

交通及運輸委員會進展報告

交通及運輸委員會(交委會)於二零一五年七月二十三日舉行二零一五年度第四次會議，會議進行期間由於不足法定人數，主席宣布休會，部分議程須押後至本年七月二十九日舉行的交委會第二次特別會議再行討論。第二次特別會議進行期間由於不足法定人數，主席宣布休會，部分議程須押後至本年九月二十四日舉行的交委會第五次會議再行討論。此外，交委會轄下巴士服務工作小組於二零一五年七月三十日舉行二零一五年度第四次會議，以上三次會議的討論要點如下：

交通及運輸委員會第四次會議

落馬洲河套地區發展一前期道路工程 **下灣村東路及落馬洲路改善工程**

1. 委員認為有關部門應宏觀審視新田及落馬洲一帶的土地發展，擴闊落馬洲路，解決水貨客衍生的問題，並關注現時落馬洲路繁忙時間的交通因水貨客問題而大為擠塞，認為土木工程拓展署應先與運輸署合力疏通有關交通情況，並就工程期間大型工程車輛出入可能引起的道路擠塞作好準備，如未能先解決該帶道路的交通擠塞問題，會反對此河套發展前期工程的施行。委員亦要求土木工程拓展署每次就落馬洲河套地區發展的探討均須諮詢新田鄉事委員會(新田鄉委會)。此外，委員認為土木工程拓展署應考慮提升下灣村東路為雙線雙程行車道路，認為此舉對日後該帶交通有裨益，既可利便下灣村村民的車輛及公共小巴出入，又可疏導該帶的交通。委員亦關注臨時直立式隔音屏對周遭環境及村落在通風、視線、景觀方面的影響以及所需的工程費用，並指出隔音屏有長遠的需要。委員亦欲了解此工程項目是否需要獲得區議會支持才可向立法會申請撥款。

2. 土木工程拓展署表示，落馬洲河套發展須分階段進行。現階段的主要工作是為河套地區發展進行前期工程，從而為後續的主要工程第一期的地盤平整及基礎設施工程落實做好準備。河套發展的前期工程需要先處理河套的污染土，預計處理工作為時一至兩年，及後會進行主體工程，包括地盤平整、發展河套、擴闊落馬洲路和下灣村東路及其他工程。現時前期工程主要改善下灣村東路至標準單線通路，包括加置行人路達致人車分隔、增建避車處、擴闊行車路令行車出入更暢順。設計以避免徵收私人土地為原則。署方重申尊重新田鄉委會的意見，亦曾諮詢新田鄉委會有關落馬洲河套地區發展一前期道路工程，日後在工程開展前均會先諮詢新田鄉委會。署方亦指出因應環境保護署在二零一三年批准的環境影響評估報告(環評報告)要求而興建直立式隔音屏，委員關注的通風、視線及景觀

等元素已列入當時環評報告考慮範疇。署方表示，擬進行的前期工程必先獲得區議會支持，方可向立法會申請撥款。

3. 主席總結，委員對土木工程拓展署擬進行的落馬洲河套地區發展一前期道路工程滿有疑慮，要求署方先行與新田鄉委會商討並達到共識後，方再次於交委會向委員交代工程進度；並要求署方於前期工程已把下灣村東路改為雙線雙程行車道路。

「人人暢道通行」計劃—為元朗一座行人隧道〈結構編號 NS7A〉加建無障礙通道設施

4. 委員對路政署及其顧問公司於探討工程設計的過程中多次諮詢當區議員及地區人士表示讚賞，認同有關工程有助建設無障礙社區，並查詢「人人暢道通行」計劃下其他工程項目的進度。委員希望署方能維持行人隧道 NS7A 的 A 出口的行人路面闊度，以避免單車與行人爭路的情況。委員亦關注 B 出口的設計會否收窄該路段的馬路，對現行交通流量造成影響。此外，委員指出 C 出口的擬建升降機將佔用部分行人路的空間，而該段行人路及單車徑亦較為繁忙，因此擔心擬建工程會惡化人車爭路的情況，建議路政署與運輸署商討，考慮把該段單車徑改為騎單車者必須下車步行，並在現場豎立足夠的指示牌。

5. 路政署表示，「人人暢道通行」計劃分為「原有計劃」及「擴展計劃」。是次呈交的擬建工程為三項「原有計劃」中最後一項提交區議會作諮詢的工程項目；至於「擴展計劃」下的優先項目，土木工程拓展署在完成設計後亦會呈交區議會諮詢。就委員對 A 出口設計的意見，署方表示該位置的行人路闊度將不受工程影響。B 出口方面，署方表示擬建工程不會減少行車線數量，故不會影響現行交通流量，而修訂路緣亦將會按既定的安全標準設計。C 出口的擬建升降機將佔用部分行人路及部分鄰近麗珊園的後巷，署方在擬訂升降機的位置時，需平衡其對該兩條行人路闊度的影響；至於該段行人路對出的單車徑會否改作騎單車者必須下車，則需與運輸署進一步探討。

6. 主席總結，委員支持有關工程，並希望署方在汲取委員意見後盡快推行工程。此外，本會責成路政署及土木工程拓展署須適時向本會匯報其他於「人人暢道通行」計劃下的工程項目的進度。

落馬洲支線公共運輸交匯處及鄰近道路的交通安排

郭強議員, MH、呂堅議員、蕭浪鳴議員、黃煒鈴議員、徐君紹議員、余仲良先生、高俊傑先生、梁業鵬先生及馬淑燕女士要求從速改善落馬洲路擠塞問題

7. 委員反映現時落馬洲支線一帶水貨客的問題嚴重，認為有關部門應從根源解決水貨問題。有委員支持運輸署開放惇裕路讓的士行駛，並擴闊落馬洲新田口岸的士站，認為可解決現時該路段的交通擠塞；有委員則認為運輸署把的士分流的方案本末倒置，不單無助解決交通擠塞，更會助長水貨客乘搭的士前往落馬洲口岸，影響真正需要使用的士前往關口人士，並擔心開放惇裕路給的士行駛後會吸引的士通過永平村的村路前往惇裕路，令該帶村屋變成水貨客的貨倉，衍生更多問題。委員譴責運輸署未有做好監管港鐵的角色，要求運輸署盡快向香港鐵路有限公司(港鐵)收回口岸附近的港鐵土地，騰出空間擴闊的士上落客位置。委員指出現時前往落馬洲支線福田口岸的的士不按咪錶收費嚴重，建議警方針對的士派遣探員喬裝顧客(即俗稱「放蛇」)，加強檢控不按咪錶收費的的士司機，以遏止水貨客以的士前往關口，亦建議警方派員於口岸的士站禁止乘客併車(即於登車後等候滿五人才開行以減省車資)，要求的士司機在乘客登車後馬上駛離的士站。

