

屯門區議會
2020-2021 年交通及運輸委員會
第三次特別會議記錄

日期：2021 年 3 月 15 日（星期一）

時間：上午 9 時 34 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 9:34	會議結束
王德源先生（副主席）	屯門區議員	上午 10:34	會議結束
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	下午 12:02
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 9:34	下午 12:05
朱順雅女士	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 9:35	下午 14:12
巫堃泰先生	屯門區議員	上午 9:35	會議結束
何國豪先生	屯門區議員	上午 9:34	下午 13:37
林明恩先生	屯門區議員	上午 9:34	會議結束
林健翔先生	屯門區議員	上午 9:35	會議結束
周啟廉先生	屯門區議員	上午 9:34	下午 14:12
馬旗先生	屯門區議員	上午 9:34	下午 12:07
張錦雄先生	屯門區議員	上午 9:34	會議結束
梁灝文先生	屯門區議員	上午 9:34	下午 14:12
黃虹銘先生	屯門區議員	上午 9:40	會議結束
曾振興先生	屯門區議員	下午 14:06	下午 14:27
曾錦榮先生	屯門區議員	上午 9:35	會議結束
甄霈霖先生	屯門區議員	下午 14:12	會議結束
黎駿穎先生	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	會議結束
林詩嫻女士（秘書）	民政事務總署屯門民政事務處行政主任（區議會）二		

缺席者

楊智恒先生
李家偉先生
盧俊宇先生

屯門區議員
屯門區議員
屯門區議員

應邀嘉賓

梁家欣女士
鄧政傑先生
陳浩峯先生
林 圓女士
陳耀忠先生

九龍巴士（一九三三）有限公司及龍運巴士有限公司
經理（公共事務）
九龍巴士（一九三三）有限公司及龍運巴士有限公司
助理經理（策劃及發展）
新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司營運
經理（九龍及新界）
香港鐵路有限公司公共關係經理－對外事務
香港鐵路有限公司助理公共關係經理－對外事務

列席者

鄭詠欣女士
楊樂文先生
馮羨儀女士
馬翊球先生
尹美賢女士
梁靜文女士
李家鎮先生
黃棟濱先生
梁偉業先生
周運賢先生
陳凱琪女士
鄭浩麟先生
黃逸強先生
溫惠炎先生
林志強先生

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/房屋及策劃/新界西
運輸署工程師/特別職務 2
香港警務處屯門警區行動主任
香港警務處屯門警區交通隊主管
路政署區域工程師/屯門（東）
路政署區域工程師/一般職務（3）
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）
九龍巴士（一九三三）有限公司及龍運巴士有限公司
經理（車務）
城巴有限公司助理營運貳部經理

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」）第三次特別會議。

2. 主席表示，路政署區域工程師/屯門（東）吳梵先生已經調職，他代表委員會歡迎接替他的周運賢先生，並感謝吳先生過去與委員會的合作。

3. 主席表示，為降低病毒在社區傳播的風險，屯門民政事務處（下稱「屯門民政處」）會在區議會及其轄下委員會/工作小組會議進行期間實施以下措施：

(i) 與會者、新聞界人士及公眾人士（限額十名）進入會議室前，必須佩戴其自備的外科口罩以及填寫健康申報表，並由秘書處職員協助量度體溫，體溫高於攝氏 37.6 度者，不得進入會議室，公眾人士名額先到先得；

(ii) 與會者、新聞界人士及公眾人士（限額十名）的個人資料（如姓名、所屬傳媒機構及職員編號等）會被妥善記錄，以便衛生部門有需要時可追蹤所有曾進入會議室的新聞界人士；以及

(iii) 會議的茶水服務暫停供應，與會者需自備食水和飲用器皿。

4. 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。

5. 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

6. 秘書處沒有收到委員的告假申請。

III. 通過 2020-2021 年第六及第七次合併會議記錄

7. 交委會一致通過上述會議記錄。

IV. 討論事項

(A) 屯門警區成立交通執法專隊

(交委會文件 2020 年第 78 號)

督促警方加強執法 打擊田景路兩旁違泊車輛阻塞交通問題

(交委會文件 2020 年第 84 號)

8. 上述議題內容相關，交委會同意把它們合併討論。
9. 警務處黃棟濱先生簡介文件。他表示市民對違例泊車的關注度有所上升，警務處於 2018 至 2020 年平均每月接獲有關違例泊車的投訴數字及平均每月發出定額罰款通知書的數目如下：

年份	平均每月接獲有關違例泊車的投訴數字	平均每月發出定額罰款通知書的數目
2018	約 1,500 宗	約 6,800 張
2019	約 1,400 宗	約 5,000 張
2020	約 1,600 宗	約 9,300 張

違例泊車投訴方面，2020 年平均每月投訴數字比 2019 年多 179 宗（+12%）。他表示交通執法專隊於 2020 年 10 月成立後，2020 年 11 月至 2021 年 1 月期間平均每月發出約 12,800 張定額罰款通知書，比 2020 年多約 3,500 張（+約 40%）。

10. 警務處黃先生表示，2020 年屯門區交通意外的數字為 1,812 宗，比 2019 年少 125 宗（-6.5%），當中致命或嚴重受傷的意外數字有所下降。他表示，因疫情關係，加上屯門至馬鞍山單車徑開通，戶外單

車活動漸趨普遍。2020 年單車意外的數字有所上升，較 2019 年多 61 宗（+51%）。交通執法專隊根據意外趨勢，統籌多次針對性的「朝陽行動」，於 2020 年票控共 471 人，比 2019 年多 243 人（+93.8%）。

11. 警務處黃先生表示，交通執法專隊成立後，軍裝警員可專注前線工作，於罪案黑點加強巡邏，預防街頭暴力、毒品及「搵快錢」等罪案。

12. 文件 2020 年第 84 號的第一提交人黃麗嫦議員表示，自從良德街兩個臨時停車場停用後，附近的田景路、鳴琴路及良德街等多條道路，每晚皆有車輛違泊，令路面變得狹窄，阻礙其他車輛特別是巴士行駛，危害道路使用者的安全；其間有司機響號，影響附近居民的日常生活。她希望有關部門考慮興建多層停車場，以解決泊車位嚴重不足的問題。她詢問警務處有關交通執法專隊的人手及工作安排。

13. 警務處黃先生表示，處方非常關注道路使用者的安全，一直留意田景路兩旁的違泊問題，並且加強執法。處方於 2020 年 9 月至 2021 年 2 月共發出 2,986 張告票，2020 年 12 月至 2021 年 2 月的告票數字如下：

月份	於田景路發出告票的數字
2020 年 12 月	359 張
2021 年 1 月	469 張
2021 年 2 月	983 張

他續表示，處方會繼續加強執法，委員如發現任何違例泊車黑點，可與處方聯絡。另外，交通執法專隊的工作時間由早上 7 時至晚上 11 時，由於此時段內接獲有關違例泊車的投訴較多，因此交通執法專隊選擇在此時段內加強執法。在此時段以外，票控工作會由軍裝警員負責。

14. 委員就題述事宜提出不同意見，有關內容綜述如下：

(i) 林頌鎧議員認為，警務處成立交通執法專隊的原意值得支持，但該隊的成效未令人滿意。仁愛街市及金安大廈外有大量紅色小巴違泊，阻塞交通。他認為處方於該處的執法力度不足，並表示處方可安排交通督導員於繁忙時間及用膳時間到不同地方，優先票

控阻塞交通的違泊車輛；

- (ii) 朱順雅議員表示，違例泊車數字減少的原因可能是食肆堂食受限制。她早前於晚上經過三聖街，發現雖然停車場有空位，但街上仍有不少違泊車輛，她希望警務處多加留意。另外，非法改裝車輛所產生的噪音問題早於 2020 年已備受關注，但未見改善，嚴重騷擾青山公路一帶居民的作息。她詢問警務處曾採取甚麼行動打擊非法改裝車輛；以及
- (iii) 曾錦榮議員認為，警務處成立交通執法專隊的原意值得支持，但處事效率有待改善。他表示於年初一發現龍門有大量車輛違例停泊，於是致電處方要求處理，惟處方人員於 40 小時後才到達現場。他續表示，警員到達現場後並非即時票控，而是驅趕有關車輛或致電車主到場將車輛駛走。他指該名車主十分鐘後才到場將車輛駛走，認為處方為該車輛做了十分鐘的「私人保鏢」。他另指出，在日常針對違例泊車的工作中，處方只派衝鋒車到場巡邏而不作票控，情況並不理想。

15. 警務處黃先生綜合回應如下：

- (i) 警務處一直有安排交通督導員於繁忙時間優先於青山公路新墟段、工業區、置樂、第 34 區等地方執行車輛交通管制工作，處方會繼續留意各地方的違泊情況，審視行動的優先次序；
- (ii) 交通執法專隊由區內的交通督導員及軍裝巡邏小隊組成，主要處理區內違例泊車的問題，而非法改裝車輛所產生的噪音問題則由新界北交通部負責。處方會定期向工作小組報告最新情況。處方有採取行動打擊非法賽車及超速，當中包括設置路障、使用偵速雷達及偵速鐳射槍、調派警車巡邏等，行動中會拘捕危險駕駛及非法賽車的人士，票控超速的駕駛者，將懷疑非法改裝車輛送往檢驗中心檢驗，並向司機發出「有缺點車輛報告」；以及
- (iii) 就曾議員所述的事例，他表示該車輛已被票控，由於處方有責任保持道路暢通，因此警員須致電要求車主把車輛駛走，以免造成阻塞。如車輛無法於短時間內駛走或造成嚴重阻塞，處方會安排將車輛拖走。

