

屯門區議會  
2018-2019 年交通及運輸委員會  
第四次會議記錄

---

日期：2018 年 5 月 18 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>
蘇紹成先生（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 9:33	上午 11:08
陶錫源先生, MH	屯門區議員	上午 9:30	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 9:31	下午 12:10
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 9:33	會議結束
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	會議結束
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 9:30	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 9:30	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	下午 12:32
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 10:31	下午 12:16
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
陳偉明先生	增選委員	上午 9:30	下午 1:01
陳滙熙先生	增選委員	上午 9:30	會議結束
葉栢榮先生	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

張焯為先生	運輸署高級運輸主任/巴士發展（新界西）
黃詠秋女士	運輸署運輸主任/巴士發展（新界西）
梁偉雄先生	運輸署總運輸主任/邊界
周珮詩女士	運輸署高級運輸主任/邊界 1
林啓元先生	運輸署工程師/基建項目
呂培裕先生	土木工程拓展署高級工程師/1（北）
姚潮宗先生	路政署高級工程師 2/暢道通行
許志鴻先生	路政署工程師 6/暢道通行
林子豪先生	九龍巴士（一九三三）有限公司傳訊及公共事務部副 主管
李侃陵先生	九龍巴士（一九三三）有限公司經理（策劃及發展）
林 圓女士	香港鐵路有限公司助理公共關係經理－對外事務
張建強先生	萬利仕（亞洲）顧問有限公司副董事總經理
林偉強先生	萬利仕（亞洲）顧問有限公司董事（工程部）

### 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
黃銳偉先生	運輸署工程師/特別職務二
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
吳 梵先生	路政署區域工程師/屯門
陳元亨先生	土木工程拓展署工程師/15 西
黃可謀先生	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
譚國樑先生	地政總署/署理行政助理（屯門地政處）
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
謝智豪先生	龍運巴士有限公司襄理（車務）
梁子康先生	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」）第四次會議。

2. 主席表示，屯門民政事務助理專員（二）陳凱庭女士及土木工程拓展署工程師/15（西）湛雪英女士已經調職，他代表委員會歡迎分別接替他們的梁子康先生及陳元亨先生，並感謝陳女士及湛女士過去與委員會的合作。

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 年第三次會議記錄

5. 交委會一致通過上述會議記錄。

## IV. 續議事項

### (A) 2018-2019 年度屯門區巴士路線計劃

（交委會文件 2018 年第 3 號）

6. 主席歡迎運輸署高級運輸主任/巴士發展（新界西）張焯為先生及運輸主任/巴士發展（新界西）黃詠秋女士出席會議。主席續表示，是次會議將集中討論運輸署就 P960 提出的修訂建議，故他希望委員盡量不要提及及其他巴士路線計劃內的建議項目。

7. 運輸署張先生表示，運輸署過去四個月就巴士路線計劃作出諮詢，經與巴士公司詳細考慮各持份者的意見後，現提出以下修訂方案：

(i) 修訂 P960 走線，建議改經摩理臣山道，並於南洋酒店附近設站，以便屯門居民前往銅鑼灣的商業地區如時代廣場一帶。他補充現時屯門並沒有巴士路線直達摩理臣山道，而現時途經該處的過海巴士線，均有相當多乘客在南洋酒店分站上落，故預期會有一定需求；

(ii) 建議 261X 每日分別在上午及下午繁忙時間來回方向各開兩班；

- (iii) 建議 263C 逢星期一至五（公眾假期外）分別在上午及下午繁忙時間來回方向各開一班；
- (iv) 表示因應屯門區議會的意見，巴士公司將修改 M61 的路線編號為 252，並因應掃管笏路一帶的社區發展，提早於第二季開辦有關服務。服務初期將以普通空調巴士行走，班次則會按實際情況作安排，直至中型單層巴士抵港後，服務安排將依原來的方案實施；
- (v) 表示署方會考慮更改 N260 特別班次的路線編號，以免乘客與 N260 正常班次混淆；以及
- (vi) 表示運輸署會詳細考慮委員早前就 66X 和 252B 提出的意見，以決定會否落實有關方案。

8. 委員提出以下查詢和意見：

- (i) 表示山景、大興和大興花園一帶有不少私人樓宇，預計該區對 P960 的需求頗高，故他曾於較早前要求 P960 行經石排頭路及延伸服務範圍至銅鑼灣，然而 P960 的修訂行車路線仍不包括石排頭路，他對此表示不滿，並要求運輸署再次考慮有關建議，否則他會反對署方落實有關服務；
- (ii) 表示他曾於較早前舉行的特別會議要求 P960 統一由兆康開出，但是次的修訂方案仍與原方案一樣，即首兩小時的班次由兆康開出，其後的班次則由寶田開出。此外，修訂行車路線後，P960 只能前往接近銅鑼灣的地方，而非直達銅鑼灣。因此，他再次要求運輸署考慮將所有 P960 統一由兆康開出，並經石排頭路前往銅鑼灣；
- (iii) 表示 P960 分別由兆康及寶田開出，惟走線幾乎一樣。他建議 P960 參照 960S 的走線，由富泰開出，並經新圍仔和何福堂一帶，以惠及雅都花園及康麗花園的居民。此外，不設企位的 P960 與邨巴相似，但前者收費遠高於後者，故他要求巴士公司調低 P960 的車資；
- (iv) 表示開辦新巴士路線定能惠及居民，惟署方明顯未有全面接納委

員的意見。就此，表示不少屯門居民已搬遷至銅鑼灣一帶暫住，以便上班，證明屯門來往銅鑼灣的需求甚殷，故運輸署應再次考慮將 P960 改經石排頭路和延伸服務範圍至銅鑼灣，以服務大興區的居民；

- (v) 要求 P960 途經山景邨及延伸 961 服務範圍至銅鑼灣，並詢問 66X 會否保留現有行車路線；
- (vi) 表示他曾提出不同的建議，如於大興和山景分區增設一至兩個分站、增加一些途經這些分站或直接由大興開出的班次，惟始終不獲運輸署接納，對此表示不滿。此外，認為 P960 直接前往銅鑼灣較取道鵝頸橋前往接近銅鑼灣的地區更能節省行車時間。他再次要求署方考慮其建議，並希望 P960 的車費調低四分之一。他另詢問 66X 去程路線是否保持不變；
- (vii) 表示她從新聞得悉運輸署和巴士公司在未經區議會同意下削減了其他地區部分巴士路線的班次，認為運輸署對區議會有欠尊重。此外，她指大部分乘客均以會展或銅鑼灣作目的地，若 P960 以灣仔北為終點站，預計客量不高，故建議延伸其服務範圍至銅鑼灣摩頓台或天后。她另要求運輸署加密 267X 的班次；
- (viii) 表示因應欣田邨入伙，需要加強欣田邨對外的交通網絡。對於有委員建議 P960 全日改由兆康開出，她指兆康巴士總站空間有限，而欣田邨附近亦將有其他公屋項目落成，故建議運輸署和巴士公司考慮將 P960 統一於欣田邨開出，以方便欣田邨居民，長遠則應在欣田邨和康寶路增建巴士總站，以回應該區與日俱增的乘車需求。她另要求巴士公司提供以手機應用程式預訂 P960 座位的服務，以及為長者及合資格傷殘人士提供兩元乘搭 P960 的優惠；
- (ix) 表示專營巴士公司和運輸署應全面照顧屯門居民的需要，不應重此抑彼。不論署方最終決定在寶田或兆康開出 P960，對其他分區亦不公平。他建議巴士公司考慮將 P960 分拆為五條巴士路線，服務屯門東、屯門南、屯門西、屯門北和市中心的居民；
- (x) 表示歡迎在屯門區提供 P960 服務，但認為應全面照顧居民的需要。P960 的修訂行車路線會駛入港島區的繁忙路段，有關安排未必理想。現時屯門不少邨巴提供前往銅鑼灣的服務，署方大可參

