

交通及運輸委員會進展報告

交通及運輸委員會(交委會)分別於二零一三年六月二十八日舉行二零一三年度第一次特別會議及於七月二十五日舉行第四次會議。兩次會議上討論要點如下：

交通及運輸委員會第一次特別會議

前議事項：新界專線小巴 77 及 77A 號線更改行車路線建議

2． 委員普遍對新界專線小巴 77 號線的重組方案沒有太大的意見，惟委員十分關注新界專線小巴 77A 號線的重組方案。委員雖然傾向接納重組方案二，即分拆兩條由俊宏軒開出、分別途經天水圍東部及西部前往博愛醫院的路線，惟認為重組的前提是照顧原有乘客的需要，以及營辦商需要履行服務承諾的班次及行車路線。委員認為 77A 號線服務水平欠佳是由於營辦商投放車輛的數目不足，加上運輸署對小巴營辦商監管不力所致，因此希望署方引入更嚴厲的機制以確保營辦商履行服務詳情表的承諾。委員建議署方適時檢討區內小巴服務是否切合居民需要，並需要於落實 77A 號線重組方案前再與委員溝通。

3． 運輸署代表回應，署方會繼續密切監察並要求 77A 號線營辦商改善服務，並指出運輸署主要透過發牌制度監管營辦商的服務，而署方亦會聘請顧問公司作主動調查，核實營辦商車輛的出勤率、脫班率及司機表現。至於 77A 號線重組方案，署方備悉委員傾向接納方案二，惟署方會先與營辦商確認投放車輛數目及班次服務的詳情，並會再與委員溝通。署方期望透過重組方案使到 77A 號線的服務更趨穩定及營運更具效率，並提升其乘客量。

動議：優先興建西鐵北環綫

4． 委員認為元朗區發展迅速，惟交通已不勝負荷。倡議興建及討論經年的北環綫本可負起連結東、西鐵綫的作用，透過錦上路站延伸支綫至落馬洲站亦可連結深圳地鐵系統，紓緩元朗區接駁對外交通的壓力，惟北環綫遲遲未有動工的時間表，而「我們未來的鐵路」第二階段公眾參與活動甚至沒有於區內舉辦公眾論壇，因此委員質疑政府不重視北環綫，並漠視區內居民的意見。委員希望政府有關部門於今年內有具體交代興建北環綫的時間表。

5． 經討論後，委員以絕對多數票通過以下動議：

「本會強烈要求政府優先興建西鐵北環綫。」

動議：反對取消 268B 非繁忙時間服務

6. 委員不滿運輸署及九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)未待交委會討論是項動議便於本年五月十九日取消 268B 號線平日非繁忙時段的服務。不少委員認為運輸署及九巴漠視了居民的意見及冷淡對待延伸 268B 號線總站以開拓新客源的建議。不過，有部分委員持有不同的意見，認為繼續維持與西鐵綫重疊導致乘客量劇減的 268B 號線服務，只會浪費資源及造成空氣污染，因此認同取消平日非繁忙時段服務的安排。

7. 九巴代表回應，備悉委員反映宣傳有所不足的意見，九巴會作出檢討，加強宣傳，以便乘客知悉有關安排。九巴亦備悉部分委員要求恢復 268B 號線非繁忙時段及早上繁忙時段由元朗公園開出的特別班次服務的意見，惟九巴認為元朗公園一帶的乘客可乘搭於本年五月開辦、提供全日服務的 68E 號線前往大欖隧道，轉乘其他巴士路線前往更多的目的地。

8. 運輸署代表回應，二零一二年起署方一直與交委會討論 268B 號線的重組事宜，並備悉延長 268B 號線的建議，惟有關建議涉及增加行車時間，影響服務穩定性；因應 268B 號線非繁忙時段乘客量偏低的情況，署方決定 268B 號線平日只提供繁忙時段單向班次服務，所節省的資源則調配至區內其他需求甚殷的巴士路線之上，例如 968、68X、268C 及 B1 號線。運輸署代表補充，元朗區正進行整體巴士服務網絡的檢討，署方會考慮開辦新路線的建議。

