

交通及運輸委員會進展報告

交通及運輸委員會(交委會)於二零一六年九月九日舉行二零一六年度第五次會議，會上討論要點如下：

屯門西繞道

2． 委員建議路政署就廈村鄉鄉事委員會(鄉委會)建議之接駁位置作研究勘測。此外，委員讚許路政署諮詢鄉委會之效率，並表示支持諮詢文件，惟建議路政署小心處理牽涉殯葬區及祖墳之地段。部分委員感謝部門代表到鄉委會進行諮詢，希望路政署優先考慮村民提出的意見，並詢問將來涉及收地時的進行形式，以及當部門有具體方案後會否再諮詢鄉委會。部分委員指出於上次會議已提出在屯門至赤鱗角連接路(連接路)通車後及屯門西繞道(繞道)未落成前，有關屯門及元朗區內道路的交通管理問題，而有關工程計劃的範圍及時間表亦未明確，向路政署查詢有關的動工時間及申請撥款等安排。委員亦不同意運輸署回覆指連接路通車後交通仍處於可接受的水平，指出現時部分區內道路於繁忙時間已出現擠塞，除人口增加以外，應考慮駕駛人士及巴士改道帶來之交通流量，建議運輸署應審慎計劃有關交通安排。

3． 路政署代表表示，得悉委員對新走線表示歡迎，而有關工程範圍及時間表方面，當獲委員同意後會向庫務署申請撥款，再進行聘請顧問的程序，署方預計於明年 3 月開始進一步研究及於明年年終確定大致的走線安排。此外，因項目需準備環評報告，署方會於 10 月下旬或 11 月上旬向環境保護署申請環評研究概要，而研究開展後亦會繼續聯絡委員及鄉委會，或會安排與委員一同到實地考察。署方又指出現建議走線會直接接駁至港深西部公路，而不會接駁至地面道路，故車輛不會駛經廈村的現有道路，而署方知悉鄉委會關注接駁至地面道路之安排，並正與土木工程拓展署商討有關細節。

4． 運輸署代表表示，署方關注連接路通車後的交通情況。根據交通評估顯示，連接路通車後的首數年，因大型新發展如洪水橋新發展區尚未落成，交通狀況仍處於可控制的水平。署方會密切監察附近交通環境，適時進行適當的交通管理措施，例如於預計會出現擠塞的道路進行擴闊工程或

更改交通燈號等，以滿足當區之交通需求及確保交通暢順。此外，署方估計直至 2026 年屯門區內主要道路，包括皇珠路連接路及屯門公路(市中心段)的行車量／容車量比率為 1 至 1.2 之間，交通情況仍受到控制。署方仍會研究改善有關地區道路或交通燈號的控制，以盡量配合該連接路通車後所帶來的流量。

5．主席總結，表示整體上委員對繞道的連接位置表示支持，惟有關部門應審慎考慮地區人士之意見，路政署應與地區人士緊密溝通以作出適當安排，而運輸署的回應則未為理想，希望運輸署落實研究有關於連接路通車後改善地區道路的安排。

陳美蓮議員、黃偉賢議員、麥業成議員、鄭俊宇及杜嘉倫議員要求在天慈路及元朗公路加設偵察車速攝影機和加強檢控超速車輛

6．委員表示，週末晚上有懷疑改裝車輛於上述路段非法賽車，不接受運輸署書面回覆以未有交通意外發生為由而未考慮加置固定偵速攝影機，希望運輸署與警方共同協作解決問題。有委員指出主要問題為非法改裝車輛產生的嘈音滋擾，建議警方加強打擊改裝車輛及設置路障。此外，委員向警方查詢除現有的傳統方法如設置路障及偵速攝影機外，有否新措施或科技以有效打擊有關行為。有委員表示曾要求運輸署於天秀路加設衝紅燈攝影機及於屏廈路近沙洲里段加設偵察車速攝影機，以加強阻嚇性，但遭署方拒絕。委員又指出天慈路為非法賽車黑點，故認為有必要加置偵察車速攝影機，並建議警方於週末採取不定期的聯合行動，打擊超速及非法改裝車輛。委員又建議運輸署代表向部門反映有關裝設固定偵速攝影機的準則問題，研究改變相關政策之可行性。

