

元朗區議會交通及運輸委員會
二零一三年度第五次會議記錄

日期：二零一三年九月二十六日(星期四)

時間：上午十時正至下午一時十分

地點：元朗橋樂坊二號元朗政府合署十三樓元朗區議會會議廳

<u>出席者</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
主席：陸頌雄議員	會議開始	會議結束
副主席：黃卓健議員	會議開始	會議結束
委員：湛家雄議員, BBS, MH, JP	會議開始	會議結束
陳美蓮議員	會議開始	會議結束
陳思靜議員	會議開始	下午 12:45
張木林議員	會議開始	會議結束
趙秀嫻議員	上午 10:15	下午 12:55
周永勤議員	會議開始	下午 12:30
徐君紹議員	會議開始	會議結束
郭慶平議員	會議開始	下午 12:30
郭強議員, MH	會議開始	會議結束
劉桂容議員	會議開始	會議結束
李月民議員, MH	會議開始	下午 12:30
梁福元議員	會議開始	中午 12:00
麥業成議員	會議開始	會議結束
文志雙議員	會議開始	上午 11:50
沈豪傑議員	會議開始	會議結束
蕭浪鳴議員	會議開始	會議結束
鄧焯謙議員	會議開始	下午 12:40
鄧卓然議員	上午 10:30	中午 12:00
鄧家良議員	會議開始	會議結束
鄧貴有議員	會議開始	會議結束
黃煒鈴議員	會議開始	會議結束
王威信議員	會議開始	會議結束
邱帶娣議員, BBS, MH	會議開始	下午 12:55
姚國威議員	會議開始	下午 12:55
袁敏兒議員	會議開始	會議結束

增選委員：	陳智偉先生	會議開始	會議結束
	鍾啓生先生	會議開始	會議結束
	高俊傑先生	會議開始	會議結束
	梁明堅先生	會議開始	會議結束
	梁業鵬先生	會議開始	下午 12:25
	鄧川雲先生	會議開始	會議結束
	余仲良先生	會議開始	會議結束

秘書：張振龍先生 元朗民政事務處行政助理(區議會)

列席者

蔡松霖先生	元朗民政事務助理專員(二)
黎聲泉先生	運輸署高級運輸主任/元朗
張飛傑先生	運輸署工程師/元朗東
李家曦先生	運輸署工程師/天水圍
謝銘業先生	路政署區域工程師/西(特別職務)
黎明慧女士	土木工程拓展署工程師/15(新界西及北)
孟天予先生	香港警務處元朗區行動主任
吳良知先生	香港警務處元朗區交通隊主管
徐雲龍先生	房屋署房屋事務經理(元朗五)
黃達明先生	元朗地政處高級地政主任/重建
黃偉賢議員	

議程第三項

梁贊文先生	香港鐵路有限公司土木及樓宇工程經理
梁惠敏女士	香港鐵路有限公司經理—環境工程
文志輝先生	香港鐵路有限公司一級建造工程師—土木
楊莉華女士	香港鐵路有限公司公共關係經理—對外事務

議程第四項

楊達榮先生	運輸署高級工程師/車輛安全
謝吉崇先生	運輸署工程師/巴士安全
劉家輝先生	運輸署署理高級行政主任/車輛登記號碼

議程第五(1)、(4)至(5)項

楊莉華女士 香港鐵路有限公司公共關係經理—對外事務
林 圓女士 香港鐵路有限公司助理公共關係經理—對外事務

議程第五(6)項

余偉昌先生 渠務署工程師/河道維修 1

缺席者

鄭俊宇議員 (因事請假)
黎偉雄議員 (因事請假)
文光明議員 (因事請假)
呂 堅議員
朱錦輝先生
吳玉英小姐
鄧廣棠先生

* * * * *

歡迎詞

主席歡迎各委員及政府部門代表出席元朗區議會交通及運輸委員會(交委會)二零一三年度第五次會議，並特別歡迎首次出席會議的元朗民政事務助理專員(二)蔡松霖先生及新任土木工程拓展署工程師/15(新界西及北)黎明慧女士，以及十八鄉鄉事委員會公益社小學各位同學旁聽會議，期望同學能透過此活動加深對區議會及議員工作的認識。

第一項：通過二零一三年度第三次會議及第四次會議記錄

2. 委員一致通過上述會議記錄。

第二項：巴士服務工作小組二零一三年度第三次會議記錄 (交委會文件 2013/第 73 號)

3. 委員閱悉上述工作小組會議記錄。

第三項：港鐵元朗站隔音屏障工程
(交委會文件 2013／第 74 號)

