

屯門區議會
2020-2021 年交通及運輸委員會
第四次會議記錄

日期：2020 年 9 月 9 日（星期三）

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>
潘智鍵先生（主席）	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
王德源先生（副主席）	屯門區議員	上午 10:13	會議結束
陳樹英女士	屯門區議會主席	上午 9:41	會議結束
黃丹晴先生	屯門區議會副主席	上午 9:35	會議結束
江鳳儀女士	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
陳有海先生, BBS, MH, JP	屯門區議員	上午 9:31	下午 1:09
黃麗嫦女士	屯門區議員	上午 9:35	會議結束
何杏梅女士	屯門區議員	上午 9:37	會議結束
林頌鎧先生	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
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
巫堃泰先生	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
何國豪先生	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
林明恩先生	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
林健翔先生	屯門區議員	上午 11:07	會議結束
周啟廉先生	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
馬旗先生	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
張錦雄先生	屯門區議員	上午 9:40	會議結束
梁灝文先生	屯門區議員	上午 9:52	會議結束
黃虹銘先生	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
曾錦榮先生	屯門區議員	上午 11:48	會議結束
曾振興先生	屯門區議員	上午 9:37	會議結束
甄霈霖先生	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
黎駿穎先生	屯門區議員	上午 9:31	會議結束
盧俊宇先生	屯門區議員	上午 10:09	上午 11:29
賴嘉汶女士	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
周文俊先生（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

茹詠詩女士	運輸署高級運輸主任/巴士發展（大嶼山）
梁嘎敏女士	運輸署運輸主任/巴士發展（大嶼山）
董振然先生	運輸署高級工程師/調查及項目
蘇永健先生	運輸署工程師/項目 3
張子敬先生	路政署高級工程師 3/暢道通行
楊桂芳女士	路政署工程師 5/暢道通行
吳琰玲女士	路政署公共關係主任
梁領彥先生	九龍巴士（一九三三）有限公司交通策劃部主管
梁家欣女士	九龍巴士（一九三三）有限公司傳訊及公共事務部經理（公共事務）
楊晉偉先生	九龍巴士（一九三三）有限公司區域經理－車務（新界西）
羅耀華先生	龍運巴士有限公司高級主任（策劃及發展）
林 圓女士	香港鐵路有限公司公共關係經理－對外事務
謝福深先生	香港鐵路有限公司基建維修經理－西鐵線，屯馬線一期及輕鐵

列席者

梁崢琦女士	民政事務總署屯門民政事務助理專員（二）
鄭詠欣女士	民政事務總署候任屯門民政事務助理專員（二）
楊樂文先生	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
馬翊球先生	運輸署工程師/屯門中
尹美賢女士	運輸署工程師/屯門北
黃銳偉先生	運輸署工程師/特別職務 2
黃棟濱先生	香港警務處屯門區行動主任
劉毓光先生	香港警務處屯門區交通隊警署警長
吳 梵先生	路政署區域工程師/屯門（東）
陳凱琪女士	路政署區域工程師/一般職務（3）
陳元亨先生	土木工程拓展署工程師/15（西）
譚國樑先生	地政總署行政助理/地政（屯門地政處）
溫惠炎先生	九龍巴士（一九三三）有限公司經理（車務）
林志強先生	城巴有限公司助理營運經理

缺席者

李家偉先生	屯門區議員
張可森先生	屯門區議員

I. 歡迎詞

主席歡迎與會者出席 2020-2021 年交通及運輸委員會（下稱「交委會」）第四次會議。

2. 主席代表交委會歡迎即將接任屯門民政事務助理專員（二）的鄭詠欣女士，並感謝現任助理專員梁竄琦女士一直以來與交委會的合作。他續表示，路政署區域工程師/一般職務（3）陳凱琪女士剛接任該署屯門西區代表一職，他代表交委會歡迎陳女士第一次出席會議。此外，運輸署工程師/房屋及策劃/新界西程凱盈女士已經調職，暫由馬翊球先生及尹美賢女士兼任她的職務。主席感謝程女士過往與交委會的合作。

3. 主席續表示，為減少人群在密集空間聚集的時間，會議的時間不宜過長。就此，他會把相關的議題合併討論，而仍須繼續討論的事項則會交由相關工作小組跟進。就此，他提醒與會人士發言宜精簡扼要，避免重複已提及的論點。

4. 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《屯門區議會會議常規》（下稱「《會議常規》」）第 38（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

5. 秘書處收到張可森議員因事缺席會議的通知。

III. 通過 2020-2021 年第二次會議及第三次會議記錄

6. 主席表示，秘書處已於 9 月 4 日將第二次及第三次會議記錄分發予各委員參閱，於截止日期前沒有收到具體的書面修改建議，但秘書處接獲巫堃泰議員查詢，第三次會議記錄第 280 段主席的發言內容是否與《會議常規》第 23 條相違背。秘書處已於會前回覆巫議員，表示有關發言內容與相關《會議常規》條文並無衝突。

7. 沒有其他委員提出修訂建議，主席宣布通過上述會議記錄。

IV. 續議事項

(A) 要求儘快復修輕鐵站月台設施

(交委會文件 2020 年第 22 號)

要求港鐵盡快維修西鐵線出入閘機及重新安置所有港鐵巴士站牌

(交委會文件 2020 年第 23 號)

(交委會 2020 至 2021 年度第二次會議記錄第 69 至 79 段)

(交委會 2020 至 2021 年度第三次會議記錄第 27 至 39 段)

8. 上述兩項議題內容相關，交委會同意把它們合併討論。
9. 主席表示，交委會曾於 2020 年 6 月 1 日舉行的第三次會議討論上述兩項議題，並議決續議有關議題。
10. 主席歡迎香港鐵路有限公司（下稱「港鐵」）公共關係經理一對外事務林圓女士出席會議。
11. 港鐵林女士表示，現時所有輕鐵站都設有售票機及出入站拍卡機。港鐵會繼續留意輕鐵系統的運作情況，並歡迎委員就調配輕鐵站設施提供意見。她續表示，自 2020 年 8 月 13 日起乘客可於手機應用程式「Next Train」查閱輕鐵實時到站資訊。此外，港鐵仍在審視乘客資訊顯示屏的安排，由於輕鐵為開放式系統，設施容易受不可預知的外來因素影響，故港鐵復修設施時須考慮風險及為乘客提供服務的可持續性，現致力研發輕鐵智能服務，在提升乘客乘車體驗的同時，盡量減少服務受外在因素所影響。至於港鐵巴士站牌的重置工作，該公司已採購相關物料，預計於明年第一季起陸續重置站牌。
12. 馬旗議員表示，港鐵的手機應用程式介面複雜，故認為在輕鐵站月台設置到站時間顯示屏更能方便乘客，希望港鐵接納有關建議。
13. 何杏梅議員表示，不少年輕人認為港鐵的手機應用程式難以使用，並反映有乘客未能找到港鐵巴士的到站預報功能。她另指出如有兩班輕鐵在同一時間到站，手機應用程式未能顯示有關列車進站的先後次序，容易令乘客登上錯誤的路線，故要求港鐵盡快重新安裝到站時間顯示屏。
14. 黃麗嫦議員表示，手機應用程式及到站時間顯示屏可分別照顧不同乘客的需要，故港鐵不應因推出了手機應用程式，便忽略依賴到站時間顯示屏的乘客。她要求港鐵從善如流，盡快重新安裝到站時間顯示屏。

15. 港鐵林女士表示會向公司相關部門反映委員的意見。
16. 何杏梅議員認為不應任由港鐵拖延時間，應要求港鐵在指定限期內跟進安裝到站時間顯示屏的事宜。
17. 陳樹英議員表示，如港鐵認為在每個月台安裝到站時間顯示屏有困難，可考慮在每個輕鐵站的當眼位置設置一個綜合顯示屏，顯示所有途經該站的列車到站時間。
18. 林頌鎧議員表示，題述議題已在交委會續議多時，建議將之轉交屯門區內交通問題工作小組繼續跟進。
19. 主席總結表示，委員普遍認為港鐵手機應用程式的到站預報功能未能照顧弱勢社群的需要，並期望重新安裝到站時間顯示屏一事能有更實質的進展。此議題將轉交屯門區內交通問題工作小組繼續跟進。

屯門區內交通
問題工作小組

(B) 要求運輸署改善專線小巴 46 號系列的服務

(交委會文件 2020 年第 25 號)

要求改善 43 系列專線小巴班次

(交委會文件 2020 年第 27 號)

(交委會 2020 至 2021 年度第二次會議記錄第 91 至 101 段)

(交委會 2020 至 2021 年度第三次會議記錄第 40 至 58 段)

