

屯門區議會
2018-2019 年交通及運輸委員會
第六次會議記錄

日期：2018 年 9 月 21 日(星期五)

時間：上午 9 時 32 分

地點：屯門區議會會議室

<u>出席者</u>		<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
蘇焯成先生（主席）	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
葉文斌先生（副主席）	屯門區議員	上午 9:32	上午 10:01
梁健文先生, BBS, MH, JP	屯門區議會主席	上午 9:32	會議結束
李洪森先生, BBS, MH	屯門區議會副主席	上午 9:32	會議結束
古漢強先生	屯門區議員	上午 9:36	上午 11:14
陶錫源先生, MH	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
朱耀華先生	屯門區議員	上午 9:32	上午 11:35
江鳳儀女士	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
吳觀鴻先生	屯門區議員	上午 9:32	上午 10:52
陳有海先生, BBS, MH, JP	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
黃麗嫦女士	屯門區議員	上午 9:33	會議結束
何杏梅女士	屯門區議員	上午 9:32	下午 13:01
林頌鎧先生	屯門區議員	上午 9:36	會議結束
徐帆先生, MH	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
程志紅女士	屯門區議員	上午 9:32	上午 10:33
龍瑞卿女士, MH	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
陳文華先生, MH	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
張恒輝先生	屯門區議員	上午 9:32	下午 12:46
朱順雅女士	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
曾憲康先生	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
蘇嘉雯女士	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
巫成鋒先生	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
楊智恒先生	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
譚駿賢先生	屯門區議員	上午 9:32	上午 11:35
陳偉明先生	增選委員	上午 9:46	上午 10:34
陳滙熙先生	增選委員	上午 9:32	會議結束
葉栢榮先生	增選委員	上午 9:32	上午 10:45
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

王國良先生	運輸署高級工程師 4/運輸策劃
杜志強先生	運輸署高級運輸主任/鐵路 1
劉啓翔先生	路政署工程項目統籌/行人通道上蓋 2-3
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
李侃陵先生	九龍巴士（一九三三）有限公司經理（策劃及發展）

列席者

梁子康先生	民政事務總署屯門民政事務助理專員（二）
梁俊謙先生	運輸署高級運輸主任/屯門 1
謝秀清女士	運輸署高級運輸主任/屯門 2
程凱盈女士	運輸署工程師/房屋及策劃/新界西
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）
林志強先生	城巴有限公司助理營運經理
溫惠炎先生	九龍巴士（一九三三）有限公司經理（項目）
黃子豐先生	龍運巴士有限公司車務主任

缺席者

陳文偉先生	屯門區議員
甘文鋒先生	屯門區議員
甄紹南先生	屯門區議員

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」）第六次會議。

2. 主席表示，九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）襄理（車務）楊晉瑋先生已經調職，他代表委員會歡迎接替他的溫惠炎先生，並感謝楊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 年第五次會議記錄

5. 交委會一致通過上述會議記錄。

IV. 討論事項

(A) 公共交通策略研究 - 輕鐵可載客量 **（交委會文件 2018 年第 62 號）**

6. 主席歡迎運輸署高級運輸主任/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和助理公共關係經理－對外事務林圓女士出席會議。

7. 運輸署杜先生表示，政府在 2017 年 6 月發表《公共交通策略研究》，當中提出數項改善輕鐵設施及載客量的建議。就此，有關部門和港鐵曾於 2017 年 7 月向交委會簡介輕鐵路線重組方案。在收集委員的意見後，港鐵再於 2018 年 7 月向委員介紹修訂方案。經過上一次會議後，港鐵進一步修改有關方案，包括加快投入新輕鐵車輛、增加雙卡車輛的比例、增加 505 和 507 的車輛數目、調整繁忙和非繁忙時間的班次，以及改善月台設施。

8. 港鐵張先生表示，感謝委員於上一次會議就輕鐵路線重組方案提供意見，經研究有關意見後，港鐵建議保留 614 及 615 線，並略為調整兩線的班次，同時加密 614P 及 615P 的班次，令抵達車站的各路線輕鐵班

次更平均，輕鐵系統從而有空間供新增車輛有效運作。他強調輕鐵優化方案是為了解決輕鐵系統擠塞，以有效提升輕鐵的載客量。港鐵曾比較優化路線後投入新車輛的載客量及按現有運作模式投入新車輛的運載力，前者的載客量較後者高出一成。換句話說，若直接於現有運作模式下加入新車輛，難以有效提升載客量，更會加劇擠塞。配合優化方案，雙卡車輛比例更會由 36%調升至 45%。港鐵稍後會詳細講解屯門區內的各個輕鐵站將如何受惠於最新方案，而港鐵亦會多方面增加資源配合有關方案的推行，包括改善兆康站和其他輕鐵站的乘客資訊系統，並於繁忙時間加派人手協助維持秩序等。根據觀察，屯門區的輕鐵乘客大多在區內上落，相信方案能惠及大部分屯門居民，同時平衡長途乘客的需要。港鐵預計有關方案將理順整個輕鐵系統，並大幅增加載客量，令乘客直接受惠。

9. 港鐵辜先生透過投影片（見附件一）簡介最新輕鐵路線優化方案。

10. 主席表示，投影片中的模擬資訊系統以紅色顯示「兩分鐘」，他詢問港鐵原因。

11. 港鐵辜先生回應表示，投影片的資訊顯示方式只是模擬效果，而紅色字體代表接著下一班列車的預計抵站時間，使用紅色主要是方便乘客識別。港鐵現正研究該系統的整體資訊顯示安排。

12. 委員提出第一輪意見和提問如下：

(i) 表示方案明顯未能改善輕鐵良景站和新圍站的班次。以 615 為例，其班次由每 10 至 18 分鐘一班改為每 18 至 19 分鐘一班，加上繁忙時間亦未能提供雙卡車輛服務，顯然會削弱屯門西北區的交通服務。此外，港鐵提出此方案，務求改善元朗區輕鐵的行車情況，故建議調整 615 的班次，並提議乘客在兆康站轉乘前往元朗，另一邊廂卻加密 610 特別班次。她不認為上述方案能帶來實質改善。615 現時仍以單卡車輛提供服務，故繁忙時間甚為擠逼，港鐵卻仍然不願落實於繁忙時間以雙卡車輛行走 615，故她反對港鐵削減 615 的班次；

(ii) 表示輕鐵通車 30 年，輕鐵藍地站每逢早上繁忙時間均十分擠逼，惟擴闊該站月台的工程仍未展開，故他要求港鐵於早上繁忙時間加派人手維持秩序，以免發生意外。此外，他曾三次提交討論文件要求延長輕鐵泥圍站的上蓋，卻仍然不獲港鐵接納。另一方

面，輕鐵基本上壟斷區內的交通接駁服務，惟鄉郊區的居民須步行近半小時才能前往輕鐵站，港鐵卻不願開辦接駁巴士服務，故他不認為港鐵有心改善服務。輕鐵路線重組方面，途經輕鐵藍地站的班次變化不大，惟他希望政府長遠考慮架空輕鐵系統，以免輕鐵於青麟路撞翻泥頭車的意外再次發生。他另對港鐵未有委派職級較高的代表出席會議表示不滿；

(iii) 表示港鐵年賺百億，理應完善輕鐵設施，故港鐵不應將有關工作與輕鐵優化方案捆綁，並要求港鐵盡快改善輕鐵站的設施，彰顯其改善輕鐵服務的決心。此外，港鐵往往未能在繁忙時間提供雙卡車輛服務，反而在下午三至四時或晚上九至十時等非繁忙時間才提供雙卡車輛服務。雖然港鐵承諾將雙卡車輛的比例由 36% 提升至 45%，但他擔心港鐵無法在實際運作中履行有關承諾。事實上，委員一直要求港鐵提供雙卡車輛服務和增加班次等，惟是次的修訂方案不但未有落實有關要求，更將 614 和 615 於繁忙時間的班次由每 10 至 18 分鐘一班改為每 18 至 19 分鐘一班。因此，他要求港鐵再次優化有關方案；以及

(iv) 表示由屯門碼頭開往市中心方向的輕鐵班次理論上會途經屯門泳池站、豐景園站、兆麟站和安定站，而投影片顯示於早上最繁忙一小時途經安定站的班次將由 48 架次增至 52 架次，故他詢問港鐵這是否代表上述所有輕鐵站的班次亦會增至每小時 52 架次。他另要求港鐵詳細交代上述新增架次的服務詳情，例如路線安排和服務時間等。

13. 主席表示，投影片顯示優化方案實行後建生站於早上最繁忙一小時的車卡流量有所增加，他詢問有關數字是否同時反映良景站和田景站的情況。他另希望港鐵表達得更為清晰，否則委員難以理解。

14. 港鐵張先生回應表示，投影片只列舉部分輕鐵站作例子，並顯示優化方案實行後將途經該站的班次數目。優化方案若能實施，途經其他與建生站一樣路線的輕鐵站，班次數目亦會同樣增加。

