

元朗區議會交通運輸委員會
2024 年第三次會議記錄

日期：2024 年 6 月 11 日（星期二）

時間：下午 2 時 30 分至下午 6 時 15 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
林慧明議員
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
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

王曉山議員	元朗民政事務助理專員（2）
王琦珩女士	地政總署行政助理／地政（元朗地政處）
朱立雄先生	香港警務處元朗警區行動主任
彭智偉先生	香港警務處元朗警區交通組主管
梁偉業先生	運輸署高級運輸主任／元朗 1
蕭嘉欣女士	運輸署高級運輸主任／元朗 2
鍾 雯女士	運輸署工程師／元朗西 1
馬翊球先生	運輸署工程師／元朗西 2
霍思敏女士	運輸署工程師／元朗中
陳世彤女士	運輸署工程師／元朗東
蔡 皓先生	運輸署工程師／元朗南
葉志偉先生	運輸署工程師／邊界 1
林子星先生	運輸署工程師／邊界 2
關德儀女士	運輸署工程師／邊界 3
梁志江先生	運輸署工程師／特別職務 2
韓浩廷先生	路政署區域工程師／元朗（東）
蔡健文先生	

議程第二項、第四項及第五項

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）
鄧政傑先生	九龍巴士（一九三三）有限公司助理經理（營運支援）

議程第六項

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）
鄧政傑先生	九龍巴士（一九三三）有限公司助理經理（營運支援）
朱錦鴻先生	新大嶼山巴士（一九七三）有限公司高級經理（營運及行政）

議程第七項

王溢光先生 天祐有限公司董事
黃錦波先生 天祐有限公司董事

議程第十六項

蕭劍虹先生 環境保護署高級機電工程師（電動車）1
馬俊豪先生 環境保護署機電工程師（電動車）11

* * * * *

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年第三次會議。

2. 主席歡迎香港警務處元朗警區行動主任彭智偉先生首次出席會議，以接替呂韻妍女士的工作，並感謝呂韻妍女士過去協助交委會的工作。

3. 主席歡迎王曉山議員列席會議。

第一項：通過交通運輸委員會 2024 年 4 月 17 日舉行的 2024 年第二次會議記錄

4. 委員一致通過交委會 2024 年 4 月 17 日舉行的 2024 第二次會議記錄。

（會後補註：路政署於會後提出修訂建議，有關修訂建議在 2024 年 8 月 8 日獲交委會通過。）

委員提問：

- 第二項： 姚國威議員、林宗賢議員及劉桂容議員建議討論「要求增加濕地公園路途經大欖隧道轉車站的巴士服務」
(交委會文件第 33 / 2024 號)
- 第三項： 林宗賢議員、姚國威議員、賴玥均議員、黃穎灝議員及徐偉凱議員建議討論「要求增加巴士特別班次由天水圍至將軍澳」
(交委會文件第 34 / 2024 號)
- 第四項： 賴玥均議員、司徒駿軒議員、馬淑燕議員及林偉明議員建議討論「反映 276B 班次不足事宜，建議九巴於繁忙時間加密班次」
(交委會文件第 35 / 2024 號)
- 第五項： 李啟立議員、馬淑燕議員、司徒駿軒議員、林偉明議員、林慧明議員、徐君紹議員、湯德駿議員、梁業鵬議員、賴玥均議員、蘇淵議員及徐偉凱議員建議討論「要求開辦 B9A 元朗(西)來往香園圍口岸恆常巴士服務及加密班次」
(交委會文件第 36 / 2024 號)

5. 主席表示，由於議程第二至第五項均與巴士服務有關，因此將會合併討論。他請委員參閱第 33 至 36 號文件、運輸署就議程第二至第三項席上提交的書面回覆，以及運輸署及九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴公司)就議程第四至五項的書面回覆，並歡迎以下九巴公司代表出席會議：

經理(車務)	<u>黃子健先生</u>
助理經理(公共事務)	<u>周禮希先生</u>
助理經理(營運支援)	<u>鄧政傑先生</u>

6. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 認為運輸署的書面回覆只臚列現有巴士路線，而未有就往來濕地公園路及大欖隧道轉車站的巴士服務提出改善措施。就署方建議居民充分利用巴士與巴士及巴士與鐵路之間的轉乘安排，由於現時濕地公園路一帶在非繁忙時間只有開往金鐘的城巴第 967 號線可前往大欖隧道轉車站，委員希望署方積極考慮居民的意見，在非繁忙時間增設途經濕地公園路前往大欖隧道轉車站的巴士服務；

- (2) 八鄉一帶居民依靠大欖隧道轉車站的巴士服務往返市區。委員反映居民表示在大欖隧道轉車站乘搭前往元朗或天水圍的巴士線時可享有轉乘優惠，惟反過來由天水圍乘車至大欖隧道轉車站再轉車至八鄉時則不設轉乘優惠。由於居民在天水圍乘搭往市區方向的巴士時已需要付全程車費，在大欖隧道轉車站轉乘第 251A 號線或第 251B 號線前往八鄉時需再額外付車費，加重居民的經濟負擔；
- (3) 就九巴公司最新的營運紀錄顯示第 69C 號線在繁忙時間的載客率約為 73%，委員查詢有關路線在繁忙時間的每小時載客率；
- (4) 運輸署曾在「2023-2024 年度元朗區巴士路線計劃」提出於今年第一或第二季推出第 265P 號線，惟有關路線到現時仍未投入服務；
- (5) 查詢如政府在收回大欖隧道專營權後調整隧道收費，巴士的班次會否因而出現變動；
- (6) 就增加巴士特別班次往返天水圍及將軍澳的建議，委員希望運輸署及九巴公司能積極考慮在清明節和重陽節前後增設有關巴士路線，以便利元朗及天水圍居民前往將軍澳華人永遠墳場掃墓。就署方書面回覆表示市民可善用巴士轉乘方案往返天水圍及將軍澳，委員認為由於市民在掃墓時需帶備多項物品且天氣炎熱，有關建議未能便利市民；
- (7) 委員早前曾進行調查，結果顯示不少區內居民每周均需頻繁往返將軍澳；另一方面，隨入境事務處總部於今年 6 月 11 日遷至將軍澳後，區內居民前往將軍澳的需要亦相應增加，因此希望九巴公司能在早上及晚上繁忙時間提供特別班次往返天水圍及將軍澳；
- (8) 長遠而言，委員希望九巴公司能增設全日往返天水圍及將軍澳的巴士路線，亦指出希望九巴公司恆常化現時由天水圍前往大埔的特別巴士服務；
- (9) 自嘉湖山莊的居民巴士服務停辦後，居民對第 276B 號線服務需求更為殷切；
- (10) 就運輸署於書面回覆指九巴公司已在早上 7 時至 8 時及下午

5 時至 6 時加強第 276B 號線的服務班次，委員建議署方進一步延長加強服務班次的時段，以配合實際上下班的繁忙時段；

- (11) 儘管理解運輸署及九巴公司需視乎載客量等營運數據，以審視調整巴士服務的需要，但委員反映居民實際上對題述的各條巴士路線需求甚殷；
- (12) 雖然最新營運數據顯示第 276B 號線於早上 7 時至 8 時及下午 5 時至 6 時的平均載客量不足七成，但委員認為巴士載客率達七成亦意味着該輛巴士上的座位已滿，部分乘客需要長時間站立至目的地。委員希望署方在繁忙時間增加班次，以回應居民的需求。如有需要，委員樂意與署方或九巴公司代表視察有關路線的乘車實況；
- (13) 由於現時有不少新田居民因第 276B 號線駛至新田運輸交匯處時已客滿而未能登車，委員查詢增設以新田作起點的特別班次的可行性；
- (14) 查詢九巴公司進行客量調查的情況及準則，例如進行調查的時間及所調查的班次數量；
- (15) 查詢第 B9A 號線試辦計劃下的使用情況，亦建議九巴公司加強宣傳，讓更多居民認識此巴士服務，以吸引居民前往蓮塘口岸轉乘內地地鐵或巴士到各商業區及公眾場所，減輕前往其他口岸的巴士服務壓力。如試辦效果理想，委員建議九巴公司恆常化第 B9A 號線巴士服務，以分散北上的人流；另一方面，九巴公司亦可考慮增設相關巴士服務供天水圍、錦繡花園及加州花園的居民往來香園圍邊境管制站，以加強與大灣區的交通連接；
- (16) 就運輸署表示第 B9A 號線於試辦期間載客率不高的情況，委員查詢有關路線於試辦期間的具體分段載客率，以便了解不同時段的載客情況。為提升載客率，委員建議九巴公司按具體數據調整服務時間，例如當居民集中於假日早上出行，則可集中於早上試辦服務，亦可考慮在鄉郊及洪福邨增設中途站；
- (17) 認為若有更多居民了解第 B9A 號線的服務，則他們或會在未能成功登上第 B1 號線巴士時轉為乘坐第 B9A 號線，從而

