

交通及運輸委員會進展報告

交通及運輸委員會(交委會)分別於二零一四年三月二十七日及四月三日舉行二零一四年度第二次及第一次特別會議，會上討論要點如下：

交通及運輸委員會第二次會議

工務計劃項目第7259RS號連接新界西北及新界東北之單車徑－屯門至上水段(餘下工程)元朗區部分的最新進展

建議討論新界單車徑網絡的工程進展

2． 委員支持是項工務計劃項目，包括經修訂的擬議新潭路至石湖圍路之間的走線，並提出增加各項設施，包括改善單車徑與行人路交匯點的設計、增加提升踏單車人士安全意識的告示牌、介紹區內景點的指示牌、單車租賃設施等建議，以期進一步完善單車徑配套，以及查詢休息處及匯合中心的數目及位置。委員亦建議進一步完善區內單車網絡的銜接以貫通現有單車徑，並建議考慮將單車徑延伸至南生圍。

3． 土木工程拓展署(土拓署)代表回應，是項工程，包括已動工的第一階段工程及現籌備的餘下工程，旨在建設貫通新界東、西的單車徑主幹線，元朗區內沿途設有五個休息處及兩個毗鄰西鐵站的匯合中心，署方亦會因應現有路段的情況而進行擴闊工程。至於委員提出進一步延伸區內單車網絡的建議，需要運輸署於改善地區交通層面上考慮，署方現正致力完成主幹線工程。由於南生圍屬生態敏感地帶，署方現正進行評估，暫對單車徑延伸至南生圍未有定案。土拓署致力兼顧踏單車人士需要及行人安全，並備悉委員反映完善單車徑與行人路交匯點設計的意見。

新市鎮現有單車徑及單車停泊設施改善計劃及單車限制區檢討－可行性研究

4． 委員對是項可行性研究表示歡迎，並反映區內單車停泊設施不足，導致區內違例停泊單車問題嚴重。委員續指區內居民，賴以單車代步，惟政府對單車角色的定位模糊，使到現有單車徑並不連貫，對踏單車人士造成不便，或釀成潛在安全問題，因此建議因應區內未來發展及人口增長，全面完善單車徑配套，將單車代步概念融入城市設計。委員並希望署方盡早改善設計，減少區內單車安全隱患，保障踏單車人士及行人安全。

5. 運輸署代表回應，政府繼續致力改善新市鎮及新發展區內單車設施，以進一步推廣「單車友善環境」。是次研究範圍包括檢視九個新市鎮內現有單車徑及單車停泊設施處有待改善的地點及提出改善方案，亦會對現有單車限制區作出檢討。顧問公司將會參考過往三年在九個新市鎮內單車徑上所發生意外的資料，收集有關區議會及單車團體的意見，並根據實地評估及應用先導計劃內可行的新改善措施等，擬定各新市鎮內現有單車設施的改善方案及實施時間表。預計於本年底或明年初會就初步建議再諮詢有關區議會。

「人人暢道通行」計劃－為元朗區三條行人天橋加建升降機設施

6. 委員對「人人暢道通行」計劃三項加建升降機設施的優先項目表示歡迎，惟委員關注升降機的設計，以及升降機地面出入口的路面狀況是否能夠方便市民使用。委員亦關注建議項目天橋及地面位置行人眾多，擔心施工期間引起混亂及對轉乘西鐵或購物的市民造成不便，並就此提出多項建議。以連接元朗廣場及西鐵朗屏站的行人天橋(結構編號：NF148&NF306)B 出口為例，指出儘管現時除了樓梯及斜道外，另設有扶手電梯方便市民使用行人天橋，惟委員認為該位置有較多長者上落，而且人流較多，容易引起扶手電梯意外，因此建議考慮於該位置加建升降機。委員期望有關部門盡快考慮於區內其他人流如鯽的行人天橋及隧道出入口增建升降機，便利市民。

7. 土拓署代表回應，「人人暢道通行」計劃由路政署主導，土拓署負責推展全港各區三項優先項目，有關餘下工程的查詢會於會後轉交路政署回覆。至於計劃內三項優先項目預計二零一五年中展開，預計需時二十四個月完成。就結構編號 NF148&NF306，土拓署接納委員有關 B 出口加建升降機的建議，將會進行相關工程的詳細設計及建造。現時工程處於初步設計階段，詳細設計階段時會考慮採納委員各項建議。代表補充，是項加建升降機計劃的目的旨在為市民上落公共行人通道時提供除樓梯及斜道外的選擇，由於興建扶手電梯的建議由運輸署統籌，因此是項計劃未有涵蓋。