8. 運輸署表示，分流的士及其他車輛的方案有助疏導其他車輛出入落馬洲路，署方於建議開放惇裕路的同時，會把該路改作單程路，故此水貨客不會因此而能快速前往口岸，而不准左轉的建議亦有助減低水貨客以惇裕路一帶的村屋作為水貨倉基地的誘因。署方亦指出能使用的土地有限，反映已於月前發信港鐵要求取回落馬洲口岸港鐵的緊急集散地作擴闊的士站用途，惟未收到港鐵積極回應，建議議會可協助向港鐵施壓。

9. 警務處回應，警方就落馬洲路因水貨客及其衍生的交通問題已採取一連串措施，如加強控制關口使用升降機及扶手電梯的人數，疏導關口人流。警方並已在落馬洲支線管理站公共交通交匯處及的士落客區加派人手指導交通，禁止的士乘客併車，亦已針對的士派遣探員喬裝顧客(即俗稱「放蛇」)加強執法，就載貨的士、超載的士、泥鯁的士、車輛登記號碼不易辨認等問題加強檢控。警方會因應特殊交通情況，加派人手疏導除的士外的其他行經關口車輛，包括巴士、專線小巴及學童巴士等，務求保持落馬洲支線管理站公共交通交匯處交通暢順。

10. 主席總結，委員對開放惇裕路讓的士行走的建議表示保留，擔心此舉會吸引更多水貨客以的士前往落馬洲福田口岸。委員亦促請警方加強執法，檢控違規的士。委員責成運輸署盡快要求港鐵釋出落馬洲口岸的緊急集散地，讓運輸署有足夠土地疏導附近一帶的交通，並請港鐵代表向公司反映。主席亦指出水貨客問題涉及不少執法部門，包括香港海關、入境處、警方及內地執法部門等，建議對議題有興趣的委員可考慮在文康、社區服務及房屋事務委員會中繼續跟進。最

後，本會敦請運輸署與當區議員及鄉事委員會詳細討論解決方案。

陳美蓮議員動議，麥業成議員和議，「強烈反對港鐵 6 月加價 4.3%，要求凍結加價，並且盡快檢討可加可減機制及把市民負擔能力列入機制之內」

11． 委員以絕對多數票通過以下動議：

「強烈反對港鐵 6 月加價 4.3%，要求凍結加價，並且盡快檢討可加可減機制及把市民負擔能力列入機制之內。」

鄧家良議員及張木林議員建議元朗洪水橋增設對外交通服務

12． 委員反映現時該帶的公共交通配套未能配合洪水橋的人口增長，要求九巴及運輸署全面檢討現時洪水橋的交通需要，不應只在早上繁忙時間才提供特別班次，忽略居民日間至晚上的乘車需要，並建議輕鐵增加車廂以應付日益增加的客量需求。

13． 運輸署指出，現時洪福邨的巴士總站有三條巴士線包括 68X、268X 及 63X 線，乘客可利用該三條路線到達大欖隧道轉車站或屯門公路轉車站轉乘不同路線到達港九新界，而未來巴士路線發展會配合乘客需求及乘車習慣再作調整。現時巴士公司於早上及下午繁忙時間有提供特別班次，應付洪水橋居民上下班的需要，未來會因應乘客需求而決定是否提供更多班次。署方亦指出將新增 A36 機場巴士線來往洪水橋及機場，港鐵早前亦曾諮詢委員就 K75 線及 K75P 線合併的意見，並已安排車輛調動，以應付洪福邨居民的需求。

14． 九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)表示，現時有三條巴士線以洪福邨為總站，未來將會視乎洪福邨入伙後乘客出入模式的變化，根據乘客需求研究調配巴士服務。

15． 港鐵表示，計劃整合 K75 線及 K75P 線巴士服務，增加可載客量，以配合洪水橋一帶的預計交通需求增長。港鐵亦會密切留意乘客對輕鐵及巴士的需求，透過靈活的車務安排去切合乘客需要。

16． 主席總結，委員一致要求運輸署盡早提交有關洪水橋洪福邨對外交通規劃的安排，提供該區的鐵路及巴士接駁服務資料，解釋署方如何應付新增的人口及紓緩地區交通的壓力。

麥業成議員要求增加元朗西鐵站內候車月台的座椅

17． 委員表示元朗西鐵站月台的空間充足，且乘客不乏長者及幼童，建議港鐵可加設更多座椅，方便候車人士。

18． 港鐵表示，西鐵綫元朗站的月台座椅數目與其他沿線西鐵站相若。港鐵曾派工作人員到元朗站月台視察，發現月台部分位置的空置座椅不少，顯示現時座椅數目能應付乘客需求。而港鐵在考慮月台座椅數目及添置其他設施時，須全盤考慮月台的空間、人流、秩序及安全等因素。

19． 主席總結，指出西鐵月台因應十年前的乘客量而設計，需要因時制宜，會後將聯同港鐵及有興趣的委員進行實地視察。

(會後補註：實地視察元朗、朗屏及天水圍西鐵站安排於二零一五年八月二十五日進行)

姚國威議員、劉桂容議員及鄧焯謙議員建議討論 K76 搬總站事宜

20． 房屋署解釋，立法會財務委員會於本年五月八日通過有關屏山橋昌路東公共交匯處及相關工程的撥款，署方已即時檢視工程的時間表，並已著手籌劃相關工程(包括擬議巴士上落客灣和臨時上蓋行人路)的招標工作，工程預計於本年九、十月左右展開，明年五月前完成。工程進行期間，停泊在橋昌路的巴士總站的三條巴士線需遷往臨時巴士總站，工程完成後，位於屏夏路的臨時公共運輸交匯處將會停用。

