

屯門西擬議物流發展

目的

本文件旨在向各議員介紹屯門第 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。

物流發展

經濟貢獻

2. 貿易及物流業是香港四大經濟支柱之一，佔本地生產總值約 25%。單單物流業佔本地生產總值約 3.3%（670 億港元），並為約 5%的就業人口提供約 18 萬 3 千個職位。

發展趨勢

3. 香港的地理位置優越、交通網絡完善，是亞洲區內首選的運輸及物流樞紐。近年，物流業逐步轉向處理高價值貨物和提供高增值服務，尤其是內地和亞洲其他地區對市場潮流敏感的高級消費品的需求日增，不少外國品牌來港設立區域分銷業務，藉著香港便捷兼四通八達的對外交通網絡、國際機場優越的運載力和服務、自由港，以及知識產權保護等優勢，委託第三方物流服務提供者在香港進行存貨管理、標籤、包裝等高增值服務，才將貨物適時和適量地分發到其他國家或地區，行內稱此為「第三方物流」。此外，電子商貿的普及亦增加了對限時、限量和點對點的運送需求，為業界開拓新的發展空間。

4. 現時香港有不少第三方物流服務提供者，他們擁有專業的物流管理知識和資源，並會按着貨主的個別要求，策劃和管理貨物在供應鏈上的各個流程。由於物流服務轉趨專業化，業界對現代化物流設施的需求亦有所增加。有別於傳統工業大廈及貨倉，

這些物流業專用設施需備有車道直達大廈的各層，並於每層設置貨櫃車上落貨區，而每層有較高樓層高度，方便操作人員利用先進科技如無線射頻識別，快捷地處理和提取貨物，以達到縮短運作時間，提升庫存管理效率的目的。有關設施亦必須符合較嚴格的保安標準。

政策

5. 政府致力鞏固香港作為物流樞紐的地位，國家《十二五規劃》中亦明確表示支持香港發展成為高價值貨物存貨管理及區域分銷中心。為支持業界提供高增值服務，政府銳意為現代化的物流作業，尋找和提供專用土地。政府已在 2010 年至 2013 年透過公開招標形式批出三幅位於青衣，面積合共 6.9 公頃的物流用地以供興建物流設施。但隨着物流業穩步發展，業界對物流用地的需求仍然殷切¹。

6. 政府在屯門西預留了 10 公頃的物流用地，是考慮到屯門西與香港國際機場、葵青貨櫃碼頭、香港內河碼頭、深圳灣口岸及興建中的港珠澳大橋等陸路口岸緊密的交通連接，極具物流發展潛力。尤其屯門至赤鱗角連接路在落成後將可大幅縮短屯門至機場的行車時間²，有助於處理日益增長的空運貨物³，鞏固香港作為首選物流樞紐及區域分銷中心的地位。

屯門第 49 及 38 區擬議物流發展

7. 擬議物流發展用地位於屯門西第 49 區及第 38 區。屯門第 49 區的用地（用地 1，約 3.6 公頃）在屯門分區計劃大綱核准圖編號 S/TM/33（大綱圖）中劃為「其他指定用途（貨櫃存放場及修理站）」，而位於屯門第 38 區的用地（用地 2，約 6.4 公頃）則劃為「其他指定用途（特殊工業區）」（見圖 1）。

¹ 根據一項由香港大學工業及製造系統工程系及香港物流科技及系統有限公司於 2014 年的調查，物流業界認為約需 70 公頃物流用地，以配合長遠發展。

² 將來屯門至赤鱗角連接路建成後，屯門與機場的行車時間將可由 30 分鐘縮短至約 15 分鐘。

³ 2011、2012、2013 年香港的航空貨運量分別為 394、403、413 萬公噸。2014 年的航空貨運量達 438 萬公噸，較 2013 年上升約 6%。

8. 屯門西的土地均以特殊工業或相關用途⁴為主，亦有內河碼頭之貨運設施。因此，在屯門西的物流發展與附近土地的用途是互相配合。屯門西的第 49 區及第 38 區選址與最接近的民居美樂花園相距約 2.5 公里，加上現代化物流設施的工序大多於室內進行，擬議的物流發展預計不會對民居造成影響。有關發展將會為屯門區不同階層人士創造近 5,500 個新就業機會。

