

屯門區議會
2024-2027 年交通運輸委員會
第九次會議記錄

日期：2025 年 6 月 12 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
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
鄺珉摘先生	屯門區議員
鍾健峰先生	屯門區議員
莊豪鋒先生	增選委員
劉桑澤先生	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 行政主任（區議會）二

應邀嘉賓

聶珮林女士	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)
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)
陳浩峯先生	城巴有限公司營運經理(九龍及新界)
何君悌女士	香港鐵路有限公司對外事務經理
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

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)
曾憲康先生，MH	屯門區議員
張浩柏先生	土木工程拓展署工程師／43(西)
李俊傑先生	食物環境衛生署屯門區高級衛生督察(潔淨及防治蟲鼠)
劉天明先生	路政署助理區域工程師／屯門(東)
辜超逸先生	香港警務處屯門警區行動主任
張月明女士	地政總署屯門地政處行政助理／地政
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」）第九次會議。

II. 委員告假事宜

2. 秘書報告沒有收到委員的缺席申請。

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 年第八次會議記錄。

IV. 討論事項

(A) 運輸署 2025-2026 年度交通及運輸工作計劃 （交委會文件 2025 年第 19 號）

4. 運輸署曾玉琮女士簡介題述工作計劃。

5. 有委員表示，交委會曾討論新界專線小巴第 43A 號線的脫班問題，詢問運輸署來年會否考慮推出措施優化專線小巴服務。

6. 運輸署冼煒庭先生表示，早前署方曾約見第 43A 號線的營辦商，並正在與他們商討調整班次的可行性及細節。根據署方早前的實地調查，第 43A 號線的服務穩定性已有所改善，署方會繼續留意有關路線的服務情況。

7. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 表示有居民反映，香港鐵路有限公司（下稱「港鐵」）MTR Mobile 手機應用程式內的「Next Bus」功能未能顯示部分巴士路線的班次。由於居民非常依賴港鐵接駁巴士，建議港鐵除加強「Next Train」服務外，亦提升「Next Bus」的實時到站資訊服務，以方便居民出行；
- (ii) 表示巴士於早上繁忙時段經常在屯門公路巴士轉乘站（下稱「轉乘站」）大排長龍，詢問運輸署未來是否有計劃善用轉乘站旁邊的政

府土地以進行擴闊工程，以及相關計劃的進度；

- (iii) 表示曾於交委會會議上請運輸署與專線小巴公司溝通，探討開辦掃管笏至荃灣西專線小巴服務的可行性，詢問運輸署有關事宜的進度；
- (iv) 表示專線小巴面臨人手不足的問題，詢問運輸署有何具體解決方案；以及
- (v) 表示早前曾透過港鐵工會，指出輕鐵屯門醫院站新建的樓梯位於司機盲點位置，詢問港鐵會否提出改善措施。

8. 運輸署曾女士表示，部分專線小巴路線已經聘請外勞，以舒緩司機人手不足的問題及穩定小巴班次。

9. 運輸署冼先生表示，自從 2023 年底往九龍方向轉乘站增加了兩個巴士候車處後，乘客排隊及巴士上落客的運作情況已有明顯改善。根據署方於 6 月上旬進行的調查，於上午繁忙時段大部分巴士等候進入轉乘站平均只需約 1 至 2 分鐘。巴士公司在繁忙時段亦會派員協調乘客上落及疏導車流，以提升轉乘站的運作效率。此外，就有關開辦掃管笏至荃灣西的專線小巴服務的建議，現時掃管笏居民可於繁忙時段乘搭九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）第 61P 號線直接往返荃灣西。而在非繁忙時段，署方鼓勵市民利用現有的轉乘安排，乘搭九巴第 252 號線到轉乘站，然後轉乘九巴第 59M、60M 或 66M 號線等路線往返荃灣一帶。根據署方早前進行的實地調查，上述路線有足夠承載力滿足掃管笏居民往返荃灣的需求。

10. 港鐵何君悌女士表示，會與負責跟進 MTR Mobile 手機應用程式的同事探討提升「Next Bus」和「Next Train」服務的準確度。

11. 港鐵譚啟智先生表示，港鐵亦收到工會就輕鐵屯門醫院站新建樓梯的查詢。由於主要通道為即將擴闊的斜路，港鐵將安排工程師到該樓梯檢視是否有空間加裝弧形屏障，以提升路口的能見度。

12. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 表示屯門碼頭一帶居民以長者為主，他們反映前往港珠澳大橋的交通相當不便，步行至最近的輕鐵站或龍門路亦需時十多分鐘，希望相關政府部門能夠關注他們的需求；

- (ii) 表示區內有居民需要到啟德上班，建議運輸署研究提升往返屯門和啟德一帶的公共交通服務；
- (iii) 不認同現有交通服務能滿足掃管笏居民前往荃灣的需求；希望運輸署與專線小巴公司溝通，探討開辦掃管笏至荃灣西專線小巴服務的可行性，並於下次交委會會議上向委員報告進度；以及
- (iv) 指出置樂青善遊樂場車站的上落客位置較窄，當停泊了一至兩部巴士後，部分小巴司機會不停該站；表示多次收到居民反映置樂青善遊樂場經常出現小巴脫班及「飛站」的投訴，希望運輸署多關注及監察有關情況。

