

陸靈中議員辦事處

OFFICE OF DISTRICT COUNCILLOR *Antonio Luk*



✉ antonioluk616@gmail.com
☎ 5111 8489



新界荃灣沙咀道362號全發商業大廈10樓1007室
Room 1007, 10/F, Fortune Commercial Building, No. 362 Sha Tsui Road, Tsuen Wan, N.T.

致：荃灣區議會主席
陳琬琛議員

陳主席：

要求切實解決東荃灣工業區的交通擠塞問題

有說 10 月 15 日發生的荃葵青大塞車源自青荃交匯處的交通擠塞，而交匯處的擠塞又是由於東荃灣工業區（即德士古道、楊屋道、橫龍街、馬角街、龍德街一帶）的擠塞所造成。本人相信這個看法有一定程度的準確。

其實「冰封三尺，非一日之寒」，東荃灣工業區出現大塞車，導致附近道交通擠塞，不耐煩的司機不斷響號，引來聲音污染，也不是新鮮事。

整體概況

這個問題的出現，遠因（underlying cause）應與規劃有關。自 1961 年起，政府把它發展為衛星城市之後，荃灣便不斷急速發展，並且以發展工業為主軸。

荃灣大致上有兩個大的工業區，分別是東荃灣工業區及柴灣角工業區，兩個工業區日間都面對因經濟作業而出現的不同程度交通擠塞。

東荃灣工業區的情況尤為複雜，因為在政府規劃下，有三個主要住宅屋苑（樂悠居、立坊及爵悅庭）是置於大片工業大廈區域毗鄰，只一街之隔，令到工業區帶來的問題也加諸在這些屋苑身上，例如噪音和交通擠塞。

平日標準的嚴重擠塞情況及成因分析

按本人的分類，東荃灣工業區的交通擠塞情況分平日的「標準版」及特殊日子（像 2021 年 10 月 15 日般）的「加劇版」。

擠塞情況見附照一，日間任何時間都可能出現，但以早上 8 時 30 分至 11 時較常見。車龍由荃業街頂出馬角街再頂出橫龍街和楊屋道，導致楊屋道無論是西行或東行，欲轉入橫龍街車輛都要排很久才可進入工業區。

附照一及二分別顯示一般出現在楊屋道近工業區的日間擠塞情況和內街如馬角里及橫龍街近龍德街交界的違泊情況，後者很大可能是前者的成因。

根據本人觀察所得，部分貨車即使在有關工業大廈仍有車位或卸貨位的情況下，仍貪圖方便泊在路邊，藉以節省泊車成本，所以當警方猛力執法的時段，這個擠塞問題又自然迎刃而解。

綜合而言，有關政府部門包括但不限於警務處及運輸署等實有必要聯手尋找對策處理這個問題。

特殊日子的加劇版

如 10 月 15 日的超級嚴重擠塞情況（見附照三及四），是特殊日子效應，首先碰上 10 月 13 日整天懸掛八號風球，貨櫃碼頭休息了，湊巧地 10 月 14 日是重陽節公眾假期，連續兩天休息日積存的貨物突然湧至東荃灣工業區；第二，10 月 15 日碰巧是星期五，一般來說工業區在星期五都會比周一至周四繁忙；第三，10 月 15 日那天整日斷續下雨，令到地面濕滑，交通意外也多了，行車因而較平常緩慢。以上三個因素都是加劇東荃灣工業區交通擠塞的原因。

在這些特殊日子，警方更應該預早編訂加強版人手，以應付實際需求；而運輸署及警方也應事前商討訂定應對這類特殊情況的策略和措施，盡避免急就章。

整體成因分析

要有效解決問題，必先深入了解問題，尤其是找對問題核心，才能對症下藥。然而，本人很想向政府問一個問題：究竟哪個部門能夠深入探討及分析東荃灣工業區的規劃及交通問題？本人認為這不是單純的交通問題，要妥善解決，不是運輸署單一部門可以做到，其他相關部門也要配合。況且，情況不是定格的(Static)，而是動態的(Dynamic)，隨著工業區內不斷有新的規劃申請及落實之前批核的規劃申請，因而不斷改變區內土地用途組合，因而不斷改變交通流量(需求)及承受力(供應)。

