

交通及運輸委員會進展報告

交通及運輸委員會(交委會)分別於 2018 年 7 月 12 日及 2018 年 7 月 30 日舉行 2018 年度第四次會議及第一次特別會議，會上討論要點如下：

交通及運輸委員會第四次會議

提升輕鐵服務

2．不少委員反映輕鐵服務嚴重不足，指出雖然最新方案會保留 614 及 615 綫，惟質疑該兩條綫的班次比現時的等候時間長近一倍，而來往屯門及元朗的 610 綫的班次卻維持不變，擔心來往兆康站至及元朗總站的輕鐵服務會減弱，質疑是次提升輕鐵服務的措施主要集中在屯門區，要求加強 610 綫的服務並全面以雙卡行駛，並將用於更替的 30 輛新購置的輕鐵車輛亦用於擴充車隊。同時，部分委員擔心重組方案實行後洪水橋站的擠迫情況會更為嚴重，促請港鐵加強洪水橋站的輕鐵服務。委員同意方案有助紓緩元朗大馬路一帶的擠塞情況，同意可作試行，惟於試行輕鐵路綫優化方案前，先與地區議員充分溝通。此外，委員期望政府盡快將輕鐵路軌搬離大馬路，將路軌架空或設於地底。另外，委員就調整繁忙路口的交通燈安排持不同意見，有委員促請運輸署盡快展開在天水圍區三個路口的調整工作，亦有委員對此安排表示保留。

3．運輸及房屋局(運房局)的代表表示，正跟進提升輕鐵服務的中、長期措施，包括研究將元朗大馬路的輕鐵路軌改道及興建新的重鐵系統把新界西北直接接駁至市區。如有具體計劃，會再向委員會匯報。同時，西鐵綫列車已全面以八卡列車行駛，可提升其可載客量及改善服務，同時政府長遠會規劃興建洪水橋站接駁西鐵。

4．香港鐵路有限公司(港鐵公司)的代表表示，優化方案為調節輕鐵於元朗大馬路抵站的時間，以減少輕鐵列車因擠塞而未能按時及平均到站的情況，令新增購的輕鐵投入服務時能更有效提升可載客量。同時，港鐵會維持 610 綫的班次、增加由兆康站開出的特別班次及雙卡班次，經路綫重組後，班次會更平均，輕鐵網絡整體的可載客量將會增加約 3.6%。加車後乘客能更易、更快登車。此外，他強調配合優化方案，港鐵會增加車輛投放的數目、增撥資源改善服務、例如乘客資訊，以及因應乘客需求加設特

別班次。港鐵正與政府不同部門研究調整三個繁忙路口的交通燈安排，預計能於今年內完成。

5. 主席總結，委員關注輕鐵路綫重組的安排，建議港鐵於實施改動前先與委員充分溝通，考慮委員意見並研究作出改善，才安排實施改動，並於試行方案半年後再作檢討。

黃卓健議員、李月民議員, MH、沈豪傑議員, JP 要求討論輕鐵天榮站沉降問題及打樁對附近建築物的影響

李月民議員, MH、梁志祥議員, SBS, MH, JP、黃卓健議員、湛家雄議員, BBS, MH, JP、呂堅議員, MH、郭強議員, MH、蕭浪鳴議員, MH、趙秀嫻議員, MH、黃煒鈴議員及馬淑燕議員要求喝停天榮輕鐵站上蓋打樁工程，免令路軌下沉危害乘客安全

6. 委員不滿港鐵及政府隱瞞事件，未有於 6 月 26 日舉行的區議會大會討論西鐵元朗站架空橋樑沉降的情況時一併向議員公布天榮站的沉降，質疑天榮站月台沉降已達 80 毫米，擔心輕鐵路軌亦會出現不平均沉降，引致路軌移位甚至列車出軌，要求港鐵提供就緩減沉降問題及確保鐵路安全運作所作出的措施，並質疑屋宇署批准將沉降指標上調為 80 毫米。不少委員擔心會有更多同類事件發生而公眾並不知情，要求政府建立與議會及公眾的通報機制，以及公布 64 宗涉及在鐵路保護區內受沉降監測的工程資料。此外，委員關注打樁工程對附近屋苑及學校結構安全的影響，要求部門及港鐵提交有關監測數據。