21． 委員不滿房屋署及運輸署於搬遷 K76 線總站位置前未有知會議會及當區議員，譴責港鐵及有關部門於搬遷巴士站時指示不清，亦反映現時連接天水圍西鐵站至臨時巴士總站的道路沒有上蓋，候車環境並不理想，乘客常蒙受日曬雨淋之苦。委員要求運輸署及房屋署反省及承認是次決策及評估失誤的責任，對受影響的乘客致歉，並要求把 K76 線總站改回原來位置。委員亦要求加快有關屏山橋昌路東公共交匯處的工程，並關注日後屏夏路的臨時公共運輸交匯處一帶的交通安排，擔心日後會有乘客不依照交通規則橫過馬路到該交匯處乘車，要求微調 K76 線及 276P 線巴士站的位置。

22． 房屋署表示，雖然工程受撥款延誤影響，惟房屋署已盡力加快工程進度，因應地盤範圍的地底有電纜及其他公共設施，現階段難以估計施工期能否早於預期完成。而有關工程開展在即，屆時會使用臨時巴士總站，故現時不適宜再改動巴士總站的位置。

23． 運輸署回應，指出會繼續與房屋署密切留意工程進度，盡快處理現時由天水圍西鐵站步行至臨時巴士站一段道路沒有上蓋事宜。經汲取是次教訓，署方在日後再次搬遷巴士站時會預早通知委員及居民有關安排，以免造成居民不便。而委員就互調 K76 線及 276P 線車站位置的建議，署方認為原則上可行，將會與九巴、港鐵及房屋署繼續跟進。

24． 主席總結，促請房屋署及運輸署盡快施行臨時公共運輸交匯處的工程，並表示本會將去信運輸及房屋局反映房屋署及運輸署是次決策及評估上的失誤，引致乘客不便。

麥業成議員要求增加元朗市區內電動車充電站

麥業成議員要求(1)政府加強監管及巡查元朗市內石油氣的士維修工場及(2)遷移石油氣汽車維修工場至遠離民居的地點

25． 委員認同使用電動車有助改善空氣質素，反映元朗區內充電站數量不足，建議有關部門應在批地條款中列明新建屋苑須設立足夠數目的充電站，亦建議政府提供誘因及技術支援，吸引屋苑興建電動車充電站。委員指出如充電站的充電時間需時太久，會降低駕駛者的使用意欲，欲查詢中速及快速的充電所需時間，以及充電器的插頭裝置是否適用於所有電動車。此外，委員希望有關部門能加強巡查非法維修石油氣的士工場，保障市民安全。

26． 由於部分委員離席以至會議不足法定人數，主席宣布休會，餘下議程押後至本年七月二十九日舉行的交委會第二次特別會議再行討論。

交通及運輸委員會第二次特別會議

麥業成議員要求增加元朗市區內電動車充電站

27． 委員反映現時政府設立的電動車充電站非多制式，未必適用於不同國家製造的電動車，局限了電動車在香港的推廣，並對未有相關政府部門代表即席回答委員提問表示失望，要求把議程續議，再次邀請部門代表出席會議。

28． 主席總結，由於委員甚為關注電動車議題，此議題將於下次會議續議，並邀請有關部門代表出席會議即席回答委員提問。

麥業成議員要求(1)政府加強監管及巡查元朗市內石油氣的士維修工場及(2)遷移石油氣汽車維修工場至遠離民居的地點

29. 委員指出，不時發現區內有車房於行人路上燒焊，希望消防處關注情況，並加強巡查和執法，以起阻嚇作用。委員並查詢部門未來有否規劃把石油氣維修工場搬至遠離民居地點，指出一刀切禁止在民居附近經營石油氣維修工場恐怕會影響業界。

30. 消防處表示，處方在本年四月黃大仙車輛維修工場(工場)爆炸事件後已巡查元朗區共 496 間車房，當中沒有發現違規儲存過量危險品的個案，處方已將 42 宗懷疑有燒焊個案轉介予勞工處跟進，而 28 個車房設於住宅地下的個案已轉交屋宇署跟進。消防處亦重申，使用不超過豁免量的危險品並妥善儲存是安全的，指出營運車房不須向消防處申請牌照，惟若儲存過量危險品則必須獲得消防處發出牌照。

31. 屋宇署表示，署方收到有關工場的舉報或部門轉介時，會根據《建築物條例》及現行對用途及僭建物的執法政策作出調查及採取適當的執法行動，並指出署方在評估個案時會考慮其他相關部門就有關工場活動提供的意見，若有關工場對市民的生命財產明顯構成迫切危險或會嚴重危害健康或對環境造成嚴重滋擾，則會採取優先取締的執法行動。

32. 主席總結，希望相關部門能妥善平衡市民安全考慮及業界需要。

麥業成議員要求於元朗鳳琴街及阜財街設的士站

33. 委員反映鳳琴街一帶欠缺的士站，希望運輸署正視有關情況，盡快於該區設立的士站，並指出阜財街長期泊滿私家車，希望警方加強執法。

34. 運輸署表示，鳳琴街的闊度不足，若設置的士站擔心會出現車輛越線行車的情況，故暫時不考慮於鳳琴街設的士站。而阜財街交通較繁忙，屬雙線單程行車道路，路旁上落客貨頻繁。設置的士站會佔用一條行車線，餘下的行車線未必能應付日常車流，並會影響附近一帶的交通。此外，近元朗賽馬會廣場的一段行人路是在建議的士站的右邊，這樣會對前座乘客在上落的士時構成危險；而且行人路上的樹木亦會對在的士站排隊等候的乘客帶來不便，並且將行人路的闊度進一步縮窄，故暫時不考慮於阜財街設的士站。署方備悉委員於鳳翔區設的士站的意見，會安排視察該帶街道，研究增設的士站的可行性。

35. 主席總結，會後將邀請運輸署聯同有興趣的委員到阜財街及鳳翔區一帶實地視察增設的士站的可行性。

(會後補註：實地視察鳳翔區安排於二零一五年八月二十六日進行)

