

屯門區議會  
2014-2015 年交通及運輸委員會  
第十一次會議記錄

---

日期：2015 年 7 月 10 日(星期五)

時間：上午 9 時 35 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 09:30	會議結束
程志紅女士 (副主席)	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
梁健文先生, BBS, MH, JP	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
嚴天生先生	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
古漢強先生	屯門區議員	上午 09:33	下午 12:23
陳雲生先生, BBS, MH, JP	屯門區議員	上午 09:32	下午 12:55
陶錫源先生, MH	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
朱耀華先生	屯門區議員	上午 09:33	下午 12:33
江鳳儀女士	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
陳有海先生, MH, JP	屯門區議員	上午 09:34	下午 12:21
陳樹英女士	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
黃麗嫦女士	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
李洪森先生, MH	屯門區議員	上午 09:36	會議結束
蘇愛群女士, MH	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
何杏梅女士	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
何俊仁議員	屯門區議員	上午 10:55	下午 2:07
林頌鎧先生	屯門區議員	上午 09:30	下午 2:33
徐帆先生	屯門區議員	上午 09:30	上午 11:06
龍瑞卿女士	屯門區議員	上午 09:45	會議結束
陳文華先生, MH	屯門區議員	上午 09:47	會議結束
周錦祥先生, BBS, MH	屯門區議員	上午 09:30	下午 12:10
陳文偉先生	屯門區議員	上午 09:30	下午 12:10
張恒輝先生	屯門區議員	上午 10:01	下午 12:43
龍更新先生	屯門區議員	上午 09:30	下午 12:45
朱順雅女士	屯門區議員	上午 09:31	會議結束
曾憲康先生	屯門區議員	上午 09:41	下午 12:46
蘇嘉雯女士	屯門區議員	上午 09:31	會議結束
吳桂華先生	增選委員	上午 09:57	下午 1:32
侯國東先生	增選委員	上午 10:00	下午 12:05

馮沛賢先生	增選委員	上午 09:41	會議結束
葉德豪先生	增選委員	上午 09:38	下午 12:46
魏芷茵女士 (秘書)	屯門民政事務處行政主任(區議會)二		

應邀嘉賓

王建生先生	水務署設計及建設科工程師/顧問工程管理 12
呂家政先生	艾奕康 CDM 聯營有限公司駐地盤高級工程督察
董奇涵先生	博威工程顧問有限公司駐地盤工程師
林圓女士	港鐵助理公共關係經理－對外事務

列席者

陳智彬先生	運輸署交通工程(新界西)部工程師/屯門北
葉嘉鋒先生	運輸署交通工程(新界西)部工程師/房屋及策劃/新界西
李鎮華先生	運輸署交通工程(新界西)部工程師/特別職務 1
莫家聲先生	運輸署高級運輸主任/屯門
湛雪英女士	土木工程拓展署工程師/15 (新界西)
招子遙先生	路政署區域工程師/屯門
李興亞先生	警務處屯門區區行動主任
黃立彬先生	警務處屯門區交通隊警署警長
莫慶祥先生	屯門地政處行政助理/地政
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
楊晉瑋先生	九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任
潘振剛先生	龍運巴士有限公司襄理(車務)
龔樹人先生	城巴有限公司營運經理
梁偉成先生	屯門民政事務處屯門民政事務助理專員(二)

缺席者

吳觀鴻先生	屯門區議員
林德亮先生, MH, JP	屯門區議員
羅煌楓教授, JP	屯門區議員

## 歡迎詞

主席歡迎與會者出席 2014-2015 年交通及運輸委員會(下稱「交委會」)第十一次會議。

2. 主席代表交委會歡迎第一次出席會議的屯門民政事務助理專員(二)梁偉成先生，並感謝屯門民政事務助理專員(一)勞俊衡先生過去為委員會作出的貢獻。

3. 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。

4. 秘書報告，收到吳觀鴻議員因身體不適提出的告假申請，若他於兩個工作天內補交醫生證明書，交委會可根據會議常規第 42(1)條同意其缺席申請。

[會後補註：吳議員已於會後按會議常規的要求補交醫生證明書，故是次缺席已獲交委會同意。]

## 通過 2014-2015 年交委會第十次會議的會議記錄

5. 主席表示，秘書處已於 7 月 3 日將 2014 - 2015 年交委會第十次會議記錄分發予各委員參閱，並於截止日期前並沒有收到任何書面修改建議。

6. 委員沒有提出其他意見，主席宣布通過會議記錄。

## 討論事項

### (A) 屯門鄉事會路更換水管工程 - 安定邨至皇珠路(橋底)段施工方案

(交通及運輸委員會文件 2015 年第 32 號)

7. 主席表示，水務署於會前提交了補充資料，請委員省覽席上派發文件第 1 號。

8. 有委員表示，過去十年屯門經常發生爆水管事件，特別於安定一帶(兆安苑至安定邨定德樓之間)，影響居民生活，故更換水管是

必要的工程。由於有關工程牽涉屯門鄉事會路路段，而該處是多條巴士線使用的重要幹道，有很多居民排隊候車，故將是一項大型工程。就此，水務署代表曾接觸有關分區的區議員以收集意見及修改施工方案，但他仍然希望署方能向交委會委員講解施工安排。

9. 另有委員表示，工程顧問公司曾與她接觸。由於受影響的巴士站是屯門東南區的重要命脈，若再發生爆水管事件，會使居民無所適從，所以需選擇最便民的工程方案，以免影響上下班的居民。她續查詢三個方案哪一個較好，並表示支持水務署先就方案一進行臨時交通措施安排的測試(下稱「交通測試」)。

10. 主席表示，不建議採用施工需時近兩年半的方案，但先請水務署代表向委員介紹不同的施工方案。

11. 博威工程顧問有限公司董先生以電腦投影片(見附件一)介紹載於文件 2015 年第 32 號的就屯門鄉事會路更換水管工程(下稱「工程」)的三個工程設計方案及其臨時交通措施安排。

12. 主席重申工程需時愈少就愈理想，並查詢水務署如何通知交委會(例如以書面方式)有關交通測試的結果。此外，警方應於繁忙時間派員指揮交通。

13. 此時，多名委員發表意見及提問，內容綜述如下：

- (a) 表示方案一似乎較理想，惟交通流量於暑假或有所變化，不清楚交通測試的結果會否因而受到影響，希望待下次會議討論後才作決定。此外，認為最重要的是監督工程的效率，以及準備交通測試的後備方案，希望不要像龍門路的工程般，延遲了兩年才完成；
- (b) 認為既然署方須就方案一進行交通測試，反映了該方案的不穩定性，而方案三的工程設計的優點是不會影響屯門鄉事會路的行車線，故雖然需時十六個月，仍值得考慮，並希望署方交代此方案對邨內居民出入或邨內商戶上落貨有何影響，以及日後工程完成後可否改於邨內進行維修及管理水管；
- (c) 表示現時的討論仍是紙上談兵，贊成於交通測試後才作決定。可是，若採用方案三而車輛未能及時駛進邨內，車輛隊伍會導致屯門法院對出的十字路口、整條屯門鄉事會路甚至屯門公路

擠塞，那可能是最壞的選擇，故理論上較能接受設計只需封閉一條行車線的方案一及方案二。然而，方案一的設計有三個井位，擔心車輛要三次「抽頭」行走該行車線，加上間中有車輛於兆麟輕鐵站路段停留，若交通燈未能配合的話會影響交通。此外，查詢署方何時開始工程，以及能否於非繁忙時段(如早上 9 時半後)進行無坑挖掘；

- (d) 表示爆水管事件時有發生，故須進行更換水管工程，以減低爆水管的機會；認為選擇時應以時間較短為大前提，因工程最後有機會由於不同原因而延遲完工。他續查詢何時進行交通測試，並表示希望署方能藉此收集水管鋪排、路面預測、巴士路線等方面的準確數據，以便與相關部門作出客觀分析。此外，希望署方交代若於路面發生交通意外或遇上惡劣天氣等的緊急情況下會否提供交通接駁及未來維修的安排；
- (e) 指出方案二及方案三會於屋邨的出入口進行工程，為居民帶來更大的影響，相信大家都同意要先進行交通測試及盡快完成工程；
- (f) 認為無人否定更換水管的需要，而且水管已經使用多年，若發生爆水管時同樣會影響附近交通。她引述龍門路更換水管工程的例子，指出交通測試的必要性：當初先於富健花園附近的路段進行交通測試，結果於交通改道三日後因交通擠塞中斷測試，其後須將巴士站延長並將其位置延後，才能通過一星期的交通測試。她續指出，工程的地段亦有輕鐵行走，港鐵會對工程設計有較高要求，最後可能令施工期延長，影響交通及居民，故無論選擇方案一還是方案三亦先要進行交通測試以收集數據，無須急於在是次會議上作出決定；
- (g) 表示水務署重視是次工程及經仔細考慮後才提出三個方案，並指之前署方曾利用無坑挖掘方法於青山公路更換水管，對交通影響較輕微。不過由於是次工程的地點有更多的人流和車流，贊成先進行交通測試；
- (h) 指出署方之前於鳴琴路、震環路、青山公路等類似工程的經驗應有助今次工程的計劃，故認為署方準備不錯，惟不太支持方案三，因施工期較長，以及於安定邨路口進行工程會影響邨內及屯門鄉事會路左線的交通，較能接受需時較短的方案一。此

