元朗區議會交通及運輸委員會
2020 年度第五次會議記錄

日　期： 2020 年 11 月 12 日(星期四)

時　間： 上午 10 時正至下午 5 時 50 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

出 席 者		出席時間	離席時間
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)	(下午 4:00)
	陳敬倫議員	(會議開始)	(會議結束)
	陳美蓮議員	(會議開始)	(下午 1:05)
	陳詩雅議員	(上午 11:45)	(會議結束)
	張智陽議員	(上午 10:25)	(會議結束)
	程振明議員	(會議開始)	(上午 11:40)
	方浩軒議員	(上午 10:10)	(會議結束)
	何惠彬議員	(下午 3:15)	(會議結束)
	康展華議員	(會議開始)	(下午 1:05)
	郭文浩議員	(上午 11:55)	(會議結束)
	黎國泳議員	(會議開始)	(會議結束)
	黎寶華議員	(上午 10:20)	(會議結束)
	黎永添議員	(會議開始)	(下午 12:05)
	林　進議員	(上午 10:20)	(下午 5:35)
	林廷衞議員	(會議開始)	(會議結束)
	李俊威議員	(會議開始)	(下午 4:35)
	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	(會議開始)	(會議結束)
	麥業成議員	(上午 10:05)	(會議結束)
	巫啟航議員	(上午 10:05)	(會議結束)
	伍軒宏議員	(會議開始)	(會議結束)
	伍健偉議員	(會議開始)	(會議結束)
	吳玉英議員	(上午 10:25)	(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 10:25)	(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	(上午 10:15)	(下午 12:45)
楊家安議員	(會議開始)	(上午 11:05)

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

鄺鎧瑩女士	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
鍾　雯女士	運輸署高級運輸主任/元朗 2
謝浩鏗先生	運輸署工程師/(邊界)
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)
霍思敏女士	運輸署工程師/(元朗中)
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)
杜繼祖先生	土木工程拓展署工程師/16(西)
張澧騏先生	香港警務處元朗警區警民關係主任
梁基政先生	香港警務處元朗警區區交通組主管
連健德先生	香港警務處元朗警區區行動主任
邵偉明先生	元朗地政處行政助理/地政

議程第二項

林志強先生	土木工程拓展署總工程師/西 1
徐偉樂先生	土木工程拓展署高級工程師/房屋用地分區監察組/西
鄭栢榮先生	土木工程拓展署工程師/2 (西)
張德龍先生	土木工程拓展署工程師/9 (西)
何偉略先生	艾奕康(亞洲)有限公司執行董事

議程第三項

卓志東先生	路政署高級工程師 6/暢道通行
梁立賢先生	路政署工程師 4/暢道通行
張建強先生	萬利仕(亞洲)顧問有限公司副董事總經理

劉志健先生　　萬利仕(亞洲)顧問有限公司項目工程師
鄭穎然女士　　萬利仕(亞洲)顧問有限公司項目工程師

議程第四(1)，四(2)，四(3)項

劉錦滿先生　　3+1 單車同學會創辦人
謝港澄先生　　3+1 單車同學會同學
黃星秤先生　　3+1 單車同學會同學

議程第四(4)項

鄭衍祺先生　　公共運輸研究組發言人
韓家謨先生　　公共運輸研究組主席

議程第四(5)，四(6)，五(1)及五(2)項

林　圓女士　　香港鐵路有限公司公共關係經理 – 對外事務

議程第六項

陳志光先生　　路政署助理區域工程師/工程(西北)

議程第九(12)項

黃綺玲女士　　九龍巴士(一九三三)有限公司署理經理(車務)
梁家欣女士　　九龍巴士(一九三三)有限公司經理(公共事務)

缺 席 者

侯文健議員
關俊笙議員
鄺俊宇議員

*　*　*　*　*

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 年度第五次會議。

第一項：通過 2020 年度第四次會議記錄

2. 委員一致通過上述會議記錄。

第二項：元朗南發展第一階段及第二階段第一期工程的道路及污水收集系統工程 (交委會文件 2020/第 63 號)

3. 主席歡迎下列人士出席會議：

土木工程拓展署	
總工程師/西 1	林志強先生
高級工程師/房屋用地分區監察組/西	徐偉樂先生
工程師/2 (西)	鄭栢榮先生
工程師/9 (西)	張德龍先生
艾奕康（亞洲）有限公司	
執行董事	何偉略先生

4. 土木工程拓展署徐偉樂先生簡介上述文件。

5. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 表示土木工程拓展署(土拓署)是次文件提出的交通規劃有明顯改善，圖片也較以往清晰；

(2) 指出單車徑及污水渠設計的詳情只在簡報提及，委員在會議前難以單憑土拓署文件了解整個項目的內容，期望在環境、氣候變化及漁農業委員會(環委會)再跟進污水處理的計劃詳情；

(3) 表示目前十八鄉交通問題嚴峻，認為房屋及交通規劃項目應該分開推展，在房屋及城鄉規劃和發展委員會(房委會)已通過動議要求先處理當區交通基建，否則將來未必能疏導新增居民，甚至令問題惡化，但規劃署沒有正面回應；另外有委員建議政府發展較低密度的公營房屋；

(4) 表示文件沒有提供車流量及人口增長的估算模型，若土拓署不能提供估算數字，委員需要再觀察實際狀況才可判斷交通規劃能否應付新增人口；

(5) 表示新的馬路、高架天橋、交匯處等工程進行期間需要封閉部分路段，憂慮工程對現有居民的影響；查詢土拓署第一階段及第二階段第一期工程的確切時間表。

(6) 指出規劃署雖然將 D1 路附近土地劃作農業用途，但現有法規及規劃署的執法力度對胡亂傾倒污泥的人士沒有阻嚇性，當地的農民紛紛表示地主開始拒絕續租，除非政府提供有效的方案協助受影響農民，否則反對目前 D1 及 D2 路的擬定規劃；

(7) 表示文件未能清楚交代如何解決唐人新村交匯處的擠塞問題，查詢唐人新村交匯處是否將興建新馬路由山下路直接接駁元朗公路往屯門方向，建議稍後土拓署與委員在該處實地視察及商討問題；

(8) 表示公庵路現時十分擠塞，工程會將 D1 及 D2 路的車流引入唐人新村，建議先完成 D1 及 D2 路才開展公庵路工程；

(9) 查詢擬建的新馬路為雙線或單線行車，建議未來道路配套應為雙線行車以適應人口增長；

(10)指出目前交通規劃過份依賴元朗公路，希望當局推出新的大型道路改善規劃，建議興建新馬路穿過大棠後方的山谷前往九龍；

(11)表示大棠路路口擠塞問題嚴重，希望該處路口擴闊工程能盡快開展；

(12)查詢興建 L3 路會否涉及土地徵收及影響當地居民，以及鄉村遷置區是否適用至在被遷拆房屋居住的非原居民及復耕政策農業遷置計劃下的村民；若當局未能妥善安排遷置區，會與當局繼續跟進 L3 路附近居民被迫遷的問題；

(13)指出政府十多年前已計劃永久擴闊欖喜路和溱柏之間的行車路，但是次計劃沒有包含此項目，查詢當局是否已擱置有關項目；

(14)表示為減少新發展區日後的維修工程須挖掘路面而對交通帶來影響，建議用管道形式設置煤氣、電力、電訊等公用建設；

(15)查詢運輸署不能在行車路旁設置單車徑的理由，導致騎單車者與行人出現爭路的情況；

(16)認為土拓署及運輸署就單車徑的規劃準則問題互相推搪，土拓署表示按運輸署的標準設計，但運輸署則指單車徑的研究項目由土拓署負責；

(17)指出白石角將試行電動單車徑，查詢目前規劃的單車泊位是電動或是普通單車泊位；查詢元朗南發展的電動單車模式多大程度上應用了新型單車政策；建議政府採納電動單車模式，發展有樁式單車網絡，讓單車在元朗南成為接駁元朗市的交通工具；

(18)指出元朗南若只依賴接駁巴士前往西鐵元朗站，對前往元朗及天水圍的公共交通會構成一定壓力；現有單車徑只能經大棠路前往元朗市，路線迂迴，委員曾多次要求把公庵路及僑興路單車徑接駁至朗屏，但政府部門沒有回應；建議配合元朗明渠擴闊行人路的計劃將部分空間劃為單車徑，由公庵路經元朗明渠直通朗屏站；另外有委員指出 D1 及 D2 路附近為農地，希望該處能設置單車徑；

(19)指出 L1 路將公庵路的車輛分流至大樹下東/西路，建議政府能一併改善大樹下東/西路的交通配套，否則未能改善整區交通；另查詢 L1 路是否單線雙程路；

(20)表示土拓署計劃將車流由大棠路引入 D1 及 D2 路，但接駁的黃泥墩村路及僑興路在車路擴闊後仍然維持單程行車，達致車輛分流的成效存疑，建議利用該處的明渠空間作雙線雙程行車；表示目前僑興路與黃泥墩村路不時有大型汽車經過，但路口交差位置設有白沙村垃圾站，亦沒有行人路，查詢車輛在該處是否有足夠空間左轉；亦查詢為何該處有一大段路不被列入第一期工程範圍內；

(21)指出當局正進行元朗南淨水設施的工程，查詢淨水設施和污水設施的排放會否互相配合；

(22)表示隔音屏擬建在原築及溱柏之間沒有樓房的位置，範圍亦未有覆蓋整個道路擴闊工程，週邊村屋可能遭受噪音滋擾，查詢擬建隔音屏的實際隔音範圍；表示署方隔音屏以未能通過環境影響評估及需要遷就車輛轉彎為未有涵蓋部分路段，難以釋除市民對隔音屏效用

的疑慮；及

(23)指出大棠路與大旗嶺路之間正安排改善工程，有新行車線由大棠路前往元朗市，查詢路政署有關改善工程與是次土拓署的計劃的不同之處；亦查詢若土拓署將大棠路的改善工程納入計劃中，會否拖慢運輸署原定的工程進展。

6. 土拓署林志強先生的綜合回覆如下：

(1) 土拓署以造地發展房屋為目標，並致力確保區內交通暢順，提出的道路改善工程包括興建新路及改善現有交匯處，期望 2028 年第一階段部分公營房屋入伙時能大致完成擬議的道路改善工程，有信心一系列交通改善措施能應付當區新增人口；

(2) 預計項目的大型土地平整工程最快在 2023 年第一季才開展，如道路工程刊憲時收到較少反對聲音，可以盡早推展及尋求撥款，預計最快可在 2022 年中推行前期道路工程；會先改善一段欖裕路，而公庵路(部分)及僑興路(部分)的擴闊工程將在旱季進行，亦需事先在明渠附近進行打樁工序，工程期間會盡量維持原有行車線，亦會先進行 L1 路的工程，不會大規模影響區內交通；

(3) 表示唐人新村交匯處的工程較為複雜，連同相關的連接路，期望在工程展開後 4-5 年內完成；項目完成後能處理元朗公路直接駛往元朗南發展區的車流，也利用了與山下路的交界處，車輛可經山下路往馬田路及十八鄉路，改善元朗南發展附近地區的交通情況；

