

元朗區議會交通及運輸委員會
2020 年度第四次會議記錄

日 期：2020 年 8 月 13 日(星期四)

時 間：上午 10 時正至下午 12 時 25 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：張秀賢議員	(會議開始)	(會議結束)
副 主 席：陳樹暉議員	(會議開始)	(會議結束)
委 員：區國權議員	(上午 11:00)	(會議結束)
陳敬倫議員	(上午 10:40)	(會議結束)
陳美蓮議員	(會議開始)	(上午 11:30)
陳詩雅議員	(上午 10:15)	(會議結束)
張智陽議員	(上午 10:05)	(會議結束)
方浩軒議員	(會議開始)	(會議結束)
侯文健議員	(上午 10:20)	(會議結束)
何惠彬議員	(上午 10:25)	(會議結束)
康展華議員	(會議開始)	(會議結束)
郭文浩議員	(會議開始)	(會議結束)
鄺俊宇議員	(上午 10:20)	(會議結束)
黎國泳議員	(會議開始)	(會議結束)
黎寶華議員	(會議開始)	(會議結束)
黎永添議員	(會議開始)	(上午 10:25)
林 進議員	(會議開始)	(會議結束)
林廷衛議員	(會議開始)	(會議結束)
李俊威議員	(會議開始)	(會議結束)
李煒鋒議員	(會議開始)	(會議結束)
梁德明議員	(會議開始)	(會議結束)
李頌慈議員	(上午 10:30)	(會議結束)
麥業成議員	(會議開始)	(下午 12:05)
巫啟航議員	(上午 10:20)	(會議結束)
伍軒宏議員	(會議開始)	(會議結束)
吳玉英議員	(會議開始)	(會議結束)
石景澄議員	(會議開始)	(會議結束)

司徒博文議員	(上午 10:05)	(會議結束)
杜嘉倫議員	(會議開始)	(會議結束)
王百羽議員	(會議開始)	(會議結束)
黃偉賢議員	(會議開始)	(會議結束)
王穎思議員	(會議開始)	(會議結束)

秘 書：黃鐘慧女士 元朗民政事務處行政主任(區議會)二

列 席 者

議程第二項

茹詠詩女士	運輸署高級運輸主任/巴士發展(大嶼山)
梁嘸敏女士	運輸署運輸主任/巴士發展(大嶼山)
羅耀華先生	九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司高級主任(策劃及發展)
梁領彥先生	九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司車務策劃部主管

議程第三項

卓志東先生	路政署高級工程師 6/暢道通行
霍思敏女士	運輸署工程師/元朗中

議程第三(1)項

卓志東先生	路政署高級工程師 6/暢道通行
霍思敏女士	運輸署工程師/元朗中

議程第四(2)項

譚樂忻女士	運輸署高級運輸主任/元朗 1
-------	----------------

議程第四(3)項

霍思敏女士	運輸署工程師/元朗中
-------	------------

議程第五項

譚樂忻女士	運輸署高級運輸主任/元朗 1
-------	----------------

議程第六項

施勇志先生	路政署區域工程師/元朗(西)
張珮甄女士	路政署區域工程師/元朗(東)

議程第七項

梁基政先生

香港警務處元朗警區區交通組主管

張澧騏先生

香港警務處元朗警區警民關係主任

缺席者

程振明議員

關俊笙議員

伍健偉議員

楊家安議員

(因事請假)

* * * * *

歡迎詞

主席歡迎各委員及政府部門代表出席元朗區議會交通及運輸委員會（交委會）2020 年度第四次會議。

第一項：通過 2020 年度第三次會議記錄

2. 委員一致通過上述會議記錄。

第二項：配合屯門至赤鱗角連接路的北面連接路通車專營巴士行車路線調整安排 (交委會文件 2020/第 45 號)

3. 主席歡迎下列人士出席會議：

運輸署

高級運輸主任/巴士發展(大嶼山)

茹詠詩女士

運輸主任/巴士發展(大嶼山)

梁嘜敏女士

九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司(巴士公司)

高級主任(策劃及發展)

