

屯門區議會
2018-2019 年交通及運輸委員會
第十一次會議記錄

日期：2019 年 7 月 12 日（星期五）

時間：上午 9 時 32 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, MH (主席)	上午 9:32	會議結束
梁健文先生, BBS, MH, JP	上午 9:32	會議結束
李洪森先生, BBS, MH	上午 9:33	下午 12:05
古漢強先生	上午 9:32	上午 11:31
陶錫源先生, MH	上午 9:32	會議結束
朱耀華先生	上午 9:32	上午 11:07
江鳳儀女士	上午 9:32	會議結束
陳有海先生, BBS, MH, JP	上午 9:32	會議結束
黃麗嫦女士	上午 9:32	會議結束
何杏梅女士	上午 9:32	會議結束
徐 帆先生, MH	上午 9:32	會議結束
程志紅女士, JP	上午 9:32	會議結束
龍瑞卿女士, MH	上午 9:32	上午 10:46
陳文華先生, MH	上午 9:32	會議結束
陳文偉先生	上午 10:16	會議結束
張恒輝先生	上午 9:32	會議結束
朱順雅女士	上午 9:32	會議結束
曾憲康先生	上午 9:32	會議結束
蘇嘉雯女士	上午 9:32	會議結束
巫成鋒先生	上午 9:32	會議結束
甘文鋒先生	上午 9:46	會議結束
楊智恒先生	上午 9:32	會議結束
甄紹南先生	上午 9:32	會議結束
譚駿賢先生	上午 9:32	會議結束
陳滙熙先生	上午 9:32	會議結束
葉栢榮先生	上午 9:32	會議結束
周文俊先生 (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

王錦添先生
羅耀華先生
林圓女士

九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（車務）
龍運巴士有限公司一級策劃及支援主任
香港鐵路有限公司公共關係經理－對外事務

列席者

梁子康先生
梁俊謙先生
謝秀清女士
馬翊球先生
吳浩樑先生
徐永麟先生
黃立彬先生
吳梵先生
陳元亨先生
譚國樑先生
溫惠炎先生
黃程遠先生
林志強先生

民政事務總署屯門民政事務助理專員（二）
運輸署高級運輸主任/屯門 1
運輸署高級運輸主任/屯門 2
運輸署工程師/屯門中
運輸署工程師/屯門北
香港警務處屯門區行動主任
香港警務處屯門區交通隊警署警長
路政署區域工程師/屯門（東）
土木工程拓展署工程師/15（西）
地政總署署理行政助理/地政（屯門地政處）
九龍巴士（一九三三）有限公司經理（車務）
龍運巴士有限公司襄理（車務）
城巴有限公司助理營運經理

缺席者

葉文斌先生（副主席）
吳觀鴻先生
林頌鎧先生
陳偉明先生

屯門區議員
屯門區議員
屯門區議員
增選委員

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」）第十一次會議。

2. 主席請旁聽會議的公眾人士留意，會議室後方投影屏幕兩旁的空間為記者區，除了已登記並獲發傳媒貼紙以茲識別的新聞界人士可逗留在該記者區內，其他公眾人士必須留在觀眾席旁聽會議。

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，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

4. 秘書處沒有收到委員的告假申請，但接獲葉文斌議員因事未能出席是次會議的通知。

III. 通過 2018-2019 年第十次會議記錄

5. 交委會一致通過上述會議記錄。

IV. 續議事項

(A) 要求盡快公佈機場連接路通車後的交通安排

（交委會文件 2019 年第 40 號）

（交委會 2018 至 2019 年度第十次會議記錄第 77 至 82 段）

（運輸署的書面回應）

（路政署的書面回應）

6. 主席表示，交委會於本年 5 月 17 日舉行的第十次會議曾討論此項議題，並議決去信運輸署署長，要求署方於本屆區議會休會前，向交委會交代屯門至赤鱗角連接路（北段）（下稱「連接路」）通車後巴士重組方案的詳細資料。運輸署於會前提交了書面回應，他請委員參閱席上派發文件第 1 號。

7. 主席續表示，屯門區議會於本年 7 月 9 日舉行的第二十三次會議曾討論連接路的通車日期，並議決去信路政署署長，要求署方派員出席是次交委會會議，交代工程的相關進展。路政署於會前提交了書面回應，他請委員參閱席上派發文件第 2 號。

8. 運輸署梁俊謙先生表示，除書面回應外，署方對本議題沒有進一步補充。

9. 主席表示，路政署的書面回應答非所問，未有正面回應連接路的通車日期，亦沒有委派負責連接路項目的代表出席會議，並不尊重交委會。他指出屯門區議會當初支持於曾咀興建靈灰安置所時，已要求政府擴建龍鼓灘路及提供多種公共交通服務往返曾咀，希望相關部門代表反映交委會的意見。他另建議去信路政署署長，要求署方從速完善連接曾咀靈灰安置所的道路網絡。

