

屯門區議會  
2018-2019 年交通及運輸委員會  
第二次會議記錄

---

日期：2018 年 1 月 12 日（星期五）

時間：上午 9 時 31 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 9:31	會議結束
葉文斌先生（副主席）	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
梁健文先生, BBS, MH, JP	屯門區議會主席	上午 9:31	會議結束
李洪森先生, BBS, MH	屯門區議會副主席	上午 9:36	會議結束
古漢強先生	屯門區議員	上午 9:34	上午 11:26
陶錫源先生, MH	屯門區議員	上午 9:34	上午 10:36
朱耀華先生	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
江鳳儀女士	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
吳觀鴻先生	屯門區議員	上午 9:31	上午 11:08
陳有海先生, BBS, MH, JP	屯門區議員	上午 9:31	上午 9:54
何杏梅女士	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
黃麗嫦女士	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
林頌鎧先生	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
徐帆先生, MH	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
程志紅女士	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
龍瑞卿女士, MH	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
陳文華先生, MH	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
陳文偉先生	屯門區議員	上午 10:23	會議結束
張恒輝先生	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
朱順雅女士	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
曾憲康先生	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
蘇嘉雯女士	屯門區議員	上午 9:31	上午 10:51
巫成鋒先生	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
甘文鋒先生	屯門區議員	上午 9:33	會議結束
楊智恒先生	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
甄紹南先生	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
譚駿賢先生	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
陳偉明先生	增選委員	上午 9:31	會議結束
陳滙熙先生	增選委員	上午 9:31	會議結束
葉栢榮先生	增選委員	上午 9:31	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

張嘉敏女士 教育局高級學校發展主任（屯門）1  
張焯為先生 運輸署高級運輸主任/巴士發展（新界西）  
李泓鋒先生 運輸署運輸主任/屯門 3  
譚國樑先生 地政總署/屯門地政處高級地政主任/土地管制  
林 圓女士 香港鐵路有限公司助理公共關係經理－對外事務  
鄧政傑先生 九龍巴士（一九三三）有限公司高級主任（策劃及發展）  
  
黎嘉朗先生 龍運巴士有限公司高級營運支援主任  
梁孫偉先生 城巴有限公司經理（營運貳部-交通）

### 列席者

莫家聲先生 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  
劉家健先生 運輸署工程師/屯門中  
程凱盈女士 運輸署工程師/房屋及策劃/新界西  
黃銳偉先生 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（西）  
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  
謝智豪先生 龍運巴士有限公司襄理（車務）  
楊晉瑋先生 九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（車務）  
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 2018-2019 年交通及運輸委員會（下稱「交委會」）第二次會議。

2. 主席表示，運輸署高級運輸主任/屯門 2 馬芳蘭女士及工程師/特別職務 2 李鎮華先生已經離職，他代表交委會歡迎分別接替他們的謝秀清女士及黃銳偉先生，並感謝馬女士過去與交委會合作。他另指李先生過往工作表現欠佳，故對他予以譴責。

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 2016-2017 年第十二次會議及 2018-2019 年第一次會議記錄

5. 交委會一致通過上述會議記錄。

## IV. 討論事項

### (A) 2018-2019 年交通及運輸委員會職權範圍

（交委會文件 2018 年第 1 號）

6. 委員省覽文件。

7. 沒有委員提出其他意見，主席請各委員備悉有關職權範圍。

### (B) 成立 2018-2019 年交通及運輸委員會轄下的工作小組

（交委會文件 2018 年第 2 號）

8. 交委會通過文件建議，成立「屯門對外交通工作小組」及「屯門區內交通問題工作小組」共兩個常設工作小組，任期由即日起至 2019 年 12 月 31 日為止。

9. 主席請委員就各工作小組召集人提名候選人。

10. 黃麗嫦議員提名林頌鎧議員出任「屯門對外交通工作小組」召集人，蘇紹成議員及張恒輝議員和議，林頌鎧議員接受提名。

11. 由於沒有其他提名，主席宣布林頌鎧議員自動當選。
12. 接着，李洪森議員提名陳有海議員出任「屯門區內交通問題工作小組」召集人，蘇炤成議員及程志紅議員和議，陳有海議員接受提名。
13. 由於沒有其他提名，主席宣布陳有海議員自動當選。
14. 主席續表示，上屆交委會成立了屬非常設性質的「改善置樂橋設施工作小組」，他請委員討論是否需要繼續成立此工作小組。
15. 委員提出以下的意見：
  - (i) 表示成立有關工作小組的目的是爭取於置樂橋加建扶手電梯或升降機，方便居民來往安定和置樂。然而，置樂橋每小時雙向人流不足 3,000 人次，未能符合加建扶手電梯的政策要求。由於工作小組難以爭取政策上的改變，故她希望透過交委會約見運輸及房屋局（下稱「運房局」）局長或運輸署署長，直接反映有關訴求；
  - (ii) 表示屯門區行人天橋眾多，各有問題及改善空間，故他建議將有關工作小組的職權範圍擴展至涵蓋屯門區所有行人天橋；以及
  - (iii) 表示有關工作小組礙於政策問題而未能爭取於置樂橋加建扶手電梯，因此繼續成立此工作小組的意義不大。若委員希望繼續跟進有關議題或提出其他意見，可考慮在交委會提出及討論或直接向運房局反映。
16. 主席表示，交委會及有關工作小組多年來一直跟進於置樂橋加建扶手電梯的議題，但礙於政策及技術問題，相信成功爭取的機會不大。然而，他明白委員需要為民發聲，故他對是否繼續成立此工作小組持開放態度。
17. 委員提出以下第二輪的意見：
  - (i) 表示置樂橋是屯門東南區其中一條主要道路，即使成功加建扶手電梯的機會渺茫，委員亦應該繼續爭取。此外，她同意有關工作小組的職權範圍可擴展至涵蓋屯門區所有行人天橋，並再次要求以交委會名義約見運房局局長或運輸署署長；

