

屯門區議會
2016-2017 年交通及運輸委員會
第八次會議記錄

日期：2017 年 3 月 17 日（星期五）

時間：上午 9 時 30 分

地點：屯門區議會會議室

出席者		出席時間	離席時間
蘇焯成先生（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 9:30	會議結束
梁健文先生, BBS, MH, JP	屯門區議會主席	上午 9:30	會議結束
李洪森先生, MH	屯門區議會副主席	上午 9:30	會議結束
古漢強先生	屯門區議員	上午 9:31	下午 1:04
陶錫源先生, MH	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
朱耀華先生	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
江鳳儀女士	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
陳有海先生, BBS, MH, JP	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
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 9:30	會議結束
林頌鎧先生	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
徐帆先生, MH	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
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	下午 1:09
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 10:07	會議結束
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	會議結束
巫成鋒先生	屯門區議員	上午 10:00	會議結束
甘文鋒先生	屯門區議員	上午 9:33	會議結束
楊智恒先生	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
甄紹南先生	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
譚駿賢先生	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
吳桂華先生	增選委員	上午 9:33	下午 1:03
賴于樂先生	增選委員	上午 9:31	上午 11:25
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

黃依凡女士
陳永輝先生

運輸署高級運輸主任/巴士發展（新界西）
政府產業署署理高級產業經理（租售編配）項目及特別任務

何佩瑤女士
林圓女士
梁領彥先生
盧俊豪先生
羅耀華先生
林志強先生

政府產業署高級行政主任（特別項目）
香港鐵路有限公司助理公共關係經理－對外事務
九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（策劃及發展）
九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（車務）
龍運巴士有限公司一級策劃及支援主任（行政及策劃）
城巴有限公司助理營運貳部經理

列席者

莫家聲先生
劉家健先生
李鎮華先生
程凱盈女士
湛雪英女士
莫慶祥先生
廖興華先生
黃可謀先生
黃立彬先生
楊晉瑋先生
潘振剛先生
陳凱庭女士

運輸署高級運輸主任/屯門
運輸署工程師/屯門中
運輸署工程師/特別職務二
運輸署工程師/房屋及策劃/新界西
土木工程拓展署工程師/15（新界西）
地政總署行政助理/地政（屯門地政處）
路政署區域工程師/屯門
香港警務處屯門區行動主任
香港警務處屯門區交通隊警署警長
九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（車務）
龍運巴士有限公司襄理（車務）
民政事務總署屯門民政事務助理專員（二）

缺席者

吳觀鴻先生
葉俊遠先生

屯門區議員
增選委員

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」）第八次會議。

2. 主席提醒各委員，如發現會議討論的事項涉及其個人利益，應在討論該事項前作出申報，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

3. 秘書處沒有收到委員的告假申請。

III. 通過 2017 年 1 月 13 日舉行的第七次會議的會議記錄

4. 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

（交委會文件 2016 年第 42 號）

（交委會 2016 年至 2017 年度第四次會議記錄第 6 至 13 段、第五次會議記錄第 6 至 14 段、第六次會議記錄第 6 至 17 段及第七次會議記錄第 8 至 18 段）

（路政署的書面回應）

5. 主席表示，交委會於 2017 年 1 月 13 日第七次會議續議此項議題，並同意於是次會議再續議有關事宜，以及要求運輸署就屯門至赤鱸角連接路提交公共交通服務規劃方向。路政署於會前提交了書面回應，請見席上派發文件第 1 號。

6. 主席表示，各政府部門應盡早提交書面回應，讓委員有更多時間參閱文件。

7. 運輸署莫家聲先生表示，路政署原預計屯門至赤鱸角連接路北段工程將於 2018 年底完工，惟工程存在技術困難，署方會留意該項目會否延期。當新基建項目落成後，署方一般會考慮是否可使用新的基建項目以改善服務。若有調整公共運輸服務的方案，署方會盡快諮詢區議會。

8. 委員提出以下意見及查詢：
- (i) 表示此項議題所關注的是屯門至赤鱸角連接路的道路安排和交通運輸網絡，但此前多次會議的討論焦點都集中在交通運輸安排方面，署方並未就道路安排作出回應，故要求署方詳細交代有關的道路安排，包括道路標記、行車方向和收費水平等。另外，他對路政署將於今年第三季開展屯門西繞道的前期勘察表示歡迎；
 - (ii) 表示屯門至赤鱸角連接路將於一年多後開通，預計屆時會成為屯門主要對外交通幹線之一，惟署方至今尚未規劃相關交通配套。他認為署方應未雨綢繆，盡快規劃屯門至赤鱸角連接路及港珠澳大橋的公共交通運輸服務，並定期向交委會報告；
 - (iii) 表示屯門西繞道、屯門至赤鱸角連接路及港珠澳大橋一脈相承，港珠澳大橋亦將近完工，惟路政署諮詢元朗區議會及元朗廈村鄉鄉事委員會後，仍未交代屯門西繞道的走線，故他要求署方交代有關的走線及加快前期勘察工作。另外，屯門至赤鱸角連接路落成後，將大幅縮短屯門來往機場的行車時間，預料上水等區域的車輛亦會改行屯門至赤鱸角連接路往機場，而屯門西繞道短期內難以通車，這將為屯門區內交通帶來負擔，進一步加劇龍門路和皇珠路的交通擠塞問題，故他要求運輸署盡快規劃屯門往機場的交通安排；
 - (iv) 表示此項議題關乎未來屯門對外交通的重點項目，她不滿運輸署至今仍未能就此議題提供詳細回應。她認為署方應已初步規劃有關的交通安排，故要求署方定期向交委會匯報有關詳情；
 - (v) 表示屯門至赤鱸角連接路預計明年通車，她相信運輸署已規劃具體的交通安排，因此要求署方盡快向交委會交代有關細節。另外，路政署多年前已向區議會提交屯門西繞道的方案，但至今仍未展開需時兩年的前期勘察工作，她要求路政署盡快完成有關勘探；
 - (vi) 表示此項議題已續議多次，但委員至今對屯門至赤鱸角連接路的交通安排仍一無所知。他認為即使具體交通安排仍未落實，署方亦應交代有關規劃的概念和方向；

- (vii) 表示交委會跟進此項議題多時，惟運輸署至今仍未交代屯門至赤鱸角連接路的交通安排，質疑署方漠視交委會的意見。她認為此道路在屯門未來的對外交通方面擔當重要的角色，但委員至今對有關交通安排仍不甚了解，故建議將此議題提升至區議會層面跟進；
- (viii) 表示屯門至赤鱸角連接路將於明年啟用，運輸署理應交代有關的交通規劃安排。她認為即使委員不提交此文件，署方亦應主動諮詢交委會，惟交委會至今仍無法掌握任何相關資料，故她同意把此議題提升至區議會層面討論，並邀請運輸及房屋局（下稱「運房局」）的高級官員出席會議；
- (ix) 表示區議會主席一直跟進此議題，並建議前往港珠澳大橋視察。他要求運輸署盡快交代屯門至赤鱸角連接路的交通安排，以便委員前往港珠澳大橋視察後，可就署方提交的方案提供意見；
- (x) 表示港珠澳大橋仍是工地，前往實地視察作用不大。她同意把此議題提升至區議會層面跟進，並邀請運房局代表出席下次區議會會議；以及
- (xi) 表示各委員都關心屯門區的交通議題，並提醒委員的發言應集中回應此議題。