16. 委員就題述事宜提出第二輪意見，有關內容綜述如下：
- (i) 陳有海議員認為，車位不足是導致違例泊車問題嚴重的原因，因此處方應實施短期緩解措施，打擊違例泊車。他建議處方多留意違例泊車的黑點，並於黑點展示警告，加強阻嚇力；
 - (ii) 陳樹英議員表示，希望處方加強科技應用後，可改善違例泊車的問題，並期望處方繼續加強執法。她另表示，處方早前在兆康行人天橋於短時間內向一名車主發出四張定額罰款通知書。她認為除了票控違泊車輛及拖車外，如有必要，處方亦可考慮鎖車，以打擊違例泊車；以及
 - (iii) 馬旗議員表示，處方於交通未受阻塞的地方大力打擊違泊，力度過重。早前政府表示會增加私家車牌費，加上處方大力打擊違泊，或會加重基層駕駛者的負擔。他認為處方應先處理會阻塞交通的違泊車輛。至於其他非繁忙路段的違泊車輛，他認為處方可採用「先勸告，後執法」的方法，讓車主有時間把車輛駛走。

17. 警務處黃先生綜合回應如下：

- (i) 如違泊車輛內沒有司機，處方會予以票控。如屬以下情況，處方會使用攝錄器材搜證，並期後跟進及票控：
 - (a) 車輛於禁區上落客貨；
 - (b) 車輛未經授權於巴士站、小巴站或的士站停車；
 - (c) 巴士、小巴或的士在道路上停留不動的時間超過乘客上落車所需的時間；
 - (d) 車輛非法進入黃色方格路口；以及
 - (e) 車輛調頭導致交通阻塞。

現時電子告票計劃的工作由區內交通隊警務人員和交通督導員負責，處方正考慮將計劃延伸至其他前線警務人員（如軍裝人員及輔警）；

- (ii) 處方有留意兆康行人天橋違例泊車的情況，由於當時涉事車輛並未對行人造成嚴重阻礙，因此處方未有將車輛拖走。另外，處方沒有權限鎖車，只能向違例泊車的車主發出定額罰款通知書或將車輛拖走；以及

- (iii) 處方會優先處理市中心、車流高及關注度高的違泊地點，並繼續加強執法。
18. 委員就題述事宜提出第三輪意見，有關內容綜述如下：
- (i) 何國豪議員詢問處方擴展電子告票計劃的時間表及安排。另外，他留意到處方於農曆新年期間曾於富泰設置流動攝錄機，故查詢此做法會否恆常化。他表示，公共運輸交匯處有不少車輛違泊，阻礙巴士出入，希望處方留意，並予以打擊；
- (ii) 何杏梅議員表示，希望處方多留意以下黑點，打擊違泊車輛：
- (a) 景新徑斜路於黃昏後有大量違泊車輛，校車於翌日早上接載學生後因空間不足，需倒車才可調頭，做法危險；
- (b) 青洋休憩花園附近的青菱徑及青杏徑有大量車輛違泊，由於該處為雙程單線道路，馬路兩旁泊滿車輛，令道路變得非常狹窄，只足夠一輛車於兩線中間通過。她留意到之前有救護車需花較長時間才能通過此路段，擔心阻礙救援，認為有必要將違泊車輛拖走；以及
- (c) 井財街巴士站有大量違泊車輛，令巴士無法靠站，只能於道路中間上落客，同時阻礙後方車輛；
- (iii) 曾錦榮議員譴責馬旗議員有關違例泊車的言論，他並不認為較貧窮的人士便可以違泊，免受懲罰。告票方面，他指出龍門有大約 60 至 80 輛車輛違泊，以傳統方式票控可能非常費時，故可在該處採用電子告票。他另表示，在早前提出的事例中，車主並沒有被票控；
- (iv) 馬旗議員表示，他並非主張容許較貧窮的人士違泊，只是認為處方於非繁忙路段打擊違泊的力度過大；以及
- (v) 陳樹英議員表示，有些市民以車輛謀生，因無法找到車位才會違泊。她認為處方可先打擊影響交通的違泊車輛。

19. 警務處黃先生綜合回應如下：
- (i) 現時交通執法專隊有約 40 人，當中包括交通隊警務人員、交通隊交通督導員及由屯門和青山分區抽調的軍裝人員，他們都會使用電子告票系統執法；
 - (ii) 處方會按需要適時使用流動攝錄機，並加強執法行動；
 - (iii) 處方會於公共運輸交匯處打擊違泊車輛；
 - (iv) 處方備悉委員提及的違泊黑點；以及
 - (v) 處方的打擊行動主要是針對影響交通及道路安全的違泊車輛。

20. 主席詢問抽調至交通執法專隊的人員來自甚麼工作崗位，會否留在專隊中工作。另外，他表示現時委員通常透過會議告知處方有甚麼違泊黑點，詢問有否其他途徑通知處方。

21. 警務處黃先生回應表示，交通執法專隊由現有的交通隊成員組成，包括一名警署警長、兩名警長、六名警員、兩名高級交通督導員及十名交通督導員。此外，屯門和青山分區共有一名警署警長，兩名警長及十六名警員獲借調入交通執法專隊。另外，各委員如有任何交通上的問題，歡迎透過電話直接與他聯絡。

22. 馬旗議員要求曾錦榮議員收回對其人身攻擊的言論。後者回應表示，並沒有對前者作出人身攻擊的言論。

23. 主席總結表示，希望處方認真考慮委員的意見，繼續打擊違泊車輛，從而改善屯門區內車輛阻塞交通的問題。

(B) 要求九巴 258P 號巴士線全日服務，並增設區內分段收費

(交委會文件 2020 年第 79 號)

24. 主席歡迎九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）及龍

運巴士有限公司（下稱「龍運」）經理（公共事務）梁家欣女士及助理經理（策劃及發展）鄧政傑先生出席會議。

25. 主席表示，九巴及運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已於 2021 年 2 月 3 日及 5 日將有關書面回應分發予各委員。

26. 文件 2020 年第 79 號的第三提交人黃丹晴議員表示，希望九巴可先實施區內分段收費，待客量提升後再提供全日服務。即使上述方案不可行，亦希望九巴增加班次。

27. 九巴及龍運溫惠炎先生回應表示，該公司一直留意九龍東的發展及 258P 線的服務水平。由於現時乘客量不足，因此該路線未能提供全日服務，但該公司會繼續留意該路線於繁忙時間的服務水平。此外，該公司於 2021 年 1 月 4 日起增加 258A 線的班次，以進一步改善屯門北往九龍東的交通服務。另外，該公司於 2020 年 8 月於本區落實雙向分段收費計劃，並於 2020 年 12 月中將設有八達通拍卡機的巴士站數目增加至 35 個。該公司會繼續檢視計劃的成效，並與運輸署商討如何進一步完善網絡，包括將更多巴士路線納入計劃之內，讓更多乘客受惠。

28. 運輸署馮羨儀女士回應表示，現時九巴第 258P 號線於平日早上繁忙時間（上午 6 時 50 分至 10 時）提供往藍田站的服務，並於下午繁忙時間（下午 3 時 50 分至晚上 8 時）提供往洪福邨的回程服務。運輸署一直監察九巴第 258P 號線的服務水平，曾於 2020 年 11 月下旬在屯興路屯門官立中學分站進行實地調查。結果顯示，第 258P 號線在早上繁忙時段的班次為每 7 至 27 分鐘一班，與服務詳情表所指定的班次（每 12 至 30 分鐘一班）相符，載客率為三成多至六成多，平均載客率為五成多，其間未有出現乘客留後的情況。上述的調查結果顯示該線的服務大致上能應付乘客需求。在第 258P 號線的服務時間外，乘客如需前往藍田，可選擇乘搭九巴第 63X 號線、第 68A 號線、第 67M 號線或第 67X 號線到屯門公路轉車站，再轉乘九巴第 258D 號線或第 259D 號線前往藍田。據運輸署於 2020 年 12 月中早上繁忙時間在屯門公路轉車站的視察，九巴第 258D 號線及第 259D 號線的載客率分別為不足三成至八成多及約四成至八成，平均載客率均為六成左右，其間未有出現乘客留後的情況。因此，基於善用資源的原則，運輸署及九巴現

階段未有計劃延長九巴第 258P 號線的服務時間。儘管如此，運輸署及九巴會密切留意上述路線的服務水平，適時作出調整，以紓緩屯門居民往來東九龍的交通需求。至於第 258P 號線實施區內分段收費的建議，運輸署備悉委員的意見。運輸署會繼續鼓勵各專營巴士公司，在財政狀況許可下向乘客提供合適的車資優惠，以減輕市民的車費開支。在審批專營巴士公司的個別車資優惠建議時，運輸署會致力在各區維持多元服務及協調高效的公共交通網絡，讓乘客有服務選擇的同時，亦能顧及各公共運輸服務在營運及財政上得以健康及持續發展。

29. 主席表示，運輸署提供的數據未有包括屯門東至鄉郊一帶的市民於第 258P 號線服務時間以外前往九龍東的數字。另外，有市民反映第 258D 或 259D 號線於非繁忙時間線班次疏落，候車時間長，繁忙時間的載客率亦非常高，因此他們於屯門公路轉車站上車後已沒有空座。他詢問署方為何屯門東至鄉郊一帶沒有直達九龍東的巴士服務。

