

屯門區議會
2024-2027 年交通運輸委員會
第十五次會議記錄

日期：2026 年 6 月 11 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
陳遲恆先生	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
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

馬祖輝先生	增選委員
-------	------

應邀嘉賓

陳浩峯先生	城巴有限公司營運經理（九龍及新界）
-------	-------------------

吳健文先生	城巴有限公司經理（策劃）
陳樂軒先生	城巴有限公司企業事務主任
黃梓朗先生	城巴有限公司見習人員
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）
何君悌女士	香港鐵路有限公司對外事務經理
葉惠瑩女士	香港鐵路有限公司公共關係經理－社區關係及活動統籌

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）
巫成鋒先生	屯門區議員
徐成傑先生	土木工程拓展署工程師／15（西）
唐偉岸先生	路政署區域工程師／屯門（東）
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」)第十五次會議。

II. 委員告假事宜

2. 秘書處收到馬祖輝委員的缺席申請。
3. 馬委員因私人原因而未能出席是次會議。根據《屯門區議會常規》第 64(1)條，馬委員缺席會議的原因並非列明的合理缺席原因，因此交委會不同意其缺席申請。
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 2024-2027 年交委會第十四次會議記錄。

IV. 續議事項

(A) 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)

6. 有委員指出，路政署在書面回應中表示相關工程團隊正收集交通數據，並計劃出席下次交委會會議，故建議續議是項議題。
7. 主席請路政署派相關代表出席下次會議，並解釋在是次會議前仍未能收集足夠數據的原因。他建議署方備妥相關數據後，盡早透過秘書處分發予委員，以便委員作準備。
8. 交委會將於下次會議續議是項議題。

V. 討論事項

(A) 運輸署 2026-2027 年度交通及運輸工作計劃

(交委會文件 2026 年第 20 號)

9. 運輸署林漢秋先生簡介題述工作計劃。
10. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：
- (i) 表示得悉相關部門已於東九龍地區推行新交通監察系統，以人工智能科技和監控鏡頭監察車流及人流，遂詢問運輸署會否就屯門區的交通監察有類似的規劃；
 - (ii) 表示留意到屯門區內部分行人過路處（例如屯門鄉事會路鄰近兆麟護老院）裝有向下投射紅光的輔助裝置，以提醒行人注意交通燈號，遂詢問運輸署是否有計劃於區內其他地點推行，以及已安裝相關裝置地點的交通意外跌幅；
 - (iii) 就工作計劃的第二項第五點「在適當的路旁位置增設泊車位」，詢問運輸署會否有智能泊車位或智能停車場的規劃；以及
 - (iv) 表示輕鐵市中心站的乘客資訊顯示屏從懸掛式改為直立式，詢問運輸署對於直立式乘客資訊顯示屏的取態。
11. 運輸署李寶芳女士表示，監察交通的自動交通執法系統屬試驗計劃，署方會與警方檢視成效，並視乎資源分配，考慮會否於其他地區推行。此外，署方將於區內七個路口推行實時交通燈號調節系統，因應即時車流及人流調節燈號。有關路口分別為龍門路與湖山路交界路口、鳴琴路與田景路交界路口、龍門路近輕鐵龍門站路口、田景路近良景邨巴士總站路口、屯隆街與屯順街交界路口、天后路與業旺路交界路口，以及震寰路與良運街及良信街交界路口。有關泊車位安排，署方在增設路旁泊車位時，需考慮泊車系統會否阻礙道路使用者的視線。至於短期租約停車場，署方會因應租約年期及資源運用效益，考慮是否採用自動泊車位。
- [會後補註：運輸署於會後提供補充資料，表示署方暫時未有計劃於屯門區內其他地點推行投射紅光輔助裝置。然而，署方會持續審視各路口的交通情況及資源狀況，綜合考慮各方面因素（例如相關地點是否為行人過路處黑點、地理位置及環境限制等），以確定安裝輔助裝置的需要及可行性，針對性及有效益地加強保障行人過路安全。在已安裝輔助裝置的 100 個地點中，安裝前（2022 年）及安裝後（2025 年）發生涉及車撞

行人的交通意外數字下降了約六成。]

12. 有委員表示在上次會議，曾就 2026-2027 年度屯門區巴士路線計劃中九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）第 67A 及 67M 號線的方案提出意見，故詢問部門有否跟進及調整計劃。

13. 運輸署冼煒庭先生表示，香港鐵路有限公司（下稱「港鐵」）早年已開始陸續在不同輕鐵站更換新式輕鐵乘客資訊顯示屏。

14. 港鐵何君悌女士表示，輕鐵乘客資訊顯示屏以往一直沿用懸掛式，現時全部 68 個車站已更新為直立式。相比懸掛式顯示屏只能顯示兩個班次，新式顯示屏的屏幕更大，能夠顯示 19 分鐘內的班次（約六至七個班次），讓乘客掌握更詳細的資訊。同時，乘客亦可透過港鐵的手機應用程式或月台上的二維碼查看下一班輕鐵的資訊。港鐵會持續聆聽及檢視持份者的意見，並考慮於人流較多的月台增設顯示屏。

