

屯門區議會  
2014-2015 年交通及運輸委員會  
第十次會議記錄

---

日期：2015 年 5 月 8 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	屯門區議員	上午 09:30	上午 10:40
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 09:35	下午 12:02
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 09:36	上午 11:13
朱耀華先生	屯門區議員	上午 09:32	上午 11:56
江鳳儀女士	屯門區議員	上午 09:32	會議結束
吳觀鴻先生	屯門區議員	上午 09:30	上午 11:41
陳有海先生, MH, JP	屯門區議員	上午 10:48	會議結束
陳樹英女士	屯門區議員	上午 09:38	會議結束
黃麗嫦女士	屯門區議員	上午 09:32	會議結束
李洪森先生, MH	屯門區議員	上午 09:37	上午 10:59
蘇愛群女士, MH	屯門區議員	上午 09:40	會議結束
何杏梅女士	屯門區議員	上午 09:43	會議結束
何俊仁議員	屯門區議員	上午 09:55	上午 11:23
林頌鎧先生	屯門區議員	上午 09:56	下午 12:30
徐 帆先生	屯門區議員	上午 09:30	上午 11:57
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 09:30	會議結束
周錦祥先生, MH	屯門區議員	上午 09:32	上午 10:05
陳文偉先生	屯門區議員	上午 09:50	下午 1:23
張恒輝先生	屯門區議員	上午 09:36	上午 10:11
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 09:30	上午 11:58
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 11:44

侯國東先生	增選委員	上午 09:55	會議結束
馮沛賢先生	增選委員	上午 09:30	上午 10:35
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

楊秀鳳女士	運輸署高級運輸主任/公共小巴
瞿健平先生	海事處高級海事主任/客運碼頭
阮偉安先生	海事處署理助理海事監督/屯門客運碼頭

列席者

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/特別職務一
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)
賈偉良先生	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
招子遙先生	路政署區域工程師/屯門
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
龔樹人先生	城巴有限公司營運經理
潘振剛先生	龍運巴士有限公司襄理(車務)
勞俊衡先生	屯門民政事務處屯門民政事務助理專員(一)

缺席者

林德亮先生, MH, JP	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「交委會」)第十次會議。

2. 主席代表交委會歡迎第一次出席會議的路政署招子遙先生，並感謝李坤漢先生過去與委員會的合作。此外，主席又代表交委會感謝已調職的警務處李興亞先生及運輸署林廷珍女士，同時歡迎接任的賈偉良先生及李鎮華先生。

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 年交委會第九次及第三次特別會議的會議記錄

5. 主席表示，秘書處已於 3 月 5 日將 2014 - 2015 年交委會第九次及第三次特別會議記錄分發予各委員參閱，其後並沒有收到任何修改建議。

6. 副主席表示，第三次特別會議的會議記錄未有載述她全部的發言內容，希望秘書能再次聆聽會議錄音及修改會議記錄，並於下次會議才通過第三次特別會議的會議紀錄。她表示，曾於第三次特別會議上提及委員就 2015-2016 年度屯門區巴士路線計劃(下稱「巴士路線計劃」)進行問卷調查的數據，並要求運輸署作出回應。她續指，於上述會議中清楚提及 59A 及 259 系列應保持不變，若運輸署就上述路線有新的修改方案建議，要求署方先於交委會會議討論後才實施，以及不能只以文件傳閱的方式諮詢委員及推行。

7. 多名委員先後發表意見，內容綜述如下：

(a) 認為會議記錄的用途是如實反映會議的討論內容，如當時委員提出的觀點及意見未有其他人反對，應該被包括於會議記錄內。他對是否須於是次會議上通過上述會議記錄的意見不大，但認為會議記錄應盡量反映委員提出的觀點，部門亦應尊重委員的意見；

- (b) 表示無須急於是次會議上通過上一次會議的會議記錄，秘書可翻聽錄音或有關委員可以書面形式提出修改建議；
- (c) 表示認同有關委員提出的觀點，故不應於是次會議通過第三次特別會議的會議記錄；以及
- (d) 認為有關委員應先就會議記錄向秘書提出修改建議，那樣便無須延遲通過會議記錄。

8. 主席表示，同意會議記錄應如實反映委員的意見，惟有關委員應直接提出會議記錄修改建議，並於是次會議上通過經修改的會議記錄。

9. 民政事務助理專員勞先生就會議記錄的討論提出補充如下：

- (a) 於第三次特別會議的會議記錄(擬稿)有關 59A 路線的部分，當中第 8(a)段提及有關問卷調查的數據，而第 14 段則總結了委員會反對 59A 路線修改的立場，故運輸署應已備悉委員會的意見；
- (b) 就 259 系列的部分，當中第 27 段亦已總結了委員會要求於討論修改方案之前維持現有安排的立場，故運輸署應已知道委員要求將修改方案再次提交至交委會的意願。此外，會議記錄的第 43 段亦與有關委員提出的意見吻合；
- (c) 按以上的觀察，有關委員於上次(及是次)會議提出的論點已於會議記錄(擬稿)中大致反映，而且於會議前分發會議記錄(擬稿)的做法，已容許委員有足夠時間於會議前提出修改建議；以及
- (d) 由於上述指出的段落與有關委員的論點似乎沒有太大分歧，假如有委員仍有修改建議，可考慮提出對某幾段的內容表示保留，並於會後提供修改建議予秘書，於下一次會議上再次通過須修改的段落，而於是次會議上先行通過會議記錄的其他部分；惟若有關委員現已可於席上提出修改建議，然後通過經修改的會議記錄就更為理想。

10. 多名委員先後發表意見，內容綜述如下：

- (a) 表示由於第九次及第三次特別會議均有提及巴士路線計劃，委員有可能因而混淆了兩份會議記錄的內容。此外，有關委員亦

須具體地就有關段落及內容提出修改建議；

- (b) 表示不想再討論能否延遲通過第三次特別會議的會議記錄，亦不會堅持要延遲通過有關會議記錄，惟指出過往曾有案例。她續表示，希望第 43 段的內容可加以補充，而建議修改後的內容如下：59A 及 259 系列應保持不變，若運輸署就上述路線有新的修改方案建議，要求署方先於交委會會議討論後才實施，及不能只以文件傳閱的方式諮詢委員及推行；
- (c) 表示由於因事未能出席第三次特別會議，故請有關委員代為表達反映問卷調查的結果及意見。既然有關委員已清楚表達論點，希望會議記錄能如實反映，若只靠委員即時提出修改，似乎對有關委員所有欠交代；
- (d) 表示無意冒犯主席或秘書處，惟委員的確需要一份較完整的會議記錄，好讓委員能依據記錄日後向部門追究責任。他以運輸署沒有就 E33 及 E33P 更改班次諮詢交委會為例，表示難以信任署方；以及
- (e) 認為程序上應先通過第九次會議的會議記錄，再通過第三次特別會議的會議記錄。此外，認為所有書面或口頭修改建議應於會議上正式通過，不應通過部分會議記錄內容後，再由委員後補修改建議。