- (ii) 表示九龍區不少行人天橋同時設有升降機及扶手電梯，故政府應加強屯門區內行人天橋的設施，以示公平；
- (iii) 表示輕鐵杯渡站屬架空設計，而且只設有樓梯接駁地面。雖然毗鄰的私人物業設有電梯供公眾使用，惟該電梯十分狹小，只能容納一架輪椅，甚為不便。因此，他同意擴大有關小組的職權範圍，以爭取改善屯門區其他天橋的設施；以及
- (iv) 表示屯門區人口愈來愈多，議會有需要研究如何整體改善區內的行人天橋設施。

18. 主席表示，委員一致同意成立非常設工作小組以研究改善屯門區行人天橋設施。就此，他建議將有關小組命名為「改善屯門區天橋設施工作小組」，任期由即日起至 2018 年 9 月 11 日。他請委員就此工作小組召集人提名候選人。

19. 李洪森議員提名葉文斌議員出任上述非常設工作小組召集人，陶錫源議員和議，葉文斌議員接受提名。

20. 由於沒有其他提名，主席宣布葉文斌議員自動當選。

21. 委員提出以下第三輪的意見：

- (i) 表示她雖同意成立「改善屯門區天橋設施工作小組」，但不贊成將原有的「改善置樂橋設施工作小組」解散，並再三要求約見運房局局長或運輸署署長以反映於置樂橋加建扶手電梯的訴求；
- (ii) 表示「改善屯門區天橋設施工作小組」的職權範圍已涵蓋置樂橋，而是否需要約見局長或署長則應留待有關工作小組的會議討論；以及
- (iii) 表示雖然「改善置樂橋設施工作小組」成功爭取於置樂橋加設排隊地線，但該橋的設施仍未如理想。因此，他同意成立「改善屯門區天橋設施工作小組」，以繼續討論如何改善置樂橋的設施，並認為工作小組應約見運輸署署長。

22. 主席表示，有關置樂橋的改善建議可留待新成立的非常設工作小組繼續跟進。他請秘書處於會後發信邀請各委員加入上述的工作小組，他亦呼籲委員踴躍參與及按時出席工作小組的會議。

秘書處

[會後補註：秘書處已於本年1月12日發信邀請各委員加入上述兩個常設工作小組及一個非常設工作小組。]

### **(C) 2018-2019 年度屯門區巴士路線計劃**

#### **(交委會文件 2018 年第 3 號)**

23. 主席歡迎運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界西)張焯為先生、九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱「九巴」)高級主任(策劃及發展)鄧政傑先生、龍運巴士有限公司(下稱「龍運」)高級營運支援主任黎嘉朗先生及城巴有限公司(下稱「城巴」)經理(營運貳部-交通)梁孫偉先生出席會議。

24. 主席表示，他建議參考去年的安排，即召開特別會議詳細討論此文件。由於文件所載建議很多，為使委員可盡快討論，建議於本年2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。

25. 主席續表示，由於此議題與交委會文件 2018 年第 5 號「強烈要求加強滿名山、NAPA、青盈路及掃管笏路一帶的交通服務」及交委會文件 2018 年第 7 號「要求增強九巴 252X 服務」相關，他建議於特別會議一併討論。

26. 上述兩份文件的提交人同意有關安排。

27. 主席請秘書處協助安排特別會議。

秘書處

### **(D) 強烈要求完善掃管笏道路網**

#### **(交委會文件 2018 年第 4 號)**

28. 文件第一提交人表示，文件建議於青盈路興建支路接駁屯門公路，以及於鄭任安夫人千禧小學盡頭處興建長約 120 米的支路連接青山公路。事實上，2014 至 2018 年青山公路沿線有多宗改劃土地用途的申請，當中有 14 幅面積合共 19.36 公頃的土地獲批准改作住宅用途，預計會為該區帶來 9,000 伙新住戶。因此，她近年多次去信運輸署要求改善掃

管笏區的公共運輸服務，然而署方至今仍未為該區未來人口增長作出任何交通需求評估。現時青山公路經常出現擠塞，而興建道路需時甚久，故她希望署方盡早作出準備，以回應該區居民的交通需求。