13. 運輸署冼先生表示，署方備悉委員有關屯門往返港珠澳大橋及啟德公共運輸服務的意見，而居民現時可乘搭九巴第 61X 號線直接往返啟德附近一帶。署方會繼續留意相關的公共運輸服務及乘客需求變化，適時與巴士公司商討合適的服務安排。就開辦掃管笏至荃灣西的專線小巴服務的建議，署方重申現時掃管笏居民於繁忙時段可選乘九巴第 61P 號線往返掃管笏及荃灣，並鼓勵市民於非繁忙時段利用現有的轉乘安排，乘搭九巴第 252 號線及第 59M、60M 或 66M 號線等路線往返荃灣一帶。此外，署方早前亦收到有市民反映小巴於青善遊樂場「飛站」的問題，並約見營辦商商討相關事宜，以及稍為調整小巴站的位置，令小巴有更多空間駛至路傍上落乘客。署方會繼續密切留意各小巴路線的服務水平和營運狀況，並與小巴營辦商保持緊密聯繫及作適當跟進。

14. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 指出區內專線小巴服務水平不理想，認為運輸署未能有效監督小巴營辦商，詢問署方現時監察小巴服務水平和營運狀況的準則及相關罰則；
- (ii) 表示過往運輸署未曾因委員提出小巴班次不足而增加班次，反而只是鼓勵居民乘搭其他交通工具。然而，部分地方較適合以小巴接載乘客，例如景峰花園有一條長斜路，長者需乘搭第 46A 號線前往市中心或其他地方。班次不足令長者只能步行至輕鐵站或青山公路乘搭第 46 號線，對他們造成不便，希望署方考慮居民實際的出行情況，而非僅着眼於數據；

- (iii) 表示有居民反映屯門新圍站往上水的小巴路線於早上繁忙時段班次不足，希望可增加班次；
- (iv) 表示區內部分巴士路線已增設分段收費，建議運輸署和巴士公司也考慮第 67A 號線增設分段收費，分流第 K54 號線的人流；以及
- (v) 表示不少委員都關注輕鐵屯門醫院站擴闊工程的情況，建議到該處進行實地視察，以探討有何改善空間。

15. 主席表示，收到有居民投訴輕鐵屯門醫院站擴闊工程的進度緩慢，請秘書處安排到輕鐵屯門醫院站進行實地視察。

[會後補註：有關實地視察已於 2025 年 6 月 30 日進行。]

16. 運輸署曾女士表示，現時小巴設有服務詳情表，用以監察小巴的服務詳情，包括班次及行車路線。署方會安排路線監察，包括實地及乘車調查，檢視班次、服務水平及行車路線。因應小巴業界人手不足的問題，部分營辦商已經聘請外勞，以提升班次的穩定性。署方會就監察期間發現的問題與營辦商商討，例如較早前署方在得悉專線小巴第 46A 號線的乘客需求較大並與營辦商會面後，營辦商同意更換一輛 19 座小巴，以接載更多乘客。當署方接獲有關小巴服務的投訴，亦會要求營辦商改善小巴服務。此外，署方知悉新圍分站往上水方向的專線小巴第 44A 號線需求較大，小巴營辦商會不定時加開特別班次，於新圍站起載，而小巴司機亦會視乎乘客需求，通知站長加開班次。她續表示，現時第 54 區的居民可乘搭城巴有限公司（下稱「城巴」）第 50M 和港鐵第 K54 號線前往市中心一帶。為免影響前往葵芳或荃灣一帶的乘客出行，署方會待第 54 區 NOVO LAND 和簡約公屋入伙後，因應九巴第 67A 號線的載客量，再研究實施分段收費的可行性。

17. 有委員表示，即使於非繁忙時段，第 K54 號線駛至菁田邨及和田邨站時經常已客滿，令欣田邨和富泰邨居民難以上車前往市中心。居民亦可選擇乘搭第 67M 路線前往葵芳或荃灣一帶，故希望運輸署考慮增設第 67A 號線分段收費。

18. 主席認為，運輸署不應將巴士分段收費與居民出行需求混為一談。若署方擔心增設第 67A 號線分段收費後，會影響前往葵芳或荃灣一帶的 54 區居民出行，可考慮加密該路線的班次。

19. 港鐵何女士表示，輕鐵屯門醫院站擴闊工程會於本月月底完成，港鐵歡迎委員一同到現場視察。

20. 主席請運輸署考慮委員的意見，尤其是在監察小巴服務方面，除與小巴營辦商會面外，應訂立嚴厲罰則。

(B) 善用區內天橋底空間，改建為電單車停泊處

(交委會文件 2025 年第 20 號)

(運輸署的書面回應)

21. 運輸署黃狄偉先生表示，就於屯富路行人天橋底設置電單車停泊處的建議，經署方檢視，該位置鄰近青山公路嶺南段與屯富路路口。考慮到青山公路車流，該處不宜設置泊車位出入口。此外，在天橋底設置電單車停泊處需中斷部分單車徑，影響單車徑的連貫性，故署方現時未有計劃於屯富路行人天橋底加設電單車停泊處。然而，署方得悉區內居民的泊車需求，並計劃於虎坑路增設電單車停泊處，現正就詳細設計諮詢相關部門意見。

22. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 表示香港土地資源稀缺，應善用天橋底空間，而非僅設置花圃或少量座椅等低效用途；建議運輸署參考內地、台灣、日本等地的做法，善用天橋底增設實用社區設施；
- (ii) 認為於虎坑路增設電單車停泊處並不合適，因其位於事故率較高的路段，建議運輸署重新評估並尋求更佳方案，以提升空間利用率；
- (iii) 指出兆康橋底的單車停泊處的使用量不高，建議運輸署考慮於該處增設電單車泊位；
- (iv) 詢問路政署天橋底空間的管理權責，並指出區內有部分閒置的天橋底空間，建議政府部門提供全面清單及規劃進度，以供委員後續討論具體用途；以及
- (v) 指出區內電單車數量持續增加，但停車位不足導致違泊問題嚴重及引起社區矛盾；詢問運輸署在書面回應中提及的風險是否有實際數據或案例作為依據，並希望政府部門長遠規劃增加電單車泊位，以滿足當前及未來的需求。

23. 運輸署黃先生表示，備悉委員希望善用天橋底空間的建議，但每個位置的條件不同，需個別評估。他歡迎委員提出具體選址，必要時可一同實地考察。他續表示，就虎坑路電單車泊位問題，署方仍在討論相關設計，並會將委員意見納入考量。至於長遠規劃方面，在不影響道路安全及使用者的前提下，署方會於合適地點增設路旁泊車位，並按規劃標準就新發展項目預留足夠泊車位，以滿足未來需求。

24. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 指出隨着路政署「人人暢道通行」計劃增設天橋升降機，橋底空間增多，建議政府部門統籌並利用這些新增的空間；
- (ii) 建議政府部門運用創新科技建立智慧監察系統，以及主動提出善用天橋底空間的建議，提供適合改建為電單車泊位、私家車泊位、康樂空間或環保設施等的橋底空間清單，並明確列出改建可行性及具體原因，以便委員更有針對性地進行考察；
- (iii) 建議主席統籌委員的提案方式，避免泛泛而談，應就各個小區提出具體可行的方案，確保討論後能落實執行，而非僅停留在研究階段；
- (iv) 指出安定邨皇珠路橋底堆滿隨意棄置的神主牌和垃圾，浪費空間，建議運輸署將該處改建為電單車停泊處；
- (v) 表示不理解運輸署如何評估設置電單車停泊處的安全標準，指出金鐘道後方橋底位置更危險，惟該處的停泊處仍在使用，而屯門區內更寬敞的橋底空間反而被署方否決，認為是雙重標準；以及
- (vi) 指出區內出現電單車泊位不足問題已有八年之久，他多年前曾提議將兆康往富泰方向天橋下的單車泊位改建為電單車泊位，因該處單車泊位長期被廢棄單車佔據，惟建議遭部門反對。

25. 運輸署黃先生表示，善用天橋底空間作電單車泊位需根據具體位置的環境限制來評估其可行性。署方一直在尋找合適位置增加泊位，例如早前通過重新規劃青善街泊位，以增加泊位數量。署方會研究天橋底空間作泊車位的可行性並制定方案後開展地區諮詢收集意見，亦歡迎委員提出合適地點以作研究。

26. 路政署劉天明先生表示，一般而言，天橋底的空間若非用作單車或電單車泊位，則不屬於路政署的管轄範圍，而是由地政總署負責管理。只要有關用途不影響天橋的結構安全及日後維修工作，路政署不會反對改建天橋底空間。若運輸署決定將天橋底空間改建為泊車處，路政署作為工務部門，將負責落實相關方案。

27. 地政處張月明女士表示，就相關土地用途而言，運輸署可參考規劃署的分區計劃大綱圖。就屬於未批租及未撥用政府土地的天橋底空間，若相關工程部門向地政處提交有關改建工程的臨時撥地申請，地政處會配合並根據適用程序處理。

28. 主席總結時表示，請政府部門透過秘書處向委員提供屯門區內天橋底的清單，並列出改建橋底空間的可行性及具體原因，交委會將於下次會議續議是項議題。

(C) 關注區內共享單車阻路違泊問題
(交委會文件 2025 年第 21 號)

(D) 關注共享單車問題
(交委會文件 2025 年第 22 號)
(食物環境衛生署的書面回應)
(運輸署的書面回應)
(香港警務處的書面回應)

29. 主席表示，由於第 21 及 22 號文件的內容相近，故作合併討論。

30. 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) 指出屯門碼頭一帶因工程導致道路狹窄，共享單車違泊加劇交通堵塞問題，建議運輸署進行調查研究，並借鑑內地成功案例，制定更積極的規管方案。例如採用全球定位系統技術，強制共享單車在指定地點停車，否則無法鎖車或須支付額外費用；
- (ii) 指出共享單車堵塞行人路和區內公共空間，嚴重影響輪椅使用者及長者通行，建議政府跨部門合作打擊違泊單車及完善停泊區的規劃，避免問題惡化；
- (iii) 表示運輸署的《無樁式自助單車租賃業務守則》（下稱「《守則》」）欠缺有效制約機制，而跨部門清理機制效率低，無法處理單車違泊