外，希望署方可於安定邨路口設置標誌，指示駕駛者駛進邨內或於右線直接前進的方向；

- (i) 表示相關路段基本上每年都有爆水管的事件，向署方了解後得悉更換水管可取，並指出方案二及方案三或許會導致邨口轉彎位交通擠塞。他同時查詢交通測試的時間及安排；以及
- (j) 補充表示該處的屯門鄉事會路南行線於安定、友愛交界有輕鐵行走，由於輕鐵有優先過路權，工程開始後或只餘下一條行車線，而屯門鄉事會路右轉往海珠路亦有同樣情況。

14. 主席表示，總結委員上述的意見，若沒有人反對，水務署可先就方案一進行交通測試，並請署方研究測試時交通燈的安排，以及於測試前通知交委會及警方。

15. 有委員認為水務署代表未有就他的關注作出回應，包括於何時進行交通測試，以及如何避免發生像龍門路換水管引致交通擠塞的事件。

16. 水務署代表王先生回應表示，現時的臨時交通措施安排已於跨部門的交通管理聯絡小組中取得共識，而運輸署及警務處亦要求加入交通測試作為工程的先決條件。由於現時正值暑假，交通測試未必能完全收集實際交通流量的數據，若得到交委會的支持，署方將於本年 9 月的第一或第二個星期就方案一進行交通測試，假若引起嚴重阻塞就會中止臨時交通措施安排，改為研究方案二或方案三以繼續工程。此外，署方已聯絡了安定邨管理處，以收集居民對在屋邨的出入口建造井口的意見，現正與管理處安排會議作跟進。

17. 主席表示，由於 9 月第一個星期開學，建議署方可於 8 月或 9 月的其他時間進行交通測試。

18. 有委員認為暑假期間的巴士班次沒有顯著分別，故可於 8 月進行交通測試，以便於本年 9 月最後一次的交委會會議上討論。另有委員認為可於 8 月及 9 月第一個星期末分階段進行交通測試，好讓委員可於 9 月 11 日的交委會會議上評估結果。

19. 主席總結有關討論，並請水務署於 8 月及 9 月第一個星期末分兩個階段進行交通測試，並續議是項議題。

水務署、  
秘書處

**(B) 運輸署 2015-2016 年度交通及運輸工作計劃  
(交通及運輸委員會文件 2015 年第 33 號)**

20. 因應主席的查詢，運輸署代表莫先生表示對文件內容沒有補充。

21. 委員就文件提出意見，內容綜述如下：

- (a) 指出因政府不興建停車場，加上私人停車場的租金較貴，曾於區議會大會上表達過對違例泊車的關注，而當時運輸署代表梁女士答應提供屯門區泊車位的數據，希望藉此檢視車位數目是否合乎規劃標準。此外，就巴士脫班的問題，查詢署方的衛星監察系統的進展；
- (b) 認為運輸署 2015-2016 年度交通及運輸工作計劃(下稱「工作計劃」)稍為空泛，例如沒有包括所有正在進行中的工程。此外，建議署方於工作計劃中加入以下的項目：(i) 改善輕鐵及巴士車廂內的空氣質素；(ii) 為輕鐵月台加建幕門；(iii) 擴建屯門公路巴士轉乘站(下稱「轉乘站」)，以及盡快加設風扇、永久洗手間、八達通增值服務；以及(iv) 增加小巴座位數目；
- (c) 贊同工作計劃沒有在解決違例泊車的問題上著墨，只包括個別地區增加泊車位的工程項目，當中部分地點更是由區議員建議。部分沒有太多私人屋苑的地區如舊市中心，有很多行人及商戶車輛在上落貨，使有關問題變得更加嚴重，建議署方先向規劃署索取數據作全盤計劃。此外，批評港鐵及有關部門於發生人命傷亡意外時才作出改善，理應盡早改善行人過路處及噪音問題；
- (d) 表示經常向交通部投訴違例泊車的問題。大型屋苑的住戶可使用其停車場，但隨着貨車停泊位因發展物業而被取消，其他較小型屋苑的住客及貨車司機只可選擇路邊的泊車位或違例停泊，容易因過路處的視線受阻而發生交通意外，查詢署方興建貨車停車場的可行性；
- (e) 認同工作計劃中某些部分其實是議員的建議，期望運輸署可加入由署方提出的項目，並表示良景、田景有兩幅本用作停車場的土地已被收回作物業發展，在人口上升但沒有增加泊車位的規劃之下，邨內的違泊問題變得嚴重，警方卻難以進入邨內執

法。因此，建議署方考慮於該處覓地興建停車場。此外，亦建議署方考慮新增路線，如延伸小巴路線至福田口岸；

- (f) 認為運輸署應考慮不同持分者及議員的意見及要求，如增加停車位以解決違例泊車問題、要求解決道路擠塞及提供直接來往福田的交通服務等，然後報告署方就有關意見的跟進工作及研究結果。他續指出，由於工作計劃未能回應社區上的需要，近年委員唯有每隔六個月便提交文件，要求署方作出回應。此外，他表示對署方迴避的態度感到遺憾；
- (g) 表示泊車位不足是香港各區都出現的情況，否則政府不會研究徵收稅項，但懷疑徵收稅項只會使社會上部分人可以享有駕駛的權利。工作計劃沒有列出人口與泊車位數目的比例，但以龍逸邨須就 20 個泊車位進行抽籤作例子，說明泊車位數目已追不上人口增長。此外，查詢文件內(一)(A)(i)「改善道路網絡及交通設施的工程」的部分所提到的「在龍逸邨旁邊的皇珠路西行線加設巴士灣」是否指巴士站，並反映「在業旺路旁邊近龍門居位置加設行人路」的工程獲建議後兩年仍未動工；以及就文件內(一)(A)(ii)「改善行人設施」部分所述的「繼續在適當位置加設視障人士輔助設施」提出意見，指於龍門居的公共交通交匯處只有一邊設有無障礙設施，為視障人士造成不便；
- (h) 指出工作計劃當中運輸署的目標包括「繼續致力改善道路網絡及提升交通安全」及「配合及推動可持續運輸發展」，但署方很多時將委員提出的意見拒諸門外，認為署方應於發展上有更多前瞻性的看法，如因應藍地等地發展，考慮將藍地至洪水橋的輕鐵以架空方式興建，從而擴闊該處的青山公路，不希望有人命傷亡的事故時才跟進。就泊車問題方面，指出地政處曾否決利用深西通道橋底的位置作臨時停車場，希望運輸署可重新考慮此建議，使該處不會被浪費及引來環境問題；
- (i) 補充表示違例泊車的原因是由於泊車位不足，舉例指當年清拆新發邨建 V city 時，署方曾承諾會補償 300 至 400 個公共停車位，惟如今大多車位屬於 V city 私人管理，反映了運輸署及規劃署將土地變賣後管理不善，導致屯門市中心路段出現排隊泊車及路面擠塞的情況，只能靠警方執法，但又不能完全解決問題，建議將此議題轉交屯門區發展及規劃工作小組跟進，以免問題於港珠澳大橋及屯門至赤鱸角連接路落成後變得更加嚴

重。此外，希望民政處與信和物業有限公司商討，將市中心商場停車場的部分停車位分配給貨車使用；

- (j) 認為工作報告不夠完善，如曾建議於輕鐵及行人過路處加設提示燈，此建議屬於(一)「繼續致力改善道路網絡及提升交通安全」的類別但已石沉大海；而且(一)(B)「監察交通網絡及管理措施」的部分沒有包括將輕鐵架空作未來洪水橋發展，以及於屯門西北區加設多層停車場的項目。此外，收到西北區居民投訴，指因為未能於繁忙時間登上輕鐵列車而上班遲到，署方應監管及鼓勵港鐵改善輕鐵服務；
- (k) 指出文件是應工作計劃而不是報告，雖然包括了運輸署的工作目標，但沒有詳細的解決方法。既然規劃署沒有委派代表出席是次會議，建議召開特別會議，整體研究行車、泊車、行人的規劃，另外建議於商場地底建停車場或於屯門河填地作泊車用途；
- (l) 表示此文件似乎較像一份報告，因沒有包括計劃所需的前瞻性，並舉例指交通範疇可交代如何安排三聖、市中心、新墟、工廠酒店等地的交通規劃及安排，而運輸範疇可交代對外交通如屯門碼頭的渡輪服務、連接至機場的交通、西鐵延伸至屯門南的安排、增加西鐵及輕鐵的班次等。規劃署可就上述項目加以研究，甚至進行問卷調查或委託顧問公司研究房屋增加及西鐵帶來的影響；
- (m) 表示既然文件是工作計劃，自然期望包括具前瞻性的項目，但如青霞里增設路旁公眾電單車位、在海榮路增設單車泊位，以及於愛琴海岸增設過路處的項目早於 2012 年提出，卻因要與路政署交接工程而進展緩慢，希望運輸署幫忙為民生所需作出跟進。此外，雖然已設有預報系統，但巴士站的候車環境仍然惡劣及落後。例如她留意到居民已自行於汀九一帶的巴士站加設座椅，並指出韓國的巴士站已配備太陽能充電器；
- (n) 表示曾向運輸署代表查詢 2015-16 年度屯門區巴士路線計劃(下稱「巴士路線計劃」)的結果，獲告知不會再於交委會上續議，故希望於此討論事項反映 506 班次不穩的問題，並希望署方參考英國的巴士站，設置告示板顯示巴士班次。此外，贊同文件提出的「在河畔公園近新屯門中心的單車徑旁加設行人路」的建

