

屯門區議會
2018-2019 年交通及運輸委員會
第九次會議記錄

日期：2019 年 3 月 15 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	下午 12:40
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 9:35	會議結束
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	會議結束
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 11:21
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	下午 12:54
徐帆先生, MH	屯門區議員	上午 9:32	上午 10:18
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
陳文偉先生	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	下午 12:46
巫成鋒先生	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
甘文鋒先生	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	會議結束
陳偉明先生	增選委員	上午 10:42	下午 12:54
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 9:52	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

杜志強先生	運輸署高級運輸主任/鐵路 1
廖健威先生	運輸署高級運輸主任/巴士發展（新界西）
蕭嘉欣女士	運輸署運輸主任/巴士發展（新界西）
陳志明先生	路政署高級工程師 2/緩減噪音
王錦添先生	九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（車務）
鄧政傑先生	九龍巴士（一九三三）有限公司交通策劃及公共事務部襄理（交通策劃）
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）
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
馬翊球先生	運輸署工程師/屯門中
黃銳偉先生	運輸署工程師/特別職務 2
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/地政（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

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」）第九次會議。

2. 主席請旁聽會議的公眾人士留意，會議室後方投影屏幕兩旁的空間為記者區，除了已登記並獲發傳媒貼紙以茲識別的新聞界人士可逗留在該記者區內，其他公眾人士必須留在觀眾席旁聽會議。

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 年第八次會議記錄

5. 交委會一致通過上述會議記錄。

IV. 討論事項

(A) 2019 - 2020 年度屯門區巴士路線計劃

（交委會文件 2019 年第 18 號）

6. 主席歡迎運輸署高級運輸主任/巴士發展（新界西）廖健威先生、運輸主任/巴士發展（新界西）蕭嘉欣女士、九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）屯門廠襄理（車務）王錦添先生、交通策劃及公共事務部襄理（交通策劃）鄧政傑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。

7. 主席表示，他建議參考過往的安排，即召開特別會議詳細討論此文件。由於文件所載建議眾多，為使委員可盡快討論，建議於本年 4 月 9 日上午 9 時 30 分召開特別會議。主席請秘書處作出安排。

8. 有委員要求主席提供更多特別會議日期供委員選擇。

9. 主席請委員於會後回覆秘書處可以出席會議的日期，並請秘書處安排在大多數委員可以出席的日期舉行特別會議。

10. 有多名委員建議主席即場決定召開特別會議的日期，以節省時間。
11. 有委員建議即場討論題述文件，毋須另行召開特別會議。
12. 主席表示，由於題述文件內容眾多，詳細討論需時，交委會一直透過特別會議處理此文件。
13. 主席請委員舉手表決是否在 4 月 9 日召開特別會議。經點算後，有 16 名委員表示可以在 4 月 9 日出席特別會議，另有 7 名委員表示未能在 4 月 9 日出席特別會議。
14. 由於有超過半數委員表示可以在 4 月 9 日出席特別會議，主席遂請秘書處安排在 4 月 9 日舉行特別會議。
15. 運輸署廖先生備悉委員對開辦屯門往大埔巴士服務的關注。現時，屯門西北一帶居民可考慮乘搭第 261 或 261P 號線往上水站，轉乘港鐵前往大埔；或乘搭第 67M 號線往荃灣眾安街，轉乘第 73X 號線前往大埔。運輸署在《2018-2019 年度屯門區巴士路線計劃》中建議開辦第 263C 號線，由屯門站途經屯門公路巴士轉乘站(下稱「轉乘站」)前往大埔中心，並於上下午繁忙時間提供服務，有關路線預計於本年第二季落實。運輸署及巴士公司將於上述路線投入服務後，密切留意其運作情況和乘客需求，適時檢視有關服務。

秘書處

(B) 全新輕鐵車廂將投入服務
(交委會文件 2019 年第 19 號)
要求增購輕鐵車卡及巴士
(交委會文件 2019 年第 31 號)

16. 由於上述議題內容相關，交委會同意把它們合併討論。
17. 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」)輕鐵營運經理辜偉祺先生及公共關係經理一對外事務林圓女士出席會議。
18. 運輸署杜先生簡介文件 2019 年第 19 號。他表示政府於 2017 年 6 月發表《公共交通策略研究》，提出各項措施，包括額外訂購十輛輕鐵車輛，以提升輕鐵服務及可載客量，而首兩輛新輕鐵車輛預計於 2019 年投入服務。

19. 港鐵林女士及辜先生透過投影片（見附件一）介紹文件 2019 年第 19 號的背景及建議詳情。

20. 文件 2019 年第 31 號的第一提交人質疑港鐵如何在保持 614 及 615 線車輛數目不變的情況下改動其班次。她指出港鐵建議將上述路線的班次由 10 至 18 分鐘改為 12 至 16 分鐘一班，故實際候車時間可能比以往更長，令人感覺混亂。她另指出港鐵從批出新輕鐵車輛合約至新車輛投入服務已耗費三年時間，其間屯門區內有不少新屋苑入伙，人口不斷增加，故將來對輕鐵服務的需求會更大。她要求港鐵盡快交代其餘八輛新購輕鐵車輛的用途，以及考慮再次增購新車輛，以滿足將來的人口增長。

21. 委員就是項議題提出意見和查詢如下：

- (i) 表示委員一直要求港鐵多購置輕鐵車輛，而港鐵既然已購置新車輛，為何將 614 及 615 線的班次由 10 至 18 分鐘改為 12 至 16 分鐘一班，令居民感覺變相縮減班次，對此表示反對，希望上述路線的班次可維持約 10 分鐘一班。此外，現時 615 線並不設雙卡列車，詢問港鐵會否以新購的車輛在繁忙時間為 615 線增設拖卡。另一方面，對港鐵在繁忙時間為 505 線增設一班雙卡列車表示歡迎，希望有關安排在上午 7 時 30 分至 7 時 40 分期間實施。另要求港鐵將其餘新購的車輛在繁忙時間為 505 及 507 線增設拖卡；
- (ii) 表示港鐵將 614 及 615 線的班次由 10 至 18 分鐘改為 12 至 16 分鐘一班，表面上令班次更穩定，實質縮減了班次，認為應將班次調整為 10 至 16 分鐘一班。此外，目前屯門區人口仍不斷增加，港鐵應繼續調整輕鐵班次，以及在繁忙時間增加雙卡列車班次。另要求港鐵盡早交代其餘八輛新購車輛的編配安排；
- (iii) 表示文件 2019 年第 19 號僅列出 614 及 615 線班次頻率的範圍，並沒有詳細列出個別頻率的班次數量，希望港鐵提供有關資料供市民參考。此外，對港鐵增加輕鐵車輛表示歡迎，但希望不會出現削減班次的情況。另詢問調整輕鐵班次的進度會否受月台設施改善工程影響，並希望港鐵明確公布新增的雙卡列車會在哪個班次實施，以向市民證明其他時間的列車班次並沒有受影響。另亦希望港鐵盡早交代其餘八輛新購車輛的編配安排；

