元朗區議會交通及運輸委員會
二零一四年度第五次會議紀錄

日　期：二零一四年九月二十五日(星期四)

時　間：上午九時三十分至下午一時十分

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

出 席 者		出席時間	離席時間
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：	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	會議開始	會議結束
	趙秀嫻議員	會議開始	上午 11:40
	莊健成議員	上午 10:00	下午 12:40
	周永勤議員	會議開始	中午 12:00
	徐君紹議員	上午 09:45	上午 11:40
	郭慶平議員	會議開始	下午 12:45
	郭　強議員, MH	會議開始	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	會議結束
	梁福元議員	上午 09:50	上午 11:10
	呂　堅議員	上午 09:45	會議結束
	麥業成議員	會議開始	上午 11:40
	文志雙議員	會議開始	上午 10:30
	文光明議員	會議開始	會議結束
	沈豪傑議員	會議開始	上午 11:30
	蕭浪鳴議員	會議開始	會議結束
	鄧焯謙議員	會議開始	會議結束
	鄧卓然議員	會議開始	會議結束
	鄧家良議員	會議開始	會議結束
	黃煒鈴議員	會議開始	會議結束
	王威信議員	會議開始	會議結束
	姚國威議員	會議開始	下午 12:45
	袁敏兒議員	會議開始	會議結束
增選委員：	鍾啟生先生	會議開始	會議結束
	高俊傑先生	會議開始	上午 11:50
	鄺智揚先生	會議開始	上午 11:45

梁明堅先生	會議開始	下午 12:35
梁業鵬先生	會議開始	下午 12:45
馬淑燕女士	上午 10:00	下午 12:45
鄧川雲先生	會議開始	會議結束
余仲良先生	會議開始	會議結束

秘　　書：蔡鴻敏小姐　　元朗民政事務處行政助理(區議會)二

列 席 者

蔡松霖先生	元朗民政事務助理專員(二)
黎聲泉先生	運輸署高級運輸主任/元朗
張飛傑先生	運輸署工程師/元朗東
馮靖翔先生	運輸署工程師/天水圍
鄭偉豪先生	路政署區域工程師/元朗(西)
王志遠先生	土木工程拓展署工程師/5(新界西)
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)
莫慧詩女士	元朗地政處行政助理/地政
鄧慶業議員	
黃偉賢議員	

議程第二項

張蓮用女士	運輸署總運輸主任/巴士及鐵路 1
陳碧君女士	九龍巴士(一九三三)有限公司企業事務總監
何志文先生	九龍巴士(一九三三)有限公司副車務總監
胡堅強先生	九龍巴士(一九三三)有限公司屯門廠總經理
尹彥超先生	九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務高級經理
蔡麗芬女士	九龍巴士(一九三三)有限公司高級經理(策劃及發展)
溫惠炎先生	九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(車務)
黃綺玲女士	九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任
潘振剛先生	龍運巴士有限公司襄理(車務)
羅耀華先生	龍運巴士有限公司一級策劃及支援主任

議程第三(2)及(3)項

林　圓女士	香港鐵路有限公司助理公共關係經理—對外事務

議程第三(4)及(5)項

竇玉明先生	地政總署元朗測量處高級土地測量師
鄭華江先生	地政總署元朗測量處首席測量主任

缺 席 者

湛家雄議員, BBS, MH, JP	(因事請假)
鄺俊宇議員	(因事請假)
黎偉雄議員	(因事請假)
鄧貴有議員	(因事請假)
朱錦輝先生	(因事請假)

*　　*　　*　　*　　*

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)二零一四年度第五次會議，同時歡迎十八鄉鄉事委員會公益社小學各位同學旁聽會議，期望同學能透過此活動加深對區議會及議員工作的認識。

第一項：通過二零一四年度第四次會議及第二次特別會議記錄

2． 委員一致通過上述會議記錄。

第二項：前議事項

2014-2015年度元朗區巴士路線發展計劃－進展報告
(交委會文件2014／第79號)(修訂)

