

屯門區議會
2018-2019 年交通及運輸委員會
第七次會議記錄

日期：2018 年 11 月 16 日(星期五)

時間：上午 9 時 31 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>
蘇焯成先生（主席）	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
葉文斌先生（副主席）	屯門區議員	上午 9:31	下午 12:43
梁健文先生, BBS, MH, JP	屯門區議會主席	上午 9:31	會議結束
李洪森先生, BBS, MH	屯門區議會副主席	上午 9:31	會議結束
古漢強先生	屯門區議員	上午 9:42	上午 11:59
陶錫源先生, MH	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
朱耀華先生	屯門區議員	上午 9:31	下午 12:26
江鳳儀女士	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
吳觀鴻先生	屯門區議員	上午 9:31	上午 10:46
陳有海先生, BBS, MH, JP	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
黃麗嫦女士	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
何杏梅女士	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
林頌鎧先生	屯門區議員	上午 9:31	下午 12:42
徐帆先生, MH	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
程志紅女士	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
龍瑞卿女士, MH	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
陳文華先生, MH	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
陳文偉先生	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
張恒輝先生	屯門區議員	上午 9:47	上午 11:53
朱順雅女士	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
曾憲康先生	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
巫成鋒先生	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
甘文鋒先生	屯門區議員	上午 9:34	會議結束
楊智恒先生	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
甄紹南先生	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
譚駿賢先生	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
陳偉明先生	增選委員	上午 9:31	下午 12:43
陳滙熙先生	增選委員	上午 9:31	上午 10:52
葉栢榮先生	增選委員	上午 9:31	會議結束
曾德龍先生（秘書）	民政事務總署屯門民政事務處行政主任（區議會）二		

應邀嘉賓

駱裕發先生	運輸署工程師 10/運輸策劃
何自平先生	海事處高級海事主任/客運碼頭
張群輝先生	海事處海事主任/客運碼頭（署理）
羅耀華先生	龍運巴士有限公司一級策劃及支援主任
林 圓女士	香港鐵路有限公司助理公共關係經理－對外事務

列席者

梁子康先生	民政事務總署屯門民政事務助理專員（二）
梁俊謙先生	運輸署高級運輸主任/屯門 1
謝秀清女士	運輸署高級運輸主任/屯門 2
黃銳偉先生	運輸署工程師/特別職務 2
程凱盈女士	運輸署工程師/房屋及策劃/新界西
吳浩樑先生	運輸署工程師/屯門北
馬翊球先生	運輸署工程師/屯門中
徐永麟先生	香港警務處屯門區行動主任
黃立彬先生	香港警務處屯門區交通隊警署警長
譚鷹勳先生	路政署區域工程師/屯門（西）
陳元亨先生	土木工程拓展署工程師/15 西
譚國樑先生	地政總署/署理行政助理（屯門地政處）
林志強先生	城巴有限公司助理營運經理
溫惠炎先生	九龍巴士（一九三三）有限公司經理（車務）

缺席者

蘇嘉雯女士	屯門區議員
-------	-------

I. 歡迎詞

主席歡迎與會者出席 2018-2019 年交通及運輸委員會（下稱「交委會」）第七次會議。

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，他會根據會議常規第 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。

II. 委員告假事宜

3. 主席表示，由於蘇嘉雯議員剛於日前分娩，需要休息，故向交委會提交缺席申請並徵求交委會同意。沒有委員提出反對，主席宣布交委會同意蘇議員是次的缺席申請。

4. 秘書處沒有收到其他委員的告假申請。

III. 通過 2018-2019 年第六次會議記錄

5. 交委會一致通過上述會議記錄。

IV. 討論事項

(A) 建議開放位於屯門區的現有單車限制區 (交委會文件 2018 年第 78 號)

6. 主席歡迎運輸署工程師 10/運輸策劃駱裕發先生出席會議。

7. 運輸署駱先生表示，署方於 2013 年展開為期四年的交通研究，檢視新市鎮和新發展區的單車泊位和其他配套，以及就全港 105 個現有單車限制區作檢討。檢討後，顧問公司建議開放其中 16 個限制區，當中 3 個位於屯門區內。駱先生透過投影片簡介有關詳情（見附件一）。

8. 委員就是項議題提出意見和查詢如下：

(i) 表示兆康站北面天橋連接路南行段坡度甚高，而且車流量不小，加上署方並未同時開放北行段供單車使用者作回程之用，故現階段不宜開放上述路段，否則容易引致意外。他亦擔心開放有關路段後會吸引大量單車違泊於兆康站外，故對署方的建議有所保留；

(ii) 表示署方建議開放兆康站北面天橋連接路的南行段，卻維持北行

段為單車限制區，意味着單車使用者只能駛往兆康站，卻不能折返。他擔心有關措施落實後會有單車使用者鋌而走險，闖入北行段以作回程。此外，上述路段設有巴士站和的士站，他詢問署方會採取甚麼措施以保障單車使用者的安全；

- (iii) 表示運輸署在開放單車限制區前應先考慮有關路段的車流量、車速、坡度和單車泊位等配套，以免措施落實後造成混亂及引致危險。此外，屯門居民甚少以單車作為尾程接駁，故她希望署方重新審視是否須開放有關路段；
- (iv) 表示青山公路是屯門區的主幹道，車流甚高，而單車使用者的道路意識和駕駛技術參差不齊，他擔心開放單車限制區會造成一定危險，故希望運輸署重新考慮有關方案。事實上，屯門區曾發生不少涉及單車的交通事故，他建議運輸署設立單車發牌制度，以確保合資格的單車使用者才可於馬路上行駛；
- (v) 詢問若單車使用者未有依照指示停車或減速是否違法。此外，他認為相關部門必須嚴加規管市民使用單車的情況，否則容易造成混亂及引致意外。若運輸署未能同時推出監管政策，他認為署方不宜開放有關路段；以及
- (vi) 表示作為私家車駕駛者，駕駛時若有單車經過車旁，均覺得險象環生。因此，他不明白署方為何建議開放有關路段，並認為此舉難以保障道路使用者的安全，故反對有關方案。他認為署方反而應盡快完善單車徑網絡，例如將單車徑延伸至主要屋苑或鐵路站等，以便單車使用者前往主要交通交匯處。

9. 主席表示，多名委員均反對開放單車限制區，故他促請運輸署審慎考慮有關意見。

10. 運輸署駱先生回應表示，署方於 2013 年開展研究，以檢視新市鎮的單車泊位和相關設施。運輸署亦於過去兩年在屯門區增加約 130 個單車泊位，未來亦會再增加約 300 個泊位，而署方亦會考慮一併檢視在兆康站北面公共運輸交匯處加設單車泊位的可行性。此外，經研究後，兆康站北面天橋連接路北行段的核心安全因素未達標準，故不建議開放有關路段，但署方會將上述路段南行和北行段的圍欄高度增至 1.5 米，以保障單車使用者的安全。

11. 主席表示，委員大多不同意有關方案，運輸署應重新研究其他改善單車配套設施的方案。

12. 委員就是項議題提出第二輪意見如下：

- (i) 認為運輸署無須開放單車限制區，反而應盡快完善單車徑網絡。他重申運輸署應考慮設立單車發牌制度，並以扣分制作為監管方法；
- (ii) 表示兆康站北面天橋連接路可供單車行駛的位置有限，即使署方在該處加建單車泊位亦作用不大，甚至會影響景觀和阻礙出入。此外，單車使用者亦未必會完全遵守交通規則，故他重申對署方的建議有所保留；以及
- (iii) 表示大埔白石角迴旋處開放予單車行駛，並成為單車使用者的操練熱點，故他擔心署方建議的地點在開放後會成為單車使用者練習的地方。此外，他詢問署方開放單車限制區的原因。

13. 主席總結表示，委員並不同意有關建議，運輸署應重新考慮其他改善單車配套的方案。

(B) 建議在深西通道橋底黃崗圍路與文質路交界空餘地開放予臨時停車場之用事宜

(交委會文件 2018 年第 79 號)

14. 文件第一提交人表示，雖然屯門鄉郊區部分屋苑設有停車場，但整體而言，該區仍然缺乏各類停車位。屯門區內交通問題工作小組較早前於晚上到該區視察，得悉因停車位不足而導致違例泊車的情況非常嚴重。事實上，港深西部通道橋底有不少閒置土地，雖然運輸署最近已落實於文質路增設 16 個咪錶停車位，但仍然供不應求，故運輸署和屯門地政處應考慮透過短期租約形式，將閒置土地改劃為停車位，務求地盡其用。

15. 屯門地政處譚國樑先生表示，處方近日已同意運輸署於文質路增設 16 個停車位。如運輸署提出其他類似申請，處方亦會按最新情況作相同處理。

16. 運輸署吳浩樑先生表示，一般而言，停車位的數目會按《香港規劃標準及準則》及發展項目附近的交通情況而釐定。署方會在地契條款中加

人對停車位數目的要求，以確保有關發展項目的停車位數目能滿足其帶來的泊車需求。就藍地一帶的停車位需求而言，署方已聯同當區議員前往不同地點實地視察，以研究增加停車位的可行性，而署方亦已落實於文質路加設 16 個咪錶停車位，並已向路政署發出施工紙。此外，署方會繼續與警方保持溝通，以打擊違例泊車。