[主席於此時離開會議室，會議暫由副主席主持。]

- (iv) 表示輕鐵 505 線於早上繁忙時間在山景邨的服務一直欠佳，故擔心港鐵於繁忙時間增加一班雙卡列車行走 505 線後，乘機削減其他時段的班次，故要求港鐵明確交代新增的雙卡列車會在哪個班次實施。他認為港鐵改動任何輕鐵服務前，應先確保列車班次穩定，不可以其他外在因素作班次不穩定的藉口。他對 505 線增加一班雙卡列車的成效及對其他時段班次造成的潛在負面影響表示擔憂，希望港鐵確保居民在任何時間都可以順利乘車；
- (v) 表示文件 2019 年第 19 號的建議了無新意，614 線剛開辦時經常有雙卡班次行走，後來卻分拆為 614P 線。他指出屯門區多個路口在繁忙時間經常出現阻塞情況，而 614 線亦會途經十多間學校，在放學時間難以應付乘客需求。他要求港鐵明確交代會在哪個時段增加 614 及 615 線的雙卡班次。此外，他認為將 614 及 615 線的班次由 10 至 18 分鐘改為 12 至 16 分鐘一班作用有限，並指出上述路線往屯門方向的列車，駛經大棠路車站及沿線其他車站時均非常擠迫，而兆康站往元朗方向的月台，即使在非繁忙時間亦有大量乘客候車。他另表示採用雙卡列車行走可提升行車效率，減少對路面交通造成阻塞；
- (vi) 表示文件 2019 年第 31 號詢問其餘八輛新購車輛的編配安排及落實時間表，希望港鐵作出回應。她表示贊同增設 505 線雙卡班次，希望 507 線亦可作同樣安排，並指出雙卡班次往往在非繁忙時間出現，希望港鐵在繁忙時間亦增加雙卡班次。此外，她表示將 614 及 615 線的班次由 10 至 18 分鐘改為 12 至 16 分鐘一班，反而令上述路線的最短候車時間延長，希望港鐵重新考慮有關安排；
- (vii) 表示委員多年來一直要求 614 及 507 線增加班次及雙卡列車不果，現時文件 2019 年第 19 號的建議作用有限。她質疑港鐵更改 614 及 615 線班次的安排，認為上述路線的班次應維持至少 10 分鐘一班。她舉例指 507 線於早上繁忙時間到達安定站時已非常擠迫，有大量乘客未能上車，但該線在晚上及非繁忙時間不時有雙卡列車行走，卻未有加強繁忙時間的服務。她指出文件 2019 年第 19 號的建議未有全面增加繁忙時間的輕鐵班次及雙卡列車服務，不能接受。她另指輕鐵月台的列車班次顯示屏的資訊並不準確，要求港鐵加以改善；以及
- (viii) 指出文件 2019 年第 19 號的建議令 614 及 615 線在繁忙時間的班次

更為疏落，並不可取，認為維持現狀會更好。

22. 港鐵辜先生表示，因應新購的輕鐵車輛即將投入服務，港鐵希望在增加輕鐵車輛的同時，避免令輕鐵系統擠塞的情況惡化，故文件 2019 年第 19 號的建議旨在微調現有的輕鐵服務，而非作重大改動。有關調整 614 及 615 線的班次方面，港鐵認為有必要先將系統擠塞的情況改善，否則增加輕鐵車輛亦難以有效增加可載客量。由於輕鐵運作容易受路面交通情況影響，故會出現列車班次顯示屏資訊不準確的情況。港鐵希望在統一班次後，可改善現時班次不平均的情況，縮短整體的候車時間。他另指出實施新班次安排前後，行走 614 及 615 線的車輛數目都會維持不變。由於第一批投入服務的新輕鐵車輛只有兩輛，故優先安排在 610 及 751 線服務。港鐵相關部門現正爭取在本年內合共安排四輛新車投入服務，若一切順利，第三及第四輛新車會計劃用作增加雙卡班次行走 614 及 615 線。至於其餘新購車輛的編配安排，港鐵會參考委員的意見，並因應有關車輛付運時輕鐵的運作情況再作決定，屆時會再向委員匯報。此外，在改善班次時間後新增車輛投入服務，輕鐵雙卡列車的比例將由現時的 36% 增加至 49%，以回應委員的訴求。港鐵亦已備悉委員對繼續增購新車輛的意見，會再作研究。

23. 港鐵林女士表示，有關 614 及 615 線在早上繁忙時間的統一班次安排，旨在令班次更平均，減少乘客的候車時間。此外，現時早上繁忙時間（一小時內）大約分別有四班 614 及 615 線列車，實施新班次安排後會維持不變。因應新購輕鐵車輛的付運時間及抵港後的測試進度，港鐵希望在本年內分別為 614 及 615 線新增一輛雙卡列車。

24. 運輸署杜先生表示，署方及港鐵已備悉委員的意見。新購的十輛輕鐵車輛將分階段付運，而第三及第四輛新車將安排在 614 及 615 線服務。署方留意到部分輕鐵路綫在繁忙時間出現班次不平均的情況，故希望在新增車輛前先理順班次，以提升新增車輛的效益，增加輕鐵系統的載客量，滿足社區需求。他強調整體輕鐵路綫的資源都不會削減，希望委員理解。有關其餘新購車輛的編配安排，署方會再向委員匯報。

25. 委員就是項議題提出第二輪意見和查詢如下：

- (i) 表示如要令 614 及 615 線的班次更平均，應將班次調整為 10 至 16 分鐘一班，而非延長繁忙時間的候車時間至 12 分鐘，認為上述建議欠說服力，並質疑港鐵是否從來無法做到 10 分鐘一班車。此外，她表示港鐵已掌握所有輕鐵路綫的載客量數據，認為現時即

使未能提供其餘新購車輛的付運時間表，亦應先交代新購車輛會安排在哪條路線；

[主席於此時返回會議室，繼續主持會議。]

- (ii) 詢問首兩輛加入 715 及 610 線的新車輛是用作增加班次抑或增加雙卡列車，質疑若增加班次，會令輕鐵系統更為擠塞。此外，對港鐵計劃增加 614 及 615 線的雙卡班次表示歡迎，並希望將其餘的新購車輛用作增加 505 及 507 線的雙卡班次。另再次要求港鐵交代 505 線新增的雙卡列車會在哪個班次實施；
- (iii) 表示將 614 及 615 線的候車時間增加兩分鐘已對居民影響甚大，質疑港鐵是否未能做到原有的班次密度才作出更改，認為建議不能接受；
- (iv) 批評 614 線的雙卡班次甚少出現，以及指出港鐵的回應完全沒有提及 507 線的改善措施，並認為運輸署應研究如何改善輕鐵列車阻塞路面的問題；
- (v) 表示屯門區人口不斷增加，運輸署僅採取理順班次的措施並不能長遠解決問題。此外，署方應考慮引入雙層輕鐵列車，或將輕鐵架空或改在地下行駛，否則現有的輕鐵系統終有一日會不勝負荷；以及
- (vi) 詢問個別頻率的輕鐵班次數量，並表示即將引入新輕鐵車輛的 751 及 610 線途經屯門醫院，希望港鐵說明班次改動對病人及家屬的影響。另查詢港鐵會否更新輕鐵月台的列車班次顯示屏。

