

屯門區議會
2016-2017 年交通及運輸委員會
第十二次會議記錄

日期：2017 年 11 月 17 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 9:38	上午 11:19
陶錫源先生, MH	屯門區議員	上午 9:32	下午 1:27
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	下午 1:30
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
何杏梅女士	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 9:34	上午 11:24
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	下午 1:39
龍瑞卿女士, MH	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
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 9:36	會議結束
張恒輝先生	屯門區議員	上午 9:30	上午 11:07
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	上午 10:39
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 9:34	下午 12:01
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	下午 12:21
吳桂華先生	增選委員	上午 9:38	會議結束
葉俊遠先生	增選委員	上午 9:30	會議結束
賴于樂先生	增選委員	上午 9:30	上午 11:11
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

江偉銘先生

香港警務處督察（交通巡邏第三小組）（大興行動基地）（新界北交通部）

袁家耀醫生

衛生署醫生（控煙辦公室）3

呂兆欣醫生

衛生署醫生（社區聯絡）1

羅耀華先生

龍運巴士一級策劃及支援主任（行政及策劃）

林圓女士

香港鐵路有限公司助理公共關係經理－對外事務

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

吳浩樑先生

運輸署工程師/屯門北

程凱盈女士

運輸署工程師/房屋及策劃/新界西

李鎮華先生

運輸署工程師/特別職務二

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

黃虹堃女士

香港警務處署理屯門區行動主任

黃立彬先生

香港警務處屯門區交通隊警署警長

謝智豪先生

龍運巴士有限公司高級車務主任

楊晉瑋先生

九龍巴士（一九三三）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

陳凱庭女士

民政事務總署屯門民政事務助理專員（二）

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」）第十二次會議。

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 9 月 15 日舉行的第十一次會議的會議記錄

4. 交委會一致通過上述會議記錄。

IV. 續議事項

(A) 要求重組 B3A 及 B3M 路線

（交委會文件 2017 年第 24 號）

（交委會 2016 至 2017 年度第二次特別會議記錄第 96 至 105 段、第九次會議記錄第 42 至 57 段、第三次特別會議記錄第 4 至 11 段及第十一次會議記錄第 6 至 28 段）

5. 主席歡迎城巴有限公司（下稱「城巴」）助理營運經理林志強先生出席會議。他表示，交委會在 2017 年 9 月 15 日舉行的第十一次會議上，議決續議此議題，並要求運輸署就會否重組 B3A 及 B3M 號的路線作出決定。

6. 城巴林先生表示，城巴曾調查 B3 號系列乘客的乘車模式，發現當中僅有一成乘客經常乘坐 B3 號系列。城巴亦在平日及周末於新墟和紅橋進行調查，並發現僅有一成客量來自青山公路，可見 B3M 和 B3X 號的乘客大多來自青山公路以外的地區。因此，若 B3M 號改行青山公路，未能達致合理運用資源的原則，也不必要地動用額外資源以照顧現有的乘客需求，因此目前的路線安排已經恰當。

7. 委員提出以下意見和查詢：

(i) 表示城巴應先按委員的建議改動 B3 號系列的路線，即 B3A 號改為不經富泰及 B3M 號取道青山公路，再進行有關調查，以準確了解實際情況。此外，城巴作為專營巴士公司，應肩負企業社會責

任，理順屯門至深圳灣的巴士服務。如城巴無意改善有關服務，運輸署應考慮就有關巴士路線重新招標；

- (ii) 表示文件建議方案是 B3A 號改為不經富泰及 B3M 號改行青山公路，故城巴應重新進行調查，包括計算 B3A 號不經富泰後的行車時間和研究 B3M 號改行青山公路對鄉事會路沿線居民的影響等；
- (iii) 認為城巴應試行題述建議三個月，再作檢討。此外，她要求城巴交代有關調查的受訪人數；
- (iv) 表示青山公路沿線有不少屋苑，例如景峰花園、新圍仔和新墟村等，而城巴的調查只於新墟和紅橋進行，明顯未能反映居民的實際需求。他不滿城巴經常漠視議會的意見，如開辦 B3M 號時未曾諮詢區議會和未有改善 B3A 號的服務等，因此他同意運輸署應考慮就 B3 號系列的服務重新招標；
- (v) 表示交委會多次提出改善 B3M 號的建議均不獲城巴認真考慮，令人失望。此外，他建議 B3A 號改為不經富泰，B3M 號則改行青山公路和覆蓋富泰，以保留其分流 B3X 號的作用，並同時擴展其服務範圍至何福堂、兆康和疊茵庭等，令資源更有效運用。目前 B3M 號於非繁忙時段提供服務，他質疑城巴不願將 B3M 號擴展為全日服務，因而拒絕題述建議；
- (vi) 表示交委會曾多次要求改善 B3A 和 B3M 號的服務，並認為題述方案能惠及青山公路一帶居民，故不滿城巴一直採取拖延策略，拒絕作出改善；以及
- (vii) 表示 B3X 號實際班次比原定班次多，城巴卻以合理運用資源為由，拒絕 B3M 號改道和 B3A 號改善服務的建議，難以令人信服。既然城巴無意作出改善，她建議運輸署考慮就 B3 號系列重新公開招標或研究調撥部分 B3X 號班次至 B3M 號，以提供全日服務。

8. 主席表示，城巴應訪問青山公路沿線居民，以了解該區的實際乘車需求，並要求城巴考慮試行 B3M 號改行青山公路的建議。

9. 運輸署馬芳蘭女士表示，城巴經調查後發現 B3M 號僅一成客量來

自青山公路，而 B3X 號班次較為頻密的原因在於其客量需求龐大。事實上，B3 號系列於 2007 至 2017 年間已增至四條路線，滿足屯門各區居民前往深圳灣的需求，而不少居民亦習慣前往市中心轉乘 B3M 和 B3X 號。署方會繼續留意有關服務，並適時作出調整。

