

余達輝先生

地政總署產業測量師/東 2(元朗地政處)

缺席者

周永勤議員

郭 強議員, MH

鄭俊宇議員

* * * * *

歡迎詞

主席歡迎成員出席二零一六年度第三次會議。

議程一、通過元朗交通及行人擠塞問題工作小組第二次會議記錄

2. 成員一致通過上述會議記錄。

議程二、續議事項：

- (1) 要求各政府部門以書面詳述現時元朗交通及行人擠塞的成因、
中短期的紓緩措施，及長遠的解決方法

(元朗交通及行人擠塞問題工作小組文件 2016/第 3 號)

3. 溱柏擬建道路直出十八鄉路：
4. 成員就議題發表的意見摘錄如下：
 - (1) 查詢興建上述道路的責任誰屬(運輸署、土木工程拓展署、發展商)；
 - (2) 現時溱柏接駁道路至公庵路僅為臨時道路，而臨時路段未能解決日益嚴重的交通擠塞問題，促請有關部門盡早收地及建造永久路段；
 - (3) 指出該臨時路段屬政府土地的範圍，而地契亦列明政府有權收回土地，故應由政府部門負責建造；
 - (4) 建議召集所有相關部門共同研究該處的交通問題、解決方案及釐清各部門權責；

- (5) 曾就溱柏的交通問題多次向運輸署建議各種可行改善措施，包括覆蓋溱柏附近的明渠及興建行車橋等，惜未被採納，若然要待至元朗南發展計劃落實方採納建議，交通問題會一再拖延；
- (6) 補充上屆區議會會期內曾與有關部門多次進行實地視察，並得悉土木工程拓展署在土地規劃中已預留興建該路段項目(十八鄉路南接欖喜路，即打通溱柏及穿過溱柏兩個屋苑之間的空地，再經明渠至迴旋處駛出欖喜路)，惟尚未落實；及
- (7) 建議在上址政府土地範圍內興建約三米寬的行車線以解燃眉之急。

5. 區文宇先生綜合回應如下：

- (1) 署方目前並未有計劃興建該道路，據悉溱柏的地契條款並不包括發展商承造該道路，但有條款顯示已預留車輛出入口以接駁其他道路出十八鄉路；及
- (2) 得悉土木工程拓展署現正檢視及研究元朗第十三區的發展藍圖(包括上述道路)，署方會向土木工程拓展署反映成員的意見及跟進，並密切監察該處的交通情況。

6. 主席總結，由於牽涉多個部門，而各部門未能明確指出建路的責任誰屬，因此建議將此議程轉交予地區管理委員會。得悉運輸署現以燈號調節紓緩西行的車輛，有待部門盡快提出更徹底的解決方案。此外亦要求部門提交文件以便本工作小組盡早了解進度。

7. 阜財街一帶轉為單向行車：

8. 趙志強總督察簡介建議行車安排如下：

- (1) 建議改動包括大棠道左轉入阜財街實行單向行車、合財街向合益路方向實行單向行車，及建德街由雙線雙程改為單向行車；
- (2) 建議在可容納四線行車的街道(例如阜財街)增加適量的停車泊位；

- (3) 現時又新街及合益路交界的交通燈的作用為指導橫過合益路近又新街的行人，建議將上述交通燈遷至又新街轉出合益路的位置以調節車輛，減少人車爭路的情況；
- (4) 已於本年八月二十三日與運輸署進行實地視察，警方建議於上址實施單向行車。運輸署建議由合益路向阜財街方向行走，形成循環路線，而警方則認為單向行車可解決上址的交通問題。至於行車方向則可按實際情況而決定；及
- (5) 大棠路左轉入阜財街的位置(即光華廣場對出)有屋邨巴士及公共小巴停泊，在繁忙時段尤其擠塞，影響大棠路及元朗大馬路的交通，認為安排車輛南行有助避免大棠路、又新街乃至元朗大馬路交通擠塞，故警方提出車輛南行的建議。然而與運輸署進行實地視察後，警方認同運輸署的車輛北行建議較有效解決交通問題。

9. 區文宇先生綜合回應如下：

- (1) 署方會研究合財街改為單向北行方向行車的可行性，如該方案得以落實而成效顯著，會着手研究建德街單向西行方向行車的方案的可行性；
- (2) 認為可保留現時阜財街雙線雙程的行車安排，有鑑頗多車輛由阜財街駛出大棠路，若改為單向行車會對該處的交通造成影響，故對警方的建議有保留；及
- (3) 根據調查所得，大部分於合財街行駛的車輛以北行為多(北行與南行的車輛數目比例約為十比一)，故認為北向行車較切合現時駕駛人士的習慣和需求，亦對該處的整體交通安排較為適合。

