

屯門區議會
2014-2015 年交通及運輸委員會
第二次會議記錄

日期：2014 年 1 月 17 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 09:34	會議結束
梁健文先生, BBS, MH	屯門區議員	上午 09:32	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 09:36	會議結束
陳雲生先生, MH, JP	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
陶錫源先生, MH	屯門區議員	上午 09:32	會議結束
朱耀華先生	屯門區議員	上午 09:30	上午 11:40
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 09:47	上午 11:05
陳樹英女士	屯門區議員	上午 09:34	會議結束
黃麗嫦女士	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
蘇愛群女士, MH	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
何杏梅女士	屯門區議員	上午 09:34	會議結束
林頌鎧先生	屯門區議員	上午 09:36	上午 11:56
徐 帆先生	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
龍瑞卿女士	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
陳文華先生	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
林德亮先生, MH, JP	屯門區議員	上午 09:49	上午 10:38
周錦祥先生, MH	屯門區議員	上午 09:32	會議結束
陳文偉先生	屯門區議員	上午 09:49	會議結束

龍更新先生	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
何君堯先生	屯門區議員	上午 09:52	上午 11:18
朱順雅女士	屯門區議員	上午 09:34	會議結束
曾憲康先生	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
蘇嘉雯女士	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
吳桂華先生	增選委員	上午 09:30	上午 11:36
侯國東先生	增選委員	上午 09:30	會議結束
馮沛賢先生	增選委員	上午 09:30	會議結束
葉家進先生 (秘書)	屯門民政事務處行政主任 (區議會) 二		

應邀嘉賓

丘雋永先生	路政署工程師/青山公路
梁兆安先生	路政署主要工程管理處高級工程師/屯門路 3
黃鎮健先生	路政署主要工程管理處工程師/屯門路 7
鄧家柱先生	地政總署鐵路發展組產業測量師/鐵路發展
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
陳蔚慈女士	優斯(香港)有限公司高級助理工程師
余漢榮先生	艾奕康工程顧問公司駐地盤高級工程師
張錦輝先生	艾奕康工程顧問公司駐地盤高級工程師
高振華先生	中國港灣工程有限責任公司項目經理
伍宏碩先生	中國港灣工程有限責任公司地盤經理
廖偉文先生	香港鐵路有限公司高級發展經理
劉大偉先生	新鴻基地產發展有限公司策劃經理
梁惠甜女士	啟勝管理服務有限公司高級物業及設施經理

列席者

馮嘉豪先生	土木工程拓展署工程師/11 (新界西及北)
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
溫惠炎先生	九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(車務)
楊晉瑋先生	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

吳觀鴻先生	屯門區議員
何俊仁議員	屯門區議員
張恒輝先生	屯門區議員
羅煌楓教授, JP	屯門區議員
葉德豪先生	增選委員

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「委員會」)第二次會議。

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. 秘書處沒有收到委員的告假申請。

通過 2012-2013 年交委會第十二次會議及 2014-2015 年交委會第一次會議的會議記錄

4. 委員會一致通過上述兩份會議記錄。

討論事項

(A) 屯門區議會 2014-2015 年交通及運輸委員會職權範圍

(交通及運輸委員會文件 2014 年第 1 號)

5. 主席表示，討論事項第 1 及 2 項旨在確立新一屆委員會職權範圍及成立工作小組，故建議先討論該兩個議程項目，然後再討論續議事項，委員沒有反對。

6. 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 2014-2015 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 2014 年第 2 號)

7. 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」。獲提名出任上述兩個工作小組召集人的名單如下：

	屯門對外交通工作小組	屯門區內交通問題工作小組
獲提名人	蘇炤成主席	陳雲生議員
提名人	古漢強議員	陳文華議員
和議人	陶錫源議員	曾憲康議員

8. 有委員表示，過去數年有很多交通問題未能解決，希望有人可分擔主席的工作。主席遂詢問該委員有否其他提名，該委員表示沒有。

9. 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，任期由即日起至 2015 年 12 月 31 日止。主席邀請委員積極參與工作小組的事務。

(會後補註：秘書處已於本年 1 月 27 日發信邀請各委員加入上述兩個工作小組。)

續議事項

(A) 青山公路青山灣段擴闊工程

(交通及運輸委員會 2013 年 9 月 13 日第十一次會議記錄第 5 至 12 段及交通及運輸委員會文件 2013 年第 53 號)

10. 主席表示，委員會轄下的屯門區內交通問題工作小組在 2013 年 12 月 13 日議決邀請路政署於交委會報告工程最新發展，故在是次會議續議此項議題。主席歡迎路政署丘雋永先生及優斯(香港)有限公司(下稱「優斯」)戴尚能先生、馬俊恒先生及陳蔚慈女士出席會議。

11. 路政署丘先生及優斯戴先生透過投影片(見附件一)報告工程最新發展。

12. 有委員質疑路政署未有在刊憲前向委員會匯報諮詢結果及解決居民提出的問題。另有委員認為路政署只諮詢 15 個屋苑而不是沿線所有屋苑的做法不妥。此外，她指出政府有意更改沿線多幅土地的用途或提高地積比率，將令該區人口大增，故希望查詢現時刊憲的擴闊工程能否滿足未來所需。

13. 路政署丘先生回應指，署方在諮詢各屋苑前會與該屋苑的管理公司或業主立案法團商討會面安排，而每次諮詢所收集的意見均已記錄在案，供該屋苑及當區議員參考。另外，署方一直於委員會轄下的屯門區內交通問題工作小組交代諮詢進度，亦已因應居民的意見進行研究及盡量修訂工程內容。丘先生續解釋據現階段完成的評

估，青山公路青山灣段確有擴闊的需要。不過，署方會繼續與規劃署緊密聯絡，確保工程能配合屯門東最新的發展。

14. 多名委員發表第二輪意見或提問，內容綜述如下：

- (a) 認為路政署以舊數據規劃擴闊工程的做法有問題，署方亦未能提供合理數據解釋工程的需要性，並質疑該工程能否應付未來十至二十年的需要；
- (b) 指出路政署沒有在屯門區內交通問題工作小組表示會於本年 1 月刊憲，而署方的報告亦沒有詳細交代樹木的安排；以及
- (c) 表示政府刊憲即工程事在必行，並認為居民選擇在該區居住是為了享受環境，指出居民或寧可忍受短暫的交通擠塞亦不願移去樹木，希望路政署清楚交代該區居民的意向。