麥業成議員要求增設屋邨巴士來往元朗譽 88 及元朗西鐵站

36． 委員表示，譽 88 居民現時只能依靠總站為青衣的九巴 68E 線前往元朗西鐵站，該路線收費昂貴，站數少又不設分段收費，影響居民的使用意欲。有委員建議運輸署改動 77A 線專線小巴的行駛路線，增加行駛元朗市南以增加該小巴線的客源，及滿足譽 88 居民的需要。此外，有委員質疑運輸署批准開辦居民巴士的準則，指出部分大發展商的屋苑在有公共交通設施配套的情況下都獲准開辦居民巴士，未明譽 88 居民巴士不獲批准的原因。委員亦指出運輸署應檢視港鐵巴士的路線以接載元朗市南居民連接屋苑至附近的地鐵站。

37． 運輸署指出，譽 88 的居民出入可使用九巴 68E 前往元朗西鐵站及大欖隧道轉車站，根據運輸署於早上繁忙時間調查顯示，巴士離站時的載客率約兩成至六成多，反映該路線能照顧譽 88 居民的乘車需要，現時並不考慮屋苑在繁忙時段內營辦居民巴士的要求。署方亦闡釋對於居民巴士的審批有其政策上的準則，屋苑的發展商規模並不在考慮之列。

38． 主席總結，運輸署對於居民巴士的申請時嚴苛時具彈性，令人無所適從，建議署方檢討有關機制。而要求譽 88 居民以 68E 巴士接駁至鐵路為不合理安排，促請署方盡快批准譽 88 營辦居民巴士，並聯同九巴、港鐵及專線小巴營辦商解決元朗市南一帶的交通服務。

鄧川雲先生建議討論天水圍天恩路嘉湖海逸酒店二期旁的交通安排

39． 委員反映嘉湖海逸酒店不按批地條款，於應該開放予公眾使用的路段擺放雪糕筒，阻礙除酒店批准以外的車輛駛進及上落客，大大影響該帶路面的交通暢順。委員認為若有關私家路的附帶條件是可供公眾人士進入，地政處應予以跟進，並就有關業權人的違規行為發出警告。委員亦要求地政處跟進連接地政處書面回覆中所指的 A 地及 B 地之間一段與天恩路平行的無名道路的命名。

40． 警務處表示，地政處書面回覆中所指的 A 地及 B 地為私家路，由業權人負責管理，警方有就該地段的違泊問題進行執法及跟進。他補充，警方於私家路可執法的程度有限，如有車輛於私家路停泊造成嚴重阻塞，並阻礙到緊急車輛服務時，警方有權採取執法及檢控行動。

41． 地政處表示，書面回覆的附圖所顯示的 A 及 B 土地屬私家地範圍(天水圍市地段第 4 號)，即嘉湖海逸酒店一期及二期，根據地契及總綱發展藍圖，業權

人要在該 A 及 B 土地每邊提供三個的士上落客位，及在 A 土地提供一個旅遊巴士上落客位；惟根據地政處視察所見，酒店於上落客位擺放了障礙物，處方已發信要求土地業權人重設上落客位，並警告其不可以障礙物阻塞道路。處方指出，若業權人不遵從指令，仍然阻撓公眾人士使用上落客位，處方有權向有關地段採取執行契約條款行動。此外，道路命名由測量處負責，一貫做法會諮詢政府部門。

42． 主席總結，希望地政處及警務處繼續監察事件，確保有關業權人嚴格遵守交通規則、有關地契條款及總綱發展藍圖的要求，並希望地政處跟進無名道路命名時能諮詢當區議員及附近居民團體。

徐君紹議員、郭強議員, MH、呂堅議員、黃煒鈴議員、蕭浪鳴議員、余仲良先生、高俊傑先生、梁業鵬先生及馬淑燕女士要求加建西鐵天水圍站的士站上蓋

43． 委員閱悉運輸署的書面回覆。

蕭浪鳴議員、郭強議員, MH、呂堅議員、黃煒鈴議員、徐君紹議員、余仲良先生、高俊傑先生、梁業鵬先生及馬淑燕女士要求加強執法連接媽橫路及宏達路之行人過路處違例踏單車問題

44． 委員閱悉香港警務處的書面回覆。

黃煒鈴議員、郭強議員, MH、蕭浪鳴議員、徐君紹議員、余仲良先生、高俊傑先生、梁業鵬先生及馬淑燕女士要求增加輕鐵大棠路站月台顯示屏

45． 主席請港鐵會後相約提問委員視察大棠路輕鐵站。

姚國威議員、劉桂容議員及鄧焯謙議員要求改善小巴 77A 班次及增加區內來往博愛醫院的交通服務

46． 委員表示，自從取消 64M 巴士服務後，來往天水圍至博愛醫院的公共交通服務需要依賴 77A 專線小巴，惟該小巴線班次疏落，不時脫班，促請運輸署著力監管有關營辦商的服務，考慮加入扣分制度，如營辦商服務欠佳時可撤換營辦商。有委員反對 77A 專線小巴不經天水圍北的建議，認為會令該線客量更不足，亦反映 77B 線只能到達博愛交匯處的支路，未必能應付前往醫院的病人需求。

47． 運輸署指出，現時天水圍到博愛醫院可利用 77A 專線小巴或使用九巴轉乘 276 線，署方建議改動 77A 及 77B 專線小巴的路線以應付乘客需求，77A 線在改動後會由天水圍北行經天祥路到元朗，大大縮減了由天水圍到元朗的行車時間，而班次頻密的 77B 線則行走天水圍南至博愛交匯處，乘客需要在交匯處步行 3 至 4 分鐘前往博愛醫院。署方預計 77A 專線小巴更改路線後，可縮短路程，班

次更為穩定，相信有助吸引乘客。

48． 主席總結，要求運輸署監管 77A 專線小巴營辦商確保其維持全日 20 分鐘一班的班次及提供足夠的車輛以應付乘客需要，並要求會後運輸署安排委員試搭建議改動後的路線。

(會後補註：專線小巴 77A 線實地行車測試安排於二零一五年八月二十八日進行)

姚國威議員、劉桂容議員及鄧焯謙議員要求改善小巴 618 班次及增加分段收費

49． 委員反映居民對 618 專線小巴的需求，要求營辦商於繁忙時間加密班次，縮短居民的候車時間，並要求承辦商增加分段收費，讓車程較短的廈村居民享用到較便宜的車費。