17. 主席建議運輸署直接向當區議員報告有關進展。

18. 文件第一提交人建議前往港深西部通道橋底實地視察，並將此議題轉交屯門區內交通問題工作小組跟進。

19. 主席表示，上述工作小組需跟進的議題甚多，故認為無須把是項議題轉交工作小組。他請運輸署直接與當區議員跟進是項議題的進度。

運輸署

(C) 再三要求盡快籌劃屯門經赤鱸角連接路至機場、東涌、澳門及珠海等地的公共交通服務

(交委會文件 2018 年第 80 號)

(運輸署的書面回應)

再三建議屯門經赤鱸角通道的巴士收費應較目前的收費為低

(交委會文件 2018 年第 83 號)

(運輸署的書面回應)

20. 由於上述議題內容相關，交委會同意合併討論。主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已於 11 月 14 日將書面回應分發予各委員。

21. 文件 2018 年第 80 號的第一提交人表示，文件要求負責處理屯門至赤鱸角連接路北段運輸服務和規劃的部門派代表出席是次會議，但運輸署並未委派相關官員出席，他對此表示遺憾。事實上，上述議題自 2016 年 7 月已多次討論，但署方至今仍未向議會交代相關資訊。另一邊廂，港珠澳大橋已經通車，而屯門至赤鱸角連接路的北面連接路（下稱「連接路」）亦將於兩年後開通，故他希望運輸署盡快交代連接路開通後的運輸服務和規劃詳情。

22. 文件 2018 年第 83 號的第一提交人表示，連接路將大幅縮短屯門與大嶼山的距離，而鑑於目前機場巴士 E 線路線迂迴，而 A 線車費昂貴，所以他希望當連接路開通後，不論 A 線或 E 線的機場巴士均可改經連接路，並因應較短的車程而調低車資。由於巴士車資調整受專營巴士公司

與運輸署的合約規限，亦須呈交行政會議通過，故他希望運輸署盡早交代詳情，以便委員給予意見。

23. 主席表示，巴士車資會因應路程長短而釐定，連接路落成後將縮短屯門前往機場的車程，相信運輸署會與巴士公司研究調低機場巴士收費。

24. 文件 2018 年第 80 號的第一提交人表示，運輸署的書面回覆指出「就有關開設新公共運輸服務由屯門至赤鱸角連接路北段前往機場及東涌，會令資源重疊，亦未能善用現有的公共運輸網絡和資源」。就此，他詢問署方連接路開通後，A 線和 E 線機場巴士是否會繼續經青馬大橋前往機場。

25. 主席表示，相信巴士公司不會刻意繞經較遠的道路前往機場。此外，由於連接路將於兩年後通車，運輸署應盡快交代其運輸服務安排。

26. 有委員表示，她不希望運輸署在連接路即將通車前才匆匆提交諮詢文件，令議會未能充分討論有關方案。她預計連接路通車後，屯門來往機場的車程縮短，車資應相應下調，故她要求運輸署盡快就相關安排作出諮詢。

27. 運輸署梁俊謙先生表示，一般而言，運輸署為預期有大量新增人口的新發展區或新啟用的跨境基建項目提供巴士服務時，會以招標形式邀請專營巴士公司提交建議，遴選出最適合的營辦商。根據路政署的資料，屯門至赤鱸角連接路(北段)預計會於 2020 年完工，運輸署已將有關資料提供予各專營巴士公司，並要求他們就新的路線網絡作出研究，以及就有關服務改動建議提交相關的公共交通計劃建議。收到巴士公司提交的建議後，運輸署會詳細考慮，並會於明年諮詢相關區議會的意見。此外，車費等級表訂明專營巴士公司就個別路線可獲准收取的最高車費水平，而署方會確保巴士公司所收取的車費符合車費等級表的規定。

28. 委員就議題提出意見如下：

- (i) 表示此項議題已討論多次，而運輸署至今仍未交代詳情，她建議繼續議此項議題或將之轉交屯門對外交通工作小組跟進；
- (ii) 表示根據經驗，運輸署與巴士公司敲定服務細節後才諮詢議會。由於時間緊逼，議會往往難以提出修訂，否則便會令有關服務未

能如期落實，巴士路線 P960 便是明顯例子。因此，她希望運輸署盡快交代連接路日後的運輸服務和規劃詳情，以便委員及早給予意見。她指港珠澳大橋日前通車，由於通車前的運輸規劃過於倉促，導致東涌區內交通十分混亂，故她不希望連接路通車後有關情況在屯門重演，並建議將此議題交由屯門對外交通工作小組跟進；以及

- (iii) 表示連接路將於 2020 年通車，但運輸署至今仍未曾交代任何詳情，對此表示不滿。他認為交委會可先續議此項議題，然後再考慮將之轉交屯門對外交通工作小組跟進。

29. 主席表示，交委會將續議此項議題，他請運輸署於下次會議提供連接路的初步運輸服務和規劃資料，例如巴士路線安排及車資，交委會將按情況決定是否轉交有關議題予工作小組跟進。

30. 有委員表示，運輸署早前將連接路的相關資料交予巴士公司研究和參考，他建議要求署方一併提交有關資料予委員審閱。

31. 主席同意上述委員的建議。

(D) 重新要求建設屯荃鐵路
(交委會文件 2018 年第 81 號)
(運輸及房屋局的書面回應)

32. 主席表示，運輸及房屋局（下稱「運房局」）及香港鐵路有限公司（下稱「港鐵」）於會前提交了書面回應，秘書處分別於 11 月 14 日及 15 日將書面回應分發予各委員。

33. 身兼文件第一提交人的主席表示，不少屯門居民要求政府興建來往屯門至荃灣的沿海鐵路（下稱「屯荃鐵路」），而屯門區議會亦多次提出此項訴求，惟政府至今仍不予考慮。事實上，屯門和荃灣區議會多年前曾合資研究興建屯荃鐵路的可行性，並將結果交予相關部門作參考，而運房局至今的書面回覆則指有關訴求須與「明日大嶼願景」一併考慮，實在費時失事。他認為鐵路是屯門連接市區的重要命脈，而屯荃鐵路可理順屯門區的交通情況，故他建議轉交此項議題至屯門區發展及規劃工作小組作長期跟進。

34. 委員就是項議題提出意見，有關內容綜述如下：

- (i) 表示青山公路經常擠塞，故委員亦在其他議程項目中建議於青山公路開闢支路接駁屯門公路以疏導交通。青山公路近年不斷有新發展項目落成，人口增加，預計居民對鐵路的需求將上升。若政府落實發展屯荃鐵路，不但可紓緩青山公路的擠塞情況，更可方便屯門南的居民，如三聖邨、兆麟苑和翠寧花園的居民前往市區，亦可配合日後洪水橋的發展。因此，屯荃鐵路對青山公路和屯門整體的交通情況實是百利而無一害，故他支持興建屯荃鐵路，並希望政府重新考慮有關建議；
- (ii) 表示屯門區議會早前聯同荃灣區議會研究興建屯荃鐵路，研究報告建議於青山公路對出沿海位置以架空形式興建鐵路，而政府則以沿海居民反對為由而拒絕有關方案，故他建議屯荃鐵路以地下鐵形式發展，以提高政府接納方案的機會。此外，屯門至赤鱗角連接路即將通車和屯門西繞道快將動工，加上「明日大嶼願景」和洪水橋新發展區的落成，屯荃鐵路可發展成連繫各區的重要樞紐，並將屯門區提升至中港兩地的發展核心，成為大灣區的橋頭堡。由於發展局局長將到訪屯門區議會，他希望各委員可向局方反映有關意見；以及
- (iii) 表示運房局的書面回應仍然以《鐵路發展策略 2014》為基調，然而，發展局持續賣地建屋，加上屯門區不斷發展，而行政長官又提出「明日大嶼願景」，屯門區現在和未來的交通情況已經不可與2014年的情況同日而語。他認為不論以架空或沿岸形式興建屯荃鐵路，政府都必須及早落實有關方案，以紓緩日後屯門及荃灣兩區的交通擠塞問題。就屯門及荃灣區議會多年前的研究，他認為由於當時未有聘請政府常用的顧問公司，因此研究報告內的建議未獲政府接納。

35. 主席表示，為表公正，上述的研究報告當日沒有由政府常用的顧問公司負責。

36. 有委員表示，屯門區一直發展，人口上升，以致西鐵線負荷甚重，然而政府未有就區內的房屋項目發展作出相應的規劃和提供配套，例如今年新落成的欣田邨就缺乏停車位。因此，相關部門應未雨綢繆，盡快落實興建屯荃鐵路，以配合區內的交通發展。此外，她認為屯荃鐵路和「明日大嶼願景」屬兩個獨立項目，局方不應混為一談。

