

屯門區議會
2024-2027 年交通運輸委員會
第八次會議記錄

日期：2025 年 4 月 10 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
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
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
蔡錚怡女士（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

陳文偉先生，MH	屯門區議員
劉燊澤先生	增選委員

馬祖輝先生

增選委員

應邀嘉賓

韋永雋先生

運輸署高級運輸主任／巴士發展（新界西北）

高璋樂先生

運輸署運輸主任／巴士發展（新界西北）

麥成邦先生

九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司屯門廠車務主管

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（車務支援）

禰嘉豪先生

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

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）

謝裕康先生

城巴有限公司策劃主任

何君悌女士

香港鐵路有限公司對外事務經理

列席者

朱旻聰先生

民政事務總署屯門民政事務助理專員（二）

張浩柏先生

土木工程拓展署工程師／43（西）

鄧慧婷女士

路政署區域工程師／一般職務（3）

辜超逸先生

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隊主管

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

陳理桑先生

運輸署工程師／屯門北

李寶芳女士

運輸署工程師／屯門西

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」)第八次會議。

主席表示，屯門民政事務助理專員(二)陳奕龍先生和運輸署工程師／屯門西龐頌賢先生已經調職，她代表交委會感謝他們過去為屯門區作出的貢獻，並歡迎接任的朱旻聰先生及李寶芳女士。

II. 委員告假事宜

2. 秘書處收到劉燊澤委員、馬祖輝委員和陳文偉議員的缺席申請。
3. 劉委員因私人原因離港而未能出席是次會議，故徵求本委員會同意其缺席。根據《屯門區議會常規》第 64(1)條，劉委員缺席會議的原因並非列明的合理缺席的原因，因此交委會不同意其缺席。
4. 馬委員因身體不適而提出缺席申請，其醫生證明書將於稍後補上。若馬委員按《屯門區議會常規》第 64(1)條的規定遞交醫生證明書，交委會將同意其缺席申請。

[會後補註：馬委員已按《屯門區議會常規》第 64(1)條的規定遞交醫生證明書，因此交委會同意其缺席申請。]

5. 陳議員因以海豐縣政協身分出席海豐縣政協會議而離港。根據《屯門區議會常規》第 64(1)條，「出席由國家委任的諮詢組織／機構的會議／活動」為其中一項委員會可考慮為合理缺席的理由。委員對有關申請沒有意見，主席遂宣布交委會同意陳議員缺席是次會議。
6. 秘書報告沒有收到其他委員的缺席申請。

III. 通過上次會議記錄

7. 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 年第七次會議記錄。

IV. 討論事項

(A) 2025-2026 年度屯門區巴士路線計劃
(交委會文件 2025 年第 8 號)

8. 主席歡迎運輸署高級運輸主任／巴士發展（新界西北）韋永雋先生及運輸主任／巴士發展（新界西北）高瑋樂先生出席會議。

9. 運輸署韋先生簡介第 8 號文件的內容，並表示早前經由秘書處協助傳閱 2025-2026 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，持續優化巴士服務網絡，配合市民出行需求。在檢視區內的乘客需求及參考地區人士意見後，署方與巴士公司已擬定本年度巴士路線計劃。文件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 16 項建議方案，以提升巴士服務水平及配合乘客需求。

10. 主席請委員討論上述 16 項建議方案。

巴士路線計劃項目一：建議修改第 52P 號線的行車路線及增撥資源增加一個班次

11. 委員對題述建議沒有特別意見。

巴士路線計劃項目二：建議增撥資源延長第 55 號線的服務時間，以及修改行車路線使來回方向均於鑽石山及彩虹設置中途站。
此外，建議第 55 號線增設星期六、日及公眾假期的服務，而路線於星期六、日及公眾假期的行車路線將行經彩虹道及觀塘道

12. 有委員表示歡迎運輸署的建議，尤其是第 55 號線增設星期六、日及公眾假期的服務，並希望署方和巴士公司繼續留意 54 區的人口發展及乘客量，適時加密 54 區來往港島和九龍的巴士班次。

13. 主席表示 54 區人口急劇增加，僅增撥資源至第 55 號線不足以應付需求，希望城巴有限公司（下稱「城巴」）和運輸署持續加強 54 區的資源配置。

14. 運輸署韋先生表示，第 55 號線於星期六、日及公眾假期行經彩虹道及觀塘道，旨在配合市民周末的出行需求。現時，第 55 號線於周一至周五的行車路線主要前往工業區及商貿區，而預期於周末及假期市民會傾

向前往觀塘道一帶的商場或其他用途的處所，因而調整行車路線。署方會繼續與巴士公司密切監察 54 區的人口增長及乘客量變化，適時調整服務，以滿足市民需求。

巴士路線計劃項目三：建議取消第 58P 號線於星期六的服務

15. 有委員指出，第 58P 號線和 58M 號線路線重疊，故對取消第 58P 號線於星期六的服務並無異議。然而，第 58M 號線車廂於繁忙時段已十分擠迫，加上簡約公屋入伙後可能加劇有關情況，建議運輸署在取消第 58P 號線於星期六的服務後，將資源調配至第 58M 號線，以疏導客流。

16. 運輸署韋先生表示，署方在評估取消第 58P 號線於星期六的服務時，已充分考慮作為替代路線的第 58M 號線的營運狀況。據觀察，第 58P 和 58M 號線於星期六下午繁忙時段的載客率偏低，而第 58M 號線有足夠的剩餘運載力滿足取消第 58P 號線星期六服務後的乘客需求，故提出題述建議。取消第 58P 號線於星期六的服務後，第 58M 號線的車輛數目不會減少，署方會密切留意客量變化，適時與巴士公司檢討班次調整事宜。

17. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 表示第 58M 號線於星期六下午繁忙時段抵達荃灣站時已載滿乘客，不認同運輸署稱該路線有足夠的剩餘運載力；
- (ii) 建議運輸署取消第 58P 號線於星期六的服務後，將資源投放於第 58M 號線；
- (iii) 詢問運輸署第 58M 號線於星期六下午繁忙時段的剩餘載客量數字，及第 58P 號線於星期六的載客量數字；以及
- (iv) 詢問運輸署取消第 58P 號線於星期六的服務後，有關車輛會調撥至何處。

18. 運輸署韋先生表示，根據署方早前的實地調查，第 58M 號線於星期六下午繁忙時段的載客率僅三至五成，顯示該路線有足夠的剩餘運載力。

19. 九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）鄧政傑先生表示，隨着五天工作周愈趨普及，加上第 58P 號線於星期六的載客率較平日低，僅達 22%，故建議取消該路線於星期六的服務，以善用資源。至於星期

一至五時段，由於乘客需求穩定，九巴暫無計劃調整第 58P 號線的平日服務。他續表示，第 58M 號線於星期六下午繁忙時段的載客率約三成，即使取消第 58P 號線於星期六的服務，第 58M 號線仍有足夠運力應付居民出行需求。取消服務後騰出的六輛巴士將保留於屯門區內，既可應對區內突發需求，亦可調配至其他路線，如過境路線，從而提升服務穩定性。此外，他表示實施上述安排後，會持續監察第 58M 號線的營運狀況，並按實際需要調整班次，以確保服務水平。

巴士路線計劃項目四：建議增撥資源增設第 253 號線，提供往來樂安排簡約公屋及屯門公路巴士轉乘站的公共巴士服務

20. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 歡迎九巴增設第 253 號線，但指出屯門東有大量新建住宅，人口不斷增加，而第 253 號線只調配兩部車輛提供服務並不足夠；
- (ii) 表示不少路線延長至樂安排簡約公屋，惟班次沒有增加，排隊候車的人龍愈來愈長，建議運輸署考慮增加班次，以回應青山公路掃管笏沿線居民的交通需求；
- (iii) 建議第 253 號線回程時，不在青發街右轉經青山公路往屯門公路巴士轉乘站，而在前一個路口轉入青龍路迴旋處後才轉出，以顧及青山公路掃管笏段的居民及增加載客率；
- (iv) 指出青發街數個屋苑的居民擔心日後會有大量巴士來往樂安排簡約公屋巴士總站，從而令交通擠塞，希望運輸署密切留意該處的交通情況；
- (v) 指出樂安排簡約公屋的位置較偏僻，而第 253 號線尾班車的開出時間較早，建議運輸署考慮在晚上 11 時 25 分後額外增設一個班次，以服務夜歸的居民；以及
- (vi) 指出運輸署曾在 2024 年立法會交通事務委員會會議上承諾，待樂安排簡約公屋入伙後，將每小時新增 29 班東行巴士，包括 13 班往新界西南、九班往港島、七班往屯門公路巴士轉乘站，惟現時班次遠遠未達至 29 班，詢問署方未來有何交通配套安排。

21. 運輸署韋先生表示，為配合樂安排簡約公屋將於 2026 年第三季入

伙，署方已規劃四條專營巴士路線於入伙初期提供服務，包括新增第 253 號線往返屯門公路巴士轉乘站；延長第 261X 號線由掃管笏至樂安排簡約公屋；以及調整第 52P 和 952P 號線行車路線繞經該處。關於班次上的問題，署方初步會在樂安排簡約公屋入伙後，與巴士公司密切留意乘客的需求和出行模式，以作出服務調整。至於尾班車的開出時間，署方會與巴士公司檢討延後現時晚上 11 時 25 分尾班車的可行性。至於委員提出修改行車路線的建議，現有路線能維持 20 分鐘往返樂安排簡約公屋與屯門公路巴士轉乘站的服務水平，署方需與巴士公司進一步研究其可行性。

22. 九巴鄧先生表示，九巴會與運輸署跟進委員提出的行車路線修改建議。針對尾班車時間及班次密度安排，待第 253 號線正式投入服務後，九巴會根據實際乘客需求數據，動態調整服務時間及班次頻率。

23. 有委員表示，青山公路一帶居民擔心樂安排簡約公屋入伙後，往屯門市中心方向的路線會受影響，希望運輸署盡早公布樂安排簡約公屋東行方案，包括第 K51 號線會否作出路線及班次調整。

24. 運輸署冼煒庭先生表示，是次巴士路線計劃主要圍繞專營巴士服務。至於往屯門市中心方向的服務，署方正與香港鐵路有限公司（下稱「港鐵」）商討有關細節，待方案落實後，會向交委會匯報有關建議及徵詢委員的意見。

巴士路線計劃項目五：建議將 258S 號線的總站遷往大興邨

25. 委員對題述建議沒有特別意見。

巴士路線計劃項目六至九：建議第 252X 號線特別班次（即第 252S 號線）、258X 和 259X 號線改行中九龍幹線；以及建議將第 259S 號線改行中九龍幹線，並增設回程服務

26. 上述四項巴士路線計劃內容相關，交委會同意把它們合併討論。

27. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 建議運輸署待中九龍幹線開通後，密切觀察從屯門往新蒲崗、黃大仙及彩虹一帶路線的乘客量，探討增設觀塘市中心站點或路線調整的可行性；以及

