

元朗區議會交通及運輸委員會
集體運輸服務工作小組
二零一七年度第四次會議記錄

日期：二零一七年七月二十四日(星期一)

時間：上午十時正至下午一時二十五分

地點：元朗橋樂坊二號元朗政府合署十三樓 元朗區議會會議廳

<u>出席者</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
主席： 姚國威議員	會議開始	會議結束
副主席： 劉桂容議員	會議開始	會議結束
成員： 湛家雄議員, BBS, MH, JP	會議開始	下午 12:00
陳美蓮議員	會議開始	會議結束
陳思靜議員	會議開始	會議結束
張木林議員	會議開始	會議結束
趙秀嫻議員, MH	會議開始	會議結束
周永勤議員	會議開始	會議結束
郭 強議員, MH	會議開始	下午 12:10
李月民議員, MH	上午 11:40	會議結束
梁明堅議員	會議開始	會議結束
馬淑燕議員	上午 10:20	會議結束
麥業成議員	上午 11:35	會議結束
蕭浪鳴議員	上午 10:30	會議結束
鄧焯謙議員	上午 10:15	下午 12:30
杜嘉倫議員	會議開始	會議結束
黃煒鈴議員	會議開始	會議結束
王威信議員, MH	會議開始	會議結束
黃偉賢議員	上午 10:15	會議結束
楊家安議員	會議開始	下午 12:10
袁敏兒議員	會議開始	會議結束
徐君紹先生	上午 10:25	會議結束
司徒駿軒先生	會議開始	會議結束

秘書：	陳翠珊女士	元朗民政事務處行政助理(區議會)一
	張 駿先生	元朗民政事務處行政主任(區議會)五

列席者

麥嘉盈女士	元朗民政事務助理專員(二)
譚樂忻女士	運輸署高級運輸主任/元朗 1
梁加諾先生	運輸署高級運輸主任/元朗 2
林 圓女士	香港鐵路有限公司助理公共關係經理—對外事務

缺席者

梁福元議員	
文光明議員	
沈豪傑議員	
鄧鎔耀議員	(因事請假)
陳天任先生	(因事請假)
程容輝先生	
吳家良先生	

* * * * *

歡迎詞

主席歡迎各成員及政府部門代表及香港鐵路有限公司(港鐵)代表出席二零一七年度元朗區議會集體運輸服務工作小組第四次會議。恭賀梁志祥議員獲授銀紫荊星章、王威信議員及呂堅議員獲授榮譽勳章，以及黃煒鈴議員獲授行政長官社區服務獎狀。

由於港鐵代表林圓女士下午有事需提早離開，主席建議提早討論議程二、前議事項(1)王威信議員, MH 要求於元朗西鐵站 E 出口增加出/入閘機、(2)王威信議員, MH 要求於元朗站形點 F 出口設無障礙通道及議程三(4)王威信議員, MH 要求於元朗站 K 出口增加閘機，而議程三提問(9)和議程四，則放在議程三(7)前討論。

第一項、通過二零一七年度第三次會議記錄

2. 成員一致通過集體運輸服務工作小組二零一七年度第三次會議記錄。

第二項、前議事項

(1) 王威信議員, MH 要求於元朗西鐵站 E 出口增加出/入閘機
(集體運輸服務工作小組文件 2017／第 24 號)

議程三、委員提問

(4) 王威信議員, MH 要求於元朗站 K 出口增加閘機
(集體運輸服務工作小組文件 2017／第 34 號)

3． 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 元朗西鐵站 E 出口為有特別需要的乘客新增的闊閘機亦吸引其他乘客使用，令有需要的乘客未能優先使用闊閘機，認為現時只設置一部閘機不足以應付需要，建議增設一部閘機，讓兩部閘機分開入閘及出閘的客流，令出入閘過程更順暢；及
- (2) 認為鄰近屋苑如新時代廣場的居民使用量，足以支持增設一部閘機，期望港鐵提供元朗站 K 出口使用閘機的數據，以了解增設閘機的實際需求，並建議於繁忙時段設定三部入閘機及一部出閘機，以應付上班乘客的需要。

4． 林圓女士綜合回應以下：

- (1) 港鐵重視車站大堂及月台位置的客流管理，以保持運作安全暢順，因此一直密切留意客流情況；
- (2) 現時乘客進入元朗站後，主要經由 F 出口的閘機前往月台。現時元朗站 E 出口已設置閘機，使用量亦有增加，但現時通過該閘機的客流畅順，港鐵公司會繼續密切留意該出口的客流，並在閘機及扶手電梯作相應安排，以維持早上繁忙時段的客流；
- (3) 現時在早上繁忙時段，K 出口已設兩部入閘機及兩部出閘機供乘客使用，暫未出現排隊情況，會繼續密切留意使用量，在有需要時作出相應調整；

