

研究屯門區交通基建議題並收集市民意見

背景

屯門區議會於 2024 年 1 月 5 日舉行的第一次會議上討論題述議題，議員於會上提出不同意見，以改善區內交通擠塞及配套問題。經討論後，區議會主席請議員收集區內市民及相關人士意見，並把收集到的意見及建議應對方案交屯門區議會轄下交通運輸委員會（交委會）詳細討論，待交委會綜合有關的意見和建議後，再提交報告予屯門區議會跟進。

研究議題

2. 議員已各自收集屯門區市民及相關人士就本區交通擠塞及配套問題的意見，並向秘書處提交有關意見的內容（見附錄）。請委員詳細討論收集到的意見。

跟進安排

3. 交委會會綜合收集到的意見，向屯門區議會提交報告。

屯門區議會秘書處

日期：2024 年 1 月

提交人: 劉業強議員

就 2024 年 1 月 5 日區議會主席指明的議題，向區內的人收集意見，而當中的研究議題的議題一：交通基建及配套，現已搜集資料並將意見摘要如下：

議題一：交通基建及配套

(a) 對屯門道路的規劃發展或改善有何建議，以配合屯門未來的整體發展？

意見摘要

1. 福亨村路經常有大型車輛出入
2. 順達街只能左轉，加劇青山公路路面負荷
3. 藍地交匯處繁忙時間車輛擠塞問題

建議應對方案

1. 簡化擴闊福亨村路的優化程序工程，提早動工以便利居民
2. 順達街右轉直接轉出元朗方向
3. 儘早實行屯門繞道及十一號幹線，疏導交通提升車輛流量

(b) 屯門公路轉車站使用量為何，是否需要進行優化？

意見摘要：

1. 轉車站之需求十分龐大，令轉乘站容量達到上限
2. 繁忙時間會出現巴士排隊輪候進站的情況。

建議應對方案：

1. 利用附近 8 公頃土地供擴建轉乘站，發展交通綜合樞紐，配備規模完善之轉乘月台
2. 研究將類近目的地的巴士可以不經轉車站（例如 58X），減少巴士排隊輪候的情況。

(c) 屯門區內接駁交通可如何優化及提升運作效率？

意見摘要

輕鐵未能到達的地方，現時的小巴及接駁巴士班次不夠頻密，例如鄉郊地區或 506, K52/K54 經常出現候車人龍

建議應對方案

1. 加密小巴班次及延長夜間服務時間
2. 506, K52 或 K54 等路線加密班次

就有關交通基建及配套，現提出有關意見如下:

(a) 對屯門道路的規劃發展或改善有何建議，以配合屯門未來的整體發展？

屯門人口已接近50多萬，現時依靠西鐵難以解決市民出行問題。建議港鐵南延線一路延長至東涌，同時延至大欖涌，配合11號幹線，應可改善市民出行問題。

再者，屯門公路作為主要外出道路，需要盡快解決長期擠塞問題。建議大欖隧道期滿後，要求免收費，從而減少元朗天水圍區市民使用屯門公路。

而市中心路段長期擠塞，建議盡快擴闊皇珠路，並加快提速提效興建屯門繞道。

(b) 屯門公路轉車站使用量為何，是否需要進行優化？

屯門公路轉車站使用量已接近飽和狀態，應盡快收回轉車站旁路政署用地，從而擴大轉車站，提高流動性。

(c) 屯門區內接駁交通可如何優化及提升運作效率？

輕鐵長期擠滿，應全天候雙卡行駛，同時應提升接駁巴士班次，並增加接駁巴士路線到現時未有的屋邨。同時應開放接駁巴士行駛權給予其他巴士公司，從而提高競爭力。

屯門社區發展需要有新思維，包括充分利用現有的設施配套，大家都清楚知道，現時的西鐵，將會有南延線以及洪水橋站的方案，從這個角度，政府、商界、社會各界都應該好好利用這來之不易的發展方案，訂立新的專業發展項目，例如環保工業項目，科技研發項目實際落地，結合龍鼓灘對面的前海發展，獲得更多周邊發展利益，即可以發展經濟，創造就業，創業機會，也可以改善民生，把發展經濟、便利交通與提升市民便利及經濟獲利結合起來；其二，充分利用港珠澳大橋及深圳灣大橋的便利，發展「橋頭經濟」例如讓有屯門特色的景點，活躍及吸引本港及大灣區深度遊客，令屯門不是過往的「屯兵之門」實實在在的「屯利之門」成為香港屯門與大灣區人才交流中心，工作與發展中心，實現市民的「獲得感」「幸福感」

屯門區議會-研究地區關注的議題並收集市民意見

提交報告- 議題一：交通基建及配套

① 對屯門道路的規劃發展或改善有何建議？

建議 1: 盡快物色合適地點興建更多多層停車場或者智能停車場, 改善屯門區車輛違泊問題, 疏通道路

建議 2: 興建屯門繞道、十一幹線、龍鼓灘新連接路及龍富路改善工程

② 屯門公路轉車站的使用量為何，是否需要進行優化？

需要進行優化 1: 擴闊轉車站, 增加車道

需要進行優化 2: 重整巴士路線, 重新規劃泊車位

③ 屯門區內接駁交通可如何優化及提升運作效率？

提升運作效率: 輕鐵全面雙卡行走

議題一：交通基建及配套

屯門對外交通問題一直備受關注，縱然政府近年不斷完善屯門對外交通，包括開通屯馬線、屯門至赤鱗角連接路及擴闊屯門公路等，不少屯門居民仍希望政府繼續完善交通規劃、基建及配套：

我辦於 2024 年 1 月 5 日屯門區議會第一次會議後，在 1 月 8 日至 18 日期間進行線上及線下問卷調查，合共收到約 200 份屯門區市民意見如下：

A. 對屯門道路的規劃發展或改善有何建議，以配合屯門未來的整體發展？

屯門作為一個快速發展的城市，道路規劃和改善是十分重要的。為了配合屯門未來的整體發展，以下是一些建議：

- (1) 增加交通便利性：提高道路的容量和流暢度，特別是在繁忙的時段，可以增加交通線和設施，以保障交通的流暢。
- (2) 發展公共交通系統：推廣和加強公共交通系統，包括巴士、輕鐵等，以減少私家車使用量，緩解交通擁擠問題。
- (3) 增加自行車道：建立更多的自行車道，鼓勵市民步行和騎單車，減少對車輛的依賴，同時減少空氣污染。
- (4) 建立更多的停車位：隨著城市發展，停車位的需求必然增加，因此需要增加停車位，同時合理規劃停車場的位置和數量。
- (5) 加強交通管理：透過科技手段提高交通管理效率，包括使用智能交通系統、交通監控和號誌系統，減少交通擁擠和交通事故。
- (6) 總的來說，為了配合屯門未來的整體發展，需要從整體的交通規劃出發，針對市民的需求和未來的發展趨勢，綜合考慮各種因素，做出全面的道路改善計劃，從而使屯門的道路更加適應未來的發展。

(b) 屯門公路轉車站使用量為何，是否需要進行優化？

屯門公路轉乘站自 2013 年啟用後深受區內乘客歡迎，隨著區內人口增加，市民到區外交通需求不斷上升，特別在早上的繁忙時間不同路線的巴士同時排隊進入轉乘站而造成塞車，有乘客表示由進站到轉乘上車需額外多等 15 分鐘，市民建議善用轉乘站附近土木工程處倉地，增加屯門公路轉乘站吞吐量，優化轉乘站公共設施。

(c) 屯門區內接駁交通可如何優化及提升運作效率？

就優化及提升區內接駁交通運作效率，建議如下：

- (1) 引入智慧交通系統，優化道路使用效率；
- (2) 整合小巴、接駁巴士路線，避免資源重複；
- (3) 檢視 B3 系列巴士路線；
- (4) 增加輕鐵「雙卡車」，增加運載乘客量

議題：屯門交通基建及配套

收集意見渠道：

多區設流動辦事處（街站）及社交媒體如 Facebook、whatsapp 等

建議：

- 對屯門道路的規劃發展或改善有何建議，以配合屯門未來的整體發展？
 - 為解決屯門市中心每日早上及黃昏時段塞車，居民建議減低大欖隧道收費，以減少往元朗車輛經屯門。
 - 區內需要增加往返上水巴士線，單靠小巴應付不足。例如：經常收到屯門居民投訴 44A 班次不足及不穩，上水總站往屯門由經常排長隊，居民希望有多一條巴士線往返上水。
 - 54 區人口急劇增加，應該優化及提升道路及公共運輸服務班次。例如：盡快開通 D7 路連接康寶路及加強全日班次行走。
 - 就屯赤路交匯處的改善建議，居民認為現時交匯處的交通燈設置，未能實際顯示出疏導交通的功能。居民建議增設架空行車天橋讓來往屯門及龍鼓灘一帶的車輛不用經迴旋處可以通過該交匯處，讓屯赤隧道來往屯門及湖蝶灣的車輛可以更加暢順。
- 屯門公路轉車站使用量為何，是否需要進行優化？
 - 現時屯門公路轉車站繁忙時段，巴士排長隊入站，居民希望擴闊屯門公路轉車站。
- 屯門區內接駁交通可如何優化及提升運作效率？
 - 居民希望增加區內循環巴士線，例如：54 區（屯門北）來往黃金海岸及屯門碼頭一帶（屯門東）。
 - 居民希望加快完成輕鐵月台改善及優化，例如：增加到站顯示屏、智能燈柱等。區內仍有很多輕鐵站未有這些設備，例如：景峰站。
 - 通關後很多屯門居民往返來地，居民希望增加接駁關口巴士班次，例如：深圳灣、落馬洲等。

