

洪水橋及厦村發展大綱圖編號 D/HSK/2

說明書

二零二四年八月

規劃署
屯門及元朗西規劃處



注意：此中文版本乃譯本，如內容與英文版本有任何出入，以英文版本為準。

洪水橋及厦村發展大綱圖編號 D/HSK/2

說明書

目錄

	頁次
1. 背景.....	1
2. 擬備該圖的目的及權力依據.....	2
3. 規劃區.....	3
4. 人口.....	6
5. 規劃主題及城市設計與園景設計大綱.....	6
6. 土地用途地帶／建議.....	19
7. 交通.....	46
8. 環境考慮因素.....	50
9. 文化遺產.....	52
10. 公用設施.....	52
11. 岩土工程限制.....	54
12. 墓地.....	55
13. 規劃的實施.....	55

附件

- 附錄 I : 洪水橋新發展區研究所評估的職位組合
- 附錄 II : 規劃區內所需及提供的休憩用地及大型政府、機構及社區設施數量附表，或其他相關資料
- 附錄 III : 規劃區內主要發展用地的規劃參數
- 附錄 IV : 洪水橋及厦村發展大綱圖(縮小比例)

- 圖 1 : 位置圖
- 圖 2 : 規劃區
- 圖 3 : 規劃及土地用途框架
- 圖 4 : 城市設計框架
- 圖 5 : 園景設計總圖
- 圖 6 : 建築物高度概念
- 圖 7 : 交通網絡概念
- 圖 8 : 行人與單車徑網絡概念
- 圖 9 : 發展特色分區
- 圖 10 : 洪水橋/厦村新發展區各期發展示意圖

(所有圖均僅作說明之用，須視乎詳細設計而定)

說明書

1. 背景

- 1.1 一九九零年代進行的「全港發展策略檢討」首次提出新界西北具有策略性增長潛力。在一九九七年委聘顧問進行的「新界西北規劃及發展研究」確定了洪水橋適合開拓為新發展區。
- 1.2 在二零零七年發表的《香港 2030：規劃遠景與策略》建議進行洪水橋新發展區(下稱「該新發展區」)發展計劃和在新界東北開拓古洞北、粉嶺北和坪輦／打鼓嶺新發展區，以應付長遠的房屋需求，並提供就業機會。隨着《二零零七至零八年施政報告》公布把上述新發展區發展計劃列為十大基建項目之一，以推動經濟增長，土木工程拓展署(下稱「土拓署」)聯同規劃署於二零一一年八月委聘顧問展開「洪水橋新發展區規劃及工程研究」(下稱「新發展區研究」)，為在新界西北落實洪水橋新發展區發展計劃而訂立規劃及發展綱領。
- 1.3 新發展區研究分三個階段進行社區參與活動，讓公眾進行討論，並凝聚共識¹。在考慮公眾意見、各項規劃及工程考慮因素、技術評估以及政府部門的意見和建議後，當局對新發展區研究所擬備的該新發展區建議發展大綱圖作出修訂，定稿後，於二零一六年九月五日公布該份經修訂的建議發展大綱圖。二零一六年十月二十七日，《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》(下稱《香港 2030+》)的公眾參與活動開展。根據《香港 2030+》的「概念性空間框架」，該新發展區落入西部經濟走廊的範圍。該經濟走廊把握通往國際及區域門廊的優勢，並利用香港西部的策略性運輸基建設施，整合洪水橋、屯門、元朗南及北大嶼山多項發展日漸增長的經濟活動和就業機會，以促進協同效應。
- 1.4 根據該份經修訂的建議發展大綱圖，該新發展區將發展為總人口約 218 000 人的新市鎮(新增人口約 176 000 人)，提供約 61 000 個新住宅單位。該新發展區將成為新一代新市鎮，以配合綜合社區所需，提供各式各樣的商業、零售、社區、康樂及文化設施和大量就業機會，以服務該新發展區以及屯門、天水圍及元朗新市鎮鄰近地區。洪水橋新發展區其後重新命名為洪水橋／厦村新發展區，以更清楚反映其在地理上涵蓋的範圍。

¹ 當局於二零一一年進行第一階段社區參與活動，介紹與該新發展區相關的主要事宜(包括其願景、策略角色及規劃原則)，並就洪水橋新發展區發展項目與公眾討論／交換意見後，在二零一三年第二階段社區參與活動頒布了初步發展大綱圖。二零一五年，當局根據第二階段社區參與活動所收到的意見，製備了建議發展大綱圖，以便進行第三階段社區參與活動。

- 1.5 為把握機會，善用洪水橋／厦村新發展區的發展密度，以便提供更多住宅單位，土拓署已為該新發展區的第二期及餘下發展進行房屋類別組合檢討。其後，土拓署就洪水橋／厦村新發展區內九幅公營房屋用地及兩幅私人房屋用地提交第 16 條規劃申請(編號 A/HSK/452)，要求略為放寬地積比率及／或建築物高度限制，城市規劃委員會(下稱「城規會」)轄下鄉郊及新市鎮規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)於二零二三年六月二十三日批准有關申請。連同已獲批准有關略為放寬專用安置屋邨的地積比率限制的申請(編號 A/HSK/253)，估計該新發展區的規劃新增人口會由約 176 000 人增至 184 000 人²。

2. 擬備該圖的目的及權力依據

- 2.1 這份發展大綱圖是部門內部圖則，展示了該新發展區內擬議土地用途的模式及主要基礎設施的全貌，視為一個整體規劃綱領，為該新發展區將來的發展提供指引，使各項發展互相配合和協調。當政府為該區擬備及／或修訂分區計劃大綱圖及更詳盡的發展藍圖、計劃政府工程、預留用地作休憩用地、政府、機構及社區設施、運輸及其他基礎設施和公私營房屋、商業及其他發展建議，以及詳細設計和落實工程時，均以這份發展大綱圖為依據。
- 2.2 這份發展大綱圖以新發展區研究所擬備的該新發展區建議為依據，當中擬議的土地用途模式和發展參數已大致參照經修訂的建議發展大綱圖，考慮到相關決策局／部門的最新意見和建議以及規劃情況。這份發展大綱圖對於該新發展區個別用地的住用與非住用總樓面面積及地積比率，以及所提供的房屋和職位數目，與經修訂的建議發展大綱圖所訂明的大致相同。
- 2.3 與經修訂的建議發展大綱圖相比，這份發展大綱圖展示更多細節，包括道路、車輛入口／出口處、智慧綠色集體運輸系統、行人路和單車徑網絡、發展用地、公用設施儲備及政府、機構及社區設施／儲備的布局，以及城市設計概念與園景設計大綱(例如建築物後移、步行街、購物街、觀景廊及通風廊)。
- 2.4 該新發展區內所有發展及重建項目均須符合相關法定圖則的規定。由於相關分區計劃大綱圖所顯示的僅是規劃區內概括的發展原則、概括的土地用途地帶及主要的運輸網絡，因此，當政府以出售政府土地或修訂契約等方式進行土地交易和撥地及決定土地用途時，須大致跟從這份部門內部的發展大綱圖上所訂明的建議土地用途地帶、規劃意向及規劃要求。日後處理修訂契約的申請(包括原址換地的申請)時，會以這份發展大綱圖及分區計劃大綱圖為依據，惟也必須同時遵守為發展該新發展區而制定的「加強版傳統新市鎮發展模式」下的特定準則。這些準則可確保通過有

² 此數字並未計及該新發展區北面範圍土地用途的檢討，以及發展流浮山、尖鼻咀及白泥一帶作該新發展區擴展部分的計劃。

關申請，使能在不影響全面規劃與均衡發展的情況下，及早推出房屋、商業及工業用地，並保障租戶／住戶，讓他們得到公平對待。地政總署發出的相關作業備考訂明，這些申請所涉及的用地只限於這份發展大綱圖上規劃／適合作私人發展的用地。

- 2.5 這份發展大綱圖於二零一六年八月二十四日分送相關決策局／部門傳閱，讓他們提出意見。二零一六年十二月十五日，這份加入了相關決策局／部門意見的發展大綱圖獲規劃及土地發展委員會通過，僅有些地方須稍作修改。之後，該獲通過的發展大綱圖重新編號為 D/HSK/1，於二零一七年四月十三日獲發展局局長採納。
- 2.6 為反映對劃為「商業」地帶及「其他指定用途」註明「商業及住宅發展」地帶用地的面積和範圍所作的檢討，當局對獲採納的發展大綱圖(編號 D/HSK/1)建議作出相應修訂。這些擬議修訂於二零一九年十一月二十八日分送相關決策局／部門傳閱，以供提出意見。二零二一年三月四日，此等用地的分割建議加入了相關決策局／部門意見，獲規劃及土地發展委員會通過。其後，當局徵詢土地及建設諮詢委員會的意見，對分割建議中的有些地方稍作修改。規劃及土地發展委員會於二零二一年五月二十日的會議上備悉有關修改。
- 2.7 發展大綱圖經進一步修訂，以反映各項規劃申請的核准計劃、已獲授權的道路及鐵路計劃，以及其他議定發展建議。這些擬議修訂經新界地區規劃會議於二零二四年五月三十一日同意並於二零二四年八月五日獲規劃及土地發展委員會通過。經修訂的發展大綱圖重新編號為 D/HSK/2，其後於二零二四年八月二十日獲發展局局長採納。

3. 規劃區

位置和覆蓋範圍

- 3.1 這份發展大綱圖涵蓋的規劃區(下稱「該區」)佔地約 725 公頃，位於新界西北，介乎屯門與天水圍新市鎮中間，覆蓋洪水橋和廈村地區(圖 1)。該區的西面和西北面被圓頭山山脊所包圍，北面為流浮山，東面則為天水圍新市鎮／屏山。該區東面現時以天影路／屏廈路／橋洪路為界，南面則有青山公路，西臨圓頭山的小圓丘／港深西部公路，北面則達流浮山道／沿深灣路的山坡。該區的邊界在圖上以粗虛線顯示。為方便規劃和作參考之用，如該圖上所顯示，該區再細分為多個較小的規劃區(圖 2)。

現有土地用途

- 3.2 該區的特色是郊區及都市化新市鎮之間的過渡地區。該區北面部分的平原已經清理及平整，主要作港口後勤及露天貯物用途。這

些用途遍布該區北面和中央大部分地區，造成不少規劃問題。鄉郊工業和貯物用途散布該區，與傳統鄉郊用途如鄉村發展造成衝突。該區南面部分，尤其是青山公路北面，有低至中密度的住宅發展及各種規模的土地用途。位處屯馬線和輕便鐵路(下稱「輕鐵」)天水圍站南面的橋頭圍工業區建有多幢低矮工業樓宇，主要樓高一至三層。該區沿南面至東北面有一渠道／明渠網絡(包括沿天水圍新市鎮西面的北段)。

- 3.3 該區西南面有小量常耕農地，幾幅小幅農地則散布在鄉村附近。該區共有 17 條認可鄉村，分別是李屋村(包括第 5 區的新李屋村及第 47 區的舊李屋村)、第 14 區的石埗村、第 22 區的洪屋村和橋頭圍、第 23 區的青磚圍、第 29 區的田心村、第 47 區的新生村、第 50 區的祥降圍、厦村市、新屋村、東頭村、巷尾村、厦村新圍、羅屋村、錫降村、錫降圍及第 54 區的鳳降村。此外，第 68 區沿流浮山道的「鄉村式發展」地帶有一小部分用地，旨在供不落入該區範圍的新慶村、鰲磡村及沙江圍作小型屋宇申請。一個鄉村遷置區位於第 49 區的沙洲里。

發展機遇

交通四通八達

- 3.4 該區連接南面和東南面的青山公路及元朗公路；另經策略性道路網絡連接西面的港深西部公路及深圳灣公路大橋。至於計劃在新界西北興建的新策略性公路，能令來往該區更為便捷。
- 3.5 擬議洪水橋站及現有的屯馬線和輕鐵天水圍站會提供一個重要的機會，把該區與屯門、天水圍、元朗新市鎮及市區連接起來。這些車站亦整合整體土地用途框架。該區的擬議智慧綠色集體運輸系統連同鐵路站及土地用途的整合有助盡量提高公共運輸的使用量，令道路交通盡量減少，從而減少碳排放。

地理位置優越

- 3.6 洪水橋／厦村新發展區位於北部都會區西面，鄰近深圳灣口岸。由於地理位置相近，洪水橋／厦村新發展區將經由規劃中的港深西部鐵路(洪水橋至前海)連接至前海。當局亦計劃以鐵路將洪水橋／厦村新發展區連接至交椅洲人工島，再連接至香港島及香港國際機場。該區地理位置優越，有助發展多元化的經濟活動和提供就業機會。

大量自然環境及景觀

- 3.7 該區及周邊地區有不少生態環境及景觀，倘加以善用，可營造綠意盎然的生活環境。當中包括高地和低地、小圓丘、圓頭山山脊線／山景、林地、新生新村鷺鳥林及鷺鳥的相關飛行路線、東頭

村附近林地內具保育價值的花卉品種(例如土沉香)，以及后海灣幹線工程項目的緩解池塘。妥善規劃加上劃定適當的土地用途地帶，有助保育這些具生態價值的景致，並為該區建立一個整合的綠化網絡。在完成活化後，貫穿該區的排水渠道為該區提供良機，塑造鮮明的地區特色，並在河畔長廊沿途提供靜態康樂活動空間。

文化遺產豐富

- 3.8 該區蘊藏豐富的文化歷史資源，包括兩個法定古蹟、多幢已獲評級歷史建築，以及五個具考古研究價值的地點。新發展區研究的考古調查確定有四個具考古研究價值的地區，分別位於流浮山、橋頭圍、洪屋村(北)及洪屋村(南)。通過恰當規劃及劃定合適的土地用途地帶，有助把這些寶貴資源融入該區的規劃中。在該區範圍內可關設一條文物徑，作教育用途。

限制

環境方面的限制

- 3.9 在規劃該區時須審慎考慮現有基礎設施所造成的多項限制。屯馬線和輕鐵由西南至東面跨越該區，把大部分土地分成多段，預計會對附近發展項目構成環境和景觀影響方面的限制。
- 3.10 該區現有的主要幹路包括港深西部公路、青山公路及洪天路是潛在的空氣污染和噪音來源，可能會對該區鄰近發展造成環境影響。
- 3.11 該區的西南面有多條 400 千伏特架空電纜(連電塔)，由龍鼓灘延伸至沙田。根據《香港規劃標準與準則》，日後的發展項目倘若在 400 千伏特架空電纜的闊 50 米通行權地帶範圍內或附近，必須遵守相關規定(如有的話)。
- 3.12 該區坐落於后海灣集水區範圍，須受規限，任何新擬議發展均不得增加排入后海灣的污染量。至於該區的新發展項目，除提供適當的污水處理設施外，亦須實施排污措施，以確保易受影響的后海灣區不會有污染量淨增加。

保留鄉村和認可墓地

- 3.13 就該區內的認可鄉村及遷置鄉村而言，已在各地點預留土地作鄉村發展。因鄉村與擬議發展的潛在鄰接問題須經審慎處理，例如擬議發展的地盤平整水平可能會較將予保留的現有鄉村地面的水平為高，因此必須妥善考慮擬議發展對現有鄉村構成的排水影響和水浸風險，並設法緩減。位於該區東南面、西南面及西北面毗

鄰山坡／小圓丘上的認可墓地應盡量予以保留，除非該新發展區必須進行基建發展，則作別論。

港口後勤及露天貯物用途激增

3.14 該區有大量地區用作港口後勤及露天貯物用途。縱使當局明白或有機會在該區其他部分以多層建築容納這些用途，然而此屬一個漸進過程，當局在建築階段須處理新發展與保留／餘下的港口後勤及露天貯物用途鄰接而產生的問題。

保育自然環境及景觀

3.15 該區範圍和附近具多種自然環境及景觀。當局應作充分考慮，以避免／減少日後發展對生態及美學價值及天然生境造成的負面影響。

水浸風險

3.16 毗連天水圍新市鎮沿屏廈路的地區位處洪氾平原區，容易發生水浸。在設計地盤平整工程及排水系統時，必須盡量減低對規劃發展和附近現有住宅區的水浸風險。

4. 人口

根據二零二一年人口普查，該區人口約為 44 600 人。全面發展後，預計該區可容納的總規劃人口約為 231 800 人。預計首批居民將在二零二四年開始遷入該新發展區。

5. 規劃主題及城市設計與園景設計大綱

規劃主題

5.1 洪水橋東面毗連天水圍新市鎮，西南面為屯門新市鎮，東南面為擬議元朗南發展項目。位於西面的圓頭山山脈形成一道綠色的山景，而東南面大欖郊野公園及山麓則營造綠化園林布局。環境較自然及帶鄉郊氣息的后海灣及流浮山則位於北面。連接天水圍與后海灣的河道由南至北貫穿該地區。屯馬線把該地區分為西北及東南部分。根據這個明確的布局，新發展區研究就該新發展區整體規劃、概念及框架提出建議(圖 3 至 9)，現撮述如下：

