

屯門區議會  
2014-2015 年交通及運輸委員會  
第八次會議記錄

---

日期：2015 年 1 月 9 日(星期五)

時間：上午 9 時 39 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
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 09:31	下午 12:48
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 09:31	下午 12:49
朱耀華先生	屯門區議員	上午 09:37	上午 10:51
江鳳儀女士	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
吳觀鴻先生	屯門區議員	上午 09:31	下午 12:37
陳有海先生, MH, JP	屯門區議員	上午 09:57	會議結束
陳樹英女士	屯門區議員	上午 09:39	會議結束
黃麗嫦女士	屯門區議員	上午 09:39	會議結束
蘇愛群女士, MH	屯門區議員	上午 09:50	會議結束
何杏梅女士	屯門區議員	上午 09:39	會議結束
何俊仁議員	屯門區議員	上午 10:21	上午 10:57
林頌鎧先生	屯門區議員	上午 09:42	下午 12:03
徐 帆先生	屯門區議員	上午 09:34	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, MH	屯門區議員	上午 09:32	會議結束
周錦祥先生, MH	屯門區議員	上午 09:30	下午 13:05
陳文偉先生	屯門區議員	上午 10:01	會議結束
張恒輝先生	屯門區議員	上午 09:30	上午 11:15

負責人

龍更新先生	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
朱順雅女士	屯門區議員	上午 09:30	會議結束
曾憲康先生	屯門區議員	上午 10:22	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	下午 12:08
侯國東先生	增選委員	上午 09:44	上午 11:59
馮沛賢先生	增選委員	上午 09:55	會議結束
葉德豪先生	增選委員	上午 09:42	上午 10:29
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

林 圓女士 港鐵助理公共關係經理—對外事務

列席者

何錦山先生 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/屯門中  
林廷珍女士 運輸署工程師/特別職務 2  
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)  
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  
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  
莫慶祥先生 屯門地政處行政助理/地政  
李坤漢先生 路政署區域工程師/屯門  
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

梁健文先生, **BBS, MH**      屯門區議員

李洪森先生, **MH**            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

何君堯先生                    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」)第八次會議。

2. 主席代表交委會歡迎第一次出席會議的運輸署工程師林廷珍女士，林女士會接替早前調職的李偉全先生擔任署方代表。
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. 秘書處沒有收到委員的告假申請。

## 通過 2014-2015 年交委會第七次會議的會議記錄

5. 主席表示，關於會議記錄第 48 至 57 段，交委會曾就「要求速建十號幹線(北段)」的議題進行討論，並建議將議題交由屯門區發展及規劃工作小組跟進。其後，屯門區議會大會於 2015 年 1 月 6 日舉行的會議上，在討論「屯門對外交道路網絡發展問題」的議題時亦一併就十號幹線(北段)進行討論。運輸署代表在該會議上亦已解釋西繞道及屯門至赤鱸角連接路並非取代了前十號幹線的走線，只是更換了幹線名稱。經討論後，區議會議決於 2015 年 3 月 3 日續議有關議題。由於此議題現已獲提升至大會層面跟進，屯門區發展及規劃工作小組的召集人認為無需再於工作小組中討論。
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) 要求在泥圍深西通道橋底增設停車位

(交通及運輸委員會文件 2015 年第 1 號)

7. 文件提交人表示，泥圍深西通道建成後，政府並沒有善用橋底位置的一些空地，即使附近的寵物公園已啓用，該處仍然被圍封，導致雜草叢生，引來蛇蟲鼠蟻。他建議運輸署把它改建成臨時停車場，提供 30 至 50 個車位供前往寵物公園的人士使用。

8. 運輸署何先生回應指，有關建議涉及改變政府土地用途，考慮過程要經過多個步驟，包括：

- (a) 研究及收集市民對停車位的需求數據，如非法泊車的數字及種類；
- (b) 就改變土地用途諮詢其他相關政府部門的意見；以及
- (c) 就設置停車位的建議舉行公眾諮詢。

9. 文件提交人表示，希望署方可從實地視察開始研究於橋底增設臨時停車場的可行性，並建議地政處代表一同出席實地視察。

10. 兩名委員發表意見，內容綜述如下：

- (a) 表示區內部分公眾停車位已被用作興建私人屋苑，司機迫於無奈地才違法停泊車輛。因此，署方應積極研究文件的建議，不能再拖延處理現時嚴重的違泊問題；以及
- (b) 希望署方於文件所述的地點興建停車場前，能先諮詢附近屋苑。她認為新增停車場會令駛經當區的车辆有所增加，或會影響附近居民的安全。

