

立法會

Legislative Council

立法會 PWSC269/17-18 號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/F/2/1(25)B

立法會財務委員會轄下的工務小組委員會 第二十五次會議紀要

日期：2018年5月23日(星期三)
時間：上午8時30分
地點：立法會綜合大樓會議室 1

出席委員：

- 盧偉國議員, SBS, MH, JP (主席)
- 莫乃光議員, JP (副主席)
- 石禮謙議員, GBS, JP
- 張宇人議員, GBS, JP
- 李慧琼議員, SBS, JP
- 陳克勤議員, BBS, JP
- 梁美芬議員, SBS, JP
- 謝偉俊議員, JP
- 毛孟靜議員
- 田北辰議員, BBS, JP
- 易志明議員, SBS, JP
- 胡志偉議員, MH
- 姚思榮議員, BBS
- 陳志全議員
- 陳恒鑾議員, JP
- 梁志祥議員, SBS, MH, JP
- 麥美娟議員, BBS, JP
- 郭家麒議員
- 張華峰議員, SBS, JP
- 張超雄議員
- 黃碧雲議員
- 楊岳橋議員
- 尹兆堅議員
- 朱凱迪議員

何啟明議員
林卓廷議員
周浩鼎議員
柯創盛議員, MH
陳淑莊議員
張國鈞議員, JP
許智峯議員
陸頌雄議員
劉國勳議員, MH
鄭松泰議員
鄺俊宇議員
范國威議員
區諾軒議員
鄭泳舜議員, MH
謝偉銓議員, BBS

缺席委員 : 馬逢國議員, SBS, JP
何君堯議員, JP
譚文豪議員

出席公職人員 : 劉震先生, JP 財經事務及庫務局
副秘書長(庫務)3
韓志強先生, JP 發展局常任秘書長(工務)
甯漢豪女士, JP 發展局常任秘書長
(規劃及地政)
區偉光先生, JP 環境保護署副署長(1)
夏鎡琪女士 財經事務及庫務局
首席助理秘書長(庫務)
(工務)
潘婷婷女士, JP 運輸及房屋局
副秘書長(運輸)1
鍾瑞琦女士 運輸及房屋局
首席助理秘書長(運輸)5
鍾錦華先生, JP 路政署署長
盧國華先生, JP 路政署
主要工程管理處處長
朱信華先生 路政署
首席項目統籌(上坡設施)

何廣鏗先生 運輸署總工程師
(交通工程)(新界西)

列席秘書 : 羅英偉先生 總議會秘書(1)5

列席職員 : 周嘉榮先生 高級議會秘書(1)6
劉玉儀女士 高級議會秘書(1)7
蕭靜娟女士 議會事務助理(1)2
邱寶雯女士 議會事務助理(1)7
盧惠銀女士 議會事務助理(1)8

經辦人/部門

主席表示，是次會議議程上有 3 項撥款建議。他提醒委員，根據立法會《議事規則》第 83A 條，委員在會議上就所討論的撥款建議發言前，須披露任何與該等建議有關的直接或間接金錢利益的性質。他亦請委員注意《議事規則》第 84 條有關在有直接金錢利益情況下表決的規定。

總目 706 – 公路

PWSC(2018-19)21 178TB 葵涌青山公路至工業街升降機及行人通道系統
182TB 連接朗屏站的元朗市高架行人通道

2. 主席表示，此項建議(即 PWSC(2018-19)21)旨在把 178TB 號及 182TB 號工程計劃提升為甲級；在葵涌青山公路至工業街興建升降機及行人通道系統以提升當區的易達性，以及興建連接朗屏站的元朗市高架行人通道以紓緩區內行人路擠迫的情況。按付款當日價格計算，估計所需費用分別為 5 億 8440 萬元及 17 億 850 萬元。政府當局曾在 2018 年 4 月 27 日就上述兩項工程計劃諮詢交通事務委員會。交通事務委員會就兩項工程計劃的討論要點報告，已在會議席上提交。