4 · 主席歡迎下列人士出席會議：

香港鐵路有限公司

土木及樓宇工程經理

經理—環境工程

一級建造工程師—土木

公共關係經理—對外事務

梁贊文先生

梁惠敏女士

文志輝先生

楊莉華女士

5 · 梁贊文先生簡介上述文件。

6 · 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 指出香港鐵路有限公司(港鐵公司)未有就是項工程向十八鄉鄉事委員會及受影響村落的居民作出詳細介紹及諮詢，有違過往程序上先諮詢鄉事委員會的做法，對此表示不滿，因此建議港鐵公司先諮詢十八鄉鄉事委員會及受影響村落的村長，才重新到交委會進行諮詢；
- (2) 建議港鐵公司向新元朗中心業主立案法團作出諮詢及提供工程資料，讓居民備悉工程事宜；
- (3) 關注興建隔音屏障期間的交通安排，並反映朗和路是貫通附近村落的惟一主要道路；
- (4) 查詢臨時公眾停車場啓用的時間，以及查詢停車位數目較現有公眾停車場減少的原因，並認為港鐵公司低估現有公眾停車場的使用量；
- (5) 關注通宵施工對附近居民所造成的噪音滋擾；以及重型車輛於晚間出入地盤，加上圍板影響附近道路的燈光照明，所產生對環境及安全的影響；
- (6) 查詢工程期間針對鄉村及周邊地區的緩解措施；
- (7) 指出是項工程地盤的位置曾建議興建單車交匯處，因此關注工程會否影響有關計劃，並查詢港鐵公司有否與有關部門溝通；

- (8) 指出工程地盤附近有溶洞，關注工程若涉及打樁工序可能加劇有關問題，並會影響毗鄰鄉村及新元朗中心的樓宇結構，因此建議港鐵公司於工程期間設置監察器，以及查詢若證實工程為居民帶來負面影響，港鐵公司會否作出賠償甚至考慮停工；
- (9) 查詢能否將施工期縮短；
- (10) 關注興建隔音屏障後噪音的反射作用會影響鄰近鄉村，查詢港鐵公司有否就此評估對鄉村的影響，並反映擬建隔音屏障未能一併遮擋來自元朗公路的噪音；
- (11) 反映區內天盛苑、天祐苑、鳳池村及新元朗中心的居民投訴受西鐵綫入站及入彎聲浪滋擾經年，港鐵公司只採用路軌打磨等措施以消減噪音，惟沒有顯著改善，居民訴求被忽略，因此希望港鐵公司作出回應並提出改善建議，以及認為隔音屏障工程應覆蓋所有貼近大型屋苑的西鐵綫路段，以保障所有西鐵綫沿綫居民不受噪音滋擾；
- (12) 查詢隔音屏障興建的費用由港鐵公司抑或 YOHO 三期發展商支付，認為港鐵公司雖為上市公司，惟政府作為其大股東，若由港鐵公司斥資即變相涉及公帑的運用，存在利益輸送之嫌；
- (13) 指出興建西鐵綫時環境影響評估報告(環評報告)說明若西鐵元朗站以東進行物業發展項目，其樓宇設計及佈局需要符合環評報告要求，避免或盡量減低受到噪音的滋擾，而 YOHO 三期發展商向城市規劃委員會(城規會)提交規劃許可申請時會因不符合環評報告而被否決，當時城規會文件中清楚表示九廣鐵路公司(九鐵公司)及運輸署的立場，即九鐵公司不會為後於西鐵綫落成的發展項目興建隔音屏障，並要求發展商從樓宇設計佈局方面著手，或自行興建隔音屏障，因為使到發展項目符合環評報告要求是發展商的責任而非九鐵公司的責任，惟城規會批准有關發展項目後，現時竟由港鐵公司負責興建隔音屏障，因此質疑港鐵公司做法有違一般慣常做法，並援引毗鄰洪天路的尙城加設隔音屏障一事作例證；
- (14) 質疑是項工程是特意配合西鐵元朗站以東物業發展項目而進行，認為既然隔音屏障有興建的必要，就應該於建設西鐵綫期間一併落成，或預留地基，而不會待發展計劃落實才開展是項工程；

- (15)就港鐵公司指出是項工程是為履行九鐵公司的合約條款一事作查詢，希望能夠參閱有關協議文件，並了解協議訂立的時間、協議時限及作出如此承諾的原因等背景資料，以及查詢訂立協議的另一方為政府、城規會抑或發展商；同時查詢港鐵公司尚有多少項協議需要代九鐵公司執行；及
- (16)認為作為監察港鐵公司運作的運輸署及其他相關政府部門需要就是項工程作出回應，並建議元朗地政處不批出港鐵公司就是項工程所作出的短期租約申請，以免港鐵公司隨時進行工程。

