元朗區議會交通及運輸委員會
2021 年度第一及第二次會議記錄

日　期：2021 年 3 月 11 日（星期四）

時　間：上午 10 時正至下午 6 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

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	(上午 10:10)	(會議結束)
	陳敬倫議員	(會議開始)	(下午 5:50)
	陳美蓮議員	(會議開始)	(下午 6:20)
	陳詩雅議員	(上午 10:20)	(會議結束)
	張智陽議員	(會議開始)	(會議結束)
	方浩軒議員	(下午 2:15)	(會議結束)
	何惠彬議員	(會議開始)	(下午 12:35)
	康展華議員	(會議開始)	(下午 1:20)
	郭文浩議員	(下午 12:20)	(會議結束)
	鄺俊宇議員	(下午 4:50)	(會議結束)
	黎國泳議員	(會議開始)	(下午 6:05)
	黎寶華議員	(會議開始)	(會議結束)
	黎永添議員	(會議開始)	(下午 1:00)
	林廷衞議員	(會議開始)	(會議結束)
	李俊威議員	(上午 10:20)	(下午 4:10)
	李煒鋒議員	(下午 2:10)	(會議結束)
	梁德明議員	(上午 10:15)	(下午 2:55)
	李頌慈議員	(會議開始)	(下午 5:50)
	麥業成議員	(上午 10:15)	(會議結束)
	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	(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 10:10)	(會議結束)
	杜嘉倫議員	(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 10:40)	(下午 4:10)
楊家安議員	(會議開始)	(下午 12:00)

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

禤若翰先生(上午)	元朗民政事務處高級聯絡主任(1)
柯麗琴女士(下午)	元朗民政事務處高級聯絡主任(3)
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)
杜繼祖先生	土木工程拓展署工程師/16(西)
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
雷啟明先生	房屋署房屋事務經理(元朗五)
邵偉明先生	元朗地政處行政助理/地政

議程第二(1)、三(1)、三(2)及三(3)項

茹詠詩女士	運輸署高級運輸主任/巴士發展(大嶼山)
周宇聰先生	運輸署運輸主任/巴士發展(大嶼山)
梁領彥先生	龍運巴士有限公司車務策劃部主管
羅耀華先生	龍運巴士有限公司高級主任(策劃及發展)
楊晉瑋先生	龍運巴士有限公司區域經理- 車務(新界西)
溫惠炎先生	龍運巴士有限公司經理(車務)
梁家欣女士	龍運巴士有限公司經理(公共事務)

議程第四及三(4)項

楊漢輝先生	路政署鐵路拓展處總工程師
許家傑先生	路政署鐵路拓展處高級工程師
盧允謙先生	路政署鐵路拓展處工程師
馮偉聰先生	香港鐵路有限公司高級統籌工程師

文家裕先生　　香港鐵路有限公司項目傳訊經理

議程第三(5)項

何　曦先生　　香港鐵路有限公司公共關係主任 – 對外事務

議程第三(5)、二(2)及三(7)項

林　圓女士　　香港鐵路有限公司公共關係經理 – 對外事務

議程第三(6)項

鄧政傑先生　　九龍巴士(一九三三)有限公司助理經理(策劃及發展)
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)

議程第五項

許家駿先生　　運輸署策略研究部高級工程師/策略研究 1
招智珩女士　　運輸署策略研究部工程師/策略研究 6
程金城先生　　弘達交通顧問有限公司副董事
阮嘉樂先生　　弘達交通顧問有限公司助理交通工程師

議程第六(1)及六(3)項

陳志光先生　　路政署助理區域工程師/工程(西北)

議程第六(3)項

黎振鋒先生　　水務署工程師/新界西區(分配 3)

議程第七項、第三(13)、三(14)、三(15)項、三(16)及三(17)項

廖健威先生　　運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界西北)
蕭嘉欣女士　　運輸署運輸主任/巴士發展(新界西北)
鄧政傑先生　　九龍巴士(一九三三)有限公司助理經理(策劃及發展)
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)
龔樹人先生　　城巴有限公司營運經理
陳文瑋先生　　城巴有限公司及新世界第一巴士服務有限公司助理策劃及車務編排經理
黃亮霆先生　　新大嶼山巴士(一九七三)有限公司助理經理 - 營運支援

缺 席 者

侯文健議員	因事請假
關俊笙議員	因事請假
林　進議員	因事請假
伍健偉議員	因事請假
王百羽議員	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）2021 年度第一及第二次會議。

第一項：通過 2020 年度第五次會議記錄

2. 委員一致通過上述會議記錄。

第二項：續議事項：

(1) **配合屯門至赤鱲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)

第三項：委員提問：

(1) **巫啟航議員建議討論就屯赤通車專營巴士行車路線調整安排之進一步意見**
(交委會文件 2021／第 26 號)

(2) **巫啟航議員及王百羽議員建議討論要求下調元朗及天水圍機場巴士 E 綫收費**
(交委會文件 2021/第 10 號)

(3) **巫啟航議員及王百羽議員建議討論要求元朗及天水圍機場巴士不停屯門新墟及屯門市中心**
(交委會文件 2021/第 11 號)

3. 由於上述四項議題相關，主席建議合併討論。

4. 主席歡迎下列人士出席會議：

<u>運輸署</u>	
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)	周宇聰先生
<u>龍運巴士有限公司（龍運公司）</u>	
車務策劃部主管	梁領彥先生
高級主任(策劃及發展)	羅耀華先生
區域經理- 車務(新界西)	楊晉瑋先生
經理(車務)	溫惠炎先生
經理(公共事務)	梁家欣女士

5. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 認為機場巴士綫應保留部分班次使用大欖隧道，雖然當局現時估算的時間表顯示使用大欖隧道及屯赤隧道的行車時間相若，但屯赤隧道免費應能紓緩大欖隧道擠塞情況，可能縮短使用大欖隧道的行車時間，建議兩條路線分別試行一段時間；

(2) 表示 A36 及 E36 號線巴士雖然由錦田及八鄉開出，但設置的站點太少，未有照顧錦田及八鄉居民，查詢當局會否有改善方案或新的特惠方案；

(3) 查詢元朗區「E」線使用 12.8 米長度巴士，而其他機場巴士路線則使用 12 米巴士的原因，是否代表「E」線巴士載客量較高；

(4) 指出錦上路路口擴闊工程已完成，應足以容納巴士經錦田公路駛出元朗市，因此，不支持巴士改行映河路的方案；

(5) 認為上班人士需要保留 E34 號線，如使用 251A 或 251B 號線前往大欖轉車站轉乘 E34 號線，只需要 35 分鐘前往北大嶼山，新方案則需要一小時以上，考慮資源調配問題及減少路面的空置巴士，希望能營辦兩至三班特別班駛入錦田八鄉，其他班次則不必駛向有關路段，以減短車程；

(6) 指出屯門區已有機場巴士服務，認為天水圍及元朗「E」線繁忙時段在元朗區已滿載，建議改經屯赤隧道後不需重叠屯門區路線；此外，有關「E」線於屯門新墟及市中心停站會進一步延長天水圍居民的通勤時間，屯門區議會也反映了屯門新墟站的巴士客量太高；另外，由於「A」線為快線，因此於天水圍及元朗開出的班次亦不應在屯門再設站；

(7) 指出巴士公司對雙向分段收費反應正面，而運輸署則表示巴士公司可按其意願推行分段收費，查詢為何現今仍未落實雙向分段收費計劃，另希望運輸署及巴士公司提供雙向分段收費的相關行車時間及行車距離等資料；

(8) 指出機場巴士線主要客源是上班人士，不認同運輸署因部分乘客攜帶大型行李而阻撓推行分段收費；表示目前疫情對「A」線客量影響尤深，認為在航空業復甦前攜帶大型行李的乘客會較少，政府亦需補貼支持巴士公司繼續營運，建議運輸署批准試辦雙向分段收費一年，以及讓「E」線巴士在非繁忙時間實行雙向分段收費，待客量回復正常後再檢討計劃；

(9) 指出以西鐵由元朗站往屯門站的車費為 10.8 元，天水圍站往屯門站的車費則為 8.8 元，如沒有雙向分段收費，難以吸引元朗的乘客乘搭巴士前往屯門；

(10)要求運輸署儘快觀察運作模式，三個月後與龍運公司再向委員報告運作情況及客量數字等資料，並交代會否實行雙向分段收費；

(11)表示設於形點的巴士站現時為露天候車亭，建議盡快落實加建有蓋巴士站的計劃；

(12)指出 A37 號線巴士不經港珠澳大橋，希望天水圍有巴士直接前往該處；及

(13)查詢屯赤巴士路線調整方案通過後，何時能真正落實。

6. <u>運輸署茹詠詩女士</u>的綜合回覆如下：

(1) 表示策劃調整往來新界西北與北大嶼山巴士路綫行經屯門至赤鱲角連接路時，已考慮了當中可節省的行車路程、對車費的影響、以及

乘客於屯赤隧道轉車站及青嶼幹線轉車站的轉乘安排。此外，亦期望可以利用縮減的行車路程，擴濶現時新界西北地區往返北大嶼山的巴士服務網絡；

(2) 指出錦田及八鄉的居民目前需要使用大欖隧道巴士轉乘站乘搭「A」綫或「E」綫巴士前往大嶼山一帶，在路線調整行走屯赤隧道後，A36 號線及 E36 號線的巴士總站分別延伸至錦上路站及八鄉路，期望為現時利用大欖隧道巴士轉乘站的該帶居民提供替代巴士站；而當中 A36 號線巴士總站會設於錦田一帶的交匯點，讓乘客在該處轉乘其他交通工具，以減低對錦田一帶乘客的影響；

(3) 表示屯赤隧道開通後已向巴士公司收集行車數據，而各路線整體行車時間與當初估算的時間相若；雖然如此，署方留意到現時使用大欖隧道一帶的居民對元朗「E」綫巴士改經屯赤隧道有所保留的意見，並曾考慮暫緩 E36 綫行經屯赤北面隧道的安排，以及維持現時 E34B 號線的行車路線及服務安排；並知悉巴士公司就有關意見稍後會提供替代方案以供考慮；

(4) 表示曾與議員討論過巴士路線延伸至錦田一帶，但有關安排將進一步增加車程，在現有資源下班次會有所下調，將會影響現時於元朗市乘搭相關路線的乘客的服務水平，署方希望在路線調整安排下維持現時元朗往返北大嶼山巴士路線的服務水平；然而，署方會密切留意錦田一帶的發展，有需要時再與巴士公司研究改善服務的可行性；

(5) 表示兩條「A」線、E36 號線及 E37 號線在路線調整安排下將經屯門公路前往屯赤隧道，巴士路線行走屯門公路將較其他屯門區內路段更直接前往屯赤隧道，另表示曾與龍運公司初步構思前往北大嶼山時於紅橋、華都花園附近設站，於訂定各條巴士路線的行車路線後，會一併檢視巴士站的安排，同時亦會與巴士公司研究委員不同的設站建議；

(6) 備悉委員對雙向分段收費的建議。政府一直鼓勵各專營巴士公司在財務及營運情況許可下提供車費優惠，以減低市民車費開支；然而，由於龍運路線大部分為提供往來機場的巴士服務，接載較多攜帶行李的乘客，因此對該等路線提供雙向分段收費必須小心考慮，以免對現有乘客(特別是往返機場的乘客)造成影響；現時，乘客除了可乘搭西鐵、輕鐵及港鐵巴士外，亦可乘搭九巴及城巴巴士路線往來

屯門、元朗及天水圍；

(7) 表示往來東涌的 E36A 號線是新路線，會在實施後檢視乘客的出行模式及需求才能會進一步與巴士公司檢視雙向分段收費的可行性；

(8) 表示署方根據行政長官及行政會議訂定的車費等級表檢視巴士公司建議的車費，目前「E」線屬「北大嶼山對外服務」組別，巴士路線行車距離介乎 40 公里或以上至 60 公里以下之間的最高車費水平為 14.3 元，龍運建議車費訂於 13.9 元，符合車費等級表的規定；

(9) 備悉委員希望三個月內提供報告的意見，若龍運公司屆時能提供相關的營運數據，整合後會再向交委會提交報告；

(10)表示暫時未收到巴士公司遞交候車亭方面的新申請，在收到相關申請後會按既定程序處理有關申請；

(11)表示於港珠澳大橋香港口岸開通時安排 9 條「A」線伸延至港珠澳大橋香港口岸；署方一直留意香港口岸公共運輸交匯處的運作情況，以及服務該口岸的巴士路線服務水平及乘客需求；為更配合乘客出行模式及提供直接的巴士服務往來各區及香港口岸，已於去年初安排將兩條新巴士路線途經香港口岸，由於疫情，署方需要更多時間檢視新增巴士路線後香港口岸的運作情況及乘客需求，以進一步研究再新增巴士路線的可行性；及

(12)表示原定三月內實施屯赤隧道的巴士路線調整安排，但龍運公司提交了新建議，及今天收到委員的意見，運輸署需要時間再籌備以落實調整安排，而在路線細節訂定後亦需時讓市民知悉新的路線資訊，預計需約四至六星期落實有關安排。

