

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十一月四日舉行了二〇〇四年度第五次會議，會上討論要點如下：

建議改動元朗運動場停車場車輛進出入口問題

二． 運輸署代表報告，該署與警方就對調元朗運動場停車場出入口的建議作出研究後，認為有關建議會影響體育路南北行的車流，車輛於教育路進入停車場亦會構成障礙及危險，故該署認為現時的停車場出入口安排較為恰當。

三． 委員通過決議，邀請運輸署新界西總工程師與委員一同進行實地視察，以評估哪一項的改善安排會較適合元朗運動場停車場：包括對調現有出入口、將現有入口改為出入口或封閉現有出口並將入口改為出入口。

(會後註：秘書處已於十二月六日致函邀請運輸署新界西總交通工程師安排前往元朗運動場作實地視察。)

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

四． 運輸署代表交代，該署的建議是在現時接駁十八鄉迴旋處至博愛迴旋處的連接路，加設接駁道路經博愛天橋往三號幹線及大欖隧道；該接駁路的工程安排大致上已完成，運輸署將於明年初向有關部門提出申請進行上述工程。委員希望該署在進行有關工程前，能向交委會提交設計圖則，並盡快展開有關工程以紓緩博愛迴旋處的交通。

五． 此外，委員亦建議運輸署考慮為現時接駁十八鄉迴旋處至博愛迴旋處的連接路，加設接駁道路往元朗公路。運輸署代表回應，由於接駁道路與元朗公路的車速限制每小時相差三十公里，故擔心有關建議將令連接路出現堵塞並影響該處的道路安全。

六． 委員促請運輸署盡快研究有關建議，並向交委會匯報研究結果。

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

七． 龍運巴士公司代表報告，經初步研究後，該公司已向運輸署提交延長 E34 號線服務至天水圍北部的建議。運輸署代表表示，該署正檢討天水圍北部的公共交通服務，期望有關建議可與二〇〇五年巴士路線發展計劃方案一併提交予交委會討論。委員請運輸署盡快處理有關建議，同時提議運輸署可考慮在短期內批准增加 E34 號線特別班次途經天水圍北部，並強調分拆巴士路線方為解決天水圍交通問題的治本方案。

八． 另外，委員再次促請龍運巴士公司考慮為 E34 號線提供元朗市至天水圍的分段收費，以方便居民及善用資源。龍運巴士公司代表重申，各巴士路線的主要服務對象均有所不同，E34 號線的主要功能在於服務往返天水圍及機場的長途乘客，故該公司暫不考慮提供元朗市至天水圍的分段收費。

深港西部通道工程；
要求擴闊廈村區兩條主要通道田廈路屏廈路

九． 運輸署代表簡介，后海灣幹線與深港西部通道在鰲磡石相連，南面連接元朗公路，全長約 5.4 公里，南北行各有三條行車線，車速限制為每小時 80 公里，預計將於二〇〇五年年底通車。預計在通車後，從蛇口經深港西部通道返港的車輛會沿后海灣幹線駛往現正進行擴闊工程的元朗公路，然後分流往屯門、三號幹線及粉嶺。廈村交匯處的出口將會接駁新圍路，方便車輛經田廈路駛往廈村一帶。此外，廈村交匯處橋底會設有一條闊約 7.3 米的單線雙程連接路與新圍路相連。

十． 路政署代表報告，屏廈路的道路擴闊工程北段部分由羅屋村至流浮山道與天華路交界的工程已獲分配資源，將於二〇〇六年開始動工，需時約兩年半完成；而南段由沙洲里至羅屋村的工程則尚待分配資源。至於田廈路的道路工程，南段部分由青山公路至新李屋村段的工程現已展開，預計可於二〇〇五年年初完成；而北段部分由新李屋村至屏廈路的工程項目的資源仍在審批中。該署會積極爭取資源，以期盡快展開工程。

十一． 委員關注深港西部通道及其相連地區的交通安排及道路網絡配套設施，而有關部門亦未有回應上屆元朗區議會提出有關東繞道建議方案、十八鄉迴旋處安排等的意見。此外，亦有委員反映，廈村一帶的交通已相當擠塞，而后海灣幹線亦行將通車，委員擔心現時田廈路及屏廈路的設施實無法應付日後的交通流量，該區將會面對更沉重的交通壓力。

十二．會上議決召開特別會議商討有關議題，並邀請各有關部門詳細交代各項交通安排和道路配套計劃的進展報告及設計圖則。

(會後註：已訂於十二月十日上午九時三十分召開交委會二〇〇四年度第二次特別會議。)

交通及運輸委員會二〇〇五年度會議時間表

十三．委員一致通過上述會議時間表。

西鐵元朗站上蓋物業發展項目道路工程計劃

十四．九鐵公司代表解釋，該公司在西鐵元朗站上蓋物業發展項目的角色是物業發展代理人，其工作為替政府甄選合適的發展商。該公司希望能盡快引入發展商的技術以深化整項工程的細節。

十五．委員認為，九鐵公司未有就有關物業發展項目的道路工程計劃全面諮詢有關鄉事委員會及各地區團體的意見，只是向五和各村的代表作簡略介紹。委員擔心有關的物業發展項目會令青山公路及朗日路一帶的交通堵塞情況更趨嚴重，而把部份朗樂路改作私家路的道路工程方案亦值得商榷。委員要求九鐵公司務必要再次諮詢元朗區議會及各地區團體的意見。