問題；建議署方檢討《守則》的執行漏洞，明確監管責任，加強共享單車營辦商的違規罰則，例如強制執行違泊便扣除按金的機制；

- (iv) 指出有學童在馬路或公園騎單車時沒有佩戴頭盔，存在極大安全隱患，而共享單車公司未明確向使用者傳達道路安全守則（如佩戴頭盔、禁止兒童獨自騎車），建議政府部門將使用者安全納入營運牌照審核；
- (v) 詢問警方長期違規停放的共享單車會否被定義為廢棄物，允許市民直接清理而毋須承擔任何法律責任，並建議警方更主動執法，而非等待跨部門聯合行動時才參與；
- (vi) 指出區內單車泊位不足，建議運輸署於合適位置增設共享單車專屬停車位，由政府或港鐵直接經營，整合「最後一公里」的接駁需求，利用車站空間設置停車點；
- (vii) 建議政府參考新加坡，為共享單車設立發牌制度，嚴格控制營運商及單車的數量，要求營辦商承擔管理責任，並淘汰不負責任的營辦商；以及
- (viii) 指出香港早年鼓勵共享單車進駐，但多間公司現已倒閉，顯示商業模式不可持續，詢問政府為何仍繼續引入新的共享單車營辦商。

31. 運輸署陳理燊先生表示，署方已就共享單車違泊問題與營辦商建立定期溝通機制，在接獲市民或區議員投訴後會立即要求營辦商清理阻塞道路的單車。此外，現有法例已規定單車（包括共享單車）須停放在指定單車停泊位置。署方會將委員的監管建議轉達營辦商，督促其加強管理。對於設置共享單車專屬停車位的建議，運輸署會持續檢視區內情況，如有合適位置增設公共單車泊位將會研究其可行性及進行公眾諮詢，署方亦會將今日討論的各項意見轉交相關部門跟進。

32. 警務處辜超逸先生表示，擅自移動共享單車可能涉及盜竊等法律問題。警方通常與民政處、地政處等部門開展聯合清理行動，清理違泊單車，而警方亦會主動移走構成即時危險或嚴重阻塞道路的單車，惟一般而言共享單車未必會構成即時危險。然而，現行法例對共享單車的針對性不足，例如難以追究違規停放責任，因使用者通常已離開現場。他續表示，警方會加強執法，但受限於資源配置和現行法規限制，只能盡力配合聯合清理單車行動。

33. 食物環境衛生署（下稱「食環署」）李俊傑先生表示，只要單車仍能正常使用，食環署不能視之為垃圾處理；但若單車已明顯破爛及棄置在街道上，食環署可視之為垃圾並根據《廢物處置條例》將其處理。

34. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 認為運輸署與共享單車營辦商定期會面機制的成效不足，建議署方設立按金制度，若營辦商未能及時清理違泊單車則須扣減按金；
- (ii) 提醒政府須預視共享單車營辦商可能面臨結業的風險，制定單車處理方案；
- (iii) 指出台北市設有一小時內清理違泊單車的要求，詢問食環署是否曾沒收違規停放的共享單車及相關清理時限；
- (iv) 詢問運輸署是否有業務《守則》外的監管措施，並希望政府加強宣傳及明確訂立違泊共享單車的罰則；
- (v) 指出單車泊位嚴重不足，建議運輸署盡快增設便利的停車點；
- (vi) 建議警方直接處罰違泊共享單車的營辦商而非使用者，以增強阻嚇力；
- (vii) 建議善用全球定位系統技術，強制共享單車使用者在指定地點停車；以及
- (viii) 建議從環保角度通盤考慮解決技術問題，而非否定共享單車模式，並參考網約車監管模式，完善配套措施。

35. 運輸署陳先生表示，將就委員提出有關進一步監管共享單車營運商等事項，在會後向相關部門查詢，再透過秘書處向委員報告。

36. 警務處辜先生表示，根據現行法例，違泊共享單車的法律责任主要在使用者而非營辦商，就如租車違規停車責任在於駕駛者。他續表示，在一般情況下單純移開阻塞道路的單車不會構成犯罪，但若涉及蓄意破壞，例如丟棄或損毀單車，則須負上刑事責任。警方會視乎具體情況，判斷是否涉及刑事毀壞等違法行為。

37. 食環署李先生表示，食環署會定期參與跨部門聯合清理單車行動。行動由屯門民政事務處統籌，地政處負責張貼法定通知，食環署則提供人手及車輛支援，共同處理違泊單車問題。

38. 地政處張女士表示，在聯合清理行動中，對於佔用未批租及未撥用政府土地的違泊單車，地政處會在執行單車清理行動前兩天在現場張貼法定通知，要求佔用人在清理行動日前移走單車，否則將依法移走違泊的單車。

39. 主席表示，對於共享單車監管問題長期未得到解決深感遺憾，特別是運輸署在監察工作和釐清法例規定的表現未如理想。她請運輸署盡快透過秘書處就是次討論的問題向委員提交書面回應，並期望各部門能認真考慮委員提出的建議。