7. <u>龍運公司梁領彥先生</u>的綜合回覆如下：

(1) 表示對運輸署考慮暫緩 E34B 號線轉乘 E36 號線巴士的安排感失望；

(2) 表示公司曾與政府部門及議員試車，預計 E36 號線開通後，會縮短大部分元朗大馬路一帶的乘客前往東涌及機場的行車時間，凹頭及高埔一帶將有直接巴士服務前往北大嶼山，亦新增了直接來往屯門及元朗的「E」系列線巴士服務，大部分乘客在調整路線後能縮短行程，前往屯門亦更為便利；

(3) 表示理解錦田及八鄉一帶居民需要在大欖隧道轉車的訴求，雖然 E34B 被 E36 取替後不會前往大欖隧道，但居民仍能選擇「A」線巴士前往大欖隧道轉車;原有的 E34A 及 E34B 號線共使用 37 輛巴士，在調整方案下，E37 及 E36 分別取替 E34A 及 E34B 號線，另會新增 E36A 號線，公司只可調配一定數量巴士提供有關服務，如果保留 E34B 號線但維持新的巴士路線方案，將額外需要 5 輛巴士，在有限資源下難以實踐有關建議；

(4) 表示有見八鄉及錦田居民行車時間延長，公司希望提供替代方案，為錦田八鄉居民提供特別班次及乘車優惠；首先，建議在早上及下午上下班高峰時間各開兩班往返的特別班次，與現有的 E34B 號線路線相若，在元朗市經大欖隧道前往東涌及機場貨運區；另外，希望鼓勵錦田及八鄉居民在 E36 號線開通後使用轉乘服務，與九巴合作提供轉乘優惠，乘搭九巴 54 號線及 64K 號線後轉乘 E36 號線能減免九巴路線的車費，總車費將由 19.7 元減至 13.9 元；

(5) 表示明白錦田及八鄉居民上下班時間對前往北大嶼山服務的需求，數據顯示八鄉一帶若改乘 E36 號線比原有使用大欖隧道轉乘 E34B 長 10 至 15 分鐘，數據顯示居民上班時間十分集中，公司承諾會參照有關時間開辦特別班次，詳細時間表會與運輸署再商討；

(6) 表示 A36 號線正使用 12.8 米長度巴士，希望增加載客量及提供更寬敞車廂空間，如果路面情況許可會盡量使用 12.8 米長度巴士；受疫情影響，A36 號線初期未能安排行經錦田及八鄉一帶，當前往機場客量回升，「A」線及「E」線均會考慮提供特別班次前往錦田及八鄉，該處不能使用 12.8 米長度巴士，個別班次可使用 12 米巴士服務該帶居民；

(7) 表示營運數據反映屯門新墟及市中心停站對行車時間影響不大，但對委員有關繁忙時間不停屯門的建議持開放態度，公司會與運輸署會後再作討論；

(8) 表示屯門往元朗及天水圍一帶的巴士將設有分段收費，公司對由元朗及天水圍往屯門方向亦設置雙向分段收費持開放態度，屯門元朗天水圍的九巴路線已陸續設有雙向方段收費，乘客的回饋正面，也沒有影響巴士運作；雖然運輸署擔心乘客在「A」線及「E」線攜帶行李，會影響雙向分段運作，但即使沒有分段收費，乘客亦會在中

途到站下車，亦有其他營辦商的「A」線設有雙向分段收費，希望運輸署再作考慮；

(9) 備悉委員要求營運數據，例如載客量、在巴士站的候車時間等，幫助檢視雙向分段收費的可行性及了解紅橋、屯門市中心停站對行車時間的影響，希望盡快向委員報告對乘客影響的有關數據，會後需再與運輸署商討詳情；

(10)表示公司巴士數目緊拙，未有資源安排同時行經大欖隧道及屯赤北面連接路的巴士路線作測試，至於特別班次開出的地點可再與運輸署探討；及

(11)表示已向運輸署遞交有關形點 I 外設置候車站上蓋的申請。

8. 主席總結，建議運輸署及龍運公司在三個月後提供客量數字及有關資料，處理雙向分段收費及屯門不停站問題；希望運輸署在淡季盡快研究有關屯門新墟及市中心不停站的建議，長遠實施「E」線在繁忙時間及「A」線全面不停屯門新墟及市中心兩車站的安排；希望 E34B 號線安排特別班及屯赤隧道路線改組能同時實施，建議特別班由朗屏站開出，彌補有關改組對部分乘客的影響；基於巴士公司營運狀況、乘客需求及擴展巴士網絡的目的，在運輸署滿足以上各條件及部分委員有保留之下，同意屯赤隧道巴士路線重組計劃。

9. （會後補註：運輸署於 2021 年 5 月 7 日向秘書處提供專營巴士調整安排的補充資料，秘書處已將有關資料轉交委員參閱。）

第四項：北環線項目簡介
(交委會文件 2021/第 3 號)

第三項：委員提問(續)：
(4) 黃偉賢議員建議討論港鐵北環線的最新發展情況
(交委會文件 2021／第 12 號)

10. 由於上述兩項議題相關，主席建議合併討論。

11. 主席歡迎下列人士出席會議：

路政署

鐵路拓展處總工程師	楊漢輝先生
鐵路拓展處高級工程師	許家傑先生
鐵路拓展處工程師	盧允謙先生

香港鐵路有限公司　（港鐵公司）

高級統籌工程師	馮偉聰先生
項目傳訊經理	文家裕先生

12. 路政署楊漢輝先生及港鐵公司文家裕先生簡介上述文件。

13. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 表示現時元朗及朗屏居民上車已十分困難，錦田南未來亦有發展計劃，港鐵公司的文件未有解釋北環線通車後，新田、古洞兩個主要地區對錦上路站帶來的壓力；增加乘客也可能導致候車時間增加，查詢北環線幫助市民節省的通勤時間，以及計算有關節省時間的假設及運算方式；

(2) 建議錦上路站增加站頭位置，容許空車在錦上路開出疏導轉車乘客，港鐵考慮只增加一卡列車難以負荷新增的客量；亦有委員建議西鐵線由 4 分鐘一班加密至 2 分鐘一班，查詢是否有港鐵加密班次的計劃；

(3) 指出元朗各發展項目落成後將來增加的人口將近 50 萬，倍增現時人口，即使港鐵公司更新信號系統也不勝負荷；另有委員建議港鐵考慮增加港鐵巴士線接載居民前往荃灣西及市區，不用依賴西鐵線；

(4) 指出北環線有兩個轉車站，假設從元朗到上水，要先後在錦上路及古洞站轉車；查詢能否將古洞的轉車站改為上水，利用共用月台的方式，延長鐵路線道，請解釋是技術還是車務原因未能採用以上安排；由於乘客亦要等候上水至落馬洲的班次，但班次並不頻密，文件雖然顯示由錦上路到古洞只需 12 分鐘車程，但加上轉乘的候車時間，由元朗至上水可能需要半小時之久，要求提供更高效率的轉乘方案；

(5) 表示港鐵公司曾在較早前的交委會表示因列車由八鄉車廠開出，列車駕駛方向所限未能在錦上路站作增加班次的安排，但港鐵公司在

是次會議表示能在錦上路站安排特別班次，甚或增加班次，請解釋港鐵公司代表說法不一的原因；認為如特別班次可行，現時已可作有關安排；

(6) 希望釐清北環線定位是短途還是長途線，如北環線是長途線，古洞站應可直接貫通東鐵線，到錦上路站後能直出九龍；認為現時計劃的北環線與東鐵線分開軌道行駛，屬短途線，與當初設計北環線項目的概念不相符；

(7) 表示文件上項目一期及二期所涉 35 億元及 585 億元的造價是按 2015 年物價估算，未考慮通漲帶來的影響，另因未來元朗有多個發展計劃，預視工人短缺的問題會進一步增加成本，請路政署及港鐵公司提供以 2021 年物價為標準的估算造價;參考港鐵公司近年的項目，高鐵香港段造價估算為 600 多億元，鐵路長達 26 公里，北環線只有 10 公里，北環線項目即使以相近年份估算的造價也貴了近一倍，查詢北環線造價高昂的原因；

(8) 表示當局聲稱洪水橋站將在 2024 年動工，至今未聞任何動靜，對北環線項目 2025 年開始建造、2034 年竣工的時間表存疑；

(9) 表示部門文件沒有交代北環線未來會否有接駁深圳鐵路的計劃，若有相關消息當局應及早公布；

(10)表示高鐵香港段建造時影響了牛潭尾及米埔的地下水及當地農業；指出部門文件初步顯示了項目走線，過去兩年當局也曾聯絡新田的村長、鄉紳及個別團體，證明當局知道項目大約路線，估計項目會破壞生態地方及農業地帶,請部門儘早公布項目對生態環境的影響;

(11)表示當局雖然會進行環境影響評估，但高鐵香港段建造時的環評也未能全面評估對環境造成的破壞，例如地下水問題，不認同單以環評回應項目對生態可能造成的負面影響；

(12)表示高鐵香港段進行時政府聘用的專家聲稱地下水流失後會回復，高鐵建成後地下水卻沒有回歸往日水平，居民的房屋出現裂痕亦沒有收到賠償，從事漁業居民的需要再另尋方法謀生；港鐵公司每天在通風井抽水，讓地下水水源直接流走，沒有儲存地下水供村民使用；表示港鐵公司曾按機制找尋公證行，但公證行往往站在港鐵的一方，不能維護居民權益，但路政署較傾向接受港鐵公司的報告；

希望政府部門加強對港鐵公司施工的監管，處理好牛潭尾的問題後才介紹新項目；若往往在項目完成後才進行保育工作，生態已遭破壞；

(13)希望港鐵公司在北環線項目對村民作出的賠贖比高鐵香港段高，高鐵香港段建造時運用鐵路條例只以一呎二仙的價錢收取村民用地；

(14)查詢計劃發展範圍需拆遷的寮屋數目及影響的居民數目，擔心村民失去家園；

(15)查詢北環線項目新建鐵路站會否有上蓋物業，如有，署方及港鐵公司應考慮上蓋物業能否填補項目興建開支；查詢如不發展上蓋物業，會否考慮設置如顯徑站模式的環保站，以及鐵路站發展分配的清晰方向；

(16)查詢港鐵公司是否已撇除使用政府直接注資的融資方案，如何防止超支情況，及如有超支情況會否由乘客補貼新鐵路的工程費；

(17)表示錦田有大量文物古蹟，查詢項目是否採用架空鐵路形式，以及設計上會否遷就可能影響到的古蹟；

(18)查詢港鐵公司及路政署估計本地居民及跨境旅客使用北環線的客量數據；

(19)表示部門文件現時只有住宅單位的數字，沒有提供路線沿途的就業機會數字估算，也沒有新田及古洞規劃後會使用鐵路的人口的數字，可能只有便利居民及少數前往郊遊的乘客，擔心北環線興建後經濟效益不如預期；

(20)認為港鐵擬辦的就業展覽只提供施工期的就業機會，居民因錦上路轉車站負荷不足的問題難以前往市區，期望港鐵沿線已有足夠就業機會；

(21)表示按現時時間表項目在 2034 年完成，再計算可能的延誤，預計由 2021 年到落成需時 13 年，以現今科技不能理解為何工程需時甚久；

(22)查詢利用架空及隧道模式興建鐵路各自的利弊；

(23)表示近年鐵路事故愈加嚴重，接駁巴士不能疏導受影響乘客，建議北環線與連接的東鐵線及西鐵線採用共用路軌的設計，當其中一邊路軌發生事故時可改用另一邊鐵路的路軌，讓整條鐵路可環迴行駛；

(24)表示如繁忙時間有一條線路故障，例如東鐵線前往紅磡段故障，即是大量東鐵線乘客會經由北環線及錦上路站出市區，查詢屆時如何解決元朗乘客難以乘搭西鐵前往市區的問題；

(25)查詢項目詳細方案及走線的落實時間，以及項目的詳細時間表；參考過往港鐵項目的經驗，如項目計劃在 2023 年動工，港鐵公司應在 2021 年尾前將項目呈交立法會財委會申請撥款，但現時仍未見港鐵公司的準備工作；

(26)表示路政署及港鐵公司對錦上路運載率問題沒有清晰答案，認為當局的估算未有完全包含屯馬線、屯門南延線、加上洪水橋站及新增人口，認為北環線可能變相加劇客量問題；及

(27)查詢北環線若有進展會否再呈交區議會作討論，及查詢當局有沒有收集過鄉事的意見，以及有關諮詢工作的進度。

14. 楊漢輝先生的綜合回覆如下：

(1) 根據港鐵公司初步評估，預計北環線落成後對西鐵線早上繁忙時間會造成較擠迫情況，部門已請港鐵公司現時在詳細規劃及研究階段作出再審視項目落成後對西鐵線的影響，就可能出現乘客擠迫的情況制定合適的緩解方案；

(2) 路政署和運輸署已開展跨越 2030 年鐵路策略研究及跨越 2030 年主要幹道的策略性研究，按最新規劃數據整體檢視 2031 年以後的交通需求及研究策略性的交通基建網絡；

(3) 表示路政署會聘請獨立顧問協助檢視北環線項目設計及成本效益，也會研究盡量減省非必要的設計；

(4) 表示文件提供的時間及造價是港鐵公司項目建議書上的初步資料，會在詳細設計階段再作審視，署方會要求港鐵公司研究加快項目推展；

(5) 表示是次會議主要希望向委員簡介北環線項目，港鐵公司已進入北環線項目的詳細規劃設計階段，項目的走線、車站及其他詳細資料會在這階段預備，在資料成熟時會再在區議會及按既定程序諮詢公眾；