(4) 表示 D1 及 D2 路是整個元朗南交通系統的重要配套，D1 及 D2 路貫通至公庵路後，公庵路及大棠路尾段的車輛能利用擴闊後的公庵路，以及新建的 D1 路(部分)及 D2 路(部分)直接前往唐人新村交匯處；

(5) 備悉委員對農民的關注，政府有相應措拖盡量幫助受影響的農民；

(6) 表示元朗南行政摘要包括交通評估數據，已上載至網頁；歡迎與委員進行實地視察；

(7) 在施工安排方面，會先改善一段欖裕路，並進行公庵路及僑興路(近十八鄉路)的擴闊工程和 L1 路工程，以解決交通擠塞問題，以及進

行唐人新村交匯處改善工程，包括 D1 路(部分)及 D2 路(部分)；待元朗南第二階段餘下發展全面完成後，第二階段的 D1 及 D2 路會由雙線不分隔行車路變成雙程雙線區域道路；據悉路政署已大致完成 11 號幹線可行性研究，路政署將會向區議會報告研究結果及建議走線；

(8) 表示土拓署備悉委員希望盡快展開大棠路部分路段改善工程的意見；

(9) 表示發展相關的土地平整及基礎設施工程將一併交予立法會申請撥款，認為兩者同樣重要，署方亦已根據交通影響評估提出一系列道路改善工程，希望委員支持計劃，舒緩公營房屋嚴重短缺的問題；

(10)指出現時由元朗公路前往元朗南須繞經朗天路，日後唐人新村交匯處改善工程完成後則可由元朗公路直接往來元朗南發展區；馬田路或十八鄉路的車輛可利用公園南路、山下路接駁唐人新村交匯處，再由該處前往屯門、博愛交匯處及天水圍一帶；

(11)表示元朗南發展計劃興建了多條新路，車輛可經其他道路，例如欖裕路及新建成的 L1 路前往公庵路，足以應付該處的交通需求，暫時未有計劃再擴闊元朗公路以北的欖喜路；

(12)表示單車徑需依照運輸署的標準沿行人路興建，會盡量將單車徑連接，設計亦盡量達致騎單車者在行人路交界處及車輛出入口位置只需減速而不用下車通過；

(13)表示目前正在研究第一階段工程能否將公用事業鋪設於地下管道內，但有部分設施具潛在危險性，例如煤氣管道，可能不適宜以此設計方式；

(14)據悉，需符合相關資格規定的受影響人士才可安置在鄉村遷置地；

(15)表示電動單車目前處於試驗階段，對將來的泊位配置暫時未有定案，須按照研究結果及運輸署指引才可確認單車泊位是否容納電動單車；

(16)指出元朗市中心內難以尋找適合路段設置單車徑，大棠路的闊度亦不足夠；公庵路附近的村落有部分路段十分狹窄，將來進行道路擴

闊工程後仍需設置隔音屏障，位置並不足夠再設置單車徑；知悉渠務署正研究元朗明渠活化工程，如將來能在該處設置單車徑，會盡量研究元朗南發展相關設施的可行性；而整個元朗南單車徑網絡達十四公里，有三個方向接駁現有單車徑網絡，當整個單車徑網絡完成後，將來元朗南的居民能以單車前往 Grand Yoho、西鐵元朗站、朗天路、青山公路及天水圍西交匯處一帶；

(17)表示興建 L3 路需要徵收土地；

(18)根據地政總署的初步資料，是次擬議工程項目須收回的私人土地約有 20 公頃，影響 43 個住戶、41 個構築物及 47 個露天或戶外業務經營者，由於地政總署職員正聯絡在清拆前登記進行期間不在構建物現場的住戶和露天/戶外業務經營者，因此確實數字或會有所調整，另外 D1 及 D2 路將來也會有單車徑；

(19)表示元朗南的淨水設施由渠務署負責，淨水後會再經氯氣處理；計劃在元朗南發展成熟後將會使用再造水作沖廁用途；

(20)表示污水收集系統位於擬建道路之下，文件已有足夠資料顯示擬建道路及相關的污水收集系統工程以供委員參考；

(21)表示大棠路改善工程完成後，L1 路至大旗嶺路之間的一段大棠路會更改至雙程雙線；大棠路尾段的車輛能經黃泥墩村路、公庵路、D1 路、D2 路及唐人新村交匯處前往屯門、博愛交匯處及天水圍一帶，大幅度改善大棠附近的交通；

(22)公庵路及僑興路兩面設有隔音屏障，但由於附近屋苑較高，部分路段需使用半蓋式的隔音屏障；

(23)表示 L1 路至大旗嶺路之間的一段大棠路會擴闊為雙程雙線道路，亦會擴闊接駁大旗嶺路的路口，運輸署已同意有關建議；

(24)表示黃泥墩村路路口會進行改善工程，方便車輛轉往公庵路方向；因為擠塞問題嚴重，現階段會先進行 L1 路至十八鄉路之間的僑興路擴闊工程；因為車流較多，亦會首先進行十八鄉路至黃泥墩村路之間的公庵路擴闊工程，餘下的僑興路改善工程會在第二階段餘下工程才施工；

(25)表示大棠附近的黃泥墩村路及僑興路將來以單程行車，擴闊後車路較現時寬闊，兩條路之間會有調頭位及過路橋，路口交差位置會再研究，確保車輛能順利通過；大棠路至大樹下東/西路之間的 L1 路的行車安排，需要與運輸署再商討如何改善；及

(26)已研究過大棠附近的黃泥墩村路及僑興路的交通需求，擴闊成 5 米的單線道路已足夠應付。

7. 艾奕康（亞洲）有限公司何偉略先生的綜合回覆如下：

(1) 依照環境影響評估，因原築及溱柏是中高密度樓宇，故此公庵路須利用半蓋式隔音屏障遮蓋道路造成的噪音；僑興路一面主要是鄉郊式發展，設置垂直式或懸臂式的隔音屏障已可阻隔交通噪音；原築及溱柏的樓宇在公庵路的噪音影響範圍之內，故隔音屏障的設計需覆蓋原築及溱柏之間的路段；靠近原築路口的位置需要預留給車輛進出該物業，跟據環評無須在該處設置隔音屏障；及

(2) 表示隔音屏設置主要覆蓋某路段的車輛來減低影響，現時設計已滿足受影響單位的噪音標準。

8. 運輸署文家豪先生回應委員就單車徑融入行車路的建議，土拓署目前正在洪水橋及元朗南發展區進行單車及行人友善環境的研究，會將委員意見轉交土拓署再作跟進。

9. 運輸署霍思敏女士表示，土拓署在推出此計劃前諮詢過運輸署，取得運輸署改善大旗嶺路與大棠路路口工程的設計資料，並在其計劃優化運輸署的設計，運輸署原則上同意土拓署的設計，但須與土拓署再商討詳情；土拓署的計劃不會拖慢運輸署原有計劃，已發出施工紙予路政署開展工程。

10. 主席總結，請土拓署會後提供簡報，並安排與委員就計劃的工程範圍進行實地視察；土拓署在會上表示 11 號幹線的可行性研究快將完成，請有關部門盡快提交文件在區議會商討；希望土拓署優先處理交通規劃再進行房屋發展，房委會亦曾有相關建議，希望部門備悉；另外，建議在環委會再商討有關污水收集系統工程。

（會後補註：土拓署於 2020 年 12 月 2 日向秘書處提供有關元朗南發展第一階段及第二階段第一期工程的道路及污水收集系統工程的補充資料，秘書處已將有關資料轉交委員參閱。）

第三項：「人人暢道通行」計劃下的「特別計劃」
(交委會文件 2020／第 64 號)

續議事項：

(1) **陳美蓮議員建議討論人人暢道通行計劃 - 要求在天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)

---

11. 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
工程師 4/暢道通行	梁立賢先生
萬利仕(亞洲)顧問有限公司	
副董事總經理	張建強先生
項目工程師	劉志健先生
項目工程師	鄭穎然女士

12. 路政署梁立賢先生簡介上述文件。

13. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 建議在天慈站附近的天慈邨及天耀邨均加裝升降機，照顧使用輪椅及手推車人士的需要；亦指出天慈邨老年人口比例較多，查詢挑選項目位置時會否將之列為考慮因素；

(2) 查詢在天耀邨興建升降機是否需要在該處拆除花槽及砍伐兩棵樹木，及會否佔用旁邊屋邨垃圾站以及存放區的位置；

(3) 表示天慈邨過路處的行人安全島十分擠迫，希望在附近天橋加裝升降機；

(4) 查詢文件中顯示的位置是否升降機確實選址，憂慮該處是否有足夠空間，建議升降機在天橋轉彎位置興建；

(5) 指出朗屏天橋升降機目前初步擬建於西面，需要移除花槽及幾棵大

樹，查詢能否在較少大樹的東面興建升降機，雖然該處空間較少，但升降機能以北面為天橋入口，東面為出口連接橋底行人通道；

(6) 表示路政署文件中初步評估的結論模糊，查詢為何分別被評為「困難較少」及「相對困難」的項目為何初步預算金額相同，以及能否解決所列出的技術困難；

(7) 指出路政署文件以 2016 的人口普查數字為根據，但時至今日老人人口已大幅度上升；及

(8) 表示現今興建升降機愈來愈狹小，但建造價錢維持一貫水平，查詢路政署決定升降機呎吋的依據，指出有不少使用輪椅、嬰兒車和購物車的人士使用升降機，建議若空間容許興建容量較大的升降機，如需避開管道可考慮長方型設計。

14. 路政署的綜合回覆如下：

(1) 表示如是次項目獲委員通過，顧問公司將會一併為天慈商場外升降機進行可行性研究，有結果後會向委員匯報；

(2) 表示計劃下興建的升降機只會在三類屋邨的公共地方施工，有關垃圾站不在天耀邨屋邨公共地方範圍內，所以不會影響垃圾站運作；經過現場實地視察，目前升降機的擬建位置會影響部分花槽及樹木，詳細設計階段會經顧問公司的樹藝師估評樹木情況，盡量減低影響；

(3) 認同現場空間狹窄，在詳細設計階段會考慮不同位置，包括委員所建議的斜道轉彎靠近行人路的位置為選址；

(4) 表示需依從運輸署指引在朗屏天橋接駁處的一段路面提供足夠空間作等候區，等候區亦可如委員建議與行人天橋平行，不需佔用過多空間，會在詳細設計階段考慮有關建議；

(5) 表示建造升降機的難易度取決於施工空間，若太少空間需要採用人手搬運或其他建築方法運送機器；項目 LP01 的施工位置較寬敞，故被列為「困難較少」；項目 TY02 位處垃圾房及現有斜道中間的空隙，可施工的位置相對較狹窄，因此被列為「相對困難」；澄清兩者

