

屯門區議會
2016-2017 年交通及運輸委員會
第七次會議記錄

日期：2017 年 1 月 13 日（星期五）

時間：上午 9 時 30 分

地點：屯門區議會會議室

出席者		出席時間	離席時間
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, 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 10:57
陶錫源先生, MH	屯門區議員	上午 9:33	上午 11:33
朱耀華先生	屯門區議員	上午 9:33	上午 11:33
江鳳儀女士	屯門區議員	上午 9:30	下午 1:49
黃麗嫦女士	屯門區議員	上午 9:38	會議結束
何杏梅女士	屯門區議員	上午 9:45	會議結束
林頌鎧先生	屯門區議員	上午 9:38	會議結束
徐 帆先生, MH	屯門區議員	上午 9:30	上午 10:17
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 10:07	上午 11:07
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 11:38	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 9:30	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 9:30	上午 11:48
葉俊遠先生	增選委員	上午 9:30	上午 11:49
賴于樂先生	增選委員	上午 9:30	下午 12:59
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

吳偉強先生	路政署總工程師 1/主要工程
柯芳華女士	路政署高級工程師 1/暢道通行
林慧賢女士	路政署工程師 6/暢道通行
黃澧嫻女士	政府產業署高級產業經理（租售編配）項目及特別任 務
林偉強先生	萬利仕（亞洲）顧問有限公司董事（工程部）
林 圓女士	香港鐵路有限公司助理公共關係經理－對外事務
梁領彥先生	九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（策劃及發展）

列席者

莫家聲先生	運輸署高級運輸主任/屯門
劉家健先生	運輸署工程師/屯門中
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
楊晉瑋先生	九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（車務）
龔樹人先生	城巴有限公司營運貳部經理
潘振剛先生	龍運巴士有限公司襄理（車務）
陳凱庭女士	民政事務總署屯門民政事務助理專員（二）

缺席者

吳觀鴻先生	屯門區議員
陳有海先生, BBS, MH, JP	屯門區議員

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」）第七次會議。

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 2016 年 11 月 18 日舉行的第六次會議的會議記錄

4. 主席表示，2016 年 11 月 18 日的交委會會議曾討論「要求收回 B3 系列巴士路線經營權」的議題，他草擬了一封致城巴有限公司（下稱「城巴」）的信件，除反映委員的訴求外，亦要求更換出席會議的城巴代表。若委員對信件內容沒有意見，他會請秘書處於稍後發出上述信件。

（由於信件內容與出席會議的城巴代表相關，城巴代表於討論此事宜時暫時避席。）

5. 委員就信件內容提出以下的意見：

- (i) 表示無須修改信件內容，同時認為不應在會議討論信件內容，而應由主席決定有關內容便可；
- (ii) 表示城巴代表只是反映公司立場，故信件內容只需表達交委會的意見及理據，不宜批評出席會議的代表；
- (iii) 表示交委會會議有政府部門及其他巴士公司代表列席，在會議上討論個別信件內容並不合適；以及
- (iv) 表示同意刪除信中涉及批評城巴代表的字句。

6. 主席表示，他會按委員的意見適當修改信件內容，並會透過秘書處發出信件。

秘書處

（會後補註：有關信件已於 2017 年 1 月 20 日發出。）

7. 沒有委員提出修訂建議，主席遂宣布通過題述的會議記錄。

IV. 續議事項

(A) 盡快籌劃屯門經赤鱗角連接路至東涌、機場、澳門及珠海等地的道路和交通運輸網絡

（交通及運輸委員會第四次會議記錄第 6 至 13 段、第五次會議記錄第 6 至 14 段及第六次會議記錄第 6 至 17 段）

8. 主席表示，交委會於 2016 年 11 月 18 日第六次會議上續議此項議

題，並同意於是次會議再續議有關事宜，以及要求運輸署就屯門至赤鱸角連接路提交詳細的公共交通服務規劃。

9. 運輸署莫家聲先生表示，屯門至赤鱸角連接路工程預計最快於明年尾竣工，會留意工程會否延期。署方規劃組正跟進其交通服務安排，惟現時尚未有成熟方案可提交區議會。署方備悉委員對此項議題的關注，將會記錄委員提出的建議，以供相關組別考慮。

10. 主席表示，即使署方未能提供屯門至赤鱸角連接路的全盤交通計劃，但仍應向委員交代初步規劃方向，包括連接屯門至東涌的巴士路線數目和車位數目等。他請運輸署交代有關的初步資料。

11. 運輸署莫先生回應表示，關於港珠澳大橋的過境安排及交通配套，署方邊境組代表於上次會議曾交代有關詳情，委員亦可參考署方於2016年3月發出的諮詢文件。另外，屯門至赤鱸角連接路的巴士路線規劃仍處於規劃階段，歡迎委員給予意見。

12. 主席表示，運輸署應盡早規劃屯門至赤鱸角連接路的公共運輸服務，不應待連接路即將開通時才開始計劃。

13. 有委員表示，交委會於上次會議要求運輸署提供屯門至赤鱸角連接路的公共運輸服務規劃，但事隔兩個月，署方仍沒有明確回覆。事實上，屯門至赤鱸角連接路預計明年落成，署方僅餘一年多時間準備相關方案，故建議署方盡快提交有關規劃。另外，他查詢日後屯門往來機場的巴士路線會否改經屯門至赤鱸角連接路。

14. 運輸署莫先生回應表示，一般而言，署方會盡量善用新基建項目提升整體交通運輸服務，屯門區巴士路線將來會否途經屯門至赤鱸角連接路屬於有關規劃的一部分。由於署方現階段正收集意見，故暫未能提供有關資料，署方希望在屯門至赤鱸角連接路開通前再諮詢委員。

15. 主席希望運輸署可於下次會議回應委員提出的建議。

16. 委員提出其他的意見及查詢如下：

(i) 表示運輸署應盡早與巴士公司及運輸團體討論屯門至赤鱸角連接路的交通運輸安排，亦應按需要邀請署方的巴士發展科代表出席會議，以交代詳情。此外，交委會稍後將討論來年的巴士路線計劃，若該計劃可涵蓋上述連接路的交通配套，委員會便可有更多時間討論；相反，若接近屯門至赤鱸角接連路開通前才討論，則恐為時已晚；

(ii) 表示運輸署的回應千篇一律，此項議題已續議多次，運輸署至今仍未能交代有關方案，令人難以接受。屯門至赤鱸角連接路對屯門區往來機場擔當重要角色，署方應就其交通運輸規劃與委員詳

細討論及聆聽地區意見。另外，有關部門曾指出，屯門區現時的交通規劃可應付至 2026 年的交通流量，但皇珠路等路段的交通情況已漸趨惡劣，而討論多年的屯門西繞道至今仍未落實走線。因此，運輸署應該更積極處理屯門區的交通問題，並交代何時提供屯門至赤鱗角連接路的交通規劃；

- (iii) 表示運輸署的巴士路線計劃未必涵蓋上述連接路的交通配套，建議續議此項議題；
- (iv) 要求運輸署在下次會議交代屯門至赤鱗角連接路交通規劃的初步方向，例如屯門區巴士路線會否途經該路段等。如運輸署連初步資料也未能交代，將影響議事效率；
- (v) 表示路政署已有屯門西繞道初步定案，要求有關部門下次會議就此詳盡報告。另外，龍富路和皇珠路已逐漸飽和，此問題更影響到震寰路和鳴琴路。因此，屯門西繞道在疏導屯門區內交通擠塞問題上擔當關鍵角色。原本預計屯門西繞道在 2018 或 2019 年開通，可惜其走線至今仍未落實；以及
- (vi) 表示震寰路和鳴琴路的交通擠塞問題嚴重，要求運輸署及有關部門正視問題。

17. 路政署廖興華先生回應表示，由於屯門西繞道工程由其他組別負責，署方將於會後再作補充，並於下次會議提交初步資料。

18. 主席總結表示，下次交委會會議將續議此項議題，並請運輸署派巴士發展科代表出席會議，屆時將一併討論來年巴士路線計劃及屯門至赤鱗角連接路的交通規劃。另外，他請秘書處邀請負責屯門西繞道工程的路政署代表出席下次會議，以便跟進討論。

運輸署、
秘書處

(B) 在行人通道加建上蓋

(交通及運輸委員會第五次會議記錄第 14 至 23 段及第六次會議記錄第 18 至 23 段)

19. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應（參看席上派發文件第 1 號），署方已收集工程建議人對各個方案的走線圖的意見，並正與路政署進行初步評估，在適當的時候會向委員會匯報進度。