10. 委員就是項議題提出意見和查詢如下：

- (i) 表示同意主席的意見。他指出往返曾咀靈灰安置所的道路仍未進行擴闊工程，容易出現交通擠塞。即使在春秋二祭期間安排特別巴士路線往返曾咀靈灰安置所，有關道路亦不能應付平日的私家車流量。若問題一直未能妥善解決，不但激起民憤，亦顯示區議會失去效用。他續表示，即使環境局早前曾表示會改善稔灣、曾咀及流浮山一帶的道路網絡，相信亦困難重重。他認為去信部門成效有限，故委員應考慮以其他方式表達訴求，並建議約見路政署署長反映意見；
- (ii) 表示交委會自 2016 年起已不斷要求相關部門交代連接路通車後的公共交通服務安排。他以第 E33P 號線為例，指出現時屯門往返機場的巴士路線較迂迴，故期望連接路開通後，前往機場的交通更加方便。然而，相關部門一直以重複的口徑回應，未有就連接路通車後的交通安排作實質諮詢。他建議舉行特別會議，邀請運輸及房屋局（下稱「運房局」）代表向委員詳細交代連接路通車後的交通安排。此外，他引述路政署的書面回應指連接路最快將於 2020 年落成，但往返青衣港鐵站及曾咀靈灰安置所的特別巴士路線卻於 2022 年才投入服務，要求署方回應為何作出上述安排；
- (iii) 表示政府當初就興建曾咀靈灰安置所諮詢屯門區議會時，議員已要求興建連接曾咀的道路。然而，事隔數年政府仍未公布會否興建上述道路及相關詳情，他擔心附近居民在曾咀靈灰安置所落成後將受塞車之苦。他認為交委會應未雨綢繆，主動約見相關部門商討興建道路事宜，並向政府表明連接曾咀的道路落成前，不應開放曾咀靈灰安置所；

- (iv) 表示部門的書面回應未有交代連接路開通後，會否同時擴建龍鼓灘路。她指出現時龍鼓灘路非常狹窄，行人路亦雜草叢生，令不少行人被迫在馬路上行走。即使政府將提供特別巴士路線往返曾咀靈灰安置所，若不擴建龍鼓灘路，一旦發生交通意外，便會造成嚴重擠塞，影響前往拜祭的市民及附近村民。她續表示，屯門區議會既已同意興建曾咀靈灰安置所，政府亦應相應改善該區的道路網絡，故建議盡快與運房局會面，討論相關議題；
- (v) 表示屯門區議會當初支持興建曾咀靈灰安置所時，已要求政府改善該區的道路交通。然而，食物環境衛生署、運輸署及路政署各自為政，互相推搪，令擴建龍鼓灘路一直流於紙上談兵，並非屯門區議會所樂見。他建議主動約見運輸署署長或路政署署長，以爭取擴建龍鼓灘路；
- (vi) 表示每逢龍鼓灘進行新建設，運輸署都表示會改善龍門路及龍鼓灘路，惟一直流於空談，即使龍鼓灘村村民採取激烈行動抗議亦徒勞無功。他建議主動約見運房局局長，甚至行政長官，以反映意見。他指出現時龍鼓灘路仍未擴建，加上屯門西繞道尚未落成，將難以疏導經連接路進入屯門的車流，故龍鼓灘路完成擴建前不應開放曾咀靈灰安置所；
- (vii) 表示政府往往以善用公帑為由，在需求形成後才規劃新建設，令問題持續多年仍未能解決。她認為政府應改變思維，提早預計前往曾咀靈灰安置所的交通需求，並在靈灰安置所投入服務前開始相應的道路建設。她指出現時連接曾咀靈灰安置所的道路非常狹窄，隨着曾咀靈灰安置所分階段啟用，交通擠塞問題將愈趨嚴重。她另指出，路政署的書面回應未有就三條往返曾咀靈灰安置所的特別巴士路線交代具體落實安排。此外，她建議延長第 K52 號線至曾咀，或於平日開辦特別巴士路線，以便市民於平日前往拜祭。另一方面，她建議召開特別會議，邀請運輸署及路政署代表詳細討論上述事宜；
- (viii) 表示部門的書面回應未有交代本議題的最新進展，令委員須通過新聞報道了解事態發展，情況並不理想。她認為現時市民對政府的期望已提高，故相關部門應披露更多有關本議題的資料。她贊同召開特別會議，邀請相關部門討論本議題；

- (ix) 表示路政署的書面回應僅提及「本署對北面連接路最快於 2020 年完成的目標維持不變」，另指出青衣港鐵站經連接路往返曾咀靈灰安置所的特別巴士路線計劃於 2022 年才投入服務，故質疑連接路的通車日期會否延遲至 2022 年。她指出現時龍鼓灘路一旦發生交通意外，將嚴重影響附近村民出入。屯門區議會當初支持興建曾咀靈灰安置所時，已要求政府擴闊龍鼓灘路及上下白泥一帶的道路，但時至今日仍毫無進展，政府更將擴闊龍鼓灘路的建議與「明日大嶼願景」計劃混為一談。她認為區議員是最貼近民意的代表，若政府漠視區議員的意見，區議會便形同虛設，故希望是次能成功邀約運房局局長會面；
- (x) 表示認同龍鼓灘路完成擴建前不應開放曾咀靈灰安置所的意見。他批評政府未有考慮春秋二祭期間前往曾咀靈灰安置所的交通流量對鄰近道路及蝴蝶灣一帶十多萬居民的影響。此外，委員多年來一直要求擴建龍鼓灘路，但政府卻充耳不聞，一直採取拖延策略，故他對主動約見相關部門首長的建議表示贊同；
- (xi) 表示連接路於 2020 年落成只是路政署的目標，要求署方交代工程的最新進展。此外，他指出為連接路收費廣場巴士轉乘站進行路線規劃需時，但運輸署計劃於 2020 年上半年才就巴士重組方案作諮詢，時間過於倉促。他對召開特別會議或主動約見運房局局長的建議表示贊同；
- (xii) 表示擔心巴士重組方案未能趕及於連接路開通時落實，屆時委員因時間緊迫，將被迫接受不理想的巴士重組方案。他指出，交委會多年來不斷討論改善屯門往返機場的巴士路線，但現時有不少路線的安排仍欠理想。此外，他認同龍鼓灘路有必要擴闊，但擔心政府會以填海作交換條件。他建議委員主動要求運房局辦公室擇日會面；以及
- (xiii) 表示現時距離連接路的預計開通日期只有大約一年，但路政署的書面回應依舊模稜兩可，突顯署方對連接路工程監管不足，對此表示不滿。他不反對約見相關部門，但另建議去信路政署，譴責署方對工程監管不力。