羅耀華先生

車務策劃部主管

梁領彥先生

4. 運輸署茹詠詩女士簡介上述文件。

5. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 指出運輸署未有提供其他地區的路線圖，難以就署方提供的資料完全掌握行車路線，例如只有屯門區的資料顯示巴士路線行經皇珠路，元朗和北區的資料卻沒有反映此情況；
- (2) 認為皇珠路在屯赤北面連接路開通後不能應付車流，將出現擠塞問題，日後加上北區及元朗區十多條 A 及 E 系列線，該路段將共有近四十條巴士路線行駛，而且當中部分為一小時達十個班次以上的高客量路線，認為署方對有關數字的估算不合理；
- (3) 指出屯門公路轉入皇珠路的天橋須以時速 30 公里行車，不太適合大型車輛行駛，擔憂全部巴士路線行經此路段可能有危險；
- (4) 指出大欖隧道經已按照政府提出的隧道收費豁免策略免費通行，青嶼幹線及屯赤北面連接路日後也會豁免收費，不能理解巴士路線由大欖隧道改行屯赤北面連接路因而降低成本及車費的理據；
- (5) 查詢龍運巴士公司擴闊了巴士服務範圍後能否短時間內達成每 15 至 20 分鐘一班的巴士班次密度；
- (6) 指出在調整車費及路線後 A 及 E 系列線的分別顯得模糊，兩者的分別只在於會否往返東涌路段，收費亦變得平均。表示現時方案反而延長了部分行車路線，A 系列線本來提供較快捷路線，調整後卻需繞經整個元朗及屯門，以 A34 號線為例，巴士需行經 11 個區域，繞過半個屯門區才到達機場，E36A 號線則只行走 5 個區域，A34 號線的行車時間可能比 E36A 號線更長。希望運輸署解釋制定 A 及 E 系列線原則上的改變，並建議 A 系列線只停個別主要車站，吸引市民乘搭；
- (7) 表示以乘客角度目前的巴士線載客量已甚高，以途經天水圍的 A37 號線為例，巴士駛入天水圍時已載有甚多乘客，擔心天水圍居民未能登車；
- (8) 指出 A 及 E 系列線在青山公路屏山段行經的範圍較小，未能照顧屏山村村民；

- (9) 指出現時運輸署計劃屯門及北區的 A 及 E 系列線全部改用屯赤北面連接路，可能太依賴該路段。建議保留一至兩條巴士路線繼續沿大欖隧道，讓居民可因應交通狀況選擇巴士路線；
- (10) 指出屯赤北面連接路或屯門公路一旦塞車或發生重大交通意外，會出現車流倒灌，縱使最終所有巴士路線均使用屯赤北面連接路，運輸署也應為 A 或 E 系列線巴士設有行經大欖隧道的後備方案；
- (11) 建議在 N 系列線安排分段收費，增加錦田及八鄉居民乘搭通宵車歸家的選擇；
- (12) 指出 A37 號線覆蓋至天水圍北區域後，天慈站由第九變成第十一個站，擔心早上較多市民需要乘搭巴士趕赴早班飛機，天慈站的乘客難以登車，建議清晨六至七時也訂為繁忙時間，並將 A37 號線加密班次至每 15 分鐘一班；
- (13) 建議調整 E36A 路線，往東涌方向由天慈路駛入天祥路改為由朗天路經天福路進入天城路，並於天耀邨耀豐樓增設車站，方便天耀及天慈邨的居民乘車，之後才由天湖路返回天耀邨。往元朗方向則建議在天慈邨加設車站；
- (14) 指出現時運輸署的文件未有提供新舊路線車程時間的比較資料，希望署方提供補充文件。另外，文件顯示部分巴士路線伸延至朗屏、八鄉及錦田一帶，希望署方提供有關伸延路段的需求數據及行車時間；
- (15) 指出九龍巴士公司現時沒有天水圍至屯門分段收費的巴士路線，建議巴士公司研究相關路線分段收費的可行性；
- (16) 查詢屯赤北面連接路由收費變成免費路段的原因，並指出青嶼幹線日後也不應收費，否則會造成屯赤北面連接線擠塞；
- (17) 指出運輸署文件解釋路線縮短導致 A 系列線車費下調，同時 E 系列線路線縮短卻未有降低車費，文件亦沒有提及豁免隧道費的因素，查詢車費是否再下有調空間；
- (18) 建議在機場或港珠澳大橋口岸人工島加設 E 系列線轉車站，認為並非每條 E 系列線巴士路線都需要沿經東涌及其他上班地點；及

