

屯門區議會
2016-2017 年交通及運輸委員會
第十次會議記錄

日期：2017 年 7 月 28 日（星期五）

時間：上午 9 時 30 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 9:30	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, BBS, 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 9:30	會議結束
陶錫源先生, MH	屯門區議員	上午 9:37	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
吳觀鴻先生	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 9:32	會議結束
林頌鎧先生	屯門區議員	上午 11:14	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	上午 11:56
龍瑞卿女士, MH	屯門區議員	上午 9:30	上午 11:55
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 9:30	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 9:32	會議結束
曾憲康先生	屯門區議員	上午 9:30	上午 11:56
蘇嘉雯女士	屯門區議員	上午 10:29	會議結束
巫成鋒先生	屯門區議員	上午 9:30	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 9:30	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 9:34	上午 11:52
葉俊遠先生	增選委員	上午 9:30	會議結束
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

哈夢飛先生	運輸及房屋局首席助理秘書長（運輸）4
林潤華先生	運輸及房屋局助理秘書長（運輸）4B
黃志光先生	運輸署首席運輸主任/巴士及鐵路 2
鄒炳基先生	運輸署高級工程師/西北
陳志文先生	運輸署高級運輸主任/鐵路 1
黃培中先生	運輸署高級運輸主任/邊界/基建項目
何建成先生	運輸署高級工程師/有蓋行人通道
鄧錦基先生	路政署高級工程師/行人通道上蓋 1
張志強先生	香港鐵路有限公司車務營運主管－西面網絡
姜宜榮先生	香港鐵路有限公司車務經理－輕鐵及巴士
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
林志強先生	城巴有限公司助理營運經理
梁天俊先生	九龍巴士（一九三三）有限公司車務主任

列席者

莫家聲先生	運輸署高級運輸主任/屯門 1
馬芳蘭女士	運輸署高級運輸主任/屯門 2
劉家健先生	運輸署工程師/屯門中
李鎮華先生	運輸署工程師/特別職務二
程凱盈女士	運輸署工程師/房屋及策劃/新界西
湛雪英女士	土木工程拓展署工程師/15（新界西）
莫慶祥先生	地政總署行政助理/地政（屯門地政處）
廖興華先生	路政署區域工程師/屯門
黃立彬先生	香港警務處屯門區交通隊警署警長
陳凱庭女士	民政事務總署屯門民政事務助理專員（二）

缺席者

何杏梅女士	屯門區議員
賴于樂	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」）第十次會議，特別是第一次出席會議的運輸署高級運輸主任/屯門 2 馬芳蘭女士。

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 5 月 12 日舉行的第九次會議的會議記錄

4. 交委會一致通過上述會議記錄。

IV. 續議事項

(A) 在行人通道加建上蓋

（交委會文件 2016 年第 47 號）

（交委會文件 2017 年第 49 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、第七次會議記錄第 19 至 26 段、第八次會議記錄第 12 至 17 段及第九次會議記錄第 13 至 14 段）

（運輸署的書面回應）

5. 主席表示，秘書處已於本年 7 月 26 日將運輸署的書面回應分發予各委員。他接着歡迎運輸署高級工程師/有蓋行人通道何建成先生、工程師/有蓋行人通道利世鏗先生及路政署高級工程師/有蓋行人通道 1 鄧錦基先生出席會議。

6. 主席續表示，運輸署和路政署曾於 4 月 28 日舉行簡介會，向委員報告此議題的進展。署方已根據委員在簡介會上提出的意見，就個別建議進行評估及研究。

7. 運輸署利先生表示，署方已就屯門區各個加建行人通道上蓋的建議地點進行評估，並列出早上 7 時至 9 時的行人流量平均值以供參考。署方亦已根據委員於 4 月 28 日簡介會提出的建議，將涉及的上蓋長度為 100 至 220 米的五個建議方案（即方案 2、4、9、12 和 14）放在最前，以

便參閱。此外，部分建議方案因並非連接鐵路站或公共運輸交匯處，或不在運輸署和路政署的保養範圍內，故未能納入此項目。他請委員選擇三個方案並排列優次，以便署方盡快開展有關工作。

8. 主席表示，由於運輸署希望交委會從 15 個方案中選擇三個方案，並給予優次排序，他建議以投票方式選出三個方案。

9. 有委員請主席澄清可選方案是否共有 15 個。他另表示，方案 14 由他提出，該處為的士及小巴的公共交通交匯處，將會惠及不少居民，建議各委員考慮選擇其方案。

10. 主席澄清表示，可選方案共有 15 個，委員可從中選擇最多三個方案。沒有委員反對投票安排，主席隨即請秘書派發投票紙並安排點票。

11. 主席表示，秘書處共發出 30 張選票，並收回 25 張選票。經點票後，得票最高的三個項目分別是方案 2（16 票）、方案 15（15 票）和方案 14（10 票）。

運輸署、
路政署

V. 討論事項

(A) 輕鐵的可載客量

（交委會文件 2017 年第 39 號）

（香港鐵路有限公司的書面回應）

反對輕鐵路線重組建議方案

（交委會文件 2017 年第 41 號）

反對取消輕鐵路線 614 及 615 的計劃

（交委會文件 2017 年第 43 號）

12. 由於上述三份文件的內容相關，交委會同意一併討論。

13. 主席表示，香港鐵路有限公司（下稱「港鐵」）於會前提交了書面回應，請委員參看席上派發文件第 1 號。他接着歡迎運輸及房屋局（下稱「運房局」）首席助理秘書長（運輸）4 哈夢飛先生及助理秘書長（運輸）4B 林潤華先生、運輸署首席運輸主任/巴士及鐵路 2 黃志光先生、高級工程師/西北鄒炳基先生及高級運輸主任/鐵路 1 陳志文先生、港鐵車務營運主管 - 西面網絡張志強先生、車務經理 - 輕鐵及巴士姜宜榮先生、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。

14. 運房局哈先生就《公共交通策略研究》報告作出以下補充講解：
- (i) 表示政府於本年 6 月發表《公共交通策略研究》報告，其中有關輕鐵的章節已於報告發表後分發予各交委會委員參閱，該章節的重點，是探討如何提升輕鐵的可載客量，以應付乘客需求，強化輕鐵的角色定位，並就提升輕鐵服務水平提出短、中及長期措施。局方歡迎委員對這些措施提出意見；
 - (ii) 表示政府非常重視新界西北的公共交通服務。現時西鐵和輕鐵的載客率甚高，故政府將會向立法會申請撥款，以詳細研究興建重鐵連接新界西北和市區的可行性。若未來新界西北有新的重鐵落成，將會大大紓緩西鐵現有的壓力。然而，興建重鐵始終是長遠的規劃，在新重鐵落成前，西鐵仍然會是新界西北連接市區的主要公共交通工具，而輕鐵亦會繼續作為接駁西鐵的主要公共交通工具。政府知悉輕鐵載客率高企的現況，並希望從多方面入手，務求提升輕鐵的可載客量；
 - (iii) 表示輕鐵自 1988 年通車至今近 30 年，現時輕鐵車輛數目與通車時相比已大幅增加，但同時新界西北的人口亦急速增長，故輕鐵各條路線均甚為擠逼。輕鐵的行車系統亦非常繁忙，據局方與港鐵的研究，整個輕鐵系統共有 11 個較為繁忙的路口，人、車和輕鐵爭路的情況屢見不鮮；
 - (iv) 表示政府和港鐵已透過不同措施改善有關情況，如每星期增加 600 班次至每星期 21,000 班次、改善月台管理、加開短途特別班、增加雙卡行駛和改善第一期輕鐵車廂佈局以增加其載客量約 10%，藉此紓緩輕鐵的擠逼情況。此外，港鐵曾在本年 2 月立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會會議提及，在運作可行和資源配合的情況下，港鐵會盡量提供雙卡輕鐵服務；
 - (v) 表示《公共交通策略研究》提出了短、中和長期方案，以進一步解決上述問題。短期方案方面，運輸署會調整個別繁忙路口的交通燈號，以稍為縮短個別輕鐵路線的行車時間，有關工作可於數個月內完成。其次，港鐵已訂購 40 輛新輕鐵車輛，其中 30 輛會替換現有第二期車輛，其餘十輛則是新增車輛。然而，現時輕鐵的行車系統已非常繁忙，輕鐵車輛不時出現互相擠塞的情況。若在不採取適當疏導措施下投放這些新增車輛在現有系統上，恐怕會加

