

屯門區議會
2018-2019 年交通及運輸委員會
第五次會議記錄

日期：2018 年 7 月 6 日（星期五）

時間：上午 9 時 30 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 9:30	會議結束
葉文斌先生（副主席）	屯門區議員	上午 9:31	上午 11:57
梁健文先生, BBS, MH, JP	屯門區議會主席	上午 9:30	上午 11:30
李洪森先生, BBS, MH	屯門區議會副主席	上午 9:30	會議結束
古漢強先生	屯門區議員	上午 9:35	上午 11:21
陶錫源先生, MH	屯門區議員	上午 9:30	上午 11:28
朱耀華先生	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
江鳳儀女士	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
吳觀鴻先生	屯門區議員	上午 9:30	上午 11:21
陳有海先生, BBS, MH, JP	屯門區議員	上午 9:30	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 9:30	會議結束
林頌鎧先生	屯門區議員	上午 9:30	上午 11:27
程志紅女士	屯門區議員	上午 9:30	下午 12:06
龍瑞卿女士, MH	屯門區議員	上午 9:30	上午 11:56
陳文華先生, MH	屯門區議員	上午 9:31	下午 12:04
陳文偉先生	屯門區議員	上午 9:50	會議結束
張恒輝先生	屯門區議員	上午 9:30	上午 11:49
朱順雅女士	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
曾憲康先生	屯門區議員	上午 9:31	上午 11:59
蘇嘉雯女士	屯門區議員	上午 9:30	下午 12:47
巫成鋒先生	屯門區議員	上午 9:30	下午 12:17
甘文鋒先生	屯門區議員	上午 9:34	下午 12:52
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	會議結束
陳滙熙先生	增選委員	上午 9:30	會議結束
葉栢榮先生	增選委員	上午 9:30	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

哈夢飛先生	運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)4
謝韻婷女士	運輸及房屋局助理秘書長(運輸)4B
李民浩先生	運輸署首席運輸主任/巴士及鐵路 2
杜志強先生	運輸署高級運輸主任/鐵路 1
王澤琨先生	運輸署工程師 9/運輸策劃
曾憲文先生	路政署高級工程師/行人通道上蓋 2
張志強先生	香港鐵路有限公司車務營運主管－西面網絡
辜偉祺先生	香港鐵路有限公司輕鐵營運經理
林 圓女士	香港鐵路有限公司助理公共關係經理－對外事務
鄧政傑先生	九龍巴士（一九三三）有限公司高級主任(策劃及發展)
郭正謙先生	弘達交通顧問有限公司技術董事
李可威先生	弘達交通顧問有限公司首席交通工程師
葉偉恩先生	弘達交通顧問有限公司研究總監
施偉賢先生	弘達交通顧問有限公司助理研究經理

列席者

梁俊謙先生	運輸署高級運輸主任/屯門 1
謝秀清女士	運輸署高級運輸主任/屯門 2
黃銳偉先生	運輸署工程師/特別職務二
馬翊球先生	運輸署工程師/屯門中
徐永麟先生	香港警務處屯門區行動主任
黃立彬先生	香港警務處屯門區交通隊警署警長
吳 梵先生	路政署區域工程師/屯門
陳元亨先生	土木工程拓展署工程師/15 西
譚國樑先生	地政總署/署理行政助理（屯門地政處）
黃啟明先生	城巴有限公司高級營運主任
楊晉瑋先生	九龍巴士（一九三三）有限公司襄理(車務)
謝智豪先生	龍運巴士有限公司襄理(車務)
梁子康先生	民政事務總署屯門民政事務助理專員(二)

缺席者

徐 帆先生, MH	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」）第五次會議。

2. 主席表示，運輸署高級運輸主任/屯門 1 莫家聲先生、工程師/屯門中劉家健先生及香港警務處屯門區行動主任黃可謀先生已經調職，他代表委員會歡迎分別接替他們的梁俊謙先生、馬翊球先生及徐永麟先生，並感謝莫先生、劉先生及黃先生過去與委員會的合作。

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 年第四次會議記錄

5. 交委會一致通過上述會議記錄。

IV. 討論事項

(A) 提升輕鐵服務

（交委會文件 2018 年第 48 號）

6. 主席歡迎運輸及房屋局（下稱「運房局」）首席助理秘書長（運輸）4 哈夢飛先生、助理秘書長（運輸）4B 謝韻婷女士、運輸署首席運輸主任/巴士及鐵路 2 李民浩先生、高級運輸主任/鐵路 1 杜志強先生、香港鐵路有限公司（下稱「港鐵」）車務營運主管－西面網絡張志強先生、輕鐵營運經理辜偉祺先生、助理公共關係經理－對外事務林圓女士、弘達交通顧問有限公司研究總監葉偉恩先生以及助理研究經理施德賢先生出席會議。

7. 運房局哈先生簡介文件如下：

(i) 表示運房局曾於 2017 年就輕鐵路線重組方案作出諮詢；

(ii) 表示局方和港鐵提出輕鐵重組方案目的是提升輕鐵可載客量及營運效率，滿足新界西北的交通需求。數年前立法會和社區亦就輕鐵的角色作出討論，其後政府於 2017 年 6 月發表《公共交通策略

研究》肯定輕鐵作為區內重要路面軌道交通工具，以及接駁西鐵綫的角色。事實上，輕鐵過去 30 年與社區共同成長，其角色都是獨特而不可取代。在此背景下，《公共交通策略研究》就輕鐵服務提出改善建議，務求在保留輕鐵的同時，進一步提升輕鐵服務；

- (iii) 長期改善措施方面，政府會研究興建新重鐵的可行性，並已於 2017 年向立法會交通事務委員會提交討論文件《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》，研究 2030 至 2041 年香港整體鐵路及主幹道的規劃，現時正等待立法會財務委員會審議有關撥款；
 - (iv) 中期改善措施方面，表示政府會研究改善部分繁忙路口，例如研究架空部分路段或將部分路口改建於地底，以改善行人、車輛和輕鐵爭路的情況。路政署正籌備開展有關研究，即使政府決定落實研究提出的建議，當中的工程規劃和施工亦非短期內能完成的事；
 - (v) 短期改善措施方面，表示政府會調整部分繁忙路口的燈號控制，當中包括三個路口，其中一個的改善工程已經完成，餘下兩個的工程亦會於 2018 年內完工；以及
 - (vi) 表示 2017 年就輕鐵重組方案諮詢交委會後，港鐵已因應委員的意見作出調整。由於港鐵已購入 40 輛輕鐵車輛，故擬備輕鐵重組方案，務求理順整體輕鐵運作，並希望於是次會議與委員討論如何有效運用輕鐵的新增資源。他強調港鐵提出的輕鐵重組方案並不涉及削減資源。
8. 港鐵張先生作出以下補充：
- (i) 表示港鐵 2017 年曾提交輕鐵重組方案，建議解決輕鐵擠塞的方法，當時並獲委員提出寶貴意見；
 - (ii) 表示港鐵早前購入的輕鐵車輛將陸續於 2019 年起投入服務，因此港鐵需解決輕鐵系統擠塞問題才能有效透過增加及調配車輛去提升載客量；
 - (iii) 表示港鐵是次提出的方案以加密輕鐵 610、614P 和 615P 的班次為基礎，並保留 614 和 615，同時稍為調整這兩條路線的班次，務求

使整體輕鐵班次更為平均，令乘客能預算候車時間及更快到達目的地；

- (iv) 表示除了透過輕鐵重組方案以穩定輕鐵整體班次外，港鐵亦會加強車站人手配置和改善車站設施，例如改善輕鐵兆康站的乘客指示和資訊系統，以方便乘客轉車；以及
- (v) 表示根據港鐵公司進行的乘客調查，大部份（約三至四成）輕鐵乘客均在屯門區內上落，故港鐵預計屯門區大部分乘客會受惠於是次的輕鐵重組方案。

9. 輕鐵辜先生透過投影片（見附件一）簡介輕鐵重組方案。透過根據現時路面交通及輕鐵行車數據模擬優化前（調整班次前）及優化後增加車輛投放的效果，可見若在不調整班次下增加車輛投放，只會加劇輕鐵車輛互相擠塞的情況，令車輛未能按時抵站，未能有效增加可載客量。辜先生亦指出，優化計劃實施後較實施前能提升可載客量達 3.6%，雙卡車的比例亦會由現時 36%增加至 41%。實施計劃後，610 線、614P 及 615P 線途徑的車站（即屯門區內大部份車站）的車次數目將會增加，班次亦更平均。此外，方案會令大部份屯門區內的乘客受惠，包括往來屯門醫院的乘客。同時，現時已有許多乘客選擇在兆康站作轉乘，現方案只是微調，預計會因方案實施後而增加的轉車乘客數目，每班車只有數位乘客，影響十分輕微。

10. 弘達交通顧問有限公司（下稱「顧問公司」）葉先生表示，該公司邀請了屯門和元朗區不同年齡組別及乘車模式的乘客參與焦點小組討論，包括 610、614、615、614P 和 615P 的乘客、於屯門區出行的乘客、來往屯門和元朗的乘客、於繁忙或非繁忙時間出行的乘客、上班族、長者、扶老攜幼的乘客、不喜歡轉車的乘客，以及只求盡快到達目的地的乘客等等。各參與者分為不同組別，共同交流對輕鐵服務的意見。他透過投影片（見附件一）簡介有關討論的結果。

11. 委員提出以下第一輪意見和提問：

- (i) 表示港鐵在 2017 年建議取消 614 和 615，並削減一輛行走 505 路線的輕鐵車輛，現在的方案則提出削減 614 和 615 的班次，他對此表示強烈反對。若港鐵落實削減 614 和 615 的班次至逾 20 分鐘一班，當輕鐵行車略為受阻，乘客便要候車逾半小時。他歡迎港鐵

加密 614P 和 615P 的班次，惟前往元朗的乘客需要在輕鐵兆康站轉乘班次非常較疏的 614 或 615，或需候車逾 20 分鐘，屯門居民日後乘搭輕鐵前往元朗或需一小時，故他不同意港鐵是次提出的方案。此外，輕鐵兆康站是三角形設計的月台，分為內外三角，各個月台周邊均有輕鐵路軌，而且人多擠逼，乘客容易墮軌。他多年來要求港鐵加密 614 和 615 的班次，並以雙卡列車提供服務，港鐵不但沒有回應訴求，反而提出削減班次的重組方案，他對此再次表示強烈不滿和反對。此外，港鐵雖然已購入 40 輛輕鐵車輛，但當中 30 輛將用作更換第二期輕鐵車輪，故此新增的資源實際只有十輛。而該十輛輕鐵車輛又將分五年投入運作，實際上每年只增加兩輛，他認為這未能追上屯門、元朗和洪水橋的發展步伐。鑑於現時輕鐵車廂非常擠逼，他堅決反對削減 614 和 615 的班次；