7. 梁贊文先生綜合回應如下：

- (1) 是項工程為兩鐵合併前九鐵公司西鐵綫項目工程的一部分，早西鐵綫發展時已擬定，以緩減行車聲響對未來鄰近住宅發展的影響，從而使鐵路運作符合相關環保條例要求，九鐵公司需要履行此條款，而兩鐵合併後，港鐵公司主要是負責執行此條款，重申是項工程並非特別為此發展項目而建；
- (2) 考慮到土質狀況，在進行是項工程前，會先加固地基，並會以鑽孔樁取代一般撞擊式打樁去興建地基；而地基及支柱工程於西鐵綫高架路段下面進行，並不影響西鐵綫行車，因此有關工程將於日間進行；
- (3) 晚間只會進行隔音屏障裝嵌及相關工程，不會使用打樁機，因此不會產生太大聲響；而港鐵公司亦會為是項工程向環保署申請建築噪音許可證；
- (4) 絕大部分工程集中於現有公眾停車場的位置進行，因此工程期間需要重置臨時公眾停車場作替代；後者面積雖然與現有公眾停車場面積相若，惟實際上能最多提供十四個停車位。港鐵公司經過觀察及調查後，估計十四個停車位應足以應付需求；
- (5) 工程圍封的部分為政府用地，並不影響朗和路的交通，加上將會暫時封閉的朗明路現時為西鐵元朗站的緊急車輛通道，未有供公眾使用，因此相信對交通的影響輕微；
- (6) 備悉委員關注豎立圍板或影響施工地盤附近燈光及照明，港鐵公司會因應情況相應地調較有關設備；及

- (7) 就於工程地盤興建單車交匯處一事，港鐵公司一直向土木工程拓展署密切商討，預計是項工程將會與單車交匯處於二零一六年底至二零一七年初一併完成。

8. 文志輝先生綜合回應如下：

- (1) 指出工程接近營運中的西鐵綫，因此必須安排於晚間非行車時間進行懸掛隔音屏障裝嵌及相關工程，此部份工序每天的施工時間只有數小時，因此施工期較於一般地盤進行工程為長；
- (2) 指出夜間所進行的工程項目包括組裝鋼製結構及裝嵌吸音板，而港鐵公司會向環保署申請建築噪音許可證，以符合法例要求，並會於建築進行期間採取一系列消減噪音措施，例如進行鑽孔樁工序時會利用吸音物料減輕噪音的影響。同時，在車站內進行隔音百葉窗工程時，將會使用吸音箱消減工程產生的聲響；
- (3) 隔音屏障的地基工程不會以撞擊式打樁法進行，而進行鑽孔樁工程前會先進行鞏固地基工序，以便將工程帶來的聲響及震盪影響減到最輕微，港鐵公司亦會於工程期間進行聲響及震幅監測，以監察附近建築物及西鐵綫高架橋會否出現沉降及裂縫，確保工程對附近構築物的結構沒有影響，並符合相關環保及建築物安全要求；以及遵守建築噪音許可證的條款，將聲響減低；及
- (4) 港鐵公司會留待明年初臨時公眾停車場啓用後才會圍封現有公眾停車場進行工程，以便將對駕駛人士的影響減至最低。

9. 梁惠敏女士綜合回應如下：

- (1) 指出若未能因應西鐵元朗站以東未來物業發展項目採取噪音緩解措施，鐵路運作聲響便會超出法定標準，因此需要興建隔音屏障以使鐵路運作的聲響水平符合法例要求；
- (2) 指出隔音屏障的設計需要配合物業發展項目的具體設計，以達到有效的緩解作用，惟過往因未有有關物業發展項目的具體設計資料，因此現時在掌握物業設計的具體資料後才得以落實隔音屏障的設計；

- (3) 港鐵公司一直密切監測西鐵綫鐵路沿綫的鐵路運作噪音水平，現時西鐵元朗站以北的噪音水平未有超出法例標準，因此沒有需要額外的噪音緩解措施興建工程；而隔音屏障將加上吸音板，以減少反射作用；及
- (4) 西鐵綫所有按照環評報告而進行的噪音緩解措施已經實行，現時西鐵綫其他路段的噪音水平符合相關法例要求，港鐵公司會視乎實際情況採取噪音緩解措施，例如打磨路軌、打磨車輪及加添潤滑油等，現時並沒有增設隔音屏障的需要。