考其行車路線，例如按經驗到達港島後可以經告士打道前往維園和百德新街，再折返灣仔北總站，相信此路線較署方建議的修訂路線更為暢順；

- (xi) 要求 (a) 下調 P960 的車資；(b) 建議 P960 統一由兆康開出；(c) 運輸署說明銅鑼灣或天后是否沒有合適位置供 P960 作終點站；(d) 運輸署說明為何不考慮如現有的 960 在大興和山景一帶設站；以及 (e) 要求 263C 終點站延至大埔工業邨。此外，他認為各位議員已向運輸署反映區內市民的意見，故請署方審慎考慮其建議。如署方最終不願接納有關建議，相信難以得到市民認同；
- (xii) 表示修訂路線只途經銅鑼灣的外圍而非核心地帶。P960 原以較 960 快 15 分鐘作賣點，惟修改行車路線後，相信 P960 的行車時間將較 960 長。此外，她曾以問卷形式諮詢居民對 P960 收費的意見，結果顯示大部分居民希望收費水平下調至 25 元以下；以及
- (xiii) 表示雖然修訂路線較之前有所改善，但區議會的一致意見是希望路線可到達銅鑼灣。她要求巴士公司如期於 2018 年第四季開辦 P960，運輸署須於服務落實前再次考慮區議會的意見和研究修訂空間，包括調低收費及延伸服務範圍至銅鑼灣。此外，她希望運輸署不要因未能回應區議會的意見而撤回有關方案。

9. 主席表示，大部分委員要求延伸 P960 的服務範圍至銅鑼灣和下調其車資，希望運輸署和巴士公司考慮有關建議。

10. 運輸署張先生綜合回應如下：

- (i) 表示 P960 是新增服務，只有乘客受惠，沒有現有乘客受損；
- (ii) 表示 P960 是試驗性質的新服務，為了方便乘客盡快到達港島區，其在屯門區內的途經地點和站點均會較少。如有關服務得以落實，署方會與巴士公司觀察其成效。如反應良好，署方可考慮擴展同類型服務至其他社區；
- (iii) 表示 P960 的修訂方案，在港島區的服務範圍已較原方案向東伸延，鄰近銅鑼灣的商業地帶，方便更多乘客；

- (iv) P960 服務範圍包括灣仔以東的商業中心，將無可避免途經車流較多的街道，惟屯門來往中環或灣仔的行車時間將不受延伸服務範圍影響；
- (v) 由於銅鑼灣沒有適合位置供 P960 作終點站，而摩理臣山道是乘客需求較大的地點，因此途經摩理臣山道並以灣仔（北）為終點站乃合適的安排；
- (vi) 表示 P960 的建議收費符合車費等級表的收費上限，而運輸署一向鼓勵巴士公司透過不同形式為乘客提供優惠；以及
- (vii) 署方同時就 P960 的修訂方案諮詢其他相關地區的意見，並希望方案修訂後能推出有關服務。如 P960 得以落實，署方會在該線開辦後檢討該線的服務情況、乘客需求及乘車模式，需要時可考慮調整該線的服務安排。

11. 九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）林子豪先生表示，九巴因應政府於 2017 年發表的《公共交通策略研究》而推出 P960 等新型巴士服務，旨在提供更多乘車選擇予乘客，亦備悉市民對於其票價的意見。此外，九巴對延伸 P960 服務範圍至銅鑼灣持開放態度，就區議會在前次會議的意見，九巴審視過相關總站安排，認為天后巴士總站有足夠空間供 P960 停泊。

12. 主席表示，委員希望延伸 P960 服務至銅鑼灣，請運輸署考慮有關建議。

13. 有委員表示，他不同意署方就 P960 提出的修訂建議。

14. 主席表示，各委員已就有關路線表達意見，故應交予運輸署和巴士公司詳細考慮。如委員反對開辦有關服務，他並沒有意見。

15. 有委員表示，他不反對開辦有關服務，但要求運輸署和巴士公司全面照顧屯門居民的需求。

[此時，主席離開會議室，會議由副主席暫代主持。]

16. 委員提出以下第二輪意見和提問：
- (i) 表示既然天后巴士總站尚有空間供 P960 作總站，運輸署應積極考慮延伸其服務範圍至銅鑼灣和修訂路線，而巴士公司亦應考慮下調其收費；
  - (ii) 表示並非要求 P960 服務全個屯門區。若 P960 駛經石排頭路，行車時間只會增加五分鐘，卻可為該區逾十萬人提供更完善的交通服務。如署方不願接納有關意見，他不會支持現時方案；
  - (iii) 表示區議會的一致意見是希望 P960 可盡快在屯門提供服務。既然九巴亦認為延伸 P960 至銅鑼灣為可行，運輸署應重新考慮委員的建議。她另要求巴士公司如期推出 P960 服務，並重申不希望巴士公司因未能滿足委員的建議而撤回方案；
  - (iv) 詢問運輸署不批准九巴延伸 P960 服務至銅鑼灣的原因以及 P960 將會試行多久，並要求運輸署再次考慮 P960 於石排頭路設分站，觀察試行效果後再作檢討；
  - (v) 表示公共運輸資源有限，無法滿足所有地區的需求，故交委會早年提出興建屯門公路巴士轉乘站（下稱「轉乘站」），以完善屯門各區對外的交通網絡。政府應顧及居民的交通需要，他認為運輸署和各間專營巴士公司之間亦有不同角力，以致雙方均未能完全接納議會提出的意見；
  - (vi) 要求 P960 參照 960 的行車路線，並再次詢問 66X 是否保留原有行車路線；以及
  - (vii) 表示巴士服務應全面照顧居民，若 P960 未能服務屯門鄉郊一帶，運輸署應考慮擴展 960P 為全日服務。
17. 運輸署張先生綜合回應如下：
- (i) 表示運輸署備悉交委會對修改 66X 行車路線的意見，亦正與巴士公司審視有關建議，並會於稍後通知各委員巴士路線計劃的最終落實結果；
  - (ii) 表示 P960 是本年度巴士路線計劃的其中一個項目，而署方須於本

