

元朗區議會交通運輸委員會
2024 年第一次會議記錄

日期： 2024 年 2 月 20 日（星期二）

時間： 下午 2 時 30 分至下午 5 時 25 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

主席： 程振明議員
副主席： 馬淑燕議員
委員： 文嘉豪議員，JP
司徒駿軒議員
李啟立議員
李靜儀議員
林宗賢議員
林偉明議員
姚國威議員，MH
施駿興議員
徐君紹議員
徐偉凱議員
袁敏兒議員，MH
張偉琛議員
梁明堅議員
梁業鵬議員
郭永昌議員
陳燕君議員
湛家雄議員，BBS，MH，JP
湯德駿議員
黃穎灝議員
趙秀嫻議員，MH
劉桂容議員
賴玥均議員
蘇淵議員

秘書： 黎曉彤女士 元朗民政事務處行政主任（區議會）2

列席者

王琦珩女士	元朗民政事務助理專員（2）
梁曉惠女士	元朗民政事務處行政主任（區議會）5
蕭嘉欣女士	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
馬翊球先生	運輸署工程師／元朗西 1
陳世彤女士	運輸署工程師／元朗中
蔡 皓先生	運輸署工程師／元朗東
葉志偉先生	運輸署工程師／元朗南
林子星先生	運輸署工程師／邊界 1
梁志江先生	運輸署工程師／邊界 3
陳志光先生	路政署區域工程師／工程（西北）
朱立雄先生	地政總署行政助理／地政（元朗地政處）
梁偉業先生	香港警務處元朗警區區交通組主管
呂韻妍女士	香港警務處元朗警區區行動主任

議程第四項

鍾佩怡女士	城巴有限公司企業傳訊經理
陳浩峯先生	城巴有限公司營運經理（九龍及新界）

議程第五至第六項

黃子健先生	九龍巴士（一九三三）有限公司經理（車務）
周禮希先生	九龍巴士（一九三三）有限公司助理經理（公共事務）

議程第八至第九項

蕭偉諾先生	香港鐵路有限公司高級經理-輕鐵／巴士員工及控制中心
譚啟智先生	香港鐵路有限公司高級經理-輕鐵／巴士客務及行車
林莞爾女士	香港鐵路有限公司經理 - 對外事務

議程第十至第十一項

杜繼祖先生	土木工程拓展署工程師／16（西）
-------	------------------

* * * * *

歡迎詞

主席歡迎各位委員及部門代表出席元朗區議會交通運輸委員會（交委會）2024年第一次會議。

委員提問：

第一項：郭永昌議員及李靜儀議員建議討論「於錦上路所有巴士上落站建避車處」

（交委會文件第 1／2024 號）

2. 主席請委員參閱第 1 號文件，以及運輸署和路政署的綜合書面回覆。

3. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 有關在錦上路加設停車灣的建議亦曾在過去兩屆的交委會會議上討論。為紓緩因應錦上路站一帶的發展而增加的交通流量，委員希望相關部門加快推展加設停車灣的工程進度；
- (2) 查詢運輸署及路政署書面回覆內提及於另外三個巴士站增設停車灣的工程時間表；
- (3) 查詢運輸署及路政署會否就涉及收地以在巴士站加設停車灣的地點進行可行性研究，包括委員於文件中指出的巴士站。由於該巴士站曾發生多宗嚴重交通事故，屬交通黑點，希望部門可以加快處理；及
- (4) 由於錦上路大部分路段為單線雙程行車道，而垃圾站外亦沒有停車灣，當垃圾車於錦上路收集垃圾時容易堵塞交通，對居民出行造成不便，亦會對道路使用者構成危險。在大概兩個月前，曾有長者在牛徑村的交通燈位遭遇車禍，因此委員希望有關部門考慮將垃圾站遷到道路旁的官地內，讓垃圾車可以駛進垃圾站旁收集垃圾，不再阻塞交通。

4. 路政署陳志光先生備悉委員提出的意見，並會轉達相關工程組別跟進。

5. 主席總結，希望路政署積極跟進委員的建議。

第二項：施駿興議員建議討論「建議元朗十八鄉鳳翔路譽 88 往尚悅路段加建有蓋行人路」

(交委會文件第 2/2024 號)

6. 主席請委員參閱第 2 號文件，以及運輸署的書面回覆。

7. 委員表示，有關位置除了尚悅和蝶翠峰兩個屋苑外，附近亦有鄉村，而且日後尚有其他住宅項目，希望有關部門能積極考慮於該處加建有蓋行人路。

8. 運輸署葉志偉先生回應，署方已就該路段進行人流調查，發現於繁忙時間每小時只有 100 至 150 人次，未達至署方每小時 3 000 人次的標準，所以暫時未有計劃在此路段加建有蓋行人路。

9. 主席總結，署方亦曾因行人流量未達至每小時 3 000 人次而未有在區內其他地方加建有蓋行人路，惟他認為除了元朗市外，其他路段能達到有關門檻的可能性較低，希望運輸署能按實際情況研究加建有蓋行人路的可行性。

第三項：張偉琛議員及徐君紹議員建議討論「要求洪元路至洪水橋輕鐵站增設有蓋行人通道」

(交委會文件第 3/2024 號)

10. 主席請委員參閱第 3 號文件，以及運輸署的書面回覆。

11. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 儘管有關路段的人流數量未達運輸署的門檻，但自洪福邨入伙以來該處的長者人數增多，附近亦設有柏雨長者鄰舍中心。由於洪水橋一帶甚至丹桂村的長者每日都會經過有關路段，而該路段完全沒有可供避雨的設施或建築物，在下雨天時對很多長者及行動不便人士造成不便，希望署方能按實際情況作出考慮；

- (2) 洪福邨對面將有香港房屋協會和私人物業發展陸續落成，相信建議路段不久後便會達到每小時 3 000 人次的要求，希望運輸署屆時能重新審視及考慮在此居民必經之路加建行人路上蓋；及
- (3) 查詢運輸署進行人流調查的時間，亦希望可與部門一同到現場視察。

12. 運輸署馬翊球先生的綜合回應如下：

- (1) 根據署方指引，考慮加設行人通道上蓋的行人路的平日行人流量需達每小時 3 000 人次，而署方曾在今年 1 月 15 日的繁忙時間於建議路段進行人流調查，結果為約 1 259 人次，未達至署方的標準；及
- (2) 由於該路段在洪水橋／廈村新發展區內，土木工程拓展署（土拓署）已進行交通影響評估，當中包括人流評估，而現階段未見有需要在相關位置加設行人通道上蓋。儘管如此，署方仍會繼續留意該位置的人流。

