

屯門區發展及規劃工作小組（2012-2015年）

第十一次會議

會議記錄

日期：2015年4月24日（星期五）

時間：上午11時正

地點：屯門區議會會議室

出席者：

劉皇發議員，GBM，GBS，JP（召集人）

梁健文先生，BBS，MH

蘇炤成先生

嚴天生先生

古漢強先生

陳雲生先生，MH，JP

陶錫源先生，MH

陳樹英女士

黃麗嫦女士

蘇愛群女士，MH

李洪森先生，MH

徐帆先生

程志紅女士

龍瑞卿女士

林德亮先生，MH，JP

何嘉雯女士（秘書） 民政事務總署屯門民政事務處一級行政主任（區議會）1

缺席者：

朱耀華先生

吳觀鴻先生

林頌鎧先生

陳文華先生，MH

張恒輝先生

羅煌楓教授，JP

蘇嘉雯女士

應邀嘉賓：

邱誠武先生	運輸及房屋局運輸及房屋局副局長
陳慧敏女士	運輸及房屋局首席助理秘書長（運輸）10
陳婉薇女士	運輸及房屋局高級城市規劃師（運輸）港口航運物流
張恩慈女士	運輸及房屋局助理秘書長（運輸）10A
蕭健民先生	運輸署總工程師/交通工程（新界西）
何偉基先生	運輸署高級工程師/房屋及策劃/新界西
葉嘉鋒先生	運輸署工程師/房屋及策劃/新界西
歐般仙先生	AECOM 助理董事
郭仕聰先生	AECOM 高級交通規劃師
甄偉鵬先生	康樂及文化事務署高級行政主任（策劃事務）2

列席者：

劉淦權先生	民政事務總署屯門民政事務專員
劉振輝先生	民政事務總署屯門民政事務處高級行政主任（區議會）
劉子豐先生	土木工程拓展署高級工程師/1（新界西）
莫慶祥先生	屯門地政處行政助理（地政）
何婉貞女士	規劃署高級城市規劃師/屯門 1

歡迎

召集人歡迎各與會者出席工作小組第十一次會議。

I. 通過 2015 年 1 月 19 日舉行的第十次會議的會議記錄

2. 工作小組通過上述會議記錄。

II. 續議事項

(a) 屯門區重點項目計劃

(屯門區發展及規劃工作小組文件 2014 年第 1 號、屯門區發展及規劃工作小組第九次會議記錄第 7 至 46 段及屯門區發展及規劃工作小組第十次會議記錄第 4 至 25 段)

3. 屯門民政事務專員報告「屯門區重點項目計劃」的最新進展。他表示，有關工作進度理想，屯門民政事務處（下稱民政處）內部亦已進行了多項跟進工作。立法會民政事務委員會將於 2015 年 5 月 11 日下午討論民政處提交屯門區議會的計劃建議文件。當日，立法會除了會討論屯門區議會的文件外，亦會一併討論觀塘、油尖旺及元朗區議會的計劃建議。如一切順利，有關計劃建議將可於立法會休會前提交立法會財務委員會審批。如成功獲得通過，有關工作可望於本年第三季開展。至於 2015 年 5 月 11 日立法會會議的代表方面，除了身兼立法會議員及區議會主席的召集人會出席支持有關建議外，區議會副主席及仁愛堂代表亦會出席有關會議，並按需要就建議內容作出解釋。總括而言，處方希望有關申請能順利獲得通過，以便盡快落實及開展相關工作。

4. 召集人多謝屯門民政事務專員的報告，並請民政處繼續作出統籌，在稍後時間再行匯報。民政處

(b) 屯門舊市中心可利用土地之規劃問題

(屯門區議會文件 2014 年第 20 號、屯門區議會 2014 年 7 月 8 日第十七次會議記錄第 63 至 102 段、屯門區議會 2014 年 9 月 2 日第十八次會議記錄第 6 至 14 段、屯門區議會 2014 年 11 月 4 日第十九次會議記錄第 35 至 55 段及屯門區發展及規劃工作小組第十次會議記錄第 46 至 71 段)

5. 召集人歡迎規劃署高級城市規劃師/屯門 1 何婉貞女士及運輸署高級工程師/房屋及策劃/新界西何偉基先生出席是次會議。

6. 他表示，是項議題由區議會大會轉交本工作小組跟進，提交文件的議員要求區議會考慮預留 50 萬元區議會撥款，以便就屯門舊市中心的規劃進行研究。財委會已於 4 月 17 日舉行的會議上討論有關事宜，鑑於是屆區議會的財政預算十分緊絀，故只能撥備 20 萬元供進行上述研究。經討論後，提交文件的議員認為，如研究報告要涵蓋地區發展、土地規劃及區內交通等範疇，20 萬元並不足夠，故建議財委會無須預留上述款項，但須考慮是否有需要於下一屆區議會進行有關研究。基於有關撥備和時間上的限制，加上區議會仍未就研究方向達成共識，故財委會議決不預留款項供研究之用，但同意將有關意見及建議記錄在案，待下屆區議會再作考慮跟進。因應財委會以上的決定，召集人認為可待下屆區議會成立後，再就有關研究從詳計議。如下屆區議會決定繼續成立本工作小組，則區議會亦可考慮將此議題繼續交由工作小組跟進。

