

屯門區議會
2024-2027 年交通運輸委員會
第二次會議記錄

日期：2024 年 4 月 11 日（星期四）

時間：下午 2 時 30 分

地點：屯門區議會會議室

出席者

蘇嘉雯女士（主席）	屯門區議員
葉文斌先生，MH（副主席）	屯門區議員
劉業強議員，SBS, MH, JP	屯門區議員
徐帆先生，MH	屯門區議員
程志紅女士，MH, JP	屯門區議員
陳文偉先生，MH	屯門區議員
曾憲康先生，MH	屯門區議員
甘文鋒先生	屯門區議員
巫成鋒先生	屯門區議員
賴嘉汶女士	屯門區議員
李超雄先生	屯門區議員
林的徽先生	屯門區議員
陳貴和博士	屯門區議員
陳暹恆先生	屯門區議員
崔景恒先生	屯門區議員
馮沛賢先生	屯門區議員
馮鈺鋒先生，MH	屯門區議員
曾慶忠先生	屯門區議員
葉俊遠先生	屯門區議員
鄭彥鈞先生	屯門區議員
謝永恒先生	屯門區議員
謝玉玲女士	屯門區議員
鄺珉楠先生	屯門區議員
鍾健峰先生	屯門區議員
蔡錚怡女士（秘書）	民政事務總署屯門民政事務處二級行政主任 （區議會）二

應邀嘉賓

周禮希先生	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（公共事務）
-------	-----------------------------------

布文彥先生	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（車務）
鄧政傑先生	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）
吳健文先生	城巴有限公司經理（策劃）
陳浩峯先生	城巴有限公司營運經理（九龍及新界）
鍾佩怡女士	城巴有限公司企業傳訊經理
謝裕康先生	城巴有限公司策劃主任
譚啟智先生	香港鐵路有限公司高級經理-輕鐵／巴士客務及行車
盧俊豪先生	香港鐵路有限公司經理-巴士員工及行車
林莞爾女士	香港鐵路有限公司經理-對外事務

列席者

陳奕龍先生	民政事務總署屯門民政事務助理專員（二）
冼煒庭先生	運輸署高級運輸主任／屯門 1
曾玉琮女士	運輸署高級運輸主任／屯門 2
韋永雋先生	運輸署高級運輸主任／巴士發展（新界西北）
韓浩廷先生	運輸署工程師／特別職務 2
龐頌賢先生	運輸署工程師／屯門西
陳理燊先生	運輸署工程師／屯門北
黃狄偉先生	運輸署工程項目統籌／屯門中
鄧慧婷女士	路政署區域工程師／一般職務 3
金學俊先生	香港警務處屯門警區行動主任
梁基政先生	香港警務處屯門警區交通組主管
岑啟承先生	土木工程拓展署工程師／15（西）

I. 歡迎詞

主席歡迎與會者出席 2024-2027 年交通運輸委員會(下稱「交委會」)第二次會議。

2. 主席提醒委員，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。她會根據《屯門區議會會議常規》第 22(4)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

3. 秘書報告沒有收到委員的缺席申請。

III. 通過上次會議記錄

4. 主席表示，有關 2024 年 2 月 1 日舉行的第一次會議的會議記錄，秘書處收到香港鐵路有限公司(下稱「港鐵」)就第 22 段提出的修訂(見附件一)。

5. 委員沒有其他意見，交委會遂通過經修訂的會議記錄。

IV. 討論事項

(A) 有關大欖隧道專營權移交政府後豁免隧道收費以改善屯門公路交通壓力的建議

(交委會文件 2024 年第 1 號)

(運輸署的書面回應)

6. 文件第一提交人表示，屯門公路於繁忙時間使用率遠高於大欖隧道，車流過多令交通意外頻生。他希望當局盡快研究下調大欖隧道的收費或於不同時段收取不同費用，並讓區議會備悉有關的改善方案。

7. 運輸署韓浩廷先生回應表示，署方備悉委員的意見，現正進行研究，並計劃於本年年中就大欖隧道的接收安排及收費建議正式提交方案諮詢立法會。

8. 委員就運輸署代表的回應提出不同意見及查詢，有關內容綜述如下：

(i) 希望署方除了到立法會討論方案外，亦會到區議會討論有關方案。

(ii) 指出現時屯門公路已飽和，若大欖隧道經營權收回後，收費水平仍然維持高企，只會迫使元朗和天水圍的居民使用屯門公路，無助解

決屯門公路交通擠塞的問題。就此，建議署方調整大欖隧道的收費至合理水平，即減至現時一半或少於一半的價格，甚至免費，以疏導屯門公路擠塞情況。

- (iii) 建議署方試行下調收費至二十或三十元，並請署方盡快回覆交委會大約收費水平。
- (iv) 建議署方參考沙田區幾條收費水平較相宜的隧道釐訂大欖隧道的收費，從而紓緩屯門公路的交通壓力。
- (v) 指出現時的士業界傾向選擇路程較遠而免費的屯門公路，以賺取更高車資。就此，建議署方在進行大欖隧道收費政策研究時，考慮到商用車輛的處境。
- (vi) 建議署方在釐訂大欖隧道收費時參考三隧分流，不同車輛有不同定價，以分流車輛及避免物流業界的時間成本上升。