26. 港鐵辜先生表示，文件 2019 年第 19 號的主要建議為新增輕鐵車輛，以及對 614 及 615 線的班次作輕微改動以統一兩線繁忙時段的班次。由於現時上述路線在不同路段出現擠塞情況，導致班次不穩定，故港鐵提出調整班次的建議，希望列車班次更準時。此外，他表示首兩輛新購的車輛會用作增加 751 及 610 線的雙卡班次，而 505 線亦會增加雙卡班次。關於其餘新購車輛的編配安排，需視乎車輛付運時的情況再作決定，希望委員理解。他續表示 751 及 610 線增加雙卡班次後，前往屯門醫院的乘客均會受惠。港鐵亦有計劃更新輕鐵月台的乘客資訊顯示屏，工程完成後將可顯示更多資訊，方便乘客。

27. 有委員重申採用雙卡列車行走可提升行車效率，減少對路面交通造成阻塞。他另表示運輸署應研究將輕鐵路軌架空。

28. 港鐵林女士補充表示，考慮到實際交通情況限制，把 614 及 615 線調整為 12 至 16 分鐘一班是最可行的方案。另外，首兩輛輕鐵安排行走 610 及 751 線，主要也是考慮到該兩線早上繁忙時段的載客率相對較高（即需求較大）。

29. 主席請運輸署及港鐵考慮委員的意見。

(C) 要求改善鐵路與行車道重疊的交通交匯處之行車安全

（交委會文件 2019 年第 20 號）

（路政署的書面回應）

建議架空藍地、泥圍及鍾屋村站輕鐵路軌

（交委會文件 2019 年第 23 號）

30. 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，路政署於會前提交了書面回應，秘書處已於 3 月 13 日將有關書面回應分發予各委員。

31. 文件 2019 年第 20 號的第一提交人表示，去年討論輕鐵路線重組時，亦曾討論於本年 2 月 14 日發生意外、位於屯門鄉事會路與海珠路交界的輕鐵路面交匯處，而所有輕鐵路軌與道路的交通交匯處皆有可能發生意外。他向港鐵查詢本年 2 月 14 日意外的調查進度，並指出坊間對意外的成因眾說紛紜，有說法指涉事城巴司機涉嫌衝燈，亦有說法指涉事輕鐵路面交匯處的交通燈號出現故障。他請運輸署及相關部門優先處理上述輕鐵路面交匯處的問題（包括安全問題及早上繁忙時間的交通擠塞問題）。他希望有關部門考慮改善上述輕鐵路面交匯處的安全措施時，一併改善上述交匯處。他另表示加上文件 2019 年第 23 號提及的意外，輕鐵已連續兩個月發生意外，情況令人擔憂。

32. 文件 2019 年第 23 號的第一提交人表示，有關架空輕鐵路軌的建議已多次在交委會上討論，雖然有關部門表示將現有輕鐵路軌架空或設於地底，在技術及實際運作層面上並不可行，但現時杯渡路及青麟路的輕鐵路軌經已架空。他表示自 1988 年起，在藍地一帶輕鐵路段的交通意外已導致至少三人喪生。單由鍾屋村輕鐵站至田廈路的路口，已經有七個交匯處，田廈路亦有大量重型車輛出入，對輕鐵車長造成壓力，容易釀成意外，但有關部門對上述情況置若罔聞。他表示未來輕鐵網絡發展時

需要在路面預留足夠空間，而在洪水橋新發展區及藍地石礦場用地進一步發展後，該處的交通會更為繁忙，故政府應及早研究將輕鐵藍地站至鍾屋村站的路軌架空，以便連接擬建的洪水橋西鐵站，並騰出空間擴闊青山公路。此外，他表示屯門區內還有不少輕鐵路段適合架空，以減少對路面交通的影響及發生意外的機會，希望有關部門盡快作出研究。

33. 有委員表示輕鐵投入服務 30 年，已出現老化。輕鐵路路面交匯處的設計安全性不足，但有關部門往往在意外發生後才作出改善。他表示自己曾擔任元朗及屯門兩區的輕鐵聯絡委員，知道元朗大馬路一帶的情況更為嚴重。他對運輸署杜先生於討論是項議題前離席表示不滿，另希望主席邀請港鐵高層職員出席會議，討論是項議題。若情況一直沒有改善，日後洪水橋新發展區進一步發展後，問題將更為嚴重。

34. 有委員表示支持將輕鐵路軌架空，並舉例指元朗區因輕鐵路軌阻礙交通，導致交通擠塞問題嚴重，若不把屯門區的輕鐵路軌架空，交通擠塞問題將蔓延至屯門區。此外，他指出輕鐵優先過路權令汽車須急停讓路，容易造成意外，希望港鐵作出檢討。

35. 主席表示，他難以阻止政府部門代表提前離席。此外，交委會將去信運輸署署長，促請該署及相關部門在交委會討論與輕鐵相關的議題時，委派代表出席會議。

秘書處

[會後補註：有關信件已於 2019 年 4 月 9 日發出。]

36. 港鐵林女士表示，港鐵已就本年 2 月 14 日晚上發生的意外檢視相關紀錄，並證實涉事輕鐵車長當時正按照燈號指示前進。港鐵及相關部門已於意外後進行詳細調查，亦證實涉事交匯處的交通燈及輕鐵訊號燈運作正常。她表示港鐵會與政府定期檢視如何提升輕鐵過路處及交通交匯處的安全。她指出輕鐵路路面交匯處的交通燈號及輕鐵訊號必須互相配合，而新建的交匯處及交通燈落成時，亦必須通過相關政府部門的檢驗。就文件 2019 年第 20 號提及的「港鐵研究改善輕鐵路路面交匯處運作」，她指出港鐵主要針對數個繁忙路口的交通燈號，與運輸署研究如何令交通燈號更準確配合輕鐵的過路時間，以減少輕鐵阻塞路面的情況，與行車安全並沒有關係。至於未來能否將輕鐵路軌架空或以其他方式建設，由於涉及輕鐵整體路線及基建改動，需交由相關部門考慮。

37. 主席表示，輕鐵於 30 年前建造時，屯門區議會已要求將全線輕鐵

路軌架空。由於政府拒絕接納建議，最終導致今天的情況，希望有關部門加以改善。

38. 文件 2019 年第 23 號的第一提交人表示，港鐵的回應迴避了架空藍地一帶輕鐵路軌的要求。他指出該處過往已發生過多次致命交通意外，雖然無法即時將有關路段的輕鐵路軌架空，有關部門亦應就此作出研究。