30. 委員就題述事宜提出意見，有關內容綜述如下：

(i) 何國豪議員表示，很多屯門東北的居民都在九龍東核心商業區上班，認為署方應考慮延長第 258P 號線的服務時間，同時實施雙向分段收費，吸引更多市民乘搭，或提供由屯門東至鄉郊一帶直達九龍東的巴士服務；

(ii) 何杏梅議員表示，市民於屯門公路轉車站轉乘第 258D 號線或第 259D 號線時，感到非常不便，因繁忙時間巴士的載客率非常高，車廂十分擠逼，不少乘客需站於八達通拍卡機及車門旁；而非繁忙時間的巴士班次疏落，每 30 分鐘一班車，候車時間長。因此，她認為署方應考慮提供由屯門東至鄉郊一帶直達九龍東的巴士服務；以及

(iii) 陳樹英議員詢問九巴有關雙向分段收費計劃的安排。

31. 運輸署馮女士綜合回應如下：

(i) 第 258P 號線於平日早上及下午繁忙時間提供服務，署方會繼續留意該線的載客率，如有需要，會與九巴商討加強服務；以及

(ii) 署方留意到往來東九龍的交通需求較殷切，因此已於本年 3 月上旬提升第 258D 號線的服務。署方會繼續留意前往九龍東的巴士服務，如有需要，會作出調整。

32. 主席詢問署方「乘客需求」的準則。

33. 運輸署馮女士回應表示，根據現時巴士服務的調整指引，個別路線如在繁忙時段內最繁忙半小時及一小時的載客率分別達至 100% 及 85%，署方和專營巴士公司會考慮增加班次。

34. 九巴及龍運梁女士回應表示，該公司一直檢視雙向分段收費計劃的成效，並已於 2020 年 12 月中增加八達通拍卡機的數目。該公司會將更多巴士路線納入計劃之內，有待運輸署審批。如有進一步消息，會適時通知區議會。

35. 委員就題述事宜提出第二輪意見，有關內容綜述如下：

(i) 張錦雄議員表示，藍地居民主要乘搭第 258A 號線前往九龍東，希望該線的班次可以繼續增加。他續表示，現時藍地往屯門公路轉車站的巴士線只有第 68A 號線及第 63X 號線，但其班次比較疏落，候車時間較長。如第 258P 號線改為全日行駛，藍地一帶居民前往屯門公路轉車站時，便有多一個選擇；

(ii) 黃麗嫦議員表示，隨着屯門第 54 區及九龍東的發展，人口不斷增加，希望署方能為屯門東至鄉郊一帶居民提供直達九龍東的巴士服務。此外，第 258D 號線的載客率非常高，車廂十分擠逼，故有逼切需要將第 258P 號線改為全日行駛；以及

(iii) 主席表示，屯門區人口不斷增加，巴士服務必須加強。他認為署方不應待載客率達至 100%，乘客需站於八達通拍卡機及車門旁，才審視加強服務的需要。

36. 運輸署馮女士回應表示，署方會繼續留意屯門區往九龍東巴士服務及區內的發展，適時調整服務。

37. 九巴及龍運鄧先生回應表示，該公司留意到屯門區市民對前往九龍東的需求，並會與運輸署緊密聯絡，如有需要，會調整服務。

38. 主席建議運輸署可留意第 258D 號線及第 259D 號線於下午三時至六時的服務水平。

(C) 要求增加 261P 巴士班次

(交委會文件 2020 年第 80 號)

39. 主席表示，九巴及運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已於 2021 年 2 月 3 日及 5 日將有關書面回應分發予各委員。

40. 文件 2020 年第 80 號的第一提交人張錦雄議員簡介文件內容。

41. 運輸署馮女士回應表示，九巴第 261P 號線於平日早上繁忙時間有三班車由屯門（兆康苑）開往上水（天平），於下午繁忙時間有一班回程車由天平開往兆康苑。現時，該線的載客率約為四成半至五成半，平均最高載客率只有約五成，顯示上述路線服務大致上能應付乘客需求。在第 261P 號線服務時間以外，乘客如需前往上水一帶，可選擇先乘搭輕鐵前往兆康站，再轉乘九巴第 261 號線〔屯門（三聖邨）－粉嶺（祥華）〕前往上水。此外，因應第 54 區發展所帶來的乘客需求，運輸署於《2019-2020 年度巴士路線計劃》中建議新增六條由第 54 區開往不同地區的巴士路線，當中包括增設繁忙時間由第 54 區往來上水（天平邨）的服務。待上述新路線投入服務後，屯門區的市民將有更多前往北區的巴士服務可供選擇。基於善用資源的原則，運輸署及九巴現階段未有計劃調整九巴第 261P 號線的服務時間。然而，運輸署已備悉委員對第 261P 號線服務的意見，並會密切留意該線的服務及屯門西北（包括第 54 區）人口增長的情況，適時要求公共交通營辦商增加公共交通服務的班次，以滿足乘客需求。

42. 主席詢問署方會否考慮於早上繁忙時間增加班次。

43. 運輸署馮女士回應表示，由於平均最高載客率只有約五成，因此現階段未有計劃調整九巴第 261P 號線的服務。

44. 九巴及龍運溫先生回應表示，會密切留意該線的服務及屯門西北（包括第 54 區）人口增長的情況，適時作出調整。

45. 何國豪議員表示，第 261 號線由屯門（三聖邨）開出，到達富泰邨時已經客滿，而且該線於非繁忙時段的班次十分疏落，無法滿足鄉郊、富泰及景峰一帶乘客的需求。

[主席於此時離開會議室，會議暫由副主席主持。]

46. 陳樹英議員表示，屯門西北（包括第 54 區）的人口持續增長，而第 261 號系列巴士線主要前往北區，當中包括特別線。她認為運輸署及九巴可將第 261 號系列的巴士線整合成一條全日服務的路線，取代數條前往北區特別線。

47. 張錦雄議員認為如有一條全日服務的巴士路線，由第 54 區開出，途經鄉郊、兆康及洪水橋，可分流第 276P 號線的乘客。他詢問由第 54 區往來上水（天平邨）的新路線會否繞經青山公路藍地段。

48. 運輸署馮女士回應表示，已備悉委員的意見，會密切留意上述路線的服務水平，並適時與巴士公司商討路線調整的安排。此外，有關第 261 號系列的巴士線，可於即將舉行的年度巴士路線計劃的特別會議上更詳細討論。她另表示，根據現時建議的行車路線，由第 54 區往來上水（天平邨）的新巴士路線會途經藍地交匯處。

49. 九巴及龍運鄧先生回應表示，運輸署尚未公布上述新路線的服務營辦商，該公司會按署方指示再作跟進。另外，該公司對路線調整持開放態度，務求方便居民出行及擴大營運效益。

50. 副主席表示，具體巴士路線的安排可於特別會議上再詳細討論。

51. 賴嘉汶議員建議，新路線開辦前須增加第 261P 號線的班次，開辦後宜調整路線，令巴士途經鄉郊地區。

52. 張錦雄議員認為，將第 261P 號線提升為全日服務將有助縮短第 261 號線的路程，方便市民往返北區。

53. 副主席總結表示，希望運輸署與巴士公司商討有關往返北區巴士路線的安排，以便於特別會議上再詳細討論。

(D) 建議：九巴公司 56S 路線往來曾咀至屯門站總站一段增設龍鼓灘中途站並於中途站降低票價

(交委會文件 2020 年第 81 號)

建議：運輸署增設常規路線往返曾咀至屯門站總站

(交委會文件 2020 年第 82 號)

54. 上述議題內容相關，交委會同意把它們合併討論。

55. 副主席表示，是次會議前，九巴已就交委會文件 2020 年第 81 號提交書面回應，運輸署亦已就交委會文件 2020 年第 81 號及第 82 號提交書面回應，秘書處已於 2021 年 2 月 3 日及 5 日將有關書面回應分發予各委員。

56. 委員就題述事宜提出不同意見，有關內容綜述如下：

(i) 陳樹英議員表示，現時曾咀靈灰安置所（下稱「安置所」）只有約兩成龕位已上灰，但於 3 月的周末已有大量市民前往拜祭，導致龍鼓灘非常擠塞，可見市民並非只於清明節才前往安置所。她認為運輸署及九巴應安排第 56S 號線於周末提供服務，並在龍鼓灘增設中途站，方便市民轉乘其他巴士；

(ii) 黃丹晴議員指出，不少市民向他表示希望提早前往安置所拜祭，但暫時只有食物環境衛生署（下稱「食環署」）提供的免費接駁巴士服務，九巴第 56S 號線於 3 月 20 日才投入服務，未能方便市民提早前往拜祭。他建議運輸署及九巴提早於 3 月初提供第 56S 號線的巴士服務；

(iii) 林頌鎧議員認為，第 56S 號線應於龍鼓灘站實施分段收費或提供轉乘優惠，以完善整個巴士網絡；

- (iv) 黃麗嫦議員表示，3月14日並非清明節，但有大量市民提早前往安置所拜祭，導致交通擠塞。早前食環署呼籲市民於3月13至14日切勿駕車前往安置所，亦不允許市民步行前往該處，但九巴第56S號線於3月20日才投入服務，因此可供市民選擇的交通工具非常少。她續表示，後來食環署澄清市民可駕車前往安置所，她認為署方應發放清晰資訊，以免令市民混淆。隨着安置所的上灰數字上升，她建議署方及九巴增加往返安置所的公共交通工具或巴士班次；
- (v) 黎駿穎議員表示，食環署每月編配約1,700個安置所骨灰龕位，預計前往拜祭的市民會愈來愈多。他同意黃丹晴議員的意見，建議運輸署及九巴提早提供第56S號線的巴士服務。另外，他認為第K52號線的路線過長，第56S號線則收費過高。他建議第56S號線實施分段收費或提供轉乘優惠，以吸引市民乘搭；以及
- (vi) 巫堃泰議員表示，安置所啟用後，應有三條巴士路線於春秋二祭提供服務，但根據運輸署的回應，第二條巴士路線（由曾咀往來屯門公路轉車站）未能於今年清明節投入服務。他查詢該巴士路線的安排。

