屯門區議會
2016-2017 年交通及運輸委員會
第三次會議記錄

日期：2016 年 5 月 13 日（星期五）
時間：上午 9 時 36 分
地點：屯門區議會會議室

出席者		出席時間	離席時間
蘇炤成先生（主席）	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
葉文斌先生（副主席）	屯門區議員	上午 9:39	會議結束
李洪森先生, MH	屯門區議會副主席	上午 9:33	會議結束
古漢強先生	屯門區議員	上午 9:33	下午 2:30
陶錫源先生, MH	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
朱耀華先生	屯門區議員	上午 9:42	會議結束
江鳳儀女士	屯門區議員	上午 9:30	下午 12:48
吳觀鴻先生	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 9:41	會議結束
何杏梅女士	屯門區議員	上午 9:34	會議結束
林頌鎧先生	屯門區議員	上午 9:33	下午 2:04
程志紅女士	屯門區議員	上午 9:30	下午 1:20
龍瑞卿女士	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
陳文華先生, MH	屯門區議員	上午 9:33	會議結束
張恒輝先生	屯門區議員	上午 9:33	下午 1:10
何君堯先生	屯門區議員	上午 9:43	上午 11:56
朱順雅女士	屯門區議員	上午 9:35	會議結束
曾憲康先生	屯門區議員	上午 9:37	會議結束
甘文鋒先生	屯門區議員	上午 9:50	會議結束
巫成鋒先生	屯門區議員	上午 9:45	會議結束
楊智恒先生	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
甄紹南先生	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
譚駿賢先生	屯門區議員	上午 9:30	下午 2:04
吳桂華先生	增選委員	上午 9:30	上午 11:37
賴于樂先生	增選委員	上午 9:36	下午 1:15
魏芷茵女士（秘書）	民政事務總署屯門民政事務處行政主任（區議會）二		

負責人

應邀嘉賓

黃依凡女士	運輸署高級運輸主任/巴士發展/新界西
高志偉先生	路政署高級工程師 2/緩減噪音
林宏基先生	路政署工程師/村燈
林　圓女士	香港鐵路有限公司助理公共關係經理－對外事務
關偉麟先生	香港鐵路有限公司巴士營運經理
吳巧雄先生	萬利仕（亞洲）顧問有限公司駐地盤高級工程師

列席者

莫家聲先生	運輸署高級運輸主任/屯門
李建業先生	運輸署運輸主任/屯門 2
陳智彬先生	運輸署工程師/屯門北
劉家健先生	運輸署工程師/屯門中
李鎮華先生	運輸署工程師/特別職務二
湛雪英女士	土木工程拓展署工程師/15（新界西）
莫慶祥先生	地政總署屯門地政處行政助理/地政
廖興華先生	路政署區域工程師/屯門
賈偉良先生	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
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
梁領彥先生	九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（策劃及發展）
襲樹人先生	城巴有限公司營運貳部經理
謝智豪先生	龍運巴士有限公司高級車務主任
梁偉成先生	民政事務總署屯門民政事務助理專員（二）

缺席者

陳有海先生, MH, JP	屯門區議員
徐　帆先生	屯門區議員
陳文偉先生	屯門區議員
蘇嘉雯女士	屯門區議員
葉俊遠先生	增選委員

負責人

I. 歡迎詞

主席歡迎與會者出席 2016-2017 年交通及運輸委員會（下稱「交委會」）第三次會議。

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，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。

II. 委員告假事宜

3. 秘書處沒有收到委員的告假申請。

III. 通過 2016 年 3 月 11 日舉行的第二次會議的會議記錄及 2016 年 3 月 21 日舉行的第一次特別會議的會議記錄

4. 交委會一致通過上述兩份會議記錄。

IV. 續議事項

(A) 2016-2017 年度屯門區巴士路線計劃
（交通及運輸委員會文件 2016 年第 3 及 21 號、第二次會議記錄第 16 至 17 段及第一次特別會議記錄的第 4 至 115 段）

5. 主席歡迎運輸署高級運輸主任/巴士發展（新界西）黃依凡女士出席會議。

6. 運輸署黃女士先回應早前委員對 62X 方案所提出的意見。她表示，62X 全日行走後，259D 的服務範圍縮小故預計其乘客量將下跌，而其他路線（如 59M、60M 等）的乘客量亦有機會因而出現變化，故有需要相應調整班次。與此同時，於現有資源不變的情況下，若 62X 以委員建議的 20 分鐘一班行走，則有需要下調其他路線的班次。

7. 運輸署黃女士續回應委員早前就 962E 走線提出的意見，指隨著掃管笏一帶的屋苑入伙，該區對往來香港島的交通需求會日漸增加，而由於現時沒有由掃管笏開出，經小欖至深井一帶前往港島東的巴士服務，故建議於早上及黃昏繁忙時段各開辦一班服務。她續表示，如若委員對 2016-2017 年度屯門區巴士路線計劃（下稱「巴士路線計劃」）有其他意見，署方和巴士公司代表將於會上作出回應。

8. 委員提出意見及查詢如下：

(i) 表示由於居民要求加強及改善 258D 於早上及黃昏繁忙時段的服務，故她於之前的會議已反映應該運用額外巴士資源開辦 258X，

希望署方回應此建議；

(ii) 指出 259D 現時返回屯門的班次已經十分擠迫，故雖然支持 62X 改為全日服務，但反對於實行 62X 全日服務的方案時，同時調整 259D 的班次，故建議觀察方案實施後的乘客量變化再作討論；

(iii) 認為班次穩定才能有效疏導乘客，故建議 62X 班次由 30 分鐘加密至 20 分鐘一班。此外，表示曾就此路線方案進行問卷調查，結果如下：(a) 居民要求巴士每 12 至 15 分鐘開出一班；以及(b) 希望 62X 駛經屯門公路巴士轉乘站（下稱「轉乘站」），方便更多屯門居民前往東九龍；

(iv) 表示 A33 與 E33 的路線相若，預計只有三聖至黃金海岸一帶的居民才會乘搭 A33，建議 A33 從富泰開出並沿青山公路前往置樂後，才駛往三聖至黃金海岸一帶，以服務更多屯門居民和提升乘客量；

(v) 查詢 E33P 會否隨 A33 的方案一併加增至全日服務。此外，表示現時 258D 的服務不足，故反對將 258D 的兩個班次調配至 258X；

(vi) 表示基本上同意 259D 修改行車路線及 62X 加強至全日服務的方案，但 62X 的班次不應少於 20 分鐘一班，並反對因此而調整其他路線的班次，指出此為交委會的共識；

(vii) 表示署方應全面回應巴士路線計劃內的其他方案，包括每個方案的最終決定，不應只回應 62X 和 259D 的方案及 962E 的走線。此外，他指出龍運巴士有限公司（下稱「龍運」）既不打算將機場巴士服務拓展至現時區內沒有服務的地點，又沒有提供轉乘站的跨巴士公司轉乘優惠；

(viii) 認為 62X 應加強至全日每 12 至 15 分鐘一班，並以額外巴士資源支援，不應縮減其他巴士路線的服務。此外，她要求署方提供整個屯門區巴士路線的巴士資源列表，讓委員了解個別路線的巴士資源有沒有被削減；

(ix) 表示署方只是重複其回應，沒有明確答覆個別路線方案的最終安排，又沒有回應委員早前對方案提出的意見。以 258X 的方案為例，委員支持開辦 258X 但反對由 258D 抽調資源，查詢署方會否落實方案並以新增資源開辦 258X；

(x) 認為九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）應有社會責任，提供多方面的巴士服務，例如不應削減 57M 的班次以分配資源至其他路線。他續表示，居民對 258D 有很大的需求，他亦曾提交文件建議開辦大興至九龍東的巴士服務，故他雖然支持開辦 258X，卻不認同以 258D 的巴士資源開辦。此外，查詢 A33 及 E33 能否直接由轉乘站開出及提供轉乘優惠，方便屯門區居民前往東涌

及機場一帶；以及

(xi) 認同署方應就委員對巴士路線計劃提出的意見，按每個方案逐一回應，例如交委會以 22 票表態反對 57M 的方案後，署方有何決定。此外，他認為署方不應於交委會會議前將巴士路線計劃的文件上載至運輸署網頁，以免令人誤會文件內容已獲區議會同意，相反，署方應先諮詢當區議員及社區的意見以了解如何改善個別路線的服務。

9. 主席表示，儘管他支持機場巴士行經青山公路一帶，卻認為署方不應一方面加強車費較高的特快機場巴士服務，一方面卻減少車費較低的一般機場巴士服務。此外，他重申 962E 不應駛經深井，建議從星堤開出後經屯門市中心駛往香港島，或從屯門市中心開出後經星堤駛往香港島。

10. 有委員認同主席的看法，指以往 962B 大幅增加班次，佔用屯門區的巴士服務配額，使區內的巴士服務水平下降。

11. 運輸署黃女士作出回應如下：

(i) 署方自 2 月下旬開始諮詢各區議會對巴士路線計劃的意見，並預計諮詢至 5 月下旬或 6 月上旬。其後，署方會與巴士公司研究及考慮收集到的意見，然後將綜合了各相關區議會對各方案的意見總結通知區議會。署方代表出席是次會議是在聽取委員意見後，初步認為部分巴士路線計劃有空間作出調整，而其他方案則會在綜合各相關區議會的意見後通知區議會結果；

(ii) 委員可向署方提供 258D 班次不準的詳情，方便署方與巴士公司研究及跟進。由於 258D 與 258X 服務範圍相似，故估計乘搭的乘客應屬同一群居民，故建議與 258D 共用資源。與 258D 不同的是，258X 於轉乘站定時開出班次後，於東九龍駛經九龍灣商貿區及觀塘偉業街，居民無須於 258D 的觀塘道巴士站下車後，步行或轉乘其他交通工具至上班地點；

(iii) 因應 62X 全日行走的建議，於沒有新增巴士資源的情況下，其他班次於非繁忙時段的班次需要下調。署方相信 259D 走線改變後，其乘客量亦有所改變，故建議下調其班次。於落實 62X 全日行走後，署方與巴士公司可視乎實際乘客變化而調整班次；

(iv) 若果 E33 途經屯門區內的其他地點，在現有巴士資源情況下難以維持現時的服務水平，但署方會繼續與巴士公司商討，當巴士資源增加時繼續研究委員的建議。至於 E33P 是去年的巴士路線計劃中落實的建議，巴士公司會因應乘客量而逐步加強服務水平。此外，龍

運各條 A 線增設與九巴獨營路線的八達通轉乘優惠，折扣為六元或與相等於該程九巴路線正價車資，以較低者為準；

(v) 署方於第一次特別會議上已獲悉委員對 57M 方案的意見，現正歸納諮詢路線計劃時收集到的意見，就委員對 57M 方案提出的意見，署方會一併研究及考慮；以及

(vi) 如 962E 延長於屯門區內的路段，署方需研究有否合適位置作總站。

12. 委員提出第二輪意見及查詢如下：

(i) 表示署方未能證明 258D 及 258X 的乘客群相同，而且有居民要求增加 258D 的班次，故不滿署方就 258D 及 258X 方案的回應；

(ii) 查詢 62X 會否駛入轉乘站；

(iii) 表示居民要求 E33P 駛經屯門碼頭一帶，署方應聆聽訴求及改善巴士站設施；

(iv) 指出藍地一帶正在發展，查詢署方不能增加區內巴士資源的原因，並表示不希望署方為改善 62X 的服務而抽調 259D 的資源。此外，希望署方將巴士路線計劃的全盤方案修改後再次諮詢議會；

(v) 表示支持開辦 267X，但反對透過取消 267S 來開辦，認為署方不應強行落實上述方案。他欲查詢 267X 的開出時間，並希望署方下次會議繼續討論巴士路線計劃的修改方案；

(vi) 指出屯門人口增加了不少，但署方的巴士路線計劃提出改善某一區的巴士服務的同時，卻造成另一區居民的損失。她以小巴 43 早上有 50 多人排隊但署方指乘客量只有 50%作為例子，希望署方認真考慮及回應委員提出的意見，並多些觀察區內交通服務及研究委員自行調查所得的數據，以免居民因署方監管不力而受到影響；

(vii) 指出每年的巴士路線計劃都忽略了屯門鄉郊地區的需要，然而藍地一帶的住宅及人口日漸上升，希望署方將 960P 改為由屯門區開出，以及將該線提升至全日服務。此外，由於泥圍、福亨村及藍地的居民未能乘搭 63X 及 68A，建議署方研究將上述兩條路線都改由屯門開出，此舉亦可改善脫班的問題；

(viii) 認同署方應與當區議員討論方案，並綜合交代及回應委員提出的意見，而不是重複回應內容。建議主席向運輸及房屋局（下稱「運房局」）的高層官員反映屯門人口及道路方面的發展；

(ix) 表示既然署方只打算討論巴士路線計劃內的個別方案，便應另行準備討論文件。此外，署方指 5 月下旬至 6 月初會有巴士路線計劃的

結果，欲查詢署方會否於下次會議上報告每個方案的結果；

(x) 表示歡迎開辦 258X，但不同意因而改動 258D 的班次。此外，認為去年巴士路線計劃當中 E33P 全日行走仍未落實，討論本年度的巴士路線計劃沒有意思；

