

交通便百業興 屯門華麗轉身



擴屯路通西鐵開口岸 成「珠三角1小時經濟圈中心點」

香港文匯報訊(記者 陳文華)位於香港西北部的屯門區早早發展，區內的屯門新市鎮屬新界首3個新市鎮其中之一，於1960年代開始發展。回歸前的屯門，工業、商業、服務業不發達，交通不便，屯門人面臨區內搵工難、外出卻交通不便的困擾，普遍收入較低，甚至被稱為「貧民區」。屯門區議會副主席李洪森接受香港文匯報訪問時表示，一切隨着香港回歸而出現翻天覆地的變化，西鐵線開通、深港西部通道通車、屯門公路擴闊工程及深圳灣口岸設立，在得益於「橋頭經濟」效應下，屯門區華麗變身為「珠三角1小時經濟圈中心點」。

現時的屯門，區內人口逾五十萬，受益於跨境旅客及內地高強消費力，各大國際品牌爭先進駐屯門，區內服務業興盛，就業機會遠多於以往。區內輕鐵、西鐵線陸續開通，由屯門直達銅鑼灣僅需1小時，區內居民生活便利，收入提升，徹底洗去「貧民區」印記。



李洪森 香港文匯報記者 陳文華攝

交通順助洗脫「貧民區」印記

於屯門友愛北擔任區議員長達25年的陳雲生表示，回歸後區內的最大變化是交通的順暢，「輕鐵、西鐵線開通及屯門公路的廣闊，讓屯門區有更好的發展機會，深圳灣的設立更令屯門由一個深圳西北的小市鎮變身為珠三角1小時經濟圈的中心點。」



陳雲生

李洪森指出，初入屯門時月薪僅得3,000元，屯門區甚至被稱為「貧民區」，高檔貨品在區內基本買不到。他憶述，港英政府於1965年提出屯門新市鎮構想，1979年屯門區人口僅數萬人，至90年代已飆升至50萬人，但區內配套不足，就業、交通規劃失敗，「當時屯門區有很多反面稱呼，感覺像是被拋棄的地方」。

開通深圳灣口岸得益最大

他說：「以往在人們的印象中，屯門區是一個偏遠、荒謬、窮兇極惡及極其艱苦的地方。但香港回歸後，屯門的發展已完全不同。」

他指，回歸後設立深圳灣口岸，屯門區得益最大。深圳灣開通後，往來兩地的市民流通量大，兩地交流更加頻密，且隨內地個人旅遊旅客增多，帶動屯門旅遊、零售、服務業的蓬勃。

速建「連接路」通港珠澳橋

他續說，香港回歸前，當時的港英政府曾表明「不會考慮」興建港珠澳大橋。回歸後，港珠澳大橋項目才獲拍板通過，區內交通亦大大改善。現時港珠澳大橋通車在即，他希望「赤鱗角連接路」盡快落成，透過轉駁令屯門區真正成為珠三角1小時經濟圈的中心地帶。

李洪森表示，展望未來港珠澳大橋通車，內地旅客來港後首個落腳點是東涌，再經連接東涌及屯門的「赤鱗角連接路」，10分鐘車程即可直達屯門。

他指，原定2018年開通的「赤鱗角連接路」需後延至2020年，希望該條連接路盡早開通，令港珠澳大橋帶來的人流可直接進入屯門區，屆時屯門區將有更大發展。

昔「怕講住屯門」憂遲到難搵工

「對於屯門來說，交通是永遠的主題。」屯門區議會副主席李洪森於1982年由灣仔搬入屯門區居住，「初初入去感到茫茫然。」李洪森強調，屯門的最大的問題是交通，「從前上山山水水，轉幾轉車，現時已有好大轉變，交通順暢好多。」