37. 有委員表示，元朗橫洲和洪水橋新發展區將有大量新增人口，單靠西鐵和屯門公路根本無法應付繁忙時間前往市區的交通需求，而青山公路沿線不斷發展，故政府必須盡快落實興建屯荃鐵路，亦不應將之與「明日大嶼願景」合併考慮。

38. 主席請委員考慮是否須要去信運輸及房屋局，以反映上述意見。

39. 有委員表示，既然運房局已提交書面回應，認為應提升層次，去信政務司司長。

40. 沒有委員提出反對，主席表示委員會將去信政務司司長，反映委員的意見。

秘書處

[會後補註：有關信件已於 2019 年 1 月 8 日發出。]

(E) 發展屯門公路巴士轉乘站及周邊土地

(交委會文件 2018 年第 82 號)

41. 身兼文件第一提交人的主席表示，屯門公路巴士轉乘站（下稱「轉乘站」）自 2012 年啟用以來，服務人次由日均 12 000 人增加至 42 000 人，反映需求已接近轉乘站的上限，而出入轉乘站的車輛亦不時受阻，故建議發展轉乘站周邊的用地。

42. 運輸署黃銳偉先生表示，運輸署暫時未有收到任何與發展轉乘站或周邊用地相關的計劃及資料。如日後該處有大型發展項目，其推行部門或發展商均須提交交通評估報告，以評估項目落成後對轉乘站及周邊土地的影響，並須提供改善措施。署方會提供適當意見，並同時檢視擴建轉乘站的需要。此外，文件建議在轉乘站興建多層停車場，若日後轉乘站有任何發展計劃，署方會因應行政長官在 2018 年施政報告中提出一地多用的原則，並同時考慮日後的泊車需求，以研究在合適土地增建停車場的需要。

43. 主席表示，轉乘站是屯門區的重要交通樞紐，而連接路通車後，轉乘站將會更為擠逼，故他建議政府興建屯荃鐵路和擴建轉乘站。由於他早前曾提交此項文件予運輸署研究，然而至今仍毫無進展，他建議於下次會議續議此項議題。

44. 有委員表示，此項文件共有五項建議，當中擴建轉乘站和興建多

層停車場等議題屬於交委會的職權範圍，而於轉乘站發展上蓋房屋及商業設施則屬於規劃項目，他建議上呈有關項目至屯門區議會跟進。

45. 主席同意轉交有關建議至屯門區議會轄下屯門區發展及規劃工作小組跟進，並表示重提此項文件旨在要求相關部門給予明確答覆。

46. 有委員表示，文件的五個建議可分為短、中和長期措施。當中最為逼切的是擴建轉乘站，運輸署應主動研究如何擴建該站，以安排更多巴士路線停靠，方便乘客轉車，以應付與日俱增的乘車需求。中長期措施方面，政府應考慮利用轉乘站的周邊土地興建多用途的停車場。

47. 主席表示，轉乘站現時非常擠逼，惟運輸署仍未有正面回應擴建轉乘站的可行性。他同意與規劃相關的項目交由屯門區發展及規劃工作小組跟進，而其餘部分由交委會續議。

48. 有委員表示，與轉乘站相關的建議應留在交委會討論，而轉乘站周邊的發展應交由屯門區發展及規劃工作小組跟進。

49. 主席詢問委員是否同意上述安排。

50. 有委員表示，擴建轉乘站刻不容緩，她同意續議與轉乘站相關的建議。

51. 沒有其他委員提出反對，主席遂請秘書處將此文件中與規劃相關的項目轉交屯門區發展及規劃工作小組跟進，而其餘項目將於下次交委會會議續議。

屯門區發展及
規劃工作小組

(F) 要求調整澳門返回屯門尾班船時間

(交委會文件 2018 年第 84 號)

52. 副主席歡迎海事處高級海事主任/客運碼頭何自平先生及海事主任/客運碼頭(署理)張群輝先生出席會議。

53. 文件第一提交人表示，港珠澳大橋開通後，來往屯門和澳門的航線客量不跌反升，證明屯門居民對此服務有一定需求。然而，由澳門開往屯門的尾班船時間甚早，乘客須於晚上八時許登船，對前往澳門探親、旅遊或工作的人士都甚為不便，故建議調整有關班次的時間，以方便乘客。

54. 海事處何先生表示，租約規定，屯門客運碼頭的開放時間為早上七時至晚上十時。在此框架下，處方已經與船公司、清關部門和衛生署研究調整尾班船時間的可行性，但由於碼頭須於晚上十時關閉，故尾班船的開出時間亦難以大幅延遲。經與船公司研究後，由澳門開往屯門的尾班船可由晚上八時四十分延至九時開出，抵達屯門的時間則由晚上九時三十分延至九時五十分。計及約 200 名乘客通關所需的時間，碼頭大約可於晚上十時關閉，符合租約要求。

55. 委員就是項議題提出意見和查詢如下：

- (i) 表示港珠澳大橋雖已通車，但渡輪始終是點到點的客運服務，較為方便，故客量不跌反升。此外，上環港澳碼頭 24 小時運作，尖沙咀中港客運碼頭亦近乎 24 小時運作，而且班次頻密，唯獨屯門客運碼頭有開放時間限制，而船公司亦要負擔沉重租金。事實上，澳門塞車問題嚴重，乘客往往費時甚久才能前往碼頭，故她建議延遲澳門前往屯門的尾班船時間，以便乘客返港；
- (ii) 表示海事處和船公司既然同意調整有關班次，他詢問處方有否徵詢法律意見，以了解在雙方同意下修改合約內容的可行性。如修改合約並不可行，他希望處方交代船公司的約滿日期，並考慮在新合約調整碼頭的開放時間；
- (iii) 表示即使於晚上九時加開一班由澳門返回屯門的班次，對居民的幫助亦不大，晚上八時四十分或九時始終是比較尷尬的時間。此外，政府作為屯門客運碼頭的業主，理論上應可修改或調整租約內容，而且船公司亦願意配合，故海事處應與船公司洽談可否進一步延遲尾班船的開出時間或延長碼頭的開放時間；
- (iv) 表示上環港澳碼頭及尖沙咀中港客運碼頭均由政府經營，唯獨屯門客運碼頭由船公司營運，以致其成本甚高，有關費用最終亦轉嫁於乘客身上，導致船票較貴。他同意海事處批准船公司將有關班次的時間延遲，長遠政府則應考慮接手經營屯門客運碼頭，以降低船公司的經營成本及乘客負擔；以及
- (v) 表示屯門客運碼頭的租金甚高，船公司將成本轉嫁於乘客身上。雖然屯門距離澳門較近，船費卻不比由上環或尖沙咀出發便宜。由此可見，上述的安排對新界西居民並不公平。此外，他相信海事處有能力要求船公司增加班次，以便乘客有充裕時間從澳門返

回屯門。

56. 海事處張先生表示，屯門客運碼頭的開放時間為早上七時至晚上十時；中港客運碼頭為早上七時至午夜十二時；而港澳碼頭則為 24 小時運作。海事處曾研究可否調整租約內有關屯門客運碼頭開放時間的規定，但處方畢竟在 11 月初才接獲有關建議，故需時與船公司和清關部門進行初步評估。此外，處方目前遇上以下三個方案，以回應題述建議：(i)建議將晚上八時四十分由澳門開出的尾班船延至九時開出，並預計晚上九時五十分抵達屯門，然後碼頭按租約要求於晚上十時關閉；(ii)研究增加一個班次的可行性，以及(iii)就修改合約內容徵詢法律意見。

57. 海事處何先生補充表示，若委員同意延遲有關班次，由澳門返回屯門的尾班船將於晚上九時開出。增加班次方面，處方須與船公司洽談，亦須徵詢法律意見。至於延長碼頭開放時間方面，由於屯門客運碼頭毗鄰民居，處方有時收到附近居民投訴碼頭發出噪音和船隻排放黑煙等，加上晚上十一時後噪音管制開始生效，故處方須與運房局和船公司小心研究其可行性。

58. 委員就是項議題提出第二輪意見和查詢如下：

- (i) 表示延遲尾班船開出時間的作用不大，而且有關班次於晚上九時五十分才抵達屯門，他擔心十分鐘不足以完成所有通關手續。屯門客運碼頭的租金不菲，預計延長開放時間會導致租金進一步上升，故他希望政府考慮經營該碼頭。此外，中港客運碼頭附近住宅林立亦可開放至午夜十二時，故處方以噪音管制為由而暫不考慮延長屯門客運碼頭的開放時間，實在稍欠說服力；
- (ii) 表示雖然港珠澳大橋已經開通，但屯門居民仍然依賴渡輪服務前往澳門，並希望海事處交代上述三個方案的落實時間表；
- (iii) 要求海事處澄清加密班次是指於晚上九時前加密班次，還是進一步延遲尾班船的開出時間。此外，上環港澳碼頭鄰近西環不少住宅卻 24 時運作，而中港客運碼頭附近有大量民居亦營運至午夜十二時，然而情況相近的屯門客運碼頭卻必須於晚上十時關閉，處方須交代有關原因及其政策標準；
- (iv) 表示屯門客運碼頭曾因為租金太高而沒有船公司承租，因此希望政府接納延長碼頭開放時間的建議之餘，亦承諾不再加租。此