9. 運輸署韓先生回應表示，備悉委員的意見，有關團隊將會進一步研究是否會到屯門區議會和元朗區議會進行諮詢。

10. 有委員表示，希望身兼屯門區議會主席的屯門民政事務專員（下稱「民政專員」）把題述議題帶到地區治理專組跟進，以推動運輸署就大欖隧道專營權收回後的收費問題到區議會進行諮詢。

11. 屯門民政事務助理專員（二）陳奕龍先生回應表示，備悉委員的意見，並會與民政專員溝通如何跟進。

12. 有委員表示，新界鄉議局多年來都在爭取全港的收費隧道改為免費，以提供更多路線選擇，從而便利市民出行；他會代表屯門區議會爭取將大欖隧道改為免費。

13. 主席總結表示，大欖隧道收費問題對屯門居民有切身影響，她請運輸署務必再到屯門區議會進行諮詢。就此，交委會議決去信運輸及物流局、運輸署及立法會，讓政府部門及立法會議員備悉屯門區議會的意見。

[會後補註：秘書處已於本年 6 月 11 日發信予運輸及物流局、運輸署及立法會。]

(B) 巴士路線服務

(i) 2024-2025 年度屯門區巴士路線計劃

(交委會文件 2024 年第 5 號)

(ii) 提升港鐵巴士第 K53 號線服務

(交委會文件 2024 年第 6 號)

(iii) 有關 K52 號巴士路線改動後相關建議

(交委會文件 2024 年第 7 號)

(港鐵的書面回應)

(運輸署的書面回應)

14. 主席歡迎運輸署、九龍巴士（一九三三）有限公司及龍運巴士有限公司（下稱「九巴」）、城巴有限公司（下稱「城巴」）及港鐵代表出席會議，並表示由於第 5 號、第 6 號及第 7 號文件的內容相關，她會把它們順序討論。

15. 運輸署韋永雋先生簡介第 5 號文件的內容，並表示早前經由秘書處協助傳閱 2024-2025 年度屯門區巴士路線計劃文件，以便盡早收集意見。他續表示，署方一如既往配合屯門區內發展、人口變遷、區內現有及已計劃的公共交通服務等，持續優化現有的巴士服務網絡，配合市民的出行需求。在檢視區內的乘客需求及參考地區人士的意見後，署方與巴士公司已擬定本年度的巴士路線計劃。文件的第一部分闡述署方於策劃及制定路線計劃時所參考的指引，第二部分則列出署方於本年度提出的 12 個建議方案，以提升巴士的服務水平及配合乘客需求。

16. 主席請委員順序討論上述 12 項建議方案。

巴士路線計劃項目一：建議第 50 及 N50 號線往九龍站方向的行車路線改經美孚，並增設分站

17. 有委員表示，增設美孚站無法完全填滿第 50 號線的載客量，建議署方考慮不停紅橋站，改經青山公路，為富泰邨和景峰花園的居民提供往返旺角和尖沙咀的直達路線。

18. 運輸署韋先生表示備悉委員意見，並會與巴士公司研究有關路線的可行性。

19. 城巴吳健文先生表示備悉委員意見，並會研究建議的可行性，包括改道對第 54 區乘客的影響及青山公路一帶的交通狀況。

巴士路線計劃項目二：為配合屯門第 54 區的新增人口，建議增撥資源延長第 50 號線的服務時間

20. 主席和委員表示支持題述建議。

21. 運輸署韋先生表示，署方會繼續密切留意第 54 區的人伙情況，適時進行服務調整。

巴士路線計劃項目三：建議修改第 52X 號線特別班次的行車路線，改經長沙灣道、彌敦道、旺角道、西洋菜南街前往亞皆老街

22. 有委員建議署方在改動第 52X 號線特別班次的路線時，同時修改巴士編號，以免對大欖和深井一帶的居民造成混亂。

23. 運輸署韋先生表示備悉委員意見，並會與巴士公司研究修改巴士編號，以免市民有所誤會。

24. 九巴鄧政傑先生回應表示，九巴會與運輸署進行研究，並與委員保持溝通。

25. 主席表示，現時九巴應用程式並沒有標記特別班次，詢問署方和九巴會否於應用程式內或車頭位置增加標誌以提醒市民。

26. 運輸署韋先生表示，署方會再與九巴研究修改走線後如何增加標記。

巴士路線計劃項目四：為配合屯門第 54 區的新增人口，建議修改第 B3A 號線來回方向的行車路線行經欣寶路，及第 56 號線及第 56A 號線來回方向的行車路線行經震寰路。同時，第 56 號線及第 56A 號線增撥資源延長服務時間及加密班次，增設星期六、日及公眾假期的服務

27. 有委員表示，第 B3A 號線的班次疏落，無法滿足市民往返口岸的需求。就此，他們反對第 B3A 號線的路線改動，並要求署方恢復 B3 系列巴士線於疫情前的服務水平，包括恢復第 B3A 號線 15 至 20 分鐘一班車及重開第 B3M 號線。此外，有委員詢問署方是否可增設小巴來往深圳灣口岸。

