

屯門區議會  
2024-2027 年交通運輸委員會  
第六次會議記錄

---

日期：2024 年 12 月 5 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
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
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
鄺珉楠先生	屯門區議員
鍾健峰先生	屯門區議員
莊豪鋒先生	增選委員
劉燊澤先生	增選委員
馬祖輝先生	增選委員
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

### 缺席者

甘文鋒先生

屯門區議員

### 應邀嘉賓

葉賀民先生

消防處西區指揮官（新界北）

廖家榮先生

消防處署理助理消防區長（新建設課）11

胡峻豪先生

消防處高級消防隊長（災難應變救援）

陳浩峯先生

城巴有限公司營運經理（九龍及新界）

盧仲勤先生

城巴有限公司總策劃主任

郭智晴女士

城巴有限公司高級企業傳訊主任

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）

### 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）

岑啟承先生

土木工程拓展署工程師／15（西）

劉天明先生

路政署助理區域工程師／屯門（東）

金學俊先生

香港警務處屯門警區行動主任

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

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

陳理桑先生

運輸署工程師／屯門北

黃狄偉先生

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」)第六次會議。

## II. 委員告假事宜

2. 秘書報告收到甘文鋒議員的缺席申請。由於甘議員獲中國香港體操總會推薦，代表香港到海外出席國際裁判課程，故徵求交委會同意其缺席。經諮詢民政事務總署意見後，認為甘議員是次缺席的原因可獲接納。就此，主席宣布交委會同意甘議員缺席是次會議。

## III. 通過上次會議記錄

3. 沒有委員對上次會議記錄提出修改建議，主席遂宣布通過交委會 2024-2027 年第五次會議記錄。

## IV. 討論事項

4. 主席表示，由於消防處代表另有要務，需提前離席，她會把議程次序調動，先討論議程上 II (C) 項議題，即「建議完善電動車消防應對措施」。

### (A) 建議完善電動車消防應對措施 (交委會文件 2024 年第 46 號) (消防處的書面回應)

5. 消防處葉賀民先生表示，根據相關政府部門資料，屯門區目前有 35 個已完成電動車充電設施安裝並符合新消防安全要求的停車場。為了加強對停車場內人命和財產的保障，針對電動車及其充電期間可能出現的火災危險，消防處於 2020 年 7 月 31 日發佈了「消防處通函第 4/2020 號」，訂明對電動車充電設施的附加消防安全規定，包括火警偵測系統的安裝及消防員緊急開關的設置。及後，處方於 2023 年 3 月 1 日發佈了「消防處通函第 1/2023 號」，新增對停車間設置花灑系統的規定，即要求總面積超過 230 平方米的停車間必須設置花灑系統，以進一步提升停車設施內的消防安全水平。消防處不時檢討行動策略及引入新裝備以應對社會發展。處方於 2023 年成立公路及鐵路拯救專隊以專門應對公路及鐵路事故，包括制訂針對新能源汽車及混合動力汽車的滅火救援行動指

引，以及定期為前線消防人員提供交通意外事故拯救訓練，當中包括處理電動車輛事故的流程及注意事項，以提高拯救人員處理電動車輛事故時的安全意識及行動效率。

6. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 指出區內有不少停車場未有涵蓋於消防處提供的 35 個符合消防安全要求的停車場內，例如田景路 23 號停車場曾出現車輛起火意外，並於 2024 年 11 月底增加三支充電器，而兆康亦有數個已經安裝電動車充電設施的停車場；詢問處方會否前往相關停車場檢查消防安全水平，並提供更多消防評測資訊；
- (ii) 表示現在部分鄉郊村民會自行安裝電動車充電設施，建議消防處加強與區議會合作，與區議員一同向市民宣傳相關資訊；以及
- (iii) 詢問消防處會否定期為電動車充電設施進行檢查，確保符合消防安全要求。

7. 消防處廖家榮先生表示，自 2020 年 9 月 1 日起，初次提交建築圖則的建築物必須遵從「消防處通函第 4/2020 號」的規定，在停車設施內設置電動車輛充電設施時，須符合附加的消防安全規定，並安裝相關的消防設備和裝置。此外，消防處亦會不時就公眾對停車設施裝置電動車輛充電設施的查詢提供意見，以提升整體消防安全水平。至於充電設施及電力相關的安全問題，則由機電工程署負責監管。