- (19)表示屯赤北面連接路是三線大型迴旋處，從不同方向駛入迴旋處的車輛數量不一，令車輛難以駛出，又表示迴旋處將來可能不勝負荷，詢問署方如何解決擠塞問題。

6. 茹詠詩女士的綜合回覆如下：

- (1) 表示稍後會就委員要求將其他地區路線的文件經由秘書處提交予各委員；
- (2) 根據最新交通流量預測，北面連接路開通後，對屯門區內交通並不會有顯著影響。而顧問公司最新研究顯示，北面連接路開通後直至2026年，屯門區內較繁忙的相關主要路段，包括屯門公路（市中心段）及皇珠路連接路的擠塞情況仍能維持在可控制的水平內。運輸署會密切監察屯門區道路網絡的交通需求及情況變化，適時制訂相應的交通管理措施，例如針對可能出現擠塞的路段進行路口擴闊工程、更改交通燈號控制、實施交通改道措施等；
- (3) 專營巴士車費是根據車費等級表而釐定。各專營巴士公司均有其車費等級表並按其路線組別及路程長短而訂出可收取的最高車費上限。專營巴士公司在檢視其行車路線改經北面連接路及因應文件上的路線調整安排的情況下，暫定各條路線的單程車費，實際的車費則視乎屆時實地行車測試。署方在審批有關路線調整申請時，會確保有關路線的車費符合車費等級表的規定；
- (4) 表示 A 及 E 系列線屬不同車費組別，A 系列線屬於機場路線組別，E 系列線屬於北大嶼山組別，因而兩者車費等級表的上限因而有所不同；
- (5) 行政長官在 2019 年《施政報告》宣布，當屯門-赤鱗角隧道通車時，政府將會豁免該新隧道的隧道費和青嶼幹線的使用費。至於大欖隧道，現時由私人公司管理及營運，因此未有納入豁免隧道使用費的措施；
- (6) 由於龍運巴士有限公司大部份提供往來機場的巴士服務，他們較多旅客乘搭，並帶有隨身行李，因此對此線為提供區內分段收費有保留，以免對攜帶行李往返機場的乘客造成影響。
；

- (7) 對於委員提及 E36A 號線行經天慈邨的要求，在路線調整安排下，天慈邨居民可前往天福路天祐苑附近乘搭 E37 號線前往東涌；
- (8) 備悉委員對 A37 號線載客量的關注。A37 號線在路線調整安排下會由朗屏出發，先繞經天水圍北至天水圍南再駛往機場。現時 A37 號線在最繁忙一小時的載客量為六成左右，預期路線調整增加繞天水圍北後客量將會有所增加，因此早上繁忙時間的班次將由現時 20 至 30 分鐘一班加密至每 15 至 20 分鐘一班，預期可應付新增的乘客需求；
- (9) 表示需要待北面連接路（包括屯赤隧道）開通後才可進一步提供有關巴士路線實際的全程行車時間的資料；
- (10) 建議青山公路屏山段附近一帶居民在水邊圍邨或元朗公園附近乘搭 A 或 E 系列線巴士前往北大嶼山一帶。

7. 巴士公司代表梁領彥先生的回覆如下：

- (1) 表示巴士公司已向運輸署表示關注皇珠路在屯赤北面連接路開通後的交通情況。根據署方的評估，屆時皇珠路的交通情況將會暢通，可應付有關車流。巴士公司作為營辦商只能依照運輸署的評估衡量是否需要改道，將密切關注有關路段交通情況；
- (2) 備悉議員對 A37 或 E37 號線等巴士班次問題的關注，A37 號線改道後將在早上繁忙時間加密班次，在通車初期會為各區安排後備資源，包括元朗及屯門，有需要時公司或會在中途站按原定路線加開特別班次，如果客量持續，會將特別班次編入既定時間表內；及
- (3) 備悉議員對 N 或 NA 系列線分段收費的建議。往錦上路方向的巴士以 A36 號線為例，目前進入元朗區後已設有分段收費，晚上往八鄉或錦田亦有分段收費安排。其他營辦商的 A 系列線巴士現時也設有雙向分段收費，即使運輸署對推行分段收費有保留，公司亦會進行相關研究。NA 系列線載客量較 E 系列線低，車上應有空間安排乘客在車上進行雙向分段拍卡付款，方便乘客在錦田和八鄉返回元朗。