11. 民政事務助理專員勞先生回應表示，若委員只對小部分的會議記錄內容有疑問，但未能即時提出口頭修訂，可以考慮先通過其他沒有異議的部分，待委員於會後提供修改建議後，於下一次會議上通過修改的段落。但既然有關委員已於席上提出修改，現已可以直接通過經修改的會議記錄。

12. 秘書複述在席上收到就第三次特別會議的會議記錄第 43 段作出的修訂部分：59A 及 259 系列應保持不變，若運輸署就上述路線有新的修改方案建議，要求署方先於交委會會議討論後才實施，及不能只以文件傳閱的方式諮詢委員及推行。

13. 主席表示，有關委員可於席上直接以口頭提出修改建議，並詢問委員有否其他修改建議。

14. 委員沒有提出其他意見，主席宣布通過第九次會議的會議記錄及經修改的第三次特別會議的會議記錄。

## 討論事項

### (A) 有關青海圍交通燈被遮擋事宜

(交通及運輸委員會文件 2015 年第 22 號)

15. 主席表示，運輸署及屋宇署於會前提交了書面回應，秘書處已於 5 月 6 日將有關的書面回應分發予各委員。

16. 運輸署代表葉先生補充表示，如書面回應所述，他已與文件提交人前往有關地點實地視察，現時該交通燈仍被圍板遮擋。由於地盤圍板由屋宇署監管及審批，故署方已於實地視察後聯絡屋宇署，請相關承建商及地盤負責人處理。根據屋宇署的書面回應，該署已去信地盤認可人士，要求從速跟進。

17. 文件提交人表示，此問題自去年 10 月起到現在仍未獲解決，故他唯有提交文件至交委會討論。署方未能促使屋宇署要求承建商作出改善工程，查詢運輸署可否實施其他措施，以免承建商繼續拖延處理。

18. 運輸署代表葉先生回應表示，由於圍板遮擋交通燈的問題由屋宇署監管，情況與維修交通燈不同，故運輸署收到相關議員的意見後已向屋宇署反映。他舉例指，若有需要在路面進行工程維修，亦須由運輸署轉交路政署負責處理。

19. 多名委員先後發表意見及提問，內容綜述如下：

- (a) 表示政府應就此問題被拖延處理負上責任，部門不應只以兩份書面回應帶過。他續查詢承建商有否就路面交通指示上的所有改動向有關部門(包括運輸署)申請，如沒有申請，則應受到懲罰。由於問題已拖延多個月，他促請屋宇署檢控承建商，以及請部門嚴格監管路面交通指示上的所有改動，並查詢若此問題導致該處發生意外，應由哪個部門負責；
- (b) 表示根據運輸署代表的回應推論，任何人也可以隨時意遮擋交通燈；而若其他建築物出現遮擋交通燈的情況，則會由建築署處理，請運輸署澄清署方有沒有執法的權力，以及要求即時移除該圍板；

- (c) 認為運輸署應去信承建商，說明如承建商不遵守運輸署提示，署方會採取的跟進行動。此外，認同問題拖延至今是部門失職所致，希望運輸署保障過路安全，以免發生意外；以及
- (d) 認為交通燈被遮擋的話，會影響駕駛人士及行人的即時安全，是嚴重的問題，部門不能單以文件來往處理。警方應採取即時行動以保障市民的安全，否則發生意外時就已經太遲。他舉例指以往於輕鐵路軌附近舉行活動，當有妨礙輕鐵行走的情況出現時，警務人員亦會介入。

20. 文件提交人表示，運輸署的書面回應提到，承建商當初申請動工時，署方已提示對方圍板不能遮擋交通燈，惟若承建商沒有跟從此提示，運輸署應立即執法及檢控對方。他作為當區議員，雖不能自行移除圍板，但若意外因此發生仍不能對受影響的居民交代。

21. 運輸署代表葉先生回應表示，署方已向承建商說明圍板不能遮擋交通燈指示，並向屋宇署反映如果承建商沒有遵守，執法部門(即屋宇署)可作出的罰則為指示承建商移走圍板，或暫時移出交通燈的位置，如以油桶臨時放置交通燈。因此，在此事上，運輸署已在職權範圍內盡力作出可行的跟進工作。

22. 主席查詢，若屋宇署未能適時處理此問題，運輸署及警方有何跟進行動。

23. 警務處代表賈先生回應表示，由於他第一次出席交委會會議，故不太熟悉此議題，但似乎是一個相當直接的問題。他將於會後與運輸署代表商討，找出問題所在及設法解決。

24. 城巴代表龔先生表示，由於其公司的司機是該段道路的使用者，故希望表達意見。他對此事被拖延至今仍未有改善方案，以及所帶來的潛在安全問題感到詫異，希望司機的利益及安全能受到保障。

25. 主席表示，不能再延遲處理交通燈被遮擋的問題，運輸署應設法解決或與警方聯手處理，於兩個星期內解決事件。

26. 運輸署代表葉先生回應表示，署方會通知屋宇署委員對此事的關注及盡快移走圍板的要求。若仍沒有改善，署方會與警方討論及

執法。

27. 文件提交人要求於兩個星期內見到成效，而不是兩個星期後才開始處理問題。

28. 多名委員先後發表意見，內容綜述如下：

- (a) 希望警務處代表重視屯門市民的安全，採取即時及有效的行動。此外，認為政府部門應關注此事並於一兩日內完成處理，以免發生意外；
- (b) 表示部門應於收到討論文件時開始着手處理問題，於會議前預先做好準備及解決文件所提及的問題，而不是於會議上討論如何處理；
- (c) 認為問題出現至今的七個月沒有發生意外只屬幸運，之前部門尚可以未得知議會的意見及警方的取態為由，不即時作出跟進，惟現時各方的意見已十分明確，故相關部門應即時採取行動，不應再等待兩個星期；以及
- (d) 表示若意外發生，部門要面對法律後果；並指出路面上的任何改動均應向不同部門申請，如地政處、路政署、警務處等，認為有關承建商沒有向運輸署申請。為了附近居民的安全，以及務求有實際的跟進工作，交委會應去信屋宇署要求承建商立即執行，並說明若無改善，運輸署及警方將作出檢控。