2014 - 2015年度元朗區巴士路線發展計劃

8. 委員一致同意將是項議題留待本年四月三日舉行的交委會第一次特別會議上討論。

要求改善天水圍輕鐵站噪音問題

9. 委員反映輕鐵由清晨五時至凌晨一時為區內居民提供服務，居於毗鄰輕鐵站及路軌的居民受輕鐵運作所產生的噪音滋擾，包括站內廣播聲響、出入站收費器(收費器)所產生的聲響、列車與路軌磨擦聲及車長按動響號所產生的聲響等影響。委員建議香港鐵路有限公司(港鐵公司)延長採用音量較低的「晚間模式」的時間；並建議港鐵公司督促車長減慢駛經入彎路段及行人過路處時車速，以減少因列車與路軌磨擦所產生的聲響及為提醒行人而按動響號的需要；以及希望港鐵公司實行各項噪音緩減措施，以減低噪音對居民的影響。

10. 港鐵公司代表備悉委員對居民受輕鐵運作所產生的噪音影響的關注，接獲委員反映後，已派員到有關地點詳細檢查路軌狀況及監測行車速度，確定運作正常；月台廣播於晚上十一時至早上七時會自動調節為「晚間模式」，有關情況已更正。至於收費器的聲響，則會於本年首季進行收費器技術提升工程時一併調較聲響，港鐵公司會平衡乘客及周遭居民的需要。此外，港鐵公司已制訂清晰及嚴謹操作指引予車長，必須適當使用「按聲」及「鈴聲」。一般情況下，當車廂已接近行人過路處時，在緊急情況下，車長會使用「按聲」提醒行人小心過路安全；當輕鐵駛離月台或駛經行人過路處時則會以「鈴聲」以提示乘客及行人，尤其視障人士，注意列車即將靠近，港鐵公司督導員會繼續監察車長操作情況，在以安全為首的情況下，適當使用「鈴聲」及「按聲」通知行人小心注意過路安全。至於委員提出的噪音緩解措施建議，需要因應不同路段的情況而小心考慮。

動議：促請港鐵購買新車

有關要求港鐵增購西鐵列車車廂事宜

要求增加西鐵班次、車卡及改善乘客分流工作

11. 委員反映元朗區人口急遽上升，加上區內及屯門未來有多項大型發展計劃，西鐵綫的乘客量將持續上升。委員要求港鐵公司盡早加密西鐵綫的班次，以及提前落實增加每班列車的車廂數目，以紓緩西鐵綫繁忙時段的壓力；而短期則希望透過有效的分流措施，善用車廂空間。有委員建議於西鐵綫車廂內加設閃燈路線圖，以及事故期間以置於大堂入閘處的大型顯示屏通知乘客。委員亦關注輕鐵現有服務不足以應付乘客需求，建議港鐵公司盡早籌劃增購車廂事宜，以加密整體班次及增加調派雙卡列車行走，並改善人流管理措施與輕鐵服務水平。

12. 港鐵公司代表回應，一直留意西鐵綫乘客需求，自二零一二年起推出「用心聽·用心做」計劃至今，西鐵綫已於過往兩年加密班次，以及早上繁忙時段於天水圍站開出特別班次以紓緩往市區方向的乘客需求，並計劃本年八月再增加班次。港鐵公司一直有實施人流管理措施，例如聘請月台助理，提示乘客盡量行入車廂中間，並協助乘客登車以減少因人流不順暢導致列車未能按時開出，從而使到班次更穩定。港鐵公司為配合沙中綫「東西走廊」啓用，已批出購置一百四十八卡車廂的訂購合約。至於推出晨早優惠計劃的建議，代表表示，港鐵公司已委託專家研究有助分流繁忙時段乘客的措施，因為當中涉及許多考慮因素。代表亦備悉委員於西鐵綫車廂加設路線圖的建議。輕鐵方面，本年四月起將透過增加班次及調配雙卡列車，提升整體服務，就元朗及天水圍區內的路綫而言，會加密 705 及 706 綫部分時段班次及增加以雙卡列車行走 705 及 751 綫班次，並會於天水圍區內增加特別班次服務以疏導乘客。港鐵公司亦備悉委員關注輕鐵月台人流管理事宜，已計劃於大棠路站進行大規模翻新工程，輔以輕鐵售票機翻新工程，以期理順人流。