劇擠塞情況，影響輕鐵的營運效率及班次，未能達到提升可載客量的效果。重組部份輕鐵路綫的目的是將輕鐵車輛調配至乘客量較高的路綫，以提升可載客量；以及改善部份路綫的擠塞情況，令服務更暢順，並提升輕鐵的加車空間，令十輛新增車輛發揮更大效用。運輸署及港鐵稍後會就路綫重組方案另作講解；

- (vi) 表示中期方案是研究改善繁忙路口的設計。此外，局方曾研究輕鐵全面架空或改為地底行駛等建議，但這些建議技術上相當困難，近乎不可能。然而，局方會繼續爭取資源以研究 11 個繁忙路口當中有多少個可以做到將輕鐵系統與馬路或行人路分隔。長遠而言，政府會研究改善輕鐵元朗大馬路綫的運作模式，考慮將目前行經該路綫的兩條輕鐵路軌當中的一條改道；以及
- (vii) 表示輕鐵網絡覆蓋屯門和元朗兩區，政府以改善輕鐵整體營運效益的角度評估各項措施是否可行可取，並希望方案能同時惠及兩區居民。他歡迎委員就各項措施提出意見，政府必定會與港鐵深入研究各委員的意見。

15. 運輸署黃先生就文件作出以下說明：

- (i) 表示政府和港鐵均希望透過上述的短、中和長期措施，令輕鐵繼續擔任屯門和元朗兩區的主要交通工具，並希望輕鐵發揮其功用，分流重鐵的客量；
- (ii) 表示 614 線、615 線和 610 線均是往來元朗及屯門的跨區路綫，並以兆康站作為交匯點。三條路綫南行時，會自兆康站起分途前往屯門各區；北行則於兆康站匯聚後同往元朗。故此，由兆康站前往元朗的一段，不論乘客、路口和輕鐵靠站時間等均有很大程度的重疊。就此，政府和港鐵進行了對乘客影響的評估，包括由屯門經兆康往返元朗的客量，港鐵公司稍後會詳細講解有關數據。就上述情況，《公共交通策略研究》提議取消 614 線及 615 線，並新增來回元朗和兆康的短途 610P 線，同時加強現有來往屯門各區及兆康的 614P 線及 615P 線。港鐵將會交代有關的轉乘安排及其好處；以及
- (iii) 表示在基建設施不變的情況下，政府希望透過此方案與地區商討和研究如何理順整個輕鐵系統。

16. 港鐵張先生補充表示，現時輕鐵系統已經非常繁忙，如未能透過措施提升運作效率，繼續增加輕鐵車卡的成效亦未必顯著，甚或會有反效果，令行車和候車時間延長。此外，他強調輕鐵路綫重組計劃不涉削減任何輕鐵資源，同時更能夠改善現有服務，令整體班次水平更為平均。港鐵樂意聆聽地區意見，希望各委員不吝給予建議。

17. 港鐵姜先生簡介有關重組計劃，見附件一。

18. 文件 2017 年第 41 號的第一提交人表示，運房局、運輸署和港鐵提供似是而非的數據作為輕鐵重組方案的理據，誤導居民。輕鐵服務一直強差人意，交委會亦一直爭取增加輕鐵班次及車卡，故局方提及的短期改善措施應一早落實，而非待重組方案推出時才一併推行。他又質疑三角形設計的兆康站月台日後如何能容納大量於該站轉乘的乘客，擔心月台人多擠迫易生意外。此外，欣田邨即將入伙，他建議局方及港鐵考慮於欣田邨增設輕鐵站。最後，他表示堅決反對取消 614 線及 615 線，亦不同意削減 505 線及 507 線各一輛車，並要求局方及港鐵(i)撤回輕鐵重組方案；(ii)釋出善意，着力改善現有輕鐵服務；(iii)交代未來十個新增輕鐵車卡的去向；以及(iv)盡快改善交通燈號。

19. 文件 2017 年第 43 號的第一提交人表示，輕鐵於 1988 年通車，政府曾於 2003 年提出取消 614 線及 615 線的建議，遭地區強烈反對。事隔多年，政府再次提出類似的重組方案，她得悉不少居民感到十分擔心，他們不希望取消由屯門直接前往元朗的輕鐵線。現時在輕鐵良景站等候 615 線約需 9 分鐘，儘管在重組方案落實後，居民只需等候 5 至 6 分鐘即有一班 615P 前往兆康，惟需在兆康站再等候 3 分鐘轉乘 610P 前往元朗，因此整體候車時間並沒有縮短。根據本年 6 月中旬在兆康站進行的調查，610 線、614 線及 615 線均有超過 100 名乘客，故她質疑新開設的 610P 將無法接載所有轉乘的乘客，以致部分乘客可能需等候多班列車，令整體候車時間比現時更長，而且轉乘對老弱傷殘非常不便。此外，當局以 614 線和 615 線重疊而建議重組部分輕鐵路綫，若以市區的巴士路綫而言，不少均有一定程度的重疊，故她認為局方的理據難以令人信服。她反對取消 614 線及 615 線，以及削減 505 線及 507 線各一輛車。

20. 主席表示，輕鐵服務的問題癥結在於班次及車卡不足，故港鐵應增購更多輕鐵車卡。他接着表示，他會先邀請委員發表意見和提問，然

後再處理就此項議題提出的動議和兩項修訂動議。

21. 委員提出以下意見和查詢：

- (i) 表示屯門輕鐵服務一直不足，多年來她曾多次要求改善輕鐵服務。雖然港鐵已計劃購買 40 個新車卡，其中 30 個會用來替換現有第二期的輕鐵車廂，故新增車卡只有十個，根本不足以應付新界西北未來的新增人口。現時輕鐵載客率高企，當局不但沒有繼續增購車卡解決問題，反而提出取消原有路線及削減車輛。她曾於 6 月 9 日至 22 日在區內進行問卷調查，並收集了 2,718 封反對輕鐵重組建議方案的信件，證明此重組方案與市民的期望背道而馳，而有關信件亦已於 7 月 24 日轉交運輸署及港鐵。此外，自西鐵通車後，614 線和 615 線分拆出 614P 線和 615P 線，導致班次不均等問題出現，證明當年的重組方案是失敗的，而局方現時的重組方案更會進一步對長者、行動不便的人士或輪椅使用者構成不便，故她反對取消 614 線及 615 線，以及削減 505 線及 507 線各一輛車。她促請政府不要犧牲屯門市民的利益，並強烈要求港鐵增購輕鐵車卡、以雙卡輕鐵提供服務和加密班次；
- (ii) 表示雖然西鐵開通後已減輕了輕鐵的負擔，但西鐵現時的載客率高達 99%，不少居民在西鐵兆康站都難以上車，加上洪水橋、藍地和屯門第 54 區陸續發展，人口不斷增加，輕鐵的負擔只會愈趨沉重。運輸署和港鐵雖曾多次承諾會改善輕鐵服務，然而輕鐵車廂不足和路口繁忙等問題仍然有目共睹。議會早於 1992 年輕鐵 614 線通車時已建議架空輕鐵杯渡站，惟當局直至興建西鐵線前才落實有關建議。時至今日，杯渡路交通十分暢順，證明議員當時有先見之明。現時元朗大馬路出現人、車和輕鐵爭路的情況，亦間接影響屯門的輕鐵網絡，故此局方應考慮長遠改善的辦法，包括架空輕鐵軌道等，而非單靠重組路線來解決問題。此外，他認為政府較多在立法會交代鐵路相關事宜，較少諮詢區議會，令沒有政黨背景的議員較難知悉相關事宜和給予意見；
- (iii) 表示屯門區有數十萬人口，洪水橋亦將陸續興建新房屋，加上欣田邨即將入伙，而區內居民大多依賴輕鐵接駁重鐵前往市區，可以預計未來輕鐵的負荷會日益沉重，故此交委會多次要求運輸署及港鐵加密輕鐵班次和購買新車卡。然而，當局不但沒有加強輕鐵服務，反而提出削減資源的重組方案，實是罔顧屯門居民的需求。此外，港鐵當年興建西鐵時，建議將輕鐵 506 線暫時改用接

駁巴士提供服務，惟 506 線於西鐵通車多年後仍未改回輕鐵服務，可見政府和港鐵的承諾不可盡信。她強烈反對取消 614 線和 615 線，以及削減 505 線和 507 線各一輛車；