建造升降機的成本相若，只是較側重升降機所需工時有機會較長；

(6) 表示除了人流數字，也會照顧長者及其他有需要人士的需要，在初步研究階段有取得老年人口比例的資訊，也有考慮兩條通道附近是否設有長者友善設施，符合「人人暢道通行計劃」原意；

(7) 表示困難程度及成本估算是根據初步研究而概括考慮，進入詳細設計階段後會再向委員提供兩個行人天橋升降機的進一步資料，包括模擬完成圖，實際位置及工程估算；

(8) 表示目前只有 2016 的人口數字可供參考；

(9) 過往計劃下的升降機可載客量為 12 人，可在詳細設計階段研究能否加大升降機的呎吋，屆時在現場勘察時會視察地下管線情況，盡量建造條件最理想的升降機；及

(10) 升降機的設計因地而異，但維持盡量減少對地下管線或行人通道影響的原則；如獲委員支持，在詳細設計階段會一併考慮在天慈商場外興建升降機的可行性。

15. 主席總結，委員大致支持兩個升降機項目，請部門備悉當區議員的意見修正升降機設計，請部門與當區議員再跟進具體事宜。

第四項：委員提問：

(1) 巫啟航議員、陳樹暉議員、梁德明議員、王百羽議員、李俊威議員及方浩軒建議重新檢視元朗區內單車徑規劃，完善人車共融友善政策
(交委會文件 2020／第 48 號)

(2) 張秀賢議員、陳思雅議員、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建議討論來往上水至元朗單車徑
(交委會文件 2020/第 49 號)

(3) 張秀賢議員建議討論將元龍街 YOHO TOWN 出口旁空地改為單車泊位
(交委會文件 2020/第 50 號)

---

16. 主席歡迎下列人士出席會議：

3+1 單車同學會

創辦人	劉錦滿先生
同學	謝港澄先生
同學	黃星秤先生

17. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 認為騎單車者不能享有汽車駕駛者的權利，例如騎單車者不能接載乘客，汽車從小路駛出時亦不讓單車先行，但騎單車者卻需要負上汽車駕駛者等同的法律限制及責任，違反交通規例時需要被扣分；

(2) 表示運輸署視單車為汽車，行人路不能騎單車，但單車的車速及保護性低，在馬路上容易受其他車輛威脅，政府有責任提供安全路徑予騎單車者，目前元朗有很多地方仍未有單車徑；亦有委員建議考慮興建矮壆分隔單車徑與馬路；

(3) 指出現時政府只視單車為休閒工具，但很多人選擇單車為輔助交通，認為元朗相比其他地區較容易推廣單車友善理念，需要審視市區未來發展對單車徑的設計思維，希望當局進行單車友善研究的同時，對單車重新定位，規劃道路時將單車徑與車路平行設置；

(4) 指出由元朗到上水的單車徑有兩個隧道向下以直角轉彎的設計，初學者或不熟悉路段的人士難以駕馭此路段，設計單車徑時應盡量減低危險性，路政署應在該處進行補救工作加設安全提示；

(5) 表示單車徑已開啟路口讓騎單車者前往附近的景點，但沒有配合的指示牌；

(6) 表示天水圍使用單車代步的人口眾多，但單車網絡規劃不當，例如在天水圍只單憑一條朗天路旁的單車徑前往元朗，需要繞至天影路及洪天路前往洪水橋，令單車使用者擠塞至同一路徑；建議規劃多數條主要單車徑方便天水圍前往元朗區內不同地方，例如經屏廈路前往青山公路，疏導兩條主要出入天水圍的單車徑的車流；

(7) 期望屏廈路附近有單車徑接駁前往青山公路，例如橋洪路沿河的位置；

(8) 指出元朗區部分行人路及單車徑之間的壆位甚高，有人放置未固定的木條方便騎單車者踩上行人路，造成危險，查詢部門若發現壆位高矮不一的情況會否嘗試修正；指出宏達路鳳池村的壆位高度不足50毫米，查詢壆位高度的相關規定何時開始，是否硬性規定；

(9) 指出汽車與行人路之間的壆位也會設置斜台方便汽車駛入，例如屏山工業村，不理解運輸署拒絕在單車徑壆位設置斜台的理由；亦有委員建議其他較安全的提示方式，例如豎立提示牌；表示現今流行車輪較小的單車，壆位對這些單車傷害較大，壆位的設計未能順應世界潮流；

(10)查詢運輸署減速欄設計的相關標準，並請署方提供減速欄有關的意外數字;有委員請部門澄清 900 至 1000 毫米是騎單車者或是減速欄的闊度標準；指出某些位置的路面較窄卻有甚多減速欄，如屏山輕鐵站，要求減少減速欄的數目，亦建議其他委員收集市民意見，讓署方在個別位置進行改善工程；

(11)表示香港應仿效外國，例如日本，採用雙層式的單車泊位，節省空間及增加單車泊位；表示北區試驗的雙層泊架運行順利，希望盡量廣泛推行；

(12)表示天水圍單車匯合中心現使用螺旋形泊位，但所泊單車過多，查詢當局會否改變該處泊位設計，並查詢部門有沒有單車匯合中心的使用率及用途的數據；

(13)指出天水圍單車匯合中心附近最近有單車店開業，亦將有相應設施開始營運，知悉單車匯合中心現時有開放予工人使用，查詢在非繁忙時段能否適度放寬予其他非騎單車人士，如踩滑板人士使用；

(14)表示由元朗康展花園往屯門的單車徑歷史悠久，設有不少仿如鐵馬的減速欄，令兩邊的單車徑出入口十分狹窄，查詢相關部門會否改善有關設計；

(15)指出元朗有不少單車泊位，但缺乏洽當管理，例如英龍圍可停泊超過二百輛單車，但目前被廢車、死車等佔滿，環境惡劣，除了由民政署舉辦地區大行動外，警方在清理單車泊位也有重要責任，要求政府各部門嚴加管理單車泊位；有委員建議劃出部分泊位讓單車車主登記為個人泊位或考慮單車泊位收費的可行性；也有委員表示部

分單車泊位置偏僻，建議政府提供更方便的泊位；

(16)建議運輸署主動要求規劃署或地政署在推展發展項目時，加入需要提供一定單車泊位予公眾使用的地契條款；

(17)表示單車泊位缺乏上蓋，讓單車日曬雨淋，令單車車主卻步，建議運輸署未來推行加建泊位上蓋的計劃；

(18)指出署方曾表示會在屏廈路及橋昌路增加單車泊位，但未見部門行動，另建議利用西鐵站下層的空間作為單車泊位；

(19)查詢土拓署的單車規劃研究有否進行公眾諮詢活動、第一階段公眾諮詢的形式、會以區議會為諮詢對象還是設置街站收集騎單車者的意見；

(20)表示根據道路交通條例(交通管制條例)第 374 章第 11 條，如道路一部分有劃出單車或三輪車使用的，則任何人不得在道路其他部分騎單車或三輪車，查詢有關法規的定義，如相反方向的兩條分隔馬路只有單邊有單車徑，在其中一面沒有單車徑的馬路騎單車是否違法；表示道路交通條例由運輸及房屋局(運房局)提交，運輸署應理解法例原則；

(21)指出單車徑路面不時出現水渠蓋，縫隙足有單車車輪的闊度，希望部門改善有關情況；

(22)查詢土拓署書面回覆所提及的安全大使甚麼時段會在單車徑指揮交通；如果安全大使只在假日出現，代表署方假設了只在假日才有人使用單車徑，反映署方對單車的定位；

(23)表示單車徑行人過路處光度嚴重不足，單車車頭燈的強度未必足以清晰照明，建議單車徑路面的漆油加入反光物料幫助提高能見度；亦有部分單車徑上的指示牌位置太高，騎單車者難以看清其內容；

(24)查詢運輸署何時會在交委會電動車諮詢電動車的議題，以及署方提供立法會文件後會否再在區議會進行諮詢；及

(25)表示很多騎單車者在途經加州花園至錦綉花園時，穿過中間的鐵欄橫過馬路前往攸壆路，該處不時有大型車輛進出附近的大生圍村，

險象環生，希望部門檢討指示是否足夠，以及鐵欄的設置能否有效阻隔單車。

18. 3+1 單車同學會劉錦滿先生就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 表示新單車徑有多個位置斷開，尤其新田一帶，希望當局能更完善設計；查詢香港警務處(警務處)騎單車者在單車徑斷開的路段騎出馬路會否被檢控，及查詢法例對附近設有單車徑則必須使用的定義，是限制馬路旁邊還是與馬路平行的路段設有單車徑的位置；

(2) 表示新單車徑的壆位較舊單車徑為高，很多志願團體需要在壆位邊緣加設沙包、英泥及木條，請政府改善設計；

(3) 表示新田鄉事委員會往錦秀花園方向的路口不時有大型汽車駛過，使用該處的單車徑時發現容易發生意外，建議加設交通燈；

(4) 指出錦綉花園對面的單車用隧道的轉彎位置有坑渠蓋，容易構成危險；

(5) 指出單車不會有擠塞問題，亦是低碳和安全便利的交通工具，不應只作為運動及休閒工具，雖然元朗舊墟道路狹窄，較難建設單車配套，但政府可向其他城市如台北、高雄取經，在較狹窄的馬路畫上單車通道標記提醒駕車人士，相信各部門一同獻策會有很多解決方法；

(6) 指出南生圍至博愛形點一期的單車徑由雙線改為單線，使用上較危險；

(7) 認為電動輔助單車一般只用電協助上斜路，不應被劃為電動移動工具，建議瓦數 25 伏特以下、車速不超過每小時 25 公里電動輔助單車能依循單車相同的規矩，不需額外增加規管條例，例如迫使他們只在單車徑內使用；及

(8) 建議運輸署增設路牌標示方向及與各目的地距離，指出大圍到上水隧道現時正欠缺方向指示牌。

19. 運輸署文家豪先生的綜合回覆如下：

(1) 表示行人過路處附近一般設有「慢駛」或「前面有行人在路上」的標記以及黃色彈性膠條，提醒駕駛人士減速，會陸續在汽車出入口提供「小心車輛」的告示牌；

(2) 表示已安排相關部門優化減速欄的設置，例如天水圍天瑞徑已大幅減少黃色彈性膠柱，更合理分配單車徑路面空間，亦減少保養維修彈性膠柱的次數；

(3) 表示單車徑終止地方以 750 毫米寬度為標準，行人與單車交匯處寬度則在 900 至 1500 毫米之間，署方會因地制宜調整；

(4) 澄清 900-1500 毫米是讓單車通過的空間，屏山輕鐵站對出單車徑闊度只有 2.8 米左右，已發出施工紙更換黃色彈性膠柱，有相關資料再交予相關委員；

(5) 表示運輸署目前沒有減速欄相關意外數字的資料，會後嘗試翻查資料再作補充；表示金屬減速欄能防止私家車車主錯誤駛上單車徑，請委員就鐵減速欄過闊的位置提供資料，運輸署就個別情況再收窄闊度或考慮更換成黃色膠柱；

