

交通及運輸委員會進展報告

交通及運輸委員會(交委會)於二零一六年七月二十二日舉行二零一六年度第四次會議，會上討論要點如下：

屯門西繞道

湛家雄議員, BBS, MH, JP 建議討論港珠澳大橋及機場至屯門/元朗連接路設計及工程進展

1. 委員向路政署查詢上述項目的施工時間表及落實日期。就有關屯門至赤鱸角連接路於 2018 年通車後及未來洪水橋發展計劃所帶來之交通流量，委員向運輸署查詢有否評估屯門連接元朗道路造成之交通壓力，及有否中期方案及其他交通安排以配合解決擠塞問題，亦有部分委員查詢現有之機場巴士路線於 2018 年屯門至赤鱸角連接路通車後會否改行該路段。有委員建議路政署於勘測期間留意工程附近的地理環境，特別是近青山村出口一帶的墓地，以減少對工程延誤的因素。有委員樂見路政署有聆聽於 2010 年區議會之意見而接駁道路至元朗區，惟相關工程進度緩慢，未能趕上接合其他相關項目的落成，原有方案因屯門區內人士反對而受阻，惟署方未有向委員交待進展，並希望了解署方未有先分期進行沒有爭議性的部分之原因。此外，有委員建議訂立一套機制，指有關大型工程基建項目於諮詢區議會後，若有阻滯或變化，有關政府部門應向委員提交中期或臨時報告。就路政署提供予委員的資料方面，部分委員反映相關資料不足，並查詢有關工程設計上的具體安排。部分委員指路政署於程序上未有依照元朗區議會的習慣，先到有關受大型工程影響的當區鄉事委員會進行諮詢，再交由區議會討論。有委員支持新建議走線，認為新建議走線有考慮配合洪水橋新發展，亦可全面接駁其他道路網絡，而隧道設計亦可釋除屯門地區人士的憂慮，希望工程可盡快展開。委員指出並非反對該項目發展，惟基於原則問題，要求路政署依循原有諮詢架構，建議日後其他政府部門亦應認清此大方向，諮詢地區人士以制訂合乎各方利益的項目。

2. 路政署表示，相關項目為雙程雙線的主幹道，主要為合共約 12 公里長的隧道，當中地形、地勢及地質的變化相當大，工程龐大且有一定技術上的困難度，希望得到委員支持後，申請撥款開展下一步的勘測研究及相關評估，並表示於開展勘測研究後會盡快與有關地區人士聯絡。就有關委員對工程時間表的提問，署方表示需掌握更多有關實際情況及預期遇到

的困難的資料方可制訂時間表，並反映屯門地區受影響人士不單關注高架道路，亦關注青田路接駁之隧道出入口所帶來的空氣、噪音、景觀等環境問題。新建議走線預期可作出 4 條連接路的安排，除原有方案接駁港深西部公路方向的 2 條連接路，現建議提供多 2 條連接路往元朗方向。至於有關不直接接駁至元朗公路的原因是基於安全標準的考慮，而新建議的連接路亦可間接接駁元朗公路。署方表示知悉各委員之意見，希望可盡快開展勘測研究，於研究初期盡快諮詢廈村鄉鄉事委員會，因有關最終的接駁口的位置需更多地質的資料支持方可決定。有關委員對分段落實項目的提議，解釋指未有提出修訂的部分(即屯門 40 區至青田路段)仍受到屯門地區人士關注，署方雖已提出不同改善方案但相關問題仍未解決，而有關新建議的兩條隧道的接駁位的設計及建造亦甚具挑戰，需作進一步勘測研究。而署方會諮詢廈村鄉鄉事委員會，惟未能掌握再到區議會諮詢之時間安排，明白各地區人士有不同關注，署方會盡力作出回應。