178TB —— 葵涌青山公路至工業街升降機及行人通道系統

3. 范國威議員、梁志祥議員、田北辰議員及尹兆堅議員表示支持此項工程計劃。

工程造价與施工細節

4. 區諾軒議員詢問，5 台升降機的費用為若干及該項支出與其他同類型項目如何比較。路政署署長表示，5 部升降機及相關的機電工程費用載列於討論文件 [PWSC\(2018-19\)21 號文件](#) 附件 1 第 6(f)段。

5. 尹兆堅議員表示，工業街的升降機塔座落之處附近時有貨車出入，而當局會於升降機塔前加建簷篷。尹議員詢問，該簷篷大小為若干，會否阻礙附近出入車輛，或對道路使用者造成危險。

6. 路政署首席項目統籌(上坡設施)表示，由於位於工業街的升降機塔建於山坡之上，入口會相應向山坡方向退入而遠離行車道，擬建升降機塔之簷篷因而不需佔用行車道，所以不會阻礙附近車輛出入。該項工程計劃亦包括擴闊工業街近升降機塔一端的行人路。

7. 田北辰議員表示，這項工程計劃方便往返石籬區與工業街一帶的居民，但這行人通道未能覆蓋由工業街至葵興港鐵站的一段路是美中不足。田議員詢問，當局會否考慮興建連接工業街升降機塔至葵興政府合署的行人天橋(該位置可直達葵興港鐵站)。

8. 運輸署總工程師(交通工程)(新界西)解釋，這項工程計劃在上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統("上坡電梯系統")建議下進行研究及立項時，以工業街為項目終結的位置，因此擬建的行人通道不會覆蓋田議員建議的範圍。運輸署總工程師(交通工程)(新界西)及路政署署長對田北辰議員的建議表示察悉，會予以考慮。

相關政策問題

9. 周浩鼎議員詢問，[PWSC\(2018-19\)21 號文件](#)附件 1 附錄 3 當中載列共 18 項上坡電梯系統項目，是否都要分別尋求小組委員會及財務委員會("財委會")批准撥款。區諾軒議員認為，上坡電梯系統個別項目進度慢，詢問原因為何，當中是否與路政署同時推行人人暢道通行計劃導致人手不足有關。

10. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1("運房局副秘書長(運輸)1")答稱，就上坡電梯系統下的 18 個項目，當局在 2010 年 2 月向立法會交通事務委員會匯報排名結果後已逐一為該些項目進行初步技術可行性研究，確定項目技術上可行後，路政署須就項目進行包括土地勘測、初步設計、諮詢地區人士的意見、根據《道路(工程, 使用及補償)條例》刊憲及處理反對意見(如有的話), 以及安排徵收土地等的準備工作。由於每個項目有其獨特的情況和挑戰, 當局需時處理。她特別指出, 當地區就個別項目提出反對意見, 當局須要理順地區人士的關注, 當中涉及修訂走線或設計並再諮詢公眾。因此, 個別項目的進度不一。在 18 個項目中, 已竣工並開放予公眾使用的有 3 項, 正在進行建造工程的有 4 項, 另外 6 項在不同階段的研究及設計當中, 餘下的尚待進行初步技術可行性研究或須由路政署進一步檢視該項目。她表示, 當局須就每個項目向工務小組委員會和財委會尋求批准撥款開展建造工程。

11. 陳恒鑾議員表示, 工業街及附近一帶工業大廈密集, 貨車出入頻繁, 對行人構成危險。陳議員詢問, 工業街一帶的舊式工業大廈若在未來進行重建, 當局會否在地契條款中加入條文, 要求發展商興建 24 小時開放的行人通道, 以連接工業街的升降機塔至九龍貿易中心現有的行人通道, 讓市民前往葵興港鐵站。