13. 經討論後，委員以絕對多數票通過以下動議：

「本會促請港鐵公司儘快購買新車，加強服務，保障乘客安全，增加班次和 751 改以雙卡行駛，以應付乘客需求。」

要求港鐵公司交代輕鐵電纜故障事故

14. 委員查詢事故成因及港鐵公司預防事故的措施。

15. 港鐵公司代表先就受是次事故影響的乘客致歉。代表表示，意外當日輕鐵塘坊村站附近一架空電纜的絕緣體故障，導致坑尾村站至塘坊村站及至洪水橋站一段架空電纜暫停供電。因此，坑尾村站及洪水橋站至元朗站共八個車站的輕鐵服務暫停，五條路線因此需要改道。期間天水圍及屯門區內的輕鐵服務不受影響，惟天水圍至元朗及至屯門的輕鐵服務則受阻。事故期間，港鐵公司派出免費接駁巴士及港鐵職員協助乘客。港鐵公司於意外發生後發出「紅色警報」，通知相關部門及傳媒，並於港鐵車站、輕鐵車站及車廂內作出中央廣播，以及透過電子顯示屏、手機應用程式及港鐵網頁，通知公眾及乘客服務受阻。港鐵公司調查事故後發現於二零一三年五月新安裝的絕緣體有品質問題。為免再次發生類似事故，港鐵公司已採取多項改善措施，包括檢查整個輕鐵架空電纜系統，更換並全部移除與事故當天損壞的同一型號絕緣體存貨，以及測試其他批次的絕緣體。

建議將元朗鳳麟路南行左轉入十八鄉路上元朗公路行車線增加為兩線以疏導鳳麟路、鳳翔路交通擠塞

16. 委員對署方研究將鳳麟路一線左轉往十八鄉路改回兩條行車線的建議表示歡迎，期望盡快落實，以紓緩鳳麟路的擠塞。另有委員反映十八鄉路前往蝶翠峰、原築及大棠一帶村落的交通漸趨繁忙，因此建議署方將中線改為可供左轉及右轉的設計，平衡雙方需要。

17. 運輸署代表回應，備悉委員關注，早前曾調節該處交通燈訊號，縮短等候時間，使到鳳麟路及鳳翔路的車輛能暢順地駛出十八鄉路。由於毗鄰屋苑尚悅剛入伙，因此建議先收集交通數據，再決定有關改善工程的詳細設計，並將會研究將鳳麟路一線左轉往十八鄉路改回兩線。

要求在元朗鳳翔路 39 號小巴站加建上蓋

18. 委員不認同新界專線小巴路線 39 號線營運多時惟總站仍未設有供乘客候車的上蓋，亦不認同運輸署未有牽頭進行此類基本公共設施工程，建議署方考慮日後批出路線專營權時加入營辦商需興建上蓋的條款。委員亦向署方查詢小巴站上蓋管理、地權及監管誰屬，建議因財政原因而未能提供上蓋的小巴營辦商考慮與廣告公司合作，增加非票務收入以彌補興建及保養上蓋的成本。

19. 運輸署代表回應，運輸署鼓勵營辦商提供上蓋，惟現時 39 號營辦商反映財政上難以負擔加設上蓋的費用。署方會繼續因應營辦商財政狀況及其他考慮因素跟進是項事宜。

要求 K66 號接駁巴士行車路線伸延至大棠山道行走

20. 委員反映大棠山道沿途有保良局賽馬會大棠渡假村及大欖郊野公園等景點，周末、周日及公眾假日人流如鯽，區內外居民多年來一直希望港鐵公司開辦新巴士路線或延長港鐵巴士 K66 號綫至大棠山道，因此委員對港鐵公司以該處不適宜巴士行走及附近無合適位置供巴士掉頭為由不支持建議表示失望，並要求進行實地視察，以及建議港鐵公司因應道路狀況考慮採用單層巴士或兩軸雙層巴士為大棠山道提供特別班次服務。