3. 運輸署表示，就有關上述項目與屯門至赤鱸角連接路的涵接，因種種原因而有所延誤，署方關注連接路通車後的交通情況。根據初步研究顯示，連接路通車後的首數年，因大型新發展如洪水橋新發展區尚未落成，交通情況仍在可控制的範圍。署方會密切監察周邊環境，適時實施恰當的交通管理措施以紓緩可能出現之擠塞問題。署方亦重申儘管項目未能和連接路的落成接軌，但預期未來數年因為未有大型發展落成，所以人口增長不大，因而估計現有交通網絡能夠應付屆時的交通需求。另外，署方會密切監察屯門至赤鱸角連接路通車後交通流量的變化，採取適當措施，以應付交通需求，並會繼續規劃建造新道路。而運輸署巴士及鐵路科每年均會將有關基建的資料交予巴士公司，每間巴士公司均會根據情況作出五年的規劃，巴士公司會考慮市民立場而提出較便捷方案，運輸署巴士及鐵路科及分區辦事處會與巴士公司一同跟進。

4. 主席總結，由於元朗區情況特殊，所有有關鄉郊區的基建發展都應先諮詢鄉事委員會再到區議會討論，希望有關部門遵守此原則，亦希望部門日後於文件中提供清晰的相關資料，建議路政署先分段進行工程，先落實沒有爭議的部分，運輸署亦應先預計交通的負荷，並研究其他配套方案以改善將來的交通，希望有關部門若有跟進盡快以書面回覆委員。

在行人通道加建上蓋

5. 有委員表示支持該計劃，而部分委員即席提議走線的方案，亦有委

員不支持有關方案，指出區議會提交三個走線方案後，整區亦只會有其中一個被採納，且甚多限制，或造成議會不必要之資源競爭。就有關路政署提出行人通道上蓋長度不可超出 200 米的指標，有委員不同意並認為有修改的必要，質疑此長度之上蓋有否實際作用，並查詢可否因應個別情況作出彈性處理。委員亦希望運輸署分享過往於其他區成功加設的經驗，並查詢有關項目是否為持續進行之長遠計劃，並建議部門汲取「人人暢道通行」計劃的運作模式之經驗，由政府先作出評估並提出可行的位置，並提供客觀資料予委員考慮。而委員亦反映政府強調以人流為參考標準去評估條件未必準確，希望了解運輸署有否標準以供衡量各項條件之比重。大部分委員認同醫療設施為重要設施，故有委員反映於連接醫療設施的行人通道上加設上蓋有急切需要，建議應以另類撥款優先進行工程而非運用上述新項目的資源。除現有行人通道上蓋的設計外，委員向路政署查詢有否其他如輕便式或可移動式的選擇可供替代，希望路政署提供更多參考資料。

6. 運輸署回應，指出署方於十八區同時進行諮詢，目的是為集中資源於區議會內先落實第一條走線方案，至於項目於日後會否繼續進行，署方會因應新政策的推展情況及結果，就區議會的意見、部門資源及公眾反應等，檢討有關政策及是否需要進行下一輪的相關計劃。有關建議區議會提出三條走線方案，署方表示，是為了盡快落實相關計劃，並釐清此數目純粹為建議，並非為局限委員提議，區議會可根據情況提交建議。選擇走線的條件只為參考，有關因素會影響工程造價從而影響申請撥款及工程的時間表，而是次諮詢只為介紹相關新政策，委員因應地區需要提出方案後，政府會提供相關技術資料，方便委員選出最為合適的方案。

7. 路政署表示，簡介中提出的 200 米走線指標只為初步估算，因項目會否納入為丁類工程牽涉眾多其他條件，如上蓋的闊度、行人路下鋪設的管道、於繁忙街道進行工程帶來的交通影響，以及工程會否影響附近商鋪營運等。此外，署方已初步了解大部分委員提出有關天水圍醫院及博愛醫院的走線，並會研究其可行性。就有關行人上蓋的其他設計，署方表示曾參考包括可移動性上蓋等設計，而是次項目實際進行的模式仍未落實，但會一併考慮行人上蓋的外觀設計、安全性及保養等問題。