9. 主席表示，此項議題屬於交委會的職權範圍，故應由交委會繼續跟進。他建議續議此議題，並要求運輸署於交委會會議上定期報告項目進展，惟此議題不再開放予委員討論。

10. 委員提出以下第二輪意見及查詢：

- (i) 表示同意主席上述的安排。另外，他認為運輸署應盡早就屯門至赤鱸角連接路的交通安排諮詢區議會，希望運輸署及運房局交代有關規劃方向，並安排座談會以便進行討論。他另要求路政署每兩個月報告屯門西繞道的工程進展一次；
- (ii) 認為區議會及各個委員會的分工清晰，亦相信交委會能處理此議題，但他認為此項議題已超出列席交委會的運輸署代表的職權範圍，故建議委員前往港珠澳大橋視察後，交委會應邀請運房局代

表出席會議；

- (iii) 建議於本年 4 月或 5 月召開特別會議，集中討論此議題及屯門西繞道，並要求相關政府部門報告最新進展；
- (iv) 認為政府部門不重視區議會的意見，令委員迄今對屯門至赤鱸角連接路的交通安排仍全然不知，並認為區議會主席亦有責任協助交委會掌握更多關於屯門西繞道及屯門至赤鱸角連接路的資訊。此外，她不同意交委會僅要求運輸署就此項議題每兩個月報告一次；以及
- (v) 同意由交委會跟進此議題，並邀請運房局代表出席會議。如有需要，可召開特別會議集中討論此項議題。

11. 主席總結表示，區議會正副主席均為交委會委員，對此議題十分了解。他建議續議此議題，並要求運輸署定期報告，惟此議題不再開放予委員討論。他另請秘書處邀請運房局副局長或負責此項目的運輸署官員出席下次會議。

運輸署、
秘書處

（會後補註：上述信件已於本年 4 月 21 日發出。）

(B) 在行人通道加建上蓋

（交委會文件 2016 年第 47 號）

（交委會 2016 至 2017 年度第五次會議記錄第 14 至 23 段、第六次會議記錄第 18 至 23 段及第七次會議記錄第 19 至 26 段）

（運輸署的書面回應）

12. 主席表示，秘書處已於 3 月 15 日將運輸署於會前提交的書面回應分發予各委員。

13. 主席表示，運輸署和路政署現正就此項目進行初步評估，預計於本年 5 月向交委會匯報進度，交委會將待運輸署及路政署完成評估後再討論此議題。

14. 有委員表示，是次會議有不少議程的討論都沒有相關政府部門代表出席，有關部門僅提交書面回覆，影響議事效率。

15. 主席表示，就部分議題（如要求署方提供乘客數據等）而言，相關部門已透過書面回應解答，故可以接受。

16. 有委員表示，區議會正副主席及各委員會主席早前與民政事務局局長會面，並於席上反映政府部門須重視區議會的意見，以及要求有關政策局或部門應盡量出席會議，以討論相關議題。

17. 主席表示，有關的意見已向民政事務局局長反映。若委員希望就特定議題邀請政府部門代表出席會議，可向秘書處提出。

(C) 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

（交委會文件 2016 年第 59 號）

（交委會 2016 至 2017 年度第六次會議記錄第 35 至 41 段及第七次會議記錄第 27 至 29 段）

（運輸署的書面回應）

18. 主席表示，交委會已於本年 1 月 23 日前往有關地點進行實地視察。運輸署於會前提交了書面回應，請見席上派發文件第 2 號。

19. 運輸署莫先生表示，署方於 1 月 23 日的視察已聯同邊境組代表和有關執法部門向委員解釋該處的交通安排。由於有關地點交通相對繁忙，而且日間會用作執法部門的停車場，因此署方未有計劃將屯門至落馬洲管制站的通宵小巴線的服務時間延長至全日。

20. 委員提出以下意見及查詢：

(i) 表示政府資源充足，大可考慮改建該處為多層停車場，提供更多泊車位，以便往來屯門及落馬洲管制站的小巴提供全日服務，惟署方的處事態度欠積極，令人失望。她促請運輸署研究改建該處為多層停車場的可行性；

(ii) 表示雖然有執法部門以穿梭巴士接載員工至口岸上班，但估計大部分員工都選擇駕車上班，以致該停車場使用率高達八成，令有關小巴的服務時間未能延長至全日。另外，她要求署方研究將該處改建為多層停車場的可行性；

(iii) 表示提供完善的公共運輸服務較提供泊車位予政府部門職員重要，要求署方再次考慮將屯門至落馬洲管制站的通宵小巴線的服務時間延長至全日；

- (iv) 表示有關位置屬於元朗轄區，他向運輸署查詢若把屯門至落馬洲管制站的通宵小巴線的服務時間延長至全日是否需要諮詢元朗區議會；以及
- (v) 表示交委會無意削減政府部門的泊車位。此外，他同意將該處改建為多層停車場，並建議署方於現階段重新規劃該處的交通安排，以便在提供公共運輸服務與維持執法部門運作之間取得平衡。

21. 運輸署莫先生表示，在進行實地視察時，有關執法部門已備悉委員的意見。該處屬元朗區的地區範圍。由於該處日間的交通繁忙，早上和晚間的交通安排亦不一樣，署方須小心審視有關建議。署方備悉於該處設置多層停車場的建議。

22. 主席總結表示，請運輸署考慮有關意見。

(D) 要求將屯門政府合署的地牢恢復為停車場

(交委會 2016 至 2017 年度第七次會議記錄第 134 至 138 段)

23. 主席歡迎政府產業署（下稱「產業署」）署理高級產業經理（租售編配）項目及特別任務陳永輝先生及高級行政主任（特別項目）何佩瑤女士出席會議。

24. 有委員表示，屯門區內交通問題工作小組曾多次討論此議題，小組成員一致要求將文娛廣場下的空置地方恢復為停車場，並建議由運輸署作為牽頭部門，故他要求運輸署就此作出回應。

25. 運輸署劉家健先生表示，產業署曾詢問運輸署會否擔任有關項目的倡議人，署方已回覆產業署指運輸署不會作為此項目的牽頭部門。此外，若文娛廣場下的空置地方有合適的出入口位置，而有關項目對附近交通並不構成嚴重影響，運輸署不反對任何部門或發展商於該處興建或營運停車場。

26. 產業署陳先生表示，對於將該處恢復為停車場一事，署方持開放態度，若有政策局或部門願意成為此項目的牽頭部門，產業署樂意配合和提供協助。

27. 委員提出以下意見及查詢：
- (i) 表示多年前因屯門區泊車位不足，產業署曾研究將文娛廣場下的空置地方改建為停車場的建議，惟柏麗廣場落成後，提供了不少泊車位，故未有落實有關建議。時至今日，屯門人口已超過 50 萬，區內泊車位更見不足。因此，若恢復該處為停車場，不但可靈活運用政府資源，又可改善區內泊車位不足的問題，更可為政府帶來收益。況且，將該處恢復為停車場涉及的建造費日後只會愈來愈高，他建議有關部門盡快研究委員的意見；
 - (ii) 表示在興建屯門政府合署前，有關位置已預留作停車場用途。他要求有關部門解釋為何至今該處仍未開放作公眾停車場；以及
 - (iii) 表示部分地區政府合署地庫均設有公眾停車場，例如大埔綜合大樓，他要求產業署交代有關停車場由哪些部門管轄，以及其營運模式。
28. 主席表示，運輸署已表明不反對任何部門於該處營運停車場，故建議產業署牽頭將有關地方恢復為停車場。
29. 產業署陳先生表示，根據產業署現行政策，署方的角色是物色政府政策局或部門使用空置的政府物業。如有適合的使用部門，產業署會提供協助，惟產業署不會擔任有關項目的倡議人。
30. 主席表示，為有關項目物色牽頭部門並非區議會的責任，而是產業署的責任。
31. 產業署陳先生表示，署方會繼續為有關空置地方的使用物色其他政策局或部門。
32. 委員提出以下第二輪意見及查詢：
- (i) 要求產業署於下次交委會會議報告物色使用部門的進展；
 - (ii) 表示工作小組已多次討論此議題，亦曾去信產業署，惟署方態度有欠積極，故工作小組議決將此議題提升至交委會層面處理。他認為交委會應於是次會議決定有關項目的牽頭部門，例如運輸署或民政事務總署；