15. 主席詢問若優化方案得以落實，每小時行經良景站、田景站和屯門醫院站的輕鐵架次是否將提升 14%。

16. 港鐵辜先生表示，途經良景站的班次數目預計由每小時 35 架次增至 38 架次。

17. 主席表示，以班次數目作比較會較為清晰。此外，若是次方案涉及削減班次，相信委員不會同意；根據港鐵簡報，有關方案能提升服務水平，然而委員亦須考慮市民的意見。

18. 委員提出第二輪意見如下：

(i) 表示大多市民並不知道港鐵曾建議將 615 班次減少至每 21 至 23 分鐘一班，故他們只會覺得港鐵將有關班次由每 10 至 18 分鐘一班削減至每 18 至 19 分鐘一班。事實上，乘客一直希望加強屯門往來元朗的輕鐵服務，而委員亦多次要求港鐵提供雙卡車輛服務，故他認為是次的方案根本未能改善輕鐵的服務水平。港鐵指雙卡車輛的比例將由 36% 提升至 45%，他要求港鐵解釋有關詳情。改善月台設施方面，委員多次建議改善月台的無障礙通道、上蓋、乘客資訊顯示屏和八達通收費器等，故港鐵應優先改善有關設施，以照顧有特別需要的乘客。此外，文件並未提及方案實施後可能出現的問題及解決方法，例如如何理順擠逼月台的運作等。總括而言，輕鐵服務自 2017 年至今仍未見任何實質改善，而港鐵不但未能承諾提供雙卡車輛服務，更提出削減班次，故他反對是次的優化方案；

(ii) 表示 614 和 614P 投入服務多年，已成為屯門東居民前往元朗的主要交通工具。然而，港鐵甚少以雙卡車輛提供有關服務，以致車廂十分擠逼，部分候車乘客更未能上車。他曾要求以雙卡車輛提供有關服務，但港鐵現在卻提出削減上述路線的班次，故他不認同該方案能改善現時的輕鐵服務。他另建議港鐵於早上繁忙時間派員視察輕鐵景峰站的候車情況，以體察乘客的苦況，並再次要求港鐵於繁忙時間加派雙卡車輛行駛 614 路線；

(iii) 表示是次的方案較 2018 年 7 月的方案略有進步，惟與委員的期望仍有落差，她相信大部分委員依然難以接受此方案。港鐵本想改善元朗區的輕鐵行車情況，故建議將 614 和 615 的班次由每 10 至 18 分鐘減至每 18 至 19 分鐘一班，但同時加密 610 特別班次，她認為這無法改善該區輕鐵的行車情況，更會直接增加 614 和 615 乘客的候車時間。她另建議港鐵考慮將用於加強 610 服務的車輛改為投放於 614 和 615 路線。月台設施方面，她認為港鐵應持續改

善月台設施，無論委員是否支持是次優化方案，港鐵亦應落實有關建議，更不應以落實優化方案作為改善月台設施的交換條件。她要求港鐵提供改善輕鐵月台設施的詳情，例如改善時間表和具體地點等；

- (iv) 表示港鐵屢次嘗試說服委員接受方案，但她認為委員應清楚了解有關詳情後才作決定。她同意現時方案較之前有所進步，但仍然難以令人接受。港鐵建議 614P 和 615P 由現時每 9 至 12 分鐘一班加密至每 6 至 9 分鐘一班，惟她質疑港鐵能否保證其班次穩定性，否則實際運作時可能仍是每 12 分鐘一班。港鐵同時建議 614 和 615 由舊方案的每 21 至 23 分鐘一班改為每 18 至 19 分鐘一班，非繁忙時間則維持每 21 至 23 分鐘一班，若有關班次稍有誤點，乘客的實際候車時間可能長達 30 分鐘。由於班次愈來愈疏，她預計有關路線將愈來愈不受乘客歡迎，日後港鐵或會以客量下跌為由而取消有關服務，故她不接受上述安排。她另要求港鐵交代新方案正式實施後，預計每天會有多少乘客在輕鐵兆康站轉車。事實上，輕鐵兆康站本身已經非常繁忙，繁忙時間每條隊伍均有十多名乘客候車。她認為該站三角形設計的月台根本無法容納龐大客量，況且部分乘客須經過馬路、路軌和梯級方可轉車，對輪椅使用者和攜同嬰兒車的乘客非常不便。她又要求港鐵說明有關方案實施前後分別有多少車輛行走 614、615、614P 和 615P 路線；
- (v) 表示港鐵建議加密 614P 和 615P，但同時削減 614 和 615 的班次，等同要求大部分乘客於輕鐵兆康站轉車。該站三角形設計的月台人多擠逼，難以容納大量乘客，加上鄰近的欣田邨已經入伙，預計會為該站帶來更多人流，故他認為港鐵是次提出的方案實在是置乘客安全於不顧。居民亦普遍不認同港鐵削減 614 和 615 的班次，因此他並不同意此方案。另外，港鐵應持續改善月台設施，包括輕鐵建生站，而不應利用改善月台設施來換取委員支持有關方案；
- (vi) 表示屯門居民主要依靠輕鐵來往元朗，而委員曾多次要求加密班次和以雙卡車輛提供服務，但港鐵多年來均不予答應。事實上，輕鐵服務已供不應求，月台亦十分擠逼。以屯門碼頭開往市中心方向的路線為例，大部分車輛在第二個輕鐵站已幾近客滿，駛至安定站時，候車乘客已無法上車。此外，月台的乘客資訊顯示屏所列出的預計到站時間亦不準確。她認為運輸署和港鐵應整體檢

視區內居民的乘車需求，並作出相應改善，加上區內人口不斷增加，例如欣田邨已經入伙，故她不同意港鐵逼使乘客在兆康站轉車，並表示不接受是次的優化方案；

- (vii) 表示是次的方案較舊方案略為改善。他曾於開學時在輕鐵鳴琴站視察輕鐵的運作情況，並發現於早上六時四十五分至八時的輕鐵班次並不穩定，有兩至三班輕鐵車輛同時駛至，亦曾試過近 20 分鐘仍未有任何列車到站，以致候車乘客不斷累積，月台擠得水泄不通。另一邊廂，505 卻可能於非繁忙時間提供雙卡車輛服務。由此可見，輕鐵班次並不穩定，令乘客難以預算，故他希望港鐵研究如何改善有關問題，並再次優化方案；
- (viii) 表示是次的方案較舊方案有所改善，並希望港鐵能進一步作出改善。港鐵表示若實施有關方案，輕鐵的整體載客量可提升約 10%，但仍未能追上區內的人口增長，故港鐵應進一步改善輕鐵服務。他認為港鐵並非無意改善輕鐵服務，而是缺乏輕鐵車輛資源，故建議港鐵暫緩更換第二期輕鐵車輛，並將早前購入的新車輛直接投入輕鐵系統。此外，隨着未來人口增長，港鐵應再增購十輛或以上車輛。他另指出港鐵不應將提升月台設施和更改路線安排合為一談，並希望港鐵詳細交代改善月台設施的詳情。他希望港鐵以民為本，繼續加強輕鐵服務，並持續投放資源以作改善；
- (ix) 表示港鐵建議將 615 繁忙時間的班次由每 10 至 18 分鐘改為每 18 至 19 分鐘一班，明顯是服務上的倒退。雖然行經建生站的輕鐵會由每小時 22 架次增至 25 架次，但每小時行經該站的輕鐵架次總數與班次穩定性沒有直接關係，故乘客未必直接受惠。他認為只有穩定而頻密的班次才能疏導乘客，故建議港鐵考慮將該站的整體班次數目調整為單卡車輛每小時 25 架次，藉此提供較頻密的班次。此外，港鐵不應將輕鐵路綫安排與改善月台設施捆綁，他並希望港鐵能提出真正改善輕鐵服務的方案；
- (x) 表示是次的方案有所進步，包括建議改善月台設施和改善乘客指示系統等，但港鐵不應以此作為交換條件，反而應持續改善和提升有關設施。事實上，屯門區內人口不斷增加，例如第 28 區將新增逾 2 900 個單位以及第 17 區將增加 3 550 個單位，預計日後區內的輕鐵服務將難以應付新增人口的需求。然而，港鐵因應元朗區

的行車情況而提出班次調整，惟方案只是挖肉補瘡，未能真正改善整體輕鐵服務，故她希望港鐵因應未來人口增長，再次審視有關方案，並作出真正惠及居民的改善；以及

- (xi) 表示方案無異於逼使建生、寶田、良景、新圍、田景、欣田、安定、友愛和景峰的居民前往兆康站轉車，但該站的三角形設計難以容納大量乘客。若運輸署批准港鐵實行有關方案，而日後出現任何意外，署方實責無旁貸。此外，他預計日後乘客轉車前往元朗需時甚久，故他堅決反對有關方案。

