 環境檢討的主要目的是評估對研究範圍內潛在的環境影響。檢討項目包括噪音、空氣質素、生態、視覺、水質等影響評估。
- 環境保護署確定不屬於環境影響評估條例下的指定項目。
- 技術限制: 可用的政府用地、道路安全設計、行人和車輛視線及實地的地形空間等各方面的限制，以及盡量避免影響私人土地。
- 建議以下兩種噪音紓緩設施: 半開放式隔音蓋罩及懸臂式隔音屏障。
- 空氣質素、生態、視覺、水質等可能造成的影響符合現行環保法例要求。

### 建議噪音紓緩設施方案



### 三聖邨附近的建議噪音紓緩設施模擬圖



三聖邨附近建議隔音蓋罩



翠濤居外建議隔音屏障

### 路口J6附近的建議噪音紓緩設施模擬圖



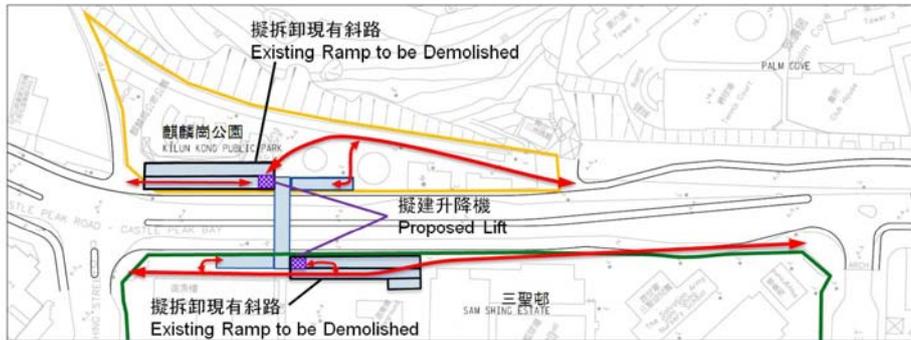
模擬擴闊後情況



擴闊前實況

近舊咖啡灣泳灘通道附近

## 三聖邨現有行人天橋改善工程方案



### 圖例 Legend

- |   |                                     |  |
|---|-------------------------------------|--|
| 麒麟崗公園範圍<br>Ki Lun Kong Public Park Land Lot | 擬建升降機<br>Proposed Lift              | 擬拆卸現有結構<br>Existing Structure to be Demolished |
| 三聖邨範圍<br>Sam Shing Estate Land Lot          | 建議行人路線<br>Proposed Pedestrian Route | 現有結構<br>Existing Structure                     |

## 三聖邨現有行人天橋加設升降機



## 公眾諮詢

### 公眾諮詢報告：

#### 1) 諮詢問卷調查(進行日期 - 2013年2月)

收到23份回覆問卷(共發出111份)：

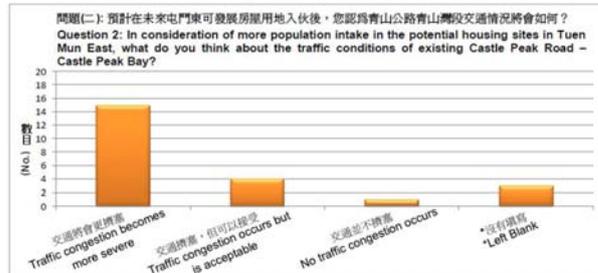
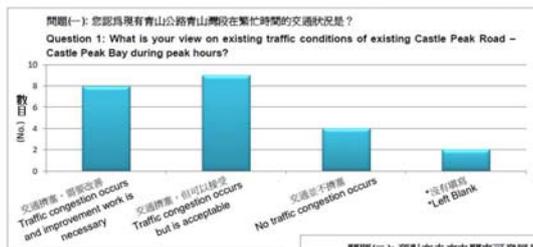
#### 2) 進行3次公眾簡報會(進行日期 - 2013年3月至5月)