9. 經討論後，委員以絕對多數票通過以下動議：

「本會強烈要求九巴恢復 268B 非繁忙時間服務。」

動議：強烈要求港鐵公司立即增加西鐵綫繁忙時間的班次，以應付乘客的增長

10. 委員認為元朗區人口急遽上升，加上政府提倡以鐵路為骨幹的交通及運輸政策，西鐵綫的乘客量持續上升。委員要求香港鐵路有限公司(港鐵公司)盡早加密西鐵綫的班次，以及增加西鐵綫每班列車的車廂數目作應對，以紓緩西鐵綫，特別是繁忙時段的壓力。部份委員同時關注作為西鐵綫主要接駁交通工具的輕鐵的載客能力，希望港鐵公司同時改善輕鐵整體服務水平。

11. 港鐵公司代表回應，港鐵公司一直致力為乘客提供安全、舒適及高效率的列車服務，在去年推出的「用心聽，用心做」計劃中，加密了列車班次，提高載客量。現時西鐵綫平日早上及傍晚繁忙時段班次分別為每三分鐘及每三分半鐘一班，使到大部分乘客基本上能夠順利登上首班到站的列車。據觀察所得，現有服務足以應付乘客需要，港鐵公司會繼續密切監察西鐵綫的服務情況，並會於有需要時加強服務以配合乘客的需要。港鐵公司亦會密切留意輕鐵的服務，有需要時靈活調配列車以加強服務，例如繁忙時段調配雙卡列車接載乘客。

12. 經討論後，委員以絕對多數票通過以下動議：

「本會強烈要求港鐵公司立即增加西鐵綫繁忙時間的班次及增加車卡，以應付乘客的增長。」

動議：要求加快落實「元朗市行人環境改善計劃」

13． 委員反映「元朗市行人環境改善計劃」早於數年前展開，亦初見成效，惟部分涉及區內數個主要路口的改善工程進展較為緩慢，加上元朗市行人環境日趨擁擠，因此委員希望透過動議促請有關部門加快落實工程的進度。另一方面，早前路政署等有關部門就改善計劃的數項大型改善措施進行諮詢，當中委員至為關注「沿元朗明渠的高架行人通道(高架行人通道)」的建議，委員查詢早前向有關部門提出的意見是否被接納，並查詢有關研究的進度。委員同時重申強烈要求高架行人通道由教育路延伸至馬田路及馬棠路一帶的訴求；部分委員則建議署方增加高架行人通道的配套設施，以及建議擴闊高架行人通道。

14． 路政署代表回應，「元朗市行人環境改善計劃」第二階段公眾參與活動已於本年五月完結，工程顧問公司現正整合透過公眾參與活動及電郵所收集的意見，目標是今年內完成可行性研究。路政署承諾積極推動改善計劃，重申高架行人通道的最終目標是興建至馬田路，並備悉公眾及委員關注高架行人通道興建時間表的意見。

15． 經討論後，委員以絕對多數票通過以下動議：

「本會要求政府加快落實『元朗市行人環境改善計劃』，及早擴闊行人路及各個主要行人過路處；另一方面，現正設計的『沿元朗明渠的高架行人通道』首期工程必須最少興建至馬棠路，從而應對人口激增的需求，紓緩行人路擠迫情況，提高行人安全。」

要求港鐵、九巴、城巴、龍運、新大嶼山巴士公司等公共交通機構給予 60 至 64 歲人士享有半價優惠

16． 委員理解儘管部分公共交通機構出現經營困難情況，惟大部分每年均普遍錄得盈餘，加上不少六十至六十四歲人士已為退休人士，因此希望各公共交通機構考慮並接納委員意見，為上述人士提供優惠，並希望政府將「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」擴展至六十至六十四歲人士。