20. 運輸署劉家健先生表示對署方的書面回應沒有補充。

21. 有委員指出，署方並未在回應文件夾附各個建議方案的走線圖，委員難以給予意見。

22. 秘書指出，秘書處於 2016 年 12 月中旬按運輸署的要求，將署方就各個行人通道上蓋建議所草擬的設計圖轉交工程建議人，以確認有關的

走線。運輸署詳細研究有關建議後，會將方案提交交委會討論。

23. 主席表示，由於有關建議方案眾多，建議先選擇人流較多的路段，並以抽籤形式決定最終施工項目。

24. 有委員表示，鑑於運輸署仍在研究各個建議方案，應待署方完成研究後，才決定如何選擇最終施工項目。

25. 屯門民政事務助理專員（二）陳凱庭女士補充表示，由於運輸署須就各個行人通道上蓋的建議地點進行人流統計，而有關統計須避開聖誕節及農曆新年等高人流時段，故此署方需要較多時間進行研究。待完成研究後，署方會將有關資料呈交交委會，以供討論並選出最終施工的項目。

26. 主席總結表示，下次交委會會議將續議是項議題。

(C) 要求現時屯門至落馬洲管制站的通宵小巴服務延長至全日服務
（交通及運輸委員會第六次會議記錄第 35 至 41 段）

27. 主席表示，運輸署已安排於本年 1 月 23 日前往有關地點進行實地視察。

28. 運輸署莫先生表示，運輸署已聯絡邊境組及落馬洲管制站的政府部門一同進行實地視察，歡迎各委員參與。

29. 主席總結表示，交委會將於下次會議續議是項議題。

V. 討論事項

(A) 「人人暢道通行」計劃的下一階段
（交通及運輸委員會文件 2017 年第 1 號）

30. 主席歡迎路政署總工程師 1/主要工程吳偉強先生、高級工程師 1/暢道通行柯芳華女士、工程師 6/暢道通行林慧賢女士、萬利仕（亞洲）顧問有限公司董事（工程部）林偉強先生出席會議，並請署方簡介計劃內容。

31. 路政署吳先生簡介題述計劃內容（詳見附件一）。

32. 主席總結表示，由於上述計劃涉及 27 個建議，議員未必熟悉所有建議地點的位置，故建議轉交此項議題至屯門區內交通問題工作小組詳細討論。

屯門區內交通
問題工作小組

(B) 要求改善置樂橋設施，加建扶手電梯
（交通及運輸委員會文件 2017 年第 2 號）

33. 主席表示，路政署於會前提交了書面回應，秘書處已於本年 1 月 11

日將有關的書面回應分發予各委員。主席續指出，是次討論文件曾提交2016年11月25日舉行的環境、衛生及地區發展委員會(下稱「環委會」)會議討論，鑑於文件只有通風設施的改善建議與環境衛生相關，環委會當時只跟進了該部分，而其他部分及委員就此項目提交的動議及修訂動議則交予交委會跟進討論。因此，是次會議將集中討論文件中通風設施以外的部分，即(i)於置樂橋兩邊樓梯位置加建扶手電梯；(ii)加強升降機的保養，以減少故障；(iii)改於人流較少的晚間進行升降機維修，以減低影響；以及(iv)加建斜道。

34. 文件提交人提出以下意見：

- (i) 表示此項議題曾在環委會討論，但因職權問題而轉交交委會跟進。他認為在環委會或交委會討論並不重要，只要能夠改善置樂橋設施便可；
- (ii) 表示置樂橋附近有不少住宅，居民出入均需行經這天橋，故人流頗高。置樂橋現有的升降機經常發生故障，而且不少街坊習慣攜帶手拉車出入，以致升降機十分擠迫。委員曾就此情況提出不少改善建議，包括加劃地線協助居民排隊、加建斜道，以及在非繁忙時段維修升降機等，但均不獲政府回應；
- (iii) 表示明白政府部門各有不同的工作範疇，例如加劃地線可能牽涉房屋署、天橋設施涉及路政署，而升降機維修則由其他技術部門負責等，因此政府各部門應加強協調，盡快改善民生問題；以及
- (iv) 表示由於交委會議程較多，建議轉交工作小組詳細討論此項議題，並要求有關部門委派主要官員出席會議，直接回應地區訴求。

35. 主席表示，於置樂橋加建升降機的可行性不大，委員應從加建扶手電梯的方向討論。

36. 有委員表示，由於有委員就此文件提出動議，故應先處理有關動議。

37. 主席回應表示，委員可先向政府部門表達意見，然後再按程序處理有關動議。

38. 委員就議題提出以下的意見：

- (i) 表示已跟進此議題多年，更曾於東南分區委員會和房屋署的屋邨管理諮詢委員會討論此議題，惟政府部門均未有積極回應，故建議成立非常設工作小組集中研究改善置樂橋設施；
- (ii) 表示他於置樂橋興建前進行的諮詢已要求同時加建升降機、扶手電梯及樓梯，可惜未被政府採納。現時若加裝扶手電梯，地點方

面可考慮兆麟苑及安定邨方向。若在置樂花園方向增設，或需改建現有的樓梯。至於天橋管理方面，政府不應在早上 9 時或下午 4 時等繁忙時間維修升降機。他建議由工作小組跟進此項議題；

- (iii) 表示除當區居民外，屯門其他地區的居民也經常使用置樂橋，但至今仍未有部門統籌改善置樂橋設施，故此他建議成立非常設工作小組詳細跟進此項議題；
- (iv) 指出由於需遷就其他工程項目，置樂橋最終沒有興建斜道而改為加建升降機，惟該升降機容量細，通風差，又經常出現故障，對居民造成不便。委員在 2012 至 2013 年先後在環委會、交委會及屯門對外交通工作小組跟進此議題，惟相關政府部門未有回應地區訴求，由於此議題曾經由屯門對外交通工作小組跟進，但沒有進展，故建議成立非常設工作小組專責跟進，並由非當區議員擔任召集人；
- (v) 表示成立非常設工作小組或由屯門區內交通問題工作小組跟進此項議題皆可。非常設工作小組可集中討論此議題，惟有關部門必須承諾出席會議，亦不應單以「研究」作為回應。他建議為非常設工作小組訂立時限，限期後將議題轉交屯門區內交通問題工作小組繼續跟進；
- (vi) 表示置樂橋位處多個屋苑之間，是不少街坊前往置樂街市的必經之路。區議會於 2009 年開始研究改善置樂橋設施，並於 2013 年 11 月實地視察該處的升降機，惟置樂橋的設施及管理問題叢生，例如升降機的維修時間對居民造成不便。若成立非常設工作小組，須先訂立其職權範圍及工作方向，並應考慮日後在跟進上如何與現有的工作小組銜接。他期望相關部門均能委派代表出席會議，共同研究如何改善置樂橋設施；以及
- (vii) 表示置樂橋落成後，問題便不斷湧現，故應逐步解決有關問題。她認為若交由屯門區內交通問題工作小組跟進此項議題，針對性不足，同意成立非常設工作小組集中研究改善置樂橋設施。

39. 主席表示，不論有關動議的內容如何，他同意成立非常設工作小組跟進此項議題。

40. 有委員表示，既然委員一致同意成立非常設工作小組，建議撤銷有關動議。

41. 主席回應表示，現將按程序處理有關動議，他建議不論表決結果如何，照樣成立非常設工作小組跟進此議題。

42. 有委員表示，若全體出席委員一致同意，便可撤銷有關動議。由

於所有委員一致同意成立非常設工作小組，現應選出小組召集人。

43. 有委員表示，按會議常規，有動議便須處理。

44. 主席回應表示，若全體出席委員一致同意，便可撤銷有關動議。若有任何委員反對，則須按程序處理動議。

45. 有委員表示，主席應先問動議人會否撤銷其動議，再徵詢全體在席委員的意見。

46. 秘書表示，根據會議常規第 22 條，任何動議除非獲得議員的一致同意，否則不得撤銷。就此項議題而言，現有一個動議、一個修訂動議及就修訂動議提出的修訂，如委員一致同意全部撤銷，便無須再作處理。

47. 有委員表示反對撤銷有關動議。

48. 主席表示，由於有委員反對撤銷動議，現將處理有關動議。

49. 有委員表示，就修訂動議提出的修訂，與修訂動議及原動議的立場並不一致，查詢主席將如何處理。

50. 主席表示，將按程序逐一處理有關動議。根據會議常規的規定，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）。之後，動議（不論是否須作出修訂）才可提交委員會投票表決。就是次議題提出的動議和修訂動議分別載於文件的附件二及附件三。此外，秘書處於會前收到委員就修訂動議提出的修訂，並已於本年 1 月 12 日分發予各委員。他請秘書讀出動議和兩個修訂動議的內容，並講解有關表決程序。

51. 秘書表示，此文件共提出一項動議、一項修訂動議及一項就修訂動議提出的修訂。

動議

「鑑於路政署和相關政府部門在上屆區議會，3 年來一直沒有積極回應公眾要求，在置樂橋加建行人扶手電梯或斜道等改善措施，本委員會應成立非常設的工作小組，積極跟進爭取置樂橋能儘速加建扶手電梯及其他有效的改善設施。」