外，文件的建議並不是延後晚上八時四十分開出的班次，而是要求增加其他班次，以便乘客可彈性選擇其回程時間。他理解部門需時作進一步研究，故希望處方可於下次會議交代更多詳情；

- (v) 表示既然大部分委員同意延長碼頭的開放時間，海事處可進行地區諮詢。此外，他認為處方可先落實將尾班船延遲二十分鐘開出，再逐步研究將碼頭開放時間延至晚上十一或十二時；
- (vi) 要求海事處盡快研究可否於晚上八時四十分後增加由澳門返回屯門的班次，並建議處方盡快與運房局和法律部門研究延長碼頭開放時間的可行性；以及
- (vii) 表示文件要求調整澳門返回屯門的尾班船時間，而海事處亦已經按要求提出延遲開出有關班次的方案。雖然方案未必符合委員所想，但她希望處方可於下次會議交代，按照現行合約，有關班次最遲可延至何時開出。此外，她希望海事處在屯門客運碼頭合約屆滿前，向屯門區議會報告碼頭的運作情況，以作檢討。長遠而言，她希望政府能營運屯門客運碼頭。

59. 主席表示，委員大多要求延遲澳門返回屯門的尾班船開出時間，他要求海事處與船公司研究將有關班次延至晚上十一時開出的可行性。

60. 海事處何先生表示，處方可與船公司研究增加班次的可行性。此外，按照現行合約的規定，有關班次最遲或可於晚上九時十分由澳門開出，並預計於晚上十時到達屯門。然而，計及因天氣情況而導致延誤及清關所需時間，碼頭有機會須延至十時三十分至四十五分才可關閉。即使如此，處方會與船公司和清關部門共同商討有關建議的可行性。另一方面，海事處亦必須平衡屯門客運碼頭附近居民的訴求，因此他希望相關區議員能協助收集地區意見和諮詢居民。

[海事處會後補註：船公司最後取消延長澳門開返屯門尾班船至九時正的申請。]

61. 主席總結表示，委員會將去信海事處，要求處方研究將澳門返回屯門的尾班船開出時間延至晚上十一時三十分。

秘書處

62. 海事處何先生回應表示，他們將於書面回應中詳細列出其考慮和

關注的事項。

[會後補註：有關信件已於 2019 年 1 月 8 日發出。]

(G) 要求重新研究青山公路興建支路連接屯門公路
(交委會文件 2018 年第 85 號)

63. 文件第一提交人表示，政府於 90 年代初將屯門東規劃作低密度住宅用地，當時委員預計此舉將引來大量車流，故曾建議將掃管笏路連接屯門公路，避免日後青山公路出現擠塞。運輸署當時回應指屯門公路的設計容量可應付至 2000 年的交通流量，認為無須興建有關支路。直至 2000 年初，青山公路沿線陸續發展，開始出現擠塞，運輸署則指屯門公路即將擴闊，而署方亦會研究擴闊青山公路全線，故再次拒絕興建支路。隨着哈羅香港國際學校（下稱「哈羅」）和珠海學院等相繼啟用，青山公路的交通情況已引起當區居民的高度關注，更有當區業主立案法團去信路政署和屯門區議會，要求制訂有效改善措施。因此，她再次要求運輸署考慮於掃管笏路興建支路連接屯門公路，以疏導青山公路的車流。

64. 主席表示，青山公路每天早上繁忙時間的擠塞情況非常嚴重，尤以青盈路迴旋處為甚，然而青山公路青山灣段擴闊工程因司法覆核至今未能展開，而政府亦繼續賣地建屋，以致情況至今未見改善。交委會曾提出不同方案以紓緩青山公路的交通情況，包括興建屯荃鐵路和掃管笏支路等，惟政府一概不予考慮。他認為運輸署有責任改善青山公路的擠塞問題，故要求署方再次考慮題述訴求。

65. 委員就是項議題提出意見和查詢如下：

- (i) 表示青山公路於早上繁忙時間擠塞，主因是有大量私家車接送學童前往哈羅，故認為政府在研究擴闊道路和興建支路前，應從源頭着手，嘗試減少該路段的車流量。因此，她曾建議教育局於哈羅的服務協議中加入要求所有學童均須乘坐校巴的條款，以減少該校帶來的車流量，她認為運輸署應積極與教育局跟進有關事宜；
- (ii) 表示青山公路擠塞問題由來已久，哈羅固然是癥結之一，但青山公路沿線的發展項目不斷落成，相信政府亦難以從源頭限制該路段的車流量。此外，由於青山公路青山灣段擴闊工程的司法覆核案件仍在進行，以致該路段未能擴闊，而搬遷巴士站等小型工程

亦受阻，故他希望運輸署研究興建支路的可行性；以及

- (iii) 表示交委會應考慮主動聘請顧問研究和調查於掃管笏路興建支路接駁屯門公路的可行性。此外，在運輸署未提出改善青山公路擠塞問題的方法前，他建議警方每日早上七時三十分至九時派員指揮交通，以疏導車流。他另要求相關部門委派職級更高的官員出席會議，以便落實題述方案。

66. 主席表示，他曾建議政府在國際十字路會附近開闢支路，以疏導青山公路的車流量，惟不被接納。

67. 運輸署黃先生表示，運輸署正在檢視哈羅提交的交通影響評估報告，並會研究是否要求哈羅落實所有學童乘坐校巴的措施。此外，運輸署已落實於青山公路（往九龍方向）增設一個巴士站，以紓緩現有巴士站的負荷，以及避免巴士等候靠站時阻塞前往九龍方向的車輛。至於興建支路方面，路政署會作出回應。

68. 主席表示，屯門區內交通問題工作小組曾前往青盈路迴旋處實地視察，並發現該處因燈號問題而經常造成行車緩慢，故要求署方在研究興建道路之餘，亦須盡快落實其他緊急改善措施，以解燃眉之急。

69. 委員就是項議題提出第二輪意見和查詢如下：

- (i) 表示青山公路每逢周末均有大量前往三聖海鮮街的車流，導致擠塞。此外，由於青山公路來回線近青盈路迴旋處的路段會逐漸由兩條行車線收窄至一條行車線，以致每天晚上六時至八時行車非常緩慢，建議擴闊有關路段；
- (ii) 表示此項議題是要求興建支路接駁屯門公路，並非擴闊青山公路，他希望大家集中討論題述建議。事實上，委員基本上一致要求運輸署改善青山公路的交通情況，但運輸署至今仍沒有任何正面回覆，他對此感到失望。他明白社會須持續發展房屋和設施，以改善生活環境，亦深明政府難以限制居民駕駛私家車的權利，因此他希望政府能夠提出不同方法以改善青山公路的交通擠塞問題；以及
- (iii) 表示哈羅帶來的私家車流量和青山公路青山灣段擴闊工程未能展開都是該路擠塞的原因，但她希望是次討論集中研究興建支路的

可行性。根據早前的實地視察，青盈路迴旋處現時已十分擠塞，預計日後情況將更為嚴重，故她要求路政署回答會否落實題述建議。

70. 路政署譚鷹勳先生表示，路政署正就十一號幹線進行可行性研究，當中包括研究於掃管笏附近以分支路連接到屯門公路的可行性。路政署備悉屯門區議會交通及運輸委員會於青山公路近掃管笏興建支路連接屯門公路的建議，並會於有關研究一併考慮。

71. 主席要求運輸署及路政署於下次會議報告有關進展。

72. 有委員表示，十一號幹線屬於大型道路建設，單是研究已需要數年，而青山公路的擠塞問題嚴重，他建議署方獨立研究興建掃管笏支路的可行性，以加快進度。

73. 主席要求路政署單獨研究興建掃管笏支路的可行性，並請署方於下次會議提供明確答覆。

74. 有委員再次要求警方於繁忙時間派員到青山公路指揮交通。

75. 香港警務處徐永麟先生表示，警方會適時派員前往青山公路巡邏和進行交通管制工作。此外，警方會按重點交通政策執法，並同時配合社區發展等，務求改善交通情況。

76. 有委員表示，青山公路沿線的發展項目正式落實前均須向運輸署提交交通影響評估報告，但署方多數認為有關項目不會對交通造成負面影響或同意其提出的交通改善措施能有效紓緩該項目的擠塞情況。然而，運輸署從未就有關評估報告諮詢區議會，故他要求署方向議會交代有關內容。

77. 運輸署黃先生表示，屯門東的交通影響評估報告考慮到青山公路青山灣擴闊工程後可容納現時青山公路沿線發展所帶來的車流，然而有關工程仍因司法覆核未能展開，以致青山公路早上繁忙時間會出現行車緩慢的情況。