[會後補註：運輸署已於 2025 年 7 月 28 日透過秘書處向委員提供有關跟進共享單車事宜的補充資料。]

(E) 建議於輕鐵車廠站過路處增設智能護柱
(交委會文件 2025 年第 23 號)
(香港鐵路有限公司的書面回應)

40. 港鐵何女士表示，自 2018 年第三季開始，港鐵已於 28 個過路處安裝「行人智能護柱」，而輕鐵車廠站亦已納入安裝計劃之內。港鐵會根據實際情況，包括有關地點的意外發生率，以評估是否需要安裝智能護柱。

41. 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) 指出自輕鐵車廠站發生意外後，不少居民和業主立案法團都反映希望加強該過路處的安全措施；感謝港鐵快速回應並接納題述建議；
- (ii) 希望港鐵全面檢視區內輕鐵站各過路處，未來逐步於所有輕鐵站增設智能護柱，並向委員提供安裝時間表；
- (iii) 詢問港鐵會根據什麼因素考慮於輕鐵站過路處增設智能護柱；以及
- (iv) 建議港鐵與區議員和地區團體合作，加強道路安全宣傳，提高市民橫過輕鐵站過路處時的警覺性。

42. 港鐵譚先生表示，在考慮設置智能護柱時，港鐵會綜合評估各類數據，包括交通意外數字、行人違規過馬路、追趕巴士等危險行為。港鐵會定期檢視環境變化，按照危險程度為路口排列優先次序，並因應資源限制，優先處理較高危的路段。在宣傳方面，港鐵於本年開始，每月會不定期聯合警方、區議員及義工開展安全推廣活動，包括在輕鐵站舉辦「模範行人選舉」，獎勵遵守安全規則的行人。如發現違規行為，則會由警方進行勸導。

43. 主席表示，港鐵自 2018 年起已推行增設智能護柱的計劃，並將部分輕鐵站納入計劃之中，惟有關資訊的透明度不足。她建議港鐵改善資訊公開機制，明確公布計劃內容和實施進度，以便公眾監督和區議員配合工作。

44. 有委員表示，港鐵舉辦的「模範行人選舉」活動側重於規範使用紅綠燈過馬路，並未有涉及輕鐵站過路處的安全意識，希望港鐵可加強宣傳橫過輕鐵站過路處時的守則。

45. 港鐵譚先生表示，港鐵會向委員提供清單，列明切實可行、且能在一兩年內完成增設智能護柱的位置。這不代表清單以外的位置便不會安裝智能護柱，只是港鐵會優先處理部分路段。由於部分位置受地理環境限制，需要向政府部門例如運輸署提交申請，故難以短期內於所有輕鐵站實施。

46. 主席表示，請港鐵主動提高工作透明度，讓公眾可更清楚了解港鐵的項目進度。

(F) 建議輕鐵月台優化無障礙設施

(交委會文件 2025 年第 24 號)

(香港鐵路有限公司的書面回應)

47. 港鐵譚先生表示，當初設立輕鐵易達斜台，是源於有輪椅使用者團體反映輪椅人士上車困難。港鐵一直鼓勵輪椅人士盡量在車頭位置上車，以便車長就近提供協助，而該位置地面亦已設有「輪椅優先」的標示。他續表示，港鐵發現輕鐵月台高度差異會影響安裝易達斜台的可行性。約六成月台（現已有合共 68 個易達斜台）符合 10 至 15 毫米的安全高度標準，可加裝易達斜台，其餘月台則因高度差距過大，可能導致乘客下車時絆倒而無法安裝。至於安裝位置則會維持在車頭，以方便車長提供協

助。

48. 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) 表示港鐵至今未能提供屯門區已安裝及未安裝易達斜台的具體車站清單，對此感到失望；指出現有設施存在多項問題，包括已安裝的坡道普遍超過 15 毫米的安全高度差，以及多數列車僅在首節車廂設置坡道，根本無法滿足輪椅人士需求；
- (ii) 認為港鐵作為公共服務機構，應提高透明度並以更積極的態度回應市民訴求；建議港鐵於短期內，提交具體無障礙設施改善方案和實施時間表；
- (iii) 表示月台到站時間顯示屏也應納入無障礙設施，並認為新安裝的垂直電子顯示屏令乘客要走到月台中央才能查看，對乘客尤其輪椅人士造成不便，故建議港鐵恢復舊式橫向懸掛方式，讓乘客能更容易查看；而站內顯示的列車到站時間亦有時候與廣播不符，建議港鐵確保提供予乘客的資訊的準確性；
- (iv) 指出部分輕鐵站，例如屯門公園站，月台與車廂間隙過大及高低差明顯，對輪椅人士和長者造成困擾，令他們在人流高峰時難以順利下車，建議港鐵可優化無障礙設施；
- (v) 指出港鐵曾積極回應輪椅人士的出行需求，於 2018 年在屯門景峰站試點推出易達斜台，並通過打磨月台及調整高度等措施改善無障礙設施；以及
- (vi) 表示理解輕鐵運營成本較高，但它是區內行動不便人士的重要交通工具，故希望港鐵能繼續擴大試點，並在屯門區轉化為恆常工程。