(6) 表示現時沒有推展北環線支線的時間表，政府會因應跨境運輸需求的增長再作考慮；

(7) 表示北環線推展時會進行環境影響評估，預期北環線走線會經過鄉郊地帶，亦會影響沿線生態，也會考慮沿途有價值的構築物及其他地面設施，原則上會將工程對附近生態環境及居民生活的影響能減至最低，及提出適當緩解措施，評估得出的資料會按既定程序諮詢公眾，亦會積極跟進對土地及環境方面的影響；

(8) 表示港鐵公司會在詳細設計階段按成本、時間及相關風險等因素具體審視鐵路走線及車站位置，對於走線及鐵路採用高架或是地下方案設計，目前港鐵公司仍在審視中；無論採用高架或是地面均會途經鄉郊地區，實際對路面上及對環境的影響會再作詳細評估；

(9) 表示北環線項目採用擁有權模式，港鐵公司會負責鐵路項目財務、設計、建造、營運、維修及保養，及最終擁有鐵路；政府會對財務上不可行的項目提供資助填補項目資金差額，港鐵公司需承擔日後所有鐵路設計、建造、營運及維修保養等的商業風險；政府會與港鐵公司在詳細規劃及設計階段同步就融資方案進行磋商，以及談判提供資金補助的模式；

(10)表示政府會按現行土地政策審慎考慮沿線土地發展及處置方式；

(11)表示北環線是連接錦上路至古洞的鐵路，西鐵線乘客如果乘搭北環線需要在錦上路轉乘，轉車安排原則上要方便乘客及將轉乘時間縮至最短，一般鐵路站的轉乘時間約數分鐘，會要求港鐵公司在詳細設計階段盡力研究如何優化轉乘安排及縮短轉車時間；

(12)表示北環線由錦上路至古洞車程預計為 12 分鐘，由錦上路至凹頭、牛潭尾及新田分別約為 2 分鐘、5 分鐘及 7 分鐘，對比現時使用路面交通大大縮短車程；而北環線與東鐵線及西鐵線形成環狀鐵路，改善新界東及新界西之間的運輸連接，如果鐵路服務一旦受阻，北環線能提供替代路線方便居民使用不同鐵路前往市區；

(13)表示較早前建造落馬洲支線時鐵路上預留了位置讓將來建造北環線時增設古洞站，故現時的設計以古洞站為轉乘站；

(14)指出北環線五大主要功能：第一改善新界東及新界西連接；第二作為替代路線加強鐵路網絡穩建性；第三讓新界北居民更快到達市區；第四讓西鐵線沿線居民更方便到抵落馬洲及羅湖管制站過境；以及第五釋放沿線未充份發展地區的發展潛力；港鐵公司在詳細規劃及設計階段會因應最新的規劃資料評估北環線的載客量，現時估計北環線主要服務新界西及新界北居民，跨境旅客估計是現時部分經羅湖及落馬洲過境採用東鐵線的乘客，相關部門有定時發佈有關管制站人流的資料；

(15)表示港鐵公司現時項目建議書的造價數字是初步估算，路政署會聘請獨立顧問審視造價；

(16)表示鐵路是環保及有效率的集體運輸工具，鐵路是公共客運系統的骨幹；北環線建成後預計能大幅減少新界西居民對相關路面交通的依賴，減輕相關道路的擠塞情況及污染問題；

(17)表示北環線沿線土地發展處於不同階段，北環線第一期古洞站主要服務的古洞北新發展區，北環線第二期包括新田、牛潭尾及凹頭三個中途站；沿線的土地發展處於初步階段，當中新田落馬洲發展樞紐的規劃正在進行，有關部門包括規劃署及土木工程托展署會在稍後就新田落馬洲發展樞紐的規劃向區議會介紹有關項目；至於牛潭尾及凹頭一帶的棕地及房屋項目的土地用途研究亦將展開；北環線二期沿線房屋用地發展步伐視乎上述的研究及施工進度，部門會督促港鐵抓緊項目推展進度，相關部門會作出協調及提供足夠的運輸服務予當地居民；

(18)表示北環線第一期加設古洞站的工程在落馬洲支線的土地範圍內，預計不會影響現有公共設施及需要徵收私人土地；北環線第二期主線，即連接古洞站至錦上路站的鐵路段，預計無可避免會影響沿線土地，港鐵公司會在詳細規劃及設計階段評估需要多少土地，佔用最少面積為主要設計原則，探討不同方案減少要徵收的土地範圍；

(19)備悉委員對高鐵香港段處理鄉村事宜的意見，政府檢討過過往鐵路項目的管理經驗，以及參考海外大型鐵路項目所採用的監管機制，

會有針對性措施加強控制鐵路項目的安全、質量、工期及成本，期望提升市民對鐵路工程質素的信心；

(20)表示目前的項目推展時間是初步估算，詳細規劃及設計階段會有多項工作，例如環境影響評估、地質勘察及有關法律程序等；北環線走線會經過具生態價值的地區，港鐵需要作緩解措施，故需要一定時間推展工程。

15. 文家裕先生的綜合回覆如下：

(1) 表示港鐵公司已考慮人口遷入及西鐵線乘客量增加的因素，隨着屯馬線的全面開通，西鐵線將由七卡增加至八卡列車，最高可載客量增 14%，由原來 49 200 人提升至 56 200 人，會參照屯馬線開通後的載客量及乘客模式作北環線設計工作；為舒緩西鐵線繁忙時間載客量，港鐵公司亦會施行其他車務措施，例如在月台增加客務助理，天水圍至紅磡的繁忙時段會有特別班次，會繼續審視西鐵線的情況在北環線的項目設計相應車務措施；

(2) 表示洪水橋站是 2014 年的鐵路發展策略的項目之一，較早前公司已向政府提交建議書，目前正向政府提交補充資料，政府需要多方面審視項目，例如土地、定線、對社區的影響，會適時向議員提供最新情況；

(3) 表示港鐵公司在北環線項目設計、建造及營運方面會符合所有環境保護的相關法例的要求，稍後會委托環保顧問評估工程及營運對環境帶來的潛在影響，並會提出相應抒緩措施減低對公眾及環境的影響；

(4) 表示北環線項目在詳細設計時會考慮錦田南新發展區人口遷入對西鐵線早上繁忙時間往荃灣方向運載力的影響，車務上可參考其他線路的繁忙車站調配空車載客的安排；

(5) 備悉委員對轉車站設計的意見，現時港鐵鐵路系統有不少轉乘車站，設計及車務運作的首要考慮是方便乘客，步行距離、轉車安排及指示牌均會盡量作出遷就，詳細規劃及設計階段會就錦上路站及古洞站車站的轉乘安排作詳細設計，會向設計團隊反映委員對轉車站的設計建議；

(6) 認為北環線能提供一個更好的交通選擇予元朗居民前往北區，由元朗到古洞由路面 60 分鐘車程大減至 12 分鐘，鐵路運作亦會較路面交通可靠，例如晚上下班高峰時間在新元朗中心乘搭巴士時，不時會遇到巴士在元朗大馬路已滿載而飛站的情況；

(7) 表示北環線將東鐵線及屯馬線在新界西北部的環狀鐵路，加強新界西及東的交通連接，由落馬洲南下往九龍西的居民或旅客將來很大機會選擇以北環線轉乘屯馬線；公司必會再檢視乘客量及乘車模式規劃北環線項目，以符合未來乘客需求；

(8) 表示在即將進行詳細規劃及設計工作時，會聯同政府及獨立顧問仔細及嚴謹審核建造項目的營運成本及每一項工程，進一步審視項目初步估算造價；

(9) 表示北環線項目在規劃階段後會進入建造階段，會考慮在沿線舉行就業講座及就業展覽會，吸納當地居民加入建造團隊的行列，會後會研究以就業展覽會增加社區就業機會的可行性；

(10)表示港鐵公司會就北環線項目進行環境評估研究，包括按需要評估地下水的情況；

(11)表示是次會議主要目的是簡介項目，有階段性進展的資料樂意再向區議會交代；

(12)表示當有車站有太多乘客在月台候車時，能夠在車務安排上讓列車暫時不載客直至駛經主要車站，現時在繁忙時間金鐘站港島線轉乘荃灣線月台太多乘客時也有作出類似安排；需再審視乘客流量及乘車模式再考慮特別列車的安排，會將委員意見轉交設計團隊，但車務安排上會否即時推行則視乎乘客流量而定；

(13)表示廣深港高速鐵路香港段工程已於 2018 年 9 月開通，在高鐵香港段建造期時牛潭尾居民表達了對地下水的高度關注，就有關事宜，港鐵公司已按機制要求公證行跟進；

(14)表示港鐵公司仍在處理高鐵香港段工程牛潭尾餘下工作，例如將政府土地圍網，以及將土地交回地政總署，港鐵公司會繼續與相關村民保持溝通；

(15)表示北環線項目由錦上路站至古洞站的主線途經很多鄉郊社區，港鐵公司經過高鐵香港段項目的經驗，承諾會努力與村民就北環線項目多作溝通，公司稍後會成立社區聯絡辦事處及社區聯絡小組，多加利用村民大會的溝通平台，提升鄉郊社區聯絡的覆蓋面，及聯絡模式，增加溝通規模及溝通次數，盡量減少工程對環境及村民生活的影響；

(16)表示會後會再與當區議員跟進八鄉餘下的工程事宜；

(17)表示會按工程複雜性，以及考慮項目詳細規劃及設計所需要的時間而制定工程時間表，項目第一期建造古洞站的工程會在 2023 年動工，2027 年完成，第二期主線工程會在 2025 年開始建造，2034 年完成；經公司初步研究，古洞站相對比北環線主線有更成熟條件及早落成，故建議北環線分兩期進行，讓古洞站及早通車服務市民；

(18)表示高鐵香港段及沙中線採用經營權模式，北環線會採用擁有權模式，公司會擁有此段鐵路，負責項目融資、設計、建造、經營及維修保養，亦會與政府就財務安排進行談判，填補項目資金差額，令項目達致財務上可行；

(19)備悉委員對未來屯馬線擠塞情況的關注，北環線詳細設計時會檢視最新的規劃數據，考慮錦田南的新發展項目，未來元朗人口增加及假設東鐵線故障時改用西鐵線衍生的人流，令公司能準確檢視乘客量及乘客模式去進行設計；及

(20)表示元朗區在北環線項目的建議走線主要穿越鄉郊地區，鄉事委員會層面主要是錦田及新田鄉事委員會，在區議會簡介後，下一步工作會聯絡兩位鄉事委員會主席，希望能向委員會執委、村代表等簡介項目，之後亦會鄉郊社區作緊密聯繫。

16. 港鐵公司馮偉聰先生的綜合回覆如下：

(1) 表示高鐵香港段及沙中線採用經營權模式，政府擁有鐵路及委托港鐵公司建造，財務安排上需要向立法會爭取撥款；北環線項目的融資安排及模式有別於以往項目，以擁有權方式實施，港鐵公司擁有此鐵路，並負責鐵路的融資、設計、經營、維修保養等，與政府商討項目資金差額安排後，政府會在各方面，包括成本、品質、時間

等多方面監督港鐵完成整個項目，港鐵公司會完全承擔之後的成本及風險，故公司會十分重視成本控制，亦承諾會審慎進行財務管理；

(2) 表示董事局轄下的工程委員會由工程團隊及其他部門組成，亦需定期向董事會匯報整個財務狀況，工程委員會在 2018 年已就項目聘請了獨立顧問，由項目顧問公司以綜合管理系統提出建議監察工程開支，也在 2019 年引入數碼工地監督系統，使用 BIM 建築信息模型監管工程；為作項目成本控制，每月有審查項目成本的委員會，檢查項目所有可能的變更，故可控制預計風險及改動；詳細規劃及設計過程中，每年會與政府獨立顧問檢視成個工程的建造、營運及成本；公司亦會定期進行風險審查會議，確保能儘快發現風險及採取適當緩解措施；

(3) 表示項目開支的估算使用付款當日價格的概念為基礎，以基準年份作標準，項目提前或延後也可相應調整成本，以當日價格再計算；

(4) 表示發展上蓋物業是其中一個可行模式，但需要與政府商討，暫時未有定案；

(5) 表示減低碳排放及作出環保貢獻是公司建造每一條鐵路時的社區鐵路目標，公司一直希望實踐有如顯徑站的環保設計，新建的鐵路支線也會參考最新的國際環保標準，按它們的指引建造車站，另一方面會考慮乘客能否接受自然通風、沒有冷氣的車站，有關內容是將來諮詢的一部分；

(6) 就上水設共用月台作北環線轉車站的建議，現時東鐵線北行能前往羅湖或落馬洲，如北環線亦改成上水轉車，鐵路將變成樹形網絡，車務安排變得較複雜；公司會因應每區乘客的出發地及目的地製作模型檢視較多乘客的路段，按乘客需求審視轉車站設置的安排；若利用東鐵線落馬洲支線減少轉車站則需要隔班或隔數班才有列車通往北環線，以將軍澳線為例，三班列車才有一班前往康城，往康城的乘客候車時間較長，如大部分乘客目的地均在主要路段，再安排轉車站供其他較少人前往的車站使用，乘客整體的車程會相對短；

