

北區區議會(2020-2023)  
第 17 次會議記錄

日期： 2023 年 6 月 13 日  
時間： 上午 9 時 30 分  
地點： 粉嶺壁峰路 3 號  
北區政府合署 3 樓  
北區民政事務處會議室

出席者

	<u>到席時間</u>	<u>離席時間</u>
主席： 羅庭德議員	會議開始	會議結束
副主席： 李冠洪議員, MH	會議開始	會議結束
議員： 李國鳳議員	會議開始	會議結束
周錦豪議員	上午 09:41	下午 12:09
侯志強議員	會議開始	上午 09:36
侯福達議員	會議開始	會議結束
陳月明議員, MH	會議開始	上午 11:12
高維基議員	會議開始	會議結束
張浚偉議員	上午 09:36	會議結束
秘書： 歐陽子強先生	北區民政事務處高級行政主任(區議會)	

列席者

莊永桓先生, JP	民政事務總署北區民政事務專員
劉經倫先生	香港警務處邊界警區指揮官
馬偉卿先生	香港警務處大埔警區指揮官
馮武揚先生	規劃署高級城市規劃師／粉嶺、上水 1
梁之仁女士	地政總署地政專員/北區(北區地政處)
馮曼瑜女士	社會福利署大埔及北區福利專員
呂培裕先生	土木工程拓展署高級工程師／1(北)
陳慧美女士	房屋署高級房屋事務經理 (大埔、北區及沙田二)
冼佳慧女士	運輸署總運輸主任／西貢及北區
黃立人先生	食物環境衛生署北區環境衛生總監
蔡楚君女士	康樂及文化事務署北區康樂事務經理
馮琦女士	路政署高級區域工程師／東北

議程第 2 及第 3 項

黃淑嫻女士	環境及生態局副局長
鍾慧婷女士	環境及生態局助理秘書長(食物)3
何婉雯女士	食物環境衛生署助理署長(職系管理及發展)
陳加業先生	食物環境衛生署高級總監 (公眾骨灰安置所項目組)
鍾煥堯女士	建築署高級工程策劃經理 320
周潤堂先生	建築署高級工程策劃經理 321
卜國明先生	土木工程拓展署工程項目組長/衛生項目組
劉晃杰先生	WSP HK Limited 交通工程師
陸永麟先生	建築署高級建築師/25
羅諾暉先生	建築署工程策劃經理 345
文景良先生	土木工程拓展署高級工程師/3
朱妍妮女士	土木工程拓展署工程師/32
郭嘉宏先生	WSP HK Limited 項目統籌員
彭欣欣女士	食物環境衛生署衛生總督察 (公眾骨灰安置所項目組)
卓慧嘉女士	食物環境衛生署高級衛生督察 (公眾骨灰安置所項目組)
黎偉英女士	食物環境衛生署高級行政主任(策劃)6
孫振星先生	建築署建築師/201
馬偉宏先生	建築署工程策劃經理 353
岑毅雄先生	土木工程拓展署合約項目副組長

議程第 4 項

施鍵恒先生	路政署鐵路拓展處總工程師/鐵路拓展 1-2
張婷芝女士	路政署鐵路拓展處高級工程師/沙中線(8)
羅迪高先生	香港鐵路有限公司項目經理-北環線
周艷芳女士	香港鐵路有限公司高級統籌經理
梁文迪先生	香港鐵路有限公司助理企業傳訊高級經理 - 項目及工程拓展

議程第 5 及第 6 項

馮智浩先生	滑板委員會裁判及註冊教練
麥永倫先生	滑板委員會裁判及註冊教練
陳志仁先生	滑板委員會註冊教練

議程第 7 項

黎荔羽先生

環境保護署高級環境保護主任(區域北)3

未克出席者

溫和達議員, MH

開會辭

主席歡迎各位議員及部門代表出席北區區議會第 17 次會議，並特別歡迎首次列席北區區議會會議的香港警務處邊界警區指揮官劉經倫先生，以及土木工程拓展署(下稱「土拓署」)高級工程師／1(北)呂培裕先生。

缺席申請

2. 主席表示，秘書處收到溫和達議員的缺席申請。溫和達議員表示因需要參與社團培訓會議而未能出席是次會議。由於溫議員缺席的理由並非大會列明的常規情況，故請大會考慮是否批准他的缺席申請。

3. 大會批准溫和達議員的缺席申請。

第 1 項——通過上次會議記錄

4. 大會通過 2023 年 4 月 13 日第 16 次會議的記錄。

第 2 項——在和合石墳場興建火葬場

(北區區議會文件第 11/2023 號及 12/2023 號)

第 3 項——在和合石墳場擴建骨灰安置所第三期及第四期工程計劃

(北區區議會文件第 12/2023 號)

5. 主席表示由於議程第 2 項及第 3 項互有關聯，大會將合併討論。他歡迎以下八位部門和機構代表列席會議：環境及生態局

副局長黃淑嫻女士, JP、環境及生態局助理秘書長(食物)3 鍾慧婷女士、食物環境衛生署(下稱「食環署」)助理署長(職系管理及發展)何婉雯女士、食物環境衛生署高級總監(公眾骨灰安置所項目組)陳加業先生、建築署高級工程策劃經理鍾焯堯女士、建築署高級工程策劃經理 周潤堂先生、土拓署工程項目組長／衛生項目組卜國明先生以及科進香港有限公司交通工程師劉晃杰先生。

6. 何婉雯女士及鍾焯堯女士以投影片介紹北區區議會文件第 11/2023 號。有關投影片載於附件一。

(於何婉雯女士介紹投影片期間，侯志強議員及張浚偉議員分別離席及到席；而於鍾焯堯女士介紹投影片期間，周錦豪議員到席。)

7. 何婉雯女士、卜國明先生及周潤堂先生分別以投影片介紹北區區議會文件第 12/2023 號。有關投影片載於附件二。

8. 黃淑嫻女士表示因人口老化，社會對殯葬需求增加，故政府有必要就社會短、中、長期的需要發展殯葬設施。她希望聆聽各議員意見，以助局方順利推展有關工作，以滿足市民對殯葬設施的殷切需求。她並表示：

- (a) 在 2012 年，政府曾就和合石墳場擴建骨灰安置所(下稱「和合石擴建」)第一至第三期所提供的 104 000 個龕位到區議會交代計劃，包括就推展第一期工程提供細節。她感謝區議會給予寶貴意見並支持推進計劃；
- (b) 在 2015 年，政府再就和合石擴建第二及第三期工程到區議會提供細節；以及
- (c) 今年局方完成與交通影響評估相關的工作後，現向區議會提交兩份文件，就下列三項建議，重點交代其配套設施，包括道路改善工程及交通緩解措施等：
  - (i) 和合石擴建的第三及第四期工程，分別在原計劃第二及第三期的 60 000 個龕位擬增加供應 20 000 個龕位，及在新計劃第四期擬興建 200 000 個龕位；
  - (ii) 在擬興建的和合石火葬場提供十個火化爐；以及

- (iii) 擬增加新建道路、擴闊現有道路及提供相關交通配套設施。

9. 李國鳳議員歡迎環境及生態局副局長及食物環境衛生署助理署長等官員出席是次會議。他表示在早前另外兩個會議，他均表達對和合石墳場興建火葬場及擴建骨灰安置所的反對意見，因和合石雖然數十年來一直以處理殯葬事宜聞名，讓全香港市民受惠，但殯葬服務卻對和合石村民帶來影響，尤其在春秋二祭時，村民一直飽受交通擠塞困擾。身為鄉事委員會委員及區議會議員，他希望署方可按部就班推進，要兼顧村民意見，多作評估，並適時向區議會匯報進展，以便他向村民大眾解說。冀各方能和平商討該等議題，謀求共贏。

10. 陳月明議員指出，隨着人口老化，骨灰安置所的龕位需求將持續增加，但根據政府文件預測，未來的龕位供應卻趨緊張。身為區議會及立法會議員，她樂見政府未雨綢繆，但認為政府必須與地區人士如村民及鄉事委員會委員等多溝通、多協調，才可順利推進地區發展項目。她有以下提問：

- (a) 文件提及議程第 2 及第 3 期工程將在 2026 年第一季度向立法會財務委員會申請撥款，但卻未有提及所需金額，她詢問整體工程造价為多少。若局方暫沒有相關資料，可於會後以書面回覆；以及
- (b) 她雖然歡迎部門在和合石墳場內新建及擴闊現有道路，並考慮新增特別巴士路線，但卻擔心接駁至和合石墳場的路線會像現時的 73S 及 76S 般主要集中在粉嶺鐵路站。她詢問署方是否考慮向大埔、上水鐵路站作分流，或新增口岸線路以疏導祭祀人流；她並詢問和合石墳場內的交通安排將如何應付祭祀高峰期。

環境及  
生態局

11. 侯福達議員表示，身為上水區鄉事委員會第一副主席，他認為該委員會就此兩個項目獲得資料相對較少。他指出：

- (a) 他曾於 2015 年詢問署方，在和合石興建火葬場對於和合石村的村民造成甚麼影響，卻至今仍在等候署方回覆；

- (b) 署方承諾以花草樹木綠化和合石墳場，但現在周邊只見一些竹樹。他期望署方落實綠化措施，讓村民心境得以舒緩；以及
- (c) 署方提及化寶爐已改為無煙設計，但設施卻仍見煙霧釋出，因此關注化寶爐燃燒冥鏹時產生的氣味對環境造成的影響。

12. 高維基議員表示他除關注火葬場可能為該項目的居民帶來空氣質素的問題外，本年一月政府曾就 48 區公營房屋發展項目作諮詢(下稱「48 區發展項目」)，該項目正位於和合石墳場入口附近，預計於 2029 至 2030 年落成後提供超過一萬人口的居住單位。他詢問署方是否已把該發展項目納入是次交通影響評估的計算中，尤其於祭祀高峰時，對該區居民的出行影響為何。

13. 李冠洪議員表示基於香港整體社會的殯葬需要，加上和合石數十年來一直以處理殯葬事宜為主，區議會及村民基本上不反對和合石擴建計劃；但卻需要更多的數據及資料以釋除疑慮。他認為可藉這次擴建工程的契機，配合部門的交通改善措施，扭轉和合石於祭祀高峰時給人燃燒冥鏹、人車爭路的負面印象。他綜合村民於會前會議提出的疑問：