(xi) 重申署方應提供整個屯門區巴士路線的巴士資源列表，讓委員了解個別路線的巴士車隊數目；以及

(xii) 表示雖然署方指 62X 全日服務只會影響其他五條巴士路線於非繁忙時段的班次，但在署方界定的非繁忙時段（例如星期日早上）亦出現居民未能乘搭 259D 的情況。此外，去年的巴士路線計劃提到 E33P 將於本年第三季起全日行走，但龍運代表後來表示是全日雙向行走，而且不會於第三季實施，故希望運輸署澄清。

13. 運輸署黃女士作出回應如下：

(i) 962E 方案只於上午及下午繁忙時段各設一個班次。署方已備悉委員對其走線的意見，會與收集到的意見一併與巴士公司再作考慮及研究；

(ii) 如果 258D 的班次不足以應付乘客需求，無論開辦 258X 與否，署方亦會與巴士公司研究提升其服務水平。258X 的建議只為了節省部分 258D 乘客於觀塘道巴士站下車後，步行或轉乘其他交通工具至上班地點的時間，署方會研究及考慮委員提出的意見；

(iii) 署方已備悉委員希望 62X 駛入轉乘站的意見；

(iv) 現時屯門碼頭一帶的居民可乘搭九巴路線，於轉乘站轉乘巴士前往機場。如果個別路線繞經區內多個屋苑，會影響該線的整體班次水平及行車時間，須要小心考慮有關影響；

(v) 屯門區內的巴士數目會因應人口及基礎設施的改變而調整，並非沒有增加，署方會適時與巴士公司研究如何滿足乘客的需要。剛才指巴士資源不變的情況是指於 62X 及 259D 方案而已；

(vi) 現時 267S 由兆康開出至尖沙咀的乘客量偏低（只有約 30%），故建議取消此路線。另一方面，署方亦留意到近年東九龍發展所帶動的交通需求。為配合這些需求，署方與巴士公司建議開辦 267X 前往藍田，並逐漸於繁忙時段加強該線的服務水平；

(vii) 署方一直認真處理脫班的問題，亦會因應投訴進行調查以了解路線的乘客量及服務水平，並在有需要時會與巴士公司跟進，以改善服務水平；

(viii) 今年度的巴士路線計劃提出將 960P 由四班加至六班的方案，署方

會於落實後密切留意情況，如乘客量上升，會與巴士公司研究適時增加資源，進一步提升班次水平；

(ix) 有關將 63X 及 68A 的總站設於屯門的建議，表示署方須仔細及小心研究有關建議，包括了解有多少乘客會受到影響，以及他們有否其他合適的替代路線選擇。如有相關方案，署方必需要諮詢受影響的區議會。然而，初步預計有關建議將有不少乘客因改變總站位置而受到影響；

(x) 署方仍在就巴士路線計劃收集委員的意見，並會與巴士公司整合及研究，待綜合各相關區議會的意見後，會通知區議會署方對各方案的總結；

(xi) 署方一直監察巴士路線的班次水平，並於有需要時與巴士公司跟進；以及

(xii) 巴士公司將因應 E33P 的乘客量逐步落實延長服務時間的建議。

14. 委員提出第三輪意見及查詢如下：

(i) 表示署方修改方案後不再進行諮詢而只將巴士路線計劃的最終結果通知交委會，是不尊重議會的做法；

(ii) 指出署方只回應說備悉委員對 258D 及 258X 提出的意見，暗示將當作已諮詢議會去落實上述方案。認為署方應先提供數據證明上述兩條路線的客源相同；

(iii) 重申居民對取消 267S 有保留。此外，居民希望 258P 能於早上 7 時 30 分開出班次；以及

(iv) 表示不認同運輸署於未通知議會的情況下落實巴士路線計劃的做法。此外，要求署方解釋 E33P 實行全日行走的情況。

15. 運輸署黃女士回應表示，已備悉委員對 267S 方案的建議，亦明白委員對 258D 服務水平的關注。至於 E33P 雙向行走的服務時間在去年的諮詢文件亦有提及，但署方已備悉委員的意見，日後會檢討如何更清晰表達個別路線的方案建議內容。

16. 有委員表示，嚴重抗議 E33P 從全日行走變成雙向全日行走。她對此類語言藝術及欺騙居民的做法表示遺憾。

17. 主席總結表示，委員會已對 2016 - 2017 年度屯門區巴士路線計劃提出多項意見，希望運輸署及巴士公司積極考慮委員會的意見，適時向委員報告巴士路線計劃的進展，以及就每個方案逐一以書面回應委員的意 運輸署

見。

V. 討論事項

(A) 合約編號 HY/2013/19 屯門公路（市中心段）加建隔音屏障工程臨時交通安排

（交通及運輸委員會文件 2016 年第 22 號）

18. 主席歡迎路政署高級工程師 2/緩減噪音高志偉先生及萬利仕（亞洲）顧問有限公司（下稱「顧問公司」）駐地盤高級工程師吳巧雄先生出席會議。

19. 路政署高先生及顧問公司吳先生以電腦投影片（附件一）講解是次工程的臨時交通安排。

20. 委員提出意見及查詢如下：

(i) 讚揚路政署與顧問公司在工程開始前，一直保持諮詢和聯繫受工程範圍影響的持份者，包括當區區議員、屋苑法團和居民，並在臨時交通安排上以他們的意見為依歸。他續向署方提出以下建議：(a)於實施路面改道措施前，要提早通知當區議員及居民；(b)留意工程期間會否出現路燈不足的情況，以免於入夜後造成危險；(c)在改道的路段前方，以 LED 燈顯示屏提醒司機留意路面情況。此外，他指出運輸署早已計劃於工程完成後，於新青街加設泊車位，故請路政署研究可否於該處再增加泊車位；

(ii) 查詢全長 130 米的隔音屏障是否完全密封，如有缺口，擔心不能有效阻隔噪音。此外，建議將工程計劃興建的永久行人過路處從屯門鄉事會路的天橋旁移至協邦大廈附近，方便新墟村及虹橋一帶的居民使用；

(iii) 認為署方對工程所需時間的估算比較樂觀。他續表示，井財街的巴士站因工程需要，將會臨時移到距離現時位置約 100 米的地點，建議日後還原巴士站時順道延長巴士站的長度，方便巴士駛入車站，並希望一併考慮於新墟街市的巴士站實施同樣安排。此外，他查詢臨時交通安排實施期間，路面的闊度會否少於一般標準的 3.4 米，如是的話，貨車駛經時或會發生意外；

(iv) 查詢署方如何處理因工程而須移走的數十棵樹木；

(v) 表示對因工程而遷移泊車位位置沒有意見，但建議署方在地面劃上清晰的線條以顯示泊車位位置，並希望警方協助保持交通安全；以及

(vi) 表示關心更改兩個巴士站位置後，會為該處一帶（特別是南行路段近青田路的虹橋巴士站）的交通帶來影響，並以在杯渡橋附近的隔

音屏障工程為例，指出巴士站更改位置後使交通意外數字上升，希望署方研究如何解決路面的交通安全問題。

21. 路政署高先生回應如下：

(i) 署方會留意臨時巴士站的安全問題，確保向司機提供充足的指示，避免發生交通意外；

(ii) 就新青街的泊車位及屯門鄉事會路的臨時泊車位，署方會提供足夠指示，清楚分隔泊車位與其他路面；

(iii) 署方曾向區議會的相關工作小組交代中央分隔帶的樹木移除安排，部分受影響的樹木會移植至小欖；

(iv) 就委員提出日後巴士站還原時可增加長度的建議，署方會與運輸署研究建議的技術可行性；

(v) 署方曾研究於井財街以外的地點設置永久過路處，顧問公司可再進一步補充詳情；

(vi) 會與承辦商研究以 LED 燈顯示屏提醒司機留意改道指示。此外，工程期間須要移除 17 枝街燈，但由於同時會加增 18 枝臨時街燈，相信工程期間會有充足的光線；以及

(vii) 參考兩年前新墟的行人天橋隔音屏障工程的設計，會於行人天橋兩旁加設隔音罩，免卻改動現有天橋。雖然隔音屏障並非完全密封，但設計會盡量覆蓋行人天橋兩旁的缺口，可於會後將有關設計圖提供有關委員參考。

[會後補註：路政署表示，顧問公司已於 2016 年 5 月 30 日提供有關設計圖予有關委員參考。]

22. 顧問公司吳先生補充表示，曾積極研究於青桃徑加設永久過路處，但考慮到上述地點的避車處使用率偏高，如需加設永久過路處會縮小避車處的面積或馬路的闊度，有需要與附近居民達成共識。此外，中央分隔帶原有 55 棵樹木，當中有 33 棵因沒有保育價值而移除，餘下 22 棵就會移植。

23. 委員提出第二輪意見及查詢如下：

(i) 不同意將樹木移至小欖，建議將此事轉交屯門綠化事宜工作小組跟進；

[會後補註：路政署表示，顧問公司已於 2016 年 6 月 3 日會見有關委員，現正研究將部份需要補償的樹木改種到屯門市中心附近。]

負責人

(ii) 表示青桃徑避車處長期有汽車停泊，但大多是違例停泊的棄置車輛，故重申將永久過路處北移的建議；

[會後補註：路政署表示，顧問公司已於 2016 年 5 月 30 日會見有關委員，並同意會就新的永久行人過路處選址向位於井財街一帶的商戶和居民進行諮詢。]

(iii) 查詢如何界定被移除的 33 棵樹木沒有保育價值，認為隨便移除樹木是不文明的做法；以及

(iv) 希望於實行臨時交通安排期間，警方能在交通較繁忙的路段(如井財街)執法。此外，重申永久行人過路處須設於近發電站的位置，而該建議已與運輸署協調。

24. 主席表示，委員爭取興建隔音屏障多年，故交委會支持此工程及有關的臨時交通安排。路政署應與當區議員繼續研究是次會議提出的意見，而警方亦應協助處理該處的交通問題。此外，以往屯門綠化事宜工作小組曾討論相關工程的樹木安排，但委員亦可繼續提出意見，故將此工程的樹木安排議題轉交屯門綠化事宜工作小組跟進。 路政署、香港警務處 秘書處

[會後補註：路政署表示，因應委員提出對巴士站長度的建議，署方就此研究及諮詢當區區議員後，提出近利發徑重置巴士站工程的最新方案，相關文件已於 2016 年 6 月 16 日經秘書處分發給各委員參閱及提供意見。此外，署方亦已於 2016 年 5 月 25 日向相關委員詳細解釋工程項目的樹木安排，以及在上屆區議會屯門綠化事宜工作小組會議中的討論重點及通過的決定，故無須再次轉交此議題予屯門綠化事宜工作小組。路政署會適時向上述工作小組提交資料，匯報補償樹木安排的進度。]

(B) <u>運輸署 2016-2017 年度交通及運輸工作計劃</u>
（交通及運輸委員會文件 2016 年第 23 號）

25. 運輸署莫家聲先生表示，文件旨在簡介運輸署的工作目標及工作概述。就個別具體的議題，署方會繼續於交委會會議的層面與委員溝通和跟進，亦會就個別事項與相關委員溝通。

26. 委員提出以下意見及查詢：

(i) 表示文件只包括署方工作的大方向及以往議會提出過的建議，但委員對巴士路線及與署方的溝通機制有很大期望。以巴士路線計劃為例，署方應積極回應委員提出的意見，提出修改方案而不是重複回應的內容，以提升處事效率。此外，署方應重新研究屯荃鐵路，輔助已經非常擠迫的西鐵；

(ii) 指出運輸署 2016-2017 年度交通及運輸工作計劃（下稱「運輸署工作計劃」）與多年前的版本相若，對此感到遺憾。認為署方應在其工作計劃內交代西鐵南延線、西繞道等項目；

(iii) 表示署方應加快道路設施的工程速度，例如劃設雙黃線的工程不應需時 1 年多才完成。於交通服務的持續發展方面，署方應研究屯荃鐵路、來往屯門至福田的小巴服務、改善巴士路線及服務、於轉乘站提供跨巴士公司的轉乘優惠等。於資訊及智能化方面，他欣賞九巴的實時報站系統程式，署方應推動其餘兩間巴士公司提供同類服務；

(iv) 指出「(A) 改善道路網絡及交通設施的工程」的(i)(5)項「擴闊在桃園圍和青山公路藍地段的路口」多年來仍未開始工程，並希望署方繼續跟進擴闊藍地輕鐵站的項目。此外，署方應就區內大型發展提供較宏觀的意見，例如福亨村路擴闊工程。就第 54 區發展而言，運輸署的工作計劃應包括該區道路的承受能力等內容；

(v) 認為運輸署的工作計劃只是象徵式的文件，並沒有交代如何優化巴士服務及改善空氣質素。署方不增加區內巴士數目，反映無心改善屯門區的交通服務，希望署方提交改善整體服務的計劃；

(vi) 表示文件只報告去年完成的工作，隻字不提委員的建議，例如新增往返福田口岸的服務、59A 駛入轉乘站等。此外，她希望署方盡快落實各項工程，就西鐵南延線進行諮詢，以及交代西繞道的進展；