- (ii) 表示港鐵透過模擬影片展示輕鐵重組方案落實後的運作情況，她質疑將來實際運作情況可能與影片不一致，並且認為有關方案不能改善區內現有情況。港鐵為改善元朗區路面擠塞問題而建議將 614 和 615 的班次由每小時六班削減至 2.85 班，她認為港鐵應與運輸署研究如何改善元朗區內的交通網絡，而非透過削減輕鐵班次來解決有關問題。港鐵同時建議 610 的班次每小時加密三至四班，令她質疑整個方案無法改善元朗區的交通，亦顯示港鐵根本無須削減 614 和 615 的班次。此外，港鐵指經調查後發現約有三至四成 614 和 615 的乘客在屯門上落，換言之餘下六成乘客需要前往藍地至元朗一帶，反映港鐵未有考慮該批乘客的需求。她表示居民經常投訴 615 班次甚疏和非常擠逼，輪椅使用者亦擔心 615 削減班次後會對他們前往元朗造成不便。故此，她認為港鐵的焦點小組研究未能真正反映區內實況。她另擔心 614 和 615 的班次改為約 20 分鐘一班後客量會下跌，日後港鐵或會以客量不足為由取消有關服務。她相信各委員都不會支持港鐵是次提出的重組方案，並認為港鐵的方案是服務上的倒退。港鐵欲參考屯門公路巴士轉乘站（下稱「轉乘站」）的運作模式，有意將輕鐵兆康站發展成輕鐵中轉站，然而轉乘站是方便乘客轉乘其他巴士路線，而港鐵則建議削減直達路線，強逼乘客轉乘，本末倒置。基於上述原因，她反對港鐵提出的輕鐵重組方案；
- (iii) 表示討論文件名為「提升輕鐵服務」，惟他認為當中的建議並未能改善輕鐵服務，尤其是 505 路線。港鐵在 2017 年提出減少一輛行走 505 路線的輕鐵車輛，現時文件則答應維持現有 505 的服務。他

認為有關安排只是維持現狀，算不上提升服務。山景邨對 505 的需求甚為殷切，早上繁忙時間乘客往往難以上車，以致居民上班或上學不時受阻。運輸服務應該切合居民所需，故他多年來一直要求港鐵增加 505 的班次，並以雙卡列車行走有關路線。他促請港鐵再次考慮上述訴求。另一方面，運房局剛才提及政府曾研究是否保留輕鐵服務，而港鐵的模擬片段正正顯示輕鐵佔用路面，故他對於是否保留輕鐵尚有猶豫。他明白短期內無法完全取消輕鐵運作，但以山景邨為例，居民只能選擇步行和乘搭輕鐵前往屯門市中心，故他建議政府長遠考慮開辦輕鐵的替代服務，以便居民往來屯門各區或前往元朗；

- (iv) 表示實際上只有十輛新輕鐵車輛分五年投入車隊運作，並不足以應付屯門、元朗和天水圍的人口增長和優化輕鐵的整體服務。港鐵經調查得知有 34%輕鐵乘客在屯門上落，另有 6%乘客由屯門前往元朗。據她理解，若有 34%乘客在屯門上落，餘下 66%乘客應全是由屯門前往元朗，故她要求港鐵澄清上述數據是否以所有輕鐵路線計算。她認為港鐵應集中計算 614 和 615 乘客的上落地點，以便得出每日乘搭輕鐵由屯門前往元朗的人次。據她觀察，614 和 615 到達輕鐵兆康站後一般會有近 100 位乘客留在車上，以繼續前往元朗。如果落實將 614 和 615 的班次減至每 23 分鐘一班，連同由西鐵轉乘輕鐵的人次，她預計高峰時期將有逾 200 位乘客在輕鐵兆康站候車前往元朗。現時輕鐵兆康站已非常繁忙，每條排隊線均有十多位乘客排隊，加上將來有大量乘客到該站轉車，預計該站將無法應付。此外，614P 和 615P 一般於輕鐵兆康站的 5 號和 6 號月台停站，乘客需橫過路軌前往 1 號、2 號、7 號或 8 號月台方能轉車前往元朗，對輪椅使用者非常不便，甚或造成危險。輕鐵車站不時有乘客因排隊問題而爭執，加上人多擠逼使車廂內風化案件頻生，可以預見將來該站人流增加或會令上述情況更為嚴重。此外，洪水橋將有逾十萬新增人口，預計會為輕鐵泥圍站、鍾屋村站和洪水橋站帶來更多客流。若港鐵決意削減 614 和 615 的班次，日後將無法疏導上述輕鐵站的人流。她又認為，政府或港鐵若要解決元朗區的路面擠塞問題，運輸署應著手改善該區交通，如減少燈位和改善路面設計等，亦可興建行人隧道或天橋以釋出路面空間，而不應以削減屯門區的交通服務作為解決方法。她再次要求港鐵維持 614 和 615 的現有班次，並建議增購輕鐵車輛以增加 614P 和 615P 的班次，以及增加雙卡列車；

- (v) 表示方案不適用於現時的屯門區。港鐵在改善輕鐵服務時，必須以現有的服務水平作為基礎。屯門人口不斷增加，故輕鐵班次只能加，不能減。然而，港鐵在 2017 年提出取消 614 和 615，並削減行走 505 和 507 路線各一輛輕鐵車輛，當時她已提出反對。現時港鐵以上述方案為基礎，重新提交輕鐵重組方案，但她認為港鐵不應以 2017 年的重組方案為藍本，並建議港鐵以雙卡列車行駛所有輕鐵路線和加密繁忙時間的班次。她歡迎港鐵加密 614P 和 615P 的班次，但不同意港鐵以削減 614 和 615 作為交換。既然港鐵因應交委會 2017 年的意見而決定保留 614 和 615，證明港鐵亦同意屯門居民確有需要前往元朗區，然而有關班次卻由每十分鐘一班調整至逾 20 分鐘一班，難以令人接受。她不同意上述安排，並促請港鐵重新考慮有關方案，並建議全面以雙卡列車行走有關路線，以便行動不便的人士使用有關服務。此外，港鐵早前進行焦點小組研究，卻沒有邀請熟悉民情的區議員參加，故她認為有關研究的可信性成疑；
- (vi) 表示他曾就港鐵是次提出的輕鐵重組方案諮詢居民意見，並得悉居民並不接受將 614 和 615 的班次改為 21 至 23 分鐘一班。如果有關方案正式落實，居民等候直達元朗的 614 或 615 將費時甚久，故他建議港鐵以雙卡列車行走 614 和 615。此外，他不同意港鐵將改善車站設施與輕鐵重組方案捆綁為一整套方案，他認為港鐵應先研發輕鐵到站時間手機應用程式，以便乘客預算候車時間，容後才有空間討論輕鐵重組方案；
- (vii) 表示港鐵未能真正實踐其「用心聽，用心做」的口號，並對港鐵是次提出的方案感到失望。他認為港鐵在敲定輕鐵重組方案時，不應只集中研究輕鐵系統等硬件運作，應同時顧及乘客的需要，故他希望港鐵提升輕鐵的運作之餘，能全面照顧乘客所需。他較早前曾就港鐵是次提出的輕鐵重組方案收集居民意見，並收到共超過 1 400 名居民簽名反對。居民希望港鐵全面以雙卡列車提供輕鐵服務，並保留由屯門經安定和友愛直達元朗的路線，以及希望候車時間少於 20 分鐘。而他曾與運輸署助理署長會面，對方亦表示候車時間逾 20 分鐘不可以接受。如有需要，他樂意提供上述資料予港鐵參考。事實上，除了輕鐵兆康站外，其他輕鐵車站的乘客需求亦不小，以安定、友愛和兆麟站為例，當中安定站便有不少乘客候車。此外，港鐵於 2017 年提出取消 614 和 615，並削減 505 和 507 各一輛車輛，經交委會討論後，最終決定保留 614 和 615，

故港鐵是次提出的重組方案只是回應議會的要求，稱不上提升服務，更未有考慮行動不便人士的需求。他又認為港鐵應持續改善車站月台設施，以便有需要人士順利登車，亦不應待落實重組方案後才一併改善月台設施，現時輕鐵車站的列車到站時間裝置無法顯示九分鐘以後才到達的班次，便是需要改善的例子；

(viii) 表示港鐵是次提出的方案既未能真正改善輕鐵的服務，亦沒有交代十輛新增輕鐵車輛日後的服務範圍。他估計大部分新增車輛將行走元朗和天水圍的輕鐵路綫。交委會多年來就改善輕鐵服務提出不少建議，他期望港鐵在是次提出的重組方案落實增加班次和增加雙卡列車，然而願望落空。此外，大興區設有 507 的中途站，而在該站下車的乘客不多，以致該區居民難以上車。他認為不少輕鐵繁忙路口應該改為架空設計，否則會阻礙其他道路使用者如巴士等。輕鐵投入服務 30 年，區內人口亦已倍增，惟港鐵至今並未改善屯門、元朗和天水圍的輕鐵運作。他要求港鐵投放資源，增購更多輕鐵車輛，以真正提升輕鐵服務；

(ix) 詢問屯門可獲分配多少輛新增輕鐵車輛。此外，焦點小組結果顯示乘客願意候車 20 分鐘或以上，惟據她與居民的接觸，一般乘客均不接受如此長的候車時間，故她對焦點小組如何組成及有關結果表示懷疑。就港鐵現時提出的重組方案而言，港鐵希望將輕鐵兆康站打造成類似轉乘站的交通樞紐，值得注意的是，轉乘站分為往九龍及往屯門兩個方向，並分別位於兩個不同地方，而她預計輕鐵兆康站無法承受龐大的轉乘人流，加上鄰近的欣田邨已經入伙，稍後亦有其他新屋邨落成，故她質疑該站是否合適作為中轉站，亦不同意港鐵是次提出的方案。她早前亦曾進行居民調查，當中三成居民贊成港鐵提出的方案，另有五成居民表示反對，其餘居民則直接提出改善建議，例如要求港鐵在繁忙時間提供雙卡列車服務等。事實上，交委會的要求與居民一致，惟港鐵一般只在非繁忙時間提供雙卡列車服務。她另提出，龍逸邨一帶只能依靠港鐵接駁巴士 506 前往西鐵站，惟早上繁忙時間 506 根本供不應求，以致車廂甚為擠逼，故要求增加 506 的班次。她重申未能支持港鐵提出的方案；

(x) 表示希望運房局認真跟進改善輕鐵服務等事宜。輕鐵以路面行車為主，通車以來發生不少涉及人命的交通意外，例如青麟路曾有輕鐵撞翻泥頭車導致人命傷亡。他要求運房局因應洪水橋的新發

展，並以輕鐵杯渡站為例，立即研究將輕鐵系統改為架空運作或改於地底行駛。此外，現時輕鐵人多擠逼，以致乘客與職員之間的衝突頻生，不少由元朗前往屯門的乘客選擇西鐵而非輕鐵，他表示他曾建議港鐵擴闊輕鐵站月台，以滿足乘客需求，惟港鐵一直採取拖延態度；