- (a) 於祭祀高峰時，署方對粉嶺火車站及其周邊交通工具如巴士線等的載荷量評估為何；以及
- (b) 化寶爐對周邊環境的影響為何。

14. 周錦豪議員詢問，署方可否透過規劃措施鼓勵市民徒步前往和合石墳場掃墓，以紓緩該區於祭祀高峰時的交通問題。

15. 張浚偉議員表示，單憑投影片的資料，將較難說服居民接受議案。他提出以下關注：

- (a) 雖然火葬場將採用環保及淨化設計，但居民擔心現時和合石區區內私人垃圾回收場產生的氣味，若再加上新建的火葬場及掃墓人士燃燒冥鏹時產生的氣味，會令區內空氣質素問題惡化；

- (b) 由於擴建工程將擴闊和合石墳場內的道路，那麼政府日後是否會因而「順理成章」地把所有新增的火化設施都設在和合石區內，把和合石定位為處理殯葬及設備的指定地區；若然，則長遠而言和合石是否可承受，並且是否該區村民所樂見；以及
- (c) 政府會否對附近村民作出補償，例如讓北區居民優先使用新增的骨灰安置所。

16. 主席綜合提問如下：

- (a) 根據署方文件，在和合石擴建第二及第三期，擬增加 20 000 及在第四期擬興建 200 000 個龕位，署方預計每年編配數量多少；
- (b) 因應新增的 200 000 個龕位，署方如何計算祭祀人流，撇除祭祀高峰，恒常的交通安排如何；他舉例，先人生忌及死忌的祭祀人流有否計及；若有，則疏導人流安排如何；若否，則以平均每龕位共 2 至 4 名親屬拜祭推算，其人次不算少，署方有何理據認為不會對附近交通造成負面影響；
- (c) 區議會及村民雖然理解公眾對龕位的需求殷切，但每次當增加該些厭惡性設施，則對當區的景觀、風水、樓價以及居民出行均有一定影響。在每年合共約兩個月的祭祀高峰期，因應相關的封路措施，和合石村村民均須徒步約 25 分鐘才可歸家；他因此建議政府為和合石及和興村等老化村落的居民設立恒常的交通路線。他指出該些村落附近的轉車站均需經天橋接駁，對年長居民造成不便；現藉和合石擴建工程的契機，政府可以考慮給予村民更多方便出行的交通配套及路線讓其受惠；
- (d) 因應北區還有很多其他工程項目(包括沙嶺墳場)同步開展，他舉例如區議會會議早前處理的公屋發展項目及北區醫院擴建工程等；加上大頭嶺迴旋處現存的擠塞情況，運輸署早前提供的行車量／容車量的比率已達 0.97 (按：比率低於 1 是可接受水平)；若再加上和合石第四期的 200 000 個龕位而引致的人流及交通流量，則已經不單純是和合石

墳場內的路段的交通量問題。他指出，暫時署方建議的措施主要局限在和合石墳場內擴建道路，其他方案如在粉嶺公路設置轉車站卻一直未有消息。因此他詢問署方，在計算區內(如鷄嶺和大頭嶺迴旋處)的交通流量時，是否已計及從各個方向接駁至和合石的交通流量；以及

- (e) 考慮到從鷄嶺和大頭嶺迴旋處進入粉嶺華明的迴旋處是一個嚴重擠塞位置，他建議署方探索粉嶺公路進入和合石墳場的其他出入口的可行性，例如：
  - (i) 粉嶺公路北行設入口往元朗方向。他舉例在大窩西支路及粉嶺公路部分路段是水平設計，可否在該些路段設置入口進入和合石；以及
  - (ii) 於祭祀高峰時，建議容許元朗方向的車流於康樂園掉頭，讓車流直接接駁粉嶺公路，不需經鷄嶺迴旋處進入和合石。

17. 黃淑嫻女士感謝各議員的寶貴意見，並回應如下：

- (a) 局方/食環署在會議前與區議員及村民溝通並作實地視察。政府將與區議員、鄉事委員會委員及村民等人士持續溝通，期望往後能透過北區民政事務專員的協助，積極收集相關人士意見；政府計劃在 2024 年再向區議會匯報和合石擴建第二及第三期工程的概念設計及進度，並在 2026 年向立法會申請撥款前，盡量聽取各相關人士意見；
- (b) 因擴建骨灰安置所)將考慮採用設計及建造合約(**design and build**) 模式推行，故須待選出承建商、落實設計及建造細節後，才能提供具體的工程造價；
- (c) 在祭祀高峰期前，局方/食環署會預早與相關部門商討，在有關期間限制車輛進入和合石，並密切跟進相關交通配套情況；至於如何加強公共交通接駁和合石及其他地方、以及整體北區的交通改善配套等，各相關政策局/部門將因應北部都會區的發展，持續與區議會溝通；
- (d) 因應在和合石墳場興建火葬場，部門將進行環境影響評估，確保空氣質素符合環境保護署(下稱「環保署」)要



求；待火葬場運作後，機電工程署將向環保署提供排放氣體數據作實時監察；

- (e) 就區議員提問和合石擴建後龕位會否優先編配給北區居民使用，由於十八區區情各有不同，地方人士意見不一，局方持開放態度，繼續聆聽各方意見；以及
- (f) 她請以下部門代表就各議員的提問作回應及補充：
  - (i) 土拓署：北區居民出行需要及交通配套措施；
  - (ii) 建築署：空氣質素及氣味問題；以及
  - (iii) 食環署：龕位編配及綠化措施。

18. 卜國明先生回應如下：

- (a) 就陳月明議員的提問，他表示署方同意接駁巴士路線不應只集中於單一鐵路站，並正計劃在大埔站設特別接駁巴士路線作分流；
- (b) 就高維基議員的提問，他表示部門為各項工程作交通影響評估時，一般會以累積影響評估(cumulative impact)計算，即署方會一併考慮所有已知的同期及附近的發展項目。是次議題的交通影響評估已計算「48區發展項目」引致的交通流量，但由於該項目位置並不鄰近和合石墳場，因此預計影響不會太大；
- (c) 就李冠洪議員的提問，他表示署方計劃在和合石山上和墳場內建造一條新的道路，將附設行人道及巴士站等；另一方面，署方並會於祭祀高峰期，特別關注疏導在粉嶺、上水及大埔鐵路站前往和合石的人流；
- (d) 就周錦豪議員的提問，他表示於祭祀高峰期，掃墓人士無論乘搭巴士或的士，均需在橋頭路及銘賢路下車再沿路徒步登山，市民對此大多表示不便；因此署方期望新的道路建成後，該些特別接駁巴士可直達山上以方便市民。他雖然歡迎市民選擇徒步登山拜祭，但相信大部分人士均期望有較輕鬆的登山方法可供選擇；

土拓署

- (e) 就主席關於署方如何計算祭祀人流的提問，他指出根據 2018 至 2019 年的數據，清明節當天的祭祀人流遠超過重陽節及週一至週五的繁忙時段人流，而署方的交通影響評估，正是採用全年最繁忙日子(即清明節)的最繁忙時段(即上午 11 時至下午 1 時)的數據，並以掃墓人士從粉嶺火車站來回和合石墳場的人流計算，該等數據與平日繁忙時段(即週一到週五上午 7 時 30 分到 9 時 30 分)的數據不會重疊；以及
- (f) 就主席關於粉嶺鐵路站巴士轉乘的提問，他指土拓署正與運輸署進行研究，待研究完成將適時向區議會滙報。

土拓署

19. 主席詢問土拓署會否一併交代有關粉嶺公路支線接駁至和合石墳場的可行性研究—即在粉嶺公路現興建繞道中(往蓮塘香園圍口岸前並鄰近大窩西支路)的位置，興建一入口處。此方案既可避免市民集中從華明迴旋處進入和合石，亦可減輕鷄嶺迴旋處的汽車流量，對當區的交通影響應可減至最低。

20. 卜國明先生表示，署方早前已因應食環署的建議，研究在粉嶺公路繞道進行中的位置建造一接駁引路的可行性。研究結果顯示，署方未能在已建及興建中的天橋找到合適位置建造接駁引路。若引路在粉嶺公路接駁至和合石，則未能符合有關斜度的要求。根據目前指引，巴士行走的道路斜度最高為 8%，即使署方特別容許斜度提高至 10%，但因該位置的斜度卻已遠超 10%，因此署方暫未能在符合有關的安全要求下，在粉嶺公路建造引路接駁至和合石。

21. 鍾焯堯女士回應指，火葬場項目必先經過環境影響評估，其中空氣質素評估必須達致環保署最新的要求，而環保署對空氣質素的要求亦越來越嚴。因此部門將採用最新設備，加強過濾在燃燒過程中釋出的微粒及氣體。此外，署方將採用最先進環保化寶爐設施，例如使用水簾機及靜電除煙裝置，務求在化寶及燃燒冥鏹時，將排放的煙霧減至最低。署方有信心滿足環保署的嚴格要求。

22. 何婉雯女士回應指：

- (a) 公眾骨灰龕位編配計劃沒有區域之分。自 2020 年起，食環署開始編配和合石第六期靈灰安置所的 44 000 個龕位，目前仍有約 20 000 個餘額。編配數量因應每年需求會有所調整。另一方面，屯門曾咀靈灰安置所合共提供 160 000 個龕位，其中超過 60 000 個龕位已作編配，編配計劃於每月進行。現時公眾骨灰龕位供應充足，基本上市民無需輪候；
- (b) 就主席的提問，署方會視乎當時市民對骨灰龕位的需求，將第一至第四期所建成的龕位分階段編配，其編配期預計可長達 20 年。同時，署方就增加龕位數量可能引致交通流量事宜，會適時採取緩解措施；
- (c) 根據署方經驗，在龕位編配 20 年後拜祭者將逐漸減少。署方的編配計劃在首 20 年後必須續期，若後人未有依時續期，署方將重新編配該龕位，以善用公共資源；
- (d) 她期望市民將來不會太倚重骨灰安置所。署方將積極推動綠色殯葬，包括但不限於紀念花園及海上撒灰等。按去年數據，由 2013 年至今，採用綠色殯葬的宗數由 3 000 多宗增至 9 000 多宗。綠色殯葬亦包括以鮮花代替燃燒冥鏹，相信這也是全球大眾的目標。綠色殯葬若成為主流，對龕位以及相關土地需求亦會因而減少；
- (e) 除和合石外，政府會繼續物色合適的地點興建骨灰安置所。香港首個禁止焚香的無煙骨灰安置所將在石門落成，並擬於 2025 年提供 40 000 個龕位。若計劃成功，署方可考慮推展到其他項目，包括興建中的小蠔灣項目及計劃中的葵裕街項目等；
- (f) 隨着和合石骨灰安置所龕位陸續編配，署方會按照當時交通影響評估報告的建議實施交通緩解措施，如就今年清明節署方在曾咀靈灰安置所實行的交通安排及緩解措施，食環署在祭祀高峰前已與警方及運輸署協調，同時籲請市民不要集中在祭祀高峰時期拜祭先人，並得到市民合作，令今年祭祀高峰時的交通順暢；以及