15. 運輸署林先生表示，有關九巴第 67A 及 67M 號線合併方案的跟進工作，繼早前諮詢委員意見後，署方已與九巴作出檢視，初步計劃於平日早上繁忙時間（約 7 時至 8 時）開設三至四班由兆康苑開出的特別班次，以減低對兆康苑居民出行的影響。署方會於落實方案後通知各委員，並於正式實施前要求九巴加強宣傳。

[會後補註：運輸署於會後提供補充資料，表示有關方案已於 2026 年 8 月 3 日起實施，而九巴亦於星期一至五（公眾假期除外）早上 7 時 15 分至 7 時 45 分期間由兆康苑開出四班特別班次前往葵芳站。]

16. 主席總結時請運輸署考慮委員的意見，並與委員保持溝通。

(B) 全面優化屯門區往返口岸巴士服務 改善 B3A/B9/B3X 路線及建議新皇崗口岸巴士服務提供全日服務

（交委會文件 2026 年第 21 號）

（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）

（運輸署的書面回應）

(C) 優化城巴 B3 系列巴士服務

（交委會文件 2026 年第 22 號）

（城巴有限公司的書面回應）

（運輸署的書面回應）

17. 主席表示，由於第 21 及 22 號文件的內容相關，兩項議題將合併討論。

18. 第 21 號文件第一提交人表示，欣見九巴第 B9 號線增設中途站的建議有進展，以及城巴有限公司（下稱「城巴」）對第 B3X 號線增設中途站的建議持開放態度，期望運輸署落實有關建議，並積極考慮往返新皇崗口岸及青山灣的新巴士路線提供每日全日服務。

19. 第 22 號文件第一提交人表示，運輸署的書面回應指提供票價優惠與否屬巴士公司的商業決定。他認為，巴士公司的商業決定建基於政府批出的專營權。現時城巴 B3 系列路線（往屯門方向）在屯門區內不設分段收費，若市民從置樂乘搭第 B3 號線前往屯門碼頭仍需支付全額票價。在政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃（即「二元優惠計劃」）下，相關車資補貼涉及公帑的運用，故認為運輸署不應以「自由營商精神」為由，任由巴士公司不設分段收費。

20. 有委員表示，上次交委會會議建議將往返新皇崗口岸的新巴士路線總站，由青山灣巴士總站延伸至屯門公路巴士轉乘站，以惠及更多青山公路（下路）居民。青發街簡約公屋將於今年第三季入伙，預料將增加約 4 000 多戶，往返內地的交通需求可能有所上升，故期望了解運輸署有否就相關建議作研究。

21. 運輸署林先生表示，有關城巴第 B3X 號線（往屯門方向）增設新墟街市站的建議，由於該車站位於交通繁忙的屯門公路，署方需審慎評估增設中途站對屯門公路車流的影響。此外，往返新皇崗口岸及青山灣的巴士路線現時暫定於星期六、日及公眾假期行駛。當該路線投入服務後，署方會根據客量及服務水平，審視將服務擴展至每日運作的可行性。至於有關城巴 B3 系列增設回程分段收費的建議，署方理解部分「二元優惠計劃」的受惠乘客最近交通開支或有所增加，署方會再與城巴檢視增設回程分段收費的可行性。

22. 城巴陳樂軒先生表示，城巴一直關注 B3 系列路線的服務，並備悉委員有關 B3 系列路線於屯門區內增設分段收費的建議。城巴會與運輸署繼續商討，並作出評估及研究。此外，城巴於長假期期間亦會安排額外車輛，因應乘客需求加強第 B3X 號線的服務。由 5 月中旬起，城巴已加強第 B3A 號線於平日早上繁忙時段的服務，未來亦會繼續密切留意第 B3、B3A 號線等的營運情況及乘客需求，適時檢討。

23. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 認為口岸路線的繁忙時間與屯門公路的繁忙時間錯開，不明白為何運輸署及巴士公司未有積極考慮增加相關中途站；
- (ii) 表示新皇崗口岸提供 24 小時通關服務，不明白為何新巴士路線只在星期六、日及公眾假期提供服務；
- (iii) 詢問新皇崗口岸投入服務的時間；
- (iv) 質疑目前僅有一條往返新皇崗口岸的巴士路線是否足以應付需求；
- (v) 詢問就往返新皇崗口岸的新巴士路線，何時公布營辦商招標結果；
- (vi) 表示知悉運輸署正就九巴第 B9 號線於屯門增設中途站的建議進行諮詢；指出有關走線主要圍繞屯門市中心一帶，故期望可於紅橋或兆康站一帶增設中途站，以便利屯門北居民；
- (vii) 指出運輸署的書面回應提及，為方便屯門市中心一帶乘客往返香園圍口岸，九巴建議修改第 B9 號線（來回方向）的行車路線及加設車站，故期望九巴說明有關的初步建議及具體設站位置；以及
- (viii) 建議運輸署考慮第 B9 號線回程加設車站的同時，一併考慮第 B3X 號線回程加設車站。