7. 運房局的代表解釋由於是項議程為緊急議程，出席會議的代表主要負責提升輕鐵服務的議程，希望委員諒解出席代表或未能就委員的提問於席上一一作出回覆。屋宇署有指引要求發展商的註冊專業人士監測鐵路範圍及周邊建築物的沉降幅度。在物業發展項目於鐵路範圍開展前，港鐵亦會與發展商的註冊專業人士設立一套監測計劃，註冊專業人士會在工程期間持續監察數據，若發現有沉降情況會即時通知港鐵及屋宇署。港鐵會定期檢查鐵路結構及量度數據，而機電工程署會覆核港鐵提交的路軌監察數據。他重申，政府及港鐵並無隱瞞天榮站的個案，不同的鐵路設施結構、地質狀況、打樁方法等均對釐定相關沉降指標有所影響。政府正與港鐵公司檢視同類事件的溝通及資料發放安排，以提高透明度。

8. 港鐵公司的代表重申，安全是港鐵營運的首要原則，在任何情況下亦不會妥協，會嚴謹監察在鐵路保護區內進行的工程。就天榮站而言，港鐵在開始進行工程前已與發展商制定監察計劃，以防止工程對鐵路運作造

成影響，若沉降的數據到達指標，須暫停工程。港鐵亦會與註冊建築專業人士及相關政府部門探討控制措施，在確保鐵路設施運作安全不受影響下才會批准復工。港鐵會繼續密切監察路軌、月台及架空電纜支架的相互高度及距離，以確保符合安全標準。同時，港鐵正與政府檢視公布事件的機制，稍後會與委員再作交代。

9. 主席促請政府及港鐵於下次交委會舉行前就元朗站及天榮站的沉降問題提交詳盡的書面回覆。

(會後補註：交委會已於 2018 年 7 月 30 日舉行 2018 年一次特別會議，邀請部門出席討論西鐵元朗站及輕鐵天榮站的沉降問題。)

擬於元朗及天水圍新市鎮內增設單車泊位設施

10. 委員歡迎並支持部門於元朗及天水圍增設單車泊位，惟指出現時建議增設單車設施的數量杯水車薪，未能完全解決區內單車泊位不足的問題，促請運輸署參考並研究引入日本的地下單車停泊設施系統，及引入於北區正在使用的雙層單車泊車系統。另外，委員促請政府檢討有關單車停泊設施的規劃標準，規定新發展項目及社區設施必須提供私人及公眾單車泊位，並建議政府部門考慮覆蓋明渠以增設單車泊位及泊車位。

11. 運輸署的代表表示，現時《香港規劃標準與準則》要求發展商在連接到單車徑的新發展項目中加設單車停放設施，同時，運輸署會就規劃未來新市鎮的單車泊位與相關部門加強聯絡。據了解，有部門正進行地下單車停泊系統研究，會議後會與相關部門聯絡以了解詳情。此外，運輸署會於第三期改善工程再考慮委員的意見。

12. 主席總結，委員普遍支持有關擬建單車泊位設施的計劃，惟長遠而言，促請運輸署及相關部門考慮引入地下單車停泊系統，因有關系統能有效停泊單車，吸引市民以單車作為交通工具，紓緩交通擠塞並推動環保。

湛家雄議員, BBS, MH, JP 要求在水圍北天業路社區健康中心的天橋興建電梯或增加行人過路處

13. 委員反映居民現時從天秀輕鐵站及巴士站下車後，需上落行人天橋才可以到達健康中心，對長者、病人及輪椅使用者尤為不便，希望運輸署考慮增設行人過路處，並要求與運輸署的代表到實地視察。另外，雖然路政署將有關天橋包括在「人人暢道通行」計劃的建議加建升降機項目名單

內，惟計劃下仍有多個建議有待推展，認為運輸署於政策上應規定必須在連接醫院及健康中心的行人天橋加設升降機設施，並優先在未有相關設施的地點加設升降機。

14． 運輸署的代表表示，於天葵路北行方向近慧景軒的巴士站，其北面設有行人天橋、南面設有行人隧道，再往南有行人過路處。運輸署現時無計劃於該地點加設行人過路處。此外，他會相約提問委員到實地視察。