提升第 B9A 號線的載客率。另外，九巴公司亦可參考過往第 B1 號線及第 B9 號線的做法，為第 B9A 號線提供轉乘優惠，以加強宣傳力度；及

- (18) 就九巴公司指出第 B9A 號線現時繁忙時間的載客率只有約兩至三成，反映其路線有延長的空間。委員建議九巴公司考慮將路線起點往西移至洪水橋一帶，或往東移至錦繡花園或加州花園一帶，讓更多居民可乘搭有關路線。

7. 九巴公司鄧政傑先生及黃子健先生的綜合回應如下：

- (1) 有關天水圍北的巴士服務，九巴公司一直關注服務情況，亦有增設新服務，例如在過去數年把第 269A 號線及第 269P 號線延長到濕地公園路，亦開辦了第 69 號線。九巴公司亦在近年的巴士路線計劃提出增辦第 265P 號線途經大欖隧道至荃灣。其次，九巴公司亦開設了往返大埔的第 65X 號線，儘管暫時有關路線的載客量一般，但九巴公司希望未來可獲得更多乘客的支持。另外，九巴公司在本年的巴士路線計劃提出了分拆第 269D 號線的服務，此舉亦能便利濕地公園一帶及天水圍北的居民；
- (2) 明白巴士服務仍有不足之處，會努力檢討以滿足居民的需求；
- (3) 九巴公司現正籌備第 265P 號線，惟由於在人手招聘方面遇到困難，需時進行資源調配，待有關路線落實時會向委員提供最新的服務資訊；
- (4) 有關載客率統計，現時九巴公司會參考乘客量最多的一個小時去調整服務，但同時亦會監察其他時段的服務情況，例如當觀察到有巴士路線的服務持續不足，九巴公司會在資源許可的情況下盡量增加班次，以滿足乘車需求；
- (5) 對於在大欖隧道轉車站轉乘第 251A 號線或第 251B 號線前往八鄉時未設轉乘優惠，九巴公司將與運輸署積極研究相關改善安排，並補充現時居民在天水圍由第 69 號線轉乘第 251C 線至錦田時能享有轉乘優惠；
- (6) 備悉委員對非繁忙時間巴士服務的關注。現時只有第 69C 號線的早上服務時間維持至中午 12 時，但此路線在非繁忙時

間的使用量較低。九巴公司會再研究調整現有路線服務時間或提供其他服務的可能性；

- (7) 對於建議在清明節及重陽節增設來往將軍澳的服務，九巴公司會與運輸署商討其可能性；
- (8) 有關第 276B 號線的服務，隨著相關居民巴士停止服務，九巴公司已於今年 1 月臨時加密班次，並於 2 月正式向運輸署申請加密班次。早上繁忙時間由天水圍開出的服務最密集時為每 12 至 13 分鐘一班，而晚上由上水開出的服務最密集時則為 12 分鐘一班；
- (9) 九巴公司持續監察第 276B 號線的運作，並留意到在下班時間有居民從內地回港後經新田轉乘此路線回天水圍。九巴公司曾在今年 5 月 30 日及 31 日進行實地調查，往上水方向的班次於 31 日早上駛往天慈時車上有約 80 名乘客，在天慈接載乘客後車上則有約 90 至 100 名乘客。在回程方面，九巴公司在下午的繁忙時間於新田運輸交匯處進行調查。往天水圍方向的班次駛往新田時車上有約 80 名乘客，接著有約 10 至 20 名乘客於新田登上該班次，並沒出現乘客未能登車的情況。此次實地調查於早上繁忙時間 7 時至 9 時在天慈邨進行，調查往上水方向的班次，而下午繁忙時間 5 時至 8 時則在新田運輸交匯處調查往天水圍方向的班次；
- (10) 因應居民頻繁往來內地與香港的情況，乘客量隨時出現變動，九巴公司會繼續進行調查。當乘客量上升時，九巴公司會按需要調整服務；
- (11) 有關第 B9A 號線，九巴公司在黃金周之前已預計前往香園圍口岸的需求一直上升，因此開辦了特別路線第 B9A 號線，來往元朗西和香園圍口岸。試辦初期的使用率並不高，但留意到在佛誕時有明顯的乘客量增長，因此九巴公司向運輸署申請延長試辦期至今年 9 月 1 日，並預計暑假時會有較多乘客來往元朗西和香園圍口岸；
- (12) 根據現時九巴公司的觀察，第 B9A 號線在下午往元朗方向的乘客較多。而因應香港與內地的交流愈來愈密切，香園圍口岸的使用率一直增加，九巴公司會繼續密切監察並彈性調節班次以滿足服務需求；及

- (13) 第 B9A 號線只開通了約一個半月，有些居民未必認識此路線，此路線的服務亦有空間去吸納更多乘客。九巴公司會研究加強宣傳，吸引更多乘客使用第 B9A 號線，避免因乘客集中前往福田口岸而需要長時間候車。九巴公司會同時考慮增加站點以提升此路線的服務，並考慮把路線設為恆常服務，以方便元朗和附近區域的居民前往香園圍口岸。

8. 運輸署鍾 雯女士的綜合回應如下：

- (1) 署方備悉委員對新增巴士路線的意見，包括天水圍來往將軍澳的恆常服務和重陽及清明節日期間的特別班次服務，以及元朗／天水圍來往香園圍的恆常服務，並會將有關意見轉交相關組別同事備悉和跟進；
- (2) 署方備悉委員提出希望加強濕地公園路來往大欖隧道轉車站巴士路線的服務。署方在 2023 年 10 月曾與委員、Wetland Seasons Park 和 Wetland Seasons Bay 的管業處和居民代表會面，並持續關注濕地公園路來往大欖隧道轉車站的乘客需求情況。營運數據反映第 69C 號線（天恩邨—觀塘碼頭）的載客率由 2023 年 10 月至今大致相約。該線現時在星期一至五（公眾假期除外）往市區方向提供 24 班次，往天水圍方向則提供 7 班次。署方會繼續留意實際乘客需求情況，適時調整服務以配合乘客出行；
- (3) 有關巴士路線計劃中提出因應天水圍北新增人口而在第 265M 號線（天恆邨—葵涌（麗瑤邨））增設第 265P 號線（天恩—荃灣站／荃灣（眾安街）），署方已與九巴公司商討，但由於預計暑假期間乘客對巴士服務的需求會增加，將會對巴士公司現時的人手安排造成壓力。署方與巴士公司已備悉委員提出的意見，會儘早落實第 265P 號線的服務，以為天水圍北居民提供多一個前往大欖隧道轉車站的路線選擇；
- (4) 署方表示今年有收到營辦商放棄經營嘉湖山莊居民巴士服務的申請。署方重視替代路線的服務水平，例如第 276B 號線（天富—上水（彩園））在 NR902 號線（嘉湖山莊（樂湖居）—上水）停止服務時已加強了繁忙時段的班次服務。事實上，巴士服務的供應是按照該路線的實際乘客需求情況而訂，本署備悉委員對第 276A（天恆邨—上水（太平））和第 276B 號線服務供應的關注，由於現時乘客對第 276A 號線的

需求較殷切，所以該線班次安排亦會較頻密。署方備悉委員對第 267B 號線繁忙時段營運情況的關注，並樂意和委員及九巴公司一起進行實地視察；及

- (5) 政府一向鼓勵巴士營辦商在財政許可的情況下盡量為乘客提供車費優惠。署方備悉委員提出的意見，並會繼續與相關巴士公司保持溝通。

9. 主席總結，儘管運輸署與九巴公司提供的回覆十分詳盡，惟相關巴士的服務或未符合委員及居民的期望，請委員繼續與運輸署及巴士公司交換意見。

第六項： 司徒駿軒議員、梁業鵬議員、蘇淵議員、徐君紹議員、林慧明議員、賴玥均議員、馬淑燕議員及張偉琛議員建議討論「要求全面加強元朗區來往各通關口岸的公共交通服務」（交委會文件第 37／2024 號）

10. 主席請委員參閱第 37 號文件，以及運輸署的書面回覆，並歡迎新大嶼山巴士（一九七三）有限公司（嶼巴公司）高級經理（營運及行政）朱錦鴻先生出席會議。

11. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 在剛過去的端午節連假期間，深圳灣口岸的登車情況仍然不算理想。委員認為來往深圳灣口岸及元朗的交通服務仍然不足，現時每 20 至 30 分鐘一班的服務班次過於疏落，因此促請嶼巴公司加強第 B2 號線及 B2P 號線的服務，同時查詢開往屯門的城巴第 B3 號線的班次比開往元朗的嶼巴第 B2 號線及 B2P 號線班次多的原因；
- (2) 就過往多個長假期各關口仍然出現候車乘客擁擠的情況，認為運輸署未有為紓緩各個關口交通服務不足的情況制定長期、中期和短期解決方案。委員指出加強與各口岸的交通連接對北部都會區的發展及與大灣區的融合有關鍵作用，因此希望透過增加公共交通服務以加強香港與周邊各地區的聯繫；
- (3) 指出落馬洲支線公共運輸交匯處的候車乘客眾多，現時的服