10. 主席請運輸署交代會否要求城巴試行 B3M 號改行青山公路一個月。

11. 委員提出第二輪意見和提問如下：

(i) 表示專營巴士服務應全面照顧居民需要，並要求城巴於本年 12 月開始試行 B3M 號的改道建議至明年 2 月；

(ii) 認為 B3A 號的服務強差人意，並表示青山公路沿線居民甚多，運輸署應盡快為該區居民提供來回深圳灣的服務；

(iii) 表示對運輸署傾向安排巴士路線於大型交通交匯處開出的做法感到疑惑，一方面屯門市中心本已設有 B3X 號的車站，另一方面擔心運輸署逐步削減屯門其他地區的巴士服務。此外，她再次要求 B3M 號擴展為全日服務，並覆蓋青山公路；以及

(iv) 表示市民需要前往市中心轉乘 B3X 號，非常不便，故希望有直接前往深圳灣的服務。此外，她要求城巴改組路線後，全面調查 B3 號系列的客量。

12. 主席要求運輸署和城巴試行題述建議一至三個月，並於會後一個月內就此作出書面回覆。 運輸署、城巴

(B) 要求為兆康、54 區增設各類交通服務

(交委會文件 2017 年第 54 號)

(交委會 2016 至 2017 年度第十一次會議記錄第 29 至 44 段)

13. 主席表示，交委會在 2017 年 9 月 15 日舉行的第十一次會議上，議決續議此議題，並要求運輸署就欣田邨入伙提交詳細的交通規劃報告。

14. 運輸署馬女士表示，截至 2017 年 11 月 16 日，房屋署仍未能提供欣田邨的入伙日期，但署方已與巴士公司商討有關交通安排，若有新消息，署方會另行通知各委員。

15. 主席詢問運輸署欣田邨的單位數目。
16. 運輸署馬女士表示，欣田邨的總人口預計逾 14,000 人，但署方需待房屋署提供入伙日期後，方能提供交通配套的詳情。
17. 委員提出以下意見和查詢：
- (i) 表示運輸署未有積極跟進此議題，認為該署現時已掌握欣田邨的總人口，應能按此作出相應的交通規劃。此外，現時欣田邨尚未入伙，67M 號巴士駛至屯興路時多已客滿，不少居民未能上車，可見有關服務不足。他要求運輸署於早上八時至八時十分到屯興路實地視察；
 - (ii) 要求運輸署說明會如何按人口數字分配公共運輸資源；
 - (iii) 表示政府多次在屯門覓地建屋，區議員亦再三要求當局必須完善其交通配套，惟欣田邨即將入伙，涉及 14,000 名居民，而運輸署至今仍未規劃相應的交通配套，實在不負責任。因此，她促請署方從速規劃該區的運輸服務，否則區議員或會以交通安排不善為理由，反對政府繼續在屯門增建房屋。此外，居民對 67M 和 67X 號服務的需求甚殷，下游車站的乘客難以上車，她要求運輸署盡快跟進；
 - (iv) 表示欣田邨有 4,688 伙，預計人口為 14,000 人。假設房屋署分三個階段安排入伙，每階段平均涉及 4,000 至 5,000 人；若運輸署待居民入伙後才考慮提升該區的交通服務，恐怕為時已晚。此外，他預料將有不少居民由北區遷入欣田邨，相信日後居民對 44A 號小巴的需求必然會大幅上升。雖然小巴將陸續增至 19 座位，但兆康居民現時已一車難求；欣田邨入伙後，供不應求的情況相信只會更為嚴重。他同時要求運輸署改善 67M、67X 和 261 號巴士的服務，並要求延長 960S 號巴士的服務時間；
 - (v) 表示欣田邨預計明年初入伙，不少市民亦已收到入伙通知書。運輸署既然已掌握該邨的總人口，實應及早規劃該區的交通服務，以配合欣田邨居民入伙後的乘車需求；
 - (vi) 表示地區設施管理委員會轄下第 54 區發展及配套設施工作小組一

直跟進該區的發展事宜，包括交通配套。該工作小組於 11 月 21 日前往青麟路和康寶路實地視察，檢視該處有否預留位置開辦新巴士服務等；

- (vii) 表示欣田邨本預計今年第三季入伙，運輸署理應早有準備，而現時欣田邨的入伙日期延至明年初，署方應有更多時間規劃。她促請運輸署盡快就該區的新增人口安排相應的運輸服務；
- (viii) 表示政府應預先規劃各項配套，才落實興建房屋，運輸署目前的做法明顯是本末倒置。他要求運輸署於平日上班時間到該區實地視察，以了解居民等候巴士的情況，並促請運輸署就欣田邨入伙盡快規劃交通配套；
- (ix) 表示政府只顧覓地建屋，卻忽略規劃配套的重要性。她明白全港居民對房屋需求甚大，並認為區議會不應反對政府在屯門建屋，惟政府亦應理順屯門的交通規劃，方便居民出外工作。然而，運輸署至今仍未就欣田邨入伙安排有關運輸服務，明顯未有長遠打算，她促請運輸署盡快理順該區的交通服務；
- (x) 表示欣田邨的單位數目等均屬公開資料，運輸署卻以未有入伙詳情為由，拒絕交代相關交通安排，難以令人信服。若居民入伙後，署方才逐步增強公共運輸服務，該邨居民在入伙初期便需面對無車可乘的困境，故他敦促運輸署盡快安排有關服務；
- (xi) 表示政府覓地建屋時，往往指交通配套能滿足新增人口的需求，惟現時欣田邨即將入伙，而運輸署在掌握人口數目的情況下，卻未能規劃相應的交通服務，政府明顯言行不一。此外，運輸署和房屋署同樣隸屬運輸及房屋局，不但未能通力合作，更有互相推卸責任之嫌，故他敦促運輸署盡快作出改善；以及
- (xii) 表示不少居民將由元朗、天水圍和新界東遷入欣田邨，故運輸署應盡快改善屯門西北區（包括欣田、寶田和建生一帶）的交通規劃，並建議去信運輸及房屋局反映有關訴求。

18. 運輸署馬女士表示，運輸署於 2016 年及 2017 年的巴士路線發展計劃已落實因應欣田邨入伙加強相應的運輸服務，包括 267X、67M、

67X、B3A 和 960A 等路線。過去數月，就個別議員去信運輸署查詢有關的欣田邨入伙後的交通配套，署方亦已就 2016 年及 2017 年的巴士路線發展計劃已落實加強的運輸服務作出詳細回覆。另外，因應議員的文件，署方亦在上一次的交通及運輸委員會會議提交書面回覆及在會議上回應有關議題。署方會在房屋署交代欣田邨的入伙日期後，再公布運輸服務實施詳情，並盡快通知相關議員。