24. 運輸署冼先生表示，就委員提出有關城巴第 B3 號線於新墟加設中途站的建議，署方需審慎評估該巴士站停車灣的容量及屯門公路的車流量。署方會與城巴繼續密切監察該巴士站的使用情況，如有進一步消息，會適時再向委員諮詢或交代。另外，就委員關注平日往返新皇崗口岸的公共交通服務，除建議的新巴士路線外，署方亦計劃將兩條每日服務的專線小巴路線（即從屯門站公共運輸交匯處開出的第 44B 號線及從屯門碼頭開出的第 44B1 號線），以及一條通宵服務的專線小巴路線（即第 N44B 號線）延伸到新皇崗口岸。政府會適時公布有關新皇崗口岸服務及相關公共交通服務的資訊。署方屆時會密切留意相關公共交通服務的乘客量及運作情況，與公共交通服務營辦商作出適當跟進及調整。

25. 運輸署林先生表示，署方正就九巴第 B9 號線加設車站的方案進行諮

詢，主要建議該路線來回方向於屯門市中心一帶各加設兩個車站，而署方會繼續檢視該路線沿途（如兆康站一帶）加設車站的可行性。此外，由於紅橋巴士站（北行方向）的候車空間有限，而目前已有其他高載客量的巴士路線（如城巴第 **B3X** 號線）使用該站，署方需重新檢視該站的排隊安排及各巴士路線的停車安排，方可再作考慮。

26. 九巴鄧政傑先生表示，九巴對於改善第 **B9** 號線服務的建議一直持開放態度。九巴計劃稍為修改屯門市中心一帶的行車路線，盡量擴大第 **B9** 號線的服務範圍，以更便利居民。就現時的諮詢方案，九巴建議於屯門市中心一帶來回方向各增設兩個車站。其中，往香園圍方向的站設於屯門市中心巴士總站和屯門市廣場；往屯門方向的站則設於華都花園及屯興路。若未來可進一步增加路線或車站的覆蓋範圍，以提升服務，九巴亦樂意考慮。

27. 運輸署林先生補充，有關九巴第 **B9** 號線的諮詢文件已於 5 月 29 日透過屯門民政事務處發送予各委員。

28. 主席詢問有關新皇崗口岸新巴士路線招標結果的消息。

29. 運輸署冼先生表示，署方會適時公布有關新皇崗口岸公共交通服務的相關資訊。

30. 城巴吳健文先生表示，對於委員建議第 **B3X** 號線回程於新墟街市增設車站，城巴持開放態度，但亦需審慎評估有關路段的交通流量。城巴會與運輸署保持溝通，適時檢視建議的可行性。

31. 有委員表示，香港的公共交通服務受政府監管，政府會推行優惠政策，而運輸署亦會審批巴士路線、班次及票價，故認為運輸署以「自由營商精神」回應有關增設轉乘優惠的建議並不合適。

32. 運輸署冼先生表示，署方備悉委員對分段收費的意見，並會與城巴再作商討及跟進。

33. 主席總結時表示，知悉各委員十分關注 **B** 系列路線，並歡迎日後再就市民意見於交委會會議討論。

(D) 優化屯門北的交通服務 **（交委會文件 2026 年第 23 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)

34. 文件第一提交人表示，第 54 區發展迅速，滿田邨及欣寶路簡約公屋將分別於今年暑假及第三季開始入伙，現有居民及即將遷入的居民對交通服務需求非常殷切。她期望運輸署能就各項公共交通安排（包括城巴第 50M、港鐵巴士第 K54、九巴第 67A 號線及專線小巴線）訂定具體日期，並於居民入伙前予以落實，以便居民適應及習慣相關安排。

35. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 期望運輸署及早部署並完善社區配套，不要像以往般到了人口和交通需求增加後才着手解決；
- (ii) 指出欣寶路簡約公屋將有約 5 200 戶，人口規模相當於菁田邨和田邨一個屋邨的人數。鑑於以往曾因第 K54 號線班次不足，而導致居民在港鐵站排長龍，故建議港鐵及早調動更多車輛作準備；
- (iii) 詢問運輸署是否有計劃為第 54 區開辦新巴士路線，或於繁忙時間提供直達港島或九龍區（如觀塘等）的特別班次服務，以便利居民通勤；以及
- (iv) 詢問運輸署有關九巴第 67A 號線增設特別班次，經過藍地交匯處後直達屯門公路巴士轉乘站的困難，以及至今未有落實的原因。