[此時，就下一項議程出席會議的運輸及房屋局（下稱運房局）副局長邱誠武先生及其他相關政策局及政府部門代表進入會議室。]

7. 提交文件的議員表示，他提出有關議題是為了解決屯門舊市中心的問題。他曾於區議會會議上要求區議會撥款 50 萬元以進行研究，並於是屆區議會任期內開展相關研究工作。及後，財委會於 4 月 17 日舉行的會議上就此事進行討論。會議上，雖然有多位議員就有關時間及撥款方面的限制提出意見，但他仍堅持有關研究對屯門舊市中心的整體發展有一定作用，並指出現時該區的問題有目共睹。此外，由於他眼見區議會在其他文娛活動方面花費甚多，卻只同意撥備 20 萬元以進行有關研究，故才說出財委會無須預留款項供研究之用的晦氣話。雖然財委會同意將有關意見及建議記錄在案，待下屆區議會再作考慮跟進，但他認為下屆區議會可能已經人面全非，或會再以財政預算緊絀為由拖延有關研究。他對政府部門漠視他早於 2008 年已提出的意見感到失望。但他多謝召集人對此議題的關心，並對與他一起聯署提交文件的議員表示謝意。

8. 有小組成員指出，他贊成財委會無須預留 20 萬元區議會撥款作上述研究之用，原因有三：(a)是屆區議會的財政預算十分緊絀；(b)區議會將於本年 9 月開始休會，時間不足；以及(c)區議會仍未決定研究目標。他認為現時屯門市中心區的東西兩岸被屯門河分隔，僅以數條舊橋連接，附近有多組交通燈，甚為不便，更可能影響救護車出入。故此，他建議將本屆區議會的意見交由下一屆的議員參考，並將「屯門舊市中心可利用土地之規劃問題」的工作列為重要工作項目。

9. 有小組成員表示，由於屯門舊市中心區的交通及環境問題嚴重，故他同意有需要進行上述研究。可是，鑑於以往區議會進行的研究在完成後均未獲跟進，反映只由區議會負責的研究工作欠缺認受性。因此，他建議相關政府部門主動參與有關的研究，善用區議會撥款，共同完成一份成效及認受性更高的研究報告。

10. 有小組成員指出，現時屯門區商場大廈林立，交通四通八達，固有舊樓則一直與新的建築物並存。如將舊樓重建，則代表要將它們全部拆毀，這將會困難重重。此外，雖然青山公路及屯門公路較為狹窄，但杯渡路一帶已有橋疏導車輛，橋上亦設有輕鐵站。如救護車須經過，只要響起警號，相信其他車輛亦會立即讓開。縱然個別議員認為屯門鄉事會路一帶道路繁忙，相信他們亦不會同意於繁忙時段限制車輛出入該區，以免影響該區的繁盛。有關區議會只能撥備 20 萬元進行研究一事，由於每位負責決定財政預算的議員均有權對增加或減少各項活動的撥備金額提出意見，故他們亦須負上責任。總括而言，雖然有關研究未能於是屆開展，但認為提交文件的議員可於下一屆區議會爭取更多撥備進行有關研究，不要消極面對。

11. 身兼交通及運輸委員會委員的小組成員表示，區議會自八十年代開始已多次向政府表示關注杯渡路十字路口的交通情況，並建議以天橋及高架路的形式發展輕鐵。他希望當局考慮區議會的意見，就屯門新舊地區及交通接駁方面進行研究，使本區的規劃更為完善。

12. 有小組成員指出，有關研究可由區議會或政府部門作主導，亦可由兩者合作，但他認為最好由較為專業的政府部門作為主導，並於明年向區議員提交報告。為此，他希望在席的運房局副局長提出意見。

13. 有小組成員表示，政府曾就洪水橋及藍地的發展耗資數以千萬元計的款項進行研究，故他同意上述小組成員的意見，認為有關研究應由政府部門進行。

14. 有小組成員指出，屯門區現時已發展為一個有 50 多萬人口的市鎮，他亦一直關注屯門鄉事會路及新墟街市一帶的情況，認為舊區重建計劃絕不輕易。故此，他建議政府仿效其他國家的做法，先發展新的地區，再慢慢改善舊區。此外，過去區議會完成的研究報告，往往

會因為議員的不同意見而未獲跟進。比如說，為改善屯門舊市中心的發展，他曾經建議將該區的警署、消防局及巴士車廠搬遷，惟因遭其他議員反對而未能成事。

15. 提交文件的議員表示，他並不是心灰，而是感到心痛。由於他多年來不斷為有關蔡意橋及杯渡路的事宜向政府提出意見，亦曾多次要求當局搬遷屯門診所，全都沒有作用，故認為搬遷警署及消防局的建議會更為困難。此外，雖然他知道在席的運房局副局長並非為此議題而來，但仍希望將有關資料提交局方，以作考慮。