10 · 楊莉華女士綜合回應如下：

- (1) 重申港鐵公司一直密切留意港鐵各路綫，包括西鐵綫的運作，並確保沿綫所產生的聲響符合法定的要求及標準；及
- (2) 重申是項工程是兩鐵合併前、九鐵公司因應西鐵元朗站旁的物業發展，為配合西鐵綫運作而承諾進行，港鐵公司主要是負責履行此項承諾；由於物業發展項目至現時才興建，因此港鐵公司為配合相關法例要求及履行九鐵公司有關合約條款，須於此時向相關部門遞交進行是項工程的申請，並早已計劃到區議會講解有關工程，而為配合交委會會期，遂於是次會議向委員進行講介及諮詢；

11 · 黎聲泉先生重申，運輸署職責在於監察交通及運輸事宜，而是項工程牽涉噪音及環保的問題，署方沒有進一步的回應。

12 · 沈豪傑議員提出以下動議，蕭浪鳴議員及梁明堅先生和議：

「本會要求港鐵元朗站隔音屏障工程，由十八鄉鄉事委員會先討論及諮詢新元朗中心業主立案法團意見後，再交由交委會再討論，要求地政處不批准短期租約申請。」

13 · 委員以舉手及記名方式表決上述動議。張木林議員、趙秀嫻議員、徐君紹議員、郭強議員、MH、劉桂容議員、梁福元議員、沈豪傑議員、蕭浪鳴議員、鄧卓然議員、鄧貴有議員、黃煒鈴議員、邱帶娣議員、BBS, MH、姚國威議員、袁敏兒議員、陳智偉先生、鍾啓生先生、高俊傑先生、梁明堅先生、梁業鵬先生、鄧川雲先生及余仲良先生贊成上述動議。

14. 主席總結，有 21 票贊成、0 票反對及 0 票棄權，有關動議獲絕對多數票通過。主席關注有關方面對鄉事委員會的諮詢程序有所不足，並認為委員對此議題存有不少疑問，例如是次向交委會提交的文件只簡單交代港鐵公司需要履行九鐵公司以往的承諾而進行是項工程，惟有關說法未能說服委員，因此希望有關方面稍後再向交委會清楚解釋協議內容，包括達成協議的另一方是否現有發展商，而達成協議之時發展商是否已進行收地程序，以及是否已將土地用途更改為綜合發展區，因為政府作為港鐵公司的大股東，是項工程開支若由港鐵公司支付，變相涉及公帑運用，引申向私人發展商利益輸送的疑團，交委會需要慎而重之地處理是項議題，並難以總結交委會支持是項工程。主席要求去信運輸及房屋局(運房局)，就委員的質疑及協議內容作出回應，以釋委員對是項工程是否涉及潛在利益輸送問題的疑慮。

(會後補註：秘書處已於二零一三年九月三十日及十月八日分別就上述動議及委員對有關協議的查詢致函運房局、地政總署及港鐵公司，以轉達委員的提問，以及反映委員的意見及要求。)

第四項：前議事項：

黃偉賢議員、鄺俊宇議員、郭慶平議員及吳玉英小姐建議討論自訂車牌款式的監管

(交委會文件 2013/第 75 號)

15. 主席歡迎下列人士出席會議：

運輸署

高級工程師/車輛安全

楊達榮先生

工程師/巴士安全

謝吉崇先生

署理高級行政主任/車輛登記號碼

劉家輝先生

16. 有議員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 查詢公眾投訴數字與運輸署所接到的投訴數字紀錄，以及是次運輸署澄清的投訴數字，與早前提交交委會文件所列出的投訴數字存在差別的原因；
- (2) 不認同現時運輸署接獲投訴自訂車牌的處理方法，認為車主接獲車輛檢驗令後必定先去作出改正，才安排車輛讓署方驗車，以期符合法例要求，使到署方難以察覺自訂車牌顯示不合法例；

- (3) 查詢如何就懷疑自訂車牌顯示不合法例要求作出投訴，並以曾向運輸署作出的一項投訴為例，指出署方回覆因難以證實車輛正在開動為由沒有作進一步跟進，因此認為公眾難以作出舉報；
- (4) 查詢是否所有自訂車牌號碼均會列於運輸署的網頁；及
- (5) 建議運輸署規定製造車牌的公司需要要求車主展示由署方發出的批准書才能製造車牌，以及建立製造車牌紀錄，以便提高阻嚇及更易作出調查。