修訂動議

「鑑於路政署和相關政府部門自開通置樂橋後，議會上要求加建行人扶手電梯或斜路等改善措施仍未有任何成果，本委員會應成立非常設的工作小組，跟進置樂橋儘速加建扶手電梯及其他有效的改善設施。」

就修訂動議提出的修訂

「鑑於置樂橋啟用後，議會要求加建行人扶手電梯或斜路等改善措施仍未獲路政署等部門正面回應，本委員會應於屯門區內交通問題工作小組繼續討論，跟進置樂橋儘速加建扶手電梯及其他有效的改善設施，並派主要負責官員出席會議。」

52. 秘書解釋有關表決程序：

- (i) 委員須先決定是否接納就修訂動議提出的修訂，有必要時可以投票決定。如沒有委員反對，或投票後大多數委員決定接納有關修訂，交委會將就此經修訂後的修訂動議進行表決，若此項經修訂後的修訂動議獲表決通過，便無須處理修訂動議及原動議；
- (ii) 若委員不接納或最終否決就修訂動議提出的修訂，交委會便須處理修訂動議。委員須先決定是否接納有關修訂，有必要時可以投票決定。如沒有委員反對接納，或投票後大多數委員決定接納有關修訂，交委會將就此經修訂後的動議進行表決，若此經修訂後的動議獲通過，便無須處理原動議；以及
- (iii) 若就修訂動議提出的修訂及修訂動議皆不被接納或被否決，交委會將就原動議進行表決。

53. 有委員表示不接納就修訂動議提出的修訂，因原動議和修訂動議均要求成立非常設工作小組，就修訂動議提出的修訂則要求將此議題交由屯門區內交通問題工作小組跟進，與原動議和修訂動議的原意背道而馳。根據會議常規，這項就修訂動議提出的修訂並不成立，否則需要否決原動議。

（主席於此時宣布休會五分鐘。）

54. 有委員表示，他與就修訂動議提出修訂的動議人溝通後，認為不論成立非常設工作小組或由屯門區內交通問題工作小組跟進此議題，委員均希望可盡快改善置樂橋設施，並希望各部門派員出席會議。故此，有關動議人及和議人願意撤銷就修訂動議提出的修訂。

55. 主席表示，委員均旨在盡快改善置樂橋設施，故建議撤銷動議、修訂動議及就修訂動議提出的修訂，同時成立非常設工作小組。

56. 由於在席委員未有提出反對，主席宣布撤銷上述動議及相關修訂，並邀請委員提名非常設工作小組召集人一職的人選。

57. 主席及副主席分別獲提名為工作小組的召集人，但有委員表示由後者擔任召集人更為理想。

58. 主席表示不接受提名。

59. 副主席表示接受提名，並承諾會持平地擔任召集人。他指自己了解置樂橋的現況，希望各委員給予信心。

60. 委員就提名事宜提出進一步意見如下：

- (i) 認為委員跟進改善置樂橋設施多年仍未有進展，現時終於成立非常設工作小組跟進，小組召集人一職應由主席擔任；
- (ii) 表示既然主席已表示不接受提名，便不應再提名他；
- (iii) 表示應由非當區議員擔任工作小組的召集人，並提名江鳳儀議員；以及
- (iv) 表示委員無須就提名召集人爭論，必要時可投票選出召集人。

61. 主席重申不接受提名，但表示會列席非常設工作小組的會議。

62. 主席總結表示，副主席將擔任有關工作小組的召集人。他建議把工作小組命名為「改善置樂橋設施工作小組」，職權範圍為研究改善置樂橋設施。由於非常設工作小組的任期不可超過八個月，他亦建議上述工作小組的任期由即日起至 2017 年 9 月 12 日為止。

63. 由於沒有委員提出反對，主席請秘書處發信邀請各委員加入剛成立的非常設工作小組，並呼籲委員踴躍參與工作小組的工作，以及依時出席有關會議。

秘書處

（會後補註：秘書處已於本年 1 月 13 日發信邀請交委會委員加入「改善置樂橋設施工作小組」。）

(C) 要求在紫翠花園增設巴士站

（交通及運輸委員會文件 2017 年第 3 號）

64. 文件提交人表示，雖然鍾屋村附近已設有巴士站，但若於紫翠花園增設巴士站，將會為紫翠花園及和平新村的居民帶來更多方便。他希望與運輸署一同到該處實地視察，研究加設巴士站的可行性。

65. 運輸署莫先生回應表示，署方曾到現場實地視察，紫翠花園與鍾屋村巴士距離約 200 米，僅需步行兩分鐘。如有需要，署方樂意與當區議員到上址視察，以便跟進此項議題。

66. 主席總結表示，請運輸署考慮有關建議。

(D) 要求加強監察專線小巴服務

（交通及運輸委員會文件 2016 年第 4 號）

67. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應（見席上派發文件第 2

號)。

68. 文件提交人表示，經常有居民投訴專線小巴服務，包括脫班及不依既定路線行駛等。上述意見已多次向運輸署反映，但情況未有改善。她建議署方應按小巴公司的服務表現及其投訴數字等指標，考慮是否批准有關公司續牌。若有需要，應重新招標，以督促小巴公司改善服務水平。此外，不少小巴司機需要超時工作，卻沒有加班津貼。這不但影響司機的精神狀態，亦難吸引新人入行，故建議署方考慮小巴公司的續牌申請時，加入更多條款以監察專線小巴服務。

69. 運輸署莫先生回應如下：

- (i) 表示署方透過客運營業證批准專線小巴的營運路線；
- (ii) 表示人手不足及超時工作等可能導致小巴服務水平不理想，署方已於客運營業證要求小巴營辦商與司機建立符合法定要求的僱傭關係；
- (iii) 表示署方參考專營巴士公司的車長工作、休息和用膳指引後，已向小巴營辦商發出司機工作時間指引，詳情可參閱席上派發文件。此外，署方會定時與小巴營辦商會面，了解其執行指引的情況，亦會與運輸業界開會，了解其人手、工時和服務安排等。若個別司機希望透過運輸署向小巴承辦商反映意見，署方亦樂意協助。事實上，小巴業界或運輸業界招聘司機時，很多時都會遇到困難，署方會與業界共同研究改善方法，如改善路線以提高服務效率或提高薪酬以吸引新人入行；以及
- (iv) 表示若運輸署收到有關投訴，將會進行突擊視察，以檢視有關小巴的行車路線、車廂環境和司機表現等。如情況未如理想，署方會考慮發出勸喻信或警告信。在延續其客運營業證時，署方會考慮有關投訴數字及其改善措施等。若情況非常嚴重，署方或會考慮取消其客運營業證。

70. 文件提交人表示，運輸署於會議上才派發回應文件，委員根本沒有足夠時間細閱。她表示以往已多次向小巴公司反映意見甚至作出投訴，但其服務水平仍未見改善，因此認為署方的回應敷衍。她建議將投訴數字作為延續客運營業證的指標，並設立小巴司機扣分制度，以量化司機的表現。

71. 有委員表示，運輸署在監管小巴服務上有欠積極。小巴車廂清潔經常欠佳，脫班和不依既定路線行駛的情況亦時有出現。故此，署方不應只被動地跟進市民投訴，相反應主動監察小巴服務，相信小巴服務會因此會大有改善。

72. 主席總結表示，請運輸署加強監察專線小巴服務。

(E) 要求將 K58 延長服務至掃管笏，並全日服務
(交通及運輸委員會文件 2016 年第 5 號)

73. 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。

74. 文件提交人表示，數年前已要求將 K58 的服務延長至掃管笏，並改為全日行走，惟至今未有進展，希望港鐵考慮有關建議。

75. 港鐵林女士回應表示，港鐵備悉青山公路及掃管笏一帶的交通需求，因此於 2016 年 5 月提交 K53 和 K58 合併計劃，希望透過協同效應，改善兩條巴士路線的服務，以及穩定其班次。合併後，K58 總站會遷至掃管笏，這樣不單可提升 K53 於繁忙路段（港鐵屯門站至掃管笏）的載客量，更可為 K58 乘客提供更多上落地點。然而，委員對合併方案持不同意見，港鐵需時改善方案，暫未有落實時間表。此外，現時於三聖邨轉乘 K53 前往掃管笏一帶的乘客大部分為學生，故港鐵已作出靈活調配，增派特別班加強屯門站至掃管笏的服務並安排職員協助上車。港鐵會密切留意乘客需求和相應地區發展，但暫未計劃提供 K58 全日服務。

