交通及運輸委員會進展報告

交通及運輸委員會(交委會)於二零一二年五月二十四日舉行二零一二年度第三次會議，會上討論要點如下：

洪水橋第十三區公共租住房屋計劃 - 公共運輸交匯處及鄰近道路工程

2. 委員對上述公共運輸交匯處及鄰近道路工程表示支持，期望署方加快工程進度。委員反映洪水橋人口急劇上升，居民對交通服務的需求不斷增加，認為當局應盡早進行長遠而有效的交通規劃。有委員認為當局應一併提交上述洪水橋第十三區公共租住房屋(公屋)交通接駁及其他配套設施的詳情，以便委員就其整體交通設施規劃進行更全面的討論。委員並就上述工程提出多項建議，包括於洪志路與洪元路交界增設行人過路處或於主要出入口位置增設交通燈、為各個停車彎增設上蓋、於洪天路加設隔音屏、於公屋外圍設置的士停車彎，以及增加私家車、電單車及貨車泊位等。另有委員對署方積極就上述工程諮詢相關議員表示讚賞。

3. 房屋署代表回應，署方已聘請交通顧問工程公司進行交通評估，並因應這項公屋發展計劃的需要而興建公共運輸交匯處，而有關工程亦經運輸署確認。公屋內設有 115 個私家車泊位、21 個電單車泊位及 13 個貨車泊位，而貨車可直接駛入公屋上落貨物，相信有關交通配套足夠應付居民的需求。署方現正深化公屋圍欄的設計，並會預留位置開設出入口方便居民使用。

4. 運輸署代表回應，署方初步計劃安排九巴 68X 及 63X 號線以上述擬建的公共運輸交匯處作為總站，而港鐵接駁巴士 K75 號線則會途經洪天路的巴士停車彎。署方將會密切留意公屋入伙後人口增長的情況，於適當時候調整有關巴士路線的服務。

動議：促請當局加快落實長者及殘疾人士兩元乘搭公共交通優惠計劃

5. 委員期望有關巴士公司及渡輪服務營辦商能提早完成推行「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(優惠計劃)的準備工作，並促請局方盡快落實推行優惠計劃，以及積極研究將小巴納入優惠計劃的可行性。委員對局方未有派員出席是次會議表示遺憾，並要求局方日後委派合適的代表出席會議，以聽取委員的意見。

6. 經討論後，委員以絕對多數票通過以下動議：

「本會促請當局加快落實長者及殘疾人士兩元乘搭公共交通優惠計劃。」

(會後補註：秘書處已於二零一二年六月六日致函勞工及福利局反映委員的意見及要求，而勞工及福利局亦已於六月二十日就上述動議作出書面回覆。)

動議：強烈反對港鐵 6 月加價 5.4%，要求凍結加價

動議：強烈反對港鐵加價，並促請港鐵公司：(1)將各項優惠改為永久性優惠；(2)提供適用於「元朗、天水圍、屯門區」的短程月票與星期票；(3)提供「屯門至紅磡」的全日通

動議：強烈反對港鐵大幅加價

建議討論反對港鐵加價並檢討可加可減機制事宜

7. 委員反對港鐵公司在巨額盈利下，仍然按可加可減機制加價，進一步令通脹加劇及加重市民經濟負擔，故強烈要求港鐵公司立即擱置加價，以及為乘客提供更多票種及票價優惠。委員並要求局方盡快全面檢討可加可減機制。

8. 港鐵公司代表回應，票價調整機制於二零零七年兩鐵合併時採用，是一份經雙方同意訂立的合約。根據票價調整機制的方程式，二零一二年港鐵整體票價調整幅度為 5.4%。港鐵公司目前正籌劃新一輪的車費推廣計劃，並將在收集社會各界意見後，最快於五月底公布有關計劃的詳情。港鐵公司並將推出全新的「用心聽·用心做」計劃，實施多項提升車站設施的措施，包括在車站加設月台座椅及在轉綫車站設置公共洗手間等。

