

**元朗區議會交通及運輸委員會**  
**2021 年第四次會議記錄**

日 期： 2021 年 6 月 17 日(星期四)

時 間： 上午 10 時正至下午 4 時 35 分

地 點： 元朗橋樂坊 2 號元朗政府合署 13 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   | (會議開始)      | (會議結束)      |
| 陳敬倫議員       | (上午 10:45)  | (下午 4:00)   |
| 陳美蓮議員       | (會議開始)      | (會議結束)      |
| 陳詩雅議員       | (上午 11:40)  | (會議結束)      |
| 張智陽議員       | (上午 10:45)  | (會議結束)      |
| 方浩軒議員       | (上午 11:40)  | (會議結束)      |
| 侯文健議員       | (上午 10:20)  | (下午 1:10)   |
| 何惠彬議員       | (上午 10:15)  | (上午 11:55)  |
| 關俊笙議員       | (下午 12:55)  | (下午 1:40)   |
| 郭文浩議員       | (下午 12:25)  | (會議結束)      |
| 鄭俊宇議員       | (會議開始)      | (下午 1:40)   |
| 黎國泳議員       | (會議開始)      | (會議結束)      |
| 黎寶華議員       | (會議開始)      | (下午 1:40)   |
| 黎永添議員       | (會議開始)      | (下午 12:05)  |
| 林 進議員       | (會議開始)      | (下午 1:40)   |
| 林廷衛議員       | (會議開始)      | (會議結束)      |
| 李俊威議員       | (上午 11:40)  | (下午 3:00)   |
| 李煒鋒議員       | (上午 10:15)  | (下午 3:40)   |
| 梁德明議員       | (會議開始)      | (下午 3:20)   |
| 李頌慈議員       | (會議開始)      | (下午 3:35)   |
| 麥業成議員       | (會議開始)      | (下午 12:05)  |
| 巫啟航議員       | (會議開始)      | (會議結束)      |
| 伍軒宏議員       | (會議開始)      | (會議結束)      |
| 吳玉英議員       | (上午 10:15)  | (會議結束)      |
| 石景澄議員       | (會議開始)      | (會議結束)      |

黃偉賢議員  
楊家安議員

(上午 10:15) (會議結束)  
(會議開始) (上午 11:15)

秘書：鄧希琳女士

元朗民政事務處行政主任(區議會)二

列席者

|       |                    |
|-------|--------------------|
| 鄭鎧瑩女士 | 元朗民政事務助理專員(2)      |
| 曾廣永先生 | 運輸署高級運輸主任/元朗 1     |
| 鍾雯女士  | 運輸署高級運輸主任/元朗 2     |
| 霍思敏女士 | 運輸署工程師/元朗南         |
| 李家鎮先生 | 運輸署工程師/元朗東         |
| 文家豪先生 | 運輸署工程師/元朗西及元朗中     |
| 謝浩鏗先生 | 運輸署工程師/邊界          |
| 陳倩恒女士 | 運輸署工程師/特別職務 1      |
| 張珮甄女士 | 路政署區域工程師/元朗(東)     |
| 施勇志先生 | 路政署區域工程師/元朗(西)     |
| 梁基政先生 | 香港警務處元朗警區區交通組主管    |
| 杜繼祖先生 | 土木工程拓展署工程師/16(西)   |
| 邵偉明先生 | 元朗地政處行政助理/地政       |
| 馮裕庭先生 | 房屋署副房屋事務經理/租約(元朗五) |

議程第二(1)及(2)項

|       |                                    |
|-------|------------------------------------|
| 潘智鍵先生 | 屯門區議會交通及運輸委員會主席                    |
| 張錦雄先生 | 屯門區議會交通及運輸委員會委員                    |
| 曾振興先生 | 屯門區議會交通及運輸委員會委員                    |
| 曾錦榮先生 | 屯門區議會交通及運輸委員會委員                    |
| 龔詠雋先生 | 九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司經理(車務)      |
| 鄧政傑先生 | 九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司助理經理(策劃及發展) |
| 梁家欣女士 | 九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司經理(公共事務)    |
| 龔樹人先生 | 城巴有限公司營運經理                         |

議程第三項

|       |                 |
|-------|-----------------|
| 鄧鎔耀議員 | 元朗區議會議員         |
| 吳彪先生  | 路政署高級工程師 4/暢道通行 |
| 廖健鈞先生 | 路政署工程師 8/暢道通行   |

萬利仕(亞洲)顧問有限公司項目經理  
萬利仕(亞洲)顧問有限公司副項目經理

|       |                    |
|-------|--------------------|
| 馮淑恩女士 | 路政署高級工程師 1/暢道通行    |
| 黃嘉明先生 | 路政署工程師 14/暢道通行     |
| 陳駿興先生 | 科進(亞洲)有限公司 - 項目工程師 |

林 圓女士 香港鐵路有限公司公共關係經理 - 對  
外事務

康展華議員  
王穎思議員 因事請假

\* \* \* \* \*

1. 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）2021 年度第四次會議。

2. 委員一致通過上述會議記錄。

(1) 巫啟航議員建議討論「有關重建來往天水圍及屯門巴士路線建議」  
(交委會文件 2021／第 53 號)

(2) 黎寶華議員建議討論「有關 69M 巴士服務事宜」  
(交委會文件 2021/第 54 號)

---

3. 由於上述兩項議題相關，主席建議合併討論。

4. 主席歡迎下列人士出席會議：

屯門區議會交通及運輸委員會 (屯門區交委會)

|    |       |
|----|-------|
| 主席 | 潘智鍵議員 |
| 委員 | 張錦雄議員 |
| 委員 | 曾振興議員 |
| 委員 | 曾錦榮議員 |

九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司 (九巴公司)

|             |       |
|-------------|-------|
| 經理(車務)      | 龔詠雋先生 |
| 助理經理(策劃及發展) | 鄧政傑先生 |
| 經理(公共事務)    | 梁家欣女士 |

城巴有限公司 (城巴公司)

|      |       |
|------|-------|
| 營運經理 | 龔樹人先生 |
|------|-------|

5. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 表示已停辦的 A73 號線曾經能服務天水圍至屯門各區，2009 年時運輸署不顧區議會反對聲音取消巴士線，令市民必須先經西鐵再轉乘「K」號巴士，行程變得十分轉折；
- (2) 表示屯門區議會及元朗區議會轄下的交委會均抱有明確立場爭取增設屯門、元朗及天水圍之間的巴士服務，但運輸署的書面回覆沒有正面回應訴求，只表示區內已設有 140 條巴士線及 60 條小巴線前往港島九龍，忽略了天水圍北一直沒有輕鐵直接前往屯門，天水圍只有 751 號線能前往屯門，而且是單卡列車，很多在天慈邨尾站的乘客未能登車，751 號線也未有行經天晴、天恒、俊宏軒及慧景軒等位置，而且天水圍北陸續有新屋苑落成，輕鐵受已鋪設的路軌所限，目前服務已飽和，建議運輸署加入巴士服務，彌補天水圍前往屯門交通服務不足的問題；
- (3) 認為屯門及元朗區的交通需要以一個整體作檢視，而且規劃交通牽

涉人口增長，屯門及元朗區兩個區域人口不斷澎漲，元朗南將增加 8 萬人，錦田發展計劃會增加 4 至 5 萬人，屯門碼頭也有一定人口增長，但鐵路飽和的問題仍未解決，屯荃鐵路的計劃停滯，屯門乘搭鐵路需要繞經元朗才能前往市區，而元朗區處於中途站則要面對列車經常滿載的問題，錦上路站的乘客往往難以登車；

- (4) 表示自從輕鐵及西鐵通車後，屯門及元朗區的巴士線不再通達，運輸署往往依從決策局秉持鐵路先行的策略，官員經常聲稱房屋建成後會有巴士通達，但遲遲未有落實，擔心屯馬線開通後會再進一步削減巴士服務；
- (5) 表示兩區聯席工作小組能正式運作最為理想，但以工作小組的形式跟進兩區交通事宜並非必須，現時屯門、元朗及天水圍有短期及長期的交通問題，希望元朗及屯門兩區以是次會議為起點緊密合作，首先商討好兩區的巴士線規劃，相信要落實巴士線前尚要收集更多實際數據和更多具體意見，但議員現階段至少能協助巴士公司游說政府部門；
- (6) 表示初步諮詢過區內市民有關元朗區及屯門區巴士服務走線的意見，市民普遍認為應取道元朗公路，另外有市民建議在石埔村設巴士站，方便市民前往洪水橋醫院；
- (7) 建議運輸署考慮開辦醫院巴士路線，循環線前往擬建的洪水橋醫院及現有的天水圍醫院、屯門醫院及博愛醫院，屯門醫院涵蓋的專科較齊全，很多元朗區內居民需要前往屯門醫院，雖然現時元朗區的 53 號線巴士表面上能途經屯門醫院，但事實上該路線在屯門醫院的車站與醫院相隔了一條河道，很多基層人士被迫乘搭的士前往屯門醫院覆診；指出九巴公司本身已配備不少醫院線的合適車種，例如含有低地台車身設計的巴士；
- (8) 表示屯門區居民雖然歡迎屯門、元朗、天水圍之間的巴士線，但不希望使用舊日 A73 號線的走線，也不建議需要橫跨整個天水圍才前往洪水橋及屯門的走線，希望運輸署及巴士公司能提出較可行的方案，認為上次在屯門交委會商討巴士線時運輸署代表的回應較過往正面，希望在今年暑假與運輸署舉行非正式會議，商討委員提出兩區巴士服務的具體走線，目標在屯門、元朗、天水圍之間訂立兩至三條新的跨區巴士線；

- (9) 認為去年引入的巴士分段收費計劃在出台前夕為了保護港鐵公司收益而遇到阻撓，最後只有一半路線如期開展計劃，但已為屯門及元朗區的交通帶來重大改變；查詢巴士公司能否提供數據，幫助了解去年 7 月推出分段收費後對巴士服務的影響，希望各地區有更多巴士路線引入分段收費，讓居民能利用長途巴士線滿足短途通勤需要，也在疫情期間幫助巴士公司收入；
- (10) 表示屯赤隧道開通後，很多巴士線，例如龍運的新線 E36A 號線繞經屯門，相信尚需要一定時間爭取屯門、元朗、天水圍之間的巴士線，希望短期或中長期先利用行經屯赤隧道的巴士線作分段收費，測試屯門、元朗、天水圍之間跨區巴士線的客量及潛在問題；
- (11) 表示最近一些機場巴士線因為客量太低削減班次，建議藉削減機場巴士的時機利用資源試辦屯門、元朗、天水圍巴士線，過往政府的政策一般需要數年才正式出台，相信屆時航空業已復甦，希望政府在疫情下能儘早試行有關建議；
- (12) 認為九巴公司及城巴公司對開辦往來屯門、元朗、天水圍的新巴士線反應正面，今年度的巴士路線計劃已提出了開辦天水圍北前往東頭的新巴士線，查詢運輸署來年會否積極回應建立由天水圍前往屯門的新路線；及
- (13) 表示居民反映區內近來 15 至 20 分鐘一班的巴士經常改為 25 分鐘一班，拖累乘客遲到，受影響巴士路線包括 69M、265B、269M、69X、269C、及 269B 號線，其中 69M 是十分繁忙的巴士線，繁忙時段可頻密至 2 至 3 分鐘一班巴士，但最近有兩天需要近 19 分鐘才有一班車，九巴公司曾回覆脫班因巴士故障以及巴士司機不足所致，期望九巴公司能調配車輛接替故障巴士，九巴公司亦可考慮聘任退休司機為臨時工或與他們續短期合約，另外亦希望運輸署協助監察巴士脫班情況。