(vii) 指出委員期望署方提出發展性的建議，例如研究屯荃鐵路、改善巴士載客率的計算方式、增設往返福田口岸的服務、解決區內泊車位不足的問題等，以便整體改善屯門的交通；

(viii) 認為署方對屯門交通沒有前瞻性的看法，文件中的建議不少是由委員提出，期望署方對公共運輸及配套提供更多專業意見，舉例指，早前與運輸署助理署長會面時曾反映過屯門東的發展及哈羅國際學校附近出現交通擠塞等問題，但署方並沒有將有關問題包括於文件當中，她對此感到詫異，並會繼續跟進。此外，她又指運輸署的工作計劃似乎只從交通服務營辦商的角度出發，認為署方應以如何使居民順利及便捷地出入為工作目標；

(ix) 表示文件沒有前瞻性建議的原因可能是署方代表只有地區層面的權限，故應向總部反映前瞻性考慮的重要性。他亦就交通設施提出以下建議：(a)於輕鐵及行車線並列路段的路口加設欄杆，防止車輛錯誤轉入輕鐵路段而產生意外；(b)於屯門公路旁設單車徑；(c)提供西鐵南延線的推展時間表；以及(d)將小巴座位由 16 個增加至 20 個；

(x) 表示運輸署的工作計劃應提出更多前瞻性及規劃性的工作，不應只

負責人

着重較小型的工程。她續指署方沒有採納委員提出的意見（如屯荃鐵路、新巴士路線等），對文件感到失望；以及

(xi) 表示署方的工作計劃只是將委員提出的建議及巴士公司的工作整合，希望署方能擔當更有主導性及前瞻性的角色，回應地區的問題及計劃本區與其他地區未來的發展，例如研究其政黨就興建第五條過海鐵路提出的建議，政府提出的大嶼山與屯門的道路連接等。

27. 主席總結表示，運輸署的工作計劃不足夠回應委員提出的意見，希望署方將鐵路、轉乘站及跨境交通服務等議題加入文件內，然後再分發予委員參閱。 運輸署

28. 運輸署莫先生回應表示，已備悉委員提出的意見，並會研究修訂部份運輸署的工作計劃的內容。署方重申重視與議會的溝通，並一直跟進委員提出的議題。

[會後補註：運輸署已於 2016 年 7 月 6 日向秘書處提供工作計劃的修定版，見附件二。]

(C) <u>要求加密專線小巴 42 號班次及延長服務時間</u>
（交通及運輸委員會文件 2016 年第 3 號）

29. 文件提交人表示，42 號小巴已經營運了十多年，由於該區人口上升，故居民要求加密班次至每小時四班。據他所知，於早上繁忙時間，有居民未能於屯子圍、新慶村一帶上車，署方應就此進行調查。此外，居民要求延長 42 號小巴服務時間至晚上 10 時 30 分，方便晚上返回住處。

30. 運輸署莫先生回應表示，署方關注該條小巴路線的情況，並已與營辦商了解及不時進行實地視察，以監察其服務的穩定性。現時營辦商投放四輛小巴營辦此路線，平均每 11 至 12 分鐘一班。署方已提醒營辦商如若遇上機件故障及交通擠塞等情況時，須及時彈性調派車輛以維持班次穩定性，運輸署會繼續監察其服務水平。服務時間方面，現時於青磚圍總站開出的尾班車時間為晚上 9 時，該班次由總站開出時平均只有一至兩人。署方亦了解屯門市中心中途站的乘客高峰時段約為晚上 7 時至 8 時多，乘客量較高，而尾班車之前的班次沒有太多乘客乘搭，但尾班車乘客量則較高，顯示乘客集中乘搭尾班車。署方經與營辦商商討後，將試辦延長其服務時間：青磚圍的最後一班於晚上 9 時 15 分開出，預計於約 9 時 35 分到達屯門市中心。署方會根據乘客量，於有需要及空間時再作調整。

負責人

31. 文件提交人表示，感謝運輸署就文件的建議與營辦商聯絡。他同意先試行將尾班車延遲到 9 時 40 分從屯門市中心開出，並建議署方調查尾班車的乘客量。

(D) 要求在天地人路加設雙黃線

（交通及運輸委員會文件 2016 年第 25 號）

32. 文件提交人表示，屯門的違例泊車問題嚴重，最近有紫翠花園的居民投訴晚上約 11 時起便有旅遊巴及重型車停泊於天地人路末端，使該路段失去疏導交通的能力。雖然警方已到該處執法，但為解決問題，以及避免附近低密度住宅的居民受影響，他建議運輸署考慮於該處加設雙黃線或單黃線，禁止車輛於該處停泊。此外，天地人路轉出青山公路的路口附近設有貨倉，貨車出入及於該處停泊時容易發生意外，建議於路口的 80 米範圍加設雙黃線，避免其他車輛駛入天地人路造成危險。

33. 運輸署陳智彬先生回應表示，已於該處進行實地視察，為了避免車輛在青山公路轉入天地人路的路口停留而影響其他道路使用者安全，運輸署會考慮於該處加設雙黃線。由於禁區主要的功能是於繁忙路段禁止上落客或貨，並非用作防止違例泊車，故署方會先從交通層面研究於近青山公路的路口加設雙黃線。

34. 香港警務處黃立彬先生回應表示，警方已有相關投訴的記錄，並會定期於該處檢控違例停泊的車輛。警方亦支持於相關路段加設雙黃線的建議。

35. 文件提交人表示，由於天地人路兩端都有出口，若有車輛於晚上停泊，會使其他車輛不能駛出。既然警方都支持文件的建議，希望運輸署再作考慮。

36. 運輸署陳先生回應表示，將於會後研究其他可改善天地人路的可行措施，並會與文件提交人聯絡。

37. 因應文件提交人的建議，主席總結表示，請運輸署聯絡文件提交人作實地視察，並將該議題轉交屯門區內交通問題工作小組跟進。

運輸署、屯門區內交通問題工作小組

(E) 再三強烈要求港鐵盡速訂購新輕鐵車廂和巴士，改善服務

（交通及運輸委員會文件 2016 年第 26 號）

要求修訂輕鐵乘客的密度計算載客率

（交通及運輸委員會文件 2016 年第 27 號）

（席上派發文件第 1 號）

要求以巴士行駛輕鐵 614P、505 及 507 路線

（交通及運輸委員會文件 2016 年第 32 號）

38. 由於上述三項議題均與輕鐵服務相關，交委會將一併討論。主席歡迎香港鐵路有限公司（下稱「港鐵」）助理公共關係經理－對外事務林圓女士出席會議。主席表示，運房局就交委會文件 2016 年第 27 號於會前提交了書面回應，請委員參閱席上派發文件第 1 號。

39. 文件 2016 年第 26 號的提交人表示，她一直跟進此議題，最近一次討論是於 2015 年 1 月 9 日的交委會會議上，但至今仍沒有進展，故再次提交文件討論。614P、507 等於屯門碼頭總站開出後，到兆禧輕鐵站已經客滿，駛至兆麟輕鐵站時更有居民未能上車。她要求港鐵及運輸署改善有關情況，例如購買輕鐵車廂或巴士，或於繁忙時段提供特別班次服務學校集中的範圍。

40. 文件 2016 年第 27 號的提交人表示，上個月港鐵首次於立法會交代其鐵路網絡下的載客率，當中輕鐵 505 的載客率為 94%，507、614、615 的載客率亦超過 90%。輕鐵以每平方米六至七人計算上述的載客率，但重鐵則以每平方米四人計算，實屬雙重標準。此外，因應現今乘客乘車時都會使用手提電話或攜帶行李，佔用的空間更多，希望港鐵劃一以每平方米四人計算載客率。

41. 文件 2016 年第 32 號的提交人表示，若 507、614、615 的平均載客率已超過 90%，相信這些路線於繁忙時段的載客率可能超過 100%，故有需要增加班次。此外，她認為於輕鐵車廂內每平方米站立六至七人並不可行，此計算標準亦與重鐵的計算方法不同，對屯門、元朗及天水圍的居民不公平。雖然港鐵已打算購買十個車廂，但仍不足應付上述三區及洪水橋日漸增加的人口，應再添購更多車廂。短期方案而言，她建議以港鐵巴士輔助 614P、505 及 507 的服務。

42. 港鐵林女士就上述三份文件作出回應如下：

(i) 輕鐵與重鐵是兩個不同的系統。輕鐵屬開放式運作，無法以乘客出入閘的記錄計算個別路線的載客率，故港鐵是以實地視察的方式去得出每條路線於繁忙時段的載客率。因此，505 超過 90%的載客率並非基於每平方米多少人來計算；

(ii) 基於一個輕鐵車廂最多可容納 200 人的觀察，理論上每平方米可站立六至七人。這只是作出換算後得出的數字，而非輕鐵車廂設計標準。港鐵代表強調，輕鐵載客率是按觀察所得，並非如重鐵系統般可按每平方米站立人數作基礎計算出載客率；

(iii) 理解委員對部分輕鐵月台在繁忙時段比較擠迫情況的關注。現時輕鐵的服務規劃主要基於繁忙時段的載客率，加上路面情況等因素來考慮；

(iv) 回應委員剛才提出為 614、505 及 507 增加特別班次的建議，指港鐵現時已於上述路綫安排特別短途班次以疏導乘客，希望減低乘客的輪候時間；

(v) 港鐵一直密切留意較繁忙的輕鐵月台的上落客情況，觀察到大部分乘客均可乘搭首班到站的輕鐵。配合其他月台措施，相信可處理月台擠迫的情況，使乘客上落車的過程更暢順；以及

(vi) 港鐵已預留資源購買額外輕鐵車廂，但同時必須考慮路面整體交通系統的安排（例如部份路口需作優化），並配合政府正在進行的《公共交通策略研究》的結果，以有效運用增加的車廂去提升運載力。

43. 委員提出意見及查詢如下：

(i) 表示自輕鐵服務伸展至天水圍後，她已不時向港鐵反映屯門區的輕鐵服務水平下降，期望港鐵盡快投放資源於輕鐵服務。她續查詢港鐵購買車廂的時間表，以及立法會將於何時完成檢討報告；

(ii) 表示雖然根據觀察所得，輕鐵的載客率是每平方米六至七人，但既然港鐵已因應市民的訴求將重鐵的載客標準下降至每平方米四人，輕鐵應按同一原則以作改善。而且，重鐵的載客率較輕鐵低可能是由於重鐵班次較密，乘客較願意等候乘搭下一班列車。他續查詢港鐵是否備有輕鐵於建造或安全上的載客上限。此外，他認為運輸署的工作計劃應包括將輕鐵的載客量由每平方米六至七人降低至每平方米四人，以便計算須增加多少個車廂，以及研究由此對相關路面所造成的影響；

(iii) 認為運房局的回應有誤導之嫌。據他了解，早前立法會討論重鐵的載客率事宜後，港鐵才進行實地測試，並將載客標準從每平方米六至七人降低至每平方米四人，以回應乘客希望紓緩擠迫情況的訴求，故輕鐵應根據同一原則作出改善。然而，運房局的回應卻提到屯門區的路面已不能承受更多輕鐵列車，他質疑這是否代表藍地、兆康一帶的發展要暫停，並希望港鐵盡快檢討載客標準及購買車廂。此外，他認為港鐵巴士可於早上繁忙時段提供點對點的服務，例如屯門碼頭至友愛、安定及新墟，分流學生及其他乘客，建議將

此議題轉交屯門區內交通問題工作小組跟進；

(iv) 查詢港鐵如何計算須購買十個車廂及所需款項，過程中有否考慮人口變化或其他因素。此外，他查詢如果《公共交通策略研究》的結果不支持於原有輕鐵車廂或於現有系統中提升載客量的建議，運輸署會如何處理此議題；以及

(v) 表示她經常乘搭西鐵及輕鐵上班，乘車感覺並不良好，並指居民曾反映擔心女性在擠迫的輕鐵車廂內會被非禮。她認為一個輕鐵車廂並不可能乘載 200 人，故港鐵必須購買更多車廂及巴士。

44. 文件 2016 年第 26 號的提交人補充表示，輕鐵佔用區內不少路面，運輸署有責任解決輕鐵車廂擠迫的問題。

45. 文件 2016 年第 32 號的提交人補充表示，運輸署應評估屯門、元朗及天水圍三區的路面可額外承受多少部輕鐵列車。她指出港鐵已移除部分輕鐵車廂內的座位，估計港鐵會為提升載客量而移除更多座位。此外，她認為擠迫的輕鐵車廂除了增加女性被非禮的機會外，男性被誤會非禮別人的機會也會增加，故港鐵應盡快購買新輕鐵車廂。

46. 運輸署莫先生回應表示，署方一直留意輕鐵的服務水平，而立法會的文件亦已指出現時輕鐵服務的情況。運輸及房屋局現正進行《公共交通策略研究》，其中包括檢視輕鐵的長遠發展，包括按原有輕鐵設計及現有輕鐵系統提升載客量的可行性，當中涉及研究購買新輕鐵車廂。現時《公共交通策略研究》正在進行並預計於 2017 年年中完成，港鐵及政府部門會積極配合研究的結果。在加強輕鐵服務方面，港鐵已預留資源購買新輕鐵車廂及與供應商研究合約細節。另外，港鐵亦為三架損壞的輕鐵列車進行大型維修工程，希望於 2017 年內投入服務。此外，港鐵會因應各條路線的乘客需求，彈性安排特別班次。

