

屯門區議會備忘錄

2012-2013 年交通及運輸委員會 第十次報告

會議

交通及運輸委員會(下稱委員會)於本年 7 月 12 日舉行第十次會議。

屯門公路巴士轉乘站改善工程

2. 運輸署代表表示，根據路政署的回覆，路政署已因應屯門公路巴士轉乘站的實際運作情況，在候車處上蓋的適當位置鋪設隔熱膜。往九龍方向的工程已大致完成，往屯門方向的工程則仍在進行中，並會於開放使用前完成。主席請路政署及巴士公司考慮委員的意見。

要求在轉車站設往大埔、將軍澳線以及機場快線

3. 文件提交人表示，由屯門前往大埔、將軍澳、機場及西貢等地方的方法較轉折，也有不少居民投訴往來屯門至上水的小巴服務，故促請運輸署及巴士公司考慮開辦直接前往上述地點的巴士線。運輸署代表回應表示，希望在屯門公路巴士轉乘站全面啓用後收集數據，在屯門對外交通工作小組會議上與委員一起檢討，才落實其他方案，以及檢討資源調配及進行路線重組，若有資源，可考慮調配至屯門往來上述區域或其他區域的服務。經討論後，主席請屯門對外交通工作小組繼續跟進。

要求將 E33 及 E33P 巴士線重新投標

4. 文件提交人表示，預計前往東涌一帶上班的居民會因附近工程展開而進一步增加，龍運多年來未能滿足增加 E33 及 E33P 線班次的要求，委員退而希望屬同一集團的九巴和龍運可在屯門公路巴士轉乘站提供跨公司轉乘優惠，但也被拒絕，故認為龍運缺乏能力和誠意經營兩條路線，連加派車輛也似有困難，故強烈要求運輸署收回兩條路線的經營權，並重新公開招標。

5. 運輸署代表的回應綜述如下：

- (a) 如因龍運表現不理想而重新招標，或在轉乘站開辦新線，須經詳細的招標程序；
- (b) 整體上龍運已積極作出跟進，緊貼乘客量的變化而增加班次和優化路線。龍運由開辦至今，已不斷調整巴士數量及班次，差不多每年加強服務一至兩次。署方和龍運亦不斷留意乘客量及模式的變化，龍運在假期前後，會在早上增加特別班次，亦在上星期起增加一班 N30 線

特別班次；以及

- (c) 龍運對於在轉乘站提供轉乘優惠的建議持開放態度，署方會和龍運一起積極考慮實施有關優惠的安排。

6. 經討論後，主席請運輸署向署方高層反映委員的意見。此外，請屯門對外交通工作小組跟進。

要求為「人人暢道通行」政策落實時間表

7. 有委員代表屯門碼頭區的居民反映意見，表示 NF98(橫跨湖景路近兆禧苑商場)的最高每小時人流達到 1,405 人次，認為應根據最高每小時人流作為考慮準則，加上附近屋邨的人口老化，對升降機的需求大，故希望路政署及土木工程拓展署可把 NF98 一併納入優先項目之中。主席請部門加以考慮委員的意見。

要求善用屯門客運碼頭

屯門碼頭 何去何從？要求政府善用屯門碼頭

8. 委員就恢復屯門至澳門的跨境渡輪服務、營運屯門客運碼頭的政策、屯門客運碼頭的功能和未來用途，以及開放海天客運碼頭予非航班乘客使用等議題提出多項意見。經討論後，主席請運輸及房屋局(下稱「運房局」)和海事處的代表反映委員會的意見，以供局及處方考慮，並請屯門對外交通工作小組跟進。此外，委員會將致函政務司司長，促請政府盡快恢復屯門至澳門航線，並檢討現行政策和屯門客運碼頭的功能，以公共碼頭的方式營運屯門客運碼頭，下調租金。有關信件已於本年 8 月 1 日發出。

屯門公路 地獄公路？!強烈要求改善屯門公路交通擠塞和意外頻生問題

9. 文件提交人的意見綜述如下：

- (a) 雖然有意見指屯門公路重建及改善工程導致交通意外率上升，但他認為屯門公路本身的設計有潛在危險，政府應從路面設計及駕駛者態度方面檢討。工程完成後，擴闊後的行車線闊度雖然合乎標準，但非最安全的情況，壞車及交通意外仍會導致嚴重交通擠塞；
- (b) 認為將來屯門西繞道只有兩個出入口，預計會令交通擠塞更嚴重，車輛排出的廢氣亦會影響居民的健康；
- (c) 認為若擴建堆填區，將會額外有數百架次的垃圾車駛經屯門公路及皇珠路，令交通更加擠塞；
- (d) 希望短期而言警方可加強巡邏，長遠則希望政府重新考慮興建十號幹線，或盡快回購大欖隧道。他會繼續爭取恢復興建十號幹線及增加屯門西繞道第三個出入口，也希望各委員支持。

