

蕉徑長瀝關注組立場書

根據立法會文件，政府就道路工程收到 57 份反對意見，當中 55 份未能調解，但特首會同行會卻於 2018 年 11 月 27 日強行授權推行工程及批准收回土地，供設立農業園第一期道路工程。蕉徑長瀝關注認為農區不應空降大型道路，而應因地制宜，減低對當地環境及社區影響，保育蕉徑優質的泥土，尤其是仍保持耕種的農地，對行政當局無視村民農夫的反對表示強烈憤怒及反對。關注組更震驚是聽部分議員轉述，政府竟向議員聲稱農業園方案已獲關注組全力支持，這無疑是歪曲事實，政府的所作作為實在令人失望。

最近政府終於公開了比橫洲遮黑更多的農業園工程可行性報告，上年政府稱的「敏感」資料，如車流量、蕉徑水源需支多少，如今都神奇地變得不再「敏感」了。而政府雖然稱根據運輸署的標準，鄉郊道路需為闊至少 7.3 米的雙線馬路，但新公開的資料顯示，將會有 3.5 米的車路接駁主要道路，反映政府所調的鄉村道路標準不是金科玉律，更會因地制宜，而顧問報告 4.3.4 更表明分支路才是主要用作農業日常操作之用（The branch road of 3.5m will be built for use by lorries, farm trucks and motorized village vehicles for daily farming operation）而一條空降的大型道路系統對鄉郊社區卻有着城市人不明白的破壞性，因為路通財通，許多在當地生活，租住多年的新界非原居民已被地主逼遷，加租，甚至有霸地的情況出現。

本關注組根據公開了的報告，現有單線雙程的蕉徑路以及連接的粉錦公路的車容量仍有很多空間，足夠容納整個農業園建設預計帶來的新增車流量（詳見附件一）。但政府卻堅持己見，增加不必要的道路建設，浪費公帑。更令人詫異的是漁護署當年交給合樂中國有限公司的農業園初步概念設計圖(附件二)，其道路規劃刻意避開所有現時在農業園研究範圍內近 99% 的常耕農地，最後政府卻用了顧問公司的建議，把道路興建在當地農民耕耘數十年的優質泥土上，僅稱道路網絡在農業園正中心會較好便簡單交代，實在毫無說服力。

可惜的是，這些資訊政府明明一年有多前已知道，但一直卻沒有開誠布公和村民農夫討論，所謂調解會也成為做騷的會議，浪費一年有多的光陰，如今政府卻挾持農業園要馬上上馬，業界急不及待的勢，陷蕉徑村民、農夫於不義，關注組對此表示憤慨。加上政府現時在農業園第一期的水利規劃不足及掉而輕心，蕉徑農夫十分擔心原有水文系統被破壞，以及被政府管理後用水會施加各種限制。

關注組重申我們反對現時農業園第一期的道路規劃，**先暫緩及撤回立法會的撥款申請**，並從農區的特性和農夫的需要出發，以人為本，而非以工程為本，促請政府真誠與農業界及蕉徑長瀝村民農夫溝通，商討農區農業園的規劃。

附件一

2016 早上繁忙時段車流量

	Capacity of Movement	Geometric details (passenger car unit)	Ratio of Design Flow to Capacity(DFC) DFC< 0.85 是可以接受 (註 1)	+ 農業園的交通流量 (100pcu/hr)	Ratio of Design Flow to Capacity(DFC) (scenario of 農業園運作)		
蕉徑路 — 粉錦 (元朗方向)	402	6	0.0149	100+6=106	106/402=0.26 0.26<<0.85	全部可接受	
蕉徑路 — 粉錦 (上水方向)	594	63	0.1061	63+100=163	163/594=0.27 0.27<<0.85	全部可接受	
粉錦 (上水方向) — — 蕉徑路	575	42	0.0722	42+100=142	142/575=0.25 0.25<<0.85	全部可接受	
粉錦 (元朗方向)	NA	18	NA	18+100=110	NA	NA	

— —》 蕉徑 路							
--------------------	--	--	--	--	--	--	--

註 1: Criteria for acceptance: In design year 2019, the reference background traffic flow for those junctions will operate under the capacity level which the signalised junction R.C. (reserve capacity) is above 15% and priority junction DFC (design flow capacity) below 0.85