78. 主席表示，青山公路青山灣段司法覆核案件已聆訊完畢，惟法庭仍未頒布判詞，他要求有關部門了解案件進度。

79. 有委員表示，運輸署的回覆非常牽強。既然青山公路青山灣段擴闊工程未能開展，運輸署何以繼續批准近年青山公路沿線的私營發展項目。他雖不時向城規會反映上述問題，惟意見往往不被接納。他又質疑發展局給予運輸署壓力，要求運輸署通過交通影響評估報告，以便局方賣地建屋。

80. 主席表示，運輸署在未能有效改善青山公路的行車情況前，不應再通過有關該區的交通影響評估報告。署方應在確保交通情況已有所改善後，才批准私營發展項目正式落實。

81. 有委員建議主席稍後與發展局局長會面時反映上述意見。

82. 有委員建議去信發展局局長，要求政府在青山公路交通改善工程完成前，應暫緩在該區一帶建屋，以舒緩交通擠塞問題。

83. 主席請秘書處去信發展局局長，以反映上述意見。

秘書處

[會後補註：有關信件已於 2018 年 11 月 19 日發出。]

(H) 要求盡快落實西鐵南延線總站選址

(交委會文件 2018 年第 86 號)

(運輸及房屋局的書面回應)

(港鐵的書面回應)

84. 主席表示，運房局及港鐵於會前提交了書面回應，秘書處分別於 11 月 14 日及 15 日將書面回應分發予各委員。

85. 有委員表示，屯門居民希望得悉西鐵南延線的總站選址，故他要求局方盡快落實有關選址。

86. 委員就是項議題提出意見如下：

- (i) 表示此項議題已討論多年，惟只聞樓梯響。事實上，港鐵已經在 2016 年底向運房局提交建議書，而政府相關部門正在審閱有關細節，之後才會適時諮詢公眾。她不滿政府落實工程項目前每每採取由上而下的方針，以致區議會得悉有關項目的詳情時，已沒有足夠空間和時間給予意見。她認為區議會作為地區行政諮詢機構，政府應給予一定尊重，並盡快將西鐵南延線的初步規劃交予區議會審閱；

- (ii) 表示屯門碼頭一帶的居民大多透過輕鐵和接駁巴士前往西鐵站以前往市區，故他們希望盡快落實西鐵南延線，減省日後用於轉乘的時間。2017年的施政報告提及將於2018年就西鐵南延線作出諮詢，惟現時已是11月中旬，而2018年的施政報告更未有提及西鐵南延線，故他要求運輸署和路政署報告此項目的最新進展；
 - (iii) 表示政府於2015年決定興建西鐵南延線，而港鐵在2016年底提交計劃書，直至現時2018年底仍未有任何消息。假若局方在2019年仍未就西鐵南延線作出諮詢，即此工程項目在整屆區議會任期內毫無進展。政府本身計劃西鐵南延線可於2022至2023年通車，議會已經未有就工程延誤質詢政府，但局方亦應定期向議會報告有關進度。由於運房局和港鐵均未有派員出席會議，他建議於下次會議續議此議題；
 - (iv) 建議交委會主動向局方提出西鐵南延線的總站選址，並由局方和相關部門研究其可行性；
 - (v) 表示政府曾於2013年就西鐵南延線總站選址作出諮詢，並計劃於2019年動工及於2022年完工。然而，直至2018年，政府仍未公布西鐵南延線總站的選址。因此，她敦促局方馬上跟進有關事宜；以及
 - (vi) 表示西鐵南延線關乎屯門日後前往市區的鐵路交通，不少居民均高度關注有關事宜，故她建議續議此項議題或轉交至工作小組跟進。
87. 主席建議由交委會提出兩個西鐵南延線的總站選址，例如屯門碼頭或兆麟運動場，並由局方研究其可行性。
88. 有委員表示，在沒有參考資料的情況下，委員難以提出建議地點，否則未免輕率。
89. 主席表示，屯門碼頭或兆麟運動場只是例子，委員可提出其他建議。
90. 有委員表示，委員提出建議時應提供數據支持，否則過於草率。

91. 有委員表示，他提出由交委會向局方建議總站選址是希望局方與區議會就此項工程作全面討論，並認為局方應向議會交代此項工程的大方向。若委員向局方提出建議地點，局方則應提供其他資料予委員參考。

92. 主席請委員就總站選址提出建議，並希望相關部門作出跟進。

93. 委員就是項議題提出第二輪意見如下：

(i) 表示由委員向局方提出建議地點並不理想，並認為政府應盡快就此項工程的細節作出諮詢；

(ii) 表示港鐵既然已提交建議書，理應就總站選址有初步看法，故她希望港鐵代表作出回應；以及

(iii) 表示以往政府會就不同事宜諮詢議會的意見，惟近年即使議會提出不同訴求，政府亦不一定予以接納，他對此表示失望。此外，他希望政府加快此項工程的進度。

94. 主席建議將是項議題交予屯門對外交通工作小組跟進。有委員另建議於下次會議續議是項議題，並希望局方提供更多詳情供委員參閱。主席同意於下次會議續議是項議題。

(I) 要求盡快落實擴建龍鼓灘路
(交委會文件 2018 年第 87 號)
(運輸署的書面回應)

95. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已於 11 月 14 日將書面回應分發予各委員。

96. 主席對運輸署經常採用書面回應表示不滿。

97. 文件第一提交人表示，屯門區議會多年來要求盡快落實擴建龍鼓灘路。現時龍鼓灘路交通已不太暢順，再加上曾咀骨灰安置所即將落成，內河碼頭未來亦有發展，若道路發展追不上周邊土地的發展，日後龍鼓灘路一帶交通會更為擠塞，對居民出入造成不便。現時已有大量旅行團前往源·區參觀，因此政府應落實擴建龍鼓灘路，以紓緩擠塞情況。

98. 主席表示，屯門區議會支持於曾咀興建十六萬個骨灰龕位，而將來亦有填海和擴展堆填區計劃，政府卻沒有做好相應的交通配套，因此建議此項議題交由屯門區發展及規劃工作小組跟進。

99. 有委員表示，現時龍鼓灘路一旦發生交通意外，龍鼓灘村對外交通將會中斷，對村民造成嚴重影響，因此要求政府盡快落實擴建龍鼓灘路。

100. 主席就轉交此項議題至屯門區發展及規劃工作小組徵詢屯門區議會主席的意見。

101. 屯門區議會主席表示不反對將此項議題交由屯門區發展及規劃工作小組跟進，並建議委員在發展局局長到訪時再表達意見。他同時邀請有興趣的委員加入工作小組，一同跟進。 屯門區發展及
規劃工作小組

102. 主席請秘書處去信發展局局長，以反映上述意見。

秘書處

[會後補註：有關信件已於 2018 年 11 月 19 日發出。]

(J) 要求輕鐵提升服務質素
(交委會文件 2018 年第 88 號)

103. 主席歡迎香港鐵路有限公司（下稱「港鐵」）公共關係經理－對外事務林圓女士出席會議。

104. 文件第一提交人表示，輕鐵已投入服務三十年，服務一直無甚改善。雖然新購置車廂會陸續啟用，但不覺得屯門區會獲分配太多車廂，而現有服務和設施亦有需要改善。文件中列出的十項改善建議亦曾在以往的文件中提及。輕鐵是屯門區的主要交通工具，因此必須提供良好服務。除了文件中列出的十項訴求外，她亦要求因應人口增加改善過路設施，例如增加行人提示燈。她補充指，現時只有部分輕鐵出入站拍卡機已經更換。港鐵應加快改善配套，包括行人排隊指示，改善狹窄月台。她要求港鐵代表交代文件中提及的訴求有哪項可以加快處理。

105. 委員就是項議題提出意見如下：

(i) 表示輕鐵設施殘舊，班次服務不足，港鐵應在整體上改善輕鐵服務及增加資源。他對輕鐵站的行人過路設施及提示燈有所不滿，並以建生輕鐵站為例，指出該站有九十度彎角及盲點，但並非所

有居民都懂得使用現有的魚眼鏡，他表示早在十多年前已提出該站的問題，現要求加快改善。他同時指出港鐵應該更換車站拍卡機及顯示屏，路軌兩旁的雜草要定期清理，輕鐵班次亦不應削減；