17 · 楊達榮先生綜合回應如下：

- (1) 澄清運輸署於二零一一年、二零一二年及二零一三年首兩季所接獲的投訴數字分別為八十九、一百九十七及一百零九宗，當中接獲從單一市民投訴的比率超過八成；而同期署方已採取行動的個案，包括發出勸喻信或車輛檢驗令的個案則分別為八十三、一百九十一及一百零八宗；
- (2) 上述投訴數字與早前提交交委會文件所列出的投訴數字存在差別，原因在於計算方面存在誤差。現時公眾可以直接向運輸署、透過政府 1823 熱線、香港警務處(警方)或其他部門就自訂車牌作出投訴，而早前提供的投訴數字只包括部分投訴途徑的數字，因此存在差別；
- (3) 只要公眾認為車輛車牌的字體、行距、排列等顯示未必符合法例規定，便可透過上述途徑作出投訴，惟需要提供車牌、車輛型號類別、時間及地點等資料，避免投訴渠道被濫用；
- (4) 所有投訴會交由運輸署車輛檢驗部處理，而署方會核對被投訴車輛的資料，當資料經核實後，署方便會發出勸喻信，要求車主作出更正及正確的顯示；
- (5) 一般市民未必了解自訂車牌顯示的要求，因此勸喻信中會夾附單張向市民解釋法例規定的要求，而大多數車主因大意或不明白顯示不合格，因此需要到製造車牌的公司重新製造車牌，完成後車主需要為車牌拍照並將照片送達運輸署作紀錄，而大部分收到勸喻信的車主均會作出改善；及
- (6) 若車主收到勸喻信後仍未有作出改善，運輸署便會考慮發出車輛檢驗令，要求車主提交車輛到政府驗車中心作出檢驗。

18 · 劉家輝先生回應，公眾現時可於運輸署網頁查閱已批核及售賣的自訂車牌資料。

19 · 主席總結，希望運輸署可以進一步加強對車牌的管制。

第五項：委員提問：

(1) 梁業鵬先生要求港鐵公司增加新型輕鐵車廂擋板
(交委會文件 2013/第 76 號)

20 · 主席歡迎下列人士出席會議：

香港鐵路有限公司

助理公共關係經理—對外事務

林 圓女士

21 · 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映港鐵公司回覆中表示已陸續為第一期列車加裝擋板，惟乘搭輕鐵時仍未見輕鐵車廂設有擋板；並關注列車未設有擋板，乘客遇上列車急速煞停的情況下缺乏緩衝，容易因此受傷；
- (2) 反映車廂內支柱式扶手數目不足，而懸掛式扶手又較為不便使用，因此建議港鐵公司加設更多扶手方便乘客；及
- (3) 要求港鐵公司加快翻新車廂，讓設有擋板的車廂盡快投入服務。

22 · 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 港鐵公司於二零零九年增購的新輕鐵車廂，已於二零一一年全面投入服務，同時港鐵公司正為第一期車廂進行翻新工程，當中包括更新駕駛室設備、更換行車紀錄儀及車廂各項設施，擋板為其中一項翻新設備，因此需要與其他車廂翻新工程一併進行；
- (2) 現時已有五十多部車廂完成翻新工程，預計加設擋板工程將於二零一四年全部完成；

- (3) 由於車廂完成翻新工程後需要進行一系列技術及安全測試後才能夠重新投入服務，完成翻新工程的第一期車廂只能逐批次投入服務，因此乘客現時乘搭的第一期車廂，有部份仍未有擋板；及
- (4) 第二及第三期輕鐵車廂付運時已設有擋板。

23 · 主席總結，委員就上述議題沒有進一步補充，建議討論下一項議題。

(2) 鄧貴有議員及鄧卓然議員要求在八鄉橫台山散村路、錦泰路、錦田治河路，增設交通安全標誌
(交委會文件 2013／第 77 號)

24 · 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 由於八鄉及錦田一帶缺乏緩步徑及單車徑，因此不少居民選擇於橫台山散村路、錦泰路及錦田治河路踏單車及緩步跑，惟上述路段經常有車輛高速行駛，司機沒有顧及路上安全，路面險象橫生，因此建議於上述路段加設交通安全標誌，以提醒駕駛人士小心駕駛，避免發生事故；
- (2) 感謝運輸署認同委員建議設置路牌的意見，並歡迎運輸署提出十六個可作研究的地點，希望署方早日進行安裝的工程；
- (3) 建議與運輸署代表進行實地視察以進一步了解有關位置；及
- (4) 關注道路兩旁植物及野草叢生，影響行人及駕駛者安全。

25 · 張飛傑先生回應，運輸署已派員進行實地視察，署方初步提出十六個地點供委員參考，以了解委員的意見，署方稍後會進行詳細設計，包括確定具體地點及措施。至於委員提出進行實地視察的建議，署方稍後會邀約當區議員，以了解路面的實際情況及需要進行改善措施的路段。

26 · 主席總結，委員滿意運輸署的回應。

(3) 郭強議員, MH、黃煒鈴議員、徐君紹議員、呂堅議員、蕭浪鳴議員、梁業鵬先生、高俊傑先生、余仲良先生及陳智偉先生要求盡快更新 77 小巴線車站設施及加密清潔車輛
(交委會文件2013／第78號)