8. 有委員認為現時無需向消防處申報安裝電動車充電設施的做法不妥，建議政府推動跨部門合作，統一規範全港安裝電動車充電設施的申報流程，以完善機制。

9. 消防處廖先生表示，消防處負責審批由屋宇署或其他政府部門提交的建築圖則或查詢，而屋宇署則會擔任統籌角色，收集各部門的意見或要求。所有附加的消防安全規定由 2020 年 9 月 1 日起生效，適用於所有初次提交的建築圖則。至於在 2020 年 9 月 1 日前提交的建築圖則和所有計劃裝設電動車充電設施的現有建築物，處方建議相關持份者可按照規定提升消防設施，以進一步保障消防安全。

**(B) 關注有不少安全島免電標柱上的黃色反光貼脫落  
(交委會文件 2024 年第 44 號)**

**(路政署的書面回應)**

10. 文件第一提交人表示，免電標柱可引導駕駛人士駛入正確行車線，對道路安全非常重要。除了屯門區外，全港不少免電標柱都出現類似黃色反光貼脫落問題，希望路政署正視有關情況，並調查反光貼脫落成因。

11. 路政署劉天明先生表示，會將免電標柱黃色反光貼脫落的情況反映給各區路燈組同事，以盡快解決有關問題，而供應商亦正在調查反光貼脫落的成因。

12. 文件第一提交人及主席詢問路政署甚麼時候可提供反光貼脫落的成因。

13. 路政署劉先生表示，待有最新進展時會透過秘書處向委員匯報具體成因。

[會後補註：路政署已於 2025 年 1 月 20 日透過秘書處向委員提供反光貼脫落的成因。]

**(C) 建議打擊屯門區「音響單車」  
(交委會文件 2024 年第 45 號)**

14. 文件第一提交人表示，區內不少單車徑或馬路，在深夜有騎單車人士使用大音量喇叭，並且不遵守相關交通規則，橫衝直撞，建議警方加大力度執法及加強宣傳教育，以提升年輕人守法意識。

15. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 詢問警方過往對違規或造成滋擾的單車使用者所採取的行動及是否須即場截獲違規者才能作出跟進；
- (ii) 若造成滋擾的單車使用者大多屬於特定年齡群組人士，建議警方考慮與社福或外展機構合作，向他們進行輔導及教育，以改善有關問題；
- (iii) 指出相關問題亦困擾其他地區，而在有警員在巡邏時，音響單車使用者會即時收斂，惟最近滋擾的情況加劇，詢問警方近期打擊行動的成效如何；以及

(iv) 詢問警方過去一年檢控多少音響單車使用者，當中有多少為重犯人士，並在甚麼情況下會以非法改裝相關條例扣留單車半年。

16. 警務處金學俊先生表示，警方會不定時收到關於音響單車的投訴，而當警員到達現場時，音響單車使用者大多會立即關閉音響並逃離，故票控方面有一定難度。根據警方的分析，這批年輕人大多於凌晨時分從屯門碼頭出發至友愛邨或安定邨，並於可藝中學附近短暫停留，再經龍門居前往藍地單車交匯處聚集。警方曾對他們作出勸諭及警告，以及聯絡其家長。然而這批年輕人大多較反叛，短時間就故態復萌。警方正嘗試以其他法例規管他們的行為，包括考慮票控屢勸不改人士不小心騎乘單車、騎車期間未有亮起單車燈等。至於沒有家長理會的 18 歲以下年輕人，警方會考慮將其帶回警局，並向法庭申請交由社會福利署接管。警方稍後亦會聯絡社會福利署同事跟進，致力透過教育、宣傳方式處理青少年問題，並繼續嚴厲執法。

**(D) 建議改善掃管笏路過路設施**

(交委會文件 2024 年第 47 號)

(路政署的書面回應)

(運輸署的書面回應)

17. 文件第一提交人感謝部門的積極回應，並指出較多車輛於掃管笏路西行下斜時超速，希望運輸署增加過路設施，提醒駕駛人士不要在斜路超速，並詢問路政署管翠路 18 號巴士站的具體位置。

