

屯門區議會
2016-2017 年交通及運輸委員會
第六次會議記錄

日期：2016 年 11 月 18 日（星期五）

時間：上午 9 時 38 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>
蘇焯成先生（主席）	屯門區議員	上午 9:38	會議結束
葉文斌先生（副主席）	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
李洪森先生, MH	屯門區議會副主席	上午 9:37	下午 2:08
古漢強先生	屯門區議員	上午 9:33	上午 11:31
朱耀華先生	屯門區議員	上午 9:48	下午 1:27
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 9:34	會議結束
陳有海先生, BBS, MH, JP	屯門區議員	上午 9:30	上午 11:31
黃麗嫦女士	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 9:39	會議結束
林頌鎧先生	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
徐帆先生, MH	屯門區議員	上午 9:30	上午 10:38
程志紅女士	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
龍瑞卿女士, MH	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 9:30	會議結束
陳文偉先生	屯門區議員	上午 10:15	上午 11:09
張恒輝先生	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
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 9:30	會議結束
蘇嘉雯女士	屯門區議員	上午 9:30	下午 12:59
巫成鋒先生	屯門區議員	上午 10:21	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
吳桂華先生	增選委員	上午 9:30	下午 12:05
葉俊遠先生	增選委員	上午 9:30	下午 12:11
賴于樂先生	增選委員	上午 9:30	下午 1:05
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		

應邀嘉賓

黃培中先生	運輸署高級運輸主任/邊界/基建項目
王煜棋先生	運輸署運輸主任/屯門 1
林 圓女士	香港鐵路有限公司助理公共關係經理－對外事務
溫惠炎先生	九龍巴士（一九三三）有限公司經理（車務）
林子豪先生	九龍巴士（一九三三）有限公司經理（策劃及發展）
李侃陵先生	九龍巴士（一九三三）有限公司經理（策劃及發展）
羅耀華先生	龍運巴士有限公司一級策劃及支援主任

列席者

莫家聲先生	運輸署高級運輸主任/屯門
程凱盈女士	運輸署工程師/房屋及策劃/新界西
劉家健先生	運輸署工程師/屯門中
湛雪英女士	土木工程拓展署工程師/15（新界西）
莫慶祥先生	地政總署行政助理/地政（屯門地政處）
廖興華先生	路政署區域工程師/屯門
陳養全先生	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
楊晉瑋先生	九龍巴士（一九三三）有限公司高級車務主任
龔樹人先生	城巴有限公司營運貳部經理
潘振剛先生	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）
曾德龍先生	民政事務總署屯門民政事務處候任行政主任區議會 （二）

缺席者

陶錫源先生, MH	屯門區議員
甘文鋒先生	屯門區議員
譚駿賢先生	屯門區議員

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」）第六次會議。

2. 主席表示，交委會秘書魏芷茵女士即將調職，他感謝魏女士過去與委員會的合作，並代表委員會歡迎接任的曾德龍先生。

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. 秘書處於會議前收到甘文鋒委員因身體不適提出的告假申請。

[會後補註：甘委員已於會議後按會議常規第 42(1)條補交醫生證明書，故其是次缺席已獲交委會同意。]

III. 通過 2016 年 9 月 23 日舉行的第五次會議的會議記錄

5. 交委會一致通過上述會議記錄。

IV. 續議事項

(A) 盡快籌劃屯門經赤鱸角連接路至東涌、機場、澳門及珠海等地的道路和交通運輸網絡

(交通及運輸委員會第四次會議記錄第 6 至 13 段及第五次會議記錄第 6 至 14 段)

6. 主席表示，交委會於本年 9 月 23 日第五次會議上續議此項議題，並同意於是次會議再續議有關事宜。此外，交委會議決去信運輸署署長，要求署方派負責相關項目的官員交代工程所有相關資料及交通安排。運輸署於是次會議前提交了書面回應，秘書處已於本年 11 月 16 日將有關的書面回應分發予各委員。

7. 主席歡迎運輸署高級運輸主任/邊界/基建項目黃培中先生出席會議。

8. 運輸署黃先生表示，屯門至赤鱸角連接路及港珠澳大橋香港口岸的本地公共交通服務安排已詳列於署方的書面回應，歡迎委員就文件提問和發表意見。

9. 委員提出以下意見及查詢：

- (i) 認為運輸署的書面回應不全面，當中並未提供新專營巴士路線資料，署方應詳細交代屯門至赤鱸角連接路及港珠澳大橋啟用時的公共交通服務安排。此外，她表示區議會多年來批評屯門往返機

場的巴士服務欠佳，要求運輸署盡快就機場巴士服務公開招標；

- (ii) 建議與討論事項「要求開辦由屯門碼頭至機場巴士路線」合併討論；
- (iii) 表示對運輸署的回應感到失望，他指出屯門碼頭一帶的人口超過十萬，建議把機場巴士服務延伸至該區。此外，署方書面回應指 A 線機場巴士將來會改道使用屯門至赤鱸角連接路南段往來香港口岸公共運輸交匯處及北大嶼山公路，查詢路線是否不會途經屯門至赤鱸角連接路北段；
- (iv) 表示不滿意運輸署的回應，認為回應大多只提及現時的交通運輸安排，並未詳述屯門至赤鱸角連接路落成後的新交通服務。此外，他查詢由龍運巴士有限公司（下稱「龍運」）專營的 E33 及 E33P 機場巴士線將來會否改經屯門至赤鱸角連接路往機場，並請運輸署交代龍運的專營權合約有否列明相關安排；
- (v) 表示關注屯門經屯門至赤鱸角連接路到東涌、機場、澳門和珠海的交通服務與安排，認為署方的回應草率，以致委員未能深入討論及提供意見，希望運輸署委派職級更高的官員出席會議；以及
- (vi) 表示屯門至赤鱸角連接路及港珠澳大橋即將落成，署方應未雨綢繆，盡快計劃相關交通配套。另外，他同意屯門往返機場的巴士服務不足，青山公路沿線的班次尤其疏落。他認為居民主要不滿機場巴士服務被龍運壟斷，由於沒有市場競爭，難以推動其改善服務，居民亦無選擇，建議委員以打破龍運壟斷局面的方向討論此議題。

10. 運輸署莫家聲先生回應如下：

- (i) 明白委員關注屯門至赤鱸角連接路開通後的屯門至機場交通服務安排，表示運輸署與巴士公司正密切留意赤鱸角連接路的發展，研究屯門至赤鱸角連接路開通後的交通安排，並會適時諮詢交委會的意見，亦歡迎委員提供建議；以及
- (ii) 運輸署一直密切留意屯門往返機場的巴士服務水平，並按乘客需要調整有關服務。現時早上繁忙時段 E33 的平均載客率約為八成多，惟部分班次稍高。此外，E33P 將於本年第三階段延長營運時間。

11. 運輸署黃先生回應如下：

- (i) 港珠澳大橋通車後，A 線機場巴士會經香港口岸公共運輸交匯處往來機場。因應日後港珠澳大橋的客量，署方會與專營巴士公司商討調整服務的可行性，以配合乘客需求；以及
- (ii) 署方實施 A 線機場巴士改道使用屯門至赤鱸角連接路前，會與所有專營巴士公司商討，務求在大橋開通時這些公司能提供合適的