27 · 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映投訴新界專線小巴路線 77 號線分站站牌損壞及字體不清晰經年，加上近日有關路線分拆為 77 及 77B 號線兩條小巴路線，因此委員建議進行實地視察，藉以促請運輸署督促小巴營辦商盡快更新小巴站牌資訊，方便乘客候車，並建議運輸署應該於分拆路線前於分站張貼告示通知乘客有關安排；
- (2) 反映 77 號線小巴分站位置未明，加上司機經常不依服務詳情表訂明的行車路線提供服務，乘客無所適從，使到路線營運狀況每況愈下，因此對營辦商以經營狀況不理想為由不改善路線設施的做法甚為不滿，認為提供正確分站位置的資訊實屬營辦商的責任；
- (3) 關注分拆後的 77 及 77B 號線設有分段收費，使到下游分站乘客難以登車；
- (4) 反映 77 號線仍採用座位不設安全帶的舊款車輛營運，加上司機缺乏安全意識及駕駛態度欠佳，車速過快，因此關注行車安全問題；
- (5) 關注司機不禮貌對待乘客及個人操守的問題；
- (6) 關注小巴營辦商沒有經常清潔小巴車廂及忽略座椅保養，加上車廂充斥香煙味，導致乘車環境欠佳；及
- (7) 反映營辦商的服務表現不合格，要求署方就上述問題作出跟進，並建議運輸署考慮收回營辦商經營權，重新招標。

28 · 黎聲泉先生綜合回應如下：

- (1) 署方一直要求小巴營辦商盡快為沿線小巴分站更新路線資訊，署方會繼續跟進，並樂意與營辦商及委員實地視察小巴站牌及車廂；

- (2) 重申小巴路線需要按照服務詳情表提供服務，署方會跟進委員反映司機隨意更改行車路線一事；及
- (3) 運輸署不能接受司機不禮貌對待乘客及車速過快，署方會密切與營辦商跟進司機態度等服務表現，並會考慮檢討路線經營權。

(會後補註：委員已於二零一三年十一月六日聯同元朗民政事務處、運輸署及小巴營辦商代表進行有關實地視察。)

29. 主席總結，認同委員提出聯同運輸署代表進行實地視察的建議，並建議運輸署就改善小巴 77 號線設施一事向交委會提交報告。

(4) 張木林議員及鄧家良議員要求屏山洪屋村附近增設輕鐵站 **(交委會文件2013／第79號)**

30. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映洪水橋人口急遽上升，而毗鄰公、私營住宅項目陸續落成，例如預計於二零一五年竣工的洪水橋第十三區公共租住房屋計劃將為洪水橋區增加約一萬四千名居民，加上政府展開「洪水橋新發展區規劃及工程研究」，有不少市民憧憬區內未來發展而選擇於區內置業，促使人口不斷上升；
- (2) 反映輕鐵作為洪水橋居民的主要交通工具，現時早上繁忙時段輕鐵洪水橋站使用量幾近飽和，乘客已難以登車；而多項住宅項目將於數年內相繼落成，勢必加劇有關問題；有委員更擔心洪水橋站有機會因為使用量偏高而釀成意外；
- (3) 反映受制於地理因素，輕鐵洪水橋站難以進行擴建工程以容納更多乘客，因此建議於洪屋村增建輕鐵站，以作分流，紓緩洪水橋站擠迫的情況；及
- (4) 認為負責輕鐵營運的港鐵公司明瞭乘客的需要，並有責任為政府提供意見，希望港鐵公司更具前瞻性，與政府積極研究，並要求去信運房局反映意見。

31. 林圓女士回應，港鐵公司備悉委員意見，並補充現時本港的鐵路及輕鐵網絡發展均由政府推動，港鐵公司將配合政府的研究。

32. 楊莉華女士補充，港鐵公司認同交通配套對社區發展的重要性，然而，新發展區的交通規劃，包括選擇作為新發展區內主要運輸系統的交通工具種類，是由政府負責。港鐵公司備悉政府正就洪水橋地區的發展展開「洪水橋新發展區規劃及工程研究」的公眾諮詢，而新發展區的整體交通配套由政府部門規劃，包括《鐵路發展策略 2000》的檢討和修訂中，研究西鐵綫地區性優化方案增設洪水橋站的可行性，港鐵公司會因應政府政策作出配合。

33. 主席總結，希望港鐵公司代表向運房局反映委員意見，並建議有關方面就是項議題聯同倡議中的洪水橋新市鎮發展作一併考慮。主席要求秘書處去信運房局，建議局方接納委員的意見，於洪水橋站至塘坊村站之間加設輕鐵站，以紓緩現時洪水橋站擠迫的情況。