- (xi) 表示港鐵的討論文件以「提升輕鐵服務」為題，惟她不認為該文件就改善屯門區的輕鐵服務提出任何具體建議。輕鐵於 1988 年通車，屯門人口不斷增加，路面空間愈來愈少，導致交通擠塞、人車爭路，例如由友愛站轉入安定站的路口時常擠塞，更不時波及鄉事會路的行車情況，若發生交通意外，情況將更為嚴重。此外，交委會一直要求港鐵加密輕鐵班次，並以雙卡列車提供服務，惟屯門區內新屋邨如欣田邨已經入伙，屯門往元朗的沿線地方（例如洪水橋）人口持續增長，港鐵並未因此加密班次，507 駛至輕鐵安定站時已幾近客滿。雖然港鐵已購入 40 輛新車輛，惟只有十輛屬新增資源，屯門亦未知可獲分配多少車輛。她另要求港鐵盡快購入更多車輛。事實上，屯門居民可選擇的交通工具不多，況且實際輕鐵運作多有延誤，若要居民等候 614 和 615 逾 20 分鐘並不可接受。另一方面，她希望運房局詳細交代局方如何看待屯門區的交通問題；
- (xii) 表示輕鐵於 1988 年通車，當時元朗和屯門均只有十多萬人居住，惟通車至今 30 年，他不認為港鐵就輕鐵服務作出任何改善。他認為輕鐵的設計本身並無問題，但隨著人口和路面變化，港鐵應務實求變。例如港鐵多年前曾架空輕鐵杯渡站和青麟路路軌，其後上述輕鐵站行車暢通無阻，亦有效防止交通意外，由此可見輕鐵運作能否有所改善，很視乎港鐵是否願意投放資源。此外，多年前元朗和屯門曾成立輕鐵服務關注組，並由他代表屯門區議會出席會議，他當年反對港鐵將輕鐵路線規劃得迂迴曲折，可惜港鐵至今仍未落實輕鐵架空化。現時車輛數目和路面情況與 1988 年不可同日而語，他認為現時元朗區的擠塞問題可謂由港鐵一手造成。就輕鐵重組方案而言，他不時乘坐 614 或 614P 前往元朗，並留意到上述路線並不是以雙卡列車運作。鑑於港鐵曾建議取消 614，現時又提出削減其班次至每 23 鐘一班車，他不相信焦點小組的參與者沒有就有關建議提出反對意見，並認為上述安排猶如逼迫乘客轉乘西鐵，將使西鐵更為擠逼，令依靠西鐵前往市區的乘客同樣受影響。雖然港鐵強調在輕鐵兆康站轉車前往元朗只需

候車數分鐘，惟此舉對傷殘人士和長者非常不便。他促請有關部門和港鐵考慮上述意見；

- (xiii) 表示港鐵每年盈利甚豐，運輸署應要求港鐵撥出更多資源改善服務。他建議港鐵考慮再訂購十輛新輕鐵車輛和增撥資源，安排更多雙卡列車服務。此外，港鐵計劃以 30 輛新車替換舊車，他建議港鐵分階段推行有關計劃，例如先替換 20 輛舊車，其餘十輛則作為新增資源投入車隊運作。他認為只要正在服務的輕鐵車輛運作正常，港鐵無須急於即時更換所有舊車。月台設施及配套方面，他認為交委會一定歡迎港鐵改善月台配套，故港鐵無須待輕鐵重組方案通過後才落實有關措施，他希望港鐵盡快落實有關計劃，例如於輕鐵兆康站增加車站指示牌、加派月台助理或增加雙卡列車等，讓市民知道港鐵正持續改善輕鐵服務。此外，雙卡列車服務佔整體輕鐵班次四成，他建議港鐵調升上述比例至六至七成。他又認為，是次港鐵提出的輕鐵重組方案較上年度提出的方案有所改善，但 505、507 和 610 只是維持現有服務水平，而 614、615、614P 和 615P 的班次嚴格來說只是重新調配，整體班次水平並沒有增加。他建議港鐵維持 614 和 615 現有服務，並將新增列車資源投放於 614P 和 615P。此外，他指是次會議有另一項議程建議改善輕鐵蔡意橋站的月台，他希望運輸署能整體檢視屯門輕鐵站的各個月台，並研究相應改善措施；
- (xiv) 表示港鐵剛才指出輕鐵系統擠塞，尤其是水邊圍站至元朗站一段，然而港鐵卻未有研究其他解決方法，例如架空整個輕鐵元朗段。其實上述問題屬於元朗區議會的討論範疇，惟輕鐵一脈相承，無法切割，以致有關問題同時影響兩區，故港鐵提出的方案對兩區各有不公平之處。事實上隨著洪水橋陸續發展，屯門區和元朗區的人口增長，在此背景下，港鐵不但沒有投放更多資源服務乘客，反而削減班次和拒絕增加雙卡列車。他認為運輸署在此事上亦有一定責任，署方不應透過削減輕鐵班次來改善擠塞問題，反而需要整體檢視兩區的交通情況，並作出改善，例如在港鐵資源不足以應付區內人口增長的情況下，考慮引入其他接駁兩區的公共運輸服務；以及
- (xv) 表示對文件的建議有所保留。他擔心當建議落實後，614 和 615 班次甚為疏落，客量因而下跌，屆時港鐵或會以乘客需求不高為理由取消有關服務。此外，港鐵剛才以模擬影片展示輕鐵運作情

況，當中顯示部分輕鐵列車需等候三至四分鐘方能駛過燈位，惟他認為與現實並不一致。據他觀察，輕鐵列車等候過路需時，主因是路面車輛太多。此外，發展局一般都會就建屋項目進行交通評估研究，有關項目須通過評估才會獲批，因此他不明白為何樓宇落成後仍會引致交通擠塞問題。香港房屋委員會曾指出，香港人由大家庭居住模式逐漸變為小家庭模式，故每座樓宇的居住人數理論上不及從前多。因此，他認為新建樓宇帶來的新增人口應對區內交通影響不大。就屯門區而言，逾 4 000 個單位的欣田邨剛剛入伙，而區內將增建逾萬個公營房屋單位，他擔心元朗區的交通擠塞問題將於屯門區內重演。雖然發展局於建屋前已完成交通評估研究，惟他預料運房局日後仍要處理人口急增所帶來的交通問題，故他希望政府各部門加強溝通。

12. 主席表示，大部分委員均不接受削減 614 和 615 的班次至每 21 至 23 分鐘一班，並建議運房局研究改善繁忙路口的設計，以及要求港鐵增加雙卡列車行走。他另建議港鐵增派接駁巴士行走 505 和 507 路線，並希望運房局和港鐵考慮上述意見。

13. 運房局哈先生綜合回應如下：

- (i) 表示局方會積極考慮交委會就改善輕鐵服務的意見；
- (ii) 表示港鐵購入的輕鐵車輛將於 2019 年陸續到付，40 輛新輕鐵車輛將分五年投入服務。對於有委員建議分階段替換舊車及優先利用新增輕鐵車輛開辦新服務，局方曾就此與港鐵討論，港鐵正考慮有關建議；
- (iii) 表示為了使新車於 2019 年投入運作時可以發揮更大效益，港鐵提出輕鐵重組方案，以理順輕鐵系統的運作；
- (iv) 表示過去 30 年，輕鐵無論在路線、車隊數目和服務人次都不斷提升，亦證明港鐵公司因應人口增長不斷提升服務水平；
- (v) 表示 2017 年立法會鐵路事宜小組委員會曾討論輕鐵可否全面以雙卡列車運作，當時文件提及輕鐵每星期開出的班次增加了逾 600 班，較 2012 年上升 3%，港鐵同時透過改善車廂佈局、加強月台管理和增加短途特別班，以提升整體載客量。然而，輕鐵是一個

開放系統，需與行人和車輛共用路面，在未能加建支線或路軌的情況下，不停增加輕鐵班次、全面以雙卡列車運作或新增輕鐵資源，只會加劇輕鐵系統的擠塞；

- (vi) 表示局方曾檢視部分輕鐵系統與馬路/行人路分隔是否可行，初步評估發現技術上相當困難，主要原因是過去 30 年輕鐵與社區共同成長，不少輕鐵站均設於建築物之中。《公共交通策略研究》建議就其中 11 個繁忙路口進行可行性研究，局方正與相關部門作出跟進；以及
- (vii) 表示港鐵購入的新車廂將於 2019 年投入服務，而增加班次、增購車廂和改善輕鐵繁忙路口的設計均是較長遠的措施，無法馬上紓緩輕鐵系統擠塞問題。除非委員認為現時的輕鐵系統運作情況可以接受或希望先觀察 2019 年新車廂投入運作後的情況再作決定，否則他希望是次的討論應有所突破。

14. 主席表示，此項議題已討論甚久，而大部分委員亦已表達意見。如委員希望繼續就是項議題表達意見，他建議是次會議只集中討論此議題，其餘議題則另行召開特別會議跟進。

15. 委員發表第二輪意見如下：

- (i) 表示既然增加輕鐵車輛會導致輕鐵系統運作更為擠塞，相信港鐵和政府已有所洽談，他不明白局方和港鐵為何在新車輛即將抵港前才諮詢議會，並指出若不調整輕鐵班次，新車輛將無法投入服務，此舉猶如將責任轉嫁於區議會。此外，經局方和港鐵長時間解釋後，委員才逐漸理解輕鐵運作的問題，相信一般市民難以明白為何港鐵在增加資源的情況下，部分路線的班次會因而被削減。因此，他認為交委會現時難以支持港鐵的方案；
- (ii) 表示港鐵連年賺錢，卻只增購 40 輛輕鐵新車輛，當中更只有十輛為新增資源，屯門區獲分配的新車輛相信會更少。他建議港鐵額外增購五輛車輛，並投放於元朗或屯門區。既然運輸署指元朗區的交通已非常擠塞，而屯門區並沒有擠塞問題，故新增車輛大可投放於行走屯門區的輕鐵路線，相信委員均會支持此做法；

- (iii) 表示即使港鐵購入的 40 輛新車輛全部用作提供雙卡列車服務，亦未能滿足乘客需求。她認為現時輕鐵月台有足夠空間容納雙卡列車靠站，部分月台甚至可同時容納四輛輕鐵車輛靠站，故雙卡列車對整體輕鐵運作並無影響。因此，她要求港鐵再研究加密輕鐵班次和全面以雙卡列車運作；
- (iv) 表示未能支持是項議題，並對運房局代表予以譴責；
- (v) 表示他十多年前已要求港鐵以雙卡列車提供服務，惟 507 路線至今仍未有雙卡列車。此外，區內人口愈來愈多，而輕鐵服務未能符合居民期望，故議會難以支持港鐵是次建議削減 614 和 615 班次的方案。他又認為政府和港鐵在解決元朗區擠塞問題時，不能影響屯門區的交通服務，並詢問屯門區可獲分配多少輛新購車輛；
- (vi) 表示運房局的回應不切實際，並認為局方未能掌握屯門輕鐵的運作情況。局方的回應無異於指出屯門區的輕鐵問題無法解決，然而輕鐵服務是重大的民生議題，她認為交委會必須持續跟進。此外，她要求局方研究引入其他往來屯門和元朗兩區的公共交通服務，作為輕鐵的替代服務；以及
- (vii) 對運輸局的回應表示不滿，並要求港鐵不能強行落實有關方案。

