

交通及運輸事務委員會進展報告

交通及運輸事務委員會於二零一一年一月二十七日舉行二零一一年度第一次會議，會上討論要點如下：

工程項目第 7265RS 號

連接新界西北及新界東北之單車徑 - 伸延部份 - 南生圍段

2. 委員普遍支持擬議的單車徑工程修訂方案，但認為工程的施工期過長，並希望當局盡快完成諮詢工作。有委員關注署方徵收土地會對南生圍天光墟的商戶造成影響，並認為當局未有完善規劃元朗市邊緣地區的單車徑。有委員期望當局能探討將元朗市的單車徑接駁至流浮山及邊境地區，並查詢有部分單車徑路段的闊度約 3.5 米，較其他闊度約 4 米的路段為窄的原因，以及於單車徑兩旁種植樹木的可行性。此外，有委員指出部分單車徑工程涉及濕地區域，認為署方需就有關工程進行環境影響評估。

3. 土木工程拓展署代表回應，因應路面的技術問題所限，故部分單車徑路段的闊度只有 3.5 米，至於可否在單車徑兩旁種植樹木則需視乎該路段是否有足夠空間。他指出上述單車徑的工程進度涉及多項因素，署方會檢討現階段的時間表，並在可行範圍內加快有關進度。另一方面，署方將通知受收地影響的商戶，並會根據環境影響條例的規定，在展開工程前進行環境影響評估，以及諮詢環境保護署(環保署)和漁農自然護理署。若委員支持上述單車徑工程的修訂方案，署方在完成環境影響評估報告後，將提交該報告予環保署審批，而有相關的顧問公司會在環保署完成審批上述報告後開始設計詳細的單車徑，預計於 2012 年年底至 2013 年刊登憲報諮詢公眾，並於 2014 年展開工程。

建議檢視元朗區巴士路線發展計劃的推展情況及成效

4. 委員指出近年的巴士路線發展計劃中有不少項目未能如期落實，而當局亦未有向委員匯報已落實的建議。有委員指出有關計劃未有顧及元朗市南部地區的發展，其中包括沒有提及有關加強往來元朗西鐵站巴士服務的建議。另有委員則要求於大嶼山巴士 B2P 號線引入雙層巴士行走。

5. 運輸署代表回應，運輸署每年因應實際情況(包括乘客需求)，在各區推行巴士路線發展計劃。在實施主要巴士服務項目前，運輸署一般會諮詢有關區議會，並在考慮區議會的意見後，才決定是否落實有關項目或對其作出修訂。巴士公司須透過重整部份巴士路線，以更有效配合乘客需求及善用有限的資源。而制訂巴士路線發展計劃時需配合現時的運輸政策，包括避免增加市區繁忙道路的交通負荷，以及透過巴士轉乘優惠計劃以減少重疊的巴士路線。然而，署方亦會在巴士路線發展計劃以外，不時與巴士公司檢討需加密班次的巴士路線，而無需留待在巴士路線發展計劃中討論。此外，署方亦會因應地區的需求和發展，與巴士公司商討適當的安排以應付乘客的需要。

要求延長 K76 巴士線時間

要求增加接駁巴士 K75 線行車班次

6. 委員表示，港鐵巴士 K75 號線的尾班車開出時間較 K76 號線為晚，要求港鐵公司參照 K75 號線的安排，延長 K76 號線的尾班車開出時間至晚上十一時四十分。有委員指出 K75 號線於繁忙時間的班次不足，而輕鐵 751 號線和 610 號線的乘客往往因車廂擠擁而未能登車，故要求港鐵公司因應洪水橋區未來的發展，引入雙層巴士行走 K75 號線，以及加密該號線於繁忙時間的班次。

7. 港鐵公司代表回應，港鐵巴士 K76 號線將於 2011 年第一季期間延長尾班車的開出時間至晚上十一時，而因應行政上的安排，預計上述計劃可於二月底至三月初落實。由於 K76 號線的服務地區與 K75 號線不同，而 K76 號線的服務範圍亦已有輕鐵服務配合，故現時上述兩條號線的尾班車時間並不相同。港鐵公司建議乘客可於早上繁忙時間選擇乘坐 K75P 號線巴士，該公司也會密切留意洪水橋區的發展。現時港鐵公司已安排了新輕鐵車廂投入 610 號線服務，而該號線亦途經洪水橋一帶。

