洪水橋新發展區規劃及工程研究 初步發展大綱圖及第二階段社區參與

目的

1. 規劃署聯同土木工程拓展署就建議的洪水橋新發展區制訂了「初步發展大綱圖」，並展開了第二階段社區參與。本文件旨在徵詢議員對上述初步發展大綱圖的意見，從而協助我們在「洪水橋新發展區規劃及工程研究」(下稱「研究」)的下一階段，制訂「建議發展大綱圖」。

背景

2. 研究在 2010 年 11 月展開。洪水橋新發展區是《2007-08 年施政報告》公布的十大基建項目之一，目標是配合香港的長遠發展需要，包括提供土地作房屋用途，以及提供工作機會

3. 研究採用三個階段的社區參與。第一階段社區參與分兩輪進行，首輪於 2010 年 11 月在研究展開前舉行，以及早就主要課題推動公眾討論；次輪則在 2011 年 12 月 9 日至 2012 年 2 月 9 日期間進行，就關乎新發展區的策略性角色、締造以人為本社區及推廣綠色生活和工作環境的主要議題，作進一步討論。在第一階段社區參與期間，我們先後在 2010 年 12 月 9 日諮詢元朗區議會(元朗區議會文件 2010 第 78 號)及 2012 年 1 月 6 日向元朗區議會議員作出簡介。議員提出數項關注點，包括受影響居民的補償安排，妥善處理私人業權的問題，在保留鄉郊土地、規劃露天貯物場的地點及增加房屋供應等方面取得平衡，同時加強洪水橋與天水圍之間的聯繫，改善交通網絡及地區設施配套。我們亦為不同的持份者舉行連串簡報會，並在 2012 年 1 月 7 日舉行了一個公眾論壇暨工作坊，出席的參與者約有 280 人，而接獲的書面意見共約 1 000 份。

主要的公眾意見

4. 在第一階段社區參與收集到的公眾意見，載列於《第一階段社區參與報告》，詳見附件 1，亦可在研究網站 www.hsknda.gov.hk 瀏覽。主要的公眾意見撮錄如下：

(a) 洪水橋新發展區的策略性角色

部分人士認為新發展區可充分利用連接香港國際機場、新界西北及深圳（包括前海和大珠江三角洲）的交通運輸網絡，提升其策略性角色。新發展區亦需要與屯門、元朗及天水圍新市鎮的發展協調。除進行房屋發展以應付長遠的房屋需求外，新發展區應向不同技術水平的人士提供就業機會，以配合該區居民的人口結構。

(b) 以人為本社區

意見普遍認為，當局應提供足夠的政府、機構及社區設施、臨街商鋪和就業機會，以締造一個有更均衡公私營房屋組合的自給自足社區。政府應該避免規劃一個形式單調，公營房屋比例偏高的住宅區。天水圍現時經歷的社會問題，不應在新發展區重複。現有鄉村及周邊自然環境應與新發展區融合。此外，歷史建築和具考古價值的地方需要保存，並應建立旅遊徑。

(c) 可持續發展

有些人士表示，公營和私營房屋的地積比率不應太高，應與環境配合。新發展區需要有鐵路服務，透過西鐵洪水橋站，以加強洪水橋與市區的聯繫。另應向洪水橋的鄉村提供排污設施及排水系統以減輕水浸。現有的鄉郊環境及具重要生態價值的地點應予以保存，同時提供緩衝地帶以減少對生態敏感地方的影響。新發展區範圍內的文物特色亦應保護。新發展區範圍內的港口後勤及露天貯物用途應小心

考慮，同時要採取靈活方式處理，以確保維持港口後勤及露天貯物用途經營者/工人的生計。

(d) 落實發展機制及補償和安置

鑑於新發展區的規模，有些意見表示應分階段實施，並適時提供相關的基礎設施。有部分人士建議應檢討政府收地政策下的現行補償率。在落實模式方面，有部分人認為收地應只用於興建公屋或基礎設施，亦有人強烈反對私人機構參與發展新發展區。