10. 主席重申，成員只須集中討論有關合財街單向北行的建議，其他街道的行車方向則維持原狀。

11. 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 憂慮一旦在阜財街實行單向行車安排，或導致 39 號小巴不能駛入阜財街停泊，迫使車輛由鳳翔路進入交通廣場，加劇元朗大馬路的擠塞情況；
- (2) 建議開通路段連接建德街及馬棠路；
- (3) 建議可在部分合適的路段增設暫准停留區，讓商販可以停泊以上落貨，然而增加泊車位無助改善泊車的情況，甚至產生雙線停泊的問題；
- (4) 支持落實合財街單向北行行車的建議；
- (5) 認為可考慮在道路一旁加設適量泊位，然而咪表數量不宜太多，需考慮路面收窄及路邊商戶藉故長期停泊貨車，令路面交通更擠塞；
- (6) 建議在又新街(或又新街過建樂街口附近)及阜財街的公眾小巴站附近增設的士站，因為該處沒有正式的士站，但有市民一直在該處上落，造成雙線停車的問題，建議運輸署進行諮詢；
- (7) 建議的士站設立在車輛左方的路旁，保障乘客上落安全；
- (8) 反映現時光華廣場側有三條專線小巴，只有一條小巴線為總站，其餘兩條路線的總站應為「雞地」，惟約定俗成長期停泊光華廣場，建議運輸署按乘客的實際需要考慮在上址設立正式總站，一條為行車線，另一條則為小巴總站上落客，同時取消對面路面的暫准停留區；及
- (9) 表示曾去信反映光華廣場的車輛未有停車熄匙的情況予有關當局，建議若落實該處為總站，須有對應配套措施配合。

12. 主席總結，促請有關部門研究小巴總站及相關路線的安排，及檢視路邊咪表的設置和數量，屆時再於會上討論。

(2) 黃偉賢議員、鄭俊宇議員、麥業成議員、杜嘉倫議員討論元朗市交通擠塞黑點

(元朗交通及行人擠塞問題工作小組文件 2016/第 7 號)

13. 成員閱悉部門的書面回覆。

(3) 跟進實地視察攸田東路覆蓋明渠的情況

(元朗交通及行人擠塞問題工作小組文件 2016/第 15 號)

14. 主席歡迎地政總署產業測量師/東 2(元朗地政處)余達輝先生出席會議。

15. 主席表示，工作小組於本年八月十七日與相關部門進行實地視察，以了解攸田東路覆蓋明渠的可行性和上址附近有擬建酒店項目及相關交通安排。

16. 區文宇先生表示，基於實地視察所得及從交通工程角度，目前未有需要覆蓋攸田東路的明渠以擴闊路面。

17. 余達輝先生表示，署方收到申請人換地申請以落實興建按城市規劃委員會(城規會)的規劃准許的議擬酒店項目。根據有關的規劃准許，議擬酒店項目並不需覆蓋攸田東路明渠。若申請人擬議修改有關的規劃准許以加入覆蓋攸田東路明渠，須向城規會申請。

18. 主席就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 認為上址的人車爭路的情況嚴重，並表示在繁忙時段的路面交通情況更擠擁，擔心會發生意外，急需研究如何將人車分隔；及

(2) 建議先討論加入興建新馬路的條款於地契的可行性，而非擬定地契才追加條款。

19. 區文宇先生回應，就人車爭路的情況，署方會檢視現時的交通安排，如有需要，會考慮實行適當的交通管理措施以保障道路使用者的安全。

20. 余達輝先生回應，署方尚未收到擬建青年旅舍的換地申請。若擬建之青年旅舍需得到城規會批准，並最終獲城規會批准，若有關的規劃准許附有交通條件，元朗地政處屆時會按一貫程序處理有關之換地申請。