16. 主席表示，委員建議於繁忙路口採用架空輕鐵，以及於繁忙時間增加拖卡列車行駛，並且不接受削減 614 和 615 的班次至每 21 至 23 分鐘一班。他請運房局考慮有關意見後再行回覆。

17. 港鐵張先生表示，港鐵並未有計劃減少輕鐵資源，反而會加強屯門區的輕鐵服務，以穩定整體班次和加強服務，惠及屯門居民及乘客。此外，港鐵之所以建議解決元朗區交通擠塞問題，原因在於現時不少由元朗前往屯門的輕鐵班次均會因輕鐵系統及路面擠塞而無法回流，繼而直接影響屯門區的輕鐵服務。因此，港鐵是次提出的方案的目的一方面是加強屯門區的輕鐵服務，另一方面是減少元朗交通問題對屯門區的影響。他感謝委員就港鐵的方案提出寶貴意見，港鐵會仔細研究和參考有關意見。

18. 有委員再次詢問港鐵可否額外增購輕鐵車輪。

19. 港鐵辜先生表示，已增購十輛額外車輛擴大車隊，然而投放更多車輛進入輕鐵系統，亦會加劇擠塞情況，故必須就現有班次進行微調，以理順系統。

20. 主席表示，委員只是詢問可否增購車輪。

21. 港鐵辜先生表示，港鐵會於會後補充有關資料。

22. 主席請相關部門適時向交委會匯報進展。

[主席於此時離開會議室，會議暫由副主席主持。]

(B) 擬於屯門區內增設單車泊位設施

(交委會文件 2018 年第 49 號)

23. 副主席歡迎運輸署工程師 9/運輸策劃王澤琨先生及路政署高級工程師/行人通道上蓋 2 曾憲文先生出席會議。

24. 運輸署王先生透過投影片（見附件二）簡介文件內容。

25. 有委員表示，運輸署指曾透過屯門民政事務處（下稱「屯門民政處」）諮詢地區意見，但他從未就擬建單車泊位位置 P018 接獲任何諮詢。他對上述建議位置有所保留，並建議運輸署與他前往該處實地視察，以研究增建單車泊位的可行性。

26. 有委員表示，屯門碼頭一帶的單車徑附近均沒有單車停泊設施，故對於運輸署建議增加單車泊位表示支持。然而，文件原建議於湖景路與湖翠路交界位置增建單車泊位，但因持份者反對而取消。就此，運輸署曾於 2016 年底諮詢他對在上述位置增建十個傳統單車泊位的意見，其後他與運輸署代表實地視察，並對此表示支持，而附近居民亦沒有強烈反對意見。及至是次會議前，他沒有再就有關建議項目收到任何資訊，故他希望了解諮詢的次數和對象。此外，其他設有單車徑的地區均有大量單車泊位，例如沙田和元朗分別有 12 000 個和 14 000 個單車泊位，而屯門只有 6 000 個，故他詢問運輸署規劃單車泊位的標準是按區內人口數目還是道路網絡配套而決定。

[主席於此時返回會議室，繼續主持會議。]

27. 委員提出以下意見和查詢：

- (i) 表示諮詢一般會以電話或書信形式進行，若屯門民政處能統一諮詢形式，將有助議員提供意見。文件建議於田景邨主要行人通道增加 28 個斜放式單車泊位，她希望運輸署說明如何選擇建議增設單車泊位的地點。此外，港鐵上水站附近設有兩層式單車泊架，她認為西鐵屯門站亦有空間興建類似的單車泊架，故建議運輸署考慮引入兩層式單車泊架。她另表示，共享單車佔用區內不少單車泊位，希望運輸署加強規管共享單車營辦商；
- (ii) 表示支持運輸署增加單車泊位，但對良景巴士總站旁行人路上增設單車泊位的建議則有所保留，因該處早上人流甚多，而建議位置亦有不少違泊單車，故擔心增設單車泊位後會吸引大量單車停泊，引起管理問題並佔用大量路面。她建議署方於田景、良景和新圍另覓位置增建單車泊位，包括考慮騰出公共交通交匯處或巴士總站的部分地方，以及建議引入兩層式單車泊架；
- (iii) 表示文件指出運輸署和路政署已先行揀選增建單車泊位的地點和諮詢周邊持份者，但不少議員表示未獲諮詢，亦不同意署方所選擇的地點。她詢問署方如何選擇擬建單車泊位的地點，並請部門解釋諮詢的詳情和相關議員未獲諮詢的原因。此外，屯門東有不少違泊單車，亦應有適合增建單車泊位的位置，故詢問運輸署何以未有將屯門東列入計劃範圍。她希望運輸署詳細說明在屯門區增建單車泊位的計劃。另一方面，她發現南浪海灣附近的單車停泊處使用率低，故建議署方興建單車泊位前先審視實際需要；
- (iv) 表示歡迎及支持署方在新屯門中心附近增設單車泊位，並建議署方考慮將擬增設的傳統式泊架改為雙層式泊架，以停泊更多單車。他另詢問署方如何決定新增單車泊架的款式。此外，香港土地資源有限，鄰近的新加坡和日本面對單車停泊問題，均有採用自動化地底單車停泊系統，故他詢問運輸署會否計劃進行相關的可行性研究，藉以長遠解決問題；
- (v) 表示署方由諮詢到向交委會建議增設九個單車泊位的過程長達兩年多，耗時甚長。他亦同意其他議員的意見，建議署方考慮引入新型單車泊架，以長遠解決問題。此外，他欲知署方如何選擇建議增加單車泊位的地點，並指出署方未有就在其服務區域增設泊

位徵詢他的意見。他希望部門能解釋諮詢過程中的工作；

- (vi) 表示她未獲任何形式的諮詢，並認為署方在揀選增設單車泊位的地點前應諮詢區議員的意見。她另建議於彩暉花園與屯門濾水廠職員宿舍附近的小路增設單車泊位。署方不但要增加單車泊位，還要盡快訂立規管共享單車的政策。不少共享單車佔用公共單車泊位，變相利用政府資源牟利。現時外國亦已規定共享單車需於指定位置停泊，故她希望署方盡快就共享單車制訂政策；
- (vii) 表示多數居民歡迎增設單車泊位的建議，但長遠而言必須解決共享單車的停泊問題。他建議政府考慮向共享單車營辦商發出牌照、規定於指定地方停泊共享單車或研究利用科技改善共享單車停泊問題。他另建議運輸署引入兩層式單車泊架；
- (viii) 主席認為，議員在諮詢過程中可向署方反映建議泊位地點的優劣和地區情況，故他請運輸署聯絡區議員再審視增設泊位的建議。他同意在區內增設泊位，但認為應避免助長共享單車營辦商佔用泊位和阻礙行人；
- (ix) 表示原則上同意運輸署增加屯門區內單車泊位，同時相關部門要繼續定期清理區內佔用泊位的廢棄單車。他舉例，將軍澳單車公園場地管理妥善，單車泊位使用情況理想。此外，他認為署方建議在良景巴士總站旁增設單車泊位或會影響該路段的人流，他建議署方可考慮在良景巴士總站附近、位於田景路與輕鐵路軌旁的空地增加單車泊位，該處空間較大，可增設更多單車泊位；
- (x) 表示她未獲諮詢，並要求運輸署重新邀請區議員就此項議題提供意見。她另請屯門民政處說明上述諮詢的詳情。此外，文件指出運輸署已檢視和考慮收集所得的公眾意見，她希望署方說明收集公眾意見的渠道和提供有關詳情。此外，她建議運輸署引入新式的單車泊架，以更換區內的舊泊架；
- (xi) 表示印象中她未獲諮詢。她同意增加單車泊位，以回應居民需求，惟同時擔心增設的泊位會被共享單車佔用，故建議運輸署盡快規管共享單車的運作。此外，龍門居附近行人路現時設有傳統式單車泊架，但架上的單車紊亂無序，她詢問署方會否一併改善該處的傳統式泊架；以及

(xii) 表示希望署方可重新審視建議。她另詢問建議增設單車泊位的地點是否全部位於單車徑附近。

28. 主席請運輸署就有關建議地點與當區議員個別聯絡，如委員有其他建議地點，請交予運輸署一併考慮。他另表示，三聖邨無需增設單車停泊位，以免阻礙路面行車。

29. 運輸署王先生表示，文件的建議位置是由運輸署所委託的顧問公司經實地視察後所提出的。

30. 主席請運輸署就顧問公司建議增設單車泊位的地點諮詢相關議員。

運輸署

31. 運輸署王先生表示，署方會就文件的 11 個建議地點個別聯絡當區議員。

32. 主席表示，如委員有其他建議地點，請自行與運輸署聯絡。

33. 有委員表示，他早前曾表示支持運輸署建議的地點，然而署方指該建議因受持份者反對而取消，故他要求署方解釋有關詳情。

34. 主席重申，他已要求運輸署個別聯絡相關議員。

35. 有委員表示，運輸署除了聯絡文件中 11 個建議地點的相關議員外，亦應聯絡其他議員。

36. 有委員再次詢問運輸署有否研究地底自動化單車停泊系統。

37. 運輸署王先生表示，署方將分階段增建單車停泊位，現階段將推行技術困難度較低的項目，例如不涉及收地或移動樹木的項目等。署方明白各委員希望於文件以外的地點增設單車泊位，他稍後會與相關議員聯絡，並考慮將有關意見納入下一階段的項目。

38. 主席請運輸署提供聯絡方法予秘書處，以便委員可直接聯絡署方相關負責人員。

運輸署

[會後補註：秘書處已於 2018 年 9 月 6 日分發運輸署相關負責人員的聯絡方法予委員參閱。]

39. 屯門民政事務助理專員（二）梁子康先生表示，運輸署於 2017 年底透過屯門民政處就於屯門區內增設單車泊位設施的建議地點進行諮詢。屯門民政處當時以書信形式收集當區議員、互助委員會、業主委員會或業主立案法團的意見，並將結果交回運輸署，以供考慮。運輸署可考慮按主席的建議再與相關議員聯絡，以收集他們的意見。

40. 有委員表示，他於 2016 年底曾獲運輸署及屯門民政處諮詢，2017 年則未獲任何諮詢。他本身支持運輸署提出的建議方案，然而該方案被另一持份者反對。

41. 主席請運輸署就上述情況與當區議員聯絡。

運輸署

(C) 石排頭路青楊街大興街路口及附近交通網絡的交通改善措施
（交委會文件 2018 年第 50 號）

42. 主席歡迎弘達交通顧問公司技術董事郭正謙先生及首席交通工程師李可威先生出席會議。

43. 運輸署馬翊球先生表示，運輸署在 2017 年 9 月委託顧問公司為全港的交通擠塞黑點進行研究，其中一個黑點是屯門區石排頭路、青楊街和大興街路口附近的交通網絡，研究包括檢討及評估有關交通擠塞黑點現時及將來的交通狀況，分析交通擠塞成因，以及建議適切和可行的措施以改善有關交通問題。顧問公司已就該交通擠塞黑點完成初步研究並提出建議改善措施。

