

交通及運輸委員會進展報告

交通及運輸委員會(交委會)於二零一二年七月二十六日舉行二零一二年度第四次會議，會上討論要點如下：

建議在假日禁止車輛進入南生圍路(單線雙程段)

- 2． 上述議程將延至下次交委會會議討論。

要求港鐵公司改善天水圍西鐵站人流問題

3． 委員認為港鐵公司在興建輕鐵天水圍站時過分低估天水圍的人口增長及該站的乘客流量，以致現時該站於繁忙時段非常擁擠，乘客往往須於月台等候數分鐘方可乘搭扶手電梯前往西鐵站轉乘西鐵，對乘客造成極大不便。委員建議於該輕鐵月台增設額外的扶手電梯以疏導人流，並建議於西鐵天水圍站內增設輕鐵八達通出站收費器，避免輕鐵月台因大量乘客輪候拍卡出站而出現堵塞情況。委員促請港鐵公司盡快採取具體措施解決上述問題，並建議港鐵公司與委員進行實地視察，商討可行的改善方案。

4． 港鐵公司代表回應，現時每個連接西鐵站的輕鐵月台均設有兩條扶手電梯供乘客往返輕鐵月台及西鐵站，而輕鐵天水圍站的情況與其他港鐵站相似，於早上繁忙時段，每當有列車駛至月台令人流增加時，乘客均須排隊等候使用扶手電梯離開月台。港鐵公司已在該站的扶手電梯旁增設圍欄及加派月台助理提供協助，以確保乘客排隊等候乘搭扶手電梯時秩序良好。他表示會向負責組別反映委員所提於西鐵天水圍站內增設輕鐵八達通出站收費器及輕鐵天水圍站加設額外扶手電梯等建議，並樂意與委員進行實地視察，研究可行的改善措施。

要求港鐵公司加開一班 706 綫尾班車由天水圍西鐵站開出

5． 委員反映現時夜歸的乘客只能乘搭輕鐵 705 綫尾班車前往天瑞邨、樂湖居及天頌苑等地，車程過長且路線迂迴，建議港鐵公司加開一班輕鐵 706 綫尾班車，於凌晨 12 時 51 分自西鐵天水圍站開出，藉以將前往天水圍南部的行車時間有效縮短 15 分鐘，以滿足居民的需求。

6． 港鐵公司代表回應，現時輕鐵的服務時間為早上五時左右至大約凌晨一時半後，若再增加尾班車服務，會減少晚上進行維修保養的工作時間，故港鐵公司暫不考慮延長輕鐵的服務時間，以確保能為乘客提供安全的輕鐵服務。目前乘搭輕鐵 705 綫尾班車前往天瑞及樂湖的乘客數字每晚只有 10 人，以現時的乘客需求而言，港鐵公司不會加開 706 綫的尾班車，但會密切留意該綫的運作情況，並在有需要時考慮增加服務。

要求港鐵公司盡快改善頌富車站月台與列車間空隙

7. 委員反映現時輕鐵頌富站月台與車廂間的空隙太大，對乘客及使用輪椅人士構成危險。有委員建議在車廂加裝升降踏板，當列車到達月台時，踏板便會自動降下以填補月台與車廂之間的空隙。另有委員建議在輕鐵月台加裝閃燈提醒乘客注意月台空隙。委員要求港鐵公司盡快採取措施改善上述問題，以免發生意外。

8. 港鐵公司代表回應，港鐵公司曾於羅湖站試行加裝月台伸縮踏板，以減少月台與車廂之間的空隙，但由於該站月台位處室外，雨水及沙泥等會影響踏板的運作，降低踏板的可靠性，因此有關措施亦不適用於輕鐵。此外，由於室外月台光線較為充足，閃燈效果並不明顯，而使用強光更有可能令個別病類的患病乘客感到不適，故加裝閃燈的建議亦不可行。為有效收窄月台空隙，港鐵公司計劃為部分輕鐵月台加裝填充膠條，有關工程經已陸續展開，並預計可於本年底至明年初完成。

查詢要求專線小巴第 34 號延長路線至深圳灣口岸

9. 委員建議延長專線小巴第 34 號行車路線至深圳灣口岸，方便居民及內地遊客直接前往流浮山，不但可提升該線的載客率，更能帶動流浮山的經濟發展及增加就業機會。有委員要求署方就區內交通網絡進行長遠而有效的規劃，積極考慮並優化委員提出的修訂路線建議，以滿足乘客的需求。