- (g) 火化爐經水簾機及靜電除煙裝置可有效剔除燃燒過程中釋出的排放物，啟用後排放氣體的數據將傳送給環保署作實時監管，藉此監察機制確保附近的空氣質素符合環保署的要求。

23. 侯福達議員表示，署方要求市民避免在清明節及重陽節等假日掃墓，將較為困難；反之他建議署方應積極考量在春秋二祭當天如何有效疏導，尤其在蓬瀛仙館及和合石區專線小巴站的人流。

24. 主席總結如下：

- (a) 政府在政策立場上必定鼓勵拜祭分流，但鑑於清明節及重陽節為公眾假期，加上節日具其意義，市民未必應署方呼籲改於其他日子掃墓，正如署方難以要求市民提早慶祝新年及聖誕節。因此署方不能單以此作交通政策的考量，也不能單以此回應居民的出行訴求；
- (b) 雖然區議會理解大眾市民對骨灰安置所的需求，也認同北區居民須為香港社會整體需要盡其本分，但就擬興建第四期工程中的 200 000 個龕位，署方在提案文件及此次會議上卻並未提及如何在區內擴建道路，以解決北區居民在每年祭祀高峰時出行受到的影響；
- (c) 粉嶺人口在未來 10 年將增長一倍，但目前的交通配套卻為人詬病，他舉例在皇后山公營房屋入伙後因交通問題而見報已有數次之多，若署方仍沿用舊有方法，只在和合石墳場內興建數條雙程道路以解決問題，則絕對無法讓居民信服。他續指若所有厭惡性的設施如骨灰安置所及堆填區等均安置在北區，則署方必須「多走一步」，才能讓居民信服；以及
- (d) 因應粉嶺鄉事會委員會指署方須加強與其溝通，他建議署方就文件的內容及是次會議所收集的意見，提出更多改善建議，並向粉嶺鄉事會詳細解說。他相信李國鳳主席樂意作為橋樑，讓部門可就圍村風水考量等各問題，向和合石村村民代表等適時作出解說。

25. 黃淑嫻女士感謝北區區議會對政府建議的認同及相關人士的諒解，她綜合回應如下：

- (a) 政府未來將一如既往加強宣傳教育，鼓勵市民於春秋二祭時分流拜祭。她樂見近年越來越多市民積極配合政府的宣傳；
- (b) 局方/食環署將持續與鄉事委員會、相關的村長及村民溝通，滙報具體資料，聽取村民意見，交代政府工作，並與粉嶺鄉事委員會李國鳳主席商討以何種形式與村民溝通較理想；以及
- (c) 政府會繼續採取三管齊下的策略：
  - (i) 繼續積極推動綠色殯葬；
  - (ii) 增加公營骨灰安置所的龕位供應，同步在多區如哥連臣角、小蠔灣及葵裕街等推展骨灰安置所項目；就北區的項目，局方/食環署將與地區人士、村民及區議會持續溝通；以及
  - (iii) 積極跟進規管私營骨灰安置所。

環境及  
生態局  
食環署

環境及  
生態局

26. 主席總結，區議會原則上支持議案，但期望部門跟進相關交通及其他配套設施，落實與鄉事委員會的溝通安排。他相信議案已獲充分討論，並感謝各部門代表出席會議。

環境及  
生態局  
土拓署  
食環署  
建築署

(陳月明議員於此時離席。)

#### 第 4 項——北環線主線項目簡介

(北區區議會文件第 13/2023 號)

27. 主席歡迎路政署鐵路拓展處總工程師施鍵恒先生、高級工程師張婷芝女士，以及香港鐵路有限公司項目經理-北環線羅迪高先生、高級統籌經理周艷芳女士和助理企業傳訊高級經理-項目及工程拓展梁文迪先生出席會議。

28. 施鍵恒先生、羅迪高先生、梁文迪先生及周艷芳女士分別以投影片介紹北區區議會文件第 13/2023 號，有關投影片載於附件三。

29. 張浚偉議員讚賞香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)曾派員到各個議員辦事處拜訪議員，就北環線主線項目進行溝通。他重申早前在見面會上提出的意見：

(a) 建議北環線月台的設計參考沙田站共設四個月台。由於現時粉嶺站只有兩個月台，每當有意外發生時，車站基本上只能停擺。如北環線月台可參考沙田站四個月台的設計，相信分流效果將會更好；以及

(b) 北環線古洞站會率先建成，而古洞站至錦上路站的鐵路段則稍後才建造好。他指出當古洞站建成後，居民如要進出古洞及九龍，則只能依靠東鐵線服務。而當古洞區全面入伙，人口更將新增至少十萬，加上上水及粉嶺區的居民、羅湖及落馬洲口岸的過境乘客，以及社會全面復常後的人流，將令本已非常繁忙的東鐵線負荷更重。當古洞站連接錦上路站的鐵路仍未開通時，除增加港鐵列車班次以外，他詢問港鐵公司及相關部門有否考慮其他措施維持服務水平，而不會使上水及粉嶺的居民更難上車。

30. 侯福達議員讚揚部門及港鐵公司代表與上水區鄉事委員會就北環主線項目進行緊密的溝通，並表示該會全力支持北環線主線項目；但他對古洞站到錦上路的一段鐵路仍有不理解之處。他詢問古洞站到錦上路站的全程行車時間，此外並以古洞站至新田站為例，認為兩地之間的距離似乎太近，故質疑增加車站出入口的必要。另一方面，他稱許港鐵公司以往在建造東鐵線落馬洲支線到上水站時，沒有收到村民的投訴，更沒有爆發任何衝突。他期望港鐵公司在興建北環線主線時，能秉承此服務水準。

31. 主席提出以下關注：

(a) 根據港鐵公司提供的項目時間表，北環線主線項目預計在 2023 年刊憲，其後在 2025 年開展工程，並預計在 2034 年竣工。與此同時，古洞北新發展區的計劃亦在進行中，且自 2027 年起陸續落成。另外，粉嶺北的發展項目也將自 2025 年起相繼入伙。僅計算上述兩個新界東北發展項目，北區將新增至少 200 000 人口。若再加上於 2030 年完成的芬園和大頭嶺迴旋處的房屋項目，以及皇后山第二期擴展

公屋計劃，預計北區的人口將增加超過一倍；而自從東鐵線轉成 9 卡列車後，服務北區現有的 300 000 人口便已經非常擠迫，如張浚偉議員所述，在 2027 年至 2034 年期間，古洞站的居民若選擇使用鐵路服務，只能夠透過古洞站到上水站，再轉乘東鐵線進出市區。他重申，除了上一次在會前會議上提到有關古洞車站設置的議題外，在去年的區議會會議上亦曾提出有關「北環線真空期」的關注。他再次詢問在席的鐵路公司、土拓署及運輸署代表，將如何處理北環線主線長達七年的「真空期」。他質疑若能透過加強原有的巴士服務疏導新增的人口，北環線主線是否需要興建及符合成本效益。若巴士服務並不能疏導新增的人口，港鐵公司及相關部門是否需要盡力縮短七年「真空期」；

- (b) 現時屯馬線大圍站到鑽石山站的轉乘路段比較遠，加上投影片上所展示有關北環線車站選址的地圖比較粗略，故他希望了解東鐵線和北環線在古洞轉車站的轉乘運作；以及
- (c) 他指出很多北區居民關心北部都會區策略中有關增建北環線東延線的項目。他詢問部門能否就東延線項目提供更多資料，例如東延線是否真正落實等，他並擔心北環線與東延線項目的車站設計與走線未必能夠配合，甚至會影響現時北環線主線項目的走線方案。

32. 施鍵恒先生就古洞北新發展區與北環線東延線的進度作出回應：

- (a) 根據古洞北新發展區發展的最新計劃，第一階段的工程預計於 2025 至 2026 年期間完工，而其中會在古洞北第 25 區設置新的公共交通交匯處，該交通交匯處預計於 2025 年年底前落成，將設有巴士停車灣、專線小巴士、的士站及一般上落客處等配套設施，以配合該區新增人口對公共運輸服務的需求。因此，在北環線主線項目竣工前，古洞一帶的乘客除可經古洞站使用東鐵線外，亦可以使用古洞北第 25 區新設的公共交通交匯處，以及現有的上水公共交通交匯處。相關部門預計上述陸路公共交通服務足以應付市民屆時的出行需求，而當新設的東鐵線古洞站於 2027 年落成後，往返古洞站及上水站的車程會縮短至大約三分鐘，應能進一步服務當區的居民。

運輸署、土拓署、路政署及房屋署等部門會繼續密切關注古洞北新發展區的發展，以及乘客需求的轉變，以適時制定適當的公共交通服務設施；

(b) 署方已促請港鐵公司盡量加快北環線主線的施工時間；  
以及

港鐵公司

(c) 署方了解北環線東延線為北部都會區發展策略中，其中一個建議落實的新鐵路項目，項目建議北環線主線從古洞站東延至羅湖、文錦渡地區以及新界北新市鎮各發展節點。就建議的北環線東延線，部門已要求港鐵公司在北環線主線項目內進行相關備置工程，以便將來東延線接駁北環線主線。此外政府正進行《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》，研究會一併考慮相關新發展區的規劃、以及所有正在建造及規劃中的大型運輸基建項目的進展，並按建議項目的目標落成時間表作全盤考慮，有序地推行各個基建發展項目，務求令本港鐵路網絡得以適當持續發展。

港鐵公司

33. 梁文迪先生感謝主席以及各議員對項目的關注，並綜合回應如下：

(a) 就張浚偉議員關於月台設計的提議，他指出在港鐵鐵路網絡中，每一個車站的月台設計均須配合地勢和營運需要等因素，但不論車站設計如何，在緊急事故發生時港鐵公司均有完善的應變方案；

(b) 東鐵線在去年 5 月中成功伸延過海，北區居民可以直接乘搭東鐵線過海，毋須轉車。現時早上繁忙時段的列車班次約為 2 至 7 分鐘一班，運作一直非常暢順。港鐵公司明白市民早上趕上班上學，故在東鐵線車站的人流管制方面下了不少功夫。他舉例說，在每個早上的繁忙時間，港鐵公司會加派月台助理協助乘客，亦有月台螢幕顯示各車卡即時載客情況，以鼓勵候車人士移往列車首尾等較少乘客的車廂。他明白議員十分關注北環線古洞站落成後列車的載客量問題，並表示港鐵公司為了配合東鐵線過海段，已全面提升系統，包括使用了新的列車與信號系統。在新的信號系統下，港鐵公司有需要在有需要時提升服務與班次。而在設計北環線主線時，港鐵公司亦會評估載客量，並適時跟進；