6. 屯門區交委會潘智鍵議員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 表示屯門及元朗區議會始於 2019 年已有不同聯席活動，也在現屆區議會各自通過成立元朗、屯門區議會交通及運輸聯席工作小組，希望加快屯門天水圍及元朗區域交通的改善進程，但因不同原因及行政問題導致工作小組未能落實；直至在今年五月嘗試由屯門及元朗區互相邀請出席對方委員會會議，元朗交委員的成員也列席了屯門

區現屆第九次交委會會議；

- (2) 表示屯門、元朗、天水圍相對接近，也與香港其他地區距離較遠，故居民的生活圈主要圍繞在此數區，有以整個新界西北為一體的地理概念，奈何西鐵開通後，新界西北的交通被鐵路壟斷，當鐵路服務受阻時，整個新界西北的居民均未能應付工作及生活的基本交通需求，故多次與屯門及元朗的運輸署代表討論如何利用鐵路以外的路面交通工具促進屯門及元朗區聯繫，希望今日的會議是一個開始，期望兩區議會在有需要時就民生及福利事項有互相交流意見的機會；
- (3) 表示上次在屯門的交委會有提及過設立醫院線的意見，另外也爭取在今年 6 月 20 日起由元朗或天水圍經屯赤隧道前往機場的新巴士線作雙向分段收費的安排，而巴士公司對委員意見反應正面，證明以營商角度營辦屯門、元朗及天水圍來往的巴士線也是可行，特別當輕鐵及西鐵也飽和，如巴士公司提出的路線能切合市民需求，相信會得到議會支持；
- (4) 認為屯門及元朗交委會的委員在不同交通事務上立場一致，包括引入機場線雙向分段收費；表示元朗及天水圍的雙向分段收費計劃較屯門區廣泛及完善，屯門區經多番爭取才有個別屯門區域的路線納入雙向分段收費計劃，知悉運輸署擔心影響現有交通生態、客量問題及長途巴士的服務需求等問題，但認為運輸署需要運用新思維看待開辦新巴士線及增加服務優惠計劃；及
- (5) 希望日後能繼續與元朗區交委會一同會見運輸署代表，包括以非正式會議的形式表達訴求，也希望運輸署及巴士公司對兩區委員會的意見在今年內有所進展。

7. 屯門區交委會張錦雄議員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 指出新界西北未來會增加大量人口，交通是地區發展的重要配套，現時鐵路及輕鐵服務已飽和，需要考慮再增加人口時如何分流，上次在屯門交委會討論過天水圍北往來屯門的巴士線，現時初步建議的新巴士路線由天水圍北前往屯門醫院、屯門政府合署及屯門學校區；
- (2) 表示現有前往上水的 261 號線巴士採用元朗公路，未有服務藍地的

居民，建議天水圍北前往屯門的巴士線在去程採用青山公路，途經的鄉郊區有六個巴士站，可以減省部分車站縮短車程，例如在鍾屋村、泥圍、藍地三個大車站設站，然後在回程使用元朗公路，方便元朗及天水圍的街坊儘快回家；及

- (3) 表示天水圍很多長者和學生需要前往屯門醫院、健康院及學校區，而早上繁忙時段的泥圍及藍地輕鐵站均難以登車，若適逢雨天，月台只有三分一候車位置設有上蓋，很多乘客需要冒雨候車；現時 63X 及 68A 號線可以前往紅橋、新墟、市中心或華都商場，但未有巴士線前往屯門醫院及學校區一帶，希望有巴士線採用循環線模式在有關地點營運，及加入分段收費給洪水橋至藍地上下車的乘客，建議由屯門及元朗兩區的委員提供具體巴士路線，讓運輸署及巴士公司深入探討方案。

#### 8. 屯門區交委會曾振興議員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 上星期元朗區議員參與屯門區交委會會議後，發現有些交通問題需要兩區一同商討，例如屏山南、洪水橋一帶地區預計有很多新屋邨落成，人口增長可達數十萬，而且原區的就業機會不足，交通配套變成重中之重，除了運輸署外，可能也需要土木工拓署及規劃署參與處理交通規劃問題；
- (2) 表示現時洪福邨沒有獨立校網，預計很多學生需要前往屯門，接駁巴士或現有路線不足以應付來往屯門的需要，輕鐵洪水橋站在繁忙時段登車困難，故增加巴士線事在必行；
- (3) 表示現時屯赤隧道即將開通，機場巴士綫及「E」號線巴士路線會隨之重整，當年屯赤隧道與屯門繞道一併規劃，但現時屯門繞道仍未建成，未能協助分流經赤屯隧道前往機場的車流，工程項目滯後導致現屆區議需要處理很多累積的問題，希望能在聯席工作小組的會議一同討論有關議題，甚或進一步加入北區區議會一同商討北區巴士路線重整；
- (4) 同意增設醫院線的建議，屯門及元朗區人口老化的趨勢愈見明顯，雖然運輸署表示有很多交通支援前往醫院，包括巴士、小巴、鐵路，但很多輪椅使用者反映乘搭小巴前往博愛醫院感到不適；及
- (5) 認為屯門、元朗及天水圍之間的小巴服務連接不足，專營小巴只能

使用元朗公路來往元朗及天水圍，只有一條紅色小巴線可以通行青山公路，連接元朗至屯門市中心紅橋，但未能前往屯門西，該處也是很多屋邨的聚集地，九巴代表及城巴代表在屯門交委會也表示樂意研究新的巴士走線，希望運輸署能儘快回應兩區居民訴求。

9. 屯門區交委會曾錦榮議員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 表示屯門及元朗區一直欠缺對外的配套，政府卻阻撓發展兩區互通的交通網絡，只能選擇西鐵，互通屯門及元朗的新巴士線也可以考慮開辦民生線，雖然現時屯門及元朗區內設施相對較完善，但其實兩區的設施可以互相交替使用，屯門及元朗區的市民前往另一區的街市要分別乘搭輕鐵及西鐵，另外天水圍有三座體育館，屯門也有兩座較大型的體育館，希望有更方便的交通讓兩區市民共同使用有關設施；
- (2) 表示屯門公路堵塞時，屯門的市民只能滯留在當區，希望有車資相對便宜的路線讓屯門居民跨區穿梭，屯馬線開通後票價遠較巴士高，九巴公司新增巴士線的車費遠較鐵路便宜，同時節省了使用輕鐵乘搭鐵路需要轉乘的時間，例如若市民希望由屯門前往天水圍天暉路體育館攀石，要負載數十公斤的物資轉乘三次列車；及
- (3) 表示很多元朗居民會前往屯門吃夜宵，導致不少違泊情況，如有跨區巴士，可能會減少有關違泊情況。

10. 運輸署鍾雯女士的綜合回覆如下：

- (1) 備悉委員認為輕鐵 751 號線服務範圍未能覆蓋天水圍北大部份地方，以及天慈邨居民在繁忙時間的尖峰時段可能會有登車困難的情況；
- (2) 備悉洪福邨將有醫院落成，以及委員對醫院之間接駁路線的關注；
- (3) 表示針對九巴第 69M 號線脫班情況曾核查該線行車紀錄，5 月中旬曾因車長不足而有脫班的情況，運輸署已檢查過 5 月下旬的巴士行車紀錄，服務已回復正常。另外，也曾在 6 月 10 日於天瑞邨進行實地調查，會繼續留意委員所述的脫班情況；
- (4) 備悉委員對屯馬線開通後巴士重組的意見，會轉交相關同事跟進；

- (5) 備悉屯門區議員的意見，會密切留意因應屏山南及洪水橋新發展區域的人口增長，也會留意洪福邨沒有校網故需要前往屯門或天水圍的公共交通需求，也備悉增設巴士路線服務醫院和社區中心等民生設施的建議，會交由相關同事跟進；
- (6) 備悉委員對巴士公司現時機場巴士線客量不足所作出臨時安排的建議，歡迎與委員保持溝通；
- (7) 感謝委員提醒屯門醫院對元朗居民的重要性，會交由相關同事跟進；
- (8) 表示 E36A 號線會由 6 月 20 日起提供服務，同事會檢視在該線提供雙向分段收費的建議；及
- (9) 就被要求在會議中承諾開辦新巴士線來往屯門、元朗及天水圍的要求，表示沒有相關資料，及會交由相關同事跟進。

11. 九巴公司鄧政傑先生的綜合回覆如下：

- (1) 表示九巴公司在 1988 年前在屯門及元朗曾營辦區內路線，輕鐵通車後，各種原因影響下取消了部分路線，九巴公司現時也有營運接駁元朗及屯門部分地區的區外路線，如 68A 及 63X 號線等，並在 2020 年推出了八達通分段收費，當中包括 17 條巴士線及 35 部分段收費拍卡機，直至 2021 年 4 月，計劃已擴展至 34 條巴士線及 53 部拍卡機，公司會繼續完善分段收費計劃，作為針對屯門、天水圍及元朗之間巴士服務的短期措施；
- (2) 表示注意到不論 63X 或 68A 號線，巴士的走線較直接，途經主要車站為主，對屯門或天水圍區內的覆蓋未必足夠，公司暫時未有新巴士線的路線的相關安排，但樂意與委員會及運輸署討論開辦新巴士路線的可行方案，如有區內有服務空間九巴樂意配合；
- (3) 表示在 6 月 20 日龍運的「A」線及「E」線改行屯赤隧道後會在屯門設站，例如 E36A 號線，返回元朗方向的路段會設有分段收費，了解市民希望前往屯門的路段亦引入分段收費，機場巴士線的客量的確因疫情關係大受影響，公司正尋求不同方案彌補有關損失，會考慮委員有關雙向分段收費的意見，在落實新的機場路線後會檢討服務情況；及

- (4) 表示沒有推出拍卡分段收費後使用率方面的確實數據，但初步知悉每班車也有一定乘客使用雙向分段收費，目前乘客對基於現有服務增加分段收費反應正面，故此會繼續增加雙向分段收費巴士線的覆蓋面，在拓展雙向分段收費計劃時也會考慮納入「E」線巴士。

