

元朗區議會交通及運輸委員會
二零一三年度第一次特別會議記錄

日期：二零一三年六月二十八日(星期五)

時間：上午十時正至下午三時四十五分

地點：元朗橋樂坊二號元朗政府合署十三樓元朗區議會會議廳

<u>出席者</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
主席：陸頌雄議員	會議開始	會議結束
副主席：黃卓健議員	會議開始	會議結束
委員：湛家雄議員, BBS, MH, JP	會議開始	下午 1:00
陳美蓮議員	會議開始	會議結束
陳思靜議員	會議開始	會議結束
張木林議員	上午 11:20	會議結束
趙秀嫻議員	會議開始	下午 2:30
周永勤議員	會議開始	下午 2:30
郭慶平議員	會議開始	下午 1:45
郭強議員	會議開始	會議結束
鄭俊宇議員	上午 10:20	會議結束
劉桂容議員	會議開始	會議結束
李月民議員, MH	會議開始	下午 3:30
呂堅議員	上午 10:25	下午 2:30
麥業成議員	上午 10:45	會議結束
文志雙議員	上午 10:20	上午 11:25
文光明議員	會議開始	會議結束
沈豪傑議員	下午 12:30	下午 2:30
蕭浪鳴議員	會議開始	中午 12:00
鄧焯謙議員	會議開始	中午 12:00
黃煒鈴議員	會議開始	會議結束
王威信議員	上午 11:00	下午 12:30
黃偉賢議員	會議開始	下午 2:30
邱帶娣議員, MH	下午 3:30	會議結束
姚國威議員	會議開始	會議結束
袁敏兒議員	會議開始	會議結束
增選委員：朱錦輝先生	上午 11:40	會議結束
高俊傑先生	會議開始	下午 1:45

梁明堅先生	會議開始	會議結束
梁業鵬先生	會議開始	下午 12:30
吳玉英小姐	會議開始	下午 1:45
鄧川雲先生	上午 10:20	會議結束

秘書：張振龍先生 元朗民政事務處行政助理(區議會)

列席者

黃智華先生	元朗民政事務助理專員
呂曉暉女士	運輸署署理高級運輸主任/元朗
曹穎珊女士	運輸署運輸主任/元朗 1
陳建峰先生	運輸署工程師/行人區改善計劃
謝銘業先生	路政署區域工程師/西(特別職務)
杜嘉榮先生	土木工程拓展署工程師/15(新界西及北)
孟天予先生	香港警務處元朗區行動主任
吳良知先生	香港警務處元朗區交通隊主管
徐雲龍先生	房屋署房屋事務經理(元朗五)

議程第二(2)、議程第三(1)項

羅麗明女士 九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務高級助理經理

議程第二(3)、議程第三(1)至(2)、(10)、(13)至(14)項

楊莉華女士	香港鐵路有限公司公共關係經理—對外事務
林 圓女士	香港鐵路有限公司助理公共關係經理—對外事務
吳天恩女士	香港鐵路有限公司公共關係主任

議程第二(4)項

陳業麟先生 路政署高級工程師1/行人設施

缺席者

程振明議員	
徐君紹議員	
黎偉雄議員	(因事請假)
梁福元議員	
鄧卓然議員	(因事請假)
鄧家良議員	
鄧貴有議員	(因事請假)

陳智偉先生
鍾啓生先生
鄧廣棠先生
余仲良先生

* * * * *

歡迎詞

主席歡迎各委員及政府部門代表出席元朗區議會交通及運輸委員會(交委會)二零一三年度第一次特別會議，並特別歡迎運輸署署理高級運輸主任/元朗呂曉暉女士及運輸主任/元朗 1 曹穎珊女士代替休假的高級運輸主任/元朗黎聲泉先生出席是次會議。

第一項：前議事項：

新界專線小巴 77 及 77A 號線更改行車路線建議 (交委會文件 2013/第 63 號)

2. 呂曉暉女士簡介上述文件。

3. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映 77A 號線服務為人垢病，脫班、飛站甚至不依行車路線行走的情況司空見慣，77A 號線經常出現於總站及上游分站如天頌苑一帶上滿乘客便直接開往元朗市中心及博愛醫院的情況，下游分站如天瑞邨、天耀邨、天祐苑及天慈邨的居民未能享受應有的服務，甚至有居民根本不知道路線的存在，路線形同虛設，委員認為營辦商有責任確保下游分站乘客可以登車；
- (2) 反映 77A 號線班次疏落，經常有居民候車超過一小時仍未能登車，並致電向委員查詢 77A 號線是否已被取消，委員認為班次疏落歸根究底是營辦商投放車輛數目不足所致；
- (3) 批評運輸署對小巴營辦商監管不力，導致營辦商未有履行承諾提供班次服務，而且營辦商的投訴電話長期無人接聽，委員曾多次向運輸署反映上述問題惟一直未有改善，委員認為與署方監管無方有關，並質疑作為監管部門的運輸署一向對營辦商甚為縱容，幾乎是對營辦商言聽計從及有求必應，置乘客意見於不顧，並只懂透過重組路線以期改善脫班問題；

- (4) 要求署方引入更嚴厲的機制以確保營辦商履行服務詳情表的承諾，建議小巴司機必須於總站簽到，以掌握小巴到站的時間，並建議營辦商提供預計到站的時間表，讓乘客有所預算之餘，亦可讓乘客察覺逾時便立即作出投訴；
- (5) 有委員認為營辦商依靠 77 號線獲利，因此要求運輸署停止營辦商營運 77 及 77A 號線兩條小巴路線並重新招標作為懲罰；
- (6) 反映小巴路線多年沒有檢討且服務未能配合居民需要，指出以往新界鄉郊地區及新發展區人口較少，因此開辦載客量較低的專線小巴路線提供服務，惟近年元朗區人口大幅增長，運輸署卻沒有適時檢討政策，加上部分小巴路線如 77A 號線班次疏落，繁忙時段難以配合居民需要，因此建議運輸署促請營辦商加密班次，或增設其他小巴路線，甚至考慮以巴士路線取代小巴路線，以配合地區發展；
- (7) 認為路線重組方案的前提是原有乘客的需要不被忽略，因此 77A 號線重組方案上委員傾向支持方案二，因為雖然方案二不經天秀路而未能服務天逸邨，但是天逸邨毗鄰俊宏軒總站，因此影響較為輕微，委員希望署方積極跟進方案二及不要削減原有的服務，以及實施重組方案前先與委員溝通；
- (8) 建議運輸署先維持現有 77A 號線行車路線及運作，因為委員對營辦商的承諾欠缺信心及有所保留，因此委員希望運輸署先要求營辦商按照服務承諾提供班次服務及行車路線，營辦商達標後才商討分拆及重組路線一事；
- (9) 指出 77A 號線的客源主要是前往博愛醫院探病、覆診及求醫的天水圍居民，當中不乏長者，因為前往元朗市中心轉車路途轉折之餘亦費時失事，惟除此之外 77A 號線存在客源不足的情況，因此認同試行分拆路線，以增加服務覆蓋範圍，從而增加乘客量，並提出分拆路線的建議，建議開辦兩條分別途經天水圍東部及西部的路線，其中一條建議改由天水圍市中心開出前往博愛醫院；
- (10) 表示難以理解文件中方案二及方案三行車時間及班次服務的計算方法，並認為行車時間需要透過試行才能得知，因此不認同署方只提供大約的數字供委員參考；及

