

屯門區議會
2024-2027 年交通運輸委員會
第十四次會議記錄

日期：2026 年 4 月 16 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

葉文斌先生，MH（主席）	屯門區議員
甘文鋒先生（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
陳文偉先生，MH	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
劉燊澤先生	增選委員
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

應邀嘉賓

張浩霖先生	運輸署高級運輸主任／邊界 1
姜婉婷女士	運輸署高級運輸主任／邊界 2
唐倩儀女士	運輸署高級運輸主任／巴士發展（新界西北）
高瑋樂先生	運輸署運輸主任／巴士發展（新界西北）

鍾佩怡女士	城巴有限公司企業事務經理
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	城巴有限公司高級策劃主任
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）
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）
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）
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
何君悌女士	香港鐵路有限公司經理－對外事務

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
巫成鋒先生	屯門區議員
麥美儀女士	屯門區議員
徐成傑先生	土木工程拓展署工程師／15（西）
鄧慧婷女士	路政署區域工程師／一般職務（3）
唐偉岸先生	路政署區域工程師／屯門（東）
李洛雯女士	香港警務處屯門警區區行動主任
梁基政先生	香港警務處屯門警區區交通組主管
陳啟聰先生	地政總署屯門地政處高級地政主任／土地執管 3
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
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
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」)第十四次會議。

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 2024-2027 年交委會第十三次會議記錄。

IV. 討論事項

(A) 2026-2027 年度屯門區巴士路線計劃 (交委會文件 2026 年第 6 號)

4. 主席歡迎運輸署高級運輸主任／巴士發展(新界西北)唐倩儀女士及運輸主任／巴士發展(新界西北)高瑋樂先生出席會議。

5. 運輸署唐女士表示，署方已於早前經秘書處協助傳閱 2026-2027 年度屯門區巴士路線計劃文件，以便盡早收集意見。署方本年度會繼續配合屯門區區內發展，適當地規劃巴士路線及調整服務。她續簡介文件，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提出的 13 項建議方案。本年度的 13 項建議方案涵蓋有關第 54 區的路線調整、善用有剩餘運載力的路線作調整，以及加強機場巴士服務的調整等。她歡迎委員就巴士路線計劃提出意見。

6. 主席請委員討論上述 13 項建議方案。

巴士路線計劃項目一：建議修改城巴第 50M 號線的行車路線，由原來途經紫田路、青麟路、震寰路及青田路，改經興貴街、鳴琴路及田景路；建議新增城巴第 56 及 56A 號線(往北區方向)由屯門(欣寶路)至青麟路的雙向分段收費；建議城巴第 50M 號線於星期一至五早上繁忙時段抽調一個循環班次，以增加前往屯門站的單向班次；以及建議城巴第 50M 號線每日由下午繁忙時段起的班次由 20 至 30 分鐘一班調整至 30 分鐘一

班

7. 有委員表示，第 50M 號線的路線調整會對學生出行造成影響，知悉運輸署已就第 56 及第 56A 號線增加分段收費以作替補，期望運輸署亦可加密相關輕鐵的班次和安排雙卡車輛運行，減低對居民出行的影響。

8. 運輸署唐女士表示，現時第 50M 號線途經屯門醫院及青松站附近、青田遊樂場附近，以及新圍苑附近三個學校羣。就較受影響的屯門醫院及青田遊樂場一帶學校學生，署方已建議為第 56 及 56A 號線增設分段收費，該收費將與現時第 50M 號線的單程收費一樣，以作紓緩。署方備悉委員有關輕鐵服務的意見，並會與相關公司再作商討。

9. 城巴有限公司（下稱「城巴」）吳健文先生表示，此優化方案旨在理順第 50M 號線的行車路線，屆時田景及良景一帶的學生亦可享有更直接的巴士服務。此外，城巴在方案中建議加強上午繁忙時段的班次，以期便利居民出行。城巴會根據落實後的需求狀況及居民意見，進一步檢視優化空間。

巴士路線計劃項目二：建議取消九巴第 61A 號線的服務

10. 委員對題述建議沒有特別意見。

巴士路線計劃項目三：建議合併九巴第 67A 號線及第 67M 號線，合併後沿用第 67M 號作路線編號，並依照第 67A 號線的行車路線延長至寶田總站

11. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 建議運輸署撤回方案，維持第 67A 號線及第 67M 號線的雙線運行模式；
- (ii) 反映合併後的路線改由寶田開出，兆康由總站變為中途站，影響兆康居民上車的穩定性，兆康、富泰及景峰居民或因巴士滿載而難以上車及候車時間增加；
- (iii) 反映路線延長會增加班次延誤風險，若巴士出現脫班或滿載，富泰及景峰居民就失去兩條路線可供選擇的優勢，且沒有替代方案，屬服務倒退；

- (iv) 反映現時第 67A 及 67M 號線在早上繁忙時段經過富泰及景峰的站點後，車廂內的座位及企位均所餘無幾；
- (v) 認為不應透過削減原有社區的資源以滿足新社區發展的需要，並期望運輸署能確保巴士重組方案優先保障原有居民的服務水平不受影響；
- (vi) 建議重新審視第 54 區的交通規劃，並透過投放額外資源滿足第 54 區居民的交通需求；
- (vii) 反映第 54 區居民期望享有特快巴士路線，由欣寶路直接前往屯門公路巴士轉乘站，而不需繞經青山公路；
- (viii) 詢問路線合併後，服務車輛分配數量減少的原因；以及
- (ix) 詢問現時 67 系列的載客數據、建議合併的原因，以及有關合併對屯門區居民整體的益處。

12. 運輸署唐女士表示，現時第 67A 及 67M 號線的行車路線除了第 54 區外均有重疊，兩條路線的部分班次會於短時間內先後到達青山公路重疊路段的分站，資源未能有效運用，故署方在本年度的巴士路線計劃中提出合併的建議。署方曾於今年 1 月下旬進行實地調查，調查顯示，第 67A 號線（往葵芳方向）於上午 7 時至 10 時期間，最繁忙一小時的載客率為約五成，而第 67M 號線（往葵芳方向）則為約六成。參考現時載客率，署方預計合併路線後，上午繁忙時段最繁忙一小時的載客率達七成，足以照顧乘客需求。合併後，兆康居民可步行約三分鐘至附近欣田邨分站乘搭第 67M 號線。此外，署方備悉委員有關第 54 區居民期望有更直接的巴士路線的意見。她感謝委員對此方案提出不同的建議，並表示署方會再作考慮。

13. 九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）鄧政傑先生表示，該重組方案原意為透過整合重疊的資源，以改善運作效率。他理解委員對現有乘客影響的憂慮，以及對屯門西北區服務改善空間的關注，九巴會繼續聆聽意見，優化方案，改善服務。

14. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 質疑運輸署提供的載客率數據，並詢問實地調查的具體日期及時段；
- (ii) 指出第 54 區將來會有更多居民遷入，擔憂現時的調整會導致未來服務不足以應付富泰及景峰居民的出行需求，建議運輸署作長遠考慮；以及
- (iii) 反映現時第 67A 號線由寶田站（即總站）到屯門官立中學（即屯門區內最後一站）需約 20 分鐘，故建議第 67A 號線不經富泰、景峰及屯門官立中學，改由藍地交匯處直接前往屯門公路，以節省第 54 區居民前往市區的時間。

15. 運輸署唐女士表示，上述實地調查於今年 1 月 26 日（星期一）進行，有關數據為上午繁忙時段 7 時至 10 時的載客率。署方會再研究有關第 67A 號線的走線安排。此外，不論是否有巴士路線發展計劃，署方會持續密切留意地區的人口變化及當區對公共交通的需求，適時與相關營辦商溝通，並適當地調整服務。

16. 九巴鄧先生表示，九巴一直恆常監察各條路線的服務，並會因應需求調節服務水平。就有關特快線的安排，九巴持開放態度，並會適時與署方研究優化方案。

[主席請副主席代為主持會議。]

巴士路線計劃項目四：建議修改九巴第 258P 號線（往藍田站方向）於屯門區內的行車路線，經過藍地交匯處後，不再途經屯貴路，並取消聚康山莊分站

17. 有委員表示，支持以數分鐘的步行時間換取減少塞車時間，惟有關調整會影響小部分居民，期望在有關方案實施時加以宣傳。他表示會協助向居民解說有關安排。

18. 九巴鄧先生表示，屯貴路路段狹窄，巴士經常駛入容易阻礙交通，而且該處用作掉頭的迴旋處有時候會被其他車輛阻礙，故九巴希望透過輕微改動路線，令行車更暢順。九巴樂意協助宣傳工作，並感謝委員願意協助向居民說明。

19. 運輸署唐女士表示，署方期望透過此方案，理順有關路線。就宣傳

方面，倘若方案獲通過，署方分區辦事處會與九巴加強溝通，以及留意有關宣傳。

[主席恢復主持會議。]

巴士路線計劃項目五：建議取消九巴第 259E 號線的服務

20. 委員對題述建議沒有特別意見。

巴士路線計劃項目六：建議取消九巴第 261P 號線於下午時段由天平邨前往兆康苑方向的一個班次

21. 委員對題述建議沒有特別意見。

巴士路線計劃項目七：建議更改九巴第 261S 號線的總站至業旺邨，以及修改於大興、田景一帶的行車路線，並相應調整班次的開出時間

22. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 表示歡迎及支持；
- (ii) 表示現時業旺邨居民未有任何直接的交通工具前往北區，故此方案的調整能填補到現時的不足，服務業旺邨及龍逸邨居民；
- (iii) 指出九巴在巴士路線計劃中其他路線的車輛分配減少了約四輛，建議第 261S 及 261X 號線相應增加車輛調配；
- (iv) 建議在方案落實後加密上午及下午繁忙時段的班次；
- (v) 建議完善業旺邨巴士總站的設計，以提升便利程度及舒適程度；
- (vi) 建議及早向居民發放有關的更改及安排；以及
- (vii) 建議專線小巴第 44 號線進入業旺邨，因現時前往北區方向的小巴路線在龍門居後均未有相關站點服務業旺邨及龍逸邨居民。

23. 運輸署唐女士表示，現時第 261S 號線雖只有一個班次，但載客率不高，故署方建議調整路線，以服務更多乘客。就有關增加班次的意見，署

方與巴士公司會密切留意乘客需求，適時作出調整。就巴士路線計劃的整體車輛調配安排，署方會與九巴再作溝通，要求適當調配車輛以滿足乘客的需求。

24. 九巴鄧先生表示，感謝委員對建議方案表示歡迎。現時第 261S 號線客量不高，故九巴期望透過將路線延長至業旺邨以提升營運效率。若反應理想，九巴亦可進一步作提升。此外，有關巴士車輛調配，九巴已預留資源，以視乎服務需求適時增加班次。

25. 運輸署冼煒庭先生表示，就有關業旺邨公共交通服務的關注，署方一直有密切留意業旺邨居民在現有服務下的出行模式，並陸續加強相關服務，例如九巴第 259S 號線於去年增設繞經業旺邨，以及九巴第 961S 號線最近亦已加密班次。署方會繼續留意有關服務，並與不同營辦商探討有關增加路線及加密班次的可行性。

巴士路線計劃項目八：建議修改九巴第 960B 號線來回方向的行車路線，途經大興一帶，並相應調整班次的開出時間；以及建議增撥資源於早上繁忙時段往鯽魚涌方向增加一個班次

26. 委員對題述建議沒有特別意見。

巴士路線計劃項目九：建議增設龍運第 A34 號線的特別班次，於早上繁忙時段由田景邨（田樂樓）前往機場，不經大興

27. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 詢問路線不經大興邨的構思及原因；
- (ii) 認為不經大興邨的主要原因是疏導路線下游的乘客（包括龍門居、新屯門中心及屯門碼頭一帶），並歡迎增設兩個班次的安排；以及
- (iii) 建議為第 A34 號線特別班次安排新路線編號，以便田景邨居民識別。

28. 運輸署唐女士表示，第 A34 號線的特別班次為建基於第 A34 號線的現有營運上所增設的兩個班次。署方留意到現時第 A34 號線的車程較長，服務地區較多，而乘客需求集中於田景邨站點後的下游地區，故建議增設兩個特別班次，照顧他們需要，以期令他們於上午繁忙時段的出行更為順暢。署方會在營運方面與龍運巴士有限公司（下稱「龍運」）緊密溝

通，並會跟進有關第 A34 號線特別班次的路線編號安排。

29. 龍運鄧政傑先生表示，有關特別班次為新增班次，旨在疏導下游乘客。由於第 A34 號的常規班次如常，除了不會影響大興居民的服務外，現時在良景及田景乘坐常規班次的乘客可能會改乘特別班次，故龍運預期第 A34 號常規班次將會有更多空位便利大興居民乘車。如大興居民希望乘坐特別班次，亦可到石排灣站乘搭。龍運期盼建議方案可助縮短繁忙時段的行車時間。

30. 有委員表示，不解有關路線及站點安排，認為此安排將下游的問題轉嫁至上游，並建議先只試行一個特別班次。

31. 運輸署唐女士表示，現時第 A34 號線由洪水橋洪福邨出發，途經屯門接載居民前往機場。她澄清此建議方案將不會影響現時第 A34 號線的原有班次，即現時第 A34 號線的常規班次會繼續服務大興邨的居民。署方留意到，田景邨及龍門居的乘客對有關服務的需求較大，而且難以上車，故建議增設特別班次，期望以較短程的路線集中服務下游路線的居民。署方會繼續密切留意大興邨乘客的需求，並檢討優化空間。