20. 上述兩項議題內容相關，交委會同意把它們合併討論。
21. 主席表示，交委會曾於 2020 年 6 月 1 日舉行的第三次會議討論上述兩項議題，並議決續議有關議題。
22. 運輸署楊樂文先生表示，自上次交委會會議後，專線小巴第 43 號線系列的服務水平不穩。署方曾於 2020 年 7 月 31 日及 8 月 2 日進行實地調查，發現有關路線的服務未如理想（例如第 43A 及 43C 號線的班次密度不符合要求），故署方曾向有關路線的營辦商發出警告信，並已多次與營辦商會面，敦促他們改善服務。其後，運輸署分別於 8 月 7 日、8 月 20 日及 9 月 2 日再次進行實地調查，發現服務已有改善。營辦商亦承諾盡快聘請足夠的司機，以及加派站長於河傍街總站調配車輛。署方進行實地調查時亦留意到該站已有站長駐守，而在上述三次實地調查時，第 43、43B 及 43C 號線的班次已符合服務詳情表的要求，第 43A 號線的班次與服務詳情表雖有約一分鐘誤差，署方接納營辦商指班次受交通情況影響

的解釋。就此，運輸署認為營辦商近月的表現已有顯著改善，並會繼續監察有關路線的服務水平。

23. 何杏梅議員表示，專線小巴第 46 及 46A 號線的衛生情況一直沒有改善，她亦多次目睹有關路線的司機沒有正確佩戴口罩。然而，當她向營辦商反映上述情況後，營辦商僅表示會知會前線人員。她指出不正確佩戴口罩的行為已違反法例，故要求運輸署加強監管。

24. 巫堃泰議員表示，第 46 號線系列的營辦商於第一期「保就業」計劃承諾聘用 49 名員工，共取得 332,000 元資助；第 43 號線系列的營辦商承諾聘用 38 名員工，共取得 393,957 元資助；第 44 號線系列的營辦商承諾聘用 249 名員工，共取得 4,097,196 元資助。然而，上述各路線的服務在「保就業」計劃期間未有改善，故他促請運輸署及香港警務處（下稱「警務處」）調查有關營辦商有否詐騙津貼。

25. 朱順雅議員表示，她與區內居民曾多次自發監察第 43 號線系列的運作情況，但他們觀察所得的數據往往與運輸署的實地視察結果有差異。她續表示，於早前的交委會會議，運輸署曾表示計劃對有關營辦商進行內部聆訊，甚至撤銷其經營權，但在是次會議僅表示營辦商的服務在發出警告信後已有改善，對上述措施卻隻字不提。她指出第 43A 及 43C 號線有大量乘客，但服務水平一直欠佳，故要求運輸署交代何時會對有關營辦商採取進一步行動。

26. 運輸署楊先生表示，第 43 號線系列在 2020 年 7 月份的服務水平確有下降，但自署方與營辦商會面後已有改善。他認同個別路線須候車 50 分鐘的情況並不理想，並請委員提供相關資料以作跟進。此外，因應冠狀病毒病的疫情影響乘客量的關係，運輸署曾批准第 43 號線系列的營辦商暫時調整班次的申請，於 2020 年 8 月 17 日至 31 日延長班次間距五分鐘，其間署方沒有發現乘客滯後的情況。署方僅批准第 43 號線系列調整班次兩星期，並須每星期審批一次。此外，「保就業」計劃旨在保障企業在疫情期間避免裁員，並非用作補貼營業收入。第 43 號線系列所需的員工數目遠超過營辦商現有的員工數目，署方會繼續敦促有關營辦商維持充足的人手。

27. 運輸署謝秀清女士表示，署方非常關注第 46 號線系列的車廂清潔狀況，並會定期抽查。現時有關營辦商已聘請清潔人員於富泰邨總站清潔車廂，以及安排小巴在洗車公司進行車身清潔。如署方抽查時發現問

題，會主動要求營辦商跟進。班次方面，運輸署分別在 2020 年 8 月 9 日及 17 日於屯門市中心進行實地調查，據調查所得，第 46 號線繁忙時段班次約四分鐘一班，而第 46A 號線則維持 12 至 15 分鐘一班，班次大致符合服務詳情表的要求。此外，如署方發現司機未有正確佩戴口罩，會要求營辦商嚴肅跟進。

28. 警務處黃棟濱先生表示，警方一直與其他部門緊密聯絡，以防有人濫用防疫抗疫基金，最近亦曾採取拘捕行動。他續表示，如相關部門發現任何申請涉及詐騙，可隨時轉介警方以作進一步調查。

29. 何國豪議員表示，他每天均會乘搭第 46 號線，卻不曾發現清潔人員進行打掃。他續表示，富泰邨至今已有十多宗確診個案，故他早前已去信運輸署，要求署方敦促區內的專線小巴營辦商進行霧化消毒。

30. 江鳳儀議員表示，營辦商可能在運輸署人員進行實地視察時才加強服務，待運輸署人員離開便故態復萌。她指出第 43C 號線班次疏落，服務未如理想，運輸署又未能有效監管，予人包庇營辦商之感。她認為如營辦商在領取「保就業」計劃的津貼後仍未能聘請足夠司機，則應將有關路線重新招標。

31. 馬旗議員表示，他當日早上曾視察第 43 號線的運作情況，認為其班次符合標準。然而，常有投訴指該線不停靠新墟、黃金海岸及稔灣等車站，而運輸署亦難以監管有關情況，只可盡量督促營辦商改善。他續表示，第 43A 號線走線較短，班次理應較穩定，但該線的脫班情況同樣嚴重。此外，第 43B 號線班次非常疏落，故促請運輸署盡快落實專線小巴到站時間預報系統。

32. 運輸署楊先生表示，署方理解委員非常關注專線小巴班次不穩定的情況，故已安排於不同地點進行實地視察，並會於較難被司機察覺的位置進行，以確保調查結果反映實況。署方希望透過實地調查，促使營辦商改善不足之處，無意包庇有關營辦商。除班次外，署方進行實地調查時亦會留意有否「飛站」的情況。他重申「保就業」計劃旨在保障現有司機的生計，而非補貼營辦商的利益，如署方發現任何違規情況，亦會與相關部門跟進。

33. 陳樹英議員表示，她一直懷疑第 43 號線系列的營辦商將該線的車輛調配至其他路線。她舉例指運輸署對校巴的用車有嚴格監管，故要求

署方向區議員提供每條專線小巴路線的車牌資料，以便區議員進行監察。如署方批准個別路線調整班次，則應提前通知區議員。

34. 張錦雄議員表示，運輸署會就其他公共運輸服務的班次調整通知區議員，故要求署方批准專線小巴調整班次時一併通知區議員。他續表示，運輸署可透過翻查專線小巴車上的行車攝錄機，調查有關司機曾否作出違規行為。他另指出現時運輸署欠缺針對營辦商的罰則，雖然有居民擔心撤銷營辦商的經營權對居民的影響更大，但他留意到其他區域的專線小巴營辦商服務較屯門區的好，故他認為可藉此機會引入競爭。

35. 黃麗嫦議員表示，運輸署不應僅報告專線小巴的平均班次間距，應一併交代有關路線的最長班次間距。她續表示認同引入競爭的重要性，並指出專線小巴第 44 號線過往的服務亦欠佳，但自從往返上水的巴士線開辦後，第 44 號線的班次便變得非常頻密。她另查詢運輸署除發出警告信外，有否對專線小巴營辦商施加任何罰則。此外，她表示曾接獲第 43 號線系列營辦商的職員投訴，指公司未有將「保就業」計劃的款項全數根據申請時提交的僱員名單發放。

36. 運輸署楊先生表示，就委員對營辦商私自調動車輛的關注，署方不曾發現第 43 號線系列的車輛被調配至其他路線，或有其他路線的車輛行走第 43 號線系列。他續表示，根據署方記錄，第 43 號線系列有 19 輛已登記小巴，但礙於司機人手不足，最多有 17 輛小巴同時行駛。他續表示，署方從未允許營辦商將班次間距延長至 50 分鐘，會就此再作跟進。至於罰則方面，署方分別於 2020 年 4 月及 8 月向第 43 號線系列的營辦商發出兩次警告，並會在進行中期檢討及延續經營權時考慮上述因素。他指出營辦商亦非常關注署方兩度發出警告信，並已承諾會改善服務。就有委員建議引入競爭，他表示運輸署旨在確保營辦商維持應有的服務水平，而非懲罰個別營辦商。此外，如有專線小巴營辦商職員領取的「保就業」津貼金額不足，建議向相關部門舉報。

37. 運輸署謝女士表示，就委員對第 46 號線系列車廂清潔情況的關注，署方會敦促營辦商加強清潔工作。她續表示，署方曾接獲張錦雄議員來信反映專線小巴第 42 號線超載的問題，並已即時要求營辦商跟進，亦已轉介警務處跟進。