- (iv) 表示輕鐵的行車系統未如理想，以致 614 線、615 線、614P 線和 615P 線的班次間距不一，有些長有些短。故此，港鐵應該盡快改善輕鐵的行車系統，而非透過路線重組讓居民承受港鐵營運不善的後果。此外，若取消 614 線和 615 線，她預計大量屯門居民會轉乘 610 線，加重該路線的負擔，因此她強烈反對取消 614 線和 615 線及削減 505 線及 507 線各一輛車；
- (v) 表示青麟路曾發生一宗嚴重交通意外，涉及一輛輕鐵撞翻了一輛泥頭車及的士。輕鐵通車近 30 年，單是屯門段已發生數宗涉人命傷亡的意外。屯門第 54 區、新慶路和洪水橋相繼發展，人口不斷增加，加上輕鐵路段本已繁忙，以致輕鐵車長駕駛時亦要格外留神。他促請運房局繼續研究將輕鐵軌道架空或遷入地底，避免人車爭路，減少意外，同時預留路面位置擴闊青山公路，疏導路面交通；
- (vi) 表示 614 線和 615 線均是來往屯門和元朗的輕鐵線，若取消上述路線，居民將被逼在兆康站轉乘，非常不便。此外，若重組方案落實，估計 610 線或 610P 線會由兆康站 3 號月台開出，而附近分別是前往商場和兆康苑第三和第四期的過路處，人流甚多。若大量輕鐵駛過上述過路處，容易引致意外。另外，欣田邨即將入伙，亦有地產商計劃在兆康站附近興建 4,000 至 5,000 個單位，加上屯門各區前往兆康轉乘的乘客，相信兆康站會不勝負荷。他又質疑港鐵為何要削減 505 線和 507 線的資源以補充 610P 線，令人懷疑港鐵沒有足夠資源支持整個路線重組計劃。他曾就此方案收集居民意見，有逾千名居民簽名反對計劃，故他強烈反對輕鐵路線重組計劃；
- (vii) 表示 610 線、614 線和 615 線是屯門前往元朗的主要路線，當局卻建議三條路線減至兩條路線，不少居民已表達強烈不滿，居民亦不同意改善車廂布局來增加載客率，認為此舉變相減少車廂座位。既然局方推出重組方案是基於輕鐵車卡不足、路段過於繁忙和月台擠迫等因素，那麼局方和港鐵應直接着手解決上述問題。輕鐵車卡方面，雖然港鐵已計劃購買 40 個新輕鐵車卡，但新增車

卡只有十個，明顯不足以應付屯門區的未來乘車需求。改善繁忙路段方面，局方可參考沖繩的架空鐵路網絡，並研究架空輕鐵軌道。港鐵亦應研究延長月台，增加月台面積。她強烈反對有關方案，並促請局方審慎考慮委員的意見；

- (viii) 預計取消 614 線和 615 線會增加 610 線和 751P 線的負擔，而整個重組方案對港鐵員工亦會構成壓力。因此，他反對有關重組方案，並要求港鐵增購輕鐵車廂，以及和增加繁忙時間雙卡列車行走的比例。他亦請運輸署和港鐵考慮各持份者的意見，包括屯門和元朗區議會。此外，元朗和天水圍的 705 線、706 線和 761P 線都以雙卡列車行駛，而屯門仍有很多路線只有單卡列車行走，並不公平；
- (ix) 表示輕鐵服務不足，505 線十分擠迫，故山景區和屯門其餘各區居民均希望增加班次。此外，港鐵新增的輕鐵車卡僅有十個，不足以應付屯門和元朗兩區的需求。他又質疑路線重組後能否真正提升整個輕鐵系統的穩定性。既然運房局表明沒有既定立場，亦樂意聆聽意見，他希望局方能重新研究整個方案，並建議運房局或港鐵考慮引入雙層輕鐵；以及
- (x) 表示 614 線和 615 線覆蓋屯門大部分區域，包括良景、田景、寶田、大興、安定、友愛、湖景和蝴蝶等，若取消上述路線，大量居民需於兆康站轉乘，對老弱傷殘人士尤其不便。雖然港鐵聲稱會協助有需要人士上落，但他較少見到港鐵施以援手。此外，505 線和 507 線亦是多區居民接駁西鐵的工具，抽調其班次和車輛資源將影響甚大。他固然希望輕鐵的服務得以改善，但現時居民正面對輕鐵車卡不足和缺少雙卡輕鐵服務的問題，故他反對有關的輕鐵重組方案。

22. 主席表示，由於大部分委員均反對輕鐵路線重組建議方案，他建議把此議題交由區內交通問題工作小組跟進，並與局方和港鐵保持溝通及交流意見。如委員認為無須轉交工作小組跟進，他亦不反對。

23. 委員提出以下第二輪意見和查詢：

- (i) 表示無須把此議題轉交工作小組跟進；

- (ii) 表示運房局承諾會改善輕鐵燈號系統，以及研究將輕鐵軌道架空，惟局方和港鐵尚未完成有關工作及研究，便急於推出重組方案。況且在重組方案下，居民的候車時間不但未有縮短，反而對傷殘人士構成不便。輕鐵服務的問題癥結在於班次不足，居民在西鐵屯門站需等候兩至三班 505 線或 507 線才能登車的情況司空見慣，有關問題並非簡單透過輕鐵重組便能解決。他促請局方檢視輕鐵實際的運作情況，研究長遠解決辦法，例如架空輕鐵軌道等，並希望西鐵南延線盡快落成。此外，若交委會一致反對有關方案，便無須把議題轉交工作小組跟進；以及
- (iii) 表示屯門、元朗和天水圍不斷發展，人口愈來愈多，但運房局和港鐵並沒有盡力改善新界西北的交通，希望局方和港鐵未來數年能整體檢視區內的交通配套。局方在推行輕鐵重組前亦應先落實不同的改善措施，包括理順繁忙路口、研究將輕鐵軌道架空或遷入地底、加強 505 線和 507 線的班次，以及盡快安排新增的十個輕鐵車卡投入服務。他對有關方案有保留，並希望局方重新研究和檢討其建議。

24. 運房局哈先生表示，輕鐵由 1988 年通車至今，路線數目由 6 條增至 12 條，車卡數目則由 70 輛增至 140 輛。局方知悉新界西北人口不斷增長，難免令輕鐵愈趨擠逼。政府知悉輕鐵擠逼的問題，而單靠增加輕鐵車輛並不能解決此問題，因此著手與港鐵仔細研究一切可以提升輕鐵可載客量的可行方案，並將方案提交區議會討論。政府備悉委員對輕鐵路線重組方案的意見。會與港鐵繼續研究重組方案是否能作調整，以納入地區意見，並期望與各委員保持溝通。他強調，重組方案的目的是提升輕鐵整體可載客量；以及改善部份路段的擠塞情況，令服務更暢順，提升輕鐵的加車空間。港鐵增購的輕鐵車廂將於 2019 年開始陸續付運，但鑑於現時輕鐵系統已經非常繁忙，若將新增資源直接投放在現有系統內，難免會加劇輕鐵擠塞問題。局方和港鐵著手研究輕鐵路線重組方案，務求透過資源調配和路線重組，以善用新增的十輛輕鐵車卡。在重組方案下，港鐵投入的整體車輛資源不會減少，而十輛額外輕鐵車輛更為新增資源。局方明白輕鐵對屯門及元朗區的重要性，希望能與區議會保持溝通，任何方案亦會在與地區有充分溝通後才會實行。

25. 運輸署黃先生表示，署方沒有低估推行輕鐵重組方案的難度，這輕鐵路線重組方案是希望帶動地區討論改善輕鐵運作效率的需要，並收

集各持份者的意見，以優化方案。署方備悉委員提出的意見，由於輕鐵架空化和改為地底行駛等建議，均需長時間的研究和規劃，而現階段政府希望藉著此建議方案與地區研究調整輕鐵路綫的空間和可行性，例如於繁忙時間保留 614 線和 615 線或新增短途特別班來往屯門學校區等建議均值得探討。此外，若直接投放新增輕鐵車卡在現有較多重疊路綫使用的行車系統內，預計其效果會不理想。他重申此建議方案旨在短期內改善輕鐵運作效率，以提升載客量。