12. 城巴公司龔樹人先生的綜合回覆如下：

- (1) 表示公司在屯門及元朗區的服務範圍主要覆蓋過海隧道路線及屯門區內深圳灣口岸路線，盡量在吸收過往經驗後提升兩區的關聯服務，大約 7 年前向運輸署提出 N969 號線的深宵服務，希望將深宵服務帶入天水圍、洪水橋、屏山一帶，在上一次巴士路線計劃提出了方案，安排 N969 號線清晨時段在水圍前往市區經過屯門時設站，也同意設立雙向分段收費，提供相對車費低廉的服務予兩區居民，落實方案後會吸取的經驗及研究數據，再加強對現時在策劃中的區內線及兩區路線的評估，公司也願意研究委員提出的各樣資訊及需求，如增設醫院線；
- (2) 表示過往城巴公司也有與運輸署商討起點或終點是元朗或屯門的區內線或跨區路線，希望能進一步拓展公司的營運網絡，公司願意配合運輸署及區議會的意見籌組新項目，如運輸署有招標項目也會積極參與；及
- (3) 表示在是日會議及上次屯門的交委會也接收到委員意見，會收集更多意見後會計劃最可行及急需的巴士路線，有需要時再向運輸署提出建議，希望按運輸署既定程序儘早落實有關服務。

13. 主席總結，元朗區加上新發展區的人口後港鐵負荷過重，元朗新的道路網絡與屯門息息相關，交通網絡規劃也需要屯門區的支持才可落實，希望將來繼續與屯門區交委會交流，收窄兩區的分歧，完善元朗及屯門兩區的交通網絡。

**第三項：「人人暢道通行」計劃 - 為元朗區內十條現有行人通道（結構編號：NS223, NF143, NF259, NF273, NF307, NF383, NF392, NF393, NF404 及 YL01）加建升降機設施(交委會文件 2021／第 42 號)**

---

14. 主席歡迎下列人士出席會議：

元朗區議會  
議員

鄧鎔耀議員

路政署

高級工程師 4/暢道通行  
工程師 8/暢道通行

吳 彪先生  
廖健鈞先生

萬利仕(亞洲)顧問有限公司

項目經理  
副項目經理

楊浩雲先生  
厲偉延先生

15. 路政署吳彪先生及顧問公司厲偉延先生簡介上述文件。

16. 委員就青山公路(元朗段)近元朗東成里路行人天橋(結構編號:NF143)的意見綜合如下:

- (1) 表示從設計圖得知在朗善邨方向興建電梯的位置佔用了部分單車徑，該位置本來十分狹窄，對行人及騎單車者均構成危險，天橋在東成里方向的升降機沒有相關問題；
- (2) 表示顧問公司曾建議如果想加建升降機又不佔用與單車徑可考慮拆卸現有樓梯，但需要在樓梯及升降機之間作取捨，斜道則可得以保留，但希望能同時保留樓梯及加建升降機；
- (3) 表示興建升降機施工期需要兩至三年，可能影響居民使用天橋的習慣，希望再相約顧問公司到實地視察，代表街坊向路政署及顧問公司提供意見；
- (4) 表示附近的發展項目落成後，東成里行人天橋的人流相信愈來愈多，但該天橋十分殘舊，建議重建整條天橋作標準天橋；
- (5) 表示單車徑連接南生圍一帶，假日時東成里的騎單車者甚多，得知路政署未有打算重鋪單車徑，天橋旁邊只餘下十分狹窄的位置讓人推單車通過，擔心會引致行人與單車使用者爭路的問題；另外天橋附近有路口，有汽車美容店在較深入位置，十分多駕駛人士在假日經過路口前往洗車，可能造成安全問題；
- (6) 認為東成里天橋對比天盛邨人流較少，不理解在東成里天橋增加升

降機的需要；及

- (7) 表示東成里天橋歷史較長，較多來往博愛醫院的人士使用，影響很多輪椅使用者以及朗善邨的長者，認同現時及早興建升降機配合未來發展。

17. 委員就橫跨青山公路（元朗段）近豐年路連接元朗廣場的行人天橋（結構編號：NF307）發表的意見摘錄如下：

- (1) 表示該天橋人流每小時可高達 1 500 人，明顯較其他天橋的人流高，理解是次十個項目是單一合約招標，如交由承辦商決定施工次序，未必將元朗居民的利益放在首要考慮，請路政署審批工程次序時做好把關工作，促請承辦商儘早完成此天橋的工程；
- (2) 表示天橋可連接多個位置，由豐年路穿過元朗廣場一直至巴士站旁，以及朗屏西鐵站附近一帶，該天橋另一邊前往俊賢坊的位置設有扶手電梯，建議在豐年路方向的位置增加扶手電梯，協助分流附近豐年輕鐵站較狹窄的紅綠燈過路位及繁忙的十字路口；查詢天橋另一邊當時可以興建扶手電梯的原因，是否早年的標準有所不同，或天橋人流不是以整組天橋作計算，而該處人流較高；及
- (3) 表示對部門計算人流的方式有保留，路政署只計算每小時的使用量，但部分位置可能上下班時間人流特別多，平均人流未必符合部門最低要求，但實際有很多人需要有關設施。

18. 委員就橫跨香港濕地公園路近天瑞路的行人天橋（結構編號：NF383）發表的意見摘錄如下：

- (1) 表示項目一號升降機位置座落在行人路之中，阻礙行人通過，雖然已拆去部分花槽釋放空間，但市民不會特地繞過升降機，建議全片花槽拆去打通整條行人路；及
- (2) 有個別委員不建議在有關位置興建升降機，因為使用率較低，濕地公園路地面已設有行人過路處。

19. 委員就橫跨天葵路及濕地公園路的行人天橋（結構編號：NF392）發表的意見摘錄如下：

- (1) 查詢運輸署濕地公園路及天葵路之間有沒有行人過路處，Wetland Season Park 的居民必須經天橋及升降機前往附近商場及街市，若沒有行人過路處，升降機需要的容量較大；及
- (2) 表示二號升降機的位置會阻礙行人路，行人難以穿過花槽通過對面的行人路，建議將花槽改建成貼近升降機的行人路，以免行人走入掘頭路。

20. 委員就橫跨天耀路近天水圍警署及天盛商場的行人天橋（結構編號：YL01）發表的意見摘錄如下：

- (1) 表示升降機位置面向天耀邨耀民樓一至二樓的民居，請部門注意承辦商進行工程時的噪音問題；
- (2) 表示升降機位置可能在早上繁忙時段堵塞前後方巴士站排隊候車的市民，建議移除前方的花槽及移前巴士站位置，亦建議升降機採用前後方也可開門的設計以助疏導人流，離開升降機的人流不用擠塞在同一方向及繞過升降機；及
- (3) 希望路政署路邊走線有所改動時向議會提供詳細設計圖。

21. 委員就議題發表的其他意見摘錄如下：

- (1) 表示委員以往只能挑選三個位置興建無障礙設施，想確認是次是否十個項目均可落實；
- (2) 查詢是次落實 10 個項目後元朗區是否再沒有地方需要增加無障礙設施，例如水邊圍村的行人天橋有一面只設有螺旋形斜路，是否未來沒有計劃興建該位置的升降機；
- (3) 建議在有限資源下，安排元朗市中心先於鄉郊地區興建天橋升降機；
- (4) 表示在 2016 至 2017 年期間曾聯絡路政署及運輸署爭取在近豐年路連接元朗廣場天橋（結構編號：NF307）興建升降機，但因天橋連接輕鐵站及商場，政府當年回應指在該處興建升降機可能涉及利益輸送給商場營辦商或港鐵公司的嫌疑，查詢現時能考慮在同樣位置興建升降機，結構編號 NF404 是另一個連接西鐵的天橋例子，查詢

協助市民進入港鐵營運範圍是否不再牽涉利益輸送；

- (5) 認同運輸署所指興建升降機的宗旨是便利市民，另一方面朗屏站 E 出口極需要升降機，該處更沒有斜路設計，市民只能使用樓梯，但在 2020 年與運輸署視察朗屏 E 出口時部門也曾表示有利益輸送給港鐵公司的疑慮，希望運輸署及路政署能積極推動在朗屏 E 出口興建升降機的建議，認為最大得益者將是市民；
- (6) 不建議在新田興建的兩部升降機，因為人流太少；及
- (7) 委員對在天橋結構編號：NS223、NF259、NF273、NF393 及 NF404 的升降機項目沒有特別意見。

22. 元朗區議會鄧熔耀議員就議題發表意見摘錄如下：

- (1) 查詢在現有天橋選址興建升降機的原因、施工期，及按部門經驗推算興建升降機的成本；
- (2) 查詢路政署決定選址前有沒有收集議員或市民的意見；
- (3) 表示如非因為吳家村即將分階段發展公屋項目，以及在輕鐵站上蓋發展私人屋苑，委員將十分反對天橋結構編號 NF393 加建升降機；第一，浪費金錢，第二，作為當區議員認為該處人流稀少，不理解為何早於數年前便提出此項目，部門考慮在鄉郊區建天橋時應審慎，以免浪費資源；及
- (4) 另外認為施工期需時三年過長，較興建一棟大廈還要久。

23. 路政署吳彪先生的綜合回覆如下：

- (1) 表示東成里結構編號 NF143 項目一號升降機的位置因空間所限佔用了部分單車徑，備悉委員在樓梯位置加建升降機的建議，至於能否重置樓梯或於施工期間提供臨時樓梯，會與顧問公司再詳細研究。若只餘下斜道，行人或需要較多時間才能前往巴士站；署方與顧問公司會先安排與議員作現場視察，再確定建議的可行性；
- (2) 表示現時暫未有計劃重建東成里天橋；

- (3) 備悉東成里天橋項目(結構編號 NF143)位置的單車徑假日時使用量甚高以及附近有汽車美容店的意見，詳細設計及建造階段會考慮施工期間安全問題；
- (4) 表示加設扶手電梯屬於運輸署範疇；
- (5) 表示結構編號 NF383 一號升降機位置附近的花槽兩邊均是行人路，一號升降機會設於其中一邊行人路，移除花槽並設置升降機後行人可以在另一邊的行人路通行，設計原意是希望在加建升降機的同時能盡量減少影響現有花槽的範圍，減少對綠化環境的影響，如委員認為拆卸花槽可提供一條更暢通的行人路，署方及顧問公司會考慮，及於會後將邀請相關委員到現場視察；
- (6) 表示結構編號 NF392 項目的升降機不只服務單一屋苑的居民，附近社區健康中心及傷殘人士中心也是服務對象，現階段已收到附近居民有關興建升降機的查詢，預計升降機的使用量甚高；
- (7) 表示顧問公司會再檢視 NF392 的二號升降機需要拆卸花槽改建為行人路的範圍，確保可以提供一條暢通的行人路；署方及顧問公司會後將邀請相關委員到現場視察情況；
- (8) 曾與當區議員到現場視察結構編號 YL01 項目位置，升降機位置前後也有巴士站，施工期間會有適當安排遷移巴士站位置，希望將影響減至最低，如果升降機門前後開啟可以方便疏導人流，署方會與顧問公司研究，在設計上採用有關建議；另外署方會與運輸署商討項目需要修改路邊走線的建議，並會適時再向委員報告；
- (9) 表示這次十個項目均可落實，委員無需作挑選。上次前來交委會諮詢時挑選了其中四個元朗區第三階段計劃的項目，因應委員的意見，在考慮可行性後，將餘下十個元朗區第三階段計劃的項目全部一併推展，如有其他加建升降機的建議，會留待下階段計劃再作考慮，署方可再翻查資料檢視委員提及的水邊圍天橋是否屬人人暢道通行計劃的項目；
- (10) 表示是次第三階段的項目是經過早前公眾提議得出，在擴展計劃及第二階段計劃時每區只能選擇不多於三條行人通道作為推展的項目，而政府在 2018 年施政報告中宣佈，將所有早前未被揀選的項目納入第三階段計劃處理；

