

元朗區議會交通及運輸委員會
元朗交通及行人擠塞問題工作小組
2019 年度第四次會議記錄

日期：2019年8月6日（星期二）

時間：下午2時30分至下午4時20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>
主席：黃偉賢議員	會議開始	會議結束
副主席：杜嘉倫議員	會議開始	會議結束
議員：陳思靜議員	會議開始	下午 3:30
鄭俊宇議員	下午 2:50	下午 3:35
呂堅議員, MH	下午 2:50	會議結束
麥業成議員	下午 3:15	會議結束
王威信議員, MH	下午 2:30	下午 3:00
姚國威議員, MH	會議開始	下午 3:00
袁敏兒議員	會議開始	下午 3:05

秘書：陳翠珊女士 元朗民政事務處行政助理(區議會)一

<u>列席者</u>		
區文字先生	運輸署工程師/元朗中	
林圓女士	香港鐵路有限公司公共關係經理/對外事務	
盧承亞先生	香港鐵路有限公司設計工程師/信號及電子控制工程	

<u>缺席者</u>		
郭強議員, MH	因事請假	
梁福元議員	因事請假	
梁明堅議員	因事請假	
周永勤議員		
張木林議員		
沈豪傑議員, JP		
蕭浪鳴議員, MH		
鄧慶業議員, BBS		

* * * * *

歡迎詞

主席歡迎各成員及政府部門代表出席元朗區議會元朗交通及行人擠塞問題工作小組 2019 年度第四次會議。

第一項：通過 2019 年度第三次會議記錄

2. 成員一致通過上述會議記錄。

第二項：通過元朗交通及行人擠塞問題工作小組成員名單（修訂） （元朗交通及行人擠塞問題工作小組文件 2019/第 14 號）

3. 成員一致通過上述修訂成員名單。

第三項：續議事項

(1) 討論「溱柏擬建道路直出十八鄉路」事項

4. 成員關注擬建道路連接溱柏及十八鄉路的完工日期、行政安排和前期工作的進度。

5. 路政署施勇志先生綜合回應如下：

(1) 中華電力有限公司（「中電」）現已展開地下電纜改道工程，並預計工程於今年 9 月底完成，暫無須其他公用事業機構配合。待地下電纜改道工程完成後，署方將盡快於 10 月內展開擬建道路工程，期望工程可於 2020 年 9 月或之前完成；

(2) 有關前期工作方面，署方於本年 7 月已移除在工程範圍附近的樹木，而擬建道路的設計現已完成，署方將繼續與承建商優化擬建道路的設計，以便工程提早完成；及

(3) 擬建道路工程的行政和預算安排及其他前期工作，預計將不會影響整項工程的推展進度。

6. 主席總結，成員關注雨季對擬建道路工程進度的影響，期望路政署緊密跟進中電的地下電纜改道工程。

(2) **黃偉賢議員、麥業成議員、陳美蓮議員、杜嘉倫議員及鄺俊宇議員建議討論欖裕路交通擠塞**

7. 運輸署區文宇先生綜合報告如下：

- (1)就欖裕路由單線雙程改為單程單線東行的方案，署方已於 7 月 18 日（星期四）上午及下午繁忙時段統計了欖裕路的車流量，統計結果顯示上午繁忙時段每小時分別有 129 輛車向東行駛和 85 輛車向西行駛，而於下午繁忙時段每小時分別有 146 輛車向東行駛和 75 輛車向西行駛；由於駛經欖裕路東行的車流比西行方向的車流多，故欖裕路改為單線東行較切合現時駕駛人士的需要，惟有關改動將影響在欖裕路西行的駕駛人士。如成員對上述方案沒有意見，署方將準備施工通知書，並與元朗民政事務處和路政署安排有關工程；
- (2)上述方案落實後，為了提示駕駛人士不可往欖裕路西行，欖口村路迴旋處往欖裕路西行的路口需劃為行人路範圍並設置欄杆，因涉及行車道改為行人路工程，現未能確定施工時間；及
- (3)待有關安排落實後，署方將於方案實施時在欖口村路擺放臨時交通指示牌，提示駕駛人士欖裕路只可東行，有意西行的駕駛人士可經元朗公園南路及山下路往唐人新村交匯處。