44. 顧問公司郭先生透過投影片（見附件三）簡介文件。

45. 有委員表示，對顧問公司提出的改善方案沒有強烈意見，但署方須盡快落實其他改善措施。青楊街和石排頭路經常有大量違泊車輛阻礙行車，運輸署必須在該處加劃雙黃線，否則青楊街由雙線行車改為單線行車亦於事無補，更可能吸引更多車輛違泊。此外，大興街至鳴琴路一段食肆林立，吸引不少車輛長期違泊，導致巴士難以靠站，更被逼在馬路中間上落客，因此不時造成擠塞。他要求運輸署處理該處的違泊問題，例如在德雅工業大廈和偉昌工業中心附近加劃雙黃線。最後，石排頭路駛出鳴琴路可選擇左轉或右轉，然而右轉車輛往往因輕鐵有優先過

路權而需要等候甚久，以致車龍倒塞至大興街，故他要求運輸署研究改善該處的燈號控制。

46. 有委員表示，同意青楊街的行車情況不理想並導致附近交通擠塞，確有需要改善。他要求運輸署與當區議員及當區持份者商討有關改善建議，因為此改善方案將大幅改變現時的行車模式，對該區的商戶運作和居民購物都大有影響，相信當區議員和居民需時商討和考慮。此外，他不同意將整條青楊街改為單線行車，建議部分路段維持雙線行車，以免該區的道路變得迂迴。他另同意將震寰路轉入石排頭路的兩段斑馬線合併，並延長行人綠燈閃動時間。他建議運輸署先落實合併斑馬線的工程項目，而青楊街改為單線行車的方案則交由屯門區內交通問題工作小組跟進，以便當區議員諮詢居民的意見。

47. 主席建議轉交此項議題至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

(D) 建議在石排頭路與河旺街路口加裝交通燈
(交委會文件 2018 年第 51 號)

48. 文件第一提交人建議將題述議題轉交屯門區內交通問題工作小組跟進。

49. 運輸署馬先生表示，署方會因應該路段的空間和安全情況等因素研究加裝交通燈的可行性。

50. 主席總結表示，此項議題將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

(E) 建議在青賢街（近青賢公園旁）之行人路加裝欄杆
(交委會文件 2018 年第 52 號)

51. 文件第一提交人表示，青賢公園深受居民歡迎，但公園附近的行人路並沒有圍欄，以致不少居民胡亂橫過馬路，故建議於該處加建欄杆，保障行人安全。如運輸署同意落實有關建議，他認為無需轉交此議題至屯門區內交通工作小組跟進。

52. 運輸署馬先生表示，署方會研究於該處加建欄杆的可行性，並會與當區議員聯絡。

53. 主席總結表示，此項議題將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

(F) 建議改善蔡意橋輕鐵站出入口地下平台

(交委會文件 2018 年第 53 號)

54. 文件第一提交人表示，希望與港鐵前往該處實地實視，並建議轉交此項議題至屯門區內交通問題工作小組跟進。

55. 港鐵林女士表示，港鐵早前曾於該站進行改善工程，港鐵會與當區議員前往該處實地視察，並因應議員的意見作出研究和跟進。

56. 主席總結表示，此項議題將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

(G) 要求改善專線小巴服務：引入脫班懲罰機制、實時到站預報系統及改善候車環境

(交委會文件 2018 年第 54 號)

(運輸署的書面回應)

57. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已於 7 月 4 日將有關書面回應分發予各委員。

58. 文件第一提交人表示，運輸署的書面回應表示，署方曾於 2018 年 1 至 6 月在屯門區內進行 70 次小巴服務突擊檢查，並指小巴會因路面情況而脫班。署方亦表示會監管小巴服務營辦商的表現，並設有適當罰則，以規管不依行車時間表服務或服務未達至合理水平的營辦商。她曾前往屯門站公共運輸交匯處，實地調查屯門區內的小巴服務，並不時發現脫班、三班車一同開出或逾半小時無班次靠站等情況。她每次實地視察約兩至三個小時，期間營辦商小巴服務的平均班次雖符合行車時間表的要求，但各個班次的實際開出時間並沒有任何標準。她認為運輸署理應在恒常的突擊檢查中發現上述問題，並應研究如何作出改善。事實上，她接獲不少居民對小巴服務的投訴，加上小巴服務沒有到站時間預報系統，故她希望運輸署盡快改善小巴服務。

59. 委員提出以下意見和查詢：

- (i) 表示專線小巴服務問題叢生，服務水平強差人意。即使委員多次向運輸署反映有關情況，署方亦只是以既定答案作為回覆。然而，屯門區內的專線小巴服務至今仍未見改善，署方亦沒有任何

機制規管此類情況，故此委員建議運輸署考慮引入懲罰機制，以統一處理服務未如理想的小巴服務營辦商。此外，運輸署會定期向元朗區議會報告署方向小巴服務營辦商發出警告的數字，他要求運輸署將有關做法引入屯門區議會，以供委員知悉有關情況；

- (ii) 表示經常接獲關於小巴脫班或誤點的投訴，特別是小巴路線 46A，不少乘客投訴此路線於下午二時的脫班情況非常嚴重。其中一個原因是小巴車長於下午二時交更，並往往於交更後才前往油站入油。此外，有乘客曾反映上述路線於富泰交更後，不經景峰徑便直接前往屯門市中心。即使她曾多次去信運輸署反映上述問題，但署方在回覆中只以鄉事會路擠塞為由，為小巴行車延誤開脫。既然鄉事會路經常擠塞，而有關班次每日都誤點，署方應盡早採取改善措施。她認為只有設立懲罰機制才能逼使小巴服務營辦商作出改善，故建議運輸署設立扣分制；以及
- (iii) 表示每日早上七時至八時均有 60 至 70 人在新圍等候小巴路線 44A。據她所知，該小巴服務營辦商缺乏人手，她不明白為何該營辦商在此情況下仍在寶田開辦另一條小巴路線。就上述情況，她曾建議運輸署考慮在該處開辦巴士服務，以替代小巴路線 44A，但小巴業界認為有關建議影響生計。然而，目前該區的小巴服務根本未能滿足居民外出上班的乘車需求。她曾進行小巴服務意見調查，並得悉大部分乘客需候車半小時或以上，加上該處地方空曠，日曬雨淋，候車乘客往往甚為辛苦。她認為問題在於營辦商擁有此專線小巴路線的專營權，在缺乏競爭的營商環境下，漠視議員和署方的改善建議。此外，她曾統計每日早上六時三十分至九時途經新圍的小巴數目，並發現逾 40 班車當中只有五班是 19 座小巴。因此，她建議運輸署敦促營辦商引入更多 19 座小巴以疏導客流，並引入小巴營辦商服務表現懲罰機制，以及考慮開放部分小巴專營路線予巴士公司。

60. 文件第一提交人表示，小巴服務水平非常惡劣，乘客和議員因此不斷要求運輸署作出跟進。她每日均接獲不少投訴，除了班次問題外，有乘客投訴小巴車廂非常骯髒，甚至有蟑螂出沒，更曾有司機以粗言穢語辱罵乘客，亦有司機在車上吸煙。然而，小巴服務營辦商則以有恃無恐的姿態回應居民的投訴。因此，她要求運輸署訂定清晰的罰則以規管小巴服務營辦商的表現，否則有關問題將無法解決。

61. 運輸署謝秀清女士表示，感謝議員對專線小巴服務提出的意見。運輸署會透過實地調查了解小巴服務營辦商的表現，如當中發現不妥善之處，署方會與營辦商洽談，並要求營辦商作出解釋及跟進。小巴始終是路面交通工具，需與其他交通工具共用路面，行車或會因路面情況而受阻。如署方發現小巴經常在部分路段受阻，署方會與營辦商共同研究有關問題，並作出相應改善。此外，運輸署設有機制定期評核營辦商的表現，包括審視其服務質素、設施、是否依照服務詳情表提供服務和檢視乘客投訴數字等。如營辦商在評核後沒有作出適當改善，署方會考慮縮短其客運營業證的年期，甚或取消其客運營業證。如議員發現個別路線有不妥善的地方，歡迎與運輸署聯絡，署方將聯同有關營辦商實地視察，以作改善。

62. 委員提出以下第二輪的意見：

- (i) 表示小巴路線 40、41 和 46 由同一營辦商營運，服務質素亦同樣惡劣，例如小巴路線 46 於下午繁忙時段約五時至六時並未從西鐵兆康站開出，故此上述路線均招致不少相關區議員投訴。他曾就此提交討論文件要求運輸署撤換有關路線的營辦商，但不得要領，運輸署亦未就此作出相應跟進行動，如發出警告信等。他認為運輸署沒有清晰制度監管小巴服務營辦商，並對署方的回應表示強烈不滿；
- (ii) 表示曾聯同運輸署代表前往新圍，實地視察每日早上等候小巴的人龍，然而該小巴服務營辦商在沒有競爭壓力的情況下，對居民的需求視若無睹。雖然每逢她到場視察時，該小巴服務營辦商都會加派車輛接載乘客，惟她總不可能每日到場督促該公司。因此，她再次建議運輸署開放此路線的經營權予巴士公司或居民巴士公司；
- (iii) 表示她曾投訴小巴路線 46A 的某司機經常執拾垃圾並擺放於車廂內，以致車廂衛生情況甚為惡劣。經投訴後，該名司機被調走一段時間，但近日再次出現。此外，小巴服務營辦商以低薪招聘司機，以致人手不足，繼而造成脫班，同時導致小巴司機的年齡偏高。她另要求小巴交更前應先前往油站入油，不應待交更後才入油，以免延誤其後的服務時間；以及
- (iv) 再次詢問運輸署會否向屯門區議會定期報告署方在監察專線小巴

服務方面的工作，例如實地調查和發出警告的次數。

63. 文件第一提交人表示，不同委員已多次向運輸署表達對區內專線小巴服務表現的不滿，但運輸署的回應仍然非常籠統。署方剛才表示歡迎委員就專線小巴服務表達意見，事實上，她曾多次去信運輸署投訴小巴路線 43 和 140 等，而署方通常在一個月後才簡單回覆指有關服務大致符合水平。她再次要求運輸署敦促小巴服務營辦商改善服務，若短期內仍沒有改善，署方應考慮撤換有關營辦商。

