

屯門區議會
2018-2019 年交通及運輸委員會
第十二次會議記錄

日期：2019 年 9 月 6 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)	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
葉文斌先生 (副主席)	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
梁健文先生, BBS, MH, JP	屯門區議會主席	上午 9:32	會議結束
李洪森先生, BBS, MH	屯門區議會副主席	上午 9:32	會議結束
古漢強先生	屯門區議員	上午 9:35	上午 11:29
陶錫源先生, MH	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
朱耀華先生	屯門區議員	上午 9:32	下午 13:02
江鳳儀女士	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
陳有海先生, BBS, MH, JP	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
黃麗嫦女士	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
何杏梅女士	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
徐帆先生, MH	屯門區議員	上午 9:32	上午 11:35
程志紅女士, JP	屯門區議員	下午 12:27	會議結束
龍瑞卿女士, MH	屯門區議員	下午 12:02	會議結束
陳文華先生, MH	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
陳文偉先生	屯門區議員	上午 9:44	會議結束
張恒輝先生	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
朱順雅女士	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
曾憲康先生	屯門區議員	上午 9:32	下午 13:03
蘇嘉雯女士	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
巫成鋒先生	屯門區議員	上午 9:32	下午 13:00
甘文鋒先生	屯門區議員	上午 9:37	下午 13:00
楊智恒先生	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
甄紹南先生	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
譚駿賢先生	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
陳滙熙先生	增選委員	上午 9:34	上午 11:07
葉栢榮先生	增選委員	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

姜先覺先生	路政署署理總工程師 4/主要工程
賴慧雯女士	路政署高級工程師 7/中九龍幹線
孫慧珮女士	路政署工程師 1/青山公路
李振輝先生	艾奕康有限公司董事
梁家欣女士	九龍巴士（一九三三）有限公司傳訊及公共事務部經理（公共事務）
李侃陵先生	九龍巴士（一九三三）有限公司交通策劃及公共事務部經理（交通策劃）
王錦添先生	九龍巴士（一九三三）有限公司助理經理（車務）
林 圓女士	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	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
馬翊球先生	運輸署工程師/屯門中
尹美賢女士	運輸署工程師/屯門北
吳浩樑先生	運輸署工程師/青衣
黃銳偉先生	運輸署工程師/特別職務 2
黃立彬先生	香港警務處屯門區交通隊警署警長
吳 梵先生	路政署區域工程師/屯門（東）
區健聰先生	路政署區域工程師/一般職務（1）A
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/地政（屯門地政處）
溫惠炎先生	九龍巴士（一九三三）有限公司經理（車務）
黃程遠先生	龍運巴士有限公司襄理（車務）
林志強先生	城巴有限公司助理營運經理

缺席者

吳觀鴻先生	屯門區議員
林頌鎧先生	屯門區議員
陳偉明先生	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」）第十二次會議。

2. 主席表示，運輸署工程師/屯門北吳浩樑先生已經調職，他代表委員會歡迎接替他的尹美賢女士，並感謝吳先生過去與委員會合作。他續表示，路政署區域工程師/屯門（西）的職務現由區健聰先生暫時署任，並代表委員會歡迎他第一次出席交委會會議。

3. 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。

4. 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

5. 秘書處沒有收到委員的告假申請。

III. 通過 2018-2019 年第十一次會議記錄

6. 交委會一致通過上述會議記錄。

IV. 討論事項

(A) 跟進屯門西繞道、11 號幹線（原 10 號幹線）工作進度

（交委會文件 2019 年第 52 號）

（運輸署及路政署的書面回應）

7. 主席表示，運輸署及路政署於會前提交了書面回應，秘書處已於 9 月 5 日將有關書面回應分發予各委員。

8. 文件第一提交人表示，屯門西繞道及十一號幹線項目一直在研究階段停滯不前。他認為當屯門至赤鱸角連接路（北段）（下稱「連接路」）開通後，屯門區內將出現嚴重交通擠塞問題，故運輸署及路政署應明確交代上述兩個項目的進度。

9. 路政署吳梵先生表示，除該署主要工程管理處提交的書面回應外，

署方對是項議題沒有進一步補充。

10. 有委員對政府拖延興建屯門西繞道表示強烈不滿，並擔心連接路開通後，屯門區內將出現嚴重的交通擠塞和空氣污染。她續表示，她自2010年起已多次提出屯門西繞道必須增設連接港深西部公路的出口。雖然政府採納上述建議，但屯門西繞道至今仍未有確實的動工日期，她要求政府盡快落實興建屯門西繞道。

11. 有委員表示，屯門西繞道及十一號幹線項目多年來毫無進展，建議主席將是項議題提交屯門區議會跟進，並敦促政府盡快就上述項目進行研究。

12. 主席表示，十一號幹線的建設與「明日大嶼願景」有關，現時「明日大嶼願景」的發展未明，故將是項議題提交大會跟進的成效有限。他續表示，委員可以就是項議題表達意見，但應明白有關工程項目非一朝一夕可以完成。

13. 有委員表示，十一號幹線不應與「明日大嶼願景」混為一談。他指出十一號幹線可紓緩屯門和元朗長久以來的交通擠塞問題，屯門區議會應向政府反映居民的意願。至於屯門西繞道方面，他表示運輸及房屋局（下稱「運房局」）在2016年已就初步方案諮詢屯門區議會，當時議員普遍贊成有關方案，故對屯門西繞道至今仍未落實興建表示不解。他續表示，根據運輸署及路政署的書面回應，屯門西繞道的可行性研究已於2017年第四季展開，預計需時兩年完成。而現時已屆2019年9月，相關部門應先就中期研究結果諮詢區議會，故要求相關部門以書面匯報上述研究進度。此外，由於屯門西繞道建造需時，他要求部門提出過渡性方案以紓緩屯門區內未來的交通危機。

14. 主席表示，政府應先考慮十一號幹線的走線和出口位置，而非留待「明日大嶼願景」落實時才一併處理。

15. 有委員表示，在政府提出「明日大嶼願景」前，委員已在跟進十號幹線（即十一號幹線前身）的進度。他認為政府對屯門區的交通網絡應有全盤計劃，不應拖延興建屯門西繞道及十一號幹線，令屯門居民長期受交通擠塞困擾。他續表示贊成將是項議題提交屯門區議會跟進。

