

屯門區發展及規劃工作小組（2016-2019年）

第六次會議

會議記錄

日期：2019年4月11日（星期四）

時間：下午3時正

地點：屯門區議會會議室

出席者：

梁健文先生，BBS，MH，JP（召集人）

李洪森先生，BBS，MH

古漢強先生

陶錫源先生，MH

陳有海先生，BBS，MH，JP

何杏梅女士

林頌鎧先生

程志紅女士

龍瑞卿女士，MH

朱順雅女士

甘文鋒先生

巫成鋒先生

葉文斌先生

楊智恒先生

譚駿賢先生

余芷茵女士（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：

吳觀鴻先生

黃麗嫦女士

劉業強議員，BBS，MH，JP

曾憲康先生

應邀嘉賓：

徐德義醫生 食物及衛生局副局長

林智文先生 發展局首席助理秘書長(規劃及地政)5

吳育民先生 規劃署屯門及元朗西規劃專員

李錦浩先生 食物環境衛生署屯門區環境衛生總監

梁健榮先生 政府產業署物業估價測量師(項目)

萬家明先生 運輸署高級工程師/房屋及策劃/新界西

歐陽東偉醫生 醫院管理局新界西醫院聯網服務總監(基層及社區醫療)

陳勇良先生 渠務署工程師/屯門 5

梁嘉豪先生 房屋署規劃師(11)

劉子豐先生 土木工程拓展署高級工程師/1(西)

梁美燕女士 地政總署屯門地政處產業測量師/中 1(屯門地政處)

列席者：

馮雅慧女士
徐敏儀女士
梁子康先生
劉振輝先生
譚國樑先生
何婉貞女士

民政事務總署屯門民政事務專員
民政事務總署屯門民政事務助理專員(一)
民政事務總署屯門民政事務助理專員(二)
民政事務總署屯門民政事務處高級行政主任(區議會)
地政總署屯門地政處行政助理/地政(屯門地政處)
規劃署高級城市規劃師/屯門 1

I. 歡迎詞

召集人歡迎各與會者出席屯門區發展及規劃工作小組第六次會議。

II. 通過 2018 年 4 月 23 日舉行的第五次會議的會議記錄

2. 召集人表示，秘書處於 2019 年 4 月 4 日發出上述會議記錄的初稿予各與會者參閱，其後並無收到任何修訂建議。沒有小組成員即場提出修訂建議，上述會議記錄遂獲得通過。

III. 續議事項

(A) 屯門舊市中心規劃

(屯門區議會文件 2016 年第 4 號)

(屯門區議會文件 2016 年第 5 號)

(發展局的書面回應)

(運輸及房屋局的書面回應)

3. 召集人表示，工作小組曾於 2018 年 4 月舉行的會議上討論是項議題，並議決邀請相關政策局及部門派代表出席是次會議，以跟進工作小組提出的意見。及後，他已去信發展局、運輸及房屋局（下稱「運房局」）、食物及衛生局（下稱「食衛局」）、政府產業署和醫院管理局（下稱「醫管局」），邀請他們派代表出席是次會議。就此，秘書處已於會議前將發展局及運房局就是項議題作出的書面回應以電郵分發予各小組成員參閱。此外，運房局亦已回覆表示，運輸署代表會代表局方回應小組成員的提問。

4. 召集人歡迎食衛局副局長徐德義醫生、發展局首席助理秘書長(規劃及地政)5 林智文先生、規劃署屯門及元朗西規劃專員吳育民先生、高級城市規劃師/屯門 1 何婉貞女士、政府產業署物業估價測量師(項目)梁健榮先生、屯門地政處署理行政助理(地政)譚國樑先生、食物環境衛生署（下稱「食環署」）屯門區環境衛生總監李錦浩先生、運輸署高級工程師/房屋及策劃/新界西萬家明先生、土木工程拓展署高級工程師/1(西)劉子豐先生、渠務署工程師/屯門 5 陳勇良先生以及醫管局新界西醫院聯網服務總監(基層及社區醫療)歐陽東偉醫生出席是次會議。

5. 召集人續表示，為方便討論，他建議按以下次序討論是項議題的三大範圍：(i) 重建屯門診所；(ii) 於新墟街市旁增建綜合大樓；以及 (iii) 為舊市中心一帶制訂長遠的運輸策略。工作小組同意召集人的建議。

(i) 重建屯門診所

6. 召集人表示，規劃署及衛生署代表在上次會議上表示，相關部門正積極跟進重建屯門診所的工作，包括研究於新建大樓內設置何類設施。他首先邀請食衛局副局長徐醫生提供有關重建屯門診所的最新進展。

7. 食衛局副局長徐醫生表示，屯門診所在 1968 年落成，屬低層數的建築物。局方在過去一段時間，就較舊而地積率未盡其用的醫療處所展開重建計劃，當中包括考慮中的屯門診所。屯門診所現時包括兩棟建築物，其中一棟主要提供醫療衛生服務，另一棟用作宿舍、儲物及藥倉。他指出，2018-19 年財政預算案公布，日後若有發展項目，政府將以「一地多用」的模式善用有關土地。因此，在重建屯門診所時，當局會考慮新增一些元素在新建項目內，並盡量考慮範疇相近的服務，以期達致協同效應。除醫療服務外，亦可考慮同時提供社會福利，故有關部門會在推動項目的過程中積極探討，並吸納不同的意見，以考慮放置甚麼合適的服務。

8. 發展局林先生表示政府現時積極以「一地多用」的模式發展用地，以提供更多社區設施，而重建屯門診所屬首批項目。根據 2018-19 年財政預算案，政府已預留 220 億元推展首批項目，以善用土地及提供更多設施滿足區內的需要。就重建屯門診所而言，其發展方向為整合區內醫療設施，並加設社福設施，另會提供社區有所需求的設施（如公眾泊車位）。政府產業署正牽頭就重建項目的設施組合與各政策局及部門商討，當有初步建議，局方會諮詢屯門區議會、地區人士及持份者。局方亦藉是次會議與小組成員交換意見，以便制訂更能滿足地區需要的方案。

9. 屯門及元朗西規劃專員表示，希望小組成員可就項目內的使用安排發表意見。

10. 政府產業署梁先生表示會配合發展局或相關部門重建屯門診所，並樂意聽取小組成員的意見。

11. 醫管局歐陽醫生表示會配合政府的發展建議。

12. 有小組成員表示原欲獲悉項目的進度，怎料局方如今仍在聽取工作小組的意見。他表示不介意政府設置何類設施在新建項目內，而停車場亦是工作小組的訴求。他認為新青街和河傍街的交通或會較

為擠塞，但相信其他路段沒有大影響。他希望食衛局能盡快推動項目的發展。

13. 有小組成員表示支持「一地多用」的概念。他指出，過去曾要求個別部門推動重建項目，奈何因需尋找聯用單位一起發展相關項目，而部門往往未有計劃設置服務在重建項目內，以致沒有部門願意負責牽頭推動項目。就發展局代表表示會考慮增設停車場，他認為方向正確，但略嫌步伐太慢，故期望局方可在未來三至六個月內主動向屯門區議會提供方案，供議員參考。

14. 召集人表示，工作小組並沒有反對局方提出的意見，故局方可以着手推動項目的發展。此外，他查詢局方有否考慮工作小組以往提出的意見，並可否在本屆任期內提供確實的項目發展時間表或工程內容。

15. 發展局林先生表示理解工作小組希望政府盡快處理有關項目。他表示，現時政府加強力度推動「一地多用」，讓發展局和財經事務及庫務局參與，並由政府產業署就項目設施的組合進行溝通協調的工作。由於重建後的建築物會使用多年，故局方需小心處理，確保設施適合社區的需要。現時相關政策局及部門已着力推動項目，他相信可在年內向屯門區議會提供初步方案，與議員交換意見。

16. 有小組成員認為既然發展局代表承諾跟進，而食衛局、政府產業署及醫管局的代表亦有出席是次會議，他不擔心聯用的問題。他希望局方在本屆區議會任期內向屯門區議會交代項目的進展。

17. 有小組成員表示是項議題在本屆區議會任期內已討論了超過三年，小組成員或未必想把以往提過的意見重覆一次，故希望秘書處可撮錄以往小組成員表達過的意見，供局方參考。

18. 召集人表示過往每次去信相關政策局或部門時，已把會議記錄提供予他們參閱。他表示，既然各相關政策局或部門的代表已出席是次會議，而負責協調的政府產業署代表亦在席上，他希望局方可在本年9月前，向工作小組交代初步方案。

19. 有小組成員表示支持整個項目，但小組成員亦關注哪個部門負責牽頭處理項目，以及哪個部門會聯用新建項目。他希望發展局代表可就聯用的發展方向會否拖慢整個計劃的進度作出回應。