新發展區的定位

5.1.1 該新發展區將會成為香港新一代的新市鎮，為約 231 800 人口建立一個居住、工作、玩樂及營商的理想之所。由於洪水橋／厦村新發展區鄰近深圳灣口岸，該

新發展區將經由規劃中的港深西部鐵路連接至前海。當局亦計劃以鐵路將洪水橋／厦村新發展區連接至交椅洲人工島，再連接至香港島及香港國際機場。根據二零二三年十月公布的《北部都會區行動綱領》，洪水橋／厦村新發展區和流浮山鄰近地區可與前海合作區和南山區在金融、專業服務、物流服務等領域開展合作，促進和深化高端經濟合作關係。洪水橋／厦村新發展區亦可轉型為「現代服務業中心」和經常往返港深兩地人才的樞紐，服務整個大灣區。根據經修訂的建議發展大綱圖內的土地用途建議，透過發展各式各樣的商業、工業、社區及政府土地用途，該新發展區約可提供 150 000 個就業機會。該新發展區研究所評估的具指導作用的職位組合列於**附錄 I**。該新發展區將有助改善全港的人口和職位分布不均的情況、增添當地社區活力、為毗鄰天水圍新市鎮及新界西北其他地區提供新的就業機會，並與毗鄰地區有效共享基建和政府、機構及社區設施。

促進經濟蓬勃發展(圖 3)

- 5.1.2 該新發展區的規劃及土地用途框架載於**圖 3**。在擬議洪水橋站和現有屯馬線天水圍站附近，擬提供發展密度較高的商住混合用地，以加強該區分別作為該新發展區市中心及地區商業中心的功能。考慮到全港(尤其是新市鎮)多項零售發展項目的成功經驗，擬建於洪水橋站周邊的未來市中心將以兩項重點發展項目為主，以提供具規模的商業用途。一項發展位於第 32A 區，可作辦公室／酒店／零售用途；另一項則位於第 28A 區，可作商業／住宅用途，並輔以規模較小的商業及商業／住宅用地。圍繞現有屯馬線天水圍站的地區商業中心，連同一間醫院，會成為該新發展區的第二個樞紐。圍繞兩個鐵路站的擬議發展項目可分別提供超過 100 萬平方米及 60 萬平方米的商用總樓面面積，並會成為一個經濟及就業樞紐，可提供具相當規模的高檔零售、服務及娛樂活動，並有助紓緩鄰近元朗及屯門新市鎮市中心現時的擠迫情況。在個別住宅鄰近地區均設有街鋪及／或區內零售服務，以滿足居民的日常所需，並使街道更有活力。
- 5.1.3 該區西北部分指定作物流、企業和科技區及工業地區，以便提供空間發展各式各樣工業／特殊工業用途，包括現代工業及非污染工業用途。該區會提供一個促進經濟發展的新平台，並成為該新發展區內另一個主要的就業區。當局預留約 36 公頃的土地設置高增值的現代物流設施，約 9 公頃的土地預留作企業和科技園，以作各類創新及科技用途，包括科研中心、檢測認證、數據中心、現代工業和其他相關商業及無污染工業用途。此外，在該新發展區西陲擬關設一個面積約 13 公頃的工業區。

- 5.1.4 該新發展區北陞有約 23 公頃的土地預留作港口後勤、貯物及工場用途，包括可能興建的多層建築物，以容納受該新發展區項目影響的部分現有棕地作業，從而善用土地。新建道路會把該區直接連接至港深西部公路，以減少重型車輛在洪水橋／厦村新發展區範圍內行駛。

社會融和及社區配套設施

- 5.1.5 如該圖所顯示，該新發展區會提供約 66 700 個不同類型的新建住宅單位。該區公私營房屋發展項目所提供的新建住宅單位比例是 55 比 45。在該新發展區的擬議公共房屋和私人住宅比例會有助緩解現時天水圍新市鎮公私營房屋比例失衡的情況。當局已預留合適用地，以便原區安置受該新發展區項目影響的合資格住戶。
- 5.1.6 該新發展區採用以人為本和均衡社區的規劃概念，在提供政府、機構及社區設施時，已顧及周邊地區(包括天水圍)的需求。該新發展區提供各式各樣的社會服務及社區設施，包括醫院、診所、裁判法院、社區會堂、教育設施、街市、安老院和體育及康樂設施，以應付不同年齡層和家庭的需要。服務對象亦不限於區內居民，更包括鄰近地區的居民。就該區約 231 800 規劃人口所需要及提供的主要政府、機構及社區設施以及休憩用地列於**附錄 II**。

加強運輸網絡以提升交通暢達程度(圖 7)

- 5.1.7 為使該新發展區得以持續發展，其中一個關鍵的規劃概念就是盡量減少交通量。在該新發展區提供多元化的就業機會有助促進區內就業，從而降低對對外交通的需求。長遠來說，當局計劃在該新發展區可能增建／改善策略性公路，連接新界西北其他部分及市區，以應付預期在新界西北出現的交通增長。再者，擬議洪水橋站將透過集體運輸系統加強該新發展區的交通暢達程度。屯馬線未來數年將加強訊號系統和增加列車車廂數目，逐步改善服務，大致上能應付該新發展區及新界西北地區其他新發展項目的需求。
- 5.1.8 該新發展區會引入環保運輸走廊，以便在區內提供快捷的運輸服務及推動環保交通模式。該環保運輸走廊將會包括路面的智慧綠色集體運輸系統、行人道及單車徑，以提供接駁服務，把住宅羣與物流、企業和科技區、鐵路站及主要社區設施連接起來，從而將車輛流量及碳排放減至最低。

5.1.9 該新發展區內會闢設新的主要幹路及地區幹路，以方便東西及南北向的交通流動，加強該新發展區的內部連繫。此外，當局亦會闢設綜合地區道路網絡、單車徑、行人道及步行街，方便區內車輛和行人流動，亦會闢設公共運輸交匯處，使轉乘各種交通工具和往來區內各處更為方便。為提高公共交通服務的效率，使其更加方便舒適，並提升廣大乘客的整體體驗，當局將於市中心興建策略性運輸交匯樞紐，覆蓋範圍包括屯馬線洪水橋站、擬議港深西部鐵路及毗鄰的發展用地。待詳細設計完成後，策略性運輸交匯樞紐將同時提供跨境及本地公共交通服務，擴大香港深圳一小時上下班網絡的覆蓋範圍，連接粵港澳大灣區其他城市相應的交通網絡，令香港更能融入國家整體的發展。

建立智慧、綠色及具抗禦力的城市

5.1.10 該新發展區將是一個綠色城市，在城市規劃、城市設計、運輸及環保基建方面採用可持續及節能策略，以達致高效能、低碳排放及可持續的生活方式。主要的人口、經濟活動及社區設施會集中在集體運輸及公共運輸樞紐的步行距離內。新發展區透過引入環保運輸走廊和完善的單車和行人道網絡(圖 8)，提倡環保交通方式。為推動可持續用水的理念，當局會研究在該新發展區內使用經處理的污水及收集雨水作非飲用水用途，例如沖廁及灌溉。此外，當局亦會繼續探討可持續排水系統和藍綠基建設施的概念。

5.1.11 為充份發揮新發展區的綠色城市功能，當局會積極推行一系列其他環保措施，包括闢設社區環保站作環保教育之用、從當地社區回收可再造物件、活化現有河道系統以改善河道的生態系統，以及推廣節能建築和裝置。此外，為改進城市管理及方便居民和商戶，當局亦已研究在非住宅發展項目採用地區供冷系統，並建立空間數據共享平台和資訊及通訊科技平台，協調不同的城市功能。

城市設計及園景設計大綱

5.2 當局已考慮實際環境，按既定目標將該新發展區發展為可持續的優質綠色居住環境及共融社區，並為此制訂一個綜合城市設計大綱。主要部分撮述如下，詳見圖 4 至圖 8：

建立樞紐(圖 4)

5.2.1 為建立鮮明的城市結構，增添該新發展區的生氣，在該區建立強大的樞紐至為重要。在擬議洪水橋站(即市中

心)及現有屯馬線天水圍站(即地區商業中心)附近已規劃兩個重要樞紐，提供不同的商業用途，包括辦公室、酒店及零售設施、住宅發展、社會服務及社區設施，以及公共運輸交匯處，成為該新發展區的匯聚點及活動中心。該新發展區的市中心毗鄰擬議洪水橋站，而在第28A及32A區的兩項重點用地的商場及住宅發展將起輔助作用。第30區的區域廣場為未來市中心內重要的歇息及消閒空間，其優質設計與擬議洪水橋站、第26A區的區域政府綜合建築羣(包括政府合署、裁判法院、社區會堂、體育中心及街市)、第31A區的教育及相關設施、第31B區的青年設施(包括青年創新創業基地)，以及第33區由區域廣場及擬議洪水橋站伸延的地區休憩用地相輔相成。

- 5.2.2 為加強商業建築羣的功能，以配合該新發展區及毗鄰天水圍新市鎮所需，當局在現有屯馬線和輕鐵天水圍站周邊已規劃綜合地區中心，設有購物商場和辦公室大樓。該地區商業中心會發展為該新發展區的第二匯聚點，同時應付天水圍新市鎮對商業和社區設施的額外需求。
- 5.2.3 該新發展區北面塑造為本區服務中心，圍繞從現有天華路延伸的D1道路而建，配合零售設施、公共運輸交匯處、公眾停車場、診所，以及其他社會服務及社區設施。這些設施亦可為鄰近天水圍北的人口提供服務。
- 5.2.4 該新發展區西北面的物流、企業和科技區構成整個新界西北的重要經濟及就業樞紐，主要作現代工業用途。
- 5.2.5 為建立社交及康樂活動中心，方便日後及現時居民，位於市中心與地區商業中心中央的地區將發展為區域公園，與河畔長廊結合，設有運動場和體育中心，以作消閒、康樂及市區綠化空間用途。
- 5.2.6 該新發展區北陞劃為當地商業中心，內有泊車設施，以配合流浮山的旅遊活動，並服務鄰近地區。

制訂梯級式建築物高度和發展密度及建立地標

- 5.2.7 該新發展區採用集約式城市設計，其擬議的梯級式建築物高度及發展密度輪廓適當顧及現有和保留的土地用途的地形和環境布局。發展密度和建築物高度朝北面邊緣遞降，通過在沿流浮山道指定一些低層和低密度發展，在視覺上舒緩該新發展區與流浮山地區現有低矮建築與低密度環境之間的鄰接情況。整體發展密度和高度輪廓遞降，確保新發展可與該區更為融合，並使新發展項目的建築物高度和密集程度錯落有致。此外，擬議建築物

高度(圖 6)及發展密度輪廓把重點設在擬作主要發展樞紐和匯聚點的新發展區特定範圍。該新發展區進一步發揮鐵路為本的規劃概念，當局採用漸進策略，在擬議鐵路服務範圍 500 米以內規劃作較高密度和建築物高度的發展項目，以減少對路面交通的需求。較高密度的發展項目集中在擬議洪水橋站(最高總地積比率限為 9.5 倍，最高建築物高度限為主水平基準上 200 米)及現有屯馬線天水圍站(最高總地積比率限為 8 倍，最高建築物高度限為主水平基準上 160 米)附近。發展密度朝北面遞降，本區服務中心周邊擬設定的最高總地積比率限為 6 倍，最高建築物高度限為主水平基準上 140 米。該新發展區北面較遠處近流浮山地區擬建低矮建築及作低密度發展，該等用地的最高地積比率限為 1.5 倍，最高建築物高度限為主水平基準上 40 米。

- 5.2.8 地標建築物會設在該區的門廊，包括屬該新發展區主要門廊的擬議洪水橋站附近地區。採用較高發展密度和建築物高度，使該新發展區的高度輪廓從一段距離抑或在該新發展區內主要位置觀看，能有更大的區別。採用設計感強烈的獨特建築亦可加強入口的功能。擬議洪水橋站附近的地區建有綜合商場，當中包括辦公室大樓、酒店和大型購物商場及區域廣場。
- 5.2.9 當局建議在臨近該新發展區東面入口，圍繞現有屯馬線天水圍站的發展土地上興建地標建築物，使建築羣及高度輪廓更顯錯落有致。
- 5.2.10 位於物流、企業和科技區的企業和科技園亦採用具建築特色和綠化設計的地標建築物，為該新發展區闢設另一個門廊。

制訂綜合布局

- 5.2.11 日後發展的布局應避免住宅與工業用途為鄰的負面問題。當局已制訂綜合布局，以緩減土地用途不協調的問題。發展建議提出闢設美化市容地帶、休憩用地，以及採用建築物後移及不易受影響的土地用途的方式，以減少鄰接問題。在廈村「鄉村式發展」地帶西面邊界沿途指定多幅小型鄰舍休憩用地及連貫的美化市容帶，為新擬議的就業區與現有的認可鄉村之間保留一個綠化緩衝區。為進一步改善現有港口後勤及露天貯物用途與住宅用途為鄰而產生的問題，緊接廈村以西的地區規劃作容納高增值物流工業及興建企業和科技園，以作多種創新和科技用途，包括科研中心、檢測認證、數據中心、現代工業及其他相關業務，以及無污染工業用途。為解決港深西部公路可能造成的空氣和噪音問題，在沿港深西

部公路以東的發展用地闢設一條約闊 7 米至 32 米連貫的美化市容地帶。

加強交通連接及增添街道活力(圖 8)

- 5.2.12 把該新發展區內新規劃的社區與附近地方連接起來，以融合現有和新建社區，至為重要。沿河道規劃的河畔長廊、由北至南連接區域廣場的休憩用地及區域公園，三者形成主要的綠化廊，連接該新發展區的新舊社區和周邊地區，例如在天水圍以西主要明渠(亦稱「天水圍河道」)兩旁規劃了約闊 10 米至 20 米的河畔長廊，闢設行人道、單車徑及零售和餐飲設施，提供優質的河畔公共空間及休閒環境。此外，規劃中的三條主要步行街可進一步加強新舊社區的連繫。當局建議沿擬更新的河道闢設一條闊 20 米的步行街，以連接厦村的村落至河畔長廊。為改善新舊社區以及近第 52A 區及 52B 區的擬議智慧綠色集體運輸系統車站與周邊地區之間的行人連繫，區內會劃設一條闊 15 米的步行街。當局亦另外建議闢設一條闊 15 米的步行街，以作為青山公路以南現有社區及市中心之間的主要行人連接，兩旁會設有零售商店、茶座及餐廳，為行人環境增添活力。為在市中心範圍營造舒適宜人的步行環境，一段 D6 道路會採用低於地面的設計，以便在擬議洪水橋站兩旁商場之間闢設無縫連接的地面通道。
- 5.2.13 為增添從主要樞紐擴展的街道活力，當局採用在地面設立臨街商店的概念。一般來說，連接指定作步行街、擬議的環保運輸走廊、區域廣場及／或擬議洪水橋站的用地邊陲會專門用作地面「商店及服務行業」及「食肆」用途，以發展連貫的臨街商店及商業和消閒設施，例如茶座、餐廳及零售商店，從而增添街道活力和本區特色。這安排一般稱為臨街商店。就商業用地而言，臨街商店的概念會應用於發展項目的地面。至於住宅用地，當局進一步應用這概念，採用台階式設計及把平台第一層的建築物後移，從指定邊緣計須有闊 10 米的後移距離，而最高建築物高度限為 5 米，以改善視覺景觀。這安排一般稱為梯級式臨街商店。
- 5.2.14 該新發展區內的行人路須方便行人使用，並須連貫和加以美化，以營造舒適的步行環境。在整個新發展區的主要道路兩旁的行人路會廣植樹木，並預留足夠空間作美化市容地帶，以提供休閒的步行環境。當局應沿梯級式臨街商店設置免受天氣影響的設施。建議在橫跨洪天路及擬更新的河道及其支流闢設行人天橋和行人隧道，方便行人往來該新發展區與天水圍區。擬議的行人天橋和

行人隧道或會被地面過路設施所替代，其位置也可能有所更改，有關設施視乎詳細設計而定。

- 5.2.15 該新發展區特別注重提供完善和優美的踏單車環境。在河畔長廊及智慧綠色集體運輸系統行車線沿途擬關設完善的單車徑網絡，以提供更舒適的踏單車環境。此外，當局也計劃把單車徑連接至洪水橋和天水圍區的現有單車徑網絡，為區內人士提供便利接駁方式。該新發展區也在河道兩旁劃設單車主幹道連接至未來市中心，以提供來往天水圍和屯門新市鎮的直接運輸連繫。主要的單車停泊設施擬設在擬議洪水橋站、公共運輸交匯處及主要活動中心附近，以方便市民使用公共交通工具。

改善通風、突顯景觀及提高建築物透風度和間距(圖 4)

