

屯門區議會
2020-2021 年交通及運輸委員會
第三次會議記錄

日期：2020 年 6 月 1 日（星期一）

時間：上午 9 時 34 分

地點：屯門區議會會議室

出席者		出席時間	離席時間
潘智鍵先生（主席）	屯門區議員	上午 9:34	會議結束
王德源先生（副主席）	屯門區議員	上午 9:37	下午 15:34
陳樹英女士	屯門區議會主席	上午 9:34	會議結束
黃丹晴先生	屯門區議會副主席	上午 9:34	會議結束
江鳳儀女士	屯門區議員	上午 9:34	會議結束
陳有海先生, BBS, MH, JP	屯門區議員	上午 9:34	上午 11:55
黃麗嫦女士	屯門區議員	上午 9:34	會議結束
何杏梅女士	屯門區議員	上午 9:34	會議結束
林頌鎧先生	屯門區議員	上午 9:41	上午 11:28
朱順雅女士	屯門區議員	上午 9:34	下午 17:01
楊智恒先生	屯門區議員	上午 9:34	會議結束
甄紹南先生	屯門區議員	上午 9:34	會議結束
李家偉先生	屯門區議員	上午 11:00	會議結束
巫堃泰先生	屯門區議員	上午 9:43	下午 18:06
何國豪先生	屯門區議員	上午 9:34	下午 15:44
林明恩先生	屯門區議員	上午 9:34	下午 17:17
林健翔先生	屯門區議員	上午 9:49	上午 11:58
周啟廉先生	屯門區議員	上午 9:34	會議結束
馬 旗先生	屯門區議員	上午 9:34	會議結束
張可森先生	屯門區議員	上午 9:34	下午 16:08
張錦雄先生	屯門區議員	上午 9:34	下午 17:21
梁灝文先生	屯門區議員	上午 9:34	下午 12:31
黃虹銘先生	屯門區議員	上午 9:49	會議結束
甄霈霖先生	屯門區議員	上午 9:34	下午 16:22
黎駿穎先生	屯門區議員	上午 10:16	下午 15:09
盧俊宇先生	屯門區議員	上午 9:34	會議結束
賴嘉汶女士	屯門區議員	上午 9:34	下午 14:56
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

卓志東先生
梁立賢先生
黃騰達先生
李民就先生
胡建基先生
蘇愷健先生
梁家欣女士
鄧政傑先生
楊晉瑋先生

王錦添先生
羅耀華先生
林圓女士
蘇偉廉先生
張建強先生
麥浩修先生

列席者

梁竚琦女士
楊樂文先生
謝秀清女士
馬翊球先生
尹美賢女士
黃銳偉先生
黃棟濱先生
劉毓光先生
吳梵先生
陳志光先生
陳元亨先生
譚國樑先生
林志強先生

缺席者

曾錦榮先生

路政署高級工程師 6/暢道通行
路政署工程師 4/暢道通行
海事處海事主任/策劃及發展協調 (1)
土木工程拓展署項目組長/改善碼頭工程
土木工程拓展署高級工程師/項目 1
土木工程拓展署工程師/項目 1B
九龍巴士 (一九三三) 有限公司公共事務經理
九龍巴士 (一九三三) 有限公司車務策劃部助理經理
九龍巴士 (一九三三) 有限公司區域經理 – 車務 (新界西)
九龍巴士 (一九三三) 有限公司助理經理 (車務)
龍運巴士有限公司高級主任 (策劃及發展)
香港鐵路有限公司公共關係經理 – 對外事務
萬利仕 (亞洲) 顧問有限公司項目經理
萬利仕 (亞洲) 顧問有限公司公共關係經理
萬利仕 (亞洲) 顧問有限公司項目工程師

民政事務總署屯門民政事務助理專員 (二)
運輸署高級運輸主任/屯門 1
運輸署高級運輸主任/屯門 2
運輸署工程師/屯門中
運輸署工程師/屯門北
運輸署工程師/特別職務 2
香港警務處屯門區行動主任
香港警務處屯門區交通隊警署警長
路政署區域工程師/屯門 (東)
路政署助理區域工程師/屯門 (西)
土木工程拓展署工程師/15 (西)
地政總署行政助理/地政 (屯門地政處)
城巴有限公司助理營運經理

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」）第三次會議。

2. 主席表示，為減低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，而仍需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。

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《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

4. 秘書處沒有收到委員的告假申請。

III. 通過 2020-2021 年第一次特別會議記錄

5. 有委員表示，上述會議記錄內所有委員的發言均沒有記名，但部門代表的發言卻以記名方式記錄，要求秘書處修正。

6. 秘書表示，根據《會議常規》第 33（14）條，委員會的會議記錄須以不記名方式撰寫。如委員對上述安排有意見，可於相關委員會提出。然而，在上述《會議常規》條文修訂前，秘書處仍須按照現有條文的規定撰寫會議記錄。

7. 主席表示，早前修訂《會議常規》時，僅就屯門區議會會議記錄的記名方式作出修訂，未有一併更改委員會及工作小組會議記錄的記名方式，希望委員會及工作小組會議記錄的記名方式亦可盡快完成修訂。

8. 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) 跟進九巴巴士班次疏落問題

(交委會文件 2020 年第 17 號)

(交委會 2020 至 2021 年度第一次會議記錄第 135 至 138 段)

(交委會 2020 至 2021 年度第一次特別會議記錄第 7 至 22 段)

關注近日疫情下屯門東南的專營巴士班次

(交委會文件 2020 年第 28 號)

(交委會 2020 至 2021 年度第二次會議記錄第 6 至 32 段)

9. 上述兩項議題內容相關，交委會同意把它們合併討論。

10. 主席表示，交委會於本年 4 月 27 日舉行的第二次會議上曾就上述兩項議題作出討論，並議決續議有關議題。

11. 主席歡迎九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）區域經理一車務（新界西）楊晉瑋先生、公共事務經理梁家欣女士、策劃及發展部助理經理鄧政傑先生及屯門廠助理經理（車務）王錦添先生出席會議。

12. 運輸署楊樂文先生表示，本港疫情自本年 6 月起緩和，署方已要求巴士公司回復原有的服務水平，以配合乘客出行的需要。運輸署曾於本年 5 月就巴士服務進行調查，並發現除往返邊境管制站、機場及特別服務的巴士班次外，其餘巴士服務已大致回復正常。此外，署方曾批准巴士公司於本年 2 月 19 日調整班次，而調整幅度亦符合署方要求。署方亦發現本年 3 月 18 日個別巴士路線的班次曾出現異常，已敦促巴士公司改善。他續表示，運輸署曾於本年 5 月 22 日進行實地視察，並發現巴士公司於繁忙時間的服務已回復正常水平。

13. 九巴梁女士表示，因應乘客需求逐漸回升，九巴已於本年 5 月起將往返屯門區的巴士班次回復至正常水平。九巴會繼續監察乘客量的變化，並與運輸署保持溝通。

14. 城巴有限公司（下稱「城巴」）林志強先生表示，城巴曾於疫情期間調整小部分班次，但已於本年 5 月回復正常水平，並會繼續密切留意有關情況。

15. 有委員表示，她曾於本年 5 月 22 日及 29 日進行實地調查，並認同大部分巴士服務已回復正常水平。然而，她留意到第 61M 號線早上繁忙時間班次不穩定的問題嚴重，而第 962 及 962S 號線的班次亦較以往疏

落。她續表示，專線小巴第 140M 號線的班次亦遠較去年疏落。就此，她要求運輸署及各巴士公司作出回應。

16. 城巴林先生表示，由於疫情期間乘客量下跌，該公司曾減少早上 6 時 30 分至 8 時 30 分的班次，而現時乘客量已回復預期。此外，他指出城巴未有調整第 962S 號線的班次，而委員進行實地調查當天該線的班次或受路面情況影響，因而有所延誤。

17. 九巴楊先生表示，第 61M 號線於 5 月 22 日的服務大致正常，但 5 月 29 日因車輛故障令班次受影響，而班次的偏差則有機會因交通擠塞引致。

18. 運輸署楊先生表示，根據署方近期進行的實地調查，本年 5 月 22 日的巴士班次與巴士公司描述的情況相若，但署方會再深入了解巴士由總站開出的時間。此外，運輸署於本年 3 月 27 日進行了兩小時的實地調查，其間專線小巴第 140M 號線共有 13 班車，平均約 8 至 10 分鐘一班車。就委員提出有關第 140M 號線的班次問題，署方會再向營辦商了解。

19. 有委員表示，第 962 及 962S 號線脫班的情況已多次發生，在疫情緩和後仍沒有改善。此外，她對九巴經常出現車輛故障表示不滿，要求運輸署加強監察。

20. 有委員查詢巴士公司削減班次前有否得到運輸署批准，以及有否透過通告及手機應用程式知會乘客。

21. 運輸署楊先生表示，署方持續接獲巴士公司就不同路線提交的班次調整申請，而每次批核的期限不會多於七天。運輸署於本年 2 月及 3 月曾批准部分路線調整班次（包括第 52X、61M 及 962 號線系列），但現時已沒有再批准這些路線的調整申請。

22. 有委員表示，他曾於本年 5 月 18 日及 20 日進行實地調查，並分別於佐敦及青衣乘車往屯門鄉郊。他發現第 68A 號線於晚上約 7 時開出的班次，途經屯門公路巴士轉乘站（下稱「轉乘站」）、屯門大會堂及新墟街市時，均有候車乘客未能上車。就此，他建議巴士公司派員於上述巴士站協助疏導乘客上車。

23. 九巴梁女士表示，該公司一直與運輸署保持溝通，會按署方批准的時間表調整班次。她續表示，調整後的時間表已上載至九巴官方網站及手機應用程式，而乘客亦可透過手機應用程式查閱最新的到站時間預報。

24. 運輸署楊先生表示，署方會核對巴士公司手機應用程式顯示的班次時間，並曾提醒巴士公司修正錯別字。之後署方亦會進行覆檢，以確保巴士公司為乘客提供正確的資訊。

25. 城巴林先生表示，該公司曾向運輸署申請調整班次，並按照署方批准的時間表進行調整。城巴會透過官方網站及手機應用程式就班次調整通知乘客，乘客亦可透過手機應用程式內的到站時間預報功能知悉巴士到站時間。

26. 主席表示，城巴手機應用程式的介面設計仍有改善空間，希望城巴持續改進。他續表示，隨着疫情緩和，就題述議題的討論可暫告一段落。他請運輸署繼續監察巴士服務，並請巴士公司保持服務水準。

(B) 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)

27. 上述兩項議題內容相關，交委會同意把它們合併討論。

28. 主席表示，交委會於本年 4 月 27 日舉行的第二次會議上曾就上述兩項議題作出討論，並議決續議有關議題。

29. 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。

30. 港鐵林女士表示，現時有超過 900 部出入站拍卡機已完成修復，而現時十個使用量較多的輕鐵站已重新設置售票機(包括屯門碼頭、兆康、良景、鳴琴、洪水橋、坑尾村、豐年路、大棠路、天恆及頌富)。此外，港鐵手機應用程式將於本年 7 月起提供輕鐵實時到站資訊，她早前已將相關新聞稿分發予委員，屆時亦會再提醒委員上述功能的使用方法。

31. 委員就是項議題提出意見和查詢如下：

- (i) 指出輕鐵站到站時間顯示屏的修復毫無進展，認為即使港鐵透過手機應用程式提供輕鐵實時到站資訊，仍會對不熟悉手機應用程式的市民（特別是長者）構成不便，故要求港鐵盡快修復輕鐵站的到站時間顯示屏。她續表示，雖然輕鐵站月台設有廣播，但乘客可能因為廣播音量太小而未能接收正確資訊；
- (ii) 要求港鐵盡快修復到站時間顯示屏，以便市民短途出行時，可因應輕鐵到站時間選擇乘車或步行。她指出部分市民並不喜歡下載手機應用程式，故查詢港鐵何時可完成修復輕鐵站的到站時間顯示屏；
- (iii) 質疑港鐵無意修復到站時間顯示屏，要求港鐵代表交代是否屬實。他續表示，確實有市民不喜歡使用港鐵的手機應用程式，並舉例指電車乘客可透過掃描二維碼獲取電車的實時到站資訊，查詢港鐵會否考慮參考上述做法。另外，他要求港鐵交代於手機應用程式提供輕鐵實時到站資訊的確實日期；以及
- (iv) 表示現時輕鐵市中心站只有兩個月台運作，認為多條路線共用一個月台，情況非常混亂。此外，他指出長者不懂得使用手機應用程式，認為港鐵計劃以手機應用程式取代到站時間顯示屏是沒有考慮到長者的需要。

32. 港鐵林女士表示，該公司維修設施時須作長遠考慮。由於輕鐵為開放式系統，其設施容易受破壞，如有關設施的零件短缺或需較長時間維修，亦會對乘客造成不便，故港鐵須平衡上述情況。她續表示，港鐵仍在考慮乘客資訊顯示屏的安排，並會透過清晰的渠道通知公眾、議員及乘客。港鐵亦已備悉透過掃描二維碼獲取實時到站資訊的建議，並會向有關部門轉達有關建議。至於港鐵手機應用程式顯示輕鐵實時到站資訊的功能，暫時沒有確實的啟動日期，如有最新資訊，港鐵會提前通知各委員。港鐵亦理解部分乘客未必能透過手機應用程式查閱輕鐵實時到站資訊，並會再檢視有關情況。她另指出輕鐵市中心站其餘兩個月台仍在維修，並對有關情況表示歉意。

[港鐵會後補註：輕鐵實時到站手機已於 8 月 13 日推出，港鐵代表亦向各議員介紹了有關功能。]

33. 委員就是項議題提出第二輪意見和查詢如下：

- (i) 表示港鐵為跨國企業，質疑該公司未能找到到站時間顯示屏零件的說法，並查詢港鐵採購零件的情況及其具體計劃。就長者不懂使用智能手機的問題，他建議港鐵在輕鐵站月台上增設電腦設施，供乘客查閱實時到站資訊；
- (ii) 表示乘客對實時到站資訊有實際需要，港鐵不應以輕鐵屬開放式系統為由不作維修。她要求港鐵交代修復或更換到站時間顯示屏的時間表，並解釋過去一年沒有維修有關設施的原因；以及
- (iii) 查詢輕鐵市中心站的維修工程何時完成，以及西鐵線和港鐵巴士站的維修進度。

34. 主席表示，他今早於輕鐵市中心站留意到有十多名市民排隊拍卡出閘，認為情況並不理想。港鐵曾表示會按輕鐵站的人流決定修復設施的先後次序，但市中心站人流眾多，設施卻仍維持最低標準的配置，港鐵須就此作出交代。此外，就港鐵將於手機應用程式提供輕鐵實時到站資訊，他查詢除發出新聞稿及通知區議員外，會否有其他宣傳推廣措施。