9. 我們會繼續透過特定的地契條款，指明有關土地只可用作物流和貨運代理相關用途，目的是吸引專業的第三方物流服務及區域分銷服務提供者開拓業務。根據現時大綱圖對地積比率和發展高度的限制⁵，我們初步預計擬議物流用地可供興建約兩至三幢 3 至 4 層高的物流設施，樓層高度約 6 至 8 米，提供約 250,000 平方米的總樓面面積。相比青衣物流用地上的設施，這個擬議物流發展項目的發展密度較低，這與屯門西附近整體規劃作較低密度發展相配合。

10. 我們曾於 2013 年 3 月 5 日就有關擬議物流發展的初步計劃諮詢區議會。區議會表示物流業的發展固然會為屯門區帶來正面的影響，但對交通問題的關注亦不可漠視。就此，我們已因應區議會對交通情況的關注，於 2013 年 12 月委托顧問就有關物流發展進行全面的交通影響評估。**圖 1**顯示了擬議物流發展用地及本研究的範圍。研究範圍的設定超過一般單項發展的要求，覆蓋整個屯門市中心，並已考慮由現時至 2026 年所有已規劃⁶及規劃/研究中⁷的項目。我們現就交通影響評估的結果和建議諮詢議員的意見。

交通影響評估的結果

11. 如物流發展的建議獲得落實推行，預計位於 49 區的物流用地 1 及位於 38 區的用地 2 分別可於 2019 年和 2023 年建成啟用。由於物流用地 2 現址正用作臨時填料庫至 2018 年年底，故在推行時間上兩者有差別（參見第 17 段）。根據交通顧問的獨立綜合交通影響評估，它們於繁忙時段（即上午 7 時至 9 時及下午 5 時至 7

⁴ 包括資源回收場（環保園）、航空燃油庫設備、紹榮鋼鐵、水泥廠及青山發電站。

⁵ 有關物流發展用地的最高地積比率不得超過 2.5 倍及最高建築物高度不得超過主水平基準上 30 米。

⁶ 已規劃項目包括：骨灰龕設施的計劃、擴建新界西北堆填區、污泥處理中心及建築廢料處理中心。

⁷ 規劃/研究中項目包括：具潛力作房屋發展的用地，以及「屯門 40 區及 46 區和毗連地區規劃及工程研究 - 可行性研究」。

時)所產生的交通流量分別約為每小時 100 架次及 150 架次,額外車流主要途徑龍門路、龍富路、皇珠路、屯門公路及屯門至赤鱗角連接路出入屯門,或往返市區。由於屯門至赤鱗角連接路可起車輛分流的作用,評估顯示研究地點附近的主要道路,包括龍門路、皇珠路及屯門公路的車流/容量在 2026 年仍在 1.2 以下,屬於可以管理的水平。若然在此時間或之前,能順利落實及興建屯門西繞道,預期相關路段(包括皇珠路)的交通情況將進一步得到改善。

12. 另外,我們建議於物流用地 1 及用地 2 落成或之前進行以下的交通管制及改善措施,以改善該區的交通及有關路口的行車情況。

沿龍門路四個關鍵路口的交通管制措施及改善措施

13. 我們建議在龍門路的四個關鍵路口推行道路改善措施,以應付由擬議物流用地 1 及用地 2 落成啟用後所增加的交通流量。建議的改善計劃主要是優化龍門路沿路部份路口的交通燈號控制方法及現有迴旋處的設計,從而釋放更大的路口通行容量。涉及的路口包括:

擬議物流用地 1

- (i) **龍門路/內河碼頭二號閘口的路口改善計劃(J6)** (圖 2) - 修改現有的交通燈號控制方法,並移除路口東面位於龍門路的行人過路設施,以提高路口效率,行人仍可使用路口西面的過路設施橫過龍門路;
- (ii) **龍門路/望達街的路口改善計劃(J7)** (圖 3) - 對現有迴旋處的設計稍作修改,以便優化車輛在迴旋處運行的流暢度及增大路口通行能力。由於迴旋處有較多大型車輛如貨櫃車使用,透過擴闊行車綫及修改現有的道路標線,使大型車輛能更流暢地進入迴旋處,從而提升路口的通行能力;
- (iii) **龍門路/浩船街的路口改善計劃(J9)** (圖 4) - 由於路口北面道路將於屯門至赤鱗角連接路工程竣工後移除,因此建議修改現有的交通燈號控制方法以增加路口通行能力;及