11. 文件提交人表示，文件的重點在於泥圍深西通道橋底，希望透過文件提出的建議，整頓該處的混亂情況，同時加強寵物公園附近交通設施的配套。

12. 主席請文件提交人、運輸署代表及地政處代表一同前往泥圍深西通道橋底進行實地視察。

運輸署、  
地政處

## **(B) 要求擴闊青山公路(泥圍至藍地段)**

### **(交通及運輸委員會文件 2015 年第 2 號)**

13. 文件提交人表示，由於近年鄉村城市化，交通流量增加，故藍地的青山公路不停發展及擴闊，後來亦於公路旁邊興建輕鐵及單車徑。他曾經就改善當地「斷截禾蟲」的問題提交文件予交委會討論。隨着時間過去，藍地近妙法寺的一段青山公路(往元朗方向)旁現有一條單車徑，他建議把該條單車徑改建為新行車線(慢線)，以疏導福亨村、順達街、黃崗圍路等地的交通壓力。

14. 運輸署何先生回應表示，署方較早時已前往該單車徑視察，留意到單車使用者不多。他續指，把單車徑改建成往屯門方向的慢線行車線亦應可行，惟須繼續研究細節。

15. 主席總結表示，請文件提交人及運輸署代表一同前往有關單車徑進行實地視察。

運輸署

### **(C) 要求擴闊藍地輕鐵站月台**

#### **(交通及運輸委員會文件 2015 年第 3 號)**

16. 文件提交人表示，輕鐵啓用至今約 27 年，其間藍地的人口倍增，加上學校及新屋苑的落成(如綠怡居、豫豐花園)，令藍地輕鐵站月台相當擠迫，特別是早上的繁忙時段 7 時多，故建議擴闊該月台及連接天橋(T 通)。他補充表示，這已是他第二次就此議題提交文件，並指出當年政府以平價收地建造輕鐵，惟輕鐵自 1988 年啓用以來，只進行過一次月台設施改善工程(即加建一條道路供乘客落車)，希望港鐵能認真考慮及研究此小型工程。

17. 港鐵林女士回應表示，港鐵已分別於 2014 年 12 月及 2015 年 1 月的繁忙時段(早上 7 時 30 分及 7 時 55 分)於藍地輕鐵站實地視察及進行人流統計，並留意到乘客在 1 號月台(即往元朗方向)的上落過程尚算暢順，亦有足夠的候車位置。另外，文件所提及的建議地段，如行人天橋及旁邊的行人路屬政府擁有及管理，加上如要為正在運作的月台進行複雜的結構改善工程，港鐵要考慮地理及月台底部設施等不同因素。港鐵會密切留意社區發展及藍地輕鐵月台的使用情況，而有關部門日後檢討時亦會參考委員的意見。

18. 多名委員先後發表意見及作出提問，內容綜述如下：

(a) 表示曾擔任該區的當區議員，並指出藍地已不再是二十多年前的小市鎮，而之前發展局局長向區議會講解新慶邨的發展計劃時亦表示，將來入住該 11 座房屋的居民可使用藍地輕鐵站。他要求運輸署加強監察港鐵於該站的服務水平，若有意外發生應由署方負責。此外，他查詢現時署方有沒有代表負責監察或管理輕鐵服務；

(b) 表示建於青山公路路段旁的輕鐵車站空間較狹窄，部分車站如藍地及泥圍只可停泊兩卡車廂。此外，自西鐵線啓用後，部分乘客於藍地輕鐵站轉車，希望港鐵因應市民乘車習慣的改變及未來第 54 區及洪水橋的發展，盡快研究有關建議；

- (c) 表示現時大多數月台的空間已不敷應用，加上該區未來會有大規模的發展，港鐵應及早開始研究擴闊月台及購買新車廂以回應乘客需求；以及
- (d) 因應輕鐵服務受屯門居民歡迎及人口增加，支持擴建該月台，並希望相關政府部門配合，使港鐵日後能逐步擴闊其他月台。

