

屯門區議會  
2024-2027 年交通運輸委員會  
第十二次會議記錄

---

日期：2025 年 12 月 11 日（星期四）

時間：上午 10 時正

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
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
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
馬祖輝先生	增選委員
蔡佩娟女士（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

劉業強議員，SBS, MH, JP	屯門區議員
莊豪鋒先生	增選委員
劉燊澤先生	增選委員

## 應邀嘉賓

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）
羅立強先生	海事處助理處長／策劃及海事服務
徐俊建先生	海事處高級海事主任／專項規劃
阮偉安先生	海事處高級助理船務主任／西區
陳浩峯先生	城巴有限公司營運經理（九龍及新界）
陳樂軒先生	城巴有限公司助理企業事務主任
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）
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）
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）
劉天明先生	路政署助理區域工程師／屯門（東）
林峻令先生	香港警務處屯門警區訓練及職員關係主任
梁基政先生	香港警務處屯門警區區交通組主管
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
林漢秋先生	運輸署高級運輸主任／屯門 2
林愷晴女士	運輸署工程師／特別職務 2
黃狄偉先生	運輸署工程師／屯門中
莫鑫琮先生	運輸署工程師／屯門北
李寶芳女士	運輸署工程師／屯門西

## 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」)第十二次會議。

## II. 委員告假事宜

2. 秘書處收到劉業強議員及莊豪鋒先生的缺席申請。
3. 劉議員及莊先生因出席為第八屆立法會候任議員舉行的立法會事務簡介會而未能出席是次會議。根據《屯門區議會常規》第 64(1)條，出席立法會的會議／活動屬於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劉業強議員及莊豪鋒先生缺席是次會議。
4. 秘書表示，沒有收到其他委員的缺席申請。

## III. 通過上次會議記錄

5. 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 年第十一次會議記錄。

## IV. 討論事項

### (A) 優化港口布局：建議重新規劃港口設施 (交委會文件 2025 年第 45 號)

6. 主席歡迎海事處助理處長／策劃及海事服務羅立強先生、高級海事主任／專項規劃徐俊建先生及高級助理船務主任／西區阮偉安先生出席會議。
7. 海事處羅先生簡介建議重新規劃港口設施的背景。他表示，香港作為國際海事組織的聯繫會員，將會跟隨國際海事組織「淨零排放框架」下於 2050 年前實現航運業淨零碳排放的目標。行政長官於《2024 年施政報告》宣布打造香港為綠色航運中心，當中包括提供誘因鼓勵使用綠色船用燃料。運輸及物流局亦聯同環境及生態局在 2024 年 11 月公布《綠色船用燃料加注行動綱領》，推動將香港發展成為高質量的綠色船用燃料加注中心。有見及此，處方建議重新規劃港口設施布局，以應對最新

的環境需求，而是次全港性規劃涵蓋大鵬灣、屯門、南丫島、維多利亞港等多個地方。

8. 海事處徐先生透過投影片（見附件一）介紹碇泊處的調整建議、對屯門區的主要影響、相關諮詢工作及未來路向。有關將現時龍鼓水道碇泊處改為多用途碇泊處的建議，只會改變碇泊處的性質，而不會改變其面積及形狀，經處方評估，有關改動對屯門區的海上環境影響輕微。處方亦留意到龍鼓水道的海上交通相對繁忙，是遠洋船隻進出深圳西部水域的唯一深水航道，此改變方便因不同目的而來港的遠洋船隻在需要時停泊該處，從而提升船舶航行安全及港口運作的彈性。

9. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 詢問多用途碇泊處的功能及具體用途；
- (ii) 關注碇泊處的位置可能鄰近發電廠的水底天然氣管道，並詢問選址於此的原因；
- (iii) 認為有關規劃對於龍鼓灘發展「智綠產業港」是好的方向；
- (iv) 建議海事處加強與海上業界的溝通及宣傳，以免日後業界人士因不了解有關調整而對實際海上交通環境的變動感到困惑；以及
- (v) 建議海事處於未來規劃考慮增加船隻配套設施數量，以應付因船隻數量增加而衍生的需求；反映現時有很多運沙船停泊於區內邁亞美海灣對出屯門碼頭位置，引起附近居民憂慮，因此增設有關設施可滿足行業所需及減少居民疑慮。

10. 海事處羅先生綜合回應如下：

- (i) 是次整個規劃的原則是將危險品移離民居及市中心，而每艘船隻均有其安全標準，載運危險品的船隻的安全標準會更高，處方亦已進行定量風險評估，確認相關安全性；
- (ii) 碇泊處為供船隻停泊的地方，而多用途碇泊處旨在提升其使用彈性及港口運作彈性，應用場景包括供使用綠色船用燃料的船舶等候加注船前往進行加注，以及供區內航空煤油碼頭船隻作臨時停泊等。使用碇泊處的船隻須經船隻航行監察中心批准，使用情況受控；

- (iii) 根據記錄，龍鼓水道於 2024 年的總交通流量（即往來深圳和香港）為 124 500 船次，而龍鼓水道碇泊處於同年的使用量僅為 54 船次遠洋船隻和 1 船次內河船隻。因此，處方評估龍鼓水道碇泊處的使用量於調整後亦不會有驟升的情況；以及
- (iv) 處方在規劃及設計碇泊處時，會避開有關管道和海底電纜。龍鼓水道碇泊處已存在二、三十年，在鋪設管道時已避開碇泊處範圍，確保船隻拋錨不會損害海底設施及管道的安全。