15. 路政署丘先生回應指，相關工程是按程序刊憲，是諮詢的一部分，署方會繼續徵詢及研究居民的意見。另外，應居民意願而修訂方案後，受影響的樹木數量預計會減少，工程亦無須移去古樹。署方會再次點算受影響樹木，盡快檢視相關移植及補種樹木的安排。

16. 有委員對於路政署將刊憲與諮詢混為一談表示不滿，指出路政署若認為刊憲也是諮詢的一部分，則無須在去年多次諮詢委員會的意見。該委員亦提到，署方的報告沒有如實反映居民的意向，希望其他委員留意，並在刊憲程序中為該區居民發聲。

17. 主席總結表示，希望路政署於下次會議交代居民的意向，例如有哪些屋苑贊成或反對工程及有關原因，同時解釋如何處理樹木問題，以供委員參考。

路政署

討論事項(續)

(C) 屯門公路市中心段交通改善工程設計及建造（合約編號： HY/2009/03）農曆新年期間維修路面之臨時交通安排 （交通及運輸委員會文件 2014 年第 3 號）

18. 主席歡迎路政署梁兆安先生及黃鎮健先生、艾奕康工程顧問公司(下稱「艾奕康」)余漢榮先生及張錦輝先生、中國港灣工程有限責任公司高振華先生及伍宏碩先生出席會議。

19. 路政署梁先生介紹了工程背景，隨後艾奕康余先生透過投影片(見附件二)簡介了有關工程設計。

20. 多名委員發表意見或提問，內容綜述如下：

- (a) 指出屯門公路九龍方向近連接杯渡路的斜路上，渠蓋設置方式不妥，汽車經過時會產生噪音。另外，認為現時屯門公路元朗方向近杯渡路支路出口路段，車輛既可從支路切入屯門公路慢線，又可從屯門公路中線切換去慢線，易生意外，建議改劃道路標記禁止中線車輛切入慢線；
- (b) 認為工程大致可行，但擔心於年初五開展工程或會出現人手不足，封了路卻未能進行工程。另外，農曆新年期間會有較多不熟悉屯門區道路的駕駛者進入本區，希望當局多作宣傳，以減少意外；
- (c) 同意工程有需要，若署方有關貨櫃車的數據準確，農曆新年期間施工是適當的時間，希望當局盡早向附近屋苑宣傳，以便居民選擇替代路線。另外，建議運輸署及警方於工程期間駐守該處以應付突發情況，以及在有需要時開放一段路面疏導交通；
- (d) 指出據中國傳統觀念，農曆新年期間不宜動土，希望當局備有周詳的應變計劃，以及能提供工作時間表予委員參考，並關注於晚間進行工程的噪音問題；
- (e) 希望工程公司提供緊急聯絡電話以備不時之需；以及
- (f) 表示青雲路及青山公路現時皆因進行水管鋪設工程而封閉部分路面，若屯門公路的大型車輛分流到該兩處會導致交通擠塞，查詢路政署有否與水務署協調。

21. 艾奕康余先生的回應綜述如下：

- (a) 顧問公司經評估後認為以青雲路分流車輛沒有問題，路政署亦會與水務署協調，並與運輸署及警方保持聯絡；
- (b) 貨櫃車的估算數據由內河碼頭提供，實際車數可能比估算為少；以及
- (c) 噪音問題隨着隔音罩的設置也大為改善，投訴數字亦大幅下降。

22. 有委員指出，雖然噪音投訴有所下降，但認為當局不宜於晚間進行會產生較大聲浪的工程部分。

23. 經討論後，主席請路政署考慮委員的意見，並向各委員提供工程的日程表、緊急聯絡電話，以及解釋應急措施。

路政署

(D) 要求24小時開放屯門Vcity至屯門時代廣場連接的行人天橋

(交通及運輸委員會文件 2014 年第 4 號)

24. 主席歡迎地政總署鄧家柱先生、香港鐵路有限公司廖偉文先生、新鴻基地產發展有限公司(下稱「新鴻基」)劉大偉先生及啟勝管理服務有限公司(下稱「啟勝」)梁惠甜女士出席會議。

25. 文件提交人表示，留意到該天橋的開放時間已有所更改，但仍收到該區住戶投訴，故認為可探討有否進一步延長開放時間的空間，並建議可同時討論當年因興建天橋而拆卸的行人路上蓋如何重新安排。

26. 地政總署鄧先生回應指，署方沒有預備在會上討論有關行人路上蓋的問題，相關資料將於會後補充。至於天橋開放時間方面，鄧先生請新鴻基劉先生透過投影片(見附件三)簡介最新安排。

27. 新鴻基劉先生的簡介綜述如下：

- (a) 現時天橋開放時間為早上 5 時 15 分至凌晨 1 時 30 分，主要配合西鐵服務時間，西鐵屯門站開放時間為早上 5 時 35 分至凌晨 1 時 10 分；
- (b) 管業公司曾試行 24 小時開放天橋，惟發現無人於深宵時分使用該天橋；
- (c) 市民如有需要可使用地面行人路；以及
- (d) 天橋的營運及維修保養由新鴻基負責，根據契約，新鴻基須於「合理時間」開放天橋。

28. 有委員表示，「合理時間」的定義因人而異，無意糾纏，但認為該天橋屬公共空間，地政總署須解釋為何天橋開放權歸新鴻基所有。

29. 地政總署鄧先生回應如下：

- (a) 該天橋的開放時間並非單由發展商決定，現時延長了的開放時間，是署方在收到市民意見後與業權人及發展商共同商討的結果；
- (b) 根據契約，發展商興建的三條天橋須於「合理時間」開放，而釐定「合理時間」則須考慮實際情況及需要；以及

(c) 署方對該天橋的開放時間持開放態度，若市民認為有需要進一步調整開放時間，署方會與發展商討論。

30. 有委員查詢，那三條天橋的營運開支(如電力等)，是由那一個單位負責。另外，從資源及安全角度考慮，認為現時天橋的開放時間可以接受。

31. 新鴻基劉先生回應指，天橋的營運開支由 Vcity 商場負責，璫門住戶無須承擔。

32. 有委員指出，由於天橋設有閉路電視，故使用天橋比使用地面行人路更為安全。另外，建議當局可於大節日期間進一步延長天橋開放時間以配合市民所需。

33. 啟勝梁女士同意委員的建議，並指該公司已安排於農曆新年及其他大節日期間延長天橋開放時間。

34. 主席總結表示，請地政總署、發展商及管業公司考慮委員的意見，並請地政總署為行人路上蓋問題提供書面回覆。

地政總署

(會後補註：秘書處已於本年 2 月 18 日收到地政總署的書面回覆，見附件四。)