就市民關心議題的調查

----如何改善屯門交通配套設施

市民的意見如下：

- 一) 關於小欖轉車站優化問題，市民認為繁忙時段較多巴士輪候入站，令到行車時間增加，有需要繼續進行優化；有市民建議在轉車站附近興建多層停車場，讓私家車停泊而轉乘公共巴士，特別是容許青山公路一帶私家車停泊轉乘；有市民建議重組巴士路線，減少巴士路線重疊。
- 二) 針對屯門公路市中心段經常塞車問題，有市民建議往元朗方向新墟街市後巴士站減少停泊巴士路線，將部分往元朗巴士延後一站停泊，以減少該位置因巴士輪候入站而阻塞路面。
- 三) 有市民建議政府明年收回大欖隧道專營權後，實施免費行車，以減少使用屯門公路車輛。
- 四) 有市民建議於繁忙時段，開設特別班巴士路線，由兆康巴士站開出經欣田、菁田、和田、寶田，再經鳴琴路、青雲路、皇珠路出屯門公路往市區，以避開藍地迴旋處及市中心段屯門公路的繁忙路段。
- 五) 由於屯馬線大部分車站均為 9 卡設計，但紅磡站及柯士甸站均只能停靠 8 卡列車，所以有市民建議繁忙時段加開 9 卡列車特別班次，由屯門開出，終點站在南昌站，以疏導屯門與元朗往美孚及南昌站轉車的乘客。

履行區議員職務向市民收集意見

目的：研究地區關注的議題並收集市民意見

議題一：交通基建及配套

在過去的 2 週內，就「交通基建及配套」進行了以下幾種不同方式的意見調查。

A. 街站諮詢

日期：17/1/2024，18/1/2024

B. 網上問卷：

發布：18/1/2024 開始網上發布

C. 透過短訊 / WHATSAPP 發超連結予對象超過 500 人，呼籲參與填寫發表意見。

街站接觸不少於 600 人，收集問卷回應歸納以下幾類：

1. 善用現有基建，重啟屯門碼頭，提供更多選擇，紓緩屯門公路擠塞情況；
2. 增設更多目前未有的巴士路線，暢達區外，不用經轉車之苦；
3. 載客需求殷切的巴士路線增加班次，特別是繁忙時段；
4. 創新思維，架空連接路，舒緩龍門路、皇珠路樽頸位置；
5. 設置更便捷的清關措施，盡快進行兩地一檢；
6. 期望增設小巴路線延長至落馬洲口岸；
7. 增設屯門航班至尖沙咀
8. 交通燈位轉換太快，不夠關愛；
9. 建議輕鐵 751 站月台向後挪移，現阻障路人視線；
10. 盡快完善屯門繞道、11 號幹線及掃管笏連接路。

就屯門區的交通基建及配套，本人向屯門區的居民收集意見後，有以下幾個建議：

一. 對屯門道路的規劃發展或改善有何建議，以配合屯門未來的整體發展？

就屯門未來的定位，有居民認為是香港與大灣區其他鄰近城市的連接點。屯門北可以通過深圳灣直達深圳南山區，而往南則可經屯赤隧道直到達港珠澳大橋至澳門及珠海。但現時車輛都要進入屯門公路，導致屯門公路經常出現擠塞的情況。

要改善這個問題，居民認為交通方面有兩點可做：

1. 短期方面，大欖隧道的專營權將於 2025 年到期，希望收回經營權後，政府可以免費讓居民使用。大欖隧道是重要交通幹線，但因為大欖隧道費用昂貴，減低居民意欲未能達到分流效果，所以元朗的車輛大部分會使用屯門公路，嚴重影響屯門交通，尤其是市中心一帶。為了改善屯門區交通擁堵情況，我們建議政府在收回大欖隧道後，將其改為免費使用，以提升元朗居民使用隧道之意欲並減低屯門公路交通壓力。
2. 長期方面，加快興建屯門繞道及十一號幹線。屯門皇珠路一直是交通樽頸位置，經常有交通擠塞的情況，特別在屯赤隧道開通後，問題更加嚴重。有居民認為加快興建屯門繞道有助舒緩皇珠路擠塞的問題。另外，北部都會區的發展和元朗南發展，都會產生龐大的交通需求，直接加重屯門公路的壓力。因此，必定要加快興建十一號幹線，配合好北部都會區及元朗南發展，分流新增的車流量，以免屯門公路因為新發展而變得越來越擠塞。

二. 屯門區內接駁交通可如何優化及提升運作效率？

就屯門區內交通，居民意見認為輕鐵路軌佔用馬路始終是一個老大難的問題，但這個問題如果不解決，屯門區內的交通難以改善。要改變輕鐵佔用馬路的問題，有居民建議將輕鐵改為架空輕軌，讓出馬路以改善屯門區內交通擠塞的情況。

另外有居民反應，某些交通樽頸位置，可以考慮將巴士路線分流以減低交通壓力，因為巴士停站需時較長，在繁忙時間如果有大量巴士停泊，將會做成路面變得狹窄。例如屯門公路的新墟街市站就有很多巴士線停站，容易在繁忙時候做成交通樽頸。如果與之後的紅橋站做好分流，巴士線只停兩站中其中一個，相信會有助舒緩該地方的交通壓力。

議題一：交通基建及配套

屯門對外交通問題一直備受關注，縱然政府近年不斷完善屯門對外交通，包括開通屯馬線、屯門至赤鱗角連接路及擴闊屯門公路等，不少屯門居民仍希望政府繼續完善交通規劃、基建及配套：是項研究於2024年1月9日至18日進行，透過街頭問卷、網上問卷、fb、wechat及WhatsApp 等社交平台，接觸人數約千名屯門居民，經歸納意見後提出意見及建議如下：

(a)對屯門道路的規劃發展或改善有何建議，以配合屯門未來的整體發展？

- 1) 善用屯門碼頭，新增屯門往來中環的航班。降低屯門碼頭的租賃費用，減輕船務公司的營運成本，藉以增強船務公司投放更多資源予航班服務上
- 2) 盡快興建屯門繞道，十一號幹線及龍富路改善工程，紓緩皇珠路，藍地交匯處現時的擠塞情況
- 3) 建議新增屯門龍鼓灘連接路，由屯門至赤鱗角連接路屯門入口通往龍鼓灘新發展區，藉以疏導龍鼓灘路的擠塞情況
- 4) 2025年大欖隧道經營權屆滿後收取半價或免收費，讓元朗居民選擇以大欖隧道出九龍，藉以疏導屯門公路的擠塞情況
- 5) 屯門新公共房屋及簡約公屋需要更完善的交通配套，例如業旺邨新增港鐵巴士車站、檢視居民情況增加巴士或小巴服務

(b) 屯門公路轉車站使用量為何，是否需要進行優化？

- 1) 繁忙時段，候車空間擠迫，候車月台需重新審視排位，A4候車位置主要停泊往荃灣及港島線的巴士，唯通往荃灣及港島的市民較多，市民上車時間較長，以致巴士滯後情況經常出現，建議A4候車位置拆開荃灣及港島線，將港島線延後至A7候車位置，而城巴950，955 線調去A10候車位置，藉以疏導巴士滯後情況
- 2) 建議優化轉車站內的設施及配套，更換及增加吹風機、增加候車座椅，改善長者或有需要人士候車環境，候車時較為舒適
- 3) 將便利店(往九龍方向)搬遷至轉車站尾端位置(新擴建停車處)，騰出空間提供更適的候車環境
- 4) 建議運輸署考慮安排更多合適巴士如950、955巴士路線改道不經轉車站，以提升轉車站的運作效率
- 5) 建議擴建轉車站並在轉車站附近設大型泊車轉乘設施，鼓勵駕駛人士改用公共交通工具