務未能夠應付需求，對巴士公司以及維持現場秩序的警員帶來挑戰。運輸署曾指署方考慮了乘客的實際需求和乘車模式而未有分拆九巴第 B1 號線，但實際上天水圍居民對分拆相關路線的需求很高，因為現時途經元朗往落馬洲的單程交通時間過長，而轉乘則會產生額外車資；

- (4) 希望運輸署或九巴公司就分拆路線進行調查，了解前往天水圍和元朗的乘客量；
- (5) 曾向嶼巴公司反映希望增加第 B2 號線班次，以回應學童於上午上學的乘車需求；
- (6) 指出龍運第 A37 號線的班次不足，導致出現乘客在樓梯上就坐及無處放置行李箱的情況。大量居民於假日前往港珠澳大橋口岸，使此路線在假日的服務更為不足。此口岸非常繁忙，曾出現等候四小時才能出境的情況。第 A37 號線每 20 至 30 分鐘一班的服務不足夠應付來往口岸的乘車需求；
- (7) 指出天水圍欠缺來往香園圍口岸的巴士服務，只能到元朗轉乘九巴第 B9A 號線；
- (8) 指出來往鄉郊及各關口的交通服務不足，亦查詢會否提供來往新田至其他口岸的服務，以及未來會否因應皇崗口岸轉為「一地兩檢」而增加班次；
- (9) 現時各口岸在長假期以及每天上學及放學時間排隊候車的情況嚴重，建議運輸署改善各口岸的候車環境，特別是落馬洲支線公共運輸交匯處。署方應加強空氣流通，以及於下雨時加設帳篷；
- (10) 希望改善新界專線小巴路線第 618 號線的服務，甚至轉用雙層巴士，以供天水圍居民來往深圳灣口岸；
- (11) 建議調整新界專線小巴路線第 618 號線於深圳灣口岸的停泊位置。現時此小巴路線的候車位置與開往天水圍的嶼巴第 B2P 號線之間隔著三條開往屯門的巴士線，建議把小巴第 618 號線的位置調至第 B2P 號線旁邊，讓乘客能觀察候車情況再選擇合適的服務；及
- (12) 對部分居民而言，第 B1 號線是唯一方便他們直接回到所住

屋苑的路線，因此眾多居民經福田口岸回港並乘坐第 B1 號線以前往元朗或天水圍。就此建議運輸署與內地相關部門研究於內地提供接駁巴士，把回港人士分流至不同口岸，紓緩口岸擠逼的情況，便利本港居民。

12. 嶼巴公司朱錦鴻先生的綜合回應如下：

- (1) 在過去的端午節長假期，嶼巴公司增派了 14 輛巴士以行駛第 B2 號線及第 B2P 號線，大致令班次密度提升一倍，第 B2 號線的班次為每 10 分鐘一班，而第 B2P 號線的班次為每 5 分鐘一班。嶼巴公司會一直留意乘客的乘車模式以調整班次；
- (2) 嶼巴公司將陸續增加雙層巴士數量，預計之後會再進一步增加第 B2 號線的班次。嶼巴公司已向運輸署提交相關計劃，研究提供前往港鐵站的短運服務，從而以加快疏導乘客的速度；及
- (3) 有關上午學童上學時段班次不足的情況，嶼巴公司已在每天增加平均四至五個班次。雖然早上約 7 時 10 分的候車隊伍較長，但在安排額外班次後，平均在 7 時 20 分至 25 分便可以清空隊伍。

13. 九巴公司黃子健先生及鄧政傑先生的綜合回應如下：

- (1) 在剛過去的端午節長假期，第 B1 號線在服務最頻密的一小時內提供了超過 30 個班次，即平均大概兩分鐘便開出一輛巴士。因應落馬洲支線公共運輸交匯處的情況，九巴公司在乘客回港最繁忙的時段同時開出四至五輛巴士，以確保順暢地疏導回港人流；
- (2) 有關龍運第 A37 號線的服務，指出一直在假期增加班次，例如於端午節當天由下午 5 時至晚上 9 時均有增加班次；而晚上 10 時 45 分至 11 時 20 分當中最繁忙的時段每 15 分鐘便開出一班巴士服務；
- (3) 九巴公司重申在每次假期前均預備充足的巴士去應付過境高峰期，而在即將來臨的七一回歸假期亦會作此準備。九巴公司會繼續留意長假期乘客數量，因應需求在落馬洲支線口

岸、蓮塘口岸及港珠澳口岸增強服務；

- (4) 一般來說，在較長的假期，就各條來往不同口岸的路線，特別是第 B1、B9、B9A、A37、A36 號線等，九巴公司會因應需求與運輸署商討在原定的班次表上增加班次，甚至在最繁忙的時段安排短途班次，希望儘快疏導候車隊伍；及
- (5) 九巴公司樂意探討進一步改善服務的建議，讓乘客享受高質素服務。

14. 運輸署鍾 雯女士的綜合回應如下：

- (1) 署方備悉委員對元朗及天水圍往來每個口岸的公共交通服務水平的關注。署方在過去的端午節假期一直留意各口岸的情況。事實上，乘客的出行模式不時改變，例如假期首兩天因天雨關係而比較少乘客出行。署方會在口岸聯同警方及各公共交通服務營辦商保持緊密聯絡，以疏導人潮；
- (2) 署方經警方協助在本年 4 月 17 日與委員們一同實地視察第 B1 號線在落馬洲支線管制站的運作情況，了解到土木工程拓展署（土拓署）正在進行落馬洲河套地區的前期工程，令該交匯處的空間變小。暑假期間，署方預計乘客對第 B1 號線的需求會繼續殷切，但為配合土拓署即將進行的打樁工程，第 B1 號線的運作安排需作出調整。目前，署方與警方保持密切溝通，除需確保工程期間第 B1 號線運作正常外，亦需配合警方的各項人潮控制措施，以確保管制站內的運作安全。署方表示現時第 B1 號線在公共運輸交匯處內的運作面臨挑戰，由於運作空間有限，如果安排不當，排隊人流會經行人天橋倒灌回入境大堂。現時，第 B1 號線在乘客需求殷切的時段安排五輛巴士同時接載乘客已成基本運作模式。經考慮乘客實際需求、乘車模式，及相關配套營運安排後，本署認為應維持第 B1 號線現時的服務安排，希望委員理解。同時，署方已備悉委員再次提出第 B1 號線路線分拆的意見；
- (3) 署方會用盡落馬洲支線公共運輸交匯處口岸的可運作空間，以提供合理和安全的運作空間予各個營辦商和候車乘客。對於委員對口岸空間設計、空氣流通和上蓋的意見，署方會轉交相關工務部門作適當考量；

- (4) 有關嶼巴第 B2 號線及 B2P 號線的情況，署方在過去的端午節假期和嶼巴公司保持緊密聯絡。除此之外，警方也很關注深圳灣口岸公共交通服務的運作情況，例如由於現場排隊的空間有限，署方聯同警方與各個營辦商一直保持緊密聯絡，以疏導持續的人潮；
- (5) 深圳灣口岸公共運輸交匯處屬人車分流的環形設計，署方明白委員提出現時的乘車位置可能會令乘客造成混淆的意見，因為服務天水圍北的小巴第 618 號線的乘車位置與服務屯門的城巴第 B3 系列號線的乘車位置在同一邊，而服務天水圍南和元朗的嶼巴第 B2P 和 B2 號線則在另一邊。根據現時的安排，第 B2 號線一邊的兩個巴士灣是巴士的指定落客點，即所有巴士均需指定落客點落客後，再駛入各路線的巴士灣接載乘客。有關安排是為避免人潮對流而可能引起的安全問題。署方已聯同深圳灣口岸警方檢視人流情況，亦因應警方意見要求小巴第 618 號線試行在巴士指定落客點落客。署方會繼續配合警方的人流秩序安排，適時調整服務；及
- (6) 署方將會把有關第 A37 號線的服務水平的意見轉交相關組別作跟進。

15. 主席總結，由於人流太多但空間有限，在處理整個口岸的交通安排時需要兼顧多項因素。希望運輸署與相關部門及營辦商儘快研究改善方案。

**第七項： 劉桂容議員、林宗賢議員及姚國威議員建議討論「專線小巴 618 服務情況」
(交委會文件第 38/2024 號)**

16. 主席請委員參閱第 38 號文件，以及警務處及運輸署的書面回覆，並歡迎天祐有限公司董事王溢光先生及黃錦波先生出席會議。

17. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 讚揚相關部門及新界專線小巴第 618 號線營辦商已於今年 2 月及 5 月透過加密班次及增設維持秩序措施以改善情況；
- (2) 欣悉營辦商將於今年 9 月安排職員在口岸協助學童熟習乘車