5． 主席總結，有見元朗站 E 出口位置鄰近升降機，乘客使用升降機後出入閘會令人流量不穩定，認為現時 E 出口只有一部閘機並不足以應付

乘客需要，建議港鐵於 E 出口增設一部閘機，及留意 K 出口的人流使用量，並作出相應安排處理人流。

第二項、前議事項

(2) 王威信議員, MH 要求於元朗站形點 F 出口設無障礙通道 (集體運輸服務工作小組文件 2017／第 27 號)

6． 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 現時由新元朗中心前往元朗站 F 出口的通道，設有兩部扶手電梯和一條行人樓梯，行人樓梯設置的輪椅升降台只供傷健人士使用，對使用嬰兒車和手推車的人士造成不便，建議遷移 F 出口的行人樓梯及調整車站大堂的範圍，騰出空間增設無障礙通道；及
- (2) 查詢使用嬰兒車及手推車的人士從 F 出口進入元朗站的方法，及元朗站內所有無障礙通道的位置，並建議港鐵按人口比例以安排足夠的無障礙通道供乘客使用。

7． 林圓女士綜合回應以下：

- (1) 港鐵定期與傷健人士團體溝通，了解他們使用港鐵設施的意見及需要；
- (2) F 出口扶手電梯位置現時已設有輪椅升降台，方便有需要的乘客在職員協助下使用。出口對出範圍並沒有足夠空間設置符合法定標準的斜道，如有需要可安排實地視察，讓工程師講解設計無障礙通道設施的詳情。港鐵明白 F 出口的人流使用量增加，會繼續密切留意該出入口的使用情況，包括乘客對無障礙設施的需求，適時採取措施理順客流。
- (3) 建議需要使用無障礙設施人士可經形點的升降機前往元朗站 E 出口的無障礙通道進入車站大堂。

8． 主席總結，建議安排實地視察元朗站 F 出口通道後再討論跟進事

宜。

(會後補註：秘書處已於二零一七年九月四日下午安排實地視察元朗站 F 出口位置。主席建議港鐵於該通道增設通知，以指示市民附近無障礙通道的位置。)

(1) 陳美蓮議員、黃偉賢議員、鄭俊宇議員、麥業成議員和杜嘉倫議員要求港鐵公司在輕鐵駕駛艙加設監察系統
(集體運輸服務工作小組文件 2017／第 31 號)

9． 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 表示保障乘客安全為首要因素，認為港鐵不應以實際營運及員工意見為理由拒絕加設監察系統；
- (2) 因未有監察系統提供意外成因的線索，今天水圍輕鐵與港鐵巴士相撞意外至今仍在調查當中，參考內地及部分歐美國家的公營或私營公共交通運輸系統亦設有錄影系統，認為港鐵可藉着監察系統如車速紀錄儀警剔司機駕駛態度，從而減少意外發生，並於意外發生後得知當時駕駛狀況，協助警方調查；
- (3) 查詢現時輕鐵車廂內有否設置行車紀錄儀及衝紅燈監察器，會否在每個路軌設置監察車速儀器，車長就駕駛時衝紅燈會否累積違例駕駛記分，以及會否向肇事車長提供相關指導及工作評核，以加強改善車長駕駛技術及態度；
- (4) 曾有乘客從輕鐵駕駛艙後方的玻璃窗，拍攝車長於駕駛期間處理私人事務，反映港鐵需加強監察司機駕駛情況，建議港鐵仿效其他交通工具如巴士及的士，將司機的駕駛空間透明化，讓乘客可在旁觀察車長駕駛情況。亦有成員指出於駕駛艙內設置監察系統需考慮司機的私隱權問題，建議將監察鏡頭設置駕駛艙的後方，可同時監察司機的駕駛情況和輕鐵前方的路面情況；及
- (5) 查詢現行相關法例有否管制港鐵的集體運輸工具設置行車紀錄儀，期望港鐵可於非繁忙時段安排輕鐵車廂供成員視察向外錄影監操系統的操作方式。

