

屯門區議會
2020-2021 年交通及運輸委員會
第一次會議記錄

日期：2020 年 2 月 24 日（星期一）

時間：上午 9 時 42 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 10:33	會議結束
王德源先生（副主席）	屯門區議員	上午 9:42	會議結束
陳樹英女士	屯門區議會主席	上午 9:42	會議結束
黃丹晴先生	屯門區議會副主席	上午 9:42	會議結束
江鳳儀女士	屯門區議員	上午 9:42	會議結束
陳有海先生, BBS, MH, JP	屯門區議員	上午 9:42	會議結束
黃麗嫦女士	屯門區議員	上午 9:42	會議結束
何杏梅女士	屯門區議員	上午 9:42	會議結束
林頌鎧先生	屯門區議員	上午 9:42	上午 11:10
朱順雅女士	屯門區議員	上午 9:42	會議結束
楊智恒先生	屯門區議員	上午 9:42	會議結束
甄紹南先生	屯門區議員	上午 9:42	會議結束
李家偉先生	屯門區議員	上午 9:42	會議結束
巫堃泰先生	屯門區議員	上午 9:50	下午 12:09
何國豪先生	屯門區議員	上午 9:42	會議結束
林明恩先生	屯門區議員	上午 9:42	會議結束
林健翔先生	屯門區議員	上午 9:42	會議結束
周啟廉先生	屯門區議員	上午 9:42	會議結束
馬旗先生	屯門區議員	上午 9:42	會議結束
張可森先生	屯門區議員	上午 9:42	上午 11:42
張錦雄先生	屯門區議員	上午 9:42	會議結束
梁灝文先生	屯門區議員	上午 9:42	會議結束
黃虹銘先生	屯門區議員	上午 9:42	會議結束
甄霈霖先生	屯門區議員	上午 9:42	會議結束
黎駿穎先生	屯門區議員	上午 9:42	會議結束
盧俊宇先生	屯門區議員	上午 9:42	上午 11:47
賴嘉汶女士	屯門區議員	上午 9:42	會議結束
梁翰杰先生（秘書）	民政事務總署屯門民政事務處行政主任（區議會）一		

應邀嘉賓

廖健威先生	運輸署高級運輸主任/巴士發展（新界西北）
蕭嘉欣女士	運輸署運輸主任/巴士發展（新界西北）
朱雪華女士	規劃署城市規劃師/屯門 2
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）
鄧政傑先生	九龍巴士（一九三三）有限公司交通策劃及公共事務部助理經理（策劃及發展）
王錦添先生	九龍巴士（一九三三）有限公司助理經理（車務）
林圓女士	香港鐵路有限公司公共關係經理－對外事務

列席者

梁竚琦女士	民政事務總署屯門民政事務助理專員（二）
梁俊謙先生	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
程凱盈女士	運輸署工程師/房屋及策劃/新界西
黃棟濱先生	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
吳梵先生	路政署區域工程師/屯門（東）
陳志光先生	路政署助理區域工程師/屯門（西）
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）
黃程遠先生	龍運巴士有限公司襄理（車務）
林志強先生	城巴有限公司助理營運經理

缺席者

曾錦榮先生	屯門區議員
-------	-------

I. 歡迎詞

副主席表示，主席有事需稍遲來到，會議暫由他主持。他續歡迎與會者出席 2020-2021 年交通及運輸委員會（下稱「交委會」）第一次會議。

2. 副主席表示，為減低人群在密集空間聚集的時間，會議的時間不宜過長。再者，屯門民政事務處已安排清潔隊伍於下午 1 時為會議室進行徹底清理及消毒。就此，他會控制會議於下午 1 時正前完成，包括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。

3. 副主席提醒各委員，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. 秘書處收到曾錦榮議員因病告假的申請。

[會後補註：由於曾議員沒有按《會議常規》第 41（1）條向秘書處遞交醫生證明書，其缺席未能獲交委會同意。]

III. 討論事項

(A) 2020-2021 年交通及運輸委員會職權範圍

（交委會文件 2020 年第 1 號）

5. 委員省覽文件。

6. 沒有委員提出其他意見，副主席請委員備悉有關職權範圍。

(B) 成立 2020-2021 年交通及運輸委員會轄下工作小組

（交委會文件 2020 年第 2 號）

成立元朗、屯門區議會交通及運輸聯席

（交委會文件 2020 年第 16 號）

7. 上述兩項議題內容相關，交委會同意把它們合併討論。

8. 有委員表示，根據過往安排，屯門區議會轄下每個專職委員會最多

只會成立三個工作小組，故查詢本屆區議會會否沿用同樣安排。她續表示，「屯門對外交通工作小組」及「屯門區內交通問題工作小組」多年來運作穩健，同意繼續保留。至於「元朗、屯門區議會交通及運輸聯席」方面，兩區區議員曾進行磋商，並認同有此需要。然而，區議會並沒有成立跨區聯席會議的先例，故查詢秘書處是否有運作上的建議。

9. 秘書回應表示，根據《會議常規》，區議會及每個委員會可在同一時間內在其轄下委出不多於三個「常設工作小組」，而常設工作小組的總數亦受區議會轄下委員會的數目限制。由於現時屯門區議會轄下共有七個專職委員會，故最多可成立 21 個工作小組。就此，秘書處建議區議會主席與各委員會主席就各委員會成立的工作小組進行協商。就文件 2020 年第 16 號建議成立「元朗、屯門區議會交通及運輸聯席工作小組」，秘書處建議交委會主席或工作小組召集人與元朗區議會釐清聯席的召集人安排，而舉行會議的安排亦須交委會主席或工作小組召集人與元朗區議會磋商後再作決定。

10. 有委員查詢若個別委員會設有四個工作小組，而其他委員會只成立一至兩個工作小組，令工作小組的總數不超越 21 個，上述做法是否可行。

11. 秘書表示，《會議常規》對工作小組的數量有兩項規定。第一項為區議會及每個委員會不應在同一時間內在其轄下委出多於三個「常設工作小組」，在上述基礎上，整個區議會合共不應委出多於 21 個常設工作小組。由於屯門區議會轄下共有七個專職委員會，連同屯門區議會在內，共有八個情況可委出工作小組。現時屯門區議會轄下已委出一個工作小組，故委員須留意上述限制。

12. 沒有其他委員提出意見，交委會通過文件 2020 年第 2 號的建議，成立「屯門對外交通工作小組」及「屯門區內交通問題工作小組」兩個常設工作小組。

13. 副主席請委員考慮是否同意成立「元朗、屯門區議會交通及運輸聯席工作小組」，並指出如交委會同意成立，此工作小組亦會視為交委會轄下的「常設工作小組」。就此，元朗區議會已通過一項有關「成立元朗、屯門區議會交通及運輸聯席工作小組」的動議。

14. 有委員表示，文件 2020 年第 16 號包括一項動議，故建議以動議形

式處理有關文件。

15. 副主席表示，根據《會議常規》第 16 及 18 條，動議須由動議人及和議人簽署才生效，而文件 2020 年第 16 號內的動議項目尚未由動議人及和議人簽署，因此並非有效的動議。然而，交委會可將文件 2020 年第 16 號視為討論文件處理，並通過文件的建議。

16. 有委員表示，文件 2020 年第 16 號內的「動議」乃指動議在是次會議加入有關議題，並非指須為有關事項進行表決，故同意以討論文件方式處理。此外，他表示過去半年鐵路系統非常不穩定，服務時間未必切合居民的需要。面對日益增加的人口，再加上洪水橋將來亦會有新發展，故有迫切性檢討「屯元天」區內的交通配置，是否仍要依賴鐵路為中心。他續表示，輕鐵一旦停駛，屯門、元朗及天水圍基本上已失去連繫，僅餘巴士第 53 號線。在過去半年，委員均收到居民增設巴士線的要求，故文件 2020 年第 16 號建議成立聯席會議，以綜合屯門和元朗兩區居民的意見，重新思考大西北的規劃。

17. 沒有其他委員提出意見，交委會通過文件 2020 年第 16 號的建議，成立「元朗、屯門區議會交通及運輸聯席工作小組」。

18. 副主席請委員考慮是否同意文件 2020 年第 2 及 16 號列出的職權範圍，並決定它們的任期與交委會的任期掛鉤，即至 2021 年 12 月 31 日為止。

