

屯門區議會
2022-2023 年交通及運輸委員會
第十一次會議記錄

日期：2023 年 8 月 4 日（星期五）

時間：上午 9 時 30 分

地點：屯門區議會會議室

<u>出席者</u>		<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
周啟廉先生（主席）	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
蘇嘉雯女士（副主席）	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
陳有海先生, BBS, MH, JP	屯門區議會主席	上午 9:30	會議結束
黃丹晴先生	屯門區議會副主席	上午 9:30	會議結束
江鳳儀女士	屯門區議員	上午 9:30	上午 11:46
林頌鎧先生	屯門區議員	上午 9:30	會議結束
甄紹南先生	屯門區議員	上午 9:32	會議結束
林詩嫻女士（秘書）	民政事務總署屯門民政事務處行政主任（區議會）二		

缺席者

黃虹銘先生	屯門區議員
賴嘉汶女士	屯門區議員

應邀嘉賓

王錦添先生	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）
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）
鍾佩怡女士	城巴有限公司企業傳訊經理
郭智晴女士	城巴有限公司企業傳訊主任
盧俊豪先生	香港鐵路有限公司經理—巴士員工及行車
何君悌女士	香港鐵路有限公司助理對外事務經理
林莞爾女士	香港鐵路有限公司助理對外事務經理

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）
楊樂文先生	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
李 萍女士	運輸署工程師/特別職務 2
陳理燊先生	運輸署工程師/屯門北

龐頌賢先生	運輸署工程師/屯門西
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
曾令桑先生	香港警務處署理屯門警區行動主任
梁基政先生	香港警務處屯門警區交通組主管
侯偉倫先生	土木工程拓展署工程師/ 33 (西)
黃逸強先生	地政總署屯門地政處行政助理/地政

I. 歡迎詞

主席歡迎與會者出席 2022-2023 年交通及運輸委員會（下稱「交委會」）第十一次會議。

2. 主席表示，屯門民政事務助理專員（二）莊德妍女士及運輸署工程師/房屋及策劃/新界西葉志偉先生已於日前離任，我代表委員會感謝他們一直以來與委員會的合作，並歡迎分別接任他們的陳奕龍先生及黃狄偉先生。

3. 主席續表示，會議將會依議程的次序進行，如一切順利，估計可於上午 11 時 30 分左右完結。他會盡量控制時間，請委員發言盡量精簡，避免重複已提過的觀點。

4. 主席提醒各委員，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。他會根據《屯門區議會會議常規》第 38(12) 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

5. 秘書表示，秘書處沒有收到委員的缺席申請。

III. 通過 2022-2023 年第十次會議記錄

6. 交委會一致通過 2023 年 6 月 9 日的會議記錄。

IV. 討論事項

(A) 運輸署 2023-2024 年度交通及運輸工作計劃

（交委會文件 2023 年第 19 號）

7. 運輸署曾玉琮女士簡介題述工作計劃。

8. 林頌鎧議員表示，龍富路為主要的連接道路，車速限制於每小時 50 公里並不合理，建議運輸署於該路段就不同車輛實施不同的車速限制，或放寬車速限制。

9. 陳有海議員表示，屯門一赤鱗角隧道開通後，於早上繁忙時間，屯門市中心段的交通十分擠塞，他曾建議署方考慮安排重型車輛於繁忙時間改行其他道路，並指示駕駛者於元朗公路盡早選定行車線，以改善交通流暢度，但署方未有接納建議，他詢問運輸署有甚麼短期措施以紓緩

交通擠塞情況。

10. 黃丹晴議員表示，早前運輸署曾建議於龍富路迴旋處加設交通燈，惟市民向他反映，改為燈號控制路口會更方便駕駛者，他促請運輸署重新考慮有關方案及市民的意見。

11. 主席表示同意上述三位議員的意見，並指出如署方現階段因交通安全考量而未能放寬龍富路的車速限制，可考慮先放寬皇珠路的車速限制，因皇珠路是連接屯門碼頭、山景及安定的道路，對區內交通影響較大。

12. 運輸署龐頌賢先生回應表示，署方因交通安全考量而限制龍富路及皇珠路的車速。署方已備悉委員的意見，會適時檢討上述路段的車速限制。就屯門公路交通擠塞問題，署方已制訂短、中及長期措施。短期措施方面，署方已於 6 月中旬於屯門公路劃上雙白線，讓車輛盡早選定行車線，以理順車流；中期措施是將屯門公路的車輛分流至青雲路；長期措施方面，政府正推展屯門繞道及十一號幹線，有助減輕屯門區內相關道路的交通負荷。此外，署方備悉委員有關龍富路迴旋處改以燈號控制路口的意見，會適時檢討。

13. 副主席表示，第 40 號線小巴的服務未有改善，仍有脫班及提早尾班車的問題，促請運輸署加強監管工作。此外，現時第 K54 號線的尾班車是晚上 11 時 15 分，乘客無法接駁兆康站的尾班車。鑑於屯門第 54 區的人口不斷增長，她建議延長第 K54 號線的服務時間及加密班次。她亦建議九巴第 258D 及 260X 號線繞經和田邨。