3． 主席歡迎下列人士出席會議：

運輸署

總運輸主任/巴士及鐵路 1	張蓮用女士

九龍巴士(一九三三)有限公司

企業事務總監	陳碧君女士
副車務總監	何志文先生
屯門廠總經理	胡堅強先生

社區事務高級經理	尹彥超先生
高級經理(策劃及發展)	蔡麗芬女士
襄理(車務)	溫惠炎先生
高級車務主任	黃綺玲女士

<u>龍運巴士有限公司</u>

襄理(車務)	潘振剛先生
一級策劃及支援主任	羅耀華先生

4． <u>張蓮用女士</u>、<u>陳碧君女士</u>及<u>潘振剛先生</u>簡介上述文件。

5． 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 有委員指出於交委會第二次特別會議上，各委員已反映不同的意見，惟是次運輸署提交的進展報告中，未有因應部分委員不認同的方案作出修改；

(2) 反映運輸署早前提供 268X 號線由洪水橋開出的早上特快服務頗受乘客歡迎，故建議署方及巴士公司提早實施第二階段全日分拆有關路線的安排，同時強調於推展第二階段的計劃時，必須留意由洪水橋或元朗來往旺角以北的乘客的需要，確保資源調整得宜；

(3) 指出根據 68X 號線的重組方案，其行車路線將會縮短，但車費則維持不變，有關安排並不合理，建議調低有關路線的車費；

(4) 重申明年洪水橋第十三區入伙後，將有過萬的人口增長，運輸署需確保 68X 及 268X 號線能適時服務洪水橋第十三區的居民；

(5) 對 B1 號線未能服務天水圍北部乘客表示失望，並指出委員曾多次建議於天水圍北部增設假日特別班次，惟運輸署未有接納有關意見，無法回應居民的實際需求；

(6) 有委員指出 E34 號線由龍運巴士有限公司(龍運)營運，無法理解其重組方案將與九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)所營運的天水圍區路線方案一併處理的做法，故建議將兩者分開處理，先實施分拆 E34 號線為 E34A 及 E34B 號線的方案，並要求運輸署提供實施的確實日期；

(7) 有委員原則上同意將 E34 號線分拆，惟增加兩部車輛行走 E34 號線無法回應區內居民的訴求，尤其現時天水圍南部乘客一直面對登車困難的問題，甚至有下游乘客需步行至總站才能登車，而於分拆後，E34A 號線的總站將置於天水圍市中心，並繞經天水圍北部，令下游乘客更加難以登車；

(8) 有委員就 E34A 號線的重組方案向運輸署提出數項要求，包括將 E34A 號線的早上特別班次的總站改設於天水圍南部；增加兩部車輛行走 E34 號線所能縮短的候車時間；定期向交委會匯報 E34A 號線的載客情況，並提供實際數據；增加 E34A 號線於繁忙時間的班次；定期檢討 E34A 號線的運作，假如有大量乘客未能登車，必須加密班次；

(9) 不認同天水圍區的 M 線重組方案，並指出委員曾建議只作微調，惟運輸署未有完全接納有關意見，有委員建議署方先實施涉及其他路線的方案，而天水圍區的 M 線重組方案則再作詳細的商討；

(10) 重申嘉湖北區原有二十五部 265M 號線巴士、十一部 269M 號線巴士及八班 265P 號線的特別班次，重組後將只剩餘十五部 269M 號線巴士，雖然另加一部巴士行走 269A 及 269P 號線，惟 269A 號線的總站將設於天恩邨，無助改善嘉湖北區乘客登車困難的問題，故建議將其總站改設於天晴邨，並將在天水圍市中心巴士總站候命的兩部後備巴士，改為行走 269A 號線；

(11) 對運輸署在未有提供補償方案的情況下取消 264M 號線表示失望，並指出每日約有三千人乘搭 264M 號線，取消該線將影響來往天水圍、元朗市及博愛醫院的乘客，尤其此路線為唯一直接由青山公路－元朗段往天水圍北部的路線，因此，有委員要求保留 264M 號線，另有委員建議署方循序漸進，例如於平日繁忙時間或假日行走 264M 號線，並盡快提供合適的補償方案；