安排；

- (3) 有見主要服務天水圍北居民的第 618 號線的運作非常繁忙，有不少天水圍北居民反映車輛不足，尤其在天瑞路及濕地公園一帶的中途站已出現滿客情況，因此希望能繼續增加班次；
- (4) 在加強服務方面，明白營辦商可能已用盡所有車輛及司機，因此建議同時讓其他營辦商以雙層巴士提供服務，方便居民到深圳灣口岸；
- (5) 建議善用科技，讓營辦商有效知道各個中途站的候車乘客數目，以作特別安排；
- (6) 希望運輸署到各站調查乘客量及班次，特別是假日的情況，藉此了解現時小巴營辦商提供的服務是否滿足由天水圍北到深圳灣口岸的乘客需求；
- (7) 對於深圳灣口岸的回港人流多，候車隊伍很長的問題，明白運輸署及警方已在候車處進行大量工作，但希望能再增加配套，令服務更為暢順；
- (8) 指出曾有學童在早上因班次不足而未能登上專線小巴，只能乘坐的士回天水圍上學；
- (9) 查詢為厦村安排特別班次的可能性；
- (10) 查詢專線小巴營辦商在加強服務時面臨的限制。希望運輸署協助解決問題，例如當營辦商因資金問題未能擴充業務時，建議運輸署協助營辦商加強服務，同時解決居民的需要；及
- (11) 由於深圳地鐵將於今年年底在深圳灣口岸開設新的鐵路服務，預計此口岸的人流將上升，就此建議相關部門增加疏通人流的配套，確保服務順暢。

18. 天祐有限公司黃錦波先生的綜合回應如下：

- (1) 感謝委員給予的鼓勵，會繼續儘力提供服務；
- (2) 有關上午學生乘車回校的情況，已加開七班特別班次，亦會

再留意 9 月開學的情況；

- (3) 現時面臨人手短缺及資金問題，適逢運輸署推出「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」，已參與第二期計劃，希望在員工充足和內部資源容許時增加車輛，長遠滿足居民的需求；
- (4) 在晚上停泊車輛方面，由於小巴士的範圍很短，如把車輛停泊於小巴士外便屬違例泊車，希望運輸署能夠提供協助；及
- (5) 已在今年 4 月增加車輛數目，現時總數為 13 輛小巴。預計在 6 月底或 7 月初再增加一輛小巴。由於受資金和人手問題限制，將按部就班加強服務，亦歡迎委員就服務情況直接聯繫運輸署或公司。

19. 運輸署鍾 雯女士的綜合回應如下：

- (1) 署方感謝委員的鼓勵，亦指出新界專線小巴第 618 號線營辦商的營運態度正面，在收到署方轉介相關意見後便持續加強服務，亦即將再增加新車。署方正協助營辦商辦理牌照等相關手續，讓營辦商可以儘早安排新車投入服務，加密班次；
- (2) 為配合乘客在繁忙時段前往深圳灣口岸方向的需求，本署已批准營辦商由 2024 年 4 月 21 日起，在繁忙時段加設經天影路往口岸方向的短程服務，以加快車輛流轉和為乘客提供更直接的服務。本署已敦促營辦商加緊留意天水圍北各中途站的乘客需求，營辦商表示已提醒該線司機通知站長中途站乘客候車情況，以便站長即時作出適當車輛調配；
- (3) 為配合跨境學童的乘車需要，營辦商除了於上午上學時段加開七個特別班次外，亦同樣在下午放學時段加開六個特別班次。由於各間學校的放學時間不同，營辦商亦有按實際情況調整班次安排；
- (4) 署方曾聯同警方及營辦商實地視察該線在口岸的運作情況，亦已於今年 5 月聯同營辦商實施試行計劃，當中包括在口岸新增排隊欄，以有效利用空間和改善乘客排隊秩序。由於運作情況暢順，營辦商已由 6 月起長期擺放排隊欄；

- (5) 有關學生於今年 9 月開學的安排，營辦商已同意增加資源，在 9 月新學年開始初期在口岸加設職員，以協助學童熟習乘車安排；
- (6) 指出現時有在慧景軒調查運作情況，亦會繼續進行調查，以及特別留意委員提出在往口岸方向路線後段的小巴士的乘客需求情況，例如濕地公園路、香港青年協會李兆基書院和美湖居附近的小巴士；
- (7) 有關委員提出在厦村附近加設特別班次的建議，署方和營辦商已備悉意見；
- (8) 署方已就深圳灣口岸的新鐵路作部署，相關的營辦商（包括嶼巴公司、城巴有限公司和小巴營辦商）均已有計劃繼續加強服務；
- (9) 運輸行業面對司機短缺問題，因此政府推行「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」，第 618 號線的營辦商已提交申請；及
- (10) 署方了解第 618 號線在疫情期間停運三年，有虧蝕情況。就此，署方儘力為營辦商提供協助。在停泊小巴方面，口岸設施由口岸管理委員會負責，署方則透過工程師於口岸位置作出安排，提供空間予營辦商通宵停泊三輛小巴，方便小巴司機在關口啟用時儘早提供服務，接載入境的乘客。

20. 警務處彭智偉先生回應，警方會持續於深圳灣口岸安排警力，維持口岸交通及乘客秩序，並歡迎委員就分隔帶、鐵馬，或上、下車站的位置與警方聯繫。警方會再作研究並作出調整。

21. 主席感謝各部門的回應，希望部門繼續研究改善方案。

第八項： 郭永昌議員、袁敏兒議員、梁明堅議員、張偉琛議員、徐君紹議員、梁業鵬議員及李靜儀議員建議討論「爭取 K 線由元朗站至上村循環線，為八鄉居民提供便利的服務」
(交委會文件第 39/2024 號)

22. 主席請委員參閱第 39 號文件，以及港鐵公司及運輸署的書面回覆。

23. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 隨著鄉郊發展，現時八鄉人口已達四萬多人，交通需求龐大。雖然港鐵公司和運輸署回覆指港鐵巴士服務受《香港鐵路條例》(第 556 章)約束，但有居民反映大埔墟站亦設港鐵巴士服務，以往亦有尖沙咀至南昌站及旺角站至中港城的港鐵巴士服務，因此希望運輸署以地圖方式提供相關條例下港鐵巴士的可服務範圍，以便委員了解；
- (2) 最近一次檢討《香港鐵路條例》已是 2007 年，但現時元朗(包括八鄉及新田)已經列入了北部都會區的發展，認為應適時檢討條例，以為居民提供優質的交通配套；
- (3) 雖然運輸署鼓勵居民選擇現有的公共運輸服務，但在欠缺港鐵巴士服務的安排下，居民未能享受轉乘優惠，需要付額外車費乘坐九巴服務接駁港鐵。希望署方考慮減輕居民的交通成本；
- (4) 希望能於錦田和錦上路加設巴士線，由元朗站前往上村，途經錦上路站及大欖隧道。現時很多八鄉居民乘坐九巴第 64K 號線出行，但一旦錦田公路發生意外，整條路段甚至錦上路亦會出現嚴重塞車情況，影響八鄉居民出行；
- (5) 面對將來北環線、中鐵線等落成，認為應要提前重新規劃《香港鐵路條例》(第 556 章)所指的範圍；
- (6) 八鄉內設多個過渡性房屋項目，當中位於江夏圍的項目初時申請九巴服務時不獲批准，之後才獲增加兩個特別班次，而位於打石湖、七星崗等位置的項目沒有巴士服務等交通配套，新增人口將令八鄉的交通出現嚴重擠塞情況；及
- (7) 錦上路站一帶已興建了多個屋苑項目，但道路仍未擴寬，亦

未增設巴士服務等配套。由於錦上路屬雙線，早上常有垃圾車於沿路的垃圾站進行收集垃圾工作，阻塞道路，影響學生乘車上學。

24. 運輸署蕭嘉欣女士的綜合回應如下：

- (1) 有關港鐵巴士服務範圍，正如署方於書面回覆中提及，根據現行政策，港鐵公司須根據《香港鐵路條例》(第 556 章)在西北鐵路服務範圍內經營巴士服務。署方備悉委員有關檢討其服務範圍的意見，並會把有關意見轉交相關組別進行研究；
- (2) 有關轉乘優惠，署方已把相關意見轉交港鐵公司和巴士公司作考慮。署方一直鼓勵不同的公共運輸營辦商因應他們的營運狀況和乘客需求，盡量為乘客提供轉乘優惠；
- (3) 因應過渡性房屋項目帶來的新增人口，署方一直與相關的巴士公司及小巴營辦商商討加強現有服務或增設特別班次以應付新增的乘客需求，以確保服務水平；及
- (4) 署方會提醒巴士公司因應路面突發情況而作合適的車務調動，以盡量維持應有的服務水平。

25. 主席總結，就爭取由元朗站至上村的港鐵巴士循環線，希望運輸署考慮實際情況，研究改善空間。另外，希望運輸署考慮讓過渡性房屋項目經營居民巴士，以應付人口持續上升帶來的乘車需要。

**第九項： 郭永昌議員及李靜儀議員建議討論「查詢錦上路各項道路工程進度」
(交委會文件第 40/2024 號)**

26. 主席請委員參閱第 40 號文件，以及土木工程拓展(土拓署)署的書面回覆。

27. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 感謝土拓署於收到此討論事項後主動邀請委員進行實地視察，以探討錦上路一帶的工程；

