

屯門區議會
2018-2019 年交通及運輸委員會
第八次會議記錄

日期：2019 年 1 月 18 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>
蘇炤成先生（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	會議結束
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 9:33	上午 11:08
陶錫源先生, MH	屯門區議員	上午 9:33	會議結束
朱耀華先生	屯門區議員	上午 9:32	上午 11:04
江鳳儀女士	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
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 9:32	會議結束
何杏梅女士	屯門區議員	上午 9:32	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 9:32	會議結束
程志紅女士	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
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	會議結束
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
甄紹南先生	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	下午 12:38
陳偉明先生	增選委員	上午 9:32	下午 12:50
陳滙熙先生	增選委員	上午 9:52	會議結束
葉栢榮先生	增選委員	上午 9:32	會議結束
周文俊先生（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

鄧耀基先生	路政署工程項目統籌/行人通道上蓋 1-1
黃曦然女士	運輸署工程項目統籌 1/步行城市
姚潮宗先生	路政署高級工程師 2/暢道通行
許志鴻先生	路政署工程師 6/暢道通行
黃振添先生	晞臣工程有限公司董事
張建強先生	萬利仕（亞洲）顧問有限公司副董事總經理
陳浩剛先生	萬利仕（亞洲）顧問有限公司董事（工程部）
梁領彥先生	九龍巴士（一九三三）有限公司經理（交通策劃）
王錦添先生	九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（車務）
梁家欣女士	九龍巴士（一九三三）有限公司交通策劃及公共事務部襄理（公共事務）
林 圓女士	香港鐵路有限公司公共關係經理－對外事務

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
黃銳偉先生	運輸署工程師/特別職務 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（東）
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）
溫惠炎先生	九龍巴士（一九三三）有限公司經理（車務）
黃程遠先生	龍運巴士有限公司襄理（車務）
林志強先生	城巴有限公司助理營運經理

缺席者

吳觀鴻先生	屯門區議員
陳文偉先生	屯門區議員
甘文鋒先生	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」）第八次會議。

2. 主席表示，路政署區域工程師/屯門(西)譚鷹勳先生已經調職，並由吳梵先生暫時兼任他的職務。此外，交委會秘書曾德龍先生亦已經調職。他代表委員感謝譚先生及曾先生過去與委員會的合作，並歡迎新接任交委會秘書的周文俊先生。

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. 秘書處沒有收到委員的告假申請。

III. 通過 2018-2019 年第七次會議記錄

5. 交委會一致通過上述會議記錄。

IV. 續議事項

(A) 再三要求盡快籌劃屯門經赤鱗角連接路至機場、東涌、澳門及珠海等地的公共交通服務

再三建議屯門經赤鱗角通道的巴士收費應較目前的收費為低

（交委會文件 2018 年第 80 號）

（交委會文件 2018 年第 83 號）

（交委會 2018 至 2019 年度第七次會議記錄第 20 至 31 段）

（運輸署的書面回應）

6. 主席表示，交委會於去年 11 月 16 日舉行的第七次會議曾討論此項議題，並要求運輸署向交委會提交相關資料。署方於會前提交了書面回應，秘書處已於 1 月 16 日將有關書面回應分發予各委員。

7. 文件 2018 年第 80 號的第一提交人對運輸署預計於 2019 年上半年就赤鱗角連接路(北段)的交通安排諮詢屯門區議會表示歡迎，並表示期望署方屆時可就詳細的巴士走線、收費及相關交通配套進行諮詢。

8. 運輸署梁俊謙先生表示，會將委員的意見轉交該署負責的分部跟

進。

(B) 發展屯門公路巴士轉乘站及周邊土地

(交委會文件 2018 年第 82 號)

(交委會 2018 至 2019 年度第七次會議記錄第 41 至 51 段)

(運輸署的書面回應)

9. 主席詢問運輸署跟進題述議題的進度。

10. 運輸署梁先生表示，署方留意到屯門公路巴士轉乘站（下稱「轉乘站」）於繁忙時間有較多乘客使用，或會出現巴士須輪候駛入轉乘站的情況。署方認為繁忙時間轉乘站的空間仍可更有效運用，會與巴士公司研究改善轉乘站內車流的方案，以及繼續監察轉乘站的使用量。

11. 主席表示，與巴士公司商討並不能解決問題，運輸署應將擴建轉乘站的建議轉交有關部門研究。他要求署方於下次會議回覆有否將擴建轉乘站的建議轉交有關部門研究。

(C) 要求盡快落實西鐵南延線總站選址

(交委會文件 2018 年第 86 號)

(交委會 2018 至 2019 年度第七次會議記錄第 84 至 94 段)

(運輸及房屋局的書面回應)

12. 有委員表示，此議題已討論多時，而香港鐵路有限公司（下稱「港鐵」）在書面回應中僅表示會就項目適時諮詢公眾。她對此表示不滿，並要求有關部門提供具體的諮詢時間表。

13. 主席要求運輸署代表向有關部門查詢具體的諮詢時間表。

14. 委員就是項議題提出意見如下：

(i) 表示運輸及房屋局（下稱「運房局」）自 2016 年 12 月底收到港鐵就南延線提交的建議書後，一直與港鐵就建議書的內容進行磋商，但運房局一直拒絕派員出席會議，交代磋商的進度及南延線總站的選址。他質疑政府有意拖延興建南延線，待「明日大嶼願景」計劃中的鐵路項目完成後，借機擱置興建南延線。若交委會決定續議此議題，他要求有關部門於下次會議明確答覆具體的諮詢時間表；否則交委會可主動約見運房局，查詢南延線的進度；

(ii) 表示屯門區的交通網絡以鐵路為主，因此興建南延線對屯門區非

常重要，不應一拖再拖，故要求有關部門盡快回覆南延線總站的選址；以及

- (iii) 表示政府有責任就南延線的總站選址、走線及興建時間表諮詢屯門區議會。她支持主動約見運房局。

15. 主席表示，有關部門至今尚未回覆南延線的總站選址，令交委會難以進一步跟進其他與南延線相關的議題。

16. 委員就是項議題提出第二輪意見如下：

- (i) 表示運輸署在席代表未能回應南延線的走線問題，故建議去信運房局，強烈要求局方委派負責南延線的代表出席下次交委會會議；
- (ii) 表示運房局已研究港鐵的建議書超過兩年，並曾要求港鐵進一步提供資料，質疑當中是否遇上任何阻滯，要求港鐵回應；另建議主席主動邀請運房局派員出席會議；
- (iii) 表示去信運房局作用不大，建議主席聯同屯門區議會主席、副主席及當區議員約見運房局，可能更有效推動南延線的進展；另指出部分委員曾要求南延線增設更多車站，但相信有關部門已大致確定南延線的走線，不可能增設更多車站，故交委會應集中跟進運房局落實興建南延線的進度；
- (iv) 表示交委會應進一步就興建南延線向政府施壓，並同意主動約見運房局；以及
- (v) 表示屯門第十八區的居民現時前往西鐵線屯門站須轉車，日後前往擬建的屯門碼頭站同樣須轉車，故提議增加南延線的車站。她認為運房局有責任交代建議的可行性。

17. 主席總結表示，交委會將去信運房局，邀約局方負責南延線的代表，與屯門區議會主席、交委會主席及其他相關的區議員共商是項議題。

秘書處

[會後補註：有關信件已於 2019 年 2 月 15 日發出。]

V. 討論事項

(A) 市中心輕鐵站至時代廣場天橋升降機行人通道加建上蓋

(交委會文件 2019 年第 1 號)

18. 主席歡迎路政署工程項目統籌／行人通道上蓋 1-1 鄧耀基先生、晞臣工程有限公司董事黃振添先生及運輸署工程項目統籌 1／步行城市黃曦然女士出席會議。

19. 路政署鄧先生表示，行政長官於 2016 年的《施政報告》提出建設長者友善社區，邀請各區區議會選出主要行人通道加建上蓋。其後屯門區議會交委會於 2017 年 7 月 28 日的會議上議決於區內三條行人通道加建上蓋，並將於題述位置的項目列為最優先處理，而署方亦已於 2018 年 1 月展開在題述位置加建上蓋的可行性研究。就此，鄧先生透過投影片（見附件一）簡介有關研究的結果。

20. 有委員表示，路政署的投影片未能清楚顯示擬建行人通道上蓋的起點。現時擬建的上蓋較窄，建議在支柱兩邊興建上蓋，增加上蓋的闊度，以便行人在雨天時仍可並排而行。另外，擬建的上蓋與現有的巴士站上蓋高度相若，建議新建的上蓋應比現有的巴士站上蓋更高，同時覆蓋現有的巴士站上蓋，以免行人在兩個上蓋之間的空隙被雨水淋濕。