10. 運輸署代表回應，就委員所提有關延長專線小巴第 34 號行車路線至深圳灣口岸的建議，由於建議的路線及服務範圍均有重大改動，加上區內現有的公共交通服務網絡已能提供足夠服務接載乘客由元朗及天水圍往返深圳灣，而流浮山的居民亦可在天水圍鐵路站轉乘 B2P 號線前往深圳灣口岸，故署方並不支持有關建議。

要求改善博愛迴旋處設計

建議在博愛迴旋處往返坳頭(凹頭)方向增設直走支路

11. 委員反映現時博愛迴旋處經常出現擠塞情況，不但對道路使用者造成不便，更不時阻礙救護車進出博愛醫院，延誤救護工作。鑑於近年區內發展迅速，有委員關注上述問題會隨着新屋苑相繼落成而進一步惡化，要求署方盡快開展博愛迴旋處改善工程，並積極監察工程進度，盡快完成工程，以改善該處的交通擠塞問題。委員就有關工程提出多項意見及建議，並要求署方提交有關工程的詳細設計資料予委員參考。

12. 運輸署代表回應，博愛迴旋處改善工程包括興建南行和北行連接路以連接元朗公路地面路段及其高架道路，令車輛可以繞過迴旋處來往元朗南至九龍或北區；以及於元朗公路南行入迴旋處的連接路加建一條分隔左轉線，令往凹頭和錦田的車輛無須進入迴旋處。有關工程將於本年第三季開展，並於二零一五年中完成，署方會研究分階段落實各項主要工程的可行性，以盡早改善博愛迴旋處的擠塞問題。他並表示將於會議後提交上述工程的相關資料供委員參考。

(會後補註：秘書處已於二零一二年八月十三日將運輸署提交有關博愛迴旋處改善工程的資料文件轉交委員參考。)

建議更改元朗大樹下東路或公庵路近馬棠路的路段的行車方向

13. 委員反映大樹下東路及公庵路近馬棠路的路段為南行車道，附近村民騎單車經該路段前往市區經常被檢控，但若取道十八鄉路及元朗體育路，不但路程遙遠，而且必須途經快速公路，對單車使用者構成危險；加上現時公庵路違例泊車的情況嚴重，委員認為上述路段的設計不當，期望當局體恤村民的需要，考慮改善有關路段的行車設計，並增設單車徑供單車使用者使用。有委員希望香港警務處(警務處)在郊區執法時可因應個別情況酌情處理，並建議在上述路段增設指示牌提醒居民有關道路規例。委員要求與有關部門進行實地視察，研究可行的改善方案。

14. 運輸署代表回應，若將公庵路改為北行車道，須在公庵路路口加設一組交通燈號以控制由公庵路駛出馬棠路的車輛，有關安排會增加馬棠路、馬田路及公庵路交界的燈號控制時間，對馬棠路及馬田路的交通造成影響。若將大樹下東路改為北行車道，車輛右轉往馬棠路東行線時或會影響馬棠路西行線的交通。此外，大樹下東路兩旁分別為明渠及村屋，並沒有足夠空間增設單車徑。現時十八鄉路與馬棠路之間的一段公庵路的行車方向是由南向北的，交通亦比較疏落，故單車使用者可沿該段公庵路由南向北前往馬棠路及元朗市中心。署方認為應維持該處現時的交通行車安排，但會繼續監察公庵路和大樹下東路附近的交通情況。

15. 警務處代表回應，一般而言，處方會因應附近地區的交通意外數字及投訴個案採取執法行動，並會以教育及警告的方式處理較輕微的違規情況。

要求改善元朗市南交通安全

16. 委員指出元朗市南近原築一帶的交通非常繁忙，而隨着人口增長迅速，車輛流量亦會相應增加，為確保該路段的交通安全，委員多年來要求署方於十八鄉路、公庵路及僑興路交界增設交通指示燈及行人過路燈，以及於大棠山道近僑興路一帶劃設禁止停車線以禁止大型車輛停泊，但署方遲遲未有落實改善措施。委員要求署方積極考慮有關建議，盡快落實有關安排，以保障道路使用者及當地居民的安全。