擬議物流用地 2

- (iv) 龍門路/臨時填料庫出入口的路口改善計劃(J5) (圖 5) – 將現有的優先通行路口，改為交通燈控制路口。現時的臨時建築廢物篩選分類設施出入口為一優先通行路口(讓路)，建議當物流用地 2 興建時，改為交通燈控制路口，以方便前往用地 2 的交通，並增加路口的交通容量。

道路出入口安排 (圖 6)

14. 除了上述措施外，我們建議位於用地 1 的物流中心出入口設於小冷水路，並要求發展商進行小冷水路擴闊工程，以配合物流發展運作時大型車輛如貨櫃車及中重型貨車進出的需要，減少車輛出入時對龍門路的影響。另位於用地 2 的物流中心會有新建道路作為通道，而其出入口設於現在為臨時建築廢物篩選分類設施出入口的位置，我們建議將這路口改為交通燈控制路口以提高通行容量。

15. 我們亦計劃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，讓進入的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。

公共交通配套

16. 另外，我們亦已評估擬建的現代物流發展對交通接駁服務的需求，包括新增的需求、站點的設施、上落車處及行人道連接。研究建議延伸龍門路兩旁的巴士站，以配合未來可能增加的需求。同時，我們也會鼓勵物流發展商提供穿梭巴士服務。

下一步

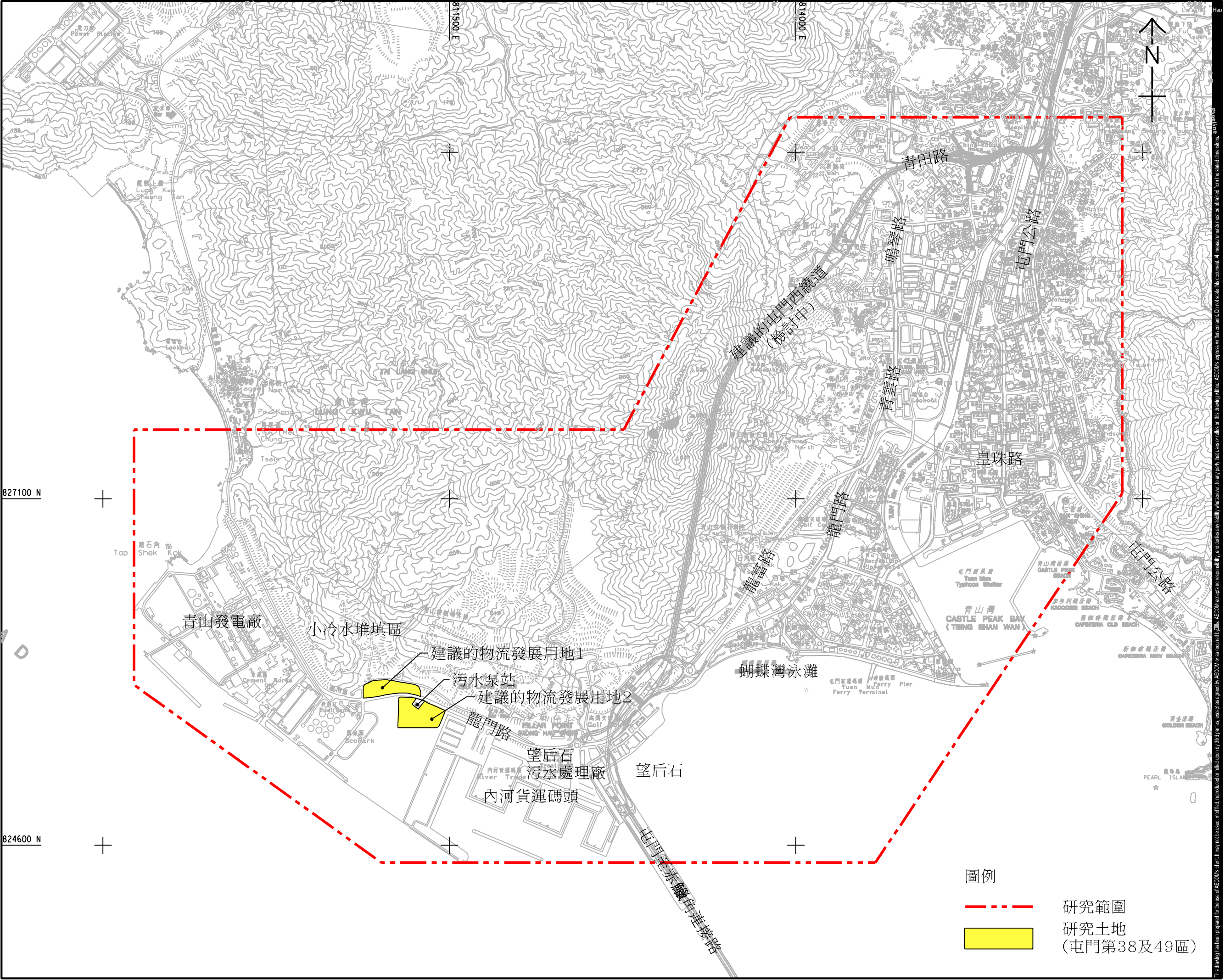
17. 我們計劃於今年就屯門第 49 區的物流用地 1 向城市規劃委員會申請規劃許可。視乎有關賣地程序的安排和進展，預計最快可於今年年底前推出用地 1，供業界興建現代物流設施。另外，屯門第 38 區的物流用地 2 現正用作臨時填料庫直至 2018 年年底，我們會與土木工程拓展署商討可騰出土地的時間表。