主要關注事項包括：

- 土地回收安排
- 噪音紓緩設施帶來的視覺衝擊
- 儘量減少移除現有樹木，並增加沿線綠化以美及改善居住環境
- 考慮其他解決交通流量問題的方案

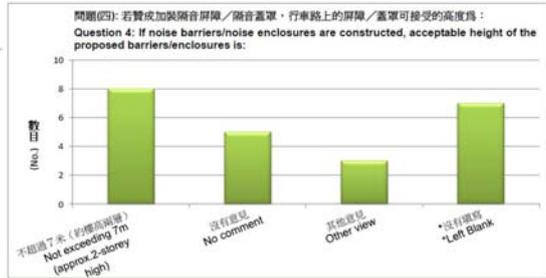
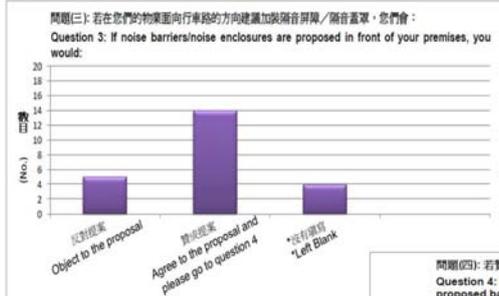
## 公眾諮詢

### 諮詢問卷調查結果



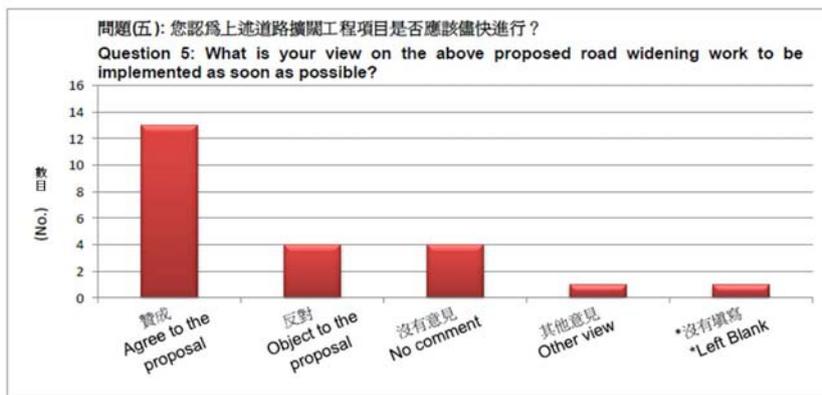
## 公眾諮詢

### 諮詢問卷調查結果 (續)



## 公眾諮詢

### 諮詢問卷調查結果 (續)



謝謝

「人人暢道通行」計劃  
為屯門區一座行人天橋加建無障礙通道設施  
屯門區交通及運輸委員會會議  
(13.09.2013)



HIGHWAYS DEPARTMENT

MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE

路政署

主要工程管理處

「人人暢道通行」計劃

- 區議會選出3個優先項目
  - 技術可行性勘查研究已於6月底開展
    - NS42 – 橫跨屯興路近屯門公路
    - NF174 – 橫跨屯門河道及屯門公路連接青杏徑及新和里
    - NF315 – 橫跨龍門路近龍門輕鐵站