39. 主席表示明白現時輕鐵路面交匯處的設計屬先天不足。儘管如此，委員要求港鐵及相關部門對交通黑點及易生意外的位置作出改善。

40. 運輸署馬翊球先生表示，運輸及房屋局已於 2017 年 6 月發表了《公共交通策略研究》報告，而路政署正跟進報告的建議（包括研究架空兩個位於屯門的輕鐵路口），相信路政署會進一步回應有關工作。此外，運輸署非常重視輕鐵路口的安全，亦已聯同港鐵在屯門鄉事會路與海珠路交界的路口和青山公路洪水橋段與亦園路交界的路口進行實地視察。現時上述兩個路口已設置左轉的行車線、獨立的停車線及燈號，以指示車輛在安全的情況下橫過輕鐵路軌。他表示，有關路口的燈號安排清晰，亦符合安全標準。

41. 主席表示，運輸署應直接回應會否研究將容易發生意外的輕鐵路面交匯處架空。

42. 土木工程拓展署陳元亨先生表示，署方已於 2017 年 3 月就洪水橋新發展區與鄰近地區的環保運輸服務展開可行性研究。研究將探討不同的環保公共運輸模式，包括在洪水橋新發展區與鄰近地區推行軌道和道路行駛模式的可行性，以及最可取的走線。研究亦會考慮接駁環保運輸服務到現有西鐵天水圍站、輕鐵站和擬建的西鐵洪水橋站。上述研究正在進行中，待初步評估完成後，署方預計於 2019 年上半年進行第一階段的公眾諮詢，並適時諮詢交委會。

43. 路政署吳梵先生表示，正如署方的書面回應所述，署方正研究改善屯門區內兩個較繁忙的輕鐵路口（包括青麟路近屯門官立小學及海珠路與屯門鄉事會路交界）的可行性，以減低輕鐵與其他道路使用者共用路面的需要，有關研究預計需時兩年完成。待有階段性研究成果後，署方會適時諮詢屯門區議會。

44. 文件 2019 年第 23 號的第一提交人批評路政署的書面回應對上述文件的要求隻字不提，無視在藍地一帶由輕鐵引發的致命意外。

45. 文件 2019 年第 20 號的第一提交人要求城巴就上述文件提及在本年 2 月 14 日發生的意外作出回應。他並詢問路政署可行性研究的開始及預計完成日期。

46. 城巴林志強先生表示，有關本年 2 月 14 日發生的意外詳情正由警方處理。然而，城巴會提醒巴士車長行經相關路段時加倍留意。

47. 主席請城巴在意外調查完成後再向交委會匯報。

48. 路政署吳先生表示，署方會在會後補充有關資料。

[路政署會後補註：路政署會前提交的書面回應所提及的技術可行性研究已於 2019 年 1 月展開，暫定 2020 年第四季完成。]

49. 主席總結，請港鐵及有關部門考慮委員的意見，優先考慮改善容易發生意外的輕鐵路路面交匯處。

(D) 要求港鐵公司開發接駁巴士到站手機應用程式
(交委會文件 2019 年第 21 號)

50. 身兼文件第一提交人的主席表示，由於青山公路經常出現交通擠塞，令港鐵 K 線接駁巴士到站時間不穩定，故希望港鐵開發接駁巴士到站手機應用程式，以便市民安排出行時間。

51. 委員就是項議題提出意見和查詢如下：

(i) 對文件的內容表示贊同，並指出港鐵在 2012 年已推出名為「Next Train」的手機應用程式，可顯示大部分鐵路線的列車到站時間，但事隔七年仍未涵蓋輕鐵及港鐵接駁巴士。由於巴士的到站時間容易受路面交通情況影響，故應用程式對巴士乘客的幫助更大。他表示去年亦曾提交文件提出類似要求，當時港鐵表示會繼續研究，故詢問港鐵有關進度；

(ii) 表示 K51 線班次不平均，如港鐵推出手機應用程式，可方便乘客在出門前預知巴士到站時間。另建議港鐵在巴士站設置顯示屏，顯

示巴士的到站時間；

- (iii) 表示以手機應用程式顯示到站時間乃利民措施，應盡快實行。她建議除文件提及的 K 線接駁巴士外，應涵蓋所有港鐵接駁巴士路線及輕鐵；
- (iv) 表示過往一直要求港鐵開發有關手機應用程式，要求港鐵盡快落實措施；以及
- (v) 表示現時已有不少交通工具營辦商推出類似手機應用程式，建議港鐵參考其他公司的做法。

52. 港鐵林女士表示，港鐵一直知悉委員對題述議題的訴求。港鐵正進行一系列的研究及設計以提升巴士服務，包括巴士實時到站預報的手機應用程式。上述研究已進入最後階段，並會陸續進行測試。然而，有關輕鐵的實時到站預報系統，港鐵仍在研究相關技術細節，故暫時沒有落實時間表，會繼續作出跟進。

53. 主席請港鐵考慮委員的意見。

(E) 要求擴充 61M 巴士車隊巴士數量

(交委會文件 2019 年第 22 號)

(九巴的書面回應)

反對以增設 61A 線為名，削減 61M 線繁忙時間班次

(交委會文件 2019 年第 30 號)

(九巴的書面回應)

54. 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，九巴於會前提交了書面回應，秘書處已於 3 月 14 日將有關書面回應分發予各委員。

55. 運輸署廖先生表示，在《2019-2020 年度屯門區巴士路線計劃》中，署方建議將第 61M 號線的現有資源重組，開辦來往友愛（南）及屯門公路巴士轉乘站的第 61A 號線短途服務，更有效地運用現有資源。署方留意到部分第 61M 號線的乘客選擇在屯門公路轉乘站轉乘其他路線前往不同地點，因應乘客的出行模式，建議將第 61M 號線部分車輛調配營運第 61A 號線短途服務，以透過第 61M 及 61A 號線的聯合班次，增強介乎友愛（南）與轉乘站之間的整體服務。署方備悉委員關注上述重組方案會減

少第 61M 號線往返荔景的班次，以及要求以額外資源開辦第 61A 號線。署方會參考委員的意見並與巴士公司審視第 61M 號線的乘客需求情況，檢視有關方案的適切性。

56. 身兼文件 2019 年第 22 號第一提交人的主席表示，青山公路沿線人口不斷增加，理應開辦來往轉乘站的循環線。就此，有委員建議運輸署以新資源開辦循環線，而非透過削減第 61M 號線的班次來開辦第 61A 號線，故署方的方案與有關委員的原意背道而馳，相信其他委員亦不會同意署方的方案。他表示青山公路沿線仍有不少屋苑即將入伙，交通服務並不足夠。運輸署一方面容許巴士公司在其他地區開辦新路線，一方面計劃抽調第 61M 號線的資源開辦第 61A 號線，對居民並不公平，故重申署方應以新資源開辦第 61A 號線。