19. 港鐵辜先生綜合回應如下：

- (i) 表示港鐵提出輕鐵優化方案，正是為了解決輕鐵班次不穩定的問題。輕鐵不時因為路面情況而受阻，故列車預計到站時間會按需要作出實時調整；
- (ii) 表示港鐵會整體增加車輛數目，包括雙卡車輛，故日後整體載客量會有所提升。在不實施題述方案的情況下增加車輛未必能有效增加輕鐵系統的運載力；若有關方案得以落實，整個輕鐵系統反而會有更多空間承受新增車輛，在班次較平均的情況下可有效運用，服務乘客；
- (iii) 表示在早上最繁忙的一小時內，614 和 615 現時約有 200 名乘客會在列車駛至兆康站後留在車上以前往元朗。港鐵預計若有關方案得以實施，有關路線的運載力將提升至 1,000 名乘客，將大幅改善該站的客流情況，並完全可照顧上述 614 及 615 線乘客需要。此外，大部分乘客只需在兆康站作同月台轉乘，無須橫過路軌；
- (iv) 表示雖然 614 和 615 會由每 10 至 18 分鐘一班調整至每 18 至 19 分鐘一班，但現時有關路線不時因行車受阻而未能按上述時間到站提供服務。現時各有七輛車行走 614 和 615 路線，而每小時會有四輛車駛經兆康站，若方案得以落實，每小時仍會有三輛 614 和 615 駛經兆康站。此外，港鐵會增加 614P 和 615P 班次，而現時每小時會有五輛車駛經兆康站，日後則會提升至每小時八輛車；
- (v) 表示若能落實計劃，班次理順而系統擠塞情況有改善後，來年可新增達四輛輕鐵車輛投入服務，而新增的車輛多會用作提供雙卡

車輛服務；

- (vi) 表示港鐵去年投放逾 80 億元作鐵路設備的維修及更新，多年來持續投放資源改善輕鐵設施及服務，例如輕鐵大棠路站和藍地站等。若有需要，港鐵樂意聯同委員前往各輕鐵站實地視察；以及
- (vii) 表示繁忙時間的雙卡車輛比例將由 36% 提升至 45%。

20. 主席表示，委員已就此議題充分表達意見，他建議將此項議題轉交屯門區內交通問題工作小組跟進。

21. 有委員對港鐵堅持削減 615 班次表示遺憾，隨即離席抗議。

22. 有委員表示，港鐵應考慮架空輕鐵系統。

23. 主席表示，此議題將交由屯門區內交通問題工作小組跟進。

24. 有委員認為交委會應續議此項議題，不宜交由工作小組處理。

25. 主席回應表示，他早已表明只會用一小時處理此項議題。

26. 有委員再次反對港鐵削減 614 和 615 的班次。

[此時，多名委員同時發言，主席宣布休會五分鐘。]

27. 主席宣布復會，並請港鐵作出回應。

28. 港鐵張先生綜合回應如下：

- (i) 表示輕鐵系統部份路段經常出現擠塞，若再投放新車輛，輕鐵的班次穩定性只會更差，故港鐵提出輕微更改部份路線的班次以理順整個系統的運作，務求令投放新車輛的效果更為顯著。若單靠新增資源便能解決問題，港鐵亦不會多次準備修訂方案，並與委員討論；
- (ii) 表示行經元朗大馬路及青山公路（屯門至元朗段）的輕鐵路綫因班次時間不同，以致經常擠塞，繼而影響 610、614 和 615 於屯門區

內的服務，故港鐵提出改善方案，以免元朗擠塞情況影響屯門區；

- (iii) 表示港鐵必須微調屯門區內的輕鐵服務，才能理順屯門區的輕鐵服務，以及增加區內整體的輕鐵班次及載客量，惟有關調整會導致部分前往元朗的乘客須在兆康站轉車。他強調港鐵並沒有減少投入輕鐵系統的資源，反而會陸續增加新資源，務求新增資源更有效發揮作用；
- (iv) 表示希望委員明白輕鐵系統有一定限制，因此港鐵必須微調屯門區內的輕鐵服務。若港鐵未能試行有關計劃，並於明年直接將新車輛投入輕鐵系統中，日後輕鐵的運作情況只會比現在更不理想。若委員希望港鐵按現有運作模式增加新車輛，港鐵會尊重委員的意見，惟他指出這並不是最理想的運作模式。他重申，港鐵一直用心做好服務，亦會持續投放資源作出改善，故他希望委員考慮讓港鐵試行有關方案，雖然方案會令少量乘客在兆康站轉車，但大部分居民均會受惠；以及
- (v) 表示港鐵會後須詳細檢視在現時的路綫班次不變情況下，新增車輛如何調配方能有效服務乘客，如有進一步資訊會向委員匯報。

29. 主席詢問港鐵會否考慮撤回方案。如會，他則不再處理此項議題。

30. 港鐵張先生表示，港鐵當然希望委員讓港鐵試行有關方案，但若委員堅決反對，港鐵唯有撤回方案，並會直接於現有輕鐵系統投放新增車輛。

31. 主席表示，既然港鐵撤回方案，交委會暫時無須處理有關議題，他請港鐵於新車輛投入服務後適時報告有關情況。

(B) 擬於屯門區內增設單車泊位設施
(交委會文件 2018 年第 63 號)

32. 主席歡迎運輸署高級工程師 4/運輸策劃王國良先生及路政署工程項目統籌/行人通道上蓋 2-3 劉啓翔先生出席會議。

33. 運輸署王先生表示，運輸署早前曾研究改善九個新市鎮的單車徑及單車泊位設施，有關研究已於 2017 年完成，並提出短、中和長期的改善方案。短期方案建議在屯門區增設 132 個單車泊位，有關工程已於 2018 年中完成。而運輸署亦曾於上一次會議向交委會簡介中期方案的改善措施，並得悉委員希望署方再就有關建議作詳細諮詢。因此，署方已個別聯絡相關持份者，並略為修改有關方案。他透過投影片（見附件二）簡介文件內容。

34. 有委員對題述方案表示支持。他另表示，新青街和新墟街市對出橋底的單車泊位有甚多廢棄單車，擺放得雜亂無章，顯示運輸署於單車泊位落成後未有作出監管；另一方面，兆康苑附近設有逾百個單車泊位，使用率卻不高。雖然屯門民政事務處會聯同食物環境衛生署及地政處清理違例停泊的單車，但該行動甚少清理單車停泊處。因此，他希望運輸署派員監察單車停泊處的使用情況，並加強管理。

35. 有委員表示，支持署方增加單車泊位。他另指不少單車泊位被共享單車、手推車和買餸車等佔用，更不時堆積垃圾，以致單車使用者未能享用有關設施，顯示運輸署設置單車泊位後便疏於管理。此外，雖然署方積極設置單車泊位，但市民對於使用單車泊位的意欲不強，以致部分單車停泊處的使用率不高。由此可見，增加過多單車泊位會衍生不同管理問題，故他希望運輸署加強管理。此外，現時有關部門按《土地（雜項條文）條例》清理單車前，須給予 48 小時通知，惟車主在通知期內稍為移動單車的停泊位置，有關部門便無法依例清理有關單車，故他希望有關部門研究修訂有關法例。

36. 主席請運輸署考慮委員提出的意見。

(C) 無樁式自助單車租賃業務守則
（交委會文件 2018 年第 64 號）

37. 運輸署王先生表示，自 2017 年初起陸續有私人公司在香港不同地點擺放單車，並透過手機應用程式開放予市民自行租賃，俗稱共享單車。這些公司的業務性質與傳統單車租賃公司無異。由於有關業務引起不少問題，故運輸署提出制訂《無樁式自助單車租賃業務守則》（下稱「守則」）。他透過投影片（見附件三）簡介文件內容。

38. 委員提出以下意見和查詢：

(i) 表示共享單車引起不少社區問題，以致居民怨聲載道，他擔心守

則變相鼓勵居民以單車代步，令問題惡化。屯門區的單車徑斷斷續續，而單車可於馬路行走，加上青山公路和屯門鄉郊的道路並不完善，故鼓勵單車代步或會對單車使用者及駕駛人士構成危險。事實上，早年便有單車使用者在紫翠花園附近遇上交通意外身亡。由於共享單車引起的問題甚多，署方不宜鼓勵市民以單車作短途接駁交通工具；

- (ii) 表示由於守則沒有約束力，業界在守則推行初期或會配合，惟一段時間過後，其成效或會成疑。此外，輕鐵河田站、蔡意橋站和澤豐站的三個路口經常出現行人、單車和輕鐵爭路的情況，險象環生，當中河田站更曾發生意外，故他要求運輸署推出守則前先改善有關路段，免生危險。另一方面，運輸署在單車徑路口設置彈性膠柱代替鋼矮柱，反而未能令單車使用者在單車徑末端減速，故他希望運輸署改善單車相關設施時，應顧及其他道路使用者的安全。單車相關法例方面，署方表示相關部門可按《道路交通(泊車)規例》及《簡易程序治罪條例》清理造成阻礙的單車，惟未有嚴厲執法，故他建議政府外判有關工作，以提升處理單車阻街等投訴的效率。此外，現時並沒有法例規定單車使用者駛至路口時下車，反映政府有必要檢視及修訂相關法例，以配合即將推行的守則；
- (iii) 表示首間共享單車公司進駐香港後已引起不少問題，例如有使用者貪圖方便隨處停泊單車。有共享單車使用者更會將單車停泊於私人屋苑範圍內，以致屋苑的管理公司須將單車搬運至屋苑外才能由其所屬公司收回，故她詢問運輸署如何處理有關情況。她曾要求相關部門推出業務守則供營辦商遵守，故署方現時推出相關守則已屬進步。此外，早前有共享單車公司結業，惟市民只能取回按金，卻未能領取帳戶中的餘額，她詢問署方如何提供協助。署方即將推出的守則亦未有涵蓋營辦商結業的善後措施，包括如何協助市民取回帳戶中的餘額等；以及
- (iv) 表示共享單車只是利用政府資源牟利的商業行為。她同意運輸署推動「綠色出行」，惟屯門大部分屋苑鄰近車站，市民無需尾程接駁，而鄉郊區的居民大多已經自備單車往返住所及車站，故目前市民租用共享單車大多作休閒用途。目前政府對於共享單車的管理非常混亂，故此推出有關守則已是進步，但政府長遠須考慮訂立政策及法例。她認為現時單靠《土地(雜項條文)條例》清理違

