



元朗區議會

YUEN LONG DISTRICT COUNCIL

梁福元 議員

地址：元朗大棠山道 11 號

電話：2470 0824

傳真：2475 4401

電郵：sphcentral@gmail.com

元朗區議會大會秘書處

由：梁福元議員、程振明議員、袁敏兒議員及梁明堅議員

請將以下議題列入 20/2/2019 大會議程

要求規劃署署長正視元朗區發展、交通問題及善用土地

香港土地不足問題嚴峻，近屆政府均着力探討如何開發新的土地資源及加建房屋，而發展棕地成為大部份市民的首選方案。元朗區即將開展多個發展項目，包括橫洲公屋發展、朗邊中轉屋重建、洪水橋新發展區、元朗南發展、錦田南及八鄉發展等，居住人口將急速上升超逾 100 萬人，吾等有以下建議向當局反映：

1. 元朗區交通規劃未能與時並進，居住人口急速澎漲，交通配套如道路網及集體運輸系統在回歸後均未有重大發展，現況供不應求，居民出入市區及對外交通均極為困難。議會人士及居民本全力支持政府發展，惟未有長遠交通規劃、配套及落實，令人意興蘭珊，有礙及拖延本區的進步。
2. 藉著區內多項發展瞬即上馬，吾等建議重新規劃道路網、開闢公庵山隧道貫通元朗南及連接 11 號幹線、增加基建配套如環保高軌列車、全面覆蓋區內明渠以加濶行車及行人路、增設單車徑，鼓勵市民環保出行及安全往返。

3. 區內六鄉現有交通便利的荒廢農地用作棕地作業，建議重新規劃貨倉及物流業用地、作出原區妥善安置及合理賠償以騰出建屋用地。另外，為配合大灣區發展及港珠澳大橋的啓用，建議發展偏遠鄉郊因農業式微及交通不便而被忽略的荒廢農地以配合大方向。如能改變土地用途及增建配套將可以提供最快捷、最合乎經濟效益及最有效率的房屋或其他設施用地，有助經濟、就業、民生等多項發展。

就上述多項意見，誠邀規劃署署長作出回應。

提問人：梁福元

二零一九年一月二十九日

支持議員：

袁敏兒	張木林	鄧家良	趙永雄
鄧國耀	周永勤	鄧慶榮	鄧慶平
鄧勵來	程松	黃卓健	梁明廷
鄧卓然	文炳南	鄧瑞民	
文光明	楊安	陳思榮	
黃樹和	劉林宏	鄧善年	

要求規劃署署長正視元朗區發展、交通問題及善用土地

就梁福元議員上述的提問，本署的回覆如下：

政府非常關注新界西北整體交通情況及居民的交通需要，故在規劃新發展區及其他房屋發展項目時，會就發展區對外及對內的交通及運輸需求進行技術評估，並提供各種公共交通及改善區內的現有道路網絡，減少發展項目對區內及區外的交通影響。

現時元朗區建有多條主要幹道，包括元朗公路、青山公路、新田公路、錦田公路、大欖隧道及青朗公路等，貫通區內和連接區外。運輸署亦會按交通需求變化，適時進行合適的道路管理措施，並會檢視區內主要道路中長期的交通需求變化，從而進行提升或改善工程的可行性和可取性研究，以改善交通。隨着新界西北進一步發展及人口增加，有必要提升公共交通運載量及優化道路網絡，並就長遠鐵路及主要幹道規劃方面作策略性研究，其中包括屯門至赤鱗角連接路、屯門西繞道、連接北大嶼山和元朗的十一號幹線及北環線，從而改善元朗區的交通情況及新界西北的整體交通網絡。