21. 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 對有關部門的回應感到失望，認為部門尚未了解該處目前的交通情況的嚴重程度，亦未有按整體情況評估；
- (2) 認為有覆蓋明渠的需要，至於其用途仍可再商討，憂慮將攸田東路改為行車通道存有安全隱患；
- (3) 現時車輛不能從攸田西路駛入元龍街，而需取道攸田西路進入港攸路，建議將攸田東路及攸田西路一段的明渠一併覆蓋；
- (4) 認為政府只重視發展而漠視民生，近年不斷建屋但區內規劃欠妥善、配套不足，令交通擠塞問題日益嚴重，指出覆蓋明渠早有先例，不明有關部門何以不支持此建議；
- (5) 表明是次會議純粹討論該酒店項目可能引發的交通問題，不能視作為諮詢區議會是否支持上述項目；
- (6) 表示反對在上址興建酒店，認為一旦酒店落成後會加重路面交通負荷，對 YOHO Town 及 YOHO Midtown 的居民造成困擾；
- (7) 認為興建酒店對區內的經濟發展有利，但須審慎考慮地點，以免衍生其他民生問題；及
- (8) 表示據悉有關公眾諮詢已於年前完成，當時附近居民亦甚反對，不接受部門以按既定程序為由一再拖延。

22. 主席總結，促請運輸署考慮覆蓋明渠以解決交通問題，並建議派員在上址繁忙時段觀察人車流量，及提供其他可行的解決措施。至於攸田東路的酒店項目的換地事宜，則轉交予城鄉規劃及發展委員會作進一步討論。

[會後補註：本工作小組已於本年九月七月，將上述議程轉交予城鄉規劃及發展委員會本年度第五次會議討論上述地段的項目的換地進展。]

議程三、成員提問：

(1) 蕭浪鳴議員要求改善元朗安寧路及附近道路交通擠塞問題

(元朗交通及行人擠塞問題工作小組文件 2016/第 10 號)

23. 有成員反映安寧路經常擠塞，而鄰近的朗晴邨及世宇入伙在即，估計未來人流及車流量大增，惟目前尚未有相應措施以應付將來的需求，查詢有關部門是否有更全面的改善措施以解決安寧路的擠塞問題。

24. 區文宇先生回應，署方建議短期內於橫州路延長二十四小時不准停車限制區，而住宅項目「世宙」發展商會擴闊安寧路介乎大橋路及同樂街之間的行車線，以改善現時的行車情況。至於長期措施，署方建議改善安寧路及橫州路交界的道路設計，包括擴闊安寧路的行車道至兩條東行行車線，署方會與路政署繼續商討該建議的技術可行性及可能涉及的持分者商討細節。

(2) 呂堅議員促請運輸署加快擴闊教育路裕榮徑與鐘聲徑之間的安全島

(元朗交通及行人擠塞問題工作小組文件 2016/第 11 號)

25. 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 表示自 2013 年運輸署同意在上址進行改善工程後一直未有進展，至去年發生嚴重交通事故後，方提供圖則及於今年年初發出施工紙予路政署。惟運輸署表示知悉路政署將於 2017 年第二季動工，即前後相距十五個月，認為工程延誤嚴重，促請路政署盡快於今年內施工；
- (2) 反映上址於去年發生一宗嚴重交通事故，而程度輕微的則幾乎每月發生，且該安全島位置擠迫，偶有行人因此爭執；及
- (3) 建議再邀請路政署為常設部門代表，以便在席上解答成員有關施工的問題。

26. 區文宇先生回應，鑑於資料由路政署提供，故有關具體安排由路政署回覆較為恰當。署方雖為主導部門，然而具體落實施工則由路政署安排，署方會向路政署反映成員的意見。

27. 主席總結，會後將去信路政署反映成員的意見，查詢何以拖延工程甚久，

並要求於今年內施工完畢，亦考慮再邀請有關部門成為常設部門代表。

[會後補註：秘書處已於二零一六年九月二十日致函路政署反映成員的意見。]

(3) 呂堅議員建議於西菁街開通出口連接馬棠路，紓解西菁街交通擠塞
(元朗交通及行人擠塞問題工作小組文件 2016/第 12 號)

(4) 麥業成議員建議跟進建德街連接馬棠路行車工程進展；
及要求盡快展開並完成有關工程，以紓緩該帶交通擠塞問題
(元朗交通及行人擠塞問題工作小組文件 2016/第 13 號)