上世紀70年代的屯門僅靠兩條單向行駛的青山公路與外界聯通，交通不便，屯門人去外區最少需轉兩次車。1978年屯門公路第一期通車，「當區工業發展未如理想，工作機會少，大量市民往外區返工，屯門公路提前飽和，天天塞車，居民怨聲載道。」李洪森指，1995年屯門公路曾發生大石跌落事件，導致封路足一周，「當時去外區搵工，都不敢說自己住在屯門，否則老闆都會擔心員工會日日遲到。」

李洪森當時在九龍區上班，清晨5時便要動身排隊等巴士，期望不塞車。他指出，屯門區70%人口往外區工作，以往上班至少需1.5小時，「屯門區的發展，重中之重是交通。」他續說，回歸後西鐵線開通、屯門公路擴闊，均對屯門區的發展起了重大影響，「有交通配套後，屯門區便自然興盛起來。」他憶述，以往屯門人乘車往外區工作前需先上洗手間，否則遇上大塞車要等數小時，「乘客好辛苦！」

盼建「屯荃鐵路」通11號幹線

李洪森要求政府未來考慮沿青山公路興建「屯荃鐵路」接駁屯門至荃灣站，配合內地1小時經濟圈，令屯門區有更大發展。

李洪森表示，會繼續爭取，並同時爭取開通11號幹線，分流元朗、天水圍經屯門往外區的車輛，疏導屯門公路的壓力。

香港文匯報記者 陳文華



舊 上世紀90年代屯門鳥瞰圖。



深圳灣口岸。



V city商業區。香港文匯報記者曾慶威攝



新 輕鐵、西鐵及屯門公路為區內居民外出返工提供便利，亦帶動當區經濟繁榮。

香港文匯報記者曾慶威攝

工業區「曇花」未現 轉型商貿煥新生

香港文匯報訊(記者 陳文華)以往屯門區以「自給自足」的理念設立工廠區，但工業並未如期興盛，現時屯門工廠區基本上已轉為商業區及貨倉，部分更發展成酒店。回歸前，隨着內地改革開放，工業北移，屯門區首當其衝受到衝擊，除倉庫業務外，當區工廠基本北移至深圳，但區內勞動力仍在，當區居民只有兩個選擇，即北上深圳工作或外出至香港市區工作。於屯門友愛北擔任區議員已達25年的陳雲生坦言「屯門區生不逢時」。

工廠北上 陳雲生嘆「生不逢時」

陳雲生指出，屯門區7分是水、2分是山，只有1分是土地，屯門區原本的土地面積便少，且多被自然山水分割成分散的一小塊一小塊土地，絕大部分屬政府官地，當區很難發展耕種業。

他指，政府曾試圖以土地優惠政策吸引其他區的工廠搬遷來屯門，包括初期屯門東亞紗廠、YKK拉鏈廠、彩星、牛奶公司等，都是那時候遷往屯門。

「遺憾的是，屯門區生不逢時。」他憶述，1979年毗鄰屯門的深圳市推出更加優惠的土地與稅務優惠，及以僅需10%香港薪金的人力資源優勢，吸引屯門工廠的目光，大批工廠在租約到期

後選擇離開屯門往深圳發展，屯門區再一次變為「就業難區」，當區居民需要往外區尋找新的工作機會。

雖然屯門工業連曇花一現的繁榮都未曾有過，但卻有一兩棟工廠曾為當區女性在一定的時段內創造就業機會。

陳雲生指出，當時區內女性既要照顧家庭又希望投入社會，屯門區為婦女特設兼職半日工或小時工，遷就小朋友放學時間，安排合適的工作輪替，令婦女可在照顧家庭的同時兼顧工作。

南豐工業城曾經是屯門工業起步的縮影，亦是為女性創造就業機會的代表。

陳雲生指出，上世紀80年代落成的南豐工業城樓上是工廠大廈，樓下是超級市場、酒樓餐廳、託兒所，當時有帶小朋友的婦女上班，可將兒童寄放在託兒所，專心在工廠工作，放工後接

