

### 交通及運輸委員會進度報告

交通及運輸委員會於二〇〇四年九月二日舉行了二〇〇四年度第四次會議，會上討論要點如下：

#### 建議在天瑞路天逸輕鐵站與天澤邨之間增設行人過路處

二． 運輸署代表解釋，由於在天澤邨邨口增設行人過路處連接天逸輕鐵站的方案，在技術上並不可行；而在天秀路路口前增設行人過路處的建議，則因為未能為行人省卻太多路程，同時涉及較大的工程改動。因此，運輸署認為行人使用天秀路路口的行人天橋橫過天瑞路，是最理想的方法。該署將會在天瑞路的中央分隔島上裝設欄杆，防止行人違例橫過馬路，以確保道路安全。

三． 委員認為署方未有考慮居民的需要，而在中央分隔島裝設欄杆的做法並不合理。因此，委員於會上通過「要求運輸署必須在天瑞路天逸輕鐵站與天澤邨之間增設行人過路處」的動議。

#### 建議改動元朗運動場停車場車輛進出口的安排

四． 運輸署代表報告，署方經考慮及研究上次會議委員提出的意見後，認為有關限制車輛使用指定出口、縮窄元朗區體育會旁行人路及在停車場內加設十字路口的建議，均非理想的交通安排。因此，署方建議保留原有的停車場出入口安排。

五． 委員認為署方應積極解決駛離元朗大球場的車輛需繞道才能返回元朗市中心的問題。運輸署代表回應可考慮把停車場出入口對調的建議方案，並於下次會議向委員會匯報。

#### 深港西部通道進度報告

六． 路政署代表簡介，興建中的深港西部通道位於香港西北部，主要的作用是紓緩現時落馬洲、文錦渡及沙頭角三條跨境通道。深港西部通道工程是由香港及深圳政府聯合共同興建，幹道全長 5 公里：深圳段長 1.8 公里，連接深圳的東角頭填海區至后海灣邊界；香港段則長 3.2 公里，由邊界接駁至元朗鰲磡石。整項工程於二〇〇三年四月招標，並於二〇〇三年八月一日正式開展工程，承建商為金門建築聯營公司，工程合約造價為 22 億元。該署代表亦表示部份與工

程相關的道路改善及擴闊工程，如鳳降村路的避車處、新垃圾站及道路擴闊工程已經完成；天華路及流浮山的路口改善工程亦將於二〇〇四年九月底完成；而整項工程預計於二〇〇五年年底完成。

七． 委員查詢有關工程打樁時出現流沙層的情況，及工程的時間表、工程安排及日後交通設施的相關資料。署方回應，出現流沙層的地段屬深圳段範圍，深圳有關部門通知該署有關的問題已解決。至於有關交通配套及道路設計的安排，署方指上述範疇涉及運輸署、規劃署及土木工程拓展署職權範圍，故建議邀請有關部門於下次會議作出匯報。

動議「本會對九廣鐵路公司及其董事局成員在取消或改動任何路線及服務前，只作選擇性諮詢表示不滿及遺憾；並對該公司不聽取市民意見要求在增加 705 路線時，要同時維持 701 線服務表示譴責。本會強烈要求該公司董事局在改動任何路線及服務前，必須諮詢本會及受影響之市民。本會並強烈要求環境運輸及工務局增加及加強元朗及天水圍區內部及往返市區之公共交通服務，包括增加巴士及專線小巴路線及班次，以加強競爭及改善對市民服務；及減少輕鐵壟斷來往天水圍、元朗及屯門之間的公共交通服務。」

八． 委員不滿九鐵公司沒有就變更車輛數目、班次及改動路線的安排提交交委會討論，只是選擇性地諮詢個別議員，認為此舉是不尊重委員會的做法。另外，委員要求九鐵公司恢復 701 號線，以方便居民。

九． 九鐵公司代表回應，該公司一直以來均非常重視區議會及地區人士的意見。由於近年新界西北區的交通服務有很大的轉變，包括天水圍輕鐵新支線、西鐵通車等，居民的乘車模式亦不斷改變；九鐵公司在制訂服務安排時，最主要考慮的是乘客需要。該公司代表應允會因應情況而調整服務。經討論後，委員最後於會上通過上述動議。

(會後備註：秘書處已於九月二十一日致函九廣鐵路公司主席田北辰先生和環境運輸及工務局局長廖秀冬博士，知會有關委員會的決議。)