29. 主席總結表示，交委會已在會上要求運輸署及警務處盡快跟進此事。他另請秘書處去信屋宇署，以表達委員會對該處交通燈被遮擋的關注。

運輸署、  
警務處、  
秘書處

[會後補註：上述信件已於 2015 年 5 月 14 日發出。秘書處於 2015 年 6 月 15 日收到屋宇署的回覆，見附件一。]

## **(B) 屯門碼頭至澳門航班的招標問題**

**(交通及運輸委員會文件 2015 年第 23 號)**

30. 主席歡迎海事處瞿健平先生及阮偉安先生出席會議。

31. 文件提交人表示，自 2012 年西北航運停運後，一直要求屯門碼頭能與中港碼頭及港澳碼頭看齊，以公營方式營運。交委會於 4

月 13 日收到消息，得悉海事處將於本年 5 月中為屯門至澳門的渡輪服務進行公開招標，惟招標條件嚴苛。他無意提出中止招標，惟對此不感樂觀，因現時澳門博彩及娛樂業不如以往興旺，私營渡輪公司較難透過公司的包船服務賺取收入以維持營運。此外，屯門區內已有不同的厭惡性設施，而哈羅國際學校亦獲政府以優惠價錢租地，希望政府考慮以公營方式招標承辦商，造福屯門居民。他續指，由於交委會將於本年 9 月的會議後休會至下年初，而現時預計當局會在本年第三季與中標者簽約並於明年第一季開始營運，故再次向政府申述不應再以私營形式招標。

32. 多名委員先後發表意見，內容綜述如下：

- (a) 表示當年經過極力爭取，才有西北航運營運屯門碼頭，使不少屯門西北區的居民感到欣慰，惟由於政府收取高昂地租，令營運環境變差，最終於 2012 年 7 月中止服務，令居民要乘車前往尖沙咀轉乘跨境渡輪，為居民帶來損失及浪費交通運輸資源。此外，政府以私營形式招標是漠視市民的需求，對此感到氣憤，並向運輸及房屋局(下稱「運房局」)表示抗議及譴責；政府應把屯門碼頭如中港碼頭及港澳碼頭般以公營方式營運，以回應市民需求。此外，建議由上環港澳碼頭開出的渡輪服務能於屯門碼頭加設中途站；
- (b) 表示由於未有相關訴訟的結果，不清楚部門對是次招標有否把握或只屬形式上的程序，惟沿用舊標書的內容已不合時宜，而眾多委員曾向部門提出多個解決方案如開辦內地渡輪線，或由中港碼頭及港澳碼頭開出的航線於屯門碼頭加設中途站，惟至今仍未有進展；
- (c) 認為海事處就屯門碼頭再次招標本應是好事，惟於屯門至赤鱸角連接路及港珠澳大橋臨近落成之際才進行，難免令人感覺形式化及官僚。以往政府未有採納議會的意見，不選擇現有營辦商，反而選擇一間沒有澳門泊岸權的西北航運接手營運，只因投標的租金較高。結果，屯門碼頭荒廢了兩年後重新招標，惟標書內容沒有包括議員提出的意見如容許開辦航線至 300 海里內的地方，或中港碼頭及港澳碼頭開出的部分航線於屯門碼頭加設中途站，故希望海事處能以較靈活的方法進行招標，接受上述可能性，否則由於私營成本太高(如租金及聘請海關及入境人員)及陸路連接快將落成，最後很大機會流標；

- (d) 表示現時部分港內線的承辦者反而以碼頭收入補貼渡輪服務的開支，如提供廣告及營辦小食店，但政府沒有對中港碼頭及港澳碼頭收取商業價格的租金，部門應交代為何屯門碼頭別樹一幟。此外，現時屯門往東涌等地只靠街渡服務勉強維持，政府應容許申請者自行建議於屯門碼頭營辦的境內及境外的航線，並以提供優惠(如較低的租金及海關及入境人員的成本)作補貼；
- (e) 認同委員所講的因素會導致流標，即使有營辦商申請，亦可能因未來港珠澳大橋落成而變得更難經營，希望海事處接納交委會的意見，不要為保障現有渡輪營辦者的利益而以舊方式招標，以善用碼頭資源；
- (f) 表示支持重新啓動碼頭招標的程序，但不認同以私營方式營運，因之前西北航運已是失敗的例子，若政府沒有補貼，只會令營運商百上加斤。屯門前往珠三角地區有地理上的方便，但現時居民反而要前往尖沙咀乘搭渡輪，對他們不公平。他不明白為何要以商業模式招標，認為只有改變招標模式才可以服務市民；以及
- (g) 認為大家的意見一致，惟部門沒有接納，而由於沒有發展局和運房局的官員，議會未能就政策層面進行討論，建議繼續要求以公營方式營運屯門碼頭，並去信立法會要求另行召開會議討論。

33. 主席表示，既然委員的意見跟以往一致，建議直接要求部門將屯門碼頭與中港碼頭及港澳碼頭營運的原則看齊。

34. 海事處代表瞿先生作出回應如下：

- (a) 政府於 4 月 13 日已將一份相關的資料文件提交交委會，而出席是次會議是為了向委員提供屯門碼頭再次招標事宜的最新進展。如資料文件所述，是次屬公開招標，邀請商業機構租用碼頭，以營辦屯門至澳門及珠三角的跨境渡輪服務；
- (b) 海事處將根據現行政策執行招標工作，繼續以商業模式出租碼頭作跨境渡輪服務，而標書與上次大致不變，主要內容可參閱資料文件。而招標工作的安排政府會按一貫招標程序向外公布；

- (c) 至於招標的進展，政府將於本年中於憲報及主要報章刊登招標公告，並會去信邀請現有跨境渡輪服務及本地客運渡輪服務營辦商入標，招標期為 5 至 6 星期。於評審標書後，預計將於本年第三季與中標者簽約，而中標者須符合跨境渡輪服務的營運要求。若一切順利，預計於明年初有機會可以恢復屯門碼頭的跨境渡輪服務；以及
- (d) 現時跨境渡輪服務是私營機構以商業模式及原則營運，航班及目的地等安排須是由營辦商視乎市場需要來決定。據了解，現有的營辦商未有考慮有關委員提出設中途站的建議。但總括而言，政府希望招標工作能進一步推展。

