

屯門區議會備忘錄

2016-2017年交通及運輸委員會 第二次報告

I. 會議

交通及運輸委員會（下稱「交委會」）分別於本年3月11日及3月21日舉行第二次會議及第一次特別會議。

II. 3月11日舉行的第二次會議

(A) 成立 2016-2017 年交通及運輸委員會轄下的工作小組

2. 交委會通過設立「屯門對外交通工作小組」及「屯門區內交通問題工作小組」。林頌鎧議員和陳有海議員分別當選為上述工作小組的召集人。

(B) 屯門良田村及井頭村口加建行人斜路事宜

3. 文件提交人表示，良田村村口只有石級供居民上落，故提出於該處加建斜道的建議。運輸署代表回應表示，加建斜道的地點由多個政府部門管理及維修，運輸署會與其他有關部門保持溝通，提供交通工程上的意見。屯門地政處代表回應表示，良田村屬政府用地，如有政府部門計劃於該處加建設施，會於批地事宜上作出配合。經討論後，上述議題轉交屯門區內交通問題工作小組跟進。

(C) 要求在藍地、泥圍及鍾屋村行人天橋加設升降機

4. 文件提交人表示，由於藍地、泥圍及鍾屋村一帶人口上升，橫過該帶行人數目上升，對路面交通造成壓力；而且長者或於斜道上行走時感到吃力，寧願直接橫過馬路，造成危險。他建議運輸署或有關政府部門最少於藍地、泥圍及鍾屋村一帶的其中一條天橋加建升降機。經討論後，上述議題轉交屯門區內交通問題工作小組跟進。

(D) 要求擴闊藍地輕鐵站月台

5. 文件提交人表示，由於現時藍地有更多乘客乘搭輕鐵前往兆康，但月台較窄不足以疏導人流，有擴闊月台的需要。此外，月台之間的行人過路處有單車使用者及行人同時使用而造成危險，建議將該斜道加闊。港鐵代表回應表示，現時正研究單車泊位及連接藍地大街路面等的公共位置設計，並需與有關政府部門詳細研究，有進一步進展時將與文件提交人聯絡及進行實地視察。運輸署代表補充表示，輕鐵月台及月台連接的行人斜道屬港鐵管理，而

月台後方的單車泊位屬運輸署管理，並需與地政總署及路政署協調。因應相關擴闊行人通道可行性的研究，署方於考慮不同因素後積極配合其他部門及港鐵的研究方向。經討論後，上述議題轉交屯門區內交通問題工作小組跟進。

(E) 建議架空藍地、泥圍及鍾屋村站輕鐵路軌

6. 文件提交人表示，藍地、泥圍及鍾屋村的輕鐵路段曾發生多次致命交通意外，而藍地向洪水橋方向的路程經過多個過路處，輕鐵及貨車的駕駛者駛經上述路段時需十分留意路面情況。既然日後洪水橋西鐵站以架空建設，希望港鐵研究架空輕鐵路軌，配合未來發展及釋放地面空間，擴闊該段青山公路，減輕現時路面繁忙的情況。港鐵代表回應表示，文件的建議與青山公路（屯門至元朗段）的整體規劃有關，當中涉及政府土地，需由政府有關部門考慮，而政府正在進行的《公共交通策略研究》當中已包括輕鐵系統的檢討。運輸署代表補充表示，運輸及房屋局已開展《公共交通策略研究》，以檢視整體交通佈局及系統，預計會於2017年年中完成研究及公布結果。經討論後，上述議題轉交屯門區內交通問題工作小組跟進。

(F) 要求改善屯門各輕鐵站內的候車設施及橫過輕鐵行人過路處的安全設施

7. 文件提交人表示，應盡快處理輕鐵站路軌與行人路之間路面不平的情況，以免影響輕鐵運作，並於該處加設行人過路燈。此外，月台上蓋未能完全覆蓋長椅，建議延伸月台上蓋，以免候車乘客日曬雨淋。港鐵代表回應表示，港鐵與有關部門一直密切留意過路處及路面使用者的安全，確保輕鐵網絡內月台之間的過路處的闊度、光度及行人安全記號符合法例要求及港鐵運作及安全的要求。然而，如於行人過路處加裝提示燈，會影響固有輕鐵訊號系統的運作，未必是提升安全的最可行方法。至於移動車站上的長椅至有蓋範圍的建議，由於與整體車站設施有關，或會影響乘客於月台上落車及人流，需與相關組別研究。經討論後，上述議題轉交屯門區內交通問題工作小組跟進。