10． 林圓女士綜合回應以下：

- (1) 安全為港鐵運作的首要考慮。港鐵作為路面交通工具營辦商，會不懈地提升車長的安全駕駛意識。公司已安排一系列的駕駛培訓及每半年一次的重溫課程，亦安排輕鐵督導透過車速鐳射槍監察輕鐵於不同路段的行駛車速，當車長違反路面交通規則包括衝紅燈，港鐵會即時停止車長執行職務及進行內部調查；
- (2) 港鐵已延長車長入職訓練期及加強重溫課程的內容，車長亦需熟習路面駕駛規則及各路段的車速限制，方可執行職務。輕鐵督導亦會每日觀察車長身體狀況及加強巡查，並透過車速雷射槍及車速攝影機監察輕鐵車速；
- (3) 回應表示輕鐵已裝置紀錄儀，可記錄車速及路面情況，但只供內部使用及按警方要求提交作調查使用。根據以往大部分意外的資料顯示，車長當時是按照交通規則及交通燈號指示駕駛，多數意外屬外在因素引致。及
- (4) 考慮行人及其他車輛安全，輕鐵駛入車站前後及途經行人過路處時，車長一般會響號提示靠近的行人及車輛，這亦是保障行人安全過路的措施。

11． 譚樂忻女士回應，自 2014 年 12 月 1 日起，所有新登記的專線小巴需要安裝行車紀錄儀，以便在意外發生後得知小巴事發時的運作情況。此外，政府亦鼓勵於 2014 年已登記的營辦商於專營小巴設置行車紀錄儀，而已裝設行車紀錄儀的專線小巴營辦商於其中期檢討時會獲調整分數，運輸署亦建議的士營辦商或個別的士司機可因應需要而加設行車紀錄儀以保障司機安全。運輸署一向注重交通安全，其中包括於會於有需要的路段裝設快拍相機，以加強監察該路段的車輛速度是否超出規定，以及於相關路段進行路面改善措施及工程，以增加行車及行人安全。現時未有法例規定所有公共交通工具必須設置行車紀錄儀。

12． 主席總結，現時未有法例規管所有交通工具設置行車紀錄儀，認為確實有需要於輕鐵駕駛艙內加設行車紀錄儀，作為提升駕駛安全的其中

一項措施，並於日後發生交通意外後作調查使用，希望港鐵於會後安排成員視察車箱內的錄影系統，建議港鐵及運輸署加強監察車長及公共交通工具駕駛者行為，並決定去信警務處了解輕鐵車長違反交通條例的處分安排。

(會後補註：秘書處已於二零一七年八月二十二日發信警務處警民關係組再轉交相關組別跟進。)

(2) 王威信議員, MH 要求改善輕鐵元朗總站月台路線指示不清晰問題 (集體運輸服務工作小組文件 2017／第 32 號)

13． 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 乘客未能於遠方眺望指示牌內容，需越過輕鐵路軌至不同月台，走近指示牌才能清晰看見路線資料，當輕鐵到達月台期間大量人流來往輕鐵路軌到不同月台登車，對尋找指示牌的乘客造成危險，而增加人流來往路軌亦會阻礙車長駕駛；及
- (2) 於元朗站轉乘輕鐵的資訊顯示方式不清楚，乘客需步行至各個前往輕鐵月台的路口尋找相應路線，希望港鐵能增設較大型的指示牌或添加指示柱以方便乘客。

14． 林圓女士回應，現時元朗站設置五部大型電子資訊顯示屏，展示所有輕鐵路綫資料包括各月台停站的路綫及班次時間等。港鐵明白成員的關注，並於 2014 至 2015 年期間為元朗總站進行整體提升，包括加強整個車站的照明系統及擴闊五號輕鐵月台等。至於月台上的路綫資訊顯示屏的展示模式，包括字體大小及內容位置排列主要因應指示牌的大小而定，亦需考慮月台整體佈局及人流方向等因素，港鐵已備悉成員相關意見並繼續跟進改善情況。

15． 主席總結，建議港鐵參照醫院於地面貼上前往各部門的指示貼紙或考慮以不同展示方式加強指示牌清晰度，並建議於視察元朗站 F 出口時一併視察其指示牌位置及展示方式。

(會後補註：秘書處已於二零一七年九月四日下午安排實地視察元朗總站的

路線指示方式，港鐵將跟進於元朗總站增加月台指示牌等相關路線指示。)

(3) 陳美蓮議員、黃偉賢議員、鄭俊宇議員、麥業成議員和杜嘉倫議員要求港鐵公司全面在輕鐵月台安裝幕門

(集體運輸服務工作小組文件 2017／第 33 號)