57. 文件 2019 年第 30 號的第一提交人表示，青山公路沿線的居民非常關注題述議題。雖然運輸署表示開辦第 61A 號線可更有效運用資源，方便居民前往轉乘站，但當區居民認為青山公路沿線人口不斷增加，署方不但沒有改善青山公路沿線的對外交通，反而透過開辦第 61A 號線迫使居民前往轉乘站轉車，希望署方了解居民的感受。她表示是日會議前已向運輸署廖先生及九巴代表遞交 2000 個居民簽名，有關簽名全由居民自發在青山公路沿線各屋苑收集，足證題述議題對當區居民影響甚深。她續表示已有數個屋苑與她聯署反對有關計劃，包括愛琴海岸、海景花園、恒福花園、青山灣花園及 NAPA，而愛琴海岸業主委員會亦已另行去信運輸署表達對題述計劃的不滿。此外，她質疑運輸署廖先生所述有不少第 61M 號線的乘客在轉乘站下車並非事實，並表示有不少乘客在轉乘站登上第 61M 號線，故題述計劃亦會對從屯門前往荃灣至荔景一帶的乘客造成影響。再者，她指出現時早上繁忙時間第 61M 號線只有 7 至 11 班車，質疑即使抽調部分資源開辦第 61A 號線，從青山公路沿線前往轉乘站的巴士班次也非常有限。她表示九巴可能基於商業理由提出題述計劃，但運輸署理應好好把關，不應偏袒巴士公司。她強調若運輸署強行落實題述計劃，她會將反對行動升級。

58. 運輸署廖先生備悉委員對題述計劃的意見，並表示署方會綜合並參考不同持份者的意見，與巴士公司檢視有關方案的適切性。

59. 有委員提醒運輸署廖先生提及巴士路線編號及其服務地區時，須更清晰地表達相關路線的輔助路線編號及服務範圍，避免市民誤會。

60. 主席表示，委員不同意抽調第61M號線的資源開辦第61A號線，但不反對以新資源開辦第61A號線。他另要求九巴代表對題述議題作出回應。

61. 九巴鄧先生表示，據該公司觀察，第61M號線離開轉乘站時的載客量通常較低，故題述計劃的原意是更有效運用現有的巴士資源，以加強青山公路沿線與轉乘站的交通服務。九巴理解委員及居民對題述計劃的意見及疑慮，會與運輸署研究提供更多與題述計劃有關的資訊，以加深持份者對題述計劃的了解。

62. 主席表示，他已提出開辦來往轉乘站的循環線多時。他另指出有不少乘客在轉乘站登上第61M號線，故九巴仍可在轉乘站獲得額外收入。

63. 有委員表示支持開辦第61A號線，但若運輸署抽調第61M號線的資源開辦第61A號線，則對屯門居民不公平，對此表示反對。

64. 運輸署廖先生備悉委員的意見，並表示會與九巴檢視有關方案的適切性。

65. 主席要求運輸署在4月9日的特別會議上報告有關進展。

運輸署

(F) 要求九巴兌現增設屯門往大埔巴士服務的承諾

(交委會文件 2019 年第 24 號)

(九巴的書面回應)

要求增設屯門西北往大埔路線

(交委會文件 2019 年第 26 號)

(運輸署的書面回應)

(九巴的書面回應)

66. 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，運輸署及九巴於會前提交了書面回應，秘書處分別於3月13日及14日將有關書面回應分發予各委員。

67. 文件 2019 年第 24 號的第一提交人表示，提交文件旨在跟進開辦第263C號線的進度。根據九巴的書面回應，上述路線將於本年第二季投入服務，故詢問通車的確實日期。他表示去年開辦的第263A號線只於上下午各設一班，詢問會否因應載客量檢討班次。此外，由於第263C號線的

情況與第263A號線相若，故同時詢問檢討第263C號線班次的時間表。他指出屯門居民普遍歡迎開辦前往大埔的巴士線，若增加班次會更為方便。長遠亦希望開辦從屯門不同區域前往大埔的巴士路線，並安排有關路線全日服務。

68. 文件 2019 年第 26 號的第一提交人對運輸署漠視屯門西北區居民前往大埔的需求表示遺憾，並予以強烈譴責。她表示文件的要求早在十多年前已提出，現時運輸署雖然開辦第 263C 號線由屯門東南區前往大埔，但並不能滿足屯門西北區居民的需求。她亦曾要求第 263C 號線駛經大埔工業邨，但署方未有回應有關訴求。她要求運輸署說明十多年來如何留意屯門西北區居民前往大埔的需求，並表示該區人口老化，要求居民在轉乘站轉車會造成不便。

69. 有委員表示，屯門西北區居民對前往新界北及新界東的交通服務一直需求甚殷。雖然居民現時可前往上水轉車，但屯門前往上水的小巴服務一直供不應求。她表示屯門居民主要前往大埔工業邨上班，而現時第 263C 號線的終點站大埔中心與大埔工業邨仍有一段距離，故建議第 263C 號線延長至大埔工業邨。她另建議設立另一條路線從良景邨開出，途經寶田邨及欣田邨一帶前往大埔。

70. 有委員表示，他在十多年前已提交文件，要求開辦屯門西北前往大埔的巴士路線，故要求運輸署立即回應上述要求。

71. 九巴溫惠炎先生表示，九巴現正就第 263C 號線進行籌備工作，預計該線於本年第二季投入服務，屆時會再向委員匯報。九巴會於路線開辦後，視乎乘客量檢討班次安排。

72. 運輸署廖先生表示第 263C 號線的籌備工作正在進行中。署方備悉委員要求延長第 263C 號線至大埔工業邨，以及開辦屯門西北往大埔的巴士路線的意見。

73. 委員就是項議題提出第二輪意見和查詢如下：

(i) 再次要求運輸署說明十多年來如何留意屯門西北區居民前往大埔的需求，並表示若九巴不願開辦從屯門西北前往大埔的路線，可交由其他營辦商開辦；

(ii) 表示他已爭取開辦從屯門西北前往大埔的路線二十多年，並認為

運輸署無視居民的需求，只顧維護巴士公司的利益，故要求署方在本年度的巴士路線計劃實行上述要求；

- (iii) 要求運輸署在 4 月 9 日的特別會議上回應開辦屯門西北前往大埔的巴士路線的要求，並建議上述路線可途經良景邨、建生邨及山景邨。他指出有不少屯門居民前往大埔工作，相信上述路線必定有利可圖；以及
- (iv) 表示運輸署在本年度的巴士路線計劃建議開辦屯門第 54 區前往上水的巴士路線，認為有關路線可延長至大埔。

74. 主席請運輸署及九巴考慮委員的意見。

(G) 要求巴士公司為電腦派更系統故障事件作出改善

(交委會文件 2019 年第 25 號)

(九巴的書面回應)