57. 運輸署楊樂文先生回應表示，署方於1月曾作書面回應，指出會考慮於第56S號線增設中途站及實施分段收費，並於3月上旬與食環署、警務處及九巴召開會議，制訂清明節的交通安排。此外，九巴第56S號線將於龍鼓灘增設巴士站，並於該站實施分段收費。署方與食環署一直保持緊密聯絡，留意安置所的上灰數字，並與巴士公司適時檢視有關交通安排。署方按照安置所的開放時間，將於3月20日至4月18日期間的星期六、日及公眾假期提供第56S號線的巴士服務。署方留意到3月14日前往安置所拜祭的市民較多，並已向食環署建議不同行政措施，例如限制前往安置所的車輛數目及車輛於安置所逗留的時間，署方會繼續與食環署保持緊密聯絡。另外，署方會按乘客需求，適時研究開辦新巴士路線。署方留意到安置所的上灰數字有所放緩，因此預計今年清明節前往拜祭的人數不足以開辦新巴士路線（往返曾咀及屯門公路轉車站）。署方已與食環署溝通，冀日後發放的資訊能更準確。另一方面，由龍鼓灘前往安置所的道路較窄，加上沿途有不少重型車輛及巴士經過，考慮到行人安全，當局禁止市民經稔灣路步

行前往安置所。運輸署會與九巴及食環署繼續留意安置所的上灰情況及乘客量的變化，並適時檢視往來安置所的公共運輸服務。他另表示第 56S 號線的水平符合特別巴士服務的收費水平。

58. 副主席詢問載客量須達到多少，署方才會開辦新巴士路線。

59. 運輸署楊先生回應表示，當初是按安置所骨灰龕位的數目而規劃增設三條巴士路線，開辦時間則按安置所的實際上灰情況而定。據食環署所述，安置所的上灰數字有所放緩，免費接駁巴士的乘客數量亦偏低。因此，署方經考慮現有公共運輸服務的供應量、乘客需求、新路線的乘客量、可能帶來的交通負荷、資源運用和新辦服務的財務可行性等相關因素後，認為暫時無須開辦新巴士路線。運輸署會與九巴及食環署繼續留意安置所上灰的情況及乘客量的變化，並適時檢視往來安置所的公共運輸服務。

60. 九巴及龍運鄧先生回應表示，第 56S 號線會於龍鼓灘設站，並於該站實施分段收費。該公司會繼續與運輸署及食環署留意安置所上灰情況及乘客量的變化，並適時檢視往來安置所的服務水平，務求滿足乘客需求。他指出稔灣路較窄，第 56S 號線營運時須實施交通管制措施，限制私家車駛入，以免車輛停泊造成阻塞，該公司會繼續與運輸署及警務處商討交通管制事宜，當安置所的上灰數字上升時，會盡力配合運輸署有關營運新巴士路線的安排，並考慮提供相關轉乘優惠。

[主席於此時返回會議室，繼續主持會議。]

61. 委員就題述事宜提出第二輪意見，有關內容綜述如下：

(i) 何杏梅議員表示，不少市民會於清明節前到安置所拜祭，認為第 56S 號巴士線於 3 月 20 日才投入服務已經太遲，應該 3 月上旬開始提供特別巴士服務。她建議署方於重陽節提早增設特別巴士服務，以便市民前往拜祭。另外，她認為有迫切需要開辦新巴士路線；

(ii) 林頌鎧議員表示，有關道路接近飽和，署方應盡快擴闊龍鼓灘路及稔灣路，並考慮增設由屯門碼頭至香港污泥處理中心的水上交

通路線，以便市民前往拜祭；以及

(iii) 巫堃泰議員詢問九巴有否向運輸署提出開辦新巴士路線的申請。

62. 運輸署楊先生回應表示，九巴一直配合署方要求，並曾向署方提出有關申請及查詢。署方估計於清明節前往安置所拜祭的人數後，認為不足以開辦新巴士路線。署方已備悉各委員對開辦新巴士路線的意見，並會與九巴及食環署繼續留意安置所上灰情況及乘客量的變化，適時檢視往來安置所的公共運輸服務。他另表示會向相關部門轉達擴闊道路的要求。

63. 九巴及龍運鄧先生回應表示，該公司樂意提供服務以滿足乘客需求，並會於清明節加派人手留意巴士服務安排。該公司會繼續與運輸署及食環署留意安置所上灰情況及乘客量的變化，並適時檢視往來安置所的公共運輸服務。

64. 委員就題述事宜提出第三輪意見，有關內容綜述如下：

(i) 陳樹英議員表示，之前會議曾提及延長第 K52 號路線，但港鐵未有跟進相關事宜。為避免市民集中於清明節掃墓，她建議運輸署及港鐵於平日加開由龍鼓灘至曾咀的特別班次，以便市民前往安置所拜祭；以及

(ii) 張錦雄議員表示，安置所上灰數字有所放緩的原因是交通配套不足，不便市民前往拜祭。另外，他建議署方於清明節在曾咀進行調查，向前往安置所的市民收集意見，以改善交通配套，為重陽節及明年清明節做好準備。

65. 運輸署楊先生回應表示，署方一直與交通服務營辦商研究常規巴士路線的規劃，除考慮前往安置所的乘客外，亦考慮沿路居民，務求規劃最適合的路線。但由於現時載客量較低，資源的營運效率不大，因此暫時不設常規巴士服務。署方已備悉各委員的意見，並會與九巴及食環署繼續留意安置所上灰情況及乘客量的變化，適時檢視往來安置所的公共運輸服務。

66. 九巴及龍運鄧先生回應表示，該公司樂意提供服務以滿足乘客需求，並會於清明節在屯門站及曾咀加派人手留意巴士服務安排。該公司會繼續與運輸署及食環署留意安置所上灰情況及乘客量的變化，並適時檢視往來安置所的公共運輸服務。

67. 主席總結表示，請運輸署於第八次會議匯報清明節的交通情況。

(E) 要求加強 960S 西隧巴服務

(交委會文件 2020 年第 88 號)

68. 主席表示，九巴及運輸署就交委會文件 2020 年第 88 號於會前提交了書面回應，秘書處已於 2021 年 2 月 3 日及 5 日將有關書面回應分發予各委員。

69. 文件 2020 年第 88 號的第一提交人何杏梅議員簡介文件內容。

70. 運輸署馮女士回應表示，署方曾於 2020 年 11 月下旬在屯興路屯門官立中學分站進行實地調查，結果顯示載客率為五成多至七成多，平均載客率約為六成半，其間未有出現乘客留後的情況。由於現時服務足以應付乘客需求，署方及九巴現階段未有計劃增加第 960S 號線的班次。署方已備悉委員對第 960S 號線服務的意見，並會密切留意該線的服務及屯門各區人口增長的情況，適時作出調整，以紓緩屯門居民往來港島的交通需求。

71. 九巴及龍運溫先生回應表示，該公司有一直留意屯門東北的發展，並已於 2021 年 1 月增加第 960C 號線的班次。該公司會研究增加第 960S 號線班次的可行性，並繼續留意乘客需求，適時作出調整。

72. 委員就題述事宜提出不同意見，有關內容綜述如下：

- (i) 何國豪議員詢問為何運輸署沒有提供回程及周末服務；以及
- (ii) 何杏梅議員表示，現時不少公司都安排員工在家工作，因此現時進行調查或未能反映實際需求，建議署方於疫情緩和後進行問卷調查，以了解市民對回程及周末服務的需求。另外，她表示，第

960 號線的載客量非常高，巴士駛至屯門公路轉車站時已經客滿，乘客無法上車，因此該線必須提供回程及周末服務。

73. 運輸署馮女士回應表示，已備悉各委員的意見，會與九巴檢視轉乘第 960 號線系列的乘客數量，並研究增設黃昏回程及周末的巴士服務。署方會繼續留意乘客往返港島的交通需求，適時作出調整。

74. 九巴及龍運溫先生回應表示，已備悉各委員的意見，會與運輸署留意轉乘第 960 號線系列的乘客數量，並研究增加黃昏回程及周末的巴士服務。該公司會繼續留意乘客往返港島的交通需求，適時作出調整。

(F) 要求增設特別巴士班次來往屯門東北及尖沙咀

(交委會文件 2021 年第 1 號)

75. 主席表示，九巴及運輸署就交委會文件 2021 年第 1 號於會前提交了書面回應，秘書處已於 2021 年 2 月 3 日及 5 日將有關書面回應分發予各委員。