港鐵公司



- (c) 就侯福達議員對港鐵公司與居民溝通工作上的肯定，他表示感謝。至於古洞站到錦上路站的車程方面，他表示現時市民在早上的繁忙時間使用路面交通工具往來此兩地，車程約需 60 至 80 分鐘；但在北環線主線通車後，由錦上路站到古洞站則只需約 12 分鐘。他再次感謝侯福達議員對北環線主線項目的支持；以及
- (d) 就主席有關轉乘安排的提問，他補充指現時北環線主線項目仍在詳細設計階段，古洞站的轉乘安排仍在設計中，但港鐵公司一直以方便乘客轉乘為目標，對於古洞站的安排亦然。將來車站內會有清晰指示，亦會設扶手電梯與升降機等設施，以方便乘客轉乘。他表示在現時的鐵路網絡中也有不少轉線站，以金鐘站為例，作為四條鐵路線的轉線站，該站在清晰的指示與完善的車站設備下，一直運作良好。

34. 主席補充如下：

- (a) 承接鐵路轉乘的問題，他指出當初在興建金鐘站時，並沒有預計到車站多年後的發展，故在興建沙中線時，金鐘站需要進行大量的擴建工程。現下既然能夠預視到隨着北部都會區的發展，古洞站在未來角色十分重要，他希望能夠為轉乘預留更多空間；
- (b) 就古洞站落成與北環線主線落成當中相差七年的「真空期」，署方與港鐵公司並沒有提出很實質的改善方案，他提出以下建議：
  - (i) 參考議程第 2 及第 3 項有關興建及擴建骨灰安置所，局方提出鼓勵市民不要集中在同一日子上山掃墓以作分流，他詢問東鐵線能否考慮採用這個原則。他指出東鐵線是現時最擠迫的線路，除因區內人口增長，亦與落馬洲站與羅湖站過境人次上昇有關，署方與港鐵公司會否考慮在羅湖站及落馬洲站提供其他直接的公共交通運輸服務，以疏導鐵路人流，例如在羅湖站閘口設巴士線通往不同景點，方便跨境旅客；

- (ii) 北環線主線項目盡快竣工以及提升信號系統都是疏導人流的基本當作的事；署方及港鐵公司更應就東鐵線沿線車站的分流安排作全盤考慮。他舉例指可以在粉嶺站多加一個車站出口，令站內乘客更容易離開。他相信這個處理方向對於鐵路的流轉和乘客上落也會有幫助。然而，他重申北區區議會議員曾多次就上述擴建粉嶺車站出口(如在粉嶺中心附近擴建出口)的建議進行討論，惟港鐵公司一直沒有落實；
  - (iii) 由於大部分市民都在同一高峰時段上班，加上過境旅客，他認為有關「真空期」與人流等議題，皆為很實際的出行問題，故他建議署方及港鐵公司在上午 7 時 15 分左右的繁忙時段與他一同到各站實地視察，看看需要輪候多少班次才能上車。
- (c) 他希望署方與港鐵公司不要每次提到有關項目「真空期」與人流等議題時，都只以「改善信號系統」或「在計算人流後認為足夠應付」等措辭回應。由於區內的人口增長近一倍，他質疑改善信號系統極其只是由兩班列車加到三班，惟整體能夠增加的班次始終有限。他詢問港鐵公司，即使認為上述建議不可行，能否從外圍 -- 例如在車站的設計上 -- 多走一步，以示他們有關注這個情況。

35. 梁文迪先生感謝主席的意見，並回應指港鐵公司一直留意東鐵線乘客的出行情況，以及車站運作是否暢順。就主席提到有關車站設計及設施的建議，他表示當中需要考慮很多因素和情況，如人流、乘客需要和車站結構等。他續舉例指之前在上水站新增了一個車站出口，是因為乘客量較多，有增加車站出口。他重申港鐵公司會根據車站的實質需要，考慮硬件上的安排，並表示港鐵公司已經接收了上述意見。

36. 主席明白車站的配套乃多建基於當時的需求，惟區內人口不斷增長，如粉嶺北的項目將於 2025 年落成，皇后山擴建工程亦陸續在 2028 年至 2029 年間落成，再加上和合石有新建的公共屋邨，能容納近 10 000 人口，相信政府部門如土拓署及運輸署等已經掌握了粉嶺站人次增長等數據，即使現在開始規劃鐵路擴建工

程，至少需要三至四年後才能完成；若等到 2027 年古洞站落成後才發現東鐵線十分擠迫需要擴建，便為時甚晚。故不能待發展項目落成或居民入住後，才開始規劃擴建工程和興建配套設施，希望政府能多走一步，為未來多做改善功夫。他表示議案已獲充分討論。

37. 梁文迪先生再次感謝主席、副主席與各議員對北環線主線項目的支持與寶貴意見。他表示上述意見對未來推展項目的工作相當重要。他總結，港鐵公司會繼續與不同持份者保持溝通，當中包括北區區議會與各鄉事委員會，以便鐵路項目能更好融入社區。

港鐵公司

38. 主席感謝港鐵公司和部門代表出席會議。

**第 5 項——提案：檢視北區滑板場地及推動區內滑板文化**  
(北區區議會文件第 14/2023 號)

**第 6 項——提案：建議塘坑村增設滑板主題公園**  
(北區區議會文件第 15/2023 號)

39. 主席表示，由於議程第 5 項及第 6 項互有關聯，因此把兩項提案合併討論。他續介紹北區區議會文件第 14/2023 號，並表示已邀請香港滾軸運動總會滑板委員會(下稱「滑板委員會」)的三位代表列席會議，包括裁判及註冊教練馮智浩先生、裁判及註冊教練麥永倫先生和註冊教練陳志仁先生。

40. 主席補充，康樂及文化事務署(下稱「康文署」)的書面回應指有關場地設計及開放均曾諮詢多個體育總會，包括中國香港單車總會、香港滾軸運動總會及香港極限運動聯會。他詢問上述諮詢是否只在興建有關設施階段途中進行，還是現時在日常運作上仍有定期諮詢各體育總會等持份者。他表示不同持份者對現時安福街及百和路遊樂場設計有不同意見，稍後將邀請相關代表發表意見。此外，康文署指現時安福街遊樂場內有斜台設施，故只會租借予相關團體，並在使用時需有合資格導師在場指導，換言之，團體租用設施前需要事先申請，他詢問康文署能否提供安福街遊樂場斜台設施租用率資料。另一方面，康文署指安福街遊樂場曾進行 19 次維修，然而現時場內設施仍有殘破情況，他詢問遊樂場最近一次維修的日期及內容。他並邀請滑板委員會的代表發表意見。

41. 麥永倫先生指出，場地在 2012-2013 年落成，當時歸香港單車聯會(後更名為「中國香港單車總會」)管理。他認為場地原初的設計已有不妥善之處，滑板場建造公司 **Associated Rack Corporation (ARC)** 亦曾電郵給他們，表示設計有問題，例如加高了場內設施，以及部分場地障礙物被移除。他更指現時場地日久失修，地面有很多凹凸處，並展示相關場地圖片為證，提出以下問題：

- (a) 安福街遊樂場 U 形滑板台的垂直位比原本設計高出三尺，令滑板或單車使用者在滑行時難以接駁至彎位，增加危險。康文署知悉上述的設計錯誤，但解釋由於滑板台另一面連接機房，故不能再作改動。由於場地設計具潛在危險，團體大都不會使用該處作訓練用途，令場地在這十年間經常處於閒置狀態。現時因安樂門街遊樂場需要拆卸重建，團體才迫於無奈使用安福街遊樂場；
- (b) 安福街遊樂場的入口經常有鐵鍊鎖上，故難以吸引滑板愛好者使用該場地；
- (c) 場內雖有兩個滑板台供使用者俯衝，但當中有盲點容易令使用者碰撞；
- (d) 根據奧運場地設計標準，就滑板而言，扶手欄杆(handrail)的高度應約在及腰位置，但現時場地扶手欄杆高度卻為配合小輪單車(BMX 單車)而設計，然而欄杆的長度卻又不足以給小輪單車使用；以及
- (e) 由於上述的錯誤設計，導致浪費了兩千萬元的建造費。現時場地的石屎表面更有許多凹凸不平之處，單車尚可因輪胎充氣而可在此等地面移動，但滑板則會卡在路面，甚至令使用者因而跌倒。

42. 蔡楚君女士回應，重申安福街遊樂場最初是設計供小輪單車使用。根據康文署一般做法，在場地初步設計完成後便會諮詢相關總會的意見。在 2012 年場地開放給小輪單車使用後，署方發現其他極限運動(例如滑板)開始流行，所以署方在 2013 年諮詢了三個體育總會的意見，包括中國香港單車總會、香港滾軸運動總會及香港極限運動聯會，研究開放場地給其他極限運動使用者的可行性。當時三個總會均同意有關決定，但對 U 形三米高牆的設

計有所顧慮，故同意應以使用者的安全為優先考慮，規定若沒有認可人士在場，則不應批准使用該 U 形高牆。根據紀錄，沒有團體預約使用上述設施。署方早前曾聯絡建築署研究優化設施的可行性，包括降低 U 形高牆高度等的可行性。建築署回覆指，由於當時 U 形高牆是以類似「倒模」形式建造，所以不能削平或削矮，只能清拆整個高牆。因上述情況，署方正考慮諮詢三個體育總會意見後再與建築署商討改善方案及跟進。此外，署方亦會研究其他優化設施工程。就遊樂場入口支柱有懸掛鐵鍊的問題，是由於署方留意到有使用者直接踏滑板進出場地休息處，為避免對其他使用者構成危險，故在入口加上鐵鍊以攔阻使用者踏著滑板直接進出場地。署方在日後展開優化工程時，會一併考慮改善入口圍欄的設計。她感謝主席的意見，並重申署方將會諮詢體育總會的意見，並把意見轉達建築署跟進。

(會後補註：康文署已於 6 月 23 日發電郵邀請三個總會對安福街遊樂場提供意見，待集齊相關意見後將與建築署研究改善工程的可行方案。)