年中就巴士路線計劃作總結，並決定是否按計劃落實各項目；

- (iii) 表示理解委員就 P960 於屯門區及港島區的行車路線所提出的不同意見。由於 P960 是快捷服務，故屯門區內的服務範圍和站點不會太多。如試行效果理想，署方日後可考慮在其他社區提供同類服務；
- (iv) 表示天后巴士總站由數間專營巴士公司共同使用，該站只有四個供巴士使用的候車月台，惟已有五條全日服務和七條部分時間服務的巴士路線作終點站；以及
- (v) 表示署方明白委員希望巴士服務能配合到個別地區的需求，但巴士服務始終需要集中客源，故難以為每個地區均提供不需轉乘的點到點的服務，因此運輸署鼓勵乘客善用轉乘網絡，而 P960 亦將會停靠屯門公路巴士轉乘站，乘客可在該處轉乘 P960；以及
- (vi) 署方會與巴士公司慎重考慮委員就 P960 修訂方案提出的意見，檢視其可行性，以決定是否實施。

18. 副主席認為如 P960 服務延伸至天后，需修改路線方案。由於會議對路線安排提出不同的意見，他要求運輸署重新修訂 P960 的行車路線，並建議另行召開特別會議專門討論有關方案。

[此時，主席回到會議室，繼續主持會議。]

19. 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。

## V. 討論事項

### (A) 「人人暢道通行」計劃一橫跨鳴琴路近仁愛堂陳黃淑芳紀念中學的行人天橋（結構編號：NF196）加建升降機建議 (交委會文件 2018 年第 31 號)

20. 主席歡迎路政署高級工程師 2/暢道通行姚潮宗先生、工程師 6/暢道通行許志鴻先生、萬利仕（亞洲）顧問有限公司（下稱「顧問公司」）副董事總經理張建強先生及董事（工程部）林偉強先生出席會議。

21. 路政署姚先生表示，路政署曾於 2017 年 1 月 13 日邀請交委會推薦三條現有行人天橋列入「人人暢道通行」下一階段計劃，其後交委會選出

橫跨湖景路近兆禧苑商場的行人天橋（NF98）、橫跨鳴琴路近仁愛堂陳黃淑芳紀念中學的行人天橋（NF196）和橫跨鳴琴路近寶田邨的行人天橋（NF342）。路政署正就上述三條行人天橋加建升降機的工程進行技術可行性研究，其中 NF196 的研究結果較為成熟，故先行向交委會滙報，希望獲得委員支持。

22. 顧問公司林先生透過投映片簡介有關研究結果及施工安排，詳見附件一。

23. 有委員表示，支持 NF196 的工程項目，並希望路政署盡快展開有關工程。他指該行人天橋附近將陸續有新屋苑及學校落成，預計人流會增加。他另建議香港鐵路有限公司（下稱「港鐵」）考慮於輕鐵石排站（向北行月台）增設斜道連接擬建升降機位置。

24. 另有委員對 NF196 的工程項目表示支持。此外，交委會於 2017 年 5 月 12 日選出了三條行人天橋加建升降機，路政署其後於 2017 年 9 月聘請顧問公司展開技術可行性研究。她詢問路政署是否完成 NF196 的工程後才展開其餘兩個工程項目。她指 NF342 所處地區有新屋苑落成，人口陸續增加，希望署方盡快展開工程，並要求署方交代 NF342 及 NF98 的工程進度。

25. 路政署姚先生表示，署方已聘請顧問公司同步進行三個工程項目的技術可行性研究。由於 NF98 和 NF342 附近行人道的地下管線較多和複雜，擬建工程也有機會影響行人路及單車徑，而附近居民對有關工程亦有不同意見，故署方正小心審視有關細節。

26. 主席要求路政署提供其餘兩個工程項目的時間表。

27. 路政署姚先生表示，暫時未有工程時間表，待有關方案成熟後，署方會盡快向交委會滙報。

28. 有委員表示，建生邨一帶有近兩萬人口，而且盈豐園附近的新屋苑亦即將落成，故詢問署方何時展開 NF342 的工程。

29. 顧問公司林先生表示，該公司於兩個月前就 NF196 的地下探測工程招標，現時亦已委託承建商進行地下管線探測工作。該公司亦於昨日就 NF98 和 NF342 的地下管線探測工程招標。待有關研究完成後，會再向

交委會匯報。他強調該公司會同時跟進交委會選出的三個工程項目，惟三者各有不同技術限制。

30. 有委員表示，交委會去年 5 月已選出三條擬建升降機的行人天橋，惟一年後有關項目才展開詳細設計和招標，故詢問路政署上述三個工程項目的預計完工時間。

31. 路政署姚先生表示，顧問公司已於昨天就 NF342 的地下探測工作招標。由於該處地下管線較多，故署方及顧問公司需要更詳細資料才能進行工程設計，及後才能預算施工時間。一般而言，於行人天橋加建升降機需時三至四年，如擬建位置地下管線較多，則可能需要更多時間。

32. 有委員認為路政署匯報的資料未夠詳盡，促請署方匯報現階段署方掌握關於三個工程項目的資訊，例如遇到的困難和解決方法。

33. 主席建議路政署及顧問公司就 NF196 的工程細節與當區議員聯絡。他續指，由於此項議題是關於 NF196 加建升降機的工程細節，而 NF98 和 NF342 的技術可行性研究尚未開始，故請委員暫時不要再就後兩者提問，並要求署方盡快跟進其餘兩個工程項目。

34. 有委員表示，路政署的回應非常含糊，並認為署方不可能沒有擬定工程時間表。他詢問署方是否預計在三年內（即 2020 年 5 月前）完成有關項目。此外，他認為其提問沒有偏離議題，故要求路政署回應。

35. 主席回應表示，路政署已說明行人天橋加建升降機一般所需時間，而且其餘兩個工程項目尚未展開技術可行性研究，相信署方目前未能回答確實的工程時間表。此外，由於此項議題是關於 NF196 的工程項目，其餘兩個工程項目與此項議題無關，故不宜在此作詳細討論。

36. 有委員再次要求路政署盡快展開 NF342 的工程。

37. 主席再次強調，此項議題不宜討論 NF196 以外的其他工程項目。

38. 有委員表示，擬建的項目獲交委會通過一年後，路政署尚未開展建造工程，而署方代表指行人天橋加建升降機需時三至四年，但根據他的認知和過往經驗，署方所述的時間屬過長。此外，他同意路政署和顧問公司應就加建升降機的工程細節諮詢相關議員。

39. 主席請路政署和顧問公司考慮委員提出的意見，並請他們就加建升降機的工程細節與相關議員保持溝通。

**(B) 香園圍邊境管制站的本地公共交通服務安排**

**(交委會文件 2018 年第 32 號)**

40. 主席歡迎運輸署總運輸主任/邊界梁偉雄先生、高級運輸主任/邊界 1 周珮詩女士、工程師/基建項目林啟元先生及土木工程拓展署高級工程師/1 (北) 呂培裕先生出席會議。

