

屯門區議會
2018-2019 年交通及運輸委員會
第三次會議記錄

日期：2018 年 3 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>
蘇炤成先生（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	會議結束
梁健文先生, BBS, MH, JP	屯門區議會主席	上午 9:34	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 9:31	上午 11:28
陶錫源先生, MH	屯門區議員	上午 9:36	會議結束
朱耀華先生	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
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 9:32	上午 11:30
陳有海先生, BBS, MH, JP	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
黃麗嫦女士	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	會議結束
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	上午 11:47
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 9:32	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 9:31	會議結束
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
蘇嘉雯女士	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 9:43	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	下午 1:15
陳偉明先生	增選委員	上午 9:31	下午 1:16
陳滙熙先生	增選委員	上午 9:31	會議結束
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

譚頌安先生	運輸署高級工程師/工程 2
張焯為先生	運輸署高級運輸主任/巴士發展（新界西）
黃詠秋女士	運輸署運輸主任/巴士發展（新界西）
李淑芳女士	建築署高級工程策劃經理 336
郭穎妍女士	建築署工程策劃經理 341
李建求先生	建築署建築師 213
羅麗珍女士	康樂及文化事務署高級行政主任/策劃事務 2
麥兆偉先生	路政署區域工程師/施工通知書(西北)
黎嘉朗先生	龍運巴士有限公司/高級營運支援主任
李侃陵先生	九龍巴士（一九三三）有限公司經理(策劃及發展)
馮啟源先生	恆信專業顧問有限公司/助理技術總監
林 圓女士	香港鐵路有限公司助理公共關係經理－對外事務
張進樂先生	香港可持續發展研究中心/助理經理
鄧俊曦先生	香港可持續發展研究中心/研究主任
李綺琳女士	香港可持續發展研究中心/研究主任
呂旺華先生	屯門青年協會/營運主任

列席者

莫家聲先生	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
劉家健先生	運輸署工程師/屯門中
程凱盈女士	運輸署工程師/房屋及策劃/新界西
黃銳偉先生	運輸署工程師/特別職務二
吳 梵先生	路政署區域工程師/屯門
湛雪英女士	土木工程拓展署工程師/15 西
黃可謀先生	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
譚國樑先生	地政總署/署理行政助理（屯門地政處）
楊晉瑋先生	九龍巴士（一九三三）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
謝智豪先生	龍運巴士有限公司襄理(車務)
陳凱庭女士	民政事務總署屯門民政事務助理專員（二）

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」）第三次會議。

2. 主席表示，路政署區域工程師/屯門廖興華先生已經調職，他代表交委會歡迎接替他的吳梵先生，並感謝廖先生過去與交委會的合作。

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。

III. 通過 2018-2019 年第二次會議及第一次特別會議記錄

5. 交委會一致通過上述會議記錄。

IV. 續議事項

(A) 2018-2019 年度屯門區巴士路線計劃

（交委會文件 2018 年第 3 號）

6. 主席歡迎運輸署高級運輸主任/巴士發展（新界西）張焯為先生及運輸主任/巴士發展（新界西）黃詠秋女士出席會議。主席續表示，交委會於本年 2 月 9 日舉行的第一次特別會議曾討論此項議題，並要求運輸署考慮委員的意見後，再向交委會報告最新進展。

7. 運輸署張先生表示，運輸署已就本年度的巴士路線計劃諮詢各區區議會的意見，署方正在與巴士公司研究各方的意見及商討最終的安排。

8. 委員提出以下的意見：

(i) 表示欣田邨即將入伙，要求運輸署加強 67M 和 67X 的班次水平；

(ii) 要求運輸署於來年的屯門區巴士路線計劃考慮擴展 62X 為全日服務；

(iii) 表示山景邨居民在早上繁忙時間難以乘搭 258D，故要求署方加強

有關服務；

- (iv) 表示九龍東在下午繁忙時段經常出現擠塞，以致 258D 的回程服務受阻，建議運輸署考慮在該區設立巴士專線；以及
- (v) 要求運輸署和巴士公司在整理委員的意見後，再次向交委會報告。

9. 運輸署張先生表示，署方會將上述意見與本年 2 月 9 日於交委會特別會議所收集的意見，一併與巴士公司商討。

10. 主席表示，他曾反對 962C 和 962E 途經深井，因車程至少增加逾二十分鐘，對屯門居民造成嚴重不便，車資亦可能因此而提高。然而，城巴有限公司（下稱「城巴」）並不接納有關意見，照樣推出有關服務。因此，他要求運輸署於整理有關巴士路線計劃的意見後再次向交委會報告。此外，他歡迎運輸署和巴士公司開辦不同巴士路線以服務居民，惟他不同意署方開辦橫跨多個行政區的巴士路線，以免屯門交委會難以單方面要求修訂有關路線。

11. 有委員表示，巴士服務應全面照顧各區居民，而現時由元朗洪水橋開出的三條巴士路線亦有途經屯門鄉郊一帶，故他認為應視乎個別情況而定。

12. 主席表示，他是以屯門居民的利益為出發點，亦同意上述意見，故他要求運輸署於改動任何巴士路線前先諮詢交委會。

運輸署

13. 有委員表示，近年運輸署和巴士公司屢屢利用交委會的盲點，例如未經交委會同意便開辦 962C 和 962E，故他要求運輸署應於整合有關意見後，再次諮詢交委會。

14. 九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）楊晉瑋先生表示，九巴得悉欣田邨即將入伙，故計劃於本年 3 月下旬陸續加強 67M 和 67X 的服務，有關詳情將於稍後分發予各委員參閱。此外，九巴留意到屯門居民對往來九龍東的需求漸長，故九巴在去年的巴士路線計劃亦建議按乘客的實際需求加強 258D 的服務，而九巴在過去幾年亦先後開辦 252X、267X、258X 和 259X 前往九龍東一帶，以回應乘客的需求。

V. 討論事項

**(A) 為長者及殘疾人士延長行人閃動綠燈時間的智能裝置實地測試
(交委會文件 2018 年第 15 號)**

15. 主席歡迎運輸署高級工程師/工程 2 譚頌安先生出席會議。
16. 運輸署譚先生簡介有關計劃，內容綜述如下：
- (i) 表示香港人口持續老化，1986 年全港 65 歲或以上的人口只佔整體人口的 8%，2006 年和 2016 年有關比例已分別上升至 12%和 16%。有見及此，政府在 2016 年的施政報告宣布研究透過科技，當長者或殘疾人士過馬路時延長行人閃動綠燈的時間，藉此方便步履緩慢的長者或殘疾人士過馬路；
 - (ii) 指出有關計劃已於 2017 年完成技術研究，署方亦先後諮詢了安老事務委員會和逾 200 間服務長者或殘疾人士的機構，並獲得支持；
 - (iii) 指出由於長者或殘疾人士多持有八達通卡以享受長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃，故有關計劃將會在交通燈設置智能裝置，並通過確認長者八達通卡或殘疾人士個人八達通卡後傳送訊號予交通燈控制系統，延長行人閃動綠燈的時間。有關裝置不會扣錢，亦不會記錄使用者的個人資料；
 - (iv) 表示運輸署在本年 1 月 25 日在北角渣華道開始了第一個實地測試，獲得長者普遍歡迎，現時署方已於全港四個不同位置進行有關裝置的實地測試；
 - (v) 表示屯門大興街是署方的第五個實地測試地點，行人閃動綠燈時間將由九秒增至 12 秒，並預計於 3 月 19 日正式開始實地測試。此外，署方會向大興街附近服務長者的機構派發小冊子，以及派員在現場教導長者如何使用有關裝置；
 - (vi) 指出長者的步速較成年人慢三分之一，故上述裝置會延長行人閃動綠燈時間三分之一，而最少亦會增加三秒的行人閃動綠燈時間；以及
 - (vii) 表示每次紅綠燈周期只能延長一次行人閃動綠燈時間，其具體運