76. 文件 2021 年第 1 號的第一提交人何國豪議員表示，2021-2022 年度屯門區巴士路線計劃中沒有提及相關路線，詢問署方是否不重視屯門東北居民。

77. 運輸署馮女士回應表示，在規劃公共運輸服務網絡，包括考慮增加巴士路線的建議時，運輸署會考慮現有公共交通服務的供應量、乘客需求、新路線的乘客量、可能帶來的交通負荷及資源運用等相關因素。由於香港的道路及運輸資源有限，署方鼓勵市民選擇現有的公共交通服務，充分利用巴士與巴士之間及巴士與鐵路之間的轉乘安排，以善用資源，從而提高公共運輸服務的營運效率。現時，鍾屋村的市民可先乘搭九巴第 63X 號線或第 68A 號線前往屯門公路轉車站，然後轉乘九巴第 260X 號線前往尖沙咀及紅磡。至於富泰、景峰、新墟的市民則可先乘搭九巴第 67M 號線或第 67X 號線前往屯門公路轉車站，然後轉乘九巴第 260X 號線前往尖沙咀及紅磡。據運輸署於 2020 年 12 月中在屯門公路轉車站的視察，九巴第 260X 號線於早上繁忙時間的載客率為不足三成至近九成，平均載客率為五成左右，其間未有出現乘

客留後的情況，顯示上述路線服務已大致上能應付乘客需求。此外，因應屯門（第 54 區）的未來人口增長，運輸署早前在巴士路線計劃中建議開辦於繁忙時間由屯門（第 54 區）經屯門公路及屯門公路轉車站往來尖沙咀（九龍站）的巴士路線，日後屯門東北區的市民可選擇乘搭新路線前往油尖旺。基於善用資源的原則，運輸署暫未有計劃開辦往來屯門東北及尖沙咀的特別巴士班次。然而，運輸署已備悉委員對第 260X 號線服務的意見，並會密切留意該線的服務，適時要求公共交通營辦商增加公共交通服務的班次，以滿足乘客需求。

78. 委員就題述事宜提出不同意見，有關內容綜述如下：

- (i) 何杏梅議員表示，屯門東北沒有直達港島或尖沙咀的巴士路線，該區居民需於屯門公路轉車站轉乘其他巴士，對他們並不公平。另外，她表示，第 260X 號線的載客率高達九成，非常擠逼，故有需要增設特別班次；
- (ii) 張錦雄議員表示，文件提議開辦由鍾屋村而非洪水橋及洪福邨開出的路線，主要是考慮到洪水橋及洪福邨的巴士站或已經非常擠逼。他相信該路線經富泰、景峰、新墟一帶後駛往屯門公路，可減輕第 260X 號線的負擔。另外，既然第 54 區已有前往市區的巴士路線，他希望署方及九巴可安排特別班次，以便屯門東北的乘客前往尖沙咀；以及
- (iii) 何國豪議員表示，當年富泰邨尚未落成，政府已鼓勵市民入住，並表示日後會興建輕鐵站，方便市民出入，可惜政府於 2007 年表示不會於富泰興建輕鐵站。他續表示，現時富泰只有第 K51 號線，但沒有前往市區的巴士服務，未能滿足乘客需求。

79. 運輸署馮女士回應表示，署方於 2020 年 12 月中在屯門公路轉車站進行視察，結果顯示九巴第 260X 號線於早上繁忙時間的平均載客率為五成左右，當中只有一班車的載客率達到約九成，其間未有出現乘客留後的情況。顯示現時該路線已可應付乘客需求。運輸署會繼續密切留意該線的服務及屯門東北人口增長的情況，適時要求公共交通營辦商增加服務班次，以滿足乘客需求。

80. 何杏梅議員表示，現時不少公司都安排員工在家工作，因此現時

進行調查或未能反映實際需求，建議署方於疫情緩和後進行問卷調查，以了解市民對回程及周末服務的需求。她另表示，第 960 號線的載客量非常高，巴士駛至屯門公路轉車站時已經滿座，乘客無法上車，因此該線必須提供回程及周末服務。

81. 九巴及龍運鄧先生回應表示，已備悉各委員的意見，該公司曾開辦第 267S 號線，由兆康苑開出前往尖沙咀（中間道），但因載客率太低而停辦。該公司會與運輸署留意屯門東北人口增長的情況，研究開辦類似路線或增加特別班次，以滿足乘客需求。

82. 陳樹英議員表示，與第 260X 號線相比，第 267S 號線較為迂迴，故未能吸引市民乘搭。她相信增設特別班次可減輕第 260X 號線的負擔。

83. 九巴及龍運溫先生回應表示，第 267S 號線受西鐵通車影響，以致載客率甚低，其路線與第 260B 號線相似。該公司會與運輸署留意屯門東北人口增長的情況，適時作出調整，以滿足乘客需求。

84. 主席總結表示，請運輸署及九巴作進一步檢討，適時向交委會匯報相關進展。

(G) 要求九巴研究擴大雙向分段收費安排

(交委會文件 2021 年第 2 號)

85. 主席表示，九巴及運輸署就交委會文件 2021 年第 2 號於會前提交了書面回應，秘書處已於 2021 年 2 月 3 日及 5 日將有關書面回應分發予各委員。

86. 文件 2021 年第 2 號的第一提交人朱順雅議員表示，希望運輸署及九巴可具體回應有關雙向分段收費計劃的方向及落實時間表。

87. 九巴及龍運鄧先生回應表示，第一階段的雙向分段收費計劃已於 2020 年 8 月落實，該公司亦已於去年 12 月進一步增加八達通拍卡機至 35 部，乘客反應良好。該公司已提交第二階段雙向分段收費計劃予運

輸署考慮，現正等待該署回覆。

88. 運輸署楊先生回應表示，已收到九巴的相關建議，署方須仔細審批。審批時，署方須考慮計劃對附近其他公共運輸服務的影響、有關路線的運作能力及計劃實施後須作出的調整，同時須研究有關的乘客量。署方現階段未能提供具體時間表，完成審批後會盡快公布結果。

89. 委員就題述事宜提出不同意見，有關內容綜述如下：

(i) 張錦雄議員表示，希望署方完成審批後盡快通知區議員，以免區議員要通過媒體方可得知有關安排。此外，部分巴士車頭的八達通拍卡機可用作提供分段收費優惠，加上九巴已解決巴士站拍卡機的電力供應問題，故詢問署方可否加快審批程序，盡快落實第二階段雙向分段收費計劃；

(ii) 何國豪議員表示，不希望要通過媒體才可得知有關安排已落實。另外，他詢問署方審批時的考慮因素，以及為何未能提交審批程序的時間表，卻會突然完成審批；以及

(iii) 巫堃泰議員表示，現時屯門東南、西南及部分東北地區暫未納入雙向分段收費計劃中，他詢問九巴上述地區是否已納入第二階段的計劃中，並詢問運輸署對不同分區是否有不同考慮及何時完成審批。

90. 九巴及龍運鄧先生回應表示，明白委員希望雙向分段收費計劃於不同地區實施，該公司會盡力完善有關計劃。

91. 運輸署楊先生回應表示，署方的考量不會因地區而異，當中會考慮計劃對附近其他公共運輸服務的影響。他舉例指，如其他交通工具流失客量，繼而減少班次，或會有乘客受影響。另外，署方會考慮有關路線的運作能力，如某些班次於繁忙時間的載客率已非常高，相關優惠或會加重其負擔，影響乘車體驗。署方會就計劃預計帶來的影響與九巴再作檢視，因此雙方都需要時間去完善或審視有關計劃。

92. 委員就題述事宜提出另一輪意見，有關內容綜述如下：
- (i) 何杏梅議員表示，雙向分段收費計劃受市民歡迎，而有關計劃有助分流輕鐵的乘客。她認為署方可優先考慮於載客率非常高的輕鐵站及沒有輕鐵站的地方實施雙向分段收費，繼而推廣至其他地方，以紓緩區內交通壓力；以及
 - (ii) 陳樹英議員表示，支持何杏梅議員的意見，並指出實施雙向分段收費計劃後，乘客可於中途站下車轉乘其他巴士。此外，她認為輕鐵服務未能滿足乘客需求。
93. 九巴及龍運鄧先生回應表示，會與運輸署保持緊密聯絡，盡快落實有關計劃。
94. 運輸署楊先生補充指，考慮因素還包括市民乘搭輕鐵的狀況、某地區是否設有輕鐵站及可否起分流作用等。署方會進行實地視察，確保有關計劃全面周詳，可照顧乘客不同需求。署方會與九巴保持緊密聯絡，盡快落實有關計劃。
95. 主席總結表示，如有任何最新消息，請九巴及運輸署盡快通知委員會。

(H) 要求屯門往機場之 A 系列巴士均停港珠澳大橋香港口岸人工島
(交委會文件 2021 年第 3 號)

96. 主席表示，龍運及運輸署就交委會文件 2021 年第 3 號於會前提交了書面回應，秘書處已於 2021 年 2 月 3 日及 5 日將有關書面回應分發予各委員。
97. 文件 2021 年第 3 號的第一提交人何杏梅議員簡介文件內容，表示文件所述的兩項要求旨在方便市民前往迪士尼樂園上班或遊玩。
98. 運輸署楊先生回應表示，按照年度巴士路線計劃，大嶼山巴士第 36 號線巴士由東涌開出後將繞經迪士尼公共運輸交匯處。乘客可乘搭北大嶼山路線（即 E 線）前往東涌，並轉乘該路線前往迪士尼公共運

輸交匯處，由於 E 線網絡的覆蓋範圍大，班次較密，更方便乘客前往不同地方。現時署方已安排第 B5 號線的特別班次繞經迪士尼樂園，亦會因應地區人士的意見進一步研究改善服務的方案。