20. 發展局林先生表示，政府已加強內部協調聯用部門及推展跨局設施的多層大樓發展。他指出，以往個別政策局或部門就發展項目負責協調的工作，成效會因協調工作並非他們的專責範疇而未見理想。因此，政府產業署作為專職部門會負責協調，以推動重建屯門診所項目，亦故此不會拖慢項目的進度。他表示，政府內部目標是在本年第三季推出初步方案，但亦需因應個別狀況再作調整。例如在技術層面上，較多部門會爭取使用建築物較低的樓層，因此政府產業署便須與各個部門溝通，以安排最佳的設施組合。他表示，局方會盡快推進項目，並希望在項目內包括不同的設施供市民使用，回應地區的需求。當有初步建議時，局方會再與工作小組分享。

21. 召集人欲知悉政府會否接納工作小組以往提出的意見。與此同時，如政府有新的建議，亦可告知工作小組，如工作小組不反對，政府便可盡快落實。他希望局方在本年 9 月前落實有關方案。

22. 發展局林先生表示，已參考工作小組及各相關部門的意見，並希望在本年第三季與工作小組分享初步用地組合的建議。

23. 食衛局副局長徐醫生表示會積極與相關部門配合。

24. 有小組成員就較多部門會爭取使用建築物較低的樓層表示，現時雖由政府產業署負責協調，但屯門診所現屬食衛局，故應由食衛局先行選擇所需樓層。他亦相信只有社會福利署會爭取在新建項目設置服務設施。既然如此，他希望發展局可縮短時間表，並希望重建屯門診所成為財政預算案內發表的數個項目中第一個立項的項目，以便盡快獲取較多資源。

25. 召集人總結表示，工作小組對部門之間如何使用新建項目沒有意見，主要希望有關部門能盡快落實有關項目。

(ii) 於新墟街市旁增建綜合大樓

26. 召集人表示，小組成員在上一次會議中普遍贊成於新墟街市旁增建包括熟食中心及停車場的綜合大樓。及後，屯門區議員在去年 11 月與發展局局長會面時亦曾提出有關訴求。

27. 食衛局副局長徐醫生表示，過去的施政報告提及政府會在不同地區興建新的街市，並為進行大型現代化街市計劃預留 20 億元。食衛局會陸續推出項目，包括全面翻新舊式街市，以重新編排檔位和改闊

通道等。香港仔街市是第一個全面翻新的街市，當完成了上述翻新工程，局方會探討如何利用撥款進行不同類型的工作。除香港仔街市外，局方亦準備為其他三個地區的街市進行全面翻新。此外，局方亦會為最少三個街市進行小型改善工程。由於全港由食環署管理的街市達 100 個，而每區的訴求不同，局方需就大型翻新工程決定優次，並按時公布時間表。新墟街市方面，該街市已使用了 32 年，在過去四、五年亦有不同的小型維修工程。

28. 屯門及元朗西規劃專員表示，小組成員過去對改善新墟街市周邊環境提出了不同的意見。就是否在新墟街市旁增設熟食中心、文娛設施，以及多層停車場等，他表示該處現時在分區計劃大綱圖上劃作住宅（甲類），政策局如認為有需要擴充街市，亦無需申請規劃許可。如食衛局和運輸署認為需改善新墟街市及其周邊環境，規劃署會作出配合。

29. 運輸署萬先生表示，如有部門計劃發展項目，在配合「一地多用」的原則下，運輸署會適量地增加停車場設施。

30. 召集人查詢是項建議是否需由政府產業署跟進。

31. 發展局林先生表示是項建議目前沒有政策局或部門欲牽頭發展，亦不屬「一地多用」的項目。

32. 食衛局副局長徐醫生就興建新街市表示，局方會先處理現時沒有食環署營運的街市的地方（如天水圍、東涌新市區、將軍澳及古洞北）。大型翻新工程方面，他表示選擇優先處理的條件是該街市已使用多年，通道十分狹窄，營運出現困難，而該區對大型翻新工程亦有共識。由於目前新墟街市的運作尚算順利，而一直也有進行維修工程，故局方短期內沒有重新規劃新墟街市的計劃。

33. 有小組成員認為問題在於由哪個部門負責推動是項建議。他表示自己是新墟街市諮詢委員會的成員，並指新墟街市已飽和，該街市日常一些較微細的問題已獲食環署處理，但問題在於街市整體不勝負荷。他理解食環署不容忍非法熟食小販檔，但清走非法熟食小販檔後，市民的訴求是提供熟食市場。就此，他希望食衛局能牽頭負責有關項目。他另表示，檔主在出席新墟街市諮詢委員會會議時反映新墟街市的通道太窄。他希望善用街市上層的空間，並建議拆卸現有天橋，改為興建升降機直達街市。然而，他重申其要求是不要拆卸新墟街市而另行興建新的街市，以避免檔主遭重新計算租金。他希望食環署牽頭

跟進是項建議，並由其他部門配合。此外，他並不同意運輸署有關待其他部門牽頭才解決交通問題的說法。他認為運輸署需考慮提供過河通道，以及覆蓋屯門河面的建議。

34. 有小組成員表示不同意重建新墟街市，但建議善用現時新墟街市旁的停車位，以擴建街市同時解決附近違泊的問題。

35. 有小組成員表示工作小組的原意是善用新墟街市旁的土地，如興建停車場，以改善違泊情況；或設置熟食中心，而政府同時亦可善用該地設置辦公室。他指出，新墟街市的擠迫情況已超乎想像，原因是其租金以致物價相對其他街市便宜，二來屯門內有多個屋邨的街市已由領展管理，這些街市的物價非居民所能負擔，以致他們都前往新墟街市買菜。他認為政府不一定要重建新墟街市，但可考慮善用其旁邊的土地，拆卸現有天橋改為興建升降機，供居民使用。他希望食衛局牽頭負責有關項目。

36. 有小組成員表示新墟街市的配套設施不足，工作小組並已就此提出建議，卻未得政府認同，使問題解決不了。他表示，當初政府規劃街市時應考慮服務人口的多少，居民會透過什麼方法前往街市。現時居民主要靠專線小巴和的士前往街市，其餘則會駕駛前往，使交通的問題出現。他指出，新墟街市旁現時單層的停車場並非全開放予公眾，既浪費土地，檔戶起卸貨物時又阻塞道路。他認為交通問題先天不足難以解決，並希望藉食衛局副局長出席是次會議，請局方再三考慮擴充及完善新墟街市。

37. 有小組成員查詢為何不善用新墟街市旁的土地，並邀請食衛局副局長一同前往視察，以便了解其擠迫的程度。他建議可在上址興建地下停車場、熟食市場和街市。

38. 召集人表示相信食衛局副局長已前往 18 區不同的街市了解其環境狀況。他查詢食衛局除興建新街市及進行大型翻新計劃，是否可在擴建街市方面增撥資源。他認為，重建屯門診所項目也可考慮興建私人屋苑，希望副局長考慮就新墟街市項目，與私人發展商商討，增加上述元素，對推動舊市區發展或有幫助。

39. 食衛局副局長徐醫生表示他亦曾前往不同街市視察，明白每個街市均有其困難。他重申局方在過往數年的首要重點是在沒有食環署街市的地區設置街市。而街市改善計劃方面，如清拆現有街市再作規

劃，亦需不同持份者同意。局方現時會先處理香港仔街市，日後會陸續推展至其他地區。至於有關新墟街市過分擠迫及配套不足的意見，他會請食環署負責管理街市的組別作研究。

40. 運輸署萬先生透過投影片（附件一）向小組講解市中心停車場使用率及屯門區過河設施的情況。

41. 有小組成員對運輸署的回應表示不滿意。他指出，運輸署研究報告中的停車場有兩個屬於私人屋苑的，如在屋苑停泊車輛後前往新墟街市距離很遠。至於三條橫過屯門河的通道均需繞大段路程才可到達新墟街市，而蔡意橋更是不合標準的。運輸署常說上述通道並未飽和，而有關道路亦會把所有車引往屯門鄉事會路，是失敗的概念。他認為研究報告結果並不恰當，他請運輸署重新思考有關改善方案。

42. 召集人請食衛局副局長考慮協助推動是項發展建議。

(iii) 為舊市中心一帶制訂長遠的運輸策略

43. 召集人請規劃署及運輸署代表就區內的交通事宜作出補充。

44. 屯門及元朗西規劃專員表示，市中心大致可分上、中、下三區。他表示，下區已獲重建，提供了 1,900 個住宅單位，而 Vcity 亦由多條天橋貫穿至周邊樓層較低和樓齡較高的住宅。中區則包括了新墟街市、仁愛堂及仁愛廣場等，主要屬「政府、機構或社區」設施。而上區則包括了屯門診所及球場。他表示，政府現正檢視是否有政府用地可作改善，故考慮重建屯門診所，以新增其他醫療設施。如可行，運輸署亦可考慮增設停車場。至於新墟街市一帶，政府亦會考慮如何長遠優化社區設施服務大眾。交通運輸管理模式方面，則由運輸署負責跟進。