7．運輸署代表表示，於元朗公路一些路段已裝設固定偵速攝影機，而於其他路段加裝則有既定準則，署方會繼續觀察該區情況。此外，署方雖未有於天秀路加設衝紅燈攝影機，但已加置相關路牌以加強交通安全，亦於屏廈路沙洲里段加設「慢駛」道路標記以改善該區的交通環境。署方收到委員提問後曾研究有關加設固定偵速攝影機的建議，惟現階段未曾考慮該建議。

8．警務處代表表示，會考慮情況的嚴重性及潛在危險等因素，並參考票控超速車輛的數字，以建議運輸署安裝固定偵速攝影機，如發現超速情況或改裝車輛，交通部警員會票控有關車輛或安排驗車，以維持道路安全。

9. 委員以絕對多數票通過以下動議：

「強烈要求政府立即在天慈路、元朗公路及天影路增設偵察車速攝影機，並加強檢控超速車輛。」

10. 主席總結，表示於上述位置有安裝偵察車速攝影機之迫切性，促請運輸署審慎考慮委員之要求。

湛家雄議員, BBS, MH, JP 議討論改善進出天水圍醫院的天壇街及天瑞路路口之交通

11. 部分委員指出，天水圍醫院將落成，惟天壇街及天瑞路口的交通工程仍未展開，向運輸署及路政署查詢會否擴闊該路口，並改善交通燈號。此外，委員反映由於輕鐵於該路口有優先權，行人及其他車輛之等候時間甚長，要求取消該路口的輕鐵優先過路權。部分委員指出早於討論醫院選址時已反映只使用天壇街路口進出醫院並不足夠，提議於天影路加設另一出入口，惟部門認為此會影響醫院的落成，建議運輸署作獨立項目研究，因而詢問運輸署有否進行該研究。部分委員擔心若發生嚴重交通意外時，該路口堵塞會影響救護車進出醫院，查詢運輸署有否後備方案或應急措施。委員又指出天壇街亦是通往天華邨的唯一道路，建議運輸署須確保天壇街內的道路暢通。另一方面，有委員指出有關路口附近為輕鐵緊急調頭位置，於改動上會有一定困難，因而建議運輸署考慮興建天橋橫跨輕鐵路軌，亦有委員反映該處並非緊急調頭而是當初未有天水圍支線時的輕鐵調頭位置，故現今已沒有用途，建議政府向香港鐵路有限公司(港鐵)收回土地，以擴闊進入天壇街的路口。

12. 運輸署代表指出，建築署於選址時曾委託交通顧問評估天水圍醫院附近的交通情況，評估結果顯示天水圍醫院運作後並不會對附近的交通造成不可接受的影響，但運輸署亦作出額外的安排。就短期方案而言，署方已改善有關路口的交通設施，將原來的單線左轉改為雙線左轉。而長遠方面，署方會擴闊該路口以新增一條左轉行車線，惟工程牽涉輕鐵路軌及地下設施，正與路政署跟進有關安排。就委員提出運輸署會就連接天影路及天壇街作獨立項目研究，回應指署方未有有關記錄及歡迎委員提供記錄或文件支持，而就於洪水橋新發展計劃中提出取消部分天影路的提問，表示仍與土木工程拓展署跟進。運輸署暫時只計劃擴闊離開天壇街的行車線，而進入天壇街的路口因牽涉輕鐵緊急調頭位置，故可擴闊的空間有限。署方

會繼續留意該路口的交通情況，並在有需要時適當調整該交通燈號的時間設定。就緊急事故的應變方面，署方與醫院管理局會保持聯繫以配合於醫院運作上的交通需要，亦會研究改善天壇街內的交通管理措施，如加設不准停車限制區。

13． 路政署代表表示，正與運輸署研究有關擴闊上述路口的工程，惟工程涉及多項地下設施，須與中華電力、水務署等協商，而且部分工程位於輕鐵路軌，須與港鐵磋商有關工程細節。

14． 主席總結，有關議題對地區影響甚大，萬一出現緊急情況，有關路口之交通將影響整個醫院的運作及緊急車輛的進出，希望部門繼續跟進問題，若有任何進展應即時回覆本會再作跟進。