- (ii) 歡迎第 259S 號線增設業旺邨站點，並建議九巴不要待中九龍幹線開通後才增設業旺邨站點，而應率先在回程途經業旺邨。

28. 運輸署韋先生表示，根據政府最新資訊，中九龍幹線預計於本年年底竣工，具體通車日期尚待確定，署方將於日期確定後即時通知區議會。通車初期，署方擬先安排部分繁忙時段班次試行繞經中九龍幹線，並密切監察乘客需求變化，與巴士公司共同評估是否需延長特別班次服務時段，以配合市民通勤需要。署方在揀選繞經中九龍幹線的路線時，會考慮現有路線受影響的乘客。現時所揀選的路線在黃大仙分站的使用量並不高，故受影響的乘客人數較少。至於第 259S 號線回程增停業旺邨的安排，署方將與九巴商討提前實施的可行性。

29. 九巴鄧先生表示，現時屯門往九龍東路線易受龍翔道交通擠塞所影響，改行中九龍幹線不僅可縮短行車時間，更能提升服務穩定性。九巴將於四條路線改道後，持續評估往返新蒲崗及黃大仙一帶路線的運作情況，再作進一步調整規劃。同時，九巴會與運輸署研究第 259S 號線在中九龍幹線開通前途經業旺邨的可行性，在資源許可的前提下積極考慮有關建議。

巴士路線計劃項目十：建議修改第 261X 號線的行車路線，將總站由掃管笏延伸至樂安排簡約公屋，並提早開出班次

30. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 表示日後當第 261X 號線的總站延伸至樂安排簡約公屋，班次並不足夠，建議運輸署和九巴參考城巴於 54 區開辦第 56A 號線的例子，從第 261 號線總站三聖邨調撥車輛至第 261X 號線總站；以及
- (ii) 指出屯門往北區方向的交通需求頗大，惟現時樂安排簡約公屋於下午時段往北區沒有直達交通，建議運輸署未雨綢繆，在樂安排簡約公屋入伙前，考慮加強來往北區的交通服務或增設轉乘優惠。

31. 運輸署韋先生表示，署方注意到屯門往北區方向的交通有一定需求，會與巴士公司在樂安排簡約公屋入伙後，密切留意居民的交通需求和出行模式，適時調整相關服務。

巴士路線計劃項目十一：建議修改第 952P 號線於香港黃金海岸第一期開

出的特別班次的行車路線，以繞經樂安排巴士總站，並提早開出班次

32. 委員對題述建議沒有特別意見。

巴士路線計劃項目十二：建議縮短第 960A 號線的行車路線，並以富泰邨為終點站，以及於上環增設中途站

33. 有委員詢問運輸署，在縮短第 960A 號線的行車路線後，作為替代的第 960P 號線的載客率。

34. 運輸署韋先生表示，第 960P 號線下午繁忙時段的載客率約三成。據署方的實地調查，第 960A 號線在富泰邨至洪水橋段載有兩名乘客，當他們轉乘第 960P 號線後，可享受更快捷的服務前往藍地至洪水橋站。

35. 有委員建議運輸署整合第 960A 和 960C 號線在港島段的班次及路線。

36. 運輸署韋先生表示，署方會觀察第 960A 號線在增設中西區站點後的乘客分布，再考慮是否需要與第 960C 號線作出班次及路線的整合。

37. 九巴鄧先生表示，自 2023 年第 960P 號線增加了回程服務後，藍地至洪水橋一帶居民傾向乘搭行車時間較短的第 960P 號線，故九巴提出是次整合方案。他續表示，備悉委員意見，會待方案落實後，進一步考慮第 960A 和 960C 號線資源整合的可行性。

38. 主席表示，請運輸署及九巴考慮委員的意見。

巴士路線計劃項目十三至十六：建議修改第 A33、A34、A36 和 A37 號線的行車路線，來回方向繞經香港國際機場二號客運大樓

39. 上述四項巴士路線計劃內容相關，交委會同意把它們合併討論。

40. 有委員表示，現時第 A33 號線於早上 7 時 50 分至下午 4 時 50 分的班次間隔為 60 分鐘；下午 4 時 50 分至 5 時 20 分的班次間隔為 30 分鐘。他詢問運輸署，題述文件中提及於上午繁忙時段的 15 至 30 分鐘一班是指何時，並關注增設站點後能否維持現有班次間隔，同時建議九巴考慮進一步加密班次。

41. 運輸署韋先生表示，路線調整方案僅涉及往機場方向的行車路線修改。現時該方向於上午繁忙時段的班次確實維持每 15 至 30 分鐘一班，署方與龍運巴士有限公司（下稱「龍運」）將密切監察載客量變化，並按實際需求調整班次密度。

42. 龍運鄧先生表示，增設香港國際機場二號客運大樓站點後不會影響現有班次頻率。龍運一直持續觀察機場巴士的營運情況，並將因應需求增加服務，例如以往曾增加第 A33、A33X 和 A34 號線班次。

43. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 指出除第 A33 號線外，第 A34、A36 及 A37 號線均會途經港珠澳大橋，詢問運輸署和巴士公司有何考量，並建議第 A33 號線增設港珠澳大橋站點，以滿足屯門東居民的需求；
- (ii) 希望巴士公司在增設香港國際機場二號客運大樓站點後，仍可維持班次水平及考慮進一步增加班次；以及
- (iii) 詢問運輸署增設香港國際機場二號客運大樓站點後，會否令行車時間增加，繼而影響機場員工的通勤時間。

44. 運輸署韋先生表示，往機場方向的 A33、A34、A36 和 A37 號線將繞經香港國際機場二號客運大樓，具體行車路線會根據最終道路設計而定。雖然整體行車時間可能稍為延長，但在一號客運大樓下車的乘客不受影響。運輸署會維持機場巴士線的服務水平，並在二號客運大樓啟用後，與巴士公司密切監察客量變化，按需要加密班次或調整開車時間，以配合乘客需求。

45. 龍運鄧先生表示，龍運會與運輸署商討在 A33 號線增設港珠澳大橋站點的可行性。由於實際行車路線需待二號客運大樓啟用後才能確定，初步安排會將二號客運大樓站點設於一號客運大樓之後，因此預計對前往一號客運大樓的乘客及上班的機場員工影響不大。