17． 運輸署代表回應，備悉委員意見並會鼓勵所有公共交通機構營辦商提供優惠。

查詢有關搬遷西鐵綫錦田控制中心的事宜

18． 委員關注耗資一億一千七百萬的車務控制中心整合計劃(整合計劃)的支出，擔心有關費用影響票價，同時關注港鐵公司在整合計劃完成後，是否有提升服務或減少事故的指標，以及整合計劃會否涉及減省人手，並查詢提高運作效益後會否有空間調低票價。委員亦查詢屯門輕鐵車務控制中心會否一併遷往青衣。

19． 港鐵公司代表回應，早於二零零七年已訂定車務控制中心整合計劃，而耗資一億一千七百萬的整合計劃已於本年六月完成，支出包括擴充及更新原有青衣車務控制中心的空間及設備等開支。統一控制港鐵重鐵綫的車務運作有助提升運作效率及服務水平，並有助應對緊急事故，以及加強不同鐵路綫工作人員的溝通，然而事故難以完全避免，統一車務控制主要加強處理事故的能力。此外，由於輕鐵運作有其特點，加上服務範圍集中於屯門、元朗及天水圍，因此其車務控制繼續由屯門的輕鐵車務控制中心負責。

要求盡快處理 78 號專線小巴班次疏脫問題

20． 委員認為新界專線小巴 78 號線是途經新田鄉青山公路一帶僅有的公共交通服務，班次失準對居民影響其鉅，批評運輸署監管不力，因此有委員提議與運輸署代表及公共交通服務營辦商的代表一同視察區內各項公共交通服務，冀望能夠促使服務有所改善。而因應途經新田鄉的公共交通服務選擇不多，有委員建議班次頻密的九巴 B1 號線的部分班次改道，並於新田鄉設置分站供居民上落，以便新田鄉居民利用 B1 號線出入元朗市中心。

21． 運輸署代表回應，78 號線存在班次分佈不平均的問題，相信部分班次失準與所途經路段正進行工程、導致交通受阻而影響車輛回轉有關，署方會留意 78 號線的營運狀況並加強監管，以確保班次穩定，以及營辦商能夠提供服務詳情表所承諾的班次服務。

要求改善專線小巴 39 服務加密班次及加建上蓋設施

22． 委員反映新界專線小巴 39 號線早上繁忙時段，分站乘客久候多時仍無法登車，而非繁忙時段班次亦見疏落。委員建議營辦商加密班次、更換新車及為沿途分站加設上蓋以改善服務，並建議運輸署考慮開辦巴士路線取代未能滿足乘客需要的小巴路線服務。

23． 運輸署代表回應，39 號線小巴班次較為頻密，惟繁忙時段乘客量高企，下游中途站的乘客出現需要等候超過一班小巴才能登車的情況，因此營辦商已安排於木橋頭村及田寮村開出短途特別班次，以疏導下游分站乘客及加快車輛流轉。運輸署會再與營辦商商討是否需要於其他分站開出更多特別班次以配合乘客需求。至於加建上蓋的建議，營辦商表示備悉有關建議，惟現階段公司的財政狀況未能配合有關的支出。運輸署會要求營辦商加密班次，藉以減少乘客候車時間，因此署方會促請 39 號線營辦商於新屋苑陸續入伙時提升服務水平。

要求加設 73A 小巴路線由崇山新村往元朗西鐵站

24． 委員反映新界專線小巴路線 73 號線服務不足以應付乘客需求，早上繁忙時段服務更見不勝負荷，分站乘客難以登車，因此建議運輸署考慮加設 73A 號線以分流現有 73 號線南坑村、老圍及崇正新村一帶的乘客，並可覆蓋現時未有任何公共交通工具提供前往元朗市中心服務的港頭村、楊屋村及竹新村一帶，方便乘客前往西鐵元朗站或雞地一帶。