99. 九巴及龍運鄧先生回應表示，已備悉委員意見，會與運輸署留意乘客需求，進一步研究改善服務的方案。

100. 委員就題述事宜提出不同意見，有關內容綜述如下：

- (i) 曾錦榮議員表示，反對屯門往機場之 A 系列巴士線一律停靠港珠澳大橋香港口岸人工島，因行車時間會延長，車費亦可能上調，影響只前往機場的乘客；
- (ii) 副主席表示，有居民反映屯門沒有巴士直達迪士尼樂園，他建議署方採納以下其中一個方案：
 - (a) 第 B5 號線繞經機場，全日所有班次都停靠迪士尼樂園站；
 - (b) 第 A34 號線繞經港珠澳大橋香港口岸人工島，全日所有班次都停靠迪士尼；或
 - (c) 第 R33 號線繞經屯門－赤鱸角隧道，於平日上下午提供服務；以及
- (iii) 何杏梅議員表示，屯門居民到東涌轉乘 E 系列巴士線的安排並不理想，因第 E33 號線於市中心開出，而第 E33P 號線亦非全日服務。因此，署方只要答應文件中兩項要求，便可解決屯門居民前往迪士尼樂園上班或遊玩的需求。

101. 運輸署楊先生回應表示，署方已向城巴轉達相關意見。另外，因應香港口岸旅檢大樓旅客清關服務的調整和入境限制等防疫措施，第 B5 號線的班次已暫時調整至每 60 分鐘一班，以配合乘客需求的變化。他續表示，巴士如須繞經迪士尼樂園，行車里數會增加約三公里，因此建議巴士有足夠的客量才繞經迪士尼樂園。如屯門往機場之 A 系列巴士線一律停靠港珠澳大橋香港口岸人工島，行車時間會相應延長，亦會影響只前往機場的乘客。因此，署方建議乘客在東涌轉乘 E 系列巴士線前往迪士尼樂園。他表示，第 R33 號線為假日旅遊路線，署方會留意相關乘客需求，與巴士公司進一步研究改善服務的方案。

102. 九巴及龍運鄧先生表示，已備悉委員意見，會與運輸署留意乘客需求，進一步研究改善服務的方案。他續表示，A 系列巴士線如停靠港珠澳大橋香港口岸人工島，行車時間的確會輕微增加。但如有需求，該公司亦會樂意配合。

103. 何國豪議員表示，現時屯門居民前往迪士尼樂園上班較以前困難，要先到東涌才可轉乘其他巴士，或會因乘客過多而無法登車。他建議第 B5 號線提供特別班次，於屯門－赤鱗角隧道轉車站開出，方便屯門乘客優先登車。

104. 運輸署楊先生回應表示，已備悉委員意見，會與巴士公司研究有關方案。

105. 主席總結表示，請運輸署及巴士公司考慮各委員的意見。

(I) 要求改善新圍輕鐵站月台（往元朗方向）出入口

(交委會文件 2020 年第 83 號)

106. 主席歡迎香港鐵路有限公司（下稱「港鐵」）公共事務關係經理－對外事務林圓女士及助理公共關係經理－對外事務陳耀忠先生出席會議。

107. 文件 2020 年第 83 號的第一提交人黃麗嫦議員簡介文件內容，並舉例說明月台非常擠逼。她建議港鐵參考輕鐵蔡意橋站出口的安排，於題述月台增設樓梯出口疏導乘客。

108. 港鐵林女士表示，該公司曾派員於繁忙時間進行實地視察，未有發現人流相阻的情況，但會繼續密切留意繁忙時段的客流情況，審視是否有需要改動題述月台入站及出站收費器的位置。如有需要，港鐵稍後會與當區議員於早上繁忙時間進行實地視察，以研究相關改善措施，疏導人流。

109. 主席詢問港鐵有否計劃於題述月台進行工程，以疏導人流。

110. 港鐵林女士表示，該公司一直有留意輕鐵網絡中月台乘客的流量及需要。她以輕鐵藍地站和屯門醫院站為例，指出若車站人流持續高企，港鐵會進行擴闊工程。此外，港鐵會研究改善措施，如更改入站及出站收費機的位置等。

111. 黃麗嫦議員表示，現時學校陸續復課，她擔心月台人流增加，使問題加劇。她同意與港鐵安排實地視察，並請港鐵考慮有關建議。

112. 主席請港鐵與當區議員安排實地視察，並考慮委員的建議。

(J) 要求 K58 全日行走及增加早上班次

(交委會文件 2020 年第 85 號)

113. 文件 2020 年第 85 號的第一提交人何杏梅議員簡介文件內容。

114. 港鐵林女士回應表示，該公司在規劃服務時，會整體審視港鐵巴士各路線在區內的服務及乘客需求，以有效地安排巴士資源，服務乘客。第 K58 號線乘客主要以兆康站、屯門站、良景及田景學校等為目的地，而大部分路線與輕鐵重疊，因此第 K58 號線全日服務的需求不大。根據在早上及下午繁忙時段的觀察，往青山灣方向的乘客大多於富泰及聚康山莊上車，並於港鐵兆康站下車；而往富泰方向的乘客大多於青善遊樂場及屯門官立中學上落車。富泰的乘客可選擇第 K51 及 K58 號線巴士，第 K51 號線更是全日行走，班次亦較密。另外，第 K58 號線的載客率不高，但港鐵會繼續留意客量變化，適時作出班次或服務調整以滿足乘客需求。

115. 委員就題述事宜提出不同意見，有關內容綜述如下：

(i) 黃丹晴議員表示，雖然第 K58 號線有部分路線與輕鐵重疊，但此路線的巴士由沒有輕鐵的地方行駛到有輕鐵的地方，對山景居民非常重要。另外，他指出第 K58 號線的班次並非港鐵所述的 10 至 15 分鐘一班，他曾等候約 45 分鐘才有巴士；而若第 K58 號線班次準時，相信會有更多市民乘搭；

(ii) 何國豪議員表示，第 K58 號線有不少乘客於中途站上落，故不認

為該路線載客率不高。另外，富泰有不少學生須乘搭第 K58 號線上學。若第 K58 號能加密班次及全日行走，可分流第 K51 號線及輕鐵的乘客；

- (iii) 黃麗嫦議員認為第 K58 號線的服務需求大，只因班次問題才導致客量低。因此，她希望第 K58 號線能全日行走；以及
- (iv) 黎駿穎議員表示，第 K58 號線途經屯門不同地方，可作為醫院路線，讓並非住在輕鐵站附近的市民較容易前往屯門醫院。因此，他希望第 K58 號線能全日行走。

116. 運輸署馮女士回應表示，會繼續留意第 K58 號線的服務水平，適時作出班次調整以滿足乘客需求。

117. 港鐵林女士回應表示，已備悉委員意見，港鐵會繼續留意客量變化，適時作出班次調整以滿足乘客需求。

118. 主席表示，港鐵以客量不足為由拒絕增加班次，但他認為班次太疏可能是導致客量不足的原因。他希望港鐵繼續留意第 K58 號線的服務水平，適時作出班次調整，以滿足乘客需求。

(K) 要求港鐵加密輕鐵班次並增購輕鐵新車卡

(交委會文件 2020 年第 86 號)

119. 文件 2020 年第 85 號的第一提交人何杏梅議員簡介文件內容。

120. 港鐵林女士回應表示，該公司一直根據乘客乘車模式、乘客量等因素制定各輕鐵路線的班次及安排單卡或雙卡車輛，務求服務能切合乘客在不同時段的實際需求。疫情期間，繁忙時段的服務一直維持於疫情前的水平。至於平日非繁忙時段的列車服務，港鐵一直密切監察各路線的需求及營運情況，並因應疫情發展及政府最新實施的防控措施作出相應的調節。現時平日早上繁忙時段，輕鐵服務已回復上學日子的班次行走，港鐵亦適量增加雙卡車的比例，並微調非繁忙時段的班次（例如放學時段），以切合復課學生及其他乘客的需要。現時早

上繁忙時段在 614P 及 614 線途經的車站，平均數分鐘已有一班車抵站。同時，港鐵一直密切留意早上繁忙時段的服務，有需要時會加派短途特別班次，以疏導高峰期的人流。此外，港鐵於 2016 年批出合約，購買 40 部新輕鐵車輛，其中 30 部用以更換由 1992 年服務至今的第二期輕鐵列車，其餘十輛則用作擴充車隊。首兩部新車已於 2020 年 11 月投入服務，用於 610 及 751 線；第三、四部五期輕鐵已於今年 3 月投入服務，用於 614P 及 615P 線。餘下的新車將陸續付運，完成各項測試及經政府部門驗收後，將於未來數年陸續投入服務。她另表示，歡迎各委員向她反映各輕鐵站的情況，港鐵亦會繼續密切觀察服務情況，有需要時會採取合適措施，以疏導繁忙時段的客流。

121. 主席詢問港鐵可否提供有關書面回應。

122. 港鐵林女士表示可於會後提交書面回應。

[會後補註：有關書信回應已於 2021 年 4 月 9 日發送給各委員。]

123. 陳樹英議員表示，港鐵購買 40 部新輕鐵車輛，當中有 30 部是更換第二期輕鐵列車，只有十部用作擴充車隊。她希望將 2016 年至 2023 年屯門人口增長與輕鐵車輛增長的數目作比較，並查詢輕鐵路軌是否已接近飽和。另外，她希望第 K52 號巴士線能延長至曾咀，詢問港鐵日後會否計劃購置巴士。她查詢有關兆康站輕鐵出軌事故的調查進展。