26. 港鐵辜先生表示，輕鐵自 1988 年通車至今，車輛數目增加逾一倍，但路軌長度基本上沒有增加，若進一步增加行車數目或加密班次，只會加劇輕鐵的擠塞問題，居民的候車時間亦會相應增加，並非最理想的安排。港鐵已計劃購買十個新輕鐵車卡，並希望提升輕鐵的服務水平，而透過改善現時的行車系統方能令新增資源發揮效用。在重組方案下，港鐵一直抱着增加資源的原則，包括車廂數目、人力資源和設施配套。雖然屯門至元朗的跨區路綫將由三條減至兩條，但整體車輛數目和班次不減反增，614P 線和 615P 線的服務亦會相應加強，有助提高載客量。港鐵明白不少委員均擔心日後兆康站的轉乘情況，事實上，重組後新增需要在兆康站轉乘的乘客量預計不多，而且兆康站是較大規模的轉乘站，可以轉乘西鐵和各條輕鐵線，有足夠容量應付轉乘需要，本身亦有無障礙通道。因應重組計劃，港鐵會提升該站設施及增派人手加強月台管理，並會在可行情況下提升無障礙通道的安排。另一方面，在重組路綫後，610 線的班次會增加，屯門居民來往屯門醫院將更方便，而港鐵亦會積極研究和檢討減少行走 505 線和 507 線各一輛車的建議。員工意見方面，不少車長反映目前輕鐵系統擠迫，行車不暢順，而輕鐵路綫重組方案能理順行車系統，令運作更暢順，反有助紓緩壓力。港鐵希望透過此建議方案理順屯門和元朗區的輕鐵路綫，以提升運作及服務效率，並樂意聽取委員的意見。

27. 委員提出以下第三輪的意見和提問：

- (i) 表示屯門區人口不斷增長，局方應盡快改善輕鐵服務，並要求局方重新研究和檢討有關方案後，再交由主席安排座談會或其他形式與局方交流意見；
- (ii) 要求局方立即撤回有關方案，並促請政府順應民意；
- (iii) 表示局方檢討及修改方案後，應重新提交至屯門區議會供正式討論；

- (iv) 表示若由政府單方面提出改善輕鐵服務的方案，議員會較為被動，他建議由交委會向政府和港鐵提交意見，共同商議輕鐵優化方案，以提升議事效率。此外，由於眾多委員均表明反對現時的輕鐵路綫重組方案，故目前的方案沒有進一步的討論空間；
- (v) 認為此項議題無須交工作小組跟進，若局方或港鐵有新方案，可再提交交委會討論；
- (vi) 表示雖然有關方案未盡理想，但交委會應繼續與局方和港鐵保持溝通；
- (vii) 表示交委會曾多次向港鐵提供改善服務的建議，惟不被重視，港鐵往往採取拖延策略，使議會對港鐵累積了一定程度的不滿。運房局以往亦甚少出席交委會會議，交委會曾多次向局方查詢西鐵南延綫的進度亦不得要領。此外，屯門區始終要面對人口不斷增長的現實，而且此輕鐵路綫重組方案公布前從未諮詢區議會的意見，只由政府單方面擬備，以致方案與市民在增加車卡等方面的要求背道而馳。他認為此議題應由交委會跟進，並要求運房局委派代表出席會議；
- (viii) 認為港鐵落實委員的建議後，才有空間討論輕鐵路綫重組等議題；
- (ix) 建議召開特別會議，由局方、港鐵和交委會共同商討如何改善輕鐵各路線及接駁巴士的服務；以及
- (x) 建議局方重新研究有關方案，並提供以下資料供委員參考：(i)在不考慮資源限制的前提下，屯門至元朗輕鐵線的最理想規劃方案，包括其行車數目和行車量/容車量比率等；(ii)輕鐵重組方案的實際困難和限制；(iii)詳細說明在重組方案下屯門區的得與失，以便委員作出選擇；以及(iv)輕鐵未來五年和十年的發展遠景。

28. 主席表示，交委會應與政府保持溝通，才有機會落實改善輕鐵服務的建議，但他尊重委員的意見。

29. 主席接着處理委員就討論文件所提出的動議。他表示，徐帆議員在限期前提出了一項動議，並獲龍瑞卿議員及巫成鋒議員和議。其後，秘書處收到兩項修訂動議，一項由黃麗嫦議員提出，並獲甄紹南議員和議，另一項由陳文華議員提出，並獲曾憲康議員及程志紅議員和議。上述的動議及修訂動議均已於會議前經電郵分發予議員參考。

30. 主席續表示，根據《會議常規》，對動議提出的修訂必須先獲得委員會通過（必要時可投票表決），然後，動議（不論是否須作出修訂）才可提交委員會投票表決。故此，他請委員先考慮是否通過有關的修訂動議。若有關的修訂動議獲同意接納，交委會會再就此修訂動議進行表決。如修訂動議經表決後獲得通過，則委員無須再就原動議進行表決；否則，交委會須就原動議進行表決。

31. 主席請秘書讀出動議和兩項修訂動議的內容，以及講解有關表決程序。

32. 秘書表示，秘書處分別收到一項原動議及兩項修訂動議如下：

原動議

屯門區議會交通及運輸委員會強烈反對取消輕鐵 614 線及 615 線，並削減輕鐵 507 線及 505 線各一部車的輕鐵重組方案。

提議人：徐帆議員

和議人：龍瑞卿議員、巫成鋒議員

修訂動議

屯門區議會交通及運輸委員會強烈反對取消輕鐵 614 線、615 線及削減輕鐵 507 線及 505 線各一部的輕鐵重組方案，並要求港鐵購買新車廂。

提議人：黃麗嫦議員

和議人：甄紹南議員

修訂動議

屯門區議會交通及運輸委員會強烈反對取消輕鐵 614 線及 615 線，

及削減輕鐵 507 線及 505 線各一部車的輕鐵重組方案，要求增購輕鐵車廂，加密輕鐵班次及全面以拖卡行駛。

提議人：陳文華議員

和議人：曾憲康議員、程志紅議員

33. 秘書接着講解有關表決程序：

- (i) 表示根據《會議常規》，交委會須先處理修訂動議，並須先決定是否接納其中一項修訂，或不接納此兩項修訂。為此，交委會會以收到修訂建議時間的先後進行表決，即先就黃麗嫦議員提出的修訂進行表決，然後再處理由陳文華議員提出的修訂；
- (ii) 表示各委員就黃麗嫦議員提出的修訂作出表決時，如希望選擇黃麗嫦議員提出的修訂，請投贊成票；相反，如各委員希望選擇陳文華議員提出的修訂，請投反對票。否則一旦通過黃麗嫦議員提出的修訂，交委會就不會再就陳文華議員提出的修訂進行表決；
- (iii) 表示若結果顯示黃麗嫦議員提出的修訂獲接納，交委會便無須就陳文華議員提出的修訂進行表決，並會就由徐帆議員提出而經黃麗嫦議員修訂的版本進行表決；
- (iv) 表示若結果顯示黃麗嫦議員提出的修訂不獲接納，交委會會就陳文華議員提出的修訂進行表決。若結果顯示陳文華議員提出的修訂獲接納，交委會會就由徐帆議員提出而經陳文華議員修訂的版本進行表決。若陳文華議員的修訂同樣不被接納，交委會便會就徐帆議員所提出的原動議進行表決；以及
- (v) 表示若結果顯示黃麗嫦議員及陳文華議員提出的修訂均不獲接納，則交委會便會就徐帆議員所提出的原動議進行表決。

34. 有委員詢問陳文華議員提出的修訂動議是否修訂黃麗嫦議員提出的修訂動議。

35. 秘書表示，陳文華議員提出的修訂動議是修訂由徐帆議員提出的原動議。此外，秘書處收到梁健文議員的授權投票通知書，授權葉文斌議員代為投票。

36. 交委會按照《會議常規》第 20 條的規定，先表決是否接納由黃麗嫦議員提出的修訂動議。經點票後，交委會以 7 票贊成，18 票反對，0 票棄權，決定不接納有關修訂動議。

37. 交委會接着表決是否接納由陳文華議員提出的修訂動議。經點票後，交委會以 26 票贊成，0 票反對，0 票棄權，決定接納有關修訂動議。

38. 交委會接着表決是否通過由徐帆議員提出並經陳文華議員修訂的動議。經點票後，交委會以 26 票贊成，0 票反對，0 票棄權，通過有關經修訂的動議。

39. 委員發表以下第四輪的意見：

(i) 再次要求召開特別會議跟進屯門區的輕鐵營運安排；

(ii) 表示政府和港鐵應聆聽地區意見，並研究其他改善輕鐵服務的方案；以及

(iii) 要求局方提供未來十年的輕鐵發展願景。

40. 主席總結表示，請政府和港鐵繼續跟進此項議題，並建議交委會與局方和港鐵保持協商。

(B) 港珠澳大橋香港口岸本地公共交通服務最新安排
(交委會文件 2017 年第 40 號)