14. 陳有海議員詢問井財街至龍逸邨的綠色專線小巴的詳細走線。

15. 運輸署曾女士回應表示，署方留意到第 40 號小巴脫班及提早尾班車的問題，已就此與小巴營辦商進行兩次會面。小巴營辦商表示此路線除未能聘請足夠司機外，亦長期虧蝕。署方現正與小巴營辦商緊密聯繫，了解其意向。此外，署方曾就第 K54 號線巴士的尾班車進行調查，結果顯示乘客於深宵時分對第 K54 號線的需求較低。香港鐵路有限公司（下稱「港鐵」）於繁忙時段已加密第 K54 號線的班次至每六分鐘一班，署方會繼續留意有關載客率及乘客需求，適時加密班次。就九巴第 258D 及 260X 號線繞經和田邨一事，九巴現時提供轉乘優惠，乘客可於和田邨乘搭第 67A 號線前往寶田邨，然後轉乘第 258D 及 260X 號線。

16. 港鐵何君悌女士回應表示，會與運輸署保持緊密溝通，如有班次服

務的調整，會通知各委員。

17. 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」)王錦添先生回應表示，會與運輸署保持緊密溝通，審視有關建議。

18. 城巴有限公司(下稱「城巴」)鍾佩怡女士回應表示，城巴一直密切留意第 54 區的入伙及居民出行情況，並與運輸署保持緊密溝通，希望提供便捷的服務予該區乘客。城巴於早前的巴士路線計劃中已建議提升第 54 區的巴士服務方案，方案亦已獲運輸署同意落實，期望可盡快提供服務。此外，城巴現正與運輸署跟進加密第 56 及 56A 號線班次事宜，會適時向委員匯報情況。

19. 運輸署楊樂文先生回應表示，業旺邨預計於 2024 年第二季入伙，人口約 7,900 人。為方便業旺邨居民前往港鐵站、新墟及紅橋，署方擬辦一條專線小巴路線，建議將小巴總站設於井財街，沿屯門鄉事會路近新墟及德政圍、杯渡路近輕鐵屯門站、天后路前往業旺邨，然後經業旺路前往龍逸邨的迴旋處。換言之，龍逸邨的居民亦可乘搭有關專線小巴。小巴回程會使用原路，經杯渡路近港鐵屯門站、屯門鄉事會路近 V city 及新墟街市、青山公路近景峰花園前往井財街。署方預計安排四輛小巴營運上述路線，班次約為每 10 至 20 分鐘一班。署方現正為該路線進行招標程序，將於 8 月下旬截標，並會適時向委員匯報結果。

20. 江鳳儀議員表示，反對第 60M 號線伸延至業旺路，並建議運輸署設立新的巴士路線服務業旺邨居民。

21. 副主席表示，運輸署的轉乘建議對和田邨的乘客並非最便捷的方法，認為於和田邨加設一個站點比轉乘建議更好。此外，城巴仍未就加密第 50 號線的班次向運輸署提出申請。她亦建議港鐵加密第 K54 號線的班次。

22. 主席表示，交委會曾到湖翠路轉入龍門路的路口進行實地視察，並與署方商討有關設計，以期讓巴士進入屯門碼頭區，經湖翠路轉入龍門路。他詢問有關工程的研究結果。此外，他詢問運輸署就輕鐵到站顯示屏的安裝位置有甚麼意見，以及港鐵可否將顯示屏安裝在月台上方位置，以便乘客查看。就巴士路線計劃而言，他詢問青衣至曾咀及天水圍至屯門碼頭的巴士路線將於何時開通。

23. 運輸署楊先生回應表示，第 57M 號線前往荔景方向時，會於青雲

路經業旺路前往業旺邨，然後再返回皇珠路；回程則會行經屯門公園及輕鐵屯門站，繞經業旺邨之後再前往鳴琴路。署方暫時未有調整第 60M 號線的計劃。此外，署方於上午繁忙時間已安排第 961S 及 962P 號線的特別班次，讓業旺邨的乘客前往港島。署方曾測試業旺邨前往各巴士站及輕鐵站的步行時間，例如前往青雲路聖彼得堂站、皇珠路龍逸邨站、龍門居巴士總站、輕鐵青山村站、友愛站及安定站等，認為均屬於適合的步行距離。署方會適時增設業旺邨的公共運輸服務。此外，署方現正研究天水圍北至屯門南的巴士路線走線。就青衣至曾咀的特別巴士路線，署方與食物環境衛生署一直保持緊密溝通，並會密切留意現時曾咀的特別巴士路線的載客率及前往曾咀的車流量，適時開設路線。就輕鐵到站顯示屏的安裝位置，署方留意到將輕鐵到站顯示屏安裝於月台後方或未能便利乘客查看列車資訊，會代為向港鐵公司反映委員的意見。