- (2) 認為香港的工程進度緩慢，例如加闊一條行車線需時五年，但內地建造四條行車線的工程僅需時半個月。而在進行錦上路各項道路工程期間，道路標記和指令的變化亦令駕駛者感到混亂；及
- (3) 錦上路比較狹窄，有必要增建避車處及進行擴闊工程。

28. 主席總結，有興趣了解相關工程項目的委員可參與土拓署舉辦的實地視察。

（會後補註：土拓署已於 2024 年 6 月 14 日安排實地視察，於現場向委員簡介工程項目。）

第十項： 李啟立議員、馬淑燕議員、司徒駿軒議員、林慧明議員、張偉琛議員、徐君紹議員、湯德駿議員、林偉明議員、梁業鵬議員、蘇淵議員及賴玥均議員建議討論「要求合併推行元朗市明渠改善工程及元朗明渠架空行人天橋」
（交委會文件第 41／2024 號）

第十一項： 袁敏兒議員、徐偉凱議員、施駿興議員、李靜儀議員及梁明堅議員建議討論「重啟在元朗市中心『明渠上興建行人天橋』的方案」
（交委會文件第 42／2024 號）

29. 主席表示由於議程第十項及第十一項均與元朗明渠高架行人通道有關，因此將會合併討論。他請委員參閱第 41 至 42 號文件，路政署及運輸署的綜合書面回覆，以及渠務署的書面回覆。

30. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 過去已對高架行人通道項目進行多番研究，居民在過去多年來亦一直期待興建高架行人通道。面對元朗人口持續增長，認為應該重啟項目，落實興建此高架行人通道；
- (2) 擬建高架行人通道連接朗屏站 D 出口，方便往來元朗政府合署和元朗公共圖書館、元朗體育館、元朗劇院和元朗游泳池等設施，亦查詢會否延伸至馬棠路；

- (3) 現時當居民往來朗屏站及各種康樂設施時，路程普遍迂迴曲折。居民需要貫通南北的高架行人通道，特別是長者及行動不便的人士。建造高架行人通道既可以疏導人流和改善交通，也可以釋放空間，吸引更多其他地區的居民到訪元朗，促進地區經濟發展；
- (4) 支持進行元朗市明渠改善工程，解決氣味問題及提升防洪功能以保障居民，惟希望渠務署與不同部門互相配合，預留空間，在開展明渠活化工程時一併進行高架行人通道工程，避免在美化明渠後因興建高架行人通道而需移除植物，造成浪費及環境污染；
- (5) 以往曾有建議覆蓋整條渠面，但因造價高而改為考慮建造高架行人通道。公眾十分關注高架行人通道的造價，日後重啟項目的造價將高於多年前提出的 17 億，希望部門審視工程成本及建築方法；
- (6) 兩屆前的區議會曾通過高架行人通道方案，不過於立法會申請撥款的時候卻被指造價過高而未獲推行。造價過高原於有關高架行人通道走線地底大部分都是溶洞，工程的成本很高，例如興建朗屏站時其中一條樁柱需要 100 米深，所以高架行人通道的高造價是工程成本所致，並非「豪華天橋」；
- (7) 渠務署於報告內指出署方會展開明渠活化工程，將現有傳統排洪渠道提升至怡人的綠化走廊，並預計於 2030 年完成。就此，委員希望署方提供詳細方案，讓委員了解該怡人綠化走廊的設計是否符合居民的要求，令明渠兩旁變成居民願意來往的通道；

(會後補註：渠務署已就明渠活化工程的設計提交跟進回覆，秘書處已於 2024 年 8 月 20 日交予交委會閱悉。)
- (8) 期望署方在綠化明渠時把白鴿群聚問題、保留明渠水體幫助元朗降溫，及於明渠上方建造便利居民設施等要點納入考慮；
- (9) 有關「人人暢道通行」計劃第三階段，建議部門審視承辦商能否採用新的組裝技術，以加快工程進度及減少對居民的影響；及

(會後補註：路政署會在「結構編號 NF70 - 橫跨安樂路及

朗業街近朗屏港鐵站的行人天橋加建升降機工程」中的 1 號升降機採用組裝合成升降機的技術，並正積極研究於其他升降機工程中使用的可行性。）

- (10) 有關結構編號 NF393 橫跨東匯路連接吳家村、八鄉及東匯路的項目，委員指出早前有居民反映其住宅本來沒有水浸問題，卻在此項工程開展之後曾於雨天出現水浸情況，懷疑與工程的排水設施有關，因此希望與相關部門一起前往該住宅進行視察。

（會後補註：路政署確認升降機工程並沒有引致水浸情況，而村民亦已解決有關水浸問題。）

31. 路政署蔡健文先生備悉委員對高架行人通道及「人人暢道通行」計劃的意見，並會轉達至有關工程組別作出跟進。

32. 運輸署陳世彤女士的綜合回應如下：

- (1) 署方持續關注元朗的步行設施，希望藉著不同措施以改善環境，例如增設行人過路處及擴建行人過路設施等；
- (2) 備悉委員對高架行人通道的意見，會將意見轉達路政署有關組別跟進，如有需要，署方會就優化方案提供意見；及
- (3) 對於有委員建議在明渠工程中預留空間，若日後有機會建造高架行人通道時便可免卻重複部份工程，署方會將意見轉達路政署有關組別跟進。

33. 主席總結，委員認為明渠改善工程有實際需要，但當局應審慎考慮如何活化明渠，避免浪費資源。有關重啟高架行人通道項目，他請相關部門備悉委員提出的意見。

第十二項： 郭永昌議員、袁敏兒議員、梁明堅議員、徐君紹議員及李靜儀議員建議討論「申請在錦上路增設駕駛者違法拍照攝影機、偵速攝影機及限速牌」
(交委會文件第 43／2024 號)

34. 主席請委員參閱第 43 號文件，警務署的書面回覆，以及運輸署席上提交的書面回覆。

35. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 感謝警務處和運輸署的回覆，亦感謝警務處加強錦上路一帶的巡邏；
- (2) 錦上路及兩旁行人路狹窄，常有居民在此路段候車出行。比起警方到現場巡邏，更希望能於錦上路增設攝影機監察路況，對駕駛人士起阻嚇作用，保障附近居民；
- (3) 如果未能安裝固定攝影機，建議定期設置臨時攝影機，偵察車速及超車情況，同時建議於地面增加慢駛標誌及相關指示牌；
- (4) 據觀察所得，警方在近年派員到錦上路拍下超速車輛照片（「影快相」）的次數減少，但現時錦上路每天均出現超速及越過雙白線超車情況，因此希望警方作出相應安排；
- (5) 如遇公共小巴上落客或垃圾車收集垃圾時會造成塞車，影響居民前往港鐵站或大埔上班，因此建議政府在錦上路加建避車處，避免交通擠塞並減少違規超車情況；
- (6) 偵速攝影機可以拍下超速車輛照片，但未必可以偵察超越雙白線行為，而文件第 43 號附件一內建議使用的相機屬內地常用的系統，能夠偵察超越雙白線超車、逆線行車、未按標記停車，甚至後座乘客未有佩戴安全帶的情況。由於內地多處設有該款系統，駕駛人士相對警剔；及
- (7) 認為如在香港採用相關系統，可以有效使駕駛人士守法，減少違規行為及交通意外，但將牽涉修訂法例，亦會引起私隱關注，因此需要再深入探討是否適宜於香港推行此系統，如果可行，便應把系統套用至錦上路以及其他道路。

36. 警務處彭智偉先生的綜合回應如下：

- (1) 警方已指派人員加強於錦上路巡邏，觀察到有越過雙白線超車的情況，亦有就此作出檢控；
- (2) 留意到有較多公共小巴司機違規，例如當前方巴士上落客時，有小巴司機越過雙白線超車。因此，警方在進行檢控時，除了向小巴司機發出定額罰款通知書，亦會強調警方一直監察交通情況，違規行為將會被檢控。警方希望小巴司機能廣傳相關訊息，讓更多司機了解違規的後果；
- (3) 警方會研究進行定點攝影或以測速槍進行流動攝影，以偵察超速行為；及
- (4) 總部計劃在今年內於全港人流多的地方安裝 2 000 個閉路電視，其首要目的為防罪、滅罪，例如利用鏡頭找出盜竊案的疑犯。長遠而言，閉路電視亦會被應用於交通執法，但現階段將先集中安裝於市中心。警方將再就此向總區轉達委員的意見。

37. 運輸署蔡皓先生回覆，運輸署和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。署方備悉委員的意見，並會再與警方跟進此事項。

38. 主席總結，希望相關部門就安裝定位攝影機作考慮。

第十三項： **湛家雄議員建議討論「改善往機場屯赤隧道的屯門龍富路及深圳灣口岸道路的限速問題及博愛迴旋處安裝交通燈號的進展及時間表」**

(交委會文件第 44／2024 號)

