

交通及運輸委員會進展報告

交通及運輸委員會(交委會)分別於二零一四年七月二十四日及八月六日舉行二零一四年度第四次會議及第二次特別會議，而交委會轄下巴士服務工作小組(工作小組)於二零一四年七月三十一日舉行二零一四年度第二次會議，會上討論要點如下：

交通及運輸委員會第四次會議

蓮塘／香園圍口岸與相關工程

2．委員普遍關注於元朗大樹下火藥貯存庫存取爆炸品會為居民帶來隱憂，並對土木工程拓展署(土拓署)運送爆炸品至各工地的運送路線、時間、頻率及程序提出意見。然而，當區議員明白另覓地點或興建新火藥貯存庫需時，並理解運送期間將爆炸品及雷管以不同車輛運送至目的地的做法安全，故大致同意運送爆炸品的安排，但重申土拓署需與當區議員及其他相關委員保持溝通，以確保運送過程安全及順利。

3．土拓署代表回應，承建商將按香港法例第 295 章《危險品條例》運送爆炸品，運送期間將以兩輛車分別運載爆炸品及雷管，而礦務部將嚴密監察火藥貯存庫的運作，以確保爆炸品妥善存放。土拓署備悉委員的意見，會研究更改主要運送路線，以避免進入繁忙路段，並將於會後與相關委員保持溝通，同時已成立專責工作小組以收集各界意見。

為配合水務工程而需臨時封閉近凹頭交匯處的行車天橋計劃

4．委員普遍不支持臨時封閉連接青山公路－元朗段和潭尾段的行車天橋，認為有關安排將令博愛交匯處的交通擠塞問題加劇，對錦田、新田、八鄉及錦綉花園一帶居民造成影響，建議以其他臨時交通管制措施取代臨時封橋的安排，並強調水務署必須與各鄉事委員會及當區議員緊密聯繫，以期達成共識。

5．水務署代表回應，署方備悉委員對其他臨時交通管制措施的意見，同時重申署方已對連接青山公路－元朗段和潭尾段的行車天橋作交通流量評估，亦與運輸署及警務處商討施工安排後才建議臨時封橋，以確保行車安全。

輕鐵大棠路站二號月台提升工程 - 相關之臨時交通管理計劃

6． 委員大致贊成提升工程的計劃詳情，惟對於將現有月台上蓋簷蓬支柱往後移的工程有所保留，認為有關工程未必能大幅增加月台候車空間。另外，委員普遍對香港鐵路有限公司(港鐵公司)分階段臨時封閉部分青山公路－元朗段西行方向的快線及其建議的替代路線表示不認同，並提出多個修改替代路線的方案。

7． 港鐵公司代表回應，將月台簷蓬支柱往後移的工程能增加約兩成的月台候車空間，有助改善月台人流。港鐵公司已委託顧問公司進行詳細的交通評估，顯示臨時封閉約四十米快線範圍後，替代路線足以容納額外的車輛流量。港鐵公司將盡快實施交通試行，以進一步觀察臨時封路對有關路段造成的影響，同時評估替代路線的成效，於有需要時作出適當的調整。

8． 運輸署代表回應，輕鐵大棠路站二號月台提升工程對整個社區具有正面幫助，期望委員支持港鐵公司實施交通試行，預先審視臨時封路及替代路線的可行性。

擬議元朗市行人通道

9． 委員指出擬議元朗市高架行人通道的原方案討論多年，對專業團體中途提出的另議方案表示保留。委員指另議方案需要行人多次上落行人天橋，擔心未能吸引行人而影響疏導地面人流，且對長者及傷健人士構成不便，委員並關注另議方案會導致興建行人天橋的時間表延遲落實。絕大部分委員均支持路政署的原方案，同時要求署方將南北走向的高架行人通道延伸至馬棠路，以配合元朗市南未來的發展。

10． 路政署代表回應，署方曾於去年的交委會與委員討論有關議題，並進行公眾參與活動，以收集各方意見，當中部份專業團體提出高架行人通道計劃以外的不同方案，署方認為應給予慎重考慮，因此，署方就原方案及另議方案的建議詳情作適當的比較，並再次於交委會諮詢各委員的意見。另外，署方在擬議高架行人通道的南端預留了接駁口，將來可因應元朗南未來發展的需要，適時展開向南伸延通道的研究。