16. 有委員表示，十一號幹線的走線及出口位置對屯門區有重大影響，

但政府一直未有就有關詳情諮詢屯門區議會。此外，交委會於上次會議曾議決約見運房局局長，但局方未有明確答覆，亦沒有派員出席是日的交委會會議，要求主席繼續跟進。

17. 秘書表示，秘書處已於本年8月16日去信運房局約見局長，並於會議前一日收到局方回信。秘書處已於當日下午將局方的回信透過電郵分發予各委員。

18. 主席表示，交委會可再次去信運房局約見局長，委員可一同前往局長辦公室會面。

19. 委員就是項議題提出另一輪意見和查詢如下：

- (i) 對政黨經常可與局長會面，但以交委會的名義約見局長卻未獲回應表示不滿；
- (ii) 表示運房局的回信未有正面回應會否與委員會會面。她認為交委會主席約見局長但不獲接見是不能接受的。她建議主席親自致電局長了解情況；
- (iii) 表示政府進行基建工程時往往以善用公帑為由，在問題出現良久才研究解決方案。她認為政府應改變思維模式，在預計新發展區的人口增長時，一併進行相應的道路建設。她指出十一號幹線已討論多年，但政府現時才向立法會申請撥款進行前期研究。她認為政府開展研究前應先諮詢屯門區議會，以免研究結果與屯門區議會的意見相左。她建議交委會與運房局局長會面時一併討論題述議題，並先去信運房局局長反映委員的意見；
- (iv) 表示十一號幹線及屯門西繞道可大大改善屯門區的交通情況，應盡快興建。然而，在皇珠路改善工程完成前，若將屯門西繞道的出口設於青田路，將使青田路、皇珠路及杯渡路三條橫跨屯門東西的主幹道均出現嚴重擠塞，並非理想的方案。此外，將屯門西繞道的出口設於青田路亦會嚴重影響屯門西北區的居民及社區設施。他續表示，將跨境道路的出口設於市中心並非理想設計，建議把屯門西繞道的出口設於屯門河對岸或連接港深西部公路；
- (v) 表示屯門西繞道的項目應盡快落實，以疏導經連接路進入屯門的車流。他指出政府早前曾向屯門區議會介紹「Y字型方案」，將屯

門西繞道出口分別設於青田路及港深西部公路，但當時委員已表示反對上述方案，故政府有責任提出更完善的方案，並向議員及市民匯報有關進展。如事隔數年仍毫無進展，應對運房局予以譴責。此外，運房局於前一天的回信表示龍門路及皇珠路的交通流量穩定，卻未有交代連接路通車後對交通流量的影響；以及

- (vi) 表示委員普遍關注十一號幹線的發展，並期望十一號幹線與港深西部公路連接。他對運房局於交委會開會前一天才回信表示不滿，並建議委員於指定日期一同前往局長辦公室要求會面，以及邀請新界西立法會議員一同前往。此外，他要求路政署日後提交書面回應時，使用正式公函格式。

20. 路政署區先生表示，署方已備悉委員的意見，並會轉達相關部門。

21. 主席表示，交委會將再次去信運房局邀約局長會面，並請有意出席的委員與秘書處聯絡。

秘書處

[會後補註：有關信件已於 2019 年 9 月 9 日發出。]

(B) 景峰徑如何應付未來交通負荷
(交委會文件 2019 年第 53 號)

22. 主席歡迎九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）傳訊及公共事務部經理(公共事務)梁家欣女士、交通策劃及公共事務部經理(交通策劃)李侃陵先生及助理經理（車務）王錦添先生出席會議。

23. 文件第一提交人表示，政府只顧在景峰徑一帶賣地建屋，卻未有考慮新增的交通需求，故要求相關部門交代有否就改善景峰徑進行研究。

24. 運輸署馬翊球先生表示，署方已就景峰徑路口的交通情況進行實地視察，發現該處的交通流量主要集中在上午 7 時 40 分至 8 時 05 分之間，而其餘時間的交通流量相對較低。為疏導上學時間的車流，署方已調節景峰徑路口早上的交通燈號，延長車輛在繁忙時間從景峰徑轉往青山公路的綠燈時間。運輸署會繼續留意景峰徑路口的交通情況，並在有需要時進一步調節該處的交通燈號。

25. 有委員表示，題述文件建議將景峰徑路口擴闊為雙線行車，實際上有技術困難。她指出景峰徑路口其中一側為附近屋苑的中央石油氣庫，

須與馬路保持一定距離，而另一側的行人路亦頗狹窄。若要擴闊景峰徑路口，須徵收私人土地，但受影響屋苑的業主立案法團已表明反對收地。她續表示，擴闊景峰徑路口亦有可能要遷移景峰輕鐵站，以便騰出足夠空間容納兩條行車線。此外，她對運輸署落實調節景峰徑路口的交通燈號表示歡迎，另贊同題述文件中有關加密第 67M 及 67X 號線班次的建議。

26. 運輸署馬先生表示，署方已初步檢視擴闊景峰徑路口的可行性。現時景峰徑路口的行車道寬約十米，兩旁行人路寬約兩米，馬路中心設有安全島。由於該處路面空間有限，故不宜擴闊為雙線行車。運輸署留意到景峰徑路口的交通流量主要集中在上學時間，而其餘時間的交通大致暢順，故署方會先透過調節景峰徑路口的交通燈號，以增加車輛轉往青山公路的效率。署方備悉委員的意見，會繼續留意景峰徑路口的交通情況。

27. 有委員對運輸署的回應表示不滿，認為署方的措施未有考慮景峰徑一帶的人口增長，建議署方研究將景峰徑連接至其他道路。他續表示，現時景峰徑一帶的巴士服務已不足夠，而景峰徑兩旁亦有不少違泊車輛，憂慮將來區內的新屋苑入伙後，交通問題將更為嚴重。他認為政府決定出售區內的土地前，應先考慮區內的交通配套。

28. 有委員建議將景峰及新墟輕鐵站架空，以便騰出路面空間改善交通問題。

29. 主席建議相關部門研究將景峰徑貫通至虎地及嶺南大學一帶，以及改善景峰徑一帶的巴士服務。

30. 九巴溫惠炎先生表示，其公司留意到景峰徑一帶的住宅項目發展，並正密切監察第 67M 及 67X 號線的運作情況。雖然上述路線的班次仍可應付現有需求，九巴已計劃在 2020 年開辦第 67A 號線，以滿足區內的交通需求。

31. 運輸署謝秀清女士表示，署方非常關注第 67M 及 67X 號線乘客的需求，並會與九巴跟進上述路線的服務水平。運輸署會適時調整有關路線的服務，以配合乘客需求。

32. 有委員指景峰徑一帶有兩個私人屋苑即將入伙，故要求運輸署在入

伙後重新調查區內的乘客量。此外，由於第 67A 號線將在寶田開出，她擔心該線巴士到達景峰時已非常擠迫，故認為仍有需要增強第 67M 及 67X 號線的服務。

33. 有委員要求運輸署回應把景峰及新墟輕鐵站架空的建議。

34. 運輸署馬先生表示，署方備悉委員的意見。署方調節景峰徑路口的交通燈號後，會繼續留意該處的交通情況，並會在有需要時進一步調節交通燈號。

35. 有委員表示，景秀里出售的土地原作社區設施用途，規劃署將土地改劃為住宅用途前，必定會要求運輸署評估有關位置的交通情況，故要求運輸署交代景峰區的交通評估數據。