作如下：

使用者啟動裝置的時間

綠燈何時延長

紅燈亮起時

隨後的行人閃動綠燈時間馬上
延長

綠燈亮起時

馬上延長緊接的行人閃動綠燈
時間

閃動綠燈亮起時

下個綠燈周期才會延長行人閃
動綠燈時間

17. 委員表達了以下意見或查詢：

- (i) 表示香港人口老化，故支持有關計劃，並同意在屯門大興街設置試點。她另建議署方考慮在屯門良景邨巴士總站旁的紅綠燈增設試點，因該處的綠燈閃動時間僅有六秒，即使一般成年人亦未必有足夠時間過馬路。此外，她認為署方應盡早就此計劃諮詢區議會，不應待所有試行細節均已落實後，才知會議會有關詳情；
- (ii) 要求運輸署派員教導長者使用有關裝置，並詢問署方(i)有關計劃試行年期；(ii)日後會否於全港安裝有關裝置；(iii)輪椅使用者能否觸及有關裝置，以及(iv)該裝置的聲響會否對附近居民構成滋擾；
- (iii) 表示歡迎運輸署於社區加設長者友善的措施，並認為有關裝置的技術應相對成熟，不明白為何署方於屯門區只選擇一個試點，故希望署方加快推展有關計劃；
- (iv) 表示青山公路近富發里附近有不少護老院，長者往來頻繁，故建議在該處設置有關裝置。此外，他不反對署方在大興街設置試點，惟認為運輸署在選擇試點前應諮詢地區的意見，並應在不同交通流量的地點試行有關裝置；
- (v) 表示歡迎有關計劃，但認為應盡早作出諮詢。他觀察到運輸署將大興街的綠燈閃動時間延長三秒，部分長者可剛好完成過路，故他建議署方將綠燈的閃動時間延長四秒。他建議署方盡快擴展有關計劃至其他地區；
- (vi) 要求運輸署在其他較多長者出入的地方安裝上述裝置，並加設盲人凸字，以便視障人士使用；

- (vii) 詢問運輸署(i)有關計劃下一階段將於全港增設多少個裝置；(ii)當中屯門將獲分配多少個裝置；以及(iii)部分斑馬線鄰近學校，署方會否將學童納入有關計劃之中。此外，他建議署方以斑馬線的長度計算延長的綠燈閃動時間，並認為部分路段不宜裝設有關裝置，以免影響車流；
- (viii) 要求運輸署考慮在紅綠燈加設倒數計時器，方便行人或駕駛者知悉所剩餘的過路時間。此外，他認為此項計劃的技術應該相對成熟，故要求署方加快推展有關工作，並考慮在屯門診所或新墟街市一帶設置試點；
- (ix) 表示歡迎有關計劃，並查詢有關計劃的下一階段會否在屯門其他地區增加試點。另外，雖然有委員擔心在繁忙路口增加上述裝置會對車流造成影響，從而引致擠塞，然而長者和殘疾人士亦有橫過繁忙路段的實際需要，故他要求署方切實考慮全面實施題述計劃，並考慮在所有紅綠燈加裝倒數計時器；
- (x) 詢問(i)署方會否在附近設有較多長者機構的過路設施優先安裝上述裝置；以及(ii)部分舊屋邨人口老化卻沒有服務長者的機構在內，署方會否將有關屋邨列入優先安裝的名單。此外，她認為署方在設置試點前應徵詢區議會的意見，並要求署方分階段在全港繁忙路段設置有關裝置，方便長者過路；
- (xi) 表示運輸署已決定在大興街設置試點，如今只是知會區議會有關詳情，並非收集地區的意見，對此表達不滿。他另建議署方全面推行有關計劃，為長者和殘疾人士構建一個更方便的社區；
- (xii) 詢問有關裝置的倒數計時器會否顯示整段綠燈閃動時間，還是只會顯示所增加的閃動時間，並要求署方再次講解有關裝置的操作方法；
- (xiii) 表示支持在大興街設置試點，並建議署方派員協助長者和殘疾人士使用有關裝置。他另要求署方加設指示牌告知駕駛人士相關路段已設置延長綠燈閃動時間的裝置；以及
- (xiv) 表示道路使用者眾多，除了行人，亦包括私家車、巴士和輕鐵

等，若於所有路段增設有關裝置，會對香港整體交通帶來嚴重影響。此外，他建議運輸署在所有交通燈加設倒數計時器，並要求署方在個別路段加裝上述設施前，先諮詢當區議員的意見。

18. 主席表示，相信大部分市民均歡迎有關裝置，然而他認為繁忙路段不宜設置有關設施，以免影響車流。他另要求署方日後推展上述計劃時，亦預先諮詢不同持份者。

19. 運輸署譚先生綜合回應如下：

- (i) 表示有關裝置的安裝高度適合輪椅人士使用；
- (ii) 表示運輸署會平衡行人和駕駛者的需要，並會在有車流量合適的路段安裝有關設施；
- (iii) 表示運輸署選擇了全港九個不同佈局的路段作為試點，當中包括較狹窄的路口或 T 字型路口等。署方同時邀請了大學協助進行評測，並會透過問卷和錄像研究如何改善有關裝置，亦會評估對行人過路行為造成的影響；
- (iv) 表示整個試驗為期六個月，署方會視乎實地測試結果再訂定下一階段的推展方向；
- (v) 表示由於加設上述裝置時須新增數條電纜，以確保訊號系統的運作，而部分路段加設電纜可能涉及大型掘路工程，故此署方優先選擇了較容易施工的九個地點進行上述實地測試；以及
- (vi) 表示此裝置的聲響不大，相信不會對附近居民造成滋擾。

20. 有委員再次要求運輸署解釋有關裝置如何運作。

21. 運輸署譚先生表示，大興街的行人閃動綠燈時間原為九秒，長者或殘疾人士啟動有關裝置後，行人閃動綠燈時間將延長至 12 秒，行人閃動綠燈倒數計時器亦會由 12 秒開始倒數。

22. 主席感謝運輸署詳盡的介紹，並希望署方適時報告有關進度。

運輸署

(B) 改善兆麟街現有行人過路設施 - 屯門兆麟政府綜合大樓
(交委會文件 2018 年第 16 號)

23. 主席歡迎建築署高級工程策劃經理 336 李淑芳女士、工程策劃經理郭穎妍女士、建築師 213 李建求先生、康樂及文化事務署（下稱「康文署」）高級行政主任（策劃事務）2 羅麗珍女士和恆信專業顧問有限公司助理技術總監馮啟源先生出席會議。

24. 康文署羅女士表示，屯門兆麟政府綜合大樓（下稱「綜合大樓」）於 2015 年 8 月動工，目前工程進展如期，預計 2019 年第一季完工。隨著大樓即將投入服務，預料該區的人流和車流亦會相應增加。因應屯門區議會轄下環境、衛生及地區發展委員會曾於 2012 年建議在該處加建過路設施，建築署和運輸署已就改善該處的行人過路設施進行探討，詳情可參閱討論文件的第五段。她希望委員支持署方提出的方案，並提供意見。

25. 建築署李女士表示，現有行人過路處近青山公路青山灣段與兆麟街交界的路口，現時為非由燈號控制的行人輔助線，路中設有安全島。署方與運輸署經多次商討後，建議於兆麟街近屯門兆麟政府綜合大樓正門行人出入口旁邊，設置交通燈號控制行人過路設施。上述方案能兼顧行人安全、道路使用者的等候時間、駕駛者視線和青山公路青山灣段的交通情況。署方亦先後就有關方案諮詢附近的中學和綜合大樓的相關部門，兩者皆原則上同意有關方案。

26. 有委員表示，曾有居民向她反映駛經兆麟街的車輛行車速度甚快，故她認為加設交通燈能保障途人，惟她希望署方同時兼顧青山公路的車流量，例如預先知會由青山公路轉入兆麟街的車輛前方設有交通燈。

27. 建築署李女士回應表示，青山公路青山灣段轉入兆麟街前的適合距離會設置相關的道路標記和交通標誌，包括「慢駛」、「開始減速」、「前面有兒童過路」和「前面有交通燈號」，以提醒駕駛人士轉入兆麟街前減慢車速及注意前面有交通燈號和有兒童過路，故駕駛人士將有充分的反應時間。