服務。

12. 委員續提出以下意見及查詢：

- (i) 查詢運輸署所指本年內再提升 E33P 服務水平的安排，是否會於本年 12 月 31 日前實施；
- (ii) 再次要求運輸署交代龍運的專營權合約有否列明 E33 及 E33P 機場巴士線將來改經屯門至赤鱸角連接路往機場的安排；
- (iii) 表示市民依賴運輸署監察公共交通服務，但 E33 及 E33P 多年來因服務不理想而為人所詬病，而情況一直未見改善，要求運輸署盡快檢討相關服務，並因應屯門至赤鱸角連接路規劃新的機場巴士路線；
- (iv) 表示屯門居民將來前往港珠澳大橋香港口岸需先乘坐 E 線機場巴士至東涌，再轉乘專線小巴，路線迂迴。若要直接前往口岸，則只能選擇車費較貴的 A 線巴士，認為運輸署應提供更便捷的交通服務；以及
- (v) 強調續議題目為「盡快籌劃屯門經赤鱸角連接路至東涌、機場、澳門及珠海等地的道路和交通運輸網絡」，批評運輸署多番強調現時 E 線和 A 線機場巴士的服務安排，文不對題。此外，她質疑運輸署在籌劃新巴士路線時，先與巴士公司商討，再諮詢區議會是本末倒置，要求署方先行諮詢區議會。

13. 運輸署莫先生表示，當有新的基建項目啟用時，署方都會與巴士公司研究是否有需要作出調整，如改動現有的行車路線等，以善用新設施，從而提升整體服務水平。一般而言，署方會審視巴士公司的建議，經研究和檢討後會再向區議會諮詢有關的建議。另外，他會向署內相關人員反映委員要求儘早進行諮詢的意見。

14. 委員提出以下第三輪的意見及查詢：

- (i) 認為運輸署答非所問，指出公共交通服務牽涉所有屯門居民，建議在區議會續議此項議題，並邀請更高職級的官員出席會議；
- (ii) 同意續議此項議題，並提醒運輸署代表準備委員所要求的資料，包括機場巴士新走線、專營巴士線會否重新招標，以及香港口岸連接珠海的交通服務安排等；
- (iii) 建議運輸署委派規劃組別代表出席下次會議，直接向委員講解屯門至赤鱸角連接路的公共交通服務；
- (iv) 再次要求運輸署交代 E33P 第三階段服務何時實施；以及
- (v) 建議運輸署規劃新路線時要平衡居民和巴士公司的利益，避免側重於巴士公司，否則容易引起區議會不滿。

15. 運輸署黃先生回應表示，港珠澳大橋香港口岸將採取類似現時機場過境的安排，旅客在市區乘搭本地公共交通服務到香港口岸離境層下車，可步行到旅檢大樓內辦理出境手續後，到旅檢大樓另一端的公共運輸交匯處轉乘口岸穿梭巴士到珠海或澳門。此外，過境旅客亦可在市區

乘搭跨境直通巴士，在到達香港口岸離境層時下車辦理出境手續後，到旅檢大樓另一端的公共運輸交匯處乘搭同一輛直通巴士繼續旅程。另外，過境旅客亦可選擇駕駛使用跨境出租車服務。

16. 運輸署莫先生補充表示，E33P 第三階段服務將於本年 12 月 12 日實施。

17. 主席總結表示，下次會議將續議此項議題，並要求運輸署就屯門至赤鱸角連接路提交詳細的公共交通服務規劃。

運輸署

(B) 在行人通道加建上蓋

(交通及運輸委員會文件 2016 年第 47 號、第五次會議記錄第 14 至 23 段)

18. 主席表示，上次交委會會議後，秘書處已透過電郵通知委員提交建議的安排，並於截止日期後將收集到的建議轉交運輸署及路政署，以便部門可以將委員的建議與地區設施管理委員會（下稱「地委會」）早前就行人通道加建上蓋所擬訂的工作清單（下稱「工作清單」）一併研究，並向交委會推薦較可行的項目，以作進一步跟進。運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已於本年 11 月 16 日將有關的書面回應分發予各委員。

19. 有委員表示，根據運輸署的書面回應，署方目前仍就區議會提供的方案進行初步評估，建議待部門完成研究後再作討論。此外，她查詢此議題將會延至 12 月的屯門區內交通問題工作小組還是明年 1 月的交委會會議續議。

20. 有委員指出，除了地委會的工作清單，他本人亦遞交了建議書予署方考慮，同意下次會議再作討論。

21. 有委員希望得悉秘書處共收到多少份建議書。

22. 屯門民政事務助理專員（二）陳凱庭女士回應表示，地委會的工作清單有 33 個建議地點，另外秘書處收到四名委員遞交的建議書，合共 37 個建議地點，現已交由有關部門作初步研究，預計 12 月初完成評估，明年 1 月由交委會再作討論。預計屆時署方會推薦三個方案，並由委員決定施工次序。

23. 主席請運輸署準備相關方案供交委會下次會議討論。

運輸署

V. 討論事項

(A) 要求開辦由屯門碼頭至機場的巴士路線

(交通及運輸委員會文件 2016 年第 58 號)

24. 主席表示，運輸署及龍運於會前提交了書面回應，秘書處已於本年 11 月 16 日將有關的書面回應分發予各委員。

25. 委員提出以下意見及查詢：
- (i) 表示往來屯門至機場的 E33 系列已營運多年，未能切合現時居民所需，故要求運輸署重新檢討整個系列，並開辦新路線往返屯門碼頭及機場；
 - (ii) 建議在屯門公路轉乘站（下稱「轉乘站」）增設前往機場的快線，吸引居民在轉乘站轉乘；
 - (iii) 表示運輸署應善用現有轉乘站，並指出道路承载力有限，多開巴士線或會浪費資源，建議署方考慮在屯門碼頭一帶設置轉乘站；以及
 - (iv) 指出屯門碼頭一帶人口逾十萬，卻沒有巴士線前往機場並不合理，要求署方開設相關線路。

26. 運輸署莫先生對居民的訴求表示理解，他解釋署方開辦新線路時除了會考慮客量外，亦會考慮現有的替代服務、轉乘服務、整體交通負荷和對環境的影響等多種因素。他補充，屯門碼頭一帶的居民日間可乘坐 59M 和 59X 到轉乘站轉乘 E33 前往機場。

27. 龍運潘振剛先生表示，屯門各區居民目前均可乘搭有巴到轉乘站轉乘龍運巴士前往機場。此外，龍運正向運輸署申請由 11 月 19 日起，A33 增停轉乘站，屯門碼頭居民前往機場會有更多選擇。他明白委員關注巴士公司將來會如何利用赤鱸角連接路改善現有服務，公司目前正收集意見，將因應道路規劃發展而改善巴士服務。