28. 運輸署韋先生表示，署方明白委員對第 B3A 號線的班次非常關注，亦觀察到市民於周末和公眾假期對過境服務的需求日益增加。於上年復常後，來往過境關口的巴士路線已逐漸按需求增加常規及額外班次，以滿足乘客的出行需要，而第 B3A 號線亦有因應需求加密班次至 15 分鐘一班車。此外，運輸署正與城巴積極討論提升第 B3A 號線在周末和公眾

假期的服務水平。是次有關第 B3A 號線改經屯門第 54 區的方案能為居民提供直接來往深圳灣口岸的服務。若有關建議獲通過及落實，署方會繼續密切留意第 B3A 號線的運作情況，於有需要時調整服務水平。

29. 城巴鍾佩怡女士表示，自放寬出入境限制後，城巴已逐步按第 B3A 號線的客量加強服務。城巴會與運輸署積極跟進，盡快加強第 B3A 號線於周末和公眾假期的班次水平，亦會因應平日的客量情況，適時調配資源加強服務。此外，她表示是次第 B3A 號線的路線改動及第 56 號系列巴士服務提升，都是希望善用資源提升第 54 區居民的交通服務。

30. 城巴吳健文先生表示，第 56 和 56A 號線改經震寰路，並增撥資源加密班次和增設星期六、日及公眾假期的服務，可方便更多居民直接來往北區，而修改第 B3A 號線行經欣寶路，能為第 54 區的居民提供往來深圳灣口岸的巴士服務。他續表示，改道方案對乘客的影響輕微，受影響乘客亦可享用新增的巴士轉乘優惠繼續使用巴士服務前往目的地。

31. 運輸署曾玉琮女士表示，第 56 和 56A 號線的繁忙時段主要為平日上班及上學的時間，以便市民往返屯門及上水，而第 B3A 號線的繁忙時段則為星期六、日及公眾假期，故運輸署在分析兩條路線的營運情況時會選用不同時段的數據。她續表示，署方已安排實地調查，檢視乘客於星期六、日及復活節長假期對第 B3A 號線的需求，希望盡快回應委員的訴求。

32. 有委員建議運輸署加密第 56 和 56A 號線的班次，並詢問署方會否增加巴士數量。

33. 運輸署韋先生表示，第 56 和 56A 號線的班次將會分別加密至 20 分鐘和 15 至 20 分鐘一班，署方亦會增加三部巴士到有關路線提供服務。

34. 主席總結表示，委員普遍同意增加第 56 和 56A 號線的資源，但不認同捆綁第 B3A 號線一併改動路線的做法。她請運輸署聽取委員意見，盡快加密第 B3A 號線的班次。

巴士路線計劃項目五：建議增撥資源增設第 252X 號線的特別班次，並命名為第 252S 號線，於繁忙時間提供往來屯門恆順園及觀塘碼頭，並途經九龍灣商貿區的巴士服務，以配合掃管笏及青山公路近大欖一帶的人口增長，並進一步便利乘客往來屯門及九龍灣商貿區

35. 有委員詢問第 252S 號線於青山公路具體的開出位置，並建議署方於

傍晚下班時段加開一班第 252S 號線，惠及 6 時後下班的市民。

36. 有委員建議延後第 252S 號線從觀塘碼頭開出的時間，讓在九龍灣商貿區上班的市民可以趕上。

37. 運輸署韋先生表示，第 252S 號線於恒順園對出的巴士站開出，與第 252X 號線開出的位置一樣。他續表示，署方會考慮委員的意見，檢視是否可以微調班次開出的時間，以滿足市民上下班的需求。

38. 九巴鄧先生表示，第 252S 號線參考了第 258X 和第 259X 號線往九龍灣商貿區的路線，以配合近年高速發展的九龍東。他續表示，第 252S 號線的開出地點與第 252B 號線一樣，即置樂街市對面的巴士站。此外，他表示從觀塘碼頭駛至九龍灣商貿區需時 10 至 15 分鐘，預計一般 6 時下班的市民可以趕及 6 時開出的特別班次。至於未能趕上的市民，仍可乘搭第 258X 和第 259X 號線到屯門公路轉車站轉乘其他巴士。最後，他表示，九巴會再與運輸署商討，適時因應乘客情況增加班次和調整班次開出的時間。

巴士路線計劃項目六：視乎乘客需求，建議增加第 258A 號線的班次

39. 委員對題述建議沒有特別意見。

巴士路線計劃項目七：視乎乘客需求，建議增加巴士行走第 260X 號線及加強服務

40. 副主席表示，第 260X 號線於晚上 9 時至 10 時往返屯門和尖沙咀的兩個方向仍然有不少市民乘搭，建議署方考慮調整該時段的班次。

41. 運輸署曾女士表示，署方會安排實地調查，適時與九巴積極研究加開第 260X 號線的班次。

42. 九巴鄧先生表示，目前第 260X 號線往屯門方向於下午 4 時至 11 時之間，班次為五至十分鐘一班，較許多路線的繁忙時間頻密。他續表示，九巴樂意因應需要增加班次，並會與委員保持溝通。