(E) 要求否決九巴加價及提早檢討九巴專營權
(交通及運輸委員會文件 2014 年第 5 號)

35. 主席歡迎九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱「九巴」)尹彥超先生、溫惠炎先生及楊晉瑋先生出席會議。委員參閱九巴的書面回覆(見附件五)。

36. 文件提交人質疑為何路訊通公司的盈餘未能用於填補九巴的虧蝕，並查詢九巴的專營權條款是否與其他公司不同，以致無須將廣告收入計算在盈利之內。另外，指出九巴的市場佔有率達七成，廣告收入卻比其他公司少且出現虧蝕，認為這些現象並不合理，促請運輸署介入。

37. 多名委員發表意見或提問，內容綜述如下：

- (a) 認同文件提交人的意見，指出巴士公司不把部分收益列入盈利的做法不能接受；
- (b) 表示經常收到市民投訴班次不足而未能上車，若九巴的載客量如此高，不明白九巴因何故虧蝕。另外，指出路訊通及其他廣告收入是因巴士服務而來，故相關收益應計算在九巴盈利之內，若九巴營運不善而導致虧蝕，便應交出專營權讓其他公司營運；
- (c) 指出九巴經常申請加價，服務水平卻未見改善，更不斷收到市民對九巴服務的投訴，認為是次加價不合理，希望運輸署好好把關；
- (d) 認為委員會應認清問題的對口單位，以區議會名義去信行政會議召集人反對九巴加價，並呼籲各區區議會正副主席聯署反映市民的意見；
- (e) 指出同為過海路線，九巴 960 線和 961 線的票價比城巴的 962 線高並不合理，而九巴深宵巴士及節日活動特別巴士的票價亦過高。另外，質疑九巴沒有清楚交代多項收入，包括將車廠轉為酒廠、舊車重售、經營保險業務、發展房地產、獲豁免的油稅及路訊通等。再者，屯門區大部分九巴路線均沒有虧蝕，加價對屯門區不公平；
- (f) 認為委員會應邀請九巴更高層人員及運輸署負責巴士服務的官員出席會議；以及
- (g) 提議去信運輸及房屋局邀請局方派員出席委員會會議，若局方未有代表出席，再去信行政會議。

38. 運輸署呂女士的回應綜述如下：

- (a) 根據《公共巴士服務條例》第 12 條，巴士公司在專營權內須維持適當而有效率的公共巴士服務，因此，政府批予或續批新巴士專營權時的主要考慮因素，是專營公司能否提供適當而有效率的公共巴士服務；
- (b) 就現時九巴所提出的加價申請，當局會考慮一籃子因素再作審批，主要包括財務狀況、市民接受程度、負擔能力及服務水平等；
- (c) 根據 2013 年 9 月底公布的運輸業名義工資指數及綜合消費物價指數計算的加幅為 1.98%，但此數字僅作參考之用，不會自動成為獲批的加幅；以及
- (d) 九巴與路訊通是兩間不同的公司，經營不同的業務，故路訊通的財政狀況並不會計算在九巴的帳目內。

39. 多名委員發表第二輪意見或提問，內容綜述如下：
- (a) 指出若監管部門把關不力，儼如巴士公司的代言人，委員會將無法為市民爭取權益，認為主席應譴責辦事不力的官員，甚至要求更換代表，並希望秘書處記錄委員的反對理由和對政府代表的不滿；
 - (b) 認為九巴服務質量有問題，經常被投訴脫班，而市民亦明顯不接受九巴加價；以及
 - (c) 重申不能接受九巴不把部分收益列為盈利。
40. 主席總結表示，將去信運輸及房屋局反映委員會的意見。

(會後補註：有關信件已於本年 3 月 3 日發出。秘書處已於本年 3 月 11 日收到運輸及房屋局的書面回覆，見附件六。)

(F) 要求於麒麟輕鐵站過路處設交通燈
(交通及運輸委員會文件 2014 年第 6 號)

41. 文件提交人表示，過去十多年一直要求於麒麟輕鐵站設置交通燈，但遭運輸署以影響車流和人流不足為由拒絕。然而，運輸署卻為了配合紫田村發展公共房屋而於兆康路設置交通燈，更在人流較少的屯門醫院和兆康苑中間設置交通燈，可見運輸署的標準不一。文件提交人續指，麒麟輕鐵站過路處的使用者多為小學生、家長及屯門醫院康復大樓的病人和親友，該處屬高危地點，不時發生意外，而該處鄰近青松觀，相關節日期間人流更多，故認為運輸署應於該處加設交通燈。

42. 運輸署何女士回應如下：
- (a) 署方與交委會一樣關心輕鐵麒麟站斑馬線的安全。早在 2012 年 11 月，署方已與當區議員、兆康苑管理公司代表和屯門官立小學的校方代表作實地視察。其後，在去年 3 月，署方收集了交通及人流數據，做了詳細的研究，以考慮是否有需要將斑馬線改為交通燈控制的過路處。研究顯示，有關位置並非交通黑點，而且路段較直，根據該處的汽車及行人流量，斑馬線是最合適的過路設施，故此，署方未能確立以行人過路燈取代現有斑馬線的需要。；
 - (b) 署方的調查發現，輕鐵麒麟站的月台升高的部分或會阻礙使用

斑馬線的行人的視線，有改善的空間。為提升過路安全，署方隨即落實了一些改善措施；

- (c) 在去年 7 月的交委會會議上，委員也曾與署方討論過這個斑馬線的盲點問題。署方建議的改善工程剛於去年 12 月完成；
- (d) 為配合第 54 區的發展，由紫田路至邱子田迴旋處的一段青麟路將擴闊至雙線行車，屆時該處的車流和行人流量將大幅增加，故紫田路以北的斑馬線不再合適(須以行人天橋代替)，而青麟路與兆康路交界亦有需要增設交通燈；
- (e) 由於車輛將使用北面的藍地交匯處而行人將使用兆康路前往西鐵兆康站，故屯門第 54 區的發展將不會大量增加紫田路以南的人流及車流，而根據署方數據，麒麟輕鐵站至 2026 年仍未有需要設置交通燈；以及
- (f) 署方會密切監察該處情況，有需要時會作出檢討。

43. 有委員表示支持文件建議，認為運輸署應從人性角度出發，顧及行人安全，而非以人流及車流不足反對設置交通燈，同時指出以過路處是否交通黑點來決定設交通燈與否並不合理。另有委員指出，行人一踏足斑馬線車輛便須停下，容易做成擠塞，尤以清明重陽前後人流較多的日子為甚，查詢運輸署可否以配合前一組交通燈的方式於該處設置交通燈。