28. 委員提出以下第二輪的意見及查詢：
- (i) 表示屯門區其他巴士服務本已不足，途經轉乘站的巴士經常客滿，旅客難以帶同大型行李轉車，認為署方不應只鼓勵居民轉乘，而應該提供更多直接前往機場的服務；
 - (ii) 指出於轉乘站轉車只有四元優惠，缺乏吸引力。屯門居民寧可步行或轉乘至市中心乘坐 E33，以致 E33 在總站開出時已經接近客滿，在轉乘站候車的乘客根本無法上車；
 - (iii) 表示龍運和九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）是子母公司，不解為何只能提供四元的轉乘優惠，而不推出補貼差額的收費形式，以致無法吸引居民使用轉乘站；
 - (iv) 重申文件標題是「要求開辦新巴士線」，促請運輸署盡快開辦由屯門碼頭前往機場的巴士線；
 - (v) 政府較早前公布《香港 2030 規劃遠景與策略》，提及西部經濟走廊概念，涉及機場、屯門和洪水橋等交通規劃。他希望政府有關部門能派員講解有關規劃，以便交委會提供意見；
 - (vi) 認為運輸署漠視民意，屯門碼頭一帶有十萬人口，單靠轉乘站解決乘車需求並不合理；
 - (vii) 表示不反對開辦屯門碼頭往來機場的巴士線，但要求運輸署不能抽調現有資源至新路線；

- (viii) 表示現有的機場巴士線走線迂迴，車程甚長，要求運輸署檢討；以及
- (ix) 指出除了屯門碼頭外，置樂一帶亦沒有往來機場的巴士線，而且早上繁忙時段 E33 經常客滿，居民難以在轉乘站上車，要求署方開辦新線。

29. 運輸署莫先生回應表示，早上繁忙時間 E33 平均載客率為八成，大致可滿乘客需求。此外，由於龍運 A33 線將停靠轉乘站，並提供六元的轉乘優惠，車程更比 E33 系列短約 15 分鐘，相信可提升往來機場的巴士服務水平。

30. 龍運潘先生補充表示，現時由九巴轉乘龍運 E 線可享有四元優惠，轉乘 A 線則可享有六元優惠。

31. 有委員表示，委員對於開辦屯門碼頭來往機場巴士線看法一致，但運輸署多番拒絕，實在是與民為敵，要求動議署方委派職級更高的官員出席會議。

32. 主席表示，將來港珠澳大橋開通後，屯門往來機場的巴士路線始終需要調整，他就此詢問運輸署會否重新規劃路線，並建議運輸署稍後將有關資料連同巴士路線計劃提交交委會，以便委員提供意見。

33. 運輸署莫先生回應表示，署方會因應新基建項目研究公共運輸服務的安排，但現時仍需時處理，他會向署內有關組別人員反映委員的意見。

34. 主席請運輸署及巴士公司繼續研究此議題，並表示此議題將交由屯門對外交通工作小組跟進。

屯門對外交通
工作小組

(B) 要求現時屯門至落馬洲管制站的通宵小巴服務延長至全日服務
(交通及運輸委員會文件 2016 年第 59 號)

35. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已於本年 11 月 16 日將有關的書面回應分發予各委員。

36. 文件提交人表示，中港兩地往來愈見頻繁，但本港的交通配套仍原地踏步。現時題述的小巴線在晚上 11 時至翌日早上 6 時 30 分可駛進落馬洲管制站，若擴展至全日服務，對屯門居民會更加方便。另外，署方書面回應指落馬洲管制站專線小巴總站的位置實為執法部門的停車場，日間繁忙時段使用率為八成，她認為這只是硬件問題，相信運輸署能夠解決。

37. 委員提出以下意見及查詢：

- (i) 認為應改建有關停車場，增加實用面積，騰出空間予公共交通工具停泊。另要求在屯門對外交通工作小組跟進此議題；
- (ii) 指目前該停車場日間使用率為八成，顯示仍有多餘空間，建議小巴以循環線形式提供日間服務，採用乘客即落即上的安排，不必長時間停靠停車場；
- (iii) 表示不明白為何其他地區的公共交通工具可於日間駛進管制區，但屯門區的小巴則不可。他建議署方考慮縮減執法部門的停車位，優先考慮居民的乘車需要；
- (iv) 認為目前的障礙並不在於政策限制，而是配套問題，建議委員與署方實地視察，然後再討論計劃的可行性，並要求下次交委會續議此項議題；
- (v) 表示曾往上述停車場和管制站，認為該處有空間停泊小巴，同意續議此項議題；以及
- (vi) 建議邀請立法會議員一同到該處視察。

38. 運輸署王煜棋先生回應表示，現時小巴路線 44B 可於每晚 11 時至翌晨 6 時 30 分駛入落馬洲管制站接載乘客。礙於該處早上是執法部門停車場，而且小巴晚上靠站的位置日間是跨境巴士候車區，因此有關安排只能在凌晨時間實施。

39. 運輸署莫先生補充表示，除了專線小巴 44 和 44B 通宵線外，新界和市區的士都會停靠該管制站，亦要預留空間予乘客候車。署方曾向有關部門查詢開放停車場的可行性，惟部門表示日間職員停車場使用率較高，對開放停車場有保留。此外，該處出入境人流於日間是分開的，惟在凌晨時分提供通宵交通服務時，需讓回港人士到離境口岸旁的停車場候車，若在日間繁忙時間實施同樣安排，可能會造成混亂。署方樂意與委員進行實地視察。

40. 有委員表示，除了實地視察外，亦要求與管制站的執法部門開會，共同商討題述方案的可行性。

41. 主席總結表示，於下次交委會續議是項議題，並請運輸署安排有關視察。

運輸署

(C) 要求改善屯門公路巴士轉車站轉乘優惠
(交通及運輸委員會文件 2016 年第 60 號)

42. 主席表示，九巴及龍運於會前提交了書面回應，秘書處已於本年 11 月 16 日將有關的書面回應分發予各委員。

43. 九巴李侃陵先生表示，現時乘搭九巴巴士線，在轉乘站轉乘龍運 E 線及 A 線分別有最高四元及六元八達通轉乘優惠。前往港島區的九巴乘

客，亦可在轉乘站改搭 960 和 961 並享有補差價轉乘優惠。

44. 主席表示，各巴士公司在轉乘站提供的優惠不一，他請運輸署莫先生詳述現時轉乘站的優惠。

45. 運輸署莫先生指出，署方一直鼓勵巴士公司按其營運狀況整體考慮提供票務優惠，署方會向巴士公司轉達居民對跨公司轉乘優惠的訴求。

46. 委員提出以下意見及查詢：

- (i) 指出轉乘站啟用初期，委員已要求各間巴士公司提供跨公司轉乘優惠，但現時巴士公司各自為政，提供的轉乘優惠不一，令人混亂。他詢問運輸署在此事上有何角色；
- (ii) 表示運輸署強調已鼓勵巴士公司提供轉乘優惠，希望署方能詳述龍運、九巴和城巴有限公司（下稱「城巴」）有何回應；
- (iii) 指出運輸署在多份回應文件中鼓勵居民到轉乘站轉車，卻未能推動巴士公司提供跨公司轉乘優惠，質疑署方如何吸引居民到轉乘站轉乘；
- (iv) 表示運輸署在轉乘優惠安排上猶如沒有角色，認為目前轉乘站未能達到追求便捷和收費公道的目標，故要求運輸署交代其他地區的轉乘站有沒有跨公司轉乘優惠；以及
- (v) 表示運輸署責無旁貸，應作出協調，推動三間巴士公司提供跨公司全額轉乘優惠。