36. 運輸署馬先生表示，據了解，景秀里最近出售的土地一直規劃作住宅用途，規劃時應已考慮相關的交通設施配套。

37. 主席總結，請運輸署重新考慮景峰區的交通配套。

(C) 要求於屯門開辦運輸署辦事處
(交委會文件 2019 年第 54 號)
(運輸署的書面回應)

38. 身兼文件第一提交人的主席表示，屯門區的人口已超過 50 萬人，但現時屯門居民須前往深水埗或沙田方可辦理運輸牌照事宜，非常不便，故建議運輸署於屯門開設辦事處。

39. 運輸署梁俊謙先生表示，除書面回應外，署方對是項議題沒有補充。

40. 主席表示，屯門區人口眾多，對辦理運輸牌照的需求殷切，故對運輸署的書面回應表示不滿，並予以譴責。他建議運輸署考慮在新落成的屯門兆麟政府綜合大樓開設辦事處，以便利市民。

41. 委員就是項議題提出意見和查詢如下：

(i) 對題述要求表示贊同。他指出若按照立法會地區直選的選區分界，現時運輸署的牌照事務處分別設於香港島、九龍東、九龍西及新界東，而新界西人口接近 200 萬人，卻不設牌照事務處。他

續表示，現有的四個牌照事務處使用量已飽和，更有「排隊黨」同時遞交多個申請，令市民往往須輪候數小時。此外，雖然運輸署的書面回應指市民可透過互聯網處理牌照事務，但現時仍有不少牌照項目必須親身辦理，故希望運輸署考慮在屯門開設牌照事務處；

- (ii) 表示支持題述要求。他認為屯門兆麟政府綜合大樓所有可用空間已完成分配，故在該處開設牌照事務處並不可行。他建議運輸署及早計劃在屯門區內其他新發展項目增設牌照事務處；
- (iii) 表示運輸牌照事務完全電子化前，運輸署應設法分散現有牌照事務處的人流。此外，屯門是新界西的中心點，故在屯門開設牌照事務處是合適的安排，希望運輸署重新審視有關建議；
- (iv) 表示曾建議將洪水橋新發展區內十多幅教育用地改劃為「政府、機構或社區」用地，認為運輸署可研究在有關用地開設牌照事務處。他續表示，新界西人口接近 200 萬人，運輸署不應忽視區內居民的需要；
- (v) 表示現時只有新界西不設牌照事務處，對該區居民有所虧欠，故在新界西開設牌照事務處的要求非常合理。她建議交委會與運房局局長會面時，一併提出是項要求；以及
- (vi) 表示支持題述要求，認為新界西沒有牌照事務處並不合理。他續表示，運輸署的書面回應僅列出現有牌照事務處的位置，未有正面回應文件提出新界西沒有牌照事務處的問題。他認為政府官員應參考區議會的意見，以更具前瞻性的思維處理問題。

42. 主席表示，交委會與運房局局長會面時，可一併提出是項議題。他重申運輸署應在新界西開設牌照事務處，交委會將就此去信運輸署署長，促請署方重新考慮題述要求。

秘書處

43. 運輸署梁先生表示，署方已備悉委員的意見。現時市民除親身前往四間牌照事務處辦理牌照事務外，亦可透過郵遞、投遞箱或互聯網處理部分牌照事務。他會將委員的意見轉交署方負責牌照事務的分組研究及跟進。

44. 主席表示，除牌照事務處外，運輸署應考慮在屯門開設其他分組的辦公室。

45. 有委員表示，現時市民常要親身前往牌照事務處辦理牌照事務。他指出屯門區連接深圳灣及港珠澳大橋兩個跨境口岸，認為運輸署未有考慮區內居民有辦理跨境牌照的需要。

46. 主席總結表示，本屆區議會即將完結，提交文件是希望為市民在交通事務方面爭取利益。

[會後補註：有關信件已於 2019 年 9 月 20 日發出。]

(D) 要求盡快擴闊青山公路青山灣段及交代工程時間表

(交委會文件 2019 年第 55 號)

(路政署的書面回應)

47. 主席歡迎路政署署理總工程師 4/主要工程姜先覺先生、高級工程師 7/中九龍幹線賴慧雯女士、工程師 1/青山公路孫慧珮女士及艾奕康有限公司董事李振輝先生出席會議。

48. 主席表示，路政署於會前提交了書面回應，秘書處已於 9 月 5 日將有關書面回應分發予各委員。

49. 身兼文件第一提交人的主席表示，青山公路青山灣段擴闊工程（下稱「擴闊工程」）原定於 2016 年展開。由於有市民就擴闊工程向高等法院提出司法覆核，令擴闊工程及三聖邨外的行人天橋升降機工程一直擱置，亦令青山公路沿線居民多年來一直飽受交通擠塞之苦。自高等法院於本年 5 月 17 日裁定政府一方勝訴後，他曾於 6 月去信路政署，要求署方交代擴闊工程會否繼續進行，但該署未有明確答覆，故提交文件要求署方從速落實擴闊工程。他續表示理解重新啟動工程需時數年，但要求政府明確交代擴闊工程會否繼續進行，以及優先落實青盈路迴旋處的改善工程。

50. 有委員表示，擴闊工程的進展已多次在屯門區議會討論，但路政署一直以司法程序仍在進行為由，未有提供明確答覆。她曾於本年 5 月去信高等法院，詢問為何審訊結束多時仍未頒下判詞。自判決結果頒布後，她一直與路政署跟進擴闊工程的進度。她要求路政署先交代擴闊工程的時間表，亦詢問路政署用作刊憲的工程圖則與署方過往諮詢屯門區

議會的圖則（包括隔音屏障的位置及道路擴闊安排等）是否不同，以及會否再作修改。

51. 主席表示，他主要希望路政署交代擴闊工程會否繼續進行，但理解署方須待立法會批出工程撥款後，才可擬訂工程時間表。

52. 有委員表示，交委會去年曾要求路政署先就擴闊工程司法覆核案的判決結果擬定應變方案。他認為若路政署主動就擴闊工程進行預備工作，在判決結果頒布後便可更快重新開展擴闊工程。

53. 路政署姜先生表示明白委員非常關注擴闊工程的進度。自高等法院頒布司法覆核的判決結果後，署方已隨即展開相關的準備工作，以期盡快開展擴闊工程。

54. 路政署賴女士簡介擴闊工程的最新進展。她表示就擴闊工程的司法覆核個案，高等法院已於本年 5 月 17 日頒下判詞，裁定政府一方勝訴。路政署會盡快推行 2015 年 6 月 2 日獲行政會議批准的工程計劃，並已隨即與相關部門檢視工程計劃的安排。現時，工程顧問正進行道路安全審核、樹木勘測及檢視招標文件等工程技術檢討工作。署方會盡最大努力加快檢視工作，如一切順利，署方會按工務工程的程序，爭取在明年向立法會申請撥款，如獲財委會批准撥款，預計最快可於明年開展工程，並最快於 2024 年完工，以改善青山公路青山灣段的交通情況。她續表示，於 2014 年 1 月 10 日及 17 日刊憲的工程圖與刊憲前諮詢交委會的圖則一致。因應刊憲期間接獲珠海學院的意見，署方取消在珠海學院前興建隔音屏障，經修改的工程計劃已於 2015 年 6 月 2 日獲行政會議批准。有關經修改工程計劃的授權公告，已於 2015 年 7 月 3 日在憲報上刊登。