21. 港鐵公司代表回應，港鐵公司一直密切留意 K66 號綫的需求，當中大棠山道於個別季節的需求較高，因此去年十一及十二月已因應情況額外加派多輛巴士行走 K66 號綫。港鐵公司會密切留意情況，並致力應付乘客需求。

22. 經討論後，委員以絕對多數票通過以下動議：

「本會強烈要求 K66 接駁巴士延長路線至大棠郊野公園，令市民得益。」

要求在十八鄉大棠村前垃圾站的車路彎位修建為直路行車線

23. 委員反映大棠路早年興建，當時未有大型車輛如貨櫃車及雙層巴士行走，惟現時上述車輛駛經題述彎位時，佔用另一方行車線，或需另一方車輛駛上行人路暫避，以挪出空間供轉彎之用，危及途人安全，因此建議搬遷垃圾站，騰出空間將道路改為符合現時標準的設計，避免釀成意外。

24. 運輸署代表回應，署方已為改善上址道路標記發出施工許可證，以期指示更為清晰。署方會就拉直題述彎位的建議諮詢居民，以探討搬遷垃圾站是否可行。署方亦同時建議將大棠路左轉入僑興路的彎位擴闊及加設中央分隔島，減少雙向車輛迎頭相撞的機會。

要求港鐵加強清洗天水圍頌富輕鐵站事宜

25. 委員關注數條連接輕鐵頌富站天橋的衛生情況，以及小販擺賣問題，認為需要加密車站清潔次數。委員欣悉港鐵公司正面回應委員建議，並反映小販擺賣問題近期有所改善，建議港鐵公司繼續加強巡視及與其他相關管理機構合作的工作，致力保持天橋整潔。

26. 港鐵公司代表回應，港鐵公司每日均有安排職員進行清潔連接輕鐵頌富站天橋的工作，而較大規模的清潔工作則因天橋人流眾多而需要預先安排，並於晚間時分進行。小販擺賣問題方面，代表指出港鐵公司有張貼告示及進行巡查，並會與相關部門及持分者商討，致力尋求合適的解決辦法以打擊小販擺賣問題。

斑馬線安全問題

27. 委員反映不少駕駛人士及行人不諳斑馬線的運作，導致近年於斑馬線發生的意外有上升趨勢，因此建議修改相關法例，以及警方加強執法及教育市民的工作。對於運輸署建議將元朗體育路近元朗劇院斑馬線改為燈號控制行人過路處的建議，委員反映公園南、北路及元朗體育路一帶交通擠塞，有關建議勢必加劇擠塞狀況，尤其早上繁忙時段，因此建議署方先諮詢周邊團體及居民。

28. 香港警務處代表回應，警方一直觀察元朗體育路情況，並有採取不定期行動檢控違例駕駛人士，亦有於學生上、下課時段安排警員到場協助行人過路，警方亦會於區內斑馬線加強宣傳及執法工作。

29. 運輸署代表回應，該斑馬線毗鄰多所學校及各項公共設施，行人者眾，聽取委員意見後，署方建議先收集交通數據，並與相關委員緊密聯絡，再決定是否將斑馬線改為燈號控制行人過路處。

要求加設天秀站至天水圍站接駁巴士服務事宜

30. 委員反映自往來慧景軒至西鐵天水圍站的居民巴士服務停辦後，居民一直反映輕鐵未能提供符合居民期望的接駁服務，因此建議開辦往來輕鐵天秀站至西鐵天水圍站的巴士路線，以疏導乘客，彌補輕鐵服務的不足。委員並以本年一月二十二日輕鐵因電纜故障導致服務暫停事故為例，指出儘管當時天水圍區內輕鐵運作如常，惟服務受到一定程度的影響，因此提出是項建議，為居民提供更多選擇，並希望港鐵公司備悉意見，予以考慮。

31. 港鐵公司代表回應，認同繁忙時段輕鐵列車駛經天秀站時車廂乘客量較多，偶然出現乘客未能登上首班抵站列車的情況，港鐵公司已安排特別班次以作出紓緩。代表強調，本年一月二十二日的事故中，行走天水圍區內的循環綫 705 及 706 綫的服務不受影響，乘客可透過路綫轉乘西鐵綫。代表備悉委員反映事故當日車站職員通報上有改善空間的意見，並會繼續檢討。代表補充，天秀站一帶居民現時可使用港鐵巴士 K73 號綫的服務，路綫亦有由天恩邨及天晴邨開出的特別班次服務，有助紓緩前往元朗市一帶的乘車需求。