19. 主席要求運輸署於一個月內以書面提交有關交通安排的詳情。

運輸署

20. 運輸署馬女士表示，署方會繼續與房屋署保持溝通，並於稍後一併回覆。

21. 委員提出第二輪意見和提問如下：

- (i) 表示雖然 2016 及 2017 年巴士路線發展計劃建議加強該區的服務，但 67M、67X 和 267X 號僅各增加一班車，根本無法滿足現時需求。另外，不少欣田邨居民來自北區，預計日後對 261 號巴士服務的需求會進一步上升，故要求運輸署加強 261 號巴士的服務，同時檢討該區連接九龍東和港島的巴士服務；
- (ii) 詢問運輸署是否已就欣田邨入伙規劃相應配套，並會留待房屋署正式公布入伙日期後對外發布。如是，他要求運輸署解釋為何不事先向議會交代有關詳情；
- (iii) 表示交委會再三要求運輸署交代有關詳情，無非是希望提供意見，以完善政府的計劃。事實上，該區的公共運輸服務本已不足，相信欣田邨入伙後有關問題將更為嚴峻，故署方應盡早提交方案，讓議員提供更多具體意見；
- (iv) 表示運輸署應盡快就欣田邨入伙加強該區的交通服務，但不應調撥區內其他交通資源以滿足該區的新增需求；
- (v) 表示欣田邨位於多條巴士路線的上游站點，即使署方暫未加強該區的交通服務，相信該邨居民將來仍能上車，但中途站乘客則可能難以上車，故署方應盡快作出改善；
- (vi) 表示欣田邨正進行預配手續，有 400 至 500 名住戶因擔心交通配套問題而放棄入伙。此外，龍逸邨共有 990 戶，入伙數年至今仍未

有相應的交通配套，實乃前車可鑑。因此，運輸署應於新屋邨入伙前盡快規劃相應的運輸服務，以滿足未來的乘車需求；

- (vii) 要求擴展巴士路線 261P 和 960P 號為全日服務；
- (viii) 表示 261X 和 258D 號巴士過往僅以特別班次的形式運作，其後運輸署因應寶田邨入伙而提升有關服務為全日行駛，故建議參考此例子，增加欣田邨的交通服務；以及
- (ix) 詢問九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）會否因應欣田邨入伙而提升其巴士服務。

22. 運輸署馬女士表示，運輸署會繼續留意 261 號巴士的客量變化。另外，小巴路線 44A 號已陸續引入 19 座位小巴，署方會與其承辦商跟進有關安排。

23. 運輸署莫家聲先生表示，運輸署會按地區的實際發展規劃相應的運輸服務，而目前 261 號巴士的服務大致能滿足乘客需求，署方會密切留意 261 和 261P 號巴士的客量水平，並適時與巴士公司作出檢討。

24. 九巴楊晉璋先生表示，九巴一直與運輸署密切留意欣田邨的入伙情況，九巴對於加強該區的運輸服務持開放態度，並會與運輸署作出協調。

25. 主席請運輸署和巴士公司備悉委員的意見。

V. 討論事項

(A) 藍地、鍾屋村以及泥圍輕鐵站增設單車泊位

（交委會文件 2017 年第 61 號）

（屯門地政處的書面回應）

26. 主席表示，屯門地政處於會前提交了書面回應，秘書處已於 11 月 15 日將有關書面回應分發予各委員。

27. 文件第一提交人表示，藍地、鍾屋村和泥圍輕鐵站的單車停泊處不敷應用，以致不少居民將單車擺放在附近的行人天橋上，影響路人上落。他讚賞政府相關部門已就此項議題進行實地視察，以研究該處是否

適合增加單車停泊位，效率甚高。此外，現時共享單車的違例停泊問題愈來愈嚴重，政府應加強清理違泊的共享單車和佔用單車停泊處多時的廢棄單車。

28. 運輸署吳浩樑先生表示，運輸署已派員前往藍地、鍾屋村和泥圍實地視察，並得悉該區單車停泊處的使用量已接近飽和，署方將研究在該區增加單車泊位的可行性，包括研究可用空間和改善泊架設計等。清理單車方面，屯門民政事務處(下稱「民政處」)、運輸署、香港警務處、屯門地政處和食物環境衛生署會定期採取聯合清理單車行動。

29. 屯門地政處莫慶祥先生表示，處方會盡力配合運輸署增加單車停泊位的工作。

30. 有委員表示，單靠增加單車泊位並不能解決單車違泊的問題，而各部門聯合清理違泊單車亦只是權宜之計，政府應考慮檢討現行的政策和法例。現時政府清理單車時，往往需要張貼告示，並給予車主通知期，費時失事。政府應考慮成立專責部門處理此項問題，並考慮撤銷通知期及設立罰款機制。

31. 屯門助理民政事務專員(二)陳凱庭女士表示，民政處現時運用地區主導行動計劃的資源，統籌各政府部門(包括運輸署、香港警務處、屯門地政處和食物環境衛生署)每兩個月進行兩至三次行動，清理違泊單車。若收到議員和市民有關違泊單車的投訴，處方會記錄在案，並於定期行動中跟進。由於執法權力並不屬於民政處，故修改有關法例的建議須交由相關政策局及執法部門考慮。即使如此，民政處會定期檢視現行機制和相關資源的分配事宜，並考慮向總部申請更多資源，採取更頻密的行動，以應付共享單車引致的違泊問題。

32. 委員提出以下意見和查詢：

- (i) 表示共享單車造成違例停泊的問題，佔用了路面和天橋不少位置。若再增加單車停泊位，只會吸引更多共享單車停泊。此外，她要求政府制定政策管理共享單車，並檢討清理違泊單車的程序；
- (ii) 表示新圍仔天橋底和屯貴路的單車停泊處有不少棄置多年的單車，要求政府部門加強清理。此外，共享單車是牟利企業的生意，他不同意以公共資源增加泊位讓共享單車停泊；以及