45. 運輸署萬先生透過投影片（附件一）向小組成員介紹短、中、長期改善措施。他表示，運輸署已在配合「一地多用」的原則下，適量地增加停車場設施，例如在第 27 區、第 16 區運動場、第 17 區天后路以及重建屯門診所項目中積極給予意見，以增加停車位。推展商用車輛泊車位顧問研究方面，該研究已在 2017 年 12 月展開，預計在 2019 年完成。研究旨在評估各地區的商用車輛泊車需求，並會制訂短期至長期措施以應付需求，包括修訂《香港規劃標準與準則》中商用車輛的泊車位及上落貨區的標準。與此同時，亦要求發展商及房屋署在新發展項目內提供《香港規劃標準與準則》標準範圍內較高的泊車位數量。他另表示，署方將配合全港規劃研究，展開《跨越 2030 年的主要幹道策略性研

究》，當中包括對新界西北地區發展所需的大型運輸基建進行探討，資料檢視本港 2031 年至 2041 年或以後的運輸基建的供求，以期初步敲定有關基建的布局，建議落實時間表，並擬訂相應的對策，以確保大型運輸基建的規劃能配合香港整體長遠土地發展的需要。此外，他表示由於違例停泊是導致區內交通擠塞的原因之一，署方會繼續通過一些短期的交通管理措施，解決區內交通擠塞的問題，當中包括：在不影響交通情況下，設置路旁泊位；設置上落客禁區；以及與警方緊密聯繫，加強執法，以解決區內違例停泊的問題。

46. 有小組成員指出運輸署的報告指區內有足夠停車位，然而屯門區內交通問題工作小組進行的研究卻指區內停車位不足，並建議增加停車位，故質疑為何兩份報告結果有所不同。她認為署方應盡量覓地方增設停車位，而小組成員亦已就選址提出意見，希望運輸署考慮有關意見。

47. 有小組成員查詢運輸署在修訂《香港規劃標準與準則》後會增加還是減少停車位的標準。她認為，由於市中心一帶沒有新的房屋發展，原有停車位數目已定，即使修訂《香港規劃標準與準則》對舊區亦於事無補。因此，運輸署應考慮如何增加停車位，而警方亦須加強執法。

48. 有小組成員認為《香港規劃標準與準則》只是一個指引，署方應看實況規劃停車位數量。此外，他要求興建由屯門西前往屯門東的過河通道。他亦請徐副局長前往新墟街市了解違泊情況，並要求運輸署回應蔡意橋是否符合標準。

49. 召集人表示如部門在現階段解決不了交通擠塞問題，便應與警方協調作出管理。短期方面，部門應爭取設置更多停車位，例如在重建屯門診所項目中，以及在新墟街市旁的土地增加停車位，他並希望運輸署能積極作出跟進。過河通道方面，署方亦應考慮工作小組的建議。此外，他建議主要部門與工作小組一同安排前往新墟街市旁的土地及蔡意橋進行視察。

(B) 要求規劃私家醫院用地

(屯門區議會文件 2016 年第 36 號)

50. 召集人表示，工作小組曾於 2018 年 4 月舉行的會議上討論是項議題，並議決續議是項議題和邀請相關政策局派代表出席是次會議。及後，他亦已去信邀請食衛局派代表出席是次會議。

51. 食衛局副局長徐醫生表示，香港現行採用公私營醫療雙軌制度。政府一直致力推動公私營醫療均衡發展，為市民提供充足的醫療服務。要建立一個可持續發展的醫療系統，除了增加硬件配套（如病床、手術室及診所等設施）外，也需配以充足的醫療人手等軟件配套。政府一直關注及從多方面着手改善醫療人手短缺的情況。在增設醫療硬件設施方面，政府必須具前瞻性，並明白過去一段時間硬件配套的發展步伐緩慢，因此建議推展十年醫院發展計劃（下稱「十年計劃」）。他續表示，第一個十年計劃現正進行中，而第二個十年計劃亦即將展開，當局將會在立法會會議上向議員闡釋計劃的具體內容（包括規模及每區涵蓋的項目）。擴展醫療服務系統方面則必須循序漸進，在增加配套設施同時，亦須考慮醫療人手的供應是否充足配合。他舉例指出，天水圍醫院啟用初期只提供有限度的急症室服務，後來各項醫療服務亦陸續投入服務（如延長急症室服務至 24 小時、設立住院病房，以及設立內科病房服務等）。此外，他表示政府已投放資源發展新界西聯網的醫療服務系統，以應付不論是人口增長或人口老化帶來的醫療需求。就此，政府將於第二個十年計劃內進一步發展新界西聯網的公營醫療服務，推行的方案包括在洪水橋新發展區增建醫院、擴建天水圍醫院及博愛醫院，以及在元朗社區設置社區健康中心，可見新界西內的醫療服務將日益完善。至於私營醫療服務系統發展方面，目前本港有 12 間私家醫院，2017 年的平均病床住用率為 58.5%。我們知悉部分私家醫院的病床住用率較高，部分則尚有空間容納更多需求。其中，位於新界的仁安醫院和香港港安醫院一荃灣，其病床住用率分別為 82.2% 和 43.8%。

52. 有小組成員認同推動醫療發展須具前瞻性。他得悉政府目前會優先在缺乏公眾街市的地區規劃用地以興建公眾街市。他認為興建私家醫院與興建公眾街市的概念相近，應發展地區的私家醫院。他認為第二個十年計劃主要集中於公營醫療服務的發展，無助回應區內對私營醫療服務的需求。他認為公私營醫療服務的性質不同，不能混為一談，但兩者卻能產生協同效應，設置私家醫院能把較有經濟能力的人士分流到私家醫院，在回應區內的需求時亦可減輕公營醫療服務的壓力。他另指出，香港醫療專業壟斷情況嚴重，是本港醫療人手長期不足的成因之一，政府應重點處理醫療人手不足的問題，不應把醫療人手是否充足視作規劃私家醫院用地的前設。

53. 有小組成員表示同意上述小組成員的意見。他表示，食衛局不應以新界西聯網未來的公營醫療服務發展混淆視聽，認為鄰近地區的

私家醫院病床使用率仍未飽和並非拒絕在屯門規劃私家醫院用地的理由。他續指出，新界大西北地區缺乏私家醫院服務是不爭的事實，加上屯門區地域廣闊，人口龐大，同時區內唯一的醫院座落在區內較北的位置，醫療服務未能全面覆蓋整個屯門，區內對私營醫療服務需求甚殷。因此，局方應全面審視屯門區的情況，按區情積極考慮在區內規劃私家醫院用地，而不應單純從病床使用率等數據作考慮。他希望局方能全面推行地區性公私營醫療服務雙軌並行的政策。

54. 有小組成員指出屯門醫院的使用率及服務量早已飽和。雖然政府計劃擴建屯門醫院的手術室大樓，但病房數量卻沒有相應增加。考慮到屯門區近年的人口結構變化頗大，除了人口增加及老化的情況，近年有不少私人屋苑，特別是單棟式私人屋苑相繼落成，區內新增了不少具有一定經濟能力的人口，大幅增加了對私營醫療服務的需求。事實上，私家醫院的病床使用情況亦同樣非常緊張。他留意到只要完成治療，醫院便會即時要求病人出院，以騰出病床予其他輪候中的病人。他認為私家醫院的病床使用情況與局方上述提出的數據不一。因應屯門、元朗及天水圍等地區均未有可用的私家醫院服務，加上上述區內的人口結構變化，且屯門目前備現有合適用地可規劃作私家醫院用地，他希望政府能考慮題述建議。

55. 有小組成員認為在區內規劃私家醫院用地的要求並不複雜，難以理解為何題述建議提出多年仍未獲政府正面回應。他表示，區內私人診所及醫療中心林立，反映私營醫療服務在區內具市場力。現時有不少市民會購買醫療保險，在保險的保障下，市民自然首選使用私家醫院服務，對區內公營醫院服務的需求相對較少。然而，屯門區並沒有私家醫院設施，有需要的屯門居民需前往荃灣，甚至九龍才可獲得私營醫療服務，非常不便。他指出，私營醫療服務的對象一般為中產或較有經濟能力的市民，因應區內人口結構的變化，屯門區對私營醫療服務的需求大幅增加，故他要求政府落實題述建議。