55. 主席總結表示相信路政署當年已就工程圖則及隔音屏障的位置諮詢當區居民，希望署方開展擴闊工程時，亦會加緊諮詢居民的意見。他續表示理解擴闊工程最快可於明年重新動工，並於 2024 年完工，希望路政署優先改善交通擠塞嚴重的位置。

(E) 要求盡快興建掃管笏支路
(交委會文件 2019 年第 56 號)
(路政署的書面回應)

56. 主席表示，路政署於會前提交了書面回應，秘書處已於 9 月 4 日將

有關書面回應分發予各委員。

57. 身兼文件第一提交人的主席表示，屯門青山公路一帶（包括掃管笏）的人口持續攀升。根據政府數據，該區人口已由 2015 年的 21 285 人，大幅增加至 2019 年的 31 065 人。青山公路沿線有大量土地出售作私人住宅用途，並有為不少住宅項目正在施工，預期該區人口日益增加，將令青山公路路面更為擠塞。他建議於掃管笏路近屯門公路開闢支路，讓車輛進入屯門公路，從而把青山公路一帶的交通分流，減少擠塞。

58. 有委員表示，掃管笏支路與十一號幹線無關，不應與十一號幹線的可行性研究混為一談。他續表示，掃管笏區於 20 年前已規劃作住宅用途，而且區內私人屋苑林立，將有大量居民駕車出入，政府理應及早規劃該區的道路網絡及交通配套。

59. 有委員表示，屯門區議會曾於 2017 年討論一份有關十一號幹線的文件，當中提及計劃於掃管笏興建支路連接十一號幹線。然而，政府在未經諮詢屯門居民的情況下，已開展十一號幹線的可行性研究，令居民無從得知研究內容，亦難以評估興建上述支路對掃管笏區的影響。她要求路政署交代擬建的支路在掃管笏的出口位置及相關資料，以便委員諮詢居民意見。

60. 主席表示，是項文件旨在建議政府探討在掃管笏興建支路的可行性，與十一號幹線無關。

61. 有委員表示，將掃管笏支路與十一號幹線的可行性研究一併考慮，是由路政署提出的。此外，興建掃管笏支路亦有可能將屯門公路的車流分散至掃管笏，令區內交通更為擠塞，故研究時須一併考慮有關因素。

62. 有委員表示，她剛才的發言純粹指出是項文件的建議與路政署的書面回應並不相同。她續表示，委員普遍對興建掃管笏支路沒有異議。然而，路政署的書面回應不但將掃管笏支路與十一號幹線捆綁，而興建支路連接十一號幹線亦與委員的建議有所不同，故署方應早日交代有關詳情。

63. 主席表示，題述建議旨在疏導屯門公路的交通，相關部門應研究有關建議的可行性，而非將其與十一號幹線的項目混為一談。

64. 路政署吳先生表示，除該署主要工程管理處提交的書面回應外，署方對是項議題沒有補充。有關十一號幹線以外的交通運輸事宜，相信運輸署會作進一步研究。

65. 有委員表示，路政署的書面回覆已明確表示將「研究於掃管笏附近以分支路連接到屯門公路的可行性」，而非先前部分委員所述，將掃管笏支路接駁至十一號幹線。他要求路政署交代有關掃管笏支路的研究將於何時完成。

66. 主席總結表示，路政署應獨立研究題述建議的可行性，並作明確答覆。

(F) 要求正視 46A 脫班與飛站問題

(交委會文件 2019 年第 57 號)

67. 文件第一提交人表示，自她早前提交文件討論專線小巴第 46A 號線的脫班問題後，有關服務營辦商僅在部分車站加設站牌，無助解決脫班問題。她指出在下午 2 時左右的司機換班時間，脫班的情況尤其嚴重。她接獲不少投訴，指在聖公會聖西門呂明才中學（下稱「呂明才中學」）外的車站候車 45 分鐘至一小時，也沒有第 46A 號線小巴駛過。她認為如有關服務營辦商未能妥善服務居民，應考慮重新招標。

[主席於此時離開會議室，會議暫由副主席主持。]

68. 運輸署謝女士表示，署方一直非常關注專線小巴第 46A 號線的服務情況。就是項文件提出的關注，署方已於上月派員在上午及下午時段分別於屯門市廣場及景峰豪庭進行突擊登車調查，所有抽查的班次均有途經新墟的中途站。此外，根據署方於本月進行的實地調查，下午 1 時至 2 時期間在景峰總站開出的班次約 20 分鐘一班，而下午 2 時至 3 時期間途經呂明才中學往景峰方向的班次約 20 多分鐘一班，由於有關路線在非繁忙時間的班次為 30 分鐘一班，上述情況與服務詳情表相符。縱然如此，署方理解委員非常關注第 46A 號線的服務情況，如署方發現任何問題，會立即與服務營辦商跟進。

69. 有委員表示，如運輸署進行抽查，必須在呂明才中學的中途站進行。此外，她指出第 46A 號線開辦時曾承諾會安排兩部小巴全日行走，故該線的班次應為 15 分鐘一班。

70. 運輸署謝女士表示，根據第 46A 號線的服務詳情表，有關路線在繁忙時間的班次為 15 分鐘一班，而在非繁忙時間則為 30 分鐘一班。署方會密切跟進有關路線的服務情況，以確保符合服務詳情表的規定。

71. 副主席總結表示，請運輸署考慮委員的意見，並建議署方下次進行實地調查時邀請當區議員出席。

(G) 要求將屯富路單車停泊處部分改為停泊電單車用途

(交委會文件 2019 年第 58 號)

72. 文件第一提交人表示，富泰、兆康和疊茵庭一帶的居民經常反映區內電單車泊位不足。他指出屯富路近兆康港鐵站的單車停泊處設有近一百個單車泊位，現時卻堆積大量廢棄單車及雜物。由於上述單車停泊處位於屯富路的行車線旁，故建議將部分單車泊位改建為電單車泊位。他續表示，過往曾向運輸署提出上述建議，卻遭署方反對，希望運輸署重新考慮有關建議。

73. 有委員表示，屯富路單車停泊處的入口橫跨單車徑及行人路，如電單車穿越單車徑及行人路，會構成危險，故認為上址並不適合改建為電單車泊位。她反建議於屯富路盡頭加建電單車泊位，並建議與運輸署進行實地視察。