28. 委員提出以下的意見：

(i) 表示支持有關方案，並希望署方盡早諮詢附近的學校與居民；

- (ii) 表示同意加設保障行人過路安全的設施，惟兆麟街的安全島已運作多年，附近的居民均習慣使用安全島過路，加上建議加設過路設施的位置與居民習慣過路的位置相距不遠，居民未必會使用新增的斑馬線，故她促請署方考慮保留該處的安全島。此外，政府預料兆麟一帶的人流和車流會因應綜合大樓落成而增加，亦因此建議加設過路設施，卻未有交代實際數據，所以她要求署方就此作出補充；
- (iii) 表示該安全島有盲點，即使相關部門已於安全島前後位置設置水馬方便居民觀察路面及過路，其整體運作依然不理想。此外，他詢問署方(i)加建上述措施後會否加劇青山公路青山灣段的擠塞情況；以及(ii)綜合大樓落成後，私家車或的士可否於兆麟街上落客；以及
- (iv) 詢問擬建的交通燈是否長期亮起紅燈，並待途人需要過路時才轉為綠燈。

29. 主席表示，建議加設過路設施的位置理想，惟拆卸安全島後，署方須加建圍欄，防止行人在原有安全島位置胡亂橫過馬路。

30. 恆信專業顧問有限公司馮先生表示，在拆卸三角型安全島後，署方會於兆麟街街口兩側加建圍欄，防止行人於安全島現有位置橫過馬路。此外，擬建的交通燈將長期亮起指示車輛的綠燈，待行人觸及過路設施感應器時才會轉為紅燈，以免影響車流。

31. 有委員表示，該安全島已運作多年，而她從未接獲有關該安全島的投訴，故她認為該處的過路情況可以接受。因此，她要求相關部門諮詢附近屋苑後再決定是否拆卸安全島。此外，她詢問擬建的過路設施與安全島相距多遠，並再次要求署方交代兆麟一帶日後的人流和車流評估。

32. 主席表示，兆麟街附近的學校不時就該安全島的運作表示關注。他另請香港警務處交代該處的交通情況。

33. 香港警務處黃可謀先生表示，上址並非交通黑點，警方未有接獲於上址發生的意外報告。

34. 主席表示，屯門東南分區委員會曾討論該處的過路情況，並認為安全島的運作對行人構成危險。因此，他支持加建過路設施，並再次要求署方於兆麟街加建欄杆，以免行人亂過馬路。

35. 委員表達以下第三輪的意見：

- (i) 表示隨著綜合大樓落成，預計兆麟一帶的人流和車流將相應增加，故他支持加建過路設施；
- (ii) 要求相關部門考慮居民的過路習慣，並審視是否保留安全島；
- (iii) 建議運輸署將擬建的斑馬線設於現有的安全島；
- (iv) 重申不反對加建交通燈，但因應署方建議取消居民沿用多年的安全島，加上警方亦指該處並非交通黑點，故認為部門應作充分諮詢；以及
- (v) 認為交通燈對行人的安全更有保障。

36. 建築署李女士表示，署方曾聯同運輸署研究於不同位置(包括現有行人過路處位置)設置交通燈號控制行人過路設施的可行性。若於現有行人過路處位置(即是近青山公路青山灣段與兆麟街交界的路口)加設交通燈，將影響青山公路青山灣段的交通，以及青山公路青山灣段多個鄰近路口的交通燈號之間的協調。在平衡行人過路需求、駕駛者視線和整體交通情況，署方建議在兆麟街內加設交通燈。

37. 主席表示，海榮路斑馬線與安全島相距甚近，於短距離內設置兩個過路處並不可行。他另外認為政府無須就每項小型交通工程諮詢區議會，並希望政府直接採用對行人安全最為理想的方案。此外，他詢問建築署若不拆卸安全島會有何影響。

38. 建築署李女士補充表示，擬建的過路設施與現有行人過路處相距約 30 米。選擇交通燈號位置時，已考慮各道路使用者的視線，及駕駛人士的安全停車距離。在平衡道路使用者安全和青山公路行車情況下，希望委員支持於擬議位置加建過路設施。

39. 主席建議以投票方式進行表決。
40. 有委員認為無須就此項議題表決，並要求部門詳細考慮委員的意見。
41. 主席表示，政府部門交由交委會決定是否實施有關項目，故有需要表達議會的立場。
42. 有委員表示，部門指居民沿用多年的安全島原來並不安全，對此表示不滿。
43. 經投票後，交委會以 10 票贊成，0 票反對，12 票棄權，通過有關方案。主席遂請相關部門按計劃動工。
44. 有委員再次詢問上述方案是否已獲通過，並獲主席確認該方案已獲通過。
45. 有委員表示，若上述工程日後遭遇強烈反對，希望居民能透過會議錄音得悉不同委員的立場。

建築署、康文署、運輸署

(C) 要求輕鐵及港鐵巴士增加班次到站應用程式

(交委會文件 2018 年第 17 號)

要求港鐵在屯門站月台增設座椅、在出閘位置增設輕鐵和接駁巴士班次顯示屏及增設輕鐵和巴士到站手機應用程式

(交委會文件 2018 年第 25 號)

46. 由於上述議題相關，交委會同意一併討論。
47. 主席歡迎香港鐵路有限公司（港鐵）助理公共關係經理 – 對外事務林圓女士出席會議。
48. 文件 2018 年第 17 號提交人表示，港鐵早於 2012 年已透過手機應用程式顯示機場快線、東涌線、將軍澳線和西鐵線的列車預計到站時間，惟時至今日，港鐵仍未將有關服務擴展至輕鐵和港鐵接駁巴士。事實上，巴士和輕鐵的到站時間往往會因路面和乘客上落的實際情況而不穩，故此預報巴士和輕鐵的到站時間可讓居民按時準備，縮短其候車時間，亦方便乘客決定是否轉乘其他交通工具。九巴和城巴亦已先後推出類似服務，故希望港鐵接納有關意見，為乘客提供更完善的服務。

49. 文件 2018 年第 25 號提交人要求港鐵增加月台座椅數目、於西鐵屯門站大堂增設轉乘輕鐵路綫的資訊顯示屏，以及為接駁巴士及輕鐵提供到站時間實時預報。

50. 委員提出以下意見和查詢：

- (i) 表示支持上述文件的建議，並要求港鐵與時並進，為旗下所有交通服務提供到站時間實時預報；
- (ii) 表示九巴和城巴已先後推出類似服務，相信此項技術已相對成熟，故要求港鐵盡快落實有關建議。他另要求港鐵在輕鐵車廂增設充電裝置以及提供無線上網服務；
- (iii) 表示所屬政黨曾要求港鐵在西鐵兆康站加設轉乘輕鐵路綫的綜合資訊顯示屏，並獲港鐵接納，故她要求於西鐵屯門站設置同類設施；以及
- (iv) 表示他去年曾協助處理一宗關於輕鐵服務的平等機會委員會投訴個案，當時港鐵代表曾承諾研發方便視障人士使用的手機應用程式，以協助他們乘搭輕鐵，故他要求港鐵交代有關進度。

51. 港鐵林女士綜合回應如下：

- (i) 表示港鐵正研究於巴士站裝設到站時間實時資訊系統，並會研究相關技術可否擴展至手機應用程式；
- (ii) 表示港鐵一直持續改善輕鐵的設施及配套，備悉議員就車廂加設充電裝置及提供無線上網服務的意見，會轉達有關部門參考；
- (iii) 表示西鐵線兆康站和天水圍站有多個出口接駁輕鐵月台，故港鐵於相關出口提供轉乘輕鐵路綫的資訊，然而屯門站只有一個出口接駁輕鐵月台，故港鐵未有計劃在屯門站加設有關設施。此外，港鐵在決定是否提供相關資訊時，會考慮乘客是否有選擇出口的實際需要，以及相關資訊會否吸引乘客追趕班次等；
- (iv) 表示港鐵會因應乘客需要，在考慮客流和乘客安全等因素後決定會否在月台增設座椅，故一般於月台設置的座椅數目不會太多，