56. 有小組成員表示，政府近日推行自願醫保計劃，旨在優化住院保障，鼓勵市民使用私營醫療服務及非緊急治療，以紓緩公營醫院的壓力。眾所周知，屯門醫院的服務量飽和情況嚴重，政府卻不考慮在區內規劃私家醫院用地以減輕屯門醫院的壓力，他認為此舉與推行自願醫保計劃的目的相違背。他促請政府能深謀遠慮，盡快在屯門區規劃私家醫院用地。

57. 有小組成員認為政府擔憂新增的私家醫院會與公營醫院爭奪人

手，加速醫療人員的流失量，故拒絕在區內規劃私家醫院用地。她認為，公私營醫院的服務對象不同，在區內實行公私營雙軌制不但能為具經濟能力的市民提供私營醫療服務，亦同時紓緩公營醫院的負擔，實為雙贏的局面。她另認為政府應盡力改善本港醫療專業壟斷的情況，並對在屯門區規劃私家醫院用地的建議持開放態度。

58. 有小組成員認為荃灣港安醫院與屯門之間有一定距離，屯門居民需跨區才可使用私家醫院服務，實在非常不便。他重申，公私營醫院服務應相輔相成，政府應貫徹推行自願醫保計劃的原意，推動私營醫療服務的發展，以減輕公營醫院的壓力。此外，他認為土地規劃屬規劃署的工作範疇，在屯門區內規劃私家醫院用地與否與食衛局並不相關，故促請有關部門落實題述建議。

59. 有小組成員表示，區內對私營醫療服務需求殷切，認同應在屯門區興建私家醫院。考慮到現有醫護人手不足的情況嚴重，而擴充私營醫療服務難免會與公營醫療服務爭奪人手，加上興建大型私家醫院動輒需時十年，政府應作長遠及周詳的部署。就此，他查詢政府在整體醫護人手的規劃詳情（如大幅培訓醫護人員的計劃、增加資源增聘人手，以及增加醫科生學額等）。

60. 食衛局副局長徐醫生感謝小組成員的意見及建議。他表示，局方明白屯門醫院服務壓力非常大，指出過往因鄰近地區的醫療服務發展緩慢（如天水圍醫院至近年才投入服務），加重了屯門醫院的負擔。他相信在第二個十年計劃的發展遠景下，鄰近地區的社區醫院及醫療設施將相繼投入服務，屆時屯門醫院的壓力會大幅減少，能集中回應區內的需求。至於私營醫療服務方面，私營醫療服務的發展並不局限於增設私家醫院及病床。事實上，各區相繼有不同的醫療中心成立。因應自願醫保計劃的保障範圍涵蓋日間醫療服務，以及就規管醫療處所實行的《私營醫療機構條例》，私營醫生自設日間醫療中心會成為香港醫療界的新趨勢，市民可考慮於日間醫療中心進行日間手術而無須入院，不但減輕醫院病床的壓力，亦可降低相關支出，並讓市民能在公營醫療服務及私家醫院外有更多選擇。因此，局方會積極推動私營醫療服務多元化發展，而未必單一考慮增加私家醫院及病床設施。此外，他指出，為了讓市民在購買新鮮食物時有更多價格相宜的選擇，政府會盡量在未有公眾街市的地區覓地興建公眾街市。然而，他認為興建私家醫院與興建公眾街市兩者有不同考慮因素。他總結表示，會進一步反映、深化討論及跟進小組成員提及的意見。

61. 屯門及元朗西規劃專員表示，規劃私家醫院事宜牽涉醫療發展規劃，一般由食衛局負責，亦須同時考慮醫療硬件及軟件配套能否配合。規劃署會因應食衛局就規劃私家醫院的需要及意見，有需要時開展土地規劃的工作。

62. 有小組成員表示，洪水橋新發展區的規劃工作規模龐大，規劃署仍能在短時間完成多幅涉及教育用地的改劃工作，但題述建議只涉及一幅用地，署方卻遲遲未能落實建議，他為此表示不滿。他認為，區內對私家醫院的需求急切，同時區內有可用土地，故要求署方立即落實題述建議。

63. 有小組成員認為工作小組雖然多年來跟進區內重大的規劃及發展事宜，但所跟進的事項卻一直毫無進展。她批評部門各自為政，對小組成員的意見敷衍了事，根本無意推動區內發展及規劃。她認為日間治療中心只能應付規模較小的手術，實際上有不少病症的治療必須在醫院進行。她認為政府不應漠視民意及區內的需求，並促請政府正視及回應市民所需。

64. 有小組成員相信未來本港對私營醫療服務的需求會日益增加，希望政府更能具前瞻性，及早規劃及積極考慮擴充私營醫療服務，以應付未來的醫療需求。他促請部門落實在屯門區規劃私家醫院用地。

65. 食衛局副局長徐醫生表示，政府一直關注醫護人手不足的問題，而目前主要從挽留及增加人手兩方面推行解決方案，包括增撥財政資源以改善公營醫療人員的薪酬福利；每三年檢討醫學院的醫學額；提高新聘用醫療人員的退休年齡；以有限度註冊形式聘請合資格的非本地培訓醫生；延長有限度註冊醫生的註冊及續期有效期；以及探討為非本地培訓醫生提供專科培訓，以吸引更多合資格的非本地培訓醫生來港執業，藉此紓緩公立醫院前線醫生人手不足的問題。

66. 屯門及元朗西規劃專員回應表示，規劃署在規劃洪水橋新發展區時，會進行人口估算的工作。署方預計新發展區將可容納約 21 萬人，當中包括新增人口約 17 萬。署方會參考《香港規劃標準與準則》以及徵詢教育局的意見，以估算新發展區內適齡學童的數目及所需的中、小學用地數目。在進行規劃及工程研究時，因應有公眾意見指新發展區建議的醫院用地非常接近鄉村式發展地方，希望可改劃醫院用地附近的土地以作緩衝，並重新審視有關用地的規劃。經考慮新發展區的整體規劃後，署方會把原作醫院用地由十多公頃改為約七公頃，而的

餘下土地，以及附近的教育及其他用途的用地一併重新整合。

67. 召集人請食衛局及規劃署考慮小組成員的意見，考慮在區內規劃私家醫院用地，以應付區內長遠的醫療需要及發展。

(C) 要求興建屯洪荃鐵路

(屯門區議會文件 2017 年第 8 號)

(屯門區發展及規劃工作小組文件 2018 年第 1 號)

(運輸及房屋局的書面回應)

68. 召集人表示，工作小組曾於 2018 年 4 月舉行的會議上討論是項議題，並議決續議是項議題和邀請相關政策局派代表出席是次會議。及後，他亦已去信邀請運房局派代表出席是次會議。其後，秘書處收到運房局的書面回應，並已於會前將有關文件以電郵分發予各小組成員參閱。

69. 召集人表示，由於未來屯門區的人口將因不同的發展項目而增加，所以當局有需要考慮興建連接屯門及市區的鐵路，以解決屯門至市區的交通擠塞問題。故此，他建議再次去信運房局，重申屯門區議會的立場，並請局方認真考慮屯門區議會的建議。工作小組同意召集人的建議。

(D) 跟進四十萬伏特高壓電纜金屬塔改以隧道形式輸電的建議

(屯門區議會文件 2016 年第 27 號)

(環境局的書面回應)

(中華電力有限公司的書面回應)

70. 召集人表示，工作小組曾於 2018 年 4 月舉行的會議上討論是項議題。及後，有議員在 2018 年 11 月 6 日舉行的屯門區議會會議上，要求工作小組繼續跟進上述事宜，並獲屯門區議會同意。就此，他已去信邀請環境局及中華電力有限公司（下稱「中電」）派代表出席是次會議。其後，秘書處收到環境局和中電的書面回應，並已於會前將有關文件以電郵分發予各小組成員參閱。

71. 召集人續指出，環境局表示，中電早年曾研究可否將屯門高壓電纜金屬塔改以隧道形式輸電，惟該區的 400 千伏架空電纜是九龍及新界供電系統的骨幹，是確保香港供電穩定的關鍵基礎設施之一，如果要把有關電纜移至地底，必須興建隧道，貫穿整個地段，當中涉及私人土地及開發區域，工程會非常龐大和複雜。此外，工程費用屬於電力公司的資本支出，成本是由所有中電客戶共同承擔；由於上述工程牽涉的成本

高昂，很可能為電費帶來相當大的上升壓力。該局指，中電目前沒有提出要改變屯門架空電纜的運作方式。如電力公司向政府提出任何資本投資的建議，政府會依據四個能源政策目標，即安全、可靠、合理價格和環保，按既定機制進行嚴格審核，以確保有實際需要才批准進行有關項目，避免過大、過早、不必要或不合理的投資，減少電費上調的壓力。中電則表示，此項建議必須在社會各界達成共識及獲得政府同意後，中電才可以就新方案作出詳細研究（包括落實有關方案的成本和所需時間，以及如何舒緩對各個持份者的影響等）。

