

元朗區議會 – 洪水橋新發展區工作小組會議

二零一七年度第四次會議記錄

日期：二零一七年七月二十七日（星期四）

時間：下午二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>
召集人： 湛家雄議員, BBS, MH, JP	會議開始	會議結束
副召集人： 鄧家良議員	會議開始	會議結束
成員： 張木林議員	會議開始	會議結束
周永勤議員	會議開始	會議結束
郭 強議員, MH	會議開始	會議結束
梁福元議員	下午 2:58	會議結束
呂 堅議員, MH	下午 3:23	會議結束
馬淑燕議員	會議開始	會議結束
麥業成議員	會議開始	會議結束
文光明議員	會議開始	下午 3:37
沈豪傑議員	下午 2:48	下午 3:37
劉桂容議員	會議開始	會議結束
姚國威議員	下午 2:44	會議結束
鄧卓然議員	會議開始	會議結束
鄧慶業議員, BBS	會議開始	會議結束
曾樹和議員	會議開始	下午 3:37
王威信議員, MH	下午 2:35	會議結束
楊家安議員	會議開始	會議結束
袁敏兒議員	會議開始	會議結束
梁明堅議員	會議開始	會議結束
鄧作霖先生	會議開始	會議結束

秘書： 陳晞旻女士 元朗民政事務處行政助理(區議會)3

列席者
賴碧紅女士 規劃署高級城市規劃師/規劃研究 4

吳育民先生	規劃署高級城市規劃師/洪水橋新發展區
劉慧璋女士	規劃署城市規劃師/規劃研究 8
李杏儀女士	土木工程拓展署總工程師/新界西 3(新界西) (署任)
岑啟承先生	土木工程拓展署工程師/13(新界西)

缺席者

杜嘉倫議員	(因事請假)
鄧鎔耀議員	(因事請假)
李月民議員, MH	
文炳南議員, MH	
蕭浪鳴議員	
鄧勵東議員	
趙志豪先生	
郭時興先生	

* * * *

歡迎詞

召集人歡迎各成員及政府部門代表出席洪水橋新發展區工作小組（工作小組）二零一七年度第四次會議，並恭賀小組成員王威信議員及呂 堅議員獲頒授榮譽勳章。

議程第一項：

通過元朗區議會洪水橋新發展區工作小組二零一七年度第三次會議記錄

2. 成員一致通過上述會議記錄。

議程第二項：

《規劃署簡介「新發展區的交通運輸基建系統設計」

（洪水橋新發展區工作小組文件2017／第7號）

議程第三項：成員提問

1. 黃偉賢議員、麥業成議員及杜嘉倫議員建議討論新發展區的交通運輸基建系統設計

（洪水橋新發展區工作小組文件2017／第8號）

2. 麥業成議員要求為洪水橋新發展區提供完善的對外交通配套

（洪水橋新發展區工作小組文件2017／第9號）

3. 召集人表示，由於議程二、議程三(1)及議程三(2)屬相關議題，故建議將三個

議程合併討論，並獲得成員同意。

4. 召集人歡迎下列人士出席會議：

賴碧紅女士	規劃署高級城市規劃師/規劃研究4
劉慧璋女士	規劃署城市規劃師/規劃研究8
吳育民先生	規劃署高級城市規劃師/洪水橋新發展區
李杏儀女士	土木工程拓展署總工程師/新界西 3(新界西) (署任)
岑啟承先生	土木工程拓展署工程師/13(新界西)