11. 運輸署梁先生表示，署方負責巴士策劃的分部現正收集意見，以制定連接路開通後的巴士重組方案，稍後將正式諮詢屯門區議會。他已備

悉委員對個別巴士線行車路線的意見，會向負責的分部反映。此外，署方會向路政署了解連接路的通車時間，以適時就巴士重組方案進行諮詢，並會預留充足時間讓委員討論。曾咀靈灰安置所的交通安排方面，由於該處的骨灰龕位將分階段編配，運輸署根據人流估算，建議先於2020年開辦往返屯門港鐵站及曾咀的特別巴士路線。至於屯門公路巴士轉乘站（下稱「轉乘站」）及青衣港鐵站往返曾咀的特別巴士路線，預計分別於2021及2022年開辦。運輸署將密切留意曾咀靈灰安置所啟用後的人流及特別巴士路線的使用情況，並會因應乘客需求調整特別巴士路線的安排。他強調，往返青衣港鐵站及曾咀的特別巴士路線開辦日期，將視乎靈灰安置所的人流及特別巴士路線的使用情況而決定，與連接路的工程進度無關。

12. 路政署吳梵先生表示，署方主要工程管理處正爭取於2020年年底前完成連接路的工程。

13. 主席表示，運輸署及路政署一直拖延擴闊龍鼓灘路，至今仍毫無進展，對此予以譴責。他建議交委會主動約見運房局局長，要求局長責成相關部門處理上述事宜。

14. 有委員表示，就擴闊龍鼓灘路的議題，路政署純粹負責執行道路工程，故認為應集中向運房局表達不滿。

15. 有委員表示，運房局局長早前與屯門區議員會面時，議員已明確要求擴闊龍鼓灘路，區內居民亦曾多次請願，相信局長已清楚了解有關訴求。她建議列出與運房局局長會面時的主要討論項目，以免流於空談。

16. 主席表示，交委會將直接去信行政長官，譴責運房局未有改善連接曾咀靈灰安置所的道路，並要求行政長官督促局方從速處理。此外，如運房局局長未能抽空到屯門，委員可前往運房局局長辦公室與局長會面，以討論曾咀靈灰安置所的道路建設及交通安排。

17. 委員就是項議題提出另一輪意見和查詢如下：

- (i) 指出政府過往對屯門區議會許下的承諾不少至今仍未兌現，建議一併向行政長官提出；
- (ii) 表示認同去信行政長官和主動約見運房局局長等建議。此外，他認為除屯門區恆常的交通網絡外，亦須考慮春秋二祭期間曾咀靈

灰安置所的交通配套，故須與各公共交通服務營辦商討論特別交通安排。他指出本屆區議會即將暫停運作，而下屆區議會交委會第一次會議的日期接近明年清明節，故建議提早討論清明節期間的交通安排，並一併向運房局局長提出，以免屆時出現交通問題；以及

- (iii) 表示是項議題的重點為連接路的通車時間及通車後的交通安排，而路政署為連接路工程的主事部門，故認為應對路政署予以譴責。此外，他不反對去信行政長官，但認為效用成疑，故重申應集中就連接路的工程進度向路政署表達不滿。

18. 主席表示，本屆交委會只餘下一次會議；去信行政長官後，不論能否獲得確切的回覆，交委會都應提出意見，而將來的交委會亦可按照會議記錄繼續跟進相關議題。他請各委員向秘書處提交擬與運房局局長討論的議題，待秘書處收集所有議題後，再選出若干項目提出討論。

19. 委員就是項議題提出另一輪意見和查詢如下：

- (i) 表示交委會一直按照慣常做法向各政府部門表達意見。由於本屆區議會即將暫停運作，擔心未能趕及安排與局長會面。她認為即使就擴闊龍鼓灘路的議題不斷向更高層次的部門投訴，最終仍會交由路政署負責屯門區的代表回覆，故建議可透過其他渠道反映意見，如申訴專員公署；
- (ii) 表示行政長官比申訴專員公署權力更大，故去信行政長官譴責運房局局長，並要求行政長官敦促運房局局長與交委會會面更為有效；以及
- (iii) 表示去信政府部門成效有限，故另建議交委會委員直接前往運房局局長辦公室要求會面。

20. 主席表示，不論成功與否，區議會仍應盡力提出意見，故他會按照大部分委員的意向作出行動。

21. 委員就是項議題提出最後一輪意見和查詢如下：

- (i) 表示題述文件的要求合理。她指出政府一直輕視屯門區，將大量厭惡性設施設於屯門，卻未有改善區內的環境。交委會一直期待政府與委員商討屯門區內的道路網絡發展，但政府從未公布有關

詳情。她認為除去信政府部門外，向申訴專員公署投訴及發動市民向申訴專員公署投訴亦是可考慮的建議；

- (ii) 建議向運房局局長直接提議會面日期。若局長拒絕會面，可通知傳媒及龍鼓灘村村民；以及
- (iii) 認為去信譴責運房局局長成效有限；另建議與運房局局長會面時，集中討論曾咀靈灰安置所的交通安排。