11． 主席總結，交委會支持原方案，要求盡早落實有關工程，並建議署方參照去年於交委會通過的動議，將高架行人通道延至馬棠路。

港鐵元朗站隔音屏障工程最新進度

12． 委員向港鐵公司查詢日後於其他西鐵站加設隔音屏障的可能性。

13． 港鐵公司代表回應，西鐵綫鐵路運作須符合《環境影響評估條例》內所載的規定和法定標準聲響，港鐵公司已按環境許可證的要求實施相關的音量緩解措施，並將繼續密切留意有關西鐵綫的鐵路運作聲響，盡量減少對居民造成的影響。

關注西鐵線在本月 22 日發生信號系統故障，令全線服務延誤超過六小時情況

14． 委員反映港鐵經常發生各類型的故障，對乘客造成嚴重不便。委員普遍促請港鐵公司檢討其緊急應變措施，日後如有同類事件發生時，應即時安排接駁巴士疏導人流，並加強月台及車廂廣播及善用訊息顯示屏。另有委員關注雨季將至，風暴及雷電時有發生，要求港鐵公司加強避雷裝置系統，避免再有訊號系統受雷擊影響而出現故障。

15． 港鐵公司代表就七月二十二日發生的事故向受影響的乘客致歉，並向委員解釋發生事故的原因及過程。在事故發生後，港鐵公司迅速實施應變措施，包括增加快速應變隊的人手及作出車務調度，以縮短列車服務延誤的時間，並於事故期間繼續維持服務。鐵路網絡的訊號系統已有雷擊保護裝置，惟港鐵公司將檢視有關裝置可否再加強，並檢視事故發生時的緊急應變措施，為乘客提供更完善的服務。

要求在天華路近天影路位置安裝攝錄，以防非法賽車蔓延

16． 委員反映天慈路及天華路近天影路於深夜時分常出現非法賽車，對居民造成困擾，建議運輸署於有關路段安裝短期的偵速攝影機，以達阻嚇作用，同時建議警務處於晚上十一時至凌晨二時加強路障行動，以防非法賽車的問題加劇。

17． 運輸署代表回應，署方主要根據交通意外紀錄及警務處所提供的車輛超速數字決定安裝偵速攝影機的必要性。天華路近天影路的車輛超速個案不多，加上短期性安裝偵速攝影機的成效不大，因此署方未有計劃於該路段安裝固定偵速攝影機，但強調署方會與警務處保持緊密聯繫，密切監察有關路段的交通情況。

18． 警務處代表備悉於晚上十一時至凌晨二時加強路障行動的建議，並會向有關交通部及天水圍警方轉達意見，同時重申警方一直於天影路採取執法行動，而偵測醉酒駕駛的路障行動則多於晚上進行。

要求改善天水圍交通燈位置

19． 委員指出天城路往天湖路方向的北行線所設置的並排交通燈容易令駕駛者產生混淆，並反映常有駕駛者因錯看右轉的交通燈而左轉駛入輕鐵路軌，望運輸署積極考慮改善有關行車線的交通燈位置，以減少交通意外的發生。

20． 運輸署代表回應，有關行車線已設有道路標記，並設有導行島以分隔左轉及直行與右轉的車輛，其交通指示足以清晰指導駕駛者的行車方向，因此暫時未有計劃作出改動，但重申交通工程及交通控制部將繼續留意天水圍其他位置的交通燈設計。另外，假如交通情況許可，署方日後所新增的交通燈將盡量減少使用並排分流的設計，以免引起混淆。

要求 K66 號接駁巴士行車路線伸延至大棠山道，並建議在山道旁的涼亭前的路口設 K66 號停車上落客巴士中途站，同時，該段一百米的道路頗為破爛，要求維修
要求 K66 號接駁巴士在大欖郊野公園紅葉季節時，繁忙時間內在大棠路蝶翠峰屋苑及黃泥墩巴士總站尤其在星期六、日及公眾假期增加特別班次