19. 運輸署何先生回應表示，如港鐵就輕鐵設施有修改方案而涉及政府用地，署方會研究並盡量配合。

20. 運輸署莫先生補充表示，署方與港鐵亦密切留意月台上的排隊情況，在有需要時會與港鐵研究改善措施，例如擴闊月台或加派職員協助。

21. 文件提交人表示，若要進行擴闊月台工程，行人天橋亦可能要進行工程，將底部樓梯縮短以接駁月台。

22. 主席總結表示，委員會將去信運輸署及港鐵要求處理此問題，以及要求運輸署解釋監察或管理港鐵的安排。主席並請屯門區內交通問題工作小組跟進此議題。

秘書處、  
屯門區內交通  
問題工作小組

[會後補註：上述信件已於 2015 年 2 月 11 日發出。]

#### **(D) 解決青山公路(哈羅國際學校段)擠塞問題** **(交通及運輸委員會文件 2015 年第 4 號)**

23. 主席表示，他提交此文件的原因是由於哈羅國際學校代表曾接觸區議會主席及交委會主席，提出建議以改善該處上學時間的交通情況。校方已採取措施，例如使用校巴、與運輸署及警方跟進，惟仍未能解決交通擠塞的問題。他指出由於哈羅國際學校的迴旋處並非標準設計，故容易妨礙巴士及其他車輛使用道路，建議運輸署及相關部門盡快利用國際十字路會上山的舊有道路，連接哈羅國際學校以解決交通問題，否則將來青山公路的擴闊工程亦會受到影響。

24. 有委員表示使用青山公路的人士眾多，道路已經飽和，而該迴旋處容易造成危險，建議擴闊青山公路以完善交通網絡。另有委員表示十分支持文件提交人的建議，並查詢是項議題是否與政府產業署或地政處有關。他續表示，文件的建議可作為臨時措施，但長遠

來說擴闊青山公路才是解決方法。

25. 主席表示，希望所有相關的政府部門可以依文件的建議，配合行政手段，解決哈羅國際學校附近的交通擠塞問題。他續表示，經初步與校方、家長及運輸署商討後，認為行政手段是可行的辦法，校方亦願意解決問題。此外，他亦認為文件所提及的道路只須稍加整理便可使用。

26. 多名委員發表意見，內容綜述如下：

(a) 表示運輸署之前沒有就哈羅國際學校迴旋處的設計諮詢區議會，導致現時的交通問題。他認為當務之急是要求署方講解該迴旋處改善工程的最新進展；

(b) 表示歡迎任何能解決該處交通問題的建議，她曾於 2014 年 9 月向運輸署代表反映過，希望署方於改動道路前能仔細考慮將帶來的影響，例如 2013 年禁止往九龍方向車輛右轉後，私家車數量便隨即增加。她擔心開拓新道路反而間接鼓勵更多車輛駛經該處，認為應從源頭(限制進出哈羅國際學校的私家車的數量)着手解決問題；以及

(c) 認為雖然私家車的數量增加造成交通問題，但即使實施行政手段或擴充迴旋處，仍然難以迫使居民放棄使用私家車或遵守規則。他續查詢署方有何數據支持使用迴旋處而非紅綠燈。

27. 運輸署葉先生回應表示，署方已進行實地視察，並認同車輛經國際十字路會的道路上山方案可作進一步考慮，惟須先考慮地權、管理、維修及效益等因素，待政府內部研究有進展後再向委員會報告。

28. 多名委員繼續發表意見及作出提問，內容綜述如下：

(a) 指出南區亦有多間國際學校要求學生乘搭校車上課，認為屯門區議會亦應該向哈羅國際學校提出同樣要求，可惜當初哈羅國際學校代表向區議會簡介時，議會並沒有向校方提出。她亦曾就該處因交通擠塞導致巴士脫班的情況兩度去信校方，希望約見及討論如何減低私家車的數目，惟校方未有積極回應。她表示該處交通擠塞使附近小學的學生經常遲到，指出公平使用道路的重要性；