- (11) 擔心營辦商爲了維持班次服務，在營運小巴數目不足的情況下要求司機縮短休息時間以加快車輛回轉，並擔心司機爲了爭取休息時間而超速駕駛。

4 · 呂曉暉女士綜合回應如下：

- (1) 備悉委員對運輸署監管小巴營辦商工作的關注，表示運輸署主要透過發牌制度監管營辦商的服務，署方會向營辦商批出有限年期的營運牌照，一般爲一至三年，而當中會有中期檢討，署方會提醒營辦商需要改善的地方，並視乎營辦商的工作表現及服務水平，決定是否與營辦商續牌及續牌的年期，考慮因素與服務表現評價有關，例如署方接獲的投訴數字及營辦商涉及意外的數字等，而署方亦會聘請顧問公司到沿途各分站及小巴上作主動調查以收集數據並核實營辦商車輛的出勤率、脫班率及司機表現等；
- (2) 認同 77A 號線營辦商需要改善服務，署方會繼續密切監察並要求營辦商改善服務；
- (3) 指出方案二及方案三的分別在於前者途經天華路而後者途經天秀路，署方備悉委員傾向接納方案二，並備悉委員決定是否接納 77A 號線重組方案的前提是小巴營辦商是否能夠提供文件中所承諾的車輛數目及班次服務。因此，署方會先與營辦商確認有關安排的細節，然後會再與委員溝通以達至共識，署方期望透過重組方案使到 77A 號線的服務更趨穩定及營運更具效率，並提升其乘客量；及
- (4) 回應委員查詢行車時間及班次服務的資料，指出文件中提及的行車時間爲大約的數字，不論方案二抑或方案三中，行走天葵路的建議路線一會較行走天耀路的建議路線二爲快，因此有助車輛調配並提供每二十分鐘一班的班次服務。再者，繁忙時段及非繁忙時段司機的休息時間存在長短差異，因此繁忙時段可提供較非繁忙時段頻密的班次服務。

5 · 主席總結如下：

- (1) 委員普遍對新界專線小巴路線 77 號線重組方案沒有太大的意見；

- (2) 委員認為 77A 號線營辦商表現不濟，擔心實施路線重組方案後情況更差，因此強烈希望運輸署能夠提出保證營辦商表現的措施，主席認為班次疏落問題營辦商有不可推卸的責任，要求營辦商致力改善服務；
- (3) 77A 號線行車路線設計不理想影響乘客量，繼而影響班次服務，因此委員明確表示希望透過精簡 77A 號線行車路線從而提升服務水平，惟同時希望現有服務不受影響，而綜合委員意見，委員傾向接納方案二，因為較符合區內居民的需求，因此建議署方循方案二繼續跟進，並必須確保營辦商如文件中承諾，以六輛車行走分拆後的兩條專線小巴路線；及
- (4) 認同委員提出各種監察機制的建議，並建議運輸署考慮引入全球衛星定位裝置技術以協助監察小巴用車數目及行車路線。

第二項：委員動議：

(1) 黃偉賢議員動議，吳玉英小姐和議，優先興建西鐵北環綫 (交委會文件 2013 / 第 22 號)

6. 主席請委員參閱運輸及房屋局(運房局)的書面回覆。
7. 委員就議題發表的意見摘錄如下：
 - (1) 指出倡議興建及討論北環綫經年，例如發表《鐵路發展策略 2000》時已提及北環綫，而自西鐵綫通車以來，元朗區議會一直關注北環綫的興建進度，惟相關部門只一再表示會積極研究，委員眼見較遲倡議的鐵路項目例如廣深港高速鐵路(香港段)(高鐵)卻比北環綫更早動工，加上是次「我們未來的鐵路」第一階段公眾參與諮詢文件沒有詳細提出北環綫的落成時間表，因此委員質疑政府不重視北環綫，並希望政府有關部門於今年內有具體交代興建北環綫的時間表；
 - (2) 認為元朗區特別是元朗市中心周遭發展迅速，惟交通已不勝負荷，加上牛潭尾一帶有多個住屋發展項目即將開展，因此元朗區急需興建北環綫為區內居民提供鐵路服務；
 - (3) 指出北環綫的重要性在於連結東、西鐵綫，以及透過錦上路站伸延支綫至落馬洲站以連結深圳地鐵系統，認為北環綫有助中、港鐵路系統的整合並對跨境及內部交通起關鍵的作用，因此需要盡早興建北環綫；及

(4) 指出北環綫走線途經元朗區例如新田鄉一帶，惟「我們未來的鐵路」第二階段公眾參與活動中沒有於元朗區舉辦公眾論壇，因此認為有關部門漠視區內居民的意見。

8. 黃偉賢議員提出以下動議，吳玉英小姐和議：

「本會強烈要求政府優先興建西鐵北環綫。」

9. 委員以舉手及記名方式表決上述動議。副主席、湛家雄議員, BBS, MH, JP、陳美蓮議員、陳思靜議員、趙秀嫻議員、周永勤議員、郭慶平議員、郭強議員、鄭俊宇議員、劉桂容議員、呂堅議員、文志雙議員、文光明議員、黃煒鈴議員、黃偉賢議員、姚國威議員、袁敏兒議員、高俊傑先生、梁明堅先生、梁業鵬先生、吳玉英小姐及鄧川雲先生贊成上述動議。

10. 主席總結，有 22 票贊成、0 票反對及 0 票棄權，有關動議獲絕對多數票通過。主席要求去信運房局反映意見，敦促局方基於各種需要，特別是因應元朗區人口的增長，而考慮優先興建西鐵北環綫。

(會後補註：秘書處已於二零一三年七月八日致函運輸及房屋局反映委員的意見及要求。)

**(2) 黃偉賢議員動議，鄭俊宇議員和議，反對取消 268B 非繁忙時間服務
(交委會文件 2013 / 第 23 號)**

11. 主席歡迎下列人士出席會議：

九龍巴士(一九三三)有限公司
社區事務高級助理經理

羅麗明女士

12. 主席請委員參閱九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)的書面回覆。

委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映是項動議原訂於本年五月二十三日交委會第三次會議上討論，惟九巴不待討論結果便於五月十九日強行取消 268B 號線平日非繁忙時段的服務，委員認為處理手法需要予以譴責，指出此舉無視議會及漠視民意，並要求運輸署及九巴作出解釋。委員重申，區議會與九巴的互信關係得來不易，惟經此一役雙方關係出現裂痕，相信日後開展其他議題的討論時九巴便難以取得委員及居民的信任，因此建議九巴考慮恢復 268B 號線非繁忙時段的服務以修補雙方的關係；
- (2) 反映乘客對取消 268B 號線平日非繁忙時段的安排並不知悉，批評有關安排倉促加上宣傳不足，導致現時非繁忙時段仍有市民於青山公路(元朗段)268B 號線分站候車，委員指出雖然九巴於分站張貼告示，但是相信排於較後位置的乘客不會刻意先看巴士站牌上的通告才排隊候車；委員亦指出曾建議九巴於「路訊通」公布有關 268B 號線的安排，惟九巴回應此舉涉及額外廣告開支，委員批評理由牽強；
- (3) 指出九巴曾提及有郵寄單張通知區內居民，因此向九巴查詢有否向居於元朗市中心各單幢大廈的居民郵寄單張；
- (4) 指出居民反映 268B 號線傍晚六時後由紅磡開出的班次客量甚高，惟現時改為只於傍晚六時至七時提供有限度的服務，乘客被逼流向 269B 號線，因此委員向九巴查詢改為乘搭 269B 號線的乘客數字，並認為加重了 269B 號線負擔，委員同時要求保留平日傍晚繁忙時段之後 268B 號線由紅磡開出的班次服務以配合七時以後才下班的乘客需要；
- (5) 向九巴查詢 68E 號線乘客量。委員引述乘客自行統計的數字，指出 68E 號線繁忙時段每班平均乘客量僅為十人，非繁忙時段往元朗市南部方向的班次更是沒有乘客，委員因此質疑九巴以乘客量低為由取消 268B 號線平日非繁忙時段服務後，卻以部份節省下來的資源開辦乘客量更低的 68E 號線是欠缺理據；
- (6) 反映九巴同時取消了早上繁忙時段由元朗公園開出的 268B 及 68M 號線特別班次服務，忽略乘客需要，因此強烈要求恢復上述特別班次服務；