議；以及

- (o) 表示工作計劃所載大多是議員提出的建議，不明白運輸署提交此文件討論的用意。

22. 主席亦表示，希望署方留意三聖區因車輛數目太多而導致泊車費從十多元大增至四十多元的問題，並查詢於轉乘站加設座椅、隔熱措施及八達通增值服務的進展。

23. 運輸署代表莫先生作出回應如下：

- (a) 署方每年都會向交委會提交工作計劃，提出年度目標、工作方向及總結一些較具體及已落實的項目，而署方一直於交委會會議及轄下的工作小組會議跟進委員提出的其他意見；
- (b) 回應委員對脫班的關注，指出署方現正根據申訴專員公署的意見進行研究，待有具體資料時會作出公布；
- (c) 就輕鐵及小巴車廂的空調意見，署方會直接向營辦商反映要求改善並繼續留意及跟進；
- (d) 現時轉乘站每日約 3 萬人次使用，受到屯門區居民的歡迎。署方會按實際的乘客情況，繼續於巴士路線計劃當中提出建議並諮詢交委會，希望調整乘客量較低的路線以善用資源。有關轉乘站的永久洗手間，食物環境衛生署指於往屯門方向的洗手間預計會於 2016 年完成，而往九龍方向的洗手間則先會與路政署處理土地問題。署方亦已將於轉乘站設客務站的建議轉交至地政總署處理，獲批准後會盡快展開工程；以及
- (e) 有關巴士站的改善意見，署方早前已批准巴士公司於部分巴士站加設座椅等設施，以改善服務。署方和巴士公司歡迎委員提出建議並會積極研究，若工程及人流方面許可，會鼓勵巴士公司考慮進行改善工程。

24. 運輸署代表葉先生補充表示，明白委員對泊車位數量的關注，會不時檢視區內泊車位的情況，並與相關區議員進行實地視察，以尋求適當位置增設泊車位。署方可於會後報告於深西通道、V city、三聖、屯門市中心一帶的車位數目及數據，以及向規劃署了解政府有沒有於區內興建多層停車場的計劃。

25. 有委員建議邀請規劃署代表出席會議以解決此問題，並要求提供泊車位的數據，以評估數目是否足夠。

26. 運輸署代表莫先生回應表示，就泊車位方面的意見，署方相關分部正積極跟進，並建議於會後以書面形式回覆委員會。

27. 主席總結表示，請運輸署考慮委員的意見及提供補充資料，並請秘書處邀請規劃署出席下一次會議以續議此議題。

運輸署、  
秘書處

### **(C) 上落無障礙 要求行人通道加建升降機**

#### **(交通及運輸委員會文件 2015 年第 34 號)**

28. 運輸署代表葉先生回應表示，曾到金寶大廈及金邦大廈一帶進行實地視察，留意到行人於巴士站及景峰輕鐵站下車後，經多寶大廈樓梯前往青翠徑，而有需要的人士會使用該處的斜道。署方曾於 6 月 18 日早上 7 時至 9 時及午飯時間進行人流統計，錄得約 180 人次，但根據署方指引，有關地點的人流每小時須達 3 000 人次才可建造升降機，而且該處已有無障礙設施前往青翠徑，故未能支持文件的建議。然而，若委員就該處的行人設施如斜道及樓梯有改善建議，可與委員再作實地視察了解。

29. 文件提交人表示，運輸署與路政署對興建升降機的政策相反：路政署堅持要於兆康西鐵站對出的天橋興建升降機，惟他曾進行人流統計，兩小時內只有一人使用該天橋；而他建造升降機的要求卻被運輸署拒絕，令長者只能以樓梯上落及受制於屬私人屋苑樓梯的開放時間。他認為署方興建升降機時應加入安全性的考慮，並舉出山頂亦有扶手電梯的例子，說明署方興建升降機時或有考慮其他因素，希望能於文件所述地點增設扶手電梯或升降機，以方便該區長者。

30. 委員提出意見如下：

- (a) 表示多寶大廈的斜道比一般斜道更斜，不便輪椅使用者使用。雖然新墟鹿苑及青綿徑有隧道連接，但由於相隔距離太遠，居民普遍使用多寶大廈樓梯上落，署方應於該處加設扶手電梯或升降機，否則有歧視長者之嫌。此外，隨着井財街街市及景峰一帶將有新屋苑落成，署方應就人口增長改善該區的無障礙設施；

- (b) 指出曾於交委會會議討論過升降機的議題，由於公眾人士對區議會如何運用公帑的關注日漸增加，認同文件提交人的意見，希望部門可從實際層面考慮，不應只依賴數據、政策及經驗，以免破壞區議會的形象；以及
- (c) 表示大家都關注運輸署及路政署對建造升降機的準則僵化及非以人為本，如運輸署以每小時須達 3 000 人次及附近沒有斜道作建造升降機的指引，而路政署則因行政長官及平等機會委員會的意見建造升降機，造成政治上及資源上的分化。他舉例指置樂花園附近的行人天橋未能增設扶手電梯，或使居民爭先恐後使用升降機，但中區立法會大樓的人流不多，卻除了斜道外還有升降機。若委員會就部門對建造升降機的準則有共識，希望交委會以提交文件或動議的方式，要求當局盡快檢討及修改有關準則。

31. 主席表示，運輸署應先檢視現有升降機的地點是否符合每小時須達 3 000 人次的標準，否則應廢除此標準並改以社會需要作指引。

32. 文件提交人表示，十分贊成主席的理解及委員的意見，並指行政長官提出的無障礙政策令只有很少人流的天橋也要安裝升降機，實際上是浪費公帑。他建議主席直接去信行政長官及運輸及房屋局局長，要求有關部門考慮實況及不可只按本子辦事。

33. 有委員支持文件所述優先在 4B 區加設升降機，因該區有較多安老院及有人口老化的現象。另有委員要求改以交委會名義去信行政長官及運輸及房屋局局長。

34. 主席總結表示，請運輸署考慮委員的意見，一併考慮於屯門區內建設升降機的意見。此外，交委會議決去信行政長官及運輸及房屋局局長，反映委員會不認同運輸署以每小時須達 3 000 人次為建造升降機的標準。

運輸署、  
秘書處

[會後補註：上述信件已於 2015 年 8 月 21 日發出。]

**(D) 改善屯門區繁忙地點的交通情況**  
**(交通及運輸委員會文件 2015 年第 35 號)**

35. 主席表示，運輸署就此議題於會前提交了路面設計圖，請委員

省覽席上派發文件第 2 號。

36. 文件提交人表示，於河傍街與屯門鄉事會路的交界畫上黃格造成了兩難局面，一方面有商戶反映貨車因而沒有位置上落貨，而另一方面交通繁忙的情況卻沒有顯著改善，只能依靠前線警務人員協助。事實上，新青街只有四、五個泊車位，仁愛堂附近只有三個但經常被佔用，另外於德政圍有約十個泊車位。由於雅都商場及康麗花園一帶已被劃作 24 小時禁區，部分貨車甚至須於較遠的新墟遊樂場上落貨後，再以手推車運送貨品至該處。由此可見，泊車位實際上是一個規劃問題，重申運輸署應將此包含於工作計劃內。

37. 主席查詢有關地點被劃作 24 小時禁區的原因。文件提交人表示，鹿苑街至萬祥樓、順利樓一帶於部分時段被列為禁區，而康麗花園及河傍街一段則是 24 小時禁區。

38. 運輸署代表葉先生補充表示，由於 V city 落成後該處的上落貨活動增加，故於屯門鄉事會路西行(即 V city 對面)路面，署方規定於上午 8 時至 10 時及下午 5 時至 7 時受禁區限制。此外，署方亦曾與當區議員於康麗花園的路段，留意到巴黎倫敦紐約戲院對出的路面經常有大型貨車停泊，難以轉出主路段，故把該處列作 24 小時禁區。

39. 有委員認為應縮短景峰徑禁區的範圍至交通燈位，以預留位置作兩個泊車位，方便貨車停泊及上落貨，而且交通燈位後的路段對行人視線沒有太大影響。由於該處亦是 46A 號小巴分段收費的位置，擔心禁區太長使附近長者不能乘搭小巴前往景新臺。

40. 運輸署代表葉先生作出以下補充：

- (a) 建議於景峰徑設禁區是由於收到市民意見，反映車輛停泊於景峰花園對出的商場，影響到使用過路處行人的視線，擔心造成危險，故建議畫上單黃線。署方可與相關地區人士及附近商戶再次前往該處進行實地視察，以及改善設計方案；
- (b) 署方曾與文件提交人前往新青街及河傍街(即新墟街市對出位置)視察，發現有不少市民駕駛私家車到該處買菜，因而有違例泊車的情況。因應新墟街市對出的路面較闊，有空間於該處劃上四個的泊車位供車輛停泊半小時，同時將現時的行人過路處移出以方便居民使用；以及

(c) 文件提交人亦反映於河傍街與屯門鄉事會路的交界交通擠塞，建議畫上黃格。就此，署方於諮詢過地區人士後已發出施工紙。

41. 有委員查詢河傍街與屯門鄉事會路黃格的設計，並表示新墟街市至新青街的行人過路處設計應要方便居民行上天橋，故反建議於轉角位近電話亭前方設行人過路處，方便雅都花園的居民步行至新青街。