然而，香港一直奉行自由經濟不干預政策，顯現「一個硬幣有正反兩面」的結果，好處是自由度高，促進經濟發展；弊端是未能好好掌握區內的工業運作細節。理論上，擁有最齊備工業區運作資訊的應該是工業署，可是香港的工業署角色向來並不進取，似乎未備有某一區域的工業企業資訊，沒有扮演規劃者、監督者或協調者的角色，相信他們未有掌握各工業大廈各類貨車泊車位及起卸貨位的供求數據。由於對數據未有全面掌握，警方或會以為這些貨車是被迫停在路邊上落貨，在執法上或會因此寬鬆了。或許最能掌握這類數據者是統計處吧！

其實，成因分析方面，多年前運輸署算是做過，我將上屆區議會交通及運輸委員會第 24/16-17 號文件（供 2016 年 11 月 7 日會議上討論）其中一段（第 3 段）節錄如下：

「3. 現時灰窰角街及橫龍街沿路的工業大廈設大量貨倉（包括物流公司），工業大廈本身附設的車位及上落貨區並不足夠應付因此產生的交通流量。貨車司機通常選擇直接在街上落貨物，引致交通擠塞。此外，部分車輛在馬路上等候進入各工業大廈及違例泊車亦是導致交通擠塞的原因。」

重鋪荃業街何去何從？

在 2016 年 11 月該次交委會中，運輸署同時在文件內提出一個解決方案：把荃業街（見附照五）變為公家路及進行改善路面工程。

運輸署當時認為，將荃業街由緊急車輛通道更改公共道路，可以分流由馬角街至龍德街的一段橫龍街交通。

具體工程計劃是將荃業街由緊急車輛通道更改為一條闊 6 米的公共道路，而道路兩旁分別為闊 1.4 米及 1.6 米的行人路。推行這個擬議工程須使用部份位於荃業街及龍德街的私人土地，地政處在這方面須要向運輸署提供協助。

本人原則上也認同這項擬議工程，不但或有助交通分流，而且重鋪後的路面相信會令行車更為暢順及安全。可是，轉眼間已經接近五年，似乎工程從未開始過。

<向政府的提問>

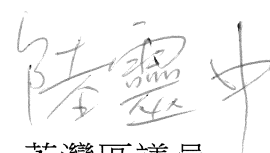
- 1) 除警方加強針對違泊的執法外，其他部門（特別是運輸署）有何其他措施以紓緩現時經常發生的塞車情況？

- 2) 荃業街會否如五年前的計劃由政府收回/重新規劃及重鋪路面？如果仍未開展，究竟當中發生了什麼事？
- 3) 有哪一個部門可以統籌為東荃灣工業區做一個全面的規劃、發展及交通研究，以需求及供應做基礎，探討現有道路面積容量，各工業大廈的貨物起卸運作模式，以及大廈內按面積大小/車輛類別劃分的停車位及上落貨位；並派研究員視察各座擁有停車位及貨物起卸區的工廈，搜集收費及使用率等數據？
- 4) 規劃署在審視日後的規劃申請時打算如何融入這個交通擠塞因素在考慮過程中？

<總結>

總括而言，政府不應採取鴛鴦政策，必須正面面對這個棘手問題，與民間群策群力把它處理好。

本人希望主席批准在十一月份區議會會議討論上述事宜，並邀請相關部門，包括但不限於運輸署、警務處、規劃署、路政署、工業署、地政處及荃灣民政處出席會議，作出回應。


荃灣區議員
陸靈中

2021年10月26日