8. 主席總結，希望有關部門收集意見後，盡快處理委員的提問，並希望委員如有其他意見於三個月內向有關部門提出。

元朗駕駛學院搬遷事宜

9. 委員指出，現時搬遷牽涉新的選址，不少議員都收到永寧村村民的

投訴信，建議駕駛學院可多與村民溝通，以釋除村民的疑慮。同時，委員反映現行方案或會對永寧村周邊環境造成影響，亦希望了解駕駛學院將永寧村現有的鄉郊道路改成的馬路是否符合運輸署的標準，以及會否擴闊行人路，並建議設置欄杆將人車分隔，加強村路的燈光照明。有委員反映駕駛學院於多年前亦曾於區議會內討論有關營運事宜，因駕駛學院對市民帶來不少便利，亦可為區內增加不少就業機會，故表示支持，當時會內亦有不少憂慮，但就現時經驗可見，其營運多年並無大問題發生。另外，委員指出選址原為綠化地帶，未有足夠交通規劃，加上附近將會興建公屋，亦有發展商提交興建高密度樓宇的申請，查詢有關路口可否容納日後累積交通流量。委員又指出永寧村路口的交通工程不屬於選址地盤範圍，希望了解工程費用會由政府還是由駕駛學院承擔，亦有委員指出於方案提議加設的路口交通燈前方現已有另一行人交通燈過路處，希望查詢於相近的位置設有兩個燈位是否符合運輸署的準則，以及會否取消現有燈位。有委員表示駕駛學院因應村民訴求而作出相關改善措施，對村民生活上亦有改善。另一方面，部分委員表示該選址未算最理想，因該地段本為綠化地帶，駕駛學院的搬遷會對環境造成破壞並蠶食綠化帶，亦會開出先例改變綠化地帶的土地用途，希望駕駛學院考慮其他更適合的位置，建議駕駛學院向地政處查詢有關租用元朗工業村內空置土地作臨時用途的可行性。有委員查詢駕駛學院內每日每小時車輛運作及出入車輛數字，擔心繁忙的營運會影響居民原有的生活，並反映駕駛學院曾去信諮詢屏山鄉鄉事委員會，惟至今仍未回覆會否作進一步溝通。

10. 駕駛學院指出，明白有責任向有關地區組織及人士解釋搬遷原因及規劃內容，並表示已分別於同日去信區議會、交委會及屏山鄉鄉事委員會，解釋有關的搬遷原因及規劃。駕駛學院表示有主動聯絡村民，並於新址舉辦諮詢大會。選擇於新址與村民溝通，目的是讓村民親身體驗新址環境及向村民介紹有關規劃及日後營運安排，亦就村民的擔憂提出相關解決方案。就交通安全問題，指出學員會由富有經驗的導師在旁指導駕駛，車速亦較慢，過往學院的良好記錄可茲證明。此外，駕駛學院每小時出入的訓練車輛不多於 30 架，而於上下午繁忙時間內，車輛只可在場內進行訓練，以免影響交通及道路使用者。另外，駕駛學院直至 2006 年才接獲城規會通知，政府更改土地用途進行濕地復修計劃，並將院址納入該計劃內。學院過去不斷覓地搬遷，並向城規會爭取續批原址繼續營運，城規會於最近一次續批時，着令學院覓地搬遷，就有關資料，委員可翻查城規會的會議記錄。駕駛學院承諾如獲批准搬遷，願意負責將永寧村朗屏路路口提升為有交通燈控制的 T 型路口的費用。學院在元朗經營二十多年，深明與元朗社區各界及居民保持良好合作關係的重要性，定會繼續與村民溝通，希望透

過雙方共同努力，作出協調和配合，以釋除村民疑慮。而就有關永寧村路口交通工程的提問，學院指出於規劃上從無考慮取消現有的行人過路處，會於交通燈配置上與運輸署再作商討。