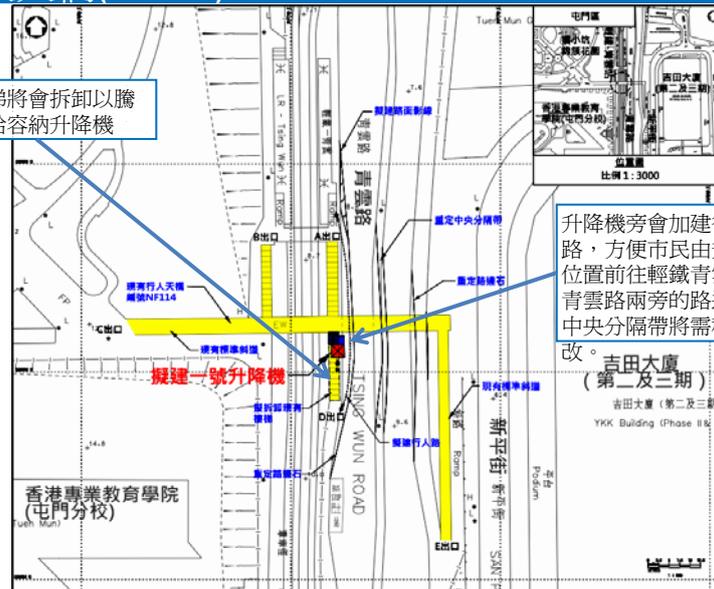
## 「人人暢道通行」計劃

- 原有計劃
  - 正進行詳細設計工作
    - NF114 – 橫跨青雲路近香港專業教育學院(屯門分校)的行人天橋

3

## 橫跨青雲路近香港專業教育學院(屯門分校)的行人天橋(NF114)

現有樓梯將會拆卸以騰出空間給容納升降機



升降機旁會加建行人路，方便市民由升降機位置前往輕鐵青雲站。青雲路兩旁的路邊石及中央分隔帶將需稍作修改。

4

橫跨青雲路近香港專業教育學院(屯門分校)的  
行人天橋(NF114)



現有行人天橋樓梯



加裝一號升降機後的模擬完成圖

5

歡迎提供意見及支持  
謝謝

**屯門區議會**  
**2012-2013 年交通及運輸委員會第十一次會議**

**九龍巴士(一九三三)有限公司之回應**

**有關改善巴士轉乘站服務、乘搭九巴 52X 線在屯門公路轉車站(往市區方向)享有轉乘優惠，以及增加巴士路線經轉車站事宜**

屯門公路轉車站(往屯門方向)於今年 7 月 27 日啓用後，轉車站已全面投入服務，我們會逐步檢視有關運作，繼續與區議會、運輸署及居民組織等保持緊密聯繫，就轉車站及檢討區內巴士路線服務安排交流意見，務求為乘客提供更適切的服務。

對於 52X 線的轉乘優惠，在現行的巴士轉乘計劃下，當屯門區乘客乘坐短途巴士路線，包括往荃灣方向的 53 線、59M 線、60M 線或 66M/66P 線，或往葵芳方向的 57M 線、58M 線、61M 線或 67M 線，或往青衣方向的 68A 線，在抵達屯門公路轉車站轉乘往九龍方向的 52X 線時，均可獲享轉乘車資優惠；當乘客於屯門區乘搭 52X 線，然後在上述轉車站乘坐第二程路線往九龍方向時，則不獲轉乘優惠。我們會在完成目前建議的屯門區路線重組方案後進行評估，完成檢討後會考慮於轉車站擴大 52X 線的轉乘優惠範圍。

有關 61M 線往屯門方向的轉乘安排，我們已增加轉乘路線指示，方便乘客在轉車站上下兩層之間進行轉乘。隨著將來有更多路線加入停靠轉車站，我們會檢視有關轉乘路線的指示標記，根據情況增加有關指示，務求使乘客更清晰地獲取轉乘資訊。

對於青山公路往轉車站的巴士服務、開辦其他前往各區的巴士服務，以及增加停靠轉車站的巴士線，改善由旺角往屯門方向的交通網絡，我們會在全面檢討屯門公路轉車站啓用後之成效，一併考慮各方意見，包括上述建議，作為日後改善有關巴士服務的參考，我們對任何新路線和新服務的建議持開放態度，會研究有關需求、可行性及資源調配等因素，與運輸署商討。

2013 年 9 月

屯門區議會  
2012-2013 年交通及運輸委員會第十一次會議

九龍巴士(一九三三)有限公司之回應

有關屯門公路轉車站轉乘補付差價的政策，以及區內分段收費第一站改為屯門公路轉車站事宜

九巴 59M、60M 及 66M/66P 線是往來荃灣鐵路站及屯門區之間的短途巴士線，全程車資為港幣 8 元。屯門公路轉車站(往屯門方向)於今年 7 月 27 日啓用後，乘客若乘搭由荃灣區開出的九巴 59M、60M 或 66M/66P 線，到轉車站後轉乘前往屯門的 52X、57M、58M/58P、60X、61M、61X、67M、259D、260X 或 263 線，需補付車資 0.7 元。