5. 為新發展區制訂「初步發展大綱圖」時，我們已考慮公眾意見。「初步發展大綱圖」的建議在下文各段闡述。我們明白公眾對落實發展機制、補償及安置，以及港口後勤及露天貯物用途安排所表達的關注。研究在現階段集中於「初步發展大綱圖」，我們會在稍後決定發展模式前，繼續審視如何處理這些關注及聽取社區意見。

洪水橋新發展區的願景及角色

6. 因應收集到的公眾意見、加強洪水橋新發展區策略性角色的建議、應付社會上不同房屋需求，及達致優質生活環境和均衡融合社區的需要，新發展區的「初步發展大綱圖」着重考慮：

- (i) 充分利用附近的基建及天然特點，以達致環保設計、社會融合及可持續發展，包括為經濟發展的土地用途；以及
- (ii) 盡量發揮發展潛力，同時顧及城市設計及基建容量。

7. 洪水橋新發展區處於新界西北的策略性位置，現有和計劃中的鐵路和公路貫通該區，連接香港國際機場、香港各區和深圳。藉著有利的地理位置，新發展區可促進一些建基於與內地互動的經濟活動，包括為港口服務提供支援，繼而帶動香港經濟重要一環的物流業。

8. 作為土地供應主要來源，以應付香港中長期的房屋需求，新發展區應結合鄰近現有的市鎮群，包括天水圍、元朗及屯門，以有效地共用基礎設施、政府、機構及社區設施和就業機會，並改善現有的房屋組合。

9. 在可持續發展原則下，並顧及基建容量限制及城市設計原則，新發展區的發展潛力應充分利用，而同時要減少對現有社區、文化遺產和自然環境的影響。

10. 新發展區的遠景是為香港建造一個可持續發展、以人為本及均衡的生活和工作社區。新發展區不單是一個地區性的住宅及就業中心，而且是一個有助香港未來經濟發展及增長的區域中心。

經濟用途及創造就業

11. 由於現有和計劃中的鐵路和策略性公路提供便捷連繫，通往機場、其他地區和深圳，在新發展區西北部預留土地作「特殊工業」的物流和科技區，以容納物流用途(62公頃)及提供靈活空間予資訊科技及電訊業，包括資料儲存中心、測試和認證設施及商貿用途(10公頃)。這些用途將是新發展區就業機會的主要來源。

12. 建議在現有西鐵天水圍站及擬議西鐵洪水橋站附近設立兩個市鎮樞紐。預計建議的西鐵洪水橋站附近將成為主要市中心，會有一個區域購物中心暨酒店及辦公室，不單為新發展區，也為新界西北服務。為創造一個次市中心，現有西鐵天水圍站周圍會作多類型的零售及商業用途，亦為天水圍居民提供所需的額外商業設施。這兩個市鎮樞紐將會提供大量適合各種技能的就業機會。

「初步發展大綱圖」

13. 新發展區的面積約為 826 公頃。它將會發展成為一個多功能的發展樞紐，擁有多類型的房屋、商業營運及就業機會。

14. 根據「初步發展大綱圖」的建議，新發展區將會成為一個可容納約 218 000 人口（包括 175 000 新增人口）、約 60 000 個新增單位，以及約 100 000 個就業機會的新市鎮。我們會加快推行新發展區，目標是首批人口在 2024 年起陸續入伙，以及在 2034 年完成整體發展。「初步發展大綱圖」內所載的規劃及設計建議撮錄在附件 1 的《第二階段社區參與摘要》。「初步發展大綱圖」的主要發展參數及發展時間如下：

總面積(公頃)	826
可發展面積 ⁽¹⁾ (公頃) (%總計)	446 (54%)
總人口	218 000 人(包括 43 000 現有人口及基本增長)
單位	60 000 個
房屋組合	公共 ⁽²⁾ 51%：私人 49% ⁽³⁾
職位	100 000 個
地積比率	3.5 - 8
最高建築物高度 (層數)	40
工地平整及基礎設 施工程展開日期	2019 年
首批人口入伙	2024 年
工程項目完工	2034 年