35. 多名委員發表第二輪意見，內容綜述如下：

- (a) 表示由於海事處只負責執行招標程序，區議會能跟進的工作有限，建議要求新界西的立法會議員，向發展局及運房局要求清楚交代；
- (b) 認為政府應善用已有齊全設施的屯門碼頭作對外交通的用途，以疏導屯門公路的交通。再者，政府只顧把骨灰龕、焚化爐、堆填區置於屯門，卻未有改變對屯門碼頭渡輪服務的態度，屯門區市民似變了「二等公民」，為此對運房局作出譴責；
- (c) 表示政府應與現有的跨境渡輪服務營辦商協調，向他們提供營運優惠補貼(如泊岸費及租金)，以鼓勵設置中途站，促進民生。他希望海事處與運房局協調，考慮上述政策上的建議；
- (d) 認為交委會應去信運房局，表達以公營模式招標的要求，以回應市民需求；
- (e) 表示會因應交委會的意見，把有關議題提交至立法會的交通事務委員會上討論，希望不同政黨的委員能配合，一同要求政府放寬營運要求，以善用公共資源，提供往來珠三角的跨境渡輪服務。他補充指以往立法會曾討論屯門碼頭事宜，並認同若以商業模式再次招標，失敗的機會頗高。此外，表示外國政府有不同營運碼頭的方法，如只為渡輪服務招標或政府負責維修碼頭等；

- (f) 表示部門沒有就招標事宜諮詢交委會，而海事處的回應亦沒有誠意，沒有吸取以往流標及失敗的經驗，維持原有招標模式，最終只會令服務不能恢復。他建議舉行一個特別會議，邀請新界西立法會議員及政策局一同討論此議題，爭取渡輪服務以提升旅遊業及經濟發展；以及
- (g) 認為難以邀請新界西立法會議員及政策局出席交委會會議，建議交委會委員出席立法會相關會議，直接向局方表達意見。此外，認為現在是合適時機再次向現有的跨境渡輪服務營辦商查詢於屯門碼頭設中途站的意願。

36. 文件提交人認同海事處只負責執行政策，查詢為何運房局未有派官員出席會議，只以資料文件的方式交代。此外，日後港珠澳大橋通車後，對三個跨境渡輪碼頭的交通運作或有影響，認為市民有知情權及有權就此提出意見，政府應就所有政策諮詢一視同仁，就局方未有派員出席會議以聆聽議會及市民的意見表示抗議。

37. 海事處代表瞿先生回應表示，會將委員的意見轉交運房局考慮，目前會專注準備招標的工作。他補充表示，委員提出有關於屯門碼頭設置中途站的意見，屬渡輪服務營辦商的商業決定，而處方還沒有收到現有營辦商提出此等意向。

38. 主席總結表示，交委會要求政府將屯門碼頭與中港碼頭及港澳碼頭看齊，以公營方式營運，並去信立法會的交通事務委員會、新界西立法會議員及運房局，要求召開會議以討論此議題。

秘書處

[會後補註：上述信件已於 2015 年 6 月 17 日發出。]

### **(C) 專線及紅色小巴應增至 20 座位**

**(交通及運輸委員會文件 2015 年第 24 號)**

39. 主席歡迎運輸署楊秀鳳女士出席會議。

40. 文件提交人表示，政府已於 5 月 5 日就修訂小巴座位數目至 20 或 24 座，舉行立法會公聽會諮詢公眾，他希望部門能盡快先增加小巴座位數目至 20 座，然後於第二階段增加至 24 座。因小巴座位數目自 1988 年起已經沒有增加，委員一直要求運輸署考慮增加座位數目，惟署方以小巴車身增長會影響路面擠塞為理由，未有考慮此意見。事實上，現時「長車陣」的小巴本已設有 20 個座位，要移除 4

個座位才能行走，故小巴座位數目增至 20 座的建議既可善用現有資源，同時亦可接載更多乘客，解決營辦商的困難。因此，希望政府不會只顧維護專利巴士及港鐵的利益，盡快將小巴座位增至 20 座，並於稍後進一步增至 24 座。

41. 運輸署代表楊女士回應表示，政府已計劃研究業界有關的要求，於去年 11 月 25 日的立法會交通事務委員會上提出《公共交通策略研究》，就公共小巴的角色定位作檢視及重要課題如建議增加公共小巴座位數目進行探討，並已於本年 5 月 5 日的立法會交通事務委員會的公聽會上收集了很多業界的意見及想法，以及於 5 月 12 日的立法會交通事務委員會上聆聽了議員及不同持份者對增加公共小巴座位數目的建議的意見。她理解部分專線小巴路線於繁忙時間有不少人等候，政府會小心評估該建議對公共小巴行業長遠營運及財務的影響，以及對其他公共交通服務及路面交通管理的影響。她會把是次會議上收集的意見轉交政策局。

42. 多名委員先後發表意見，內容綜述如下：

- (a) 表示曾與運輸署代表莫先生前往新圍視察 44 號小巴的情況，發現於早上 7 時至 8 時約有 60 人排隊等候上車，認為路線下游的地點或更難上車，並指出小巴營辦商亦歡迎將座位數目增至 20 座。此外，根據較早時進行的問卷調查，市民支持有關建議，因小巴是來往某些地點的主要交通工具；
- (b) 表示基本上支持文件提出的建議，其政黨亦於數月前舉行簽名運動並將收集到的意見提交立法會。增加小巴座位數目有助提升整體運輸能力(如縮短輪候時間、減低加價壓力)，希望購買新小巴車輛以增加座位時，新車種能更環保或採取電動設計；
- (c) 表示社會上要求增加小巴座位數目的聲音很多，他亦支持文件的建議，希望能紓緩小巴司機不足的問題。同時，指出部分路線如 43 號、44 號、46 號為市民帶來方便快捷的服務，希望運房局考慮文件的建議，提升小巴服務的效益；
- (d) 表示多年前已因應 44 號小巴服務不足而提出增加小巴座位的建議，故絕對支持文件提出的建議，並認為社會上應沒有人反對此建議。因此，希望盡早落實「公共小巴策略研究」當中有關的建議，以解決司機不足的問題，以及提升載客量，使社會及乘客均能受惠；