16． 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 建議於輕鐵月台劃分不能踏出黃色綫以外的範圍，認為安裝幕門只需佔月台十寸厚度的範圍，不接受以人手控制及雙單卡列車等技術理由而解釋未能於輕鐵站加裝月台幕門，相信港鐵能解決技術安裝問題，建議港鐵提供過往輕鐵墮軌意外數據以支持不增設幕門的決定；
- (2) 有見港鐵雖安排七十名月台助理於繁忙時段協助及指示乘客上落車，但未能解決元朗區不斷增加的乘客安全問題，而加設幕門亦可減省聘用月台助理的支出。因人命傷亡並非金錢能夠補償，促請港鐵及早安裝幕門，保障乘客安全；及
- (3) 指出人流密集的輕鐵月台容易發生乘客誤墮路軌的意外，建議於較多人流使用或容易發生意外的輕鐵月台優先安裝幕門，亦有成員建議於技術可行或較少人流的輕鐵月台優先設置幕門。

17． 林圓女士回應，輕鐵月台為開放式幕門，由人手控制開關車門，而重鐵則由訊號系統操作幕門開關及開車等動作，兩者屬完全不同的系統，故輕鐵在實際運作上與月台閘門操作的配合存在相當程度的困難。同時，輕鐵月台空間有限，若安裝閘門將進一步減少候車空間，影響乘客及運作。事實上，港鐵與政府部門一直有就月台管理及安全這課題作交流，並按不同位置的情況，實施相應安全措施，如於大棠路站二號月台加設欄柱。公司亦會繼續留意月台人流量而作出適當安排，例如大棠路一號月台即將進行擴闊工程以提升該月台客流管理。港鐵一直有投放資源管理客流，包括擴闊月台及進行其他改善工作，為乘客提供舒適的乘車及候車環境。港鐵了解成員關注過往是否曾有意外與月台的擠迫情況有關，會議後將跟進。

18． 主席總結，決定去信運輸及房屋局局長並分發給九位新界西立法會議員，知悉此事情。如港鐵未能提供相關意外數字，則向運輸署查詢相關意外數據。不認同以技術理由而解釋未能安裝幕門，期望港鐵於會後繼續跟進於輕鐵全面安裝幕門事宜。

(會後補註：秘書處已於二零一七年八月二十一日發信港鐵以要求全面於輕鐵月台安裝幕門，已透過元朗區議員暨立法會議員把本小組成員就討論事項的意見帶到立法會層面，繼續向港鐵爭取全面加裝輕鐵幕門。)

(5) 黃煒鈴議員、郭強議員, MH、呂堅議員, MH、蕭浪鳴議員、馬淑燕議員、徐君紹先生、司徒駿軒先生、高俊傑先生和程容輝先生要求於輕鐵天水圍站及元朗站月台加裝風扇

(集體運輸服務工作小組文件 2017／第 35 號)

19． 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 乘客主要使用天水圍站及元朗站轉乘輕鐵線或西鐵線，即使元朗總站部分月台於建造時已設置風扇仍未能改善悶熱的候車環境。在炎熱天氣下，乘客於輕鐵月台感到炎熱辛苦，期望港鐵可於兩個車站月台增設風扇，改善乘客候車環境；亦有成員建議在遊客觀光的輕鐵站月台加設風扇，亦可加設座椅供乘客使用，改善旅客對公共交通服務的印象；
- (2) 認為港鐵不應以巴士站沒有安裝風扇作為理由，亦有成員指風扇價格適宜，於元朗總站五個月台加裝風扇成本約港幣五千元，兩個輕鐵車站安裝風扇成本費用約港幣一萬元，促請港鐵回饋乘客需求，亦願意贊助註明議員名字的風扇予港鐵；
- (3) 建議港鐵參照迪士尼站設置的霧氣風扇，於元朗輕鐵站安裝有相似功能的風扇以達到即時降溫之效，但留意霧氣水源應先消毒，以免傳播退伍軍人症或流感病毒，亦可安裝無扇葉式風扇以確保降溫效果，如具備空氣清新功能，可改善月台空氣質素則更佳，亦可考慮設置暖氣系統以應付寒冷天氣，期望港鐵盡快安裝風扇；
- (4) 密閉式空間的重鐵月台安裝空調系統，而輕鐵月台屬於半密

閉式空間，港鐵可於輕鐵站月台安裝風扇後，考慮設置空調系統；仿照商場內部裝修時採用冷風機，只需接駁電源便可運作，而且尺寸適宜，認為港鐵研究於月台加裝冷風機並不為難；