例停泊單車並不足夠，更不時遇上執法困難，故相關部門必須立法及訂立罰則，以作規管。

39. 主席總結表示，推出有關守則並不足夠，政府長遠須考慮立法以加強規管。他並請運輸署考慮委員的意見。

(D) 要求於恆貴街路旁增劃泊車錶位

(交委會文件 2018 年第 65 號)

40. 運輸署程女士表示，加設路旁泊車位，須平衡交通流量、上/落客貨活動的需要和泊車需求等各種因素。車輛應盡可能在建築物內或街道以外的停車場停泊，以便盡量將路面空間供交通運行和路旁上落客貨活動使用，及改善道路環境。恆貴街附近物業(如南浪海灣、嘉悅半島和屯門中央廣場停車場)的停車場共提供約 500 個泊車位予住客、訪客及寫字樓用戶使用。屯門中央廣場另設有公眾停車場，提供共 325 個公眾泊車位。此外，該區的屯義街和海華路設有多個短期租約公眾停車場，合共提供約 700 個公眾泊車位。據署方調查所得，上述公眾泊車位的日常使用率約為八成多。署方會繼續監察該區的泊車設施使用情況，在有需要時會加設合適的設施。就車輛違例停泊的情況，於本年 8 月 29 日，在屯門區議會區內交通工作小組安排下，署方聯同當區議員、工作小組召集人及警方到恆貴街一帶進行實地視察，以了解該區車輛在路旁停泊的情況和議員的關注。鑑於大型車輛在路旁停泊會阻礙行人的視線，署方擬於附近的海華路加設相關泊車位，以舒緩大型車輛在恆貴街路旁停泊的情況。署方將就該方案諮詢相關部門，並透過屯門民政事務處諮詢地區人士，如獲同意，便會落實。

41. 主席請運輸署諮詢文件第一提交人及當區議員的意見，並將此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

(E) 要求 B3 系列跨境巴士全面增設行李架

(交委會文件 2018 年第 66 號)

42. 文件提交人之一表示，B3 系列主要接載跨境乘客，故多數乘客都會攜同行李登車，但現時 B3 系列不少車輛都未有設置行李架，以致有乘客將行李擺放於傷殘人士的位置，更不時出現行李堆積如山的情況，不但影響乘客上落，行車途中更有行李箱在車廂內隨意滑動，影響行車和乘客安全。因此，她希望運輸署與城巴共同研究如何改善有關問題。

43. 有委員表示，B3 系列的乘客大多帶同行李乘車，但並非所有車輛均設有行李架，以致乘客唯有將行李放在傷殘人士的位置，而他們亦難以整理所有行李的擺放方式，情況頗為混亂。因此，城巴有必要考慮增派設有行李架的車輛行走有關路線。

44. 城巴林志強先生表示，城巴得悉大部分跨境乘客都帶同行李乘車，在正常編制下，城巴會派設有行李架的車輛提供有關服務，但在假日等需求高峰期，城巴會抽調其他車輛行走有關路線，故部分車輛未必設有行李架，而城巴會加派前線人員在站頭指導和協助乘客擺放行李。城巴近日知悉有部分班次的行李擺放不善，並已馬上作出調查，而近日亦未見同類情況。此外，巴士車廂內亦設有標示，提醒乘客善用行李架。他希望委員明白在假日高峰期，城巴未必能加派設有行李架的車輛，而加設行李架亦會佔用車廂空間，惟城巴會盡量平衡乘客需求和行車安全。

45. 主席表示，城巴應透過不同辦法解決有關問題，例如設置可隨時摺疊的活動型行李架等，以善用車廂空間及保障乘客安全。

46. 有委員表示，每逢星期五、六及日，屯門市中心 B3X 巴士站的人龍非常長，而且大部分乘客都帶同行李箱，她詢問城巴如何透過前線人員管理有關情況，例如會否在傷殘人士位置放滿行李後便不再上客等。她另要求城巴加派設有行李架的車輛行走有關路線。

47. 有委員表示，城巴不但要考慮加設行李架，還要加強對乘客行李的管理，包括考慮修訂營運條款等。短期措施方面，城巴可考慮增派車輛及在站頭將乘客分流。

48. 主席表示，城巴可考慮在站頭將乘客分流，例如分為攜同行李的乘客及沒有行李的乘客，他並請城巴考慮委員的意見。

(F) 要求開設來往轉車站到屯門碼頭的巴士線

(交委會文件 2018 年第 67 號)

49. 文件第一提交人表示，屯門公路巴士轉乘站（下稱「轉乘站」）啟用至今，愈來愈多乘客在該處轉乘巴士。每逢下午繁忙時間，在往屯門方向轉乘站候車前往第 18 區的人龍最長。據她調查所得，這亦是乘客最期望改善的問題之一。因此，她建議晚上七時三十分至八時在深井或轉乘站增加巴士線，疏導在轉乘站候車前往屯門碼頭的乘客。

50. 運輸署梁俊謙先生表示，除了第 59M 和 59X 號線外，在下午繁忙時間乘客亦可選擇第 259D 和 259X 號線前往屯門碼頭一帶，而上述兩條路線的排隊位置與第 59M 和 59X 號線設於同一候車區，故乘客可同時等候上述四條路線。第 59M 號線於下午繁忙時間前往屯門碼頭方向的班次為每三至六分鐘一班，而第 59X 號線則為每四至九分鐘一班。根據署方最近進行的調查，第 59M 和 59X 號線在下午繁忙時間提供的平均聯合班次為每兩至三分鐘一班。就文件提出在轉乘站增加巴士線的建議，由於路面交通情況每日不同，空載車輛有機會緊隨第 59X 或 59M 號線的班次到站，故其客量未必充足。此外，轉乘站空間有限，空載車輛難以在該站作長時間停留，故署方對此建議有所保留，惟署方會與九巴留意第 59M、59X、259D 和 259X 號線的客量。

51. 有委員表示，259D 和 259X 的路線較為迂迴，而且收費較貴，故她認為署方的回應不切實際，並希望署方慎重考慮文件的建議。

52. 委員提出以下意見和查詢：

- (i) 表示同意題述建議。轉乘站下午繁忙時段（約六時至八時）的人流甚多，如運輸署或巴士公司認為轉乘站仍可應付上述時段的人流，他希望署方或巴士公司提供有關數據。他要求署方於上述時段加開短途循環巴士線以作分流，而具體走線和服務時間等安排可留待工作小組詳細討論；
- (ii) 表示同意題述文件的內容。轉乘站本來有三條前往屯門碼頭的巴士路線，包括 59A、59M 和 59X，但自從 59A 服務調整後，乘客只能選乘 59M 或 59X。雖然 59M 和 59X 的聯合班次約為每兩至三分鐘一班，但美樂花園、蝴蝶邨和兆山苑的居民只能選乘 59M，而此路線的班次為每五至六分鐘一班，若遇上脫班，繁忙時間可能每十分鐘才有一班車，而非繁忙時間更可能 12 至 13 分鐘才有車，情況並不理想。此外，59M 自荃灣總站開出後多已客滿，亦只有少數乘客會在轉乘站下車，故於轉乘站候車的乘客根本難以上車。他一直要求運輸署加密 59M 的班次，若署方未能回應此項訴求，他建議署方考慮在轉乘站開設來往屯門碼頭一帶的巴士循環線。他另建議續議此項議題或將之轉交工作小組跟進；以及
- (iii) 表示認同其他委員的意見。往屯門方向的轉乘站上以 59M 和 59X 的人龍最長，而且排隊情況十分混亂，加上 59M 途經轉乘站時多

已客滿，候車乘客難以上車，故她希望運輸署正視有關問題，並於轉乘站加開兩至三個班短途特別車往屯門碼頭以疏導客流。

53. 主席建議運輸署研究下午繁忙時間於轉乘站加開一至兩班車往屯門碼頭以疏導乘客。

54. 九巴溫惠炎先生表示，下午繁忙時間往屯門方向轉乘站上最長的候車人龍，是前往屯門碼頭的隊伍，而 59M、59X 和 259D 的整體班次約為每一至兩分鐘一班。雖然部分乘客須等候多於一個班次方能上車，但總候車時間只需約四至六分鐘。就文件的建議而言，由於下午繁忙時間往屯門方向轉乘站已非常擠逼，故於該處擺放空載巴士的可行性不高，而將空載巴士設於轉乘站下層亦難以吸引乘客，惟九巴會繼續留意 59M 的服務水平。