巴士路線計劃項目八：視乎乘客需求，建議增加第 263B 號線的班次

43. 委員對題述建議沒有特別意見。

巴士路線計劃項目九：建議修改第 263C 號線的行車路線，將總站由大埔工業邨延伸至香港教育大學

44. 委員對題述建議沒有特別意見。

巴士路線計劃項目十：視乎乘客需求，建議增加第 A33X 號線的班次

45. 委員對題述建議沒有特別意見。

巴士路線計劃項目十一：建議開辦第 E36C 號線以方便元朗、屯門西及屯門碼頭的乘客往來機場貨運區、航膳區及飛機維修區

46. 有委員歡迎題述建議，並表示第 A33 號線的班次較疏，希望九巴將來因應客量情況加密第 E36C 號線的班次，以便利屯門碼頭區的居民前往機場後勤區上班。

47. 運輸署韋先生和九巴鄧先生表示備悉委員意見，並會在第 E36C 號線開辦後密切留意載客量，以研究是否需要加密班次。

巴士路線計劃項目十二：為配合朗邊一帶的房屋發展及人口增長，建議開辦新巴士路線往來朗邊及屯門公路巴士轉乘站，並將因應乘客需求增設途經唐人新村一帶的特別班次

48. 委員對題述建議沒有特別意見。

49. 主席總結表示，請運輸署及巴士公司考慮委員的意見。

提升港鐵巴士第 K53 號綫服務

50. 港鐵林莞爾女士表示，港鐵對屯門區內的巴士服務十分重視，不時應乘客的需求和運作情況檢討巴士路線和班次，亦會就區域的交通規劃需求研究合適路線方案。她續表示，是次提升第 K53 號綫的服務建議，主要為了配合業旺邨一帶的人口增長，提供業旺邨與屯門站的接駁服務。此外，她希望藉是次會議與委員交換意見，以提供更完善的服務。

51. 港鐵盧俊豪先生透過投影片（見附件二）介紹第 K53 號綫的路綫延長及班次增加方案。

52. 有委員不認同港鐵的方案有助提升服務水平，表示現時第 K53 號綫的實際候車時間為 13 至 15 分鐘一班，更曾出現脫班問題，並非港鐵描述的最快八分鐘。就此，他認為港鐵應優先增加第 K53 號綫的車輛數量。他續表示，第 K53 號綫和第 K51A 號綫經常於掃管笏出現班次重疊的情況。此外，他表示以現時路況，第 K53 號綫從屯門站往掃管笏已需時超過 70 分鐘，故延長至業旺邨後的行車時間不可能於 70 分鐘內完成。故此，他認為港鐵可另外考慮增加新路線往返業旺邨，或加密第 K51A 號

線的班次至 15 分鐘一班，並且在早上 7 時至 9 時增設第 K53P 或 K53A 號線為循環線，提供業旺邨與屯門站接駁服務，以取代港鐵現時的改動方案。

53. 運輸署冼煒庭先生表示，署方會與港鐵跟進第 K53 號線現時的營運情況，同時備悉委員建議延伸其他路線至業旺邨的建議。他續表示，現時港鐵提出於星期一至星期五早上 7 時前增設兩班第 K53 號往來業旺邨至屯門站的短途特別班次，目的為填補第 K53 號線頭班車抵達業旺邨前的時間，讓業旺邨的居民可於早上較早時間前往屯門鐵路站。

54. 港鐵盧先生表示，第 K53 號線途經青山公路，一旦屯門公路發生交通意外，車流會湧至青山公路，早上繁忙時間尤其嚴重，惟屯門站往業旺邨共 70 分鐘的行車時間是以巴士車載追蹤器計算而來，港鐵亦會新增一部巴士，為求將來正式實施達成 70 分鐘完成的目標。他續表示，第 K51A 號線於掃管笏村總站開出，而提供循環線服務的 K53 號線亦會路經掃管笏一帶，故港鐵正在掃管笏物色站點，讓第 K53 號線等待指定時間後才開出，避免與第 K51A 號線班次重疊。港鐵於上屆區議會答應調整第 K51A 號線的路線，加快返回屯門區市中心內。就此，港鐵將會向運輸署申請將第 K51A 號線增加恒福商場站點。至於委員提出增加第 K51A 號線班次的意見，港鐵需研究車輛數量及與第 K53 號線的班次配搭，避免兩個路線班次重疊，他在會後會與委員保持溝通。此外，他表示於早上增設第 K53 號線兩班特別班次，是為了讓業旺邨的居民盡快到達屯門鐵路站，港鐵會與運輸署繼續檢討有關的安排。

55. 委員就運輸署和港鐵代表的回應提出不同意見，有關內容綜述如下：

- (i) 關注第 K53 號線班次的協調問題，擔心即使港鐵額外增加一部車輛，但當該路線延伸至業旺邨時，仍然會影響掃管笏一帶及業旺邨居民的體驗。指出業旺邨伙數多，且入伙日期分兩期，建議運輸署和港鐵分階段增加服務及提高服務水平。另指出表示天后路一帶車路較窄，且經常有「死車」影響行車線，建議港鐵分別在不同時段進行第 K53 號線行車時間計算，以得出平均數據協調班次時間，從而提升居民的乘車體驗。
- (ii) 擔憂第 K53 號線的路線改動會令業旺邨其他交通配套發展滯後，包括小巴新增路線招標。
- (iii) 表示港鐵於投影片展示的路線圖不清晰及出錯，且投影片中所示的第 K53 號線新增路線有部分為單車徑而非行車路。