21. 主席建議安排到擬建行人通道上蓋的位置進行實地視察，以便委員直接向運輸署、路政署及顧問公司表達意見。

22. 有委員表示，相信建造上蓋時不會遷移現有的巴士站，擔心顧問公司會設計過高的新上蓋，以遷就現有的巴士站上蓋，令新上蓋遮風擋雨的作用未能有效發揮。他建議一併檢視保留現有巴士站上蓋的必要性，以提高有關行人通道上蓋的美觀性和完整性。

23. 路政署鄧先生表示，現時擬建行人通道上蓋的設計高度為 2.6 米，可平衡上蓋的擋雨效能及空間感。擬建上蓋與現有巴士站上蓋比較，兩者高度相若或前者略高，具體設計上會考慮兩者之間的空隙，以免雨水沿巴士站上蓋邊緣流下，淋濕行人。

24. 主席請秘書處安排前往題述地點進行實地視察。

秘書處

[會後補註：有關實地視察已於 2019 年 3 月 4 日舉行。]

(B) 建議改善龍門路(往來輕鐵蝴蝶站)的行人過路設施

(交委會文件 2019 年第 2 號)

(路政署的書面回應)

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

26. 主席表示，路政署於會前提交了書面回應，秘書處已於 1 月 16 日將有關書面回應分發予各委員。

27. 文件第一提交人表示，蝴蝶輕鐵站及毗鄰的巴士站是屯門碼頭區重要的交通設施，但現時該處唯一的行人天橋不設升降機，附近亦不設其他行人過路設施，對居民橫過龍門路乘車造成不便。交委會曾多次討論於該處增設行人過路設施，然而運輸署總以該處車速太快為由拒絕，故建議於橫跨龍門路的行人天橋加建升降機，或於龍門路近湖山路的交通燈位加設行人過路設施。他要求運輸署就題述要求作出回應。另外，路政署書面回應中提及「人人暢道通行」第三階段計劃可行性研究，他要求署方就研究的進度作補充。

28. 運輸署程凱盈女士表示，市民從蝴蝶邨橫過龍門路，主要是前往蝴蝶輕鐵站、巴士站和小巴站等目的地。現時已有行人天橋（NF103，又稱「蝴蝶橋」）連接有關起點及目的地，而且蝴蝶橋已為行人提供合適的分層過路設施，把人車分隔，改善行人及駕車人士的安全，讓市民安全地橫過龍門路。蝴蝶橋的闊度及高度分別約為 3.5 米及 6 米，闊度足夠應付該區人流，而天橋並不特別高，上落所需時間與一般行人天橋相若。蝴蝶橋亦設有斜道方便市民（包括長者及殘疾人士）上落，其坡度合乎設計標準。另外，在「人人暢道通行」計劃下，政府多年來一直為公共行人通道加建無障礙通道設施（例如升降機），以方便市民上落。運輸署得悉路政署將在 2019 年上半年展開「人人暢道通行」第三階段計劃的可行性研究，當中已包括在上述行人天橋加建升降機的建議。綜合上述情況，署方未能支持在龍門路近蝴蝶輕鐵站加建路面行人過路處的建議。

29. 港鐵林女士表示，由於題述位置不屬輕鐵範圍，港鐵對題述議題並沒有補充。

30. 路政署吳梵先生表示，就「人人暢道通行」第三階段計劃可行性研究的進度，他須徵詢署方相關分部後再作回應。

[路政署會後補註：政府將在 2019 年上半年，就符合現時計劃範疇，餘下分佈全港多區共 120 多條行人通道（包括上述行人天橋結構編號 NF103）的加建升降機建議展開可行性研究，以期盡快推展當中可行的項目（即「第三階段計劃」）。]

31. 文件第一提交人要求將此議題轉交屯門區內交通問題工作小組繼續跟進。

32. 主席同意上述安排。

屯門區內交通
問題工作小組

(C) 要求增加屯門東南至東九龍商貿區繁忙時段的巴士服務
（交委會文件 2019 年第 3 號）
（運輸署的書面回應）

33. 文件第一提交人表示，屯門東南一直依賴居民巴士提供前往東九龍的交通服務，但她自去年九月開始接獲居民投訴，指有關居民巴士營辦商自行縮減班次，令部分乘客無法使用服務，故詢問運輸署在管理居民巴士服務上的角色。她並表示，運輸署的書面回應建議屯門東南居民可乘坐九巴 258X 或 259X 號線前往東九龍，然而 258X 號線班次不足，而乘搭 259X 號線須步行一段距離至屯門泳池，故要求署方交代 258X 及 259X 號線的載客率，以及解釋如何觀察屯門東南區往東九龍的交通服務需求。

34. 委員就是項議題提出意見和查詢如下：

- (i) 表示他自數月前開始與運輸署跟進居民巴士 NR725 的情況，有關路線縮減班次的原因是營辦商進行車輛調配，而新編配的車輛牌照並不符合運輸署的相關要求，故沒有足夠的車輛提供服務。此外，由於屯門東南往東九龍的九巴服務並不足夠，而 NR725 的車費比九巴便宜，保證有位可坐，亦無須於轉乘站轉車，故吸引大量翠寧花園及鄰近屋苑的居民乘搭，令 NR725 客量一直高企。他要求運輸署增加 NR725 的班次，並建議署方聯同 NR725 的營辦商檢討營運情況，同時提升九巴 62X 號線的服務，以增加屯門東南區往東九龍的交通服務；
- (ii) 表示現時居民從屯門東南前往東九龍商貿區，除非乘搭居民巴士 NR725，否則均須轉乘巴士，而且難在車上找到空座，質疑現行的交通安排沒有考慮居民的實際需要，故要求運輸署解釋如何

有效處理屯門東南居民前往東九龍商貿區的交通需求；

- (iii) 表示現時 258X 號線巴士駛至新圍站時大多已經滿座，不少居民更特地到前一個站上車，故運輸署建議居民於轉乘站乘搭 258X 號線並不合理。由於 NR725 班次縮減，令更多乘客改乘 258X 或 259X 號線，增加該線的需求，再加上欣田邨居民陸續入伙，故建議運輸署重新檢視屯門區往東九龍的交通需求，並調整有關巴士路線的班次及用車數目；
- (iv) 表示非常認同文件的主張，認為若居民巴士班次縮減，將對前往東九龍的居民造成極大不便。由於九巴 62X 號線並非全日行駛，現時並沒有足夠的巴士班次疏導前往東九龍的乘客，而其他路線的巴士停靠轉乘站時往往已經滿座，令乘客難以上車。她認為運輸署有責任主動了解有關居民巴士縮減班次的原因，並要求九巴 62X 號線全日行駛；以及
- (v) 表示應付往東九龍的交通需求比了解 NR725 縮減班次的原因更為重要，認為運輸署應檢視往東九龍的交通需求，並加以改善。另外，現時居民巴士通常客滿便會開出，不一定完全按照時間表開車，市民唯有向總站的工作人員查詢，才可知道尾班車是否經已開出，情況並不理想，故要求運輸署設法改善。

35. 主席對運輸署的做法表示不滿，批評署方建議居民於轉乘站乘搭 258X 或 259X 號線，卻未有增加屯門東南至轉乘站的巴士班次。另外，署方曾承諾增加 M61 號線（現稱 252 號線）的班次，卻表示要先從其他區域抽調巴士方可增加班次，做法並不可取。他表示屯門東南人口不斷增加，他一直要求增加 M61 號線（現稱 252 號線）的班次，而運輸署雖然批准開設新巴士路線，卻一直沒有增加 M61 號線（現稱 252 號線）的班次，要求運輸署解釋。

36. 文件第一提交人補充指，過往屯門東南居民甚少向她反映往東九龍商貿區的交通服務不足，但自去年夏季開始一直接獲有關投訴，由此可見該區居民怨氣甚大。運輸署一直表示會留意屯門東南往東九龍的交通服務需求，希望署方言出必行。她詢問運輸署是否有屯門區往東九龍乘客量的統計數字，並表示現時往東九龍的居民巴士縮減班次，確實會影響前往該區上班的居民。因應有其他委員反映在屯門其他區域亦難以登上往東九龍的巴士，她希望運輸署解釋將如何檢視屯門區往東九龍的

交通服務。

37. 運輸署梁先生表示，根據現時的政策，居民巴士服務在公共運輸系統中擔當輔助角色。居民巴士的服務詳情，包括班次安排，須由營辦商與乘客代表協議後，向署方提交申請。署方接獲申請後，會按既定程序處理，署方至今尚未接獲 NR725 營運商提交有關申請。專營巴士方面，在繁忙時間屯門東南居民可乘搭 62X 號線前往東九龍，或乘搭 60M、60X 或 61X 號線前往轉乘站轉乘 258X 或 259X 號線前往東九龍商貿區；而青山公路沿線居民則可乘搭繁忙時間特別路線 252X 號。對於委員要求增設繁忙時間由屯門東南直達東九龍商貿區的特別巴士班次，署方備悉有關意見，並會與巴士公司觀察上述各條巴士路線的乘客需求，適時作出檢討。署方正與巴士公司探討增設來往青山公路及轉乘站的循環巴士服務，稍後會諮詢交委會的意見。