- (5) 查詢兩個輕鐵站月台已安裝風扇的數量和其位置，以及於擴建月台時一併增設風扇的可能性，並建議安排於天水圍站及元朗站實地視察添置風扇的位置；及
- (6) 輕鐵站上蓋以金屬所造，雖可抗風，但炎熱天氣下，上蓋尤如蒸籠般鎖住熱氣，令乘客頭部感到非常熱，建議港鐵安裝風扇時留意風扇的吹風方向，以改善月台上蓋的空氣流通情況；亦有成員指出輕鐵站(如天富站、天悅站、天瑞站及天耀站)站內比站外的溫度更高；及
- (7) 輕鐵天水圍站乘客眾多，部分乘客需等候第二班次輕鐵方可登車，而且部分輕鐵班次疏落，擔心於炎熱天氣下候車時間過長讓乘客容易中暑不適，危害生命安全。建議港鐵高層親身感受乘客候車的環境，並於人流密集的月台首先增設風扇，再全面推行至其他輕鐵站月台。

20． 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 由於輕鐵系統屬開放式設計，輕鐵月台可享有自然空氣流通效果，而上蓋設有物業的輕鐵總站需安裝風扇以保持月台空氣流通，會密切留意輕鐵天水圍站的通風情況；
- (2) 港鐵一直投放資源提升輕鐵月台設施。就輕鐵天水圍站而言，港鐵公司將擴闊三號月台，提升乘客候車環境；
- (3) 港鐵有計劃並即將試行全面更換輕鐵月台座椅；及
- (4) 有關委員建議加裝風扇或冷風機，需與有關部門同事商討，尤其於特殊天氣情況下，在運作安全方面的考慮。

21． 主席總結，港鐵可聯絡李月民議員作安裝風扇的技術支援，及建

議安排實地視察天水圍站及元朗站安裝風扇的位置。

(會後補註：秘書處已於二零一七年九月四日下午安排實地視察輕鐵元朗站及天水圍站，期間有成員建議於月台後方的柱身加設風扇，主席期望港鐵於半年內在元朗總站及輕鐵天水圍站的各個月台增設風扇。)

(6) 王威信議員, MH 促西鐵於傍晚繁忙時間加密班次
(集體運輸服務工作小組文件 2017／第 36 號)

22． 成員就議題發表，除了早上繁忙時段的班次不足外，現時傍晚繁忙時段亦有見班次不足以應付乘客需求，不同意港鐵回覆表示乘客普遍可登上剛抵站的班次，建議港鐵提供數據反映實況。由於乘客未有移至車箱內，以至未能充分利用車廂空間接載更多乘客，期望港鐵可考慮加密班次於中途站開始接載乘客，或其他具創意的的方法，以充分利用車廂空間。

23． 林圓女士回應，早上繁忙時段乘客上班時間相若，客流量集中於同一時間，而傍晚繁忙時段的乘客量較分散，故整體而言大部分乘客都能登上首班列車；而在美孚站及南昌站等較繁忙的轉車站，有部分乘客需等候乘客第二班車。港鐵已透過宣傳及車務助理鼓勵乘客盡量行入車廂中間，相信委員亦同意，這有賴乘客合作才可能取得成效。

24． 主席總結，建議港鐵考慮其他方法，如於車廂中間加設 USB 充電座等，吸引乘客走進車廂內，善用車廂空間。

(9) 馬淑燕議員、司徒駿軒先生和程容輝先生要求港鐵加強輕鐵行人過路處安全措施
(集體運輸服務工作小組文件 2017／第 39 號)

25． 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 於今年六月十一日發生一宗輕鐵意外，輕鐵 705 線往天慈方向，前往天水圍站時因車速太快，輕鐵出現三次急停情況，令部分乘客受傷，希望查詢意外進展報告及當日車速等資料；

- (2) 輕鐵於行駛上落斜坡路段及轉彎路段經常突然剎車，輕鐵上斜時車速過快，均反映司機駕駛態度問題，要求於駕駛艙加設監察系統，改善車長態度，提醒車長注意輕鐵上落斜時的車速；及
- (3) 輕鐵前往元朗站於安樂路及朗日路路段被阻塞時，常常響號，由於輕鐵響號聲滋擾附近居民，希望港鐵留意保障乘客安全的同時避免滋擾附近居民。