74. 副主席詢問文件第一提交人建議加建的電單車泊位數量。

75. 文件第一提交人表示，就其他委員提出的安全問題，他留意到青山公路部分單車徑同樣非常接近馬路，故認為有關問題並非無法解決。他指出現時屯富路單車停泊處堆積大量廢棄單車，造成土地浪費，故希望可在平衡安全與增加電單車泊位的情況下提出解決方案。

76. 運輸署馬先生表示，現時位於屯富路近兆康港鐵站的單車停泊處主要為方便乘搭港鐵的單車使用者而設。署方已就委員的建議進行實地視察，若將部分單車泊位改為電單車泊位，須加設橫跨行人路及單車徑的行車路供電單車出入，有關安排可能影響行人及單車使用者的安全。此外，若將上述單車停泊處改建，供單車與電單車共用，電單車進出時有機會影響單車使用者，故署方未能支持題述建議。運輸署已備悉委員的意見，並會積極研究在屯富路其他位置增加電單車泊位，以滿足區內居民的需求。他續表示，署方非常關注屯富路單車停泊處堆積廢棄單車的問題，已要求屯門民政事務處協助跟進。

77. 副主席表示，有委員指出屯富路單車停泊處的使用率偏低，詢問運輸署會否檢討有關位置的用途。

78. 運輸署馬先生表示，署方會繼續留意有關單車停泊處的使用率。

79. 有委員表示，屯富路單車停泊處有不少單車已被棄置多時，反映該處缺乏管理，而且使用率甚低。另一方面，區內卻缺乏電單車泊位。他請運輸署提出屯富路適合作電單車泊位的位置，供委員進一步討論。

80. 副主席總結表示，請運輸署與文件第一提交人及當區議員進行實地視察，並邀請有興趣的委員出席。 運輸署、秘書處

[會後補註：有關實地視察已於 2019 年 9 月 30 日舉行。]

(H) 再三要求改善龍門站往返北區交通

(交委會文件 2019 年第 59 號)

(運輸署的書面回應)

81. 副主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已於 9 月 4 日將有關書面回應分發予各委員。

[主席於此時返回會議室，繼續主持會議。]

82. 有委員指出，專線小巴第 44 號線的乘客在中途站難以上車，有關路線車輛數量不足，加上龍門、安定、兆麟中途站特別班次不穩定。他表示，這些問題已討論多時，故希望再次反映有關情況。他續表示，上述問題一直未有改善，再加上屯門碼頭一帶將陸續有住宅項目落成，擔心將來的交通情況會持續惡化。他建議容許巴士公司開辦來往屯門碼頭和北區的巴士服務，以彌補現有服務的不足，並為居民提供多一個選擇。

83. 運輸署梁先生表示，現時專線小巴第 44 號線的班次為兩至八分鐘一班。根據署方最近在龍門站進行的服務調查，第 44 號線在上午繁忙時間的班次平均約五分鐘一班，而下午繁忙時間則約四分鐘一班，兩者均符合服務詳情表的規定。然而，受專線小巴的載客量所限，乘客在龍門站等較後的中途站候車，可能須輪候多於一班車，但大部分乘客均可在十分鐘內上車，故署方認為現有的服務大致可應付乘客需求。他續表示，署方理解第 44 號線車程較長，行車時間容易受路面情況影響，故已

集中與服務營辦商跟進上午繁忙時間班次不穩定的情況。服務營辦商已於星期一至五上午繁忙時間派員在包括龍門站在內的主要中途站當值，以便因應實際情況安排空車往中途站疏導乘客。此外，服務營辦商正積極以 19 座小巴替換現有的 16 座小巴，現時已有超過 30 部 19 座小巴行走第 44 號線，服務營辦商亦已承諾將繼續引入 19 座小巴以加強服務。署方將繼續密切監察第 44 號線的服務，並適時與服務營辦商進行檢討。

84. 委員就是項議題提出意見和查詢如下：

- (i) 查詢運輸署如何計算第 44 號線在上午繁忙時間途經龍門站的班次，並要求署方澄清若有滿座的小巴途經龍門站，會否計算在內。此外，他詢問運輸署會否考慮延伸現有往北區的巴士路線至屯門碼頭；
- (ii) 表示上午繁忙時間在龍門站及新屯門中心雖然不斷有第 44 號線途經，但乘客往往須輪候長達 45 分鐘才可上車。他認為上述情況不能接受，要求運輸署考慮以其他方法解決問題，並建議再與運輸署在上午繁忙時間進行實地調查；以及
- (iii) 表示雖然第 44 號線的班次確實符合規定，但新圍站往往有近 70 人候車，故在隊伍較後位置的乘客仍須輪候超過半小時。她認為若開辦來往屯門碼頭和北區的巴士線，現有的小巴服務營辦商在面臨競爭下便會加強服務。

85. 運輸署梁先生表示，根據署方最近在龍門站進行的服務調查，上午 6 時 30 分至 9 時 30 分期間，共有 34 班第 44 號線小巴途經龍門站，每一班車均有空位接載乘客。署方理解班次會受天氣及交通情況等環境因素影響，但署方會與服務營辦商研究如何提高班次穩定性。署方進行調查時亦留意到服務營辦商已靈活調動空車接載乘客，並已提醒營辦商須維持有關安排及繼續引入 19 座小巴。

86. 有委員表示，服務營辦商現時依賴中途站的站長匯報乘客候車情況以調動車輛，但並非每個車站均設有站長，故詢問運輸署會否要求服務營辦商在每個車站均派員駐守。他續表示，在不設站長的車站須由司機匯報乘客候車情況，費時失事，故運輸署提出的措施並不能有效解決問題。

87. 主席總結表示，此議題會轉交屯門對外交通工作小組繼續跟進，屯門對外交通

並建議運輸署要求服務營辦商加緊安排空車接載乘客。

(I) 要求 B3 及 B3A 巴士線加密班次改善服務

(交委會文件 2019 年第 60 號)

(城巴的書面回應)

88. 主席表示，城巴有限公司(下稱「城巴」)於會前提交了書面回應，秘書處已於 9 月 4 日將有關書面回應分發予各委員。

89. 文件第一提交人表示，第 B3 及 B3A 號線班次嚴重不足，但城巴一直表示上述路線在繁忙時間的載客率只有五成。他認為上述路線班次太疏，令乘客紛紛前往屯門市中心乘搭第 B3X 號線，才導致第 B3 及 B3A 號線載客率不足。與此同時，城巴將大部分車輛調配至第 B3X 及 B3M 號線，令第 B3 及 B3A 號線車輛數目嚴重不足。因應近來訪港遊客減少，令第 B3X 號線需求下降，他要求城巴將車輛重新調配至第 B3 及 B3A 號線，以增強上述路線的服務。

