

屯門區議會  
2024-2027 年交通運輸委員會  
第三次會議記錄

---

日期：2024 年 6 月 13 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

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）
-------	---------------------------------

禰嘉豪先生  
陳浩峯先生  
陳樂軒先生  
何君悌女士  
鄭苡楠女士

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）  
城巴有限公司營運經理（九龍及新界）  
城巴有限公司助理企業傳訊主任  
香港鐵路有限公司對外事務經理  
香港鐵路有限公司高級公共關係主任

列席者

陳奕龍先生  
岑啟承先生  
周運賢先生  
金學俊先生  
梁基政先生  
冼煒庭先生  
曾玉琮女士  
韓浩廷先生  
龐頌賢先生  
陳理桑先生  
黃狄偉先生

民政事務總署屯門民政事務助理專員（二）  
土木工程拓展署工程師／15（西）  
路政署區域工程師／屯門（東）  
香港警務處屯門警區行動主任  
香港警務處屯門警區交通組主管  
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／特別職務 2  
運輸署工程師／屯門西  
運輸署工程師／屯門北  
運輸署工程師／屯門中

## **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」)第三次會議。

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，現就 2024 年 4 月 11 日舉行的第二次會議的會議記錄第 13 段提出修訂，加入有關會後補註（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. 續議事項**

### **(A) 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)**

6. 主席表示，交委會於 2024 年 4 月 11 日舉行的第二次會議上討論題述議題，並議決續議，現在會依次討論兩個重點交通基建項目，即「優化轉乘站內的設施及配套」及「龍富路、皇珠路、海榮路改善工程」。

#### ***優化轉乘站內的設施及配套***

7. 主席表示，實地視察屯門公路巴士轉乘站的工作已於 2024 年 5 月 14 日完成，她請運輸署和路政署代表先回應，然後委員可提問。

8. 運輸署冼煒庭先生表示，感謝委員在 5 月 14 日下午前往轉乘站進行實地視察，並於實地視察時就轉乘站的乘客設施提供意見。就當日實地視察所見，巴士公司現時於轉乘站候車處提供挨杆、座椅、乘客資訊板、預計到站時間顯示屏及風扇等乘客設施。此外，巴士公司亦在轉乘站內的不同位置展示路線分佈、路線目的地及車站位置等候車資訊予乘客。於實地視察後，署方一直與巴士公司檢視和跟進乘客設施的情況，並得悉巴士公司已於往屯門方向的轉乘站增設預計到站時間顯示屏，亦有計劃於轉乘站增設挨杆和優化候車排隊線。署方和巴士公司會繼續研究增

設乘客設施的可行性，並密切留意現有設施的運作和維修狀況，為乘客提供更舒適的候車環境。

9. 路政署周運賢先生表示，就轉乘站上蓋增設擋雨板的建議，經檢視後，現有的行人上蓋，尤其是往九龍方向的轉乘站，已經接近高度要求下限，由上蓋向下伸延擋雨板的空間並不多。此外，擋雨板一方面會令雨水沿擋雨板流向行人路，對乘客造成不便，另一方面亦可能會影響通風及景觀等。至於將行人上蓋邊緣向行車路方向伸延，會增加與車輛碰撞的風險，造成危險。故此，路政署不建議於行人上蓋增設擋雨板或伸延上蓋。不過署方留意到，轉乘站的設施例如客務中心、自助售賣機及廣告板等，都對遮風擋雨有一定幫助，建議巴士公司可考慮在未有設施遮擋的位置加設廣告板或其他合適的設施。

10. 主席和委員就運輸署和路政署代表的回應提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

(i) 詢問運輸署增設挨杆的時間表及位置；

(ii) 表示部門未有回應增設風扇的建議；以及

(iii) 建議部門一併考慮增設廣告板和風扇，以解決擋雨和通風的問題。

11. 運輸署冼先生表示，巴士公司有意於轉乘站往屯門方向下層增設挨杆，並會與巴士公司商討其確實位置，以及於收到申請後按相關程序處理。此外，署方及巴士公司尚在研究增設其他乘客設施的空間和可行性。

12. 委員提出第二輪意見及查詢，有關內容綜述如下：

(i) 詢問運輸署增設挨杆和候車排隊線的具體位置及增加座椅的可行性；

(ii) 表示上次會議有委員曾提出增設霧化器，詢問運輸署有關建議的研究結果；以及

(iii) 詢問運輸署轉乘站是否有空間增設廣告板和風扇。

13. 運輸署冼先生表示，署方仍在與巴士公司商討增設挨杆和候車排隊線的具體位置，並初步考慮於往屯門方向下層第 52X 號線月台增設挨杆，以及於往九龍方向第 260X 號線月台延長候車排隊線。署方會與巴士公司繼續研究增設座椅的建議。此外，署方要視乎是否有足夠空間，在不