42. 另有委員表示，新青街及河傍街路面混亂，行人胡亂橫過馬路，而新墟街市對出有小巴士，駕駛者要保持警覺以免發生意外，唯有增加泊車位及劃上黃格，以紓緩從元朗方向駛入車輛在河傍街的擠塞情況。從雅都花園停車場駛出的車輛及附近的行人安全亦需要警務人員協助。

43. 主席建議運輸署與文件提交人及當區議員前往景峰徑視察，而署方亦可與有興趣的委員視察新青街及河傍街的情況。

44. 文件提交人表示，建議由秘書處安排前往新青街及河傍街作實地視察，並希望警方協助維持該處的安全。

45. 主席總結表示，秘書處將安排新青街及河傍街的實地視察，供有興趣的委員參加。

秘書處

[會後補註：有關實地視察已於 2015 年 8 月 5 日舉行。運輸署代表於實地視察後表示，將會修改設計圖則，然後再次提交至交委會討論。經主席同意，交委會將於下一次會議上續議此議題。]

運輸署

## **(E) 出入無障礙 要求改善路面不平問題**

### **(交通及運輸委員會文件 2015 年第 36 號)**

46. 主席表示，路政署及房屋署於會前分別提交了書面回應，秘書處已於 7 月 2 日將有關的書面回應分發予各委員。

47. 文件提交人補充表示，文件其中一項要求是基於有關注殘障人士的團體向他及運輸署反映，良景至田景馬路近兆畦苑的無障礙設施有問題而提出的，有關團體本來希望他協助於地區設施管理委員會當中處理，惟後來他得悉與交委會有關，故提交有關文件。由於

他並非有關地點的當區議員，歡迎其他委員就此建議提出意見。

48. 有委員表示，根據路政署的書面回應，此項建議所涉及的地點並非位於屋邨範圍內，查詢轉介予房屋署的原因。

49. 路政署代表招先生回應表示，署方曾收到一個名為「迎風群傲社」的組織來信，經與對方聯絡後，理解他們關注的地點為良景商場至田景巴士站旁的交通燈過路處，與文件提交人所指的地點不同，但署方可與該團體及相關議員進行實地視察及跟進。署方於收到文件後亦曾自行視察該一帶地區，發現兆隆苑出口的過路處的其中一邊路壘比標準略高。由於該過路處有部分屬於良景邨範圍，故已轉交房屋署跟進，但重申可以在實地視察時澄清確實的位置。

50. 有委員表示，良景商場至田景巴士站一帶地段應屬路政署及領匯管理，而兆隆苑一帶的負責部門就視乎地域分界。

51. 副主席表示，她是良景的當區議員及居民，對該處一帶的地界線十分熟悉，包括兆隆苑、良景商場、田景三者之間的地段，故希望路政署盡快提供實地視察的詳情。

52. 主席建議秘書處安排實地視察，讓有興趣參加的委員與運輸署及路政署研究此議題。

53. 文件提交人表示，由於文件提出的建議當中只有良景邨一項未能澄清確實地點，而副主席已承諾會與署方進行實地視察，似乎無須加重秘書處的負擔。

54. 主席同意上述的意見，並請路政署自行安排與相關委員於會後進行有關實地視察。

路政署

## **(F) 強烈反對屯門 46 號專線小巴加價**

**(交通及運輸委員會文件 2015 年第 37 號)**

55. 運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已於 7 月 8 日將有關的書面回應分發予各委員。

56. 文件提交人表示，46 號小巴已於是次會議舉行前加價，指責運輸署漠視地區諮詢及文件提出的反對意見，仍批准小巴營運商的加價申請，對運輸署漠視民意的做法感到遺憾。他續指 46 號小巴車費

由 3 年前的 4 元加至 4.4 元，再加至現時的 4.7 元，加幅達 17%，但小巴營運商仍未兌現上次加價時的承諾(如改善車廂硬件、衛生及班次)，居民投訴於新墟要等候 20 至 25 分鐘才能上車。

57. 委員提出意見如下：

- (a) 表示如須反對 46 號小巴加價，便更須反對 46A 號小巴加價，首先由於兩條路線屬同一個營辦商，其次因為兩條路線雖然收取一樣車費，但 46A 號小巴行走的路線較短而服務質素較差，出現脫班及不依原定路線行走的情況。她已於會議前向運輸署提交請願信，希望署方考慮其意見；
- (b) 表示一般而言，署方會就小巴加價申請諮詢相關議員及團體，而議員多數會向街坊了解後反映他們的意見。就 46 及 46A 號小巴加價申請而言，她指出有關議員已表達了反對意見，欲查詢運輸署以何標準批准小巴營運商的加價申請，會否只是「假諮詢」；以及
- (c) 認為相關議員及團體應已於地區諮詢中表達了反對的意見，但署方不但沒有就他們的關注回覆及提出相應的建議，也未能解釋在地區反對聲音下仍批准小巴營運商加價申請的原因。因此，署方應交代地區諮詢的意義及準則，說服受影響的市民。

58. 運輸署代表莫先生表示，署方已於會前提交書面回應，以解釋署方審核小巴加價申請時會考慮的因素，當中重點如下：

- (a) 小巴 46 及 46A 號線上一次加價是 2012 年，由 4 元加至 4.4 元，現時由 4.4 元加至 4.7 元，加幅約為 6%，大概是同期通漲率 12.6% 的一半；
- (b) 在處理小巴營運商的加價申請時，署方會詳細審視其營運情況及收入，以及該線的實際運作水平。由於自上次加價以來營運成本不斷上升，經仔細考慮後，署方批准小巴營運商加價 3 毫，批准的加幅已比營辦商申請的 4 毫為低；
- (c) 小巴營運商於去年底提出加價申請後，署方隨即按既定機制，處理有關的申請。署方明白一方面營辦商需要有較健康的營運環境以作改善服務，另一方面票價亦不可太高。署方早前就建議的車費加幅透過民政事務處進行諮詢後，於本年 7 月 5 日批准有關小巴路線加價，並已透過民政事務處回覆曾表達意見的代

表；以及

- (d) 署方期望小巴營辦商於加價後可較有條件考慮進一步改善其服務，如更換較新的車輛或提供優惠等。因此，署方會繼續鼓勵小巴營運商研究改善服務。

59. 文件提交人表示對署方的解釋有不同的看法。大部分從地區諮詢收集到的意見都是反對加價，但署方最終仍然容許小巴增加車費，質疑地區諮詢的意義何在。再者，他早已向交委會提交文件，署方於知悉有委員提交文件予交委會於 7 月 10 日討論的情況下，依然於 7 月 5 日批准加價，反問署方可否撤回加價的決定。此外，46 號小巴服務近幾年都沒有改善，故署方有責任監管小巴服務，不應只是根據員工成本及通漲率而審核其加價申請，這只會令市民認為服務質素與價格不成正比。他認為在小巴服務不理想的情況下，署方無須因要保證小巴營運商能繼續營運，而批准其加價申請。

60. 有委員表示能感受到當區議員的不滿，認為既然諮詢的對象包括交委會委員，當交委會委員提交文件時，署方不應在討論委員的文件前已先批准加價，而應該先聽取會議上委員提出反對加價的理由，以調整批准加價申請的條件。雖然議會無法否決署方的加價決定，但若果署方故意於交委會會議前批准加價申請，是不尊重議會的表現。就日後所有小巴路線的加價機制而言，希望署方能保證會尊重委員提交至委員會討論的意願，於諮詢過程中聆聽委員的意見。

[此時，文件提交人表示署方未有尊重他的意見，故離場抗議。]

61. 委員提出第二輪的意見，內容綜述如下：

- (a) 表示小巴營運商於上次加價時曾承諾會改善服務，可是沒有兌現，認為小巴營運商經營不善才導致收支不平衡，如 46 及 46A 號小巴於未滿座的情況下沒有按規定路線行走，於屯匯街轉出而不駛經屯門鄉事會路，使乘客須等候近半小時才能上車，很多人因而轉乘 K51 或的士，使小巴的乘客量下跌；
- (b) 認為政府其他部門(如規劃署)會因應反對意見修改建議，但運輸署給人「假諮詢」的感覺，希望署方日後會進行更全面的地區諮詢；

- (c) 舉出多月前署方於交委會會議前數天，將 E33 的班次改為 E33P 的例子，認為民政事務總署應向運輸署反映尊重議會的重要性，希望民政事務助理專員可協助向民政事務總署反映，另外希望身兼立法會議員的委員可代為於立法會會議上表達意見，以正視問題；以及
- (d) 重申署方應重視委員及市民對小巴服務上的意見、投訴及不滿，以此制定批准加價的條件。此外，交委會會議屬正式向署方反映意見的渠道，會議討論內容亦被記錄供市民參閱，故署方必須尊重議會。

62. 運輸署代表莫先生回應表示，署方一直監察 46 號小巴的服務水平。署方曾透過民政事務處進行地區諮詢，收集到的意見主要關於該線的服務水平(如於新墟有候車時間太長的情況)。就有關服務水平的事宜，署方曾於新墟進行實地調查以了解情況，留意到小巴營運商不時派空車接載新墟候車的乘客，服務大致可滿足乘客需求。如果乘客需求上升，署方會要求小巴營辦商加強服務班次。另一方面，雖然 46 號小巴於晚上 11 時至 12 時的班次較疏，惟現時的服務大致穩定及可滿足到乘客需求。另外，署方於批准該線加價後才收到委員提交的文件，故於會議前落實加價實屬巧合，日後會多加留意有關的情況。