35. 港鐵林女士表示，港鐵自去年底起確實有一段長時間未能購得所需零件。然而，自疫情逐漸緩和，港鐵近日已陸續成功採購相關零件。她續表示，港鐵須考慮鐵路設施可否長期使用，並舉例指重型鐵路系統的設施已增設保護裝置，防止設施再受破壞。有關輕鐵市中心站出入閘機的情況，港鐵會再作檢視。有關港鐵手機應用程式的新功能，除了在官方網站上宣傳外，港鐵亦會透過不同渠道推廣。此外，所有西鐵線車站的出入閘機已完成維修。有關港鐵巴士站牌的安排，由於本年 5 月仍有兩個巴士站牌和一輛巴士遭受破壞，鑑於有關風險，港鐵暫時不會重新設置巴士站牌。

36. 主席表示，巴士站牌有機會遭受破壞並非拒絕設置巴士站牌的理由。若以此邏輯推論，全港的巴士站都不應設置站牌。

37. 委員就是項議題提出第三輪意見和查詢如下：

- (i) 認為港鐵有關巴士站牌的回應不能接受，如港鐵堅持以上述理據拒絕重置巴士站牌，應以書面回覆，以便委員向居民交代；
- (ii) 認為港鐵代表的回應不合理，建議港鐵將巴士站牌固定在地面

上；

- (iii) 建議港鐵派員在輕鐵站指導乘客使用手機應用程式，並認為該公司仍須顧及沒有智能手機的乘客的需要。此外，他指出其他巴士公司亦沒有因巴士站牌有機會遭受破壞而不設置有關設施，而本港市民以往亦非常支持港鐵，其後港鐵卻因社會事件引發的爭議而失信於民。就此，他建議港鐵應盡快修復所有設施，以挽回市民的信任；以及
- (iv) 引述港鐵曾表示僅在月台設置到站時間顯示屏並不足夠，應配合手機應用程式以完善實時到站資訊的服務，故港鐵今天的回應與過往的立場背道而馳。

38. 港鐵林女士表示，該公司會再研究委員就設置巴士站牌的意見，並會考慮如何讓乘客更容易使用港鐵的手機應用程式。

39. 主席總結表示，交委會將於第四次會議續議題述的兩項議題。

(C) 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)

40. 上述兩項議題內容相關，交委會同意把它們合併討論。

41. 主席表示，交委會於本年 4 月 27 日舉行的第二次會議上曾就上述兩項議題作出討論，並議決續議有關議題。

42. 運輸署楊先生表示，署方於本年 3 月至 4 月期間曾三度與專線小巴第 43 號線系列的服務營辦商會面，嚴正敦促營辦商提供足夠的車隊及班次，並曾發出一封警告信。其後，署方於本年 5 月曾三度於不同時間及地點進行突擊調查，發現部分時段的平均班次約有一分鐘之偏差，並已就個別班次的表現與營辦商跟進。他續表示，根據委員提供的數據，相關路線在個別日子班次不穩定的情況頗為嚴重，署方已要求營辦商提交書面回覆，並會於稍後再次到相同位置作調查。此外，署方在上述三次調查中甚少發現中途站乘客未能上車的情況。運輸署希望同時照顧乘客候車時的感受，故希望營辦商加密班次。他引述營辦商回應指新墟及屯

門鄉事會路一帶經常出現交通擠塞，令班次受影響。就此，署方已去信香港警務處(下稱「警務處」)，要求加強監察上述位置的交通擠塞情況。

43. 委員就是項議題提出意見和查詢如下：

- (i) 表示一直有居民投訴專線小巴第 46 號線系列的司機態度欠佳、「飛站」及沒有在車廂內展示小巴司機證。雖然運輸署曾多次表示會督促服務營辦商改善，但情況一直沒有好轉，故查詢署方是否有任何懲罰機制；
- (ii) 表示她在上次交委會會議曾要求運輸署在七天內改善第 43 號線系列的服務。及後，她曾於本年 5 月 4 日進行全日實地視察，發現有關路線的服務確有改善，但在數天後便故態復萌。她曾於本年 5 月份不同時段進行多次實地調查，發現有關路線班次不穩定的情況仍非常嚴重。就此，她已於本年 5 月 18 日將有關事宜轉交有關當局調查。此外，她最近接獲居民投訴指第 43 號線的司機要求所有乘客於屯門站公共運輸交匯處下車，拒絕前往總站，要求運輸署跟進；
- (iii) 表示雖然第 43 號線系列的服務營辦商會就其服務水平作解釋，但認為運輸署能否有效監管更為重要。他續表示，他會繼續跟進有關路線脫班及司機行為的問題，但他亦理解河傍街的交通擠塞確實非常嚴重，影響小巴班次。他要求警務處加強處理交通擠塞問題，並要求運輸署督促營辦商在司機換班時間維持正常服務。此外，第 43 號線系列有很多乘客在中途站上落，故僅在新墟小巴總站進行實地調查不足以反映有關路線的乘客需求；以及
- (iv) 指出第 43 號線車輛不足，認為運輸署監管不足，令長時間候車的乘客苦不堪言。她認為新墟一帶的交通雖然擠塞，但不足以導致班次嚴重不穩定，故不接受有關營辦商的解釋，並認為如情況持續，運輸署應考慮更換營辦商。

44. 運輸署楊先生表示，有關委員提出第 43 號線系列司機的行為及態度問題，如署方接獲相關投訴，會向營辦商了解事件，並敦促他們訓示涉事司機。就委員反映第 43 號線的司機要求所有乘客於屯門站公共運輸交匯處下車，署方亦已要求營辦商透過書面解釋有關不當行為。他續表示，即使營辦商以交通擠塞為由解釋班次不穩定的情況，署方亦不會盲目接受。然而，由於新墟一帶的交通擠塞問題確實影響區內交通及小巴

車輛流轉，故署方已請警務處加緊處理。此外，除新墟小巴總站外，署方一直在第 43 號線系列各中途站監察其運作情況，務求全面評估有關營辦商的服務水平。

45. 委員就是項議題提出第二輪意見和查詢如下：

- (i) 表示當年因第 46 號線經常拒絕駛進景峰徑，她才要求開辦第 46A 號線，但第 46A 號線的服務亦一直欠佳。由於區內有新屋苑即將入伙，第 46A 號線的乘客量將會上升，預料投訴亦會有增無減。就此，她建議將題述的兩項議題轉交屯門區內交通問題工作小組作長期跟進。此外，她認為運輸署向營辦商發警告信作用有限，建議署方訂立罰則，以加強阻嚇性；
- (ii) 表示題述議題在交委會及其轄下的工作小組已討論多時，要求運輸署正視問題。她查詢運輸署是否容許多條小巴路線共用同一車輛，並指出第 44A 號線班次頻密，懷疑第 43 號線於司機要求所有乘客於屯門站公共運輸交匯處下車後，轉為第 44A 號線繼續行走，故要求署方全面檢視屯門區專線小巴的服務水平。此外，她認為要求運輸署只交代每條路線的用車數目並不足夠，應一併提供所有小巴的車牌號碼，以免營辦商胡亂調動車輛；
- (iii) 表示運輸署對營運紅磡黃埔花園專線小巴路線的營辦商非常嚴厲，卻一直寬容對待屯門區的營辦商，批評署方的政策厚此薄彼；以及
- (iv) 表示她過去半年已多次對有關營辦商好言相勸，但作用不大。她絕非針對個別營辦商，但不能坐視乘客繼續忍受差劣的小巴服務，要求運輸署正視問題。

46. 運輸署楊先生表示，署方已針對第 43 號線系列班次不穩定的情況要求營辦商改善，無意包庇有關營辦商。署方進行實地調查時亦是從乘客角度出發，並已考慮乘客對候車時間的觀感。就有委員質疑第 43 號線系列與第 44A 號線共用車隊，署方現階段未有發現上述情況。他強調兩條路線共用車隊屬違規行為，因應委員的關注，署方亦會另行調查第 44A 號線有否與其他路線共用車隊。有關運輸署監管專線小巴的政策，署方一直敦促營辦商維持恰當的服務水平，並會認真跟進營辦商的違規行為。

47. 委員就是項議題提出第三輪意見和查詢如下：

- (i) 要求運輸署交代如營辦商表現持續欠佳時，除發出警告信外，是否有任何懲罰機制，並表示私人屋苑為邨巴服務進行招標時亦會加入相關條款；
- (ii) 表示第 43 號線系列的營辦商財力雄厚，建議運輸署要求營辦商在所有小巴上安裝衛星定位系統，以便實時監察小巴的運作情況。此外，他要求運輸署交代會否在專線小巴市場引入競爭、會否訂立針對營辦商的懲罰機制，以及署方負責為小巴服務進行實地調查的人手編制；
- (iii) 表示專線小巴第 44 號線以往服務供不應求，自九巴第 261S 號線開辦後，班次則變得非常頻密，反映引入競爭的重要性。此外，她認為運輸署理應已掌握每條小巴路線車隊的車牌號碼，故出現脫班情況時可監察是否所有車輛均在運作；以及
- (iv) 表示單靠運輸署向違規的營辦商發出警告信的阻嚇性不足，查詢除發出警告信外，會否有任何懲罰機制。

48. 運輸署楊先生表示，署方會將所有向營辦商發出的警告信記錄在案，供署方為營辦商進行延長客運營業證的中期檢討及服務評級時，作參考之用。此外，如營辦商嚴重或重複違反客運營業證條款，並持續沒有明顯改善，署方可能會根據相關條例對營辦商進行研訊，最嚴重的情況下可暫時吊銷或取消其客運營業證。他重申署方的跟進工作旨在促使營辦商提供應有的服務水平，而非令個別營辦商被吊銷牌照。他續表示，署方最近向第 43 號線系列的營辦商發出警告信，當中已要求該公司正視相關路線服務不公平的問題，並建議將臨時派駐站長的安排改為長期措施。

49. 委員就是項議題提出第四輪意見和查詢如下：

- (i) 表示他每月均會到新墟小巴總站作實地調查，發現部分時間確實出現班次不公平的情況，但亦理解班次會受交通狀況影響，希望有關營辦商繼續改善服務；
- (ii) 表示運輸署應加強監管專線小巴營辦商，以保障公眾利率。他建議運輸署引入罰款或禁止營辦商經營個別路線，以增加阻嚇性；

(iii) 就運輸署代表的回應，查詢何時會為屯門區的專線小巴路線進行中期檢討、有關報告會否公開，以及會否涵蓋由委員提供的實地調查數據；以及

(iv) 要求運輸署改善第 43C 號線的服務，並建議續議此項議題。

50. 運輸署楊先生表示，署方自上次交委會會議已備悉委員對第 43C 號線需求增加的意見，並已特別跟進有關情況。署方曾於本年 5 月三度進行實地視察，並留意到第 43C 號線的服務已有改善，亦已向營辦商反映乘客需求增加的情況。他續表示，為營辦商進行中期檢討屬既定機制，除班次準確性外，亦會考慮多項指標，以便全面地評估有關營辦商的服務水平。除此以外，署方認為對營辦商的恆常監察更為重要，以便及時糾正違規行為，故署方早前已頻密地與相關營辦商會面。

51. 主席查詢營辦商的中期檢討報告是否可供公眾查閱。

52. 運輸署楊先生表示，他須先了解有關安排再作回應。

53. 委員就是項議題提出最後一輪意見和查詢如下：

(i) 表示本港的專線小巴市場由數間營辦商寡頭壟斷，認為即使重新招標，亦很大機會由同一營辦商再次中標。她建議運輸署向違規的營辦商罰款，以增加阻嚇性；

(ii) 要求運輸署回應會否要求營辦商在車上安裝衛星定位系統；以及

(iii) 指出運輸署於區議會休會期間擅自開辦第 46X 號線，並表示他留意到第 46X 號線於最近一個月停止營運，要求運輸署交代上述路線是否尚在運作。如已停止營運，會否向有關營辦商施加任何懲罰。

54. 運輸署楊先生表示，署方亦理解本港的專線小巴營運商數量有限，並會考慮罰款的意見。此外，署方正計劃設立小巴報站系統，並正進行系統設計，將來會在所有專線小巴上使用。然而，署方仍希望現場視察小巴乘客的候車環境、候車時間，以及小巴的載客情況等，故推出小巴報站系統並不會取代署方的實地調查工作。

55. 運輸署謝秀清女士表示，署方開辦第 46X 號線前透過屯門民政事務

處進行地區諮詢，在沒有接獲反對意見的情況下才落實有關計劃。她續表示，署方曾於本年 5 月 25 日上午繁忙時間進行實地調查，發現第 46 及 46X 號線均有提供服務，但部分司機未有展示正確的路線編號，署方會要求營辦商糾正。第 46A 號線乘客需求增加方面，如署方知悉區內將有新增人口，會提醒營辦商加強服務。

56. 主席表示，就運輸署對專線小巴營辦商的監管，尤其是與第 43 號線系列的相關事宜，委員仍有不少疑問。就此，他詢問兩份文件的提交人有沒有處理題述議題的建議。

57. 兩份文件的提交人均建議續議題述議題。

58. 主席總結表示，交委會將於第四次會議續議題述的兩項議題。

V. 討論事項

(A) 要求改善往九龍方向景峰花園巴士站的候車問題

(交委會文件 2020 年第 26 號)

(九巴的書面回應)

59. 主席表示，九巴於會前提交了書面回應，秘書處已於 4 月 24 日將有關書面回應分發予各委員。

60. 文件第一提交人表示，早前她曾與九巴代表到題述巴士站進行實地視察，現時有關巴士站的排隊位置已作改動。她樂見情況有所改善，但指出部分乘客仍須在不設上蓋的位置候車，故希望九巴盡快落實延長上蓋工程。

61. 九巴梁女士表示，早前九巴聯同當區議員到題述巴士站進行實地視察，並已安排重新劃線及延長部分路線的排隊線，以方便乘客。九巴會繼續聆聽地區人士的意見，並按情況跟進。此外，題述巴士站曾於 2015 年進行延長上蓋工程，九巴會因應資源調配，落實進一步延長上蓋的建議。

62. 主席請九巴考慮委員的意見。

(B) 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)

(九巴的書面回應)

(城巴的書面回應)

(運輸署的書面回應)

63. 主席表示，九巴、城巴及運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已分別於 4 月 22 日及 24 日將有關書面回應分發予各委員。

64. 文件第一提交人表示，青山公路沿線的屋苑均以青山公路為主要幹道，並沒有輕鐵及其他交通工具，因此交通不便是區內首要解決的問題。他續表示，掃管笏區即將有 4 000 至 5 000 個新單位陸續入伙，故要求運輸署及巴士公司交代區內將來的交通規劃，以配合未來的人口增長及服務需求。此外，他對港鐵代表提前離席，未能參與討論表示遺憾。

65. 運輸署楊先生表示，署方正與港鐵、各專營巴士公司及專線小巴營辦商討論改善服務的方案(包括新增路線、安排更多路線繞經掃管笏及加密繁忙時間的班次)。署方已備悉題述文件提出的建議，並會與各服務營辦商跟進。此外，有關第 252X 號線特別班次的開車時間，在交通情況暢順的情況下，該線可於早上 8 時 20 分至 8 時 30 分抵達東九龍一帶，故可切合上班市民的需要。