- (7) 認為運輸署不明白長途巴士路線對區內居民的重要性，因為居民可於巴士上利用車程稍事休息，因此居民極力爭取保留 268B 號線，並曾提出多項建議以減少路線與鐵路重疊，例如建議延伸路線總站至土瓜灣或九龍城一帶以開拓新客源，惟九巴一直不肯試行；
- (8) 認為 268B 號線除繁忙時段便利上、下班人士外，主要功能在於提供雙向轉乘服務方便乘客前往元朗及市區各地，惟取消 268B 號線平日非繁忙時段服務的同時，運輸署沒有協調其他公共交通工具特別是香港鐵路有限公司(港鐵公司)加密班次；
- (9) 認為乘客量高企而一直爭取更多資源營運的路線直至取消 268B 號線平日非繁忙時段服務後才能增加資源營運，擔心爭取恢復有關服務代表已獲調配的資源需要調回營運 268B 號線；
- (10) 認為以往區內居民缺乏選擇，因此區內部分乘客量低的巴士路線及班次仍需要維持服務以照顧乘客所需，惟現時區內居民可以乘搭西鐵綫，因此理解九巴取消與西鐵綫重疊導致乘客量劇減的 268B 號線平日非繁忙時段服務。有委員認為部分巴士路線於早上繁忙時段載客量只有三至四成，往元朗或天水圍方向乘客量甚至只有個位數字，繼續維持服務只會浪費資源及造成空氣污染，因此建議檢討及考慮取消有關路線，例如只保留早上繁忙時段往九龍方向的班次，而非繁忙時段則改為提供接駁西鐵綫的服務，以配合乘客需要；
- (11) 查詢 268B 號線是否以四輛巴士營運平日繁忙時段四班的服務，並查詢九巴會否因為 268B 號線乘客量低而效法 264M 號線轉用單層巴士為乘客提供服務；及
- (12) 要求運輸署澄清所引述 268B 號線早上繁忙時段每班班次平均乘客量只有十名以下的數據。

14 · 羅麗明女士綜合回應如下：

- (1) 九巴除了於各 268B 號線分站上貼告示通知取消 268B 號線平日非繁忙時段服務安排外，九巴亦有向區內各主要屋苑的住戶郵寄單張作宣傳，九巴備悉委員的反映，承諾會檢討宣傳成效並會加強宣傳，以便乘客知悉有關安排；

- (2) 指出 68E 號線於本年五月才投入服務，至今約一個月，因此認為市民需要時間適應有關服務，而乘客量亦有上升的空間；
- (3) 九巴備悉部分委員要求恢復於早上繁忙時段由元朗公園開出的 268B 及 68M 號線特別班次服務的意見，惟九巴認為 68E 號線所涵蓋的服務較上述的特別班次多，因為元朗公園一帶的乘客可透過 68E 號線前往大欖隧道轉乘其他巴士路線前往更多的目的地；及
- (4) 九巴備悉部分委員要求恢復 268B 號線非繁忙時段服務並要求將有關路線延長的建議，九巴與運輸署正就優化元朗區整體巴士服務向區內乘客進行諮詢，九巴會留意乘客需求變化及聽取意見，並會與運輸署研究有關建議以便為乘客提供適切服務。

15 · 呂曉暉女士綜合回應如下：

- (1) 二零一二年起運輸署一直與交委會討論 268B 號線的安排，所提交的文件亦有提及乘客量數據，如「2012-2013 年度元朗區的巴士路線發展計劃 268B 路線的重組方案」提及二零一二年四月的調查數據，數據顯示早上繁忙時段即早上七時至十時紅磡開往元朗方向的班次每班平均乘客量為十名以下，署方認同部分委員指出乘客量低造成浪費資源及污染環境的意見，因此署方決定 268B 號線平日早上繁忙時段只保留由元朗開往紅磡的班次；
- (2) 268B 號線繁忙時段四班班次是以四輛巴士行走，因為巴士未能趕及回轉接載另一批乘客，而扣除用於提供 268B 號線繁忙時段及假日班次服務的巴士外，取消 268B 號線平日非繁忙時段服務後所節省的資源均調配至區內乘客需求甚殷的巴士路線如 968、68X、268C 及 B1 號線；及
- (3) 運輸署曾就 268B 號線總站遷往馬頭圍、九龍城及土瓜灣一帶的建議作出回覆，不接納建議是因為伸延路線會增加行車時間，降低車輛調配的靈活性及效率，加上該區有多項大型工程進行中，容易影響服務穩定性，因此現階段署方未有計劃開辦由元朗區前往上述地區的巴士路線，惟元朗區正進行整體巴士服務網絡的檢討，而開辦有關路線的建議會在考慮之列。

16. 黃偉賢議員提出以下動議，鄭俊宇議員和議：

「本會強烈要求九巴恢復 268B 非繁忙時間服務。」

17. 委員以舉手及記名方式表決上述動議。陳美蓮議員、陳思靜議員、周永勤議員、郭慶平議員、鄭俊宇議員、呂堅議員、黃偉賢議員、袁敏兒議員、吳玉英小姐及鄧川雲先生贊成上述動議。副主席、張木林議員、趙秀嫻議員、劉桂容議員、文光明議員、沈豪傑議員、黃煒鈴議員、姚國威議員、朱錦輝先生、高俊傑先生及梁明堅先生就上述動議表示棄權。

18. 主席總結，有 10 票贊成、0 票反對及 11 票棄權，有關動議獲絕對多數票通過。主席認為九巴 268B 號線的重組建議已經於交委會經過長時間的討論，認同頗具爭議性，批評運輸署認為雖然兩次原有表決因為不同原因未能討論及付諸表決，惟運輸署及九巴不應該在未有正式表決結果之前急於實施，認為應該留待交委會表決後，考慮委員意見後才作決定做法，希望考慮交委會是日就動議所發表委員的意見，在任何巴士路線重組上必須廣泛宣傳，及與當區議員保持密切的聯繫。

(會後補註：秘書處已於二零一三年七月五日致函運輸署及九巴反映委員的意見及要求。)

(3) 黃偉賢議員動議，鄭俊宇議員和議，強烈要求港鐵公司立即增加西鐵綫繁忙時間的班次，以應付乘客的增長
(交委會文件 2013 / 第 42 號)