55. 主席表示，此項議題將轉交屯門對外交通工作小組跟進。

屯門對外
交通工作小組

(G) 要求引入「智能停車場」善用空間 紓緩泊車位不足
(交委會文件 2018 年第 68 號)
(運輸署的書面回應)
(規劃署的書面回應)

56. 主席表示，運輸署及規劃署於會前提交了書面回應，秘書處於 9 月 19 日將有關的書面回應分發予各委員。

57. 文件第一提交人表示，香港汽車數量愈來愈多，停車位卻不足。荃灣區正計劃興建智能停車場，當中會透過引入機械設施及減少停車場內的車道空間，以提升車位數目，有關計劃預計可將 500 個停車位倍增至 1 000 個。因此，他建議署方考慮於屯門區落實類似計劃。此外，運輸署透過「香港行車易」提供約 60 多個停車場的實時車位數目，但參與計劃的停車場數目甚少，而房屋署轄下部分停車場亦未能提供車位數目的準確數字。以兆康苑停車場為例，有關程式並未能顯示剩餘車位數目，只能顯示「滿載」或「有位」，故他希望署方鼓勵更多停車場營辦商參與有關計劃。

58. 運輸署程凱盈女士表示，她會轉交上述意見予該署負責有關研究的部門考慮。

59. 主席詢問文件第一提交人是否同意此項議題轉交工作小組跟進。

60. 文件第一提交人表示，荃灣區已有計劃興建智能停車場，反映署方已一直進行有關研究，故他要求署方交代何時於屯門落實有關計劃，並促請署方提交工程時間表。

61. 主席表示，此項議題短期內難有進展，建議交由工作小組跟進。

62. 有委員表示，既然荃灣已有興建智能停車場的計劃，署方應簡單交代該計劃的詳情，並說明屯門區的初步方向。她認為署方的回應過分草率，令人難以接受，並同意將此項議題交由工作小組跟進。

63. 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

(H) 要求加強監管 46A 小巴服務
(交委會文件 2018 年第 69 號)
(運輸署的書面回應)

64. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，秘書處於 9 月 19 日將有關書面回應分發予各委員。

65. 文件第一提交人表示，小巴 46A 的服務強差人意，乘客不時投訴小巴脫班和誤點等。最近有乘客反映他於下午二時在屯門鄉事會路等候 46A 逾一小時仍未有車。由於該路線於上述時段交更，而司機往往在換班後才前往油站入油，以致每日下午二時至二時四十五分的服務受阻，故她曾向營辦商反映有關問題，並要求他們在交更時段另派車輛接替。昨日她在屯門市中心調查有關服務，並發現有一班車於下午二時十分到站，下一班則在二時三十三分到站。由於該路線的班次為每 15 分鐘一班，故上述第二班車已較服務詳情表訂定的時間遲八分鐘。此外，此路線的營辦商亦疏於管理車站設施，例如位於景峰豪庭的站牌已褪色、市中心站未設有站牌等。部分司機亦未有按既定行車路線提供服務，她曾目睹有小巴 46 不經屯門鄉事會路而直上屯門公路。她認為如有關營辦商無意改善服務，署方應考慮就有關服務重新招標。

66. 運輸署謝秀清女士表示，署方會不時安排實地調查專線小巴第 46A 號的服務，如發現有不妥善地方，會約見營辦商作出跟進。署方近日分

別於上、下午繁忙時間進行調查，發現該路線的整體班次分別約為每 13 分鐘及 15 分鐘一班，符合服務詳情表訂明的每 15 至 30 分鐘一班。運輸署已督促營辦商在交更時段不可影響現有班次，為提供穩定服務，營辦商會陸續於下午 12 時許編排不同交更時段，現時交更時段班次大致符合服務詳情表的規定。署方亦要求營辦商盡快更新 46A 的站牌，營辦商預計將於 2018 年 10 月完成有關工作，署方屆時會通知相關議員。此外，署方規定營辦商要按指定路線提供服務，而署方調查後亦未有發現違規情況，署方會繼續密切監察小巴 46A 的服務。

[會後補註：營辦商已於本年 11 月初分階段更新 46A 站牌，預計安裝工作於月內完成。運輸署會適時通知相關議員最新進展。]

67. 主席表示，如委員發現小巴服務營辦商有違規情況，可直接向運輸署反映意見。

68. 有委員表示，小巴 44 系列的班次不穩定。

69. 主席表示，此項議題是關於小巴 46A。

70. 文件第一提交人對運輸署的回應表示不滿，並重申她曾親眼目睹小巴 46 未有行經屯門鄉事會路而直上屯門公路。她另要求署方交代 46A 站牌何時完成更新工程。

71. 主席請運輸署直接與文件第一提交人聯絡。

運輸署

(L) 要求改善 43 線系列專線小巴服務

(交委會文件 2018 年第 70 號)

(運輸署的書面回應)

72. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，秘書處於 9 月 19 日將有關書面回應分發予各委員。

73. 文件第一提交人表示，委員不時投訴小巴服務，包括 43、46A 和其他路線等，然而署方一直回應指已督促有關營辦商並加強監察，惟服務水平仍未見改善。她曾於 43 小巴總站調查其服務水平，而署方亦不時抽查小巴服務的日常運作，但署方並沒有採取具阻嚇性的跟進措施，以致營辦商未有作出相應改善。此外，署方的書面回應指小巴服務會因路面的違例泊車問題而受阻，她認為此說法是本末倒置，並希望署方承認現

時小巴服務水平未如理想，繼而盡快着手解決有關問題。她要求署方交代有甚麼具阻嚇性的措施以監管小巴服務，以及會於甚麼情況下採取有關措施。

74. 主席詢問運輸署有否向有關營辦商發出警告信以及會否考慮取消其營辦權。

75. 有委員表示，不同委員先後就小巴 46A 及 43 提交討論文件，亦有委員提及小巴 44 系列的經營問題，反映區內的小巴服務未如理想。就此，她曾提交討論文件建議開辦來往上水和屯門的巴士服務，以彌補小巴 44 系列的不足，惟遭運輸署拒絕。事實上，市民經常向議員反映小巴服務的問題，然而署方屢次勸喻營辦商後仍未見改善，故她對署方監管小巴服務營辦商的機制表示質疑，並估計署方未有正式向有關營辦商發出警告信。營辦商在申辦有關路線的經營權時，應曾承諾提供穩定的服務，故署方應實地視察有關營辦商有否履行承諾。此外，她雖然未有就小巴 44 系列提交討論文件，但她樂意與運輸署代表前往該路線的新圍苑站頭聆聽乘客的意見。

76. 有委員表示，運輸署的回應指調查後發現有關服務符合服務詳情表的規定，惟乘客不時投訴小巴服務脫班，故她對有關結果表示懷疑。此外，署方雖有監察小巴服務，但未有設定罰則，以致小巴服務營辦商根本無意提升服務水平。她認為若小巴服務營辦商的表現長期未如理想，運輸署應切實考慮就有關服務重新招標，徹底解決有關問題。

77. 主席請運輸署就如何監察小巴服務與文件第一提交人聯絡。

78. 文件第一提交人再次要求運輸署交代署方對於服務表現未如理想的小巴服務營辦商有否設立任何罰則。

79. 運輸署梁先生表示，所有專線小巴服務營辦商必須按照服務詳情表提供服務。署方亦會實地調查不同路線的服務水平，並與營辦商作出相應跟進。如問題持續未有改善，署方不排除會發出警告信。根據署方現時的監察機制，運輸署會定期評核小巴服務營辦商的服務質素，包括服務水平、財務表現、乘客投訴個案、設施等方面，以及有否依照服務詳情表提供服務等。若評核表現未如理想，署方會考慮縮短其營運年期，甚至取消其客運營業證。署方一直按上述機制監察小巴服務營辦商的服務。

(M) 要求屯門青山公路全日循環線服務

(交委會文件 2018 年第 71 號)

80. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，秘書處於 9 月 19 日將有關的書面回應分發予各委員。

81. 身兼文件第一提交人的主席指出，青山公路沿線人口增加，加上 962 全日服務已被取消，該區居民可選擇的交通服務愈來愈少，故他於 2018 年 3 月 16 日曾建議開辦青山公路全日巴士循環線，該路線將途經轉乘站、青山公路、掃管笏和屯門市中心，以提升青山公路一帶的交通服務，惟至今未獲運輸署回應。雖然現時有 252B 於青山公路提供短途接駁服務，惟有關服務並未覆蓋整個青山公路範圍。

82. 運輸署梁先生表示，運輸署和巴士公司近年一直投放新資源，以加強青山公路沿線的巴士服務。就開辦全日巴士循環線的建議，署方會與巴士公司研究其可行性。若有新消息，署方會向相關議員匯報。