(12) 有委員要求運輸署澄清並非因調配資源至九巴 68E 號線而取消 264M 號線；

(13) 有委員指出現時 68E 號線全日只有約五百人乘搭，即使延長行車路線至青衣，亦未能完全改善乘客量低的問題；

(14) 不認同縮短 51 號線的行車路線；

(15) 促請運輸署盡早實施提早 268B 號線的早上服務時間；

(16)查詢為何 968 號線轉乘 B1 號線未有提供轉乘優惠；

(17)要求運輸署清晰列明進展報告中各路線的班次和車輛數目；

(18)建議運輸署於進展報告中附加路線圖，讓委員更具體了解路線詳情；

(19)建議運輸署提早將實施日期通知委員，讓委員及公眾盡早得悉重組路線的新安排，以免造成不必要的混亂；及

(20)查詢假如路線重組計劃中某些方案未能獲得支持，運輸署會否繼續增加資源，並實施較少爭議性的方案。

6． 張蓮用女士綜合回應如下：

(1) 有關 B1 號線的服務安排，主要受制於落馬洲支線的客觀環境因素，而運輸署會於其限制內盡量提供便利乘客的服務，例如優化 B1 號線與 269M、276A 及 276B 號線的轉乘安排，令乘客可同站轉乘，並以補回差額的方式提供轉乘票價的優惠；

(2) 重申 264M 號線的乘客量偏低，在繁忙時段內，最繁忙的一小時的乘客率只有百分之四十四，而於非繁忙時段內，最繁忙的一小時的乘客率更只有百分之二十一，其營運效率相當低，因此認為有需要取消 264M 號線；及

(3) 指出運輸署和巴士公司均希望能盡快落實 E34 號線分拆行車路線的方案，但由於仍有委員對有關方案持有不同的意見，因此署方及巴士公司需與相關委員作進一步跟進及商討。

7． 陳碧君女士綜合回應如下：

(1) 指出在二零零二至二零一二年期間興建的五條鐵路支線均集中於九龍及新界，令超過五十萬乘客人次由九巴流失至鐵路，其中在天水圍及元朗每日流失約七萬多乘客人次至鐵路，影響九巴的營運環境；

(2) 澄清運輸署及九巴在有提供補償方案的情況下取消 264M 號線，例如新增了 276、276A、276B 及 276P 號線的轉乘優惠，以便受影響乘客來往天水圍、元朗市中心及博愛醫院；

(3) 有關 68X 及 268X 號線的重組方案，運輸署及九巴需考慮兩方面的乘客，一方面是期望直接快速到達佐敦的乘客，另一方面是期望來往旺角而毋須前往佐敦的乘客，重組方案的目的是為了有效分流乘客，令兩批乘客能夠更快到目的地。署方及九巴將繼續觀察乘客出行模式的改變，令資源調整得宜；及

(4) 重組方案是考慮到各小區有不同需求，運輸署及巴士公司會在重組落實後，按需求作出微調，不會令乘客無車坐或上不了車。

8． 何志文先生綜合回應如下：

(1) 九巴會配合當局的規定來提供 B1 號線的服務。若能解決落馬洲支線的環境限制，九巴會研究於天水圍北部增設假日特別班次的可行性；

(2) 九巴正積極考慮在取消 264M 號線後，如何改善乘客於大欖隧道轉車站轉乘車輛至青衣的服務，例如提供轉乘優惠；

(3) 承諾於早上繁忙時段提供 269A 號線的六個班次可由天秀路開始接載乘客，並安排在天水圍市中心巴士總站候命的後備巴士提供另外兩班特別服務，即「六加二」的組合，應付可能出現的需求；及

(4) 九巴會於實施有關安排後，根據乘客的實際需求檢討相關路線的營運安排。

9． 潘振剛先生綜合回應如下：

(1) 有關 E34A 號線的重組方案，龍運明白天水圍南部乘客對登車困難的關注，但根據龍運掌握的數據顯示，有關方案足以應付天水圍區的乘客需求；

(2) 至於現時有天水圍南部乘客步行至總站登車的現象，此可能反映該線下游的乘客希望班次有較多座位選擇。在 E34 號線的重組方案中，龍運會在增加車輛數目後調整及增加繁忙時段的班次，相信有關安排能配合乘客需求；及

(3) 如有委員對 E34 號線的重組方案有疑問，可於會後向龍運了解有關詳情。

10． 蔡麗芬女士補充，取消 264M 號線後，乘客可乘搭 B1、276 或 276P 號線由元朗往天水圍。另外，運輸署及九巴已新增一些轉乘方案，方便天水圍北部乘客到達博愛醫院，包括乘搭 276A、276B 或 269M 號線轉乘 276 號線均享有轉乘優惠，當中有路線更比原本 264M 號線的票價便宜，同時乘客亦有較多路線可供選擇，因此相信有關補償方案能切合乘客的需求。

