

運輸署  
2011 - 2012 年度  
交通及運輸工作計劃

目的

本文件目的是向元朗區議會介紹運輸署於 2011-2012 年度內的工作重點。

工作目標

2. 運輸署的工作目標為：

- (一) 繼續致力改善道路網絡及提升交通安全；
- (二) 推展行人環境改善計劃；
- (三) 配合及推動可持續運輸發展；
- (四) 重整及優化巴士服務，以加強營運效率及改善空氣質素；及
- (五) 更廣泛應用智能運輸系統及繼續加強及改善對緊急事故的管理。

工作概述

(一) 繼續致力改善道路網絡及提升交通安全

3. 運輸署一直密切注視交通意外數字的趨勢，適時制訂或更新法例，並透過警方採取相關的執法行動，以改善香港的道路安全情況。運輸署一向致力改善道路網絡及運輸基礎設施，亦會隨著不斷變化的客觀環境因素，檢討及改善道路的設計標準，以切合社會需要。

4. 此外，在制訂地區性交通管理措施時，運輸署會密切監察各區整體交通情況，務求設計及制訂具成本效益的交通管理計劃，以提昇道路網絡的效率及安全。這些措施包括：實施交通燈號控制、調整行車線道及行人過路處的佈局、管制車輛通行和行車線、劃定限制上落客貨區、審批為建築工程而實施的交通管理措施，以便更妥善管理交通設施。

5. 在 2011-2012 年度，運輸署計劃在元朗區實施下列交通管理工作：

(1) 改善道路網絡及交通設施的工程

(i) 改善行人過路設施

(a) 在下列地點加設燈號控制行人過路處：

1. 天秀路近天晴邨
2. 天瑞路近天富輕鐵站
3. 天福路及天耀路交界處，以便連接天水圍鐵路站
4. 青山公路(新田段)近惇裕學校
5. 十八鄉路近南元朗官立小學
6. 媽廟路近水邊圍邨邨口
7. 欖口村路及公園南路交界處
8. 錦上路近波地路

(b) 在下列地點增設斑馬線：

1. 欖口村路近佛教陳榮根小學

(c) 在下列地點擴闊行人過路處：

1. 天城路近銀座輕鐵站
2. 青山公路(元朗段)近元朗康樂路
3. 大棠路近千色廣場
4. 教育路近千色廣場

(ii) 改善路牌設施

1. 於天水圍加設交通指示牌
2. 於公園南路(近欖口村路)加設往十八鄉路方向指示牌
3. 於大棠山道與僑興路交界處加設往元朗市方向指示牌

(iii) 改善道路設施

1. 博愛迴旋處改善工程
2. 於天福路(近天水圍鐵路站 E 出口)加設的士站
3. 於天秀路增加電單車泊位
4. 於天晴邨出入口加設行人斜道，以便接駁天悅輕鐵站月台(南行線)
5. 於天水圍(西)公共運輸交匯處(橋發街旁)加設電單車泊

位

6. 於錦上路西鐵站(近 D 出口)外加設電單車泊位
7. 擴闊天耀路南行近天耀輕鐵站北行的行人路
8. 開通天葵路中央分隔帶一缺口，以容許北行車輛可以右轉入天業路
9. 於屏信街盡頭加設出口，來連接媽橫路
10. 於大棠路增設避車處
11. 於僑興路增設避車處
12. 於治河路增設避車處
13. 盡快展開錦壘路改善及擴建工程，來紓減重型車輛使用錦綉花園大道

(iv) 新設交通管理措施

1. 在近瑋珊園的一段孖峰嶺路上，加設由上午 7 時至下午 7 時不准上落的限制區
2. 於建樂街禁止車輛右轉往鳳翔路(專線小巴除外)。

(2) 監察交通網絡及管理措施

- (i) 監察及檢討區內主要路口的運作，調整行車線道及行人通道佈局，以發揮路口最大容量，以及提升駕駛者及行人的安全；
- (ii) 定期與港鐵公司、警方及鐵路監督檢討輕鐵路口的運作，以保障使用者的安全；
- (iii) 定期與有關部門檢討元朗區內道路的車速限制，以期制訂合適安排，來提高交通流量及保障道路使用者的安全；及
- (iv) 定期與在元朗區內進行工程的承建商進行會議，審批承建商提交的臨時交通管理安排。

