

元朗區議會交通及運輸委員會
二零一四年度第四次會議記錄

日期：二零一四年七月二十四日(星期四)

時間：上午九時三十分至下午四時二十分

地點：元朗橋樂坊二號元朗政府合署十三樓 元朗區議會會議廳

<u>出席者</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
副主席：黃卓健議員	會議開始	會議結束
委員：湛家雄議員, BBS, MH, JP	會議開始	會議結束
陳美蓮議員	會議開始	會議結束
陳思靜議員	上午 09:45	會議結束
張木林議員	會議開始	會議結束
趙秀嫻議員	上午 09:45	會議結束
周永勤議員	上午 10:05	下午 03:40
徐君紹議員	會議開始	下午 03:40
郭慶平議員	上午 09:50	下午 02:20
郭強議員, MH	會議開始	會議結束
鄭俊宇議員	會議開始	會議結束
黎偉雄議員	會議開始	下午 03:20
劉桂容議員	會議開始	會議結束
李月民議員, MH	會議開始	會議結束
梁福元議員	會議開始	會議結束
呂堅議員	上午 10:15	下午 03:50
麥業成議員	上午 09:45	下午 01:20
文志雙議員	會議開始	上午 10:45
文光明議員	會議開始	會議結束
沈豪傑議員	會議開始	下午 03:40
蕭浪鳴議員	上午 09:50	會議結束
鄧焯謙議員	上午 09:50	下午 03:40
鄧卓然議員	會議開始	下午 03:45
鄧家良議員	會議開始	會議結束
鄧貴有議員	會議開始	下午 03:45
黃煒鈴議員	會議開始	下午 03:55
王威信議員	會議開始	下午 03:45
姚國威議員	會議開始	上午 11:50
袁敏兒議員	會議開始	會議結束

增選委員：	朱錦輝先生	會議開始	下午 12:05
	高俊傑先生	上午 09:45	會議結束
	鄭智揚先生	會議開始	會議結束
	梁明堅先生	會議開始	會議結束
	梁業鵬先生	會議開始	下午 03:40
	馬淑燕女士	上午 10:00	會議結束
	鄧川雲先生	會議開始	會議結束

秘書：蔡鴻敏小姐 元朗民政事務處行政助理(區議會)二

列席者

蔡松霖先生	元朗民政事務助理專員(二)
黎聲泉先生	運輸署高級運輸主任/元朗
張飛傑先生	運輸署工程師/元朗東
陳建峰先生	運輸署工程師/行人區改善計劃
馮靖翔先生	運輸署工程師/天水圍
鄭偉豪先生	路政署區域工程師/元朗(西)
葉偉倫先生	土木工程拓展署工程師/16 (新界西)
吳良知先生	香港警務處元朗區交通隊主管
徐雲龍先生	房屋署房屋事務經理(元朗五)
莫慧詩女士	元朗地政處行政助理/地政
鄧慶業議員	
梁志祥議員	
邱帶娣議員	
黃偉賢議員	

議程第二項

黃劍波先生	土木工程拓展署總工程師/口岸工程
鄒炳基先生	土木工程拓展署高級工程師/4, 口岸工程
柯重銘先生	土木工程拓展署工程師/7, 口岸工程
黃仲達先生	艾奕康有限公司駐地盤總工程師
魯錦明先生	艾奕康有限公司駐地盤高級工程師
黃永健先生	艾奕康有限公司駐地盤高級工程師
鄭威文先生	香港寶嘉建築有限公司副項目董事
歐陽順先生	香港寶嘉建築有限公司建造經理

議程第三項

王建生先生	水務署工程師/顧問工程管理(12)
呂素賢女士	博威工程顧問有限公司駐地盤高級工程師
張志成先生	博威工程顧問有限公司駐地盤工程師
陳廣生先生	博威工程顧問有限公司駐地盤高級工程督察

議程第四項

李德興先生	香港鐵路有限公司高級建造工程師
-------	-----------------

議程第四及五項

王謙佑先生	運輸署高級工程師/西北
-------	-------------

議程第四、六(1)、七(3)及(4)項

林 圓女士	香港鐵路有限公司助理公共關係經理—對外事務
-------	-----------------------

議程第五項

陳派明先生	路政署主要工程管理處處長
黃鎮健先生	路政署主要工程管理處高級工程師 4/屯門路(候任)
陸偉雄先生	渠務署設計拓展科總工程師/排水工程
吳永順先生	香港城市設計學會副會長(公共政策)
岑延威先生	香港建築師學會本地事務部主席

議程第六(2)項

梁佩賢女士	運輸署總運輸主任/新界西北
張蓮用女士	運輸署總運輸主任/巴士及鐵路 1
黃培中先生	運輸署運輸主任/巴士發展(九龍)
陳碧君女士	九龍巴士(一九三三)有限公司企業事務總監
尹彥超先生	九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務高級經理
蔡麗芬女士	九龍巴士(一九三三)有限公司高級經理(策劃及發展)
溫惠炎先生	九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(車務)
黃綺玲女士	九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任
潘振剛先生	龍運巴士有限公司襄理(車務)
羅耀華先生	龍運巴士有限公司一級策劃及支援主任

缺席者

陸頌雄議員	(因事請假)
莊健成議員	(因事請假)
鍾啟生先生	(因事請假)
余仲良先生	(因事請假)

* * * * *

歡迎詞

交通及運輸委員會(交委會)主席因公離港，未能出席會議。根據元朗區議會常規第 6 條(2)的規定，副主席須履行主席的職責(包括主持會議)，因此是次會議將由副主席主持。

2. 副主席歡迎各委員及政府部門代表出席元朗區議會交委會二零一四年度第四次會議，並特別歡迎首次出席會議的土木工程拓展署工程師/16(新界西)葉偉倫先生。同時，副主席表示議程第六項(2)的 2014-2015 年度元朗區巴士路線發展計劃將留待本年八月六日舉行的交委會第二次特別會議上討論。另外，副主席批准加入「關注西鐵綫在本月 22 日發生信號系統故障，令全線服務延誤超過六小時情況」的議程項目。

第一項：通過二零一四年度第三次會議記錄

3. 委員一致通過上述會議記錄。

第二項：蓮塘／香園圍口岸與相關工程 (交委會文件 2014／第 56 號)