(c) 屯門區內接駁交通可如何優化及提升運作效率？

- 1) 城巴B3系列路線盡快恢復疫情前服務水平
- 2) 輕鐵繁忙時間增加班次及拖卡服務(輕鐵610、614P、615P線)、增加K54班次服務，延長服務時間至晚上12時，建議K58線改為特別班次，將現有服務車隊改為K54A線藉以疏導K54線班次服務
- 3) 建議綠色專線小巴港鐵轉乘優惠計劃覆蓋至全港所有綠色專線小巴路線，並提升轉乘優惠金額，讓屯門居民受惠
- 4) 增加44、46、42小巴系列班次服務
- 5) 建議A33重新審視路線規劃
- 6) 建議開辦屯門往來福田口岸的公共交通，加強屯門跨境交通服務

議題一：交通基建及配套

1) 要求改善皇珠路繁忙時段擠塞問題

近年屯門東南及屯門西人口增長迅速，加上不少車輛從機場透過屯赤隧道往元朗的車輛也會路徑皇珠路，因此在上午上班繁忙時間以及下午 4 時後，皇珠路東行擠塞問題嚴重，影響到出屯門公路方向的車輛。因此，建議在適當路段擴闊皇珠路，以緩解現況。

2) 要求盡快完成青山公路擴闊工程及改善青山公路交通

近年青山公路沿線人口猛增，相關的道路工程一直在進行中，路面不足應付現況之餘，居民也飽受工程帶來的相關環境污染影響。因此，要求加快完成相關工程，並及早規劃好工程後的相關配套，例如巴士站位置、班次增加情況等，成為青山公路居民主要期盼。

3) 要求在青山公路合適地點興建智能停車場及提供充電車位

部分居於青山公路沿線的居民有駕車習慣，但所在屋苑提供的車位並不足夠，有部分比例為 1:4 甚至是 1:6，加上附近的咪錶泊車位及私人收費停車場供不應求，令市民無奈之下把車停在道路，出現「被逼違泊」的情況。此外，部分車主表示，屋苑沒有提供電動車位，而現時政府停車場的充電車位也並非由電動車專用，資源錯配，參考外國經驗，部分咪錶位旁的電燈柱可作充電用途。因此，建議在較偏遠地區，例如掃管笏一帶，設置智能停車場以及提供充電車位。

交通基建及配套報告

屯門對外交通問題一直備受關注，縱然政府近年不斷完善屯門對外交通，包括開通屯馬線、屯門至赤鱗角連接路及擴闊屯門公路等，不少屯門居民仍希望政府繼續完善交通規劃、基建及配套：

(a) 對屯門道路的規劃發展或改善有何建議，以配合屯門未來的整體發展？

- 建議設立專責部門跟進工程項目，協調跟進各部門，縮短審批時間及按工程優先，盡快施工。
- 屯門北區未來有多項發展，包括洪水橋發展計劃、康寶路新慶路房屋發展計劃、屯門第54 區持續發展，建議政府部門向發展地區的鄰近居民多諮詢和解說。
- 屯門繞道及十一號幹線工程正與上述部分發展同期進行，各部門有必要在施工前做足配合，例如交通燈口及行車改道安排、大型運泥車出入導致塵土飛揚等問題，將工程期間影響對鄉郊及鄰近居民影響減至最低；
- 繼續改善藍地交匯處及市中心前往屯門赤鱗角隧道擴闊工程；
- 在規劃新區發展時多建設行人天橋，便利居民綠色出行及減少行車路面擠塞；
- 倡議使用智能交通燈，按實時情況疏通車龍（例如：興貴街、田景路）；
- 規劃小路出公路遵頸路口，解決每日繁忙時段塞車問題。

(b) 屯門公路轉車站使用量為何，是否需要進行優化？

- 再增加巴士線號碼指示地線，繁忙時段排隊人數過多，遮蓋了地上指示號碼；
- 建議在屯門公路轉車站(往九龍方向位置)設置多層智能轉乘停車場，善用土地
- 延伸擴闊現時車站上蓋，以免撇雨；
- 各巴士公司設轉乘優惠；
- 增設冷風機。

(c) 屯門區內接駁交通可如何優化及提升運作效率？

屯門未來將有顯發邨、業旺邨、滿田邨、簡約公屋入伙，特別屯門北區人口急速上升，包括Novoland今年5 月陸續居民入伙、滿田邨1020 戶預計於2024 年12 月入伙、第3A 區簡約公屋1900 戶預計於2025 年第四季落成、第54 區簡約公屋5620 戶，預計2026 年第三季開始落成及鄰近大型房屋發展；建議提供公共運輸工具接駁車，減少行車路塞車問題。

透過問卷調查居民對屯門區交通意見如下：

1. 加密K54 班次及延長服務時間至凌晨時份；
2. 調整67A 巴士路線及設分段收費，分流K54 載客壓力；
3. 調整50M 路線及增設欣田站，增加客源，善用現有資源；
4. 在屯門第54 區增設往上水及深圳灣口岸巴士/小巴路線；
5. 善用屯門第54 區巴士路線，加密及全日提供服務；
6. 要求在繁忙時段751 及610 輕鐵雙卡行車；
7. 加密B3A 巴士、44A 系列小巴班次；
8. 盡快及提早完成屯門繞道及十一號幹線工程；
9. A34 機場提早提供服務。

議題一：交通基建及配套

根據廣泛諮詢民意後，屯門現有的交通問題有：

問題 1： 屯門 - 赤臘角連接路通車後，以往經元朗大欖的大量貨車、重型汽車及中港客車改由西部通道經屯門前往大嶼山，令該處日夜都出現塞車。

改善建議： 建議大欖隧道在繁忙時間減少收費或完全不收費，分流部份汽車。

問題 2： 屯門 - 赤臘角連接路是一條直路，沒有急彎，但現時速度行駛限於時速50 公里，認為不合理。

改善建議： 建議將車速限制提升到時速70 公里。

問題 3： 龍鼓灘路一帶因欠缺交通拍攝及執法，居民多年來投訴重型汽車及貨車都會高速甚至超速行駛，就算已駛入龍鼓灘南朗村一帶，都不會收斂，對居民生命安全構成威脅。

改善建議： 建議在龍鼓灘路一帶增加設置超速攝像頭，交通警察加緊在附近執勤，增加阻嚇力。

問題 4： 現時巴士線960 由屯門往灣仔車程時間需要超過1 小時，車程太長。

改善建議： 建議減至少兩至三個站包括田景邨田樂、台山小學及屯門公路轉車站。

問題 5： 區內停車位長期不足，以至部分車輛亂停放在馬路兩邊，進一步影響交通。

改善建議： 建議考慮引入外國或內地多層式智能停車場，用最少空間停泊更多車輛。

就著交通基建及配套議題進行了廣泛的市民意見收集，以下是匯總主要意見和相應的建議應對方案。

市民意見概括：

- **轉車站**- 候車站位置上蓋不足，在下雨天時乘客開傘及收傘的時間都會影響到行車上落。駕車人士沒有泊車位足以可做到轉乘。候車站風扇清潔問題。
- **公共交通服務不足**- 多位居民反映，現有的公共交通服務無法在高峰期的提供需求，導致過度擁擠。
- **道路維修問題**- 有市民指出，很多主要道路的維修工作進展時間太長及緩慢，嚴重影響了日常疏導交通效率。
- **駕車人士的問題**- 同時在區內繁忙地段(例如:虎地至兆康、虹橋及市中心位置)往往就互相轉線及切線，導致交通不流暢。
- **缺乏足夠的停車設施**- 車主們表示，區內停車場車位不足。

要加強改善屯門的交通，可以考慮以下幾個方面：

1. 增加交通運輸設施

- 1.1 建議政府協調增加高峰期的公交車班次，特別是通往市中心段往是交通重疊互相轉線及切線路段的位置和學校的路線。
- 1.2 轉車站加設可以做到半開放式，讓雨季時市民在上落時轉車不用太過狼狽，從而又可快捷上落，有疏導的效果。
- 1.3 日後能加設上蓋後時亦要注意加裝風扇，讓空氣流通。
- 1.4 就是轉車站向後方的現時路政署地盤又可否加建一個多層停車場讓市民可以駕車到這個位置後轉成其他交通工具進出市區。

2. 改善公共道路網絡

- 2.1 盡快啟動工程十一號幹線及屯門繞道，以提高道路容量和連通性。
- 2.2 收回大欖隧道及日後收費問題，現時就是收費實在太貴，令到很多元朗及天水圍居民都會選擇用屯門公路及屯赤鱗角隧道出到市區，從而令負荷問題導致到區內更多塞車問題。
- 2.3 同時，應該擴展公共道路網絡，包括增加巴士和小巴服務，以及改善及支援輕鐵系統。

3. 建立道路維修優先級

- 3.1 建議制定並公佈道路維修計劃，優先處理交通量大的路段。
- 3.2 監督工程進度及政府部門的互相合作協調，令工程得以盡快及順利完工。

4. 優化道路改善設施

- 4.1 屯門第 27 區地盤工程計劃中的第二階段:由地盤乙一(三聖街) 開闢一個路段延伸至地盤甲(海華路) 可疏導日後三聖邨若發展旅遊方向時的車流量
- 4.2 優化現時青山公路青山灣路段向燈位及斑馬線。問題(例如:黃金海岸商場對燈位及斑馬線，市民從商場後往往要走很後先可橫過對面馬路，因為這個原因有很多市民就會直接從商場口橫過馬路，這樣是非常危險的)

5. 推廣智能交通系統

- 5.1 引入智能交通系統，如交通監控和調控系統、智慧停車系統，以及交通信息系統。這些系統可以幫助提高交通流量管理和路線選擇，減少交通擁堵和擴大道路容量。

6. 促進可持續交通方式

- 6.1 鼓勵居民使用可持續交通方式，如步行和騎自行車。為此，可以增設人行道、自行車道和停車場，提供更多方便的步行和騎自行車的設施。

議題一:交通基建及配套

此報告根據於 1 月 17 日與的士業界代表會談及綜合過往兩星期於地區擺設街站收集市民意見所得

1) 對屯門道路的規劃發展或改善有何建議,以配合屯門未來的整體發展?