議員意見

18. 請議員就上述建議提供意見。

運輸及房屋局運輸科
二零一五年二月

ISO A1 594mm x 841mm
Project Management Initials:
Designer:
Checked:
Approver:
Plot File by: \$USERS\$
PATH \$FILES\$
SDATES



PROJECT
屯門西擬議物流發展
運輸及交通影響評估

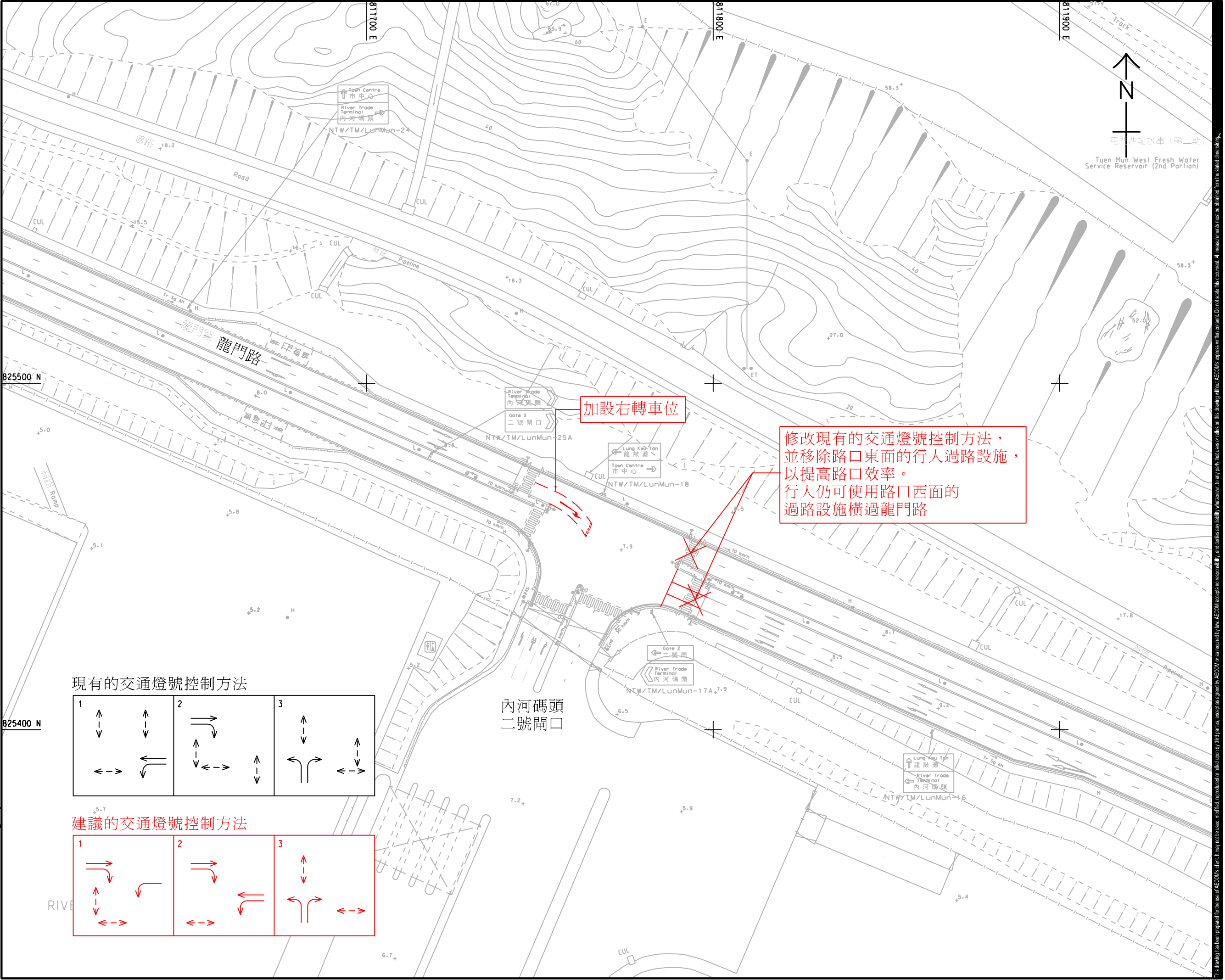
SCALE
比例尺
A1 1:12500

DIMENSION UNIT
尺寸單位
METRES

SHEET TITLE
圖紙名稱
物流發展用地位置及
交通影響評估範圍

SHEET NUMBER
圖紙編號
圖 1

ISO A1 594mm x 841mm
Project Management Initials:
Designer:
Checked:
Approver:
Plot File by: chancwa 2015/2/15
PATH D:\003131\DRAWING\REPORT\T1A2\T1A2_502.dgn