4. 副主席歡迎下列人士出席會議：

土木工程拓展署

總工程師/口岸工程

黃劍波先生

高級工程師/4, 口岸工程

鄒炳基先生

工程師/7, 口岸工程

柯重銘先生

艾奕康有限公司

駐地盤總工程師

黃仲達先生

駐地盤高級工程師

魯錦明先生

駐地盤高級工程師

黃永健先生

香港寶嘉建築有限公司

副項目董事

鄭威文先生

建造經理

歐陽順先生

5. 黃永健先生簡介上述文件。

6. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 指出香港鐵路有限公司(港鐵公司)現正使用元朗大樹下火藥貯存庫以配合廣深港高速鐵路工程，而土木工程拓展署(土拓署)將於二零一五年至二零一八年間，使用同一貯存庫存取爆炸品以配合題述工程，擔心有關貯存庫將成為恆常甚至永久的火藥貯存庫，為區內居民帶來隱憂；
- (2) 反映博愛交匯處的交通擠塞問題嚴重，由於現正進行改善工程，改道的安排令有關路段更加迂迴，加上改善工程的進度有機會受新建行車天橋地基影響而延誤，短期內未必能紓緩博愛交匯處的交通壓力，增加運送爆炸品的潛在風險，故建議修改運送路線至唐人新村交匯處及元朗公路，盡量避免經過十八鄉交匯處及博愛交匯處，以減低發生意外的風險；
- (3) 查詢導致爆炸品爆炸的可能性，包括發生交通意外、車輛起火、車輛被騎劫、雷擊，甚至與模型飛機場的模型飛機產生碰撞等；
- (4) 查詢運送爆炸品至工地的詳細程序，例如有否安全人員陪同運送爆炸品及運送車輛的前後有否其他車輛開路和殿後，以確保運送過程安全無誤；
- (5) 查詢運送爆炸品至工地的次數、頻率及數量，並反映十八鄉一帶路段需單線雙程行車，路面比較狹窄，建議有關部門於非繁忙時段或凌晨時段運送爆炸品，以將風險降至最低，同時減少對區內居民的影響；
- (6) 反映除了對運送爆炸品至工地的過程有疑慮外，亦非常關注將爆炸品運入至元朗大樹下火藥貯存庫的路線及程序；
- (7) 指出內地曾發生因運送爆炸品而造成傷亡的意外，湖北及黑龍江分別於二零零九年及二零一三年發生類似事件，強調有關部門必須採取足夠的安全措施，以釋除委員及區內居民的疑慮；
- (8) 有委員指出題述工程的工地為北區範圍，對有關部門使用元朗大樹下火藥貯存庫以存取爆炸品表示無法理解，查詢招標期間預計使用的火藥貯存庫地點，並指出貯存庫地點的位置差異會直接影響招標的價格，必須釐清，同時建議於工地附近申請興建新火藥貯存庫，以減少運輸時間，從而降低發生交通意外的風險；
- (9) 另有委員表示明白另覓地點或興建新火藥貯存庫需時數年，並理解運送期間將爆炸品及雷管以不同車輛運送至目的地的做法

安全，故大致同意運送爆炸品的安排，但強調有關部門必須與十八鄉鄉事委員會及當區議員保持緊密聯繫，定期匯報工程事宜，以確保區內居民知悉；及

(10)有委員要求將議題中涉及存放爆炸品於火藥貯存庫的部分轉交城鄉規劃及發展委員會討論。

7. 黃永健先生綜合回應如下：

- (1) 強調承建商將根據香港法例第 295 章《危險品條例》運送、貯存及使用爆炸品，運送車輛設有全球定位系統，而運送車輛的司機亦會由礦務部審批，具備專業的操守；
- (2) 有關運送爆炸品至工地的次數及頻率，承建商每天將運送三至四次爆炸品，運送時間均為非繁忙時段，包括早上七時三十分前、約下午一時後及晚上八時後，如有需要，會另於凌晨時分運送爆炸品；
- (3) 有關運送爆炸品至工地的程序，承建商每次均會以兩輛車分別運載爆炸品及雷管，並於車內設置木箱妥善封存爆炸品及雷管，確保運送過程安全妥善；
- (4) 指出礦務部會根據貯存庫的火藥存量定期指派人員巡查，以確保貯存庫的運作正常；
- (5) 指出於香港運送爆炸品並非先例，有關題述工程的運送安排與西港島綫、南港島綫、觀塘延綫及廣深港高速鐵路等工程的爆炸品運送程序大致相同；
- (6) 重申承建商是根據實際情況使用元朗大樹下火藥貯存庫存取爆炸品，並指出港鐵公司之承建商另有掃管笏火藥貯存庫及將軍澳火藥貯存庫，惟與上述兩者相比，元朗大樹下火藥貯存庫與工地相距最近，能有效縮短運送路線；
- (7) 解釋沒有接駁雷管的爆炸品無法引爆，因此大部分特殊情況如發生交通意外及車輛起火，均不會導致爆炸品爆炸；及
- (8) 強調土拓署及顧問公司將於會後繼續與當區議員及十八鄉鄉事委員會商討有關事宜，而專責工作小組亦會繼續收集意見，以期優化方案。

8. 鄭威文先生補充，內地因運送爆炸品而造成傷亡意外的主要原因是當時內地所使用的爆炸品為粉末狀的黑火藥，而題述工程所使用的爆炸品為傳統的「豬腸形」火藥，必須有雷管才能引爆，質素較高。

9. 魯錦明先生補充，根據承建商於招標時提供的時間表，原本計劃毋須使用火藥貯存庫，惟因時間緊迫，加上面臨各種不明確因素，包括天氣變化及地質問題，因此承建商提出使用火藥貯存庫，以確保工程能如期竣工。

10. 副主席總結，大部分委員同意元朗大樹下火藥貯存庫比其他貯存庫的位置方便運送，惟委員均非常關注運送爆炸品期間的安全問題，尤其重視運送的時間及路線，期望土拓署能與當區議員及有意見的委員積極商討有關安排。

第三項：為配合水務工程而需臨時封閉近凹頭交匯處的行車天橋計劃 (交委會文件 2014/第 57 號)

11. 副主席歡迎下列人士出席會議：

水務署

工程師/顧問工程管理(12)

王建生先生

博威工程顧問有限公司

駐地盤高級工程師

呂素賢女士

駐地盤工程師

張志成先生

駐地盤高級工程督察

陳廣生先生

12. 張志成先生簡介上述文件。

13. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 支持水務署更換及修復水管的工程，惟不贊同臨時封閉連接青山公路 – 元朗段和潭尾段的行車天橋的安排；

(2) 指出有關行車天橋於九十年代興建至今，一直有效紓緩博愛交匯處的交通壓力，對交通流量報告的數據並不認同，認為連接青山公路 – 元朗段和潭尾段的行車天橋並不只應付三成的交通流量，尤其當博愛交匯處出現交通擠塞的情況下，有關行車天橋具有後備作用，有助疏導交通；

- (3) 反映區內陸續有新屋苑入伙，人口不斷增加，車輛流量隨之上升，臨時封橋會令博愛交匯處及凹頭交匯處的交通擠塞問題惡化，對錦田、新田、八鄉及錦綉花園一帶居民造成深遠的影響；
- (4) 明白水務署因關注交通安全問題而臨時封橋，惟認為署方應平衡交通安全及交通擠塞問題，慎重考慮臨時封橋的必要性，並要求署方解釋封橋與否對工程進度的影響有何差異；
- (5) 反映連接青山公路 – 元朗段和潭尾段的行車天橋與友善街距離甚遠，並指出屯門公路曾進行路面重建工程，惟當時屯門公路荃灣至汀九路段只實施臨時收緊車速限制的措施，並無封路或封橋的安排，故認為臨時封橋並非唯一的解決方法，建議以其他臨時交通管制措施取代有關安排，例如收緊車速限制至時速五十公里以下、於落橋位及道路匯合點加設黃色減速帶、於工程位置附近加設警告標誌或指示牌、於橋頂設置閉路電視等；
- (6) 對署方設有後備方案表示不理解，認為顧問公司根據圖則進行評估及研究，應能確定水管位於青山公路 – 元朗段西行方向的中線或快線，而非於挖掘後才確定水管的位置；
- (7) 查詢假如落實臨時封橋的安排，當發生交通意外而造成凹頭交匯處出現擠塞時，即時開通有關行車天橋以疏導車輛的可能性；
- (8) 假如落實臨時封橋的安排，建議縮短封橋的長度，盡量預留更多空間予車輛由中線切入快線，並將施工時期縮短，以減少對居民及駕駛者造成的影響，另建議於工程期間翻新有關行車天橋，以確保其結構安全鞏固；
- (9) 由於石棉對人體有害，查詢工程進行期間會否密封施工位置以確保駕駛者的安全，並查詢區內尚餘石棉喉管的數量；及
- (10) 指出署方必須與當區議員及各鄉事委員會詳細商討有關安排，建議署方於會後繼續聽取各方意見，以期優化並完善方案。

