

交通及運輸委員會進展報告

元朗區議會交通及運輸委員會於二零一零年七月二十二日舉行二零一零年度第四次會議，會上討論要點如下：

要求增加 276B 班次及改回以雙層巴士行走

2. 委員要求增加 276B 號線的班次及回復以雙層巴士行走該號線，以應付天晴邨落成後新增人口帶來的交通需求。有委員關注九巴公司改為以單層巴士行走 276B 號線前未有通知交委會，故要求九巴公司日後在作出改動前，應先諮詢交委會的意見。

3. 運輸署代表表示，該署在本年三月向交委會提交本年度的巴士路線發展計劃，當中已包括改為以單層巴士行走部分 276B 號線的措施。其後，因應早上繁忙時段乘客的交通需求較高，九巴公司已安排雙層巴士於上述時段行走該路線。

要求城巴 N969 於天葵路近天晴邨兩旁的巴士站增設上落客站

4. 委員要求城巴公司盡快為 N969 號線在天葵路近天晴邨兩旁增設巴士站。

5. 運輸署代表表示，城巴公司同意在天葵路近天晴邨兩旁加設 N969 號線巴士站，並安排於本年八月中旬投入服務。

要求在繁忙時間加密 K73 班次

6. 委員要求改善 K73 號線的班次，以加強對天慈邨居民的服務。有委員反映曾乘搭 K73 號線巴士，該號線的等候登車時間頗長，而且車廂環境亦見擠迫。委員認為，K73 號線是連接元朗與天慈邨的主要路線，對天慈邨居民十分重要，故要求港鐵公司正視 K73 號線班次不足的問題。此外，委員得悉港鐵公司將計劃取消早上特別巴士 K73P 號線的服務，並強調港鐵公司須在實施有關安排前先諮詢交委會的意見。

7. 經討論後，委員以絕對多數票通過下述動議：

「本會重申反對取消 K73P 路線及強烈要求運輸署及港鐵公司在作出任何交通改動前，必須事先得到本會批准。」

8. 港鐵公司代表表示，備悉委員對 K73 號線的班次的有關意見。港鐵公司現正研究如何加強 K73 號線的服務，令更多乘客受惠。此外，港鐵公司亦會安排增加輕鐵車廂投入 761P 路線服務，而較早前亦已安排新車廂投入 705 及 706 路線服務。

要求港鐵公司在元朗及天水圍區設立港鐵特惠站

9. 委員建議港鐵公司在元朗及天水圍設立港鐵特惠站，提供車費優惠予區內居民，藉此提升企業形象及鼓勵市民乘搭港鐵。有委員認為，既然港鐵公司已從港鐵商場的租金獲取豐厚的盈利，應增設港鐵特惠站回饋市民。

10. 港鐵公司代表表示，港鐵公司已為元朗及天水圍的居民提供全月通及全日通優惠車票。此外，乘客使用八達通乘坐港鐵，在指定車站轉乘輕鐵，可享有免費轉乘輕鐵優惠，故港鐵公司暫時沒有計劃在元朗及天水圍增設特惠站。

討論有關清拆朗屏西鐵站 A 出口對開單車停泊處事宜

11. 鑑於朗屏西鐵站 A 出口對開兩條支路均有大量單車停泊並且阻塞路面，委員認為文件所建議將單車搬遷到其中一條較寬闊的支路的單車停泊處，能有效改善該路段的上述情況。另有委員則不贊成上述建議，並提議搬遷位於另一條支路的單車停泊處。此外，委員建議運輸署重新檢討元朗區單車停泊處的位置和數目。

12. 運輸署代表回應，上述工程由路政署負責，目前該段單車徑的行人路面寬二至三米，如行人和單車使用者自律，應可有效使用該路段。此外，單車停泊處原意是給予市民暫時放置單車的位置，故市民不宜長期佔用該公共單車停泊處。

13. 元朗民政事務處(民政處)代表向委員提供有關處理單車停泊問題的進一步資料。除各部門會按照它們的職權處理單車停泊問題外，民政處亦會統籌各部門以打擊違例停泊單車黑點的問題。在處理長期停泊於指定單車停泊處的單車時，運輸署及警方須先封閉有關的指定單車停泊處，然後再按程序處理，包括張貼告示等，以進行清理工作。在過往的行動中，由於署方為避免影響附近居民使用受影響地區一帶的單車停泊處，故只會封閉同一地點的部分單車停泊處。

要求於天晴邨各巴士站增設上蓋

14. 委員要求為天晴邨各露天巴士站增設上蓋，希望運輸署促請各巴士公司加快有關工程。另有委員要求運輸署提交每年在全港及元朗區興建巴士站上蓋數目的資料。

15. 運輸署代表回應，設計及興建巴士站上蓋由巴士公司負責，而署方已要求各巴士公司盡量為巴士站增設上蓋，並會與巴士公司跟進委員就興建巴士站上蓋的要求。然而，巴士公司一般會先安排為主要用作上客的巴士站興建上蓋，而有關的上蓋能否興建，亦需視乎所在位置的地理環境等因素。