(6) 表示目前有四款單車泊架，包括倒「U」形式泊架，一上一下式泊架，雙層單車泊架及螺旋形單車泊架，會因應各地需求情況決定單車泊架類型，暫時沒有計劃試行單車泊位收費事宜；

(7) 表示北區的鐵路站也有使用雙層單車泊架，但雙層泊架需要較寬闊的行人通道讓用家拉出斜板放置單車，需因地制宜，先讓單車泊在地面，再考慮在適當位置設置雙層泊架；

(8) 備悉委員表示天水圍單車匯合中心泊位不足的情況，會安排視察及研究如何增加泊架；

(9) 除了天水圍單車匯合中心外的特色單車泊架，目前的單車泊位設計沒有上蓋；

(10)表示天水圍單車匯合中心目前由康樂及文化事務署(康文署)管理；

(11)表示政府目前未有計劃就個人單車泊位作出管理，備悉委員意見；單車泊位清理行動是部門聯合行動，運輸署會就交通運輸事宜作出

相應配合；

(12)根據香港規劃標準與準則，有需要在住宅處所內為住客提供單車泊位，土拓署的研究會建議各類型處所提供單車泊車及提高住宅處所泊位數目，新發展區也會提供更多泊位，以締造單車友善的環境，如果舊有地區有合適空間也會考慮增加單車泊位；

(13)表示收費泊車位需要考慮多方面問題，如市民接受程度、願意付出的租金、收費能否平衡聘請承辦商的開支等，在土拓署的研究會有觸及有關問題；

(14)表示已就增加屏廈路及橋昌路單車泊位發出施工紙，需要再與路政署跟進實際進度；

(15)表示西鐵站底有部分土地屬港鐵公司，需要再檢視那些土地屬政府管豁，對該處設單車泊位持開放態度；

(16)表示除了休閒用途外，也視單車為短途的接駁行程的交通工具；

(17)表示署方以道路安全為首要考慮，單車徑融入車路會有安全隱患，11 歲以下兒童現時可在家長陪同下騎單車，如果他們使用車路旁沒有分隔的單車徑，大型車輛在旁邊駛過時將十分危險；顧問有參考其他國家融合式的單車徑，有關與車路平行設置分隔的單車徑的建議會在有關研究報告再行檢討，在新發展區再檢視其可行性，仍在向土拓署跟進安全問題，有報告結果時再呈交予區議會；

(18)表示土拓署正進行洪水橋廈村新發展區及元朗南發展推動行人及單車友善的可行性研究，由土拓署回應公眾諮詢問題；

(19)就單車徑及單車在法律層面定義的意見，會轉交給相關部門備悉；

(20)表示單車徑照明及維修事宜交由路政署補充回復；會在研究中加入提升單車安全的建議，使用反光物料的建議牽涉保養維修事直，需要與其他部門商討；

(21)由於屏廈路兩旁均有樓房,難以在不徵收土地的情況下建設單車徑;

(22)就朗天路單車較多的問題，會在條件許可下進行小型工程適度擴闊

單車徑，歡迎委員建議適合擴闊的個別位置；

(23)請 3+1 單車同學會成員於會後提供南生圍至博愛單車徑的有關問題的照片，再作檢視；

(24)表示日常巡查時發現交通標誌過高會要求同事調整合適高度，如委員發現個別位置有問題，可通知署方，讓該區的負責工程師再作跟進；及

(25)表示運輸署已在立法會提交過電動車輛及電動輔助工具在單車徑行駛相關事宜的文件，會經秘書處向委員發放相關文件。

20. 運輸署謝浩鏗先生的綜合回覆如下：

(1) 表示署方對單車徑在隧道直角位置的安全問題有較統一標準，運輸署在需要單車人士注意的斜道有配置「慢駛」的道路標記，亦與警務處配合，以告示及宣傳橫額的形式提醒騎單車者注意單車徑路面情況；已與土拓署計劃在單車徑開通後收集意見，適時改善；

(2) 表示根據相關指引設置路壁，目前壁位的最低標準高度是 50 毫米，用以釐清行人路及單車徑的分界，以示單車徑終止，希望騎單車者在這些位置減慢速度或下車，署方考慮了附近的交通環境設置 50 毫米壁位，會再跟進委員講述的情況，備悉委員使用指示牌取替壁位的意見；

(3) 表示沒有訂立 50 毫米壁位為最低標準的確實日期，但現時不同地區也興建了單車徑，可能收集各區經驗後會作出修訂，目前也會就此指標盡量改善新單車徑設計；

(4) 表示會與土拓署就整個單車徑長遠設計規劃緊密合作，由土拓署補充規劃性指引；設計單車徑時收集了各方意見，並與土拓署緊密聯繫，希望再優化已設定的標準及單車設計；

(5) 表示錦綉花園隧道附近較危險的位置附近已設有提醒騎單車者慢駛的指示牌，警務處亦有推廣短片及設置宣傳環境，會備悉委員意見，尋求再優化單車徑的方法；及

(6) 表示如附近有單車徑，騎單車人士應保持在單車徑內而非騎出馬路，備悉委員就法例問題的意見，會書面回覆時補充。

21. 運輸署陳倩恒女士表示在錦綉花園錦壆路及攸壆路附近的單車徑，已在適當位置設置交通標誌，提示醒騎單車者下車及推車使用附近的行人過路處，會備悉委員意見再作跟進。

22. 地政署邵偉明先生表示清理單車為聯合行動，會後再回應議員提問。

23. 土拓署杜繼祖先生表示本署會在環保運輸服務可行性研究的第二階段公眾諮詢時，一併諮詢推動行人及單車友善環境可行性研究的結果及建議，讓公眾可就洪水橋/厦村新發展區及元朗南發展的整體綠色運輸建議提供意見；另外，有關單車徑安全大使的工作時段，將於會後提供有關資料。

24. 梁德明議員、巫啟航議員、方浩軒議員、王百羽議員及陳樹暉議員提出以下動議，區國權議員、陳敬倫議員、陳美蓮議員、陳詩雅議員、張智陽議員、張秀賢議員、康展華議員、郭文浩議員、黎國泳議員、黎寶華議員、林　進議員、林廷衞議員、李俊威議員、李煒鋒議員、李頌慈議員、麥業成議員、伍健偉議員、石景澄議員、司徒博文議員、杜嘉倫議員、黃偉賢議員及王穎思議員和議，動議內容如下：

> 「本會要求現有政府場地（如體育館、政府大樓）增加單車泊位，在政府新的發展項目（如政府大樓、圖書館等）及在私人發展商申請發展或換地發展、政府新的土地招標，以地契條款要求私人發展商在其發展項目需提供一定數目的單車泊位給公眾使用，以鼓勵及方便市民作單車代步通勤之用。」

25. 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、陳樹暉議員、陳詩雅議員、張智陽議員、張秀賢議員、方浩軒議員、郭文浩議員、黎國泳議員、黎寶華議員、林　進議員、林廷衞議員、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、伍軒宏議員、伍健偉議員、吳玉英議員、石景澄議員、司徒博文議員、杜嘉倫議員、王百羽議員及黃偉賢議員表示贊成上述動議。

26. 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。

27. 主席總結，請民政署及地政署備悉單車泊車場環境惡劣的問題，再進行

跨部門聯合清理行動；由於不同議題皆有機會牽涉執法問題，請警務處代表出席整個會議；請運輸署就何時設定 50 毫米高的壆位標準及是否硬性規定提供補充資料，及備悉增加方向及距離指示牌的意見。

（會後補註：秘書處已於 2020 年 12 月 7 日去信發展局、運輸及房屋局、環境局、地政總署、康樂及文化事務署及運輸署反映委員意見，並已將運輸署於 2020 年 12 月 28 日的有關回覆轉交委員參閱；另外，運輸署於 2020 年 11 月 26 日向秘書處提供有關電動可移動工具的補充資料，秘書處已將有關資料轉交委員參閱。）

(4) 陳樹暉議員建議討論元朗區九龍東巴士服務研究撥款申請 (交委會文件 2020/第 67 號)

28. 主席歡迎下列人士出席會議：

公共運輸研究組	
主席	韓家謨先生
發言人	鄭衍祺先生

29. 主席查詢有沒有委員需要作出利益申報。

30. 公共運輸研究組鄭衍祺先生簡介上述文件。

31. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 查詢十八鄉路沿線會否設有觀察點，認為沿路的上客點亦有觀察價值；

(2) 根據與此機構過往進行研究的經驗，機構在調查期間會派員在每個巴士站記錄人數，是次調查的九龍區巴士站可能有四、五班車同時到達，查詢機構如何減少研究誤差；

(3) 表示運輸署代表在區議會大會表示會提供相關的巴士路線資料，查詢有關進展，雖然也支持民間研究提供參照數據，但署方的資料能影響委員判斷是否支持有關項目；

(4) 表示運輸署應齊備八達通公司的資料，根據立法會公開資料守則，有關資料屬公共財產，上屆議會已要求運輸署向八達通公司要求公開資料讓區議會作參考討論，但署方拖延數年仍未作有關查詢，要

求運輸署盡快去信八達通公司，由運輸署整合再交予區議會作討論巴士路線設計的參考指標，委員可將資料保密；及

(5) 認同調查所涉的九龍東巴士路線客量高，有研究的需要，有關調查有利議會監察及跟進運輸署及巴士公司的服務，且公共運輸研究組有相關經驗，同意委員會與機構合辦此調查項目。

32. 鄭衍祺先生的綜合回覆如下：

(1) 希望沿路設有觀察點，亦考慮就 268c 號線在十八鄉路最後一個巴士站加入觀察點；

(2) 表示難以在主要巴士站識別朗屏或元朗公園駛出的巴士特別班次，會修正調查方式細節；及

(3) 表示會針對較繁忙的觀察站派遣相對有經驗的監察員，及盡量安排多於一個調查員在部分大型巴士站，但在招聘工作開展後才可確定有關安排。

33. 運輸署譚樂忻女士的綜合回覆如下：

(1) 表示署方正整合過去一年就有關巴士路線調查的資料，希望可在會後一星期交予委員；及

(2) 表示委員要求的公共運輸營運數據是由公共運輸營辦商呈交予運輸署，署方沒有直接與八達通公司聯絡或要求他們提供任何公司運輸營運數據；另各巴士公司亦曾在工作小組就相關議題作出書面回覆及在會議上作回應，署方會向有關營辦商轉達區議會的意見，然而，由於數據由巴士公司持有，（在未獲得持有人的同意前）運輸署未能公開他們提供予署方的有關資料。

34. 秘書補充，根據《元朗區議會運用區議會撥款守則》（《撥款守則》）第 6.1 段「申請詳情」，申請者須向區議會提交申請書，說明有關的活動建議；因此，申請者須先填妥及提交申請表，即《撥款守則》中的附件 B1；秘書處需待團體遞交正式申請表，再作跟進；根據《撥款守則》第 6.5 段「處理申請的程序及撥款批核」，區議會秘書處在收到撥款申請後，會審閱計劃書，以確定活動是否屬於區議會撥款的涵蓋範圍，以及建議的支出項目是否屬於獲准支出項目清單內所列的項目，而且不超過相關的開支限額；如有需要，區議會秘書處會先徵詢可能