47. 港鐵林女士作出補充如下：

(i) 2016 至 17 年度將有三架現正進行大型復修的輕鐵陸續重新投入服務，屆時可針對性紓緩繁忙時段的服務需求。現時港鐵公司已按 507 的需求，在早上繁忙時段加設前往屯門碼頭的特別短途班次，以便針對性地紓緩繁忙時段的學童上學需求；

(ii) 由於輕鐵是開放式系統，乘客入站後可乘搭任何一條路線，故港鐵公司難以如重鐵般通過出入閘記計算出個別路綫的確實載客率，只能按實地觀察的方式得出每一條路線的載客率。現時輕鐵的載客率並不是以每平方米六至七人計算，亦非以設計基準計算，而是以實地觀察及調查得出的結果；

負責人

(iii) 港鐵須考慮乘客的乘車模式、乘客需要、路口（交通交匯處）設計的配合，以及實際運作設定，才可以研究如何提升輕鐵的運載力。經服務規劃後，初步估算可購買十輛列車，整體分配要等待《公共交通策略研究》的結果；以及

(iv) 輕鐵第 1 期型號列車已翻新為第 4 期型號列車，主要目的是整體提升車廂設備，不只是改動座位。

48. 因應有委員建議將議題轉交屯門區內交通問題工作小組跟進，但主席表示不宜將議題轉交該工作小組，以免須跟進的議題過多。

49. 有委員認同主席的意見，建議請運輸署及港鐵稍後匯報進展，如果有突破性的消息才交由工作小組跟進，以免工作小組須跟進太多議題。

50. 有委員向港鐵查詢以巴士輔助三條輕鐵路線的方案是否可行，以及可否轉交工作小組或續議討論。

51. 港鐵林女士表示，有關建議涉及許多運作上的考慮，須仔細研究有關建議。

52. 主席總結表示，請運輸署及港鐵於研究有結果時，以書面方式向交委會報告。 運輸署、港鐵

(F) 檢討巴士載客量與企位的準則
（交通及運輸委員會文件 2016 年第 28 號）
（九巴及龍運的書面回應）

53. 主席表示，九巴及龍運於會前分別提交了書面回應，秘書處已於 5 月 5 日將有關的書面回應分發予各委員。

54. 文件提交人表示，縱使現時巴士車廂擠迫，但若按照運輸署計算乘客量的方式（即最繁忙時段半小時的乘客量），很多路線都不符合增加班次的要求。現時巴士下層設有 40 多個企位，他查詢署方該數字的計算準則（例如以每平方米站立多少乘客），以及署方會否參考港鐵車廂的準則更改至每平方米四人。

55. 委員提出意見及查詢如下：

(i) 表示十分支持此文件，並指出過去交委會曾討論此議題，亦曾向運輸署署長反映有關意見。他續指出只有香港容許駛經高速公路的巴士設有企位，其實這樣十分危險，擠迫的車廂亦容易令人誤會有非

禮事件發生。他衷心希望署方跟隨國際標準，禁止駛經高速公路的巴士設有企位；

(ii) 指出巴士公司在書面回應中提到，現時巴士企位數目符合香港法例第 374A 章《道路交通（車輛構造及保養）規例》的標準，但實際上該條例只訂明乘客數目不可超過上限。委員關注計算企位數目的方法及涉及的程序，以及署方能否作出調整，例如巴士公司會否向運輸署提交方案，還是署方已根據法例就不同類型巴士訂定可設置的企位數目；

(iii) 認同交委會已討論此議題多年，亦曾討論取消巴士企位的建議。他亦指出有座位的屋邨巴士受居民歡迎，政府應跟隨國際做法，全面禁止巴士設置企位。此外，於五六十年代未有雙層巴士，而且屯門及元朗區同屬一個巴士網絡，交通服務較少，但現時的情況已經不同，故應取消巴士企位；

(iv) 表示樂見有委員再提交文件討論此議題。巴士公司書面回應提到的香港法例第 374A 章《道路交通（車輛構造及保養）規例》制定了巴士的乘客數目，但該法例可能於數十年前制定，當時新界並沒有高速公路，故現時已不能保障企位乘客的安全。如果意外並非因司機駕駛態度所致，擔心保險未能保障乘客；

(v) 認同有關法例已經過時，署方應檢討巴士企位的政策。新界人口增加令交通服務需求上升，但署方沒有增加巴士班次，又沒有增加屋邨巴士牌照回應市民需要；

(vi) 查詢署方容許巴士設企位的理據，以及如何保障站立而且沒有佩戴安全帶的乘客於高速公路的安全；以及

(vii) 指出坐位乘客可佩戴安全帶，但企位乘客則沒有安全帶可供佩戴，只能緊握扶手。巴士於高速公路行走，如發生嚴重交通意外，站在車門附近的乘客有機會被拋出車外，建議署方逐步減少企位。

56. 主席表示，他支持文件提出的建議，但有關事宜涉及修訂法例，建議去信立法會跟進。

57. 有委員認為應一併去信負責制定運輸政策的運房局。有委員認同去信運房局比運輸署合適。另有委員表示支持去信立法會及運房局，並認為由於市民乘搭交通工具時需要更多空間，政府應檢討有關法例。

58. 有委員建議有關信件的內容應包括兩點：(a)屯門公路是一條高速公路，故不應容許巴士設有企位；以及(b)巴士載客量的計算方式與港鐵不同，應修改法例以減低企位數目。此舉可提高巴士的載客量及增加班

負責人

次。

59. 主席總結表示，交委會議決去信立法會及運房局，要求修訂法例以取消巴士企位。 秘書處

[會後補註：上述兩封信件已於 2016 年 6 月 28 日發出。]

(G) 要求運輸署解釋專線小巴申請加價的理據
（交通及運輸委員會文件 2016 年第 29 號）
反對專線小巴 44, 44A, 44B, 44B1, 45, 49S 申請大幅加價
（交通及運輸委員會文件 2016 年第 33 號）

60. 由於上述兩項議題均與小巴加價有關，故將一併討論。

61. 文件 2016 年第 29 號的提交人表示，就 44 系列小巴營辦商申請加價一事，有居民反映有關小巴服務欠佳，加上油價下跌，他欲查詢署方批准加價的原因。此外，有法團及業委會的代表反映諮詢時間不足，又沒有小巴路線的數據（例如支出、成本及收入）。因此，他要求暫緩營辦商的加價申請，並希望署方能解釋加價理由並提供更多小巴營運的資料以供參考。

62. 文件 2016 年第 33 號的提交人表示，以往公共交通服務申請加價時都會承諾改善服務水平或解釋加價理由，而 44 系列小巴則被居民投訴候車時間過長、因小巴客滿而未能上車等。此外，小巴車資的加幅為 11.8%至 12.7%，比同期通脹率高，運輸署應交代額外加幅用於何處。

63. 有委員表示，諮詢文件應包括小巴路線的營運情況、加價原因、承諾改善服務的內容（例如班次及新車輛）。他感覺似是運輸署將營辦商申請的加幅稍微削減後，迫公眾接受小巴加價，對此感到不可接受。

64. 運輸署莫先生作出回應如下：

(i) 署方審慎處理公共小巴的加價申請，會詳細審核營辦商提交的資料，包括營運情況及成本等，於審核過後亦會作出地區諮詢。小巴 44 系列上次加價已是 2014 年 2 月，期間超過 26 個月的累積通脹幅度是 7.1%，而營辦商是次申請加價 11 至 12%。考慮到該線的營辦狀況及通脹等因素後，署方的諮詢文件中建議的加幅已低於營辦商申請的加幅及同期通脹幅度，大部分路線的加幅約是 4 至 5%；

(ii) 於地區諮詢中，大部分的意見都反映希望小巴服務可得到改善，亦有意見回應署方建議的加幅合理；

(iii) 署方明白委員關注營辦商於加價後會否改善其小巴服務，而營辦商在這方面態度積極，例如於上次車資調整以來，營辦商已為司機及站長加薪兩次，日後亦有加薪壓力。為進一步改善服務質素，營辦商於較多乘客候車的地點（如龍門居、友愛、虹橋、青麟路等）增聘站長及調查員，以作適時的監察及調派車輛；以及

(iv) 44 系列小巴有百多輛小巴，服務範圍廣闊，營辦商有必要動用較多的資源，以維持該路線組別的服務水平。署方日常觀察到來往屯門至上水的服務班次頻密，在繁忙時間達至數分鐘一班，署方會與營辦商繼續研究可改善服務的方案。此外，營辦商除於上水外，亦已於屯門加設維修點，以減低維修時間及提高服務穩定性。署方認為建議的加幅已平衡營辦商為維持穩定服務的需要，以及市民對合理車費的期望，希望委員諒解。

65. 委員提出意見及查詢如下：

(i) 不認同營辦商曾積極改善小巴服務，並舉例指小巴司機多次於有空位的情況下，從建生邨的小巴站直接轉出青山公路元朗段，沒有依原定路線駛經兆康苑及青麟路。有居民投訴等了一小時也只有兩至三班小巴駛經，即使致電營辦商亦未能改善，要求跟進；

(ii) 表示曾收過居民反映未能於虹橋乘搭上述小巴，即使致電營辦商亦不能成功預留座位。她認為署方偏袒營辦商，容許於服務不理想的情況下加價，對此不能接受；

(iii) 強調委員不一定反對加價，重點是加價的理由是否充分，但諮詢文件沒有交代營辦商的工作，又沒有提供相關數據；

(iv) 表示小巴服務欠佳而被居民投訴，營辦商應先改善服務水平才研究加價。他舉例指小巴於路線首幾站已經客滿，故建生的居民未能乘搭，致電營辦商後亦只有半空車靠站。署方應調查小巴服務是否足夠，小巴是否按原定路線行駛，以及小巴班次能否滿足居民需求；

(v) 表示曾與運輸署代表於新圍實地視察，居民於早上繁忙時段須等候三班車才能乘搭，署方應積極研究將小巴座位數目增至 20 個的建議。小巴走捷徑或受車上乘客歡迎，但於路線後段車站的乘客會以為脫班。此外，查詢署方小巴走捷徑會否使乘客不受保險保障；

(vi) 表示以往 44 系列小巴申請加價時，服務仍會有所改善，但現在似乎已不在意服務水平，經常被居民投訴，包括被指不歡迎中途上落的乘客。小巴任意行走捷徑除了有機會阻塞路面交通及造成危險外，亦會使路線後段車站的乘客怨聲載道。他認為如果服務水平有所改善，可按通脹幅度適度調高車資，否則加價後只會使居民選擇其他交通工具；以及

負責人

(vii) 表示他經常乘搭 44 小巴來往上水至友愛，並多次討論有關服務。44 系列屬較長途的路線，乘搭小巴可節省時間，故署方應從中協調，從便民及實際的角度研究如何使各方都能夠得益。他認同居民願意在服務水平提升的情況下付出更多車資，但現時情況是居民於車站苦等小巴不果。他查詢署方如何確保居民可於合理候車時間內乘搭小巴。此外，營辦商應讓公眾了解其改善服務的計劃。

66. 文件 2016 年第 29 號的提交人補充表示，署方應公開營辦商申請加價的詳情，例如路線的盈利及支出等，並承諾於日後公開小巴申請加價的資料，讓公眾判斷加幅是否合理。此外，署方指營辦商努力改善服務，但這一點與委員和居民的看法不同，故公眾對其申請加價感到不滿。

67. 文件 2016 年第 33 號的提交人補充表示，委員與居民並非不講理，主要是反對大幅加價，並希望得悉更多資料，例如營運成本、司機待遇、改善服務（包括司機態度）的承諾、小巴總站提供的支援等。

68. 主席總結表示，運輸署應監察小巴加價申請，於處理申請時考慮委員提出的意見，例如下調加價幅度及承諾改善司機待遇等。 運輸署

(H) <u>要求增加資源，加快處理鄉村範圍的路燈申請</u>
（交通及運輸委員會文件 2016 年第 30 號）
（路政署的書面回應）

69. 主席歡迎路政署工程師/村燈林宏基先生出席會議。主席表示，路政署就交委會文件 2016 年第 30 號於會前提交了書面回應，秘書處已於 5 月 5 日將有關的書面回應分發予各委員。

70. 文件提交人表示，一群來自掃管笏、小秀村、嘉和里村及牛角龍村的居民於會議前向路政署提交請願信。她已參閱路政署的書面回應以了解處理鄉村路燈申請的程序，欲查詢屯門區每年的鄉村路燈配額，以及路政署指三年內完成鄉村路燈工程的詳情。印象中她曾申請於掃管笏設置一些路燈，當中有三枝需時五年才完工，而另外有些已申請了兩至五年仍未設置。此外，她指出路政署於過去十年於屯門區設置了 335 枝鄉村路燈，即平均每年只有約 33 枝，以屯門有 30 多條村而言，每村每年只獲安裝一枝路燈。她更指出有長者因要摸黑回家而跌倒，希望政府不要忽視鄉村地區居民的需要。