39. 主席請委員參閱第 44 號文件，以及運輸署及路政署的書面回覆。

40. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 希望把屯門龍富路及皇珠路的車速限制由每小時 50 公里放寬至每小時 70 公里，加快車流量，方便居民出行；
- (2) 指出現時由屯門市廣場的路段開始的車速限制一直都是每小時 70 公里，但當上斜進入皇珠路便收緊至每小時 50 公里；
- (3) 預計屯門繞道在十多年後才開通，但前往機場的屯赤隧道的交通擠塞情況日益嚴重。在現有車速限制下，車輛只能緩慢前進，車龍於繁忙時間甚至會延伸至藍地；
- (4) 龍富路至屯赤隧道屬雙線雙程的快速公路，認為每小時 70 公里的車速才是合理；
- (5) 以往龍富路曾發生交通意外，其原因為由內河碼頭駛至及直駛的車輛未在迴旋處前交匯，因此發生相撞意外，但認為此交通情況已於屯赤隧道開通後獲改善，因此建議放寬車速限制以增加車流量；
- (6) 指出由屯門公路往皇珠路之路段的車速限制由每小時 70 公里收緊至每小時 30 公里，理解署方擔心車速太快會引致交通意外，但現時車輛在途經該路段時需要減速，導致屯門市中心一帶交通擠塞問題嚴重；
- (7) 屯門的相關路段可以接駁元朗的道路，影響區內交通道路網絡，而來往深圳灣的道路對元朗有直接影響；
- (8) 深圳灣公路大橋的車速限制為每小時 100 公里，但深圳灣口岸內的道路的車速限制則降至每小時 50 公里，有關車速限制並不合理，因此建議把車速限制放寬至每小時 70 公里，同時指出該路段欠缺明顯的減速指示牌；
- (9) 有關博愛迴旋處安裝交通燈號，部門僅指出預計於 2024 年第 4 季完成土木工程並再安排安裝交通燈號。希望查詢安裝交通燈號的確實時間，方便委員跟進工程進度；
- (10) 博愛迴旋處的交通擠塞問題日趨嚴重，惟擔心安裝交通燈號的工程可能需時四、五年，而且相關工程或牽涉不同部門，需要各部門的配合才可確保工程進度。希望能儘早完成工程，起分流的作用；

- (11) 指出駕駛者的使用習慣改變需時，希望部門在相關安裝工程快將完結前邀請委員了解實際運作，以便委員向居民發放資訊，讓他們了解新安排如何提升交通效率及保障安全；及
- (12) 指出曾在上屆議會討論博愛迴旋處安裝交通燈號，藉此改善交通情況。希望秘書處向委員補充相關區議會文件，供委員參閱。

（會後補註：秘書處已於 2024 年 8 月 15 日向交委會提供交委會文件 2022／第 14 號作參閱。）

41. 運輸署林子星先生就有關深圳灣大橋車速限制議題的回應如下：

- (1) 有關深圳灣口岸道路的限速問題，由於現時深圳灣口岸內設有各種跨境車輛的出入境設施及公共交通交匯處，所以現時深圳灣口岸內道路限速設在每小時 50 公里是合適的；
- (2) 現時於深圳灣大橋上近里程標誌「0.4 北」處已設定為時速 50 公里，署方亦已於時速 50 公里起始處前的 300 米、200 米及 100 米處設置合適的路牌及適當的交通標誌，以提醒駕駛人士前方相關的車速改變；及
- (3) 署方會繼續密切監察上述路段的交通情況，並適時檢討其車速限制。

42. 路政署蔡健文先生回覆，現階段未有博愛迴旋處安裝交通燈號的時間表。當相關土木工程完成，便會隨即安排安裝交通燈號。安裝交通燈號的工程由機電工程署負責，路政署會及早就土木工程進度與機電工程署協商，務求盡快安裝交通燈號。

43. 主席總結，希望路政署把委員的意見轉交相關部門，以便跟進。

第十四項： 黃穎灝議員、姚國威議員、劉桂容議員、陳燕君議員、林宗賢議員及徐偉凱議員建議討論「擴闊天頌苑外天瑞路行人過路綫及安全島(近天壇路路口)」
(交委會文件第 45 / 2024 號)

44. 主席請委員參閱第 45 號文件，以及運輸署席上提交的書面回覆。

45. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 天瑞路及天壇街交界的十字路口交通繁忙，附近設有巴士站。由於該處的安全島十分擁擠，時有出現居民被擠至安全島外的情況，亦有不少居民在上下班繁忙時段沒有按照行人過路處的標記橫過馬路，存在道路安全隱憂，希望運輸署能改善相關過路設施，以保障居民安全；
- (2) 讚揚警方迅速跟進在今年 5 月 24 日一名居民帶同三名幼童涉嫌違反交通燈號橫過相關路段的事件，並於 5 月 27 日作出檢控；
- (3) 回應運輸署建議透過調整燈號次序以縮短行人在天瑞路十字路口的等候過路時間，委員認為建議方案會減慢行車速度，影響車流量，因此提議改為擴闊該處的安全島及延長斑馬線，透過改善硬件設施以改善現有行人環境問題；
- (4) 建議參考教育路元朗千色匯前移除安全島的做法，由以往分開兩段斑馬線改為一整段斑馬線，讓行人順暢地橫過繁忙的路口，同時可以縮短行人過路交通燈時間；
- (5) 由於天瑞路及天壇街交界連接天水圍醫院，現時當輕鐵駛過時，車輛需要等待數分鐘燈號才可以轉至天壇街前往醫院。委員認為署方在考慮移除安全島的方案時，需要同時關注有關方案會否影響由北向南行右轉至天壇街天水圍醫院的車輛等候時間。若有關方案將延長緊急車輛駛入天水圍醫院的行車時間，則應轉為採用擴闊安全島的方案，以容納更多行人；
- (6) 希望運輸署在提出方案時一併提供相關數據和具體資料，例如調整燈號次序後的等待時間，以便議員向居民進行解說；

- (7) 現時天恒至俊宏軒的路口設計與天瑞路／天壇街交界情況雷同。委員憶述運輸署早於 2016 年已就天恒至俊宏軒的路口備好改善工程的施工圖則，惟相關工程至今仍未開展。有見署方近日表示正就有關路口籌備新方案，並就施工圖則諮詢意見，委員希望署方能儘快落實工程項目，以保障居民安全；
- (8) 理解運輸署在考慮擴闊題述位置的過路設施時或面對交通燈號方面的限制，但希望署方能先行拆除兩個圍欄，增闊安全島的位置以容納更多行人；及
- (9) 建議運輸署參考數年前天耀輕鐵站至天盛苑路段的擴闊安全島工程，該方案減低了行人過路的危險。就天耀輕鐵站至天盛苑路段，委員建議署方參考教育路元朗千色匯前移除安全島的做法，進一步改善天耀輕鐵站至天盛苑的行人過路設施。

46. 運輸署霍思敏女士的綜合回應如下：

- (1) 明白委員關心行人環境及道路安全，亦希望確保行車暢順。署方備悉委員的意見，會儘力研究優化方案，例如擴闊安全島的方案，祈探討能保障及便利所有道路使用者出行的優化方案；及
- (2) 署方將參考委員提出的教育路元朗千色匯及天耀邨附近道路的相關方案。

第十五項： 李啟立議員建議討論「要求於元朗安樂路設置行人防護欄」

(交委會文件第 46／2024 號)

47. 主席請委員參閱第 46 號文件，以及運輸署席上提交的書面回覆。

48. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 引述今年年初在安樂路發生了一宗交通意外，當時一輛由東

堤街駛出的車輛在轉彎時失控剷上行人路，由於該位置設有護欄能起卸力作用，車輛最終停在行人路上；

- (2) 安樂路由青山公路交界的位置到大橋村均設有欄杆，但基達中心至安樂工業大廈的路段卻沒有加設欄杆。途經的車輛車速較快，容易對行人構成危險，特別是下雨天。該處亦時有慈善團體派發飯盒，因此經常有不少長者聚集；
- (3) 樂見署方計劃加強提示駕駛者減慢車速，但仍希望署方能於相關路段增設防護設施，因為寶業街屬駕駛學院的考試路段，不時有考生經過；及
- (4) 留意到運輸署曾在 2019 年於香港仔海旁道的巴士站安裝「減能護柱」，當時每支的價格為約兩萬港元，據稱可抵禦一輛七噸半重型汽車以時速五十公里的撞擊，而部門當時指正進行為期 30 個月的安全研究。如果署方發現「減能護柱」有相應效能，建議署方考慮於安樂路安裝，以保障居民安全。

49. 運輸署陳世彤女士的綜合回應如下：

- (1) 一般而言，欄杆用於引導行人在適當的過路處橫過馬路，而現時元朗安樂路的過路處附近已設有欄杆；及
- (2) 署方曾派員到現場視察，並留意到有長者於行人路範圍等待領取飯盒。對於委員擔憂有關道路的行人安全，署方備悉委員的意見，並會密切監察情況及進行研究。