(二) 推展行人環境改善計劃

6. 2008-09 年行政長官施政報告建議在元朗市推行行人環境改善計劃，該計劃由路政署負責，以期改善人車爭路的情況、加強行人設施的连接性及進一步保障行人安全。在完成公眾諮詢程序後，

路政署已於 2011 年 3 月完成工程顧問報告，提出具體的改善方案。路政署現正與運輸署共同推展顧問報告所建議的道路改善措施，其中包括在教育路及大棠路路口擴闊行人過路處及行人路，以及改善元朗牡丹街及又新街行人環境的措施，預計這些措施可在未來 1 至 3 年內逐步完成。

7. 另一方面，路政署亦會詳細研究一些較大型的改善措施，包括加建行人天橋及興建新道路等，以確定改善措施的可行性、制訂詳細的推展方案及時間表。詳細的可行性研究預計於 2011 年第三季展開，並計劃於 2013 年初完成。該署會適時向元朗區議會匯報有關研究的進展。

### (三) 配合及推動可持續運輸發展

8. 運輸署會致力配合政府推動可持續運輸發展的政策，適時應付運輸需求，並提供足夠的運輸設施。在交通運輸政策上，運輸署有需要採取一套綜合的措施，以減輕交通擠塞和改善空氣質素，同時亦可方便乘客轉乘公共交通工具，以及為行人提供更安全舒適的步行環境。有關措施包括以高效率和有利環境的鐵路服務，作為公共交通網絡的骨幹，以紓緩流量最高的主要交通走廊所承受的壓力。

9. 運輸署會積極提倡市民充分使用鐵路服務，並以其他公共交通工具作為接駁服務。在鐵路未能到達的地方，專營巴士服務將會繼續扮演重要的角色；至於其他公共交通服務，例如專線小巴、非專營巴士(如屋邨巴士)和的士等，則作為輔助性公共交通服務。運輸署會致力改善公共交通服務的安排，並加強各種服務之間的協調。

10. 在 2011-2012 年度，運輸署會配合上述政策，繼續在元朗區實施下列公共運輸服務改善措施：

#### (1) 鐵路

- (i) 現時新界西北的居民（包括元朗區居民）可方便及快捷地使用西鐵線往來九龍市區，每日由早上 5 時 45 分至翌日凌晨零時 25 分提供服務。運輸署會與港鐵公司保持緊密聯繫，留意鐵路（包括西鐵線、輕鐵線及接駁鐵路巴士線）服務安排的變動，協調鐵路、專營巴士和

專線小巴等不同公共交通機構的服務安排，為元朗區居民提供一個有效率和便捷的公共交通網絡。

## (2) 巴士服務

在「2011-2012 年度元朗區巴士路線發展計劃」中，運輸署提出共 11 項調整服務的建議，包括 10 項增加車輛數目及改善班次等建議，以配合元朗市及天水圍區的人口增長。運輸署亦會積極與有關專營巴士公司跟進議員對改善巴士路線的各項意見，及會因應實際乘客需求，適時落實有關計劃。

## (3) 專線小巴

- (i) 運輸署會繼續調查專線小巴服務的服務水平及乘客需求，並會與各線的營辦商對其專線小巴服務進行定期檢討，務求各線的服務水平能夠配合乘客的需要。在有需要時，運輸署會制訂合適的措施來調整服務安排及票價水平，以期在提高其服務水平的同時，亦能為乘客提供滿意的服務，及確保各條專線小巴線在財務上可行的情況下繼續營運。
- (ii) 運輸署會繼續鼓勵各專線小巴營辦商逐步更新車隊及改善車內設施，包括八達通收費系統、乘客下車電鈴、車速顯示器及其他保障乘客安全的設施。
- (iii) 此外，運輸署已規定各專線小巴必須在 2010 年 6 月起陸續安裝車速限制器，並規管其車速上限為每小時 80 公里，加強保障乘客的安全。截至 2011 年 6 月 30 日，所有行走元朗區內的專線小巴均已安裝車速限制器。