18. 路政署劉先生表示，暫時未有管翠路巴士站位置的資料，會後會透過秘書處回覆委員。

[會後補註：路政署和運輸署已於 2025 年 1 月 13 日透過秘書處向委員提供管翠路巴士站位置的資料。]

19. 有委員詢問運輸署和路政署，掃管笏路兩個行人過路處的優化設計進度及落實時間表。

20. 運輸署韓浩廷先生表示，署方早前曾派員到現場視察，該過路處有足夠視線距離觀察交通情況。康樂及文化事務署（下稱「康文署」）亦有按運輸署要求，為行人過路處旁的花槽進行植物修剪工作。署方除了會於該過路處前方增加交通標誌外，亦會使用紅褐色路面標示過路處，以

提示駕駛者於行人過路處提高警覺。現時署方已完成設計圖則，並正在與路政署就工程內容協商。署方計劃下一步將進行地區諮詢工作，收集區內居民的意見，若反應正面，將正式推行。

21. 有委員詢問掃管笏路的屯門公路天橋至迴旋處的花槽位置是由哪個政府部門管理，而路政署在該處擔當甚麼角色。

22. 路政署劉先生表示，路政署的角色是在推展工程期間，諮詢康文署對花槽搬遷或移除的意見，並提供相關的技術協助。

**(E) 有關於青山公路往三聖方向加雙白線  
(交委會文件 2024 年第 48 號)  
(運輸署的書面回應)**

23. 文件第一提交人表示，部分車輛駛經錦暉花園後到達屯門公路橋底位置，再左轉往三聖邨時，未有好好利用新增的左線，而留在中線左轉，出現爭線情況，存在碰撞風險，故希望部門考慮文件中提出的建議。

24. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 詢問運輸署建議設置的雙白線會從哪裡開始和延伸至哪個位置，並建議署方增設道路標記，提示駕駛人士選定行車線；以及
- (ii) 建議運輸署計算該處的車流量，再研究整個道路設計，包括重新安排編配路線。

25. 運輸署韓先生表示，該路段屬於路政署青山公路擴闊工程範圍，工程會擴闊青山公路左轉往三聖邨的行車線，從一條增加至兩條。路政署曾進行交通影響評估，評估顯示較多車輛於該路口左轉經青山公路往九龍方向，故在道路設計上，該路口設兩條行車線左轉出九龍，一條行車線直去往屯門西方向。署方收到委員的意見後，已立即聯同青山公路擴闊工程團隊到現場視察，並制訂優化方案。由於路政署正在籌備路面重鋪工程，故可配合路面重鋪的臨時交通安排，推展道路優化方案。方案將增加道路標記，以提示駕駛人士及早選定行車線。署方亦建議設置雙白線，以保障左轉車輛無需兼顧從快線切入的車輛。由於道路標記和交通標誌的設置一般需配合方向標誌路牌，過早設置雙白線道路標記或會令駕駛人士在未知道行車線方向目的地時選定行車線，造成混亂。最後，他表示會後會透過秘書向委員提供有關交通優化方案的圖則，以清楚交

代整個計劃。

[會後補註：運輸署已於 2025 年 1 月 7 日透過秘書處向委員提供交通優化方案的圖則。]

26. 委員提出第二輪意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 表示青山公路右轉往屯盛街的位置有類似的問題，希望運輸署可一併改善；以及
- (ii) 希望與運輸署人員一併到現場詳細研究方案，包括雙白線的具體長度，以更好利用新增的空間。

27. 運輸署韓先生表示，歡迎委員到現場視察，屆時署方會聯同路政署青山公路擴闊工程團隊一同參與。

28. 主席表示，請秘書處安排實地視察。

秘書處

[會後補註：有關實地視察已於 2025 年 1 月 17 日進行。]

**(F) 青山公路青山灣段近黃金海岸一期車輛危險掉頭問題**  
**(交委會文件 2024 年第 49 號)**  
**(運輸署的書面回應)**

29. 文件第一提交人表示，青山公路青山灣段擴闊至四線後，中間的分隔帶令周邊屋苑的車輛無法直接右轉往屯門方向，而要先往九龍方向，再掉頭返回屯門，增加約五分鐘車程。這導致部分駕駛人士為節省時間，利用分隔帶缺口位置強行轉彎掉頭，增加意外風險。2024 年 11 月底有行人因此於近黃金海岸一期被車撞倒。他希望有關部門優化道路指示標記及加強執法，以減少上述駕駛行爲。

30. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 指出青山公路一帶屋苑(例如翠峰小築)的車主都曾反映題述問題，建議署方重新檢視該路段的道路設計，以實際行動回應居民的訴求；以及
- (ii) 希望運輸署和路政署積極跟進青山公路擴闊工程後衍生的問題，以

便利居民出行和減低道路安全風險。

31. 運輸署韓先生表示，收到委員的查詢後，署方已立即派員到現場視察。自青山公路青山灣段擴闊至四線後，路口位置已加設不准掉頭標誌，而警方亦會於短期內安排同事在路口執法，中期內署方同意審視青山公路青山灣段的設計，在交通情況許可下，考慮放寬禁止掉頭的交通限制。此外，署方於 2024 年 11 月亦曾收到相關屋苑辦事處的信函，署方已聯同青山公路擴闊工程團隊提出改善方案，並向屋苑進行諮詢，若居民同意有關方案，會於重鋪路面工程進行時一併跟進。青山公路擴闊工程是由路政署的顧問公司按照道路設計標準來設計，因應青山公路擴闊至四線後區內交通的變化和駕駛人士的需求，運輸署與擴闊工程團隊一直緊密聯繫，適時檢討及優化交通管理措施，以提升青山公路的交通安全及道路容量，為區內駕駛人士及居民提供更完善的交通配套。

32. 委員提出第二輪意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 指出不少車輛在屯門公路繁忙的情況下選擇使用青山公路，令近年青山公路車流量倍增，建議運輸署制定交通措施時，多考慮車流量問題，以確保行車暢順；
- (ii) 指出青山公路沿線亂過馬路的情況嚴重，例如經常有帝御·金灣的居民利用分隔帶缺口位置跑到黃金海岸一期巴士站上車，或從巴士站亂過馬路返回屋苑，建議運輸署考慮優化道路設計，以改善有關情況；
- (iii) 指出三聖邨牌坊亦有車輛危險掉頭的問題，建議運輸署於該處加設禁止掉頭標誌；以及
- (iv) 指出三聖廟附近的缺口位置有較多人亂過馬路，建議警方加強宣傳及執法，以免釀成意外。

33. 運輸署韓先生表示，路政署正在安排青山公路路面重鋪工程。運輸署和警方在審批路政署的臨時交通安排時，會要求路政署分段進行，目的是希望維持青山公路的路段大致暢通。2024 年 9 月，青山公路來回屯門和荃灣方向四線通行後，交通大致暢順，未見明顯擠塞。個別燈號控制路口的交通擠塞情況在署方派員到場視察和調校後已經有明顯改善，故署方認為在青山公路擴闊工程團隊完成剩餘路面重鋪工序及擴闊工程後，青山公路將有助紓緩區內交通。就居民亂過馬路的問題，署方已聯

絡警方於短期內加強宣傳和執法，路政署會盡快完成重鋪工程和研究於路中央分隔帶安裝欄杆，而運輸署亦會研究適度延長路口的欄杆和加設交通標誌，以引導居民使用行人過路處。

34. 主席請運輸署積極考慮委員提出的意見。

**(G) 建議城巴 962X 提早頭班車時間**

**(交委會文件 2024 年第 50 號)**

**(城巴有限公司的書面回應)**

**(運輸署的書面回應)**

35. 文件第一提交人詢問城巴有限公司（下稱「城巴」）第 962 號線從龍門居至三聖及從青山灣至大欖涌的載客率、第 952P 和 962P 號線於 7 時至 8 時的載客率、第 962P 號線於 7 時至 8 時從屯門泳池站至屯門公路所需的時間，以及第 952 號線從置樂花園至恒豐園及三聖至大欖涌的載客率。