36. 運輸署林先生綜合回應如下：

- (i) 滿田邨入伙預料會帶來約二千多名新增人口，而現有公共運輸服務亦覆蓋該處。署方已提醒各公共交通服務營辦商審視滿田邨入伙後的交通需求，並適時加強現有服務；
- (ii) 有關港鐵巴士第 K54 號線的服務水平，根據署方最近於早上及傍晚繁忙時段進行的實地調查，該路線的平均班次為每七至八分鐘一班，較服務詳情表所訂的 10 至 15 分鐘更為頻密。港鐵亦於早上時段安排額外車輛於菁田邨起載，亦已就第 K54 及第 K54A 號線作混合班次安排。署方已提醒港鐵要求前線外勤職員呼籲乘客盡量移入

車廂，以騰出更多空間載客。因應欣寶路簡約公屋將於 2026 年第三季內入伙，署方與港鐵商討後，初步計劃加強早上繁忙時段前往兆康站的交通服務，以增加車輛流轉速度及疏導排隊人流；

- (iii) 有關城巴第 50M 號線的路線調整方案，委員於上次交委會會議未有提出重大意見。有關方案有助縮短整體行車時間約 13 分鐘，署方會綜合考慮所收到的意見及其他相關因素，才決定是否落實方案，有進一步消息時會向委員公布；

[會後補註：運輸署於會後提供補充資料，表示有關方案已於 2026 年 7 月 18 日起實施。]

- (iv) 有關九巴第 67A 號線於早上繁忙時段增設由第 54 區經藍地交匯處直達屯門公路巴士轉乘站的特別班次的建議，署方會因應九巴第 67A 及 67M 號線的合併方案優化及落實後，再與九巴檢視調配資源以開設特別班次的可行性；
- (v) 專線小巴服務第 40A 號線（來往紫麟路及屯門市中心的循環線）將會配合欣寶路簡約公屋的實際入伙日期而投入服務；以及
- (vi) 署方暫未有計劃開設更多由第 54 區來往市區的巴士路線，並會視乎相關房屋項目逐漸入伙後的乘客需求，再檢視開設有關服務的可行性。根據署方於本年 5 月中旬早上時段進行的實地調查，第 54 區前往港島的巴士（例如城巴第 950 及 955 號線）在菁田邨巴士站上客後，載客量為三成至五成，顯示現時服務水平仍可配合乘客需求。

37. 九巴鄧先生表示，有關增設九巴第 67A 號線特別班次服務的建議，九巴樂意與委員繼續商討，並會向署方反映相關意見。此外，九巴亦會視乎其他路線在兆康或青麟路一帶的營運情況，有需要時作出適當調整，以配合相關屋邨入伙及人口增加帶來的交通需求。

38. 城巴陳先生表示，城巴於本年度的巴士路線計劃中，建議優化第 50M 號線的行車路線，以及增設第 56 及 56A 號線的雙向分段收費。城巴期望透過修改第 50M 號線的行車路線，讓乘客能更快捷地往來屯門站，從而改善整體營運效率，縮短約 10 多分鐘的整體行車時間。有關建議早前已作諮詢，待運輸署批准後正式實施。此外，城巴理解委員關注滿田邨及欣寶路簡約公屋入伙後居民的出行情況，城巴會因應新增人口，檢視現有服務水平，以滿足新的交通需求。

39. 港鐵葉惠瑩女士表示，港鐵一直根據不同區域乘客的乘車模式、客量和需求等因素，安排港鐵巴士服務，以照顧不同乘客的需要。有關港鐵巴士第 K54 號線的服務安排，港鐵一直按運輸署批准的服務時間表營運，班次為 15 至 20 分鐘一班。在早上繁忙時段，亦會因應實際需要加密班次。同時，港鐵巴士第 K54A 號線（來往港鐵兆康站及和田邨）與第 K54 號線作混合班次安排，以配合該區的乘客需求及提升服務效率。根據觀察，現時第 K54 及 K54A 號線的服務大致暢順。隨着欣寶路簡約公屋即將入伙，預計區內人口上升，交通需求亦會有所增長。港鐵會持續留意第 K54 及 K54A 號線的服務運作和安排，適時作出檢討，令相關運作更加暢順及便捷。

40. 有委員認為，第 54 區未來人口將大幅增加，向該區投放更多資源在所難免。此外，就運輸署代表剛才提及委員對方案沒有重大意見，他重申，委員於上次交委會會議中，已對九巴第 67M 及 67A 號線的合併方案表達保留意見。