14 · 張志成先生綜合回應如下：

- (1) 表示會與運輸署及警務處共同商討有關於行車天橋落橋位實施臨時交通管制措施的意見，改善行車安全問題；

- (2) 重申於本年六月至七月進行交通流量評估，結果顯示經連接青山公路 – 元朗段和潭尾段的行車天橋至元朗方向的交通流量佔三成，而經交匯處至元朗方向則佔七成；及
- (3) 解釋署方曾於六月中與運輸署及警務處開會商討施工安排，最後基於交通流量及安全考慮才建議臨時封橋。

15. 副主席總結，水務署更換及修復水管的工程能確保食水水質，因此委員不反對進行有關工程，惟臨時封橋將對區內居民造成一定的影響，故委員一致不贊成臨時封橋的安排。副主席建議署方於會後繼續與各鄉事委員會及有意見的委員溝通，考慮其他替代方案，而日後有相關的施工安排亦務必事先與各委員溝通，以期達成共識。

第四項：輕鐵大棠路站二號月台提升工程 - 相關之臨時交通管理計劃 (交委會文件 2014/第 58 號)

16. 副主席歡迎下列人士出席會議：

運輸署

高級工程師/西北

王謙佑先生

香港鐵路有限公司

高級建造工程師

助理公共關係經理—對外事務

李德興先生

林 圓女士

17. 林圓女士及李德興先生簡介上述文件。

18. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 對香港鐵路有限公司(港鐵公司)未有事先與委員共同商討有關的臨時交通管理計劃表示不認同，並指出各委員對區內的交通網絡較為熟悉，能提供有建設性的意見；
- (2) 指出港鐵公司提供的資料欠詳盡且缺乏數據支持，要求港鐵公司提供工程完成後月台候車空間增加的數據，另指出港鐵公司應對臨時封閉快線所造成的交通影響及施工期間對候車乘客造成的影響作出評估，例如施工期間所佔用的月台候車範圍及疏導候車乘客的措施；

- (3) 大部分委員對港鐵公司臨時封閉部分青山公路 – 元朗段西行方向的快線以及港鐵公司建議的替代路線有保留，當中替代路線一經過的谷亭街一直面對交通擁擠的問題，而替代路線二經過的日新街、阜財街、又新街、合益路及合財街的车辆違泊問題亦非常嚴重，加上兩條替代路線均較迂迴，擔心有關方案會增加區內交通負荷；
- (4) 建議將替代路線一由谷亭街直入至內街的路線改為右轉至青山公路 – 元朗段；
- (5) 建議將替代路線二由日新街左轉入阜財街的路線改為右轉入阜財街，並直出大棠路；
- (6) 建議將替代路線二由朗日路轉入大棠道的路線作為臨時巴士專線，而由朗日路轉入鳳翔路的路線則供其他車輛使用，其他車輛可經合益路、馬棠路或十八鄉路向西行；
- (7) 建議臨時封閉輕鐵大棠路站二號月台末段近新基大廈的交通燈，以助疏導青山公路 – 元朗段的車輛流量；
- (8) 反映週末常有非本區居民及遊客駕駛至元朗，有關人士對元朗區內的道路並不熟悉，臨時封路的安排容易造成混亂，因此，於臨時封閉快線期間，必須加強道路交通指示，尤其於車輛進入元朗區內範圍前，需正確指導駕駛者；
- (9) 指出實施臨時封路措施的時期過長，認為有關措施毋須分兩個階段進行，建議一次性進行工程，並縮短封路的時期至三個月，減少對附近居民及駕駛者的影響；
- (10) 有關提升工程的計劃詳情，委員普遍贊成將附近的行人過路處由五米擴闊至九米，並同意伸延簷蓬至月台旁的斜道，惟大部分委員不認同將現有月台上蓋簷蓬支柱往後移的工程，認為有關工程對增加月台候車空間的作用不大，而省去有關工程便毋須封閉快線，能減少對區內居民的影響，亦有委員對月台上蓋採用半透明的設計表示保留，指出半透明上蓋容易積聚灰塵，而且未能完全隔光，遮蔭效果有限，另有委員建議於月台加裝通風扇，降低月台的溫度，以改善候車環境；及
- (11) 促請港鐵公司加強與運輸署及警務處的溝通及合作，互相配合，將對附近居民及道路使用者的影響減至最低。

19 · 李德興先生綜合回應如下：

- (1) 指出九廣鐵路公司(九鐵)十年前已於輕鐵大棠路車站進行擴闊月台的工程，當時九鐵未有將月台上蓋簷蓬支柱往後移，但由於輕鐵大棠路車站的候車乘客數量日漸增加，為了騰出更多候車空間，港鐵公司計劃移後月台上蓋簷蓬支柱，預計有關工程完成後，月台的人流量將增加約兩成；
- (2) 解釋有關工程的施工技術及難度較高，港鐵公司需鑽挖並種入多條鐵支作為月台地基的結構物，以確保月台地基及支柱有足夠的承受力支撐新建之月台上蓋簷蓬，並能承受猛烈的風力，由於月台旁已是青山公路 – 元朗段西行方向快線，工程難免需佔用部份快綫範圍，故須臨時封閉有關路段；
- (3) 由於進行鑽挖地基的工程會發出一定的聲響，故必須於日間進行，而夜間則進行吊運及安裝的工序，以減少對附近居民造成的滋擾；
- (4) 指出港鐵公司曾考慮三個方案進行臨時封路的措施，包括單一階段、分兩個階段或三個階段進行，如一次過不分階段進行有關措施，能將封路期縮短至三個月，惟該三個月每天需長時間佔用候車空間，對候車乘客造成較大的影響，而分三個階段進行，每天的封路時間會減少，但整個工期包括封路日子則會延長至九個月，對駕駛者造成較長時間的影響，因此港鐵公司取其平衡，分兩個階段進行，預計於星期一至六早上十時至下午四時進行封路，以盡量減少對候車乘客及駕駛者的影響；
- (5) 重申港鐵公司已委託顧問公司於平日、週末及假日就輕鐵大棠路車站一帶的交通流量作詳細的評估，其結果顯示，假如青山公路 – 元朗段減少兩成車輛流量，一條行車線亦足以應付餘下的車輛流量，而港鐵公司建議的替代路線正正能應付額外增加的兩成車輛流量；
- (6) 備悉委員對替代路線的意見，港鐵公司會積極考慮各方案；及
- (7) 強調港鐵公司將繼續與運輸署及警務處保持緊密聯繫，盡快實施交通試行的安排，及早檢視臨時封路及替代路線的可行性。

20. 林圓女士補充，將輕鐵大棠路月台上蓋簷蓬支柱往後移能有效騰出更多月台候車空間，以應付日益增長的乘客量。就委員提出有關其他月台措施提升的建議，港鐵公司進行月台提升工程前，需對有關月台作出適當的評估，包括考慮人流、地理環境、技術可行性等因素。另外，港鐵公司一直有定期檢討月台措施的管理，例如早前於輕鐵大棠路、康樂路及豐年路車站調動出入閘機，更有效疏導人流。

(港鐵公司會後補註：港鐵公司於二零一四年八月八日邀請了相關委員，並聯同運輸署及警方，視察臨時交通管理措施的試行情況，經詳細考慮後，適切採納了議員及相關政府部門的意見，將實施時間由早上十時至下午四時，改為早上九時至下午三時，並將實施時間改為星期一至五而非星期一至六，以避免在平日下午及週末等較繁忙的時段實施臨時交通管理安排。港鐵公司亦於八月二十八日透過秘書處向委員提交有關試行結果及工程開展日期的進展報告。)