16. 提出由政府部門為研究作主導的建議的小組成員要求政府部門代表作出回應。

17. 規劃署高級城市規劃師/屯門 1 何婉貞女士多謝上述議員的意見，並表示當區議會就有關研究有更具體的安排後，署方會盡量予以支持及作出配合。

18. 運輸署高級工程師/房屋及策劃/新界西何偉基先生表示，署方不時會就區議會提出的建議進行研究，並安排實地視察。若區議會稍後提供研究方案，署方亦會為此提出意見，並會積極配合。

19. 召集人以興建屯門公路的計劃為例，指出政府往往可能會因為「面子」問題，而不採納民間提出的有用建議。縱然政府認為有需要進行相關計劃，亦不會即時跟進，而是擱置數年後再行提出。故此，他認為政府應放下成見，採納區議會具見地的意見，致力改善地區問題。此外，根據以往經驗，只由區議會進行的研究工作大多未能獲得政府跟進。他以「屯荃鐵路」的研究為例，指出該項研究由兩個區議會出資 60 萬元進行，但有關研究結果最終亦沒有獲政府採納，只是浪費金錢。有見及此，他期望負責的規劃署及運輸署積極跟進。雖然在席的局方代表並非為此議題而來，但亦希望他們會考慮本工作小組的意見。

20. 提交文件的議員同意有政府部門參與進行的研究才有機會成功，故希望在席的運房局副局長為此作出回應，然後召集人便應可結束此議題，並將有關研究計劃留待下一屆區議會再行考慮。

21. 召集人指出，近年屯門區及周邊地區不斷發展，對區內交通及規劃均構成影響，故認為規劃署有需要為此重新安排，檢討整體發展計劃，不應見步行步。

22. 運房局副局長回應表示，他與相關的政策局及政府部門代表主要是因為下一個議題而出席是次會議，但進入會議室後亦聽到各小組成員就屯門舊市中心的發展而提出的意見。雖然上述個別建議內容已超出運房局的職權範圍，但他會將這些意見及提交文件的議員所提供的資料，轉交相關政府部門考慮跟進。此外，由於洪水橋及藍地的大規模發展會涉及大量人口及交通需要，故相關的政府部門必然責無旁貸，並會就該區整體發展訂出具體的方案。

23. 召集人指出，由於藍地福亨村一帶將會有大型的發展，故擔心會對屯門公路構成負面影響，希望政府多加留意。另有小組成員對此表示同意。

24. 召集人多謝運房局副局長及署方代表的回應，並希望政府能改善工作小組提出的各項問題。

III. 討論事項

(a) 屯門西擬議物流發展

(屯門區議會文件 2015 年第 12 號及屯門區發展及規劃工作小組文件 2015 年第 2 號)

25. 召集人表示，運房局副局長曾聯同運房局、運輸署及顧問公司的代表出席屯門區議會於 3 月舉行的會議，向議員介紹屯門第 49 區及第 38 區擬議物流發展項目的交通影響評估結果及建議的交通改善措施。多位議員就此議題提出交通方面的意見及查詢。為使會議更有效率，他當時建議安排一次工作小組會議，再就交通方面的事宜進行討論。在與局方聯絡後，他決定於是次會議上跟進有關事宜。

26. 他歡迎運房局副局長邱誠武先生、首席助理秘書長（運輸）10 陳慧敏女士、高級城市規劃師（運輸）港口航運物流陳婉薇女士及助理秘書長（運輸）10A 張恩慈女士、運輸署總工程師/交通工程（新界西）蕭健民先生、高級工程師/房屋及策劃/新界西何偉基先生及工程師/房屋及策劃/新界西葉嘉鋒先生、AECOM（下稱顧問公司）助理董事歐般仙先生及高級交通規劃師郭仕聰先生出席是次會議。

27. 運房局副局長表示，他很高興再次來到屯門區議會出席是次工作小組會議。在 2015 年 3 月 3 日，他曾與局方代表在屯門區議會會議上向議員介紹屯門第 49 區及第 38 區擬議物流發展項目的交通影響評估結果及建議的交通改善措施。當時，區議會已表示原則上支持政府的有關發展計劃，而部分議員亦表示希望進一步了解擬議物流發展

