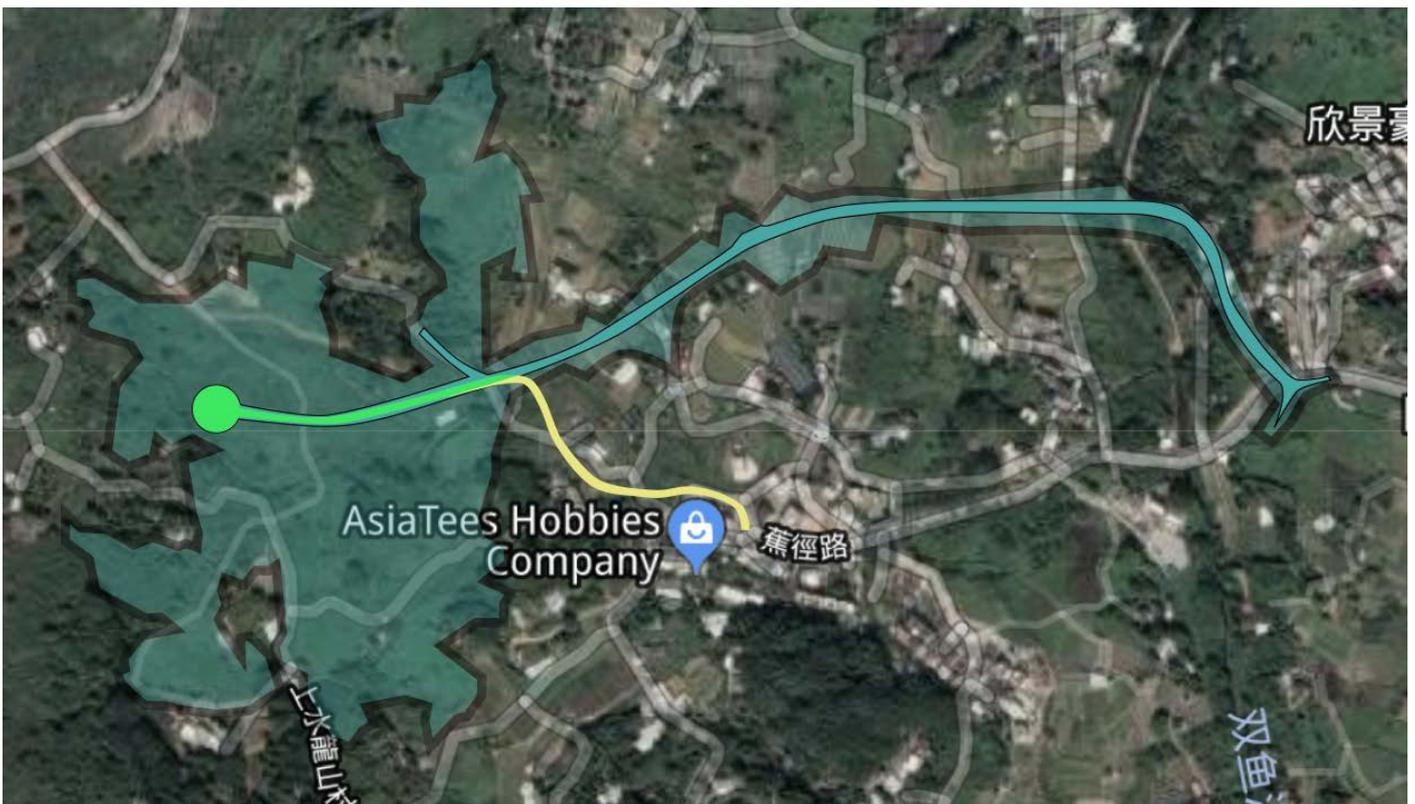


近年日本，台灣的地方創生，農村復興計劃，其實也不會切割農業與鄉村的關係。然而，現時農業園的計劃卻以資本投入，吸引農業資本、展示科研技術的方式去復興一個農區。我們認為農業的發展應是以農夫村民、農業、農村三位一體的形式去推進的。農業園不應只是吸引投資進場，而是在新界鄉村重新建立農業和鄉村關係，即一個農區如何復興的試驗計劃。農業園只是最多 70-80 公頃，但全港尚有四千四百公頃的農地，其高度成本的投資難以在其他地區複製，所以因地制宜，與當地的鄉村配合，減低成本，活用當地鄉村的社會及經濟資源，發展農業時減低對當地鄉村農夫及村民的影響，讓他們及下一代成為農業發展的堅實分子及新界鄉村的決策持分者，進行下而上的規劃，擴闊農業只有農業生產的想像，推動民宿、歷史文化旅遊、生態探索、小型食品加工，食農教育等多元化產業，才可為香港尚餘的多條農村、香港的農業帶來出路。

一，農業園第一期道路的問題：

我們認為農業園第一期的道路規劃失當，勞民傷財，沒有重視鄉村的整體發展，因而引起村民農夫極大的阻力。因此，我們製作了一個民間方案和政府方案的比較，供議員及公眾參詳。

原則上，我們的方案和政府沒有太大的分別，都是農田之間的田路（用手推車、農機車）連接去主要馬路。



黃色為民間方案的路線，綠色為民間方案和政府方案重疊的地方
藍色為政府原有的農業園第一期道路及園區範圍。

