

交通及運輸委員會進展報告

交通及運輸委員會於二零零五年三月三十日舉行了二零零五年第二次會議，會上討論要點如下：

二零零五至二零零六年度巴士路線發展計劃跟進事項

2. 運輸署代表匯報：(1) 967X 號線下午繁忙時段回程特別服務(銅鑼灣至天恩邨巴士站)將於四月中實施；(2) 由於 263M 號線改行北繞道的方案需諮詢屯門區議會的意見，故暫未能落實有關詳情及實施日期；(3) 九巴公司認為原定建議路線行經媽廟路的交通會較為暢順，故 277 號線將維持採用原定建議的改動路線，運輸署會與九巴公司商討實施日期；(4) 269B 及 269C 號線分拆事宜，運輸署屬意安排晨早特別班次由天水圍北開出，作為試點。

3. 龍運巴士公司代表介紹天水圍北往機場地面運輸中心特別班次及其他服務改善措施的方案。

4. 委員認為儘管上述方案能局部改善天水圍北的交通服務，但同時亦會對天水圍南的交通服務構成影響。長遠而言，委員建議龍運公司考慮分拆 E34 號線分別由天水圍及元朗開出，將無需繞經元朗所省卻的時間，用作行經天水圍北，方便居民。委員普遍不支持龍運公司提交的改善措施方案，並建議運輸署與龍運公司重新整理及擬備新方案，再提交交委會討論。

要求在元朗安寧路巴士站興建上蓋

5. 九鐵公司代表表示，該公司對在元朗安寧路巴士站興建上蓋持積極態度，並曾向運輸署提交有關申請，但其後因部份地區人士反對而令申請不獲接納。運輸署代表指該署曾與九鐵公司進行商討，初步建議把巴士站的位置作出改動，藉以減低對巴士站附近商戶的影響。地政總署報告，由於巴士站旁的土地為舊批農地及已領有寮屋登記編號，故該署未能採取批地規約行動。

6. 委員希望元朗安寧路巴士站的上蓋能盡快落成，以及警務處能加強執法，防止車輛停泊於行人路上，危及公眾安全。

新圍路工程進展匯報

7. 運輸署代表表示，有關新圍路邊界的詳細地權資料，該署需作出進一步調查。委員請該署於下次會議匯報有關新圍路的最新資料。

東行連接路工程進展匯報

8. 路政署的書面回覆指有關部門正與三號幹線公司商討提供收費優惠及就公私營機構合作興建東行連接路的可行性進行討論，惟尚未有重大進展。

9. 委員認為有關部門應詳細交代東行連接路將採納的方案，並準備充分資料提交議會討論。會上議決致函運輸署及路政署，要求跟進新圍路工程及東行連接路工程的事宜，並派代表出席下次會議交代有關進度。

(會後補註：秘書處已致函運輸署及路政署，反映委員的要求。)

香港駕駛學院申增掛接車輛的建議

10. 香港駕駛學院代表概述增加一部掛接訓練車輛的建議，以應付學員課堂的需求。

11. 由於掛接車輛駕駛訓練的路線無需繞經元朗市，故應不會加重元朗市的交通負擔，而此建議亦能增加區內就業機會，同時配合深港西部通道通車及香港與國內的更緊密經貿安排，培訓物流業方面的人材。委員普遍支持該學院的建議。

土木工程拓展署《新界單車徑網絡的可行性研究 - 元朗區之單車徑計劃》；查詢大圍到屯門新界單車環迴網

12. 土木工程拓展署代表簡介上述計劃。該署建議優先進行連接元朗及北區之段落、改善元朗與天水圍區內的單車徑主線及設置輔助設施。如未來資源許可，該署會進一步研究改善及貫通流浮山至屯門之單車徑、環繞南生圍和連接天水圍之支線及落馬洲支線。根據初步環境評估報告顯示，擬建單車徑網絡在整體上對環境不會造成不可克服的影響。

13. 委員原則上支持單車徑計劃，惟在細節內容方面持不同的意見：(1) 天水圍銀座廣場已發展成一個有如匯合中心的廣場，在鄰近天榮站旁興建匯合中心會出現資源重疊，因此建議考慮在水圍其他位置選址；(2) 提議於匯合中心附近設置單車公園；(3) 單車徑計劃的規劃存在問題，包括新田往

錦田的單車徑路面狹窄，及新田往洪水橋段的路口較多；(4)單車徑計劃未有配合元朗區的旅遊特色，故建議考慮把單車徑接通尖鼻咀、深灣路或大棠郊野公園；(5)希望天水圍區內的單車徑可得以貫通，方便居民；(6)認為應增加市區的單車停泊位數目，以改善違例停泊單車的情況；(7)建議有關部門在單車徑路口位置增設標誌牌，提醒道路使用者注意安全；(8)請警務處加強執法，檢舉不遵守交通規則的道路使用者。