64. 運輸署謝女士表示，署方備悉委員的意見，並會研究有關安排。

65. 有委員詢問為何運輸署未能向屯門區議會定期報告署方監察專線小巴的工作。他要求署方即席作出回應，並解釋需時考慮的原因。

66. 主席表示，署方已承諾考慮有關建議，並於會後作出回覆。

67. 有委員表示，署方未有承諾作出回覆。

68. 有委員建議轉交此項議題至工作小組跟進。

69. 主席要求運輸署稍後作出正式回覆，並認為無需轉交此項議題至工作小組跟進。

[會後補註：誠如各區區議會的安排，運輸署會因應委員就個別公共交通服務，包括專線小巴服務所提出的討論事項作出回覆，據了解，元朗區議會轄下的集體運輸服務工作小組的安排亦相若，當中如討論事項涉及專線小巴服務，署方會向該工作小組提交相關事項的回應。運輸署一直透過不同渠道向委員匯報，包括回應議會討論文件及致運輸署的函件，以及如有需要，亦會與委員進行實地視察並提交跟進報告。鑑於現行安排已能讓委員有效掌握專線小巴路線的服務水平及署方的跟進工作，現階段運輸署暫不會考慮就各專線小巴路線提交定期報告。儘管如此，運輸署已備悉委員的意見，並會繼續密切監察各專線小巴路線的服務，適時與營辦商作出跟進，以及與委員保持良好溝通。]

(H) 強烈要求改善掃管笏一帶的交通服務
(交委會文件 2018 年第 55 號)

（運輸署的書面回應）

70. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，秘書處於 7 月 4 日將有關書面回應分發予各委員。

71. 文件第一提交人簡介文件如下：

- (i) 表示運輸署的書面回應指掃管笏已有不少巴士服務，例如 252、261B、52X 和 962 等。事實上，252 在早上繁忙時間只有兩班車，52X 和 261B 則只各有一班車，換言之掃管笏在早上繁忙時間只有四班巴士前往市區；
- (ii) 表示掃管笏屋苑星堤入伙數年，運輸署一直未有為其居民提供任何交通配套服務，使該屋苑恍如孤島。及至另一屋苑 NAPA 陸續入伙，運輸署近日終於開辦 252 巴士路線以回應該區的乘車需求，然而有關服務根本未能滿足居民的出行需要。該區居民早上前往市區只有兩個選擇，一是每天早上只有兩班車的 252，二是早上六時三十分至九時三十分提供服務的 K53。她批評在 252 的服務時間外沒有任何直達 NAPA 的交通服務。因應 NAPA 入伙後人口增加，她要求運輸署全面審視掃管笏區的整體交通需求，於短期內加密 252 在早上六時三十分至九時繁忙時間及下午繁忙時段的班次，並且延長 252 的服務時間。她又希望運輸署履行巴士路線計劃的承諾，於 2018 年底前將 252 轉為全日服務，由早上六時三十分服務至凌晨十二時三十分，每 20 分鐘一班車；
- (iii) 表示掃管笏居民對往屯門方向的交通服務亦有一定需求，故她多年來一直要求港鐵將 K53 擴展為全日服務，至今掃管笏多個新屋苑已入伙，但港鐵仍未作出正面回應，故她再次要求港鐵考慮將 K53 擴展為全日服務；
- (iv) 表示掃管笏村近年有不少新發展，新建樓宇日多，以致小巴路線 43 服務供不應求，故該區居民要求運輸署開辦另一小巴路線，以連接掃管笏路和屯門市中心；以及
- (v) 表示 NAPA 居民在是次會議前到場提交請願信，以提出上述訴求，並要求運輸署就拒絕批准該屋苑開辦居民巴士服務作出回應。

72. 委員提出以下意見和查詢：

- (i) 表示政府每每待新建房屋陸續入伙後才規劃相應的交通配套。掃管笏不斷有房屋發展，但運輸署只為該區的新增人口開辦數班以特別班次形式運作的巴士服務，猶如蜻蜓點水。即使該區屋苑多是私人樓宇，但居民並非人人有車，同樣對公共交通服務有所需求。此外，不少新落成而附近交通配套不足的屋苑均會申請開辦居民巴士服務，方便居民出入，惟 NAPA 的申請被運輸署以該區有其他替代服務為由拒絕。她指出，於公共運輸服務的營運時間以外，該區居民只能選擇步行或騎單車前往其他區域。另一方面，港鐵曾建議合併 K53 和 K58，她不反對有關建議，但要求兩者合併後須擴展為全日服務；
- (ii) 表示 252 猶如雞肋，當 252 投入服務後，運輸署便以該區有替代服務為由，不批准 NAPA 開辦居民巴士，然而 252 既非全日服務，而且班次疏落。她指多年前因 K51 未能提供足夠服務，故運輸署批准疊茵庭開辦居民巴士服務，她希望運輸署參考上述例子，並重新考慮 NAPA 的申請。此外，掃管笏區有數間小學，而 K53 並非全日服務，家長接送子女非常不便。她指港鐵曾研究將 K53 擴展為全日服務，惟最終不了了之，故她要求港鐵重新考慮上述訴求；以及
- (iii) 表示交委會曾有討論文件建議開辦巴士循環線來往青山公路、轉乘站、掃管笏和屯門市中心，以回應掃管笏一帶的乘車需求。掃管笏居民多年來只依靠 K53 的有限度服務外出，或者需步行至黃金海岸乘坐巴士或小巴。然而，掃管笏屋苑星堤和 NAPA 先後入伙，稍後亦有其他屋苑落成，故他建議運輸署將 252 擴展為上述循環線或直接開辦另一循環線，並提供全日服務，以便在 K53 擴展為全日服務及 NAPA 居民巴士申請獲批前，為該區居民提供基本的全日公共運輸服務。

73. 主席表示，自 962 取消全日服務後，他一直要求運輸署和九巴開辦全日循環線服務。雖然運輸署和九巴曾承諾開辦 M61 以回應掃管笏一帶的乘車需求，但並未得以落實，後來卻開辦只有數班車的 252 作為回應，故他對 252 的服務並不滿意。此外，居民巴士申請由運輸署負責，與巴士公司無關，而運輸署會視乎申請屋苑附近的交通情況作考慮，他希望署方按既定程序處理有關申請。另一方面，青山公路沿線陸續有不

同物業發展，加上目前青山公路擴闊工程因司法程序而未能開展，故他要求運輸署先行改善青盈路迴旋處。他要求運輸署及九巴參考上述意見，以理順該區的交通服務，並希望港鐵研究如何改善 K53 的服務。

74. 文件第一提交人表示，此項議題圍繞 NAPA 的公共交通服務問題及其居民巴士申請問題。運輸署以 NAPA 附近已有其他公共運輸服務為由拒絕他們開辦居民巴士，她剛才已詳述該區的交通服務如何不足，故認為此理由令人難以接受。她從運輸署代表知悉 NAPA 已提出覆核申請，署方正在處理有關事宜，故她詢問運輸署覆核需時多久，並預計何時正式回覆該屋苑。

75. 運輸署梁俊謙先生表示，署方一直密切關注掃管笏路一帶的公共交通服務，並作出相應跟進，包括於 2017 年 8 月將九巴第 52X 號線特別班次延長至由掃管笏開出、2017 年 9 月增設九巴第 261B 號線特別班次由掃管笏開出前往尖沙咀、2018 年 1 月初開辦城巴第 962E 號線前往港島區。此外，在 2018 至 2019 年度的巴士路線計劃，署方和九巴建議開辦前稱 M61 的第 252 號線，而因應掃管笏路一帶的社區發展，九巴亦已調撥資源，於 2018 年 6 月 25 日開辦有關服務，較原定開辦時間提早逾半年。此外，巴士路線計劃中落實再新增一班九巴第 252X 號線特別班次由掃管笏開出前往藍田站，以及再增加一班第 261B 號線由掃管笏開出的特別班次。署方會繼續密切留意掃管笏路一帶的公共交通服務，以配合人口增長。關於 NAPA 的居民巴士服務申請，署方早前收到 NAPA 和其營辦商提交擬開辦居民巴士服務的申請。署方已按既有原則審核有關申請，並將結果告知相關營辦商。署方現正處理申請人提出的覆檢，當程序完成後，署方會盡快通知營辦商有關結果。

76. 主席表示，他一直要求運輸署開辦全日循環線以服務青山公路沿線的居民，而署方近日開辦的 252 只能服務部分屋苑如星堤和 NAPA，未能完全回應其訴求，故他促請運輸署再次考慮及審視其建議。

77. 文件第一提交人表示，運輸署回覆指已按既定原則審核 NAPA 的居民巴士申請。她曾研究運輸署的居民巴士政策，認為 NAPA 已符合有關政策的所有要求，而且 NAPA 附近的另一屋苑亦獲署方批准開辦居民巴士，故她認為運輸署對 NAPA 有欠公允。此外，她再次要求運輸署回覆處理 NAPA 覆檢申請的所需時間。

78. 運輸署梁先生回應表示，署方會與巴士公司研究於青山公路開辦

循環巴士路線的可行性。此外，運輸署會按既定原則獨立考慮每宗開辦居民巴士的申請，署方不便透露個別申請的詳情，但會在程序完成後盡快通知營辦商相關結果。

79. 文件第一提交人表示，NAPA 已符合開辦居民巴士的政策要求，不明白為何運輸署仍不予以批准。該屋苑數百名業主已聯署要求運輸署再次考慮有關申請，她希望各委員協助敦促運輸署批准有關申請。此外，她認為處理居民巴士申請所需時間只是普通程序事宜，要求運輸署代表於會後補充有關資料。

(L) 要求九巴公司在早上繁忙時段安排 61M 特別班次由恆順園開出
(交委會文件 2018 年第 56 號)
(九巴的書面回應)

80. 主席表示，九巴於會前提交了書面回應，秘書處於 7 月 4 日將有關書面回應分發予各委員。

81. 文件第一提交人表示，由於 61M 分站太多，而路面經常擠塞，以致不時出現嚴重脫班情況。她經常於青山公路巡查巴士運作情況，並得悉有許多家長以私家車接載子女前往哈羅香港國際學校(下稱「哈羅」)，使青盈路不時擠塞，繼而導致多條巴士路線脫班。而眾多受影響路線之中，以 61M 的脫班情況最為嚴重，她認為主因是該路線的分站太多，易受路面行車情況影響，故建議九巴安排兩至三班 61M 改由恆順園開出，以回應屯門東及青山公路一帶的乘車需求。

82. 九巴楊晉瑋先生表示，九巴備悉上述意見，並會與運輸署研究資源調配，及後會再與文件第一提交人聯絡。

83. 有委員表示，若 252 能擴展為全日服務的循環線，以接駁屯門市中心、掃管笏、青山公路和轉乘站，相信有助解決 61M 於繁忙時間供不應求的困局。他希望運輸署和九巴積極考慮上述意見，以疏導該區的交通。

84. 主席請九巴回應會否開辦循環線服務。

85. 九巴楊先生表示，九巴按政府於 2017 年發表的《公共交通策略研究》的建議推出 M61 中型單層巴士服務掃管笏路一帶，及後因應委員的意見，九巴將有關路線改名為 252，以免乘客將之與 61M 混淆。九巴已