25． 運輸署代表回應，73 號線早上繁忙時段班次較為頻密，雖然部分班次出現客滿的情況，惟其他班次仍有空間讓乘客登車。為方便路線下游的乘客登車，73 號線設有由大樹下東路迴旋處開出、往來塘頭埔村及元朗教育路之間的短途特別班次，行車路線與委員建議加設的 73A 號線相若，分別在於建議路線 73A 號線途經現時較少人流聚集的港頭村一帶，由於預期建議路線乘客量較低，因此署方留待乘客量有所增長時再就分拆 73 號線一事著手研究。

建議討論行人路面改鋪地磚計劃

26． 委員指出路政署曾表示元朗區內所有行人路面將會分階段改鋪地磚，惟元朗市中心內，特別是毗鄰街市的行人路面，工程卻停滯不前，因此希望署方儘快為區內所有行人路改鋪地磚。委員同時反映地磚容易出現鬆動的情況，行人容易絆倒，因此希望署方想辦法加固地磚，並建議署方集中資源完成一整段行人路的工程才開展另一段行人路的工程，避免出現混凝土及地磚路面路段交錯的情況，增加保養的難度。

27． 路政署代表回應，委員所指的行人路面改鋪地磚計劃是一個涵蓋整個元朗區的設計大綱，現時交由路政署元朗區道路維修組負責，以便進行日常道路維修時能因應情況，陸續將原有以混凝土覆蓋的行人路面一併改為地磚，減低掘路工程對市民所造成的不便。署方會適時安排維修，並會不時檢討地磚工程的設計標準和施工方法。

建議討論露天咪錶停車場的收支

28． 委員反映以往元朗福宏街、宏利街及宏樂街三個大型露天咪錶停車場並沒有設置收費咪錶，惟數年前設置咪錶後使用率甚低。因此認同運輸署取消宏利街露天咪錶停車場的咪錶，並希望署方儘快取消其餘兩個露天咪錶停車場的咪錶，同時建議署方檢視偏僻地方是否適宜加設咪錶，以及檢討收費方式。

29． 運輸署代表回應，宏利街露天咪錶停車場已經取消，署方亦考慮取消福宏街及宏樂街兩個露天咪錶停車場的咪錶，以方便前往元朗工業邨上班的人士。至於委員提出檢討咪錶收費方式的建議，署方備悉意見並會作出研究。

建議討論自訂車牌款式的監管

30． 有委員引述市民提供的數字，質疑運輸署於文件中所提供的數字與該市民所提供的數字不相符，因此希望署方就有關投訴數字作出修訂或交代，並認為署方現時的處理手法導致難以檢控違法者。有委員補充，自訂車牌計劃導致市民混淆，認為若車輛涉及意外，目擊者難以提供證供，因此建議政府檢討自訂車牌的政策。

31． 香港警務處代表回應，二零一零年至今共有三宗檢控自訂車牌不符合標準的個案。檢控自訂車牌與檢控一般車牌不符合標準的規例無異，當中分別在於自訂車牌最多有八個英文字母或數字，而一般車牌最多只有六個英文字母或數字。若一般截查時警方發現有關車輛違法會作出檢控，若車輛行駛途中而警方懷疑有關車輛違法，警方會通知運輸署跟進，運輸署將會要求車主交代，甚至發出驗車通知單。

建議討論高鐵工程對民居的影響

32． 委員對有關部門沒有詳細回答委員查詢，以及沒有派員列席會議表示不滿。委員並反映上村一帶有不少民居懷疑受高鐵工程影響而出現滲漏、地陷等問題，惟有關部門如路政署鐵路拓展處及港鐵公司的跟進不了了之，委員要求有關部門及港鐵公司維修受影響居民的房屋。