9. 經討論後，委員以絕對多數票通過以下動議：

「本會強烈反對港鐵 6 月加價 5.4%，要求凍結加價，並促請港鐵公司：

1. 將各項優惠改為永久性優惠；
2. 提供適用於「元朗、天水圍、屯門區」的短程月票與星期票；
3. 提供「屯門至紅磡」的全日通；
4. 重推十送一票價優惠；
5. 加快完成提升車站設施工程計劃，包括全線安裝月台幕門，全線提供洗手間。

此外，我們認為政府亦應：

1. 盡快檢討港鐵票價可加可減機制，增設「事故扣分制度」，並與票價調整幅度掛鈎；
2. 積極研究將政府每年從港鐵公司收取的現金股息回饋市民，以便降低票價，紓緩市民交通費壓力；
3. 要求港鐵公司成立「穩定票價基金」。

(會後補註：秘書處已於二零一二年六月六日致函港鐵公司和運輸及房屋局反映委員的要求，而港鐵公司和運輸及房屋局亦分別於六月十二日和六月二十一日就上述動議作出書面回覆。)

要求加密西鐵班次及增加車廂數目

10. 委員反映現時西鐵綫在繁忙時間班次不足，加上只以七卡列車運作，車廂內非常擁擠，更經常出現乘客難以登車的情況，期望港鐵公司體諒區內乘客每天長途跋涉來往市區的苦況，增加西鐵綫班次及將列車卡數增至九卡。委員認為除參考平均載客率外，港鐵公司亦應一併考慮繁忙時間高峰期的實際乘客量，盡快採取具體措施應付乘客需求。另有委員對港鐵公司所提月台長度未能配合增加列車車卡的說法不予認同，並查詢港鐵公司增加班次或列車車卡的準則。

11. 港鐵公司代表回應，現時西鐵綫以七卡列車運作，平日早上繁忙時間班次為每 3 分鐘一班。她指出雖然西鐵綫月台在設計上足以容納九卡列車，但由於增加列車車卡涉及複雜的技術問題，現時一般只會透過增加班次提升西鐵綫的載客能力。港鐵公司會繼續密切留意西鐵沿綫的社區發展及載客情況，並在有需要時考慮增加班次以應付乘客需求。

查詢港鐵緊急事故發生時的應變措施

12. 委員關注於本年五月三日發生的西鐵服務受阻事件，指出乘客於車站及從列車上疏散的情況混亂，查詢港鐵發生緊急事故時的應變措施。委員亦反映在發生上述事故後港鐵公司所提供的接駁巴士服務不足，並建議加強車站內的廣播。有委員指出近年港鐵事故頻繁，不時出現服務受阻的情況，對乘客造成不便，促請港鐵公司正視問題的嚴重性，積極採取改善措施，加強檢查鐵路及電力供應系統，以保障乘客的安全及避免同類事件再次發生。另有委員建議當局考慮就港鐵公司發生事故訂立罰則。

13. 港鐵公司代表回應，於本年五月三日早上，一班往紅磡方向的西鐵綫列車駛至美孚站時，因行車隧道頂的夾縫填塞物料脫落觸及電纜，導致系統啟動安全防護保障裝置而造成短路，控制中心在評估情況後，安排列車上的乘客離開車廂，步行至最就近的車站進行疏散，車長有透過廣播指示乘客離開列車，而車廂內亦貼有指示標誌協助乘客疏散。在上述事故發生後，港鐵公司即時安排接駁巴士及通知相關營辦商提供緊急服務，接載受影響乘客，並透過車站內的顯示屏提供相關資訊及指示接駁巴士的登車位置，以及調配客務快速應變隊的人員為乘客提供協助。港鐵公司會檢討事故後的應變措施，加強應變能力。乘客亦可於港鐵公司的網頁瀏覽有關緊急應變措施的資訊。

要求 77A 小巴重新規劃路線，以改善服務效率

14. 委員反映專線小巴 77A 號線的行車路線迂迴，行車時間過長，建議署方重新規劃其行車路線，以提高該線的服務效率。有委員指出 77A 號線的班次過於疏落，要求增加該線班次以提升客量。委員指出天水圍南的乘客需乘搭該線前往博愛醫院，反對署方所提不經天慈邨及天耀邨的修訂路線建議，並指出專線小巴 77 號線的乘客需求龐大，或未能應付 77A 號線改道後的乘客增長。另有委員建議修訂該線至行經元朗市。不少委員就上述修訂路線建議提出反對意見，並促請署方審慎處理上述修訂路線事宜，積極諮詢相關議員的意見，盡量減低有關安排對現有乘客的影響。