- (e) 表示經常乘搭 44 號小巴，留意到市民對小巴的需求不斷上升，甚至有近百人等候的情況，並於早幾年開始討論增加小巴座位數目的議題，以解決司機不足的情況，希望可與業界達成共識。他認為在提供 20 座位的可行性方面，新車輛比改裝現行車輛為高，同時希望小巴於非繁忙時間仍能為市民提供穩定的班次；
- (f) 表示增加小巴座位至 20 座只能解燃眉之急，未能真正解決市民對小巴的需求，希望運輸署及有關部門留意此情況，並舉例指很多市民難以於建生乘搭 44 號小巴，就算增加至 20 座對中途站等候的乘客幫助亦不大，運輸署須研究如何為市民提供足夠班次以滿足需求。他補充指其政黨多年來於屯門及上水進行調查，惟運輸署及小巴營辦商未有積極回應，署方應密切監察增加小巴座位後對服務有何實際改善；
- (g) 希望文件的建議能盡快落實以改善民生，認為有關條例能使現有小巴即時增加小巴座位，並帶來以下好處：(i) 小巴所佔路面空間較小，同時不會增加廢氣排放量，因而更環保；(ii) 盡快修例能有即時效果，收入增加間接鼓勵更多人投身小巴司機的行列；以及(iii) 加強小巴載客量可減低乘客於露天等候 44 號小巴的時間；
- (h) 表示支持文件的內容，並指市民曾投訴於下班時間須等候半小時才可登上 44 號小巴。現時即使班次頻密，仍然未能及時接載乘客，增加小巴座位數目不單能增加接載的乘客數目，還可令道路保持暢順，對業界都有好處；
- (i) 指出小巴可以填補巴士及的士的不足，認同增加至 20 座位實有其價值，惟擔心運輸署同時提高小巴牌照收費，令小巴營辦商難於社會效益及營運開支上取得平衡，故小巴車資或未能因而減價，同時司機亦須增加上落次數而未必有實際得益，署方應平衡所有持份者的利益，於更換小巴車輛時考慮有關因素；
- (j) 支持文件建議，但同時亦希望表達其他意見：(i) 署方應考慮增加小巴座位數目是自願還是強制執行，擔心會出現像兩元優惠乘搭小巴計劃的情況，營辦商只於有乘客需求的路線如 44 號、40 號小巴增加座位，對其他路線的乘客不公平；(ii) 小巴增加

至 20 座位是增添傷殘人士座位等設施的契機；(iii) 擔心小巴座位增加後，的士業界亦要求將座位數目由 5 座位增至 7 座位，考慮市民及小巴業界的同時亦要評估政策帶來的影響；

- (k) 認為要求小巴座位數目由 16 座增至 20 座的聲音很多，但須留意多增 4 個座位未必能解決服務不足的問題，因路面情況、班次管理及運輸效率亦是重要的因素，而且座位數量增加或會導致牌費上升，未必對司機帶來直接正面的影響。此外，查詢小巴有沒有可能於新政策下改善廢氣排放，從而變得更環保；
- (l) 認為現時小巴司機的收入不足，導致司機人數不夠及未能吸引年輕人入行，故增加小巴座位數目或使司機更加吃力的同時，收入卻未有改善，建議署方致力改善司機待遇及鼓勵更多年輕人入行；
- (m) 認為運輸署應同時考慮車輛體積增加時會造成以下的問題：車位不足而導致深宵違例泊車、司機須否更換駕駛牌照、能否於圍村調頭、部分紅色小巴會急速停車以接載乘客而帶來危險；以及
- (n) 指出運輸署代表剛才的回應亦認同部分小巴路線的需求殷切，故乘客普遍應會贊成增加小巴座位數目，惟擔心有否足夠誘因使較少乘客的路線同時增加座位數目。如以往的士座位數目有 4 人及 5 人的情況，希望先將部分小巴路線(如屯門來往青衣的 140M 號小巴)改為 20 座，為乘客帶來直接幫助之餘亦較容易實行。

43. 文件提交人亦表示，相信大部人都支持增加小巴座位數目，而現時新購買的小巴車輛本已有 20 座，要先拆除 4 個座位以符合法例要求，但港鐵卻可以隨意拆除座位以讓更多乘客進入車廂，行駛高速公路的巴士亦容許企位，認為運輸署持雙重標準，希望政府能盡快修例。此外，指出樂見不同政黨的區議員支持其文件建議，希望他們可以幫助游說其政黨內持相反意見的立法會議員。

44. 主席認為大部分委員都支持文件的建議，並表示以他所知，大部分業界亦支持有關建議，並要求更換小巴車輛，以減低員工支出壓力、提升收入、縮短乘客等候時間及減低碳排放。他希望將交委會一致贊成增加小巴座位數目的意願向運輸署反映後，署方再與業

界詳細討論細節。

45. 運輸署代表楊女士重申，上述建議仍在初步探討的階段，政府會在《公共交通策略研究》下的《角色定位研究》研究公共小巴增加座位的建議是否可行可取。楊女士多謝委員在實施方面提出的意見(如泊車、車場、空氣污染等)。此外，她補充表示，全港有 4 350 輛公共小巴，大約有九成為「短陣車」，若增加座位數目，會因其設計重量及車長所限制，亦須考慮安全問題。其餘約一成的公共小巴為「長陣車」，其設計車重及車長較「短陣車」為高，約車長 7 米及設計總重量為 5.5 噸，有較大空間增加座位數目。政府會因應《公共交通策略研究》下的《角色定位研究》研究公共小巴增加座位的建議是否可行可取，以及考慮不同持分者的意見，才決定是否推行有關建議。她感謝委員就上述議題提供意見，亦歡迎委員於日後繼續就此議題提出建議。

46. 主席總結表示，請運輸署考慮委員的意見。

運輸署

**(D) 要求為 60 至 64 歲長者提供半價交通優惠**  
**(交通及運輸委員會文件 2015 年第 25 號)**

47. 文件提交人表示，在現時政策下，長者須年滿 65 歲才可以享用兩元乘搭交通工具的優惠，但由於有市民 50 多歲已經被迫退休及沒有收入，但要到 65 歲才能取得強積金，建議將長者的界定年齡下調至 60 歲及向他們提供交通優惠。她以區議會撥款活動以 60 歲界線為長者及城巴現時向 60 至 64 歲人士提供半價乘車優惠為例，希望能正式落實此優惠。