與建議活動相關的政府部門的意見，然後才把計劃書提交區議會或轄下相關委員會考慮。

35. 主席總結，委員同意與公共運輸研究組合辦此項目，請團體修訂預算後正式呈交申請予秘書處審批。

（會後補註：運輸署於 2020 年 12 月 23 日向秘書處提供巴士路線調查的資料，秘書處已將有關資料轉交委員參閱。）

(5) 張秀賢議員、陳思雅議員、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建議討論要求港鐵公司及相關部門交代輕鐵路口信號改善工程進度
(交委會文件 2020/第 51 號)

36. 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

37. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 指出鄉郊地區缺乏紅綠燈及其他行人過路設施，但不少行人過路處均與輕鐵路軌有交集，容易衍生安全問題；查詢港鐵公司及運輸署改善行人過路處設計的方案，例如外國在鐵路路軌上的行人過路處設有閘欄，可考慮設置類似裝置在輕鐵駛過時欄截行人；

(2) 表示輕鐵在天水圍擁有使用道路優先權，不解港鐵公司辯稱燈位問題導致輕鐵班次延誤的理由；

(3) 查詢港鐵燈號改善工程的詳情，希望了解工程對行人過路處影響的相關資料；

(4) 查詢信號改善工程及增加 751 號線雙卡列車班次的工作是否已完成，及其他路口是否亦有改善空間；及

(5) 要求提供三個路口工程的參考文件，三個交通燈號在工程前後變化

的圖表及相關資料，如行人過路處等候時間的變動。

38. 港鐵公司林圓女士的綜合回覆如下：

(1) 表示輕鐵車速受路面交通狀況、行人過路處的設置及燈位等候時間等多項因素影響。一般而言，加設行人過路設施會令行車時間增加，列車抵站時間以至班次亦因而受影響，故此研究增設行人過路處或協助行人過路設施時必須審慎考慮其對輕鐵運作的影響。此外，港鐵亦須考慮加設有關設施的安全問題，公司將繼續進行詳細研究及與議員實地視察現場情況；

(2) 表示會與政府有關部門持續以不同措施提升行人過路處安全，例如加裝膠柱或採用引導行人轉彎而非直線通過的過路處設計；

(3) 表示輕鐵只在部分路口享有優先權，通常是與馬路同一方向的路口，例如青山公路一帶，其他路面車在輕鐵過路時也可行駛，以減少其他車輛受影響的情況；

(4) 指出有時輕鐵因為上落客或其他情況而未能趕及在輕鐵前行燈號亮起時駛過，其他路面車輛在此時又被迫停車，浪費了路面車在綠燈時前行的機會，影響路面交通效率。港鐵期望交通燈信號改善後會令信號與輕鐵行駛更為配合及準確，提升輕鐵以至路面車整體運作效率；

(5) 指出在繁忙時段，輕鐵 751 綫超過一半的班次均為雙卡行駛。至於有關單卡及雙卡的安排，需要考慮不同因素，除了在較繁忙燈位的等候時間外，也需顧及某些車站上落客時間較長、某些路段乘客較多等情況，故港鐵也會持續採用其他方法疏道月台客流，例如加開特別班次及短途特別班等；

(6) 除了三個已完成交通燈燈號改善工程的位置外，也會再與運輸署研究可再進行類似燈號改善工程的地方，提升輕鐵運作效率；及

(7) 表示輕鐵在 9 月開始進行的倒叉工程會令車速下降，工程現今對車速的影響已減低。

39. 運輸署文家豪先生的綜合回覆如下：

(1) 表示運輸署以加裝交通燈提升行人過路安全為主要方向，正檢視個別輕鐵路口未有行人燈號的情況，備悉委員意見，如需加裝交通燈的路口位置涉及港鐵公司，將會與之商討；及

(2) 表示進行信號改善工程的三個路口是在公共運輸策略研究引伸的改善輕鐵營運效率的短期措施，工程涉及燈號改變模式，由交通控制部負責設計，目前工程經已完成，於會後整理資料後再提供有關工程的詳情。

40. 路政署施勇志先生表示，路政署主要職責是維修道路，運輸署較適合回應交通管理範疇的問題。

（會後補註：運輸署於 2021 年 1 月 5 日向秘書處提供有關《策略研究》改善三個繁忙路口的補充資料，秘書處已將有關資料轉交委員參閱。）

(6) 張秀賢議員、麥業成議員、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、方浩軒議員、侯文健議員、何惠彬議員、康展華議員、關俊笙議員、郭文浩議員、鄺俊宇議員、黎國泳議員、黎寶華議員、林進議員、林廷衞議員、李俊威議員、李煒鋒議員、梁德明議員、李頌慈議員、巫啟航議員、伍軒宏議員、伍健偉議員、吳玉英議員、石景澄議員、司徒博文議員、王百羽議員及王穎思議員建議討論港鐵巴士專營權應否重新招標
(交委會文件 2020/第 52 號)

41. 主席表示杜嘉倫議員要求在委員提問中除名。

42. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 表示 K 系列線巴士服務問題已經過多次討論，但港鐵公司對巴士服務的改進及重組速度緩慢，例如一直未有跟進 K75p 號線的重組方案，亦未見修訂現有路線的時間表，另外港鐵巴士的流動應用程式只憑行車班次而非定位系統估算候車時間，未能有效用作監察港鐵服務；

(2) 除了洪水橋已有環保運輸系統外，查詢運輸署在元朗南發展區其他地方接駁西鐵站的方案，現有涉及新發展區的 K 巴路線會否重組，例如 K66 號線；

(3) 亦有委員對港鐵專營巴士線再招標的建議有保留，由於現時接駁巴士大部分免費，收費路線只要轉乘其他鐵路均為免費，擔心若其他巴士公司中標，未必有責任繼續提供免費接駁鐵路的優惠，加重乘客負擔；

(4) 查詢港鐵公司當西鐵發生故障時有多少巴士可用作疏導乘客；如果港鐵不再有巴士服務，一旦有西鐵故障，如何再尋求巴士作接駁服務；

(5) 指出由於輕鐵壟斷元朗交通，九巴公司或其他專營小巴不樂意在區內增設短途線，市民乘車缺乏選擇，很多人透過接駁巴士線進出市區，如果不開放競爭港鐵則須全面改善服務；認為運輸署是港鐵董事局成員，需承擔監察港鐵巴士服務的責任；

(6) 查詢運輸署有多少元朗區內的巴士路線能直接接駁西鐵站，如屯門 K51 號線能接駁屯門及兆康站；亦查詢多少乘客享用轉乘優惠，若沒有轉乘數據難以支持提供轉乘優惠是港鐵公司優勢；另查詢有多少乘客乘搭接駁巴士後沒有使用其他港鐵服務，以及多少小巴及專營巴士服務與港鐵巴士重覆；

(7) 表示現時港鐵巴士班次時間未能配合西鐵營運，部分巴士線首班列車開出時間比首班西鐵遲，另外如 K76 號線的尾班車亦未能配合西鐵尾班車時間，港鐵也未有增加巴士班次應付乘客需求；

(8) 指出根據《香港鐵路條例》，港鐵公司須在新界西北鐵路服務範圍提供巴士服務，查詢運輸署有關條文有沒有修訂空間，以及有關法例條文的原意；如港鐵提供接駁巴士是基本責任，理應為乘客提供優質服務，如港鐵不欲營運有關服務，應與政府反映。

(9) 區內希望有更多巴士到達元朗站改善居民上班時間擠塞問題，如考慮加設 K66s 號線前往西鐵站，另外 K66 號線也可參考 K75 號線更改路線安排，希望港鐵公司提交靈活處理的方案；表示有居民希望其他承辦商營運元朗巴士線，雖然與港鐵接駁巴士部分路線重疊，但目的地及行車路線也有分別；及

(10) 指出因為資源調配問題，政府會以已有替代路線為由而反對開設新路線，而港鐵在多個位置壟斷或半壟斷巴士服務，如大棠、屏廈路、廈村、流浮山、元朗工業村、元朗公園等，查詢港鐵公司及運輸署

會否考慮在有關位置引入其他公共交通服務，認為運輸署及政策局雖以鐵路為骨幹作交通規劃的原則，但此原則不包含由港鐵公司專營接駁巴士，有競爭的話專營權毋須重新招標。

43. 港鐵公司林圓女士的綜合回覆如下：

(1) 表示港鐵公司在兩鐵合併後接手在新界西北區內營運數條鐵路及輕鐵接駁巴士線，多年來持續增加投放車輛營運、並在需求較高的路線優先增加班次，過往數次加車也有涵蓋元朗天水圍行走的巴士路線，涉及客量較高的 K66、K76 及 K73 號線等；2010 年至今，營運車隊也由 93 增加至 118 部；以往議員對巴士路線安排提出意見或運輸署預計將來發展有人口增長與港鐵公司商討後，港鐵也會檢視需求並隨之進行改動，例如 2015 年時因應運輸署要求及社區發展，在洪福增加 K75s，K75a 及 K75p 號線，加強洪水橋一帶到天水圍的交通服務；

(2) 表示近來沒有巴士重組的方案，K75s 號線目前的繁忙時間班次頻密，在會後再與委員跟進服務情況；

(3) 表示港鐵巴士流動應用程式利用全球定位系統為基礎，隨著累積更多巴士行駛的資料後候車時間應會更準確，會向技術部門反映委員意見；

(4) 指出 K74 號線在 2017 年延長了行車路線接駁博愛及朗善邨；針對 K66 號線在繁忙時間能否加開直達西鐵站的短程特別班次，港鐵指出由於此號線原本所行經的路面有限制，將來可安排與委員試乘有關路線，實地視察後再商討改善方案及落客位置，對改善 K66 路線安排持開放態度，希望將來繼續透過此類溝通方式提升巴士服務；

(5) 表示在會後再跟進有多少港鐵接駁巴士的乘客使用轉乘優惠的資料；

(6) 重申港鐵一直有投放資源改善港鐵巴士服務，備悉委員就路線、增加車輛及站點等建議，並會密切觀察乘客車模式，適切回應，最重要是切合乘客需求；及

(7) 表示曾與區議員跟進 K76 號線西鐵天水圍巴士站在下班時間排隊擠塞的情況，會安排人手理順排隊情況及上車人流。

44. 運輸署譚樂忻女士的綜合回覆如下：

(1) 表示新發展區的詳細公共交通服務安排須視乎其他大型基建項目的配合，如環保運輸系統，在計劃地區的公共交通服務時不會只限由單一承辦商提供服務，另外亦會透過招標形式挑選合適的巴士服務營辦商；

(2) 表示運輸署考慮加開新巴士路線時會先檢視地區的整體公共交通服務是否足夠，如否，不會將營辦權優先給予個別承辦商或優先考慮個別類型的交通工具，會因應交通需求為該區提供接駁及通勤服務及擬訂所需的巴士及小巴路線及/或數量；