56. 運輸署冼先生表示，署方會與港鐵密切監察第 K53 號線路線伸延後的行車時間及營運情況，並會於有需要時要求警方協助處理天后路的「死車」情況。此外，他表示署方已規劃其他交通配套以服務業旺邨的居民，包括九巴第 57M 號線、專線小巴及港鐵巴士第 K53 號線。

57. 港鐵盧先生表示，會後會把更清晰的路線圖提供予委員。他續表示，港鐵會於天后路工業區一帶上下班繁忙時間，安排來往業旺邨至屯門站的後備車，以保障第 K53 號線來往掃管笏至屯門站的原有路線。

58. 主席總結表示，請運輸署及港鐵積極考慮委員的意見。

有關 K52 號巴士路線改動後相關建議

59. 委員就題述議題提出不同意見，有關內容綜述如下：

(i) 指出第 K52P 號線的前身為第 K52 號線，現時只有早上兩班車，供龍鼓灘一帶民居的學生上學，惟下午卻沒有班次讓學生回家。就此，建議港鐵於下午加開班次，讓學生無需轉乘回家。

(ii) 表示第 K52 號線乃置樂及三聖往返屯門碼頭的主要路線，惟路線改動後，早上 7 時至 8 時 15 分期間的候車時間由以往十至 12 分鐘增加至現時 20 分鐘一班車。就此，他希望港鐵恢復原有班次的時間。

(iii) 建議港鐵諮詢龍鼓灘村代表及居民的意見，調整第 K52P 號線早上班次的時間，以便利學生上學。此外，指出第 K52 號線的走線改動會影響到原本於總站上車的龍鼓灘村居民，令他們較難上車；建議港鐵研究增加一班第 K52A 號線往龍鼓灘，以分流第 506 號線的乘客。

60. 運輸署冼先生表示，署方會與港鐵跟進並研究增設第 K52P 號線下午班次的可行性。至於就第 K52 號線改道後於早上繁忙班次的候車時間事宜，他表示該路線的班次水平與以往無異，惟改道後第 K52 號線的巴士抵達置樂花園一帶的時間可能受龍門路及杯渡路沿途的交通情況及上落客時間影響，署方和港鐵會繼續密切監察第 K52 號線於早上繁忙時段的營運情況。他續表示，署方已在文件回應了委員就第 K52A 號線延長服務時間的建議，並會與港鐵密切留意乘客需求變化，適時與港鐵商討調整服務水平。

61. 港鐵林女士表示，港鐵會與議員聯絡，收集市民的意見，按實際情況調整第 K52 號線的班次。她續表示，學生上學的時間集中，故特別安排了第 K52P 號線於早上時間開出；而放學的時間較分散，港鐵會持續與議員和龍鼓灘村村長溝通，探討第 K52P 號線增加下午班次的可能性。

62. 港鐵盧先生表示，就第 K52 號線改道後早上班次延長問題，港鐵會研究延長其他巴士路線，例如延長第 K52P 號線路線至置樂一帶。他續表示，數據顯示學生集中於 7 時 40 分從置樂上車，故港鐵會因應情況考慮調整班次。此外，他表示目前第 506 號線和第 K52 號線在杯渡路的候車位置已分開，未見有乘客無法上車的情況，而港鐵亦會與議員和龍鼓灘村代表一同研究增加第 K52P 號線下午班次或從屯門站開出特別班次的可能性。

63. 主席總結表示，請運輸署及港鐵積極考慮委員的意見。

(C) 研究屯門區交通基建議題並收集市民意見 **(交委會文件 2024 年第 8 號)**

64. 主席表示，屯門區議會於 2024 年 3 月 11 日舉行的第二次會議上討論題述議題，並從議員收集到的意見中，揀選了較多人關注的兩個重點交通基建項目，包括「優化轉乘站內的設施及配套」和「龍富路、皇珠路、海榮路改善工程」，交由交委會聚焦討論。她請有關部門就兩個項目的主要建議方案作出初步回應。

優化轉乘站內的設施及配套

65. 運輸署冼先生表示，政府在轉乘站提供了巴士站上蓋和洗手間等設施，而巴士公司亦在主要的候車處向乘客提供不同乘客設施及乘車指示，包括挨桿、座椅、乘客資訊板、預計到站時間顯示屏、風扇和滅蚊燈等。署方及巴士公司會繼續密切留意現有設施的運作及維修，以提供舒適的候車環境予乘客。同時，巴士公司亦於轉乘站設有客務中心、便利店及自助售賣機，方便有需要的乘客購買小食或飲品等。由於受地理環境限制，轉乘站容許乘客候車的空間有限，再加上轉乘站為多條跨區巴士線的途經點，供多條巴士線予乘客作轉乘，使用量甚高，尤以繁忙時段更為頻繁，故轉乘站的空間應盡量預留作乘客候車及上落，因此署方認為必須小心謹慎於巴士轉乘站再增設其他設施。

66. 路政署鄧慧婷女士表示，轉乘站上蓋設計需要考慮不同因素，包括上蓋邊緣與路緣之間需要預留足夠水平距離和間距，避免車輛碰撞的風險，而該上蓋的覆蓋範圍亦需要符合《運輸策劃及設計手冊》的相關要