8. 巴士公司代表羅耀華先生表示，公司關注屯門的交通狀況可能影響建議

路線的服務水平，將會與運輸署留意有關情況，並會繼續與運輸署商討和研究推行計劃的方式，應一次推行或分階段落實文件中的建議，或採用其他方案。

9. 主席總結，委員希望運輸署補交屯門和北區兩個路線重組方案，再檢視路線負荷。請運輸署考慮委員就巴士分段收費問題上所提出的意見，包括進行雙向分段收費評估。委員希望運輸署提供補充資料時加入巴士行經大欖隧道的方案作比較，顯示不同路線對收費等級、路程距離及隧道費成本的影響，以及提供發生重大事故時改用大欖隧道的後備方案。主席決定將 A 及 E 系列線的路線設計事宜交由巴士工作小組及元朗、屯門區議會交通及運輸聯席工作小組再作討論。

第三項：「人人暢道通行」計劃
(交委會文件 2020／第 37 號)

委員提問：

- (1) 陳美蓮議員建議討論人人暢道通行計劃 - 要求在水圍天城路天慈邨來往天耀邨行人天橋加建升降機
(交委會文件 2020／第 38 號)
-

10. 主席歡迎下列人士出席會議：

路政署

高級工程師 6/暢道通行

卓志東先生

11. 路政署卓志東先生簡介上述文件。

12. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 指出計劃選址的屏義路的人流較低，附近只有尚未興建無障礙通道的停車場需要相關設施，現時傷殘人士需繞大彎經停車場出入口才能到達平台位置；
- (2) 建議在屏義路拆掉花槽改建為行人過路處，由該處行走數十米即可到達現有升降機，免卻新建升降機日後產生維修費的問題。希望了解路政署選擇在該處興建升降機的理由，除非升降機建造成本較低，否則應利用現有升降機，建設行人過路處解決問題；
- (3) 表示在長者角度升降機永不嫌多，如果經過諮詢後居民大致同意興

建升降機，在最多居民及長者使用的位置加設升降機未嘗不可，但現時署方沒有人流評估資料，希望署方提供人流、造價等數據說服委員興建升降機，讓政府資源能用得其所；

- (4) 關注路政署在提交文件後動工所需時間，例如俊賢坊早前在「人人暢道通行計劃」下建造升降機歷時甚久，單是勘察地點及探土工序已需時兩至三年；
- (5) 指出升降機位置應在朗屏邨邨界的業權範圍內，希望有關部門釐清升降機維修責任誰屬，是政府還是朗屏邨居民。如屬前者，議員將期望政府日後也能改善租置邨內的其他公共設施；
- (6) 指出天慈邨來往天耀邨的行人天橋約有兩層樓之高，大部分行人均選擇在行人過路處過馬路，繁忙時間很多路人被擠出安全島，造成危險；過往委員也曾要求運輸署擴闊該安全島，但署方至今未有行動；輪椅使用者在天橋斜路上落既吃力且危險，當中以使用手推輪椅的人士尤甚，希望路政署能考慮透過計劃在此處興建升降機，提供安全過路環境；
- (7) 指出區議會已通過預留撥款予「人人暢道通行計劃」第二階段的 NF374 項目，在天福路西鐵站位置興建升降機，後來項目因該處興建街市及升降機設備而被擱置。由於 NF374 項目原意也是惠及天慈及天耀邨的居民，建議當局考慮將有關撥款用以興建天慈邨來往天耀邨行人天橋的升降機；
- (8) 要求路政署憑經驗具體闡述屋邨的日常管理及相關費用涉及甚麼項目；及
- (9) 查詢升降機設施壽命及將來是否由政府負責重置。

13. 卓志東先生的回應如下：

- (1) 如文件所述，「特別計劃」下的加建升降機工程，建成後升降機的維修保養及相關費用會由政府負責；
- (2) 表示建成後升降機的日常管理及相關費用(當中包括保安及清潔等)則由有關屋邨的業主負責；