- 5.2.16 在該新發展區引入綜合通風廊系統，以促進空氣流通和改善城市氣候。引入通風廊旨在提供無阻擋的走廊或包含層數相對較少的發展項目的走廊，以促進已建設地區的換氣，並讓氣流通過有關地區。一般而言，洪水橋地區的盛行風每年均從東北方吹來，夏季月份則吹東和南及西南風。為使吹來的風能大致順應東至西或東北至西南方向穿透該區，該區在布局上加入若干主要風道，當中包括(i)由北至南的區域廣場及毗連的休憩用地廊使風改經市中心吹向田心村、新李屋村及厦村各條鄉村；以及(ii)將東北至西南走向的公眾休憩用地和綠化地帶串連起來，讓風更容易從天水圍滲透至厦村地區和日後的就業區。
- 5.2.17 通風廊亦會沿主要道路關設，以至鐵路走廊、擬議的步行街、活化的河道及公眾休憩用地。近天水圍的河道能讓風更容易由東面吹向區域公園及該區內陸部分。東北至西南走向的青山公路使風改為吹向沿途的發展項目。兩條風水帶也可用作通風廊，能讓風由東面和東北面吹向厦村的村落。
- 5.2.18 為改善行人街道水平的透風情況，沿着東南面近擬議洪水橋站、毗連不同位置的智慧綠色集體運輸系統以及鄰近天水圍擬更新的河道以西的河畔鄰近地方(第 27A、27B、28A、28B、34A、34B、34D、58A、58B、59A、60、61、62A 及 62B 區)的擬議商店街會採用梯級式臨街商店設計(即不高於兩層的透風平台設計，並把平台一樓後移)，目的是增添街道的活力，以及把下行氣流引到行人水平。發展項目亦須參照《香港規劃標準與準則》所載有關改善空氣流通的城市設計指引及《空氣流通評估技術通告及技術指引》進行詳細設計。

- 5.2.19 該新發展區的城市設計明白有需要顧及現有景致。主要觀景廊設有綠化休憩用地走廊和步行街，盡量發揮其功能。由北至南的休憩用地走廊及區域廣場提供由區域公園遠眺市中心的開揚景觀。為保持區域廣場和擬議洪水橋站視野開揚，區域廣場以東第 28 區擬採用梯級式建築高度輪廓，由主水平基準上 180 米遞降至主水平基準上 60 米，至於擬議洪水橋站以西約 100 米的第 32A、32B 及 32D 區作主水平基準上 200 米的商業發展。在厦村的村落以北的連貫休憩用地和綠化地帶維持現時由天水圍遠眺圓頭山的視野。該新發展區內的河道亦有一連串互通的觀景廊，有助定向和尋找路線。兩條連接屏山文物區及厦村的風水帶亦會保留，把新建步行街及道路與觀景廊銜接，開闢兩條互相交錯由東至西及由東北至西南的觀景廊。
- 5.2.20 當局曾考慮在第 50 區劃設「美化市容」地帶及「鄰舍休憩用地」地帶作緩衝區，把物流設施及現有鄉村土地用途隔開。當局亦在該區加入建築物後移規定，以增加建築間距和提高環境質素。當局從厦村村落以東的多幅住宅用地西面邊界起劃定多個闊 5 米的建築物後移範圍，以便在擬議發展與現有鄉村之間維持寬闊的廊道。此舉亦令步行街水平的通風及綠化情況更理想，並改善行人環境。當局從第 19B 區的南面邊界起劃定闊 6 米的建築物後移範圍，以擴闊在第 19B 區與第 22 區橋頭圍主要村屋羣之間一個池塘的現有緩衝區，令緩衝區擴至約闊 20 米。第 35 區南面「工業」用地的建築物須由南面邊界後移 10 米，以減少「工業」用途與其他鄰近地區鄰接所產生的潛在問題(如有)。就第 28A 區而言，由於高架的屯馬線有潛在噪音影響，住宅發展須由用地西面邊界後移 60 米，使鐵路路軌與住宅發展有超過 90 米的距離。第 15 區內面對屯馬線的學校屬易受影響的用途，須由邊界後移 25 米。

尊重文化遺產

- 5.2.21 該新發展區及其周邊地區蘊藏豐富的歷史及文化遺產。該新發展區內的兩項法定古蹟及多項已評級歷史建築會予以保留及保存。該新發展區內亦可闢設文物徑，把這些文物景致連接起來。擬設文物徑的細節須視乎日後作進一步詳細設計和施工階段的情況而定。
- 5.2.22 該區內有兩條風水帶。一條沿西南至東北方向在厦村市與天水圍新市鎮之間排成一線；另一條則沿西北至東南方向，由錫降圍鄉村伸延至屏山鄧氏宗祠(在該區之外)。為免阻擋風水帶沿途的景觀，日後風水帶沿途及／或範圍內的發展項目須把風水帶納入於設計之中，以保

留該區主要的觀景廊。當局已於適當地點關設足夠的緩衝區，從而回應村民對圍繞現有村落的高層建築發展的關注。

園景及休憩用地網絡(圖 4 及圖 5)

- 5.2.23 該區擬採用協調一致的綠化框架，提供不同層次的動態和靜態休憩用地，覆蓋河道、經規劃的休憩用地，以及天然小圓丘。該區擬關設兩個綠化園景地帶，以當作一條貫穿該區的園景走廊，並塑造一個綜合的園景系統。
- 5.2.24 由於休憩用地網絡沿河道而建，優質的河畔長廊成為休憩用地框架的骨幹，以發展一系列附屬休憩用地。當局會沿已活化的天水圍河道河畔長廊在住宅用地關設臨街商店，令該區更添活力，並將其發展成獨特的商店街，成為該新發展區主要匯聚點之一。此外，第 57B、57C 及 57D 區的鄰舍休憩用地亦會連接已活化的天水圍河道，作為鄰近住宅發展的居民和市民大眾的重要康樂地區。
- 5.2.25 區域廣場計劃設於該新發展區的核心地區，可發揮雙重功能，既可作為市中心的休憩用地和消閒集中地，亦為日後策略性鐵路發展項目預留土地。此廣場是市中心內高密度已建設地區內一個重要的「歇息和消閒」空間，不單提供園景優美的公眾休憩用地，連接鐵路站和周邊的商場及公共運輸交匯處，更提供消閒、零售及餐飲設施。區域廣場連同區域公園均設於交通便利的位置，方便新舊社羣享用。由於這些設施連接由北至南的休憩用地廊及河畔長廊，一般市民及區內居民均易於到達。
- 5.2.26 當局在該新發展區的中心部分預留約 16 公頃的土地關設區域公園，成為由北至南綠化幹道的主要特色。為在該新發展區提倡「智慧、綠色和具抗禦力」的發展概念，區域公園之內擬設蓄洪湖泊，屬重要的水體和景觀特色，為該新發展區提供微氣候冷卻功能，亦是調節該新發展區整體排水系統的措施，而蓄洪湖泊的設計也會體現親水文化。此外，當局建議關設生態徑，經企業和科技園的綠化地帶和鄰舍休憩用地，把區域公園連接至圓頭山的遠足徑。

關設休憩用地

- 5.2.27 當局會在該區關設約 65 公頃的休憩用地，當中約 16.1 公頃為區域休憩用地(即第 49 區的區域公園)；約 26 公頃為地區休憩用地，而約 23.2 公頃則為鄰舍休憩用地。預計該新發展區的總居住人口約為 231 800 人，就業人

口則約 150 000 人。根據《香港規劃標準與準則》所訂明的休憩用地供應水平³，須為該區的預計居住和就業人口分別提供約 23 公頃及 30 公頃的地區休憩用地和鄰舍休憩用地。整體而言，當局計劃在該區提供的休憩用地面積符合《香港規劃標準與準則》的規定。額外的鄰舍休憩用地會設於公共屋邨和私人房屋發展範圍，以供區內居民享用。

- 5.2.28 該區的休憩用地會供新遷入該區和現有的居民及訪客使用。鑑於香港市民對耕作活動興趣漸濃，當局正好藉此機會，利用這些休憩用地在區域及地區休憩用地內設立社區園圃及舉辦農墟。
- 5.2.29 為使設於毗連休憩用地的發展用地的臨街商店及梯級式臨街商店在地盤布局和設計上可更為靈活，沿各區發展用地而建的臨街商店及梯級式臨街商店均須於毗連休憩用地關設緊急車輛通道連行人路，視乎日後詳細設計的可行性而定。
- 5.2.30 高架道路或鐵路路軌下面的空間宜作消閒、康樂或其他相關用途，以供市民享用，但有關用途須視乎詳細設計而定。

可持續建築設計及綠化覆蓋率

- 5.2.31 該區的發展項目須符合屋宇署頒布的《可持續建築設計指引》。這套指引適用範圍包括建築物間距、建築物後移和綠化上蓋面積等方面，旨在改善空氣流通狀況、提升市民生活和工作空間的環境質素、提供更多綠化元素，以及紓緩熱島效應。
- 5.2.32 各方同心協力，盡量在該新發展區研究下的經修訂的建議發展大綱圖中提出更多綠化機會。當局參照《香港規劃標準與準則》所訂的綠化原則和指引，以及政府其他有關綠化天台申請及可持續生活空間的研究，建議把地區休憩用地和鄰舍休憩用地的綠化率分別定為 30% 至 45% 及 30% 至 85%。就美化市容地區而言，最低綠化率建議為 85%。就公共道路(包括幹路、地方道路和行人天橋)而言，建議綠化率至少須達 10% 至 15%。至於其他發展用地，建議綠化率不應少於 20% 至 30%(視乎用地面積而定)。此外，當局亦鼓勵發展項目倡議人在發展用地採取更多綠化工作，特別是在地面植樹。發展區研究的園景設計總圖載於圖 5。

³ 根據《香港規劃標準與準則》，須為每名市民關設1平方米的地區休憩用地及1平方米的鄰舍休憩用地。在工業、工業／辦公室、商貿及商業區，亦須為每名工人關設0.5平方米的鄰舍休憩用地(在該區約6.8公頃的鄰舍休憩用地屬此類別)。

設計特色和特點

5.3 根據規劃設計概念及城市設計框架，當局劃分了五個發展特色分區(圖 9)，各具明確的特色和功能。

市中心

5.3.1 圍繞擬議洪水橋站的地區日後會成為該新發展區的市中心及新界西北的區域樞紐。當局考慮到全港(尤其是新市鎮)多項零售發展項目的成功經驗，此重要經濟及就業樞紐將以兩項重點發展項目為主，以提供具規模的商業用途。一項發展位於第 32A 區作辦公室／酒店／零售用途；另一項則位於第 28A 區作商業／住宅用途，並輔以規模較小的商業及商業／住宅用地。當局在擬議洪水橋站 500 米範圍內⁴規劃了各式各樣的用途，包括辦公室、酒店、零售設施，以及私人及公營住宅發展，會提供超過 100 萬平方米的商用總樓面面積。第 30 區內的區域廣場位於擬議洪水橋站前面，橫跨市中心，加上各項消閒、零售及餐飲設施，會成為區域樞紐內重要的歇息和消閒空間。位於第 26A 區的區域政府綜合建築羣規劃作文娛樞紐，當中包括政府合署、裁判法院、社區會堂、體育中心及街市。位於區域廣場西面的第 31A 及 34C 區劃作專上教育用途，乘坐屯馬線即可到達，快捷方便，可擴大服務範圍。該區的主要規劃及城市設計旨在營造地區獨有面貌並鞏固區域樞紐的角色、建立鮮明的城市結構、提供便捷的交通和增添城市活力。當局在該新發展區工程項目的設計和建築階段已進行詳細的城市設計研究，以便為第 26A、28A、28B、30、32A 至 32D 及 33 區各用地進行全面設計。與市中心相關的城市及綠色設計措施和要求的詳情，應參考可在公眾領域取得的相關城市及綠色設計要求和指引。

地區商業中心

5.3.2 地區商業中心緊鄰現有屯馬線天水圍站南面，附連商業發展、私人及公營住宅發展⁵將發展為該新發展區的第二個樞紐，提供超過 60 萬平方米的商用總樓面面積，亦可應付天水圍新市鎮對商業和社區設施的額外需求。位於洪天路以西的住宅和商業發展可眺望經活化的天水圍河道和區域公園。當局亦建議在此發展特色分區興建一間醫院，同時服務該新發展區的區內居民及鄰近社區。洪屋村和橋頭圍旁的現有小圓丘會予以保留，並規劃作休

⁴ 這些用地包括第 28A 及 28B 區的商業／住宅用地、第 30 區的區域廣場及第 32A 至 32D 區的商業用地。

⁵ 這些用地包括第 16C、17A 至 17C 區的商業用地，以及第 19A 至 19C 區的商業／住宅用地。

憩用地供市民享用。當局已於該新發展區的設計和建築階段進行詳細的城市設計研究，務求為第 16A 至 16C、17A 至 17C、18 及 19A 至 19C 區用地進行全面設計。關於與地區商業中心相關的城市及綠色設計措施和要求的詳情，應參考可在公眾領域取得的相關城市及綠色設計要求和指引。

物流、企業和科技區

- 5.3.3 物流、企業和科技區可經多條策略性運輸走廊前往，方便易達。此地區指定作物流設施、企業和科技園、工業區，並能提供土地作整合港口後勤、貯物及工場用途，包括發展多層式樓宇。此發展特色分區在新發展區所在位置優越，可直接連接多條策略性道路，包括港深西部公路，可輕易通往香港國際機場、葵青貨櫃碼頭及深圳。直達策略性公路亦可盡量減少重型車輛在該新發展區內行駛，避免造成影響。現有的鷺鳥林會加以保留和保育，輔以經擴展的休憩用地走廊，當局可藉此加強保護鷺鳥林和鷺鳥飛行路線。

河畔和鄉村區

- 5.3.4 河畔及鄉村區位於該新發展區的東北範圍，沿更新的天水圍河道而建。此發展特色分區設有優質的住宅區和河畔公共空間。天影路將會予以重新規劃，沿更新的河道規劃作河畔長廊，以改善河畔環境，藉提供零售和餐飲設施增添活力。當局會沿河畔長廊闢設綠化園景和行人道及單車徑，讓市民可在休閒的環境下散步和踏單車。該區亦會設有區域公園，與河畔長廊結合，成為區域地標，以作消閒和康樂用途。當局已進行詳細的城市設計研究，務求為河畔長廊附近多幅用地（即第 57A 至 57D、58A 至 58C、59A 至 59D、60、61、62A 至 62C 區的各幅用地）進行全面設計，並會顧及與智慧綠色集體運輸系統及天水圍新市鎮如何互相配合。研究的初步結果會在涵蓋該新發展區北面範圍的「流浮山、尖鼻咀及白泥地區的土地用途檢討－可行性研究」中經進一步檢討。

灣景區及本區服務中心

- 5.3.5 灣景區遠眺后海灣和圓頭山美景，主要作住宅發展和政府、機構及社區設施。為與近流浮山和后海灣周邊的自然和鄉郊環境互相協調，有關發展採用梯級式建築物密度和高度輪廓。當局在灣景區內規劃一個本區服務中心，內設各類零售設施、公共運輸交匯處、公眾停車場、診療所及其他社會服務和社區設施。這些設施亦會

為鄰近天水圍北的人口服務。該區亦規劃了一個備有泊車設施的本區商業中心，以便服務鄰近地區服務及配合流浮山的旅遊活動。

6. 土地用途地帶／建議

6.1 該區主要發展用地的發展參數撮錄於附錄 III。

6.2 「商業」：總面積 20.76 公頃

6.2.1 「商業」地帶的規劃意向，主要是作商業發展，用途可包括辦公室、酒店、商店及服務行業、娛樂場所及食肆，以加強這些地區用地作為區域／地區商業樞紐的功能。這些「商業」用地主要劃設於擬議洪水橋站和現有屯馬線天水圍站附近一帶。為使商業發展更多元化，並同時保持設計靈活以方便提出換地申請，當局已修訂這些「商業」用地(包括第 32A、32B 及 32C 區)的面積和範圍，用地數目由五幅增至九幅。在流浮山劃設的「商業」地帶，主要目的是作商業發展(包括商店、食肆及公眾停車場)，並主要作為本區商業中心，為緊鄰的流浮山旅遊樞紐及社區提供服務。為增添核心地區(如區域廣場附近一帶、環保運輸走廊及指定步行街沿途的地方)的活力和生氣，須沿用地邊界指定邊緣的地面闢設有臨街商店的商店街(如該圖上所特別指明作「商店及服務行業」和「食肆」用途)。

第 32A 區至第 32D 區近擬議洪水橋站的「商業」用地

6.2.2 考慮到全港(尤其是新市鎮)多項零售發展項目的成功經驗，擬議洪水橋站將以兩項重點發展為主，以提供具規模的商業用途。一項發展位於第 32A 區，可作辦公室／酒店／零售用途，而另一項則位於第 28A 區，可作商業／住宅用途，並輔以多幅面積較小的商業及商業／住宅用地。擬議洪水橋站附近一帶的擬議發展會提供超過 100 萬平方米的商用總樓面面積，成為經濟及就業中心。因此，利用緊鄰擬議洪水橋站及擬議智慧綠色集體運輸系統的優點，第 32A 至 32D 區已劃作「商業」地帶。個別用地的商業用途組合，將視乎當前的社會經濟狀況及社區需要而定。當局已進行詳細的城市設計研究，為區域廣場以及位於擬議洪水橋站及其附近一帶的用地(即第 26A、28A、28B、30、32A 至 32D 及 33 區內的各用地)制訂全面的設計方案，以塑造功能上可行的商業樞紐，並營造該區的特色。當局已制訂多項城市及綠色設計措施，為有關地區日後的發展提供指引。有關措施和要求的詳情，應參考可在公眾領域取得的相關城市及綠色設計要求和指引。