50． 運輸署指出，現時 618 線小巴於平日早上繁忙時間的班次為 12 至 15 分鐘一班，而假日則為 10 至 12 分鐘一班，乘客平均候車時間為 6 至 12 分鐘，顯示該線的服務水平可應付現時乘客需求；亦指出 618 線的營辦商已備悉委員建議由廈村來往天水圍北增設分段收費，惟因該線的營運情況未如理想，故暫未能增設有關優惠。

51． 主席總結，指出 618 線小巴是來往天水圍北至深圳灣口岸的重要交通工具，敦請運輸署考慮委員意見。

麥業成議員要求增加發放新界的士牌照

52． 委員反映運輸署已經二十多年沒有發新界的士牌，新界的士的數量未能追上新界區的人口增長。委員認為運輸署不發新的新界的士牌導致牌照奇貨可居，助長的士牌的炒風，建議有關當局在加發的士牌的同時，規定由司機本人方可持有的士牌，以杜絕的士牌的炒風；並指出政府對於的士牌的分區不合時宜，新界及大嶼山的士經營地域有限，對的士使用者造成不便。

53． 運輸署表示，署方一直有安排實地調查監察的士供求包括市民對前往口岸的新界的士需求，過去 3 年的監察結果顯示新界的士供求穩定，故未有打算增發新界的士牌照。署方會因應鐵路及基建發展、人口增長、新增商業活動等因素去評估公眾的需求，並會與業界緊密聯繫，制定適切的交通政策。署方會根據既定政策，考慮市民對的士服務的需求、的士業的經營狀況及的士數目增加對交通情況的影響等因素，以決定是否發出新的士牌照。

54． 主席總結，認為有關當局應聽取委員意見，因時制宜，因應市民需求增

加新界的士牌的數量。

鄺俊宇議員及鄺智揚先生建議討論車用柴油免稅催生小型油站事宜

55． 委員指出，自二零零八年歐盟五型車用柴油獲豁免稅項後，海關再不能以出售未完稅柴油檢控小型油站，建議消防處應檢討現時法例批准可儲存 2 500 公升柴油的限制，認為應大幅降低有關的私人儲存量。委員希望了解有關部門如何杜絕有人利用私人土地作小型油站用途，並關注天水圍天柏路的九巴用地中設有加油站，由於該土地周遭為學校及住宅，擔心學童及附近居民安全。

56． 消防處表示，視乎所得證據，處方可以根據《危險品條例》(第 295 章)第 6 條就沒有危險牌照而貯存超過法定豁免量危險品的人士進行執法。就針對「非法加油站」，亦可根據《消防(消除火警危險)規例》(第 95F 章)第 19 條打擊非法燃油轉注(即非法加油)活動，是以任何人士即使儲存柴油數量少於法例豁免的上限，只要屬於法例所規管的範疇，處方仍然可依法處理。處方會加強推廣教育工作，於市內懸掛有關舉報非法油站的海報，在收到舉報後會作出調查及跟進。處方指出，現時已初步掌握元朗區內非法加油站熱點資料，會不斷繼續搜集有關非法加油活動的情報及進行特擊巡查，並會因應行動需要，於適當時機聯同警方、海關及地政處等部門進行聯合打擊行動。就委員關注天水圍天柏路九巴用地的加油站事宜，處方表示該九巴車廠通過消防處的風險評估，符合處方的安全規定才獲發有關牌照，並反映現時部分鄰近民居的油站，均須符合一定的消防安全規定。

57． 主席總結，建議委員如欲進一步探討土地規劃或油站位置，可於城鄉規劃及發展委員會繼續討論。主席感謝消防處派出多位人員出席會議，詳細回答委員提問，並闡釋消防處於打擊非法油站的工作，會後將發信表揚消防處高級消防區長(危險品課)張嘉威先生及其團隊。

梁福元議員、袁敏兒議員、沈豪傑議員、張木林議員及梁明堅先生要求在大棠區內各巴士站在繁忙時間增加班次

58． 委員指出，去年紅葉高峰期時獲有關部門及港鐵安排足夠的雙層巴士及協助疏導人流，讓遊人能使用公共交通工具到大棠郊野公園觀賞紅葉，希望今年有關部門及港鐵於紅葉季節時繼續提供協助；並反映大棠郊野公園於假日時遊人眾多，認為可汲取紅葉期間的經驗，在平時假日及公眾假期的繁忙時間增加港鐵巴士班次，並將觀賞紅葉期間安排的特別線改為恆常線運作，讓前往大棠郊野公園附近一帶的遊人可使用公共交通工具前往。

59． 港鐵表示，備悉委員的意見，表示港鐵在因應乘客需求而調整服務時須

要考慮周全，顧及路面及車輛運作安全。

60． 運輸署表示，港鐵巴士 K66 線去年獲多方面的配合，於紅葉觀賞期間接載大量遊人前往大棠郊野公園，運輸署及港鐵備悉委員對於假日設恆常線的要求，將會進一步考慮遊人的乘車模式及對現有服務的影響而再作安排。

61． 主席總結，表示去年 K66 線於紅葉期間的多方面協作甚為成功，期望今年大家再接再厲，為紅葉季節做好準備；亦希望港鐵及運輸署積極考慮委員對於在假日開拓 K66 恆常線的建議。

黃偉賢議員及鄺俊宇議員要求延長港鐵柯士甸站候車月台

62． 委員反映港鐵為新界居民出入港九各區的最重要公共交通工具，有見現時西鐵綫於繁忙時間候車的乘客眾多，建議港鐵盡快增加車廂及列車數目，並加密西鐵班次，以應付元朗區未來龐大的人口增長。委員指出現時西鐵沿線只有柯士甸站的月台未能容納超過八卡車廂的列車，要求有關部門盡快探討並解決有關問題，若未能擴闊柯士甸站月台，仍然可使用九卡車廂的列車行駛，惟在停泊該站時不開啟部分車廂的列車車門。

63． 港鐵表示，港鐵一直密切留意西鐵綫的服務水平及乘客對西鐵服務的需求，並會根據未來元朗人口的分階段增長而檢視服務。西鐵綫將成為沙田至中環綫「東西走廊」的一部分，為配合沙中綫「東西走廊」的建造，現有西鐵綫及馬鞍山綫的車站已開始進行基建設施或機電設備改動工程，工程以八卡列車運作為標準。由二零一六年開始，在完成相關系統測試後，西鐵車廂將陸續由現有的七卡增至八卡，預期未來西鐵綫的載客量將增加至少百分之十四。