44. 運輸署何女士的回應綜述如下：

- (a) 該處於過去五年有兩宗輕微交通意外，均涉及學童，其中一宗是由於司機沒有於斑馬線停車，故署方已採取針對性措施，如加強交通標誌及改善視線問題；
- (b) 署方已考慮該處鄰近學校及醫院，惟數據顯示，該處最繁忙的時段，來回方向每小時只有約 700 輛車及 400 名行人經過，遠低於設置交通燈的最低要求，僅足夠支持提供斑馬線；
- (c) 青麟路現時設有三條斑馬線，若車流及人流不足，使用斑馬線更合乎效益；
- (d) 在行人稀少的情況下，當行人橫過一條行車線後，可以在斑馬線的安全島上等候，再小心觀察才越過另一條行車線，對車輛的延誤時間比較短。若加設行人過路燈，車輛須待行人完全橫過兩條行車線，等候時間為兩倍；以及
- (e) 與行人過路燈相比，斑馬線可更有彈性地處理突如其來的大量人流。例如，於放學時間，斑馬線可給予大量學童更長的過路時間，有助疏散人流。

45. 有委員指出，運輸署一直以青麟路太多交通燈為由反對於麒麟輕鐵站設置交通燈，現在卻提出人流和車流等新標準，認為運輸署若以人流和車流作標準，則現時設有交通燈的兆康苑與屯門醫院之間，以及很多鄉郊地方也無須設置交通燈。另外，兩宗意外的發生正好反映斑馬線的不足，運輸署不應漠視學童安全，而運輸署亦可考慮使用按鈕式交通燈。再者，屯門第 54 區的居民若要前往建生邨等地便須行經紫田路以南的一段青麟路，若未來屯門西繞道於青田路設出入口亦會吸引車輛使用該路段，故認為運輸署不應認定至 2026 年也沒有需要於麒麟輕鐵站設置交通燈。

46. 運輸署何女士回應指，道路交界處設置交通燈的目的，是提供指示，讓不同方向的車輛能夠安全通過路口，如能順應情況加設行人過路燈，是理想的安排。但麒麟輕鐵站的過路處，行人只須橫過青麟路每方向各一條行車線，該處本質上並不是一個交界處。署方是參考屯門第 54 區發展的交通影響評估報告的數據，預計青麟路南行的車流增加十分輕微。署方會於農曆新年假期後再進行人流及車流統計，與去年的數字作比較，了解過去一年是否有顯著的增長，並會研究如何提升學童的過路安全。

47. 主席總結表示，請運輸署考慮委員意見，於該處設置按鈕式交通燈，並請屯門區內交通問題工作小組跟進。

運輸署、屯門
區內交通問題
工作小組

(G) 要求於龍逸邨增設巴士站

(交通及運輸委員會文件 2014 年第 7 號)

48. 委員參閱九巴的書面回覆(見附件七)。

49. 文件提交人表示，現時龍逸邨居民從九龍回來時，須於富健花園下車再步行一段較長的路回家，若能於龍逸邨設巴士站，既可方便龍逸邨居民，亦可令龍門居部分業戶受惠。另外，由於大部分委員對該處不熟悉，建議進行實地視察。

50. 有委員表示，豐景園與翠寧花園距離接近，亦設有兩個巴士站，認為運輸署應進行視察及研究再給予答覆，並建議可交由屯門區內交通問題工作小組跟進。

51. 運輸署葉先生回應指，署方曾前往該處視察，認為近皇珠路一段龍門路由於斜度大而車速快，不宜設置巴士站；而較平坦的一段龍門路已非常接近現時富健花園的巴士站，設置另一巴士站的必要性值得商榷。另外，署方同意到該處進行實地視察。

52. 主席請運輸署及屯門區內交通問題工作小組跟進此項議題。

運輸署、屯門
區內交通問題
工作小組

報告事項

(A) 工作小組報告 – 截至 2013 年 12 月 31 日的工作小組進展報告 (交通及運輸委員會文件 2014 年第 8 號)

屯門對外交通工作小組

53. 委員省覽文件。

54. 有委員查詢，屯門公路巴士轉乘站的相關問題(如 59A 線問題)，應在此事項討論還是在工作小組討論。主席回應指，委員如有問題，可於委員會會議提出再轉交工作小組討論。有委員希望下次工作小組會議也能討論 59M 線的事宜。

55. 主席請屯門對外交通工作小組跟進 59A 線及 59M 線事宜。

屯門對外交通
工作小組

屯門區內交通問題工作小組

56. 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 2014 年第 9 號)

57. 委員省覽文件，並沒有提出意見。

其他事項

(A) 新界區專線小巴路線第 44 號

58. 多名委員發表意見或提問，內容綜述如下：

(a) 關注市民於友愛邨未能登車的情況，希望工作小組跟進；

- (b) 指出建生區居民於繁忙時間難以登車，促請運輸署加強監管營辦商；
- (c) 表示問題源於小巴公司未能聘請足夠司機，希望運輸署跟進；以及
- (d) 查詢專線小巴的定義，並認為若客量充足便應開辦新線。

59. 運輸署呂女士回應指，署方最近曾與營辦商詳細檢討該線的服務，亦留意到不同時段在總站及中途站均有大量乘客候車。營辦商解釋由於難以聘請司機，故出現了有小巴卻沒有司機的情況。另外，營辦商雖已調配車輛從中途站起載，惟中途站乘客未能登車的情況仍有改善空間，署方會再作檢討，並研究其他可行的解決方法。

60. 多名委員發表第二輪意見或提問，內容綜述如下：

- (a) 指出市民經常投訴小巴司機在有乘客招手的情況下也不停車載客，希望運輸署能監管小巴司機的態度；
- (b) 表示有市民曾於友愛邨等了一小時也未能登車；
- (c) 認為小巴即使客滿也應按既定路線行走，指出兆康的居民甚至連小巴也看不見，並支持開辦巴士線來往屯門西北區及上水和大埔；
- (d) 建議運輸署可考慮改以 24 座小巴行駛 44 系列，並採取措施阻止司機駛至屯門市中心便調頭接載前往屯門碼頭的短途客；
- (e) 指出小巴站頭的聯絡電話無法接通；以及
- (f) 表示寶田邨亦有乘客難以登車的問題。

61. 主席請屯門對外交通工作小組跟進上述議題。

屯門對外交通
工作小組

62. 議事完畢，會議於下午 12 時 08 分結束，下次會議定於 2014 年 3 月 14 日（星期五）上午 9 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2014 年 3 月 5 日