49. 港鐵譚先生表示，港鐵致力推動無障礙設施建設，已在 68 個月台加裝易達斜台。其餘月台因安全考量，下車乘客可能有絆倒的風險，故無法安裝。他續表示，港鐵的安全標準嚴格，月台工程需以毫米級精度測量，確保列車與設施無碰撞風險，因此安裝進度可能較慢。此外，港鐵願意公開已安裝易達斜台的月台清單及近期工程計劃，許多輪椅人士反映易達斜台確實改善了出行便利性，使他們不再需要自備斜板，故港鐵將繼續優化無障礙設施並持續更新進展。

50. 主席表示，隨着區內人口增長和老齡化加劇，對無障礙設施的需求日益增加，希望港鐵持續增加無障礙設施，以回應居民的需求。此外，作為屯門區主要公共交通服務營辦商，港鐵應提高資訊透明度，公開易達斜台的安裝進度，以便委員清楚向居民說明情況。

(G) 關於審視假期屯門地區的跨境交通安排的提議

（交委會文件 2025 年第 25 號）

（城巴有限公司的書面回應）

（運輸署的書面回應）

51. 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) 建議巴士公司在假期增派人手，於繁忙車站提示乘客可前往周邊車站，以實現有效分流；
- (ii) 指出城巴在小紅書應用程式宣傳第 50 號線可免費轉乘 B3X 號線，導致假期期間紅橋站大量乘客滯留，高峰時達百餘人，部分人甚至站到屯門公路路面上，而現場只有警方維持秩序，存在嚴重交通和人身安全隱患；建議運輸署未來在五一假期和十月黃金周等出行高峰期，主動與巴士公司協商跨境交通安排，改善宣傳方式並加強現場管理，避免乘客走出馬路候車，確保現場安全有序；以及
- (iii) 建議運輸署於紅橋站增設排隊地線，讓乘客可有序上車。

52. 運輸署冼先生表示，本年五一黃金周期間深圳灣口岸客流量較過去兩年顯著增加，主要受深圳地鐵 13 號線開通及「一簽多行」政策重啟所帶動，且出行高峰集中在 5 月 2 日。城巴已於 5 月 2 日晚上即時採取應對措施，包括在紅橋站增派車輛疏導人流及派員維持秩序，並於後續端午長假期期間安排增加第 B3X 和 50 號等路線的班次。至於城巴於社交媒體建議乘客於紅橋站轉乘，是因應新墟街市站空間限制，而紅橋站可提供更多空間供乘客排隊。此外，城巴已於 5 月底完成新墟街市及紅橋站排隊地線的優化工程。

53. 城巴陳浩峯先生表示，五一黃金周期間深圳灣口岸客流量顯著增加，主要受深圳地鐵 13 號線開通及「一簽多行」政策重啟所帶動。城巴已於 5 月 2 日晚上即時採取應對措施，包括在紅橋站增派車輛疏導人流，並於後續端午長假期安排增加第 B3X 和 50 號等路線的班次。至於城巴於社交媒體建議乘客於紅橋站轉乘，是因應新墟街市站空間限制，而紅橋站

可提供更佳服務。此外，城巴已於 5 月底完成新墟街市及紅橋站排隊地線的優化工程。

54. 有委員表示，紅橋站和新墟街市巴士站空間狹窄，僅能勉強容納一至兩輛巴士，乘客上下車已十分困難，雨天情況更為惡劣。在假日和周五晚間的高峰時段，車龍從紅橋延伸至掃管笏，造成嚴重擠塞。委員建議運輸署及城巴重新評估這兩個站是否適宜作為轉乘點。

55. 運輸署曾女士表示，現時第 50 和 B3X 號線均在紅橋及新墟街市設有分站。由於長假期北上人潮較多，城巴已實施排隊線安排。經實地觀察，紅橋分站至新和里遊樂場一帶有空間可讓乘客排隊等候巴士，而新墟街市分站則較為鄰近屯門公路隔音屏。兩個分站作為轉乘點已考慮分流措施，例如引導部分乘客到新墟街市分站候車。端午節期間，城巴劃設排隊地線後運作有序。署方備悉委員的意見，會檢視長假期及繁忙時段的排隊安排，並與城巴跟進改善措施。

56. 城巴陳先生認同委員就新墟街市和紅橋巴士站提出的意見。他指出，紅橋站南行方向（深圳灣口岸旅客落車點）雖然可停靠五至六輛巴士，但各類交通工具（包括小巴、港鐵巴士及城巴路線）過於集中在站尾上落客。他認為重新平均分配站點，可有效紓緩屯門公路的擠塞情況。此外，他建議將紅橋站北行方向第 B3X 號線調整至較前位置停靠，讓往良景及 54 區的巴士在後方上落客並快速離站，以同時兼顧深圳灣口岸旅客及屯門居民需求。

57. 主席請運輸署和城巴積極考慮委員提出的意見。

(H) 管青路車輛高速行駛問題
（交委會文件 2025 年第 26 號）
（運輸署的書面回應）

58. 文件第一提交人表示，掃管笏路沿線新屋苑林立，不少車輛駛經管青路學校區域時以高速行駛，對行人構成危險。他詢問運輸署增設交通標誌和道路標記的具體時間，以提示駕駛者在進入右轉彎道前預先減速。