(7) 表示港鐵公司留意到建造高鐵時牛潭尾很多有關地下水流失的投訴，將來北環線環評也會審視工程對地下水位變動的影響；

(8) 表示公司在鐵路網絡的硬件上，有很多可行的設計方案，公司亦有

負責運輸規劃的部門監察客量最高的出發地及目的地，因應客量作在主要路段作特定行車安排；

(9) 表示信號系統或一些法規規限是控制整個鐵路系統行車時間的關鍵，例如西鐵線錦上路站至荃灣西經過大帽山一段的速度受法規所限；希望藉提升信號系統加密班次，公司又或會因應乘客需要增加特別班次及短途車，在整個系統加大載客量；及

(10) 指出北環線落成後，環狀網絡包含了四段鐵路，任何一段鐵路出現事故，其他三段仍可保持另一網絡，將風險減至最低；如果鐵路完全接通，系統網絡出現故障時，會大為縮減服務範圍；北環線將新界東及新界西乘客分流至東鐵線及西鐵線兩邊，發生事故時則能借助剩餘網絡運載力維持整個運輸系統。

17. 主席總結，委員對北環線項目現時的時間表、預算及方案一致表示保留，請路政署及港鐵公司現階段儘快處理牛潭尾地下水的問題，日後再向區議會呈交北環線項目更具體設計及方案，亦希望港鐵公司再跟進有關錦上路站特別班次的安排。

(5) 張秀賢議員建議討論改善元朗輕鐵站無障礙通道擴闊工程 (交委會文件 2021/第 13 號)

18. 主席歡迎下列人士出席會議：

香港鐵路有限公司

公共關係主任	– 對外事務	何　曦先生
公共關係經理	– 對外事務	林　圓女士

19. 港鐵公司何曦先生簡介元朗輕鐵站無障礙通道擴闊工程文件。

20. 主席總結，委員一致支持工程，希望工程能儘快完成。

第二項：續議事項：

(2) **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)

---

21. 主席總結，委員備悉港鐵公司的報告內容，希望港鐵公司盡快落實改善措施，認真跟進安全問題。

第三項：委員提問：

(6) **司徒博文議員、李俊威議員、方浩軒議員、黃偉賢議員、麥業成議員、鄺俊宇議員、陳美蓮議員、杜嘉倫議員、陳敬倫議員、石景澄議員、張秀賢議員、黎國泳議員、林廷衞議員、梁德明議員、陳樹暉議員、張智陽議員、區國權議員、侯文健議員、何惠彬議員、伍軒宏議員、吳玉英議員、黎寶華議員、林 進議員、陳詩雅議員、李煒鋒議員、伍健偉議員、康展華議員、郭文浩議員、關俊笙議員、王百羽議員、巫啟航議員、李頌慈議員及王穎思議員建議檢討大棠區內接駁及對外交通的整體規劃**
(交委會文件 2021／第 14 號)

(7) **張秀賢議員建議討論大棠路交通擠塞問題**
(交委會文件 2021/第 15 號)

---

22. 由於上述兩項議題相關，主席建議合併討論。

23. 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）

助理經理(策劃及發展)	鄧政傑先生
署理經理(車務)	黃綺玲女士
經理(公共事務)	梁家欣女士

香港鐵路有限公司

公共關係經理 – 對外事務	林 圓女士

24. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 表示委員對大棠的交通改善建議有數據支持，根據去年進行的民意調查，八成 K66 號線巴士的乘客認為行車時間過長，亦有八成 K66 號線的巴士乘客希望能接駁至元朗站；

(2) 查詢委員建議由大棠開出行經元朗西鐵站及大欖轉車站的特別班次路線是否可行；參考九巴上下午繁忙時間的跨區巴士路線，968X 號線及 968A 號線分別有二至四個班次，證明工業區客量充足，查詢九巴對大棠區客量的估算；

(3) 希望港鐵在尚未恢復紅葉觀賞期前儘快增加 K66 號線的特別班次，走線可參照紅葉巴士路線 K66A 號線，避過教育路的擠塞路段，更快捷地前往西鐵站，亦減少駛入教育路的車輛；

(4) 查詢九巴會否重新設立週末路線 68R 號線，建議 68R 號線設置中途站前往元朗站，分流 K66 號線的乘客及供本區居民多一個前往元朗站的選擇；

(5) 認為增加巴士後能減少私家車流量，因此運輸署不應因大棠路交通繁忙拒絕增加巴士線；因應黃泥墩站不能使用的情況，建議將總站設於大棠山道涼亭，過往紅葉季節兩間巴士公司也能順利使用該處為巴士總站，查詢九巴公司認為預計客量是否足夠；

(6) 表示週末現時有行山遊客的交通需求，認為延長 K66S 特別線的安排合適；

(7) 認為試行兩班特別車為郊區巴士線不可能癱瘓道路，運輸署不應以太過擠塞為理由推搪，無視郊區交通需求；表示運輸署也為部分只有一萬幾千人口的新落成屋苑提供特別班次，反之大棠鄉郊區受影響人數可能過萬，應享有公營巴士服務；

(8) 表示鄉郊區的居民團體希望作居民巴士申請，近年鮮見新的居民巴士推出，鄉郊區難以實行運輸署要求的點對點路線，請署方考慮放寬鄉郊區的居民巴士申請準則，容許多個上落客點；

(9) 表示需要由大棠前往元朗站的乘客較多，希望港鐵公司能將總站由朗屏站改為元朗站；

(10)表示大棠路擠塞問題嚴重，千色匯前方的路口有很多車輛沒有依從黃格標記指示；及

(11)表示教育路的的士經常排隊至大棠路，車輛在該處較難轉彎，收到的士商會來信希望保留的士上落客位，但居民有另一種聲音，建議運輸署在教育路的士上落客位進行改善工程，請署方研究如何回應兩方不同意見。

25. 九巴公司梁家欣女士的綜合回覆如下：

(1) 表示對委員建議的路線持開放態度，會繼續與委員及運輸署商討；

(2) 表示九巴 68R 號線是經運輸署批准在紅葉季節的特定日子開辦，去年此特別路線開辦三天，明白愈來愈多市民有興趣前往大棠郊遊，可以繼續探討將 68R 號線恆常化；及

(3) 表示愈來愈多市民在觀塘及九龍灣一帶上班，注意到上下班時間的整體交通需求不斷上升，如稍後進行客量需求的統計，可再向委員補充。

26. 港鐵公司林圓女士的綜合回覆如下：

(1) 表示公司在紅葉季節前、中、後期一直與委員就 K66 系列線巴士服務的交通情況進行溝通及實地視察，了解社區對平日及假日巴士服務的關注，正檢視現有服務的改善空間；

(2) 表示 K66 號線一直有在假日提供服務及按需要加開特別班次，K66S 號線在 1 月至 2 月 28 日的假日及星期日提供服務,上午 10 時至下午 1 時在屏昌徑開出，下午 3 至 6 時在大棠山道開出，公司留意到在紅葉觀賞期後乘客需求明顯回落，明白郊區遊客的恆常需求，初步計劃將原定 2 月 28 日停止的 K66S 號線服務伸延，並於星期日提供服務，目前仍在內部及運輸署商討計劃細節；及

(3) 理解早上教育路交通擠塞的問題，會積極研究早上個別班次試行不經教育路。

27. 運輸署曾廣永先生的綜合回覆如下：

(1) 表示署方鼓勵乘客使用轉乘方案，善用現有集體載客工具資源；現時大棠的乘客能選擇乘搭港鐵接駁巴士 K66 號線轉乘地鐵前往東九龍或觀塘，或可轉乘前往觀塘的巴士路線如九巴 268C、268A 及 268P 號線等；

(2) 備悉市民對點對點交通的期望及需求，運輸署有既定機制處理營辦居民巴士的申請；另外，署方會關注元朗南一帶的人口增長及區內的交區情況，研究增設公共運輸服務的可能性，如有需要，會按既定程序揀選合適的營辦商；

(3) 表示署方對港鐵接駁巴士 K66 號線不經教育路的建議持開放態度，會再與港鐵公司研究現時乘客數據，了解繁忙時間行走特別班次不經教育路往返朗屏站及黃泥墩村的可行性；

(4) 表示署方在大棠紅葉季節後曾與港鐵溝通，現時港鐵公司星期日亦有提供數班特別班次往返朗屏站及大棠山道；由於乘客量在紅葉季節後開始回落，對九巴第 68R 號線恆常營運有所保留，會密切監察大棠乘客的需求，如有需要開辦新路線會按既有機制挑選合適營辦商；

(5) 指出大棠道路相對狹窄，地理環境限制下交通較擠塞，如使用涼亭位置為總站便要放棄部分黃泥墩村的車站，影響部分居民，故希望乘客使用現時車站；

(6) 表示就總站位置方面考慮過地理環境的問題，現時需要安排職員在港鐵接駁巴士 K66 號線黃泥墩村總站協助調頭，暫時難以容納更多營辦商共用有關設施，會視乎區內乘客需求的增長，有需要時再考慮增設公共運輸服務市民；

(7) 備悉委員試行下午繁忙時間特別班次的意見，署方會與港鐵公司檢視乘客數據再作跟進；及

(8) 表示未能就處理申請增加居民巴士上落客點的問題一概作出承諾，需要審視個別申請站點的交通情況。

28. 運輸署文家豪先生的綜合回覆如下：

(1) 表示現時在大棠路轉入教育路的路口設置了早上 7 時至下午 7 時或早上 7 時至午夜的不准停車限制區，現場視察後發現有汽車違例停泊引致交區阻塞，運輸署已通知警務處要求加強執法行動，警務處能根據法例就有關情況作出合適檢控；鑑於該位置接近路口，該處停車上落客貨引致交通阻塞的後果較嚴重，會考慮設置俗稱雙黃線的 24 小時停車限制區；及

(2) 指出的士上落客點理論上不容許的士排隊，署方與的士團體溝通聯絡時有作出提醒，會考慮在的士站前設置 24 小時不准停車限制區，避免的士在該處排隊。

29. 主席總結，請運輸署及警方跟進很多的士在教育路造成擠塞問題；另外，指出委員已就大棠交通進行過多次調查，希望九巴公司及運輸署接納委員建議。

第五項：元朗鳳琴街一帶的交通改善措施
(交委會文件 2021／第 4 號)

30. 主席歡迎下列人士出席會議：

運輸署

策略研究部高級工程師/策略研究 1	許家駿先生
策略研究部工程師/策略研究 6	招智珩女士

弘達交通顧問有限公司（顧問公司）

副董事	程金城先生
助理交通工程師	阮嘉樂先生

31. 運輸署許家駿先生及顧問公司程金城先生簡介上述文件。

32. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 認為方案整體規劃太多交通燈；

(2) 表示鳳翔區擠塞問題主因是元朗區人口增加後私家車輛大增，車輛

難以在鳳攸北街駛出鳳翔路；

(3) 指出鳳琴街只有一半馬路改為單程路，成效不彰；

(4) 表示原本鳳琴街的車輛可以右轉入鳳攸南街，當車輛等待轉入鳳攸南街時，鳳攸南街西行線的車輛便可駛出，日後鳳琴街車輛只可直走，鳳攸南街的車輛將更難駛出；

(5) 認為鳳翔路及鳳麒路燈位轉綠燈也未能清走車龍，綠燈後很多車輛未能右轉出鳳麒路，故堵塞至鳳攸南街；

(6) 認為鳳攸南街改成單向行車可造成順暢效果；亦有委員指出顧問公司假設了鳳攸南街沒有違例泊車，如不改善違泊，擠塞問題將仍然存在；

(7) 認為禁止車輛由鳳琴街駛入鳳攸北街的建議不可行，車輛只能在鳳琴街街尾近消防局位置駛入，如果該處發生交通意外，車輛難以前往雞地一帶；

(8) 認同收回建樂街街口的花槽以擴濶建樂街口的建議，但不理解為何擴濶路口後在鳳翔路馬路中間及建樂街街口加設石壆，亦對禁止車輛由鳳翔路左轉入鳳攸北街的建議有保留，擔心所有市中心的車輛駛經阜財街及又新街，不再駛入建樂街，車輛將集中於又新街及合益路交界駛出，本身又新街及合益路的車流已甚高，後方的合財街及合益路交界亦十分擠塞，擔憂合益路交界能否負荷建樂街改動引來的新增車流，查詢運輸署有沒有進行車流研究；

(9) 認為鳳琴街轉入鳳翔路的路口擴闊及鳳群街單向行車較可行，因鳳群街路面較窄，違例泊車情況也較普遍，但亦有委員建議將行車方向改為駛向形點；

(10)表示較少行人使用鳳翔路，認為將行人路收窄以增加一條北行行車線的建議可取；

(11)對鳳攸北街雙程路轉為單程路，並將行車路面轉為泊車位置有保留，該處路面寬闊，建議維持作雙程路，改成單程路將促使車輛加速行駛，認為毋須在住宅區作有關安排；

(12)指出根據與街坊進行的民意調查，分別有八成及七成受訪者街坊支持鳳群街及鳳悠南街單向行車，但只有五成左右街坊支持鳳攸北街改為單向行車的相關改動，建議以「先易後難」方式落實方案，鳳攸北街的方案爭議性較大，顧問公司應到場收集街方意見，希望能對方案加以調整；