76. 委員提出以下的意見：

- (i) 表示掃管笏一帶有不少地盤，工人大多依賴接駁巴士來往港鐵站，導致學童於繁忙時間難以上車。她促請港鐵於繁忙時間派員落區視察，留意地區的實際需要。此外，她認為若港鐵提出的 K53 及 K58 合併方案不涉及新增資源，會令部分地區的居民未能得到適切服務。她認為港鐵應提供 K58 全日服務並向區議會提交有關方案以供討論；
- (ii) 表示 K53 及 K58 合併方案的原意甚好，但合併後，K58 總站將遷往 K53 總站，反而會令部分居民難以上車，加上每 8 至 15 分鐘才有一班車，整體上方案對市民的吸引力不大。她認為 K58 必須全日行走，否則交委會難以接受合併方案；
- (iii) 表示交委會已於去年 5 月就 K53 及 K58 的合併方案提出意見，但至今仍未獲港鐵回應，而且合併後每 8 至 15 分鐘才有一班車，班次太疏。此外，對於港鐵安排職員勸喻乘客於繁忙時間優先讓學童上車，他認為作用不大，反而應該直接增加班次，以疏導乘客；
- (iv) 表示 K53 及 K58 的合併方案會令屯門西北區交通更方便，建議港鐵進一步完善有關方案。此外，青山公路沿線人口預計會上升，運輸署應重新規劃該區的交通配套，不應由港鐵的輔助巴士線獨力應付新增的需求；

- (v) 表示較早前已有討論文件提及掃管笏未來人口預期會有增長，並要求運輸署提交改善該區交通服務的方案，希望署方積極處理及密切留意該區發展。另外，她指自己曾試過於早上繁忙時間在海景花園站上車前往掃管笏時被其他乘客要求下車，讓學童優先上車。她認為所有乘客皆有付款，港鐵不應將班次不足的後果，轉嫁於普通市民身上。她請港鐵正視有關的乘客需求。

77. 港鐵林女士補充表示，K53 的乘客需求集中在屯門站至掃管笏一帶，港鐵備悉除學生外亦有不少工人乘車至該區的地盤工作，而 K58 往掃管笏的需求則主要來自學生。另外，港鐵已派員在三聖邨協助乘客上落，同時亦加派特別班疏導繁忙時段的乘客。就全日服務的建議方面，港鐵現階段需因應該區的整體發展考慮。港鐵代表亦強調 K53 及 K58 合併方案下，公司需增撥資源，合併的安排主要目的是透過協同效應提升整體服務水平和透過行走非循環線去穩定班次。

78. 運輸署莫先生表示，掃管笏區有學校和其他發展項目，港鐵正密切留意相關發展，署方亦會適時研究相關公共運輸服務。

79. 主席總結表示，請運輸署及港鐵考慮委員的意見。

(F) 要求增加巴士路線 K53 繁忙時段班次
(交通及運輸委員會文件 2017 年第 6 號)

80. 文件提交人表示此項議題與前項議題相似，沒有特別補充。

81. 港鐵林女士表示，港鐵一直密切留意 K53 早上繁忙時段的需求，並已加派特別班疏導屯門站至掃管笏的乘客。

82. 運輸署莫先生表示，知悉 K53 的新增需求多來自地盤工人，署方已向港鐵轉達有關情況。運輸署會繼續留意 K53 於早上繁忙時段的需求。

83. 有委員表示，不少學童未能於早上乘搭 K53 上學，建議署方盡快於早上繁忙時間到場視察，以便安排適切的服務。

84. 主席表示，請運輸署及港鐵考慮委員的意見。

(G) 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
(交通及運輸委員會文件 2017 年第 7 號)

85. 主席表示，運輸署及九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱「九巴」)於會前提交了書面回應，秘書處已於本年 1 月 11 日將有關的書面回應分發予各委員。

86. 文件提交人表示，現時屯門有城巴的 962 系列往來銅鑼灣，而九巴的 960 及 961 只前往灣仔會議展覽中心一帶，960 和 961 的乘客需轉乘 968

才可前往銅鑼灣，建議九巴和運輸署考慮延長該線至銅鑼灣或更遠的地區，並研究上述建議的可行性，以及交代港島是否有合適位置作為該路線加強服務後的總站。此外，城巴的 962 系列終點站較遠，收費卻比九巴前往灣仔的 960 及 961 便宜，他希望九巴可就有關差異作解釋。

87. 運輸署莫先生表示，運輸署調整屯門往銅鑼灣的公共運輸服務時有多項考慮因素，包括乘客需求、交通配套、站位、銅鑼灣的交通情況，以及會否涉及額外資源等。現時署方鼓勵 960 及 961 的乘客轉乘 962 及 968 前往銅鑼灣，署方亦會研究有關建議。

88. 九巴梁領彥先生回應表示，九巴備悉居民對於直接前往銅鑼灣的服務需求，亦曾與運輸署研究在銅鑼灣增設上述路線新站位的可行性。他澄清銅鑼灣摩頓台總站屬政府土地，九巴需與有關部門商討其使用權。若有適合位置、配套和可行方案，九巴會考慮委員的意見。此外，九巴的車費水平主要參考經行政長官聯同行政會議批准的车費等級表而釐定，九巴亦會與運輸署商討有關車費水平。

89. 委員提出以下的意見：

- (i) 表示運輸署的回答令人失望，署方指居民可乘九巴的 960 或 961 再轉乘城巴的 962 前往銅鑼灣，惟在現時沒有提供跨巴士公司轉乘優惠的情況下，如此轉乘，乘客需付兩程全費。現時早上有不少俗稱「村巴」的非專營巴士路線（下稱「村巴」）由屯門直接開往銅鑼灣，反映此路線有其需求。此外，不少屯門居民均會前往銅鑼灣購物，回程時若帶同行李轉乘會非常不便，故建議先延長 960 或 961 其中一條路線至銅鑼灣，以及讓居民可在屯門公路巴士轉乘站（下稱「轉乘站」）免費轉乘至銅鑼灣；
- (ii) 表示運輸署及巴士公司不能單以「轉乘」作為回應，應正視市民所求。她指出曾有居民等候 960 及 961 近 45 分鐘也沒有車，反映有關路線班次不足。她認為既然銅鑼灣摩頓台巴士站是政府土地，而且九巴有意延長 960 及 961 服務至銅鑼灣，建議運輸署積極考慮並配合；
- (iii) 表示不少居民希望在屯門區直接乘車前往港島區上班，故他們均希望上述路線能延長服務至銅鑼灣。而且，上班族可能因多次轉乘而無法準時上班，運輸署應為他們提供更便捷的服務。他曾進行一項調查，發現屯門居民普遍歡迎署方提供由屯門直接往來銅鑼灣的巴士線，故建議署方考慮改劃有關路線，例如不再途經灣仔而直駛銅鑼灣；
- (iv) 表示不少在銅鑼灣上班的屯門居民到達灣仔後需轉乘地鐵，費時失事。他指出，區議會多年來一直爭取 960 及 961 延長服務至銅鑼灣，現再次促請運輸署及九巴積極考慮；

- (v) 表示 960 及 961 乘客轉乘 962 需付兩程全費，故運輸署的建議並不可取。署方建議乘客在怡和大廈站轉乘 968，惟 968 於非繁忙時段的班次為 12 至 15 分鐘一班，乘客轉車動輒要花逾半小時，令人難以接受。她建議運輸署考慮抽調 960 及 961 部分班次作為前往銅鑼灣的特別班；
- (vi) 表示區議會一直爭取轉乘站跨巴士公司轉乘優惠，惟至今未有進展。既然署方未能提供轉乘優惠，應更積極考慮延長有關路線至銅鑼灣；
- (vii) 表示他曾在豐景園站實地視察，發現 961 於早上 7 時 15 分至 7 時 45 分大多客滿，但運輸署指 960 及 961 於繁忙時間的服務大致能滿足需求，而署方亦指實地視察後得出 961 早上繁忙時間的平均載客率為七成多，他請署方交代如何計算該數據及有關的視察地點；
- (viii) 表示不少居民均希望屯門有巴士直接前往銅鑼灣，屯門西北區不少屋苑均有村巴直接前往銅鑼灣，反映此路線有其需求，希望運輸署能加以考慮。此外，他認為九巴不只可研究在銅鑼灣設站的可行性，還可進一步考慮延伸其服務至北角，相信對屯門對外交通更有裨益；以及
- (ix) 表示有關路線由灣仔延伸至銅鑼灣是居民的訴求，但運輸署和九巴的回應截然不同，九巴稱會加以研究，運輸署則不予考慮。既然銅鑼灣摩頓台巴士站屬政府土地，運輸署應批准九巴延長其服務至該站。她希望署方考慮居民的意見，並指轉乘並不能改善屯門對外交通情況。

90. 文件提交人補充表示，961 於上午繁忙時間駛至豐景園站及兆麟苑站時已客滿，而於下午繁忙時間，在西區海底隧道轉車站輪候回程的 960 及 961 的乘客亦難以上車。就此，他查詢署方和九巴會否於繁忙時間增開特別班次以疏導乘客。他另表示繁忙時間並非單指上午 7 時至 9 時及下午 6 時至 7 時，例如考試季節及周末的繁忙時間與一般定義不盡相同。署方亦應研究如何改善第二繁忙時間（**Second Peak**）的服務水平，以晚上 9 時後的時段為例，即使整體客量減少，但由於巴士班次較疏落，乘客亦未必能上車。