而港鐵亦已於較早前在輕鐵月台增設座椅。此外，西鐵線月台座椅的使用量約為六至七成，港鐵會繼續留意其需求變化；以及

- (v) 表示港鐵現時提供的手機應用程式暫時未有針對視障人士的需要，港鐵備悉議員意見，會轉達有關部門參考。。

52. 主席請港鐵考慮委員的意見。

港鐵

(D) 要求於良景、田景開辦巴士服務往上水
(交委會文件 2018 年第 18 號)
(運輸署的書面回應)

53. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已於 3 月 14 日將有關的書面回應分發予各委員。

54. 文件第一提交人表示，屯門前往上水的乘車需求甚殷，雖然小巴 44 系列已提供有關服務，但亦未能滿足乘客需求。她曾就有關小巴服務進行問卷調查，並得悉早上繁忙時間新圍一帶的居民至少要等候四至五個班次，良景、寶田、建生和兆康的居民更是無法上車。此外，欣田邨入伙在即，而該邨大部分居民均來自上水並於該區工作，預計日後屯門往來上水的需求將與日俱增，故她要求署方考慮開辦前往上水的巴士服務。

55. 委員提出以下的意見：

- (i) 表示由屯門西北區前往上水的服務一直不足，雖然小巴承辦商將因應欣田邨入伙增辦特別班次，卻只開辦去程，未有相應增辦回程服務，故她建議署方開辦由屯門西北區往來上水或新界東的巴士服務；
- (ii) 表示他於是次會議前聯同建生邨街坊示威請願，要求運輸署開辦來往建生邨及上水的巴士服務。現時 44 小巴系列無法滿足乘客需求，以致建生邨居民一車難求，故他促請運輸署要求小巴承辦商購置車輛和加密班次，並希望專營巴士公司開辦有關服務；以及
- (iii) 表示 44 小巴系列大多在首兩個站已客滿而直上公路前往上水，以致屯門西北區居民難以上車。雖然乘客可致電小巴總站預留座位，但小巴公司僅會預留一至兩個座位，結果屯門西北區的居民

通常需等候四至五班車，情況非常不理想。因此，她同意文件的提議，並建議巴士公司先試行晨早特別班，並按實際客量逐步擴展至全日服務。

56. 運輸署謝秀清女士表示，運輸署知悉屯門西北區對小巴 44A 需求甚殷，故署方不時要求小巴營辦商留意早上繁忙時段的客量變化和增加班次，而建生邨和新圍亦有小巴 44A 的特別班次服務。此外，有關營辦商會陸續購置 19 座位的新型小巴，以提升載客量。運輸署會繼續監察有關服務。

57. 主席建議署方開辦由大欖沿青山公路前往上水的服務。

58. 九巴李先生表示，九巴一直關注屯門居民前往新界東的需求，並於本年度的巴士路線計劃建議增設特別班次 261X 前往上水，以及建議開辦 263C 前往大埔。九巴會積極與運輸署研究開辦屯門西北區一帶前往北區的服務。

59. 委員表達以下第二輪意見：

- (i) 表示本年度的巴士路線計劃建議延長 261 的終點站至粉嶺，而九巴曾經承認 261 的車隊數目不足，故此九巴必須因應有關建議而增加行駛上述路線的車輛數目。此外，他要求運輸署整體審視 44 小巴系列的乘客需求和服務水平；
- (ii) 表示屯門現有接駁北區的交通服務未能滿足區內的需求，而且區內部分地區更是完全沒有前往上水的公共運輸服務。因此，他建議 261 改由掃管笏開出，並經青山公路前往上水；以及
- (iii) 表示 44 小巴系列班次嚴重不足，市中心的乘客亦未必能上車。

60. 主席表示，自從深圳灣口岸投入服務後，屯門前往上水的需求已經減半。他敦促署方要求小巴承辦商加密班次，並請署方考慮委員提出的意見。

61. 有委員要求續議是項議題。另有委員建議將此項議題轉交屯門對外交通工作小組跟進。

62. 主席總結要求運輸署於研究上述意見後，適時向交委會匯報。

運輸署

(E) 要求九巴加強通宵巴士服務，開設 N960

(交委會文件 2018 年第 19 號)

(運輸署的書面回應)

(九巴的書面回應)

63. 主席表示，九巴及運輸署分別於會前提交了書面回應，秘書處已於 3 月 8 日及 3 月 14 日將有關的書面回應分發予各委員。

64. 文件第一提交人表示，深夜由港島返回屯門只有兩個方法，一是乘坐 49S 小巴，二是前往美孚乘坐 N260。然而，上述兩條路線同時服務多區居民，屯門居民難以上車，走線亦非常迂迴。事實上，屯門有逾五十萬人口，惟接駁市區的通宵交通服務寥寥無幾，故建議運輸署開辦兩條分別服務屯門東南和西北區的通宵巴士路線前往銅鑼灣。

65. 委員表達以下的意見：

- (i) 表示屯門西北區缺乏接駁市區的通宵巴士服務，建議開設途經欣田、建生、寶田、良景、田景、大興、紅橋、屯門公路、灣仔和銅鑼灣的 N960；
- (ii) 表示雖然港島有通宵巴士 N962 返回屯門，惟該路線主要服務三聖和屯門碼頭一帶的居民，故他希望 N960 於屯門東北區設站；以及
- (iii) 表示深夜由港島返回屯門市中心或屯門東北一帶需乘坐 N962 或 N969 再轉乘的士，非常不便，故要求署方開辦接駁港島及屯門東北的通宵巴士服務。

66. 運輸署謝女士表示，由灣仔北開出的 960 自本年 2 月 13 日起延長服務時間至凌晨一時，以配合乘客需求。運輸署備悉委員的訴求，但在考慮資源運用後，署方未有計劃開設新的通宵巴士路線來往屯門及灣仔或銅鑼灣。即使如此，署方會繼續留意通宵巴士服務的需求變化，並會適時與相關營辦商作出檢討。

67. 九巴楊先生表示，九巴自本年 2 月 13 日將 960 的回程服務時間延至凌晨一時，有關新增服務亦已累積一定客量。此外，九巴對開辦深宵

路線來回屯門和港島持開放態度，並認為有關路線可參考現有來往港島及元朗的通宵路線 N368，即由港島開出並經紅隧和尖東一帶再前往屯門西北。

68. 文件第一提交人表示，既然九巴有意開辦深宵巴士路線，他促請運輸署予以批准，並建議有關路線可服務富泰、藍地和洪水橋一帶。

69. 運輸署謝女士表示，署方備悉有關意見，並會密切留意乘客的實際需求，以及適時與營辦商檢討服務安排。

70. 文件第一提交人建議將議題轉交屯門對外交通工作小組跟進。

71. 主席認為無須轉交議題至工作小組跟進，並要求運輸署於研究有關建議後，適時向交委會報告。

72. 委員表達以下第二輪意見：

- (i) 認為主席應就如何跟進是項議題徵詢委員的意見；
- (ii) 詢問主席為何不繼續跟進此項議題；以及
- (iii) 建議給予運輸署和九巴一段特定時間作研究，並要求他們於限期內報告結果。

73. 主席表示，若每項議題均交由工作小組跟進，其工作量將會非常繁重。此外，他決定將此項議題交由運輸署研究，並要求署方適時報告有關結果。

運輸署

(F) 要求城巴設置月票制度
(交委會文件 2018 年第 20 號)
(九巴的書面回應)

74. 主席表示，城巴於會前提交了書面回應，秘書處已於 3 月 8 日將有關的書面回應分發予各委員。

75. 城巴林志強先生表示，城巴正積極研究推出類似的票價優惠。

76. 文件第一提交人表示，雖然九巴已推出月票計劃，但部分九巴與

城巴聯營的巴士路線卻未必能使用月票，令乘客無所適從。此外，他感謝城巴考慮有關文件的建議，並希望城巴能盡快推出有關優惠。

77. 主席請運輸署聯同城巴研究有關安排。

運輸署、城巴

(G) 屯門公路巴士轉乘站上蓋安裝高效隔熱膜

(交委會文件 2018 年第 21 號)