38. 主席表示，屯門區議會已表達對 252 號線的意見，署方應按有關意見跟進並報告進度，不用重新諮詢屯門區議會的意見。

39. 九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）梁領彥先生表示，留意到在東九龍商貿區工作的人口正在增加，除 258X 及 259X 兩條路線可在繁忙時間直接往返屯門及東九龍商貿區外，九巴在過去兩年亦新增由其他區域往東九龍商貿區的巴士路線。另外，九巴於 2017 年底開設繁忙時間特別路線 252X 號，由屯門東南及青山公路沿線直達觀塘道，以便屯門東南居民前往九龍東。雖然於東九龍商貿區工作的人口正不斷增加，但繁忙時間進入該區的道路非常擠塞，因此九巴新增班次或路線時須小心考慮。九巴備悉委員對增設由屯門東南直達東九龍商貿區巴士服務的意見，亦留意到現時有其他非專營巴士營辦商提供類似服務，因此九巴須考慮新增巴士路線後的乘客量，並會與運輸署及委員繼續探討。另外，九巴去年已就增加前往轉乘站的循環線班次向運輸署提交計劃書，並會積極與署方配合。

40. 主席指出九巴早已提交計劃書，質疑運輸署有否阻礙落實增加往轉乘站的循環線班次，要求署方於下次會議明確交代落實計劃的進度。

41. 有委員表示，專營巴士的座位比居民巴士多，能更有效疏導繁忙時間前往東九龍的乘客。他指出豐景園巴士站尚有位置可作巴士總站，詢問九巴是否有興趣開辦於繁忙時間由屯門東南往東九龍的特別班次，為市民提供多一個選擇，而詳細路線可再作商討。

42. 九巴梁先生回應表示，九巴會積極考慮委員的建議，但須兼顧開辦特別班次對交通狀況的影響，以及與非專營巴士乘客量的關係。

43. 主席表示，此議題將轉交屯門對外交通工作小組繼續跟進。

屯門對外
交通工作小組

(D) 要求增加 962C 三聖往太古早上繁忙時間的班次及提供晚間回程服務

（交委會文件 2019 年第 4 號）

（運輸署的書面回應）

（城巴的書面回應）

要求加強 962C 服務

（交委會文件 2019 年第 13 號）

（運輸署的書面回應）

（城巴的書面回應）

44. 由於上述議題內容相關，交委會同意把它們合併討論。主席表示，運輸署及城巴於會前提交了書面回應，秘書處已於 1 月 16 日將有關書面回應分發予各委員。

45. 文件 2019 年第 4 號的第一提交人表示，現時 962C 號線分別於龍門居及三聖開出，不少乘客向她反映現時 962C 號線只有一班車從三聖開出，服務嚴重不足。她表示運輸署的書面回應指 962C 號線從三聖開出的班次載客率約六成，質疑乘客於下游車站上客後，載客率是否仍維持六成。她另表示，不認同於 962C 號線服務時間以外居民沒有前往港島的需求，希望運輸署審視從屯門往太古的服務需求。此外，現時 962C 號線從三聖開出的班次不設回程服務，同樣的安排常見於從屯門東南開出的巴士路線，令人難以理解，故希望運輸署提供 962C 號線往三聖的回程服務。

46. 主席表示，962 號線取消全日服務，對屯門東南的對外交通造成嚴重影響。他建議 962 號線恢復全日服務，並將龍門居及青山公路開出的班次分為兩條獨立路線。

47. 文件 2019 年第 13 號的第一提交人表示，運輸署的書面回應指 962C 號線從龍門居開出的班次載客率約六成半，但事實上巴士已經滿座。部分乘客可能不願在長途車上久站，唯有乘搭其他較轉折的交通工具。若署方認為六成半載客率仍不構成增加班次的考慮因素，是與乘客的需要

脫節。她批評每次向運輸署爭取增加班次都有如緣木求魚，希望署方體恤現時居民長途跋涉上班的苦況。

48. 有委員表示，現時在置樂花園一帶的 962C 號線下游車站，乘客即使能幸運上車，基本上仍須全程站立。他建議城巴考慮仿效九巴，推出全座位的豪華巴士服務，認為乘客會考慮以稍高的車費換取座位。他另表示支持 962X 號線增加班次，並指出最近獲悉 962E 號線將增加班次，反觀 962X 號線，即使已花逾十年爭取增加其班次，但仍不得要領，希望運輸署及城巴正面回應委員的要求。

49. 運輸署梁先生表示，署方會因應各專營巴士路線的客量調整班次。按照城巴提交的近期營運記錄，早上兩班 962C 號線去程班次的載客率約六成半，而傍晚回程班次的載客率約四成至六成。因應目前的乘客量，署方現階段會維持 962C 號線的班次，並會繼續與城巴留意該線的乘客量，適時再作調節。

50. 城巴林志強先生表示，現時 962C 號線早上去程班次的平均載客率約六成半，而傍晚回程班次的載客率分別為六成及四成，認為現時的班次大致上能應付乘客的需求。此外，城巴會密切留意中環灣仔繞道開通後 962C 號線載客量的變化。

51. 主席請運輸署及城巴考慮委員的意見。

(E) 要求檢討九巴 252 線在屯門公路轉車站（往屯門方向）的總站位置及提升服務

（交委會文件 2019 年第 5 號）

（九巴的書面回應）

（運輸署的書面回應）

52. 主席歡迎九巴經理（交通策劃）梁領彥先生、屯門廠襄理（車務）王錦添先生及交通策劃及公共事務部襄理（公共事務）梁家欣女士出席會議。

53. 主席表示，九巴及運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已於 1 月 16 日將有關書面回應分發予各委員。

54. 文件第一提交人表示，歡迎 252 號線提前投入服務，惟現時繁忙時間每小時只有一班車並不足夠，亦有不少 NAPA 居民投訴班次不準確，

她早前已就此事去信運輸署，亦希望九巴加以改善。她另表示 252 號線現有的班次密度仍未能滿足掃管笏一帶居民的需要，運輸署於《2018-2019 年度屯門區巴士路線計劃》中提出將因應中型單層巴士的付運日期，將 252 號線提升至全日服務，故詢問署方有關事宜的進展及加快進度的可能性。另外，青山公路沿線不少居民反映，252 號線於轉乘站下層的車站位置與九巴其他路線的車站相距約 100 米，對轉車乘客造成不便，亦令巴士資源未能有效運用。對於運輸署及九巴的書面回應提及會研究遷移 252 號線的總站位置，她表示歡迎，並希望有關部門回應將如何落實有關建議。

55. 運輸署梁先生表示，九巴因應掃管笏一帶的地區發展，提早於去年 6 月 25 日開辦 252 號線。署方知悉九巴計劃按《2018-2019 年度屯門區巴士路線計劃》加強該線的服務，會繼續與九巴跟進。另外，署方會與九巴研究遷移該線總站位置在空間及運作上的可行性。九巴已於本月初在轉乘站（往屯門方向）下層加裝巴士實時到站資訊顯示屏，當中有顯示 252 號線的巴士預計開出時間，方便候車乘客。

56. 九巴溫先生表示，正與運輸署商討將 252 號線的總站遷移至較接近其他巴士站的位置，以方便乘客。他指出往屯門方向的轉乘站供巴士與其他車輛共用，設計上有別於往九龍方向的轉乘站，若長時間停泊巴士會阻礙其他車輛出入，因此將 252 號線的總站設於現時位置。另外，九巴正進行相關準備工作，希望按照《2018-2019 年度屯門區巴士路線計劃》加強 252 號線的服務。

57. 主席請運輸署及九巴繼續跟進題述事宜，並一併向相關委員匯報有關進度。

(F) 要求九巴提供月票分級制
（交委會文件 2019 年第 6 號）
（九巴的書面回應）

58. 主席表示，九巴於會前提交了書面回應，秘書處已於 1 月 16 日將有關書面回應分發予各委員。

59. 文件第一提交人表示，現時九巴月票售價為 780 元，吸引力不足，只有前往港島區上班的屯門居民能用盡月票的價值，而前往九龍區及荃灣區上班的居民每月交通費分別只需 600 多元及 400 多元，故建議九巴將月票分為長程、中程及短程三級制，並以八達通卡扣除月票適用範圍以

外車程的車資差價，以吸引更多乘客購買月票。另外，現時月票售賣機數量較少，主要分佈在巴士總站，令部分乘客可能須特地乘車前往購票。她建議於更多巴士站、便利店及轉乘站加設月票售賣機，方便乘客購買月票。