91. 運輸署莫先生綜合回應如下：

- (i) 表示運輸署曾於 2016 年 11 月下旬在轉乘站實地視察，其間所有候車乘客皆能上車，最高載客率為 95%，平均載客率維持七至八成。他理解委員關注屯門區內的候車情況，將於稍後安排職員到有關車站視察；

- (ii) 表示運輸署將與九巴研究有關第二繁忙時間的客量數據，並會按需要作出相應調整；以及
- (iii) 表示若將 960 及 961 終點站延至銅鑼灣，將涉及龐大巴士資源，而且銅鑼灣交通繁忙，有關安排將會影響該區的巴士路線及擠塞情況等，署方必須小心審視有關建議。

92. 九巴梁先生回應表示，960 及 961 的班次均比時間表上原定的多，而且九巴在第二繁忙時段（如周五或周六）亦已加強服務。另外，受中環灣仔繞道及沙中線的工程影響，960 及 961 在下午繁忙時間可能出現脫班或服務不足的情況。故此，即使九巴已加密班次，中途站乘客的候車時間亦較久。他續表示，雖然屯門至灣仔北巴士服務有其需求，但九巴會與相關政府部門研究改劃 960 或 961 其中一條路線，務求穩定整體班次。

93. 委員提出第二輪的意見如下：

- (i) 表示九巴若延長 960 或 961 的服務至銅鑼灣，並同時改劃其中一條路線，或能避開上述受道路工程影響的路段；
- (ii) 建議 960 先在灣仔柯布連道靠站，然後直接前往銅鑼灣。他指不少村巴在銅鑼灣靠站，應可作為 960 或 961 延長服務後的站頭。他樂意與九巴及運輸署實地視察，並提供走線意見；以及
- (iii) 建議由屯門對外交通工作小組跟進此議題。

94. 主席建議取消 961 的會議展覽中心站，並請九巴及運輸署考慮委員的意見，延長有關服務至銅鑼灣或北角。主席總結表示，暫無需將此議題轉交屯門對外交通工作小組，待九巴及運輸署完成研究後，再向議會報告。

運輸署、
九巴

(H) 要求增設屯門往大埔巴士服務 **（交通及運輸委員會文件 2017 年第 8 號）**

95. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已於本年 1 月 11 日將有關的書面回應分發予各委員。

96. 文件提交人表示，屯門至今未有直接往返大埔的巴士路線，若屯門居民前往大埔，需先於轉車站轉乘 263，然後再於城門隧道轉車站轉乘其他巴士路線，或先由屯門前往上水，再轉乘鐵路至大埔。故此，他建議開設由屯門往返大埔並途經上水的巴士路線，便利屯門居民。

97. 委員提出以下的意見和查詢：

- (i) 表示運輸署指屯門居民可乘搭 263 再轉乘 73X 前往大埔，但屯門居民前往轉乘站已需乘搭第一程車，到達大埔後可能再需轉車，最終或需轉乘三至四次才到達目的地。她明白轉乘有時屬無可厚

非，但若轉乘次數太多便令人難以接受。此外，她曾就此議題於轉乘站進行問卷調查，在收回的 884 份回覆中，大部分人都希望運輸署開辦由屯門至大埔的巴士服務，因此她要求運輸署先於繁忙時間在轉乘站開辦前往大埔的巴士服務；

- (ii) 表示不少屯門居民在大埔工業邨上班，建議運輸署先在繁忙時間開辦屯門前往大埔的巴士服務。若新路線受居民歡迎，便逐步擴展至其他時段及區域；
- (iii) 表示現時有小巴連接屯門及北區，前往新界東則主要依靠 263，故繁忙時間轉乘站均大排長龍。然而，屯門居民始終未能享用直接前往大埔的交通服務，建議在轉乘站開辦前往大埔的巴士服務，既體現轉乘站的設立目的，亦可以紓緩 263 的壓力；
- (iv) 表示屯門人口不斷增長，前往新界東及北區的需求預計會持續上升，未來 263 的載客壓力將愈來愈大。此外，區議會多年來一直爭取開辦屯門至大埔巴士路線，運輸署亦曾答應試辦有關路線，最終卻不了了之。她現時只希望運輸署善用轉乘站，增設前往大埔的巴士服務，若運輸署批准開辦此線路，相信會有巴士公司願意承辦，否則可透過公開招標由其他運輸工具試辦；
- (v) 表示現時由屯門乘車前往大埔非常轉折，若在轉乘站增設前往大埔的巴士服務，不單符合轉乘站的設立原意，更可為居民節省乘車時間。他認為若巴士公司已掌握有關意見和數據，應與署方商討開辦此線路，達至多贏的局面；
- (vi) 表示 263 班次本已不足，更遑論要屯門居民轉乘 263 前往大埔。事實上，屯門區有不少居民在大埔工業邨工作，運輸署應盡量協助他們，促請署方於轉乘站增設前往大埔的巴士服務；
- (vii) 表示由屯門前往大埔的方法很多，包括 263 轉乘 73X、前往西鐵元朗站後轉乘小巴或 64K、西鐵線轉乘東鐵線及乘搭 261 至上水再前往大埔，但屯門居民希望有直達大埔的巴士服務。他建議運輸署在轉乘站開設前往大埔的巴士路線；
- (viii) 表示自己兼任屯門對外交通工作小組召集人，發現不少議題經交委會及工作小組跟進多年仍未有進展。此外，屯門及大埔兩個行政區竟沒有交通工具連接，並不合理，認為運輸署不應單以「轉乘」作為回應，應盡快就此路線公開招標；
- (ix) 表示多年前屯門至沙田的試辦路線名為 263R，後來成為恒常路線並改稱 263。263 的客量不少，當中可能包括前往大埔及火炭的乘客。他建議署方調整現有巴士路線，先於繁忙時間提供屯門至大

埔的巴士服務，例如 263 改經上水前往沙田或將 261 終點站延至大埔等。他指出，現時天水圍有 265S 直接前往大埔工業邨內的巴士站，相信該區有充足站位；

- (x) 表示自己曾在大埔工業邨工作六年，明白部分屯門居民到達大埔後，仍要轉乘其他交通工具前往工業邨，相當費時。她指出，元朗及天水圍均有交通工具連接大埔，而屯門人口雖逾 50 萬，卻無任何直接前往大埔的交通服務。她希望運輸署考慮將 261 終點站延至大埔；以及
- (xi) 表示屯門居民只希望有直接前往大埔的巴士服務，走線可由署方按具體情況規劃。

98. 主席總結表示，請運輸署及九巴考慮委員的意見，包括在轉乘站增設前往大埔的巴士服務，以及將 261 終點站延至大埔。

(I) 要求增設屯門往將軍澳巴士服務
(交通及運輸委員會文件 2017 年第 9 號)

99. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已於本年 1 月 11 日將有關的書面回應分發予各委員。

100. 文件提交人表示，由屯門前往將軍澳及西貢的交通非常轉折，若在轉乘站開設前往將軍澳和西貢方向的路線，對居民會更加方便，希望署方盡快就此路線公開招標。

101. 主席請運輸署及九巴盡量利用現有資源提供更完善的交通服務，並詢問黃大仙有沒有巴士服務連接將軍澳和西貢，以及有否提供轉乘優惠。

102. 九巴梁先生表示，屯門居民可在九龍東轉乘 91M、98A 或 296A 前往將軍澳，九巴會與運輸署研究委員的意見。

103. 主席表示，若運輸署及九巴未能開辦新線路，應考慮提供轉乘優惠或延長現有巴士路線。

104. 有委員表示，運輸署即將審批九巴的專營權，而九巴的服務承諾大多回應運輸署的建議，對地區訴求的回應則較少。他認為九巴應盡量方便居民，建議九巴多宣傳其轉乘措施及優惠。

105. 運輸署莫先生表示，市民在黃大仙轉乘 290 或 290A，以及在觀塘道轉乘 98A 或 296A 均可享有轉乘優惠。署方備悉委員的意見，將會在未來的巴士路線計劃作為參考。

106. 主席總結表示，請運輸署及九巴考慮委員的意見。

(J) 要求在輕鐵車廂及月台增設閉路電視
(交通及運輸委員會文件 2017 年第 10 號)