(3) 表示港鐵一直有就其巴士服務推行不同改善措施，如在過去數年曾增加車輛運作第 K65、K66、K76 及 K73 號線配合需求，亦有改善班次、在繁忙時間增設短途特別班次，及檢討營運時間等，以提供更妥善服務；

(4) 在西鐵出現意外事故時，除了港鐵巴士外，運輸署的緊急事故交通協調中心會聯絡其他公共運輸營辦商，如九巴公司或一些非專營巴士營辦商，並視乎事故嚴重性及實際情況需要，要求他們提供適切的緊急接駁服務或加強現有替代服務；

(5) 指出元朗現有七條港鐵接駁巴士服務路線，分別為第 K65、K66、K68、K73、K74、K75 及 K76 號線；暫時沒有港鐵巴士乘客使用轉乘優惠的相關資料，需要在會後向港鐵查詢能否提供有關資料；

(6) 表示元朗區已設有 60 多條專營巴士路線及 40 多條專線小巴服務路線，專營巴士及專線小巴的營運路線雖未與港鐵巴士完全重覆，但部分服務路段會有重疊；及

(7) 表示早於 2006 年已完全開放鐵路服務範圍予其他巴士路線及其他公共運輸服務營辦商於西鐵服務範圍設置分站及營運，例如，在流浮山除了 K65 號線外也有專線小巴 33、34、34a 及 35 號線在廈村營運，另外於元朗工業邨除了 K68 號線也有專線小巴 74 及 74a 號線在該處營運；至於洪水橋方面，乘客傾向以港鐵巴士作為主要接駁西鐵站的轉乘工具，本署亦曾經開設專線小巴服務以提供接駁服務，惟客量持續偏低，營辦商最後亦取消服務；署方也會在未來規

劃項目引入其他公共運輸服務，例如專營巴士，專線小巴等，不會維護單一營辦商而禁止其他營辦商在個別地區提供服務，以達至公共運輸服務有多元選擇及不同營辦商可有競爭。

45. 主席總結，希望運輸署會後回覆委員提問，實踐開放市場，並於巴士路線發展計劃提交更多惠及本區的路線設計，亦希望港鐵公司考慮其他專營巴士公司及其他交通服務營辦商開辦路線應付元朗居民的需求。

（會後補註：港鐵公司於 2021 年 1 月 18 日向秘書處提供有關港鐵巴士與鐵路轉乘優惠的補充資料，秘書處已將有關資料轉交委員參閱。）

第五項：由集體運輸服務工作小組轉交交通及運輸委員會事宜：

(1) 張秀賢議員、張智陽議員、郭文浩議員、李俊威議員、李煒鋒議員、李頌慈議員、吳玉英議員、司徒博文議員及王百羽議員建議討論輕鐵偏離路軌一事 (交委會文件 2020/第 53 號)

46. 主席表示，由於港鐵公司的調查暫時未有進展，是項議程於下次會議續議

(2) 石景澄議員及林廷衞議員建議討論「西鐵朗屏站 D 增加下扶手電梯及 E 出口增加升降機」 (交委會文件 2020/第 54 號)

47. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 指出會議較早前討論的「人人暢道通行計劃」下的「特別計劃」為一些沒有納入原有計劃的天橋加設升降機，朗屏站 D 及 E 出口的人流較現時擬定建造升降機的天慈村天橋為高，樓梯也甚長，希望政府部門應用特別計劃的概念在該處興建升降機；

(2) 查詢路政署為何未能為朗屏站出口免除舊有守則再推出另一特別計劃；表示由朗屏站 F 出口前往 D 出口橫跨了安樂路，已符合「人人暢道通行計劃」要求橫跨道路的條件；

(3) 指出朗屏站 D 及 E 出口的位置屬港鐵範圍，政府既然港鐵公司佔一半股份，運輸署有責任督導港鐵進行有關工程；

(4) 有委員表示曾以集體運輸工作小組主席的身份去信港鐵公司跟進有關事宜，希望了解信件回覆進度；

(5) 表示旁邊的世宙天橋正在興建三部升降機，查詢港鐵能否延長該天橋至港鐵出口，以及在天橋加設商鋪，加大誘因接駁該天橋與港鐵出口；

(6) 指出朗屏站兩部升降機均位於北面，屬設計錯誤，但至今仍沒有在南面增設升降機的時間表，未有照顧南面 10 萬街坊的需要；政府是港鐵大股東，港鐵董事局成員有運房局局長或其代理人，建議由交委會主席去信運房局局長，要求局長召開臨時會議，並在港鐵董事局提議優先在朗屏站 D 或 E 出口增設升降機；

48. 港鐵公司林圓女士表示集體運輸工作小組主席的信件已收悉，會密切跟進，盡快提供詳盡回覆予委員參考；另外世宙天橋非港鐵管理範圍，未能將有關位置劃作港鐵商鋪。

49. 路政署張珮甄女士表示，由於「人人暢道通行計劃」適用的行人天橋需符合數個範疇，其中要求行人通道能提供讓市民橫跨道路的作用，朗屏站 D 及 E 出口主要是由朗屏站出口連接地面，所以路政署現階段不能將有關項目納入「人人暢道通行計劃」，暫時沒有修訂計劃條件及範疇的相關資料，備悉委員就相關位置加建升降機有急切需求的意見。

50. 主席總結，會去信運房局局長提出委員的建議，另建議港鐵公司及路政署與當區議員進行實地視察，糾正一路以來的設計問題。

（會後補註：秘書處已於 2020 年 12 月 2 日去信運房局反映委員意見。）

第六項：委員提問(續)：

(7) 石景澄議員及林廷衞議員建議討論要求重舖橋壽徑一帶路面
(交委會文件 2020／第 55 號)

(8) 梁德明議員、陳樹暉議員、陳敬倫議員、黎國泳及區國權議員建議討論要求運輸署在洪水橋輕鐵站與馬會過路處設立減速壆及試驗「行人過路平台」
(交委會文件 2020/第 56 號)

(9) 張秀賢議員建議討論元朗區路面臨時交通安排

(交委會文件 2020/第 57 號)

路政署進展報告
(交委會文件 2020/第 61 號)

---

51. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 表示橋壽徑附近有數座洋房，但路政署的工程會在晚上 8 時至清晨 6 時推行，為期一個月，查詢工程會否持續一個月制造噪音影響居民；

(2) 指出 2012 年時用了不恰當的物料鋪設路面，以致往後八年需要重覆維修，由於工程對居民影響的時間甚長，查詢署方能否承諾不會再出現 2012 年工程的情況；亦有委員查詢工程的物料若改為百歲磚能否縮短工程時間及減少維修次數；

(3) 查詢運輸署作為交通安全技術部門，曾否向民政署反對沿大路興建減速壆；

(4) 指出行人過路平台已在不同地區試行，早前運輸署同事表示使用物料有減音效果，請運輸署簡介使用物料及有關減速壆與以往減速壆的不同之處；

(5) 洪水橋鄰近輕鐵站亦已近飽和，有大量人士使用有關路段，駕駛人士在該路段高速行車會構成危險，查詢運輸署能否酌情在該處興建將行人過路平台及減速壆，除了豎立指示牌外還有甚麼方法保障行人安全；

(6) 指出警務處是常設部門之一，不應在其認為與部門有關係的議題才列席會議，導致較早時段其他議程需要查詢執法問題但未能即時獲得回應的情況；

(7) 查詢「臨時交通安排」能否在交委會或其他工作小組作為恒常議程，定期提供完整臨時安排列表，而非只在工程前知會地區人士；亦有委員認為不同部門需要警務處交通部批准才可作臨時交通安排，警務處應有完整資料，查詢除警務處外還有甚麼部門可以作為統籌向委員提供資料；

(8) 指出路政署報告中第 25 及 26 項的工程應在年中開展,但拖延至今;查詢項目是否涉及煤氣管道外的公用建設，路政署會否要求煤氣公司優先處理此項目，以及如按正常程序需要多少輪候時間；

(9) 指出路政署提及探土工序發現煤氣管道深度不符合 900 毫米的標準，希望部門能提供詳細資料；

(10)指出上次會議所談及的大量項目因未能通過新界北交通部交通測試而未能展開，查詢警方會否與有關部門商討，讓有關工程能順利開展；表示元朗市道路狹窄，如果交通測試堅持採用劃一標準，而環保署不批准在晚間或早上繁忙時間進行工程，大部分元朗市的工程也不能進行，例如谷庭街口安全島擴闊及大棠輕鐵站東行線月台擴闊工程均未能通過交通安排測試；另外元朗大馬路早上十分繁忙，兩旁亦有民居，查詢該處能以甚麼方式開展道路工程；亦有委員要求警務處新界北交通部派員出席會議，交代如何解決工程積聚的問題；

(11)表示曾向路政署承辦商了解，得悉交通組的意見決定工程能否進行，與警方說法並不一致，例如屏匯街修路工程在今年年初批出，但施工人員因警方指其放置的雪糕桶攔阻車輛通行而被勒令收隊；表示有不少路政署承辦商找尋區議員為道路改善工程簽名背書，以便獲取警方同意施展工程，希望路政署及警務處代表能澄清有關程序；及

(12) 認為警方的意見對工程能否獲批最具影響力，以路政署報告第四項工程為例,因為交通組對交通流量的意見令工程經歷 11 年也未能開展，委員希望與交通部及相關部門商討解決方案，讓道路改善工程盡快推展。

52. <u>運輸署文家豪先生</u>的綜合回覆如下：

(1) 表示運輸署正積極跟進有關位置的行人過路平台，指出該過路處位置接近輕鐵站，沒有設置交通燈、行人較多及車流較少，不太影響公共交通；

(2) 表示建造臨時過路平台有機會需要全面封閉有關路段，署方已考慮過交通改道安排，臨時交通安排應該可行；

(3) 表示其他地區也有類似的行人過路平台設計，例如位於深水埗黃金商場前方以及油尖旺區保齡街的行人過路平台；據悉深水埗及中西區的行人過路平台仍未落實，正待顧問公司提交詳細設計規劃，暫時未能提供新試驗計劃所使用的物料及其減噪音效能的資料。

(4) 表示署方一直有留意附近人口變動增長，會適時進行行人過路改善措拖，持開放態度跟進行人過路平台事宜；

53. 運輸署李家鎮先生的綜合回覆如下：

(1) 指出元大路是鄉村道路，署方暫時沒有收到有關部門就加建路拱要求運輸署提供意見；

(2) 表示政府部門及公共機構的工程不時需要實施臨時交通措施，如議員對有關措施有意見可聯絡運輸署及負責工程部門了解情況；

(3) 表示工程項目施工前需要就臨時交通措施索取運輸署及警方意見，但工程主要由相關工程部門負責，故此有關部門較清楚施工延誤的原因；及

54. 運輸署霍思敏女士表示，港鐵公司已就擴闊月台的工程遞交臨時交通改道安排，由於港鐵施工時會影響青山公路東行近福康街的行車安排，現時港鐵正與相關巴士公司了解搬遷巴士站安排，研究該處有沒有空間進行交通改道，青山公路東行線影線的位置相對有較大空間讓車輛通過，有關工程進度持續。