38. 運輸署楊先生補充表示，根據署方於 2020 年 8 月 7 日在恒順園進行的實地調查，第 43 號線的班次間距為 9 至 16 分鐘。

39. 甄霈霖議員查詢屯門區的專線小巴何時會安裝實時到站預報系統，並對運輸署代表不斷為第 43 號線系列的營辦商辯解表示不滿。
40. 盧俊宇議員表示，現時運輸署所採取勸喻及發警告信的處理方式阻嚇力不足，要求署方以更嚴厲的措施處理營辦商的違規行為。
41. 運輸署楊先生表示，署方正逐步於各專線小巴路線安裝實時到站預報系統，現時已於第 140M 號線安裝，並即將於第 42 號線安裝，而餘下路線預計於 2021 至 2022 年完成安裝。有關針對營辦商的罰則，他表示運輸署不會透過罰款形式處罰營辦商。如營辦商表現欠佳，署方會考慮在中期檢討時縮短、甚至中止其經營權。此外，如營辦商犯下嚴重過失，署方亦會考慮以研訊處理。
42. 巫堃泰議員表示，第 43 號線系列的營辦商大量聘用沒有底薪的司機，並以拆帳形式支薪。他續表示，有關營辦商一方面削減班次及司機的工作日數，並要求司機於 2020 年 5 月簽署離職協議後重新聘用，另一方面卻申請「保就業」計劃，故要求相關部門跟進有關情況。
43. 朱順雅議員表示，區議員及運輸署均已投入不少資源處理題述問題，但情況仍然沒有改善，故促請運輸署重新考慮針對營辦商的罰則。
44. 何國豪議員表示，據悉第 46 號線系列的營辦商聘請大量半職司機，並將一半車輛閒置，質疑有關的做法。
45. 張錦雄議員建議邀請專線小巴營辦商代表列席會議。
46. 江鳳儀議員要求運輸署提供第 43C 號線車隊的車牌資料。
47. 何杏梅議員表示接獲第 46 號線的司機反映，有關營辦商最近聘請一批新司機，卻削減現有司機的工作時數，質疑營辦商有意增加員工人數以申請「保就業」計劃，要求運輸署及警務處調查。
48. 運輸署謝女士表示，署方會不時巡查第 46 號線的服務，包括有否閒置車輛，以檢視營辦商能否按照服務詳情表的規定提供服務。她續表示，現時第 46 號線的班次大致符合服務詳情表的規定，儘管如此，署方亦會提醒營辦商應維持足夠的司機人數並按照服務詳情表的規定提供服務。

49. 運輸署楊先生表示，署方已備悉委員對設立罰款的建議，會再作研究。此外，署方會繼續進行恆常的調查及監管工作。

50. 主席表示，題述議題已在交委會多次討論，建議以下列方式跟進：
(i) 邀請第 43 及 46 號線系列的營辦商派員出席會議；以及 (ii) 要求運輸署提供第 43 及 46 號線系列車隊的資料、服務詳情表，以及實時到站預報系統的詳情，以便區議員及公眾作出監察。此外，此議題將轉交屯門區內交通問題工作小組繼續跟進。

51. 何杏梅議員建議將題述議題轉交工作小組長期跟進，並要求運輸署於每次工作小組會議提交第 43 及 46 號線系列的脫班數據。

52. 朱順雅議員及何國豪議員建議交委會再續議題述議題一次。

53. 馬旗議員建議另行召開會議，並邀請專線小巴營辦商出席。

54. 主席總結表示，交委會將於第五次會議續議題述議題，並邀請相關專線小巴營辦商出席。此外，他促請運輸署於下次會議提供更令人滿意的回應。

秘書處

(C) 掃管笏區新住宅項目陸續入伙 促運輸署增加及改善區內公共交通服務

(交委會文件 2020 年第 29 號)

(交委會 2020 至 2021 年度第三次會議記錄第 63 至 73 段)

掃管笏區人口大增 促開放紅色小巴禁區

(交委會文件 2020 年第 63 號)

(運輸署的書面回應)

55. 主席表示，交委會於 2020 年 6 月 1 日舉行的第三次會議上，曾就文件 2020 年第 29 號作出討論，並議決續議有關議題。此外，文件 2020 年第 63 號內容與上述議題相關，交委會同意把它們合併討論。

56. 主席歡迎九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）車務策劃部主管梁領彥先生、區域經理一車務（新界西）楊晉璋先生、經理（公共事務）梁家欣女士，以及龍運巴士有限公司（下稱「龍運」）高級主任（策劃及發展）羅耀華先生出席會議。

57. 主席續表示，運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已於 9 月 8 日

將有關的書面回應分發予各委員。

58. 文件 2020 年第 63 號的第一提交人馬旗議員表示，掃管笏區巴士服務不足，認為紅色小巴是可行的替代品，並可在區內提供更具彈性的服務。他指出紅色小巴可在青山公路沿線經營，卻無法駛進掃管笏路，故希望運輸署撤銷有關限制，亦歡迎署方提出更好的解決方案。

59. 運輸署楊先生表示，署方一直鼓勵紅色小巴轉為綠色專線小巴經營，以提供更規範化的服務。現時紅色小巴沒有既定的行車時間表，署方僅限制它們在指定範圍內經營。他續表示，掃管笏為新發展的住宅區，署方亦希望在區內提供規範化而運載量較高的公共運輸服務。他指出九巴已於 2020 年 8 月底加密第 252 號線的服務（包括上午繁忙時間加密至 15 分鐘一班，以及晚上部分時間加密至 30 分鐘一班），以便區內居民接駁其他路線前往市區。此外，運輸署亦正與城巴有限公司商討加密第 962E 號線上午繁忙時間的服務，並期望於疫情減退後盡快落實。運輸署理解區內居民一直希望第 K53 號線全日服務，正與港鐵商討有關安排。他續表示，掃管笏區內有多個樓盤將於未來數年陸續入伙，故署方正密切留意區內發展，以便為區內居民提供運載量較高及容易乘搭的公共運輸服務。

60. 馬旗議員表示，提出撤銷紅色小巴的限制僅為議題的切入點。他指出區內居民一直爭取第 K53 號線全日服務，港鐵卻未有正面回應，令區內各私人屋苑紛紛自行開辦居民巴士服務，但此舉未能惠及區內其他居民，故希望運輸署繼續推動巴士公司加強掃管笏區的巴士服務。

61. 黃麗嫦議員表示，外國發展新住宅區時會先規劃各項配套，然後才讓居民遷入，但掃管笏的情況卻相反。她續表示，掃管笏區大規模發展前，當區議員已指出區內的公共運輸服務並不足夠，但現時服務該區的巴士班次仍非常疏落，故希望運輸署正視委員的訴求，研究撤銷紅色小巴限制的可行性，以便沒有私家車的居民出行。

62. 巫堃泰議員表示，青山公路沿線各支路只有掃管笏路限制紅色小巴進入，故對上述規定表示不解。他續表示，近月經濟不景，區內不時有劫案發生，如掃管笏居民在深宵時段從青山公路步行回家，人身安全會受威脅。他要求運輸署暫時容許紅色小巴在晚間駛進掃管笏路，直至區內的公共運輸服務進一步改善。

63. 運輸署楊先生表示，為提供更規範化的服務，署方會在新發展區安排巴士及專線小巴服務，故沒有計劃開放紅色小巴的經營範圍。就黃麗嫦議員的關注，署方一直與各公共運輸服務營辦商商討區內服務的發展，而巴士公司亦同意因應乘客量增長檢視其服務水平。此外，署方亦已請港鐵考慮加強第 K53 號線的服務。運輸署規劃掃管笏區的公共運輸服務時，已考慮晚間的乘客需求，並與相關營辦商作出討論。如有通宵路線落實，會再作公布。他續表示，第 252 號線已於 2020 年 8 月 31 日起增加班次，而其他於上午繁忙時間直達市區的路線，可望於 2020 年第四季內落實。

64. 陳樹英議員表示，運輸署應實施強制性的政策，不能任由港鐵決定是否加強服務。如港鐵不願加強服務，則應將有關路線重新招標。她續表示，紅色小巴可打破輕鐵的壟斷（例如元朗往返置樂花園的路線），亦可提供通宵服務，但運輸署的政策卻限制了自由市場的運作。

65. 朱順雅議員表示，她最近曾接獲運輸署就掃管笏區交通問題的回信，並認為署方的態度較以往積極。她續表示，掃管笏區的新屋苑「上源」入伙在即，不少居民對該區的交通服務不足表示憂慮，故要求運輸署詳細交代與港鐵商討第 K53 號線服務安排的進度。