**(B) 建議屯門區內增加單車泊位**  
(交委會文件 2025 年第 46 號)  
(香港警務處的書面回應)  
(食物環境衛生署的書面回應)  
(運輸署的書面回應)

11. 香港警務處（下稱「警務處」）梁基政先生表示，警方支持增加單車泊位，並會與相關部門就有關建議進行商討。此外，警方會繼續執行每月約兩次的聯合行動，以清理區內違例停泊及廢棄的單車。

12. 運輸署李寶芳女士表示，署方一直密切留意單車泊位的供需情況，並物色合適及可行的地點增設公眾單車泊位。在選址時，會考慮騎單車者停留的地點、附近單車泊位的使用情況、鄰近是否設有單車徑等因素。對於新發展項目，署方會按《香港規劃標準與準則》，並視乎地區實際需要，建議合適的單車泊位數量。署方亦會繼續配合屯門民政事務處（下稱「民政處」）統籌的聯合清理行動。有關設立單車電子登記系統的建議，現時在香港若要對交通工具發牌規管，該交通工具必須附有獨一無二的記號（例如汽車的底盤號碼），署方才可有效地識別。鑑於現時本港大多數單車未附有類似的記號，現階段難以實行發牌登記制度。在社區教育方面，署方一直透過不同渠道，包括「單車資訊中心」網站、電視宣傳短片及《道路安全通訊》等，提醒市民停泊單車的注意事項，署方會繼續進行相關宣傳教育工作。

13. 主席詢問運輸署就文件第一項建議所列明的地點的回應。

14. 運輸署李女士表示，署方已審視在皇珠路天橋底（近屯門河、業旺邨一帶）增加單車泊位的可行性，並將會進行地區諮詢。而皇珠路天橋底（近屯門鄉事會路、兆麟街交界的橋底位置）已設有 30 個單車泊位，

鄰近的兆麟街行人隧道亦設有 62 個單車泊位，據署方視察，該等單車泊位仍有剩餘容量。至於悅湖天橋及慧豐園，由於其地點並非鄰近單車徑，若設單車泊位，或會導致騎單車者在行人路上騎踏單車，因此署方需審慎考慮有關建議，以平衡道路安全及泊位需求。

15. 主席詢問運輸署就文件第一項建議所列明有關天橋底空間的回應。

16. 運輸署李女士表示，署方亦有考慮在其他地點增設單車泊位，而不限於天橋底，包括青麟路近紫田路行人天橋底、興貴街與欣寶路交界的行人路，以及紫田路與欣寶路交界的花槽位置，署方正就這些地點進行地區諮詢。

17. 食物環境衛生署（下稱「食環署」）李俊傑先生表示，就清理違例停泊單車事宜，署方會調配資源，配合相關部門參與清理行動。若署方發現破爛的單車棄置於公眾地方，會根據《廢物處置條例》進行清理。

18. 屯門民政事務助理專員（二）朱旻聰先生表示，民政處會聯同相關部門，根據接獲的投訴定期清理違例停泊的單車。有關行動每月進行兩至三次，而在過去的 10 月及 11 月則均分別進行了三次。民政處樂意在資源及人手許可下，視乎實際情況檢視增加清理次數的可行性。

19. 地政總署屯門地政處（下稱「地政處」）張月明女士表示，就處理違泊單車不合法佔用政府土地事宜，地政處會在執行單車清理行動日前至少兩天，根據《土地（雜項條文）條例》，在停泊於行動範圍內的違泊單車上張貼法定通知，飭令有關人士須在指定日期（即單車清理行動當日）前停止佔用該政府土地，否則將會依法接管並移走違泊的單車。

20. 委員提出意見，有關內容綜述如下：

(i) 表示對部門的回應喜憂參半，就增設單車泊位，樂意見到皇珠路有相關進展，惟其他地點仍未有進展；表示部門現時的選址主要集中在第 54 區，而其他區域仍有大量單車泊位的需求，期望相關部門繼續研究；

(ii) 指出固定單車泊位存在大量廢棄單車霸佔空間，有些已經掉鏈、缺失輪胎，或被用作宣傳廣告，導致其他使用者無位可泊；

(iii) 認為現時部門收到投訴才行動及每月三次的清理次數並不足夠，清

理後很快又再度被廢棄單車佔用，因此建議增加清理的頻率；

- (iv) 建議每一個地點的單車泊位均進行定期清理，例如每月一次，並期望各相關部門研究有關規管、執行及處理的方法；
- (v) 認為現時進行清理前先貼告示的做法欠阻嚇性及約束力，市民可能待行動完結後把單車停泊原處，而食環署就處理廢棄單車先貼告示的做法亦不必要，畢竟很多損壞的單車明顯已是廢物，故期望部門改善有關做法；
- (vi) 建議可在多人使用的單車泊位推行先導計劃，針對特定地點實施每兩個月一次或每月一次的定期清理，並在該等地點擺放告示牌說明有關行動；
- (vii) 建議運輸署與房屋署協商在屋邨內增設泊位，並反映業旺邨及屯門河旁的單車違泊問題嚴重。雖然民政處有定期的清理單車行動，但仍收到居民反映沒有可用位置。即使運輸署會在業旺邨附近的單車徑研究增設泊位，但相信有關泊位數量仍不足以應付業旺邨現時騎單車者的需求；
- (viii) 指出單車違例使用行人天橋（例如紅橋及友愛橋）橫越屯門河兩岸的情況嚴重，希望警方跟進；
- (ix) 認為增加單車泊位與加強執法是相輔相成，並反映屯門碼頭附近的單車徑受工程影響在青山警署附近中斷；認為慧豐園及悅湖山莊附近確實出現違泊情況，但若只增加單車泊位，可能變相鼓勵騎單車者在行人路上騎踏，因此期望相關部門加強執法；
- (x) 建議運輸署考慮在商場或食肆附近，物色不阻擋行人的位置以供外賣單車作臨時停泊；
- (xi) 關注共享單車隨意停泊在行人路，對社區環境及行人安全的影響；建議運輸署加強管理，規範共享單車的停泊位置，並加強公眾教育，讓市民了解違例使用單車的後果及罰則；
- (xii) 反映現時的單車泊位雖設有樁柱以限制單車停泊數量，但實際常出現兩、三輛單車停泊在同一樁柱；建議運輸署參考內地的做法，以劃設停車框的方式規範單車數量，提升空間使用率及整潔度；以及