- (ii) 表示文件其中兩項要求值得關注。屯門區議會曾三次建議延長泥圍站上蓋均被拒絕，令部分乘客要冒雨下車，希望輕鐵從善如流，加以改善。另外，欣田邨入伙和其他樓盤陸續落成，將對屯門 54 區一帶交通造成沉重負擔，希望港鐵能重新研究在該區提供輕鐵服務；
- (iii) 表示屯門和元朗區人口不斷增加，對輕鐵服務需求愈來愈大，但輕鐵服務質素卻未能追上。對於文件提出的十項要求，他較關心安全問題，例如不少輕鐵月台非常擠迫，港鐵應該擴闊月台，否則應該加裝安全閘門。他指出地鐵大部分車站都有安裝月台幕門，即使架空車站亦有約半身高的安全閘門。輕鐵乘客愈來愈多，他擔心會再發生意外，故認為應該盡快加裝安全閘門，保障乘客安全；
- (iv) 表示舊式輕鐵出入站拍卡機屏幕顯示模糊，而且提示聲音較弱，有時令部分乘客誤會已經拍卡，導致查票時被罰款。她要求盡快全數更換成新式拍卡機，亦建議擴闊較繁忙的車站月台以及增加拍卡機。此外，部分月台座椅雨天時會被淋濕，她建議參考元朗部分輕鐵車站的擋雨設計，同時車站應該加裝月台幕門，保障乘客安全；
- (v) 表示文件中的不少建議已提出多時，認為除了增購車廂之外，港鐵應同步進行其他項目。他關注港鐵何時會改善屏幕及拍卡機。此外，路軌附近的雜草有時並未完全清除，一旦牽涉路政署或地政總署管轄的位置，容易造成權責不清。他建議召開跨部門會議，協商由哪個部門負責在欄杆附近除草，並訂出時間表。此外，出入站拍卡機設於同一方向，容易造成月台人流相撞，應即時改善。最後，月台部分位置不設膠條縮窄月台空隙，對傷殘人士上落亦造成不便；
- (vi) 表示過往曾多次要求於輕鐵過路處兩旁加設提示燈。她舉例指良景站經常出現行人與輕鐵爭路情況，險象環生，應加設閃燈提示

居民小心過路。另外，由新圍站至山景站之間路軌兩旁雜草叢生，有居民報告在草叢中發現蛇蹤，應盡快清理雜草。最後，部分輕鐵站過路處鋪設了膠條，以預防手推車車輪卡住，她建議應在更多繁忙路段過路處鋪設膠條；以及

- (vii) 表示輕鐵車廂內傷殘人士位置的軟墊非常殘舊及有污跡，應加以改善；另指出兆禧站的設計不便輪椅使用者上下車，應加以改善。此外，輕鐵沿線中學的放學時間正值輕鐵的非繁忙時間，班次疏落，她要求在放學時間加密班次，並採用雙卡行車，方便學生及市民。

106. 港鐵林女士綜合回應如下：

- (i) 表示港鐵一直持續投放資源完善輕鐵服務設施及港鐵巴士；
- (ii) 表示輕鐵全線 68 個車站合共超過 1500 部八達通出/入站收費器將會全數分批更換，會按需要安排月台助理協助乘客。新款收費器將有更大的彩色顯示屏及發聲。更換拍卡機時，港鐵會同步檢視擺放位置；
- (iii) 表示港鐵公司會更換部分早期設置的木製月台座椅，為乘客提供更舒適的候車環境；
- (iv) 表示現時過路處有多項安全措施，例如防撞膠柱，可讓乘客在過路前停一停，留意路面情況，會繼續推行。公司亦會繼續與政府部門因應不同車站的情況，探討實施其他安全措施的可行情。未來在個別輕鐵站的行人過路處，港鐵將會試行加裝發聲閃燈柱，在輕鐵經過時會發出聲響提示行人。就過路處地面物料而言，無論物料為膠質抑或混凝土物料，均同樣安全，公司將會按情況於有需要位置鋪設合適的物料，並會與個別議員跟進有關過路處的使用情況；
- (v) 至於擴闊月台方面，港鐵已推行不同措施理順月台客流，例如按個別月台的客流方向調配收費器的位置、於繁忙時間增聘月台助理協助乘客上落車等等。長遠而言，港鐵公司亦期望可透過措施令輕鐵到站班次更平均，以減少乘客在月台的候車時間。港鐵亦有計劃擴闊持續人流高企的車站月台，如藍地和屯門醫院站，但研究可行性時需考慮一籃子因素，包括空間、地理環境、技術、

地下設施、政府審批程序等；

- (vi) 月台上蓋方面，由於屯門區的車站於較早期落成，如要延長上蓋，在很多情況下屬結構改動，或會涉及重新入則等政府審批程序。她會將意見向港鐵相關部門反映；
- (vii) 除草方面，為免車長視野受影響，港鐵會定期除草，亦會因應季節調整次數，以確保行車安全；港鐵亦會留意部分位置管理權誰屬，會後可向議員說明與政府部門合作除草的位置；以及
- (viii) 月台幕門方面，由於輕鐵月台空間有限，如果需要安裝幕門，輕鐵整個系統需要進行大規模改動，建議並不可行。

107. 主席表示港鐵未有回應全部十項要求的可行性，要求港鐵逐一回答是否可行。

108. 文件第一提交人回應指，延長車站上蓋是值得入則申請的工程。此外，她建議在良景站試行加裝閃燈柱。

109. 有委員表示港鐵的回應未有交代更換月台多功能顯示屏的時間表。

110. 主席要求港鐵正面回應文件內下列訴求，包括：(i)延長月台以供三卡列車停泊；(ii)延長月台上蓋；(iii)為月台加劃排隊線；(iv)更換月台多功能顯示屏；(v)加快更換出入站拍卡機；(vi)清理路軌兩旁雜草；(vii)檢查輕鐵路軌兩旁樹木的健康狀況；以及(viii)在 54 區增設輕鐵服務。

111. 有委員指文件內的十項要求未有包括她的建議，要求在討論其他事項時提出。

112. 港鐵林女士作第二輪回應如下：

- (i) 港鐵正研究方便輪椅上落輕鐵的措施，如落實試行，會再另行匯報；
- (ii) 由於放學時間為非繁忙時段，有較大空間調動列車，港鐵已在放學時段安排增加雙卡行車或加密班次；

- (iii) 港鐵有計劃更新月台乘客資訊顯示屏，但資訊顯示形式等細節仍在研究中，有進度時會另行匯報；
- (iv) 將輕鐵路段改為架空行駛以及新發展區的交通規劃須由政府部門研究，如有需要港鐵會配合；以及
- (v) 港鐵有專責團隊利用科技管理及保養輕鐵沿綫樹木，確保不會影響輕鐵行車安全。

(K) 要求增加小巴載客量及班次
(交委會文件 2018 年第 89 號)
(運輸署的書面回應)

113. 文件第一提交人表示，文件上提及小巴 41、43 及 44 線，自運輸署批准公共小巴增加至 19 座後，上述三線中只有部分路線添置了 19 座小巴，而且數量甚少，希望盡快增加 19 座位小巴。此外，41 線車輛陳舊而且落車鐘有故障，要求運輸署敦促營辦商盡快更換新車。

114. 主席詢問運輸署是否不批准換車還是營辦商未有主動換車。

115. 有委員指 42 線出現脫班及班次減少情況，導致早上繁忙時間大排長龍。此外，他要求盡快增加 19 座小巴。

116. 有委員表示，44A 線於繁忙時間從上水回程的服務供不應求，而近日更新增 44A1 線，可見需求龐大。她建議安排非專利巴士特別班次，以便疏導人流。她認為有關路線更換 19 座小巴的進度未能切合需求，希望運輸署派員到西北區視察早上及黃昏的載客情況。此外，她查詢營辦商更換 19 座小巴的時間表，並建議運輸署考慮研究使用非專利巴士提升載客量。

117. 運輸署梁先生回應指，營辦商會因應其規模和營運狀況考慮購買 19 座小巴或改裝現有小巴為 19 座。然而每輛新車價值數十萬元，若要求承辦商一次過全面更換 19 座小巴將會構成財政壓力。現時 41 線暫沒有 19 座小巴，但承辦商表示日後只會購買 19 座新車；至於 43 及 44 線的營辦商自 2017 年來一直有增加 19 座小巴數目，現時已有一定數量提供服務，亦表示日後會繼續增加 19 座小巴數目。

118. 主席詢問運輸署有否拒絕營辦商更換新車，以及營辦商沒有資金

換車時的處理方法。

119. 運輸署梁先生回應指，營辦商會按其財政狀況提交換車申請。在符合一般條件下，署方基本上均會批准。

120. 有委員表示曾進行 44 線系列的班次調查，發現早上繁忙時間只有少量班次以 19 座小巴運作，令乘客大排長龍，而且回程小巴仍以 16 座為主，希望運輸署鼓勵營辦商更換 19 座小巴。

121. 文件第一提交人回應指，41 線營辦商雖然承諾日後會更換 19 座小巴，但沒有時間表。現時早晚繁忙時段的輪候時間長，而且車輛殘舊，要求運輸處督促營辦商盡快換車及增加班次。

122. 有委員表示運輸署的回應模稜兩可，建議運輸署應透過合約條款，強制營辦商提供一定數量的 19 座小巴，促使營辦商更換新車。

123. 主席建議批出新合約時，應要求營辦商必須使用 19 座小巴經營，希望政府於重新招標時考慮上述意見。

124. 運輸署梁先生回應指，專線小巴服務以客運營業證形式批出，每一組路線有不同營運年期，署方會透過中期檢討評估營辦商的服務水平，當中包括改善服務措施，如增加 19 座小巴及增加班次等。署方會於中期檢討時與營辦商商討。