66. 委員就是項議題提出意見和查詢如下：

(i) 表示掃管笏區因人口增加帶來的交通需求已迫在眉睫，而屯門區議會過去數年已不斷要求運輸署對掃管笏區進行宏觀的交通規劃。她聽聞運輸署正計劃延長專線小巴第 43 號線的路線，認為此方案未能有效解決問題。她指出不少區內居民認為掃管笏交通不便，猶如荒島，對政府未有切實照顧居民的交通需要表示不滿。就此，她希望運輸署正視居民的訴求，加緊提出切實可行的建議改善掃管笏區的交通。她補充指第 252 號線班次疏落，運輸署不應依賴該線改善區內的交通問題；

(ii) 表示外國發展新住宅區時會先規劃各項配套，才讓居民遷入，但掃管笏的情況卻相反。委員過往曾建議合併第 K53 與 K58 號線，並提供全日服務。雖然港鐵同意合併路線，但新路線仍維持有限度服務，未能解決區內的交通問題。她指出雖然掃管笏看似豪宅區，但區內仍有不少基層市民需要公共交通服務。就此，她促請

運輸署全面及宏觀地規劃掃管笏區交通配套，並認為僅在繁忙時間加設特別班次不足以解決問題。她另建議在區內引入鐵路服務；

- (iii) 表示港鐵一直沒有積極跟進第 K51、K53 及 K58 號線合併的建議，而第 K53 號線一直只在星期一至六提供服務，未能照顧居民在星期天及公眾假期的交通需求，故認為運輸署應安排其他營辦商營辦該線。他另建議專線小巴第 43 號線深入掃管笏路一帶，以補充第 K53 號線的不足之處。此外，他指出現時第 252 號線在非繁忙時間的班次過分疏落，並要求安排通宵巴士路線駛經掃管笏。他另促請運輸署及早就新路線的規劃與區議會商討；以及
- (iv) 表示當第 K53 號線星期日不設服務，因此行山人士離開掃管笏時須步行 1.5 公里才能抵達最近的巴士站，並不合理。他要求運輸署為掃管笏的交通服務制定更多切實可行的解決方案，並相信各專營巴士營辦商樂意因應新增的乘客需求加強服務。他續表示，現時掃管笏的公共交通服務已不能滿足區內建築地盤工人的需求，故區內的新樓盤入伙後，情況將更為嚴重。他另指出屯門至赤鱗角連接路（北段）（下稱「連接路」）快將通車，將可疏導屯門公路的車流量。就此，他查詢運輸署會否一併交代掃管笏的交通配套及連接路開通後屯門公路的交通規劃。此外，他查詢路政署會否就「掃管笏出入口」進行研究。

67. 運輸署楊先生表示，運輸署一直與不同的交通服務營辦商商討掃管笏的交通配套，亦曾與港鐵討論第 K53 號線的服務，現階段仍在商議中。有關行山人士及當區居民於星期天的交通服務需求，署方已建議相關小巴服務營辦商在可行的情況下加密班次。有關第 252 號線的服務，署方知悉九巴已在繁忙時間額外增加班次，並已建議九巴因應掃管笏區內屋苑的入伙進度考慮加密班次。此外，運輸署會恆常監察掃管笏一帶新屋苑的建築及入伙進度，以求區內的交通配套盡可能配合新屋苑的入伙時間。

68. 九巴鄧先生表示，除第 252 號線外，九巴亦有提供掃管笏往市區的特別巴士班次。他續表示，九巴知悉掃管笏區將有大量人口遷入，會與運輸署配合，進一步提升該區的交通服務。就委員對區內建築工人乘車問題的關注，九巴已額外增加班次，以疏導人流，並會持續監察第 252 號線的服務情況。

69. 城巴林先生表示，該公司正研究掃管笏區的通宵服務，如有最新進展，會向委員報告。

70. 路政署吳梵先生表示，該署主要工程管理處會在 11 號幹線的項目內一併研究掃管笏支線的可行性。由於相關研究仍在進行，署方暫時沒有其他補充。至於其他掃管笏區內的道路規劃，須由運輸署回應。

71. 主席表示，相信委員就題述議題仍有不少疑問，並詢問委員有沒有處理題述議題的建議。

72. 有委員建議續議題述議題。

73. 主席總結表示，交委會將於第四次會議續議題述議題，並希望運輸署及各公共交通服務營辦商於下次會議提供更多資料。

(C) 要求於屯門區巴士站全面加裝八達通拍卡機

（交委會文件 2020 年第 42 號）

（九巴的書面回應）

（運輸署的書面回應）

74. 主席表示，由於此議題亦與九巴有關，故建議先行討論。

75. 主席續表示，九巴及運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已分別於 5 月 28 日及 29 日將有關書面回應分發予各委員。

76. 文件第一提交人表示，樂見九巴對題述事宜表現積極，但運輸署卻未有盡力跟進有關事宜。她認為九巴推行雙向分段收費可使大量市民受惠，並可對其他巴士公司起示範作用。她續表示，巴士乘客按乘車距離繳費合理不過，故對運輸署在書面回應指署方審批雙向分段收費時須考慮「有沒有足夠替代服務」表示難以理解，要求署方解釋。

77. 主席表示，交委會曾於上次會議通過一項與九巴雙向分段收費相關的臨時動議。然而，他認為題述文件主要就雙向分段收費的執行細節提出建議，故他按《會議常規》第 33（13）（c）條，批准在是次會議上討論題述文件。就此，他表示交委會就應否推行雙向分段收費已有清晰立場，故提醒委員可集中討論計劃的執行細節。

78. 運輸署謝女士表示，署方早前接獲九巴就個別巴士路線提供車資

優惠的建議，並正審視有關方案細節。署方須考慮長途路線擬設分段收費路段現有的載客量、有關路線是否足以應付新增乘客的需求、有關建議對相同地區現有公共運輸服務的影響，以及新增短途客上落對現有乘客的影響等。由於九巴申請提供雙向分段收費的路線主要作跨區通勤用途，故署方須仔細審視有關優惠會否影響現有的跨區通勤乘客。此外，署方亦須考慮資源是否有效運用，以及提供雙向分段收費的路段現時是否已有替代服務。運輸署會盡快審批有關申請，並適時向委員匯報。

79. 九巴梁女士表示，該公司計劃在元朗、屯門及天水圍等地點約 20 個巴士站安裝八達通讀卡器。市民在該站下車後拍卡，可獲退回部分車資。九巴已向運輸署申請在 18 條路線提供優惠，而具體實行安排及實施時間會待運輸署審批後盡快實施。

80. 有委員表示，元朗區議會交委會早前亦曾討論題述議題，當時席上的運輸署及九巴代表曾就擬提供雙向分段收費的路線及實施時間作出回應，但相關代表在是日會議卻未能提供明確答覆。她續表示，留意到九巴已在屯門市中心及華都花園安裝八達通拍卡機，故相信途經該處的巴士路線將提供雙向分段收費，並建議將有關優惠擴展至途經屯門碼頭區的巴士路線。

81. 有委員表示，據悉第 67M 及 67X 號線將不會提供雙向分段收費。由於運輸署指審批雙向分段收費時須考慮對現有乘客的影響，如上述兩條路線未能提供優惠，即代表它們的載客量已飽和，故要求運輸署增加班次。她另要求將雙向分段收費擴展至屯門市中心以外的區域。此外，她查詢雙向分段收費先導計劃將在何時結束，其後會否將有關優惠擴展至其他屯門的巴士路線，並查詢屯門區有多少巴士路線將被納入先導計劃內。

82. 運輸署謝女士表示，署方早前接獲九巴申請提供雙向分段收費，當中涉及屯門區的路線共有五條（包括第 58M、58X、260X、960 及 961 號線）。此外，她重申署方須審視新增的短途乘客對現有跨區通勤乘客的影響，並會盡快完成審批。而運輸署將因應先導計劃的成效，決定是否將雙向分段收費擴展至其他路線。

83. 主席向運輸署查詢該署就雙向分段收費進行研究的方式及進展，並認為雙向分段收費乃向乘客提供優惠，故對署方遲遲不批准表示不解。

84. 委員就是項議題提出第二輪意見和查詢如下：

- (i) 表示雙向分段收費對輕鐵服務有限的區域尤其重要，應全面推行。她續表示，如某車站已安裝八達通拍卡機，雙向分段收費應適用於所有途經該巴士站的路線，以免令乘客感到混亂。就跨區的長途路線而言，如部分短途乘客在中途站下車，巴士駛至轉乘站時反而有更多空間接載乘客，可改善有關路線的擠迫情況。此外，不少海外地區（如新加坡）已實行雙向分段收費，而本港的八達通系統技術上亦能支援，故理應盡快實施；
- (ii) 表示他曾在八達通公司工作，認為雙向分段收費技術上可行。他續表示，運輸署遲遲不批准實行雙向分段收費，令市民對該署失去信心，要求署方正面回應市民的訴求；
- (iii) 表示運輸署代表於上次交委會會議曾表示須就雙向分段收費進行可行性研究（包括可否在繁忙時間提供優惠及適用的路線），他曾詢問署方會否進行實地調查及交代相關詳情，但不獲回應。此外，運輸署代表於是日會議仍表示須進行可行性研究，但他認為實行雙向分段收費的最大困難在於安裝八達通拍卡機，亦已由九巴辦妥，故質疑署方為照顧其他公共交通服務營辦商的利益而遲遲不批准實施雙向分段收費。他指出區議會是最能代表民意的機構，促請運輸署尊重區議會的意見，盡快批准有關計劃；以及
- (iv) 認為政府應以民為本，不應只照顧商家的利益。她續表示，贊同應全面實施雙向分段收費，以照顧區內所有居民的利益。

85. 主席補充指，交委會於第二次會議通過的臨時動議內容如下：

要求運輸署：

- 1. 將屯門區九巴雙向分段收費事宜納入 2020-2021 年度交通及運輸工作計劃
- 2. 盡快批准使用九巴分段收費拍咭機，確保為屯門居民提供多元交通選擇。

86. 有委員要求全面實施雙向分段收費，以照顧區內所有居民的利益，亦可減少政府在「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」（俗稱「兩元乘車優惠計劃」）的開支，以善用公帑。

87. 主席表示，運輸署代表剛才表示署方須審視實施雙向分段收費後對長途路線載客量的影響，但他認為長途車的乘客主要集中在上下班繁忙時間乘車，而短途車的乘客則主要在下午外出買菜，故兩者並沒有衝突。

88. 運輸署謝女士表示，署方已備悉委員希望早日落實雙向分段收費的意見。因應疫情緩和，署方已安排於本年 6 月初進行客量調查，以檢視最新的載客情況。署方亦需時就雙向分段收費的配套設施與巴士公司進行測試。有關全面實施雙向分段收費的建議，運輸署審批首批提供優惠的路線後會再作研究。此外，途經屯門區的兩條九巴巴士線（即第 68A 及 63X 號線）亦包括在九巴雙向分段收費申請之內。

89. 委員就是項議題提出第三輪意見和查詢如下：

- (i) 表示屯門區及元朗區人口相若，但元朗區有 13 條巴士路線將提供雙向分段收費，屯門區卻只有五條，認為有關安排並不公平。此外，她指出運輸署代表曾在元朗區議會交委會會議明確表示雙向分段收費預計將於本年 8 月實施，但在是日會議僅表示須再作研究，故要求署方明確交代雙向分段收費的實施日期；
- (ii) 表示運輸署經常拒絕就新政策提前諮詢區議員，往往令區議會與市民一樣，只能透過傳媒獲悉新政策，對此表示不滿；以及
- (iii) 再次要求運輸署交代過往就雙向分段收費計劃進行的工作，以及現時遇上的制肘。

90. 主席表示，相信不少委員均質疑運輸署代表在元朗區議會交委會會議就雙向分段收費計劃回應的內容、詳細程度及時間表均與是日會議有所不同，要求署方解釋。

91. 運輸署謝女士表示，就九巴提供雙向分段收費的申請，署方一直檢視相關路線的乘客量及配套。署方理解委員非常關注有關計劃，故會加快進行審批工作，並預計可於本年第三季初完成。

92. 主席要求運輸署代表解釋為何該署在元朗區議會交委會會議的說法有所不同。

93. 運輸署謝女士表示，就該署代表於元朗區議會交委會會議上的回

應，她沒有相關資料。然而，署方會加快審批雙向分段收費的申請，並會與九巴安排相關測試，並預計可於本年第三季初完成。

94. 有委員要求運輸署於本年第三季初就審批雙向分段收費的進展提交報告。

95. 主席表示，運輸署就政策落實時間的承諾已是陳腔濫調，並認為署方代表難以在是日會議作進一步回應，故建議續議題述議題。

96. 委員就是項議題提出最後一輪意見和查詢如下：

- (i) 認為運輸署代表的回應過分保守，對此表示不滿。她另要求運輸署落實雙向分段收費計劃的時間表後立即通知交委會，無須留待下次會議；
- (ii) 指出列席屯門區議會的運輸署代表應同時知悉屯門及元朗兩區的情況，故建議將題述議題轉交屯門區議會跟進；以及
- (iii) 認為屯門區只有五條巴士線提供雙向分段收費並不足夠，並贊同將題述議題轉交屯門區議會跟進。

97. 主席總結表示，如運輸署有任何關於雙向分段收費計劃的文件，應及早提交。此外，題述議題將轉交屯門區議會繼續跟進。

(D) 樂見青山公路青山灣段終獲擴闊 要求確保道路設計完善

（交委會文件 2020 年第 30 號）

（路政署的書面回應）

（運輸署的書面回應）

反對於黃金一期興建隔音屏障

（交委會文件 2020 年第 31 號）

（路政署的書面回應）

98. 上述兩項議題內容相關，交委會同意把它們合併討論。

99. 主席表示，路政署及運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已於 4 月 24 日將有關書面回應分發予各委員。

100. 文件 2020 年第 30 號的第一提交人要求路政署先簡介青山公路青山灣段擴闊工程（下稱「擴闊工程」）的計劃詳情。

101. 文件 2020 年第 31 號的提交人表示，路政署早前曾向黃金海岸居民表示，署方為擴闊工程進行招標時將不包括香港黃金海岸一期外的隔音屏障。然而，路政署早前向立法會工務小組提交的擴闊工程的設計圖仍包括上述隔音屏障的設計，而相關預算亦未有作出調整。就此，他要求署方交代擴闊工程的最新情況，並查詢何時會重新進行刊憲。

102. 運輸署黃銳偉先生表示，署方對是項議題沒有補充。

103. 路政署吳先生表示，除了上述書面回應外，署方就是項議題沒有補充。他會將委員就介紹擴闊工程的要求轉交該署主要工程管理處再作跟進。此外，路政署一直跟進香港黃金海岸一期外隔音屏障的事宜，他會轉達委員的查詢，然後再作回覆。