15． 路政署的代表表示，路政署將會繼續把有關位置包括在「人人暢道通行」計劃有待推展的公眾建議加建升降機項目名單內，以供委員在推行計劃下一階段時考慮。

16． 主席總結，該處的過路設施不足，希望運輸署審慎考慮加設行人過路處的可行性，並相約委員進行視察。

沈豪傑議員, JP、梁福元議員、袁敏兒議員及梁明堅議員建議討論優化運輸署牌照事務處服務，縮短輪候時間，處理更多申請

17． 委員促請運輸署在新界西增設牌照事務處，反映運輸署現時雖設有四間牌照事務處，惟新界西的居民只能到長沙灣事務處申請，同時局限於每次只能辦理 10 份申請，不少居民均反映處理車輛續牌申請的情況緩慢。另外，委員建議政府於未來元朗的新發展區預留土地增設牌照事務處。

18． 運輸署的代表表示，理解委員對在新界西增設牌照事務處及放寬每日處理限額的關注，惟現時運輸署主要依靠香港、九龍、觀塘及沙田四間牌照事務處提供辦理牌照的服務，同時考慮到現有人力資源而未能放寬 10 份申請的限額，備悉委員的意見並會向署方反映。

19． 主席希望運輸署考慮在新界西增設牌照事務處，並認為元朗區為最適合的地區，因元朗區的人口將提升至接近 100 萬。同時，主席建議運輸署加派人手處理申請，以縮減輪候時間。

沈豪傑議員, JP、梁福元議員、袁敏兒議員及梁明堅議員要求增設鄉村指示路牌

20． 委員反映鄉村的指示路牌不足，加上未命名的道路並不會顯示於政府的地理資訊地圖，並指出運輸署「香港行車易」的流動應用程式就未命名道路的資料未為準確。另外，委員建議在各村入口的當眼位置加設村內

的地圖，以便緊急車輛在短時間內尋找鄉村內的正確位置。

21． 運輸署的代表表示，運輸署會因應鄉村內是否備有泊車位及社區設施供大眾使用，以及是否主要公共交通交匯處等因素，而個別考慮在公共道路上加設地方性的方向指示標誌。一般而言，從主要道路進入鄉村的位置，民政事務署會安排加設村名牌，以提示公眾有關鄉口位置，如當區議員認為有其他地點需要加設鄉村指示路牌，可向運輸署提出以作獨立跟進。

22． 元朗地政處的代表表示，一般而言，如收到街道命名的要求，地政總署測繪處會按既定程序處理有關個案，惟設置指示路牌或地圖等設施並非由地政總署負責。

23． 主席總結，鄉村內的指示路牌或由元朗民政事務處負責，希望民政處考慮委員的意見，並促請運輸署留意其流動應用程式的資料準確性。

呂堅議員, MH、郭強議員, MH、蕭浪鳴議員, MH、黃煒鈴議員、馬淑燕議員、徐君紹先生及李啟立先生要求改善元朗麗昌花園對出馬棠路過路處設計

24． 委員表示，經常有車輛在麗昌花園對出馬棠路過路處衝紅燈，促請運輸署改善路口設計。由於該過路處的寬度較短，建議將停車線移到離過路處較後的位置，以提醒駕駛者留意該處有過路處。另外，委員支持於該處加設衝紅燈攝影機。

25． 運輸署的代表表示，有關過路處的路面已髹上「黃條」道路標記，馬棠路來回方向亦已設有「交通燈在前」交通標誌的警示牌，以提醒駕駛人士留意前方有行人過路處。另外，運輸署與警務處已開始籌備安裝新一批衝紅燈攝影機，考慮是否把有關地點包括在建議的安裝位置內。他補充，行人過路處現時約有 4 米闊，停車線是根據行車交通燈的位置而髹上，署方會再檢視移前或移後停車線的空間，惟強調交通燈及行車線的設置有既定標準。

26． 香港警務處的代表表示，警方於收到投訴後曾分別在早上、中午及晚上於上址進行隱蔽的執法行動，惟未有發現車輛衝紅燈的情況。

27． 主席認同有需要改善相關過路處設計，希望運輸署及提問委員到現場實地視察，研究改善空間。

郭強議員, MH、呂堅議員, MH、黃煒鈴議員、馬淑燕議員、徐君紹先生及李啟立先生要求運輸署改善輕鐵天瑞站側交通行人過路處，確保行人安全

28． 委員反映本年 5 月曾於上述位置發生一宗致命交通意外，要求運輸署正視問題及加快研究落實將現時「分段式過路處」改為「一次性過路處」。

29． 運輸署的代表表示，運輸署曾於 5 月中旬派員與提問委員到現場視察，該組交通燈運作正常，行人過路大致暢順，有關燈號亦符合設計標準，行人及其他道路使用者如遵守交通規則。儘管如此，運輸署會檢視縮短行人過路等候時間的可行性，並已派員於 7 月 5 日早上繁忙時間進行交通調查，現正進行評估研究，如有消息會通知當區議員。