- 6.2.3 第 32A 區分為三幅用地，區內發展項目的最高非住用地積比率限為 9.5 倍。該用地的擬議最高建築物高度為主水平基準上 200 米。如該圖所指定，第 32A 區東部用地的邊緣須關設臨街商店，以增添地面的活力，並營造地區特色。擬議洪水橋站附近第 32A 區的東部用地亦預留了一個總樓面面積為 10 000 平方米的公共運輸交匯處，內有巴士、小巴和其他公共小型巴士總站，作為擬議策略性運輸交匯樞紐的一部分。由於位置緊鄰其西面的港深西部公路，此公共運輸交匯處擬以提供跨境服務為主，但須視乎詳細設計而定。除規劃發展項目所需的數量外，須在該東部用地內提供至少 50 個公眾泊車位，以推廣「泊車轉乘」，鼓勵市民使用擬議本地公共運輸設施及服務。此外，同一用地內亦須提供適當數量的公眾泊車位，以應付跨境旅運的「泊車轉乘」需求，並配合擬議的港深西部鐵路。為加強與周邊用地的連接，日後進行發展時須在第 32A 區關設一條東西走向的公共行人通道。此公共通道須連接東面的區域廣場(第 30 區)、第 32A 區的公共運輸交匯處，以及毗連西面區內道路的其他「商業」用地(第 32C 區)之間的人流。用地的契約須訂明項目倡議者在進行發展前須提交符合規劃署署長要求的總綱發展藍圖，以此行政措施規管用地日後的發展，確保有關發展的設計合宜。
- 6.2.4 第 32B 區分為兩幅用地，而在這兩幅用地進行發展的最高非住用地積比率限為 9.5 倍，最高建築物高度限為主水平基準上 200 米。如該圖所指定，兩幅用地的邊緣須關設臨街商店，以增添地面的活力，並營造地區特色。第 32B 區毗連北面的河畔長廊。為融入整體設計，鼓勵有關用地日後進行發展時一併考慮已規劃的河畔長廊。有關用地的契約須訂明項目倡議者在進行發展前須提交符合規劃署署長要求的總綱發展藍圖，以此行政措施規管用地日後的發展，確保有關發展的設計合宜。
- 6.2.5 第 32C 區分為四幅用地，而在這些用地進行發展的最高非住用地積比率限為 8 倍，最高建築物高度限為主水平基準上 200 米。北部用地毗連北面的河畔長廊。為融入整體設計，鼓勵用地日後在進行發展時一併考慮已規劃的河畔長廊。由於第 32C 區的位置緊鄰連接港深西部公路的擬建支路，故日後發展時須注意相關道路所構成的限制。
- 6.2.6 第 32D 區有兩幅「商業」用地。這些「商業」用地的發展項目，最高的非住用地積比率限為 8 倍，最高的建築物高度限為主水平基準上 200 米。如該圖所指定，東部用地須關設臨街商店，以增添地面活力，並營造地區特色。有關用地毗連南面的河畔長廊。為融入整體設計，

鼓勵用地日後在進行發展時一併考慮已規劃的河畔長廊。第 32D 區用地的契約須訂明項目倡議人進行發展前須提交符合規劃署署長要求的總綱發展藍圖，以此行政措施規管用地日後的發展，確保有關發展的設計合宜。

第 16C 及 17A 至 17C 區近現有屯馬線天水圍站的「商業」用地

- 6.2.7 地區商業中心緊鄰現有屯馬線天水圍站南面及西南面，附連商業發展及公／私營住宅發展，將會發展成為新發展區的第二中心點，並提供超過 60 萬平方米的商用總樓面面積。利用緊鄰現有屯馬線天水圍站及擬議智慧綠色集體運輸系統的優點，第 16C 及 17A 至 17C 區有七幅用地劃為「商業」用地。個別用地的商業用途組合，將視乎當前的社會經濟狀況及社區需要而定。當局已進行詳細的城市設計研究，以為位於現有屯馬線天水圍站及其附近一帶的用地(即第 16A 至 16C、17A 至 17C、18 及 19A 至 19C 區的各幅用地)制訂全面的設計方案，以塑造功能上可行的地區商業中心，並營造該區的特色。當局已制訂多項城市及綠色設計措施，為有關地區日後的發展提供指引。有關措施和要求的詳情，應參考可在公眾領域取得的相關城市及綠色設計要求和指引。
- 6.2.8 第 16C 區有兩幅「商業」用地，進行發展時的最高非住用地積比率限為 5 倍，最高建築物高度則限為主水平基準上 140 米。第 16C 區東部的「商業」用地範圍內亦有一個 7 米闊的公用設施預留區。
- 6.2.9 第 17A 至 17C 區有五幅「商業」用地，其中四幅的最高非住用地積比率限為 8 倍，最高建築物高度限為主水平基準上 160 米。第 16B 區的住宅發展與第 17A 區西部的「商業」用地之間規劃了一條行人天橋或其他行人過路設施，把第 16B 區連接至現有屯馬線天水圍站和附近的擬議智慧綠色集體運輸系統車站。詳細城市設計研究已提出多項措施，加強第 17A 至 17C 區的行人暢達程度，以連接現有屯馬線天水圍站、擬議的智慧綠色集體運輸系統車站及周邊用地。
- 6.2.10 第 17A 區東部的「商業」用地毗連現有屯馬線天水圍站，有一項已落實的發展項目於二零一五年獲「城規會批准。該用地在進行重建時的最高非住用地積比率限為 8 倍，最高建築物高度限為主水平基準上 131.8 米。該用地亦位於自屏山伸延的一條風水帶之內。為免阻擋風水帶的視野，該用地日後進行重建時，應將風水帶納入設計之中，以保留該區的主要觀景廊。由於該用地毗連

現有屯馬線天水圍站，應提供足夠的行人接駁措施(包括行人天橋)，以連接現有屯馬線天水圍站及周邊用地，但須視乎詳細設計而定。

第 69 區近流浮山的「商業」用地

6.2.11 第 69 區位於流浮山附近，也是連接屯馬線天水圍站的擬議智慧綠色集體運輸系統的終點站。該區劃為「商業」地帶，以作商業發展(可包括商店、食肆及公眾停車場)，其主要功能是作為地區商業中心，為毗連的旅遊樞紐及近流浮山的鄰近地區提供服務。該用地的發展項目，其最高非住用地積比率限為 1.5 倍，最高建築物高度限為主水平基準上 40 米。除規劃發展項目所需的數量外，須在該用地內提供至少 50 個公眾泊車位，以推廣「泊車轉乘」，鼓勵市民使用擬議公共運輸設施及服務。該用地毗鄰東面的智慧綠色集體運輸系統車站。為融入整體設計，如情況合適，鼓勵該用地日後在進行發展時一併考慮已規劃的智慧綠色集體運輸系統車站。該用地的契約應包括特別的條款，以加強用地及與智慧綠色集體運輸系統車站的綜合發展但須視乎詳細設計而定。

6.3 「公共房屋」：總面積 24.12 公頃

6.3.1 「公共房屋」地帶的規劃意向，主要是用作高密度的資助房屋發展。用地可能會配合非住宅用途，包括一些商業、社會服務及社區用途。這些用途設於建築物的地面之上最低三層或不高於五層的特別設計的非住用建築物內。「公共房屋」用地預留作租住公屋或資助出售房屋用途，或兩者的組合，以應付日後對資助房屋的需求。個別用地上的租住公屋與資助出售房屋單位組合比例，可由房屋署在落實有關發展時再作考慮，並在有需要時再作技術評估。然而，新發展區所提供的租住公屋與資助出售房屋單位數目，一般應維持公私營房屋比例約 55 比 45 的水平，以確保營造平衡共融的社區。為增添核心地區(如區域廣場附近一帶、環保運輸走廊及指定步行街沿途的地方)的活力和生氣，沿用地邊界指定邊緣會興建設有兩層高平台的商店街，而平台將闢設梯級式臨街商店(如該圖上所特別指明作「商店及服務行業」和「食肆」用途，最高建築物高度限為 5 米(闊度為 10 米))，以便增添地面的活力，並營造地區特色。

6.3.2 新發展區內有七幅用地劃作「公共房屋」地帶，當中六幅(在第 16B、25、27A、34A 及 52B 區)位於市中心一帶、鄰近地區商業中心，以及位於灣景區及本區服務中心。這些「公共房屋」用地均位於擬議洪水橋站、現

有屯馬線天水圍站或公共運輸交匯處的 500 米範圍內。大體而言，這些用地的最高住用地積比率限為 5.5 或 6.5 倍(最高非住用地積比率限為 0.3 或 0.5 倍)，最高建築物高度則介乎主水平基準上 140 米至主水平基準上 180 米。

- 6.3.3 第 13 區現時為租住公屋，即洪福邨，其最高住用總樓面面積為 208 600 平方米，非住用總樓面面積為 13 500 平方米，最高建築物高度為主水平基準上 90 米。
- 6.3.4 當局會擬備規劃大綱(如適用)，列明個別用地的規劃參數及特別設計要求，作為日後發展「公共房屋」用地的指引。
- 6.3.5 指定的「公共房屋」用地預留了下列社區設施，以便為區內社羣提供服務：

區／用地	設施
第 16B 區	- 一間有九個課室的幼稚園 - 一個街市
第 25 區	- 一間有七個課室的幼稚園
第 27A 區	- 一間有六個課室的幼稚園
第 34A 區 北部用地	- 兩間各有六個課室的幼稚園
第 34A 區 南部用地	- 一間有六個課室的幼稚園
第 52B 區	- 兩間各有六個課室的幼稚園 - 一個街市

- 6.3.6 當局會預留約相等於可建住用樓面面積的百分之五，用作闢設社會福利設施。這些「公共房屋」用地內擬設的社會服務及社區設施的細節，包括供應量、種類、位置、總樓面面積及設計等，須由有關部門在詳細設計階段考慮最新情況後，再作進一步檢討。

第 16B 區近現有屯馬線天水圍站的「公共房屋」用地

- 6.3.7 第 16B 區位於現有屯馬線天水圍站以西。該用地的發展項目，其最高住用地積比率限為 6.5 倍，最高非住用地積比率為 0.3 倍，而最高建築物高度則限為主水平基準上 145 米。第 16B 區與第 17A 區西南部的「商業」用地之間規劃了一條行人天橋(或其他行人過路設施)，以連接現有屯馬線天水圍站及東面的擬議智慧綠色集體運輸系統車站。當局已進行詳細的城市設計研究，並為位於現有屯馬線天水圍站及其附近一帶的用地(即第 16A 至 16C、17A 至 17C、18 及 19A 至 19C 區)的各幅用

地)制訂多項城市及綠色措施，包括在這些用地之間提供多層連接設施，以塑造功能上可行的地區商業中心，以及營造該區的特色。有關城市及綠色措施和要求的詳情，應參考可在公眾領域取得的相關城市及綠色設計要求和指引。

第 25、27A 及 34A 區近擬議洪水橋站的「公共房屋」用地

6.3.8 有四幅「公共房屋」用地位處近擬議洪水橋站的第 25、27A 及 34A 區內。發展這些用地的最高住用地積比率限為 6.5 倍，最高非住用地積比率為 0.3 倍。至於第 25 區的「公共房屋」用地，發展項目的最高建築物高度限為主水平基準上 175 米。

6.3.9 第 27A 和 34A 區的「公共房屋」用地的發展項目，其最高建築物高度一般限為主水平基準上 160 米至主水平基準上 180 米，但該圖上指定的已規劃梯級式臨街商店則不在此限，其最高建築物高度限為 5 米(10 米闊)，以增添地面的活力，以及營造地區特色。第 34A 區南部的「公共房屋」用地毗連南面的河畔長廊。為融入整體設計，應鼓勵該用地日後進行發展時一併考慮已規劃的河畔長廊。

第 52B 區的「公共房屋」用地

6.3.10 第 52B 區位於低於地面的 D4 北面，在東北面一個公共運輸交匯處的 500 米範圍內。該用地的發展項目，其最高住用地積比率限為 5.5 倍，最高非住用地積比率限為 0.5 倍，而最高建築物高度則限為主水平基準上 140 米。第 52B 區東面毗連指定的步行街，北面毗連環保運輸走廊，南面毗連地區休憩用地。為融入整體設計，鼓勵該用地日後進行發展時一併考慮東面已規劃的步行街、北面的環保運輸走廊及南面第 51 區的地區休憩用地，以及須保持一條暢通無阻的單車徑，以連接已規劃的步行街及地區休憩用地，並須於整體設計中考慮關設合適的單車設施。

6.4 「住宅發展密度第 1 區」：總面積 20.33 公頃

6.4.1 「住宅發展密度第 1 區」地帶的規劃意向，主要用作高密度的住宅發展，其中一些用地會有若干配合的非住宅用途，包括一些商業、社會服務及社區用途。這些用途設在建築物的地面之上最低兩層或不高於五層的特別設計的非住用建築物內。發展這些高層建築的目的，是盡量善用高容量的公共運輸系統，以及在車站附近建立一個具活力的活動中心。商業用途設在擬建鐵路站附近，

可善用集體運輸的便利及密集人口帶來的好處。為增添核心地區如環保運輸走廊、河畔長廊及指定步行街沿途的活力和生氣，沿用地邊界指定邊緣會興建設有兩層高平台的商店街，並在該處關設梯級式臨街商店(如該圖上所特別指定作「商店及服務行業」和「食肆」用途，最高建築物高度限為 5 米(闊度為 10 米))，以增添地面的活力，以及營造地區特色。

- 6.4.2 位於擬議洪水橋站和洪福邨附近的市中心地區及河畔和鄉村區的第 8、10、27B、34B、58A、59A、60、61 及 62B 區內有 13 幅用地劃為「住宅發展密度第 1 區」。整體而言，這些用地的最高住用地積比率限為 5 至 6 倍，其中某些用地或訂有 0.5 倍的最高非住用地積比率，最高建築物高度則介乎主水平基準上 120 米至主水平基準上 180 米。

第 8 及 10 區近洪福邨的原區安置用地

- 6.4.3 近洪福邨的第 8 及 10 區有兩幅劃作「住宅發展密度第 1 區」地帶的用地預留作原區安置用途，包括在二零二零年十一月六日獲小組委員會批准的申請編號 A/HSK/253 所提出的最新建議。第 8 區「住宅發展密度第 1 區」用地整體發展的最高住用地積比率限為 6.5 倍，最高建築物高度限為主水平基準上 120 米。第 10 區整體發展的最高住用地積比率限為 6.5 倍，最高非住用地積比率限為 0.5 倍，最高建築物高度限為主水平基準上 140 米。第 10 區規劃了一間有六個課室的幼稚園。

- 6.4.4 第 8 及 10 區毗連西面的河畔長廊。為融入整體設計，鼓勵該用地日後進行發展時一併考慮已規劃的河畔長廊。

第 27B 區

- 6.4.5 劃為「住宅發展密度第 1 區」地帶的第 27B 區位於擬議洪水橋站東南面 500 米範圍內。該區西南面毗連指定的步行街，東南面鄰接鍾屋村輕鐵站。這用地的發展項目，其最高住用地積比率限為 6 倍，最高非住用地積比率限為 0.5 倍。大體而言，最高建築物高度限為主水平基準上 165 米，但該圖上指定的已規劃梯級式臨街商店則不在此限，其最高建築物高度限為 5 米(10 米闊)，以增添地面的活力，以及營造地區特色。

第 34B 區的「住宅發展密度第 1 區」用地

- 6.4.6 在擬議洪水橋站西北 500 米範圍內的第 34B 區有兩幅用地劃為「住宅發展密度第 1 區」地帶。西部和東部用地的最高住用地積比率限為 6 倍，每幅用地的最高非住用地積比率限為 0.5 倍。
- 6.4.7 這些用地的最高建築物高度一般限為主水平基準上 180 米，惟該圖上指定的已規劃梯級式臨街商店除則不在此限，其最高建築物高度限為 5 米(10 米闊)，以增添地面的活力，以及營造地區特色。
- 6.4.8 這些用地毗連南面的河畔長廊。為融入整體設計，鼓勵該用地日後進行發展時一併考慮已規劃的河畔長廊。

第 58A、59A、60、61 及 62B 區的「住宅發展密度第 1 區」用地

- 6.4.9 位於河畔和鄉村區的第 58A、59A、60、61 及 62B 區內有八幅用地劃作「住宅發展密度第 1 區」地帶，其最高住用地積比率限為 5 倍，最高非住用地積比率限為 0.5 倍。這些用地的發展項目，其最高建築物高度一般限為主水平基準上 140 米，但該圖上指定的已規劃梯級式臨街商店則不在此限，其最高建築物高度限為 5 米(10 米闊)，以增添地面的活力，以及營造地區特色。就第 60 區的用地而言，其與毗連 D2 道路的用地界線之間須有闊 5 米的建築物後移範圍，使擬議發展和現有鄉村之間維持一條寬敞的走廊。第 58A 區內的南面用地規劃了一間有六個課室的幼稚園。
- 6.4.10 第 58A、59B 及 62B 區內的用地毗連河畔長廊。為融入整體設計，鼓勵這些用地日後進行發展時一併考慮已規劃的河畔長廊。當局在新發展區項目的設計和建築階段已進行詳細的城市設計研究，以為河畔長廊附近用地(即第 57A 至 57D、58A 至 58C、59A 至 59D、60、61、62A 及 62B 區的各幅用地)制訂全面的設計方案，包括一併考慮與智慧綠色集體運輸系統及天水圍新市鎮如何互相配合。該項研究的初步結果會在「流浮山、尖鼻咀及白泥地區的土地用途檢討—可行性研究」中再作進一步檢討。