36. 城巴郭智晴女士表示，第 952P 和 962P 號線於 7 時至 8 時的載客率分別約五成，至於其餘數據，城巴會於會後再作補充。

37. 運輸署冼煒庭先生表示，根據署方早前於屯門公路轉乘站進行的實地調查，第 952P 和 962P 號線於早上約 7 時半至 8 時的載客率分別約四成至五成。

38. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 指出第 962X 號線主要服務前往港島上班的居民，區議會曾討論提早城巴第 962X 號線頭班車時間，頭班車自 8 時 45 分提早至 8 時 30 分後，一直未有作出調整，難以配合居民出行需求。城巴和運輸署的書面回應指出第 952P 和 962P 號線於 8 時的班次的載客率只有約四成至五成，可應付現有需求。然而，需前往港島上班的屯門居民大多不會乘坐 8 時的班次，因為需要預留等車、屯門公路塞車，以及步行至工作地點的時間，故 8 時的載客率數據無法真實反映居民的需求；
- (ii) 表示第 962 號線對置樂花園、錦暉花園、華發街一帶的屋苑、以至即將入伙的顯發邨需要前往港島的居民均非常重要。現時由於第 952P 和 962P 號線的路線重疊，故未能在早上加開第 962 號線經置

樂花園的班次，詢問城巴若第 952P 和 962P 號線增設置樂花園站點，會增加多少車程，以及可否解決現時載客率偏低的情況；

- (iii) 希望部門認真考慮文件中的建議，以疏導早上上班的居民，並提供更多數據供委員作深入研究；
- (iv) 表示置樂花園一帶的交通非常繁忙，詢問第 962P 和 962A 號線經過屯門泳池站後，需要多少時間才到達屯門公路轉乘站；
- (v) 指出疫情後第 962P 號線的乘客減少，認為可能因為居民的工作模式或地點有所改變，建議城巴抽調資源加強其他巴士路線的服務；
- (vi) 認為第 952P 和 962P 號線載客率低是因為三隧分流後，西隧交通擠塞情況嚴重，原定一小時的車程需要一個半小時才到達港島，令不少居民轉而乘坐西鐵；建議運輸署和巴士公司在考慮班次問題時，不要只着眼於載客率，而要分析載客率下降的實際原因，調整三隧分流方案，以免巴士公司因乘客量下降而增加車費；以及
- (vii) 表示如城巴現階段未能提供詳細數據，建議於下次會議續議題述議題。

39. 主席總結表示，交委會將於下次會議續議是項議題，請運輸署屆時詳細回應是次委員的提問，亦請城巴於會前向委員提供有關數據，以提升討論效率。

運輸署、  
城巴

[會後補註：城巴已於 2025 年 1 月 14 日透過秘書處向委員提供 952 及 962 系列路線的營運數據。]

**(H) 關於景峰巴士站優化使用的提議**  
(交委會文件 2024 年第 51 號)  
(九龍巴士(一九三三)有限公司的書面回應)  
(運輸署的書面回應)

40. 文件第一提交人表示，早上繁忙時段，景峰巴士站的人龍經常伸延至旁邊輕鐵站馬路位置，險象環生，建議擴建行人使用空間至花槽位置，以減低潛在的風險。

41. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 指出景峰巴士站對面，即現時第 K51 號線巴士或第 46 號線小巴位置並沒有上蓋，建議部門考慮加設上蓋；
- (ii) 表示政府部門興建至過路處的上蓋與巴士站的上蓋並不相連，對市民產成不便，建議巴士公司或部門牽頭將兩個上蓋連接；
- (iii) 關注景峰巴士站和對面的新墟巴士站是否有足夠長度容納巴士，由於繁忙時段該處無法同時容納多於一輛巴士，令巴士需要佔用慢線上落乘客，故建議延長巴士站位置及空間；
- (iv) 表示現時景峰巴士站的位置設於過路處旁，令不少市民因為追巴士而衝出馬路，容易產生意外，建議部門考慮將巴士站向前或向後遷移；
- (v) 建議運輸署和九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）互相配合，參考紅橋巴士站擴建的例子，把相關安全改善工程套用至景峰巴士站；
- (vi) 表示景峰巴士站後方位置應為輕鐵電箱，故搬遷有一定難度，在土地資源有限的情況下，建議運輸署與巴士公司在溝通優化整個巴士站設計時，考慮重新編排巴士排隊路線，例如早上繁忙時段，將候車乘客量較少的第 A33X 號線和乘客量較多的第 259X 號線並列，將巴士站的效益發揮到最大；
- (vii) 希望可以縮短興建景峰巴士站上蓋的時間，同時建議巴士公司增設一些長凳，供居民候車時休息；以及
- (viii) 表示文件中建議擴闊行人使用空間的位置，或有車輛從彩暉花園方向開出，車速較快，且有彎位盲點，建議先到現場實地視察，再商討巴士站位置的安排。