71. 路政署林先生作出回應如下：

(i) 路政署每年會為鄉村照明計劃設置配額，該配額涵蓋全港所有鄉村

照明的申請。路政署並沒有單獨為每區之申請製定配額，而過往數年整體鄉村路燈的配額約為每年 400 枝。而於屯門區內已納入路政署鄉村照明計劃工作清單內的申請，大部份皆於納入清單後三年內完成安裝；

(ii) 整個鄉村路燈申請涉及民政事務總署及路政署。民政事務總署負責接受申請和作出統籌，按申請日期等因素編排先後次序，因應該年的配額建議納入路政署之「鄉村照明計劃」內，然後交由路政署按資源分配而興建；以及

(iii) 過去十年於「鄉村照明計劃」有 372 枝鄉村路燈工程，當中有 335 枝已經完工，19 枝為 2015 至 16 年度的申請，署方正在跟進工程。

72. 有委員表示，屯門鄉事委員會一向以整體方式處理鄉村路燈申請，但亦有可能有村民自行再申請。若有個別申請需時太長，屯門鄉事委員會將再作討論，以及向有關部門反映，希望加快處理申請，而屯門民政事務處的聯絡組亦積極跟進收到的鄉村路燈申請。此外，現今村民摸黑回家的情況應該比較少，他們大多在屋前安裝了光管或手持電筒出入，有需要的居民可向屯門鄉事委員會求助。

73. 文件提交人表示，她所述居民的遭遇並非無中生有，而且委員應支持改善屯門居民待遇及服務的建議，為弱勢社群謀福利。她不明白為何替村民爭取訴求時，得不到其他委員的正面回應。雖然屯門民政事務處有跟進鄉村路燈申請，但當工程交由路政署負責時，她沒有渠道查詢有關工程進度。

74. 有委員澄清表示，過往照明系統較差時，居民大多會自行攜帶照明裝備出門，以免摸黑出入。此外，他只是指出屯門鄉事委員會沒有收過居民就鄉村路燈申請而提出的求助個案。

75. 主席表示，於鄉村路燈工程未完成前，鄉村居民確已懂得運用民間智慧於光線不足的情況下出入。現在最重要的是要求相關部門盡快完成鄉村路燈工程。

76. 路政署林先生補充表示，於「鄉村照明計劃」的工作清單內有九枝於掃管笏及小秀村的個案，署方已就當中六枝發出施工紙，預計三個月後完工。事實上，已納入「鄉村照明計劃」的工作清單內的申請，署方均會為每項工程製定編號，現時因村民反對而未能完成的最早個案源於 2007 至 08 年度的鄉村照明計劃內位於龍鼓灘的工程，路政署現正積極與屯門民政事務處跟進。如有申請未出現於「鄉村照明計劃」的工作清單，

負責人

該申請有機會載列於屯門區《公共照明計劃》鄉村照明設施輪候冊內，路政署未能提供更多相關資料，而民政事務總署亦已於書面回應中補充指出，截至本年 4 月 30 日，輪候冊內共有 163 枝鄉村路燈申請。

77. 文件提交人表示，希望路政署可向她提供「鄉村照明計劃」工作清單內涉及掃管笏及小秀村九枝路燈的工程資料。她續表示，居民特地前來遞交請願信，希望屯門民政事務處與路政署能加強協調，以便了解個別工程的進度。

78. 主席總結表示，請路政署林先生於會後向文件提交人提供所需的資料。 路政署

(I) 強烈要求恢復黃金海岸至屯門碼頭專線小巴服務
（交通及運輸委員會文件 2016 年第 31 號）

79. 文件提交人表示，數年前黃金海岸至屯門碼頭的專線小巴服務無故被取消。由於現時屯門碼頭已恢復跨境渡輪服務，而且居民亦有需要往返屯門東及屯門西，查詢署方可否就此再次招標，以恢復上述服務。

80. 有委員表示，作為服務屯門碼頭區的區議員，他支持文件的建議，並認同居民往返屯門東及屯門西的需要。當年取消上述小巴服務的其中一個原因，是屯門碼頭停辦澳門渡輪服務，由於屯門碼頭已恢復往澳門及珠三角其他地區的渡輪服務，署方應考慮恢復上述小巴服務。

81. 主席表示，當時的小巴營辦商因屯門碼頭停辦澳門渡輪服務而停止小巴服務。既然屯門碼頭已恢復跨境渡輪服務，即使不一定有營辦商回應，署方仍可考慮再將上述小巴路線服務進行招標。

82. 運輸署莫先生回應表示，當年的 43D 小巴線的乘客量偏低，每日平均乘客量只有 290 人次，其車資收入不足支持營辦服務，故營辦商於長期虧損的情況下唯有終止服務，居民可利用港鐵巴士及輕鐵來往屯門東及屯門碼頭。署方備悉委員對上述小巴服務的意見，惟鑑於乘客量偏低，署方暫時沒有計劃復辦有關的路線。事實上，2012 年屯門碼頭恢復跨境渡輪服務時，議會曾建議恢復 43D。署方曾就建議進行調查，但調查結果顯示乘客需求低，不足以支持小巴服務。根據海事處的資料，現時屯門碼頭跨境渡輪服務的客量與 2012 年的相約，署方與海事處會密切留意其乘客量的變化，在有需要時作出調整。

83. 文件提交人表示，雖然屯門碼頭恢復跨境渡輪服務是其中一個考慮因素，但據她了解，屯門東及屯門西的居民亦希望有往返兩地的小巴服

負責人

務。署方沒有收集跨境渡輪服務使用量以外的調查，未能評估整體小巴服務的需求。

84. 主席總結表示，請運輸署考慮委員的意見，研究及跟進文件的建議。 運輸署

VI. 報告事項

(A) 工作小組報告 – 截至 2016 年 4 月 30 日的工作小組進展報告
（交通及運輸委員會文件 2016 年第 34 號）

屯門對外交通工作小組

85. 委員省覽文件。

86. 主席表示，於 4 月 13 日的工作小組會議上，小組成員同意九巴參考大欖客務站的模式，於屯門公路巴士轉乘站加設八達通增值服務，並將此意向推薦予交委會。主席表示若委員同意，交委會將去信地政總署表達對上述計劃的支持。

87. 有委員表示，建議於信中要求政府部門於客務站未建成前加設八達通自動增值機，以回應居民的訴求。

88. 主席回應表示，如果地政總署不批出土地，亦沒法加設八達通自動增值機。因此，交委會應先去信地政總署表達對上述計劃的支持。 秘書處

[會後補註：上述信件已於 2016 年 6 月 28 日發出。]

屯門區內交通問題工作小組

89. 委員省覽文件。

90. 有委員表示，文件指出「屯門良田村及井頭村口加建行人斜路事宜」將於下次工作小組的會議議程中刪除。然而，建築署及運輸署尚未就實地視察與他聯絡，故希望工作小組續議此議程，並聯同屯門民政處的聯絡主任一同前往有關地點進行實地視察。主席對此表示同意。

91. 主席表示，區議會於本年 5 月 3 日的會議上，通過 2016-2017 財政年度區議會撥款預算草案，當中交委會轄下兩個工作小組合共獲得 15 萬元的預算撥款。該兩個工作小組分別於本年 4 月 13 日舉行的會議上，討論本年的工作計劃，初步計劃進行屯門區對外交通研究及舉辦推廣屯門區內交通安全活動。他請工作小組繼續跟進工作計劃的細節及預算，包括

完善工作計劃的內容，以及就伙拍團體進行招標程序，並向委員會報告進度。

(B) 運輸署報告

（交通及運輸委員會文件 2016 年第 35 號）

92. 委員省覽文件，並沒有提出意見。

VII. 其他事項及下次會議日期

93. 主席表示，港鐵曾去信交委會，表示欲於是次會議上報告港鐵巴士 K53、K58 及 506 的新安排。由於有關議題與區內交通事宜有關，他決定邀請港鐵代表出席是次會議，向委員講解上述安排，而相關資料已隨 5 月 11 日的電郵中夾附予各委員。

94. 港鐵林女士請港鐵巴士營運經理關偉麟先生以電腦投影片（附件三）講解港鐵巴士 K53、K58 及 506 的新安排。

95. 委員提出意見及查詢如下：

(i) 表示早於 2012 年已提交過文件，建議 K58 伸延服務至掃管笏及提升至全日服務。富泰與掃管笏的校網相連，此舉令居民來往兩地時不用轉乘。港鐵巴士 K53 及 K58 的合併方案會方便富泰、屯門西北一帶的居民前往掃管笏，故支持上述方案；但由於青山公路於上午繁忙時段經常出現擠塞，他期望港鐵做好準備，以提供穩定的班次；

(ii) 表示 2012 年已討論過青山公路沿線學童的交通問題，港鐵是次合併 K53 及 K58 的方案尚算能回應到居民的訴求，希望港鐵考慮將該線提升為全日服務。此外，他支持將 506 總站設於兆麟，希望藉此可改善其班次不均的問題，並提出以下查詢及建議：(a)建議將 506 總站設於兆麟街，於該處設站後須確保有足夠位置給其他車輛行走，並建議選址可一併解決該處晚上的貨車違泊問題；(b)查詢早上巴士開動時會否產生噪音，影響附近居民；以及(c)建議於兆麟苑近屯門鄉事會路的地點加設一個巴士站；

(iii) 指出港鐵於會議前兩日才提交文件，沒有足夠時間諮詢居民，只好自行於昨天實地視察。現時屯門來往掃管笏的接載服務不足，港鐵應加以改善，但不應透過削減其他服務來達到此目的，這只會影響另一批居民，對此覺得反感。現時早上有不少青霞里、三聖及置樂有不少學生依賴 K58 上學，其走線可避開哈羅國際學校附近的交通擠塞，如果迫使他們於青山公路乘車，現有班次或未能吸納上述乘客量；

負責人

(iv) 表示對港鐵 506 的方案持開放態度，但由於文件於會議前兩天才分發予委員，沒有足夠時間諮詢 506 綫的乘客，認為不應急於在是次會議上通過；

(v) 表示如 K53 及 K58 合併後只於早上及黃昏時段服務，而尾班車於晚上 8 時開出，她反對上述建議，認為該線應以全日行走及延遲尾班車的開出時間。此外，有屋邨巴士停泊於兆麟街，查詢有否足夠位置供 506 巴士停泊；

(vi) 表示對 K53 及 K58 合併後不以全日行走，使她的期望落空，並收到居民的信件，詳細說明反對上述方案的原因，可將上述信件轉交港鐵參考。雖然 K53 及 K58 合併可節省資源，但現時 K53 的班次已經經常客滿，應再研究更好的方案；

(vii) 指出 506 本來以輕鐵行走，但因應杯渡輕鐵站的交通工程，港鐵建議以港鐵巴士行走上述路線，並將總站設於友愛，其後又將總站改設於兆麟，路程因而變得更長。基於過去有不少變化，需要較多時間就 506 的新安排諮詢居民意見，建議將此議題轉交屯門區內交通問題工作小組跟進；

(viii) 認同委員對 506 總站設於兆麟街的建議及關注，以及短時間內難以全面諮詢居民的看法，故此事宜應由屯門區內交通問題工作小組繼續跟進。希望藉此縮短乘客輪候時間及解決總站選址而產生的問題，然後再就方案進行諮詢；

(ix) 指出由於循環線的班次容易受路面情況影響，他支持將 506 改為非循環線，但由於委員認為諮詢時間不足，他不反對於屯門區內交通問題工作小組再作討論，同時再諮詢居民意見；以及

(x) 認同港鐵太遲提交文件，使委員沒有足夠時間消化及諮詢居民，故支持將議題轉交屯門區內交通問題工作小組跟進。此外，他查詢將 506 總站設於兆麟街後會否涉及更改路面設計；以及 506 改為非循環線後，班次及車隊數目是否維持不變。

96. 主席總結表示，既然大部分委員不支持通過上述方案，他宣布將是項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

97. 此外，主席表示，秘書處於 4 月 27 日的提交文件截止日期後收到六份討論文件。考慮到其中一份文件（即交委會文件 2016 年第 33 號）比較急切，故容許該文件可於是次會議上討論，而其他文件則會安排於下一次會議上討論，希望藉此機會提醒各委員日後按會議常規的要求準時提交文件。

98. 主席續表示，有前議員以「監察區議會行動組」的名義去信予交委會主席及委員。由於信件提及委員，他現於會議上作出回應，以供委員知悉。信中提到 3 月 11 日的第二次交委會會議中途終止，他對此回應指，由於該會議的其中一項討論事項「2016-2017 年度屯門區巴士路線計劃」一向會另外召開特別會議作詳細討論，為了不阻礙委員的時間，故決定將其他部分議題分開兩次會議討論以縮短會議所需時間，以免因人數不足而無法繼續會議。因此，交委會第二次會議及第一次特別會議最後均順利舉行及完成討論所有議題，而且沒有影響舉行會議的時間及程序。由於他已於會議上回應信件內容，他不會另行再作回覆，亦不會回應針對他本人的信件內容。