AECOM

PROJECT
屯門西擬議物流發展
運輸及交通影響評估

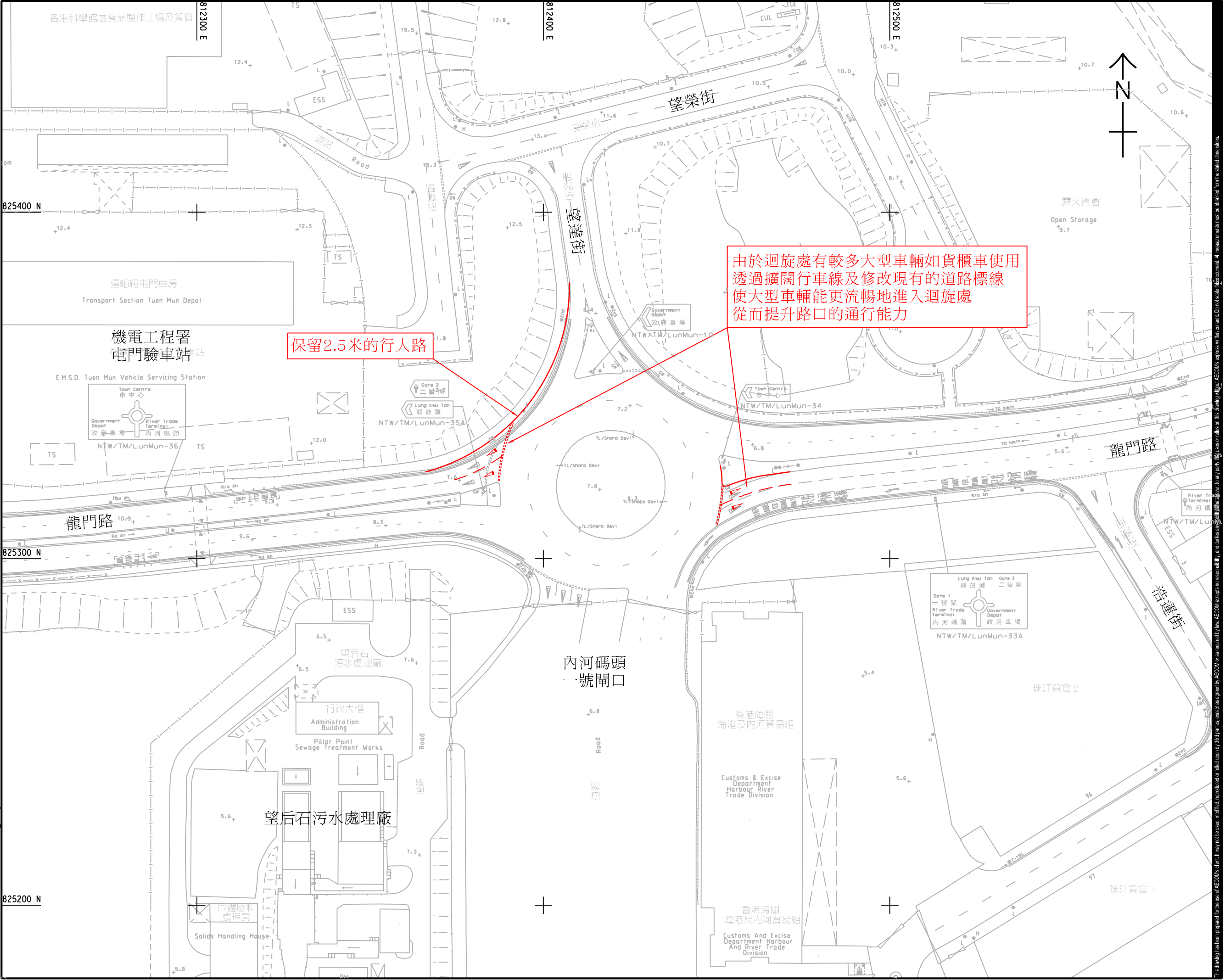
SCALE
比例
A1 1: 500

DIMENSION UNIT
尺寸單位
METRES

SHEET TITLE
圖紙名稱
建議路口改善措施 - 龍門路 /
內河碼頭二號閘口 (J6)

SHEET NUMBER
圖紙編號
圖 2

ISO A1 594mm x 841mm
Approved:
Checked:
Designer:
Project Management Initials:
Plot File by: chancwa 2015/2/16
PATH D:\003131\DRAWING\REPORT\T1A2\T1A2_503.dgn