影響乘客上落車及巴士運作的前提下，延長月台之間的廣告板。

14. 委員提出第三輪意見及查詢，有關內容綜述如下：

(i) 詢問巴士公司有甚麼回應，並請巴士公司提出優化轉乘站的建議；  
以及

(ii) 詢問路政署上次會議後是否有研究風扇或霧化器承重問題，以及相關研究結果。

15. 路政署周先生表示，署方需要先知道巴士公司建議於轉乘站上蓋增設風扇或霧化器的方案細節如確實位置等，然後方可從上蓋結構維修角度就方案提供意見。

16. 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」)布文彥先生表示，九巴一直很樂意為轉車站增設設施，現時許多轉乘站設施由九巴提供，例如廣告板及風扇。九巴會與其他部門同事研究增設設施的可行性，以及在不影響乘客現時上落車秩序的情況下，積極考慮哪些位置可增設其他設施。此外，在運輸署協助移除電子顯示屏幕後，九巴便有更多空間，可考慮於新的候車月台研究增設挨杆和排隊設施。

17. 城巴有限公司(下稱「城巴」)陳浩峯先生表示，城巴於轉乘站內已設有挨杆和座椅，而增設風扇和霧化器將涉及大規模的接駁電力工程，故公司正研究其他替代方案，例如於擋風板之上安裝太陽能風扇等。

18. 運輸署冼先生表示，署方在移除往屯門方向上層第一個月台的電子顯示屏幕後，會釋出更多空間予巴士公司研究增設挨杆及優化候車排隊線，而其他位置則需要再與巴士公司商討，在不影響乘客上落車的前提下，研究增設候車設施的可行性。

19. 有委員表示，部門未有正面回應增設風扇和霧化器的可行性，認為部門和巴士公司代表從實地視察至今，未有認真考慮委員的建議及立項研究。

20. 路政署周先生表示，由於巴士站上蓋結構由路政署維修，署方需要先知道巴士公司增設風扇或霧化器的確實方案細節，例如風扇的位置、尺寸、重量等，從而評估安裝風扇或霧化器對上蓋結構的承重能力或定期維修工作的影響，繼而再就方案向巴士公司提供相關方面的意見。

21. 主席詢問巴士公司是否有立項研究增設風扇和霧化器的可行性。
22. 九巴布先生表示，九巴會積極與運輸署研究增設相關設施的位置。
23. 城巴陳先生表示，城巴需時研究有關增設風扇或霧化器的建議及可行性。由於屯門公路巴士轉乘站當年投入服務時，未有如近年新建的轉乘站般預留電力設施予不同專營巴士營辦商，而現階段若需接駁電力，需要進行大規模的工程如大範圍掘路等，因此城巴會研究其他替代方案，例如太陽能風扇。
24. 主席對巴士公司的回應表示失望，希望屯門民政事務處（下稱「民政處」）協助在更高層次的地區會議中，為市民爭取於轉乘站增設風扇。她續表示，轉乘站下層缺乏座椅，屯門居民利用民間智慧自行放置椅子，雖有損香港形象，但實屬無奈之舉。
25. 運輸署冼先生表示，一般而言，巴士公司會就巴士站增設乘客設施向運輸署提交申請，屆時署方會按照程序審視有關申請，包括就申請細節徵詢相關部門，以及透過民政處諮詢地區人士的意見。而巴士公司在取得運輸署的批准後，便可展開相關安裝工程。
26. 主席請巴士公司盡力為市民提供更優質的服務，不要只顧盈利。
27. 有委員請部門考慮反過來向巴士公司建議需要增設設施的位置。
28. 主席總結表示，現時天氣炎熱，請部門和巴士公司體察民情，為屯門區市民增設更多設施。

#### **龍富路、皇珠路、海榮路改善工程**

29. 運輸署龐頌賢先生表示，就屯門地區交通改善工程，運輸署會因應區內的交通情況，制定相應的短期交通管理措施。政府已於 2023 年 6 月，將屯門公路市中心路段南行、近屯門花園對出中線的虛白線改為虛實白線，並伸延至華都花園對出，以限制車輛由屯門公路中線切入慢線，從而理順該路段的交通。署方亦計劃將皇珠路東行近屯門公路入口處前約 50 米位置開始的中快線分隔線改為虛線，以便車輛可更早由皇珠路快線切入慢線，理順近屯門公路入口處的交通，有關工程預計於本年年中完成。此外，政府已安排鳴琴路和龍門路路口擴闊工程，讓往返屯門公路、虎地段及屯赤隧道的車輛能順利行駛青田路、鳴琴路、青雲路及龍門路的路線，以分流屯門公路及皇珠路一帶的交通。當中，鳴琴路及青田路