- (iii) 要求有關部門加強處理單車違泊黑點，並建議政府成立專責部門和增加撥款，以規管違泊單車的問題。

33. 文件第一提交人表示，屯門鄉郊人口甚多，但缺乏交通配套，單是輕鐵藍地站已需應付青磚圍、新村、桃園圍和屯門新村的人口，不少居民選擇以單車作為短途接駁的交通工具。因此，他建議在該區增設單車停泊位，是基於地區的實際需要。他建議將此項議題轉交屯門區內交通問題工作小組跟進。

34. 主席總結表示，請有關政府部門考慮委員的意見，並轉交此項議題至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

(B) 建議順達街右轉往元朗公路
(交委會文件 2017 年第 62 號)

35. 文件第一提交人表示，現時藍地交匯處的交通流量甚高，若順達街維持現時的行車安排，將加重該交匯處的負荷，故建議順達街改為直接右轉前往元朗方向，以作疏導。

36. 運輸署吳先生表示，經初步審視後，運輸署認為此項建議有助改善順達街的行車安排和理順該區的交通網絡，署方會積極研究有關安排。

37. 主席總結表示，此項議題將轉交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

(C) 建議藍地石礦場連接元朗公路
(交委會文件 2017 年第 63 號)

38. 文件第一提交人表示，藍地石礦場雖然將於 2022 年關閉，但距離現時尚有數年，而不少重型車輛出入石礦場時，都會駛經福亨村路，不但加重該區的交通負荷，也影響附近的幼稚園、豫豐花園和綠怡居居民。事實上，自港深西部公路開通後，政府已預留位置興建由石礦場直接通往元朗公路的道路，使福亨村路附近的居民免受噪音和空氣污染影響。

39. 運輸署吳先生表示，運輸署一直密切留意福亨村路和黃崗圍路的

交通情況，而元朗公路是新界西北的主要幹道，故石礦場直接接駁元朗公路的建議須配合當區交通需求的長遠計劃。此外，土木工程拓展署正研究石礦場的未來規劃，包括交通配套等，運輸署會致力配合，務求改善該區的交通情況。

40. 文件第一提交人表示，政府已撥款研究藍地石礦場和元朗公路的未來發展，希望運輸署能配合有關調查，務求理順該區交通。他另建議轉交此議題至屯門區內交通問題工作小組跟進。

41. 土木工程拓展署湛雪英女士表示，土木工程拓展署和規劃署在 2016 年 6 月已開始研究藍地石礦場及其鄰近地區的初步土地用途，當中會考慮藍地石礦場長遠發展的可能用途及相關基礎設施，包括新的道路規劃。土木工程拓展署和規劃署會就有關土地用途研究適時諮詢區議會及相關的公眾人士。

42. 主席同意轉交此項議題至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

(D) 2020 年屯門往東涌及機場的巴士服務和收費問題
(交委會文件 2017 年第 64 號)
(運輸署的書面回應)

43. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已於 11 月 15 日將有關書面回應分發予各委員。

44. 文件第一提交人表示，屯門至赤鱸角連接路北段於 2020 年通車後，將有各類型車輛經屯門前往機場，預計會引起交通擠塞和空氣污染等問題。此外，現時屯門前往機場的巴士路線非常迂迴，E33P 號巴士由總站駛至青馬大橋收費廣場已經過近 20 個車站，故此尾站乘客即使能上車，仍需站立至目的地。運輸署早前曾交代屯門至赤鱸角連接路南段的交通安排，但至今尚未說明北段的公共交通服務安排，故他要求運輸署盡快就此作出諮詢，並詢問日後機場巴士的收費會否因行車距離縮短而調低。

45. 運輸署莫先生表示，屯門至赤鱸角連接路南段預計於 2019 年開通，而北段則預計於 2020 年開通，距離現時尚有三年。署方備悉委員的意見，並會密切留意區內的交通情況。若有相關方案，署方會作出諮詢。

46. 主席表示，巴士車資按行車距離釐定，相信日後屯門往機場的巴士收費會因應車程縮短而調低。

47. 委員提出以下意見和查詢：

(i) 表示機場巴士的路線迂迴，建議運輸署及巴士公司藉着屯門赤鱸角連接路即將落成的契機，檢討屯門至機場的巴士路線網絡，並考慮於大興邨、大興花園、卓爾居和山景邨等地區提供前往機場的巴士服務；

(ii) 表示運輸署及龍運巴士有限公司（下稱「龍運」）曾就 A33X 號巴士更改路線作出諮詢，當中建議 A33X 號將經青田路駛入屯門公路。然而，大興邨、山景邨和石排頭路的需求甚殷，上述的路線改動卻未有覆蓋有關地區，故希望運輸署和巴士公司再次檢視 A33X 號的走線。此外，雖然屯門至赤鱸角連接路北段於 2020 年才通車，但運輸署應盡快就有關交通規劃諮詢地區意見，不應待該路段即將通車而各項方案已大致落實前才徵詢地區意見，否則有關計劃的更改空間不大；

(iii) 表示不滿運輸署代表的回應未有真正解答委員的提問，並質疑署方已有相關方案，但不願提交議會作諮詢；

(iv) 表示現時屯門各區居民會先到屯門市中心轉乘 E33 號巴士前往機場，費時失事，但屯門至赤鱸角連接路北段開通後，相信屯門來往機場的交通將更為方便。2016 年 7 月運輸署曾向交委會提交書面回覆，並指署方已將屯門至赤鱸角連接路和港珠澳大橋的相關資料交予巴士公司，請巴士公司提交方案供運輸署考慮，故他請署方交代有關進度，例如新路線的安排、巴士資源編配和工作時間表等。此外，他請運輸署交代日後機場巴士的收費會否調低；以及

(v) 表示屯門居民有需要知道運輸署如何規劃屯門來往機場的交通服務，故她要求署方盡快跟進題述事宜，並要求去信運輸及房屋局反映此項訴求。

48. 龍運謝智豪先生表示，龍運會與運輸署保持溝通，並積極計劃未

來屯門至赤鱸角連接路北段的交通安排，而專營巴士的車資是按車費等級表的行車距離釐定。此外，龍運會檢視 A 線機場巴士途經大興區的建議。

49. 運輸署莫先生表示，目前距離屯門至赤鱸角連接路北段通車尚有數年，在考慮使用新基建時亦需因應多方面的因素配合，包括工程的實際進展和進度等。他重申當署方有方案時，會盡快作出諮詢。