66. 運輸署楊先生表示，掃管笏區於未來三年將增加 11 000 名居民，故署方希望因應需求增加巴士服務。他續表示，署方一直要求港鐵考慮增加第 K53 號線的班次，以及將該線改為全日服務，有關討論仍在進行中。此外，就委員提出如第 K53 號線未能提供全日服務，則應安排專線小巴第 43 號線駛經博愛醫院歷屆總理聯誼會鄭任安夫人千禧小學（下稱「千禧小學」），署方亦有考慮有關方案。然而，署方須先確保有關路線擴展服務前，其營辦商可提供充足的運載能力，以免影響掃管笏路下游的乘客，故署方仍傾向以巴士服務為首選。

67. 港鐵林女士表示，第 K53 號線現時於上午及下午繁忙時間提供服務，該公司亦會因應乘客需求安排特別班次或調動車輛，並會持續與區議員跟進服務的情況。至於安排第 K53 號線全日服務，須考慮多項因素，港鐵仍在檢視，如有進展會與相關議員溝通。

68. 馬旗議員表示，第 K53 號線僅在上班及上學時間提供特別班次，未能照顧掃管笏居民在平日非繁忙時間及假日的交通需求，對此表示不滿。

69. 主席表示，他留意到第 K53 號線的網頁建議乘客於該線服務時間以外乘搭專線小巴第 43 號線系列，但專線小巴第 43 號線系列的服務亦未如理想。他續表示，相關部門在掃管笏區的新屋苑入伙後才計劃調整該區的公共交通服務，做法並不合理。

70. 運輸署楊先生表示，現時在非繁忙時間，掃管笏路上游屋苑（如 NAPA 及上源）的居民須步行往星堤站，方可乘搭專線小巴第 43 號線。該線現時的服務可應付乘客需求，除假日外，乘客於非繁忙時間在星堤站登車普遍沒有困難。然而，署方理解乘客從掃管笏路上游屋苑步行往返星堤站或有不便，故會繼續與港鐵商討安排第 K53 號線全日服務。

71. 主席建議將與掃管笏交通相關的議題轉交工作小組長期跟進。

72. 黃麗嫦議員表示，將議題轉交工作小組未能有效解決問題。她續表示，如港鐵安排第 K53 號線全日服務，委員可考慮接受第 K53 與 K58 號線合併。

73. 陳樹英議員建議交委會去信運輸署署長，要求署方（i）安排第 K53 號線全日行走；（ii）安排專線小巴第 43 號線增設分支路線前往千禧小學；或（iii）容許紅色小巴駛進掃管笏路至千禧小學，並於兩個月內落實上述其中一個方案。

74. 主席接納上述建議，並請秘書處跟進有關事宜。

秘書處

[會後補註：上述信件已於 2020 年 11 月 13 日發出。]

[港鐵會後補註：港鐵公司已於 11 月 15 日起，將 K53 線巴士提升至全日服務。]

(D) 配合屯門至赤鱸角連接路的北面連接路通車

專營巴士行車路線調整安排

(交委會文件 2020 年第 46 號)

(交委會 2020 至 2021 年度第二次特別會議記錄第 5 至 102 段)

有關：屯門至赤鱸角連接路通車對屯門區內交通的影響

(交委會文件 2020 年第 53 號)

要求修正屯門赤鱸角連接路開通後，機場巴士路線

(交委會文件 2020 年第 54 號)

75. 主席表示，交委會於 2020 年 7 月 10 日舉行的第二次特別會議上，曾就文件 2020 年第 46 號作出討論，並議決續議有關議題。此外，文件 2020 年第 53 及 54 號內容與上述議題相關，交委會同意把它們合併討論。

76. 主席歡迎運輸署高級運輸主任/巴士發展(大嶼山)茹詠詩女士及運輸主任/巴士發展(大嶼山)梁嘎敏女士出席會議。

77. 主席續表示，運輸署及龍運於會前提交了書面回應，秘書處已於 9 月 8 日將有關的書面回應分發予各委員。

78. 文件 2020 年第 54 號的提交人巫堃泰議員引述運輸署的書面回應，指屯門至赤鱸角北面連接路(下稱「連接路」)開通後至 2026 年，屯門區內較為繁忙的相關主要路段的擠塞情況仍能維持在可控制的水平，他查詢有關數據來自「TIA」還是「EIA」報告。他續表示，屯門區內通往連接路的道路已經飽和，故認為不應再引進區外的車輛，而元朗區議會亦對安排所有機場巴士路線繞經連接路有保留。此外，他要求運輸署交代有否與巴士公司研究在正常情況下，途經連接路的巴士路線會否遇上交通擠塞。他指出在屯門西繞道通車前，不應安排過多巴士路線途經連接路，以免造成屯門區的道路嚴重擠塞。他促請運輸署修訂連接路通車後的巴士路線調整安排。

79. 運輸署茹女士表示，經考慮委員的意見，並與巴士公司研究後，署方將修訂連接路通車後的巴士路線調整安排如下：

- (i) 第 A33 號線晨早兩個往機場方向及晚間近尾班車的兩個往機場方向的班次會繞經掃管笏路；
- (ii) 就委員對第 A33X 號線途經青山公路新墟段至杯渡路的一段屯門鄉事會路的關注，該線往北大嶼山方向的路線將不取道青山公

路—新墟段至杯渡路一段的屯門鄉事會路，並改行青山公路—新墟段至杯渡路；而北行往富泰方向的路線則繼續維持行走青山公路—新墟段至杯渡路一段的屯門鄉事會路；

- (iii) 就委員要求第 E33P 號線增加班次，經檢視該線的客量數據，現時現時第 E33P 號線的服務時間已可滿足往返屯門區及北大嶼山的乘客需求。然而，經與巴士公司商討後，將試辦第 E33P 號線於下午 6 時 30 分及 7 時正由兆康站（南）開出往機場的兩個班次，為期三個月；
- (iv) 在連接路通車及上述修訂落實後，運輸署將密切留意各路線的運作情況及乘客需求的轉變，與巴士公司研究改善服務的可行性；
- (v) 運輸署已備悉文件 2020 年第 54 號的建議。由於路線調整安排涉及多個區議會，北區區議會交通及運輸委員會要求暫緩服務北區的「A」線及「NA」線的路線調整安排，並待連接路開通後，觀察及檢討情況後再作研究。此外，署方已向元朗區議會交通及運輸委員會簡介路線調整安排，並向委員提供進一步的資料，將會於稍後繼續聽取元朗交通及運輸委員會的意見和保持溝通。她續表示，署方在歸納及總結各方的意見後，會再檢視路線調整安排是否有需要對有關安排的細節作出調整或改善；
- (vi) 專營巴士是大型的載客運輸工具，班次亦相對有限，因此乘客乘搭巴士相對而言可減少其他車輛使用路面。此外，屯門—赤鱗角隧道於屯門出入口附近設有巴士轉車站，方便乘客轉乘其他巴士路線前往北大嶼山及屯門各個目的地。故此，若其他區域出發的路線未能使用連接路，乘客於連接路轉車站的轉乘選擇將會大為減少，候車時間亦將會較長。另外，署方亦初步計劃安排從元朗區出發而途經屯門公路的巴士路線在紅橋及華都花園設站，以期進一步增加屯門區機場巴士服務的覆蓋範圍；
- (vii) 就委員建議第 E36A 號線不經屯門鄉事會路及屯門市中心巴士總站，署方初步計劃該線於紅橋、新墟及屯門市中心設站，以便乘客前往東涌一帶。署方考慮到屯門市中心為屯門區內的交通樞紐，提供多種交通工具接駁往返屯門各區，有關安排可方便屯門居民於屯門市中心轉車接駁前往東涌；以及

(viii) 就文件 2020 年第 54 號提出的意見，署方考慮到屯門區的機場巴士路線改經連接路後車程將會縮減，故希望透過「A」線及「E」線互相補足，從而擴闊屯門往返北大嶼山的巴士路線覆蓋範圍。她續表示，現時第 A33 號線往屯門方向在龍逸邨設有落客站。連接路通車後，第 E33 號線將為龍逸邨居民提供往返北大嶼山的巴士服務。而第 E33P 號線將繼續為兆山苑及屯門泳池一帶的居民提供服務。此外，由於現時湖翠路未能左轉往龍門路南行方向，故署方安排第 A33 號線經海皇路、湖景路、湖翠路及湖山路前往連接路。

80. 主席查詢運輸署可否就上述發言內容提供書面回應。

81. 運輸署茹女士表示，署方可於會後提供書面回應。此外，在落實路線調整安排前，署方亦會通知區議會最終方案。

82. 何國豪議員對第 A33X 號線南行班次改經青山公路新墟段表示歡迎，並希望運輸署盡快提供書面回應。就運輸署代表表示路線調整安排的最終方案仍有待公布，他查詢署方代表剛才報告的調整方案是否已諮詢各持份者，抑或只是署方的初步計劃。他另指出屯門鄉事會路北行方向在繁忙時間亦非常擠塞，故查詢運輸署堅持安排第 A33X 號線北行班次途經屯門鄉事會路的理由。