21． 委員反映每年有數以十萬計人次到大棠山道，當中除了於紅葉季節期間觀賞紅葉的人流外，平日亦有不少居民及遊客經大棠山道至保良局賽馬會大棠渡假村及大棠荔枝山莊，因此，委員多次要求將港鐵巴士 K66 號綫服務伸延至大棠山道，以應付龐大的乘客需求。另外，有委員要求設置中途站，以方便各交通工具上落客。

22． 港鐵公司代表回應，於紅葉季節期間，港鐵公司一直因應乘客的需求作出適當的資源調配，根據今年記錄，最高峰期 K66 號綫的班次達三分鐘一班，以疏導人流，可見服務能配合乘客需要。此外，港鐵公司關注將 K66 號綫服務伸延至大棠山道會增加整體行車時間，影響日常使用沿綫服務的居民，加上大棠山道相關路段的彎度及道路狀況未達公共巴士安全行走的標準，因此暫時未有計劃伸延有關服務。

23． 運輸署代表回應，署方已落實於大棠山道近涼亭的路口設置一個可供長度不超過七米的車輛作掉頭的交通設施，並會在該設施中加設小巴上落客停車處。署方已向路政署提交施工紙，相信路政署現正跟進有關工程，而運輸署亦會積極監察路政署的施工進度，期望有關工程能趕及於紅葉季節前竣工。

建議討論違例泊車及貨車泊位不足的問題

查詢元朗市區所有公及私營停車場的地點及其泊車車位數量

24． 委員反映由於天水圍區內的貨車泊位不足，不少司機需要跨區泊車，而於天瑞路及天秀路一帶亦常有貨車違例停泊，因此建議運輸署於近濕地公園附近的空地增設貨車泊位，以紓緩泊位不足的問題。

25． 運輸署代表回應，現時貨車泊位主要分為三種類型，第一種為發展項目的內部泊位，署方會要求工業發展項目自行加設足夠的貨車泊位；第二種為臨時租用政府土地的收費停車場，署方正向元朗地政處了解區內適合以短期租約形式營運臨時停車場的政府土地；第三類為路旁泊位，主要集中於橋發街及橋昌路一帶的工業區。署方備悉於濕地公園附近的空地增設貨車泊位的意見，惟指出有關空地暫時主要用作興建房屋，故有關建議未必可行，署方將繼續留意適合增設泊位的地點。

運輸署進展報告

26． 委員閱悉上述進展報告。

單車交通意外及執法數字

27． 委員閱悉上述報告。

交通及運輸委員會第二次特別會議

2014全港公路繞圈賽 – 第一回合

28． 委員普遍對中國香港單車聯會有限公司未有事先向鄉事委員會及地區人士諮詢舉辦題述賽事表示不滿，而且不認同主辦單位於賽事舉辦前約一個月才進行諮詢，認為有關做法過份倉卒。委員理解有關賽事有助推廣單車運動，惟反映主辦單位曾於去年舉辦類似賽事，結果其封路安排造成天影路一帶交通嚴重擠塞，因此對是次於元朗工業村舉行的賽事有所保留。委員要求中國香港單車聯會有限公司於一星期內召開會議，並邀請民政事務處、運輸署、警務處及地區人士參與，共同商討有關賽事的詳情及封路安排。

29． 中國香港單車聯會有限公司代表回應，去年於天影路舉辦的賽事約於上午十一時結束，當時已經即時作出彈性處理，迅速解封現場，以疏導交通及人流。代表重申，題述賽事將封閉約八百米長的道路，有關道路為內圈，而外圈則預留作其他車輛使用，相信封路安排只會對巴士路線造成輕微影響。

30． 元朗民政事務處(民政處)代表回應，自二零零九年起，民政事務總署與其他政府部門已理順並制定一套行之有效的地區諮詢機制。當民政處收到部門的諮詢請求，民政處將在部門填妥並遞交有關表格後，將相關資料發放予地區人士，當中包括當區議員及相關的居民組織。民政處暫時未有收到任何部門就是次賽事封路的諮詢請求。

31． 運輸署代表回應，於任何活動或賽事舉行前，運輸署會要求主辦單位提交臨時交通改道計劃，署方會考慮是否就其臨時交通安排協助主辦單位向公眾作諮詢。至於有關活動或賽事的詳情，主辦單位需自行向地區人士進行諮詢。