檔號：HAD TMDC/15/25/TTC/14

簡報目錄

- 1) 公眾諮詢進展報告
- 2) 建議修訂的道路整體設計
- 3) 建議修訂的噪音舒緩設施方案



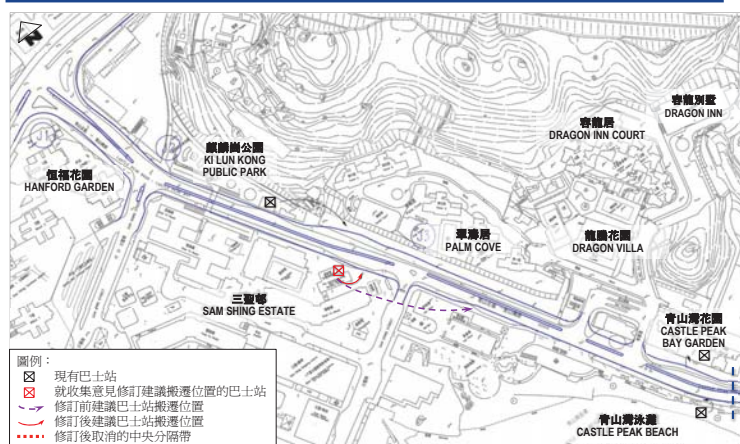
屯門區議會
交通及運輸委員會會議 (2014年1月17日)
青山公路 - 青山灣段擴闊工程諮詢

1) 公眾諮詢進展報告

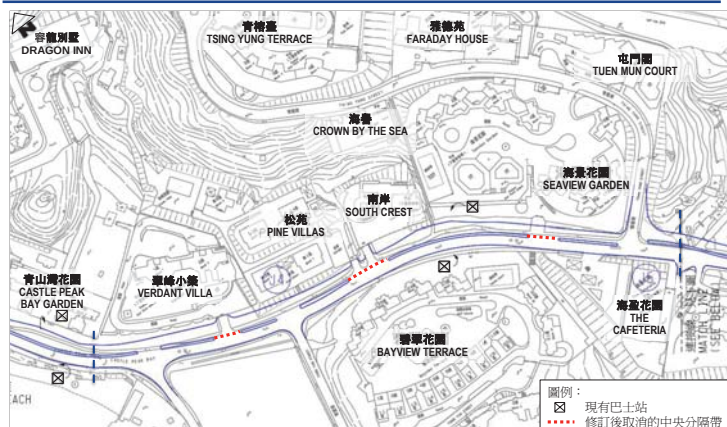
個別屋苑諮詢時間表

沿線屋苑/機構	建議諮詢日期	落實諮詢日期	備註
松苑	2013年9月25日 晚上	9月25日 晚上	
海景花園	2013年10月10日 晚上	10月10日 晚上	
恒福花園	2013年10月17日 晚上	10月17日 晚上	
碧翠花園	2013年10月7日 晚上	10月18日 晚上	
公眾諮詢會	--	10月19日 下午	
綠月灣	2013年10月25日 晚上	10月21日 晚上	
青山灣花園	2013年10月23日 晚上	10月23日 晚上	
三聖邨	2013年10月16日/22日 晚上	10月24日 晚上	
翠峰小築	2013年10月25日 晚上	10月31日 晚上	
海庭花園	2013年10月7日 晚上	11月2日 下午	
滿樓里	2013年11月8日/11日 晚上	11月8日 晚上	
天祐居	2013年11月8日/11日 晚上	11月8日 晚上	
龍海小築	2013年11月8日/11日 晚上	11月8日 晚上	
春和海景花園	2013年10月28日 晚上	11月25日 晚上	
南岸	2013年10月9日 晚上	--	已和管理公司確認 沒有居民會參與
香港黃金海岸第一期	2013年11月1日 晚上	第一次: 11月1日晚上 (已完成) / 第二次: 12月13日 晚上	應居民要求出席第一 次諮詢
翠濠庭	2013年9月30日 晚上	12月17日 晚上	
幹寧小築	2013年11月4日/5日 晚上	--	沒有答覆
龍地卡龍別墅	2013年10月30日 晚上	--	沒有答覆

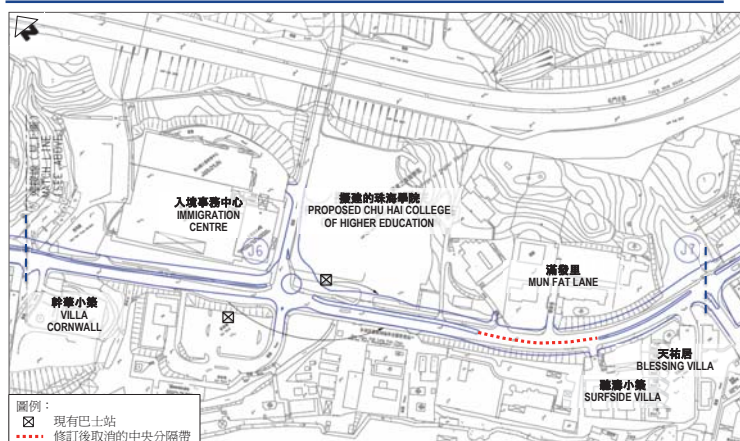
2) 建議修訂的道路整體設計 (第一張, 共四張)

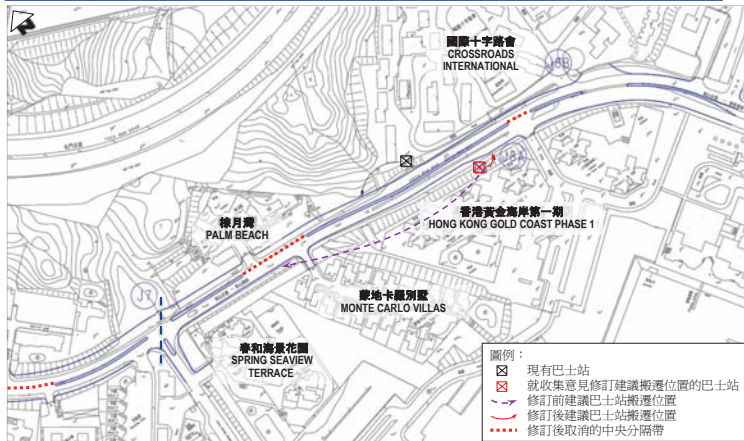


2) 建議修訂的道路整體設計 (第二張, 共四張)



2) 建議修訂的道路整體設計 (第三張, 共四張)





3) 建議修訂的噪音紓緩設施方案



3) 建議修訂的噪音紓緩設施方案(續)