83. 張錦雄議員表示，據他理解運輸署將暫緩落實北區的路線調整安排，卻以種種理由堅持落實元朗區的路線調整安排。他續表示，多名委員曾建議運輸署分階段落實路線調整安排，故要求運輸署先觀察連接路通車後的車流量變化，再分階段落實有關方案。

84. 黃虹銘議員表示，據悉第 A33 號線將繼續服務整個屯門碼頭區，而居民需在連接路的巴士轉乘站轉乘其他路線，故查詢第 E33、E33P 及 A33 號線之間的轉乘優惠。

85. 主席表示，元朗區分為元朗及天水圍兩部分，查詢運輸署會否分開處理上述兩個區域的路線調整安排。

86. 運輸署茹女士表示，署方將盡快提供書面回應。由於是次的路線調整安排涉及多個區議會，包括屯門、元朗、北區及離島，署方期間亦陸續收到相關區議會的意見，署方會在聽取各相關交通及運輸委員會的意

見後，再歸納和總結各方的意見，在有需要時會與巴士公司商討是否需要對有關安排的細節作出調整或改善，然而剛才提出的修訂將會納入最終方案。有關分階段落實調整安排的建議，由於署方仍在諮詢元朗區議會，稍後將一併檢視分階段落實的可行性。就委員關注屯門鄉事會路北行方向的交通擠塞問題，署方曾與龍運進行實地視察，並留意到屯門鄉事會路北行方向的車流量較南行方向的車流量為低，而署方亦希望第 A33X 號線可服務新墟人口最密集的地區，以方便該區的居民，故安排第 A33X 號線北行方向的班次繼續途經屯門鄉事會路新墟段。她續表示，現時屯門碼頭區由第 A33 號線提供服務，服務在路線調整安排下維持不變，屯門碼頭一帶的乘客可繼續乘搭第 A33 號線直接往返機場，而乘客可於連接路的巴士轉車站轉乘其他路線前往北大嶼山其他目的地。她指出，在路線調整安排落實後，由屯門前往北大嶼山的車費普遍下調，而「A」線轉乘「E」線的安排與現時相若。署方亦會鼓勵巴士公司因應其營運和財務狀況，以及經濟環境提供車費優惠，以減輕市民的交通支出。

[會後補註：運輸署的書面回應已於 2020 年 9 月 17 日分發予各委員。]

87. 副主席查詢第 E33P 號線有否增加班次的計劃。他續表示，相信委員不會接受第 A33X 號線北行班次繼續途經屯門鄉事會路新墟段的方案，要求署方再作修訂。此外，如日後北區區議會支持該區的機場巴士路線改經連接路，運輸署亦應先諮詢屯門區議會的意見。

88. 楊智恒議員表示，委員於上次會議已提出連接路通車後分階段落實路線調整安排，由於前往連接路需經過屯門區，故不解為何運輸署須先諮詢元朗區議會，並再次促請運輸署接納屯門區議會的建議。他續表示，從機場返回屯門的路線離開連接路後均會先停靠蝴蝶站巴士站，但該處的行人天橋並無升降機，不利於攜帶行李的乘客出入。再者，該站現時已有十多條巴士線停靠，故他擔心該站沒有足夠位置供新增的巴士路線使用。他另指出龍門路大部分路段只有雙線行車，而水務署正在其中一條行車線進行水管更換工程，故擔心連接路通車後，龍門路的交通擠塞問題會更為嚴重。

89. 甄霈霖議員表示，屯門區內的主要幹道並非設計供大量區外車輛途經屯門區，但運輸署一直未有就擴闊有關道路的可行性作出回應。他另要求署方回應，有否研究連接路通車後會否有大量重型車湧入區內，造成交通擠塞、甚至倒灌至屯門公路的問題。此外，他要求署方回應會否

分階段落實路線調整安排。

90. 林健翔議員表示，連接路通車後，屯門區前往北大嶼山的車程比從荃灣及葵青區出發更短，但屯門區的機場巴士車費仍比荃灣及葵青區高，認為並不合理。此外，他要求運輸署暫緩落實其他區域的路線調整安排，以及限制重型車輛使用連接路，以便在通車初期評估連接路的承載量。

91. 運輸署茹女士表示，署方早前進行實地視察時，留意到屯門鄉事會路北行方向的车流量較南行方向的车流量為低，惟因應委員的意見，署方會與巴士公司再檢視委員對調整第 A33X 號線北行班次走線的建議。她續表示，將來第 E33P 號線在上午繁忙時間的班次將與現時相若。由於「A」線的車費在連接路通車後預期有下調空間，因此署方預期現時乘搭第 E33P 號線往返機場客運大樓一帶的乘客將有部份改乘「A」線。運輸署將會留意連接路通車後各巴士路線的乘客量變化，在有需要時會與巴士公司檢討班次安排。此外，署方留意到第 E33P 號線往機場方向的尾班車載客率仍有四成，故會試辦兩班於下午 6 時 30 分及 7 時正由兆康站（南）開出往機場的班次，為期三個月。有關分階段落實路線調整安排的意見，她強調署方非常重視屯門區議會的意見，然而由於是次的路線調整安排涉及多個區議會，包括屯門、元朗、北區及離島，須綜合各相關區議會的意見，再一併考慮相關安排。有關委員對車費的關注，她表示專營巴士車費是根據《公共巴士服務條例》第 13 條，並按照有關車費等級表而釐定。專營巴士公司因應行車路線改經連接路的情況下，預計各路線的行車路程，而暫定出各條路線的單程車費，實際的車費要視乎實地行車測試而定。運輸署亦會於審批有關路線調整申請時，確保車費符合車費等級表的規定。

92. 運輸署馬翊球先生表示，根據最新的交通流量預測，連接路開通對屯門區內的交通不會有顯著影響。而顧問公司最新的研究顯示，在連接路開通後至 2026 年，屯門區內較為繁忙的相關主要路段的擠塞情況仍能維持在可控制的水平。運輸署會密切監察屯門區道路網絡的交通需求及情況變化，適時制訂相應的交通管理措施。就委員對龍門路交通情況的關注，署方會與水務署及其承辦商保持聯絡，確保有關工程不會影響交通。此外，就委員對道路闊度標準的關注，他表示現時屯門區內的道路可供一般重型車輛使用。

93. 甄紹南議員表示，由於湖翠路不能左轉往龍門路，故第 E33 號線系

列未能駛進屯門碼頭區。就此，他查詢相關部門有否研究容許車輛從湖翠路左轉往龍門路的可行性。他續表示，現時華都花園、屯門市中心及紅橋三個巴士站在繁忙時間已出現倒灌情況，相信連接路通車後情況將進一步惡化，故查詢相關部門是否有計劃擴闊巴士站及在鄰近道路進行改善工程。

94. 陳樹英議員不滿各部門未有正面回應文件 2020 年第 53 號有關提供數據的要求。她要求相關部門交代連接路通車後可否紓緩屯門區內的交通流量，並建議交委會召開特別會議，全面檢視連接路通車對屯門區交通的影響。

95. 黃丹晴議員建議第 A33X 號線完全不途經屯門鄉事會路。他續表示，屯門區的日間機場巴士車費比荃灣及葵青區高，但通宵路線卻相反，故對釐定車費的準則表示不解。此外，他建議統一第 A33 及 A33X 號線晚間的服務時間。

96. 周啟廉議員表示，委員於上次會議曾要求將「E」線的落客點由機場地面運輸中心改回一號客運大樓，要求運輸署交代有關安排的最新進展。他續表示，屯門碼頭區只有「A」線提供服務，但「A」線的車費比「E」線昂貴，亦不設轉乘優惠，對在機場上班的居民不公平。此外，隨着青嶼幹線及連接路豁免收費，他認為車費等級表的收費上限應相應下調。

97. 何杏梅議員表示，屯門鄉事會路北行方向現時已非常擠塞，加上連接路通車後將有額外車流量，故認為第 A33X 號線北行班次亦不應途經屯門鄉事會路。她另指出運輸署的書面回應未有提供 2019 年的車流量數據，並認為連接路通車後，區內的車流量定必大幅增加，故不認同署方指屯門區內主要路段的擠塞情況至 2026 年仍維持在可控制水平的說法。

98. 主席表示，交委會早前就青山公路青山灣段擴闊工程進行討論時，不少委員曾要求運輸署提供實際的車流量預算數據，故希望署方補充相關資料。

99. 運輸署茹女士表示，現時屯門碼頭區的乘客可乘搭第 A33 號線往返北大嶼山，而在路線調整安排下，屯門碼頭區的乘客可繼續乘搭第 A33 號線往返北大嶼山。署方鼓勵乘客於連接路的巴士轉車站轉乘其他路線前往北大嶼山各個目的地。她續表示，署方會就委員的意見再與巴士公