15. 運輸署代表回應，由於 77A 號線的行車路線迂迴，客量偏低，營運狀況並不理想，在虧蝕的情況下要求營辦商投放資源增加班次並不可行，故署方考慮透過修訂路線穩定班次及分流乘客。77A 號線經修改行車路線後，乘客可於朗屏邨或新元朗中心免費轉乘 77 號線。署方早前曾就 77A 號線修改路線的建議安排諮詢社會各界的意見，並以傳閱文件方式諮詢議員。署方並會參考委員在會議上提出的意見，審慎處理上述路線修訂事宜。

要求全面更換元朗泰豐街至流浮山及尖鼻咀的 34 和 35 號專線小巴車輛

16. 委員反映專線小巴 34 及 35 號線的車輛殘舊，多年來為人詬病，但情況未有得到改善，令乘客的安全受到極大威脅，而去年十二月二十七日更發生 35 號線車輛駛近尖鼻咀迴旋處時失控撞向路邊草叢的事故。委員認為署方有責任監管專線小巴的運作，促請署方要求營辦商立即更換行駛上述路線的車輛。

17. 運輸署代表回應，現時所有在路上行走的小巴車輛均須進行年檢，以確定其性能是否適合投入服務，而所有行走 34 及 35 號線的小巴車輛均通過年檢。署方曾就 34 及 35 號線車輛車齡較高一事敦促有關營辦商更換車輛，但由於上述路線的經營狀況並不理想，以致營辦商難以投放資源更換車輛。署方已叮囑營辦商確保行車安全及車輛運作良好，以及保持車廂清潔。署方樂意與相關議員約見營辦商，就有關路線的運作情況及更換車輛等事宜進行商討。

(會後補註：運輸署表示已於二零一二年六月二十日安排相關議員和營辦商會面和交換意見。)

要求 618 小巴線中午時段加密班次事宜

18. 委員反映專線小巴 618 號線於中午時段不時因客滿而不停站，服務未如理想，而假日期間更經常出現乘客難以登車的情況，促請署方敦促有關營辦商增加班次以改善服務，並期望署方考慮開放其他路線往來深圳口岸，以紓緩 618 號線的乘客量，滿足居民的交通需求。

19. 運輸署代表回應，署方目前未有計劃開放其他路線往來深圳口岸，但已叮囑營辦商密切留意 618 號線的運作情況，在有需要時調配資源加強該線的服務，或安排空車前往中途站接載未能登車的乘客。

要求盡快加建天瑞路天水圍公園旁巴士站上蓋

20. 委員期望署方加強監督，敦促九巴公司盡快展開於天瑞路天水圍公園旁巴士站興建上蓋的工程，並加快工程進度，早日改善乘客的候車環境。有委員建議新落成的巴士站應連上蓋一併興建。

21. 運輸署代表回應，興建巴士站上蓋的事宜由巴士公司因應其資源調配及個別路線的實際情況而作出考慮，署方會叮囑巴士公司盡快落實有關工程以滿足乘客需要。

建議討論有關要求盡快落實李兆基巴士站加建上蓋事宜

22. 委員反映李兆基書院分站使用率高，乘客候車時飽受日曬雨淋之苦，期望港鐵公司能如期於本年五月展開上述加建上蓋工程，並盡早完成有關工程，以改善乘客的候車環境。

23. 港鐵公司代表回應，現正進行工程展開前的文件工作。她備悉委員的意見，並表示倘若沒有惡劣天氣影響，上述工程可望比預期時間提早完成。

(會後補註：港鐵公司表示，上述巴士站加建上蓋工程經已展開，預計可在八月底暑假結束前完成有關工程。)