26 · 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 港鐵定期分別與政府部門及警方聯絡，討論及跟進輕鐵行人過路處的安全措施，亦重視車長駕駛超速問題，有關議員提到六月十一日發生的事故資料，需於會後跟進；
(會後跟進：根據記錄，於今年六月十一日晚上約八時五十分左右，一輛 705 綫輕鐵，在駛向天慈站方向時，車長因見到有行人衝出過路處，在緊急情況下剎停輕鐵，車廂同時作出廣播，提醒乘客緊握扶手。有乘客通知車長不適，車長即時通知車務控制中心召喚救護車，將他們送院檢查。跟據記錄，當時輕鐵是按該路段限速前進。)
- (2) 港鐵已延長車長訓練時間至十八個星期，並加強重溫課程的內容及加密監察車速的次數，如收到議員提供懷疑車長超速的資料，亦會盡快跟進事件；及
- (3) 港鐵會繼續密切監察輕鐵車速，例如今年於天慈路行人過路處加設防撞膠柱，令行人或踏單車人士必須於過路處先停下才過馬路，提升過路安全；同時亦與警方舉辦「模範行人選舉」活動，繼續跟進相關方面工作。

27 · 主席總結，希望港鐵提醒車長加緊執行於輕鐵駛經下坡路段時的車速限制，以免發生如坑尾村站輕鐵列車出軌事件等同類型的交通意外，另建議於過路處增加車務助理維持秩序。而於安樂路與朗日路的交通擠塞問題，明白車長響號會造成滋擾，但根深蒂固問題是由車輛阻塞引致，決定會後通知警方於該路段加強執法，避免車輛停泊而阻礙輕鐵前進。

(會後補註：秘書處已於二零一七年八月二十二日發信警務處警民關係組再轉交相關組別跟進。)

議程四、西鐵全面增加至八卡車的進度

28． 林圓女士簡介文件。

議程三、委員提問

(7) 沈豪傑議員、梁福元議員、袁敏兒議員和梁明堅議員要求引入其他交通工具行走公庵路至元朗市

(集體運輸服務工作小組文件 2017／第 37 號)

29． 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 現時 39 號線小巴除了服務附近居民外，還需服務田寮村至白沙村一帶的村民，而元朗南總站小巴已載滿乘客，令中途站的乘客未能登車，現時每隔 5 分鐘一班的班次仍未能應付乘客需要，建議短期內開放公庵路路段讓紅色公共小型巴士提供服務或增設一條綠色專線小巴路線，應付乘客需求的同時亦可加入競爭者，令現在的營辦商有意改善 39 號線的服務，亦可考慮引入一條專營巴士路線為市民服務及改建公庵路的設計供巴士行駛，或引入其他交通工具以長遠解決乘客需求；
- (2) 建議修改司機休息及午飯時間安排，避免於非繁忙下午時段，總站出現空置小巴而有乘客等候登車的情況；及
- (3) 有見所有 39 號系列的小巴站設有上蓋，只有 39 號線小巴站未設有上蓋，要求於 39 號線站增設上蓋。

30． 譚樂忻女士綜合回應如下：

- (1) 現時十八鄉路左轉橋興路需再行經一條橫跨公庵路明渠的行車路才可進入公庵路，而該路段左轉至公庵路的一段並不適合車身較長的專營巴士行駛。此外，公庵路尾段亦未有足夠位置供巴士掉頭或作起訖點之用。然而，運輸署已備悉委員

的意見，若未來有關路段的基礎建設有所改善，運輸署會視乎公庵路一帶人口增長的情況，考慮引入不同的交通工具及再檢視提供專營巴士服務的可行性；

- (2) 非繁忙時段下午三時為早晚兩更司機交替及司機休息時間，故有車輛暫時停泊在總站。運輸署敦促營辦商增聘司機作替更服務，由於現時行業面對人手招聘困難，未能吸引更多司機投身，運輸署將繼續與營辦商跟進加派人手維持服務，以避免乘客等候多班次小巴才能登車；
- (3) 就紅色公共小型巴士而言，現時運輸署主要以交通管理措施規管其運作範圍，至於有關營運細節方面，運輸署並沒有規管紅色公共小型巴士的路線、收費及班次等。為加強監管公共小型巴士的整體運作，運輸署鼓勵小巴業界由紅色公共小型巴士轉為綠色專線小巴。為確保營辦商投標路線有足夠客量供運作及更符合營運效益，運輸署或會於有關路線的某些路段設置禁區，禁止紅色公共小型巴士行駛。由於時第 39 號專線小巴的部分運作範圍已劃為公共小型巴士禁區，故暫時不考慮開放該些路段供所有公共小型巴士運作，將來會視乎該路段的乘客量及相關路段的設計，再考慮研究引入專營巴士的可行性；及
- (4) 除小巴外，公庵路近十八鄉交界現時亦有大型屋苑落成，小巴駛至該些屋苑的中途站時已經客滿，運輸署已就此情況批准該些屋苑提供居民巴士服務，確保繁忙時段仍有足夠數量的交通工具讓乘客前往區內的公共交通交匯處或鐵路站轉乘其他交通工具。

