

發展局
規劃地政科



Planning and Lands Branch
Development Bureau

香港添馬添美道二號
政府總部西翼十七樓

17/F, West Wing
Central Government Offices
2 Tim Mei Avenue, Tamar
Hong Kong

本局檔號 Our Ref. DEVB(PL-P)50/01/75

電話 Tel.: 3509 8810

來函檔號 Your Ref.

傳真 Fax : 2868 4530

香港中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓
工務小組委員會秘書
(經辦人：盧慧欣女士)

盧女士：

工務小組委員會
2019年2月27日會議的跟進事項

委員在上述會議上要求政府就文件編號PWSC(2018-19)41提交補充資料。經諮詢保安局、運輸及房屋局、香港警務處、土木工程拓展署及運輸署後，我獲授權回覆如下。

- 1) 應陳志全議員及區諾軒議員要求，提供補充資料列明缸瓦甫用地日後將會設置的警察設施及有關詳情

擬議缸瓦甫用地將用作重置或設置以下警察設施：

- (1) 現時位於粉嶺芬園的警察駕駛及交通訓練中心，以及警察槍械訓練設施(該兩項設施原計劃遷往粉嶺北新發展區範圍內)；
- (2) 現時位於古洞北新發展區範圍內馬草壟練靶場，以及羅湖練靶場及直升機坪；及
- (3) 建議新的特別行動訓練設施。

將上述散落在北區不同地方的培訓設施整合於缸瓦甫用地，將在警察培訓方面產生協同效應，並有利場地管理、使用和運作效率，亦可釋放古洞北及粉嶺北新發展區內現有或已劃作警務設施的用地作其他更有效益的用途。有關設施詳情如下：

(1) 警察駕駛及交通訓練中心

警察駕駛及交通訓練中心目前位於粉嶺芬園，負責提供警隊內駕駛及交通訓練，並且簽發警隊人員的駕駛政府車輛許可證。該中心提供警察汽車、電單車和其他行動車輛(例如巴士、大型車輛等)的駕駛培訓。中心也為警務人員及交通督導員提供專門的交通訓練，例如一般交通及意外調查訓練。

(2) 警察槍械訓練設施

警察槍械訓練設施目前位於粉嶺芬園。該設施為前線警務人員提供持續的戰術訓練，例如覆蓋及移動技巧、建築物搜索及進入方法，協助前線人員在城市環境中執行日常職務和維持治安。該設施亦提供水警戰術和槍械訓練。

(3) 馬草壟練靶場

該二十五米長的練靶場為在職的前線人員提供手槍、散彈槍等射擊訓練。

(4) 羅湖練靶場

該三百米長的練靶場為在職的前線人員提供來福槍、手槍、散彈槍等射擊訓練。羅湖練靶場內亦設有政府飛行服務隊的直升機停機坪。該直升機坪是一個開放區域，用以支援飛行服務隊在該區的緊急行動。

(5) 特別行動訓練設施

新的特別行動訓練設施是一個專門用於反恐和其他專業行動的高級戰術培訓設施。該設施將模擬真實的城市環境，例如香港典型的建築物、外牆和道路網絡，以加強警隊應對各類型行動的能力。

- 2) 應區諾軒議員要求，提供相關交通流量評估的數據，以說明缸瓦甫警察設施及位於北區沙嶺的有機資源回收中心第二期於落成啟用後，對缸瓦甫路及附近道路所帶來的新增交通流量。

缸瓦甫路現時是一條雙線不分隔行車路，大部分路段的路面寬度介乎 6.0 至 6.5 米，最窄的只有 5.5 米，部分位置更有急彎及視線距離不足。為配合缸瓦甫警察設施發展，政府已就項目進行交通影響評估，以審視因擬議缸瓦甫警察設施發展而帶來的交通流量及其對缸瓦甫路和附近道路的影響。根據交通影響評估報告，缸瓦甫警察設施及附近的有機資源回收中心第二期所產生的最高交通流量分別為每小時約 61 個及 13 個小客車單位¹。為應付預計的額外交通流量及提升現時缸瓦甫路至符合「運輸規劃及設計手冊」的標準，交通影響評估報告建議擴闊及改善缸瓦甫路。估計於 2026 年，連同缸瓦甫警察設施及有機資源回收中心第二期所產生的額外交通流量，擴闊後的缸瓦甫路和文錦渡路的最高交通流量 / 容量比率分別為 0.22 及 0.74 (低於 1.0 的流量 / 容量比率表示道路的容車量足以應付預期的交通量)。因此，擴闊後的缸瓦甫路及現有文錦渡路是有足夠的容量以應付缸瓦甫警察設施及有機資源回收中心第二期所新增的交通流量。

