

## **交通及運輸委員會進展報告**

交通及運輸委員會(交委會)於二零一四年九月二十五日舉行二零一四年度第五次會議，而交委會轄下巴士服務工作小組(工作小組)於二零一四年九月三十日舉行二零一四年度第三次會議，會上討論要點如下：

### **交通及運輸委員會第五次會議**

#### **2014-2015年度元朗區巴士路線發展計劃 – 進展報告**

2. 有委員認同運輸署於早前實施 268X 號線的巴士路線發展計劃項目，並指出有關路線提供的特快服務受乘客歡迎。另有委員就不同路線發表意見，包括 E34、B1、69M、265M、269M、269A、269P、264M 和 268B 號線等。

3. 運輸署代表回應，於本年九月十三日實施 268X 號線的巴士路線發展計劃項目後，乘客的反應良好，署方會繼續因應乘客的實際需求作出微調。而署方亦決定於本年十月四日起，實施錦田八鄉區的項目，運輸署表示巴士公司將於九月底展開宣傳工作，包括在相關路線總站和中途站張貼通告和派發宣傳單張，亦會派出九巴服務大使到相關地點將新安排通知乘客。另外，運輸署代表亦就委員對不同路線的意見作出相關的回應。

4. 九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)代表回應，由於鐵路的發展迅速，區內不斷有乘客流失至鐵路，因此有需要重新調整巴士資源。巴士路線發展計劃是一個加強服務的方案，能釐清區內不同路線的分工，並能幫助乘客快速及直接地前往目的地。九巴代表希望透過雙方良性的討論，能盡快落實有關計劃的詳情。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。

5. 龍運巴士有限公司(龍運)代表就委員對E34號線提出的查詢及意見作相關的回應。

6. 主席總結，是次巴士重組計劃經過接近一年半的諮詢及討論，各委員均盡心盡力地為地區及個別小選區爭取最大的改善。主席強調，在鐵路發展的同時，巴士服務必須進步，以配合人口及社區發展的需要。經過長時間的諮詢，交委會原則上不反對路線重組的方向，但仍有委員對不同的路線有意見，希望運輸署及巴士公司繼續與委員、地區人士、乘客及持份者保持緊密聯繫，持續增加資源，讓重組計劃能有序地推展，並成功落實，從而達到改善服務的目標。

## **要求擴闊流浮山道**

7. 委員指出流浮山作為元朗的地標之一，車輛流量眾多，尤以假日及旅遊季節為甚，惟流浮山道的路面寬度只有六米，無法應付現時的交通流量，容易構成危險，因此建議運輸署擴闊流浮山道，減少交通擠塞的問題，從而帶動地方經濟。

8. 運輸署代表回應，明白擴闊有關道路能令附近居民及駕駛者受惠，但署方在考慮擴闊道路時，需審視有關路段的設計、車輛流量、行人流量、附近的土地用途、發展及限制等因素。另外，由於流浮山道接近洪水橋新發展區，署方建議相關部門於發展及規劃有關新發展區時，一併考慮擴闊流浮山道的建議。

## **建議討論安寧路K73大橋村上落客站的事宜**

9. 委員指出早前為了配合水務工程，近安寧路的K73號線巴士站需往後移，而現時有關工程已竣工，但該巴士站未有移回原位，對乘客造成混淆及不便。加上繁忙時段候車的人數眾多，下車乘客及候車乘客容易發生碰撞，因此，委員希望香港鐵路有限公司(港鐵公司)及相關政府部門能正視有關問題。

10. 港鐵公司代表回應，港鐵公司一直關注近安寧路的K73號線巴士站的上落客安排，現時有關路線設有獨立候車站，並設有圍欄分隔K73、K68及K74號線的候車乘客。由於有關巴士站的候車空間較小，港鐵公司將其排隊的方向調整為由安寧路向大橋路方向，以保障上落車乘客的安全。同時，港鐵公司期望相關政府部門能協助提供更寬闊的空間讓乘客上落。

## **建議將輕鐵元朗市中心段改為高架行走**

11. 委員普遍認為輕鐵是不合時宜的交通工具，其月台及行車路軌佔據的路面範圍較大，加上輕鐵擁有過路優先權，加劇元朗區內的交通擠塞問題。因此，有委員建議將青山公路－元朗段的輕鐵路段改為地下行走或高架行走，以疏導人流及車流。另有委員建議以電能巴士、輕軌或港鐵接駁巴士取代輕鐵，以騰出路面空間，並為居民提供往來元朗及天水圍的服務。

12. 運輸署代表回應，將輕鐵改為高架行走或地下行走需要考慮各方面的因素，假如輕鐵採用高架形式行走，其路軌將有斜度，及需要在地面興建出入口設施連接地面和高架輕鐵系統，故需考慮地面道路空間的限制。而且建造高架路軌期間，輕鐵需暫停運作，區內的交通壓力難以紓緩，因此，將輕鐵元朗市中心段改為高架行走或地下行走的可能性較低。至於有關委員提出的其他建議，署方會與港鐵公司共同研究其可行性。另外，運輸署代表指出路政署已就擬建高架行人通道的工程展開招聘顧問的程序，計劃於二零一四年底前進行下一階段工作。

13. 港鐵公司代表回應，理解政府現正進行二零二零年以後的鐵路發展策略的研究，待研究完成後，會因應各項大型交通基建的規劃和落實情況，籌備公共交通策略的研究，當中包括輕鐵系統的檢討。自從兩鐵合併後，港鐵公司向九廣鐵路公司(九鐵)以租賃形式營運輕鐵，負責輕鐵系統的車務運作及其管轄範圍的