19. 主席歡迎下列人士出席會議：

香港鐵路有限公司

公共關係經理—對外事務

助理公共關係經理—對外事務

公共關係主任

楊莉華女士

林 圓女士

吳天恩女士

20. 主席請委員參閱港鐵公司的書面回覆。

委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 指出現時元朗區的市民於早上繁忙時段難以登上往市區方向的列車，從朗屏站開始已出現乘客難以登車的情況，而元朗站的乘客往往需要等候兩至三班列車才能登車，錦上路站則因為較少乘客下車，變相未能騰出足夠空間讓乘客登車；
- (2) 西鐵綫未來建議延伸至屯門碼頭一帶並加設屯門南站，委員認為將會加劇乘客難以登車的問題，加上未來元朗區的人口將會持續增長，而政府的規劃目標是新界西的居住人口數目將佔全港人口七分一，即超過一百萬人，惟新界西所提供的就業職位數量有限，居民需要前往市區上班及上學，相信作為新界西接駁市區命脈的西鐵綫，乘客量只會不斷上升，若西鐵綫不盡早加密班次將難以應付乘客需求；
- (3) 指出西鐵綫開通之初因為市區總站設於南昌站導致乘客量偏低，惟自九龍南綫啓用並將西鐵綫總站延至紅磡站後，乘客量大幅增長，甚至假日及非繁忙時段亦出現擠逼的情況；
- (4) 指出政府以鐵路為骨幹的政策導致巴士路線及班次服務遭到大規模重組及削減，港鐵公司得以壟斷新界西的交通及運輸服務，乘客亦被逼流向票價高昂的西鐵綫，惟現時巴士服務已遭削減的情況下，鐵路服務卻沒有相應地擴張，使到鐵路服務不足以應付乘客需求，委員促請港鐵公司提供足夠的服務應付乘客需求，特別在每年均調高票價的情況下，希望港鐵公司能夠相應地改善服務水平，否則巴士公司及港鐵公司服務雙雙倒退的情況下，最終受害的是乘客，因此希望港鐵公司能夠正如宣傳口號「用心聽，用心做」所言，認真聆聽委員的意見，以乘客需要為依歸，並體諒元朗區居民需要長途跋涉並可能需要轉乘其他路綫甚至多種交通工具上、下班的苦況，為乘客提供較良好的乘車環境以及讓乘客得以順利登車；
- (5) 指出交委會曾多次討論並要求港鐵公司增加每班列車使用的車廂數目，惟港鐵公司表示需要留待沙田至中環綫(沙中綫)落成並使到西鐵綫與沙中綫大圍至紅磡段及馬鞍山綫組成東西走廊時才將每班列車使用的車廂數目增加至八卡，委員認同短期內增加每班列車使用的車廂數目可能存在困難，加上港鐵公司可能會以需要增購車廂為由推搪，因此委員認為增加班次是短期內最容易應對乘客不斷增加的方法，因為西鐵綫有能力加密至每兩分鐘一班，故此建議港鐵公司將現時繁忙時段每三分鐘一班的班次加密；

- (6) 指出西鐵綫原有設計足以讓每班列車使用九卡車廂營運，惟興建柯士甸站時月台設計只能容納八卡車廂，委員認為擁有運輸專家團隊的港鐵公司應當提供改善方法應對設計上的失誤，並建議於現有月台的上方或下方增建可容納更多車廂的月台，或是列車首、尾兩卡車廂只開啓半數車門供乘客上落以應對列車車廂數目比月台可納車廂數目為多的問題；
- (7) 認為港鐵公司就增加每班列車使用的車廂數目已考慮經年，並以現有技術存在困難為理由，遲遲沒有考慮增加每班列車的車廂數目，委員希望港鐵公司能夠獲得正面回應並交代落實時間，或是交代未能實施的原因；
- (8) 認為自二千年代初期起天水圍不少輕鐵站如天耀站已出現乘客難以登車的情況，期間港鐵公司曾增購列車，惟乘客難以登車的情況持續，足見港鐵公司的措施未能應對區內人口增長，加上天水圍北部人口有所上升，而該區居民依靠輕鐵接駁西鐵綫往返市區各地，因此建議港鐵公司加密西鐵綫班次並一併增加輕鐵的班次作配合；及
- (9) 指出港鐵公司以暑假減少了學生乘搭為由減少港鐵巴士及輕鐵的班次，或是以單卡取代雙卡列車行駛部分輕鐵綫，惟委員認為有關措施會影響輕鐵的服務質素及增加乘客候車時間，因此希望暑假期間港鐵公司維持原有服務水平。

22 · 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 港鐵公司一直致力為乘客提供安全、舒適及高效率的列車服務，去年推出「用心聽，用心做」計劃，在上述計劃下，港鐵公司去年全年整體增加了約六萬二千班車，額外提供了相等於一億五千萬人次的載客量；
- (2) 現時西鐵綫平日早上繁忙時段的列車班次為每三分鐘一班，平日傍晚繁忙時段列車班次則由以往每四分鐘一班加密至每三分半鐘一班，服務有所提升；

- (3) 據港鐵公司觀察顯示，現時大部分乘客基本上能夠順利登上首班到站的列車。事實上，西鐵綫繁忙時段的情況與其他港鐵路綫相若，乘客量較非繁忙時段為高。就西鐵綫而言，二零一二年平日早上繁忙時段平均載客量為七成左右，服務足以應付乘客需要。港鐵公司會繼續密切監察西鐵綫的服務情況，並會於有需要時加強服務以配合乘客的需要，而委員的關注及意見已備悉，並會將有關意見向公司反映；及
- (4) 港鐵公司亦會密切留意輕鐵的服務，例如平日早上繁忙時段多條輕鐵路綫均採用雙卡列車接載乘客以紓緩乘客需求，港鐵公司會於有需要時靈活調配列車以加強服務。

23 · 黃偉賢議員提出以下動議，吳玉英小姐和議：

「本會強烈要求港鐵公司立即增加西鐵綫繁忙時間的班次及增加車卡，以應付乘客的增長。」

24 · 委員以舉手及記名方式表決上述動議。副主席、湛家雄議員, BBS, MH, JP、陳美蓮議員、陳思靜議員、張木林議員、趙秀嫻議員、周永勤議員、郭慶平議員、郭強議員、鄺俊宇議員、劉桂容議員、呂堅議員、黃煒鈴議員、王威信議員、黃偉賢議員、姚國威議員、朱錦輝先生、高俊傑先生、梁明堅先生、梁業鵬先生、吳玉英小姐及鄧川雲先生贊成上述動議。

25 · 主席總結，有 22 票贊成、0 票反對及 0 票棄權，有關動議獲絕對多數票通過。主席補充，交委會一直要求西鐵綫加密班次及增加車卡，並對港鐵公司指西鐵綫早上繁忙時段平均載客量為七成左右表示存疑，認為與乘客量評估機制存在問題及過時有關，因為現有機制是假設每平方米可以站立六名乘客，主席建議港鐵公司代表將意見反映港鐵公司及運房局，主席同時要求港鐵公司除提交乘客量數據外還需要一併提交未能登上首班到站列車的乘客數字及比例，認為有關現象反映班次不足，希望港鐵公司能夠採用更客觀的評估方法以及積極回應委員訴求。

(會後補註：秘書處已於二零一三年七月五日致函港鐵公司反映委員的意見及要求。)

- (4) 呂堅議員、蕭浪鳴議員及袁敏兒議員動議，郭強議員、黃煒鈴議員、徐君紹議員、余仲良先生及梁業鵬先生和議，要求加快落實「元朗市行人環境改善計劃」

(交委會文件 2013 / 第 43 號)

- 26 · 主席歡迎下列人士出席會議：

路政署

高級工程師 1/行人設施

陳業麟先生

- 27 · 主席請委員參閱路政署的書面回覆。

- 28 · 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 指出「元朗市行人環境改善計劃」早於數年前展開，委員理解元朗市的情況複雜加上困難眾多，亦感謝運輸署及路政署與地區積極配合，使到教育路千色廣場對出的行人路及青山公路(元朗段)近大棠路輕鐵站對出行人過路處的擴闊工程得以順利完成，惟部分涉及區內數個主要路口的改善工程進展較為緩慢，因此希望透過動議促請加快落實工程的進度；
- (2) 指出元朗市整體人口近年不斷膨脹，導致元朗市行人環境擠擁，情況比旺角有過之而無不及，區內行人路及交通不勝負荷，行人過路處難以疏導等候過路的市民，特別當輕鐵靠站上落客或下雨天時更見混亂；加上新時代廣場的大型商場快將落成，預料將吸引大量人流如內地遊客前來元朗市，因此認為作為疏導元朗市行人的主要工程即「沿元朗明渠的高架行人通道(高架行人通道)」的工程刻不容緩；
- (3) 認為居民強烈要求高架行人通道由教育路延伸至馬田路及馬棠路一帶，因為元朗市南部居民眾多，高架行人通道有助疏導人流，而居民未來將依賴高架行人通道前往西鐵站轉乘，惟現時該區缺乏便利的行人通道前往教育路，若不盡早將高架行人通道延長至馬田路，馬田路及十八鄉路一帶的居民便需要轉折地前往教育路才能使用高架行人通道，加上該區是未來重點發展區域，體育館、劇院及泳池等設施亦快將落成，因此委員認為既然署方有計劃興建教育路至馬田路一段的工程，便希望署方能夠一併興建高架行人通道至馬田路，有委員更倡議署方考慮將高架行人通道延長至十八鄉路一帶；