42. 運輸署黃狄偉先生表示，正如委員提到，青山公路轉入景峰巴士站的位置有彎位，故署方會先安排實地視察，檢視現在巴士站的設計、排隊情況及相關管理措施，再研究如何提升安全系數，以及擴闊行人使用空間的需要和可行性。至於委員提及巴士站附近設有政府部門興建的上蓋，他需要查看是由哪個部門管理，會後回覆委員。

43. 運輸署曾玉琼女士表示，就增設或延長巴士站上蓋及編排巴士路線排隊線的建議，署方會與巴士公司商討可行性。署方亦會緊密監察景峰花園巴士站加建上蓋工程的進度，希望巴士公司盡快完成工程。另外，由於該處於早上繁忙時段人流眾多，增設長凳可能會影響排隊空間，署方會在實地視察時觀察是否有足夠空間安裝長凳，以便乘客有更舒適的候車環境。

44. 委員提出第二輪意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 表示曾就景峰巴士站後的輕鐵電箱諮詢港鐵，對方表示可以配合搬遷電箱，希望運輸署積極與港鐵溝通，擴建行人使用空間；以及
- (ii) 指出景峰巴士站附近輕鐵站有一條貼近馬路的小路，不少市民會路經該處，車輛經彎位轉入巴士站時，對行人有一定危險性，建議運輸署基於安全考量增設欄杆。

45. 運輸署黃先生表示，備悉委員意見，署方會於實地視察時檢視增設欄杆的可行性。至於搬遷輕鐵電箱事宜，署方會在研究擴建行人使用空間時，再與港鐵磋商。

46. 主席表示，請秘書處安排實地視察。

秘書處

[會後補註：有關實地視察已於 2025 年 1 月 17 日進行。]

## V. 備悉事項

### (A) 運輸署報告 (交委會文件 2024 年第 52 號)

47. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 指出 2024 年 9 月 20 日至 11 月 14 日期間，屯門公路交通意外數字高達 81 宗，即日均約 1.44 次交通意外，屬於不合理水平，嚴重影響學童上學，請運輸署正視問題和積極解決；
- (ii) 認為屯門市中心的故事數字不止 42 宗，詢問運輸署有關數字是否包括壞車及如何計算；

- (iii) 請運輸署提供交通意外成因的詳細數據及分類，以便委員了解更多潛在的問題和交通黑點；以及
- (iv) 建議運輸署和警方參考內地的做法，積極透過科技減少交通事故。

48. 運輸署韓先生表示，交通事故數字除了包括交通意外，也包括部門在屯門公路進行的緊急維修，以及需要停在路肩的車輛故障事件等，這些記錄是由運輸處 24 小時運作的緊急事故交通協調中心提供。中心透過全港不同地區的道路鏡頭進行交通監察和事故協調工作，令道路盡快回復暢通，亦會在不同平台向駕駛者發放交通事故消息。就屯門公路發生的交通意外，警方會調查每一宗意外的成因，而個別嚴重的案件或意外頻密的路段，將由運輸署專責交通安全的隊伍再作跟進，並會在有需要時研究改善措施。例如，在 2022 年，署方曾委託路政署在屯門公路加設交通標誌，亦聯同警方及其他部門在適當的位置加設一些打擊超速的偵速攝影機。

49. 委員提出第二輪意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 詢問署方對交通黑點的定義是否與警方一樣，並表示當出現意外及傷亡才提出改善措施已經太遲；
- (ii) 表示上次交委會曾希望運輸署提供交通事故分類，但署方未有回覆，希望署方提供有關資料；
- (iii) 詢問運輸署除了增設打擊超速的雷射槍外，未來會否有其他措施解決交通安全問題；以及
- (iv) 認為沒有人命傷亡並不等於道路安全，運輸署不應只側重在交通黑點上，而應關注各種交通問題，例如皇珠路有大量重型車輛插隊，建議署方檢視現時區內的道路設計是否符合人口增長的速度。