22. 主席總結表示，交委會將去信行政長官辦公室，譴責運房局未有履行承諾，改善連接曾咀靈灰安置所的道路。此外，主席請委員選出五個題目，以邀約運房局局長會面，並向局長建議會面日期。

秘書處

[會後補註：秘書處已於 2019 年 7 月 16 日去信邀請委員提交與運房局局長會面的擬討論題目，並於 2019 年 7 月 25 日再度去信邀請委員選出五個討論題目。其後秘書處已於 2019 年 8 月 16 日分別去信行政長官及運房局局長，並邀請運房局局長與委員會面，就以下五項議題交流：

- (i) 屯門至赤鱗角連接路（北段）開通後屯門區的交通安排；
- (ii) 屯門西繞道和 11 號幹線的工作進度；
- (iii) 屯門公路及相關支路（包括皇珠路和龍門路等）的擠塞問題；
- (iv) 西鐵屯門南延線事宜（包括選址、落實情況和上蓋物業詳情）；以及
- (v) 屯門公路轉車站未來的擴建安排。]

V. 討論事項

(A) 要求於金寶大廈與金邦大廈之間的梯道加建升降機

（交委會文件 2019 年第 43 號）

23. 文件提交人表示，他曾於去年提出題述要求，但運輸署及路政署均未有正面回應。他指出屯門 4B 區的地形有高有低，但該區所有巴士站均設於青山公路近景峰輕鐵站一帶。由於金寶大廈與金邦大廈之間的樓梯沒有附設升降機，令長者及殘疾人士難以前往巴士站乘車。他舉例指港島半山區的行人通道已加建升降機，故相關部門不應再藉故拖延。此外，他表示題述位置一帶的道路不設卸貨區，令貨車被迫使用巴士站起卸貨物，故建議將景峰巴士站（往元朗方向）擴展及加設卸貨區。

24. 有委員表示，她曾多次接獲區內居民就本議題反映意見，並曾多次去信運輸署及路政署要求加建升降機，但仍不獲接納。她續表示，每日

有大量居民往返紅橋區及景峰輕鐵站。居民在日間可使用多寶商場的樓梯或青葵徑下的斜道，但上述斜道坡度較大，對輪椅使用者而言較吃力和危險；而多寶商場的樓梯在晚上關閉後，居民必須使用青葵徑下的斜道，或繞經較長路程使用行人隧道，故有需要在題述位置加建升降機，而該處亦有足夠空間加建升降機。

25. 運輸署馬翊球先生表示，署方已就題述文件的兩項建議進行實地視察。就第一項建議，他表示現時多寶大廈旁設有斜道，行人除使用樓梯外，亦可使用上述斜道往返青翠徑等地點。運輸署亦已於本年 6 月 26 日的繁忙時間於題述位置進行人流調查，並錄得每小時最高人流約 230 人次。由於該處已設有無障礙設施，人流亦低於可建造扶手電梯的標準，即每小時 3 000 人次，故署方未能支持加建升降機的建議。就第二項建議，他表示運輸署早前亦曾收到有關意見；現時景峰巴士站（往元朗方向）與橫過青山公路的行人過路處相距只有約七米，長度不足以加設卸貨區，而等候卸貨的車輛亦有可能阻礙行人過路處，故署方不支持將上述巴士站的停車處向後擴展。然而，署方正研究將上述巴士站的停車處向前擴展的可行性。如落實有關方案，須移除巴士站前的三棵樹。運輸署曾就這安排進行地區諮詢，有當區持份者對遷移或移除樹木有意見。運輸署歡迎委員就將停車處向前擴展表達意見，若得到委員支持，運輸署會考慮落實停車處向前擴展的方案。

26. 委員就是項議題提出第二輪意見和查詢如下：

- (i) 表示運輸署代表提及的斜道比一般行人天橋斜道的坡度更大，對輪椅使用者而言較吃力，要求署方提供有關斜道的確實坡度作參考。此外，她建議署方進行人流調查時，應一併計算使用多寶商場樓梯的人數；
- (ii) 表示現時有不少行人未能使用金寶大廈與金邦大廈之間的樓梯，故署方在該處進行人流調查並沒有意義。此外，他表示自己身為當區議員及文件提交人，卻從未被諮詢。他指出若使用東威閣旁的樓梯或附近的行人隧道前往景峰區，均須步行一段長路程，令居民感到非常吃力。他質疑港島半山區的樓梯及兆康南的行人天橋人流甚少，卻獲批准加建升降機，故認為運輸署拒絕在題述位置加建升降機的理據欠說服力，希望署方重新考慮題述建議；以及
- (iii) 表示兩年前他已提出將景峰巴士站（往元朗方向）的停車處向前擴

展以加設卸貨區，並遷移該處的樹木，但運輸署當時表示當區議員反對有關建議。由於剛才當區議員表示從未接獲運輸署的地區諮詢，故詢問運輸署當時的諮詢對象為何。

27. 運輸署馬先生表示，多寶大廈旁斜道的斜率約為一比十，符合斜道的設計標準，而題述位置的人流未足以支持加建扶手電梯。有關加建卸貨區的建議，運輸署曾於 2018 年年初經屯門民政事務處進行地區諮詢，從中獲悉當區持份者反對遷移及移除樹木，故當時未有推展有關工程。他續指如獲委員支持，署方會考慮落實將巴士站停車處向前擴展的方案。