46. 主席總結時表示，請運輸署及巴士公司積極考慮委員的意見。

(B) 建議提升屯門 54 區交通服務
(交委會文件 2025 年第 9 號)
(運輸署的書面回應)

(九龍巴士(一九三三)有限公司的書面回應)
(城巴有限公司的書面回應)

47. 文件第一提交人表示，第 K54 號線經常客滿，而第 50M 號線的載客量較低，建議運輸署調整第 50M 號線的行車路線至屯門市中心，並加密班次至 10 至 15 分鐘，達至分流作用。她續表示，自第 K58 號線的路線調整後，居民對於第 A34 號線的需求上升，建議署方設立分段收費，以惠及良景一帶的居民。此外，她表示收到 NOVO LAND 業主委員會的意見，由於第 67A、67X 和 67M 號線的路線接近，希望署方考慮於平日早上 7 時至 9 時增設第 67A 號線特別班次，調整走線直達屯門公路，以縮短車程及分流往九龍方向的乘客。最後，她建議九巴提供第 67A 號線分段收費優惠。

48. 運輸署曾玉琮女士表示，第 50M 號線主要服務往返屯門西北和屯門站的居民，署方會與城巴商討調整路線的建議，而現時該路線可以配合乘客的需求。她續表示，會將委員就第 A34 號線的分段收費建議交予相關同事跟進。此外，現時第 67A 號線的服務水平可配合乘客需求，署方鼓勵居民利用 54 區現行的巴士服務直達不同地區。署方會與城巴繼續監察 54 區的乘客需求，適時調整公共運輸服務的安排。

49. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 指出 54 區的人口於未來數年將持續增長，現時交通配套不足以應付日後 54 區的發展，建議運輸署認真思考提早規劃及優化未來的交通服務；以及
- (ii) 表示第 67A、67X 和 67M 號線的路線接近，圍繞青山公路的八個站點，在不考慮交通擠塞的情況下已需時 28 分鐘；認為有必要調整第 67A 號線走線，增加特別班次，繞過景峰、新墟及置樂一帶，直接前往屯門公路巴士轉乘站，有助減少居民通勤時間，提升居民的獲得感和幸福感，建議運輸署積極考慮有關方案。

50. 運輸署曾女士表示，備悉委員的意見。現時第 67A 號線的服務水平大致可配合乘客需求，而 54 區除第 67A 號線外，亦有城巴和港鐵巴士服務。其中，城巴會途經屯門公路巴士轉乘站，提供往九龍和港島的服務；而港鐵巴士則提供往港鐵站和屯門市中心的服務。署方會密切監察 54 區的乘客需求，適時調整巴士服務或加密班次。

51. 城巴鍾佩怡女士表示，感謝委員持續就 54 區提供許多交通配套上的意見及反映居民的訴求。城巴一直密切監察 54 區的人伙情況，加強不同的巴士服務，包括去年巴士路線計劃大幅加密第 50 號線班次，以及本年度建議提升第 55 號線服務。城巴會與運輸署持續密切留意居民的需求，並在簡約公屋入伙後，按需要加強服務。她續表示，城巴在早前獲悉委員反映 54 區居民往北區出行需求較大後，已即時調整第 56 和 56A 號線的班次，加強往來屯門和粉嶺的服務。此外，城巴會考慮委員就第 50M 號線行車路線及班次提出的建議。

52. 九巴鄧先生表示，九巴一直關注 54 區的巴士服務，對於第 67A 號線提供分段收費或改動路線的建議持開放態度，並樂意與委員一同跟進提升第 67A 號線的服務水平。至於第 A34 號線分段收費的建議，九巴會檢視可行性，並轉交運輸署考慮。

53. 港鐵何君悌女士表示，港鐵一直用心經營 54 區接駁巴士服務，例如本年 1 月 2 日開始，港鐵增設第 K54A 號線來往和田邨及兆康站，並參考委員意見調整首班車（提早至早上 5 時 45 分開出）和尾班車（延遲至凌晨 12 時開出）的時間。居民亦可透過 MTR Mobile 應用程式，查看班次到站時間。她續表示，港鐵會繼續與運輸署和委員保持緊密溝通，並歡迎委員就港鐵服務提出意見及一同到區內實地視察。

54. 有委員表示，運輸署和巴士公司在增設新路線時，往往只考慮到星期一至五繁忙時段的需求，建議九巴參考是次城巴於周末及公眾假期增設第 55 號線的做法，於周末及公眾假期增設第 61P 號線班次，以顧及居民的需求。

55. 主席表示，委員早於去年底已提出第 67A、A34 和 B3 號線的巴士分段收費建議，希望運輸署和巴士公司盡快跟進，及早推出便民利民的措施。

56. 運輸署曾女士表示，基於自由營商的精神，署方會繼續與巴士公司緊密聯繫，磋商第 67A、A34 號線及其他巴士路線的分段收費建議。

57. 九巴鄧先生表示，九巴一直非常樂意提供分段收費，已於 2020 年推出分段收費，及於 2021 年新增屯門區區域分段收費。九巴會繼續積極與運輸署跟進第 67A 號線分段收費的建議。

58. 城巴鍾女士表示，城巴會與運輸署研究分段收費的建議，有消息會

通知交委會。

59. 主席總結時表示，希望港鐵繼續提升第 K54 號線的班次穩定性及加密班次，以應付 54 區的人口增長。

(C) 改善掃管笏和青山公路一帶的公共交通服務

(交委會文件 2025 年第 10 號)

(運輸署的書面回應)

(龍運巴士有限公司的書面回應)