19. 沒有委員提出意見，交委會通過上述建議。

20. 副主席另請委員就「屯門對外交通工作小組」及「屯門區內交通問題工作小組」的召集人提名候選人。此外，副主席表示由於屯門區議會尚未與元朗區議會進行商討，現時就「元朗、屯門區議會交通及運輸聯席工作小組」選舉代表可能不太合適。然而，委員亦可就選舉代表一事提出建議。

21. 有委員支持先就聯席工作小組選舉召集人，並認為召集人選出後便可代表屯門區議會，與元朗區議會探討聯席工作小組的工作安排。若交委會在今天的會議上不選出召集人，並留待將來的工作小組會議再作安排，情況並不理想。

22. 副主席表示，交委會已通過成立聯席工作小組，他建議先選出屯門區議會交委會的代表較為理想。

23. 有委員贊同副主席的建議，並建議由交委會主席出任屯門區的代表，與元朗區議會交委會主席進行磋商，及後正式開展聯席工作小組的運作。

24. 有委員對由交委會主席出任屯門區代表的建議表示贊同。他認為主席一直非常關注是項議題，故由主席負責與元朗區議會聯絡非常合適。

25. 沒有其他委員提出意見，副主席宣布由主席擔任「元朗、屯門區議會交通及運輸聯席工作小組」的屯門區代表。

26. 黎駿穎議員提名梁灝文議員出任屯門對外交通工作小組召集人，盧俊宇議員和議，梁灝文議員接受提名。

27. 由於沒有其他提名，副主席宣布梁灝文議員自動當選。

28. 黃麗嫦議員提名馬旗議員出任屯門區內交通問題工作小組召集人，盧俊宇議員和議，馬旗議員接受提名。

29. 由於沒有其他提名，副主席宣布馬旗議員自動當選。

30. 副主席請秘書處於會後發信邀請委員加入上述工作小組，並呼籲委員踴躍參與，按時出席工作小組會議。

秘書處

(C) 2020-2021 年度屯門區巴士路線計劃

(交委會文件 2020 年第 3 號)

31. 副主席歡迎運輸署高級運輸主任/巴士發展（新界西北）廖健威先生、運輸主任/巴士發展（新界西北）蕭嘉欣女士、九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）傳訊及公共事務部經理（公共事務）梁家欣女士、策劃及發展部助理經理（策劃及發展）鄧政傑先生、屯門廠經理（車務）溫惠炎先生及屯門廠助理經理（車務）王錦添先生出席會議。

32. 運輸署廖先生表示，運輸署每年均會因應各區的發展規劃巴士路線計劃，本年度署方亦已根據屯門區的發展擬訂了屯門區的巴士路線計劃文件，並會就相關方案諮詢委員的意見。有關諮詢文件大致可分為兩

部分，第一部分主要闡述運輸署策劃和制定屯門區巴士路線計劃的考慮因素，以及羅列署方考慮開辦新巴士路線或調整現有巴士服務時(如縮減班次、取消或合併路線、縮短路線)的參考指引；第二部分則詳列了本年度屯門區的巴士路線方案供委員參考。簡介諮詢文件涵蓋的內容後，他向副主席查詢是否適宜進一步開展巴士路線方案的討論，或宜另設會議詳細討論有關內容。

33. 副主席表示，是日會議討論事項眾多，認為另行召開特別會議較理想。此外，因應政府最近實施政府僱員留家辦公的安排，區議會一星期不會舉行多於兩次會議，故特別會議可能需安排在較後時間舉行。

34. 委員就是項議題提出意見和查詢如下：

- (i) 表示按照過往安排，交委會一般會召開特別會議討論巴士路線計劃。然而，本年度的巴士路線計劃提及的路線較少，故建議在特別會議上一併討論屯門至赤鱸角連接路(北段)(下稱「連接路」)通車後的交通安排；
- (ii) 對召開特別會議討論題述文件的建議表示贊同。她指出題述文件牽涉的路線較少，但屯門區來年將有大量新增人口，不少巴士路線應納入題述文件內討論。由於是日會議有較多委員出席，她建議在下星期末或再下星期初安排特別會議，並容許委員提出對其他巴士路線的改善建議一併討論；
- (iii) 表示希望相關部門提出其他議題(如連接路通車後的交通安排及屯門區的整體規劃)，供交委會討論。他續表示，除巴士路線計劃列出的路線外，他對服務區內新增人口的巴士路線表示關注，故希望運輸署及巴士公司就計劃中屯門區往返市區及新界東的巴士路線作出匯報，以便委員轉告居民。他贊同召開特別會議的建議，希望相關部門屆時可提供上述資料供委員參考；
- (iv) 表示按照過往安排，交委會會召開特別會議討論巴士路線計劃，同時會將當日會議議程內與巴士路線相關的討論事項安排在特別會議一併討論。他建議秘書處補充相關資料，以供副主席參考；以及
- (v) 表示題述文件已沒有使用「發展」二字，質疑運輸署不再從發展的角度看待題述事宜。他對召開特別會議的建議表示贊同，並表示

相關部門應提交屯門區所有巴士路線的資料，以加深新任議員對屯門區巴士路線的了解。此外，因應民政事務總署建議區議會實行有限度運作，他擔心如在短期內召開特別會議，會影響其他委員會舉行會議，故希望秘書處增加每周舉行會議的次數。

35. 副主席表示，按照過往安排，交委會會召開特別會議討論巴士路線計劃。他請委員就召開特別會議的建議表達意見。

36. 有委員表示，召開特別會議可預留充裕時間作討論。她在早前的會議上曾與另一名委員就連接路提出關注。她指出連接路將於今年開通，但她僅從機場管理局獲悉連接路在赤鱸角的出口位於港珠澳大橋香港口岸，並未收到其他關於連接路的資訊。她認為連接路有機會影響屯門往返大嶼山的巴士路線，故對運輸署一直未有就上述事宜諮詢委員表示不滿，並要求署方於特別會議上提供更多資料。

37. 有委員表示，他支持召開特別會議的建議。剛才亦有委員表示本年度的巴士路線計劃較簡短，未能涵蓋整個屯門區的巴士路線重組及改善方案，認為運輸署責無旁貸，應再檢視題述文件的內容。此外，他指出屯門碼頭區有不少由城巴有限公司（下稱「城巴」）營運的路線，故查詢為何巴士路線計劃只涵蓋九巴的路線。

38. 副主席請委員集中討論應否召開特別會議。

39. 有委員表示，上屆交委會委員曾要求往返機場的巴士改經連接路後應半價收費，運輸署不應對此議題不聞不問。她建議成立工作小組跟進此議題，並要求運輸署在特別會議上提供所有資料。

40. 副主席表示，留意到不少委員對連接路通車後的交通安排表示關注，故認為可在特別會議一併討論上述議題。

41. 副主席續表示，交委會將先決定特別會議的日期，並於會後邀請相關部門出席，而剛才秘書已查閱會議室的使用情況。他指出現時區議會在屯門民政處提供支援下，每周最多可舉行兩次會議，故最早可舉行特別會議的日期為本年 3 月 4 日。

42. 副主席表示，剛才秘書提醒若有新的討論文件，須提前十個淨工作日提交，故會議日期將稍為押後。

43. 有委員表示，連接路預計於本年 5 月通車，故應要求運輸署在巴士路線計劃內一併報告有關事宜。

44. 副主席表示，交委會將不會以獨立議題討論連接路通車後的交通安排，並要求運輸署在巴士路線計劃內一併報告有關事宜。此外，他建議於本年 3 月 5 日上午 9 時 30 分召開特別會議。

45. 副主席續表示，特別會議的法定人數同樣是交委會委員人數的一半，故希望可於上述日期出席特別會議的委員舉手示意。

46. 副主席總結表示，留意到有超過一半在席委員舉手表示可以出席特別會議，故宣布於本年 3 月 5 日上午 9 時 30 分召開特別會議。

秘書處

[會後補註：上述特別會議最終於本年 3 月 24 日上午 9 時 30 分舉行。]

[主席抵達會議室，會議由他繼續主持。]

(D) 要求運輸署、規劃署及地政總署在屯門東南區覓地增建泊車位

(交委會文件 2020 年第 4 號)

(運輸署的書面回應)