謝謝

2010年屯門東可發展房屋用地的規劃及工程檢討－可行性研究



屯門區議會 - 交通及運輸委員會



HY/2009/03
屯門公路市中心段
交通改善工程設計及建造

農曆新年期間維修路面之
臨時交通安排

交委會文件2014年第 03號

17/01/2014



目錄

議題一：

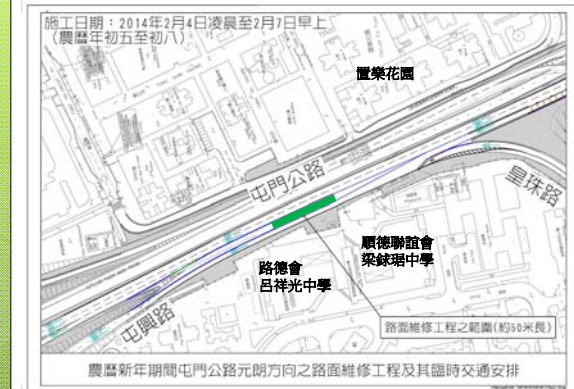
農曆新年期間維修路面之臨時交通安排

議題一

農曆新年期間維修路面工程之簡介

- 屯門公路北行介乎皇珠路及屯興路之間的一段約50米長現有行車線（第二條慢線），需要進行維修。
- 有關維修工程需要更換整幅行車路面以確保其結構之持久及固性。
- 有關屯門公路北行第二慢線路段將要持續封閉四個工作天以完成有關工程。
- 本署以及承建商和其交通顧問均已構思及考慮多種工程及實施方案以使能夠有效地完成這項維修工程。
- 考慮到在農曆新年期間，車流相對較少，進行有關維修工作較為合適，故此建議在本年2月4日至7日（農曆年初五至初八）實施此項臨時交通安排，以將對交通的影響減至最低。

施工範圍



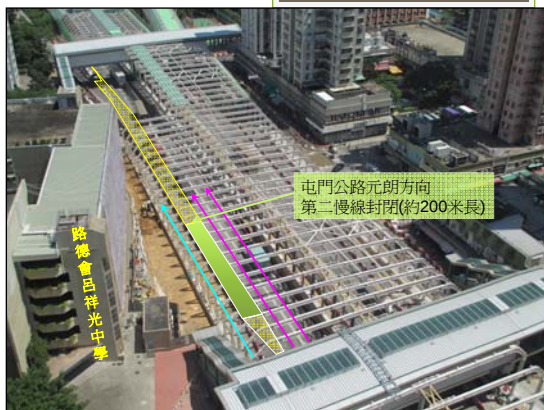
現時路面狀況



封閉路段剖面圖



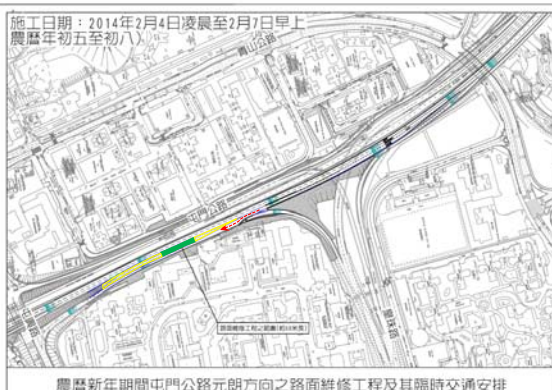
未完成隔音罩前現場情況



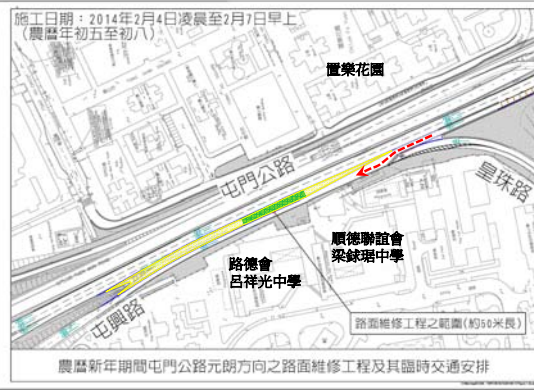
已興建之隔音罩



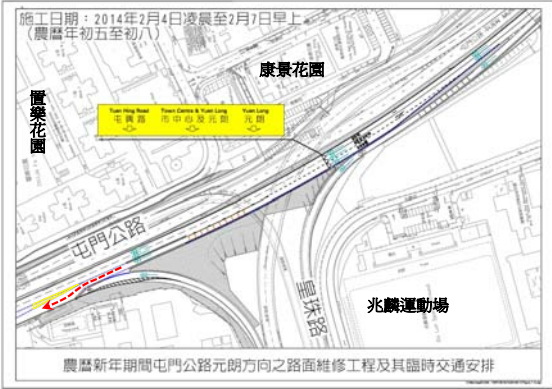
臨時交通措施安排



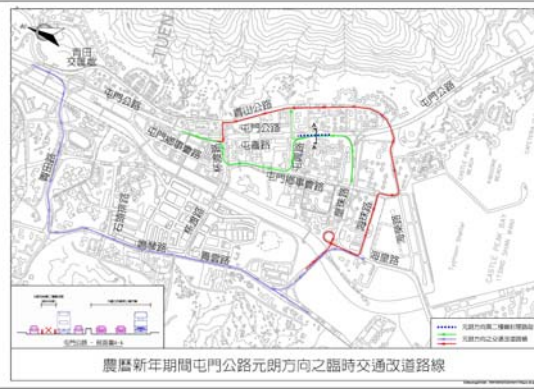
臨時交通措施安排(1)



臨時交通措施安排(2)



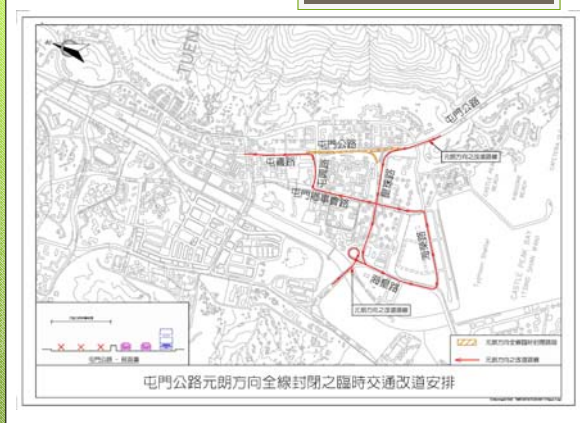
臨時交通改道路線



行車線方向指示橫額



臨時交通改道路線



計劃施工流程

工期	工序
4/2/2014凌晨1:45 (農曆新年初五凌晨)	封閉屯門公路元朗方向以配合實施臨時交通措施
4/2/2014早上6:00 (農曆新年初五早上)	現有行車線(第二條慢線)將會封閉及試行交通改道
4/2/2014晚上9:00 (農曆新年初五晚)	進行道路維修工程
7/2/2014凌晨1:45 (農曆新年初八凌晨)	封閉屯門公路元朗方向以還原路面標誌及實施下一階段道路工程之臨時交通安排
7/2/2014早上6:00 (農曆新年初八早上)	現有行車線(第二條慢線)將會解封