59. 運輸署韓浩廷先生表示，署方認同管青路右轉彎道較急，亦知悉有眾多學童使用該處的斑馬線，故在收到委員的文件後，已迅速擬定改善方案並與路政署磋商。目前正按計劃推進方案，預計於六至九個月內完成。

60. 警務處辜先生表示，針對多彎道路段的超速問題，警方一般會採取多種執法措施，包括使用隱形戰車和測速工具進行監管。但由於該路段路況複雜，測速工具效果有限，因此會加強巡邏執法，並建議通過道路工程作出改善，從而在根本上解決問題。

(I) 建議優化屯門公路行車效率
(交委會文件 2025 年第 27 號)
(運輸署的書面回應)
(香港警務處的書面回應)

61. 文件第一提交人表示，留意到長期佔用屯門公路快線的檢控數字相對較低。根據運輸署文件，屯門公路交通事故其中兩個主要成因包括跟車距離過近和不小心轉換行車線，而這些成因與長期佔用快線的行為有密切關係，故建議警方加強打擊此類違規行為。就車速限制方面，他請運輸署具體說明屯門公路哪些路段不符合提升車速限制的規例，或提出其他改善方案。

62. 運輸署韓先生表示，屯門公路依山而建，彎道頗多，車速限制需配合駕駛者的視線距離，故需維持現行車速限制。目前屯門公路分段實施時速 70 公里（市中心段及深井至荃灣段）和 80 公里（深井至市中心段）的速度限制。運輸署設有恆常機制定期檢討道路限速，最近一次檢討仍建議維持汀九至深井段 70 公里的限速，主要考慮到提高車速將縮短駕駛者對複雜路況的反應時間，增加煞車距離和事故風險。因此，現行限速是在平衡交通流量與道路安全後最合適的方案。

63. 警務處辜先生表示，警方將持續加強打擊長期佔用快線行為。但他指出執法也有實際困難，因警車靠近時，違規車輛通常會立即變道至中慢線。就此，他呼籲市民通過行車記錄儀等設備拍攝違規證據並作出舉報，並推薦使用駕駛程式上傳影像資料，以協助警方進行檢控工作。

64. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 詢問警方如何定義長期佔用快線行為，並指出部分駕駛人士是因被其他車輛阻擋而無法變換車道；以及
- (ii) 指出屯門公路交通擠塞問題仍未解決，政府部門卻鮮有採納委員持續提出的建議，亦未能提出其他改善方案。

65. 運輸署韓先生表示，大欖隧道實施分時段收費措施雖未直接影響屯門公路，但通過下調大欖隧道收費，可有效善用大欖隧道的容車量，紓緩替代路線如屯門公路的繁忙交通。初步數據顯示，下班時段九龍往屯門方向車流略有減少。署方正密切監察屯門公路早晚高峰時段的車流變化，並持續評估大欖隧道收費政策的成效。此外，運輸署通過全日運作的緊急事故交通協調中心，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，署方亦已於屯門公路安裝相關裝置收集實時交通數據，以提升事故處理及交通管理效率。

66. 警務處辜先生表示，長期佔用快線是指左側車道無車且無特殊情況下，車輛持續在快線行駛且不主動變道的行為。他續表示，現時法例未規定具體時間標準，故警方判斷的根據在於車輛是否有條件但拒絕變道至空置的中慢線車道。若遇交通高峰時段，各車道均車流密集，導致車輛無法變道，則不構成違規。

67. 主席請部門積極考慮委員的意見。

- (J) 建議重新規劃屯門公路轉車站（往九龍方向）的候車區**
（交委會文件 2025 年第 28 號）
（運輸署的書面回應）
（城巴有限公司的書面回應）
（九龍巴士（一九三三）有限公司的書面回應）

68. 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) 指出轉乘站（往九龍方向）的處理能力已飽和，建議運輸署利用轉乘站鄰近的政府用地進行擴建工程；
- (ii) 認為運輸署提供有關轉乘站巴士平均等候一至兩分鐘的數據與實際情況不符，而巴士停泊位置亦不足，希望運輸署提出優化方案，例如調整路線配置及部分路線不停轉乘站，以改善繁忙時段乘客冒險走出車道上車的情況；
- (iii) 建議運輸署考慮提供多層轉乘設施，以突破平面空間限制，並提前規劃財務及工程安排；以及
- (iv) 希望運輸署日後規劃轉乘站擴建工程時，一併考慮兼顧未來多元交

通模式及需要，例如單車或私家車轉乘巴士。

69. 運輸署冼先生表示，根據署方 6 月上旬的調查，大部分巴士於早上繁忙時段等候進入轉乘站平均需時一至兩分鐘，而最高峰時段則約三至四分鐘。就委員提出路線不停轉乘站的意見，署方現正與城巴商討第 962P 號線不經轉乘站的安排，並將適時進行地區諮詢。至於署方在考慮是否將更多路線改道不經轉乘站時，必須確保轉車站仍能為乘客提供足夠、便利及價格相近的替代巴士路線選擇，避免令個別分區的轉乘選項減少，影響乘客。署方會持續監察轉乘站的運作情況。