(G) 要求巴士車門加裝保護欄

8. 文件提交人查詢九巴及龍運的調查報告內容及將於何時提交予運輸署。九巴代表回應表示，有關報告預計於3月中提交予運輸署。主席請屯門對外交通工作小組跟進此議題。

(H) 檢討屯門公路巴士專線措施、時間及範圍

9. 主席表示，青山公路沿線居民長年於交通需求上受到壓迫，建議於影響較小的星期六解除轉乘站附近入口進入屯門公路的禁區限制，以方便青山公路沿線居民。經討論後，交委會將是項議題轉交至屯門對外交通工作小組跟進，並請運輸署準備該路段的車流數據。

(I) 要求在區內增設大型貨車泊位

要求增加汽車停泊位及停車場

10. 其中一份文件的提交人表示，屋苑停車場的泊車位未能容納貨車，而隨著私人臨時停車場陸續消失，令貨車被迫停泊於路邊。由於居民不斷就違例泊車的問題作出投訴，議員只好要求警方派員到各處檢控。政府應考慮增設

更多大型貨車的停泊位及多層停車場，以減低路面違例泊車的情況。另外一份文件的提交人表示，政府請警方處理違例泊車只會浪費資源，應聆聽區議會的建議，將路邊泊車位的位置改建為多層停車場，或於區內空置地段興建多層停車場。因應委員的意見，主席請屯門區內交通問題工作小組跟進此議題，並邀請規劃署出席工作小組會議。

III.4月20日舉行的第一次特別會議

(A) 2016-2017年度屯門區巴士路線計劃

要求增設大興至觀塘的巴士班次

11. 交委會議決一併討論上述議題，而對 2016-2017 年度屯門區巴士路線計劃的意見總結如下：

巴士路線建議	交委會的意見
調整 57M 走線及班次，將資源按實際客量需求分配至 66M、258D、961P 及 260X	交委會以0票贊成，22票反對及1票棄權，通過反對57M修改服務建議的立場。
擴展 62X 至全日服務及調整 259D 走線，並相應按實際客量需求調整 59M、60M、61X、258D 及 259D 的班次	交委會不反對62X擴展至全日服務，但需保持原有班次及班次水平不能超過20分鐘一班，而且不能調整方案中提及其他路線的服務水平。
配合屯門第54區人口增長，按指引增加67M及67X班次	委員希望署方盡快落實建議，與屋苑入伙的步伐一致。
開辦 258X 於繁忙時段來往寶田至觀塘碼頭	交委會支持開辦258X，但不能由258D調動資源來開辦，希望九巴增加額外巴士資源。
新增 259X 下午繁忙時段於觀塘碼頭開出至龍門居的班次	沒有委員反對上述建議。
取消 267S，將資源調動至開辦 267X 於繁忙時段來往兆康苑至藍田	交委會同意開辦267X但反對取消267S。
增加 960P 於上午繁忙時段的班次	沒有委員提出意見。
按指引增加 B3A 及 B3X 的班次	沒有委員提出反對意見，但關注B3和B3A的服務水平。交委會將委員的關注轉交屯門對外交通工作小組繼續跟進。
新增 962E 於繁忙時段來往掃管笏至太古/鰂魚涌	委員贊成增設962E的班次，但不同意路線行經深井。交委會將962E的走線議題轉交屯門對外交通工作小組繼續跟進。
加強 A33 至全日服務及新增特快班次	交委會支持加強A33至全日服務的建議，並希望盡快推出有關服務。此外，因應委員的關注，交委會將A33的票價水平及加強E33和E33P至全日服務的議題交由屯門對外交

	通工作小組繼續跟進。
調整 53 班次為 45 分鐘一班	多位委員均對調整 53 至 45 分鐘一班的建議表示反對，希望署方加以考慮他們的意見。
增加 63X 班次及修改行車路線	委員歡迎有關建議。此外，因應委員對路線服務水平的關注，此議題轉交予屯門對外交通工作小組繼續跟進。
修改 68A 往青衣方向的行車路線	委員歡迎有關建議。此外，因應委員關注屯門鄉郊地區路線服務水平，此議題轉交予屯門對外交通工作小組繼續跟進。
加強 258P 上午繁忙時段於洪福邨開出至藍田的班次	委員對上述建議表示支持。

(B) 關注西鐵站扶手電梯安全問題

12. 文件提交人查詢港鐵會否考慮改善其扶手電梯設計，將外來物引致的意外減到最低。港鐵代表回應表示，細小外來物並不是主要引致扶手電梯事故的原因。現時扶手電梯的設計系統符合法例要求，當中重要一環為安全裝置，當安全裝置感應到有細小物件跌進及卡著扶手電梯，會使該扶手電梯停止運作，並發出訊號通知站長室職員，圍封該扶手電梯並聯絡承辦商進行檢查及維修。