建議討論有關要求盡快落實天悅輕鐵站行人斜路工程事宜

24. 委員關注天悅輕鐵站行人斜路工程計劃已落實多時，但至今仍未動工，期望署方能如期於本年六月展開有關工程。委員並建議署方考慮一併為擬建的行人斜路加建上蓋。

25. 路政署代表回應，署方會繼續監督承建商，預計有關工程可於六月展開。就委員提出有關加建上蓋的建議，署方須進一步與運輸署商討有關設計的可行性。

建議討論於天水圍鐵路站天盛出口興建延展平台及升降機

26. 委員反映連接天水圍西鐵站 B 出口及天盛苑外的行人天橋兩端只設有樓梯及斜度較高的斜道，長者及殘疾人士難以獨力使用，而附近的替代地面過路處設計不當，對使用者造成不便。委員不滿署方多年來漠視居民訴求，拒絕於上述地點興建升降機，要求署方體諒長者及殘疾人士的需要，積極考慮於上述地點興建延展平台及升降機，並要求署方就拒絕接納有關建議作出更詳細的書面解釋，以及提供全套《運輸規劃及設計手冊》，以供委員參閱。

27. 運輸署代表回應，現時連接天水圍西鐵站 B 出口及天盛苑外的行人天橋兩端都設有符合設計標準的樓梯和斜道，而斜道的坡度亦充分考慮所有使用者包括傷殘人士的需要。由於資源所限，政府現時只會優先處理沒有斜道或沒有合理替代過路設施的行人天橋系統，故現時未有計劃為已設有標準斜道的公用行人天橋加建升降機。

(會後補註：秘書處已於二零一二年六月七日致函運輸署反映委員的意見及要求，而運輸署亦已於六月十八日作出書面回覆。)

建議討論將天水圍警署正門前巴士站後移及合併

28. 委員反映天水圍警署門外的巴士站佔用該處一段單車徑，巴士乘客與單車使用者或會發生碰撞，為免發生意外，促請署方積極考慮搬遷該巴士站，並將之與天盛商場前的巴士站合併。有委員建議署方與相關議員進行實地視察，研究切合居民需要的改善方案。

29. 運輸署代表回應，上述巴士站與天河路及天耀路的交通燈路口距離約 30 米，而使用該巴士站的人士主要為天耀邨、賞湖居及天盛苑一帶的居民；而委員所提出搬遷該巴士站並將之與天盛商場前的巴士站合併之建議，或會對現有使用者造成不便。此外，現時該處的單車徑在巴士站前後均已終止，署方理解委員的關注，將重新調整該處單車徑的設計安排，以減少巴士乘客與單車使用者可能發生的碰撞。

要求擴闊教育路嘉城廣場對出行人過路處及調整巴士站位置

30. 委員反映教育路使用率極高，但嘉城廣場對出的 3 個行人過路處過於擠迫，加上行人路狹窄，而行人等候綠燈時間過長，引致行人路經常擠滿等候過路的行人，不但造成混亂情況，當車輛貼身而過時，更是險象橫生。因此，委員促請署方積極考慮擴闊上述行人過路處，以保障道路使用者的安全。有委員關注教育路經常出現道路擠塞引致巴士未能停靠巴士站上落客的情況，另建議署方適當調度港鐵巴士 K66 號線西行線的巴士站位置，以改善該處的交通環境。

31. 運輸署代表回應，署方早前進行實地視察，而根據觀察所得，現時上述行人過路處的闊度足以應付日常人流。如擴闊兆明樓的燈號控制行人過路處，便需將教育路東行的停車線移向西裕街方向，容易造成等候燈號的車龍延長至西裕街路口，影響由西裕街右轉往教育路的車輛。署方現正研究擴闊豐興樓行人過路處的可行性，並會向負責組別反映委員有關控制燈號時間以疏導人流的意見。就委員提出有關調度 K66 號線巴士站位置及改善巴士停靠巴士站情況等建議，署方會繼續留意有關路面情況，並樂意與相關議員進行實地視察，進一步商討可行的改善方案。

要求在八鄉橫台山散村路、大江埔、錦田治河路及錦泰路增設單車徑

32. 委員反映現時錦田公路的單車徑沿路設有多個車輛出入口，威脅單車使用者安全，為免發生交通意外，促請署方積極考慮於八鄉橫台山散村路、大江埔，以及錦田治河路及錦泰路等路段增設單車徑，保障道路使用者的安全。有委員反映單車乃鄉郊地區的主要代步工具，加上近年單車生態旅遊愈趨普及，認為有必要於鄉郊地區廣泛鋪設單車徑網絡，促請署方顧及單車使用者的需要，積極考慮有關建議。