41. 運輸署周女士簡介有關文件如下：

(i) 表示正在興建的香園圍邊境管制站(下稱「新口岸」)位於深圳和香港邊界以東、文錦渡和沙頭角之間。新口岸開通後，市民可經深圳的東部過境通道前往廣東省東部、福建省和江西省等地區。土木工程拓展署現正興建相關連接路和兩條行車隧道，即龍山隧道和長山隧道，以連接粉嶺公路和新口岸。駕駛者日後可經上述隧道前往新口岸，行車時間會大為縮短。新口岸預計能有效分擔跨境人流和車流，有助紓緩其他繁忙口岸的壓力。新口岸的邊檢大樓地下設有公共運輸交匯處，大樓閣樓層則設有私家車上落客停車處及公眾停車場，提供 400 多個公眾停車位。新口岸亦設有連接蓮麻坑路的行人隧道，市民可利用行人隧道直接步行至邊檢大樓辦理出入境手續。新口岸是全港首個設有「人車直達」設施的道路口岸，政府預計 2018 年底完成口岸工程；

(ii) 表示運輸署規劃公共運輸服務時會考慮一籃子因素，包括新口岸的地理位置、交通服務網絡、道路網絡和新增的乘客需求等。配合新口岸的落成，運輸署建議開辦三條專營巴士路線，包括一條往返上水鐵路站(途經粉嶺鐵路站)、一條往返大圍鐵路站(途經大埔)及一條往返屯門鐵路站(途經元朗鐵路站)。由上水開出的巴士線將提供全日服務，以接載上水區內及由鐵路轉乘該線前往新口岸的人士。另外兩條分別由大圍及屯門開出的路線，會在新口岸開通初期的逢星期六、日及假日提供服務，主要分別服務新界東和其他轉乘鐵路至大圍鐵路站的乘客，以及新界西北的居民；

(iii) 表示目前上水鐵路站有一條小巴路線 59K 前往蓮麻坑。運輸署建議新增一條 59K 的短途特別線，由上水鐵路站前往新口岸，進一

步加強往來新口岸的交通服務。署方會要求小巴營辦商以新增車輛營運有關短途特別線，以免影響 59K 號線原服務的乘客；

- (iv) 表示新口岸容許市區的士、新界的士和獲得 A01、A02 和 A08 批註的非專營巴士在公共運輸交匯處營運；以及
- (v) 表示運輸署將於 2018 年中展開相關籌備工作，務求在新口岸開通時能提供相應的運輸服務以接載市民。新口岸開通後，署方會留意各路線的需求和市民的乘車模式，並適時作出改善措施。

42. 有委員表示，支持署方開辦上述巴士路線，並詢問新口岸的邊檢大樓是否設有私家車停車位。

43. 運輸署周女士表示，新口岸的邊檢大樓的閣樓層設有公眾停車場，提供逾 400 個停車位。

44. 有委員表示，同意運輸署開辦上述巴士路線，並詢問署方建議開辦的小巴路線 59K 特別班次是否在上水鐵路站旁的專線小巴總站開出。

45. 運輸署梁先生回應表示，小巴路線 59K 特別線將於上水鐵路站旁的小巴總站開出，屯門居民可乘搭 44 系列小巴前往該處轉乘 59K 特別線前往新口岸。

46. 主席表示，由於青山公路沿線居民沒有任何公共運輸服務前往現有口岸或新口岸，故建議署方擬於屯門開辦的巴士路線改由三聖開出，並經置樂、屯門鄉事會路和元朗鐵路站，再前往新口岸。

47. 有委員要求相關部門安排交委會前往新口岸進行實地視察。

48. 土木工程拓展署呂先生表示，由於新口岸的興建工程仍在進行，故署方需於稍後時間才能安排實地視察，署方會適時聯絡秘書處以作安排。

49. 有委員表達以下意見：

- (i) 同意運輸署擬開辦的巴士路線只於屯門區內置一個站點以集中客源。他指屯門各區均有不同需求，若該巴士路線需行經區內不同

地方，其路線將會變得非常迂迴；

- (ii) 建議署方擬於屯門開辦的巴士路線於星期一至日均提供服務，並加密班次；以及
- (iii) 建議擬議在屯門區開出的巴士路線改由屯門西北區開出，如良景一帶。

50. 主席請運輸署考慮委員提出的意見。

**(C) 運輸署 2018 - 2019 年度交通及運輸工作計劃**  
**(交委會文件 2018 年第 33 號)**

51. 運輸署莫先生表示，題述文件旨在概括闡述運輸署年度的工作計劃，運輸署的工作目標為：繼續致力改善道路網絡及提升交通安全；配合及推動可持續運輸發展；重整及優化巴士服務，以加強營運效率及改善空氣質素，以及更廣泛應用智能運輸系統及繼續加強及改善對緊急事故的管理。他歡迎委員就工作計劃給予意見。

52. 委員提出以下意見和查詢：

- (i) 表示屯門區內的主要道路如屯門公路、皇珠路和青山公路青山灣段經常擠塞，嚴重影響居民外出上班和上學，故要求運輸署詳細研究如何改善有關情況。此外，文件指出運輸署因應小巴業界近年面對招聘司機的困難，計劃放寬商用車駕駛執照的申請資格，並建議有關資格由持有有效私家車或輕型貨車駕駛執照達三年或以上放寬至一年或以上。她對此沒有意見，但認為署方對屯門區內小巴服務監管不足，以致有關承辦商的服務質素未如理想，例如小巴司機不依班次時間表提供服務，以致市民近日對小巴申請加價抱有強烈不滿的情緒，故認為署方應研究有關改善方法；
- (ii) 表示樂見運輸署加密了 960P 的班次，希望在有關安排運作一段時間後，考慮擴展有關服務為星期一至日全日行駛，以照顧洪水橋和藍地一帶的乘車需求；
- (iii) 表示由於鐵路服務未盡完善，屯門居民仍舊依賴巴士和小巴外出，她希望運輸署在策劃運輸服務時盡量切合居民所需；