13. 主席總結，請運輸署跟進委員意見，並按要求安排與委員到現場視察。

**第四項：賴玥均議員建議討論「要求提早 967X 特別班首班次事宜」
（交委會文件第 4／2024 號）**

14. 主席請委員參閱第 4 號文件，以及運輸署的書面回覆，並歡迎以下城巴有限公司（城巴）代表出席會議：

企業傳訊經理

鍾佩怡女士

營運經理（九龍及新界）

陳浩峯先生

15. 委員認為署方所引述 967X 號首班次於早上 8 時 26 分抵達銅鑼灣應屬路面暢順時的情況。考慮到早上路面交通繁忙，若城巴能將首班次提早十分鐘開出，居民會有較充裕時間應付路上未能預計的交

通情況。

16. 城巴鍾佩怡女士表示，有如運輸署的書面回覆所示，現時班次大致能滿足乘客的需求，但城巴會再檢視早上班次的開出時間是否需要調整，以更切合居民的出行時間。

17. 運輸署鍾雯女士回覆，新年後居民已回復正常上班上學時間。署方會繼續密切留意行車時間，特別是首班次的情況並再作跟進。

18. 主席總結，請運輸署考慮有關建議的可行性。

第五項：郭永昌議員、李靜儀議員及梁明堅議員建議討論「錦上路巴士如 251A 路線脫班問題」
（交委會文件第 5 / 2024 號）

19. 主席請委員參閱第 5 號文件，以及運輸署的書面回覆，並歡迎以下九龍巴士（一九三三）有限公司（九巴公司）代表出席會議：

經理（車務）

黃子健先生

助理經理（公共事務）

周禮希先生

20. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 委員曾於繁忙時間就途經錦上路的巴士進行了六次調查，發現脫班問題嚴重，甚至有班次超過 32 分鐘才到達巴士站。由於錦上路居民倚靠九巴服務前往港鐵站和大欖隧道，巴士脫班問題非常影響居民上班上學的時間，希望運輸署及九巴公司檢討服務安排；
- (2) 委員已就第 64K 和 251A 號線的巴士服務進行五次調查，發現經常出現兩至三輛巴士同時到站，之後相隔最少 20 至 30 分鐘才有下一班次的情況；
- (3) 第 251A 和 251B 號循環線是途經八鄉路轉車站其中兩條高載客量的巴士線。委員曾就兩條巴士線進行調查，發現於繁

忙時間只有三輛巴士行駛此兩條循環線。由於巴士的載客量遠比小巴為高，委員認為加密第 251A 和 251B 號循環線的班次能有助解決錦上路一帶交通擠塞的問題，並查詢九巴公司於繁忙時間增加一輛巴士行駛循環線的可行性；

- (4) 由於現時該地區沒有通宵巴士服務，希望九巴公司可以延長巴士線服務時間，讓居民在下班後仍可於大欖隧道轉車站轉乘第 251A 和 251B 號線回家；及
- (5) 上村油站附近經常有車輛違泊，以致第 251A 號巴士難以轉入錦上路，經常需聯絡警方進行執法行動。

21. 九巴公司黃子健先生的綜合回應如下：

- (1) 就運輸署書面回應中提及 1 月 25 日第 251A 號線班次不固定的情況，九巴公司經翻查記錄，發現由於當天出現巴士故障情況，九巴公司因而將受影響時段的班次調整成 30 分鐘一班。而調整班次時，應用程式的預計到達時間因未及更新而錯誤顯示為 41 分鐘。在維修出現故障的巴士後，巴士服務已回復正常；
- (2) 平日錦上路沿路有不少工程，九巴公司有定期監測行車時間。在個別時段，曾有巴士在交通阻塞影響下未能準時到站。九巴公司最近重新檢討行車時間並修改行車時間表。現時總站開出的班次大致能依循編定的時間；
- (3) 九巴公司在 2 月份已加開第 251A 號線的早上班次以疏導乘客，而在晚上下班時間，由於乘客數目並沒有如早上時段般集中，九巴公司觀察到現時班次暫時可以應付乘客需求。九巴公司會密切留意服務情況，並在有需要時再作調整；及
- (4) 第 251A 和 251B 號線的尾班車時間分別為凌晨 1 時 25 分及凌晨 1 時 20 分，均可以銜接到由市區開往元朗的巴士尾班車。

22. 運輸署蕭嘉欣女士的綜合回應如下：

- (1) 署方會繼續密切監察有關路線的服務水平及班次穩定性，亦

會適時進行實地調查，以及審視九巴公司的營運紀錄，如發現服務有不妥之處會與九巴公司作適當跟進；及

- (2) 就委員對第 251A 和 251B 號線班次的意見，署方和九巴公司會參考有關路線的乘客量及載客率指標等因素，考慮合適的班次調整方案。

23. 主席總結，請警方留意委員提及在上村的違泊問題，亦請運輸署及路政署研究有關地方的道路設計有否改善空間。

**第六項： 司徒駿軒議員、馬淑燕議員、蘇淵議員及湯德駿議員建議討論「要求分拆巴士路線 B1 事宜」
(交委會文件第 6/2024 號)**

24. 主席請委員參閱第 6 號文件，以及運輸署的書面回覆。

25. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 隨元朗區居民於周末北上消費的趨勢日增，巴士服務供不應求，特別是晚上回程時段第 B1 號線的服務不足。由於第 B1 號線由天水圍出發，並途經元朗前往落馬洲，反方向亦一樣，天水圍居民往往需要在元朗大馬路經歷長時間塞車才能到達落馬洲，車程約一小時。委員表示往屆交委會亦曾建議分拆第 B1 號線，惟到目前仍未實行。現時第 B1 號線的班次明顯不足以應付繁忙時間的人流，委員查詢運輸署會否考慮分拆第 B1 號線，為元朗及天水圍各設獨立路線；
- (2) 運輸署在書面回覆指出，若將第 B1 號線分拆，則估計天水圍路線的載客量不高。委員指出除了天慈及天耀外，居住於天水圍北的居民亦有前往落馬洲的出行需要。若為天水圍開設獨立巴士線，委員建議巴士可先在整個天水圍行走，再開往落馬洲；
- (3) 查詢若署方未能分拆第 B1 號線，將如何改善元朗大馬路的交通阻塞問題，讓天水圍的居民能縮短行車時間；
- (4) 除假日外，天水圍北的居民亦因平日上班上學而需乘搭第 B1 號線；