司檢視青山公路新墟段至杯渡路一段的屯門鄉事會路的行車狀況，並研究第 A33X 號線往富泰方向班次不行走青山公路新墟段至杯渡路一段的屯門鄉事會路的建議。有關統一第 A33 及 A33X 號線往機場方向尾班車時間的建議，署方認為上述路線現有的班次及服務時間已可應付乘客需求，然而，署方會在連接路通車後，繼續留意上述路線的乘客需求轉變，在有需要時會與巴士公司檢視有關安排。有關「E」線在機場停站的安排，現時日間有約 30 條巴士路線使用暢航路（離境大堂外）巴士站落客，多輛巴士同時到站時須排隊入站，而預期「A」線班次在連接路通車後有所增加，故署方建議安排部分「E」線使用地面運輸中心巴士站落客。

100. 運輸署馬先生表示，署方預期連接路開通後，部分車輛將取道連接路往返新界北及大嶼山，有助紓緩屯門公路的交通情況。根據顧問公司提供的最新數據，連接路開通後，屯門公路市中心段及皇珠路於 2026 年的繁忙時間最高的行車量及容車量比率分別為 1.0 至 1.1，以及 1.1 至 1.2，擠塞情況仍能維持在可控制的水平。運輸署會密切監察屯門區道路網絡的交通需求及情況變化，適時制訂相應的交通管理措施。此外，路政署已於 2018 年 5 月展開十一號幹線的可行性研究，建成後可紓緩屯門公路、大欖隧道及汀九橋的交通。

101. 主席請部門代表回應第 A33 號線的班次問題，以及改善湖翠路不能左轉往龍門路的問題。

102. 運輸署茹女士表示，署方預期由於車費可能下調，乘客可能會選乘「A」線，包括第 A33 號線前往機場，因此，第 A33 號線整體班次將會增加。署方會密切留意調整安排後各路線的乘客需求及出行模式的轉變，並適時與巴士公司研究改善服務的可行性。

103. 運輸署馬先生表示，湖翠路與龍門路交界的左方設有輕鐵相關設施，現時並不適合車輛左轉，署方須與港鐵再作研究。

104. 副主席表示，運輸署於上次會議已表示須研究容許車輛從湖翠路左轉往龍門路的可行性，但至今沒有進展。

105. 運輸署馬先生表示，署方須在會後與港鐵再作研究。

106. 港鐵林女士表示，會後將與運輸署跟進有關事宜。

107. 主席總結表示，他將於會後研究就題述事宜召開特別會議。即使未能召開特別會議，交委會亦會於第五次會議續議題述的三項議題。

V. 討論事項

(A) 交通及運輸委員會轄下工作小組財政資源分配事宜

(交委會文件 2020 年第 47 號)

108. 主席表示，根據 2020-2021 年度屯門區議會撥款預算草案，交委會共獲撥款 1,015,829.20 元。他早前曾與交委會副主席及交委會轄下工作小組的召集人就撥款分配進行協商，初步建議以 80 萬元進行兩項研究，每項 40 萬元，並以餘下款項製作宣傳品推廣道路安全。他續表示，財務、行政及宣傳委員會（下稱「財委會」）及屯門區議會即將就修訂撥款準則進行討論，如委員於是日會議就交委會撥款的用途達成共識，交委會轄下各工作小組便可在撥款準則修訂完成後展開相關跟進工作。

109. 何杏梅議員表示，現時已是 9 月份，如仍須修訂撥款準則，恐怕沒有足夠時間完成研究。

110. 主席表示，撥款準則修訂完成後，相信可加快邀請夥拍團體及審批撥款的程序。他續表示，如沒有足夠時間進行研究，亦可考慮進行需時較短的工作，例如與交通相關的宣傳活動。

111. 陳樹英議員表示，如交委會未能就研究課題提出具體建議，可先將撥款分配予相關工作小組，以便工作小組於財委會會議後召開會議，討論撥款用途及相關跟進工作。有關研究課題，她建議研究屯門公路巴士轉乘站的改善方案、連接屯門、元朗及天水圍的交通網絡，以及共享交通工具服務。

112. 曾錦榮議員建議研究在屯門區內興建停車設施的可行性，以改善區內重型車輛違泊的問題。

113. 主席表示，據悉元朗區議會仍在檢視元朗、屯門區議會交通及運輸聯席工作小組（下稱「聯席小組」）的會議程序相關事宜，故他對聯席小組於本財政年度內運用區議會撥款不表樂觀。就此，他建議分別向屯門對外交通工作小組及屯門區內交通問題工作小組分配預算撥款 400,000 元，而餘下的 215,829.20 元則由交委會用作舉辦道路安全推廣活動。

114. 陳樹英議員建議將用作舉辦道路安全推廣活動的 215,829.20 元一併

分配予屯門區內交通問題工作小組，以便更靈活地邀請夥拍團體。

115. 沒有其他委員提出意見，主席宣布分別向屯門對外交通工作小組及屯門區內交通問題工作小組分配預算撥款 400,000 元及 615,829.20 元（建議當中 400,000 元用作研究，215,829.20 元用作舉辦道路安全推廣活動），並請各工作小組召集人備悉上述安排。

屯門對外交通
工作小組、
屯門區內交通
問題工作小組

(B) 「人人暢道通行」計劃下的「特別計劃」
（交委會文件 2020 年第 48 號）

116. 主席歡迎路政署高級工程師 3/暢道通行張子敬先生、工程師 5/暢道通行楊桂芳女士及公共關係主任吳琰玲女士出席會議。

117. 路政署楊女士透過投影片（見附件一）介紹題述文件。

118. 楊智恒議員建議前往題述文件列出的行人通道進行實地視察。他續表示，屯門區有 39 條行人天橋不設升降機，而「人人暢道通行」計劃推行超過十年，區內只有不足三分之一的行人天橋完成加建升降機，故他對題述計劃表示歡迎，並希望原有「人人暢道通行」計劃下的項目可盡快完成。他另指出蝴蝶邨有兩條行人天橋（結構編號：NF102 及 NF103）亦有需要加建升降機，要求路政署考慮將其納入特別計劃。

119. 林健翔議員表示，題述文件提出兩條位於安定邨及友愛邨的行人天橋（編號：OT01 及 OT02）有大量人流經過，故贊同為上述行人天橋加建升降機。然而，位於友愛邨的行人隧道（編號：YO01）人流稀疏，故建議優先於區內其他人流較多的行人通道加建升降機。

120. 周啟廉議員表示，結構編號 NF100A 的行人天橋已完成加建升降機工程，但連接湖景邨的出口人流最多，卻沒有升降機，要求路政署交代理由。他續表示，據悉結構編號 NF98 的行人天橋或會因興建屯門南延線工程而清拆，故加建升降機工程一直未有動工。就此，他查詢上述項目的最新進展，以及一旦確定清拆該行人天橋，可否將加建升降機的名額轉讓予另一行人天橋。

121. 林頌鎧議員表示支持題述計劃。然而，他對路政署要求委員從題述文件中選出三條行人天橋表示為難，並促請署方考慮落實全部四個項目。他續表示，編號 OT01 的行人天橋連接多間學校，而附近的屋邨長者較多，故建議優先於上述行人天橋加建升降機。

122. 江鳳儀議員查詢編號 OT01 的行人天橋會否重建，並支持進行實地視察。

123. 主席表示，據他了解委員無須在是日會議選出三條行人通道。路政署旨在邀請委員就區內適合加建升降機的行人通道提出建議，以便署方作初步研究。署方將於 2020 年底向交委會匯報初步研究的結果，屆時再請委員選出三條行人通道作題述計劃的推展項目。此外，就委員建議進行實地視察，他建議委員於實地視察後以書面向路政署提名行人通道。

124. 甄霈霖議員建議優先於編號 OT02 的行人天橋加建升降機，並要求政府增撥資源，加快落實「人人暢道通行」計劃的其他項目。

125. 曾錦榮議員表示，現時新建升降機附設的通風系統效能欠佳，令升降機內非常悶熱，要求路政署改善有關情況。

126. 路政署張先生表示，是次介紹的「特別計劃」與署方早前介紹「人人暢道通行」計劃的其他階段沒有衝突。剛才有委員提及的其他行人通道，正由「人人暢道通行」計劃下其他階段跟進，而「特別計劃」主要為「租者置其屋計劃」屋邨、「可租可買計劃」屋邨和已拆售物業的公共屋邨的行人通道加建升降機。他續表示，是日會議旨在邀請委員就區內適合加建升降機的行人通道提出建議，以作初步研究。署方將於 2020 年底向交委會匯報初步研究的結果，並請委員選出不多於三條行人通道作題述計劃的推展項目。此外，一般而言，署方為行人通道加建升降機時，會一併研究所有出口興建升降機的可行性。