- (1) 可發展面積指在「初步發展大綱圖」上有規劃作新發展的地方，這不包括「鄉村式發展」、「綠化地帶」、「農業」地帶，以及會保留現有發展的地方。
- (2) 包括出租公屋及居者有其屋計劃。
- (3) 若把天水圍新市鎮一併計算，整體房屋組合約為 69%:31%。

15. 初步技術評估的結論是「初步發展大綱圖」的建議在技術上屬可行。我們會在研究的下一階段進行進一步詳細評估，包括「建議發展大綱圖」的環境影響評估(環評)。

整體規劃及設計框架

16. 整體規劃及設計框架的主要特色如下：

(a) 發展密度

新發展區大部分發展用地均參照附近天水圍及屯門新市鎮，以及擬議的古洞北及粉嶺北新發展區，採用的住宅最高地積比率介乎 3.5 至 6.0。位於擬議市中心近新發展區內現有及規劃中的西鐵站的混合式發展，則為 8 倍的較高地積比率，以善用西鐵站的便利。

(b) 城市設計

- (i) 主要市中心位於建議的西鐵洪水橋站周邊，設大型購物商場、其他商店和服務業、辦公室及酒店用途和高密度住宅發展，以建造一個新界西北區域性的商業及商貿樞紐。
- (ii) 次中心將毗鄰西鐵天水圍站，同時為天水圍居民服務。
- (iii) 物流和科技區擬設於新發展區的西北部，將有道路直接與港深西部公路連接，重型車輛不需要進入住宅區。
- (iv) 觀景廊、適當的樓宇退入及不同樓宇高度使現有和未來發展可在視覺上配合，與周邊自然景色在視覺上連繫和確保空氣流通。
- (v) 為改造沿天水圍河道地方及增強與天水圍的融合，河道環境將會提升，設低層商舖帶動河畔長廊，以營造特色和加強活力，河道旁的天影路會取消。取消天影路可同時改善附近地區的空气質素，並減輕

對居民所受到的交通噪音滋擾，尤其是住在河道東面的天水圍居民。

- (vi) 規劃一個綜合休憩用地網絡，提供不同類型的靜態和動態康樂設施，並以現有河道作為主要骨幹。建議在新發展區中央設立「市鎮公園」，與其他較小的休憩用地以及河畔長廊連接起來。
- (vii) 提供一個完善的單車徑和行人路網絡，連接各住宅發展、就業/商業樞紐、社區設施、休憩用地、交通樞紐，以及天水圍新市鎮。

(c) 規劃一個均衡及融洽的社區

根據過往新市鎮發展的經驗及收集到的公眾意見，我們在規劃新發展區時，審慎地考慮了社會經濟因素，相關的特點如下：

- (i) 為建立均衡社區及避免規劃一個形式單調，公營房屋比例偏高的住宅區，約 51%住宅單位會撥作公營房屋（包括出租公屋及居屋），其餘 49%則發展不同類型的私人樓宇，提供多種房屋選擇。若把天水圍新市鎮一併計算，約 69%總住宅單位數會用作公營房屋，餘下 31%則作私人住宅之用。
- (ii) 盡量保留新發展區內的現有鄉村及其他民居，以及保存歷史文化遺址。建議建造一個文物徑網絡，把歷史文化遺址連貫起來，包括毗連新發展區東則的屏山文物徑。
- (iii) 新發展區南部主要是現有的鄉村聚落和私人發展，還有一些學校及政府設施。因區內已有這些已建立的社區，可供發展的 land 有限，不建議在該區大量增加發展。研究的下一階段會考慮為這區建議適合的環境和基建改善工程。區內的進一步發展將

按照現時分區計劃大綱圖的土地用途及發展密度規定。

- (iv) 洪水橋新發展區內現有超過 190 公頃土地用作港口後勤及露天貯物活動。不少這些活動與現有住宅區互相鄰接，產生工業/住宅協調問題。另一方面，這些用途對支援港口服務十分重要，繼而帶動香港經濟重要一環的物流業。新發展區內的港口後勤及露天貯物用途應小心考慮，在實施新發展區計劃時要採取適當的方式。
- (v) 在「初步發展大綱圖」內已劃定充足的土地，作公共休憩用地及各種政府、機構及社區用途。新發展區將會在社區及康樂設施方面自給自足。