民間方案為由蕉徑小巴總站延伸至農業園第一期，配合園區手推車及農機車運作，原理和政府以擬建的雙線雙程路接駁園的農機車沒有原則上的分別。

	民間方案	政府方案
道路類型	單線雙程 + 迴旋處及避車彎 闊度： 3.5 米單線 + 1.5 米 X2 的兩邊行人路 + 2.2 米 X2 (擬建路堤) = 10.9 米闊	雙線雙程道路 + 避車彎 闊度： 至少 7.3 米道路 + 1.5 米 X2 的兩邊行人路 + 2.2 米 X2 (擬建路堤) = 14.7 米以上
道路收地面積 (平方呎)	~ 0.577ha - 》 ~ <u>62108 平方呎</u> (粗略估算)	<u>189062 平方呎</u>
道路長度	430 米 (粗略估計) 工程費 (粗略推算)： 道路長度 X 闊度 = 道路工程面積 民間：430 米 X 10.9 米 = <u>4687 平方米</u> 民間：政府 (工程費用粗略估算) <u>0.35: 1</u>	900 米 (政府資料) 工程費 (粗略推算)： 道路長度 X 闊度 = 道路工程面積 政府：900 米 X 14.7 米 = 13230 平方米
道路工程 - 收地費用 (粗略估計) 2018/10/1 丙級地：每平方呎 562 元 上年財委會的丙級賠償價為每平方	2018/10/1 丙級基準： 62108 X 562 = 34904696 ~ 0.35 億 民間方案和政府方案比較收地費用比例約為 <u>0.33: 1</u>	2018/10/1 丙級基準： 189062 X 562 = 106252844 ~ 1.06 億