- (iii) 表示此項目多年前因造價高昂而被擱置，建議秘書處及產業署查閱有關會議記錄，以便委員討論；
- (iv) 表示多年前把文娛廣場下的空置地方恢復為停車場所所需的費用約為 1,300 萬元，故當時的區議會並沒有反對擱置此項目。惟現時區內泊車位不足的問題日益嚴重，有關部門應考慮將該處恢復為停車場；以及
- (v) 建議產業署參考其他地區政府合署停車場的管理模式。

33. 主席表示，若將文娛廣場下的空置地方恢復為公眾停車場可為政府帶來收入，建議運輸署考慮擔任此項目的牽頭部門，並要求產業署交代現時該空置地方由哪個部門使用。

34. 產業署陳先生表示，產業署對有關建議持開放態度，若有部門有意使用該物業，署方樂意在財政、行政和資源上尋求配合，但目前未有部門有意使用該空置地方。

35. 有委員表示，運輸署轄下有公眾停車場，質疑署方為何一方面不反對將該處恢復作停車場，另一方面卻不願意擔任牽頭部門。

36. 有委員表示，多年前產業署建議此方案時，並沒有提及需要有牽頭部門，故委員均以為此項目由產業署牽頭。此外，他要求產業署回答其他地區政府合署的時租停車場是否由運輸署管理。他另要求秘書處翻查有關此項目的會議記錄，並建議由民政事務總署收集各區政府合署停車場的相關資料，以及擔任此項目的牽頭部門。

37. 屯門民政事務助理專員(二)陳凱庭女士表示，屯門民政事務處(下稱「屯門民政處」)只是屯門政府合署的用戶之一，而公眾停車場屬於運輸署的管轄範疇，故相信運輸署具有專業知識及資料就改建地牢為停車場的建議作出研究和跟進。此外，屯門民政處沒有各區政府合署停車場的相關資料，相信由產業署作出補充會更加合適，而秘書處則會查閱有關此項議題的相關會議記錄。

38. 主席表示，請產業署和運輸署就此項目進行研究，並於下次會議報告有關進展。

39. 有委員表示，此議題本由屯門區內交通問題工作小組跟進，惟產業署甚少出席工作小組會議，他詢問主席是否由交委會繼續跟進此議題。

40. 有委員表示，應待秘書處及產業署翻查相關的會議記錄後，再續議此議題。

41. 主席總結時建議由屯門區內交通問題工作小組跟進此議題，並要求產業署安排代表出席有關會議。

屯門區內交通
問題工作小組

V. 討論事項

(A) 2017-2018 年度屯門區巴士路線計劃

(交委會文件 2017 年第 14 號)

42. 主席歡迎運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界西)黃依凡女士出席會議。

43. 主席建議參考去年的安排，即召開特別會議詳細討論此議題。由於文件的建議眾多，為使委員會能盡快討論，他建議於 3 月 29 日上午 9 時 30 分召開特別會議，並請秘書處作出安排。此外，由於此議題與交委會文件 2017 年第 20 號「要求非繁忙時間 259D 儘快改為直上皇珠路、屯門公路」、交委會文件 2017 年第 24 號「要求重組 B3A 及 B3M 路線」及交委會文件 2017 年第 30 號「增設屯門至落馬洲過境巴士服務」相關，他建議一併於特別會議討論。

44. 由於沒有在席委員反對，主席遂宣布於本年 3 月 29 日召開特別會議。

45. 有委員詢問主席可否提供更多召開特別會議的日期，以供委員選擇。

46. 主席表示，上述特別會議暫定於 3 月 29 日舉行，若個別委員因事未能出席，請盡早通知秘書處，並請秘書處按具體情況安排會議時間。

47. 有委員要求於特別會議討論 62X 巴士線的議題。

48. 運輸署黃女士表示對上述安排沒有補充。

49. 主席總結表示，請秘書處安排有關特別會議，並希望各委員盡量抽空出席。

50. 主席表示，由於是次會議議程眾多，為提升議事效率，他建議是次會議舉行至下午 2 時，如有議程尚未討論，可留待 3 月 29 日的特別會議跟進。

51. 委員一致同意上述安排。

(B) 要求完善屯門區內的隔音屏障

(交通及運輸委員會文件 2017 年第 15 號)

(路政署的書面回應)

要求定期清洗隔音屏障

(交通及運輸委員會文件 2017 年第 16 號)

(路政署的書面回應)

52. 由於上述兩項議題均與隔音屏障相關，交委會將一併討論。

53. 主席表示，路政署於會前分別就文件 2017 年第 15 號及 2017 年第 16 號提交了書面回應，秘書處已於 3 月 15 日將有關的書面回應分發予各委員。

54. 文件 2017 年第 15 號的提交人表示，皇珠路的隔音屏障是半密封式的，隔音功能有待改善。他明白署方因防火或通風等原因未能於該處安裝全密封式的隔音屏障，惟署方應研究其他方法以解決有關問題。他詢問路政署會否考慮更換皇珠路的隔音屏障。此外，由於兆麟苑和翠寧花園的居民投訴隔音屏障反光，故他曾向有關部門建議於隔音屏障貼上玻璃紙，以改善有關情況。他亦指出區內部分拱形隔音屏障難以清洗。

55. 文件 2017 年第 16 號的提交人表示，皇珠路的隔音屏障有多個缺口，附近的居民因而飽受噪音滋擾，建議路政署更換該路段的隔音屏障，並使用較佳的隔音物料。此外，他要求路政署提醒修路工人於晚間工作時須注意避免發出過大聲響。

56. 委員就議題提出以下意見：

- (i) 表示皇珠路的隔音屏障有缺口，噪音會由缺口傳出，故要求署方完善有關隔音屏障。另外，她指皇珠路的屏音屏障滿布灰塵，要求署方盡快清洗；

- (ii) 表示皇珠路的隔音屏障缺口存在多時，促請路政署檢視屯門區整體的隔音屏障，特別是市中心一帶。此外，他聽聞有屯門民政處的聯絡主任表示新墟一帶將會興建隔音屏障，惟據他所知，有關部門未有計劃於該處加設隔音屏障，故他希望在是次會議了解政府有否計劃於該處興建隔音屏障。清洗隔音屏障方面，雖然路政署會以高壓水喉進行清洗，惟行經皇珠路的主要是大型車輛，造成隔音屏障滿布塵埃，故建議署方增加清洗次數，並於下次會議報告；以及
- (iii) 表示路政署的書面回覆內容籠統，僅簡單交代署方將分階段清洗隔音屏障，而清洗工作將於第三季完成。她要求署方說明有關清洗位置、下次清洗時間，以及清洗隔音屏障的密度、程序和安排。