交界的路口擴闊工程已於 2022 年完成，至於鳴琴路、石排頭路、龍門路及湖山路交界的路口擴闊工程計劃於本年第四季開展，並於 2025 年年中起分階段完成。

30. 龍富路和皇珠路車速限制方面，運輸署龐先生指出，根據運輸署和警務處的交通意外記錄，兩個路段於 2021 年共錄得 39 宗交通意外。實施統一車速限制後，兩個路段的交通意外宗數有下降趨勢，於 2022 年和 2023 年分別錄得 13 和 14 宗，反映車速限制有助提升道路安全。署方會繼續留意上述路段的交通情況，適時檢討車速限制。

31. 龍富路迴旋處交通事宜方面，運輸署龐先生表示，署方於 2023 年 10 月 8 日在龍富路迴旋處增設了交通燈及擴闊了迴旋處內主車流的路段，由兩條行車線增至三條，使車輛更有秩序進出迴旋處。實施上述短期措施後，該迴旋處的容車量有所增加。據署方於 2023 年 11 月的觀察，駕駛者於繁忙時段由龍富路南行等候進入迴旋處的車龍大大縮短，早上車龍由 700 米減至 275 米，等候進入迴旋處所需的時間可減省一分半鐘。交通意外數字亦有下降趨勢，措施實施半年前和半年後，迴旋處分別錄得十宗和四宗交通意外，反映增設交通燈沒有對道路安全產生不良影響。署方會繼續密切監察迴旋處的情況。

32. 主席建議部門代表下次有大量回應內容時，可預先提交書面回應或於會上展示投影片，讓委員更清楚理解有關內容及節省時間。

33. 委員就運輸署代表的回應提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 請運輸署提供皇珠路東行近屯門公路入口處劃線工程的圖則和現場環境照片，讓委員備悉劃線的具體位置及長度；
- (ii) 詢問運輸署是否將於皇珠路西行實施新的車速限制，以處理交通擠塞和交通意外頻生的問題；以及
- (iii) 請署方釐清疫情後皇珠路東行進入屯門公路位置的車輛意外是否有計算在屯門公路的交通事故數字內。

34. 運輸署龐先生表示，署方會補回圖則供委員參考，而皇珠路東行從 70 公里下降至 50 公里的車速限制屬於香港鐵路有限公司(下稱「港鐵」)南延線項目的臨時交通管理措施。至於皇珠路交通意外數據，署方仍然在整合 2024 年的資料，並將於下次交委會會議補充有關數據。

[會後補註：運輸署就有關皇珠路東行改善工程和鳴琴路和龍門路路口擴闊工程位置圖的補充資料見附件二。]

35. 主席總結表示，交委會將綜合剛才收集到的意見，適時向屯門區議會提交報告，以供區議會考慮下一步的跟進行動。

### **(B) 改善福亨村路及行人過路處**

**(交委會文件 2024 年第 11 號)**

36. 主席表示，交委會於 4 月 11 日舉行的第二次會議上討論題述議題，並議決先安排到福亨村路實地視察，讓委員和部門代表可即場討論如何優化該處行人過馬路位置，再續議此項議題。有關視察已於 5 月 14 日完成，她請運輸署代表先回應當天討論的內容，然後由委員提問。

37. 運輸署陳理燊先生表示，路政署正在福亨村路進行擴闊工程及實施臨時交通安排。就委員的意見，路政署已安排承建商於行人過路處增設交通標誌和告示牌，提醒駕駛人士慢駛和留意前方有行人過路處，以及提醒行人注意車輛。另外，豫豐花園車輛出入口外的行人路亦會增設欄杆及護柱，以保障行人安全。

38. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

(i) 表示行人過馬路位置非常危險，詢問運輸署可否提早增設交通燈；

(ii) 表示行人過路處的位置較斜，而且附近地面凹凸不平，下雨後形成多個水坑，影響過路者的安全，尤其是輪椅人士，希望署方在工程完成後可以一併處理；以及

(iii) 表示藍地石礦場興建工程會增加該路段的車輛出入頻率，希望相關部門提前落實改善措施，以免影響居民的安全。

39. 運輸署陳先生表示，現時青山公路南北行的車流量較多，如在福亨村路擴闊工程進行期間增設臨時交通燈可能會進一步令青山公路交通擠塞。就委員對行人過路處的關注，署方會與路政署商量及實施其他合適措施，例如增設指示路牌和提前通知居民有關臨時交通安排的改動。就路面凹凸不平和積水的問題，他表示會轉交路政署工程部跟進處理。另外，運輸署與土木工程拓展署會商討石礦場車輛進出公共道路的安排及研究有關改善措施。