- (b) 要求運輸署提出短、中、長期的方案以解決哈羅國際學校附近的交通擠塞問題，建議把此議題轉交屯門區內交通問題工作小組跟進；
- (c) 查詢運輸署研究的方向是否青盈路西行，以及如何利用國際十字路會的道路疏導哈羅國際學校附近的車流；
- (d) 表示既然運輸署願意研究文件所提出的方案，希望以此為短期措施，長遠來說則希望區議會去信要求哈羅國際學校採取行政措施，以及使用校巴於轉車站接載學生，以確保附近居民享有使用道路的權利；
- (e) 表示並非反對文件所述的紓緩措施，惟長遠來說哈羅國際學校必須對該處的交通問題負上責任。他指當年哈羅國際學校代表向區議會簡介時強調主要收錄外國寄宿學生，故議會未能估計入學後造成交通擠塞的問題；
- (f) 查詢運輸署如何使用國際十字路會的單程路解決雙向交通擠塞的問題，以及有否進行過交通影響評估；
- (g) 建議邀請哈羅國際學校代表出席會議，一同討論如何解決該處的交通問題；
- (h) 表示即使哈羅國際學校沒有道路使用的特權，亦不代表校方或家長一定會聽取運輸署或教育局的指示；
- (i) 指出運輸署在沒有諮詢區議會的情況下，興建哈羅國際學校對出的迴旋處。他建議秘書處整理委員會對校方就改善交通問題的要求，然後召開特別會議，若校方不合作，他寧願把迴旋處還原至 2012 年的模樣；
- (j) 認同須與哈羅國際學校代表討論，雙方共同協商解決辦法；
- (k) 認為把迴旋處還原的做法不可取，運輸署應要求校方規定未來入學的 500 個學生必須於咖啡灣以校巴接載上課；以及
- (l) 認為校方應從整體 1 500 個學生的角度出發解決該處的交通問題，贊同邀請哈羅國際學校代表出席下一次會議。

29. 運輸署葉先生回應表示，文件所提出的方案是九龍往屯門方向的車輛於青山公路右轉上國際十字路會的道路後，才駛經青盈路。

30. 警務處張先生回應表示，若把迴旋處還原，附近入境事務處的職員亦會受影響。

31. 主席表示，他提出文件的目的是建議利用國際十字路會的道路解決哈羅國際學校附近的交通擠塞問題，希望運輸署及其他部門考慮及研究。他續表示，如果各委員認為文件建議的臨時措施沒有需要，或認為有必要召開特別會議並邀請校方代表出席，他也沒有異議。

32. 多名委員發表意見，內容綜述如下：

(a) 支持實施文件的建議措施，惟亦同時要求哈羅國際學校派代表出席委員會會議，直接與委員對話；

(b) 表示沒有委員反對文件的建議，但亦應從源頭解決哈羅國際學校的交通問題，希望去信邀請校方派代表出席會議，屆時可直接要求他們作出承諾；以及

(c) 表示解鈴還需繫鈴人，邀請校方派代表出席會議才可以直接了解他們的想法及解決問題。

33. 委員會議決續議此議題，並去信哈羅國際學校邀請代表出席下次會議。此外，主席總結表示，請運輸署研究文件提出的方案的可行性後再向委員會報告。

秘書處、  
運輸署

[會後補註：上述信件已於 2015 年 2 月 11 日發出。]

**(E) 再次要求港鐵儘速訂購新輕鐵車廂以增加班次，改善服務質素**  
**(交通及運輸委員會文件 2015 年第 5 號)**

34. 文件提交人表示，過去不同委員都曾提交文件，要求港鐵購買新車廂或增加班次，惟未能得到港鐵明確的答覆。有見近日交通事故愈來愈頻繁，他認為港鐵需要更多時間維修日漸殘舊的車廂，加上輕鐵服務時間已為配合西鐵而延長，擔心輕鐵車廂的損耗加快而維修時間又不足，繼而影響班次及服務質素，認為港鐵應及早計劃訂購新車廂，以確保四五年後的服務質素不受影響。

[此時，主席離開會議室，會議由副主席主持。]

35. 港鐵代表林女士作出回應如下：

- (a) 港鐵關注文件提出的問題，一向已預留車廂作維修及調配用途，而後備車廂亦可於發生意外時投入服務，確保服務質素不受影響；
- (b) 於繁忙時段，港鐵會安排雙車廂及特別班次以疏導人流，加上月台助理的協助，大部分乘客通常能於兩個班次內上車；
- (c) 港鐵亦曾改動設於月台的八達通出入站拍卡機的位置，務求可使月台上的人流更加順暢；
- (d) 港鐵一直致力提升輕鐵服務水平，例如輕鐵服務時間稍作延長，以供西鐵綫尾班車的乘客轉乘輕鐵至各輕鐵站，當然相關改動並不影響維修保養工作；以及
- (e) 因應人口增長及月台使用量，港鐵一直監察繁忙時段月台的使用率，從而推出相應的人流管理措施。