63. 民政事務助理專員回應表示，處方一向鼓勵各部門就不同事宜透過民政事務處進行地區諮詢以了解公眾意見，並且考慮諮詢結果，並與委員保持溝通。

64. 主席總結表示，將去信運輸署，要求署方日後於加價前與議員保持溝通，以免再次出現於會議前已經批准加價的情況。

秘書處

[會後補註：上述信件已於 2015 年 8 月 21 日發出。]

**(G) 要求擴闊藍地輕鐵站過路處及二號月台行人過路處**  
**(交通及運輸委員會文件 2015 年第 38 號)**

65. 主席歡迎港鐵代表林圓女士出席會議。

66. 文件提交人表示，自輕鐵於 1988 年通車至今，藍地一帶已經歷很大改變，隨着不同屋苑落成及入伙(如綠怡居、豫豐花園)，於

繁忙時間很多學生會使用藍地輕鐵站的過路處及行人路，而且有不少居民於藍地輕鐵站往屯門方向的月台上車以轉乘西鐵線，令該站的使用量偏高。因應未來單車徑會延伸至菜市場的路口，日後過路處更可能有單車駛過，或會造成人車爭路的情況。他曾經提交文件建議將月台連接天橋，現希望運輸署及港鐵研究如何理順月台人流，以及利用月台旁單車泊位的位置，以擴充過路處。

67. 港鐵代表林女士回應表示，曾與文件提交人前往藍地輕鐵站進行實地視察，留意到 2 號月台於早上繁忙時段的乘客較多，但人流仍算暢順。港鐵會研究不同措施以理順月台上的人流，如日後更換售票機時避免設於月台中央。港鐵亦會繼續留意行人及單車使用者使用行人過路處的情況，並與政府部門保持聯絡，研究擴闊過路處的可行性。

68. 運輸署代表陳先生回應表示，由於擴闊連接 2 號月台的港鐵行人通道可能會影響現時的單車泊位，署方會因應港鐵對於擴闊行人通道的可行性研究結果，與相關部門盡力配合。如有需要，署方可與文件提交人及港鐵代表再次進行視察及研究。

69. 主席請港鐵及運輸署與文件提交人聯絡及跟進。

港鐵、運輸署

## **(H) 要求改善福田口岸交通混亂問題**

### **(交通及運輸委員會文件 2015 年第 39 號)**

70. 主席表示，運輸署就此議題於會前提交了書面回應，請委員省覽席上派發文件第 3 號。

71. 文件提交人表示，署方的書面回應只提供一般性的資料，但福田口岸的問題複雜，既有地理環境、路面狹窄的因素，而持分者如旅客、水貨客、跨境學童等亦眾多。早前曾有新聞報道有的士司機特意接載水貨客以賺取較多車資。現時福田口岸的交通主要依靠警方維持，而且因路面擠塞難以增加小巴 75 號的班次，故居民不單未能於的士站乘搭的士之餘，亦因乘客眾多難以登上小巴 75 號或巴士 B1 號。此外，於下午 4、5 時左右的放學時間，大量水貨客趁亂過關，更公然使用扶手電梯運載貨物。現時沒有來往屯門及福田的直接交通服務，他認為一條由屯門開出，途經天水圍、元朗後到達福田的路線，才可真正解決居民於福田大排長龍的問題，並指多年來不同議員已多次重提此建議，惟當局依然無動於衷。由於未來高鐵通車後福田口岸將更加繁忙，他查詢運輸署、警方及海關將有何措

施應付，而區議會及立法會又應如何協助解決過境安全。

72. 委員就此議題提出意見，內容綜述如下：

- (a) 表示自福田口岸於 2007 年開通以來一直爭取增設小巴路線，而自 2013 年底深圳北口岸啓用後，有更多人要求增加公共交通服務，但運輸署總以不同理由拒絕增設小巴及巴士路線，如位置不足及鼓勵市民使用現行的公共交通服務等。然而，署方的書面回應卻提及將會於福田口岸增加的士泊車位，這與上述的原因相違背，質疑署方為水貨客服務，故不能接受該書面回應；
- (b) 表示署方對屯門不公平，只容許營辦來往福田至元朗的路線，拒絕批准來往屯門至落馬洲的小巴路線延伸至福田供上落車，卻又把的士泊位由 4 個增至 8 個，對署方的書面回應感到憤怒。署方應從福田作出分流，於工作計劃加入延伸現有服務路線至福田的建議，而非依賴於元朗轉乘，以回應屯門居民的殷切需求；
- (c) 表示未來於邊境設置購物城後，預計每小時的人流將達 3 000 人，擔心該處的交通將更難疏導人流。雖然支持發展經濟，惟擔心交通配套不足，會發生像加密 B3X 號班次導致 B3A、B3M 號線脫班的情況。此外，查詢日後北環線會否接駁西鐵線及落馬洲支線，還是須於古洞轉車；
- (d) 指出提交文件的背景為該處交通混亂，如的士拒載一般市民，而往元朗的交通工具的班次亦不足。然而，署方的書面回應沒有回應文件提及的問題，認為政府漠視屯門居民，長期沒有回應直接來往福田交通服務的訴求，置屯門近 90 萬人口不顧，希望立法會可以協助爭取一條來往福田的路線；
- (e) 表示自 2008 年起已要求署方試行將邊境路線延伸至福田，如先於非繁忙時段實行，惟署方以不同原因如跨境學童眾多、路面狹窄、位置不足等推卻有關建議。可是，署方的書面回應卻提到增加的士站，與之前的講法完全自相矛盾。雖然未能確定的士是否拒載，惟邊境設置購物城後乘客數目會繼續增加，署方應以整體及實際的角度回應交通需求，向屯門居民提供直接路線的選擇；
- (f) 補充指區議會大會曾就此議題進行過實地視察，亦曾向署長表

達過意見，署方應清楚議會的要求。如能增加的士泊車位，理論上亦能容許巴士或小巴上落，故署方應坦白交代拒絕開辦福田路線的原因，以及是否有政治上的考慮，否則應一視同仁地要求元朗亦須轉乘來往福田。此外，建議屯門交委會可與元朗交委會溝通，研究如何改善該處的交通及配套；

- (g) 指出早年曾提交文件，建議開辦巴士服務，惟署方回應指沒有空間可供泊車，故後來把建議修改為於沒有校巴的假日先試行，署方曾表示會研究但最後不了了之。由於預計高鐵通車後人流會增加，開辦屯門來往福田的巴士或小巴服務有其迫切性，希望署方研究於假日營運有關服務，或容許現有路線延伸至福田，並盡快匯報結果；
- (h) 認為文件清楚指出福田口岸的混亂問題，署方有責任就此撥亂反正。事實上，無論是新增路線或將現有路線延伸至福田，來往屯門至福田的交通服務仍有需求。當初建議開辦假日服務時，署方回應指沒有足夠泊位，惟現時卻有空間增加的士泊位。現時於該處的交通混亂是政府造成的，而且署方通常就交通服務只會諮詢元朗區議會，重申署方有責任照顧屯門居民及處理關口問題，方便屯門居民使用福田口岸；以及
- (i) 表示自 7、8 年前起無間斷地向署方提出此要求，但署方以環保、地理、空間等理由拒絕，認為署方現時提出增加的士泊位的建議是自打嘴巴，懷疑署方不支持建議背後涉及政治因素。因此，署方應確實答覆可否提供一條來往屯門至福田的交通路線。

73. 主席表示，已多次於議會已多次向運輸署提出有關要求，亦曾向運輸署署長反映，現建議再次去信運輸署署長，表達開辦來往屯門至福田小巴服務的要求。

74. 有委員建議一併去信運輸及房屋局局長。

75. 主席同意以上意見，並總結表示交委會將去信運輸及房屋局局長和運輸署署長，再次表達開辦來往屯門至福田小巴服務的要求，希望當局考慮委員的意見。

秘書處、  
運輸署

[會後補註：上述信件已於 2015 年 8 月 21 日發出。]

**(I) 要求檢討屯門公路巴士轉乘站運作情況****(交通及運輸委員會文件 2015 年第 40 號)**

76. 主席表示，九巴於會前提交了書面回應，秘書處已於 7 月 8 日將有關的書面回應分發予各委員。由於文件第 5 項要求(即交代其他改善工程如：防風雨設施、永久洗手間、八達通增值機等的進展情況)與交委會文件 2015 年第 16 號內容相似，該議題亦已於 3 月 13 日的交委會會議上獲得跟進，至今仍未超過會議常規所訂的 6 個月的時限，故委員應只就文件的其他部份作討論。

77. 文件提交人表示，雖然運輸署及九巴已提供了初步的資料，惟他希望了解更多內容，例如每天 3 萬人次乘搭 30 多條巴士線的習慣、受歡迎的路線、巴士數目的改動，以及乘客轉乘的數據，以便掌握足夠資料後，可以客觀、中肯的態度就來年的巴士路線計劃提出意見。他以 260X 於轉乘站啓用後變得更受歡迎，以及於繁忙時段出現巴士排隊駛入轉乘站的情況作為例子，說明需要更多的資料以便討論轉乘站班次及運作等議題。至於轉乘站的其他設施如八達通增值服務及加設上蓋等的進度，由於運輸署代表較早時已作出回應，他同意無須於此議題繼續討論。