30． 主席希望運輸署與當區議員聯絡，以研究改善空間。

運輸署進展報告

31． 委員閱悉上述文件。

路政署進展報告

32． 委員關注並要求加快以下工程進度，包括第 24 項擴闊流浮山路近新慶村的行人路、第 41 項於十八鄉路加設安全島及加設觸覺警示帶、第 25 項擴闊僑興路和公庵路近溱泊的行車路、第 50 項於建德街近馬棠路增設行車路出口、第 49 項擴闊建德街近馬棠路行車路。另外，委員查詢連接溱柏及十八鄉路的道路工程進度。

33． 路政署的代表表示，理解居民就第 24 及 25 項工程的訴求，並已向相關部門申請挖掘准許證及擬備臨時交通管制措施圖則，惟因相關路段較窄，現正與運輸署研究修改臨時改道的方案，短期內會展開工程。同時，路政署正密切跟進第 41 項工程，惟評估情況後將的預期完成時間延遲一季。另外，連接溱柏及十八鄉路的道路工程並非小型工程，因此未有將工程列入報告內。路政署現正積極跟進第 49 項工程的臨時交通管制措施，預期工程於 2019 年第一季完成，而第 50 項工程方面則預期於 2020 年完成。

34． 主席請委員直接聯絡路政署的代表以跟進工程進度，並促請路政署盡快完成第 50 項打通建德街與馬棠路及連接溱柏及十八鄉路的道路工程。

單車交通意外及執法數字

35． 委員閱悉上述文件。

交通及運輸委員會第一次特別會議

黃卓健議員、李月民議員, MH、沈豪傑議員, JP 要求討論輕鐵天榮站沉降問題及打樁對附近建築物的影響

李月民議員, MH、梁志祥議員, SBS, MH, JP、黃卓健議員、湛家雄議員, BBS, MH, JP、呂堅議員, MH、郭強議員, MH、蕭浪鳴議員, MH、趙秀嫻議員, MH、黃煒鈴議員及馬淑燕議員要求喝停天榮輕鐵站上蓋打樁工程，免令路軌下沉危害乘客安全

李月民議員, MH、梁志祥議員, SBS, MH, JP、陸頌雄議員, JP、呂堅議員, MH、趙秀嫻議員, MH、黃卓健議員、黃煒鈴議員、湛家雄議員, BBS, MH, JP、蕭浪鳴議員, MH、馬淑燕議員、郭強議員, MH 及郭慶平議員要求召開緊急區議會大會，跟進天榮輕鐵站沉降醜聞

36． 委員不滿屋宇署放寬輕鐵天榮站的沉降幅度限制，質疑上限批准由 20 毫米修訂為 80 毫米，政府為遷就香港鐵路有限公司(港鐵)及發展商而「搬龍門」以及屋宇署的權力過大，要求將標準重新調低至 20 毫米。即使天榮站物業項目的打樁工程已停工，但最新數字仍下降至 89 毫米，反映月台沉降情況越來越嚴重，相關補救工作未能控制沉降問題，要求地盤在未完全解決問題前不能復工。同時，委員關注打樁工程對附近屋苑及樓宇的影響，要求加設更多監測點，並促請部門加強與屋苑及十八鄉鄉事委員會公益社中、小學的溝通，以釋除公眾疑慮。委員又批評港鐵和政府未有開誠布公，促請港鐵、屋宇署和機電署檢討通報機制，公布 64 宗涉及在鐵路保護區內受沉降監測的工程的詳細地點及資料。此外，委員反映天榮站月台與列車之間出現高低差距，對乘客尤其輪椅使用者的上落造成不便，希望港鐵加以留意。

