

就「洪水橋新發展區規劃及工程研究第三階段社區參與」提交意見

前言

整體上，民建聯支持洪水橋新發展區的發展，亦欣悉當局採納了我們就第二階段諮詢時，所提出的部份建議。而就第三階段的規劃，我們有以下的意見：

意見

a. 發展密度：

新發展區內近天水圍河畔明渠一帶的房屋發展（DCA1），建議的發展密度過高，地積比率達 5.5-6.5，樓宇高度可達 35 層，以致東頭村至廈村市一帶，及天水圍西面、西南面，均被高廈遮擋，可能影響空氣流通。第三階段資料沒有交待 DCA1 的發展密度資料，故此，我們期望當局研究降低當區樓宇的密度及高度，並設立通風廊，以避免日後 DCA1 的樓宇產生屏風效應，影響兩旁居民。以元朗市為例，已有數個新發展區在規劃時，要求預留 30-50 米的不建樓宇的緩衝區。我們期望新發展區 DCA1，亦能採用緩衝區的概念。

b. 產學研結合：

我們認同將新發展區內的 DCA 3 主要用作物流、企業和科技區。其中，企業和科學園區(DCA 3 南部)將會容納不同類型的產業，如創新科技、檢測和驗證等，這類型的產業都很需要大學或專上學院提供人才、研發及專業知識的支援。因此，我們認為若要發揮 DCA 3 的「地利」，當局應考慮將 DCA 4 內的「教育及相關用途」用地，遷移到企業和科技園旁邊的「工業」地上，以促成「產、學、研」的結合，建立一個集產業發展、教學和研發於一身的綜合企業和科學園區。

我們相信在土地規劃階段，如果大學或專上學院的選址鄰近企業和科學園區，不但地理上更方便業界和學、研之間的合作和互動，更可讓當局有更多時間研究如何善用原 DCA 4 內的「教育及相關用途」土地。我們調動土地用途是為合理使用土地，故當局應透過規劃或增加地積比率，以確保發展區內工業用地的面積不少於現有規劃的面積。

c. 就業機會：

洪水橋將發展為一個經濟及就業的樞紐，當局預計可創造 15 萬個就業機會。我們認為在規劃上再作一些微調，將可更進一步發揮這個樞紐的功能。第一，我們建議進一步提升 DCA 4，作為核心商業區的效能，包括將區內的「教育及相關用途」土地，改為作商住混合發展，以增加商業及零售設施；同時，在中心地區的「區域廣場」亦應加入適度的商業元素，以增加廣場的活力。第二，DCA 2 加入更多的商業及零售的元素，一來可增加整區

的就業機會，其次亦可為天水圍居民，特別是天水圍北的居民，提供更多原區就業的選擇和機會。

d. 社區設施：

作為一個容納近 20 萬人的新社區，相關的社區設施及配套必需妥善規劃。我們期望，當局能交待日後各項社區設施包括診所、學校、文康設施等，如何配合 20 萬人口的增幅，以免對現有的社區設施造成嚴重負荷或引致服務嚴重不足的情況。此外，吸取過往新區社區設施落後於人口增長的教訓，我們促請當局在社區設施的落成期時，應盡量早於居民的入住期。

e. 交通配套：

是次的修改方案，已到了第三階段，但對第一階段已提出的交通配套問題，依然未有具體回應，而以下問題及建議，希望當局予以重視：

1. 西鐵服務飽和：洪水橋新發展區的商業區鄰近天水圍站，西鐵成為主要公共交通工具；加上，在原有西鐵線開設洪水橋站，將大為增加西鐵的負荷。港鐵表示，西鐵將加至 8 卡行駛，並加密班次，估計於 2030 年西鐵載運能力可提升 16%。然而，將來洪水橋的人口高達二十多萬人，比元朗市人口多出 3 成半。我們認為，政府必須要興建多一條鐵路，以分流乘客；
2. 洪水橋新發展區的道路規劃，只依靠中心的主幹道連接市區，而且計劃取消天影路，即將現時屬天水圍，特別是天水圍北，來往市區的主要道路撤消。我們強烈要求保留天影路，但基於環保及景觀的考慮，我們建議將天影路改建為隧道或半潛式道路，以持續其運輸功能；
3. 我們不建議新發展區內使用佔用路面的輕便鐵路，以免重蹈元朗大馬路(青山公路-元朗段)交通異常擠塞的覆轍；就此，我們建議使用環保巴士作為未來區內的主要交通工具；
4. 此外，我們亦建議當局應提供誘因吸引市民使用環保通道單車徑，包括增設租賃單車及輔助設施，以鼓勵市民使用環保的交通工具；
5. 過去，我們曾經指出新發展區面積龐大，修改後也達 714 公頃土地，但新區內的交通主幹以南北走向為主，東西兩面缺乏主幹接駁，此不但對區內居民日常交往及外區人員通勤就學造成障礙、亦妨礙新發展區與天水圍及元朗市的聯繫。就此，我們再次建議當局在發展區內，即建議接駁天華路及屏廈路的兩條東西幹道

之間，開闢多一條東西走向的幹道，以加強與天水圍主要交通網絡接連。

結語

現時，洪水橋的規劃已進入最後階段，我們期望當局能考慮上述意見，以優化現有的規劃，並回應居民及地方團體的訴求。