60. 文件第一提交人及委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 指出屯門鄰近機場，吸引不少區內居民到機場上班，並感謝運輸署正面回應提早第 A33 號線往機場首班車的建議，希望巴士公司盡快檢視可行性，以惠及上早班的機場員工；
- (ii) 詢問運輸署在書面回應中，為何以平日非繁忙時段經屯門公路巴士轉乘站往荃灣的第 252 號線的數據作為依據，而非引用早上繁忙時段從掃管笏直接往荃灣的第 61P 號線的數據；
- (iii) 表示早上 8 時 05 分開出的第 61P 號線未能應付乘客需求；
- (iv) 指出掃管笏一帶有大量新屋苑，居民均希望有直達港鐵荃灣西站的交通配套；建議運輸署開辦往返掃管笏至荃灣西鐵路站的小巴路線，填補巴士公司未能提供的服務時段和班次，從而縮短居民的通勤時間；以及
- (v) 建議邀請小巴公司到交委會商討屯門區交通狀況，並向政府部門提供意見。

61. 運輸署冼先生表示，現時掃管笏居民可於上午繁忙時段乘搭第 61P 號線直達荃灣一帶，並在下午繁忙時段由荃灣直達掃管笏，故署方於書面回應中主要提及第 252 號線，以及屯門公路巴士轉乘站往荃灣一帶的第 59M、60M 和 66M 號線在平日非繁忙時段的數據，並鼓勵市民利用現有的轉乘安排，以善用資源及提高公共運輸服務的營運效率。根據數據，上述路線有足夠承载力滿足掃管笏居民前往荃灣的需求。其中，第 61P 號線於早上繁忙時段的載客率約五成。他續表示，掃管笏居民可於早上繁忙時段乘搭特別班次前往各區，而其餘時間可乘搭第 252 號線到屯門

公路巴士轉乘站，再轉乘至不同目的地。至於將第 A33 號線往機場首班車的開出時間提早至凌晨 4 時 50 分的建議，署方和巴士公司備悉委員的意見，將繼續觀察乘客需求，並探討建議的可行性。

62. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 指出掃管笏居民的出門時間集中在早上 8 時，不少乘客因趕不及乘搭 8 時和 8 時 10 分開出的第 252 號線，而改乘 8 時 05 分開出的第 61P 號線到屯門公路巴士轉乘站下車；建議運輸署於 8 時 15 分增加一班第 61P 號線，以疏導乘客；
- (ii) 指出現時第 952P 號線早上繁忙時段的尾班車於 7 時 50 分開出，未能滿足居民往港島上班的需求，建議城巴增加第 952P 號線早上的班次；
- (iii) 表示第 A33 號線需途經兆置區、皇珠路和龍富路才前往機場，走線冗長；建議運輸署和巴士公司考慮增設第 A33 號線特別班次，不經兆置區，而是在三聖左轉，經蝴蝶灣體育館往屯赤隧道，讓掃管笏居民可更快到達機場；
- (iv) 詢問運輸署第 61P 號線載客率約五成的數據，是以屯門公路巴士轉乘站還是掃管笏站計算；以及
- (v) 建議運輸署開辦往返掃管笏至荃灣西鐵路站的小巴路線，以分流乘搭第 61P 號線前往荃灣的居民。

63. 運輸署冼先生表示，備悉委員就掃管笏巴士路線的服務水平的意見，署方會與九巴留意乘客需求的變化，有需要時與巴士公司商討調整服務水平。他續表示，署方會研究增設第 A33 號線特別班次的可行性。至於有關第 61P 號線實地調查的數據，署方是根據巴士抵達屯門公路巴士轉乘站時的人數計算。

64. 有委員建議邀請小巴公司舉辦座談會，一同商討掃管笏的交通安排。

65. 運輸署冼先生表示，署方鼓勵市民利用現有轉乘服務，例如於屯門公路巴士轉乘站乘搭第 66M 號線前往荃灣西站，而往荃灣則有更多路線可供選擇。

66. 主席表示，交委會過往不曾舉辦座談會，而以交委會名義邀請個別小巴公司交流亦不合適，原因是它們需經過運輸署的招標程序，待中標後才可開辦有關小巴路線。若委員有興趣與小巴公司交流，可以個人名義與它們聯絡並收集意見。

(D) 完善業旺邨交通安排

（交委會文件 2025 年第 11 號）

（運輸署的書面回應）

（九龍巴士（一九三三）有限公司的書面回應）

（城巴有限公司的書面回應）

（香港鐵路有限公司的書面回應）

67. 文件第一提交人表示，小巴業界面臨人手短缺問題，估計業旺邨專營小巴路線會繼續流標。他續表示，雖然第 50M 號線是為 54 區居民而設，但現時 54 區居民大多乘搭有轉乘優惠的第 K54 號線。此外，服務業旺邨的第 K53 號線需同時照顧青山公路一帶的居民。因此，他建議運輸署和城巴修改第 50M 號線的行車路線，繞經業旺邨和屯門市中心。這樣既可提升第 50M 號線的載客量，亦使 54 區和業旺邨居民多一個前往市中心的交通選擇。另外，隨着業旺邨第二期居民入伙，建議延長第 K53 號線晚上的服務時間。

68. 運輸署冼先生表示，就延長第 K53 號線繞經業旺邨服務時間的建議，署方一直與房屋署密切留意業旺邨的入伙進度並與港鐵監察該線的客量情況。根據實地調查，該線最後繞經業旺邨的服務時段的載客量偏低，平均每班車只有約 10 至 20 名乘客往返業旺邨及屯門站。署方會與港鐵繼續密切留意第 K53 號線的乘客需求，適時調整其服務安排。他續表示，署方和城巴會跟進委員就第 50M 號線繞經業旺邨和屯門市中心的建議。