12. 主席提醒委員, 根據《工務小組委員會會議程序》第 37 段, 委員就一項建議所提出的問題, 必須與議程文件的內容有直接關係。對於更廣泛的

政策問題，委員可在立法會會議提出，或向有關的立法會事務委員會提出。

13. 運房局副秘書長(運輸)1及運輸署總工程師(交通工程)(新界西)對陳恒鑽議員的意見和建議表示察悉。運輸署總工程師(交通工程)(新界西)表示，目前工業街的行人路闊約兩米多，根據估算，應足夠應付行經該處的人流。他明白當區交通情況，運輸署會考慮加強宣傳工作，提示駕駛人士遵守《道路使用者守則》，並考慮有需要時在工業街大廈車輛出入口的行人路旁豎立鐵柱，加強保障行人安全。

182TB —— 連接朗屏站的元朗市高架行人通道

14. 就本項目發言的委員普遍認同需要為元朗市中心作出改善措施，以紓緩區內行人路和過路設施擠迫的問題。梁志祥議員、周浩鼎議員、姚思榮議員、田北辰議員和石禮謙議員表示支持此項工程計劃。他們要求當局盡快開展工程。

專業學會建議的另議方案

15. 范國威議員認為，涵蓋由香港建築師學會、香港規劃師學會、香港城市設計師學會和香港園境師學會("專業學會")提出的建議而擬備的另議方案，在造價、景觀、通風廊效果和提倡親水文化方面均較當局的原有方案理想。范議員和尹兆堅議員詢問當局不採納涵蓋了專業學會建議的另議方案的理由。范議員指稱，本工程項目的造價與荃灣行人天橋網絡擴充工程(工程項目編號:145TB)相比，兩者長度相若，但前者的造價較後者高 10 多倍。

16. 謝偉銓議員對當局耽擱 10 年才能落實開展本項目表示失望。謝議員表示，根據專業學會建議而擬備的另議方案，配合近年業界鼓吹拆除或減少不必要的構築物，進行建築時以增加城市空間感、提升景觀美感和通風效果為考慮的倡議，當局的原方案卻是反其道而行，而且造價高昂。朱凱迪議員表達的關注相若。謝議員表示，元朗區議會

交通及運輸委員會("元朗區議會交委會")在2014年決定採納當局的原方案後，至今4年，當局才落實開展本項目，當中沒有將原方案改良。謝議員詢問，在2014-2018年間，當局為何沒有在原方案與專業學會提出的方案之間互為捨短取長，優化而提出造價較低的方案。張超雄議員表達類似的關注，他認為專業學會的另議方案值得支持。他詢問，原方案與專業學會提出的另議方案，各有甚麼優劣；及當局未能構思一個在功能、景觀、通風取得平衡而造價較低的方案的原因。張議員詢問，在採納設計方案方面，元朗區議會是否有決定性的角色。

17. 路政署署長表示，擬議高架行人通道造價較其他同類工程項目為高，主要原因是設計及施工安排要計及較多複雜因素，包括工程範圍地底有溶洞，令當局需要採用造價較貴的方式建造地基，最深的樁柱要深入地下接近100米，較其他同類工程項目的地基為深。除此之外，因該高架行人通道位於明渠之上，故只能在旱季進行明渠內的地基工程，在設計及施工上亦需要為維持明渠的排洪功能及減低對水質的影響而作出特別安排。由於明渠內的地基工程不能在雨季施工，工期會較一般的行人天橋工程長，因而導致建造成本較高。此外，該高架行人通道採用較長的橋身跨度，因此結構亦較為複雜，令成本進一步增加。