落實主要幹道方面，屯門至赤鱗角連接路與擬建的屯門西繞道提供一條直接的通道，連接深圳灣口岸，新界西北和機場。路政署預計屯門至赤鱗角北面連接路(即連接屯門一段)於 2020 年落成。運輸署已將屯門至赤鱗角連接路(北段)的資料提供予各專營巴士公司，並要求他們就新的路道網絡，研究有關服務改動及提交相關的公共交通計劃建議。因應新界西北未來發展所帶來的交通需求，路政署已於 2017 年 10 月就屯門西繞道最新走線方案開展勘測研究及初步設計，研究範圍包括檢視走線及接駁點的詳細佈局，亦會就附屬設施的安排提出建議，預計勘測研究需時兩年。路政署亦於 2018 年 5 月開展十一號幹線的可行性研究，預計研究於 2020 年完成。

鐵路方面，現時新界西北市民以西鐵往來市區。港鐵公司將逐步提升西鐵線的運載力達每小時每方向 28 班次，每班次由 8 卡車組成，有助改善擠迫情況。政府在《鐵路發展策略 2014》中落實興建北環線，並邀請港鐵公司提交建議書。部門在 2017 年收到港鐵公司的建議書，現時相關決策局和部門正研究該建議書及討論細節，並要求港鐵公司提供進一步的資料，以確保此項目切實可行。

行政長官於《施政報告》中提出「明日大嶼願景」，當中所提出的鐵路走廊有部分與屯荃鐵路的走線（屯門至青龍頭）相若。運房局計劃根據發展局和規劃署正進行的《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》研究所設定的整體土地規劃，推展《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》。當局將會根據最新的規劃資料，檢視本港 2031 年至 2041 年間鐵路和主要幹道等運輸基建的供求，並研究新界西北在 2030 年以後的重鐵運量。上述研究已於 2017 年 6 月獲立法會交通事務委員會支持，政府會適時就鐵路及主要幹道的策略性研究尋求撥款批准，以推展有關研究。

至於基建配套及綠色運輸，洪水橋新發展區及元朗南發展區着重「綠色設計」的規劃理念，包括易於步行的城市設計。新發展區內預留了「綠化」空間，提供河畔長廊、休憩用地、美化地帶及綠化地帶。人口、經濟活動及社區設施集中在公共運輸樞紐的步行距離內，減少交通需求及碳排放，並設完善的單車徑，行人道和步行街/商店街，加強社區的連繫。此外，亦預留一條環保運輸走廊貫穿洪水橋新發展區及元朗南發展區內的主要發展位置，包括商業、住宅、物流、企業和科技區及連接鐵路站。

就棕地作業事宜，區內現時有不少棕地作業。為應付香港的土地需求，洪水橋及元朗南研究透過綜合規劃及提供基礎設施，盤合發展區內棕地，釋放棕地的發展潛力，以提供房屋土地並改善鄉郊環境。政府在洪水橋新發展區及元朗南分別已預留約 24 公頃及 11 公頃土地，期望較善用土地的方式容納及整合部分香港仍有需要的棕地作業，及另在洪水橋新發展區預留約 37 公頃作物流設施用地。政府早前亦已展開相關的棕地研究，分別為規劃署及土木工程拓展署所進行的「新界棕地使用及作業現況研究」及「多層樓宇研究」，有關研究均大致完成。研究結果有助政府更全面地掌握棕地的現況，包括整體分布及用途，繼續循序漸進地探討這些棕地的發展潛力或農業/保育價值，並擬備合宜的方式釋放相關用地作較合適的用途。此外，對於受政府發展清拆行動影響的業務經營者，政府在 2018 年中公布措施，修訂為受政府發展清拆行動影響的寮屋住戶和業務經營者所提供的特惠補償及安置安排，以回應受影響人士的關注。立法會財務委員會亦已通過新措施下有關的特惠補償安排，政府正落實新引入安置安排。至於善用農地事宜，政府亦已展開農業優先區研究，以物色較大面積的優質農地，並制定政策和措施，促使荒置農地恢復農業用途，以及改善鄉郊環境。

規劃署屯門及元朗西規劃處

2019 年 2 月 18 日