37． 屋宇署的代表表示，現時地盤已停工，而屋宇署未有批准復工。過去地盤數次停工時，屋宇署均要求項目的註冊專業人士解釋沉降原因及提供如灌漿等補救方法及緩減措施，按照一貫程序，諮詢土木工程拓展署及港鐵的意見後才批准修訂圖則。天恩路、天榮路及天城路共設有 21 個沉降監測點，沉降數值並不超逾 10 毫米，工程對附近建築物所構成安全風險較低。屋宇署會要求承建商到附近屋苑及學校內進行視察及保持溝通。根據《認可人士、註冊結構工程師及註冊岩土工程師作業備考》(《作業備考》)，鐵路保護範圍內進行工程對鄰近構築物造成沉降的指標為 20 毫米，惟因應個別個案的鐵路設施結構、施工及鐵路設施的位置及狀況、施工方法、地質狀況等不同，屋宇署會與港鐵、項目的註冊建築專業人士，以及其他相

關政府部門溝通，從而釐定合適的沉降上限指標。天榮站月台的結構簡單，沉降幅度相對顯著是預期現象，註冊結構工程師提交分析評估證實結構安全，署方亦就岩土工程及鐵路運作安全而諮詢土木工程拓展署及港鐵的意見，故批准調升停工指標至 80 毫米，但有關指標只適用於此個案。他強調，屋宇署的專業職系人員具有專業資格、知識及經驗，能獨立審批由註冊建築專業人士提交的圖則及結構評估報告，按照《建築物條例》及其附屬法例賦予的權力，執行與建築物安全有關的法定要求。因應公眾關注，政府相關部門包括屋宇署、機電署及港鐵正檢視同類事件的溝通及資料發放安排，並會盡快落實通報機制。如接獲復工申請，屋宇署會小心審視並按既定機制諮詢機電署、土力工程處及港鐵，並在確保鐵路設施結構安全及鐵路安全為大前提之下，嚴格審批有關申請。

38． 機電署的代表強調，港鐵有一套嚴謹及恆常的維修保養系統，根據維修程序及技術指引定期巡查、量度並進行維護工作。就天榮站的個案而言，港鐵一直持續進行路軌狀態的量度，並監察路軌、月台及架空電纜三者之間的相互高度及距離，機電署已覆核有關監測數據，確認該段路軌符合安全標準及鐵路安全運作，署方會密切監察以確保港鐵繼續進行嚴謹的監測措施。

39． 港鐵公司的代表表示，安全是港鐵營運的首要原則，絕不妥協，任何在鐵路保護範圍內進行的工程，港鐵會一視同仁，嚴格按照法例要求，要求發展商聘用的註冊建築專業人士制定監察計劃，及設定監察指標(包括沉降指標)及相應控制措施，並須獲港鐵同意和屋宇署審批，以確保鐵路設施安全穩固及安全運作不受影響。港鐵會定期巡查及監察數據，以確保符合安全標準，而機電署亦會監察港鐵提交的數據。沉降指標是由註冊建築專業人士根據相關法例及屋宇署的《作業備考》作出專業評估，作為暫停工程的考慮。有關指標的水平會因應不同鐵路設施的結構、位置、所處的地質情況和工程施工方法等有所不同。停工指標絕不代表鐵路設施的結構或公眾安全受影響。港鐵理解委員關注 64 宗在鐵路保護區內受沉降監測的地點，現正與政府部門檢視同類情況的溝通及資料發放安排。另外，港鐵現正就改善輪椅及有需要人士上落輕鐵列車及月台的措施進行研究。

40． 發展項目的註冊建築專業人士表示，由於不同的建築物會因應其地基結構而擁有不同的抗沉降能力，天榮站月台為座落在泥土上的混凝土長方盒，沉降幅度較大是可理解的，他已提出完善的措施應對，以確保鐵路運作及安全不受影響。再者，輕鐵路軌及架空電纜可隨着月台沉降而作出調整，最重要是路軌平順，以及路軌、月台水平及架空電纜等的相互高度及距離符合安全標準。經充分評估以上情況後，他建議調整沉降指標，而修

訂停工標準經港鐵和屋宇署審批，現階段正與港鐵及相關部門緊密監察情況，並積極探討減少月台沉降的不同方法及施工上的紓緩措施，在確保鐵路營運安全不受影響下才會復工。另外，他強調註冊建築專業人士的首要任務為確保大眾安全，並根據相關法例提交設計。

41． 委員以絕對多數票通過以下動議：

「本會促請特區政府不可貿然批准天榮站打樁工程復工，直至建築商完成所有補救及預防措施，確保輕鐵站月台、路軌及地盤 200 米範圍內建築物的沉降不可多於 20 毫米安全標準，並追究擅自降低沉降安全標準的刑事及民事責任。」