40. 委員提出第二輪意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 指出福亨村路工程項目阻擋了行人的視線，非常容易釀成交通意外，對運輸署不增設臨時交通燈的決定表示失望；
- (ii) 希望運輸署優先完成行人過路處的工程，讓市民能安全地過馬路；
- (iii) 表示擴闊工程完成後也會設有交通燈，建議運輸署考慮提前增設交通燈，並延長交通燈的行車綠燈時間，以平衡交通流量和行人安全；
- (iv) 建議運輸署考慮於洪水橋往屯門方向增加偵速攝影機，防止司機加速轉彎，以減低意外風險；
- (v) 表示擴闊工程進行期間工人經常搬動注水護欄（即「水馬」），請工程部留意放置注水護欄的位置，以免影響車輛出入；以及
- (vi) 指出福亨村路轉入藍地大街路段有學位，建議署方考慮鋪平，以便居民出入。

41. 運輸署陳先生備悉委員對該路口的交通安全的關注，表示會與路政署緊密溝通，以期盡快完成工程。至於延長交通燈行車綠燈時間的建議，運輸署交通控制部曾調整附近路段的交通燈時間，惟福亨村路路口的交通流量已接近飽和，現時未有空間進一步延長行車綠燈時間。此外，署方會向有關分部轉達委員對增設偵速攝影機的建議，以及向路政署反映福亨村路水馬位置變動和路面高低不平的問題。

42. 主席希望運輸署積極考慮委員的意見，以市民的安全為首要考慮。

### **(C) 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）**

43. 主席表示，交委會於 4 月 11 日舉行的第二次會議上討論題述議題，並議決先安排到藍地五柳路實地視察，讓委員和部門代表即場討論如何紓緩該路段交通，再續議此項議題。有關視察已於 5 月 14 日完成，她請運輸署代表先回應當天討論的內容，然後由委員提問。

44. 運輸署陳先生表示，現時五柳路與青山公路一藍地段交界處的行車燈號設定只容許車輛同一時間駛入或駛出五柳路。視察當天所見，該路口運作情況大致正常。如擴闊五柳路路口以容許車輛同時進出五柳路，需要重置現有的行人過路處、改動輕鐵路軌旁邊的公用設施、大型管道及在明渠上承托路軌、行人路及單車徑的橋樑結構。考慮到需要維持輕

鐵的運作及工程的複雜性，署方現階段未能考慮題述建議。另外，為配合洪水橋／厦村新發展區的項目，土木工程拓展署有計劃在屯門藍地一帶興建道路和其他基礎設施，當中包括改建五柳路與青山公路一藍地段交界處及相關連接路，以及在青山公路一藍地段北行近五柳路新增一條左轉行車線進入新發展區的擬建的雙線雙程 P1 路。由於五柳路和擬建 P1 路位置相當接近，當工程完成後，車輛將可以由青山公路一藍地段左轉入五柳路或擬建 P1 路。署方會繼續留意五柳路及擴闊後的福亨村路附近的交通情況，如有需要時會考慮進一步的措施。

45. 有委員擔憂將來洪水橋／厦村新發展區項目完成後，會加劇青山公路和五柳路的交通擠塞，建議運輸署考慮將五柳路改為單程駛入，經另一條大路駛出，以疏導交通。

46. 有委員詢問主席可否成立工作小組，針對性地討論部分交通議題，以免交委會重複續議相同內容。

47. 主席表示，以往交委會設有區內和區外工作小組，後來因人數太少而不設小組。

48. 屯門民政事務助理專員（二）陳奕龍先生表示，備悉委員對成立工作小組的意願及查詢。

[會後補註：根據《屯門區議會常規》第 87 條，工作小組主席由區議會主席委任。就此，區議會主席已向委員說明成立工作小組的原則。]

49. 運輸署陳先生表示，洪水橋／厦村新發展區項目最近獲立法會財務委員會批准撥款進行工程，而將五柳路改為單程路的建議會與已刊憲的圖則有所抵觸，加上將來屯馬線緊急出入口通道會設於該位置附近，署方與土木工程拓展署討論後，認為將五柳路改為單程路並不可行。署方會留意工程進行期間附近交通燈口的運作情況，視乎需要實施改善工程。

## V. 討論事項

### (A) 運輸署 2024-2025 年度交通及運輸工作計劃

（交委會文件 2024 年第 15 號）

50. 運輸署曾玉琮女士簡介題述工作計劃。

51. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

(i) 表示龍富路作為主要連接機場的道路，每小時 50 公里的車速限制

並不合理，建議運輸署參考內地，於龍富路和皇珠路分別對私家車和貨車實施不同的車速限制；

- (ii) 表示區內道路工程經常出現長期佔據道路卻沒有工人在施工的情況，認為運輸署不應向承建商提供過長工期，以減低對道路的影響；
- (iii) 表示早上繁忙時段不少貨車會不當使用華都花園巴士站以切線駛入屯門公路，影響到九龍上班的居民出行，希望運輸署研究措施改善情況；
- (iv) 詢問運輸署增設泊車位的程序及有關工程的結果；以及
- (v) 詢問港鐵購置十部用以擴充車隊的輕鐵車輛會安排到哪條路線，並請港鐵於會後補充 13 個智能行人護柱的具體位置。