- (11)表示十個項目得到委員支持後會被安排於同一份建築合約內進行施工，承建商會就整份建築合約提交施工時間表，施工時間表會交由路政署審批，署方在審批承建商的施工時間表時會考慮委員的意見，優先安排較有急切需要或高人流的行人通道先行施工；
- (12)表示人人暢道通行計劃的目的是方便有需要人士（包括傷殘人士）過馬路，人流只是其中一個興建升降機的考慮因素，並非最重要因素；現有資料顯示的人流數據為數年前的數據，將來地區發展也是署方的考慮因素；
- (13)表示沒有關於路政署曾因利益輸送拒絕在個別位置興建升降機的資料。第三階段計劃已包含在擴展計劃及第二階段計劃未被揀選的行人通道，只是推展建造工程先後次序的分別；
- (14)表示人人暢道通行計劃下的擴展計劃及第二階段計劃在 2012 至 2016 年作出了廣泛諮詢，去年 5 月 22 日經秘書處向委員回應了計劃的諮詢途徑，署方當時在「1823 政府一線通」綜合查詢中設有「tell me 1823」的熱線，也設有 Facebook 專頁，當時收到二百多個建議，路政署再將建議分階段落實；
- (15)表示若今日委員支持計劃，路政署大約會在今年 10 月招標，今年年底或明年年初開始施工，工程合約期約為 3 年，署方已備悉委員的意見，會充份考慮各天橋或隧道實際情況，按迫切性及行人通道的人流安排施工先後次序，一般來說，大約需時兩年半至三年完成工程。每部升降機的成本約 1,000 至 1,200 萬元，視乎投標價錢；及
- (16)表示每一座天橋興建升降機的速度不一，施工期主要受地底公共設施的管線所影響，尤其是在已發展地區，興建升降機前需要掘開地下檢查是否與煤氣、電纜、光纖等管線衝突，如有衝突，承建商則另外需要時間遷移公共設施的管線，以騰出位置興建地基，然而，遷移公共設施管線的時間難以預計，在完成地基工程後，興建升降機大約需時九個月至一年，署方現時正推行加快工期的改善措施，例如進行前期工程，署方在正式批出建築合約前會安排承建商在建議項目的地點視察及挖掘檢查坑位，以確定擬建升降機位置是否與地下公共設施的管線有衝突，如項目屬技術不可行，則不會再作推展或作諮詢委員的工作。

24. 運輸署文家豪先生的綜合回覆如下：

- (1) 表示加設電動扶手電梯需要參考數據是否符合標準，豐年路行人天橋的人流過往數字未達到標準，署方可以再檢視有關天橋的人流，但該天橋過往的人流十分穩定，相信近期的數據也不會達標；
- (2) 表示根據設計準則，每小時 3 000 行人才達到加裝電動扶手電梯的最低標準；不同年代的設計標準會有變化，當年加裝俊賢坊一面的扶手電梯時也可能有其他考慮；
- (3) 表示曾與當區區議員視察濕地公園路及天葵路的現場情況，發現該處只有天橋可以過馬路，Wetland Season Park 屋苑入伙後有收到當區居民希望加設地面行人過路設施的意見，現時正探討在濕地公園路西面加設路面過路處，現階段正跟進技術事宜，如技術上可行會按程序就過路處設計進行地區諮詢；及
- (4) 表示結構編號 NF383 項目的升降機不只服務 Wetland Season Park 的居民，該位置附近也有健康中心，可以便利不同方向乘車到埗的人士使用升降機前往健康中心的後門。

25. 運輸署霍思敏女士表示，運輸署在朗屏站 E 出口現場視察時表示原則上支持興建升降機，視乎行人通道是否有足夠闊度，但當時港鐵公司抱有保留，另一邊廂有議員建議在朗屏站加設天橋接駁世宙旁的行人天橋，運輸署當時表示人流不算多，以及能在路面直接來往兩個地點，有議員因而提出在天橋加設商鋪給港鐵公司租出，租賃事宜牽涉港鐵公司營利，故當時運輸署曾回應有關建議涉及利益輸送，可能造成誤會。

26. 主席總結，請路政署與相關委員再相約就結構編號 NF143、NF307、NF383、NF392 及 YL01 的行人天橋進行實地視察，其中結構編號 NF143 的升降機牽涉單車徑問題，路政署視察前可向所有議員發出邀請，另外請路政署與鄉郊區議員及鄉事委員會就鄉郊區的項目多作溝通；部分委員對在人流較低的天橋興建升降機有保留，但委員大致支持人人暢道通行第三階段計劃，請路政署儘快落實計劃及向委員會報告進展，如有任何改動儘快通知委員；此外，如部門支持在朗屏站 E 出口興建升降機，請儘快付諸行動。

（會後補註：路政署及顧問公司已在 2021 年 6 月 24 日與相關委員到行人天橋編號 NF143 現場視察，就一號升降機位置，委員建議拆卸現有樓梯，並在該位置加建升降機，以避免影響南面的現有單車徑。因現場空間有限，在施工期間提供臨

時樓梯，以及在完工後重置樓梯並不可行。）

**第四項：「人人暢道通行」計劃 - 為元朗區內一座行人天橋（結構編號：TY02）  
加建升降機設施  
(交委會文件 2021／第 43 號)**

---

27. 主席歡迎下列人士出席會議：

路政署

高級工程師 1/暢道通行

馮淑恩女士

工程師 14/暢道通行

黃嘉明先生

科進(亞洲)有限公司

項目工程師

陳駿興先生

28. 路政署馮淑恩女士及顧問公司陳駿先生簡介上述文件。

29. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 表示輕鐵天慈站的過路處十分擠迫，而天慈邨及天耀邨的長者及輪椅使用者甚多，過往也多次向運輸署及路政署要求擴闊過路處，故早前曾在交委會提出在天慈邨天耀邨的行人天橋加建升降機，方便通過來往天慈邨及天耀邨之間的馬路，感謝路政署積極跟進有關訴求；
- (2) 表示希望在工程進行期間儘量避免影響行人出入，及加快工程進度；
- (3) 表示文件顯示有兩條天橋的升降機納入特別計劃，查詢另一部建於朗屏邨的升降機項目是否正按既定程序推展；
- (4) 表示在 2020 年 11 月的交委會後已立即與路政署同事就朗屏邨的項目進行過實地考察並達成共識，整個項目只興建一部升降機，查詢為何額外增加一部升降機的天慈邨項目較朗屏邨的項目進度更快；及
- (5) 表示朗屏西鐵站對出的升降機在第一階段人人暢道通行計劃興建，但歷時 7 年才完成，希望路政署提供朗屏邨項目的時間表，例如安

排實場視察、探土、申請掘路紙等各項工序的擬訂時間，如有路政署遇到受其他部門影響不能控制工序時長的事宜，議員能協助與相關部門斡旋。

30. 路政署馮淑恩女士的綜合回覆如下：

- (1) 表示工程期間會有臨時交通安排，有關安排需得到相關部門，包括運輸署及警務處的批准後，才開始施工，會盡量減少工程對鄰近道路使用者的影響；
- (2) 表示曾出席 2020 年 11 月 12 日的交委會會議，並於會中挑選了兩條行人通道作為特別計劃的優先推展項目，是次交委會會議路政署會先匯報行人通道結構編號 TY02 的加建升降機工程項目的初步設計方案。此外，在上述交委會會議路政署只介紹在有關行人通道的 C 出口加建升降機，但委員於當日建議在有關行人通道的另一出口位置，即近天慈商場外加建一部升降機。路政署於會後進行可行性研究，希望是在是次會議向委員匯報於 A 出口及 C 出口加建升降機的初步研究方案，並希望就項目的新修訂方案取得委員同意後再進行詳細設計；一般而言，每個項目在展開工程前會先進行勘察、研究、設計及諮詢等程序，路政署會按研究進度，陸續向區議會匯報各個項目的研究結果及初步方案，希望得到委員支持後再進行詳細設計；及
- (3) 表示朗屏邨的升降機尚處於探討階段，項目的進度要視乎該處的實地情況及地下公用設施，當時機成熟時署方會儘快向交委會交代進展。

31. 主席總結，委員會支持是項計劃，希望路政署與當區議員緊密溝通，儘快落實有關設施，及儘快完成朗屏邨項目的研究，再交予區議會作討論。

**第二項：委員提問(續)：**

- (3) 區國權議員、陳敬倫議員、陳美蓮議員、陳樹暉議員、陳詩雅議員、張智陽議員、張秀賢議員、方浩軒議員、何惠彬議員、關俊笙議員、郭文浩議員、黎國泳議員、林廷衛議員、李俊威議員、梁德明議員、巫啟航議員、伍軒宏議員、吳玉英議員、石景澄議員及黃偉賢議員建議討論「大棠路及大樹下東、西路交界交通意外頻繁」  
(交委會文件 2021／第 57 號)
-

32. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 表示上屆區議會也曾提出過大樹下東、西路及大棠路交界的交通問題，運輸署只以設立「停」及「慢駛」的標誌提醒駕駛人士減速作回應，但該路段交通意外依然頻繁，查詢運輸署該位置容易發生交通意外的原因，以及打算如何改善交通設計避免意外再次發生；
- (2) 表示大棠路交通繁忙，連接大棠路的大樹下東西路雖然交通較暢順，但馬路設計對駕駛人士及行人均十分危險，該處路口曾在 2019 年發生過致命交通意外，認為警務處執法行動的幫助有限，運輸署、路政署及香港警務處（警務處）的代表曾多次在現場視察，也沒有改善過路口的交通設計，加設交通燈，拆除欄杆等改善措施均沒有進展，該處一旦發生交通意外，便會癱瘓該路段的交通，當愈來愈多人口遷入時，引致的交通問題可能更頻繁及嚴重；
- (3) 表示在上一次交委會提出了大旗領路與大樹下東西路交界的路口的危險情況，委員提出過不同建議，如更換較疏的欄杆方便駕駛人士視察路面，暫時未見運輸署作出跟進，查詢運輸署改善以上兩個路口設計的研究進展；
- (4) 請警務處或運輸署提供兩個路口過去五年的交通意外數字作參考，以便議員掌握兩個路口發生交通意外的風險程度；
- (5) 希望將有關路口列為交通黑點，對該路口的交通環境作高度重視及推行更多避免發生交通意外的措施，查詢該處未能列作交通黑點的原因；及
- (6) 表示有關路口的位置屬鄉郊道路，因鄉郊地區普遍車流較少，查詢鄉郊地區及市區列作交通黑點的標準會否有異，如與市區交通黑點標準一致，未必能如實反映危險程度。