18. 路政署署長補充，政府在2013年就擬議高架行人通道的原方案諮詢公眾期間，專業學會提出擴闊元朗市明渠兩旁行人路，以取代部分高架行人通道的建議。路政署根據專業學會的建議擬備了另議方案，並認為該另議方案較着重提高景觀效果方面的考慮。在功能方面，元朗區議會交委會認為原方案較能有效將人流作出分流，而另議方案以建造兩條獨立的行人天橋及擴闊明渠兩旁的地面行人路為構思，往來西鐵朗屏站至教育路的人士需要橫過馬路和兩道行人天橋之間多番上落，元朗區議會交委會認為不方便傷健人士使用，亦未能滿足地區人士的期望。因此當局採用能滿足地區人士訴

求的構思推展本項目，而目前造價是滿足實際需求的合理價格。

19. 運房局副秘書長(運輸)¹表示，路政署在2009年5月至2010年7月期間進行元朗市行人環境改善計劃的第一期公眾參與活動，按收集到的公眾意見制訂了一系列的大型及中小型改善措施，並分別在2010年及2011年諮詢元朗區議會交委會和立法會交通事務委員會。路政署隨後就一些大型的改善措施(包括擬議高架行人通道)，在2013年進行第二期公眾參與活動，並在2013年4月透過工作坊諮詢元朗區議會交委會。第一期及第二期的公眾參與活動均反映公眾普遍支持落實擬議高架行人通道。在這期間，專業學會提出了其他建議，路政署根據專業學會的建議擬備了另議方案。路政署和專業學會的代表在2014年7月把另議方案與原方案諮詢元朗區議會交委會。元朗區議會交委會討論過路政署的高架行人通道的原方案及根據專業學會建議所擬備的另議方案後，考慮到路政署的原方案可為區內地​​面行人路和過路設施的人流作出分流，有效地紓緩行人路的擠迫狀況，同時亦可提升行人通道的易達性，方便長者及傷健人士使用，因此支持原方案。專業學會代表當時亦對元朗區議會交委會的最終決定表示尊重。及後，路政署著手完成擬議高架行人通道的可行性研究並制訂設計方案，在2016年再次諮詢元朗區議會交委會並得到支持推展本項目。她表示，本項目經過多番廣泛諮詢並修訂設計，過程中吸納專業學會的意見，她認同用上相當長的時間才能完成所有程序以落實推展本項目，希望能盡快開展。

20. 郭家麒議員詢問，另議方案的工程費用為多少。朱凱迪議員詢問，採納另議方案能為當局節省多少工程費用。

21. 路政署署長表示，由於另議方案沒有被當區區議會接納，當局沒有為另議方案作詳細設計，所以不能評估另議方案的確切工程費用或兩個方案的差價。

22. 姚思榮議員詢問，當局有否向專業學會妥為解釋不採納專業學會方案的理由。運房局副秘書長(運輸)1表示，在2014年7月，路政署與專業學會代表將原方案與另議方案一併諮詢元朗區議會交委會，專業學會代表與地區人士經深入討論後，元朗區議會交委會作出最終的決定。她表示，當局相當感謝專業學會提出的意見和建議，亦會在日後就同類的工程項目繼續向專業學會徵詢意見。

工程計劃造價

23. 范國威議員、張超雄議員、朱凱迪議員、鄺俊宇議員、尹兆堅議員、郭家麒議員和謝偉銓議員認為這項工程造價太昂貴。謝偉銓議員詢問，本工程項目費用的各分項數字(地基、構築物、基建及環保節能設施等)為若干。張議員詢問，造價有否下調空間。

24. 陳志全議員指出，本工程項目的地基建造費用為4億9,000萬元，而橋身、升降機塔、自動梯及樓梯結構的建造費用接近5億2,000萬元，地基的建造費用佔造價相當比例，他質疑設計是否合乎成本效益。

25. 路政署署長答稱，[PWSC\(2018-19\)21 號文件](#)附件2第5段載列了這項工程計劃的分項數字。他表示，該高架行人通道按區內要求紓緩區內行人路擠迫的情況及改善行人環境而設計，造價反映了必須滿足上述條件所需的工程成本。