6.5 「住宅發展密度第 1 區(資助出售房屋)」：總面積 14.74 公頃

- 6.5.1 「住宅發展密度第 1 區(資助出售房屋)」地帶的規劃意向，主要用作高密度的住宅發展，並預留作資助出售房屋之用。用地可能會有若干配合的非住宅用途，包括一

些商業、社會服務及社區用途。這些用途設在建築物的地面之上最低三層或不高於五層的特別設計的非住用建築物。這些發展項目通常位處鄰近其他住宅用地的位置。為增添環保運輸走廊及河畔長廊的活力和生氣，沿用地邊界指定邊緣會興建設有兩層高平台的商店街，並在該處闢設梯級式臨街商店(如該圖上所特別指定作「商店及服務行業」和「食肆」用途，最高建築物高度限為5米(闊度為10米))，以增添地面的活力，以及營造地區特色。當局已在新發展區項目的設計和建築階段進行詳細的城市設計研究，以為位於現有屯馬線天水圍站⁶、河畔長廊⁷及附近一帶的用地制訂全面的設計方案，以塑造功能上可行的地區商業中心，以及／或營造該區的特色。

- 6.5.2 有七幅用地劃為「住宅發展密度第1區(資助出售房屋)」地帶。整體而言，位於第52A及62A區的兩幅「住宅發展密度第1區(資助出售房屋)」用地，其發展項目的最高住用地積比率限為5倍，最高非住用地積比率限為0.5倍，而位於第16A、27C及34D區的四幅「住宅發展密度第1區(資助出售房屋)」用地，其發展項目的最高住用地積比率限為6.5倍，最高非住用地積比率限為0.3倍。該六幅用地的最高建築物高度一般介乎主水平基準上120米至主水平基準上160米。
- 6.5.3 第18區內有一幅用地亦劃為「住宅發展密度第1區(資助出售房屋)」地帶，以反映現有的屏欣苑的情況(屬資助房屋發展項目，其住用地積比率為4.84倍，非住用地積比率為0.16倍，建築物高度為主水平基準上110米)。該用地亦位於自屏山伸延的一條風水帶之內。發展項目的設計已顧及毗連風水帶，避免阻擋風水帶的視野，以保留該區主要的觀景廊。
- 6.5.4 當局會擬備規劃大綱(如適用)，列明個別用地的規劃參數及特別設計要求，作為日後發展資助出售房屋的指引。一般而言，當局會預留約相等於可建住用樓面面積百分之五的樓面面積，用作闢設社會福利設施。這些用地內擬設的社會服務及社區設施的細節，包括供應量、種類、位置、總樓面面積及設計等，須由有關部門在詳細設計階段考慮最新情況後，再作進一步檢討。

⁶ 即第16A至16C、17A至17C、18及19A至19C區各塊用地

⁷ 即第57A至57D、58A至58C、59A至59D、60、61、62A及62B區各塊用地，包括一併考慮與智慧綠色集體運輸系統及天水圍新市鎮如何互相配合

第 16A、27C、34D、52A 及 62A 區的「住宅發展密度第 1 區(資助出售房屋)」用地

- 6.5.5 第 16A、27C、34D、52A 及 62A 區內有六幅用地劃為「住宅發展密度第 1 區(資助出售房屋)」地帶。這些用地均位處現有屯馬線天水圍站、擬議洪水橋站或已規劃的公共運輸交匯處的 500 米範圍內。這些「住宅發展密度第 1 區(資助出售房屋)」用地的發展項目須受上文第 6.5.2 段訂明的最高住用／非住用地積比率及建築物高度所限。第 27C 區規劃了一間有六個課室的幼稚園。
- 6.5.6 該圖上已為第 34D 及 62A 區的「住宅發展密度第 1 區(資助出售房屋)」用地劃定已規劃的梯級式臨街商店，其最高建築物高度限為 5 米(10 米闊)，以增添地面的活力，以及營造地區特色。
- 6.5.7 第 62A 區毗連東面的河畔長廊。為融入整體設計，鼓勵該用地日後進行發展時一併考慮已規劃的河畔長廊。

6.6 「住宅發展密度第 2 區」用地：總面積 7.48 公頃

- 6.6.1 「住宅發展密度第 2 區」地帶的規劃意向，主要是作中密度的私人住宅發展。這些中密度發展項目主要位於河畔和鄉村區。
- 6.6.2 第 1、2、58B、59B 及 59D 區有五幅用地劃為「住宅發展密度第 2 區」用地。大體而言，位於第 58B、59B 及 59D 的三幅「住宅發展密度第 2 區」用地，其最高住用地積比率限為 5 倍，最高建築物高度限為主水平基準上 100 米及主水平基準上 120 米。
- 6.6.3 第 1 及 2 區有兩幅用地劃為「住宅發展密度第 2 區」地帶，屬青山公路附近的現有／已落實的發展項目。這些用地的現有發展或重建項目，其最高地積比率為 5 倍，最大上蓋面積為 42%，而最高建築物高度(包括停車場)限為 12 層(36 米)，或現有建築物的地積比率、上蓋面積及高度，兩者中以數目較大者為準。最低三層可用作商業及泊車用途，最大上蓋面積可達 100%。這些用地劃為「住宅發展密度第 2 區」地帶，以反映現有／已落實的發展規模，包括第 1 區內現有的雅珊園、麗珊園、錦珊園及泉薈，以及第 2 區內一項已落實發展項目。

第 58B、59B 及 59D 區的「住宅發展密度第 2 區」用地

- 6.6.4 位於河畔和鄉村區的第 58B、59B 及 59D 區有三幅用地劃為「住宅發展密度第 2 區」，其最高住用地積比率

限為 5 倍，最高建築物高度限為主水平基準上 100 米及主水平基準上 120 米。就第 59B 及 59D 區的用地而言，其與毗連 D2 道路的用地界線之間須有闊 5 米的建築物後移範圍，使擬議發展與現有鄉村之間維持一條寬敞的走廊。第 59B 區毗連北面的河畔長廊。為融入整體設計，鼓勵該用地日後進行發展時一併考慮已規劃的河畔長廊。當局已進行城市設計研究，以為河畔長廊附近一帶的用地(即第 57A 至 57D、58A 至 58C、59A 至 59D、60、61、62A 及 62B 區的各幅用地)制訂全面的設計方案，包括一併考慮如何與智慧綠色集體運輸系統及天水圍新市鎮互相配合。該項研究的初步結果會在「流浮山、尖鼻咀及白泥地區的土地用途檢討—可行性研究」中再作進一步檢討。

6.7 「住宅發展密度第 3 區」：總面積 17.45 公頃

- 6.7.1 「住宅發展密度第 3 區」地帶的規劃意向，主要是作不包含非住用元素的低密度私人住宅發展，惟第 66A 區除外，以配合區內需求和提供服務。擬議的低密度發展主要位於灣景區及本區服務中心，配合該區北面流浮山及后海灣附近地區的鄉郊特色，而南面主要為現有／已落實的發展項目。
- 6.7.2 第 3、4A、4B、9、11、66A、66B 及 68 區內有 13 幅用地劃作「住宅發展密度第 3 區」地帶。整體而言，第 66A、66B 及 68 區內六幅劃作「住宅發展密度第 3 區」地帶的用地，其最高住用地積比率限為 2.5 及 3 倍。第 66A 區的最高非住用地積比率亦限為 0.5 倍。該六幅用地的最高建築物高度限為主水平基準上 60 米至主水平基準上 90 米。
- 6.7.3 四幅劃為「住宅發展密度第 3 區」地帶的用地為青山公路或洪福邨附近的現有／已落實的發展項目。這些用地的現有發展或重建項目，其最高住用地積比率限為 1.26 倍，最大上蓋面積限為 40%，最高建築物高度限為一層停車場上加六層(21 米)，或現有建築物的地積比率、上蓋面積及高度，兩者中以數目較大者為準。這些用地劃作「住宅發展密度第 3 區」地帶，以反映現有／已落實的發展項目規模，包括第 3 區的德祥樓、德興樓、洪水橋臨時街市、第 4A 區的金閣豪園、田心居及翠景花園、第 9 區的瑞豐華庭等現有發展，以及第 11 區一項已落實的發展項目。

第 4B 區的「住宅發展密度第 3 區」用地

- 6.7.4 田心村東南面的第 4B 區有三幅用地劃作「住宅發展密度第 3 區」地帶。這些用地的發展項目，其最高地積比率限為 1.26 倍，最大上蓋面積為 40%，最高建築物高度限為一層停車場上加六層(21 米)。

第 66A 區的「住宅發展密度第 3 區」用地

- 6.7.5 位於灣景區及本區服務中心中央部分的第 66A 區劃為「住宅發展密度第 3 區」地帶。該用地的發展項目，其最高住用地積比率限為 3 倍，最高非住用地積比率限為 0.5 倍，最高建築物高度限為主水平基準上 90 米。第 66A 區內規劃了一間有六個課室的幼稚園。該用地會有若干配合的非住宅用途，包括多項商業、社會服務及社區用途(如適用)。這些用途設在建築物的地面之上最低兩層或不高於五層的特別設計的非住用建築物。這些用途可輔助本區服務中心，也可以服務附近天水圍北的人口。

第 66B 及 68 區的「住宅發展密度第 3 區」用地

- 6.7.6 位於灣景區及本區服務中心北面部分的第 66B 及 68 區內有五幅用地劃作「住宅發展密度第 3 區」地帶。這些用地的發展項目，其最高住用地積比率限為 2.5 倍，最高建築物高度限為主水平基準上 60 米及主水平基準上 90 米。
- 6.7.7 第 66B 及 68 區內的西部用地毗連西面的河畔長廊。為融入整體設計，鼓勵這些用地日後進行發展時一併考慮已規劃的河畔長廊。

6.8 「住宅發展密度第 4 區」：總面積 3.05 公頃

- 6.8.1 「住宅發展密度第 4 區」地帶的規劃意向，主要是作具鄉村風貌的低矮、低密度住宅發展。在劃作「住宅發展密度第 4 區」地帶的四幅用地當中，一幅位於近青磚圍的第 24A 區，兩幅位於近鳳降村的第 63 區，這些用地擬作低密度住宅發展，亦可按搬村條件用作重置受影響的村屋／屋地。為確保該用地內任何日後發展或重建項目會保留鄉村風貌，最高建築物高度限為三層(8.23 米)。為善用土地資源，在獲得規劃許可下，「住宅發展密度第 4 區」用地內的餘下土地可作非按搬村條件進行的發展。

6.8.2 位於第 6B 區的住宅發展項目碧蕙園亦劃為「住宅發展密度第 4 區」地帶，以反映其現有的低密度發展。該用地的現有發展或重建項目，其最高住用地積比率限為 0.4 倍，最高建築物高度限為三層(9 米)，或現有建築物的地積比率及高度，兩者中以數目較大者為準。

6.9 「鄉村式發展」：總面積 119.24 公頃

6.9.1 劃設「鄉村式發展」地帶的規劃意向，是反映現有的認可鄉村及其他鄉村的範圍，以及提供合適的土地以作鄉村擴展及重置受政府計劃影響的村屋。該地帶內的土地，主要預算供原居村民興建小型屋宇之用。此外，亦旨在把鄉村式發展集中在該地帶內，使發展模式較具條理，而在土地運用及基礎設施和服務的提供方面，較具經濟效益。為確保日後在「鄉村式發展」地帶內的任何發展或重建項目仍保留鄉村風貌，該地帶內的最高建築物高度不得超過三層(8.23 米)或現有建築物高度，兩者中以數目較大者為準。

6.9.2 在該圖範圍內，「鄉村式發展」地帶由 17 條認可鄉村組成，即李屋村(包括第 5 區的新李屋村及第 47 區的舊李屋村)、第 14 區的石埗村、第 22 區的洪屋村及橋頭圍村、第 23 區青磚圍的一部分、第 29 區的田心村、第 47 區的新生新村、第 50 區的祥降圍、廈村市、新屋村、東頭村、巷尾村、廈村新圍、羅屋村、錫降村、錫降圍，以及第 54 區的鳳降村。此外，第 68 區沿流浮山道有一小部分的「鄉村式發展」地帶，供在該區以外的新慶村、鰲磡村和沙江圍申建小型屋宇。這些「鄉村式發展」地帶的界線是圍繞現有各村落而劃定，所考慮的因素包括「鄉村範圍」、當地地形、用地限制已獲批准的小型屋宇發展申請、尚未處理的小型屋宇申請數目及預計未來十年的小型屋宇需求量。地形崎嶇和草木茂盛的地方、墓地、溪流和基礎設施均避免劃入此地帶內。

6.9.3 「鄉村式發展」地帶亦涵蓋第 49 區的沙洲里鄉村遷置區，以用作安置受先前的政府項目影響的村民。

6.9.4 現有法定古蹟，包括廈村鄧氏宗祠及楊侯宮，受《古物及古蹟條例》保護。古物諮詢委員會網站(<https://www.aab.gov.hk>)所載位於廈村市、廈村新圍、田心村、石埗村等「鄉村式發展」地帶內的其他已評級歷史建築，均不受新發展區工程項目影響。

6.10 「工業」：總面積 13.29 公頃

- 6.10.1 「工業」地帶的規劃意向，主要是作一般工業用途，以確保工業樓面空間的供應足以應付生產工業的需求。此外，也是為協助重新分布工業活動，以騰出區內較中央位置的土地。位於港深西部公路以西的第 35 及 36 區有七幅用地劃為「工業」地帶，其最高非住用地積比率限為 3 倍，最高建築物高度限為主水平基準上 80 米。
- 6.10.2 為盡量減少「工業」用途與其他鄰近地區鄰接而產生的潛在問題(如有的話)，第 35 區南部「工業」用地的南面邊界須劃設闊 10 米的建築物後移範圍。
- 6.10.3 第 35 區的發展項目南面架設了 400 千伏特架空電纜(連電塔)，因此須遵守《香港規劃標準與準則》的有關指引及相關當局所訂規例。
- 6.10.4 由於第 35 區位置十分接近連接港深西部公路的擬議支路，因此日後在此區進行發展時，須遵守有關道路可能構成的限制。

6.11 「政府」：總面積 42.79 公頃

- 6.11.1 劃設「政府」地帶的規劃意向，是預留用地以提供政府或社福設施，支援政府的工作及／或提供配合社區所需的服務。該區整體的政府設施是依據《香港規劃標準與準則》及按新發展區研究而規劃，詳情撮錄於**附錄 II**。該區主要規劃設施包括區域政府綜合大樓(第 26A 區)、政府、機構及社區綜合大樓(第 8 及 62C 區)、運動場(第 48 區)、青年設施(包括青年創新創業基地)(第 31B 區)、政府車庫(第 24B 區)及醫院(第 20 區)。其他設施包括警署及消防局、三間社區會堂、四間體育中心、一間圖書館、兩間安老院、兩間診所、一個公眾街市(另有兩個街市計劃設在第 16B 區及 52B 區的公營房屋用地，視乎詳細設計而定。區內或合共設有三個新街市)等，均根據社區的分布情況，在第 8、26A、26B、34E、48、53B、53C 及 62C 區規劃為「政府」地帶的地區規劃設置。部分政府設施預定為標準設計，這些設施採用的建築物高度限制以層數顯示，並於該圖上訂明。低矮的政府設施在視覺上有舒緩作用，以及加強該區的空氣流通。
- 6.11.2 除了在第 62C 區的政府、機構及社區綜合大樓預留一個垃圾收集站外，另外亦預留兩個垃圾收集站，一個是食物環境衛生署(下稱「食環署」)轄下的垃圾收集站及社區回收中心用途(六層)，位於第 8 區，而另一個已規劃

的垃圾收集站預留在第 36 區。為了日後結合其他用途，以盡量善用土地資源，第 36 區的「政府」用地最高建築物高度限為五層。

- 6.11.3 在第 8 及 53C 區內的用地預留兩間有 250 個宿位的安老院。第 53C 區的發展項目，最高建築物高度限為八層。第 8 區的安老院會與一間幼兒中心及一間診所共同設置於同一用地內。在詳細設計階段，診療所部分須與潛在污染用途保持合理的距離。這個位於第 8 區的「政府」用地的發展項目，最高建築物高度限為主水平基準上 50 米，讓該綜合大樓在建築設計上可更為靈活。
- 6.11.4 在第 20 區預留了一間擬議醫院(包括分科診療所／專科診療所)。該用地的發展項目，最高建築物高度限為主水平基準上 80 米，使醫院、診所及附屬用途的特定設計可更為靈活。
- 6.11.5 第 24B 區預留作政府設施及政府車輛的聯用車庫。該用地內的发展項目，最高建築物高度限為主水平基準上 80 米。初步計劃把食環署、渠務署及水務署的車庫納入該用地之內。為可貯存及處理大件的物料，建議每層樓的淨空高度至少須達 7 米，有關設施視乎詳細設計而定，並須符合營運上的規定。
- 6.11.6 第 26A 區計劃闢設區域政府綜合大樓，內設政府合署、社區會堂、裁判法院、郵局及派遞局、體育中心及食環署公眾街市。該用地的發展項目，最高建築物高度限為主水平基準上 130 米，讓該綜合大樓發展在建築設計上可更為靈活。該綜合大樓須採用綜合的設計，以營造作為文娛樞紐的協同效應，並為政府服務及社區設施的組合，制訂有條理的模式和設計。為支援文娛設施，須提供交通設施(包括大型停車場)，有關設施視乎日後的可行性研究和詳細設計而定。為加強與市中心地區的行人連接，該用地在進行詳細設計時須避免阻礙連接附近地區的行人接駁通道。為鼓勵市民以踏單車的模式前往該用地及毗連的區域廣場，在該用地內須闢設單車徑，以便為該區提供連貫的單車徑網絡。該用地南面須設 400 千伏特架空電纜(連電塔)，於日後進行發展時須參照和遵守《香港規劃標準與準則》的有關指引及相關當局所訂的規例。詳細的城市設計研究已予進行，以便為市中心的區域廣場及在擬議洪水橋站及周圍的用地(即第 26A、28A、28B、30、32A 至 32D 及 33 區內各用地)進行全面設計，塑造功能上可行的商業樞紐及創造地方優越感。當局已制訂多項城市及綠色設計措施，為有關地區日後的發展提供指引。有關人士應參考可在公眾領域取得的獨立城市及綠色設計要求和指引。