28. 委員就是項議題提出第三輪意見和查詢如下：

- (i) 表示題述要求合理，應盡早落實，並指出景峰區有大量住宅，不少居民須前往紅橋乘搭巴士，理應人流眾多。他認為運輸署進行人流調查時，應統計全日的整體人流。此外，運輸署決定是否興建升降機時，應公平對待各區居民；
- (ii) 表示題述位置的斜道甚為陡峭，對行人構成危險，加上該區人口老化，單靠斜道並不能滿足居民的需要。她同意文件提交人所指，部分「人人暢道通行」計劃下的行人天橋即使並未符合每小時 3 000 人次的人流標準，亦已加建升降機，故相關部門應設法落實題述建議，以方便區內居民，而非以各種關卡阻撓；
- (iii) 表示紅橋區設有多間安老院，故運輸署興建升降機時應考慮該區的實際情況，而非單憑人流數據作決定；
- (iv) 表示紅橋是屯門區內最多安老院的區域，連同新墟村在內，合共有 30 多間安老院，故運輸署應顧及輪椅使用者難以通過青菱徑附近的斜道。而運輸署與路政署各自根據不同準則決定是否興建升降機，實難以服眾。他重申不少行動不便的居民未能使用金寶大廈與金邦大廈之間的樓梯，故運輸署在該處進行人流調查並不準確。此外，他指出現時有大量行人使用多寶商場的通道，已招致該處的商戶投訴；以及
- (v) 查詢若交委會支持於題述位置興建升降機，是否可列為「人人暢道通行」計劃下的推展項目，以加快進度。此外，他指出升降機應為有需要人士而興建，而非單憑人流數據作決定。

29. 主席建議將題述位置加建升降機的項目列為「人人暢道通行」計劃下的推展項目。

30. 運輸署馬先生表示，路政署的「人人暢道通行」計劃主要為路政署負責維修保養的公共行人天橋、高架行人道及行人隧道設施加建無障礙通道，而金寶大廈與金邦大廈之間的樓梯並不屬上述設施。署方已備悉委員的意見，但考慮到區內已設有斜道等無障礙設施，故未能支持加設升降機的建議。

31. 路政署吳先生表示，據該署主要工程管理處「暢道通行工程管理小組」指出，「人人暢道通行」計劃的條件之一，是相關行人通道須橫跨由路政署負責維修保養的公共道路，而金寶大廈與金邦大廈之間的樓梯並不符合上述條件，故未能納入「人人暢道通行」計劃。

32. 主席建議文件提交人向運房局局長一併提出題述建議。

(B) 建議藍地大街綠怡居停車場可右轉往福亨村路

(交委會文件 2019 年第 44 號)

(規劃署的書面回應)

33. 主席表示，規劃署於會前提交了書面回應，秘書處已於 7 月 10 日將有關書面回應分發予各委員。

34. 文件第一提交人表示，現時藍地大街為單程路，車輛須經福亨村路駛進藍地大街。自綠怡居落成後，其發展商已將綠怡居停車場出入口擴闊至福亨村路路口之間的一段藍地大街、加設行人路及設置少量泊車位。他建議仿效康寶路路口的設計，將上述已擴闊的藍地大街改為雙程路，以容許車輛從綠怡居停車場右轉往福亨村路，減輕藍地大街的交通負荷。他指出豫豐花園旁有一幅空地預留作街市之用，但至今一直空置。如將藍地大街擴闊為雙程路，可於上述空地重置泊車位，以地盡其用。他續表示，現時福亨村路與藍地大街交界有不少臨時房屋，令有關路段變得狹窄，要求運輸署設法解決。此外，近年藍地大街上已開設更多商鋪，加上豫豐花園及綠怡居的人流，令藍地大街人流大增。現時不時有行人在藍地大街上使用手推車，對駕駛者構成危險，故要求運輸署設法落實題述建議，以理順藍地大街的交通情況。

35. 有委員表示，綠怡居停車場出入口附近的一段藍地大街較狹窄，容易出現人車爭路情況，故贊同設法減少藍地大街的車流量。他認為現

時綠怡居停車場出入口有足夠空間讓車輛右轉往福亨村路，若能重置該處的泊車位則更理想，希望運輸署考慮落實題述建議。

36. 運輸署吳浩樑先生表示，署方已就本議題進行實地視察。現時藍地大街是連接福亨村路與青山公路的單程路，所有從綠怡居停車場駛出的車輛均須左轉經藍地大街前往青山公路。就擴闊藍地大街為雙程路的建議，署方經視察後發現藍地大街近福亨村路的路口較為狹窄。根據屯門地政處提供的地界資料，現時上述路口有兩幅私人土地，令擴闊藍地大街為雙程路的範圍受限。然而，運輸署會積極作實地測量，與屯門地政處研究地界事宜，並繼續研究將藍地大街改為雙程路及容許車輛從綠怡居停車場右轉往福亨村路的可行性。此外，有關在空置政府土地重置藍地大街咪錶泊車位的建議，由於上述土地不屬道路範圍，如要更改為咪錶泊車位，將牽涉更改土地規劃，署方將與規劃署及屯門地政處研究有關建議的可行性。在落實於空置政府土地上重置泊車位前，署方將保留藍地大街上現有的咪錶泊車位，以應付市民需求。