(d) 交通設施

- (i) 洪水橋新發展區會利用現有西鐵作為公共交通主幹，東面依靠西鐵天水圍站，而西面則會利用位於將來市中心的擬議西鐵洪水橋站。約 45% 新發展區人口會居住在西鐵天水圍站及擬議西鐵洪水橋站的 500 米範圍內。除了現有的西鐵，在新發展區南面沿青山公路亦有輕鐵運行。建議提供穿梭服務，接載新發展區的居住及工作人口往來西鐵站。在研究的下一階段會考慮採用環保運輸接駁系統，包括較潔淨的歐盟型以及電動和混合燃料巴士。
- (ii) 在行車道路方面，洪水橋新發展區目前已連接現有策略性公路，包括元朗公路、青洲公路及港深西部公路。當局會進一步提供一個全面的地區及區內道路網絡，以配合新發展區的交通增長。在港深西部公路下會擬建一條主要幹路，把物流和科技區的交通帶往港深西部公路，避免重型車輛

使用住宅區的道路。而在新發展區北部亦建議興建另一條主要地區幹路，供東西方向來往的車輛使用。其他地區幹路將會服務特殊工業區、建議的西鐵洪水橋站以及商業住宅區。

- (iii) 取消新發展區東北面的天影路及分流交通後，不會影響新發展區內及附近地區的可達性。

(e) 環境及保育

- (i) 為營造一個可持續的生活環境，我們鼓勵在建築發展方面，使用各式具能源效益的設計及技術，例如使用能源效益建築材料；安裝建築物能源管理系統；節能裝備包括使用陽光感應器、動作感應器、綠化屋頂/垂直牆花槽等。我們正探討使用可再生能源的機會，例如太陽能、風力能；再用廢水；以及新發展區地面使用環保物料及保水材料。我們會在下一階段進一步研究這些建議的可行性。
- (ii) 新發展區內的生態資源有限。在港深西部公路計劃下設置的現有濕地補償區，會獲保留及保護。在新生新村的活躍鷺鳥林會劃為「綠化地帶」，保護其免受直接影響。

第二階段社區參與計劃

17. 為期三個月的第二階段社區參與已於 2013 年 7 月 15 日展開，直至 2013 年 10 月 15 日止，就擬議的「初步發展大綱圖」徵詢公眾意見。在社區參與期間，我們會諮詢相關的委員會/小組委員會，包括立法會轄下的發展事務委員會、城市規劃委員會和各相關的鄉事委員會、鄉議局，以及主要的區內相關團體。我們並會為關注本研究的專業團體及其他組織安排簡介會。

18. 我們會在 2013 年 9 月 7 日就「初步發展大綱圖」舉行公眾論壇進行討論(登記表格載於附件 2), 歡迎各議員參加。
19. 我們會透過不同途徑, 廣泛宣傳第二階段社區參與的內容, 包括研究網站、巡迴展覽及張貼海報與橫額於路旁、鄉村入口。此外, 我們亦以香港郵政通函郵寄服務寄發《第二階段社區參與摘要》給洪水橋新發展區範圍內的所有收件人。
20. 在第二階段社區參與所收集的公眾意見, 會在下一階段修訂規劃建議時考慮。我們將進行進一步的工程及技術評估, 包括環境影響評估, 並會制訂「建議發展大綱圖」, 供最後階段的社區參與之用。

意見徵詢

21. 請議員就《第二階段社區參與摘要》內詳述的「初步發展大綱圖」發表意見。

附件

- 附件 1 《第二階段社區參與摘要》
(摘要小冊子已於 2013 年 7 月派發與各區議員)
- 附件 2 公眾論壇登記表格

土木工程拓展署
規劃署
2013 年 9 月