求設計，伸延範圍與其他路旁公共設施一致，故署方不建議將上蓋邊緣向行車路方向進一步伸延。她續表示，現有上蓋的設計未考慮到其他加建物（如擋雨板）的載荷，署方需要就各因素作詳細的研究，包括擋雨板的尺寸、物料、擋雨效果及上蓋的負荷能力，方可確定增設擋雨板的可行性。

67. 委員就優化轉乘站內的設施及配套提出不同意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 認為部門只是解釋建議不可行的原因，而未有提出可選擇方案，對此感到失望。
- (ii) 詢問運輸署增設風扇和霧化器的可能性，並請路政署提供研究增設擋雨板預計所需的時間。
- (iii) 指出轉乘站上蓋老化滲水問題嚴重，應在短期內進行維修。此外，查詢可否在轉乘站內增設吹風機，以及在轉乘站向海方向增設擋雨板。
- (iv) 表示部門應認真研究委員意見，選擇一些可行的建議方案進行跟進，並回覆委員有關的情況。

68. 運輸署冼先生表示，現時巴士公司於候車位置設有風扇，署方備悉委員有關安裝更多風扇的意見。他續表示，署方最近就轉乘站的停車彎進行了改善工程，以增加巴士上落客的空間及優化轉乘站的運作；然而，由於轉乘站的空間應盡量預留作乘客候車及上落之用，署方必須小心考慮於巴士轉乘站增設餐廳等其他設施。

69. 路政署鄧女士表示備悉委員意見，署方會積極研究有關建議的可行性。

70. 委員提出第二輪意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 查詢運輸署需要與哪個部門商討安裝風扇的可行性、可否增加座椅數量、九巴是否可以使用現時資源增設風扇，以及路政署需要多長時間進行研究。
- (ii) 有建議政府部門把需時研究的建議和無法實行建議的原因列出，讓委員備悉及協助一同解決問題。

- (iii) 建議運輸署重新梳理轉乘站的月台安排，將如第 260X 號線等客流量較大的路線，放置在靠後的位置，避免影響乘客的候車體驗。另建議部門連同交委會成員到轉乘站實地視察，即場討論轉乘站的優化空間。
- (iv) 指出繁忙時段轉乘站的人流眾多，乘客未必可以清楚看到地上的候車標示；建議運輸署盡快落實加強轉乘站的指示。此外，建議署方增加挨杆長度，為市民提供休息空間。
- (v) 認為加強轉乘車指示、更換及增加風扇、增設候車座椅可歸為一類，由巴士公司直接跟進，至於其餘建議方案，部門可進行研究再決定如何跟進。

71. 運輸署冼先生表示，署方需要與路政署、其他相關部門及巴士公司等檢視安裝風扇的可行性，而署方亦備悉委員有關加強乘客設施的意見，包括延長排隊線、增加座椅、挨杆及風扇等，並會與巴士公司進行跟進及研究。此外，他歡迎與委員一起到轉乘站進行實地視察。

72. 路政署鄧女士表示，備悉委員就轉乘站上蓋設計和增設擋雨板的意見，署方會再進行研究及參與實地視察。

73. 九巴周禮希先生表示，九巴在得到運輸署或相關部門的同意及資源許可下，會研究於上蓋位置增設風扇。此外，他表示九巴歡迎實地視察的建議。

74. 城巴陳浩峯先生表示，城巴早年在屯門區開辦的路線較少，於轉乘站預留的空間也不多，多年前自資興建了一些擋風檔、挨杆及座位欄杆，近年亦於兩個候車月台增設了座椅。他續表示，城巴樂意就委員的意見作出研究。

龍富路、皇珠路、海榮路改善工程

75. 運輸署龐頌賢先生表示，就龍富路和海榮路擴闊工程，路政署已於 2021 年 9 月開展了區內主要道路擴建工程的勘察研究，評估環境和交通等多方面的影響，並於 2023 年 11 月底展開了詳細的設計工程，以及於 2024 年 3 月根據《道路（工程、使用及補償）條例》（第 370 章）完成刊憲的工作。政府現正檢視工程推展的安排，待詳細設計工作完成後，路政署會適時按工務既定程序，向立法會財務委員會申請撥款，以展開建造工程。

76. 就提升車速的建議，運輸署龐先生表示，自屯赤隧道通車後，運輸署多次接獲警務處、區議員及市民的意見，建議檢討皇珠路及龍富路西行的車速限制，並統一為 50 公里，以減少車速變更的次數，降低意外發生的可能性及其嚴重程度。因此，署方於 2021 年就該路段進行車速限制檢討及地區諮詢等工作，並根據有關結果於 2022 年 1 月 1 日將該路段車速統一為 50 公里。根據記錄，限制車速後，交通意外次數有所下降，反映車速限制有效提升道路安全。故此，署方暫時沒有考慮把車速重新提升，但會密切監察上述路段的交通情況，適時進行檢討。

77. 就興建架空天橋的建議，運輸署龐先生表示，政府正推展一系列運輸基建項目，包括屯門繞道。屯門繞道主要以隧道形式連接屯門和第 40 區和元朗及新界西北一帶，讓車輛從屯門直接駛往元朗及新界西北一帶，而無需再繞經龍富路，有助分流相關道路的交通，減輕區內交通負荷。