37. 屯門地政處譚國樑先生表示，就取消藍地大街咪錶泊車位的建議，處方沒有特別意見。至於在空置政府土地重置泊車位的建議，有關用地屬未批租的政府土地，現時由屯門地政處管理。他指出有關用地部分位於藍地、藍地新村及桃園圍的村界範圍內，現時尚未有發展計劃。如委員建議於有關用地增設泊車位，並符合規劃署及相關部門的要求，處方會在處理申請時作出配合。此外，就將藍地大街改為雙程路的建議，現時藍地大街兩旁主要為私人土地，建議的擴闊範圍將牽涉徵收私人土地及清拆臨時構築物。處方收到相關部門申請時，會在收地及清拆安排上作出配合。他續表示，有關容許車輛從綠怡居停車場右轉往福亨村路的建議，現時綠怡居須根據地契提供停車場，而其車輛出入口位置須設於藍地大街。現時藍地大街只可單線單程行車，車輛駛出該停車場後並不能直接經藍地大街進入福亨村路。有關建議車輛駛出該停車場後經藍地大街直接轉出福亨村路之交通安排，如運輸署認為建議可行，處方會作出配合。

38. 主席總結表示，此議題會轉交屯門區內交通問題工作小組繼續跟進。

屯門區內交通
問題工作小組

(C) 要求在順風圍路口增設紅綠燈
(交委會文件 2019 年第 45 號)

39. 文件第一提交人表示，現時順風圍路口為雙線行車，車輛可從兩

個方向駛進順風圍，容易釀成意外。此外，車輛離開順風圍駛進青山公路時，駕駛者亦須同時留意青山公路來回方向的車流，故該處經常發生交通意外。他要求運輸署研究在順風圍路口增設紅綠燈，並改善該處的交通設施（如青山公路旁的鐵欄），以免阻礙駕駛者的視線，防止意外發生。

40. 運輸署吳先生表示，署方已就本議題與文件第一提交人進行實地視察。為使從順風圍駛出的車輛可更安全地右轉往青山公路（往元朗方向），署方正研究將青山公路南行線的行人路擴闊，以便駕駛者駛出順風圍前，有更充足的距離觀察青山公路南行線上的車輛。此外，署方正研究將青山公路中央分隔帶上的混凝土分隔欄降低，以及將現有的垂直型鐵欄改為橫向型，以免阻礙駕駛者觀察青山公路北行線的車輛。運輸署將繼續與當區議員及村長研究上述措施的可行性。

41. 文件第一提交人表示，運輸署可先試行上述兩項措施，並建議將本議題轉交屯門區內交通問題工作小組繼續跟進。

42. 主席表示，落實改善措施後如發現問題，應立即修正，而非留待數月後才檢討。此外，他請運輸署直接與文件第一提交人跟進題述事宜。

運輸署

(D) 要求減低鍾屋村輕鐵站近顯記園路口噪音
（交委會文件 2019 年第 46 號）

43. 主席歡迎香港鐵路有限公司（下稱「港鐵」）公共關係經理一對外事務林圓女士出席會議。

44. 文件第一提交人表示，每逢輕鐵列車駛經題述路口均發出巨大噪音，詢問港鐵有否監察有關路段的路軌狀況及噪音量。他建議港鐵加強保養輕鐵路軌，以盡快減低噪音對附近居民的滋擾。

45. 港鐵林女士表示，該公司一直採取不同措施控制行車聲浪，包括打磨路軌、檢查列車車輪及在合適位置安裝潤滑裝置等。她指出題述位置的噪音問題一向不大，但港鐵發現該路段的路軌有需要打磨。此外，港鐵亦曾檢查輕鐵車長駛經題述路段時的車速，以及使用題述路段的輕鐵列車的車輪狀況，確認正常。由於路軌打磨工程須在深夜非行車時間進行，港鐵已按相關部門要求制定臨時交通管理措施，以免影響通宵的公共交通服務。港鐵正等待相關部門審批臨時交通管理措施，待路軌打

磨工程的日期確定後，會再與當區議員跟進。

46. 主席請港鐵直接與文件第一提交人跟進題述事宜。

港鐵

(E) 要求 E33P 全日行走

(交委會文件 2019 年第 47 號)

(龍運的書面回應)

47. 主席歡迎龍運巴士有限公司（下稱「龍運」）一級策劃及支援主任羅耀華先生出席會議。

48. 主席表示，龍運於會前提交了書面回應，秘書處已於 7 月 10 日將有關書面回應分發予各委員。

49. 文件第一提交人表示，龍運的書面回應未有正面回應題述訴求。她續表示，委員一直要求第 E33P 號線全日行走，而龍運亦曾承諾於 2018 年第三季落實有關安排。然而，現時第 E33P 號線只在下午 2 時 30 分至下午 6 時正之間提供雙向往返屯門及機場的服務，其餘時段僅提供單向從屯門前往機場或機場返回屯門的服務，認為龍運的做法取巧。對於龍運建議乘客可於其他時段乘搭第 A33X 或 E33 號線往返機場，她指出乘搭第 E33 號線須前往屯門市中心上車，而第 A33X 號線收費高昂，亦不會途經東涌及國泰城，對前往機場上班的市民造成不便。她要求龍運安排第 E33P 號線雙向全日行走，並交代該路線的走線在連接路開通後會否更改。

50. 委員就是項議題提出意見和查詢如下：

(i) 表示委員一直要求第 E33P 號線雙向全日行走，故龍運現時的行車安排尚未履行「全日行走」的承諾。龍運在書面回應中表示「會繼續留意屯門往返機場的乘客量」，她認為這說法意味着該公司沒有計劃進一步落實第 E33P 號線雙向全日行走。若龍運拒絕落實雙向全日行走，應將第 E33P 號線重新招標。此外，她要求龍運交代連接路開通後的巴士重組方案會否包括第 E33P 號線；