鄧焯謙議員要求改善天水圍(天業路)健康中心交通及道路設施事宜

15． 委員指出，天水圍(天業路)健康中心的交通服務不足及道路未完善，市民於輕鐵天秀站下車後需步行十多分鐘再經行人天橋才可到達該中心，對病人、長者及行動不便的人士有一定困難，故希望運輸署於上述地點加設車站及過路設施。委員指出興建健康中心的目的是為了幫助弱勢社群，但運輸署未能提供輔助交通設施以方便使用該中心的人士是違背原意，而加設巴士途經站及過路處並不困難，希望運輸署慎重考慮委員意見。

16． 運輸署代表指出，現時途經天葵路南行線近天水圍(天業路)社區健康中心附近的巴士及小巴主要為離開天水圍的跨區路線，所以使用這些公共交通工具作為短途路線前往健康中心的市民不多，故暫時未有計劃在天業路附近加設巴士站。因考慮到市民現時可經慧景軒旁的天橋或行人隧道橫過天葵路往返健康中心，署方未能支持在該處再增設過路處的建議。

17． 主席總結，表示提案人已提出要求與運輸署實地視察該區環境，建議其他委員亦可一同參與。

麥業成議員要求增加落馬洲對外交通配套設施及用地以改善該帶交通擠塞問題

麥業成議員要求擴闊進入落馬洲的主要道路-下灣村路以改善該帶交通擠塞問題

18． 委員指出，落馬洲支線管制站公共運輸交匯處現時的實際使用量比最初預期高出多倍，運輸署已作出特別的交通措施以改善交通情況，故要求港鐵釋放土地以作長遠改善。部分委員質疑港鐵以緊急集散地為由拒絕釋放土地，並質疑其實質用途。委員指出自上屆交委會已開始討論上述議題，亦曾安排委員到該區視察，解決擠塞問題須改善交通流量及騰空多餘土地，並建議運輸署考慮將交匯處的車流改為逆時針行走，又指出支線管制站右邊的停車場亦有土地可作發展之用，並建議運輸署可研究以惇裕路作為替代道路的可行性。有委員建議交委會致函港鐵要求釋放土地，及約見港鐵高層商討有關釋出土地的事宜。此外，委員指出政府作為港鐵最大的股東亦應提高參與度，建議部門代表向高層反映問題，再影響港鐵同意釋放土地。

19． 運輸署代表表示，曾多次要求港鐵釋出落馬洲支線管制站近公共運輸交匯處的土地，惟港鐵以安全問題為由拒絕，在未有新的土地以擴闊交通設施前，署方已採取相應措施改善該處的交通情況。就改善下灣村路的擠塞問題，署方已將入村方向的道路改為單程及設立「的士不准右轉」的路牌，而於落馬洲河套工程計劃中亦將會有改善下灣村路的工程。署方會研究將上述交匯處改為逆時針行車的建議。

20． 港鐵代表指出，落馬洲支線車站的公共運輸交匯處由政府部門管理，港鐵的範圍為的士站旁圍封的緊急疏散的集散地及巴士上落客位置旁的緊急疏散通道位置，兩者均是按法定要求而預留，釋出部分土地會影響港鐵日常車站管理及運作，港鐵亦須重新安排緊急疏散的通道的设计及配置。港鐵理解政府部門之意向及委員之意見，如政府部門有意重新研究整個交通交匯處的規劃，需與土地擁有人九廣鐵路公司再作商討，並表示於會後會與運輸署繼續跟進有關事項。

21． 主席認為上述問題嚴重並影響深遠，部門及港鐵須積極研究並繼續跟進有關情況。

黃偉賢議員建議於紅棉圍加設傷殘人士泊車位

22. 委員指出，運輸署現建議於紅棉圍加設傷殘人士泊車位，惟有關建議位置涉及多項工程改動，而食物環境衛生署(食環署)於附近位置設有兩個專用的泊車位，卻經常遭人非法停泊車輛，故建議將其中一個食環署車位改為傷殘人士泊車位，認為是最能便利傷殘人士出入及最快捷地提供傷殘人士泊車位之辦法，若食環署堅持保留其專用泊車位，建議可利用凱旋樓前方的泊車位改成食環署專用。另一方面，有委員指出有關建議於實行上有一定困難，即使將食環署的專用泊車位劃成傷殘人士泊車位，該車位亦會被人非法泊車，因該位置鄰近街市且泊車位不足，並指出不少紅色小巴停泊於凱旋樓前方的位置，故將其改成食環署的專用泊車位亦未為理想。