36. 多名委員先後發表意見或作出提問，內容綜述如下：

- (a) 指出港鐵只考慮月台上的人流，代表港鐵暗示不會考慮文件提及的建議。他認同購買新輕鐵車廂的建議，但並非基於文件提及的原因，而是由於不斷增加的房屋及人口，並提出應把輕鐵伸延至新發展區；
- (b) 認同輕鐵整體服務不足，特別是上、下班時間，並舉例指良景是其中一個受影響的地點。然而，由於有市民向他讚賞新輕鐵車廂的設計，他不同意文件的第 7 點；
- (c) 表示由於人口增長、人口老化及自遊行旅客增加，輕鐵愈來愈擠迫，而月台助理只負責協助更多乘客擠上車，港鐵根本沒有真正考慮過購買新車廂的意見；
- (d) 認為港鐵現時在交通意外方面的應對水平可以接受，但港鐵應就第 54 區未來的發展及早購買新車廂；

- (e) 查詢港鐵購買新車廂的時間表，希望於第 54 區新屋邨落成前能完成；
- (f) 補充表示文件所述的已損壞輕鐵車廂的數目應為三輛，並指出屯門及天水圍人口增加，使很多學童難以進入車廂內，擔心因而發生意外。此外，要求港鐵購買新車廂及增設接駁巴士以解決問題，否則應檢討輕鐵的存廢，希望港鐵代表可向高層反映委員的意見；
- (g) 表示購買新車廂刻不容緩，並補充說文件亦有提及港鐵需要更多車廂以確保服務質素及延伸服務至新地區，以及文件的第 7 點來自媒體的報道。此外，向港鐵查詢輕鐵意外及車廂損耗的數據；
- (h) 表示希望主席能邀請港鐵派更高層次的代表出席交委會的會議，並要求開放區內巴士服務，以及邀請輕鐵車務主管或董事會代表出席會議討論此議題；
- (i) 表示代表港鐵出席會議的代表的職級愈來愈低，以及支持開放區內巴士服務予巴士公司以解決居民需要；
- (j) 建議重設專責小組或委員會以監察輕鐵服務，作為長遠解決輕鐵全日服務不足的方法，並要求港鐵提交有關數據，以助運輸署監察及研究開放區內交通服務予其他交通工具；
- (k) 表示根據政府的指標，港鐵車廂內每平方米由容納最多六人減至四人。她查詢若輕鐵要符合同樣標準，港鐵須購買多少新車廂。此外，表示應去信港鐵行政總裁、運輸及房屋局局長反映意見，並要求對方交代輕鐵發展計劃的資料；以及
- (l) 查詢有何標準衡量輕鐵的載客量是否飽和。

[此時，會議由主席繼續主持。]

37. 文件提交人表示，感謝各委員的補充及意見，重申提交文件的目的是引起大家對新輕鐵車廂安全性的關注。他續表示，委員一致認為港鐵不應只派公關職員出席交委會會議，委員會應討論跟進處理的方向(即應把事宜轉交大會、屯門區內交通問題工作小組或成

立新的專責小組或委員會跟進)。

38. 有委員表示，工作小組名義的層次比委員會低，而且輕鐵服務是區內整體關注的事項，擔心屯門區內交通問題工作小組未能有效跟進此議題。另有委員表示，應先於下一次會議續議此議題，以邀請港鐵和運輸及房屋局回應輕鐵發展政策，然後才轉交屯門區內交通問題工作小組跟進。

39. 主席回應表示，如有需要，他亦可以以交委會主席的名義代工作小組繼續去信跟進有關事宜。他總結表示，委員會將去信港鐵董事局及運輸及房屋局反映購買車廂的要求及區內交通服務不足的意見，以及查詢輕鐵的發展政策，並邀請港鐵委派較高級別的職員出席下一次會議以續議此議題，之後轉交屯門區內交通問題工作小組跟進。

秘書處、  
屯門區內交通  
問題工作小組

[會後補註：上述信件已於 2015 年 2 月 11 日發出。]