- (4) 認為高架行人通道需要有足夠及完善的配套才能發揮效用，並以現時鳳翔路行人天橋為例，指出該天橋只設有樓梯供行人上落，導致行人特別是長者及行動不便人士不願使用，因此建議高架行人通道以雙向扶手電梯取代現時只提供上行扶手電梯而下行需要使用樓梯的建議，否則高架行人通道落成後可能需要再投放資源改善，得不償失；委員並建議擴闊高架行人通道及增建行人輸送帶以提升高架行人通道的吸引力；以及建議高架行人通道落成後取消輕鐵途經元朗市中心的路段，並將青山公路(元朗段)改為步行街以徹底改善元朗市行人環境；
- (5) 表示路政署早前就「元朗市行人環境改善計劃」諮詢委員，查詢委員意見是否被署方接納，並查詢署方會否於諮詢階段結束後就原有建議作出修訂，以及查詢有關研究的進度；
- (6) 建議運輸署及路政署積極改善元朗市中心主要道路如青山公路(元朗段)、教育路、元朗安寧路及壽富街等行人路通道狹窄的問題，特別建議採取措施加強管理店鋪貨物阻街的情況；及
- (7) 認為除元朗市中心外，天水圍區內多條道路如天秀路亦需要進行大大小小的行人環境改善工程，希望署方積極跟進及進行改善，並希望署方考慮推行「天水圍行人環境改善計劃」。

29 · 陳業麟先生綜合回應如下：

- (1) 「元朗市行人環境改善計劃」第二階段公眾參與活動已於本年五月完結，工程顧問公司現正整合透過公眾參與活動及電郵所收集的意見，目標是今年內完成可行性研究；及
- (2) 路政署承諾積極推動「元朗市行人環境改善計劃」，而高架行人通道的最終目標是興建至馬田路，署方備悉公眾及委員關注高架行人通道興建時間表及其他有關的意見，並會積極考慮有關意見。

30. 呂堅議員、蕭浪鳴議員及袁敏兒議員提出以下動議，郭強議員、黃煒鈴議員、徐君紹議員、余仲良先生及梁業鵬先生和議：

「本會要求政府加快落實『元朗市行人環境改善計劃』，及早擴闊行人路及各個主要行人過路處；另一方面，現正設計的『沿元朗明渠的高架行人通道』首期工程必須最少興建至馬棠路，從而應對人口激增的需求，紓緩行人路擠迫情況，提高行人安全。」

31. 委員以舉手及記名方式表決上述動議。委員以舉手及記名方式表決上述動議。副主席、陳美蓮議員、趙秀嫻議員、周永勤議員、郭慶平議員、郭強議員、鄭俊宇議員、劉桂容議員、呂堅議員、麥業成議員、文志雙議員、鄧焯謙議員、黃煒鈴議員、黃偉賢議員、姚國威議員、袁敏兒議員、高俊傑先生、梁明堅先生、梁業鵬先生及鄧川雲先生贊成上述動議。

32. 主席總結，有 20 票贊成、0 票反對及 0 票棄權，有關動議獲絕對多數票通過。主席促請有關部門根據委員的意見，儘快推動「元朗市行人環境改善計劃」，特別是「沿元朗明渠的高架行人通道」需要一氣呵成興建至馬棠路，因為這是元朗區議會一致的共識。

(會後補註：秘書處已於二零一三年七月五日致函路政署反映委員的意見及要求。)

第三項：委員提問：

(1) 郭強議員及高俊傑先生要求港鐵、九巴、城巴、龍運、新大嶼山巴士公司等公共交通機構給予 60 至 64 歲人士享有半價優惠

(交委會文件 2013 / 第 24 號)

33. 主席請委員參閱運房局、港鐵公司、九巴及龍運巴士有限公司、新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司(城巴)的書面回覆。

34. 委員理解儘管部分公共交通機構出現經營困難情況，惟大部分每年均普遍錄得盈餘，加上不少六十至六十四歲人士已為退休人士，因此希望各公共交通機構考慮並接納委員意見，或是效法城巴的做法，為六十至六十四歲人士於周日及公眾假期提供兩元乘車優惠，以及於平日提供半價乘車優惠。

35. 呂曉暉女士表示運輸署備悉意見並會鼓勵所有公共交通機構營辦商提供優惠。

36. 主席總結，希望政府將「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」擴展至六十至六十四歲人士。

(2) 鄧川雲先生查詢有關搬遷西鐵綫錦田控制中心的事宜
(交委會文件 2013 / 第 25 號)

37. 主席請委員參閱港鐵公司的書面回覆。

38. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 查詢港鐵公司書面回覆中指出車務控制中心整合計劃耗資一億一千七百萬是包括甚麼支出項目，擔心有關費用影響票價；
- (2) 查詢港鐵公司會否因應車務控制中心整合計劃而有新的服務指標及承諾，例如降低鐵路事故的比率，認為港鐵公司需要清楚交代以提供足夠理據引證整合車務控制中心的必要，並查詢提高運作效益後會否有空間調低票價以回饋乘客，以及要求港鐵公司交代上述計劃會否涉及減省人手；
- (3) 查詢原有錦田控制中心車務控制設備於搬遷後的用途，擔心閒置造成浪費，並查詢港鐵錦田大樓的用途，關注港鐵公司能否善用空間以避免浪費土地資源；及
- (4) 查詢現時位於屯門的輕鐵車務控制中心會否一併遷往青衣，認為輕鐵與西鐵綫關係密切並存在互補性，擔心兩者的車務控制中心各置一方欠缺有效支援。

39. 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 港鐵網絡是一套整合的系統，當遇上緊急事故時，港鐵公司需要協調不同路綫的服務以便提供支援，因此有必要進行車務控制中心的整合以加強監察車務運作並作出適切的車務調動，整合亦有助提升運作效率及服務水平，以及有助加強不同路綫車務控制人員的溝通；

- (2) 車務控制中心整合計劃整體耗資一億一千七百萬，包括一切所需的開支，例如更新原有青衣車務控制中心的設備、擴充空間以容納所有原有分散於不同控制中心的車務控制人員等；
- (3) 車務控制中心整合計劃於二零零七年兩鐵合併時已訂定，因需時計劃及籌備，因此直至本年六月二十二及二十三日才完成，原有分別設於錦田、火炭及青衣的控制中心整合為青衣車務控制中心，可以統一控制港鐵重鐵綫的車務運作；
- (4) 搬遷車務控制中心後，需要有經驗的人員繼續車務控制工作，再加上未來有多條新鐵路綫陸續落成，均需要有經驗的人員處理車務控制，因此對人手的需求跟以往差不多。港鐵公司亦會提供培訓課程讓人員了解不同路綫的運作，以便靈活調配人手；
- (5) 原有位於港鐵錦田大樓內的車務控制中心搬遷後，大樓內仍是港鐵公司辦公室。而現時錦田大樓內原有車務控制中心的設備仍未搬走，因此短期內遇上緊急情況時仍可用作車務控制中心；
- (6) 至於輕鐵的車務控制方面，由於輕鐵服務覆蓋屯門、元朗及天水圍區，因應地理環境的特殊性加上輕鐵的運作模式相對重鐵綫而言有其特點，因此輕鐵仍然會有自己的車務控制中心，位於屯門的輕鐵車務控制中心會繼續運作；及
- (7) 感謝委員對車務控制中心的興趣及關注，港鐵公司將於本年七月十七日邀請元朗區議會全體議員及交委會增選委員參觀位於青衣的「超級控制中心」，以便讓議員及委員了解車務控制中心的設施、運作及整合港鐵車務控制中心的必要性。