交通訊息通報

- 在實施臨時封路安排前，承建商將會於施工前一星期在受影響路段設置可變訊息顯示屏提示駕駛者有關臨時封路安排

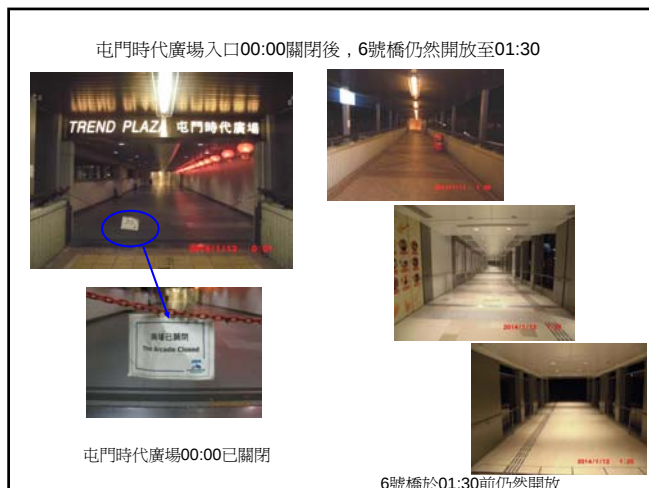
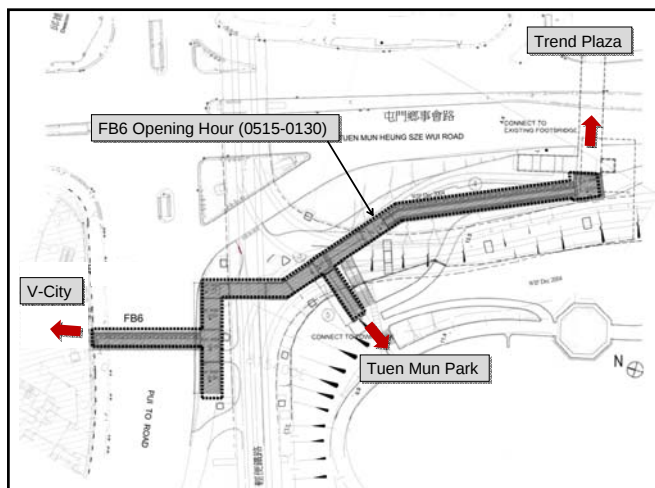


可變訊息顯示屏

緊急應變措施

- 如有任何突發事故，承建商將會實施既訂緊急應變方案以盡快還原路面以恢復原有行車線。
- 承建商將會與警務處及運輸署保持緊密聯絡，以盡快恢復該段屯門公路的正常交通運作。
- 如有任何嚴重事故令屯門公路須持續封閉，運輸署緊急事故交通協調中心將會於現行交通訊息顯示屏顯示屯門公路封閉之交通訊息，以提示駕駛者。

多謝



Thank You

電話 Tel:26839163
圖文傳真 Fax:26053243
電郵地址 Email:esrdtke@landsd.gov.hk
本署檔號 Our Ref:(44) in RD(U)WR/11 Pt. 15
來函檔號 your Ref:

來函請註明本署檔號
Please quote our reference in your reply

屯門區議會秘書處
屯門屯喜路1號
屯門政府合署2樓

葉家進先生：

屯門區議會

2014-2015 年交通及運輸委員會第二次會議

[要求 24 小時開放屯門 Vcity 至屯門時代廣場連接的行人天橋]
(交通及運輸委員會文件 2014 年第 4 號)

本辦事處代表於 2014 年 1 月 17 日出席上述會議，就委員在會議上提出當年因興建天橋而拆卸的行人路上蓋如何重新安排之查詢，現回覆如下：

- (i) 根據本署記錄，經相關政府部門包括運輸署及路政署考慮及進行地區諮詢後，運輸及房屋局局長根據《道路（工程、使用及補償）條例》（第 370 章）於 2005 年 4 月刊憲公布建議興建橫跨屯門杯渡路的有蓋行人天橋的道路工程。由於該天橋伸延至屯門鄉事會路近杯渡路交界一段行人路，建議工程亦包括拆除該行人路段的上蓋。由於在法定期限屆滿時當局沒有收到任何就擬議工程提出的意見，該道路工程於 2005 年 7 月根據上述條例獲授權進行。
- (ii) 屯門市地段第 447 號（即西鐵屯門站物業發展項目）之承批人負責建造根據上述已獲授權的工程，並已於 2013 年下旬完成整項道路工程及開放該天橋給公眾人士使用。
- (iii) 一般而言，當收到市民就公眾行人路的設施的改善建議，本署會轉介運輸署及路政署作跟進。

如有任何查詢，請致電 2683 9163 與本信代行人聯絡。

地政總署
總產業測量師（鐵路發展）
(鄧家柱 73 代行)

2014 年 2 月 18 日

副本送：屯門地政處
運輸署
路政署

傳真號碼：2459 0795
傳真號碼：2381 3799
傳真號碼：2714 5228

屯門區議會
2014-2015 年交通及運輸委員會第二次會議

九龍巴士(一九三三)有限公司之回應

九巴加價及專營權檢討事宜

九巴相比其他專營巴士公司，其實承受最大的營運壓力。過去十一年，多條鐵路包括將軍澳支線（至康城）、西鐵（屯門至南昌）、馬鐵、落馬洲支線及九龍南環綫，全部開設於九巴營運的九龍及新界範圍內，令九巴每日乘客量由 2002 年的 310 萬人次下降至目前的 260 萬人次，淨流失 50 萬人次，導致九巴現時約 400 條巴士路線中，七成路線處於虧蝕，須依賴另外三成路線補貼。

事實上，不同的巴士專營權所營運的服務網絡有異，所以其面對的營運挑戰亦有所不同。例如龍運巴士（與九巴同一集團管理，服務香港國際機場及北大嶼山與新界）的服務網絡，正因沒有受鐵路擴展的直接影響，以及受惠於機場旅客增長，其網絡現時能夠保持健康狀態而不須提出調整票價。龍運和九巴的對比正好說明，盈虧的關鍵在於其網絡的效率。