(ii) 表示機場二十四小時運作，故全日均有居民須往返機場上班。如乘客知悉第 E33P 號線在特定時段沒有提供服務，便不會前往巴士站候車，故龍運「留意乘客量」的說法並無意義。她續表示，在第 E33P 號線沒有提供服務的時段，第 E33 號線在總站開出時經常已告滿座，而第 A33X 號線收費高昂，亦不會途經國泰城，故第

E33P 號線有必要落實雙向全日行走。她指出如龍運拒絕落實第 E33P 號線雙向全日行走，應將第 E33 及 A33 號線系列一併重新招標；

- (iii) 要求龍運從速落實第 E33P 號線雙向全日行走，以滿足市民的需求。他表示機場是香港的門戶，故有必要確保旅客及機場員工可便捷地往返機場。他建議如龍運拒絕落實第 E33P 號線雙向全日行走，應將所有往返屯門及機場的巴士路線重組及重新招標；以及
- (iv) 表示題述議題已多次在交委會討論，要求龍運盡快落實第 E33P 號線雙向全日行走，以回應居民的訴求。對於龍運建議乘客可於其他時段乘搭第 A33X 或 E33 號線往返機場，他指出第 A33X 號線收費高昂，但車程與第 E33P 號線相比並無大幅縮短，而在轉乘站登上第 E33 號線巴士時，通常已沒有座位，轉乘優惠亦不吸引，加上居民往往須乘車專程前往屯門市中心轉乘第 E33 號線，非常不便。此外，他詢問龍運將如何留意屯門往返機場的乘客量，並要求龍運提供有關數據供委員參考。

51. 龍運羅先生表示，該公司在「2015-2016 年度屯門區巴士路線計劃」中建議延長第 E33P 號線的服務時間，將兆康往機場的尾班車延遲至下午 6 時正，而從機場返回兆康的頭班車則提早至下午 2 時 30 分。上述安排經諮詢後於 2016 年 12 月落實，而有關分階段延長服務的建議亦已全部完成。龍運會繼續檢視第 E33P 號線及其他屯門區機場巴士路線的乘客量，並適時與運輸署檢討上述路線的服務。

52. 運輸署梁先生表示，署方已與龍運研究題述建議，但暫時沒有進一步補充。他已備悉委員的意見，並會轉交署方負責機場巴士營運的分組跟進。

53. 有委員對運輸署縱容龍運的做法表示不滿。她指出當時委員僅同意龍運先試行第 E33P 號線的分階段延長服務方案，但要求最終落實第 E33P 號線雙向全日行走。此外，她再次要求龍運交代連接路開通後的巴士重組方案會否包括第 E33P 號線。

54. 有委員表示，交委會討論「2015-2016 年度屯門區巴士路線計劃」時，委員已要求第 E33P 號線雙向全日行走。她詢問連接路開通後第 E33P 號線會否改經連接路。此外，她認為屯門居民須全日服務的機場巴

士路線，故現時第 E33P 號線的服務時間安排並不可取。

55. 龍運羅先生表示，該公司會一併檢視整個屯門區往返機場的客運需求。有關連接路開通後第 E33P 號線的服務安排，龍運會與運輸署保持聯繫，並適時研究有關方案。

56. 運輸署梁先生表示，署方歡迎委員就連接路開通後的巴士重組方案提出意見。署方已備悉委員對第 E33P 號線服務時間及行車路線的意見，制定相關方案時會加以參考。此外，運輸署會就屯門往返北大嶼山的公共交通服務制定整體調整方案。

57. 有委員表示，龍運及運輸署代表未有正面回應委員的查詢。他要求龍運及運輸署代表交代檢討第 E33P 號線服務及收集意見的期限，並建議續議此項議題。

58. 有委員表示，理解運輸署正就連接路開通後的巴士重組方案收集意見，但連接路預期於 2020 年底才能開通，故要求署方交代連接路開通前，第 E33P 號線的服務是否有改善空間。

59. 主席總結表示，請運輸署考慮委員的意見，並在連接路開通前交代第 E33P 號線的服務改善方案。

運輸署

(F) 關注九巴 61M 線早上繁忙時間班次問題

(交委會文件 2019 年第 48 號)

(運輸署的書面回應)

60. 主席歡迎九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）襄理（車務）王錦添先生出席會議。

61. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已於 7 月 11 日將有關書面回應分發予各委員。

62. 文件第一提交人表示，她一直恆常監察九巴的服務，而文件上僅列出其中四個出現脫班的日期。她指出，第 61M 號線在早上繁忙時段均出現脫班的情況，問題十分嚴重。文件已具體列出第 61M 號線在個別日期及班次的脫班情況，但運輸署的書面回應僅就脫班的原因提供籠統的解釋，她對此表示不滿，要求署方提供更詳盡的回應。此外，她認為運輸署就脫班問題提出的改善方法欠具體，要求署方作為公共交通服務的

監管部門，提出監管公共交通服務營辦商的實際措施。她另要求九巴說明第 61M 號線在文件所述四日脫班的具體原因。她續表示，第 61M 號線車站數目太多，因此一直未能妥善解決脫班問題，故建議增設從置樂花園開往九龍方向的特別班次。