26. 陸頌雄議員認為擬議高架行人通道能貫通元朗南北，且能為居民，特別是長幼及傷健人士提供便捷而安全的路線往返朗屏站一帶，他希望當局能盡快興建。陸議員認為在功能方面，涵蓋專業學會建議的另議方案未能滿足地區層面的主流訴求。就地下溶洞會令工程造價增加，陸議員詢問當局有否評估另類造價較低的地基建造方法。

27. 路政署署長答稱，由於工地範圍地底有溶洞，根據勘探土質所得的資料，部分的樁柱必須深

入至地下接近 100 米的石層，地基才能穩固，地基的成本因此增加。他表示，面對目前的地質狀況，當局認為沒有其他更妥善而成本較低的地基建築方法。

28. 姚思榮議員詢問，當局不能在雨季施工與造價上升的關係；及升幅為若干。

29. 路政署署長解釋，由於當局只能在旱季進行明渠內的地基工程，因此工期需時較長，較後進行的工程成本會因而較高。在設計和施工安排方面，當局要以確保明渠設施及排洪能力不受影響為考慮，這方面的考慮令擬議高架行人通道每平方米的造價比其他高架行人通道高大約四分之一。

30. 鄭俊宇議員詢問，以行人天橋而言，本項目的造價是否全港之最。鄭議員表示，當局在 2015 年就本工程項目諮詢區議會時，當時有消息指區議會獲告知本項目的工程費用為 2 億元，他詢問工程費用暴增的原因。

31. 路政署署長表示，由於本港其他行人天橋或高架行人通道的興建年份不同，加上工地位置、地理條件等因素，單從造價方面作出比較，其實際意義或許不大。與其他近期開展的行人天橋項目相比，本項目的造價較該些項目高約八成，額外的工程費用主要源於複雜的地質狀況、只能在旱季進行明渠內的地基工程導致工期需時較長，以及為維持明渠的排洪能力而要在設計及施工安排方面作出特別考慮。他表示，當局從沒有向區議會指出本項目的造價是 2 億元。

施工細節與走線設計

32. 朱凱迪議員詢問，本項目的樁柱深度是否全港行人天橋之最。胡志偉議員要求政府當局解釋，就荷載與樁柱深度而言，溶洞對該高架行人通道與周圍的建築物所構成的影響有何分別。胡議員認為，高架行人通道的荷載理應較一般大型建築物為低，當局須說明樁柱要深入地下 100 米理據為何。

33. 路政署署長答稱，在溶洞地質上興建建築物，需視乎建築物的高度和荷載而考慮樁柱的深度，因此不能一概而論個別位置的樁柱深度需為若干。由於擬議的行人天橋跨度大，而樁柱只能分布在若干個位置承托整道行人通道的荷載，加上溶洞的影響，因此樁柱的深度需較一般情況下為深。他表示，位於西九龍的一道高架行人通道亦因為地質的特殊情況而需要建造深入地下約 80 米的樁柱。

34. 陳志全議員提述南港島線(東段)工程項目超支，表示在建造黃竹坑站期間，因修建黃竹坑明渠的工程出現較當局預期複雜的地質狀況而導致超支。他關注在前期勘探工作方面，當局會否因為施工範圍是明渠的關係而減少探土位置的數目，而最終導致超支，陳議員詢問當局擬於明渠中央部分之上建造的橋躉數目有多少；及當局勘探位於明渠中央部分地質狀況的勘探點數目為若干。

35. 路政署署長表示，當局從南港島線(東段)工程項目中汲取了經驗，在本工程項目中，當局加強了地質勘探的工作，在擬建樁柱的位置一共鑽了 36 個探孔，對工地範圍下的岩土資料有了充分的掌握，當局有信心估算的工程費用足以完成本工程項目。

36. 梁志祥議員表示，由於明渠以東地下的溶洞較多，而安寧路至朗屏站一段的行人通道較靠近東面，梁議員詢問，這設計是否令造價增加的原因，若此段行人通道移向明渠以西會否有助降低造價。梁議員詢問，當局不擬將該高架行人通道伸延至馬棠路的原因為何，及當局有否數據支持這方面的決定。