57. 路政署廖興華先生表示，署方將於本年 4 月至 9 月分階段以高壓水喉及擦洗方法清洗屯門市中心段及皇珠路至友愛段的隔音屏障。此外，為符合消防和通風要求，皇珠路至友愛的隔音屏障並非密封式設計，但該處的噪音測量結果符合環境保護署（下稱「環保署」）的指引和法例要求。一般而言，環保署負責處理噪音問題，若委員希望檢討有關指引及探討提升現有標準，由環保署作出回應會更合適。

58. 委員提出第二輪的意見及查詢如下：

- (i) 表示有關路段車流量甚高，塵土飛揚。若署方一年僅清洗隔音屏障一次，相信作用不大。她促請署方交代清洗隔音屏障的密度及要求署方提交清洗前後的對比圖片，以供委員檢視成效；
- (ii) 要求署方交代清洗隔音屏障的密度，以及告知會否清洗隔音屏障的外部。此外，他發現屯門市中心的隔音屏障特別骯髒，但區內某些隔音屏障即使一整年未有清洗仍頗為乾淨，他希望署方研究這是否與隔音屏障的製造物料相關；以及
- (iii) 詢問署方清洗隔音屏障前會否通知附近屋苑的居民。此外，他表示理解有關噪音的標準由環保署訂定，惟路政署亦有責任改善隔音功能較差的隔音屏障，故他要求路政署考慮引入新式的隔音屏障，以完善區內的隔音屏障。

59. 路政署廖先生回應表示，一般而言，署方會每六至十二個月清洗隔音屏障一次。另外，改善現有隔音屏障或檢討噪音的定義等均屬環保署的範疇。

60. 文件 2017 年第 15 號提交人詢問路政署本年是否只會清洗隔音屏障一次，並要求署方交代過往和日後的清洗安排。

61. 路政署廖先生表示，由於屯門市中心路段及皇珠路至友愛的隔音屏障灰塵較多，故未來六至十二個月會優先清洗上述路段的隔音屏障的內部，他現時沒有關於清洗隔音屏障外部的資料。

（會後補註：根據路政署現時安排，隔音屏障的外部並非恒常清洗，路政署會繼續定期監察相關隔音屏障，並會有需要時安排清洗。）

62. 文件 2017 年第 16 號提交人表示，部分隔音屏障鄰近民居，而屏障上的灰塵可能會影響環境衛生，因此他要求署方回應會否定期清潔隔音屏障並具體交代清洗安排及時間表。此外，他表示雖然皇珠路隔音屏障的噪音測試結果合符標準，但部分居民可能仍受噪音困擾，長遠而言，可能會引發社區問題。

（此時兩名委員先後舉手要求發言，主席遂按次序請有關委員輪流發言。）

63. 有委員表示，由於她是首次舉手要求發言，故主席應先讓她表達意見。

64. 主席建議按委員舉手的先後次序安排發言。

（會後補註：一般而言，秘書會記錄議員舉手的先後次序及其發言次數，並交由主席決定議員發言的先後次序。）

65. 委員提出以下第三輪意見及提問：

- (i) 要求路政署於下次會議交代清洗隔音屏障的時間表、具體詳情及有關圖片；
- (ii) 詢問路政署會否恒常清洗隔音屏障；

- (iii) 表示其親人居於兆麟苑高層單位，即使單位對出路段設有隔音屏障，惟若有重型車輛經過，產生的聲響依然頗大，故她建議路政署以吸音物料重鋪馬路。她另建議署方在隔音屏障上方放置植物，以改善反光問題。清洗隔音屏障方面，她要求署方交代有關的時間表及清洗地點；以及
- (iv) 表示路政署應同時清洗隔音屏障的外部。

66. 主席總結表示，路政署應考慮改用吸音物料維修道路，他要求署方盡快安排清洗隔音屏障，並於下次會議報告有關進展。

路政署

(C) 要求翻新輕鐵月台設施

(交委會文件 2017 年第 17 號)

要求完善輕鐵服務

(交委會文件 2017 年第 25 號)

要求在西鐵綫南昌站月臺增設出入站機

(交委會文件 2017 年第 16 號)

67. 由於上述三項議題均與香港鐵路有限公司（下稱「港鐵」）相關，交委會將一併討論。

68. 主席歡迎港鐵助理公共關係經理－對外事務林圓女士出席會議。

69. 文件 2017 年第 17 號提交人表示，部分輕鐵站月台的候車空間狹窄，即使有月台助理協助上落仍顯擠迫，因此要求港鐵於輕鐵站月台地面加設指示，協助乘客先落後上，長遠則應考慮擴闊部分輕鐵站月台。此外，他建議港鐵完善輕鐵站的月台配套設施，包括於月台中間位置增設出入站機，盡快維修乘客資訊顯示屏，以及延長兆麟站、屯門泳池站及豐景園站的上蓋。

70. 文件 2017 年第 25 號提交人表示，屯門各輕鐵路綫於繁忙時間的載客率均逾九成，顯示服務不足。她明白資源有限，但港鐵不應只集中安排雙卡列車行走天水圍路綫，而應兼顧屯門區的乘客需要。她建議港鐵短期內以電動巴士提供特別班次服務，以疏導繁忙時間的客流，中期應增購輕鐵車廂，而長遠而言，須完善屯門區的鐵路發展。她希望港鐵投放更多資源以改善輕鐵服務，並要求港鐵檢視屯門區的整體發展，以及回應居民的乘車需求。

71. 文件 2017 年第 26 號提交人表示，持有屯門至南昌全日通的乘客若希望從南昌站前往尖東或紅磡等，須先於南昌站出閘並重新購票，費時失事。因此，她建議港鐵考慮在南昌站月台增設出入閘機和售票機，以方便使用全日通的乘客。此外，輕鐵月台的乘客資訊顯示屏無法顯示十分鐘後到站的列車，希望港鐵能改善有關設計。此外，在輕鐵兆康站(往屯門碼頭) 614P 的停靠月台難以看到乘客資訊顯示屏，她建議於 614(往屯門碼頭) 的停靠月台增設顯示屏以顯示 614P 的到站時間，以方便乘客按列車到站時間選乘 614 或 614P。

72. 委員就議題提出以下意見：

- (i) 表示輕鐵田景站的月台較為狹窄，而新式售票機所佔空間較多，故建議港鐵參考元朗輕鐵大棠路站的擴闊工程，研究擴闊屯門區的輕鐵月台，增加候車空間。此外，她要求港鐵在輕鐵月台地面加劃上落車的指示，以及更換出入站機和乘客資訊顯示屏。在服務方面，輕鐵現時繁忙時間的載客率甚高，反映居民對輕鐵服務的需求殷切，建議港鐵加密班次，以及以雙卡列車行走 505、507、615 和 615P，並要求加快購買輕鐵車廂；
- (ii) 表示部分輕鐵站月台未有設置斜道或斜道的坡度不符合標準，而大部分月台的斜道亦不能容納兩架輪椅並排而行，建議港鐵翻新輕鐵站月台時，應留意無障礙設施的設計。此外，他建議港鐵改用電動巴士提供 K 線服務，以改善空氣污染，並指政府設有綠色運輸試驗基金以鼓勵現有的運輸業營運商改用電動車，故他要求港鐵長遠而言全面將旗下的接駁巴士改為電動巴士。他另建議港鐵考慮直接把屯門至南昌站的全日通記錄於乘客的八達通卡內；
- (iii) 表示現時只有部分輕鐵站月台中間設有出入站機，因此她建議於所有輕鐵站月台的中間增設出入站機，以方便乘客。另外，她同意港鐵應考慮改用電動巴士提供接駁服務，以改善空氣質素；
- (iv) 表示輕鐵安定站月台只有部分位置設有視障人士引導徑，對視障者非常不便。此外，部分輕鐵站過路處環境嘈雜，而車站廣播及列車到站的響號聲太小，對視障人士構成危險。他要求港鐵根據個別輕鐵站的使用情況作出相應改善，例如在較多病人出入的輕鐵屯門醫院站增設座椅等；

