

屯門區議會備忘錄

2012-2013 年交通及運輸委員會 第七次報告

會議

交通及運輸委員會(下稱委員會)於 2013 年 1 月 11 日舉行第七次會議。

要求加強瓏門一帶交通配套

2. 運輸署及警務處代表簡介瓏門物業、商場及停車場啓用時的交通安排。委員就屯門西鐵站公共運輸交匯處及河傍街的道路交通配套和交通工具的安排提出多項意見。經討論後，主席總結表示，請運輸署於本年 2 月 6 日的屯門區內交通問題工作小組的會議上提供圖則及介紹有關情況，並邀請委員會委員出席會議。此外，請警方跟進委員提及杯渡路的情況。

要求增加單車泊位

3. 運輸署代表表示，會就文件上建議的 3 個位置與文件提交人進行實地視察，研究增加單車泊位的可行性及數量。有委員表示龍門居後的新路(L18A 路)龍逸邨附近有足夠空間增設電單車及單車泊位，希望運輸署可一併跟進。主席總結表示，請運輸署與文件提交人進行實地視察，並一併跟進另一位委員的建議。

要求改善仁政街一帶的交通問題

4. 文件提交人表示，仁政街一帶的交通問題愈來愈嚴重，希望運輸署盡快處理有關問題，包括：超級市場、個人護理產品連鎖店及仁愛堂停車場出口泊滿車輛，令大型車輛難以轉彎；個人護理產品連鎖店對出有兩架大型菜檔貨車長期霸佔咪錶泊位，滿地貨物導致路面擠塞；多班中旅跨境旅遊巴士(下稱「中旅巴士」)阻礙車輛駛進停車場，行人在中旅巴士的前後橫過，相當危險，以及的士被迫在垃圾房「掉頭」或在報紙檔前轉彎，容易發生交通意外。他建議把中旅巴士站遷往屯門西鐵站公共運輸交匯處。另有委員建議檢討多年來由仁政街向內街行駛時不准右轉往德政圍的安排。

5. 運輸署代表回應表示，正積極與中旅巴士營辦商研究搬遷的位置，如附近的位置或屯門西鐵站公共運輸交匯處。經討論後，主席總結表示，請秘書處安排實地視察，以及請運輸署和警方研究取消上述不准右轉的安排和解決菜檔貨車的問題，並由屯門區內交通問題工作小組繼續跟進。有關的實地視察已於本年 2 月 1 日進行。

要求完善屯門深宵公共交通服務

6. 運輸署代表表示，在新一年度的巴士路線計劃將會建議在巴士轉乘站第二階段安排通宵巴士 N962 及 N960 線在轉乘站設分站，方便往來港島、九龍及屯門各分區的乘客轉乘。文件提交人表示，有關路線迂迴，而且乘客可轉乘的路線有限。他認為回程的深宵交通服務不足及十分不便，建議採取靈活的措施，研究在凌晨十二點後開放禁令，容許現時只可行經青山公路幹線的紅色小巴行經屯門市中心及屯門西北範圍。經討論後，主席總結表示，請運輸署在轉乘站第二階段一併研究改善深宵的交通服務。

強烈反對城巴 B3A 延長班次時間

要求加密班次至 15 分鐘一班

7. 運輸署代表表示，在早前搬遷 B3A 線的總站至山景邨景樂樓對出，比原本鳴琴路的位置理想，路線更順暢。但由於早上繁忙時間山景邨開口的交通較擠塞，增加行車時間，故建議平日首 3 至 4 班車的班次由 30 分鐘更改為 35 分鐘一班，其餘時間則維持 30 分鐘一班，以避開路面繁忙的情況，亦不影響其後班次的穩定性。此外，署方收到意見，表示希望首班車可配合深圳灣口岸的開放時間而提早由山景開出的首班車，故此城巴同時建議提早由山景開出的首班車至早上 6 時。除此之外，城巴亦會在假日繁忙時間增加服務至每 20 分鐘一班。是次建議的改動輕微，希望諮詢可幫助理解有關情況。

8. 文件提交人表示，早上乘客的需求大，不介意增加分站或提早開出，但反對延長候車時間。既然星期日的情況可改善，也要求星期一至五早上每 15-20 分鐘一班，解決脫班的問題。此外，城巴曾表示搬遷總站後班次會更加穩定，委員亦表示如果情況沒改善便須增加車輛，故要求城巴考慮增加車輛及班次。

9. 經討論後，主席請運輸署及城巴研究增加車輛行走，方便調配班次，並待有進展時向委員會報告。秘書處已於本年 1 月 18 日以電郵向委員發出運輸署有關城巴第 B3A 號線班次調整事宜的信件。

要求延長泥圍輕鐵站月台上蓋覆蓋面

10. 文件提交人表示，泥圍站的上蓋未能遮蓋輕鐵的車廂及月台兩邊的長椅，當下雨時，下車的乘客十分狼狽，故要求港鐵加長兩邊上蓋。此外，指出鄉郊區的人口倍增，居民主要使用泥圍站，但步行路程遙遠，建議開辦循環線接載居民至西鐵站。另有委員表示，港鐵應檢查全部月台的設施，全面檢討出入站收費器的數量及月台與列車間之空隙等。