5. 成員表的意見摘錄如下：

- (1) 反對取消天影路。洪水橋新發展區的居民最快可於2024年入伙，但環保運輸系統於2019年才完成研究。由文件可見，環保運輸系統是一個對內交通系統。然而，現時天影路卻是貫通區內外的主要道路，具有分散車輛流量的作用，亦是天水圍北連接高速公路最便捷的路線。在署方提出完整的方案以替代天影路的交通措施前，貿然取消天影路並不妥當，難以得到成員支持；
- (2) 如天影路必須改建為環保運輸走廊，政府應積極考慮興建地下道路替代天影路，既保持天影路的功能，同時亦可美化天水圍南的環境。地下隧道可建於天影路或屏廈路，以確保天水圍的交通不會因洪水橋的發展受到負面影響；
- (3) 建議興建行人隧道貫通天水圍及洪水橋新發展區，於隧道內加設行人輸送帶，以方便居民來往區內各個地方；
- (4) 要求署方仔細解釋環保運輸走廊的運行模式；
- (5) 建議先紓緩唐人新村交匯處交通擠塞的問題，再發展洪水橋新發展區的交通配套，以確保其他措施不會為唐人新村交匯處帶來更大的負擔。取消天影路會加重周圍接駁高速公路的道路的負擔，包括朗天路及唐人新村交匯處，如署方一直不解決現時的問題，不但未能滿足天水圍居民的乘車需要，更會加重交匯處的交通負荷，因此成員不支持現時署方提出的發展方案；
- (6) 除了當局仍在申請撥款作可行性研究的十一號幹線外，政府沒有計劃建設新的對外道路，成員認為難以接受。文件上已有十一號幹線的指示平面圖，

故查詢十一號幹線現時的发展進度，以及可行性研究的重點；

- (7) 表示屯門西繞道至今仍未有定案，但洪水橋新發展區最快於2024年已有居民入伙，認為交通配套趕不上發展進度；
- (8) 認為以西鐵作為公共運輸的骨幹並不合理。洪水橋新發展區的新增人口接近18萬，加上未來元朗南新發展區的人口，即使西鐵全面增至八卡車廂運作仍會不勝負荷。在港珠澳大橋通車後，乘客量會進一步上升，政府應評估西鐵未來的負荷能力。過於依賴西鐵並不可行，必需興建新的鐵路才能解決未來洪水橋甚至整個新界西北對外交通問題；
- (9) 強調政府必須承諾興建十一號幹線及新的鐵路網絡，才能獲得成員支持洪水橋新發展區的發展方案。同時建議新的鐵路網絡可以天水圍北為起點，途經天水圍南及洪水橋新發展區，接駁新界西北及市區，分流來往市區的市民，以減輕西鐵的負擔；
- (10) 關注取消天影路後，天水圍北居民需要花更多時間才可到達天水圍西鐵站。K76號線是天水圍北居民來往天水圍北及天水圍西鐵站的主要路線，而該路線最便捷的路徑是行走天影路。如更改走線至屏廈路，除了會引致交通擠塞的問題，屏廈路亦有多盞交通燈，待附近一帶的新屋苑落成後，K76號線必然會增加站點，屆時行車時間將會更長；
- (11) 認為土木工程拓展署代表簡介運輸基建系統設計時，提及K76號線可行走屏廈路或環保運輸走廊的說法含糊，要求土木工程拓展署補充K76號線走線上的改動；
- (12) 對擴闊屏廈路的成效有所保留。政府代表在簡介時表示屏廈路會擴闊為雙線雙程行車，但現時屏廈路已是雙線雙程行車，因此道路的容量在擴闊後不會增加。屏廈路目前已不勝應付附近地區的需要。政府提出以屏廈路替代天影路的方案，卻把天影路的車流量加諸於屏廈路上，由於屏廈路容量不變，交通擠塞不能避免；
- (13) 由剖面圖可見，擴闊屏廈路的工程將加建單車徑、種植區、美化市容地帶及行人道。現時屏廈路沒有足夠空間進行工程，政府需要收回土地，故查詢政府是否已諮詢廈村居民作出。有成員認為收回土地不能改善屏廈路的交通情況並不合乎成本效益；
- (14) 屏廈路一帶有多條村，村與村之間的道路蜿蜒，部分居民的居所遠離屏廈路，故出入需依賴私家車，即使環保運輸服務於屏廈路多個地方設站，仍