43. 主席補充，在安樂門街遊樂場因應粉嶺繞道工程而需要重置期間，他收到很多場地使用者求助，指安樂門街遊樂場是使用率極高的滑板場。因應上述需求，土拓署決定先落成新滑板場後，才拆除舊滑板場，但後來因為工程延誤，出現一年「真空期」，故土拓署最後在粉嶺北物色地方建造臨時滑板場。他表示當時北區本來仍有安福街遊樂場和百和路遊樂場兩個滑板場，但由於場地設計有問題而不宜使用，導致署方需要為了粉嶺繞道工程而浪費公帑建造臨時滑板場，以迎合真空期內的需求。就上述情況，他曾與滑板使用者實地考察場地，發現安福街遊樂場有不少設計問題，期望署方於會後檢視情況，並建議可先進行例如重整場地磨砂地面等小型工程，吸引使用者使用上述兩個滑板場。因北區地理位置偏遠及空間較多，共有三個滑板場，比香港其他地區多，成功聚集不少滑板愛好者。正如提案所指，「滑板運動」屬能夠聚集人群的熱門運動，他希望署方能藉着「奧運文化」的契機，平衡北部都會區內的康樂設施數目，並因應情況檢視現時滑板場設施的設計。

(周錦豪議員於此時離席。)

(會後補註：北區設有兩個極限運動場，即安福街遊樂場及安樂門街遊樂場。百和路遊樂場內的設施則為單車場。)

44. 麥永倫先生補充，他本人代表香港極限運動聯會，由 2009 年開始均有參與有關場地設計的會議，所以由滑板場的建造階段開始便很清楚其來龍去脈，設計從最初已出現錯誤。他表示就算重新維修設施亦不能改善問題，場地必須要重建。

45. 主席表示將邀請康文署代表於會後實地視察安福街遊樂場和百和路遊樂場的設施。他續介紹北區區議會文件第 15/2023 號，並補充指出，他曾與粉嶺繞道工程團隊和土拓署，就工程及增建休憩空間等議題與村代表和村民開會討論，土拓署當時同意可善用橋底空間，惟日後維修保養事宜則需要由另一部門跟進，因為土拓署屬設計工程的部門。正如康文署所述，北區一直依照《香港規劃標準與準則》(下稱「《規劃準則》」)規劃區內公園數目比例，並會定期檢視數量，以及在需要時建造新公園(如粉嶺一鳴路的新公園)。他表示，既然所建議的地點已有天橋地基及橋躉用地，實可增設滑板主題公園。他澄清提案並非要建造新滑板公園，而只是提出一個以「滑板」為主題的公園概念，以連結現有三個滑板場地。他舉例說明，將軍澳香港單車場館外的休憩措施亦以「單車」為主題，周邊設置店鋪售賣單車設備。塘坑村位於該三個粉嶺滑板場的中心點，政府可利用該空間舉辦相關的市集活動，例如舉辦在內地盛行的滑板主題比賽。除了滑板場地外，亦須周邊設施或服務加以配合，例如提供讓市民體驗滑板運動的區域，提供租借滑板服務等，讓新手以相宜價錢租借物品學習滑板。他並非建議建設斜台等大型滑板設施，而是希望能善用塘坑村休憩土地，設計出具有滑板元素的空間，提供滑板新手的體驗設施。從書面回應可見，土拓署和康文署均對上述建議持開放態度，他希望有關建議將來得到落實。

46. 麥永倫先生表示，他本人是香港滑板隊的領隊，亦是國際滑板賽事裁判，以往香港隊曾前往不同地區比賽汲取經驗，並舉例指內地亦不乏與滑板相關主題的場地及設施。若要推廣滑板運動，不一定要提供國際級或奧運標準場地，只須設立可與社區共融的一般場地，例如容許市民踏滑板的公園。他表示康文署轄下應有很多有關公園、花槽、石壟被滑板弄花的數據，可反映那些是滑板用家常去的地方。在香港還沒有設立滑板場的時候，滑板使用者通常都會前往公園踏滑板，而滑板文化起源於街頭，現時香港正缺乏一些模仿公園的地方供滑板使用，不少滑板使用者都會等待康文署轄下公園的保安下班後，才進入園內踏滑板。他表示即使香港增設許多專業滑板場，亦會有滑板使用者喜愛使用公園設施。他舉例指天水圍公園滑板場數十年來只有平地，沒有其他設施，但增設了一條石壟

後，便吸引了全港許多滑板使用者。他希望塘坑村能夠增設類似的設施，相信其吸引力將大於安樂門街遊樂場，其成本效益亦會很高。

47. 侯福達議員表示，天水圍街頭有時候出現電動滑板車滋擾市民，希望在研究滑板設施之餘，相關部門亦須同時監管電動滑板車的使用情況。

48. 蔡楚君女士感謝各位的意見，並表示康文署對塘坑村增設滑板設施持開放態度，但需視乎土拓署完成粉嶺繞道工程後，再檢視該土地用途及周邊環境，從而研究其可行性。署方亦表示可考慮以滑板活動為公園的主題，若該方案落實可行，屆時將諮詢相關體育總會的意見。

49. 主席表示，相關討論已十分充足，並感謝總會三位代表出席會議及分享意見。

## 第 7 項——要求在龍峻路增設隔音屏障 (北區區議會文件第 16/2023 號)

50. 李國鳳議員介紹北區區議會文件第 16/2023 號。

51. 主席歡迎環境保護署(下稱「環保署」)高級環境保護主任(區域北)3黎荔羽先生出席會議，並表示秘書處已將此提案交予運輸署、路政署、房屋署及環保署回應，運輸署及路政署表示因龍峻路由房屋署負責管理及維修，故他們就此提案沒有補充，而房屋署及環保署已就提案提供書面回應。

52. 陳慧美女士感謝李國鳳議員的意見，並表示龍峻路屬房屋署管理的受限制道路。署方會密切留意龍峻路的交通狀況，加強道路管制行動，包括根據房屋條例在龍峻路向違例停泊的車輛發出定額罰款通知書及扣押車輛。

53. 黎荔羽先生指出，環保署已提交書面回應，撮要如下：

- (a) 就建築噪音及塵埃問題，皇后山第一期公營房屋發展工程應已完結，而皇后山邨二期工程則臨近在即，該地盤距離馬料水新村約 400 公尺，環保署將加緊巡查並提醒承建商注意相關環保法例的要求及採取適當環保措施；

- (b) 就車輛噪音問題，署方在規劃龍峻路時已完成交通噪音影響評估，結果顯示符合《香港規劃標準與準則》的指引，無須因交通噪音在龍峻路額外加建隔音屏障。因應居民關注，署方曾於去年 10 月及本年 5 月，在早上約 6 時 30 分至 8 時的不同時段，於馬料水新村實地量度交通噪音水平，確認馬料水新村的交通噪音符合相關標準。此外，龍峻路屬房屋署管理的限制道路，相關路段屬 24 小時禁區，若能解決違例泊車事宜，相信亦可減少車輛噪音問題；
- (c) 就花槽方面，由於相關路段由房屋署負責管理，署方相信相關部門會作出回應；以及
- (d) 就學校噪音方面，署方收到李國鳳議員的意見後，已派員到學校實地視察，暫沒有發現違反《噪音管制條例》的情況，但亦已建議校方採取一些減輕噪音的措施，以免對附近居民造成滋擾。

54. 主席補充，馬料水新村屬鄉郊村落，村民習慣寧靜環境，對住所旁邊突然出現密集人口及市區車流事宜當頗敏感，但他表示明白因皇后山第一期公營房屋發展工程已經完結，故難以再加入新設施，然而正是皇后山邨居民入伙後，馬料水新村村民才感受其對生活的影響，所以請房屋署備悉上述意見，因應社區需要，在皇后山第二期公營房屋發展工程設置隔音屏障。

房屋署

55. 陳慧美女士感謝主席的意見，並表示會把有關皇后山第二期公營房屋發展工程配套的意見轉達給該署的發展及建築處備悉。

56. 主席補充，他本人曾在現場了解重型車輛在龍峻路停泊的狀況，認同情況十分滋擾，而很多司機或來自附近的回收場，並非皇后山邨居民。另一方面，畢竟龍峻路附近有其他學校，若有重型車輛出入，將對學生造成危險，故請警方多加留意道路狀況。此外，因夜間有工程，故常有重型車輛暫泊該處，並長時間開動引擎。他得悉房屋署有盡力向違例停泊的車輛發出定額罰款告票及進行扣押車輛管制行動，但某些重型車輛司機態度較為不友善，加上難以在凌晨時分執法，導致成效較低，希望署方能就上述情況多加留意。

警務處



**第 8 項——北區地政處處理小型屋宇申請及處理重建新界豁免屋宇申請績效表**

(北區區議會文件第 17/2023 號)

57. 大會備悉北區區議會文件第 17/2023 號。

**第 9 項——其他事項**

58. 是次會議並無其他事項。

**第 10 項——下次開會日期**

59. 主席表示下次會議定於 2023 年 7 月 25 日(星期二)上午 9 時 30 分於北區政府合署 3 樓北區民政事務處會議室舉行。

60. 是次會議於下午 12 時 31 分結束。

北區區議會秘書處  
2023 年 7 月

# 在和合石墳場興建火葬場

北區區議會

2023年6月13日



環境及生態局



食物環境衛生署

Food and Environmental Hygiene Department

# 背景

## 未來香港死亡人數、火葬宗數及火化時段供應的預期

	每年大約 死亡人數	每年大約 火葬宗數	每年大約 火化時段供應	供應情況
2023年	53 500	51 000	56 000	充足
2031年	61 100	60 000	43 000 (火化時段減少因重 置10個火化爐工程)	短缺 17 000節
2041年	77 700	76 000	48 000	短缺 28 000節

