



香港建築師學會
The Hong Kong Institute of Architects



THE HONG KONG INSTITUTE OF LANDSCAPE ARCHITECTS
香港園境師學會



香港規劃師學會
THE HONG KONG INSTITUTE OF PLANNERS



THE HONG KONG INSTITUTE OF SURVEYORS
香港測量師學會



香港城市設計學會
Hong Kong Institute of Urban Design

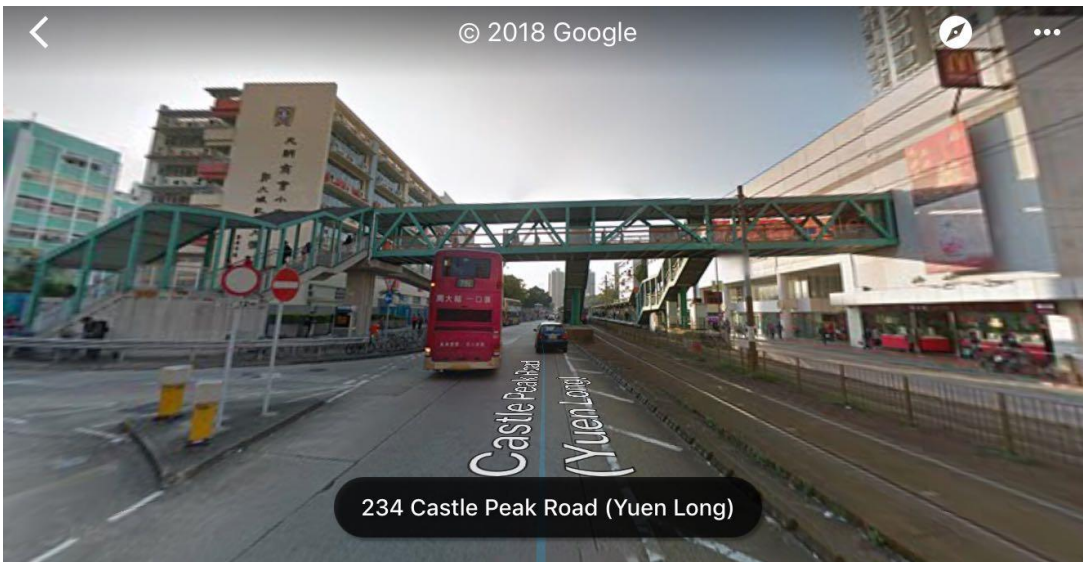
五個專業學會《元朗明渠上興建行人天橋》之聯合記者招待會

2018年7月17日



1. 遠「橋」不能救近「擠」

為什麼這麼多人都要擠在大馬路之大棠路及康樂路的輕鐵站附近？這些人大都不是從朗屏港鐵站下車而途經大馬路前往其他目的地的，而是專程前往街市、購物、逛街、吃東西、趁熱鬧或是約會朋友。也有部分是剛從輕鐵站或巴士站下車的居民或從其他地區到來的市民，很少人會因為過百米外建了連接天橋而分流！況且，在相距不遠處已有另一橫跨安寧路和青山公路的過路天橋，且使用人流遠未達飽和。