11． 溫惠炎先生綜合回應如下：

(1) 於本年九月十三日實施的 268X 號線重組項目能有效分流乘客，往旺角以南的乘客逐漸轉向乘搭 268X 號線，其乘客量持續增長，而在繁忙時段，68X 號線的服務足夠應付乘客需求，亦沒有乘客留後的情況。強調將繼續檢視 68X 及 268X 號線的班次編排，以確保資源調配得宜；及

(2) 指出現時 68X 號線於洪水橋的總站設於行車道上，假如於現階段提早實施全日分拆 68X 和 268X 號線的安排，將出現總站設施不足以應付日常運作的問題，因此計劃需於洪水橋第十三區新巴士總站落成後，才能實施有關方案。

12． 主席總結，是次巴士重組計劃經過接近一年半的諮詢及討論，各委員均盡心盡力地為地區及個別小選區爭取最大的改善。主席強調，在鐵路發展的同時，巴士服務必須進步，以配合人口及社區發展的需要。經過長時間的諮詢，交委會原則上不反對路線重組的方向，但仍有委員對不同的路線有意見，希望運輸署及巴士公司繼續與委員、地區人士、乘客及持份者保持緊密聯繫，持續增加資源，讓重組計劃能有序地推展，並成功落實，從而達到改善服務的目標。

第三項：委員提問

(1) 鄧家良議員、鄧川雲先生及鍾啓生先生要求擴闊流浮山道（交委會文件2014／第71號）

13． 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 反映流浮山為元朗的地標之一，除了著名景點白泥外，附近亦有不少釣魚場，因此經常有遊客到流浮山遊覽，然而，流浮山道的路面寬度只有六米，而且雙程行車，根本無法應付現時的交通流量，尤以繁忙時節為甚；

(2) 反映現時流浮山道沒有單車徑，甚至缺乏排水系統，每逢雨季，經常出現大量積水的問題，對附近居民造成不便，因此建議加強流浮山道的疏水系統；

(3) 指出雖然流浮山道與屏廈路連接，但早前土木工程拓展署於屏廈路進行改善工程時，未有將流浮山道一併擴闊，令流浮山道持續出現交通擠塞的問題；

(4) 促請運輸署盡快擴闊流浮山道，並加強附近的交通配套，以帶動流浮山一帶的經濟發展，同時保障駕駛者的安全；及

(5) 另有委員建議興建一條新的道路，以紓緩流浮山道的交通壓力。

14． 馮靖翔先生綜合回應如下：

(1) 指出流浮山道屬於鄉郊道路，而運輸署在考慮擴闊道路時，需審視有關路段的設計、車輛流量、行人流量、附近的土地用途、發展及限制等因素；

(2) 明白擴闊流浮山道能令附近居民及駕駛者受惠，但根據現時的土地資料，流浮山道的兩旁有一定範圍的私人土地，因此運輸署必須掌握有關道路的車輛流量，以便作出評估及考慮；

(3) 建議委員向運輸署提供流浮山道最繁忙的時段，方便署方計算該時段的車輛流量，以收集相關的數據；

(4) 早前曾與相關委員進行實地視察，署方將考慮於局部位置進行改善工程；及

(5) 由於流浮山道接近洪水橋新發展區，故建議相關部門於發展及規劃該新發展區時，一併考慮擴闊流浮山道的建議。

15． 主席總結，流浮山道是元朗鄉郊一條較繁忙的道路，希望相關部門備悉委員的意見，認真研究擴闊有關道路的可行性，並於發展及規劃洪水橋新發展區時，一併考慮有關建議。

(2) 鄧川雲先生建議討論安寧路K73大橋村上落客站的事宜
(交委會文件2014／第72號)

16． 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 指出早前為了配合水務工程，近安寧路的 K73 號線巴士站需往後移，現時有關的水務工程已竣工，但該巴士站未有移回原位，不少候車乘客對排隊的位置感到混淆，經常造成誤會；及

