

交通及運輸委員會進展報告

交通及運輸委員會於二零一四年十一月二十七日舉行二零一四年度第六次會議，會上討論要點如下：

鐵路發展策略 2014

1． 委員普遍認為現時西鐵載客量於繁忙時間已不勝負荷，指出興建洪水橋站及屯門南延線將大大增加了地區覆蓋範圍及載客量，加之日後洪水橋將有近 20 萬人入住，單一鐵路無助分流屯門及元朗居民出入九龍或港島，需要另闢新鐵路，並對新鐵路的路線提供了不少意見。此外，委員關注北環線轉車站及沿線車站選址，建議當局於落實發展前多諮詢當區居民意見。委員並關注元朗區內人口日增，建議當局未雨綢繆，做好交通規劃，以配合未來區內人口發展。

2． 路政署表示明白現時西鐵服務的情況，指出配合沙田至中環線大圍至紅磡段通車後，將會形成「東西走廊」，列車車廂數目會陸續增至八卡。屆時，西鐵線整體載客能力將進一步提升最少 14%。短期的改善措施方面，港鐵公司會加強乘客人流管理及更換現有訊號系統令班次更趨穩定。另外，北環線會將東鐵線及西鐵線連接起來，在新界北部形成一個環狀網絡，有助分流部分新界東北部的鐵路客流，從而達到重新分配客流量的效果；長遠而言，政府會顧及新界區就業機會的分布、商業區的規劃、人口的增長等因素，而決定日後的鐵路發展計劃。署方理解委員對北環線的關注，到了項目的詳細規劃階段，會進行更深入的可行性研究，探討具體走線、車站位置等細節，及後將會再次到區議會進行諮詢。

3． 主席總結，委員支持香港鐵路發展，並認為因應新界西人口的大幅增長，興建荃屯鐵路有助減輕對現時已飽和的交通負擔；亦希望署方於規劃鐵路發展時聽取並重視委員對北環線的意見。

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． 委員不滿單車徑至今仍是斷續，不能連接，致使單車使用者往往需要上落車多次，而現時交通交匯處行人與單車使用者的優先使用權並不清晰，致使爭執與意外頻生。委員亦指署方提出的新改善措施，如新設的黃色彈性塑膠護柱未能有效讓單車使用者於行人過路處前下車讓路，對行人構成危險，而用以分隔對行單車的護柱亦對單車使用者構成危險，建議署方以減速橫條、明確指出道路的優先使用權等措施以有效防止單車意外發生。委員亦就多處未列入計劃的單車徑及停泊處發表意見，要求署方及其顧問公司正視並跟進有關問題。

5． 運輸署表示是次可行性研究的目的是改善現有單車徑及單車停泊處的設施及檢討單車限制區，顧問公司經檢視現有單車設施及有關資料後，提出了需要改善的地點，並就可於較短期內進行改善工程的地點建議初步改善方案，其中採用了以安全為準則的新措施，該些新措施已於大埔先導計劃內試行及評估為可行。另外，署方指出現時沒有法例規定行人或騎單車者於行人過路處的優先使用權，多依靠雙方的互相尊重和協調，但如已設有騎單車者須下車的交匯處，騎單車者則必須下車，至於騎單車者於其他過路處需要減速或是下車則視乎當處人流而定。署方及警務處的道路安全議會不時透過大型運動推廣單車安全，以達致單車和行人共融。署方及顧問公司會跟進委員對改善方案提出的意見。

6． 警務處指出行人和單車使用者於交通交匯處常有爭路情況，而單車徑太長，難以依賴警方執法以解決問題，建議署方及顧問公司改善過路處的設計，要求單車使用者於交匯處必須下車。

7． 主席總結，希望署方及顧問公司考慮委員意見，如屬法律問題可進一步與局方跟進，並提議會後委員先參閱顧問公司提供的演示文件，由本會收集文件中沒有提及的單車徑路段或停泊處，再供署方及顧問公司參考。

陳美蓮議員要求西鐵提早首班車服務時間

8． 委員反映現時輕鐵的首班車未能與西鐵首班車的時間配合，建議港鐵公司理解早班工作居民的乘車需要，提早西鐵首班車的發車時間。

9． 香港鐵路有限公司(港鐵公司)重申港鐵公司以乘客安全為首要考慮，每天終止營運後需要進行一系列的保養維修和檢查工作，確保機件運作正常。由於檢查需時，若進一步延長西鐵的服務時間，會影響列車運作的安全。