建議將東頭工業區連接涌業路的無名路改為雙線雙程行車

32. 列席者認為署方書面回覆中所提及的理據並不充分，指出討論地點附近違例泊車問題嚴重，妨礙交通，而單程行車設計使到車輛無可避駛入擠塞路段。加上東頭工業區蛻變為住宅區，人口日益增加，因此提出是項建議。

33. 運輸署代表回應，現場原為工業區，建築物緊貼行車線而未有設置行人路，在嘉柏大廈三期轉入德業街前的一個彎位視距僅約二十米，遠低於有關標準，加上途經該處的重型車輛眾多，難以改為雙向行車。現時單向行車設計增加行車時間少於兩分鐘，認為維持現況較為合適。署方將因應該區發展及行車流量變化而再作檢討。

大欖轉車站廣告招牌

34． 列席者反映曾多次向署方查詢三號幹線(郊野公園段)有限公司(三幹公司)獲批准的廣告牌數目，惟署方每次的回覆均略有不同，亦未有交代相關位置及面積。列席者認為議題有助了解三幹公司收入，因此希望署方能夠詳細回覆。

35． 運輸署代表回應，書面回覆提及三幹公司獲批准於大欖隧道轉車站(大欖轉車站)上蓋安裝九十二塊燈箱廣告牌，而列席者所引述的另外三十二塊廣告牌則為豎立於道路中央分隔欄及懸掛於上述轉車站以外隔音屏障上的廣告牌。

將下灣村路改為封閉式通道，容許市民步行或騎腳踏車往返落馬洲支線管制站 要求延長落馬洲支線管制站的服務時間

36． 委員認為將下灣村路改為封閉式通道的建議可以方便毗鄰落馬洲支線管制站(管制站)的居民徒步過關。委員亦反映管制站服務時間至晚上十時三十分，市民需於服務時間以外轉用落馬洲／皇崗或羅湖口岸，費時失事，實未能切合市民需要，因此建議因應兩地交往日益頻繁而考慮延長服務時間至午夜十二時。

車用石油氣價的增幅與監管

37． 委員關注近年專用石油氣站零售價格有顯著升幅，並與非專用石油氣站售價差距收窄的現象，以及關注有關部門監管營辦商及石油氣質量的工作。

38． 機電工程署代表回應，現時會要求營辦商每月向署方提交報告，並會派員以定期及突擊方式不時巡查石油氣站的運作及抽取石油氣樣本化驗，以確保氣槍運作正常及石油氣質量，署方亦會定期與營運車輛業界及營辦商會面。

39． 環境保護署代表回應，政府在專用加氣站的營運合約中設定石油氣上限價格定價公式，規管專用加氣站的石油氣零售價格，使專用加氣站的定價機制更具透明度。定價公式包括每年一次按去年度甲類消費物價指數變化而調整的營運成本，以及國際氣價兩項因素，當中以後者為影響每月石油氣零售價格變動的主因。二零零五年中因國際氣價變化出現較大波幅，導致專用加氣站的石油氣零售價格出現較明顯的滯後現象，引致石油氣車輛蜂擁至專用加氣站加氣，使專用加氣站和非專用加氣站石油氣加氣服務的供求比例嚴重失衡，因此在與業界諮詢討論並取得大多數業界的支持後，將專用加氣站氣價上限原來每半年調整一次的機制改為每月調整一次，以期專用加氣站的氣價上限較為貼近國際氣價。

運輸署進展報告

40． 委員閱悉上述進展報告。

單車交通意外及執法數字

41. 委員閱悉上述報告，並關注區內部分潛在單車交通意外的位置。

交通及運輸委員會第一次特別會議

要求 B1 巴士路線行駛至天水圍北

要求早上繁忙時段加設 269D 天水圍特別線事宜

42. 委員建議九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)路線 B1 號線延長至天水圍北部經年，希望運輸署及九巴盡早落實，並對九巴書面回覆指出乘客可以轉乘方式乘搭路線的建議表示不認同；亦有委員建議因應區內居民對 B1 號線服務需求甚殷，分拆兩條分別由元朗市及天水圍開出的路線。委員同時反映九巴 269D 號線為元朗區乘客往來新界東的惟一巴士路線，因此建議繁忙時段開設由天水圍開出而不途經元朗市的特別班次服務。