馬田公庵路口與馬田路及馬棠路交界的車輛出入口安排

要求保留原有馬棠路與公庵路連接馬田村出入口的行车道及行人路  
十． 土木工程拓展署簡介有關馬田公庵路口與馬田路及馬棠路交界的車輛出入口安排。委員贊成加設連接公庵路的路口，同時建議於公庵路與僑興路交界及大樹下東路與大樹下西路的交界位置增設交通燈號，控制交通流量。委員尊重署方與各有關地區團體達成的共

識，原則上支持該署草擬圖號四的方案，而有關細節改動的安排則需再作商討。

建議把其他政府工程安排於元朗 13 及 14 區道路工程完成後才展開及  
要求保留公庵路行人過路燈位並改以人手操作

十一． 委員認為元朗市的交通已十分擠塞，故希望各政府部門嚴格監察各工程的承辦商，以減少對交通構成的壓力。同時，對於部門書面回覆承諾會盡快完成工程的安排，委員亦希望部門能確切執行。

要求盡快完成元朗公路跨過山下路的路段之擴寬工程

十二． 路政署代表表示，該工程現正進行地基工作，完成後隨即會裝勘橋柱及橋駁，預計新天橋可於 6 至 8 個月內落成，而該新天橋採用的欄杆高度將會比正常最高標準的 P5 規格更高。

十三． 委員請路政署督促有關工程的進行，避免再發生車輛墜橋失事的意外。

建議興建新行車天橋跨越博愛交匯處接駁元朗公路至 L5 道路

十四． 委員表示元朗第 13、14 區的 L2 及 L5 道路將於二〇〇五年陸續完成，故擔心屆時博愛交匯處會出現交通堵塞。有委員建議運輸署考慮加建新的接駁天橋及擴寬博愛交匯處的路面。

十五． 運輸署代表回應，博愛天橋的路面已計劃擴寬及增加一條行車線，有關詳情會於下次會議再作匯報。

要求監管 77 號線專線小巴及教育路一帶違例泊車等候情況及  
查詢有關屏信街迴旋處的安排

十六． 委員對 77 號線專線小巴的服務表示不滿，指該路線的小巴經常不停站，對居民造成極大不便，故請運輸署交代有關的監管機制。另外，有委員建議警方突擊巡查千色廣場一帶，並對所有的違例泊車人士作出票控，以收阻嚇作用。

十七． 運輸署應允留意 77 號線專線小巴的服務，並鼓勵營辦商增加車輛數目，以期配合整體發展上的需求。有關西鐵朗屏站近屏信街迴旋處開放予車長五米或以下的車輛進入該路段一事，運輸署現正研究有關建議；該署代表表示在計劃有初步定案後，再向委員會匯報。

### 要求於天華路加設行人過路設施及燈位

十八． 委員指爭取興建行人過路處是為保障人身安全及方便市民，並認為天水圍區的道路及社區設施仍未盡完善，作出改善是部門應有的責任。

十九． 運輸署代表解釋，政府的資源相當有限，因此署方會按排序先處理安全問題，而有關方便市民的排序則相對較低。由於現時天華路已有安全的行人過路設施，因此署方認為現時毋須加設行人過路處及增加燈位。委員請署方把建議記錄在案，待日後詳加考慮。

### 建議天水圍區內增設電單車停泊處

二十． 委員指現時天水圍的電單車位不足，尤以天水圍北、銀座及濕地公園一帶為甚，故查詢運輸署會否考慮增加區內的電單車位數目。

二十一． 運輸署代表表示，署方已落實在天龍路增設 20 個電單車位，而委員提出的建議位置亦可再作考慮。

### 要求提升錦田公路坳頭至高埔段的車速限制，延長 601 號線專線小巴服務時間及為錦田鄉、八鄉和鄉郊地區的巴士站加設上蓋

二十二． 委員認為放寬該段寬闊道路的車速限制至每小時 70 公里，可提高交通運輸的效益，故此促請有關部門切實考慮放寬該路段的車速限制。此外，亦有委員指出 601 號線專線小巴的服務時間已不合時宜，希望運輸署可促請該專線小巴的營辦商檢討班次及服務時間，並以書面作出承諾。至於有關巴士站加設上蓋的事宜，委員請九巴公司提交有關工程的時間表。

二十三． 運輸署代表解釋，由於錦田公路屬鄉郊道路，而按照該路段的位置及各方面的條件，該路面只容許以每小時 50 公里作車速限制的上限，而警方亦不贊成放寬該路段的車速限制。就上述事宜，委員請秘書處聯絡運輸署新界西總交通工程師安排作出實地視察。