- 6.11.7 第 26B 區「政府」用地預留作警區警署暨已婚警察宿舍。該用地的發展項目，最高建築物高度限為主水平基準上 130 米。該用地南面須設 400 千伏特的架空電纜（連電塔）。日後發展須參照和遵守《香港規劃標準與準則》的有關指引及相關當局所訂的規例。
- 6.11.8 第 31B 區預留給民政及青年事務局（下稱「民青局」）以供發展青年設施（包括青年創新創業基地）。這用地的發展項目，最高建築物高度限為主水平基準上 90 米。由於第 31B 區的位置貼近擬議連接港深西部公路的支路，故日後發展時須注意相關道路建設所構成的限制。
- 6.11.9 第 34E 區北面用地預留作區消防局及救護站暨員工宿舍之用。該用地的發展項目，最高建築物高度限為主水平基準上 160 米。第 34E 區的南面用地預留作體育中心、社區會堂和圖書館。該用地的發展項目，最高建築物高度限為八層。由於第 34E 區的位置貼近擬議連接港深西部公路的支路，故日後發展時須注意相關道路建設所構成的限制。
- 6.11.10 在第 37 區已規劃了一個食水配水庫及一個沖廁水配水庫，包括二零二二年三月四日獲小組委員會批准加大配水庫容量的最新建議（申請編號 A/YL-TYST/1146）。在第 38 區的鳳降村附近亦預留作闢設另一個沖廁水配水庫。這些用地的最高建築物高度限為地面上一層。為改善日後整體的生境，當局會按新發展區研究的環境影響評估（下稱「環評」）所建議，會考慮在擬議鳳降村配水庫的合適地區設置改善種植區域，種植本土品種。
- 6.11.11 在第 48 區預留作一個運動場和一間體育中心。這些用地內的發展項目，運動場的最高建築物高度限為三層，體育中心則限為五層。由於毗連東面和西面的河畔長廊和北面第 49 區的區域公園，為融入整體設計，鼓勵這些用地日後進行發展時一併考慮已規劃的河畔長廊及在附近的消閒及康樂設施。連同第 49 區，這些消閒及康樂設施有機會採納具創意的建築設計，以便在該區打造一個別具特色的區域地標，讓市民和訪客享用。
- 6.11.12 第 62C 區內的北面用地預留作政府、機構及社區綜合大樓，以供闢設社區會堂、診療所、垃圾收集站以及其他可能的社會服務及社區設施。在詳細設計階段，診療所部分須與潛在污染用途保持合理的距離。這用地內的發展項目，最高建築物高度限為主水平基準上 50 米。
- 6.11.13 在不同地點有九幅用地指定為政府用地（儲備），以便日後有需要時可應付不可預見的政府用途。根據地區特色

和建築物高度輪廓，這些用地的最高建築物高度限為三層（鄉村附近）及八層。

- 6.11.14 然而，到了詳細設計及實施階段，「政府」用地的發展參數和詳細設計須再作檢討。當局會適當地考慮進一步充分善用這些用地設置不同政府、機構及社區設施或其他用途於同一用地內，以配合日後在規劃上有不可預見的情況。

6.12 「機構或社區」：總面積 2.28 公頃

- 6.12.1 劃設「機構或社區」地帶的規劃意向，是反映該區內現有的機構及社區設施。三幅用地劃為「機構或社區」地帶，以反映現有的發展項目，包括在第 4A 區的耶穌基督後期聖徒教會（洪水橋）、第 27A 區於青山公路的靈糧堂秀德小學、第 49 區近沙洲里的博愛醫院楊晉培護理安老院及青松護理安老院，以及第 25 區的神龕。

6.13 「教育」：總面積 18.38 公頃

- 6.13.1 劃設「教育」地帶的規劃意向，是預留用地以提供教育設施（包括中小學），或教育局認為適合該區的其他學校用途。教育設施已根據《香港規劃標準與準則》和教育局的意見加以規劃。整體的教育設施供應量應足以供該區的規劃人口使用。在該區內預留共 14 塊小學和 9 塊中學用地，以應付規劃人口的需求和作日後教育用途。預設採用標準校舍設計，最高建築物高度限為八層。
- 6.13.2 多個學校羣分布在第 15、21、26B、52C、53C、53D、58C、59C、62C、64 及 66C 區。貼近住宅發展的用地及根據《香港規劃標準與準則》的規定，預留作學校發展項目，以方便學生上學。根據新發展區研究，這些地點亦規劃於體育設施和休憩用地附近，而第 64 區亦適合作其他學校用途。
- 6.13.3 第 58C 區的學校用地落入自屏山伸延的一條風水帶內。為免阻擋風水帶的視野，日後的發展如落入該風水帶範圍內，應將風水帶納入於設計之中，以保留該區的主要觀景廊。
- 6.13.4 因應每一項學校發展項目的區內環境布局，校舍日後的設計須考慮最佳的座向及採取妥善的措施。有關學校的布局設計及噪音緩減措施的建議，須參閱洪水橋／厦村新發展區的環評報告。根據該報告，須就第 15 區的一間學校的易受影響用途而把面對屯馬線的用地邊界後移 25

米。一個 7 米闊的公用設施專用範圍亦落入第 15 區的學校用地內。

6.14 「區域休憩用地」：總面積 16.09 公頃

6.14.1 劃設「區域休憩用地」地帶的目的，主要是提供多種類及並不限於主流的康樂活動設施，以滿足全港市民和遊客對康樂活動的廣泛需要。第 49 區預留作區域公園，以提供區域康樂及消閒空間。公園位於該區的中心，因與由北至南伸延的休憩用地地帶及河畔長廊連接，故方便易達。由於毗連第 48 區的河畔長廊和一個運動場及其他康樂設施，為融入整體設計，日後發展這些用地時須顧及附近地區所規劃中的長廊、消閒及康樂設施。區域公園連同第 48 區的康樂設施，會成為該區一個供居民和旅客享用的區域性地標。

6.14.2 區域公園內會鼓勵及容許闢設供進行耕作活動的社區園圃和農墟。視乎詳細設計而定，區域公園內會闢設一個蓄洪湖泊，以作為整體可持續排水系統的調節工具及作微氣候的冷卻工具，並通過與休憩用地系統的設計融合，供公眾享用。視乎日後詳細設計而定，一條可能設置的生態徑會穿越舊李屋村的綠化地帶、鄰舍休憩用地及「鄉村式發展」地帶，把區域公園連接圓頭山的遠足徑。

6.15 「地區休憩用地」：總面積 25.94 公頃

6.15.1 劃設「地區休憩用地」地帶的目的，主要是提供戶外公共空間作各種動態及／或靜態康樂用途，以配合區內居民和市民大眾的需要。這包括該區內由南至北和東南至東北伸延的河畔長廊。在河畔長廊之內會闢設行人道和單車徑，以構成連貫的行人和單車網絡，並連接主要的活動中心，如區域公園和區域廣場等。藉着連接其他休憩用地，可形成主要綠化幹道、通風廊和觀景廊，並促使各個鄰近地區之間及與毗鄰的天水圍新市鎮更能融合。

6.15.2 第 33、51 和 57A 區為主要的「地區休憩用地」地帶並作為綠化走廊，連接「區域休憩用地」、其他休憩用地及美化市容地區。「地區休憩用地」地帶內會鼓勵和容許闢設供進行耕作活動的社區園圃和農墟。為在河畔和鄉村區與灣景區及本區服務中心之間提供連貫及暢通無阻的行人和單車徑，一段穿越第 51 區「地區休憩用地」地帶的 D4 路會是一條低於地面及設在休憩用地之下的道路。此道路的覆蓋範圍或會闢設合適的園景美化設施、行人路、單車徑以及休憩用地設施，視乎詳細設計

而定(包括有關覆蓋範圍的伸延部分)。穿過第 52B 區住宅用地、連接已規劃的步行街的一段單車徑須保持暢通無阻，並須於整體設計中考慮關設合適的單車設施。根據記錄，東頭村的林地有具保育價值的花卉品種(如土沉香)，該處整個小山丘須以適當的管理方法予以保留和保護，這用地的設計和施工須小心謹慎。第 33 和 51 區或須關設地下蓄洪設施，以作為整個可持續排水系統的一部分，有關設施有待詳細設計。這些蓄洪設施須與第 33 區的「地區休憩用地」內的休憩設施互相融合。

- 6.15.3 就毗連第 58A、62A 及 62B 區的第 57A 區的「地區休憩用地」而言，為使附設梯級式臨街商店的發展用地在地盤布局和設計上可更為靈活，沿緊接這些發展用地的梯級式臨街商店的「地區休憩用地」，必須關設緊急車輛通道連行人路。正處於設計和建築階段的新發展區已進行詳細的城市設計研究，以便為河畔長廊附近的用地(即第 57A 至 57D、58A 至 58C、59A 至 59D、60、61、62A 及 62B 區內的各幅用地)進行全面設計，包括一併考慮如何與智慧綠色集體運輸系統及天水圍新市鎮互相配合。

6.16 「鄰舍休憩用地」：總面積 23.18 公頃

- 6.16.1 「鄰舍休憩用地」設於貼近住宅的地區，以供區內居民使用。透過與「鄰舍休憩用地」的聯繫，休憩用地走廊把住宅區連接至區域公園、河畔走廊和各地點的其他休憩用地或美化市容地帶。沿其中一條風水帶亦有制定這種休憩用地的連繫。在「鄰舍休憩用地」內或會關設行人路和單車徑，以便在該區提供連貫的行人和單車徑網絡。在「鄰舍休憩用地」內或會鼓勵和容許關設供進行耕作活動的社區園圃和農墟。在「鄰舍休憩用地」內或會關設地下蓄洪設施，並融合於「鄰舍休憩用地」的設施中，成為整個可持續排水系統的一部分，視乎日後詳細設計而定。
- 6.16.2 根據記錄，第 34C 區的「鄰舍休憩用地」有成齡樹。在這用地的設計和施工階段須小心謹慎。
- 6.16.3 在第 45 區劃設「鄰舍休憩用地」連同毗連的「綠化地帶」的目的，是保護新生新村鷺鳥林和鷺鳥的飛行路線。為把對鷺鳥林和鷺鳥的飛行路線的滋擾減至最少，應提供靜態康樂用途，例如區內公園和植物苗圃。這用地的設計和施工階段應小心謹慎，並須跟從新發展區研究的環評報告所建議的生態紓緩／改善措施(包括把土地平整和建築工程編排在鷺鳥繁殖季節以外時間進行、避免在貼近鷺鳥林的地方關設會吸引人類活動的康樂設

施／用途，以及種植有利鷺鳥築巢的樹木和竹林)。第 45 區的「鄰舍休憩用地」及毗連的「綠化地帶」應以周全的方式加以管理，讓鷺鳥獲得妥善照顧。由於第 45 區的位置貼近擬議連接港深西部公路的支路，故日後發展時須注意相關道路建設所構成的限制。

- 6.16.4 第 65 區的「鄰舍休憩用地」位於一條低於地面的道路兩旁。視乎日後詳細設計而定，為了把兩面的「鄰舍休憩用地」結合和連接起來，應盡量覆蓋低於地面的道路或設其他過路設施，以加強休憩用地的連接。
- 6.16.5 為增加第 44 A、44 B 及 46 區的內部連接，在環保運輸走廊和／或毗連第 45 區的「鄰舍休憩用地」的地底，應研究採用創新的設計，以闢設地下內部車輛通道／公共泊車位及行人通道。此通道會視為這些用地的一部分，其落實安排會視乎日後詳細設計而定。
- 6.16.6 「鄰舍休憩用地」亦會設在區內的個別公共和私人住宅發展項目／鄉村範圍內，供居民使用，以符合《香港規劃標準與準則》的規定。

6.17 「美化市容」：總面積 18.67 公頃

- 6.17.1 美化市容帶會盡量設在路旁，以改善市容和作為現有鄉村與新發展項目之間的視覺緩衝區。為回應就港深西部公路可能造成的空氣和噪音影響的關注，在港深西部公路以東的發展用地，會闢設一條 7 米至 32 米闊的連貫美化市容帶作為緩衝區。沿新發展區西面邊界指定數段「美化市容」用地，讓由自然景觀過渡為新發展區的發展地帶。部分發展用地亦指定作美化市容帶，以反映擬議道路工程在建成後所形成的斜坡。「美化市容」地帶亦涵蓋陡峭的地勢和該區西面的現有墓地。
- 6.17.2 美化市容帶提供大好機會進行園景美化和植樹。當局會鼓勵和容許闢設供進行耕作活動的社區園圃及農墟。行人路和單車徑亦可能設在美化市容帶內，以便在該區構成連貫的行人和單車網絡。在毗連現有「鄉村式發展」地帶的「美化市容」地帶，或會獲准可作區內車輛通道及停車場、文物／生態徑及其他鄉村用途。
- 6.17.3 為在河畔和鄉村區與灣景區及本區服務中心之間提供連貫及暢通無阻的行人徑，在第 52 A 及 62 C 區貫穿「美化市容」用地的一段 D2 路，會以低於地面的形式設在美化市容帶之下。

6.18 「其他指定用途」：總面積 117.06 公頃

6.18.1 這地帶泛指撥作或預留作指定用途的土地，涵蓋下列各項：

- (a) 近現有屯馬線天水圍站的第19A至19C區及近擬議洪水橋站的第28A區和28B區有兩個商業及住宅發展用地羣；
- (b) 位於青山公路的第12區內的商業及住宅發展暨輕鐵設施；
- (c) 位於鳳降村以東第53A區內的商業發展暨公共運輸交匯處及公眾停車場；
- (d) 位於新生村以西第44A、44B及46區內的企業和科技園；
- (e) 位於祥降圍、厦村市及舊李屋村以西第40C、42A、43A及43B區內的用地預留作物流設施。第41B區內一幅用地預留作物流設施暨智慧綠色集體運輸系統車廠；
- (f) 位於鳳降村以南的第52C區內一幅用地規劃設智慧綠色集體運輸系統停泊及營運設施；
- (g) 位於該區西北面第39A至39C、40A及40B區內的用地預留作港口後勤、貯物及工場用途；
- (h) 在第30區內劃設區域廣場，以發揮作為市中心的休憩用地及消閒匯聚點的功能。第30區內擬議洪水橋站的用地不設高度限制；
- (i) 位於擬議洪水橋站西面的第31A及34C區內兩幅用地用作發展專上教育用途及相關支援設施；
- (j) 第15、24B、34C及41B區劃設四間電力支站，最高建築物高度介乎主水平基準上35米至40米；
- (k) 第40B、42B及50區的三幅用地容許作加油站，最高建築物高度介乎主水平基準上25米至主水平基準上40米。一個可能的石油氣加油站地點可再作探討，但選址前先須進行定量風險評估；

- (l) 計劃在第48區劃設一個蓄洪設施，以作為整體可持續排水系統的一部分，該設施最高建築物高度限為主水平基準上25米；
- (m) 第15及49區為兩個屯馬線現有緊急出入口；
- (n) 位於第18區一個已落實的公共運輸交匯處，為現有屯馬線和輕鐵天水圍站的乘客提供服務。該用地亦落入自屏山伸延的一條風水帶之內。為免阻擋風水帶的視野，該用地日後進行重建時，應將風水帶納入於設計之中，以保留該區主要的觀景廊；
- (o) 第68區預留的電話機樓為該區提供必需的電話服務，最高建築物高度限為主水平基準上25米；
- (p) 第41A區預留作關設現有的新圍污水處理廠及其擴建部分，處理來自該新發展區發展項目外的洪水橋地區、元朗及天水圍的現有及已規劃的發展項目的污水。第41C區為新發展區預留作興建一間新的污水處理廠，為該區新發展項目所產生的部分污水進行三級處理，可能再用作該區的沖廁和灌溉用途。這些用地的發展項目，最高建築物高度限為主水平基準上50米；
- (q) 第25、36、46及51區預留作四間新的污水抽水站，以收集該區的污水，並抽往規劃中的污水處理廠。第56區(亦稱為天水圍第3B區)的現有厦村污水抽水站及另一間位於第68區的現有污水抽水站會用作收集污水運往現有的新圍污水處理廠及其擴建部分。這些用地的發展項目，最高建築物高度限為主水平基準上25米及主水平基準上40米；
- (r) 近港深西部公路的第41A區內劃設一間廢物轉運站，支援現有的新界西北廢物轉運站，並應付新人口所產生的廢物。一間社區環保站會同時設在用地之內，以加強環保教育及協助回收區內社羣各類可再造的廢物，這可產生協同效應，提升營運效率。這地帶的發展項目，最高建築物高度限為主水平基準上50米。這用地亦預留供新發展區的新污水處理廠作日後擴建之用；以及
- (s) 第31A及56區內兩幅用地預留作地區供冷系統的廠房，以便為該區內規劃作非住宅用途的建築物提供冷卻用水作空調用途，當中包括於二零二三年五月五日獲小組委員會批准關於第56區的最新建議(申請編號A/HSK/441)。這地帶發展的最高建築