48. 多名委員發表意見，內容綜述如下：

- (a) 表示留意到 B3A 路線有半價長者優惠，並曾要求社會福利署(下稱「社署」)將長者的界定年齡下調至 60 歲，但署方以會增加社會資源為由不考慮此建議。她認為現時對長者的定義未有劃一標準，坊間主要以社署政策(如「長者咭」)作準，故曾向運輸署建議，實施兩元優惠的同時應多走一步，向 60 歲以上人士提供交通工具的優惠，希望逐漸降低長者的界定年齡至 60 歲；
- (b) 表示並非全部政府部門都界定長者的年齡定為 65 歲，如區議會撥款活動、康樂及文化事務署的入場費及租用設施都向 60 歲或以上的人士提供半價優惠，容易令市民感到混亂。此外，由於 60 歲以上人士的經濟壓力日漸增加，歡迎城巴向他們提供優惠

以回饋社會，並希望政府進一步研究如何為長者提供更多福利及鼓勵更多交通服務營運商仿效；

- (c) 舉出有 60 歲至 64 歲人士寧願乘搭城巴往深圳灣的街市購物的例子，說明半價優惠對他們的重要性。另外，兩元優惠可鼓勵 65 歲或以上的長者乘車外出探望親朋好友，促進身心健康，希望政府能盡快對 60 至 64 歲人士提供交通工具半價優惠；以及
- (d) 表示絕對支持文件的建議，並補充海洋公園以往對 60 歲以上人士提供入場優惠的例子。此外，參考區議會撥款活動對長者年齡的界定，認為政府應統一對 60 歲以上的人士提供交通工具半價優惠，並建議提早向 63 歲或以上人士提供兩元乘車優惠，以表達對長者的關懷。

49. 運輸署代表莫先生回應表示，兩元乘車優惠屬勞工及福利局主導的計劃，他會將委員的意見轉交當局考慮。此外，署方一向鼓勵巴士公司按其實際情況提供優惠，如向 60 歲至 64 歲人士提供半價乘車優惠。署方會繼續鼓勵巴士公司及其他交通服務營辦商盡量向 60 歲以上人士提供乘車優惠。

50. 主席總結表示，各委員一致同意文件的建議，請秘書處去信勞工及福利局，表達交委會對 60 歲至 64 歲人士提供半價乘車優惠的意見及要求。

秘書處

[會後補註：上述信件已於 2015 年 6 月 17 日發出。]

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

**(交通及運輸委員會文件 2015 年第 26 號)**

51. 主席表示，九巴於會前提交了書面回應，秘書處已於 4 月 29 日將有關的書面回應分發予各委員。

52. 文件提交人表示，一直於議會上要求開辦來往屯門至將軍澳的巴士服務，但不獲運輸署考慮。署方最近開辦來往荃灣至將軍澳的巴士線 290 及 290A，乘搭 61X、62X、258D、259D 的乘客可於黃大仙龍翔道的巴士站以優惠轉乘 290、290A 線，但 61X、62X、258D、259D 行走的路線並未覆蓋屯門所有地區，有居民須轉乘兩次才能到達將軍澳，甚為辛苦。既然有其他屯門巴士路線駛經

290、290A 於大窩口的巴士站，亦有 E31、E32 與 290、290A 有轉乘優惠的例子，希望署方考慮為乘搭 58M 等路線並於大窩口轉乘 290 及 290A 線的乘客提供轉乘優惠。

53. 多名委員發表意見，內容綜述如下：

- (a) 認為以往曾爭取開辦來往屯門至將軍澳的巴士服務，惟九巴只建議二次轉乘。既然有市民欲於荃灣轉乘，九巴應接納文件的建議，但長遠來說仍希望開辦來往屯門至將軍澳的巴士服務；
- (b) 表示支持文件提出的要求，並建議 59A 的乘客亦可於上述巴士站以優惠轉乘路線前往將軍澳。此外，補充指以往曾建議開辦來往屯門至西貢的巴士服務但被拒絕，並查詢不開辦來往屯門至將軍澳巴士服務的原因；
- (c) 表示雖然屯門經黃大仙轉乘至將軍澳所需時間較短，惟乘客或須全程站立，故有市民為座位而選擇於大窩口轉乘。此外，若大量市民於屯門公路巴士轉乘站(下稱「轉車站」)轉乘 259D 等路線，也會增加轉車站的負荷，希望九巴能靈活向乘客提供更多選擇之餘，亦能分流乘客，帶來雙贏結果；以及
- (d) 認同文件的建議，希望可分流有需要於轉車站二次轉乘的市民，令更多人受惠。

54. 九巴代表尹先生表示，290 及 290A 線於約一個月前開辦並受乘客歡迎。正如書面回應所指，九巴已為屯門居民提供轉乘優惠，可乘搭 61X、62X、258D、259D 線以折扣優惠轉乘 290 及 290A 線，亦可透過九巴一系列屯門區的長途巴士線以二次轉乘方式來往將軍澳。此外，由於市民乘搭長途巴士路線後於黃大仙轉乘 290 及 290A 線，比於大窩口轉乘所需時間少約 15 分鐘，認為此為更有效率的安排，乘客可於不用途經葵涌、葵芳等地的情況下，更快到達目的地。九巴認為現時安排切合乘客需要，惟日後就此路線進行檢討時，會參考委員的意見。

55. 主席總結表示，請九巴代表向公司反映委員的意見，提供大窩口轉乘優惠。

九巴

#### **(F) 要求遏止單車深宵噪音問題**

**(交通及運輸委員會文件 2015 年第 27 號)**

56. 文件提交人表示，深宵時分常有播放着音樂的單車飛快經過民居，所產生的噪音令居民不能安寢而感到煩擾，希望處理現況及採取措施，避免同樣問題將來出現於單車徑。她查詢現時是否有法例管制此情況，例如警方可否增加站崗及巡邏以檢控這些帶來噪音的單車及摩托車。以往她曾向警方反映此問題，但警方回應指調查後發現並無其事或甚難檢控。若此問題屬警方的職權範圍，希望能派員於指定單車徑及黑點設立站點(如兆康苑對出近西鐵站的位置)。

57. 有委員表示，此問題的確為附近居民帶來困擾，建議警務處加強執法以根治問題。此外，建議加強對青少年的教育工作，並了解青少年心態、行動動機、情緒等，如青少年駕駛有音響裝置的單車奔馳是否想引人注意、營造英雄感及自信心不足的表現。社福機構應加強對兒童及青少年的外展服務，鼓勵他們積極面對人生及增加他們的正能量，令他們不會做出損害別人利益的事情，而相關區議會轄下的小組及公民教育委員會可加以協助。