要求盡快在屯門公路巴士轉乘站增設八達通增值服務

(交委會文件 2018 年第 24 號)

78. 由於上述議題均與轉乘站設施相關，交委會同意一併討論。

79. 主席歡迎路政署區域工程師/施工通知書(西北)麥兆偉先生出席會議。

80. 路政署吳梵先生表示，路政署會定期檢查、維修和保養轉乘站的隔熱膜。此外，署方正計劃於轉乘站（往九龍方向）試裝鋁製金屬板，並會在平衡採光度和降溫效能的情況下，試驗其隔熱效能。署方預計於本年上半年完成安裝和測試。路政署會按測試結果再擬定下一階段的推展方向。

81. 委員提出以下的意見和查詢：

- (i) 建議於轉乘站加裝太陽能板，一方面可隔熱，另一方面可將熱力轉化為電力，供站內照明系統及風扇使用；
- (ii) 詢問鋁質金屬板會否反光；
- (iii) 詢問路政署(i)檢測隔熱膜的密度；(ii)於轉乘站哪個位置試裝鋁質金屬板；(iii)轉乘站相當開揚，為何要兼顧採光度；以及(iv)署方的檢測隔熱效能的標準會否因應季節而調整；以及
- (iv) 表示她在轉乘站落成之初已反對使用透明物料搭建上蓋。此外，她詢問路政署是否會因應陽光照射的角度而只在部分位置加裝隔熱板。如是，她擔心有關隔熱板作用不大，因轉乘站大部分位置均暴露於陽光下。

82. 主席請路政署解釋鋁質金屬板的隔熱效能。

83. 路政署吳先生表示，鋁質是較為耐用的物料，署方會於轉乘站不同位置測試其隔熱效能，以及會否反光，並會於完成測試後再作報告。此外，署方會研究加裝太陽能板的可行性。

84. 身兼文件第一提交人的主席表示，文件的最終要求是降低轉乘站的溫度，至於署方如何達至有關目的，他並沒有意見。

85. 有委員要求路政署解釋鋁質金屬板有何優勝之處。

86. 路政署吳先生回應表示，鋁質較輕，故裝工會較為容易，而且鋁質物料普遍啞色，因此不會反光，並能阻隔太陽能輻射。

87. 有委員表示，市民經常投訴轉乘站非常炎熱，故路政署選擇物料時應首先考慮其隔熱效能。

88. 有委員建議署方同時進行太陽能板測試，並與鋁質金屬板作比較。

89. 路政署吳先生表示，路政署將會進行的測試正是為了評估鋁質金屬板的隔熱效能，測試會以不同形式研究其隔熱功效，包括全面覆蓋上蓋、覆蓋一半上蓋和覆蓋上蓋但部份透光等。署方會詳細研究其降溫效能，並再作報告。此外，路政署會每半年以目測形式檢視轉乘站上蓋有否出現明顯破損，亦會每兩年進行詳細檢測轉乘站上蓋的結構情況，並作相應跟進。

90. 主席表示，由於每日有逾四萬名市民使用轉乘站，故他請路政署盡快跟進有關工作。此外，他詢問九巴會否在轉乘站增設更多風扇。

路政署

91. 有委員表示，現時轉乘站的風扇只有固定風向，未能全面降低站內溫度。

92. 九巴楊先生回應表示，九巴去年在轉乘站安裝了多把風扇，並會按實際天氣情況啟動風扇。此外，九巴會研究將風扇改為不固定吹風的建議。

93. 主席表示，九巴早前向屯門地政處申請於轉乘站設置客務站，他

請屯門地政處交代有關進度。

94. 屯門地政處譚國樑先生表示，處方於去年底就於轉乘站（往屯門方向）設置客務站的申請向九巴發出初步批准書，九巴已於本年三月初作出回覆。處方現時正評估租金，待有關程序完成後，處方會發出正式批准書。若九巴接受有關條款，雙方將簽訂短期租約。由於上述申請是先導計劃，故處方稍後會以處理往屯門方向客務站的經驗作參考，藉此加快審批於轉乘站（往九龍方向）設置客務站的申請。

95. 九巴楊先生表示，九巴正等待屯門地政處批出短期租約。若雙方接受有關條款，九巴預計於四個月內建成客務站。此外，九巴於 2017 年向屯門地政處遞交於轉乘站（往九龍方向）設置客務站的申請，並正等待審批。

96. 主席請屯門地政處盡快處理有關事宜。

屯門地政處

(H) 要求規管和監督專利巴士公司的責任履行保障市民和僱員安全和權益

（交委會文件 2018 年第 22 號）

（運輸署的書面回應）

（九巴的書面回應）

要求九巴改善因人手不足引起的脫班問題

（交委會文件 2018 年第 26 號）

（運輸署的書面回應）

（九巴的書面回應）

97. 由於上述議題相關，交委會同意一併討論。

98. 主席表示，九巴及運輸署分別於會前提交了書面回應，秘書處已於 3 月 8 日及 3 月 14 日將有關的書面回應分發予各委員。

99. 運輸署張先生表示，巴士公司需根據「巴士車長工作、休息和用膳時間指引」（下稱「指引」）以編訂車長的更份，署方亦要求所有專營巴士公司進一步加強內部監察車長安全駕駛及服務的制度，包括整理及定期向運輸署提交抽查黑盒的行車記錄及跟進工作記錄、便衣職員乘車監察記錄及跟進工作記錄、車長違反交通法例及跟進工作記錄，以及車長酒精呼氣測試記錄。此外，運輸署在過去數月已多次與各專營巴士公司及相關工會會面，並積極討論及深入探討優化現行指引的安排，有關新

安排預計於明年中實施。至於車長訓練方面，專營巴士公司須為新聘和現職車長提供訓練，內容包括駕駛技術、事故處理、顧客服務技巧和情緒管理等。脫班問題方面，過去三年九巴的整體脫班率維持在百分之一至二。脫班的成因眾多，署方已要求巴士公司盡量避免由其可控制因素而導致的脫班，並須適時檢討和作出改善，而署方亦會定期實地調查以作監察。

100. 主席詢問九巴會否為遇上交通意外的車長提供法律支援。

101. 九巴楊先生回應表示，九巴法律部會為員工在有需要時提供合適的法律援助。

102. 文件 2018 年第 26 號提交人表示，大埔於本年二月中發生嚴重交通意外，九巴隨即停用所有兼職車長。雖然日前九巴陸續恢復約 90 名兼職車長的職務，但受影響的兼職車長人數遠多於此，而屯門區極為倚賴九巴的服務，故她質疑九巴書面回應中指有關事故對屯門區影響輕微的說法，並要求九巴詳細交代停用兼職車長對屯門區的實際影響。此外，九巴現時規定兼職車長每星期至少工作 18 小時，然而部分兼職車長另有正職，因此有關規定一方面會加重兼職車長的工作量，另一方面亦有機會引致更高的流失率，無助改善脫班問題。

103. 委員提出以下的意見和查詢：

- (i) 表示若車長每日駕駛時數過長，容易引致工作疲累，對乘客帶來安全隱憂。此外，他詢問九巴(i)停用兼職車長是否過渡性安排；以及(ii)過去新聘車長或兼職車長須經長時間訓練方可投入服務，而九巴現時人手短缺，上述的訓練安排是否仍然適用；
- (ii) 表示多年前屯門區曾有兩宗涉及九巴的交通意外，包括(i)巴士撞向輕鐵龍門站旁的巴士站導致一名女士死亡；以及(ii)乘客於巴士跌倒受傷。然而，兩宗意外均未能獲得九巴賠償，故她要求九巴解釋其保險覆蓋範圍。此外，她要求九巴說明停用兼職車長對屯門區的影響；
- (iii) 表示九巴曾於 2010 年成立安全及服務質量部，負責監察和評估如何維持巴士行車安全及維持服務質素，但上述部門已於早兩年解散。因此，他要求運輸署交代曾否就上述事宜要求九巴解釋，以及上述事件會否對整體巴士服務和安全構成任何影響。此外，九