33. 運輸署霍思敏女士的綜合回覆如下：

- (1) 表示曾與委員就大棠路及大樹下東西路的路口問題一同前往現場視察，現時批出了施工紙，準備在大樹下西路過路處增加「望左」、「望右」標記，以及加建斜台，目前路政署正進行有關工程的規劃工作；

- (2) 表示運輸署已就委員對添置行人指示牌，提示行人在適當位置過馬路的建議開展研究工作，署方正在討論初步方案及製作設計圖，由於該處路面較狹窄，署方花了較長時間找尋足夠空間放置指示牌；
- (3) 表示委員曾指出大樹下西路有車輛逆線行駛的問題，並建議放置路牌提示駕駛人士該處為雙線行駛，由於該處附近是貨倉出口，故需時找尋放置路牌的位置，運輸署正討論初步方案，有確切批出施工紙及施工日期會再聯絡相關委員；
- (4) 表示會再檢討不久前發生的交通意外事故現場的交通安排；
- (5) 表示元朗南發展計劃會改善大樹下東西路及大旗領路交界的交通安排，土木工程拓展署會跟進相關工作並與運輸署保持聯繫；及
- (6) 表示過去一年發生六宗或以上涉及行人傷亡的交通意外、過去一年發生九宗涉及傷亡的交通意外的位置，或過去五年發生兩宗涉及死亡的交通意外則會被視為交通黑點，鄉郊區與市區列為交通黑點的定義暫時沒有分別。運輸署的網頁有定期更新交通黑點的位置。

34. 警務處梁基政先生的綜合回覆如下：

- (1) 表示警方在上次交委會會議承諾過會在有關路口執法，視察過現場環境後商討過多個改善方案，認為該路口主要問題在於「停車」標誌的設置，但較難決定設置該標誌的適當位置，過往三至四個月也進行了十多次錄影執法，並將違法個案轉交交通執法隊作檢控，另外亦會考慮添置執法橫額作阻嚇作用；及
- (2) 表示不計算不久前發生的交通意外，大棠路及大樹下東西路交界的路口在最近六個月共有三宗不牽涉人命傷亡的交通意外，過去 5 年則發生過 14 次交通意外，當中有六宗有人受傷，餘下的個案沒有造成傷亡。

35. 主席總結，請運輸署及警務處代表再到現場視察如何放置交通標誌及商討可行的交通改善措施，另外請運輸署就委員提出的交通改善建議作書面回覆。

- (4) 張秀賢議員建議討論屯馬線之通車安排  
(交委會文件 2021/第 51 號)
- (5) 李頌慈議員建議討論關注屯馬綫通車後中途站載客超負荷之情況  
(交委會文件 2021/第 52 號)
- 

36. 由於上述兩項議題相關，主席建議合併討論。

37. 主席歡迎下列人士出席會議：

香港鐵路有限公司（港鐵公司）

公共關係經理 - 對外事務

林 圓女士

38. 港鐵公司林圓女士簡介港鐵通車安排文件。

39. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 表示根據港鐵公司資料有兩個方法評估載客率，包括每平方米六人或每平方米四人，查詢港鐵公司及運輸署考慮增加班次時採取甚麼標準；
- (2) 表示屯馬線開通後原有西鐵線車站的乘客應增加，查詢港鐵公司預計屯馬線開通後載客量會上升多少，有甚麼即時措施疏導新增的乘客，例如增加班次或安排特別車輛的計劃；元朗、錦上路站的乘客現時已難以登車，不應該留待收集通車後的乘客數據才安排特別班次；
- (3) 表示除了早上上班繁忙時段載客率超標外，下班時間乘搭西鐵前往新界西北方向的載客量亦已飽和，建議在下班時間也作出特別車輛的安排；
- (4) 表示日後元朗不同發展計劃、屯馬線及屯門南延線通車均會進一步導致乘客增長，認為運輸署應該規劃更能輔助鐵路服務的巴士配套，以錦田為例，乘搭西鐵前往市區較直接，但難以在繁忙時段上車，乘搭巴士需要在大欖隧道再轉乘，運輸署在規劃巴士路線時可以在西鐵站附近加設更多直接前往市區的路線，為市民提供鐵路外的交通工具選擇；

- (5) 表示屯馬線較長，查詢會否安排在中途站空車上客的特別班次；
- (6) 查詢新月台顯示列車載客量的系統，最高級別的紅色等級是否代表完全沒有空間載客，若全部乘客前往其他等級的位置候車，可能需要職員協助疏導人流，同時擔心浪費紅色等級車卡剩餘的載客空間；另外查詢列車載客量的圖示會否在車卡內顯示，讓車上的乘客前往較少人的車卡；
- (7) 查詢下一班列車駛達前多久能夠顯示列車載客量，能否有足夠時間讓乘客前往較少乘客的車卡候車；如客量顯示的時間與列車駛進月台的時間相若，乘客已能直接看見車廂客量，建議在較早的時間作預報，否則沒有參考價值；
- (8) 表示屯馬線車程甚長，查詢回程會否有乘車優惠；
- (9) 查詢能否在顯示屏加入最接近車站扶手電梯的車卡的指示；
- (10) 表示獲悉輕鐵班次在 6 月 20 日後會有所調整，查詢屯馬線頭班車及尾班車時間，輕鐵線的班次將如何配合，以及何時公布輕鐵調整首尾班車的確切時間表；
- (11) 表示舊有的東鐵線及新的屯馬線的月台沒有連接，要繞經大堂前往前一邊月台轉乘，港鐵公司曾表示在西鐵線停用後在原有月台興建行人通道，查詢有關安排會如何實施；
- (12) 表示東鐵線與原來的西鐵線在紅磡站共有四個月台，現時屯馬線開通後暫時有臨時通道取替中間兩個月台，查詢日後中間兩個停用的月台將來會作甚麼用途；
- (13) 表示港鐵公司的書面回覆指會就不同乘客群推出合適車費優惠，查詢屯馬線通車後的月票與現時屯門至南昌及屯門至紅磡的全月通有何分別；運輸署的回覆中表示會要求港鐵公司繼續理順車費不規則的現象，代表現時屯馬線的乘客車程與車資未按合理比例計算，希望屯馬線開通後有新的月票優惠計劃；
- (14) 查詢屯門往紅磡方向在繁忙時段特別班次的時間表甚麼時候推出，以及特別班次會否在紅磡站提早停車接載乘客；

- (15)表示日後屯馬線會有更多新車站及承載洪水橋的新增人口，只有八卡列車不足以應付未來的人口增長，查詢屯馬線不能以九卡車廂運作的詳細原因；查詢能否在繁忙時段開出九卡車前往紅磡站，服務原有西鐵線乘客，另查詢是否因為柯士甸站而不能安排九卡車廂，建議港鐵公司加入在柯士甸不停站的九卡車特別班次；如果九卡車不可行，查詢車廠的列車數目能否應付再加密班次，有沒有購買新列車的計劃；
- (16)表示在外國也有車站受月台空間限制車卡數目的情況，但能安排列車駛入有關車站時讓部分車卡保持關門，故認為即使部分屯馬線車站月台只容納八卡列車也可以行駛九卡列車；
- (17)表示按今日港鐵應用程式的資料，現時西鐵平日約為 2.9 分鐘一班列車，港鐵公司卻表示屯馬線通車後由 3.5 分鐘一班車加密至 3 分鐘一班，是否表示較現時 2.9 分鐘一班車的班次更疏；及
- (18)查詢運輸署屯馬線通車後會否影響元朗區現有的巴士服務。

40. 港鐵公司林圓女士的綜合回覆如下：

- (1) 表示多以每平方米六人或四人作為計算列車載客率的標準，如要檢視載客情況，港鐵多以每平方米四人的標準作規劃服務的參考，較能反映現實情況；
- (2) 表示公司會檢視乘客的乘車習慣，找出繁忙時間最繁忙路段的載客情況，再因應實際情況制定措施舒緩乘客需求。以西鐵線為例，在西鐵線開通後一段時間，慢慢留意到乘客在繁忙時段的乘車習慣，在早上最繁忙的一個小時，最多人乘搭錦上路至荃灣西的路段，故此安排在水圍站開出前往紅磡的特別班次作為針對性的舒緩措施，效果良好。就屯馬線的運作也一樣，港鐵公司需要在通車一段時間後，觀察到乘客慣常的乘車模式，再作出有效措施疏導乘客；
- (3) 在中途站上客的空載車安排，一般會在鐵路通車後觀察一段時間，因應需求作安排，現時並未有中途站安排空載車的方案；現時天水圍開出的空載車是因應現時元朗及錦上路站情況所作出的舒緩措施；
- (4) 表示實時車廂空間資訊主要在月台提供，車廂內沒有相關訊息，月

台顯示的車廂空間資訊只是供乘客參考，讓乘客方便在較容易上車的月台車卡候車，不代表紅色級別必然滿載，現時的電話應用程式暫未有相關參考資訊；另外也有乘客會選擇在最接近扶手電梯的車卡乘車，故習慣在指定車卡上車。港鐵備悉委員在顯示屏加入最接近扶手電梯車卡的指示的建議，會交由相關同事作參考；

- (5) 表示車站顯示屏會在顯示列車抵站時的載客情況，乘客上下車時有系統自動感應，從而得知客量情況；會後收集更多車廂空間資訊顯示屏的資料後再回覆委員，也能在通車後與委員實地視察運作情況；
- (6) 表示對烏溪沙至尖東的乘客來說，日後乘搭鐵路能前往更多目的地，對使用月票乘搭現時西鐵線的乘客來說，連接車程 75 折的優惠也適用於新的車站，例如土瓜灣站及宋皇台站；
- (7) 表示現時東鐵線的 1 號月台及 4 號月台會以跨月台的臨時通道連接，在 6 月 20 日啟用，乘客屆時可經通道乘搭扶手電梯前往車站大堂，方便前往紅磡站擴建部分的屯馬線新月台使用服務；
- (8) 表示輕鐵首尾班車的開出時間會在 6 月 20 日後稍有調整，方便原來西鐵站的乘客在屯馬線開通後能接駁輕鐵的尾班車；
- (9) 表示現時新界西的西鐵線車站也有在入閘位置貼上告示通知乘客前往紅磡的首尾班車時間，會議後再回覆委員輕鐵張貼告示的位置；
- (10) 表示屯馬線通車後現有東鐵線月台會如常使用，但西鐵線月台暫時未有資料改作甚麼用途，有進一步消息再向委員提供；
- (11) 表示港鐵公司因應不同乘客群推出優惠所指的包括全月通加強版（月票）、屯門至南昌全日通（日票）、每程使用八達通或掃描二維碼的車費扣減，或月票減價等推廣優惠；使用屯門至南昌或屯門至紅磡月票的新界西乘客，連接的車程會有 75 折優惠，將來使用月票的乘客乘搭至屯馬線的新車站也可享有連接車程的轉乘優惠，另外使用月票的乘客現時在港鐵、輕鐵及港鐵巴士也可在指定車站免費享有轉乘優惠，有關安排會維持不變；
- (12) 表示全月通覆蓋範圍愈廣的話定價會愈高，預計需求較低，故暫時沒有相關安排；