交通影響評估亦指出，上水和粉嶺地區內會有多個路口改善工程，包括位於上水和粉嶺新市鎮的主要路口²，以改善該區的整體交通情況。這些路口改善工程將在古洞北及粉嶺北新發展區的第一階段發展工程中進行，目標是在 2023/2024 年完成。而有關路口改善工程完成後的行車容量亦已考慮了缸瓦甫警察設施和有機資源回收中心第二期新增的交通流量。

3a) 應胡志偉議員要求，提供補充資料說明政府建設北環線及古洞站的時間表，包括預計於何時落實北環線的具體走線、向立法會申請撥款，以及展開和完成工程

運輸及房屋局（運房局）已按照《鐵路發展策略 2014》初步建議的落實時間表，邀請香港鐵路有限公司（港鐵公司）就落實北環線（及古洞站）提交建議書。港鐵公司於 2017 年 3 月底向政府提交該鐵路項目的建議書。運房局、路政署及相關政策局 / 部門已就建議書內容進行評估，並要求港鐵公司就相關政策局 / 部

¹ 每小時的小客車 - 此單位是計算交通流量的單位，並以相等的私家車數目為計算基準。舉例來說，私家車和的士的小客車架次數值為 1.0，而車速一般較慢的重型車輛如貨車或巴士，其小客車架次的數值則較高。

² 擬議進行改善工程的路口包括寶石湖路/寶運路路口、寶石湖路/彩園路路口、寶石湖路交匯處和馬會道/龍琛路路口。

門的意見提供進一步資料，雙方一直就項目的細節進行討論，以確保其建議切實可行，並能為社區帶來最大的裨益。

鐵路項目涉及龐大的資本投資，政府需作出審慎的規劃。《鐵路發展策略 2014》中建議的各個新鐵路項目擁有不同程度的複雜性。我們在規劃北環線（及古洞站）時，需要詳細評估和紓緩鐵路走線對具生態價值地區（如米埔自然保護區、魚塘、濕地、鷺鳥林和農田）的影響。同時，有鑑於房屋供應相當緊張，政府正就北環線（及古洞站）的鐵路方案可能產生的潛在房屋供應進行檢視，會爭取盡快就方案（包括具體走線、車站位置及推展方式等）諮詢公眾，包括立法會。

正如我們在《鐵路發展策略 2014》中明確指出，《策略》所載列的個別建議鐵路項目的進一步推展，須取決於就每個項目進行的詳細工程、環境及財務研究結果，以及屆時最新的客運需求評估和是否有足夠資源。另外，就主要為服務新發展區及新房屋發展的鐵路項目而言，有關發展區及新房屋發展的落實時間表將會是該等鐵路項目的重要規劃參數。

在規劃北環線（及古洞站）時，我們會繼續留意新發展區（如古洞北新發展區）的發展情況，確保北環線（及古洞站）的推展與新發展區的發展步伐互相配合。根據發展局的最新時間表，古洞北新發展區公營房屋首批居民遷入的時間預期為 2027 年，而我們將會以此時間表作為開通古洞站的目標。

3b) 應胡志偉議員要求，提供補充資料說明政府當局就新界東北發展進行公共運輸配套的規劃時，會否加強發展具競爭力的公共巴士服務網絡，而非只側重於優先發展鐵路運輸

香港地少人多，路面空間有限，市民亦關注路面交通對空氣質素的影響，因此政府一直施行以公共交通為本及以鐵路為骨幹的運輸政策。雖然鐵路是公共交通系統的骨幹，但是其他公共交通工具（包括巴士服務）亦擔當重要的角色，與鐵路服務相輔相成，優勢互補，以切合整體社會需要。

就古洞北及粉嶺北新發展區進行公共運輸配套規劃時，政府會一如既往因應地區發展和人口變化作出規劃，評估乘客需求並

制訂方案，提升不同公共交通工具的營運效率及加強相互的協調，使路面交通工具與鐵路能夠更佳相互配合，為市民提供具效率的服務。

在制訂公共交通安排時，運輸署會參考多項相關因素，如交通影響評估、公共運輸服務營辦商的建議、現有公共運輸服務的營運情況、附近道路的交通情況、地區人士的意見等。除了北環線（及古洞站），我們亦已在古洞北新發展區第 25 區及粉嶺北新發展區第 10 區及第 15 區預留地方興建公共運輸交匯處，並會繼續與運輸署為公共運輸服務的安排保持緊密溝通。

發展局局長

(林智文



代行)

2019年3月18日

副本送

保安局

運輸及房屋局

香港警務處

土木工程拓展署

運輸署