33. 運輸署代表回應，上述路段的使用率較低，現有行人路及行車道足以應付現時的交通需求。由於土木工程拓展署現正就全港跨區單車徑進行設計及建造，在個別路段增設斷續的單車徑會影響整體單車網絡的連貫性，故運輸署暫時未有計劃在上述路段增設單車徑。署方樂意與相關議員進行實地視察，商討可行的道路改善方案。

建議討論有關新田公路(往上水方向)錦綉路段道路改善問題

34. 委員認為錦綉花園迴旋處連接新田公路往上水方向的道路設計不當，加上經常有大型車輛行駛，駕駛人士從快線切入中線時容易發生交通意外，促請署方考慮改善有關路段的道路設計，或考慮收緊上述路段快線車速限制至每小時 80 公里，並設置指示牌提示駕駛人士有關路面情況。委員並建議署方加設雙白線的道路標記，以管制車輛切線及指示駕駛人士選擇正確的迴旋處出口。另有委員建議將三線轉二線的路段及其交通標誌移至天橋前的位置，為駕駛人士提供更清晰的指示。

35. 運輸署代表回應，由快線切入中線的設計於各地廣泛採用，符合安全標準。署方理解委員關注駕駛人士駛上天橋時視線受阻容易導致交通意外，署方將會進行實地視察，並積極考慮委員所提將三線轉二線之路段及其交通標誌移至天橋前位置等建議的可行性。此外，署方對收緊上述路段的車速限制持開放態度，惟需確保道路車速限制的連貫性。

建議討論天影路洪天路的封路安排

36. 委員關注天影路及洪天路經常因舉辦大型賽事而須予封閉，但有關地區諮詢及資訊發布不足，加上流浮山作為海鮮批發市場，大量運送漁獲的車輛需經由天影路連接元朗繞道往九龍等地，上述封路安排對當地居民及漁民造成極大不便。委員建議當局考慮於其他使用率較低的道路或於非繁忙時間舉辦大型比賽，並提早通知公眾有關封路安排，以及改善活動當日的改道措施及指示。另有委員則認為一年只舉辦 4 次涉及封路安排的大型活動尚可接受，當局應平衡社會各界人士的需要。

37. 元朗民政事務處(民政處)代表回應，一般而言，民政處在收到運輸署通知有關區內舉辦大型活動或比賽而實施特別交通及運輸措施後，會廣泛通知各相關持分者。以本年五月十三日舉辦的元朗區青年節長跑賽為例，民政處早於五月四至七日，已就有關封路安排致函通知相關的鄉事委員會、區議員、村代表及居民組織等。民政處理解封路措施難免會對道路使用者造成不便，期望透過提早通知受影響人士，讓有關人士預先作好準備或預備替代路線。

38. 運輸署代表回應，署方就有關封路安排一直與民政處及警務處緊密聯繫，並會配合封路措施進行相關宣傳工作。署方一般會於報章上刊登運輸署公告，以及透過電台廣播及運輸署網頁，通知公眾有關封路安排，並會個別通知相關的士商會有關封路安排。

39． 警務處代表回應，日後若再有任何團體申請於天影路舉辦活動，處方將會邀請民政處一同出席會議，以便聽取民政處的意見，並方便民政處預早通知相關地區人士及團體。在二零一一年至二零一二年(截至五月二十日為止)期間，共有 6 次活動獲批准於天影路舉行，當中 4 次涉及封閉天瑞路至洪志路之間的路段，另外 2 次則只封閉天瑞路至屏廈路之間的路段。為平衡各受影響機構、居民及申請封路單位的需要，處方就天影路舉辦活動的申請所作的封路安排只會遠至屏廈路，藉以避免使用洪志路的駕駛人士繞經朗天路，同時亦可方便天水圍及鄰近居民繼續使用屏廈路往返市區。

運輸署進展報告

40． 委員閱悉上述進展報告，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

41． 委員閱悉上述報告。

元朗區議會秘書處
二零一二年六月