70. 運輸署韓先生表示，就有關利用往九龍方向的轉乘站旁路政署用地以及附近倉庫用地擴建轉乘站的建議，政府將在日後的地區發展研究一併檢視優化轉乘站的可行性。運輸署亦正進行《交通運輸策略性研究》，按「一地多用」原則，探討進一步優化公共交通設施的方案，檢視設置新一代運輸樞紐及泊車轉乘設施的可行性，相關進展將適時公布。自轉乘站於 2023 年底完成增設上落客位擴建工程後，車龍及巴士等候時間已較 2022 年有所改善。署方會繼續透過調整站內的排隊線、班次調配、協調巴士公司疏導乘客及與各部門商討，以持續優化轉乘站。

71. 九巴布文彥先生表示，九巴樂意配合運輸署或路政署提出的轉乘站優化建議，並將持續派駐外勤人員在轉乘站內加強疏導人流和車流，致力縮短乘客在轉乘站的等候時間。

72. 城巴陳先生表示，除早前於本屆交委會各次會議提出的建議外，城巴樂意採取更多行政措施，在不太影響乘客體驗的前提下改善轉乘站的運作效率。城巴已向運輸署提交第 962P 號線於早上不進入轉乘站的申請，預計每日可減少轉乘站 10 至 20 架次巴士。城巴同時研究將第 962 號線往屯門方向的站點由轉站上層改至下層的可行性，既可緩解上層交通阻塞，亦能為黃金海岸及掃管笏乘客提供更多出行選擇。

73. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 指出轉乘站附近路政署用地的合約將於明年到期，希望運輸署把握時機，提前規劃用地，並就轉乘站優化提出具體時間表及階段方案；
- (ii) 認為轉乘站 2023 年擴建工程效果不理想，乘客仍需長時間在轉乘站候車，甚至冒險在車道上車，希望運輸署公開具體營運數據，以評估改善成效；

- (iii) 建議在短期內調整交通標誌及微調巴士路線，例如利用青山公路繞行，以釋放現時轉乘站的閒置月台；以及
- (iv) 指出城巴第 962P 號線的走線調整耗時 18 個月，希望運輸署建立更高效的問題回應機制，避免改善措施推行時間滯後。

74. 運輸署冼先生表示，現時已充分利用轉乘站兩側候車區，巴士可由屯門公路及青山公路一大欖段進入轉乘站的兩側上落乘客。同時，亦有少量途經屯門公路的巴士路線繞經青山公路至轉乘站內側上落乘客。此外，在轉乘站加建兩個停車灣，以及改善乘客排隊及巴士上落客安排後，轉乘站的運作已得到明顯的改善。另一方面，署方現正準備就城巴第 962P 號線不停轉乘站的建議進行公眾諮詢，以及研究將城巴第 962 號線往屯門方向的停站點由轉乘站上層改至下層，以方便青山公路沿線的乘客。

75. 運輸署韓先生表示，將於會後就轉乘站的規劃向相關部門作出查詢，並透過秘書處向委員提供書面回覆。

[會後補註：運輸署代表於會議後通知秘書處，就有關利用屯門公路往九龍方向的巴士轉乘站旁的路政署用地以及附近倉庫用地作擴建轉乘站的建議，政府會整體考慮轉車站及其毗鄰地區的日後發展規劃及基建發展，適時檢視優化轉乘站的可行性。]

76. 路政署劉先生表示，轉乘站附近的路政署用地現時用作道路維修合約地盤辦公室，若該土地日後需作其他用途，路政署會與地政總署商討另覓地盤辦公室的位置及交還土地事宜。

77. 城巴陳先生表示，期望第 962P 號線不停轉乘站的調整方案盡快通過公眾諮詢並落實，以提升該路線對乘客的吸引力。

78. 九巴布先生表示，九巴主要透過轉乘站向乘客提供更多出行選擇，故暫時沒有計劃更改巴士路線不停轉乘站的安排。

79. 主席請各部門積極考慮委員的意見。

V. 備悉事項

(A) 運輸署報告

(交委會文件 2025 年第 29 號)

80. 有委員認為大欖隧道實施分時段收費措施後，屯門公路交通擠塞問題未見改善，詢問運輸署屯門公路交通事故主要集中在什麼時段發生，並希望署方針對經常發生事故的時段提出改善措施。

81. 運輸署韓先生表示，根據署方緊急事故交通協調中心統計，事故類型以交通意外（佔 75%）和車輛故障（佔 22%）為主，其餘為緊急維修或火警。事故多發生於日間，且無明顯集中的時段。自大欖隧道實施分時段收費措施後，九龍往屯門方向車流有輕微減少，待署方收集更完整數據後會再向委員報告。

(B) 路政署報告

(交委會文件 2025 年第 30 號)

82. 委員備悉題述報告。

(C) 警方報告

(交委會文件 2025 年第 31 號)

83. 委員備悉題述報告。

VI. 其他事項

84. 委員沒有提出其他事項，主席於下午 6 時 40 分宣布會議結束，下次會議將於 2025 年 8 月 25 日（星期一）下午 2 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2025 年 7 月

檔號：HADTMDC/13/25/TTC/25