104. 有委員表示，路政署與居民會面時曾承諾不會興建上述隔音屏障，但在提交立法會的文件上仍保留相關隔音屏障。就此，香港黃金海岸一期的業主曾去信路政署表達反對意見。即使遞交反對意見的法定期限已過，上述做法仍符合《建築物管理條例》的規定，而署方亦曾接納其他屋苑於法定期限後遞交的反對意見，故認為署方的做法採用雙重標準及涉及行政失當。他擔心路政署最終仍會興建上述隔音屏障，並要求署方盡快交代重新刊憲的時間。

105. 路政署吳先生表示，他會將上述意見轉交該署主要工程管理處再作跟進。

106. 有委員對路政署未有向交委會介紹擴闊工程表示失望。他指出青山公路的行人過路處數量會影響路面的交通流量，故查詢路政署會否增建行人天橋，以減少對路面交通的影響。他續表示，現時國際十字路會旁有一條直通青盈路的道路正在試用，以分擔哈羅香港國際學校於上學時間的車流量，並查詢上述道路於擴闊工程期間會否繼續開放。此外，他要求相關部門交代拒絕興建支路連接青盈路及屯門公路的理據。他另查詢路政署會否於青山公路青山灣段加建單車徑。

107. 路政署吳先生表示，他會向該署主要工程管理處轉達委員對興建行人天橋的意見。有關擴闊工程的臨時交通管制措施，該署主要工程管理處會適時知會交委會。單車徑方面，他表示路政署主要工程管理處一直與土木工程拓展署（下稱「土木工程署」）負責單車徑的項目辦事處交換資料，以預留空間興建單車徑。至於興建支路連接青盈路及屯門公路

的事宜，須由運輸署再作回應。

108. 有委員對路政署代表未能就擴闊工程作具體回應表示不滿，並認為路政署應向屯門區議會介紹擴闊工程的細節。她續表示，擴闊工程牽連甚廣，將影響區內數萬人口的出行方式，但路政署就車流量的研究數據與現實不符，亦未能回應她就有關數據提出的疑問。她要求路政署委派負責擴闊工程的代表出席下次交委會會議，以解答委員的查詢。

109. 路政署吳先生表示，他會向負責擴闊工程的同事轉達委員的意見。

110. 主席表示，路政署的代表及書面回應均未能解答委員就題述議題的查詢。他詢問兩份文件的提交人有沒有處理題述議題的建議。

111. 文件 2020 年第 30 號的第一提交人建議路政署適時就擴闊工程向交委會提交文件，並於會上介紹工程細節。

112. 文件 2020 年第 31 號的提交人建議將題述議題轉交屯門區議會繼續跟進。

113. 有委員表示，題述議題亟待處理，並將牽涉屯門多區居民，故要求路政署盡快派員出席會議，交代擴闊工程的細節。

114. 主席表示，題述議題須盡快處理，故建議轉交下次屯門區議會會議繼續跟進。此外，他請委員就去信的對象提出意見。

115. 有委員建議去信路政署署長，要求署方委派合適的代表出席屯門區議會會議。此外，她相信路政署已就題述工程向立法會財務委員會（下稱「財委會」）取得撥款。然而，區內居民於 2015 年已向路政署提出反對興建香港黃金海岸一期外的隔音屏障，故對署方仍將上述隔音屏障納入擴闊工程的撥款申請表示不解，要求署方解釋及交代解決方案。

116. 有委員建議同時去信立法會財委會反映意見。

117. 主席總結表示，交委會將去信路政署署長，要求署方委派負責擴闊工程的代表出席屯門區議會會議。他續表示，交委會亦會去信立法會財委會主席，就擴闊工程的撥款申請內包含香港黃金海岸一期外隔音屏

秘書處

障一事，表達委員的關注。此外，題述議題轉交屯門區議會繼續跟進。

[會後補註：致路政署署長及立法會財委會主席的信件已分別於本年 6 月 22 日及 8 月 21 日發出；立法會財委會的回覆見附件一。]

(E) 於青山灣興建浮動碼頭

(交委會文件 2020 年第 32 號)

(海事處及土木工程拓展署的書面回應)

屯門第 27 區防波堤公眾登岸設施建造工程

(交委會文件 2020 年第 35 號)

118. 上述兩項議題內容相關，交委會同意把它們合併討論。

119. 主席歡迎海事處海事主任/策劃及發展協調 (1) 黃騰達先生、土木工程署項目組長/改善碼頭工程李民就先生、高級工程師/項目 1 胡建基先生及工程師/項目 1B 蘇愷健先生出席會議。

120. 主席表示，海事處及土木工程署於會前提交了書面回應，秘書處已於 4 月 22 日將有關書面回應分發予各委員。

121. 海事處黃先生及土木工程署胡先生以投影片 (見附件二) 介紹文件 2020 年第 35 號。

122. 文件 2020 年第 32 號的提交人表示，自十多年前起已有人提出在青山灣興建浮動碼頭，直至數年前有遊艇在青山灣非法設置浮動碼頭被傳媒揭發後，上述議題才開始受公眾關注。他希望題述的公眾登岸設施盡快落成，以惠及不少仍在使用自製登岸設施的長者。此外，他要求負責管理青山灣海濱長廊 (下稱「長廊」) 的屯門民政事務處 (下稱「屯門民政處」) 在工程期間及工程後繼續維護長廊的環境，盡量減低對長廊使用者的影響。

123. 有委員表示，當區議員及相關持份者長期爭取在青山灣興建公眾登岸設施，故對相關部門落實興建表示歡迎。她查詢擬建的公眾登岸設施可同時容納多少船隻、會否配備照明設施，以及相關部門曾否就公眾登岸設施的選址諮詢三聖邨的漁民協會。

124. 有委員表示，不少漁民在長廊的防波堤放置梯子以便登岸，不但構成危險，亦有礙觀瞻。她擔心區內漁民在公眾登岸設施落成後仍堅持

使用自製的設施登岸，故要求土木工程署交代曾否就興建公眾登岸設施諮詢區內漁民。此外，她指出文件 2020 年第 35 號未有清楚交代工程期間公眾能否如常使用長廊，要求土木工程署補充更多資料。

125. 土木工程署李先生表示，署方完成諮詢屯門區議會後，將就公眾登岸設施展開詳細設計及刊憲工作，並會爭取於本年底動工，需時約一年多。他續表示，擬建的浮動平台長約 15 米，視乎船隻大小，最多可供三至四艘小型船隻同時靠泊。署方亦正考慮在公眾登岸設施安裝照明設施。他續表示，署方曾於 2017 年 10 月及 2018 年 8 月與海事處及相關持份者舉行會議，商討擬建公眾登岸設施的選址，並決定現時的位置。此外，現時長廊的入口寬約五米，而工程期間將封閉寬約兩米範圍，故仍有充足空間供長廊使用者通過。

126. 屯門民政事務助理專員（二）梁竄琦女士感謝相關委員一直就長廊提供意見。她表示工程期間長廊入口部分位置將預留作工地之用，但其他位置會保持開放。屯門民政處屆時會視乎工程進度，並與相關部門配合，盡力維持長廊整潔。

127. 委員就是項議題提出第二輪意見和查詢如下：

- (i) 查詢建造公眾登岸設施的物料是否有防滑功能；
- (ii) 表示青山灣避風塘內有不少自製的登岸設施，但擬建的公眾登岸設施卻位於避風塘背面，擔心落成後未能吸引漁民使用。此外，根據部門代表就文件 2020 年第 35 號的介紹，她認為相關部門未有進行充分諮詢，並建議他們完成諮詢後再向交委會匯報；
- (iii) 得知康樂及文化事務署將於本年底將文件 2020 年第 35 號附件二列出的臨時停車場改建為臨時花園，就此建議相關部門設置指示牌，指引漁民前往新建的公眾登岸設施；以及
- (iv) 表示土木工程署僅就興建公眾登岸設施與相關持份者舉行會議，現時就有關計劃徵求區議會同意，未免過分輕率。她要求土木工程署及屯門民政處詳細交代就興建公眾登岸設施進行的諮詢工作。

128. 土木工程署李先生表示，擬建公眾登岸設施的浮動平台一般以鋼建造，表面將鋪設防滑物料。他指出在世界各地都有浮動平台用作登岸

設施的例子，在香港仔避風塘亦有同類設施。他續表示，署方曾於 2017 年 10 月及 2018 年 8 月與海事處及漁民代表進行磋商。由於不少船隻受牌照所限未能進入屯門避風塘停泊，故建議將公眾登岸設施設於現時建議的位置，而漁民代表亦同意有關安排。

129. 海事處黃先生表示，因應區內不同持分者要求，處方自 2017 年起於屯門第 27 區的防波堤增設公眾登岸設施，後經審視後認為建議可行，故委托土木工程署進行設計，過程中已與漁民團體及相關區議員進行溝通。

130. 屯門民政事務助理專員（二）梁女士表示，青山灣防波堤的維修由土木工程署負責，而屯門民政處負責管理長廊。處方得悉土木工程署已就興建公眾登岸設施進行諮詢，故相關事宜須交由該署回應。

131. 委員就是項議題提出第三輪意見和查詢如下：

- (i) 查詢相關部門會否在公眾登岸設施附近加設指示牌，以及公眾登岸設施的外觀設計與長廊是否協調；
- (ii) 表示土木工程署從未就興建公眾登岸設施諮詢她的意見。此外，她指出附近居民經常到長廊活動，但署方卻未有諮詢附近居民，認為諮詢工作並不足夠，要求署方跟進；以及
- (iii) 表示他作為鄰近選區的區議員亦從未被諮詢，認為相關部門應重新進行諮詢。此外，他認為公眾登岸設施落成後會嚴重影響長廊的景觀，要求相關部門提供更多有關公眾登岸設施外觀的資料。

132. 土木工程署李先生表示，上屆區議會青山灣工作小組會議上曾有成員建議在青山灣增設上落點或上岸設施。

133. 海事處黃先生表示，除了上屆區議會青山灣工作小組建議興建有關設施外，處方亦是聽取了立法會議員、區議員及漁民代表提出的要求，從而建議興建此公眾登岸設施的。

134. 有委員表示，她對青山灣工作小組會議曾否提及有關公眾登岸設施已無印象。她認為土木工程署僅諮詢青山灣工作小組成員及漁民團體並不足夠，要求署方一併諮詢區內居民，並在下次交委會會議匯報。

135. 土木工程署李先生表示，興建公眾登岸設施時，署方會與屯門民政處或相關管理團體商討加設指示牌的安排。

136. 主席詢問海事處會否再就興建公眾登岸設施諮詢區內居民。

137. 海事處黃先生表示，有關興建公眾登岸設施的諮詢工作，委員可參閱上屆區議會青山灣工作小組第一及第二次會議記錄，處方亦會再研究諮詢區內居民的建議。

[海事處及土木工程署會後補註：相關會議記錄包括屯門區議會（2012-2015）振興青山灣工作小組第一次會議、屯門區議會（2016-2019）青山灣工作小組第一次會議及第二次會議的會議記錄。]

138. 土木工程署胡先生表示，興建公眾登岸設施工程期間須佔用長廊入口處寬約兩米的範圍。工程完成後，有關範圍將重新開放供公眾使用。

139. 主席表示，委員就興建公眾登岸設施的諮詢工作、物料、指示牌及工程時間表提出多項意見。此外，他查詢相關部門完成公眾登岸設施的詳細設計及刊憲工作後，會否再向交委會匯報。

140. 海事處黃先生表示，處方可再向交委會介紹公眾登岸設施的詳細設計。

141. 主席總結表示，完成刊憲工作後，請相關部門提交公眾登岸設施的詳細設計予交委會，再諮詢委員的意見。

[交委會於下午 1 時 27 分休會午膳，並於下午 2 時 34 分復會。]

(F) 要求盡速啟用兆康路升降機及扶手電梯

（交委會文件 2020 年第 33 號）

（房屋署的書面回應）

（運輸署的書面回應）

142. 主席表示，房屋署及運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已分別於 4 月 22 日及 24 日將有關書面回應分發予各委員。

143. 文件第一提交人表示，題述的升降機及扶手電梯已於本年 3 月 31

日啟用。然而，她指出雨天時上述扶手電梯經常故障，並認為扶手電梯現時的設計容易被雨水沾濕，建議相關部門考慮是否須修改有關設計。此外，現時兆康西鐵站平台的行人通道上蓋並未連接題述的升降機及扶手電梯，故建議相關部門延長上蓋，以吸引居民使用升降機及扶手電梯。

144. 運輸署尹美賢女士表示，疫情緩和後，署方將進行人流調查，以評估是否要加設行人通道上蓋。此外，署方早前曾向當區議員表示可於兆康路加設指示牌，並會向路政署發出施工紙。

145. 有委員表示，題述的升降機及扶手電梯啟用後不時出現故障，要求相關部門交代原因。此外，就運輸署代表表示會就加建行人通道上蓋進行人流調查，她查詢需要多少人流才符合加建上蓋的標準。她續表示，欣田邨前往兆康西鐵站的路段並未符合加建行人通道上蓋的人流標準，故查詢是否有其他方法可加建上蓋。

146. 運輸署尹女士表示，有關在欣田邨前往兆康西鐵站的路段加建行人通道上蓋的建議，署方去年 9 月曾進行人流調查，發現有關路段並未符合加建上蓋的人流標準。然而，因應題述升降機及扶手電梯的啟用，署方可再次進行人流調查，以評估加建上蓋的可行性。

147. 有委員表示，現時兆康西鐵站南北兩個公共運輸交匯處均設有行人通道上蓋，但她相信相關部門興建有關上蓋前亦未有計算人流。就此，她要求相關部門從完善設施的角度出發，將行人通道上蓋延長至題述的升降機及扶手電梯。

148. 運輸署尹女士表示，署方已備悉委員的意見，並會再作考慮。

149. 主席總結表示，此議題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

(G) 關注兆康苑對出單車徑及屯門公路噪音問題

(交委會文件 2020 年第 34 號)

(運輸署的書面回應)

(環境保護署的書面回應)

要求關注屯門公路隔音屏障保養及噪音問題

(交委會文件 2020 年第 39 號)

(路政署的書面回應)

150. 上述兩項議題內容相關，交委會同意把它們合併討論。

151. 主席表示，運輸署、環境保護署（下稱「環保署」）及路政署於會前提交了書面回應，秘書處已分別於 4 月 24 日及 5 月 29 日將有關書面回應分發予各委員。

152. 文件 2020 年第 34 號的第一提交人表示，認同安裝偵速攝影機有助緩解非法賽車及超速駕駛引致的噪音問題。她續表示，路政署曾就興建屯門公路隔音屏障的工程進行諮詢，當時已有居民指出，隔音屏障的上蓋未有覆蓋兆康苑一側並不合理，並導致噪音問題更為嚴重。她要求相關部門交代設計隔音屏障時的噪音評估數據，以及隔音屏障落成後區內的噪音數據以作比較。此外，她曾進行實地視察，發現兆康苑一帶的隔音屏障中間部分未有裝上吸音板，令噪音反射至隔音屏障外，要求相關部門交代上述情況。