- (13)表示屯馬線連接現有四條鐵路，包括現有屯馬線一期、西鐵線、東鐵線及觀塘線，屯馬線通車後乘客有更多路線可選擇前往相同的目的地，使用新路綫的距離較原有路線短，故難免出現車費不規則的情況，有關問題主要影響使用八達通或單程車票的乘客，使用月票的乘客不受影響，希望逐步透過每年的票價調整機制理順有關情況。九龍南延線在 2009 年啟用時也有不規則情況，亦同樣透過票價調整機制處理問題；
- (14)表示前往紅磡站的安排分為兩個階段，在 6 月 20 日至 6 月 26 日，乘客在紅磡站屯馬線月台需要下車，由 6 月 27 日起，則可直接前往九龍中及沙田一帶。就議員問及以九卡列車行走屯馬綫的可行性，現時西鐵線將成為屯馬線的一部分，以八卡列車行駛。港鐵公司曾探討部分車卡在某些車站不開門的建議，但研究後發現在實際運作上不太可行；
- (15)表示現時西鐵線的服務沒有減少，西鐵線現時在應用程式顯示為 2.9 分鐘一班，即可視為約 3 分鐘一班，再加上特別班次，早上繁忙時段的運載力在屯馬線通車後仍能維持；
- (16)表示現時西鐵線早上繁忙時段的上車情況大致暢順，較少出現因列車太多人未能登車的情況；以每平方米四個乘客計算，2020 年疫情較緩和月份繁忙時間的載客量為 84%左右，明顯較往年少，相信現時班車密度仍可應付需求，將來屯馬線的訊號系統或整個車務安排仍可有彈性提升及調整班次，視乎繁忙時間的客量及最繁忙路段等因素再考慮如何調整，需待通車後才能決定針對性的措施；及
- (17)表示將來如有需要調整服務，現有系統或車隊會有足夠配備加開特別班次。

41. 運輸署曾廣永先生的綜合回覆如下：

- (1) 表示現時屯馬線一期，即烏溪沙至啟德段，屯馬線開通後在早上繁忙時段會由每 3.5 分鐘一班提升至每 3 分鐘一班，另外，港鐵公司會繼續因應實際乘客量加開特別班次，包括提供由天水圍往紅磡的特別班次疏導乘客，將與港鐵公司一同密切留意乘客需求，再適時作出檢討；
- (2) 備悉委員對加強巴士配套的建議，在元朗錦田區整個巴士策劃上會

考慮元朗區人口發展，有需要時再檢討區內巴士網絡，現階段主要在屯馬線開通後，密切留意乘客的需求，是否需要提升屯馬線服務班次及水平；

(3) 備悉有關下班繁忙時段在屯馬線安排特別班次的意見，會交由相關組別同事留意；及

(4) 表示暫時沒有屯馬線通車後會否影響巴士服務的相關資料，需要會後再回覆。

42. 主席總結，希望屯馬線通車不影響元朗區巴士服務，並希望港鐵公司繼續提供穩定班次，並讓屯馬線將來的班次貼合回應市民需求。

#### 第五項：續議事項：

(1) 巫啟航議員、王百羽議員及張智陽議員建議討論要求於天水圍 112 區閒置土地設立臨時停車場或興建多層停車場  
(交委會文件 2021／第 30 號)

#### 第二項：委員提問(續)：

(6) 巫啟航議員查詢天水圍領展轄下停車場的輪候狀況及車位數目  
(交委會文件 2021／第 48 號)

---

43. 由於上述兩項議題相關，主席建議合併討論。

44. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 指出房屋署的資料顯示天水圍有約 1 100 車位，現時輪候車位的數字高達車位總數的一半，運輸署卻表示只有百多個新增車位，可見天水圍車位遠不敷應用，故建議利用 112 區的閒置土地作臨時停車場，運輸署、地政署及規劃署回應建議是否可行時均將責任指向教育局，但教育局沒有回應使用土地興建學校的確實時間，天水圍北現時也有其他臨時停車場，例如未來擬建文物修復中心的位置，查詢過往由哪一個部門決定該位置興建臨時停車場；

(2) 查詢運輸署提及的地區性土地會議曾否討論利用 112 區閒置土地作臨時停車場的建議；

- (3) 指出領展公司和房屋署在水坑圍合共有 6 000 多個車位，私人屋苑的公眾車位相對較少，供一個接近 30 萬人口的社區使用，查詢有關車位與人口的比例是否符合規劃準則及標準；
- (4) 表示雖然運輸署已在舊區重建項目要求提供超過規劃準則及標準的車位數目，但現時短缺情況嚴重，建議運輸署在元朗區的項目大刀闊斧地增加泊車位；
- (5) 表示過往在議會上十分吃力才能向房屋署爭取增加個位數字的車位，認為運輸署如評估過車位需求殷切，應向規劃署建議規劃用地作停車場，甚或多層停車場，但過去 10 年也未見新的多層停車場落成；
- (6) 表示水坑圍的街道晚上充斥違泊車輛，不熟悉元朗道路情況的駕駛人士在轉彎時很容易撞向違泊車輛，造成道路安全問題；及
- (7) 表示元朗邨在拆卸之後的土地曾臨時劃作露天停車場，發展世宙一帶後失去過千個車位，元朗違泊問題隨即變得嚴重，運輸署沒有適時補充失去的停車位，請地政署協助在市區邊緣找尋及鼓勵部門申請適合用作臨時停車場的土地。

45. 運輸署文家豪先生的綜合回覆如下：

- (1) 表示當該一個地方有泊車需求，運輸署會和元朗地政處聯絡以探討是否可在附近閒置土地提供臨時停車場，其他部門有閒置土地時亦有機會諮詢運輸署是否適合設為泊車位；
- (2) 表示運輸署在車位供應上的主要角色是向相關部門提供建議，包括評估周邊泊車需求，以及評估地段是否適合作地區停車場；
- (3) 表示部門之間有地區地政會議，由地政署擔任會議主席，在會議上跨部門決定一個地方能否作臨時停車場；
- (4) 表示運輸署正檢視香港規劃標準與準則的泊車位標準，早前曾向交委會遞交水坑圍街道車位的資料，運輸署在凌晨也會不定期派員視察街道夜泊情況，知道水坑圍車位供應情況；
- (5) 表示目前已在水坑圍區規劃了兩個新的公共停車場，現時尚未開始

施工，第一個是在天水圍 112 區濕地公園以西的地盤，該處會有 90 個私家車位，45 個旅遊車位及 9 個電單車位，另一個停車場在天業路新的康文署體育中心附近，以補償關閉天業路臨時停車場而減少的泊車位，尚在設計階段，設計有待相關部門敲定；及

- (6) 表示現時運輸署主要利用一地多用的原則，在政府機構、社區設施及公共休憩土地用途加設公用泊車位，會以此原則與相關部門作溝通，在可行情況下完善公共泊車設施的規劃。

46. 地政署邵偉明先生的綜合回覆如下：

- (1) 指出地區土地議會屬跨部門內部會議，討論及審批與土地用途相關的建議。一般而言，有關建議早已完成諮詢工作，相關部門已疏理諮詢期間接獲的意見；
- (2) 表示地政署會配合有關部門的提出的撥地申請或建議的土地用途，提供適切的協助。由於各部門有不同的土地需求，閒置土地除了受位置、地形、面積等因素及毗鄰環境影響外，同時亦受不同法例規管，如規劃及環保等法例。由於難以決定個別閒置土地的用途，地政署已將閒置土地在網上公開，供有關部門按其特定需要向地政署申請批地或建議土地的相關用途；及
- (3) 表示運輸署一向定時諮詢地政署各分區地政處，有關當區停車場及泊車位的數目，以便該署策劃泊車位供應事宜。由於有關泊車位供應事宜屬運輸署的工作範疇，該署除了掌管運作停車場/泊車位的相關資料外，會按其職能主導物色適合作為泊車位的用地。地政總署會繼續配合運輸署申請批地興建停車場及泊車位，或建議土地作相類似的用途。

47. 主席總結，車位緊張一直是元朗區的嚴重交通問題，建議委員可在文委員向教育局跟進 112 區興建學校前的土地用途，希望運輸署及地政署跟進委員的有關增加泊車位的建議，另外如委員發現適合興建停車場的閒置土地，可以在會議上或直接向運輸署提出。

（會後補註：地政署補充，教育局於 2021 年 7 月 15 日邀請團體就位於天水圍的一幅全新土地（即 112 區）成立一所提供內地課程的非牟利私立學校表達意向，截止日期為 2021 年 9 月 30 日。）

**第五項：續議事項(續)：**

- (2) 巫啟航議員建議討論要求修訂唐人新村交匯處改善工程設計方案  
(交委會文件 2021／第 32 號)

**第二項：委員提問(續)：**

- (7) 巫啟航議員建議討論跟進《屯門及元朗分區交通研究》中有關朗天路及唐人新村交匯處的擴闊計劃  
(交委會文件 2021／第 49 號)
- 

48. 由於上述兩項議題相關，主席建議合併討論。

49. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 表示根據 2017 年交通調查統計，朗天路的容車量是 1 400 架次，現時車流量為 1 350 架次，已接近容車量上限，該統計距今 4 年，部門暫時沒有提供更新的朗天路車流量數據，由於可見將來天水圍的人口會持續增加，認為有需要將朗天路（南行方向）往元朗公路（東行方向）的支路擴闊至雙線行車；
- (2) 表示政府在 2001 年發布了一份名為「屯門及元朗分區交通研究」的研究報告，文件顯示政府曾打算擴建朗天路，現時正值唐人新村交匯處將進行改善工程，是適合的時機實踐有關計劃；
- (3) 表示因為唐人新村交匯處已確定了改善方案，查詢有關改善方案能否修訂，加入擴闊朗天路的項目；
- (4) 查詢土拓署能否提供朗天路（南行方向）往元朗公路（東行方向）的支路行車量數據；
- (5) 表示土拓署回覆指唐人新村交匯處改善工程完成後，朗天路（南行方向）往元朗公路（東行方向）的支路的交通流量屬可接受水平，而元朗公路唐人新村交匯處及十八鄉交匯處的車流量亦屬可接受水平，查詢土拓署可接受水平的具體標準，例如車龍長度及所需行車時間；
- (6) 認為現時朗天路（南行方向）往元朗公路（東行方向）的支路的擠塞情況已不可接受，建議運輸署將該支路改為專用行車線駛入元朗公路，令駕駛者不用等待切線駛入元朗公路慢線；