72. 有小組成員表示設置架空電纜佔用了有關土地的領空，令該地持份者不能把土地租賃出去，而政府當年只稍作賠償。他認為應向環境局查詢在架空電纜下的土地持有人擁有該土地的高度限制。

73. 召集人表示會去信環境局就上述議員的意見作出查詢，並可否在洪水橋新發展區內把一些設施置在地底。

IV. 討論事項

(A) 第 54 區的整體泊車位嚴重不足的問題

(屯門區發展及規劃工作小組文件 2019 年第 1 號)

(規劃署的書面回應)

74. 召集人表示，屯門區議會環境、衛生及地區發展委員會（下稱「環委會」）轄下第 54 區發展及配套設施工作小組曾多次於 2018 年的會議上，表達對第 54 區的整體泊車位數量的關注。房屋署代表曾多次向上述工作小組表示，署方會參考《香港規劃標準與準則》的指引提供足夠車位數目以應付需求；然而，上述工作小組認為現時《香港規劃標準與準則》的標準未能配合第 54 區的泊車位需求，擔心以現時比例規劃車位會為該區帶來整體泊車位嚴重不足的問題，故議決向環委會報告相關事宜。及後，環委會於 2018 年 9 月 28 日第六次會議上通過將題述事宜向屯門區議會匯報，以便屯門區議會考慮如何處理或進一步跟進。其後，屯門區議會於 2018 年 11 月 6 日舉行的會議上同意將題述事宜交由本工作小組跟進。就此，他已去信邀請規劃署及房屋署派代表出席是次會議。其後，秘書處收到規劃署的書面回應，並已於會前將有關文件以電郵分發予各小組成員參閱。

75. 召集人歡迎房屋署規劃師(11)梁嘉豪先生出席是次會議。

76. 房屋署梁先生表示，香港房屋委員會在制定公營房屋泊車設施時，除參照《香港規劃標準與準則》外，亦會因應個別項目的發展，考

慮運輸署及相關部門的意見。在發展新項目時，署方會盡量根據相關標準的上限，在可行的情況下增加泊車位，亦會在不影響項目單位產量及完工時間表的情況下，考慮個別地盤情況，因應運輸署的意見，盡量提供額外泊車位，以應付有關項目的泊車需要。

77. 屯門及元朗西規劃專員指出，政府在規劃發展項目時需提供相關社區設施，而《香港規劃標準與準則》的作用在於按人口或其他因素，就在哪些地方提供適合的設施提供一個指標。《香港規劃標準與準則》由規劃標準小組委員會負責統籌，上述委員會會諮詢相關部門意見。至於《香港規劃標準與準則》第 8 章「內部運輸設施」的主要標準是根據運房局及運輸署的意見制訂，由於上述委員會現正檢討上述章節，如有需要，相信運房局及運輸署會檢討有關標準。

78. 有小組成員表示房屋署現時依照運輸署的標準去處理停車位事宜並無不妥，然而第 54 區現時只提供了 100 個停車位，當餘下兩個地盤完成時，最多亦只有 500 個車位，他質疑將來如何應付有關需求，而最終只會產生違泊問題。他指出，安定邨、友愛邨及富泰邨均設有停車場，查詢為何第 54 區的地盤卻沒有停車場。他續表示，房屋署現時依照《香港規劃標準與準則》去制訂停車位的數量，然而如按房屋單位及停車位比例計算，現時提供的停車位則屬過少，故他希望政府部門作出補救。

79. 有小組成員指出規劃署代表曾在工商業及房屋委員會會議討論相關議題時，表示部門不一定要完全根據《香港規劃標準與準則》的指引提供停車位數目，故查詢房屋署為何還要參考上述準則，並是否可提供更多停車位。他指出，欣田邨現時只有約 100 個停車位，即近 400 個車主抽籤申請一個停車位。他認為停車位根本完全不足，認為上述準則已過時，需要更新。他表示，運輸署現時會在三個地區進行先導計劃興建智能停車場，他查詢是否會在屯門興建智能停車場，並希望運輸署代表向該署署長或運房局局長反映其訴求。

80. 有小組成員表示運輸署在制訂《香港規劃標準與準則》後，其他部門不一定要參考上述標準，然而當第 54 區出現停車位不足的問題後，房屋署卻又以參考《香港規劃標準與準則》作辯解他認為第 54 區的問題反映上述準則脫離現實，故希望負責的部門盡快修訂上述準則。與此同時，其他部門亦不應再參考上述準則。

81. 房屋署梁先生表示，在現有機制下，署方一貫參考《香港規劃標

準與準則》作規劃，同時亦會諮詢相關部門（如運輸署）意見，並按地盤的實際情況，在不影響單位產量及完工時間表的前提下，盡量滿足有關需求。

82. 有小組成員指出既然規劃署表示不一定要參考《香港規劃標準與準則》作規劃，查詢房屋署為何仍參考有關準則。他指出，以往落成的屋邨設有多層停車場，現時 900 多個住戶單位卻只獲配 20 個停車位。由於日後還有數個地盤需面對同樣問題，若房屋署依舊參考《香港規劃標準與準則》，問題最終亦解決不了。他並查詢當局何時會在屯門興建設智能停車場。

83. 召集人表示除了欣田邨附近數個相繼落成的房屋署地盤外，連同附近私人樓宇的發展，該處將有一萬多個新的房屋單位。如按照現時的標準編配停車位，違泊問題將日益嚴重。智能停車場方面，他指出其他地區已開始進行有關計劃，故查詢運輸署會否考慮在屯門興建智能停車場。他總結表示，政府應因應屯門未來的新增人口，在區內設置更多停車位。

84. 運輸署萬先生表示，署方正檢討《香港規劃標準與準則》，並相信有關停車位數量標準會獲得改善，並預計署方在 2019 年底或 2020 年年初可作匯報。此外，署方將在三個地區展開智能停車場計劃，如情況理想，會在不同的區份陸續增設智能停車場。第 54 區方面，署方一直與房屋署緊密合作，亦要求後者在不影響產量及進度情況下，盡量增加車位。如房屋署在該區增加停車位，運輸署會支持。

85. 有小組成員建議在檢討《香港規劃標準與準則》時，考慮毋須劃一全港的標準。她指出，新界地區居民駕車前往市區上班的機會較大，港島區市民則普遍乘搭公共交通工具上班便可。再者，新界居民亦有很多職業司機，他們放工後需停泊其車輛在區內，故貨車等重型車輛停泊位大有需求。考慮上述因素，她亦建議區內增加重型車輛停泊位。

86. 召集人表示，若可彈性處理是否參考《香港規劃標準與準則》，而規劃署也同意，房屋署便應考慮放鬆其標準，增加停車位以滿足居民需要。召集人續表示會去信房屋署反映工作小組同意在區內增設更多停車位。

**(B) 要求將屯門文娛廣場地下的空置地方恢復為停車場
(屯門區發展及規劃工作小組文件 2019 年第 2 號)
(規劃署的書面回應)**

87. 召集人表示，屯門區議會轄下交通及運輸委員會(下稱「交委會」)及屯門區內交通問題工作小組曾於 2016 年 4 月 13 日至 2018 年 10 月 10 日期間多次就題述議題進行討論。交委會委員認為屯門文娛廣場地下的空置地方在屯門政府合署興建時已預留作停車場用途，由於現時區內停車泊位不足，因此建議政府將該處恢復為公眾停車場。然而，沒有政府部門願意擔任此項目的牽頭部門，令上述建議未能進一步落實。交委會於 2018 年 11 月 16 日舉行的會議上，議決將是項議題轉交至本工作小組跟進，並獲屯門區議會於 2018 年 11 月 6 日舉行的會議上通過。就此，他已去信邀請運輸署、規劃署、地政總署及政府產業署派代表出席是次會議。其後，秘書處收到規劃署的書面回應，並已於會前將有關文件以電郵分發予各小組成員參閱。

88. 召集人歡迎屯門地政處產業測量師/中 1 梁美燕女士出席是次會議。

89. 屯門地政處梁女士表示，早前已就有關空置地方的用途作出討論，處方主要會配合運輸署及政府產業署的取向，盡量就有關部門的建議作出相應的配合。

90. 政府產業署梁先生表示署方對有關空置地方用作公眾用途持開放態度，並指出署方所負責的範圍不包括運輸及交通範疇，故會基於運輸署的專業意見後作出配合；若運輸署認同將題述空置地方作為停車場用地，署方會就相關安排提供協助。