10． 主席總結，欣賞港鐵公司延長西鐵尾班車服務，認為港鐵公司可考慮提早西鐵首班車發車時間十分鐘，相信對現行服務有所幫助。

鄺俊宇議員要求改善元朗采葉庭及尚豪庭的周邊交通

11． 有委員反映采葉庭居民只能依靠 611 專線小巴線到元朗市區，但其部分班次不時脫班，服務質素未如理想，建議引入港鐵接駁巴士或其他交通服務。

12． 運輸署回應指出，611 專線小巴線已分拆服務社區，並已改善服務，如在繁忙時間加密班次，以應付居民需要。而為避免資源及路線重疊，影響現時專線小巴服務的營運及生存空間，暫難以引入港鐵巴士及其他屋邨巴士服務。

鄧川雲先生要求運輸署從速改善元朗區違例泊車情況

鄧川雲先生要求有關交通部門從速規劃構築元朗區對外的新道路

13． 委員反映元朗道路不足，人多車多之餘又缺乏停車泊位，不應只依賴警方對違例泊車進行嚴密執法，而是從源頭改善道路設施以解決問題，並提出建議如改建工廠大廈為停車場、把元朗大馬路列為巴士專線、另闢新道路分流車輛等，以減輕交通擠塞情況。

14． 運輸署指出元朗市為發展成熟的社區，難以騰出空間擴闊現時道路。署方會因應人流、車流及上落客貨的需要作出平衡，適當地設置路旁上落客貨區及設立禁區以解決違例泊車問題，希望有助暢通區內道路交通。在配合本區發展項目方面，發展商或顧問公司會就有關發展項目進行交通影響評估，以了解周邊道路及相關主幹道(例如元朗公路)的交通負荷能力，並制定及實施合適的改善措施，以應付發展項目所帶來額外的交通需求。

15． 主席總結，委員及本區區民包括旁聽的學生均甚為關注區內交通情況，希望署方積極考慮委員意見，在規劃道路時更為前瞻，訂定整全的道路方案配合區內日後發展的需要。

李月民議員, MH、呂堅議員、趙秀嫻議員、蕭浪鳴議員、郭強議員, MH、張木林議員、徐君紹議員、袁敏兒議員、黃煒鈴議員、余仲良先生、馬淑燕女士、高俊傑先生、梁業鵬先生及朱錦輝先生建議討論九巴及龍運巴士於大欖隧道轉車站提供免費轉乘服務

16． 委員認為九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)及龍運巴士有限公司(龍運巴士)屬子母公司，未明為何在系統上不能提供轉乘優惠，而且 E34 重組後的 E34A 可覆蓋天水圍大部分地區，若龍運巴士提供轉乘優惠，可與九巴製造協同效應，提高載客量，從而有助提高收入。

17． 龍運巴士回應，龍運巴士與九巴的財政與行政獨立，經營各受運輸署監管，故龍運巴士在計算營運成本及資源分配方面須十分謹慎，提供任何優惠均須仔細研究。

18． 九巴回應指出，現時分拆 E34A 及 E34B 的安排，可覆蓋元朗及天水圍大部分地區，乘客轉乘需要較低。而未受 E34A 及 E34B 覆蓋的地段，九巴會積極研究提供與龍運巴士之間的轉乘優惠。

19． 運輸署重申署方鼓勵巴士公司因應各自營運情況提供更多優惠給乘客。

20． 主席總結，轉乘優惠屬乘客的合理訴求，希望巴士公司可積極考慮委員意見。

運輸署進展報告

21． 委員閱悉上述進展報告，並就部分項目向運輸署查詢有關工程進度，亦建議日後可把行人安全島的改善工程列入進展報告。

單車交通意外及執法數字

22． 委員閱悉上述報告。

通過交通及運輸委員會二零一五年度會議時間表

23． 委員一致通過上述會議時間表所建議的會議日期。

通過巴士服務工作小組二零一五年度會議時間表

24． 委員一致通過上述會議時間表所建議的會議日期。

其他事項

25． 主席提醒委員原定於二零一四年十二月四日舉行的巴士工作小組第四次會議因議程不足取消，有關議程已於是次會議討論。

元朗區議會秘書處

二零一四年十二月