- (iv) 表示運輸署最近陸續削減大興區的邨巴班次。事實上，邨巴提供點到點的接駁服務，深受屯門居民歡迎，亦為公共運輸服務分擔了一定壓力，故希望署方謹慎處理有關事宜；
- (v) 認為運輸署對小巴服務監管不力，例如小巴路線 40 經常脫班或不依行車時間表提供服務。即使市民就此向運輸署投訴，署方往往輕易接受服務承辦商的解釋，如司機生病或壞車等。她詢問運輸署會否要求服務承辦商提交有關證明文件，如醫生證明書或壞車記錄，以作跟進。此外，她建議署方主動派員調查小巴服務，不應待接獲投訴後才跟進。她另表示，小巴載客量已增至 19 人，若放寬商用車駕駛執照資格，她擔心有關司機的經驗不足，增加出現意外的風險，故對此建議有所保留。她認為業界出現招聘困難的原因在於薪酬待遇欠佳，故署方應與業界研究如何從根本解決有關問題；
- (vi) 表示對署方的工作計劃感到滿意，並建議運輸署研究改善 57M 的行車路線；
- (vii) 表示小巴服務承辦商未有提供預報小巴到站時間的手機應用程式，而部分小巴路線如 41 和 43C 的班次疏落，以致不少乘客候車時間甚長。以 41 為例，由於班次疏落、小巴客滿後經常過站而不停，令部分乘客的候車時間長達 40 分鐘或以上。此外，大部分小巴士站均未有加建上蓋，乘客候車時日曬雨淋，而加建上蓋屬於小巴服務承辦商的商業考慮，礙於目前小巴服務承辦商經營環境困難，預計他們亦難以為區內小巴士站建設上蓋，致使居民需要在惡劣環境下候車。因此，他建議運輸署協助小巴服務承辦商改善其服務水平，例如推出到站時間預報系統、加建上蓋和考慮推行小巴固定服務時間表等。邨巴服務方面，部分邨巴的座位設計是左邊設有兩座位，而右邊設有三座位，惟這種設計的邨巴甚為擠逼，乘客易生碰撞和惹起尷尬，故他詢問運輸署在批准邨巴路線經營時會否規管其車廂設施；
- (viii) 表示會不時接獲居民投訴小巴班次不穩定、脫班、不依既定行車路線和車廂不潔等，反映署方有欠監管。她建議署方設立扣分制度，若證實乘客就小巴作出的投訴屬實，署方應按其嚴重性考慮扣分，並制定相應罰則。她另要求運輸署定期滙報小巴脫班率；

- (ix) 表示曾於置樂等候小巴路線 41 號逾 40 分鐘，當時有逾十名乘客候車，而小巴到站後只剩餘兩個空位，顯示區內小巴服務嚴重不足。此外，承辦商所提供的小巴服務亦有未盡完善的地方，如車廂不潔、車廂設施失靈，以及車長態度欠佳等。雖然小巴業界長年面對招聘困難，惟運輸署仍未就此提出可行的解決辦法。另一方面，每日上午 9 時均有大量市民在輕鐵龍門站外的巴士站等候 59M 或 59X。她詢問運輸署早上 8 時 30 分以後是否已不屬於繁忙時間，以致早上 9 時的 59M 或 59X 的班次水平不足以應付居民所需；以及
- (x) 表示坑口和屯門同屬偏遠地區，而兩區均由同一承辦商提供小巴服務，但前者的小巴班次頻密，乘客幾乎不用候車，而屯門的情況恰好相反。此外，屯門居民大多需要外出工作，而小巴服務為區內提供不少就業機會，理論上應能吸引本區居民原區就業。因此，他建議運輸署以坑口的小巴服務作參考，並研究如何改善屯門區內的情況。鐵路規劃方面，政府和港鐵仍就其西鐵南延線的詳細規劃與政府交換意見，他詢問運輸署何時向議會報告有關進展。巴士服務方面，政府在 2012 至 2013 年在全港大部分巴士站增設座位和巴士到站時間顯示屏，他請運輸署報告有關計劃在屯門區的實施情況。

53. 運輸署莫先生備悉委員的意見。此外邨巴（即居民服務）是由居民代表自行委託承辦商提供服務並需向運輸署提出申請，運輸署會因應乘客的需求和對現有公共運輸服務的影響而考慮是否批准其營運。運輸署目前對於邨巴的車廂設備沒有特定要求，居民代表可按其需要，自行與承辦商洽談有關服務的細節。

54. 委員提出以下第二輪意見和查詢：

- (i) 表示屯門區大多小巴路線由同一服務承辦商經營，而當中問題叢生，故此他較早前曾提交討論文件要求運輸署撤換小巴路線 46 的承辦商。然而，運輸署監管不力，即使有關承辦商被多次投訴亦未曾發出正式警告，故他質疑署方包庇該承辦商。此外，不同委員均就區內小巴服務表達不滿和要求改善，惟運輸署至今仍無動於衷，他要求運輸署徹底調查有關情況，並說明整個調查程序；
- (ii) 表示每天早上 7 時 30 分至 8 時 30 分約有 60 至 80 人在新圍等候小

巴路線 44A 或 44B，雖然有關路線平均四至五分鐘一班車，但仍然供不應求，以致部分乘客需候車逾半小時。據她觀察，每天早上共有 20 至 30 個班次，但當中只有少數班次以 19 座新型小巴提供服務，故詢問運輸署有否強制規定服務承辦商須以 19 座小巴提供服務，並建議運輸署考慮批准服務承辦商改用旅遊巴提供特別班次服務，以回應早上繁忙時間的乘車需求；以及

- (iii) 表示屯門區違泊問題嚴重，不少大型車輛會於夜間駛入公共屋邨停泊，造成噪音和安全問題。與此同時，現時於第 16、17 和 27 區有數幅用作臨時停車場用途的地皮將陸續發展，預計日後區內的停車位將更為短缺，但署方的工作計劃並未就此問題提出解決方法。此外，運輸署的其中一個工作目標是更廣泛應用智能運輸系統，而港鐵至今仍未推出預報輕鐵到站時間的手機應用程式，亦未有相關應用程式協助殘障人士的需要，故希望運輸署積極與港鐵研究有關技術。此外，他認為屯門區的小巴服務承辦商表現非常不理想；

55. 運輸署莫先生綜合回應如下：

- (i) 表示備悉部分屯門區內的主要路段經常出現擠塞，並會將意見向相關組別反映；
- (ii) 表示署方在規劃運輸服務時會考慮一籃子因素，包括乘客需求等，並會轉交有關意見予巴士鐵路科的同事跟進；
- (iii) 表示若居民代表委聘承辦商提供邨巴服務，需向運輸署申請，署方會按程序處理，而署方沒有特別要求承辦商縮減班次。此外，若邨巴服務承辦商未有按服務詳情表提供服務，例如不在指定位置上落乘客或未按指定路線提供服務，運輸署會作出跟進，並在有需要時採取執法行動，而服務承辦商有機會遭受懲處，例如停牌。如有關營辦商受到懲處，署方會要求有關服務承辦商作出安排，盡量減少對乘客造成的影響；
- (iv) 表示屯門區的小巴主要行走區內路線，例如小巴路線 43 和 44，當中部分路線會行經比較繁忙的路段如屯門鄉事會路和青山公路等，故班次較易受路面交通情況影響。當署方收到乘客的意見時，例如投訴班次不準等，會作出相應跟進和要求服務承辦商作