24. 運輸署曾女士回應表示，現時城巴第 50 號線來往屯門（菁田及和田）及尖沙咀；第 55 號線來往屯門（菁田及和田）及觀塘碼頭。署方會密切留意乘客量，適時調配資源，按乘客需求增加班次以配合第 54 區居民的需要。

25. 城巴鍾女士回應表示，第 50 號線加密班次為本年度巴士路線計劃的項目，城巴會按計劃中的實施日期適時與運輸署提交申請及跟進。此外，城巴亦已向運輸署提交加密第 56 及 56A 號線班次的方案，會於運輸署批准後適時通知各委員。

26. 港鐵何女士回應表示，港鐵已於去年 12 月推出新的輕鐵到站顯示屏，現正陸續安裝。截至 2023 年 7 月，港鐵已安裝九個顯示屏，暫時運作暢順。港鐵已邀請地區人士及委員到場視察，並聽取不同人士的意見。港鐵會就顯示屏再作檢討，研究更加便利乘客的方法。就顯示屏的安裝位置，由於顯示屏所載的資訊較以往多，其尺寸亦會比以往大，若安裝在月台上方會阻礙閉路電視監察月台的情況，造成保安風險。如有需要，港鐵可安排與委員到場視察。此外，港鐵現計劃於所有輕鐵站安裝新的顯示屏，而於安裝工程進行時，港鐵會加強月台廣播，播放五分鐘內輕鐵班次的資訊。乘客亦可掃描月台上的二維碼，瀏覽即將到達的班次資訊。

27. 運輸署龐先生回應表示，由於湖翠路轉入龍門路的路口會影響輕鐵運作，署方暫時未有計劃對該路口作改動。

28. 副主席表示，即使第 40 號線小巴營運出現虧損，亦不代表其服務

水平可以下降或變差，署方應對小巴營辦商加強監管。此外，城巴第 50 號線巴士並非全日服務，無法便利菁田及和田的居民出行。

29. 江鳳儀議員詢問署方如何解決屯門公路塞車的問題。

30. 運輸署曾女士回應表示，第 40 號線小巴的脫班是因為招聘司機困難，未能就該路線聘請足夠司機。署方已要求小巴營辦商按服務詳情表承諾的班次提供適當的服務水平。由於第 40 及 46 號線屬不同的客運營業證，上述兩條路線是獨立營運。此外，城巴將會跟進有關加密第 50 號線班次的事宜，以期便利第 54 區居民於非繁忙時間出行。署方會適時向委員匯報進展。

31. 林頌鎧議員表示，小巴營辦商應按服務承諾提供應有服務，不應以無法招聘足夠司機為藉口，造成脫班問題。如小巴營辦商無法履行承諾，署方應要求交還牌照，讓合適的小巴營辦商經營有關路線。

32. 運輸署曾女士回應表示，署方留意到第 40 號線小巴有脫班問題，曾就此去信及與小巴營辦商會面，要求繼續加強招聘司機，以符合服務詳情表的要求。

33. 運輸署楊先生回應表示，署方現正與路政署商討屯門公路巴士轉乘站（下稱「轉乘站」）的擴闊工程，以增加巴士上落客處，進一步提升轉乘效率。有關工程將於今年底或明年初完成，希望改善乘客於轉乘站的候車狀況。

34. 主席詢問，署方就屯門公路「拓海彎」有甚麼改善措施，以減少交通意外。

35. 運輸署李萍女士回應表示，署方曾與路政署實地視察及向警務處了解交通意外原因，詳細事故原因仍在調查中。據署方初步了解，事故多發生於雨天，事故原因或涉及按當時道路情況而言行車太快，以及駕駛者不小心駕駛。署方計劃延長現有標示「彎道」的一組交通標誌牌，以及於有關路段前方進一步增設「前面右彎」及「開始減速」的交通標誌，提醒駕駛者留意道路環境，並減速行駛。署方已委託路政署推展有關工程，路政署亦會盡快施工。

[會後補註：路政署已於本年 9 月完成上述交通標誌的安裝。]

36. 林頌鎧議員表示，現時於繁忙時間青山公路小欖段的車輛禁止前往屯門公路，他認為同樣地於繁忙時間應禁止深井交匯處的車輛前往荃灣路，並改行青山公路，以減輕屯門公路的負荷。

37. 運輸署李女士回應表示，署方留意到深井交匯處上屯門公路前往荃灣的車輛較多，就道路安全而言，署方曾與路政署實地視察，現場已有標誌提醒駕駛者前方有從深井支路匯入的車輛，以及提醒駕駛者盡早選定行車線。如有需要，署方會與路政署研究將提示前面有車輛匯入的交通標誌加大的可行性。為使公共運輸更暢順，早上繁忙時段巴士專線實施期間除巴士外，其他車輛禁止由小欖駛往屯門公路（往荃灣方向）。如禁止深井交匯處的車輛駛往屯門公路（往荃灣方向），或會對其他前往荃灣的道路造成負擔。