17. 運輸署代表回應，署方已向路政署發出施工紙，在十八鄉路、公庵路及僑興路交界設置燈號控制行人過路處，路政署現正與機電工程署跟進電線管道的設計，以及將重新設計的臨時交通安排交予各部門審批，待有關安排完成後，便可展開上述工程，署方會繼續與路政署跟進有關工程的進展。關於大棠山道近僑興路一帶的路旁泊車問題，由於大棠山道是受道路交通條例管制的公共道路，任何人在大棠山道路旁停泊車輛均屬違法，警務處可對違例停泊的車輛作出檢控。署方早前曾就該處設立早上七時至晚上七時禁區的建議進行地區諮詢，並收到許多反對意見，署方會與警務處重新檢討改善方案，並請警務處在落實改善方案前加強執法。

建議於天秀路及天瑞路交界(近天澤邨)增設行人過路處

18． 委員建議在天秀路及天瑞路交界增設行人過路處，方便長者及輪椅人士前往即將啓用的天暉路體育館及社區會堂，並認為有關建議對現有交通設施的影響輕微，促請署方盡快落實有關安排。有委員認為該處雖已設有行人天橋，但地面行人過路處更能方便有需要的居民，期望署方及相關議員進行實地視察，積極研究可行的改善方案。

19． 運輸署代表回應，現時天秀路及天瑞路交界已設有附設樓梯及合乎現行設計標準的斜道之行人天橋系統，而天恩邨與天富苑之間亦已設有燈號控制行人過路處，加上距離現有行人天橋約 160 米處亦設有一條沿天水圍河畔設置的行人路，無須橫過馬路而能通達天澤邨及天恩邨，居民可利用上述路線方便及安全地到達目的地。就委員所提有關於天秀路現有行人天橋下增設行人過路處的建議，由於天秀路及天瑞路交界為一個較為大型的路口，涉及多條行車道及輕鐵路軌，空間有限；再者，於天瑞路及天影路之間的天秀路路段興建燈號控制行人過路處涉及將其中一條行車線改為行人過路島，有關安排將會影響該路段的交通燈運作。

建議將天瑞路近天逸輕鐵站旁花槽改建成行人路，以連接天逸輕鐵站至天瑞路俊宏軒巴士站

20． 委員關注由輕鐵天逸站往天瑞路俊宏軒巴士站的路線過於迂迴，不少居民會跨過輕鐵月台旁邊的鐵欄沿馬路旁的花槽步行往該巴士站，險象橫生。為方便居民及避免發生交通意外，建議署方研究將該花槽改建成行人路的可行性。

21． 運輸署代表回應，現時輕鐵天逸站與俊宏軒巴士站並非互通，由輕鐵站前往巴士站的路線迂迴，對居民造成不便。由於有關建議會影響花槽內的 15 棵大樹、公共設施及輕鐵運作等，署方需就有關建議蒐集詳細的交通數據及進行研究，並與相關部門及團體商討建議的可行性。

要求擴闊在天湖路耀盛樓對出的巴士站

22． 委員反映現時使用耀盛樓對出巴士站的巴士路線多達 11 條，巴士車輛於早上繁忙時段經常因道路擠塞而須輪候駛入站內上落客，建議署方考慮拆除該巴士站前的花槽以擴闊上述巴士站，減低巴士車輛因無法入站而導致脫班的機會。

23． 運輸署代表回應，署方曾派員進行實地視察，由於該停車灣兩端均已非常接近交通燈路口，故未有足夠空間可供擴闊停車灣。根據署方觀察所得，多條巴士路線的站頭設於停車灣的前端位置，而停車灣後端卻未有設置巴士站，以致早上繁忙時段出現巴士車輛在天湖路行車線上輪候駛入停車灣前端的情況。就停車灣內巴士站分佈的情況，署方會與巴士公司檢討有關路線的巴士站安排，並研究將部分巴士站移至停車灣後端，以改善有關情況及善用整個停車灣。

建議討論有關慧景軒加設上客巴士站事宜

24. 委員反映現時慧景軒的交通配套嚴重不足，對居民造成極大不便，要求署方體恤居民的需要，積極研究於慧景軒加設上客巴士站的可行性。有委員反映隨着天水圍(天業路)社區健康中心投入服務，區內居民對該處的公共交通服務需求不斷增加，而加設巴士站的難度不高，要求署方盡快落實有關安排。