#### **(F) 要求儘快於輕鐵及馬路交匯處加設閃燈**

##### **(交通及運輸委員會文件 2015 年第 6 號)**

40. 文件提交人表示，關注早前於屯門碼頭附近的馬路交匯處發生的巴士與輕鐵相撞事件。他估計由於往來深圳灣與屯門及天水圍的人士增加，行駛的車輛數目因而上升，故最近出現較多輕鐵與其他交通工具於馬路交匯處碰撞的意外。他要求港鐵公布有關意外的實施情況，並查詢以加設閃燈作為預防措施的可行性。

41. 有委員表示，贊成文件的建議，並補充指他早前與輕鐵開會時，曾爭取於建生加設閃燈或提示燈，惟輕鐵沒有就他的要求作出正面回應。

42. 主席表示，運輸署應提供最近三年有關意外的數據，以及回應文件的建議是否可行。

43. 運輸署代表葉先生表示，署方已於巴士與輕鐵碰撞的地點進行實地視察，研究後發現該處的路控設計合乎標準，運作亦正常。署方傾向保持路面訊號簡潔，以免令駕駛者產生混亂，故暫不建議加設閃燈。他續表示，署方與港鐵成立了一個交通安全工作小組，定期視察路口及研究改善的建議，他會把文件的建議一併於該工作小組中討論，待有方案時再向委員會報告。此外，署方亦歡迎與委員

再次一同前往該處視察。

44. 主席向運輸署代表查詢加設響號的可行性。

45. 文件提交人表示，加設響號或會產生噪音，影響附近居民，並舉例指出曾接獲美樂花園居民的投訴。他不同意運輸署指加設閃燈會令駕駛者產生混亂。他續向運輸署查詢能否提供最近三年意外的數據，並指署方應諮詢大學學者的專業意見，客觀地探討加設閃燈是否可行。

46. 兩名委員作出提問，內容綜述如下：

(a) 查詢港鐵需要多少時間研究文件的建議，並要求港鐵及運輸署以書面回覆有關交通意外調查報告的資料，包括數目、報告內容有否記述意外的原因、運輸署的意見、改善建議及其推行時間表；以及

(b) 查詢若不能加設閃燈，能否以加設紅綠燈代替，並舉例指出她曾經爭取於良景、新圍加設同類改善設施。此外，查詢若否決文件的建議，署方會如何提升交通安全的系數。

47. 主席總結表示，請運輸署提供最近三年意外的數據，以及於下一次會議上，以「報告事項」的方式，匯報其他改善馬路交匯處措施(例如於離馬路交匯處 50 米處設置標示)的可行性研究結果。

運輸署、  
秘書處

## 報告事項

**(A) 工作小組報告 – 截至 2014 年 12 月 31 日的工作小組進展報告**  
(交通及運輸委員會文件 2015 年第 7 號)

### 屯門對外交通工作小組

48. 委員省覽文件。

49. 有委員向運輸署查詢，2014 – 2015 年度屯門區巴士路線計劃當中未獲通過的方案及委員的反建議(包括增加駛進轉車站的路線及提供分段收費)自上次會議後的進展。

50. 運輸署代表莫先生回應表示，署方相關同事與巴士公司正研究委員的意見，並最快於 3 月份的交委會會議上隨 2015 – 2016 年度屯

門區巴士路線計劃諮詢委員的意見。

### 屯門區內交通問題工作小組

51. 委員省覽文件。

52. 有委員查詢上次會議的討論事項「要求於屯門市中心 B3/ B3M/ B3X 巴士車站增設輪椅輔助設施」的最新進展。

53. 城巴代表龔先生回應表示，已於 2014 年 12 月 3 日的實地視察後與委員達成共識，並於屯門區內交通問題工作小組的會議上報告。雖然地面的輪椅使用人士排隊標記上方已有覆蓋，但該位置容易被其他排隊人士佔據，因而遮蓋了標記。城巴的跟進安排包括 a) 更換巴士車站旁的鐵鏈，及 b) 加設標示，提醒輪椅使用人士可於人多擠迫時自行或尋找職員協助解開鐵鏈以方便上車。由於該處並非一個完整的巴士站設計，故為了人流及車輛管理，現時須保留鐵鏈及欄杆的設置，希望可向運輸署爭取長遠改善巴士站的解決方法。