- (3) 備悉委員要求署方提供人流數字、建造成本及升降機可行位置的資料。由於是次僅為初步諮詢，署方收到委員意見後會交由顧問公司在兩至三個月內進行研究。該研究結果將包括人流數字、技術困難及初步估算建造成本，並視察現場可設置升降機的位置。署方希望年底向委員匯報初步研究的結果，及邀請委員選出行人通道作為「特別計劃」下的推展項目；
- (4) 指出每一個行人通道的加建升降機工程會獨立立項處理，故此不會沒有足夠經費落實天慈邨來往天耀邨行人天橋興建升降機的建議，署方的預算已包含相關項目；及
- (5) 備悉委員建議的行人天橋附近斑馬線人流較多，加上行人天橋受位置所限以螺旋形斜道作無障礙通道，或對輪椅人士上落引致不便。如委員支持，署方會將有關項目納入初步研究內。

14. 運輸署霍思敏女士表示有關同事因疫情關係未有出席會議，會將屏義路加建行人過路處的建議在會後轉達予相關同事作跟進。

15. 主席總結，是項議程將在下次會議續議，希望相關部門能具體回覆屏義路改建行人過路處及天慈邨來往天耀邨行人天橋加設升降機的建議。

（會後補注：路政署於 8 月 24 日致函秘書處，表示於 8 月 20 日與相關委員作跟進討論。經檢視其附近環境情況後，路政署將委員建議的行人通道編號 TY02 納入為「特別計劃」的初步研究項目。秘書處已將有關回覆轉交委員參閱。）

第四項：委員提問(續)：

- (2) 張秀賢議員、陳詩雅議員、巫啟航議員、王百羽議員、郭文浩議員、吳玉英議員、伍軒宏議員、李俊威議員、方浩軒議員、司徒博文議員、李頌慈議員、李煒鋒議員及張智陽議員反對的士加價
(交委會文件 2020／第 40 號)
-

16. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 表示疫情期間市民已難以負擔交通方面的消費，如的士加價顯然令市民百上加斤；
- (2) 指出近來的士牌價及租金變動不大，商會固然支持的士加價以維持

加租及車牌價格上漲的循環；認為即使每程收費增加也未必增加的士司機的收入，加價只保障牌主利益；

- (3) 表示現時的士牌照數目少於需求，運輸署不應再限制的士牌數目，建議當局增加發牌，並創造有效的市場競爭環境，如讓網約車合法加入市場競爭，才會支持的士車費加價；
- (4) 指出在目前經濟環境下加價只會令更少人乘搭的士，令司機收入減少，加價對司機及乘客只有百害而無一利；
- (5) 政府早前表明因為疫情及經濟下滑較少人乘搭的士，下降申領公共交通津貼的要求。運輸業界加價通常具有多項理由支持，即使參照2018年9月較佳的經濟狀況時，市民也反對加價申請，不理解政府容許的士加價的準則，即使的士業界未有撤回加價申請，運輸署亦應直接予以拒絕；
- (6) 指出香港現時沒有疫苗，疫情可能延續至來年中中期，預料經濟持續衰退，是次的士加價申請與現時經濟週期相反，認為政府應考慮減價；及
- (7) 表示很多的士司機向區議員反映，現時很多的士車牌牌主與人合作復活「雪藏牌」申請抗疫基金平分資助，基金未能令大受疫情影響而收入大減的基層受惠。

17. 運輸署譚樂忻女士的回應如下：

- (1) 表示因應早前社會活動及冠狀病毒病疫情，政府會考慮市民的接受程度再審視相關加價申請，並在完成評估後再交相關機構處理；
- (2) 指出政府會以的士營運的財務可行性、的士與其他公共交通工具收費之間的合理差距及市民對收費加幅的接受程度等因素考慮的士加價的申請，有關委員發表的意見亦會轉交相關組別同事一併考慮；
- (3) 指出政府已向整個運輸行業提供資助，除了的士業界，運輸界其他營辦者亦可受惠；
- (4) 備悉委員會就增加的士發牌的建議，署方會向有關政策局反映；及

(5) 指出的士商會未有表示會撤回加價申請，故現時仍在繼續處理有關申請，但署方會再進行評估。

18. 張秀賢議員提出以下動議，區國權議員、陳敬倫議員、陳詩雅議員、張智陽議員、方浩軒議員、侯文健議員、何惠彬議員、康展華議員、鄺俊宇議員、黎寶華議員、林進議員、林廷衛議員、李俊威議員、李煒鋒議員、梁德明議員、李頌慈議員、麥業成議員、巫啟航議員、吳玉英議員、石景澄議員、杜嘉倫議員、王百羽議員、黃偉賢議員及王穎思議員和議，動議內容如下：