42． 主席總結，委員高度關注事件，惟政府部門、港鐵及發展商代表未能一一解答委員提出的問題，希望各方面於會議後再作研究，並向委員會提交報告，讓委員知悉現時所面對及有關安全標準的問題。

(會後補註：秘書處已於 2018 年 8 月 9 日去信相關部門反映委員意見。)

沈豪傑議員, JP、梁福元議員、袁敏兒議員及梁明堅議員要求跟進西鐵元朗站高架橋沉降問題

43． 委員希望了解西鐵元朗站架空橋橋躉以外其他監測點的數量及詳細位置，指出涉事的橋躉鄰近 Grand YOHO、十八鄉的五和村落及新元朗中心，要求部門及港鐵在有關位置加設監測點，並加強與鄉事會、村民及附近屋苑的溝通。有委員關注元朗輕鐵總站有否設有沉降監察點，並向港鐵查詢是否曾要求車長駛進西鐵元朗站或輕鐵天榮站時減慢車速。委員亦質疑屋宇署單靠目測的方式進行視察未能證明橋躉附近建築物的結構安全，並質詢屋宇署及港鐵如何要求發展項目糾正施工及煞停沉降問題，及要求有關方面定期向委員會匯報加固工程的進展。此外，委員不滿政府及港鐵隱瞞事件，未有主動向公眾及區議會交代，希望部門及港鐵於推行通報機制前先諮詢元朗區議會，並提交公布 64 宗涉及鐵路工程沉降的時間表。有委員反映上次區議會大會已通過動議，要求屋宇署必先確保無沉降問題後才能批准地盤繼續施工，否則無限期押後工程，要求部門跟進上次通過的動議。

44． 屋宇署的代表表示，根據 2018 年 7 月 27 日的監測記錄，元朗站兩座橋躉的 4 個監測站的沉降幅度為 16 毫米，過去一個月的沉降幅度穩定，並無超越 20 毫米的沉降上限。事涉的元朗站高架橋及其附近路面的監測點

顯示沉降幅度最高約為 5 毫米，相信對距離較遠的樓宇的影響輕微。署方曾派員到 GRAND YOHO 第 1 及 2 期、新元朗中心及大圍村以目測方式進行視察，發現有關建築物的結構並無安全問題。署方已要求發展項目於 GRAND YOHO 最接近的樓宇(第 5 及 8 座)新增監測站，並會再與項目的註冊建築專業人士商討有否需要加設其他監測點。同時，項目的註冊結構工程師已向屋宇署提交緩解方案，當中包括在安裝餘下樁柱時，會保留鋼套管及緩減鋼套管在鑽磨時的推進速度，減低施工時所產生的震盪，藉此將對毗鄰建築物及鐵路設施的影響減至最少。政府理解公眾對事件的關注，屋宇署、機電署及港鐵正檢視互相溝通及資料發放安排，盡快落實通報機制，並會轉介委員就公布通報機制前先諮詢元朗區議會的要求予局方考慮。

45． 機電署的代表重申，自上次元朗區議會大會後，港鐵一直持續監察路軌的平順度等數值，機電署亦覆核有關路軌監測數據，確認數據符合安全標準及鐵路安全運作。

46． 港鐵公司的代表表示，在建築工程開展前，港鐵已在鐵路範圍包括涉事的兩座橋墩進行監察。事件發生後，港鐵亦一直密切監察有關數據，直至會議當日，數據依然相當穩定。同時，他表示港鐵並沒有因為沉降原因而要求車長減速。另外，由於元朗輕鐵總站超出鐵路保護範圍，故未有監測數字。

(會後補註：港鐵公司的代表所指的是西鐵綫元朗站橋墩的沉降監察相關建築工程 (即 Grand YOHO 發展項目)，並不落入輕鐵元朗站的鐵路保護範圍。)

47． 主席促請部門及港鐵跟進委員的意見，加強監測附近建築物的沉降，並依照區議會通過的動議要求，在未能確定元朗站橋墩及附近屋苑結構安全前不可復工，屋宇署須嚴格把關並向公眾交代，同時希望部門及港鐵於會議後盡量以書面回覆委員的提問。

元朗區議會秘書處
2018 年 8 月