54. 上述委員續問輪椅使用人士如何可自行或尋找職員協助解開鐵鏈。

55. 城巴代表龔先生回應表示，城巴會以較輕巧的塑膠物料代替鐵鏈，令輪椅使用人士較容易自行解開或拿起。此外，巴士站有一名以上的職員，隨時提供協助。他亦補充表示，由於刻在地面的輪椅使用人士排隊記號只屬標示性質，實際上有賴其他乘客自覺配合讓輪椅使用人士優先上車。

56. 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 8 號)**

57. 委員省覽文件。

58. 有委員表示，運輸署在未經諮詢下直接刪減 N260 的班次，與民意不符，亦可能會帶來刪減其他通宵路線班次的連鎖反應，要求署方還原班次及作出交代。此外，她查詢署方有何數據支持減班的安排。另有委員向運輸署查詢於嘉華大廈附近一段青山公路加設雙

黃線，以及於河旁街附近一段的青盈路加設停車位的工程進度。

59. 運輸署代表莫先生回應表示，2014 – 2015 年度屯門區巴士路線計劃中已包括是項建議。事實上，深夜(特別於午夜 2 時多後)的乘客量偏低，署方可於會後向委員補充有關數據。而部份 N260 班次調整為 15 或 20 分鐘一班，有關的調整可改善資源運用，署方將繼續密切監察該路線的服務。

運輸署

[會後補註：秘書處於 2015 年 2 月 27 日收到運輸署的補充資料，見附件。]

60. 運輸署代表葉先生回應表示，已完成加設雙黃線工程的公眾諮詢，署方將向路政署發出施工紙。至於停車位工程方面，署方亦將向路政署發出施工紙。

61. 多名委員發表意見或作出提問，內容綜述如下：

- (a) 表示她於候車時才發現 N260 原本最後的班次(早上 6 時 10 分)被削減，並指巴士站的標示不足。此外，她認為署方不應以運輸署報告的方式通知委員班次上的更改，希望署方與九巴再考慮改善；
- (b) 表示除了 N260 的班次改動沒有獲委員會正式通過之外，署方亦削減了 58P 的班次並同時縮短其服務時間，而後者(縮短服務時間)沒有獲委員會同意，是不尊重議會的做法，要求署方澄清；
- (c) 表示運輸署削減 N260 班次前應先諮詢交委會，希望運輸署可就此提供更多資料及避免日後再有同類事件發生；
- (d) 表示巴士服務是公共事業，並非只是一般生意，希望署方考慮居民深宵等候巴士的苦況，把班次還原至原有水平及提供有關數據；
- (e) 查詢運輸署有否就此安排諮詢其他受影響的地區，並表示運輸署應盡力把關及按照程序安排巴士服務，否則議會可否決來年的屯門區巴士路線計劃；
- (f) 表示署方會就可增加班次通知委員，惟縮減班次的安排亦應先獲委員會同意，故希望署方還原此安排；

- (g) 補充表示新安排當中，由於 N260 的尾班車於早上 6 時正在旺角開出，令市民無法於早上 6 時至 6 時 45 分在美孚一帶上車返回屯門；
- (h) 表示交委會未有就此路線的修改建議進行討論，運輸署不應直接採取相關措施。她要求在署方提出支持縮班的數據之前，維持原有班次；以及
- (i) 表示運輸署一向會於改動班次前，在會議上通知委員及討論，惟今次署方沒有事先通知便直接削減 N260 的班次及縮短 58P 的服務時間，應就此不正常的做法撥亂反正，並還原班次。

62. 運輸署代表莫先生回應時強調 2014 - 2015 年度屯門區巴士路線計劃中已包括是項建議。因應乘客量及乘客需求，署方會按實際情況調整班次，以配合乘客的需求及有效運用資源。他續表示，署方明白委員對班次調整的關注，日後會加強與委員的溝通和要求巴士公司檢視乘客通知的安排，以讓受影響的乘客盡早知悉有關的服務調整。