- (5) 就運輸署指出在天水圍上車的乘客較少的觀察，委員表示是由於很多天水圍居民為了避開元朗大馬路塞車的路段，因而選擇直接到形點 I 轉乘第 B1 號線所致，而非較少天水圍居民需要乘坐第 B1 號線。委員希望署方能就此進行實地調查，了解需要乘坐第 B1 號線的天水圍居民的數目；
- (6) 由於天水圍北的居民只能乘坐小巴到深圳灣及落馬洲口岸，委員經常收到居民反映候車耗時並需要多次轉乘而引來不便；
- (7) 第 B1 號線在疫情前曾駛經天水圍北，反映有關路線可行。委員希望署方分拆第 B1 號線，以覆蓋天水圍北的居民，方便他們北上；
- (8) 查詢轉乘優惠的實際操作以及領取資格，並反映免費轉乘優惠的宣傳不足，很多乘客表示不清楚有此優惠。另外，委員查詢乘客是否需要在車頭再次拍卡方能享用轉乘優惠；
- (9) 洪水橋、錦繡花園和加洲花園一帶的居民亦對第 B1 號線服務需求殷切，希望巴士公司能考慮調整服務；
- (10) 九巴公司早前因應元朗站候車人數過多而加開了班次，亦有調動特別班次。委員指出，如九巴公司調動特別班次，應盡快公布資訊；
- (11) 除了滿足區內居民的出行需要，在規劃巴士服務時亦需考慮巴士服務是否能配合特區政府在未來北部都會區的整體發展及規劃，以吸引內地遊客透過關口直接來到元朗遊覽及消費；
- (12) 認為署方為天水圍居民提供免費轉乘路線仍然未能解決路途轉折及交通耗時的問題，建議運輸署分拆第 B1 號線並就路線進行客量調查。如署方未能安排進行調查，委員表示可協助進行調查，如果所得數據能支持分拆路線，希望署方積極考慮分拆；
- (13) 現時第 B1 號線亦有分為前往山水樓及天慈邨的兩條行車路線。委員建議按此模式分拆一條獨立巴士線前往天水圍；
- (14) 因應部分班次在周末期間由天水圍出發到元朗時已滿客，九

巴公司現時於部分時間在形點 I 或其他位置加開特別班次以應付需求。委員認為九巴公司在假日加開班次但在平日卻不實施分拆路線的做法並不合情理；

- (15) 查詢擴闊落馬洲支線交通交匯處（交匯處）的可行性，以供更多公共交通工具停泊，亦希望了解河套區工程對交匯處的影響。為了解交匯處的情況，委員建議署方安排進行實地視察；
- (16) 有關署方表示現時因河套區工程而未能落實分拆，委員擔心署方日後亦會因為其他工程影響交匯處位置而未能分拆；
- (17) 明白擴闊交匯處需要其他部門合作，查詢運輸署會否與其他部門探討擴建交匯處的可行性；及
- (18) 由於交匯處只可容納 400 至 500 人，而繁忙時間每小時有約 4 000 人候車，署方需要同時安排三輛巴士疏導乘客，委員認為若九巴公司將第 B1 號線分拆並安排人手協助分流前往元朗及天水圍的乘客，能更有效地疏導候車人潮。

26. 九巴公司黃子健先生的綜合回應如下：

- (1) 疫情前，第 B1 號線的乘客主要是內地遊客，而疫情後的乘客主要是周末北上消費的香港居民，他們普遍在早上十時至十二時北上，在晚上九時至十一時回港。這情況對九巴公司而言相當具挑戰性。現時落馬洲巴士總站位置正有工程進行，可容納的排隊人數為 400 至 500 人，但繁忙時間每小時有約 4 000 人需要乘坐巴士，疏散人潮有很大的難度。有賴運輸署及警方配合，九巴公司現時在晚上繁忙時間會同時安排三至四輛巴士接載乘客，當巴士出發後便立即安排下一輛巴士接載乘客，確保能一直疏導乘客。若有所延遲，排隊人潮便會延伸至入境大堂；
- (2) 為疏導 4 000 多名候車乘客，九巴公司需動用 30 多輛巴士，而每部車上客需時約五分鐘。由於現場排隊人士只要短時間便會用盡所有空間，所以九巴公司在周末都要與時間競賽。基於安全考慮，警方不容許乘客在樓梯排隊，但如巴士上客過程有所延誤，人龍很快便會塞滿入境大堂，影響安全。因此，九巴公司現時希望維持「車接車」的安排，以最快的速度

度疏導所有乘客；

- (3) 現時大部份乘坐第 B1 號線的乘客都在元朗下車，由於現時只有單一巴士路線，因此不會出現乘客登上錯誤路線的情況。若分拆有關路線，乘客則會因等候特定路線的巴士而積聚於登車處，大幅影響疏導人流的速度。有見及此，現時安排暫時最為適合現況，但九巴公司會與運輸署密切跟進工程進度，在有需要時商討改善第 B1 號線服務的方案；
- (4) 就交匯處的工程，九巴公司正持續與運輸署溝通，但預計工程會維持一段長時間。九巴公司亦曾視察現場環境，惟未有發現其他適合乘客登車的位置，因此會繼續使用現時的模式去疏導乘客；及
- (5) 轉乘優惠與大欖隧道轉車站的轉乘優惠一樣，乘客只需在登上第 B1 號線後拍卡，再在轉乘的巴士上拍卡便可享用轉乘優惠。委員查詢的情況應該為雙向分段，如有乘客需要在落馬洲乘車至元朗才需要在車頭再次拍卡。

27. 運輸署鍾 雯女士的綜合回應如下：

- (1) 署方在調整公共巴士服務時，需要考慮多項因素，其中包括實際運作的配套情況。為配合落馬洲河套地區的發展，署方每月都與土拓署進行會議。由接近落馬洲（新田）公共運輸交匯處起（即皇巴士一帶），經落馬洲路，至交匯處現時共有三個土拓署的工程正在進行中，包括道路擴闊工程，和在落馬洲路鋪設地下公共設施等。每一個工程都有相應改路措施，運輸署亦需配合工程的進度調整第 B1 號線的服務安排；
- (2) 為了配合興建高架交匯處的工程，交匯處內的士運作的位置不斷變更，現時交匯處的空間非常擠迫。同時，由於港人北上的需求增加，運輸署亦需配合警方的人潮控制，加強第 B1 號線的服務水平。由於交匯處同時接駁鐵路，在星期日夜晚需要調動數部巴士同時疏導乘客。另外，由於運作空間不足，運輸署已與港鐵公司協商，令巴士公司在繁忙時段可以借用港鐵公司的道路和閘口，使第 B1 號線候命巴士能在落馬洲路近邊境通道位置暫時停泊，當交匯處內的數部巴士完成接載乘客開出後，在場外候命的巴士便可立即到交匯處接載乘客；

- (3) 若分拆第 B1 號線，交匯處需要設有更多乘車和落客的設施，惟現有的空間已被用盡，在繁忙時間亦已借用跨境學童使用的校巴上落客位置作接載乘客之用。儘管如此，運輸署備悉委員提出的意見；
- (4) 回應委員指出交匯處已有足夠運作空間的意見，署方解釋疫情後港人北上人流較多，南下方向繁忙時段通常在周末晚間時段。即使支線關閉時間是晚上十時半，但普遍需要清客至晚上十一時半，甚至十二時。由於該時段並非學童校巴運作的時段，即並非星期一至五早上及下午放學時間，所以才可以利用該空間讓第 B1 號線運作；
- (5) 交匯處旁是港鐵公司的建築物，而近原本的士站的位置原亦屬落馬洲站的緊急集合位置。由於該位置正在進行高架交匯處的打樁工程，的士排隊位置的長度及的士輪候制度都需要相應變動，落馬洲站的緊急集合位置亦被調動至港鐵公司建築物與專線小巴第 75 號線總站位置之間。現時在繁忙時段，除第 B1 號線會借用專線小巴第 75 號線總站後面位置運作，的士亦會借用同一位置運作，使本來擠迫的空間因為該工程而變得更擠迫；及
- (6) 署方已獲土拓署配合加快工程進度的要求，亦備悉委員要求分拆第 B1 號線的意見，署方會盡量在配合工程的進度時，維持第 B1 號線的運作效率。