40 · 楊莉華女士綜合回應如下：

- (1) 港鐵公司為乘客提供處於世界前列的高效率及高質素服務，而車務控制中心的整合有助港鐵公司提升效率，以及加強協調處理事故的能力，以減輕對乘客的影響；及
- (2) 港鐵票價根據票價調整機制釐定，港鐵公司會致力提升服務質素。

41 · 主席總結，委員關注港鐵錦田大樓的用途。

(3) 文光明議員要求盡快處理 78 號專線小巴班次疏脫問題
(交委會文件 2013 / 第 26 號)

42 · 主席請委員參閱運輸署的書面回覆。

43 · 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 認為新界專線小巴路線 78 號線班次疏脫是由九巴 76K 號線更改時間表及班次疏脫而引起的，指出運輸署監管不力，認為兩者是途經新田鄉青山公路(米埔段)及青山公路(潭尾段)如碧豪苑、夏威夷豪園及葡萄園一帶僅有的公共交通服務，班次失準讓居民難以乘車；
- (2) 反映現時途經新田鄉的公共交通服務包括九巴 76K 號線、新界專線小巴路線 75 及 78 號線以及俗稱「17 線」的紅色公共小巴路線班次較為疏落，不足以應付居民需要，而班次頻密的九巴路線 B1 號線往來落馬洲支線公共運輸交匯處至天水圍並途經元朗市中心，惟取道新田公路，因此有委員建議安排部分班次由現時取道新田交匯處上新田公路改為先途經青山公路(新田段)，至米埔隴路才上新田公路，並於新田鄉設置分站供居民上落，認為有關建議雖然會增加 B1 號線行車時間約五分鐘，但是可以方便新田鄉的居民出入元朗市中心；及
- (3) 引用委員與港鐵公司或巴士公司代表視察服務的經驗，指出視察當日的服務水平一般會有所改善，因此建議委員先討論及羅列元朗區最急需改善的公共交通服務，再安排每位委員每天輪流值班並邀約運輸署及有關公司或營辦商的代表一同視察有關服務，冀望從而促使公共交通服務有所改善。

44 · 呂曉暉女士回應，運輸署服務詳情表訂明，78 號線以四輛小巴營運，而行車時間為二十五分鐘，繁忙時段及非繁忙時段分別提供每十五至十六分鐘一班及每二十至二十五分鐘一班的班次服務，部分班次失準相信與所途經路段正進行工程有關，導致交通受阻而影響車輛回轉，運輸署曾安排調查，顯示繁忙時段每班小巴乘客量為十四至十五人，接近客滿水平，而非繁忙時段的乘客量則較少，運輸署認同 78 號線存在班次分佈不平均的問題，署方會留意 78 號線的營運狀況並加強監管，以確保班次穩定及提供服務詳情表所承諾的班次服務。

45 · 主席認同委員提出監察公共交通服務的建議，將與委員作進一步研究及討論，希望有足夠數目的委員參與，以便調查及監察公共交通服務的班次穩定性。

(4) 梁福元議員、袁敏兒議員、沈豪傑議員及梁明堅先生要求改善專線小巴 39 服務加密班次及加建上蓋設施
(交委會文件 2013 / 第 45 號)

46 · 主席請委員參閱運輸署的書面回覆。

47 · 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映新界專線小巴路線 39 號線班次疏落，於行車路線上游公庵路近白沙村一帶候車的乘客已難以登車，中、下游木橋頭村、田寮村及原築一帶更是無法登車，早上繁忙時段經常出現乘客等候超過三至四班小巴即接近三至四十分鐘仍然無法登車，而接近中午的非繁忙時段則因營辦商安排多輛小巴同一時段到石油氣加氣站加氣導致班次疏落，乘客更難登車，因此建議 39 號線繁忙時段加密班次及非繁忙時段營辦商安排小巴輪流加氣避免班次服務受到影響；
- (2) 反映 39 號線服務質素有待改善，例如小巴車輛殘舊、分站指示牌不清晰等，而當中委員最關注 39 號線沿途分站大多未有興建上蓋，導致乘客日曬雨淋，委員認為 39 號線乘客量充足，加上早前曾提高車資，營辦商有盈餘並有能力提升服務質素，因此建議營辦商更換新車、為沿途分站加設上蓋及加密班次以改善服務；及
- (3) 認為元朗市南部發展迅速，例如原築毗鄰將有住宅項目入伙，擔心乘客量增加使到難以登車的問題進一步惡化，因此建議若小巴服務未能達標及滿足乘客需要，運輸署需要考慮開辦巴士路線取代小巴路線。

48 · 呂曉暉女士綜合回應如下：

- (1) 營辦商以十輛小巴營運 39 號線，因此班次較為頻密，惟運輸署認同 39 號線繁忙時段乘客量高，下游中途站乘客未必能夠登上首班抵站的小巴，而需要等候隨後到達的小巴才能登車，因此營辦商已安排於木橋頭村及田寮村開出短途特別班次，以疏導下游分站乘客及加快車輛流轉。運輸署會再與營辦商商討是否需要於其他分站開出更多特別班次以配合乘客需求；
- (2) 運輸署希望委員理解小巴營辦商不如巴士公司般具規模，因此在營運資金有限的情況下未必能夠增建分站上蓋，因為興建上蓋的工程費用除了建築費外亦涉及較昂貴的前期探土工序，署方指出 39 號線分站一般毗鄰巴士分站或樓宇騎樓底，乘客可以加以利用作遮蔭之用，而署方認為透過加密班次以減少乘客候車時間，相對於加建上蓋而言，乘客更能得益；及
- (3) 備悉委員對 39 號線服務的意見，並會促請 39 號線營辦商於新屋苑陸續入伙時提升服務水平。

49 · 主席總結，希望運輸署備悉委員意見。

(5) 梁福元議員、沈豪傑議員及梁明堅先生要求加設 73A 小巴路線由崇山新村往元朗西鐵站

(交委會文件 2013 / 第 46 號)

50 · 主席請委員參閱運輸署的書面回覆。

51 · 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映現有新界專線小巴路線 73 號線服務不足以應付乘客需求，於早上及傍晚上學及上班繁忙時段服務更見不勝負荷，大樹下東路天后廟經常出現乘客難以登車的情況，位處路線更下游位置的大旗嶺村情況更甚，居民曾多次要求加密班次；

- (2) 建議運輸署考慮加設 73A 號線以分流現有 73 號線南坑村、老圍及崇正新村一帶的乘客，而 73A 號線行車路線建議途經大樹下西路而非現時日趨繁忙的大棠路，除有助紓緩大棠路的交通外，亦可覆蓋現時未有任何公共交通工具提供前往元朗市中心服務的港頭村、楊屋村及竹新村一帶，委員相信上述兩類的乘客能夠提供足夠的乘客量支持開辦新路線。委員補充，若 73A 號線位於市中心的總站未能設於元朗西鐵站，亦希望能夠以雞地作為總站；及
- (3) 認為運輸署的回覆難以讓委員滿意，建議署方就開辦新路線的研究提供時間表，讓提出建議的委員能夠有所預算。