(會後補註：秘書處已於二零一三年九月三十日致函運房局反映委員的意見及要求。)

(5) 張木林議員及鄧家良議員要求港鐵加密班次及使用雙卡列車 (交委會文件2013／第80號)

34. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映輕鐵對人口眾多的元朗及屯門區十分重要，而洪水橋近年人口急遽上升，公、私營住宅項目陸續竣工，加上倡議中的洪水橋新市鎮發展計劃吸引不少居民遷入，因此建議港鐵公司代表向輕鐵有關方面反映委員意見，著力研究輕鐵未來發展，以配合洪水橋等地區的發展需要；
- (2) 反映中學學位不足及錯配，不少居於元朗市及天水圍的學生需要乘搭 610、615 或 751 綫等輕鐵綫往來洪水橋，惟上述路綫較多使用單卡列車行走，因此繁忙時段未能有效疏導輕鐵洪水橋站、元朗市的大棠路站至豐年路站的乘客，是以委員希望港鐵公司於有關時段使用雙卡列車行走上述路綫，同時加密班次；
- (3) 反映探病時段有不少來自洪水橋、元朗市及天水圍的乘客前往屯門醫院，惟港鐵公司較少使用雙卡列車行走往來上述地點的路綫，乘客難以登車，輪椅使用者更為不便，因此希望能夠加強有關時段的服務，並全日使用雙卡列車行走有關路綫；
- (4) 反映委員向港鐵公司建議增購車廂經年，惟港鐵公司一直未有加強投放資源增購列車，委員對此表示不滿，認為應付乘客需求是港鐵公司的責任；

- (5) 要求運輸署加強監管輕鐵服務，並建議署方定期要求港鐵公司提交未能順利登上首班到站列車的乘客數字供公眾參考；及
- (6) 建議港鐵公司引入雙層列車倍增載客量，或增購港鐵巴士及開辦新巴士路綫以紓緩輕鐵車廂不足及載客量不足的問題。

35 · 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 港鐵公司一直密切留意輕鐵服務，並會因應不同時段的需求調整班次及調配列車，務求服務可配合不同時段的乘客需求；現時早上繁忙時段輕鐵 751 綫及其他途經輕鐵洪水橋站的列車均會使用雙卡列車提供服務；
- (2) 認為現時早上繁忙時段洪水橋段輕鐵整體服務能夠配合乘客需要，由於輕鐵洪水橋站有多於一條路綫行走，因此洪水橋站早上繁忙時段綜合班次可達每三至五分鐘一班，非繁忙時段則為每六至八分鐘一班；及
- (3) 表示曾實地視察洪水橋站的環境，認為整體而言乘客在早上繁忙時段均可登上首班到站輕鐵，惟亦認同早上七時半左右的繁忙時段高峰期，洪水橋站月台乘客較多，因此繁忙時段港鐵公司會派出月台助理協助乘客上落，以維持月台秩序及改善人流，並會透過標示及廣播呼籲乘客盡量行入車廂，以便讓更多乘客登車。

36 · 主席總結，委員向港鐵公司提出增購車廂的建議經年，現時輕鐵所有路綫的服務均見不足，加上元朗、屯門兩區人口均有所增長，因此港鐵公司必須增購車廂以改善服務，並希望港鐵公司代表將委員的強烈訴求轉達輕鐵有關方面。

(6) 張木林議員及鄧家良議員要求元朗洪水橋街市附近明渠渠面興建停車場
(交委會文件2013／第81號)

37 · 主席歡迎下列人士出席會議：

渠務署

工程師/河道維修 1

余偉昌先生

38 · 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映洪水橋街市一帶如洪堤路沒有提供任何政府停車位，亦只有少量私人停車場提供停車位，惟該處毗鄰街市及商場，導致違例泊車問題普遍，影響毗鄰柏雨花園居民的出入，並容易釀成交通意外，因此希望運輸署積極跟進以解決上述問題；
- (2) 反映該處附近沒有合適政府土地用作興建停車場，因此建議覆蓋洪水橋明渠興建停車場以提供足夠的停車位，認為是項建議佔用空間不大，亦可避免收地的程序；惟部分委員關注有關建議可能影響明渠的排洪能力；及
- (3) 建議與有關部門代表一同進行實地視察，以便尋找適合興建停車場的地點。

39 · 李家曦先生綜合回應如下：

- (1) 備悉市民對該區停車位有一定需求，認為可於該處附近尋找使用量低、而面積及形狀均合適並鄰近公共道路的政府土地作為公眾停車位，上述做法較委員的建議更易落實及所涉及的開支較少；
- (2) 早前運輸署曾進行實地視察，初步認為洪堤路近柏雨花園有一現時用作公園用途的政府土地適合改為停車場，建議與委員進行實地視察並再作商討；及
- (3) 柏雨花園居民因違例泊車而未能經洪堤路出入洪水橋大街一事，運輸署及元朗民政事務處一直致力合作以期改善有關問題。