52. 運輸署龐先生表示，備悉委員就皇珠路車速限制的意見，署方會研究對私家車和大型車輛實施不同車速限制的建議，再回覆委員。

53. 運輸署陳先生表示，署方會就合適的路旁位置建議增設泊車位，並諮詢相關政府部門及透過民政處進行公眾諮詢。如沒有收到反對意見，會委托路政署進一步推展有關工程。署方會在運輸署報告中，向委員匯報未來的工程及更新進度。

54. 運輸署黃狄偉先生表示，就貨車經華都花園巴士站駛入屯門公路的事宜，署方會前往該處了解情況，再檢視改善措施的需要。

55. 有委員詢問運輸署，現時《道路交通條例》是否准許同一條道路上就不同車輛實施不同的車速限制，以及署方下次檢討龍富路車速限制的時間。

56. 港鐵何君悌女士表示，港鐵購置的十部輕鐵車輛自 2020 年至 2023 年期間逐步投入服務，不會就個別路線增加列車，而是按情況投放於不同路線，例如近兩年新增特別班次第 506P 和 507P 號線。此外，港鐵會陸續增設智能行人護柱，當列車駛入或離開月台時，會發出聲響和閃燈。港鐵暫時有 13 支智能護柱，當中兩支分別於去年 11 月在兆康站月台和最近在大興北站月台安裝，如有最新消息會再通知委員。

57. 有委員表示，龍富路直路原本車速限制為 70 公里，自 2019 年近龍

逸邨上斜位置發生一宗嚴重交通意外後，整個路段的車速限制便更改為 50 公里。就此，他認為直路發生交通意外的風險較低，建議運輸署重新考慮放寬直路的車速限制。

58. 運輸署龐先生表示，本港暫時未有就不同車輛實施不同車速限制的先例，署方備悉委員的意見，將於下次會議時回覆。此外，運輸署有機制定期檢討現有道路的車速限制。

59. 主席表示，由於不會續議是項議題，請運輸署於會後提供補充資料。

[會後補註：運輸署代表於會議後通知秘書處，《道路交通條例》第 40 條沒有涵蓋為個別道路及不同車種設置不同車速的情況，故此，運輸署未能考慮在龍富路對私家車和大型車輛實施不同車速，然而，運輸署會繼續監察此路段的使用情況，並適時檢討其車速限制。]

**(B) 建議屯門區增設對角行人過路處**  
**(交委會文件 2024 年第 16 號)**

60. 文件第一提交人補充表示，沙田區沙角街與逸泰街交界自本年 1 月 31 日增設對角行人過路處，至今已四個半月，而尖沙咀加拿芬道與加連威老道亦會於 6 月成為試點，他詢問運輸署整體過路情況，希望署方盡快檢討成效並推行至不同區域。此外，文件中提及屯門區內三個非常繁忙的過路點，希望政府優先考慮於該三處增設對角行人過路處。

61. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 表示網上有消息指運輸署正研究於粉嶺名都和上水天平邨增設對角行人過路處，希望運輸署優先於屯門區增設對角行人過路處；
- (ii) 表示經常有市民於青山公路新墟段彩暉花園對出斜角位置「打斜」過馬路，希望運輸署考慮於該處增設對角行人過路處；
- (iii) 表示基於香港現行法例，警方會票控對角越過路口的市民，希望運輸署盡快考慮優先於全港流量較大的過路點增設對角行人過路處，讓市民循合法途徑過馬路；
- (iv) 表示運輸署可於文件中三個建議的地點，先試行增設對角行人過路處，再推廣至區內其他地點；以及
- (v) 建議運輸署考慮於青田路和河傍街增設對角行人過路處。

62. 運輸署黃先生表示，除了沙田區沙角街和逸泰街路口的試點外，署方現時正在籌備以尖沙咀加拿芬道和加連威老道路口作為第二個試點。及後，署方會研究兩個試點的成效，再考慮推展至其他地區。就委員建議的地點，署方會研究個別路口的特性，包括行人橫過對角馬路的需要、路口的車流、人流、過路距離及時間等因素，評估是否適合增設對角行人過路處，並一併考慮可行位置的設計方案。