33． 港鐵公司代表回應，負責高鐵工程的部門已有書面回覆，而有關部門因公務在身未能抽空出席會議，港鐵公司備悉委員的意見並會將意見轉交有關部門。

關注輕鐵 706 綫列車在天水圍西鐵站埋站後，上落乘客在月台擠迫事宜

34． 委員反映輕鐵天水圍站月台擠迫的情況並非 706 綫的月台獨有，705 綫的月台亦有類似的情況，而天水圍站月台擠迫問題既妨礙乘客上車，又容易釀成意外。委員認為問題成因是月台位置空間有限及人流超出設計負荷，因此認為港鐵公司必須提出改善設計及增加上行扶手電梯等硬件設施配置的建議，以疏散人流，而並非以增加月台助理作為惟一的解決方法。有委員則提出開辦接駁巴士以紓緩輕鐵車廂及繁忙輕鐵車站月台擠迫的問題，並希望港鐵公司關注輕鐵的運作，避免發生意外。

35． 港鐵公司代表回應，在繁忙時段，於主要及較繁忙的輕鐵車站，均有安排月台助理當值，以維持秩序及協助乘客上落，而輕鐵天水圍站則於繁忙及非繁忙時段均有安排月台助理協助乘客上落。此外，港鐵公司會發放相應的廣播，提醒乘客先讓其他乘客下車才上車，務求為乘客提供安全及舒適的乘車環境及使到人流更暢順。為進一步加強月台的管理，港鐵公司計劃今年稍後時間於三號月台靠近連接西鐵天水圍站的扶手電梯的柱位位置增設「不設等候區」，並會於地面以膠條或油漆作記號以茲識別，以鼓勵乘客於月台其他位置等候輕鐵列車，並使到人流更為暢順，港鐵公司會繼續密切留意情況並加強月台人流管理。

建議將元朗鳳香街創興行石油氣庫至雍翠豪園後停車場出口位置劃為單黃線及在雍翠豪園後停車場出口空地設置私家車咪錶位事宜

36． 委員閱悉運輸署的書面回覆。

建議將元朗鳳麟路左轉入十八鄉路行車線恢復為二線

37． 委員閱悉運輸署的書面回覆。

要求輕鐵 751 加密班次及使用雙卡列車

38． 委員反映輕鐵 751 綫是天水圍惟一前往屯門的輕鐵綫，尤其路綫途經屯門醫院，因此有不少前往屯門醫院的天水圍居民乘搭，而坐輪椅的長者或殘疾人士往往因為 751 綫班次疏落及不時使用單卡列車提供服務，導致等候多班列車仍難以登車；而 751 綫亦服務天水圍區內及洪水橋一帶的乘客，特別是只有 751 綫提供服務的翠湖站乘客。委員因此希望港鐵公司接納 751 綫全日改用雙卡列車行走並加密班次的建議，以紓緩 751 綫壓力，提升服務水平。

交通及運輸委員會第四次會議

在頌富輕鐵站至天水圍天華邨服務設施大樓的接駁行人天橋加建升降機及樓梯

39． 委員對加建升降機及樓梯表示歡迎，惟委員關注升降機的設計，包括自然通風設計、推動系統設計及容量大小；委員亦關注現有天橋行人眾多，擔心施工期間引起混亂及對附近居民造成不便，同時關注升降機及樓梯落成後人流進一步增加，因此建議將擬建樓梯改為行人斜道或扶手電梯，以作分流，並建議擴闊天橋位置供市民等候升降機；委員亦關注工程對現有花槽、單車徑及治安所帶來的影響；委員並提出多項建議，例如天橋附近加設路牌指示，甚至建議有關部門考慮由現有天橋至天水圍醫院之間的一段行人路增建上蓋，或興建有蓋行人天橋接駁上述兩個地點。

40． 路政署代表回應，備悉委員普遍支持預算三千三百萬元的工程，路政署會推動儘快落實工程的詳細設計及招標工作。由於工程由食物及衛生局主導，因此路政署需要與局方及機電工程署研究委員的各項建議，倘若接納有關建議，相信工程造价會有所上升。署方承諾施工期間將致力減輕工程對天橋使用者及附近居民的影響，並表示署方已盡力減少受影響的花槽及單車徑範圍。至於委員提出加建行人路上蓋的建議，將會向運輸署轉達，而是次工程不會包括有關建議。