- a) 市中心行車部份乃交通擠塞樽頸位,如無法有效疏導市中心車流,擠塞問題會持續惡化。短期措施可考慮減少或撤銷巴士路線於新墟街市之巴士站上落客,因為繁忙時間太多巴士需要排隊埋站上落客,導致該區域由三線變成二線行車,此乃其中一個主要原因導致每天一定會出現擠塞情況。
- b) 加快推展龍富路連接路及海榮路連接路擴建工程
- c) 加快青山公路擴闊工程進度,減輕交通擠塞情況
- d) 需要加快興建屯門繞道進度,分流使用屯門公路駛入元朗方向的車輛
- e) 收回大欖隧道後需要大幅減低或免除隧道費,減少經由屯門公路駛入元朗方向的車輛
- f) 重新考慮屯門西繞道的可能性,連接深圳灣、廈村、天水圍以及元朗,除了疏導往元朗車流,減低屯門公路交通負荷外,亦可為機場往來大灣區提供更快捷的方法
- g) 市民普遍需要鐵路服務直接接駁至荃灣線,疏導青山公路以及掃管笏一帶因大幅興建住宅導致交通擠塞加劇的問題
- h) 優化青山公路南北行的交通燈號控制,減少南北行車輛因為交通燈而停留的時間。尤其在藍地至洪水橋段
- i) 盡快擴建龍鼓灘路和擴建龍鼓灘至下白泥;再由下白泥至流浮山一帶,然後接通洪天路

2) 屯門公路轉車站使用量為何,是否需要進行優化?

- a) 由於人口老化,轉車站需要增加座椅及扶助設施,給有需要人士使用
- b) 希望九巴及城巴在轉車站轉乘在車費上有優惠,從而減少巴士路線重疊問題
- c) 巴士公司整合或重組路線,檢討及研究是否有巴士路線可取消停靠轉車站,避免因路線重疊而令巴士上落客時造成排隊情況
- d) 於屯門公路轉乘站(來、回方向)增加的士落客站,以方便乘客轉乘巴士

3) 屯門區內接駁交通可如何優化及提升運作效率?

- a) 由於青山公路沿路新增人口日益增加,小巴公司要重新檢視路線及增加班次,特別是 43 及 43C 路線
- b) K 巴需要檢討及整合路線,避免出現一係就無車,一係就幾架車一齊到的情況發生
- c) 增加輕鐵班次,於繁忙時間前後使用雙卡列車行駛
- d) 於屯門公路往皇珠路起始路段提高車輛限速,或於繁忙時間限制大型車輛使用該路段,轉用青雲路,因為大型車輛往往因為未能有效提速及安全問題造成後面車輛堆積成車龍,此乃其中一個主要原因造成交通嚴重擠塞
- e) 取消所有由青山公路往九龍方向的巴士駛入三聖街的安排
- f) 嚴肅處理青山公路往元朗方向(龍成花園至彩華花園,以及金安商場一帶)和鄉事會路往南(河傍街至仁政街路段)的路邊停車問題

區內居民意見

- 屯門皇珠路設計問題導致屯門市中心鄰近地區經常出現交通擠塞。車輛由天水圍、元朗經屯赤往機場，車輛由市中心三線轉入皇珠路一線行車，令兆康、紅橋、新墟一帶經常出現嚴重擠塞的情況。此外龍富路長期限速，每小時只可走50公里，導致「屯赤」每朝早都塞車。
- 雖然有屯馬綫，但經常無位坐，並且致今仍不時有訊號故障，導致列車服務受阻。令居民上班、上學失預算。
- 屯門、天水圍及元朗三大區是近年新盤供應重鎮，未來屯門西及洪水橋料新增約20萬人口，帶來龐大交通需求。以屯門為例，雖然有屯馬綫加持，但並非所有人住近鐵路沿線或可坐港鐵返工，有人會選擇駕車，亦有人選乘巴士。現時屯門居民往返市區的主要交通幹道只有屯門公路。屯門公路塞車已成常態，一等最少就是半小時。
- 雖然K54由2023年9月1日起，由和田邨開出的班次在學生上學時段加密班次致5分鐘一班，但由於有部份巴士在未滿客的情況便開出，又有乘客不願行人車廂中間，導致部份班次到達欣田邨時「已經滿座」而出現「飛站」的情況。在欣田邨候車的乘客需要等候三至四班車才可以上車。擔心在NOVO LAND全面入伙後，有關問題會更嚴重。
- 學校臨立的區域在上學時段塞車問題嚴重。
- 早上七時前由元朗往屯門及碼頭往屯門市中心方向的輕鐵都是雙車廂(孖卡)，但七時後學童上學高峰時間卻多為單車廂(單卡)，這安排令學生難以上、下車。由天水圍或元朗往屯門方向的輕鐵列車在早上學童上學高峰期，學生及家長在「坑尾村」站後的各站上、下車都是困難重重。此外，下午五、六時放工時間來回屯門及元朗的輕鐵都是單車廂，加上該時段亦是中學生放學時段，情況跟早上上學情況一樣糟透了。如錯過了一班列車，便至少等十分鐘才有下一班列車，導致乘客常因碰撞或擠上、下車等問題而發生爭執。507雖然多為雙車廂行車，但班次十分疏落。614列車班次「飄忽」，有時候等上十分鐘也沒有一班，又有時接連來兩、三班車，十分奇怪。
- 城巴報時系統跟巴士到站時間經常出現誤差，令乘客失預算。九巴的報時系統則相對較準確。
- B3A半小時才有一班車，應至少調整至二十分鐘。屯門市中心有兩條巴士線往市中心之餘，班次亦較B3A頻密多了，B3X十至十五分鐘便有一班次往深圳灣口岸。
- 下午5時至6時左右放工時段E33P往東涌的巴士班次十分疏落，半小時才有班車。過了6時18分(田樂樓/田裕樓站)後便沒有車，居民要轉車才可往東涌。
- 在寶田站乘44A小巴線往上水在放工時間，約五時半左右後便十分疏落。兆邦苑站更是經常「飛站」。

區內居民改善建議

- 重新檢視及調整皇珠路一帶道路使用規劃，以改善區內交通狀況。
- 屯門區內的工作機會絕大部分都是低增值工作，導致許多居民都要去外區上班，政府要思考如何於新界西劃出更多商業地段，以至興建大型商廈，創造當區就業職位，讓居民可以達攻職住平衡，無需跨區上班。此外，在規劃商業地段時，宜以「縮短步行距離為目標」，把居住區、商業區和交通設施之間的距離縮小，鼓勵居民步行，減少路面交通負荷。不過，如要落實區內就業，新界西極度需要大幅增加商業區域、增建具規模的商廈，才能應付爆發式增長人口衍生出來的同區就業需求。如日後再多20萬人要由新界西跨區出港島及九龍返工，屯門公路塞車情況將會比現在更加嚴重！選乘鐵路的市民想要「有位坐」更是天方夜譚。
- 研究開設由屯門碼頭出發往九龍及港島的航線，讓市民出入屯門有多一個選擇。
- 向港鐵反映檢視輕鐵車廂調配，於繁忙時間增設雙車廂列車行車服務。
- 建議巴士公司研究於繁忙時段增設由屯門往元朗的巴士線，疏導輕鐵載客量。現時由田景邨乘輕鐵往天水圍至少四十五分鐘，因要經常轉車，十分不便。此外，現時屯門可乘搭巴士往天水圍，但都是以兆康為轉車站。

研究地區關注的議題報告 - 議題一：交通基建及配套

本人透過親身會面、紙本及網上問卷、社交媒體等方式收集屯門區居民的意見後，歸納總結意見如下：

(a) 對屯門道路的規劃發展或改善有何建議,以配合屯門未來的整體發展?