153. 文件 2020 年第 39 號的提交人表示，屯門市廣場二期及華都花園一帶的隔音屏障未有設置上蓋，並有居民認為隔音屏障落成後噪音問題更為嚴重，故要求有關部門提供上述位置的噪音數據。有關隔音屏障上垂直綠化牆的保養問題，他引述康樂及文化事務署（下稱「康文署」）代表在環境衛生、氣候變化及可持續發展委員會會議上表示，由於運輸署不批准在有關地點封路，自 2018 年起已無法保養隔音屏障上的植物，他就此要求運輸署解釋。此外，路政署於書面回覆中提及將研究垂直綠化牆的替代方案，他要求署方交代有關詳情及時間表。

154. 委員就是項議題提出意見和查詢如下：

- (i) 表示路政署就屯門公路隔音屏障進行諮詢時曾解釋，由於兆康苑與屯門公路由兆康鐵路站分隔，故有關路段的隔音屏障未有加設上蓋。據她所知，有關工程尚在保固期內，故她要求相關部門提交該路段的噪音數據，並研究改善噪音問題的措施；

- (ii) 表示富泰邨對開的隔音屏障為垂直式設計，令該邨高層單位的住戶飽受噪音影響，要求將隔音屏障伸延至元朗公路；以及
- (iii) 表示隔音屏障未有覆蓋屯門雅都花園，導致屯門公路的噪音反射至雅都花園第三座，要求相關部門研究改善措施。

155. 警務處黃棟濱先生表示，牽涉單車使用者的交通意外於 2020 年 1 月至 4 月增加了 22%，警方亦就上述情況於 2020 年 4 月及 5 月採取特別執法行動，並分別票控超過 170 及 70 名單車使用者。除執法打擊各項與單車有關的違法行為外，警方亦將七名於晚上在單車徑流連的未成年人士轉介予社會福利署及非政府機構跟進。警方已備悉委員就各項單車違規行為的意見，並會繼續採取相關行動。此外，警方於 2019 年 11 月至 2020 年 5 月 29 日期間，一共採取了 37 次反非法賽車及超速的行動，分別拘捕了 11 名涉嫌危險駕駛及三名涉嫌非法賽車的駕駛者。警方亦票控了 13 767 名涉嫌超速駕駛的駕駛者、扣留了 27 輛涉嫌非法改裝的汽車作檢驗，以及向 126 名司機發出有缺點車輛報告。屯門警區亦已就汽車噪音問題知會新界北交通部，並會聯手打擊有關行為，亦會與相關部門檢討偵速攝影機的位置。

156. 運輸署馬翊球先生表示，一般而言，如康文署的承建商須在公共道路進行工作，須向運輸署及警務處提交臨時交通安排，以確保有關安排符合相關指引，保障道路使用者安全。據了解康文署承建商去年曾向運輸署提交臨時交通安排，運輸署已根據相關指引向康文署承建商提出對該臨時交通安排的關注。就此，運輸署去年亦與路政署及康文署會面，檢討有關臨時交通安排。如署方再次收到康文署承建商的申請，會再檢視相關臨時交通安排。

157. 路政署吳先生表示，屯門公路虎地段的隔音屏障項目由環保署倡議及設計，而路政署僅負責依設計進行建造及保養工作。他續表示，屯門公路市中心段的隔音屏障於「屯門公路市中心段交通改善工程」期間興建，當時路政署按環境許可證的要求興建隔音屏障，並已推行環境影響評估報告建議的緩解措施。鑑於隔音屏障垂直綠化牆上的植物生長情況不理想，路政署正與康文署研究替代及調整方案，暫時未能提供有關時間表。此外，就委員查詢的噪音數據，署方將於會後再作補充。

158. 委員就是項議題提出第二輪意見和查詢如下：

- (i) 表示綠化牆上的植物已枯萎多時，對相關部門尚未派員清理表示

不解，促請有關部門加快處理；

- (ii) 建議將綠化牆的植物移除後改用圍板替代；以及
- (iii) 指出環保署的書面回覆表示隔音屏障的中央分隔帶設有懸臂式的隔音板，而隔音罩底部亦設置了約兩米高的吸音板，但她未有發現上述裝置。她續表示，環保署的書面回覆指上述措施可令兆康苑 250 個單位受惠，但兆康苑共有超過 4 600 戶，故查詢哪些單位會受惠，以及何時會提供噪音相關數據。就此，她建議交委會去信環保署，要求署方派員出席下次會議，並作詳細解釋。如環保署在下次會議仍未能釋除委員的疑慮，交委會應聯同環保署進行實地視察。

159. 主席表示，若交委會所有議題均續議處理，會議將會變得十分冗長。他續表示，題述的兩項議題將轉交屯門區內交通問題工作小組繼續跟進。交委會亦會去信環保署，反映委員的訴求。此外，主席請相關部門考慮委員提出的意見，並作出跟進。

秘書處、
屯門區內交通
問題工作小組

[會後補註：上述信件已於本年 8 月 10 日發出。]

**(H) 「人人暢道通行」第三階段計劃
為屯門區內五條現有行人天橋（結構編號：NF94、NF150、
NF151、NF169 及 NF198）加建升降機設施
（交委會文件 2020 年第 36 號）**

160. 主席歡迎路政署高級工程師 6/暢道通行卓志東先生、工程師 4/暢道通行梁立賢先生、萬利仕（亞洲）顧問有限公司（下稱「顧問公司」）項目經理蘇偉廉先生、公共關係經理張建強先生及項目工程師麥浩修先生出席會議。

161. 路政署卓先生及顧問公司麥先生透過投影片（見附件三）介紹題述文件。

162. 委員就是項議題提出意見和查詢如下：

- (i) 查詢路政署會否為「人人暢道通行」第三階段計劃下屯門區全部 24 條行人天橋加裝升降機。他指出由於每年只能為一條天橋加建升降機，推展項目的次序非常重要。就此，他建議沿用過往的做法，由區議員定出推展項目的優先次序，而非由路政署單方面決

定；

- (ii) 認為應以行人天橋的人流及落實項目的難度衡量加建升降機的優先次序。就題述文件建議於橫跨鳴琴路近田景路的行人天橋(結構編號：NF198)加建升降機，她認為上述天橋人流有限，不及附近橫跨青田路及鳴琴路的行人天橋，故查詢路政署決定加建優先次序的準則。她另查詢如新建的升降機佔用花槽及單車徑，會否有任何補償安排；以及
- (iii) 查詢「人人暢道通行」第三階段計劃下屯門區 24 條行人天橋會否全部加裝升降機，抑或只涵蓋題述文件列出的五條行人天橋。如全部 24 條行人天橋均會加裝升降機，預計將在何時完成。他續表示，「人人暢道通行」計劃進度緩慢，並舉例指其選區內的行人天橋(結構編號：NF98)於 2017 年落實加建升降機，至今仍未動工，要求路政署交代有關進度。

163. 路政署卓先生表示，「人人暢道通行」第三階段計劃的項目源自早前「擴展計劃」及「第二階段計劃」下未被揀選的推展項目。屯門區內 24 個項目如技術上可行及獲得交委會支持，全部均會推展。由於在題述文件列出的五條行人天橋加建升降機的初步設計及施工配套較成熟，故建議優先推展。與此同時，顧問公司正就屯門區內餘下 19 條行人天橋繼續進行研究，並預計在本年 10 月的交委會會議介紹下一批項目。屯門區內的 24 個項目預計將分為三份工程合約推展，每年將推展一份合約。

164. 顧問公司麥先生表示，由於部分加建升降機的位置較狹窄，將無可避免影響現場的樹木，顧問公司會與相關部門研究將受影響的樹木移植到附近位置或補種相同數量樹木。此外，顧問公司會就單車徑的安排與運輸署保持聯絡，以確保道路安全。

165. 委員就是項議題提出第二輪意見和查詢如下：

- (i) 表示路政署未有交代題述計劃內 24 個項目分別屬於哪一批項目，以及每一批項目內加建升降機的優先次序，要求路政署提供有關時間表。他認為署方應就推展整個計劃內所有項目的優先次序先諮詢區議會，而非在選出若干項目後徵求委員同意。此外，2019 年的《施政報告》曾提出「人人暢道通行」特別計劃，並會於 2020 年就有關項目及落實優次諮詢區議會意見，故要求路政署交代有關詳情；

- (ii) 表示題述文件列出的其中兩條行人天橋位於屯門鄉郊區，雖然委員或會覺得有關天橋的人流較稀疏，事實上屯門鄉郊區的人口比屯門不少選區更多，亦出現人口老化，不少長者或因未能使用樓梯登上行人天橋而冒險橫過馬路，結果釀成交通意外。再者，運輸署亦不建議在青山公路上加設行人過路處，以免影響交通，故有必要為行人天橋加建升降機。他另指出藍地段近輕鐵泥圍站的行人天橋出口有暗斜，請路政署規劃加建升降機工程時留意有關情況，以保障使用者安全；以及
- (iii) 認為推展項目的優先次序應按居民的需要而定，而非取決於工程的難易程度。此外，他要求路政署交代推展全部 24 個項目的時間表。

166. 路政署卓先生表示，屯門區內須加建升降機的行人天橋較多，署方曾考慮同時為全部 24 條行人天橋進行初步設計，但發現部分項目技術上較為困難並不可行，例如部分項目受現場空間及地下公共設施限制，顧問公司仍在研究解決方案。他續表示，理解委員希望工程盡快完成，現時屯門區的項目將分為三個工程合約，第一份合約將於本年底招標，並於明年初動工。餘下的項目將陸續諮詢交委會，屆時署方亦可就每個項目的難易程度提供更多資料。此外，「人人暢道通行」特別計劃將涵蓋香港房屋委員會轄下三類公共屋邨（包括「可租可買」屋邨、「租者置其屋」屋邨及已拆售物業的公共屋邨），署方現正準備相關諮詢文件，並計劃於本年 8 月或 10 月諮詢交委會。

167. 顧問公司麥先生表示，藍地段近輕鐵泥圍站的行人天橋（結構編號：NF150）將加設升降機，擬建一號升降機的出入口位置與地面有高度差距，有關項目進行詳細設計時會理順有關位置，以保障行人安全。

168. 有委員查詢題述文件內五個項目的推展時間表。他另要求路政署交代以甚麼準則衡量推展每一批項目的優先次序，以便委員更全面地了解情況。

169. 有委員查詢「人人暢道通行」第三階段計劃為何未有涵蓋兆康西鐵站外橫跨屯門公路往疊茵庭的行人天橋。此外，她指出橫跨西鐵線近輕鐵屯門醫院站的行人天橋（結構編號：NF410 及 NF411）有不少前往醫院的病人使用，而且比一般行人天橋更高，需步行多層樓梯，故呼籲各委員支持將上述行人天橋優先列入下一批項目。

170. 路政署卓先生表示，署方正檢視將於本年 10 月諮詢交委會的項目，屆時亦會交代屯門區內全部 24 個項目面對的技術困難。有關於橫跨西鐵線近輕鐵屯門醫院站的行人天橋（結構編號：NF410 及 NF411）加建升降機，工程期間或須向屯門醫院借用通道，以供工程車輛進出。雖然近日未能與屯門醫院進一步接洽，署方會因應委員的意見繼續密切跟進。此外，「人人暢道通行」第三階段計劃的項目源自首兩階段計劃未有人選的項目。至於兆康西鐵站外橫跨屯門公路往豐茵庭的行人天橋（結構編號：NF111），署方會翻查資料，並再與相關委員跟進。

[路政署會後補註：署方聯同顧問公司已於會後與屯門醫院跟進在工程期間起卸工程機器事宜。另外，署方已回覆相關委員，交代第三階段計劃中並不包括行人通道（結構編號：NF111）的原因，並會把題述新的建議納入「人人暢道通行」計劃下（有待推展的公眾建議加建升降機）的行人通道名單內，日後適時再作考慮。]

171. 委員就是項議題提出第三輪意見和查詢如下：

- (i) 查詢推展餘下 19 個項目的時間表，以及「人人暢道通行」三階段計劃是否已涵蓋屯門區內所有由路政署負責保養的行人天橋。此外，她指出不少居民要求在紅橋青葵徑連接青山公路的斜道加建升降機，雖然日間較多居民使用附近私人樓宇的通道往返青山公路，但在斜道加建升降機後可方便居民在晚間出入，故要求將上述斜道加入「人人暢道通行」第三階段計劃；
- (ii) 關注部分題述文件列出的行人天橋人流甚少，仍獲選優先加建升降機，要求路政署解釋；
- (iii) 表示紅橋有不少老人院，故贊同於青葵徑連接青山公路的斜道加建升降機。然而，他理解上述斜道並沒有橫跨由路政署管理的公共道路，故不符合納入「人人暢道通行」計劃的準則。就此，他要求路政署考慮透過其他政策為斜道加建升降機。此外，他指出屯門鄉郊區內近藍地輕鐵站的行人天橋人流較多，建議在上述天橋加建升降機；
- (iv) 建議交委會續議題述議題，或轉交工作小組跟進，以便路政署定期匯報工程進度。此外，他再次要求路政署交代結構編號 NF98 的行人天橋加建升降機的進度；以及

- (v) 表示由路政署決定推展項目的優先次序並不合理，要求署方解釋為何拒絕沿用過往的做法，不讓區議員選擇。此外，他建議於結構編號 NF103 的行人天橋加建升降機。

172. 路政署卓先生表示，署方主要按技術可行性選出優先諮詢交委會的五個項目。他續表示，「人人暢道通行」計劃僅涵蓋橫跨公共道路的行人天橋及行人隧道，署方會與相關部門另行跟進於紅橋青葵徑連接青山公路的斜道加建升降機的要求。

[路政署會後補註：由於有關於紅橋青葵徑連接青山公路的斜道加建升降機的要求並不符合「人人暢道通行」計劃範疇，路政署已將有關要求轉介運輸署跟進。]

173. 路政署梁先生表示，就結構編號 NF98 的行人天橋加建升降機的工程，由於工程範圍位於擬建屯門南延線的研究範圍內，故加建升降機工程須與鐵路項目一併考慮，以免招致額外開支或延誤。署方會後將與相關委員再作跟進。

174. 有委員認為交委會可先支持題述文件列出的五個項目，但推展餘下 19 個項目的優先次序，應交由委員按居民的需要投票決定。

175. 主席表示，他自己的選區內沒有行人天橋，故可較客觀地看待此議題。他相信不少委員關注路政署改變了決定推展項目優先次序的方式，並認為縱使委員作決定時或會出現爭拗，但這是區議會權力的體現。他寄望如由委員作決定，委員可宏觀地衡量居民的需要。此外，他查詢路政署會否在本年 10 月提交餘下 19 個項目的初步設計。