50. 主席請運輸署轉交有關意見予運輸及房屋局考慮。

運輸署

(E) 屯門未來十年的交通網絡何去何從？

(交委會文件 2017 年第 65 號)

(路政署的書面回應)

51. 主席表示，路政署於會前提交了書面回應，請見席上派發文件第 1 號。

52. 運輸署程凱盈女士表示，路政署正全面推展屯門至赤鱸角連接路的工程，預計最快於 2020 年完成。當項目完成後，將會成為屯門西北前往大嶼山和機場最直接的路線，並可騰出現有道路（包括屯門公路）的部分容車量，疏導交通。運輸署估計屯門至赤鱸角連接路通車後，其每年車流量約為 1,300 萬架次，其中早上繁忙時段北行方向每小時約 1,000 架次和南行方向每小時約 1,600 架次。根據運輸署的交通研究顯示，直到 2026 年，在屯門至赤鱸角連接路開通後，以及部份洪水橋新發展區的居民遷入後，屯門區內的主要路段（包括屯門公路市中心段和皇珠路）的交通需求仍能維持在可接受的水平。運輸署會密切監察屯門區道路網絡的交通需求及情況的變化，適時制訂相應的交通管理措施，如進行路口擴闊工程和更改燈號控制等。

53. 委員提出以下意見和查詢：

(i) 表示路政署的回應文件指出：「屯門西繞道將會以隧道形式連接屯門至赤鱸角連接路及港深西部公路，並提供中途接駁點連接屯門北的青田路」。就此，他認為青田路附近為大型屋邨，而且青田路和屯門公路交界本來已有塞車問題，若屯門西繞道在青田路增設出口，預計會進一步加劇擠塞，並造成噪音問題，故他反對屯門西繞道於青田路開闢出入口；

(ii) 表示政府經常指出屯門區的道路足以應付繁忙時間的交通流量，

惟屯門區內道路經常擠塞，他要求運輸署解釋如何確保屯門區內的道路能夠應付至 2026 年的交通流量。此外，他請路政署交代屯門西繞道的預計完工日期；

- (iii) 表示現時屯門區內單靠皇珠路連接元朗和屯門公路，以致交通擠塞甚為嚴重，相信在港珠澳大橋和屯門至赤鱸角連接路通車後，問題會更為惡劣，故運輸署指皇珠路預計可應付 2026 年的車流量，說法實在牽強。由於目前屯門西繞道未有最終定案，未能分流港珠澳大橋和屯門至赤鱸角連接路開通後的新增車流，故她建議運輸署盡快計劃後備方案，以疏導屯門區內未來大幅增加的車流量；
- (iv) 表示路政署的回應文件指屯門區議會對屯門西繞道的最新走線方案「沒有異議」，他對此表示疑惑，並重申他一直反對屯門西繞道於青田路開設出入口；以及
- (v) 認為屯門區議會對屯門西繞道的走線一直有不同意見，故路政署的文件失實。由於青田路與屯門公路交界經常擠塞，加上青田路鄰近屯門醫院，故屯門西繞道不宜於青田路開設出口，希望路政署重新研究及調整有關方案。

54. 運輸署程女士表示，署方會將上述意見轉交運輸及房屋局考慮。

[會後補註：運輸署程女士更正表示，署方會將上述意見轉交路政署考慮。]

55. 有委員表示，路政署應修訂其回應文件。

56. 主席表示，交委會將去信有關部門，以作澄清。此外，希望文件提交人盡量抽空出席會議，若因事未能出席，請安排其他委員代為闡述文件。

秘書處

[會後補註：有關信件已於 2017 年 12 月 27 日發出。]

(F) 要求將邨巴、紅色小巴納入《公共交通費用補貼計劃》
(交委會文件 2017 年第 66 號)

要求《免入息審查公共交通費用補貼計劃》涵蓋邨巴和紅色公共小型巴士

(交委會文件 2017 年第 67 號)

要求將紅色公共小巴及非專營巴士納入公共交通費用補貼計劃

(交委會文件 2017 年第 68 號)

57. 主席表示，運輸及房屋局於會前提交了書面回應，秘書處已於 11 月 15 日將有關書面回應分發予各委員。

58. 主席同時為文件 2017 年第 67 號的第一提交人。他表示，邨巴一直是屯門居民來往市區的主要輔助交通工具，理應獲納入有關計劃之中。他並感謝各政黨關心市民，就此議題提出意見，為民發聲。由於題述三份文件的內容相同，主席建議合併討論，以提高會議效率，並請各委員就此發表意見。

59. 文件 2017 年第 66 號的第一提交人表示，基於公平原則，「免入息審查的公共交通費用補貼計劃」應涵蓋紅色小巴和邨巴。政府回應表示，須考慮政府對票價調整的參與程度和票價預知性，以決定是否將個別交通工具納入補貼計劃。就此，他指出政府可與邨巴和紅色小巴營辦商洽談有關事宜，而邨巴商會早前亦曾召開記者會，表示希望與政府研究如何共同解決有關問題。此外，九巴即將推出月票計劃，相信會吸引部分邨巴和紅色小巴的乘客轉乘巴士，令前者的經營環境更為困難，故政府應研究將紅色小巴和邨巴納入「免入息審查的公共交通費用補貼計劃」。

60. 文件 2017 年第 68 號的第一提交人表示，支持政府推出此項惠民措施。行政長官在《施政報告》中承諾為居民設立低門檻、免審查的交通津貼，故「免入息審查的公共交通費用補貼計劃」理應涵蓋所有交通工具，包括邨巴和紅色小巴。事實上，不少屯門居民依賴邨巴和紅色小巴來往市區工作。政府於公布有關政策後，其政黨於一星期內已收到逾千名市民簽名支持紅色小巴和邨巴應納入有關補貼計劃，並已轉交運輸及房屋局和運輸署加以考慮，故希望政府順應民意，盡快落實有關建議。

61. 委員提出以下意見：

- (i) 表示不少居民不滿邨巴和紅色小巴未有納入有關計劃，而屯門區內的邨巴甚多，故政府應順應民意，接納有關建議。再者，邨巴由運輸署監管，而紅色小巴亦可加裝八達通收費器，相信此項提議並無技術上的困難，亦相信邨巴和紅色小巴承辦商願意配合；建議交委會去信運輸及房屋局，反映此項訴求；以及