要求運輸署跟進九巴及龍運派更系統故障及敦促專營巴士公司提供跨公司轉乘優惠

(交委會文件 2019 年第 29 號)

(九巴的書面回應)

75. 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，九巴於會前提交了書面回應，秘書處已於 3 月 14 日將有關書面回應分發予各委員。

76. 文件 2019 年第 25 號的第一提交人表示，由於大部分屯門居民依賴巴士及鐵路上班上學，本年 2 月 18 日發生的九巴及龍運電腦派更系統故障事件（下稱「故障事件」）對屯門居民影響甚大。然而，不少居民以至區議員只能透過新聞，甚至到達轉乘站後才獲悉故障事件，故認為故障事件處理不當。他表示其他政府部門如水務署亦有既定機制，在出現突發事件時知會區議員，以便通知受影響居民。他詢問九巴及運輸署的手機應用程式在故障事件當天有否向用戶發出通知，以及有否在故障事件當天安排替代交通服務，如繞過轉乘站的特別巴士服務，供市民直達市區。他另詢問巴士公司有否與鐵路公司溝通，以增加鐵路班次疏導乘客。他認為巴士公司的派更安排固然值得關注，但制訂更完善的事故應變措施更為重要，要求巴士公司詳細交代故障事件的來龍去脈。

77. 文件 2019 年第 29 號的第一提交人表示，對九巴在故障事件當天延

遲四小時對外公布表示不滿，並指出運輸署有機制要求港鐵發生事故時，在指定時間內對外公布，詢問有關機制是否適用於巴士公司。她批評九巴每年盈利甚豐，卻不設任何後備資訊系統，令人難以接受。她認為九巴在故障發生當日隱瞞事件，令市民大受影響，九巴應向市民補償及致歉。她亦要求九巴檢討故障事件，更新資訊系統，並對文件的要求作出回應。

78. 委員就是項議題提出意見和查詢如下：

- (i) 表示故障事件當天非常混亂，而她需透過居民通知及社交網站才獲悉事件，情況並不理想。她表示九巴對資訊系統故障完全沒有後備安排，缺乏危機意識，影響大量居民，並指出九巴應重新檢視電腦系統，制訂應變方案，以及仿效水務署以手機應用程式就突發事件通知市民；
- (ii) 表示故障事件當天有不少市民因上班遲到而失去勤工獎，詢問九巴會否作出補償，如提供一天免費乘車優惠。她指出九巴在凌晨發現事件時應立即對外公布，以便市民改乘其他交通工具上班。她續表示派更系統對九巴運作非常重要，屬必要的投資，理應及早更新，並設立後備系統，故要求九巴立即更換上述系統；
- (iii) 表示故障事件當天情況非常混亂，並批評九巴缺乏危機意識，認為至少應就故障事件通報屯門民政事務處，透過「社區危機處理工作小組」通知所有屯門區議員。她表示九巴作為公共交通營辦商，必須做好危機處理，而市民的訴求非常簡單，僅要求有交通工具讓他們準時上班。她聽聞九巴的電腦派更系統由外判承辦商負責，認為九巴不應過分依賴電腦系統，而應預留充足人手作緊急應變。她要求九巴詳細解釋故障事件的經過及日後處理突發事故的應變措施；以及
- (iv) 表示在理想的情況下，使用電腦系統的準確度應該比人手高，而使用外判承辦商開發的電腦系統亦無可厚非。他詢問九巴的電腦派更系統是否有後備方案，以及系統故障時的應變措施。

79. 九巴梁女士代表九巴就故障事件引致服務受阻向受影響的乘客致歉。她表示當天九巴發現系統出現故障後，已即時搶修及啟動緊急應變措施，包括透過九巴手機應用程式、網頁及顧客服務熱線向乘客提供資訊，希望減低對乘客的影響。九巴已備悉多名委員對九巴發放資訊的意

見，並會深切檢討及嚴肅跟進此事。九巴已全面檢視內部系統，亦會檢討現行的緊急應變措施，希望盡量避免同類事件再次發生。

80. 主席要求九巴回應故障事件當天有否通知運輸署及警務處等政府部門。

81. 九巴溫先生表示，故障事件當天，九巴曾向相關政府部門通報，但認同時間較遲。他指出，九巴電腦部有專人負責監察派更系統，系統本身設有後備系統，九巴亦備有針對系統故障的應急方案。他同意當天的事件不理想，會重新檢視派更系統及相關的應急方案。此外，九巴已向運輸署解釋故障事件當天的情況，並再次就事件致歉。

82. 主席表示，希望九巴日後發生事故時盡早與政府部門聯絡，以便通知市民。

83. 委員就是項議題提出第二輪意見和查詢如下：

- (i) 詢問九巴的事故通報機制及後備方案詳情；
- (ii) 詢問運輸署在故障事件上的角色，包括當天何時得悉事件，如何作出監管，以及是否有機制作緊急支援（如港鐵那樣有完善的機制）。此外，她指出大量市民因故障事件損失寶貴時間，甚至失去勤工獎，詢問九巴會否作出補償；
- (iii) 表示九巴的回應非常空洞，當中未有提及通報機制的詳情，為何後備系統在事件當天未能發揮作用，將來發生同類事件時的處理方案，以及何時會完成對故障事件的檢討。她要求九巴向屯門區議會交代檢討故障事件的時間表及通報機制的詳情；
- (iv) 表示故障事件影響整個屯門以至元朗的居民，非常嚴重，九巴及運輸署應共同檢視同類事件的處理方法。她續表示故障事件當天大量市民滯留轉乘站，非常徬徨，故要求有關部門盡快向區議員及市民公布遇上同類事件時的應變措施；
- (v) 表示屯門區議會的兩派議員均就故障事件提交文件，但九巴的書面回應及會議回應過份簡短，未能顯示該公司是否已就故障事件作深切檢討，要求九巴再作補充。此外，九巴在書面回應中提及已就故障事件向運輸署提交報告，她要求運輸署回應九巴是否已

在報告中匯報故障事件的檢討結果及將來發生同類事件的處理方式；以及

- (vi) 詢問九巴檢討故障事件的方向，並據悉九巴仍在使用舊款的 Windows 7 系統，故希望得知九巴在技術層面的檢討方向。他另指出自九巴改用電腦派更後，負責人手派更的員工大減，而屯門車廠更完全沒有專責人手派更的員工，僅由稽查員兼任。他詢問九巴會否增加人手派更的員工，以及在屯門車廠開設恆常職位負責人手派更。此外，他詢問運輸署會否就派更系統及派更人手方面，對九巴作出更嚴格的要求。