(xiii)認為設立登記系統是必要的，因為區內的外賣單車經常在行車道紅燈時駛上行人路，然後在行人過路處綠燈時橫過馬路後再駛回行車道。在青山公路附近，亦有單車車隊未有以單行前進，而與其他道路使用者發生爭執的情況。這些違規行為即使被行車記錄儀拍攝到，亦因無法識別騎單車者的身分而難以執法。

21. 食環署李先生表示，署方會繼續配合聯合行動清理違泊單車。有關增加清理行動次數的建議，需各部門再商討及協調，署方會調配資源作出配合。有關棄置於公眾地方破爛單車的處理，署方會事先張貼告示要求物主在指定日期內自行移走相關單車，否則署方會根據《廢物處置條例》的規定處置，確保被處置的單車屬廢物。

22. 屯門民政事務助理專員（二）朱先生表示，民政處會與相關部門檢視現行的清理模式，並考慮有關地點的優次安排，以優化行動。

23. 地政處張女士表示，處方會主動聯絡民政處、食環署及警方，檢視清理次數。

24. 警務處梁先生表示，備悉有關加強執法的建議，並補充每次清理行動並不是針對單一地點，而可能是八至十個地點，因此每月兩至三次的頻率可清理十多至二十多個地點。

25. 運輸署李女士表示，署方若收到有關共享單車違法而構成滋擾的投訴，會根據相關守則要求營辦商在 24 小時內清走共享單車。有關單車泊位的設計，署方會再作檢視。有關電子登記制度，基於現時沒有底盤號碼或獨一無二的單車記號作有效識別，署方認為現階段對單車實行發牌登記制度尚未可行，但會繼續研究。

26. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

(i) 指出近年騎單車人數及單車數量均有明顯增加，期望運輸署在單車徑附近積極物色地方增加泊位，以滿足市民需求；

(ii) 反映現時很多在停泊處的單車沒有車輪或掛着廣告，明顯不是用停泊處作一般停泊，期望運輸署改善有關問題；

(iii) 認為張貼告示的制度不可行及無意義，因為告示可隨意撕走或移動，

部門應採取更有效率的方法，代替等待 48 小時以確認為廢物的做法；相信公務員能作基本判斷，對於辨別為廢物的物件，可在拍照存證後收走；

- (iv) 認為部門的治理思維錯誤，執法應由部門執行，而不應將第一步的責任推給市民，收到市民投訴後部門再處理；
- (v) 認為長遠而言需要設立登記制度，以從源頭解決違法問題及跟進棄置情況，並建議可先進行登記，再於單車附上獨立編號；
- (vi) 建議讓市民可到任何一個部門進行登記，登記後可使用政府公眾單車泊位，而在進行清理行動時，未有登記的單車便可直接處理；
- (vii) 詢問運輸署在計劃增設單車泊位時，會否考慮人口與泊位數量的比例，以及每多少人會有一個泊位；
- (viii) 支持綠色出行，並建議增設共享單車專用的停泊處；
- (ix) 認為部門就共享單車亂泊問題可採取的方法很多，例如設立指定停泊處，而未有停泊在指定位置會有相應的收費；指出現時共享單車都設有晶片，不理解部門仍未對相關法例或條例作出修改，以規管共享單車停泊；
- (x) 表示所有共享單車用戶在使用前都須支付按金，加上單車設有定位，營辦商應能識別相應的用戶。若用戶停泊在非指定地點，應會有相應的罰則，例如持續收費或失去按金，希望部門與營辦商作檢視；以及
- (xi) 重申文件旨在解決相關問題後騰出空位供私人單車停泊，而非供共享單車使用；指出現時共享單車亂泊的情況不能接受，運輸署須正視有關監管的問題，而不應從單車泊位思考如何幫助共享單車營辦商。

27. 運輸署李女士表示，公眾單車泊位可供傳統租賃單車、共享單車及私人擁有的單車停泊。在確保有效運用公共資源及善用土地空間的前提下，署方認為提供特定的單車泊位給共享單車使用並不適合。署方已建議共享單車營辦商針對個別屋苑設置禁停區，避免對行人及其他道路使用者造成嚴重滋擾及安全問題。現時兩間共享單車營辦商均有其獨立一

套對違規用戶的罰則，因屬營辦商各自的商業運作，署方不會要求營辦商提高對用戶違規的罰則。

28. 委員提出意見，有關內容綜述如下：

- (i) 建議使用雙層單車泊架取代「倒 U 型」泊架，提升整齊度；
- (ii) 明白有關清理的行動受現時條例限制，部分建議需透過修例才能實現，但仍希望反映委員在地區所了解到的情況，讓運輸署再向內部傳達；以及
- (iii) 認同共享單車的營辦商與市民有獨立商業協議，惟不認同部門在共享單車違法而影響到一般市民生活時，以協議為由不介入、不監管及不跟進。