47. 主席表示今早因事未能準時出席，對此表示歉意，並感謝副主席代為主持會議。

48. 主席表示，屯門區議會於本年 1 月 21 日舉行的第二次會議曾討論是項議題，並議決交由交委會繼續跟進。就此，秘書處已去信邀請運輸署、屯門地政處及規劃署派員出席是次交委會會議，與委員進行交流。及後，運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已於 2 月 21 日將有關書面回應分發予各委員。

49. 主席歡迎規劃署城市規劃師/屯門 2 朱雪華女士出席會議。

50. 文件第一提交人表示，屯門區內泊車位不足，委員除提出問題外，亦已提出解決方法(包括要求相關部門研究在文件上列出的四個位置增建泊車位)。她曾聆聽各政府部門在本年 1 月 21 日屯門區議會會議上回應題述議題的錄音，雖然規劃署今天已委派代表出席會議，但她對屯門及元朗西規劃專員未有到席表示遺憾。她認為規劃署及運輸署應主導題述事宜，並引述規劃署於屯門區議會會議上表示如沒有違反規劃意

圖，署方的意見不大。而運輸署亦就文件建議的四個位置作出回應，表示部分位置現時已用作臨時停車場，該署亦不反對有關位置繼續作停車場用途。她指出若現時位於萬能閣及三聖廟的臨時停車場能滿足區內的泊車位需求，她亦無須提交題述文件，故希望運輸署及規劃署認真審視議員在本年 1 月 21 日屯門區議會會議上提出的具體問題（如根據《香港規劃標準與準則》（下稱「《標準準則》」），屯門區人口達 62 萬時應設有多少泊車位）。如現有的泊車位數量與《標準準則》不符，則應與地政總署及其他相關部門檢視將現有的臨時停車場改建為多層停車場的可行性，以回應屯門區內車位不足的問題。

51. 主席請委員就運輸署的書面回應提出問題或意見。

52. 委員就是項議題提出意見和查詢如下：

- (i) 對運輸署就掃管笏路迴旋處盡頭興建停車場可行性的回應表示不滿。他認為署方不應以有關土地與鄰近道路有約八米高度差距為由拒絕興建停車場，應考慮開辟道路連接有關土地；
- (ii) 表示違泊是屯門整區的問題。現時「恆貴街關注組」在三聖邨一帶拍攝違泊車輛的行車證及司機相片，開始與司機發生衝突。他接獲司機反映指若關注組成員繼續公開司機資料，在恆貴街及海華路違泊的司機會發起工業行動，故有關問題已刻不容緩；以及
- (iii) 表示同意剛才發言的委員指整個屯門的違泊問題均非常嚴重，屯門西北區亦有類似的違泊問題關注組。她認為政府對違泊問題視而不見，令屯門西北區經常出現違泊車輛阻礙巴士前進的情況。她認為政府應主動積極覓地興建停車場，題述文件建議興建停車場的四幅土地中，以三聖廟山腳下方土地的可行性最高，上屆區議會亦有議員曾建議在該處興建停車場。她認為政府應優先設法處理有條件解決違泊問題的位置，以免市民因停車位不足而被迫繼續違泊。

53. 運輸署黃銳偉先生表示，感謝委員對屯門東南區泊車位需求表示關注。一般而言，適合用作停車場的土地都具備條件作其他發展用途，如果能把公眾泊車位和發展項目結合起來，是最能夠地盡其用的方法。故此，在規劃發展項目時，運輸署會參考《標準準則》的指引及考慮相關發展項目一帶的交通情況，制訂合適的泊車位要求，並把要求加入發展項目中，以提供適量的泊車位。署方會按照「一地多用」的原則，在合適

的「政府、機構或社區設施」和公共休憩用地發展項目中，加設公眾泊車位。就委員在文件中對四幅土地的長遠用途提出關注，有關「海榮路與青山公路-三聖廟山腳下方的政府、機構及社區用地」，根據規劃署的資料，該幅土地在大綱圖上劃為「政府、機構或社區設施」地帶，現時並沒有長遠發展用途，故現時正在營運的臨時停車場會繼續以短期租約形式運作，以滿足區內的泊車需求，運輸署會繼續關注區內的泊車情況。有關屯門東南區的違例泊車問題，違泊受多種因素影響(包括泊車費用、泊車位位置、目的地距離，以及該處的交通狀況)，即使附近停車場有剩餘泊車位，駕駛者亦可能選擇在停車場以外的道路上停泊。故此，運輸署會就違泊問題繼續與香港警務處(下稱「警務處」)保持聯絡，如接獲市民反映違泊問題，會要求警方加強執法。

54. 主席表示，由於是日會議議題眾多，就餘下的議題，他會讓已舉手要求就議題發言的委員先發言，然後詢問部門代表除書面回應外有否補充；如部門代表沒有進一步回應，而委員認為議題尚未完成討論，議題將轉交相關工作小組繼續跟進。主席續表示，留意到題述文件主要涉及屯門東南區的泊車位問題，但有關問題廣受委員關注，故不少委員發言時亦順帶提及自己選區的問題。他相信討論其他議題時亦會出現類似情況，故他現以主席的身分說明上述處理程序，並將應用於是日會議餘下所有議題。

55. 委員就是項議題提出第二輪意見和查詢如下：

- (i) 表示上屆區議會已討論屯門區車位不足的問題，並撥款 20 多萬元就有關問題進行研究。然而，政府一直以不同理由拖延處理有關問題，而市民因車位不足而違泊，最終招致檢控，對市民亦不公平。她認為若不從源頭入手解決車位不足問題，而依賴警方票控違泊車輛，實難以向市民交代，故委員應要求政府興建多層停車場。她認為車位不足問題自上屆區議會至今一直未能解決，引起市民不滿，故她不接受運輸署的回應。她對主席的建議表示認同，並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；
- (ii) 表示運輸署的書面回應僅着眼於題述文件的建議，未有針對文件提出的問題核心，即「覓地」增建泊車位。他認為委員已多做一步，向部門提出建議，但運輸署及規劃署未有交代曾研究適合用作停車場的位置，故希望相關部門可更主動處理問題。他認為相關部門應主動尋找適合興建泊車位的位置，而非以「一地多用」原

則作為推搪的藉口。此外，相關部門至今仍未交代按照《標準準則》屯門區應有和尚欠的車位數目，要求相關部門於下次會議提供有關資料，以便委員討論。他續表示，本港人口將持續增加，故不應僅以短期租約營運的停車場解決車位不足問題；

- (iii) 建議就車位不足問題成立非常設工作小組。她指出除運輸署外，上述問題牽涉規劃署、警方、地政總署，甚至其他部門。她引述勞工及福利局局長經常表示沒有土地興建院舍，故須購買或租用 90 多個私人物業作院舍用途。她質疑政府一方面缺乏土地興建院舍，另一方面卻有閒置土地。她認為車位不足問題牽涉相關政策局是否願意投放資源，以及處理問題的效率，亦須分為短線及長線兩方面處理。短期而言應盡量增加時租及咪錶泊車位，長遠而言則須跟進由上屆區議會製作的研究報告，盡一切努力興建多層停車場。她指出政府以往會明確拒絕興建多層停車場，但是次書面回應卻未有明確拒絕，故認為委員可建議政府興建社會福利設施時順便興建停車場。就此，她建議設立非常設工作小組，以跟進短期及長期增加泊車位的措施。即使交委會未能在是日會議上作出決定，亦可在屯門區內交通問題工作小組召開首次會議後提出更具體的建議；以及
- (iv) 表示贊同以工作小組或其他方式繼續跟進題述議題，但他亦認同剛才有委員對運輸署的回應態度表示失望。他指出運輸署高級工程師/泊車項目 3 楊樂祺女士曾向傳媒表示荃灣海盛路一幅短期租約的停車場用地將設置「拼圖型」智能泊車系統（即在台灣、韓國及日本常見的多層「龍門架」式泊車位），於明年初啟用，但署方卻未有派出專責泊車項目的代表列席是日會議。他表示同意題述文件的建議，但委員提出的位置不少都適宜設置「拼圖型」智能泊車系統，其土地用途亦與海盛路的土地一樣。雖然屯門區並未列入智能泊車系統的先導計劃，但他查詢屯門可否列入後續的計劃。他認為即使署方未能在屯門區內尋找新土地興建泊車位，亦應設法在現有土地上增設泊車位。他相信上屆區議會已進行相關研究，並已向相關部門提供資料，但署方仍無視屯門各區泊車位長期不足的問題，要求署方更積極解決問題。