對於免費轉乘上述 10 條路線的建議，這可能引致乘客因車費較低而出現不必要的轉乘情況，對乘客出行模式及巴士資源調配造成負面影響，並可能減低轉車站的運作效率。

至於將 57M、58M 及 67M 在荃灣眾安街往屯門方向的分段收費下調，以及往屯門區內分段收費第一站改為屯門公路轉車站的建議，我們已備悉有關意見，以作日後檢討巴士服務時的參考。

現時逾九成在屯門公路轉車站登車的乘客，均作為轉乘，他們已享有轉乘優惠，分段收費對他們沒有影響，而其他在轉車站附近居住或工作的乘客，他們乘搭 52X 線及 53 線前往屯門已享有分段收費。

事實上，我們在釐定巴士路線的分段收費時，會詳細考慮乘客的需求模式、分段收費對該路線及整體財政的影響、其他交通工具的收費及在車務運作上可行性等不同因素。然而九巴正處於嚴峻的經營環境，面對油價高企及其他營運支出持續上升，加上路線重組工作只是剛起步，我們仍面對重大的財務及營運壓力，因此必須小心衡量上述建議對公司整體票價所帶來的壓力。

2013 年 9 月

屯門區議會  
2012-2013 年交通及運輸委員會第十一次會議

九龍巴士(一九三三)有限公司之回應

有關乘客到屯門公路轉車站後八達通負值而未能享有轉乘優惠事宜

自屯門公路轉車站啓用後，九巴為停靠轉車站的路線提供轉乘優惠，乘客使用同一張八達通卡，在轉車站可免費或補差價進行轉乘，而乘客繳付第一程車資後，八達通卡的餘額必須為正數，否則不能享有優惠。對於在八達通卡出現負值仍可拍卡享有轉乘優惠的建議，我們已備悉有關意見，日後全面檢討轉乘優惠政策時會作參考。

至於在轉車站加設八達通自助增值機，九巴並無擁有有關八達通自助增值的技術，加上轉車站屬開放式設計，設置增值機存在保安問題，我們現階段無意提供有關設施。

2013 年 9 月

來函檔號：HAD TMDC13/10/TTC/13  
函件日期：2013年9月2日  
收件日期：2013年9月2日  
本函檔號：CC-IC-LE-U-07



新界屯門  
屯喜路1號  
屯門政府合署2樓  
屯門區議會秘書處屯門

傳真：2451 1598  
電話：2451 3054

致屯門區議會秘書：

### 屯門公路巴士轉車站增設八達通增值機等事項

感謝閣下於9月2日電郵致函本公司，邀請我們派員出席屯門區議會交通及運輸委員會於本月13日舉行之會議，討論於屯門公路巴士轉車站增設八達通增值機等事項，本公司現回覆如下。

就乘客在八達通負額時仍能在轉車站享有轉乘優惠方面，現時在九巴安裝的八達通讀寫器已經達到上述要求。當乘客繳付第一程車費後，如轉乘的第二程為零車資時，即使八達通為負額仍能享用轉乘優惠。當然若乘客轉乘的第二程並非零車資，而其八達通為負額時，因該負額八達通未能支付車資，乘客便不能享用轉乘優惠。故此，九巴在「乘客須知」中提到乘客需要為八達通準備足夠餘額，才能享用轉乘優惠。

至於在轉車站增加八達通增值機，基於保安理由，設置八達通增值機的環境和地點，必須有良好的安全和管理措施，故現階段八達通增值機只限於在具備上述條件的地點安裝。至於閣下提到轉車站設有飲品售賣機，我們相信自助販賣機因為只接受八達通及小額零錢付款，其裝置及保安要求跟八達通增值機會有顯著分別。

我們明白貴會對於在轉車站加設八達通增值機的關注，同時也希望貴會能夠理解目前未能在上述地點安裝八達通增值機的保安理由。因此，目前來說，我們希望用戶可利用現有遍佈全港的數千個八達通增值點進行增值，或使用21間金融機構所提供的八達通「自動增值服務」。