AECOM

PROJECT
屯門西擬議物流發展
運輸及交通影響評估

SCALE
比例
A1 1: 500

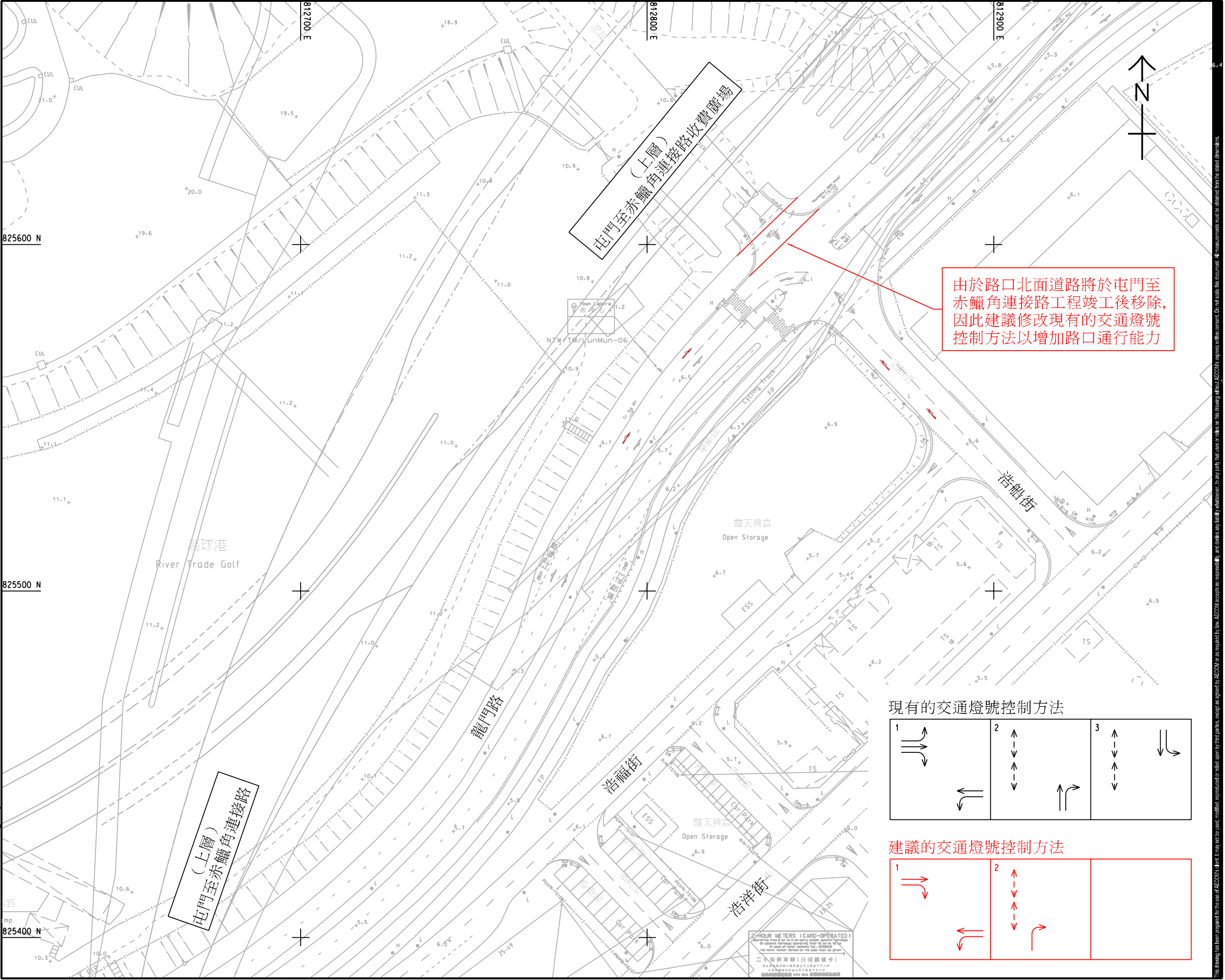
DIMENSION UNIT
尺寸單位
METRES

SHEET TITLE
圖紙名稱
建議路口改善措施 -
龍門路 / 望遠街 (J7)

SHEET NUMBER
圖紙編號
圖 3

This drawing has been prepared for the use of AECOM's client. It may not be used, modified, reproduced or relied upon by third parties, without the prior written consent of AECOM. All measurements must be obtained from the stated dimensions.

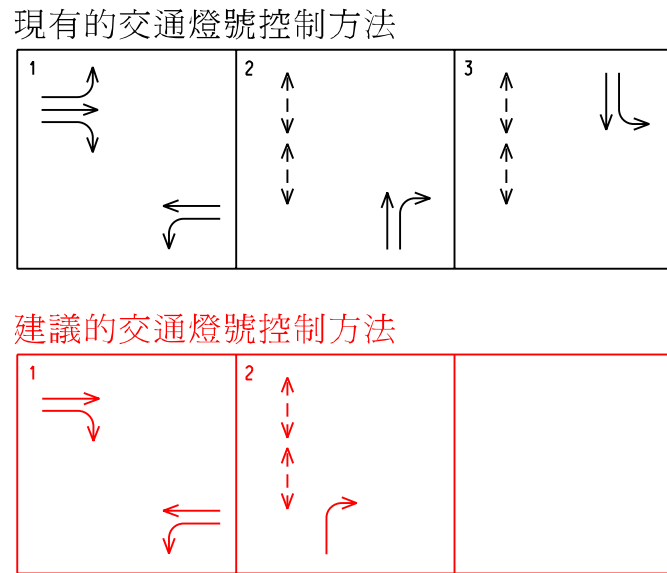