32. 龍運鄧先生表示，會再與運輸署商討落實方式，並平衡各方利益。

巴士路線計劃項目十：視乎乘客需求，建議增加龍運第 E33P 號線的班次

33. 委員對題述建議沒有特別意見。

巴士路線計劃項目十一：視乎乘客需求，建議增加龍運第 E36A 號線的班次

34. 委員對題述建議沒有特別意見。

巴士路線計劃項目十二：建議修改城巴第 N50 號線的來回方向的行車路線以途經長沙灣道；以及建議相應調整第 N50 號線往尖沙咀（九龍站）方向班次的開出時間

35. 委員對題述建議沒有特別意見。

巴士路線計劃項目十三：建議將龍運第 NA52 號線的來回服務常規化，在試辦期屆滿後，繼續於深宵時段往來屯門公路巴士轉乘站（往九龍方

向)及國泰城，並途經港珠澳大橋香港口岸及機場

36. 委員對題述建議沒有特別意見。

37. 主席總結時表示，請運輸署及各巴士公司積極考慮委員就 2026-2027 年度屯門區巴士路線計劃提出的意見。

**(B) 有關皇崗口岸重建工程完成及啟用後的公共運輸服務安排
(交委會文件 2026 年第 19 號)**

38. 主席歡迎運輸署高級運輸主任／邊界 1 張浩霖先生及高級運輸主任／邊界 2 姜婉婷女士出席會議。

39. 運輸署姜女士簡介皇崗口岸重建項目的背景，以及重建工程完成後皇崗口岸（下稱「新皇崗口岸」）公共運輸交匯處的設置。新皇崗口岸聯檢大樓的港方口岸區內將設有公共運輸交匯處，提供專營巴士、專線小巴、的士及跨境巴士服務。在「一地兩檢」的安排下，出境旅客可乘搭公共運輸車輛直達新皇崗口岸，而毋須如現時般乘搭過境穿梭巴士（下稱「皇巴」）前往皇崗口岸。

40. 運輸署張先生簡介署方在規劃有關公共運輸服務時的考量，以及擬定的公共運輸服務安排。有關往返屯門區及新皇崗口岸的公共運輸服務安排，署方其中一項建議是開辦新專營巴士路線，由青山灣巴士總站出發，途經屯門市中心及洪水橋一帶，初步定於星期六、日及公眾假期提供全日服務。此外，現時服務屯門區的三條專線小巴路線（即第 44B、44B1 及 N44B 號線）將延伸至新皇崗口岸。整體來說，屯門居民於日間及深宵時段，都會有直接公共運輸服務到達新皇崗口岸。署方在落實新皇崗口岸的公共運輸服務安排時，會密切監察有關服務情況，並因應實際需求，在有需要時調整安排。他歡迎委員就有關建議安排提供意見。

41. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 感謝運輸署規劃開辦新皇崗口岸至青山灣巴士總站的新巴士路線，便利居民出行；
- (ii) 建議署方將新巴士路線走線沿青山公路延伸至屯門公路巴士轉乘站，以覆蓋掃管笏、小欖及大欖一帶，並照顧小欖樂安簡約公屋未來逾 4 000 戶及至少三個在建的大型私人屋苑的需求；

- (iii) 贊同延伸新巴士路線，並反映因現時第 B3 號線未有覆蓋掃管笏、小欖及大欖一帶，欲前往口岸的居民需要先前往恒福花園轉乘第 B3 號線繞經多個地方，或前往屯門市中心轉乘第 B3 號線，故相信新巴士路線可有助疏導相關路線於星期六、日及公眾假期的客流；以及
- (iv) 表示屯門未有其他公共交通服務直接往返福田口岸，故期望署方在新皇崗口岸啟用及落實有關路線安排後，視乎客量檢視服務班次及進一步提升服務。

42. 運輸署唐女士表示，備悉委員有關延伸新巴士路線走線的意見。署方在規劃口岸巴士路線時，務求盡快將乘客接載往返口岸，同時需平衡道路及口岸設施容量。此外，署方會在新皇崗口岸啟用後與公共服務營辦商密切留意乘客需求，因應客量積極與營辦商溝通，檢視公共交通運輸的安排，確保有關服務可以應付乘客需求。

43. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 支持將新巴士路線延伸至覆蓋掃管笏；
- (ii) 建議先延伸新巴士路線走線，並在投入服務後根據客量檢視未來拆分長線及中短線的需要；相信只要有相關服務供應，需求就能相應配合；
- (iii) 期望盡快公布票價資訊，並訂於合理範圍之內；
- (iv) 關注長者及傷健人士上落車的安排及相關設施；
- (v) 建議加強第 44B 號線的服務；
- (vi) 指出小巴的座位僅為 16 至 19 座，載客量相對有限，且難以擺放行李，故期望署方持續審視往返新皇崗口岸的小巴客量，並適時作出檢討及跟進；以及
- (vii) 表示目前深宵時段未有新皇崗口岸途經屯門的巴士服務，僅有小巴及的士，故建議在新皇崗口岸啟用後監察相關服務並收集乘客意見，盡早研究增設巴士於屯門提供通宵服務的可行性。

44. 運輸署唐女士表示，署方在規劃口岸巴士路線安排時，會考慮口岸性質、定位，以及道路及口岸設施的情況。有關票價方面，新皇崗口岸的專營巴士票價會按現行機制釐定（即根據車費等級表釐定），而個別巴士路線的最終收費取決於其服務性質和路線長短。此外，署方會與獲選的營辦商保持溝通，確保採用傷健人士友善的設施協助乘客出行。至於通宵巴士安排方面，署方會在新皇崗口岸啟用後密切關注乘客需求，並考慮於通宵時段提供專營巴士服務，便利乘客出行。

45. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 反映屯門西北區的居民現時若乘搭第 44B 號線，則需轉乘皇巴，故多選擇乘搭第 44A 號線前往羅湖口岸或第 B3A 號線前往深圳灣口岸；新皇崗口岸啟用後，乘客需求料增，建議密切留意載客情況，並加強第 44B 號線的服務；
- (ii) 表示現時 44B 系列的班次約 45 分鐘一班，詢問日後的班次安排；
- (iii) 建議運輸署檢討現行的小巴服務，尤其在長假期期間，能否滿足屯門居民往返新皇崗口岸的交通需求；
- (iv) 表示新皇崗口岸提供 24 小時出入境通關服務，故建議巴士的服務時間逐步加強至每天行駛及通宵行駛；
- (v) 建議新巴士路線的部分班次在青山灣巴士總站開出後右轉青山公路，經置樂花園及屯門官立中學，再由屯興路前往屯門鄉事會路後接回原定的路線；
- (vi) 建議藉新皇崗口岸啟用的契機，一併考慮屯門區連接福田口岸的交通安排；
- (vii) 關注新皇崗口岸可能出現「白牌車」服務情況，建議部門設法杜絕有關問題；以及
- (viii) 詢問跨境巴士的票價。