60. 九巴梁女士表示，九巴於去年三月推出月票，並於去年九月起優化銷售安排，將月票有效期由按月份計算改為連續三十日，以便乘客更靈活使用月票。九巴已備悉委員對設立月票分級制的建議，並會加以考慮。

61. 有委員表示認同月票分級制的建議，指出屯門碼頭區居民主要乘搭城巴前往港島，未能受惠於九巴月票計劃。他希望九巴可研究推出較便宜的月票，建議售價約 500 元，可用於 13 至 14 元或以下的路線，如車資超額則須補回差價。九巴於去年推出月票時已表示會研究推出較便宜的月票，故詢問有關研究的初步方向。他另詢問九巴月票每月的銷售數字。

62. 運輸署梁先生表示，署方對題述議題沒有回應。

63. 九巴梁女士表示，九巴會考慮平價月票的建議。考慮因素包括技術及財務可行性，亦要避免由沒有購買月票的乘客補貼月票使用者。九巴會繼續聆聽不同的意見。

64. 有委員表示，當年西鐵通車時她曾向當時的九廣鐵路主席提出設立月票的建議，而九鐵的回應亦與九巴上述回應相近，但現時西鐵已推出多種月票，吸引大量乘客購買。就九巴對月票財務可行性的關注，她表示不論乘客數量多寡，巴士的營運成本亦已固定，但月票可增加九巴的固定收入，故建議九巴參考港鐵的做法。她指出現時的九巴月票對長途乘客優惠甚少，對短途乘客更毫不划算，故要求九巴提供研究短途月票的時間表。

65. 文件第一提交人表示，同意不應由沒有購買月票的乘客補貼月票使用者。她並表示，九巴應考慮沒有購買月票的乘客可以選擇多種交通工具，令巴士載客量不穩定；相反月票使用者會優先選擇乘搭九巴，令巴士載客量更穩定，保障九巴的收入。港鐵現時長期推出月票，相信已考慮財務可行性，故希望九巴積極考慮，盡快推出月票分級制。

66. 有委員表示，支持文件提出的兩項要求，並詢問現時購買九巴月票的乘客數目。他並表示，若月票銷量偏低，證明月票計劃並不吸引，九巴應推出不同種類的月票供乘客選擇。

67. 九巴梁女士表示，去年三月推出月票時，首月銷量約一萬張，現時仍在增加。

68. 主席請運輸署及九巴考慮委員的意見。

(G) 要求增設來往屯門東北至銅鑼灣北角巴士路線

(交委會文件 2019 年第 7 號)

(運輸署的書面回應)

69. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已於 1 月 16 日將有關書面回應分發予各委員。

70. 文件第一提交人表示，現時每天早上只有六班 960S 號線巴士由富泰、疊茵庭及景峰一帶前往港島區，而且沒有回程服務。該區人口正在增加，而居民在 960S 號線服務時間外前往港島區，必須前往紅橋乘搭 960 號線，故希望開辦全日路線從屯門東北前往港島。另外，因應中環灣仔繞道經已通車，建議新巴士路線經中環灣仔繞道直達銅鑼灣及北角，以避開交通擠塞。

71. 運輸署謝秀清女士表示已備悉委員的意見，署方會繼續監察現有的交通服務，並會適時作合適安排。

72. 九巴梁先生表示，了解委員對開辦過海巴士路線前往銅鑼灣及北角的訴求。現時九巴設有 960S 號線於早上從屯門東北前往灣仔，如可安排 960 系列或其他特別班次於早上從屯門東北前往銅鑼灣及北角，九巴會積極支持，並會繼續與運輸署討論題述建議的可行性。

73. 主席請運輸署考慮委員的意見。

(H) 要求在輕鐵路軌轉彎路段包裹橡膠套以減低噪音

(交委會文件 2019 年第 8 號)

74. 文件第一提交人於席上播放輕鐵列車經過轉彎路段的錄音，表示附近居民長期受此類噪音滋擾，難以安居樂業。她指出據悉港鐵已在部分輕鐵路段推行噪音改善措施，如以膠套包裹路軌、安排列車駛經轉彎

路段時減速及於路軌上噴灑粉末或水。輕鐵已投入服務超過三十年，設備開始老化，必須設法減低列車經過轉彎路段及十字路口時的噪音，她要求港鐵就此作出回應。

75. 委員就是項議題提出意見和查詢如下：

- (i) 表示屯門區議會多年前曾就是項議題向港鐵反映意見，當時港鐵曾持續執行噪音改善措施，惟現時相關措施只會定期執行。現時因輕鐵列車班次頻密，加上受天氣影響，列車經過轉彎路段的路軌時出現較嚴重的磨擦，產生較大的噪音，故促請港鐵加緊檢查轉彎路段的路軌情況。她另反映部分居民曾致電港鐵熱綫投訴噪音問題，但情況仍沒有改善。她表示在轉彎路段以橡膠套包裹路軌能有效減低噪音，希望港鐵盡快落實並提供時間表，否則港鐵亦應於轉彎路段加密執行其他噪音改善措施。她指出現時人口老化，不少退休人士長時間留在家中，飽受輕鐵噪音滋擾，故希望港鐵積極回應委員的訴求；
- (ii) 表示相信所有鄰近民居的輕鐵路軌都有一定程度的噪音滋擾，並舉例指友愛邨內所有輕鐵路軌皆接近民居，噪音問題屢見不鮮。他建議港鐵應優先在鄰近民居的輕鐵路段執行噪音改善措施，並對文件建議的方向表示認同；
- (iii) 表示剛才播放的錄音於輕鐵 614 線行車天橋的轉彎位置錄製。由於有關天橋比路面高，與附近民居的窗戶相距不足 100 米，而轉彎位置的噪音尤其刺耳，於晚上造成嚴重滋擾。文件建議用橡膠套包裹輕鐵轉彎路段的路軌，但由於此建議可能需較長時間落實，故建議短期內先打磨路軌或添加潤滑油，藉以減低噪音，並請港鐵回應是否有更先進技術可減低噪音；以及
- (iv) 表示同意輕鐵轉彎路段的噪音非常擾民，應優先處理。她另指出部分輕鐵路軌橫跨馬路，汽車駛過路軌時產生的噪音亦不小，如新屯門中心一帶的噪音可傳至二十多樓的民居，更通宵持續，故詢問上述問題的解決方法。

76. 主席請港鐵先回應文件中有關輕鐵轉彎路段噪音的問題，再回應委員所提出汽車駛過路軌時產生噪音的問題。他表示輕鐵的噪音問題已討論多年，一直不了了之，詢問港鐵是否有計劃進行改善。

77. 港鐵林女士表示，港鐵不時接獲議員反映輕鐵不同路段的噪音問題，並一直與議員跟進。港鐵有一系列措施減低輕鐵行車時的聲響，包括打磨路軌及車輪、調較行車模式，以確保路軌及列車狀態良好。她指出路軌不能隨意打磨，因此港鐵會定期檢查，在有需要時才會打磨路軌。此外，港鐵已於合適路段安裝潤滑裝置，於列車經過時自動於車輪及路軌之間釋出潤滑油，以減低磨擦聲響。然而部分路段如斜路或彎度較大的位置未必適合安裝有關裝置，以確保行車安全。此外，輕鐵的鋼製車輪軸承中設有避震膠環，亦有吸音效果，而港鐵在列車例行檢查中亦會檢視上述車輪及各部件的狀況，以確保上述零件可以持續發揮作用。港鐵曾探討文件所提出以橡膠套包裹路軌的方案，惟發現不適用於輕鐵系統。港鐵會一直留意市場上的新技術，適時探討可行措施，進一步減低輕鐵行車聲響。

78. 主席表示，理解用橡膠套包裹路軌的方案並不可行，建議港鐵進一步研究以避震減低噪音。

79. 文件第一提交人表示，港鐵在回應中提及的減低噪音方案已一直推行，惟成效不彰。她表示輕鐵轉彎路段的噪音並非在單一位置出現，希望港鐵進一步研究解決方案。由於輕鐵設計鄰近民居，令居民飽受噪音滋擾，晚上被吵醒後更難以再次入睡，促請港鐵代表向港鐵公司反映問題。

80. 有委員表示，輕鐵噪音問題受廣泛關注，惟難以根治。他曾跟進海典軒及南浪海灣附近輕鐵轉彎位置的噪音問題，並曾與運輸署及港鐵研究打磨路軌及在路軌上灑水，亦未能長遠解決問題。他另指出，距離路軌較遠的地方亦有可能受噪音滋擾，並舉例指兆麟苑部分居民亦受豐景園輕鐵站前彎位的噪音滋擾。他促請港鐵設法長遠改善路軌及車輪的質素，亦希望港鐵留意輕鐵噪音的覆蓋範圍較大。此外，他詢問運輸署在何種情況下才會對鐵路噪音採取補救措施，如興建隔音屏障。他並表示，根據環保署量度平均噪音的方法，輕鐵的間歇性噪音並不會超出標準，令委員難以進一步跟進。