（會後補註：為引導行人到附近的過路處及防止行人踏出馬路遇到危險，署方計劃在該段行人路加設欄杆。）

50. 主席總結，如有疑問，委員可以聯絡運輸署以作跟進。

第十六項： 林偉明議員、李啟立議員、張偉琛議員、賴玥均議員、湯德駿議員、徐君紹議員、林慧明議員、司徒駿軒議員、馬淑燕議員、蘇淵議員及梁業鵬議員建議討論「建議盡快在元朗區公共停車位（咪錶）加裝充電設施」
（交委會文件第 47／2024 號）

51. 主席請委員參閱第 47 號文件，以及環境保護署（環保署）

的書面回覆，並歡迎以下環保署代表出席會議：

高級機電工程師（電動車）1

蕭劍虹先生

機電工程師（電動車）11

馬俊豪先生

52. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 雖然環保署制定了《香港電動車普及化路線圖》，但現有配套不足，未能吸引駕駛人士購買電動車，難以推動電動車普及化，未能達至減少碳排放的目的；
- (2) 認為環保署的書面回覆與現況不符。環保署指出，考慮到現時在市面行駛的電動車比例相對上仍然低，所以未有計劃在停車收費錶（咪錶）停車位附近加裝充電設施，而委員表示現時有駕駛人士因為充電設施不足而決定不購買電動車；
- (3) 指出政府的目標是在 2027 年中前將香港公共和私人停車位配備充電基礎設施的總數提升至約 20 萬個，但署方在文件中指出本港現時只有約 8 000 個公共充電器，與目標仍有距離，查詢如何在未來數年達成目標；
- (4) 指出「EV 屋苑充電易資助計劃」已於 2023 年截止申請，私人樓宇未能再加入計劃，另有市民反映申請方面的困難，因此希望了解計劃的進度；
- (5) 假如部門憂慮於咪錶停車位加裝充電設施會影響流通量，建議限制充電時間、按車種比例增加電動車專用停車位，甚至以法例禁止燃油車款停泊於電動車專用停車位等。指出電動車只需停泊短時間以充電，以解決即時需要；
- (6) 對於現時元朗區只設有約 350 個公共充電器位，主要集中在天水圍及朗壹廣場，認為公共充電設施不足，而且低於全港每區平均公共充電器位數目，即 400 多個。同時指出不少位於其他地區由政府設施和停車場內已加裝了充電位；
- (7) 由於不少元朗的駕駛人士需來回市區，對充電設施的需求量很大，因此建議在元朗區加裝充電設施，亦鼓勵政府於元朗鄉郊地方提供大量公共充電器，或於元朗建造地下智能停車場；

- (8) 認為環保署作為推廣使用電動車的部門，應該儘力加設充電設施，推廣電動車以保護環境，亦查詢運輸署對在其管理的咪錶停車位加設充電設施的回應，並指出兩個部門應就加設充電設施合作；
- (9) 現時政府推行港車北上，日後亦可能推行粵車南下的計劃，而現時國內電動車的比率很高。如果在元朗加裝更多充電設施，可便利內地遊客來香港旅遊，亦可配合「香港無處不旅遊」的概念，帶動元朗經濟發展；
- (10) 現時香港的電動車登記數字持續上升，現有的電動車數量超過 90 000 輛，對充電設施的需求很大。充電設施不足，令部份車主需要在凌晨等候停車場充電位；
- (11) 各部門應就加建充電設施通力合作，例如規劃署及運輸署等。部門應在興建、重建及改建項目時提早規劃，例如在重建元朗大球場時加設電動車充電位，因為居民一直期待增設此類設施；
- (12) 分享內地推動電動車的情況，指出充電配套非常成熟，充電位數量多，而且當中八成屬快速充電器，但在香港則只有兩成是快速充電器，因此建議於咪錶停車位加設快速充電器。同時提議參考內地為電動車發放綠色車牌的安排；
- (13) 明白並非所有咪錶位均適合安裝充電器，建議於元朗大球場外的停車場先行先試，再作考慮；及
- (14) 柏慧豪園的停車場設大量空置公眾停車位，建議在該停車場安裝充電設施，相信可以吸引頗多電動車車主前往充電。

53. 環保署馬俊豪先生的綜合回應如下：

- (1) 就電動私家車的充電安排，政府的政策方針是車主應在其居所、工作地點或經常到訪停泊的地方為其車輛作日常充電；而公共充電網絡主要是輔助設施，讓電動車駕駛人士在有需要時為其車輛作短暫補電用途；
- (2) 對於委員關注現有措施如何令充電網絡滿足現有充電需要，

首先在私人充電網絡方面，政府正透過豁免計算樓宇總樓面面積的措施，鼓勵私人承建商在新建樓宇提供充電基礎設施，以獲給予總樓面面積的豁免。政府已經批准超過 82 700 個相關車位，當中有 34 550 個車位是在前述措施下建成；

- (3) 另外，針對新建樓宇停車位的充電設施的數目，政府已經在 2024 年 1 月就《香港規劃標準與準則》內有關電動車輛充電設施的要求作出檢討及更新，當中鼓勵在新建建築物範圍內的私家車、電單車及輕型貨車停車位（不論在室內或室外），應全面提供電動車中速充電器；
- (4) 此外，署方於 2020 年 10 月推出「EV 屋苑充電易資助計劃」，資助現有私人住宅樓宇合資格停車位安裝電動車充電基礎設施。資助計劃已在 2023 年 12 月 31 日截止申請，並總共收到 788 份申請，並批出其中 724 份申請。整個計劃可以在 2027-28 年度結束時，為約 14 萬個停車位安裝電動車充電基礎設施，當中涉及 700 多個現有屋苑的停車場；
- (5) 元朗區共有 44 個私人屋苑已經申請參與「EV 屋苑充電易資助計劃」，將資助於 9 440 個車位安裝電動車基礎充電設施；
- (6) 現時大部份參與計劃的私人屋苑仍然在聘請適合的工程承辦商，亦有部份正聘請工程顧問。而元朗區內已有兩個屋苑完成安裝工程，分別是設置 445 個電動車基礎充電設施的御豪山莊，以及設置 66 個相關設施的馬寶花園；
- (7) 在公共充電網絡方面，政府已經在 2023 年 3 月更新了《綠色政府建築》通告，規定新建政府建築物範圍內的所有私家車、電單車及輕型貨車停車位（不論室內或室外）須全面提供電動車中速充電器。就建築中或規劃中的政府建築物，署方已經與相關工程部門商討，在技術可行和不影響工程進度的前提下，盡量提升建築物停車場的充電設器，例如在興建中的體德體育園項目下，將額外增加 300 個公共停車位提供充電器，令此項目下設有電動車充電器的公共停車位數增加至 600 個；
- (8) 指出現階段未有計劃在現有公眾咪錶停車位附近加裝充電設施，會集中以其他措施增加電動車的充電網絡，因為路邊設置的停車位主要是滿足短暫泊車需要，這些停車位通常會設置停車收費錶，以增加停車位的流通量，供更多駕駛者使

用；

- (9) 現時在市面行駛的電動車比例相對上仍然低，大概為 10%，考慮到公眾咪錶停車位的供應緊張，以及其他駕駛者的泊車需求等因素，如果把此類停車位改建成電動車的充電位，便會違背滿足短期泊車需求的目的；
- (10) 政府的中長線策略是建立快速充電站，計劃改裝全港現有的 180 個加油站，以提供電動車充電服務。在元朗區內，已規劃了於 8 個加油站提供共 36 個快速充電器，並預計於 2025 年落成，以滿足快速充電的需要；及
- (11) 為擴展充電網絡，政府在 2023 年底已逐步把政府停車場提供的電動車充電服務市場化，希望交由市場營運並收取充電服務費用。預計日後會有更多私人停車場的營運商在其他公共停車場加裝充電設施，以便利公眾。

54. 運輸署馬翊球先生的綜合回應如下：

- (1) 重申現時路邊設置的停車位主要是滿足短暫泊車需要，這些停車位通常會設置停車收費錶，以增加停車位的流通量，供更多駕駛者使用；及
- (2) 運輸署並非主導安裝電動車充電設施的部門，但備悉委員的意見，將在日後環保署檢視相關政策時保持溝通。