99. 有委員提出的其他事項如下：

(i) 表示有居民投訴晚上有巴士停泊於震寰路的工廠一帶，故九巴應提醒巴士司機晚上停泊巴士時盡量減低對居民的影響；

(ii) 表示有良景邨居民投訴晚上於良景巴士總站停泊的巴士佔用太多空間，令的士不能出入，希望提醒巴士公司留意善用獲批的六個巴士停泊位；

(iii) 查詢運輸署可否就上述的巴士停泊事宜，向屯門區內交通問題工作小組提交補充資料，例如針對相關投訴的改善建議；以及

(iv) 指出上次會議已要求就擴闊新屯門中心的巴士站，與運輸署代表進行實地視察，但現時仍未有進展，希望署方代表盡快與他聯絡。

100. 運輸署陳先生回應表示，會請署方程女士就實地視察一事與上述委員聯絡。

101. 議事完畢，會議於下午 2 時 53 分結束，下次會議定於 2016 年 7 月 15 日（星期五）上午 9 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處
日期：2016 年 6 月 13 日
檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/16

路政署
Highways Department

合約編號: HY/2013/19
屯門公路(市中心段)加建隔音屏障工程

屯門區議會
交通及運輸委員會
2016-05-13 (星期五)

MANNINGS (Asia) Consultants Limited
萬利仕(亞洲)顧問有限公司

路政署主要工程管理處

屯門公路（市中心段)
加建隔音屏障工程

實施臨時交通安排事宜

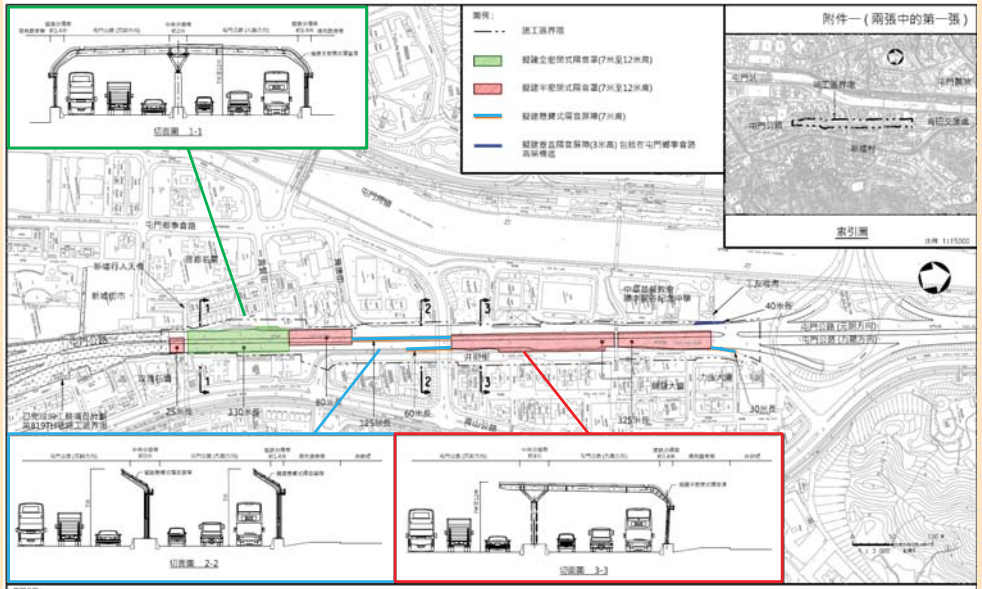
議程大綱

路政署主要工程管理處

1. 工程範圍
2. 屯門公路(市中心段) 臨時交通安排
3. 臨時遷移利發徑巴士站安排
4. 臨時遷移井財街巴士站安排
5. 屯門公路(市中心段)於非繁忙時段臨時交通安排