83. 主席表示，自 962 取消全日服務後，整個青山公路範圍的交通服務深受影響，故他希望九巴考慮開辦上述全日循環線。

84. 九巴溫先生表示，九巴對開辦有關服務態度正面，如委員有初步方向，九巴會着手制定具體建議供運輸署考慮。

85. 主席表示，運輸署就開辦有關服務已研究多年，反映署方未有關心青山公路居民的乘車情況。既然署方已開辦 252 為掃管笏居民提供短途接駁服務，他認為署方亦有能力開辦題述全日巴士循環線，以服務青山公路沿線居民。

86. 有委員表示，支持題述建議。青山公路每日早上繁忙時間均會因青盈路迴旋處行車情況而導致擠塞，令前往轉乘站的乘客受阻，故此運輸署和九巴應仔細研究有關循環線的走線，並建議將此項議題交由工作小組跟進。

87. 主席建議將此項議題交由屯門區內交通問題工作小組跟進。

88. 九巴溫先生表示，前往轉乘站的巴士服務屬於對外接駁，而有關服務亦與 61M 相關，故建議由屯門對外交通工作小組跟進有關議題。

89. 主席表示，最重要的是此項議題能在工作小組得到充分討論，至於由哪個工作小組跟進，他並沒有強烈意見。

90. 身兼屯門對外交通工作小組召集人的委員表示同意由其工作小組跟進此項議題。

91. 主席表示，希望有關服務得以落實，為青山公路沿線居民提供更多服務。他並同意由屯門對外交通工作小組跟進此項議題。

屯門對外
交通工作小組

(N) 要求城巴 962 線特別班次屯門(龍門至銅鑼灣摩頓臺)回復全日行走
(交委會文件 2018 年第 72 號)

92. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，秘書處於 9 月 19 日將有關的書面回應分發予各委員。身兼文件第一提交人的主席續表示，自 962 取消全日服務後，城巴未有履行於下午五時提供一至兩班車的承諾。

93. 城巴林先生表示，962 在早上繁忙時間往銅鑼灣方向和下午繁忙時間往屯門方向的客量需求符合預期。早上繁忙時間 962 的平均客量為六成多，下午繁忙時間則為四成半。繁忙時段以外，城巴亦提供其他服務予青山公路沿線的居民，例如 962B 於日間非繁忙時間往銅鑼灣方向的客量為三成多，下午非繁忙時段往屯門方向的 962B 客量則為五成多。由此可見，城巴於青山公路提供的巴士服務仍有剩餘載客力，但城巴會因應該區人口發展適時檢討有關安排。

94. 主席要求城巴履行承諾，於下午五時許提供一至兩班 962 服務。然而，若運輸署和九巴同意開辦往來轉乘站和屯門市中心的全日巴士循環線，他對城巴會否提供有關服務沒有強烈意見。

(O) 港鐵接駁巴士線 K51 屯門(富泰至大欖)來回程均要途經轉入三聖
總站

(交委會文件 2018 年第 73 號)

95. 身兼文件第一提交人的主席表示，三聖邨人口老化，而受青山公路擴闊工程的司法覆核案件影響，三聖邨對出的行人天橋未能如期加建升降機，以致該邨長者難以外出。由於長者大多步履蹣跚，不便橫過馬路，故希望港鐵巴士 K51 來回方向的車站均設於三聖輕鐵巴士總站（恒福花園），以便長者外出。

96. 港鐵林女士表示，有關建議須轉交該公司巴士部作詳細研究，若有需要，港鐵會邀請主席前往該邨實地視察。

97. 主席表示，他會與港鐵進行實地視察。

98. 有委員表示，同意港鐵應加強 K51 的服務，但港鐵須小心考慮三聖街路口的行車安排。此外，K51 的服務時間未能銜接西鐵的尾班車時間，故他建議 K51 延長服務時間，以便西鐵尾班車的乘客轉乘接駁巴士。

99. 主席表示，同意延長 K51 的服務時間。他續指，三聖邨長者甚多，故港鐵應盡快協助解決有關問題。

100. 有委員表示，三聖街的交通頗為繁忙，而且三聖邨有不少長者出入，如果增加駛入該邨的巴士數目，或會對步履緩慢的長者構成危險，故此運輸署應協助處理三聖街的交通安全問題。此外，K51 來往富泰和大欖並途經區內不同地方，故港鐵應就有關建議諮詢沿線居民。

101. 主席表示，他因擔心該邨長者出入遇上困難，才提出此項建議。

102. 有委員表示，若太多巴士駛入該邨，她擔心對該邨長者構成危險。

103. 主席表示，該邨長者向他反映題述意見，他才按有關意見提出此項建議。

104. 有委員表示，同意 K51 的服務應照顧三聖邨長者的需要，但 K51 未必須駛入三聖街，反而可考慮其他鄰近位置，並建議由工作小組詳細討論其走線安排。此外，他認為部分事情須作出全面諮詢，但部分切合居民需要的改善措施應作個別考慮。

105. 主席表示，部分青山公路沿線居民亦提出題述訴求。

106. 有委員表示，若太多巴士駛入該邨，亦會對長者造成危險。她另建議於三聖邨對出行人天橋加建升降機以便長者出入。

107. 主席表示，加建升降機工程因青山公路擴闊工程司法覆核案件而未能如期施工。

108. 有委員表示，若於該行人天橋加建升降機，相信可紓緩有關問題。她另希望港鐵進行實地視察，以研究有關建議的可行性。

109. 主席建議由屯門區內交通問題工作小組跟進此項議題。

屯門區內交通
問題工作小組

V. 報告事項

(A) 工作小組報告 - 截至 2018 年 8 月 31 日的工作小組進展報告 (交委會文件 2018 年第 74 號)

屯門對外交通工作小組

110. 委員省覽文件。

111. 有委員表示，62X 只於繁忙時段提供服務，非繁忙時間則由 259D 提供替代服務，容易令乘客混淆，故她一直要求運輸署將 62X 擴展為全日服務。

112. 運輸署梁先生表示，在「2016/17 年度屯門區巴士路線計劃」中，運輸署建議將九巴第 62X 號線擴展為全日服務，並因應資源及乘客需求調整其他路線的班次。運輸署備悉委員提出的意見，包括在擴展九巴第 62X 號線為全日服務時須同時提高該線的建議班次水平，以及維持其他路線現有的班次水平等。運輸署與巴士公司已經詳細研究及審視委員提出的意見，惟受資源所限而撤回有關方案，有關進展已於 2016 年 6 月向交委會交代。運輸署及九巴會繼續留意第 62X 及 259D 號線的服務水平，並適時調節巴士服務的安排。

113. 主席表示，在 2018 年 8 月 29 日舉行的小組會議上議決將「要求屯門公路巴士轉車站分段收費與其他屯門巴士站分段收費同價」的議題交由交委會跟進，故他請巴士公司報告有關進展。

屯門對外
交通工作小組

114. 九巴溫先生表示，該公司會在財務情況許可下考慮有關建議。

115. 城巴林先生表示，該公司認為現時的分段收費水平合適，若有需要，會再作檢討。

116. 主席表示，此項議題繼續交由工作小組跟進，並宣布通過上述工作小組報告。

屯門區內交通問題工作小組

117. 委員省覽文件。

118. 有委員要求屯門地政處交代擴闊輕鐵藍地站月台的進展，並對港鐵代表提前離席表示不滿。

119. 屯門地政處譚國樑先生表示，處方會以短期租約形式批地予港鐵進行有關工程。此外，處方已要求港鐵確認申請中的項目是否需要按《九廣鐵路條例》審批或刊登憲報。

120. 主席請工作小組繼續跟進此項議題。

121. 有委員表示，刊憲需時甚久，並再次要求相關部門詳細交代此項工程的進展。

122. 主席表示，此項議題應由工作小組繼續跟進。

123. 有委員表示，整項工程已拖延甚久，而他至今仍不知當中遇上甚麼程序問題，故他希望港鐵交代有關細節。

124. 主席表示，現時未有港鐵代表作出回應，建議繼續由工作小組作出跟進。

125. 有委員建議去信港鐵，要求港鐵解釋為何其代表提前離席。

126. 身兼工作小組召集人的委員表示，工作小組快將舉行下一次會議，他希望秘書處邀請屯門地政處、路政署和港鐵代表出席有關會議，並就工程進度提交書面回覆。

127. 主席請秘書處跟進上述事宜。

秘書處

[會後補註：屯門地政處、路政署和港鐵已於 2018 年 10 月 10 日舉行的工作小組會議前提交書面回覆。]

128. 有委員表示，港鐵代表不應在報告事項前離席。

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。

改善屯門區行人天橋設施工作小組

130. 委員省覽文件。

131. 主席表示，上述工作小組的任期已於 2018 年 9 月 11 日屆滿，而有關工作小組亦同意無須延續任期。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 75 號)

132. 委員省覽文件。

VI. 其他事項及下次會議日期

133. 有委員表示，他早前曾提交討論文件要求擴闊藍地巴士站上蓋，惟九巴未有積極跟進，故建議將此項議題轉交工作小組跟進。

134. 九巴溫先生表示，九巴正在跟進有關細節，並會與當區議員聯絡。

135. 主席建議將此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

136. 議事完畢，會議於下午 1 時 02 分結束。下次會議定於 2018 年 11 月 16 日（星期五）上午 9 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2018 年 10 月 5 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9月21日