90. 委員就是項議題提出意見和查詢如下：

- (i) 表示第 B3 及 B3A 號線在平日日間的載客率可能較低，但在平日傍晚及假日均有大量乘客，故希望城巴將上述兩條路線的班次加密至 15 至 20 分鐘一班；
- (ii) 表示第 B3A 號線不時脫班。委員過往已提出安排第 B3M 號線改行青山公路並繞經富泰邨，此安排不但可縮短第 B3A 號線的車程，以便加密有關路線的班次，亦可方便青山公路沿線居民前往深圳灣口岸。上述方案沒有任何委員反對，希望運輸署考慮有關建議；
- (iii) 對題述文件的建議表示支持。他續表示，第 B3X 號線與第 B3 及 B3A 號線的班次密度相差太大，令居民難以接受。因應近日第 B3X 號線的乘客量下降，他認為城巴應相應加密第 B3 及 B3A 號線的班次。此外，屯門碼頭區的居民從深圳灣口岸回程時只可乘搭第 B3 號線，但不少遊客及屯門其他區域的居民為求盡快上車，往往會乘搭最先開出的路線，令真正有需要的居民無法登上第 B3 號線巴士，希望運輸署設法改善；
- (iv) 表示第 B3 及 B3A 號線車程太長，令乘客傾向乘搭第 B3X 及 B3M 號線。他建議因應遊客數量減少，運輸署應重新檢視第 B3X 及

B3M 號線的行車路線。他認為第 B3M 號線可改行青山公路並繞經富泰邨，而第 B3A 號線途經田景邨及良景邨後，可經建生邨前往元朗公路。此外，他建議加密第 B3 及 B3A 號線的班次。他表示委員普遍贊同上述方案，希望城巴從善如流；以及

- (v) 表示只要維持富泰邨往返深圳灣口岸的巴士服務，他對巴士路線的走線持開放態度。剛才其他委員建議安排第 B3M 號線改行青山公路，但第 B3 號線系列其餘的巴士路線亦有不同問題，故建議在下屆區議會全面檢視第 B3 號線系列的行車路線。

91. 城巴林志強先生表示，根據近期的營運記錄，第 B3 及 B3A 號線巴士大致上按時開出。載客量方面，上述路線的現有班次已能滿足乘客需求。城巴亦會繼續留意乘客出行模式的變化。此外，城巴已於週末及假日上午繁忙時段加密第 B3 及 B3A 號線的班次至 20 分鐘一班，以應付額外的乘客需求。城巴將繼續檢視各路線的服務情況，並適時作出改善。

92. 有委員表示不認同城巴代表的回應，認為居民對第 B3 號線系列的需求有目共睹。他認為第 B3A 號線行車路線迂迴，未能滿足乘客需求，故要求上述路線途經建生邨後直接前往深圳灣口岸。

93. 有委員表示，第 B3A 號線應途經兆康，而第 B3M 號線則應改行青山公路。他重申第 B3 及 B3A 號線班次太疏，令乘客紛紛前往屯門市中心乘搭第 B3X 號線，故要求城巴將車輛重新調配至第 B3 及 B3A 號線，以加密班次。

94. 主席總結表示，他過往曾建議城巴與輕鐵推出轉乘優惠，並將前往深圳灣口岸的巴士路線集中至同一地點開出，以節省資源提升班次密度，惟城巴未有採納有關建議。他續表示，此議題會轉交屯門對外交通工作小組繼續跟進。

屯門對外交通
工作小組

95. 有委員建議城巴先試行加密第 B3 及 B3A 號線的班次，以便收集數據在工作小組會議作進一步討論。

(J) 要求增加 261S 及 261X 班次服務

(交委會文件 2019 年第 61 號)

(九巴的書面回應)

要求增加 261S 班次

(交委會文件 2019 年第 65 號)

(九巴的書面回應)

96. 由於上述議題內容相關，交委會同意把它們合併討論。主席表示，九巴於會前提交了書面回應，秘書處已於 9 月 4 日將有關書面回應分發予各委員。

97. 文件 2019 年第 61 號其中一名提交人表示，第 261S 及 261X 號線以試辦形式提供往返屯門及北區的巴士服務。他指出第 261X 號線營運初期只有少量乘客，其班次及行車路線亦有改善空間，並建議延長有關路線至豐景園，甚至屯門碼頭一帶。而第 261S 號線只有一班車，令部分居民因擔心未能上車而繼續選乘小巴。他要求九巴與運輸署加緊改善上述路線的服務，認為運輸署應以市民的利益出發，不應為維護個別公共交通服務營辦商的利益，而拒絕其他營辦商開辦新服務。

98. 文件 2019 年第 65 號的第一提交人表示，第 261S 號線巴士駛至新圍苑站時只有數名乘客上車。她認為上述路線開出的時間太早，未能吸引上班人士乘搭，故建議增設上午 7 時 30 分開出的班次。她指出往返北區的專線小巴為與第 261S 號線競爭，在上午繁忙時間大幅增加班次。然而，由於第 261S 號線在下午繁忙時間不設服務，專線小巴的班次在下午便回復原來水平，故建議運輸署及九巴考慮增設第 261S 號線的回程服務。

99. 委員就是項議題提出意見和查詢如下：

(i) 表示第 261S 號線服務不足，未能滿足乘客需求。他建議上述路線開設上午 7 時正、7 時 30 分及 8 時正的班次，回程開設下午 6 時正、6 時 30 分及 7 時正的班次，以便利居民上下班；

(ii) 表示最近不斷有居民投訴在上午 7 時 30 分至 8 時 30 分期間，在龍門站須輪候長時間方可登上前往上水的專線小巴。她認為前往北區的特別巴士班次應兼顧屯門第 18 區的居民。她對其他委員建議將第 261X 號線延長至龍門居表示歡迎，要求運輸署及九巴考慮有關建議；

- (iii) 表示雖然第 261X 號線在營運初期乘客量較少，但近來有不少居民特意前往屯門市中心乘搭第 261X 號線。然而，現時第 261X 號線班次有限，未能照顧所有居民的需要，故有必要增加班次。此外，他建議將第 261X 號線延長至友愛（南）巴士總站；
- (iv) 表示屯門西北區居民普遍歡迎開辦第 261S 號線，但現有的班次未能滿足居民需要，故建議增加上午繁忙時間的班次，並最終達致全日行走。此外，她指出寶田巴士總站尚有空間容納新路線，要求運輸署容許九巴加密第 261S 號線的班次，延長服務時間，並加設回程服務。她續表示，雖然往返北區的專線小巴為與巴士競爭而在上午繁忙時間大幅增加班次，但因應屯門西北區的人口增長，希望運輸署及巴士公司考慮開辦往返北區的全日巴士服務；
- (v) 表示不少居民要求第 261S 號線在上午 7 時至 8 時加密班次，以及在下午 6 時至 7 時增設回程服務，以紓緩專線小巴服務不足的情況；以及
- (vi) 表示現時第 261S 號線只有上午 7 時正的班次，並不足夠，建議加設在上午 7 時 25 分開出的班次。他指出現時專線小巴服務營辦商面對司機人手不足問題，若增加從屯門前往北區的巴士服務，可紓緩小巴的壓力，並騰出車輛增加第 44B 號線的服務。