78. 就取消迴旋處交通燈的建議，運輸署龐先生表示，署方於 2023 年 10 月 8 日在龍富路加設了交通燈及擴闊了迴旋處內主要的路段，由現時兩條行車線增加至三條，讓車輛更有秩序地進出迴旋處，並增加了迴旋處的容車量。他續表示，署方會因應實際交通情況調整交通燈的設定，以配合不同時段的車流情況，而目前該迴旋處交通運作大致正常，署方會繼續留意交通變化，按需要再作調整。

79. 就繁忙時間限制大型車輛的建議，運輸署龐先生表示，有關路段於早上 7 時半至 9 時期間，每小時約有 1 400 輛車，當中重型車輛佔 520 輛，如實施限制可能會影響貨運業的運作，亦可能會影響區內環境。就此，他表示署方暫不考慮上述建議，但會繼續留意該位置的交通情況，並計劃實施適當的交通措施。

80. 委員就運輸署代表的回應提出不同意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 表示皇珠路往屯門公路經常出現交通擠塞，他請運輸署提出其他解決方案。
- (ii) 詢問運輸署車速限制調整至 50 公里後的交通意外數字的跌幅。
- (iii) 指出龍富路迴旋處無法容納過多的重型車輛，而綠燈時要讓外面車輛先行的規定亦會令司機產生誤會，令該處容易發生交通意外。
- (iv) 建議在該危險路段維持車速 50 公里的限制，而其餘路段則提升速

度限制至 70 公里。另詢問運輸署實施交通燈前後的交通意外數字變化，並表示署方應在未有明顯變化下取消該交通燈。

- (v) 建議運輸署考慮以小心駕駛的指示牌或其他方案取代車速 50 公里的限制，以及將迴旋處交通燈的位置向後調整，以降低對司機的壓迫感。

81. 屯門民政事務助理專員（二）陳先生表示，希望透過本次會議了解部門所面臨的困難和考量，以及委員認為哪些問題應該優先或延後處理，以便確定哪些建議可在短期內完成或需要長期跟進，例如部門回覆用地有限、增設餐廳的可能性不高，委員需備悉並探討是否需要跟進或繼續推行；至於指示牌、風扇、座椅及欄杆，短期內部門或巴士公司可以盡快協調及跟進。他續表示，屯門交通議題困擾多年，難以在一個會議內解決，屯門民政事務處會根據部門的回覆和委員的意見，再與相關部門進行協調，釐清哪些建議可優先處理，哪些需後續討論，並在探討可行性和時間性後再向議員回覆。

82. 主席總結表示，請秘書處安排到轉乘站實地視察，交委會將於下次會議續議是項議題。

[會後補註：有關實地視察已於 2024 年 5 月 14 日進行。]

[主席請副主席代為主持會議。]

(D) 紓緩青山公路交通壓力

(i) 建議貫通三聖及掃管笏道路 紓緩青山公路擠塞問題

（交委會文件 2024 年第 9 號）

（運輸署的書面回應）

(ii) 建議政府就星期六上午青山公路轉往屯門公路南行方向路口

（近屯門公路轉車站）的交通管制進行研究及優化

（交委會文件 2024 年第 10 號）

83. 副主席表示，由於第 9 號和第 10 號的文件內容相關，為確保會議效率，他會將兩份文件合併討論。

84. 文件提交人就第 9 號文件以下補充意見及查詢：

- (i) 詢問運輸署三聖街附近停車場興建工程的時間表，因這會影響到土木工程拓展署於近海華路的單車交匯處，以及康樂及文化事務署於停車場天台公園用地的興建進度。另表示青山公路擴闊工程將兩線

擴闊至四線，相信可優化左轉路線，然而巴士在右轉時仍然難以轉出青山公路。此外，將來停車場建成後，騎單車的市民需要推車或騎出馬路才能到達單車交匯處，情況並不理想。就此，建議署方收回三聖街及海華路附近的空置土地，將兩幅土地改劃為道路，並在旁邊增加一條單車徑，以紓緩青山公路擠塞問題。

- (ii) 指出青山公路黃金海岸一段往掃管笏交匯處，經常因往屯門方向的車流而堵塞，令車輛無法轉入掃管笏路，一旦交匯處發生交通意外，掃管笏一帶的居民更難以前往屯門市中心或市區。另表示掃管笏經青山公路到屯門公路轉車站，即使在道路無擠塞的情況下，也需時十分鐘。然而，掃管笏經小欖段出青山公路到屯門公路轉車站只需五分鐘，加上城規會的大綱圖已涵蓋掃管笏至小欖的道路，故建議運輸署考慮貫通掃管笏路及小欖冠發街。