63. 有委員詢問運輸署試點的觀察期及推行至其他地點的時間表。

64. 運輸署黃先生表示，尖沙咀試點會於 6 月或 7 月左右開始試行，署方會持續六至九個月觀察試點的運作情況，在觀察期過後再考慮是否推行至其他地區。

65. 委員提出第二輪意見及查詢，有關內容綜述如下：

(i) 表示屯門區率先提交文件建議於區內增設對角行人過路處，希望運輸署能夠優先於屯門進行研究或開設試點；

(ii) 詢問運輸署能否縮短試點六至九個月的觀察期；以及

(iii) 建議運輸署就沙田區試點進行中期檢討。

66. 運輸署黃先生表示，觀察時間要視乎該路口的運作情況。他會向其他區域的同事了解可否縮短觀察期，惟加開試點可能會影響推廣至其他地區的時間，而署方目前並沒有地區推行的優先次序。

67. 有委員詢問運輸署是否已有增設對角行人過路處的地點列表及時間表，希望署方增加或優先考慮委員提出的地點。

68. 運輸署黃先生備悉委員建議增設對角行人過路處的位置。

69. 主席表示，請運輸署考慮委員提出的意見，協助屯門區居民爭取增設對角行人過路處。

**(C) 建議港鐵輕鐵站月台全面加裝乘客資訊顯示屏**

(交委會文件 2024 年第 17 號)

(港鐵的書面回應)

70. 文件第一提交人補充表示，現時區內只有部分輕鐵站及單邊月台設

有乘客資訊顯示屏，例如屯門市中心站。由於部分基層市民不懂得使用智能手機或二維碼，她希望港鐵能夠全面加裝顯示屏，以便市民查看輕鐵時間表。此外，她詢問港鐵於 2024 年加裝顯示屏的具體位置。

71. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 表示以往顯示屏懸掛於輕鐵站內，居民於遠處即可看到輕鐵到站時間，惟現時顯示屏安裝於月台中間位置，例如安定邨，於早上繁忙時段人來人往，居民難以看到顯示屏資訊；就此，詢問港鐵為何不再採用懸掛式顯示屏，並建議港鐵考慮於更合適的位置安裝顯示屏；
- (ii) 建議港鐵考慮於顯示屏內增添關於輕鐵的突發事故資訊和轉乘方案，讓居民提早知悉有關情況，以決定是否改乘其他交通工具；以及
- (iii) 建議港鐵參考海外做法，增設會發聲的乘客資訊裝置，以應對繁忙時段人多的情況及便利視障人士。

72. 港鐵鄭苡楠女士表示，港鐵計劃在本年年底前，於所有輕鐵站月台安裝至少一個顯示屏，完成後再探討其他優化建議，例如在月台前後有較多空位，或人流較多的車站增加雙面顯示屏或調整顯示屏位置等。現時，港鐵採用的新款顯示屏尺寸較大，有更多空間發放其他資訊。港鐵備悉委員希望在顯示屏上增添輕鐵突發事故消息和轉乘方案的意見，亦會研究加入天氣和交通提示等資訊，而除了顯示屏外，乘客目前也可從廣播得知輕鐵到站資訊。

73. 委員提出第二輪意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 詢問港鐵是否於每個輕鐵站月台都會安裝一個顯示屏；
- (ii) 建議兆康輕鐵站應安裝懸掛式顯示屏，以免第 614P 和 505 號線單卡輕鐵車輛同時到站時，居民因視線受阻而錯過後面的車輛；
- (iii) 建議港鐵於每個輕鐵站出入口較高位置安裝一個較大型的顯示屏；以及
- (iv) 表示當同時有多架輕鐵車輛到站，長者或其他人士未必可以聽清楚輕鐵站廣播的到站資訊。

74. 港鐵鄭女士表示，港鐵會於每個輕鐵站月台安裝至少一個顯示屏。

由於懸掛式顯示屏的款式較舊，現時難以採購維修零件，故港鐵全面改用新款發光二極體（LED）顯示屏。基於新款顯示屏的尺寸較大，而輕鐵月台的頂部空間有限，將顯示屏懸掛至更高的位置有一定困難。港鐵備悉委員的意見，會再研究如何優化整個計劃，包括顯示幕的數量和安裝位置等。

75. 主席表示，請港鐵考慮委員提出的意見。

**(D) 建議優化改善港鐵巴士 K53 服務**

**（交委會文件 2024 年第 18 號）**

**（運輸署的書面回應）**

**（港鐵的書面回應）**

76. 運輸署冼先生表示，署方已向港鐵轉達委員提出提早開出第 K53 號線頭班車的建議。就加強繁忙時段業旺邨往來港鐵屯門站服務的建議，正如上次會議提交的交件所述，港鐵會將第 K53 號線延長至業旺邨和額外調配雙層巴士行走第 K53 號線，署方會在服務改動後檢視成效及業旺邨居民的出行安排。至於第 K51、K51A 及 K53 號線的運作情況，署方會要求港鐵盡量妥善安排三條路線的班次，讓乘客享受更理想的服務。