有大部分居民未能享用服務；

- (15) 政府多次諮詢廈村居民卻未曾接納意見，一直只按原本提出的規劃模式推行發展。認為文件上雖提及有諮詢過程，卻沒有諮詢結果是不能接受。廈村鄉鄉事委員會已表示反對洪水橋的發展計劃，因為此計劃對廈村居民百害而無一利。要求政府聆聽居民的意見，重新擬訂屏廈路及天影路的發展計劃；
- (16) 對政府建議於屏廈路加設交匯處感到無奈。增設交匯處後，如市民希望由廈尾路到屏山及天水圍西鐵站一帶，需先到流浮山，再經交匯處折返天水圍市中心，路線迂迴，十分不便；
- (17) 建議擴闊田廈路、石埗路、洪水橋田心路、洪水橋大街、洪元路和丹桂村路等仍會保留的地方道路，以紓緩在取消天影路後的交通問題；
- (18) 在本年一月與相關部門進行實地視察時，政府代表曾表示不會取消天影路，只會考慮「降低」及保留天影路。然而參考是次會議文件取消天影路卻勢在必行，故對政府未有聽取成員於多次諮詢中表達的意見感到失望；
- (19) 擔心政府會興建另一個「天水圍」於天水圍新市鎮旁。天水圍的公營房屋比例高，相對的配套設施不完善，就業機會不足，如洪水橋新發展區未來規劃與現時的天水圍相若，將會加重兩區的社會問題；
- (20) 查詢洪水橋新發展區的工程時間表；及
- (21) 屏廈路現時北面接駁流浮山道，根據文件中的交通網絡圖，屏廈路延伸到天華路交界經過環保運輸走廊後中斷，查詢將來會否有一段地下道路接駁流浮山道。

6. 李杏儀女士綜合回應如下：

- (1) 關於西鐵線未來發展。西鐵線的最高運載力可達每小時每方向二十八班次，及每班次由八卡車組成，西鐵線可載客量，將比2015年以七卡車每小時每方向約二十班次運作，將增加百分之六十。運輸及房屋局於今年六月發表最新的《公共交通策略研究》，提出研究應否興建新的重鐵線連接新界西北及市區，以增強鐵路運輸的服務；
- (2) 關於洪水橋新發展區公路運輸發展的問題，政府正籌劃屯門西繞道，並就

進行十一號幹線的可行性研究向立法會申請撥款，將為洪水橋新發展區提供新的對外幹路；

- (3) 備悉成員對公路工程未能配合洪水橋新發展區的憂慮。署方會與路政署緊密聯繫，務求令洪水橋新發展區與公路工程能互相配合；
- (4) 工程初步的實施時間表，會因應各種因素作出檢討。預計工程於2019年開展，在2021年或以前只進行個別用地發展，當中包括原區安置、鄉村遷置及安置受往後階段工程影響的部分棕地作業。直至2024年後才開始涉及基建工程的土地。強調政府理解成員的關注，洪水橋新發展區工程會於2019年起分階段開展；
- (5) 補充擴闊屏廈路的原因。將來增加道路中央分隔後可提升道路的容量。文件中的交通網絡只是初步構思，署方考慮把成員的建議加入詳細設計內容，以盡量減低由廈尾路到屏山及天水圍西鐵站一帶，必需先往相反方向到流浮山，再經交匯處折返天水圍市中心所造成的影響；
- (6) 成員提及廈村居民因鄉村設計，較難使用公共運輸服務一事。洪水橋新發展區將發展環保運輸服務，新發展區內的居民可使用該服務到擬議西鐵洪水橋站及現有水圍站；
- (7) 解釋政府代表在實地視察時表示不會取消天影路路段，是指該路段將會發展成環保運輸走廊。當時政府代表所提及的「降低」是指拆除路堤，令路面降低至與河畔長廊相若；
- (8) 補充政府會配合洪水橋新發展區的發展，在唐人新村交匯處推行改善措施；
- (9) 新發展區的規劃及工程研究建議K76號線行走屏廈路來往天水圍西鐵站及天水圍北。在聽取成員的意見後，明白成員擔心行車時間過長，為天水圍北居民帶來不便，故署方會研究將擬議的環保運輸走廊沿河直接駁至天華路的可行性。亦會探討准許其他環保公共交通工具如電動巴士使用該段環保運輸走廊的可行性；
- (10) 指出曾研究將天影路原地改為行車隧道的可行性，但由於各種現場的限制，包括天水圍河道、地下公共設施（污水主幹渠及食水管）、行車路所容許的坡度以及現有道路接駁位置，研究結果顯示改為行車隧道的建議並不可行；及