29. 運輸署李女士表示，新式單車泊架包括雙層單車泊架和「一上一下式」泊架，均已列作標準設計。署方會考慮各地點的實際情況，於合適地點設置新式單車泊架，以增加單車泊位數目。此外，署方不會要求共享單車營辦商提高對用戶的罰則，惟會與兩間營辦商就共享單車違泊問題持續進行商討。

30. 主席請各相關部門積極考慮委員的意見。

**(C) 建議擴建屯門公路轉乘站以改善擠塞及提升服務**

（交委會文件 2025 年第 47 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）

31. 文件第一提交人表示，知悉部門及巴士公司已採取措施紓緩現況，惟強調屯門公路巴士轉乘站（下稱「轉乘站」）需要更長遠的規劃。現時，轉乘站附近的用地正以臨時租用模式，租借予不同部門作短期用途。長遠而言，隨着屯門人口持續增長，以及運輸署及巴士公司以轉乘站為核心調整路線的整體策略，如何善用轉乘站及周邊用地至關重要。若附近用地一直作出短期租賃而未有長遠規劃，未來需使用土地時，便會因租約未滿而延誤發展。他建議運輸署制定更具體的規劃，做到「配套先行」，改善現有設施，優化服務，提升轉乘站的效率。

32. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 反映轉乘站由啟用至今已逾十年，使用量日益增加，每天早上繁忙時段均要等候車輛排隊進站，而轉乘站附近的用地由不同部門使用；建議有關部門積極考慮進行跨部門的協調及溝通，思考如何整合用地，以擴建轉乘站；
- (ii) 表示去年年初曾就轉乘站的設施改善提出建議，惟時隔近兩年，仍未見明顯進展，亦未見有關使用鄰近土地以配合市民出行需求的長遠規劃；反映於早上及晚上繁忙時段，在轉乘站的車龍經常倒灌至屯門公路主要幹道，導致相關路段擠塞，幾年來仍未解決。市民在市中心上車後，先在皇珠路連接橋（俗稱「30 橋」）路段堵塞，到達轉乘站後再塞約 15 分鐘才可繼續前往九龍方向，極為不便，故期望各部門緊密合作並制定解決方案；
- (iii) 反映轉乘站在近兩個月內曾發生刑事案件，造成財物損失，但因站內沒有閉路電視而無法破案，因此建議運輸署增設閉路電視，以偵測違法行為，以及統計人流及車流；
- (iv) 表示擴建工程難以在短期內完成，且其緩解效果未必能追上持續增長的人口需求，因此建議運輸署調查途經轉乘站的巴士於每天早、晚時段的上落客比率；建議運輸署及巴士公司對於轉乘站使用率偏低的路線，考慮取消途經轉乘站，如同早前第 962P 號線的安排，以減少不必要的時間，便利巴士公司運作及乘客通勤；以及
- (v) 表示數月前曾建議改善轉乘站走線以增加巴士上客的位置，當時部門回應稱有關方案不可行，但會研究後方的路政署用地用作擴建轉乘站的可行性，故現詢問有關進展。

33. 運輸署林愷晴女士表示，署方與路政署已於 2023 年底起為轉乘站往屯門方向及往九龍方向部分，分別加建一個及兩個巴士停車處，增加巴士上落客的空間，亦與巴士公司改善了轉乘站的乘客排隊和巴士上落客安排。署方在今年 6 月上旬繁忙時段進行調查，巴士等候進入轉乘站平均只需一至兩分鐘，巴士上落乘客亦有序進行，轉乘站的運作大致暢順。她表示知悉屯門人口增加，轉乘站有出現排隊及擠塞情況，署方會再進行有關上落巴士的調查，並作跟進。此外，在巴士安排方面，署方在今年 8 月曾調整城巴第 962 號線於轉乘站的分站位置，亦取消了城巴第 962P 號線設於轉乘站的分站，為轉乘站提供更多空間。

34. 路政署劉天明先生表示，轉乘站附近的路政署用地為現時其中一個道路維修合約的地盤辦公室。該辦公室的所處位置具策略意義，可幫助署方在接獲緊急道路事故報告後於一個半小時內抵達現場，從而確保快速公路的道路安全及交通運作不會受到嚴重影響。因此，署方在現階段將繼續使用該用地作為地盤辦公室。

35. 運輸署冼煒庭先生表示，署方在考慮作出巴士路線改道或取消站點安排時，必須確保轉乘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（包括往返屯門及轉乘站，以及往返轉乘站及區外地方的乘客），避免令個別分區的轉乘選項減少而影響乘客。此外，不經轉乘站的措施主要為針對上午繁忙時段往九龍方向的路線，故此署方已優先考慮將上午繁忙時段的特別班次改道不繞經轉乘站（例如城巴第 962P 號線），以免減少居民在全日路線上的選擇。另外就委員提出其他路線亦採取不繞經轉乘站的建議，署方及巴士公司會審慎研究其可行性，並會繼續留意轉乘站的運作情況。

36. 主席詢問部門就委員提議增設閉路電視的回覆。

37. 運輸署林女士表示，署方會在檢視轉乘站的有關設施後再作回覆。

38. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 認同路政署維持有關用地以應對交通及突發情況，惟表示附近的消防或儲倉用地應有更佳選址，若繼續租出會影響長遠規劃及影響可供使用的時間，因此希望有關部門可在此方面改善；
- (ii) 認為運輸署指每輛巴士只需等候一至兩分鐘的說法與實際情況不符，並質疑其計算方法；以及
- (iii) 認為加長巴士站的成效低，應要加闊及增加月台數量才有助車輛進入巴士站，解決排長龍進入單一線道的問題。