81. 有委員表示，港鐵現有的方法未能有效減低輕鐵噪音，如兆康站與藍地站之間斜路的噪音便一直未能根除，故港鐵應探討其他解決問題的新方法。

82. 主席再次建議港鐵以避震減低噪音，並請港鐵研究委員的意見。

(I) 要求全面改善輕鐵站行人過路處加裝紅綠燈或閃燈

(交委會文件 2019 年第 9 號)

要求盡快落實輕鐵行人過路處增設提示燈

(交委會文件 2019 年第 11 號)

83. 由於上述議題內容相關，交委會同意把它們合併討論。

84. 文件 2019 年第 9 號的第一提交人表示，有一名小童於新圍輕鐵站被列車撞倒並捲入車底，故懷着沉重的心情提交此份文件。小童的父親向她表示不希望同類事件再次發生，促請港鐵盡快於輕鐵站行人過路處加裝設施，包括紅綠燈或閃燈，以提升行人安全。由於龍門輕鐵站已裝設閃燈及發聲裝置，並獲附近居民正面評價，因此相信閃燈成效較大。她希望港鐵盡快於人流較多的行人過路處加裝閃燈，保障行人安全。

[主席於此時離開會議室，會議暫由副主席主持。]

85. 文件 2019 年第 11 號的第一提交人表示，港鐵推行試驗計劃，於龍門輕鐵站行人過路處加裝閃燈，證明港鐵亦認同有需要加強行人安全設施。她表示多年前已開始要求港鐵加裝行人安全設施，惟港鐵一直拖延，即使其後曾加裝魚眼鏡，亦不足以保障行人安全。上次交委會會議上，她已要求港鐵於屯門區所有輕鐵站行人過路處加裝行人安全設施，但言猶在耳，去年 12 月 17 日已發生男童於輕鐵行人過路處被列車撞倒的意外。不論誰是誰非，亦有需要保障行人安全。她認為龍門輕鐵站的閃燈柱廣受附近居民歡迎，而上述意外再次引起居民對輕鐵站行人安全的擔憂，故港鐵有必要盡快落實於輕鐵站行人過路處加裝閃燈。她建議優先於新圍及良景輕鐵站加裝閃燈，並要求港鐵提供時間表。

86. 港鐵林女士表示，港鐵公司對去年 12 月 17 日的事故十分關注並感到難過，對傷者及家屬致以深切慰問，並於意外當天及其後派員到醫院探望，與家屬保持聯絡，以提供適切協助。她表示安全一直是鐵路運作的首要考慮，港鐵一直與有關部門定期檢討及提升輕鐵行人過路處的安全性。港鐵過往一直有加裝行人安全設施，如黃色膠製或鐵製的行人護柱，以提醒行人過路前先觀察路面情況。新圍輕鐵站及其行人過路處使用量不高，但港鐵於意外發生後已即時加派人手協助乘客過路。另外，龍門輕鐵站的行人過路處正試用附有閃燈的智能行人護柱，於輕鐵列車駛近時會閃亮及發出「叮叮」的提示聲，如效果理想，會盡快於新圍輕鐵站加裝。除此以外，港鐵亦計劃於該站行人過路處加裝可輕易推動的活動閘門，行人過路時可推開閘門，無人過路時閘門則維持關閉，希望可

進一步提升行人安全。她另回應委員，港鐵會繼續密切留意良景輕鐵站行人過路處的情況，並會將資料轉交港鐵相關部門研究。

87. 委員就是項議題提出第二輪意見和查詢如下：

- (i) 表示文件中部分建議在上述意外發生前經已提出，希望意外不會再次發生。他指出部分輕鐵站附近設有其他交通設施，如巴士站，令更多行人通過輕鐵站的行人過路處，故須加強關注行人安全。他舉例指友愛及安定輕鐵站附近設有巴士站，如乘客看見巴士即將抵達，可能會急於通過行人過路處，而忽略即將抵站的輕鐵列車，故此類輕鐵站必須提前加裝行人安全設施。此外，友愛輕鐵站附近有多個屋苑，不少居民會經過輕鐵站前的行人過路處前往其他地方，雖然該處已設有魚眼鏡，安全設施仍然不足，輕鐵車長未必能發現所有經過行人過路處的車輛，故促請港鐵優先於這類人流較多或鄰近其他交通設施的輕鐵站加裝行人安全設施；
- (ii) 表示一次意外足以致命，並對港鐵於事故發生後才改善個別輕鐵站的設施表示不滿，認為如行人安全設施試驗成功，便應在屯門區所有輕鐵站加裝。雖然小童橫過馬路時可能較不小心，責任不一定全在港鐵，但港鐵仍應進一步提升輕鐵站的行人安全設施；
- (iii) 表示有天早上七至八時於景峰輕鐵站目睹不少驚險場面，指出該站其中一側不設交通燈，但附近設有巴士站、小巴站及一間小學，不少趕路上班上學的居民無視輕鐵列車駛近，匆匆橫過行人過路處，險象環生。她表示同意新圍輕鐵站的行人安全設施應優先改善，惟其後加設行人安全設施的次序應視乎人流，並應考慮輕鐵站附近的交通設施及學校。她認為港鐵應制定準則，以決定加設行人安全設施的先後次序；
- (iv) 表示認同應在所有輕鐵站的行人過路處加裝閃燈，以保障市民安全，並詢問港鐵提及的活動閘門會否對輪椅人士及推嬰兒車或手推車的乘客過路造成不便，要求港鐵落實前先就設計圖諮詢委員或安排實地視察；
- (v) 表示輕鐵的設計有先天性錯誤，設施危機四伏。他在十多年前已要求於輕鐵站行人過路處加裝紅綠燈或閃燈，惟港鐵一直未有確切答覆，故要求港鐵從速改善屯門區所有輕鐵站的行人過路處，

加設閃燈或提示燈，不應留待發生意外後才作出改善。他舉例指建生輕鐵站有九十度彎角，港鐵在多番要求下才加設魚眼鏡、黃色行人護柱及路面提示標記，已不合時宜。既然輕鐵不能架空行駛，港鐵便應做好安全設施；

- (vi) 表示有關加設閃燈的建議曾在上次交委會會議上討論，亦獲曾往實地視察的委員普遍支持。他表示關注港鐵如何在整個屯門區的輕鐵站落實加裝行人安全設施，而非只在個別車站安裝，敷衍了事。他另促請港鐵盡快落實題述建議，無須等待試驗計劃的結果，並要求港鐵交代決定安裝優先次序的準則，以及提供時間表；
- (vii) 表示留意到輕鐵站的電箱會阻礙行人過路處，亦會構成安全問題，並舉例指兆麟及豐景園輕鐵站出現上述問題，當中以豐景園站尤其嚴重。他表示向港鐵爭取搬走電箱非常困難，過往只有少數成功例子。若港鐵既拒絕搬走電箱，又不願加設行人護柱，問題將一直存在。決定安裝行人安全設施優先次序的準則方面，他認為輕鐵站附近的特殊學校亦應予以考慮；以及
- (viii) 表示新圍輕鐵站亦有電箱阻礙視線，亦有可能構成相同意外。他建議港鐵除加設閃燈外，同時研究搬走或縮小電箱。

[主席於此時返回會議室，繼續主持會議。]

88. 港鐵林女士表示備悉委員的意見，並補充指港鐵於輕鐵站安裝行人安全設施時，會考慮人流、行人過路處的使用情況及該處的視野，並因應個別過路處的情況安裝合適的設施。她表示了解委員普遍支持安裝智能行人護柱，港鐵會整體檢視所有輕鐵站的情況及輕鐵站周邊的環境，並與相關部門合作。

89. 委員就是項議題提出第三輪意見和查詢如下：

- (i) 建議檢視新圍輕鐵站的電箱位置及周邊環境，尋找適合位置重置電箱；另指出新圍輕鐵站路軌旁「請勿進入路軌範圍」的警告牌亦會阻礙視線，建議一併考慮重置；
- (ii) 表示港鐵提出的行人安全設施需較長時間落實，港鐵曾在短時間內處理兆禧輕鐵站電箱阻礙視線的問題，建議港鐵參考上述例子

盡快解決問題；

- (iii) 表示兆禧輕鐵站附近的路軌與學校非常接近，而輕鐵車長的視線受電箱阻擋，容易對學生構成危險，亦令車長飽受壓力，要求港鐵加強安全措施；以及
- (iv) 表示輕鐵行人過路處附近的橫額亦有可能遮擋視線，要求屯門地政處檢視有關情況。