176. 路政署卓先生表示，署方原本計劃分批諮詢交委會。因應委員的意見，署方會盡量在本年 10 月提交餘下 19 個項目的初步設計。然而，部分須刊憲的項目或需較長時間落實。

177. 主席要求路政署承諾不會在諮詢交委會前單方面決定推展餘下 19 個項目的優先次序。

178. 路政署卓先生表示，署方會按委員的要求處理，但可能需要較多時間準備文件。

179. 委員就是項議題提出第四輪意見和查詢如下：

- (i) 認為先行通過題述文件列出的五個項目並不公平，建議讓委員按居民需要決定推展屯門區內全部 24 個項目的優先次序；
- (ii) 對自己的選區內有兩條行人天橋被列入題述文件感到抱歉，並表示不介意留待全部 24 個項目的初步設計完成後，重新決定工程的優先次序；
- (iii) 表示理解屯門鄉郊區的行人天橋有需要優先加建升降機，但認為餘下項目的優先次序應交由委員決定；以及
- (iv) 認為委員的着眼點是路政署以甚麼準則選擇題述文件介紹的五條行人天橋，並表示贊同由委員決定推展屯門區內全部 24 個項目的優先次序。

180. 路政署卓先生表示，署方已備悉委員的意見，並可因應交委會的決定再作跟進。

181. 委員就是項議題提出第五輪意見和查詢如下：

- (i) 表示政府部門往往以「先易後難」的方式推展項目，未有考慮居民的實際需要。他建議留待路政署提交全部 24 個項目的初步設計後，再商討如何決定推展項目的優先次序；
- (ii) 認為不應耽誤題述文件內五個項目的進度，但要求路政署提交餘下 19 個項目的技術數據，以便委員決定推展的優先次序；以及
- (iii) 表示以往路政署會向交委會提交全部項目的技術數據，並由委員選出五個項目優先推展。如交委會建議優先推展的項目有技術困難，將由其他項目補上，署方亦會再向交委會匯報。

182. 主席表示，按照路政署代表的說法，如須落實題述文件列出的五個項目，必須在是日會議上取得交委會支持。就此，他請委員決定先支持題述文件列出的五個項目，抑或留待本年 10 月的會議上重新檢視所有項目的技術數據。

183. 委員就是項議題提出最後一輪意見和查詢如下：

- (i) 表示不願拖延題述文件列出的五個項目，故無奈接受先支持上述

五個項目，再在本年 10 月討論餘下的 19 個項目；

- (ii) 表示不介意留待本年 10 月重新決定全部 24 個項目的優先次序，但認為最終選出優先推展的項目可能與題述文件內五個項目重疊，故請委員理性考慮有關情況；
- (iii) 要求路政署盡快提交餘下項目的技術數據供委員檢視，不應等待至本年 10 月；以及
- (iv) 查詢題述文件列出的「現時最高小時人流」是否計算所有通過有關路段的人流，抑或只計算通過有關天橋的人流。他指出部分行人天橋對使用者而言可能並不方便，因此人流較低，如以人流數據考慮加建升降機的優先次序，反而令這類天橋遲遲未能加建升降機。

184. 路政署卓先生表示，署方將於本年 10 月提交全部項目的技術數據供委員參閱。他續表示，題述文件列出的人流數據來自署方於去年底繁忙時間調查所得的結果，署方會考慮在本年 10 月提交文件時一併更新。

185. 主席詢問委員是否接納題述文件所列五條行人天橋加建升降機的建議。

186. 沒有委員表示反對，主席宣布交委會接納題述文件的建議，並請相關部門持續向交委會匯報有關項目的進展。

(I) 掃管笏路一帶物業陸續發展 要求於掃管笏路及管翠路一帶設立咪錶停車位及臨時停車場

(交委會文件 2020 年第 37 號)

(運輸署的書面回應)

187. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已於 5 月 29 日將有關書面回應分發予各委員。

188. 文件第一提交人請運輸署介紹題述議題的最新進展。

189. 運輸署黃先生表示，署方正跟進於相關路段增加路旁泊車位，並尋找合適政府土地作短期租約停車場。

190. 有委員表示，現時題述路段經常出現違例泊車，加上附近有不少屋苑快將入伙，屆時泊車位不足的問題將更為嚴重，他希望有關部門盡快於題述路段加設路旁泊車位及臨時停車場。

191. 有委員表示，NAPA 的住宅數量與車位比例跟附近屋苑相差甚遠，令泊車位供不應求。她曾與運輸署代表進行實地視察，並向署方建議於路旁增加泊車位，當時署方回覆表示擔心於該處增加泊車位會影響交通，故須再作研究。此外，她近日接獲掃管笏區一個新屋苑的業主求助，指該屋苑住戶與車位的比例極低，令業主難以購買泊車位，故區內泊車位不足的問題已十分迫切，希望運輸署加快進度推出改善措施。

192. 運輸署黃先生表示，署方已備悉委員的意見，並會於屯門區內交通問題工作小組會議上再匯報進度。此外，興建道路連接掃管笏路盡頭的土地、私人住宅業主未能購買車位等問題屬土地行政事宜，署方沒有補充。

193. 主席總結表示，此議題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

(J) 「超級單車徑」落成遙遙無期 促請於屯門區內增設多個單車停泊點及完善單車徑網絡

(交委會文件 2020 年第 38 號)

(運輸署的書面回應)

194. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已於 5 月 29 日將有關書面回應分發予各委員。

195. 文件第一提交人表示，運輸署的書面回應僅就增設單車泊位的建議作出回應，未有提及興建單車徑的事宜，要求署方作出交代。

196. 有委員查詢「超級單車徑」屯門段的進度。

197. 有委員表示，相關部門一直甚少關注「超級單車徑」項目，委員曾建議先興建沒有爭議的路段（如三聖邨往置樂花園），但相關部門完成設計後便擱置有關方案。至於荃灣至屯門段，雖然該路段上部分屋苑對興建單車徑持反對意見，但相關部門完全沒有跟進有關項目。就此，她要求相關部門交代上述項目的進度。

198. 運輸署尹女士表示，「超級單車徑」由土木工程署負責，須由該署作出回應。

199. 土木工程署陳元亨先生表示，單車徑項目的網絡頗長，署方正分期推行。現時，連接馬鞍山至上水的單車徑路段，以及連接屯門至元朗的單車徑路段已經完成，並已開放予公眾使用；至於連接元朗至上水的單車徑工程正在進行中，預計將於本年年中完成，然後進行檢驗及轉交至日後維修部門的工作，單車徑隨後會分階段開放給公眾使用。屆時，連接屯門至馬鞍山的單車徑路段便完成。至於荃灣至屯門的單車徑路段，由荃灣青荃橋至灣景花園路段的前期工程已於 2018 年 9 月展開，預計可於 2021 年年初完成並開放給公眾使用。署方正就荃灣至屯門單車徑的餘下路段進行檢討及設計工作，以爭取盡早展開餘下路段的工程。

200. 委員就是項議題提出第二輪意見和查詢如下：

- (i) 建議土木工程署與運輸署及路政署協調，使興建單車徑工程與青山公路青山灣段擴闊工程互相配合。他希望推動單車在屯門區普及化，令市民減少使用公共交通工具，保護環境。此外，他建議運輸署考慮修改法例，容許市民在人流較少的行人路上踏單車，以便更多市民使用單車；
- (ii) 就土木工程署代表表示署方正就荃灣至屯門單車徑的餘下路段進行研究，查詢哪一路段須進行研究；以及
- (iii) 希望相關部門推出更多短期措施改善單車徑、增加單車泊位，以紓緩單車使用者對相關設施的需求。運輸署的書面回應提及將於屯門區增設 300 個單車泊位，並將於藍地輕鐵站附近和田景路及鳴琴路交界增設單車泊位。就此，她查詢上述 300 個單車泊位是否包括於藍地及田景增設的單車泊位，以及是否包括屯門東區。此外，有關荃灣至屯門單車徑，她指出三聖邨至愛琴海岸的路段沒有居民反對，故查詢在上述路段興建單車徑的進展。她另查詢，就居民反對的路段，相關部門有否作任何跟進。

201. 運輸署尹女士表示，署方將於會後提供增設 300 個單車泊位的清單，而藍地及田景的單車泊位並不包括在上述 300 個單車泊位內。至於區內單車徑的整體規劃，須交由土木工程署回應。

202. 土木工程署陳先生表示，署方在 2018 年 11 月就屯門至掃管笏的單

車徑路段的走線刊憲諮詢屯門區議會環境、衛生及地區發展委員會。席上有委員關注部分擬議單車徑繞至沙灘的走線，表示過多單車於沙灘周邊出現，會帶來潛在危險和影響其他非單車使用者。及後，署方曾向上述單車徑沿線受影響的團體作諮詢，並就單車徑的走線商討及研究。署方亦正完善工程設計方案，並會適時再作公眾諮詢。

203. 有委員表示，三聖邨至置樂花園段的單車徑並沒有接獲反對意見，故查詢尚未動工的原因。

204. 土木工程署陳先生表示，署方將於會後再作回應。

205. 主席總結表示，請文件第一提交人另行於相關委員會提交文件跟進題述議題，並請運輸署及土木工程署於會後就委員的查詢提供補充資料。

[會後補註：運輸署的補充資料見附件四；土木工程署的補充資料已於本年 7 月 31 日分發予各委員。]

(K) 關注屯門東南道路維修工程對交通的影響

(交委會文件 2020 年第 40 號)

(路政署的書面回應)

206. 主席表示，路政署於會前提交了兩份書面回應，秘書處已分別於 5 月 28 日及 29 日將有關書面回應分發予各委員。

207. 文件第一提交人表示，路政署以往進行道路維修工程前會先諮詢當區議員，故對署方書面回應的說法表示不解。她續表示，路政署於本年 5 月 11 日在青山公路青山灣段進行維修工程，事前未有諮詢當區議員，導致當日交通非常混亂。她對日後青山公路青山灣段擴闊工程期間的臨時交通安排表示關注，要求路政署盡快詳細交代相關安排。

208. 有委員表示，以往路政署會在進行道路工程前通知巴士營運商，以便營運商張貼通告通知乘客。據悉運輸署已於本年 5 月 6 日批准路政署於本年 5 月 11 日進行緊急鋪路工程，並轉發有關資訊予巴士公司、港鐵及小巴營運商，卻未有通知當區議員。他曾向巴士公司職員查詢上述工程，但對方卻表示不知情。最終他得悉封閉巴士站是由路政署工程主任安排，巴士公司接獲他的通知後才緊急安排將車站遷移，過程十分混亂。他對上述安排表示強烈不滿，並要求有關部門日後進行緊急工程及

封路前，必須知會當區議員及區內各持份者。他另詢問巴士公司代表是否知悉於本年 5 月 11 日進行的工程。

209. 有委員表示，5 月 11 日工程當天接獲不少居民就封路和交通擠塞的投訴，但他事前並未知悉上述工程，故未能作出回應。他指出政府部門自本屆區議會起未有就區內事務提前知會當區議員，但有關村代表及居民代表仍收到通知，做法偏頗，對此表示不滿。

210. 主席表示，路政署的書面回應語意不清，請各部門注意。此外，他指出路政署去年進行工程前仍會通知當區議員，並請當區議員協助通知居民。然而，他自本年已沒有接獲路政署就區內工程的通知。就此，他要求路政署在區內進行道路工程前先知會當區議員。

211. 路政署吳先生表示，署方已備悉委員的意見，將來會就主要道路維修工程的安排盡早知會相關持份者，與地區保持聯繫。

212. 有委員認為路政署的表現每況愈下。她指出以往路政署承建商會在工程前諮詢區議員及收集同意書，後來演變成向區議員發出通知文件。然而，自去年起路政署已沒有向區議員發出任何工程通知。

213. 主席向路政署代表查詢「主要道路工程」的定義。

214. 路政署吳先生表示，署方會就對行人及道路使用者影響較大的維修工程向區議員發出通知。

215. 主席請巴士公司及港鐵回應本年 5 月 11 日的工程前有否接獲路政署的通知。

216. 九巴梁女士表示，她須向公司了解有關情況。她續表示，九巴會繼續與路政署保持溝通，以配合署方的維修工程。此外，九巴感謝當區議員就本年 5 月 11 日的工程作出提醒，並會與前線同事再作檢討。

217. 城巴林先生表示，因應本年 5 月 11 日的工程，該公司於當天上午 10 時搬遷受影響的巴士站，並向受影響的乘客發出通告，而搬站的安排與過往類同。他續表示，一般而言城巴收到道路工程的通知後，會根據政府提供的資料預早準備（包括設置臨時巴士站及發出乘客通告）。

218. 港鐵林女士表示，她須先向公司了解有關情況，然後再向委員匯報。

219. 有委員表示，自區議會換屆起，路政署再沒有在開展工程前通知當區議員，而署方過往會就工程時間與當區議員進行協商，但現時區議員卻要自行在網上搜尋相關通告，方可得知有關資訊。她續表示，區議員收到工程通知後會知會受影響居民，提醒居民繞道或改變出行方式。此外，對於路政署以行人及道路使用者受影響程度來決定會否通知區議員，她表示不滿。她認為所有牽涉青山公路的道路工程均牽連甚廣，故要求路政署就所有涉及青山公路的道路工程提前知會當區議員並進行諮詢。

220. 路政署吳先生表示，他會將委員的意見向相關同事轉達。

221. 主席總結表示，交委會將去信路政署，反映委員對署方未有於進行道路工程前知會相關區議員的關注，並要求署方詳細交代青山公路青山灣段擴闊工程期間的臨時交通安排。此外，此議題將轉交屯門區內交通問題工作小組繼續跟進。

秘書處、
屯門區內交通
問題工作小組

[會後補註：上述信件已於本年 8 月 10 日發出。]

(L) 要求 E33P 全日雙程行走及改行赤鱸角連接路

(交委會文件 2020 年第 41 號)

(龍運的書面回應)

(運輸署的書面回應)

222. 主席歡迎龍運巴士有限公司（下稱「龍運」）高級主任（策劃及發展）羅耀華先生出席會議。

223. 主席表示，龍運及運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已分別於 5 月 28 日及 29 日將有關書面回應分發予各委員。

224. 文件第一提交人表示，不少居民擔心運輸署在連接路通車後，安排收費較高的第 A33X 號線全日行走，取代收費較低的第 E33P 號線。她指出不少居民依賴第 E33P 號線前往機場上班，故要求運輸署在連接路通車後安排第 E33P 號線取代第 A33X 號線，或安排兩條路線全日行走。她續表示，連接路通車後前往機場的車程將會縮短，而連接路的收費亦較青嶼幹線低，故運輸署必須調低上述巴士路線的車資。