ISO A1 594mm x 841mm
Project Management Initials: 825600 N
825500 N
825400 N
Plot File by: chancwa 2015/2/16
PATH D:\003131\DRAWING\REPORT\T1A2\T1A2_504.dgn



PROJECT
屯門西擬議物流發展
運輸及交通影響評估

SCALE
比例
A1 1: 500

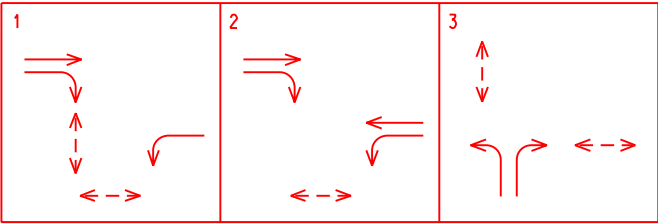
DIMENSION UNIT
尺寸單位
METRES



SHEET TITLE
門前屯門
建議路口改善措施 - 龍門路/
浩船街 (J9)

SHEET NUMBER
圖則編號
圖 4

建議的交通燈號控制方法



SCALE
比例

DIMENSION UNIT
尺寸单位

A1 1 : 500

METRES

SHEET TITLE
圖紙名稱

建議路口改善措施 - 龍門路/填料庫出入口 (J5)

SHEET NUMBER
圖紙編號

圖 5