39. 運輸署林女士表示，有關調查是於今年 6 月上旬繁忙時間進行，署方會於未來一個月再安排有關調查，視察巴士進入轉乘站的情況，並於下次會議後回應。

40. 主席請運輸署、路政署及巴士公司積極考慮委員提出的意見。

- (D) 建議來往口岸的巴士全面增設行李架  
(交委會文件 2025 年第 48 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)

41. 文件第一提交人表示，市民除了乘搭城巴的 B3 系列及九巴的第 B9 號線經口岸北上，還會乘搭巴士前往高鐵站離境。然而，相關巴士缺乏行李架，乘客無法在安全的位置擺放行李。他得悉城巴有限公司（下稱「城巴」）允許在沒有輪椅乘客使用輪椅位置時可以擺放行李，故詢問九龍巴士(一九三三)有限公司（下稱「九巴」）是否有類似的安排，以及是否有相關指引給予司機。他建議巴士公司在購入新巴士時，參考港珠澳大橋穿梭巴士的模式，增加乘客擺放行李的位置。

42. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 反映在假期及繁忙時間，很多第 B3A 號線班次的巴士未有配置行李架，乘客要將行李放在車廂內前半部分位置，阻礙其他人前往上層，導致巴士未能載滿乘客，而行李未有正確擺放亦造成安全隱患；
- (ii) 建議巴士公司增購附有行李架的關口巴士，減少調派其他車輛；
- (iii) 指出新大嶼山巴士(一九七三)有限公司（下稱「嶼巴」）亦有營運屯門往來口岸的路線，並詢問是否已邀請所有營辦該類路線的巴士公司作回應；
- (iv) 建議巴士公司播放提示乘客正確擺放行李的錄音，以免因乘客亂放行李而浪費行李架的可用空間，及在臨時抽調沒有行李架的車輛增設相關提示錄音；以及
- (v) 反映第 B3X 號線在紅橋站經常出現連續數輛巴士滿載的情況，並詢問巴士公司會否有類似小巴的留位機制，讓市民可以透過電話聯絡巴士公司，通知司機留位，確保在紅橋等候的乘客能夠上車。

43. 運輸署冼先生表示，巴士公司會因配合乘客需求，而調配部分載客量較高、不設行李架的巴士，以提升路線的運載能力，因此部分班次或會使用未設有行李架的巴士提供服務。署方會與巴士公司保持緊密溝通，

要求在乘客出行的高峰時段盡量妥善編排不同車型營運相關路線。就委員提出乘客未有正確擺放行李的事宜，署方會提醒巴士公司在不影響安全的情況下，協助處理乘客未有在行李架上正確擺放行李的情況，例如由站務人員在總站提供適切的協助或指引，或播放有關提示錄音等。另外，有關部分分站的乘客未能登車的意見，署方得悉巴士公司已在較繁忙的時段安排人手於人流較多的巴士站監察其運作情況，並維持乘客秩序。署方會提醒巴士公司加強站務人員之間的溝通，並適當地安排車輛應付分站的乘客需求。

44. 城巴陳浩峯先生表示，城巴目前有 77 輛配備行李架的巴士，服務往返口岸、郵輪碼頭及高鐵站的路線，在編制上足以應付有關路線的日常營運。由於部分路線需求存在不均或驟增的情況，因此在繁忙時段，城巴需調派沒有行李架的巴士行駛相關路線。城巴已提供指引予前線員工，指示如何處理乘客攜帶行李及行李架放滿的情況。車廂內亦設有告示及廣播提示乘客如何善用行李架，例如行李箱應要垂直擺放。此外，城巴一直運用科技，協助遙距觀察巴士站即時上落客情況，以及安排員工在繁忙時段協助乘客上車和報告站點的實時情況，以便作出適時調動。城巴留意到近期屯門公路經常擠塞及發生交通意外，導致第 B3X 號線的服務受阻的情況增加。城巴會再加強留意有關情況，在事故發生時採取適當的措施，以疏導新墟街市及紅橋站的乘客。

45. 九巴周禮希先生表示，根據公司指引，當「輪椅優先使用區」沒有輪椅使用者時，該區域可供其他乘客使用，包括站立及放置物品。九巴現時設有廣播提醒乘客妥善地保管個人財物，而部分關口路線亦會有站務人員協助維持秩序及妥善擺放行李，九巴會考慮播放有關擺放行李的提示錄音。

46. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 期望城巴能制定更具體的措施，調動更多班次，滿足市民的出行需求，並改善周五至周日及節假日的排隊情況；
- (ii) 反映屯門公路擠塞問題嚴重，在繁忙時段經常從紅橋站塞至屯門公路近三聖落斜位置，而於部分時間，在紅橋站等候第 B3X 號線的人龍可從新和里遊樂場的一邊排至另一邊；質疑城巴在此情況下仍將紅橋站作為第 B3X 號線的轉乘站並廣為宣傳的做法是否合適，認為有關安排加劇擠塞，與城巴稱因屯門公路擠塞而未能增加班次的說法相矛盾；

(iii) 表示雖然第 B3X 號線班次已相當頻密，但該路線的巴士經常在市中心已經滿載，因此需有未滿載的班次駛至紅橋站才可以讓該站候車市民上車；以及

(iv) 詢問是否有邀請嶼巴作回應，並期望運輸署將有關建議轉交嶼巴。

47. 秘書表示，秘書處就是次文件邀請了九巴及城巴作回應及出席會議，未來會就相關文件邀請合適的巴士公司。

48. 主席請秘書處將文件及委員的意見轉交嶼巴備悉，並將收到的回應分發予各位委員。

[會後補註：秘書處已於 2026 年 1 月 8 日將文件及委員的意見轉交嶼巴。]