64． 運輸署表示，署方一直密切留意元朗、天水圍及鄉郊一帶的新增人口發展，從而訂定適切的交通配套，並反映署方每年的巴士路線計劃都會配合地區新增人口的變化，亦會視乎乘客的乘車模式，與九巴及港鐵緊密聯繫，改善現有服務。

65． 主席總結，委員認為西鐵應發揮最大效能以接載最多乘客，促請港鐵多參考其他國家的成功例子，改良本地鐵路運輸系統的技術，並建議港鐵於日後東西走廊通車後前往紅磡方向的列車以九卡車廂行駛。

66． 由於部分委員離席以至會議不足法定人數，主席宣布休會，餘下議程押後至本年九月二十四日舉行的交委會第五次會議再行討論。

巴士服務工作小組第四次會議

龍運第 A43 號線服務提升建議

67． 委員要求 A43P 號線及 A43 號線增設大欖隧道轉乘站，建議龍運於 A43P 號線試行期間實施設站。委員認為 A43P 號線的單程全程收費過高，希望龍運調整有關乘車收費。有委員表示元朗區對 A 線-機場巴士服務的需求殷切，希望龍運跟進增設元朗區獨立 A 線的需求。

68． 龍運巴士有限公司代表備悉委員對路線收費的建議，表示車費是根據建議行車路線的行車里數及政府車費等級表來釐定建議收費，龍運會於試行後檢討整個運作的安排。由於現時 A43 號線只途經大欖隧道但不設上落客站，因此 A43P 號線的特別班次亦維持此行走路線，龍運會研究於大欖隧道設站的可行性。鑒於 A43P 號線同時服務北區居民，如於大欖隧道設站，必須徵詢北區的意見，龍運表示如有改動的方案會通知委員。

69． 主席總結，委員一致強烈要求龍運巴士於 A43P 號線及 A43 號線增設大欖隧道轉乘站，要求龍運於三個月後提交文件通知委員有關的決定，並希望龍運考慮乘車收費方面的調整，以及在先試行後再考慮將來增加途經落馬洲巴士站的班次。

建議新增機場特快通宵巴士服務

郭強議員、MH、呂堅議員、蕭浪鳴議員、黃煒鈴議員、徐君紹議員、余仲良先生、高俊傑先生、梁業鵬先生及馬淑燕女士建議討論重組後服務大不如前，要求龍運巴士立即增加來往機場至元朗市及天水圍巴士班次
陳美蓮議員要求往機場巴士於早上上班繁忙時間加密班次

70． 委員普遍對 NA34 號線的開辦表示歡迎，惟表示車費過高，建議龍運調低收費，並查詢使用機場員工乘車優惠所需的證件。委員反映 E34A 及 E34B 號線的載客量甚高，部分中途站常有乘客未能登車的情況，部分乘客或會步行至總站登車，要求龍運盡快增加班次，並建議星期日及公眾假期的 E34A 特別班次維持平日的行駛路線，以方便於假日往機場上班的居民。有委員反映機場巴士班次的到站時間不穩定，並要求 E34B 號線到達新元朗中心及新時代廣場站時不要跳站。委員查詢龍運在本年第三季增加 E34 系列的班次的數量及落實時間，並建議龍運與九巴於大欖隧道提供轉乘優惠。

71． 龍運巴士有限公司代表回應表示，由於 NA34 號線是深宵特快機場線，屬 A 線的通宵巴士，因此收費與 N 線有所不同。員工乘車優惠方面，所有員工均使用統一的證件—機場員工個人八達通卡，登車時向司機出示有關證件便可享受員工優惠，員工可向所屬機構的人力資源部申請證件。

72. 龍運代表亦表示，明白乘客對 E34A 及 E34B 的需求，龍運已於 2015 年增加 3 輛 E34 系列巴士，而 6 月 6 日增加的 E34P 班次針對往東涌上班的乘客，載客量亦見理想，能分流 E34A 及 E34B 乘客到東涌的需求，並計劃於本年第三季增加車輛，加強 E34 系列的服務。有關星期一至六的 E34A 特別班次由天水圍市中心開出，星期日及公眾假期的 E34A 特別班次由天頌苑開出，龍運會研究假日的狀況，考慮是否於假日行走與星期一至六相同的路線。現時 E34A 號線途經天水圍北及途經天華路的班次，相差的行車時間約十分鐘，龍運希望可平均調節天水圍南的班次，亦會繼續加強外勤人員的服務，以維持秩序及安排乘客登車。龍運現時會安排載客量最高的巴士行走 E34A 及 E34B 號線，並會繼續檢討 E34 系列疏導乘客的措施。龍運表示會盡快通知委員有關增加班次的數目及落實時間。

73. 運輸署代表回應，署方會就 E34A 及 E34B 號線的客量進行調查，數據顯示部分繁忙時間的載客量非常擠迫，會要求龍運作出改善。龍運已於 6 月 6 日起增加 E34P 號線的班次疏導乘客，今年第三季會要求龍運進一步加強 E34 系列的服務。有關龍運及九巴於大欖轉車站提供轉乘優惠的建議，署方一向鼓勵巴士公司向乘客提供優惠，但基於優惠提供屬巴士公司的商業決定，需考慮其經營情況，署方會密切留意 E34 系列的需求情況，會與龍運再作跟進。有關 NA34 號線的建議，早前已透過傳閱文件方式通過，路線已於 7 月 23 日投入服務，乘客表示歡迎。

74. 主席總結，龍運須於會後兩星期內提交本年第三季增加 E34 系列路線的班次數目及落實時間表至秘書處，並傳閱予各委員。

(會後補註：秘書處已於二零一五年八月十四日將龍運巴士有限公司提交的有關路線 E34 系列加強服務安排的文件發送予各委員。)

李月民議員, MH 反對縮減 269B 晨早特別班次及停辦 969A 星期六下午回程班次，要求立即收回

75. 委員表示不願看到巴士服務的削減，希望維持原有的巴士服務，讓乘客有較多的選擇。若服務調整有利於其他巴士服務，希望巴士公司具體列出計劃內容，讓委員知悉調整下優化服務的細節。有委員對九巴因應乘客的需求在元朗公園增設 268C 的特別班次表示歡迎。