香港建築師學會
The Hong Kong Institute of Architects



THE HONG KONG INSTITUTE
OF LANDSCAPE ARCHITECTS
香港園境師學會



香港規劃師學會
THE HONG KONG INSTITUTE OF PLANNERS

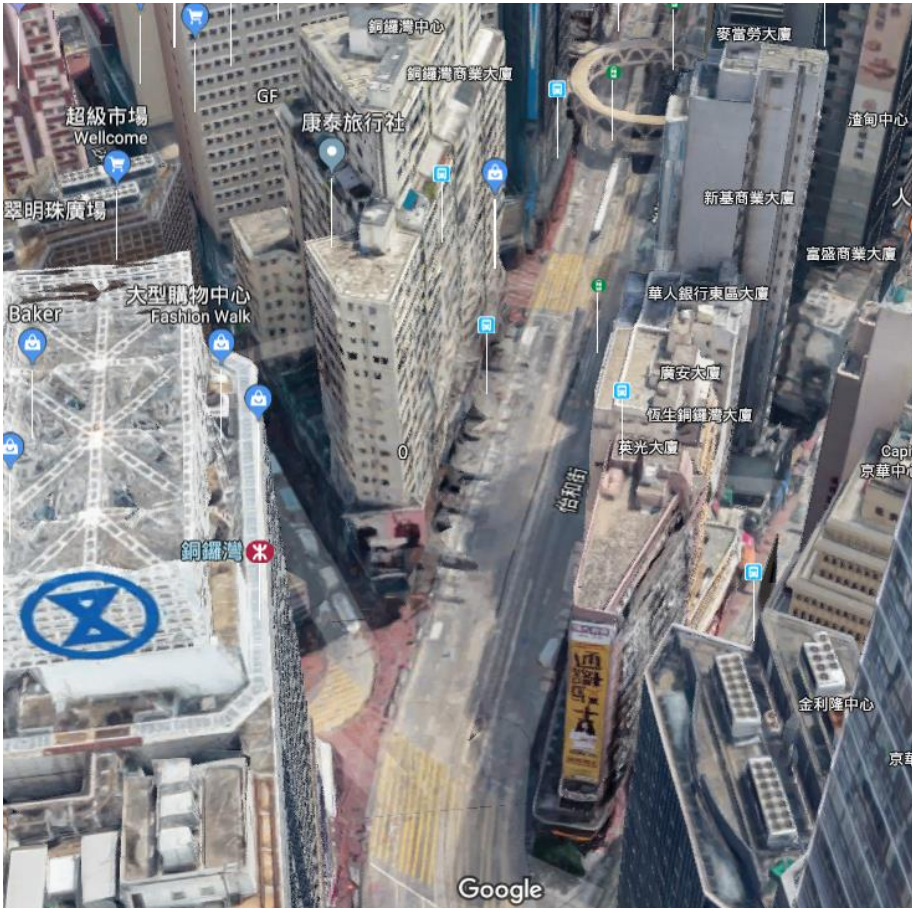


THE HONG KONG INSTITUTE OF
SURVEYORS
香港測量師學會



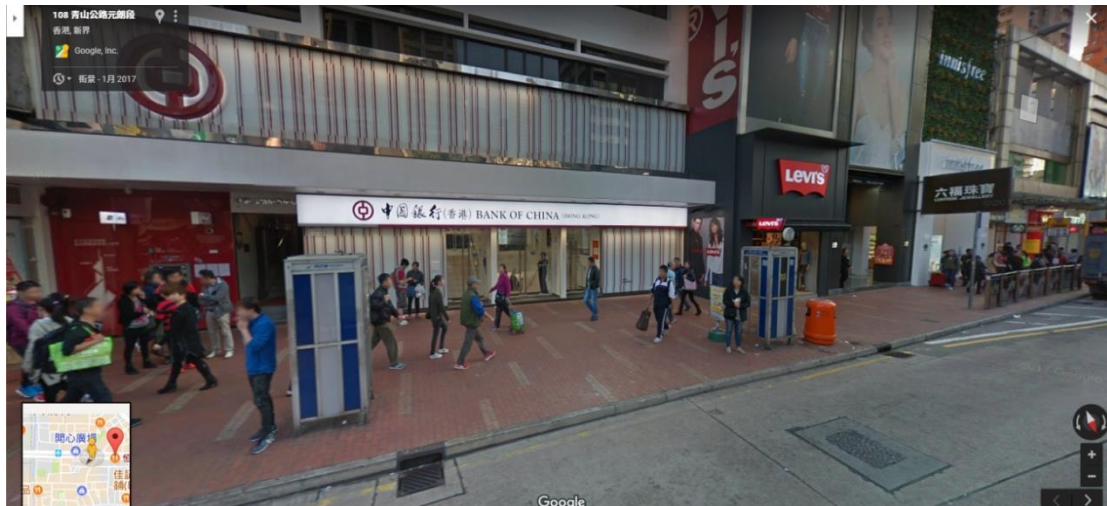
香港城市設計學會
Hong Kong Institute of Urban Design