(13)表示項目涉及收地工作，查詢完成計劃的時間表；

(14)查詢馬棠路連接路確實開通日期；

(15)認為整個元朗區的擠塞問題源於違例泊車，現時馬路兩邊泊滿違泊車輛後與單向行車無異；查詢署方規劃停車灣及咪錶泊車位的準則，現時方案將鳳攸北街一邊的行車線劃為停車灣，近順豐大廈一邊的行車線則用作咪錶停車位，只餘下一條行車線，未能增加路面行車流量，雞地已設有三個露天停車場，建議當局鼓勵有需要上落客貨的人士善用附近的停車場設施；亦有委員認同增加咪錶位，認為某些位置的擠塞情況與違泊無關，例如鳳攸北街轉出鳳翔路的路口是死角位，司機難以看清路況；至於鳳攸北街、鳳群街、鳳攸南街等位置違泊情況十分嚴重，縱使該處執法行動十分頻密也未能改善情況；

(16)表示司機已習慣現有駕駛模式，建議分階段落實方案讓司機適應，署方亦必須提供清晰的交通指示，亦建議署方同時審視有關元朗南的安排及居民需要，以整體交通網絡為考慮；

(17)查詢方案修訂後會否再呈上交委會討論；

(18)指出改為單程路的安排令商戶不便落貨，查詢當局如何進行游說工作；

(19)表示對建樂街轉彎位的行人過路處大幅移前有保留，改動後市民使用將來西鐵樓盤的接駁天橋時需要繞過一個大彎位，查詢彎位的弧度設計是否有既定標準，建議署方能保留行人過路處現有位置，方便茵庭閣的居民利用天橋；及

(20)建議運輸署考慮將建樂街餘下的一半花槽改為單車或電單車停泊處，方便街坊。

33. 許家駿先生的綜合回覆如下：

(1) 期望藉改善方案提升路口效率，令交通相對暢順；例如建樂街近交通廣場位置駛出鳳翔路需要等候一段時間，如想轉右駛出鳳攸北街，亦要等待鳳翔路上游的行人過路處交通燈轉為綠色人像並截停車輛，如方案加設交通燈，幾條支路的車輛便能有序駛出；署方亦會考慮就委員意見再探討交通燈分佈的細節；

(2) 表示馬路中間設置的石壆能幫助車輛辨清行車方向，避免不熟習或駕駛態度欠佳的司機採用以往的方法轉彎，容易堵塞交通；另外在施工上亦有需要石壆協助設置交通燈,署方會在現場研究深化設計;

(3) 表示根據現時鳳攸北街因路旁車輛令行車路收窄的狀況，如有相反方向大型車輛迎面遇上，車輛便要慢行互相避開，單向行車則能避免上述情況，有助提升交通安全；備悉委員關注駕駛態度不良的司機在改路後可能加快行車速度的問題，署方會配合擴闊行人路，縮短過馬路的距離；

(4) 表示如維持現狀便未能解決現有問題，例如行人過路處路旁停泊車輛後有機會阻礙過路行人及兒童的視線，構成危險；

(5) 備悉委員分階段推行的建議，署方會考慮先推行較成熟的計劃，會後會再研究如何分階段落實；例如先處理在鳳攸南街左轉往榮欣學校的路口經常出現擠塞的問題，因前方時常有車輛等待右轉出鳳翔路，形成車龍堵塞後方路口，若在鳳琴街消防局門口增加一條行車線讓車輛排隊，情況便會有所改善；項目完成後署方可檢視交通流量改善是否合符預期，以建立街坊對計劃的信心；

(6) 希望儘快分階段落實項目，但是次項目是交通概念方案，項目進度也受地下管線有沒有其他工程方面的考慮影響；

(7) 表示署方會吸納議會意見後改善方案，下一步將會進行地區諮詢及進一步推展計劃；

(8) 相信執法部門會依法打擊違泊，但了解市民在該處有實際需要上落客貨，改成單向行車及加設適量停車位的安排相信可有效減少大車對頭造成擠塞的情況，行車會更為暢順，同時於行人過路處收窄行車路面，行人只需觀察一個方向的車輛，可改善交通安全，但駕駛

者駕駛習慣難以一概而論，不排除有不可預計的情況；

(9) 備悉執法議員對方案可能令鳳琴街前往鳳翔路路面情況惡化的關注；方案會令車流重新分佈，顧問公司會以一個整體審視每個路口容量能否應付；但整體而言，建議方案有助理順區內交通；

(10)備悉委員對鳳攸北街轉為單向行車及鳳攸北街近鳳翔路禁止左轉的關注，因為交通燈的設定較複雜，並要與下游設於大馬路的交通燈連繫，如果交通燈設計上不能配合則要維持禁止左轉的安排，在下一階段的地區諮詢會再深化設計；如果能落實整個方案，將能縮短整體行車時間；

(11)表示分階段推展的工程會先進行地區諮詢，如果計劃大方向出現較大改動才會再呈交委員會作討論；

(12)有關設立停車收費咪錶泊位及停車灣的準則方面，署方會事先進行調查，計算停泊在路邊的車輛數目及當時進行的活動，如有駕駛者在場或有人有貨就假設為上落客貨，只有空置車輛則視為違泊；如在新發展區會儘量安排車輛停泊在物業發展位置內，或採取一地多用的原則增加公眾泊車位，但考慮元朗地區現實情況個別位置泊車位及上落客貨需求殷切，即使現時未有設立停車位，亦發現車輛違泊；相反，署方劃設停車位則能加以規範，空間儘量留予上落客貨使用，有餘下空間則可考慮設置收費停車位，或有需要時劃設供傷殘人士使用的停車位；每個地方有不同地區狀況，不能一概而論；

(13)為盡量減低影響，從建樂街駛出鳳翔路的停車線需要移前，以及將建樂街行人過路處移前兩米及收窄行人路，以容許 12 米的車輛在茵庭閣的位置能左轉駛入；署方亦會聆聽委員意見調整安排；及

(14)表示會後可以再研究能否移走建樂街餘下花槽改為泊單車位。

34. 運輸署霍思敏女士表示路政署正進行一項新工程，在建德街及馬棠路之間增加連接路，方便合益路的車輛經新連接路前往元朗南；過往合益路路口出鳳翔路的車輛有大約五分二的車輛駛向南，預期連接路開通後有助舒緩該處交通。

35. 程金城先生的綜合回覆如下：

(1) 指出車輛由鳳琴街轉出鳳翔路時會被左轉或右轉往另一方向的車輛

堵住，故方案的第三部分針對了此問題在消防局對出將鳳琴街擴闊成兩條行車線，左轉和右轉的車輛將不會被轉向相反方向的車輛堵住；

(2) 指出現時鳳攸南街轉往鳳琴街只有一條行車線，轉為單向行車後，鳳攸南街可以設兩條行車線往鳳琴街，一條左轉一條右轉，即使左轉的車輛被堵住，右轉的車輛仍可使用新增的行車線轉往鳳琴街北行線，故整體而言路面更順暢有序；及

(3) 表示鳳攸北街路口較為繁忙，嘗試了不同方案設計交通燈，包括儘量保留所有現有行車方向，但不同方案下保留個別左轉及右轉均會令路口超出負荷，故需要取消相對行車量較少的行車方向，才可令路口改為交通燈控制後有可接受的路口表現。

36. 路政署張珮甄女士表示 2020 年 12 月已在馬棠路建德街行車路口進行臨時交通安排測試並獲得通過，現時正等待挖坑許可證批核，期望 2021 年第二季內開展及完成工程。

37. 主席總結，委員認為方案有改善空間，希望政府以「先易後難」方式分階段落實方案，多諮詢地區意見再推展計劃，若有任何修訂請署方與當區議員保持聯絡。

第三項：委員提問：

(8) 麥業成議員建議討論要求改善元朗鳳翔區有車輛進行“飛車”活動滋擾居民事宜
(交委會文件 2021／第 16 號)

38. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 表示去年 12 月晚間飛車活動頻密，1-2 月可能在酒吧停業及限聚令等影響下有關情況有所改善，估計政府會陸續放寬限聚措施，希望警方關注飛車活動重臨的問題；

(2) 表示星期五及星期六較多人飲酒聚會後飛車，包括區外人士，對市民構成危險；

(3) 查詢警方除飛車外有否針對非法改裝車輛作出檢控；

(4) 表示在天水圍天慈路、濕地公園路等地區假日時也出現飛車及發現改裝車問題，御豪山莊居民也曾投訴疑似非法改裝車輛發出嘈音，希望警方加強巡邏有關地點；

(5) 表示天映路、天秀路、天華路及天葵路近來飛車問題嚴重，查詢警方有沒有在附近設路障及加強巡邏；

(6) 認為運輸署不應將責任付諸警方巡邏，有關問題在不同區域也有出現，警務處巡邏密度有限，建議在交通黑點加裝車速偵測儀；表示交委會多次向運輸署作有關要求但未獲回應，查詢署方有關加裝偵測機的準則及未來的加裝計劃；及

(7) 指出運輸署曾表示偵測機不足，委員曾提議設置仿真偵測器作警示，至今仍未見太大進展，認為署方應申請撥款添置偵測機。

39. 香港警務處梁基政先生的綜合回覆如下：

(1) 表示警方一直關注雞地一帶，由於該處交通燈較多及路程較短，故飛車較困難，對該處飛車的說法存有保留，亦未有觀察到有關情況，惟警方會將發現有發出噪音的車輛送交驗車官檢驗；

(2) 指出車輛響喉沒有違法，但警方會將可疑車輛交往驗車官檢驗是否非法改裝車輛，如發現非法改裝車裝或構成危險，會交由警方檢控；

(3) 指出過往一兩個月新界北交通部曾進行兩次大型吊車行動，將大批車輛送往檢驗，有關行動會持續不定期進行；及

(4) 表示偵速地點、時間及行動詳情不能透露，天水圍主要幹道設有人手及非人手進行的偵速點，如果個別位置已經常以雷射速打擊，飛車活動仍維持高水平，則交由運輸署考慮加設定點偵速機器，取替人手測試；有關問題由總區交通部負責，目前沒有實際數字。

40. 運輸署李家鎮先生表示備悉委員對增加車速監測器的建議，署方與香港警務處（警務處）會不時檢視各主要路段的交通意外紀錄和車輛超速情況，並因應車道的地理和環境等一籃子因素，有需要時會考慮安裝偵察車速攝影機的適當地點和優先次序。

41. 主席總結，請警務處及運輸署備悉委員的意見。

(9) 張秀賢議員建議討論博愛醫院過路處改善建議
(交委會文件 2021/第 17 號)

42. 主席表示，先進行實地視察，下次會議將續議是項議程。

(10) 張秀賢議員及李頌慈議員建議討論有關長度超逾七米車輛非法使用牛潭尾路事宜
(交委會文件 2021/第 18 號)

43. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 查詢署方何時在有關位置設置禁止七米車進入指示牌；

(2) 查詢該路段會否直接通往軍營，以及軍車會否獲豁免；該處附近有貨倉，查詢貨倉有沒有許可證；及

(3) 查詢運輸署如何阻止車輛違規駛入有關地段。

44. 運輸署謝浩鏗先生的綜合回覆如下：

(1) 表示署方正就添置禁止七米車進入的指示牌進行技術上可行性研究，署方與路政署正就該位置研究可行的改善措施，尚需時研究工程細節，如有特別情況會再與主席跟進；

(2) 牛潭尾路綠攸居位置有一段馬路連接往軍營，有許可證者可以駛入，就軍車是否獲許可或轄免，暫未能提供資料；

(3) 表示會獨立審視村民及有特別需要用途的人士的許可證申請的可行性及必要性，故可能出現豁免；及

(4) 表示運輸署已在路口設置禁止七米牌，已在新潭路較前位置加入兩塊指示牌提供更清晰指示，需要警方再協助跟進車輛的違法行為。

45. 警務處梁基政先生表示已向邊界警區轉達有關情況。

46. 主席總結，希望運輸署及路政署儘快處理相關項目。

(11) 張秀賢議員建議討論區內廢車棄置問題
(交委會文件 2021/第 19 號)

第二項：續議事項：

(3) 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)

47. 由於上述兩項議題相關，主席建議合併討論。

48. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 表示鳳攸北街停車咪錶旁的廢車已佔據該位置接近三年，運輸署理應有車主紀錄，希望部門儘快拖走有關車輛，再聯絡車主交還告票罰款；

(2) 表示現時警務處在該棄車貼了告示轉交地政署處處理，查詢地政署計劃處理該棄車的時間表；

(3) 查詢民政處聯合清理行動的進展；

(4) 指出棄車出現的位置主要為行車路旁、有咪錶停車場及無咪錶的露天停車場，以及防洪渠旁的維修路，查詢以上幾類位置的棄車處理部門如何分工；

(5) 委員在兩年前已就棄車的位置去信民政處，棄車旁也有雜物及垃圾堆積，牽涉多個部門，但民政處表示警方及路政署均拒絕處理此個案，查詢元朗區民政處現時是否有權統籌處理有關事宜，還是尚在等待其他地區試行，如是後者，現今的棄車由哪個部門處理；