55. 路政署張珮甄女士的綜合回覆如下：

(1) 表示路政署為安排重鋪僑壽徑路面工程訪問了商鋪營業時間，因為它們多由清晨至夜晚營業，所以選擇於晚上進行工程，亦盡量將最多噪音及涉及機器的工程在晚上 11 時前完成，工程細節推出後會再向委員提供實際施工日期；及

(2) 表示重鋪路面的工程會使用較厚的物料，提高耐用性；備悉委員建議選用其他物料減少維修次數，施工細節及選用物料將由負責工程師稍後向有關委員交代。

56. 路政署施勇志先生的綜合回覆如下：

(1) 表示路政署報告中第 25 及 26 項的工程一直放在預計進行工程的列表，但路政署在進行探土工序時，發現地下煤氣喉深度只有 600 毫米，較煤氣公司提供資料 900 毫米為淺，因此，要開採更多探口進行進一步勘察工序及與煤氣公司確認有關數據，確保符合煤氣喉深度的標準才可順利開展工程；及

(2) 解釋批准施工的程序，路政署有團隊負責批出臨時掘路紙有關事宜及申請，如需要動工掘路需要先在路政署掘路申請系統登記，提交臨時交通改道計劃的圖則，路政署將隨即索取運輸署及警方意見，個別情況或需取得康文署及食物環境衞生署(食環署)同意，如運輸署及警方對計劃書沒有異議，一般申請會獲得通過；運輸署及警方亦可能要求進行試路測試封路對交通的實際影響，如發現嚴重問題，警方會要求修定臨時交通改道的計劃；最後階段會徵詢區議員及附近持份者的意見，諮詢亦可能按情況提早開展；過程涉及多個部門、市民、區議員及公司，最後才經路政署批出掘路紙；路政署會在正式施工前再進行交通測試，如實際交通情況有別於測試，警方有權要求再修訂交通改道計劃。

57. 路政署陳志光先生表示，谷庭街擴闊安全島的工程在 2018 年年底的臨時交通安排測試採用了「半封」的安排，即先封閉並完成擴闊左邊的安全島，然後再封閉並完成擴闊右邊安全島，但由於測試期間人流較多導致沒有足夠空間容納所有過路人士，因此未能通過該次測試；現時新設計會在日間非繁忙時間封閉整個安全島進行工程，正與承建商及有關部門商討完善有關細節，包括日間工程安排、水馬圍封範圍及物料上落位置，12 月內會提交方案予有關部門審視。

58. 警務處梁基政先生的綜合回覆如下：

(1) 表示道路工程不是警務處主要職責範疇，新界北道路管理組為有關事宜的負責隊伍，以輔助角色為工程進行檢測，但警務處不是批核工程的部門，其他部門亦設有檢測團隊；

(2) 警方沒有臨時交通安排詳情的列表，工程如在繁忙或關鍵路段，會進行跨部門會議商討交通安排，然後進行交通安排測試，屆時警方會派代表出席；早前十八鄉的路段因為在改道後有很多行人走出馬路，未能通過交通安排測試；若發生交通意外，臨時交通安排的圖則可能需要呈上法庭，因此，警方必須確保安全程度合符標準才同意開展工程；

(3) 指出警務處根據香港法例檢查在道路上施工的工程，如果發現有危險及造成嚴重阻塞，可要求停止有關道路工程，有關安排按實際情況及環境而作出決定；及

(4) 表示警務處在跨部門會議會因應元朗繁忙路段的情況向承辦商提出建議，如導致主要幹道或在繁忙時段造成擠塞或收到大量投訴，例如鳳旗路、十八鄉路出現的路陣，便會要求停工；警方不會隨意要求停工，有需要時會要求承辦商提出另一施工時間，在跨部門會議時再商議如何進行協調；因警方較其他部門更快收到投訴，及需要立即處理，因而給予外界主要是警方阻攔工程進行的印象。

59. 主席總結，希望各部門跟進委員提出的問題，希望新界北交通部、元朗警區及各部門包括路政署、運輸署在進行臨時交通安排時與當區議員及持份者保持良好溝通；臨時交通安排應成為常規事項，希望有負責部門每季集合一份水務署、渠務署、路政署及土拓署臨時交通安排的工程列表，會後再商議負責部門。

第七項：委員提問(續)：

(10) 張秀賢議員、陳思雅議員、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、張智陽議員建議討論元朗區停車場車位及咪錶數目 (交委會文件 2020／第 58 號)

60. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 查詢運輸署回覆文件的泊車位數目是否包含私人屋苑及城規會短期改造停車場的數目；查詢運輸署會否與規劃署再考慮增加當區停車位；

(2) 表示理解較難以選區提供分類數字，但整區數目未能幫助了解個別地方的車位是否足夠，相信政府亦難以憑這些數字推行智慧城市；希望運輸署提供各區車位分佈資料，例如天水圍、洪水橋下村、元朗東西及鄉郊地區，讓委員對車位分佈有初步概念；亦有委員希望運輸署以元朗區停車場及泊位位置的數據，準備按選區分界的停車位資料；

(3) 指出警務處就違泊發出的告票數目偏高，顯示違泊問題嚴重；除了車主問題外，車位及道路網規劃亦會導致違泊問題嚴重，希望運輸

署正視泊車位不足及分佈的問題；

(4) 指出電單車在所有登記牌位的比例若為 1 比 10，但元朗區提供的泊位未符合有關比例，導致天水圍區內經常出現大量電單車佔用公園及行人路，造成擠塞的情況；由於食物外送公司以使用電單車為主，預計未來需求仍會大幅上升，查詢部門未來能夠增加的電單車泊位數目；

(5) 希望運輸署能提供有咪錶及沒有咪錶的泊位數字，表示很多廢棄車輛長期佔用沒有咪錶的泊車位，例如屏山維修車場附近被大量棄置車輛及待修車輛佔據，但運輸署拒絕在該些泊位增設咪錶；表示鄉郊地區的棄車尤多，如運輸署不考慮設咪錶泊車位，希望署方建議其他改善方案；另外查詢署方有沒有增設咪錶位的計劃，或未來有甚麼位置會劃作私家車及電單車泊車位；

(6) 查詢停車位既由運輸署劃分，為何不是運輸署管理，運輸署、警方及地政署均否認責任，查詢應由那個部門負責處理棄車佔用泊車位的問題；指出審計署曾在 2019 年 4 月針對公眾泊車位的規劃、提供和管理向運輸署署長作出多個建議，認為運輸署有最大責任；審計報告也要求規劃署檢討標準與準則，建議在續議議題時邀請規劃署出席；及

(7) 指出即使沒有車牌及行車證，運輸署可憑車輛的底盤號碼追查車主，認為應由運輸署管理該些車位；有委員建議委員在當區找出廢棄車輛，再與運輸署相議如何清走有關車輛。

61. 運輸署文家豪先生的綜合回覆如下：

(1) 表示數字包含私人處所及經地政總署作短期租約土地批出的臨時停車場車位；

(2) 表示整理數字需要較多時間，要會後再檢視如何提供分區數字，盡量讓委員了解分區泊車位情況；

(3) 表示一直有在區內新增電單車泊位，目前有 1818 個車位，部分位於私人處所內，可再提供那些是公用停車場的泊位數字予委員參考，計劃中的新增泊車位會在會後向委員提供補充資料，包括已立項的計劃新增泊位；

(4) 表示運輸署泊車位需求殷切，政府已就《香港規劃標準守則》提交了改動，在新的發展項目考慮提高泊車配套比例，已提交有關意見至交諮會諮詢意見；

(5) 表示廢棄車輛有不同種類，例如是否有車牌、行車證或車輪，由於運輸署主要管理道路設計，移除廢棄車輛及物件或需引用其他署方的法例，例如土地雜項條例，運輸署收到報案會轉交至地政署或警方因應情況執法；運輸署會就交通管理角度提供交通及運輸方面上的意見，希望可盡量移除廢棄車輛予市民使用泊車位。

62. 警務處梁基政先生表示，如果有車輛沒有入錶而佔用咪錶泊車位，警方應為第一個執法部門，但沒有車輪及車牌的廢車可被視為棄置物品，由於不是屬於警方的首要執法目標，會交予其他部門跟進。

63. 地政署邵偉明先生認為其他部門需要跟進廢車出現的源頭，因為車輛屬私人財物，地政處不能隨意移走，需要先向運輸署及警方索取資料及尋求意見，例如查證車輛是否失車及懷疑罪案。

64. 主席總結，因運輸署暫未能提供泊車位分區數據，故議程再續議；表示棄車佔用泊車位的問題已存在多年，建議去信食環署查詢是否其部門職責，民政處也可協助跟進部門協調的問題。`

(11) **王百羽議員、張智陽議員、陳詩雅議員、巫啟航議員、郭文浩議員、李頌慈議員、伍軒宏議員、李俊威議員、吳玉英議員、司徒博文議員、方浩軒議員、李煒鋒議員、梁德明議員、何惠彬議員、王穎思議員、康展華議員、區國權議員、黎寶華議員、麥業成議員、石景澄議員及林進議員建議擴寬朗天路南行連接天橋一段行車線**
(交委會文件 2020/第 59 號)

續議事項(續)：

(2) **黃偉賢議員、吳玉英議員、鄺俊宇議員、伍軒宏議員、林廷衞議員、郭文浩議員及黎寶華議員建議興建由八鄉路及錦田公路接駁青朗公路往元朗方向的支路**
(交委會文件 2020／第 25 號)

---

65. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 表示天水圍車流量持續上升，朗天路是天水圍居民的主要出入道路，雖然該轉彎位置先被劃為雙程路才變單程路，但該處雙線並排的車輛難以同時轉彎，內線行駛的車輛經常出現急煞停讓外線車輛先行的情況，大為影響緊隨在後的車輛，也可能在繁忙時段造成擠塞問題，與九巴公會討論時巴士司機也反映在該處轉彎時感到不便，容易因路面太窄發生交通意外；委員建議收窄該處行人路，擴濶該路段達致可雙線入彎，再在公路繼續雙線行車，較前段位置才變成單線；及

(2) 表示四年後三號幹線專營權回歸政府所有，政府能準備將錦田公路與八鄉路接駁青朗公路，尤其現時錦上路有多個住宅項目發展，若維持由錦上路經凹頭迴旋處才能前往元朗市將製造擠塞問題，促請運輸署研究興建一條單向的連接路長遠解決擠塞問題。

66. 運輸署李家鎮先生表示備悉委員建議，委員曾提出兩個方案將錦田八鄉一帶連接青朗公路，上次會後曾視察過該處環境，正研究可行方案連接八鄉路及青朗公路，並在 2025 專營權屆滿前會進行前期工作，但因行政大樓旁有支援隧道營運的車輛，故需要同時考慮隧道營運的問題；另外署方需要研究開啟通道後對附近車流的影響，例如八鄉路橫跨八鄉車廠的行車天橋是否需要改建。另外有委員建議於錦田一帶的錦上路、東匯路有支路前往青朗公路，但有關方案亦需要觀察附近的交匯處能否承受有關交通流量。