84. 運輸署梁俊謙先生表示，署方對故障事件深表關注。運輸署於故障事件當天早上未有接獲九巴通報，但署方從其他渠道獲悉事件後，已即時提升緊急事故交通協調中心的運作級別，增加人手聯絡其他公共運輸營辦商，以及安排外勤人員到主要巴士站視察情況及作合適交通安排，並於當天上午 8 時 40 分通過電台公布事件。署方當時已要求九巴盡快修復有關系統，適當調配車輛以疏導乘客，以及派員到主要車站維持秩序。另一方面，運輸署亦已協調其他公共運輸營辦商加強服務。署方已要求九巴日後發生同類事件時，須盡早公布及通知該署，以便市民及早因應情況自行安排出行模式。在報告方面，九巴已就故障事件向運輸署提交報告。署方現正審視有關報告，並會向九巴進一步了解事件及作出檢討。

85. 主席請運輸署完成審視九巴提交的報告後再向交委會匯報。

運輸署

86. 有委員詢問故障事件當天九巴知會運輸署的確實時間，以及運輸署審視九巴提交的報告所需的時間。他另建議續議此項議題。

87. 有委員詢問九巴檢討故障事件的具體內容及改善方案，另要求運輸署就九巴提交的報告交代詳情。

88. 九巴溫先生表示，該公司就派更系統的日常工作、後備系統及應急方案等多方面進行檢討，而九巴已於故障事件當天上午七時多通知運輸署，承認是遲了向署方通報。他另表示屯門車廠一直有專職派更員負責派更事宜。至於電腦系統方面，他表示九巴使用電腦系統派更超過 20 年，其間一直按照內部資訊科技政策定期更換設備。此外，他表示車務同事在發生事故時亦面對很大壓力，故同樣希望派更系統正常運作，並

在出現問題時妥善處理。

89. 有委員表示，運輸署的回應未有交代九巴提交的報告重點。她另表示是日會議僅就車務及公關方面討論故障事件，由於故障事件對屯門居民造成重大影響，她建議續議此項議題，並邀請九巴資訊科技部代表出席下次會議作全面討論。

90. 主席表示，委員可在運輸署向交委會提交報告時再表達意見，無須續議此項議題。

91. 有委員對主席的建議表示贊同，另表示九巴及運輸署對故障事件當天通報時間的回應並不一致。他詢問運輸署是否有針對九巴的懲罰機制，若沒有的話，會否在九巴的專營權協議加入相關條款。

92. 有委員表示，若交委會續議此項議題，可規限運輸署在兩個月內提交報告。

93. 主席總結表示，委員可在運輸署向交委會提交報告時再表達對題述議題的意見，無須續議此項議題。

(H) 要求九巴改善候車設備

(交委會文件 2019 年第 27 號)

(九巴的書面回應)

94. 主席表示，九巴於會前提交了書面回應，秘書處已於 3 月 14 日將有關書面回應分發予各委員。

95. 文件第一提交人表示，九巴過往曾表示會改善巴士站的顯示屏及九巴手機應用程式，故提交文件跟進有關進度。她表示巴士到站時間預報手機應用程式不時出現不準確的情況，詢問九巴會否作出檢討。此外，她表示九巴回應指已在全港 283 個巴士站安裝巴士到站時間預報顯示屏，並會在本年內再為 300 個巴士站安裝，故詢問上述 300 個巴士站的位置及安裝時間表。她指出不少巴士站，如良景邨巴士總站的顯示屏已故障多時，仍未完成修理，詢問上述計劃會否涵蓋更換現有故障的顯示屏。她表示九巴的書面回應過分簡單，要求該公司交代屯門區尚有多少個巴士站會安裝顯示屏，以及相關時間表。她另要求九巴提升巴士到站時間預報手機應用程式的準確度，以及加入突發事件通知功能。

96. 九巴溫先生表示，書面回應中提及為 300 個巴士站安裝顯示屏的計劃涵蓋全港各區，稍後將向秘書處提供屯門區巴士站安裝顯示屏的詳情。九巴已要求公司的技術部門跟進良景邨巴士總站的顯示屏故障事宜，並表示上述顯示屏屬第一代的液晶顯示系統，僅能顯示巴士開車時間，與巴士到站時間預報系統不同。九巴已敦促負責同事盡快跟進，相信可在本年內完成修理，如有確實時間表會再作匯報。在上述顯示屏恢復運作前，乘客亦可透過良景邨巴士總站內月票售賣機的顯示屏獲悉巴士開車時間。九巴已備悉委員對改善九巴手機應用程式的建議，並會轉交負責同事跟進。

97. 有委員表示，她已多次去信九巴，要求跟進良景邨巴士總站的顯示屏故障事宜，一直不得要領，九巴在她多番要求下，才加上「有待維修」的標示。她指出要求乘客透過月票售賣機的顯示屏查閱巴士開車時間並不方便，而九巴早前回覆指缺乏零件維修舊式的液晶顯示屏，故建議九巴直接更換更大的新式顯示屏，以方便乘客。

98. 文件第一提交人表示，乘客不可能在排隊候車時中途離隊，前往月票售賣機查閱巴士開車時間。既然九巴缺乏零件維修舊式的液晶顯示屏，則應直接更換新式顯示屏。

99. 主席請九巴考慮委員的意見。

(I) 有關隔音屏（市中心段）的現況與合約內容不符
（交委會文件 2019 年第 28 號）
（路政署的書面回應）

100. 主席歡迎路政署高級工程師 2/緩減噪音陳志明先生出席會議。

101. 主席表示，路政署於會前提交了書面回應，秘書處於 3 月 13 日將有關書面回應分發予各委員。

102. 文件提交人表示，屯門公路隔音屏（市中心段）工程第一期及第二期完成後，新墟街市旁仍沒有安裝隔音屏，認為不能接受。他表示曾有居民向屯門民政事務處查詢，該處亦回覆上述位置將安裝隔音屏。然而，他仔細檢視相關圖則後，發現上述位置其實不會安裝隔音屏。他續表示最近接獲不少居民及雅都花園業主立案法團反映，擔心上述工程第一期及第二期完成後，屯門公路的噪音會向上散播。雖然路政署陳先生曾向他解釋隔音屏的物料有隔音功能，但他認為只有隔音屏下半部的物

料能有效隔音，而噪音仍會穿透隔音屏上方的玻璃或膠片。他表示自己及雅都花園業主立案法團均歡迎路政署在億利樓一帶的隔音屏落成後，前往該處量度噪音。他要求路政署在隔音屏第二期工程完成前，使用上述工程的預留基金，在新墟橋旁加設隔音屏。他另表示歡迎路政署前往該處進行實地視察。

103. 路政署陳先生表示，文件提交人關注的位置位於新墟橋連接玫瑰花園及錦興大廈一帶的天橋，署方將在該處安裝半罩式隔音屏。他指出安裝隔音屏時，需在屯門公路中央分隔線安裝支柱，現有的行車線需向左或右遷移以騰出空間進行工程。然而，上述位置受地形限制，如現有行人天橋的樓梯及支柱構成阻礙，署方亦不能封閉屯門公路以進行工程，故隔音屏無法覆蓋整條屯門公路至新墟街市一端。現時的隔音屏設計，是在上述限制下最可行的方案。他續表示，一如署方的書面回應指出，隔音屏主要採用吸音屏板設計，以防止噪音反射至雅都花園，待有關隔音屏完成後，該位置的交通噪音問題將得以紓緩。此外，他會與負責同事跟進文件提交人提出實地量度噪音的要求。