- (v) 表示大部分輕鐵站月台的填充膠條與輕鐵車廂的高低不一，容易絆倒乘客，更不便輪椅人士，要求港鐵研究改善有關問題的方法。此外，他要求港鐵改善月台出入站機的顯示屏和聲響，以及考慮延長月台上蓋；
- (vi) 表示 507、614 及 614P 的班次疏落，繁忙時間亦不見有雙卡列車行走該等路線，導致乘客難以上車，月台亦十分擠迫，故她要求港鐵加密有關班次，安排雙卡列車行走上述路線，以及擴闊月台，並建議港鐵與委員巡視屯門區各個輕鐵站，以檢視需要擴闊的月台；以及
- (vii) 表示屯門居民於繁忙時間對輕鐵服務的需求甚殷，故他要求港鐵在繁忙時間加密 505、507、614、615 和 615P 的班次，並安排雙卡列車行走以上路線。

73. 港鐵林女士綜合回應如下：

- (i) 表示港鐵已就改善輕鐵站月台進行多項工程，包括增設出入口、座椅及失明人士引導徑，以及加裝月台填充膠條及改善資訊顯示等。此外，港鐵一直留意各車站的使用情況，並適時維修及翻新月台的設施；
- (ii) 表示港鐵在 2015 年於全線輕鐵站月台安裝流線形設計、體積更纖巧的新式二合一增值售票機，集八達通增值及售票功能於一身，更便利乘客之餘，亦可增加月台空間；
- (iii) 表示港鐵會因應輕鐵車站的人流而加裝或調配出入站收費機，並指出港鐵在 2014 年曾進行加裝八達通收費器的計劃，當中逾半數的收費機均加裝在屯門區的輕鐵月台。此外，她指如在未有考慮客流的情況下於月台中央位置加設出入站收費機可能會影響乘客上落秩序，故港鐵會小心考慮有關建議；
- (iv) 表示港鐵會因應月台的使用量、環境及其他技術因素考慮擴闊月台或延長月台上蓋，但由於擴闊月台或延長月台上蓋均會改變整體月台結構，故港鐵須小心審視有關建議。元朗大馬路數個輕鐵站月台的使用量均較高，其中大棠路站月台使用量遠高於田景站，故港鐵須先行擴闊大棠路站月台。而在屯門區內，港鐵亦留意到輕鐵藍地站往屯門方向月台在早上繁忙時段的高使用量，並

正研究擴闊月台的可行性。同時，港鐵公司亦因應客流，於輕鐵鳴琴站和蔡意橋站增設了樓梯及斜道等；

- (v) 表示港鐵會定期維修月台的乘客資訊顯示屏，並計劃於稍後全面更換輕鐵系統的乘客資訊顯示屏；
- (vi) 表示轉乘重鐵的輕鐵車站的人流較高，故有關月台地面劃有排隊指示，而其他輕鐵車站亦有月台助理協助乘客上落及理順人流；
- (vii) 表示所有輕鐵站月台均設有斜道，作為無障礙通道，供輪椅使用者使用。其設計及建造均符合興建時的法例要求。在登車方面，港鐵建議輪椅使用者於車長室旁的車門上車，以便車長或月台助理提供協助。此外，港鐵亦會定期與傷健團體溝通，聆聽他們對港鐵服務或設施的意見；
- (viii) 表示輕鐵在到站、離站及緊急情況下均會響號，以確保行人安全。事實上，響號的聲量有一定標準，港鐵會研究個別車站的情況；
- (ix) 表示港鐵樂意與委員到各輕鐵站視察；
- (x) 表示輕鐵以開放式系統運作，須與其他交通工具共用路面，在繁忙時段調配車廂數目時，必須考慮共用路段的路口容量、整體路面交通狀況等，因此在繁忙時段要於所有路綫以雙卡行走的可行性不高。但港鐵已因應乘客的需求、乘車模式和路面狀況等，推出不同改善措施以回應繁忙時間的乘客需求，包括加密班次、增加短途特別班、改善月台管理、適當調配雙卡車廂和改善車廂布局以增加可載客量等；
- (xi) 表示港鐵自去年起加密了 507 的班次及增派一班雙卡車廂行走 505，再加上平日早上以短途特別班次行走 507 以作疏導，505 及 507 於早上繁忙時間的載客率均由去年的九成分別降至今年 74% 及 83%，反映加密班次對回應乘客需求有顯著作用；
- (xii) 表示 614 及 614P 的最繁忙路段位於屯門區，兩者的平均載客率都約有七成。現時雙卡列車的行走比例較 2009 年增加九個百分點，佔整體 36%，而港鐵每星期的輕鐵班次亦較 2012 年增加了 660

班；

- (xiii) 表示港鐵早前購入的十輛輕鐵列車將於 2019 至 2023 年間陸續分批付運。至於新車廂的調配則需視乎各路綫的乘客需求、路面情況等等，目前港鐵可透過調配車廂增加可載客量；
- (xiv) 表示政府現正進行公共交通策略研究，研究提升輕鐵可載客量的可行措施，港鐵會作出配合，包括適量增加雙卡車廂的調配或推行其他措施；
- (xv) 表示政府和運輸業界均有探討電動巴士的發展，港鐵不時會留意市場上的科技發展及適時檢討；以及
- (xvi) 表示全日通屬於車費推廣優惠，持票乘客可全日無限次往來屯門至南昌和免費轉乘輕鐵及港鐵巴士。若乘客需經常往來屯門及南昌，港鐵建議乘客選購全月通，既可避免在南昌站多次出入的問題，接駁車程亦享有七五折優惠。港鐵備悉委員要求在南昌站月台增設出入閘機和售票機，惟港鐵須小心考慮此建議對運作的影響。

74. 委員提出以下第二輪意見和查詢：

- (i) 建議港鐵在較闊的月台加設矮身幕門；
- (ii) 表示輕鐵田景站附近將有兩座私人樓宇入伙，預料該月台的使用量會上升，建議港鐵擴闊有關月台。另外，月台助理並非全日當值，她要求港鐵在所有輕鐵站月台地面加劃排隊指示；
- (iii) 表示輕鐵兆康站的乘客大多在二號、五號和六號月台候車，並視乎列車的到站時間選乘不同的路線，但現時乘客資訊顯示屏只能顯示該月台的列車班次，故他建議增設綜合班次顯示屏，讓乘客掌握各月台的列車資訊。此外，他建議港鐵將全日通車票記錄於乘客的八達通卡內；
- (iv) 表示輕鐵屯門站和兆康站的月台均有排隊指示，促請港鐵於其他輕鐵站月台作出相同安排。此外，他曾要求港鐵翻新輕鐵澤豐站，但遭港鐵以資源所限為由拒絕。他認為元朗大馬路的輕鐵站人流較高，確有需要擴闊月台，惟屯門區的輕鐵站比較殘舊，故