由於屯門公路交通擠塞一直以來都影響著區內區外的人士，除了政府已在進行有關擴闊屯門公路之外，事實上屯門公路跨越的範圍不止屯門區，居民大多認為塞車多數因為交通意外，而就處理發生意外後的處理速度，道路不夠寬闊亦令到救援及協助未能及時趕到協助處理情況。

雖然現時每天面對的塞車問題，但仍有不少發展是令居民期盼的，例如計劃興建位於屯馬線天水圍站及兆康站之間的洪水橋站，能夠方便到當地的居民，減少路面交通的擠塞；此外，北部都會區的交通基建發展亦有望會接通港島西、上面提及的洪水橋、交椅洲、欣澳及屯門東以及接駁至前海，令到多區的居民能實現一小時生活圈的理想藍圖，對香港居民(特別是屯門區)融入大灣區生活有更大的便利。

(b) 屯門公路轉車站使用量為何,是否需要進行優化?

就屯門公路轉車站的使用量，在分別於 2012 年(九龍方向)，及 2013 年(屯門方向) 啟用後，每日高達數萬人次使用，令到區內及區外人士均暢達新界及九龍。

由於大量乘搭巴士進出屯門的人士完全依賴屯門公路轉車站，因此，如轉車站發生交通意外或交通擠塞的話，便會直接影響到其他巴士路線的班次。此外，由於轉車站由啟用至今未有進行任何的大規模的優化或擴建，雖然近年有不少市民轉為搭乘港鐵(屯馬線)，但屯門公路轉車站的使用量仍然一直高企。居民的意願大多希望擴建轉車站的範圍，在排隊時減少人貼人的擠迫情況，以外及亦能減少巴士進站時發生意外及的機會，期望有助疏導交通。長遠而言，居民亦期望在轉車站附近也可增設大型的泊車設施，鼓勵居民轉乘公共交通工具。

(c) 屯門區內接駁交通可如何優化及提升運作效率?

現時屯門區內主要依賴輕鐵、巴士及輕鐵接駁巴士等公共交通工具。居民表達希望輕鐵及相關接駁巴士能加密班次，以減少等候時間。居民亦期望特別在早上上班上學的繁忙時段能加強輕鐵的班次，並全面實施雙卡車輛行駛，以紓緩嚴重擠迫問題；而在其餘時間，期望輕鐵能在載客率較高的輕鐵路綫 (如載客率達 85%或以上)加密班次及實施雙卡車輛行駛。

關於加快屯門繞道及探索其他可行性方案研究進度的建議

本人經過深入研究本區地理位置及現行交通規劃方案和與區內居民、公共運輸及物流業從業者的交流，綜合得到屯門區交通增塞問題的三大挑戰：（1）**人口增長及發展壓力與交通基礎設施容納能力不匹配**。原來作為香港衛星城市的屯門，目的是服務九龍與港島市區，所以區內道路狹窄、幹道單一，然而現在屯門成為北部都會區的核心地帶以及深圳灣口岸與香港國際機場連接樞紐時，便出現心有餘而力不足的情況；（2）**政府決策、道路規劃、諮詢到動工的周期過長**。屯門繞道等長期性解決方案的動工時間定於2033年，這使得解決當前交通壓力的進程變得緩慢，不足以應付屯門區的即時需求；（3）**屯門區交通幹道規劃單一**。未來隨著香港與大灣區融合程度加深，屯門的交通壓力只會與日俱增，未動工的屯門繞道及現有的屯門公路都不足以應付，因此需要更豐富的道路規劃來分流車輛。

為了解決這些挑戰，本人提出以下建議：

1. 加快屯門繞道的建設進程

政府應成立專案小組委員會，協調各部門工作、主導地區諮詢與環評工作，縮短建設週期，加快解決區內交通問題。目前政府已提出在屯門東面大欖山體中興建“屯門繞道”的計劃，但是最快要2033年始動工，為了應對屯門區迫在眉睫的交通壓力，本人建議政府專案小組委員會，專門負責協調各個部門工作與主導地區諮詢與環評工作，在現行法律程序與框架內，縮短建設週期。此舉將大大改善區內交通流動性，減輕主幹道的壓力，同時提高區內居民的生活品質。

2. 檢視屯門西青山隧道建設方案的可行性

在屯門西面青山區域，建設一條連接“屯門-赤鱗角機場隧道”和北面元朗、天水圍的隧道，以分流車輛並促進區域發展。這條隧道將有效分流車輛，減少對主幹道的壓力，並提供更順暢的交通選擇。同時，這也將促進區域發展，使得屯門區成為更具吸引力的居住和商業區。

3. 檢視屯門區內主幹道拓寬工程的可行性

進一步檢視區內屯門公路及其他行車天橋拓寬的可行性，以改善區內交通情況。目前政府正在研究興建行車天橋連接青雲路至龍富路高架路段的南行線及北行線，及興建行車道連接屯門公路(三聖段)北行線至海榮路西行線，以改善屯門區內的交通情況。本人建議政府應該檢視區內屯門公路及其他行車天橋拓寬的可行性。

這些建議旨在緩解屯門區的交通問題，提高區內居民的生活品質。本人將繼續與政府及各方合作，為區內居民爭取更好的生活條件。謝謝各位的支持。

交通議題意見

對於屯門西北區的居民，最先決關注的交通問題就是小巴服務，以及關口巴士的問題。

首先是小巴服務，小巴是往上水的 **44** 系列，經常因為等得太長龍，使乘客不滿；而九巴平日早上七點有一班特別班次 **261S**，由寶田至祥華，**2019** 年 **8** 月計劃試行，到今日已經四年多，到底試到什麼？如果可以增加服務，街坊必定歡迎。

其次是關口的巴士服務，**B3A** 自復常以來，巴士公司曾承諾逐步回復原來服務情況，現在一個鐘仍然只有一或兩班，西北區居民不少，極度需要此路線來往深圳灣口岸，冀部門可以指示巴士公司積極改善。

就研究議題：交通基建及配套, 諮詢民意後, 屯門現有的交通問題有：

1. 屯門-赤臘角連接路通車後, 以往經元朗大欖的大量車輛改由西部通道經屯門前往大嶼山, 令該處日夜都出現塞車, 特別是在皇珠路塞車早上6:30至10:30元朗入屯門方向及下午4:30至7:30屯門去元朗方向

市民建議：

- 最受塞車影響的地方是市中心嘅樽頸位, 原因是新墟街市巴士站擴闊後, 巴士線多咗, 入線出線時間影響擠塞, 提議應該分流一半去虹橋, 可以疏通擠塞情況
- 2025年大欖隧道經營權將會交回政府, 建議取消收費, 可有助分流屯赤的車輛; 但現階段建議大欖隧道在繁忙時間不收費, 分流部分汽車。

2. 在龍富路/ #屯赤隧道迴旋處的龍富路入口及龍門路北行/ #內河碼頭入口增設交通燈是令到擠塞的問題

市民建議：

- 建造架空天橋, 分流車輛直去內河碼頭; 迴旋處直接入隧道, 取消交通燈

3. 為了使巴士乘客不受擠塞影響及鼓勵更多市民乘搭巴士, 政府落實於1995年3月25日在屯門公路進行巴士專用線計劃, 往九龍方向介乎掃管笏至荃灣出口一段長13公里慢線, 除獲准使用巴士專線的車輛外, 所有車輛一律禁止使用小欖交匯處及深井交匯處駛往屯門公路九龍方向

市民建議：

- 隨着大欖隧道在1998年通車後, 又加上掃管笏有好多居民都有自己的私家車, 帶給市民很多不便, 建議取消或縮短專線巴士時間

4. 城巴及九巴路線重疊, 巴士站過多, 埋站離站時間過長, 影響交通擠塞

市民建議：

- 重組巴士路線, 制訂切實可行及達致多贏的重組方案。透過拉直、加快、合併路線及加設轉乘站等重組方案, 讓巴士公司可以騰出巴士, 行走有更逼切需求的新、舊路線, 以達至善用資源、開拓客源、減少塞車及改善環保的多贏局面。

5. 現行幾大交通工程建造時間緩慢, 屯馬線屯門南沿線預計2030年落成, 11號幹線(元朗-北大嶼山段)及屯門繞道(以隧道形式連結藍地交匯處及屯赤隧道)將在2033年落成, 加上區內主要道路擴建工程分別由2029-2031年分階段落成。在不能改變交通問題之餘, 相關工程還加重了問題。