回小朋友，在樓下買完燻菜回家煮飯，十分方便。這曾是屯門區獨有特色，但隨工廠北移，特色情景不再，他指，工業區徹底淪為貨倉，完全失去以往風貌，政府亦無力改變現狀。

轉型後使用率升至94%

陳雲生表示，現時位於屯門警署周圍的幾十棟工廠大廈仍存在，並以南豐工業城為代表，林林總總，一幢幢屹立在工業區，已全部轉型為商業區、商貿區、樓上舖、傢私舖或休閒活動場所。政府提供的數據顯示，工廠大廈轉型後的使用率約為94%。

屯門區議會副主席李洪森表示，回歸前後，屯門一直以住宅為主，未來若政府對區內工業區「拆牆鬆綁」，因應內地個人遊需要發展為貿易、旅遊中心，屯門區將有更大發展。



屯門的工業區。香港文匯報記者曾慶威攝

容納堆填區龕場 為港福祉有承擔

屯門區可謂18區中「有承擔」的一區。屯門人樸實、無私，區內有全港最大的堆填區、唯一的淤泥焚化爐、兩個發電廠，多個發展特殊工業的工廠，未來還將

設立全港最大骨灰龕場，可容納17萬個骨灰龕。

為緩解香港「垃圾圍城」困境，屯門區曾被考慮作為興建本港首個「垃圾焚化爐」的選址，最終撤銷提議。

屯門區議會副主席李洪森表

示，若未來大嶼山焚化爐被證實有效，屯門或會興建第二個垃圾焚化爐。

他說，屯門區有承擔、肯承擔，但希望政府做好配套，尤其是未來17萬個骨灰龕位到後，應盡快提供充足交通配套，「尤其在春秋二祭時，做好交通疏導」。香港文匯報記者 陳文華

街坊心聲

屯門區在發展新市鎮前，人口僅得3萬，回歸後人口激增，區內大部分居民均由外區遷入。有生活於屯門區20年的街坊表示，回歸後屯門區變化最大的是交通的改善，並認為現時的屯門安靜、空氣好，是最適宜居住的地方。

已退休的姜女士回歸前曾於九龍區做車衫工人，月薪1,200元。她指，屯門區內薪金普遍低過外區，為賺錢只好往外區工作，然而「出九龍日日塞車，早上巴士排隊人龍有50米，排半小時才上車，上到車又塞車！」姜女士當時每朝5時起床上班，下班後要逾兩小時才能到家，回歸後西鐵線開通，排隊上巴士不需排長龍，最多不超過20人，「好快上車，好快開車。」

交通方便 準時上班

張婆婆在屯門區住了20年，她指，當區人口愈來愈多，「多卻不算擁擠，相較銅鑼灣、尖沙咀還算靜」，輕鐵及西鐵開通後，往外區方便很多。

李太太指，屯門區住宅單位呎數較大，多人居住不感到擁擠，而隨着回歸後不斷發展，樓價逐漸追上市區價錢，令當區年輕人置業難。

任職維修工人的溫先生憶述20年前由屯門往九龍上班，要提前兩小時出門，「當時區內月薪較外區低一兩千元，雖交通不便，但都會往外區搵工。」然而求職並不順利，「老闆見我住在屯門，擔心因塞車而不能準時上班，好多都不肯請。」

他又指，以往屯門治安差，區內有許多不認識的陌生人遊蕩，經常發生搶劫，回歸後治安才逐漸好轉。

陳婆婆指，回歸前區內幼稚園及食肆配套不足，隨屯門遊客增多，區內人流、商店、食肆、幼稚園及街市配套逐漸改善，但由屯門往外區工作的車資始終太貴。陳婆婆的兒子每天乘巴士轉地鐵上班，她希望政府向居住於屯門的年輕人提供車資補貼。

任職文員的鄭先生搬往屯門居住前已於中環上班，十幾年來未曾轉工，他指，現時交通方便，往中環約需一小時便能到達，不擔心因塞車遲到。

他又指，近年屯門區有很多新樓落成，人流增多，但空氣好且環境清幽，適合居住。

香港文匯報記者 陳文華

清靜治安好 街坊喜宜居