41. 運輸署林先生表示，他剛才所指是委員對第 50M 號線的路線調整方案沒有重大意見。就委員對九巴第 67A 及 67M 號線合併方案的意見，署方的初步方案是於平日早上繁忙時段（約早上 7 時至 8 時），在兆康巴士總站開出三至四班特別班次，以減少對兆康苑居民出行的影響。

42. 主席總結時請運輸署、巴士公司及港鐵考慮委員的意見。

(E) 優化輕鐵服務

（交委會文件 2026 年第 24 號）

（運輸署的書面回應）

（香港鐵路有限公司的書面回應）

43. 運輸署冼先生表示，署方一直與港鐵保持緊密聯繫，監察輕鐵服務及車輛安排。為提升輕鐵的可載客量，港鐵購置的新輕鐵車輛近年已全數投入服務，有些用作取代舊車，有些則用於擴充車隊。輕鐵部分路線亦加插了短途班次，以應付繁忙時段的乘客需求。根據署方及港鐵觀察，現時輕鐵路線的服務水平大致能滿足乘客需求。署方及港鐵會繼續密切留意輕鐵的日常運作，有需要時作出適切調整，以配合乘客需求。

44. 港鐵葉女士表示，港鐵一直密切留意各輕鐵路線的服務情況，並因應乘客需求及實際運作，於繁忙時段靈活調整服務，例如加密班次、安

排合適的單卡或雙卡車輛、加插短途班次等。在規劃是否增加雙卡車輛行駛個別路線時，港鐵需考慮車站設備、路面交通容量及各路口的使用情況。若輕鐵途經交通流量較高的路口，在調配額外班次的車輛時，亦需考慮路口燈位的等候時間、行車時間、可載客量，以及路口與路口之間的距離等因素。現時個別路口於繁忙時段的使用率已相當高，若再大幅增加雙卡車輛行駛，可能導致輕鐵互相阻塞，減低整體車速及營運效率，未能有效增加可載客量。港鐵需審慎考慮個別輕鐵路綫可容納的單卡及雙卡車輛數目，以達至最高效益。此外，為提升輕鐵的可載客量，港鐵早年購置了 40 部全新的輕鐵車輛，已於 2023 年全數投入服務，取代舊車及擴充車隊。港鐵會持續提升輕鐵服務，切合居民的出行需要。

45. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 反映輕鐵於繁忙時段經常滿載，乘客需等候兩至三班車方可上車；
- (ii) 反映乘客在候車時難以看到乘客資訊顯示屏，若離隊前往查閱即將到站的班次，便可能要重新排隊，變相增加候車時間。此外，長者未必會使用手機應用程式查閱資訊，故建議港鐵除了加強宣傳手機應用程式外，亦探討其他改善資訊顯示的方法；
- (iii) 詢問何時就加強月台資訊顯示方式推行試點；
- (iv) 反映輕鐵車廂通風欠佳，常有異味，影響乘車體驗，期望港鐵研究改善措施，或考慮在未來購置新車輛時一併解決相關問題；
- (v) 期望港鐵提供更具體的資料及數據，例如現時輕鐵在繁忙及非繁忙時段各條路線的行車時間；
- (vi) 關注屯門區的未來人口增長，表示現時輕鐵未能覆蓋的地方（包括第 54 區）依靠大量港鐵接駁巴士或專營巴士，顯示居民的交通需求殷切，故期望運輸署及早部署並提供相關規劃；
- (vii) 詢問港鐵就舊輕鐵車輛更替的規劃；以及
- (viii) 表示港鐵接駁巴士缺乏新車投入服務，運載力亦達飽和，故詢問有關車輛更替及增加車輛數量的規劃。

46. 運輸署冼先生表示，署方會與港鐵跟進輕鐵月台整體配置及車廂整

潔情況。此外，署方每年均會因應乘客需求，以及配合地區發展及人口增長等因素，制定專營巴士路線計劃，例如建議增設巴士路線往返青發街簡約公屋及屯門公路巴士轉乘站，以及繁忙時段前往其他地區的特別班次。署方於今年 4 月的交委會會議中，已就 2026-2027 年度屯門區的巴士路線計劃諮詢委員的意見。署方會繼續與各公共交通服務營辦商保持溝通，按路線服務水平及乘客需求等因素作出適當調整，以配合乘客出行。有關港鐵接駁巴士服務，港鐵近年亦已陸續更換舊車，並陸續以新引入的電動巴士提供服務。

47. 港鐵葉女士表示，港鐵一直密切留意車站鄰近社區的發展，期望車站設施及相關措施配合乘客和附近居民的需要。有關港鐵接駁巴士服務，港鐵正陸續引入新的電動巴士。就輕鐵行車時間的相關資訊，她可於會後再與委員溝通。

48. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 詢問於繁忙時段能夠增加雙卡車輛運行的百分比；
- (ii) 詢問港鐵有關增購輕鐵車輛的計劃；
- (iii) 建議考慮受歡迎的路線實施長期雙卡車輛行駛，並逐步推展至全面以雙卡行駛；
- (iv) 期望港鐵能因應屯門區人口增長，繼續提升及完善服務；
- (v) 反映從安定站前往屯門西北地區的居民，經常難以登上輕鐵 505 線，而 751 線的雙卡車輛的客量相對較低，期望港鐵探討是否存在資源錯配；以及
- (vi) 表示除了青福里簡約公屋外，其餘的簡約公屋項目均不鄰近輕鐵站，故對相關交通配套安排感到憂慮。

49. 運輸署冼先生表示，輕鐵與其他交通工具共用路面，一般而言，港鐵在制定調配單卡或雙卡車輛安排時，會考慮實際運作環境及條件，例如路面的交通情況和容量，以及乘客量等因素。一方面，雙卡車輛可提供較高的載客量，乘客亦可同時進出兩個車廂；另一方面，單卡車輛則整體上較容易靈活調配，亦較易透過加密班次提升載客量。署方與港鐵會繼續密切留意輕鐵車輛的路線調配及班次安排。

50. 港鐵葉女士表示，雙卡車輛的車身較單卡車輛長一倍，在轉彎或駛經內街時需時較長，影響行車時間。因此，港鐵需審慎考慮個別輕鐵線可容納的單卡及雙卡車輛數目，以達至最高效益。現時輕鐵 505 線於早上及傍晚繁忙時段以雙卡車輛行駛，而 751 線於早上繁忙時段以雙卡車輛行駛。輕鐵 507、610、614、614P、615 及 615P 線於早上及傍晚繁忙時段以單、雙卡綜合班次形式行駛。在新圍至兆康一帶，一般每約四至五分鐘便會有一班輕鐵班次。港鐵已安排月台助理於較繁忙的車站（例如屯門站、兆康站、田景站、建生站、景峰站及安定站）協助乘客上落車。港鐵會繼續與委員保持緊密溝通，適時告知最新安排。

51. 主席表示，輕鐵的行駛速度理應可以調節，故認為港鐵以雙卡車輛行車時間較長作解釋欠缺說服力。

52. 港鐵何女士表示，雙卡車輛在駛經彎位時，速度會較單卡車輛慢。委員和市民普遍認為雙卡車輛會提升載客效率，惟實際候車時間可能因而延長。若調配更多單卡車輛，以加密班次方式載客，效益或會更高。她樂意於會後與委員作進一步交流。

53. 主席總結時請運輸署及港鐵考慮委員的意見。

(F) 關於改善屯門紅橋巴士站（南行方向）通風及空氣質素的建議

（交委會文件 2026 年第 25 號）

（路政署的書面回應）

（運輸署的書面回應）

54. 文件第一提交人表示，紅橋巴士站（南行方向）通風欠佳，環境悶熱，期望相關部門考慮文件中提及的建議，例如安裝通風設備，以改善居民的候車舒適度。有見屯門公路巴士轉乘站已加裝風扇，期望紅橋巴士站亦能增設同類設施。

55. 委員提出意見，有關內容綜述如下：

(i) 關注巴士站的通風及空氣質素，期望減少廢氣積聚；

(ii) 表示即使未到夏季，車站內已相當悶熱，故期望部門盡快研究可行的改善措施，考慮加設風扇，為乘客提供更舒適的出行體驗；

- (iii) 表示紅橋巴士站是屯門區內其中一個主要停車站，期望部門為居民及從深圳灣口岸前來的旅客提供舒適的候車環境；
- (iv) 反映巴士站路邊灰塵積聚，空氣不流通，影響市民健康及出行體驗，期望運輸署改善通風；
- (v) 指出紅橋巴士站為半密封的空間，車站對面及上方均被隔音屏障包圍。部分巴士路線在非繁忙時段班次較為疏落，乘客候車時間較長，故期望在巴士站增設設施以改善空氣流通，降低體感溫度；以及
- (vi) 建議聯同相關部門及巴士公司進行實地視察。

56. 主席請運輸署解釋書面回應中，有關屯門市中心巴士總站與紅橋巴士站的分別。

57. 運輸署林先生表示，屯門市中心巴士總站及位於 V city 的屯門站公共運輸交匯處均屬半封閉式巴士站。相反，紅橋巴士站是位於屯門公路的路邊巴士站，設計與上述兩者不同，惟早年加設的隔音屏障限制了巴士站空間。鑑於該站周邊設有隔音屏障，就增設通風設施或其他設備的建議，署方需與相關部門作審慎考慮。運輸署亦會檢視改善交通管理的可行措施，例如調整巴士班次以縮短乘客候車時間，或檢視排隊安排以分散人流，紓緩擁擠的情況。此外，署方會與相關部門研究《半封閉式公共交通交匯處的空氣污染管制》專業守則是否可套用於路邊巴士站，以監察其空氣質素。