32． 警務處代表回應，警方於七月中收到中國香港單車聯會有限公司舉辦賽事的通知後，已立即要求主辦單位提交相關文件，而警方及運輸署將於八月六日下午與主辦單位召開會議，進一步了解賽事的安排詳情。

2014-2015年度元朗區巴士路線發展計劃

33． 大部分委員於會上集中討論爭議性相對較少的巴士路線，例如 E34、276、B1、268B、68X、51 號線等，至於有較大爭議性的巴士路線，包括 264M、265M、269M、69M 及 265P 號線，委員大致表達其意見後，促請運輸署及九巴於會後繼續與各委員商討其建議詳情，以完善及優化有關方案。另外，有委員建議署方對不具爭議性的巴士路線先作試行，尤以八鄉及錦田一帶的路線方案為先，包括 64S、251A 及 251B 號線。

34． 運輸署代表回應，區域性巴士重組計劃需以整個元朗區的巴士網絡為依歸，各個建議項目無論在服務範圍上或巴士資源的分配上都是互相關連的，只實施個別項目並不能發揮重組計劃的最大裨益。署方重申，巴士公司每年在制訂巴士路線發展計劃時，會根據區內新增的人口數目、分佈及各條巴士路線的需求情

況來考慮整體巴士資源的安排，惟巴士資源及道路空間有限，其提交的修訂方案已盡量吸納各委員提出的合理要求。根據過往的經驗，當推展任何修訂巴士路線的方案時，均需在實施初期，密切監察乘客出行模式的改變和實際乘客的需求情況，以適當檢討有關路線的營運安排，並在有需要時對相關的細節安排作出微調，以切合乘客的實際需要，因此，署方認為「先落實、後微調」的做法較為務實。

35． 九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)代表重申，是次提交的修訂方案是經雙方良性互動後，汲取委員的建議而優化的方案。九巴與運輸署提交的區域性巴士重組計劃主要為解決區內多年存在路線迂迴重疊、個別路線乘客量偏低及登車困難的問題，並能釐清天水圍區不同 M 線的分工，以拉直路線，令天水圍北部及南部居民均能順利登車，快速及直接地前往目的地。九巴代表重申，整體而言，有關計劃是一個加強服務的方案，一方面能整合乘客量長期偏低的路線，另一方面能調撥巴士資源至需求較大的新、舊路線或新發展區，以期有效運用資源，惟選擇性進行有關計劃將影響整體的資源分配，必須慎重對待。另外，九巴代表亦就委員對各路線提出的意見作出相關的回應。

36． 龍運巴士有限公司代表回應，感謝有委員支持將 E34 號線全日分拆為 E34A 及 E34B 號線，並就委員對 E34 號線提出的查詢及意見作相關的回應。

37． 經討論後，委員以絕對多數票通過以下動議：

「元朗區議會交通及運輸委員會就『2014-2015 年度元朗區巴士路線發展計劃』的內容詳情，促請運輸署及九巴公司繼續與本會商議有爭議性的巴士路線重組項目，包括 264M、265M、269M、69M、265P、269B 路線，並優先即時落實試行沒有爭議性的個別巴士路線發展方案。」

巴士服務工作小組第二次會議

要求九龍巴士公司研究改善巴士坐椅設計

38． 委員普遍反映九巴的巴士座椅過高，未能完全符合香港人的身型及高度，而且，其巴士座椅的頭枕向前傾，頭部及頸部之間形成虛位，容易令乘客感到不適，甚至對乘客的頸椎部位構成危險。有委員建議九巴改變座椅頭枕的設計，讓乘客能自行調整頭枕的高度，以配合個人需要，另有委員建議將座椅頭枕改為垂直角度，與椅背成直線，以符合各種高度的乘客。

39． 九巴代表回應並重申，九巴於設計巴士座椅時，有充分考慮香港人的身型及高度，而於巴士座椅加設頭枕的設計主要基於安全考慮，尤其當巴士緊急煞停時，向前傾的頭枕能有效承托乘客的頭部，減少向後抑的幅度及頸部受傷的機會。九巴備悉委員的意見，並會向有關分部反映，盡力改善巴士座椅的設計。