「本會認為本港武漢肺炎疫情嚴重，對的士業界造成很大影響，現時加價將進一步打擊業界生意，故促請運輸署否決有關的士加價申請。」

19. 委員以舉手及記名方式表決上述動議。區國權議員、陳敬倫議員、陳詩雅議員、張智陽議員、張秀賢議員、方浩軒議員、侯文健議員、何惠彬議員、康展華議員、鄺俊宇議員、黎寶華議員、林進議員、林廷衛議員、李俊威議員、李煒鋒議員、梁德明議員、李頌慈議員、麥業成議員、巫啟航議員、吳玉英議員、石景澄議員、司徒博文議員、杜嘉倫議員、王百羽議員、黃偉賢議員及王穎思議員表示贊成上述動議。

20. 副主席表示，動議以 26 票贊成、0 票反對及 0 票棄權的絕對多數票獲得通過。

（會後補註：秘書處已於 2020 年 9 月 3 日去信運輸署反映委員意見，並將運輸署於同年 9 月 15 日的有關回覆轉交委員參閱。）

(3) 張秀賢議員建議鳳群街一帶改道 (交委會文件 2020/第 41 號)

21. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 指出鳳群街雞地附近交通負荷已近飽和，政府未來規劃的地圖展示了日後將興建道路連接鳳翔路至元政路，而元朗南發展也將進行道路規劃，但認為政府仍應先處理現有的道路網絡規劃問題；
- (2) 指出鳳群街現時是雙線雙向行車，但違例泊車問題嚴重，兩邊路旁經常泊滿私家車輛，基本上只餘下單線行車，大型汽車未能轉彎。現時違例泊車問題難以肅清，加上附近設有車房，該處車輛擠塞問

題未能解決；

- (3) 由於鳳攸南街至鳳攸東街之間以及鳳琴街均為雙向行車，建議將有關路線轉為順時針方向單向行車，更改後有關咪錶位置能配合現有安排，也能方便附近垃圾房的垃圾車出入。另外鳳琴街及鳳攸南街車流量較高，改為順時針方向可紓緩及疏導車流；
- (4) 表示曾經建議在鳳群街玉龍樓一帶設雙黃線，但建議仍未落實。車輛難以駛入有關路段，因而經常響咗，早晚均對附近居民造成騷擾；
- (5) 表示 Yoho Town 落成後居民及車輛因應增加，有關路段較為狹窄，不勝負荷雙線雙向行車，認為宜改為單程路；
- (6) 指出有關路段以順時針方向行車能方便兩面的停車場，改為單向行車亦能便利市民在該路段過路；
- (7) 表示已就有關建議諮詢居民意見，居民也傾向支持相關改動；
- (8) 指出第一季諮詢區議會時，區議會已同意有關方案，運輸署曾以書面回覆表示會探討問題及進行研究。有關方案屬較大型的工程，改變道路方向需時，而且涉及路段較多，查詢假設運輸署現時開始探討路線圖，最快可落實方案的時間；及
- (9) 指出運輸署十多年前曾建議進行有關研究，但當年有商舖反對，以及區議會要求政府確保相關路段改為單程路後會改善違泊問題及不會阻礙緊急車輛調頭通過，惟運輸署及警方當時不能作出保證，方案未能在區議會通過，不解現時運輸署為何需要就相同方案再作研究。

22. 運輸署霍思敏女士的回應如下：

- (1) 表示運輸署一直以來關心鳳翔區一帶交通，現已展開交通研究，希望一併改善相關路段的交通管理及交通設施，例如泊車位及上落客貨位；
- (2) 表示目前未有落實初步方案，故暫時未有就方案進行諮詢及施工的確實時間表，署方亦期望盡快動工以改善該處交通；

- (3) 表示運輸署正研究鳳群街改為單程路後的交通情況，有初步方案後會呈上委員會諮詢委員意見；
- (4) 備悉區議會當年的意見並將之納入研究報告中，包括緊急車輛調頭、商鋪反對及違泊車輛處理；及
- (5) 表示運輸署將會研究在鳳翔區提供更多車位，規劃及理順該路段一帶泊車情況。