(2) 於繁忙時段期間，近安寧路的 K73 號線巴士站有大量候車乘客，與下車乘客經常發生碰撞，構成危險。

17． 林圓女士綜合回應如下：

(1) 香港鐵路有限公司(港鐵公司)一直關注近安寧路的 K73 號線巴士站的上落客安排；

(2) 現時 K73 號線巴士站設有獨立候車站，並設有圍欄分隔 K73、K68 及 K74 號線的候車乘客；

(3) 由於有關巴士站的候車空間較小，為了保障上落車乘客安全，港鐵公司將排隊的方向相反轉換，即調整為由安寧路向大橋路方向排隊；及

(4) 就有關候車空間狹小的問題，港鐵公司期望相關的政府部門能提供協助，為乘客提供更寬闊的候車空間。

18． 吳良知先生回應，元朗警署已通知執勤同事於安寧路 K73 號線巴士站一帶加緊巡邏，加強打擊違例泊車，如有需要，警方樂意聯同運輸署及港鐵公司與相關委員進行實地視察，以改善巴士站的位置。

19． 主席總結，委員就上述議題沒有進一步補充，建議討論下一項議題。

(3) 鄧家良議員及鄧川雲先生建議將輕鐵元朗市中心段改為高架行走
(交委會文件2014／第73號)

20． 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 指出輕鐵於八十年代通車後，的確能方便居民來往天水圍及元朗，然而，時移世易，輕鐵的設計已不合時宜，不但將元朗的南面及北面分隔，更佔了青山公路－元朗段的大部分路面範圍，加上輕鐵擁有過路優先權，區內交通擠塞的問題日益嚴重，行人過路處變得擁擠，容易發生交通意外；

(2) 有委員指出輕鐵青山公路－元朗段的早期構思本為架空設計，但當時因成本問題而改為地面行駛的設計，做法欠宏觀；

(3) 有委員建議取消輕鐵，並以電能巴士、輕軌或港鐵接駁巴士代替，以騰出路面空間，紓緩區內的交通壓力；

(4) 有委員建議將輕鐵改為架空的設計，以疏導地面的車流，但有委員反對架空行走的建議，並指出有關設計將影響街道商鋪的生意，附近居民亦有機會受輕鐵行車時所發出的噪音所滋擾，而且需預留地面空間作橋墩，未能有效騰空路面空間，因此有委員建議將輕鐵改為地下鐵路，減少對居民的影響；

(5) 有委員建議將輕鐵水邊圍站接駁至西鐵朗屏站作總站；

(6) 有委員建議改善區內的行人天橋網絡，盡量連接區內各條行人天橋，鼓勵以步行取代乘車；及

(7) 促請港鐵公司及運輸及房屋局(運房局)積極審視及研究委員提出的意見。

21． 馮靖翔先生綜合回應如下：

(1) 強調將輕鐵改為高架行走或地下行走需要考慮多方面的因素，假如輕鐵採用高架形式行走，其路軌將有斜度，及需要在地面興建出入口設施連接地面和高架輕鐵系統，故需考慮地面道路空間的限制，而建造高架路軌期間，輕鐵需暫停運作，區內的交通壓力難以紓緩，故將輕鐵元朗市中心段改為高架行走或地下行走的可能性較低；

(2) 運輸署曾考慮將輕鐵路線改為接駁至西鐵朗屏站，惟現時西鐵朗屏站附近有不少發展中的項目，署方需再作進一步的研究；

(3) 運輸署備悉委員提出的其他建議，並會與港鐵公司共同研究其可行性；及

(4) 另指出路政署已就擬建高架行人通道的工程展開招聘顧問的程序，計劃於二零一四年底前進行下一階段工作。

22． 林圓女士綜合回應如下：

(1) 理解政府現正進行二零二零年以後的鐵路發展策略的研究，待研究完成後，會因應各項大型交通基建的規劃和落實情況，籌備公共交通策略的研究，當中包括輕鐵系統的檢討；及

(2) 重申自從兩鐵合併後，港鐵公司向九廣鐵路公司(九鐵) 以租賃形式營運輕鐵，負責輕鐵系統的車務運作及其管轄範圍的維修及保養，輕鐵系統屬九鐵所擁有，因此有關輕鐵走綫及基建設備的大型改動均需向九鐵提出。

23． 主席總結，希望運房局、路政署鐵路拓展處及港鐵公司能共同探討各個建議的可行性，並作出專題研究。主席要求去信運房局反映有關意見，並就有關議題作出回覆，同時邀請運房局代表出席下一次的交委會，向委員解釋輕鐵發展的可行性。

(會後補註：秘書處已於二零一四年十月六日致函運房局反映委員的意見及要求。)