52 · 呂曉暉女士綜合回應如下：

- (1) 認為 73 號線早上繁忙時段班次較為頻密，部分班次出現客滿的情況，惟其他班次仍有空間讓乘客登車；
- (2) 認為由大樹下東路迴旋處開出、往來塘頭埔村及元朗教育路之間的 73 號線短途特別班次有助位處路線下游的乘客登車；指出回覆文件中資料有誤，因為特別班次總站並非設於阜財街；及
- (3) 認為委員建議加設由南坑村開出的 73A 號線，與現有 73 號線特別班次的分別在於行車路線改行大樹下西路，以及途經現時較少人流聚集的港頭村一帶，因此預期建議路線乘客量較低，然而，署方得悉該區正進行住宅項目發展，若乘客量日後有所增長，署方會就分拆 73 號線一事著手研究。

53 · 主席表示，既然地區上有開辦新專線小巴路線的強烈訴求，希望運輸署盡早策劃開辦小巴路線事宜並進行投標的工作。

(6) 黃偉賢議員、鄺俊宇議員、郭慶平議員及吳玉英小姐建議討論行人路面改鋪地磚計劃
(交委會文件 2013／第 47 號)

54 · 主席請委員參閱路政署的書面回覆。

55 · 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 指出「元朗區行人路面改鋪地磚計劃」初期，路政署曾表示元朗區內所有行人路面將會分階段改鋪地磚，上述計劃初期進展甚速並覆蓋區內不少地區，包括鄉郊地區如山下路一帶的行人路面，惟元朗市中心內行人路面的工程進度卻停滯不前；
- (2) 委員曾就此多次向署方查詢，惟署方解釋有關行人路面毗鄰街市，較為骯髒，改鋪地磚便需要經常沖洗路面或重鋪地磚，因此不建議改鋪地磚。委員質疑元朗新街一帶行人路面狀況與毗鄰街市的行人路面狀況相似，而署方仍有鋪設地磚，因此認為署方說法牽強，希望署方能交代不適宜改鋪地磚的原因，並希望署方於元朗區所有行人路改鋪地磚；
- (3) 委員引述路政署以環保、美觀及方便維修保養為由改鋪地磚，因為改鋪地磚可避免經常挖掘路面進行工程而引致的嘈音及沙塵等滋擾，而相對於重鋪混凝土路面需要數天風乾，採用地磚較環保，惟委員認為香港容易因大雨或清洗街道沖刷而導致泥土流失，使到出現地陷、路面凹凸不平或地磚鬆動的情況，行人亦容易因此而絆倒，委員希望署方想辦法加固以避免地磚鬆動；及
- (4) 指出元朗市中心雞地及鳳翔路一帶行人路面改鋪地磚工程分階段進行，出現混凝土及地磚路面路段交錯的情況，市民較容易絆倒，並增加行人路面保養難度，因此希望署方能集中資源完成一整段行人路的工程才開展另一段行人路的工程。

56 · 謝銘業先生綜合回應如下：

- (1) 委員所指的行人路面改鋪地磚計劃是一個涵蓋整個元朗區的設計大綱，目的是讓全區所有的行人路面改鋪地磚工程能按照大綱的地磚整體設計方向進行；
- (2) 為減低掘路工程對市民所造成的不便，現時區內大部分的行人路面改鋪地磚工程由路政署元朗區道路維修組負責，以便進行日常道路維修時能因應情況，陸續將原有以混凝土覆蓋的行人路面一併改為地磚；

- (3) 以地磚鋪設的行人路面或會因為各種原因，例如違例泊車或是大雨沖刷地磚底下的泥土以致路面出現凹凸不平的情況，署方會適時安排維修，並會因應情況不時檢討地磚工程的設計標準和施工方法，務求使區內的行人路面改鋪地磚工程能夠盡善盡美；及
- (4) 署方備悉委員的意見，並會將委員的意見向元朗區道路維修組轉達。

57 · 主席總結，相信區內有不少地方需要改鋪地磚，建議個別委員聯絡路政署有關部門跟進值得關注的地方。

(7) 黃偉賢議員、鄭俊宇議員、郭慶平議員及吳玉英小姐建議討論露天咪錶停車場的收支
(交委會文件 2013 / 第 48 號)

58 · 主席請委員參閱運輸署的書面回覆。

59 · 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映以往元朗福宏街、宏利街及宏樂街三個大型露天咪錶停車場並沒有設置收費咪錶，惟數年前突然設置咪錶，由於元朗工業邨的駕駛人士大多為上班人士，難以抽空按時入咪錶，導致使用率低；
- (2) 感謝運輸署接納建議，取消宏利街露天咪錶停車場的咪錶，並希望署方儘快取消其餘兩個露天咪錶停車場的咪錶，相信此舉能夠方便駕駛人士外，亦有助署方減省設置咪錶所引申出來的人手及開支，因為委員相信支出大於收入；及
- (3) 建議署方檢視偏僻地方是否適宜加設咪錶，委員並不反對署方設置咪錶以增加收入，惟認為現時按時入咪錶的方式未能配合駕駛人士可能需要長時間停泊車輛的需要，因此建議署方參考外國買票的做法，惟委員反映有關建議提出多時但遭到署方以現時未相關法例為由拒絕，委員遂建議署方考慮修改法例，以便署方檢討收費方式。

60 · 陳建峰先生回應，運輸署曾派員視察有關露天咪錶停車場。宏利街露天咪錶停車場已經取消；此外，為方便前往元朗工業邨上班的人士，署方會考慮取消福宏街及宏樂街兩個露天咪錶停車場的咪錶，至於委員提出檢討咪錶收費方式的建議，署方備悉意見並會作出研究。

61 · 主席表示委員就此議題沒有其他意見，建議討論餘下議題。

(8) 黃偉賢議員、鄭俊宇議員、郭慶平議員及吳玉英小姐建議討論自訂車牌款式的監管

(交委會文件 2013 / 第 49 號)

62 · 主席請委員參閱警務處及運輸署的書面回覆。

63 · 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 有委員引述市民提供的數字，指出該名市民於二零一一年親身向運輸署作出的書面投訴超過五百宗，二零一二年及一三年首季則分別作出接近二百宗及三十宗書面投訴，而上述所有的投訴均獲署方書面回覆，因此質疑署方於文件中所提供的數字，即二零一一年、一二年及一三年首季分別接獲三十九宗、四十五及十五宗投訴，是否與事實不符，並希望署方就有關投訴數字作出修訂或交代；
- (2) 委員指出現時接獲投訴後一概轉交運輸署作跟進，而署方的處理手法是通知車主驗車，委員認為驗車程序讓車主有機會改正，署方難以檢控違法者，導致檢控數字偏低，因此要求署方派員作出解釋，並建議於下次會議續議是項議題；及
- (3) 委員認為自訂車牌計劃為政府開拓收入來源卻導致市民混淆，認為若車輛涉及意外，目擊者難以提供證供，因此建議政府檢討自訂車牌的政策。

64 · 孟天予先生回應，根據紀錄，由二零一零年至今共有三宗檢控自訂車牌不符合標準的個案，檢控自訂車牌與檢控一般車牌不符合標準的規例無異，當中分別在於自訂車牌最多有八個英文字母或數字，而一般車牌最多只有六個英文字母或數字。若一般截查時警方發現有關車輛違法會作出檢控，若車輛行駛途中而警方懷疑有關車輛違法，警方會通知運輸署跟進，運輸署將會要求車主交代，甚至發出驗車通知單。