14. 土木工程拓展署代表回應，上述計劃之目的是為貫通新界各區的單車網絡，有關區內單車徑網絡之改善項目，乃由運輸署負責處理。另外，基於資源所限，單車徑計劃需分階段進行，並分為長遠計劃及優先計劃。至於新田至錦田等鄉郊單車徑的規劃，存在一定的技術困難，該署需再作研究。有關經橫洲污水處理廠連接尖鼻咀的單車路線建議，土木工程拓展署將與環境保護署及漁農自然護理署進行研究。

運輸署《建議在元朗區開辦的三條新公共小型巴士(專線)服務》

15. 運輸署代表簡介，現時獲授權營辦第 75 號線(福康街 - 下灣村)及第 76 號線(福康街 - 小磡村)的營辦商屬臨時性質，而第 612 號線(新時代廣場 - 新元朗中心)的營辦商亦已向該署提出終止營辦有關服務，因此該署需安排招標程序挑選新的正式營辦商以提供上述 3 條專線小巴線的服務。署方希望有關的招標程序可於四月中展開。

16. 有委員查詢運輸署有否檢討第 75 及 76 號線的班次安排及行車時間，並認為 3 部公共小型巴士未能配合第 75 號線每 20 分鐘開出一班的班次。有關服務時間方面，委員希望該署能延長該兩小巴線的服務時間，方便居民。另外，有委員建議該署考慮合併該兩小巴線以加密班次；或考慮安排第 75 號線行走青山公路、第 76 號線行走新潭路。至於第 612 號線方面，有委員認為 612 號線的功用主要是接載新時代廣場一帶的居民往返西鐵站，屬接駁性質；但現建議的路線卻有很大的改動，與原有的功用不一致。再者，委員普遍認為建議的新路線將加劇元朗鳳翔路、合益路、大棠路及教育路等一帶的交通擠塞情況，因此不支持有關的建議方案。

動議「本會強烈要求運輸署於天華路(天富巴士總站側)，加設行人過路設施。」

17. 運輸署代表指出，天華路乃橫貫天水圍東西的主幹道，而香港濕地公園及深港西部通道亦行將開放，天華路的交通流量將較以往繁忙。因此，該署需時觀察有關情況，暫時未能接納委員的建議。

18. 委員對運輸署指交通流量及行車暢順度或會造成負面影響的解釋，表示值得商榷。天水圍北接駁天水圍南的行人過路設施並不多，一般均需繞經商場或天橋；委員認為此設計不甚便利，亦並非「以民為本」。委員再次促請運輸署仔細考慮在天華路加設其他行人過路設施，方便居民。

19. 運輸署代表回應，該署需觀察香港濕地公園及深港西部通道開放後對天華路東西行的交通影響，需時大約一年。若沒有實質的影響，運輸署會考慮加設行人過路設施。最後，會上以絕對多數票通過下述動議：

「本會強烈要求運輸署於天華路(天富巴士總站側)，加設行人過路設施。」

(會後補註：秘書處已致函運輸署，反映委員的要求。)

建議 68X 線巴士修訂以洪水橋為終點站行車路線

20. 委員認為洪水橋人口不斷增加，居民對交通的需求亦相應增加，然而該區的巴士服務卻未能滿足居民的需要；因此，建議運輸署修訂 68X 號線的路線及改以洪元路作為該巴士線的終點站。

21. 九巴公司代表表示，該公司曾就 68X 號線的建議路線作初步評估，結果顯示該建議既可加強洪水橋及屏山的巴士服務，亦有助改善原有路線較迂迴的問題。因此，該公司對有關建議持開放態度，並會進一步研究其可行性。

22. 運輸署代表表示，相較現時的行車路線，建議路線可縮短約 6 分鐘的車程，該署亦正與巴士公司積極研究有關總站設施、行車時間及沿途上落客站的改動等安排。

要求調整巴士行車路線

23. 委員反映，現時沒有巴士線行經大欖隧道後前往凹頭，附近的居民及學生需先到元朗市轉車，此安排加重了博愛交匯處的負擔。所以，委員建議運輸署考慮把部分巴士線經大欖隧道轉車站後改由錦田公路、凹頭及青山公路直往元朗市，並認為 68M 及 68X 號線較適合作上述安排。

24. 運輸署代表指該署已要求巴士公司評估有關改道建議對現有巴士服務的影響，並請巴士公司積極考慮有關建議。九巴公司代表則表示，有關建

議將延長該兩巴士線的行車時間及影響其班次，對乘客造成不便。況且，高埔村一帶現時已有其他巴士線如 54、64K 及 77K 號線等可供選擇，因此該公司暫不擬採納有關建議。

25. 委員希望九巴公司正視地區人士的意見，慎重考慮上述建議。此外，有委員亦提議九巴公司先以 68M 號線試行有關的建議路線，實際評估其效果，及後才推展至其他巴士線。