(4) 鄧川雲先生建議討論東頭工業區大昌行汽車服務中心西面通道違例泊車的事宜
(交委會文件2014／第74號)

24． 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 反映東頭工業區大昌行汽車服務中心(大昌行)西面通道違例泊車的情況日益嚴重，而大部分違例泊車的車輛都是到大昌行驗車的，因此長時間停泊於有關通道，令附近交通受影響；

(2) 指出警方只對違泊的駕駛者作出警告或驅趕車輛，阻嚇力不足；

(3) 向運輸署查詢大昌行內可供泊車的空間及車位；及

(4) 促請運輸署及警方加強監管違泊的情況。

25． 張飛傑先生回應，有關大昌行的可容納空間及車位，需再作進一步了解。

26． 吳良知先生綜合回應如下：

(1) 重申警方一直有留意大昌行西面通道違例泊車的情況，並曾與大昌行的經理就有關事宜作出溝通，例如建議大昌行實施預約驗車的制度，以改善違泊的情況；及

(2) 強調警方將繼續與運輸署保持緊密聯繫，積極跟進有關事宜，並會考慮短期性收緊發告票的準則，以加強阻嚇力。

27． 主席總結，希望運輸署積極留意及跟進大昌行西面通道違例泊車的情況，盡量疏導車流，同時希望警方繼續加強執法，打擊違泊車輛。

(5) 鄧川雲先生建議討論街道的命名
（交委會文件2014／第75號）

28． 委員關注街道命名的規格及準則。

29． 竇玉明先生回應，現時暫未有任何規格或時序規定街道的命名，地政總署通常按照三種情況決定街道的命名，第一種是為新落成的街道命名；第二種是舊有的街道經過街道修改或道路擴闊及拉直而需重新命名並刊憲；第三種是透過申請進行命名，申請人需提供合理及充分的理由，署方才會考慮接納申請。

30． 主席總結，委員就上述議題沒有進一步補充，建議討論下一項議題。

議程第四項：由元朗區議會轉交交通及運輸委員會事宜
黃偉賢議員及鄺俊宇議員要求盡快興建西鐵北環線
(交委會文件2014／第78號)

31． 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 對運房局未有派代表出席是次會議感到失望，並強調運房局應向委員提供《鐵路發展策略 2014》的文件，以供參閱及討論；

(2) 有委員對運房局書面回覆中所指「北環線目前尚在初步規劃階段」表示不認同，並強調早於多年前已開始爭取興建北環線，尚在初步規劃階段的說法不合理；及

(3) 根據北環線的走線，乘客由元朗站到達錦上路站後，需轉乘新鐵路線到達古洞站，再轉乘另一條鐵路線至落馬洲站，路程迂迴，非常不便。

32． 主席要求去信運房局邀請有關代表出席下一次的交委會，並向委員介紹《鐵路發展策略 2014》的文件。

(會後補註：秘書處已於二零一四年十月六日致函運房局反映委員的意見及要求。)

議程第五項：運輸署進展報告
(交委會文件2014／第76號)

33． 委員閱悉上述報告。

議程第六項：單車交通意外及執法數字
(交委會文件2014／第77號)

34． 根據元朗警區檢控數字報告，二零一四年七月及八月因「不小心踏單車」而遭檢控的數字為零，委員向警方查詢有關「不小心踏單車」的執法指引為何，以攸田東路和攸田西路為例，有關路段並無單車徑，行人及單車可共用道路，但單車駕駛者於有關道路快速駕駛的情況時有發生，甚至經常與行人擦身而過，構成危險。有委員建議警方於早晚的繁忙時段加強有關路段的監察，避免意外發生。另有委員指出「在行人路上踏單車」的檢控數字一直高企，正反映區內單車徑的網絡欠完善，故建議委員與相關政府部門實地視察區內單車徑的不足之處。

35． 吳良知先生回應，單車駕駛者於人群中穿插可介定為「不小心踏單車」，元朗警署將通知相關同事到場檢視有關情況，並會加強執法。

36． 馮靖翔先生回應，他不時與運輸署相關同事於區內踏單車，以檢視單車徑的不足，署方亦歡迎委員提出區內單車徑的不足之處，以作進一步的檢討。

議程第七項：其他事項

37． 餘無別事，會議於下午一時十分結束。

元朗區議會秘書處
二零一四年十一月