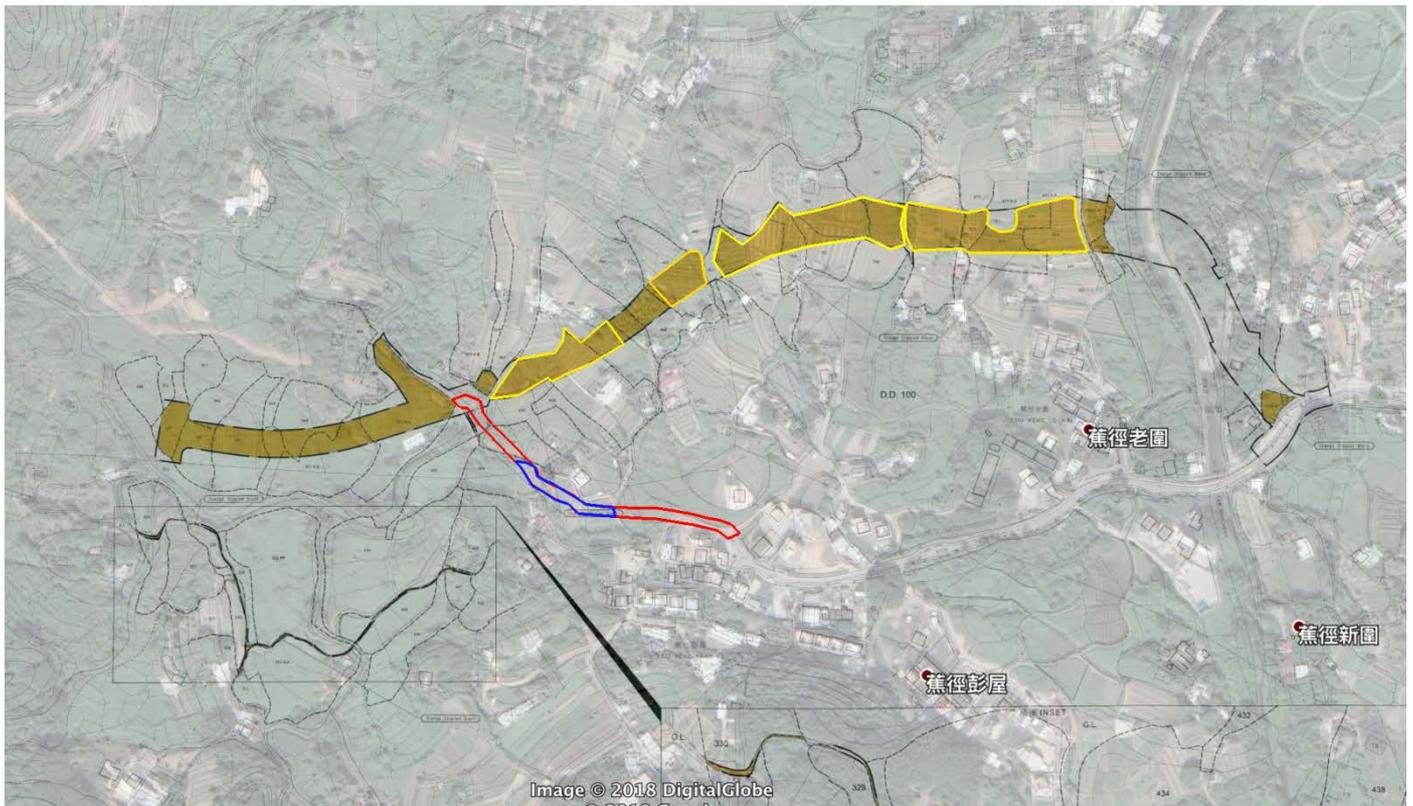
呎 500 元 工程費用要 再作推算		
道路收地所 及農戶	3 個農場 但其中一個農場受影響面積增加了 0.06 公頃	8 個 農場
受道路工程 直接影響的 耕地面積(活 躍的)	<u>約 0.06 公頃常耕農地</u> 受影響 <u>見附件二</u>	<u>約 0.96 公頃常耕耕地</u> 受道路直 接影響 <u>見附件二</u>
受影響住戶 及構建物 0(0)	0 (0)	兩住戶，5-7 人
對蕉徑村的 益處	1. 美化路面，為村民保養道路 2. 帶動鄉村發展 3. 方便村民，因農業園而可能增加的小巴班次能集中在蕉徑 住戶的核心地區 4. 方便村民在附近做生意	1. 政府聲稱為了農業園發展 而已，所以不適用。
整體農業園 第一期範圍 面積及 收地 費用	農業園第一期範圍（不計道路）： 6.34 公頃 民間方案道路約 0.58 公頃 0.58 公頃+ 6.34 公頃 = 6.92 公頃~744863 平方呎 735175 平方呎 X562 <u>~4.19 億</u>	農業園第一期範圍（不計道 路）： 6.34 公頃 因擬建道路而收地的面積： 1.76 公頃 1.76+6.34= 8.1 公頃~871877 平 方呎 871877 平方呎 X562 <u>~4.90 億</u> 註：上年基本工程儲備基金標 示農業園一期涉及私人土地