41. 主席歡迎運輸署高級運輸主任/邊界/基建項目黃培中先生出席會議。

42. 運輸署黃先生表示，署方代表曾於去年 11 月應邀出席屯門區交委會會議，講解港珠澳大橋香港口岸（下稱「香港口岸」）本地公共交通服務的建議。署方亦有就有關安排諮詢立法會、各區交委會和其他持份者的意見。另外，由於政府較早前宣布屯門至赤鱸角連接路南段未能與港珠澳大橋主橋完工時間銜接，故本地的公共交通服務安排需作出適度修訂。

43. 運輸署黃先生接着講述如下：

- (i) 表示署方原則上維持機場巴士 A 線改經屯門至赤鱸角連接路南段前往香港口岸的建議，並將總站設於機場。不過，路政署於本年 3 月 17 日公布，根據承建商的進度資料，若沒有任何不能預測的情況，屯門至赤鱸角南面連接路最快在 2019 年上半年完成。因此，港珠澳大橋通車時，所有來往香港口岸和大嶼山的車輛，必須取道機場島的現有道路。在此情況下，香港口岸開通初期，A 線機場巴士亦需取道機場島現有道路前往機場，再前往香港口岸落客，並返回機場作為總站。在港珠澳大橋開通初期，署方會選擇九條客量較高和班次較頻密的 A 線機場巴士路線延伸其服務至香港口岸，當中包括屯門區的 A33X 號線；
- (ii) 表示新路線方面，來往機場島和香港口岸的循環巴士線、來往欣澳和香港口岸的巴士線會繼續維持；另外新增東涌西第 39 區經東涌市中心前往香港口岸的巴士線，當中來往欣澳和香港口岸的巴士路線的部分班次會延伸至迪士尼樂園。上述的欣澳巴士線和東涌巴士線會在屯門至赤鱸角南段連接路啟用前改行機場島道路，但上落客地點不受影響。專線小巴服務方面，將新增一條專線小巴路線由東涌北經機場航膳區和亞洲博覽館前往香港口岸；以及
- (iii) 表示其他公共交通服務（包括的士和非專營巴士等）的安排維持不變。

44. 有委員表示，他去年已遞交文件要求運輸署交代屯門至赤鱸角連接路北段的交通安排，但是次運輸署的文件並無交代有關事宜，而 A33X 更取道舊有的北大嶼山公路，故他希望署方可於下次會議提供關於屯門至赤鱸角連接路北段的交通安排。

45. 運輸署莫家聲先生表示，知悉屯門至赤鱸角連接路北段將會延至 2020 年開通，若署方有相關運輸安排的建議方案，會盡快作出諮詢。

46. 有委員表示，雖然現時距離屯門至赤鱸角連接路北段開通仍有一段時間，但署方應該向交委會交代初步規劃方向。

47. 主席總結表示，若署方有屯門至赤鱸角連接路北段的初步規劃安排，應盡快提交交委會討論。

運輸署

- (C) 要求搬遷湖翠路阻街路牌
(交委會文件 2017 年第 42 號)
要求搬遷湖翠路行人路阻街路牌
(交委會文件 2017 年第 46 號)

48. 由於上述兩份文件的內容相關，交委會同意一併討論。

49. 文件 2017 年第 42 號的第一提交人表示，感謝運輸署順應民意，從善如流，於兩日前拆除位於湖翠路近邁亞美海灣行人路的路牌。增設路牌雖能提醒駕駛人士，但該路牌資訊過多，駕駛者根本無法在短時間內消化所有訊息，而且路牌前方有樹木和其他路牌阻擋，故實際作用有限。此外，部門在加建路牌前沒有諮詢當區議員、附近屋苑的業主立案法團和業主委員會，故他建議署方日後在進行類似工程前先作出諮詢。

50. 文件 2017 年第 46 號的第一提交人表示，該路牌附近的行車路已劃有兩個行車指示，故署方於該處增設路牌是畫蛇添足。此外，他建議政府日後進行類似工程前，應先諮詢不同持份者的意見，不過他讚揚署方願意配合民意及處事迅速，於短時間內拆除了該路牌。

51. 委員發表以下的意見：

- (i) 表示不少路牌日久失修，出現褪色和資訊不清晰的情況，他促請署方加強巡視，並盡快安排維修；
- (ii) 表示曾有部門在沒有任何諮詢的情況下，於半夜在其選區進行挖路工程。他要求政府各部門在進行任何工程前，先通知當區議員，以便議員提供意見；以及
- (iii) 表示他曾實地視察該路牌，發現路牌顯示的資訊過多，又被樹木遮擋，對駕駛人士毫無幫助。此外，該路牌體積甚大，不少居民擔心有倒塌危險。他要求署方日後進行相關工程前，先諮詢當區議員和附近居民的意見。

52. 主席總結表示，如議題涉及地區小型交通工程，委員可直接聯絡運輸署一同到場研究和跟進，相信此舉較提交文件至交委會討論更有效率。此外，他請署方日後進行工程前盡量先通知相關議員。

運輸署

(D) 要求釐清重鐵與輕鐵計算載客率的標準**(交委會文件 2017 年第 44 號)**

53. 文件提交人表示，重鐵載客率以每平米四人計算，而輕鐵的載客率則以每車卡最多容納 200 人計算，亦即每平方米六至七人，她要求港鐵解釋為何重鐵或輕鐵的載客率計算方法截然不同。

54. 港鐵林女士表示，輕鐵和重鐵是兩套不同的系統，輕鐵屬於開放式系統，港鐵難以透過乘客的出入站付費記錄以計算其載客率。港鐵只可透過實地考察的方式來評估輕鐵載客率。輕鐵每車卡現時最多能容納約 200 人，若以面積計算，即平均而言約每平方米容納六至七人。然而，由於輕鐵是以實地考察方式計算載客率，故不會直接以每平方米六至七人這密度作為服務規劃的基準。港鐵會繼續透過不同措施以加強輕鐵的服務水平，包括加密班次、以雙卡車廂行走和增加短途特別班等。

55. 文件提交人表示，建議港鐵改用更為科學的點算方法，例如採用手動點算器等。此外，即使輕鐵的載客率未能以每平方米站立多少人計劃，但無論以何種方式計算，現時車廂依然非常擠迫，希望港鐵盡快改善有關情況。

56. 港鐵林女士表示，港鐵備悉委員的意見，會向有關部門反映及跟進，不過，現時港鐵透過實地視察可記錄車廂的空位和人數，相信亦是較為有效的方法。此外，輕鐵去年 12 條路線的最繁忙路段載客率平均為 82%，港鐵已着手處理有關情況，包括加強月台管理等。

(E) 要求於景峰輕鐵站增設斜道**(交委會文件 2017 年第 45 號)**

57. 文件提交人表示，輕鐵景峰站（往屯門方向）的月台只有一端設有斜道，若居民要使用斜道，必須從車頭繞道至車尾，非常不便。屯門區人口老化，殘障人士日多，故她希望港鐵考慮文件中的建議，並安排實地視察，與當區議員共同研究增設斜道的可行性。

58. 有委員表示，輕鐵景峰站的月台出入口位置有暗斜，而且加建斜道可能涉及景峰花園的地權，故他同意前往該站實地視察，並要求港鐵考慮擴闊該站月台。另外，屯門和元朗不少輕鐵站月台均只有一端設有斜道，港鐵應檢視所有月台，並考慮增建斜道。

59. 主席請港鐵與當區議員和相關委員前往該站實地視察。他續表

示，委員如有關於其他輕鐵站的改善建議，可提交文件供交委會於下次會議討論。

60. 有委員認為，輕鐵服務的指標不應只限於班次和車卡數目，設施亦是需要關注的範疇，然而港鐵一直以來均不注重月台等硬件設施，她希望港鐵考慮於輕鐵景峰站增設斜道的要求。

61. 文件提交人表示，她建議增設斜道的位置是輕鐵景峰站（往屯門方向）的樓梯附近，該處沒有暗斜，亦非景峰花園的土地。

62. 港鐵林女士表示，自兩鐵合併後，港鐵一直投放資源改善輕鐵服務及設施，包括推出售票和八達通增值二合一的售票機、改善乘客資訊顯示和計劃更換月台座椅等。現時輕鐵景峰站於早上繁忙時間的使用量不高，而兩邊月台現時已各設有一條斜道。港鐵備悉委員的意見，會密切留意該站的使用量，在有需要時實施合適措施理順客流，並樂意在會議後與委員進行實地視察。