21. 王謙佑先生補充並讚揚港鐵公司積極改善輕鐵月台的不足之處，另重申雖然臨時封路容易造成交通擠塞的問題，但輕鐵大棠路二號月台的提升工程對整個社區有正面的影響，而港鐵公司亦將安排交通試行，預先審視臨時封路及替代路線的成效，期望各委員支持及理解。

22. 副主席總結，大部分委員均認為臨時封路的措施會引致區內交通嚴重擠塞，惟明白有關提升工程對社區有長遠的裨益。至於有關交通試行的日期及詳情，希望港鐵公司事先諮詢各委員及區內居民的意見，並於試行期間設置清晰的道路交通指示牌，而於試行後亦需向委員解釋結果。

第五項：擬議元朗市行人通道 (交委會文件 2014/第 69 號)

23. 副主席歡迎下列人士出席會議：

路政署

主要工程管理處處長

主要工程管理處高級工程師 4/屯門路(候任)

陳派明先生

黃鎮健先生

運輸署

高級工程師／西北

王謙佑先生

渠務署

設計拓展科總工程師/排水工程

陸偉雄先生

香港城市設計學會

副會長(公共政策)

吳永順先生

香港建築師學會

本地事務部主席

岑延威先生

24 · 陳派明先生、岑延威先生及吳永順先生以投影片(見本會議記錄附件一)簡介上述文件。

25 · 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 大部分委員指出原方案能有效紓緩區內行人路擠迫的情況，故普遍支持原方案，同時要求將高架行人通道延伸至馬棠路，以配合元朗市南的發展，疏導日益增加的人流，另有委員指出橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會於過去十年從未接納任何有關延長天橋的建議，因此認為假如署方的原方案未有延伸高架行人通道至馬棠路，相信日後亦難以實現有關訴求；
- (2) 對專業團體於原方案接近達成共識時才提出另議方案表示不理解，關注興建行人通道的時間表會因此而受到拖延；
- (3) 不認同署方只注重專業團體提出的意見，認為應同時積極聽取委員的意見；
- (4) 指出根據另議方案的建議詳情，行人需多次上落行人天橋，其疏導人流的成效有限，而且不便長者及傷健人士使用，未能切合區內居民的需要及生活習性；
- (5) 反映區內有大部分居民以單車代步，而另議方案的設計過於四通八達，因此居民能輕易駕駛單車進入行人通道，甚至有機會停泊單車於通道，縮窄有關通道的範圍，構成安全問題；
- (6) 專業團體於另議方案提出擴闊明渠兩旁的行人通道以取代部分高架行人通道，有委員指出有關建議涉及收地或收窄明渠，其可行性有限，另有委員擔心擴闊明渠兩旁的行人路會加劇店鋪伸延的問題；

- (7) 有委員指出專業團體強調需考慮天橋附近的街道經濟，故向專業團體查詢是否持有天橋附近商鋪的業權，並應作出利益申報；
- (8) 另有委員認同興建行人天橋需考慮街道經濟問題，兩者應保持平衡發展，以將軍澳、天水圍及旺角為例，興建行人天橋後，街道經濟受到一定的影響，因此查詢以原方案作基礎的情況下是否有其他方法能保留街道經濟；
- (9) 有委員反映行人天橋附近只有少量商鋪，現時元朗大部分的商鋪主要集中於青山公路 – 元朗段、教育路及安寧路，其分佈為東西走向，而行人通道則為南北走向，因此興建有關行人通道能將遊逛商鋪及乘搭西鐵的行人分流；
- (10) 反映區內多個大型屋苑相繼落成，人口將相應增加，有關行人天橋容易出現擠擁情況，故建議於行人天橋加設自動行人輸送帶，以加快疏導人流；
- (11) 要求署方提供現時擬議元朗市行人通道的工程進度，並查詢是否已委託顧問公司作進一步研究；
- (12) 另有委員表示支持另議方案，認為其於青山公路 – 元朗段及西鐵朗屏站和元朗安寧路的一段明渠上空興建高架行人通道已能達到加強區內南北走向的作用，並減少對附近景觀造成的影響，另指出另議方案的施工期將較原方案短，居民能於較短時間內使用有關天橋；及
- (13) 有委員指出原方案及另議方案並無衝突，建議同時採納兩個方案的建議詳情。

26 · 陳派明先生綜合回應如下：

- (1) 路政署曾於去年三月就元朗市行人環境改善計劃進行公眾參與活動，以收集各方意見，並曾與委員討論有關議題。香港建築師學會、香港園境師學會、香港規劃師學會及香港城市設計學會共同提出高架行人通道計劃(原方案)以外的另議方案，署方認為應就有關專業團體的意見給予慎重考慮，因此署方就原方案及另議方案的建議詳情作適當的比較，並再次諮詢委員的意見；

- (2) 有關專業團體是以義務性質提供意見及方案予委員參考，以完善及優化擬議元朗市高架行人通道的計劃；
- (3) 根據行人流量分析，原方案和另議方案均能改善現時元朗市行人通道的擠迫情況；
- (4) 於行人天橋加設自動行人輸送帶將令天橋的重量增加，因而需要更龐大及複雜的結構；
- (5) 有關將高架行人通道延伸至馬棠路的建議，署方將在擬議行人通道的南端預留接駁口，並將密切關注元朗市南的發展，如有需要會研究將其延伸；
- (6) 有關委員提出同時採納兩個方案的建議，路政署認為可行性較低。於技術層面而言，為緩解同時建造兩個方案對元朗明渠的排洪能力的影響，渠務署評估須沿明渠兩旁的行人路，增設約一點九米高的防洪牆，此舉將對景觀造成影響；於財政層面而言，同時進行兩個方案需要更龐大的工程費用，加上兩個方案各自均已能紓緩區內行人通道擠迫的情況，因此並無必要同時進行兩個方案；
- (7) 擬議高架行人通道的可行性研究經已完成，待委員會對原方案及另議方案作出選擇及決定後，署方將隨即進行遴選顧問的工作，期望於二零一四年內可展開項目的勘測和詳細設計的顧問研究。另外，由於有關工程屬《環境影響評估條例》下的指定工程項目，故有關工程需完成環境影響評估研究，之後再進行刊憲；及
- (8) 署方將繼續聽取委員的意見，並考慮作出適當的調整，以盡快開展有關工程。

27 · 吳永順先生綜合回應如下：

- (1) 通過署方舉辦的公眾參與活動，專業團體根據其專業知識提出意見，並建議可行的方案，雖然是在較後期提出，他強調當中並不涉及任何商業目的；
- (2) 解決行人擠迫情況並非只考慮人流，其他因素包括城市設計、規劃、綠化、景觀、通風、商業活動等，均不可忽視。專業團體提出了一個顧及各個因素的另議方案，供委員考慮；及

(3) 專業團體將尊重委員的意見及委員會的最後決定。

28. 副主席總結，由於絕大部分委員表示支持高架行人通道的原方案，因此委員會亦對原方案表示支持，並要求路政署盡早落實有關工程，同時建議署方參照去年於交委會通過的動議，將高架行人通道延至馬棠路。副主席續指，署方可參考灣仔區的天橋，於高架行人通道加入藝術元素。

第六項：前議事項：

(1) 港鐵元朗站隔音屏障工程最新進度

(交委會文件 2014/第 59 號)

29. 委員向港鐵公司查詢日後於其他西鐵站加設隔音屏障的可能性。

30. 林圓女士回應，西鐵綫鐵路運作須符合《環境影響評估條例》內所載的規定和法定標準聲響，港鐵公司已按環境許可證的要求實施相關的音量緩解措施，並將繼續密切留意有關西鐵綫的鐵路運作聲響，盡量減少對居民造成的影響。