維修及保養，輕鐵系統屬九鐵所擁有，因此有關輕鐵走綫及基建設備的大型改動均需向九鐵提出。

### **建議討論東頭工業區大昌行汽車服務中心西面通道違例泊車的事宜**

14． 委員反映東頭工業區大昌行汽車服務中心(大昌行)西面通道違例泊車的情況嚴重，而違例泊車的車輛主要是到大昌行驗車的，對附近交通造成影響，惟警方只對違泊的駕駛者作出警告，阻嚇力不足。另外，委員查詢大昌行內可供泊車的空間及車位，並促請運輸署加強監管有關情況。

15． 運輸署代表回應，有關大昌行的可容納空間及車位，署方需作進一步了解。

16． 警務處代表回應，警方曾與大昌行的經理就有關違例泊車的事宜溝通，並建議對方實施預約驗車的制度，以改善違泊的情況。警務處代表重申，警方將繼續與運輸署保持緊密聯繫，積極跟進有關事宜，並會考慮短期性收緊發告票的準則，加強執法。

### **建議討論街道的命名**

17． 委員關注街道命名的規格及準則。

18． 地政總署代表回應，現時暫未有任何規格或時序規定街道的命名，地政總署通常按照三種情況決定街道的命名，第一種是為新落成的街道命名；第二種是舊有的街道經過街道修改或道路擴闊及拉直而需重新命名並刊憲；第三種是透過申請進行命名，申請人需提供合理及充分的理由，署方才會考慮接納申請。

### **要求盡快興建西鐵北環線**

19． 有委員對運輸及房屋局(運房局)未有派員出席會議感到失望，並指出運房局應向委員提供《鐵路發展策略2014》的文件，以供參閱。委員關注北環線的線路發展，並指出乘客由元朗站到達錦上路站後，需轉乘新鐵路線到達古洞站，再轉乘另一條鐵路線至落馬洲站，路程迂迴，無法方便區內居民。

### **運輸署進展報告**

20． 委員閱悉上述進展報告。

### **單車交通意外及執法數字**

21． 委員閱悉上述報告，並關注區內不小心踏單車及行人路上踏單車的情況。

## 巴士服務工作小組第二次會議

### 要求 N30 通宵巴士(天水圍往機場)線提早服務時間

22. 委員反映元朗及天水圍區有不少居民於東涌或機場工作，而於旅遊季節期間，亦不時有居民前往機場乘搭早機，惟龍運巴士 N30 號線的尾班車及首班車的服務時間相距較大，而且班次較疏，路線迂迴，對附近居民造成不便。委員建議運輸署及龍運將 N30 號線一併列入 2014-2015 年度元朗區巴士路線發展計劃，同時增加其班次，並提早其服務時間，以配合乘客的需求。

23. 龍運代表回應，龍運一直有檢視 N30 號線的實際需求，並於今年年初進行服務重整，包括增加往機場的班次及新增 N30P 號線特別班次。龍運將於 E34 號線的重組計劃實施後，先行處理 N30 號線的服務重整，包括考慮縮短其行車路線和於現有服務窗口內增加班次，以優化有關路線。

### 建議討論有關 E34 重組計劃

24. 委員普遍關注 E34A 號線的資源分配，尤其擔心天水圍南部乘客登車困難，而 E34A 號線的特別班由天水圍中部開出，亦無助紓緩下游乘客登車困難的情況。委員建議 E34A 號線的四班特別班改由天耀或天水圍鐵路站開出，並促請運輸署及龍運增加該線的巴士數目及加密班次，以應付天水圍整體乘客的需求。另有委員要求署方提供具體的落實時間表，並強調必須提早宣傳。

25. 運輸署代表回應，理解委員的關注，並指出在本年度的巴士路線發展計劃中，巴士公司會增加兩部車輛行走 E34 號線，預計能增加約百分之十六的載客量。而 E34A 號線將於早上最繁忙一小時合共提供七個班次前往機場，其中四班為短途特別班次，目的為照顧天水圍南部乘客的需求。當 E34A 和 E34B 號線的方案實施後，運輸署和巴士公司會不時檢討有關安排，在有需要時會作出微調。至於具體的落實時間表，運輸署和巴士公司現時的目標是希望能於本年十二月的聖誕假期前實施有關方案，署方會督促巴士公司盡早進行宣傳工作，包括在相關總站和中途站張貼通告和派發宣傳單張等。

26. 龍運代表回應，在編排班次時，龍運需評估每個小區於最繁忙時段的客量，以調整及平衡資源。根據過去兩年定點實地調查的數據顯示，E34 號線於上游分站的乘客量並無明顯的增長，加上 E34A 號線於早上最繁忙的一小時內，將分別有三班日常班次(途經天水圍北)及四班短途特別班次由天水圍開往機場，相信有關安排足以應付天水圍區的乘客需求。龍運代表強調，當有關方案實施後，會按實際情況再作調整。

### 建議討論巴士通道的寬闊度

27. 委員關注巴士車廂內的通道狹窄，容易出現擠擁的情況，尤其於繁忙時間，乘客為了避免有不必要的身體接觸，經常左閃右避，非常不便。委員向運輸署查詢上一次檢討巴士寬闊度的時間。

28. 運輸署代表回應，巴士車身寬度是有規限的，假如更改其寬度，將影響其他道路使用者，而增加巴士車廂內過道的寬度，將相應減少巴士座位的數目。另外，署方會因應實際情況及需要考慮對巴士寬闊度作出檢討。

29. 九巴代表回應，理解巴士車廂容易於繁忙時段出現擠迫的情況，惟巴士過道的闊度需符合《道路交通(車輛構造及保養)規例》，而擴闊巴士車廂需減少座位，必須在兩者之間取得平衡，才能為乘客提供合適的服務。九巴備悉委員的意見，並會作為日後改善設計的參考。

元朗區議會秘書處  
二零一四年十月