46. 運輸署唐女士表示，署方備悉委員對新巴士路線服務時間的關注，署方會繼續密切監察乘客需求及乘客量變化，適時作出調整。有關調整新巴士路線以繞經青山公路及置樂一帶前往口岸的建議，署方會視乎屯

門居民的出行模式再作檢視。

47. 運輸署冼先生表示，明白現時 44B 系列路線的班次較為疏落，署方一直有密切留意相關服務，以確保服務滿足乘客需求。在相關擬定公共交通運輸安排落實後，署方亦會要求營辦商適時加密班次，以確保滿足屆時的乘客需求。

48. 運輸署姜女士表示，在新皇崗口岸啟用後，將有五條短途跨境巴士路線繼續提供服務。一般而言，跨境巴士的車費會由營辦商按市場需求和其營運狀況作決定，再呈交署方批核，故新皇崗口岸啟用後相關票價可能會有變動。署方會於新皇崗口岸開通前，就整體的服務安排詳情通知委員。就有關「白牌車」問題的關注，署方會與警方監察新皇崗口岸開通後的交通情況，並在需要時採取特別交通措施，確保口岸運作暢順。

49. 主席總結時請運輸署考慮委員的意見。

(C) 建議 B3X 號巴士（屯門市中心方向）增加「新墟街市，屯門公路」停車站

（交委會文件 2026 年第 7 號）

（城巴有限公司的書面回應）

（運輸署的書面回應）

50. 文件第一提交人表示，相信晚間南行車流較少，故建議部門再研究於該時段調整服務安排的可行性。

51. 有委員認為，第 B3X 號線（往屯門市中心方向）於新墟增加中途站的建議合理。由於該路線往深圳灣方向已設有新墟站，但回程時卻沒有下車點，對新墟居民造成不便。雖有其他替代路線，惟班次較為疏落，故建議運輸署適時評估並滿足居民需求。

52. 運輸署林漢秋先生表示，署方在考慮新增巴士中途站時，會考慮各巴士站之間的距離、地理環境限制、對附近交通流量的影響等因素。第 B3X 號線的定位與其他口岸路線略有不同，屬往返屯門及深圳灣口岸較為直接的特快路線，行車時間平均為 25 至 35 分鐘，較其他口岸路線快，故該巴士路線來回方向均只設有兩個中途站。署方備悉委員有關意見，惟需審慎考慮增設站點後對於屯門公路附近車流的影響。新墟街市巴士站現設於屯門公路（南行），其停車灣能停泊兩輛巴士。城巴的停車位置在車站末端，而第 B3X 號線在周末時的班次為五至六分鐘一班，更會有

班次重疊開出的情況，故署方需進一步考慮車流倒灌至屯門公路的可能性。署方亦會就委員有關周末非繁忙時段設立試點的意見再作檢視。

53. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 建議先在長假期或 6 月的時段試行於新墟增加中途站；
- (ii) 指出第 B3M 號線（往屯門方向）已於新墟設有中途站，此安排說明該站點確能便利周邊居民；
- (iii) 建議擴闊屯門公路（南行）新墟街市巴士站，以解決車流倒灌問題，並進一步探討繁忙時段分流紅橋站客量的可能性。例如，以紅橋站集中分流往九龍及香港島方向巴士，而新墟街市站則作分流其他巴士路線，以發揮第 B3X 號線的轉乘功用及方便居民在新墟街市站上落；
- (iv) 反映紅橋一帶居民難以於紅橋站上車，往往需前往屯門市中心轉乘第 B3X 號線（往深圳灣口岸方向），在假日尤為普遍；指出第 B3 號線雖途經紅橋站，惟未設有中途站，並詢問增停紅橋站的可行性；以及
- (v) 認為紅橋站第 B3X 號線的排隊設置混亂，下車乘客需穿過排隊人龍才能上天橋，情況不理想，建議運輸署重新規劃巴士站及排隊位置。

54. 運輸署林先生綜合回應如下：

- (i) 就第 B3X 號線在紅橋站難以上車的情況，署方會與城巴密切監察長假期及周末的乘客需求，並在資源調配許可的情況下適時增加班次疏導人流；
- (ii) 署方備悉有關第 B3 號線在紅橋增設站點的意見，並會與城巴進一步商討，惟需考慮第 B3 號線的原有定位為服務屯門南居民，以及考慮駛至紅橋站時的載客空間是否充足；
- (iii) 就有關擴闊新墟街市巴士站的建議，由於屯門公路在新墟一帶的相關路段均設有隔音屏障，初步評估可擴闊空間有限。署方備悉有關利用紅橋站及新墟街市站作分流的意見，並會就該兩個巴士站（南行及北行）的定位考慮如何更有效地疏導人流；

- (iv) 紅橋巴士站（北行）於今年年初實施新排隊安排，將人龍引導至行人天橋下的空間作蛇形方式排隊。署方與城巴在落實安排初期曾到場視察，於節假日時亦會與城巴溝通加派人手監察排隊情況，至今排隊情況大致暢順，署方會再留意未來「五一」長假期的情況；以及
- (v) 由於紅橋巴士站（北行）本身空間有限，亦涉及小巴及多條巴士路線的上落，署方會再與多間營辦商商討巴士站的整體排隊安排，以及整體布局的改善空間。

55. 城巴鍾佩怡女士表示，B3 系列的各條路線均有不同的服務分工，城巴會持續檢視委員的建議。就第 B3X 號線（屯門市中心方向）增設新墟站的建議，城巴持開放態度，但需審慎評估交通流量影響。此外，城巴在長假期期間，會為 B3 系列的路線（尤其第 B3X 號線）預留後備車輛，以按乘客實際需求加派班次，亦會加強人手在紅橋站疏導乘客。城巴會持續與運輸署探討調整站點的可行性，以及優化排隊及候車安排的措施。

56. 有委員建議紅橋站應進行大規模的重新規劃，以理順排隊情況，並建議途經紅橋站的第 B9 號線增設停靠紅橋站，讓市民可以有更多選擇前往不同口岸。

57. 主席總結時表示，紅橋巴士站空間有限，惟居民北上消費需求殷切，即使改作其他站點上車亦難免擠迫，處於兩難。他期望運輸署及城巴能有關情況再作考慮，有需要時可安排實地視察。

(D) 要求維修「新墟街市，屯門公路」南行巴士站隔音屏障嚴重漏水問題

（交委會文件 2026 年第 8 號）

（路政署的書面回應）

58. 文件第一提交人表示，感謝路政署安排維修工作，並詢問有關沿路設施的長遠維修保養措施及安排。

59. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 表示有關漏水情況在晴天時亦會出現，建議部門督促承辦商改善；以及