49. 運輸署冼先生表示，在乘客出行高峰時段，城巴會安排站務人員在分站留意乘客情況。署方會要求城巴加強總站及分站站務人員之間的聯繫，並作出相應的車輛調配，以應付分站的乘客需求。署方會繼續留意乘客的候車情況及巴士站運作情況，並適時與巴士公司跟進。

50. 城巴陳先生表示，在交通正常的情況下，第 B3X 號線在節日及假日或繁忙時段的班次密度可達五分鐘內有兩個班次同時開出，即在中途站約兩分多鐘就會有一輛巴士到達。在日常營運編排上，城巴已將常規交通情況計算在內。然而，自屯門—赤鱗角隧道（下稱「屯赤隧道」）通車後，屯門公路路段發生交通意外的機率有所增加，所造成的擠塞屬非常規狀況。在過去的星期二上午，屯門公路兩個方向路段同時發生交通意外，第 B3X 號線的車程因此受影響，其中一個單程車程由二十多分鐘延至超過一小時。在這類不可抗力情況下，城巴會盡力作出調動和疏導，但有關服務難免會受影響。

51. 城巴陳先生續表示，第 B3X 號線的營運在深圳地鐵 13 號線通車後亦面臨挑戰。城巴留意到新墟街市、紅橋及深圳灣口岸的巴士站都出現飽和，儘管城巴希望增加班次疏導，但受巴士站的空間限制，城巴需審慎處理。有關新墟街市及紅橋巴士站，城巴相信可以透過改善巴士站布局進一步善用空間。例如，現時新墟街市（往九龍方向）巴士站有俗稱「頭輕尾重」的情況，第 B3X 號線的上落客點以及受歡迎的往區外路線（例如往荃灣及葵芳的第 58M 號線）均位於站尾，而於站尾等候機場巴士的乘客亦在屯赤隧道通車後有所增加。城巴已提交有關方案予運輸署

考慮，以期完善屯門公路新墟街市及紅橋這兩個巴士站的運作。

**(E) 優化港鐵巴士轉乘優惠安排**

(交委會文件 2025 年第 49 號)

(運輸署的書面回應)

(香港鐵路有限公司的書面回應)

52. 文件第一提交人感謝香港鐵路有限公司（下稱「港鐵」）對第 K53 號線服務所作的改善及對業旺邨居民的貢獻。然而，在第 K53 號線拆分為「屯門站—掃管笏」及「屯門站—業旺邨（特別班次）」後，市民由業旺邨前往置樂或黃金海岸至掃管笏一帶須支付兩次車資，分別為業旺邨到屯門站，以及屯門站到目的地的車資，候車時間亦變長。就此，他建議港鐵為第 K53 號線（特別班次）的乘客提供轉乘第 K53 及 K51 號線的優惠。此外，他指出，港鐵巴士現時所列明的小童免費乘車年齡為「三歲以下」，與九巴及城巴所訂的「四歲以下」不同，容易引致家長誤解，建議港鐵考慮提高小童免費乘車年齡歲數至四歲以下。

53. 委員指出，港鐵在 2024 年重整第 K52 號線的路線以紓緩第 506 號線的壓力。然而，現時市民乘搭第 K52 號線轉乘第 K51 號線無法享有轉乘優惠，而乘搭第 506 號線轉乘第 K51 號線則可。若市民從龍門居前往富泰一帶，使用不同巴士路線轉乘，儘管上下車站點及轉乘站相同，車資卻不一。他續指，路線優化應符合兩大原則，一是為市民提供更多選擇，二是令車務調動有更靈活的安排，從而改善客流量或載客情況。因此，他建議港鐵考慮為多人使用的轉乘路線及有助分流客量的路線增設轉乘優惠。

54. 運輸署冼先生表示，基於自由營商的精神，提供車費優惠以及優惠的詳情均屬營辦商的商業決定。署方會鼓勵港鐵因應其營運狀況和社會經濟環境，提供票價優惠計劃，減輕市民的開支負擔。

55. 港鐵何君悌女士表示，港鐵在屯門區及元朗區提供約 20 條接駁巴士路線，以便利乘客轉乘港鐵屯馬線及輕鐵。因應業旺邨入伙，港鐵不斷調整及優化第 K53 號線，以便業旺邨居民前往屯門站。而優化第 K52 號線的路線後，在龍門區路段的乘客亦可有兩個乘車選擇。就有關第 K53 及 K52 號線的轉乘優惠建議，她會轉交公司考慮。此外，就有關區內港鐵巴士免費乘車年齡的建議，理解議員知悉現時大埔區港鐵接駁巴士安排，小童免費乘車年齡與九巴相同，即為四歲以下，她會將有關建議轉交公司研究。

**(F) 查詢屯門與新皇崗口岸的交通運輸安排**  
**(交委會文件 2025 年第 50 號)**  
**(運輸署的書面回應)**

56. 文件第一提交人表示，明白新皇崗口岸具體啟用時間尚未確定，鑑於市民對相關交通安排十分關注，因此詢問現有路線（包括兩條於日間服務的小巴路線）會否維持服務並延伸至新皇崗口岸，以及會否增設新的交通路線。他期望運輸署及早規劃，適時諮詢區議會及區內持份者。

57. 運輸署冼先生表示，署方仍在規劃接駁新皇崗口岸的整體公共交通服務網絡，待落實有關建議後，會適時諮詢相關區議會的意見，以期為市民提供適切的運輸服務。

58. 有委員表示，現時來往屯門及皇崗口岸的 44 系列專線小巴深受歡迎，在繁忙時間經常出現車輛不足、市民無法上車的情況。他相信新皇崗口岸「一地兩檢」的便利性會吸引更多人使用新口岸過關，建議運輸署考慮在新口岸啟用後，容許不同的巴士公司提供服務，以提升載客量及應付更大需求。