40 · 黃達明先生回應，元朗地政處樂意配合其他部門按適用程序處理撥地的申請，現階段需要留待運輸署尋找適合改作停車場用途的政府土地。

41. 主席總結，洪水橋欠缺車位是區內頗為突顯的問題，沒有足夠停車位導致車輛隨處亂泊，引致交通阻塞。主席與民政事務助理專員磋商後，建議由民政事務助理專員協調渠務署、運輸署及元朗地政處等相關部門，盡快於洪水橋尋找適合的地方興建停車場，以及邀約當區議員進行實地視察。

(會後補註：委員已於二零一三年十月二十一日聯同元朗民政事務處、運輸署、元朗地政處及渠務署代表前往洪水橋臨時街市附近明渠進行有關實地視察。)

(7) 梁福元議員、沈豪傑議員及梁明堅先生建議討論龍田村交通問題 **(交委會文件2013/第82號)**

42. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映新界專線小巴路線 39 號線啓用之初的乘客主要來自龍田村及馬田壘村，惟隨著原築等屋苑入伙，路線乘客日增，原有乘客的需求被受忽略，因此建議 39 號線駛入龍田村村口，方便居民乘搭，並認為有關改道建議不會如運輸署回覆中所指延長路線行車時間；
- (2) 關注公庵路近僑興路及十八鄉路交界增設燈號控制行人過路處的運作會否影響上述路段及龍田村的交通狀況，並查詢上述工程竣工後是否可讓車輛由僑興路轉入公庵路；及
- (3) 反映現時公庵路使用量已見飽和，惟溱泊臨時出入口設於公庵路，因此查詢溱泊設於十八鄉路永久出入口的啓用日期。

43. 李家曦先生回應，運輸署現正於公庵路近僑興路及十八鄉路交界增設燈號控制行人過路處，署方會調節交通燈號的運作，方便龍田村居民由僑興路經十八鄉路轉入公庵路，直達龍田村。至於委員查詢溱泊設於十八鄉路的永久出入口的啓用日期，署方有進一步資料時將會以書面回覆當區議員。

44. 主席總結，委員就上述議題沒有進一步補充，建議討論下一項議題。

第六項：運輸署進展報告

(交委會文件 2013/第 83 號)

45 · 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 歡迎運輸署批准新界專線小巴路線 608 號線增加一輛後備小巴以加密班次，認為有助疏導乘客，惟認為繁忙時段仍有供不應求的情況，因此建議投放更多車輛進一步改善服務水平；
- (2) 對九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)77K 號線元朗區總站由元朗(西)總站搬遷至鳳翔路表示無奈，並反映乘客對此表示不滿，因此建議將早上繁忙時段前往元朗(西)總站的特別班次服務由現時一班增加至兩班；及
- (3) 反映九巴 77K 號線鳳翔路總站未有上蓋，希望運輸署交代跟進加建上蓋的進展。

46 · 黎聲泉先生綜合回應如下：

- (1) 專線小巴 608 號線的營辦商已因應情況投放一輛後備車輛以應付乘客需求，署方備悉委員對 608 號線繁忙時段難以登車問題的關注，並會與營辦商跟進，作出調查以了解需求變化情況；
- (2) 九巴 77K 號線現時每日均會提供一班特別班次服務，署方已要求並會跟進九巴提供合共兩班特別班次服務的進展；及
- (3) 署方已將鳳翔路總站加建上蓋的意見轉交九巴，並要求九巴於巴士上蓋發展計劃考慮有關建議。

第七項：單車交通意外及執法數字

(交委會文件 2013/第 84 號)

47 · 委員反映雞地一帶不少市民於行人路上踏單車，包括鳳翔路及新元朗中心行人天橋，對路人構成危險；而新元朗中心天橋因毗鄰西鐵元朗站，十分繁忙，加上違例停泊單車的 problem 嚴重，進一步收窄行人天橋空間，因此委員希望警方等有關部門就上述兩項問題採取行動，以及加設告示牌警告。

48. 吳良知先生回應，警方一直密切留意區內於行人路上踏單車的問題，並有於星期六、日及公眾假期安排外勤人員採取執法行動；至於新元朗中心天橋加設告示牌警告違例停泊單車的建議，警方備悉區內如元朗警署外已設有類似的告示牌，建議由有關部門於上述地點加設該類告示牌。

49. 餘無別事，會議於下午一時十分結束。

元朗區議會秘書處
二零一三年十月