建議於元朗大馬路開僻新行人過路處

26. 委員指元朗康樂路旁橫過元朗大馬路的行人過路處相當擠擁，因此建議運輸署盡快將現時元朗大馬路匯豐銀行前橫過元朗大馬路西行線往輕鐵月台的斑馬線貫通元朗大馬路東行線伸延至對面行人路，以紓緩行人過路處地方嚴重不足的問題。

27. 運輸署代表表示，上述建議將增加輕鐵列車的停車次數，影響其服務及運作。再者，該署亦需考慮及平衡各道路使用者的需要。該署正計劃擴闊元朗康樂路旁橫過元朗大馬路的行人過路處之方案，以改善該處行人擠擁情況。

28. 委員認為運輸署可在技術層面上作出安排，協調各道路使用者；委員均希望該署能就有關建議方案再作研究。

要求於西鐵天水圍站大堂增設輕鐵列車到站時間電子顯示屏

29. 委員要求九鐵公司於天水圍西鐵站大堂增設輕鐵列車到站時間電子顯示屏，方便乘客選乘較快開出的列車，以節省時間。

30. 九鐵公司代表回應，該公司正就有關建議進行研究，待確定其可行性後，會計劃將之納入服務改善項目內。

要求天影路(天水圍北段)增設過路設施往屏山一帶

31. 運輸署的書面回覆指出，按照目前土木工程拓展署在發展天水圍預留區的道路安排，天影路(由天秀路至跨明渠行車天橋的一段)兩旁均沒有行人路，故該署未有考慮設置行人過路設施。

32. 委員反映現時有不少天水圍北的居民前往屏山沙江圍或附近觀音像一帶進行晨運、行山及消閒活動，但該處至今仍沒有正式的過路設施。居民

如欲橫過天影路，便需繞過天影路北端連接濕地公園路的天橋底，更有居民為省時而直接橫過馬路，構成危險。因此，委員要求運輸署因應實際需要，於天影路近天恒邨及天澤邨一段增設過路設施通往屏山一帶。最後，會上以絕對多數票通過下述動議：

「本會要求天影路(天水圍北段)增設過路設施往屏山沙江圍一帶。」

(會後補註：秘書處已致函運輸署，反映交委會的要求。)

要求 K65 巴士線於繁忙時間增加班次

33. 九鐵公司代表報告，該公司將於繁忙時間額外安排多一輛單層巴士行走 K65 號線，以縮短居民的候車時間。此外，自西鐵及天水圍輕鐵新支線投入服務後，該公司亦會加開特別班次由流浮山往天水圍西鐵站。

34. 委員建議 K65 號線改以雙門雙層巴士行走，方便乘客及增加載客量。另外，有委員查詢九鐵公司在甚麼時段會安排特別班次由流浮山往天水圍西鐵站。

35. 九鐵公司代表回應，流浮山往天水圍西鐵站的特別班次服務並沒有既定的時間表。該公司會視乎情況，作出相應的調動安排。

建議改善天秀路與天瑞路交界之路口問題

36. 運輸署代表表示，該署備悉天秀路與天瑞路的路口出現車輛擠塞的情況，亦已要求輕鐵的交通工程顧問修改該路口之交通控制模式，以改善有關問題。委員希望運輸署於下次會議交代有關事項的跟進情況。

要求加設慧景軒巴士站

37. 運輸署代表解釋，由於現時天葵路近慧景軒的路段並無巴士灣，該署將與巴士公司研究安排臨時巴士站的可行性，並考慮於該處增設巴士灣。

38. 委員請運輸署盡快落實於慧景軒加設巴士站方便居民，同時希望新建巴士站可設置上蓋。

西鐵及輕鐵服務報告

39. 九鐵公司代表匯報，西鐵「節日通」推廣期已延長至二零零五年八月三十一日。至於輕鐵服務方面，列車的座位設計將分三期進行改組，第二及三期共涉及約 50 輛列車；改組後，預計列車的載客容量可增加大約 15%。

40. 由於輕鐵列車座位新設計的座位數目只佔載客容量的 10%，有委員認為此安排不甚理想，因部分有需要人士或將較難覓得座位。此外，委員亦希望九鐵公司改善輕鐵車廂的通風系統。有關接駁巴士服務方面，委員反映早上繁忙時段 K76 號線非常擠擁，故建議加強其服務；同時，有委員提議九鐵公司考慮把 K74 號線的服務伸延至新元朗中心及博愛醫院，顧及居民的需要。

41. 九鐵公司代表回應，該公司已購置了 50 多輛新巴士，並將於稍後陸續付運抵達，以加強接駁巴士的服務。該公司會密切留意載客的情況，並積極考慮委員提出的各項意見。

運輸署進展報告

42. 委員閱悉上述報告。

單車交通意外及執法數字

43. 委員閱悉上述報告。警務處代表於會上概述警方於三月下旬推行的《單車檢控教育計劃》。

檔號：HAD YLDC 13/30/6/11

元朗區議會秘書處

二零零五年四月二十五日