(會後備註：秘書處已於九月二十三日向各委員轉交九巴公司所提供有關加設巴士站上蓋的一覽表。另外，秘書處亦於十月六日致函邀請運輸署新界西總交通工程師安排往錦田公路作實地視察。)

建議巴士 A43 號線在大欖隧道轉車站設站及  
建議巴士 E34 號線下調元朗市至天水圍的車資

要求加強巴士 E34 號線服務及延長路線途經天水圍北部

二十四． 委員指若 A43 號線於大欖隧道轉車站設站，可方便八鄉一帶的居民。此外，由元朗往天水圍的交通服務不敷需求，故建議龍運公司把該路段的車資下調至 3.5 元，以增加乘客及提高成本效益。同時，亦有委員認為龍運公司沒有確切考慮十多萬天水圍北居民對機場巴士服務的需要，使他們需先乘輕鐵或的士往天水圍南轉乘 E34 號線。

二十五． 龍運巴士公司代表解釋，由二〇〇三年十月一日起至二〇〇四年九月三十日，龍運公司已向乘客提供使用八達通卡的車資優惠。該公司擔心，若調低 E34 號線元朗區往天水圍市中心的分段收費，會吸引不少短途乘客選擇以此路線作為短程交通工具，引起長途乘客的不便。至於，把 E34 號線延長服務至天水圍北的建議，由於該公司已不時接獲居民投訴該路線迂迴，故暫時不會再作考慮。主席建議下次會議再商討有關議程。

建議開辦由天水圍北至紅磡碼頭、觀塘碼頭及機場三條巴士線

二十六． 委員表示，天水圍北人口逾十萬，對上述建議的新巴士線有一定的需求，故建議運輸署考慮開辦天水圍北往返紅磡碼頭及觀塘碼頭的新巴士線，並可先於繁忙時間作試辦，測試市場的反應。

二十七． 九巴公司表示關注有關改善建議，惟在討論細節時要考慮人口轉變、資源調配、運輸政策及西鐵通車後對九巴客量的影響等因素，該公司亦需較長的時間作出研究。該公司代表應允會先考慮以特別班次行走，並與運輸署商討有關的安排，以應付繁忙時間的需求。

要求改善 276B 號線的巴士服務

建議改善由市區返回天水圍北晚上繁忙時間的交通服務

二十八． 委員反映，276B 號線於非繁忙時段的候車時間需時 20 至 30 分鐘，故建議運輸署考慮增加非繁忙時段的班次，並改以單層巴士行走。另外，亦有委員建議九巴公司考慮接納由城巴公司為九巴乘客提供的免費轉乘 967 號線的安排。

二十九． 九巴公司代表回應，該公司會繼續與運輸署跟進增加 276B 號線班次的事宜，希望令資源調配更為妥善。另外，各巴士公司的經營狀況及模式均有差別，因此不能干預其他公司提供優惠。運輸署代表

解釋，任何巴士公司提供的優惠皆是該公司的商業決定，運輸署及個別巴士公司不能阻撓，署方會盡量進行協調工作。

#### 西鐵元朗站上蓋物業發展項目道路工程計劃

三十． 九鐵公司代表簡介有關西鐵元朗站上蓋物業發展項目道路工程計劃的內容。

三十一． 委員認為九鐵公司提供的資料不足，難以作出討論，故促請九鐵公司預備充足資料後，再行諮詢委員會。

#### 西鐵及輕鐵服務報告

三十二． 委員閱悉有關報告。

#### 運輸署進展報告

三十三． 委員閱悉有關報告。委員建議試辦的九巴 265S 號線增加班次及推遲開出的時間，以配合居民上下班的需要。同時，亦有委員查詢該路線會否列為正式長期路線。

三十四． 運輸署代表表示 265S 號線現只屬試辦性質，署方樂意收集委員就班次時間、路線及車資提出的意見。該署代表解釋，由於此路線亦涉及大埔的範圍，大埔區議會對有關路線也有其意見，因此署方會盡量平衡兩方意見作出安排，並在試辦期間密切留意乘客的需求。

#### 單車交通意外及執法數字

三十五． 委員閱悉有關報告。委員請警方加強執法，檢控違例踏單車的人士。

檔號：HAD YLDC 13/30/6/11

元朗區議會秘書處

二〇〇四年十月十二日