37. 朱凱迪議員認為，該高架行人通道的設計與推展時間旨在配合朗屏站上蓋的物業發展項目。

38. 路政署署長答稱，當局在設計行人通道走線的時候，該高架行人通道由教育路至安寧路一段都位於明渠中間上空，為了令行人通道可直達朗屏站 D 出口，因此將安寧路至朗屏站一段向東面移近了幾米。運房局副秘書長(運輸)1表示，該高

架行人通道的設計與推展時間並不如議員所指是為了配合朗屏站上蓋的物業發展項目。[PWSC\(2018-19\)21 號文件](#)附件 2 第 11 至 16 段清楚述明當局推展本項目的過程，亦在席上較早前向委員說明用上若干年推展本項目的原因。

39. 路政署主要工程管理處處長答稱，當局察悉地區要求將該高架行人通道向南延至馬棠路的要求。他解釋，當局按推算至 2027 年當區的發展及人口增長的數據評估，認為短期內沒有交通上的需要將高架行人通道向南伸延。但路政署會在擬議工程計劃進行期間，於相關位置統計人流和定期檢視將高架行人通道伸延的需要，亦會在高架行人通道的南端預留接駁口，以供需要時將高架行人通道伸延。他補充，目前馬田路以東和以西的行人路於繁忙時間每小時的人次分別約為 1 900 人和 1 500 人，當局認為行人路的闊度足以應付目前的人流。

40. 胡志偉議員詢問，本工程項目完成後，當局會否拆除教育路、青山公路元朗段和安寧路地面的行人過路設施。

41. 運輸署總工程師(交通工程)(新界西)表示，由於該高架行人通道連接西鐵朗屏站，可為該高架行人通道附近的地面行人路和過路設施的人流作出分流，以紓緩行人路的擠迫狀況，因此，有關路段的地面行人過路設施會予以保留，以達到分流的效果。

興建擬議高架行人通道的效益

42. 鄭松泰議員表示，在當局擬於本工程項目完成後保留相關路口的地面行人過路設施的前提下，他質疑擬議高架行人通道在紓緩行人路擠迫狀況的成效。鄭議員指出，該高架行人通道橫跨的 3 個路口(即教育路、青山公路元朗段和安寧路)當中，只有青山公路元朗段設有交通燈，其餘兩個路口則沒有，他認為行人在地面直接橫過該些路口理應會較使用高架行人通道方便。

43. 尹兆堅議員表達了類似的關注。尹議員指出該區行人多在地鋪購物，該高架行人通道或未能達致預期將人流分流的效果。另外，擬建的行人接駁平台，亦會佔用路面面積，可能反而令路面更擠迫。

44. 梁志祥議員認為，元朗市的實際人口數字較當局估算為高，因此實有必要興建擬議高架行人通道解決路面擠迫的問題。

45. 運輸署總工程師(交通工程)(新界西)表示，當局會保留地面過路設施，以期達致為該高架行人通道附近的地面行人路和過路設施的人流作出分流的效果。與使用地面行人過路設施由教育路到西鐵朗屏站相比，使用該高架行人通道能縮短市民的步行時間，即由最多 14 分鐘減至 8 分鐘，舒適和暢達度亦相對較高。

46. 朱凱迪議員詢問當局，在處理人流方面，專業學會的另議方案與本工程項目的擬議設計的具體分別為何。朱議員認為，另議方案的行人通道長度較本項目的設計短 300 米，亦免卻建造深入地下 100 米的樁柱的需要，造價因此可大幅減少；當局必須清楚說明兩者功能的差距以支持採納造價昂貴的方案。朱議員要求當局全面披露擬議工程計劃的人流評估內容。