56. 警務處黃棟濱先生表示，他剛接任屯門區行動主任一職。他表示欣悉委員理解違泊問題並非單靠執法可以處理，警方明白委員的關注，亦非常有誠意與委員合作改善區內違泊等民生問題。他續表示，警方近

月已回復以往打擊違泊的力度，除處理日常就違泊的求助個案外，警方每日亦會不定時、不定點在違泊黑點高調執法，並會透過新聞報道告知公眾，希望委員知悉警方已回復日常工作，甚至已加大力度執法。由此可見，警方非常用心處理違泊問題。如委員日後於屯門區遇上違泊問題，歡迎與他聯絡。

57. 有委員表示，運輸署及警方代表的回應與本年 1 月 21 日於屯門區議會會議上的回應一樣。她請運輸署及規劃署具體實際地解決文件上提及屯門東區車位不足的問題，並要求相關部門於下次會議交代以 62 萬人口為基準應有的泊車位數目。此外，據她了解上屆區議會就車位不足問題進行的研究主要集中在屯門市中心及新墟一帶，並未包括屯門東南及三聖街。而她曾多次自行研究，深知該區的泊車位並不足以應付區內居民及前往海鮮街遊客的需求，故她希望政府部門亦進行相關研究，並交代研究結果。她續表示，文件亦提出修訂舊咖啡灣及黃金泳灘停車咪錶位的收費時間，但運輸署未有作實質回應，要求署方代表補充。

58. 有委員建議相關部門於下次會議提供屯門各區域的詳細數據，而非僅提供屯門區的整體數據。

59. 運輸署黃先生表示，收費錶停車位旨在於路旁或其他特定地點為駕駛人士提供短時間的泊車設施，並設定每次交易的「最長泊車時間」，以增加停車位的流轉，供更多駕駛者使用。一般而言，視乎停車位所在位置的交通情況和泊車需求，不同地區有不同的泊車收費、「最長泊車時間」和收費時段。他續表示，現時舊咖啡灣及黃金泳灘收費錶停車位的收費時段分別為星期一至六每日上午 8 時至下午 8 時及早上 8 時至午夜 12 時，周日和公眾假期則同為早上 10 時至晚上 10 時。上述收費時段與本港大部分設有收費錶停車位的收費時間一致。考慮到現時上址的泊車需求及停車位使用情況，署方認為有關停車位的收費及收費時段合適。

60. 屯門地政處譚國樑先生表示，就題述文件建議的四幅用地，位於海華路的土地包括由海事處管理的公共貨物裝卸區，亦有部分範圍為渠務署的工地，使用期至 2023 年 7 月底，另有部分範圍以短期租約形式批出作露天儲物用途。處方會與運輸署研究待渠務署工程完成後將有關範圍用作臨時停車場的可行性。文件建議的第二及第三幅土地現時已用作臨時停車場，亦會繼續作上述用途。最後，位於鄭任安夫人千禧小學旁的用地現時為閒置土地，處方留意到有關土地並沒有行車路直達，亦與掃管笏路有一定的高度差距。現時處方正為有關土地進行部門諮詢，最

終會視乎部門的意見決定會否用作停車場。

61. 規劃署朱女士表示，題述文件建議四幅用地作臨時停車場用途，從城市規劃角度而言，只要短期用途為期不超過五年，無須向城市規劃委員會作出規劃申請，但具體方案屆時須諮詢相關部門。至於委員建議興建停車場，她表示「公眾停車場（貨櫃車除外）」屬上述四幅土地的經常性許可用途，無須向城市規劃委員會作出規劃申請。如有關部門認為有需要在屯門區內增加泊車位，規劃署會積極配合。

62. 主席表示，留意到剛才有委員舉手要求發言，但他認為繼續討論此議題亦無意義，委員可能對部門代表的回應不滿，但部門代表現時亦未能提供新的回應，故他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。

屯門區內交通
問題工作小組

63. 有委員表示，區內的商用車輛泊位亦非常缺乏，故要求相關部門一併提供屯門區內各類型車輛泊位的詳細數字。

(E) 有關跟進 16 區運動場及屯門南延綫工程

(交委會文件 2020 年第 5 號)

要求有關當局交代西鐵南延綫之最新進度

(交委會文件 2020 年第 6 號)

再三要求交代西鐵屯門南延綫項目資料並盡快動工興建

(交委會文件 2020 年第 7 號)

(運輸及房屋局的書面回應)

64. 由於上述議題內容相關，交委會同意把它們合併討論。屯門區議會於本年 1 月 21 日及 1 月 31 日舉行的第二次會議及第二次特別會議上，曾討論上述三項議題作出，並議決把有關屯門南延綫的議題交由交委會繼續跟進。就此，秘書處已去信邀請運輸及房屋局（下稱「運房局」）派員出席是次交委會會議，與委員進行交流。及後，運房局於會前提交了書面回應，秘書處已於 2 月 21 日將有關書面回應分發予各委員。此外，就第 5 號文件內有關 16 區運動場的事宜，屯門區議會已議決交由地區設施管理委員會跟進。

65. 委員就是項議題提出意見和查詢如下：

- (i) 表示根據香港鐵路有限公司（下稱「港鐵」）的年報，港鐵行政總裁梁國權先生於 2018 年 3 月 8 日的全年業績發布會上表示，該公司已將屯門南延綫的建議書提交政府。他指出 2018 年 3 月 8 日至

今已接近兩年，故查詢有關部門有否收到上述建議書，以及後續的跟進工作；

- (ii) 表示政府自 2014 年起已就屯門南延線進行公眾諮詢，並於去年的《施政報告》提出將邀請港鐵於未來一年就鐵路發展（包括屯門南延線及其他路線）進行詳細規劃，但至今仍未向公眾提供任何資料。他表示理解屯門南延線建設需時，但希望相關部門交代有關路線的選址、進度、時間表及通車後對巴士班次的影響。雖然港鐵和運房局的代表未有出席是日會議，仍希望運輸署交代上述事宜；
- (iii) 表示城市發展須未雨綢繆，發展新市鎮時應先做好交通配套，再安排居民遷入，但屯門碼頭區的發展卻相反。他續表示，居民至今仍未知悉屯門南延線的選址、走線及通車日期，對此非常不滿，而他亦經常接獲居民查詢屯門南延線的進度。他指出政府消息人士和政策局局長的言論往往引起居民的關注，但港鐵及相關部門卻從未交代屯門南延線的詳情。由於屯門南延線的建議書由港鐵撰寫，故建議交委會去信港鐵，要求該公司詳細交代建議書的內容；
- (iv) 表示委員不斷追問屯門南延線的進度，但港鐵及運房局卻互相推搪，要求他們交代當中遇上的困難；以及
- (v) 表示屯門居民一直希望西鐵線由屯門碼頭開出，但當時的總站卻設於屯門市中心。她指出屯門南延線討論多時，但委員一直未能掌握詳細資料，故質疑政府有意拖延，留待所有細節落實後才一併公布，令市民無從提出意見。她認為西鐵線是屯門對外交通的命脈，故政府不應再拖延公布屯門南延線的詳情。

66. 主席表示，文件 2020 年第 6 號包括一項動議，內容如下：

「要求有關當局交代西鐵南延線之最新進度。」

動議人：盧俊宇

和議人：黃麗嫦

67. 主席續表示，委員可就動議內容表達意見，但他留意到委員的觀點開始重複，希望委員善用時間。

68. 有委員表示，相關部門一直未有公布屯門南延線的車站選址，但車站選址須平衡社區安寧及交通便利。若政府一直拒絕公布，將未能就居民生活及社區設施作進一步規劃，故要求港鐵公開屯門南延線的建議書。

69. 有委員表示，運房局局長曾於去年 11 月在立法會表示，屯門南延線或會連接「明日大嶼願景」計劃下的中部水域人工島，故建議交委會除去信要求運房局及港鐵交代屯門南延線的建議書外，亦應統一立場，反對屯門南延線與「明日大嶼願景」掛鉤，否則屯門南延線落實將遙遙無期。