(C) 要求盡快完成所有西鐵綫列車擴充至 8 卡車廂以及關注運行情況

13. 文件提交人表示，八卡列車投入服務後，雖然改善了部分乘客候車的情況，但仍不足以解決列車載客量飽和的問題，希望港鐵因應新項目（如東西走廊及屯門南延線等）而研究增加班次及改善服務水平。港鐵代表回應表示，列車由七卡擴充至以八卡需進行頗大工程，預計未來 30 個月會逐步將 28 架西鐵綫列車擴充至以八卡列車行走，為日後沙中綫及東西走廊工程作準備。此外，面對屯門社區及人口發展，政府的鐵路發展策略研究已提出興建屯門南延線，港鐵會密切配合政府的發展。交委會請港鐵提供上述工程的時間表，並將此議題轉交屯門對外交通工作小組跟進。

(D) 要求澳門航線加密班次，反對收取碼頭服務費

14. 海事處代表回應表示，處方已與港澳飛翼船有限公司（下稱「船公司」）簽訂租賃協議，以商業模式營運屯門碼頭，提供屯門至澳門或珠江三角洲客運渡航服務。雖然港澳碼頭及中港碼頭由政府直接營運，但三個碼頭的跨境渡輪服務商均可自行決定票價及其他收費。多名委員希望政府部門與船公司商討或進行監管，取消收取碼頭服務費，並希望政府營運屯門碼頭或沿用以往每月 150 萬至 180 萬的租金，使船公司得以繼續營運及提供具競爭力的船務價格。經討論後，交委會議決去信商務及經濟發展局，要求政府對船公司提供補助，例如燃油補貼或租金減免，以保持服務的競爭力及延續性，確保跨境渡輪服務至少維持至 2019 年港珠澳大橋通車。

(E) 要求南浪海灣、嘉悅半島附近增設的士站

15. 文件提交人表示，以往豐安街、海珠路路面有類似的士站的設施，但由於其並非為正式的士站，建議於南浪海灣、嘉悅半島一帶的空地增設的士站，或將豐安街路面類似的士站的設施轉為的士站。運輸署代表回應表示，署方一般於不影響交通情況下在人流較多的地點設立的士站，但由於文件提及的南浪海灣、嘉悅半島一帶不屬於上述地點，而且豐安街、恆富街及恆貴街路面沒有設置停泊限制區，的士可於上述地點自行上落客，故署方暫時未能支持文件的建議，但會繼續研究相關措施，以配合當區對的士服務的需要。主席請運輸署代表與相關委員到該處實地視察，並將此議題轉交屯門區內交通問題工作小組跟進。

(F) 要求改善屯門公路巴士轉車站設施

16. 文件提交人表示，歡迎食物環境衛生署（下稱「食環署」）於本年第二季進行永久洗手間的工程。然而，路政署的隔熱措施並不足夠，希望部門回應之前曾提出於屯門公路巴士轉乘站（下稱「轉乘站」）加裝風扇的建議。此外就九巴於轉乘站加設八達通增值機的建議，查詢其批地申請的規模及遇上問題。食環署代表補充表示，往屯門方向轉乘站的洗手間工程已經開始，預計於本年中完成，而往市區方向轉乘站的洗手間設計圖已經完成，將盡快開展工程。九巴代表回應表示，由於設立增值機於保安上不可行，故需研究以人手提供增值服務。此外，參考大欖隧道巴士轉乘站的客務站售賣商品及食物的運作經驗，九巴認為可於屯門的轉乘站設置同類設施，故向地政總署提出申請，會繼續與署方磋商。主席總結表示，將是項議題轉交屯門對外交通工作小組跟進。

(G) 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

17. 文件提交人表示，自轉乘站啟用後，轉乘站已變成巴士從市區返回屯門區的首站，但九巴於該處實施的分段收費卻與其他屯門巴士站的分段收費不一樣。如市民於市區乘搭巴士時，八達通於付車資後已經變成負值，於轉乘站轉車時就要以現金支付較貴的分段收費，建議巴士公司將轉乘站的分段收費與其他屯門巴士站的分段收費劃一。運輸署代表回應表示，巴士路線的全程車資依照行政會議批准的準則釐訂，而車程之中的分段收費及優惠就由巴士公司按其商業原則決定。署方一向鼓勵巴士公司按乘客需求及委員的意見，於可行的情況下提供車資優惠及分段收費。經討論後，是項議題將轉交屯門對外交通工作小組跟進。

屯門區議會秘書處

日期：2016年4月20日

檔號：HAD TM DC/13/30/TTC/4