持續
智庫 SD Advocates
SD Advocates is a think tank under SDA Institute Limited, a non-profit organization

致： 洪水橋新發展區研究小組
電郵：enquiry@hsknda.gov.hk

**持續智庫就「洪水橋新發展區規劃及工程研究(第三階段社區參與)」提交的意見**
2015 年 9 月

政府在洪水橋新發展區規劃及工程研究第三階段社區參與的文件中，明確地把洪水橋定位為新界西北的區域經濟及文娛樞紐，肯定香港須在中環以外發展新的經濟中心，此亦是持續智庫對洪水橋發展的一貫看法。

我們對洪水橋寄予厚望，是由於香港不應繼續把主要經濟活動局限於已經非常擠迫的中環、尖沙咀、銅鑼灣和旺角等地區。洪水橋位處交通要津，有港深西部公路、屯門西繞道、港珠澳大橋與區外連接；又鄰近快速發展的深圳西部，距離明言要汲取香港經驗、與香港合作推動現代服務業的前海，只是十數分鐘車程之遙。洪水橋有豐厚的經濟發展潛力，足以成為香港的另一個經濟中心；還有一個非常重要的原因，是發展洪水橋將造就唯一能夠為天水圍徹底解困的契機。

在第三階段社區參與的文件中，明顯可見政府已仔細參考以往社區參與所收到的意見，並作出回應，不僅在規劃上加入不少增強洪水橋和天水圍之間融合的元素，更於洪水橋提供大量就業機會，從而鼓勵更多天水圍居民投入經濟活動，提高該區一向偏低的就業率，從根本改善居民的生活，確實照顧了洪水橋發展須為天水圍解困的需要。

我們現就洪水橋新發展區的規劃從就業機會、住屋、交通、物流用地及與前海的互動等方面提出意見，期盼政府能仔細考慮。

**<u>就業機會</u>**
有意見認為洪水橋重點發展特殊工業，大部分就業機會將不適合當地居民，我們認為這個擔憂是不必要的。

規劃署預計，商業提供的職位當中，40,000 個來自零售、餐飲、娛樂等行業；特殊工業職位中，14,000 個來自港口後勤、儲物及工場，23,000 個來自物流，這 7 萬多個職位，均對技能要求較低。此外，酒店、其他工業、其他社區服務等範疇，提供的職位也過半為低技能工種。粗略估計，將來的就業機會中，需要中度或高度技能的，不足一半，我們認為這是相當合適的組合。

適當數量的中高技能職位，不但能為當地居民提供往上流動的機會，也能吸引一些本來在其他地區居住的高技能人士到區內就業，注入活力，提高人口組成的質素；情況

好比區內公私營房屋須有合適比例，不能讓區內人口太過偏重低收入階層一樣。天水圍多年來的困境，就是教訓。

## 住屋

隨著洪水橋逐漸發展，將有數以萬計的知識型或技能較高的人到該區就業，或希望遷居至此。此外，前海計劃提供 10 萬個由香港人擔任的職位，相信為了家庭和子女教育，到前海工作的香港人不少也會考慮到洪水橋居住。

這些人大概都不符合入住公營房屋的資格，但也未必能負擔昂貴的低密度房屋，須在私營市場尋找住宅單位。相信現時規劃中的 27,000 多個私營單位不能滿足這些需求。政府應考慮在洪水橋交通方便的地點，適當提高私營樓宇的數目，增加供應面積較小的單位，避免因供不應求而令樓價大幅波動。

要提高私營房屋的供應，一個很值得考慮的方法，是在非住宅用地上加入住宅元素混合發展。這樣既不需額外土地，也不會對整體規劃有大影響。在新發展區南端靠近洪水橋站兩片預留作環保運輸服務車廠和教育及相關用途的地皮都適合作混合發展。

## 交通

### a. 區內交通

環保運輸走廊的構想，令人眼前一亮。區內主要的運輸服務將由環保電動列車或電動巴士提供，而且有專用的行車道，完全與其他車輛分隔，保證這個非常重要的運輸系統可以暢通無阻、極有效率地運送大量乘客。這設計對將來人口超過 21 萬、經濟活動頻仍的洪水橋極其重要，是整個地區能高效運作的基礎。沿環保走廊同時設有完善的單車徑，提供單車租用系統；更有結合休憩用地和美化市容地帶的行人道網絡，都是能提升區內流動性的設計。

### b. 對外交通

我們認為洪水橋在對外交通方面有進一步完善的空間。

根據 2011 年人口普查，在洪水橋附近的元朗和屯門，跨區工作人數分別佔該區總人口的 35%和 32%。雖然將來洪水橋有大量就業機會，但不等於居民會全部在區內就業，洪水橋日後可能仍會有近 30%（約近 6 萬人）跨區工作，比西鐵每小時的單向滿載運量（以每平方米 4 人算）高出七成。

在未來十多二十年內，新界西北除了洪水橋，還有元朗南、錦田南等地的發展項目，人口將會再增加超過 20 萬，相等於另一個洪水橋；同時，興建屯門南延線和北環線，會把西鐵的服務範圍擴大，吸納更多乘客，令西鐵的負擔加重。即使西鐵將來會多掛一卡車，並提升訊號系統，但最終運載量只可提升 60%，恐怕仍不足以應付西北地區