78. 運輸署代表莫先生回應表示，轉乘站受到屯門居民的歡迎，現時每天約有 12 000 人使用往九龍方向的轉乘站，而往屯門方向的轉乘站每天就約有 18 000 人使用，原因是早上有較多特別班次直接前往市區，故乘客不一定要利用轉乘站。署方因應乘客的乘車習慣而調整巴士路線，經調查及收集巴士公司的數據後，若有巴士路線的乘客量下降，署方會考慮於巴士路線計劃中建議服務改動如減少班次。現時於早上最繁忙的時段(即 7 時 30 分開始)部分巴士可能須排隊進入轉乘站，惟轉乘站的運作大致暢順；而於下午繁忙時段，因往屯門方向的轉乘站有較多落客位，可分散車輛，巴士排隊至屯門公路的情況並不常見。

79. 有委員表示，曾於提交文件前進行實地視察，亦有駕駛者反映，指屯門公路往屯門方向於晚上有近 20 輛巴士排隊等候進入轉乘站，等候時間不止數分鐘，車龍更延伸至屯門公路主路段，故欲查詢署方如何評估轉乘站的飽和度，以及長遠來說會否進行擴建。此外，認為轉乘站應包括更多路線，方便市民出入，故署方應考慮擴充及完善轉乘站。

80. 主席表示，雖然轉乘站已取得成功，但如他之前曾建議，政府應預留轉車站旁邊近 2 萬呎土地，供擴建往九龍方向的轉乘站而非作維修之用，而往屯門方向的轉乘站就要考慮其他方法。他認為現時已有需要擴建轉乘站，查詢署方有否對附近土地進行規劃，並建議政府可於轉車站上蓋發展物業，以增加收入及改善民生。

81. 運輸署代表莫先生回應表示，署方密切留意轉乘站的運作情況，現時每天有約 3 萬人次使用，由於未來的人流可能會增加，不排除日後有需要擴充轉乘站。然而，現時往九龍方向的轉乘站大致可應付乘客需求，而且近九巴第 61M 及 52X 號線處仍有空位，將來可研究利用此位置，惟於現階段未有擴展轉乘站的計劃。

82. 有委員同意轉乘站是成功的，並表示其政黨曾十多天於早上 7 時至 9 時及晚上 6 時 30 分至 9 時 30 分在轉乘站進行問卷調查，結果發現早上 7 時多至 8 時有不少乘客排隊等車，故署方若增加駛經轉乘站的巴士路線，便應考慮擴建轉乘站。同樣在晚上 6 時 30 分至 9 時 30 分，不時見到乘客匆忙下車後衝向排隊等候轉乘，於 59X、59M 線的候車位置更大排長龍，署方應考慮增加駛經轉乘站的巴士路線。此外，有不少居民於問卷調查中查詢八達通增值服務、永久洗手間及擴闊轉乘站的進度。

83. 另有委員認為署方一方面因轉乘站仍未飽和而未有打算擴建，另一方面又不考慮讓特別班次如 259B、259C 號線駛入轉乘站以疏導多人輪候的 260X 號線，欲查詢署方如何評估轉乘站現時的營運力及飽和量，並認為署方應提供科學化的數據如 1 小時進出轉車站的車輛數目、對中長期需求的預測、每日 3 萬人轉乘巴士的車輛數目、停泊位的使用狀況等。她續表示，轉乘站使巴士公司可盡用班次，但署方不讓特別班次駛入轉乘站，某程度上會剝削居民享用座位的機會，故建議交委會繼續爭取改善轉乘站及續議此議題，以討論署方如何評估轉乘站的使用情況，擔心轉乘站如再不提升服務水平，會令屯門居民不滿。

84. 文件提交人表示，轉乘站基本上是成功的，但希望繼續完善其運作，故文件內容並沒有既定取態。他亦曾於早上及晚上進行問卷調查，故欲獲取官方數據，以便科學化及客觀地檢視現行三十多條巴士路線的情況，特別關注轉乘站可容納多少巴士路線及所需上落時間。此外，引述之前於深井發生的交通意外為例，指意外發生後十多分鐘的車輛隊伍迅速擠塞至小欖，這說明屯門公路上發生的交

通意外可癱瘓轉乘站，甚至影響新界西對外交通。最後，希望署方於洗手間及上蓋改善工程完成時，以書面回覆委員會，並提供具體運作的數據。

85. 運輸署代表莫先生回應表示，即使於早上繁忙時間的部分時段(約 7 時 30 分至 8 時多)，巴士於轉乘站內約可於 5 分鐘內完成上落客，而於其他時間的上落客情況更為順暢。

86. 主席認為轉乘站的硬件良好，讓市民節省時間及金錢，故應優化軟件配套如增加班次等，署方可考慮於其工作計劃當中包括此意見。他總結表示，請運輸署考慮委員的意見，並議決續議此議題，以討論轉乘站的發展，以及增加巴士往轉乘站接載乘客的可行性。

運輸署

### **(J) 要求港鐵公司於輕鐵月台設置月台幕門**

#### **(交通及運輸委員會文件 2015 年第 41 號)**

87. 港鐵代表林女士回應表示，重鐵與輕鐵系統有根本分別，要加裝自動月台閘門或月台幕門，技術上有許多因素需考慮。重鐵為自動運作，車門開關、列車行走及停站位置均由訊號系統控制，與輕鐵的操作完全不同。輕鐵以人手操作，同時個別繁忙車站的月台，同一時間可能會有多條路綫的輕鐵同時到達，停在月台不同位置，例如安定站，輕鐵在停站上落乘客時，與安全閘門操作的配合存在相當程度的困難。加上輕鐵為開放式系統及地理上有所限制，現時月台只有約 4 米闊，安裝閘門後的可用空間會再減少，或會影響人流。港鐵現時已實施不同措施務求理順人流，如聘請月台助理、因應人流方向安排不同路綫的輕鐵停泊於月台固定位置，以方便乘客上落車。

88. 文件提交人表示，曾親眼目睹有小童因擠迫而跌下月台，剛巧一架 614 號列車駛近，幸好輕鐵駕駛員及時停車，月台的其他乘客可及時將小童拉上月台，才不至釀成意外。有見洪水橋區將進行發展，預計乘客數量只會愈來愈多，查詢加設自動閘門或幕門是否不可行，或可否於月台加設感應器，於輕鐵駛近時轉燈作出提示。她認為人命比開支寶貴，不應於發生意外後才作出補救，而乘客未必理會月台助理的勸喻，最終容易因人多擠迫而令乘客站出黃線外，萬一不幸從月台墮下，意外隨時發生，希望港鐵會就文件內容研究及提升輕鐵安全。

89. 有委員擔心月台過於擠迫，而且只靠人手未必可以完全控制人

流，容易令小童意外跌下路軌，並指出曾目睹有乘客跌下路軌的情況，幸好最終沒有人命傷亡。他質疑是否連圍欄都不能加設或沒有辦法解決此問題，因當初港鐵亦指港鐵線不能加設閘門或幕門，但最後於加價後便解決了技術問題。

90. 另有委員認為港鐵十分清楚輕鐵乘客量，才會因應乘客量上升而移除座位，以增加載客量。此外，表示多年前曾要求港鐵加設幕門，當時港鐵的回應如是次一樣，指手動操作難以配合訊號系統，可能會出現輕鐵車門未能對準閘門的情況。她查詢港鐵研究加設幕門的進展、最近幾年就此議題的跟進工作及未來解決問題的方向，希望港鐵重視居民安全。

91. 港鐵代表林女士表示，理解委員對安全的關注，強調乘客及行人安全是港鐵運作的首要考慮。除了月台助理外，港鐵亦會不時檢討車站上的設施(如出入閘收費器)，以理順人流及提升安全。根據安全指引，現時輕鐵駕駛員於靠站時會減速及響鈴，提醒月台上的乘客將有列車到達。從技術上來說，輕鐵屬路面交通，與重鐵運作的方式不同，但港鐵會密切留意每個站的使用量，如最近擴充了元朗的大棠路輕鐵站，亦可與委員一同視察繁忙時段的乘客量及人流，從而檢視月台設施配置的情況。

92. 文件提交人表示，改動輕鐵站的設施只屬小修小補，由於乘客量會繼續上升，希望港鐵研究加設幕門的技術，徹底保護市民的安全，並表示不滿意港鐵代表的回應。

93. 主席總結表示，即使加設幕門在現階段未必可行，長遠而言，大家仍希望港鐵於輕鐵月台加設幕門及安全設施。他請港鐵代表反映委員對輕鐵安全的關注及提升安全的意見，讓港鐵加以考慮。

港鐵

### **(K) 要求 K51 巴士延遲尾班車**

**(交通及運輸委員會文件 2015 年第 42 號)**

94. 文件提交人表示，虎地一帶的居民反映未能登上 K51 號接駁巴士，由於港鐵將購買新巴士，希望能利用新資源支持將有關路線延長服務時間。

95. 港鐵代表林女士回應表示，K51 已服務至 11 時 45 分，是最長服務時間的港鐵巴士路線之一。港鐵曾於本年 6 月進行實地調查，留意到晚上 11 時於兆康西鐵站轉乘 K51 接駁巴士的乘客只佔整體的