28. 主席總結，備悉交匯處一帶正進行工程，或暫時影響將第 B1 號線分拆的可行性。長遠而言，他希望署方積極考慮並處理分拆的建議。為了解在交匯處工程完成後是否有足夠空間容納分拆路線後的上落客設施，主席建議於會後安排實地考察。

(會後補註:交匯處的實地考察將於 2024 年 4 月 17 日下午 4 時正進行。)

**第七項： 郭永昌議員及李靜儀議員建議討論「錦上路紅色公共小巴不依路線及妨礙道路行使問題」
(交委會文件第 7/2024 號)**

29. 主席請委員參閱第 7 號文件，以及運輸署的書面回覆。

30. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 由於紅色小巴不受規管，八鄉南超過 25 000 名居民需倚靠巴士路線以提供穩定的交通服務；
- (2) 現時設有兩條巴士路線及一條專線小巴路線行走上村一帶，但每班相隔 20 至 30 分鐘，委員建議署方加強上村的巴士及綠色專線小巴服務；及
- (3) 巴士第 251C 號線只能到達江夏圍而非上村，而第 54 號線的班次相隔 30 分鐘，居民候車需時，因此期望能透過紅色小巴服務加強上村的可達性。專線小巴第 72 號線則由雷公田開出，每一班次都客滿，駛至上村已無法接載乘客。另外，巴士第 64K 號線的疊車情況嚴重，不穩定的班次非常擾亂居民出入，希望運輸署能重視此問題。

31. 運輸署蕭嘉欣女士表示，居民如需來往元朗市及上村可乘搭九巴第 54 及 64K 號線，以及專線小巴第 72 號線。署方亦已於去年 9 月提升九巴第 251C 號線至全日服務，以加強往來錦上路及元朗市的服務。儘管如此，署方備悉議員的意見，會密切留意相關公共運輸工具的服務情況，並會因應乘客需求與巴士公司商討合適的服務安排。

32. 主席總結，請運輸署備悉委員的意見。

第八項：姚國威議員建議討論「要求港鐵恢復（元朗區）輕鐵班次顯示屏設施」
（交委會文件第 8／2024 號）

33. 主席請委員參閱第 8 號文件，以及港鐵公司的書面回覆，並歡迎以下港鐵公司代表出席會議：

高級經理-輕鐵／巴士員工及控制中心

蕭偉諾先生

高級經理-輕鐵／巴士客務及行車

譚啟智先生

經理-對外事務

林莞爾女士

34. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 由於居民對恢復輕鐵班次顯示屏的需求殷切，因此早前曾就有關建議收集超過 10 000 名居民簽名支持，並已轉交港鐵公司考慮。港鐵公司及後知會其已在 2022 年起就新顯示屏進行試驗計劃，委員反映大部分居民對有關試驗安排並不知情，建議港鐵日後增加資訊透明度；
- (2) 居民期望透過顯示屏更快捷獲得列車到站資訊，惟參考現時在頌富站試行的新顯示屏，委員擔心新顯示屏的功能未能回應居民的需求及期望；
- (3) 查詢港鐵公司仍未在天水圍站至天水圍輕鐵站路段上修復或放置顯示屏的原因。有見港鐵預計整項工程在 2024 年年底才完成，查詢港鐵公司能否優先於連接港鐵站的輕鐵月台安裝顯示屏；
- (4) 洪水橋輕鐵站設有新顯示屏以提供列車資訊，惟因該顯示屏屏幕較少且安裝於面向輕鐵路軌的方向，乘客需要登上月台才可以瀏覽屏幕上的資訊。而且，若有乘客聚集於屏幕位置候車，其他候車乘客會因視線受阻而未能瀏覽資訊。委員建議港鐵公司參照舊款顯示屏的擺放方式，安裝在車站上方並於正反兩個方向顯示資訊，以方便乘客；
- (5) 有長者反映他們需要步行到月台中央方能瀏覽顯示屏資訊，惟當他們知悉該班次合適時，卻因步速及人流問題而來不及上車；
- (6) 雖然月台設有二維碼供乘客掃描以獲取列車資訊，但長者未必擅於使用相關科技，而且他們的手提電話及網速亦未必能讓他們查閱資訊；
- (7) 希望港鐵公司到現時試行新顯示屏的車站視察，如果認為情況與委員反映的情況不相符，委員可以到現場拍攝並再向港鐵公司跟進，並希望港鐵公司能從善如流，優化安裝新顯示屏的計劃；
- (8) 儘管新顯示屏較舊款展示更多資訊，但認為新顯示屏安裝在月台中間位置並不理想，希望港鐵公司檢視顯示屏的安裝位

置，考慮在車站上方或車站兩邊出入口設置雙向顯示屏，及在較大或較多乘客的月台上安裝四個顯示屏，方便乘客登車；

- (9) 曾在頌富站試行新顯示屏後向港鐵公司查詢轉換顯示屏的原因，並獲悉港鐵公司希望以此騰出月台空間安裝閉路電視。委員曾反映新顯示屏的安裝位置並不理想，希望港鐵公司考慮優化安排，以便乘客查閱班次資訊；
- (10) 豐年路、大棠路及康樂路的月台較窄，乘客難以走到月台中間查看顯示屏，亦容易造成危險；
- (11) 並非要求港鐵公司擱置計劃，惟希望從善如流，在年底完成安裝前優化方案，回應居民的需要；
- (12) 過往的顯示屏較大並以懸掛式安裝於月台顯眼位置，乘客無需進入月台亦可從遠處閱讀顯示屏資訊以得知下一班列車到站時間，從而考慮乘坐輕鐵或港鐵巴士，便利出行，亦有利疏通人流。而在現時設計下，居民需要登上月台方能得知到站時間；及
- (13) 擔心港鐵公司會利用顯示屏空間展示廣告，亦表示乘客最希望從顯示屏得知下一班列車的到站時間，而非數十分鐘後的班次資料。委員建議港鐵公司可考慮採用顯示屏以外的方式展示班次資訊，例如投影方式。

35. 港鐵公司譚啟智先生及蕭偉諾先生的綜合回應如下：

- (1) 港鐵公司現時已在 16 個月台安裝新顯示屏，亦已投放資源安排在各月台繼續安裝新顯示屏，預計工程將於今年年底完成。港鐵公司暫時的目標是集中資源安裝顯示屏，而委員對展示方式的查詢，港鐵公司會檢視其優化空間；
- (2) 港鐵公司已優化以二維碼查閱班次資訊的功能，由本來必須使用港鐵公司的應用程式，優化為無需安裝港鐵公司應用程式，只要掃瞄二維碼則可瀏覽相同資訊。輕鐵亦設有到站提示，乘客能在列車到達月台五分鐘前及即將到站前收到通知。現時有些車站沒有顯示屏，港鐵公司暫時利用以上方式通知乘客；