第五項：運輸署進展報告

(交委會文件 2020/第 42 號)

23. 委員閱悉上述文件。

第六項：路政署進展報告

(交委會文件 2020/第 43 號)

24. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 查詢署方會否就報告上的工程向區議員闡述臨時交通安排；
- (2) 查詢落實或擱置工程的理據及過程，及曾否就相關工程諮詢當區居民；
- (3) 指出項目 1 應在 2018 年 12 月進行臨時交通測試，但至今歷時近兩年仍未展開。反之，港鐵公司在更為狹窄的大棠輕鐵站東行線成功進行交通測試，不解路政署測試的困難之處；
- (4) 查詢項目 4 的工程進度，該項目不算複雜，但由 2009 年開展，直至 2020 年 4 月仍未完成臨時交通安排；
- (5) 指出文件中表示項目 5 及 14 的工程應在 2020 年第四季展開，敦促運輸署如期進行有關工程；
- (6) 指出路政署曾在 4 月表示已完成項目 8 的交通壓力測試，但目前仍在與地政署處理樹木搬遷問題，希望了解目前工作進展，及查詢項目獲得地政署批文後工程的總施工時間及交通安排；

- (7) 指出是次報告項目 9 指工程計劃於 2020 年第三季安排臨時交通安排測試，去年署方最後一份呈交的報告中卻表示此項目正進行擴闊行人路前期工程，並預期有關工程於 2020 年第三季完成。目前項目進展大為落後，要求路政署解釋工程延後的理由；
- (8) 指出項目 13、15、18 及 19 於 2018 年已立項，路政署曾表示有關項目應於去年底完成，是次報告則表示有關項目會在 2020 年第三及第四季展開，而目前仍未聞施工消息，查詢有關項目是否如期在第三季動工，或受疫情影響暫停開展；
- (9) 指出項目 17 在 2015 年已立項，施工紙亦已在同年批出，查詢工程為何仍未完成；
- (10) 指出區議會一直就項目 23 向運輸署查詢，由於安全島設計侷限，兩邊豎立的指示牌有機會阻礙巴士通過，當違泊情況出現時巴士在該處難以通行；若在附近再增設過路處，預計會出現同樣問題，希望路政署改善設計，避免問題發生；及
- (11) 查詢三個未包含在報告內的項目進度。第一，天耀路及天河路的交通燈改道的項目已在上屆區議會通過，但至今仍未落實；第二，民政署已就屏夏路近屏欣苑設置的士站的項目諮詢居民並獲居民支持，運輸署表示已向路政署發出施工通知，惟至今仍未聞施工消息；第三，委員曾提出天水圍西鐵站下的單車徑與由屏欣苑橫跨天盛苑的單車徑的花槽不吻合，署方表示已諮詢居民意見並承諾進行工程，但未見報告包含有關項目。

25. 路政署施勇志先生的回覆如下：

- (1) 闡述立項的程序，先由運輸署決定工程設計及必要性，再將可行的設計交予路政署施工。路政署主要負責建造，在過程中也會提供意見，例如維修及建造方面的困難之處，運輸署會向沒有問題的項目發出施工通知書，要求路政署申請撥款及進行工程前期工作，例如申請臨時交通改道、改路紙及撥地等。運輸署作為設計者，較適合釐定立項準則；
- (2) 表示正就項目 23 與運輸署溝通，同樣質疑項目的可行性及必要性，該處已有多個過路處，前後位置分別設有斑馬線和交通燈，中間亦有安全島及巴士站，擔心大型汽車轉彎有困難，興建過路處十分擾