50. 運輸署韓先生表示，前述的 81 宗交通事故中有 57 宗屬於交通意外，另外有 21 宗屬於車輛故障，其餘三宗涉及塌樹、火警及緊急維修。如有需要，署方會考慮將這些分類納入報告，以供委員參閱。關於屯門公路交通擠塞問題，署方設有短中長期的措施，短期內會就個別位置檢討交通劃線、於轉乘站加設巴士上落乘客位置，以紓緩交通流量；中長期會配合路政署在區內推展道路工程，期望在工程落實後，減輕區內路面交通負荷，從而紓緩屯門公路的擠塞。署方會繼續與各部門跟進屯門公路

的擠塞問題。

51. 委員提出第三輪意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 建議運輸署檢視現時道路網絡，重組巴士線路或向重型車輛宣傳其他走線，以紓緩皇珠路交通擠塞的情況；
- (ii) 希望署方盡快改善皇珠路往屯門方向的交叉路口及屯發路對出往九龍方向的道路設計；以及
- (iii) 指出交通意外的數量與車流量有很大關係，建議運輸署重新研究大欖隧道收費方案，以分流屯門公路的車流量。

52. 運輸署韓先生表示，大欖隧道專營權將於 2025 年 5 月 30 日屆滿，政府接收後的收費計劃已向傳媒交代，會以分時段的方式收費。其中，私家車和其他類別車輛的收費已下調，目的是善用隧道少量的剩餘容車量，紓緩其他替代路線的交通擠塞情況之餘，確保大欖隧道大致交通暢順，以支援物流業界進出新界和九龍的路線。此外，署方在制定大欖隧道收費時，已考慮北部都會區的發展，以及元朗和北區的總人口將持續上升等因素，並以「用者自付」的原則，收取合理費用，以應付隧道管理及營運開支，預計將來可確保隧道大致暢通。

53. 運輸署龐頌賢先生表示，就改善屯門區交通擠塞事宜，政府正推展一系列短中長期措施，長期措施包括擬議的屯門繞道；中期措施包括屯門區內主要道路擴建工程。此外，署方亦因應區內的交通情況，制定相應的短期交通管理措施，包括於鳴琴路和龍門路進行路口擴闊工程，讓往返屯門公路和屯赤隧道的車輛更順暢地途經青田路、鳴琴路、青雲路及龍門路的路線，有助分流屯門公路（市中心段）及皇珠路一帶的交通。

**(B) 路政署報告**  
(交委會文件 2024 年第 53 號)

54. 委員備悉題述報告。

**(C) 警方報告**  
(交委會文件 2024 年第 54 號)

55. 委員備悉題述報告。

## VI. 其他事項

56. 有委員表示在交委會第四次會議上，運輸署提供了新界區專線小巴路線第 43A 號線的資料，而該路線的服務水平與市民反映的情況存在較大差異。以該路線每班次相距 12 分鐘來計算，正常每天應有 80 班服務班次。然而，屋苑提供的數據顯示，10 月平均每天服務班次只有 67 班，有兩成班次等候時間超過 18 分鐘，約一半班次的等候時間超過 25 分鐘，另外有三個班次的等候時間更超過 45 分鐘。就脫班和班次等候時間過長的問題，他建議署方調整第 43A 號線繁忙及非繁忙時段的班次服務時間，以及優化 43 系列小巴的路線。

57. 運輸署冼先生表示，署方一直有密切監察第 43A 號線小巴的服務水平，並於 2024 年 9 月至 11 月期間進行多次實地視察，就脫班及服務不穩的情況要求營辦商跟進，而營辦商則表示有關服務不穩的情況主要受人手不足或交通情況影響。就此，署方已要求營辦商加強招募司機，以改善該線的服務水平及穩定性，並會繼續監察第 43A 號線的運作及服務水平，在有需要時會與營辦商作出適當的跟進，以改善小巴服務。就第 43 號和 43S 號線小巴繞經青榕街的建議，由於有關路線主要服務掃管笏村及稔灣村一帶的居民，行車時間亦十分長，故署方對有關建議有所保留。

58. 主席表示，建議委員於會後與運輸署直接跟進上述事宜。

59. 主席於下午 5 時宣布會議結束，下次會議將於 2025 年 2 月 13 日（星期四）下午 2 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2025 年 1 月

檔號：HADTMDC/13/25/TTC/24