幾個百分比，而乘搭最後一班 K51 接駁巴士的乘客更只佔整體的百分之一。港鐵會因應乘客需求，改動編制及資源以提供服務，並配合政府公布交通研究當中載客量的研究結果，以及等待以 3 億購買的新輕鐵及巴士車廂到達後，研究輕鐵及巴士的服務編制。此外，港鐵會密切留意情況，並與區議員保持溝通。

96. 文件提交人表示，港鐵不應視 K51 為接駁路線，因當初已於該處設置路線及預留土地供鋪設路軌之用，惟最後因改作嶺南大學的教學大樓而擱置支線的計劃。因此，港鐵應維持巴士晚上的服務，不應只留意乘客量，重申要求港鐵將新購入的巴士車輛優先分配予 K51，以延長其服務時間。

97. 主席總結表示，請港鐵考慮委員希望延長 K51 巴士服務時間的意見。

港鐵

#### **(L) 檢討屯門公路巴士專線措施、時間及範圍** **(交通及運輸委員會文件 2015 年第 43 號)**

98. 主席表示，他提交此文件並非為了縮減巴士專線，只是建議加設出口，讓青山公路的居民可以於 3 條行車線的車道轉出 4 條行車線的車道，查詢署方可否先試行一個月後再作檢討。

99. 委員就文件提出意見，內容綜述如下：

- (a) 表示作為其中一位當區區議員，記得上一屆區議會亦曾討論過類似事項。由於近幾年東南區的人口及車輛數目有所增加，而巴士專線已實施了約 20 年，當年未有 3 號幹線、西鐵線、屯門公路擴闊工程，故應該實施巴士專線以方便居民乘車上班。由於觀察到巴士專線的使用率不是很高，署方應牽頭進行研究或調查這 20 年來巴士專線的運作情況，待收集全盤數據後，議會可再作探討，現時先以中立態度對待此事；
- (b) 表示由於巴士專線對居民及巴士路線有影響，同意署方應先收集數據及研究，現階段不宜下結論；
- (c) 認同於上一屆區議會曾跟進此議題，當時運輸署於早上 7 時 30 分至 9 時，每半小時進行統計，以了解整體的車流及使用專線的情況。署方現可再次檢視有關情況，連同預計骨灰龕場、物流中心及赤鱗角連接路落成後對交通造成的負荷，評估是否仍有需要設置巴士專線；

- (d) 同意應就此議題收集數據，惟指出轉乘站後的巴士專線數據不容易收集，因有校巴及邨巴於帝濤灣從慢線「抽頭」後，也許會對轉乘站一帶的交通產生造成連鎖反應，令掃管笏至小欖、大欖都出現車輛等候的隊伍。此外，查詢巴士專線於繁忙時段及從轉乘站後路段的使用情況，希望署方能提供數據，以評估取消巴士專線後會否影響班次及轉乘站；
- (e) 表示除了檢討及收集數據外，運輸署及路政署亦應研究改善現時擠塞的交接位，方便轉乘站及青山公路沿線居民駕車轉出屯門公路的同時，亦不會影響巴士專線，達至兩全其美的方案；以及
- (f) 認為轉乘站旁青山公路小欖連接屯門公路的出口，與進入轉乘站的入口應屬兩個不同的情況，應澄清收集數據的位置及作用。

100. 主席澄清文件並非建議取消或縮短巴士專線，只是因應居民的要求，建議解除青山公路小欖連接屯門出口的巴士專線禁區限制。

101. 有委員表示，由於文件內容包括青山公路小欖連接屯門公路的出入口，故擔心解除巴士專線後，車輛可從屯門公路中線轉入青山公路，若交通燈的設定未能配合疏導車流，會令屯門公路出現擠塞。若只解除該處的出口限制，他對建議表示歡迎。

102. 主席總結表示，請運輸署研究解除青山公路小欖連接屯門出口的巴士專線禁區限制的建議。

運輸署

### **(M)要求城巴 962X 提早頭班車時間**

**(交通及運輸委員會文件 2015 年第 44 號)**

103. 城巴代表龔先生表示，曾多次與文件提交人於不同場合討論過此議題，重申有監察有關路線的服務水平及情況。本年 6 月的調查顯示，962X 的頭班車駛至屯門區內尾站時，仍有空間供乘客上車。現時從龍門居開出的 962P 可接載皇珠路的乘客，滿足到乘客需求，而 962S 及 962 的班次亦可吸納到早上約 8 時在置樂花園的乘客，加上於置樂花園開出的 962B，現時已有足夠服務供市民前往市區。此外，城巴沒有足夠資源實行文件的建議，由於已安排每班車於特定時間開出，需時等候於市區的車輛駛回，故不能在現有資源

下再提早 10 至 15 分鐘開出班次，除非抽調現有班次，惟暫時未有合適班次作調動之用。因此，城巴現時未能提供合適方案滿足文件的建議，但會繼續監察乘客量，於有需要時考慮文件的建議。他補充表示，雖然於早上 8 時比 7 時的巴士班次較疏，但同時該段時間的乘客量亦較少。

104. 文件提交人表示，對城巴代表的回應感到遺憾。雖然 962 系列已分為多條不同路線以回應不同地區的需求，但認為 962X 應為 962 的加強版本，而作為來往屯門至銅鑼灣的主要交通服務，於龍門居的頭班車竟於早上 8 時 40 分才開出，而於銅鑼灣的頭班車則於早上 9 時 15 分開出，建議重組整個 962 系列。此外，早上 7 時 30 分的兩班 962S 駛經三聖時已經客滿，駛經青山公路沿線作用不大，故有需要提早 962X 的頭班車時間。他又以 B3 系列的 B3X 班次可以突然大幅增加為例子，說明城巴應有能力實行文件的建議。

105. 運輸署代表莫先生回應表示，署方一直留意來往屯門至香港島的 962 系列，現時 962X 於早上 8 時 42 分開頭班車，而於 8 時 40 分前從置樂花園開出的有 962 及 962B，故服務可應付需求。此外，署方會觀察 962S 於早上 7 時 30 分的乘客需求有否增加。

106. 文件提交人表示，青山公路的居民未必乘搭 962B，此路線主要服務深井的居民，認為其價值未必很大，但城巴刻意強化此路線，例如於香港區返回屯門的 962B 班次比 962X 多，應利用資源加強 962X 服務。署方應重新檢視 962S 及 962X 早上的班次，如果 962S 駛至三聖已客滿，會對青山公路下游的居民沒有幫助，只會延長行車時間。他重申提早 962X 頭班車的時間的要求，希望署方及城巴會再研究。

107. 有委員表示，有居民反映行走青山公路的 962 巴士行車速度緩慢，可能是巴士未能及時返回屯門的原因，希望城巴調查有關情況。然而，青山公路居民對 962 的需求很大，而 962 及 962S 都是主要前往市區的交通服務，希望城巴兌現承諾，保持其早上的班次。

108. 主席總結表示，請城巴考慮委員的意見，於可行的情況下實行文件的建議。

**(N) 要求加強於輕鐵站過路處鋪設膠墊****(交通及運輸委員會文件 2015 年第 45 號)**

109. 港鐵代表林女士回應表示，輕鐵過路處的設計(包括路面物料、光線、闊度、安全性等)須符合政府部門的要求及港鐵的安全要求，故不論行人過路處的路面使用混凝土或膠墊物料，均完全符合安全要求，在行人安全的風險評估方面無分別。為配合特定路段的維修需要，如使路軌更能配合維修及運作要求，兆康及元朗部分過路處正試用膠墊物料，需時檢視物料的成效。根據觀察，現時兆康站過路處的整體過路安排理想，即使混凝土蓋板上有方便維修的細孔，亦會以膠皮把細孔封上。就行人過路處的安排，港鐵會與議員保持聯絡以了解議員的關注。

110. 委員提出意見及查詢，內容綜述如下：

- (a) 表示全力支持文件的建議，並指曾要求港鐵於建生輕鐵站的過路處採用膠墊物料，惟對方回覆指暫時沒有需要及不適合，令他十分失望，並認為港鐵代表回應的解釋未夠充分；
- (b) 表示較早時收到港鐵回覆正在檢討有關議題，故要求港鐵不應只在兆康站過路處改用膠墊，應檢視全屯門的情況，並查詢港鐵預計何時有結果，希望港鐵代表向公司反映，盡快回覆；以及
- (c) 查詢現時是否所有輕鐵站的過路處都沒有使用膠墊。若現正試用膠墊物料效果，若效果令人滿意，可於全部輕鐵站使用。

111. 文件提交人表示，於行人過路處採用膠墊物料是先導計劃，而兆康站是其中一個試驗地點。現時 1 號及 2 號月台之間有兩個過路處，但只有一個過路處改用膠墊物料；而 5 號及 6 號月台之間的兩個過路處，雖然人流及班次較少，卻已全數試用膠墊物料。由於街坊反映膠墊物料的防滑功能更佳，同時可避免卡着高跟鞋及手推車，希望可於該輕鐵站的所有過路處試用膠墊物料，以檢視成效。