31. 副主席總結，希望港鐵公司留意有關西鐵綫的鐵路運作聲響。

第七項：委員提問：

關注西鐵綫在本月 22 日發生信號系統故障，令全線服務延誤超過六小時情況

32. 副主席提出先討論於會議開始前批准加入「關注西鐵綫在本月 22 日發生信號系統故障，令全線服務延誤超過六小時情況」的議程項目。

33. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映港鐵發生故障的情況時有發生，對乘客造成不便；
- (2) 反映港鐵露天的鐵路路軌主要集中於屯門及元朗區，加上風季及雨季將至，為免同類事件再次發生，建議港鐵公司盡快提升其避雷裝置系統；
- (3) 建議港鐵公司提升其緊急應變措施，假如再有同類事件發生，應即時透過各媒體向公眾發放有關資訊，並需調派接駁巴士以疏導人流，同時應加強月台及車廂的指示及廣播；及

- (4) 促請港鐵公司正視問題，減少故障發生，並檢討事故發生時的緊急應變措施。

34 · 林圓女士先就七月二十二日發生的事故向受影響的乘客致歉，並綜合回應如下：

- (1) 明白發生故障會對乘客造成不便，強調港鐵公司十分重視事故的處理，務求縮短列車服務延誤的時間，並將事故對乘客的影響減至最低；
- (2) 解釋於七月二十二日約下午四時十五分，天文台正懸掛黃色暴雨警告信號，當時亦有閃電，港鐵公司相信當時西鐵綫訊號系統受雷擊影響，致西鐵兆康站及南昌站訊號系統的安全防護裝置啟動，因此而出現故障；
- (3) 由於事故發生後，西鐵的行車模式需轉為手動運作，因此車速會減慢，而且是次故障牽涉兩個西鐵站，屬特殊情況，故個別列車的候車時間較長；
- (4) 於事故發生期間，港鐵公司迅速實施應變措施，包括增加快速應變隊的人手及作出車務調度，並繼續維持列車服務，來往天水圍至屯門的列車維持十二分鐘一班，來往紅磡至天水圍的列車則維持六分鐘一班，另一方面，港鐵的工程人員亦即時進行搶修，由於中央訊號系統中央設備房的組件受雷擊影響而出現故障，工程人員需小心更換受損的電子板，惟於更換後需重新啟動電腦系統，並需以列車進行測試，過程繁複，因此復修的時間較長；
- (5) 根據以往經驗，當港鐵發生重大事故，港鐵公司會通知運輸署，及後署方將安排相關的巴士營運商提供接駁服務，然而，於是次事故發生期間，港鐵公司仍有提供列車服務，而非完全停止運作，因此按程序未有安排接駁巴士；
- (6) 港鐵公司需確保於事故發生後發放正確的資訊，以免造成混亂，故需要一點時間掌握清晰資訊，她並澄清當時有即時於車站及車廂內加強廣播，同時於車站入閘口的電視屏幕顯示相關資訊；
- (7) 強調港鐵公司每年投資超過五十億作維修保養及更新設施之用，而現時的避雷系統已提供強度保護，但港鐵公司仍會檢視系統的不足，以免同類事件再發生；及

- (8) 港鐵公司現正就事件作出檢討，同時備悉委員的意見，會繼續檢視事故發生時的訊息發放及緊急應變措施。

35. 副主席總結，希望港鐵公司更換管理層後，能加強改善服務，並增加資源的投放，而於事故發生時，亦應加強緊急應變的措施，以改善資訊發放及人流管制。

(1) 趙秀嫻議員及黃煒鈴議員要求在天華路近天影路位置安裝攝錄，以防非法賽車蔓延
(交委會文件 2014/第 61 號)

36. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映於天華路近天影路經常出現非法賽車，其引擎的聲響巨大，對附近居民造成滋擾；
- (2) 反映天慈路一帶亦有非法賽車的問題，尤以週末的深夜為甚；
- (3) 建議運輸署安裝短期的偵速攝影機，以達阻嚇作用；
- (4) 建議警務處於週末晚上十一時至凌晨二時加強路障行動，以阻礙非法賽車蔓延；及
- (5) 促請警務處及運輸署正視問題，避免發生交通意外的風險。

37. 吳良知先生備悉有關於週末晚上十一時至凌晨二時加強路障行動的建議，並會向有關交通部及天水圍警方轉達意見。警方一直有於天影路進行持續性執法行動，而偵測醉酒駕駛的路障行動則多於晚上進行。

38. 馮靖翔先生綜合回應如下：

- (1) 重申安裝固定偵速相機的目的是透過阻嚇超速駕駛以提升道路安全，對於減少交通噪音的成效不大；
- (2) 解釋運輸署主要根據交通意外紀錄及警務處所提供的車輛超速數字決定安裝偵速攝影機的必要性；
- (3) 指出天華路近天影路的車輛超速個案不多，而短期性安裝偵速攝影機的成效不大，因此署方未有計劃於該路段安裝固定偵速攝影機；及

- (4) 強調署方將繼續與警務處保持緊密聯繫，密切監察有關路段的交通情況。

39 · 副主席總結，希望有關部門密切監察天華路近天影路非法賽車的情況。

(2) 陳美蓮議員要求改善天水圍交通燈位置
(交委會文件 2014 / 第 62 號)

40 · 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映經常有駕駛者於天城路往天湖路方向的北行線因錯看右轉的交通燈而左轉駛入輕鐵路軌，幾乎發生交通意外；
- (2) 指出並排的交通燈容易令駕駛者產生混淆；及
- (3) 促請運輸署積極研究改善並排交通燈的設計及位置，以保障駕駛者安全。

41 · 馮靖翔先生綜合回應如下：

- (1) 於天城路往天湖路方向的北行線已設有道路標記，以提醒駕駛者「左轉」及「直行及右轉」，並設有導行島以分隔左轉及直行與右轉的車輛，相信其交通指示足以清晰指導駕駛者的行車方向，因此署方暫時未有計劃作出改動；
- (2) 署方備悉委員的意見，假如交通情況許可，署方日後所新增的交通燈將盡量減少使用並排分流的設計，以免引起混淆；及
- (3) 強調有關交通工程部及交通控制部將繼續留意天水圍其他位置的交通燈設計。

42 · 副主席總結，委員就上述議題沒有進一步補充，建議討論下一項議題。

- (3) 沈豪傑議員及袁敏兒議員要求 K66 號接駁巴士行車路線伸延至大棠山道，並建議在山道旁的涼亭前的路口設 K66 號停車上落客巴士中途站，同時，該段一百米的道路頗為破爛，要求維修

(交委會文件 2014/第 63 號)

- (4) 梁福元議員、袁敏兒議員、沈豪傑議員及梁明堅先生要求 K66 號接駁巴士在大欖郊野公園紅葉季節時，繁忙時間內在大棠路蝶翠峰屋苑及黃泥墩巴士總站尤其在星期六、日及公眾假期增加特別班次

(交委會文件 2014/第 64 號)

43. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 對港鐵公司的書面回覆表示不認同，認為港鐵公司應積極改善其服務，令更多乘客受惠；
- (2) 反映居民及遊客除了到大棠山道觀賞紅葉外，亦曾經大棠山道至保良局賽馬會大棠渡假村及大棠荔枝山莊，人流眾多，尤以週末為甚；
- (3) 反映乘客只能選擇小巴或計程車，甚至自行駕駛至大棠山道，有關交通工具的可載客人數較低，但每年約有五十萬人次到大棠山道，容易造成交通擠塞的問題；及
- (4) 有委員指出港鐵公司於實地視察後表示雙層巴士無法到達大棠山道，故建議港鐵公司調派單層巴士，盡快將港鐵巴士 K66 號綫伸延至大棠山道，以疏導人流，回應實際需求。