11． 主席總結，表示大多數委員認同駕駛學院有一定需求，並認同現時選址，惟駕駛學院應視乎當地村民的訴求而作出相關協調和配合，並與村民多作溝通，及聆聽反對方案的委員所表達的憂慮。

周永勤議員、沈豪傑議員、王威信議員、梁福元議員、梁明堅議員、湛家雄議員, BBS, MH, JP 及黃偉賢議員動議，鄧慶業議員, BBS、文炳南議員, MH、袁敏兒議員、麥業成議員、陳美蓮議員、杜嘉倫議員、鄧鎔耀議員、鄧家良議員、黃卓健議員及陳思靜議員和議，「倡議政府從速籌建十一號幹線以應付元朗未來的交通需求」

12． 委員指出多年前因興建三號幹線而擱置十號幹線項目，但隨着人口增長及大型建設的落成，若居民單靠元朗公路、屯門公路及三號幹線出入市區，對外交通將嚴重不足，故要求政府盡快籌建此項目，查詢運輸署對於十一號幹線有否初步構思，會否保留於討論十號幹線時提出的方案，並希望運輸署承諾日後於會上討論有關大型建設後，向區議會定期交代進展及提供新的資料，讓委員了解進展研究並提供意見。委員又指出有關項目如需經過鄉事委員會的討論，建議有關部門先諮詢十八鄉鄉事委員會、屏山鄉鄉事委員會及厦村鄉鄉事委員會。

13． 運輸署關注新界西北特別是洪水橋的新發展規劃將帶來的交通影響，亦了解委員對於有關天水圍及元朗區對外的交通連接的關注，故會爭取資源就興建連接元朗和北大嶼山的十一號幹線進行可行性研究，研究會包括道路走線及交通影響評估等。

14． 委員以絕對多數票通過以下動議：

「倡議政府從速籌建十一號幹線以應付元朗未來的交通需求。」

15． 主席總結，指出十一號幹線對於元朗整體交通網絡有其急需性，因元朗區不斷發展，惟道路網未有改善，故該項目與未來配套息息相關，希望運輸署與政府部門從速研究有關十一號幹線的籌建。

鄧焯謙議員要求於天秀路交通燈位置附近加裝“衝紅燈攝影機”

16. 委員指出，上述天秀路與輕鐵交匯處曾多次發生意外，司機及乘客均有受傷，認為該處為交通黑點，故建議加裝衝紅燈攝影機，以阻嚇司機衝燈，並建議警方加強檢控，以減少意外發生的機會。

17. 運輸署關注衝紅燈的問題，但由於資源所限未能在每一個路口設置衝紅燈攝影機，故會根據有關的準則去決定，包括交通意外記錄、警方觀察所得車輛衝紅燈的普遍程度、安裝衝紅燈攝影機的地點分布是否平均，以及有關地點是否適合安裝。署方評估上述條件後，認為暫未有需要安裝衝紅燈攝影機。署方表示會與警方繼續監察該位置衝燈的情況，並留意該路段之交通情況。

18. 委員以絕對多數票通過以下動議：

「要求於天秀路交通燈位置附近加裝“衝紅燈攝影機”以阻嚇違反交通規則之事。」

19. 主席認為運輸署應積極研究議員的建議，並考慮該路段是否適合安裝衝紅燈攝影機，因為當區議員較清楚當區的情況，但運輸署很多時候只根據數據及效益而作出判斷，令委員不滿，希望出席代表向部門高層反映委員意見。