29. 主席表示，青山公路長期擠塞，署方應考慮擴闊青山公路及增加沿路的交通配套。此外，他不同意屯門區的巴士線行經深井，一方面會增加行車時間 15 至 20 分鐘，另一方面屯門區議會難以就改善有關服務單方面提供意見。他請與會的運輸署代表向署方高層如實反映青山公路的交通情況，並希望署方盡快作出改善。

30. 委員提出以下意見和查詢：

- (i) 表示擴闊青山公路的擬議工程仍在司法程序當中，他請有關部門交代目前的進展。此外，他建議於青盈路迴旋處興建行車天橋連接哈羅香港國際學校或滿名山；
- (ii) 表示她曾多次去信運輸署要求署方盡快改善掃管笏區的公共運輸服務，但署方僅以「密切留意」等籠統字眼回覆。因此，她促請署方就該區未來的人口增長提供明確的交通需求評估及解決方案，並希望署方能設身處地，積極為居民改善交通服務；
- (iii) 表示青山公路沿線不斷有發展項目，哈羅香港國際學校及珠海學院亦已先後啟用，以致該路段於每日早上繁忙時間都非常擠塞，建議有關部門考慮於哈羅香港國際學校附近興建支路連接屯門公路，以紓緩有關情況；
- (iv) 表示議會十多年前已提議由掃管笏路興建支路連接屯門公路，當時部門稱需待屯門公路擴闊工程完成後才能考慮有關建議。現時屯門公路擴闊工程已完成多年，而青山公路沿線亦不斷有新發展項目，以致該路的交通情況不斷惡化，惟運輸署至今仍未就改善該區交通情況作任何準備，故她促請署方再次考慮於掃管笏路興建支路連接屯門公路；
- (v) 表示 90 年代掃管笏至大欖的預計居住人口只有 16 萬，惟現時該區不斷有新屋苑落成，青山公路擴闊工程亦只完成了一半，而與餘下工程有關的司法覆核則仍在進行。鑑於該區將繼續有新發展項目，他要求有關部門積極研究如何疏導青山公路未來的車流量，包括審視興建支路連接屯門公路的可行性；以及

(vi) 表示近年屯門東發展迅速，署方有必要加強該區整體的交通配套，包括增加巴士服務和興建支路連接屯門公路等，長遠則應考慮興建來往屯門及荃灣的鐵路。此外，巴士公司正計劃推出不設企位的巴士服務(俗稱「豪華巴士」)，反映巴士公司有充足的巴士資源，故她要求運輸署及巴士公司改善屯門東一帶的交通服務，以配合青山公路日後的擴闊工程。

31. 主席表示，除了規劃巴士路線，運輸署亦有責任規劃道路發展，希望政府盡早作出長遠規劃，以改善屯門的道路網絡。主席亦要求與會的運輸署代表向署長轉達委員的意見。此外，他認為豪華巴士的收費過高，亦會與邨巴構成競爭，未必能惠及居民。

32. 文件第一提交人表示，運輸署多年前已備悉委員的意見，但至今仍未作出任何改善，她要求署方交代掃管笏區的人口增長對青山公路的交通流量和道路負荷將有什麼影響，並建議續議此項議題。

33. 運輸署黃銳偉先生表示，路政署於籌備青山公路擴闊工程時曾研究於青盈路或掃管笏路興建支路連接屯門公路的可行性。由於興建支路需要進行大規模的土地平整和結構工程，而有關範圍亦涉及綠化地帶，預算造價相當昂貴。此外，興建支路不但未能減少青山公路青山灣段的汽車流量，反而會吸引更多車輛經支路前往屯門公路，青山公路屆時的交通負荷將更為沉重。事實上，掃管笏路是雙線雙程行車路，其容車量足以應付掃管笏一帶發展所帶來的汽車流量增長。因此，從成本效益和工程迫切性的角度，運輸署對興建支路有所保留。

34. 主席表示，政府應積極考慮落實惠及居民的交通措施，況且政府現時盈餘甚豐，部門不應以工程成本作為首要考慮。他對運輸署的回應感到不滿，並建議交委會去信行政長官辦公室，詢問政府是否單以工程的成本效益作為落實改善民生措施的考慮。

35. 委員提出以下的意見：

(i) 表示青山公路沿線居民均有納稅，政府有義務為他們解決民生問題。此外，規劃署近年先後改劃多幅綠化地帶作住宅用途，相信能否改劃綠化土地作交通用途亦事在人為。運輸署指興建支路會吸引更多駕駛者使用青山公路，卻未有提供任何實質數據，她要

求署方提供更多資料，並建議續議此項議題；

- (ii) 認為運輸署的態度有欠積極。她要求運輸署盡快改善屯門東的交通情況，否則她不會同意政府日後提出的涉及屯門東的土地用途改劃建議；以及
- (iii) 表示同意就此去信行政長官辦公室。此外，由於列席交委會的部門代表並非政府的決策階層，故他建議將此項議題轉交屯門區發展及規劃工作小組跟進，以及約見相關政策局的局長或常任秘書長。