出解釋。運輸署亦會安排實地調查，了解其服務的實際情況。如發現其服務有不妥善之處，如班次不穩、脫班或有乘客留後，署方會與營辦商了解當中的因由並作出跟進。而屯門區部分小巴路線亦陸續引入 19 座位的新型小巴，署方會繼續鼓勵服務承辦商繼續引入 19 座位的小巴，以穩定整體班次；

- (v) 表示就委員建議設立小巴扣分制或定期滙報小巴脫班率，他會轉交有關意見予小巴政策科考慮。此外，由於小巴只設有 16 或 19 個座位，一般而言，當車輛滿座時，司機亦需開車提供服務，加上乘客對小巴的需求亦因不同時段而有所不同，故推出固定時間表甚為困難。現時小巴服務承辦商主要根據班次時間表提供服務，當中列出每個班次相距的時間，當乘客需求增加時，服務承辦商亦可因而加密班次，較固定時間表具彈性；以及
- (vi) 表示西鐵南延線是路政署的工作範疇，他會向路政署轉達有關意見。

56. 香港警務處黃立彬先生表示，警方會繼續在區內違泊黑點執法，並關注運輸署工作計劃中的改善措施。

57. 有委員表示，運輸署只概略回應了如何跟進關於小巴服務的投訴，並未說明署方如何監管小巴服務承辦商。

58. 有委員表示，運輸署的手機應用程式「乘車易」會建議乘客如何選擇交通工具，亦有提供交通服務到站時間的頁面，惟該頁面並未提供任何資訊，只轉介使用者下載九巴的手機應用程式。他建議運輸署收集各類型交通服務的資料，如巴士、小巴、輕鐵和港鐵接駁巴士的到站時間，以便市民一覽有關資訊。

59. 運輸署莫先生回應表示，運輸署有監管小巴服務的機制。一般而言，新小巴路線會獲准營運三年，並設有中期檢討，當中署方會參考乘客的投訴內容和相關數字，以及透過實地視察檢視其服務水平，及後會要求承辦商作出跟進和改善。此外，署方亦會在中期檢討中參考其他的因素，以評估該線的服務水平，例如有關路線的交通意外數據、驗車報告，以及車廂設施是否符合法例要求等，並會在收集資料後與承辦商作出跟進。若服務承辦商的表現未如理想，署方或會考慮縮短其營運年

期，甚至取消其客運營業證。署方備悉委員對小巴脫班和司機態度非常關注，但署方需了解清楚每宗個案的成因，如交通意外或司機因病缺勤等都是難以避免的情況。署方會適時與服務承辦商研究如何減低對乘客的影響，例如安排臨時班次服務。至於手機應用程式「乘車易」方面，由於有關建議需先作技術上的技究，亦須與各間公共運輸服務公司作配合，他會轉交有關意見予科技組別同事參考。

60. 有委員要求運輸署提供於屯門區內巴士站增設座位和巴士到站時間顯示屏的詳情和進展。

61. 運輸署莫先生表示，他會於會後補充有關資料。

62. 主席請運輸署考慮委員提出的意見，並適時向交委會滙報進展。

**(D) 藍地巴士站擴闊上蓋事宜**  
**(交委會文件 2018 年第 34 號)**  
**(運輸署的書面回應)**

63. 主席表示，九巴於會前提交了書面回應，秘書處已於 5 月 16 日將有關的書面回應分發予各委員。

64. 文件第一提交人表示，每天早上有不少乘客在藍地巴士站（往九龍方向）候車，包括藍地村、屯門新村、桃園圍、綠怡居和豫豐花園的居民，故建議九巴考慮擴闊該處的巴士站上蓋。

65. 九巴楊晉璋先生表示，九巴共有三條全日路線停經該站，包括 53、63X 和 68A，另外亦有四條路線於早上繁忙時間於該處提供服務，包括 258A、258P、960P 和 960X，而 261P 會於下午繁忙時間途經該站。由於該巴士站的上蓋闊 1.5 米，已達到認可巴士站上蓋的闊度上限，故九巴未能進一步擴闊該上蓋，但九巴會研究進一步延長該上蓋的可行性。

66. 文件提交人表示，他不反對九巴延長該上蓋，惟他認為該上蓋的闊度不足 1.5 米。

67. 九巴楊先生回應表示，九巴將派員量度有關上蓋的闊度，並會研究能否擴闊或延長該上蓋，如有需要，會向運輸署提交申請。

68. 主席請九巴直接與當區議員跟進有關事宜。

**(E) 關注順達街道路安全事宜**

**(交委會文件 2018 年第 35 號)**

69. 文件第一提交人表示，順達街不時有違泊車輛，更於 2018 年 3 月發生致命交通意外，故他已要求運輸署和警方作出改善。他指運輸署已於順達街進行交通改善工程，如加劃雙黃線，而警方亦已加強打擊違泊車輛。他另建議運輸署於順達街加劃「慢駛」等路標，長遠並應考慮擴闊該處的行人路，保障道路使用者的安全。

70. 運輸署吳浩樑先生回應表示，運輸署於 2018 年 4 月 24 日與當區議員和相關村代表到順達街實地視察，研究改善該處的道路設計，以保障行人和行車安全。短期措施方面，運輸署已向路政署發出施工紙，以改善豪庭居和富澤豪庭附近的兩個行人過路處，當中包括增設杆、加劃雙黃線和增設「慢駛」路標，有關工程已於 5 月上旬完成。中長期措施方面，署方會積極考慮擴闊雙黃線的範圍，以減少停留在順達街的車輛數目，為行經該處的駕駛人士提供一個更清晰的視野。長遠而言，署方會研究擴闊該處的行人路。

71. 有委員表示，此文件的第三點建議是「要求經常有車輛違泊」，她相信這是手民之誤，並估計原意是要求政府監察該處的違泊情況。她同意該處時常有違泊車輛，故要求運輸署和警方積極跟進有關問題。

72. 文件第一提交人感謝上述委員的提醒，並建議轉交此議題至屯門區內交通問題工作小組跟進。

73. 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。

**(F) 改善大興街紅綠燈過路處水浸問題**

**(交委會文件 2018 年第 36 號)**

74. 文件第一提交人表示，大興街一號紅綠燈附近位置經常出現水浸，但路政署指有關改善工程涉及巴士改道和影響輕鐵服務，故詢問署方有關工程的進展。

75. 路政署吳梵先生表示，署方早前已前往上址實地視察，並得悉該過路處附近有低窪位而積水。署方已安排承建商改善該處的路面，以疏導積水。由於施工位置在輕鐵保護區附近，承建商已向港鐵申請施工許