124. 主席表示，兆康站輕鐵出軌事故會於「其他事項」中處理。

125. 港鐵林女士表示，會在書面回應中一併回答有關輕鐵車輛增長數目的問題。另外，會與運輸署研究提供港鐵巴士服務至曾咀的可行性。

126. 何杏梅議員詢問港鐵會否增購新輕鐵車輛及巴士，以滿足新發展區人口增長所帶來的需求。

127. 港鐵林女士回應表示，早前購買的新輕鐵車輛尚有六部未投入服務，因此未有計劃再添置新車。港鐵會密切留意輕鐵網絡的情況，將

新輕鐵車輛配置到合適的路線，以切合乘客需求。另外，港鐵會繼續留意巴士服務的情況，適時作出調整，以滿足乘客需求。

(L) 強烈要求港鐵公司於 2021 年上半年重新加入 506 輕鐵線

(交委會文件 2020 年第 87 號)

128. 文件 2020 年第 87 號的第一提交人曾錦榮議員表示，輕鐵 506 線的服務範圍比第 506 號線巴士更切合市民需要。他理解現時路軌使用率接近飽和，故建議港鐵增設數班輕鐵 506 線列車服務，並維持數班第 506 號線巴士服務，以便居民出行。

[主席於此時離開會議室，會議暫由副主席主持。]

129. 港鐵陳先生回應表示，以往輕鐵 506 線由屯門碼頭站來往友愛站，而現時第 506 號線巴士服務已擴展至兆麟一帶，以便更多乘客前往市中心。現時第 506 號線巴士於早上繁忙時間約四分鐘一班車，比以往輕鐵 506 線更為頻密，更可讓港鐵彈性安排空載巴士前往中途站疏導人流，例如於早晚繁忙時間分別於富健花園站和西鐵屯門站安排特別班次接載乘客。他續表示，第 506 號巴士線現時為循環線，車程較長，因此港鐵計劃將該路線改為非循環線，令班次更穩定，亦可更靈活調動巴士。此外，雖然屯門至赤鱗角連接路已通車，龍門路交通流量亦有所增加，但整體上對第 506 號線巴士服務影響不大。港鐵會繼續密切留意有關道路的交通情況及乘客需求，並會適時作出調整，以應付乘客需求。

130. 曾錦榮議員表示，現時屯門至赤鱗角連接路的車流量及使用率未能作準，他擔心當車流量增加時，整體路線將受牽連，故希望港鐵可酌量提供輕鐵 506 線的服務，以滿足乘客需求。

131. 港鐵陳先生回應表示，與輕鐵相比，巴士在班次調動方面有更大彈性，港鐵亦計劃將該巴士線改為非循環線，令班次更為穩定。他另表示，增加輕鐵路綫會影響輕鐵與路面車輛交匯路口的車流，故港鐵暫時未有計劃以輕鐵取代第 506 號線巴士。

132. 副主席表示，如有最新資訊，請港鐵向交委會匯報，並考慮委員的建議。

(M) 要求於龍富路、皇珠路及龍門路增設隔音屏

(交委會文件 2020 年第 89 號)

133. 副主席表示，環保署於會前提交了書面回應，秘書處已於 2 月 5 日將有關書面回應分發予各委員。

134. 曾錦榮議員表示，環保署於 2020 年 12 月 4 日書面回應中指出，《香港規劃標準與準則》的相關規劃標準是在通風窗戶外進行噪音影響評估，因此居民打開窗戶時仍會受到噪音影響，署方不能期望居民每天都把窗戶關上。另外，相關規劃只適用於正常車輛，當重型車輛經過時，窗戶未能將噪音阻隔，大量噪音會影響居民生活，因此要求於龍富路、皇珠路及龍門路增設隔音屏。

135. 陳樹英議員表示，根據環保署於 2020 年 4 月 23 日就「要求關注屯門公路噪音問題」提交書面回應，署方會適時向區議會報告量度結果，惟至今仍未收到署方的報告，故要求署方提交有關報告。

136. 副主席表示，將於第八次會議續議是項議題。此外，交委會會去信環保署署長，促請署方及相關部門委派代表出席交委會會議討論此議題，並要求署方提交有關屯門公路噪音的報告。

秘書處

[會後補註：上述信件已於本年 3 月 24 日發出。]

(N) 要求增設兩條小巴路線

(交委會文件 2020 年第 90 號)

137. 副主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已於 2 月 5 日將有關書面回應分發予各委員。

138. 文件 2020 年第 90 號的第一提交人曾錦榮議員簡介文件，他建議署方增設兩條小巴路線。雖然署方回應指龍門居民可步行至龍門路的

港鐵巴士站或龍門居巴士總站，但對行動不便的居民來說，這段路程相當吃力。另外，路線二旨在方便市民前往曾咀拜祭。

139. 黃麗嫦議員認為香港的交通規劃較落後，並支持增設兩條小巴路線。

140. 運輸署楊先生回應表示，不建議由小巴營運路線一，因為由業旺路往返屯門公路轉車站的路線較長，故收費預期較高，而且難以提供較具吸引力的轉乘優惠，所以未必有很多居民會選擇此路線。至於由業旺路往返港鐵屯門站的路線，由於業旺路迴旋處附近沒有位置設站，因此需整合該處的泊車位置，才能提供有關服務。署方開辦新路線時須考慮多項因素，包括有關路線的客量是否足以支持其營運，有關路線會否與其他交通工具的路線重疊，以及如何分配資源等。然而，由於龍門居民可步行至輕鐵龍門站，因此選擇此路線的居民未必很多，可能不足以支持此路線的營運。路線二方面，他表示署方一直密切留意曾咀乘客量的變化，而楊青路有多條小徑可供行人步行至輕鐵站或巴士站，因此預期楊青路的乘客對此服務的需求不大。署方現正與公共運輸服務營辦商考慮提供由曾咀經龍門路及青雲路至屯門站的日常服務。

141. 曾錦榮議員表示，楊青路於上下課時段的乘客需求或會較大，建議署方考慮將楊青路加入上述由曾咀至屯門站的日常服務路線中。

142. 副主席表示，如有長遠需求，希望署方可考慮有關建議。

(O) 要求改善屯門公路往九龍方向近汀九橋的轉彎路段 保障行車安全

(交委會文件 2020 年第 91 號)

143. 副主席表示，運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已於 2 月 5 日將有關書面回應分發予各委員。

144. 文件 2020 年第 91 號的第一提交人黃麗嫦議員簡介文件。

[主席於此時返回會議室，繼續主持會議。]

145. 主席表示，根據網上資料，有專家建議於該路段加設「黃條」，使車輛經過時會產生輕微震動，以提醒駕駛者準備轉彎。他詢問署方會否考慮相關建議。

146. 運輸署李家鎮先生回應表示，路政署已於本年 1 月完成該段路面的重鋪工程，並調整有關位置的道路標記，以增加彎位行車線的弧度，使車輛能更暢順地進入有關彎位。署方現正計劃於快線增設「前面右彎」及「開始減速」的交通標誌，以進一步提升對駕駛者的警示。一般而言，署方會於兩種情況下加設「黃條」，第一是該路段有車速限制轉變，第二是前方有迴旋處。由於題述路段並無以上兩種情況，因此署方未有計劃加設「黃條」。署方會繼續留意有關地點的交通情況，有需要時會實施其他適當的交通措施。

147. 主席認為相機能有效提醒駕駛者減速。

148. 曾錦榮議員認為，署方可於交通標誌上註明距離，如 300 米、200 米及 100 米，以進一步加強對駕駛者的警示。

149. 運輸署李先生回應表示，署方會檢視委員的建議。

150. 主席表示，署方可加強宣傳教育的工作，以提醒駕駛者小心駕駛。另外，他請運輸署完成增設交通標誌後，以書面通知委員會。

(P) 要求進一步研究開闢兆康苑周邊公眾行人通道

(交委會文件 2020 年第 92 號)

151. 主席表示，房屋署及運輸署於會前提交了書面回應，秘書處已於 2 月 5 日將有關書面回應分發予各委員。

152. 文件 2020 年第 92 號的第一提交人陳樹英議員表示，她理解橫跨青麟路的天橋難以延長至兆康商場停車場，故建議於兆康商場側輕鐵

路軌處加建一層天橋，橫跨青麟路，接駁至輕鐵麒麟站旁。她續表示，現時有關地點的人流未能作準，待第 54 區新落成大廈入伙後，會有更多市民要經過私人屋苑範圍才能前往兆康輕鐵站和西鐵站。為解決此問題，她請運輸署將未來入伙的人數計算在內，並考慮有關建議。她建議交由屯門區內交通問題工作小組繼續跟進。

153. 主席表示，文件中建議一所述地點的地權涉及兆康苑業主立案法團，故他認為無法處理該建議。他請港鐵就建議二作出回應。

154. 港鐵林女士表示，如有任何政府部門向港鐵提交於鐵路範圍內進行改動工程的建議，港鐵會進行審視，並會與相關部門繼續跟進。

155. 運輸署尹美賢女士表示，署方會留意有關地點的人流，並會安排人流調查，以了解情況。如有需要，署方可安排與當區議員進行實地視察。

156. 主席請運輸署於會後與當區議員安排實地視察，並議決將題述議題交由屯門區內交通問題工作小組繼續跟進。

(Q) 動議：要求運輸署向屯門區議會交通及運輸委員會定期匯報屯門公路交通事故相關數據

(交委會文件 2020 年第 93 號)

157. 文件 2020 年第 93 號的第一提交人巫堃泰議員簡介文件內容。

158. 主席詢問若通過動議，運輸署日後能否提交相關數據。

159. 運輸署李先生回應表示，署方可匯報屯門公路事故的數字及處理事故的時間。

160. 巫堃泰議員表示，他是按照署方早前就屯門公路交通事故提出的應變機制去擬定動議的內容，他建議署方可先匯報屯門公路事故的數字及處理事故的時間，其後再提供資料，說明發出黃色及紅色警號和