特別購置中型單層巴士行走有關路線，並計劃於 2018 年第四季或 2019 年第一季才正式開辦有關服務。因應議員的意見和乘客的需求，九巴已調撥現有資源以提早開辦 252 服務。此外，九巴對開辦青山公路全日循環線持開放態度，並會與運輸署洽談有關建議。

86. 主席表示，他早於 2012 年要求開辦青山公路全日循環線，而九巴近日開辦的 252 只能回應其部分訴求，故他促請九巴從速研究其建議。

九巴

(M) 要求改善大欖涌道路安全

(交委會文件 2018 年第 57 號)

87. 文件其中一位提交人表示，他早前聯同主席及運輸署代表前往大欖涌進行實地視察。由於大欖涌村人口愈來愈多，附近亦有懲教設施，而且前往該處行山或騎單車的人數有所增長，故此該處的交通流量與日俱增。基於道路使用者愈來愈多，加上該處的道路較為狹窄，亦沒有車速限制，以致行經該路段的車輛車速甚高，故他要求運輸署改善該路段的設計，以保障行人安全。

88. 運輸署黃銳偉先生回應表示，署方曾派員視察該路段的情況，該路段已豎立標誌提醒駕駛者該路段為單線雙程行車，並設有其他標記如「小心兒童」和「減慢車速」等。雖然如此，運輸署經研究後，建議在部分位置增加道路標記和交通標誌，進一步提醒駕駛者須因應不同情況而減慢車速，並會向相關部門發出施工紙。此外，此文件建議在該路段設置減速帶，由於私家路段並非由運輸署管理，故署方難以跟進。一般而言，運輸署會使用道路標記和交通標誌以處理車輛在公家路段的超速情況。

89. 主席請運輸署跟進有關工程進度。

運輸署

90. 要求處理青山公路-青盈路迴旋處交通秩序問題

(交委會文件 2018 年第 58 號)

91. 運輸署黃先生表示，因應屯門東發展，路政署計劃擴闊青山公路，包括利用青山灣入境事務中心附近空地擴闊青盈路迴旋處，以應付將來車流的增長。由於青山公路擴闊工程的司法覆核仍在進行中，故工程未能如期展開。事實上，運輸署曾改善青盈路迴旋處，例如將其往九龍方向的出口及入口的行車線由一線改為兩線，以加強運作效率。長遠而言，運輸署認為青山公路青山灣段擴闊工程，將由近三聖邨至近黃金海岸一期的路段擴闊至每方向兩線行車道，以及將青盈路迴旋處擴闊，

可應付青山公路沿線發展帶來的交通增長。運輸署會與路政署密切留意青山公路擴闊工程司法覆核案件的進展。

92. 身兼文件第一提交人的主席表示，運輸署應在青山公路擴闊工程施工前，利用青山灣入境事務中心附近空地以改善青盈路迴旋處。

93. 有委員表示，青山公路長期擠塞，主要原因是每逢上學或放學時段，均有大量私家車駛往哈羅接送學生，令青山公路於上下午部分時段非常擠塞。當然每逢節慶亦有不少區外車輛經青山公路前往三聖海鮮街，以致該路段行車不暢順。就上述情況，她曾建議哈羅要求所有學生乘搭校巴出入，並獲運輸署同意，署方亦表示會向教育局反映其專業意見。就此，她曾詢問教育局將如何跟進有關事宜，惟局方暫未能給予具體回應，故她要求運輸署交代將如何就要求哈羅所有學生乘搭校巴的安排與教育局協商。

94. 運輸署黃先生表示，署方曾於 2018 年 4 月與教育局和哈羅會面，共同商討青盈路的擠塞問題，並指出哈羅現時推出的交通改善措施對改善青山公路的交通擠塞情況作用不大，並於會上反映將強制乘坐校巴措施加入教育局與哈羅之間的續訂服務合約中的要求。教育局及後要求哈羅呈交交通評估報告，並經運輸署審閱後交予教育局作出考慮。哈羅已同意有關安排，但署方暫未收到他們的評估報告。

95. 有委員表示，青盈路迴旋處前後有兩個巴士站，在上下午繁忙時段不時有兩輛巴士同時靠站，導致該迴旋處出現擠塞。因此，他建議運輸署擴闊上述巴士站，以免巴士靠站時堵塞至迴旋處，繼而影響行車。他表示青山公路司法覆核案件至今已審議兩年多，故建議運輸署先行採取其他改善措施。

96. 有委員表示，運輸署近年一直積極跟進哈羅所引致的青山公路擠塞問題。然而，她不明白既然運輸署已向教育局提供有關意見，為何局方仍然要求一間私立學校自行進行交通評估。由於哈羅將於兩年內與教育局重新簽訂服務協議，故她希望運輸署盡快作出相應跟進。

97. 有委員表示，既然運輸署作為交通專業的部門，已向教育局提供有關意見，不理解為何教育局反而要求該校自行進行交通評估。

98. 主席表示，運輸署應先改善青盈路迴旋處，包括改善其附近的巴

士站。

99. 有委員表示，不少駕駛者認為青盈路迴旋處設計不善，故他要求運輸署回應會否考慮擴闊青盈路迴旋處及改善附近的巴士站。

100. 運輸署黃先生表示，署方早前已改善青盈路迴旋處，包括將部分行車線由一線改為兩線，以方便巴士靠站和理順行車情況。基於該處的地段限制，署方須待青山公路擴闊工程司法覆核案件完結後才能跟進。

101. 主席總結表示，青盈路迴旋處本已設計不善，運輸署有責任進行改善工程，不應待青山公路擴闊工程司法覆核完成後才作跟進。他建議轉交此議題至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

(N) 要求盡快著手屯門青山公路青山灣段擴闊工程

(交委會文件 2018 年第 59 號)

102. 身兼文件第一提交人的主席表示，由於青山公路擴闊工程司法覆核正在進行中，他建議轉交此議題至屯門區內交通問題工作小組跟進，並獲交委會同意。

V. 報告事項

(A) 工作小組報告 – 截至 2018 年 6 月 30 日的工作小組進展報告

(交委會文件 2018 年第 60 號)

屯門對外交通工作小組

103. 委員省覽文件。

104. 有委員表示，屯門東南區對前往觀塘的 62X 需求甚大，但上述路線於非繁忙時間不設服務，並需以 259D 作為替代服務，故她一直要求運輸署將 62X 擴展為全日服務。運輸署曾於 2016 年提出將 62X 擴展為全日服務，並獲交委會同意，但有關方案後來被撤回。她再次要求運輸署和九巴將上述路線擴展為全日服務，否則她會考慮就此向申訴專員公署投訴。

105. 主席請上述工作小組繼續跟進有關事宜，並宣布通過上述工作小組報告。

屯門對外交通
工作小組

屯門區內交通問題工作小組

106. 委員省覽文件。

107. 沒有委員提出意見，主席宣布通過上述工作小組報告。

改善屯門區行人天橋設施工作小組

108. 委員省覽文件。

109. 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

(交委會文件 2018 年第 61 號)

110. 委員省覽文件。

VI. 其他事項及下次會議日期

111. 議事完畢，會議於下午 1 時 36 分結束。下次會議定於 2018 年 9 月 21 日（星期五）上午 9 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2018 年 8 月 14 日

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/18



公共交通策略研究-輕鐵可載客量
 屯門區議會-交通及運輸委員會會議
 2018年7月6日

MTR Corporation Limited 香港鐵路有限公司

公共交通策略研究 - 輕鐵長遠發展

- 配合政府2017年6月發表的《公共交通策略研究》
- 推展提升輕鐵載客量的短、中、長期措施
- 短期措施包括購買10輛輕鐵新車、**及重組路線以提升可載客量**

公共交通策略研究

2017年6月

香港鐵路有限公司

MTR Corporation 9/13/2018 Page 1

最新進展

- 2017年就原方案諮詢區議會
- 政府及港鐵仔細檢視意見
- 最新方案可平衡各方需要



MTR

優化方案目的

- 改善因重疊路線引致班次不均問題
- 舒緩輕鐵及路面交通擠塞的狀況
- 改善來往元朗屯門候車時間
- 增加輕鐵可載客量
- 減少多綫同時入站機會
- 有效運用新車資源

配合計劃：加人、加車、加設施

MTR Corporation 9/13/2018 Page 4



優化方案有效增加可載客量

2019-2023 加強輕鐵車隊

- 2016年批出逾七億港元合約
- 購買40輛新輕鐵車輛
- 30輛 – 更換2期輕鐵車廂
- 10輛 – 擴充營運車隊
- 系統行車數目增加 → 理順路線班次，提升營運效率