可證。署方會於工程完成後，繼續留意該處的去水情況，並會於日後的定期巡查時加強清理該處的集水溝。

76. 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。

**(G) 要求推出跨專營巴士聯通月票**  
**(交委會文件 2018 年第 37 號)**

77. 九巴及城巴分別於會前提交了書面回應，秘書處已於 5 月 10 日將有關的書面回應分發予各委員。

78. 文件第一提交人表示，轉乘站運作多年，乘客一直渴望巴士公司推出跨巴士公司聯通月票或跨巴士公司轉乘優惠，惟至今只有九巴應議會要求推出月票。城巴有限公司（下稱「城巴」）於書面回應中指該公司因財務狀況而暫不考慮題述建議，他認為各間巴士公司因自身營運情況而需詳細考慮實屬無可厚非，但運輸署應從市民角度出發，並為居民爭取更便捷、安全和便宜的運輸服務。他亦建議巴士公司考慮參考港鐵的票價優惠，例如推出不同形式的月票。

79. 九巴楊先生表示，九巴於 2018 年 3 月推出月票，適用於全港共 400 條路線，包括常規路線、馬場線、通宵線、口岸線和假日特別線，跨巴士公司聯營的過海路線亦適用於九巴月票。乘客可使用月票乘搭九巴的任何班次，以及九巴的聯營班次。九巴亦已在網上列出了聯營巴士路線的行駛時間表，並於所有巴士車頭貼上九巴標記，以便乘客識別。

80. 城巴林志強先生表示，由於城巴正面對財務問題和其他不明朗的經營因素，故城巴需待有關情況過去後才可研究推出月票或其他形式優惠的可行性。因此，城巴現階段沒有任何推行月票或聯通月票的計劃。

81. 有委員表示，運輸署長遠應促成各間專營巴士公司提供聯通月票，方便乘客選乘不同巴士路線。

82. 運輸署張先生表示，專營巴士服務與其他公共運輸服務均是由私人營辦商按商業原則提供，而政府的角色是鼓勵巴士公司在確保能維持適當和有效率的服務下，因應營運情況和社會經濟環境，盡可能調低收費，為乘客提供更多票價優惠。各間專營巴士公司路線網絡不同，其面對的營運環境及財務狀況亦不一樣，因此是否提供月票或推出聯通月

票，應由巴士公司自行決定。運輸署會繼續鼓勵他們提供更多車費優惠。

83. 主席請有關部門考慮委員的意見。

**(H) 要求清理輕鐵路沿線雜草**  
**(交委會文件 2018 年第 38 號)**

84. 主席歡迎港鐵助理公共關係經理一對外事務林圓女士出席會議。

85. 文件第一提交人表示，輕鐵沿線路軌雜草叢生，故要求港鐵加強清理，以免滋生蚊蟲和阻礙車長視線。他另詢問港鐵日常清理雜草的程序。

86. 有委員表示，港鐵會定期修剪輕鐵路軌的雜草，惟雨季將至，港鐵應加密清理次數。

87. 港鐵林女士表示，港鐵會定期進行樹木修剪和除草工作，以保持輕鐵運作安全和環境衛生，並會因天氣情況和季節而調整除草次數，例如於雨季加密清理次數，以免阻礙車長的視線。如非港鐵的管理範圍有雜草和樹木影響輕鐵的運作安全，港鐵會通知相關部門或機構盡快跟進。若情況非常緊急，港鐵亦會按程序自行清理。

88. 有委員表示，輕鐵建生站的行人過路處有不少雜草，或會阻礙車長和行人的視線，要求港鐵跟進。

89. 有委員表示，輕鐵新圍站至石排站沿線路軌長滿雜草，即使港鐵加密除草，雜草於短時間內又重新長出，成為老鼠或蛇的匿藏位置，故她建議港鐵考慮以石屎或石卵將有關路段填平，杜絕雜草叢生的情況。

90. 主席請港鐵考慮有關建議，並請委員按需要自行與港鐵聯絡。

**(L) 要求港鐵交代最新票價調整措施**  
**(交委會文件 2018 年第 39 號)**

91. 文件第一提交人表示，港鐵較早前透過新聞稿宣布將按票價可加可減調整機制調升票價，她認為加價將對市民構成壓力，故要求港鐵考慮凍結票價。

92. 有委員表示，港鐵幾乎每年加價，唯獨去年未有調高收費，故認為這是「有加無減機制」。她要求港鐵檢討票價可加可減機制的計算方法。

93. 港鐵林女士表示，現行的票價調整機制是公開、客觀和具透明度的機制。按現行機制，票價調整與經濟情況和工資水平掛鉤。政府統計處在 2018 年 3 月 27 日公布運輸業去年的名義工資指數的按年升幅，經計算本年度的通脹指數及額外扣減 0.6 個百分點，故港鐵得出本年度的票價調整幅度為 3.14%。而港鐵亦與政府提前在 2017 年檢討有關機制。檢討過程中，港鐵亦充份諮詢不同持份者的意見。其後，港鐵亦將會推出一系列措施，務求惠及乘客，包括（a）在現行票價調整機制以外承諾額外提供 0.6% 特別調減，直至 2022—23 年；（b）港鐵會按「分享利潤機制」及「服務表現安排」撥出款項，用作車費回贈，扣減乘客每程車費。使用八達通的乘客每程可享 3% 車費回贈，而回贈期每年最少六個月；（c）2018 年第二季起，使用八達通的乘客轉乘 500 條專線小巴可享三毫子轉乘優惠；因此，使用八達通的乘客於 2018 年內的乘車開支不會有實則上調。此外，港鐵每年均恆常為不同乘客群繼續提供乘車優惠，包括小童、學生、長者和合資格殘疾人士等等。2017 年就為乘客提供超過 26 億元的恆常車費優惠。她續表示，車費收入始終是港鐵的重要收入來源，而港鐵投入服務近 40 年，在維修保養和更新資產的支出不斷上升，例如 2017 年已動用超過 80 億元提升服務水平，包括（a）使用超過 33 億元提升信號系統；（b）投資超過 7 億元購買 40 輛輕鐵車卡，當中有 10 輛輕鐵車卡將用作擴充車隊；（c）更新市區線的列車；以及（d）更換車站空調冷卻裝置。

94. 文件第一提交人表示，雖然港鐵提供不同優惠和車費回贈，但加價仍非市民所願，故她希望港鐵繼續提供不同票務優惠，並考慮於本年度凍結票價。

95. 有委員表示，港鐵的票價加幅遠超市民的工資增幅，而港鐵在加價之餘，卻未有同時提升其服務水平。輕鐵路綫 505、507、614 和 615 等班次不足，而屯門、元朗和天水圍的人口不斷上升，港鐵卻未有即時改善服務，未來亦只會增加 10 輛輕鐵車卡，杯水車薪。她認為港鐵每年盈餘甚豐，財政穩健，理應肩負社會責任及提升服務水平，故要求港鐵考慮凍結本年度的票價。

96. 主席請港鐵考慮凍結本年度的票價。

**(M) 要求擴闊田景輕鐵站月台**

**(交委會文件 2018 年第 40 號)**

97. 文件第一提交人表示，屯門西北區輕鐵站的使用人次接近三萬，但輕鐵田景站的面積不大，而建生邨附近將有兩個新屋苑落成，預計日後輕鐵田景站的人流將進一步增加，建議港鐵擴闊有關月台。