225. 委員就是項議題提出意見和查詢如下：

- (i) 建議就連接路相關事宜成立工作小組，收集居民的意見，並呈交運輸及房屋局（下稱「運房局」），以便運輸署制定連接路通車後的交通安排。她另建議途經連接路的巴士路線以公開招標方式選擇營辦商，而非由政府直接與龍運商討有關安排。她另建議可於屯門對外交通工作小組討論途經連接路的巴士路線收費，並及早向運房局提出意見，以照顧居民前往機場工作的交通需要；
- (ii) 認為「A」及「E」線巴士在連接路通車後均應減價，而上述兩組路線應劃一收費。此外，她建議為在機場工作的乘客提供車資優惠；以及
- (iii) 查詢運輸署何時會將連接路通車後的巴士路線調整安排提交屯門區議會。

226. 運輸署謝女士表示，署方預期連接路開通後，將會為新界西北地區的居民往返北大嶼山提供更便捷的途徑。運輸署已有計劃調整新界西北地區往返北大嶼山的巴士路線，務求減省行車路程及時間，提升營運效率，當中包括安排新界西北地區往北大嶼山的日間巴士路線（即「E」線）取道連接路及順朗路，繼續提供主要往返東涌或機場後勤區的巴士服務。此外，運輸署已備悉委員有關延長第 E33P 號線服務時間的建議，並已轉交龍運考慮。運輸署計劃於本年第二季內就配合連接路通車的路線調整安排（包括第 E33P 號線的改道及收費安排）提交文件予各相關區議會。

227. 龍運羅先生表示，該公司已備悉委員的意見，會與運輸署再檢視新界西北往返機場的巴士服務。

228. 主席表示，交委會於本年 4 月 27 日舉行的第二次會議亦曾討論題述事宜，並期望可於本年 5 月內收到運輸署提交的文件，以召開特別會議討論。他續表示，交委會自本年初已不斷要求討論題述事宜，但運輸署及龍運一直未能提供具體回應，對此表示不滿。

229. 有委員質疑，運輸署屆時會直接向大眾公布連接路通車後的巴士路線調整安排，而非先諮詢區議會的意見。

230. 有委員表示，交委會已就題述事宜討論多時，故運輸署應及早提

交相關文件。此外，她認為政府不應預設途經連接路的巴士路線將由龍運營辦。

231. 主席表示，運輸署提交連接路通車後的巴士路線調整安排後，交委會將召開特別會議討論，並查詢運輸署可否於本年 6 月內提交上述文件。

232. 運輸署楊先生表示，相關文件已接近完成，預期可於本年第二季內提交表示樂觀。

233. 主席總結表示，交委會將就上述文件召開特別會議，並會邀請運輸署主管相關事宜的代表及各專營巴士營辦商代表出席會議。

(M) 要求檢視 E500MMC 型號巴士結構和安全

（交委會文件 2020 年第 43 號）

（九巴的書面回應）

（運輸署的書面回應）

234. 主席表示，九巴及運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已分別於 5 月 28 日及 29 日將有關書面回應分發予各委員。

235. 文件第一提交人表示，九巴的書面回應指該公司已定期為所有巴士進行檢查，但 E500MMC 型號的巴士每年均發生一次起火意外，故對乘客安全表示關注。她續表示，雖然運輸署已就巴士安全進行監管，但同一型號的巴士仍多次發生意外，故建議運輸署考慮要求巴士公司更換上述型號的巴士。

236. 運輸署謝女士表示，所有巴士的設計及結構和安全裝備必須符合安全水平。每款巴士車種及型號均須通過運輸署的巴士類型評定測試和年檢，才可在路上行駛，而巴士型號 E500MMC 亦已通過運輸署有關測試，其車身結構安全標準亦符合國際認可及香港相關法例要求。她續表示，運輸署一向有定期監察專營巴士公司的車輛質素及維修水平，除須接受運輸署定期車輛年檢外，每輛專營巴士及港鐵巴士更須通過所屬巴士公司的月檢，運輸署在每個工作天亦會不時突擊抽檢在服務中的專營巴士/港鐵巴士，從而密切監察巴士的維修保養情況，確保巴士安全及其適合在路上行駛。每輛巴士亦須通過運輸署每年的全面檢驗才可獲續牌。就上述型號巴士起火的問題，她表示其中兩宗涉及九巴及最近一宗涉及港鐵巴士的事故，起因相信是巴士在個別輪胎胎氣嚴重不足的情況

下仍繼續長途行駛，引致輪胎過熱產生火警。另外，九巴第 961 號線曾發生一宗火警事故，九巴表示車長不遵從引擎故障警告提示，沒有盡快把巴士停泊在安全位置，繼續長程行車，最終引擎起火。綜合上述事故的調查，署方確定巴士機件正常，起火原因與巴士設計、構造和維修無關。而現時所有專營巴士及港鐵巴士的車身物料均完全符合國際認可的耐火性標準，確保乘客有足夠時間疏散，以策安全。故署方認為巴士型號 E500MMC 無須停駛。然而，因應上述港鐵巴士事故，運輸署正檢視專營巴士公司及港鐵的日常胎氣監察管理、車長開車前的車輛檢查和在輪胎漏氣時的應急處理，以及工程車和後勤車輛到場提供的支援。署方並要求巴士公司加強改善，從而避免類似事故發生。

237. 港鐵林女士表示，現時港鐵巴士車隊有 E500MMC 型號的車輛。所有新付運的港鐵巴士均須按運輸署規定通過一系列的檢測，待署方審批合格後才可正式投入服務。她續表示，5月5日當天一輛沒有載客的港鐵巴士駛至屯門公路近置樂花園時，車長留意到左邊車尾的輪胎冒煙，故將巴士停在路邊影線檢查，並要求車務控制中心協助。由於等候期間出現火光，車長已即時報警及嘗試以滅火筒救火。港鐵非常重視事件，並已委托獨立專家進行詳細的事故調查，而事故的詳細原因仍有待確定。此外，港鐵已配合運輸署進行初步調查，並發現事發時輪胎漏氣，導致過熱。其後，港鐵已配合運輸署對巴士進行檢查，並確定巴士機件正常，起火原因與巴士設計、構造和維修無關。然而，港鐵亦會加強檢查，並在事故發生時加快派出後勤車輛協助。

238. 九巴梁女士表示，九巴已完成過往三宗 E500MMC 型號巴士起火事故的調查，並已向運輸署提交報告。上述三宗起火事故均由人為因素引起，與巴士的設計無關。而 E500MMC 型號巴士亦通過所有運輸署指定的測試，證實巴士結構和設計安全，故市民無須擔心。

239. 城巴林先生表示，該公司亦擁有 E500MMC 型號巴士，但不曾發生相關事故。城巴留意到相關事故與輪胎胎氣不足有關，已指示相關部門加強留意，以避免同類事故發生。

240. 龍運羅先生表示，該公司亦擁有 E500MMC 型號巴士。他續表示，所有型號的巴士投入服務前，必須先通過運輸署的巴士類型評定測試，投入服務後亦要通過公司內部的月檢及運輸署的年檢，以確保行車安全。

241. 主席總結表示，請港鐵及其他專營巴士公司就題述事宜提交書面回應。

(N) 要求 K52 巴士延長服務時間至 00:30

(交委會文件 2020 年第 44 號)

(運輸署的書面回應)

242. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已於 5 月 28 日將有關書面回應分發予各委員。

243. 文件第一提交人對運輸署的書面回應表示失望，認為署方未有了解區內居民的實際情況。他指出龍鼓灘居民對午夜後往龍鼓灘的交通服務有需求，故運輸署以第 K52 號線最後數班車的載客量評估其後時段的乘客需求，並沒有參考價值。再者，第 K52 號線是往返龍鼓灘的唯一公共交通服務，故署方及港鐵應履行社會責任，不應純以商業利益衡量延長服務的可行性。

244. 主席表示，尾班車服務旨在方便居民，不應以載客量衡量尾班車的重要性。

245. 運輸署楊先生表示，港鐵就題述議題有其營運上的考慮，該公司代表稍後會再作回應。他續表示，署方曾於 2019 年 6 月兩度在龍鼓灘進行通宵實地調查，以了解居民在深宵時分使用哪種交通工具返回龍鼓灘。兩次調查的結果均顯示，第 K52 號線最後兩班開往龍鼓灘的班次，載客量均少於十人，顯示該時段服務需求並不殷切。而第 K52 號線結束服務後，全晚亦只有 16 輛汽車進入龍鼓灘。由於疫情逐漸緩和，署方已安排在本月再次進行實地調查，以掌握區內居民出行模式的最新變化，再與港鐵商討。

246. 港鐵林女士表示，港鐵已審視題述建議，除載客量外，港鐵須考慮車長人手編制，並須符合運輸署就車長編更的最新要求。此外，港鐵於載客服務結束後仍須進行維修、清潔及處理錢箱現金等工作，故該公司暫時沒有計劃延長第 K52 號線的服務時間。然而，港鐵已備悉題述要求，並會再檢視有關建議的可行性。

247. 有委員對運輸署及港鐵的回應表示不滿。他認為運輸署應就深宵交通服務的需求諮詢龍鼓灘居民，而非僅進行實地調查。此外，他指出其他港鐵巴士的尾班車時間比第 K52 號線更遲，故港鐵提出車長人手編

制及須進行維修等理由並不成立。

248. 有委員表示，屯門區人口不斷增加，港鐵應正視有關情況，設法加強服務。

249. 運輸署楊先生表示，署方審視公共運輸服務調整時，須同時考慮乘客需求及營運效益。與掃管笏區不同，龍鼓灘並沒有明顯的人口增長，故署方須衡量服務調整後對營運效益的影響。他續表示，署方的實地調查除研究交通流量外，亦會檢視區內居民在深宵時段出行的需求。故此，署方將再次在龍鼓灘進行實地調查，以檢視新交通服務的需求，以及引進新服務後對相關營辦商的影響。

250. 有委員表示，運輸署除考慮龍鼓灘的人口增長及乘客需求外，還須考慮區內是否有替代交通服務。

251. 運輸署楊先生表示，署方須透過實地調查了解龍鼓灘居民在深宵時段出行的需求（如是否有夜班工作的居民），以評估區內的交通服務是否須予調整。

252. 主席建議將題述議題轉交屯門區內交通問題工作小組繼續跟進。

253. 有委員要求港鐵體恤龍鼓灘居民的需要，落實題述建議。

254. 有委員再次要求運輸署就深宵交通服務的需求直接諮詢龍鼓灘居民。

255. 主席總結表示，此議題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

VI. 報告事項

(A) 工作小組報告—截至 2020 年 5 月 31 日的工作小組進展報告 **（交委會文件 2020 年第 45 號）**

屯門對外交通工作小組

256. 委員省覽文件。

257. 主席表示，工作小組於 2020 年 5 月 26 日舉行的會議上建議將「跟進屯門南延線相關事宜」的議題交回交委會跟進，並詢問委員有沒有處理

上述議題的建議。

258. 主席續表示，據悉政府日前已將與屯門南延線相關的文件提交立法會。

259. 有委員表示，屯門南延線原定於 2019 年動工，並於 2023 年通車，現時卻延至 2023 年才動工。她續表示，她與她的黨友自多年前已爭取興建屯門南延線，故對有關項目一直拖延表示不滿。就此，她建議先安排鐵路通車，然後再發展車站上蓋物業，並在屯門第 16 區的貨物起卸區重置屯門游泳池。

260. 主席提醒各委員集中討論如何處理「跟進屯門南延線相關事宜」的議題，而非討論議題內容。

261. 有委員建議將上述議題轉交屯門區議會跟進，並要求運房局向屯門區議會提交更多資料。

262. 主席向運輸署代表查詢該署在上述議題上的角色。

263. 運輸署楊先生表示，署方並無與屯門南延線相關的資料，但會向運房局轉達委員的要求。

264. 有委員贊同將上述議題轉交屯門區議會跟進，並建議屯門區議會主席去信運房局，邀請局方派員出席會議，交代屯門南延線相關詳情。

265. 主席總結表示，「跟進屯門南延線相關事宜」的議題將轉交屯門區議會繼續跟進。

266. 沒有其他委員提出意見，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

267. 委員省覽文件。

268. 身兼工作小組召集人的委員表示，上述工作小組報告僅列出政府部門就各項議題的回應，未有反映工作小組成員就有關議題的意見及查詢，要求秘書處加入有關內容。

269. 秘書表示，工作小組進展報告旨在向交委會匯報工作小組正跟進議題的最新進展。按照一貫做法，秘書處會邀請各部門就各項議題的最新進展提供資料。至於工作小組成員在會議上的討論要點，將在工作小組會議記錄上反映。

270. 主席表示，據他理解工作小組的進展報告與會議記錄為兩份不同的文件。

271. 主席續表示，工作小組於 2020 年 5 月 26 日舉行的會議上建議修訂其職權範圍，請委員參閱文件附件二。

272. 身兼工作小組召集人的委員表示，工作小組原有的職權範圍過於簡短，故建議作出修訂。此外，他表示早前秘書處僅給予一天時間讓他批閱工作小組會議議程，並在他回覆前已發出議程。他認為工作小組的討論事項均為交委會轉交的議題，故秘書處不應在最後一刻才發出議程，亦未有給予足夠時間讓他批閱議程，對此表示遺憾。

273. 秘書表示，有關屯門區內交通問題工作小組會議發出議程的安排，秘書處早前收到工作小組召集人的電郵查詢，並已透過書面回覆，在此不再詳述。他續表示，一般而言秘書處會在發出工作小組會議議程前一天將議程呈交召集人先行參閱。秘書處會與工作小組召集人保持溝通，以完善有關安排。

274. 主席補充指，交委會已於第一次會議通過屯門區內交通問題工作小組的職權範圍。其後，工作小組於第一次會議建議修訂其職權範圍。然而，屯門對外交通工作小組並沒有就其職權範圍提出修訂建議。就此，主席請委員考慮是否同意修訂屯門區內交通問題工作小組的職權範圍。

275. 沒有委員表示反對，主席宣布交委會通過修訂屯門區內交通問題工作小組的職權範圍。

276. 沒有其他委員提出意見，主席宣布通過上述工作小組報告。

VII. 其他事項及下次會議日期

277. 主席表示，秘書處於交委會第二次會議前收到一項由何國豪議員提出的動議文件，內容有關要求運輸署重新規劃屯順街小巴士站、的士站

及車輛停泊處。就此，秘書處已於 4 月 22 日透過電郵通知各委員。

278. 主席續表示，除非有關動議文件具迫切性，否則應在文件截止日期前提交，以便政府部門有充足時間準備會議。由於《會議常規》容許動議在會議舉行前三個淨工作天提交，故他亦接納上述動議。然而，如委員希望就文件內容作深入討論，應準時提交文件，以便各與會者有充足時間準備。

279. 主席表示，動議內容如下：

1. 運輸署重新規劃屯順街小巴士站的士站的位置，建議取消近屯門大會堂的士站。
2. 取消現時近屯門市廣場一期和時代廣場的停泊處，以免吸引車輛停泊阻塞道路。
3. 劃出固定位置予不同小巴線以作小巴士站，給予充分位置予小巴停泊。
4. 要求警方加強執法，阻嚇違例停泊，驅趕阻塞道路車輛。