63. 運輸署梁先生表示，署方一直恆常監察全港各巴士路線的服務，而巴士公司會定期向署方提交營運報表。運輸署接獲脫班投訴時，會要求巴士公司調查成因並提交報告。署方亦會定期調查公共巴士服務是否按照服務詳情表內的時間表運作，如發現脫班情況，會與巴士公司跟進。就文件第一提交人反映第 61M 號線的脫班情況，署方留意到該路線在上午繁忙時間維持低脫班率，但署方亦理解在個別日子可能因不同緣故出現脫班情況。如脫班由車務調動等可由巴士公司控制的因素所引致，署方會要求巴士公司作出改善。就委會提議第 61M 號線增設從置樂花園開出的特別班次，由於第 61M 號線的車程較長，如安排特別班次在中途站開出，可能導致下游車站的班次更不穩定。此外，早上繁忙時段第 61M 號線往荔景方向的整體乘客量中，約一成半至兩成是在友愛（南）至屯門官立中學站之間使用該線的乘客。考慮到對乘客及班次穩定性的影響，署方現階段未能支持有關建議。署方會繼續按照恆常機制，與九巴監察第 61M 號線的服務水平。

64. 主席建議，九巴可適時安排尚有一半空位的第 61M 號線班次疏導青山公路沿線的乘客。

65. 就文件列出第 61M 號線出現脫班的四日，九巴王先生回應如下：
（i）於 4 月 3 日，由於沿途交通較繁忙，加上有路面工程阻礙行車，第 61M 號線的行車時間及班次穩定性因而受影響；（ii）於 3 月 6 日及 4 月 25 日，因車長臨時缺勤，九巴須臨時調動人手，導致班次延誤；以及（iii）於 5 月 8 日，因有一批市民於轉乘站（往屯門方向）輪候第 61M 號線，故九巴臨時抽調車輛開辦往屯門方向的特別班次，影響往九龍方向的服務。他指出近日第 61M 號線從友愛（南）總站開出的班次大致正常。

66. 有委員表示，希望九巴增加第 61M 號線（往屯門方向）的資源，避免影響往九龍方向的班次。

67. 九巴溫先生表示，該公司會檢視人手調動安排，以提升應付突發情況的能力。雖然第 61M 號線的班次於 3 月 6 日及 4 月 25 日出現延誤，

但班次數量最終符合規定。此外，他曾於早上前往轉乘站（往九龍方向）觀察第 61M 號線的服務情況，發現巴士雖然在友愛(南)總站準時開出，但抵達轉乘站時仍出現班次不穩定的情況，相信班次延誤主要因沿途的道路工程所致。

68. 主席指出，仁愛街市一帶受道路工程影響，車輛通過該路段需時超過 10 分鐘，要求路政署加快完成仁愛街市附近的道路工程，以減少對巴士班次的影響。

69. 路政署吳先生表示，他會將意見轉交負責的同事跟進。

70. 主席請九巴考慮委員的意見。

(G) 要求港鐵巴士提供全面的互相轉乘優惠
（交委會文件 2019 年第 49 號）

71. 文件第一提交人表示，現時只有部分港鐵巴士路線提供免費轉乘優惠，而市民一直要求港鐵所有巴士路線均設免費轉乘優惠。她要求港鐵解釋機制上如何決定就巴士路線提供免費轉乘優惠，並要求港鐵落實題述要求。

72. 港鐵林女士表示，現時部分港鐵巴士路線設有免費轉乘優惠；早於兩鐵合併前，九廣鐵路公司已有上述安排。現時港鐵巴士乘客於指定車站轉乘西鐵或輕鐵，亦可享有免費轉乘優惠。此外，使用「南昌全月通加強版」及「紅磡全月通加強版」的乘客可無限次乘搭港鐵巴士，而上述月票的使用者亦有所增加。現時港鐵巴士提供免費轉乘優惠，主要是延續合併前九鐵公司的安排，她已向港鐵相關部門轉達委員的意見，港鐵亦會繼續留意市場情況，適時檢視優惠安排，而港鐵巴士與西鐵及輕鐵的免費轉乘優惠將會維持。

73. 有委員指出，九廣鐵路公司時期並無第 K53 及 K58 號線，故質疑港鐵代表的說法。她認為現時提供免費轉乘優惠的三組港鐵巴士路線走線相近，尤以第 K53 及 K58 號線為甚，故真正能享受轉乘優惠的乘客有限。若乘客不清楚轉乘優惠的適用範圍，便會被迫繳付兩次車資。她要求港鐵提供更具彈性的轉乘優惠，以惠及沒有購買月票的乘客。

74. 港鐵林女士表示，第 K53 及 K58 號線乃由九廣鐵路公司時期一條循環線分拆而成，故設有轉乘優惠。她續表示已備悉委員的意見，會向港

鐵相關部門轉達。

75. 主席請港鐵考慮委員的意見。

VI. 報告事項

(A) 工作小組報告一截至 2019 年 6 月 30 日的工作小組進展報告
(交委會文件 2019 年第 50 號)

屯門對外交通工作小組

76. 委員省覽文件。

77. 沒有委員提出意見，主席宣佈通過上述工作小組報告。

屯門區內交通問題工作小組

78. 委員省覽文件。

79. 沒有委員提出意見，主席宣佈通過上述工作小組報告。

(B) 運輸署報告

(交委會文件 2019 年第 51 號)

80. 委員省覽文件。

VII. 其他事項及下次會議日期

81. 議事完畢，會議於下午 12 時 13 分結束。下次會議定於 2019 年 9 月 6 日（星期五）上午 9 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2019 年 8 月 30 日

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/19