90. 主席表示，如輕鐵行人過路處被議員的橫額遮擋，請屯門地政處通知有關議員移走。

91. 有委員請港鐵將安裝行人安全設施的時間表通知委員。主席請港鐵直接通知秘書處。

92. 主席請港鐵考慮委員的意見。

(J) 要求簡化申請程序鼓勵及協助屯門區非專營巴士服務營辦商參與公共交通費用補貼計劃
(交委會文件 2019 年第 10 號)
(運輸署的書面回應)

93. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，秘書處於 1 月 16 日將有關書面回應分發予各委員。

94. 文件第一提交人表示，市民能否在免入息審查的公共交通費用補貼計劃（下稱「計劃」）領取補貼，須視乎所乘搭的交通工具有否包含在計劃內，以及有關營辦商有否參與計劃。經地區人士多番爭取後，政府才將非專營巴士（下稱「居民巴士」）及紅色公共小巴納入計劃，令不少居民期待可以領取居民巴士車資的補貼。不過，事實上現時只有 NAPA 及安定邨的居民巴士獲運輸署納入計劃內，容易引起乘坐其他居民巴士的市民誤會。他認為運輸署是推行計劃的主管部門，應可預見此問題，並制訂解決問題的方案。他詢問運輸署有否了解居民巴士營辦商的財政狀況，並指出部分營辦商礙於額外成本問題沒有參與計劃，最終招致市民損失。他表示得悉部分居民巴士營辦商拒絕參與計劃，甚至欺騙有關業主立案法團，指申請被運輸署拒絕。他認為上述問題乃運輸署的責任，要求署方回應。

95. 主席表示，居民巴士營辦商必須主動向運輸署申請參與計劃，而使用八達通收費系統是參與計劃的必要條件。

96. 運輸署梁先生表示，題述計劃已於本年 1 月 1 日落實，署方歡迎及鼓勵居民巴士營辦商參與計劃。截至去年 12 月 31 日，屯門區已有三條居民巴士路線參與計劃。現時居民巴士在公共交通系統中擔當輔助角色，其營運模式相對靈活，收費亦無須署方審批。因此，將居民巴士納入計劃的同時，政府須採取以風險為本的監管措施，適度管理風險，以減少計劃被濫用的機會。由於整個計劃通過八達通系統處理，政府的監管措施包括要求營辦商在車上安裝八達通收費系統，並承諾必須遵守特定的營運要求，包括定期提交營運資料、準時上傳透過八達通系統收費的交易記錄等。在計劃下，居民巴士營辦商須按運輸署所批准及規定的營運細節，包括路線、服務時段、班次及收費等提供服務。符合上述要求的營辦商可填妥表格，向署方申請參與計劃。此外，運輸署亦與各居民巴士營辦商保持緊密溝通，並知悉個別居民巴士營辦商礙於相關因素，如需要更多時間考慮參與補貼計劃，或與乘客代表商討合約安排等，故未必可於計劃生效日期前向署方遞交有效申請。然而，署方會在計劃生效日期後，繼續接受及處理他們參與計劃的申請，以便相關的居民巴士路線可盡快參與補貼計劃。

97. 委員就是項議題提出意見和查詢如下：

- (i) 詢問運輸署是否知悉居民巴士營辦商申請參與計劃的手續非常繁複，除定期提交營運數據外，其所屬屋苑的業主立案法團亦須提交財政報告。她對運輸署化簡為繁表示不理解，並表示不少居民巴士營辦商向她反映，要求運輸署簡化申請手續。由於申請手續過於繁複，令規模較小的營辦商不願參與計劃，故要求署方盡快簡化申請手續；
- (ii) 詢問運輸署是否有任何具體措施，協助尚未加入計劃的居民巴士營辦商參與計劃。他另表示，從運輸署梁先生剛才的回應方得悉屯門區有第三條居民巴士路線參與計劃，詢問有新路線加入計劃後，署方何時才會在網頁上公布詳情。他期望，如署方有措施協助居民巴士營辦商，宜向相關持份者披露相關路線申請計劃的進度，以提升透明度。他促請署方改善計劃的相關程序，並就計劃與委員保持良好溝通；
- (iii) 詢問運輸署所指的鼓勵是否包括金錢鼓勵，指出若政府資助居民

巴士營辦商安裝八達通收費器等設備，已安裝有關設備的營辦商又會向政府追討資助。他另表示新界西北居民是居民巴士的主要使用者，並引述調查指屯門居民使用居民巴士的比率較其他地區高，故認為署方的說法歧視屯門居民，不能接受。他擔心居民巴士營辦商會將安裝八達通收費器的成本轉嫁於乘客，認為署方對此事亦有責任。若大量乘客因居民巴士加價而改乘公共巴士，將衍生一連串問題。他表示文件所提出的問題在屯門區非常嚴重，亦有可能在其他地區發生，故認為運輸署的回應非常不負責任；以及

- (iv) 表示政府的政策應讓普羅大眾受惠，但部分事例反映政府只向大財團傾斜，如三隧分流。他曾接觸一間營辦居民巴士的小公司，因行政費用過高、手續太麻煩而公司本身沒有得益，故拒絕參與計劃。最終乘客只會選擇已參與計劃的營辦商，導致大營辦商壟斷，此局面並非市民所樂見。他表示認同其他委員要求運輸署簡化計劃的申請手續，令所有乘客皆可享受補貼。

98. 主席請運輸署考慮委員的意見，研究簡化計劃的申請手續。

99. 運輸署梁先生表示已備悉委員的意見，並會將之轉交負責計劃的組別跟進。

100. 主席認為居民巴士使用八達通收費系統是參與計劃的必要條件。

101. 有委員要求運輸署於 2 月 16 日或之前就題述議題提交書面回應，即使未能解決問題，亦應提供其他解決方案。

102. 主席表示，即使運輸署會協助居民巴士營辦商，委員亦應鼓勵當區的營辦商提出申請。

103. 有委員補充指，其選區有營辦商已提交申請，其車輛亦設有八達通收費器，惟手續過於繁複，擔心未及參與計劃。若居民誤會所有以八達通付款的居民巴士都可獲得補貼，將造成極大反響，故要求運輸署簡化計劃的申請程序。

(K) 要求為良才里與大方街交界增設安全過路設施

(交委會文件 2019 年第 12 號)

(運輸署的書面回應)

104. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，秘書處於 1 月 16 日將有關書面回應分發予各委員。

105. 文件第一提交人表示，大方街一帶屬學校區，設有兩個輕鐵站，不少學生下車後會直接橫過馬路，但該處缺乏安全過路設施，故要求加設紅綠燈、斑馬線或安全島等過路設施。就早前於新圍輕鐵站行人過路處發生的事故，附近學校的校長亦向他反映擔心事件重演，故希望運輸署考慮加設安全過路設施。

106. 有委員表示，完善的安全過路設施是市民及委員的基本要求。良才里與大方街交界有汽車及輕鐵行駛，今年七月將有一間小學遷入良才里，故應加強學生的過路安全意識，並改良該處的安全過路設施。他對運輸署在書面回應中拒絕落實任何措施表示不滿，認為若有關部門繼續推卸責任，導致該處發生意外，民政事務總署、運輸署、路政署及港鐵應負上責任。

107. 運輸署程女士表示，署方一直關注交通安全。經初步檢視加設安全過路設施的可行性後，署方發現該處現場環境有所限制，加設行人過路處有可能影響現場交通及輕鐵運作，故暫時未能加設行人過路處。署方正與港鐵商討措施，研究優化現時的行人過路設施，以及引導行人使用正確的行人過路處。署方與港鐵制訂初步方案後會再向委員報告。

108. 文件第一提交人表示，不同意運輸署指該處有地形限制，認為該處非常寬闊，並相信加設斑馬線理應不會佔用額外位置。

109. 主席建議把議題轉交屯門區內交通問題工作小組繼續跟進。

110. 有委員表示同意將此議題轉交工作小組跟進，但指出新學年將至，必須未雨綢繆，避免出現問題，故敦促有關部門盡快前往題述位置進行實地視察。他指出該處非常寬闊，況且大興邨人口老化，故有必要增設安全過路設施。

111. 主席指出前往題述位置進行實地視察可更有效解決問題，並表示把議題轉交屯門區內交通問題工作小組繼續跟進。

屯門區內交通
問題工作小組

(L) 要求分流往返機場及港珠澳大橋香港口岸旅客

(交委會文件 2019 年第 14 號)

(運輸署的書面回應)

112. 主席歡迎龍運巴士有限公司（下稱「龍運」）襄理（車務）黃程遠先生出席會議。

113. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，秘書處於 1 月 16 日將有關書面回應分發予各委員。

114. 文件第一提交人表示，A33X 號線的走線本已迂迴曲折，於港珠澳大橋開通後更須加停大橋香港口岸。她表示關注巴士司機駕駛如此長途的路線會導致休息不足，影響安全。另外，A33X 號線車程過長亦對乘客造成不便。因應屯門至赤鱗角連接路（北段）即將通車，她建議分流往返機場及港珠澳大橋香港口岸的旅客。她詢問龍運有否留意現時巴士司機駕駛時間過長，而乘客亦不願乘搭過長路線的問題。她要求龍運分別交代短期及屯門至赤鱗角連接路（北段）通車後的長遠解決方案。