- (3) 港鐵公司已在所有尚未安裝新顯示屏的輕鐵月台展示海報，讓公眾知悉港鐵公司將在各車站陸續安裝顯示屏。新顯示屏是 32 吋顯示屏，能顯示最多十班列車的資訊，比舊款顯示屏的兩至三班為多。港鐵公司亦會研究運用新顯示屏為乘客提供更多資訊。至於連接輕鐵車站的港鐵站，預計將於今年 3 月至 6 月陸續更換新顯示屏；
- (4) 由於新顯示屏的尺寸較以往大，加上月台上蓋不高，如果以舊有的懸掛方式安裝，會影響閉路電視鏡頭監測車務及月台的實時情況。港鐵公司會探討在有需要的地方，尤其總站，安裝雙面顯示屏以方便乘客出行；
- (5) 港鐵公司會研究在部份月台增加顯示屏的數量，讓乘客由兩邊方向進入月台時都可以查閱資訊。港鐵公司理解市民對於以懸掛方式安裝顯示屏的意見，但這種方式未能提供足夠資訊予乘客，如果同時展示較多班次資訊，便要縮小使用的字體，影響長者及有需要人士閱讀。對於有委員建議在一旁不影響閉路電視的位置安裝顯示屏，港鐵公司持開放態度，會研究在個別車站，例如洪水橋站推行的可行性；
- (6) 天水圍、屯門及元朗每區均有月台已安裝新顯示屏，港鐵公司希望收集更多意見。港鐵公司正不斷收集意見及改進服務，例如有意見提出增加顯示的班次，港鐵公司已就此在後勤跟進，希望在年底更新程式，為乘客提供豐富的資訊。除班次以外，可能會加入天氣、新聞或區內資訊。港鐵公司重申對安裝方法持開放態度，務求為廣大市民服務；及
- (7) 港鐵公司現階段沒有打算於顯示屏內展示廣告內容。

36. 主席總結，委員認為新顯示屏的安裝位置未能便利乘客，亦容易被其他候車乘客阻擋，希望港鐵公司研究改善方案。

第九項：馬淑燕議員、徐君紹議員、林偉明議員及李啟立議員建議討論「要求提供改善措施以疏導「朗屏站 E 出口」的人流」
(交委會文件第 9/2024 號)

37. 主席請委員參閱第 9 號文件，以及港鐵公司及運輸署的書面回覆。

38. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 建議接駁結構編號 NF70 行人天橋至朗屏站 E 出口。委員曾在多年前提出有關建議，當時更希望把朗屏站 E 出口接駁到世宙；
- (2) 由於朗屏站 E 出口並未設有以下行扶手電梯，而樓梯雖有扶手但範圍狹窄且於繁忙時間人流眾多，使行動不便人士、嬰兒車使用者和輪椅使用者難以從 E 出口離開。雖然朗屏站 A 出口及 F 出口均設有升降機，但使用者需要再經過地面重返 E 出口附近位置，而且 F 出口與元朗市相距較遠，乘客往往寧願冒著危險下樓梯，也不願意前往 A 出口及 F 出口及使用升降機；
- (3) 明白港鐵範圍應由港鐵公司負責，但元朗區內的人口愈來愈多，住宅相繼入伙，朗屏站 E 出口的人流日漸增多。結構編號 NF70 行人天橋正在加設升降機，完工後該行人天橋將設有三架升降機，正好為接駁 E 出口提供契機以方便乘客，特別是嬰兒車使用者、輪椅使用者及長者前往安樂路兩旁的道路；及
- (4) 根據運輸及物流局最新的資料顯示，政府正使用組裝合成法建造高架行人通道。如果新技術可行，希望運輸署和港鐵公司溝通，接駁行人天橋至朗屏站 E 出口，既可方便從 E 出口離開港鐵站的乘客，亦可減低大橋路路口發生交通意外的機會。

39. 港鐵公司林莞爾女士表示，朗屏站現時設有兩部升降機，而 B 出口及 E 出口都設有扶手電梯。在考慮提升車站設施時，港鐵公司需考慮實際使用情況及現有資源等。港鐵公司現時在較舊的車站逐步加強無障礙設施，把資源集中於改善舊有車站設施。港鐵公司備悉委員的意見，已把意見轉達相關部門，希望在將來檢視車站設施的時候再作詳細考慮。

40. 運輸署陳世彤女士回應，現時朗屏站 E 出口樓梯下有行人路供居民由安樂路前往大橋路，而在大橋路近安寧路亦有設置合適過路

處，市民可以使用該路段。署方亦留意到有不少居民在附近出入口橫過大橋路的情況，因此計劃改善近安寧路的現有行人過路處設施，令該過路處更為顯眼，引導行人使用現有合適行人過路處，避免他們橫過車路。

41. 主席總結，希望部門研究有關建議，或考慮直接於有關出口安裝電梯，以提高通達性。

**第十項： 梁明堅議員、袁敏兒議員及李靜儀議員建議討論「要求優化錦上路西鐵站週邊改道設施」
(交委會文件第 10/2024 號)**

42. 主席請委員參閱第 10 號文件，以及土拓署的書面回覆，並歡迎土拓署工程師／16 (西) 杜繼祖先生。

43. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 在東匯路工程改道實施前，駕駛人士可在錦上路站 A 出口對出位置右轉至錦河路，即至錦田公路方向。經改道後的道路變為雙線雙程，所有車需駛至錦上路站 C 出口外，即錦河路及東匯路的迴旋處。由於一共三條道路均連接至此迴旋處，該位置變得像博愛迴旋處般非常擠塞，加上附近有公屋發展地盤及設有兩個交通燈，迴旋處已不勝負荷。委員建議恢復讓駕駛人士在錦上路站 A 出口對出右轉至錦田公路，分散車流；
- (2) 錦上路站 C 出口迴旋處附近有私人屋苑發展，工程的出入口正設於上述迴旋處中間，以致該迴旋處的容量非常飽和。若不及時解決問題，當附近的公屋地盤動工後擠塞問題將更為嚴重。委員希望有關部門能設法改善交通配套，而非單靠警方疏導交通解決問題；
- (3) 查詢 T 字路口的設計，亦希望部門附上圖片，以便理解情況；
- (4) 迴旋處往錦河路方向設有行人過路處，而在地盤距離迴旋處兩個車位的位置設有臨時交通燈，令該位置經常擠塞。查詢向北遷移交通燈的可行性，以騰出更多空間；
- (5) 查詢 T 字路口的開放時間，以解決繁忙時間的擠塞問題。早