59. 運輸署冼先生表示備悉及感謝委員提出的意見。

**V. 備悉事項**

**(A) 運輸署匯報**  
**(交委會文件 2025 年第 51 號)**

60. 有委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 詢問有關龍運巴士有限公司（下稱「龍運」）第 A33 號線新增途經港珠澳大橋香港口岸站點的具體實施日期；以及
- (ii) 反映在業旺邨、天后橋至龍門居、富健花園一帶的單車徑，其交通標誌與道路標記等設施的維修保養狀況未如理想，建議運輸署檢視有關情況及跟進增設設施的需要。

61. 運輸署冼先生表示，龍運第 A33 號線將於 12 月 15 日起繞經港珠澳大橋香港口岸。

62. 運輸署黃狄偉先生表示，會就單車徑的事宜作合適跟進。

**(B) 路政署匯報**

(交委會文件 2025 年第 52 號)

63. 委員備悉題述報告。

**(C) 警方匯報**

(交委會文件 2025 年第 53 號)

64. 委員備悉題述報告。

**VI. 其他事項**

65. 委員沒有提出其他事項，主席於下午 12 時 18 分宣布會議結束，下次會議將於 2026 年 2 月 5 日（星期四）下午 2 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2026 年 1 月

檔號：HADTMDC/13/25/TTC/26

## 優化港口布局： 建議重新規劃港口設施

2025年12月

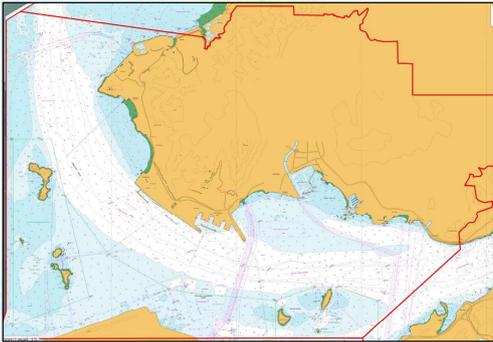


### 背景

#### ➢ 綠色船用燃料加注行動綱領

- 重新規劃中部水域及南丫島以南的碇泊處，劃定綠色船用燃料加注船所需的碇泊處和避風泊位，以便綠色船用燃料加注駁船停泊 [策略二：行動三]
- 完成就綠色船用燃料加注駁船碇泊處進行的定量風險評估，風險屬可接受(個人風險)及最低合理可行水平(群體風險)
- 目標在2026年完成相關立法工作

### 屯門區議會界線



### 建議：重新規劃碇泊處

- 更新港口設施布置，重新規劃奇力灘和南丫島以南的碇泊處
- 將新規劃的奇力1號危險品碇泊處、奇力2號危險品碇泊處、南丫島東南危險品碇泊處及長洲南碇泊處劃定為可供綠色船用燃料加注船隻使用
- 南丫島東碇泊處、南丫島東南危險品碇泊處、南丫島南碇泊處、南丫島西南碇泊處、長洲南碇泊處及下尾灣碇泊處將會被指定為可供領港員登船的指明碇泊處

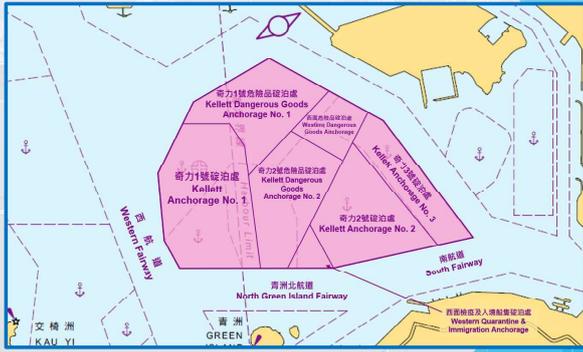
### 建議：重新規劃碇泊處

- 將現時位於長洲以北水域的推薦分道航行制修訂為法定的本地分道航行制
- 將新設立的喜靈洲危險品碇泊處指定為可供運載第1類危險品(爆炸品)的船隻使用
- 撤銷荃灣危險品碇泊處，並遷移該處運載危險品船的私人繫泊設備至昂船洲對出水域及奇力灘
- 將糧船灣海危險品碇泊處、大鵬灣危險品碇泊處、及龍鼓水道碇泊處改為多用途碇泊處