10. 經討論後，主席請運輸署、路政署及警務處研究委員的意見。

強烈要求增加 B3A 巴士服務

11. 城巴及運輸署代表介紹 B3 系列的發展方向，如增加星期六個別時段 B3 及 B3A 線的班次，並提議在非繁忙時間早上 9 時 50 分至晚上 7 時 50 分開辦 B3M 線。委員就 B3 系列的服務提出多項意見。經討論後，主席表示委員歡迎城巴增加服務，並希望運輸署提供詳細資料。

要求改善道路盲點

12. 運輸署代表表示，曾與文件提交人進行實地視察，其後署方建議稍為收窄行車道，把斑馬線的踏腳位置移出，亦已就有關設計在區內進行諮詢，並獲得支持，將會盡快落實改善工程。此外，署方亦已把過路前的普通行人欄杆改為適用於路口及過路處前的行人欄杆，該等欄杆採用橫置鐵枝，有助改善視線。港鐵代表回應表示，根據相關政府部門的安全規定，輕鐵站月台圍欄必須以垂直和空隙較小的鐵杆建造，以免乘客不慎從月台跌至行人路上或行人由路面攀爬至月台。港鐵亦理解委員對麒麟站附近斑馬線的行人過路安全的關注，故曾研究有關輕鐵月台的圍欄設計，但基於安全考慮及法定要求，未有計劃更改現有月台圍欄的設計。經討論後，主席請運輸署及港鐵考慮委員的意見，並請屯門區內交通問題工作小組繼續跟進。

要求伸延輕鐵支線至屯門 54 區

13. 文件提交人表示，屯門第 54 區的規劃沒有安排鐵路疏導人流，她擔心居民前往兆康站會令該站超出負荷，而且房屋建成後再沒有空間興建鐵路，故要求伸延輕鐵支綫至第 54 區。港鐵代表回應表示，新鐵路及輕鐵的項目發展由政府推動，如果政府決定籌劃及興建新鐵路支綫或加設新車站，港鐵會盡量配合。經討論後，主席請運輸署及港鐵考慮委員的意見，並請屯門區內交通問題工作小組跟進。此外，委員會將會就是項議題及其他與輕鐵有關的議題致函運房局。

要求增加八達通服務站(退款機)數量

14. 文件提交人表示，屯門區內只有領匯管理有限公司的良景商場設有八達通服務站，並設在不當眼的位置，指示亦不清晰，希望可在不同地方，如輕鐵月台、不同公司的商場及便利店設置，方便市民查閱。主席請八達通卡有限公司、領匯管理有限公司、港鐵及各間巴士公司考慮委員的意見。

要求港鐵盡快增購輕鐵新車廂

15. 文件提交人表示，港鐵在年前購置 22 部新輕鐵車廂，但其中 3 部已撞毀及報銷，加上自早前洪水橋輕鐵事故後，列車基於安全理由而減慢行車速度，嚴重影響輕鐵的服務及班次。屯門區不斷發展，不少居民及旅客會乘坐輕鐵，故急須增購新車廂。有委員要求港鐵交代已撞毀及報銷的車廂的保險賠償安排及補回車廂的安排。港鐵代表回應表示，港鐵正為在事故中損毀的輕鐵列車進行涉及保險賠償的程序。在有需要時，港鐵可把預留作第一及第二期車廂現代化工程替換之用的車廂調配至現有網絡，故有足夠車廂供運用及調配。港鐵一

直監察輕鐵服務的情況，靈活調配班次，並已推行不同措施，以接載更多乘客。

要求港鐵於繁忙時段加設巴士輔助輕鐵 614 線

16. 文件提交人表示，港鐵應加強 614 綫的服務，因為該綫是唯一往來屯門及元朗(經景峰)的路綫，而且該綫的另一功能是為屯門市中心至屯門碼頭一段接駁西鐵綫。此外，他指出最嚴重時，每 10 至 14 分鐘才有一班 614 綫列車。就此，希望港鐵可先加強 614 綫在繁忙時間的服務，如調配更多車廂行走或加設接駁巴士輔助該綫，並提供研究有關建議的時間表。經討論後，主席表示，將會邀請運房局及港鐵代表出席特別會議，討論與輕鐵有關的議題。

要求延長輕鐵站月台上蓋

17. 文件提交人表示，由於部分輕鐵站月台上蓋較短，未能遮蓋月台兩邊的八達通出入站收費器，當下雨時，乘客須在狹窄的月台上狼狽拍卡及避雨，而且雨水遮擋出入站收費器的螢幕，更影響感應，故希望港鐵可提供計劃延長月台上蓋的地點及時間表。主席請屯門區內交通問題工作小組一併跟進。

召開特別會議

18. 委員會決定就上述提及的「要求伸延輕鐵支線至屯門 54 區」、「要求港鐵盡快增購輕鐵新車廂」及「要求港鐵於繁忙時段加設巴士輔助輕鐵 614 線」邀請運房局及港鐵代表出席特別會議，詳細討論屯門區的鐵路政策、輕鐵發展及服務，並於特別會議上一併討論「要求恢復 506 綫以輕鐵行走」。有關特別會議定於本年 8 月 27 日舉行。

屯門區議會秘書處

日期: 2013 年 8 月 20 日

檔號: HAD TM DC/13/30/TTC/4