項目的交通事宜，故局方會在是次會議上向議員提供相關補充資料。

28. 他續表示，擬議物流發展項目所涉及的土地共約十公頃，將會興建高增值的現代化物流中心。高增值的現代化物流中心有別於傳統的物流貨倉，當中的物流業專用設施須備有車道直達大廈的各層，令上落貨更為方便快捷，並設置自動化系統，故營運成本及貨物價格亦相對較高。有關租金方面，傳統物流貨倉的平均租金大約只是每平方呎 7 至 11 元，但高增值的現代化物流中心的平均租金可達每平方呎 14 至 20 元。根據青衣區的經驗，推出市場的現代化物流中心單位於短時間內便會租出，反映市場對這類設施的需求甚大。擬議的屯門區物流發展項目不但能紓緩業界對物流用地的需求，亦能鞏固香港作為首選物流樞紐及區域分銷中心的地位。此外，有關發展亦將會為屯門區不同階層創造近 5 500 個就業機會，促進區內經濟發展。另一方面，由於這個擬議物流發展項目遠離民居，發展密度亦較低，故相信對附近居民不會構成負面影響。雖然如此，政府亦已委託顧問公司就這個物流發展項目進行全面的交通影響評估。結果顯示，透過落實建議的各項交通改善措施，擬議物流發展帶來的額外交通不會超出現有道路的負荷，相關車流亦屬可以管理的水平。局方希望區議會能支持有關計劃，以便局方可於本年內進行公開招標，並分階段推出兩幅相關土地。如一切順利，位於屯門第 49 區的物流用地預計最快可於 2019 年落成。

29. 運輸署總工程師/交通工程（新界西）蕭健民先生以投影片（見附件）向小組成員介紹有關屯門西擬議物流發展的交通影響評估報告，當中包括：（a）擬議物流發展用地位置；（b）可能受影響的範圍；（c）現時屯門區內主要道路的交通情況，包括屯門公路（虎地段）、屯門公路（市中心段）和皇珠路及其連接路；（d）2015 年的交通情況；（e）2026 年的交通情況；（f）2026 年上午繁忙時間行車量/容車量比率及 2026 年擬議物流發展車流佔該路交通流量的百分比；以及（g）建議的交通改善措施。此外，他亦於會議上播放署方於本年 3 月份不同日子進行現場視察的錄影片段，讓工作小組能更清楚屯門公路（虎地段）、屯門公路（市中心段）和皇珠路及其連接路於早上 7 時 30 分至 8 時 30 分的實際交通情況。總括而言，根據交通影響評估顯示，擬議物流發展用地 1 及用地 2 於繁忙時段（即上午 7 時至 9 時及下午 5 時至 7 時）所產生的雙向交通流量分別約為每小時 100 架次及 150 架次。假設擬議物流發展已全部落成而屯門西繞道仍未通車，屯門區內主要路段的預計車流/容量比率仍在 1.2 以下，屬於可以

管理的水平，預計區內主要道路的交通流量中，只有小部分是由擬議物流發展產生的額外車流。

30. 有小組成員認為署方現場視察時所錄影的片段未能全面反映屯門區的實際交通情況，並建議邀請警方代表一起討論有關議題。作為經常出入相關路段的本區居民，他留意到每天早上八時後，屯門公路（虎地段）經屯門市中心一帶的交通經常出現擠塞，情況於屯門公路進行道路擴闊工程前尤為嚴重。雖然在擴闊工程後，屯門公路的交通情況已大有改善，但運輸署亦應將現時的擠塞情況如實反映。另一方面，他亦指出署方的交通影響評估報告未有反映屯門區未來多項發展計劃所帶來的影響，有關發展計劃包括：（a）屯門第54區及新慶路的住宅發展；（b）曾咀的骨灰安置所；（c）屯門至赤鱗角連接路；以及（d）港珠澳大橋等。故此，他認為政府須全面考慮屯門的整體交通安排，以消除小組成員對區內交通情況的憂慮。

31. 有小組成員質詢「行車量/容車量比率（下稱「比率」）」為1.0時是否已達飽和水平。由於報告指皇珠路西行線的1.2「比率」仍屬可管理的水平，故她對此感到懷疑，並要求局方交代評估理據，以及解釋飽和量的定義和相關道路可承受的極限。此外，如道路已達飽和情況，當局有需要作出全面的紓緩措施。由於屯門區內道路不足，故她亦憂慮當局所建議的交通改善措施不足以解決區內交通問題。另一方面，局方在本年1月就骨灰安置所設施的議題出席本工作小組會議時，曾提及有關紓緩措施的安排（包括興建康寶路隧道），但她未能從相關的立法會會議文件中找到有關資料。為此，她會考慮參與城市規劃委員會就此議題的討論，提出意見予該會成員參考。有關屯門西擬議物流發展項目在高峯時間的交通安排方面，局方指物流中心內將預留足夠的泊車位，候車區及上落貨區，供車輛於園內上、落貨，並作停泊及等候之用，避免車龍延申至附近道路，影響該路段的交通，故希望了解可容納排隊輪候車輛的數目，以及在高峯時間的限制和相關紓緩措施等。

32. 有小組成員認同上述成員的意見，並查詢物流中心外交匯處是否會以隧道或迴旋方式設置。此外，由於龍鼓灘村村民曾多次向他反映該區附近的交通問題，以及交通燈位的擠塞情況，故他希望運輸署能迅速改善該區的交通燈設施及居民關注的問題，並考慮進行長時間監察及管理。