43. 運輸署代表回應，落馬洲支線管制站受地理環境所限，加上其他地區人士的需求亦十分大，署方需要慎重平衡各方人士的需要。現時 B1 號線途經元朗區內西鐵站及主要幹線，為區內外的居民提供直接及便捷的轉乘服務。在本年度巴士路線發展計劃(發展計劃)建議修改 B1 號在水圍區內的行車路線、增加營運巴士的數目及提供同站轉乘的票價優惠，以期加強 B1 號線與其他巴士路線的轉乘服務。

44. 九巴代表回應，九巴認同乘客對 B1 號線服務需求甚殷，而現時服務足夠應對乘客需求，本年度發展計劃亦提出加強路線接駁功能的建議。269D 號線方面，認同元朗市及天水圍區的乘客可利用該線前往新界東，而現時該線的服務足以應付需求，分拆路線建議將會影響現有路線的班次水平，而區域性模式重組巴士路線建議修改天水圍區內接駁巴士路線的行車路線及班次安排，加強其營運效率，以期進一步方便乘客於大欖轉車站轉乘 269D 號線。

2014 - 2015 年度元朗區巴士路線發展計劃

45. 委員對運輸署提交的發展計劃表示強烈不滿，認為該計劃包括取消及削減多條巴士路線的建議，未有為區內巴士服務帶來改善，因此要求署方及巴士公司因應元朗區人口的增長，增撥巴士資源，並修訂現有計劃內容，重新向交委會提交符合居民期望的發展計劃再作諮詢。

46. 運輸署代表回應並澄清，該計劃所牽涉修改巴士路線的總車數將維持不變。代表感謝委員對建議方案提出的意見，並會與巴士公司考慮委員的意見及實際乘客需求來修訂有關方案，會於下次會議上提交修訂方案再諮詢委員的意見。

47. 九巴代表回應，指出儘管元朗區人口有所增長，惟自西鐵綫及九龍南綫通車後，元朗區各條路線合計每日平均減少逾六萬六千人次的乘客。是次重組計劃希望能整合乘客量長期偏低的路線，以調撥長期空載的巴士資源至需求較大的新、舊路線或新發展區。此外，天水圍北部居民一直反映路線迂迴及南部居民反映難以順利登車的問題，因此九巴建議重組 265M、269M 及 69M 號線三條接駁路線，以期可以明確劃分三條路線的服務範圍，減少重疊，精簡行車路線，使天水圍北部及南部居民都分別能夠更快到達目的地及順利登車，藉此回應居民的長期訴求。九巴會因應委員意見，考慮調整相關方案。龍運巴士有限公司路線 E34 號線天水圍與元朗市的路線分拆及途經天水圍北部的建議，亦回應了區內居民的長期訴求，並備悉委員對修改天水圍區內行車路線的建議及意見。代表強調，路線重組會使到部分地區居民有所得益，而同時亦會有其他部分地區的居民因此受影響，需要改變乘車的習慣，期望能繼續與委員進行具建設性的討論。

48. 經討論後，委員以絕對多數票通過以下兩項動議：

「本會已明悉九巴公司及運輸署提交的元朗區巴士路線發展計劃的全部內容，要求立即就交委會文件 2014／第 39 號的動議議案進行討論及表決。」及

「本會對 2014 - 2015 年度元朗區巴士路線發展計劃未能因應元朗區人口的增長，增撥巴士資源，解決現時巴士服務長期不足的困局，兼且胡亂修改巴士行車路線及刪減巴士線，與居民的合理冀望有強烈落差，表示極度失望並作出否決；運輸署及九巴公司必須向受影響居民進行廣泛諮詢，積極回應市民的訴求後，重新向本會提交符合市民利益的巴士路線發展計劃，通過增撥巴士資源，輔以獲市民接受的路線重組方案，徹底改善一直遭到市民詬病的元朗區巴士服務。」

元朗區議會秘書處
二零一四年四月