70. 主席表示，剛才有委員建議去信港鐵，但他留意到上述動議要求「有關當局」交代屯門南延線的進度，相信港鐵已包括在內。

71. 經表決後，主席宣布是項動議獲 25 票贊成、0 票反對及 0 票棄權而通過。

[贊成的委員包括：王德源議員、陳樹英議員、黃丹晴議員、江鳳儀議員、陳有海議員、黃麗嫦議員、何杏梅議員、朱順雅議員、楊智恒議員、甄紹南議員、李家偉議員、巫堃泰議員、何國豪議員、林明恩議員、林健翔議員、周啟廉議員、馬旗議員、張可森議員、張錦雄議員、梁灝文議員、黃虹銘議員、甄霈霖議員、黎駿穎議員、盧俊宇議員及賴嘉汶議員。]

72. 主席總結表示，屯門南延線相關事宜將轉交屯門對外交通工作小組繼續跟進。

屯門對外交通
工作小組

[會後補註：秘書處已於本年 3 月 4 日將上述動議內容通知運房局、路政署鐵路拓展處及港鐵。]

(F) 要求恢復往來屯門碼頭和市區的航線

(交委會文件 2020 年第 8 號)

(運輸署的書面回應)

73. 主席表示，屯門區議會於本年 1 月 31 日舉行的第二次特別會議曾討論是項議題，並議決交由交委會繼續跟進，而運輸署亦已於會前提交了書面回應。

74. 文件第一提交人表示，對運輸署的書面回應感到失望。他指出屯門的對外交通主要依賴屯門公路及西鐵線，隨着洪水橋及屯門其他屋苑相繼落成，人口將急劇增加。因屯門碼頭現時已有相關設施，故要求運輸署考慮以第三種方式改善屯門對外交通。然而，署方卻回應指不會考慮有關建議。他建議除將題述議題轉交屯門對外交通工作小組跟進外，亦可考慮成立非常設工作小組跟進。

75. 運輸署梁俊謙先生表示，署方對復辦屯門往返市區的渡輪服務持開放態度，並歡迎有意營辦新持牌渡輪服務的營辦商提出申請。評估有關申請時，署方會考慮各項因素(如現有的交通配套及公共運輸服務網絡是否足夠、有關渡輪服務的乘客需求、擬議渡輪服務在財務及營運上的可行性，以及安全問題等)。他續表示，現時屯門碼頭共有四個渡輪泊位，其中三個泊位由海事處管理作跨境渡輪服務，運輸署會向海事處了解碼頭營運及泊位狀況，以進一步考慮題述建議的可行性。

76. 有委員對運輸署剛才的回應表示不滿。他指出現時屯門碼頭以私人租借模式營運，與中港客運碼頭及港澳碼頭的公營模式不同，故營辦商須繳付高昂的租金，對營辦商而言毫無吸引力。他建議將屯門碼頭改為公營，讓營辦商只須繳付泊位費，甚至由政府提供補貼予營辦商營運，屯門碼頭才有機會開辦往市區的航線，希望運輸署考慮有關建議。

77. 有委員表示，屯門碼頭 20 多年前曾設有往返中環的航線，但自西區海底隧道落成及第 962 號線通車後，渡輪的客量下降。然而，現時屯門公路交通擠塞問題嚴重，故不少居民均希望復辦渡輪航線，為居民提供多一個選擇。此外，雖然運輸署的書面回應指現時屯門碼頭的泊位已用盡，但連接路即將通車，或令前往東涌和澳門的渡輪因客量減少而停止服務，導致碼頭空置。他建議運輸署在上述危機出現前考慮其他渡輪服務的可行性。他續表示，現時往返大澳的渡輪服務時間有限，對從大澳往返屯門上班的市民造成不便，故希望運輸署就屯門碼頭的渡輪服務進行長遠規劃。

78. 運輸署梁先生表示，署方有措施協助渡輪營辦商降低營運成本。運輸署會在適當情況下接手處理碼頭的保養工作，亦會在長者票價優惠計劃下發還碼頭租金，以及豁免船隻牌照費用。另一方面，政府亦會准許營辦商分租碼頭空間作商業用途，以賺取非票務收入補貼營運成本。如有新營辦商有意經營往返屯門碼頭及市區的渡輪航線，上述安排亦會適用。此外，有關連接路通車後對屯門碼頭渡輪服務的影響，署方已備

悉委員的意見，會轉交相關的分組跟進。

79. 主席建議各部門代表盡量避免重複書面回應上的觀點。此外，他表示此議題轉交屯門對外交通工作小組繼續跟進。

屯門對外交通
工作小組

(G) 掃管笏路一帶物業陸續發展 要求善用掃管笏路盡頭空地作臨時停車場及落實貫通道路至冠發街

(交委會文件 2020 年第 9 號)

(運輸署的書面回應)

80. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已於 2 月 21 日將有關書面回應分發予各委員。

81. 文件第一提交人表示，就掃管笏路盡頭至冠發街之道路連接工程的建議，他對運輸署的回應表示遺憾，認為署方以上述位置有八米的高度差距為由拒絕進行工程不能接受。他續表示，青山公路是唯一連接掃管笏區與屯門及荃灣的道路，一旦交通擠塞，將嚴重影響掃管笏居民出入，故建議開闢一條平行路支援青山公路。此外，文件上列出的屋苑均以掃管笏路為唯一出入通道，如興建多一條分支路，將可避免掃管笏路出現問題時影響居民出入，亦可疏導掃管笏路的交通。他指出擬建道路僅長約 120 米，相信工程規模有限，故希望運輸署回應有關建議，使區內居民無須長期忍受「掘頭路」的不便。

82. 有委員表示，她在 2016 年時已提出掃管笏路盡頭至冠發街之道路連接工程的建議，當時運輸署曾表示會研究有關建議，現時卻直接拒絕，對此表示失望。她相信上述工程的技術困難有限，認為運輸署應用心為居民解決問題，正面回應題述文件的建議。此外，她認為區內的人口增長為興建分支路提供基礎，她已多次表示掃管笏區的人口將倍增，而委員亦已就改善區內交通情況提出具體建議，故對政府的回應態度表示不解。她指出現時掃管笏路在早上已非常繁忙，若再加上即將入伙的大型屋苑，交通流量將無法想像，故希望運輸署盡快就題述文件的要求作具體回應。

83. 屯門地政處譚先生表示，該處主要負責土地行政；就掃管笏路盡頭至冠發街之道路連接工程的建議，若有工程部門落實有關工程，處方會在清理土地及撥地方面作出配合。

84. 運輸署黃先生表示，若要興建有八米高度差距的道路，有關道路

須符合一定程度的斜度標準，道路會較長，佔用的土地面積亦會較大，故有技術困難。他指出運輸署負責規劃及管理公共道路和相關交通設施；一般而言，位於政府土地的臨時停車場由地政總署管理，並以短期租約形式租予私人承租者經營。因此，運輸署不會在短期租約土地上興建車輛出入口及道路。有關掃管笏路盡頭至冠發街之道路連接工程的建議，他表示掃管笏路現時為雙線雙程行車路，與青山公路的行車線數量一致，主要應付掃管笏路兩旁現時及將來發展項目的交通需求。根據現時上址的交通情況及預期未來相關發展項目所帶來額外的交通流量，掃管笏路及其與青山公路掃管笏段的交匯處仍有足夠容量應付將來的需求。因此，現時無須擴闊相關道路網絡或興建新道路。

85. 委員就是項議題提出第二輪意見和查詢如下：

- (i) 表示規劃署在 2015 年的規劃草圖上已列出連接掃管笏路與冠發街之道路，現時運輸署卻以高度差距為由拒絕興建。他認為即使延長有關道路，所需的費用亦有限，而提早興建道路亦可滿足將來人口增長的需要，故要求運輸署及路政署共同研究有關建議的可行性；
- (ii) 表示港島區的道路同樣高度差距甚大，故運輸署以高度差距為由拒絕題述建議令人難以接受，要求署方盡快解決相關事宜；以及
- (iii) 表示運輸署的回應粗疏，她認為即使署方解釋掃管笏路可應付現時的交通流量，但仍不夠充分，要求署方交代該處五年後交通流量的評估，並希望署方出席工作小組會議時可準備得更周詳。她另建議就題述議題進行實地視察，並要求運輸署提供相關數據，與委員的評估作對照。

86. 運輸署黃先生表示，有關興建道路連接臨時停車場的建議，運輸署主要負責規劃及管理公共道路和相關交通設施，而位於政府土地的臨時停車場由地政總署管理，故須交由該署回應。此外，有關掃管笏路盡頭至冠發街之道路連接工程的建議，署方評估交通需求時已考慮該區將來落成的住宅項目，並認為掃管笏路仍有空間應付將來的交通需求。