125. 主席要求運輸署與營辦商考慮委員的意見。

(L) 要求檢討青山公路（青山灣段及掃管笏段）交通燈安排
（交委會文件 2018 年第 90 號）

126. 文件第一提交人表示，青山公路青山灣至黃金海岸一段兩旁有不少住宅，故此青山公路兩旁有大量路口及交通燈。當車輛從路口進出青山公路時，會影響從九龍或屯門行經青山公路的車流。他詢問是否有交通燈管理系統，可讓沿青山公路直行的車輛在公路兩旁路口沒有車輛進出時，更快通過有關路段。

127. 運輸署黃先生回應指，運輸署一直關注青山公路青山灣至黃金海岸的交通情況，按現時燈號設定，文件所提及的交通燈 1(即青霞里與青

山公路青山灣段交界)、3(即青盈路與青山公路青山灣段交界)及 4(即管青路與青山公路掃管笏段交界)設於行人過路處，相關行人過路處已設置行人過路燈等候按鈕，無行人按動等候按鈕時，車輛交通燈會一直維持綠燈；就文件提及的交通燈 2(即青榕街與青山公路青山灣段交界)，現時青榕街的行車線道設有車輛感應器，當沒有車輛經過青榕街時，青山公路的行車綠燈時間會自動延長。至於文件提及交通燈 5(即掃管笏路與青山公路掃管笏段交界)及 6(即嘉禾里山路與青山公路掃管笏段交界)，相關行車綠燈現時已有適當連繫，因此現時上述交通燈的運作情況是最為合適，能減低車輛行駛的延誤。

128. 有委員表示，由於從黃金海岸到青山灣沿線有 8 至 10 支交通燈，若青山公路兩旁沒有車輛進出，沿青山公路直行的車輛可以更快通過有關路段。現時部分輕鐵與道路的交匯處亦設有感應器，在沒有車輛等候時調整交通燈號讓輕鐵列車優先通過。他希望青山公路亦可設立類似系統。

129. 有委員表示青山公路上的行人過路處是因應兩旁有大量住宅，為方便行人過馬路而設立。她曾視察有關行人過路處，當無人按掣要求過路時，行車燈號會一直維持綠色。她表示行人只有約十多秒過路，即使文件提交人擔心影響汽車流量，亦應預留足夠時間讓行人過馬路。她擔心若進一步縮短行人過路時間，會導致行人過路時間不足，認為應該確保駕駛人士與行人的需要都得到適當照顧。

130. 主席表示，如有行人要過馬路，運輸署應預留足夠時間讓行人過馬路；但無人過路時，應容許車輛直接通過。

131. 有身兼文件提交人的委員指出，文件的目的並非要削減行人過路時間，而是希望透過資訊科技，連繫青山公路上的交通燈，減少行人與駕駛者的等候時間，令整體交通更為順暢，改善青山公路的擠塞情況。他建議運輸署與顧問公司研究改善措施。

132. 主席詢問運輸署代表上述建議是否可行。

133. 運輸署黃先生回應指，交通燈 1、3 及 4 為行人過路處，當無人按掣要求過路時，行車燈號會一直維持綠色，所以上述三個行人過路處現時的交通燈運作合適，亦沒有加裝交通感應器的需要。而青榕街已安裝

交通感應器，當青榕街沒有車輛經過時，青山公路的行車綠燈時間會自動延長。與其他路口如青榕街相比，掃管笏及嘉和里山兩個路口的車流量變化不大，比較穩定，所以現時交通燈號的分配設計已經以掃管笏及嘉和里山的車流量數據作為預設資料。不論青山公路及掃管笏路有否安裝車輛感應器，亦不會影響交通燈 5 及 6 的燈號時間分配，所以現時交通燈 5 及 6 的設置已是最為合適。而相關交通燈號已有適當連繫，方便車輛一次過經過上述兩個鄰近路口，令青山公路的交通更為暢順。

134. 有委員不認同運輸署的回應，表示有關路段行車並不暢順，並舉例指自己曾駕車由屯門公路轉乘站前往三聖邨，中途須在不少交通燈前停車。他建議政府以此議題作為契機，仿效其他城市，引入人工智能系統控制交通燈號的走向，而非單靠個別交通燈號的設定。他表示反對政府部門倚賴顧問公司，認為部門本身應有能力解決問題。

135. 有委員表示，青山公路有關路段有時不暢通，新增的車流及人流是源於兩旁的物業發展，而行人過路需時有限，希望引入人工智能系統時，可以兼顧駕駛人士及行人的需要。

136. 主席總結表示，運輸署應檢視如何改善交通燈號的安排，照顧行人及駕駛人士的需要。

(M) 強烈要求政府儘速詳細交待興建西繞道進度

(交委會文件 2018 年第 91 號)

(運輸署及路政署的書面回應)

137. 主席表示，運輸署及路政署於會前提交了書面回應，秘書處於 11 月 14 日將書面回應分發予各委員。

138. 文件第一提交人表示，強烈不滿政府一直拖延興建屯門西繞道。現時港珠澳大橋經已通車，而屯門至赤鱸角連接路北段亦將於 2020 年通車，但屯門西繞道仍未動工，停留在勘察研究階段。他認為連接路無疑方便居民和旅客往來香港及其他地方，但會帶來更多人流車流，擔心通車後會加劇龍門路和皇珠路的擠塞情況，希望部門報告中期研究進度，聽取委員意見。

139. 運輸署代表表示沒有補充。

140. 文件第一提交人批評不少委員提交文件後，有關部門一直以書信來往，沒有代表出席會議，詢問路政署有何補充。

141. 路政署代表表示沒有補充。

142. 主席表示，會將此議題轉交屯門對外交通工作小組跟進。

屯門對外
交通工作小組

(N) 要求改善景峰徑交通擠塞問題
(交委會文件 2018 年第 92 號)

143. 文件第一提交人表示，景峰徑為單線雙程行車，而輕鐵有優先過路權，導致繁忙時間出現交通擠塞。車輛須等候兩次紅燈方可轉入青山公路，排隊的車輛可多達二十多輛。有新屋苑預計於 2020 年初入伙，將會增加接近一百個車位，令交通擠塞問題更嚴重。由於景峰徑路口已不能再擴闊，要求研究改善燈號時間或其他改善措施。

144. 運輸署馬先生表示，運輸署已視察景峰徑的交通情況，會研究調節路口的交通控制，疏導繁忙時間的車流。

145. 文件第一提交人詢問調節景峰徑路口交通燈號所需的時間。

146. 運輸署馬先生表示，由於需要平衡路口各個方向的車流，署方正在檢視有關方案，並會就有關方案直接聯絡文件第一提交人。

147. 主席請運輸署直接與當區議員跟進此項議題。

運輸署

(O) 要求龍運巴士 A33X 線停屯門公路轉車站
(交委會文件 2018 年第 93 號)

148. 主席歡迎龍運巴士有限公司一級策劃及支援主任羅耀華先生出席會議。

149. 文件第一提交人及主席要求羅先生直接回應題述要求是否可行。

150. 龍運羅先生表示，A33X 線停靠轉車站會加長行車時間及影響班次穩定性，而港珠澳大橋通車日子尚短，需要時間觀察。龍運會先備悉意見，再與運輸署留意該線情況。

151. 有委員強調必須實行題述要求。他另外要求 A33X 線來回程均停靠建生巴士站。

152. 主席提醒討論議題是要求 A33X 線停靠屯門公路轉車站。

153. 有委員質疑停靠轉車站對行車時間影響有限，但此建議可以方便整體屯門居民前往機場，否則部分屯門居民須到東涌轉車。他建議續議此項議題，以聽取龍運交代研究進度及可行性。

154. 有委員表示，A33 線加設港珠澳大橋香港口岸車站時，並無諮詢屯門區議會，現時委員要求 A33X 線停靠轉車站的要求卻被忽視。她質疑運輸署研究該線情況的方法及時間表，並批評運輸署沒有向屯門居民解釋前往港珠澳大橋的最佳方法，要求署方重新檢視。

155. 有委員表示，若龍運認為須研究 A33X 停靠屯門公路轉車站安排，她要求龍運於下次會議回應。

156. 主席表示，會將此議題轉交屯門對外交通工作小組跟進。

屯門對外
交通工作小組

(P) 建議在良才里（近釋慧文中學）之兩旁行人路改裝密封式欄杆
（交委會文件 2018 年第 94 號）

157. 有委員表示，題述建議的影響範圍不大，但良才里是中小學集中的地方，要求有關部門回應建議會否落實。

158. 運輸署馬先生回應指，運輸署會根據道路安全和交通管制的考慮，在行人路設置欄杆。署方經已視察建議的位置，正計劃在良才里近釋慧文中學的行人過路處兩邊加設欄杆，引導人流前往過路處。