8. 成員表示，公眾人士需要一段時間適應最新行車安排，建議運輸署提供方案協助公眾人士適應新行車方向，並與警方緊密溝通和跟進，避免交通意外發生，另成員表示擔憂欖裕路西行的路口因被劃為行人路而收窄，以致大型車輛未能順利駛經該路口。

9. 主席總結，在諮詢文件中已說明欖裕路改為單線單程東行，成員其後建議運輸署統計在欖裕路東行及西行的車流量，主要是支持欖裕路改為單線東行的方案較切合駕駛人士的需要，期望運輸署可盡快發出施工通知書和安排工程。

(3) **黃偉賢議員、麥業成議員、陳美蓮議員、杜嘉倫議員及鄺俊宇議員建議討論增建行人過路線**

10. 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1)認為若現有行人過路處和成員建議擬伸延的行人過路處的交通

燈號同步後，輕鐵駛過行人過路處後行人綠燈才亮起，這樣便不會對輕鐵的運作造成影響；

- (2) 認為輕鐵康樂路站和大棠路站的距離短，即使輕鐵以安全車速駛經擬伸延的行人過路處後才加速行駛，不會對整體行車速度造成太大影響；認為車身輕重與輕鐵慢速駛離車站無關，港鐵應考慮元朗的行人需求而支持伸延元朗大馬路的行人過路處；
- (3) 表示在元朗大馬路伸延行人過路處必定會對輕鐵服務造成影響，期望與港鐵探討方法，以減少擬伸延行人過路處對輕鐵服務造成的影響，相信擬伸延的行人過路處可於繁忙路段有效改善行人擠塞問題，亦建議調整擬伸延行人過路處的位置，以減低對輕鐵服務的影響，並期望運輸署可提出其他可行方案；
- (4) 現時輕鐵抵達月台後，旁邊的交通燈需要比一般時間長 6 秒才由行人紅燈轉為行人綠燈，即使輕鐵抵站上落客，行車綠燈仍亮起直至輕鐵駛離月台，浪費了行人等待過路的時間；
- (5) 認為伸延元朗大馬路西行方向的行人過路處後，若輕鐵因遇上行車紅燈而未能抵站，乘客反而有更充裕時間前往月台等待上車，提升行人安全。若輕鐵抵站後，月台前方和後方的行人過路處亮起行人綠燈，更方便乘客直接橫過馬路乘車；
- (6) 認為港鐵所提出擬伸延行人過路處對輕鐵運作和乘客造成的影響輕微，而港鐵代表舉出的例子屬於極端情況，期望港鐵可衡量伸延行人過路處的好處和對輕鐵運作造成的影響，為行人和交通的需求而作出決定；
- (7) 建議港鐵考慮節省輕鐵行駛其他路段的時間，或以其他技術減少伸延行人過路處對輕鐵服務的影響；及
- (8) 指出港鐵不願支持伸延行人過路處的方案，並非技術上不可行。