## (4) 轉乘計劃

- (i) 運輸署會鼓勵港鐵公司與各專營巴士公司及專線小巴營辦商攜手合作，提供更多不同巴士路線之間、鐵路與巴士或專線小巴路線間的轉乘計劃，讓乘客可享用優惠票價，轉乘不同公共交通服務前往不同的目的地，並減低對長程及直接「點到點」巴士服務的需求，以期善用

香港有限的路面及公共交通資源，同時，亦可擴大公共交通網絡，減少服務之間重疊時所造成的擠塞、資源浪費，及改善環境的質素。

(四) 重整及優化巴士服務，以加強營運效率及改善空氣質素

11. 爲了確保有效運用現有的專營巴士車隊，運輸署會仔細審閱各間專營巴士公司未來五年的發展計劃。當局一直與專營巴士公司研究重組及重整巴士路線，特別是使用率低及在繁忙道路行走的路線，希望透過取消、合併、縮短巴士路線及調整班次，以減低在繁忙道路行走的巴士班次，藉此減少路邊空氣污染、噪音滋擾、交通擠塞的情況和能源耗用量。

12. 爲避免開設太多直接巴士路線、幫助減輕交通擠塞以及盡量減少巴士在繁忙路段行走所造成的環境影響，當局鼓勵專營巴士公司推行巴士轉乘計劃和巴士/鐵路轉乘計劃，並向轉乘的乘客提供票價折扣的優惠。

13. 此外，運輸署繼續鼓勵巴士公司引入更環保的巴士。截至 2011 年 4 月，本港的專營巴士中，超過 98% 已使用符合歐盟廢氣排放標準的引擎。至於歐盟前期的巴士，各間專營巴士公司正陸續將這些車輛淘汰，並以符合最新歐盟標準的新巴士取代。而專營巴士公司在 2006 年 10 月開始所購買的新巴士，亦已符合歐盟四期廢氣排放標準。自 2001 年 2 月起，所有專營巴士公司已使用超低含硫柴油。另一方面，政府正與專營巴士公司籌備在繁忙路段試驗混合動力巴士，以及爲歐盟二期和三期巴士安裝催化還原器以達至歐盟四期廢氣排放的水平。

(五) 更廣泛應用智能運輸系統及繼續加強及改善對緊急事故的管理

14. 運輸署致力促進使用先進科技，以提高本港運輸系統的安全、效率、可靠和方便程度，以及環保水平。而智能運輸系統的應用能使本港的運輸系統更方便易用。目前，運輸署已開展下列應用智能運輸系統優先項目：

### (1) 運輸資訊系統

運輸資訊系統是一個中央數據庫，加上「地理資訊系統(GIS)」的技術，用以收集、處理和發放全面的交通信息。

### (2) 監控交通設施

運輸署正陸續在全港各區設置交通控制系統，在主要道路裝設交通控制及監察設施(包括閉路電視、可變信息顯示屏和自動交通事故探測器等)，以及衝紅燈及偵速攝影機。

### (3) 行車時間顯示系統及行車速度屏系統

運輸署建議在新界區車輛流量高的路段(包括新田公路)裝設行車速度屏，以便駕駛人士得知最新的路面交通情況，以選擇合適的駕駛行車路線。有關工程預計於 2012 年完工。

15. 另一方面，運輸署緊急事故交通協調中心(「協調中心」)每日 24 小時運作，來監察和處理因大型公眾活動和突發性緊急事故而導致的交通阻塞及運輸服務的阻延，例如颱風或暴雨等天災、嚴重交通意外或鐵路服務暫停等。在發生緊急事故時，協調中心會與各有關政府部門及公共運輸營辦商，就臨時交通及公共運輸服務安排的改動措施進行協調，以及向公眾發放特別交通通告的資訊。同時，協調中心已應用上述運輸資訊系統，區域交通控制及監察設施，加強事故處理能力，加快事故偵察及應變，以減輕事故對市民的影響。

## 工作進展報告

16. 運輸署樂於與元朗區區議員和地區人士保持良好溝通，並會積極回應他們所關注區內交通及公共運輸服務的事宜，及所提出改善措施的建議方案。運輸署亦會定期向「交通及運輸委員會」提交工作進展報告。

運輸署

2011 年 7 月