63. 主席總結表示，請運輸署、路政署、屯門地政處和港鐵安排有關實地視察。

運輸署、
路政署、
屯門地政處、
港鐵

(F) 建設荃屯鐵路及發展屯門公路巴士轉乘站
（交委會文件 2017 年第 47 號）

64. 主席表示，港鐵於會前提交了書面回應，秘書處已於 7 月 26 日將有關的書面回應分發予各委員。

65. 主席接着表示，港鐵不應以公務為由而不派相關人員出席交委會會議，他促請港鐵重視區議會的意見。

66. 有委員表示，以往港鐵總監會親自出席交委會會議，近年則由其公關代表出席會議，以致與港鐵相關的議程均難有進展，故他希望港鐵日後可委派職級更高的人員出席會議。

67. 主席請秘書處去信港鐵，反映交委會不滿港鐵未有派員出席會議，並予以譴責。

秘書處

68. 主席續指出，雖然區議會大會於今年 3 月 7 日的會議上曾討論「要求興建屯洪荃鐵路」的議題，並議決由屯門區發展及規劃工作小組跟進，但他建議興建的荃屯鐵路與上述議題不盡相同，故他決定提交此文件。他補充表示，區議會主席於 7 月決定將另外兩份有關屯門至市區鐵路方案的文件「要求從速研究興建屯九鐵路的可行性」及「要求盡快落實興建重鐵接駁市區」一併交由上述工作小組跟進，故此，他建議將是次文件中關於荃屯鐵路的部分轉交上述小組跟進，而有關安排已獲區議會主席同意；而交委會則集中討論關於屯門公路巴士轉乘站（下稱「轉乘站」）的部分。

69. 主席就文件的內容補充表示，政府應將轉乘站發展為屯門區的綜合交通樞紐，包括興建多層停車場、發展鐵路轉乘、加建物業和增設休憩用地等，以加強屯門區對外的交通網絡，以及紓緩轉乘站的擠塞情況。

70. 有委員表示，轉乘站的規劃相當成功，並有進一步發展的空間，故他同意主席提出的建議，且認為政府應重視轉乘站，以及就發展其周邊土地做好準備。

71. 有委員建議於轉乘站興建綜合大樓，並加建行人天橋以便將往九龍方向和往屯門方向的轉乘站連接起來，同時於天橋增設觀景台，方便居民欣賞海景和飛機升降。

72. 主席請秘書處就此去信運輸署和規劃署。

73. 有委員表示，去信運房局和發展局會更為合適。

74. 主席總結表示，請秘書處去信發展局，副本抄送規劃署。

秘書處

[會後補註：上述信件已於本年 8 月 25 日發出。]

(G) 延續「改善置樂橋設施工作小組」的任期
(交委會文件 2017 年第 48 號)

75. 主席表示，交委會轄下改善置樂橋設施工作小組的任期將於 9 月 12 日屆滿。由於工作小組尚有工作需要跟進，現建議向區議會提出延續其任期至本屆交委會的任期完結。

76. 有委員表示，運輸署於行人天橋增設扶手電梯的人流標準是 3,000 人次，然而香港人口老化，故有關標準已不合時宜，希望署方檢討有關政策。此外，她要求運輸署於 9 月開學後在置樂橋點算三日的人流(其中一日需是雨天)，並事先通知工作小組成員有關詳情。

77. 主席表示，此項議題是關於工作小組的續期事宜，如委員就改善置樂橋設施有建議，應於工作小組會議上提出。

78. 由於沒有委員提出反對，主席請秘書處跟進有關事宜。

秘書處

VI. 報告事項

(A) 工作小組報告 – 截至 2017 年 6 月 30 日的工作小組進展報告 (交委會文件 2017 年第 50 號)

屯門對外交通工作小組

79. 委員省覽文件。

80. 有委員表示，62X 應擴展為全日服務，並要求運輸署積極考慮。

81. 主席請工作小組繼續跟進上述議題。沒有委員提出其他意見，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

82. 委員省覽文件。

83. 主席表示，本財政年度交委會轄下的兩個常設工作小組各獲「社區參與計劃」撥款 125,000 元。上述兩個工作小組於 6 月 21 日的會議上同意由屯門區內交通問題工作小組一併使用該筆合共 25 萬元的撥款，就區內停車位不足及違例泊車問題進行調查。

84. 沒有委員提出反對，主席請秘書處跟進有關工作。沒有委員提出其他意見，主席宣布通過上述工作小組報告。

秘書處

改善置樂橋設施工作小組

85. 委員省覽文件。

86. 沒有委員提出意見，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 51 號)

87. 委員省覽文件。

VII. 其他事項及下次會議日期

88. 議事完畢，會議於下午 12 時 49 分結束。由於第三次特別會議將緊接是次會議舉行，主席請各委員、相關的政府部門及機構代表繼續留於席上。

屯門區議會秘書處

日期：2017 年 8 月 10 日

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/17



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

2017年7月28日

公共交通策略研究

- 輕鐵長遠發展

- 政府於2017年6月完成《公共交通策略研究》
- 政府會研究是否需要興建新重鐵線連接新界西北及市區，以補西鐵及輕鐵的不足
- 輕鐵繼續作為元朗及屯門區內重要軌道交通工具的角色
- 配合政府研究，在報告內涵蓋提升輕鐵載客量的短、中、長期措施

公共交通策略研究

2017年6月



運輸及房屋局

提升輕鐵可載客量的措施

短期

- 調整部份繁忙路口的燈位
- 重組部份輕鐵路綫
- 購買10輛額外輕鐵車廂

中期

- 研究改善繁忙路口設計

長期

- 改善輕鐵元朗大馬路段的運作模式；及
- 研究興建新重鐵連接新界西北及市區的可行性

重組路綫目的

- 改善屯門區內及兆康至元朗沿綫輕鐵站班次不均問題
- 增加在繁忙路段的可載客量
- 提升屯門區內輕鐵班次
- 縮短來往屯門區內、及來往元朗之候車時間
- 紓緩輕鐵擠塞的狀況

推行計劃的原則

- 整體增加資源 - 增加車廂數目、增加人手、提升設施
- 整體考量元朗及屯門區的服務
- 積極配合政府改善區內交通的其他項目
- 聆聽地區意見

班次不均的影響

- ⊖ 615及615P班次不均，同時到站
- ⊖ 第2班車已沒有乘客
- ⊖ 第2班車離站後，乘客又要等9-12分鐘



- ⊖ 614及614P班次不均，同時到站
- ⊖ 第2班車已沒有乘客
- ⊖ 第2班車離站後，乘客又要等9-12分鐘

路線重疊、上落車時間、
路面狀況等影響：
車速及班次準時度均下降

未能方便乘客

兆康站

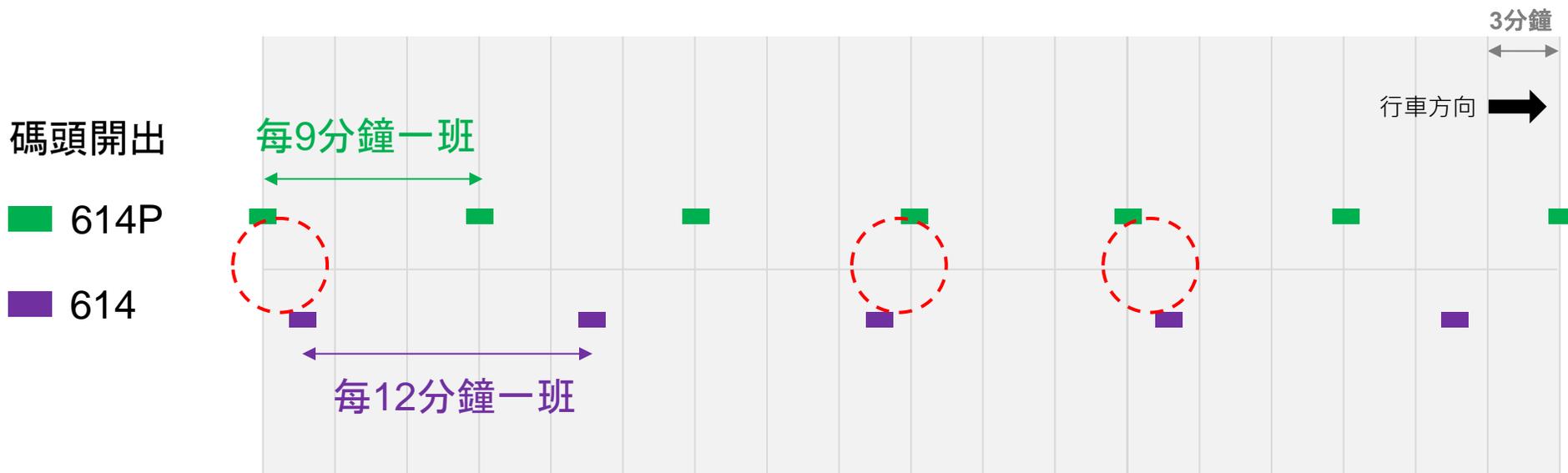
往元朗方向>



圖例:

每班輕鐵 - 深色
表示多乘客，淺
色表示少乘客

班次不均的成因 – 同一軌道, 重疊路線



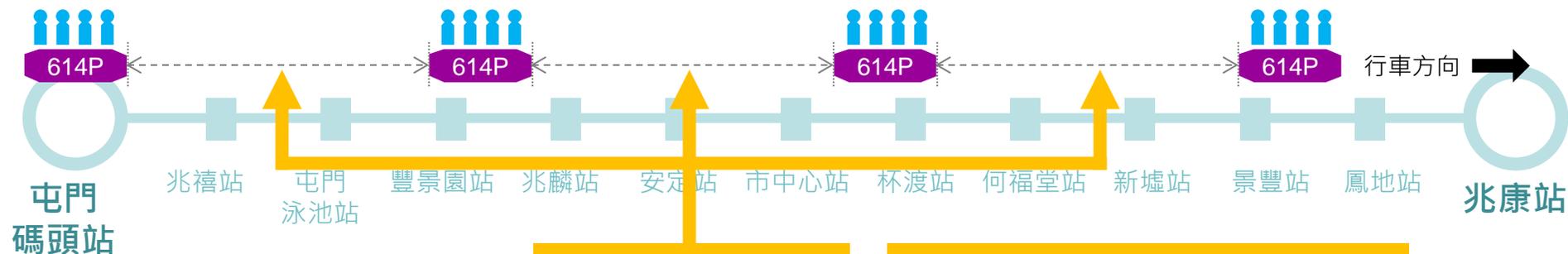
(示意圖)