- (ii) 表示「免入息審查的公共交通費用補貼計劃」的原意是補貼偏遠地區居民的交通費，而新界西北有不少居民乘坐邨巴到市區上班，若有關計劃不涵蓋邨巴，對新界西北居民並不公平。

62. 主席表示，其所屬政黨已透過立法會議員向政府表達有關意見。他請秘書處去信行政長官辦公室和運輸及房屋局，反映交委會一致提出題述要求。

秘書處

[會後補註：有關信件已於 2017 年 12 月 27 日發出。]

(G) 要求於屯門公路巴士轉乘站（往屯門及往九龍）劃設吸煙區
（交委會文件 2017 年第 69 號）

63. 主席歡迎衛生署醫生（控煙辦公室）3 袁家耀醫生和（社區聯絡）1 呂兆欣醫生出席會議。衛生署於會前提交了書面回應，秘書處已於 11 月 15 日將有關書面回應分發予各委員。

64. 身兼文件第一提交人的主席表示，由於衛生署未有計劃在屯門公路巴士轉乘站（下稱「轉乘站」）禁煙，故建議於轉乘站設立吸煙區，分隔吸煙者與非吸煙者。

65. 衛生署袁醫生表示，政府一直致力推行控煙工作，亦不時收到不同組織和團體要求設定更多法定禁煙區的建議。因此，政府去年將位於隧道出入口範圍內共八個巴士轉乘處列為法定禁煙區，作為擴大法定禁煙區至其他公共設施的試點。為評估新控煙措施的成效，署方於本年曾進行調查，結果顯示絕大部分受訪者都支持進一步擴大禁煙範圍。政府已開始為屯門公路巴士轉乘站列為法定禁煙範圍進行籌備工作，並希望明年提交法案至立法會審議，署方將適時諮詢屯門區議會。此外，由於吸煙區並不能有效分隔吸煙者與非吸煙者，未能保障市民免受二手煙的影響，亦可能會變相鼓勵吸煙，故署方不會考慮設立吸煙區。

66. 身兼文件第一提交人的主席表示，轉乘站每日服務約 42,000 人次，但該處現時並未禁煙，故他建議增設吸煙區供吸煙者使用，以分隔吸煙者與非吸煙者。

67. 有委員表示，吸煙危害健康，議會不宜倡議增設吸煙區，加上轉

乘站有別於與機場及大型火車站，未有需要增設吸煙區，故他贊成衛生署考慮將轉乘站列為全面禁煙區。

68. 有委員讚揚衛生署將於明年向立法會提交議案，建議將轉乘站列為法定禁煙區，並希望法案盡快獲得通過。

69. 主席請衛生署繼續跟進有關工作。

衛生署

(H) 要求增加 261 巴士繁忙時間班次
(交委會文件 2017 年第 70 號)
(九巴的書面回應)

70. 主席表示，九巴於會前提交了書面回應，秘書處已於 11 月 9 日將有關書面回應分發予各委員。

71. 文件第一提交人表示，早上繁忙時間 261 號巴士的班次約為 20 分鐘一班，但近日平均為 25 至 30 分鐘一班，而九巴亦承認 261 號巴士不時受到實際交通情況影響，以致班次不穩定。鑑於欣田邨即將入伙，相信屯門來往北區的需求將大幅增加，故九巴應增撥資源至 261 號巴士。

72. 有委員表示，261 號巴士的班次甚為稀疏，而且有脫班情況，故不少居民選擇乘坐小巴，以致 261 號巴士的客量不高。事實上，屯門來往上水的需求一直存在，欣田邨入伙將進一步增加有關需求，九巴應及早增加 261 號巴士的班次。

73. 運輸署莫先生表示，261 巴士的路線較長，部分班次受交通情況影響而延誤。根據近期的記錄，261 巴士的候車乘客均能上車，沒有留後的情況。同時，九巴亦會在遇有突發情況時，靈活調配車輛，盡量提供穩定的服務。此外，署方亦會整體審視地區的發展以安排相應的運輸服務。

74. 九巴楊先生表示，由於新田公路或北區的雞嶺迴旋處不時擠塞，以致部分班次受影響。九巴已調動後備資源應付有關情況，惟後備車輛同樣受到實際交通情況影響。九巴會密切留意此路線的情況，並希望盡量維持正常服務。

75. 委員提出以下意見和查詢：

(i) 表示 261 號巴士未能覆蓋屯門鄉郊，故運輸署後來開設 261P 號巴

士，以疏導該區於繁忙時間的需求。鑑於欣田邨即將入伙，他建議 261P 號巴士擴展為全日服務；

- (ii) 認為九巴的處理方法有欠積極，要求運輸署交代解決上述問題的具體方法；
- (iii) 要求增加 261 號巴士的班次，作為連接屯門東南區與富泰的交通工具。

76. 運輸署莫先生表示，交通擠塞和交通意外是導致班次不穩定的常見原因，巴士公司需要按實際情況調配車輛，務求提供穩定的服務。由於屯門來往上水的車程甚長，故遇上交通事故的機會相應較高，署方會密切留意有關道路情況，並會留意經常延誤的班次。此外，運輸署、警方和巴士公司之間設有通報機制，並會即時評估及跟進交通事故的影響。

77. 主席請運輸署及巴士公司考慮有關意見。

(I) 要求改善屯順街的士站排隊阻塞交通問題
(交委會文件 2017 年第 71 號)

78. 運輸署劉家健先生表示，運輸署一直留意屯順街的交通情況。過去三年，署方曾於屯順街設置 24 小時限制區和黃色方格道路管制設施，並重新安排屯順街公共交通車站的位置，以紓緩屯順街的擠塞問題。署方備悉現時該處小巴和的士站運作情況有欠理想，故署方會考慮該街道附近的可用空間和市民對的士及小巴的需求，並研究如何處理該處由公共運輸服務所產生的交通問題。

79. 文件第一提交人表示，屯順街設有的士站和小巴士站，亦有私家車和貨車駛入，故甚為擠塞。他希望署方能重新規劃該處的交通站位，例如將小巴士站移前。然而，如屯順街右轉往鄉事會路及往前至屯門公路的行車安排不變，進一步理順屯順街交通安排的可行性不大。