(ii) 反映屯門公路（往元朗公路方向）多處有積水突然傾瀉在車道及車輛擋風玻璃，導致駕駛者視線瞬間受阻，引起安全隱憂，故期望署方在進行相關維修工程時，進行全面檢查（包括上蓋），並在雨季前一併修復排水及滲漏的隱患。

60. 路政署鄧慧婷女士表示，署方與承建商職員會定時巡查公路上的每一個結構，一旦發現有損毀，便會進行維修及保養。有關道路積水及漏水對駕駛者造成不便的情況，署方會再與承建商作進一步溝通，探討維修及檢查的優化措施。她會將委員就上蓋進行詳細檢查的意見反映予署方維修組作考慮。

61. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

(i) 表示有關情況每年重複發生，上蓋滲透的位置達十多個，部分位置更如瀑布般傾瀉，對在巴士站候車的市民亦造成滋擾；建議在雨季前完成有關維修工作，並研究更長遠徹底的解決方案；

(ii) 指出安全問題為主要憂慮；

(iii) 反映雅都花園一帶的隔音屏障出現孔洞，不但無法有效阻隔噪音，反而令噪音擴大，建議路政署一併檢視隔音屏障的狀況；

(iv) 建議維修保養紅橋巴士站位置的隔音屏障，並表示乘客在下雨時需要撐傘候車的情況不理想；

(v) 建議優先處理新墟街市巴士站（南行及北行）及紅橋站的滲漏問題，再就紅橋至屯門公路上斜路段的滲漏問題進行全面保養；以及

(vi) 反映紅橋巴士站人流密集，夏季時非常悶熱，建議維修期間一併增設通風設施，提供舒適的候車環境。

62. 路政署鄧女士表示，她會向署方維修組反映有關巴士站及屯門公路來回方向隔音屏障每年出現漏水的情況，並期望在雨季前盡快處理。關於雅都花園隔音屏障破損造成噪音的問題，因手上暫無資料，歡迎委員於會後再作討論，探討有關成因及跟進工作。

63. 運輸署林先生表示，紅橋巴士站較新墟街市巴士站有更多巴士線停

靠，署方會檢視有關候車環境的優化措施，例如理順排隊安排及改善站內設施，以提供更舒適的候車環境。

64. 主席總結時請路政署和運輸署考慮委員的意見，並表示如委員發現嚴重漏水問題，可透過其他渠道及早通知部門跟進。

(E) 建議優化於青山公路（青山灣段）一帶巴士站的候車設施

（交委會文件 2026 年第 9 號）

（城巴有限公司的書面回應）

（香港鐵路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）

（運輸署的書面回應）

65. 文件第一提交人表示，青山公路兩旁的路面高低不平，長者及使用手拉車的市民在步行樓梯及斜路到達巴士站時已感氣喘，故希望巴士公司檢視有關設施，提升市民出行舒適度。他感謝九巴已計劃於今年內就個別巴士站提供座椅設施，以及運輸署會從速處理及審批有關申請。

66. 有委員表示，九巴舊式巴士站上蓋採用傾斜式設計，而新式設施較完善的巴士站上蓋則為平面設計，在雨季期間容易堆積積水、樹葉及樹枝，期望九巴加強清潔，減少蚊患。

67. 運輸署冼先生表示，署方一直鼓勵巴士公司為乘客提供不同的設施，亦知悉九巴計劃於今年內在青山公路（青山灣段）沿路的兩個巴士站加設座椅。有關上蓋頂積聚樹葉及積水的情況，署方會與各營辦商保持聯絡，要求留意相關清潔問題及加強清潔頻率。

68. 九巴周禮希先生表示，感謝委員的肯定。此外，他會將委員有關巴士站設施堆積樹葉及積水的意見反映予相關同事，並盡快安排清理。

69. 城巴鍾女士表示，現時城巴在青山灣泳灘巴士站設有上蓋、座椅及實時到站資訊顯示屏。城巴備悉委員有關在青山公路（青山灣段）的巴士站增設更多設施的建議，並會作為日後參考評估之用。

70. 香港鐵路有限公司（下稱「港鐵」）何君悌女士表示，根據觀察，途經青山公路（青山灣段）一帶的第 K51、K51A、K53 及 K58 號線均以落客為主。港鐵備悉委員有關意見，並會繼續密切留意有關情況，以及審視加設座椅及上蓋的需要。

71. 主席總結時請運輸署、九巴、城巴及港鐵考慮委員的建議。

**(F) 期望港鐵可在輕鐵站增加標示讓乘客更易了解乘車方向
(交委會文件 2026 年第 10 號)
(香港鐵路有限公司的書面回應)**

72. 文件第一提交人表示，感謝港鐵積極回應，認為選取輕鐵主要轉車站作為試點屬良好方向，惟建議增加一至兩個小站作為試點。他指出，不熟悉屯門區輕鐵站的乘客往往難以辨別行車方向，以大興站為例，該站的兩個月台錯開，令人難以在月台外分辨。

73. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 反映因應現時乘客資訊顯示屏的位置，乘客需要走到月台中間才能查看，不便長者及輪椅人士，故建議將顯示屏恢復懸掛於月台上，使乘客在遠處便能清晰看到到站時間；
- (ii) 反映乘客資訊顯示屏上的到站時間與月台廣播不一致，期望港鐵檢視有關情況；
- (iii) 反映青松站附近青福里簡約公屋已入伙，新遷入屯門的居民會因不熟悉輕鐵站而乘搭錯誤方向的列車，故期望在輕鐵站（包括青松站）增設方向指示，並改善不合時宜的模式；
- (iv) 表示輕鐵屯門碼頭站已設有方向指示牌，認為各站及各月台的指示牌應盡量增多及清晰，故認為不需以試點形式進行，應逐步在所有輕鐵站提供指示；
- (v) 認同在所有輕鐵站增設方向指示，因為輕鐵路線較為複雜，來自其他區的市民難以理解，故正確的方向指示尤為重要；以及
- (vi) 建議參考內地鐵路做法，在候車顯示屏列出下一站。

74. 港鐵何女士表示，隨着周邊不同的變化及地區發展（如人口發展），港鐵就輕鐵網絡的指示牌會不時作出更新。就委員有關在各輕鐵站增設方向標示的意見，港鐵會先安排以四個輕鐵轉車站作為試點。此外，就乘客資料顯示屏與廣播系統到站時間存有誤差的情況，港鐵會作檢視，

如委員發現有關情況，可即時向她提供有關資訊。

75. 港鐵譚啟智先生表示，因應大站的人流及月台較多，港鐵會優先安排在大站增加指示牌，以助乘客找到正確方向的月台，至於其他不同的站點，港鐵會作考慮。港鐵亦會再研究有關到站資訊的可視性及準確度。由於到站廣播提示對視障人士十分重要，故委員如發現時間誤差，可即時通知港鐵，以便盡快跟進。此外，輕鐵車廂內設有簡單的廣播系統提示下一站，以及於駕駛室頂部及車廂內亦會顯示下一站。