77. 港鐵何女士表示，港鐵會積極配合業旺邨入伙時間以安排附近的交通配套，並入邨派發宣傳單張，讓居民得悉如何使用港鐵巴士和輕鐵服務，並藉此機會向居民介紹港鐵的設施，例如乘搭扶手電梯及升降機的注意事項。此外，港鐵會額外調配一部雙層巴士來往業旺邨和屯門站。

78. 委員就運輸署和港鐵代表的回應提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 希望港鐵考慮優化第 K51 和 K51A 號線的服務，並增加第 K53 號線的班次，以免該路線在延長至業旺邨後對原有乘客造成影響；
- (ii) 表示業旺邨第一期居民將於下周領取入伙鎖匙，請運輸署與港鐵和巴士公司配合，盡快調整及開通相關路線，包括第 K53 和 57M 號線；
- (iii) 希望港鐵加派人手，於西鐵站向屯門區內外的市民宣傳區內交通服務；
- (iv) 詢問運輸署是否已疏通業旺邨附近工業城對出的迴旋處，以免下周居民前往業旺邨領取入伙鎖匙時出現嚴重交通擠塞；

- (v) 指出南豐工業城對出的迴旋處、業旺路及天后路一帶經常有長期停泊的車輛（俗稱「死車」），希望警方於業旺邨入伙期間，加強勸諭附近的道路使用者；以及
- (vi) 表示青雲路聖彼得堂站的上落客位置較危險，建議運輸署於區內增設其他加氣站，分流青雲路轉入業旺路加氣站的車輛。

79. 運輸署冼先生表示，因應業旺邨的入伙時間，署方與巴士公司和港鐵商討了安排不同路線途徑業旺邨，包括計劃於 6 月 23 及 24 日起將九巴第 57M 號線、第 961S 號線及城巴第 962P 號線的其中一個班次繞經業旺邨；至於港鐵巴士第 K53 號線，署方與港鐵則計劃於 7 月上旬起將路線延長至業旺邨。天后路近業旺邨亦將會設有巴士停車處，巴士公司會因應乘客的需要設站。除上述路線之外，業旺邨居民亦可步行約五至六分鐘到附近的車站乘車，包括龍門居巴士總站、龍逸邨巴士站、青雲路聖彼得堂站及青山村輕鐵站等。

80. 港鐵何女士表示，港鐵承諾延長第 K53 號線至業旺邨後會保持服務質素，且未來會因應需求變化，與運輸署深入溝通、檢討及優化第 K53、K51、K51A 及 K58 號線等巴士路線，並向交委會匯報。港鐵會積極配合運輸署的安排，於 7 月上旬提供來往業旺邨的服務，參考其他新屋邨落成情況，初期會於早上 8 時至晚上 7 時提供巴士服務，及後會慢慢延長服務至正常班次。就委員提出加派人手於西鐵站向市民宣傳交通安排的建議，正如上述回應，港鐵已準備到業旺邨向居民派發宣傳單張及簡介港鐵服務和乘車安全資訊。至於委員提及聖彼得堂站上落車位置存在安全風險，港鐵會再與運輸署研究是否可以調整位置。

81. 有委員詢問運輸署業旺邨專線小巴的招標情況和開辦時間表，且擔心第 K53 號線延長至業旺邨會影響屯門東一帶的居民，建議署方考慮增加其他路線以分流第 K53 號線的乘客。

82. 運輸署冼先生表示，署方暫時未有關於業旺邨的專線小巴的進一步消息提供。業旺邨居民可以乘搭第 K53 號線來往屯門站及第 57M 號線來往屯門市中心。港鐵會維持第 K53 號線原有班次的穩定性，相信不會影響現有第 K53 號線的乘客，同時令業旺邨居民受惠。

83. 主席請運輸署積極考慮委員提出的意見。

(E) 正視屯門公路司機安全意識問題

(交委會文件 2024 年第 19 號)

(運輸署的書面回應)

(香港警務處的書面回應)

84. 文件提交人及委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 建議警方於電視播放具阻嚇性的片段，並建議運輸署於指示牌上展示每月交通意外的數字，以提升司機的駕駛安全意識；
- (ii) 指出屯門公路經常有重型車輛佔用快線，相信加強執法有助阻嚇相關駕駛人士，並詢問警方和運輸署有何改善措施；
- (iii) 建議運輸署考慮延長皇珠路轉入元朗方向的實線，以降低司機因「打尖」引起交通意外的風險；以及
- (iv) 建議運輸署參考隧道廣播技術，當車輛駛經交通黑點時，於收音機播放有關檢控或傷亡數字，提醒司機小心駕駛。