58. 另有委員表示，駕駛有音響裝置的單車奔馳的問題數年前已經開始出現，查詢經改裝的單車是否合法，須否向運輸署申請，以及警方會否就此巡查。

59. 警務處代表賈先生回應表示，現時未有足夠的資料，警方會在文件提交人提供仔細的地點或以書面方式向警方補充後，採取適當的行動。他請運輸署代表回應有關改裝單車或車輛的查詢。

60. 運輸署代表莫先生回應表示，會向署方相關工程師查詢有關單車構造的法例。

61. 主席建議運輸署及警方交換意見並商討跟進行動，同時委員可舉報有此問題的地點，好讓警方可於巡邏時加緊留意。

62. 有委員查詢警方在檢控單車帶來的噪音或閃燈的問題上，有沒有執法權力。如有的話，可否提供有關條例的資料以作參考。

63. 文件提交人指出，兆康苑對出近西鐵站的單車徑是其中一個黑點，希望警方能於該處設巡查點，並查詢警務處在處理單車噪音的問題上有沒有執法空間。

64. 警務處代表賈先生回應表示，警方可根據第 400 章《噪音管制

條例》第 5 (1)(b) 條，就使用揚聲器、傳聲筒或其他擴音裝置或器具作出跟進行動。

65. 主席總結表示，請警務處留意有單車噪音問題的地點及繼續巡邏。

警務處

### **(G) 要求改進及優化的士站設施**

#### **(交通及運輸委員會文件 2015 年第 28 號)**

66. 文件提交人表示，市中心、瓏門一帶的交通運輸需求有所上升，而居民亦提出改善的士站的要求。首先，建議於瓏門地下近玻璃門的士站設置清晰指示和行人過路處，使更多人能使用及避免該處變成的士停泊處。第二，現時於屯發街近吉之島的的士站被很多貨車霸佔作上落貨用途，造成路面擠塞，建議將該的士站搬回屯盛街的原有位置。此外，建議准許的士及緊急服務的車輛駛進轉車站附近的青山公路段，使市民可於該處轉乘的士。

67. 運輸署代表葉先生回應表示，曾與文件提交人前往瓏門的士站實地視察。由於該處彎位有長車使用，若要加設行人過路處，有安全的憂慮，而附近亦已有合適的過路處。然而，署方可於玻璃門對出位置及其他合適的位置加設清晰指示。他亦回應指，屯發路的士站因早前的屯門公路工程而臨時被移至屯盛街。由於屯盛街附近有不少診所，而且以往該處亦曾設有臨時的士站，故永久將的士站設於屯盛街應屬可行，亦可方便市民使用。如果委員沒有提出其他意見，署方會於進行諮詢後落實此方案。

68. 運輸署李先生回應表示，市民可於近轉車站的青山公路乘搭的士，該路段並非上落客禁區，由於轉車站內的停車場長度和空間有限，並且須要顧及公共巴士的服務，故不建議放寬的士使用該停車場。

69. 主席向文件提交人查詢，文件的建議是否指往九龍方向的轉車站。

70. 文件提交人表示，文件提及的是往屯門方向的轉車站，因他看到該處有「的士不准進入」的標誌。另有委員補充表示，巴士多數於屯門公路往屯門方向的轉車站落客，青山公路沿線居民須下行一層至青山公路路段的轉車站，惟的士一般而言不會駛經該處，如居

民要轉乘的士，須步行至青山公路的主路段，於惡劣天氣時十分狼狽，故建議參考外國或大型酒店的做法，於轉車站升降機位置加設像斑馬線的靈活按鈕，按下會發出燈號，讓青山公路主路段的的士司機看見後，駛入轉車站接載乘客。

71. 主席總結表示，請運輸署研究文件當中於屯門方向轉車站設的士服務的建議，並將研究結果以書面方式回覆交委會。

運輸署

[會後補註：運輸署表示，署方代表在會後再到相關的轉車站視察，確定乘客在屯門公路往屯門方向的轉車站落車後，再乘搭升降機、或選用樓梯步行到下一層的青山公路接駁巴士站的前方，便可獲取足夠空間等待的士前來接載。該位置沒有受到任何視線阻礙，因此迴旋處附近的的士司機無需透過信號裝置，也可以輕易察覺到乘客。同時，該段(往西行方向)的舊青山公路有 2 條行車線和並非上落客禁區，所以很適合讓的士乘客在該處上落。此外，由於該乘客上落點的頂層是屯門公路架空天橋，所以乘客不會受烈日或天雨的影響。]

**(H) 要求巴士路線 N30 及 N30P 設站於屯門公路巴士轉車站**  
**(交通及運輸委員會文件 2015 年第 29 號)**

72. 主席表示，龍運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 1 號。

73. 文件提交人表示，現時只有兩條深宵巴士路線(N260、N962)駛經轉車站，為了方便市民往返機場，要求 N30、N30P 亦駛經轉車站，並提供跨巴士公司的轉乘優惠。

74. 龍運代表潘先生回應表示，加設停站的建議可行，待完成其他區的諮詢後便可落實。至於轉乘優惠方面，由於牽涉其他巴士公司，龍運欲先檢視加設停站後的效果後才考慮有關建議。

75. 文件提交人表示，感謝龍運代表的回應，希望其他巴士公司亦同樣從善如流。另有委員表示，曾於兩年前轉車站剛啓用時提交同類議題的文件，要求運輸署調查市民於深宵時間轉乘的情況，故希望 N30 系列駛經轉車站後，署方能收集客量及轉乘數據，從而研究跨巴士公司的轉乘優惠，使三間巴士公司都能得益及方便市民上班。

76. 主席總結表示，請運輸署及龍運考慮委員的意見，並就 N30、N30P 的情況研究文件的建議。

## 報告事項

### (A) 工作小組報告 – 截至 2015 年 4 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 30 號)

#### 屯門對外交通工作小組

77. 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

78. 委員省覽文件，並沒有提出意見。

79. 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 31 號)

80. 委員省覽文件，並沒有提出意見。

## 其他事項

81. 有委員表示，就利用國際十字路會上山方向的舊有道路，以解決哈羅國際學校(下稱「哈羅」)的交通擠塞的建議，交委會曾議決請運輸署就使用國際十字路會道路的可行性、交通措施及其相關會議，作出跟進及安排，因此查詢運輸署在安排與教育局及哈羅召開會議一事上的進度。