班次不均的影響

現時

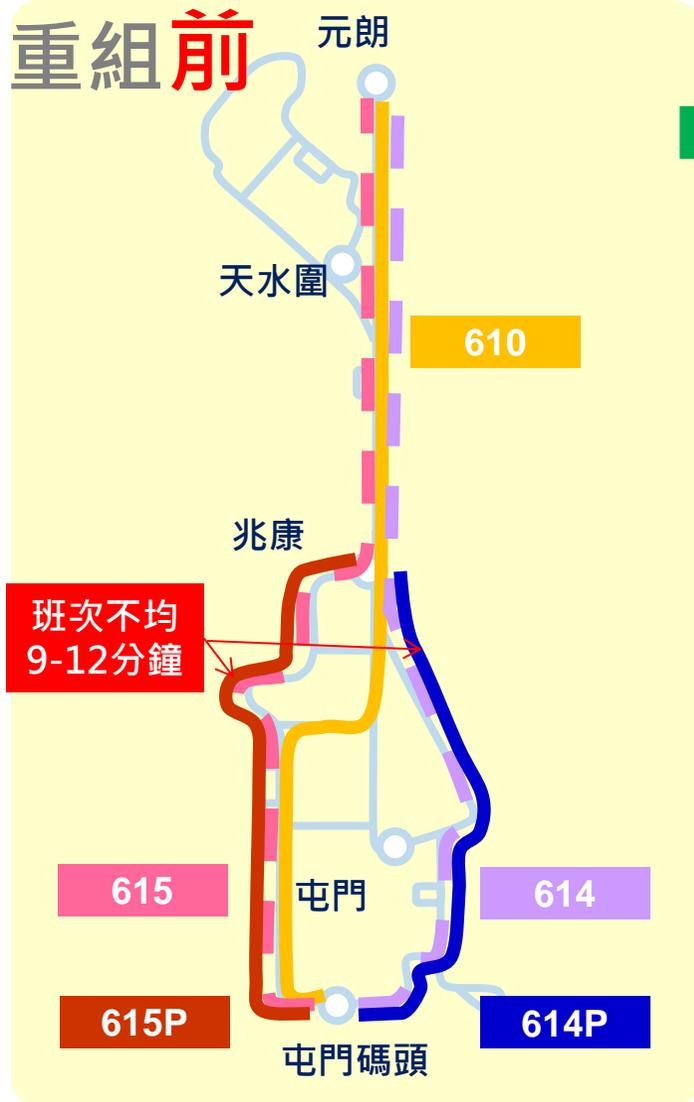


重組後



- ☺ 班次更平均
- ☺ 平均候車時間縮短
- ☺ 月台客流更暢順

重組部份輕鐵路綫

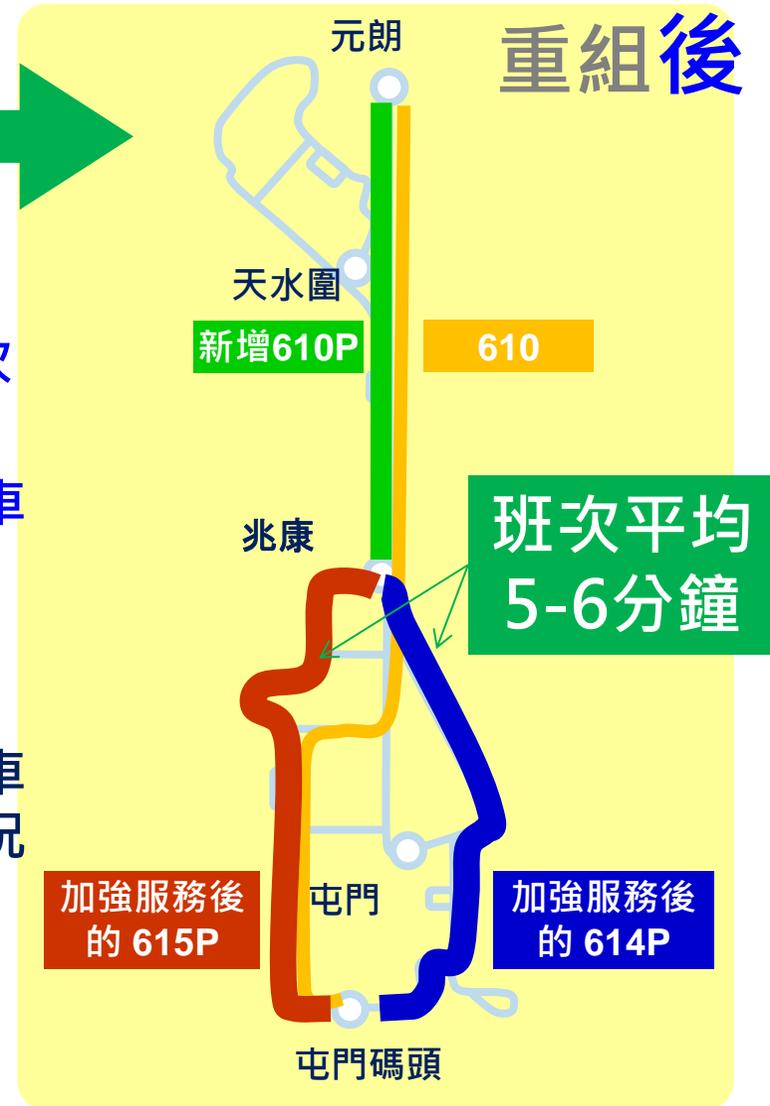


屯門區內

- 614P及615P – 提升班次至**5-6分鐘一班**
- 班次更平均、乘容易上車

兆康至元朗

- 班次更平均、乘容易上車
- 紓緩輕鐵及路面擠塞狀況
- 繁忙時段可載客量維持



重組後的好處 – 班次更密、更平均

現時

	班次	
614	10-17	分鐘一班
614P	9-12	分鐘一班
615	10-18	分鐘一班
615P	9-12	分鐘一班

VS

將來

	班次
614P	✓ 5-6分鐘一班
615P	✓ 5-6分鐘一班

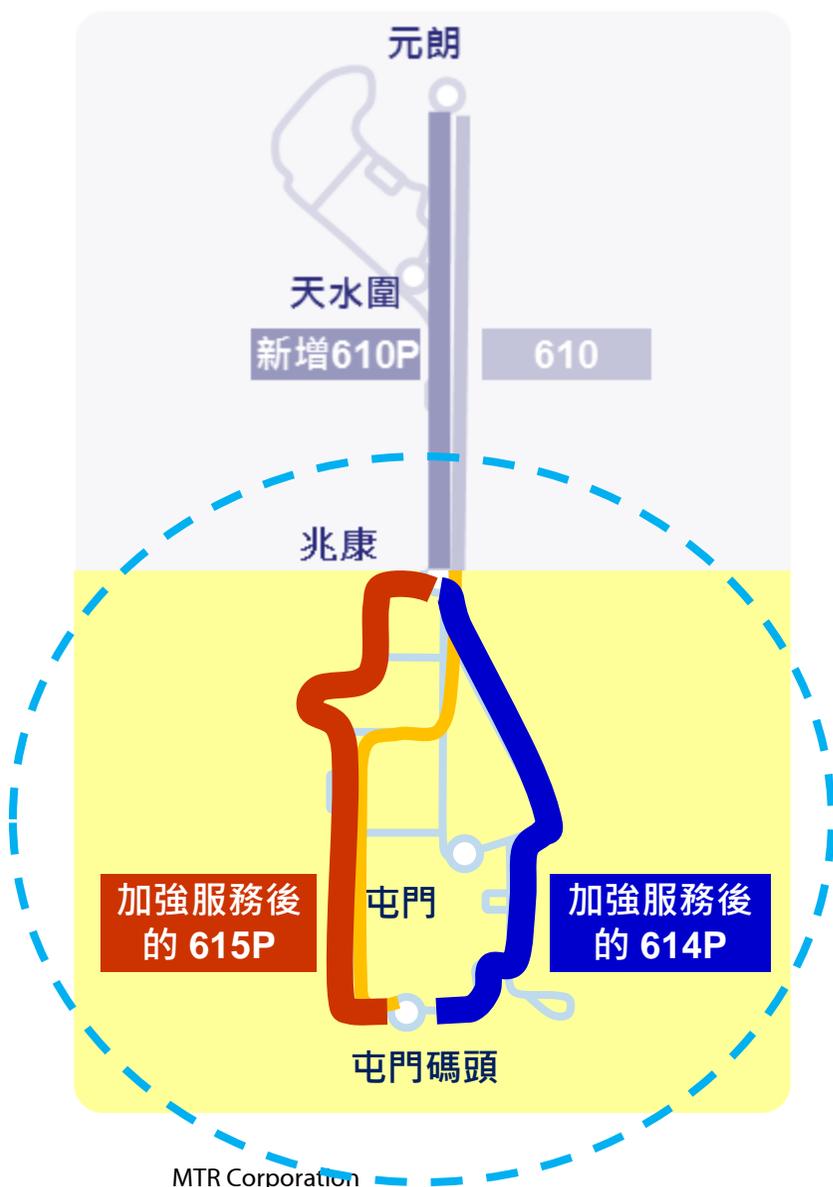
候車時間
(景峰 > 藍地) 614綫 - 平均
~13.5分鐘

候車時間
(建生 > 藍地) 615綫 - 平均
~14分鐘



✓ 候車時間減少3.5-4分鐘

重組令乘客在屯門區使用輕鐵更為便利



- 屯門區內614P及615P提升班次至5-6分鐘一班車
- 班次更平均
- 614P及615P行經屯門共29輕鐵站，佔屯門**七成**的輕鐵站
- 早上最繁忙一小時**受惠人數約10,400**

重組後的好處-例子 (屯門區內)

現時 例: 景峰 > 兆康



重組後



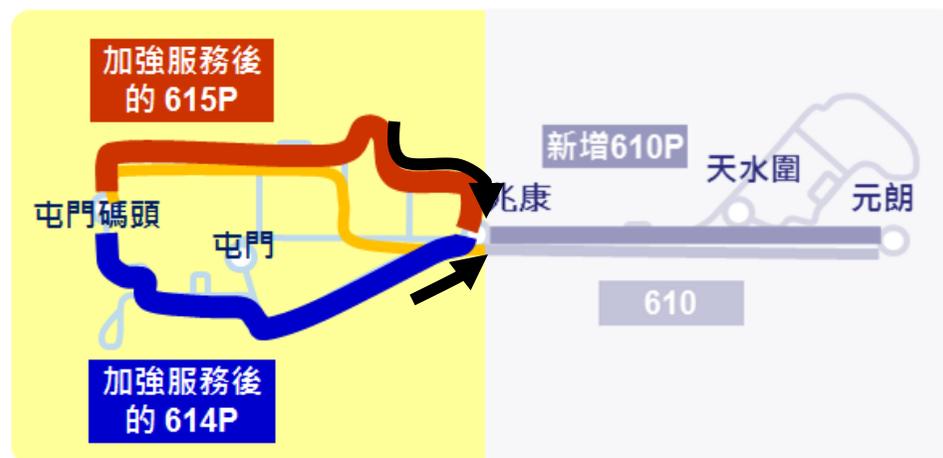
現時 例: 建生 > 兆康



重組後



- 重組後, 614P及615P服務提升至5-6分鐘一班車, 班次更平均



重組後的好處 – 例子 (屯門往元朗方向)

現時

例: 新圍 > 元朗方向

505	兆康			
615	元朗	🚗	8 分	
615P	兆康	🚗	9 分	



重組後

新圍 > 兆康轉車

505	兆康			
615P	兆康	🚗	1 分	
615P	兆康	🚗	6 分	



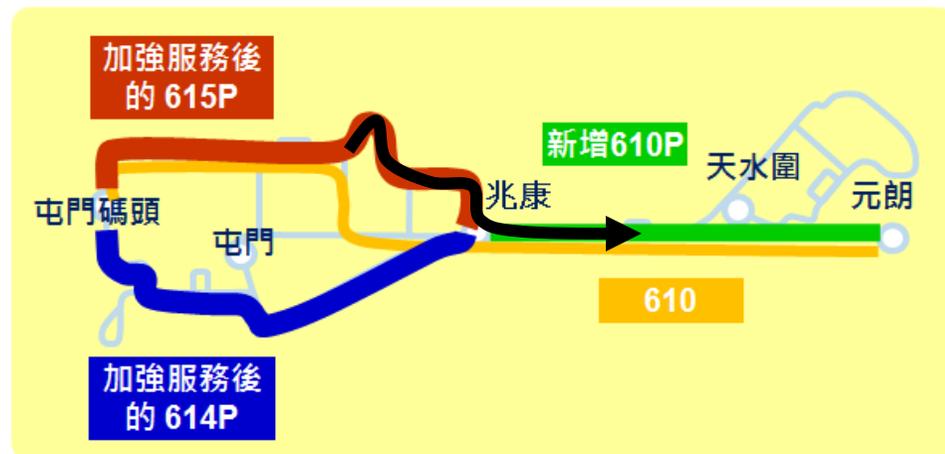
兆康 > 元朗方向

610	元朗	🚗	1 分	
610P	元朗	🚗	4 分	
610	元朗	🚗	8 分	

- 現時615班次為10-18分鐘

重組後在兆康站轉車

- 約3.5-4分鐘有一班610或610P，乘客更容易上到車
- 現時614及615綫乘客，將來候車時間縮短



重組後的好處

景峰站 / 建生站

洪水橋站

大棠路站

- ✓ 班次更平均，乘客更容易上到車，紓緩輕鐵及路面擠塞情況
- ✓ **614P及615P加強服務，約5-6分鐘有一班車**
- ✓ **610或610P 約3.5-4分鐘有一班車**
- ✓ 現時614及615綫乘客，來往元朗及屯門一帶的整體候車時間縮短3.5 - 4分鐘
- ✓ 早上最繁忙一小時：屯門區受惠人數約10,400人受惠

提升兆康站設施、方便轉乘

- 提升設施、加強乘客指示及資訊
- 加強月台及人流安全管理

對兆康站客流影響輕微

- 現時已有不少614/615/610綫乘客在兆康站轉乘
- 在早上繁忙時段，預計每班車轉乘往元朗人次只會略增<10人，往屯門略增<20人

以早上最繁忙的一個小時計

	預計新增轉乘人數	轉乘至隔鄰月台	轉乘需經行人過路處
屯門往元朗	230	100	130
元朗往屯門	380	105	275

多謝