希望以上回覆能解答貴會的問題。而貴委員會於9月13日舉行之會議，恕本公司當日未克出席，敬請見諒。若閣下尚有其他問題，歡迎隨時致電2266 2203與本人聯絡，或致電2266 2608聯絡公共事務高級經理陳群香小姐。順頌

鈞祺！

企業傳訊部總經理



焦揚  
2013年9月6日

屯門區議會  
2012-2013 年交通及運輸委員會第十一次會議

九龍巴士(一九三三)有限公司之回應

**有關九巴 263 線車資事宜**

九巴 263 線於去年 12 月屯門公路轉車站(往九龍方向)投入服務後開始停靠，讓乘客可以在轉車站轉乘該特快線透過城市隧道直接前往沙田，中途不停荃灣市區，提供更快捷和更直接的服務。而我們在釐定巴士票價時，會考慮多方面因素，包括車輛種類、服務地區、路程距離、乘客的乘車模式、路線的財務表現、市場營運環境、類似巴士路線及其他交通工具的收費，並會依據政府批准的收費標準，經運輸署審批才釐定路線的車費；由於每條路線的類型及行車里數各有異同，所以對上述每項因素的考慮程度亦有所不同。事實上，乘客仍可繼續在屯門乘搭相關巴士線前往荃灣市區，再轉乘經城門隧道的巴士線到沙田，其總車資亦較便宜，然而有關車程較長、停站較多，乘客可自行衡量以作選擇。

至於加密 263 線班次的建議，我們正密切關注各屯門巴士線在屯門公路轉車站全面啓用後的需求變化，詳細審視乘客在乘車模式方面的轉變，並會將涉及路線的服務調整方案諮詢區議會屬下交通及運輸委員會，務求為乘客提供更便捷的巴士服務。我們亦已將上述建議記錄在案，以作為未來改善服務的參考。

2013 年 9 月

屯門區議會  
2012-2013 年交通及運輸委員會第十一次會議

九龍巴士(一九三三)有限公司之回應

有關提供連續轉乘優惠事宜

根據九巴現行的八達通巴士轉乘計劃，除個別特別指定路線外，乘客不能連續享有轉乘優惠，即在享用一次轉乘優惠後，便不能在接續第二次轉車時再享有第二次轉乘優惠。

對於部份路線重組後駛經屯門公路轉車站，一些乘客需要兩次轉乘九巴的路線，才能以與以往相同的車資前往同一目的地，為了令這些乘客不受影響，我們計劃為受影響的乘客提供第二次轉乘優惠，將重組巴士服務對乘客的影響減至最低。有關措施需要修訂及測試八達通系統，詳情稍後會作公佈。

2013 年 9 月

# 屯門公路巴士轉乘站

二零一三年九月

1. 報告第二階段運作情況
2. 落實重組方案
3. 啓用後收到的意見及跟進
  - 轉乘車資安排
  - 轉乘站乘客設施

## 乘客出行模式的改變

在轉乘站啓用後靠站路線的乘客量上升的趨勢

巴士路線	起點 - 終點	客量變化比率
53	元朗(東) - 荃灣西鐵路站	+2.0%
57M	山景 - 荔景(北)	~0.0%
58M/58P	良景邨 - 葵芳鐵路站	~0.0%
59M	屯門碼頭 - 荃灣鐵路站	+12.8%
60M	屯門市中心 - 荃灣鐵路站	+2.2%
61M	友愛(南) - 荔景(北)	~0.0%
66M/66P	大興 - 荃灣鐵路站	+17.5%
67M	兆康苑 - 葵芳鐵路站	+2.0%
68A	朗屏邨 - 青衣鐵路站	~0.0%

## 乘客出行模式的改變

巴士路線	起點 - 終點	客量變化比率
52X	屯門市中心 - 旺角(柏景灣)	+4.3%
60X	屯門市中心 - 佐敦(渡華路)	+1.6%
61X	屯門站 - 九龍城碼頭	~0.0%
260X	寶田 - 紅磡站	+2.8%
259D	龍門居 - 油塘	+12.0%
263	屯門站 - 沙田站	+15.2%
E33	屯門市中心 - 機場	+2.0%