物高度介乎主水平基準上35米至主水平基準上80米。第31A區南面須架設400千伏特的架空電纜(連電塔)。日後進行發展時須參照和遵守《香港規劃標準與準則》的有關指引及相關當局所訂的規例。

「商業及住宅發展」(約13.37公頃)

- 6.18.2 兩個劃為「其他指定用途」註明「商業及住宅發展」地帶的用地羣位於現有屯馬線天水圍站(第19A至19C區)及擬議洪水橋站(第28A及28B區)附近。為使商業及住宅發展更多元化,並同時保持設計靈活,第19B及28A區「其他指定用途」註明「商業及住宅發展」用地的面積和範圍已分別細分為兩幅和三幅用地。劃設這地帶的規劃意向,主要是在貼近兩個鐵路站的位置作高密度的住宅發展及附屬商業設施。
- 6.18.3 考慮到全港(尤其是新市鎮)成功的零售發展經驗,在擬議洪水橋站兩旁會有兩幅重點發展用地以創造相當的商業規模。一幅是第32A區可作辦公室/酒店/零售用途,另一幅則是第28A區可作商業/住宅用途,並輔以面積較小的商業及商業/住宅用地。擬議洪水橋站附近的擬議發展會提供超過100萬平方米的商用總樓面面積,成為一個經濟及就業中心。
- 6.18.4 第28A區內的發展項目的最高住用地積比率限為4.5倍,最高非住用地積比率限為2.5倍。由於高架的屯馬線有潛在噪音影響,以及該用地採用梯級式建築物高度設計,住宅發展須從西面用地的西面邊界後移60米,使距離鐵路路軌超過90米。該用地採用由西至東的梯級式建築物高度輪廓。沿該用地邊界(10米闊)連接指定作步行街及/或區域廣場的最高建築物高度限為五米(即在該圖上指定作「商店及服務行業」及「食肆」用途的梯級式臨街商店,以增添地面活力和地區特色),接着只限作非住宅發展的、最高建物高度限為主水平基準上60米的部分,再而到最高建築物高度限為主水平基準上180米的西面用地的東面其餘部分。作為擬議策略性運輸交匯樞紐的一部分,在緊接擬議洪水橋站東面的西面用地亦規劃了總樓面面積為10000平方米的地方,闢設有巴士、小巴和其他公共小型巴士總站的公共運輸交匯處。這公共運輸交匯處擬供長途巴士服務之用,有關設施須視乎日後詳細設計而定。除規劃發展項目所規定的數目外,在西面用地之內須提供額外至少50個公眾泊車位,以便向使用擬議區內公共運輸設施及服務的乘客推廣「泊車轉乘」模式。此外,在同一用地內亦應提供適當數量的公眾泊車位,以應付跨境交通的「泊車轉乘」

需求，從而配合擬議的港深西部鐵路。為加強與周邊用地的接駁連接，日後在發展第 28A 區時須闢設東西走向的行人公共通道。這公共通道須連接來往西面的區域廣場(第 30 區)及東面的公共運輸交匯處(第 28A 區)和「公共房屋」用地(第 27A 區)的人流。這些用地的契約須訂明項目倡議者在進行發展前須提交符合規劃署署長要求的總綱發展藍圖，以此行政措施規管用地日後的發展，確保有關發展的設計合宜。

- 6.18.5 同樣地，就毗連區域廣場近擬議洪水橋站的第 28B 區來說，大體而言，這些用地的發展項目，最高住用地積比率限為 4.5 倍，最高非住用地積比率限為 2.5 倍，最高建築物高度限為主水平基準上 180 米，除在該圖上已規劃的梯級式臨街商店，其最高建築物高度限為 5 米(10 米闊)，以增添連接步行街及／或區域廣場的地面活力和地區特色。此外，在同一用地內亦應提供適當數量的公眾泊車位，以應付跨境交通的「泊車轉乘」需求，從而配合擬議的港深西部鐵路。由於該用地毗連擬議洪水橋站，位處策略性位置，以整體的方式發展第 28B 區更為可取。該區內各用地的契約須訂明項目倡議者在進行發展前須提交符合規劃署署長要求的總綱發展藍圖，以此行政措施規管用地日後的發展，確保有關發展的設計合宜。
- 6.18.6 作為鄰近現有屯馬線天水圍站的新發展區第二個中心區一部分，第 19A 至 19C 區的發展項目可提供超過 60 萬平方米的商用總樓面面積，最高住用地積比率限為 4.5 倍，最高非住用地積比率限為 2.5 倍，最高建築物高度限為主水平基準上 160 米。第 19A 區內的東北面用地預留了一間有 6 間課室的幼稚園。須從第 19B 區的南面邊界起劃定闊 6 米的建築物後移範圍，以擴闊在第 19B 區與第 22 區橋頭圍的「鄉村式發展」地帶內主要村屋羣之間一個池塘的現有緩衝區，令緩衝區擴至約 20 米。
- 6.18.7 當局已進行詳細的城市設計研究，以便為圍繞擬議洪水橋站的市中心⁸和位於現有屯馬線天水圍站的地區商業中心⁹進行全面設計，塑造功能上可行的商業樞紐及創造地方優越感。當局已制訂多項城市及綠色設計措施，為有關地區日後的發展提供指引。有關措施及要求的詳情，應參考可在公眾領域取得的相關城市及綠色設計要求和指引。

⁸ 即第 26A、28A、28B、30、32A 至 32D 及 33 區各用地。

⁹ 即第 16A 至 16C、17A 至 17C、18 及 19A 至 19C 區各用地。

「商業及住宅發展暨輕鐵設施」(約 3.19 公頃)

- 6.18.8 「其他指定用途」註明「商業及住宅發展暨輕鐵設施」地帶位於第 12 區。這地帶的規劃意向，是以整體方式作住宅及商業發展，並在地面包括一些輕鐵設施。這地帶的發展項目，最高住用地積比率限為 4.5 倍，最高非住用地積比率限為 0.5 倍，最高建築物高度限為主水平基準上 140 米。該用地的契約須訂明項目倡議者在進行發展前須提交符合規劃署署長要求的總綱發展藍圖，以此行政措施規管用地日後的發展，確保有關發展的設計合宜。

「商業發展暨公共運輸交匯處及公眾停車場」(約 1.91 公頃)

- 6.18.9 「其他指定用途」註明「商業發展暨公共運輸交匯處及公眾停車場」位於第 53A 區。這地帶的規劃意向是提供商業設施，為該區北面的灣景區及本區服務中心及河畔和鄉村區以及天水圍北的居民提供服務。這地帶的發展項目，最高非住用地積比率限為 3 倍，最高建築物高度限為主水平基準上 50 米。為更善用土地，當局擬在商業發展項目加入一個總樓面面積為 6 500 平方米的公共運輸交匯處，並附設巴士、小巴及其他公共小型巴士的總站。除規劃發展項目所規定數目外，在該用地內須提供額外至少 50 個公眾泊車位，以便向使用本區服務中心的擬議公共運輸設施及服務的乘客推廣「泊車轉乘」模式及增加公共運輸的使用。

「企業和科技園」(約 9.07 公頃)

- 6.18.10 五幅劃為「其他指定用途」註明「企業和科技園」的用地位於物流、企業和科技區南面的第 44A、44B 及 46 區內。劃設這地帶的規劃意向，是提供發展空間以容納各式各樣的創新及科技用途，包括研究中心、檢測驗證、數據中心、現代工業及其他相關業務及非污染工業用途。這地帶的發展項目，最高非住用地積比率限為 5 倍，最高建築物高度限為主水平基準上 90 米。鼓勵發展採用梯級式高度設計，向第 45 區的「鄰舍休憩用地」遞降。
- 6.18.11 為增加第 44A、44B 及 46 區的內部連接，在環保運輸走廊和／或毗連第 45 區的「鄰舍休憩用地」的地底，應研究採用創新的設計，以闢設地下內部車輛通道／公共泊車位及行人通道。此通道會視為這些用地的一部分，其落實安排會視乎日後詳細設計而定。為免滋擾新生新村的鷺鳥林，必須按新發展區研究的環評報告所建議，在鷺鳥繁殖季節避免進行地盤平整和建築工程。

「物流設施」(約 31.55 公頃)

- 6.18.12 位於港深西部公路以東及物流、企業和科技區東面部分的第 40C、42A、43A 及 43B 區內有八幅用地劃為「其他指定用途」註明「物流設施」地帶。該地帶的規劃意向，主要是發展現代物流設施。為容納附設貨車出入斜路的現代物流建築物，該地帶內的每幅用地已劃定為至少 3.5 公頃。該地帶位於港深西部公路旁，可利用策略性公路的優點，輕易與香港國際機場、深圳及全港其他部分連接。該地帶的發展項目，最高非住用地積比率限為 5 倍，最高建築物高度限為主水平基準上 110 米。

「物流設施暨智慧綠色集體運輸系統車廠」(約 4.18 公頃)

- 6.18.13 第 41B 區內的「其他指定用途」註明「物流設施暨智慧綠色集體運輸系統車廠」地帶位於物流、企業和科技區中央。該地帶的規劃意向，是在低層提供智慧綠色集體運輸系統車廠，而上面的樓層則可容納物流設施。這地帶的發展項目，最高非住用地積比率限為 5 倍，最高建築物高度限為主水平基準上 110 米。

「智慧綠色集體運輸系統泊車及營運設施」(約 0.70 公頃)

- 6.18.14 「其他指定用途」註明「智慧綠色集體運輸系統泊車及營運設施」地帶位於第 52C 區。該地帶的規劃意向，主要是容納為服務該區的智慧綠色集體運輸系統提供停泊及營運設施(包括附屬辦公室)。這地帶的發展項目，最高非住用地積比率限為 3 倍，最高建築物高度限為主水平基準上 60 米。

「港口後勤、貯物及工場用途」(約 23.00 公頃)

- 6.18.15 位於港深西部公路以東及物流、企業和科技區西面部分的第 39A 至 39C、40A 及 40B 區內的用地劃為「其他指定用途」註明「港口後勤、貯物及工場用途」地帶。該地帶的規劃意向，主要是建築多層式樓宇以容納棕地作業(包括受新發展區發展項目影響的棕地作業)。第 39B 區內的東面用地主要預留作露天貯物或須露天作業的附屬用途。這地帶的發展項目，最高非住用地積比率限為七倍，最高建築物高度限為主水平基準上 110 米。為增加整體樓面面積但又不增加建築物的體積，以致建築物高度顯得礙眼，鼓勵在地庫進行發展。根據新發展區研究，「其他指定用途」註明「港口後勤、貯物及工場用途」地帶的發展建議是整體地積比率為 7 倍，而地面之上地積比率則限為 5 倍，連兩層地庫。多層式的

港口後勤、貯物及工場用途設施的概念設計和布局，視乎土木工程拓展署現正進行的獨立研究而定。

「區域廣場」(約 2.89 公頃)

- 6.18.16 第 30 區內的「其他指定用途」註明「區域廣場」地帶位於市中心的核心理區，毗連擬議洪水橋站。該地帶的規劃意向，是藉着提供採用優質設計的環保行人道和文娛空間供公眾人士享用和互動，從而發揮作為市中心的休憩用地和消閒匯聚點等功能。該地帶亦預留土地作日後發展策略性鐵路(即港深西部鐵路)。
- 6.18.17 地帶內的發展項目，最高非住用總樓面面積限為 2 350 平方米，最高建築物高度限為主水平基準上 20 米。擬議洪水橋站、緊接該地帶東面和西面的購物商場和公共運輸交匯處之間須採用綜合設計。為增添該地帶的活力和生氣，會容許支援消閒、零售、飲食設施的發展方便市民。
- 6.18.18 為鼓勵市民以踏單車的方式前往該用地，在該用地內須關設單車徑，為該區提供連貫的單車徑網絡。為加強與周邊用地連接，第 30 區日後的發展項目須關設東西走向及南北走向的行人公共通道。這些公共通道須連接來往該用地西面的「商業」用地(第 32A 區)、東面的「其他指定用途」註明「商業及住宅發展」用地(第 28A 區)及毗連的擬議洪水橋站(第 30 區)的人流。
- 6.18.19 由於毗連的第 28A 區劃設了梯級式臨街商店，並容許第 28A 區在用地布局和設計上有更大的靈活性，第 30 區沿鄰接第 28A 區發展用地的邊緣(即毗連梯級式臨街商店)須關設緊急車輛通道連行人路。

「教育及相關設施」(約 5.60 公頃)

- 6.18.20 擬議洪水橋站和區域廣場西面兩幅劃作「其他指定用途」註明「教育及相關設施」地帶的用地分別位於第 31A 及 34C 區。這地帶的規劃意向，主要是供政府資助或自資的院校作專上教育用途。視乎現行需要及教育局為該區所訂的合適規定，該用途可包括學術設施、學生宿舍及／或其他附屬設施。該地帶的發展項目最高建築物高度限為主水平基準上 80 米或八層，讓建築設計更為靈活。第 31A 區內的用地被已規劃的東西走向河畔長廊分為兩部分。為融入整體設計，鼓勵該用地日後進行發展時一併考慮已規劃的河畔長廊。

6.19 「綠化地帶」：總面積 54.00 公頃

6.19.1 「綠化地帶」的規劃意向，主要是利用天然地理環境作為市區和近郊的發展區的界限，以抑制市區範圍的擴展，並提供土地作靜態康樂場地。根據一般推定，此地帶不宜進行發展。

6.19.2 「綠化地帶」涵蓋成齡植坡、地形起伏的山地和現有墓地(第 20、21、36、38、40A、42B、43C 及 45 區)。在港深西部公路和新生新村鷺鳥林的現有緩解池塘會劃為「綠化地帶」加以保護和保育。新生新村鷺鳥林和繁殖鷺鳥的飛行路線會劃為「綠化地帶」連同毗連第 45 區的「鄰舍休憩用地」加以保育。

7. 交通

7.1 為支援新發展區的發展，鐵路系統會規劃為該區客運運輸系統的主幹，並輔以其他公共交通服務。現有道路網絡須進行多項建議更改和改善工程。這些更改和改善工程已充分評估和處理擬議發展的交通影響。實施改善工程後，交通影響應可以接受，視乎日後詳細設計而定。

策略性運輸交匯樞紐

7.2 為使公共交通服務更有效率、更方便和更舒適，以及提升市民出行的整體體驗，當局會在市中心關設策略性運輸交匯樞紐，當中包括屯馬線洪水橋站、擬議的港深西部鐵路和毗鄰的發展用地。視乎詳細設計，策略性運輸匯樞紐會設有典型的運輸設施(例如公共運輸交匯處和上落客點)、方便及舒適的行人連接，以及其他高增值的設施，例如利便「泊車轉乘」公共交通的設施、恆溫候車區、屬配套設施的商業及零售商店、實時數碼交通資訊平台、供電動車充電的設施、單車泊車位，以及可能會為電動可移動工具關設的貯物設施。

道路網絡

7.3 該區現時的主要通道包括元朗公路、青山公路及港深西部公路，次要通道包括天華路、屏廈路及天影路。根據新發展區研究，該區通過跨境的策略性道路網絡以及完善的現有和已規劃的道路網絡，全面連接香港各區和周邊地區。如圖 7 所顯示，當局已劃設不同等級的主要幹路、地區幹路以及地方道路，以便為各發展區與活動中心之間提供便捷的連繫。

7.4 由於該區西面近港深西部公路的地區已劃作特別工業用途，因此特別工業所產生的重型車輛交通，可輕易地進／出港深西部公路，無需穿越住宅區。建議利用 P1 道路，把港深西部公路的交

通量分流至地區幹路又或相反。建議利用支路和天橋，從 P1 道路和 D3 道路接駁至港深西部公路。至於其他與住宅相關的交通，預期會使用其他通道，例如經元朗公路駛往洪天路或經青山公路駛往其他地區幹路。