# 在和合石擬興建火葬場 - 位置圖



# 擬建火葬場與現有火葬場位置



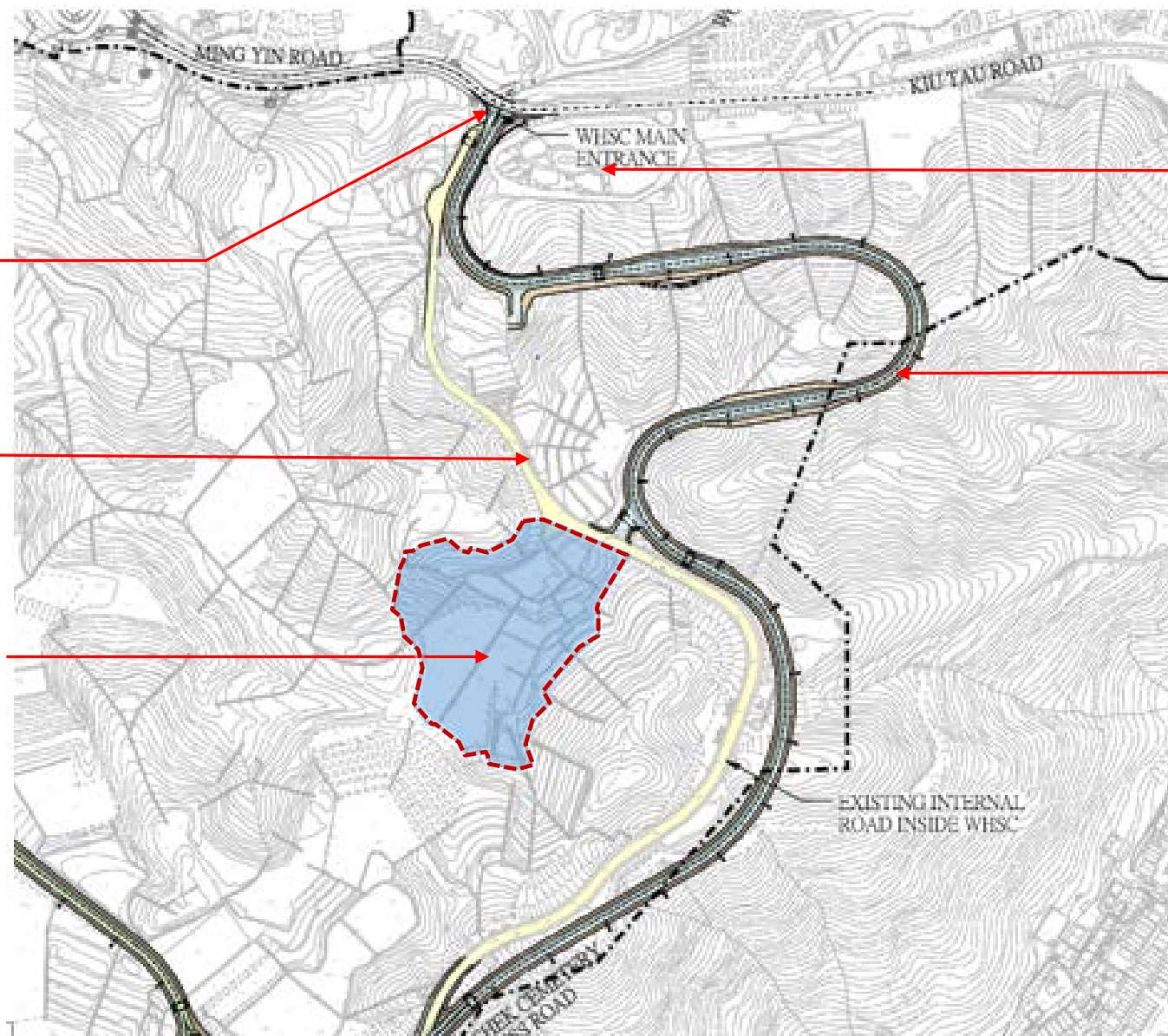
# 擬建火葬場與擬建道路位置



和合石墳場入口

現有道路  
(和合石路)

擬建火葬場位置



現有火葬場

擬建行車道路



# 選址的地形



# 鄰近屋苑景觀

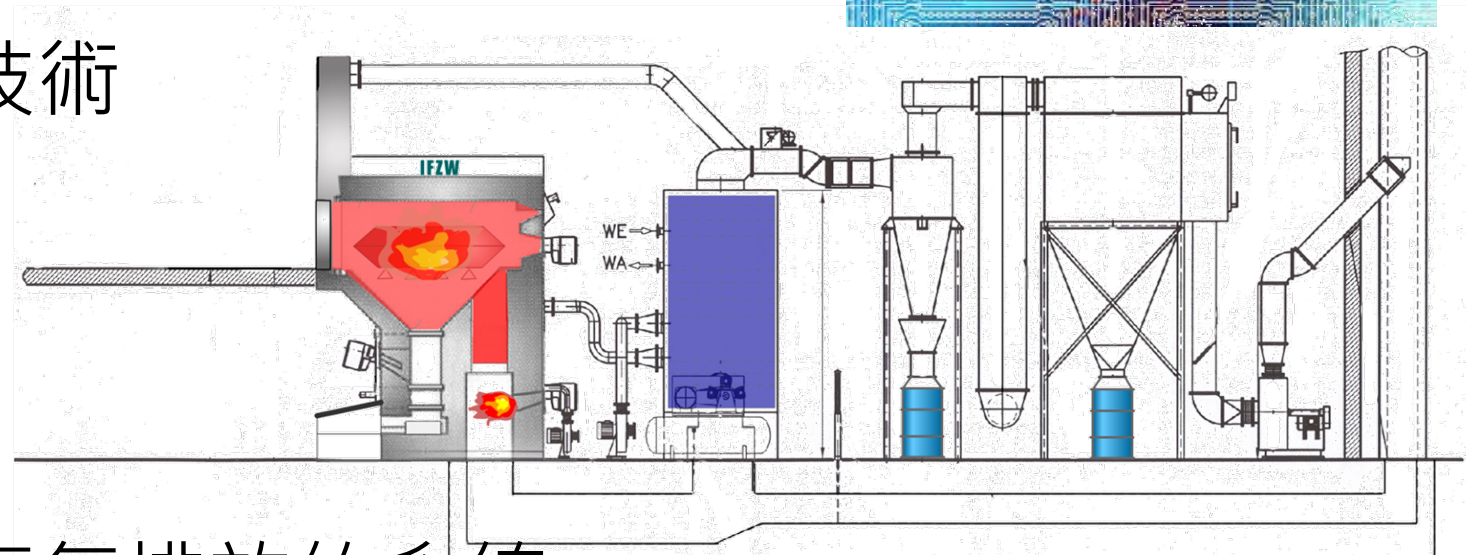
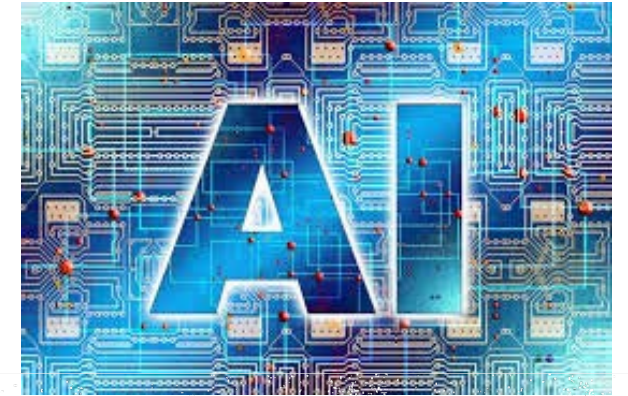






# 火葬場設計概念

- 提供10個火化爐，6間禮堂及其他附屬設施
- 火化爐備有
  - ◆ 人工智能影像分析技術
  - ◆ 廢氣淨化裝置
  - ◆ 監控火化爐運作及廢氣排放的系統



# 火葬場設計概念

- 環保化寶爐

- ◆ 配以空氣淨化裝置

- ◆ 設計上採用恰當的抽風比率

- 經水簾機及靜電除煙裝置

- ◆ 減低因燃燒冥鎚而產生的環境衛生問題





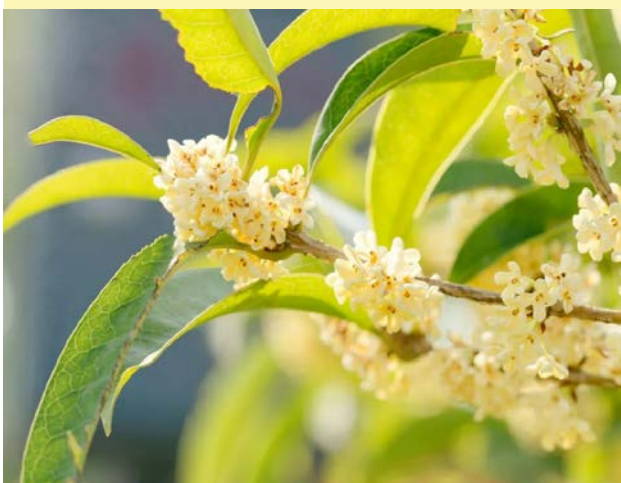
# 其他環保設計

---

- 充分利用選址的天然地形
- 以植物及樹木配置作屏障，與周遭環境及景物融合
- 提供天台、垂直綠化和其他園景設施

# 具香味及觀賞性的開花植物

( 綠化植物例子 )



桂花



水石榕



白蘭花



綠化天台的植物

# 現時和合石火葬場的設計（參考例子）



# 火葬場對交通的安排

- 車流主要來自靈車及載客前往參加葬禮的車輛
- 車流分散於不同日子及時段
- 不會集中於祭祀高峰期間(例如清明節及重陽節前後)
- 交通影響輕微

# 未來路向

- 展開環境影響評估
- 完成項目相關研究及進行詳細設計
- 2024年向北區區議會匯報概念設計及進度
- 以建造工程合約進行招標
- 2026年第一季度向立法會財務委員會申請撥款