67. 運輸署文家豪先生表示朗天路巴士及車流量較多，經天福路南離開天水圍前往元朗的路段尤甚，新的天水圍車流增長點主要位於濕地公園旁邊兩個地盤及天榮站的項目，已考慮兩個項目新增的交通流量；表示與委員的發現有所不同，雖然巴士轉向一般需要較大位置，但觀察所得該處車流能大致有序地匯合；希望在會後相約委員一同進行實地視察研究可行方案。

68. 主席總結，建議當區委員與運輸署實地視察朗天路，另外請運輸署定期匯報八鄉路錦田公路接駁支路方面的進展。

第八項：續議事項(續)：

(3) 黎國泳議員、陳敬倫議員、梁德明議員及區國權議員建議討論要求拆除元朗區內行人天橋鐵絲圍網
(交委會文件 2020／第 17 號)

69. 委員指出政府在 3 月回覆時表示加裝鐵絲網是集體決定的臨時措施，查詢現時風險程度是否已降低，以及相關部門有沒有拆除鐵絲網的時間表。

70. 路政署施勇志先生回應指負責的維修同事表示暫時沒有更新。

71. 主席總結，是項議程將繼續續議，直至鐵絲網拆除。

第九項：單車交通意外及執法數字
(交委會文件 2020/第 62 號)

委員提問(續)：

(12) **陳樹暉議員、梁德明議員、區國權議員、黎國泳議員、張智陽議員、陳敬倫議員、王百羽議員、巫啟航議員、陳詩雅議員、郭文浩議員、李頌慈議員、林　進議員、伍健偉議員、侯文健議員、關俊笙議員、伍軒宏議員、李俊威議員、王穎思議員、黃偉賢議員、吳玉英議員、林廷衛議員、司徒博文議員、方浩軒議員、李煒鋒議員、何惠彬議員、杜嘉倫議員、康展華議員、黎寶華議員、麥業成議員及石景澄議員建議討論「11 月 3 日田心路洪福邨巴士總站擠塞事件」**
(交委會文件 2020／第 65 號)

由文、藝、康、體、福利、教育及治安委員會轉交交通及運輸委員會事宜：

(1) **王百羽議員、陳詩雅議員、巫啟航議員、張智陽議員、郭文浩議員、李頌慈議員、伍軒宏議員、李俊威議員、吳玉英議員、司徒博文議員、張秀賢議員、李煒鋒議員、梁德明議員、何惠彬議員、王穎思議員、康展華議員、區國權議員、黎寶華議員、麥業成議員、石景澄議員、林　進議員及黎國泳議員建議討論要求警方就元朗及天水圍一帶非法賽車問題加強執法**
(交委會文件 2020／第 66 號)

---

72. 主席歡迎下列人士出席會議：

九龍巴士(一九三三)有限公司 (九巴公司)

署理經理 (車務)	黃綺玲女士
經理 (公共事務)	梁家欣女士

73. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 表示 11 月 3 日擠塞事件影響整個元朗，兩條主要路線 68 及 268x 號線均牽涉其中，查詢警方為何早上 5 時 41 分已到達現場，但拖延至 8 時後才派拖車清理違泊車輛，亦查詢相同位置能否盡快派遣拖車到場，以免有關情況再次發生；

(2) 查詢運輸署委員提問文件中對田心路的建議方法是否可行；表示以往運輸署曾在崇德附近調頭往元朗方向的位置加裝鐵柱，阻止車輛不當切線，查詢運輸署會否考慮加裝鐵柱防止駕駛人士違例雙線泊滿車輛及不當地在行人路泊車；

(3) 查詢九巴是否認為加裝圓柱會阻礙巴士轉彎，如九巴同意加裝圓柱，運輸署應考慮有關建議；

(4) 表示兩星期前旺角道交界有違泊車輛阻礙巴士轉彎被拖走，該處後來以雪糕桶及膠箱作臨時措施防止違泊，查詢有沒有類似方法令巴士及大車在元朗區轉彎位置保持暢通；

(5) 認為違泊問題會持續，建議警方參考隧道公司在隧道口備有拖車的做法，在每個總區配備拖車隨時出動，慎防巴士站及主要路口出現違泊問題，相信票控罰款足以填補租用拖車的開支；亦有委員認為若警方能及時採取拖車行動，是否在警署備有拖車並不重要；

(6) 認同又新街拖車行動，希望運輸署改善該處彎道前可持續進行有關行動；

(7) 表示收到居民反映，同一群組週末期間經常在大棠迴旋處進行非法賽車活動，發出改裝車輛常出現的噪音，今年更有電單車加入參與非法賽車，查詢警方是否視該位置為非法賽車的黑點，查詢警方除了票控違泊有沒有其他應對方法；亦有委員表示參與非法賽車的人士會先派人查探攝錄機位置，難以突擊賽車活動，建議派卧底偵查及瓦解非法賽車集團；

(8) 查詢警方能否提供非法賽車黑點清單，例如參考食環署非法傾倒廢物的黑點清單，議員可憑清單與警方交流情報，以免遺漏個別黑點及修訂警方行動部署；

(9) 表示曾就打擊非法賽車及超速的問題提出過不同建議，包括間距測速、設置真假快相機阻嚇車手等，查詢警方研究有關建議的進展；

(10)查詢警務署元朗區非法賽車及超速駕駛的檢控數字；

(11)指出安樂路往世宙方向設有快相機，在對面道路條件相近的朗業街則未有相同裝置，惟現時朗業街的非法賽車問題十分嚴重，建議警方在朗業街也設置快相機；及

(12)查詢警務處若兩條相反方向的分隔道路只有一邊設有單車徑，在沒有單車徑那一方向的馬路騎單車是否違法；又或是騎單車者在馬路中途如何進入另一旁的單車徑。

74. 運輸署文家豪先生的綜合回覆如下：

(1) 表示田心路事件的肇事車輛停泊在24小時不准停車限制區(雙黃線)位置，堵塞了巴士總站，運輸署呼籲該位駕駛人士守法忍讓，不要在該處違泊；

(2) 表示在洪德路加裝的膠柱是為保護行人安全而設，防止車輛違法倒頭時切線駛上綠燈正在閃亮的行人路；但洪福村巴士總站加裝鐵柱可能影響巴士轉向，對建議有保留；

(3) 交通膠柱的使用因地制宜，備悉委員意見，會聯絡有關委員及巴士公司代表了解建議加裝圓柱的確實位置；運輸署已有初步計劃擴闊巴士出入口的行車道方便巴士出入，只要是次違泊情況不再出現，應可改善該處交通情況；運輸署正準備設計圖紙，稍後時間再進行地區諮詢，有需要再聯絡巴士公司進行實地視察，委員亦可與運輸署同事進行實地視察；及

(4) 表示會後會把委員在朗業街加設快相機的意見交予同事跟進。

75. 警務處張澧騏先生的綜合回覆如下：

(1) 表示11月3日清晨時分同事接獲田心路非法泊車投訴後到場處理，當時已票控肇事車輛；因清晨時分違泊十分常見，警方會就車輛造成不同程度的危險及阻塞情況作出執法，出動拖車清理清晨所有違泊車輛並不可行；相信同事當時未能評估巴士轉彎情況，但是同事經歷是次事故後已加深對該處的了解，相信再發生同類事件時能採取更有效方法處理；除此之外，拖車也是需要時間調配，所以警方

也會考慮採取其他行動，例如票控後透過查冊聯絡車主將車輛移走；

(2) 表示非法賽車執法問題由新界北總區交通組負責，能提供區內超速駕駛的票控數字，噪音、超速及賽車未必有關聯，如果懷疑有非法改裝車輛，會指示車主向運輸署汽車檢驗中心檢查其汽車是否合符標準；

(3) 表示難以單憑汽車在某一位置聚頭便視之為賽車起點，有搜證困難，如警方除了票控違泊外不一定可作出其他執法行動；警方亦難以界定確實非法賽車黑點及提供清單，如有關路段近來執法行動較頻密則會較少超速情況，所以超速的常見位置不斷轉變；

(4) 針對組織先派人踩線探查才進行高速行駛的活動，警方正研究轉變影相方式，例如由定點拍照作票控改為拍攝兩點再得出兩者距離的平均速度，長遠解決現有問題；亦表示雷達相機或裝置受限於路面條件，故不同地點會採取不同執法方法，故有時配以鐵馬及隱形戰車執法；

(5) 表示預約拖車收費高昂，也要考慮拖車公司會否有其他預約工作，包括正在其他地區進行拖車工作；及

(6) 表示告票及拖車數字正反映警方正努力改善交通問題，增加人手的事宜需要交通總部決定。

76. 警務處梁基政先生的綜合回覆如下：

(1) 表示單車徑有來回方向，即使有分隔線，原則上只要旁邊有單車徑提供，應在單車徑騎單車，但需要按不同地方的情況進行評估，建議委員就個別位置執法問題可在會後另作查詢；及

(2) 表示會評估個別地點是否需要預先預約拖車服務，警方將繼續在不同地點進行拖車行動，例如又新街兩星期前連續 7 日的拖車行動。

77. 九巴公司梁家欣女士表示，關於 11 月 3 日的事件，巴士公司十分關注違泊問題對巴士日常運作的影響，當日超過 20 輛巴士在總站堵塞，至少 8 條路線需要改道；公司一直就違泊問題與警方及運輸署聯絡，對於委員建議改善巴士站的設計，公司樂意會後再與委員及運輸署商討，亦可安排與委員進行實地視察。

78. 九巴公司黃綺玲女士表示可研究加裝圓柱對巴士轉彎的影響，並可以安排試路。

第十項： 運輸署進展報告
(交委會文件 2020/第 60 號)

79. 委員查詢九巴及運輸署有沒有下一階段增加分段收費拍卡機的初步日期。

80. 運輸署鍾雯女士表示，上一次巴士工作小組會議後已要求巴士公司就新設計提供補充資料，運輸署正進行審批，並會繼續跟進。

第十一項：其他事項：

(1) 有關委員加入元朗區議會交通及運輸委員會轄下工作小組的事宜

81. 主席總結，在諮詢委員後，通過巫啟航議員加入巴士服務工作小組，及方浩軒議員退出巴士服務工作小組。

(2) 交通及運輸委員會 2021 年建議的會議時間表
(交委會文件 2020/第 68 號)

82. 有委員認為今年因疫情而令部份會議合併或取消，建議在 2021 年安排 6 次會議。

83. 主席總結，委員通過 2021 年第一次會議日期為 2021 年 1 月 14 日，並會於下一次會議再通過修訂的 2021 年會議時間表。

84. 餘無別事，會議於下午 **5** 時 **49** 分結束。

元朗區議會秘書處
2020 年 12 月