107. 文件提交人提出以下的意見：

- (i) 表示根據 2015 年港鐵的統計數字，輕鐵最繁忙一小時的載客率為 82%。載客量八成的馬鞍山線已安裝了閉路電視，但輕鐵屯門站和市中心站等客量較高的車站至今仍未有閉路電視，她請港鐵交代安裝閉路電視的標準；
- (ii) 表示近年輕鐵繁忙時間的載客率不斷上升，而人多擠迫的環境容易成為罪惡的溫床。曾有不少居民反映，有女性懷疑在輕鐵車廂被非禮，但礙於車廂沒有裝設閉路電視而無法追究。此外，去年 9 月元朗輕鐵站發生搶手機事件，涉案匪徒逃去無蹤，現場亦無任何影像記錄；
- (iii) 表示港鐵目前共有 140 架輕鐵車輛投入服務，並於 2016 年 7 月落實購入 40 架配備閉路電視系統的輕鐵車輛，當中 30 架將取代現有第二期輕鐵車輛，並計劃於 2019 年投入服務。根據傳媒報道，只有 2009 年投入服務的 22 架第四期車輛及其後購入的輕鐵車輛才備有閉路電視，其餘 110 多架輕鐵車輛需待翻新時才會安裝閉路電視系統。雖然港鐵曾指部分輕鐵車廂已裝置了閉路電視系統，惟未有披露有關數目，而且至今仍未交代全線輕鐵車廂安裝閉路電視系統的時間表；以及
- (iv) 表示港鐵應在符合《個人資料（私隱）條例》的情況下，在全線輕鐵車廂裝置閉路電視系統。此舉不但可以監察人流，亦有助處理突發事件，並能阻嚇非禮或偷拍等罪案。她要求港鐵在輕鐵車廂和月台盡快安裝閉路電視系統。

108. 港鐵林女士回應如下：

- (i) 表示港鐵透過不同措施疏導輕鐵站繁忙時段的人流，例如加派兩節車廂行走 507，以及加密 505 繁忙時段的班次，但增設閉路電視系統的標準與載客率無關；
- (ii) 表示輕鐵的保安由港鐵和香港警務處共同負責，港鐵一直與警方保持緊密合作，致力防止和撲滅在港鐵範圍內發生的罪行，並會檢討不同措施的成效。港鐵已在車站和車廂內加強宣傳防止罪行的訊息，並鼓勵乘客遇事時，要盡快報警及向職員求助；
- (iii) 表示現時多個較繁忙的輕鐵月台已設有閉路電視，目的是監察車站運作和人流情況，以協助前線人員處理突發事件和加強管理，並非用以監察乘客或防止罪案；以及
- (iv) 表示港鐵備悉委員的關注，並會因應車站月台的客流在更多輕鐵

月台考慮安裝閉路電視，以便加強管理。至於在車廂安裝閉路電視方面，港鐵會按運作需要、客流管理及資源安排，詳細考慮為第四期以外的輕鐵車廂加裝閉路電視系統。另外，現時第四期車廂的閉路電視系統的主要作用是記錄乘客上落車情況，未有覆蓋車廂其他範圍。

109. 主席表示，港鐵應先在輕鐵月台加裝閉路電視，然後再於輕鐵車廂安裝閉路電視系統。

110. 委員提出以下的意見：

- (i) 表示不少輕鐵月台均有宣傳橫額，警惕市民防止性罪行，而網上亦流傳有人在輕鐵車廂人多擠迫時非禮小孩。因此，若在車廂及月台加裝閉路電視系統，不但能起阻嚇作用，罪案發生後，有關記錄亦可作為證據。此外，她曾跟進一名市民在輕鐵內受傷的個案，由於事件沒有影像記錄佐證，故難以索償。隨着時代進步，她認為港鐵應於車廂及月台裝設閉路電視，目的並非要進行監控而是要保障市民；
- (ii) 表示全港共有 68 個輕鐵站，當中 22 個已在站內的公眾範圍安裝閉路電視系統，鏡頭合共有 89 個。換言之，目前尚有 46 個車站仍未裝閉路電視系統，包括部分人流較高的車站。她認為於車站安裝閉路電視不涉及技術困難，促請港鐵交代安裝閉路電視的時間表；
- (iii) 表示港鐵認為月台及車廂內的閉路電視僅用作人流管理的觀念不合時宜，應盡快在月台和車廂安裝閉路電視系統，進一步保障乘客的安全。若乘客遇事，亦可向港鐵取證，以便提出申訴；
- (iv) 表示港鐵在輕鐵車廂和月台增設裝閉路電視系統百利而無一害，不但可防止罪案，如遇突發意外亦可作為記錄。故此，他要求港鐵交代輕鐵安裝閉路電視的時間表；
- (v) 表示多年前港鐵以私隱為由，未有在車站及車廂內安裝閉路電視，亦不願意在車站提醒市民小心罪案，但現時不少月台上均掛上橫額，警惕市民，這方面值得肯定。此外，輕鐵是屯門區的主要交通工具之一，港鐵應主動向區議會交代安裝閉路電視系統的詳情，要求港鐵交代有關時間表；以及
- (vi) 表示在輕鐵車廂和車站加裝閉路電視系統，可以起阻嚇作用，相信能減少罪案發生，希望港鐵加快安裝進程。

111. 主席表示，在 46 個輕鐵車站加裝閉路電視涉及資源不多，建議港鐵先行在輕鐵車站安裝閉路電視，車廂內的閉路電視則可待翻新車廂時

順道加裝。

112. 委員提出第二輪的提問和意見：

- (i) 表示在車廂內加裝閉路電視不涉及技術問題，要求港鐵在下次會議滙報安裝閉路電視的詳情；
- (ii) 要求港鐵交代安裝閉路電視的時間表；
- (iii) 建議將此項議題轉交屯門區內交通問題工作小組跟進；以及
- (iv) 表示閉路電視系統並非新科技，港鐵應盡快加裝。

113. 港鐵林女士回應表示，她會與有關部門跟進加裝閉路電視事宜，希望稍後可交代在輕鐵月台安裝閉路電視系統的初步計劃。至於在輕鐵車廂加裝閉路電視方面，港鐵仍需時研究和跟進，短期內未必可提供安裝計劃，唯港鐵仍會密切跟進。

114. 主席總結表示，此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

VI. 報告事項

(A) 工作小組報告 – 截至 2016 年 12 月 31 日的工作小組進展報告 (交通及運輸委員會文件 2017 年第 11 號)

屯門對外交通工作小組

115. 委員省覽文件。

116. 有委員表示，要求轉乘站的分段收費與其他巴士站的分段收費相同，是指轉乘站的分段收費應與屯門區內的巴士站劃一，而署方在進展報告的回答文不對題。此外，於轉乘站增設八達通增值服務已討論多時，但至今仍然未有進展。上次會議九巴表示已向運輸署提交申請，她請運輸署解釋有關審批程序。

117. 運輸署莫先生回應表示，署方於 2016 年 10 月 18 日收到九巴提交的修訂方案，並於去年 12 月與九巴會面，惟仍須與九巴釐清部分細節，署方正處理有關申請。

118. 主席表示，此項議題已經討論多時，應在今次會議釐清責任誰屬，並請屯門地政處解釋有關審批程序。

119. 屯門地政處莫慶祥先生表示，處方暫未收到有關申請。

120. 運輸署莫先生補充表示，在 2016 年 8 月的非正式會議中，決定由屯門地政處繼續處理九巴的申請，而九巴另外提交修訂方案。署方已於去年 10 月 18 日收到有關方案，但現階段尚要與九巴釐清有關細節，署方

已儘快處理有關申請。

121. 主席表示，由於此事關乎居民利益，政府各部門應加強協調，九巴亦應主動向區議會交代詳情。

122. 有委員表示，既然九巴已向運輸署提交修訂方案，建議九巴向交委會提交有關方案，以供交委會審閱及提供意見。

123. 主席詢問九巴可否在一星期內向交委會提交有關方案。

124. 九巴楊晉璋先生表示，九巴於 2015 年 5 月已向屯門地政處申請在轉乘站增設客務站。在 2016 年 8 月的非正式會議中，決定由屯門地政處繼續處理上述申請，包括進行諮詢、考慮土地用途和投標過程等，九巴其後於同年 10 月 18 日向運輸署提交修訂方案。若有關部門決定以招標形式選擇客務站的承辦商，九巴樂意考慮入標，惟至今未有收到投標邀請。

（會後補註：因應 2016-2017 年度交通運輸委員會第四次會議記錄第 38 段及 45 段的決定，及九巴已向運輸署提交修訂方案，九巴在屯門巴士轉乘站要求地政處撥地開設便利店的申請已被上述申請取代。屯門地政處在本年 2 月致函九巴澄清沒有申請正在處理。雖然如此，地政處已聯絡相關政府部門探討公開招標的可行性及與運輸署研究九巴的方案。）

125. 委員接着提出以下的意見和提問：

- (i) 表示委員曾提議安裝八達通增值機，惟未能解決保安問題，而大欖隧道轉乘站及藍田巴士總站的客務站皆營辦得很好，故此政府部門應盡快處理在轉乘站增設客務站的申請。若遇上土地用途問題，屯門地政處應主動協調和處理。如其他部門有任何預期中的困難，亦應與其他持份者商討，以提升辦事效率。此外，運輸署多番強調有關申請尚要解決技術問題，卻不交代當中細節，令人費解。客務站的設計和所提供的服務最終也要諮詢區議會，惟委員至今仍未掌握任何具體資訊，他請九巴交代有關細節；
- (ii) 表示不解運輸署何以不透露有關的審批詳情。此外，轉乘站不屬於任何巴士公司，政府可考慮自行承辦客務站。她請運輸署交代更多詳情；
- (iii) 表示九巴的客務站方案始終以商業為本，而政府部門要兼顧公眾利益，儘管如此，九巴仍應交代有關方案內容，以供委員審視。若委員認為方案可取，便會支持政府部門批准有關申請；若認為方案側重九巴利益，或會要求政府部門就客務站公開招標。但目前委員被蒙在鼓裏，不知詳情，因此他希望各部門盡快釐清權責，並要求九巴交代有關詳情；