(6) 查詢民政處為何要待其他地區先進行行動，認為現時已可以分派給不同部門；

(7) 認為車輛霸佔了一個位置超過合理時間，即理應被視為棄置車輛，認為咪錶車位的棄車應由運輸署負責，有棄車霸佔咪錶位兩年是運輸署及公帑的損失，不理解運輸署要等待民政處聯合行動的原因；

(8) 查詢警務處能否將汽車視作違泊車輛拖走；

(9) 表示棄車車主也理應收到被抄牌的信件，如車主沒有上庭交罰款應在通緝名單，查詢該棄車車主是否屬通緝犯，及運輸署和警務署會否追究車主；

(10)表示地政署作為管理人員需要處理官地上的廢車，表示年初向地政署報告的廢車歷時數月仍然存在，警務署應向霸佔官地的車輛抄牌，地政署亦需加強管理官地，加快處理程序；

(11)查詢如有人棄車後取走車牌，那一個部門會主動跟進；

(12)查詢既然警方亦指元朗區處理了最多棄車，為何試驗計劃先在油尖旺區而非元朗區進行；

(13)指出警方過往曾表示即使沒有行車證及車牌也能找到車主，查詢運輸署及民政處處理有關問題的制度，表示處理棄車應有多項跟進程序，包括拖車、儲存及處理，查詢對車主的罰則及元朗區相關個案的數目，認為對車主重罰才可防止不負責任棄車的行為；

(14)查詢天秀路六個新增咪錶位的落實時間及位置；

(15)希望民政處統籌處理鳳攸北街停車場的廢車有關問題，先將廢車拖走至其管理的政府停車場，再由其他部門跟進聯繫車主；

(16)指出很多人在鄉郊地方將棄車泊在官地收取路費，地政署現時處理程序助長此違法行為，認為地政署應在發出告示後主動拖走車輛；

(17)查詢法例上是否容許市民自掏腰包清走棄車；

(18)認為鳳攸北街有空間可再增加咪錶泊位，該處泊車位使用率甚高，希望部門可實地視察考慮再增加停車咪錶；

(19)表示屏塘南街露天的停車場有 110 個車位，但該處附近車房的維修車輛長期霸佔十多個咪錶位，建議運輸署在該處增加咪錶位；及

(20)表示屏欣苑雖鄰近西鐵站，但居民也有泊車需要，查詢在橋發街或橋旺街增設咪錶車位的可行性。

49. 地政署邵偉明先生的綜合回覆如下：

(1) 查詢的棄置車輛位於行車路旁，個案較為特別，地政處會按既定機制處理；就處理在行車路旁、泊車位、行人路上及公共運輸交匯處的棄置車輛(包括棄置電單車)，相關政府部門已制定聯合行動的操作模式，運輸署會根據《土地（雜項條文）條例》(第 28 章)第 6 條在棄置車輛張貼通知；如在通知的限期屆滿後，有關車輛仍原封不動，路政署會負責將棄置車輛送往地政總署管理的儲存中心協助處理；各區民政事務處將會統籌和協調聯合清理行動；警務處會繼續處理對道路使用者構成即時危險或阻塞交通的車輛，而地政總署則繼續處置在公共道路以外未批租及未撥用政府土地上的棄置車輛；

(2) 地政處會檢視事涉地點的土地類別，並會處理在公共道路以外未批租及未撥用政府土地上的棄置車輛；如屬其他部門的範疇，處方會通知相關部門跟進；

(3) 地政處需按照《土地（雜項條文）條例》（第 28 章）第 6 條在棄置車輛張貼通知，要求車主根據在通知內列明的期限屆滿前移走有關車輛；處方除了向警務處查詢，有關車輛是否已報失車輛或與其他案件有關外，亦需要向運輸署查詢有關車輛登記人的通訊地址，知會車輛登記人在期限屆滿前移走有關車輛；如在通知的限期屆滿後，有關車輛仍原封不動，處方才可以根據該法例賦予的權力，安排承辦商移走相關車輛；及

(4) 由於處理廢置車輛牽涉法例問題，地政處必需要按既定法律程序處理，以免不必要的爭拗。

50. 運輸署霍思敏女士的綜合回覆如下：

(1) 表示廢置車輛一般由各區民政事務處統籌，再聯絡相關部門處理；運輸署會在其管豁範圍內的公用道路上之棄車上張貼通知，由路政署清走車輛，放置去地政署的倉庫，再視乎地政署的調查再跟進處

理；

(2) 表示各區民政處統籌聯合清理行動時，運輸署會跟進部門負責位置的棄車，張貼根據《土地（雜項條文）條例》的棄置車輛的通知；及

(3) 表示能與鳳攸北街交通改善方案一併考慮鳳攸北街增加車位的建議。

51. 運輸署文家豪先生的綜合回覆如下：

(1) 表示天秀路天幕街市旁現時只有用黃線劃出停車彎，正考慮將該位置轉為咪錶停車位，方便市民前往街市及公園，有待運輸署製作圖紙後進行地區諮詢，暫時沒有時間表，但期望於 4 月內推展地區諮詢；

(2) 表示與相關鄉議會及當區區議員商討過，署方對屏塘北街停車場增加咪錶持開放態度，並已進行地區諮詢；及

(3) 表示橋發街及橋旺街原本設有巴士夜間停泊位，現時部份巴士夜間停泊位已移除，會檢視有關位置清空後的用途，包括考慮在該處增加咪錶泊車位的可行性，如有方案會再進行地區諮詢。

52. 警務處梁基政先生的綜合回覆如下：

(1) 表示現時會先檢視有關拖車的新制度之成效；警方會先協助拖走目前造成嚴重阻塞或造成危險的車輛，如棄車沒有對道路造成嚴重阻塞或造成即時危險，警方不會處理；過往地政署如發現有車輛被遺棄多時，也會通知警務處跟進處理棄車；

(2) 指出元朗區處理過數百輛棄車，是全港數目最多的地區之一；

(3) 表示即使車主是通緝犯，警方亦不一定得悉他的行蹤；此外，如果有些車輛牌照過期長久，則未必能找到車主紀錄；又指出警方也有成功處理棄車的案例，例如最近停泊在大棠路的棄車，經議員舉報有車阻塞行人路後警方跟進處理,最後車主願意駛走車輛及被檢控;

(4) 表示如車主取走車牌，警方會評估車輛是否棄車，仍然可憑行車證

及底盤號碼搜查車主資料，故取走車牌不代表能逃脫罪責；及

(5) 表示在私家地自行清走車輛應沒有法律問題，但在公共地方干擾車輛則是違法。

53. 民政處柯麗琴女士的綜合回覆如下：

(1) 表示為更有效處理在行車路旁、泊車位、行人路上及公共運輸交匯處的棄置車輛（包括棄置電單車），各區民政事務處將會統籌和協調聯合清理行動，而運輸署亦會根據《土地（雜項條文）條例》（第28章）第6條在公共道路上的棄置車輛張貼通知；如在通知的限期屆滿後，有關車輛仍原封不動，路政署會負責將棄置車輛送往地政總署管理的儲存中心協助處理；警務處會繼續處理對道路使用者構成即時危險或阻塞交通的車輛，而地政總署則繼續處置在公共道路以外未批租及未撥用政府土地上的棄置車輛；

(2) 表示聯合清理行動已於本年1月至2月期間在油尖旺區試行，相關部門會就行動進行檢討，並按實際情況及資源分配將聯合清理行動擴展至其他區分；及

(3) 表示元朗區暫未實行聯合清理行動，民政處會將投訴記錄在案，待展開聯合行動時一併處理。

(4) 黎國泳議員、陳敬倫議員、梁德明議員及區國權議員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)

54. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 查詢鳳翔街正在興建連接商場的一段新天橋，會否融合原有天橋的設計，及查詢會否同時翻新現有天橋，藉此優化鐵絲網設計；很多市民反映鐵絲網阻礙攝影大馬路日落，可考慮採用能容許鏡頭伸出的設計；

(2) 表示新天橋與舊天橋會連接，但早前部門指需時四年完成興建升降機，請部門加快興建升降機，建議與興建天橋的工程一同進行；及

(3) 認為鐵絲網阻礙空氣流通，希望拆除現有鐵絲網，及不要再安裝。

55. 運輸署李家鎮先生表示有關天橋屬西鐵的委託工程，將向項目倡議人轉介有關意見。

56. 路政署施勇志先生表示截至開會前沒有收到拆除鐵絲網的消息，有消息的話會進一步跟進。

57. 主席總結，有關議程續議，直至鐵絲網拆除。

第六項：部門報告：

(1) 路政署進展報告
(交委會文件 2021／第 6 號)

第三項：委員提問(續)：

(12) 石景澄議員及林廷衞議員建議全面重舖橋樂坊好順福大廈停車場外行人路
(交委會文件 2021／第 20 號)

---

58. 由於上述兩項議題相關，主席建議合併討論。

59. 主席歡迎下列人士出席會議：

路政署
助理區域工程師/工程(西北) 陳志光先生

60. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 表示很多街市車輛出入壽富街進入僑樂坊的路口，該段行車路破爛不堪，路政署雖多次重覆修補路面，但往往在短時間內路面又再破損，建議全面重鋪以長遠解決問題，也減輕署方工作；

(2) 查詢署方何時開始尋找承辦商進行重鋪工程，以及查詢立項日期及預計動工日期；

(3) 查詢地區諮詢會否詢問當區議員，以及項目是否已通過臨時交通安排，是否只要地區諮詢時獲支持便可開展工程；

(4) 認為部門應諮詢好順福停車場及大橋街市的檔販，因工程可能阻礙街市檔販在凌晨時間上落貨，及阻礙其他車輛通過，故有關安排未必能在諮詢階段獲通過，建議部門考慮早上至中午時間關閉停車場一段時間進行工程；亦有委員表示有附近商戶早上時段可能需要在該處上落客貨；

(5) 查詢如公眾諮詢完成後開始施工，三個月內能否完成工程；

(6) 指出路政署在上一次交委會表示 2021 年第一季會完成僑壽徑重鋪行人路，但至今未見跟進回覆，查詢項目進度，期望能在雨季來臨前改善路面凹凸不平問題；

(7) 表示居民在雨季經過該段路時容易發生意外，附近居民十分關注有關問題，樂意與部門代表一同與商戶商討；

(8) 表示去年較少上下班繁忙時間的問題，是進行洪天路巴士站擴闊工程的理想時間，但部門只有在年終進行過探討，煤氣公司回覆指工程要延期至 6 月，既然去年 12 月已知悉問題，查詢為何煤氣公司需要花六個月才進行工程；及

(9) 指出煤氣公司為私營企業，如有延誤工程的情況，委員亦難以透過議會跟進；查詢如果未來有類似情況，路政署如何向煤氣公司施加壓力；現時工程預期 6 至 8 月進行，查詢預計施工期有否考慮天氣狀況，例如雨季對工程帶來的影響，工程有機會再度延期；查詢路政署可否事先申請掘路紙，9 月如期開展工程。

61. 路政署張珮甄女士的綜合回覆如下：

(1) 表示已就重鋪僑樂坊路面找尋承辦商草擬臨時交通安排，計劃於平日晚上 9 時至早上 6 時進行一晚重鋪工程，署方會於會後再回覆立項日期；已呈交臨時交通措施予運輸署及警務處交通部，需要諮詢鄰近受影響人士，例如好順福大廈停車場及居民對建議施工時間的意見，如獲居民支持，會向環保署申請晚上進行工程的許可證，希望儘快進行重鋪工程；

(2) 表示將提供更多重鋪路面工程的資料予當區議員，例如工程範圍，警方及運輸署對臨時交通安排沒有太大反對意見，亦可考慮進行一晚的重鋪工程，但向環保署申請夜晚施工的噪音許可證十分困難，

需要市民支持及部門的理解；

(3) 表示考慮過早上施工，但該位置交通較繁忙，亦有市民需要上落貨，初步估算晚上施工對周邊商戶影響較輕；

(4) 表示需要待會後向維修組確認預計工程完結時間；

(5) 備悉委員會協助與附近商戶及街市檔販溝通，希望能與委員合作令工程對市民的影響減至最低；及

(6) 表示曾計劃在晚上進行僑壽徑重鋪行人路工程，施工時間由晚上 8 時至翌日早上 6 時，商戶認為該時段對他們影響較少，但工程會製造嘈音影響附近居民，因應有關意見會分階段在早上進行工程；目前仍在修訂方案的階段，需要時間平衡不同意見，也希望和議員、居民及商戶達成共識。

62. 路政署施勇志先生的綜合回覆如下：

(1) 表示洪天路工程開初時已研究過地下設施圖則，知悉該處有深度足夠的煤氣喉，但現場探坑後發現煤氣喉實際深度較預期為淺，煤氣公司當時表示會嘗試為現有管道申請豁免所需深度；但路政署維修組認為煤氣管道危險程度較高，故否決有關申請，並要求煤氣公司儘快申請掘路紙安排沉深工程；煤氣公司早前表示管道遷移工程預計於 2021 年 8 月完成，當煤氣公司完成工程後，路政署會隨即動工，務求盡快完成工程；