要求安排 68X 巴士於回程時於洪水橋近行人隧道口對出加設巴士站

要求增設洪水橋往來港島區巴士線

要求增設洪水橋往來天水圍小巴專線

8. 委員指出鑑於洪水橋區將陸續有屋苑入伙，區內人口將不斷增加，若能安排 68X 號線繞經洪水橋市中心及田廈路，將有助增加該線的客量。有委員認為若 68X 號線能在回程往洪水橋的方向時，於洪水橋近行人隧道口對出加設落客站，可令不少洪水橋居民受惠，並指出現時田廈路往來青山公路的道路已十分暢順，即使安排 68X 號線繞經田廈路，亦只會增加約兩至三分鐘行車時間，故促請當局考慮上述建議。此外，有委員建議

延長客量偏低的專線小巴 34A 號線的行車路線至洪水橋，讓洪水橋居民前往天水圍時有多一個選擇。

9. 運輸署代表回應，若安排 68X 號線繞經田廈路將會令該線的行車時間延長，並會影響現時該線的服務班次。但署方會因應未來洪水橋區的發展，與九巴公司再詳細檢視 68X 號線的服務安排。此外，署方亦會與九巴公司及港鐵公司密切監察洪水橋區內現時各條巴士線及輕鐵的服務情況，並會在有需要時調整有關路線的服務，以配合乘客的需求。

10. 九巴公司代表回應，因應路面設計問題，68X 號線於改動擬議的行車路線後需繞經田廈路方可返抵洪水橋(洪元路)巴士總站，故九巴公司需考慮在進行上述改動後對巴士服務的影響。

要求在天愛苑行人通道對出天水圍明渠附近加設單車停泊位及於明渠旁的行人磚路加裝嚴禁踏單車指示牌

11. 委員表示天水圍明渠旁的花槽和天愛苑行人通道附近有足夠位置可加設單車停泊位，並指出不少踏單車人士因現時的單車徑不完整而需在行人磚路上踏單車，有委員建議署方於天水圍明渠旁的行人磚路加設嚴禁踏單車的告示牌。

12. 警務處代表回應，設立上述建議的告示牌並非屬於該處的職權範圍，處方會自行製作橫額及標語，提醒市民不應在行人路上踏單車。此外，處方已聯絡道路安全組及天水圍警署加強教育和檢控工作。

13. 路政署代表回應，運輸署正考慮在上述位置加設告示牌，如路政署接到運輸署發出的施工通知書，將會啓動加設告示牌的工作。另外，署方於近日接到運輸署有關於天華邨附近興建單車徑的施工通知書，待地政總署調撥有關土地予路政署後，該署便可動工興建上述的單車徑。

建議港鐵公司於輕鐵天水圍站加設扶手電梯，以疏導乘客

14. 委員表示，在早上繁忙時間有大量輕鐵 705 號線、706 號線和 751 號線的乘客於天水圍站轉乘西鐵，導致由該輕鐵站月台前往西鐵天水圍站月台的扶手電梯出現擠迫的情況。有委員指出隨着天水圍的人口增長，使用輕鐵轉乘西鐵的乘客量將不斷增加，故促請當局盡快研究有效疏導人流的措施，例如增設扶手電梯、適當安放輕鐵站的八達通入站器和簡化乘客以八達通卡從輕鐵轉乘西鐵的程序等。

15. 港鐵公司代表回應，知悉輕鐵天水圍站於繁忙時間會有較多乘客使用扶手電梯前往西鐵天水圍站的情況，並指出輕鐵 705 號線、706 號線和 751 號線的列車到達天水圍總站時，會先於月台較後位置讓乘客下車，然後才駛至月台的較前方讓乘客登車，以分流下車和登車的乘客。此外，港鐵公司代表指出乘客以八達通卡乘搭輕鐵和轉乘西鐵時，需於離開輕鐵後到出站器拍卡，以便享有免費轉乘西鐵的優惠。

16. 經討論後，委員以絕對多數票通過以下修訂動議：

「本會強烈要求港鐵公司改善天水圍西鐵站服務，包括加設入閘拍卡機及加設電動扶手電梯，以解決現時天水圍人口增長導致天水圍西鐵站擠迫的情況。」

(會後補註：秘書處已於二零一一年二月十八日致函港鐵公司反映委員的要求及建議。)

要求 79S 及 610S 通宵小巴延長至天水圍北

要求改善元朗及天水圍通宵交通服務

17. 委員備悉運輸署同意安排將通宵專線小巴 79S 號線伸延至天水圍北，另要求延長通宵專線小巴 610S 號線至天水圍北，以方便天水圍北的居民。有委員則憂慮若將上述號線延長至天水圍北，或會導致天水圍南的乘客難以登車，故建議署方需擬備周詳計劃，才安排延長上述號線服務至天水圍北。委員另要求運輸署提交有關 79S 號線伸延至天水圍北的建議之詳細資料，以供委員參考。此外，有委員要求將通宵巴士 N269 號線的服務路線延長至旺角，以便給予在深宵由市區返回元朗區的居民，除乘搭通宵小巴外，提供多一個交通工具作選擇，及無需在美孚巴士總站轉車。