市民建議：

- 政府應考慮加快改善工程及新路興建期, 減少對居民和學校的影響, 以更快速度改善交通。
- 加快審批及擴大輸入內地勞工的數目, 以提速完成工程項目

「議題一：交通基建及配套」 報告書

就著交通基建及配套事宜，本人收到的意見及建議如下：

- 一、建議重啟有關屯荃鐵路的研究：研究目標為透過興建鐵路舒緩屯門公路壓力，並改善現時由屯門前往荃灣、九龍甚至更遠地方而需乘坐鐵路時，必須途經元朗的不合理行程，減少往返交通時間及成本；
- 二、持續優化屯門轉車站設計(往九龍方向)：往九龍方向轉車站靠西一方為出九龍方向巴士的靠站位置，靠東則為往青山公路大欖段方向，建議研究將兩側均改為可容許往九龍方向巴士停靠，解決繁忙時間轉車站的擠塞問題；
- 三、改善屯門公路轉車站設施：不少候車人士均指屯門公路轉車站的上蓋設計有待改善，包括雨天候車時容易「撒雨」；在夏天期間，其單層上蓋並不足以減緩陽光的照射。建議改善設計，包括研究進一步加高上蓋至高於雙層巴士的高度，並可容許巴士左側駛入上蓋範圍，讓乘客不用冒雨乘車；同時更改上蓋物料或設計讓乘客可舒適候車；同時近年候車處的欄杆及可依靠的斜座值得一讚，建議繼續在轉車站新增，讓乘客可更舒適地候車；
- 四、研究於屯門公路轉車站推出泊車轉乘：研究覓地在屯門公路轉車站設立多層停車場，鑑於往屯門方向轉車站或空間有限，建議同時研究改善兩個轉車站的連接道路，一來可讓兩個往兩個方向的人士均可善用泊車轉乘，二來加強兩轉車站連接便利大欖一帶居民按需出行；
- 五、整體審視需求加密部份巴士路線班次：不少市民反映希望加密巴士班次，包括繁忙時間的252號、63X和68A等。建議作整體審視調研；
- 六、其他重要訴求：研究加快落實屯門繞道、屯門南延線工程。

2024 年屯門區議會 研究地區關注的議題及收集市民意見

調查摘要

馮沛賢議員辦事處由 2023 年 1 月 15 日至 22 日期間，透過幾方面蒐集資料，包括：街頭訪問、網上問卷、會見業界代表及公屋信箱問卷派發，共訪問了 197 名市民。

綜合結果：

被問及對屯門區交通基建及配套滿意程度（10 分滿分 1 分最低分），受訪市民平均為 3.3 分。至於建議包括：以配合屯門未來的整體發展。受訪者就對外交通的建議綜合包括：興建屯門前往市區的鐵路，解決青山公路、掃管笏等新住區的交通；屯馬線延長至蝴蝶灣，連接東涌；開設往返福田口岸巴士線；加快興建屯門繞道，解決皇珠路交通問題，但需要關注通風大樓選址及對居民影響的問題；長遠而言，可考慮屯門西(青山)興建繞道的可能，連接深圳灣、廈村及天水圍，加強與大灣區的交通聯繫；大欖隧道減費或免費，減少元朗及新界北的車流行經屯門；(8)改善屯門輕鐵服務，增加 614 班次，改善往返元朗服務；屯門公路往九龍方向對出屯門市廣場入屯赤匯入路段經常擠塞，道路設計不合時宜，應盡快改善道路便利使用者；皇珠路轉入屯門市廣場元朗方向單線行車道路擠塞，長遠計道路必須要重新規劃。

被問及對屯門公路轉車站的滿意分數（10 分滿分 1 分最低分），受訪者平均為 4.4 分，73% 人認為需要屯門公路轉車站是否需要進行優化。受訪者認為，屯門公路轉車站的使用量平均值為 76%。

有關屯門區內接駁交通可如何優化及提升運作效率，改善方法如下：增加輕鐵班次雙卡列車；區內小巴服務增加班次，包括 43、43C 小巴服務；解決青山公路及掃管笏交通，為配合及整合現有資源改善；重整輕鐵巴士路線；其他巴士服務改善。

「議題一：交通基建及配套」

菁田、和田邨來往屯門碼頭區之交通配套的問題和建議報告

菁田、和田邨已入伙一年有多，來往屯門碼頭區之交通配套支援方面缺乏，使邨內居民日常生活、學生上學放學十分不便。由於菁田、和田邨校網屬於 70 區，而 70 區校網涵蓋至屯門碼頭、蝴蝶邨各小學，故不少學生每日需要由菁田、和田邨到碼頭區上學。以下為乘搭各交通工具由菁田、和田邨來往屯門碼頭的實際情況主要有以下問題：

1) 步行到輕鐵站需時較長且沿路行人路完全沒有上蓋。菁田、和田邨居民步行 20 分鐘到田景輕鐵站乘搭 20 分鐘輕鐵到屯門碼頭，沿路行人路完全沒有上蓋，如遇上落雨家長們又要照顧小朋友十分狼狽，車程加上步行至學校共用時間需時約一小時，以在同區上學為例每天來回共要兩小時，對於小朋友及家長也相當吃力。

2) 巴士交通費昂貴且班次疏落。居民最直接到碼頭的交通方法是於菁田邨巴士站乘搭龍運機場巴士 A34 直達碼頭區，但由於巴士沒有設立分段收費，成人需付全程車費\$15.7、小童\$7.9，如每天乘搭實在難以應付巨大交通費。此外 A34 班次十分疏落，35-45 分鐘一班，完全不足以應付居民日常生活出行。

3) 港鐵接駁巴士人多需時更長。居民也可乘搭 K54 到兆康西鐵站轉乘輕鐵到屯門碼頭，但由於 K54 上落客人數眾多，再加上輕鐵 30 分鐘車程，上學時間需時更長達一小時十五分鐘之多。

4) 港鐵巴士之間沒有轉乘優惠。由屯門碼頭乘 506 到市中心轉 K54 回到菁田、和田邨，港鐵沒有增設轉乘優惠，居民需要付兩程車資，變相亦是加重了交通支出費用，其實 506 是由原來的輕鐵路綫抽出變了接駁巴士，再轉乘 K54 為什麼做不到轉乘優惠？

5) 城巴 50M 未能去到屯門碼頭。城巴 50M 總站設定在 Vcity 根本是重覆了路線，建議應該由山景路直駛至青山村、龍門居、美樂路線，總站定在屯門碼頭巴士站，以服務每日需各來往屯門碼頭之邨民。

交通問題確實給菁田、和田邨的居民和學生帶來了很大的不便。交通配套的不足增加了他們的出行時間和交通費用，降低了生活品質。以下是一些建議，希望可以解決所提到的問題：

1. **增設行人遮蔽設施**：對於步行到輕鐵站的行人路沒有上蓋的問題，建議政府在相關路段增設行人路上遮蓋設施，以確保行人在下雨時能夠得到適當的遮蔽。
2. **調整或增加班次**：對於龍運巴士 A34 班次稀少的問題，建議巴士公司考慮調整班次，或者增加其他直達屯門碼頭的巴士線路。這樣可以提高公共交通的可達性和便利性。
3. **實施轉乘優惠**：對於 K54 和 506 之間沒有轉乘優惠問題，建議港鐵公司考慮實施轉乘優惠，可以給予一定的車費減免，以減輕居民的交通費用負擔。
4. **優化城巴 50M 路線**：關於城巴 50M 路線的問題，建議重新規劃路線，使其更好地覆蓋菁田、和田邨和屯門碼頭之間的區域，減少不必要的繞行。同時，建議將總站設在屯門碼頭巴士站附近，以方便居民的出行。