李月民議員, MH 建議擴闊港鐵銀座輕鐵站橫跨輕鐵路軌過路處，及天恩路過路處

20. 港鐵指出，輕鐵月台之間的行人過路處的設計均需符合政府部門法定標準及港鐵安全標準，而銀座站的行人過路處設計亦符合相關標準，包括行人路的闊度、安全提醒措施、光度等，而港鐵亦有派人員到現場觀察，見繁忙時間人流均暢順，該行人過路處亦有充裕的位置可供行人等候過馬路。此外，港鐵一直與相關政府部門檢視輕鐵過路處包括月台之間及輕鐵與馬路之間的過路處的使用情況，會按不同環境而採取不同的措施去提升過路安全。港鐵會繼續密切留意該行人過路處的使用情況，並與政府部門商討有否措施可提升行人過路的安全。

湛家雄議員, BBS, MH, JP 要求運輸署在單車停泊熱點裝設雙層單車泊車架

21. 委員指出，元朗區單車停泊熱點的停泊位不足，建議運輸署可研究

於元朗區採用於上水火車站正在使用的雙層單車泊車架設計，但根據運輸署的書面回覆指該設計會先於大埔推行，故要求於元朗區亦應盡快推行試驗。委員反映於元朗西鐵站旁行人通道和欄杆附近亦有不少違例停泊的單車，對居民造成困擾，政府應考慮將合法單車位改為雙層泊車架以解決問題。

22. 運輸署回應，於粉嶺站旁及上水站旁設置的兩個雙層單車泊車系統屬試驗計劃，而大埔區的試驗計劃於早前亦已落實，至於元朗區，若委員認為某些位置單車位不足，可於會後聯絡署方再作研究可否於個別位置加置單車位。

23. 主席總結，地區管理委員會亦提及過加置雙層泊車架，建議運輸署與議員溝通，於可加置泊車架的地區盡快落實處理，並參考其他的地區做法。

湛家雄議員, BBS, MH, JP 建議取消輕鐵在路口之優先過路權，以改善其他車輛及行人的過路時間

24. 委員指出，現時天水圍某些主要路口的燈位等待時間甚長，據運輸署解釋指因為輕鐵有過路優先權，當輕鐵經過時交通燈號會重新調較，於1992年天水圍的屋苑初入伙時有此政策，但現今車流、人流均有增加，故要求運輸署取消輕鐵在路口之優先過路權。此外，委員指出元朗大馬路於多年前取消輕鐵優先過路權後，車輛及行人過路均十分暢順，輕鐵之行車時間亦未受到影響。委員反映調較燈號未必能解決車輛及行人長時間等候的問題，主要因為輕鐵之優先過路權，而取消輕鐵在路口之優先過路權亦並非新的措施，建議因應實際社區情況考慮行人及車輛和巴士之過路要求。

25. 運輸署表示，已視察個別路口的情況，有關天水圍警署及天耀輕鐵站的十字路口，署方於較早前已發出施工通知書予路政署以擴闊行人安全島，讓行人等候過路時有較多位置，而就天瑞路近天瑞邨/翠湖居的十字路口，署方在有需要時調較燈號時間分配。署方亦指出由於輕鐵為屯門、元朗及天水圍的主要交通工具，署方現階段暫不會修改輕鐵在使用路口時的優先權，但會考慮調較燈號時間分配。

26. 主席總結，輕鐵之優先過路權已實施多年，現今實際情況已有所不同，希望運輸署積極考慮在適當地方取消輕鐵在路口之優先過路權。

鄧鎔耀議員要求減低八鄉下輦村村口斜坡及擴建橋面路段事宜

27. 委員表示，提交議程前曾與多個政府部門溝通但未有部門負責，最後獲民政事務處回應，希望日後會與民政事務處及運輸署等相關部門積極溝通，以改善該路段的情況。

28. 主席促請民政事務處作出相關配合。

黃卓健議員、王威信議員及陳思靜議員建議討論引入多座位私家車事宜

29. 委員指出，外國有不少車廠推出可乘坐九人或以上的私家車，此舉可提升載客量，減少路面車輛，對改善環境空氣或有幫助，並減少路面擠塞問題，希望運輸署考慮發牌予九座或以上的私家車。