MTR Corporation Limited 香港鐵路有限公司

優化方案目的

- 改善因重疊路線引致班次不均問題
- 紓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
- 減少多綫同時入站引起擠塞機會
- 有效運用新車資源

配合計劃: 加人、加車、加設施



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

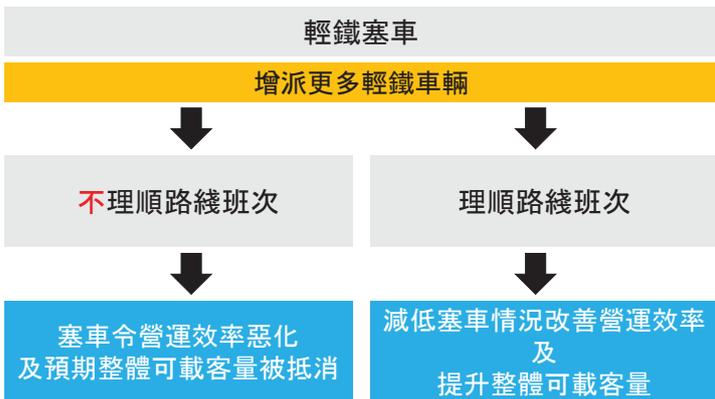


2019年 – 增派4輛輕鐵

- 理順路線班次 → 增加系統行車數目 · 提升營運效率



加車原則 – 有效提升運載力




積極考慮區議會意見 – 最新方案

最新方案 - 輕鐵車卡流量 (早上最繁忙1小時)

調整班次後，屯門及元朗班次更平均、可容納車數更多 ✓

屯門及元朗區內所有車站，經過的車卡數目將有所增加 ✓

路線	途徑	優化前	優化後 (車數/載客量)
505 507 614P 615P 751	安定站	約48架	約52架 ✓ +8%
614 614P	景峰站	約11架	約12架 ✓ +9%
505 615 615P	建生站	約22架	約25架 ✓ +14%
610 751	屯門醫院站	約22架	約25架 ✓ +14%
610 614 615 751 特別班	洪水橋站 - 藍地站	約32架	約35架 ✓ +9%
610 614 615 761P 特別班	塘坊村站 - 元朗站	約46架	約48架 ✓ +4%

乘客受惠

1. 舒緩路面及輕鐵交通壓力
2. 有效提升整體可載客量  約 +10%
3. 雙卡車比例由現時約36% 增加至約45% 
4. 屯門及元朗所有車站的車卡流量增加、班次更平均



增加資源配套

提升兆康站設施、方便轉乘

- ✓ 增加人手
- ✓ 增加月台乘客資訊及指示
- ✓ 增派特別車
- ✓ 配合方案實施日期推出 (預計2019年上半年)



全面更新乘客資訊顯示系統

模擬更新資訊顯示系統 (兆康站)



路線	目的地	預計到站時間
614	屯門碼頭	2分
610	屯門碼頭	5分
751	友愛	7分
615	屯門碼頭	10分

- 預計列車抵站時間能雙位數字顯示
- 資訊較大更清晰
- 設有時間、天氣及最新車務狀況資訊
- 設有播放車務宣傳短片

兆康站轉乘情況

早上最繁忙一小時，預計新增轉乘人數

屯門往元朗方向	少於 230
元朗往屯門方向	少於 380

預計每班 614P/615P 轉乘的人數只會略增 **少於10人**

往元朗方向

預計每班 610 特別班 轉乘的人數只會略增 **少於10人**

往屯門方向

預計每班 610/614/615 轉乘的人數只會略增 **少於15人**

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9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。



傳統單車停泊設施

斜放式單車停泊設施

一上一下式單車停泊設施

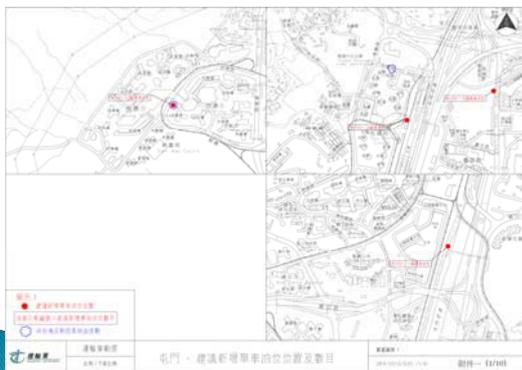
3

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310個單車泊位設施的建議。

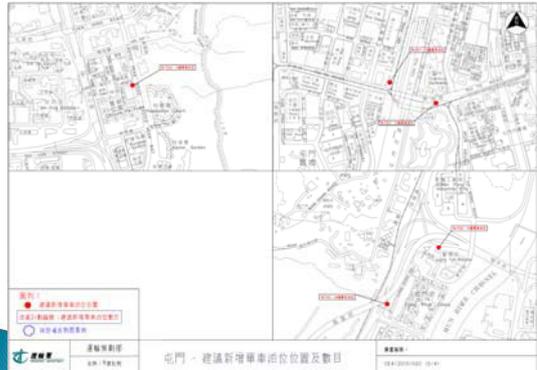
4

擬建新增單車泊位位置及數目示意圖



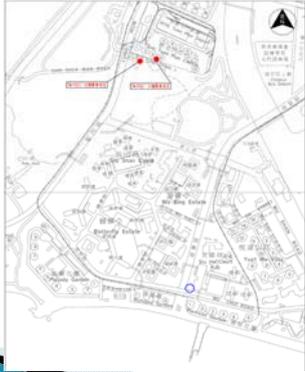
5

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



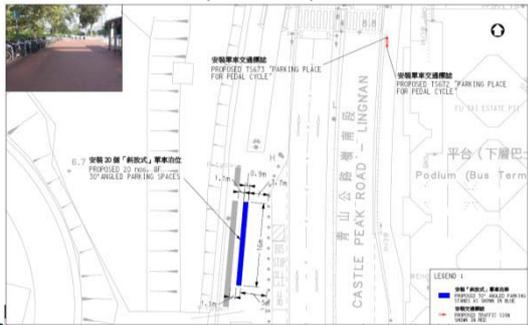
7

擬建單車泊位設施 — 田景(TM-P007)



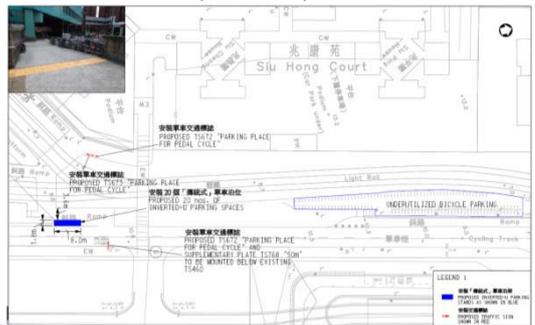
8

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)



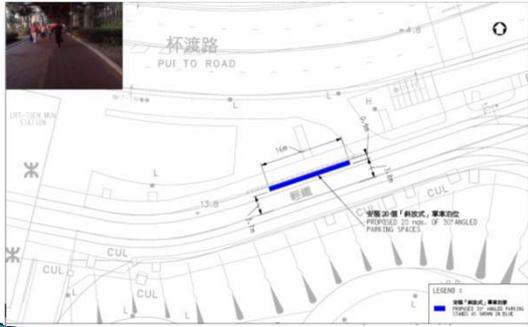
11

擬建單車泊位設施 — (仁愛街市旁) (TM-P018)



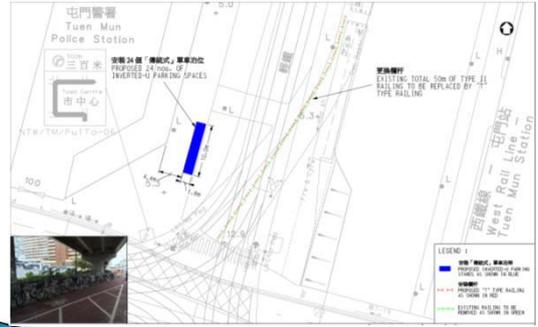
12

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)



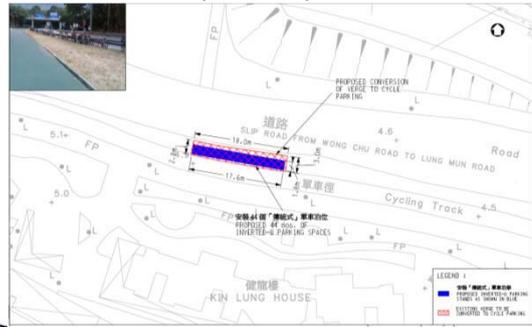
14

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)