38. 林頌鎧議員表示，深井交匯處的車輛可使用汀九橋或青山公路前往荃灣，不建議該等車輛使用屯門公路前往荃灣。

39. 運輸署李女士回應表示，現時有不少深井交匯處的車輛使用屯門公路前往荃灣，如禁止車輛使用該路段，會影響居民出行及對青山公路及荃灣道路網絡造成擠塞。署方會繼續留意有關路段情況，有需要時會檢視有關安排。

40. 主席總結表示，請部門考慮委員提出的意見。

(B) 屯門區港鐵巴士 K52 號線服務
(交委會文件 2023 年第 20 號)

41. 主席歡迎港鐵經理一巴士員工及行車盧俊豪先生、助理對外事務經理何君悌女士，以及助理對外事務經理林莞爾女士出席會議。

42. 港鐵何女士表示，港鐵十分重視屯門區內的巴士路線，不時會因應乘客需求及運作情況檢討巴士路線及班次，並會就區域的交通規劃需求，研究優化路線組合。為配合內河碼頭及望后石一帶的發展，並為龍鼓灘與港鐵屯門站提供更直接的接駁服務，港鐵建議提升第 K52 號線服務水平。

43. 港鐵盧先生透過投影片（見附件一）介紹第 K52 號線服務。

44. 林頌鎧議員表示，第 K52 號線的總站應設於屯門碼頭，方便乘客前往置樂花園一帶。

45. 甄紹南議員表示，此方案讓龍鼓灘居民出行更方便，但對屯門碼頭區（如慧豐園及邁亞美海灣）乘客沒有帶來好處，大部分乘客依賴第 K52 號線上學及轉乘第 E33 號線。第 K52P 號線只提供兩班平日特別班次，未能滿足屯門碼頭區居民上班及學生上學（特別是幼稚園學生）的需求。

46. 主席詢問有多少乘客由屯門碼頭來往龍鼓灘，以及鑑於杯渡路交通比較擠塞，港鐵如何穩定第 K52 號線的班次。主席表示，現時乘搭第 506 號線的乘客可免費轉乘第 K51 號線，但第 K52 號線的乘客則未能享有免費轉乘優惠，建議港鐵考慮為 K 系列巴士的乘客提供免費轉乘第 K51 號線的優惠。他表示，乘搭第 506 號線的乘客若前往掃管笏，只有第 K51A 號線提供免費轉乘優惠，而第 K53 號線則沒有；若前往富泰，只有第 K51 號線提供免費轉乘優惠，而第 K58 號線則沒有。他建議港鐵合併所有巴士轉乘優惠，方便乘客轉乘其他巴士路線。他留意到第 K52A 號線兩個方向均會駛入屯門站，由於屯門站附近的交通燈等候時間較長，故建議往龍鼓灘方向路線不駛入屯門站，以加快行車時間。

47. 運輸署楊先生回應表示，第 K52 號線能提供接駁鐵路的服務，龍鼓灘居民對前往港鐵屯門站的需求大於前往屯門碼頭區。上述路線在調整走線後，有助紓緩龍門路一帶對第 506 號線的需求。署方認為第 K52 號線調整走線後會帶來更多好處。第 K52 號線巴士會先經湖景路，然後前往海翠花園及邁亞美海灣，最後以悅湖山莊為終點站。回程時，該線會由悅湖山莊開出，先經屯門碼頭站，前往湖景路，因此前往置樂花園的乘客可於屯門碼頭站上車，而此方案對置樂花園的乘客的影響亦較少。署方明白第 K52 號線改動後，慧豐園及邁亞美海灣的居民未能乘搭第 K52 號線由屯門碼頭區前往龍門路，他建議受影響乘客可改為乘坐輕鐵。

48. 港鐵盧先生回應表示，第 K52 號線的路線沒有太大改變，只是次序上有變動。屯門碼頭巴士站的月台容量已滿，而由屯門碼頭駛出的巴士必須轉左，巴士需於屯門碼頭區繞一圈才能駛經所有站點，因此將總站設於悅湖山莊會更為適合。港鐵明白第 K52P 號線或未能滿足到所有乘客的需求，會密切留意巴士的乘客量，適時再增加班次，以配合幼稚園學生上學的時間。港鐵希望乘客可於原本的站點上車，並會審視杯渡路第 506 號線的站點是否可劃出適合的位置予乘客有秩序地上車。港鐵已準備後備巴士以穩定繁忙時間的班次，減低對乘客的影響。巴士往屯門碼頭方向，於悅湖山莊、海翠花園、湖景邨湖畔樓及湖翠樓有較多乘客上落車。約有 15% 至 20% 的乘客由蝴蝶站前往龍鼓灘，另有 9% 的乘客由屯門碼頭、湖景邨湖畔樓及湖翠樓前往龍鼓灘。港鐵希望此方案為龍