33. 有小組成員表示，物流中心的發展屬大勢所趨，亦對本區的發展非常重要，但屯門小冷水一帶的交通經常擠塞，容易對物流業的未來發展構成影響，故認為選址於交通運輸網絡較順暢的小蠔灣會較理想。此外，他認為交通影響評估的現場視察錄影只進行了一天（2015年3月24日），而錄影時間亦並非有重型車輛行駛的時段，更沒有拍攝由元朗南行轉入皇珠路（即置樂上斜）一段的交通情況，結果難以令人信服。至於交通影響評估報告內容方面，他希望局方能釐清「皇珠路的可承受力於2026年仍在1.2下，仍屬可管理的水平」中「管理」的意思。由於他曾於2013年提及皇珠路的交通問題，而運輸署當時指出該處的「比率」已達1.1，故認為是次評估並未包括屯門各項將落成的大型工程的項目（例如骨灰安置所、堆填區及焚化爐等）所可能產生的交通流量的影響，屬不合理的估計。若報告能加入屯門區未來發展項目、交通意外及整體累積交通流量，則可信性會更高。他亦同意邀請警方代表一起討論，會讓工作小組對輕微交通意外發生後的交通安排有更多了解，亦有助局方詳細評估屯門交通發展及制訂措施。最後，他建議局方考慮透過行政管理方法，引導車輛進入物流中心範圍等候，並要求局方多注意屯門西的發展對屯門區整體的影響。

34. 提交文件的議員表示，他從辦公室能清楚觀察屯門公路的情況，並發現在每日上午7時45分至8時30分的繁忙時間，交通尤其擠塞，故認為錄影片段所展示的情況並不可信，更懷疑片段是以「追車」形式拍攝，並指出影片欠缺車後影像作更全面的對比。為對屯門公路的交通情況有更多了解，他曾在紅橋行人天橋及新墟街市天橋等地進行拍攝，知道屯門公路（虎地段）巴士站車流甚高，亦有很多貨櫃車會經過。故此，他亦質疑署方提供的錄影片段中沒有出現巴士及貨櫃車行駛的情況，認為有取巧之嫌。此外，由於香港現時用作物流發展的地方已逐漸飽和，新界西有需要設置物流中心。雖然他不反對局方於文件提及的地方設置物流中心，但亦建議局方詳細考慮其他選址（例如小蠔灣及大欖角等）。另一方面，他亦認為局方須要注意相關的管理及設計配套，並考慮：（a）以天橋連接龍門路／望達街路9段（J7），以紓緩龍富路／龍鼓灘路將來可能出現的擠塞問題；（b）在龍門居對外設置架空天橋以連接龍鼓灘；以及（c）在青雲路與龍富路設置分岔口，以分散龍富路及龍門路的車流。

35. 有小組成員表示，她的選區附近設有一些貨櫃場，在繁忙時段或貨運高峯期經常有貨櫃車停泊於貨櫃場外，嚴重阻塞道路，雖然貨櫃車場內設有泊車位，但在高峯期時根本不敷應用。故此，雖然局方表示已於物流中心內設置足夠的車輛等候及停泊區，但她擔心這仍不足以應付需求，甚至附近交通也會被嚴重影響。此外，她亦認同其他小組成員的意見，認為錄影片段未能全面反映屯門區的交通情況，並指出青田路至紅橋一帶的交通經常擠塞。龍鼓灘路及龍富路一旦發生輕微交通意外，便會釀成嚴重的交通擠塞。因此，她建議當局切實處理區內的交通問題，不要再以「小修小補」的態度了事，以免浪費物流中心的寶貴用地。

36. 有小組成員指出，為免引起誤會，他希望有關部門就屯門第54區及新慶路的發展作出澄清，表明現時新慶村的發展與當局擬議興建11幢公共房屋的設施無關。

37. 有小組成員對當局在屯門區擬建物流中心的計劃表示支持，並認為該計劃可為本區創造約5 500個就業職位，帶動各方面的發展。此外，擬建的物流中心設於內河碼頭旁，鄰近既有港珠澳大橋，亦有西繞道，故交通配套的安排十分理想。然而，他認為運輸署的錄影片段未能全面反映區內交通情況，而錄影時間亦非貨櫃業活動的高峯時段，故希望署方能提供更多時段的資料數據，以供參考。另一方面，現時內河碼頭的交通問題嚴重，除了出現擠塞情況，亦發現有違泊的個案。有見及此，他建議當局完善物流中心的設計，並考慮限制車輛只可在中心內的等候區內輪候，減輕造成交通擠塞的機會。