第二及第三級別的次數和路段。

161. 運輸署李先生表示備悉上述要求，但指出匯報屯門公路事故的數字及處理事故的時間已可反映影響屯門公路事故的次數及時間。

162. 副主席詢問運輸署為何未能提供有關發出警號的次數及路段的資料。

163. 運輸署李先生解釋，發生嚴重事故時才會觸發警號，所以相關資料未能反映整條屯門公路發生事故的數字及時間。他認為署方提供屯門公路事故的數字及處理事故的時間，將有助委員更清楚了解情況。

164. 張錦雄議員認為署方應匯報事故影響屯門公路的時間。

165. 主席詢問運輸署可提供甚麼數據。

166. 運輸署李先生回應表示，可提供三項數據：屯門公路各路段於某段時間內發生事故的數字；每宗事故影響屯門公路的平均時間；以及最長的影響時間。

167. 巫堃泰議員表示，署方應按動議內容的框架作匯報，希望主席及副主席繼續跟進有關報告的內容。

168. 陳樹英議員認為，運輸署可先於報告中列出該三項數據供委員參考，然後再作修訂。

169. 主席請委員就動議作表決，有關內容為：「要求運輸署向屯門區議會交通及運輸委員會定期匯報屯門公路交通事故相關數據」，動議人為巫堃泰議員，和議人為梁灝文議員。

170. 經表決後，動議以 18 票支持、0 票反對及 0 票棄權而獲通過。

[贊成的議員：陳樹英議員、黃丹晴議員、江鳳儀議員、黃麗嫦議員、何杏梅議員、朱順雅議員、甄紹南議員、王德源議員、林明恩議員、林健翔議員、周啟廉議員、張錦雄議員、梁灝文議員、曾振興議員、曾錦榮議員、潘智鍵議員、黎駿穎議員及賴嘉汶議員。]

(R) 動議：要求將屯門區納入自動泊車系統先導計劃先導項目，增加私家車泊位供應

(交委會文件 2020 年第 94 號)

171. 文件 2020 年第 94 號的第一提交人巫堃泰議員簡介文件內容。

172. 運輸署馬翊球先生回應表示，署方現正就六種自動泊車系統推行先導計劃，期望在興建、營運和管理不同種類的自動泊車系統以及相關財務安排等方面吸收及積累經驗，務求日後在政府和私人公眾停車場推廣應用。署方會繼續諮詢有關部門及積極落實具體細節，並會因應荃灣海盛路短期租約用地上自動泊車系統的成效，考慮於其他地區內合適的短期租約用地設立自動停車場。

173. 主席查詢會否有時間表。

174. 運輸署馬先生回應表示，署方會先就六種自動泊車系統推行先導計劃，再檢視其成效。

175. 主席詢問，現時地政總署管理停車場的政策是否鼓勵承辦商引入拼圖型智慧泊車系統。

176. 屯門地政處（下稱「地政處」）黃逸強先生表示，會後將補充相關資料。

177. 張錦雄議員表示，現時車位不足，導致違泊問題嚴重。他詢問地政處於臨時停車場續租時，會否考慮承辦商有否引入拼圖型智慧泊車系統。

178. 副主席詢問地政處為何未有準備相關資料。

179. 地政處黃先生回應表示，他於會前未有收到相關文件，將於會後補充相關資料。

[會後補註：地政處表示，題述文件要求將屯門區納入自動泊車系統先導計劃先導項目，而有關事宜由運輸署負責。運輸署曾就有關自動泊車系統進行研究，並物色先導項目的選址，據悉直至現時為止有關選址並未有包含屯門區的地方。倘若運輸署將自動泊車系統推展至屯門區，地政處會在土地行政方面配合，包括按現行機制安排將所涉政府土地以短期租約形式招標出租，並根據運輸署的規定在租約加入與自動泊車系統相關的條款。]

180. 張錦雄議員對地政處準備不足表示不滿。

181. 主席請地政處盡快提交書面回應。

182. 主席請委員就動議作表決，有關內容為：「要求將屯門區納入自動泊車系統先導計劃先導項目，增加私家車泊位供應」，動議人為巫堃泰議員，和議人為梁灝文議員。

183. 經表決後，動議以 17 票支持、0 票反對及 0 票棄權而獲通過。

[贊成的議員：陳樹英議員、黃丹晴議員、江鳳儀議員、何杏梅議員、朱順雅議員、王德源議員、巫堃泰議員、林明恩議員、林健翔議員、張錦雄議員、梁灝文議員、曾振興議員、甄霈霖議員、曾錦榮議員、潘智鍵議員、黎駿穎議員及賴嘉汶議員。]

V. 報告事項

(A) 工作小組報告

截至 2020 年 11 月 30 日的工作小組進展報告
(交委會文件 2020 年第 95 號)

截至 2021 年 1 月 31 日的工作小組進展報告
(交委會文件 2021 年第 6 號)

屯門對外交通工作小組

184. 委員省覽文件。

185. 沒有委員提出意見，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

186. 委員省覽文件。

187. 沒有委員提出意見，主席宣布通過上述工作小組報告。

188. 主席表示，新財政年度即將開始，他請各委員考慮如何使用相關撥款，包括構思適合工作小組舉辦的活動。

(B) 運輸署報告

(交委會文件 2020 年第 96 號)

(交委會文件 2021 年第 7 號)

189. 委員省覽文件。

190. 陳樹英議員查詢屯門－赤鱸角隧道的交通數據、車速工作小組的進展，以及署方有沒有為該處的迴旋處進行交通風險評估。她希望運輸署報告中加入屯門至赤鱸角連接路的交通報告。

191. 運輸署梁靜文女士回應表示，由於現時屯門至赤鱸角連接路的車流尚未穩定，署方會進行交通調查及數據分析。署方已於迴旋處進行改善工程，包括增加 50 公里時速限制的「黃條」及交通標誌，以提醒駕駛者減速。署方會密切留意上述路段的交通狀況，有需要時會實施其他適當的交通措施。

192. 主席詢問署方會否就迴旋處改善工程作書面回應。

193. 運輸署梁女士表示可於會後補充。

[會後補註：運輸署表示，在屯門至赤鱸角連接路通車後，署方已聯同警方和路政署檢視及進一步優化迴旋處的設計。下列短期優化措施已於 2021 年 2 月初完成：(i) 在龍富路南行進入迴旋處前及龍門路北行迴旋處專用左轉車道，增設黃色橫條標記以提示駕駛者減速；(ii) 在龍富路南行在進入迴旋處前，把車速限制為每小時 50 公里的路段由原來約 100 米延長至約 200 米，使駕駛者能更早地完成減速；(iii) 在龍門路北行加設紅底白字的「慢駛」路面標記及額外的「迴旋處在前」警告標誌，以加強對駕駛者的提示；以及(iv) 在迴旋處內增加「道路急轉」交通標誌，以加強對駕駛者的提示。]

194. 警務處黃先生回應表示，屯門至赤鱸角連接路開通後，截至 2 月 28 日，共有 15 宗交通意外，當中兩宗有人受傷。

195. 主席表示，委員會歡迎警務處及運輸署就屯門至赤鱸角連接路提供更多交通數據。

196. 陳樹英議員詢問八條巴士路線何時改行屯門至赤鱸角連接路。

197. 運輸署楊先生回應表示，暫未有確實日期。

198. 主席請運輸署跟進相關事項。

VI. 其他事項及下次會議日期

199. 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。就此，他會安排有關特別會議於 4 月 8 日早上 9 時 30 分舉行，以討論「2021－2022 年度屯門區巴士路線計劃」。

200. 主席續表示，工商業及房屋委員會在早前的會議上曾討論重建富泰巴士總站的事宜，房屋署代表在會上表示希望先諮詢運輸署意見，他詢問運輸署這方面的安排。

201. 運輸署馬先生表示會與房屋署商討有關事宜。
202. 主席繼而詢問港鐵對兆康站輕鐵偏離路軌事故的報告有何補充。
203. 港鐵林女士回應表示，為進一步加強鐵路軌道監察及維修措施，提高列車服務的可靠性，港鐵會在輕鐵上安裝現時於東鐵線採用的實時軌道動態性能監察系統，以便鐵路維修團隊運用數據分析，監察主要軌道參數的變化趨勢，從而更有效及適時地安排維修跟進工作。
204. 張錦雄議員表示，2月4日鍾屋村站有輕鐵與貨車相撞，港鐵回覆指當時輕鐵按燈號行駛。他詢問港鐵對此事故有何補充。
205. 陳樹英議員詢問輕鐵安裝實時軌道動態性能監察系統的工程於何時完成。她表示港鐵須注意道岔尖軌側面的磨耗，做好維修工作，防止同類事故再次發生。
206. 港鐵林女士回應表示，根據行車記錄，鍾屋村站的輕鐵當時正按燈號行駛。她表示會進一步研究有關實時軌道動態性能監察系統的安裝時間表。另外，她表示港鐵定期維修路軌及架空電纜，並確認狀況正常及安全，方會安排有關設備繼續運作。
207. 張錦雄議員表示，輕鐵車長除留意交通燈號外，亦須留意路面情況。
208. 港鐵林女士表示會後將與張議員再作跟進。
209. 陳樹英議員詢問「第二階段計劃」行人通道加建上蓋的進展。
210. 主席表示會與運輸署及路政署再作跟進。
211. 委員沒有提出其他事項，主席宣布會議於下午 2 時 46 分結束。

下次常規會議定於 2021 年 4 月 12 日（星期一）上午 9 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2021 年 6 月

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/21