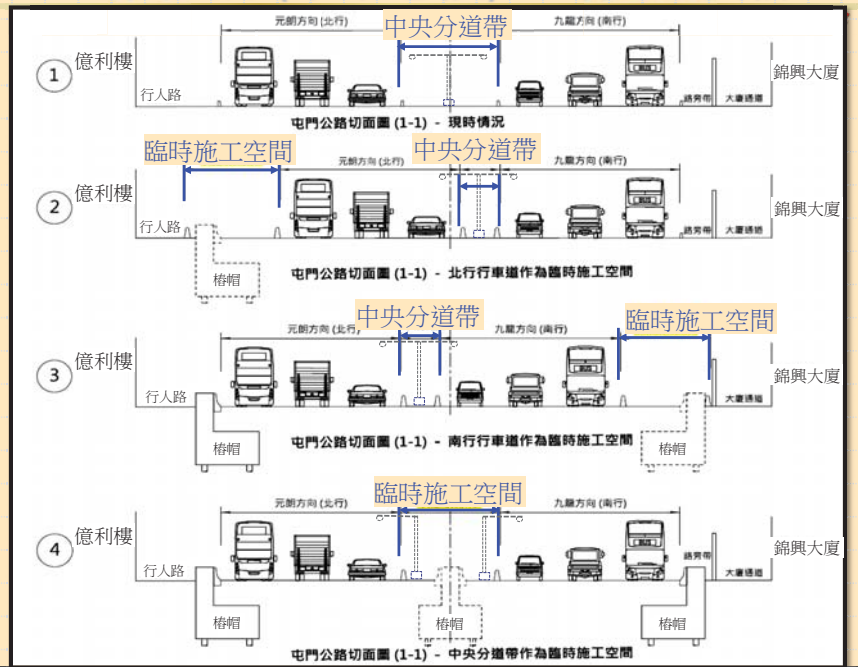
---

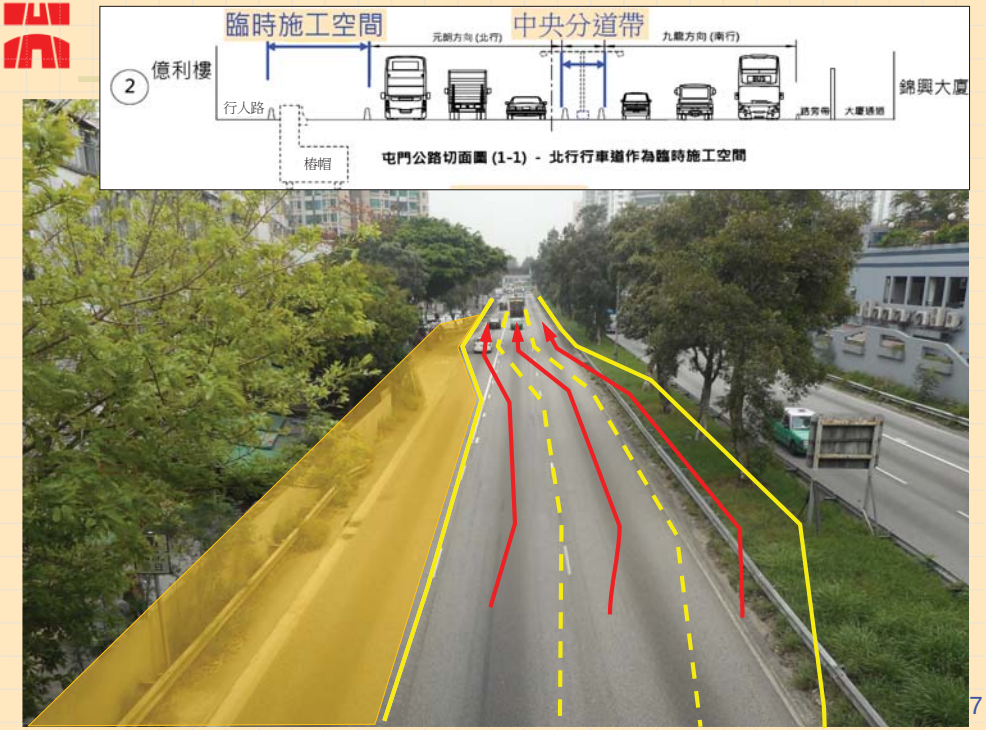
1. 工程範圍

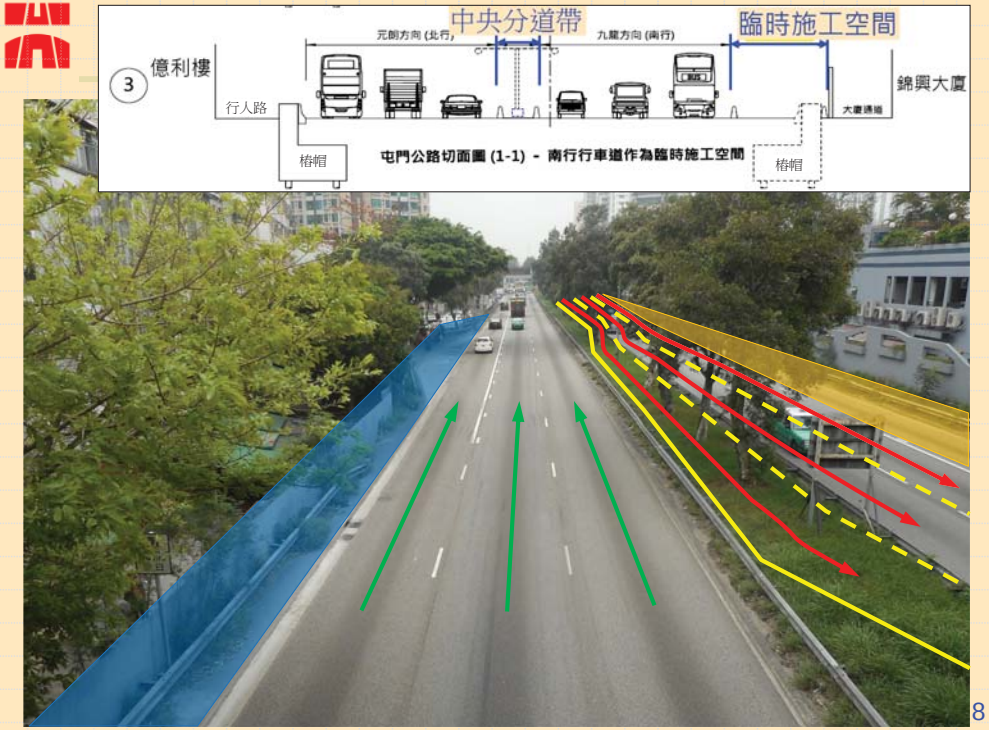


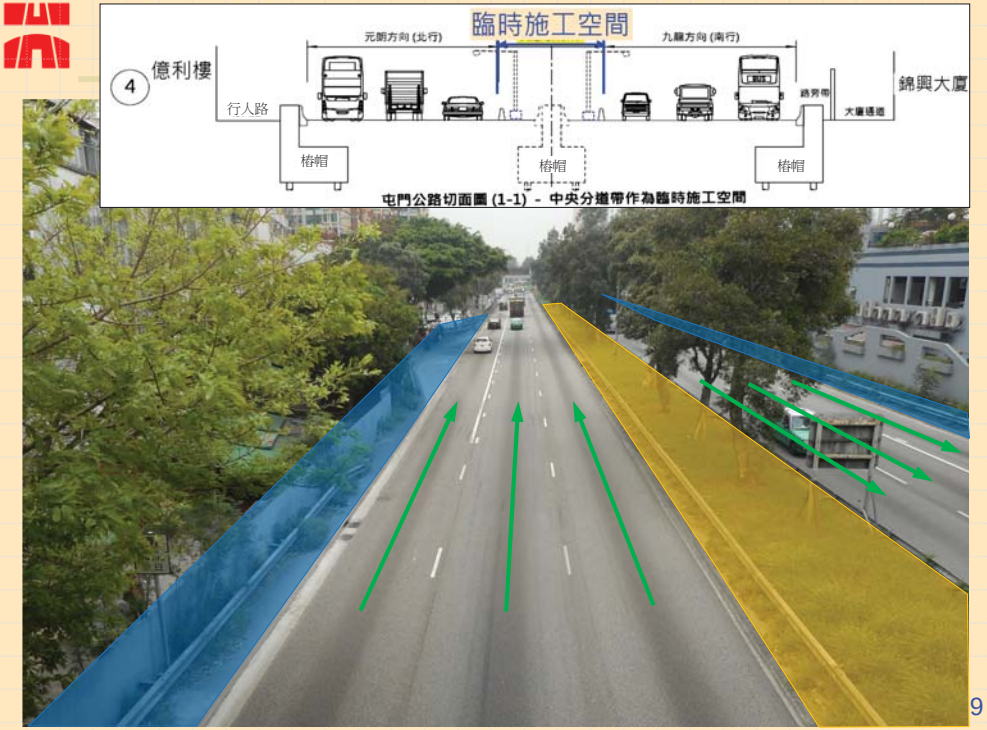
合約編號 HY/2013/19 屯門公路(市中心段)加建隔音屏障工程
平面圖

2.屯門公路(市中心段)臨時交通安排





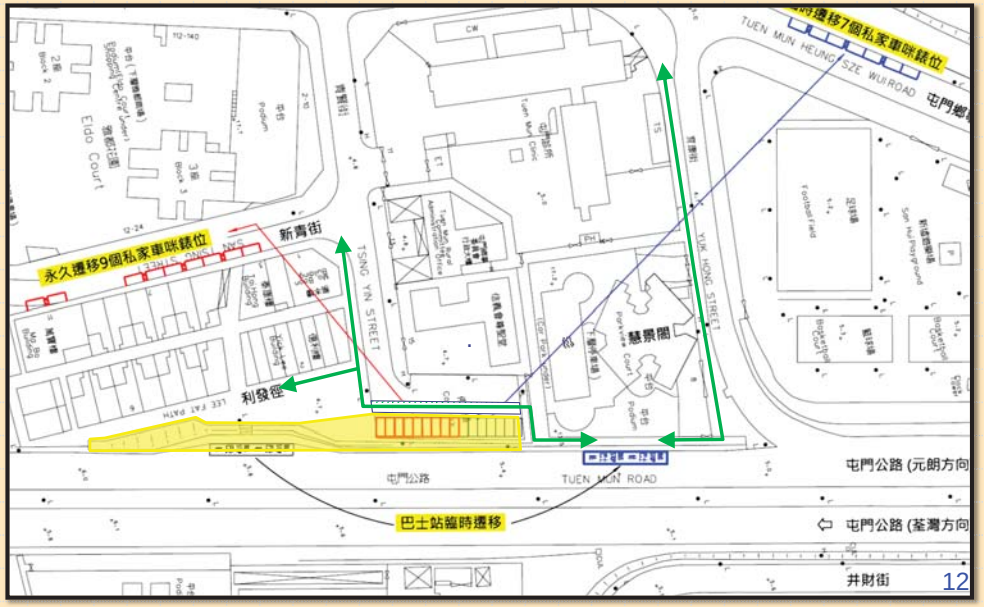




3. 臨時遷移利發徑巴士站安排

利發徑臨時巴士站

利發徑臨時巴士站行人暢達道



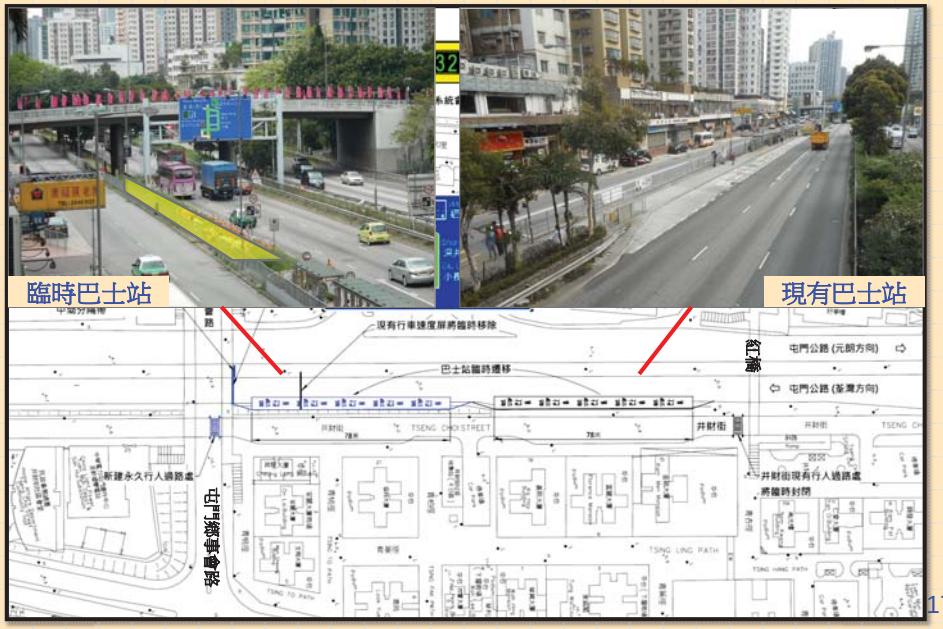
遷移青賢街泊車位安排

青賢街泊車位

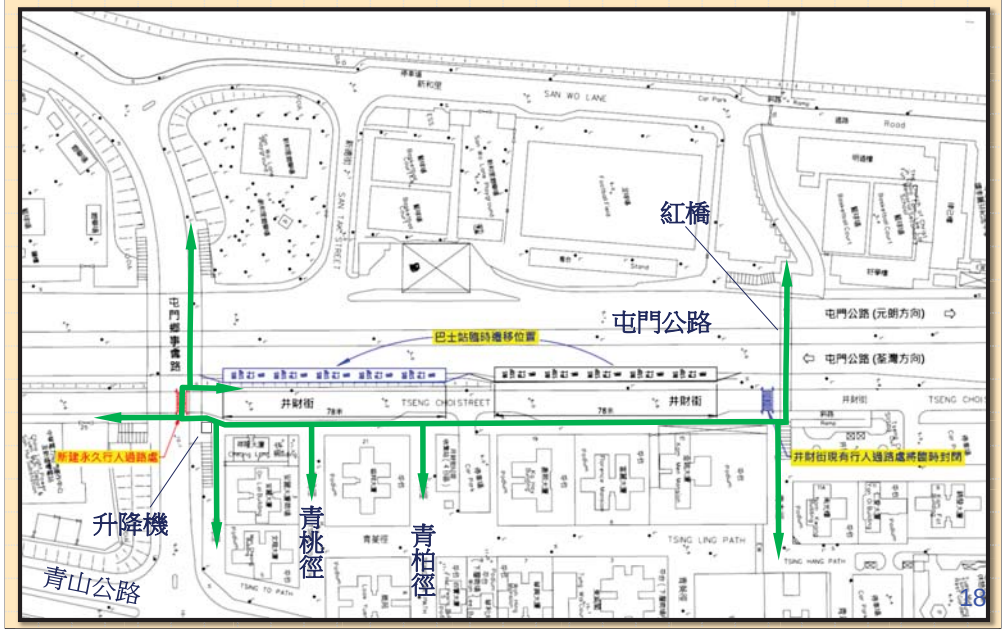
新青街

屯門鄉事會路

4.臨時遷移井財街巴士站安排



4.臨時井財街巴士站行人暢達道



井財街巴士站 (屯門公路-九龍方向)

井財街臨時巴士站

行車速度屏 (屯門公路-九龍方向)

5. 屯門公路於非繁忙時段臨時交通安排

謝謝

運輸署
2016-2017 年度交通及運輸工作計劃

目的

本文件主要目的是向屯門區議會交通及運輸委員會(“交委會”) 簡介運輸署在 2016-2017 年度在屯門區的交通及運輸工作計劃。

工作目標

2. 運輸署的工作目標為：

(一) 繼續致力改善道路網絡及提升交通安全;
(二) 配合及推動可持續運輸發展;
(三) 重整及優化巴士服務，以加強營運效率及改善空氣質素;及
(四) 更廣泛應用智能運輸系統及繼續加強及改善對緊急事故的管理。

工作概述

(一) 繼續致力改善道路網絡及提升交通安全

3. 運輸署一直密切注視交通意外數字的趨勢，適時制訂或更新法例，並透過警方採取相關的執法行動，以改善香港的道路安全情況。運輸署一向致力改善道路網絡及運輸基建設施，亦會隨著不斷變化的客觀環境因素，檢討及改善道路的設計標準，以切合社會需要。

4. 此外，在制訂地區性交通管理措施時，運輸署會密切監察各區整體交通情況，務求設計及制訂具成本效益的交通管理計劃，以提升道路網絡的效率及安全。這些措施包括：實施交通燈號控制、調整行車線道及行人過路處的佈局、管制車輛通行和行車線、劃定限制上落客貨區、審批為建築工程而實施的臨時交通管理措施，以便更妥善管理交通設施。

5. 在 2016/2017 年度，運輸署計劃在屯門區實施下列交通管理工作:

(A) 改善道路網絡及交通設施

運輸署會因應屯門區的交通情況，積極檢視及改善區內的道路網絡及交通設施。就哈羅國際學校附近的交通情況，本署會繼續與哈羅國際學校商討校巴轉乘方案，以避免過多私家車直接載學童回校，以及加快落實強制校巴措施的建議。另外，本署會繼續監察屯門區各類車輛的泊車情況，並與政府有關部門(包括地政總署)保持緊密聯繫，積極物色適當土地作為短期租約臨時停車場。本署亦會繼續積極與各位議員溝通，檢視合適的位置，在不影響交通暢順、道路安全或妨礙其他道路使用者的前提下，增設路邊泊車設施。另外，本署會積極監察以下的交通設施改善工程計劃的進度：

(i) 改善道路網絡及道路設施的工程

1. 在龍逸邨旁邊的皇珠路西行線加設巴士灣；
2. 在業旺路旁邊近龍門居位置加設行人路；
3. 在杯渡路西行線加設巴士灣；
4. 在掃管笏路與管翠路之間的迴旋處加設適當路牌，以清晰指示道路方向；
5. 擴闊在桃園圍和青山公路藍地段的路口；
6. 在屯盛街增設路旁公眾電單車位，並在新青街增設車輛咪錶泊車位；
7. 搬遷屯發路的士站到屯盛街；
8. 於井財街重置貨車泊車位；及
9. 將湖山路停車場一個普通私家車泊車位更改為傷殘人仕使用的泊車位。
10. 在三聖街分別增設24小時及由上午7時至午夜12時上落客貨限制區；
11. 將三聖街一個普通私家車泊車位更改為傷殘人仕使用的泊車位
12. 在青山公路(大欖段)增設的士站
13. 在嘉禾里山路與青山公路路口設置以燈號控制的行人過路處
14. 在樂濤街及青泰路交界加設「讓路標誌」

(ii) 改善行人設施的工程

1. 繼續在適當位置加設視障人士輔助設施、行人過路沉壁及圍欄；

(iii) 改善單車徑的工程

1. 改善西鐵兆康站旁的單車徑；
2. 改善輕鐵藍地站旁的單車徑，包括增設單車泊位及增設行人過路處；
3. 改善湖山河畔公園內近富健花園的單車徑旁單車泊位；及
4. 改善輕鐵澤豐站旁邊的單車徑，包括在行人路鋪設路磚，在單車徑上加設「慢駛」及「小心行人過路」的交通標誌及道路標記等。

(B) 監察交通網絡及管理措施

(i) 監察及檢討區內主要路口的運作，調整行車線道及行人通道佈局，以發揮路口最大容量，以及提升駕駛者及行人的安全；

(ii) 定期與港鐵公司、警方及鐵路監督檢討輕鐵路口的運作，以保障使用者的安全；

(iii) 定期與有關部門檢討屯門區內道路的車速限制，以期制訂合適安排，來提高交通流量及保障道路使用者的安全；及

(iv) 定期與在區屯門區內進行工程的承建商進行會議，審批承建商提交的臨時交通管理安排。

(二) 配合及推動可持續運輸發展

6. 運輸署會致力配合政府推動可持續運輸發展的政策，適時應付運輸需求，並提供足夠的運輸設施。在交通運輸政策上，運輸署有需要採取一套綜合的措施，以減輕交通擠塞和改善空氣質素，同時亦可方便乘客轉乘公共交通工具，以及為行人提供更安全舒適的步行環境。有關措施包括以高效率和有利環境的鐵路服務，作為公共交通網絡的骨幹，以紓緩流量最高的主要交通走廊所承受的壓力。

7. 運輸署會積極提倡市民充分使用鐵路服務，並以其他公共交通工具作為接駁服務。在鐵路未能到達的地方，專營巴士服務將會繼續扮演重要的角色；至於其他公共交通服務，例如專線小巴、非專營巴士(如屋邨巴士)和的士等，則作為輔助性公共交通服務。運輸署會致力改善公共交通服務的安排，並加強各種服務之間的協調。

8. 清新空氣及良好交通狀況是社會資貴的資產。由於香港人多車多而路少，因此市民非常關注道路交通情況和交通對環境造成的影響。為了香港可持續發展，本署會考慮乘客需求的改變和運輸基建啟用後的情況，重整巴士路線的服務，包括取消使用量低的巴士路線、縮減班次及縮短行車路線，以善用巴士資源。在調整路線時，巴士公司亦會考慮提供巴士轉乘計劃，以作配合。

9. 在 2016/2017 年度，運輸署會配合上述政策，繼續在屯門區實施下列公共運輸服務改善措施：

(A) <u>鐵路</u>

隨著西鐵九龍南線於 2009 年 8 月中通車後，鐵路服務為新界西北的居民 (包括屯門區居民) 提供主要及便捷的服務往來九龍市區。運輸署會與港鐵公司保持緊密聯繫，留意鐵路（包括西鐵線、輕鐵線及接駁鐵路巴士線）服務安排和乘客需求的改變，協調鐵路、專營巴士和專線小巴等不同公共交通服務的安排，為屯門區居民提供一套有效率和便捷的公共交通網絡。當沙中線大圍至紅磡段通車後，現有馬鞍山線會從大圍經東九龍連接西鐵線，形成「東西走廊」；全線的列車最終將以八卡列車運行。由 2016 年 1 月開始，西鐵線列車會陸續由七卡增加至八卡，至「東西走廊」通車後將會全面實施。港鐵公司會在三十個月內陸續改裝為八卡列車，改裝工程完成後，西鐵綫整體載客能力可提升約百分之十四。