38. 有小組成員指出，物流業為香港四大經濟發展支柱之一，能為本區創造新的就業機會，故他會支持有關物流中心的發展。此外，他希望向局方提出三項意見/查詢：(a) 本港分別在大嶼山機場及葵青區發展航空及海運物流，如現時再於屯門區發展物流中心，則政府會否以此三方面作為既定的物流發展目標；(b) 在2015至2017年間，政府將推出13幅位於屯門的土地供興建公屋及社區設施之用，屆時屯門的人口將增加約5萬人，加上物流中心位置以西亦設有一些厭惡性設施，他擔心會對屯門區的運輸交通帶來負面影響。再者，由於屯門第49區及第38區的物流中心預計會分別於2019年及2023年落成使用，與將於2018年及2026年落成的屯門至赤鱸角連接路及西繞道在時間銜接上存在落差，相關大型交通設施未能及時配合物流中心的發展；以及(c) 在正常情況下，屯門公路、龍富路及龍鼓灘路的交通不會出現異況，但當遇上惡劣天氣或貨期緊張的時候，有關道路則可能出現交通擠塞。此外，現時的深圳灣口岸及福田口岸路面狹窄，並以單程路行駛，當中亦沒有設置空間以供興建迴旋處及車輛停泊處，以致在重要時節或交通高峯期時出現嚴重道路擠塞情況。為此，他希望局方及相關政府部門能盡快予以跟進，改善有關情況。

39. 有小組成員表示，她會支持屯門區發展作為本港四大經濟支柱之一的物流業。她指出，屯門西將會有很多建設項目，她擔心有關項目會影響皇珠路的交通。現時，皇珠路既可接通元朗，亦可連接屯門公路，中間更設有隔音屏障，若該路段發生交通意外，情況將會不堪設想。故此，她曾多次向相關部門反映有關問題，惟部門往往沒有積極跟進。有見及此，她要求政府提供皇珠路的預計交通數據予工作小組參考，並建議當局考慮多建一條道路以疏導皇珠路的車流，或進行道路擴闊工程以改善現時的情況。

40. 有小組成員指出，政府一直表示皇珠路接駁屯門公路瓶頸位置的交通問題無法解決，故他希望藉此機會向局方提出建議，請局方考慮於龍門路、湖山路至富健花園一帶的兩三個接駁位置，以天橋的形式連接龍富路、海華路及屯門公路，藉此疏導該處的交通。

41. 運房局副局長多謝工作小組原則上支持有關物流發展計劃，並作出綜合回應如下：

- (a) 局方知悉工作小組不反對政府於屯門第49區及第38區分階段發展物流項目，但希望當局處理工作小組關注的交通問題；

- (b) 政府曾考慮於本港其他地方發展現代物流用地，但由於屯門至赤鱸角連接路通車後，從屯門往機場只需15分鐘，因而會吸引很多物流業者於本區發展，有助地區本身的經濟，故當局才有此決定；
- (c) 現時，屯門西面工廠區的發展多以物流及倉儲為主，相關車輛如要前往機場，必須經由屯門東面進入屯門公路，再前往青衣及北大嶼山幹線，加重了屯門公路、皇珠路、杯渡路及青田路的負擔。但是，當屯門至赤鱸角連接路於2018年通車後，車輛已不用經由屯門市中心往市區，而是可以直接由屯門至赤鱸角連接路前往機場，故能達到分流的效果。由於屯門至赤鱸角連接路的落成會比第一期的物流中心土地推出時間為早，分流的效果亦會提早出現，故政府於屯門區發展的物流項目並不會增加屯門公路及皇珠路的負擔。當然，西繞道的建成將可進一步改善現有交通情況，而局方的上述分析並沒有計及西繞道開通後對區內交通帶來的好處；
- (d) 局方在委託顧問公司進行研究時，已強調研究須包括多個已規劃項目對屯門區可能帶來的影響，當中包括骨灰龕設施、擴建新界西北堆填區、污泥處理中心及建築廢料處理中心。研究結果亦顯示，有關項目對屯門區內主要路段的影響不大，其「比率」仍屬於可以管理的水平；
- (e) 由於洪水橋及龍鼓灘等地的大型規劃工程仍未有較具體的方案，故當局須待該等工程有更詳細計劃後，才可作出適當的配合；
- (f) 由於物流車流的繁忙時間與一般市民平日上班上課的繁忙時間並不相同，故縱然物流車流有所增加，相信亦不會加重平日繁忙時間路段的負擔；以及
- (g) 局方一直關注內河碼頭的車輛管理情況，並曾就此問題與運輸署及警方聯絡。為改善有關情況，局方已計劃於有關土地條款中要求在物流中心內預留足夠上落貨區、泊車位及候車區，讓車輛可以入內排隊輪候，以避免因車龍延伸至附近的路口而影響龍門路的交通。