鼓灘的乘客帶來便利，同時將其他乘客的影響減到最低。港鐵會研究合併巴士轉乘優惠的可行性。

49. 林頌鎧議員表示，同意將轉乘優惠合併。他請港鐵提供詳細的上落站點予委員參考。

50. 主席表示，有居民反映在蝴蝶街市步行往蝴蝶輕鐵站的路程比較遠，因現時他們已習慣在湖景邨湖畔樓巴士站乘搭第 K52 號線。若日後不步行至蝴蝶輕鐵站，便要前往屯門碼頭輕鐵站，乘坐輕鐵到蝴蝶輕鐵站才可轉乘第 K52 號線。而由湖景邨湖畔樓步行往屯門碼頭輕鐵站需時多於五分鐘，他建議第 506 號線於湖景邨湖碧樓西行站對面加設東行站，方便乘客可在湖景邨一帶登車以轉乘第 K52 號線。另外，第 K52P 號線只有兩個班次太少，建議港鐵增加班次，若乘客量不足才減少有關班次。他表示下午繁忙時段往悅湖山莊方向的乘客量較多，班次會較頻密，認為港鐵可善用悅湖山莊前往龍鼓灘的空載巴士，改為行走特別路線，在悅湖山莊開出，經屯門碼頭區前往龍鼓灘，以方便在屯門碼頭區購物和接送小朋友的乘客返回龍鼓灘。此外，現時有乘客會乘搭第 K52 號線前往蝴蝶灣轉乘第 E33 號線，他詢問九巴及龍運，為何第 E33 號線不繞經屯門碼頭區。最後，他表示有龍鼓灘居民反映能否開設一條來往屯門碼頭區及龍鼓灘的小巴路線，作為來往屯門碼頭區及龍鼓灘的替補方案。

51. 運輸署楊先生回應表示，就於湖景邨湖碧樓對面加設第 506 號線站點，署方有交通安全的考量，會檢視有關建議的可行性。此外，龍鼓灘沒有足夠空間設置小巴總站，署方亦預計龍鼓灘前往屯門碼頭區的乘客量不足以支持有關路線營運。

52. 港鐵盧先生回應表示，有關第 K52 號線的詳細路線圖將於會後發給委員。就增加第 K52P 號線的班次而言，港鐵會檢視行車資源及詳細站點，再向委員匯報。港鐵會與運輸署研究於湖翠路西行（即啟豐商場外）加設第 506 號線站點的可行性。

53. 九巴周禮希先生回應表示，已備悉委員的意見，並會與運輸署研究有關建議的可行性。

54. 主席表示，前往蝴蝶巴士站必須經輕鐵月台樓梯，欠缺無障礙通道，他請運輸署考慮於湖山路路口增設行人過路處，以便有需要人士來往巴士站。他亦建議港鐵於月台尾端增設過路處，讓乘客無需步行月台樓梯便可前往對面的行人路。

55. 運輸署龐先生回應表示，署方備悉委員的意見，並會研究增設行人過路處的可行性。

56. 主席總結表示，請運輸署及港鐵考慮委員提出的意見，並適時向委員匯報研究進展。

(C) 要求 B3 巴士路線回復正常班次
(交委會文件 2023 年第 21 號)

57. 主席歡迎城巴代表企業傳訊經理鍾佩怡女士及企業傳訊主任郭智晴女士出席會議。

58. 主席表示，運輸署及城巴於會前提交了書面回應，秘書處已於 2023 年 8 月 2 日將有關的書面回應分發予各委員。

59. 運輸署楊先生表示，署方一直密切留意入境處的旅客過境數字。就深圳灣口岸而言，7 月每日經該口岸出入境的平均旅客人數只有疫情前的 57%。現時城巴以第 B3X 號線作為主要路線，服務時間及班次已經恢復至疫情前的水平。第 B3 及 B3A 號線於日間主要時段提供服務，最近延長服務時間至晚上 8 時，方便乘客往返屯門區。現時第 B3 及 B3A 線上午 9 時前及晚上 8 時後有兩個服務空檔，署方會密切留意旅客數字變化及轉乘區內路線的需求，並與城巴保持溝通，適時作出調整。

[會後補註：運輸署表示，城巴已分別於本年 9 月 18 日及 30 日起恢復第 B3 及 B3A 號線在上午約 9 時前及晚上約 8 時後的服務，現時兩線的服務時間已恢復至疫情前的水平。]

60. 主席詢問運輸署為何主線是第 B3X 號線，而非服務範圍更廣的第 B3 號線。

61. 林頌鎧議員表示，同意第 B3 號線為主線，第 B3X 號線只是輔助線。他認為城巴只着重利潤，忽略服務質素，並建議城巴考慮於假日早晚時段加開第 B3 號線班次。

62. 運輸署楊先生回應表示，由於現時乘客主要往返屯門市中心一帶，乘客對第 B3X 號線的需求較高，因此署方及城巴安排第 B3X 號線作為主要路線，並加密班次以滿足乘客需求。城巴已分別於本年 2 月及 4 月恢復第 B3 及第 B3A 號線的服務，署方亦曾於本年 5 月及 7 月促請城巴