		8.1 公頃，申請金額為約 4.4 億
交通流量問題	<u>見附件三（單線雙程路是可以接受的）</u>	

註：上年基本工程儲備基金標示農業園一期涉及私人土地 8.1 公頃，申請金額為約 4.4 億

<https://drive.google.com/file/d/1d2C9zILwMEX-RfWbrRlNnhgMVI-j5YDb/view?usp=sharing>

附件一



藍色範圍為蘭姐係改路線下，受影響的面積。

黃色範圍為政府方案受影響常耕農地的面積

紅色 + 藍色範圍為路線更改方案的走線面積

附錄二

／／現時路政署正為粉錦公路改善工程計劃進行勘察及初步設計工作，而對粉錦公路的交通影響評估亦已於 2015 年底大致完成。及後於 2017 年年中，根據土木工程拓展署委任的工程顧問對農業園初步交通影響評估，路政署已要求粉錦公路改善工程計劃的工程顧問再審視農業園項目對粉錦公路改善工程計劃的影響。經路政署工程顧問評估後，評定農業園所衍生的額外交通流量對粉錦公路改善工程計劃的交通只會帶來輕微影響。／／

<https://www.legco.gov.hk/yr17-18/chinese/fc/pwsc/papers/pwsc20180131pwsc-125-2-c.pdf>

Job No.	E1066	File Name	F DFC(p) flr-tkr	Page	1 of 1
Client	Highways Department	Calculated	Patrick Ng	Date	25-Apr-11
Subject	Capacity Analysis of the priority junction of Fan Kam Road with Tsiu Keng Road (Junction F) Forecast 2031 AM peak	Checked		Date	
		Drq. Ref.			

W — Major road width
Wcr — Central reserve width
Wc-a — Lane width available to veh. waiting in stream c-a
Wc-b — Lane width available to veh. waiting in stream c-b
Vr c-a — Visibility to the right for veh. waiting in stream c-a
Vl b-a — Visibility to the left for veh. waiting in stream b-a

GEOMETRIC DETAILS:

W	=	7.3 m		
Wcr	=	0 m		
q a-b	=	10 pcu/hr		
q a-c	=	515 pcu/hr		
q c-a	=	508 pcu/hr	Wc-a	= 3.65 m
q c-b	=	20 pcu/hr	Wc-b	= 3.65 m
q b-a	=	4 pcu/hr	Wb-a	= 5 m
q b-c	=	20 pcu/hr	Wb-c	= 5 m
			Vr b-a	= 75 m
			Vr b-c	= 75 m
			Vr c-b	= 70 m
			Vl b-a	= 30 m

GEOMETRIC PARAMETERS:

D	=	1.0034 pcu/hr
E	=	1.0813 pcu/hr
F	=	0.9550 pcu/hr
Y	=	0.7482 pcu/hr

CAPACITY OF MOVEMENT:

Q b-a	=	392
Q b-c	=	653
Q b-ac	=	404
Q c-a	=	1737
Q c-b	=	575

RATIO OF DESIGN FLOW TO CAPACITY FOR EACH APPROACH:

R b-a	=	0.01
R b-c	=	0.03
R b-ac	=	0.00
R c-a	=	0.29
R c-b	=	0.03

預測 2031 年早上繁忙時段(粉錦公路與蕉徑路交界位)

預測未納入農業園的交通流量

	Capacity of Movement	Geometric details (passager car unit)	Ratio of Design Flow to Capacity(DFC) DFC< 0.85 是可以接受	+ 農業園的交通流量 (100pcu/hr)	Ratio of Design Flow to Capacity(DFC) (scenario of 農業園運作) DFC< 0.85 是可以接受		
蕉徑路—》粉錦(元朗方向)	392	4	0.01	100+4=104	0.27	全部可接受	
蕉徑路—》粉錦(上水方向)	653	20	0.03	20+100=120	0.18	全部可接受	
粉錦(上水方向)—》蕉徑路	575	20	0.03	20+100=120	0.21	全部可接受	
粉錦(元朗方向)—》蕉徑路	NA	10	NA	10+100=110	NA	NA	