11. 港鐵林圓女士及盧承亞先生綜合回應如下：

- (1) 表示元朗大馬路的交通已經十分擠塞，輕鐵車速及班次受路面交通影響，而伸延行人過路處會影響輕鐵服務，故港鐵公司期望維持現有安排以保持輕鐵服務的靈活性；

- (2) 若在元朗大馬路東行方向伸延行人過路處後，在一般情況下，於輕鐵駛離後行人過路處的行車紅燈才會亮起，若乘客上落車時間出現數次延誤、輕鐵錯過了行車綠燈的時限、行人按下交通燈的行人過路按鍵讓行人綠燈提早亮起、或先前已有數輛輕鐵優先駛過行人過路處等情況出現，交通燈號系統會改為行人優先，行車紅燈便亮起，不會讓輕鐵駛離；
- (3) 補充即使行車綠燈亮起，輕鐵均需要以安全車速駛經擬伸延的行人過路處（約 60 米距離）後才可加速行駛，以確保行人安全，故在元朗大馬路伸延行人過路處將影響輕鐵的其後抵站時間；
- (4) 若在元朗大馬路西行方向（匯豐元朗分行對出）伸延行人過路處，便需要增設一盞輕鐵訊號燈，因此會出現前方的輕鐵已接載乘客並駛離月台，而後方的輕鐵需要額外時間等待行人過路處行車綠燈亮起的情況，亦會影響康樂路站旁現有行人過路處的行車綠燈時間；
- (5) 在一般情況下，行人綠燈在輕鐵駛經行人過路處後才亮起，惟預計於繁忙時段將常出現數輛輕鐵緊接抵達月台，擬伸延的行人過路處便會對輕鐵的運作造成影響；
- (6) 港鐵曾考慮在其他路段節省伸延元朗大馬路行人過路處所造成的輕鐵班次延誤，惟其他路段如鳳翔路和屏廈路等交通擠塞問題仍未能解決，故此方法並不可行；及
- (7) 認為元朗大馬路可用作搬遷電箱的空間有限，而輕鐵的運作是最大的考慮因素。現時輕鐵於上午繁忙時段往東行方向可利用行人紅燈的時間用作上落客，而擬伸延的行人過路處落成後，不單影響元朗大馬路輕鐵站的班次，亦會延誤輕鐵返回元朗總站及其後開出往返屯門的班次，雖然並非每一班次均會出現延誤，惟在上午及下午繁忙時段出現的次數較多，是港鐵實際面對的問題而非極端例子，港鐵作為營辦商，應以輕鐵運作和對服務的影響為主要考慮，整體交通及行人的安排則由有關部門考慮。

12. 運輸署區文宇先生綜合回應如下：

- (1) 補充由於輕鐵比一般車輛重，故署方預留較長的時間讓輕鐵以安全車速駛經各路口；

- (2)有關輕鐵抵站後行車紅燈未能即時亮起讓行人橫過馬路的原因，是輕鐵康樂路站和大棠路站的路口交通燈號需要考慮輕鐵東西行線的交通情況和其他行人路的交通燈號；及
- (3)有關伸延行人過路處方面，除了影響輕鐵訊號系統的運作外，還需要關注遷移受影響巴士站的問題。於過往會議上署方曾提及，由於擬伸延的行人過路處位置是元朗大馬路東行方向行人路巴士站，惟附近沒有合適位置遷移受影響的巴士站，該方案亦會影響市民乘搭巴士。此外，擬伸延的行人過路處會增加對車輛及輕鐵的交通阻延，故署方對成員的意見有所保留。

13. 主席總結，認為伸延元朗大馬路行人過路處的技術困難均可解決，惟港鐵只着重輕鐵運作方面所受到的影響，期望港鐵可考慮公眾利益，並就擬伸延行人過路處提出減輕班次延誤的方案，如考慮在其他路段縮減行車時間，或縮短元朗大馬路現有行人過路處的行人綠燈時間，以減低輕鐵行車時間上的延誤和分流行人路的擠塞情況，並認為可調整受影響的巴士站位置和巴士班次，期望港鐵可再研究其他方案，以補償輕鐵行車時間上的損失。

(4) 跟進討論十八鄉交匯處擠塞

14. 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1)指出於黃昏時段在元朗公路經十八鄉交匯處往十八鄉路和大旗嶺路出現交通擠塞，期望運輸署提供解決方案，並表示大部分車流從元朗公路右線駛入交匯處繞一圈，便可優先駛出十八鄉路，從而避免在元朗公路左線排隊駛往十八鄉路；
- (2)查詢由元朗公路經十八鄉交匯處往博愛交匯處的車流量，並表示十八鄉交匯處支線往博愛交匯處原是解決元朗市居民的交通擠塞，惟天水圍和屯門的居民也使用上述支線，建議運輸署建造支線連接十八鄉路和十八鄉交匯處支線往博愛交匯處，改善交通擠塞；
- (3)由於上午和下午繁忙時段交通擠塞的原因不同，認為運輸署未能藉着更改道路標誌改善兩個時段的擠塞問題，建議優先處理上午或下午繁忙時段的擠塞問題；