76. 有委員表示，輕鐵路綫複雜，同一月台可乘搭多條路綫，惟可能僅有其中一條路綫可到達目的地；建議港鐵參考大型商場，設計互動資訊系統，以提供到達特定目的地的路綫圖、輕鐵路綫編號及預計到站時間等資訊，較僅提示單一方向會更清晰。

77. 主席總結時表示，建議港鐵駐守月台的職員可多協助及提醒市民，並請港鐵考慮委員的意見。

[主席請副主席代為主持會議。]

(G) 建議改善蔡意橋輕鐵站（往屯門站方向）月台設施以分流上落車乘客

（交委會文件 2026 年第 11 號）

（香港鐵路有限公司的書面回應）

（運輸署的書面回應）

78. 文件第一提交人表示，於 2026 年 2 月 24 日下午約 1 時在輕鐵蔡意橋站進行約 15 至 20 分鐘視察後，發現該處斜路確實存在擠迫問題。他指出，運輸署及港鐵均提及曾進行實地視察，惟只提及某一天某個時段。他認為，兩者應先透過閉路電視或出入站數據，掌握最高人流的時段，並針對有關時段進行檢視。此外，文件中提出不同建議，包括在地面劃線（較為簡單的方案）、調整出入站收費機的位置，以及加建樓梯（較長遠的方案），惟未見建議被採納，故期望港鐵說明每一個建議方案的可行性及不可行的原因。當中，加建樓梯的建議涉及使用月台旁花槽、行人路及單車徑的土地，他詢問地政總署屯門地政處（下稱「地政處」）相關土地的管轄部門。

79. 運輸署林先生表示，署方與港鐵曾於一個平日的繁忙時間進行實地視察，當時人流大致暢順。署方會再審視蔡意橋站不同時段的人流，研

究疏導排隊及上落車乘客的更佳安排。

80. 港鐵何女士表示，港鐵在收到委員建議後，曾與相關委員進行實地視察，視察時間為下午繁忙時段。當日所見，由於輕鐵站接近行人過路處，輕鐵到站後人流會相對較多。港鐵會詳細考慮委員提出的意見，包括在地面劃分左右上落，以及在資源許可下調整出入站收費機，例如分散收費機或調整至一高一低。於視察當日，港鐵亦說明屬港鐵管轄的範圍及非屬港鐵管轄的範圍。港鐵對加建樓梯的意見持開放態度，並會與其他部門保持聯絡，研究進一步改善的需要。

81. 港鐵譚先生表示，港鐵早前曾拆除該月台出口近平位置的欄杆，並配合部門鋪平路面，以助疏導人流。就有關加建樓梯的建議，港鐵持開放態度，如有關土地管轄部門希望增設連接月台的設施，港鐵願作進一步商討及研究，例如於月台開設接口。

82. 地政處陳先生表示，根據題述文件的參考圖片，初步估計相關位置或屬運輸署及路政署的管轄範圍。

83. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 認為「人流」應為輕鐵列車開門後擠塞在月台出入口樓梯或斜路的人數，而非月台上的人數，故對運輸署稱人流不多的說法感到不解；
- (ii) 指出蔡意橋站鄰近新墟街市，而兆康及輕鐵第 751 號線沿線等居民會到新墟街市買菜，故蔡意橋站有較多乘客上下車，使用率高；
- (iii) 指出收費機的問題不在於高低，而是現時均設置於同一側，以致阻礙乘客出入，因此建議入站收費機及出站收費機應分別設於兩側；
- (iv) 建議部門檢視輕鐵站旁花槽的必要性，以及善用該空間以加設樓梯的可行性；
- (v) 表示以輕鐵屯門醫院站月台擴闊工程為例，即使工程複雜及涉及屯門醫院土地，最終都能完成，故相信只要部門能騰出土地，港鐵會願意配合及落實加建樓梯的建議；
- (vi) 表示月台斜路出口與交通燈距離近，加建樓梯可拉遠與交通燈的距離，讓乘客選擇通過樓梯到達月台，避免停留在交通燈位置；

- (vii) 建議地政處查核並確認有關土地的管轄部門，以便委員知悉並作進一步聯絡及跟進；
- (viii) 表示輕鐵站旁有一條寬闊的單車徑，單車徑盡頭設有黃色防撞柱以收窄單車徑，有充足空間，故建議地政處查清土地管轄部門後，邀請相關部門協調出可行方案，例如由部門興建樓梯以連接港鐵月台，並由港鐵移除月台欄杆以提供接口；
- (ix) 詢問加建樓梯的困難，並建議先將有關改善方案納入計劃，再作研究；以及
- (x) 質疑運輸署及港鐵仍以特定時段派人點算人流方式以評估車站使用情況的做法，建議以更數碼化的方式點算人流，例如運用八達通出站數據或具備人工智能技術的監控鏡頭。

84. 運輸署林先生表示，知悉蔡意橋站的使用量較高，署方會與港鐵及相關部門密切探討改善方法及疏導人流措施，確保車站人流及周邊過路設施運作暢順。目前署方採用實地調查方式了解人流，即於一個特定時段派人到場調查，署方備悉委員有關善用科技數碼化方式收集數據的意見。

85. 港鐵何女士表示，港鐵會審視出入站收費機的布局，以及研究在資源許可下的重置安排。

86. 港鐵譚先生表示，若能釐清土地的管轄權，由土地業權人興建設施連接港鐵地界，再由港鐵開設接口並提供相應的出入站配套，是最快速、有效的解決模式。此外，有關人流情況，港鐵雖有相關數據，惟蔡意橋問題核心在於其地理環境，由於交通燈過於接近月台出口，故少量人流已足以造成堵塞。

87. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 認為港鐵的回應正正印證該月台的現場環境不理想，故建議更全面地考慮改善方法，除月台設計外，亦可改善附近地理環境；
- (ii) 表示月台出口緊接行人過路處，使用該過路處人數眾多，而該道路為單程路，車流不多，故建議從工程上研究改善空間，例如將該交

通燈改為黃波燈，以減少行人必須停留等待燈號的時間；以及

(iii) 建議相關部門一同進行實地視察，共同探討改善空間。

88. 運輸署黃狄偉先生表示，署方備悉委員意見，並會檢視有關可行性，如進行實地視察，可於現場再作溝通。

89. 副主席總結時表示，請地政處確認有關土地的管轄部門後通知秘書處，並請秘書處安排實地視察。

[會後補充：地政處代表於會議後通知秘書處，該等地點（即單車徑、毗連行人路以及園景地帶）位於路政署保養範圍下道路方塊（Highway Polygon）內的未撥用和未批租政府土地。]

[主席於此時恢復主持會議。]