115. 委員就是項議題提出意見和查詢如下：

- (i) 表示她曾測試於新圍站乘 A33X 號線往港珠澳大橋香港口岸，如交通暢順，需時 1 小時 3 分鐘。現時 A33X 號線客量不小，但前往機場及港珠澳大橋香港口岸的乘客都會攜帶較多行李，故贊同分拆兩條路線分別前往機場及港珠澳大橋香港口岸；
- (ii) 表示除分拆前往機場及港珠澳大橋香港口岸的路線外，亦應考慮 A33X 號線由富泰邨開出後，在屯門區內會行駛超過半小時，故另建議分拆兩條路線分別從富泰邨及良景邨開出，以減少在屯門區內的行車時間。她建議將此議題轉交屯門對外交通工作小組繼續跟進，詳細研究 A33 系列的路線安排；以及
- (iii) 表示運輸署及龍運在 A33X 號線開通前並沒有諮詢屯門區議會，故衍生諸多問題。現時前往機場及港珠澳大橋香港口岸的路線重疊，並不理想。他另指 A33X 號線不停轉乘站，逼使屯門居民於東涌轉車前往港珠澳大橋香港口岸，對此表示不滿。他認為運輸署及龍運應先諮詢乘客的意見，希望有關部門認真檢討 A33X 號線的安排。

116. 主席認為在下年度討論分拆前往機場及港珠澳大橋香港口岸的巴

士路線會更為合適。

117. 龍運黃先生表示，現時 A33X 號線的平均載客量約每班四十人，尚未出現非常擠迫的情況，故暫時沒有需要分拆前往機場及港珠澳大橋香港口岸的路線。另外，A33X 號線全程約需 90 至 100 分鐘，而停靠港珠澳大橋香港口岸後，車程僅增加少於 10 分鐘。龍運會繼續與運輸署商討屯門至赤鱗角連接路（北段）開通後的巴士服務安排，相信屆時行車距離將大幅縮短。就此，他表示龍運即將提交有關方案予運輸署作詳細討論。

118. 主席促請運輸署及早就屯門至赤鱗角連接路（北段）開通後的巴士服務安排諮詢交委會。

119. 運輸署梁先生表示，署方正與巴士公司商討屯門至赤鱗角連接路（北段）開通後的巴士路線方案，預計於本年上半年就方案諮詢交委會。

120. 主席表示，有關路線必須分拆，以縮短車程，減低收費。他請運輸署及龍運考慮委員的意見，於本年上半年內向交委會提交方案。

(M) 橫跨鳴琴路近寶田邨的行人天橋加建升降機建議
（交委會文件 2019 年第 15 號）

121. 主席歡迎路政署主要工程管理處高級工程師姚潮宗先生、主要工程管理處工程師許志鴻先生、萬利仕（亞洲）顧問有限公司副董事總經理張建強先生及董事（工程部）陳浩剛先生出席會議。

122. 路政署姚先生表示，署方曾於 2017 年 1 月 13 日，就「下一階段計劃」諮詢交委會，而交委會亦已於 2017 年 5 月 12 日選出三條行人通道作為下一階段的推展項目。路政署已在 2017 年 9 月委聘顧問，為上述加建工程進行技術可行性研究，而顧問亦已就橫跨鳴琴路近寶田邨的行人天橋（結構編號 NF342）的初步設計提出建議。

123. 顧問公司陳先生透過投影片簡介題述建議（見附件二），並表示如獲得委員支持，將展開詳細設計工作。

124. 有委員表示，當區居民非常重視題述建議，他曾多次聯同居民代表與顧問公司進行實地視察及交換意見，並要求新建升降機的出口設於良德街近盈豐園。他表示題述建議對附近居民幫助甚大，支持盡快落

實。

125. 有委員表示，已爭取落實題述建議多時，由於建議中所述地區人口不斷增加，希望項目盡快落實。她表示文件未有列出落實項目的詳細時間表，希望路政署及顧問公司回應。

126. 有委員表示，鑑於題述建議所述地區已新增兩個樓盤，再次促請有關部門盡快落實項目。

127. 主席表示，委員的意見已非常清晰，請顧問公司直接與當區議員跟進。

128. 有委員要求路政署交代落實項目的詳細時間表。

129. 路政署姚先生感謝委員支持題述建議，並表示署方會繼續與當區議員跟進。路政署會立即進行詳細設計，並進行諮詢，希望盡快招標以進行工程。他另表示，2018 年 5 月 18 日交委會會議中討論的行人天橋（結構編號 NF196）加建升降機工程已進入招標程序，署方獲得區議會支持後，會盡快進行工程準備工作。

VI. 報告事項

(A) 工作小組報告 – 截至 2018 年 12 月 31 日的工作小組進展報告

（交委會文件 2019 年第 16 號）

（運輸署的書面回應）

屯門對外交通工作小組

130. 委員省覽文件。

131. 沒有委員提出意見，主席宣佈通過上述工作小組報告。

屯門區內交通問題工作小組

132. 委員省覽文件。

133. 工作小組召集人表示，在工作小組會議上，有關部門對「強烈要求政府盡速詳細交待興建西繞道進度」的議題沒有回應，故建議交回交委會跟進。另外，有關「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」的議題，港鐵已表示並不可行。

134. 主席表示，路政署及運輸署就西繞道的議題於會前提交了書面回應，交委會將繼續跟進有關議題。

135. 主席表示，K51、K53 及 K58 號線是港鐵接駁巴士，卻不駛入三聖輕鐵總站，並不合理，認為應安排至少一條路線駛入三聖總站，要求港鐵解釋。

136. 港鐵林女士表示，K51 號線往大欖方向的班次如駛入三聖總站，車程會有所改變，影響前往該站後各個車站的乘客，並影響整體車程時間及班次運作。港鐵已備悉主席對 K53 及 K58 號線駛入三聖總站的建議，由於每條路線的情況需獨立評估，稍後會再與主席跟進。

137. 主席建議 K58 號線於青山灣的總站可遷往三聖總站，並重申港鐵接駁巴士不駛入三聖輕鐵總站並不合理，要求至少安排一條路線駛入三聖總站。

138. 主席表示，此議題交回屯門區內交通問題工作小組跟進，要求港鐵於下次工作小組會議回應有關要求。

屯門區內交通
問題工作小組

139. 沒有委員提出其他意見，主席宣佈通過上述工作小組報告。

(B) 運輸署報告

(交委會文件 2019 年第 17 號)

140. 委員省覽文件。

VII. 其他事項及下次會議日期

141. 有委員表示，交委會於上次會議一致反對 962、962A、962P 和 962S 號線於早上繁忙時間由停靠上環干諾道中信德中心的巴士站，改為停靠港澳碼頭巴士總站。其後，運輸署安排委員於去年 12 月 21 日作實地視察，他發現署方建議搬遷巴士站的位置遠離信德中心，故要求署方完全擱置方案，但署方已於本年 1 月 14 日將有關巴士站遷往較接近信德中心的位置。由於轉入港澳碼頭巴士總站令整體車程延長，加上該站出入口的彎度甚大，容易造成危險，故乘客普遍反對遷站計劃。他表示擔心中環灣仔繞道通車後，港澳碼頭巴士總站會成為瓶頸位，造成交通擠塞，故要求署方盡快將有關巴士站遷回信德中心，並長遠考慮擴闊信德中心外的巴士站。

142. 主席表示他曾參加實地視察，巴士公司建議的新車站位置較接近信德中心行人天橋，認為可先試行新安排。

143. 運輸署梁先生表示，上次交委會會議後，署方透過秘書處邀請委員前往實地視察，並有主席及一位委員參加。署方備悉委員於實地視察時提出的意見，對遷站方案作出修訂，並已通知交委會。他指出現時遷站方案僅屬試行性質，署方會收集委員及市民的意見再作跟進。

144. 有委員表示，運輸署代表於實地視察時建議將巴士站遷往較接近信德中心的位置，他沒有否定此建議，但表示署方應將修訂方案提交交委會表決。就此，他澄清並沒有提出和贊成有關修訂方案。

145. 有委員表示，留意到中西區區議會交委會有文件諮詢委員對 P960 號線走線的意見。早前屯門區議會已表明反對 P960 號線經維園道前往灣仔（北）總站，但署方提交中西區區議會的走線與當時諮詢屯門區議會的走線一樣，故詢問署方諮詢中西區區議會的結果。