76. 九巴代表回應，269B 號線早上特別班次的使用量較低，在最繁忙的半小時的載客率少於 85%，有見乘客對由元朗公園往九龍東的需求較高，委員亦有爭取特別班次的要求，因此希望將資源調配至 268C 號線於早上繁忙時段的特別

班次。現時由天恩開出的 269B 線特別班次，於星期一至五安排 6 個班次，星期六則為 5 班，現建議於星期一至五減少一個班次，經評估後相信可配合乘客的需求，乘客不會出現登車困難的情況。九巴澄清 269B 號線在巴士路線計劃中減少一個早上特別班次的建議尚未落實，根據運輸署文件的建議是於今年第三季實施。九巴備悉委員的意見，如建議得以實施，會不時檢討 269B 號線的服務安排，留意乘客需求模式的改變，有需要時會作出適當的調整。

77. 城巴有限公司代表表示，969A 號線在星期六下午由灣仔開出的班次的客量一向偏低，有關方案早前已諮詢區議會的意見，城巴會增加同一時段的 969 號線班次，相信對天水圍的居民的影響不大。減省 969A 號線的資源，集中投放資源至 969 號線，可令成本更加穩定。城巴長遠會關顧整個天水圍的發展，希望天水圍的巴士服務更有效益，讓市民可以在平穩的票價下享受優質的巴士服務。

78. 運輸署回應指出，有關 269B 號線的資源分配，因應居民及委員的要求，建議將資源調配至 268C 的特別班次，署方會與九巴跟進落實的時間，屆時會通知各委員。為配合 969A 號線的改動，969 號線於相關時間的班次會由 9-10 分鐘一班加密至 8-10 分鐘一班。由於 969A 號線的載客量偏低，是次資源整合令班次更能配合市民的需要。

79. 主席總結，大部分委員對縮減 268B 晨早特別班次及停辦 969A 星期六下午回程班次有意見，希望巴士公司在未來的巴士路線計劃將相關的資源彌補予受影響的市民。

鄧川雲先生建議討論加強 68M 班次，疏導荃灣總站的輪候人龍

80. 委員認為候車人龍的出現顯示班次服務不足，以荃灣總站開出的班次尤其明顯，希望九巴加強 68M 號線的服務。

81. 九巴回應表示，下午繁忙時段 68M 號線於荃灣鐵路站開出的班次服務正常，並無出現乘客登車困難的情況。68M 號線於早上繁忙時間由元朗往荃灣的班次維持 5-8 分鐘一班，下午繁忙時間由荃灣往元朗的班次維持 6-7 分鐘一班，班次基本上可配合乘客的需求。九巴會留意 68M 號線的候車情況，如未來乘客的需求模式出現轉變，會根據乘客需求作出適當的調節。

82. 主席總結，希望九巴密切留意 68M 號線的班次，特別是繁忙時間的需求，希望九巴增加班次以減輕擠迫的情況。

郭強議員, MH、呂堅議員、蕭浪鳴議員、黃煒鈴議員、徐君紹議員、余仲良先生、高俊傑先生、梁業鵬先生及馬淑燕女士要求加密早上 7 時 25 分至 8 時最繁忙時段的 69M 班次

83. 委員表示為保證天瑞的乘客乘搭 69M 號線均能分配座位，特別是早上 7 時 25 分至 8 時的繁忙時間，要求九巴加密班次，其他時段亦須維持穩定及足夠的班次。委員反映星期六早上的班次較疏，不少乘客需乘搭巴士上班，希望九巴留意有關的班次。有委員表示下午繁忙時段於荃灣千色站的輪候人龍較長，關注隊尾的乘客未能分配座位的情況。

84. 九巴代表回應表示，有見天瑞總站的乘客需求，九巴由 7 月 25 日開始進行班次的調節，平日上午 7 時至 9 時由天水圍市中心開出的班次由 8-10 分鐘一班加密至 5-10 分鐘一班，希望上午 7 時 25 分至 8 時駛入天瑞總站的班次可配合乘客的需求。九巴備悉委員對 69M 號線回程服務的意見，並會觀察有關情況，如有需要九巴會作出調節。

85. 運輸署回應表示，因應乘客對 69M 號線早上班次的需求，署方於 7 月 25 日已批准九巴調整平日早上繁忙時間的班次，在早上 7 時 25 分至 8 時提高班次至 5-6 分鐘一班。有關下午繁忙時間的安排，署方會進行調查觀察乘客需求的情況，如有需要會要求九巴作出適當的配合。

86. 主席總結，希望九巴留意 69M 號線的服務，於早上及下午繁忙時間加密班次。

麥業成議員要求分拆現有 968 巴士線

87. 委員建議分拆 968 號線為兩條線，一條路線為來往元朗市至金鐘，另一條路線來往元朗市至銅鑼灣，於西區海底隧道後不設站，直達中環。有委員表示乘客對西消防街站的需求甚高，即使分拆亦須保留兩條路線於西消防街設站。委員表示九巴於平日傍晚繁忙時段會安排空車於灣仔開出 968 線特別班次，希望九巴積極處理及跟進此特別班次常規化的安排。

88. 九巴代表表示，會研究分拆 968 號線的可行性，主要考慮乘客的需求、資源的分配、過海巴士駛至繁忙路段的限制，九巴會檢視能否配合乘客的需求，從而作出適當的調節。九巴於平日傍晚繁忙時段已安排空車於灣仔開出 968 線特別班次，並會密切留意該路線的情況。

89. 運輸署代表備悉委員的提議，署方會留意乘客的分佈及各上落客站的乘客需求。

90. 副主席總結，就 968 號線分拆的問題，希望運輸署及九巴考慮委員的建

議及作出跟進。

麥業成議員要求增設一條巴士線來往元朗市(西鐵站)及上水

91． 委員建議增設一條巴士線來往元朗市及上水，並反映 276 及 276P 號線的服務有待提升，乘客於新時代廣場站常有未能登車的情況。

92． 九巴回應表示，現時於元朗西鐵站提供 276、276P 及 77K 巴士服務前往上水，其中 276 號線維持 15-25 分鐘一班，而 276P 號線維持 5-20 分鐘一班。九巴了解於繁忙時間部分班次於尾站可能會有乘客登車困難的情況，但乘客可享有 276 及 276P 兩線聯合班次的優勢，基本上可配合乘客的需求。九巴會繼續留意有關巴士站登車的情況，有需要時會作出適當的調節。