- (11) 屏廈路於天華路交界中斷一事。環保運輸服務在與其它道路交疊的位置，將會作高低分隔，以避免出現交通衝突問題，故屏廈路會於天華路交界的環保運輸走廊下延伸並接駁至流浮山道。

7. 賴碧紅女士綜合回應如下：

- (1) 改善現時天水圍新市鎮的問題包括就業機會及社區設施不足以及公營房屋比例過高等，是洪水橋新發展區的規劃目的之一。新發展區將改造大範圍的棕地成為新一代的新市鎮，並盡量與鄰近地區包括天水圍新市鎮共享設施。擬建洪水橋站及現有西鐵天水圍站一帶日後將會有一定數量的商業活動，為區內居民帶來相當的就業機會。而新發展區北面亦會興建本區服務中心，提供商業、零售及社區設施，方便天水圍北面居民使用；
- (2) 在區內交通方面，擬議的環保運輸服務將會貫通洪水橋北面至流浮山一帶，並連接擬建洪水橋站及現有西鐵天水圍站；
- (3) 新發展區內將提供不同的商業及社區設施，包括商場、街舖及街市。食物環境衛生署正研究於洪水橋站附近興建大型街市，同時區內亦會有屋邨街市；
- (4) 新發展區在地理位置上被多條公路所圍繞，在進行環境影響評估時，建議在區內盡量減少使用汽油車，多用環保運輸模式以減少碳排放，令洪水橋新發展區成為綠色城市，優化市民生活環境；及
- (5) 備悉成員對屏廈路擠塞問題的憂慮，洪水橋北面的土地用途將重新規劃。現時棕地較集中於天水圍河道沿岸、流浮山道一帶及廈村北面，故較多大型車輛使用屏廈路而導致擠塞問題。在新的規劃設計上，棕地作業將會整合並安置於新發展區西北地區，此用地直接與港深西部公路連接，減少大型車輛於區內行走，屏廈路的交通狀況將與現時不同，出現擠塞問題的機會較微。

8. 召集人總結，成員普遍不滿規劃署及土木工程拓展署在洪水橋新發展區的交通規劃程序，認為是本末倒置。目前仍有多個相關研究處於未完成或未開展的階段，例如十一號幹線的研究、多層樓宇容納棕地作業的可行性研究及環保運輸系統的研究。部門應在相關研究完成及訂立確實方案後，才訂立大綱圖。現時大綱圖已呈交城市規劃委員會，在交通或其他方面可修改的空間相對較少。另外，西鐵現時已處於飽和階

段，土木工程拓展署表示將於洪水橋新發展區落成後每小時增加八班車，即使可消化洪水橋新發展區新增的人口，亦不能消化元朗南或錦田南發展新增的人口，以及其他個別工程如丹桂村公屋、朗日路東頭村新住宅等項目的新增人口。因此，現時西鐵的載客量絕不足以應付整個元朗區的人口。新的鐵路及十一號幹線是未來元朗區交通發展的必要配套。再者，成員不同意取消天影路，因為部門所提交的方案及回應未能釋除成員對取消天影路後所引致問題的疑慮，特別是屏廈路車流量增加及多盞交通燈使行車時間延長，為天水圍居民帶來不便。除了交通問題，噪音問題對鄉村的影響十分大。部門可能擔心如果不取消天影路，車輛流量會環境影響評估的評級，令河畔發展區的房屋供應減少。但政府在落實道路系統的詳細設計時，須考慮厦村居民的訴求，以及積極考慮保留天影路。最後，當局將於2017年年底就環保運輸系統諮詢地區人士，希望屆時部門可提供文件予成員參考，聽取成員的意見。如環保運輸系統是以鐵路的方式運作，須是地底運輸或高架鐵路，不應再使用現時行走新界西北各區的輕便鐵路，以免跟路面運輸產生衝突，及為將來的城市規劃帶來問題。希望政府認真採納成員的意見，為洪水橋新發展區訂立更完善的發展方案。

議程第四項：其他事項

9. 議事完畢，會議於下午四時二十分結束。

元朗區議會秘書處
二零一七年八月