(H) 建議政府加快屯門繞道及十一號幹線相關路段工程進度

（交委會文件 2026 年第 12 號）

（路政署的書面回應）

90. 文件第一提交人表示，得悉負責十一號幹線及屯門繞道工程的工程辦事處未能派員出席是次會議，認為此議題值得雙方深入交流，故建議下一次會議續議此議題。

91. 有委員表示，路政署的書面回應未有回應文件中的有關爭取 2033 年前分階段通車的建議，故再次詢問其可能性及可行性。

92. 路政署鄧女士表示，署方會持續審視工程項目的成本效益，並按緩急優次適時及有序地推展相關項目。她會將委員的關注轉交兩個工程項目的工程辦事處，再作考慮及回應。

93. 主席表示，交委會將於下次會議續議是項議題。

(I) 建議調整專利巴士行車路線以紓緩屯門公路市中心段擠塞問題

（交委會文件 2026 年第 13 號）

（運輸署的書面回應）

（路政署的書面回應）

94. 文件第一提交人表示，於上午繁忙時段，屯門公路市中心段有來自四條車流的車輛排隊前往皇珠路連接路（俗稱「30橋」），包括由屯興路匯入的車輛、屯門公路慢線的車輛、由屯發街匯入的車輛、及從屯門公路中線切入的車輛。車流當中大多為重型車輛，造成嚴重擠塞，且持續多年，期望運輸署盡快與其他部門提出解決方案及推進中期方案，而非等待至屯門繞道落成。

95. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 指出紓緩屯門市中心擠塞為居民首要訴求，惟政府現擬優先興建青龍大橋，該橋連接大嶼山，無助分流屯門公路市中心段車流，故質疑部門判斷有需要及緩急優次的準則；
- (ii) 建議署方研究在交通流量預期不會大幅減少的情況下，優先保障公共交通工具使用者的出行；
- (iii) 反映上午繁忙時段馬會投注站對出位置車流倒灌的情況，因為很多重型車輛在該位置不跟隨屯門公路慢線車輛前往「30橋」，而跟隨巴士進入屯發路。同時，屯發路亦會出現專營巴士雙行停車上落客及貨車雙行停車裝卸的情況。因此，他建議運輸署探討限制重型車輛於特定繁忙時段進入有關路段的可行性，以及透過與業界溝通鼓勵重型車輛改行青雲路；以及
- (iv) 詢問有關中短期措施實施的時間。

96. 運輸署黃先生表示，知悉委員關注屯門公路的擠塞問題，署方已計劃相關的短、中、長期措施。有關短期措施，署方已安排於鳴琴路及龍門路進行多個路口改善工程，讓車輛可以更順暢地行駛青田路、鳴琴路、青雲路等路線，以分流屯門公路市中心段及皇珠路一帶的交通。

97. 運輸署李寶芳女士表示，上述的改善工程預計於 2027 年第四季完成。有關委員對業界未必願意使用青雲路的憂慮，署方亦正準備在相關替代路線的多個位置推展路口改善工程。

98. 運輸署冼先生表示，現時多條途徑屯發路的巴士路線均於華都花園設有站點，如要巴士改道，須考慮對該站上車乘客的影響。署方會在不影響該站運作的前提下，研究不同的工程方案或現有道路標記下的可行方案，並與巴士公司商討。

99. 路政處鄧女士表示，有關中短期措施的實施時間，署方已於 2025 年 12 月下旬開展有關路口改善工程，包括鳴琴路與石排頭路交界、鳴琴路近山景邨交界、青雲路與興才街交界，以及龍富路迴旋處一帶，並會分階段於 2026 年年中至 2027 年第二季完成。此外，鳴琴路與杯渡路交界、鳴琴路與楊景路交界、屯門鄉事會路與鳴琴路交界，以及海榮路近青山公路—青山灣段的路口改善工程預計於 2026 年中旬展開，並於 2027 年第四季完成。

100. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 反映屯發路匯入屯門公路位置有交叉切線的情況，加劇前往「30 橋」路段的擠塞；建議運輸署考慮禁止屯發路車輛轉入屯門公路，改經屯利街及青山公路後，由屯興路進入屯門公路；表示青山公路道路中央設有大型花槽，故仍有擴闊空間；
- (ii) 質疑有關短期改善工程是否能有效分流從元朗公路駛至的重型車輛，若車輛從紅橋駛入支線前往屯門西，經鳴琴路、震寰路前往屯門至赤鱸角連接路（下稱「屯赤隧道」），共有 11 盞交通燈。相反，由「30 橋」至屯赤隧道只有約一盞交通燈，駕駛者未必會選擇上述替代路線；
- (iii) 認為運輸署在過去數年小修小補，都未能解決屯門公路市中心段的擠塞問題；建議重新審視華都花園巴士站及附近的交通設施，進行大規模調整，並重新規劃屯利街、屯盛街及屯發路的整體道路設施及布局；
- (iv) 就路政署在書面回應中提及將於 2026 年第二季為屯門龍富路擴建工程進行招標，詢問是否已經開始招標；以及
- (v) 詢問部門釐定緩急輕重的具體標準，認為部門未有優先處理對市民而言急切的事情。

101. 運輸署黃先生表示，就屯發路、屯利街及屯盛街的道路情況，署方已計劃在屯利街進行路口改善工程，容許中小型車輛由屯利街轉右前往青山公路—青山灣段（南行），以分流屯發路往屯門公路的交通，提供額外行車路線讓駕駛者前往屯門公路（南行）。署方已向路政署發出施工通知書，路口改善工程完成後，署方會再檢視有關交通情況及屯發路的

擠塞情況。

102. 運輸署冼先生表示，有關屯發路巴士站的配置及路線規劃，署方會再作審視，並配合有關路口改善工程計劃，綜合探討未來的站點及路線安排。

103. 路政署鄧女士表示，會將委員的關注及意見轉交工程辦事處再作考慮和回應。

104. 有委員表示，運輸署已計劃屯利街改善工程並向路政署發出相關通知，然而路政署未有相關回應，期望路政署提供有關落實時間表。

105. 主席總結時請運輸署及路政署再考慮委員的意見，並仔細考慮有關屯利街的隔音及道路安全設施，以免影響附近診所及小學。

(J) 優化掃管笏路交通配套
(交委會文件 2026 年第 14 號)
(運輸署及路政署的書面回應)

106. 文件第一提交人表示，現時掃管笏只有一條道路通往青山公路，一旦發生交通意外便會癱瘓，居民無法出行。他不明白為何署方研究已久，冠發街及掃管笏路至今仍未能連接，並建議署方盡快增設另一個出入口，以免發生緊急事故時救護車及消防車無法進入。

107. 運輸署林愷晴女士表示，掃管笏以東為盡頭路，最接近該處的連接位置為冠發街以西一條狹窄支路。然而，該兩條道路高差達 20 米，中間亦布滿樹林及植被，需要進行大規模平整及斜坡鞏固工程，同時會影響綠化地帶，工程較為複雜。此外，現時掃管笏路為雙線雙程行車路，供駕駛者及行人來往掃管笏。