香港多個繁忙的地方都因市民在該處有不同的生活所需的活動，且主要集中在地面，所以路面過路比上落天橋較受歡迎。如：銅鑼灣崇光百貨附近的 M 字行人天橋一直成效不彰，最終運輸署是以設置極闊的路面過路處及行人專用區去解決比元朗多一倍的人流。近年審計處亦指出有不少行人天橋乏人使用。



2. 擴寬路面。根治交通問題

青山公路之大棠路及康樂路輕鐵站附近，因舊樓結構與行人路邊只有不足 2 米寬的通道，比其他行人道窄了一半，造成人流樽頸位，這才是元朗交通問題的關鍵。要徹底解決，應考慮引用香港法例第 124 章「收回土地條例」將相關地段收回以擴寬路面。





香港建築師學會
The Hong Kong Institute of Architects



THE HONG KONG INSTITUTE
OF LANDSCAPE ARCHITECTS
香港園境師學會



香港規劃師學會
THE HONG KONG INSTITUTE OF PLANNERS



THE HONG KONG INSTITUTE OF
SURVEYORS
香港測量師學會



香港城市設計學會
Hong Kong Institute of Urban Design

3. 破壞城市空間及綠化。不合乎宜居之目標

現今世界先進國家都大力倡議提升城市的宜居度，拆除不必要的構築物，且鼓吹親水文化及綠化環境。南韓首爾有清溪川，廣州有荔枝灣涌，香港有啟德河。發展局局長黃偉綸上任後第一份局長網誌就提及到「活化翠屏河計劃」，將現有明渠轉化為一條獨一無二的河流，打造成一個「暢道通行、綠色環保」的社區環境。此元朗天橋項目既不能解決元朗的交通問題，更破壞城市空間，製造龐大的構築物，阻礙通風及景觀，移除明渠兩旁37棵成熟樹木，正與世界潮流倡議的宜居城市的方向背道而馳。