建議在元朗鳳翔路增設單左轉鳳麟路行車綠燈(即朗晴居前)以疏導交通

16. 委員希望運輸署考慮在鳳翔路及鳳麟路的路口增設一個行車綠燈的可行性，並建議運輸署代表聯同交委會委員進行實地視察。

17. 運輸署代表回應，由於鳳翔路及鳳麟路路口的交通燈分四個階段指示各個方向的車輛及行人行車及橫過馬路，如加設由鳳翔路西行(朗晴居對出)左轉鳳麟路的行車燈號，現時鳳麟路南行線(朗晴居對出)的行人綠燈時間便需取消，令行人不能橫過鳳麟路南行車線，故此署方認為上述建議不可行。此外，根據該署近日在早上繁忙時間七時三十分至九時三十分在該路口進行的觀察顯示，該路口四個方向的交通行車暢順，現時鳳翔路西行的行車綠燈時間約為 18 秒，已足夠應付上述位置現時的車輛流量，故沒有需要增加行車綠燈時間，以避免縮短其他方向的行車綠燈時間。

查詢有關天水圍西鐵站 B 出口設置行人過路設施

18. 委員欣悉運輸署同意在水圍西鐵站 B 出口設置行人過路設施，希望有關工程盡快展開。委員另查詢上述工程的正式施工日期。

19. 運輸署代表回應，署方會繼續與路政署跟進有關工程的進展。

20. 路政署代表回應，待機電工程署提供有關資料後，該署會進行實地視察，並會稍後向交委會報告工程進度。

要求改善天耀路行人過路燈等候時間

21. 委員反映位於天耀路近消防局十字路口的交通燈行人綠燈等候時間過長，加上輕鐵會優先使用上述道路，令市民需等候長時間才可橫過馬路，故要求運輸署改善有關情況。

22. 運輸署代表回應，該署會安排與委員進行實地視察。

討論重鋪道路及增設指示牌

23. 委員反映元朗區道路指示牌不足，例如缺乏清晰指示前往南生圍方向以及個別屋苑或大廈的指示牌等。委員建議運輸署考慮重新規劃區內設置指示牌的位置。此外，元朗市周邊地區的行人路路面狀況仍有待改善，建議署方積極考慮重新鋪砌路面，以改善市容。

24. 運輸署代表回應，該署會考慮增設指示牌指示駕駛者前往南生圍方向，但不建議為個別屋苑或大廈的名稱增設指示牌，以避免令道路上的指示牌出現大量文字資訊，削減了指示牌的原來作用，並分散駕駛者的注意力，影響路面暢順及道路安全。

25. 路政署代表回應，該署已在朗日路、舊墟路及馬棠路進行實地視察，而且路面情況良好，署方會繼續留意上址路面情況，及如有需要會與委員進行實地視察。

討論元朗公路唐人新村交匯處的交通意外

26. 有委員要求署方提供元朗公路唐人新村交匯處自啓用以來的交通意外記錄，而並非只提供最近五年的記錄。此外，委員建議在元朗公路通往唐人新村交匯處的前段道路增設指示牌，以提醒駕駛者減速及盡快駛入慢線，以免發生交通意外。另有委員建議擴闊路面及改善軟墊的設計，藉以改善道路安全。

27. 運輸署代表回應，在唐人新村交匯處過去五年發生的交通意外中，只有最近一宗是車輛從橋面墜下的交通意外，意外地點位於元朗公路往朗天路出口的交通分支道。路政署已於數年前在該交通分支道位置加裝防撞軟墊，令該處的安全性大為提高。但如車輛以高速行駛或駕駛者行車時精神不集中，仍有機會釀成交通意外。大部分交通意外的成因均與駕駛者的不良駕駛質素及態度有關，而非道路設計問題所引致。

討論車用石油氣的漲價及氣站不足問題

28. 有委員表示，自二零零二年汽車改用石油氣以來，專用氣站的石油氣價格不斷上升，而非專用氣站的石油氣價格則更高，增加職業司機的負擔。委員反映部分司機批評石油氣價格「升快減慢」，因而不考慮改用石油氣。有委員建議政府補貼石油氣價格，以吸引駕駛者使用較環保的燃料。另有委員促請署方加快增設石油氣氣站的進度。

29. 環境保護署代表回應，專用氣站的石油氣上限價格，於每月第一日按國際石油氣價格變動而作出相應調節，故此不存在「升快減慢」的情況；而非專用氣站的石油氣價格亦會跟隨市場價格而調節，貼近專用氣站的石油氣價格。此外，政府已推出電動車輛免稅計劃，而元朗則已設有三個電動車輛充電站，政府將繼續與有關方面商討加設充電站的可行性。

30. 機電工程署代表回應，石油氣車輛測試計劃已大致完成，並會在提交報告予石油氣車輛事件專案小組審核後，再向公眾發表。署方亦會繼續與業界溝通，並定期測試石油公司的石油氣質量。

運輸署進展報告

31. 委員閱悉運輸署的進展報告，並關注文件內所列載多項工程的施工進度。

單車交通意外及執法數字

32. 委員閱悉上述報告。

元朗區議會秘書處

二零一零年八月三十一日

檔號：HAD YLDC 13/30/8/9