港鐵應逐步規劃翻新有關月台。他另建議港鐵考慮以八達通補付差價的形式，解決持有全日通的乘客需在南昌站多次出入的問題。港鐵表示已透過不同措施提高每節輕鐵車廂的可載客量，他要求港鐵交代有關數據；

- (v) 表示港鐵指 614 及 614P 的平均載客率約有七成，這說法與實際情況不符，要求港鐵與委員一同視察和統計客量。她建議港鐵在輕鐵月台增設綜合班次顯示屏；以及
- (vi) 建議港鐵改用電動巴士提供接駁服務，以疏導輕鐵乘客。

75. 主席總結表示，請港鐵備悉各委員的意見，包括要求增購輕鐵車卡、加密班次、擴闊車站、增加設施，以及考慮改用電動巴士提供接駁服務。如有進一步消息，請港鐵向交委會報告。

(D) 要求增設交通燈感應器
(交委會文件 2017 年第 18 號)

76. 文件提交人表示，建議在小路路口增設交通燈感應器，以保障行人及行車安全。

77. 有委員表示，田景路轉入輕鐵新圍站的路段雖設有交通燈感應器，惟區外駕駛人士可能不熟悉有關路段，以致未有觸動感應器。因此，她建議署方於已設置交通燈感應器的路段增設標示，以提醒駕駛人士。

78. 主席表示，車輛需駛至交通燈前的白線才會觸動感應器。

79. 運輸署李鎮華先生表示，現時青山公路有 11 個路口已安裝交通燈感應器，包括新秀街、井財街、新墟徑、景峰徑、青磚圍路、順風圍路、鍾屋村出口、樂翠街和亦園路等。而未有裝設交通燈感應器的主要是較繁忙的路段，如市中心、掃管笏和部分藍地路段。署方就交通燈路口情況進行定期監察或計劃裝設新的交通燈時，均會考慮應否需要加設交通燈感應器，例如嘉和里山路路口改善工程將包括安裝交通燈感應器。此外，增設交通燈感應器須按既定標準，並由運輸署交通燈控制組負責。現時屯門區的交通燈感應器運作大致暢順，無法啟動交通燈感應器的情況並不常見。

80. 委員提出以下意見和查詢：
- (i) 表示青山公路沿線陸續有新屋苑入伙，預料區內交通會愈來愈繁忙，故建議署方在更多路口增設交通燈感應器，既方便車輛由小路駛出大路，亦能保障行人及駕駛者安全；
 - (ii) 表示部分區外駕駛者不熟悉屯門區的道路，無法觸動感應器的情況時有發生，她建議在設有感應器的路段加設指示牌；
 - (iii) 表示理論上駕駛者應駛至交通燈前的白線才停車，惟個別駕駛人士未必有完全遵守駕駛守則，故他同意在有感應器的路段加劃地面標誌或豎立指示牌；
 - (iv) 表示署方沒有提及現時尚未裝設交通燈感應器的路段，認為署方的報告不夠詳盡，故他建議將此議題轉交屯門區內交通問題工作小組跟進；以及
 - (v) 建議在未裝設交通燈感應器的地方增設交通燈感應器，方便從小路駛出大路的車輛。

81. 主席總結表示，請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

82. 運輸署李先生表示，現時部分繁忙路段未有安裝交通燈感應器，原因是有關路段車流量較高，由小路駛出大路的車輛較多，故加裝感應器亦未必有顯著作用。署方會繼續研究委員的意見。

(E) 運輸署必須提交巴士乘客數字等資料
(交委會文件 2017 年第 19 號)

83. 主席表示，秘書處已於 3 月 15 日將運輸署於會前提交的書面回應分發予各委員。

84. 文件提交人表示，委員建議開辦新巴士線時，往往由於未能掌握屯門居民的轉乘模式，以致難以向署方爭取。而每年的屯門區巴士路線計劃（下稱「巴士路線計劃」），運輸署僅提供最繁忙一小時的載客率等數據，他希望運輸署來年的巴士路線計劃能提供巴士乘客數字等資料，讓委員了解屯門居民的乘車模式。

85. 運輸署莫先生回應表示，在調整巴士服務時，署方會根據巴士服務調整指引，並參考載客率、班次和巴士車種等因素，故目前以最繁忙一小時去評估載客率是較為合適的做法，惟署方已備悉委員的意見。此外，每年的巴士路線計劃均會就各項服務改動提供背景資料、原因和改動後的影響。而現時每天約有 39,000 名乘客使用轉乘站。

86. 文件提交人表示，委員討論是否需要開辦新服務或調整班次時，需要參考乘客數據，但委員至今無從掌握有關數字，故只有要求署方和巴士公司提供有關數據。他希望來年巴士路線計劃會提供有關數字供委員參考。

87. 主席表示，要求運輸署提交整個屯門區的乘客數據相信有一定困難，建議文件提交人就個別巴士線或地點向署方再作查詢。

88. 文件提交人表示，他希望署方能提供有關數據，以供委員日後討論巴士服務時作為參考。

89. 主席總結表示，請運輸署考慮有關建議。

(F) 強烈要求於屯門第 44 區設立永久車位
(交委會文件 2017 年第 21 號)

90. 主席表示，秘書處已於 3 月 15 日將屯門地政處及規劃署於會前提交的書面回應分發予各委員。此外，康樂及文化事務署(下稱「康文署」)亦於會前交了書面回應，請見席上派發文件第 5 號。

91. 文件提交人表示，康文署去年計劃把第 44 區的兩個臨時停車場改建為公園。他同意於該區興建公園，惟有關位置現時涉及超過 300 個泊車位，因此有關建議會令區內泊車位不足的問題惡化。他建議於第 44 區興建永久停車場，並將停車場上蓋發展為休憩空間。

92. 有委員表示，悅湖山莊共有 3,890 伙住戶，卻只有 495 個泊車位，而且不少大型車輛均停泊於該區，以致該區泊車位嚴重不足，他早於十年前已開始爭取於第 44 區興建停車場，惟至今仍未成功。此外，他預計會前往空中花園的市民不多，而且有關位置可能會影響日後連接屯門碼頭、蝴蝶灣和青出灣的海濱長廊，故他對於在第 44 區興建地面停車場並於上蓋發展休憩空間有保留。他建議改建臨時停車場為多層停車場，以

紓緩附近屋苑泊車位不足的問題，以及預留位置興建海濱長廊。

93. 文件提交人表示，第 44 區車位本已不足，而該區新落成的私人屋苑即將有約 1,000 人入住，加上該屋苑只有少量泊車位，故該區整體泊車位將更為短缺。他建議於第 44 區興建結合停車場及公園的構造物是參考現時尖沙嘴海濱長廊的做法，只要能紓緩泊車位不足的問題，他不反對將第 44 區兩個臨時停車場改建為多層停車場及公園。他指出荃灣區有臨時停車場被改建為住宅單位，但由於沒有完善區內交通配套，以致不少居民需每月前往各個公私營停車場排隊輪候月租車位。他提醒各委員前車可鑑。

94. 主席表示，於海邊打樁會破壞海床及海堤。此文件旨在要求增加泊車位，至於具體地點和形式，可再作詳細探討。

95. 有委員表示，興建結合停車場及公園的構造物所提供的泊車位不多，況且該區人口預計會繼續上升，相信有關停車場短時間內會飽和。因此，他建議在文件內以黃色標示的範圍興建多層停車場。