42. 運輸署蕭先生亦作出以下補充：

- (a) 運輸署已將全港各主要道路的實時交通情況上載署方網頁，市民可以經電腦或手機上網瀏覽，以了解各路段的實際交通情況；

- (b) 署方在拍攝錄影片段時，並無以「追車」的形式進行拍攝，而拍攝的時間更長至上午9時。此外，進行拍攝的日期亦為一般市民上班上學的日子，拍攝結果顯示各有關路道亦大致暢順。當然，若遇上交通意外的情況，則道路的流暢度亦會受到影響；
- (c) 有關政府部門的研究工作方面，環境保護署會在擴闊新界西堆填區計劃的研究加入龍鼓灘至白泥的道路研究；而食物環境衛生署則會在骨灰安置所設置計劃的研究內，加入未擴闊的龍門路的相關研究；
- (d) 政府已準備在有關土地條款中要求在物流中心內預留足夠上落貨區、泊車位及候車區，讓車輛可以入內排隊輪候。為免因特殊情況而影響物流中心外道路的正常運作，當局亦已在中心外預留通道，作為額外緩衝，以確保車流與龍門路保持一定距離；
- (e) 行車量/容車量比率是繁忙時間道路交通情況的指標。若指標相等於或低於1.0，則情況為可以接受；若指標在1.0至1.2之間，則表示擠塞情況仍受到控制；若指標大於1.2時，即表示交通擠塞較為嚴重。雖然增加行車線等方法可以減低有關比率，但當局亦須考慮及平衡成本效益的因素；
- (f) 顧問公司在進行研究時，已考慮到多項已知的規劃項目(例如屯門第54區的新住宅用地)對屯門區可能帶來的交通影響，並已計及屯門至赤鱸角連接路通車後的交通情況。此外，屯門至赤鱸角連接路通車後不一定會增加屯門公路的車流，反而有可能將屯門公路的車流引往屯門至赤鱸角連接路，將車輛分流，減輕對屯門公路的交通壓力；以及
- (g) 屯門西繞道的落成將可改善皇珠路及屯門市中心的交通情況。

43. 召集人表示，工作小組原則上支持政府提出有關屯門西擬議物流發展的計劃。他多謝運房局副局長及各位代表出席是次會議，並請他們考慮本工作小組的意見。

44. 由於小組成員再沒有提出其他事項，召集人於下午 1 時 18 分宣布會議結束。

屯門區議會秘書處

日期：2015 年 4 月 28 日

HAD TM DC/13/35/DC/28 Pt.7

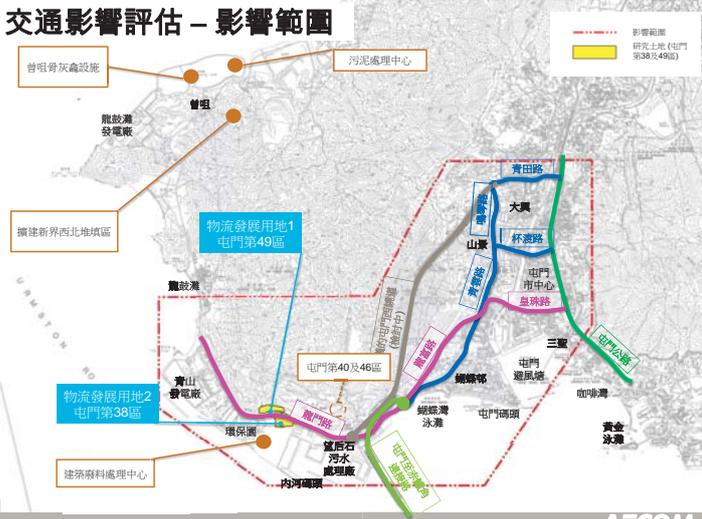
屯門西擬議物流發展

交通影響評估

1. 擬議物流發展用地位置



交通影響評估 – 影響範圍



3. 交通影響評估 – 現時屯門區內主要道路的交通情況

1. 屯門公路(虎地段)

- a. 運輸署交通統計年報指出，該路段每日行車量約為101,000架次。
- b. 運輸署2015年3月最新的交通調查指出，該路段上午繁忙時段南行的車流約為每小時4,400架次。
- c. 根據運輸署的觀察，該路段日常並無出現交通擠塞的情況，現時的交通情況為暢順。



屯門公路(虎地段)的行車情況 (近兆康站)



屯門公路(虎地段)的行車情況 (取自兆康站行人天橋)

3. 交通影響評估 – 現時屯門區內主要道路的交通情況

2. 屯門公路(市中心)

- a. 運輸署交通統計年報指出，該路段每日行車量約為98,000架次。
- b. 根據運輸署的觀察，該路段日常並無出現交通擠塞的情況，現時的交通情況為暢順。



屯門公路(市中心)的行車情況 (南行方向)



屯門公路(市中心)的行車情況 (北行方向)

3. 交通影響評估 – 現時屯門區內主要道路的交通情況

3. 皇珠路及其連接路

- a. 運輸署交通統計年報指出，皇珠路每日行車量約為53,000架次。
- b. 屯門公路南行往皇珠路西行的一段連接路為整段皇珠路日常較為繁忙的路段。運輸署2015年3月最新的交通調查指出，該段連接路上午繁忙時段的車流約為每小時1,300架次。



皇珠路連接路的行車情況 (取自兆麟苑多層停車場)