87. 屯門地政處譚先生表示，現時處方正為鄭任安夫人千禧小學對出之空地用途進行部門諮詢，有關土地的用途尚未有最終定案。

88. 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 屯門區內交通

進。

(H) 動議 B3A 路線總站搬遷至山景巴士總站

(交委會文件 2020 年第 10 號)

(運輸署的書面回應)

(城巴的書面回應)

89. 主席表示，題述文件原為一項動議，但文件內的動議項目尚未由和議人簽署，因此並非有效的動議。就此，建議文件第一提交人即場邀請和議人簽署，並以臨時動議形式提交。

90. 主席續表示，明白部分委員在提出動議時可能難以邀請和議人簽署。如委員在提交文件限期前遞交文件，並在會議當天開始討論該議題前成功收集和議人簽署，他亦會運用酌情權接納為有效動議。如委員在提交文件限期後才遞交文件，除非涉及緊急或突發事件，否則他不會接納為有效動議。

91. 主席表示，臨時動議的動議人為黃丹晴議員，和議人為王德源議員。

92. 文件第一提交人表示，因應近日新型冠狀病毒疫情，不少山景邨居民擔心第 B3A 號線巴士會將病毒引進邨內，故建議將上述路線的巴士總站搬遷至邨外，令旅客無須進入山景邨範圍乘車。此外，第 B3A 號線行經的道路下一條直徑非常粗的鹹水喉經常破損，水務署亦已計劃更換有關喉管，但維修工程遙遙無期。有見及此，他建議搬遷第 B3A 號線的總站。

93. 有委員表示支持題述建議。他指出通往第 B3A 號線巴士總站的道路較狹窄，並由山景邨業主立案法團管理，巴士進入時須通過屋邨閘口，故現有巴士總站的位置對大型車輛而言並不理想。此外，現時山景巴士總站仍有空置泊位，故希望運輸署及巴士公司研究題述建議。

94. 運輸署謝秀清女士表示，署方已備悉委員的建議。運輸署已就題述建議進行實地視察，現時山景巴士總站只有兩條巴士停車坑，供九巴第 961 及 57M 號線使用，上述兩條巴士線的巴士數目眾多，但每條停車坑只能停泊兩至三部巴士。由於空間有限，九巴第 258S 號線亦只能停泊在巴士總站外的路旁。鑑於山景巴士總站使用率已經飽和，甚至不敷應用，故此再無空間可供城巴第 B3A 號線作為總站之用。她續表示，署方

亦理解委員關注城巴第 B3A 號線山景邨總站可能因水管工程而須臨時搬遷，屆時巴士公司、工程承辦商及運輸署亦會作出配合，以便工程盡快順利完成，然後重開受影響的路段和巴士站，務求盡量減低對居民的影響。運輸署亦會與委員保持聯絡，如有其他可行的方案，署方會與巴士公司再作研究。

95. 城巴林志強先生表示，除書面回應外，該公司對是項議題沒有補充。

96. 委員就是項議題提出第二輪意見和查詢如下：

(i) 表示現時每逢水管工程，第 B3A 號線在山景邨的總站亦會暫時搬遷，故對無法安排長遠的遷站方案表示不解；

(ii) 表示不認同運輸署指出山景巴士總站行車頻密。她指出山景巴士總站空間廣闊，而第 B3A 號線僅半小時一班。故不認同該站無法容納第 B3A 號線的說法。她認為將第 B3A 號線的總站搬遷至山景巴士總站可提高有關路線的穩定性，而第 258S 號線僅有一班車，故有關路線佔用山景巴士總站的說法並不成立。她要求運輸署重新檢視山景巴士總站的運作情況；以及

(iii) 表示運輸署的回應欠說服力。他認為大部分在山景巴士總站開出的路線主要在沿線各車站上客，而該站的巴士停車坑亦可進一步增加，或安排班次較疏的路線共用同一停車坑。再者，巴士駛進山景邨亦造成安全問題，故希望運輸署仔細研究題述建議。

97. 運輸署謝女士表示，現時山景巴士總站的兩條停車坑均為「單坑」，難以安排兩條路線共用。縱然如此，署方亦理解委員的關注，會與委員保持密切溝通，並按需要聯同九巴與委員進行實地視察。

98. 主席建議交委會第一次特別會議續議題述議題。

99. 文件第一提交人建議即場表決臨時動議。

100. 主席請委員就以下臨時動議進行表決：

「B3A 路線總站搬遷至山景巴士總站。」

動議人：黃丹晴

和議人：王德源

101. 經表決後，主席宣布是項動議獲 22 票贊成、0 票反對及 0 票棄權而通過。

[贊成的委員包括：王德源議員、陳樹英議員、黃丹晴議員、江鳳儀議員、陳有海議員、黃麗嫦議員、何杏梅議員、朱順雅議員、楊智恒議員、甄紹南議員、李家偉議員、巫堃泰議員、何國豪議員、林明恩議員、林健翔議員、周啟廉議員、馬旗議員、張錦雄議員、梁灝文議員、黃虹銘議員、甄霈霖議員及賴嘉汶議員。]

102. 主席請秘書處將動議內容通知相關部門及營辦商，並表示交委會將不會再續議此議題。

秘書處

[會後補註：秘書處已於本年 3 月 4 日將上述動議內容通知運輸署及城巴。]

(I) 要求改善屯貴路交通安排

(交委會文件 2020 年第 11 號)

(運輸署的書面回應)

103. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已於 2 月 21 日將有關書面回應分發予各委員。

104. 文件第一提交人表示，屯貴路是富泰邨、聚康山莊及倚嶺南庭的唯一幹道，一旦交通擠塞，所有居民將不能出入。他指出屯貴路十多年來晚上經常交通擠塞，文件內亦附上屯貴路泊滿車輛的相片。受停泊在路旁的車輛影響，屯貴路往富泰邨方向已變成單線雙程行車，車輛迎面相遇時更容易造成交通擠塞。他表示運輸署的回應僅同意進行小規模改善工程（如劃線），但未有答應落實較大規模的改動，故希望署方交代拒絕進行較大規模改動（如劃設小巴士站及擴大迴旋處）的原因。他續表示，除居民投訴外，近日巴士公司亦開始反映屯貴路兩旁泊滿車輛，令巴士難以通過。違泊車輛亦影響駕駛者的視線，容易釀成交通意外。除劃線的改善工程外，他亦希望警方加強執法，以阻嚇違例泊車。

105. 有委員表示，屯貴路的違泊問題已持續多年，以往較集中在黃昏及晚間出現，但最近在日間亦長期有車輛違泊，情況在長假期時尤其嚴重，阻礙車輛駛離富泰邨。她指出除加設禁區外，運輸署未有答應文件

的其他要求，對署方的回應表示失望，認為對改善屯貴路的違泊問題幫助有限。她希望運輸署可落實文件內更多防止違泊的措施。

106. 運輸署馬翊球先生回應如下：

- (i) 就委員提出的第一點建議，署方亦關注委員對取消影線及上落客貨區的意見，會研究移除影線及拉直雙黃線的安排；
- (ii) 就委員提出的第二點建議（使用附近單車停泊處作小巴士站），運輸署檢視此建議後，發現單車停泊處的長度不足以劃作小巴士站。此外，建議小巴士站位於迴旋處內，署方認為在該處設小巴士站會影響道路安全；
- (iii) 就委員提出的第三點建議（擴大迴旋處中心安全島以確保迴旋處只容許車輛通過），現時屯貴路迴旋處中心安全島的直徑約四米，已採用最大的闊度。如再擴大安全島以進一步收窄迴旋處行車道的闊度，會影響長車轉向。因此運輸署考慮道路安全後，認為不適宜擴大迴旋處中心安全島；
- (iv) 就委員提出的第四點建議，由於聚康山莊巴士站附近設有屋苑車輛出入口，因此較適合在車輛出入口位置加設「請勿停車」道路標記，提醒駕駛人士該處不得停車。運輸署會要求路政署於車輛出入口加設「請勿停車」道路標記；
- (v) 就委員提出的第五點建議，在行車道設置鐵柱會令行車道收窄，如車輛意外撞擊行車道上的鐵柱，可能會對駕駛者造成較大傷害。由於這建議可能影響道路安全，運輸署認為不適宜於行車道設置鐵柱；
- (vi) 就委員提出的第六點建議，運輸署計劃於屯貴路近富泰邨由迴旋處至行人過路處旁的範圍立 24 小時不准停車區，以保障過路人士的安全；
- (vii) 就委員提出的第七點建議，運輸署已要求路政署在屯貴路近青山公路路口加設 24 小時不准停車區；以及
- (viii) 根據《道路交通條例》，不論公共道路上有否設限制區，任何人士在路旁停車已屬違法。運輸署亦會繼續就違例泊車情況與警方保