63. 主席表示，交委會不同意運輸署在未經諮詢下削減班次，請運輸署與巴士公司商討後把班次還原至原有數目。

64. 有委員要求就 N260 及 58P 的不當安排去信運輸署署長，以反映意見。

65. 運輸署代表莫先生回應表示，受影響的兩個 58P 的班次已投放於加強 58M 的服務，運作大致暢順。

66. 主席請秘書翻查會議記錄，以確定委員會通過的 58M 及 58P 方案是否與報告相符。

秘書處

[會後補註：交委會第六次會議的會議記錄中，就 58M / 58P 修改建議的決定為：運輸署可以分階段削減 58P 班次，先於 6 時前及 8 時後各削減一班，於推行後兩個月再檢討。]

67. 有委員表示，對署方就 58P 安排的說法表示遺憾，因當時署方是以額外資源新增不停靠屯門市中心巴士站的 58P，以服務良景、

田景、建生的居民，故與 58M 的資源不同。此外，於早前的交委會會議上，委員會只通過讓運輸署試行削減頭、尾班次，並沒有同意改變班次的時間。

68. 主席總結表示，委員會將去信運輸署反映委員的意見，並請運輸署與巴士公司商討後，還原原有班次。

秘書處、  
運輸署

[會後補註：上述信件已於 2015 年 2 月 11 日發出。]

### 其他事項

69. 有委員表示，部分九巴司機把巴士停靠在屯門公路轉車站時沒有開門讓市民上車，希望巴士公司留意此問題。

70. 另有委員查詢景峰輕鐵站旁的巴士站延長上蓋工程及井財街泊車位工程的進度。

71. 主席請九巴留意轉車站乘客上落的問題，並請運輸署就委員的查詢直接與相關委員聯絡。

九巴、運輸署

72. 議事完畢，會議於下午 1 時 11 分結束，下次會議定於 2015 年 3 月 13 日(星期五)上午 9 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2015 年 1 月 30 日

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/15



本署檔號: TDNR 155/203-3

來函檔號:

電話號碼: 2399 2450

屯門區議會  
交通及運輸委員會  
蘇炤成主席

蘇主席:

### 有關:九巴第 N260 號服務調整事宜

就貴委員於2015年1月9日舉行的屯門區議會交通及運輸委員會上提出對九巴通宵服務第 N260 號(屯門碼頭 - 美孚)線的意見,及要求本署提供補充資料一事,本署現謹覆如下:

本署與巴士公司不時就巴士服務的水平及乘客的需求作出檢討,並會因應實際需要調整巴士服務。根據記錄,九巴第 N260 號線的乘客量持續偏低,因此,在2014-2015年度屯門區巴士路線計劃中提交調節該線服務的方案。服務調整前,九巴第 N260 線的班次為10-20分鐘,而服務調整後,該線凌晨1時15分至2時由美孚前往屯門碼頭的班次維持15分鐘,而其他時段及由屯門碼頭至美孚的大部分班次為20分鐘,以配合乘客乘車的模式。

本署現特向貴委員會提供該線在2014年12月27日服務調整前後的平均乘客率:

九巴第 N260 號線	服務調整前 平均乘客率	服務調整後 平均乘客率
屯門碼頭往美孚	11%-27%	12-45%
美孚往屯門碼頭	15%-32%	19%-37%

根據本署的觀察,九巴第 N260 號線調整服務後的服務水平可滿足乘客的需求和乘車模式。

市區(九龍)及新界分區辦事處  
Urban (Kln.) & NT Regional Offices  
九龍聯運街三十號旺角政府合署七樓及八樓  
7th & 8th Floors, Mong Kok Government Offices, 30 Luen Wan Street, Kowloon.  
圖文傳真 Fax No.: 2381 3799 (新界區) (NTRO) 2397 8046 (九龍市區) (U(K)RO)  
網址 Web Site: <http://www.td.gov.hk>

至於因九巴第 N260 號線的尾班車時間提早至 6 時正而受影響的乘客，他們可選擇乘搭九巴第 60X 號前往屯門或於屯門公路轉乘站轉乘前往屯門區的路線。九巴第 60X 號到達美孚站的時間約為上午 6 時 30 分至 6 時 35 分而在該時段的九巴第 60X 號線的平均載客率約為 30% 至 35%，有足夠的剩餘運載力接載額外的乘客。

本署會繼續密切留意九巴第 N260 號線的服務水平，有需要時會與巴士公司適時作出跟進。

最後，感謝 貴委員會對屯門區交通運輸事務的關注。如有任何疑問，請與本人聯絡。

運輸署署長

(莫家聲



代行)

2015 年 2 月 24 日