47. 主席表示，署方應採取循序漸進的方式，先請龍運和九巴提供跨公司轉乘優惠，因二者屬子母公司的關係，及後署方應積極與其他巴士公司磋商。

48. 運輸署莫先生回應表示，署方鼓勵巴士公司按其實際的營運情況提供票務的優惠，惟巴士公司暫未有新優惠方案。事實上，自轉乘站啟用以來，巴士公司曾提出不同票務優惠方案，例如九巴去年於部分路線設立新的分段收費，並計劃稍後劃一全部路線的分段收費，以減輕乘客車費開支。

49. 委員提出以下第二輪的意見及查詢：

- (i) 表示雖然在轉乘站（往屯門方向）轉乘部分路線有分段收費，但車費仍高達 8.4 元，並不合理。長遠而言，運輸署應推動跨公司轉乘優惠，以及調低轉乘站往屯門的分段收費；
- (ii) 表示運輸署多次強調已鼓勵巴士公司提供轉乘優惠，故請三間巴士公司代表交代有沒有接到署方在這方面的鼓勵，以及有何回應；以及
- (iii) 再次要求運輸署回答其他地區的轉乘站有沒有跨巴士公司轉乘優惠。

50. 九巴李先生及城巴龔樹人先生均表示，會在會後查閱相關文件，稍後向委員提供有關資料。 九巴、城巴

51. 主席請各巴士公司代表向其公司高層反映地區聲音，並積極考慮推出更多轉乘優惠。

(D) 要求將巴士路線 A33 特快線改名為 A33X 以免與 A33 混淆，以及要求交待 A33 乘客數據

(交通及運輸委員會文件 2016 年第 61 號)

52. 主席表示，龍運於會前提交了書面回應，秘書處已於 11 月 16 日將有關的書面回應分發予各委員。

53. 文件提交人表示，A33 開辦至今已有一段時間，但據他觀察，目前客量偏低，要求運輸署提供客量數據。另外，他指出 A33 普通線與特快線標示不清晰，容易令乘客混淆。

54. 委員提出以下意見和查詢：

- (i) 表示曾以書面形式向運輸署和龍運反映居民容易混淆 A33 普通線和特快線，並認為更改線路名稱並不困難，不解為何巴士公司諸多迴避；
- (ii) 表示 A33 由 8 月下旬開始營辦，署方應盡快檢討整條路線的走線、客路和路線名稱等；以及
- (iii) 表示委員的要求簡單，只希望巴士公司能將 A33 特快線改名為 A33X，以免混淆。

55. 運輸署莫先生回應表示，署方會與巴士公司商討更改有關路線編號，稍後會擬定實施日期。

56. 龍運潘先生表示，已去信運輸署申請更改有關路線編號，稍後會擬定實施日期。此外，A33 巴士路線及地點牌都有清晰標示，協助乘客辨別普通線及特快線。他指出，A33 擴展為全日服務至今約兩個月，目前尚在觀察階段，繁忙時間客量正在上升，巴士公司會繼續監察及宣傳。

57. 有委員查詢現時 A33 的客量數字，要求龍運提供確實數據。

58. 有委員查詢更改路線編號需時多久。

59. 視乎申請審批進度，龍運潘先生預計本年 12 月 12 日能正式更改路線編號。數據方面，礙於居民對新線路認識不足，現時 A33 最繁忙一小時的載客率為一至兩成。

60. 有委員認為，A33 普通線路線迂迴，以致客量偏低。他要求龍運提

供不同車站的載客率供委員參考，以便檢討走線安排。

61. 有委員批評運輸署沒有主動向委員披露即將推行的交通安排，要求部門檢討。

(E) 要求巴士路線 258D、259D 於傍晚繁忙時間增加班次

(交通及運輸委員會文件 2016 年第 62 號)

62. 主席表示，九巴於會前提交了書面回應，秘書處已於本年 11 月 16 日將有關的書面回應分發予各委員。

63. 文件提交人表示，由於九龍東塞車問題嚴重，乘客由該區返回屯門動輒需時近兩小時，而且相關巴士線班次疏落，要求運輸署在傍晚繁忙時間增加 258D 及 259D 往屯門方向的班次。

64. 委員提出以下意見及查詢：

- (i) 贊成增加上述巴士線的傍晚班次，並指出不少居民因為上述巴士太擠逼，寧可在轉乘站下車改搭 59X 回家，惟此舉導致 59X 更加擠逼，造成惡性循環；
- (ii) 查詢署方稍後陸續增開的 258X、259X 和 267X 的資源會否由 258D 抽調而來，她只同意增加整體資源，並認為單靠調撥資源無濟於事；
- (iii) 自從轉乘站啟用後，屯門居民的乘車模式已有所改變，他們多在轉乘站改搭其他巴士線，署方應考慮在觀塘區增設前往屯門轉乘站的特別線；
- (iv) 表示 258D 及 259D 在觀塘及九龍灣等巴士站多已客滿，傍晚時間在丹鳳樓等中途站已無法上車，建議在繁忙時間安排半空車接載中途站乘客；
- (v) 查詢運輸署會否在觀塘區設立巴士專線，紓緩當區的擠塞情況；以及
- (vi) 表示有屯門居民於本年 7 月 5 日至 14 日在觀塘駿業里站等候 259D，候車時間由 17 至 25 分鐘不等，運輸署當時回覆指因道路工程影響，導致班次延誤。她認為即使有道路工程，署方仍有責任確保班次不受影響。她再次要求署方增加有關路線的班次，以方便市民。

65. 運輸署莫先生表示，相信 258X 和 267X 投入服務後，能減輕 258D 及 259D 的壓力。根據實地調查數據，258D 及 259D 接近晚上 7 時的載客量最高，傍晚 5 至 8 時的載客率則介乎百分之十至九十，而最多乘客上車的是黃大仙地鐵站，巴士公司已派職員到該處協助管理排隊秩序和乘客上落。另外，觀塘一帶有住宅、工廠及商業區，因此各類型的車輛均集中該區，在下午繁忙時間的交通較為繁忙，他會向該區工程師反映設立

巴士專線的建議。

66. 有委員追問運輸署會否抽調 258D 的現有資源至 258X 傍晚的新增班次。

67. 九巴楊先生回應，繁忙時間的回程特別班次所使用的是新增資源，不會抽調現有 258D 及 259D 的資源。

(F) 要求增加巴士路線 58M 及 58X 頭班車
(交通及運輸委員會文件 2016 年第 63 號)