30. 運輸署表示，由於現行法例中的私家車只用作運載司機及不多於七名乘客，此建議牽涉改例，故曾向部門之政策科查詢，指出現時未有多於七名乘客的汽車登記為私家車。署方備悉委員意見，並指出除此方案外署方亦鼓勵市民使用公共交通工具。

31. 主席總結，由於議題牽涉法例問題，需透過議會內的立法會議員於立法會上反映，而引入多座位私家車之建議可取，因減少路面上的車輛為重要之考慮。

王威信議員、黃卓健議員及陳思靜議員建議討論十八鄉鄉事委員會對出新時代廣場巴士站巴士上落客引起的交通問題

32. 有委員表示，支持取消有關的巴士站，因大量巴士及小巴於該位置上落客，以致交通嚴重擠塞。同時，亦有委員表示由於居民已習慣該巴士站的使用，將該巴士站搬遷或取消並不適合，至於小巴及的士的上落客問題則與巴士站無關，建議警方加強執法。此外，委員查詢有關該巴士站是否本為臨時設施。有委員亦指出後隨巴士的車輛於該位置並非有意停泊，因未能超越停站的巴士而被迫停駛做成擠塞，希望運輸署研究道路設計，以有效疏導車輛。

33. 運輸署指出，於新時代廣場天橋底向元朗方向的上述巴士站為永久

性，而對面往另一方向的巴士站則為臨時性。而該巴士站以行人天橋接駁至元朗西鐵站，因有其需要性，故署方未有考慮取消該巴士站，曾研究遷移該巴士站的位置，但因有關巴士站後方近新時代中城的位置及前方向攸田明渠方向，均與行人路有高低落差，故未有適合位置以作搬遷。署方考慮到該巴士站與新時代中城車輛出入口的交通情況，會於青山公路合適位置加設「慢駛」道路標誌。

34． 警務處表示，上述路段巴士站只可准許巴士及已授權的車輛停車上落客，若警方巡邏時發現非法停泊在巴士站內的車輛，會採取嚴厲的票控行動。

35． 主席總結，運輸署應因應委員憂慮而考慮改良上述巴士站的設計。

湛家雄議員, BBS, MH, JP 及王威信議員建議改善博愛醫院來往元朗西鐵站的行人通道安全及設施

36． 委員指出，由元朗西鐵站或輕鐵站到博愛醫院的行人路段沒有上蓋，令探病和求診的市民及醫護人員日曬雨淋，且燈光昏暗，指示牌有欠清晰，對行人造成不便之外亦有危險性，過往在博愛迴旋處後曾發生劫案，而醫院為社區重要設施，有關部門應考慮改善行人路段環境，建議加置行人路上蓋、增加街燈、於行人路旁加種樹木、加置路牌，並要求警方加強執法。委員亦不同意路政署就一般亮度標準而考慮會否於該路段加置街燈，因使用者多為老弱傷殘人士，認為可因應情況而調節標準。

37． 運輸署表示，早前收悉博愛醫院個別提出有關行人指示不足的問題後，已督促有關發展商跟進，於其臨時相關工程及交通措施上增加行人指示牌。就有關加置上蓋的建議，指出通往博愛醫院的路段未能符合現行署方的準則，但議員可於新項目「在行人通道加建上蓋」中提交此建議。署方會繼續與發展商跟進現時的路牌情況，並研究可否增加永久路牌。

38． 路政署表示，就「博愛交匯處改善工程」，署方的承辦商早前已於工程範圍的附近的行人路增設更多指示牌，以方便行人。署方的路燈部已進行晚間的燈光量度，根據最新調查結果，小商路和朗和路的燈光的光度合適，亦比署方標準為高，故現階段未有計劃增加該路段的光度。而元朗公路行人隧道與小商路之間的行人徑屬鄉村範圍，在鄉村範圍內加設村燈的申請，均需由民政事務處統籌及進行諮詢工作，署方已將委員建議轉介元朗民政事務處跟進。