- (iv) 表示不滿此項議題討論多時，政府部門至今仍未釐清責任誰屬。她建議運輸署詳細列明客務站的服務範圍，若有需要便公開招標；
- (v) 表示九巴應交代有關設計詳情，例如商品種類，以便委員與運輸署討論；以及
- (vi) 表示若乘客在轉車站候車時身體不適，客務站可提供協助。他認為政府辦事應以便民角度出發，若事情對社會有裨益，便值得考慮。

126. 運輸署莫先生表示，署方只可在特定的情況下才可批准巴士公司設置客務站，但九巴的修訂方案涉及售賣商品，故署方須要釐清批准有關申請的權限。另外，在 2016 年 8 月的非正式會議中，屯門地政處同意按既定機制處理九巴的原申請。

127. 主席表示，若客務站涉及商業元素，可考慮公開招標。

128. 九巴楊先生表示，九巴在參考大欖隧道客務站後，其修訂方案的客務站亦將設有人手八達通增值服務、巴士路線諮詢服務、手機充電服務及洗手間，另會售賣小型商品如膠布、藥物和水等。

129. 有委員表示，轉乘站是屯門區的指標性地點之一，更有其他區議會到轉乘站實地視察，認為屯門區議會應完善其設施。他明白大欖隧道是私人土地，與轉乘站的情況不盡相同，但認為公開招標可解決眾多程序上的困難。

130. 主席表示，請運輸署、屯門地政處和九巴盡快處理有關申請，並於下次會議報告進展。

屯門地政處、
運輸署、九巴

131. 有委員表示，屯門對外交通工作小組討論要求 62X 全日行駛的事宜至今仍未有進展，要求在工作小組續議此議題。

132. 主席請屯門對外交通工作小組續議上述議題。

屯門對外交通
工作小組

屯門區內交通問題工作小組

133. 委員省覽文件。

134. 主席表示，2016 年 12 月 14 日的小組會議上議決將「要求將屯門政府合署的地牢恢復為停車場」的議題提交至交委會跟進。他歡迎政府產業署（下稱「產業署」）高級產業經理（租售編配）項目及特別任務黃澧嫻女士出席會議。

135. 產業署黃女士向委員匯報上述議題的最新進展。她表示，署方備

悉委員的意見，並已將有關資料轉交相關部門考慮和研究，以便進一步跟進。而選舉事務處正考慮物色其他地方作倉庫，亦已暫緩相關改建撥款申請。對於文娛廣場下的空置地方，不論是作為公眾停車場或倉庫用途，署方均持開放態度，但需要衡量不同部門的運作需要及諮詢相關部門的意見再作考慮。就上述空置地方改建為停車場的建議，署方會聽取相關部門在交通運輸方面的專業意見，包括屯門區的車位不足和違例泊車問題、車位的使用率和空置率等。如相關部門確定有加建泊車位的需要，署方會向有關部門提供適切協助，以盡快完成有關善用該空置地方的建議。

136. 主席表示，交委會現要求把該處恢復作停車場用途，故署方不必諮詢其他部門的意見。

137. 委員提出以下的意見：

(i) 表示文娛廣場下的空置地方本已規劃作停車場用途，小組亦已將此項議題的名稱由「要求將屯門政府合署的地牢改建為停車場」改為「要求將屯門政府合署的地牢恢復為停車場」，因此產業署無須再諮詢其他部門的意見；以及

(ii) 表示該空置地方本預留作停車場用途。

138. 主席表示，交委會將去信產業署，要求將文娛廣場下的空置地方恢復作停車場用途。

秘書處

（會後補註：上述信件已於本年 2 月 28 日發出。）

139. 有委員表示，屯富路的加設防止違泊設施工程本定於 2016 年 11 月完工，後來延至同年 12 月，她詢問上述工程的完工日期。

140. 運輸署劉先生表示，根據路政署資料，有關工程已於 2016 年 12 月 23 日完成。

(B) 運輸署報告

（交通及運輸委員會文件 2016 年第 12 號）

141. 委員省覽文件。

VII. 其他事項及下次會議日期

142. 議事完畢，會議於下午 1 時 57 分結束，下次會議定於 2017 年 3 月 17 日（星期五）上午 9 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2017 年 2 月 2 日

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/17

屯門區議會轄下
交通及運輸委員會
(2017年1月13日會議)

「人人暢道通行」 計劃的下一階段

1

「人人暢道通行」計劃

- 背景
- 工程進度
- 下一階段的計劃
- 下一階段計劃的推展項目



2

「原有計劃」

- 應平等機會委員會就《殘疾歧視條例》下相關要求所作的建議
- 為沒有配備標準無障礙通道設施，而在約100米範圍內沒有替代行人過路設施的現有公共行人通道加建升降機或斜道^[註]

(註：公共行人通道指由路政署負責維修及保養的行人天橋、高架行人道及行人隧道。)



3

「原有計劃」工程進度

路政署 結構編號	位置	最新進度
NS99	橫跨青雲路近業旺路	已完工
NS108	橫跨由青雲路至皇珠路的連接路	
NF31	橫跨屯門公路及青山公路 - 新墟段近輕鐵何福堂站	升降機1已完工 升降機2施工中
NF100A	橫跨湖景路連接湖景邨及湖康診所近湖康街	施工中
NF101	橫跨湖山路近湖景路	
NF114	橫跨青雲路近香港專業教育學院(屯門分校)	
NF127	橫跨屯門鄉事會路由屯門公園至屯匯街及屯門文娛廣場	
NF206	橫跨屯門鄉事會路由屯門公園至屯匯街及屯門文娛廣場(屯門巴士總站及避車處旁出口)	
NF407	在屯門公路連接天橋N874近西鐵兆康站南面的公共運輸交匯處	

4

2012年8月宣布的「人人暢道通行」政策

- 對設置升降機或斜道同等看待
- 若實地情況許可，即使已有斜道，亦會考慮加建升降機



5

「擴展計劃」

- 在2012年8月宣布新政策後，市民反應踴躍，提出多項建議
- 於2013年5月，屯門區議會轄下交通及運輸委員會選出以下3條公共行人通道作優先推行的新項目：
 - ① 橫跨屯門公路連接青杏徑及新和里的公共行人天橋(結構編號：NF174及NF174A)
 - ② 橫跨龍門路近輕鐵龍門站的公共行人天橋(結構編號：NF315)
 - ③ 橫跨屯興路近屯門公路的公共行人隧道(結構編號：NS42)

6

「擴展計劃」工程進度

路政署 結構編號	位置	最新進度
NF174及 NF174A	橫跨屯門公路連接青杏徑及新和里	施工中
NF315	橫跨龍門路近輕鐵龍門站	
NS42	橫跨屯興路近屯門公路	

7

下一階段的計劃

優化計劃涵蓋範疇

- 有些公眾建議加建升降機設施的行人通道並非公共行人通道，因此未能納入「人人暢道通行」計劃內
- 因應公眾及議員的訴求，政府建議優化計劃，以期在謹慎運用公帑的原則及回應訴求中取得平衡
- 政府在2016年度施政報告中宣布推展下一階段的計劃，將不再局限於由路政署負責維修及保養的公共行人通道

8

下一階段的計劃（續）

- 符合下一階段的計劃範疇的行人通道包括：
 1. 現有的公共行人通道；和
 2. 非由路政署負責維修及保養而符合下列條件的行人通道：
 - a) 行人通道橫跨由路政署負責維修及保養的公共道路；
 - b) 市民可以在任何時間從公共道路進入這些行人通道；
 - c) 該等行人通道須不屬私人擁有；以及
 - d) 現時負責管理和維修該等行人通道的人士或機構同意這些加裝升降機設施的建議，並願意在加裝升降機設施工程、其後就升降機設施的管理和維修工程進行期間與政府合作。
- 此外，有關的加建工程須不涉及收地

9

下一階段計劃的推展項目

可供委員會考慮的行人通道名單

- 就屯門區而言，市民共建議35條現有公共行人通道加建升降機
- 扣除一些因各種原因不在考慮之列的公共行人通道，有27條公共行人通道有待在計劃下繼續推展
- 經審視公眾建議後，本區並沒有符合上述首三項條件的非由路政署負責維修及保養的行人通道
- 以上可供委員會考慮的27條行人通道的圖則及相關資料載於討論文件附件三
- 如有需要，委員會亦可提出其他類似加建升降機的建議