58. 主席表示，建議運輸署與相關部門（如環境保護署）就空氣質素事宜再作研究，並量度是否有污染物超標情況。此外，天氣炎熱問題與巴士站是否屬封閉式無關，而裝設風扇亦非僅限於半封閉式巴士站，例如屯門公路巴士轉乘站便已裝設風扇，故認為有關建議可行，期望部門考慮。他贊同委員有關安排實地視察的建議。

59. 主席續表示，早前曾向城巴反映，在紅橋巴士站轉乘前往其他目的地（如九龍）的旅客不熟悉相關排隊安排。他得悉城巴已採取相應措施，遂請城巴作出補充。

60. 城巴陳浩峯先生表示，城巴已於 5 月下旬加強紅橋巴士站（往九龍方向）的清潔、更新原有排隊指示，並在巴士站牌較高位置增設轉乘路線的排隊指示，提供更清晰資訊，便利乘搭第 B3X 號線至該站作轉乘的

旅客及其他乘客。

61. 主席總結時請秘書處安排實地視察。

[會後補註：有關實地視察已於 2026 年 6 月 24 日進行。]

(G) 有關在屯盛街及屯利街現有行人過路處增設斑馬線的建議
(交委會文件 2026 年第 26 號)
(運輸署的書面回應)

62. 文件第一提交人表示，屯盛街及屯利街鄰近眼科診所，較多長者出入，同時經常有車輛停泊，阻擋行人觀察來車的視線，故建議運輸署優化過路處設施，增設斑馬線，以提升道路安全。他認為，儘管路面已劃設「望左」及「望右」標誌，但對視力欠佳人士幫助有限，故應從駕駛者層面着手，促使他們留意。

63. 委員提出意見，有關內容綜述如下：

- (i) 指出良德街的行人過路處設計與屯盛街及屯利街相似，移除了行人路欄杆，僅僅鋪設黃色警示磚，對此表示不滿；
- (ii) 支持增設斑馬線，認為此舉可令行人及駕駛者清楚識別過路處，提醒駕駛者注意及慢駛，同時避免車輛停泊於過路處範圍；
- (iii) 認為屯利街的車流不多，相信加設斑馬線或黃波燈亦不會對交通流量構成很大影響；以及
- (iv) 強調屯利街鄰近診所及小學，期望運輸署考慮相關人士的需要。

64. 運輸署黃狄偉先生表示，署方檢視屯利街的過路設施及實際情況後，正研究合適的交通管理措施，例如調整停車灣的大小、增設不准停車限制區及交通標誌，以改善行人過路處，提升道路安全。署方規劃不同過路設施時，會考慮相關地區因素，包括地理環境、附近是否有分層過路設施，以及交通意外記錄等。就增設斑馬線的建議，現時屯利街已設有行人天橋，而署方亦計劃於近青山公路的路口進行改善工程，以作為屯門公路的替代路線，讓車輛經屯利街進入青山公路。署方會視乎工程完成後屯利街的車流情況，檢視現有過路設施的運作，有需要時考慮合適的交通管理措施。

65. 委員提出意見，有關內容綜述如下：

- (i) 指出長者（尤其手拉車或輪椅使用者）大多不會繞道使用行人天橋，並認為部門提及的考慮因素未必與增設斑馬線相衝突；
- (ii) 反映屯利街違例泊車情況普遍，行人需伸頭查看來車以確保安全；認為增設斑馬線有助駕駛者注意前方為行人過路處，提醒他們慢駛及停車讓行人；
- (iii) 認為斑馬線較行人輔助線更能加強駕駛者的意識，提醒他們留意停車的需要；
- (iv) 反映駕駛者經常將車輛停泊於過路處範圍，認為加設斑馬線可減少有關情況；
- (v) 建議加強打擊有關路段的違例泊車問題，否則即使增設交通標誌，亦會被停泊的貨車遮擋；
- (vi) 指出斑馬線為行人優先通行，而行人輔助線則意味行人需自行留意車輛；
- (vii) 建議若運輸署未有計劃增設斑馬線，可考慮參考掃管笏路行人過路處的做法，將路面髹成紅色，令行人知悉該處為正式的過路處，同時提醒駕駛者注意減速；以及
- (viii) 認為運輸署提及的交通管理措施仍未足夠，期望進一步提升。

66. 運輸署黃先生表示，由於署方已計劃屯利街的路口改善工程，以作為屯門公路的替代路線，增設行人優先的斑馬線或會影響日後車流，故署方會在路口改善工程完成後再檢視實際運作情況。署方亦正研究合適的短期交通管理措施，以進一步提升行人過路安全，並備悉有關在路面髹上顏色的建議。