逐步恢復班次。第 B3 號線班次方面，現時已於假日上午提供服務，而假日晚上時段、平日上午約 9 時前及晚上約 8 時後則暫未提供服務。署方已多次提醒城巴密切留意乘客需求及變化，特別是暑假期間的需求。如乘客需求增加，城巴應在資源許可的情況下加強服務，盡可能照顧不同分區居民的乘車需要。署方會密切留意有關情況，以及持續監察口岸使用量，與城巴商討有關服務的安排。

63. 城巴鍾女士回應表示，城巴密切留意相關路線的乘客量。通關後，城巴隨即調整第 B3X 號線的班次，加強服務。其後城巴亦已恢復第 B3 號線及第 B3A 號線的服務，並因應乘客量變化而加強服務。與疫情前相比，現時第 B3X 號線的乘客量恢復了約八成，而第 B3 號線及第 B3A 號線的乘客量恢復了約四成半。城巴明白第 B3X 號線與第 B3 及 B3A 號線的行車路線不同，不能完全取代，城巴亦一直因應乘客量變化而加強路線的服務。此外，城巴亦會繼續增聘人手，並密切留意各路線的乘客量變化，適時與運輸署商討加強 B3 系列路線的服務。就委員提到的服務時段，城巴會留意相關時段的情況，適時加強服務。

64. 黃丹晴議員詢問城巴會否考慮 B 系列路線（往屯門方向）實施分段收費，以增加乘客量。

65. 陳有海議員表示，希望運輸署及城巴定下乘客量指標，當第 B3X 號線乘客量達到指定水平，便恢復有關班次的原有水平。

66. 運輸署楊先生回應表示，署方一直留意入境人數及乘客量變化，惟旅客人數沒有顯著恢復。恢復班次的乘客量指標亦難以定下界線，因署方並非以路線的整體乘客數字作為恢復班次的唯一基準，同時亦會留意旅客人數、全線乘客量，以及指定時段（特別是關鍵時段）的乘客量。署方有加密班次的指引，會適時指示巴士公司加密班次。署方理解屯門區內居民對上午約 9 時前及晚上約 8 時後的巴士需求，因此署方已指示城巴當乘客量增加並穩定後，盡快恢復有關時段的班次。署方會繼續與城巴保持聯絡。

67. 城巴鍾女士表示，現時第 B3 號線及第 B3A 號線的乘客量只恢復了約四成半，城巴會因應客量情況加強服務。城巴亦期望各路線的乘客量會持續上升以支持城巴恢復更多班次，最終恢復至疫情前的服務水平，甚至可增加更多班次服務市民。此外，她會向公司內部反映有關增設分段收費的意見，適時向委員匯報有關事宜。

68. 林頌鎧議員表示，希望城巴考慮於假日延長服務時間以吸引乘客。
69. 主席總結表示，請運輸署及城巴考慮委員的意見。

(D) 要求 K58 路線巴士全面使用雙層巴士及提升為全日行車服務
(交委會文件 2023 年第 22 號)
有關合併港鐵巴士路線 K58 及 K53 之建議
(交委會文件 2023 年第 23 號)

70. 上述兩項議題內容相關，交委會同意把它們合併討論。
71. 主席表示，運輸署及港鐵於會前就上述兩份文件提交了書面回應，秘書處已於 2023 年 8 月 2 日將有關的書面回應分發予各委員。
72. 交委會文件 2023 年第 22 號第一提交人林頌鎧議員表示，留意到港鐵於繁忙時段經常使用單層巴士提供接駁服務，對市民造成不便，希望港鐵於早上繁忙時段改以雙層巴士行駛。此外，交委會早前曾就第 K53 及 K58 號線合併作討論，如合併後可提升服務質素，他將支持有關建議。
73. 交委會文件 2023 年第 23 號第一提交人黃丹晴議員表示，港鐵的書面回覆指若兩線合併，整個車程將會逾一小時。他表示現時第 K58 號線的行車時間已接近一小時，合併後的行車時間相差不大，他亦相信合併兩線能更有效善用資源。此外，運輸署的書面回覆指掃管笏區內沒有合適位置作為總站供巴士停候，他認為可以參考第 506 號線的做法，或直接將巴士總站設於青山灣。
74. 主席詢問港鐵購入雙層巴士的時間表及數量。
75. 運輸署曾女士回應表示，由於第 K58 號線的走線與現時部分輕鐵及巴士網絡重疊，因此其乘客量未能符合提升至全日服務的水平。署方曾於早上繁忙時段進行實地視察，港鐵為更有效地善用資源，已同時使用單層及雙層巴士行駛第 K58 號線。署方已提醒港鐵於情況許可下，使用雙層巴士行駛，以滿足乘客需求。署方會繼續密切留意乘客需求，適時調整服務水平。
76. 運輸署楊先生回應表示，署方得悉屯門區居民希望將第 K53 號線改為非循環線，但由於地理環境所限，掃管笏區內沒有合適位置作為總站供巴士停候，巴士只能停泊於屯門站。而且，若第 K53 號線設為非循環線，於掃管笏區內的走線亦會較迂迴，需繞經一個約長五公里的圈，