動議「本會強烈要求重新改善天水圍(北)的交通路線安排：(i) 276B 改由天富總站(天富/天悅)開出，經天華路(103/104 區)、天葵路、天秀路(天富/天逸)、天瑞路(天澤/天逸/天恒/俊宏軒)、濕地公園路(香港濕地公園/慧景軒)、天葵路(麗湖/美湖)、天城路(景湖/天慈)；(ii) 增加巴士以解決現時班次不足的情況。」

十六．運輸署對有關路線改動建議持開放態度，惟因天富苑巴士總站的空間有限，該署認為設有上蓋的天恩邨巴士總站會較適合作為 276B 號線的總站。

十七．委員指出，天富苑巴士總站的四條巴士坑道只有一條是供全日服務的巴士線使用，故建議運輸署可考慮安排 A73 及 K73 號線使用同一條巴士坑道以騰出空間供 276B 號線使用。此外，委員亦希望九巴公司考慮增加巴士數目，以維持非繁忙時段每 21 分鐘一班的班次。

十八．九巴公司代表解釋，276B 號線的乘客量並不太理想，故即使在資源許可的情況下，該公司亦會先考慮加密 276A 號線的班次。另外，由於 276B 號線的路線改動建議將增長行車路線，該路線的班次需調整至每 25 分鐘一班。

十九． 經討論後，委員以絕對多數票通過上述動議。

要求九鐵和環境運輸及工務局諮詢本會對西鐵南環線的路線及各車站位置之意見；

查詢西鐵南環線及北環線進展

二十． 環境運輸及工務局代表就西鐵南環線作出簡介。南環線全長約 3.8 公里，由西鐵南昌站經九龍西站連接尖沙咀東站，整項工程項目的評估造價為 83 億港元，預計於二〇〇五年中動工，二〇〇八或二〇〇九年通車。政府於本年三月已為南環線工程進行刊憲，而有關的改動工程部份亦將於十一月底刊憲；至於北環線方面，政府亦已於本年中委託九鐵公司作進一步規劃研究，預計二〇〇五年一月可提交初部規劃報告。

二十一． 委員對有關部門及九鐵公司在擬定南環線的路線及車站位置時，未有諮詢元朗區議會表示失望。委員指出，南環線的主要使用者為新界西居民，有關部門及九鐵公司在設計路線及車站位置時應先考慮元朗及屯門區等使用者的需要。委員反映居民對前往尖沙咀一帶地區有一定的需求，故希望有關部門考慮保留廣東道站，以切合居民的實際需要。

二十二． 環境及運輸工務局代表解釋，現階段廣東道站的建議仍在磋商階段，有關部門及九鐵公司需時解決財務及技術問題上的安排，故未有把廣東道站的建議進行刊憲，但不排除日後會有其他方案。該局代表亦應允日後若有南環線及北環線的最新資料，會把有關文件提交予元朗區議會參閱及進行諮詢。

查詢有關對九鐵公司服務的監管機制

二十三． 委員閱悉環境運輸及工務局的書面回覆。

查詢輕鐵優先過路權問題

二十四． 委員反映，輕鐵優先過路權令駕駛者在部份路口(如天瑞路與天榮路交界、天瑞路與天秀路交界及天耀路與天湖路交界)需等候多時，故委員希望運輸署可作出相應安排，以減輕對其他道路使用者的影響。

二十五． 弘達交通顧問公司代表解釋，輕鐵優先過路的安排是由各路口的感應器所控制，路口前後的感應器會向交通燈號發出訊號，表示輕鐵即將到達或已駛離路口。為改善引致交通堵塞的問題，現時在個別路口已採取特別處理措施；當有多於一輛輕鐵於短時間內駛經同

一路口時，隨後的輕鐵的優先過路權會被取消，以減輕對其他道路使用者的不便。

二十六． 委員請運輸署積極跟進因輕鐵優先過路權而引致交通堵塞的問題。

要求增購輕鐵車卡

二十七． 委員表示天水圍的人口持續增長，而輕鐵的網絡亦已擴展至天水圍北部，故九鐵公司理應考慮增購車卡以維持服務水平。

二十八． 九鐵公司代表解釋，居民的乘車模式在西鐵通車後有所改變，該公司亦已重組輕鐵路線以作配合，並計劃增購 53 輛巴士(其中 39 輛會取替現時的非空調巴士)作短期輔助；當乘客的乘車模式穩定後，會再研究是否需要增購車卡。

二十九． 委員認為增購車卡才是解決輕鐵服務不足的方法，而增加接駁巴士數目會增加路面交通的壓力，亦違反當初興建輕鐵的環保理念。

查詢輕鐵鋼軌爆裂導致列車出軌意外事件的調查

三十． 委員查詢輕鐵公司如何檢驗鋼軌的品質，並詢問鋼軌爆裂與輕鐵超載或維修檢查時間不足有否關連。

三十一． 九鐵公司代表交代，該公司已更換有問題的鋼軌，並加密以超聲波檢查鋼軌的次數至每 6 星期一次。至於超載問題，一般情況下，輕鐵車廂的載客量不會到達 200 至 240 人的載客上限，故相信鋼軌爆裂與輕鐵超載無關。

檔號：HAD YLDC 13/30/6/11

元朗區議會秘書處

二〇〇年十二月六日