36. 主席表示，交委會會就此議題去信行政長官辦公室，待當局回覆後，再決定如何跟進。

秘書處

[會後補註：有關信件已於本年 2 月 12 日發出。]

37. 有委員要求路政署交代青山公路擴闊工程司法覆核的進度。

38. 路政署廖興華先生表示，有關案件仍在等候判決。若有新消息，署方會向交委會報告。此外，路政署對掃管笏區的長遠發展及規劃沒有其他補充。

39. 有委員對路政署的回覆表示不滿，並認為各與會代表應做好會前準備。若部門代表未能即時回應委員的提問，應於會後提供補充資料，而非僅於會上作出籠統的回應。

40. 主席表示，交委會亦會去信路政署查詢有關司法覆核的進度。

秘書處

[會後補註：有關信件已於本年 2 月 12 日發出。此外，路政署表示，關於有市民於 2015 年 9 月就擬議青山公路擴闊工程提出司法覆核申請，有關聆訊已於 2017 年 11 月 30 日進行，現等待法庭的判決。由於有關司法程序仍在進行，路政署對是項議題暫時沒有補充，如有進一步消息，會向議會報告。]

**(E) 強烈要求加強滿名山、NAPA、青盈路及掃管笏路一帶的交通服務**

**(交委會文件 2018 年第 5 號)**

**(運輸署的書面回應)**

41. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，請參閱席上派發文件第 1 號。他續表示，此議題將留待 2 月 9 日舉行的特別會議上，與 2018-2019 年度巴士路線計劃一併討論。

**(F) 強烈要求落實哈羅國際學校全面實施「強制學生乘坐校巴」安排**

**(交委會文件 2018 年第 6 號)**

**(哈羅香港國際學校的書面回應)**

42. 主席表示，哈羅香港國際學校於會前提交了書面回應，秘書處已於 1 月 10 日將有關的書面回應分發予各委員。主席接着歡迎教育局高級學校發展主任（屯門）1 張嘉敏女士出席會議。

43. 文件第一提交人表示，哈羅香港國際學校自 2012 年創校以來，每日早上繁忙時間青山公路的交通情況都變得十分惡劣。雖然校方積極回應有關問題，並於 2016 及 2017 學年先後引入校巴轉乘計劃及規定所有新生乘坐校巴，但根據她於 2017 年 9 月至 2018 年 1 月初進行的實地視察，青山公路的交通情況仍未如理想。此外，運輸署要求南區和沙田區的國際學校全面推行「強制校巴」政策，規定全校所有學生乘坐校巴，卻沒有要求哈羅香港國際學校實施同樣的安排。基於教育局與校方的服務協議將於 2020 年屆滿，她促請教育局及運輸署在簽訂新協議時要求校方全面推行校巴政策，以紓緩青山公路的交通擠塞問題。

44. 運輸署黃先生表示，運輸署認為有關建議可取，並會就此與教育局和校方進行磋商。

45. 教育局張女士表示，局方會於訂定新服務協議時積極考慮加入有關條款。

[會後補註：教育局張女士更正表示，有關在局方與哈羅續訂服務合約時加入強制學生乘坐校巴安排要求的建議，局方會檢視安排，探討就改善交通情況訂定適切可行的條款。教育局和相關部門會繼續就哈羅鄰近的交通情況與哈羅保持溝通，留意其交通措施的實施情況與成效，並在有需要時提出意見。]

46. 香港警務處黃立彬先生表示，警方會於早上繁忙時間在有關路段加強巡邏。

47. 主席請有關部門考慮委員提出的意見。

**(G) 要求增強九巴 252X 服務**  
(交委會文件 2018 年第 7 號)  
(九巴的書面回應)

48. 主席表示，九巴於會前提交了書面回應，秘書處已於 1 月 10 日將有關的書面回應分發予各委員。他續表示，此議題將留待 2 月 9 日舉行的特別會議上，與 2018-2019 年度巴士路線計劃一併討論。

**(H) 要求在龍逸邨附近增設的士站**  
(交委會文件 2018 年第 8 號)

49. 文件第一提交人表示，龍逸邨內只有三個時租泊位，而邨外則全是雙黃線，令的士無法於該邨上落客。因此，居民需要步行至龍門居交通交匯處的士站候車，惟該處甚少的士，大部分的士都只會在 D4 路候客，變相使龍逸邨居民需步行前往富健花園才能乘坐的士。然而，運輸署在實地視察後認為龍逸邨沒有合適位置增設的士站，故她要求聯同運輸署實地視察，以研究可否調動邨內部分電單車泊位。

50. 有委員建議於龍逸邨旁的迴旋處增設的士站。

51. 運輸署程凱盈女士表示，由於迴旋處附近屬緊急車輛通道，故不宜於該處設置的士站。署方將聯同當區議員前往實地視察。

52. 主席請運輸署安排有關實地視察。

運輸署

**(I) 要求將巴士路線 960 及 961 服務延至銅鑼灣並於繁忙時段加強服務**  
(交委會文件 2018 年第 9 號)  
(運輸署的書面回應)  
(九巴的書面回應)

53. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，請參閱席上派發文件第 2 號。此外，九巴亦於會前提交了書面回應，秘書處已於 1 月 10 日將有關的書面回應分發予各委員。