100. 九巴李先生表示，第 261S 號線剛開辦兩星期，暫時乘客量一般。然而，九巴理解屯門居民對前往北區的交通服務有龐大需求，故對加強第 261 號線系列的服務持開放態度。九巴會繼續留意第 261 號線系列的營運狀況，並積極與運輸署商討服務改善措施。

101. 運輸署梁先生表示，署方已備悉委員對第 261X 號線的意見，並已於本年度的屯門區巴士路線計劃中建議加強該線的服務。署方亦已備悉委員對延長第 261X 號線的意見，會與巴士公司研究其可行性。

102. 主席總結表示，請運輸署及九巴考慮委員的意見，因應乘客需求加強有關路線的服務。

(K) 建議 59M 特別班次增設兆山苑巴士站上落客及增加 59X 繁忙時段班次

(交委會文件 2019 年第 62 號)

(九巴的書面回應)

103. 主席表示，九巴於會前提交了書面回應，秘書處已於 9 月 4 日將有關書面回應分發予各委員。

104. 文件第一提交人表示，位於湖山路的兆山苑巴士站目前只有第 59X 號線前往九龍。有關路線在上午繁忙時間駛至兆山苑巴士站時往往已告客滿，故要求增加第 59X 號線上午繁忙時間往九龍的班次。此外，現時從悅湖山莊開出的第 59M 號線特別班次會駛經兆山苑巴士站，但不會停站。他建議第 59M 號線特別班次增設兆山苑巴士站，以接載居民前往屯門公路巴士轉乘站（下稱「轉乘站」）轉乘其他路線。

105. 有委員對第 59M 號線特別班次增設兆山苑巴士站的建議表示支持。她續表示，第 59X 號線的班次比第 59M 號線少，故居民即使提早至上午 6 時半前往候車仍沒有座位，反映第 59X 號線班次不足，故要求增加第 59X 號線在上午繁忙時間的班次。

106. 九巴溫先生表示，該公司對第 59M 號線特別班次增設兆山苑站的建議持開放態度，若委員同意有關建議，九巴會向運輸署提出申請。此外，現時第 59X 號線在早上繁忙時間的載客率約七成多，大致能應付乘客需求，但九巴會再檢視有關路線在清晨時段的服務情況。

107. 運輸署梁先生表示，署方得悉九巴對第 59M 號線特別班次增設兆山苑站的建議持開放態度，會與九巴跟進有關事宜。此外，署方亦認同現時第 59X 號線的班次大致能應付乘客需求，但署方會與九巴留意個別時段的班次是否有調整空間。

108. 文件第一提交人表示，近年屯門公路交通擠塞的情況愈趨頻繁，居民在車程中須長時間站立非常難受，希望運輸署理解居民對第 59X 號線增加班次的訴求。

109. 主席總結表示，此議題會轉交屯門對外交通工作小組繼續跟進。

屯門對外交通
工作小組

(L) 要求港鐵全面更換輕鐵舊式入站及出站處理器

(交委會文件 2019 年第 63 號)

110. 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。

111. 文件第一提交人表示，現時只有部分輕鐵站更換了新款的八達通出/入站收費器。她指出新款收費器的顯示屏更大、提示聲更清晰，並設有提示閃燈，但雨擋的設計欠佳，容易沾濕乘客的八達通卡，希望港鐵加以改善。

112. 有委員表示，她已多次要求港鐵更換良景輕鐵站的八達通出/入站收費器，但一直未獲接納，故要求港鐵盡快跟進。此外，她要求港鐵加強新款收費器的擋雨效能。

113. 有委員表示，現有的八達通出/入站收費器屏幕顯示模糊，提示聲亦不清晰，令長者難以判斷是否已成功繳付車資，故希望盡快更換新款收費器。此外，她接獲投訴指新款收費器的提示聲過於刺耳，令輕鐵站附近的居民飽受滋擾，要求港鐵加以改善。

114. 港鐵林女士表示，港鐵自 2017 年起逐步更換全線輕鐵站的八達通出/入站收費器及查閱機，該公司設計新款收費器時，已考慮公眾對現有收費器的意見，故新款收費器設有較大的屏幕，亦能更方便乘客查閱八達通餘額。港鐵已備悉委員對新款收費器的意見，會轉達該公司相關部門，而港鐵一直按照輕鐵站的使用量、人流等決定更換收費器的優先次序。然而，輕鐵網絡的設施於本年 9 月初遭受嚴重破壞，損毀的設施包括大部分八達通出/入站收費器、部分售票機、閉路電視、乘客資訊顯示屏及廣告燈箱。港鐵已即時派員維修被破壞的設施，以確保每個月台至少有一部出站收費器及一部入站收費器正常運作。港鐵亦會安排月台助理協助乘客，並透過廣播通知乘客處理各類票務事宜的安排。

115. 主席詢問港鐵是否仍有八達通出/入站收費器的存貨可供更換。

116. 港鐵林女士表示，港鐵正盡力安排用現有的存貨更換損毀的八達通出/入站收費器。

117. 有委員表示，安定輕鐵站八達通出/入站收費器的擺放位置對輪椅使用者構成不便，希望港鐵設法處理。

118. 主席表示，希望市民不要破壞輕鐵設施，以免影響其他市民。

119. 有委員表示，認同主席呼籲市民不要破壞輕鐵設施。因應近日大量八達通出/入站收費器遭受破壞，他詢問港鐵更換新款收費器的進度會否受到影響。

120. 港鐵林女士表示，當務之急是維修損毀的八達通出/入站收費器，以免影響乘客。由於港鐵須將現時運作正常的收費器調配至其他車站，故更換新款收費器的進度難免會受到影響。

121. 主席總結表示，請港鐵考慮委員的意見。

(M) 要求在良景田景一帶增加電單車泊位

(交委會文件 2019 年第 64 號)

122. 文件第一提交人表示，區內不少居民原本以私家車代步，但由於區內車位短缺，故改為駕駛電單車，導致區內電單車數目大增。雖然在良景巴士總站停泊電單車屬違法，但對途人阻礙不大，故不少居民仍在該處停泊電單車。然而，房屋署為杜絕電單車違泊問題，早前已將該處的電單車違泊黑點圍封，令不少電單車車主非常徬徨。她續表示，良田區內至少有一百部電單車，但兆畦苑對面僅有 20 個電單車泊位。她早前接獲部門通知上址的電單車泊位將增加至 25 個，但至今尚未完成。她要求運輸署在良田區內尋找合適的地點增設電單車泊位。