皇珠路的行車情況 (取自皇珠路行人天橋)

3.交通影響評估 – 現時屯門區內主要道路的交通情況

現場視察及車流統計

- 曾於3月24日(星期二)、3月26日(星期四)、3月30日(星期一)分別到屯門公路及皇珠路進行視察及車流統計
- 上午7時30分至8時30分為屯門公路及皇珠路早上較為繁忙的時段
- 該時段車流主要以南行出九龍方向居多
- 有關路段並無出現交通擠塞情況

3.交通影響評估 – 現時屯門區內主要道路的交通情況

日期: 3月24日 (星期二) 時間: 上午 7:50



屯門公路 (虎地)



開始播放

3.交通影響評估 – 現時屯門區內主要道路的交通情況

日期: 3月24日 (星期二) 時間: 上午 7:53



屯門公路 (市中心)



開始播放

3.交通影響評估 – 現時屯門區內主要道路的交通情況

日期: 3月24日 (星期二) 時間: 上午 7:54



皇珠路連接路



開始播放

3.交通影響評估 – 現時屯門區內主要道路的交通情況

日期: 3月24日 (星期二) 時間: 上午 7:54



皇珠路



開始播放

3.交通影響評估 – 現時屯門區內主要道路的交通情況

日期: 3月26日 (星期三) 時間: 上午 8:00



皇珠路連接路



開始播放

3.交通影響評估 – 現時屯門區內主要道路的交通情況



3.交通影響評估 – 2015年的交通情況



3.交通影響評估 – 2026年的交通情況



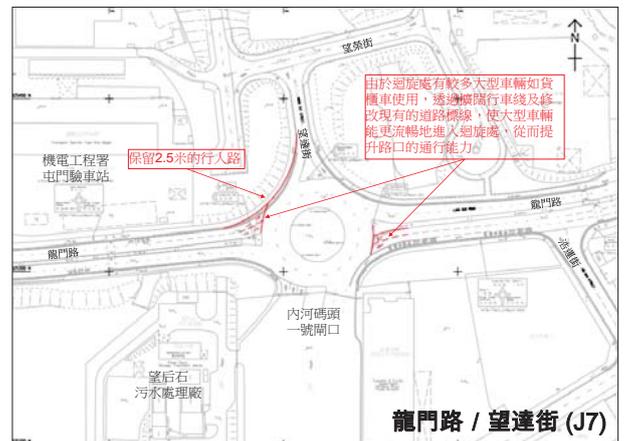
3.交通影響評估 – 2026年的交通情況

道路	2026年 上午繁忙時間 車流/容量比率	2026年擬議物流發展車流佔該路交通流量的百分比
屯門公路 (虎地段)	1.1	1%
屯門公路 (市中心)	1.0	1%
皇珠路	1.1	5%
皇珠路(屯門公路南行往皇珠路西行連接路)	1.2	4%
龍富路	0.6	7%
龍門路 (望后石)	0.8	13%

3.交通影響評估 – 建議路口改善措施



3.交通影響評估 – 建議路口改善措施



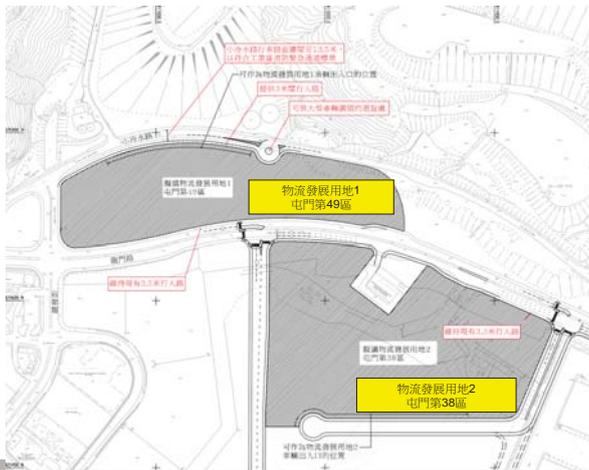
3.交通影響評估 – 建議路口改善措施



3.交通影響評估 – 建議路口改善措施



3.交通影響評估 – 項目道路安排



4. 總結

交通影響評估顯示，擬議物流發展用地1及用地2於繁忙時段（即上午7時至9時及下午5時至7時）所產生的雙向交通流量分別約為每小時100架次及150架次。在假設擬議物流發展已全部落成而屯門西繞道未能通車的情況下，屯門區內主要路段的預計車流/容量比率仍在1.2以下，屬於可以管理的水平，而擬議物流發展所產生的額外車流預計將只佔區內主要道路少部份的交通流量。

我們計劃於今年就屯門第49區的物流用地1向城市規劃委員會申請規劃許可。視乎有關實地程序的安排和進展，預計最快可於今年年底前推出用地1，供業界興建現代物流設施。另外，屯門第38區的物流用地2現正用作臨時填料庫直至2018年年底，我們會與土木工程拓展署商討可騰出土地的時間表。

謝謝