- (7) 表示曾聽聞政府官員使用道路每小時行車數量評估道路是否擠塞及緩慢，現時部門卻表示只有容車量及車流量作指標，查詢運輸署有沒有其他評估交通情況的量化指標可供參考；
- (8) 表示屯門公路前往汀九橋本來只有一條專線，三號幹線駛出汀九橋則有三條行車線，因擠塞問題嚴重，運輸署接受議員建議增設一條屯門公路駛入汀九橋的專線，而三號幹線駛出的路段使用餘下兩條行車線已經足夠，相信若劃出一條專線給天水圍駛入元朗公路的車輛，餘下兩條行車線供屯門駛來的車輛已可應付該處車流；及
- (9) 表示每逢黃昏，在唐人新村交匯處至十八鄉交匯處轉入鳳麟路的位置塞車問題嚴重，應儘快在迴旋處加設一條支線前往鳳麟路。

50. 運輸署霍思敏女士的綜合回覆如下：

- (1) 表示署方了解現今朗天路南行往元朗公路交通繁忙的情況，天水圍及橫洲未來亦會陸續推出房屋發展項目，預計會影響該路段的交通情況。因此，負責部門需要評估發展對於當地交通的影響，如有需要，項目部門會進行相應交通改善措施。運輸署會與相關部門保持密切聯絡；
- (2) 表示「屯門及元朗分區交通研究」文件上提及的朗天路改善工程較大型，所涉款項達 6 900 萬，牽涉了政府數個部門，需要內部整體作協調如何處理有關事宜，故暫時未能確切回答具體方案；
- (3) 表示增設專線讓天水圍的車輛前往元朗公路將佔用元朗公路東行其中一條行車線的空間，需要清楚計算只剩下兩條行車線讓原本方向駛來的車輛是否足夠；及
- (4) 備悉委員對元朗公路東行前往十八鄉交匯處黃昏時份的車龍的關注。署方正探討於唐人新村交匯處附近加設可變訊息顯示屏，以提示駕駛者可經唐人新村交匯處往元朗站，以達至分流效果，舒緩十八鄉交匯處的交通情況，並會繼續密切留意元朗公路及十八鄉交匯處的交通情況。

51. 土拓署杜繼祖先生的綜合回覆如下：

- (1) 表示天水圍公營房屋發展項目會進行相關的交通影響評估，並會建議緩解措施以舒緩對交通的影響；
- (2) 表示有關朗天路（南行方向）往元朗公路（東行方向）的支路行車量，會後可向相關同事查詢是否有相關數據；
- (3) 表示交通流量屬可以接受水平是指，行車量／容車量的比率低於 1；
- (4) 重申當整個元朗南發展區於 2038 年全部入伙及唐人新村交匯處改善工程完成後，朗天路（南行方向）往元朗公路（東行方向）的支路的交通流量屬可以接受水平；及
- (5) 補充擬議的唐人新村交匯處改善工程將增建支路，讓元朗南發展區的車輛經改善後的唐人新村交匯處直接接駁至元朗公路東行及西行方向。

52. 主席總結，建議下次續議時再討論「屯門及元朗分區交通研究」報告承諾的項目至今的完成進度，請運輸署會後提供文件及對有關項目進度的回應，交代事隔多年未能完成文件上個別項目的原因，另外請土拓署會後向相關同事查詢朗天路（南行方向）往元朗公路（東行方向）的支路行車量數據。

（會後補註：土拓署已完成的元朗南研究並沒有朗天路（南行方向）駛往元朗公路（東行方向）的支路在 2020 年的行車量數據。）

**(8) 張秀賢議員建議討論發展局收回元龍街與攸田東路交界地塊後該區車位問題**  
**(交委會文件 2021/第 50 號)**

---

53. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 表示根據地委會文件，康文署大致交代了第 12 區的體育館的設施，查詢運輸署對該處泊車位配套的意見；
- (2) 表示臨時停車場加上擬建體育館及運動場的土地在收回後，失去接近 400 個車位，造成顯著影響，請運輸署向發展局表達委員的關注，

發展局和運輸署應合作補回有關車位；及

- (3) 表示體育館的地皮位置在元朗南範圍內，元朗南項目屬發展局負責，連帶體育館、圖書館以至停車場等也應該由發展局負責，請運輸署儘快向發展局跟進。

54. 運輸署李家鎮先生的綜合回覆如下：

- (1) 表示第 12 區原本有短期租約停車場的用地，大概提供 100 個車位，署方目標在原址提供相同數目的車位，會繼續與相關部門商討增加車位的空間，但需要考慮不同因素，例如土地的地積比限制；
- (2) 表示工務部門負責評估工程成本的問題，運輸署會繼續與相關部門商討，稍後會聯同康文署及其他相關部門在區議會介紹第 12 區整個項目，屆時運輸署會向委員提供相關資料；
- (3) 備悉委員認為霎時間減少 400 個車位會造成重大影響的意見，會與相關組別的同事及部門反映補回 400 個車位的訴求；及
- (4) 表示近一兩個月才就元龍街及攸田東路交界的地皮收到更多資料，要與負責部門商討才可了解發展路向。

55. 主席總結，請運輸署儘快向發展局了解有關地段停車位的安排，補足失去的車位。

**(9) 林廷衛議員建議元朗寶業街增建行人上蓋  
(交委會文件 2021/第 55 號)**

---

56. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 表示寶業街現建議增設上蓋的路段較長，附近較少建築物作遮擋，市民走過該路段會被陽光直接照射，查詢運輸署對加建上蓋的研究進展；
- (2) 表示加設行人上蓋和升降機均是希望方便行人，查詢加設升降機不需要考慮人流的原因；

- (3) 查詢第二階段興建行人通道上蓋的計劃何時展開；
- (4) 有個別委員表示不同意在行人通道興建上蓋，認為政府未能有效利用財政資源，查詢政府是否有相關政策，日後新發展區的行人路均建設上蓋，擔心日後新發展區建成後才逐步加建上蓋會牽涉多個工程項目；該處專線小巴脫班問題導致市民需要選擇步行，興建行人路上蓋後仍需要處理小巴脫班的問題，認為有關建議不能對症下藥；及
- (5) 認為部分路段太狹窄，加建了上蓋也未能擋雨，新發展區的行人路加建上蓋亦要有足夠闊度及合適高度，查詢土拓署在新發展區擬建行人上蓋時的考慮因素。

57. 運輸署李家鎮先生的綜合回覆如下：

- (1) 表示加設行人通道上蓋需考慮人流，另外也會考慮道路設置，例如行人通道有沒有足夠空間加設上蓋，署方需要時間作人流統計，稍後會就人流統計結果向委員交代會否加設上蓋的決定；
- (2) 表示 2016 年施政報告曾提及，地區可以提名不超過 500 米的路段加設行人通道上蓋，元朗區當時挑選了在連接形點 I 及博愛醫院小商路的路段加設上蓋，現時已開始了進行工程。署方備悉是次委員的建議；及
- (3) 表示署方現正與路政署檢討興建行人通道上蓋計劃第二階段的時間表，會適時再諮詢交委會。

58. 運輸署文家豪先生的綜合回覆如下：

- (1) 表示土拓署正進行有關新發展區的設計，運輸署會為規劃行人路提供意見，如主要行人路符合加設上蓋的標準，或有通道連接重要社區設施，運輸署會要求在相關路段加設上蓋以作為基建配套；
- (2) 表示考慮興建行人通道上蓋時，除了人流外，也會評估通道闊度，在行人路太窄的路段加設上蓋可能惡化步行環境；及

表示署方沒有相關指引說明小巴班次脫班及行人上蓋兩者的關係。

59. 運輸署曾廣永先生表示，在 5 月初曾進行實地調查專線小巴脫班問題，有關專線小巴 611 號線的服務水平與服務詳程表大致相若，班次約為 8 分鐘一班，611B 為約 30 分鐘，也大致符合服務詳程表水平，未發現脫班情況。

60. 土拓署杜繼祖先生表示，運輸署會就土拓署在新發展區擬建的行人上蓋給予意見，負責新發展區項目的同事會積極跟進運輸署的意見。有關土拓署在新發展區擬建行人上蓋時的考慮因素，將在會後回覆議員。

61. 主席總結，請運輸署就有關位置的行人路上蓋及小巴脫班問題與當區議員多作溝通。

（會後補註：土拓署於 8 月 4 日向秘書處回覆洪水橋／厦村新發展區及元朗南發展內設置有蓋行人通道的事宜，秘書處已將有關資料轉交委員參閱。）

**(10) 林廷衛議員及石景澄議員建議討論要求解決元朗舊墟路交通擠塞問題  
(交委會文件 2021/第 56 號)**

---

62. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 表示鐘聲學校外面舊墟路馬路的擠塞問題悠久，曾在上星期二下課時間到場視察，車龍長至朗逸路，當時曾致電元朗警務處要求派員到場處理問題，但相隔半小時車龍散去後也沒有警員到場；及

(2) 表示曾就有關路段向警方去信提供下課時間，要求警方派員協助交通管制，知道警方在隨後的星期三派警車在附近巡邏，希望日後定期派警車到場視察，以免再發生擠塞情況。

63. 警務處梁基政先生表示，學校回復半日或全日面授課程後，警方已前往多個學校區巡邏，單是元朗市已超過五個學校區，包括欖口村、馬田路、公園南北路、青山公路、雞地、舊墟路等，另外也派員巡邏多個天水圍路段，違泊的車輛主要集中在 3 時至 3 時 45 分的下課時間出現，有大量家長車等候接載下課學生，如有嚴重阻塞情況儘量作出檢控，但考慮到今年的市民對家長車的需求特別高，家長因疫情關係不欲學生乘搭公共交通工具，警方資源有限，已安排在下課時間在學校區輪流巡邏，可能需要市民忍耐，有嚴重擠塞可以致電報案熱線。

64. 主席總結，表示復課後擠塞問題嚴重，同意警方輪流到學校區巡邏的做法，請加密巡邏。

**第六項：部門報告：**

**(1) 運輸署進展報告**  
**(交委會文件 2021／第 44 號)**

---

65. 委員閱悉上述文件。

**(2) 路政署進展報告**  
**(交委會文件 2021／第 45 號)**

---

66. 委員就報告發表的意見摘錄如下：

- (1) 關注第一項谷亭街與大馬路安全島項目的問題，是次報告上有關項目的描述與上一份報告完全一樣，依然停滯於未能通過 3 月進行的臨時交通安排測試，有關項目已立項多年，查詢自 3 月後的項目進展；
- (2) 認為谷亭街項目的臨時交通安排方案 2019 年時已告失敗，拖延至今年 3 月才嘗試第二個方案，需時太久；表示項目牽涉的十字路口十分繁忙，運輸署雖然提出延長綠燈的新方案，但可能有人依然在紅燈時橫過馬路，認為工程部門應該有後備方案，而非失敗後才重新計劃新方案，以致工程延誤了 5 年，請運輸署詳細解說項目牽涉甚麼工程，如果施工程序不複雜，建議在晚間施工；
- (3) 查詢為何夜間施工要留待輕鐵尾班車後才可進行，日間施工卻沒有相關限制；指出晚上 7 時後行人較少，可以在 7 時至 11 時左右以夜工方式逐步進行，認為元朗區行人會愈來愈多，再拖延工程的話施工只會愈發艱難；
- (4) 查詢第 20 項關於近天瑞路燈柱 LP(DD0556)加設電單車位的項目，路政署曾在上次交委會表示要向地址處申請臨時撥地，想了解項目最新進展；
- (5) 查詢第 34 項平匯街試路的進展，請問路政署最後有否在 5 月 17 日