31. 主席總結，由於路面限制未能引入專營巴士服務，路面設計方面亦涉及運輸署及路政署的參與，而要求專營巴士服務已超出本工作小組的職權範圍，故建議將議程轉交交通及運輸委員會跟進，以討論公庵路段的道路設計問題。就政策方面未能於公庵路安排紅色公共小型巴士服務取代綠色專線小巴一事，決定去信運輸及房屋局，希望檢視小巴政策，彈性容納紅色公共小型巴士可於公庵路為乘客提供服務，以應付市民需求。

(會後補註：為了跟進容納紅色公共小型巴士於禁區路段行駛一事，秘書處應主席的建議，已於二零一七年八月二十五日發信運輸署建議彈性實施小

巴政策。)

(8) 王威信議員, MH 促改善小巴 604 特別班次的穩定性走公庵路至元朗市
(集體運輸服務工作小組文件 2017／第 38 號)

32． 成員就議題發表，現時 604 號線部分時段的班次相隔超過一小時，令較少市民可以使用。據了解市民需乘搭 604 號線前往市區使用文娛康樂設施及圖書館，建議運輸署了解 604 號線較低使用率及未能準時於首站開出的原因，並希望營辦商能準時安排小巴服務班次。

33． 譚樂忻女士回應，現時（根據有關路線的服務詳情表）第 604 號線的特別班次為每 60 分鐘一班，營辦商主要是調配 604 號線的恆常班次運作這些特別班次，而現時營辦商所安排的班次較服務詳情表所規定的更為頻密。此外，由於形點 I 的小巴站位置為私人物業範圍，小巴未能長時間停留於該站等候，司機需停泊於元龍街外，待適當時間才駛進形點 I。由於現時該專線較少人使用，現時每 60 分鐘一班的安排可應付需求，雖然如此，運輸署會繼續與營辦商跟進有關路線的客量和班次安排。至於有關班次穩定性的意見，運輸署會與營辦商研究車量調配安排，以平衡 604 號主線及其特別班次的乘客需求。

34． 主席總結，因市民認知 604 號線為 60 分鐘一班次，但實際班次相距時間卻少於 60 分鐘，令市民難以預計時間乘搭 604 號線，故建議運輸署考慮調配或保留車輛以維持 604 號線準時 60 分鐘開出，方便乘客預計候車時間，並把 604 號線加入小巴服務進展報告，待下次會議再作討論。

議程五、小巴服務進展報告

(集體運輸服務工作小組文件 2017／第 40 號)

35． 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 現時朗河路未有安排小巴服務接載市民到元朗市區，為居民造成不便，希望運輸署跟進把十八鄉港頭村外停車場改為小巴總站，並儘快確定計劃進度安排；

- (2) 查詢關於七月份跟進 39 號線小巴的情況，成員觀察上午及下午時段的整體載客率為十成，而現時班次安排不足以應付居民的需求，建議考慮縮短 39 號線的班次時間及引入專營巴士服務；
- (3) 現時 619 號線的小巴營辦商仍未與港鐵就修改路線的相關細節達成共識，建議運輸署敦促港鐵與小巴營辦商落實轉乘優惠等細節。亦有成員希望跟進港鐵與小巴營辦商的討論，建議運輸署介入事件了解各方難題，安排會議讓港鐵和小巴營辦商討論並達成共識；
- (4) 現時 609B 號線只於早上及晚上繁忙時段加密班次，但仍未能應付市民上下班的需求，加上脫班問題令恆常班次相距 20 分鐘，不足以滿足乘客需要。有見朗善村的人口增長，亦考慮到現時天氣炎熱，建議於小巴站加建上蓋及准許巴士駛入朗善村以接載乘客；
- (5) 於七月十一日觀察 77 號線時，發現連續有四輛小巴途經水邊圍村時出現飛站，可於會後提供車牌給運輸署跟進。另外，於小巴服務進展報告顯示，五月及七月的跟進進度相似，故查詢最新跟進情況，並建議運輸署以便裝乘客監察司機的駕駛態度，認為與營辦商會面及縮短其客運營業證有效期的做法未能有效改善司機的態度；
- (6) 部分 618 號線司機途經天瑞路天澤邨站及濕地公園站後，直接往天葵路轉天華路，而不經嘉湖山莊站，認為運輸署於天瑞路近天澤商場作突擊實地調查無法反映脫班問題，建議於天葵路嘉湖山莊北邊及龍園站附近位置進行突擊實地調查；及
- (7) 查詢中期檢討報告會否就司機的駕駛態度惡劣而納入扣分準則，或加入取消營辦商客運營業權等相關罰則；認為缺乏其他營辦商競爭營運 618 號線，未能促使現時營辦商改善服務。由於 618 號線即使加密班次亦未能應付乘客需求，建議引入巴士增加競爭，甚至取代原先 618 號線，以應付乘客需求。