159. 主席表示，會將此議題轉交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

V. 報告事項

(A) 工作小組報告 – 截至 2018 年 10 月 31 日的工作小組進展報告
（交委會文件 2018 年第 95 號）

屯門對外交通工作小組

160. 委員省覽文件。

161. 有委員表示，不少居民對 62X 的服務有需求，多年來一直要求 62X 全日行駛，但運輸署一直表示沒有迫切性，再加上安定邨前往觀塘的邨巴減少了一班車，故要求運輸署盡快安排 62X 全日行駛。

162. 主席要求運輸署繼續跟進上述議題。

163. 主席要求巴士公司代表回應以下要求：(i)M61 全日行駛；(ii)K51 轉入三聖街；以及(iii)962 銅鑼灣往龍門居的回程班次提前於下午 5 時 30 分開出。

164. 九巴溫先生回應指，已向運輸署提交開辦青山公路短程路線前往屯門公路巴士轉乘站的建議，雙方正商討細節。

165. 主席指有關議題已討論超過半年，要求九巴於下次會議提交書面回覆。

166. 主席表示，K51 有必要轉入三聖總站以接駁輕鐵，會繼續跟進此議題。

167. 城巴林先生表示，曾檢視 962 同系路線的客流，發現乘客集中在下午 6 時後乘車往屯門，城巴會再檢討最新的情況。

屯門區內交通問題工作小組

168. 委員省覽文件。

169. 工作小組召集人表示，「要求將屯門文娛廣場地下的空置地方恢復為停車場」的議題已討論多時，運輸署既不反對亦沒有積極跟進，工作小組建議轉交屯門區發展及規劃工作小組繼續跟進。

170. 主席同意上述建議。

屯門區發展及
規劃工作小組

171. 有委員表示，工作小組早前視察藍地和泥圍，發現違泊車輛阻礙巴士出入，五柳路亦有同樣情況，希望警方加強檢控。

172. 沒有委員提出其他意見，主席宣布通過上述兩份工作小組報告。

(B) 運輸署報告

(交委會文件 2018 年第 75 號)

173. 委員省覽文件。

174. 有委員表示，接獲市民投訴，由於 B2 線車上經常有行李阻塞上車位置，B2 經常於藍地「飛站」，問題於黃昏時分尤其嚴重，希望運輸署跟進。

175. 運輸署梁先生表示備悉有關意見，署方會直接與委員跟進。

VI. 其他事項及下次會議日期

176. 有委員表示，962、962A、962P 和 962S 路線於早上繁忙時間原本停靠上環干諾道中信德中心的巴士站，近日運輸署計劃改為停靠港澳碼頭巴士總站，並將於 11 月 19 日試行，事前完全沒有諮詢屯門區議會及屯門居民，他只能從中西區區議會交委會的文件得悉此事，對此表示強烈不滿。由於新安排將令乘客須步行較長路程方可轉乘港鐵，亦會延長整體車程，他服務的當區居民大多反對計劃。他譴責運輸署事前沒有諮詢屯門區議會，並要求擱置計劃，先進行充分諮詢。

177. 有委員表示，有居民向東南區沿線的區議員發出電郵，反映 60M 班次不穩定及脫班，令尾站居民難以上車，導致上班遲到，要求九巴回應。

178. 有委員表示，962 系列影響屯門碼頭、東南區、置樂及青山公路等多個區域，批評運輸署未經諮詢任何屯門區議員就擅自作出改動。她要求運輸署及城巴作出解釋。

179. 主席表示，在未經通知屯門區議會下作出改動是城巴的一貫作風。

180. 城巴林先生表示，搬站安排是按照運輸署要求實行，原因須由運輸署解釋。城巴亦擔心搬站後的負面影響，現時持觀望態度，會先試行新安排。

181. 運輸署梁先生解釋，上環信德中心一帶交通非常繁忙，令巴士停靠情況欠理想，因此建議試行遷移部分上午繁忙時間特別班次巴士站。試行期間如委員有任何意見，署方將會作出跟進。

182. 主席表示委員現時表達反對意見，批評運輸署欠缺諮詢，故委員不會同意試行，要求署方擱置安排。

183. 委員就是項議題發表第二輪意見如下：

- (i) 表示運輸署不應在試行新安排後才通知屯門區議會。雖然搬站位置在中西區，但有關路線乘客主要是屯門居民，不應只通知中西區區議會，要求計劃必須擱置；
- (ii) 表示不滿運輸署只諮詢中西區區議會，認為運輸署行動前不作諮詢，要求 11 月 19 日不可以試行新安排；
- (iii) 表示問題在於運輸署欠缺諮詢，批評政府希望推行的計劃往往未經諮詢便推行，但區議會的要求卻被忽視，剝奪區議會的諮詢功能；
- (iv) 批評運輸署輕視屯門區，只諮詢中西區區議會而沒有通知屯門區議會，計劃必須先行擱置；
- (v) 批評運輸署肆意改動涉及屯門區的巴士路線，P960 線已是先例，毫不重視屯門區議會及交委會。她指出運輸署代表出席屯門區議會會議卻不幫助屯門區，認為應該檢視運輸署的角色；以及
- (vi) 表示類似事件屢次發生，建議去信政務司司長或行政長官辦公室，直接反映現時區議會的難處，以及表達對區議會作為諮詢機構被輕視的不滿。

184. 主席請秘書處即日去信運輸署署長，表示不滿署方在未經諮詢下遷移 962 系列巴士站，交委會一致反對，要求運輸署從速注視問題，停止遷站計劃。

秘書處

[會後補註：有關信件已於 2018 年 11 月 16 日發出。]

185. 議事完畢，會議於下午 2 時 14 分結束。下次會議定於 2019 年 1 月 18 日（星期五）上午 9 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2019年1月15日

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/18

建議開放位於屯門區的現有單車限制區



2018年11月



簡介

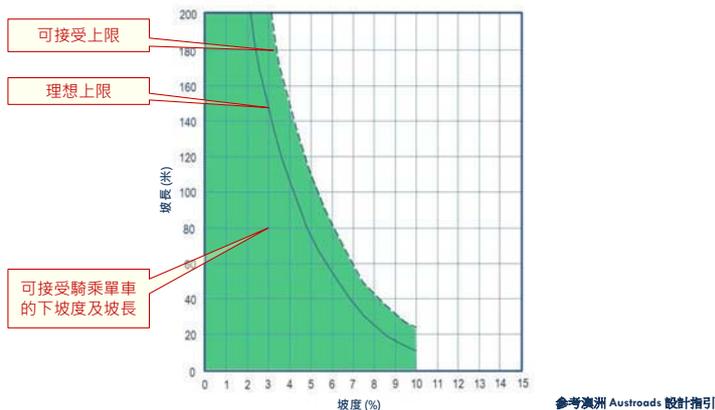
- 就現有105個全港各地的單車限制區作檢討
- 其中10個位於屯門區內
- 當中3個經檢討後建議開放

檢討範圍

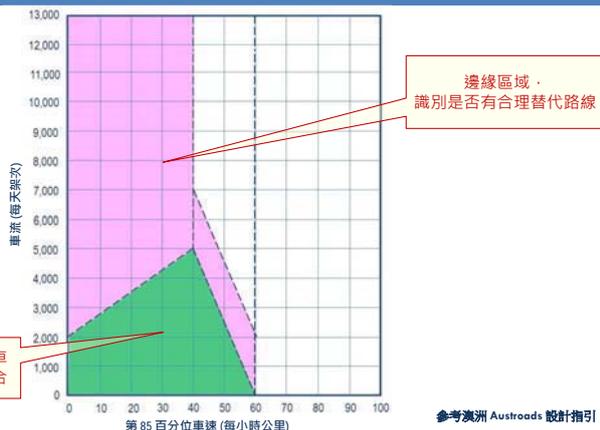
納入檢討範圍內位於屯門區的10個現有單車限制區列表

序號	單車限制區	方向
1	兆康站北面天橋連接路	南行
2	兆康站北面公共運輸交匯處	北行
3	兆康站北面公共運輸交匯處	南行
4	海皇路（介乎海珠路與皇珠路）	北行
5	青雲路（介乎南豐工業城與皇珠路）	南行
6	龍門路（介乎匡智屯門晨曦學校與皇珠路）	北行
7	海皇路（介乎海榮路與湖山路）	南行
8	兆康站北面天橋連接路	北行
9	青山公路新大欖段（介乎大欖角迴旋處與小欖迴旋處）	北行
10	青山公路新大欖段（介乎大欖角迴旋處與小欖迴旋處）	南行

檢討方法



檢討方法



檢討結果

經檢討後建議開放的單車限制區

序號	單車限制區	方向
1	兆康站北面天橋連接路	南行
2	兆康站北面公共運輸交匯處	北行
3	兆康站北面公共運輸交匯處	南行

配套工程內容



移除相關交通標誌



加裝 / 改裝現有護欄

於屯門區內建議開放的 3 個現有單車限制區



謝謝