持溝通。

107. 警務處黃棟濱先生表示，屯貴路一直以來是警方重點打擊的違泊黑點。他強調警方已恢復打擊違泊力度，並會繼續針對違泊黑點執法。

108. 有委員表示，運輸署僅願意進行劃線及修改道路標記等簡單改動，卻往往不願嘗試推行較大規模及永久性的交通設計改革。他留意到近日警方已加強打擊違泊，奈何違泊罰款金額對駕駛者而言阻嚇性有限。若相關部門一直拒絕進行長遠的交通改革規劃，文件提出的問題將一直未能改善。他希望運輸署與委員進行實地視察，解釋拒絕接納文件建議的原因。他續表示，現時屯貴路旁有大量違泊車輛，令小巴乘客被迫在馬路中心下車，如按文件建議加設小巴士站，已可讓乘客較安全地下車，希望運輸署考慮文件的建議。

109. 有委員表示，警方加強執法固然重要，但即使違泊人士每月被票控數次，罰款總額仍低於停車場租金，故未能根治問題。她認為除依靠警方執法外，亦要雙管齊下，透過規劃及其他措施阻止違泊。她舉例指數年前嶺南大學閘口旁的道路違泊問題嚴重，當時運輸署在有關道路加設中間分隔欄，徹底解決違泊問題。她相信如在屯貴路落實類似措施，可有助解決違泊問題。

110. 運輸署馬先生表示，署方的道路設計主要考慮行車安全等因素（包括道路闊度是否足夠應付行車需要，以及車輛轉向時所需的空間），而違例泊車屬違法行為，署方認為不適宜改變道路設計以應付違法情況。運輸署會繼續就道路上的執法問題與警方保持聯絡，亦樂意與委員進行實地視察，以探討其他可行措施。

111. 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) 要求 261 巴士線（三聖<->天平）修訂路線

（交委會文件 2020 年第 12 號）

（運輸署的書面回應）

（九巴的書面回應）

112. 主席表示，運輸署及九巴於會前提交了書面回應。此外，他留意到此議題與文件 2020 年第 15 號、第 17 號及第 19 號均與巴士路線規劃有關。他會邀請上述文件的提交人簡介文件，並請相關部門回應，但建議

留待交委會第一次特別會議再作詳細討論。

113. 文件第一提交人表示，九巴在書面回應中表達開放態度，但運輸署卻直接拒絕題述建議，令人震驚。她指出專線小巴第 44A 號線服務不足，下午途經青麟路的班次並不穩定，故對署方的回應表示強烈不滿。她續表示，眾所周知，小巴在總站開出時通常已滿座，故建議兆康苑及欣田邨的乘客乘搭第 44A1 號線並不現實。她認為委員主動為運輸署解決問題，署方卻拒絕有關建議，故她會去信運輸署署長投訴。此外，她建議交委會第一次特別會議續議題述議題，並要求運輸署派員於上午 7 時至晚上 10 時期間，在青麟路第 44A 號線車站監察該線的運作情況，並向委員交代乘客在該站成功上車的數據。

114. 有委員表示，現時欣田區及將來屯門第 54 區前往上水的交通服務並不足夠，乘客經常大排長龍，甚至未能上車。上屆區議會曾建議將第 261P 號線的總站搬遷至兆康巴士總站，亦方便該區居民前往上水。然而，第 261P 號線班次甚少，每日只有五班車從屯門前往上水，而從上水返回屯門只有一班車。她認為第 261 號線在兆康巴士總站設站的建議可取，至少可將前往上水的乘客集中在同一車站，但為免影響第 261 號線的現有乘客，她對將第 261 號線總站搬遷至兆康巴士總站有保留。此外，她建議第 261P 號線全日行走。

115. 運輸署梁先生表示，署方一直留意屯門區的發展，亦會因應區內人口的變化及乘客需求，調整和加強區內的公共運輸服務。因應屯門西北區的人口增長，署方於過去兩年亦曾作相應調整（如於 2018 年增設專線小巴第 44A1 號線，以方便青麟路一帶的居民前往北區，並於去年將第 261P 號線的總站伸延至兆康苑，以方便欣田邨及兆康苑居民前往北區）。此外，運輸署於去年度的巴士路線計劃亦建議開辦新路線由屯門第 54 區前往上水，有關路線投入服務後，兆康苑及欣田邨的乘客亦可選乘該線前往上水。基於上述考慮，運輸署暫未有計劃將第 261 號線改經青麟路及兆康苑。然而，署方會繼續密切監察上述路線的服務水平，有需要時與營辦商作適切跟進。

116. 有委員查詢運輸署考慮題述建議時，如何評估前往上水的小巴服務是否足夠。他指出小巴服務較不穩定，即使有空位亦不一定會載客，而客滿時就不會停靠中途站，故查詢運輸署有多少關於小巴服務質素及載客量的數據。他認為運輸署以區內已有小巴服務為由拒絕題述建議並不合理，並查詢署方如何平衡小巴及巴士服務。此外，他查詢九巴會否

考慮重組第 261 號線系列的服務。

117. 運輸署梁先生表示，署方檢視整個公共運輸網絡規劃，考慮開設新路線或改動現有路線時，會檢視有關區域現有或計劃中的服務是否足夠。署方會一直監察專線小巴的服務水平，亦會不時進行實地調查。署方最近一次在欣田邨進行的實地調查發現上午繁忙時間往上水的小巴班次介乎一至十五分鐘一班，平均約五分鐘一班。由於小巴載客量有限，在路線較後的分站或會出現乘客未能登上首班車的情況，但大部分乘客均可在十分鐘內成功上車。他指出小巴的服務穩定性受多種因素影響，以第 44A 號線為例，署方接獲營辦商反映班次穩定性會受新田公路及上水的交通情況影響。營辦商已於繁忙時間在主要車站安排站長執勤，並調配空載小巴到較後的車站載客。就剛才有委員指出個別時段的班次問題，署方會再與委員及營辦商跟進。此外，就委員提及第 261P 號線的服務，根據巴士公司提交的營運數據，現有服務仍可應付乘客需求。署方會繼續與巴士公司檢視相關路線的服務水平，並適時探討加強服務的需要。

118. 九巴鄧先生表示，該公司樂意與委員探討改善第 261 號線系列的服務，如有任何新建議，會向運輸署反映。

119. 主席總結表示，此議題轉交屯門對外交通工作小組繼續跟進。

屯門對外交通
工作小組

(K) 促請運輸署重新審視屯元天交通規劃

(交委會文件 2020 年第 13 號)

(運輸署的書面回應)

120. 主席表示，交委會於是日會議議決成立「元朗、屯門區議會交通及運輸聯席工作小組」。由於題述議題事關重大，相信難以在是日會議完成討論。他建議先請文件第一提交人簡介文件，並請運輸署回應，然後此議題將轉交元朗、屯門區議會交通及運輸聯席工作小組繼續跟進。

121. 文件第一提交人表示，由於是日會議時間有限，她將留待下一次會議再作補充。

122. 主席表示，運輸署的書面回應指出現時區內已有多元化的公共運輸服務。他詢問運輸署代表除書面回應外是否有補充。

123. 運輸署廖先生表示，署方理解委員對往來屯門、元朗及天水圍的交通規劃和公共運輸事務的關注，署方將檢視並與委員探討相關交通及運輸服務的安排。

124. 主席總結表示，此議題轉交元朗、屯門區議會交通及運輸聯席工作小組繼續跟進。

元朗、屯門
區議會交通及
運輸聯席工作
小組

(L) 要求「重建」兆康路巴士總站
(交委會文件 2020 年第 14 號)
(運輸署的書面回應)

125. 主席表示，運輸署於會前提交了書面回應。

126. 文件第一提交人建議將此議題轉交屯門區內交通問題工作小組繼續跟進。

127. 運輸署尹美賢女士表示，署方沒有補充。

128. 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

(M) 要求延長巴士 960S 班次服務時間
(交委會文件 2020 年第 15 號)
(運輸署的書面回應)
(九巴的書面回應)