九巴網絡內不少路線因乘客持續流失至鐵路，已呈現出人去線空的結構性問題，要徹底解決，才能扭轉因資源浪費而導致虧損的格局。由於網絡失效問題一直未能根治，在營運成本急增的壓力下，九巴才逼不得已需要申請加價。

多年來，九巴亦有表達路線重組是解決這結構性問題的關鍵。儘管 2013 年路線重組逐漸得到社會支持，並於第三季內成功開始落實北區路線重組，可惜只佔九巴整體網絡約 5%至 6%，而屯門區亦只有部分路線因屯門公路轉車站投入運作而有所調整。以九巴營運的 17 區而言，進展仍非常緩慢。九巴相信路線重組會有必然的成效，但不能靠數月的小部分網絡優化來有效地抵銷持續的成本上升，有逼切開展大規模的路線重組。

至於九巴各項廣告收入，都已全數計入專營賬目，用以補貼票價。在 2012 年，九巴各項廣告平台共獲得約 1.1 億港元的廣告收入，2013 年上半年更錄得 5,600 萬港元廣告收入，較 2012 年同期增加約 2.2%。而「路訊通」只是九巴的廣告代理之一，並非九巴委託的唯一廣告代理，九巴亦有與其他主要廣告代理商合作。九巴為爭取最大廣告收益，旗下的車身、車廂、候車亭燈箱和巴士電視廣告代理合約，是經過公開招標形式進行篩選。「路訊通」能夠取得九巴的廣告代理合約，是因其在所有標書中能提供最佳的整體條件，合約按正規商業條款訂立及進行，並以公告形式刊登於「港交所」的網頁上及該公司的年報內，方便各界監督查閱。

九巴一直致力開源節流，在惡劣營運環境及票務收入難以增長的情況下，特別積極開拓用以補貼票價的非票務廣告收益。不過，與每年約 60 億港元的票務收入相比，非票務收入只能對巴士營運的賺蝕起若干補貼作用。

九巴的成本結構不具彈性，2013 年上半年工資及燃油成本分別佔總營運成本的 50% 及 21%，而且大部分營運成本均受外圍經濟環境影響而持續上升。九巴深明加價對民生的影響，然而因為油價及通脹等多項不受控的外來因素，導致出現持續虧損，單在 2013 年上半年，已虧蝕 1,950 萬港元。與此同時，九巴需要繼續投放資源更新車隊並改善設施，譬如九巴已訂購了總值超過 5 億港元、約 200 部歐盟第五代超低地台空調雙層巴士更新車隊，並將於 2014 年內付運到港。其他服務改善措施包括提升巴士轉車站的設施，提升前線人員設施，加強資訊及科技的應用等亦需要長期的投放。九巴在迫不得已下才提出申請調升票價 4.3%，期望於 2014 年恢復財政健康穩定，賴以維持 12,000 員工的生計及為每日約 260 萬人次乘客提供優質巴士服務。

2014 年 1 月

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)L 2/4/10

電話 Tel. No.: 3509 8155

來函檔號 Your Ref. HAD TMDC 13/10/TTC/14

傳真 Fax No.: 2104 7274

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 :

要求否決九巴加價及提早檢討九巴專營權

感謝貴會3月3日關於上述事宜的函件，本局現就函件提出的關注點回覆。

九巴的加價申請

運輸署在去年11月29日收到九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱「九巴」)的加價申請，我們會按照既定的巴士票價調整安排處理，在審核申請時會考慮各相關因素，包括公眾的接受程度和負擔能力。我們並會一如既往，適時就申請諮詢立法會交通事務委員會和交通諮詢委員會，再向行政會議作出建議。

專營巴士服務的廣告收入

政府鼓勵巴士公司積極在不影響巴士服務的情況下賺取非票務收入，以減輕加價壓力。巴士公司在車身、車廂或巴士站賣廣告而從廣告代理商所得的收入，及因在巴士車廂內播

放視像節目而從提供視像節目的營辦商所得的收入，均須按《公共巴士服務條例》(香港法例第230章)及專營權條款的規定，計算入巴士公司的專營帳目內，而帳目須經核數師審核。這些規定適用於所有專營巴士公司。

九巴從其廣告代理商或營辦商獲得的廣告收入，一直全數計算入其專營帳目，符合規定。

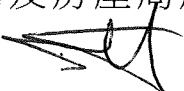
專營巴士服務水平

專營巴士服務與市民生活息息相關，政府一向著重專營巴士服務的穩定性。運輸署一直透過主動審核專營巴士公司的營運報表、定期進行調查，以及藉乘客的投訴或建議等渠道，密切監察專營巴士服務的水平，並不時檢討現行的措施，以期進一步提升專營巴士服務的質素。就個別巴士公司的脫班情況，運輸署已按機制跟進，敦促相關的巴士公司，作出妥善補救。九巴的脫班情況，自2012年起已有所改善，現時大致與其他專營巴士公司的情況相若。運輸署會繼續監察巴士公司的脫班率及改善措施的成效。

九巴的專營權

九巴的專營權將於2017年7月1日屆滿。我們會適時進行檢討及作相關準備。

感謝貴會對巴士服務的關注。運輸署高級運輸主任(屯門)呂曉暉女士將會代表本局出席貴會於3月14日的會議，聽取貴會的意見。

運輸及房屋局局長
(梁家瑋  代行)

2014年3月11日

副本送：

運輸署署長

(經辦人：高級運輸主任(屯門)-呂曉暉女士)

[傳真號碼：2381 3799]

九龍巴士(一九三三)有限公司

(經辦人：社區事務高級經理-尹彥超先生)

[傳真號碼：2786 8903]

屯門區議會
2014-2015 年交通及運輸委員會第二次會議

九龍巴士(一九三三)有限公司之回應

要求於龍逸邨增設巴士站事宜

九巴一直致力為乘客提供優質巴士服務。在設立巴士站時，我們會詳細考慮途經路線的交通流量、乘客數量、適合設站的位置、行人及其他道路使用者的安全，以及對路線整體運作的影響等因素。所有巴士站位置的增減及改動方案均須向運輸署提交申請，並須獲得署方批准方可落實執行。

有關於龍逸邨附近加設巴士站的建議，由於龍逸邨位處的高速公路一帶現時並無合適位置設立巴士站，故現階段未能採納該建議。然而我們已將有關建議記錄在案，若日後有關地區有合適地點設置巴士站，我們會再作研究並向署方反映意見。

2014 年 1 月