前曾與土拓署代表到錦上路站視察情況，期後署方已調動水馬位置以拓闊迴旋處的道路空間，並安排人手以手動方式控制臨時交通燈運作，以改善擠塞情況；

- (6) 私人屋苑外迴旋處的違泊問題嚴重，問題源於下班時間的巴士班次間隔時間長，例如需候車最少 20 分鐘才有第 251A 或 251B 號線到站，以致有較多私家車駛至該處接載家人下班或下課。委員建議署方在迴旋處以外地方設臨時上落客位以供私家車接載乘客；及
- (7) 曾有工程車在迴旋處停泊造成擠塞問題，查詢地盤可有權限更改迴旋處的範圍。

44. 土拓署杜繼祖先生的綜合回應如下：

- (1) 署方希望能儘快完成有關的道路改善工程，以減少對附近居民的影響。署方備悉委員對有關道路改善工程的關注；
- (2) 就有關 T 字路口的設計，署方補充錦田大樓位置現時是迴旋處，日後待工程完成後便會變成 T 字路口。為方便委員了解工程的詳細內容，署方會在日後回覆委員時附上工程圖則作參考；及
- (3) 就有關 T 字路口的完工時間，署方表示可於會後向委員提供相關資訊。

45. 運輸署蔡皓先生表示，現時港鐵大樓對開已有約 100 米的上落客空間以供公眾人士使用。至於公共運輸交匯處因已有巴士及小巴等不同公共交通工具而比較繁忙，如增加私家車上落客站有可能影響公共交通服務，署方需要研究有關建議是否可行。

46. 主席總結，工程正在進行，如想了解詳細情況及改善空間，相關委員可聯絡部門安排實地考察。

(會後補註：土拓署已於會後提交跟進回覆，秘書處已於 2024 年 3 月 19 日交予交委會閱悉。)

第十一項：馬淑燕議員、徐君紹議員、梁業鵬議員、湯德駿議員、林偉明議員及李啟立議員建議討論「要求盡快進行十八鄉交匯處引道建造左轉行車道」
(交委會文件第 11/2024 號)

47. 主席請委員參閱第 11 號文件，以及土拓署的書面回覆。
48. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：
- (1) 有見早前博愛迴旋處在興建連接路後路況較以往暢順，因此欣悉題述工程即將於今年開展。委員查詢工程的複雜程度，並希望工程能如期開展，讓居民早日受惠；
 - (2) 過往曾發生十八鄉路的車龍延伸至鳳麒路的情況，亦曾有救護車及消防車受交通堵塞影響。因應元朗南的發展，如署方能提前完成基建工程一定會有幫助；
 - (3) 提議參考博愛迴旋處的做法，在交通燈前容許車輛直接左轉進入專用路，以加快車流；及
 - (4) 建議署方可同時把十八鄉迴旋處轉入十八鄉路的道路由單線轉為雙線，實行螺旋形迴旋處。
49. 土拓署杜繼祖先生的綜合回應如下：
- (1) 就十八鄉交匯處左轉專用行車道的工程時間表，署方表示現時目標是於今年內動工；及
 - (2) 署方備悉委員對左轉專用行車道不用駛經交通燈，可直接駛往博愛迴旋處的建議。
50. 運輸署葉志偉先生就螺旋形迴旋處的建議表示，現時該位置為影線位，署方會因應元朗南的發展一併檢視十八鄉迴旋處的道路標記，以提升道路安全及其效能。
51. 主席總結，希望工程項目中的兩條引道能儘快完工，並請有

關部門備悉委員的意見。

**第十二項：司徒駿軒議員建議討論「關注山下路開設駕駛學院事宜」
(交委會文件第 12／2024 號)**

52. 主席請委員參閱第 12 號文件，以及運輸署的書面回覆。

53. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 收到山下村居民反映政府部門未有就題述事宜充份諮詢居民意見，因此希望向運輸署查詢有關諮詢情況；
- (2) 山下村對出的兩條路相對狹窄且交通繁忙，委員擔心當駕駛學院投入運作後會影響山下路一帶的日常交通，並查詢運輸署在評估於該位置成立駕駛學院時有否將附近一帶交通情況納入考慮；
- (3) 查詢山下路駕駛學院的考試路線是否屬於元朗南發展的工程範圍；
- (4) 查詢在諮詢過程中，山下村及附近屋苑的居民是否皆同意在山下路開設駕駛學院；
- (5) 因應駕駛學院已獲有條件許可並將於年尾開始營運，委員請運輸署詳細了解該路段的交通狀況。委員認為山下路一帶交通繁忙，並非如運輸署形容般順暢；
- (6) 就運輸署書面回覆指駕駛學院已於 2023 年 10 月獲城市規劃委員會（城規會）的有條件許可，有效期至 2026 年 10 月 13 日，委員查詢駕駛學院於有效期完結後將會遷至另一選址或是會重新申請規劃許可，以延長期限；
- (7) 查詢運輸署在諮詢期間收到的反對意見或關注事項；
- (8) 山下路並非正規道路，路面較窄，有經驗的駕駛人士都認為道路危險，何況正在學習駕駛的人士；
- (9) 公園南路及公園北路一向較為清靜，附近亦有學校，委員擔心在駕駛學院營運後會有學習駕駛的車輛經過一帶路段，對

附近居民造成影響。而且，委員認為隨駕駛學院開設所增加的車輛流量會對元朗公園使用者造成噪音滋擾；及

- (10) 以往交委會曾否決有關項目，期後有關方面再度提出申請。由於規劃署的宣傳不足，令不少居民錯過於公眾諮詢期間表達意見的機會。委員希望運輸署密切留意駕駛學院的運作對附近一帶交通及環境的影響。

54. 運輸署葉志偉先生的綜合回應如下：

- (1) 有關駕駛學院早在 2021 年 4 月已開始第一次規劃申請，規劃署當時已就規劃申請進行公眾諮詢。在 2023 年 10 月，由於有關規劃許可期限屆滿，所以需要再作申請，規劃署亦有再進行公眾諮詢；
- (2) 規劃署已向城規會轄下的鄉郊及新市鎮規劃小組委員會反映部門意見及公眾意見，以供審視，亦獲得城規會的有條件許可，有效期至 2026 年 10 月。現時駕駛學院仍未開始運作，大概於今年年尾才正式投入運作；
- (3) 在處理申請過程期間，城規會已考慮山下路一帶的交通情況。山下路的繁忙時間大概為平日早上七時半至八時半，以及下午六時至七時。駕駛學院考生使用路段的時間將會避開繁忙時間，所以於繁忙時間對山下路一帶的交通影響相對較輕微。為進一步減低對山下路的影響，駕駛學院已進一步限制駕駛學院外出學習的車輛數量，即在非繁忙時段容許約 22 架車外出，而當貼近繁忙時段，例如早上十一時至中午十二時期間，將收緊限制至約 11 架車外出；
- (4) 由於駕駛學院已限制外出學習車輛的數目及外出時間，有關安排能減低對山下路一帶交通的影響，署方在評估對交通的影響時，認為此項目沒有造成不可接受的負面影響。因此，署方在交通層面接納了有關報告；
- (5) 由於車輛會在山下路出發，因此有機會駛至公園南路及公園北路的位置，而其鄰近的範圍亦有在元朗南工程發展範圍內；
- (6) 現時規劃署批出的有條件許可設三年期限，如需續期便要重新申請。如需在 2026 年 10 月有效期滿後在同一位置繼續營