91. 運輸署萬先生透過投影片(附件二)向小組成員講解屯門文娛廣場附近停車場使用率調查結果。他表示，署方曾就題述議題於不同場合作出討論，根據過往的紀錄，有關空置地方並沒有指定用途，亦非專門為停車場而設計。他續表示，該空置地方樓底不高，不適合停泊貨車。就此，該空地是否有作為停車場的需要，要視乎屯門區內對於泊車位的需求而論。署方曾在去年度及本年度為此作出相關的調查，2017 年的報告結果已夾附於會議文件，調查報告均顯示屯門市中心的剩餘泊車位是足夠供予區內違例泊車的車輛使用。相關的調查方法為署方於 2018 年 3 月中挑選其中三天(星期五、六及日)的午飯及晚飯時段點算評估，調查發現屯門市中心區內範圍有超過 1,000 個車位，而當日於停泊車輛最高峰時段的剩餘車位數目仍有 162 個，可見剩餘車位數目足以應付當時

56 部違例泊車的車輛。他表示，由於屯門柏麗廣場停車場及屯門政府合署停車場的地理位置最接近屯門文娛廣場，對於題述議題具有很大的參考價值，署方亦有觀察以上兩個停車場的使用情況。他續指，調查報告指出兩個停車場的使用率只有三至七成左右，而屯門政府合署停車場的使用率最低，其使用率維持在三至六成之間。署方於 2019 年 3 月間亦再為以上兩個停車場的使用率進行調查，報告結果顯示使用情況與前次報告結果類近，兩個停車場有超過 100 個的剩餘車位，足以應付當時 60 部違例泊車的車輛。屯門柏麗廣場停車場及屯門政府合署停車場的使用率仍維持只有三至七成左右，而屯門政府合署停車場的使用率仍是最低，維持三至五成之間。鑑於上述有關屯門文娛廣場附近範圍的泊車位的使用情況，調查結果未能確立將文娛廣場空置地方改建為停車場的需要。

92. 屯門及元朗西規劃專員表示署方已作出書面回應，並補充表示有關空置地方在分區計劃大綱圖上劃作「政府、機構或社區」用途的規管用地，若相關負責項目的部門最終達成共識，議決將題述空置地方興建為公共停車場，停車場用途不須申請規劃許可。

93. 有小組成員表示運輸署已於屯門區內交通問題工作小組的會議報告有關調查結果。他認為該調查所揀選的調查時段欠缺代表性，不能反映車位不足的實際情況。他表示，屯門政府合署停車場雖於非繁忙時段開放予市民使用，但由於只在非繁忙時段開放，該報告結果未能充分反映市民日常對於停車場泊車的實際需要；星期六、日及公眾假期期間，屯門市廣場附近的路段會因車輛輪候進入商場停車場而出現擠塞的情況，然而該調查只針對繁忙時段於屯門市中心範圍的泊車情況進行調查，便指屯門市中心附近沒有泊車位的需求，可見該調查報告並不全面。因此，他希望運輸署能就以上的漏洞重新展開調查。他續表示，若區內有停車場的使用率不高，可能是由於周遭停車場的價錢相對便宜，他另查詢運輸署有何方案處理屯門街道違例泊車問題。此外，他希望運輸署牽頭將題述的空置地方恢復為停車場，並再次重申將有關空置地方建為停車場的需要。

94. 有小組成員同意有關屯門市中心附近停車場車位的空置率無法反映實際泊車位不足的現況。他表示，運輸署代表剛引用調查報告的數據，其調查時間方面有避重就輕之嫌，在屯門區內交通問題工作小組討論時已不獲上述工作小組成員接納。屯門區內交通問題工作小組並認為有關屯門政府合署停車場的數據沒有說服力，故將題述議題轉交至屯門區發展及規劃工作小組再作討論。他續表示，新界不少地區（如沙田及

荃灣等)均有建設政府公共停車場，然而屯門區內卻沒有相關的停車場。另一方面，他向有關部門查詢該空地原來的用途及當年提議規劃該空置地方的部門倡議人。

95. 有小組成員對運輸署的調查結果與屯門居民實際的生活情況有重大落差感到疑惑。她建議運輸署若要得到使用停車場的實際數據，調查必須在真正的繁忙時段進行，而不應以未能反映實況的調查結果斷定屯門區內並無泊車需求。她強調區內泊車位不足問題是不爭的事實，認為運輸署應積極跟進。

96. 召集人表示，屯門政府合署停車場的使用率低，或因市民並不知悉該停車場可供使用，他遂建議運輸署加強相關宣傳以提高該停車場的使用率。此外，他亦查詢哪個部門負責長期監察政府物業的使用情況，並對有關部門容許有關用地出現長期空置表示不滿。他續表示，是次會議已有不少議程討論的方向均指向屯門區車位不足，如運輸署同意將有關用地批予市民作泊車用途，便可回應小組成員及市民的訴求。召集人亦查詢該地下空置地方是否由政府產業署管理，以及該由哪一個部門決定是否開發該空地。

97. 有小組成員表示，政府產業署在當中的角色是相對被動的，在有關部門決定開放該地下空地後，政府產業署才會提供相應的協助。他另表示，有關運輸署報告的調查以平均每天停車位使用率，以衡量是否開放更多泊車位或在邏輯上可行；然而他以屯門政府合署停車場為例指出，該停車場的泊車位在星期天及假日時段經常額滿，而平日時段的使用率則相對低，故整體數據結果的平均值會被拉低，令調查無法反映市民對泊車位的真正需要。至於星期天泊車位嚴重不足的情況，使市民需費時輪候停車位，因此運輸署進行調查時應顧及整體的泊車情況，他並認為現有調查報告的結果並不恰當。

98. 有小組成員希望再次邀請運輸署萬先生到區內視察停車場的實際使用情況。他認為小組成員雖然就泊車位使用率最高及最繁忙的時段有其表述，然而運輸署只偏執相信顧問公司的調查結果，而不選擇相信小組成員現場具體觀察所知的實際情況，他為此感到不滿，遂提議再次與運輸署代表視察區內停車場。

99. 召集人表示，小組成員的訴求是希望政府能善用有關空置地方，並一致同意該空地最合適作停車場用途，故希望相關部門能就小組成員的提議作出協調，並盡快由牽頭部門決定落實。召集人亦希望有關空地

可作為停車場供市民使用。此外，他查詢現時席上有哪一部門能作出承諾，早日落實小組成員的意見。

100. 屯門及元朗西規劃專員表示，規劃署擔任的角色主要為土地規劃方面，當年有關空地被規劃為文娛及政府合署的用途，而有關建築物的內部設計期後便會交由政府產業署作出跟進。他續表示，現時內部空置的地方該如何善用，已超出其部門的職權範圍。

101. 屯門地政處梁女士表示，處方對於有關空置地方於日後用作泊車位的建議持開放態度。她並表示，若運輸署認為此空置地方適宜用作停車場用途，處方將盡力配合運輸署的安排。

102. 運輸署萬先生對調查報告的調查方法及內容補充表示，署方於2018年3月是挑選了星期五、六及日進行三天調查，並分別於星期五的下午5時至9時和星期六及日的下午2時至9時進行調查。此外，他表示署方調查不同停車場所得出的使用率並非取自所有時段的平均數值，而是以該停車場當日泊車量最高峰時的數據作出計算，至於不同時段的使用率均列於有關報告的列表中。至於把該空地用作停車場的安排，署方會繼續留意屯門市中心的泊車需求，並會在需求超出區內所能供應的車位數目時，再與相關部門提出增加泊車位的建議，屆時會由牽頭部門就加建停車場作出安排。署方在過去兩次的調查結果，文娛廣場附近的泊車位暫足夠區內市民使用。

103. 召集人就運輸署代表的回應表示，小組成員現一致同意把題述空置地方用作停車場，而他從運輸署的立場可見，署方亦不反對將該空地建為停車場，只是基於調查報告的結果，認為市民對屯門市中心的對泊車位暫未有急切需求。因此，召集人查詢運輸署若不以區內是否對泊車位的需求作為首要考量的標準，題述空置地方改為停車用地是否可行。鑑於其他部門並無反對小組成員的建議，召集人續查詢其他部門若不以運輸署作題述項目的牽頭部門，而由其他相關部門落實建議是否可行。

104. 運輸署萬先生表示，就屯門區對泊車需求的層面而言，調查結果未能確立將該空置土地改為停車場的需要。如其他部門認為該空地應改建為停車場，運輸署持開放態度，並會從交通層面給予意見。

105. 召集人表示備悉運輸署的意見，並邀請政府產業署代表就是否能夠作為牽頭部門作出回應。

106. 政府產業署梁先生表示，署方曾就題述議題諮詢各政府部門，然而至今仍未收到任何部門有意將該空置地方改建為停車場。他續表示，署方並非交通運輸的專責部門，如得到運輸署提供確實的數據，署方會提供適當的協助。