巴將車長訓練時間由以往的四星期減至 18 天，故他詢問運輸署有關訓練時數是否足夠，以及有否就此作出規管。車長工時方面，現時不少車長倚賴長工時以維持較好的收入水平，例如長達 14 小時的特別更。為免車長駕駛時間過長，他要求運輸署和九巴考慮取消特別更，並規管車長的最高工時；

- (iv) 表示部分兼職車長是九巴的退休員工，故他們與全職司機同樣專業。她要求九巴交代兼職車長中有多少人另有正職，以及當中有多少人屬九巴退休員工。她認為九巴在停用兼職車長前應先個別了解他們的背景，不應以一刀切的形式處理，否則對整體巴士服務運作帶來嚴重影響。她另詢問九巴停用兼職車長後可否維持巴士服務的原有班次；以及
- (v) 表示專營巴士公司理應為全港市民提供穩定的服務，然而九巴在停用兼職車長後，以理所當然的態度公布因人手不足而出現部分脫班情況，令人難以接受，因此她要求運輸署加強對專營巴士公司的監管。

104. 運輸署張先生綜合回應如下：

- (i) 行車安全方面，九巴由哪一個部門負責行車安全和服務質量屬其內部行政安排，但九巴必須符合運輸署的要求，例如提交巴士服務的安全以及員工表現的監察的記錄和跟進記錄，以便署方了解巴士服務的情況，這亦是署方監察巴士公司的恆常機制；
- (ii) 在車長駕駛訓練方面，所有現職巴士車長均持有公共巴士駕駛執照，並已通過署方的考核。九巴在聘用車長時，亦會查核應徵者過往有否違規駕駛記錄。如車長在執勤期間違例駕駛，巴士公司會有相應的懲處機制；
- (iii) 在車長工時方面，現時巴士車長的最長工時不可超過 14 小時，最長駕駛時間則不可超過 11 小時。近日署方與巴士公司及相關工會檢討指引，在新安排下，前者將縮減至不可超過 12 小時，後者則減至不可超過 10 小時，有關安排預計於明年中實施；以及
- (iv) 表示人手短缺而引致脫班問題方面，署方暫時未有過去兩個月的脫班數字，但根據記錄，九巴過去三年的整體脫班率維持在百分

之一至二，署方會繼續監察巴士公司，以確保他們提供穩定的服務。此外，巴士公司長期面對人手緊絀的問題，因此署方希望透過巴士路線重組，令資源用得其所，例如將需求較低的巴士路線重整，從而整體改善巴士服務。

105. 文件 2018 年第 26 號提交人表示，運輸署始終沒有正面回應其文件內的提問。大埔交通意外事故於上月發生，而九巴停用兼職車長亦是近期的事情，署方卻以九巴過去三年整體脫班率作為回應，令人難以接受。九巴停用兼職車長後明顯對公共運輸服務造成嚴重影響，署方應主動了解九巴實際的人手情況，並評估如何解決有關問題。她促請專責監察專營巴士公司的運輸署積極跟進有關事件。

106. 有委員表示，九巴停用兼職車長，而運輸署亦將於明年中調低專營巴士車長的最高工時，預計對公共運輸服務有一定影響，故他建議轉交此項議題至屯門對外交通工作小組跟進。

107. 有委員再次要求運輸署加強對巴士公司的監管，並同意將有關議題轉交屯門對外交通工作小組跟進。

108. 主席表示，請運輸署就有關議題提交詳盡的書面回覆，並同意將有關議題轉交屯門對外交通工作小組跟進。

運輸署、
屯門對外交通
工作小組

109. 九巴楊先生綜合回應如下：

- (i) 表示工作指引方面，九巴一向重視行車安全、車長健康及員工福利，並會嚴格遵守運輸署發出的指引。自從大埔交通意外事故發生後，運輸署一直與業界及其他持份者保持溝通，而九巴亦積極配合署方檢討有關指引。運輸署將於明年中實施新指引，九巴會繼續嚴格執行有關指引；
- (ii) 表示兼職車長問題方面，兼職車長與全職車長同樣專業，惟九巴理解公眾於大埔交通意外事故後對兼職車長有所疑慮，故暫停了所有兼職車長的工作，以保持公眾對九巴的信心。即使如此，九巴一直積極協助兼職車長，包括安排部分兼職車長轉為全職工作。此外，九巴已於本年 3 月 13 日陸續安排 48 位服務屯門、元朗和天水圍的兼職車長恢復職務，只要他們申報其全職工作的性質

和工時，以及聲明其健康情況和其全職工作與九巴沒有抵觸，九巴可即時安排他們復工。當中絕大部分兼職車長已完成有關申報，只有數名兼職車長仍需時處理聲明事宜，故此停用兼職車長對屯門區的巴士服務影響輕微，九巴會以班次調配彌補涉及未能復工車長的路線；

- (iii) 表示人手不足方面，整個運輸業界均面對人手短缺的問題。因此，九巴已於本年 3 月 1 日推出優化薪酬方案，當中九巴每年額外動用 1.6 億元以穩定車長的收入，而九巴亦將於本年 6 月再次與車長商討 2018 年的薪酬加幅；
- (iv) 表示保險問題方面，現時他沒有個別交通意外的資料，他將於會後與法律部及相關議員跟進；以及
- (v) 表示九巴解散了安全與服務質量部後，成立了培訓及服務質素管理部，負責安全、訓練和檢討車長的整體服務。

110. 有委員表示，九巴於 2010 年的新聞稿指出「九巴在 2010 年成立安全與服務質量部，深入分析涉及九巴意外的數據，判研意外的風險，制定相關措施和加強相關管理」，然而九巴在數年前突然取消有關部門，並另行成立新部門，故他詢問新部門是否處理同樣工作。此外，行政長官已委任獨立委員會檢討專營巴士的服務，他詢問運輸署會否分析大埔交通意外事故，以及檢討如何要求巴士公司加強內部監管。他亦再次要求運輸署交代九巴將車長訓練時數由四星期減至 18 天是否合適。

111. 運輸署張先生回應表示，九巴無論內部行政安排為何，均須按署方的規定提交不同類型的工作記錄。此外，行政長官已成立由法官領導的獨立委員會全面檢討專營巴士公司的營運，運輸署會全面配合獨立委員會的工作。

(L) 要求屯門青山公路全日循環線服務 **(交委會文件 2018 年第 23 號)**

112. 身兼文件第一提交人的主席表示，青山公路沿線物業項目不斷落成，而運輸署早前調整了 962 的服務，以致青山公路沿線居民沒有足夠公共運輸服務接駁轉乘站。事實上，途經青山公路的 61M 在轉乘站約有四成乘客下車，證明青山公路沿線對前往轉乘站的服務需求甚殷，故建

議署方於青山公路開辦接駁轉乘站的全日服務。

113. 運輸署莫家聲先生表示，現時青山公路居民可透過 52X、53 和 61M 前往轉乘站，有關路線早上繁忙時間的客量約為七至八成。署方觀察到上述路線有相當多的乘客在轉乘站下車。而當中 52X、53 及 61M 均是全日服務，相信能滿足該區居民非繁忙時間的需求，而署方亦會與巴士公司研究可否在繁忙時間於青山公路及轉乘站之間設短途服務。署方備悉青山公路的乘車需求愈來愈大，故過去兩年署方因應其新增需求先後開辦了 252X 和 261B，本年度的巴士路線計劃亦建議增設掃管笏至轉乘站的巴士服務。

114. 九巴楊先生表示，九巴會與運輸署研究有關建議的可行性。

115. 有委員表示，過去數年青山公路沿線人口不斷增長，然而運輸署至今仍未就該區的整體人口增長而制定長遠的公共交通服務規劃，僅每年增辦數班特別服務以回應與日俱增的乘車需求，相信難以滿足青山公路的實際需要。

116. 主席請運輸署研究開辦來往青山公路及轉乘站的全日服務。

運輸署

VI. 報告事項

(A) 工作小組報告 – 截至 2018 年 2 月 28 日的工作小組進展報告

(交委會文件 2018 年第 27 號)