36 · 譚樂忻女士綜合回應如下：

- (1) 由於現時第 39 號專線小巴的調查尚未完成，運輸署將於會後補充進度及與營辦商討調整班次的可行性；
- (2) 根據港鐵早前提出的建議，K75 綫系列的優化方案是在專線小巴 619 號可提供服務時間不少於現時 K75A 綫、行走與 K75A 綫相若的路綫及與港鐵公司繼續探討轉乘優惠合作的前提下，才會作出有關改動。據本署了解，現時專線小巴 619 號的營辦商仍未與港鐵就服務細節及轉乘優惠等方面達成共識。若在雙方未能落實具體細節下而改動 K75 系列的服務，現時乘搭 K75A 綫而可享免費轉乘西鐵的乘客或受影響，故運輸署希望小巴營辦商與港鐵配合，在確保乘客可繼續享有相關轉乘優惠的基礎下調整服務，以期可改善整體運輸服務質素及增加專線小巴客源；及
- (3) 自朗善邨居民入伙至今，專線小巴第 609 號線已分階段增加班次及車量運作；而為加強朗善邨居民對小巴服務的需求，營辦商亦增設第 609B 號特別路線以應付於早上及下午繁忙時段，為居民提供往返西鐵站及朗善邨的特快短途服務。第 609B 號線在早上時段有效接載朗善邨居民轉乘西鐵，而非繁忙時段乘客可繼續使用第 609 號線前往元朗市及元朗站。運輸署早前與當區區議員及營辦商作實地視察期間，發現第 609B 號於下午時段的服務班次有剩餘座位，可接載於新元朗中心等候 609 號的乘客，運輸署現正與營辦商研究微調第 609B 號的於下午繁忙時段的路綫以充份利用餘下座位。另外，運輸署會把加設小巴站上蓋的建議轉交營辦商考慮。

37 · 梁加諾先生回應，因應乘客對司機的意見，會視乎情況與 618 號專線小巴營辦商作出跟進，視乎跟進及該營辦商就有關服務的改善工作，將於中期檢討時一併檢討有關營辦商的整體表現，以使用作考慮審批延續其客運營業證的有效期。倘若於中期檢討的分數過低，將會影響其客運營業證的有效期，最終甚至取消其營業證資格。署方會繼續積極跟進並敦促有關營辦商改善服務質素，以及安排調查及面見營辦商以反映情況，同時已備悉成員就突擊實地調查的建議，於下次會議回應調查結果及跟進行動。

38． 主席總結，就 39 號線的服務未能滿足市民需求，建議引入專營巴士服務，形成良性競爭環境，並保留該事項於下次會議再跟進。至於有關 619 號線重組方案，促請運輸署會後跟進與小巴營辦商及港鐵安排會議，盡快落實重組路線方案及提供轉乘服務。秘書處將於會後收集各成員對個別號線的意見，轉交運輸署跟進。由於 609 號線的服務已有所改善，下次小巴服務進展報告不再作討論，建議成員繼續觀察服務改善後的情況，並視乎需要提交加密 609B 班次的議程再作討論。如 618 號線的服務未見改善，建議運輸署以專營巴士取代 618 號線為乘客提供服務。

(會後補註：秘書處已於二零一七年八月十日發信收集各成員對各小巴路線的意見，並於九月五日將成員意見轉交運輸署跟進。)

議程六、其他事項

39． 主席表示交通及運輸委員會於第四次會議決定把有關公共交通發展策略研究的議程「輕鐵可載客量」轉交本工作小組跟進，故建議將於九月安排召開特別會議，讓成員詳細討論輕鐵 614 號和 615 號路線重組及大馬路的輕鐵路軌改道事宜，期望各成員屆時積極參與該會議。

(會後補註：將於二零一七年九月十八日上午十時在元朗區議會會議廳舉行第一次特別會議，討論議程「輕鐵可載客量」，包括輕鐵 614 號和 615 號路線重組及大馬路的輕鐵路軌改道事宜，並已邀請港鐵代表及運輸署代表出席會議。)

40． 議事完畢，是次會議於下午一時二十五分結束。

元朗區議會秘書處
二零一七年九月