127. 路政署楊女士表示，湖景邨屬公共租住屋邨，不屬「特別計劃」的涵蓋範圍。她續表示，結構編號 NF98 的行人天橋位於屯門南延線的工程範圍內，故須配合有關項目一併考慮。此外，為配合政府的環保政策，「人人暢道通行」計劃於 2013 年後興建的升降機均採用機械式抽風系統，不設空調設備。

128. 楊智恒議員表示，他提出於結構編號 NF103 的行人天橋加建升降機，比題述文件提出編號 BF01 的行人天橋更切合居民需要，希望路政署考慮有關建議。

129. 林健翔議員認為沒有必要為編號 YO01 的行人隧道進行可行性研

究，並建議將結構編號 NF103 的行人天橋納入「特別計劃」。

130. 路政署張先生表示，結構編號 NF103 的行人天橋已納入「人人暢道通行」計劃下的「第三階段計劃」，並重申「第三階段計劃」與「特別計劃」的資源不會重複。他續表示，「第三階段計劃」所有項目已完成立項，而「特別計劃」尚在立項階段。

131. 主席表示，按照路政署代表的說法，「第三階段計劃」項目的進度應比「特別計劃」快。

132. 路政署楊女士表示，「第三階段計劃」已於去年 9 月委聘顧問公司進行勘察，但「特別計劃」仍在初步研究前的諮詢階段，故「第三階段計劃」的推展進度應比「特別計劃」快。

133. 周啟廉議員再次促請路政署考慮將區內其他更有需要加建升降機的行人通道納入「特別計劃」。

134. 楊智恒議員表示，「第三階段計劃」的項目過多，需時多年才能完成，故促請路政署考慮將個別部分符合「特別計劃」資格的行人通道納入「特別計劃」。

135. 主席總結表示，交委會將進行實地視察，並請委員以書面形式提名行人通道作初步研究。

秘書處

[會後補註：上述實地視察已於 2020 年 12 月 1 日舉行。]

(C) 深切關注輕鐵出軌事件

(交委會文件 2020 年第 49 號)

有關 8 月 29 日輕鐵兆康站事故

(交委會文件 2020 年第 50 號)

(港鐵的書面回應)

136. 上述兩項議題內容相關，交委會同意把它們合併討論。

137. 主席歡迎港鐵基建維修經理—西鐵綫，屯馬綫一期及輕鐵謝福深先生出席會議。

138. 主席續表示，港鐵於會前提交了書面回應，秘書處已於 9 月 8 日將

有關書面回應分發予各委員。

139. 文件 2020 年第 49 號的第一提交人陳樹英議員表示，雖然港鐵表示題述事故與輕鐵系統無關，但在事故後隨即全面檢查道岔，並進行維修工程，加上受輕鐵 614P 及 615P 線影響，導致列車在兆康輕鐵站北行方向進站時嚴重受阻。她認為後輪出軌的情況較為罕見，並曾循多方面推斷事故原因，但未獲港鐵正面回應。就此，她要求港鐵詳細交代題述事故的原因，以及要求運輸署回應會否處分港鐵。

140. 身兼文件 2020 年第 50 號第一提交人的主席要求港鐵在書面回應外提供更詳盡的回應。

141. 港鐵林女士表示，2020 年 8 月 29 日晚上約 8 時 25 分，一架往元朗方向的 610 線單卡輕鐵預備駛入兆康站一號月台時，車尾轉向架的車輪在一個道岔位置偏離路軌。輕鐵安全停下來後，車長隨即通知輕鐵車務控制中心。車上約 20 名乘客在輕鐵人員協助下全部安全離開車廂，沒有人受傷。她續表示，在處理事件期間，兩條輕鐵線(包括 614 線往元朗方向及 614P 線往兆康方向)須改道行駛。港鐵安排了免費接駁巴士來往輕鐵屯門至兆康站。經工程人員緊急復修後，輕鐵服務翌日早上恢復正常。她指出港鐵十分關注是次事故，向受影響乘客致歉，並會詳細調查事故原因，預計三個月內完成。

142. 港鐵謝先生表示，公司正就題述事故進行全方位調查，不會排除任何可能性。港鐵於事故後已更換有關位置的鋼軌，並已修復受損的訊號設備，以確保行車暢順。此外，港鐵已加強檢查同類型的道岔，以及加強鋼軌的塗油及打磨工作，並會加快更換鋼軌。他續表示，港鐵自 2020 年 9 月 2 日起已加強輕鐵系統各主要道岔的維護工作，工程主要在深夜進行，但有部分工作仍須在日間完成，輕鐵列車經過有關道岔時會減速行駛。港鐵一直有非常嚴謹的維修制度，並會於路軌及道岔等鐵路基建設施進行預防性維修工作。港鐵近年已加強維修部分道岔，其維修團隊會按優次進行維修工作。

143. 港鐵林女士表示，就委員關注維修工作對輕鐵服務的影響，現時輕鐵減速的安排維持了約一星期，港鐵正密切監察有關情況。雖然個別車程總行車時間或會增加約五分鐘，但對整體班次影響有限。如港鐵發現繁忙時間班次顯著受慢速影響，會進行車務調動以維持服務。

144. 黃虹銘議員表示，港鐵代表的回應完全沒有交代題述事故的原因。

145. 周啟廉議員表示，題述事故的路段多年前亦曾發生出軌事故，事後港鐵曾調整 505 線的行車方向。就此，他查詢港鐵除減慢車速外，有否其他保護乘客安全的措施。

146. 港鐵謝先生表示，該公司正就題述事故進行全方位調查，不會排除任何可能性。由於事故仍在調查當中，暫時沒有進一步的資料提供。此外，港鐵已加強道岔的塗油及打磨工作，並會在有需要時更換鋼軌。

147. 何國豪議員查詢港鐵會否調查題述事故是否與輕鐵車種有關。

148. 主席查詢港鐵會否因應題述事故及輕鐵減速安排，為受影響的市民提供補償性優惠。

149. 港鐵林女士表示，事故調查完成後，該公司會向交委會交代調查結果。她續表示，港鐵會加強道岔的維護，以及日常的維修保養工作。此外，不同年期投入服務的輕鐵，港鐵均會定期檢查車輛各項系統，確保安全運作方會安排車輛接載乘客。另一方面，新列車亦須通過一系列法定檢測，經審批後才可投入服務。有關對乘客的補償，根據票價調整機制，如在港鐵可控制的因素下導致出現 31 分鐘或以上的延誤，港鐵須透過車費回贈向乘客作出補償。如題述事故符合上述條件，港鐵會按機制提供車費回贈。

150. 曾錦榮議員查詢題述事故會否與道岔的虛位有關，以及港鐵有否與道岔虛位相關的標準。

151. 港鐵謝先生表示，該公司一直定期檢驗路軌及架空設備等鐵路設施，並會在有需要時進行維修工作。

152. 副主席查詢港鐵會否向受影響的市民提供補償性優惠。

153. 港鐵林女士表示，根據票價調整機制，如在港鐵可控制的因素下導致出現 31 分鐘或以上的延誤，港鐵須透過車費回贈向乘客作出補償。如題述事故符合上述條件，港鐵會按機制提供補償。

154. 主席總結，請港鐵完成題述事故的調查後向交委會匯報調查結果。

VI. 其他事項及下次會議日期

155. 主席表示，他將與秘書處商討召開特別會議的安排，以處理是日會議未及討論的事項。

156. 議事完畢，會議於下午 1 時 33 分結束。下次會議定於 2020 年 10 月 12 日（星期一）上午 9 時 30 分舉行。

[會後補註：是日會議未及討論的事項已於 2020 年 10 月 12 日舉行的交委會第五次會議上跟進。]

屯門區議會秘書處

日期：2020 年 12 月

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/20

屯門區議會
交通及運輸委員會
(2020年9月9日會議)

「人人暢道通行」計劃下的
「特別計劃」

1

背景

- 2012年推出為公共行人通道加建無障礙通道設施（即升降機或標準斜道）的計劃
- 至今，屯門區內「人人暢道通行」計劃下總共有39個加建升降機項目：

項目數量	已完工	施工中	設計中	勘測中	納入其他項目
39	10	4	6	18	1



2

相關計劃

- 除了「人人暢道通行」計劃外，香港房屋委員會（下稱「房委會」）亦透過加裝升降機計劃，為公共租住屋邨提供無障礙通道設施

3

「特別計劃」

計劃簡介

- 政府在2019年的施政報告中宣布，在「人人暢道通行」計劃下推展一個「特別計劃」，為以下三類屋邨的行人通道加建升降機
 1. 「租者置其屋計劃」屋邨
 2. 「可租可買計劃」屋邨
 3. 已拆售物業（包括商場及停車場）的公共租住屋邨