55. 主席總結，希望部門研究在咪錶停車位安裝充電設施的可行性，讓電動車在短時間內充電，以應付剩餘的路程。

**第十七項： 司徒駿軒議員、梁業鵬議員、蘇淵議員、賴玥均議員、湯德駿議員、李啟立議員、林慧明議員、徐君紹議員、張偉琛議員、林偉明議員及馬淑燕議員建議討論「關注大欖隧道收回後的收費事宜」
(交委會文件第 48／2024 號)**

56. 主席請委員參閱第 48 號文件，以及運輸署席上提交的書面回覆。

57. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 就運輸署顧慮調整大欖隧道收費會誘發過量額外車流而造成交通擠塞，希望運輸署以表列方式提供行車流量數據，以便比較大欖隧道及屯門公路的最高負荷量及每小時的行車量，以及評估日後交通擠塞的程度。另建議運輸署可採用圖表或動畫方式，更具體地展示資料；
- (2) 認為運輸署在書面回覆提供的行車量／容車量數據不充足。以屯門公路為例，雖然行車量／容車量比率 1.1 表示該道路非常擠塞，但實際上並非整段公路均出現同樣的擠塞情況，因此建議為不同路段提供數據，以便作出比較；
- (3) 指出繁忙時間長達數小時，但書面回覆的數據只載有一小時的數據，希望運輸署能補足資料；
- (4) 建議下調大欖隧道收費，以分流元朗及屯門的車輛，即誘使元朗居民使用大欖隧道，屯門居民使用屯門公路，減輕屯門公路塞車情況；
- (5) 指出現時元朗居民使用三條主要幹道前往九龍，即大欖隧道、屯門公路及新田公路，查詢如不打算在收回大欖隧道後作出收費調整，則會否採用其他方案減輕其他路段塞車情況，例如興建新的幹道；
- (6) 建議大欖隧道豁免收費，指出現時大欖隧道南行及北行的行車量／容車量比率分別為 0.8 及 0.5，顯示大欖隧道仍有空間容納更多使用者，即使下調收費或豁免收費亦不會出現擠塞情況；
- (7) 建議把隧道收費用於大欖隧道加建升降機，供市民使用。同時查詢大欖隧道所需維修費用，建議把隧道費設為剛能夠覆蓋維修成本的水平；
- (8) 建議參考「三隧分流」的分時段收費方案，估算不同收費下的車流量再作出調節；
- (9) 下調或豁免大欖隧道收費可以減輕私家車駕駛者的開支和物流成本，亦可降低巴士的隧道費，以達至車費下調。當進出元朗的交通費用下降，便可以吸引更多居民前來元朗工作

及居住，有助北部都會區和科技城的發展；

- (10) 建議大欖隧道設合理的分時段收費。擔心豁免收費或會引致大量車輛使用大欖隧道，包括北區居民，造成擠塞；
- (11) 關注在調整大欖隧道收費後，錦上路及八鄉一帶能否承擔額外車流。就此查詢運輸署有否在附近一帶進行交通評估，探討下調收費後對周邊道路的影響；
- (12) 指出政府早前曾希望在繁忙路段推出電子道路收費計劃，在此方向下，預計豁免大欖隧道收費的可能性很低，惟仍希望政府可以考慮此安排；及
- (13) 查詢吐露港公路及三條過海隧道的行車量／容車量比率，以便具體了解運輸署在書面回覆提供的大欖隧道及屯門公路相關數據。

58. 運輸署蔡皓先生的綜合回應如下：

- (1) 備悉委員對大欖隧道收費的意見及有關對附近交通影響的查詢，將於會後轉交相關組別跟進；
- (2) 解釋行車量／容車量比率屬評估交通情況的指標，當其小於 1.0，即代表該道路的容車量足以應付行車量，其交通情況屬可以接受的水平。當該比率大於 1.0 時，表示交通開始擠塞。當比率大於 1.2 時，即表示該路段出現擠塞情況；及
- (3) 有關其他隧道的交通情況，將把意見轉交相關組別，再向委員提供資料。

59. 主席總結，請運輸署於會後準備相關資料，回應委員的提問。

部門報告：

第十八項：運輸署進展報告

(交委會文件第 49／2024 號)

60. 主席請委員參閱第 49 號文件。

61. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 如文件第 1、3 及 6 項資料所顯示，巴士公司會配合紅磡體育館及香港大球場的演場會和活動開辦特別班次。查詢運輸署是否每逢大型活動均會開辦特別班次；
- (2) 如果署方未有就其餘大型活動作上述安排，例如回歸及國慶的嘉年華活動，以及早前於尖沙咀海旁舉行的無人機匯演等，建議署方持續及廣泛推行至其餘大型活動，方便市民參與各項盛事；及
- (3) 文件第 2 項資料顯示新界專線小巴第 623 號線的營辦商獲批准繼續提供九巴的轉乘優惠，建議把轉乘優惠推展至其他於本區服務的新界專線小巴，例如第 39、73、604 及 609 號線。

62. 運輸署鍾 雯女士的綜合回應如下：

- (1) 巴士路線編號如以「R」字母作結尾，即代表該路線為「Recreational」特別路線，屬巴士營辦商為個別活動申請的特別服務。署方備悉委員的意見，會因應特別活動邀請營辦商考慮申請特別路線服務；
- (2) 新界專線小巴第 623 號線的轉乘優惠牽涉營辦商之間的商業協議。署方在收到由小巴營辦商和九巴公司各自提交的申請後，會盡量作協調；及
- (3) 署方鼓勵各營辦商盡量提供票價優惠，如收到相關申請，會按現有機制進行審批。

第十九項：路政署進展報告
(交委會文件第 50/2024 號)

63. 主席請委員參閱第 50 號文件。

64. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：

- (1) 讚賞路政署過往在地區進行的維修工作；

- (2) 有關行人天橋結構編號 NF130 的加建升降機工程，由於該位置連接最近啟用的元朗站 C 出口，希望部門在進行相關工程時注意對居民的影響，疏導人流，亦希望部門可以儘快完成工程，惠及有需要的居民；
- (3) 有關行人天橋結構編號 NF307 的加建升降機工程，此橫跨青山公路元朗段近元朗廣場的行人天橋方便居民前往元朗商會小學一帶，但目前輪椅使用者需走一段很長的斜道才可以到達地面，因此希望加建升降機工程能儘快完成；
- (4) 關注文件第 2 項及第 4 項工程的進度，指出現時天水圍的電單車泊位嚴重不足，區內亦有交通燈號需儘快改善。運輸署已於五年前發出施工通知書，但路政署至今仍未完成工程，建議路政署每逢收到施工通知書後應加快展開相關工程，不應多次把簡單工程延後；
- (5) 明白在進行部份工程時需要其他部門的配合，例如康樂及文化事務署或會就樹木問題提出意見，就此建議路政署聯同其他部門一起討論，儘快完成工程；
- (6) 表示以往曾查詢多個位置的加建升降機工程的進度，但最後未收到相關部門的回覆。另外留意到整體工程進展緩慢，例如於某些工程位置已堆放建築材料及設置圍板，卻久久未見工程開始，引起分區委員會及居民的關注。希望部門能提供加建升降機工程的進度報告，方便委員跟進；
- (7) 查詢文件第 12 項於大棠路近紅棗田村及文件第 17 項大棠路與僑興路交界分別增設行人過路設施的工程時間表，預計 12 月中有不少市民前來觀賞紅葉，希望能加快工程進度，降低該路段發生交通意外的風險；
- (8) 讚賞相關部門把大旗嶺路及大棠路交界近深涌的道路由單線轉為雙線，紓緩了大棠路的交通情況；及
- (9) 希望相關部門加快進行十八鄉路橫跨十八鄉交匯處至博愛迴旋處專用線的工程，以及加快元朗公路直入大旗嶺路橫跨十八鄉交匯處的工程，把相關路段由雙線變成四線。

65. 路政署蔡健文先生的綜合回應如下：
- (1) 署方備悉委員的意見，希望可以儘快推展委員提及的小型工程。如有需要，署方將向相關委員交代實際進展情況；及
 - (2) 有關「人人暢道通行」計劃加建升降機的工程進度，署方的主要工程管理處已在交委會文件第 41 及 42a／2024 號報告計劃的進度，同時會把委員的意見轉交相關工程組別跟進。
66. 主席總結，如對路政署的工程有查詢，請委員直接聯絡路政署。

第二十項：單車交通意外及執法數字
(交委會文件第 51／2024 號)

67. 委員閱悉題述報告。

第二十一項：元朗區臨時交通安排
(交委會文件第 52／2024 號)

68. 主席請委員參閱第 52 號文件。
69. 委員就議題發表的意見及查詢摘錄如下：
- (1) 指出元朗南第一期及第二期的發展工程牽涉 29 條受影響道路，亦留意到公庵路和僑興路之間已建造七條行車橋但尚未進行連接，查詢連接相關行車橋的時間。同時指出現時該位置出現塞車情況，部門在該範圍不定時添加紅綠燈的安排進一步影響車流；及
 - (2) 有關僑興路往田寮村方向設行人過路處，指出相關行人路設有路牌提醒該路段不能騎單車和電單車，但該行人路並非指定行人路，而是由工程承建商自行畫出。不過該路段的轉彎位非常危險，單車使用者和行人容易相撞。如不擴闊道路，即使現場已安裝凸鏡，未來仍有可能發生交通意外，因此希望相關部門作出跟進。
70. 主席總結，有關元朗南的工程，部份現時建造的行車橋屬臨

時道路，或於發展工程完成後被拆除。而在工程期間，部門作出臨時改道安排時有必要安裝紅綠燈。他希望道路使用者理解此安排。

第二十二項： 其他事項

第二十三項： 下次會議日期

71. 主席表示，下一次交委會會議將會於 2024 年 8 月 27 日下午 2 時 30 分於元朗區議會會議廳舉行。

72. 餘無別事，會議於下午 6 時 15 分結束。

元朗區議會秘書處
2024 年 8 月