107. 召集人遂查詢若沒有任何的政府部門願意成為題述項目的牽頭部門，是否可由其中的部門先作招標，再授權其他機構管理停車場。

108. 有小組成員表示該空地改建為停車場一事應由運輸署負責。若運輸署不願擔當牽頭部門，上述提議亦難以落實。此外，他亦查詢當年審批有關土地時，題述空置地方是否具有一定的規劃用途。據他了解，經由地政總署審批的土地會受到土地契約的條款約束土地用途，故他相信該空置用地亦應有原本的規劃。他以沙田大會堂為例表示，該大會堂地下空間也用作停車場，故他質疑為何屯門文娛廣場地下的空置地方沒有用作公眾停車場。此外，他亦提及運輸署曾批准改變屯門市廣場第一期的停車場作商業用途，不明白即使運輸署對於雙層泊車系統的操作全然不知，仍批准有關集團以雙層泊車系統代替傳統泊車位，構成另類的空置問題。他表示，即使題述空置地方可作政府用途，小組成員亦同意該空地最適合改建為停車場，但運輸署仍鑑於調查結果否定屯門市中心對泊車位的需求，令改建為停車場一事變為空談。

109. 召集人希望運輸署代表聆聽小組成員意見後，能明白小組成員對於題述空地的發展仍會以改建為停車場作首選。現時運輸署認為屯門區內泊車位供應充足，與議員所了解的情況截然不同。因此，召集人請運輸署代表於會後向署方的決策層反映，屯門區議會一致同意將題述空地發展為停車場，並希望能於下次會議盡快得到回覆（如就改建停車場一事上的難處或問題等）。他希望在是次會議與運輸署溝通以後，可避免在不同的委員會或工作小組會議中重覆討論，以致題述項目遲遲未能落實。

110. 有小組成員向運輸署查詢負責於建築物內興建停車場的牽頭部門是哪一個部門，若可得知相關資料，可方便屯門區議會日後與相關部門合作。

111. 運輸署萬先生回應表示，現時香港存在兩種類別的泊車位：第一種是附屬泊車位，是因應場地的使用情況而對應產生的特定泊車位類型，例如規定某一面積的辦公室要配對相應數量的泊車位，而負責興建附屬泊車位及公眾泊車位均由項目倡議人牽頭。如需發展新項目，並有

需要為公眾提供泊車位，運輸署會視乎泊車位的需求而給予項目倡議人合適意見。至於署方所擔當的角色則是根據標準規劃，於興建附屬泊車位的數目上給予建議；至於公眾泊車位，則需先視乎當區的公共交通情況、違例泊車情況及將來公眾泊車位的需求，再向項目的倡議人建議公眾泊車位的適當數目。據他理解，屯門政府合署有開放予公眾使用的附屬停車位，當中一部分的附屬泊車位會於辦工時間後安排開放予公眾使用。就現時署方的調查結果所得，屯門政府合署的泊車位使用率不高，故建議先考慮實施其他措施提高其使用率。

112. 召集人表示現時屯門市中心的泊車位不足，即使議員使用的泊車地點亦非屯門政府合署或其就近的停車場，而是遠至安定邨或兆安苑等地方的泊車位。他續表示，建議把空置土地改建為停車場，除了有利部門增加收入，亦便利鄰近部門及議員停泊車輛，從多方面看來亦是好事，故再次期望部門善用有關空地。

113. 運輸署萬先生回應表示，有關公眾泊車位方面，署方已進行相關調查，並視察區內附近是否有空位作泊車位。至於讓政府職員使用的附屬泊車位方面，則需因應辦公室與場地的使用或運作，以了解是否需要附屬泊車位。他表示署方可就交通層面給予意見，若有部門就辦公室或場地使用上對附屬泊車位的需求，場地管理人或各部門可因應情況調節或增加附屬泊車位。

114. 有小組成員表示現時屯門文娛廣場有數個需要泊車位的部門設施，包括郵政局、圖書館及大會堂，不少市民曾向他反映，在前往上述設施使用服務時無法使用泊車位，可見以上三個政府部門均沒有足夠的泊車位提供予公眾使用，只有屯門政府合署可在非辦公時間提供少量泊車位予公眾使用。他就以上情況，查詢需合乎甚麼條件才能向運輸署提出增加泊車位的要求。

115. 有小組成員指出題述項目未能通過的原因，在於運輸署未就此作出明確表態，而署方所定義的需求亦需要數據支持。他了解運輸署代表的立場未必願意推翻調查數據而決定將該空地改建為停車場，故向運輸署查詢，需甚麼級別的決策人員才可以數據外的理據作考慮，直接決定將有關空地改建為停車場。他認為除非以上述情況處理，否則再討論亦難以達成目標。

116. 運輸署萬先生表示，增設公眾泊車位的確受調查數據的結果所限。然而，他會於會議後向政府產業署轉達議員對增加附屬泊車位的要

求，跟進區內是否有附屬泊車位的需求，考慮於文娛廣場附近空間改建為附屬泊車位。

117. 召集人請運輸署及政府產業署代表循上述方向解決問題，同時希望有關事宜在召開下次會議時有進展。

(C) 要求盡快落實擴建龍鼓灘路

(屯門區發展及規劃工作小組文件 2019 年第 3 號)

(環境保護署的書面回應)

118. 召集人表示，交委會於 2018 年 11 月 16 日舉行的會議上討論題述議題。交委會委員認為龍鼓灘一帶的交通負荷將不斷增加，因此要求相關部門盡快落實擴建龍鼓灘路。經討論後，交委會議決將是項議題轉交本工作小組跟進，並獲屯門區議會於 2018 年 11 月 6 日舉行的會議上通過。就此，他已去信邀請運房局及環境局派代表出席是次會議。其後，秘書處收到獲環境局授權的環境保護署（下稱「環保署」）的書面回應，並已於會前將有關文件以電郵分發予各小組成員參閱。

119. 運輸署萬先生表示，署方關注龍鼓灘一帶的交通情況。負責屯門曾咀骨灰安置所發展項目的食衛局已委託顧問公司就曾咀骨灰安置所的地方項目進行交通評估。該評估報告顯示，有關地方附近的道路網絡有足夠容量應付地方的未來發展。他續表示，明白議員關心曾咀骨灰安置所所產生的交通流量，署方將與食環署及警方緊密合作，食環署亦已因應情況安排分批分配骨灰龕位。另一方面，食環署每年均安排跨部門會議討論有關骨灰安置所的交通安排，最近會議已於本年 2 月舉行，並討論於曾咀骨灰安置所首年開放期間，於屯門站安排接駁巴士接送市民前往曾咀骨灰安置所，而往後數年會逐步在屯門公路轉車站和青衣港鐵站新增穿梭巴士。同時，在春秋二祭的高峰時期，署方會禁止私家車進入曾咀骨灰安置所範圍，以避免過多私家車出入會對龍鼓灘路或附近龍門路的交通造成影響。他續表示，如日後龍鼓灘一帶有大規模發展（如龍鼓灘填海項目等），署方會要求相關部門進行交通影響評估，有關評估須確立項目不會對附近的交通造成不能承受的影響，並需提出改善或緩解交通的建議措施，以應付項目所產生的交通流量。至於政府將在「明日大嶼」項目中優先推薦策略性的道路網絡，以改善屯門沿海地帶及龍門路的交通；而相關部門亦會就有關的發展和長遠的安排進行研究評估，並推薦落實建議。

120. 有小組成員表示擴闊龍鼓灘路已討論超過十年，由於該地有龍鼓灘村及其他屋苑，過往亦曾發生交通意外，若興建曾咀骨灰安置所後，

並無擴闊該道路，容易阻礙該處居民出入。她指出運輸署輕視曾咀骨灰安置所落成後產生的交通流量，以為禁止私家車進出而只讓巴士進入便可。然而，她表示巴士亦存有發生意外的機會，尤其是龍鼓灘路出入是單線行車，若發生意外該道路將會嚴重阻塞，因此她希望運輸署有危機意識。此外，她認為就有關運輸署提及「明日大嶼」的填海計劃，雖然龍鼓灘路在填海後將有替代路分擔交通流量，但填海計劃畢竟是多年以後的事情，連同龍鼓灘居民反對填海等因素，預計如此長遠的政策無法紓緩現時龍鼓灘路的交通問題。她續指出，曾咀骨灰安置所落成後，即使每年只向市民分配二萬個骨灰龕位，八年以後 16 萬個骨灰龕位亦將全部分配，若在這八年內政府只禁止私家車出入，並沒有對龍鼓灘路採取任何的改善方案，她查詢有關部門在該道路發生巴士意外時會如何處理。