對集體運輸的需求。

在新界西北的鐵路發展，原本曾考慮興建荃屯線和深港西部快速軌道，可惜兩者均以效益低的理由而擱置，我們認為這個理由難以令人信服。

運房局提交給立法會的文件指乘荃屯線從屯門至荃灣西的行車時間與西鐵相比，僅節省一分鐘，而且估計沿線人口將來只會增長約 11%想，需求不大。然而，荃屯線的重要功能是分流西鐵的乘客，讓要到荃灣和市區的屯門居民，可以避過錦上路至荃灣西段這個瓶頸；荃屯線能比乘西鐵快多少分鐘，根本不應該是重要考慮。至於路線中間沿海地帶的乘客量不大，亦實在毋須擔心。有路自然有發展，隨著鐵路的運行，人口密度自然會提高，需求將會大幅增加。

至於深港西部快速軌道，不但連接兩地機場，增進兩地合作，對強化香港航空樞紐地位有重大意義；軌道支線連接前海與洪水橋，極有利於兩地共同發展，對起步遲了約 10 年的洪水橋有更大裨益。

我們建議政府應從速把荃屯線及深港西部快速軌道再度放上議程，並迅速推動計劃。

<u>物流用地</u>

政府於第三階段社區參與的文件中表示，「會探討在洪水橋合適地點發展多層工業大廈或其他善用土地的方式，以提供空間或設施」，物流業界不同持份者對此持不同意見。

在洪水橋經營貨櫃場或鐵皮倉的持份者於 8 月 8 日的公眾諮詢論壇上，指多層式設施解決不了倉地不足的問題，擔心如果將來搬上多層大樓，運作效率會大幅降低，更擔心須付出高昂租金。更甚者是，倘若多層大樓由大財團興建營運，小規模經營者可能無以為繼，數千從業員的生計將受影響。

香港物流協會的意見書表示支持在洪水橋兩塊 6 公頃的地塊提供多層式物流設施，而另外 37 公頃物流設施用地則預留作中長期儲備。有別於露天倉業務，香港物流協會成員的業務包括貨運代理、包裝加工、庫存管理和貨物配送、甚至報關和訊息管理等增值服務。他們一向的困難是倉庫不足，更欠合適的地方處理高價貨品；他們認為多層物流大樓將可解決倉庫缺乏的問題，更可針對市場需求，加入如溫度和濕度控制等高水平倉儲設備。

從現時的規劃圖看來，洪水橋新發展區所預留的物流用地並不足夠照顧兩者的需求。目前區內用作貨櫃場、鐵皮倉、回收場和工場的棕地共 190 公頃，規劃上新發展區的物流用地總共 61 公頃，其中物流設施 37 公頃；港口後勤、儲物及工場 24 公頃。物

流設施用地預計興建 10 層高的大樓，適合用作高增值物流服務，剩下的倉庫面積加上 24 公頃港口後勤用地，根本不可能容納原來區內的所有鐵皮倉和貨櫃場，所以即使規劃署官員於論壇當天反覆強調將會「先安置、後發展」,也難以釋除業界對於物流用地大減的憂慮。事實上，香港物流協會的意見書也認為基於成本和交通的考慮，把貨櫃場留在洪水橋並不合適。

洪水橋新發展區將來是一個非常繁盛的地區，屆時地租必然高企。在這裏發展用地效益相對低的物流中心，並非最好的選擇。我們認為政府應該趁著研究在大嶼山東面海域興建人工島的機會，把洪水橋新發展區的土地運用與這個建人工島造地的發展計劃一併研究，同時檢視香港物流業長遠發展的策略和路線，研究撥出人工島部分土地建造大規模的物流園和合乎現今超級貨輪需要的新貨櫃碼頭，整合香港大部分物流運作，提高整個物流產業鏈的效率，同時也可騰空洪水橋物流用地和葵青碼頭土地作更高效益的用途。

**與前海互動發展**

政府在洪水橋規劃當中，幾乎沒有提及如何令洪水橋借助前海的發展，互相裨益。香港的經濟與內地的發展息息相關，CEPA、自由行、內地企業來港上市、香港成為人民幣離岸中心等等，均是有利內地與香港發展的因素。前海的策略是借鑑香港的制度、吸收香港的人才，發展成為國際化的服務中心。生產性服務是香港的強項，在這發展的過程中商機很多，洪水橋可成為向前海企業就近提供服務的基地，而前海為了招納人才、汲取經驗，將為香港人提供大量職位。

前海的建設在數年前已經展開，十多年後，當洪水橋新發展區的居民陸續遷入時，相信前海的經濟活動早已運作了一段時間，所產生的效益，能為洪水橋注入動力。如果在規劃上有利於接收這些動力，將可令洪水橋更迅速發展。

持續智庫期望政府能考慮本智庫上述意見，將洪水橋新發展區打造為香港持續發展的新希望。

**持續智庫**