23. 運輸署代表指出，若食環署接納將現有的專用泊車位改為傷殘人士泊車位，運輸署樂意配合修改方案，否則維持將順通樓對出現有的收費錶泊車位改為傷殘人士泊車位的建議。

24. 食環署代表表示，為配合工作上的需要，必須保留位於元朗墟市的衛生黑點的紅棉圍專用泊車位，署方會因應非法泊車的情況加強與警方聯絡。此外，有關委員提出利用凱旋樓前方位位置改成食環署專用泊車位的建議，因食環署的車輛較一般私家車大，而該位置是小巴停泊位置，並未適合署方車輛的運作。運輸署設計車位時已考慮各種因素才建議現時的位置，因此，該位置是適合改為傷殘人士泊車位。

25. 主席建議有關委員與運輸署及食環署繼續跟進上述事宜，希望能盡快解決問題。

麥業成議員要求政府在收到私人發展商申請改動區內任何交通配套或公共設施時必須諮詢區議會

26. 委員指出，發展商為方便推行發展項目，經常會提出申請以改動區內公共設施或交通配套，並透過城市規劃委員會(城規會)進行諮詢，惟諮詢時間甚短，且只諮詢相關人士或當區區議員。由於有關改動牽涉公共利益，故要求部門諮詢區議會。委員亦查詢諮詢區議會的原則，建議將有關諮詢文件交予各元朗區議會議員，讓議員盡早知悉並提供意見。有委員指出作為當區區議員亦有未收到諮詢文件的情況，而區議員向城規會反映意見這種諮詢途徑亦未有被看重，建議政府正視有關地區參與的問題。此外，有委員反映城鄉規劃及發展委員會(城委會)的議程普遍較短，建議規劃署或

相關部門，若某些私人發展對民生有重大影響時，可主動提出有關議程。此外，委員指出區議員在收到規劃文件後才提交區議會討論，未必能配合會期，擔心因而超過法定諮詢時間，建議由政府部門配合諮詢期交區議會討論。此外，委員建議邀請城規會及規劃署到區議會講解整體決策過程上如何與區議會合作。

27． 運輸署代表表示，就更改土地規劃或土地用途申請時，城規會、規劃署或地政署會按既定程序進行諮詢，運輸署會協助有關部門檢視相關交通事宜並提供意見。

28． 元朗地政處代表指出，地政總署於處理私人發展項目的諮詢程序時有一套適用於全港十八區的既定機制。當涉及規劃許可的申請時，會透過城規會的諮詢機制進行諮詢；若獲城規會批准的規劃申請，有關規劃申請人或發展商會向地政處申請修改地契或換地，地政處會諮詢其他政府部門的意見。如沒有規劃許可並涉及公共設施的個案，則會透過元朗民政事務處諮詢地區人士及當區區議員，如當區區議員認為需要諮詢區議會，可透過現行機制提交區議會討論。

29． 元朗民政事務處代表表示，有關一般的地區諮詢，民政事務總署與各相關政府部門已建立一套機制，如主導部門認為有諮詢的需要，會向當區民政處發出諮詢通知，並根據不同個案而諮詢相關的地區持份者。一般而言，民政處會諮詢當區區議員、業主團體包括業委會及互助委員會等，如個案涉及影響公共設施如社福機構或學校，亦會將其列為諮詢對象。至於有委員建議民政處將諮詢文件提交區議會討論，署方表示備悉委員的意見，並指出現行機制為全港性，如有任何改動，須與總署商討以作統一安排。而有關推展大型發展項目，民政處會協助主導部門諮詢區議會及其他相關持份者。