80. 委員提出以下意見：

- (i) 表示屯順街的交通情況十分混亂，單是的士站已分為往屯門和往元朗方向，而兩個的士站之間又設有數個小巴士站，以致的士和小巴士司機不時因泊位問題爭執。此外，屯順街有不少貨車上落貨，

故運輸署應盡快理順有關情況；

- (ii) 表示反對屯順街的士站分為兩個方向，並建議取消前方的士站，並將現有小巴士站移前。她另提議前往屯順街進行實地視察；
- (iii) 表示屯門區內交通問題工作小組曾前往屯順街視察，並得悉該處曾進行擴闊工程；若駕駛人士自律，相信該處的交通問題不大。因此，警方應加強巡邏，打擊屯順街的違泊問題，協助理順該處的交通情況；以及
- (iv) 表示運輸署已推出不同改善措施，而現時屯順街的情況亦有所改善。他提議署方在屯順街張貼標示，告知居民該處的乘車安排，並建議於屯門區內交通問題工作小組繼續跟進有關情況。

81. 主席表示，此議題將交由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

(J) 要求運輸署撤換 46 小巴營運商
(交委會文件 2017 年第 72 號)

82. 文件第一提交人表示，46 號小巴於過去十年三次加價，現時是行走屯門區內車費最高的小巴路線，然而此路線的問題如班次不穩定、車廂設施陳舊、高齡司機和服務態度惡劣等，多年來未有改善。他曾於下午 5 時 30 分的繁忙時段，在西鐵兆康站發現共四輛 46 號小巴未有投入服務。因此，他要求運輸署解釋監管小巴服務的政策，並敦促署方就此路線重新招標，引入其他承辦商。

83. 有委員表示，46 號和 46A 號小巴隸屬同一牌照，不少乘客經常投訴 46A 號小巴於下午 2 時左右經常脫班。經投訴後，運輸署回覆指涉事司機已被停職，後來卻被揭發該名司機只是調職，改為駕駛 46 號小巴。此外，該小巴營辦商的司機薪酬甚低，以致長期人手不足，故運輸署應考慮撤換該營辦商。長遠而言，運輸署應就公共運輸服務營辦商設立扣分制度，以監察營辦商的服務表現，並作為日後續牌的參考因素。

84. 運輸署馬女士表示，署方會與公共運輸服務營辦商作中期檢討，按其司機表現、服務和車廂設施等評分，並作為日後續牌的考慮因素。運輸署備悉該小巴服務營辦商的表現有欠理想，並要求該承辦商提供一

系列改善方案。

85. 主席請運輸署繼續留意有關小巴服務。

(K) 要求加強管理屯門公路巴士專線的使用情況
(交委會文件 2017 年第 73 號)

86. 主席歡迎香港警務處督察（交通巡邏第三小組）（大興行動基地）（新界北交通部）江偉銘先生出席會議。

87. 文件第一提交人表示，每天早上 7 時 30 分至 9 時都有不同車輛佔用屯門公路巴士專線，有市民拍攝懷疑違規車輛的照片，並上載至網上作公審，形成不健康的社會風氣。他要求警方說明市民可如何舉報違例佔用巴士專線的個案，並要求警方交代有關的檢控工作。

88. 主席表示，他早前與新界北警區召開會議，並得悉警方正考慮使用相機協助執行相關法例，但詳情仍需研究。

89. 香港警務處黃立彬先生表示，屯門公路分別由新界南和新界北總區管理，而兩個總區的警務人員每天都巡視屯門公路的交通情況。警方於本年 8 月共發出 193 張關於佔用巴士專線的告票，9 月和 10 月則分別發出了 227 張和 173 張。此外，青山公路大欖段於部分繁忙時間禁止巴士以外的車輛駛入屯門公路，故警方亦會在該路段執法。如市民發現違規情況，可致電 1823 或報案室，警方會作出相應跟進。

90. 香港警務處江偉銘先生表示，警方於本年 11 月 1 日至 16 日於屯門公路進行共 14 次行動，檢控違規使用巴士專線的車輛，單是新界北警區已發出 89 張告票。警方短期內會繼續進行檢控，中長期則會研究引入自動車牌識別系統，方便執法。此外，警方歡迎市民舉報違規情況，若市民能提供涉事車牌號碼、相片和錄影片段，將有助提高警方成功檢控的機會。

91. 有委員表示，他留意到警方長期在屯門公路大欖段執法。此外，屯門公路近深井交匯處的行車安排不暢順，以致車輛倒塞至屯門公路，希望運輸署盡快研究如何改善該處的交通情況。

92. 有委員表示，市民經常投訴商用車輛於早上繁忙時段佔用巴士專線，阻礙居民前往市區上班。他希望警方引入更先進的設備協助執法，

並建議運輸署使用現時設於屯門公路的監察鏡頭，協助警方舉證。

93. 主席表示，警方應加強執法，並建議運輸署考慮使用屯門公路現有的鏡頭協助檢控，防止巴士專線被濫用。

94. 運輸署李鎮華先生表示，運輸署正着手研究改善屯門公路近深井交匯處的行車安排。此外，對於引入自動車牌識別系統協助檢控違例使用巴士專線的車輛，署方持開放態度，但運輸署現時設於屯門公路的鏡頭主要用作監察交通情況，加上駕駛者容易預計鏡頭的位置，使其機動性及靈活性受限制，不足以協助警方進行檢控工作。

95. 主席表示，委員只是建議運輸署在可行的情況下，盡量配合警方執法。

96. 香港警務處江先生表示，執法和舉證等檢控工作是警方的責任，故警方每天都採取不同執法行動。警方歡迎市民舉報，如市民舉報時能提供更多資料，將有助警方跟進。此外，雖然駕駛人士能預計自動車牌識別系統或監察鏡頭的位置，但正如現時的快相機系統，即使駕駛人士能估計其位置，該系統仍能有效減少超速駕駛和交通意外。他重申執法責任在於警方，但有關工作仍需各方配合。

97. 主席表示，相信在屯門公路設置有關系統仍有一定阻嚇作用。

98. 有委員表示，根據法例，違規使用巴士專線的最高罰款為 2,000 元，而根據警方的檢控數字，屯門公路每月就此發出的告票約為 200 張，即每月共收罰款 40 萬元，每年則逾 400 萬元。他認為，政府有關部門單靠該筆罰款收入，已足夠用於在屯門公路增設監察系統配合檢控。