65 · 主席總結，建議秘書處聯絡運輸署有關代表，以便署方於會後就委員的提問作出回應及跟進。

(會後補註：秘書處已於二零一三年七月三日聯絡運輸署有關代表要求就委員的提問作出回應。)

(9) 黃偉賢議員、鄭俊宇議員、郭慶平議員及吳玉英小姐建議討論高鐵工程對民居的影響

(交委會文件 2013 / 第 51 號)

66 · 主席請委員路政署及港鐵公司、土木工程拓展署及環境保護署的書面回覆。

67 · 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 不滿有關部門沒有詳細回答委員查詢及沒有派員列席會議。委員希望有關部門清楚交代同期合共會有多少部鑽挖機進行鑽挖工程，並認為有關部門應以專業判斷協助分析高鐵工程所產生的震動對地殼、地面及建築物等的影響；及
- (2) 指出上村一帶有不少民居懷疑受高鐵工程影響而出現混凝土剝落、牆身有裂縫、天花漏水及地面凹陷等情況，委員引述市民求助個案，指出自二零一二年開始出現上述情況，其間多次向港鐵公司作出投訴，而港鐵公司亦曾派出職員及公證行人員到場了解及跟進，及後公證行報告指出沒有證據顯示出現上述情況是與港鐵公司的工程有關，最終跟進便不了了之，惟上述情況持續。委員補充上村一帶有不少個案仍在處理中，並認為倘若沒有高鐵工程，有關民居便不會出現上述情況，因此要求鐵路拓展處及港鐵公司需要負起應有的責任，維修受影響居民的房屋，否則居民會考慮向法庭申請禁制令，要求暫停工程以保障居民財產。

68 · 楊莉華女士回應，港鐵公司負責高鐵工程的部門已有書面回覆，而有關部門因公務在身未能抽空出席會議，港鐵公司備悉委員的意見並會將意見轉交有關部門。

69. 主席總結，委員關注高鐵興建過程中會否對民居造成影響，主席提議列席的港鐵公司代表將意見轉交港鐵公司有關部門，並建議有關部門於下次交委會會議上提交高鐵進度報告並列席會議，以便解答委員的查詢及讓委員直接表達關注。

(10)郭強議員、呂堅議員、蕭浪鳴議員、黃煒鈴議員、徐君紹議員、李月民議員, MH、趙秀嫻議員、張木林議員、袁敏兒議員、邱帶娣議員, MH、鄧貴有議員、余仲良先生、高俊傑先生、陳智偉先生及梁業鵬先生關注輕鐵 706 綫列車在天水圍西鐵站埋站後，上落乘客在月台擠迫事宜
(交委會文件 2013 / 第 52 號)

70. 主席請委員參閱港鐵公司的書面回覆。

71. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 得悉港鐵公司已推行改善措施如加派月台助理，惟現時人龍仍需要待兩分鐘左右才能消散，既妨礙乘客上車，又容易釀成意外，因此委員對措施成效不大滿意，並認為天水圍輕鐵站月台擠迫問題並非單靠月台助理便可解決；
- (2) 認為天水圍站月台擠迫問題與位置空間有限、人流超出設計負荷有關，加上天水圍人口增加導致問題惡化，因此認為必須有硬件上的改善才能解決問題，並促請港鐵公司提交改善建議，並考慮接納委員提出於月台靠近車頭的位置加建上行扶手電梯或樓梯疏散下車的人流及檢討出入閘機位置等建議；
- (3) 指出港鐵公司開辦接駁巴士的確有助分流輕鐵的負擔，惟接駁巴士經常脫班使到乘客難以登車，希望港鐵公司加密班次，從而紓緩輕鐵車廂及繁忙輕鐵車站月台擠迫的問題；及
- (4) 認為本年五月輕鐵出軌意外喚起市民對輕鐵潛在意外的關注，委員希望港鐵代表紀錄在案並反映輕鐵行駛部分路段時車速較快，例如行駛至近頌富站的彎位時車速甚快導致車廂出現顛簸；部分輕鐵列車未待所有乘客上或下車便關門之餘，更沒有發出警告聲響提示乘客；部分輕鐵列車響號聲浪過大，原意是警告胡亂過路的行人，惟行人特別是長者可能受到驚嚇而不知所措，因此建議輕鐵列車只用原有「叮叮」聲作響號。

72 · 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 備悉委員關注是項議題後，港鐵公司已派員到輕鐵天水圍站實地了解。現時，在繁忙時段，主要及較繁忙的輕鐵車站均有安排月台助理當值，以維持秩序及協助乘客乘車。港鐵公司十分明白委員的關注，並已提醒車站助理及輕鐵車長留意月台乘客上落輕鐵的情況，以及發放相應的廣播，提醒乘客先讓乘客下車才上車，務求為乘客提供安全及舒適的乘車環境及使到人流更暢順；及
- (2) 因應委員關注，天水圍站繁忙及非繁忙時段均有安排月台助理協助乘客上落，措施實施後觀察所得，人流及秩序均暢順，為進一步加強月台的管理，港鐵公司計劃今年稍後時間於三號月台靠近連接西鐵天水圍站的扶手電梯的柱位位置增設「不設等候區」，並會於地面以膠條或油漆作記號以茲識別，以鼓勵乘客於月台其他位置等候輕鐵列車及使到人流更為暢順，港鐵公司會密切留意情況並加強人流管理。

73 · 主席總結，輕鐵天水圍站月台擠迫的情況非 706 綫的月台獨有，705 綫的月台亦有類似的情況，敦促港鐵公司儘快作出如增建升降機等硬件設施的配置，從善如流回應委員訴求。

(11) 麥業成議員建議將元朗鳳香街創興行石油氣庫至雍翠豪園後停車場出口位置劃為單黃線及在雍翠豪園後停車場出口空地設置私家車咪錶位事宜
(交委會文件 2013 / 第 53 號)

74 · 委員閱悉運輸署的書面回覆。

(12) 麥業成議員建議將元朗鳳麟路左轉入十八鄉路行車線恢復為二線
(交委會文件 2013 / 第 54 號)

75 · 委員閱悉運輸署的書面回覆。

(13) 湛家雄議員, BBS, MH, JP 要求輕鐵 751 加密班次及使用雙卡列車
(交委會文件 2013 / 第 55 號)

76 · 主席請委員參閱港鐵公司的書面回覆。

77 · 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 認為行駛天逸站至友愛站的輕鐵 751 綫是天水圍惟一前往屯門的輕鐵綫，導致路線難以應付乘客需求，尤其因為路線途經屯門醫院，不少前往屯門醫院覆診的天水圍居民需要乘搭該綫，而坐輪椅的長者或殘疾人士往往因為 751 綫班次疏落及使用單卡導致等候多班列車仍難以登車，特別是早上繁忙時段，有關乘客只能乘搭班次較為頻密的輕鐵 705 或 706 綫前往天水圍站，待轉乘西鐵綫的 751 綫乘客下車後才有空間登車，委員補充，屯門醫院設有兩段探病時段，使到 751 綫每日任何時段均處於客量高峰，因此希望港鐵公司接納委員建議，751 綫全日改用雙卡行走並加密班次；及
- (2) 反映除天水圍前往屯門醫院的客源外，751 綫亦服務天水圍區內及洪水橋一帶的乘客，例如前往天水圍輕鐵站轉乘西鐵綫的乘客、於銀座站登車的酒店住客及遊客、早上及下午往來天水圍北部及天水市中心的學生等，當中由於翠湖站只有 751 綫駛經，以單卡行走加上班次較為疏落，對翠湖站的乘客影響甚鉅。

78 · 會議至此由於不足法定人數，主席宣布休會，餘下議程押後至本年七月二十五日舉行的交委會第四次會議再進行討論。

元朗區議會秘書處
二零一三年七月