39. 警務處表示，就有關委員擔心博愛迴旋處附近的安全問題，會加強巡邏上述路段，防止罪案的發生

40. 主席希望路政署、運輸署及其他部門盡快研究改善有關設施。

湛家雄議員, BBS, MH, JP 建議討論 77 號專線小巴班次疏落及經常超速

41. 委員指出，收到不少市民投訴有關上述小巴線的服務，包括班次疏落、不依時間表行車、司機超速行駛及不經路線行駛，曾多次向運輸署投訴均無效，希望查詢有關續牌事宜，並建議於小巴政策方面，可考慮採納停牌或扣分機制，要求有關路線於下次續牌前交予交委會討論。委員亦反映 77 號的相關線 77A 及 77B 號線的班次有不均衡的問題，乘客轉乘不便。多年前於分區委員會已接獲有關該小巴線的多次投訴，委員曾多次邀請承辦商出席會議亦未有代表出席，希望了解運輸署於處理相關投訴的難處，並要求警方於該小巴線服務未有改善前加強執法，以加強阻嚇性。有委員希望運輸署調查該路線於天瑞村的行駛情況，特別是於早上 6 時半至 9 時繁忙時段，派員到該區視察不經路線行駛的情況。此外，委員指出運輸署最近去信議員建議因應客量而縮減 77A 號線班次，希望運輸署監督營辦商以維持服務承諾，嚴格執行去年提出的優化該路線的措施。委員不滿運輸署的回應指會作深入調查，促請運輸署監管該路線服務，並反映運輸署於小巴上設置的測速器未能顯示出小巴實際行駛的速度。委員指出多位民選區議員均收到市民投訴該路線，該路線問題並非單一或個別投訴，釐清委員並非要求元朗區所有小巴路線的續牌交予交委會討論，建議運輸署因應投訴而作出調查及監察該路線的服務。

42. 運輸署表示，翻查過該路線的評核報告，署方於過往半年內未接獲有關該路線超速投訴，若有超速投訴，定會盡量聯絡投訴人，並記錄事發車牌及司機資料，及後即時跟進。有關續牌情況，署方表示每條路線的續牌均於交委會討論會有相當困難，續牌時署方會考慮一定的因素，包括投訴數字、營辦商處理方式、車隊狀況等，因而作出相關的評分，會將委員意見轉達至相關同事於評核時以作考慮。有關 77 號路線轉駁的問題，署方表示會於會後補充相關資料予委員。署方會定期進行突擊檢查車速顯示器，如發現有問題的車輛，會即時交由車輛檢驗部進行驗車。

43. 警務處回應，警方如發現小巴超速，會採取適當的執法行動，及轉介運輸署以轉述相關的小巴營辦商，改善其服務質素及確保道路安全。

44． 主席總結，表示歷來有關該小巴線的投訴甚多，促請運輸署聽取當區區議員意見，於會後回覆議員。

運輸署進展報告

45． 委員指出，於進展報告中應交代有關項目的最新進展而非重述過往已作的安排，希望運輸署作出相關改善，並建議運輸署在有關新增巴士路線的資訊上，預先與當區區議員溝通。

46． 運輸署表示會作出相關跟進。

路政署進展報告

47． 路政署補充，就文件中第二項，地政總署已批出土地，署方會按既定程序盡快展開工程。

單車交通意外及執法數字

48． 委員閱悉上述文件。

有關交委會轄下三個工作小組運作事宜

49． 主席表示，交委會轄下三個工作小組於最近會期期間運作頗順利，並感謝各委員的支持，至於有關交委會轄下的工作小組的所有運作都會交由工作小組召集人直接處理，如委員有任何問題，可與召集人直接溝通，而有關決策及議題方面，若有其他問題，則可透過召集人處理或直接與主席聯絡。

元朗區議會秘書處

二零一六年八月