MTR Corporation 9/13/2018 Page 6

多綫同時到站在繁忙路口造成交通更擠塞

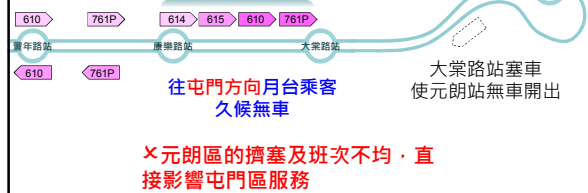
多條重複路線同時到站，會佔用較多綠燈資源，造成輕鐵及路面交通擠塞



影響屯門及元朗區輕鐵服務

現時情況

班次不均，輕鐵塞車，浪費現有可載客量

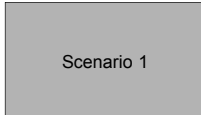


模擬不調整班次下加車

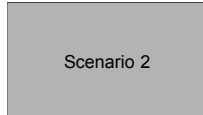
根據現時路面交通及輕鐵行車數據模擬

- × 只會加劇輕鐵車輛互相擠塞的情況
- × 令車輛未能按時到站
- × 未能有效發揮增加可載客量的功效

模擬現時情況



模擬不調整班次下加車



MTR Corporation

9/13/2018

Page 9

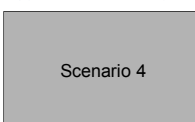


模擬調整班次下加車

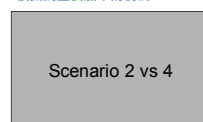
調整班次下加車

- ✓ 班次更平均，更多雙卡車
- ✓ 舒緩輕鐵及路面交通擠塞
- ✓ 加車能有效發揮增加可載客量的功效

模擬調整後加車的情況



模擬調整班次前 vs
模擬調整後加車的情況



MTR Corporation

9/13/2018

Page 10



優化前 vs 優化後加車的比較

		模擬調整班次 前	模擬調整班次 後
1	10分鐘到達元朗站的車輛數目	約3架	約5架✓
2	特別班載客情況	不能有效載客	能有效疏導乘客✓

✓ 調整班次後，屯門區的輕鐵運作能更不受元朗區擠塞影響

MTR Corporation

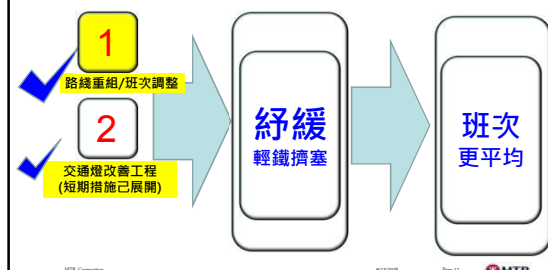
9/13/2018

Page 11



輕鐵擠塞影響乘客

- 路線重疊、班次不同、路程長短不一
- 路面交通繁忙



最新優化方案

1. 保留614・615 ✓；505及507車數不受影響 ✓

2. 加密614P及615P班次 ✓

時段	現時	最新方案
繁忙	約9-12分鐘	約6-9分鐘 ✓
非繁忙	約10-20分鐘	約10-12分鐘 ✓

3. 610綫增加雙卡; 加設特別班 (兆康 <-> 元朗) ✓

時段	現時	最新方案
繁忙	約5-9分鐘	- 維持約5-9分鐘 - 增加2-3班特別班
非繁忙	約8-17分鐘	視乎乘客乘車需求，將 大幅增加雙卡班次 ✓

去屯門醫院的乘客更舒適方便 ✓

4. 將來轉車 vs 現在直達

614P及615P綫加密+ 610增加特別班
繁忙時段行程快最少5分鐘 ✓

5. 614及615班次

時段	現時	最新方案
繁忙	約10-18分鐘	約21-23分鐘
非繁忙	約11-23分鐘	約21-23分鐘

乘客受惠

1. 舒緩路面及輕鐵交通壓力

2. 有效提升可載客量

調整班次後，增加可載客量**3.6%**
新車投入服務後，更有效發揮增加可載客量的功效

3. 增加雙卡車比例，由現時36%增至41%



4. 經個車站^{註1}的車數加車後會增加、班次更平均

註1: 610, 614P, 615P途徑車站

輕鐵班次優化方案 - 焦點小組討論

對於現時輕鐵服務的意見

■ 班次不均

■ 大部分參加者表示曾經遭遇輕鐵班次不均的情況，例如看見幾班列車剛離開車站，便要等一段頗長的時間才有下一班列車。



■ 輕鐵擠塞

■ 參加者表示由水邊圍站至元朗總站一段容易出現輕鐵擠塞的情況。



■ 參加者均認為輕鐵路綫重疊是構成輕鐵擠塞的主要原因之一

對於輕鐵路綫班次調整方案的意見

■ 大部分參加者對於輕鐵路綫重組方案表示贊成。

■ 從個人角度看：

■ 大部分已經會在兆康站轉乘輕鐵，或者不介意在兆康站轉車的乘客認為重組方案能夠縮短他們的候車時間，故此支持重組方案。

■ 有部分習慣搭乘614 / 615 路綫作點對點接駁的乘客認為在新方案之下，他們需要花費更多的時間去等候平時乘搭的輕鐵路綫。

■ 從社區角度看：

■ 大部分參加者均同意新方案能夠改善元朗段輕鐵擠塞的問題，以及使輕鐵班次更加平均。

■ 然而，參加者表示港鐵必須關注長者乘客以及其他有需要人士的需要及轉乘輕鐵時的困難，提供充分的協助及清晰的指示，令乘客能夠順利適應及過渡至新車務安排。

重組方案及輕鐵服務改善建議

■ 重組方案改善建議

■ 改善兆康站轉車安排以方便乘客轉車，例如增派職員協助有需要人士、增加/加大指示牌、增加車務資訊顯示屏 (總站方向、月台編號及預計到站時間)、增加到站列車路綫及到站月台編號的廣播

■ 增加來往兆康站至元朗站的特別班次列車 (至每小時2-3 班)

■ 輕微縮短614 / 615 路綫於非繁忙時間的候車時間

■ 輕鐵服務改善建議

■ 增加月台上的車務資訊顯示屏的資訊，由只能顯示下2班車增加至能夠顯示下3-4班車 (尤其是614 / 615路綫)，預計到站時間由以前最多可顯示9分鐘 改良至顯示10分鐘及之後的到站時間

■ 以手機流動應用程式提供輕鐵預計到站時間

■ 擴闊或重建元朗區車站月台及乘客通道

增加資源配套

輕鐵乘客乘車模式調查

- 2017年11月乘客調查
- 受訪人次約34% 由屯門上車、在屯門落車
- 其次為往返天水圍區內
- 第3為元朗前往天水圍區內

最新方案

- ✓ 可令大部份乘客受惠
- ✓ 照顧614/615往來屯門元朗乘客
- ✓ 屯門醫院乘客受

增加資源配套配合優化方案

- ✓ 增加人手協助乘客轉車及管理人流
- ✓ 增加月台乘客資訊及指示，方便乘客轉車
- ✓ 調動特別車，適時提高可載客量疏導人流
- ✓ 預計最早實施時間 – 2018年底

兆康站



現時已有大部份614/615/610綫乘客在兆康站轉乘

多謝

屯門區議會 – 交通及運輸委員會 擬於屯門新市鎮內增設單車泊位設施

2018年7月

運輸署及路政署

背景

- 為改善各新市鎮內的單車徑及單車泊位設施，政府於二零一六年分階段展開短期改善計劃，屯門區內的改善計劃有9項，並將於二零一八年內全數完成。

2

擬增設的單車泊位設施

- 擬於屯門新市鎮內增設單車泊位設施的地點有13個，共352個單車泊位設施。所增設的單車泊位設施按樣式可分為「傳統式」泊架、「斜放式」泊架及「一上一下式」泊架三類。當中「斜放式」泊架適用於在較狹窄行人路上供應泊位，而「一上一下式」泊架則能增加每米長度的停泊容量。

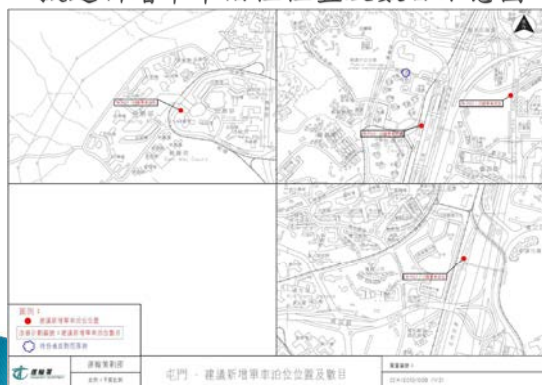
3

擬增設的單車泊位設施

- 為了解新市鎮居民及各持份者對上述泊位選址及數量之意見，運輸署已於二零一七年年底委託民政事務署對此進行地區諮詢。
- 諮詢結果顯示公眾對當區擬建單車泊位的選址及數量普遍持正面意見，運輸署在檢視諮詢得來的公眾意見並審慎考慮後，決定在屯門新市鎮內11個地點增設共320個單車泊位設施的建議。

4

擬建新增單車泊位位置及數目示意圖



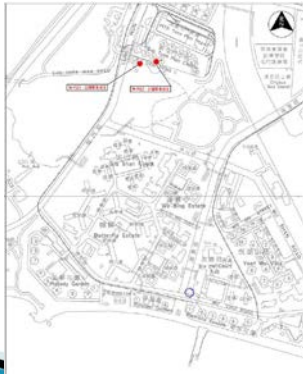
5

擬建新增單車泊位位置及數目示意圖



6

擬建新增單車泊位位置及數目示意圖



7

擬建單車泊位設施 — 田景(TM-P007)



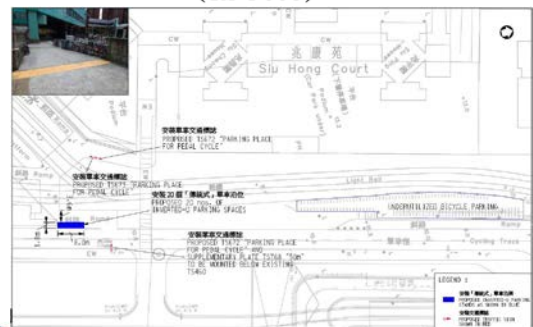
8

擬建單車泊位設施 — (富泰) (TM-P001)



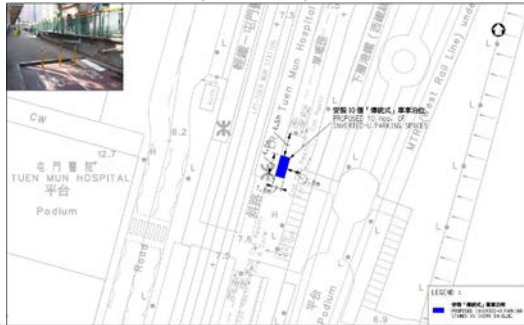
9

擬建單車泊位設施 — (兆康) (TM-P003)



10

擬建單車泊位設施 — (屯門醫院輕鐵站旁) (TM-P027)



11

擬建單車泊位設施 — (仁愛街市旁) (TM-P018)



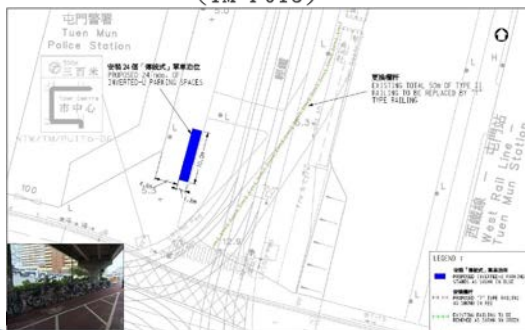
12

擬建單車泊位設施 — (屯門港鐵站周邊)
(TM-P014)



13

擬建單車泊位設施 — (屯門港鐵站周邊)
(TM-P015)



14

擬建單車泊位設施 — (龍門居周邊)
(TM-P021)



15

擬建單車泊位設施 — (龍門居周邊)
(TM-P026)



16

擬建單車泊位設施 — (屯青里, 新屯門中心旁)
(TM-P022)



17

擬建單車泊位設施 — (屯青里, 新屯門中心旁)
(TM-P023)



18

傳統單車停泊設施



19

斜放式單車停泊設施



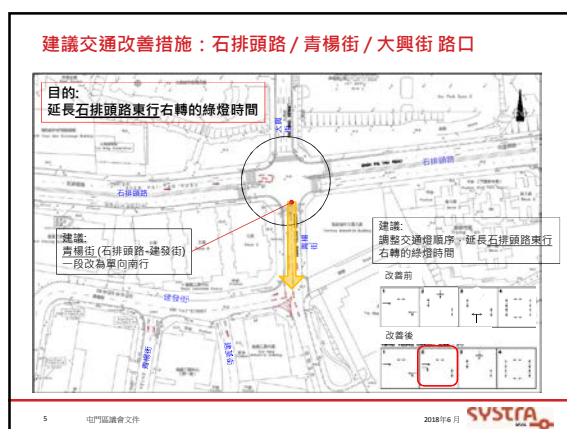
20

一上一下式單車停泊設施



21

謝謝



建議交通改善措施：石排頭路 / 震寰路 路口

目的:

- 增加 震寰路北行左轉的綠燈時間
- 拉直路口南面的行人過路線，方便行人橫過震寰路



7

屯門區議會文件

2018年6月

SYSTRA