# 靈車來往火葬場的主要路線



# 和合石墳場擴建骨灰安置所 第三期及第四期工程計劃

北區區議會

2023年6月13日



環境及生態局



食物環境衛生署

Food and Environmental Hygiene Department

# 背景

未來香港死亡人數，火葬宗數和龕位供應的預期

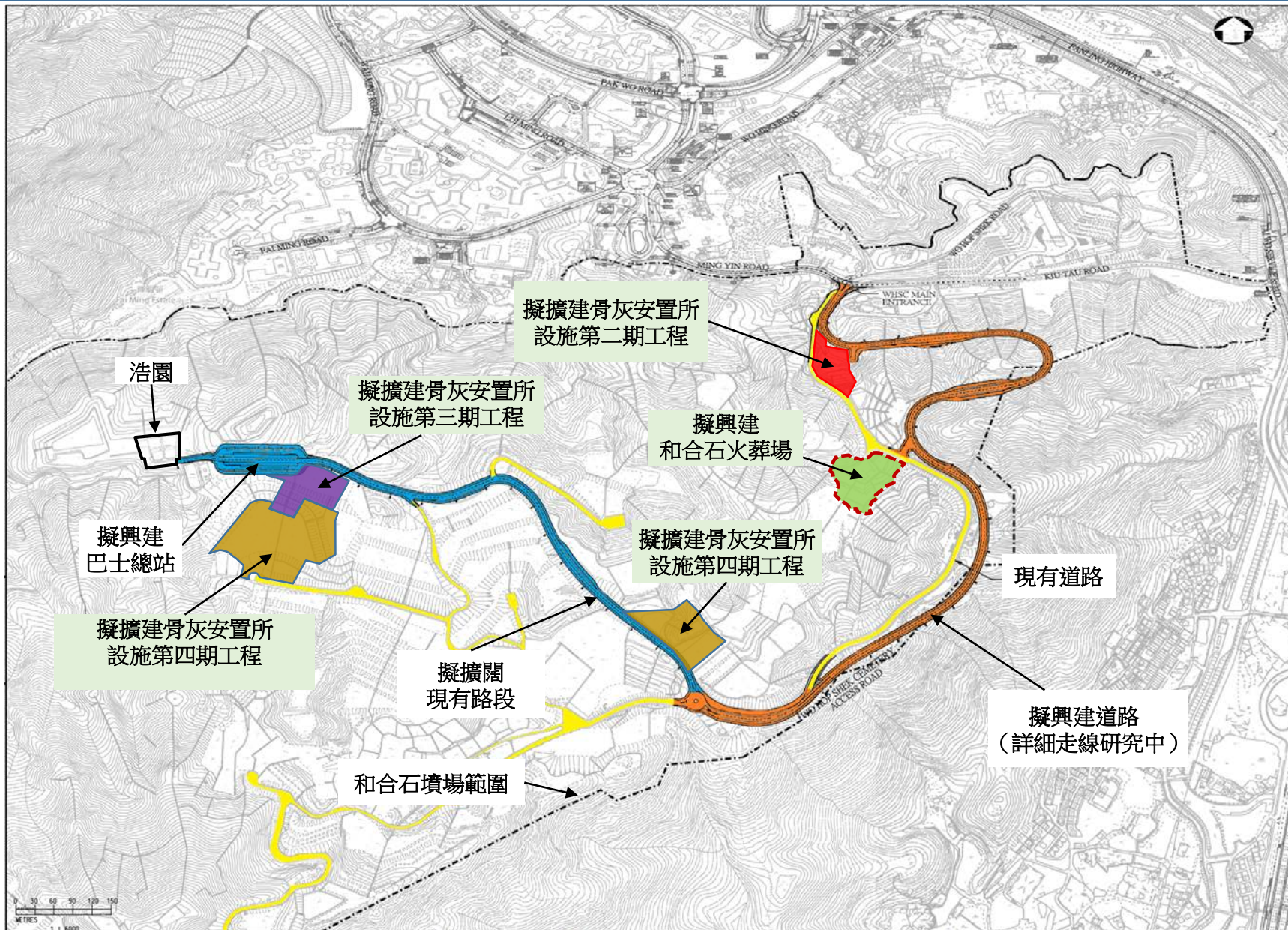
	每年大約 死亡人數	每年大約 火葬宗數	公眾龕位供應
2023年	53 500	51 000	足夠
2031年	61 100	60 000	足夠
2041年	77 700	76 000	2041年前 已出現短缺

註：目前處理先人遺體的主流安排是將遺體火化後把骨灰放在骨灰安置所；短缺已計算和合石墳場第二及第三期骨灰安置所的供應在內。

# 骨灰安置所提供的龕位數目

區議會 諮詢	第一期 擴建工程	第二期 擴建工程	第三期 擴建工程	第四期 擴建工程
2012年	44 000	35 000	25 000	
現時進展	已完工	規劃中	規劃中	
2023年			20 000 (擬增加)	200 000 (擬擴建)

# 在和合石墳場擬擴建骨灰安置所 - 位置圖





# 第二期及第三期擴建工程的進展

---

- 政府已就第二期及第三期擴建工程進行可行性研究
- 完成兩期擴建計劃的交通影響評估
- 共提供約80 000個龕位的中期供應



# 第四期擴建工程

---

- 政府已就第四期進行概略的初步可行性研究
- 研究在交通、排污/排水、公用設施、土力、環境等方面的可行性
- 其後我們會就第四期擴建工程再進行詳細的技術性評估
- 滿足公眾對龕位的長遠需求

# 交通緩解措施(第二及第三期)

- 新建及擴闊和合石墳場內現有道路
- 延長現有特別巴士路線至山上新巴士總站，市民無需步行上山
- 特別巴士路線包括第61S(屯門市中心)、70S(紅磡站)、74S(平田)、73S(粉嶺站)、76S(粉嶺站)及279S(青衣)號線
- 考慮新增特別巴士路線
- 在和合石墳場內設置更多上落客區
- 分階段編配骨灰龕位以分散交通及行人流量





# 交通緩解措施(第四期)

---

- 已進行概略的初步可行性研究，確認沒有無法克服的困難
- 稍後會再委託顧問公司進行詳細交通及運輸影響評估
- 優化各項交通緩解措施方案

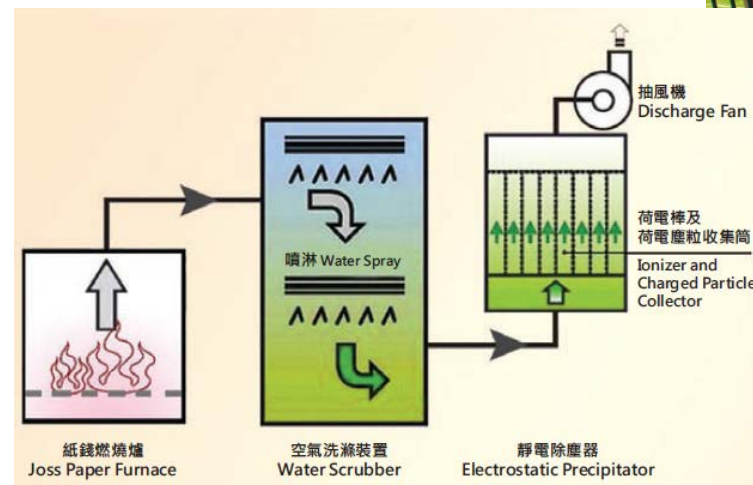
# 骨灰安置所設計概念

➤ 第二期、第三期及第四期分別提供約  
35,000、45,000及200,000個龕位

➤ 設有無煙龕位樓層

➤ 公共焚香區

➤ 環保化寶爐



# 骨灰安置所設計概念

- 設有上落客區
- 綠化設計
- 引入環保特色設計



# 曾咀靈灰安置所及紀念花園

( 參考例子 )



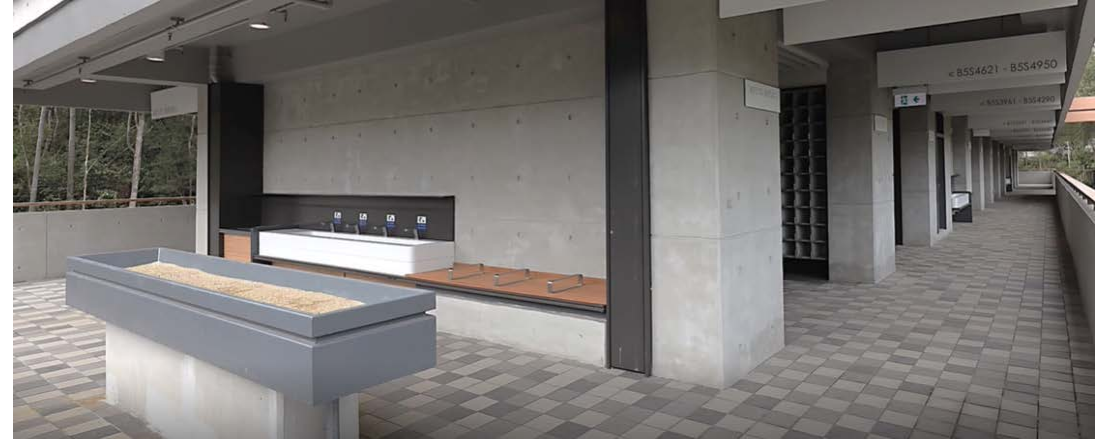
# 和合石靈灰安置所第五期

( 參考例子 )



# 和合石靈灰安置所第六期

( 參考例子 )



# 具香味及觀賞性的開花植物

( 綠化植物例子 )



桂花



水石榕



白蘭花



綠化天台的植物

# 未來路向

---

## 第二及第三期

- 完成項目相關研究及進行詳細設計
- 2024年向北區區議會匯報骨灰安置所第二及第三期工程的概念設計及進度
- 進行招標
- 2026年向立法會申請撥款

## 第四期

- 進行具體規劃、相關研究和評估及概念設計







- 北環綫發展及效益
- 項目時間表
- 車站及出入口
- 鐵路附屬設施
- 可持續發展
- 持份者參與



# 北環綫發展及效益

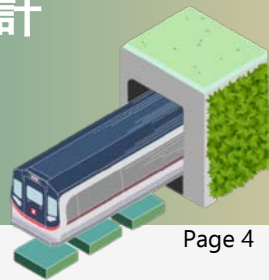


在規劃及設計鐵路走綫時，我們會考慮不同因素，包括：

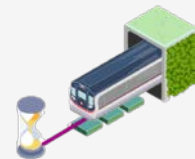
1. 土地發展規劃
2. 釋放土地發展潛力
3. 交通需求
4. 環境及建造技術
5. 鐵路營運及發展

## 北環綫主綫擬採用地底走綫(隧道)設計

- ✓ 為沿綫地面空間發展預留更多彈性
- ✓ 對周邊自然生態的影響亦相對較少



# 北環綫發展及效益



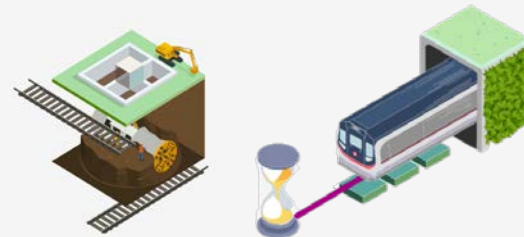
- ✓ 縮短車程時間，並為居民提供更多出行路線選擇，減輕路面交通負荷
  - ✓ 方便新界西居民前往羅湖及落馬洲口岸
- 
- ✓ 可持續發展車站設計
  - ✓ 善用創新科技，例如建築資訊模型技術 (Building Information Modelling)、可供裝配式設計 (Design for Manufacturing and Assembly) 及組裝合成建築法 (Modular Integrated Construction)，提升工程效率和質素
- 
- ✓ 推動北部都會區發展
  - ✓ 有助釋放沿綫土地的發展潛力，並帶動地區發展

# 項目時間表



## 下一步工作

北環綫主綫	2020年 12月	2021年 第四季	2022年 第二季	籌備刊憲	2025年	2034年
	展開詳細 規劃及設計	展開 環境影響評估 研究	展開 諮詢工作		預計展開 建造工程	預計完成 建造工程