54. 文件第一提交人表示，屯門部分地區設有城巴 962 系列前往銅鑼

灣，但屯門西北區只有九巴 960 及 961 提供前往灣仔的服務，而且收費比 962 系列昂貴。此外，大埔、北區、元朗和葵青均有直接往來港島東的巴士服務，而屯門西北區的居民則需乘搭 960 或 961 再轉乘 968 才可前往銅鑼灣，十分不便，故他希望上述兩條路線的終點站均可延至銅鑼灣。然而，運輸署一直以銅鑼灣交通非常繁忙，以及摩頓台沒有足夠空間供上述路線的巴士停泊為由拒絕有關建議。他希望署方能重新考慮此方案，為居民提供更加便捷的公共運輸服務。

55. 委員提出以下的意見：

- (i) 表示屯門區人口愈來愈多，不少居民需前往港島工作，因此認為署方應將 960 或 961 的終點站延至銅鑼灣，使屯門西北區居民能節省轉車的時間；
- (ii) 要求運輸署及九巴交代 960 或 961 轉乘 968 的乘客數據，並按實際情況調整有關服務。此外，她曾訪問良田區居民對有關建議的看法，絕大部分受訪者均表示支持，惟擔心回程時巴士於銅鑼灣已客滿，令灣仔一帶的乘客難以上車。既然九巴於書面回應表示有關建議可取，理應盡快落實有關建議；
- (iii) 表示她於 960 和 961 投入服務初期已要求將此兩條路線的終點站延至銅鑼灣。此外，她指出 962 前往銅鑼灣，收費僅 18.8 元，960 前往灣仔，車程較短，收費卻較貴(需 20.8 元)，而 960 乘客如要前往銅鑼灣，則需再轉乘 968。她曾於上環港澳碼頭的巴士站進行調查，發現大部分 960 或 961 的乘客需轉乘其他巴士或地鐵前往銅鑼灣、北角或筲箕灣。鑑於其他各區均有直接往來銅鑼灣的巴士服務，她要求運輸署一視同仁，落實延長 960 或 961 的終點站至銅鑼灣，並加密 960 的班次。此外，九巴於聖誕節期間提供了 960 假日特別班次服務，街坊對此表示歡迎，並希望九巴能將有關服務恒常化；
- (iv) 表示銅鑼灣是香港的市中心，設有不少政府設施如中央圖書館，亦有不少大型工商業活動如工展會等在該區舉行，因此署方應考慮屯門區居民的交通需要，適當改劃巴士路線。如摩頓台巴士總站的空間不足，署方可考慮延長有關路線至天后一帶，希望運輸署可接納有關方案；
- (v) 表示早前交委會討論此項議題時，委員曾建議署方研究延長此兩

條巴士路線至銅鑼灣或北角，方便前往港島工作的屯門居民。他要求運輸署積極考慮有關建議。若署方決定不落實有關方案，則必需詳細交代有關理據；

- (vi) 表示由於 960 的客量較多，署方可考慮延長 961 的終點站至銅鑼灣或天后，惟她擔心延長路線後，回程時灣仔及中環一帶的乘客難以上車；
- (vii) 表示 960 或 961 的乘客大多在菲林明道站已悉數下車，前往終點站的乘客甚少。此外，署方建議屯門居民從銅鑼灣回程時選乘 968 再轉乘 960 或 961，但 968 的收費較 960 或 961 貴，居民需為此多付車資，故署方的建議並不可取。既然九巴支持題述方案，運輸署應考慮批准九巴試行有關路線；
- (viii) 表示若屯門居民於銅鑼灣回程時選乘 968，並於中途站下車轉乘，或會令巴士資源未能有效運用，亦導致元朗區的居民難以上車。他另建議九巴將 961 的終點站延至銅鑼灣或英皇道；
- (ix) 認為各間巴士公司似乎將全港分為不同區域，各自經營，互不干涉，而運輸署亦不願打破巴士公司的潛規則。他希望運輸署及巴士公司能抱有開放市場的態度，否則，將不利於整體交通網絡的發展；以及
- (x) 表示屯門居民對來往港島東的巴士服務需求殷切，她對於運輸署久未落實延長 960 或 961 終點站至銅鑼灣感到不滿，並會考慮向申訴專員公署投訴。如九巴不願推行題述建議，運輸署應透過公開招標邀請其他公司經營有關路線。她另要求運輸署全面檢討屯門區各條巴士路線。

56. 主席贊同將 960 或 961 的終點站延至銅鑼灣，並認為有關方案能與現時 962 系列的服務互相補足。

57. 文件第一提交人表示，跨巴士公司轉乘優惠至今仍未落實，而各間巴士公司在個別區域均是持份者，故運輸署應擔當中間人的角色，積極為居民爭取更多乘車優惠。此外，960 或 961 的乘客大多需要轉乘其他交通工具前往港島其他地區，故他要求署方將其中一條路線的終點站延