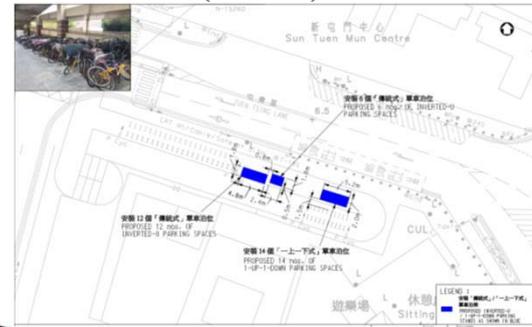
16

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

謝謝

已完成的改善計劃



已完成的改善計劃

編號	位置	改善措施
TM-T007	往兆康站的單車徑捷道	<ul style="list-style-type: none"> 以脛上道路標記分隔雙程單車徑 收窄單車徑下行捷道
TM-T010	於青田路與楊屋巷路的天橋連接的單車徑捷道	<ul style="list-style-type: none"> 以脛上道路標記分隔雙程單車徑
TM-T057	海山路與湖山路路口單車徑	<ul style="list-style-type: none"> 以裝設彈性塑膠護柱及脛上道路標記分隔雙程單車徑
TM-T060	湖山靈樂場附近與楊屋巷路的天橋連接的單車徑捷道	<ul style="list-style-type: none"> 以裝設彈性塑膠護柱及脛上道路標記分隔雙程單車徑 收窄單車徑下行捷道
TM-T062	龍門路附近與楊屋巷路的天橋連接的單車徑捷道	<ul style="list-style-type: none"> 以裝設彈性塑膠護柱及脛上道路標記分隔雙程單車徑 收窄單車徑下行捷道 在單車徑上設置行人過路處並脛上黃色路面及裝設彈性塑膠護柱
TM-T074	與楊屋巷路的天橋捷道連接的單車徑	<ul style="list-style-type: none"> 以脛上道路標記分隔雙程單車徑 以脛上道路標記設置單車徑匯入路口
TM-T085	海山路與屯門明渠附近的單車徑	<ul style="list-style-type: none"> 在單車徑上設置行人過路處並脛上黃色路面，暨立交通標誌及裝設彈性塑膠護柱
TM-P020	富健花園附近的單車停泊設施	<ul style="list-style-type: none"> 更換現有棚架型停泊設施為一上一下式停泊設施
TM-P030	龍地輕鐵站單車停泊設施	<ul style="list-style-type: none"> 以棚架型停泊設施提供額外單車停泊設施

《無樁式自助單車租賃業務守則》

運輸署
2018年9月

單車友善環境

- 推動「綠色出行」，鼓勵短途代步
- 於新市鎮及新發展區建設「單車友善」環境
- 單車徑改善：裝設彈性塑膠護柱
- 過去兩年已增設約980個單車泊位（屯門區132個）
- 將增設約3500個單車泊位（屯門區約320個）
- 新式單車泊架，包括「斜放式泊架」、「一上一下式泊架」、「螺旋型泊架」及「雙層單車泊架」



單車友善環境

- 無樁式自助單車租賃服務

應	不應
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 使用便利 ✓ 推廣及普及化單車代步 ✓ 妥善管理 ✓ 與其他單車公平使用設施 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ 過量佔用單車停泊位 ✗ 對其他道路使用者做成不便 ✗ 影響道路安全



市區的關注



難以提供週全的單車徑及路旁單車停泊位

道路安全考慮

新市鎮及新發展區的關注



過量單車停泊位



制訂規管

- 原則：
 - 務實規管
 - 溝通合作
 - 執法
- 目標：
 - 負責任、自律、可持續性地營運
 - 開放及公平服務環境
 - 利用資訊科技，有效監察及分析



制訂規管

- 海外經驗

城市	業務守則	立法監管
倫敦	✓	x
愛丁堡	✓	x
悉尼	✓	x
新加坡	✓	✓



制訂規管的進程

務實規管、溝通合作

日期	動態	成果
2017年 6月、7月及9月	運輸署聯同相關政府部門與個別營辦商會議	<ul style="list-style-type: none"> 個別營辦商推出改善措施，如： <ul style="list-style-type: none"> - 在單車上清晰展示電話熱線； - 顯示公共單車停泊位； - 推出優惠鼓勵用戶合法停泊；及 - 回收超過2 000輛無樁式自助租賃單車。
2018年 1月及2月	運輸署聯同相關政府部門與個別營辦商會議	<ul style="list-style-type: none"> 以道路安全為首要考慮，不贊同營辦商在市區推展無樁式自助單車租服務； 營辦商於2018年3月陸續回收市區單車。
2018年 3月及5月	運輸署與5個營辦商會議	<ul style="list-style-type: none"> 討論《守則》涵蓋的內容和技术細節。 營辦商表示歡迎設立《守則》的建議。



《無樁式自助單車租賃業務守則》

客戶熱線 用戶建議 主動監控 - 實地巡邏

改善單車停泊黑點 避免過量使用公共單車停泊位 數據交換 (模擬情況)



大埔先導計劃

日期	動態	成果
2018年5月9日	運輸署與5個營辦商會議	<ol style="list-style-type: none"> 1. 向自助單車租賃營辦商介紹《守則》的理念。 2. 營辦商對設立《守則》反應正面
2018年6月至8月	為試驗《守則》的可行性，實行大埔先導計劃	<ol style="list-style-type: none"> 1. 加設 / 展示客戶熱線 2. 引入用戶建議 3. 加強實地巡邏 4. 引入單車違泊黑點 5. 向運輸處逐步提供數據



數據交換

GIS數據:
 行人路
 單車徑
 區議會分界

GPS數據:
 不同運營商
 單車位置



改善措施

截至2018年7月底的進度

措施	營辦商 ⁽¹⁾			
	A	B	C	D
客戶熱線	✓	✓	✓	✓
用戶建議及投訴程序	✓	✓	✓	✓
實地巡邏	✓	✓	✓	✓
黑點「零停泊」	✗	✓	✓	✓
數據交換 ⁽²⁾	✗	✓	✓	✓

註(1): 運輸署一直致力與全港七間營辦商溝通，當中五間與運輸署保持緊密聯繫，其餘兩間則一直未有回應以至未能聯繫，而原定參與先導計劃的五間營辦商的其中一間於及後結束營運，參與先導計劃的營辦商的數目因而減至四間。

註(2): 營辦商 A 正就數據交換的細節與運輸署商討。



業務守則試驗前後

試驗前	試驗後
<ul style="list-style-type: none"> 大埔區內於5月有關無樁式自助租賃單車的投訴：19宗 2018年5月31日至6月4日期間，實地調查錄得停放於受查的潛在單車違泊黑點內的無樁式自助租賃單車的數字：約120輛 	<ul style="list-style-type: none"> 大埔區內於7月有關無樁式自助租賃單車的投訴：10宗 數據顯示受查潛在單車違泊黑點內的無樁式自助租賃單車的數字：約50輛



改善實況



跟進工作

- 落實《無樁式自助單車租賃業務守則》
 - 深化技術和細節
 - 監察營辦商表現
- 加強執法
 - 增加資源打擊違泊單車
- 宣傳教育
 - 短片鼓勵市民正確停泊單車
- 如果成效不彰
 - 進一步立法規管
 - 加強罰則

14



謝謝



大埔先導計劃

新市鎮	平均路經每統計站的單車使用者人數		
	周末	平日	平均
將軍澳	124	65	82
沙田 / 馬鞍山	493	180	269
大埔	703	181	330
北區	102	254	211
元朗	263	103	149
天水圍	128	83	96
屯門	237	147	173
荃灣	-	-	-
東涌	174	180	178

16



客戶熱線



營辦商的手機應用程式中的用戶建議



制訂規管的進程

■ 執法

日期	動態	成果/展望
2017年1月至2018年6月	政府部門聯合在上水港鐵站就引用《簡易程序治罪條例》進行試行計劃，檢走構成阻礙的違泊單車	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 在北區共清理 876 輛違泊單車 ➢ 當中 31 輛為自助租賃單車
2018年1月至6月	政府部門執行聯合行動	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 在屯門區共清理 538 輛違泊單車 ➢ 當中 145 輛為自助租賃單車
2018至2019年	將試行計劃逐步拓展	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 將試行計劃拓展至新界區各地，包括屯門區



18

處理違規停泊單車

19

- 政府部門清理違泊單車 (2018年1月至6月)
 - 於路邊、公共單車停泊處及公共交通匯處
 - 共清理 6626 輛違泊單車
 - 當中約 1739 輛為自助租賃單車



Before

After



潛在單車違泊黑點



潛在單車違泊黑點



潛在單車違泊黑點



現行法例

23

- 《土地 (雜項條文) 條例》(香港法例第28章)
 - 非法佔用未批租政府土地
 - 如有足夠證據，會考慮向有關佔用人提出檢控及在有關人士被法院定罪後，向法院依法申請追討相關費用。
- 《簡易程序治罪條例》(香港法例第228章)
 - 禁止放置任何物品以致對人或車輛造成阻礙、不便或危害等
 - 如有足夠的證據的情況下，檢控違泊單車的當事人。
- 《道路交通(泊車)規例》(香港法例第374C章)
 - 設有街燈的街道，而街燈之間相距不超過200米
 - 禁止單車停泊在非指定單車泊車處
 - 如有足夠的證據的情況下，檢控違泊單車的當事人。