運駕駛學院，規劃署會再度就此進行諮詢；

- (7) 署方會在駕駛學院開辦後密切留意其運作情況及評估附近一帶的交通情況；及
- (8) 規劃署負責處理有關公眾諮詢，讓公眾在諮詢期內提出意見，當中有山下村的居民曾向規劃署提出意見。有關意見已提交至城規會相關委員作審視。規劃程序設上訴機制，不過沒有公眾就有關規劃申請提出反對或作出申述。署方會在會後向委員補充公眾諮詢期間收到的意見。

55. 主席總結，如委員就開設駕駛學院有其他意見，可直接向規劃署反映。

(會後補註：規劃署已於會後提交跟進回覆，秘書處已於 2024 年 3 月 5 日交予交委會閱悉。)

第十三項：馬淑燕議員、徐君紹議員、梁業鵬議員、林偉明議員及李啟立議員建議討論「要求擴闊及改善豐年路站的行人過路處」(交委會文件第 13/2024 號)

56. 主席請委員參閱第 13 文件，以及運輸署的書面回覆。

57. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 元朗大馬路在上班上學繁忙時段及舉行地區大型活動時人流甚多，而現時豐年路輕鐵站月台的斜路及月台上均沒有足夠站立空間，容易造成危險；
- (2) 備悉運輸署將草擬改善上址行人通道空間不足的方案，並查詢改善方案的詳情及工程時間表；
- (3) 運輸署曾在分區委員會就題述事項匯報工作進度，希望部門日後能以同樣方式向交委會提供更多資訊；及
- (4) 待運輸署敲定改善方案後，委員建議與署方一同到現場視察，以了解改善方案的詳情。

58. 運輸署陳世彤女士的綜合回應如下：

- (1) 針對現時豐年路輕鐵站月台的斜路行人通道空間不足的情況，署方建議增加一個過路處，以便分流行人；
- (2) 署方於分區委員會的匯報內容與是次的書面回覆相近，均旨在向委員報告署方較早前的工作；及
- (3) 由於工程範圍在港鐵範圍內，署方需時與港鐵公司溝通。署方在獲得港鐵公司同意後，現時正與路政署商討工程的細節及安排，希望能儘快推展方案。

59. 路政署陳志光先生表示，署方在收到運輸署擬議方案的草圖後曾到現場視察，觀察到需要進行挖掘的花槽位於現有輕鐵路軌旁邊的低位，現時正與運輸署及承建商商討擬議方案施工安排的可行性，以免在挖掘過程期間對輕鐵的運作造成影響，之後會再向委員匯報進一步資料。

60. 主席請部門向委員提供設計草圖以作參考。

(會後補註：運輸署已於會後提交跟進回覆，秘書處已於 2024 年 2 月 23 日交予交委會閱悉。)

第十四項：湛家雄議員建議討論「跟進天水圍交通工程進展」 (交委會文件第 18/2024 號)

61. 主席請委員參閱第 18 號文件，以及香港警務處、路政署和運輸署的書面回覆。

62. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 部份工程早在 2018 年提出但到現時仍未展開工程，認為工程進度過於緩慢；
- (2) 知悉路政署預計於今年第二季開展文件提及的第一項及第三項工程，並於今年第三季開展第二項工程，委員希望署方

能按時落實工程；

- (3) 由於天耀路轉入天耀商場的兩支交通燈距離十分近，以致不少駕駛人士看錯燈號，影響行人安全，查詢署方能否藉著有關工程一併改善情況；及
- (4) 有關運輸署回覆指需待完成樹木遷移程序方可增設電單車泊位，委員希望署方加快工程進度。

63. 運輸署陳世彤女士回覆，署方已向路政署發出施工紙，期後亦繼續與路政署保持溝通，協助落實方案。

64. 路政署陳志光先生的綜合回應如下：

- (1) 就位於天河路與天耀路交界的第一項及第三項工程，由於工程位置接近輕鐵和巴士總站，署方早前就工程的臨時交通安排方案諮詢相關機構，現時已取得大部份機構的同意並陸續收到其餘機構的答覆，預計上址兩項工程會於今年第二季一併開展；及
- (2) 就位於天瑞路的第二項工程，署方已與相關部門完成樹木測量及評估工作和落實樹木移除及補種的安排，並正同步進行其餘規劃工作，包括臨時交通安排及政府撥地等批核申請，暫定於今年第三季開展上述工程。

65. 主席總結，希望儘快進行工程，特別是處理燈號問題，以保障道路使用者的安全。

第十五項：運輸署進展報告

(交委會文件第 14 / 2024 號)

66. 主席請委員參閱第 14 號文件。

67. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 繼近日第 968 號巴士線的停站點由十八鄉鄉事委員會對出巴士站遷至昌威大廈後，委員查詢增設在形點 I 停站的可行性；

及

- (2) 查詢署方可否在進展報告內加入所有已實施的交通安排，例如近日就嘉湖山莊巴士服務的變動，方便委員及居民監察地區交通情況，並適時提出意見。

68. 運輸署蕭嘉欣女士表示，因應十八鄉鄉事委員會對出的巴士站較為繁忙，署方早前收到九巴公司申請將第 968 系列路線遷移至青山公路昌威大廈外的新建停車灣以作分流。署方會審視有關路線的營運狀況及該處的交通情況與巴士公司作適當考慮

69. 運輸署鍾 雯女士的綜合回應如下：

- (1) 隨著嘉湖山莊的 NR902 號巴士線於本年 1 月停止運作，署方收到地區意見，亦已檢視第 276A 及 276B 號巴士線的運作情況，已於 1 月中起加強 276B 號巴士線的服務；及
- (2) 因應署方與巴士公司在新年期間來往深圳灣口岸的 24 小時服務所作的安排，276B 號巴士線相關文件有所滯後，書面生效日期為 2 月下旬。此安排將於下一份工作報告反映。

70. 主席總結，備悉運輸署為分流巴士停車灣流量而將第 968 號線的停車站改遷，請署方持續觀察實際情況，如遷移第 968 號線的停車站不可行，可研究能否分流其他巴士路線至新建的停車灣，以平衡各方需要。

第十六項：路政署進展報告 (交委會文件第 15/2024 號)

71. 主席請委員參閱第 15 號文件。

72. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 支持元朗體育路近元朗劇院增設交通燈的改善工程，認為有關路段在早上時間非常繁忙，增設交通燈較過往使用行人斑馬線的安排更有效舒緩交通；