要求九巴公司就近年的車長工傷病假及出勤情況作出全面評估，以適當地招聘足夠人手替補休假車長，避免近年經常出現的巴士脫班問題

40． 委員指出九巴車長的數量與巴士脫班問題存在密切關係，並反映有九巴車長經常請工傷病假，惟九巴只對其作出警告，令脫班問題每況愈下，因此促請九巴加強對車長請假的監察，例如定期檢視車長請假的次數，避免出現濫用工傷病假的情況。另外，委員建議九巴定期評估車廂的工作環境，並需檢討其員工待遇制度，避免人才流失，同時必須積極增聘車長，以確保有充足人手提供巴士服務。

41． 九巴代表回應，香港的運輸業界正面臨人才流失的問題，九巴一直採取各種措施以保留人才及增聘人手，包括增加員工薪金及舉辦招聘活動。此外，九巴一直按照嚴格規定批准員工的工傷病假，而當有車長因工傷病假未能上班時，九巴將安排後備車長替補，以免出現嚴重的脫班問題。九巴備悉委員的意見，並將持續檢討員工制度，以保持競爭力。

要求增加巴士 269D 路線繁忙時間班次及全日分拆路線為元朗市至沙田及天水圍市至沙田

42． 委員反映九巴 269D 號線為現時唯一一條能貫穿大欖隧道轉車站及城門隧道轉車站的巴士路線，加上乘客能夠一次性由天水圍經元朗至沙田市中心，省卻轉乘的程序，因此其需求持續高企。委員建議九巴於短期內增設 269D 號線的繁忙時間班次，以縮短候車時間。長遠而言，由於有關路線較迂迴，行車時間亦相應增加，因此建議九巴積極考慮分拆路線為元朗市至沙田及天水圍市至沙田，以期提高效率。

43． 九巴代表回應，根據現有載客量的統計，假如分拆 269D 號線的路線，有關的班次數目需相應下調，而現有的服務水平將受影響。另外，九巴解釋天水圍區內有交通燈號的轉換時間較緩慢，影響 269D 號線的行車時間及班次分佈，九巴已向運輸署提出有關交通燈號的事宜，望能改善班次不均的問題。

44． 運輸署代表回應，根據署方所進行的調查結果顯示，269D 號線於早上繁忙時段的服務尚能應付乘客的需求，同時，署方備悉委員提出分拆路線的意見，並將密切留意有關路線的需求情況。至於九巴向署方提出有關交通燈號的事宜，經署方研究後發現該位置的交通燈號轉換需配合輕鐵的運作，故其燈號的轉換時間暫時毋須作出調整。

要求增加 B2 線班次及增加雙層巴士行駛

45． 委員反映元朗區內居民對新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(嶼巴)B2 號線的需求殷切，惟於中途站候車的乘客經常因車廂滿載而未能登車，因此要求嶼巴增加 B2 號線的班次，同時建議增加雙層巴士行走 B2 號線。另有委員反映小巴 618 號線為天水圍北居民提供來往深圳灣口岸的服務不足，建議加密有關路線的班次，並促請嶼巴積極考慮於天水圍北增設 B2 號線的特別班次服務。

46． 嶼巴代表回應，嶼巴一直有定期檢視其服務，並因應乘客需求而作出資源調配，以 B2 號線為例，嶼巴預計將於明年第三季調派部分雙層巴士行走 B2 號線，以回應乘客的訴求。有關於天水圍北增設 B2 號線的特別班次，嶼巴將積極研究其可行性。另外，嶼巴關注區內水貨客的數量日漸增多，導致 B2 號線的車廂滿載貨物，對乘客造成一定影響，期望有關政府部門能加強打擊水貨客。

47． 運輸署代表回應，署方一直關注乘客對 B2 號線的需求，並會密切監察嶼巴的資源調配。另外，有關小巴 618 號線的服務，營辦商已於本年增設一輛新的小巴，以配合天水圍北乘客的需求，署方將繼續檢視營辦商的服務，以確保有關服務能切合實際需要。

元朗區議會秘書處
二零一四年八月