68. 主席表示，九巴於會前提交了書面回應，秘書處已於本年 11 月 16 日將有關的書面回應分發予各委員。

69. 有委員表示，不少居民於清晨時間上班，即使乘搭首班 58M 及 58X 亦未能趕及工作。她認為運輸署指居民可選乘 N260 或 N241 等通宵巴士的說法不可取，因其路線迂迴，最終到達時間不一定比乘坐 58M 或 58X 頭班車早。她要求運輸署新增一班 58M 及 58X 頭班車，紓緩上述情況。

70. 有委員表示，不時見到居民凌晨 5 時便在巴士站候車，認為運輸署應按居民實際情況來調整班次，不應只用百分之百客滿作為考慮增加班次的唯一條件。他又指通宵巴士車費甚貴，居民難以負擔。

71. 運輸署莫先生回應表示，雖然上述路線客量較高，但目前頭班車足以應付地區需求，但會與巴士公司密切留意該線的運作，適時再作檢討。

72. 主席總結表示，希望運輸署和巴士公司能盡量滿足居民需要。

(G) 要求收回 B3 系列巴士路線經營權
(交通及運輸委員會文件 2016 年第 64 號)

73. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，請見席上派發文件第 1 號。

74. 委員提出以下意見和查詢：

(i) 批評巴士公司一直未應委員要求增加 B3 及 B3A 班次，又認為運輸署提供關於 B3 及 B3A 的客量不能作準，指出居民大多因為上述班次太疏落而轉乘 B3X，以致 B3 及 B3A 的載客率較低。她要求巴士公司逐步增加 B3 及 B3A 繁忙時間的班次；

(ii) 認為署方應根據屯門區的整體需要，檢討整個 B3 系列的成效。建議 B3M 改由三聖邨開出，並經青山公路和富泰邨前往深圳灣，同時要求重組 B3 及 B3A 走線；

(iii) 表示近來跨境旅客減少，B3X 需求理應下跌，要求調撥資源至 B3

- 及 B3A；
- (iv) 認為現時 B3 系列整體班次安排側重於照顧旅客的需要，分別有 B3M 及 B3X 由屯門市中心開往深圳灣，回程時 B3X 班次甚密，有居民更曾目睹 B3X 空車駛離深圳灣總站，而 B3 居民候車良久仍未能上車，要求運輸署重新考慮 B3 系列的經營權；
 - (v) 要求巴士公司抽調 B3X 及 B3M 的資源，以便逐步增加 B3 及 B3A 的班次至 20 至 25 分鐘一班；
 - (vi) 查詢一簽一行實施後，B3X 的載客量有否下跌，表示若需求下跌，巴士公司應調配資源以回應地區訴求；
 - (vii) 表示運輸署有責任監察公共交通服務，不應讓本地運輸服務傾斜於旅客；要求就 B3 系列開設工作小組作詳細討論；
 - (viii) 表示未諮詢區議會便開辦 B3M 是浪費機會聽取區議會就其走線提出意見。他表示歡迎內地旅客來港，但政府應平衡各方利益，要求檢討 B3M 走線；
 - (ix) 表示專營巴士可獲豁免燃油稅，故 B3 系列不應集中服務非本地居民，要求運輸署及城巴盡快作出改善，否則將在會議中提出譴責動議；以及
 - (x) 指出往深圳灣的 B3M 頭班車於早上 9 時 50 分開出，往屯門的尾班車則於晚上 7 時 50 分由深圳灣開出，兩班車的時間均與港人乘車習慣不符，質疑此路線是專為內地旅客而設的「商場專線巴士」，要求召開特別會議討論重組 B3 系列。

75. 運輸署莫先生回應表示，B3 及 B3A 的客量數據是由署方派員到現場實地視察，記錄時間包括早上 6 時至 9 時及下午 5 時至 8 時。此外，他指出巴士公司已預留資源，若客量達到某一水平，會增加 B3 及 B3A 班次。就 B3M 改道建議，他指 B3M 現時經屯門公路前往深圳灣，大部分走線與 B3X 相同，目的是把 B3X 的乘客分流。若 B3M 改經青山公路，行車時間會相應增長，將涉及額外資源。而 B3M 是非繁忙時段的服務，有關巴士資源在繁忙時段會用以提供其他服務，基於資源考慮，署方未有計劃改變其走線。

76. 城巴龔先生作出以下的綜合回應：

- (i) 指出約三至四年前，乘客對 B3X 的需求殷切，屯門市中心巴士站無法容納大量乘客，以致候車環境惡劣，亦影響整體交通情況。當時鑑於屯門站的巴士站尚有空間，故開辦了 B3M，以分流 B3X 的乘客。現時 B3M 的客量相對平穩；
- (ii) 表示 B3M 取道屯門公路是因為車程較短，若改經青山公路，車程會變長，屆時班次會較疏落；
- (iii) 表示巴士公司已預留額外資源予 B3 及 B3A，若其客量達至巴士路線計劃的指標，會相應增加班次，惟上述兩條線路客量多年來維

- 持固定水平，並無增長，因此現有班次已經足以應付需求；
- (iv) 表示已因應委員意見增加 B3 於繁忙時段的班次，預計有關安排於本年 12 月 12 日起實施，屆時星期六早上 7 時 10 分至 8 時 10 分由屯門碼頭開出及星期日下午 4 時 55 分至 5 時 55 分由深圳灣開出的班次，均由 30 分鐘一班增加至 20 分鐘一班；
 - (v) 表示深圳灣車站只有兩個上客位置，但有四條巴士線，故此按時間表行車的 B3 及 B3A 會在開出前才駛至上客位置供乘客登車；以及
 - (vi) 表示 B3X 過往一年的客量有增長，但上升幅度緩慢。

77. 委員提出以下第二輪的意見和查詢：

- (i) 表示居民因 B3 班次太疏而改乘 B3X，故此城巴的數據未能反映實況，並指出城巴需要改變整個 B3 系列的運作模式才能有效反映實況。另外，他要求撤換出席會議的運輸署和城巴代表；
- (ii) 認為城巴應有資源去改善 B3 系列的整體服務水平，惟多年來毫無進展，反映城巴缺乏誠意，應予以譴責；
- (iii) 表示委員由要求改善 B3 系列服務，到要求重新招標，以至要求撤換代表，反映委員對議題十分重視，以及事情不斷升溫。此外，訪港旅客人數下跌而 B3X 需求上升，可能代表有更多本地居民由 B3 及 B3A 轉乘 B3X，故要求運輸署及巴士公司檢討；
- (iv) 認為若然巴士公司高層決意不改善有關服務，撤換議會代表的作用亦不大，建議召開特別會議專注討論重組 B3 系列；以及
- (v) 表示 B3 的班次將增加，不解為何 B3A 仍未有改善。重申應考慮收回 B3 系列的經營權。