[會後補註：政府當局的補充資料已於 2018 年 5 月 25 日經立法會 PWSC223/17-18(01)號文件(第 [1](#)、[2](#)、[3](#)、[4](#)、[5](#)及 [6](#)部分)發給委員。]

47. 鄭松泰議員和謝偉銓議員要求當局提供補充資料，說明分別使用該高架行人通道和 6 個行人接駁平台及地面行人過路設施往來教育路、青山公路元朗段及安寧路至西鐵朗屏站的人流數據估算。

48. 路政署署長在會上提供了於 2027 年，即本工程項目完成後，預計於繁忙時段使用安寧路、青山公路元朗段及教育路各個行人接駁平台往來

該高架行人通道及地面行人路的人流數字，並承諾在會議後提供更詳盡的人流數據。當局席上提供的人流估算如下：

行人接駁平台位置	預計往來高架行人通道及地面行人路的人流 (每小時人次)
安寧路以北	6 700
安寧路以南	4 700
青山公路 元朗段以北	10 200
青山公路 元朗段以南	11 200
教育路以北	6 000
教育路以南	6 300

[會後補註：政府當局的補充資料已於2018年5月25日經立法會PWSC223/17-18(01)號文件(第1、2、3、4、5及6部分)發給委員。]

49. 胡志偉議員對當局除了推展興建擬議高架行人通道外，有否就現有道路進行改善工程表示關注。

50. 運房局副秘書長(運輸)1答稱，除了興建擬議高架行人通道外，當局亦為元朗區行人環境進行了1項大型及9項中小型的改善措施，當中包括道路改善工程，這些工程均已完成。運輸署總工程師(交通工程)(新界西)答稱，由於該區已全面發展，較難大規模作出路面改善措施。

擬議工程計劃對明渠的影響

51. 胡志偉議員與尹兆堅議員對本工程項目的設計和施工方法，包括地基和樁柱位置對渠務署日後在元朗市明渠進行改善工程造成的影響表達關注。胡議員詢問，長遠而言，渠務署將會就明渠進行甚麼美化和改善工程，及推展這些擬議工程的時間表為何。朱凱迪議員認為，渠務署人員亦應出席是日的會議，解答委員在這方面的提問，尹議員表

示認同。朱議員詢問，由 2009 年開始，渠務署有否就本工程計劃及施工方法向路政署表達反對意見及詳情為何。

52. 路政署署長答稱，路政署與渠務署一直就本工程項目保持緊密聯繫。他表示，本工程項目的地基工程、樁柱的位置及設計不會影響元朗市明渠的排洪能力。路政署得悉渠務署將會於康業街至馬田路之間的明渠位置安裝旱季污水截流系統，以收集污水運送至元朗污水處理設施；另外，當局擬為元朗市明渠進行活化工程。而高架行人通道架空明渠兩旁的行人路有約 6.5 米至 10 米左右高度，不會影響渠務署日後進行上述工程。路政署與渠務署已就兩項工程的推展安排達成共識，渠務署計劃分階段推展明渠活化工程，而高架行人通道範圍內的部分會待路政署完成本工程項目後才開展。日後渠務署開展元朗市明渠活化工程時，亦會顧及高架行人通道的設施和設計。路政署沒有接獲渠務署對本工程項目提出反對的意見。

公眾諮詢

53. 田北辰議員對當局重視尋求共識導致改善民生的項目遲遲未能開展的現象表示關注。朱凱迪議員質疑路政署就本工程項目諮詢元朗區議會階段，刻意不向後者披露工程造价。

54. 運房局副秘書長(運輸)1解釋，當局未就擬議高架行人通道完成詳細設計前，未能對工程費用有較實際的掌握，因此沒有條件向區議會提供工程費用的估算，以免誤導區議會，否認路政署故意向區議會隱瞞工程造价。

55. 會議於上午 10 時 30 分結束。

立法會秘書處

議會事務部 1

2018 年 6 月 27 日