屯門對外交通工作小組

117. 委員省覽文件。

118. 有委員要求運輸署考慮擴展 62X 為全日服務，為居民提供便捷的服務。

119. 有委員要求屯門地政處交代擴闊輕鐵藍地站月台的進展。

120. 屯門地政處譚先生表示，處方已於本年 3 月初去信港鐵，提醒港鐵須按《九廣鐵路公司條例》就有關工程刊憲，並正等待回覆。

121. 有委員要求秘書處向港鐵轉告上述進展。

秘書處

122. 沒有委員提出其他意見，主席宣布通過上述工作小組報告。

屯門區內交通問題工作小組

123. 委員省覽文件。

124. 主席歡迎歡迎屯門青年協會營運主任呂旺華先生、香港可持續發展研究中心助理經理張進樂先生、研究主任李綺琳女士和研究主任鄧俊曦先生出席會議。主席接著表示，工作小組較早前與屯門青年協會合辦「屯門區停車位不足及違例泊車問題研究」。有關研究已經完成，顧問公司亦於本年 2 月 14 日向工作小組作出滙報。工作小組建議邀請顧問公司出席今日的會議，並再次向各委員報告，以便沒有加入工作小組的委員知悉有關詳情。

125. 香港可持續發展研究中心助理經理張先生透過投映片（附件一）向委員簡介有關研究結果。

126. 委員發表以下的意見：

- (i) 表示有關調查集中研究三個地點，未能反映整個屯門區的違例泊車實況。此外，顧問公司僅訪問了 215 位司機，卻未有訪問行人、居民或區議員的意見，以致報告內容未夠全面；
- (ii) 表示報告的內容和建議尚可接受，惟不夠詳細，例如部分數據應加上附註；
- (iii) 表示交委會應討論如何跟進報告提出的建議；以及
- (iv) 建議交由屯門區內問題工作小組繼續跟進報告提出的建議。

127. 主席表示，此報告將繼續由此工作小組跟進。沒有委員提出意見，主席宣布通過上述工作小組報告。

屯門區內交通
問題工作小組

改善屯門區行人天橋設施工作小組

128. 委員省覽文件。

129. 沒有委員提出其他意見，主席宣布通過上述工作小組報告。

(B) 運輸署報告

(交通及運輸委員會文件 2018 年第 28 號)

130. 委員省覽文件。

131. 有委員表示，安定邨邨巴承辦商將停辦前往沙田及尖沙咀的路線，故她已於本年 2 月 23 日向運輸署要求保留安定邨接駁市區的四條邨巴路線。

132. 運輸署莫先生表示，邨巴是直接由居民代表與營辦商洽談的非專營巴士服務，並須向運輸署作出申請。安定邨的邨巴路線已運作了相當長的時間，當署方得悉營辦商有意退出時，已馬上檢視區內有否足夠的替代公共運輸服務。署方會繼續密切留意有關情況，如有進一步消息，署方會盡快與相關持份者聯絡。

133. 主席表示，安定邨的邨巴路線是多年前由他協助居民申請，而且承辦商是否繼續經營邨巴路線是其商業決定。

134. 有委員表示，是次會議前有團體到場請願，要求保留安定邨的四條邨巴路線。他要求運輸署了解現時營辦商的經營情況，並盡量提供協助。如日後有其他營辦商進場，他亦希望署方盡量提供支援，以減低對居民的影響。

135. 運輸署莫先生表示，邨巴是由居民代表自行聘請營辦商營運，惟因其運作性質，故須向運輸署提出申請，署方會按交通政策及乘客需求作出考慮。安定邨的邨巴路線歷史悠久，由於當年屯門接駁市區的公共交通服務不足，故署方同意開辦有關服務。時至今日，屯門對外交通已大為改善，前往沙田、尖沙咀、觀塘或港島均非常方便，同時屯門公路亦設有轉乘站方便乘客轉乘。即便如此，署方亦明白不少乘客有需要繼續乘搭有關邨巴服務，故署方已向承辦商了解其退出的原因，並得悉該承辦商的負責人年事已高，故萌生退意。署方尊重承辦商的決定，並馬上檢視現有替代的公共運輸服務可否滿足乘客需求，而承辦商亦已通知署方他們將會繼續運作其中兩條邨巴路線。署方會繼續保持與承辦商的聯繫，及提供適切的協助。

VII. 其他事項及下次會議日期

136. 議事完畢，會議於下午 1 時 35 分結束。下次會議定於 2018 年 5 月 18 日（星期五）上午 9 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2018 年 4 月 9 日

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/18

屯門區停車位不足及違例泊車問題 研究報告

主辦機構：屯門青年協會
調研機構：香港可持續發展研究中心

1

研究簡介

就屯門區議會交通及運輸委員會轄下屯門區內交通問題工作小組中的《屯門區停車位不足及違例泊車問題研究》，屯門青年協會正進行有關研究，並邀請香港可持續發展研究中心負責是次研究的調研機構。

2

研究背景

- 屯門區違例泊車的問題日益嚴重
- 合法泊車位不足導致違例泊車的情況隨處可見（包括車輛停泊在雙黃線的道路上，更有車主停泊在行人路上）
- 使行車路縮窄，行車速度受影響，甚至擠塞
- 研究主要希望：
 - 了解屯門區違例泊車的背景、原因及現況
 - 蒐集區內不同的持份者對泊車問題的意見
 - 吸納意見，提出改善區內各泊車問題及需要的可行方案

3

研究方法

- 實地考察
- 地區問題調查
- 資料搜集

4

重點研究範圍



5

實地考察

日期：2017年11月至12月（四次的實地考察）

違泊黑點一：青賢街及新青街一段

違泊黑點二：杯渡路橋轉入青山公路新墟段及青海園

違泊黑點三：仁愛街市及青華足球場一帶

內容：實地觀察違泊黑點的情況、數算附近區域的公私營車位數目

6

實地考察情況

違泊黑點一：青賢街及新青街一段

- 有違泊情況，下午三時至七時之間最為嚴重
- 包括有私家車、小型客貨車及中型貨車，數量大約十輛
- 公營停車位已滿，附近的私營停車場還有大量的時租車位空缺
- 只有一個可供中及重型貨櫃車停泊的車位，而且經常有私家車霸佔



實地考察情況

違泊黑點二：杯渡路橋轉入青山公路新墟段

- 轉角位置未有發現違泊的情況
- 青山公路新墟段與仁愛堂街一帶有嚴重的違例泊車情況
- 時段以下午五時半至八時半之間最為嚴重
- 公營停車位經常泊滿，部分似是地舖店主長期佔用
- 附近的多層私營停車場主要經營月租生意



實地考察情況

違泊黑點三：青海園、仁愛街市及青草足球場一帶

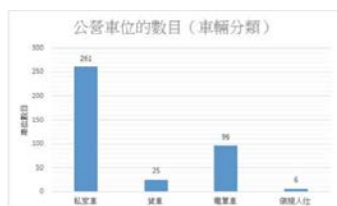
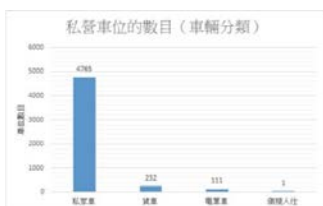
- 發現違泊的情況
- 以下午十二時至四時、下午六至八時之間最為嚴重
- 違泊的車輛約為十五輛
- 有車輛雙行泊車
- 私營停車場主要為月租式的屋苑停車場
- 沒有任何合法可供中及重型貨櫃車停泊的車位



實地考察總述

- 重點研究的三個違泊黑點中均有出現車輛違例泊車的情況
- 有車輛雙行泊車及停泊於行人路上
- 每個黑點平均約有十輛違泊
- 以青海園一帶最為嚴重
- 違泊最嚴重的時段為上午十一時半至下午一時半及下午五時至八時
- 主要違泊的車輛主要包括私家車、小型客貨車及中型貨車
- 違泊的原因主要是 (i) 附近的公營泊車位已滿，(ii) 私營停車場時租價錢過高，或 (iii) 不提供時租車位
- 中重型貨車方面，不論公私營停車位，車位不足的情況更為嚴重
- 公營停車位極為不足，當中貨車車位的短缺尤其嚴重