104. 文件提交人表示隔音屏表面光滑，質疑其吸音效果有限。此外，隔音屏的形狀如喇叭嘴，認為無法反射噪音。他指出待億利樓一帶的隔音屏落成後，便可知道噪音影響的嚴重性。他要求路政署使用隔音屏工程的預留基金另外加設隔音屏，以免日後須再進行繁複的刊憲程序。至於路政署陳先生提及安裝隔音屏的地形限制，他認為可使用鄰近的停車位進行工程，並與路政署協商暫時封閉受影響的天橋。他指出雅都花園與屯門公路非常接近，必須安裝隔音屏阻隔噪音，並再次要求路政署前往該處進行實地視察。

105. 有委員對文件提交人的擔憂表示認同。她指出皇珠路天橋的隔音屏只有一半高度，令兆麟苑深受交通噪音影響，現時亦未有改善，故希望新墟一帶不會重蹈覆轍。

106. 有委員詢問路政署可否預留隔音屏工程的後備基金，以處理將來雅都花園出現的交通噪音問題。

107. 路政署陳先生表示，有關工程的緊急基金僅可用於應付工程本身出現的額外開支，不能用於工程範圍外的項目。

108. 主席請路政署與文件提交人進行實地視察，並請秘書處提供協 路政署、秘書

助。

[會後補註：有關實地視察已於 2019 年 4 月 25 日進行。]

V. 報告事項

(A) 工作小組報告—截至 2019 年 2 月 28 日的工作小組進展報告

(交委會文件 2019 年第 32 號)

(運輸署的書面回應)

屯門對外交通工作小組

109. 委員省覽文件。

110. 有委員要求運輸署安排第 62X 號線全日行駛，並對本年度的屯門區巴士路線計劃沒有提及上述路線表示不滿。

111. 主席請運輸署對上述要求作明確答覆。

112. 沒有委員提出其他意見，上述工作小組報告獲交委會通過。

屯門區內交通問題工作小組

113. 委員省覽文件。

114. 主席表示，有關要求港鐵接駁巴士第 K51、K53 及 K58 號線駛入三聖總站的議題，工作小組報告已表示安排第 K51 號線駛入三聖總站並不可行，故建議將第 K58 號線的總站由青山灣遷至三聖總站，以避免巴士中途駛入三聖總站而影響行車時間。他表示港鐵一方面表示三聖總站缺乏位置設站，另一方面卻在三聖總站開辦新路線，要求港鐵解釋。他表示上述建議不會影響青山公路的交通，而青山灣的居民仍可乘搭第 K51 及 K53 號線，故認為上述建議可行。他表示青山公路擴闊工程受司法覆核影響而暫停，亦令連接三聖邨的行人天橋無法加建升降機，對長者橫過馬路造成不便，認為反對上述建議的人應提出理據。

115. 港鐵林女士表示理解主席的訴求，亦曾與主席進行實地視察。然而，遷移第 K58 號線的總站屬重大改動，受影響乘客較多，故港鐵認為上述建議並不可行。

116. 主席強調三聖總站毗鄰輕鐵站，故必須安排第 K51、K53 及 K58 號線其中一條路線駛入三聖總站。

117. 有委員表示，青霞里有大量居民居住，取消第 K58 號線於青山灣的總站並不可行。港鐵過往研究重組接駁巴士路線時，曾建議取消第 K58 號線，最終亦發現並不可行。她認為主席或需照顧有特別需要的居民而提出上述建議，但作出改動前應先作詳細討論，以免影響其他居民。她對主席建議取消一個附近設有多個屋苑的巴士站表示不解，並表示她作為當區議員，認為上述建議並不可行，亦不會同意。

118. 主席表示，即使將第 K58 號線的總站由青山灣遷至三聖總站，青霞里的居民仍可乘搭第 K51 及 K53 號線，但居於三聖邨及恒福花園的居民卻未能於三聖總站乘搭任何港鐵接駁巴士，故要求第 K51、K53 及 K58 號線均駛入三聖總站。

119. 主席表示，此議題交回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

120. 沒有委員提出其他意見，上述工作小組報告獲交委會通過。

(B) 運輸署報告

(交委會文件 2019 年第 33 號)

121. 委員省覽文件。

VI. 其他事項及下次會議日期

122. 有委員表示，最近不斷接獲居民投訴有關第 59X 號線的班次問題。她舉例指本年 3 月 13 日有四班第 59M 號線服務，卻只有一班第 59X 號線，要求運輸署解釋。此外，她曾提交文件討論「要求檢討天后路過路設施」（交委會文件 2017 年第 28 號），當時主席曾要求運輸署盡快跟進上述議題，故要求署方報告有關進度。

123. 運輸署梁先生表示，署方正向九巴了解第 59X 號線的班次問題，稍後會直接與委員跟進。

124. 運輸署馬先生表示，署方早前已有計劃於天后路增設過路設施，稍後會直接與委員跟進。

125. 有委員要求運輸署於 4 月 9 日的特別會議上直接向交委會匯報於天后路增設過路設施的進展。

126. 議事完畢，會議於下午 1 時 11 分結束。下次的常規會議定於 2019 年 5 月 17 日（星期五）上午 9 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2019 年 5 月 10 日

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/19



全新輕鐵車輛投入服務

屯門區議會-交通及運輸委員會會議
2019年3月15日



MTR Corporation Limited 香港鐵路有限公司

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期輕鐵車輛
- 10輛 – 擴充營運車隊



2019年 – 最快可增加投放2部新車

- 理順路線班次 → 增加系統行車數目 · 提升營運效率



輕鐵路綫重組方案目的

✓ 紓緩因重疊路綫引致班次不均及輕鐵交通擠塞問題



2019加車安排

- 加車新方案
- 2019年3月
- 屯門區議會交通及運輸委員會

早上繁忙時段

保留所有路綫

- 614及615車數不變
- 班次由10-18分鐘
- 統一為12-16分鐘一班
- 兩綫各增加一輛雙卡車

614P及615P綫班次
• 與現時無分別

- 增加610綫車輛數目

- 增加751綫車輛數目

- 經車輛調度增加505綫車輛數目

2019加車安排

1. 行車時間表作少許改動

- 統一614、615班次 (10-18分鐘改為 **12-16分鐘/班**)
- 614及615綫 **車輛數目不變**
- 有助舒緩輕鐵互相擠塞情況
- 班次更平均

2. 加車路綫

- **610綫及751綫**各增加一輛
- 經車輛調度增加**505綫**車輛數目

3. 更多雙卡車

- ✓ 36% ➔ **49%** (加車後)

多謝