香港建築師學會
The Hong Kong Institute of Architects



THE HONG KONG INSTITUTE
OF LANDSCAPE ARCHITECTS
香港園境師學會



香港規劃師學會
THE HONG KONG INSTITUTE OF PLANNERS



THE HONG KONG INSTITUTE OF
SURVEYORS

香港測量師學會

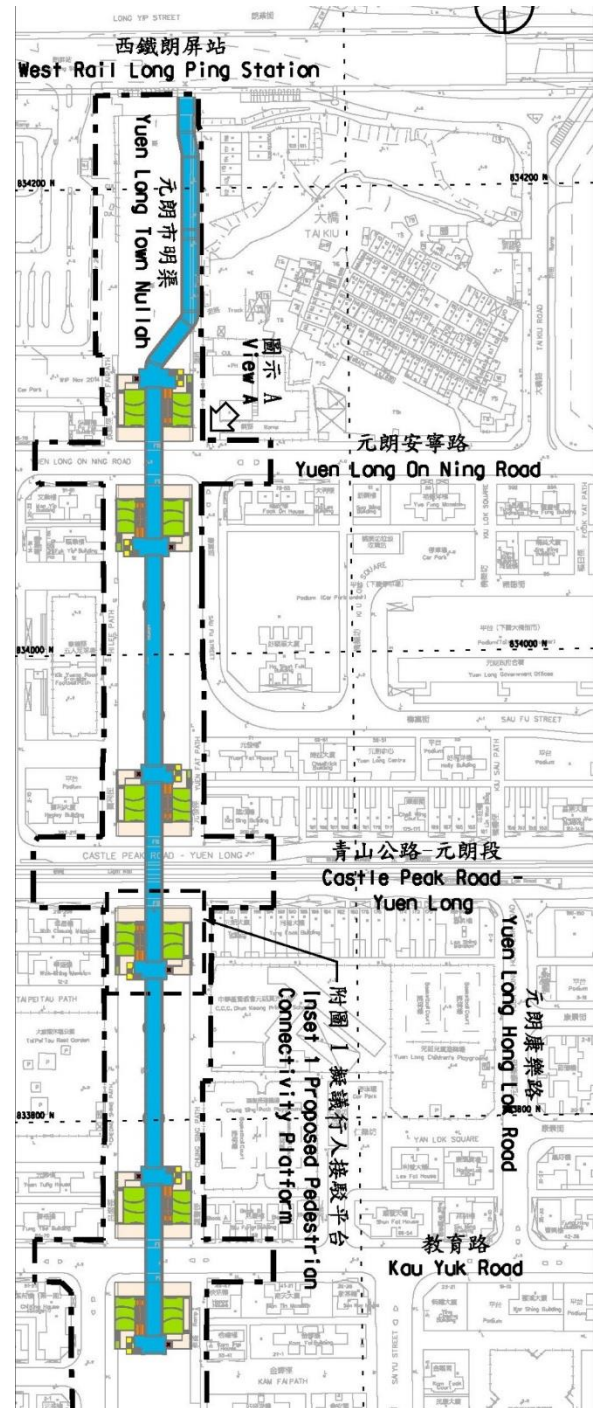


香港城市設計學會
Hong Kong Institute of Urban Design

向財委會申請撥款\$17億之方案



連接朗屏站的元朗市高架行人通道
Elevated Pedestrian Corridor in Yuen Long Town
connecting with Long Ping Station





香港建築師學會
The Hong Kong Institute of Architects



THE HONG KONG INSTITUTE OF LANDSCAPE ARCHITECTS
香港園境師學會



香港規劃師學會
THE HONG KONG INSTITUTE OF PLANNERS



THE HONG KONG INSTITUTE OF SURVEYORS
香港測量師學會



香港城市設計學會
Hong Kong Institute of Urban Design

清溪川 (Cheonggyecheon)

是一條原流經首爾市區的人工渠道，替早期漢江沿岸地區附近的人民解決河水氾濫的問題；後來，因為淤積功能退化，清溪川逐漸成為人們棄置垃圾與糞泥的一個骯髒混亂空間。

1960年代朴正熙 (박정희) 主政時期，在首爾都市的城市發展規劃下，改善交通問題而在其上拓寬道路，並進行高速公路加蓋。

2005年，李明博於擔任首爾市長任內拆除高架，重新整治清溪川，恢復原本溪流的面貌，重建自然生態，成為一個能使人們親水、戲水的休閒空間廊道，「清溪川經驗」也成為建造都市水岸的經典範例。



17

荔枝湾的重現

1958年。随着周围的工厂建立和人口聚居，新荔枝湾水系已经沦为臭水沟，1985年前后，荔湾湖至多宝桥的水道被覆盖，荔湾涌的名称一度成为历史。辑

1999年，荔湾区政协提出了关于“复建荔枝湾故道”的提案。为了迎接广州亚运，2010年10月16日凌晨，荔湾湖的湖水被引入河涌，1992年填埋的最后一段河道重见天日。短短6个月，曾经的荔枝湾涌迎来新生，从历史重回现实。荔枝湾工程已成为广州亚运的“代表作”和珍贵遗产。



16



香港建築師學會
The Hong Kong Institute of Architects



THE HONG KONG INSTITUTE
OF LANDSCAPE ARCHITECTS
香港園境師學會



香港規劃師學會
THE HONG KONG INSTITUTE OF PLANNERS



THE HONG KONG INSTITUTE OF
SURVEYORS
香港測量師學會



香港城市設計學會
Hong Kong Institute of Urban Design



啟德河

香港 - 規劃中

翠屏河



4. 以宜居城市之原則檢討元朗之規劃及交通

要徹底解決元朗規劃及交通問題，應以多角度審視，找出最佳的平衡解決方案。鑑於目前政府行人天橋方案對環境會帶來無法逆轉的破壞，我們建議短期先做一些改善工程，例如重置或盡量擴闊地面過路設施，避開最窄位置作過路位，同時加強管理擠迫路段的人車流，以行人優先，分時段劃分行人專用區，清走路上非法障礙物，及檢控違例停泊之車輛，再評估成效。

長遠應以「宜居城市」之原則檢視城市規劃及交通配置，並盡早廣納專業意見，與民共議。