(2) 表示煤氣公司須獲地政總署發出牌照，方可在未批租政府土地（包括道路）設相關設施，而他們在道路上展開任何挖掘工作前，須根據《土地（雜項條文）條例》（第 28 章）向路政署申請並取得挖掘准許證；如因道路改善工程而要求煤氣公司進行遷移設施，一般需於特定時間內完成工程；如遇到地下設施遷移工作拖延的情況，會向有關公司管理層反映情況，要求他們提交施工進度，及在與各大服務供應商進行的會議上反映情況，署方會視乎情況考慮採取不同行動；

(3) 表示 6 至 8 月的施工期由煤氣公司提供，未能確定會否延誤，但路政署會監督工程進度，會後可再向煤氣公司查詢再回應委員；及

(4) 表示掘路紙有時限，會適時因應煤氣公司進度申請掘路紙。

63. 主席總結，請負責委員協助路政署在街市諮詢委員會收集意見，若協調遇到困難可再交由交委會商討。

第六項：部門報告：

(2) 單車交通意外及執法數字
(交委會文件 2021／第 7 號)

64. 委員閱悉上述文件。

(3) 元朗區臨時交通安排
(交委會文件 2021/第 8 號)

65. 主席歡迎下列人士出席會議：

水務署
工程師/新界西區(分配 3) 黎振鋒先生

66. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(10)查詢路政署第 35 項延長巴士站的工程，指出天水圍濕地公園路近濕地公園輕鐵站有兩個方向的巴士路線，有關工程在哪一方向的巴士站進行；及

(11)查詢路政署第 47 項元朗大棠路及大旗嶺路的工程，臨時交通安排表示工程在 2021 年第四季至 2022 年第三季進行，但是次會議第 6 號文件項目 18 所指的同一項工程卻顯示可在 2021 年第四季完成，請部門講解工程安排及兩份文件有差異的原因。

67. 路政署施勇志先生表示大棠路及大旗嶺路的工程主要擴闊大旗嶺路行車路，如第 6 號文件所述目標在 2021 年第四季完成，但草擬臨時交通安排時署方參考申請掘路許可證上的資料，該完工日期是預期最遲完成的時間，故兩份文件上的資料有所出入。

68. 運輸署文家豪先生表示延長巴士站的工程會延長停車灣約 10 米，收窄壆位以容納一個的士上客點，位置近濕地公園輕鐵站。

69. 主席總結，希望各部門在下次會議繼續提交資料。

第三項：委員提問：

(13) 巫啟航議員及王百羽議員建議討論要求增加 265M 班次
(交委會文件 2021／第 21 號)

(14) 巫啟航議員及王百羽議員建議 265M 及 269M 改經新都會廣場
(交委會文件 2021/第 22 號)

(15) 巫啟航議員及王百羽議員建議 967 延長至銅鑼灣
(交委會文件 2021/第 23 號)

(16) 王百羽議員及巫啟航議員建議擴展 69C 為全日服務路線
(交委會文件 2021/第 24 號)

(17) 李俊威議員、方浩軒議員及司徒博文議員建議討論指定巴士路線平日下午繁忙時段行走錦田公路安排常規化
(交委會文件 2021/第 25 號)

第六項：部門報告：

(4) 運輸署進展報告
(交委會文件 2021/第 9 號)

第七項：2021-22 年度元朗區巴士路線計劃
(交委會文件 2021/第 5 號)

---

70. 由於上述七項議題相關，主席建議合併討論。

71. 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(新界西北)	廖健威先生
運輸主任/巴士發展(新界西北)	蕭嘉欣女士

九龍巴士(一九三三)有限公司（九巴公司）

助理經理(策劃及發展)	鄧政傑先生
署理經理(車務)	黃綺玲女士
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

城巴有限公司及新世界第一巴士服務有限公司(城巴及新巴公司）

助理策劃及車務編排經理	陳文瑋先生

新大嶼山巴士(一九七三)有限公司（嶼巴公司）

助理經理 - 營運支援	黃亮霆先生

72. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 表示接獲村民投訴鳳池村巴士站被調走，現在僅有 276P 及 269D 兩條巴士路線全日駛經鳳池村，調走巴士站後村民要多走 5 至 10 分鐘到更遠的車站乘車，尤其不便早上上班人士，希望維持 276P 號線駛經宏達路及鳳池村的走線，及查詢鳳池村巴士站的上客數據；亦有村民提議巴士由鳳翔村經水邊圍路駛出，減省一個交通燈位；

(2) 表示本年度巴士路線計劃未能幫助十八鄉街坊，希望運輸署考慮讓九巴將行經錦田公路及青山公路的巴士常規化，避開塞車位置，亦希望十八鄉路有巴士直接前往市區，及在高埔村、下高埔村等位置增加中途站方便居民出入；

(3) 指出有新巴士線由天水圍北駛至橫洲，新巴士線的概念可取，過往多次要求增加大棠巴士服務，但即使只要求特別班次也沒有得到回應，再建議大棠至元朗市也增加巴士線改善擠塞情況，另外如有巴士線經大棠前往大欖，乘客將有更多巴士轉乘選擇；

(4) 表示有關錦田巴士路線計劃的文件已可追塑至八年前，但歷時八年

後仍然沒有檢討錦田的巴士服務；

(5) 表示巴士公司曾提出由八鄉錦田前往九龍東的巴士路線，查詢運輸署為何未有落實有關建議；

(6) 查詢 63X 號線改由洪水橋來往美孚的受影響乘客數字；另外屏欣苑居民要求 63X 號線能在天水圍交通交匯處設站方便往返屏欣苑；

(7) 表示歡迎 N368 號線伸延到洪福村；

(8) 表示 76K 號線沿線服務地區缺乏公共運輸配套，班次嚴重不足；

(9) 希望元朗市循環線除了朗屏外，也繞經元朗東頭區及元朗市；

(10)表示巴士路線計劃忽略了一些居民長期認為巴士服務不足的住宅區，包括元朗公園一帶及十八鄉路沿線屋苑；

(11)希望善用 68F 號線轉乘接駁功能，滿足前往上水及沙田等地區的個別班次的要求；

(12)建議使用八達通在任何一個站也可使用轉乘優惠，不應只侷限個別轉乘站；亦希望全面推展雙向分段收費；

(13)表示很多人在疫情期間前往郊外，在元朗前往部分鄉郊地區也要轉乘一、兩次車，建議運輸署和九巴考慮增加假日郊遊線；

(14)參考台灣公共交通工具准許攜帶動物登車的標準，可讓乘客在備有寵物袋及不滋擾其他乘客的情況下攜帶動物乘搭個別路線；各部門在近年也開始改善動物權益，如康文署提出增設動物共融公園，建議九巴考慮在假日線讓某個呎吋以下的動物乘車，或考慮在部分時間推行動物友善車廂試驗日；認為抽出部分班次作動物友善車廂能大為改善動物的公共空間權益，預計香港在不久將來會訂立動物福利法，希望九巴在訂立相關法例前已能在公司層面協助推動有關措施；

(15)除了年度巴士路線計劃中涉及的巴士路線，希望署方提供服務元朗區的整體巴士路線資料，包括不涉及服務改動的巴士路線資料供委員參考；

(16)查詢裝設太陽能板的試驗計劃會否推廣至其他巴士站上蓋；建議善用太陽能資源，減低環境災害及對化石燃料的使用，不應因部分巴士站已設有電力供應便不考慮裝設太陽能板，正如現時巴士可沿用現有引擎系統，但現時亦有嘗試在巴士頂安裝太陽能板，請九巴公司積極推行計劃；

(17)表示巴士路線計劃中沒有增加行經元朗市的巴士班次，建議考慮增加元朗市路線巴士班次，包括 269D、268C 及 968 號線。

(18)表示天水圍及元朗的新巴士路線不能涵蓋整個天水圍，特別是天水圍南，建議運輸署考慮設巴士線駛經天水圍南；

(19)表示前往港島區的巴士線不多，969 號線延長後要接近 30 分鐘駛經整個天水圍，令更多人變成下游，路線設計不智；理解城巴多條機場巴士線、海洋公園線等錄得嚴重虧損，但路線若再延長可能催使市民乘搭其他交通工具，未必有利巴士公司，擔心最終會導致削減整體巴士服務，查詢巴士公司的實際經營壓力；指出西隧及大欖隧道的專營權分別在 2023 及 2025 年將屆滿，屆時巴士公司營運成本將下降，車程延長後應相應減低車費，及落實雙向分段收費；

(20)表示巴士公司削減 967 號線夜間班次與 967X 號線合併，但本來 967 號線在 5 時 45 分至 7 時 30 分期間也十分飽和，期望繁忙時間由港島返回天水圍的巴士服務能維持「南北分家」，請巴士公司提供班次數據，證明巴士在銅鑼灣站載客後中環至金鐘一帶的乘客仍可登車；理解由天水圍往港島客量不足，但城巴公司應負上社會責任，亦希望巴士公司如堅持調整安排會兌現承諾維持班次數目，在有需求時立即增加足夠班次；

(21)表示建議中的 967X 號線將需行經港島更多地區，而繁忙時間在港島區受擠塞問題影響下的車程可能也長達半小時；有關調整亦衍生宣傳的問題，需要提示市民使用 967 號線離開天水圍，回程則改乘 967X 號線；

(22)指出巴士公司一方面因應天水圍北 112 區及 115 區入伙加強巴士服務需求，另一方面又因天水圍北乘客不足而延長及合併路線 969、967 及 967X 號線，做法矛盾；認為 969 號線本來客量已甚高，巴士公司可在 Wetland Seasons Park 入伙後再觀察 967 號線的客量，建

議先考慮減少 969 及 967 號線的班次，以取代重組路線；

(23)表示 69C 號線雖然已增加班次，但仍未達致提供全日巴士服務，表示天水圍北人口持續增加，預期未來有更大需求前往九龍東，參考屯門的 259D 號線也能作全日路線；

(24)表示 265M 號線肩負整個天水圍接駁及轉乘功能，很多街坊依靠 265M 號線前往大欖轉車站轉乘其他巴士往返港島、九龍及大埔，現時非繁忙時間 265M 號線為 20 分鐘一班，希望當局正視 265M 號線增加班次的需求；

(25)表示歡迎新增 269X 號線由天瑞繞經天水圍北前往西九龍，但由西九龍返回天水圍只有一個班次在下午 6 時 10 分開出，希望運輸署及巴士公司因應客量加強有關服務；另外慧景軒邨巴取消後沒有車輛直接由屋苑前往元朗區外地方，預計 Wetland Seasons Park 屋苑入伙後需求增加，在鄰近屋苑慧景軒設置車站，亦有委員建議在天慈邨增設相關路線的中途站；

(26)表示前往大埔的 65X 號線只有一班車，希望因應需求繼續增加班次，亦希望儘快提供 64X 及 65X 號線的回程服務；

(27)希望 N269 號線由美孚延長至由旺角開出；

(28)表示很多上班時間為上午 6 時的乘客乘搭上午 4 至 5 時的巴士班次，希望深宵巴士在上午 4 時 25 分至 5 時 15 分期間行經大欖隧道或西隧，另查詢巴士各個時段的載客率；

(29)表示 N969 號線如調整後經藍地再前往銅鑼灣車程增加了 10 分鐘，延長路線對天水圍出港島的居民大為不便，郊區乘客可選擇其他「N」線巴士前往市區，天水圍居民不會因路線延長後能直接前往銅鑼灣而認為方案吸引；建議城巴公司探討其他節省成本的替代方案，如轉行紅隧、屯門公路等，或在非繁忙時間削減班次；

(30)指出 N969 號線尾班車為上午 5 時 10 分，與 969 號線在上午 5 時 30 分開出的頭班車駛達港島的時間相約，但 N969 號線的車費較 959 號線高出 11.9 元，乘客固然不會選擇 N 車，建議將 N969 號線在天水圍開出的尾班車改為 969 號線的頭班車；

(31)表示天水圍很多藍領人士需要在葵芳的新都會廣場轉車前往葵涌碼頭上班，故建議 265M 及 65M 號線能直達新都會廣場，令元朗和天水圍的巴士能更方便居民前往葵涌一帶；及

(32)建議以 276 號線替取 276P 號線服務鳳池村往返上水的乘客，亦能方便屏山一帶居民前往博愛醫院。

73. 運輸署廖健威先生的綜合回覆如下：

(1) 表示平日約有三百多名乘客將受 276P 號線不再繞經鳳池村的建議路線改動所影響；署方理解 276P 號線改道後鳳池村的受影響乘客需前往另一較遠的巴士站繼續乘搭該線前往上水，就此，署方會與巴士公司檢視有關方案以減少對乘客的影響；

(2) 表示理解元朗鄉郊地區人口持續增長，不同社區對點對點的巴士服務需求愈加殷切，基於道路及巴士資源所限，署方鼓勵市民盡量使用公共運輸系統內的轉乘服務前往目的地；同時，署方會密切關注地區發展及乘客需求變化，適時提升巴士服務；

(3) 備悉委員提及部分巴士路線的班次需作檢視及調整，會與巴士公司檢討個別巴士路線的運作，按乘客需求適時調整服務；

(4) 備悉委員對個別以循環線方式提供服務的巴士路線的意見，並會向相關組別反映；

(5) 備悉委員關注十八鄉路沿線持續發展，要求加強該地區巴士服務的意見；表示署方會與巴士公司探討調整個別路線以達致提供聯合班次，減少乘客候車時間的安排；

(6) 表示稍後將提供服務元朗區的巴士路線資料予委員參考；

(7) 備悉委員要求擴大巴士雙向分段收費及轉乘安排的意見，並會轉介予巴士公司考慮；

(8) 備悉委員建議考慮增設郊遊路線的意見,會按需要與巴士公司商討;