44. 陳建峰先生回應，運輸署已落實於大棠山道近涼亭的路口設置一個可供長度不超過七米的車輛作掉頭的交通設施，並會在該設施中加設小巴上落客停車處。署方已向路政署提交施工紙，相信路政署現正跟進有關工程，而運輸署亦會積極監察路政署的施工進度，期望有關工程能趕及於紅葉季節前竣工。

45. 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 重申港鐵公司一直密切關注 K66 號綫的服務，尤其重視紅葉季節期間的安排，盡量因應乘客的需求作出適當的資源調配；
- (2) 根據港鐵公司本年的記錄，在剛過去的紅葉鑑賞高峰期，K66 號綫於最高峰時的班次達三分鐘一班，有效疏導人流，能配合乘客需要；

- (3) 指出將 K66 號綫服務伸延至大棠山道的建議需作慎重考慮，因有關安排會增加整體的行車時間，影響日常使用沿綫服務的居民；及
- (4) 港鐵公司於實地視察後，發現大棠山道相關路段的彎度及道路狀況未達公共巴士安全行走的標準，因此暫時未有計劃伸延有關服務。

46· 副主席總結，每年於紅葉季節期間，相關委員及當區居民均受到極大壓力，建議運輸署研究折衷方法以疏導人流，並期望署方及港鐵公司積極考慮委員的意見。

(5) 劉桂容議員及姚國威議員建議討論違例泊車及貨車泊位不足的問題
(交委會文件 2014/第 65 號)

第八項：由地區設施管理委員會轉交交通及運輸委員會事項：

陳思靜議員、黃卓健議員及王威信議員查詢西菁街網球場使用率及討論興建混合型康樂設施大廈之可行性的第二項問題 – 考慮違例泊車有上升趨勢，查詢元朗市區所有公及私營停車場的地點及其泊車車位數量

(交委會文件 2014/第 66 號)

47· 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 根據警務處提供的紀錄可見，警方一直積極於天秀路一帶進行執法行動，惟天水圍區的貨車泊位嚴重不足，天瑞路及天秀路一帶於傍晚時分仍常有貨車違例停泊，甚至有不少司機需要跨區泊車，非常不便；
- (2) 建議運輸署於近濕地公園附近的空地增設貨車泊位，以紓緩泊位不足的問題；及
- (3) 建議運輸署積極研究於天水圍區加設貨車及私家車的泊位。

48· 馮靖翔先生綜合回應如下：

- (1) 指出現時貨車泊位主要分為三種類型；
- (2) 第一種為發展項目的內部泊位，運輸署會要求工業發展項目自行加設足夠的貨車泊位；

- (3) 第二種為臨時租用政府土地的收費停車場，署方現正向元朗地政處了解區內適合以短期租約形式營運臨時停車場的政府土地；
- (4) 第三類為路旁泊位，主要集中於橋發街及橋昌路一帶的工業區，盡量避免對居民造成影響；
- (5) 署方備悉於濕地公園附近的空地增設貨車泊位的意見，惟指出有關空地暫時主要用作興建房屋，故有關建議未必可行；及
- (6) 署方將繼續留意適合增設泊位的地點。

49 · 副主席總結，希望運輸署密切留意適合增設泊位的地點。

第九項：運輸署進展報告

(交委會文件 2014／第 67 號)

50 · 委員閱悉上述報告。

第十項：單車交通意外及執法數字

(交委會文件 2014／第 68 號)

51 · 委員閱悉上述報告。

第十一項：其他事項

52 · 餘無別事，會議於下午四時二十分結束。

元朗區議會秘書處
二零一四年九月



擬議元朗市行人通道

2014年7月24日



1

背景

元朗市行人環境改善計劃

公眾參與活動

- 擬議改善方案，包括 –
 - 沿元朗市明渠興建南北走向的行人天橋
 - 其他改善方案：改善行人過路處、擴闊行人路等

沿元朗市明渠興建南北走向的行人天橋

- 第二期公眾參與活動（於2013年舉行）
 - 收到很多有用意見
 - 包括專業團體建議考慮擴闊明渠兩旁的行人通道，以取代部分高架行人橋，從而保留明渠上的空間。

考慮擬議方案

大前提

- 緩解元朗市行人擠迫情況；及
- 為市民提供安全且舒適的步行環境

原方案



(須再作詳細設計)