行車時間會相對延長。因此，署方認為第 K53 號線若改為非循環線，會有一定營運上的困難。第 K51A 號線是輔助第 K53 號線的巴士線，由掃管笏村作起點，以穩定有關路線的班次。就第 506 號線而言，由於屯門碼頭有較多位置可讓一至兩架巴士停候，部分巴士亦可停泊於屯門站，因此第 506 號線可以非循環線形式行駛。就第 K53 及 K58 號線合併的建議，由於兩線的服務範圍甚廣，合併後將大幅延長行車時間，班次的穩定性亦會受影響，因此不建議將兩線合併。

77. 港鐵何女士回應表示，港鐵巴士以提供接駁鐵路服務為主，一般路程較短。港鐵會於早上繁忙時段使用雙層巴士行駛第 K58 號線，如委員發現於上述時段有單層巴士行駛該路線，可與她聯絡跟進有關事宜。此外，掃管笏區內人口不斷增長，港鐵已提升第 K53 及 K51A 號線的服務水平，以滿足乘客需求。就第 K53 及 K58 號線合併的建議，若將兩線合併，行車時間會十分長，對乘客及巴士車長而言並非吸引及可行的選擇。

78. 港鐵盧先生回應表示，港鐵會與運輸署商討車隊更換計劃事宜。為更有效善用資源，港鐵會將單層巴士全部更換為雙層巴士，並會積極購入新能源車輛。港鐵留意到屯門區內學童對港鐵巴士的需求，若港鐵因巴士維修或故障而使用單層巴士行駛第 K58 號線，令乘客滯後，港鐵會派員到場協助。此外，港鐵會密切留意乘客對第 K58 及 K53 號線的需求，並會研究巴士轉乘優惠，適時向各委員匯報。

79. 黃丹晴議員表示，希望港鐵完善港鐵巴士的轉乘優惠。

80. 主席表示，第 K58 及 50M 號線的走線大多重複，他留意到已出現惡性競爭，兩條路線的載客率均偏低。他希望港鐵及城巴可互相溝通，研究減少走線重疊的方案。

81. 運輸署曾女士回應表示，署方會與港鐵及城巴再作研究。

82. 城巴郭女士回應表示，已備悉委員的意見，會研究有關建議的可行性，並與運輸署保持溝通。

83. 主席總結表示，第 54 區的巴士路線規劃有待改善，希望運輸署研究區內巴士路線時作深入研究，以免浪費資源。

V. 報告事項

(A) 交通及運輸工作小組報告

(交委會文件 2023 年第 24 號)

84. 主席表示，秘書處於 2023 年 7 月 28 日把夥拍團體就「宣傳交通道路安全活動」提交的補充資料發送給小組成員，以供參閱及考慮是否接納有關計劃書。經小組成員考慮後，工作小組建議揀選「屯門體育會有限公司」為夥拍團體，以合辦「宣傳交通道路安全活動」，並向屯門民政事務處申請社區參與計劃撥款 100,000 元。他詢問委員就上述事宜有沒有意見。

85. 沒有委員提出意見，主席宣布通過上述工作小組報告。

(B) 運輸署報告

(交委會文件 2023 年第 25 號)

86. 運輸署曾女士表示，第 62X 號線巴士的跟進次數較其他路線多，因有乘客對其服務水平提出意見。就此，署方亦已於 7 月中旬進行實地視察及翻查九巴的營運記錄，發現其服務水平符合服務詳情表。署方會繼續提醒九巴須按服務詳情表提供服務。

87. 副主席表示，興貴街近和田邨已增設新界的士站，但該的士站經常有違泊車輛，希望警務處加強執法。

88. 警務處梁基政先生回應表示，會於上述地點加強執法。

(C) 路政署報告

(交委會文件 2023 年第 26 號)

89. 黃丹晴議員表示，現時鳴琴路往北行的交通需遷就輕鐵的交通燈號，經常出現交通擠塞。他建議輕鐵行駛時，應容許鳴琴路的車輛繼續直駛，但不准轉彎，以紓緩上述路段交通擠塞的情況。

90. 運輸署黃狄偉先生回應表示，已備悉委員的意見，會研究有關建議的可行性。

91. 陳有海議員表示，他曾建議於石排頭路前往鳴琴路的路口增設轉右的交通燈號，以紓緩石排頭路交通擠塞的問題，希望運輸署積極考慮有關建議。

92. 主席詢問石排頭路行車線的改動詳情，並建議運輸署理順行人過路交通燈。

93. 運輸署黃先生回應表示，署方計劃於石排頭路及鳴琴路交界的路口進行改善工程，包括將石排頭路近上述路口的路段的行車線，由現時的兩線西行及兩線東行改為三線西行（左轉、直駛及右轉各一條線）及一線東行，以疏導石排頭路前往鳴琴路的車輛。署方會與其他相關部門保持緊密溝通，以盡快開展有關工程。