11. 港鐵代表回應表示，港鐵已安排工作人員於早上繁忙時間在泥圍站進行實地視察，數據顯示乘客在月台逗留的時間很短，很快便可登車，故現有的上蓋已能配合乘客的需要。港鐵已重新檢視泥圍站的設施，會視乎月台底部設施的

情況，先研究搬遷位於月台中央，有上蓋遮蓋的垃圾箱，以便將座椅搬移至有上蓋遮蓋的位置。此外，港鐵以提供鐵路服務為主，輕鐵亦有多餘空間接載乘客，至於是否開辦其他交通工具至泥圍站附近鄉郊地方並非鐵路範圍，應由相關政府部門統籌。就提升整體設施的建議，她表示港鐵一直逐步更新出入站收費器，並有計劃在一至兩年內增加出入站收費器。

12. 經討論後，主席請秘書處致函港鐵董事局，要求加長泥圍站的上蓋。此外，請運輸署研究開辦有關循環線的可行性。有關信件已於本年 2 月 7 日發出。

要求港鐵安排輕鐵、接駁巴士與西鐵尾班車相銜接

13. 文件提交人表示，港鐵延長西鐵服務時間後，委員已提出有關輕鐵、接駁巴士與西鐵最後班次的銜接問題，港鐵曾回覆會研究。他認為港鐵延長服務時間時應考慮銜接問題及提供相應服務，並有責任交代及積極改善。此外，運輸署有責任促使港鐵改善有關情況。

14. 港鐵代表回應表示，希望委員理解港鐵以提供鐵路服務為主，巴士為輔助性質，資源有限，巴士及輕鐵每晚服務時間完結後需要有足夠時間進行保養維修，以便翌日早上 5 時多投入服務。港鐵須考慮資源安排及預留足夠時間進行夜間維修，故未有計劃延長輕鐵及接駁巴士綫接駁西鐵綫最後班次。運輸署代表回應表示，署方已把有關元朗及屯門區議會的意見透過署方的巴士及鐵路科向港鐵反映，巴士及鐵路科和港鐵會就策劃、時間表和服務水平等進行會議，署方亦會向他們反映是次會議的內容。

15. 經討論後，主席請秘書處致函港鐵董事局，表達對港鐵多年來也未能處理有關事宜的不滿，並要求港鐵盡快安排，另致函運輸署署長，要求署方加強監管港鐵，並盡快處理有關事宜。有關的信件已於本年 2 月 7 日發出。

跟進屯門公路巴士轉乘站的安排

16. 委員就轉乘路線及優惠、循環巴士線的安排，以及轉乘站內的設施提出多項意見。經討論後，主席總結表示，屯門對外交通工作小組會繼續跟進轉乘站的安排。

2012-2013 年度屯門區巴士路線發展計劃

(過海隧道巴士服務重整建議 - 第 962、962B、962S 及 962X 號路線)

17. 運輸署代表表示：

- (a) 署方在 2012 年 12 月 18 日的工作小組會議前提交文件，文件建議採用方案 1，並待轉乘站第二階段啓用後才實施。經詳細討論後，成員在會上表示須邀請 962 系列沿線相關委員再進行詳細討論；
- (b) 最後集中討論方案 1 及 3，有委員傾向選擇方案 3，即行經青山公路往銅鑼灣的 962B 線分拆成兩條路線，一條經深井而另一條則不經，

非繁忙時間每 20-30 分鐘一班，但要求同時增加班次至每 20 多分鐘一班才可接受有關方案。城巴解釋，由於乘客量並不足以支持增加資源，當分拆兩條路線後，在現有資源運用上難以增加班次至每 20 多分鐘一班，只可在少部分時間可做到每 20 分鐘一班，大部分時間只可每 30 分鐘一班；

- (c) 會上結論是唯一可行的是方案 1，但有委員不希望推行方案 1，雖然早上繁忙時間的特別班次不變，但在非繁忙時間青山公路只剩一條 962B 線，雖然增加班次至每 10-15 分鐘一班，但由於會行經深井，有委員認為行經深井會延長行車時間，即使增加了班次也未能補償時間上的缺失；
- (d) 城巴為此提供了一星期的行車數據予委員，顯示由早至晚行經與不行經深井的行車時間之差別。數據顯示整個過程實際只會增加 1-2 分鐘。相對其他方案，方案 1 會比較容易處理，並建議待所有過海巴士在轉乘站設分站後才實施，屆時對青山公路居民更有好處，選擇比現時多，班次也較頻密。

18. 委員提出多項意見，而主席則表示，交由城巴決定推行方案 1 或 3 並非問題，如果不符合委員要求，可以再進行檢討及要求更改，居民也有權反對運輸署的決定。他認為若候車時間需 30 分鐘，乘客量會因而減少，乘客會改為乘搭 960 或 961 線。經討論後，運輸署代表表示，會待轉乘站第二階段才實施 962 線的重組方案。

屯門區議會秘書處

日期: 2013 年 2 月 22 日

檔號: HAD TM DC/13/30/TTC/4