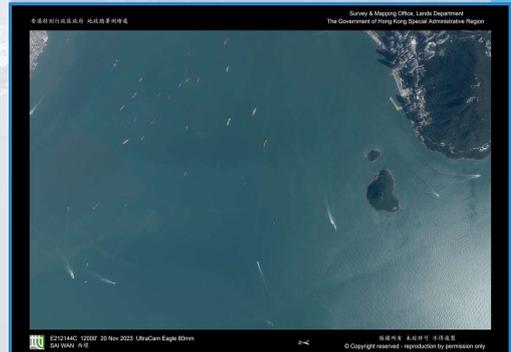
### 現時奇力灘一帶的碇泊處



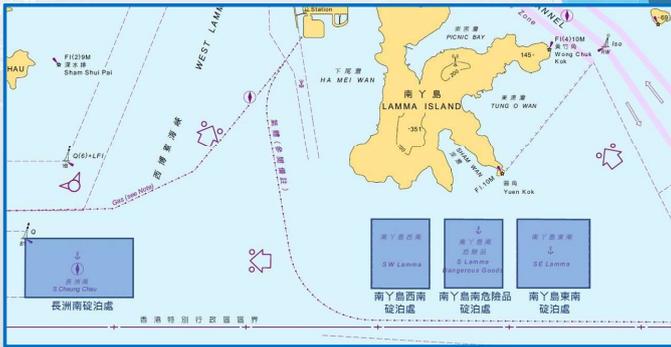
### 重新規劃後奇力灘一帶的碇泊處



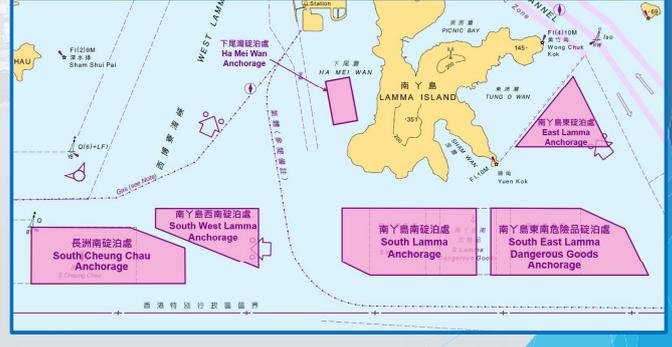
### 奇力灘一帶的碇泊處實地高空照



### 現時南丫島以南的碇泊處



### 重新規劃後南丫島以南的碇泊處



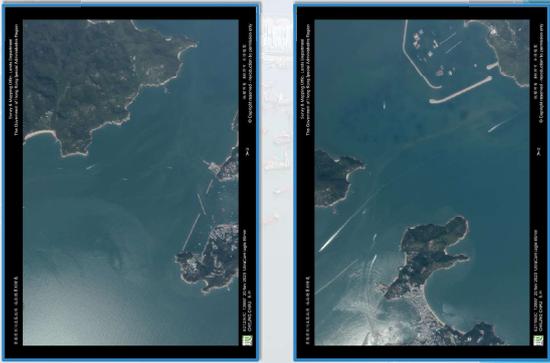
### 南丫島以南碇泊處實地高空照



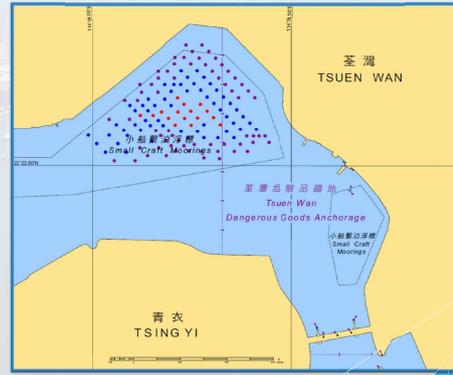
### 建議的本地分道航行制 (「北長洲分道航行制」和「分流分道航行制」) 以及喜靈洲危險品碇泊處(供運載爆炸品的船隻使用)



### 長洲以北水域實地高空照



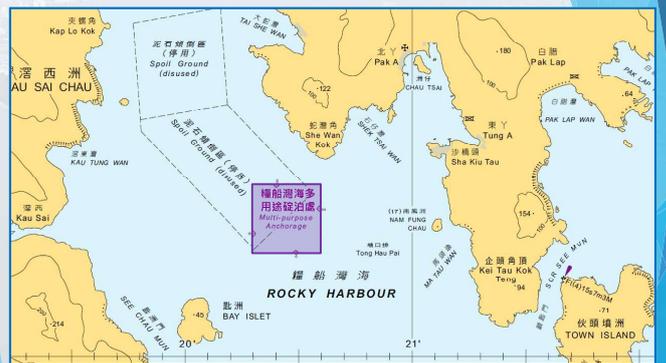
### 建議撤銷的荃灣危險品碇泊處



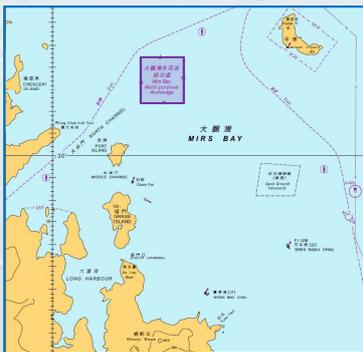
### 荃灣危險品碇泊處現況



### 糧船灣海危險品碇泊處改為多用途碇泊處



### 大鵬灣危險品碇泊處改為多用途碇泊處



### 龍鼓水道碇泊處改為多用途碇泊處

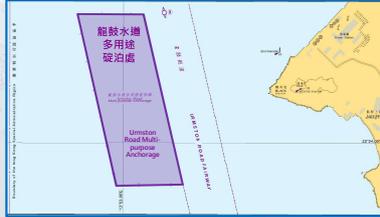


## 對屯門區的主要影響

本計劃對屯門區主要影響為：

① 龍鼓水道碇泊處改為多用途碇泊處

- ✓ 對屯門區的海上環境影響輕微
- ✓ 無須擴展龍鼓水道碇泊處的範圍
- ✓ 提升船舶的航行安全和港口運作的彈性



## 諮詢

海事處已於本年9月至10月期間就上述計劃作出廣泛諮詢，並獲得支持：

- 不同的海上業界和持份者；
- 海事處轄下的：領港事務諮詢委員會、港口行動事務委員會、本地船隻諮詢委員會、及高速船諮詢委員會

## 未來路向

- 完成相關區議會的諮詢後；
- 計劃在2026年上半年諮詢新一屆立法會的相關事務委員會；
- 按修訂法例的程序落實上述建議；
- 目標在2026年內完成所需立法工作。

歡迎委員提出意見  
並予以支持  
謝謝