(9) 備悉委員要求准許攜帶動物登上專營巴士的意見，惟表示專營巴士需優先滿足市民的交通需要，署方須平衡各方面需要，現階段對開

辦准許攜帶動物登車的巴士路線有所保留；雖然如此，署方理解委員希望放寬攜帶動物登上專營巴士的意見，並會視乎社會發展檢視相關安排的適切性；

(10)表示署方及巴士公司會密切留意各巴士路線的乘客量變化，尤其高使用量的巴士路線如 269D、268C 及 968 號線等，在有需要時落實資源調配及安排加密班次；

(11)表示感謝委員支持擬新增的巴士路線，以配合天水圍北及東頭工業區一帶中轉屋的人口增長，並會持續留意地區發展適時安排加強巴士服務；

(12)表示配合天水圍北新屋苑入伙，署方將安排加強現有巴士服務及開辦新路線，如擴大 69C 號線的服務時間及增加 265M 號線的班次，及開辦新路線如 65X 及 269X 號線等，並會檢視進一步提升服務的空間；此外，署方建議重整 967、967X 及 969 號線以善用資源，因應傍晚時分由天水圍前往港島商業區的需求較小的情況，安排 969 號線伸至天水圍北，同時服務天水圍南北前往港島的交通需要；另一方面，因應傍晚時分從港島返回天水圍需求較殷切的情況，建議重組 967 及 967X 號線，並將 967 號線來回方向的服務作出調整，整體而言，在提升 967、967X 及 969 號線的營運效益的同時，讓天水圍北的居民在傍晚時分都可使用巴士服務往返銅鑼灣；

(13)備悉委員關注 967 號線於非繁忙時間介乎 15 至 20 分鐘一班的服務水平能否在合併後維持，表示巴士公司反映將配合需求在合併後維持 967 原有的班次安排；

(14)備悉委員對 N969 號線改道建議的意見，表示方案雖令部分現有乘客的車程稍為延長，但同時能擴大深宵過海隧巴的服務範圍，覆蓋元朗及屯門鄉郊一帶現時未有相關服務的地區，例如屏山、洪水橋、鐘屋村、藍地等地，認為方案有可取的地方；署方備悉委員要求提供由天水圍前往屯門的雙向分段收費的意見，並會與巴士公司作出檢視；

(15)理解委員對重整 969, 967 及 967X 號線的方案，以及 N969 號線改道方案對現有乘客影響的疑慮，重申參考有關路線的運作和客量情況，相關方案能較有效運用資源及擴大相關路線的服務範圍，希望委員諒解；

(16)理解港島區在下午繁忙時段返回天水圍的需求殷切，因此重整 967 及 967X 號線的方案建議在下午繁忙時段高峰過後實施；967 號線的尾班車建議為 6 點 45 分，故 967 及 967X 號線會有一段時間並行提供服務，以助疏導該時段的乘客需求；署方感謝委員就方案表達的意見，並樂意與委員繼續探討完善有關路線重整方案；

(17)備悉委員對 N969 號線引入分階段收費及其他路線車費方面的意見，會與巴士公司作出檢視；

(18)表示署方會留意 269X, 64X 及 65X 號線開辦後的運作情況及乘客需求變化，在有需要時與巴士公司商討加強服務；

(19)表示署方近年一直密切留意及安排加強 69C 號線的班次。因應天水圍北的發展，署方今年建議進一步延長該線的服務時間，往觀塘方向建議由上午繁忙時段延長至中午，同時安排加強回程服務時間。署方及巴士公司理解並會密切留意天水圍北居民往返九龍東的需求，視乎乘客需求進一步提升服務；及

(20)表示會與巴士公司檢視調整 276P 號線方案的適切性，盡量減低服務改動對居民的影響。

74. 九巴公司鄧政傑先生的綜合回覆如下：

(1) 表示會按人口增加及政府政策提升鄉郊地區的巴士服務，251A 號線已配合錦上路一帶新發展增加特別班次，方便乘客前往錦上路西鐵站及大欖隧道轉車站；

(2) 備悉委員對 276P 號線不經宏達路及媽橫路有不同意見，因為路面設計上在 276P 號線改經洪水橋後前往鳳池村時需在宏達路調頭才能前往山水樓，會與運輸署再研究能幫助鳳池村居民出市區的措施；也有考慮以 276 取替 276P 號線，但要平衡居行出行需要及整體運作效率；

(3) 感謝議員支持 N368 號線延長前往洪水橋的安排；

(4) 認為博愛交匯處實施當繁忙時間較擠塞時的改道措施能節省行車時間，令巴士服務更穩定及更短行車時間，尤其在晚上擠塞情況較嚴

重的繁忙時間，但實際常規化或讓更多路線使用此方案要審視對現有乘客的影響，以及考慮路面暢通時如何處理有關路線安排，可再與運輸署研究其他路線作有關特定安排的可行性；

(5) 表示考慮過 63X 號線在屯門轉車站有不同路線，如 59X、60X、66X 及 67X 號線等駛經美孚，亦沒有其他路線可跳過美孚，認為 63X 號線不經美孚是可行方案，讓需要前往油尖旺一帶乘客有更快捷的選擇；

(6) 表示會再審視 76K 號線服務是否足夠，有需要會增加班次；

(7) 表示元朗市新增了 64X 號線，經大埔前往科學園，回應了委員要求特快路線前往大埔的需求；

(8) 備悉委員就 68E 及 68F 號線的意見，會先做好轉乘方案，另外 68E 號線分段收費安排上更促進乘客使用轉乘，減少開辦新的巴士服務，雖然是次巴士路線計劃沒有涵蓋，但公司現正草擬有關方案，有詳細計劃再與委員討論；

(9) 表示除了指定的轉乘站如大欖轉車站及屯門公路轉車站，也一直有擴展轉乘安排至其他車站，如觀塘道、黃大仙等新的未必是有隧道口及基建設施的轉車站，會再審視如何增加轉乘設施及改善轉乘安排推展有關工作。

(10)關注疫情下對郊外路線的需求變高，積極與運輸署跟進試辦郊外路線的空間；

(11)表示則使在巴士路線計劃未涵蓋的巴士線，會有恆常機制檢討巴士服務，過去路線計劃預留了資源應付 269D、268C 及 968 號線需求，去年因疫情影響客量，延誤原本增加班次的計劃，較高客量的路線如 968X 及 968 號線，在疫情抒緩後會因應乘客狀況增加班次；

(12)表示公司在推行新設路線如 65X 及 269X 號線推行後會檢視客量，有需要時再增加班次；

(13)表示留意到濕地公園附近及天水圍北有新發展及人口增長，會視乎當區新屋苑入伙後的實際乘客增長，增加 69C 號線的服務水平；今年已大幅延長 69C 號線的服務時間，會隨人口增長逐步增加服務，擴展至全日服務是終極目標，但需要視乎客量才可達成；其他路線

如 265M 或 269D 號線，會按情況調節班次迎合市民需求；

(14)表示備悉 63X 號線延長服務至屏欣苑的建議，但需要再考慮居民會否選擇以 63X 號線由天水圍經屯門前往旺角和對行車時間的影響及檢視實際需求；

(15)表示對新路線 269X 及 64X 及 65X 號線，以及 69C 號線擴展服務受到歡迎感欣慰，會因應開通後的客量進一步增加以上路線的班次；

(16)表示公司研究過 265M 及 269M 號線駛入葵芳站的建議，由於晚間繁忙時間葵芳站的巴士站已十分擠迫，前往葵涌的巴士線尤多，天水圍區的 69M 號線在該處設站，與營運部同事及運輸署跟進過，該處難以再增加巴士線上客的位置，建議但天水圍居民選擇乘搭 69M 號線，前往天水圍北的乘客則可在大欖隧道轉車；

(17)表示新增了 279B 號線協助天水圍及元朗街坊以更快捷途徑前往葵興葵芳，雖然巴士由北區開出，但該路線包含在大欖隧道轉乘計劃內，會經大欖隧道取道荃灣路直接前往葵芳及葵興；過往巴士路線一直採用青山公路、葵通道，經荃灣大窩口才前往葵芳及葵興，如得到各區支持開辦新路線，則毋須再經荃灣及大窩口直接前往葵芳及葵興，路線落地後有需要會再增加班次；及

(18)表示公司會後會與運輸署研究有何措施彌補 276P 號線在鳳池村的問題，減少帶給居民的不便。

75. <u>九巴公司梁家欣女士</u>的綜合回覆如下：

(1) 表示公司早年在較舊式沒有電力供應瓦通的上蓋加設太陽能板設計，計劃目前暫時已完結，但公司仍會按需要為巴士站安裝設施照明，或安裝座椅、上蓋、顯示屏等設施，如委員認為個別巴士站有需要完善設施，會後能再與個別委員跟進；

(2) 其他巴士站或新建上蓋原本若已附設電力供應，實際上不再有需要加裝太陽能板；

(3) 表示公司支持使用環保能源，新訂購的巴士在巴士頂加裝了太陽能板，數目亦有所增加，希望以環保方式節省燃料及為 USB 裝置充電；目前如優化巴士站大多會採用新式上蓋，加入顯示屏設備，因

為太陽能板可提供的電力有限，能供應電燈，但不能支援顯示屏運作；及

(4) 表示公司對寵物路線持開放態度探討，但根據公共巴士服務條例，除了陪同失明人士登車的導盲犬外，巴士不能接載寵物，如果落實寵物巴士線涉及修例，能再與運輸署探討，也樂意在車務、衞生等方面作措施配合。

76. 城巴及新巴公司陳文瑋先生的綜合回覆如下：

(1) 希望以出行方向考慮作 969、967 及 967X 號線的重組建議，下午 6 時後前往港島方向的客量嚴重偏低，而駛經大欖隧道及西隧的營運成本甚高，希望能善用資源；

(2) 認為重組建議對天水圍居民利多於弊，前往市區方向，日間所有班次維持不變，傍晚之後，以 969 號線伸延服務取替 967 號線為例，尾班車由 22 時 40 分延遲至午夜 12 時開出，能提供全日前往銅鑼灣的服務；重組方案在下午 6 時後開始，現時下午 6 時後每班車只有約十多名乘客，影響甚微，前往銅鑼灣的乘客更不用轉車；另外 969 號線延長至天水圍北，根據公司數據，由下午 5 時至凌晨，所增加的行車時間約為 12-14 分鐘，數據以整個受影響服務時間平均計算，重組後服務時間能涵蓋星期六日，額外提供週末由港島前往天水圍的服務，將來亦可考慮由下午 6 時起提早服務；至於返回天水圍方向，967 號線直至晚上 7 時仍維持現有服務不變，967X 號線在 6 時 15 分開出時與 967 號線並行，港島的交通狀況在 7 時已較舒緩，銅鑼灣至金鐘的車程一般能保持在 15 分鐘內，數據顯示很少有突發情況出現，故確保班次十分穩定，唯一擔心銅鑼灣較多乘客令金鐘後的乘客較難登車，公司保證 967 由 967X 號線替代後班次維持不變，如客量太高，公司會保證能夠加班；及

(3) 表示雖然委員建議南北分家，但因為傍晚出市區客量低，回天水圍客量高，由銅鑼灣回天水圍得益更大，公司希望以此出行方向為試點。

77. 城巴及新巴公司龔樹人先生的綜合回覆如下：

(1) 表示 N969 號線進入屯門、元朗及天水圍方向時使用屯門公路，出

市區則沿用舊路，有關服務已維持 6 年多；

(2) 表示過往收到市民希望前往港島的深霄巴士線能前往屯門公路一帶，方便元朗區部分居民進出市區，故將有關計劃放入今年巴士路線計劃；

(3) 備悉委員對車費調整、清晨時間 4 至 5 時班次調整至符合現時沿途原有班次，及以 969 號線頭班車取替 N969 號線尾班車等建議，會後將再與運輸署商討；及

(4) 表示曾考慮過委員建議使用紅隧，參考 N368 號線的路線，但發現行車時間將進一步延長，需要另外增加巴士資源、人力及各方面配套的成本，加上有關安排令 969 號線及 N969 的車站設於不同行車方向，可能產生混亂及誤會，方案將行駛大欖隧道改為行屯門公路較簡單直接，會再將與運輸署再商討方案，儘量符合委員訴求。

78. 主席總結，請運輸署及巴士公司備悉委員意見，包括以試辦或其他方式為 64X 及 65X 號線提供回程路線，希望 69X 儘快推展至提供全日班次，增加相關巴士路線的班次及加強相關宣傳;另外,就重整 967、967X 及 969 號線和 N969 號線的方案，以及對 276P 號線及其他新路線建議將交由巴士工作小組跟進；部分路線亦需要諮詢屯門區意見，包括 63X、B2 及 258P 號線；其餘的調整委員均表示支持。

第八項： 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

79. 主席總結，在諮詢委員後，通過王百羽議員退出元朗交通及行人擠塞問題工作小組，以及康展華議員退出巴士服務工作小組。

80. 餘無別事，會議於下午 6 時 35 分結束。

元朗區議會秘書處`
2021 年 4 月