129. 主席表示，運輸署及九巴於會前提交了書面回應。

130. 文件第一提交人表示，第 960S 號線沿線有菁雋及御半山等新屋苑相繼入伙。然而，現時該線僅於早上繁忙時間設有六班車，近日她發現該線乘客量上升，出現擠迫情況。她指出現時不少市民以彈性時間上班，第 960S 號的班次未能照顧到他們的需要。就此，她建議增加在上午 7 時正開出的班次，並將尾班車延至上午 8 時 30 分開出。此外，她要求第 960S 號線於傍晚增設回程服務，以及在周末和公眾假期提供服務。她另要求交委會第一次特別會議續議此議題。

131. 有委員表示，第 960S 號線可直達灣仔一帶，故深受富泰邨、聚康

山莊及倚嶺南庭的居民歡迎。如文件第一提交人剛才指出，現時不少居民並非在上午9時正上班，富泰邨有不少居民須於上午8時到達灣仔一帶上班，故未能乘搭第960S號線。雖然九巴的書面回應建議居民可轉車前往灣仔，但現時屯門公路巴士轉乘站（下稱「轉乘站」）已非常擠迫，乘客須輪候多時方可成功轉車。他指出與乘搭港鐵相比，居民乘搭巴士時可在車上休息，故希望公共交通營運商除考慮商業利益外，應為居民提供更方便及可靠的選擇。他另贊同交委會第一次特別會議續議此議題。

132. 運輸署謝女士表示，署方一直密切留意第960S號線的乘客量，現時該線六個班次的載客量大致上可應付乘客需求。儘管如此，署方會繼續監察該線乘客量的變化，並適時與巴士公司商討服務的調整空間。

133. 九巴溫先生表示，按照近日的記錄，第960S號線的班次目前足以應付乘客需求。在第960S號線的服務時間外，第960及961號線亦可提供足夠服務，滿足乘客需求。九巴已備悉該區人口有所增長，會適時調整服務。

134. 主席總結表示，交委會第一次特別會議將續議是項議題。

秘書處

(N) 跟進九巴巴士班次疏落問題

（交委會文件 2020 年第 17 號）

（運輸署的書面回應）

（九巴的書面回應）

135. 身兼文件第一提交人的主席表示，他接獲居民反映非繁忙時間的巴士班次疏落，往往須輪候半小時，但九巴的書面回應卻未有就上述問題作出回應，故請九巴代表作補充。

136. 九巴梁女士表示，該公司的書面回應已提及九巴每日均有同事監察乘客量變化，並會在有需要時加密班次。

137. 有委員表示，自疫情出現後，九巴的服務大為減少，班次疏落。雖然九巴根據載客量縮減班次，原則上沒有問題，但委員不希望巴士車廂內過分擠迫，令病毒容易散播，故她希望九巴可維持原有的班次。

138. 主席表示，他留意到運輸署在書面回應中表示現時九巴的實際班次有所調整，故希望九巴可在下次會議提出實質的載客量和班次數據。他續表示，交委會第一次特別會議將續議是項議題。

秘書處

(O) 要求改善屯門往九龍方向紅橋巴士站

(交委會文件 2020 年第 18 號)

(運輸署的書面回應)

(城巴的書面回應)

139. 文件第一提交人不在席，沒有其他委員提出意見。

140. 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

(P) 要求增設來回洪水橋至掃管笏循環巴士線

(交委會文件 2020 年第 19 號)

(運輸署的書面回應)

(九巴的書面回應)

141. 文件第一提交人表示，屯門鄉郊區人口超過兩萬，主要依靠第 63X 及 68A 號線往返市區。不少居民反映上述兩條路線不但班次疏落，而且在上午繁忙時間經常同時到站，令未能趕上巴士的乘客須長時間候車，故要求上述兩條路線增加班次。他續表示，開辦往返洪水橋與掃管笏循環線的建議，參考了現有第 53 號線的走線，如改為往返轉乘站亦可接受，並建議將此議題轉交屯門對外交通工作小組繼續跟進。此外，他希望九巴在疫情過後會加派外勤人員在人流較多的巴士站協助乘客登車。雖然九巴提出現時繁忙時間有多條特別路線往返市區，但第 258A 號線每日只有一班，而第 258P 號線雖然有數班車，但車程比第 258A 號線長約 20 分鐘，故居民普遍希望第 258A 號線增加班次。他重申在繁忙時間以外，屯門鄉郊居民仍須依靠第 63X 及 68A 號線往返市區，故長遠應繼續研究開辦循環線往返轉乘站。

142. 主席表示，港鐵公共關係經理－對外事務林圓女士剛到席，並歡迎她出席會議。

143. 運輸署廖先生表示，署方備悉委員反映屯門鄉郊居民登車往返市區時出現困難的情況，會與巴士公司檢視相關服務安排，以期作出改善。

144. 九巴鄧先生表示，九巴近年亦有開辦行走屯門鄉郊和藍地一帶的新路線。該公司亦留意到屯門鄉郊的人口增長，並會向運輸署提出建議。此外，九巴亦會再檢視如何改善外勤人員在人流較多的巴士站協助乘客登車的安排。

145. 主席總結表示，此議題轉交元朗、屯門區議會交通及運輸聯席工作小組繼續跟進。

(Q) 要求於良景輕鐵站側增設電單車泊位

(交委會文件 2020 年第 20 號)

(運輸署的書面回應)

146. 文件第一提交人表示，良景一帶缺乏電單車泊位，令電單車在區內四處違泊。早前有不少電單車在的士站附近的空地停泊，故上屆區議會有議員要求相關部門在該處加設圍欄，結果造成主要通道阻塞，故認為最直接的解決辦法為在附近增設電單車泊位。他引述運輸署的書面回應指在題述文件建議的位置增設電單車泊位或須移除植物，希望署方盡量以移植方式處理，避免砍伐樹木。此外，他向運輸署查詢除書面回應外，題述事宜有否其他進展。

147. 運輸署尹女士表示，就題述文件的第一項建議（於輕鐵良景站對開，行人通道側綠化帶旁空地增設電單車泊位），該位置鄰近輕鐵良景站及行人過路處，不但有不少樹木，亦與交通燈非常接近。署方會從交通安全的角度再作考慮，檢視上述建議的可行性。就題述文件的第二項建議（於良景輕鐵站客戶服務中心側空地增加電單車車位），署方已從交通工程的角度作考慮，初步建議於該位置增加 19 個電單車泊位，並正諮詢相關政府部門及公眾人士。諮詢完成後，署方會與相關政府部門就土地、樹木遷移及處理地下設施等事宜再作進一步研究。

148. 有委員表示贊同題述建議。她指出不少電單車駕駛者均認同文件建議的兩個位置適合作電單車泊位。她認為輕鐵網絡遍布屯門區，故區內不少電單車泊位均接近輕鐵，而文件建議的位置與輕鐵系統之間有鐵絲網分隔。此外，就運輸署表示文件建議的位置與交通燈非常接近，她指出兆畦苑對面的電單車泊位亦有相同情況，故不同意署方的回應。她另希望以遷移樹木代替砍伐，以釋除環保人士的憂慮，並建議署方一併考慮將良景巴士總站已圍封的空地改建為電單車泊位。

149. 運輸署尹女士表示，就文件提及房屋署將良景巴士總站的空地圍封，署方已將改建電單車泊位的建議轉介房屋署處理。其後房屋署表示已聯絡相關區議員跟進。

150. 港鐵林女士表示，文件提及的兩個位置均不屬港鐵管理的範圍，但屬鐵路保護區範圍；任何部門或機構如計劃在鐵路保護區範圍內開展工程，均須在工程開展前向港鐵提交工程計劃，以便該公司鐵路保護組評估工程會否對鐵路設施造成潛在影響。她亦會將運輸署的建議轉交鐵路保護組，以便直接跟進。

151. 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

IV. 其他事項及下次會議日期

152. 議事完畢，會議於下午 12 時 57 分結束。下次常規會議定於 2020 年 4 月 6 日（星期一）上午 9 時 30 分舉行。

[會後補註：交委會第二次會議最終於本年 4 月 27 日上午 9 時 30 分舉行。]

屯門區議會秘書處

日期：2020 年 4 月

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/20