民，施工期間會封閉一條行車線，將嚴重影響該處交通。署方提出使用其他較可行的方法，如教育行人使用前後位置的行人過路處。署方會與運輸署商討後再回覆議員提問；及

- (3) 表示就未包括在報告內的三個項目，運輸署相關的工程師未有出席，將在會後與運輸署溝通後再回應個別議員。

26. 路政署張珮甄女士的回覆如下：

- (1) 表示項目 1 位置接近輕鐵，因安全問題未能在 2018 年 12 月進行臨時交通測試，署方其後與承辦商商討過其他臨時交通安排方案，目前已備有兩個方案，但仍需考慮施工細節及施行方案時行人橫過馬路的安全問題，計劃 2020 年 9 月於交通管理聯絡小組再與警方及運輸署討論如何落實有關交通測試方案；
- (2) 表示已就項目 4 制定了數個臨時交通安排方案，惟警方在交通管理聯絡小組對方案存有保留，時至 7 月警方仍然反對路政署再安排進行臨時交通測試的方案，目前正思考其他可行方案落實工程；
- (3) 表示去年底已將項目 5 的臨時交通安排交予審批部門，正就部門意見修改方案，目前只餘下較輕微的問題，尚待相關部門完成檢視修改後的方案。該位置需要移除 15 棵樹木，正與康文署商討補種樹木的地點，經他們同意斬樹申請才可獲批；
- (4) 表示項目 8 已獲批挖坑許可證，但由於附近屋苑有一棵樹木屬工程範圍內，需要經元朗地政署協助向屋苑管理署取得在有關位置進行工程的同意書。此項目的工程主要分五個階段，每階段若需時一個月，預期需要四至五個月完成工程。因應對交通流量的關注，路政署在年中已成功就項目進行臨時交通安排測試，路政署將於正式施工前通知議員及屋苑負責人；
- (5) 表示已就項目 9 申請挖坑許可證並已獲得警方同意，警方要求路政署進行七日臨時交通安排測試，路政署正安排於 9 月實行有關測試；
- (6) 表示項目 13 及 17 的臨時交通安排原則上已完成，取得挖坑許可證後預計 8 月底至 9 月初會開展工程；

- (7) 理解議員對項目 14 的關注，路政署草擬臨時交通方案後已與運輸署進行討論，正就他們的意見修改方案，爭取在 2020 年內開展工程；
- (8) 表示署方已就項目 15 遞交臨時交通安排圖則，正按照交通部的意見修訂圖則，若其他事項進展順利，期望項目能在 2020 年第四期開展；及
- (9) 表示項目 18 的工程較複雜，需要建造三個安全島及清拆現有安全島，路政署正草擬臨時交通安排方案，期望在年內完成方案並提交予審批部門索取意見。

27. 主席總結，將發出信件予香港警務處(警務處)新界北交通部邀請警務處商討能否批准交通安排測試；請委員自行與路政署跟進個別項目。

第七項：單車交通意外及執法數字 (交委會文件 2020/第 44 號)

28. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 查詢為何只有單車交通意外數字的報告，而非各種有關道路交通罪案執法數字的報告，例如違例泊車、非法改裝車輛、行人不遵守交通燈號等；
- (2) 查詢單車交通意外數字的由來；
- (3) 查詢單車意外數字中有沒有專門就單車徑倒「U」形減速欄相關意外分類的數字；
- (4) 建議運輸署改良單車徑現有的倒「U」形減速欄；及
- (5) 建議警方每一季在交委會恆常報告各種道路及駕駛有關的意外及檢控數字。

29. 警務處梁基政先生的回覆如下：

- (1) 表示警方恆常準備單車交通意外數字報告，由於當初區議會只要求警方提供單車交通意外數字，故報告沒有包含其他交通罪案種類。

相信元朗區是香港單車交通意外數字較多的地區，因此當初議員特別關注此項數字；

- (2) 表示報告中的單車交通意外數字來自涉及騎單車者受傷的交通意外，只要傷者有報警便會計算在內；
- (3) 表示警方沒有專門就單車徑倒「U」形減速欄相關意外分類的數字；及
- (4) 表示道路及駕駛有關的意外及檢控數字非所屬部門範疇，需要再了解能否提供完整數字。

30. 警務處張灃騏先生表示元朗警區交通組主要負責元朗區非高速公路的交通情況，由於有不同部門負責不同的交通範疇，就提供全元朗區每條道路的交通意外數字，需要再檢視如何搜集完整答案。

31. 主席總結，建議下次會議跟進警方能否提供元朗區各種交通意外數字的報告。

第八項：其他事項

32. 主席總結，在諮詢委員後，通過巫啟航議員加入集體運輸服務工作小組，並通過楊家安議員退出元朗交通及行人擠塞問題工作小組、集體運輸服務工作小組、元朗、屯門區議會交通及運輸聯席工作小組以及巴士服務工作小組。

33. 餘無別事，會議於下午 12 時 25 分結束。

元朗區議會秘書處
2020 年 8 月