82. 運輸署李先生回應表示，教育局和署方尚未與哈羅召開會議。

83. 有委員表示，上次會議記錄提到交委會要求校方、部門及社區人士一同討論解決方案，故希望此事能獲跟進及圓滿解決。

84. 主席表示，此事由運輸署負責，委員會可以繼續要求署方盡快處理。

85. 有委員表示，屯門鄉事會路近安定的巴士站將受到水務署更換水管的工程影響，查詢運輸署及九巴有否就此計劃巴士站的安排。

86. 運輸署代表葉先生回應表示，水務署曾與運輸署及警務處商討此事。由於該處曾出現爆水管事故，須進行更換水管的工程，初步計劃以地底隧道的方式，在巴士站兩旁進行工程，屆時會實施臨時交通改道安排。署方已要求水務署於施工前，試行實施臨時交通改道安排數天，以觀察對交通運輸的影響，並通知區議員及當區居民有關安排。若有委員欲向水務署提出意見，他可幫忙邀請水務署出席會議，以討論此事宜。

87. 有委員表示，署方不可輕視此工程，因該巴士站有近 20 條巴士及小巴路線駛經，而現時於該處附近的十字路口已有擠塞的情況，認為日後施工時實行單線行車不可行。

88. 運輸署代表葉先生回應表示，明白此工程會為居民及交通帶來影響，故將會建議水務署與有關議員商討或邀請水務署出席會議討論。

89. 另有委員表示，同意其他委員的講法，而且擔心即使建議於早上 10 時後才封路，近兆麟苑的路段因輕鐵優先行走的原故，該處至三聖、豐景園的路段變成單線行車，認為水務署應於工程前先諮詢交委會及警務處的意見。

90. 有委員欲就哈羅附近的交通擠塞及跟進該事的會議繼續表達意見。她不希望 9 月開學時再次出現問題，故運輸署應與校方商討，並查詢署方最近幾個月就安排會議一事上有何進展。

91. 運輸署李先生回應表示，署方一直與哈羅研究如何減低駛經青山公路及青盈路的交通負荷，如鼓勵學生乘搭校巴等，從源頭解決問題，而署方代表林女士曾與當區議員及承建商代表進行實地視察，署方亦已完成改善行人路的工程。他續指出，署方一直和哈羅保持工作上的溝通，惟沒有承諾何時安排下一次的會議，他樂意向校方傳達交委會的要求。

92. 多名委員先後發表意見，內容綜述如下：

(a) 認為署方代表應翻查上次會議記錄，會議記錄清楚載述就此事達成的共識為舉行多方會談。作為當區議員，相信若已安排相關會議會獲通知，因此估計會議還未舉行；

(b) 表示當初提交文件建議利用國際十字路會上山方向的舊有道

路，以解決哈羅的交通擠塞問題，此建議並非由運輸署提出。此外，交委會可繼續要求運輸署安排舉行會議；

- (c) 補充指上次會議已邀請哈羅派代表出席，惟最終只收到書面回覆，而經討論後的結論為要求運輸署與教育局及哈羅安排一次會議，而有興趣的委員可以出席；以及
- (d) 認為運輸署代表的回應迴避及否定安排會議的要求，是不認真及不積極的表現。

93. 民政事務助理專員勞先生表示，由於委員會已通過上次會議的會議記錄，根據會議記錄第 14、15 及 21 段，交委會已要求運輸署與教育局及哈羅商討解決問題，相信運輸署會繼續跟進，在成功安排會議後會邀請委員出席。

[會後補注：運輸署表示，教育局、運輸署和哈羅代表已經在 6 月 5 日進行會議。署方會在 7 月 10 日的交委會會議上向委員匯報與哈羅砌商的進展。]

94. 民政事務助理專員勞先生表示，日後屯門民政事務處將委派屯門民政事務助理專員(二)梁偉成先生出席交委會會議。他感謝委員一直以來的配合及支持，希望委員會同樣支持梁先生，並表示會繼續於其他委員會與大家合作。

95. 議事完畢，會議於下午 1 時 23 分結束，下次會議定於 2015 年 7 月 10 日(星期五)上午 9 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2015 年 6 月 1 日

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/15



YOUR REF 來函檔號：  
 OUR REF 本署檔號：(62) in BD 1/9226/12  
 FAX 圖文傳真： 2845 1559  
 TEL 電話： 2626 1432  
 www.bd.gov.hk

屯門區議會轄下交通及運輸委員會  
 新界屯門屯喜路一號  
 屯門政府合署一樓  
 蘇焯成主席

蘇主席：

**有關：屯門青海圍交通燈被遮擋一事**  
**(屯門區議會交通及運輸委員會文件 2015 年第 22 號)**

就交委會 2015 年 5 月 14 日發出的信件收悉。本署有以下回覆：

有關青海圍交通燈被青海圍 26 號建築地盤圍板遮擋一事，本署已發信敦促負責該地盤的認可人士，從速進行有關更改交通燈位置的安排，並於 2015 年 5 月 5 日回覆貴會。由於有關情況尚未有改善，本署於 2015 年 5 月中再次去信敦促有關認可人士就有關地盤圍板進行修繕工程。

本署亦已於 2015 年 6 月 8 日收到有關認可人士的書面回覆。據悉，認可人士曾於 2015 年 5 月 6 日聘請交通顧問，並於 2015 年 5 月 11 日將臨時交通安排建議書提交運輸署、香港警務處道路管理組、機電工程署及路政署審理。有關建議書經修改後亦已於 2015 年 5 月 15 日獲確認並無反對意見。其後認可人士已於 2015 年 6 月 1 日取得經機電工程署發出更改交通燈位置的報價，有關地盤負責人亦已於 2015 年 6 月 5 日繳交所需款項。而有關更改交通燈位置的工程亦已在籌備中

。由於有關更改交通燈位置的工程已在籌備當中，有關認可人士暫未提交有關地盤圍板進行修繕工程的建議。

如對上述有任何疑問，請致電本人或 2626 1427 與鍾先生聯絡。

屋宇署 總屋宇測量師/新界西

(高級屋宇測量師 陳子濱



代行)

二零一五年六月十九日

副本送： 運輸署 - 葉嘉鋒先生 (Fax no.:2381 3799)