25. 運輸署代表回應，署方目前未能接納委員所提於慧景軒設置上客巴士站的建議，主要原因為建議加設的巴士站會與天晴邨現有巴士站的距離過於接近，影響巴士行車時間；加上若於天葵路近慧景軒的路旁設置巴士站，路旁花槽及單車徑可能需予拆除以騰出空間興建巴士停車點，有關安排會影響天葵路單車徑的連貫性。署方在設置巴士站時需考慮有關安排對巴士行車時間及巴士站分佈情況造成的影響。他備悉委員提出的各項意見，表示會密切留意該處的地區發展及居民需求，並樂意與委員進行實地視察，商討可行的改善方案。

建議重鋪行人路消除積水擾民及增設街道名稱

26. 委員反映路政署早前於壽富街與青山公路(元朗段)之間的行人通道加裝的集水渠高於積水位置，未能有效改善積水問題，加上重鋪後的路面依然凹凸不平，要求署方一併作出跟進。委員並查詢有關增設街道名稱事宜的進展。

27. 路政署代表回應，署方原本計劃於去年重建整段行人通道以改善其排水能力，但由於工程受到通道兩旁的商戶反對，署方經勘察後安排先行於近青山公路(元朗段)的路段加裝集水渠及進行路面改善工程，有關工程已於本年七月中初步完成。署方會繼續跟進上述新建設施的排水效果，並會繼續完善有關排水系統。至於近壽富街的路段，基於該處地下設施較為複雜，署方會進一步研究可行方案以改善積水問題。

28. 地政總署代表回應，署方已因應委員的要求展開街道命名的諮詢程序，並就建立路牌等事宜分別聯絡路政署及元朗民政事務處，現正等待部門回覆。

建議討論關於僑興路及十八鄉路單車泊位問題

29. 委員反映近年利用單車代步及郊遊的人數漸多，區內多處地點均出現單車亂泊的情況，不但影響市容環境及對居民的生活造成不便，更會對道路使用者的安全構成威脅，故促請署方盡快於區內物色合適地點設置單車泊位，以滿足單車使用者的需要及解決單車阻礙行人路的問題。

30. 運輸署代表回應，政府興建單車停泊處的目的是讓單車使用者短暫停泊單車，而不是讓單車車主作長期停泊用途。現時署方一般會在單車徑旁、大型交通交匯處內或鐵路站附近地點設置單車泊位，方便單車使用者暫時停泊單車以作小休、處理事務或轉乘其他交通工具。署方亦對部分新發展項目於屋苑內設置單車泊位以供騎單車人士使用的安排表示支持。

建議討論元朗俊賢坊扶手電梯意外問題

31． 委員關注經常有長者在使用俊賢坊自動梯時發生意外，認為主要原因包括自動梯速度過快及附近環境濕滑，要求署方採取有效措施解決上述問題，包括進一步調低該自動梯的速度，以確保居民使用自動梯時的安全，避免再有同類意外發生。委員並反映該自動梯經常發生故障，對使用者造成不便，建議當局積極考慮於該行人天橋加建升降機。有委員要求機電工程署協助向承建商跟進有關索償事宜。

32． 機電工程署代表回應，機電工程署受路政署委託，負責天橋的升降機及自動梯的維修保養服務。因應委員有關調低俊賢坊自動梯速度的要求，署方已於本年七月中將該自動梯的速度由原來每秒 0.65 米下調至每秒 0.6 米，如有需要，署方可於會議後進一步調低該自動梯的速度至最低速度每秒 0.5 米。就委員有關索償事宜的查詢，署方會按既定程序處理在自動梯範圍內發生涉及傷亡的事故，並會因應索償人的要求提供承建商的基本資料，由索償人自行向承建商申索賠償。

(會後補註：機電工程署於二零一二年七月二十八日上午調低俊賢坊自動梯的速度至每秒 0.5 米(即該自動梯的最低速度)，而秘書處亦已於八月九日向委員轉交由機電工程署提交有關調低該自動梯速度的資料文件。)

運輸署進展報告

33． 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

34． 委員閱悉上述報告。

元朗區議會秘書處

二零一二年八月