85. 運輸署韓浩廷先生表示，會向運輸署相關團隊反映委員的意見，檢視把交通意外統計數字展示在顯示屏或透過隧道廣播播放相關訊息等建議。就重型車輛佔用快線的情況，根據《道路使用者守則》，除非出口在右線，否則中型或重型車輛不能使用快速公路快線行駛，署方會與警方商討加強執法。就於交通黑點透過隧道廣播播放檢控或傷亡數字的建議，當技術成熟或有其他科技時，署方會考慮應用於不同的道路上。

86. 警務處梁基政先生表示，於交通黑點位置增加圖片及數字有機會令司機分心，而於電視上播出具阻嚇性的交通意外事故照片或片段會被「打格」遮蓋，現時市民已可從新聞發布中知道嚴重交通意外的初步成因和傷亡人數。然而，警方同意於屯門公路出入口位置設置簡單標語或展示交通意外數字，前提是盡量不影響司機專注駕駛。針對重型車輛佔用快線的情況，警方除了日常巡邏執法之外，現時亦使用隱形戰車和錄影執法，以及向運輸業界舉行交通安全講座，以改善問題。就委員提出延長皇珠路入元朗快線實線的建議，警方正與運輸署研究實線的長度。至於收音機廣播涉及技術上的問題，警方未知相關部門是否可以支援。

87. 委員提出第二輪意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 表示運輸署在上次會議後未有提供交通意外黑點的具體位置，建議署方參考內地在高速公路實施的措施，以紓緩屯門公路交通擠塞；

- (ii) 表示警方的隱形戰車已被駕駛人士認出，建議警方及運輸署考慮引進創新科技，例如利用人工智能配合高清攝像系統，解決超速駕駛及佔用道路的問題；
- (iii) 建議警方參考以前的電視宣傳，加插撞車音效提升阻嚇力或展示檢控數字，以提升司機的安全意識；
- (iv) 建議警方安排人手於屯門公路執法和更換偵速攝影機的位置，並指出屯門公路近深井路段的地面凹凸不平，現場設有指示牌多時而未進行整修，請部門協助跟進；以及
- (v) 建議運輸署參考內地採用區間測速系統。

88. 運輸署龐先生表示，署方計劃將皇珠路東行近屯門公路入口處約 50 米的中快線分隔線改為虛實白線，以改善車輛由皇珠路快線切入慢線的情況，理順屯門公路近入口處的交通，有關工程預計在今年年中完成。

89. 運輸署韓先生表示，運輸署現時正在觀塘試行自動交通執法系統<sup>1</sup>，以及在大角咀試行偵察平均車速攝影機系統<sup>2</sup>。署方備悉委員的意見，包括政府利用科技加強執法、檢視偵速攝影機的位置，以及跟進偵察平均車速攝影機系統的應用情況。

[會後補註：

1. 運輸署現正與警方合作在中環皇后大道中及觀塘開源道兩個路段測試自動交通執法系統。系統旨在辨識及記錄常見於路旁的交通違例事項，例如車輛在設有不准停車限制的路段違例停車或上落客貨等的違例行為。運輸署與警方正在檢討系統的成效，並探討自動交通執法的未來路向。
2. 就偵察平均車速攝影機系統（均速攝影機系統）試驗計劃，運輸署早前於荃灣路（西行線）和西九龍走廊（西行線）安裝系統並完成測試，亦已準備系統偵察範圍附近的相關交通標誌，以提醒駕駛者。另一方面，運輸署正繼續與警方商討於以上路段應用均速攝影機系統的細節。政府暫時沒有計劃在其他路段試行此系統。]

90. 警務處梁先生表示，警方多年前曾放置紙板警察，但被市民投訴後已取消有關做法。現時警方每日都會安排警員於屯門公路站崗執勤，並

配置流動偵速裝置。警方目前亦有透過不同媒體宣傳教育道路安全意識，例如警察網頁及電視節目等。

91. 主席總結表示，請運輸署考慮優先於屯門區增設試點及請警方加強執法。

## **VI. 其他事項**

92. 有委員詢問運輸署於上次會議中表示會在巴士專線生效期間進行屯門公路交通數據調查的進度。

93. 運輸署韓先生表示，署方正在收集屯門公路和青山公路的交通數據，預計於 6 月底完成，及後需時一至兩個月全面檢討巴士專線的成效，當有結論時會通知交委會。

94. 主席請運輸署於下次交委會會議上向委員報告有關結果。

95. 委員沒有提出其他事項，主席於下午 5 時 38 分宣布會議結束，下次會議將於 2024 年 8 月 15 日（星期四）下午 2 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2024 年 8 月

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/24

# 交通運輸委員會第二次會議記錄 (秘書處提出的修訂)

## 原文

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

## 修訂版

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。]

# 屯門區內地區交通改善工程 — 皇珠路東行改善工程