長，並建議把此議題轉交屯門對外交通工作小組跟進。

58. 九巴楊晉璋先生表示，九巴對延長 960 或 961 終點站至銅鑼灣持開放態度，並會與運輸署進行研究。如有關建議得以落實，九巴會因應實際客量增加班次。此外，九巴會檢視聖誕期間 960 特別班次的乘客數據，若有需要，九巴會與運輸署研究將有關服務恒常化的可行性。

59. 運輸署張先生表示，署方在規劃巴士路線時，須從路線網絡的角度，整體檢視現有的服務是否配合需求。現時屯門北及屯門中的居民已可使用第 960 或 961 號線與第 968 號線之間的轉乘優惠來往銅鑼灣，惟署方已備悉委員對第 960 或 961 號線伸延至銅鑼灣的建議，在有需要時會與巴士公司檢討服務安排。

60. 主席總結表示，此項議題將轉交屯門對外交通工作小組跟進。

屯門對外交通  
工作小組

**(J) 要求九巴提供更多月票優惠**  
**(交委會文件 2018 年第 10 號)**  
**(九巴的書面回應)**

61. 文件第一提交人表示，九巴即將推出的月票計劃只惠及經常來往港島的居民，故建議九巴推出不同種類的月票。她另詢問由政府推出的「免入息審查的公共交通費用補貼計劃」會否包括購買九巴月票的開支。

62. 有委員表示，九巴月票的售價為 780 元，而來往屯門及港島的交通費平均超過 40 元。若以每月來回 22 次計算，使用月票的乘客每日只能節省數元，反映有關優惠只是聊勝於無。她建議九巴考慮推出新界區、九龍區和港島區三種不同的月票計劃，並將票價調低，以便能惠及更多居民。

63. 九巴鄧先生回應表示，九巴的月票計劃旨在為乘客提供更多乘車優惠，但正式推出的日期仍有待落實。九巴會在月票計劃正式推出後，收集市民的意見並進行檢討。

64. 運輸署張先生表示，署方一直鼓勵巴士公司向乘客提供不同形式的優惠。若有進一步消息，會另行公布。

65. 文件第一提交人詢問運輸署有關月票的費用會否計入「免入息審查

的公共交通費用補貼計劃」內。

[會後補註：運輸署表示，政府建議的《公共交通費用補貼計劃》涵蓋專營巴士，因此市民每月購買九巴所提供的月票的費用，均會納入每月公共交通開支之內。]

66. 運輸署張先生表示，運輸署仍就有關細節與巴士公司進行磋商，有關詳情會在方案確定後公布。

67. 運輸署莫家聲先生補充表示，署方暫未知道「免入息審查的公共交通費用補貼計劃」的詳情，他稍後會將有關資料通知委員。

68. 主席請運輸署及巴士公司考慮委員的意見。

#### **(K) 要求解決皇珠路擠塞問題**

**(交委會文件 2018 年第 11 號)**

69. 文件第一提交人表示，皇珠路是屯門區的交通命脈，東南區、屯門碼頭區及龍門路一帶的居民經常使用該條道路。然而，皇珠路時常因不同原因出現擠塞，例如早前因水浸而全線封閉，而今日則因交通意外而導致塞車。有居民更指今早由海典軒經皇珠路往屯門公路便需時 15 分鐘。另一方面，政府打算在屯門不同地方(包括第 16 區、第 17 區和第 28 區)興建公營房屋，這些地方的對外交通均依賴皇珠路，相信皇珠路的交通負荷將愈趨沉重。由於皇珠路和屯門公路的塞車情況息息相關，為改善現有皇珠路的交通情況，他建議政府考慮於區內另闢支路接駁屯門公路。

70. 運輸署程女士表示，根據署方的統計，皇珠路的交通流量由 2006 年至近年一直維持平均每日約 50,000 架次的水平。雖然 2013 至 2015 年平均每日約 52,000 至 53,000 架次，但 2016 年已回落至平均每日約 50,000 次，整體車流沒有明顯改變。此外，據署方的交通研究顯示，直至 2026 年，即使屯門至赤鱗角連接路通車後，以及部分屯門中房屋項目的居民遷入後，在屯門區內的主要道路(包括皇珠路)，交通需求仍能維持在可接受水平。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，如擴闊路口和更改燈號控制等。此外，屯門區內未來數年會有公共或私人房屋陸續落成，各項目倡議者均會按照規劃要求，進行詳細的交通影響評估，適切規劃所需的道路設施，以應付道路網絡的交通需求。運輸署會繼續就交通影響評估及所需

的道路設施提供意見。在長遠規劃方面，路政署已就屯門西繞道的最新走線方案開展勘察研究，亦就十一號幹線的可行性研究向立法會申請撥款，以優化新界西北的交通網絡。

71. 土木工程拓展署湛雪英女士表示，「屯門中房屋用地初步發展研究」已就擬建公營房屋對交通及運輸造成的影響(包括屯門區主要道路(皇珠路和其連接路))進行初步評估，結果顯示其交通情況仍然屬於可接受水平。