電腦合成圖 - 從朗屏站向南望

原方案



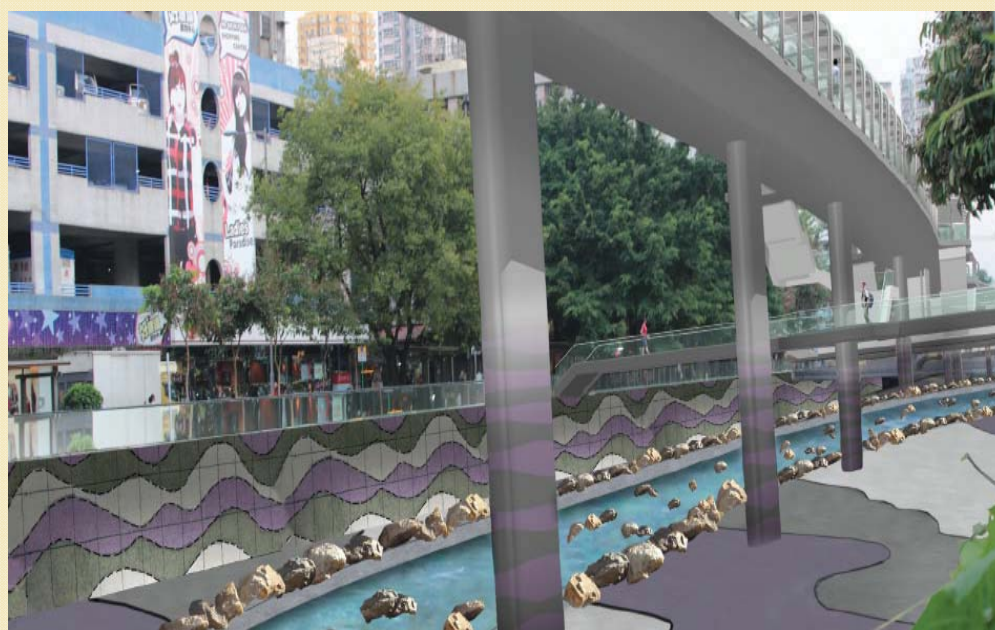
擬議行人天橋

西鐵朗屏站

電腦合成圖 - 從元朗安寧路向北望

5

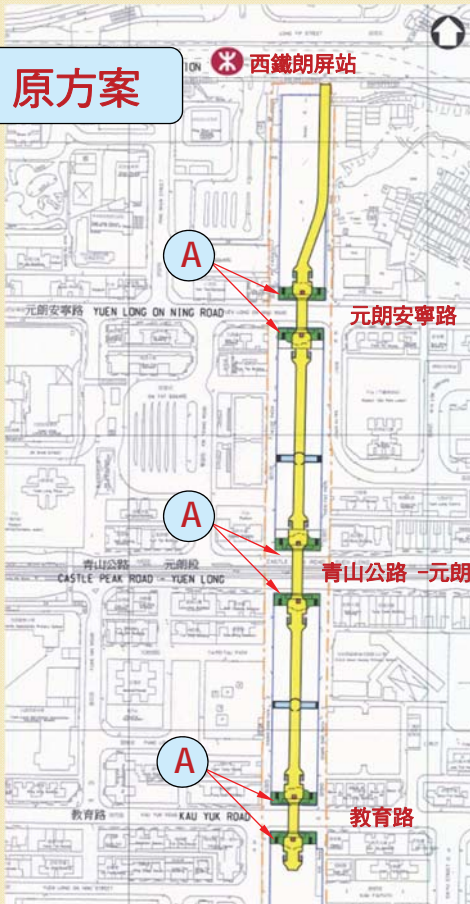
原方案



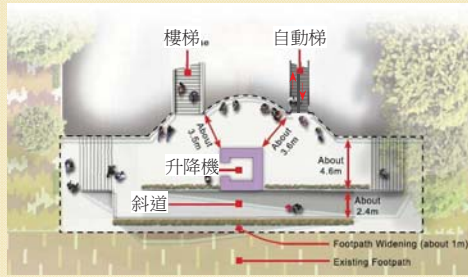
電腦合成圖 - 在地面望向元朗明渠

6

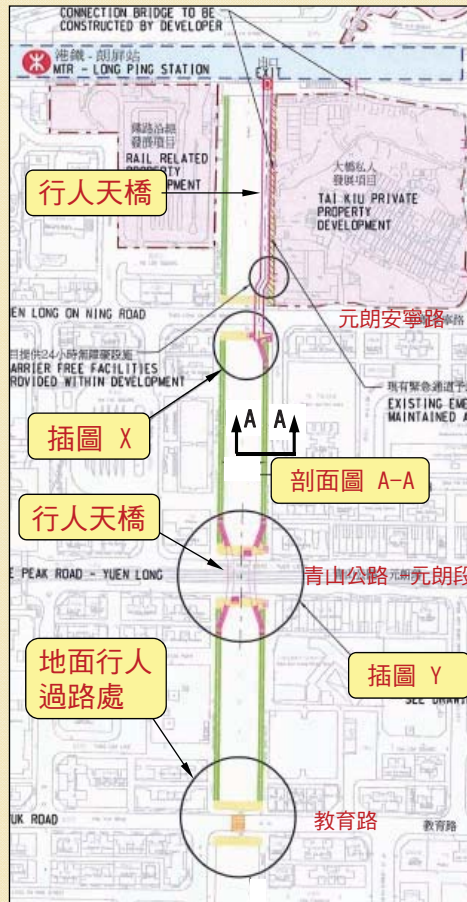
原方案



A 行人上落處 (與主要道路交接)



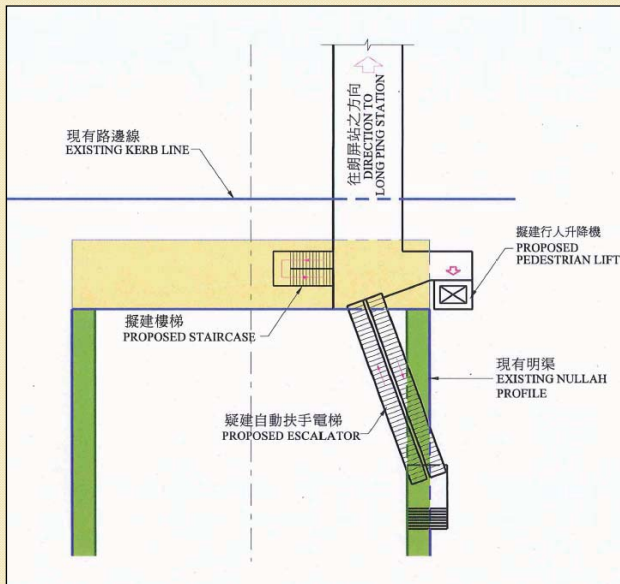
另議方案



(須再作詳細設計)

另議方案

插圖 X



擬建行人天橋沿元朗市明渠連接西鐵朗屏站至元朗安寧路南面行人路

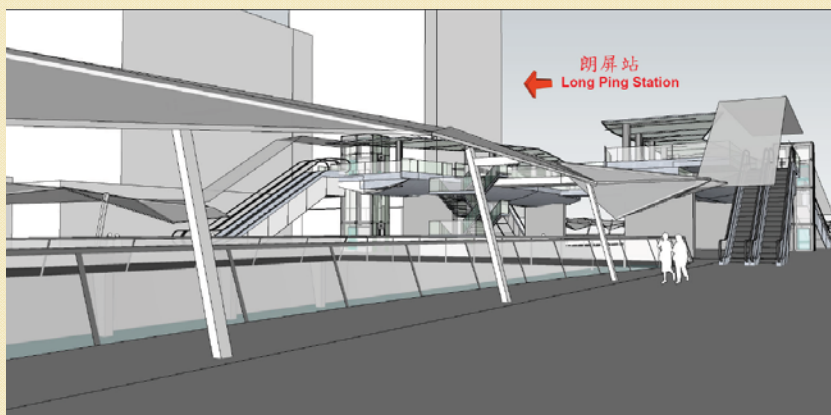
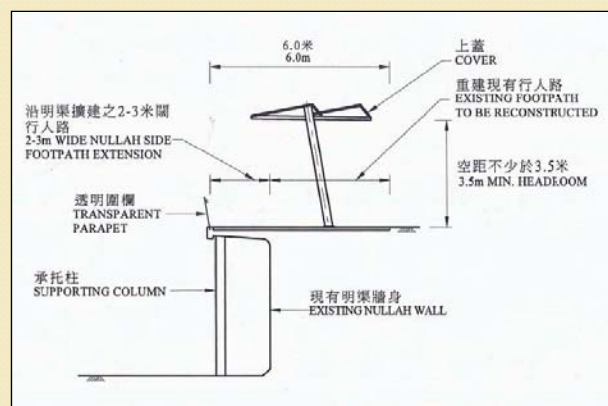


(電腦合成圖)

另議方案

剖面圖 A-A

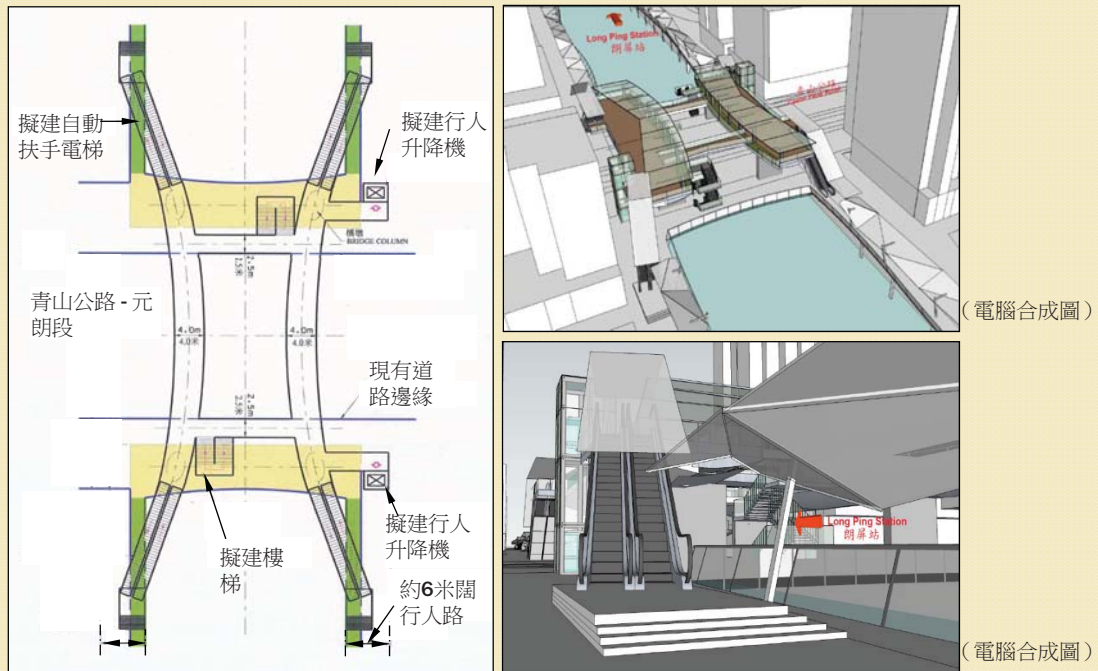
擬議擴闊明渠兩旁行人路



(電腦合成圖)