(B) <u>巴士服務</u>

(i) 本署會繼續提倡充分運用鐵路，並以其他公共交通工具提供接駁服務作配合，而當中以專營巴士服務的載客量較高，並能在較短時間內因應需求調整服務。因此，專營巴士服務將會繼續在公共交通系統內扮演重要的角色，尤其是鐵路未能直達的地區，提供接駁至鐵路網絡

以及跨區服務。本署會繼續鼓勵專營巴士公司改善服務質素。

(ii) 在「2016-2017 年度屯門區巴士路線發展計劃」中，運輸署提出 28 項調整服務的建議，包括調整服務班次、加強服務、開辦特別班次及調整服務路線等。運輸署會繼續與各持份者及地區人士就巴士服務保持良好的溝通及聽取意見。運輸署亦會密切留意屯門區內巴士的服務水平，並會在有需要時與巴士公司作出跟進。

(iii) 另外，運輸署會繼續與專營巴士公司研究在適當和可行的地點引入巴士轉乘計劃，讓乘客可享用優惠的轉乘票價前往更多的目的地。這些轉乘計劃可減少開設長途巴士服務和直接點到點巴士服務的需求，從而更妥善地使用有限的路面空間和巴士資源、提高整體巴士網絡的效率，以及紓緩因巴士服務重疊而引起的交通擠塞和環境問題。運輸署亦會繼續鼓勵專營巴士公司儘量提供票務的優惠，讓乘客減少公共交通的開支。

(iv) 運輸署會繼續鼓勵各專營巴士公司在財務上可行的情況下，逐步改善乘客設施，包括增設候車上蓋及坐椅等，以進一步改善巴士服務。

(C) <u>專線小巴</u>

(i) 運輸署會繼續進行專線小巴服務的調查，及與各線的營辦商對其專線小巴服務進行定期檢討，務求所提供的服務水平能夠配合乘客的需要。在有需要時，運輸署會制定合適的措施來調整服務安排及票價水平，以期在提高其服務水平的同時，亦能為乘客提供滿意的服務，及確保各條專線小巴線在財務上可行的情況下繼續營運。

(ii) 運輸署會繼續鼓勵各專線小巴營辦商在財務上可行的情況下，逐步更新車隊及改善車內設施，包括八達通收費系統、乘客下車電鈴及乘客熱線等，以提供合適的專線小巴服務。

(iii) 此外，為進一步提升公共小巴的營運安全，多項改善措

施隨着<<2012年道路交通(修訂)條例>>於二零一二年四月十三日頒佈後生效，其中包括公共小巴在道路上行駛的最高時速限於 80 公里、强制所有公共小巴安裝車速限制器及强制在公共小巴車廂內展示公共小巴司機證。其他改善措施包括强制新登記的公共小巴安裝電子數據記錄儀及在發出公共小巴駕駛執照前强制申請人修習職前課程，亦分別於二零一四十二月一日及二零一五年六月一日實施。

(iv) 為鼓勵長者和殘疾人士多些走進社區，建立關愛共融的社會，當局已於二零一三年三月初完成分階段在港鐵、專營巴士和渡輪推出「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」。政府自二零一五年三月二十九日起，分階段把優惠計劃擴展至專線小巴。至今計劃已包括 501 條專線小巴路線，共 156 個專線小巴營辦商，覆蓋全港約百分之九十七的專線小巴路線及約百分之九十八的營辦商。現時，屯門區的所有專線小巴路線已經參加了該計劃，運輸署會繼續密切留意計劃的運作情況。

(D) <u>轉乘計劃</u>

(i) 運輸署會鼓勵港鐵公司與各專營巴士公司及專線小巴營辦商攜手合作，提供更多不同巴士路線之間、鐵路與巴士或專線小巴路線間的轉乘計劃，讓乘客可享用優惠票價，轉乘不同公共交通服務前往不同的目的地，並減低對長程及直接「點到點」巴士服務的需求，以期善用香港有限的路面及公共交通資源，同時，亦可擴大公共交通網絡，減少服務之間重疊時所造成的擠塞、資源浪費，及改善環境的質素。

(ii) 現時屯門區的區民可享受下列的轉乘計劃:

1. 乘搭輕鐵和西鐵綫的乘客可免費轉乘港鐵巴士;
2. 乘搭西鐵的乘客可免費轉乘輕鐵及港鐵巴士;
3. 乘搭專線小巴第 45 號線與西鐵的乘客可享有$0.3 小巴/西鐵轉乘優惠;
4. 乘搭專線小巴第 46 號線與西鐵的乘客可享有$1.0 小巴/西鐵轉乘優惠;及
5. 乘搭部份屯門區的 38 條九巴、龍運及城巴路線的乘客

可享有巴士轉乘優惠。

(三) 重整及優化巴士服務，以加強營運效率及改善空氣質素

10. 為了配合地區發展及確保有效運用現有的專營巴士車隊，運輸署會仔細審閱各間專營巴士公司未來五年的路線計劃。當局一直與專營巴士公司研究重組及重整巴士路線，特別是使用率低及在繁忙道路行走的路線，希望透過取消、合併、縮短巴士路線及調整班次，以減低在繁忙道路的巴士班次，藉此減少路邊空氣污染、噪音滋擾、交通擠塞的情況和能源耗用量。另一方面，我們亦會因應現有巴士服務的乘客量和乘客需求增加巴士路線的班次，或視乎情況開設新的巴士服務以配合人口變遷及地區發展。

11. 為避免開設太多點對點的直接巴士路線、幫助減輕交通擠塞以及盡量減少巴士在繁忙路段所造成的環境影響，當局鼓勵專營巴士公司推行巴士轉乘計劃和巴士/鐵路轉乘計劃，並向轉乘的乘客提供票價折扣優惠。

12. 此外，運輸署繼續鼓勵巴士公司引入更環保的巴士。現時，所有歐盟前期的巴士已被淘汰，並以符合最新歐盟標準的新巴士取代。而專營巴士公司在 2012 年 6 月開始購買的新巴士亦已符合歐盟五期廢氣排放標準。歐盟一期巴士亦已全部安裝可減低排放的「柴油催化器」。在技術可行的情況下，專營巴士公司亦已完成為旗下的歐盟二期及三期的專營巴士加裝「柴油粒子過濾器」。另外，政府會資助相關的專營巴士公司在合適的歐盟二期和三期巴士加裝「選擇性催化還原器」，期望提升專營巴士在環保方面的表現，協助進一步改善空氣的質素。自 2001 年 2 月起，所有專營巴士公司已使用超低含硫柴油。

(四) 更廣泛應用智能運輸系統及繼續加強及改善對緊急事故的管理

13. 運輸署致力促進使用先進科技，以提高本港運輸系統的安全、效率、可靠和方便程度，以及環保水平。而智能運輸系統的應用能使本港的運輸系統更方便易用。目前，運輸署已開展下列應用智能運輸系統優先項目：

(A) 資訊服務

(1) 道路交通資訊服務 - 透過互聯網發放實時交通資訊包括特別交通消息、過海隧道時間、行車速度屏、交通快拍及行車速度圖。

(2) 香港乘車易 - 透過互聯網和智能電話提供點到點的公共交通路線查詢服務。

(3) 香港行車易 - 透過互聯網和智能電話點到點的駕駛路線搜尋服務。

(4) 智能道路網 - 提供香港道路的行車方向、路口的轉向限制及路邊停車限制等資訊。私營機構可利用這些資訊，發展智能運輸系統，例如：配合使用全球定位系統(GPS)發展汽車導航及車隊管理系統等應用系統。
。

(B) 監控交通設施

運輸署正陸續在全港各區設置交通控制系統，在主要道路裝設交通控制及監察設施(包括閉路電視、可變信息顯示屏和自動交通事故探測器等)，以及偵速攝影機。

(C) 行車時間顯示系統及行車速度屏系統

運輸署建議在新界區車輛流量高的路段(包括屯門公路近井財街)裝設行車時間顯示系統及行車速度屏，以便駕駛人士得知最新的路面交通情況，以選擇合適的駕駛行車路線。有關工程已於 2012 年完工。

14. 另一方面，運輸署緊急事故交通協調中心(「協調中心」)每日 24 小時運作，來監察和處理因大型公眾活動和突發性緊急事故而導致的交通阻塞及運輸服務的阻延，例如颱風或暴雨等天災、嚴重交通意外或鐵路服務暫停等。在發生緊急事故時，協調中心會與各有關政府部門及公共運輸營辦商，就臨時交通及公共運輸服務安排的改動措施進行協調，以及向公眾發放特別交通通告的資訊。同時，協調中心已應用上述運輸資訊系統，區域交通控制及監察設施，加強事故處理能力，加快事故偵察及應變，以減輕事故對市民的影響。

工作進展報告

15. 運輸署樂於與屯門區區議員和地區人士保持良好溝通，並會積極回應他們所關注區內交通及公共運輸服務的事宜，及所提出的改善措施的建議方案。運輸署亦會定期向「交通及運輸委員會」提交工作進展報告。

運輸署
2016 年 7 月

MTR

屯門區議會 – 交通及運輸委員會

港鐵巴士K53綫及K58綫合併計劃
港鐵巴士506綫新安排

2016年5月

MTR

K53綫及K58綫合併計劃

港鐵巴士K53綫及K58綫合併計劃

目的

- 整體提升屯門站往來黃金海岸至青山灣一帶的港鐵巴士接駁服務
- K53綫以非循環綫運作，減少路面交通狀況影響總站出車時間，班次變得更穩定
- 合併後，現時沿K53綫的分站班次加密，提升港鐵屯門站 > 掃管笏於早上繁忙時段的可載客量
- 為K58及K53綫乘客提供更多目的地選擇

現況

- 早上繁忙時段，恆順園 > 掃管笏載客率約為8成；恆順園 > 青山灣約為一成
- 大量乘客於三聖邨巴士站轉車，轉車乘客主要來自K58及輕鐵。乘客主要轉乘K51或K53，兩線負荷增加
- 青山公路經常出現擠塞情況
- 掃管笏及沿青山公路一帶陸續有發展及學校落成

現時K53綫及K58綫的路綫

K58	富泰 ↔ 青山灣	
服務時間		班次 (分鐘)
星期一至星期五	06:30 – 09:30 15:30 – 20:00	8-15 10-15
星期六	06:30 – 09:30 15:30 – 20:00	15 15

K53	屯門站 ↔ 掃管笏 (循環)	
服務時間		班次 (分鐘)
星期一至星期五	06:30 – 09:30 15:00 – 19:45	10-15 10-15
星期一至星期五特別班次	12:00	
星期六	06:30 – 09:30 15:00 – 19:45	12-15 12-15

港鐵屯門站－青山灣路段重疊

- K58 – 恒順園>青山灣站-載客率~10%
- K53 – 恒順園 > 掃管笏站 -載客率~80%

建議方案 – 合併後的K58綫

合併後的K58路綫
富泰 → 掃管笏（鄭任安夫人千禧小學）
掃管笏 → 富泰

服務時間及班次
星期一至五
0630 – 0930（8-15分鐘）
1530 – 2000（10-15分鐘）

星期六（12-15分鐘）
0630 – 0930
1530 – 2000

*新增管青路站，以配合學校區需求

效益

- 為現時建生至良景及青山灣至掃管笏一帶的乘客提供一個無須轉車、直接往返兩地的選擇
- 整體提升了由黃金海岸至青山灣一帶往來屯門站的港鐵巴士接駁服務
- 上學及放學時段，往來屯門站至掃管笏一帶的乘客可更快登車
- 為現時K53綫及K58綫的乘客，提供多一個更直接往返目的地的選擇，帶來更穩定的班次

MTR

506綫改善計劃

港鐵巴士506綫以非循環綫行走建議

目的

- 將該綫變為往來屯門碼頭站至兆麟總站的非循環綫
- 使兆麟至屯門碼頭一段的車程班次不受之前分站的抵站時間影響，令各分站班次更平均及穩定
- 可作更靈活的巴士調度，以免因路面狀況而影響506綫的整體服務

現況 – 506綫為循環綫

- 港鐵屯門站至兆麟路一段，交通狀況經常影響506綫班次，以致兆麟往屯門碼頭方向的班次經常出現不穩定的情況
- 晚上繁忙時段，在港鐵屯門站（往屯門碼頭方向）經常出現多於一輛巴士同時抵達的情況
- 早上繁忙時段，以富健花園開出的特別班疏導中途站的人流

建議方案 – 於兆麟設置終點站

路綫（非循環綫）
- 屯門碼頭 → 兆麟站（位於兆麟街）
- 兆麟站（位於兆麟街）→ 屯門碼頭

服務時間及班次
- 屯門碼頭服務時間：維持0530– 0030
- 兆麟服務時間： 維持0540 – 0050
- 班次：星期一至五：4–10分鐘
  星期六：5 –10分鐘
  星期日及公眾假期：7–10 分鐘

(早上於富健花園開出的特別班次維持不變)

位於兆麟街的總站位置

效益

- 減少班次受路面交通狀況的影響，令巴士更準時由總站開出及抵達分站，為506綫乘客帶來更穩定的班次
- 可更靈活地安排特別班到分站，以更有效地疏導人流，乘客更易登車

~ 謝謝 ~