69. 港鐵何女士表示，港鐵會繼續與運輸署保持聯繫，若委員發現業旺邨交通需求增加，亦可主動聯絡港鐵，港鐵會與運輸署商討調整第 K53 號線服務時間的安排。

70. 城巴吳健文先生表示，第 50M 號線的載客率偏低，關鍵原因在於行車路線迂迴，且未能覆蓋屯門市中心。為改善有關情況，城巴曾向運輸署提交優化路線方案，希望署方能積極考慮。此外，城巴備悉委員就第 50M 號線繞經業旺邨提出的意見。由於進出業旺邨的道路設計迂迴，城巴需仔細評估及研究有關建議的可行性，包括對現有乘客及整體營運效益的影響。

71. 有委員表示，若城巴認為繞經業旺邨無法提升第 50M 號線的載客率，即使該路線前往屯門市中心亦不會增加載客量，因為居民可選擇乘搭第 K54 號線轉乘港鐵屯馬綫。

72. 主席請運輸署和巴士公司積極考慮委員提出的意見。

(E) 建議優化城巴 B3 系列巴士服務
(交委會文件 2025 年第 12 號)
(運輸署的書面回應)
(城巴有限公司的書面回應)

73. 文件第一提交人及委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 表示屯門區居民對跨境服務仍然有需求，希望運輸署盡快恢復 B3 系列（包括第 B3 及 B3A 號線）至疫情前的班次；
- (ii) 指出景峰花園居民於早上繁忙時段、長假期或周末前夕，需要等待多班第 B3X 號線巴士才能上車；建議運輸署和城巴優化及重組第 B3M 號線，增設景峰花園、嶺南大學及富泰邨站，以分流紅橋站的乘客及理順 B3 系列於屯門東北來往深圳灣的服務；
- (iii) 建議運輸署和城巴於第 B3 及 B3A 號線回程提供分段收費；
- (iv) 指出過往未有政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃（下稱「二元優惠計劃」）時，60 歲或以上的長者可享有半價優惠，詢問自二元優惠計劃實施後，城巴如何與政府計算補貼費用；以及
- (v) 指出嶺南大學的內地生錄取人數急速增加，建議運輸署從第 B3M 號線分拆一條新路線，以應對跨境交通需求。

74. 運輸署曾女士表示，署方不時會進行實地調查，結果顯示城巴已因應乘客需求及嶺南大學的收生情況增加班次。另外，城巴亦已加派外勤職員於屯門市中心巴士總站和在周末及公眾假期於富泰邨分站監察服務水平和乘客需求，以考慮是否需要增加班次。署方一直有與城巴檢視 B3 系列路線的乘客需求，並發現現時乘客的整體出行模式相較疫情前有所改變。疫情前大部分乘客是從內地前往香港，而疫情後港人北上人潮較多。因應乘客出行模式的變化，署方正與城巴檢視 B3 系列路線的班次。

她續表示，現時景峰花園和嶺南大學的乘客如需前往深圳灣口岸，可步行至鄰近巴士站上車。鑑於許多市民於紅橋站乘搭第 B3X 號線，該路線的服務水平已有所提升。根據署方的實地調查，城巴已增設第 B3A 號線短途班次，以配合富泰邨分站乘客的出行需求。此外，署方會鼓勵巴士公司考慮分段收費的建議，但基於自由營商的精神，是否提供票價優惠屬巴士公司的商業決定。城巴已於深圳地鐵 13 號線開通當天恢復第 B3M 號線於周末和公眾假期的營運。同時，城巴亦已因應乘客需求而加開班次，例如於周末或公眾假期晚上 8 時後市民從深圳灣口岸返回香港的高峰時段，城巴增加第 B3 及 B3A 號線的班次至 10 至 12 分鐘一班。

75. 城巴鍾女士表示，因應深中通道及深圳地鐵 13 號線開通，城巴早前已加強 B3 系列路線的班次服務。城巴備悉委員期望 B3 系列路線服務進一步提升的意見，正研究提升第 B3 和 B3A 號線服務水平的計劃，以配合現時乘客的出行模式，有最新消息時會再通知各委員。她續表示，就修改第 B3M 號線行車路線和增設第 B3 和 B3A 號線回程分段收費的建議，城巴會審慎考慮有關建議對整體行車時間及現有服務的影響。城巴會繼續密切留意 B3 系列路線的營運情況，適時檢討及調整有關服務的安插。

76. 有委員指出，於 2026 年二元優惠計劃將改為新收費，詢問運輸署和城巴，自二元優惠計劃實施後，政府補貼 60 歲或以上長者的交通費用，是按半價還是正價計算。

77. 城巴鍾女士表示，二元優惠計劃實施前，城巴自資為 60 至 64 歲的乘客在部分專營路線提供半價優惠。隨着政府政策調整，城巴亦作出相應修訂，相關資料會於稍後再向委員補充。

78. 主席表示，請城巴透過秘書處向委員提供相關補充資料。

[會後補註：城巴代表於會後提供補充資料，「2 元乘車優惠」為政府推出的計劃，有效鼓勵長者外出，而城巴作為公共交通營辦商，主要角色是配合政府實施有關計劃，與優惠相關的細節則由政府決定。城巴多年來一直自發為 65 歲或以上長者及合資格人士提供半價優惠，而政府推出「2 元乘車優惠」後，半價優惠仍然持續，成本由城巴承擔。]

(F) 建議在掃管笏路和管翠路增加電單車停泊位
(交委會文件 2025 年第 13 號)
(運輸署的書面回應)

79. 文件第一提交人樂見運輸署將於本年內在管翠路增設泊車位，並指出署方於 2024 年在掃管笏支路附近的抽水站增設了 6 個電單車泊位。然而，泊位距離掃管笏路和管翠路附近的屋苑非常遙遠，希望署方日後在設計停車位及電單車泊位時，多考慮市民的出行需求，並防止違泊情況出現。