121. 有小組成員表示運輸署代表的回應並無新進展。他表示同意小組成員所指，政府當年討論興建曾咀骨灰安置所曾承諾擴建龍鼓灘路，如今卻違背當年承諾。他續指出現時部門間雖有緊密合作，但並無整體的交通規劃，運輸署的回覆亦只是指向食環署及環保署跟進問題，其回應無法令人滿意或釋除小組成員的疑慮。曾咀骨灰安置所於本年開始抽籤，而每況愈下的交通情況則是有目共睹，故他希望部門審視小組成員意見，盡快落實可行的時間表，並給予工作小組切實的回應，而非以「留意事態發展」解決問題。他另表示，龍鼓灘路單線行車，路邊亦沒有避車處，在此情況下巴士如發生意外實在讓小組成員擔心，他希望有關部門能盡快回應小組成員的訴求。

122. 有小組成員表示運房局主要負責香港市民的起居出行，不少民生事項皆與運房局相關。就和合石骨灰龕場及鑽石山骨灰龕場而言，每逢春秋二祭時上述骨灰龕場附近的路面需求很大；而上述骨灰龕場的面積亦不及曾咀骨灰安置所的一半，即便限制私家車出入，骨灰安置所一旦開始運作必然有很多車輛駛至。即使只有公共巴士進出，道路的負荷還是很繁重，故他認為擴闊龍鼓灘路是事在必行的。

123. 運輸署萬先生表示明白議員關注曾咀骨灰安置所的項目對龍鼓灘路的交通影響。他指出，食環署委託顧問公司進行的交通評估報告中，已把新增穿梭巴士的車輛數目計算在內，而該道路交通依然足夠應付。至於春秋二祭的交通安排，食環署每年都安排跨部門會議討論有關事項，而運輸署亦會在該會議或其他適當的場合與食環署商討，了解食環署是否會提出其他改善方案，以消除小組成員的疑慮。他續表示，已於上次屯門區議會會議中與食環署代表討論，若拜祭期間有任何交通事

故，緊急事故交通協調中心會適時通知市民及安排對應的交通方案處理問題。

124. 有小組成員認為緊急協調中心職能範圍有限，一旦龍鼓灘路發生交通意外，其應變機制亦只是在電台呼籲市民切勿前往事發現場。他質疑現時龍鼓灘路未必如運輸署所言，足以應付未來的交通運輸量，特別是當 16 萬骨灰龕位完成分配後，交通安排如何應付至少 30 萬的祭祀人次實在存疑。此外，他估計運輸署擴闊龍鼓灘路亦需時甚久，故認為運輸署應進一步理解以上交通情況的處理方案，包括在「明日大嶼」的動工前，該道路已有不少基建項目，建築用的相關車輛出入亦會十分頻繁。

125. 召集人表示當年屯門區議會同意興建曾咀骨灰安置所，其中的條件是政府需為龍門路到龍鼓灘路進行改善工程（包括擴闊龍鼓灘路等），然而現時曾咀骨灰安置所將投入服務，署方卻仍未就改善工程定立相關計劃。他希望相關部門能重視事件，盡快提供改善工程的計劃。同時，他查詢政府既然興建骨灰龕場，為何於交通方面不能進一步便利更多市民前往拜祭。他續表示，運輸署認為有關道路足以應付未來交通流量，實在無法釋除小組成員的疑慮。十八區區議會主席在 2013 年同意通過每區均須設有骨灰龕場的設施，而屯門區議會亦同意設置 16 萬個骨灰龕位，但直到現在交通方面卻未有改善安排。就此，他請運輸署代表轉告部門決策者必須重視此事，落實改善龍鼓灘路。

126. 運輸署萬先生表示，由於時任食衛局副局長在建議興建曾咀骨灰安置所時，承諾會擴闊龍門路及龍鼓灘路，故他會適當地向食環署及食衛局反映，以作出跟進。

(D) 發展屯門公路巴士轉乘站及周邊土地

(屯門區發展及規劃工作小組文件 2019 年第 4 號)

(發展局的書面回應)

127. 召集人表示，交委會於 2018 年 11 月 16 日舉行的會議上討論題述議題。交委會委員認為運房局和發展局應考慮進一步發展屯門公路巴士轉乘站，包括擴建轉乘站以及利用轉乘站的周邊土地作多用途發展，例如興建多層停車場、發展上蓋物業和商業設施等。經討論後，交委會議決將是項議題轉交本工作小組跟進，並獲屯門區議會於 2018 年 11 月 6 日舉行的會議上通過。就此，他已去信邀請發展局及運房局派代表出席是次會議。其後，秘書處收到發展局的書面回應，並已於會前將有關文件以電郵分發予各小組成員參閱。

128. 屯門及元朗西規劃專員吳先生表示，有關擴建巴士轉乘站的項目主要為運輸署的工作範疇。然而，就轉乘站周邊的土地是否可善加利用的查詢，署方已備悉有關意見，並會於日後規劃屯門東地段一帶時，在檢視土地規劃時將一併考慮有關意見。

129. 房屋署梁嘉豪先生表示，發展屯門公路巴士轉乘站及周邊土地的建議會先由發展局及規劃署作出探討，日後如有合適土地用作公營房屋的建議，房屋署會再作考慮。

130. 召集人多謝部門代表出席是次會議，並請他們考慮本工作小組的意見。

V. 其他事項

131. 沒有小組成員提出其他事項，召集人遂於下午 6 時 26 分宣布會議結束。

屯門區議會秘書處

日期：2019年7月

檔號：HAD TMDC/13/35/DC/28 (16-19) Pt. 4

屯門區規劃工作小組會議

運輸署

2019年4月11日

屯門區過河設施



市中心停車場使用率(日間-假日)

研究範圍

發現違泊的地方

- 青賢街康麗花園 (私營公眾停車場) (剩餘87個)
- 青賢街 (露天停車場) (剩餘0個)
- 新青街雅都花園 (私營公眾停車場) (剩餘97個)
- 鹿苑街 (露天停車場) (剩餘0個)
- 杯渡路橋底 (短期租約停車場) (剩餘29個)
- 青賢街 (短期租約停車場) (剩餘8個)
- V-city (私營公眾停車場) (剩餘45個)

總體使用率: 68%
剩餘車位: 269個
違泊車輛: 68架

交通及運輸安排

中/長期措施

- * 「一地多用」的原則，在合適的新項目增設公眾停車場
- * 商用車輛泊車位顧問研究及修訂《香港規劃標準與準則》
- * 跨越2030年的主要幹道策略性研究

短期措施

- * 設置全日禁區
* 仁政街/屯門鄉事會路路口
- * 警方執法

屯門區過河設施



現時過河設施	現時行車量/容車量比率	2031行車量/容車量比率
青田路	0.4	0.5
蔡意橋	0.3	0.5
杯渡路	0.4	0.5

保留蔡意橋行車方向及新橋單方向行車



保留蔡意橋行車方向及新橋單方向行車

影響

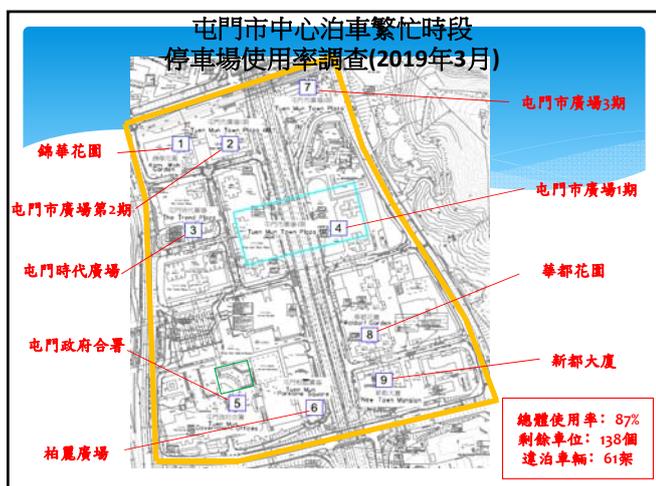
- * 青賢街/屯門鄉事會路路口表現:-20%(根據現時流量)
- * 河傍街/屯門鄉事會路路口表現:-20%(根據現時流量)
- * 路面泊車位會被移除(7個私家車;1個貨車)

謝謝



屯門文娛廣場附近停車場
使用率調查

2018	柏麗廣場停車場	屯門政府合署停車場
3月9日(1700-2100)	69%	52%
3月10日(1230-1430)	60%	48%
3月10日(1700-2100)	56%	67%
3月11日(1230-1430)	64%	32%
3月11日(1700-2100)	59%	38%



屯門文娛廣場附近停車場
使用率調查

2019	柏麗廣場停車場	屯門政府合署停車場
3月30日(1230-1430)	70%	47%
3月30日(1700-1900)	61%	38%
3月30日(1900-2100)	73%	53%

- 增加泊車位措施
- * 「一地多用」的原則，在合適的新項目增設公眾停車場
 - * 商用車輛泊車位顧問研究及修訂《香港規劃標準與準則》
 - * 路旁夜間商用車輛泊車位
 - * 善用短期租約公眾停車場