## 部份直線服務的乘客量下降或持續偏低

巴士路線	客量變化比率	繁忙一小時載客量	在非繁忙時段內的平均載客率
59A	-19.6%	61%	19%
66 大興— 深水埗(欽州街)	-15.4%	47%	16%
263M 富泰邨總站— 青衣鐵路站總站	-13.7%	37%	9%

### 調節直線巴士服務的班次以配合乘客 使用短線轉短線的組合

- 現時59A 路線約70%的乘客前往荃灣、葵涌。
- 有短線互補後，乘客乘59M在轉乘站轉乘58M (共\$9，比59A\$11) 可以更便宜的車費前往相同的目的地。
- 因應59A的客量減少，故需要調節59A的班次。
- 另外，59M及58M的班次則相應增加。

## 9月28日起取消星期六的早晨及傍晚特別路線的班次

- 因應5天工作週的普遍實施，星期六的繁忙時間特別班次使用量持續下跌。下列路線的星期六/日服務將於9月28日起取消，星期一至五的服務維持不變。

	星期六的班次	星期六平均每班車的載客人數	轉乘安排
<b>59S</b>	早上2班	13	N260 > N241 (\$17), 比59S便宜
<b>259B</b>	早上3班, 下午3班	15	59M > 60X, (\$12.3), 比259B便宜
<b>259C</b>	早上4班	20	59M > 60X (\$12.3), 比259C便宜
<b>259E</b>	早上13班	25	59M(\$8.0), 直接替代服務, 比259E便宜
<b>260B</b>	早上4班	32	60M > 60X (\$12.3), 比260B便宜
<b>260C</b>	早上7班, 下午4班	36	61M (\$8.7)或 60M < > 58M/61M (\$9.0 /\$8.7 ), 比260C便宜
<b>267S</b>	早上1班	15	67M > 60X (\$12.3) 比267S便宜

## 9月28日起取消以下路線

巴士路線	建議修改內容
66 大興 - 深水埗 (欽州街)	取消服務，將巴士資源轉投其他需求增加的巴士路線上
263M (富泰邨 - 青衣站)	取消服務，將巴士資源轉投其他需求增加的巴士路線上

# 取消66號線

- 現時第66號線屯門來往市區的乘客中有56%可選乘其他直接路線。

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

比66車費  
便宜31%

比66行車時間  
節省20分鐘

- 其餘乘客可改乘第60M/66M號轉乘第58M號往來葵涌區的目的地。

例如：  
60M/66M →  
58M

**60M/66M**  
由大興出發

---

乘搭第60M /66M

---

\$8

+

**58M (\$9)**往新葵興  
花園

---

於屯門公路轉車站  
登車

---

八達通轉乘優惠金  
額：\$8

---

只需付：**\$1**

=

總車費：9

比66車費  
便宜23%

第58M號  
總車費

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

比66車費  
便宜23%

9

## 取消66號線後， 往深水埗改用快線車資比66號線高

- 在取消66號後，前往深水埗的乘客，可以直接改乘60X/66X號線，車資比現時略高，行車時間比乘坐66號快約20分鐘
- 增設66M與234X的轉乘優惠，前往深水埗的總車資為\$11.7，令現時66號線往來深水埗的乘客可以相同車資往來深水埗。

# 取消263M號線

- 第263M號線虎地及洪水橋來往市區的乘客中有76%可選乘其他直接路線。  
 ☞ 直接替代服務往荃灣/青衣

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

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

比263M車費便宜12-15%



11

## 取消66號及263M線後， 巴士資源需適量調節至受影響的小區

- 我們會按需要調節服務水平，以滿足各路線的乘客需求
- 將資源調撥至增加前往轉乘站路線的班次，令整個社區整體得益
- 如個別小區服務的需求增加，我們會按需要增加班次

## 取消66號及263M線後， 巴士資源需適量調節至受影響的小區

重組項目	車輛數目	改善項目	車輛數目
取消66號線	8	增強61M的班次	1
取消263M號線	8	增強66M及66X的班次	各1
		增強68A的班次 增強258P的班次	3
		增強259D及263的班次	各2
		增強961的班次	2
		增強960S的班次	1
		增強960X/960P/960的 班次	3
	16	16	