94. 陳有海議員表示，希望運輸署於下一次屯門區議會會議上匯報工程的細節及時間表。

95. 主席總結表示，請運輸署考慮委員的意見。

(D) 警方報告

（交委會文件 2023 年第 27 號）

96. 委員備悉題述報告。

VI. 其他事項

97. 主席表示，是次會議是本屆區議會交委會最後一次常規會議，如委員或部門有其他特別討論事項或文件，他會按需要召開特別會議作出討論。此外，他藉此機會多謝各委員在任期內積極參與本委員會的事務，亦感謝各部門、港鐵及巴士營辦商的配合。

98. 委員沒有提出其他事項，主席遂宣布會議於下午 12 時 07 分結束。

屯門區議會秘書處

日期：2023 年 9 月

檔號：HAD TMDC/13/25/TTC/23

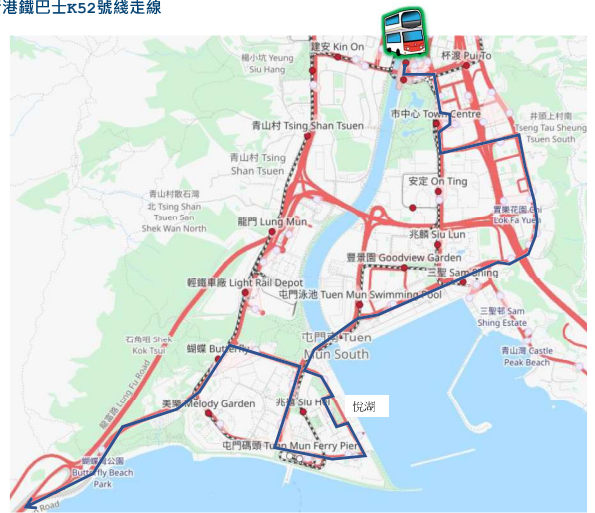


屯門區港鐵巴士k52號綫服務

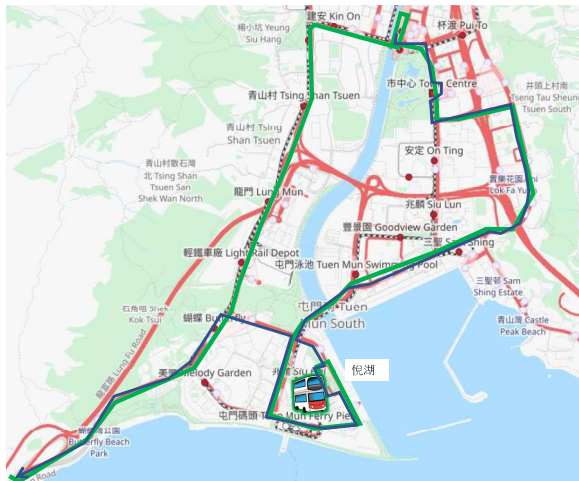
屯門區議會
交通及運輸委員會
2023年6月4日

MTR Corporation Limited 香港鐵路有限公司

現行港鐵巴士k52號綫走線



改動後的港鐵巴士k52號綫走線



港鐵巴士k52號綫行走路線改動

往屯門站方向



MTR Corporation

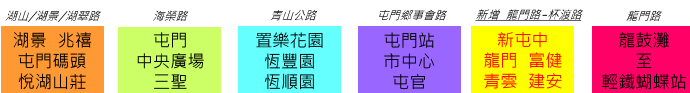
9/10/2023

Page 4



港鐵巴士k52號綫行走路線改動

往龍鼓灘方向



MTR Corporation

9/10/2023

Page 5



K52P 建議走線



K52P內容

- 為方便龍鼓灘的居民前往屯門碼頭及湖景邨一帶上學，我們建議將現時的K52S特別班取消，開辦由龍鼓灘於早上六時五十五分及七時十五分開出前往碼頭區然後再前往港鐵屯門站的新特別班，命名為K52P
- 配合站點順序改動，K52P會先前往悅湖然後前往湖畔樓及湖翠樓，屆時大多數學生將不需要過馬路
- 預計K52P班次會在早上七時二十分及七時四十分抵達邁亞美海灣站，讓該站乘客多一個前往港鐵屯門站的選擇
- K52P繞經碼頭區後，會繼續以新K52方式行走龍門路各站到港鐵屯門站

對乘客的影響

- 由龍鼓灘直達港鐵屯門站
 - 過往需要繞經青山公路及悅湖山莊/屯門碼頭一帶
 - 導致大量龍鼓灘居民/望后石上班人士在輕鐵蝴蝶站轉乘506(佔整體K52客量約20%)，不但浪費巴士資源，更對506下游車站(新屯中/龍門)造成壓力
 - 改路後由龍鼓灘只需22分鐘直達港鐵屯門站，便利居民及上班人士轉乘屯馬綫
 - 加強龍門路前往港鐵屯門站及市中心的巴士服務

對乘客的影響

- 提供龍門路直達青山公路的巴士服務
 - 過往新屯中/龍門乘客需要使用506，然後在市中心轉乘K51/K51A前往置樂一帶
 - 改路後只需15分鐘由新屯中直達置樂，便利前往置樂一帶上學的乘客

謝謝