41． 機電工程署代表回應，為配合環保及省電節能的要求，加建的升降機採用正壓及自然通風設計。按照現時的設計指引，每小時最少需要換氣十次，加建的升降機的設計則是每小時最少換氣二十次，使到使用者由外面進入升降機時會感到比較舒適。而升降機使用較快的電動馬達推動，容量大小足以照顧殘疾人士需要。維修保養工作則會選擇較少使用者的時段進行，將影響減至最輕微。

橋昌路東公共運輸交匯處及相關道路工程

42． 委員希望擬建行人天橋盡早動工，以及建議增加電單車泊位數目，亦建議改善巴士總站、附近燈位及進出公共運輸交匯處的道路設計，更希望修改的士停泊灣的位置，以方便市民轉乘其他交通工具。委員關注公共運輸交匯處是否設有上蓋，希望房屋署考慮於公共運輸交匯處增建上蓋以容納大型街市及熟食中心或空中花園，並重申交委會本年度第三次會議上通過動議，動議內容表明興建大型街市及熟食中心為興建公共運輸交匯處的先決條件，因此促請署方履行動議；惟有委員表示不希望工程受到興建街市的建議所影響。

43． 房屋署代表回應，需要待批出撥款開支才能開展工程。工程首先將現有屏廈路公共運輸交匯處搬遷至替代巴士交匯處，以便房屋委員會(房委會)進行居者有其屋(居屋)打樁工程。而不會設有上蓋的擬建永久公共運輸交匯處及天橋的施工期已盡量壓縮，待永久公共運輸交匯處落成後，替代巴士交匯處的位置將會興建結合地庫停車場及地面街舖購物設施的建築物，當中設有街市及其他商舖。房委會現正委託零售顧問公司研究區內對街市及購物設施的需求，待評估報告完成後，就有關居屋發展計劃再向城鄉規劃及發展委員會匯報上述的評估報告。

44． 運輸署代表回應，居屋屋苑內設有停車場，當中設有電單車泊位供長期停泊之用，惟備悉委員關注供非屋苑住客作短暫停泊之用的電單車泊位數目，署方會就加設泊位一事再作考慮。此外，屋苑外的的士停車彎及擬建行人天橋之下的擬建車輛停車彎均可供的士作上落客之用。另一方面，擬建永久公共運輸交匯處用作重置以現有屏廈路公共運輸交匯處作為總站的三條巴士路線，並預留空間作規劃新巴士路線之用，署方會擴闊公共運輸交匯處外面的路口，並增設巴士專線。由此可見，屋苑非常便捷，居民亦可選擇乘搭西鐵綫前往元朗市中心或洪水橋購物。

「元朗市行人環境改善計劃」工作坊報告

45． 委員備悉報告所載委員於工作坊就「元朗市行人環境改善計劃」，特別是措施一，即高架行人通道工程設計提出的意見。委員重申工作坊上要求高架行人通道能夠一次過、一氣呵成興建至馬田路及建議將高架行人通道進一步向南延伸的訴求。

46． 路政署代表回應，備悉委員意見，重申高架行人通道最終目標是興建至馬田路，至於工程是分階段抑或一次過興建的問題，由於工程受到立法會財務委員會監督，署方需要有足夠數據支持才可一次過進行。

47． 運輸署代表回應，理解委員提出的各項訴求，惟希望委員明白政府開展工程時需要按數據逐步進行，高架行人通道初步計劃興建至馬田路；至於工程是否分階段進行，需要交由路政署深入研究時間表。

要求輕鐵 751 加密班次及使用雙卡列車

48． 委員反映天水圍前往屯門醫院的乘客依賴 751 綫，惟 751 綫班次不足，加上只有部份時段使用雙卡列車提供服務，導致乘客於繁忙時段無法登車之餘，非繁忙時段乘客亦需要等候數班列車才能登車，因此建議 751 綫全日使用雙卡列車行走並加密班次，以應付區內人口急遽上升及探病時段乘客量較高的需求，並反映除 751 綫外，其他輕鐵綫亦有加密班次的需要。