18. 運輸署代表回應，因應委員的要求，署方將於下一次會議就延長 79S 號線的服務至天水圍北的安排，提供詳細資料，並諮詢委員的意見。此外，610S 號線已開辦多年，其現時的服務路線安排有其歷史因素和實際需要，加上現時已有 N269 號線行經天水圍北，而乘客亦可在美孚總站轉乘 N241 號線前往旺角及尖沙咀，故署方認為可先行考慮改善現有的巴士服務，而暫不考慮延長 610S 號線至天水圍北的建議。

要求改善元朗鳳翔路及鳳攸北街及建樂街的交通擠塞情況

建議將元朗元龍街 YOHO TOWN 門前行人安全島過路處提升為紅綠燈行人過路處

19. 委員期望將元朗元龍街 YOHO TOWN 前行人安全島過路處提升為紅綠燈過路處的工程可盡快展開。有委員另建議在鳳攸北街小巴總站開設一條道路予其他車輛使用，並在鳳攸北街通往建樂街的十字型路口加設一組交通燈號，以及規定使用鳳翔路的車輛途經上述建議的交通燈號時只能向左轉往鳳攸北街；至於鳳攸北街的車輛則需經過小巴總站的道路而不能直接轉入鳳翔路，以疏導駛經該處的車輛。

20. 運輸署代表回應，署方會研究委員提出有關上述建議的可行性。

要求於青山公路(潭尾段)攸美新村路口加設交通燈號

21. 委員指出於 2009 至 2010 年期間曾有 4 人於青山公路(潭尾段)一帶因交通意外身亡，認為攸美新村路口現時只設有斑馬線，未能滿足行人的需要，並認為運輸署不應以行人流量作為於鄉郊區加設交通燈號的指標。

22. 運輸署代表回應，稍後會安排與委員進行實地視察，並研究相關的改善措施。

建議討論改善橋樂坊的違泊情況

23. 委員表示，儘管運輸署已在橋樂坊近壽富街位置就貨車進行上落貨設立禁區，但現時仍有不少車輛於壽富街一帶違例停泊，更有電單車停泊在行人路上，導致壽富街於下午四時半至晚上六時期間出現嚴重塞車的情況。此外，有委員指出有食物環境衛生署(食環署)的車輛長期停泊於橋樂坊一帶，阻礙停泊於後面電單車停泊處的電單車進出，故查詢食環署的車輛是否有長期停泊該處的需要，並建議當局應嚴厲檢控長時間停泊的貨車。

24. 運輸署代表回應，署方已於橋樂坊實施適當的交通管理措施，並將研究遷移食環署於橋樂坊現有的泊車位置以方便電單車進出的可行性。

25. 警務處代表回應，貨車於橋樂坊一帶進行上落貨有其實際需要，巡邏的警員會勸喻司機駕走停泊在上述街道上的貨車，並會向沒有司機在車內的貨車發出告票。若巡邏的警員發現有車輛停泊在行人路上，不論該車輛是否有司機在車內，也會作出檢控。此外，該處表示劃出禁區範圍並非杜絕違例泊車的唯一方法，而同時亦需預留地方予貨車進行上落貨。

建議討論倡議推廣使用電能車輛

26. 委員閱悉環境局的書面回覆，並要求局方就委員的訴求作出更詳細的回應。

(會後補註：秘書處已於二零一一年二月十八日致函環境局反映委員的要求。)

要求全日分拆 E34 巴士線

27. 委員表示，若分拆 E34 號線，天水圍的乘客平均可節省 15 至 20 分鐘車程時間，故若上述路線的班次因分拆而需略作削減，應不會對乘客造成太大影響。另有委員指出現時 E34 號線往機場方向的路線已於平日早上繁忙時間作出分拆，而在水圍和元朗開出的 E34 巴士載客率分別仍有 75% 及 72%，故認為上述號線應有足夠乘客量進行全日分拆，並且促請運輸署及龍運巴士公司能因應元朗區人口不斷增加的情況，考慮及檢討全日分拆 E34 號線的可行性。

28. 運輸署代表回應，E34 號線於早上繁忙時段以外進行分拆需考慮不同因素，包括 E34 號線於元朗及天水圍的全日客量分佈以及龍運巴士公司的資源調配和總站設施配套等。署方表示對 E34 號線進行全日分拆持開放態度，並會與龍運巴士公司詳細研究分拆路線的可行性，包括所需的車輛資源及對現有服務的影響等。

運輸署進展報告

29. 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

30. 委員閱悉上述報告。

元朗區議會秘書處

二零一一年二月二十二日

檔號：HAD YLDC 13/30/5/12