98. 有委員表示，同意輕鐵田景站有需要擴闊，而且該站附近有部分屬於港鐵的閒置土地，故要求港鐵考慮有關建議。

99. 港鐵林女士表示，港鐵會留意所有月台的使用量及社區發展，並採取各項措施以理順客流，例如在屯門站和兆康站等較繁忙的月台安排助理，協助維持秩序。而田景站的三個月台在早上繁忙時間高峰期尚有充足空間供乘客候車，港鐵會密切留意其使用情況，並適時推行改善措施。

100. 有委員表示，該站附近將有兩個新屋苑落成，港鐵不應待月台不敷應用時才考慮擴闊，而且對候車乘客而言，該站已非常擠逼，故希望港鐵再次考慮題述建議。

101. 主席請港鐵考慮上述建議。

**(N) 要求檢討《香港規劃標準與準則》私家車車位比率**

**(交委會文件 2018 年第 41 號)**

102. 主席表示，規劃署及運輸署已於會前提交了書面回應，秘書處分別於 5 月 10 日及 5 月 16 日將有關的書面回應分發予各委員。

103. 文件第一提交人表示，香港的停車位供應來自私人樓宇的停車場，而根據《香港規劃標準與準則》，發展商須為每六至九個單位提供一個私家車停車位，但發展商一般而言只會剛好提供滿足法定要求的車位數目，以免減少可興建的樓宇面積。與此同時，近年全港汽車數量增長了 46%，而同期的停車位數量只增加了 9%，以致違泊問題非常嚴重。因此，她希望有關部門提高《香港規劃標準與準則》住宅單位與車位的比例，並建議政府興建多層公眾停車場。

104. 有委員表示，同意政府興建綜合服務大樓時要善用空間，除提供社會服務外，亦應提供公眾停車位。此外，發展商在興建私人樓宇項目

時，須按政府已批出的條件提供一定數量的車位，故議會不應要求發展商漠視政府要求而提供更多或更少停車位。他另同意政府應在屯門區內興建公眾停車場。

105. 主席建議有關部門在三聖邨附近興建多層停車場，並請相關部門考慮上述意見。

**(O) 盡快興建青山公路行人天橋（三聖）升降機或電梯工程**  
**（交委會文件 2018 年第 42 號）**

106. 身兼文件第一提交人的主席表示，路政署已於會前提交了書面回應，秘書處已於 5 月 10 日將有關的書面回應分發予各委員。他續指，交委會於 2013 年 9 月 13 日同意路政署於橫跨青山公路近三聖邨的行人天橋加建升降機，有關工程原定於 2016 年開展，惟因青山公路擴闊工程司法覆核案件而未能施工。主席認為加建無障礙設施屬民生事務，當局應盡快開展有關工程，以回應居民多年來的訴求。

**VI. 報告事項**

**(A) 工作小組報告 – 截至 2018 年 4 月 30 日的工作小組進展報告**  
**（交委會文件 2018 年第 43 號）**

***屯門對外交通工作小組***

107. 委員省覽文件。

108. 有委員表示，屯門東南區前往藍田的部分邨巴服務已停辦，故安定邨和兆麟苑的居民紛紛轉乘 62X 前往東九龍一帶，令有關服務供不應求，故再次要求運輸署考慮將 62X 擴展為全日服務。

109. 運輸署莫先生表示，署方一直關注早上繁忙時間的乘車需求，並已增加 62X 的班次。署方會密切留意有關服務水平。

110. 有委員表示，62X 加密班次後仍未能滿足該區的乘車需求，故再次要求運輸署擴展 62X 為全日服務。

111. 主席請運輸署和巴士公司研究有關建議。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***

112. 委員省覽文件。

113. 沒有委員提出意見，主席宣布通過上述工作小組報告。

**改善屯門區行人天橋設施工作小組**

114. 委員省覽文件。

115. 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 44 號)**

116. 委員省覽文件。

**VII. 其他事項及下次會議日期**

117. 有委員表示，她透過新聞得知九巴在部分巴士增設紅外線感應器，以顯示上層座位數目。若日後推出不同改善措施，她希望九巴可盡快通知議員。

118. 主席請九巴適時向交委會報告。

119. 九巴楊先生表示，有關裝置仍在測試當中，九巴會於稍後向委員報告有關詳情。

120. 議事完畢，會議於下午 1 時 03 分結束。下次會議定於 2018 年 7 月 6 日（星期五）上午 9 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2018 年 6 月 8 日

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/18

## 「人人暢道通行」計劃

### 屯門區議會轄下 交通及運輸委員會

#### 橫跨鳴琴路近仁愛堂陳黃淑芳紀念中學的行人天橋 (結構編號：NF196)

#### 加建升降機建議

1

## 「人人暢道通行」計劃

- 路政署曾於2017年1月13日，就「下一階段計劃」諮詢委員會，而委員會亦已於2017年5月12日選出以下3條行人通道作為下一階段的推展項目：
  - a. 橫跨湖景路近兆禧苑商場的行人天橋 (結構編號NF98)；
  - b. 橫跨鳴琴路近仁愛堂陳黃淑芳紀念中學的行人天橋 (結構編號NF196)；以及
  - c. 橫跨鳴琴路近寶田邨的行人天橋 (結構編號NF342)。
- 路政署已在2017年9月委聘顧問，為上述加建工程進行技術可行性研究。而顧問亦已就行人天橋NF196的初步設計提出建議。

2

## 擬建工程

3

## 擬建工程 – 1號升降機

### 現時情況

### 升降機的模擬完成圖

位置圖

4

## 擬建工程 – 2號升降機

### 現時情況

### 升降機的模擬完成圖

位置圖

5

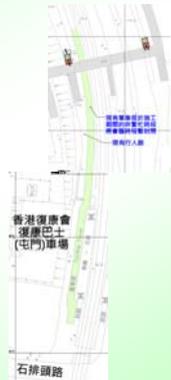
## 施工安排

- 建造升降機的主要工序為搬遷受影響的地下管線，建造地基、建造升降機塔結構，安裝升降機及測試，及其他相關的的道路及機電工程。
- 在施工期間，我們會按工程需要實施臨時交通安排，圍封現有的行車道及行人道，以進行施工。
- 有關的臨時交通安排會按《道路工程的照明、標誌及防護工作準則》及其他相關的標準設計及實施，以保障公眾安全。

6

## 施工安排

- 1號升降機在輕鐵路軌旁加建，工程車輛無法在鳴琴路北行線，裝卸建造物料及機械。
- 需在非繁忙時間短暫實施臨時交通安排，工程車輛經石排頭路及鳴琴路的交界處，取道石排頭路至1號升降機的一段約150米長的單車徑進出工地。
- 受影響的單車徑亦需在期間臨時封閉。騎單車人士在經過該段單車徑時須下車，使用相鄰的行人路。



7

## 徵詢意見

歡迎各委員提供意見

多謝

8

## 進度 – 前期勘測工作



9