希望這些建議有助於改善菁田、和田邨與屯門碼頭之間的交通狀況。

屯門區交通基建配套收集市民意見

- A)
1. 屯赤隧道對開龍富路是一條大直路，現時時速是 50 公里，車速太慢容易造成擠塞，希望可以提升車速至 70 公里。
 2. 屯赤對出迴旋處有很多重型車輛出入，雖然現已加設交通燈但仍然非常擠塞，希望可以優化道路以減少擠塞。屯赤出九龍及龍鼓灘方向近迴旋處燈位經常發生交通意外，希望當局優化設計。
 3. 龍鼓灘有很多工業發展，包括 I park, T park, Y park 及曾咀靈灰安置所等等，重型車流量急增，需完善龍鼓灘交通配套，現時稔灣路是單線來回，需擴闊以舒緩龍鼓灘路及龍門路車流量。
 4. 龍鼓灘路及稔灣路如有大路可接上深圳灣公路大橋，可大大分流往元朗及國內車流量。
 5. 龍鼓灘路近沙埔崗巴士站出九龍方向車輛車速非常快，希望增設偵速攝影機。
 6. 大欖隧道政府收回後免費。2025 年政府即將收回大欖隧道，如實施免費通行可吸引返元朗出九龍車輛行駛大欖隧道，減輕屯門公路負擔。
 7. 順達街轉出青山公路往屯門方向，希望可改為也可右轉出元朗，以配合洪水橋 丹桂村公屋發展。
 8. 藍地交匯處及康寶路交匯處繁忙時間使用量飽和，雖然優化後有改善，但是越來越多居民搬進 54 區，而且青麟路 3A 區及欣寶路 54 區將新有 7500 個簡約公屋單位入伙，到時交通將會更擠塞，市民擔心兩個交匯處能否負荷龐大車流量，希望有更多交通優化設施，或興建行車天橋跨過兩個交匯處直接接上屯門公路出九龍及元朗方向。
- B)
1. 屯門公路轉車站在打風或落雨時，在候車乘客很容易因撇雨而全身濕，希望改建簷蓬設計以防撇雨情況。
 2. 屯門公路轉車站出九龍方向早上繁忙時間非常擠塞，雖然剛增設擴建位置，巴士塞巴士情況仍然嚴重，其中原因巴士落客時間較長，希望增加更多巴士落客位置，提升效率。
 3. 屯門公路轉車站改建及增建多一條線駛入轉車站上落客，即是部分巴士入轉車站時切向左面站，其餘可巴士使原有右面車站位。這樣轉車站便有兩條線上落客，以提升使用效率。
 4. 希望在屯門公路轉車站興建多層停車場，以供駕車人士泊車在轉車站，轉乘巴士至港島九龍，減少出市區車流量。亦可提供泊車優惠增加轉乘吸引力。
- C)
1. 市民希望欣田巴士站擴建以容納更多巴士小巴上落客
 2. 屯門市中心及新屋邨泊車位嚴重不足，導致違泊問題嚴重，影響路面交通安全，希望可以增建泊車位或停車場。
 3. 屯門區內輕鐵出現脫班及繁忙時間經常出現單卡廂行車情況，導致市民上班上課造成不便，希望港鐵增加班次數量及繁忙時間盡量使用雙卡廂行駛，以 提升載客的效率。

屯門區交通問題及建議

交通問題

根據廣泛諮詢民意後，屯門現有的交通問題有：

1. 屯門-赤臘角連接路通車後，以往經元朗大欖的大量貨車、重型汽車及中港客車改由西部通道經屯門前往大嶼山，令該處日夜都出現塞車。
2. 龍鼓灘路一帶因欠缺交通拍攝及執法，居民多年來投訴重型汽車及貨車都會高速甚至超速行駛，就算已駛入龍鼓灘南朗村一帶，都不會收斂，對居民生命安全構成威脅。
3. 屯門鐵路南沿線的興建期太長，當地居民，尤其沿線學校反映其影響，包括但不限於環境噪音、污染、空氣質素、景觀、環境衛生及學生安全等，而學校沒有額外資源，例如常關窗戶開冷氣、設置風機、增加學童上下課時間和人手等。
4. 屯馬線在繁忙時間的班次不足，居民反映屯門往市區的列車，到了第二站兆康站就應沒有座位了。

改善建議

1. 政府應考慮加快改善工程及新路興建期，減少對居民和學校的影響，以更快速度改善交通。
2. 加快審批及擴大輸入內地勞工的數目，以提速完成工程項目。
3. 對受影響的居民及學校，可否提供支援，例如教育局對受影響學校增加非恆常額外撥款，以添置設備及彌補費用支出。
4. 在龍鼓灘路一帶增加設置超速攝像頭，交通警察加緊在附近執勤，增加阻嚇力。

很多屯門居民每天都要跨區工作，交通網絡對居民來說是重點關注項目，而區內存在不少交通問題，需要以「長、中、短」方案改善及解決。經本人多次在街站及線上與居民交流後，現收集了以下的建議供屯門區議會討論：-

掃管笏區內交通：

- 1) 增設掃管笏對外出入口，緩解青山公路車流量，建議貫通掃管笏路（鄭任安千禧小學旁）至小欖冠發街一段道路。
- 2) 調整區內巴士路線班次，包括：增加早上由掃管笏開出的52X特別班次；延長61P下班繁忙時間服務時間；將261B特別班次合併252B，以增加252B班次；增加通宵時段途經掃管笏的巴士路線；調整K51A班次時間，與K53班次互相配合。

青山公路（三聖至大欖涌）：

- 1) 為舒緩三聖街交通擠塞問題，應收回恆福花園停車場旁兩塊停車場用地，貫通三聖街及海華路，增設三聖街的出入口。
- 2) 帝御金灣門外（黃金海岸巴士站）的行人過路處及愛琴海岸7座對出的行人過路處應進行位置上作出調整，以配合居民及行人過路習慣。
- 3) 港鐵K51路線大欖涌總站遷後至海員訓練學校附近、屯門公路橋底。
- 4) 要求加強執法處理非法改裝車輛及夜間超速駕駛。

屯門公路轉車站（往屯門方向）：

- 1) 962往龍門居班次改經停屯門公路轉車站下層，並修改行車路線；
- 2) 將更多合適路線調往使用下層停車處；將轉車站前端的大型宣傳擺設移至其他位置，以騰出更多位置供乘客下車；
- 3) 於轉車站前端位置增設前往下層停車處的行人通道。

屯門公路轉車站（往九龍方向）：

- 1) 將城巴路線調往內排停車處；
- 2) 增加九巴各路線停泊位置的間距，容許更多巴士同時上落客；
- 3) 增設往九龍東的路線於屯門公路轉車站開出的特別班次；
- 4) 加密清潔巴士站風扇。

屯門皇珠路（往屯門方向）：

- 1) 在下午繁忙時段，九巴往港九路線改經屯門市中心駛入屯門公路，不經皇珠路天橋；
- 2) 為減少交通意外數量，在下午繁忙時段，禁止屯門公路車輛切線從屯興路出口（20A出口）駛出屯門公路，促使更多車輛經皇珠路出口（21出口）駛出屯門公路。

區內大型車輛停泊問題：

- 1) 屯門區內多處道路在夜間時份有大量大型車輛違泊，建議在屯門公路轉車站/大欖/內河碼頭附近增加土地停泊大型車輛，在屯門工廠區道路及天后廟廣場容許大型車輛過夜停泊；
- 2) 加強執法處理屯門鄉事會路新墟段日間違泊車輛，要求貨車於河傍街進行上落貨物；3) 加強處理夜間及周末井財街的違泊問題。

增加交通意外罰則：

屯門公路的交通意外多涉及私家車／「車手」，經常（如不是每天）在繁忙時間導致屯門公路嚴重擠塞，因此建議警方劃一控告相關司機「危險駕駛」罪行，長遠新增「不小心駕駛導致主要幹道嚴重擠塞」罪行，並加重罰則，以警惕駕駛者於繁忙時間注意駕駛態度或使用公共交通工具。

【就屯門交通基建及配套議題收集市民意見後的報告】

1.0 背景：

在第七屆屯門區議會第一次會議，屯門區議會主席請各位議員就兩項重要議題向公眾收集意見和建議。屯門交通基建及配套這議題是重要議題之一。這報告是我就這議題收集市民意見和建議之後的一個總結。

2.0 市民的意見和建議：

意見和建議 1

意見：屯門出九龍方向的巴士轉車站在上班時間嚴重堵塞，令上班時間增加，要求改善。

建議：利用轉車站傍土地，擴建轉車站，增加停車車道數目和優化進站出站的安排。

意見和建議 2

意見：屯門出九龍方向的巴士轉車站的候車配套設施可以進一步優化。

建議：優化便利店或增設簡單餐廳，提供熱食早餐，方便“打工仔”買熱食早餐在候車時吃或帶回公司吃。

意見和建議 3

意見：部分偏遠地區居民需要先乘公交到市中心再轉車到巴士轉車站。非常不方便。

建議：轉車站傍建多層停車場，辦“停車轉乘”計劃。停車場也能融入智慧元素，增加區內充電停車位數量。

意見和建議 4

意見：屯赤隧道出口連接龍富路迴旋處繁忙時段堵塞情況嚴重。

建議：政府應進行研究，擴建專道給大車直接去龍門路和碼頭方向。或迴旋處設計能否參考元朗博愛交匯處？讓部分車輛直接“越過（bypass）”迴旋處避免堵塞。

議題一：交通基建及配套

屯門對外交通問題一直備受關注，縱然政府近年不斷完善屯門對外交通，包括開通屯馬線、屯門至赤鱸角連接路及擴闊屯門公路等，不少屯門居民仍希望政府繼續完善交通規劃、基建及配套：

(a) 對屯門道路的規劃發展或改善有何建議，以配合屯門未來的整體發展？

- 配合推動屯門西及龍鼓灘規劃，以工業4.0 的發展推進原區就業及改善龍鼓灘對外交通配套
- 配合洪水橋發展，改善兩地往來的交通
- 搬入屯門的人口增加，屯門需要增建智能停車場，以增加泊位供應，紓緩屯門區泊位不足問題