30． 主席總結，有關邀請城規會及規劃署代表方面，建議由城委會再作討論，並透過元朗民政處向民政事務總署反映委員意見，研究就有關諮詢的安排上作出適當改善。

運輸署進展報告

31． 委員查詢於教育路鐘聲徑及裕榮徑之間交接位的行人過路處的擴闊工程的進度，並要求署方跟進於近元朗公園翹翠峰第五座停車場出入口旁劃雙黃綫之事宜。

32． 運輸署代表表示會與路政署跟進有關加快工程進度事宜。

路政署進展報告

33． 委員閱悉上述文件。

單車交通意外及執法數字

34． 委員指出，於西菁街近富達廣場旁及西裕街近陳震夏中學旁的單車停泊位附近未有相應的單車徑，居民於行人路上踏單車，希望警方酌情處理。此外，委員反映於繁忙時段及繁忙路段的違例泊車問題嚴重，希望警方派固定人手於高峰時間及特定黑點向違泊車輛發出告票。委員關注攸田東路的違例泊車及車輛非法闖入禁區之問題，查詢有關自該道路改為禁區後的檢控數字，並希望警方加強執法。

35． 警務處代表指出，騎單車人士於行人路上騎單車是違法的，警方針對性地檢控於行人路上踏單車的行為，因該類行為對行人造成影響及增加交通意外發生機會。警方會派員到市中心的違例泊車黑點，加強執法行動。

輕鐵大棠路站 1 號月台之擴闊工程及相關之臨時交通管理計劃

36． 委員建議，優先考慮擴闊於海外信托銀行元朗大廈(OTB)及恒生元朗大廈對出的行人路。早期討論行人環境改善計劃時，負責項目的運輸署及土木工程拓展署拒絕擴闊該位置的行人路，現卻容許港鐵佔用行車線進行改善工程，認為行人路的擠迫情況比月台更嚴重，署方應考慮優先次序，並建議於元朗交通及行人擠塞問題工作小組再作跟進。就有關設計上，委員建議港鐵沿用輕鐵大棠路站 2 號月台擴闊工程的做法，不佔用大馬路位置。委員反映於 2 號月台改善工程完成後，出入閘器的位置分配不均，亦有居民表示新設計通風較差，向港鐵查詢會否考慮加置風扇。此外，委員向路政署查詢有關 1 號月台未完成擴闊的安全島之工程進度，及詢問運輸署於月台擴闊後會否沿行車線再擴闊月台斜路前方的安全島。委員認為 1 號月台主要為落客站而非候車站，乘客多集中於安全島位置，故質疑有關佔用行車線位置以擴闊月台之必要性。此外，委員詢問港鐵於上述月台興建幕門及於月台上蓋加設太陽能板的可行性，並查詢在施工期間為確保乘

客安全而安排的措施。

37． 港鐵代表指出，輕鐵月台採用開放式設計，惟港鐵明白委員關注大棠路站 2 號月台的通風及溫度，故是次改善工程採用不透光的上蓋設計，並擴闊月台背板及上蓋之間的空間，以增加空氣流量。現時行人安全島的闊度較月台大，現擴闊的 0.8 米是為拉直月台與行車線的邊緣，並且不會超出安全島範圍。完成改善工程後，行車線亦會保持 4.5 至 6 米的闊度。港鐵會參考擴闊 2 號月台的經驗，安排月台助理於工程期間管理秩序。工程期間會豎立圍板分阻工地與行人使用範圍，並採取相關措施阻隔沙塵。有關興建幕門的建議，港鐵指輕鐵系統與其他鐵路系統的操作不同，且月台空間有限，加置幕門會影響乘客候車位置。港鐵亦會與委員跟進有關大棠路站 2 號月台出入閘器擺放之事宜。

38． 路政署代表表示，會盡快安排承建商進行安全島的擴闊工程，預計於下年度第一季內完成。

39． 運輸署代表表示，擴闊月台工程進行期間，福康街轉出大馬路位置最闊距離有 5.5 米，並不影響行車交通，而行車線最窄距離為 3.5 米之改動，亦只為工程期間之臨時安排，行車線於工程完成後將維持現有闊度。署方暫未能確實回覆有關擴闊月台後會否影響日後行人路擴闊之空間，須再詳細研究，並會了解有關建議擴闊 OTB 及恒生元朗大廈對出行人路之事宜。

40． 主席總結，因 OTB 及恒生元朗大廈對出的行人路有進行擴闊的需要，希望運輸署盡快回覆委員有關月台擴闊工程會否影響日後擴闊行人路的提問。

元朗區議會秘書處
二零一六年十月