146. 有委員表示，按照慣例，實地視察後有關部門會再就修訂方案諮詢區議會，批評運輸署於交委會會議前數天倉促試行新安排，是不尊重區議會的表現。她另表示 962 號線的乘客主要是屯門居民，故更應重視屯門居民的意見。

147. 主席表示，由於參加實地視察的委員甚少，故認為可以先試行新安排。他指出，建議的新車站位置在原有車站位置之後方，相距只有約 10 米，若乘客不滿意新安排可再進行修訂。

148. 有委員表示，並非不容許試行新安排，但認為試行前應先就修訂方案再諮詢區議會。

149. 有委員表示，她沒有收到關於去年 12 月 21 日實地視察的電郵邀請，並詢問運輸署於試行新安排後將如何作出跟進。她對署方繞過區議會的做法表示不滿。

150. 主席表示，他在實地視察當天已表明運輸署應將修訂方案提交交委會表決，他與出席的委員均未有同意試行新安排。

151. 有委員表示，希望運輸署日後試行新安排前先諮詢區議會的意

見。

152. 有委員表示，他在實地視察當天已提出運輸署應先將修訂方案提交交委會表決，主席亦表示認同。此外，不少乘客向他反映試行新安排後車程延長，故詢問運輸署的試行安排是否包括諮詢乘客。

153. 運輸署梁先生表示，署方備悉委員於實地視察時提出的意見，並與巴士公司商討後對遷站方案作出修訂。署方認為應盡早試行以檢討成效，會於三個月後進行檢討，檢視乘客的意見及運作上的改善空間。他已備悉委員的意見，並會將之轉交負責的分部跟進。

154. 主席重申，運輸署試行新安排前應先諮詢區議會的意見，要求署方於下次交委會會議匯報試行的情況，讓交委會決定是否落實遷站方案。

155. 有委員表示，屯門區議會不應過分干涉其他區域的交通安排，否則其他區議會亦可能干涉屯門區的交通安排，造成混亂。

156. 議事完畢，會議於下午 1 時 19 分結束。下次會議定於 2019 年 3 月 15 日（星期五）上午 9 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2019 年 3 月 6 日

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/19

屯門區議會
交通及運輸委員會
文件2019年第1號

市中心輕鐵站至時代廣場天橋升降機
行人通道加建上蓋



市中心輕鐵站至時代廣場天橋升降機
行人通道加建上蓋

背景

- 為了應對香港人口老化、建設「長者友善」社區，方便長者及其他有需要人士能在區內輕鬆、安全及舒適地走動，政府在2016年施政報告中，邀請各區議會在區內建議合適的主要行人通道加建上蓋設施。
- 屯門區議會交通及運輸委員會於2017年7月28日的會議上選擇了三個加建上蓋方案，並選出由市中心輕鐵站至時代廣場天橋升降機之間的行人通道為最優先的方案。



市中心輕鐵站至時代廣場天橋升降機
行人通道加建上蓋

現場環境



圖1



圖2



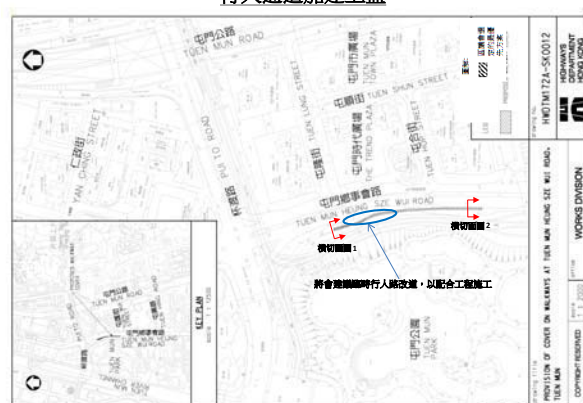
圖3



圖4



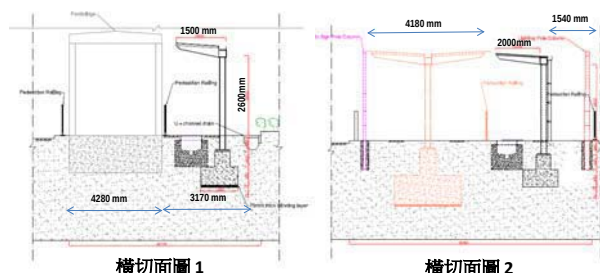
市中心輕鐵站至時代廣場天橋升降機
行人通道加建上蓋



市中心輕鐵站至時代廣場天橋升降機
行人通道加建上蓋

進度

- 路政署於2018年1月委託了顧問公司就建議的行人通道加建上蓋的方案，展開了技術可行性研究。顧問公司在期內與相關政府部門，各公共設施和電訊公司，香港鐵路有限公司及城巴有限公司等在上列路段之上蓋走線進行協商。經評估現場環境和各有關資料後，顧問公司建議建造一條約1.5米及2.0米闊的行人通道上蓋。



橫切面圖 1

橫切面圖 2



市中心輕鐵站至時代廣場天橋升降機
行人通道加建上蓋

電腦模擬圖 (一)



市中心輕鐵站至時代廣場天橋升降機
行人通道加建上蓋

電腦模擬圖（二）



路政署
Highways Department

HAYSON
唏臣工程有限公司
Hayson Engineering Ltd.

市中心輕鐵站至時代廣場天橋升降機
行人通道加建上蓋

電腦模擬圖（三）



路政署
Highways Department

HAYSON
唏臣工程有限公司
Hayson Engineering Ltd.

市中心輕鐵站至時代廣場天橋升降機
行人通道加建上蓋

後續工作

- 路政署收集到區議會各委員的意見後，將根據既定程序繼續為此方案進行詳細設計，諮詢公眾，申請撥款，招標及施工等工作，並適時向區議會匯報最新進展。

徵詢意見

- 現邀請各委員為市中心輕鐵站至時代廣場天橋升降機行人路段加建上蓋的初步設計給予意見。

多謝各位！



路政署
Highways Department

HAYSON
唏臣工程有限公司
Hayson Engineering Ltd.



路政署
Highways Department

HAYSON
唏臣工程有限公司
Hayson Engineering Ltd.

「人人暢道通行」計劃

屯門區議會轄下 交通及運輸委員會

橫跨鳴琴路近寶田邨的行人天橋

(結構編號：NF342)

加建升降機建議

1

「人人暢道通行」計劃

- 路政署曾於2017年1月13日，就「下一階段計劃」諮詢委員會，而委員會亦已於2017年5月12日選出以下3條行人通道作為下一階段的推展項目：
 - 橫跨湖景路近湖翠路的行人天橋 (結構編號NF98)；
 - 橫跨鳴琴路近寶田邨的行人天橋 (結構編號NF342)；以及
 - 橫跨鳴琴路近仁愛堂陳黃淑芳紀念中學的行人天橋 (結構編號NF196)。
- 路政署已在2017年9月委聘顧問，為上述加建工程進行技術可行性研究。顧問亦已就行人天橋NF342的初步設計提出建議。

2

擬建工程



3

模擬圖

原有情況



NF342 1號升降機



4

模擬圖

原有情況



NF342 2號升降機



5

加建升降機的初步設計

橫跨鳴琴路近寶田邨的行人天橋 (結構編號：NF342)

- 建升降機的初步設計載於附件一。如該附件所示，根據公眾建議，我們建議在A及B出口各加建一部升降機 (即1號及2號升降機)。兩部升降機完成後的合成圖載於附件二。
- 1號升降機會在行人天橋西面的出口加建。升降機在橋面的出口會以約2米長的高架通道連接橋面。而升降機在地面的出口會接駁至寶田邨近鳴琴路旁的行人道。我們亦建議以一段約9米長的行人道及橫過單車徑的行人過路處，連接升降機出口及在單車徑西面的行人路。另外，一段約7.5米長的現有樓梯的闊度會由4.5米稍為收窄至3.5米，以提供空間加建升降機。收窄後的闊度仍足夠應付現時的人流。

6

加建升降機的初步設計

- 2號升降機會在行人天橋東面的出口加建。升降機在橋面的出口會以約4.5米長的高架通道連接橋面。而升降機在地面的出口會接駁至鳴琴路旁的有蓋行人通道。在建議的升降機的位置有一條2.5米長1.5米高接駁到良德街及鳴琴路的行人道的現有樓梯。該樓梯將會拆卸，並在附近重建。

7

施工安排

- 建造升降機的主要工序為搬遷受影響的地下管線，建造地基、建造升降機塔結構，安裝升降機及測試，及其他相關的的道路及機電工程。
- 在施工期間，我們會按工程需要實施臨時交通安排，圍封現有的行車道及行人道，以進行施工。
- 有關的臨時交通安排會按《道路工程的照明、標誌及防護工作準則》及其他相關的標準設計及實施，以保障公眾安全。
- 惟加建工程並不涉及主要的交通改道。我們預期工程不會對交通造成顯著的影響。

8

徵詢意見

歡迎各委員提供意見

多謝

9