78. 城巴龔先生作出以下的綜合回應：

- (i) 指出巴士公司早於 B3M 營運初期，已按乘客需求增加 B3A 於繁忙時間的班次，包括星期六早上 6 時至下午 1 時及星期日傍晚時段的回程班次，均增加至 20 分鐘一班，務求配合本地居民出行及回港的實際需要；
- (ii) 表示巴士公司以盡快疏導乘客為原則，不會傾斜於某類乘客；以及
- (iii) 表示巴士公司旨在整合資源以提升整體效率，同時亦力求在乘客需求方面取得平衡，惟公司資源有限，必須按部就班地作出改善，故此先行於部分繁忙時段增加 B3 班次，以回應地區訴求和測試乘客反應，及後會再考慮是否將加班服務變成恆常安排。

79. 主席總結表示，交委會將去信運輸署及城巴，要求詳細檢討 B3 系列整體服務水平。

秘書處

[會後補註：上述信件已於 2016 年 12 月 29 日發出。]

(H) 要求兌現開辦龍逸邨公共交通服務承諾
(交通及運輸委員會文件 2016 年第 65 號)

80. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，請參閱席上派發文件第 2 號。

81. 文件提交人表示，運輸署曾承諾在新屋邨入伙後提供更多公共運輸服務，惟由龍逸邨入伙至今，上述承諾仍未兌現。運輸署回應文件指現時早上 7 時至 8 時 12 分共有七班 506 特別班由龍門居開出，但這七班特別車只是回應龍逸邨入伙前的地區需求，不應混為一談，而且由龍逸邨步行至 506 巴士站需時 20 分鐘，居民寧可直接步行至屯門站，顯示運輸署未能直接回應居民需求。此外，龍逸邨旁邊的私人物業發展項目預計會提供數百個單位，她質疑運輸署能否回應該區未來的交通需求。另外，南豐工業城法團及龍逸邨居民向她反映，該處沒有任何交通工具前往市中心及新墟一帶，要求運輸署積極回應。

82. 運輸署莫先生回應表示，若地區有新的發展，署方會適時研究有關的公共運輸服務安排，對於是否開辦新服務，署方會考慮多項因素，包括現時的公共運輸服務、替代服務、轉乘服務和是否有足夠站位等。龍逸邨毗鄰龍門居公共運輸交匯處，有充足的公共運輸服務提供給乘客選擇。此外，龍逸邨入伙後，對 506 線的需求有所上升，故署方已與港鐵洽商增加班次，現時共有七班特別車。至於正在興建的私人物業項目預計在稍後時間才入伙，署方會研究是否需要加強現有服務或開辦新服務。

83. 文件提交人表示，自從 506 更改走線後，龍逸邨一帶再沒有任何公共交通工具前往市中心或新墟，要求運輸署增設公共小巴服務，由龍逸邨開出，途經屯門市中心前往新墟，並建議續議此項議題或把議題轉交工作小組跟進。

84. 主席總結表示，此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

(I) 強烈要求 62X 儘快全日行走
(交通及運輸委員會文件 2016 年第 66 號)

85. 主席表示，運輸署及九巴於會前提交了書面回應，秘書處已於本年 11 月 16 日將有關的書面回應分發予各委員。

86. 文件提交人表示，前往九龍東的 259D 路線迂迴，車程甚長，因此曾多次要求 62X 全日行走，以回應區內人口增長和前往九龍東的交通需求。然而，運輸署在書面回應指因 62X 全日行走方案在屯門對外交通工作小組未能取得共識，故此撤回方案。她強調上述小組成員從無反對 62X 全日行走，不解署方何以撤回方案，況且運輸署曾承諾提供 62X 全

日服務，惟至今仍未兌現承諾，強烈要求 62X 全日維持 20 分鐘一班車。

87. 主席詢問運輸署是否曾作出有關承諾。

88. 運輸署莫先生表示，曾就 62X 全日行走方案於 2016-17 年度巴士路線計劃諮詢交委會，巴士鐵路科代表曾三次出席會議聆聽委員意見。當時委員要求 62X 維持全日 20 分鐘一班，以及維持 258D 及 259D 服務水平不變。經詳細研究後，基於整體資源考慮，巴士公司撤回有關的方案。

89. 委員提出以下意見：

- (i) 指委員要求 62X 全日行走多年，大家只是不同意運輸署提出以挖肉補瘡的形式來提供有關服務，並沒有反對 62X 全日服務；
- (ii) 表示運輸署當初主動提交 62X 全日服務方案，事前應有充分研究和數據的支持，最後卻以班次和數據等理由撤回方案，難以令人信服，要求署方盡快改善；以及
- (iii) 建議去信運輸署表達訴求，並續議此項議題。

90. 九巴李先生表示，九巴對 62X 全日服務持正面態度，此舉能進一步優化屯門對外交通網絡，一方面 259D 不需再途經市中心，直接由屯門碼頭一帶前往東九龍，縮短車程，另一方面居民於非繁忙時間在轉乘站有更多前往九龍東的選擇。九巴早前亦因應委員對 62X 的意見，建議繁忙時段 62X 的班次由 30 分鐘提升至 20 分鐘。基於 259D 服務範圍縮減，非繁忙時段的班次將繼續維持由 15 分鐘調整至 20 分鐘的建議。如果委員不反對調整 259D 班次，九巴對於 62X 全日行走並無異議。

91. 有委員表示，259D 及 62X 的乘客不盡相同，不同意九巴以挖肉補瘡的形式調配資源，要求九巴及運輸署以民為本，增加資源以滿足乘客需求。

92. 有委員表示，若 259D 及 62X 全日服務對整個屯門區有裨益，便不應再耽誤，認為署方應高瞻遠矚，盡快改善有關服務。

93. 主席總結表示，交委會將去信運輸署和九巴，並把此議題轉交屯門對外交通工作小組跟進。

屯門對外交通
工作小組

[會後補註：上述信件已於 2016 年 12 月 29 日發出。]

(J) 改善友愛巴士站坐輪椅人士上落問題
(交通及運輸委員會文件 2016 年第 67 號)

94. 主席表示，九巴於會前提交了書面回應，秘書處已於本年 11 月 16 日將有關的書面回應分發予各委員。

95. 文件提交人表示，部分巴士司機墨守成規，只在既定巴士站落

客，不願駛至輪椅人士上落位置讓傷殘人士下車，不少輪椅人士因而被迫在馬路下車，相當危險。該處道路狹窄，欄杆甚多，她建議委員一同前往視察，研究如何改善情況，以方便輪椅使用者。

96. 有委員補充表示，此議題曾在 2013 年東南分區委員會的會議討論過，運輸署曾到該處視察，並指因結構性問題，未能擴闊該路段。另外，他查詢巴士公司內部是否有明確指引和培訓，教導巴士司機如何協助有需要人士上落。

97. 有委員表示，該路段路面情況比較複雜，贊成委員與運輸署一同前往視察。

98. 主席表示，他本人也關注此議題多年。他請秘書處安排實地視察，並宣布把議題轉交屯門區內交通問題工作小組跟進。

秘書處、
屯門區內交通
問題工作小組

[會後補註：上述視察已於 2016 年 12 月 9 日舉行。]

(K) 再三要求政府和港鐵交代西鐵南延線的最新進展
(交通及運輸委員會文件 2016 年第 68 號)