實地考察總述



- 屯門市中心和新墟區一帶的公私營車位數目：5497個
- 公營停車位的數量比私營的少近超過十三倍
- 私營貨車車位只佔二百三十二個，約佔四點五個百分點
- 公營貨車車位只佔二十五個，約佔六點四個百分點

問卷調查

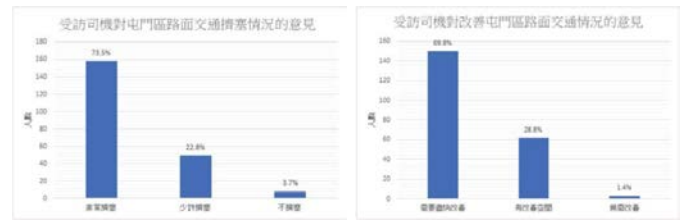
- 透過街頭訪問，對215名經常駕車往返屯門區的司機進行調查
- 問卷回收率達百分之百
- 了解普遍屯門區司機對區內現有停車位數量、違例泊車情況的意見及其改善建議

問卷調查



13

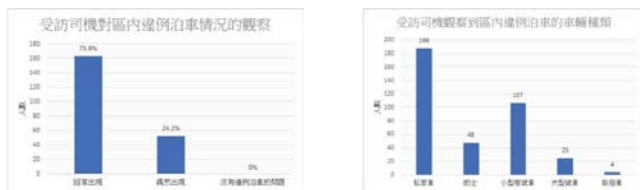
問卷調查結果



- 逾75%受訪司機認為屯門區的路面非常擠塞
- 希望政府及相關部門需要盡快正視及改善區內交通問題

14

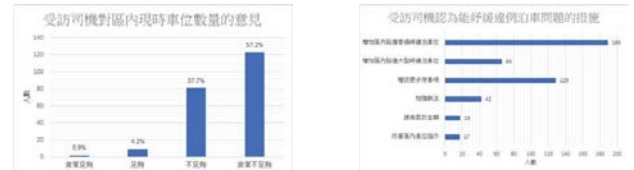
問卷調查結果



- 所有司機均有見過違例泊車的情況在區內出現，超過75%受訪司機認為區內違例泊車的情況非常普遍
 - 區內違泊車輛種類以私家車及小型客貨車為主
 - 超出90%受訪者表示自己曾有違泊
- ➡ 區內違泊的主因是基於普通及大型車位的不足，違例泊車阻塞道路，相信是引致現時屯門區交通問題的其中一項主因，對路面的使用者及行人構成危險的負面影響。

15

問卷調查結果



- 95%受訪司機均認為屯門區現時的車位並不足夠，其中57.2%認為區內的車位供應非常不足夠
- 超過95%受訪司機支持增加區內停車位數量，並認為能夠舒緩違泊問題的措施：
 - (i) 增加區內路邊普通時鐘泊車位
 - (ii) 建議政府增設更多停車場（包括重型車輛停車場）
 - (iii) 增加區內路邊大型時鐘泊車位

16

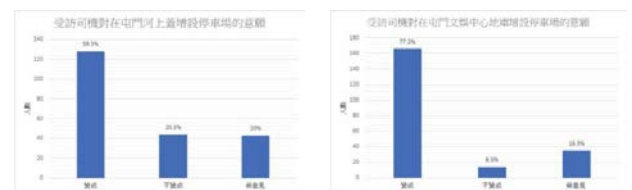
問卷調查結果

- 對增設重型車輛停車場，受訪者中主要駕駛中型或重型車輛的司機有八成半表示願意到所增設的重型車輛停車場泊車；有五成的受訪司機需要視乎停車場的地點距離，才能決定會否到重型車輛停車場泊車。
- 於屯門區增設重型車輛停車場是有一定需求
- 未來規劃興建重型車輛停車場時，選址一定要小心考慮及規劃，以吸引貨車司機停泊



17

問卷調查結果



- 對於增設停車場的可行地點，研究建議：(i) 屯門河上蓋 (ii) 屯門文娛中心地庫
- 較多（77.2%）受訪者贊成於屯門文娛中心地庫增設停車場，估計文娛中心的地理位置相對較佳及較為方便
- 逾有六成人士支持於屯門河上蓋增設停車場，受訪人士相信於上述地點增設停車場能有效舒緩違例泊車的問題，而且其位置亦方便駕駛人士
- 受訪司機普遍支持於上述兩個研究地點增設停車場

18

資料搜集

1. 政府的公開文件
2. 停車場的網頁收集資料
3. 向私營停車場管理公司去信查詢
4. 實地考察數術結果

19

資料搜集

	屯門區	重點研究地點
停車位數量	43,574	5,497 (佔整體13%)
公營停車位	4,637 (10%)	388 (7%)
私營停車位	38,937 (90%)	5,109 (93%)
公私營比例	1 : 8.4	1 : 13

- 公營停車位的使用率可說是百分之百；私營月租的停車場的使用率均已滿
- 私營停車場時租使用率：平日時間多數超過五成，而於繁忙時間，如平日的中午及下班後時間及週末全日的使用率可達七成以上
- 運輸及房屋局2015年統計數字顯示，整體屯門區的路旁並沒有為中 / 重型貨車及貨櫃車設置泊車位
- 整體屯門區的政府停車場並沒有為貨櫃車設置泊車位
- 公營停車位的供應遠遠不及屯門區市民的要求，導致車輛違例泊車的情況
- 私營月租車位的使用率非常高，未能租用到合適車位的居民可能因此把車輛違泊於住處附近的路旁
- 私營時租車位的使用率較低，價格較高及地點較路邊車位不便，市民選擇違泊路旁

20

可行建議

1. 興建公營停車場

- 為區內的司機提供更多的泊車選擇
 - a. 屯門河上興建停車場
 - 位置方便，既鄰近屯門的工業區
 - 不影響現有的土地發展，也可以加闊路面
 - 以公私營合作的方式去研究和加建有關地點



21

可行建議

1. 興建公營停車場

- b. 在文娛中心地牢劃定上落貨區和時租停車場
 - 加入良性的競爭，使私營停車場能加推優惠或服務
 - 已有相關的研究和設計
 - 參考將軍澳聯用大樓停車場的設計及營運方式，以公營的形式管理文娛中心地牢的停車場

22

可行建議

2. 加強打擊違例泊車 (突擊票控)

- 地點：青海園與青海坊交界、廠商會蔡章閣中學旁的青海園一帶、河傍街與屯門鄉事會路交界一帶及仁愛堂街一帶
- 在平日：午餐時段（約中午十一時半至一時半）和晚餐時段（約下午五時半至八時半）；
- 在假日：在中午及晚餐時段（約中午十一時半至一時半及下午五時半至八時半）

23

可行建議

3. 提供即時空置泊車位資訊

- 運輸署「香港行車易」流動應用程式
- 以商業等誘因說服私營停車場營運商合作，提供泊位空置情況的實時資訊
- 方便駕駛人士尋找泊車位

24

可行建議

4. 研究利用價格的調整分流

- 在非繁忙時段提供泊車的折扣，使其時租價錢降至較為貼近公營時租的水平
- 吸引違泊的車主改到合法的泊車位
- 善用有關的土地資源

25

可行建議

5. 長遠提高新建樓宇住宅數目與泊車位數目的比例

- 2017年屋宇署修訂了建築物總樓面面積寬免的作業備考
- 加強宣傳此新修訂的寬免優惠
- 在合適的新發展項目/重建項目建議加入條款，要求發展商於項目加入地下公眾停車場
- 並考慮亦對建於地面的公眾停車場的給予總樓面面積的寬免優惠

26

總結

- 違例泊車的情況與停車位不足的問題有一定關係
- 違例泊車的確為區內帶來不少負面影響
- 屯門區的違例泊車問題有必要盡快改善
- 加建公營停車場能有效吸引車主停泊
- 在未來具體設計停車場的計劃，相關部門都需要考慮司機的意見和區內停車位的分佈

27