動議人：何國豪

和議人：何杏梅、黃麗嫦、馬旗、
張錦雄、甄霽霖、楊智恒、
黎駿穎、林明恩、林健翔、
江鳳儀、黃虹銘、周啟廉

280. 主席表示，《會議常規》並沒有規定處理動議時動議人必須在席。如各和議人或其他委員有任何意見，亦歡迎提出。

281. 有委員表示，自屯順街的士站一分為二後，經常有的士停泊在小巴士對出的行車線，等候進入前方的士站，令小巴未能進出車站，有些的士更佔用小巴士的位置。就此，她建議取消屯順街前方的士站，並將的士站劃一設在小巴士後方。

282. 此時，會議法定人數不足。主席認為即使按《會議常規》第 12(2) 條召喚缺席的委員出席，亦無法在 15 分鐘內召集足夠的法定人數，故於下午 6 時 08 分宣布休會。

[會後補註：是日會議尚未完成討論的動議將安排於交委會第四次會議處理。]

屯門區議會秘書處

日期：2020 年 8 月

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/20



中華人民共和國香港特別行政區
Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China



立法會
LEGISLATIVE COUNCIL

來函編號 YOUR REF : CB1/F/A/6
本函編號 OUR REF : 3919 3105
電話 TELEPHONE : 2869 6794
圖文傳真 FACSIMILE : f_c@legco.gov.hk

新界屯門屯喜路 1 號
屯門政府合署 2 樓
屯門區議會交通及運輸委員會主席
潘智鍵先生

潘先生：

青山公路青山灣段擴闊工程相關事宜

閣下於 2020 年 8 月 21 日的來函，立法會財務委員會（“財委會”）主席已經收悉。財委會主席指示本秘書處回覆你如下：

謹請閣下察悉，財委會已於 2020 年 7 月 10 日通過 FCR(2020-21)47 - PWSC(2020-21)6 號文件內包括“853TH—青山公路青山灣段擴闊工程”的撥款建議(PWSC(2020-21)6 號文件附件 2)。就有關工程項目擬於香港黃金海岸一期外設置隔音屏障，按政府當局在上述附件第 15 段所述，財委會察悉：

“.....有(立法會交通事務委員會)委員提到得悉有香港黃金海岸一期居民希望可以取消擬於香港黃金海岸一期外設置的隔音屏障。.....路政署已於2020年4月6日與有關居民會面，講解及商討有關情況，視乎該屋苑業主的整體主流意見，路政署會考慮按有關程序作出跟進(包括按需要諮詢區議會及根據《條例》進行刊憲等)。為了不耽誤落實擬議工程計劃，我們建議同時為擬議工程計劃申請撥款及跟進香港黃金海岸一期外的隔音屏障事宜。”[《條例》指《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)。]

由於你在來信中表達的關注涉及有關工程項目的推展安排，你可考慮直接聯絡有關政策局/部門跟進。如有需要，你亦可向立法會秘書處公共申訴辦事處提出申訴。

立法會財務委員會秘書

石逸琪

(石逸琪代行)

2020年8月27日



2020年6月1日

屯門第27區防波堤公眾登岸設施建造工程



海事處
Marine Department



土木工程拓展署
Civil Engineering and
Development Department

1

目的

- 介紹屯門第27區防波堤公眾登岸設施建造工程
- 諮詢委員會對初步設計方案的意見

2

背景

- 擬議登岸設施位於青山灣



3

背景

- 嘉道理碼頭不方便使用者前往三聖邨
- 屯門避風塘內登岸梯級使用率高
- 部分舢舨受發牌條件所限不准進入屯門避風塘



4

背景

- 有人冒險攀爬防波堤上落船隻，造成潛在危險
- 有區內持份者要求增設公眾登岸設施



5

初步設計電腦模擬圖



初步設計，仍需詳細設計確定

6

環境影響

- 擬議工程並不屬於《環境影響評估條例》下的指定工程項目
- 預計擬議工程不會對環境造成長遠的不良影響
- 在施工期間，承建商將實施環境影響緩解措施及進行環境監察

環境影響緩解措施

低噪音機動設備



隔泥幕



環境監察

水質監控



7

未來的方向

- 進行《前濱及海床（填海工程）條例》（第127章）規定的刊憲程序
- 進行詳細設計
- 爭取於2020年底/2021年初展開工程

8

謝謝

9

「人人暢道通行」計劃

屯門區議會轄下 交通及運輸委員會 (2020年6月1日會議)

「人人暢道通行」第三階段計劃 為屯門區內五條現有行人天橋 (結構編號：NF94, NF150, NF151, NF169 及 NF198) 加建升降機設施

1

「人人暢道通行」計劃

- 政府一直致力締造無障礙通行的環境。我們於2012年推出「人人暢道通行」計劃，積極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）。其後，我們陸續在「人人暢道通行」計劃下推出多個階段的計劃，以期涵蓋更多行人通道，利便市民出行。
- 現時，屯門區內「人人暢道通行」計劃的「原有計劃」、「擴展計劃」及「第二階段計劃」下共有15個加建升降機項目。截至2020年5月31日，當中10個項目已經完成，3個項目正在施工，1個項目即將動工，而餘下的1個項目正進行設計工作。

2

「人人暢道通行」計劃

「原有計劃」、「擴展計劃」及「第二階段計劃」下 屯門區項目的推展進度

結構編號	位置	於2020年5月底的情況
10項已完工；3項施工中；1項招標中；1項設計中		
原有計劃		
NF31	橫跨屯門公路及青山公路－新墟段近何福堂輕鐵站	已完工
NS108	橫跨由青雲路至皇珠路的連接路	已完工
NF100A	橫跨湖景路連接湖景邨及湖康診所近湖康街	已完工
NF101	橫跨湖山路近湖景路	已完工
NF114	橫跨青雲路近香港專業教育學院（屯門分校）	已完工
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	施工中
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	施工中
NF407	在屯門公路連接天橋N874近兆康西鐵站南面的公共運輸交匯處	已完工
NS99	橫跨青雲路近業旺路	已完工

3

「人人暢道通行」計劃

「原有計劃」、「擴展計劃」及「第二階段計劃」下 屯門區項目的推展進度

結構編號	位置	於2020年5月底的情況
10項已完工；3項施工中；1項招標中；1項設計中		
擴展計劃		
NF174及NF174A	橫跨屯門公路連接青杏徑及新和里	已完工
NF315	橫跨龍門路近龍門輕鐵站	已完工
NS42	橫跨屯興路近屯門公路	已完工
第二階段計劃		
NF98	橫跨湖景路近兆禧苑商場	設計中
NF196	橫跨鳴琴路近仁愛堂陳黃淑芳紀念中學	施工中
NF342	橫跨鳴琴路近寶田邨	招標中

4

「人人暢道通行」計劃

- 政府在2018年的施政報告中宣布，為餘下分佈全港多區共128條行人通道的加建升降機建議展開可行性研究，以推展當中可行的項目，惠及長者和有需要的市民（下稱「第三階段計劃」）。
- 路政署委聘的工程顧問，已於2019年第三季起陸續就上述加建升降機建議展開勘測，以確定項目是否技術上可行，當中包括屯門區內的24個項目。

5

「人人暢道通行」計劃

屯門區內「第三階段計劃」的行人通道

項目	路政署結構編號	結構類別	位置
由路政署負責維修及保養的行人通道			
1	NF31A	行人天橋	橫跨屯門公路近新青街及青山公路
2	NS64	行人隧道	橫跨青山公路－新墟段近青棉徑
3	NF65	行人天橋	橫跨青山公路－青山灣段近三聖街
4	NF93	行人天橋	橫跨鳴琴路近山景邨景樂樓
5	NF94	行人天橋	橫跨鳴琴路近山景邨景華樓
6	NF99 及 NF99A	行人天橋	橫跨湖景路近湖月街
7	NF100	行人天橋	橫跨湖景路連接湖景邨及湖康診所
8	NF102	行人天橋	橫跨湖山路近龍門路
9	NF103	行人天橋	橫跨龍門路近輕鐵蝴蝶站
10	NF150	行人天橋	橫跨青山公路－藍地段近輕鐵泥圍站
11	NF151	行人天橋	橫跨青山公路－洪水橋段近輕鐵鍾屋村站
12	NF161	行人天橋	橫跨屯門河道、屯門公路及青山公路－新墟段近輕鐵鳳凰站

6

「人人暢道通行」計劃

屯門區內「第三階段計劃」的行人通道

項目	路政署 結構編號	結構類別	位置
由路政署負責維修及保養的行人通道			
13	NF169	行人天橋	橫跨震寰路連接大興邨及大興體育館
14	NF189	行人天橋	橫跨青山公路 - 藍地段近藍地大街
15	NF197	行人天橋	橫跨青田路及鳴琴路
16	NF198	行人天橋	橫跨鳴琴路近田景路
17	NF209	行人天橋	橫跨輕鐵路軌近兆禧苑及悅湖山莊
18	NF231	行人天橋	橫跨屯門鄉事會路近海珠路
19	NF232	行人天橋	橫跨海榮路近輕鐵三聖總站
20	NF314	行人天橋	橫跨屯門河道近富健花園
21	NF319	行人天橋	橫跨青山公路 - 嶺南段、屯富路及屯貴路
22	NF339	行人天橋	橫跨青山公路 - 大欖段近青泰路
23	NF410 & NF411	行人天橋	橫跨西鐵線近輕鐵屯門醫院站
24	N486	高架行人道	橫跨屯門公路近新墟徑

7

「人人暢道通行」計劃

- 我們已就「第三階段計劃」屯門區內的行人天橋NF94, NF150, NF151, NF169及NF198的加建升降機工程進行了勘測研究，並已大致完成加建升降機的初步設計方案。
- 該5個項目的相關資料，包括收到的建議數目、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、鄰近是否已設置可替代的無障礙通道設施、可能的技術困難等已載於討論文件的附件二。

8

橫跨鳴琴路近山景邨景華樓的行人天橋 (結構編號:NF94)



9

橫跨鳴琴路近山景邨景華樓的行人天橋 (結構編號:NF94)



10

橫跨鳴琴路近山景邨景華樓的行人天橋 (結構編號:NF94)



11

橫跨青山公路 – 藍地段近輕鐵泥圍站的行人天橋 (結構編號:NF150)



12

橫跨青山公路－藍地段近輕鐵泥圍站的行人天橋 (結構編號:NF150)



橫跨青山公路－藍地段近輕鐵泥圍站的行人天橋 (結構編號:NF150)



橫跨青山公路－藍地段近輕鐵泥圍站的行人天橋 (結構編號:NF150)



橫跨青山公路－洪水橋段近輕鐵鍾屋村站的行人天橋 (結構編號:NF151)



橫跨青山公路－洪水橋段近輕鐵鍾屋村站的行人天橋 (結構編號:NF151)



橫跨青山公路－洪水橋段近輕鐵鍾屋村站的行人天橋 (結構編號:NF151)



橫跨青山公路 – 洪水橋段近輕鐵鍾屋村站的行人天橋 (結構編號:NF151)

現時情況



位置圖



近鍾屋村的部份單車徑改建為行人路。
現有花槽將受工程影響，會安排移植或補種。

2號升降機模擬完成圖



19

橫跨震寰路連接大興邨及大興體育館的行人天橋 (結構編號:NF169)

現時情況



20

橫跨震寰路連接大興邨及大興體育館的行人天橋 (結構編號:NF169)



21

橫跨震寰路連接大興邨及大興體育館的行人天橋 (結構編號:NF169)

現時情況



位置圖



1號升降機模擬完成圖



22

橫跨震寰路連接大興邨及大興體育館的行人天橋 (結構編號:NF169)

現時情況



位置圖



2號升降機模擬完成圖



23

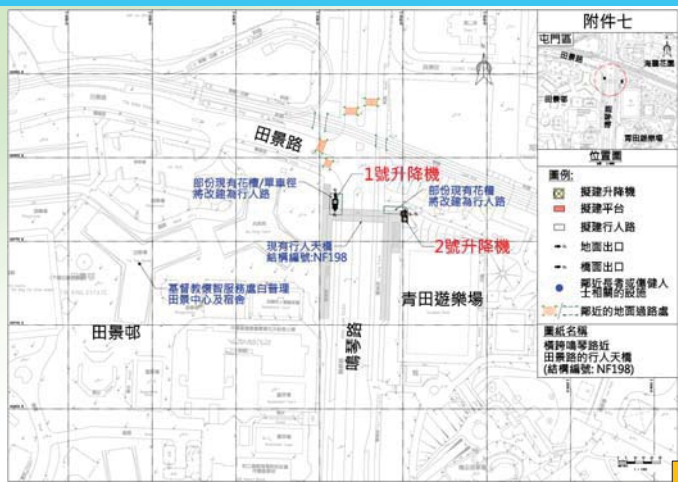
橫跨鳴琴路近田景路的行人天橋 (結構編號:NF198)

現時情況



24

橫跨鳴琴路近田景路的行人天橋 (結構編號:Nf198)



25

橫跨鳴琴路近田景路的行人天橋 (結構編號:Nf198)



26

橫跨鳴琴路近田景路的行人天橋 (結構編號:Nf198)



27

施工安排

- 升降機主體工程主要包括地基、升降機塔結構、升降機安裝及相關的機電工程。
- 如有需要，我們將會改動及重置受工程影響的設施包括道路、管線及各公用服務設施以配合工程，並會就有關改動及重置諮詢各有關部門及機構。
- 於施工期間，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。加建工程並不涉及主要的交通改道，因此我們預期工程對交通的影響輕微。
- 行人天橋NF94, NF150, NF151, NF169及NF198的初步工程方案**若獲得委員會支持**，我們將展開詳細設計工作。在完成詳細設計後，我們會盡快進行招標，開展建造工程。

28

歡迎各委員提供意見及支持

謝謝

29

2020 年 6 月 1 日屯門區議會交委會第三次會議
回覆屯門區議會交委會文件 2020 年第 38 號（後補文件）

「超級單車徑」落成遙遙無期
促請於屯門區內增設多個單車停泊點及完善單車徑網絡

就議員於會議中問及單車設施改善工程中單車泊位的位置，本署現附上附件列出單車泊位的位置。

運輸署

2020 年 7 月

附件一

單車設施改善工程中單車泊位的位置

列表一：第一期改善工程的單車停泊位

項目	單車泊位的位置	新增單車泊位的數目
1.	近藍地輕鐵站	48
2.	湖山河畔公園（近富健花園 6 座）	84
	共	132

列表二：第二期改善工程的單車停泊位

項目	單車泊位的位置	新增單車泊位的數目
1.	田景路（近田景邨田翠樓）	28
2.	青山公路嶺南段（近富泰商場）	20
3.	兆康苑（近兆康輕鐵站）	20
4.	近屯門醫院站	10
5.	青匯街（近仁愛街市）	14
6.	杯渡路（近屯門公園）	20
7.	杯渡路（近屯門警署）	24
8.	龍門路（近龍富路）	84
9.	龍逸邨近健龍樓	44
10.	屯青里（近新屯門中心）	56
	共	320