49． 港鐵公司代表回應，港鐵公司密切留意 751 綫的運作，並於早上及傍晚繁忙時段盡量安排雙卡列車行走 751 綫，惟非繁忙時段乘客量相對較少，因此，使用雙卡列車行走的班次亦會較少，現時早上繁忙時段 751 綫的班次約為每四分鐘一班，據觀察所得，服務水平能夠配合乘客需要。港鐵公司會因應整個輕鐵網絡的需求，安排使用單卡或雙卡列車行走不同路線。

要求改善天水圍西鐵站輕鐵顯示屏幕時間方式

50． 委員反映乘客習慣資訊顯示屏以分鐘顯示的方式，因此建議將資訊顯示屏統一改為以分鐘顯示，方便居民參考，並建議輕鐵天水圍站內及西鐵綫車站大堂增設顯示西鐵綫及輕鐵班次的資訊顯示屏，讓乘客知悉即將到站的班次。

51． 港鐵公司代表回應，輕鐵中途站資訊顯示屏會顯示下一班列車到站的時間，而總站的資訊顯示屏則顯示下一班列車開出的時間，因此輕鐵天水圍站 751 及 705 兩條路綫的顯示方式有所不同，惟相信乘客已習慣有關的顯示方式，因此建議沿用現有顯示方式。港鐵公司亦備悉並會研究委員提出增加列車資訊顯示屏的建議。

反對 611 專線小巴取消長者優惠

52． 委員指出取消長者優惠對乘客影響甚鉅，並向運輸署查詢是否已向營辦商提出繼續提供長者優惠的建議，以及促請政府將「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」儘快擴展至專線小巴。

53． 運輸署代表回應，運輸署會密切留意該區公共交通服務的需求，視乎是否有需要增加資源投放以改善服務。署方亦一直鼓勵營辦商提供優惠予長者乘客，惟提供優惠與否需要視乎營辦商的營運狀況，而專線小巴業界已提出擴展「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」至專線小巴的訴求，署方備悉有關建議。

要求加建單車停泊處

54． 委員反映近年愈來愈多市民使用單車代步，惟政府沒有政策及增建設施積極配合，因此希望各部門考慮於體育館及街市等設施附近增設單車停泊處，供市民短暫停泊單車，方便居民處理日常生活事宜，因為儘管元朗市中心沒有單車徑，仍有不少市民踏單車進入市中心。委員同時關注現有單車停泊處的管理事宜，認為現時有不少廢棄單車、手推車等雜物佔用單車停泊處空間，並衍生環境及社區問題，因此希望各部門加強管理及互相協調。

55． 運輸署代表回應，運輸署會視乎現場環境而考慮於署方負責管理的道路上加設供市民短暫停泊單車的單車停泊處，並會考慮有關建議位置是否毗鄰公共運輸交匯處或單車徑，而礙於元朗市中心空間有限，加上路面擠塞，難以於元朗市中心興建單車徑及單車停泊處。然而，區內新發展項目中有要求發展商因應發展密度而提供一定數目的單車停泊處，方便並鼓勵居民長期停泊單車於所居住的屋苑內。就單車停泊處的管理問題，元朗民政事務處會與相關部門就長期佔用單車停泊處的棄置單車進行定期清理行動。

56． 元朗民政事務處代表回應，運輸署代表所提及有關打擊違例停泊單車的聯合行動是由元朗民政事務處聯同元朗地政處、食物環境衛生署等部門共同參與，有關部門會密切留意違例停泊單車的問題，並根據法例賦予的權力定期在區內黑點進行執法行動，例如每月採取兩至三次針對佔用政府土地的聯合行動，以及每三個月採取一次針對佔用單車停泊處的聯合行動。然而，上述的聯合行動並非旨在取締個別部門的日常管理工作，各個政府部門一直有按其各自的職權範圍，處理違例停泊單車的問題。