112. 有委員表示，希望於試驗計劃完成後，推廣至其他地區的輕鐵站。

113. 主席總結表示，請港鐵考慮委員的意見，先於兆康站的所有過路處試用膠墊物料，稍後可討論其他地區的實行情況。

## **(O) 要求正視貨車運載安全問題**

### **(交通及運輸委員會文件 2015 年第 46 號)**

114. 警務處代表黃先生回應表示，根據第 374G 章《道路交通(交通管制)規例》第 55 及 56 條，工字鐵和鋼筋等物料不可超出重型貨車前面 1.5 米及後面 1.4 米，總闊度不能超過 2.5 米，高度不能超過 4.6 米。而且，重型貨車須於車尾掛起 1 平方米大的紅布，於晚上則須於車頭亮起白燈、車尾亮起紅燈，以便識別。警方會於巡邏時觀察或直接量度貨車有否違法情況，例如工字鐵和鋼筋等物料有沒有被穩妥地擺放。

115. 有委員表示，尾隨運載工字鐵和鋼筋等物料的重型貨車的駕駛者會感到壓迫，擔心建築材料會掉下來帶來危險，故查詢相關法例及執法的情況，希望能保障駕駛者的安全。

116. 有委員表示，貨車、泥頭車等盛載鋼筋及其他物料，由於物件會伸出車外及墜向地面，擔心駕駛者於發現危險時突然剎車，影響後方的車輛，建議以燈號作識別，以及要求運輸署修改有關貨車安全的法例，以保障道路使用者的安全。

117. 另有委員認為重型車有法律上的問題，並補充指曾有重型車司機因經驗不足，於藍地一帶的交通燈前未能及時剎車而撞死一個小童，查詢可否以拖車運載部分物料。因此，建議政府修改條例以加強道路安全，警方則應加強巡邏，運輸署於發牌時應請駕車者留意有關事宜。

118. 主席總結表示，請警務處及運輸署考慮委員的意見，加強執法，以及考慮修改有關貨車安全的法例，如改用拖車或其他方法運載有關物料。

警務處、  
運輸署

## **報告事項**

### **(A) 工作小組報告 – 截至 2015 年 6 月 30 日的工作小組進展報告**

#### **(交通及運輸委員會文件 2015 年第 47 號)**

#### **屯門對外交通工作小組**

119. 委員省覽文件，並沒有提出意見。

#### **屯門區內交通問題工作小組**

120. 委員省覽文件，並沒有提出意見。

121. 主席宣布通過工作小組報告。

## **(B) 運輸署報告**

### **(交通及運輸委員會文件 2015 年第 48 號)**

122. 有委員查詢為何今天的報告沒有包括脫班的數據。此外，查詢之前曾進行地區諮詢的機場巴士 NA33 線將於何時開辦，並表示支持於暑假開辦有關服務，但希望龍運可降低車費。

123. 運輸署代表莫先生回應表示，署方以季度形式報告脫班數據，將在準備好 2015 年第 2 季的數字時向交委會報告。此外，署方已收悉 NA33 線的意見，預計於 7 月開始服務，但現時未知確實的開辦日期，當有進一步資料時會盡快通知委員。

124. 有委員表示，未收到署方諮詢的結果，雖支持盡快試辦 NA33 線，惟希望能將車費下調，亦希望該路線能駛經轉乘站及提供轉乘優惠。主席亦認為機場巴士駛經轉乘站可令巴士公司獲取更多收入。

125. 運輸署代表莫先生回應表示，署方將會研究委員的意見。

## **(C) 哈羅國際學校附近的交通擠塞事宜**

### **(交通及運輸委員會第十次會議記錄的 81 至 84、90 至 93 段)**

126. 主席指運輸署於上次會後表示，希望於是次會議上，就哈羅國際學校附近的交通擠塞事宜，向交委會匯報與哈羅國際學校(下稱「哈羅」)跟進的進展。

127. 運輸署李先生匯報表示，署方於過去的兩個月的跟進工作包括：(i) 與青盈路一帶的承建商溝通以改善該處擠塞的情況，如劃上雙黃線，以防止車輛在接近青山灣入境事務中心旁的青盈路路段上落，以及要求承建商減少圍封範圍；以及(ii) 於繁忙時間以人手暫時控制交通燈，其後於 6 月 17 日的實地視察顯示青盈路可暢通運行。此外，署方已於 6 月 5 日與哈羅代表開會，建議如下：(i) 哈羅將於其交通委員會與家長溝通，鼓勵減少或提早使用私家車；(ii) 集合較年長的學生乘坐同一輛車；以及(iii) 校方制定接駁的中途站以減少使用私家車直接駛到學校。

其他事項

128. 議事完畢，會議於下午 2 時 33 分結束，下次會議定於 2015 年 9 月 11 日(星期五)上午 9 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2015 年 8 月 14 日

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/15

**BUILDING A WORLD OF DIFFERENCE**

10/7/2015

2015年7月10日  
屯門區議會轄下交通及運輸委員會  
第11次會議 (2014 - 2015)  
水務署  
屯門鄉事會路更換水管工程 - 安定邨至皇珠路(橋底)段  
施工方案

BLACK & VEATCH  
building a world of difference.

10/7/2015

### 背景資料

- 更換水管數量: 2 條 (直徑375毫米的食水及鹹水管)
- 敷設年份: 1981年
- 更換水管原因: 1. 水管物料臨近使用年限
  - ◆ 距今已約34年
- 2. 水管滲漏事故頻繁
  - ◆ 發生年份: 2012, 2013 及2014 年
- 3. 改善及提高供水系統效能

10/7/2015

10/7/2015

### 水管滲漏事故

9/2014, 7/2012, 7/2013

YAU DI SHOPPING CENTRE CARPARK  
TUEN MUN HEUNG SZE WIFE ROAD  
ON TING CAR PARK

10/7/2015

10/7/2015

### 工程概要

- 工程設計方案考慮因素:
  1. 現時地下設施
  2. 可行施工方法
  3. 施工時間
  4. 工程期間對公眾的影響

10/7/2015

10/7/2015

### 工程概要

- 工程方案
  1. 更換食水及鹹水管直徑為450及400毫米
  2. 評估臨時交通措施對道路使用者的影響
  3. 施工方法
    - ◆ 無坑挖掘方法: (介乎安定邨商場至定德樓)
    - ◆ 明坑挖掘方法: (介乎定德樓至皇珠路(橋底))

10/7/2015

10/7/2015

### 方案一

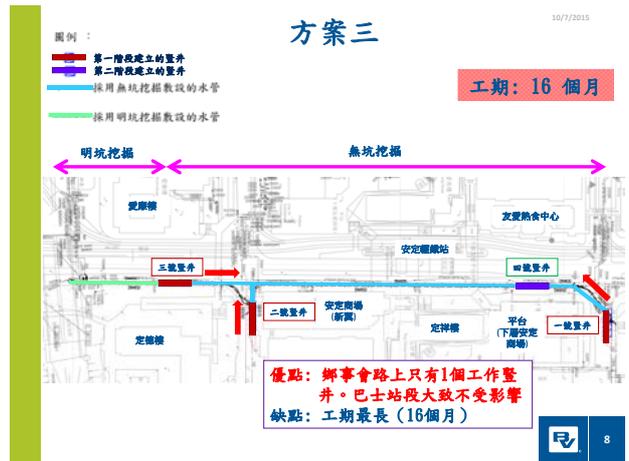
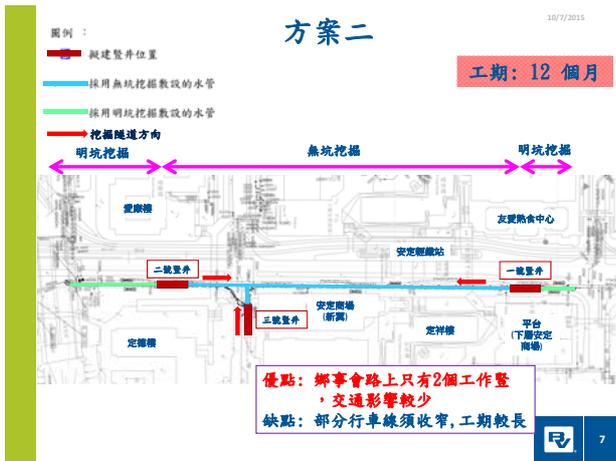
工期: 10 個月

圖例:  
 第一階段建立的窰井  
 第二階段建立的窰井  
 採用無坑挖掘敷設的水管  
 採用明坑挖掘敷設的水管  
 挖掘隧道方向  
 明坑挖掘

雙龍樓, 友愛熟食中心, 安定邨商場, 安定邨商場(新翼), 定德樓, 平台(下層安定商場)

優點: 工期較短(10 個月)  
 缺點: 部分行車線須收窄(交通影響評估報告正面, 但須進行試路測試)

10/7/2015



### 方案摘要

10/7/2015

	方案一	方案二	方案三
工期 (月)	10	12	16
豎井數目	3 + 1 (3個在鄉事會路上; 1個在安定部車輛出口旁)	3 (2個在鄉事會路上; 1個在安定部車輛出口旁)	3 + 1 (2個在鄉事會路上; 2個在安定部車輛出入口旁)
交通影響	收窄部分行車線，交通影響評估報告正面，但須進行試路測試	只有2個豎井在鄉事會路上，相較方案一，估計交通影響較少	只有1個豎井在鄉事會路上，估計交通影響最少，尤其巴士站段
總結	✓✓✓	✓✓	✓✓