- (4) 認為車輛在十八鄉交匯處讓線引致交通擠塞，並且擠塞問題將會日益嚴重，建議運輸署在交匯處增設交通燈號，提供較長的行車綠燈時間讓十八鄉路的車輛駛往博愛交匯處；另有成員認為在交匯處增設交通燈號將增加出現交通意外的風險；及
- (5) 建議在進出鳳麟路增設左轉支線，紓緩交通擠塞情況。

15. 運輸署區文字先生報告及綜合回應如下：

- (1) 過往會議中得悉成員關注於繁忙時段較多車流從十八鄉路進入十八鄉交匯處，車龍延至鳳麟路交界，並建議在十八鄉路進入十八鄉交匯處設置雙白線只准左轉往博愛交匯處支路。由於現時十八鄉交匯處迴旋處內屬於雙線行車，若在十八鄉路往博愛交匯處支路設置一條只准左轉往博愛交匯處行車線，十八鄉交匯處迴旋處內的部分外圈行車線需要收窄至靠右行車。參考最新的車流數據，得悉從屯門駛經交匯處往博愛交匯處支路離開的車流比於十八鄉路離開的車流多，故上述建議將未能應付從屯門駛經交匯處往博愛交匯處支路的車流；
- (2) 有關於黃昏時段在元朗公路經十八鄉交匯處往大旗嶺路的交通情況，由於元朗公路的車輛需讓線予十八鄉交匯處迴旋處內的車輛而形成車龍，參考最新的車流數據，得悉從屯門駛經十八鄉交匯處往博愛交匯處支路離開的車流比於十八鄉路離開的車流多，加上交通安全的考慮，署方建議維持現有交匯處的行車安排；
- (3) 補充署方期望優先處理於上午繁忙時段十八鄉路駛入十八鄉交匯處往博愛交匯處方向的交通擠塞情況；
- (4) 因為前往三號幹線的车辆可經十八鄉交匯處匯入元朗公路而不需切線，而沿元朗公路前往三號幹線的车辆需要靠左切線，故駕駛人士傾向選擇前者的行車路線安排；
- (5) 由於在十八鄉交匯處增設交通燈號後所引致的交通延誤影響甚大，署方會於會議後考慮有關意見；及
- (6) 有關增設支路方面，得悉其他政府部門將考慮在十八鄉交匯處進行交通改善工程，包括在十八鄉路建設只准轉左支路往博愛交匯處方向，運輸署暫未有其他交通改善建議。

16. 主席總結，同意增設支線由十八鄉路往博愛交匯處支路，期望運輸署提供可紓緩十八鄉交匯處交通擠塞的措施。

(5) 跟進元朗區違例泊車導致交通擠塞的解決方法

17. 主席總結，由於警方代表未能出席是次會議，此事項將延至下次會議繼續討論。

第四項：元朗交通及行人擠塞問題工作小組 2016 至 2019 年度報告（草擬本）

（元朗交通及行人擠塞問題工作小組文件 2019/第 15 號）

18. 成員建議報告只包括過往會議中曾討論的事項和展示的图片，以及考慮刪除第 15 段有關「建議部門考慮活化元朗市的明渠改為天然河道，讓市民享用公共空間」，補充活化明渠為天然河道此意見並未曾在本工作小組中討論，亦未見工作小組主席有此總結，故建議刪除該段。

19. 主席表示，會刪除過往會議中未曾討論的事項和圖片。如成員對報告有任何意見，可於會議完結後兩星期內向秘書處提出，以便歸納成員的意見於報告中，讓內容更豐富。

(會後備註：本工作小組 2018 年第五次會議記錄的第 19(5)段中提及有關活化明渠為天然河道的建議，故報告中的第 15 段將會保留，而附件三的图片已由民間團體建議活化明渠的設計更改為工作小組副主席曾於會議中展示的台灣台中市活化明渠的图片。)

第五項：其他事項

20. 餘無別事，會議於下午 4 時 20 分結束。

元朗區議會秘書處
2019 年 9 月