72. 委員提出以下的意見和查詢：

- (i) 表示不相信皇珠路的容車量能應付至 2026 年的車流量，否則政府無需在規劃屯門至赤鱸角連接路的同時規劃屯門西繞道以作分流。鑑於屯門西繞道仍在研究當中，她促請署方盡快考慮於屯門西南區或第 18 區興建其他道路連接屯門公路，以免皇珠路或龍門路因事故被封閉後令整區的交通癱瘓；
- (ii) 表示運輸署的每日平均車流量未能反映實況，皇珠路每日繁忙時段都非常擠塞，他要求署方提供繁忙時間的汽車流量數據。皇珠路現時的行車量/容車量比率(Volume to Capacity 'V/C' Ratio)達 1.3，他質疑部門指皇珠路的容車量可應付至 2026 年的車流量的說法。此外，屯門南將興建公營房屋，房屋署指最快於 2023 年將有近 6,000 伙新住戶遷入，但有關部門至今仍未着手規劃屯門區內的交通及運輸配套，故他早前曾兩次反對規劃署提出改變土地用途作房屋發展的建議。他另要求有關部門交代屯門西繞道及 11 號幹線的規劃時間表；
- (iii) 表示文件要求有關部門提供數據，但署方至會議前仍未能提交書面回應。他要求署方於會後補充皇珠路於繁忙時間的車流量以及屯門至赤鱸角連接路通車後為皇珠路帶來的新增車流數據。此外，政府曾預計將軍澳隧道足以應付該區的交通需求，結果該隧道每日早上都出現擠塞，故他認為皇珠路的容車量能應付至 2026 年的車流量的說法亦難以令人信服。他建議政府與其對現有道路網作小修小補，倒不如撥出資源興建道路，改善交通。他另表示，部門代表應盡早提交回應文件，而不應於席上派發文件，令委員沒有足夠的時間細閱；
- (iv) 建議於龍富路興建支路連接屯門公路，以便分流屯門碼頭一帶的

車流量；

- (v) 表示運輸署應及早規劃屯門區內的道路網絡，建議興建其他道路連接屯門公路，為區內駕駛者提供另一選擇，以紓緩皇珠路的擠塞情況。他要求有關部門提交初步的設計圖；
- (vi) 表示屯門區的屯門至赤鱸角連接路及西鐵南延線等多項大型交通及運輸工程都不斷出現延誤，例如，使皇珠路的擠塞情況愈趨嚴重，令人難以接受。他認為政府未有積極處理屯門區內的交通問題，呼籲各黨派的委員團結一致，據理力爭；以及
- (vii) 表示區議會是政府的諮詢組織，需就區內的民生事務提供意見，然而政府部門對於議會的意見傾向不聞不問，處理態度有欠積極。因此，他或會考慮以更強烈的方式反映訴求，以爭取落實改善民生的措施。

73. 主席表示，鑑於屯門區未來有多項房屋發展計劃，預計到 2026 年皇珠路會出現嚴重擠塞，政府應及早準備對策。此外，他促請部門積極回應議會提出的意見，並希望委員繼續透過和平、理性的方式為居民謀福祉。他另要求各與會代表於會前提交書面回應，盡量避免於席上派發回應文件。

74. 文件第一提交人要求有關部門回應(i)會否考慮興建支路；(ii)皇珠路出現水浸的原因；以及(iii)交代皇珠路繁忙時間的車流數據。他另建議把此議題轉交屯門區內交通問題工作小組跟進。

75. 路政署廖先生表示，早前皇珠路的去水渠在颱風後被大量樹葉堵塞，未能及時清理，因而造成水浸。路政署於事故後已盡快處理，並將該處列為水浸黑點，日後會加強巡視。署方亦會短期內檢視該路段的渠道結構狀況，希望徹底解決水浸問題。

76. 運輸署程女士表示，皇珠路的交通流量由 2006 年至近年一直維持平均每日約 50,000 架次的水平。據署方的交通研究顯示，直至 2026 年，在皇珠路的交通需求仍能維持在可接受水平，因此署方暫時未有計劃於屯門區內另建道路接駁屯門公路，惟署方已備悉委員的意見。

77. 有委員要求運輸署於會後補充皇珠路未來的預計車流量，並建議

續議是項議題，若續議後仍沒有進展，交委會應考慮約見運輸署更高職級的官員，以反映屯門區各主要道路的問題。

78. 有委員要求運輸署提供以下資料：(i)皇珠路繁忙時間的車流量；(ii)皇珠路的容車量；(iii)根據指引，行車量/容車量比率(Volume to Capacity 'V/C' Ratio)要達到甚麼水平署方才會作出改善；以及(iv)有關指引於哪一年制定。

79. 運輸署程女士表示，她將於會後補充有關資料。

[會後補註：運輸署於本年 2 月 12 日向秘書處提交有關補充資料。]

80. 主席表示，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

81. 有委員表示，交委會於是次會議早段所討論的「強烈要求完善掃管笏道路網」的議題將會續議，而是項議題亦與屯門區內主要道路建設有關，故她建議於交委會續議是項議題。