另議方案

插圖 Y 擬議在青山公路 - 元朗段興建的獨立行人天橋



Plan B Layout

11

原方案和另議方案的比較

考慮因素	原方案	另議方案
1. 疏導人流	能緩解元朗市行人擠迫的情況，並為市民提供安全且舒適的步行環境。由於原方案可讓市民透過一條貫通南北的行人天橋，直接由教育路通往西鐵朗屏站，根據電腦模擬的評估，在疏導人流的表現上，較另議方案優勝。	能緩解元朗市行人擠迫的情況，並為市民提供安全且舒適的步行環境。然而，由教育路通往西鐵朗屏站，行人需多一次上落行人天橋，根據電腦模擬的評估，在疏導人流的表現上，較原方案遜色。
2. 活力和吸引力	可將行人分流至行人天橋，使明渠兩旁的行人路面騰出較多空間，配以綠化和環境美化，為明渠兩旁提供舒適的行人通道，讓行人休閒地漫步。	擬議擴闊明渠兩旁的行人路，配以綠化和上蓋，將成為一個新的公共長廊，並將加強當區的活力和吸引力，建立具本地(元朗)特色的公共空間。
3. 連接性	行人天橋與主要道路交接的位置均設有行人上落處，另外亦提供2個中途上落處，以連接明渠兩旁的行人路和毗鄰的小街，讓行人天橋成為連接悠閒社區與繁華城市的重要樞紐。	保留人流在明渠兩旁的街道，將使毗鄰的小街成為這條行人網絡的一部分，從而有助連接附近地區；當地居民可由教育路步行至西鐵朗屏站。

原方案和另議方案的比較

考慮因素		原方案	另議方案
4.	特別的購物體驗	疏導人流後的悠閒行人徑和毗鄰小街，能讓本地和旅遊人士悠閒地購物。	明渠兩側將為本地和旅遊人士帶來特別的購物體驗。
5.	城市結構	我們已在評選詳細設計顧問的條件中列明，設計團隊必須包括建築師和城市設計/規劃師；考慮四周環境和渠務署的擬議美化明渠工程，設計一條與四周配合的行人天橋。待落成後，擬議行人天橋將會成為元朗市的一個新地標。	由於只在青山公路(元朗段)及位於西鐵朗屏站和元朗安寧路的一段明渠上空(約180米長)興建行人天橋，獨特的元朗舊城結構和其本地的特色將在很大程度上予以保存。
6.	行人流動	提供一條暢通無阻的行人通道，直達西鐵朗屏站。	人們可從四面八方流動到明渠，然後再到西鐵站。
7.	施工時間	天橋可採用預製組件建造，加快施工程序，節省施工時間。	橫跨青山公路(元朗段)和一段180米長的行人天橋的施工時間較短。

13

原方案和另議方案的比較

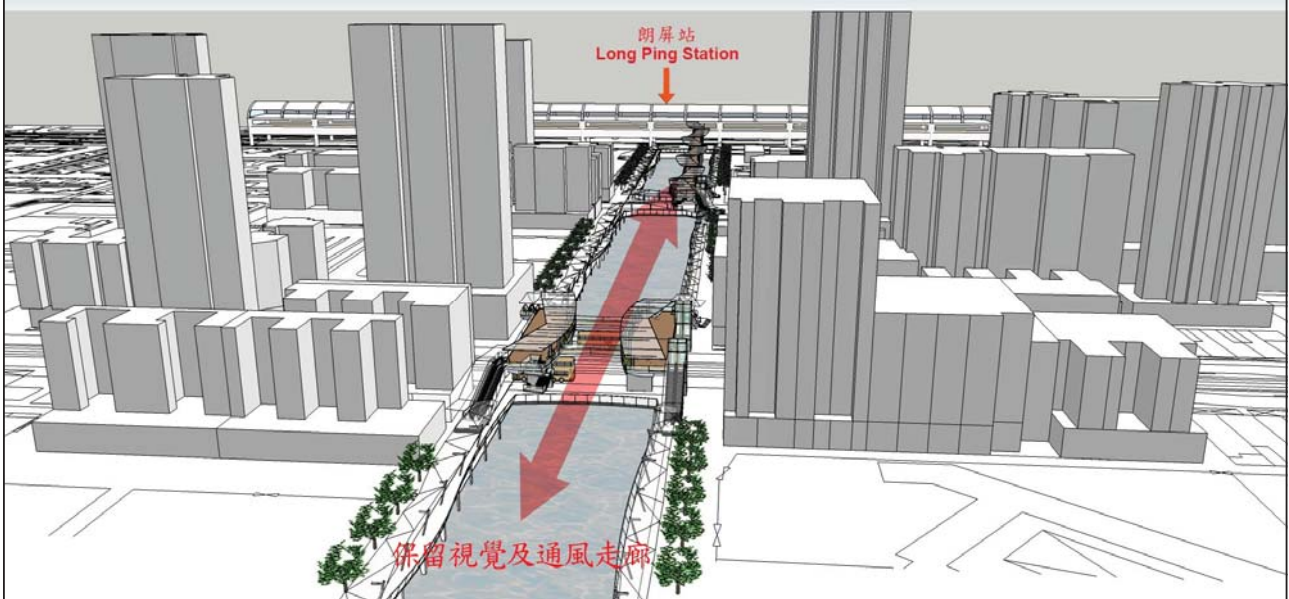
考慮因素		原方案	另議方案
8.	具彈性以應對未來的需要	將在擬議行人天橋的南端預留接駁口，因應將來南面地區的發展，如有需要，可將天橋延伸至南面的馬田路連接該區，以應對新增人口的需要。	較具彈性且能適應不確定的未來。將來若有需要，可增加或修改。
9.	視覺質量	詳細設計團隊將考慮四周環境和渠務署的擬議美化明渠工程，設計具特色及高視覺質量的行人天橋。	可保護和改善明渠所提供的南北遠景。同樣可配合渠務署的美化明渠工程。
10.	通風	詳細設計團隊將研究擬議行人天橋對空氣流通的影響，並會因應研究的結果，採納避免對地面或附近環境產生不利空氣流通的設計。	可減少對地面行人環境不利空氣流通的影響(可能需要進行空氣流通評估研究)。
11.	綠化機會	疏導人流後的行人徑，可提供空間用以種植和美化環境。擬議行人天橋亦不會影響沿明渠兩旁的現有樹木。	擬議擴闊明渠兩旁行人路，將提供較大的空間用以種植和美化環境。而且，沿明渠兩旁現有的樹木將有較大的機會予以原地保留。
12.	設施管理	行人天橋管理安排較易確立。	需加強地面通道管理，投入較多資源。

14

專業學會提供的資料

15

專業學會提供的電腦合成圖



(須再作詳細設計)

16

多謝