# 車站選址考量

擬定車站選址時，我們會考慮：



## 配合發展及人流

- 當區整體發展人口分佈和增長
- 現在以至未來的土地規劃和房屋發展



## 周邊環境及可持續發展

- 地理狀況
- 車站建設對環境和生態的潛在影響



## 技術可行性

- 法定要求



# 車站選址配合新界西北發展

## 新田站\*

擬設於新田公路以南，位於未來新田科技城建議住宅發展的核心，並毗鄰建議的休憩及混合用途發展用地

## 凹頭站\*

擬設於新潭路附近，服務沙埔周邊房屋發展，盡量減少對沙埔濕地的影響

## 牛潭尾站\*

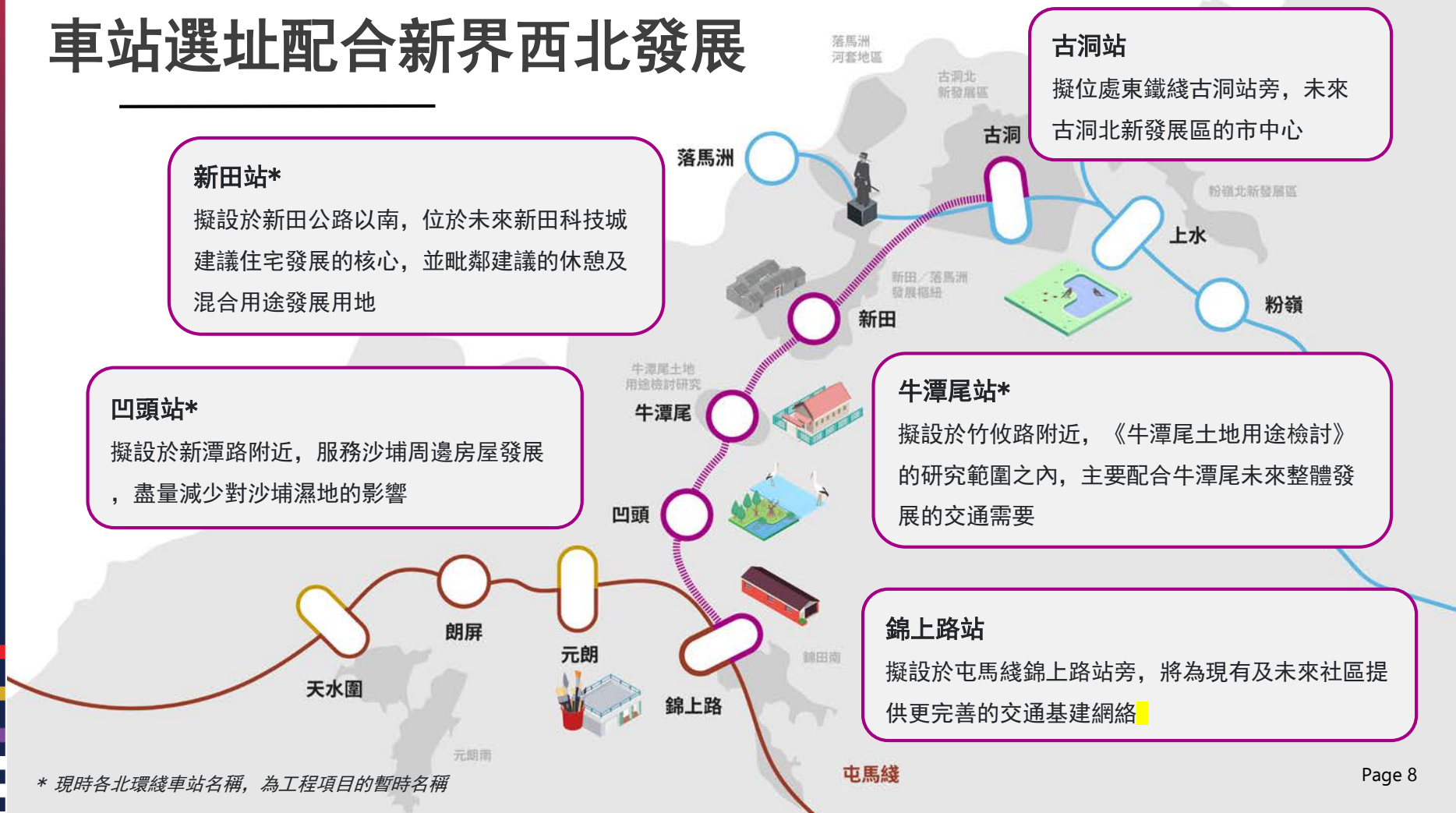
擬設於竹攸路附近，《牛潭尾土地用途檢討》的研究範圍之內，主要配合牛潭尾未來整體發展的交通需要

## 錦上路站

擬設於屯馬綫錦上路站旁，將為現有及未來社區提供更完善的交通基建網絡

## 古洞站

擬位處東鐵綫古洞站旁，未來古洞北新發展區的市中心



\* 現時各北環綫車站名稱，為工程項目的暫時名稱



# 車站出入口設置考量

我們根據多項因素擬定各車站出入口的數量及位置，期望方便居民便捷地往返車站及鄰近地方：



配合車站  
出入口的  
預計人流分佈

技術可行性

乘客出行需要  
(如理想步行距離)

周邊設施的  
規劃及分佈

法定要求

# 鐵路附屬設施



除建造鐵路主要設施如車站、隧道和列車路軌，我們需按：

- (1) 法定要求，如《新鐵路基礎建設安全消防規定指引》
- (2) 營運需要，如列車停泊、繁忙時間列車調動
- (3) 鐵路發展計劃及地區的長遠發展

在沿綫規劃、設計及建造新鐵路附屬設施及相關緊急救援設施、擴建現有鐵路設施及進行相關的備置工程

附屬設施例子：

緊急出口、隧道緊急救援入口、車廠、通風設施、配電站等



# 鐵路附屬設施選址考量



## 技術可行性及法定要求

- 根據指引，港鐵公司須興建相關設施緊急出口、緊急救援入口或通風樓等必須的隧道基本設置
- 指引就緊急救援設施之間的距離、面積、救援車輛緊急通道等均有特定標準

## 環境因素

- 避免位於郊野公園及保育範圍
- 盡量避免在補償濕地和其他生態敏感地點，減少影響雀鳥飛行航道
- 減少對附近環境可能構成的影響



## 社區因素

- 盡量減少對附近民居的影響
- 盡量使用綠色元素



# 鐵路附屬設施選址

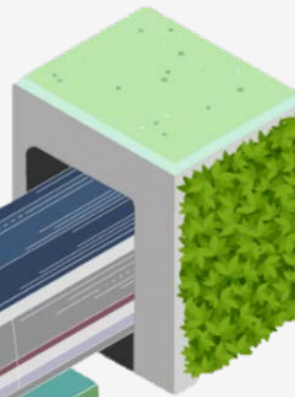
## 通風樓及通風系統

擬設於水尾路、壘圍、古洞路



## 隧道緊急救援出入口

擬設於朗廈村、嘉龍路、白石凹



## 車廠

擬設於牛潭尾，因需設於沿北環綫走綫，並需有足夠空間停泊及調動列車、設立維修車庫及軌道、進行例行檢查、清潔，以及能放置與營運相關的設施



# 可持續發展車站設計例子



綠建環評金級認證為項目目標評級

建築資訊模型技術於車站設計全面應用



## 自然通風

出入口採用開放式設計，配合挑高天篷，加強空氣流通，打造舒適的乘車及社區環境



## 自然採光

- 儘量善用日光，有助節約能源
- 加強空間感，車站環境更舒適
- 利用自然光標示出入口方向，方便辨識路線



與未來社區及公共空間融合

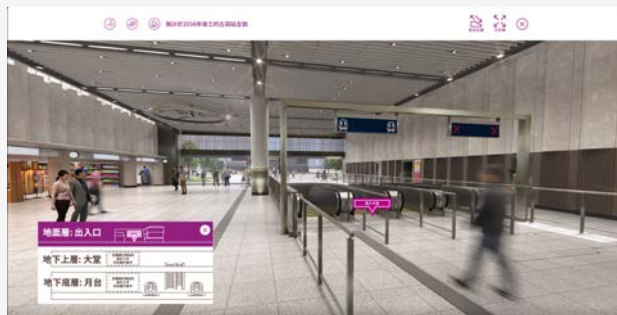
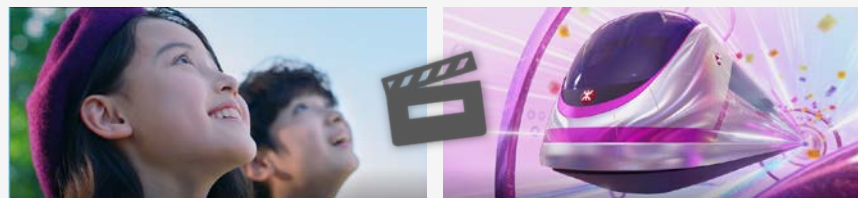


綠化屋頂



共融設計

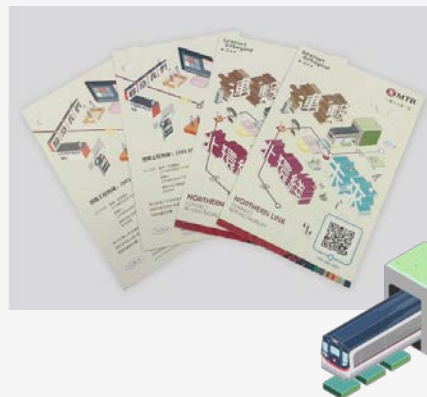
# 持份者參與



- ✓ 提供一站式互動項目諮詢網站，內容包括宣傳影片、鐵路探索隧道、網上意見表、時間表、最新資訊、聯絡方式等
- ✓ 向社區派發小冊子和在現有車站貼上大型海報
- ✓ 在社交平台上傳貼文介紹項目



## 與北環綫相關持份者交流項目資訊和意見



## 與北環綫沿綫社區適時互動分享

# 北環綫

連繫未來



港鐵工程熱綫：  
**2993 3333**

辦公時間：

星期一至星期五  
上午8時30分至下午6時

星期六  
上午8時30分至下午1時

辦公時間以外或綫路繁忙時，電話會自動接駁至留言系統，請留下口訊，我們會於辦公時間內盡快回覆。

項目網站：



網上意見表：



電郵：[newprojects@mtr.com.hk](mailto:newprojects@mtr.com.hk)  
郵遞：香港郵政總局信箱9916號