96. 文件提交人表示，早前有政府部門指文件內以黃色及紅色標示的範圍均不能打樁，但有關範圍旁邊的漁市場及新華凍房也是多層建築物，不明白為何不能在有關位置打樁。

97. 主席表示，漁市場距離海邊較遠。

98. 有委員建議由工程師作出詳細及專業的解釋。

99. 主席表示，委員的目標均是解決車位不足的問題，只要地點適合，便應興建停車場。他請屯門地政處解釋不能在該處打樁的原因，以及交代有否其他適合興建停車場的地方。

100. 屯門地政處莫慶祥先生表示，處方的角色是批租政府土地及按部門建議或需要預備批地文件，故此建議技術問題應該交由有關部門解答較適合。

101. 有委員表示，交委會無須再物色適合興建停車場的地點，應要求有關部門在文件內以黃色標示的範圍興建多層停車場。

102. 運輸署程凱盈女士表示，由康文署提出在有關位置興建公園的工程項目目前正由地區及設施管理委員會（下稱「地委會」）跟進，有關細節仍未落實，故署方會與康文署保持溝通。

103. 主席建議將此議題轉交地委會跟進。

104. 有委員表示，康文署於地委會議建議於有關位置興建公園，並表示沿海 15 米範圍不能打樁。此交委會文件則建議於第 44 區範圍內興建停車場，是一個全新議題，而文件提交人亦不反對在文件內以黃色標示的範圍興建停車場。

105. 主席總結表示，交委會將於下次會議續議此議題。

(G) 要求擴闊新屯門中心對出巴士站候車範圍

（交委會文件 2017 年第 22 號）

要求擴闊龍門鐵路站巴士站候車空間

（交委會文件 2017 年第 29 號）

106. 由於此兩項議題均與巴士站候車空間相關，交委會將一併討論。

107. 運輸署程女士表示，新屯門中心對出巴士站的行人路擴闊設計已經完成，署方已向路政署發出施工紙。

108. 路政署廖先生表示，署方已收到運輸署發出的施工紙。由於有關位置涉及港鐵範圍，附近亦有電箱和電纜，故署方正向屯門地政處查詢有關位置的地權。

109. 文件 2017 年第 22 號的提交人對運輸署及路政署的跟進表示歡迎。他指繁忙時間可能有逾百人在該巴士站候車，部分人甚至被擠出馬路，故希望有關部門能盡快開展工程。

110. 文件 2017 年第 29 號的提交人表示，龍門鐵路站旁的行人路狹窄，而且該處的巴士站十分多，以致候車環境惡劣。

111. 運輸署程女士表示，署方實地視察後，得悉該處行人路闊 1.9 米，足夠行人及輪椅人士使用。而該處巴士站有不少欄杆，故署方初步建議巴士公司將部分欄杆移走，改用地面排隊指示，以騰出更多候車空間。

112. 有委員表示，自 506 由輕鐵轉為巴士服務後，龍門路一帶的巴士站於繁忙時間均十分擠迫和混亂，輕鐵蝴蝶站旁的巴士站候車情況與新屯門中心巴士站的情況相若，建議署方研究改善方法。

113. 文件 2017 年第 22 號的提交人表示，1.9 米闊的行人路並不足以容納繁忙時間的候車市民。他會直接與有關部門跟進此議題。

114. 文件 2017 年第 29 號的提交人表示，龍門鐵路站旁的行人路雖有 1.9 米闊，但候車乘客實在太多。她同意先行移除部分欄杆及改劃排隊標誌，並表示會直接與運輸署代表跟進此議題。

(H) 要求改善巴士難以埋站問題
(交委會文件 2017 年第 23 號)

115. 主席表示，秘書處已於本年 3 月 15 日將運輸署於會前提交的書面回應分發予各委員。

116. 文件提交人表示，路面擠塞和車輛於巴士站違泊，都會令巴士難以「埋站」，更導致早前有巴士司機工會發起按章工作行動。雖然巴士站並不容許泊車，但不少私家車和的士均停泊在巴士站前後的位置，嚴重影響巴士運作，相信在巴士站加劃雙黃線能起阻嚇作用。即使打擊違例泊車是警方的職責，但運輸署也應考慮如何改善路面情況或有關監察系統，而非僅在書面回覆中陳述署方在此議題上的困難和限制。此外，不少道路□非常繁忙，巴士「埋站」後亦不易駛離車站，故建議署方考慮引入巴士優先的道路政策。

117. 主席詢問文件提交人此議題是否針對某一巴士站。

118. 文件提交人回應表示，此項議題要求改善屯門區內所有巴士站。

119. 委員提出以下意見和查詢：

- (i) 表示法例規定不可於巴士站泊車，但車輛於巴士站違泊的問題嚴重，以井財街 K51 巴士站為例，該處不時有私家車停泊，以致巴士司機需在巴士站放置「雪糕筒」和指示牌以防止違例停泊。部分經常於巴士站違例停泊的車輛只偶爾被罰款，故有關司機可能會抱着「吃小虧，佔大便宜」的心態。因此，警方應加強巡視和執法；

- (ii) 表示青山公路置樂花園便利店對出的巴士站經常有車輛違例停泊，但交警即使路過上址亦不發出告票，以致違泊問題一直未能改善。因此，他要求警方加強執法和交代過去檢控違例泊車的數字；
- (iii) 表示車輛於巴士站違泊的問題愈趨嚴重，這並非單單是警方執法的问题，背後亦反映運輸署於車輛發牌制度和規劃泊車位等工作上仍有改善空間。再者，屯門第 16、17 和 27 區的臨時停車場將用作其他發展，日後區內的泊車位將更為緊絀，促請署方正視有關問題，並建議署方將巴士站前後位置列為禁區，加強阻嚇作用。執法方面，他建議警方增聘交通督導員，協助打擊違例泊車；以及
- (iv) 表示區內有數個巴士站是違例泊車黑點，警方雖已加強執法，惟情況未見改善，故運輸署應研究加設不同設施，如警告牌或閉路電視等，以協助警方執法。長遠而言，署方應從整體上規劃區內泊車位才能根治違例泊車的問題。

120. 主席表示，運輸署應研究採取不同的改善措施，協助警方打擊車輛於巴士站違例停泊的問題。此外，交委會可考慮去信香港警務處，要求警方關注此議題。

121. 香港警務處黃立彬先生表示，為打擊違例泊車，包括於巴士站違例停泊的車輛，警方自去年起每月或每兩個月會進行不事先警告的執法行動。在 3 月 9 日至 3 月 15 日期間，警方於全港共發出逾四萬張告票，其中涉及巴士站違泊的有 722 張，行動中共拖走了 30 輛車。警方會加強執法，並與運輸署研究如何改善巴士難以「埋站」的情況。

122. 委員提出以下第二輪意見和查詢：

- (i) 表示歡迎警方的行動和報告，惟委員較關心屯門區的數據。他指屯門時代廣場旁的鄉事會路、青海圍和青山公路置樂段均是違例停泊黑點，故希望警方交代有關檢控數字；
- (ii) 表示改善現行政策和引入新科技均可協助打擊違例泊車，如於巴士站加裝閉路電視或於巴士裝設鏡頭等；以及

- (iii) 認為警方近年打擊違例泊車的強度大不如前，有時甚至接獲投訴才採取行動。他建議警方增聘交通督導員和加強巡視，以打擊違例泊車，理順交通。

123. 主席總結表示，無須去信香港警務處，但請警方加強執法。

香港警務處

(I) 要求落實小巴 20 座位

(交委會文件 2017 年第 27 號)