93． 運輸署回應表示，署方會密切留意有關 276、276P 及 77K 於繁忙時間往上水的需求及班次，有需要時會進行調查，監察有關路線的服務。

94． 主席總結，276 及 276P 號線比較繁忙，希望九巴密切留意兩條路線的進展情況。

姚國威議員、劉桂容議員及鄧焯謙議員建議討論改善 276A、276B 於上水上客站的候車環境

95． 委員對九巴提出於 276B 車站加建上蓋的申請表示滿意，雖然 276A 車站已設有上蓋，但由於繁忙時間的輪候人龍較長，覆蓋的範圍不足，建議九巴延長 276A 車站上蓋及改善繁忙時間的候車情況。

96． 九巴代表回應表示，早前因應委員的建議到現場視察，現時設有上蓋排隊的地方為 276A 及 76K 的站位，基於不少乘客於 276B 的車站位置排隊，經九巴勘察後初步估算適合加建上蓋，現時計劃向運輸署申請加建上蓋，如獲得批准便會盡快展開工程。有關站內繁忙時間的排隊情況，九巴會派員視察，如有需要會進行適當的調整。

97． 運輸署代表表示，九巴向運輸署提出申請後，署方須配合當區的工程師是否有足夠的空間及地理環境的影響，稍後會進一步諮詢有關的部門，跟進相關的工程。

98． 主席總結，大部分委員表示需要興建 276A、276B 的巴士站上蓋，希望九巴盡快向運輸署提出申請，讓運輸署可盡快處理相關工作。會後將有關意見轉交予運輸署及北區區議會，如委員有需要可與北區區議會交委會主席聯絡，反映相關意見。

黃偉賢議員及鄺俊宇議員建議討論過境巴士路線的服務

99． 列席者查詢 B1、B2 及 B2P 號線的車輛數目、B1 增加的車輛抽調的來源及非編制的額外調配車輛數目。列席者表示運輸署早前表示會於落馬洲管制站的扶手電梯加設鋼柱，以防止攜帶大型行李的乘客使用扶手電梯，欲查詢施工的時間。

100． 運輸署回應表示，B1 號線及 B2 號線的車輛數目分別為 18 部及 22 部。關於 B1 號線巴士的調動，九巴因應在繁忙時間或假日期間的使用量及需求，調配額外車隊剩餘的車輛以應付需求，不會影響其他巴士線的班次。有關 B1 的車輛數目由 15 部增至 18 部的變更，因應配合需求已於巴士路線計劃提及路線的改善，署方會密切留意班次及需求，有需要時會因應情況作出調整。署方表示落馬洲管制站的扶手電梯的運作或秩序不屬運輸的範疇，行人路上的設施則由運輸署負責。有關扶手電梯加設鋼柱能有助人流管制，署方會與工程師了解及跟進加設鋼柱的時間及進度。

101． 九巴回應表示，有關非編制的額外調配車輛數目，主要視乎乘客的需求或當日特別情況調配車輛，調配的車輛主要為非服務中的車輛。由於 B1 號線的需求未必在其他路線的繁忙時段出現，因此容許九巴作出車輛編配，安排額外的 B1 車輛以配合乘客的需求。

黃偉賢議員及鄺俊宇議員建議討論九巴路線 68E 服務情況

102． 列席者要求部門提交 68E 號線於非繁忙時間的載客量，並要求部門提供具體乘客數字。列席者反映 68E 號線的載客量偏低，質疑繁忙時段的載客率的準確性。委員認為由於 68E 號線的班次較疏，因此乘客較少，未能體驗實際的需求，要求九巴加強服務，並實施分段收費，以增加載客量。另有委員要求 68E 號線於鳳庭苑設站。

103． 九巴回應表示，68E 號線自去年年底進行重組後，乘客量有所改善，在最繁忙時間的一小時的載客率約七成。68E 號線是元朗市南唯一一條全日可接駁大欖至青衣鐵路站，或途經元朗西鐵站轉乘西鐵的路線，使元朗區的巴士網絡更加完整，因此 68E 號線的功能是需要肯定的。對於委員提及於鳳庭苑設站，由於九巴須考慮設站的安全限制，有見及此，九巴已於譽 88 增設中途站，希望方便居民使用九巴的服務。有關分段收費方面，自去年進行重組後，九巴提供即日回程優惠，乘客於元朗區內乘搭 68E 號線，即日回程的車資免費。九巴會加強及密切留意車長行駛 68E 號線的情況，確保車長符合九巴的要求。

104． 主席總結，有關 68E 號線於非繁忙時段的載客量數據，稍後可提交予列席者。

(會後補註：九巴提供資料，68E 號線於非繁忙時段的平均載客率約兩成。)

運輸署通宵巴士進展報告

105． 委員對運輸署新增 NA34 號線表示讚賞，惟 610S 號線及 N269 號線延長服務至天水圍北的訴求已爭取多年，希望運輸署積極推動此建議。

106． 運輸署代表備悉委員就 N269 號線及 610S 號線覆蓋至天水圍北的建議，署方會視乎乘客的需求量及有關路線的服務範圍作出考慮。

107． 主席總結，希望運輸署加緊力度，與巴士公司商討覆蓋天水圍北的深宵巴士服務的方案。

有關區議會暫停運作事宜

108． 主席向委員簡介有關區議會暫停運作的事宜。新一屆區議會選舉將於本年十一月二十二日舉行，而區議會將由十月二日開始暫停運作，直至現屆區議會任期結束，即本年十二月三十一日。在區議會暫停運作期間，區議會以及轄下的委員會和工作小組的會議必須停止。因應上述區議會暫停運作的安排，原訂於十二月三日舉行的巴士服務工作小組本年度第六次會議將未能如期舉行，而九月三十日的第五次會議將為本年度最後一次會議。

元朗區議會秘書處

二零一五年八月