82. 主席澄清交委會將就「強烈要求完善掃管笏道路網」的議題去信行政長官辦公室，但並未議決續議此項議題。他請委員繼續於有關工作小組的會議跟進此議題。

秘書處

**(L) 要求檢視港鐵月票與新政策優惠  
(交委會文件 2018 年第 12 號)**

83. 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。

84. 文件第一提交人表示，若乘客同時購買屯門至南昌及南昌至東涌的全月通，有關月票需要分別註入兩張八達通卡內，非常不便。然而，東鐵線及西鐵線的月票卻可註入於同一張八達通卡。此外，政府即將推出「免入息審查的公共交通費用補貼計劃」，他預計政府會以八達通卡計算補貼額，如西鐵線及東涌線月票未能註入同一張八達通卡內，擔心有關使用者未能受惠於上述補貼計劃。

85. 主席認同若乘客需用兩張八達通卡分別購買不同路線的月票，有關乘客未必能享用政府稍後推出的補貼，此安排對有關乘客不公。

86. 港鐵林女士表示，港鐵會因應市場情況考慮推出不同的車資優惠計劃。港鐵現時共有五款月票，分別為屯門至紅磡、屯門至南昌、上水至紅磡、東涌至南昌和東涌至香港。因技術限制，現時八達通卡和八達通產品最多只能編錄兩款月票，而且只限於西鐵線及東鐵線的月票。此外，由於絕大部分乘客只會購買一款月票，同時購買兩款月票的乘客所佔比例相當少，故港鐵暫時未有計劃更改全月通購買和八達通編錄的安排，惟港鐵備悉有關意見，並會轉交有關部門作出適當考慮。

87. 主席詢問港鐵「免入息審查的公共交通費用補貼計劃」會否將兩張八達通卡的開支合併計算。

88. 港鐵林女士重申，由於同時購買兩張月票的乘客非常少，港鐵未有計劃更改月票的註入安排。

89. 文件第一提交人表示，西鐵線及東涌線的月票不能註入同一張八達通卡，而東鐵線及西鐵線的月票則可以，反映技術上並不存在困難。此外，即使同時購買兩張月票的乘客不多，港鐵亦應盡量向乘客提供方便的服務。

90. 有委員表示，八達通有限公司是港鐵的附屬公司，而八達通的相關技術已非常成熟，相信港鐵要更改月票註入安排並不困難。此外，若有關乘客需用不同八達通卡購買西鐵線及東涌線的月票，日後便不能受惠於政府的車費補貼計劃，故此他希望港鐵能落實題述建議。

91. 主席總結表示，八達通註入安排僅是電腦程式上的更改，希望港鐵能積極考慮有關意見。此外，交委會將去信運房局，查詢在「免入息審查的公共交通費用補貼計劃」，兩張八達通卡的車費支出會否獲合併計算。

秘書處

[會後補註：有關信件已於本年 2 月 12 日發出。]

## V. 報告事項

### (A) 工作小組報告 - 截至 2017 年 12 月 31 日的工作小組進展報告 (交委會文件 2018 年第 13 號)

#### 屯門對外交通工作小組

92. 委員省覽文件。

93. 有委員表示，屯門區人口不斷增加，居民對來往九龍東的巴士服務需求殷切，故她要求運輸署和巴士公司在不削減本區其他巴士路線資源的前提下，考慮擴展 62X 為全日服務，為居民提供便捷的服務。

94. 主席表示，自 80 年代至今，區內居民對往來屯門及觀塘的巴士服務都需求甚殷，他請運輸署考慮有關建議。

95. 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**

96. 委員省覽文件。

97. 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**

98. 委員省覽文件。

99. 有委員表示，工作小組成功爭取於置樂橋兩端升降機附近增設排隊地線，以及把升降機的維修保養改於晚間進行，但未能爭取落實加建升降機、扶手電梯或斜道。鑑於交委會將成立改善屯門區天橋設施工作小組，作為工作小組的召集人，他希望各委員能踴躍加入新成立的非常設工作小組，並預先擬定有關的職權範圍和工作目標，以便小組能於八個月的任期內取得成果。

100. 沒有委員提出其他意見，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 2018 年第 14 號)

101. 委員省覽文件。

#### **VI. 其他事項及下次會議日期**

102. 有委員表示，上屆交委會曾於第十二次會議討論「要求於兆康輕鐵站增設乘客資訊顯示屏」的議題，而委員剛於昨日前往有關地點視察。她建議把此項議題轉交屯門區內交通問題工作小組跟進。

103. 主席同意有關安排。

104. 主席表示，秘書處以往會將屯門區跨部門聯合清理違泊單車行動的時間和地點資料分發予屯門區內交通問題工作小組參閱。由於秘書處需時邀請各委員加入工作小組，而有關行動將於一月底進行，基於時間的考慮，秘書處將於會後把有關資料分發予所有交委會委員，日後則會沿用過往的做法。

105. 議事完畢，會議於下午 12 時 05 分結束。下次會議(常規會議)定於 2018 年 3 月 16 日(星期五)上午 9 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2018 年 1 月 24 日

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/18