99. 主席表示，各部門的資源分配與罰款收入並無直接關係。

100. 有委員要求警方加強於屯門公路的檢控行動，打擊違規使用巴士專線的車輛。

101. 有委員要求運輸署研究可否配合警方的執法行動。

102. 主席表示，請警方每日派員到屯門公路進行檢控，並要求運輸署

香港警務處、
運輸署

(L) 要求於兆康輕鐵站增設乘客資訊顯示屏
(交委會文件 2017 年第 74 號)

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

104. 文件第一提交人表示，港鐵多年前於西鐵線兆康站大堂增設輕鐵列車到站時間顯示屏，方便乘客轉乘輕鐵。不過，輕鐵兆康站分為多個月台，每個月台上的乘客資訊顯示屏只能提供該月台的列車資訊，而從不同月台開出的列車或會途經同一站點，故不少乘客會追趕另一月台的列車，務求盡快到達目的地，以致險象環生。因此，她建議港鐵於輕鐵兆康站 1 號、2 號、5 號和 6 號月台各增加一個綜合資訊顯示屏，讓乘客得悉各月台的列車資訊。

105. 有委員表示，部分乘客可乘搭 614、615、614P 或 615P 號線前往目的地，而上述列車由不同月台開出，若增設綜合列車資訊顯示屏，乘客便可直接前往最早有車到站的月台，故港鐵應盡快增設綜合資訊顯示屏，方便乘客按列車到站時間選乘列車。此外，欣田邨即將入伙，預計輕鐵兆康站 4 號月台的人流會相應增加，建議港鐵在該處增設綜合資訊顯示屏。

106. 有委員建議轉交此議題至屯門區內交通問題工作小組跟進，並前往實地視察。

107. 主席表示，此議題無須轉交工作小組跟進，並要求港鐵就此項建議作出回覆。

108. 港鐵林女士表示，港鐵於每個輕鐵站月台提供該月台的列車資訊。基於安全考慮，港鐵不鼓勵乘客追趕另一月台的列車，故無意在某月台顯示其他月台的列車資訊。此外，西鐵線兆康站大堂已提供各輕鐵路綫的班次資訊，方便西鐵線乘客前往合適月台乘車。港鐵備悉委員的意見，會繼續研究如何改善輕鐵兆康站的乘客資訊顯示方式，並樂意與委員一同實地視察。

109. 有委員表示，輕鐵站的乘客資訊顯示屏甚為殘舊，只能顯示兩項資訊，加上未能顯示十分鐘或其後到站列車的資訊，故建議港鐵推出輕鐵固定時間班次表。

110. 港鐵林女士表示，會研究整體改善空間，惟同時必須以乘客及職員安全為首要考慮。

111. 主席總結表示，請港鐵與有關委員一同前往兆康站視察。

VI. 報告事項

(A) 工作小組報告 - 截至 2017 年 10 月 31 日的工作小組進展報告 (交委會文件 2017 年第 75 號)

屯門對外交通工作小組

112. 委員省覽文件。

113. 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

114. 委員省覽文件。

115. 沒有委員提出意見，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

116. 委員省覽文件。

117. 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 76 號)

118. 委員省覽文件。

VII. 其他事項及下次會議日期

119. 有委員表示，港鐵於兩星期前早上繁忙時間在輕鐵友愛站（往市中心方向）試行人流管制新措施，不但事前未有諮詢，更在試行三日後迅速撤回試行方案，造成混亂。

120. 有委員表示，港鐵推行人流管制新措施前，應預先與區內持份者磋商。

121. 有委員表示，港鐵在輕鐵大興站月台增設圍欄，令該月台更為狹

窄，阻礙乘客出入。

122. 港鐵林女士回應表示，部分輕鐵月台有不同路線行經，而不同路線會停靠站月台的不同位置。為提升客流管理，早前港鐵在輕鐵安定站試行不同路線於同一月台作統一泊位的安排，並有相應配套設施，包括告示及廣播、增派月台助理協助乘客上落等。事實上有關安排在網絡內多個車站已實行，而根據觀察及安定站的試行經驗，有關安排能改善客流管理，但港鐵公司理解居民需時適應，故在聽取委員及社區意見後，已回復該站原有的上落安排。港鐵會繼續研究不同措施以管理客流，並和當區議員保持溝通。此外，輕鐵大興站在黃線以外的圍欄是設置在雙卡車之間，主要是按視障人士的意見而設計，用以協助他們上落列車，減少視障人士在雙卡車之間誤踏月台空隙的機會。由於輕鐵大興站附近有較多長者居住，故港鐵率先在該站引入有關設計。

123. 主席請港鐵在推出新措施前先與當區議員溝通。

124. 有委員表示，最近屯門公路發生交通意外，但警方並未派員疏導車輛改行青山公路，故建議就此去信警方。

125. 有委員表示，早前屯門公路發生交通事故，警方迅即趕至現場處理，顯示警方積極工作。

126. 有委員表示，屯門公路經常因交通事故而擠塞，但屯門公路上的顯示屏並無顯示相關資訊，未能及早提醒駕駛者改道。

127. 香港警務處黃先生表示，屯門公路發生交通事故後，警方會盡快協調，並分流車輛至青山公路，務求盡快疏導交通。此外，警方和運輸署之間有協調機制，並於有需要時在屯門公路上的顯示屏提供最新的交通資訊，讓駕駛者參考。

128. 主席感謝警方的工作，並建議去信警方反映有關訴求。

秘書處

[會後補註：有關信件已於 2017 年 12 月 27 日發出。]

129. 主席表示，新一屆交委會的第一次會議定於 2018 年 1 月 9 日（星期二）上午 9 時 30 分舉行，屆時會選出正、副主席，而在第二次交委會會議上，才會就設立新一屆的工作小組進行商討。本屆任期結束後，各

工作小組仍需繼續跟進其活動及工作，直至新一屆工作小組成立為止。故此，區議會已通過沿用過往的做法，同意現屆各工作小組的召集人於新一屆工作小組正式成立之前，協助跟進有關的工作。

130. 議事完畢，會議於下午 1 時 59 分結束。

屯門區議會秘書處

日期：2017 年 11 月 30 日

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/17