4

「特別計劃」（續）

計劃簡介(續)

在「特別計劃」下推行的項目亦須不涉及收地，並且須符合下列條件：

- (a) 行人通道處於或連接上述三類屋邨的公用地方；
- (b) 行人通道橫跨現有道路；
- (c) 有關屋邨的公用地方可提供足夠的土地以建造升降機；以及
- (d) 該屋邨的公契經理人或全體業主同意下述三方面的安排，並簽署地役權契約以確認：
 - (i) 提供土地以設置升降機設施；
 - (ii) 賦予政府通行權在這些屋邨的範圍內施工及其後為新建設施進行維修保養；及
 - (iii) 屋邨負責建成後升降機的日常運作及管理

5

「特別計劃」（續）

計劃簡介(續)

- 政府負責加建升降機工程的費用
- 建成後的升降機和現有行人通道的管理和維修責任將會分配如下：

	建成後的升降機	現有行人通道
政府	電費, 維修保養及相關費用	現時管理和維修責任維持不變
屋邨	日常管理及相關費用	

6

「特別計劃」的推展項目 (續)

三類屋邨內的行人通道

- 綜合房屋署提供的資料以及路政署的現場視察，屯門區內有**4條**有需要加裝升降機並符合「特別計劃」的範疇的行人通道。

7

「特別計劃」的推展項目 (續)

諮詢意見

- 邀請委員就「特別計劃」的推展優次項目提出建議及選擇，有關項目的初步資料載於討論文件附件二
- 收集委員會的建議後，會就項目建議進行初步研究
 - 評估人流數字
 - 可能影響將來人流的因素
 - 鄰近有否長者或傷健人士相關設施
 - 初步技術可行性
 - 初步估算建造成本

8

「特別計劃」的推展項目 (續)

諮詢意見(續)

- 計劃在本年年底向委員匯報初步研究的結果，及邀請委員選出不多於3條行人通道，作為「特別計劃」下優先推展的項目
- 若項目符合所需條件，我們將盡快展開勘测及相關設計工作，以期盡快展開加建工程

9

「特別計劃」的推展項目 (續)

諮詢意見(續)

- 為方便議員考慮，我們將該4條行人通道分成兩組：

表一： 行人通道未配備無障礙通道設施，而鄰近亦沒有升降機設施/地面過路處

表二： 行人通道已配備斜道或鄰近已有升降機設施/地面過路處

圖則及相關資料載於討論文件附件二

10

「特別計劃」的推展項目 (續)

三類屋邨內的行人通道(續)

表一： 行人通道未配備無障礙通道設施，而鄰近亦沒有升降機設施/地面過路處

行人通道編號	屋邨	屋邨種類	屋邨人口(人)	屋邨內的長者人口(人) [比例]	位置	曾收到為行人通道加建升降機的建議	鄰近的交通交匯處
OT01	安定邨及友愛邨	已拆售物業的公共屋邨	12,024及25,471	2,448 [約20%] 及 5,111 [約20%]	橫跨友愛路及屯門鄉事會路 出口①近安定邨愛定商場N區 出口②近兆安苑定祐閣 出口③近友愛邨愛曦樓	沒有	沒有
OT02	安定邨及友愛邨	已拆售物業的公共屋邨	12,024及25,471	22,448 [約20%] 及 5,111 [約20%]	橫跨友愛路及屯門鄉事會路 出口①近友愛邨愛定商場S區 出口②近友愛邨愛廉樓 出口③近安定邨定德樓 出口④連接安定邨愛定商場A區	有	沒有

11

安定邨OT01位置圖



12

表一：橫跨友愛路及屯門鄉事會路連接愛定商場及友愛邨愛曦樓
(行人通道編號：OT01)



表一：橫跨友愛路及屯門鄉事會路連接愛定商場及友愛邨愛曦樓
(行人通道編號：OT01)



「特別計劃」的推展項目 (續)

三類屋邨內的行人通道(續)

表一：行人通道未配備無障礙通道設施，而鄰近亦沒有升降機設施/地面過路處

行人通道編號	屋邨	屋邨種類	屋邨人口(人)	屋邨內的長者人口(人) [比例]	位置	曾收到為行人通道加建升降機的建議	鄰近的交通交匯處
OT01	安定邨及友愛邨	已拆售物業的公共屋邨	12,024及25,471	2,448 [約20%] 及 5,111 [約20%]	橫跨友愛路及屯門鄉事會路 出口①近安定邨愛定商場N區 出口②近兆安苑定祐閣 出口③近友愛邨愛曦樓	沒有	沒有
OT02	安定邨及友愛邨	已拆售物業的公共屋邨	12,024及25,471	22,448 [約20%] 及 5,111 [約20%]	橫跨友愛路及屯門鄉事會路 出口①近友愛邨愛定商場S區 出口②近友愛邨愛廉樓 出口③近安定邨定德樓 出口④連接安定邨愛定商場A區	有	沒有

安定邨OT02位置圖



表一：橫跨友愛路及屯門鄉事會路連接安定邨定德樓及友愛邨愛廉樓
(行人通道編號：OT02)



表一：橫跨友愛路及屯門鄉事會路連接安定邨定德樓及友愛邨愛廉樓
(行人通道編號：OT02)



「特別計劃」的推展項目 (續)

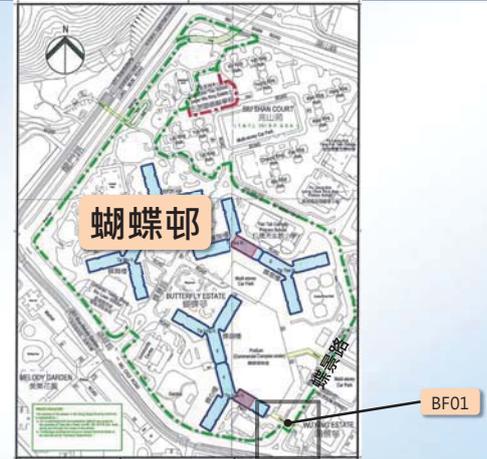
三類屋邨內的行人通道(續)

表二: 行人通道已配備無障礙通道設施或鄰近已有升降機設施

行人通道編號	屋邨	屋邨種類	屋邨人口(人)	屋邨內的長者人口(人) [比例]	位置	曾收到為行人通道加建升降機的建議	鄰近的交通交匯處
BF01	蝴蝶邨	已拆售物業的公共屋邨	11,450	2,874 [約25%]	橫跨蝶景路 出口①近蝴蝶邨蝶心樓/蝴蝶廣場 出口②近湖景邨湖碧樓	沒有	沒有
YO01	友愛邨	已拆售物業的公共屋邨	25,471	5,111 [約20%]	橫跨友愛路·近友愛邨愛曦樓 出口①近友愛邨愛曦樓 出口②近友愛邨停車場	沒有	沒有

19

蝴蝶邨BF01位置圖



20

表二: 橫跨蝶景路連接蝴蝶廣場及湖景邨湖碧樓
(行人通道編號: BF01)



21

表二: 橫跨蝶景路連接蝴蝶廣場及湖景邨湖碧樓
(行人通道編號: BF01)



22

「特別計劃」的推展項目 (續)

三類屋邨內的行人通道(續)

表二: 行人通道已配備無障礙通道設施或鄰近已有升降機設施/地面過路處

行人通道編號	屋邨	屋邨種類	屋邨人口(人)	屋邨內的長者人口(人) [比例]	位置	曾收到為行人通道加建升降機的建議	鄰近的交通交匯處
BF01	蝴蝶邨	已拆售物業的公共屋邨	11,450	2,874 [約25%]	橫跨蝶景路 出口①近蝴蝶邨蝶心樓/蝴蝶廣場 出口②近湖景邨湖碧樓	沒有	沒有
YO01	友愛邨	已拆售物業的公共屋邨	25,471	5,111 [約20%]	橫跨友愛路·近友愛邨愛曦樓 出口①近友愛邨愛曦樓 出口②近友愛邨停車場	沒有	沒有

23

友愛邨YO01位置圖



24

表二：橫跨友愛路近友愛邨愛曦樓
(行人通道編號：YO01)



表二：橫跨友愛路近友愛邨愛曦樓
(行人通道編號：YO01)



總結及未來路向

- 請各委員就「特別計劃」的推展發表意見，並提名討論文件附件二中的行人通道，以納入初步研究
- 計劃在本年年底向委員匯報初步研究的結果，屆時將邀請委員選出不多於3條現有行人通道，作為「特別計劃」下優先推展的項目
- 若項目符合所需條件，我們將盡快展開勘測及相關設計工作，以期盡快展開加建工程

歡迎各委員就「特別計劃」的
推展發表意見，並提名行人通道，
以納入初步研究

謝謝