80. 運輸署韓浩廷先生表示，署方於 2024 年在掃管笏支路近掃管灘食水抽水站增設 4 個私家車泊位及 6 個電單車泊位，主要服務愛琴海岸一帶的居民和附近的學校；而是次推出的泊位，主要服務掃管笏路和管翠路一帶的居民。署方會繼續留意區內的泊位需求，適時於區內不同位置增加泊位數量。

81. 有委員指出，掃管笏路 OMA OMA 附近煤氣泵房旁的露天停車場(俗稱「爛地」)和管翠路中間一段巷道長期停泊了不少車輛，可見該處的泊位需求非常迫切，建議運輸署正視問題，積極考慮於相關路段增加泊車位。

82. 運輸署韓先生表示，備悉委員意見，署方會繼續於區內增設路旁公眾泊車位，以及請地政署協助於區內物色合適地點提供短期租約停車場，並規劃一定數量的泊車位供電單車停泊。

83. 有委員表示，掃管笏以住宅為主，故許多居民對電單車外賣服務有需求，而掃管笏村附近有一處閑置土地，建議運輸署考慮於該處增設電單車泊位。

84. 運輸署韓先生表示，待委員提供有關位置的具體地點後，署方將評估是否適合設置電單車泊位。署方未來在規劃泊位的時候，也會特別考慮到電單車的泊位需求。

85. 主席請運輸署積極考慮委員提出的意見。

(G) 翠峰小築屋苑門口的交通安全問題

(交委會文件 2025 年第 14 號)

(運輸署、路政署、香港警務處的書面回應)

86. 文件第一提交人表示，青山公路擴闊工程提供四線行車後，引申出各種交通安全問題，包括車輛超速，以及駕駛者於屋苑駛出後橫跨兩條

行車線才駛入西行的行車線。此外，該處交通燈號於深夜時段只有在行人按鍵後才會轉為紅燈，交通燈號因此長期處於綠燈，車輛容易超速，令附近不少居民擔心容易引起交通意外。就此，他建議運輸署安裝車速偵測器或研究其他措施，提示駕駛者不要超速，以保障行人過路安全。

87. 運輸署韓先生表示，署方於去年第三至第四季收到相關屋苑和委員提出的意見後，已聯絡路政署青山公路擴闊工程團隊，並檢視道路設計。現時該路段符合道路設計標準，但擴闊工程完成後，道路使用者或需時適應。自去年9月青山公路四線通車後，路政署需時進行路面修補工程，並完善道路標記及兩旁的交通標誌。隨着工程陸續完成，路面質素將有所提升。針對駕駛者於翠峰小築門口視線受阻的問題，署方已透過路政署工程團隊於該路段設置合適的交通標誌及道路標記，以改善屋苑出入口的視線和加強對駕駛者的提示。根據警方的數據，目前該路段的交通意外數字與往年相約，署方會繼續密切監察交通意外趨勢，有需要時聯同路政署及其他相關部門考慮進一步的改善措施。

88. 路政署鄧慧婷女士表示，署方希望在增設路面標記和完成路面修補工程後，可改善該處的交通情況。

89. 香港警務處（下稱「警務處」）梁基政先生表示，警方會於該處加強執法，安排隱形戰車進行偵速。

90. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 指出翠峰小築往屯門方向的道路傾斜，近來經常有車輛超速駛過。該處晚間有工程進行時，車輛超速的情況會減少，當工程於本年第三至四季完成後，希望運輸署和警方多加關注交通情況；
- (ii) 建議運輸署和警方增設衝紅燈攝影機和行人過路警示燈，以保障道路使用者的安全；
- (iii) 指出翠峰小築屋苑門口往九龍方向的道路分隔處將會種植樹木，可能會阻擋駕駛者的視線，增加交通意外風險，故建議運輸署和路政署提早與委員和相關屋苑商討種植的情況，包括樹木高度；
- (iv) 指出翠峰小築附近車路晚上經常有市民騎單車，容易釀成交通意外，希望相關部門可加強宣傳教育，提醒騎單車的市民和駕駛者顧及其他道路使用者；以及

(v) 詢問運輸署書面回應中提及的兩宗輕微交通意外有否涉及單車。

91. 運輸署韓先生表示，路政署青山公路擴闊工程在翠峰小築屋苑對出設置了一個燈號控制的行人過路處，並已按署方的設計標準訂定合適的過路時間。截至目前為止，未有交通意外涉及行人橫過該過路處。他續表示，會向相關同事轉達委員希望增設衝紅燈攝影機的意見。關於種植樹木阻擋駕駛者視線的問題，署方已與路政署青山公路擴闊工程團隊進行全面檢視，路政署暫時不會在該路段的中央分隔帶種植樹木。署方亦檢查了沿路的樹木，以免駕駛者視線受阻，至於保留下來的樹木基本上不會影響交通安全。

92. 路政署鄧女士表示，青山公路擴闊工程團隊理解翠峰小築居民擔心中央分隔帶的植物影響駕駛者的視線，故與運輸署檢視後，不會在該路段的中央分隔帶進行種植。

93. 警務處梁先生表示，兩宗交通意外均不涉及單車。根據記錄，該處過往交通意外均於日間或晚上 11 時前發生，沒有人受傷，只牽涉到撞到政府財物或車輛之間的碰撞。

94. 主席請各部門積極考慮委員的意見。

(H) 完善港鐵輕鐵站月台乘客資訊顯示屏及優化輕鐵服務

(交委會文件 2025 年第 15 號)

(運輸署的書面回應)

(香港鐵路有限公司的書面回應)