67. 委員提出意見及查詢，有關內容綜述如下：

- (i) 擔心路口改善工程完成後，車流量增加反而會令道路更危險，期望運輸署留意完工後的相關安排；

- (ii) 指出在九龍區，部分沒有斑馬線的行人過路處亦以顏色作識別，讓駕駛者留意隱蔽的行人過路處，故期望與部門探討過路安全的短、中期措施；
- (iii) 詢問運輸署所提及道路工程的規劃內容及路線改動的方向；以及
- (iv) 反映後方車輛或因不知前方為行人過路處而響號催促，認為增設斑馬線可同時便利行人及駕駛者。

68. 運輸署黃先生表示，備悉委員有關增設顏色識別的意見。長遠而言，署方會待路口改善工程完成後，檢視實際情況，例如經屯利街往青山公路的車流，有需要時考慮合適的交通管理措施。短期而言，署方亦會考慮在合適位置增設不准停車限制區及交通標誌，以提示駕駛者前方設有行人過路處。

69. 主席查詢上述改善工程，是否為了讓車輛在屯利街路口右轉進入青山公路青山灣段（南行）的工程。

70. 運輸署黃先生確認正是該工程。

71. 主席總結時請運輸署考慮委員的意見。

(H) 青山公路車輛在非繁忙時段的超速問題
（交委會文件 2026 年第 27 號）
（運輸署及香港警務處的書面回應）

72. 文件第一提交人表示，自從青山公路青山灣段至大欖段的道路擴闊工程完成後，超速駕駛問題一直相當嚴重。該路段的行人如要過馬路，需在過路處按下行人過路按鍵，行車燈號才會轉為紅燈。因此，在非繁忙時段，行車燈號會長時間維持綠燈，導致超速駕駛情況頻生。據觀察所見，該路段近年的交通意外有所增加，例如 2024 年 12 月 14 日、2025 年 2 月 10 日、2026 年 5 月 6 日及 5 月 17 日均有交通意外發生。他續表示，安裝測速裝置除了可增加阻嚇作用，亦可減省警方執行流動測速所需的人手，故期望警方積極考慮有關建議。此外，他反映現時碧翠花園外，以及近容龍居至三聖邨一帶的行人路沒有圍欄，車輛發生意外時或會衝上行人路，故建議運輸署在該等行人路增設防撞設施。

73. 委員提出意見，有關內容綜述如下：

- (i) 表示運輸署近年移除了不少行人路欄杆，隨着交通意外增加，市民難免擔憂行人路安全；以及
- (ii) 建議聚焦加強夜間安全措施，例如增加夜間流動測速的次數，以提升阻嚇作用及駕駛者的減速意識，保障行人及駕駛者的安全。

74. 運輸署林愷晴女士表示，署方已就加強執法與警方進行溝通。此外，署方檢視相關路段後，計劃於鄰近 OMA by the Sea 的路段增設每小時 50 公里的速度限制標誌，以提醒駕駛者注意減速。署方亦研究在碧翠花園前方加設鋼護柱，比防撞欄更有效抵禦車輛衝力。署方已完成相關繪圖，並正與路政署商討工期安排。

75. 香港警務處（下稱「警務處」）梁基政先生表示，自相關路段擴闊工程完成後，警方新界北總區交通部已就該路段採取多項措施，加強執法力度。除固定偵速攝影機系統外，亦運用了不同流動偵速設備，例如帶有錄影功能的雷射槍、雷達，以及裝有偵速設備的警車（俗稱「隱形戰車」）。在過去三個月，新界北總區交通部已發現 82 宗超速事件，並在流動執法行動中，發現約 30 宗交通違例事件。警方會繼續密切留意有關情況。

76. 有委員詢問，就上述發現的超速及交通違例事件，警方是否已發出告票，抑或是僅拍攝而未有檢控。

77. 警務處梁先生表示，上述數字為已成功檢控的數字。

78. 主席總結時請運輸署及警務處考慮委員的意見。

VI. 備悉事項

(A) 運輸署匯報

（交委會文件 2026 年第 28 號）

79. 委員備悉題述報告。

(B) 路政署匯報

（交委會文件 2026 年第 29 號）

80. 委員備悉題述報告。

(C) 警方匯報

(交委會文件 2026 年第 30 號)

81. 委員備悉題述報告。

VII. 其他事項

82. 委員沒有提出其他事項，主席於下午 4 時 50 分宣布會議結束，下次會議將於 2026 年 8 月 26 日（星期三）下午 2 時 30 分舉行。

屯門區議會秘書處

日期：2026 年 8 月

檔號：HADTMDC/13/25/TTC/26