85. 運輸署韓先生回應表示，有關部門正在進行停車場和休憩設施的前期規劃和初步設計的工作，並將會適時申請城規會批准和諮詢區議會。他續表示，三聖街主要擠塞的位置為連接青山公路的出口，即恒福花園巴士站附近，而路政署現正在進行青山公路擴闊工程，包括擴闊該路口並將其改為由交通燈控制。當工程於本年完工後，青山公路青山灣段將擴闊為雙程雙線行車，路口的交通情況會大大改善。就貫通三聖街和海華路的建議，他表示三聖街和海華路之間的地段，當中較窄的樽頸位置只有約 20 米闊，而合乎標準的道路至少十多米，建議的道路可能嚴重影響擬建停車場和休憩設施的土地發展空間。另外，三聖街本身容車量有限且設有海鮮坊和街市，經常有車輛上落乘客和貨物的情況，貫通三聖街至海華路可能會吸引額外車流駛入三聖街，加重三聖街的交通負荷。至於貫通掃管笏路及小欖冠發街的建議，他表示規劃署的分區大綱圖並不牽涉道路貫通冠發街，掃管笏路及小欖冠發街之間的地段仍然為指定的綠化地帶，有關規劃的細節需向相關部門查詢。而地圖上顯示冠發街以西的支路，主要是為了便利水務署承建商到掃管笏配水庫工作，並非一條合乎規格的公用道路。他續表示，設置符合標準的行車路貫通掃管笏路及冠發街，需要配合大量土地平整和斜坡鞏固工程，且牽涉複雜的技術。考慮到掃管笏路為雙線雙程行車線，可應付現時和將來發展項目的交通需求，他相信當青山公路擴闊工程完成後，青山公路近掃管笏路的交通亦可一併改善。

86. 委員就運輸署代表的回應提出意見及查詢如下：

- (i) 詢問運輸署三聖街附近的停車場的預計興建時間，並指出青山公路即將安裝交通燈的路口旁邊為讓路處，左邊為巴士站，當巴士駛出

而遇上燈位，便會出現交通擠塞。

- (ii) 表示恒福花園的公共交通交匯處對於車輛轉出轉入有一定難度，隨着青山公路的車流量愈來愈多，貫通三聖街和海華路的建議不應被理解為吸引車流，而是有助分流，疏導三聖街和青山公路的車流。
- (iii) 表示三聖街土地規劃已歷時四年，運輸署應盡快提供報告和具體方案。建議考慮把貫通掃管笏路及小欖冠發街的建議交由土木工程拓展署和規劃處協助跟進。

87. 屯門民政事務助理專員（二）陳先生表示，表示會與相關部門跟進。

88. 運輸署韓先生表示，署方會盡快聯絡有關團隊商量三聖街土地規劃的時間表，再向委員提供有關資料。

89. 文件提交人及委員就第 10 號文件提出補充意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 表示有市民反映周六上午屯門公路轉車站並未出現塞車的情況，而建議只針對周六上午時段，不包括周一至周五。建議運輸署收集數據，再決定優化方案。
- (ii) 反映有市民不同意取消周六巴士專線的意見，認為巴士公司可提供更多巴士專線的數據，而運輸署可在區內廣泛汲取不同區域市民的意見。
- (iii) 表示周一至周五的巴士專線必須保留，惟周六早上並非主要工作日。建議運輸署比較平日和周六早上 7 時半至 9 時的屯門公路車流量變化，再考慮有關的建議。

90. 運輸署韓先生表示，署方同意收集屯門公路往九龍方向於周六巴士專線生效期間的數據，在保障巴士運作的前提下作檢視。

91. 有委員詢問運輸署巴士專線生效期間交通數據調查的預計完成日期。

92. 運輸署韓先生表示，巴士專線生效期間交通數據調查預計需時兩至三個月，之後會再向委員交代調查結果。

93. 副主席總結表示，請運輸署考慮委員的意見。

[主席於此時恢復主持會議。]

(E) 改善福亨村路及行人過路處

(交委會文件 2024 年第 11 號)

(運輸署的書面回應)

94. 文件第一提交人建議運輸署於福亨村路及行人過路處當眼位置增設指示牌，例如提示慢駛。

95. 運輸署陳理燊先生表示，路政署正在推展福亨村路擴闊工程，並已實施臨時交通安排，而運輸署亦會定期聯同警方、路政署及承建商代表商討工地上的臨時交通安排。就有關委員對臨時交通安排的意見，署方會向路政署及承建商反映。

96. 有委員建議署方於路口位置增設行人過路燈和流動燈，提示行人小心車輛，以免釀成意外。

97. 主席總結表示，請秘書處安排實地視察，交委會將於下次會議續議是項議題。

[會後補註：有關實地視察已於 2024 年 5 月 14 日進行。]

(F) 擴闊藍地五柳路連接青山公路燈位路口（近加德士油站）

(交委會文件 2024 年第 12 號)

98. 主席表示，請秘書處安排實地視察，交委會將於下次會議續議是項議題。

[會後補註：有關實地視察已於 2024 年 5 月 14 日進行。]

V. 備悉事項

(A) 路政署報告

(交委會文件 2024 年第 13 號)

99. 委員備悉題述報告。

(B) 警方報告

(交委會文件 2024 年第 14 號)

100. 委員備悉題述報告。

VI. 其他事項

101. 有委員詢問為何是次沒有運輸署報告，秘書表示有關改動為本屆屯門區議會的新安排，會後會向委員提供有關補充資料。

[會後補註：根據本屆屯門區議會的新安排，備悉事項下向區議會或其委員會提供的資料，一般會每六個月發放予議員或有關委員參考。]

102. 委員沒有提出其他事項，主席於下午 6 時 38 分宣布會議結束，下次會議將於 2024 年 6 月 13 日（星期四）下午 2 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2024 年 5 月

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/24