28. 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映西菁街與建德街面對馬棠路的位置相近，而運輸署經過兩年研究後表示不會進行建德街連接馬棠路工程，對運輸署現在主動提出研究西菁街連接馬棠路的可行性表示難以理解；
- (2) 表示成員經年累月的觀察及收集市民意見後向運輸署提出的建議大多不獲接納，欲了解運輸署的其他考慮因素；
- (3) 反映早前到建德街進行實地視察，運輸署表示需移除十一棵大樹方能展開工程，認為此舉可能遭到市民的反對，若有助進一步打通鳳麟路與十八鄉路則可接受；
- (4) 認為有關部門遲遲未落實在建德街開通路口連接馬棠路，令市民深受交通擠塞之苦，並指出應按需要移除經濟價值低的樹木以盡早展開工程；
- (5) 認為要平衡發展及環境保育，指出白千層是本港常見樹木，只需妥善遷移樹木即可施工；
- (6) 就西菁街及建德街的工程，建議限定單一方向駛入另一路口，及限制只有長度七米或以下的車輛駛入另一路口，可減少需移除的樹木的數量，讓工程更為可行；
- (7) 認為若建德街開通連接馬棠路的路口，可讓合益路東行車輛及又新街轉出的車輛直接駛離市中心，無需再轉入鳳翔路才可離開市中心；
- (8) 建議在建德街另一端(近巴士站的位置)開通路口，受影響的樹木較

少，而該巴士站已停止服務，故不會影響公共交通服務；及

- (9) 反映現時合益路的經營五金及建築材料的商舖林立，加上由其他道路駛入的車輛，令合益路交通十分擠塞，促請部門積極採取措施以解決問題。

29. 區文字先生綜合回應如下：

- (1) 署方會研究西菁街與馬棠路交界的交通流量等前期研究，以了解實際需求及工程的可行性；
- (2) 為免阻擋駕駛人士的視線，在建德街擬增建通路往馬棠路一段須移除長約七十米的花槽及十一棵白千層，並須取消建德街的兩個收費錶泊車位。署方會與有關部門磋商遷移樹木的具體安排。基於該路口的設計問題，故車身長逾七米不能駛入，故該改善工程或未能惠及所有駕駛人士。因此署方對此建議有保留，但會將成員的意見加以整理及檢視；
- (3) 表示如在建德街另一端(近巴士站)開通路口，仍需考慮如何搬遷巴士站至適合的位置及移除部分植物，與署方的原建議的考慮因素相若；及
- (4) 如獲本工作小組的支持，署方會盡快諮詢及落實在建德街增建通路往馬棠路的建議。

30. 主席總結，現時急需打通路口連接馬棠路，希望運輸署接納成員的意見，並欣悉運輸署初步接納建德街打通馬棠路的建議，促請盡快就工程進行諮詢及落實施工，讓車輛能直接駛離元朗市，避免造成市內擠塞。

(5) 麥業成議員要求增加指示牌以疏導車輛經由元龍街及元政路進入青山公路以改善鳳攸北街及鳳翔路交通經常擁塞問題
(元朗交通及行人擠塞問題工作小組文件 2016/第 14 號)

31. 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 鳳攸北街及鳳翔路一帶的「雞地」範圍經常交通擠塞，指出大部分

駕駛人士為 YOHO Town 及 YOHO Midtown 的居民，至於元龍街直出青山公路一段則鮮有駕駛人士使用，故希望運輸署能在適當位置設置指示牌，清晰指示駕駛人士使用元龍街而非集中使用鳳攸北街出青山公路；

- (2) 反映元龍街有潛在駕駛風險，該處較多巴士靠站停泊，如有車輛突然抽出超越巴士，可能與其他高速行駛中的車輛相撞，長遠而言要先解決該處的風險，才加強宣傳或加設相關設施以鼓勵駕駛人士使用該路段；
- (3) 對於不熟識本區的駕駛人士而言，往往在區內不同道路兜轉，結果令市內更擠塞，故有設置指示牌的必要；
- (4) 表示行車時間的快慢與行車路程的長短沒有必然關係，認為提供多個行車路線選擇予駕駛人士或能紓緩部分路段的擠塞問題；及
- (5) 建議增設指示牌指導駕駛人士前往南生圍，避免因不熟悉路線而在市中心內兜路，令市內的交通更擠塞。

32. 區文宇先生回應，雖然現時駕駛人士可從鳳攸北街，經元龍街及 YOHO Midtown 進入青山公路(元朗段)，但有關路線較由鳳翔路前往其他地方的路程更長，考慮到加設方向指示牌的目的為駕駛人士提供最便捷及最合適的路徑指示，故署方暫不支持有關建議。

33. 主席總結，促請部門跟進增設指示牌(往南生圍方向)的安排。

議程四、其他事項

34. 餘無別事，會議於下午五時結束。

元朗區議會秘書處
二零一六年九月