試路，如果尚未試路，查詢何時作有關安排；

- (6) 指出第 31 項公園南北路交界處會增加道路標記，請路政署補充在甚麼位置增加哪一種道路標記；
- (7) 查詢第 26 項公園北路增設行人路的項目，路政署一直表示正申請掘路紙及有待通過臨時交通安排，查詢項目進展；
- (8) 查詢第 30 項發生致命交通意外位置的道路改善項目，路政署曾表示搬遷項目大約在 5 月完成，但最近經過該處時發現該位置數棵大樹沒有移除，查詢是否打算保留大樹及項目是否已完成；請路政署報告項目下一階段工程的進展，例如搬遷線路及加設行車線的工作，另外路政署及運輸署曾表示會考慮項目完成前在有關位置安裝臨時交通燈及增加提示標記，查詢研究進度；
- (9) 表示路政署回應工程可能會有搬運公共設施的困難，但有關問題源於政府當初道路設計沒有考慮周全，例如沒有考慮安裝交通燈，認為政府在道路設計時應參考人人暢道計劃等政府項目，在項目初期聘用顧問公司對道路有需要的過路設施作詳細設計，曾要求運輸署及路政署列出所有尚未安裝適切過路設施的地點，以便部門整體上檢討有關問題，而非依賴議會逐個地點爭取改善過路設施或發生事故後才作跟進，以減少人命傷亡及行政資源；
- (10) 查詢第 16 項天美街近天河路搬遷行人過路設施及安全島項目的進展，有關項目的進展描述仍停滯於一年前；
- (11) 跟進第六項映河路加設行人過路燈設施的項目，早前路政署表示尚欠地政署的批文，查詢現時程進展；
- (12) 表示路政署曾對第 15 項教育路近安康路加設安全島的可行性表示有所保留，請說明運輸署如何修訂設計才可符合工程要求；表示教育路在新界鄉議局元朗區中學前有設有班馬線，教育路西行出體育路的行車線在經過班馬線後才由單線變成分別左轉及右轉的雙線，但大部分車選擇右轉，前往左轉線的車輛經常被右轉的車輛堵塞，擔心再增加安全島會惡化擠塞問題，除非將安全島取替班馬線；及
- (13) 表示很多工程涉及搬遷地下設施及需要地政署撥地，查詢有關申請是否有一套日常使用的標準程序，查詢需時甚久的原因。

67. 路政署施勇志先生的綜合回覆如下：

- (1) 表示路政署曾就第 20 項加電單車位的批地情況聯絡地政署。地政署表示有關位置早前曾撥地作建造電單車泊位，現時路政署再次向地政署申請撥地用作擴張電單車位，會變成為一個電單車停泊處由兩幅土地構成的情況。就此，地政署需要路政署回覆會否同意合併兩幅土地。路政署已回覆地政署同意合併兩幅土地，一經地政署批地會立即安排動工；
- (2) 表示暫時沒有第 34 項試路在 5 月 17 日實施試路的消息，了解過詳情再回覆有關委員；
- (3) 表示路政署備有第 31 項增加道路標記的示意圖，稍後再向委員提供；
- (4) 表示路政署正就第 26 項公園北路的项目草擬交通安排，稍後會申請掘路，獲批後則開始施工，正式獲批後會向委員報告，視乎審批部門進度；
- (5) 表示第 30 項搬遷樹木及鋪設行人路大部分工作已完成，現時正依照運輸署要求在角落造一片行人土地，已完成砍伐三棵樹，地下尚有一些地下設施，故暫未適合鋪平地面，應留待日後一次過完成；明白發生意外後大家十分關注有關位置的交通問題，現時項目已進入下一階段，在 4 月尾在過路位置加設了「望左」、「望右」地下標記後，長遠來說需要再擴闊行車路及增加交通燈。路政署已確認該位置的過路筒能夠設置訊號線，交通燈設立位置的難處尚可處理，路政署現正等待運輸署處理好交通燈使用的晶片。路政署已為安裝晶片構思臨時交通安排，在等待運輸署晶片完成前應有足夠時間完成臨時交通安排，早前在附近的路口曾實施相關安排，相信問題不大，希望提早於今年底前完成；
- (6) 表示現階段正處理第一張增設行人路的施工令及三棵樹木，水務署仍在檢視要如何搬遷有關設施，路政署希望盡量避免遷移樹木，影響工程施工時經評估作會考慮遷移，下一階段若擴闊行車路時可能有需要再度遷移樹木；
- (7) 表示在 6 月 2 日曾就有關位置與各大地下公共設施進行過會議，其

中該位置現有的單車徑下有一條直徑 700 毫米的水管供應該區食水，即使水管能施工修改，也可能需要停水，另外該食水管屬於「Ω」形狀的水管，需要研究當時為何選擇此形狀的水管，確認地下有沒有未知的結構物，故現階段尚待水務署回覆能否修改水管，以及所需時間及金錢；該處附近有變電站，中電曾表示該位置有 30 多組電線，需要 2 至 2.6 米闊度的行人路才有足夠空間放置所有電線，但該位置即使擴闊後未必有足夠空間；

- (8) 路政署會配合運輸署加裝交通燈，但所有安裝了交通燈的路口位置的資料需要由運輸署提供；
- (9) 表示曾打算先推展第 16 項天美街近天河路的項目，但當時評估過其他未完成的工程，希望先完成較複雜及可惠及更多市民的項目，此項目較少行人使用，故放慢了推展項目的步伐，近兩次會議檢討過報告上的各項工程進展，已在路政署上一次的工作會議促請同事儘快提交交通改道的設計，在下次會議應該會有所進展；
- (10) 備悉委員就 15 項加設安全島的項目有所保留的意見，擬建安全島的位置在前後也有過路設施，新建的安全島與前方過路處之間設有巴士站，教育路亦十分繁忙，警方也表示有關位置興建安全島可能影響車身較長的車輛轉彎，路政署已向運輸署轉達有關意見，運輸署在五月尾的會議仍認為有需要增設行全島，打算再修訂設計；路政署負責建造的部分，只能將建造的難處及市民意見向運輸署反映，需要由運輸署決定是否進行工程及安全島的設計事宜；及
- (11) 表示地下公共設施的問題在推展工程項目時較常遇見，因為擔心搬遷地下設施後工程受其他因素影響未能開展，又會再有新的地下設施在有關位置鋪設，路政署以往一般在準備動工時才提出修改地下公共設施，現時當收到運輸署的施工通知便會安排搬遷地下公共設施，其後鋪設新的地下公共設施亦需要通知路政署，另一方面，地政署過往也十分配合，收到申請後已儘快批地，除非有個別特殊情况。

68. 路政署張珮甄女士的綜合回覆如下：

- (1) 表示第一項谷亭街安全島擴闊工程在三月未能通過臨時交通安排測試，由於當時有不少行人在安全島全封期間未有按照現場指示橫過馬路，考慮到道路使用者的安全，該次測試未獲通過；及後與運輸

署商討，認為透過半封安全島並延長行人綠燈時間可讓行人在工程期間有足夠時間使用有關安全島橫過馬路，以疏導附近人流；

(2) 表示第一項谷亭街的項目是要擴闊安全島的空間，涉及修改兩邊安全島的混凝土面及重鋪安全島中間的盲人磚，以紓緩擠迫的人流；曾考慮過夜工的方案，但考慮到對附近居民的影響及需要配合輕鐵服務時間只能在凌晨收車後進行，故最後沒有採用夜工的方案；與運輸署商討過半封安全島並延長行人綠燈時間的方案，認為可讓行人在工程期間有足夠時間使用有關安全島橫過馬路，以疏導附近人流；路政署正修改臨時交通安排圖則，預計 7 月會遞交予相關部門檢視；備悉委員在夜間施工的建議及對工程的關注，會與承建商商討有關方案；及

(3) 表示第六項項目就收回部份現時由鄰近屋苑管理及維修的土地事宜，已於 6 月 10 日與地政署及屋苑代表正式交收有關土地，地政署同事會協助處理土地註冊尚餘的文書程序，路政署現就工程申請掘坑許可證，及已就上次進行臨時交通安排測試後收到的建議修改圖則，令方案更為完善，待批出掘坑許可證後即可展開工程。

69. 運輸署謝浩鏗先生表示負責同事已備悉有關第 15 項安全島設計的意見，會再與相關委員跟進有關項目。

70. 主席總結，希望路政署積極跟進委員意見。

### **(3) 單車交通意外及執法數字** **(交委會文件 2021／第 46 號)**

---

71. 委員閱悉上述文件。

### **4) 元朗區臨時交通安排** **(交委會文件 2021/第 47 號)**

---

72. 委員就報告發表的意見摘錄如下：

(1) 表示偶爾會收到私人電訊公司、煤氣公司等公共事業的施工資訊，此報告沒有包含公共事業的工程，查詢哪一個部門可整合有關資料；

(2) 查詢公共事業施工前是否需要向地政處申請撥地，地政署能否整合有關公共事業的臨時交通安排資料並在報告內提供；及

(3) 表示土拓署負責的錦田南發展計劃前期工程已持續多年，很多時候放置水馬及雪糕筒，但未見施工，有關道路車輛均主要駛向錦上路站，大部分道路在工程期間只餘下單線行車，令道路擠塞混亂，請土拓署真正有需要施工才封路，另外請土拓署轉告承建商，在燈位前儘量開放雙線行車，否則大為縮減道路疏導車流的能力。

73. 地政署邵偉明先生表示靠近路邊的掘地工程未必經由地政署批地，路政署也有一個系統申請掘地許可，可能路政署較適合負責整合公共事業的工程資料。

74. 路政署施勇志先生表示掘路申請人可經路政署的系統交由有關部門審批，申請時的預期施工期可能與部門批出日期有出入，擔心臨時交通安排的資料未必準確，暫時也未能確定能否輸出有關資料，會後查詢再回應能否提供資料。

75. 土拓署杜繼祖先生備悉委員就錦田南發展計劃前期工程的意見，並會將委員的意見轉達負責的同事。

76. 主席總結，部分公共事業工程可能較即時，地區問題可以由委員與相關機構自行處理，如有較大影響的問題再在委員會討論，亦請路政署回覆能否整合公共事業工程的資料。

#### 第七項： 其他事項：

##### **(1) 有關委員退出元朗區議會交通及運輸委員會轄下工作小組的事宜**

---

77. 主席宣佈，在諮詢委員後，通過康展華議員退出元朗交通及行人擠塞問題工作小組及集體運輸服務工作小組

78. 餘無別事，會議於下午 4 時 35 分結束。

元朗區議會秘書處  
2021 年 8 月