10

下一階段計劃的推展項目（續）

諮詢意見

- 希望委員會按地區的實際情況選出不多於3條現有的行人通道作優先推展

可行性研究

- 待委員會選出優先推展項目後，我們將盡快展開技術可行性研究、相關設計工作及加建工程

11

下一階段計劃的推展項目（續）

可供委員會考慮的行人通道

註：行人通道的詳細資料見委員會討論文件附件三

路政署結構編號 / 其他行人通道編號	位置	收到的建議項目	預計最高小時人流	
			總人流	(方向一/方向二) (方向三/方向四) (方向五/方向六)
N486	橫跨屯門公路近新墟徑	2	315	(187/128)
NF31A	橫跨屯門公路近新青街及青山公路	1	342	(199/143)
NF65	橫跨青山公路 - 青山灣段近三聖街	1	83	(43/40)
NF93	橫跨鳴琴路近山景邨景樂樓	4	88	(44/44)
NF94	橫跨鳴琴路近山景邨景華樓	3	1230	(433/797)
NF98	橫跨湖景路近湖翠路	6	1333	(521/812)
NF99及 NF99A	橫跨湖景路近湖月街	3	407	(225/182)
NF100	橫跨湖景路連接湖景邨及湖康診所	2	297	(116/181)
NF102	橫跨湖山路近龍門路	5	261	(127/134)
NF103	橫跨龍門路近輕鐵蝴蝶站	1	212	(120/92)
NF150	橫跨青山公路 - 藍地段近輕鐵泥圍站	6	301	(124/177)
NF151	橫跨青山公路 - 洪水橋段近輕鐵鐘屋村站	8	89	(45/44)
NF161	橫跨屯門河道、屯門公路及青山公路-新墟段近輕鐵鳳地站	6	151	(6/15) (31/120) (41/101)
NF169	橫跨農家路連接大興邨及大興體育館	2	59	(35/24)
NF189	橫跨青山公路 - 藍地段近藍地大街	4	397	(91/288) (53/31)

12

下一階段計劃的推展項目 (續)

可供委員會考慮的行人通道

註：行人通道的詳細資料見委員會討論文件附件三

路政署建議編號 / 其他行人通道編號	位置	收到的建議數目	現時最高小時人流	
			行人數	(方向一/方向二) (方向三/方向四) (方向五/方向六)
NF196	橫跨鳴琴路近仁愛堂陳淑淑紀念中學	3	881	(604/253) (517/364) (33/520)
NF197	橫跨青山公路及鳴琴路	1	720	(559/161) (567/112)
NF198	橫跨鳴琴路近田景路	1	52	(16/36)
NF209	橫跨輕鐵路軌近兆禧苑及悅湖山莊	3	309	(171/138)
NF231	橫跨屯門鄉事會路近海珠路	2	224	(123/101)
NF232	橫跨海榮路近輕鐵三聖總站	1	827	229/598
NF314	橫跨屯門河道近富健花園	1	174	(94/80)
NF319	橫跨青山公路 - 嶺南段、屯富路及屯貴路	2	312	(37/275) (261/14)
NF339	橫跨青山公路 - 大欖段近青泰路	2	28	(14/14)
NF342	橫跨鳴琴路近寶田邨	1	781	(297/484)
NF410及NF411	橫跨西鐵線近輕鐵屯門醫院站	3	92	(5/72) (8/84)
NS64	橫跨青山公路 - 新墟段近青棉徑	1	287	(137/150)

13

1.N486 - 橫跨屯門公路近新墟徑



14

2. NF31A - 橫跨屯門公路近新青街及青山公路



15

3. NF65 - 橫跨青山公路 - 青山灣段近三聖街



16

4. NF93 - 橫跨鳴琴路近山景邨景樂樓



17

5. NF94 - 橫跨鳴琴路近山景邨景華樓



18

6. NF98 - 橫跨湖景路近湖翠路



19

7. NF99及NF99A - 橫跨湖景路近湖月街



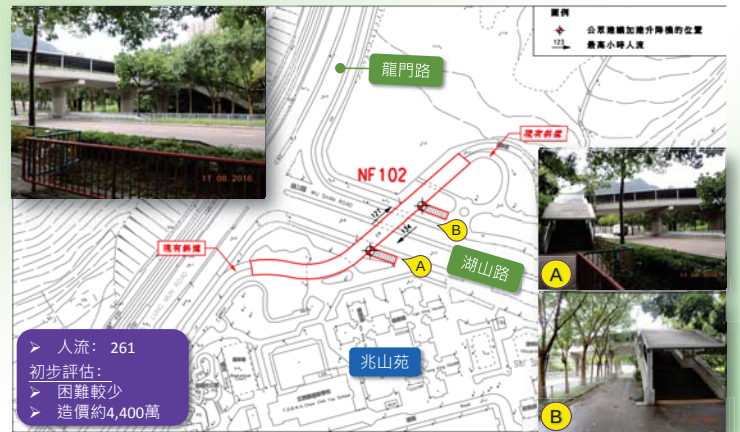
20

8. NF100 - 橫跨湖景路連接湖景邨及湖康診所



21

9. NF102 - 橫跨湖山路近龍門路



22

10. NF103 - 橫跨龍門路近輕鐵蝴蝶站



23

11. NF150 - 橫跨青山公路 - 藍地段近輕鐵泥圍站



24

12. NF151 - 橫跨青山公路 - 洪水橋段近輕鐵鍾屋村站



25

13. NF161 - 橫跨屯門河道、屯門公路及青山公路 - 新墟段近輕鐵鳳地站



26

14. NF169 - 橫跨震寰路連接大興邨及大興體育館



27

15. NF189 - 橫跨青山公路 - 藍地段近藍地大街



28

16. NF196-橫跨鳴琴路近仁愛堂陳黃淑芳紀念中學



29

17. NF197 -橫跨青田路及鳴琴路



30

18. NF198 - 橫跨鳴琴路近田景路



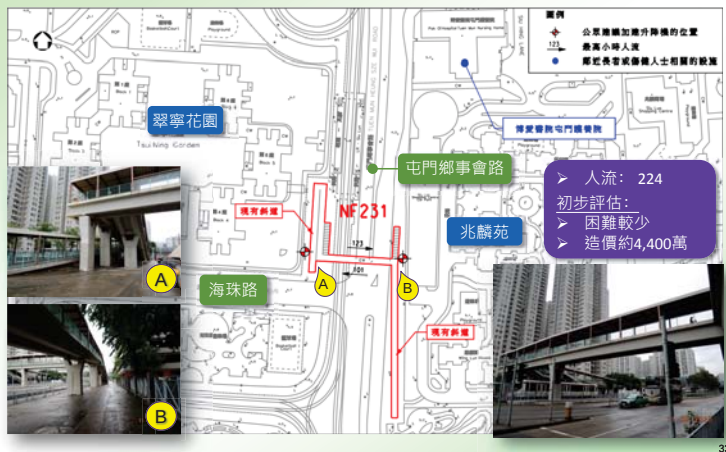
31

19. NF209 - 橫跨輕鐵路軌近兆禧苑及悅湖山莊



32

20. NF231 - 橫跨屯門鄉事會路近海珠路



33

21. NF232 - 橫跨海榮路近輕鐵三聖總站



34

22. NF314 - 橫跨屯門河道近富健花園



35

23. NF319 - 橫跨青山公路 - 嶺南段、屯富路及屯貴路



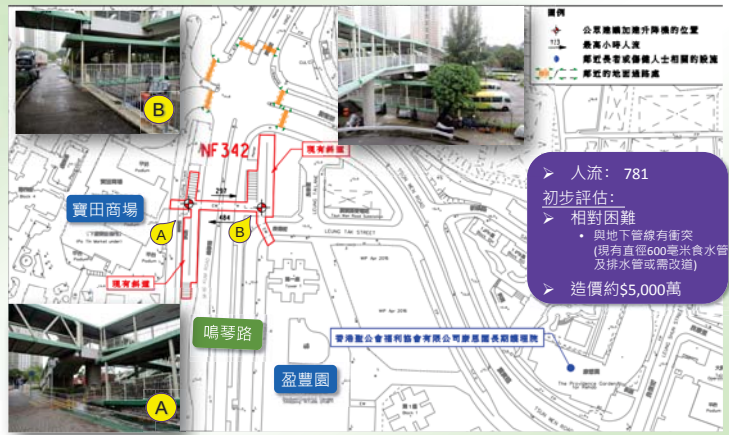
36

24. NF339 - 橫跨青山公路 - 大欖段近青泰路



37

25. NF342 - 橫跨鳴琴路近寶田邨



38

26. NF410及NF411 - 橫跨西鐵線近輕鐵屯門醫院站



39

27. NS64 - 橫跨青山公路 - 新墟段近青棉徑



40

謝謝

41

備用投影片

42

NF206 - 橫跨屯門鄉事會路由屯門公園至屯匯街及屯門文娛廣場
(屯門巴士總站及避車處旁出口)