- (2) 建議將天恒巴士總站至俊宏軒的過路處工程項目列入進展報告內，以跟進工程進度。委員表示曾就有關項目與路政署到場視察，惟至今仍未推行改善工程。此外，委員查詢路政署將工程項目列入報告的考慮準則；
- (3) 為配合天水圍公眾街市項目工程，路政署於天福路建造了兩個臨時過路處，但中間的斜路容易對途人造成危險，希望署方開展工程以平整有關路段；
- (4) 建議署方儘快於康業街與寶業街及德業街交界加設行人過路處，以減少交通意外發生，保障行人安全；及
- (5) 有見十八鄉路近原築將設置行人過路處，而有關路段的路燈因受樹木遮擋而光線較為昏暗，影響駕駛人士視線，希望有關部門跟進情況。

73. 路政署陳志光先生的綜合回應如下：

- (1) 有關元朗體育路近元朗劇院將現有斑馬線改建成交通燈過路處的工程，署方早前曾研究實施單線雙程行車的臨時交通安排以配合建造有關交通燈過路處，惟與運輸署討論後認為交通上未必可行，需要尋找其他替代方案。署方表示擬建的交通燈需要過路筒接駁電力及信號，現時正安排承建商進行探洞以檢查現有斑馬線地下是否已藏有過路筒。如確認已藏有過路筒，則可進一步簡化臨時交通安排，務求在對交通造成最小影響的情況下進行上述工程；
- (2) 有關天恒巴士總站近俊宏軒的過路處，署方會向運輸署了解有關建議。如署方收到運輸署發出的施工通知書，署方會配合運輸署落實有關工程；
- (3) 有關天福路的臨時過路處，署方表示是建築署就天水圍街市項目所實施的臨時交通安排。署方會就上址路面不平的事宜通知建築署並與有關委員作出跟進；
- (4) 署方會將運輸署已發出的施工通知書並受委員關注的工程項目列入進展報告，讓委員知悉相關工程項目的最新進展。就未於進展報告列出的工程項目，署方會繼續與委員及運輸

署溝通，將其餘工程項目加入進展報告；

- (5) 有關樹木遮擋一段十八鄉路近原築的路燈，署方會通知有關部門安排樹木修剪工作；及
- (6) 有關康業街與寶業街及德業街交界的過路處，署方承建商早前提交臨時交通安排方案並收到相關審批部門的意見，現時正在跟進有關意見並會儘快安排再次提交經修訂的臨時交通安排方案予相關部門審批。

74. 主席總結，請路政署考慮委員的意見，以在進展報告納入相關工程項目。

第十七項：單車交通意外及執法數字 (交委會文件第 16 / 2024 號)

75. 主席請委員參閱第 16 號文件。

76. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 有見近日因騎單車人士在行人路踏單車導致行人受傷的情況持續出現，希望警務處及運輸署加強執法。此外，委員亦建議署方加強宣傳教育，讓騎單車人士多加注意途人安全及改善違例停泊單車情況；
- (2) 隨地區發展，十八鄉內部分村路現已改劃為行人路，不再容許車輛及單車行駛。委員建議運輸署及警務處就鄉村內的村路及行人路的分界提供更清晰指示，以免市民誤墮法網；
- (3) 查詢報告是否包括電動可移動工具的意外及執法數字；
- (4) 查詢報告內涉及有關對行人的檢控內容；及
- (5) 有關違例泊車檢控數字的上升趨勢，請警方繼續加強執法，以打擊區內違例泊車情況。

77. 警務處呂韻妍女士的綜合回應如下：

- (1) 警方十分著重單車安全，而文件內的執法數字亦反映當時警方的工作重心。第三季正值暑假，較多學生會到單車徑踏單車，因此警方當時較專注在單車及行人方面的執法，相關檢控數字因而較高。警方在第四季的行動則較專注於處理違例泊車的情況，因此該季的單車及行人檢控數字有所減少；
- (2) 除了就在行人路踏單車和不依照交通燈號踏單車的情況作出檢控，警方亦有派發宣傳單張及到校宣傳交通安全，亦歡迎委員幫忙加強宣傳工作；
- (3) 報告所列的數字並不包括電動移動車輛相關數字。由於與電動移動車輛相關的違例情況嚴重，當中包括電動單車和電動滑板車，警方曾就此作出特別檢控行動。如有需要，警方可提供相關數字，以供參考；及
- (4) 報告所列的行人檢控數字為不依照交通燈號過馬路的數字。就此，警方近期已加強宣傳及執法工作，希望藉此提高居民的安全意識，減少危險。

78. 主席總結，為保障交通安全，警方有嚴厲執法的必要，亦需要加強宣傳，提高市民的交通安全意識。另一方面，主席亦希望警方在執法時平衡各方的需要。

第十八項：元朗區臨時交通安排 (交委會文件第 17 / 2024 號)

79. 主席請委員參閱第 17 號文件。

80. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 就元朗南發展工程的臨時交通安排，建議有關部門考慮限制公庵路的臨時交通燈數量，以及儘快打通公庵路及僑興路中間的車路橋，以舒緩交通擠塞情況；
- (2) 希望路政署加快於鄉郊地區興建行人天橋，方便長者及輪椅使用者過路；

- (3) 查詢文件中路政署「於唐人新村路及沙井路交界進行試路」(第 43 項)項目是否與第 15 號文件中的「唐人新村路與沙井路交界擴闊行車路」(第 4 項)項目為同一工程，並就前者顯示為預計於 2024 年第二季實施，而後者則顯示為正在跟進審批部門就臨時交通安排方案所提出的意見的歧異作出查詢；
- (4) 查詢「為橫跨青山公路元朗段近元朗廣場的行人天橋(結構編號 NF307)」加建升降機的進度；及
- (5) 有關「為橫跨濕地公園路近濕地公園站的行人天橋(結構編號 NF383)」加建升降機的工程，繼近日於鄰近天橋位置開通地面行人過路處後，委員建議署方重新檢視為有關行人天橋加建升降機的需要。

81. 路政署陳志光先生的綜合回應如下：

- (1) 載於第 17 號文件的第 43 項工程與第 15 號文件的第 4 項工程為同一項目，按審批部門就有關臨時交通安排方案提出的意見，署方需於工程開展前進行試路，以檢視有關方案對上址交通的影響。署方於 2023 年第四季曾就試路安排諮詢附近持分者，並獲悉他們會於 2023 年第四季至 2024 年第一季於同一位置進行渠務接駁工程，因此署方現時計劃於 2024 年第二季進行試路；及
- (2) 備悉議員就有關結構編號 NF383 行人天橋加建升降機的意見，並會轉達有關工程組別向議員補充相關資料。

82. 主席總結，由於工程進度或受地區實際情況影響，希望部門加強與委員的溝通，以便委員了解最新情況。

第十九項：其他事項

第二十項：下次會議日期

83. 主席表示，下一次交委會會議將會於 2024 年 4 月 23 日下午 2 時 30 分於元朗區議會會議廳舉行。

(會後補註：經主席同意，2024 年第二次交委會會議將改於 2024 年 4

月 17 日上午 10 時於元朗區議會會議廳舉行。)

84. 餘無別事，會議於下午 5 時 25 分結束。

元朗區議會秘書處
2024 年 4 月