123. 有委員表示，是項議題曾在屯門西北分區委員會討論。她詢問運輸署可否進一步增加兆畦苑對面的電單車泊位，並要求運輸署與房屋署研究在良景巴士總站增設電單車泊位的可行性。此外，她建議研究將領展管理的停車場內部分泊車位改建為電單車泊位。她續表示，早前曾進行實地視察，認為田景路巴士站對面的政府土地適合加設電單車泊位。她另建議運輸署考慮將現時已有電單車違泊的位置，改建為正式的電單車泊位。

124. 有委員表示，不少居民投訴良景巴士總站排隊的位置有電單車違泊，阻礙乘客排隊，故有必要在區內增設電單車泊位。他指出良景廣場旁的輕鐵路軌和田景路之間有一大片空地，如在有關土地加設電單車泊位，可杜絕違例泊車，希望運輸署加以考慮。

125. 運輸署吳先生表示，署方早前曾進行實地視察，發現有電單車在

房屋署管理的範圍違泊，署方現正物色合適的土地增設電單車泊位，並已落實於兆畦苑對面增加五個泊位。署方理解上述安排未能完全滿足區內對電單車泊位的需求，將繼續物色其他位置增設電單車泊位，包括剛才委員提及良景廣場下方的空地。署方正循三方面研究在上述土地增設電單車泊位的可行性：首先，上述土地鄰近良景廣場及輕鐵範圍，故須研究增設電單車泊位對交通安全及輕鐵安全的影響；其次，上述土地現時不屬公眾道路範圍，署方會與屯門地政處研究將有關土地改劃為公眾道路，以便署方增設電單車泊位；最後，增設電單車泊位工程有機會影響上述土地上的樹木，運輸署會與路政署、屯門地政處及康樂及文化事務署跟進有關事宜。署方會就工程諮詢區議員及地區人士，並適時向交委會匯報。

126. 主席總結表示，請運輸署落實增設電單車泊位的位置後再向交委會匯報。

運輸署

(N) 要求進一步提升九巴 252 服務及全面改善掃管笏區的公共交通服務
(交委會文件 2019 年第 66 號)
(運輸署的書面回應)
(九巴的書面回應)

127. 主席表示，運輸署及九巴於會前提交了書面回應，秘書處已於 9 月 4 日將有關書面回應分發予各委員。

128. 文件第一提交人表示，第 252 號線於去年 6 月開辦，並於本年 4 月起加強服務。由於掃管笏區人口持續增加，但區內交通服務不足，而第 252 號線晚間的班次較疏，故希望九巴增加該線晚間的班次。此外，因應掃管笏區陸續有新屋苑入伙，故要求運輸署全面檢視該區的交通服務需求。

129. 主席表示，現時第 252 號線的班次太疏。居民日間尚可乘搭專線小巴出入，晚間往返掃管笏區的公共交通服務卻非常有限。他建議加密第 252 號線晚上 8 時至 10 時的班次，以便利下班回家的居民。

130. 運輸署梁先生表示，第 252 號線於 2018 年 6 月底投入服務，並於本年 4 月起延長服務時間及加密班次。現時第 252 號線的班次介乎 20 至 60 分鐘一班，以 60 分鐘一班運作的時段為晚上 8 時至午夜 12 時由掃管笏前往轉乘站，以及晚上 10 時 30 分至午夜 12 時 30 分由轉乘站返回掃管笏。根據九巴提供的近期營運數據，第 252 號線在 60 分鐘一班的時段載

客率低，故署方認為現有服務已能滿足乘客需求。縱然如此，署方知悉掃管笏區的人口及交通服務需求將持續上升，將與各公共交通服務營辦商研究加強掃管笏區服務的方案，並適時再作調整。

131. 主席詢問第 252 號線晚上有多少輛巴士提供服務，並指出在維持現有巴士數量的情況下，仍有空間增加班次。

132. 九巴溫先生表示，該公司一直密切留意掃管笏區的發展情況。九巴會以載客量作調整班次的指標，現時第 252 號線在部分時段的載客率甚低，但九巴將適時調整該線的服務。

133. 主席總結表示，請運輸署及九巴考慮委員的意見。

(O) 強烈要求港鐵正視 K53 服務長期不足 促增加早上繁忙時間班次及盡快提供全日服務

(交委會文件 2019 年第 67 號)

134. 文件第一提交人表示，現時前往掃管笏區的學校主要依靠第 K53 號線接駁，但該線的服務嚴重不足。她指出第 K53 號線在上午 6 時 30 分至 8 時 30 分期間約有 12 至 13 班車，當中大部分班次均客滿。據她現場觀察所得，第 K53 號線巴士在三聖邨站開始已非常擠迫。雖然有時擠迫的情況是由於乘客不願走進車廂中間所致，但可進一步騰出的空間亦有限。由於青山公路沿線有不少學生須前往掃管笏上學，若第 K53 號線車輛駛至三聖邨站時已經擠迫，意味着其他青山公路沿線的學生須輪候數班車才能上車，情況非常嚴重。她要求港鐵加密第 K53 號線在上午繁忙時間的班次，並盡快落實全日服務。

135. 有委員表示，港鐵曾建議將第 K53 及 K58 號線合併，但合併後的新路線仍未能提供全日服務。她續表示，她與文件第一提交人並不介意將上述兩條路線合併，但前提是合併後必須提供全日服務，希望港鐵盡快落實。

136. 有委員表示，希望港鐵盡快安排第 K53 與 K58 號線其中一條路線全日行走。

137. 港鐵林女士表示，該公司已於本年 6 月起在上下課的繁忙時間安排額外車輛行走第 K53 號線，並於開學期間再安排特別班次疏導乘客。此外，港鐵已安排職員於三聖邨站提醒乘客行人車廂中間。然而，由於港

鐵正面對車長不足的問題，並須配合運輸署新推出的車長編更指引，故暫時未有計劃就第 K53 號線提供全日服務。

138. 有委員表示，她在是日早上於三聖邨站未見有港鐵職員當值，並認為即使所有乘客在三聖邨站成功上車，在下游車站候車的乘客同樣會面對未能上車的問題。

139. 主席總結表示，請港鐵考慮委員的意見。

V. 報告事項

(A) 工作小組報告—截至 2019 年 8 月 31 日的工作小組進展報告 (交委會文件 2019 年第 68 號)

屯門對外交通工作小組

140. 委員省覽文件。

141. 有委員表示，希望運輸署及九巴繼續研究安排第 62X 號線全日行走。

142. 主席請運輸署考慮委員的意見。

屯門區內交通問題工作小組

143. 委員省覽文件。

144. 沒有委員提出意見，主席宣佈通過上述兩份工作小組報告。

(B) 運輸署報告 (交委會文件 2019 年第 69 號)

145. 委員省覽文件。

VI. 其他事項

146. 主席表示，是次會議是本屆區議會交委會最後一次會議，他藉此機會感謝各委員在任期內積極參與本委員會的事務。

147. 議事完畢，會議於下午 1 時 31 分結束。

屯門區議會秘書處

日期：2019年12月

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/19