13

### 簡化路線以令乘客更快到達目的地

- 建議修改68A 的路線，此路線乃屯門區內一條往青衣之路線，經行荃灣及葵涌，故建議簡化現有的行車路線，強化連接青衣之角色。
- 由朗屏開出的班次，直接由大窩口前往青衣，往葵涌的乘客可在轉乘站轉乘58M，行車時間可節省約10至12分鐘。



- 68A 現時行車路線 (朗屏往青衣方向)
- 68A 路線修改後的行車路線(朗屏往青衣方向)
- 68M 現時行車路線 (荃灣往元朗方向)

## 轉乘車資安排

## E33號線與九巴路線轉乘優惠

- 對於有乘客建議於屯門公路轉乘站提供E33號線與九巴路線之間轉乘的優惠，龍運巴士公司正與九巴及運輸署協調有關細節
- 需要修訂及測試八達通系統
- 實施時間另行通知

## 連續二次轉乘九巴路線

- 目前乘客在享用一次轉乘優惠後，便不能在接續第二次轉車時再享有第二次轉乘優惠
- 部份乘客反映，在取消66號及263M號線後，少數乘客需要兩次轉乘九巴的路線，才能以相同的車資前往目的地
- 爲了令這些乘客不受影響，我們會增加二次轉乘的優惠予受影響的乘客，將重組巴士服務對乘客的影響減至最低
- 需要修訂及測試八達通系統

# 長者及合資格殘疾人士的轉乘車費安排

- 因應取消乘客量偏低的巴士路線，有部份受影響的乘客，有需要透過巴士轉乘計劃，分兩段車程到達原來一程巴士服務的目的地
- 當成人乘客在巴士轉乘站轉乘時，只需補加第二條巴士路線車費的差額或免費轉乘，而所付出的總車費相等於其中較高一條巴士路線的車費，當局會將該轉乘車費的安排視為一程巴士服務的收費。因此，長者及合資格殘疾人士轉乘相同路線時，也視為一程巴士服務，只需繳付一程的車資(即2元)。
- 倘若，當成人乘客在轉乘站轉乘第二條巴士路線時，需再繳付指定金額的優惠車費，(但總車費與其中較高一條巴士路線的車費有所不同)，則該轉乘的安排視為兩程巴士服務的收費。因此，長者及合資格殘疾人士也需繳付該第二程的巴士車費，其車費為該指定金額的半價或2元，以較低數額者為準。

## 轉乘站乘客設施的意見

## 增設八達通增值機

- 八達通自助增值機的技術是由港鐵公司自行開發，該公司無意轉讓有關技術，而九巴現階段沒有計劃自行開發自助增值技術
- 銀行為個人八達通卡使用者提供自動增值服務日趨普遍，乘客可利用有關服務為八達通卡增值

## 增加轉乘路線的指示

- 往屯門方向的屯門公路轉乘站是上下兩層設計，九巴在聽取乘客意見後，已增設路線指示標記，方便乘客在兩層之間轉乘
- 日後若增加其他路線停靠轉乘站，九巴將根據情況增加轉乘路線的指示

## 增加擋風板

- 往屯門公路方向的屯門公路轉乘車站上層較爲當風，對於有建議要求增加擋風板，九巴已進行研究，計劃在一些較空曠的候車位置增設轉乘路線指示板，可同時作爲擋風雨屏障之用

## 加快興建永久洗手間的工程

- 路政署與食物及衛生局、食物環境衛生署及建築署，積極跟進興建永久公共洗手間的事宜。我們會盡量加快完成有關的程序
- 設計工作已於2013年年初開展，預計在2014年年初動工，2014年第四季完成永久公共洗手間的建造工程

# 將屯門公路轉車站列為禁煙區

- 由於屯門公路轉乘站並不符合《吸煙(公眾衛生)條例》，公共運輸設施的定義，該處並不是法定禁煙區。
- 有關建議轉交衛生署跟進，衛生署適時檢討並收集市民對有關禁煙措施的意見。

謝謝