(b) 屯門公路轉車站使用量為何，是否需要進行優化？

- 轉車站已展開延長候車位工程，可重新評估巴士容量，調整巴士路線
- 轉車站的風扇需要增加，同時加強清洗

(c) 屯門區內接駁交通可如何優化及提升運作效率？

- 新設屯門往來福田口岸的公共交通，加強屯門跨境交通服務
- 盡快開展屯門繞道工程
- 善用土地空間興建多層智能停車場

議題一：交通基建及配套

本人就有關議題，包括到屯門區交通樞紐地方進行視察及訪問屯門區的居民，他們有以下的意見及建議如下：

屯門對外交通問題一直備受關注，縱然特區政府近年不斷完善屯門對外交通，包括開通「屯馬線」、屯門至赤鱸角連接路，及擴闊屯門公路等，但不少屯門居民仍希望政府繼續完善交通規劃基建及配套。

A) 對屯門道路的規劃發展或改善有何建議以配合屯門未來整體發展？

回應：

A1，屯門多年來對外交通集中使用屯門公路，港鐵等，很多市民都認為 只有這樣的道路及鐵路系統不足以應付需要，建議增加水路方法由屯門至中環或由屯門至紅磡一帶。

A2，自屯赤隧道開通後，雖然能便利屯門居民到機場或東涌一帶，但也令到返工時間（即上午8點至9點及放工即下午5點7點半）進入皇珠路的來回行車線有交通擠塞的情況。

建議：擴闊由屯門公路往荃灣方向進入皇珠路的橋面位置的闊度；研究龍富路一帶的車速規定等措施。

A3，掃管笏一帶近年人口不斷增長，但路面不足應付這交通需求，並有多項的修路工程，令到黃金海岸至三聖一帶在繁忙時間非常擠塞。建議：加快修路工程的進度，以及在合適的地點擴闊路面，迎合未來人口發展的需要。

B) 屯門公路轉車站使用量為何是否需要進行優化？

本人親身到轉車站視察及向居民了解，居民有以下意見：

B1，轉車站行人路面在繁忙時間（即7點半至8點半）人流十分擠擁，巴士公司也會派七至八名的人員管理秩序，秩序大致暢順。

建議：在可行情況盡力加闊行人路面有助排隊，並加強轉乘車的指示。

B2，有關轉車站設施問題，收到市民反映轉車站在天氣炎熱時溫度高及空氣流動相對少，此外，天雨關係上蓋未能有效遮擋。

建議：加設風扇在站內及有效設置擋雨板。

B3，為有效增加市民使用公共交通工具

建議：在轉車站旁增設時租泊車位置，並增加轉乘優惠吸引使用私家車的人士轉乘公共交通工具到外區。

C) 屯門區內接駁交通可如何優化及提升運作效率？

C1，54區及掃管笏一帶日後人口不斷增加運輸需求上升。

建議：加密接駁巴士的班次連接對外交通

議題一：交通基建及配套

(a) 對屯門道路的規劃發展或改善有何建議，以配合屯門未來的整體發展？

- 屯門房屋供應增加，人口急遽上升，在交通配套上要做好相應的安排及規劃，以做到「基建先行創造容量」；
- 盡快落成屯門繞道及 11 號幹線；
- 加快鐵路落成，如南延線、屯荃鐵路等接載居民，減低公路路面的擠塞情況；
- 收回大欖隧道經營權，減低收費，甚至免費，以減低車輛對屯赤隧道的使用量；
- 提高相關工程的進度，如交通規劃工程、路面擴闊工程等。

(b) 屯門公路轉車站使用量為何，是否進行優化？

- 屯門公路轉車站有 50 條以上的轉車路線，最為繁忙的時段為上午 7:30-8:30，下午 5:30-8:00，每日多達 3.7 萬人次會使用此站，轉車站的使用情況接近飽和狀態；而遇上交通擠塞或意外，車流會出現緩慢情況，轉車站人流會更為擠擁；
- 優化：研究轉車站騰出附近土地，以擴闊轉車站空間，或興建轉乘設施，以疏導屯門公路的擠塞，以及令巴士更有效地進出車站；
- 居民表示屯門公路轉車站每逢到夏天時間，站內都十分焗促及熱，希望能夠增加吹風或降溫設施；另外每逢雨季或打風時間，因為轉車站站蓋較窄，不足以為居民遮風擋雨，好多時候會「搽濕身」，故此建議研究加闊站蓋；
- 屯門公路轉車站現有 50 多條轉乘路線，有長者反應車站路線數字較多，以及「字細粒」，需要靠地下路線指示，但當多人等車時，擋住地下指示便難以搵到轉乘路線上車位置；建議在加設諮詢站，以協助有需要人士。

(c) 屯門區內接駁交通可如何優化及提升運作效率？

- 屯門區內如碼頭區、掃管笏等有部分路線未能直車到達目的地，需要依賴其他巴士路線到達轉車站進行轉車；部分居民希望能夠研究興建多層停車場，以優惠價錢停泊，以揸車至轉車站轉乘公共交通工具，同時亦可減低路面車輛情況；
- 屯門區內雖然有不同的巴士路線外出，但居民如想乘車往區內其他地點，只能依賴單一路線巴士，如 K54，以致等候時間較長，甚至出現擠擁情況；因此，居民表示在非繁忙時間如能增加巴士分段收費，會有助居民出行更便捷；
- 區內交通擠塞，部分原因是修路時間長，居民表示有時修路時間長達 2 年仍未完工，影響行車線的順暢；建議加快或規劃修路的時間表，以提升路面使用空間。

屯門區交通基建及配套意見摘要及建議應對方案

本人在景峰區內收集到的意見，主要集中在以下三個方面：

- 專線小巴班次不足：區內專線小巴46、46A於繁忙時間班次只算勉強滿足往返屯門市中心的要求，但有時富泰邨開出已上滿客人，到景峰因為無人落車，景峰徑一帶居民未能上車，只能「博彩」，希望加密班次，甚至加開於收工時間46A的特別班次。
- 輕鐵614、614p應改為兩卡：輕鐵614、614p於繁忙時間時應該改為兩卡，以便返學及放學時有更多空間，使區內小學、幼稚園學生及接送的家長能避免造成擁擠的情況。同時，因為月台上堆滿等候上車的乘客，趕時間的未能上到車，月台上下車的乘客也出不到車卡，希望加派職員協助。
- 彩暉花園居民交通不便：彩暉花園的居民由於鄰近兆康西鐵站，反而往往巴士於在早上時未能乘坐由富泰開出的接駁巴士、及上面所述的專線小巴，而被逼步行至兆康站，對區內長者尤其不方便。

針對上述意見，建議採取以下措施：

- 加密專線小巴46、46A班次：政府應增加專線小巴46、46A的班次，尤其是繁忙時間，以滿足居民需求。同時，應研究於景峰徑一帶增設站點，方便居民上落。
- 輕鐵614、614p改為兩卡：政府應於繁忙時間將輕鐵614、614p改為兩卡，以增加運載量。同時，應加派職員協助疏導乘客，避免月台上擁擠。
- 增設彩暉花園接駁巴士：政府應在彩暉花園增設接駁巴士，方便居民前往屯門市中心或兆康站。同時，應研究延長專線小巴46、46A的服務時間，以方便居民於晚上返家。

結語

景峰區人口於數年間大幅增加，交通需求日益增加。希望積極改善區內交通基建及配套，以提升居民的生活質素。

屯門交通基建及配套報告

屯門客運碼頭的使用安排

實施三條過海隧道分流後，西區海底隧道在早上的車流量明顯增加，屯門居民往返港島相當部份是乘坐西隧過海巴士，令到上班時間增加。屯門客運碼頭自取消往澳門航線後就只有來往東涌，沙螺灣及大澳的航線，我建議政府進行整體性研究，包括屯門客運碼頭未來的定位，包括調查屯門居民使用渡輪服務往返市區的意欲，與船運公司商討開設往返市區航線的可能性，在 11 號幹線及屯門繞道落成前提供短期性的措施給市民多一個選擇來往港島。長遠而言，應檢視屯門客運碼頭的長遠安排，配合屯門南延線未來在屯門碼頭的總站，可考慮以休閒康樂的定位發展航線。

屯門公路轉車站優化更新

屯門公路轉車站的優化措施，屯門人口不斷上升，未來亦有多個新屋苑或公共屋邨即將入伙，在可見的十年內，屯門公路轉車站的使用量將會不斷上升，如何優化線路配置是當前的首要問題。過往運輸署曾經回覆將會審視並調查使用轉車站不同路線的使用量，從而優化使用安排，如取消朝早特別班次 962A 停靠轉車站安排等。我建議運輸署應進行大規模的轉車站使用調查，如何優化配置月台安排及巴士路線，令轉車站能夠更有效率運作。

分流區內交通人流

屯門區內交通主要由輕鐵及港鐵巴士營運，前段時間巴士公司推出分段轉乘優惠，本人建議運輸署應審視分段收費使用情況，並與各大持份者進一步溝通，檢視會否能夠增設分段收費使用，分流現時在繁忙時間輕鐵及港鐵巴士的客流量，令乘客能夠更平均使用公共交通工具。