99. 主席表示，運輸及房屋局(下稱「運房局」)於會前提交了書面回應，秘書處已於本年 11 月 16 日將有關的書面回應分發予各委員。

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

101. 文件提交人譴責運房局以公務為由，不派員出席會議，強調出席區議會會議屬公務之一，認為運房局不尊重區議會。此外，他指出屯門碼頭人口逾十萬，港鐵巴士 506 及輕鐵 507 經常客滿，要求盡快興建西鐵南延線。他建議去信運房局，要求局方交代南延線的選址、動工日期和完工日期。

102. 主席表示，局方尚未落實南延線選址，建議先去信詢問南延線工程的初步時間表。

103. 文件提交人表示，去年港鐵就屯門南延線工程研究進行了招標，查詢現時能否提供中期研究結果，以及要求港鐵交代有關報告的發表日期。

104. 港鐵林女士回應表示，香港整體鐵路規劃由政府主導，屯門南延線是運房局《鐵路發展策略 2014》中建議推展的七大項目之一，運房局已邀請港鐵提交建議書。港鐵委託的顧問已經展開技術研究，但由於研究未完成，暫未能提供更多資料。待研究完成後，會適時提交建議書，並再進行地區諮詢。

105. 有委員表示，運房局回應文件指屯門南延線初步預計落實時間為 2019 年至 2022 年，惟現在已是 2016 年底，促請港鐵盡快進行諮詢，聆聽地區意見。

106. 有委員表示，港鐵回應指項目由政府主導，目前正進行前期研究工作，故未能提供更多詳情；運房局則指項目由港鐵負責，暫未能交代具體詳情，認為此情況十分「弔詭」。他同意去信運房局，並要求局方派員出席會議和續議此項議題。

107. 主席表示，由於南延線項目仍處初步構思階段，要求局方派員出席會議的作用不大，建議先去信港鐵和運房局要求交代此項目的時間表。

108. 有委員表示，即使局方代表未能交代項目詳情，亦應出席會議聆聽地區意見，贊成續議此項議題。她表示，項目預計 2019 至 2022 年落成，理應現在開始諮詢地區意見，若待局方和港鐵落實大部分細節才再給予意見，恐怕為時已晚。

109. 主席總結表示，暫無需續議是項議題，交委會將去信港鐵及運房局以反映委員的意見。

秘書處

[會後補註：上述信件已於 2016 年 12 月 29 日發出。]

(L) 要求於彩暉花園加設 K51 巴士站及提早頭班車時間
(交通及運輸委員會文件 2016 年第 69 號)

110. 文件提交人表示，由富泰總站開出的 K51 大多在第二站便客滿，導致嶺南大學站和彩暉花園站的乘客難以上車，更曾有乘客在彩暉花園候車 45 分鐘仍未能上車。她建議增加繁忙時間的班次，並在第二站聚康山莊預留位置，供中途站的乘客上車，又提議在嶺南大學站和彩暉花園站安排車務助理，協助疏導人流。長遠而言，她提議在彩暉花園 A、B 和 C 座中間增設一站，以便 K51 前往兆康站後，可折返接載其他乘客。她又建議將 K51 頭班車時間提早 20 分鐘。

111. 港鐵林女士作出以下回應：

- (i) 指出現時在繁忙時間，K51 的班次約為五分鐘一班，並因應乘客需求，增開特別班次往來富泰總站及兆康站，疏導早上繁忙時段高峰期前往西鐵線兆康站的乘客。此外，富泰總站設有車務助理，他們會呼籲乘客移步上層，以預留位置讓其他車站的乘客上車。現時嶺南大學和彩暉花園站乘客數量不多，港鐵會留意有關情況，並因應資源、乘客需求等，作出適當調整；
- (ii) 就於彩暉花園加站的建議，指出需由政府相關部門先行審視該地點是否適合增設巴士站，而港鐵考慮到加站後，會影響行車班次

- 和車程，暫未有計劃更改 K51 的路線；以及
- (iii) 表示 K51 往大欖方向的頭班車於早上 5 時 45 分開出。由於巴士每晚需回廠維修，如將頭班車的時間提早，會令維修時間縮短，故港鐵未有計劃提早頭班車的時間。

112. 主席詢問港鐵會否安排半空車接載中途站乘客。

113. 港鐵林女士回應表示，港鐵已安排車務助理在客流量高的車站協助疏導客流，以及在上游車站預留更多位置，同時亦特別增設往來富泰和兆康站的特別班以疏導早上繁忙時間的客流。

114. 文件提交人對港鐵回應感到失望。她表示曾發現有港鐵安排的車務助理沒呼籲乘客移步往上層，導致乘客集中在下層。即使上層仍有座位，中途站的乘客依然無法上車，居民最少需輪候半小時才能登車。另外，她認為在彩暉花園增設一站只會延長車程一至兩分鐘，對走線整體影響不大，建議運輸署前往視察，評估增設中途站的可行性。

115. 有委員表示，由大欖開出的 K51 頭班車時間是早上 6 時 15 分，要求將開出時間提早 15 至 20 分鐘，方便居民前往屯門市中心上班。

116. 港鐵林女士回應表示，現時由大欖開出的 K51 頭班車時間是早上 6 時正，港鐵會檢視是否曾出現特別情況。

117. 運輸署劉家健先生表示，稍後會聯同文件提交人到現場視察，評估該處增設巴士站的可行性

118. 主席總結表示，此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

(M) 要求全面改善掃管笏交通服務

(交通及運輸委員會文件 2016 年第 70 號)

119. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，請參閱席上派發文件第 3 號。

120. 文件提交人表示，位於掃管笏區的星堤入伙多年仍未有相應交通配套，加上現時不少地盤工人前往該區上班，而 2017 及 2018 年該區亦將有兩個新屋苑入伙，涉及 2000 至 3000 伙住戶，這些因素都會令掃管笏區的交通需求不斷增加，確有需要加強交通配套。另外，她日前參觀珠海學院後，亦等了三班 K51 才能上車，反映放工和放學時段該處乘車需求大，建議有關部門到咖啡灣一帶視察。她不滿運輸署至今仍未有相應規劃，要求署方和港鐵交代未來的交通規劃，回應該區居民的訴求。

121. 有委員表示，有居民曾向他反映，於早上 7 時 30 分至 8 時許在三聖邨等候 K53 前往掃管笏區上學，惟連續三班車都客滿，因而被迫步行

至市中心站候車，奈何仍然未能上車。他補充，最近該區有多個私人物業發展項目，不少工人乘搭 K53 至工作地點，使 K53 需求顯著上升，要求署方積極改善服務。

122. 有委員表示，青山公路一帶有不少學校，沿線多個物業項目亦將相繼落成，加上珠海學院於較早前啟用，青山公路交通將更見繁忙，而港鐵曾提出合併 K53 及 K58 以提升整體服務水平，查詢有關安排現時的進展，並希望港鐵能提供全日行走的路線。