95. 文件第一提交人及委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

(i) 指出港鐵去年於交委會會議上表示，所有輕鐵站月台安裝新顯示屏的工程會於 2024 年年底前完成，但現時部分輕鐵站仍然未完成安裝，請港鐵確認是否會於本年第二季完成；

(ii) 詢問港鐵是否會於所有月台都安裝顯示屏；

(iii) 表示曾提出顯示屏放置在月台中間位置會令乘客無法看得清楚，詢問港鐵新安裝的顯示屏是否仍然在月台中間，還是已調整至月台前後位置；以及

- (iv) 指出屯門區陸續有居民入伙，建議港鐵認真研究恢復輕鐵第 505 號線雙卡列車行駛，以及第 614P 和 615P 號線全線雙卡列車行駛。

96. 港鐵何女士表示，由於工程招標及測量工序時間較預期長，於輕鐵月台安裝新顯示屏工程的動工時間亦較原計劃延遲，對此港鐵表示致歉。港鐵已催促承建商必須按照進度，於本年第二季前分階段完成工程。港鐵會於每個輕鐵站月台安裝顯示屏，屯門區現時已完成 16 部，餘下還有 41 部待安裝。工程進行期間，港鐵發現不少技術問題，故需實地視察尋找合適位置安裝顯示屏。至於人流較多的月台，港鐵會探討額外安裝一個顯示屏，但需視乎工程的可行性而定。港鐵會集中資源，於每個月台安裝一部顯示屏。她續表示，於早上和繁忙時段，第 505 號線以雙卡列車行駛，而其餘時段安排單卡列車服務的理由是車廠需要作出車輛調配和維修。第 614、614P、615 和 615P 號線則會以混合班次行駛，其中第 614 和 614P 號線過半數列車為雙卡列車。最後，她表示若委員認為部分位置較繁忙，可一同前往實地視察，港鐵會檢視車務調整的可行性。

97. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 表示如顯示屏安裝於月台中間位置（例如安定站），在繁忙時段人來人往時，居民難以看到顯示屏資訊，故建議港鐵考慮於更合適的位置安裝；
- (ii) 建議港鐵加密第 614P、615P 和 505 號線的班次服務；
- (iii) 指出在 2022 年 8 月，港鐵代表曾表示第 507 號線超過九成屬於雙卡列車，而第 505 和 751 號線已是全線雙卡列車行駛，希望港鐵盡量恢復全線雙卡列車服務；
- (iv) 表示使用 MTR Mobile 應用程式查看輕鐵班次到站時間的步驟繁複，而遊客亦可能沒有下載此應用程式，故希望港鐵日後更新應用程式前，先諮詢市民及區議會的意見；以及
- (v) 表示景峰站的乘客量較多，不少居民反映第 614P 號線車廂在上下課時間非常擠迫，建議港鐵於繁忙時段確保第 614P 雙卡列車行駛。

98. 港鐵何女士表示，懸掛式顯示屏的維修零件已無法採購，故港鐵改用新款發光二極體（LED）顯示屏，可透過電腦程式提升運作效率，亦可

發放天氣及車務等資訊。新款顯示屏尺寸較大，無法懸掛，否則會阻擋閉路電視監察月台，影響安全。港鐵會於下一階段，探討於人流較多的月台額外安裝一個顯示屏的可行性。她續表示，現時月台有張貼 MTR Mobile 的二維碼，市民可透過手機掃碼查看所在站點的乘車資訊。最後，她表示備悉委員就第 614P 號線的意見，並會與車務同事審視車務調整的可行性。

V. 備悉事項

(A) 運輸署報告

(交委會文件 2025 年第 16 號)

99. 有委員表示，運輸署於田景路近新圍輕鐵站巴士停車灣增設不准停車限制區，但該處仍然有大量車輛停泊，令市民走出馬路上巴士，希望署方多加留意及提出改善措施，以免釀成交通意外。

100. 運輸署曾女士表示，署方會提醒巴士公司應在巴士站的指定範圍內上落乘客，以保障乘客安全。

101. 有委員表示，由於該處同時有小巴、巴士及村巴上落乘客，導致巴士無法靠站停車，希望運輸署研究改善方案。

102. 主席請運輸署積極考慮委員提出的意見。

(B) 路政署報告

(交委會文件 2025 年第 17 號)

103. 有委員請路政署提供杯渡路重置單車泊架工程完成後的圖則，並詢問署方後方花園位置的工程何時會完成。

104. 路政署鄧女士表示，署方會於會後向委員提供杯渡路工程的補充資料。

105. 主席表示，請路政署於會後透過秘書處向委員提供有關的補充資料。

(C) 警方報告

(交委會文件 2025 年第 18 號)

106. 委員備悉題述報告。

VI. 其他事項

107. 警務處梁先生表示，本年天后誕活動將於 4 月 20 日（星期日）舉行，屆時中華基督教會譚李麗芬紀念中學至青山天主教小學一段的屯門鄉事會路將實施封路措施。除特別的公共車輛外，其他車輛一律禁止通行，而 V city 外的巴士站則維持正常運作。此外，杯渡路往天后廟廣場的一段道路亦會於早上 7 時至下午 3 時封閉，車輛一律不准進出，請委員備悉並將有關資訊轉告居民。他續表示，若委員需要更多資料，警方會透過屯門民政事務處向委員提供。

108. 有委員表示，早前經區議會秘書處收到有關天后誕活動特別交通安排的通知。由於是次受影響的範圍廣泛，加上區內有不少新遷入的居民，建議警方加強宣傳，例如於「香港警察」Facebook 專頁發布相關資訊，以提醒居民。

109. 警務處梁先生表示會向公共關係部的同事轉達委員的建議。

110. 主席於下午 5 時 46 分宣布會議結束，下次會議將於 2025 年 6 月 12 日（星期四）下午 2 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2025 年 5 月

檔號：HADTMDC/13/25/TTC/25