124. 主席表示，秘書處已於本年 3 月 15 日將運輸署於會前提交的書面回應分發予各委員。

125. 文件提交人表示，樂見政府建議將小巴座位增至 19 個，並會於稍後向立法會提交文件。她表示，最重要的是能夠增加小巴座位，不論是增至 19 或 20 個也可接受。

126. 主席表示，希望立法會盡快通過有關方案。

(J) 要求檢討天后路過路設施

(交委會文件 2017 年第 28 號)

127. 文件提交人表示，天后廣場經常舉辦不同的活動，如年宵市場及千人宴等，不少街坊都會經天后橋前往天后廣場，惟天后橋沒有直接通往天后廣場的過路設施，故建議運輸署於該處加設斑馬線。

128. 運輸署劉先生表示，天后橋落成後，進出天后廣場的人流方向有所改變，署方會參考該處的交通情況、可用空間及交通燈的模式等因素，以研究加設行人過路設施的可行性。若有需要，署方可與議員到現場視察。

129. 有委員表示，天后橋附近屋苑的居民都會前往天后廣場，但由於該處未有過路設施，以致不少居民胡亂橫過馬路。為減少意外發生，請運輸署盡快改善該處的過路設施。

130. 主席總結表示，請運輸署盡快跟進此議題。

運輸署

VI. 報告事項

(A) 工作小組報告 – 截至 2017 年 2 月 28 日的工作小組進展報告

(交委會文件 2017 年第 31 號)

屯門對外交通工作小組

131. 委員省覽文件。

132. 有委員表示，運輸署於報告指署方和九巴詳細審視委員的意見後，基於資源所限，把 62X 全日行駛的方案撤回。她表示交委會一直支持 62X 全日行駛，並不同意署方撤回有關方案，故要求署方修改有關回應。

133. 運輸署莫先生表示，稍後召開的特別會議將涵蓋 62X 和 259D，建議委員屆時再詳細討論。

134. 有委員表示，署方回應的用字讓人誤會交委會同意撤回 62X 全日行駛的方案，特別會議會涵蓋 62X 是另一回事。

135. 運輸署莫先生表示，在得悉委員對 62X 全日行駛方案的意見後，基於資源所限，便撤回有關方案，而署方的回應並沒有指委員同意撤回方案的意思。他歡迎委員在特別會議再就此路線提出意見。

136. 有委員表示，運輸署於「要求在轉車站設往大埔、將軍澳線以及機場快線」的進展報告中指會留意乘客轉乘模式的改變，她要求署方交代如何研究乘客的轉乘模式。

137. 運輸署莫先生回應表示，署方備悉工作小組成員對於開辦前往大埔及將軍澳的公共運輸服務的意見，為使資源有效運作，署方建議居民可透過轉乘前往有關地點。此外，署方會繼續留意轉乘人數和替代交通服務的情況，有關建議可於特別會議中提出。

138. 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

139. 委員省覽文件。

140. 主席表示，屯門區內交通問題工作小組於本年 2 月 15 日的會議上議決將「要求於彩暉花園加設 K51 巴士站及提早頭班車時間」及「人人暢道通行計劃的下一階段」兩項議題交由交委會跟進，並要求路政署及港鐵於是次會議分別就「屯門良田村及井頭村口加建行人斜路事宜」及「要求擴闊藍地輕鐵站月台」作詳細報告。他建議先討論與港鐵相關的兩項議

題，即「要求擴闊藍地輕鐵站月台」及「要求於彩暉花園加設 K51 巴士站及提早頭班車時間」。

141. 港鐵林女士表示，港鐵願意探討調動 K51 彩暉花園站現時的位置，惟基於資源考慮，港鐵未有計劃於彩暉花園短距離內增設 K51 分站。至於提早由大欖開出 K51 頭班車方面，在過去兩至三星期，該站頭班車的乘客人次約為兩至三人，今早（本年 3 月 17 日）則沒有乘客，故港鐵暫時未有計劃將該頭班車的開出時間提前，但會繼續留意客量變化。擴闊輕鐵藍地站月台方面，港鐵即將完成相關技術研究，有計劃擴闊往屯門方向的月台，並因應現場環境及地勢情況，建議將現有斜道改建為樓梯，同時加建另一斜道，但具體擴闊計劃需時準備，待有詳細設計後，會再向委員報告。港鐵上星期亦與當區議員再到現場視察，講解擴闊月台工程在技術上的考慮。

142. 有委員表示，現時居民難以於繁忙時間在彩暉花園 K51 站登車前往屯門市中心，只有在彩暉花園增設另一分站才能解決此問題。港鐵與其不斷加密 K51 班次，倒不如考慮加設分站，況且整體車程僅會延長一至兩分鐘。

143. 有委員對港鐵計劃擴闊輕鐵藍地站月台表示歡迎，並希望相關政府部門盡量配合港鐵的工程。

144. 港鐵林女士補充表示，港鐵計劃在全線輕鐵月台加設閉路電視，並預計於 2019 年完成；港鐵公司亦有計劃在全綫輕鐵車廂加設閉路電視，現階段未有確實時間表。

145. 委員提出以下的意見：

- (i) 表示既然港鐵已明確回覆不考慮增設 K51 分站，也不會將頭班車的開出時間提早，工作小組便無須再跟進此事。另外，港鐵計劃擴闊輕鐵藍地站月台，建議將此事交回工作小組跟進；
- (ii) 表示港鐵提供的 K51 頭班車的客量未能作準，因為現時港鐵仍未將頭班車的開出時間提早，故居民會選乘其他交通工具，而且港鐵不應只計算首站上車的乘客，而應統計沿途上車的乘客量。他建議由工作小組繼續跟進此議題；以及
- (iii) 表示是否增設巴士分站應視乎實際需要，而非僅考慮兩站的距

離。往富泰方向的 K51 於彩暉花園 A 座及 E 座各有一站，而青磚圍站和輕鐵藍地站的巴士站亦相距不足 50 米，反映設站時應考慮實際需求。她建議港鐵和運輸署與她一同前往彩暉花園視察，並要求工作小組保留此議題。

146. 主席表示，若港鐵已明確回覆不會增設分站，再討論此議題作用不大。

147. 有委員表示，建議港鐵與當區議員再進行實地視察，並向屯門區內交通問題工作小組報告。

148. 主席宣布此議題將繼續由屯門區內交通問題工作小組跟進。他另請路政署代表報告屯門良田村及井頭村口加建行人斜路事宜。

屯門區內交通
問題工作小組

149. 路政署廖先生表示，署方會直接與文件倡議人及當區議員跟進此議題。

150. 主席表示，路政署於會前就「人人暢道通行」計劃的下一階段提交了書面回應，請見席上派發文件第 4 號。

151. 主席表示，屯門區內交通問題工作小組於本年 2 月 15 日的會議要求路政署安排實地視察，有關視察已於 3 月 8 日完成。小組成員另要求署方覆查其中五條行人天橋的人流量。由於署方尚未完成覆查，建議待署方完成後，才再選擇最終施工項目。

152. 主席宣布通過上述工作小組報告。

改善置樂橋設施工作小組

153. 委員省覽文件。

154. 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 2017 年第 32 號)

155. 委員省覽文件。

VII. 其他事項及下次會議日期

156. 議事完畢，會議於下午 1 時 53 分結束，下次會議定於 2017 年 5 月 12 日（星期五）上午 9 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2017 年 3 月 31 日

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/17