108. 路政署鄧女士表示，會將有關掃管笏連接路的關注反映至相關工程辦公室，稍後作回覆。

109. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 相信可就有關困難與坊間相關機構作探討，亦相信居於掃管笏內的專業人士樂意提供協助；

- (ii) 表示隨着掃管笏社區發展，將來可能會有更多人遷入，故期望能盡早解決交通問題；
- (iii) 建議運輸署進一步研究解決方法；
- (iv) 詢問十一號幹線工程優先落實掃管笏連接路的可行性；
- (v) 建議運輸署有進一步研究結果或方向時，安排實地視察，讓委員更加了解署方的構思，不應只以資源或工程困難為由不作改善；以及
- (vi) 認為地圖顯示相關距離甚近，若受制於地勢高低問題，或需探討新的方法。

110. 運輸署林女士表示，署方會繼續審視有關方案，亦歡迎委員或專業人士提供新的方向或更合適的方案解決問題。

111. 主席總結時表示，請運輸署及路政處再認真考慮委員的意見，如有任何進展，歡迎隨時聯絡委員。

(K) 建議青田交匯處天橋加裝防護欄
(交委會文件 2026 年第 15 號)
(路政署的書面回應)

112. 文件第一提交人表示，相信該處的防護設施符合應有規格，惟仍發生致命意外，期望部門加強檢視有關護欄及路面沙石情況，避免同類事件發生。

113. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 建議在不同路段加強安全措施；
- (ii) 建議探索無需大幅改動設計便能提升護欄高度的新技術，例如採用類似擂台圍欄的具彈性柔軟物料；
- (iii) 指出青田交匯處天橋的護欄為單杆式，而皇珠路一帶已設有較高的護欄；表示該宗交通意外反映現有護欄未能有效發揮阻隔作用，期望部門完善防護設施；以及

- (iv) 反映有關路段自 2019 年已出現破損，惟 2022 年設告示牌標示路面不平後，一直未有進行維修，直至意外後才完成修補；期望部門確切做好路面維修工作。

114. 路政署鄧女士表示，會檢視有關護欄的優化措施。

115. 主席表示，就路政署在書面回應中提及，有關增設道路標誌的工程預計於今年第三季完成，請路政署於工程完成後通知委員，以便向居民發放消息。

V. 備悉事項

(A) 運輸署匯報

(交委會文件 2026 年第 16 號)

116. 有委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 反映 3 月底前往曾咀的人數眾多，出現巴士班次不足及交通擠塞等問題，詢問當時的公共交通服務是否未能貼近市民需求，以及運輸署是否已因應有關情況於 4 月清明節前後實施改善措施；
- (ii) 表示今年或因復活節及清明節形成長假期，前往曾咀掃墓的人流更為集中，交通擠塞問題比去年更為嚴重；
- (iii) 指出曾咀靈灰安置所目前尚有龕位供應，未來市民對交通需求將會更大，故建議運輸署考慮增設水路交通服務，以疏導客流；以及
- (iv) 建議九巴第 B9 號線於屯門區增設更多站點，以便利市民前往香園圍口岸。

117. 運輸署冼先生表示，委員所述有關曾咀的交通情況發生於 3 月 22 日（星期日），當日屯門站公共運輸交匯處出現排隊人潮，隊伍延伸至杯渡路一帶。由於前往曾咀一帶的士數量過多，車輛被困於曾咀一帶，即使九巴及港鐵已加派車輛，仍未能及時返回接載乘客。署方已隨即與警方及食物環境衛生署（下稱「食環署」）跟進，而其後周末及清明節期間的情況已見改善。警方、九巴及港鐵派員到場後，現場秩序大致正常，排隊位置清晰。巴士公司亦有安排多輛巴士同時上客，以疏導人流。署方將繼續觀察清明節後的情況，並與食環署探討未來有關春秋二祭期間曾

咀一帶的交通改善措施。

118. 主席建議運輸署向食環署了解曾咀靈灰安置所最新的使用率，並建議提供其他上客點，以分散人流及車輛，避免集中於單一地方。

119. 運輸署冼先生表示，與警方及食環署探討後，認為問題癥結在於曾咀一帶的交通擠塞。現時亦有巴士路線由屯門公路巴士轉乘站前往曾咀，惟客量不高。此外，由於屯門站公共運輸交匯處有較大室內空間，方便市民在雨天候車，故署方傾向維持現時起點，並透過改善曾咀一帶的交通，以緩解其衍生的巴士站排隊人潮。

120. 運輸署林先生表示，就有關九巴第 B9 號線的建議，署方已與九巴商討可行性，並收到九巴初步提交的站點建議。署方需進行評估，並與九巴進一步磋商，會適時通知委員最新進展。

(B) 路政署匯報

(交委會文件 2026 年第 17 號)

121. 有委員提出意見，有關內容綜述如下：

- (i) 認為報告內容過於簡單，並指出路政署在其他討論事項中的回覆有提及部門正在推行的中短期措施，惟未見於此報告中，故建議路政署增加內容；
- (ii) 建議將屯門繞道及十一號幹線的相關工程進度納入報告中；以及
- (iii) 感謝路政署及運輸署跟進康寶路增設停車位工程，並肯定工程完成後有助滿足居民的泊車需求及改善違泊情況。

122. 路政署鄧女士表示，此報告一般會涵蓋區內的小型工程項目。署方知悉委員及市民對於個別項目的關注，故是次選取該兩項工程項目，歡迎委員表達對其他工程項目的關注。至於早前在討論項目中所提及的措施，屬屯門繞道及十一號幹線工程下推行的中短期措施，署方會再探討有關定期向委員會交代進度的安排。

123. 主席請路政署考慮委員的意見。

(C) 警方匯報

(交委會文件 2026 年第 18 號)

124. 有委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 反映屯門碼頭一帶單車在行人路上行駛的情況嚴重，建議警方加強宣傳及執法；
- (ii) 反映在杯渡路十字路口短短一分鐘便出現單車逆線行駛、車尾沒有發亮的單車燈、在斑馬線上行駛，以及電動可移動工具衝紅燈，情況嚴峻，建議警方多跟進此黑點；
- (iii) 反映電單車駕駛者經常於青山公路在大型車輛間穿插，期望警方關注；以及
- (iv) 關注漁民的漁船燃油被盜的情況，期望警方作相關跟進。

125. 香港警務處梁基政先生表示，已記錄委員提及的黑點，並會安排同事多加留意。

VI. 其他事項

126. 委員沒有提出其他事項，主席於下午 6 時 20 分宣布會議結束，下次會議將於 2026 年 6 月 11 日（星期四）下午 2 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2026 年 6 月

檔號：HADTMDC/13/25/TTC/26