123. 運輸署莫先生回應表示，署方於本年 2 月至 3 月已備悉工人出入該區地盤令乘車需求上升，故已經向港鐵反映意見，要求增加班次以應付需求。據署方觀察，現時 K53 的服務已有所改善。另外，署方將會就委員提及的個案，聯同港鐵進行調查和跟進。署方亦備悉該區的賣地工作已於 2015 年完成，2018 年初將有物業落成，署方會積極研究公共運輸服務的安排，若有新方案會提交交委會，以作諮詢。

124. 港鐵林女士表示，K53 早上需求最高的路段是西鐵屯門站到掃管笏區。鑑於近來該區有不少地盤，致 K53 需求上升，港鐵已在早上繁忙時段加開由港鐵屯門站至掃管笏方向的 K53 特別班次，紓緩有關情況。港鐵會一直留意繁忙時間的需求，並作出靈活調配，疏導客流。此外，她表示港鐵建議合併 K53 和 K58 的目的正是在於增加 K53 的整體班次，減少循環線運作形式所產生的 K53 班次不穩現象，並透過協同效應令 K58 班次更穩定。港鐵將積極研究不同方案以回應青山灣一帶的乘車需求，並會與委員繼續商討。

125. 文件提交人表示，掃管笏區的交通服務本已不足，她昨日乘搭 K53 時，亦被其他乘客擠至司機旁的位置。她指出區議員每天落區視察，非常了解居民需求，認為運輸署在新樓盤落成後才考慮加強服務並不合理，要求運輸署明確回覆何時向交委會提交該區的交通規劃改善方案。

126. 運輸署莫先生表示，署方將就 K53 的服務水平與港鐵進行實地調查，稍後再向委員交代。此外，署方會密切留意掃管笏區的地區發展，亦備悉有新的物業於 2018 年入伙，署方會適時研究有關的公共運輸安排，如有新的方案會諮詢委員。

127. 有委員表示，掃管笏區交通負荷日重，他駕車時亦會選行屯門公路，以避開青山公路的擠塞問題，惟運輸署至今沒有作出任何具體回應，要求署方全面檢討該區服務。

128. 主席總結表示，是項議題將交由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

VI. 報告事項

(A) 工作小組報告 – 截至 2016 年 10 月 31 日的工作小組進展報告

(交通及運輸委員會文件 2016 年第 71 號)

屯門對外交通工作小組

129. 委員省覽文件。

130. 有委員表示，早前港鐵沒有委派代表出席工作小組會議，認為若議程涉及港鐵範疇，港鐵應派員出席。另外，他要求九巴代表交代在轉乘站增設八達通服務的進展。

131. 九巴林子豪先生表示，為了在轉乘站提供八達通增值服務和路線查詢等服務，九巴在 2015 年 5 月 22 日向屯門地政處提交於轉乘站設置客務站的申請。在 2016 年 8 月 11 日的非正式會議中，屯門地政處表示由於設置客務站涉及土地用途改變，需時處理。鑑於有關方案的審批時間長，九巴已改善了客務站的設計，並於 10 月 18 日提交運輸署。由於客務站會提供人手八達通增值服務，因此需搭建固定構建物和電掣房。若獲得運輸署批准和交委會支持，九巴期望在獲批後六個月內建成客務站。

132. 主席表示，交委會當然支持有關方案，並詢問屯門地政處審批情況。

133. 屯門地政處莫慶祥先生表示，處方暫未得悉有關申請，將會與運輸署協調。

134. 運輸署莫先生表示，署方於 10 月收到九巴的修訂方案，正按內部程序處理，稍後如有需要會諮詢其他部門，包括屯門地政處。

135. 有委員表示，樂見項目取得進展，希望運輸署、屯門地政處及九巴加緊合作。

136. 有委員補充表示，在非正式會議中，九巴承諾設置只提供人手八達通增值服務的客務站，日後再擴展為顧客服務中心。可是，在上次小組會議中，九巴違反承諾，不願設置只提供人手八達通增值服務的客務站。根據運輸署的回應，反映九巴的修訂方案應該不只涉及提供八達通增值服務。

137. 主席請運輸署、屯門地政處及九巴繼續磋商。

屯門區內交通問題工作小組

138. 委員省覽文件。

139. 有委員表示，有關屯門政府合署地牢擬改作倉庫一事，選舉事務處已作出回覆，她詢問主席是否需就其回覆進行討論。

140. 主席表示，此議題應由工作小組繼續跟進。此外，考慮到申請今個財政年度的區議會撥款需時，而目前仍未能成功邀請夥拍團體合辦活動，兩個工作小組分別於 2016 年 10 月 19 日舉行的會議上議決擱置有關調查。

(B) 運輸署報告
(交通及運輸委員會文件 2016 年第 72 號)

141. 委員省覽文件。

142. 有委員表示，報告指皇珠路巴士站在本年 9 月 22 日啟用，但根據巴士司機的意見，該處後方有彎位，視野不清晰，建議增設魚眼鏡。此外，皇珠路限速 70 公里，但下一路段馬上轉為限速 50 公里，司機或會收掣不及，非常危險，建議將限速 50 公里的路段後移。

143. 運輸署程凱盈女士回應表示，魚眼鏡並非標準道路設施，不建議加裝。另外，她會於會後研究有關路段的限速事宜。

144. 有委員向運輸署查詢在道路加裝魚眼鏡是否違反交通條例，以及署方在實行上是否有任何困難。

145. 主席詢問運輸署，若不加裝魚眼鏡，署方如何改善該處路面情況，建議運輸署聯同委員實地考察。

146. 運輸署程女士回應表示，署方會在會後研究委員的意見。

運輸署

147. 有委員補充表示，該處巴士站不足以讓兩架巴士同時停泊，建議運輸署檢視巴士站的長度是否足夠。

VII. 其他事項及下次會議日期

148. 有委員表示，屯門鄉事會路的安定邨巴士站正進行更換水管工程，部分路面本已圍封，近日該處於早上繁忙時段發生交通意外，導致嚴重擠塞。由於有關工程施工時間甚長，她向警方查詢日後會如何處理上述突發情況。

149. 主席表示，請警方密切留意交通情況，若發生交通意外，必須盡快跟進。

150. 有委員表示，她曾於上次交委會會議建議在龍澤路增設時租泊車位，惟運輸署至今仍未到該處視察。

151. 主席表示，請運輸署盡快聯同當區議員到上述地點視察。

運輸署

152. 有委員表示，本年 11 月 5 日在屯門鄉事會路近兆麟街過路處，發生車輛撞傷小童的意外。他要求警方交代有關個案的調查進度，以及查

詢警方會否聯同運輸署到該處研究如何改善路面設計。

153. 香港警務處黃立彬先生回應表示，涉及人命傷亡的交通意外由交通意外調查隊負責跟進，該隊會調查意外成因，以及檢視道路設計。若事態嚴重，警方會即日與運輸署到場跟進。另外，警方與運輸署會定期舉行會議，就交通和道路等事宜保持溝通。

154. 議事完畢，會議於下午 3 時 10 分結束，下次會議定於 2017 年 1 月 13 日（星期五）上午 9 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2016 年 12 月 19 日

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/16