要求改善十八鄉大棠山道胡亂泊車問題及要求加設單黃線

57． 委員反映大棠山道貨車佔用一條甚至兩條行車線違例泊車情況持續經年，午膳時間情況最為嚴重，阻塞交通之餘，亦阻礙駕駛人士及行人視線，險象環生。委員屢次向警方作出投訴，警方到場採取執法行動並張貼橫額作警告，惟問題仍未有徹底改善；而運輸署曾就大棠山道設立禁區一事作出諮詢，惟最終不了了之，因此希望署方儘快落實設立禁區一事，認為此舉才能徹底改善問題，並建議署方改善指示牌設計，使到駕駛人士能夠及早發現即將到達分岔路口，減慢車速，保障村民及遊客的安全。

58． 運輸署代表回應，早前曾就於接連僑興路的一段大棠山道設立早上七時至晚上七時的禁區一事作地區諮詢，惟對此收到不少反對的聲音，因此建議稍後試行設立早上十時至下午三時的禁區，並會再與當區議員商討，以及派員視察該區的交通狀況。

59． 香港警務處代表回應，警方針對違例泊車問題，曾於大棠山道張貼橫額告示，並根據「靈活執行交通法例政策」，按實際情況檢控違規車輛。就設立禁區一事，警方持開放態度，並會與運輸署檢討如何作出進一步改善。

建議討論有關旅遊巴及貨車泊位事宜

60． 委員反映區內貨車及旅遊巴泊位不足，大型車輛司機只能選擇停泊於交通不便的地區，惟新界西有不少居民從事物流業，居所附近不設泊位，使到司機需要長途跋涉往來住所及停泊處；部分司機或選擇晚間時段違例停泊區內道路旁，產生噪音滋擾民居問題，因此委員建議署方能夠更積極處理有關問題，例如與元朗地政處合作，主動於天水圍或元朗市的外圍物色適合的政府土地作臨時收費停車場，或於區內尋找適合地方設置咪錶位及晚間臨時泊車位。

61． 運輸署代表回應，現時一般發展項目中需要預留足夠的長期停泊車位，而毗鄰天水圍區又可供貨車作夜間停泊的位置座落於橋發街及橋昌路一帶的工業區，署方會向元朗地政處了解區內是否有適合的政府土地以短期租約形式租予私人營辦商營運臨時收費停車場，以提供額外停車泊位，惟天水圍為住宅區，覓地一事需要小心研究，避免滋擾民居。

建議將建德街貫通馬棠路以改善合益路交通擠塞

62． 委員反映目前車流普遍只能通過同樣深受擠塞問題困擾的鳳翔路或大棠路進出合益路，鳳翔及十八鄉北兩區居民感到十分不便，因此希望運輸署與委員作實地視察，以便署方考慮委員的建議，將建德街貫通毗鄰的馬棠路，讓車輛由合益路經建德街出入馬棠路，疏導合益路及毗鄰道路的車流，並認為現時鄰近建德街的一段馬棠路的巴士停車彎及行人過路處不至構成阻礙建議落實的理由。

63． 運輸署代表回應，合益路經常擠塞的原因在於上落客貨活動頻繁。至於委員提出在建德街興建一個出口連接馬棠路的建議，由於建德街是內街，路旁有很多上落客貨活動，並設有咪錶停泊位，有關建議會增加建德街的車流，影響建德街的交通情況。此外，鄰近建德街的一段馬棠路設有巴士停車彎及行人過路處，有關建議需要封閉或遷移以上兩項設施。然而，署方承諾會重申審視建議，並樂意與委員進行實地視察，而署方亦會構思方法疏導合益路的交通。

運輸署進展報告

64． 委員閱悉上述進展報告，並關注文件所載多項工程的施工進度。

單車交通意外及執法數字

65． 委員閱悉上述報告。

元朗區議會秘書處
二零一三年八月