- 7.5 除了把通道口分隔外，亦計劃闢設內部道路網絡。除位於該區最北端的 D1 道路外，藉着規劃非連續的東西向幹路，務求把東西向跨越該區的交通流量減至最少。因此，作特別工業土地用途的重型車輛將不會經洪天路穿越該區，然後駛入元朗公路東部。
- 7.6 洪水橋／厦村新發展區與元朗南發展智慧綠色集體運輸系統可行性研究已檢視有關智慧綠色集體運輸系統與現有天影路的鄰接及該系統的安排事宜，並確定可達致協同效應。現有天影路會予保留，從而提供彈性以配合日後發展的需要。
- 7.7 主要幹路 P1 道路主要會是一條南北向的雙程雙線分隔車道。該路擬設在港深西部公路下方，以便把港深西部公路的交通量分流至地區幹路又或相反。P1 道路會設有迴旋處或燈號路口，連接地區幹路或青山公路。
- 7.8 區內會有多條地區幹路，即 D1 至 D8 道路。D1 道路是一條東西向的雙程三線／雙程雙線分隔車道。D1 道路東端連接天華路／流浮山道，其西端則連接 P1 道路。
- 7.9 D2 道路現稱為屏廈路，並會升級為一條南北向的雙程雙線分隔車道。這條道路是為該區東北部的住宅發展和當地鄉村提供服務的其中一條主要道路。D2 道路北端連接流浮山道及 D1 道路。D2 道路的南端連接洪天路。
- 7.10 地區幹路 D3、D4 至 D6 及 D8 道路會是雙程雙線分隔車道。這些地區幹路會為該區主要的活動中心提供所需的對外連接。D6 及 D8 道路是通往擬議洪水橋站及主要零售及商業區的主要道路。D1、D2 及 D4 道路是為該區東北面的住宅發展及區內鄉村提供服務的主要地區幹路。此外，有一條新道路已規劃由本區服務中心連接深灣路，以改善該區的連接。
- 7.11 該區的現有地方道路(例如田廈路、石埗路、洪水橋田心路、洪水橋大街及洪元路)會予以保留。所有地方道路均為單程雙線分隔車道，為當地的鄉村和活動中心(包括已規劃在現有屯馬線天水圍站附近興建的醫院)提供接駁通道。
- 7.12 當局應為現有鄉村和發展項目提供車輛通道及出入口，而這些通道的走線須視乎新發展區發展項目的詳細設計和落實情況而定。
- 7.13 多條地區幹路和地方道路均設有低於地面的路段。為加強連接和提升景觀效果，已考慮鋪設上蓋以供行人／單車使用或作美化市

容等用途。當局應因應情況鼓勵把高架道路下方的空間用作消閒、康樂或其他相關用途，供市民享用，但有關設施須視乎詳細設計而定。

鐵路

- 7.14 鐵路系統已規劃為該區乘客運輸系統的主幹，以屯馬線和輕鐵為乘客提供服務，並輔以其他公共交通服務。屯馬線提供連接香港都會區的服務。現有屯馬線天水圍站位於該區的東面，擬議洪水橋站則位於第 30 區。擬議的洪水橋站預計會在二零二四年開始動工，並在二零三零年啟用，以配合洪水橋／厦村新發展區的交通需求。沿屯馬線走線的用地受鐵路防護邊界所限，須進行詳細測量，亦應參照當局有關鐵路方面的指引及／或條例。
- 7.15 在二零二一年十月公布的《北部都會區發展策略》建議興建港深西部鐵路，經深圳灣口岸跨境連接位於前海的現代服務中心。已在第 30 區內區域廣場的地底之下預留空間，以容納連接路線的跨境鐵路站。此外，亦計劃在厦村和流浮山設立中途站。
- 7.16 輕鐵為當地提供服務，連接屯門、天水圍及元朗新市鎮。現時，輕鐵站主要位於該區南面的青山公路及東面的橋洪路沿途一帶。
- 7.17 高架鐵路路軌下方的空間(如有的話)可因應情況用作消閒、康樂及其他相關用途，以供市民享用，但有關設施須視乎詳細設計而定。當局亦可研究可否在高架鐵路路軌下方空間闢設緊急車輛通道(如適用)，以供毗鄰用地使用。

其他交通設施

- 7.18 新發展區研究建議該區採用鐵路系統作為主幹，並輔以長途巴士服務，以連接外部地區。此外，當局亦考慮在鐵路站和鐵路站 500 米服務範圍以外的主要中心提供具效能的接駁設施。提供完善的接駁服務，可鼓勵市民使用鐵路系統。預計日後乘客對接駁服務的需求會頗為殷切。
- 7.19 智慧綠色集體運輸系統橫跨該區內的住宅、商業及其他主要活動中心的核心。所建議的智慧綠色集體運輸系統模式是環保路面運輸模式，例子包括環保巴士系統及無軌電車(例如智能軌道快運系統)。車站之間在設計上會有足夠距離，為來往活動中心的乘客提供有效率的服務。位於環保運輸走廊範圍內的智慧綠色集體運輸系統沿途會闢設四米闊的單車徑和行人徑，容許和鼓勵市民在這走廊內步行及／或騎單車。這會進一步提升各種土地用途和活動中心的易達程度。就某些環保走廊段落而言，當局會進一步探討可否把環保運輸走廊內的行人路(包括高架智慧綠色集體運輸系統下面的空間)用作緊急車輛通道(如適用)，但有關建議須視乎日後研究而定。智慧綠色集體運輸系統沿途亦會進行環境美

化。該區第 41B 及 52C 區已預留作智慧綠色集體運輸系統的車廠及相關營運設施。智慧綠色集體運輸系統的設計及供應(包括可能延伸至元朗南, 以及改善與毗鄰天水圍、屯門及元朗新市鎮(尤其是天水圍北部)的交通連繫), 仍有待土木工程拓展署進行一項獨立的可行性研究及落實新發展區項目的詳細設計。為增加第 44A、44B 及 46 區的內部車輛通道, 在環保運輸走廊和/或毗連第 45 區的「鄰舍休憩用地」的地底, 應採用創新設計, 以闢設地下內部車輛通道/公共泊車位及行人通道。此通道會視為這些用地的一部分, 其落實安排會視乎日後詳細設計而定。

- 7.20 該區在第 28A 和 32A 區近擬議洪水橋站的位置、在第 18 區近現有屯馬線天水圍站的位置, 以及第 53A 區的主要核心範圍內, 有四個已承諾/已規劃闢設的公共運輸交匯處, 附設巴士、小巴及/或其他公共小型巴士總站, 以便為灣景區及本區服務中心提供服務。公共運輸交匯處的擬議規模和位置, 應足以為不同類別的運輸模式(包括屯馬線、輕鐵、智慧綠色集體運輸系統、長途/接駁巴士服務、其他專利巴士服務、專線小巴和的士等)提供轉乘服務。
- 7.21 為了在公共運輸交匯處/智慧綠色集體運輸系統車站推廣「泊車轉乘」模式, 以鼓勵使用公共交通工具, 除規劃發展項目所規定的數目外, 在第 28A、32A、53A 及 69 區內, 均須提供額外至少 50 個公眾泊車位。除了將設在路旁的車位外, 亦可在美化市容地區提供區內泊車設施, 但有關設施須視乎詳細設計而定。

行人及單車徑的連繫(圖 8)

- 7.22 擬議的行人徑和單車徑會把主要活動中心, 包括現有及擬議的鐵路站、公共運輸交匯處、住宅及商業區、休憩用地及政府、機構及社區/康樂設施連接起來。整體而言, 當局會依據《香港規劃標準與準則》闢設行人和單車設施。
- 7.23 大體而言, 行人徑會設在具策略性位置的地區幹路兩旁、地方道路兩旁與發展用地之間, 以確保發展項目之間可互相連接。當局已在河畔和鄉村區、市中心和灣景區及本區服務中心劃設多條闊 20 米及 15 米的步行街。另外, 亦在該圖上劃設商店街, 讓商業和消閒設施(例如茶座、食肆和零售店)連接環保運輸走廊、區域廣場及/或河畔長廊。提供這些設施會增添和加強活動中心在地面的活力、生氣及特色。為使商店街兩旁的發展用地在地盤布局 and 設計更具彈性, 應在毗鄰這些發展用地的商店街沿途的步行街闢設緊急車輛通道連行人徑。此外, 亦在第 28A、30 及 32A 區內劃設行人公共通道, 以改善市中心行人網絡和方便行人往來。應在詳細設計階段進一步探討其他可改善該區不同位置行人接駁情況的措施。

- 7.24 為營造便利的行人步行環境，會在切實可行的情況下盡量闢設與道路分隔的行人設施，例如行人隧道或行人天橋，但仍有待在該圖所示的詳細設計確認。闢設行人設施的目的，是推廣步行，特別是來往主要公共運輸樞紐與活動中心，從而減少市民對來往活動中心與主要運輸樞紐的路面公共交通需求。環保運輸走廊會包括行人路，亦可作行人天橋之用，連接多個活動中心。
- 7.25 為了讓市民可觀賞該區和四周的天然、生態和景觀資源(如圓頭山的小山丘和山景、新生新村鷺鳥林及鷺鳥飛行路線，以及后海灣幹線工程項目(現稱港深西部公路)的濕地補償區)，當局建議可闢設一條生態徑，把區域公園與上述資源及圓頭山的遠足徑連接起來。
- 7.26 由於已在該區規劃了綜合單車網絡，騎單車將成為其中一種環保運輸模式，為來往發展項目或活動中心之間的內部接駁服務提供輔助。單車徑一般會設在地區幹路及部分地方道路的一旁。新的單車徑網絡會與該區不同位置的現有單車徑結合。在擬議的智慧綠色集體運輸系統沿途或會考慮闢設一條 4 米闊的單車徑，以便市民可騎單車前往流浮山和天水圍新市鎮，但仍有待進行詳細的設計。當局會根據《香港規劃標準與準則》的規定，在切實可行的情況下盡量在鐵路站、公共運輸交匯處、主要住宅發展以及休憩用地和美化市容地區等提供單車支援設施(例如單車泊車處)，但仍有待進行詳細的設計。

8. 環境考慮因素

- 8.1 有關詳細的環境緩解措施和環境諮詢委員會通過的條件及建議，須參照該新發展區項目的環評報告。

噪音及空氣

- 8.2 當局在制訂該區的土地用途建議時會平衡其他因素，把易受噪音影響的用途(特別是住宅發展和學校)設置在免受過大交通噪音和空氣污染影響的地方。沿主要道路一帶會設有足夠的美化市容帶以作為緩衝區，從而減少交通噪音和空氣中的污染物。為緩減屯馬線的噪音影響，環評假設擬議洪水橋站將採用半封閉的設計，但實際設計仍有待在該鐵路站的規劃和設計階段進行檢視。然而，鑑於該區的一些限制，環評報告建議採取一些可緩減噪音和空氣影響的措施，概述如下：

8.2.1 建議在部分車路路面鋪設低噪音物料。

8.2.2 除了在后海灣幹線工程項目之下已承諾興建的隔音屏障外，亦建議沿部分車路路段裝設 3 米至 7 米高的隔音屏障。

- 8.2.3 須就這些發展項目把建築物後移：
- (a) 於第 28A 區內的住宅發展須沿面向屯馬線的地盤邊界後移 60 米，使發展項目距離鐵路路軌超過 90 米；以及
 - (b) 於第 15 區內一所學校的易受影響用途須沿面向屯馬線的地盤邊界後移 25 米。
- 8.2.4 如環評所指出，須就部分住宅用地進行噪音影響評估。噪音影響評估須指出噪音緩減措施，如在私人住宅與公營房屋發展(分別應受契約條件和規劃大綱所管制)採用自我保護的建築物布局設計及建築物間距等。
- 8.2.5 環評建議第 28A 及 28B 區的發展項目須待半封閉式的擬議洪水橋站啟用後，才安排居民遷入。第 16B 區的發展須待第 16C 區的建築工程完成後，才安排居民遷入。如發展次序與環評所訂明的有別，有關發展的項目倡議者須進行噪音影響評估和採取相關的噪音緩減措施。
- 8.2.6 第 15 區的擬議學校須待毗連東面的電力支站落成後才會啟用。如未能符合指定的發展次序，便須進行噪音影響評估。
- 8.2.7 因應每個學校發展項目的區內環境，校舍的日後設計應考慮選取適當的方位及採取妥善的措施。有關校舍布局及噪音緩減措施的建議，須參照該新發展區項目的環評報告。

生態及景觀

- 8.3 環評報告指出，該區新生新村附近的鷺鳥林具重要生態價值。為保育和保護鷺鳥林，當局參照鷺鳥林的位置及鷺鳥的飛行路線，在第 45 區規劃了一個「鄰舍休憩用地」地帶，把「綠化地帶」內的兩組林地連接起來。地盤平整和建築工程應編排在鷺鳥繁殖季節以外時間進行，以避免滋擾鷺鳥。此外，根據記錄，第 51 區「地區休憩用地」內的東頭村樹林擁有具保育價值的花卉品種(例如土沉香)。而在 34C 區「鄰舍休憩用地」內亦有成齡樹。這些地盤須顧及新發展區研究環評內的的建議，在設計和施工期間須小心謹慎。
- 8.4 為改善日後整體的生境，當局會考慮根據新發展區研究的環評報告的建議，在擬議鳳降村配水庫用地內合適的地方闢設種有本土生物種類的優化植林區。

9. 文化遺產

- 9.1 該區有五個具考古研究價值的地點，即鰲磳石、坑口村、沙江廟(北)、東頭村及祥降圍。新發展區研究的考古調查確定有四個具考古潛力地區，分別位於流浮山、橋頭圍、洪屋村(北)及洪屋村(南)。該區界線內有兩個法定古蹟(即厦村鄧氏宗祠及厦村楊侯古廟)和多幢已獲評級歷史建築物。法定古蹟、已獲評級的歷史建築物和具考古研究價值地點的名單會不時更新。
- 9.2 二零零九年三月十九日，古物諮詢委員會(下稱「古諮會」)公布了1 444幢建築物的名單，並就發展大綱圖範圍內一些建築物／構築物給予評級。此外，另有一些新項目有待古諮會作出評級。1 444幢建築物的名單及新項目的詳細資料，已上載古諮會的官方網站(<https://www.aab.gov.hk>)。
- 9.3 如有任何工程、發展、重建或改劃土地用途地帶建議可能影響法定古蹟、暫定古蹟、由古諮會評級的歷史建築及地點、由發展局轄下古物古蹟辦事處(下稱「古蹟辦」)界定的具考古研究價值地點或政府文物地點、上文第 9.2 段所提及的新項目、任何其他已界定具文物價值的建築物／構築物(不論在地面或地下)及其毗鄰環境，或環評報告內確定為具考古潛力地區及其毗鄰環境，均須事先諮詢古蹟辦。此外，應參照根據《環評條例》獲批准的環評報告所提出的建議。
- 9.4 有關法定古蹟、暫定古蹟、由古諮會評級的歷史建築及地點和由古蹟辦界定的政府文物地點的資料，請瀏覽古蹟辦的網站(<https://www.amo.gov.hk>)。
- 9.5 為推廣該區範圍內和附近的文化遺產資源，可沿現有休憩用地及美化市容地區的用地闢設一條文物徑，連接現有的屯馬線天水圍站和擬議洪水橋站，並貫穿多幅用地。該文物徑提供一個安全和便捷的康樂設施，讓市民可探索該區多個具有重要文化價值的地區，並有助推廣及吸引遊客認識及前往該區。該擬議文物徑以建築文物資源匯聚的厦村地區作為焦點。許多位於鄉村範圍內的文化遺產資源為敬拜祖先的地方，在闢設該文物徑時應盡量減少對當地社區造成的干預及滋擾。

10. 公用設施

10.1 供水

- 10.1.1 新界西北現有濾水廠的供水量已達極限。如有需要，牛潭尾濾水廠日後可予擴建，以加大供水量。

10.2 排污及污水處理

- 10.2.1 現有的新圍污水處理廠及其擴建部分位於第 41A 區。除了處理來自該新發展區發展項目的污水外，該設施亦會處理元朗、天水圍及洪水橋地區現有及已規劃的發展項目的污水。已在第 41C 區為該新發展區項目預留地方發展新的污水處理廠，以便把該區新發展項目所產生的部分污水作三級處理，使污水可於區內再用作沖廁和灌溉。
- 10.2.2 該區內共有六間污水抽水站。現有的厦村污水抽水站位於第 56 區(亦稱天水圍第 3B 區)，而其他現有的污水抽水站則位於第 68 區。已在第 25、36、46 及 51 區預留用地闢設四間污水抽水站，以便收集該區排放的污水，然後泵送至已規劃的污水處理廠。
- 10.2.3 現時沿青山公路一帶敷設了公共污水渠，該區則只有部分地區設有公共污水收集系統。該區的發展計劃須在有足夠容量的公共污水渠鋪設後，按環境保護署署長的要求接駁至公共污水渠。

10.3 排水設施

- 10.3.1 該新發展區內的排水設施會因應情況採用「藍綠建設」概念，以改善該發展區防洪和應對氣候變化的能力。當局會建議闢設可融入環境和促進親水文化的蓄洪湖泊及其他防洪設施，以供市民享用。當局亦會探討可否為現有排水渠道(如天水圍河道、洪水橋河道、厦村明渠、田心河等)進行河道活化工程，以便為該區帶來景色優美、生物多樣化、交通便捷及多功能等優點。同時，亦會致力推行可持續的排水系統，例如生物窪地、雨水收集系統等。

10.4 電力

- 10.4.1 該區一向有電力供應。由於已在第 21、24B、34C 及 41B 區規劃闢設新的供電站以支援該區，因此預計在供電方面不會有任何問題。
- 10.4.2 該區南面設有 400 千伏特架空電纜(連電塔)，為西南面地區供電。發展項目須遵守及參照《香港規劃標準與準則》的有關指引及有關當局所訂的規定。

10.5 煤氣

- 10.5.1 現時，已有中壓輸氣管沿青山公路及洪天路鋪設。如有任何發展項目會令高壓輸氣管附近的人口大幅增長，項目倡議者須在顧及擬議發展下，進行定量風險評估，以評估與氣體喉管相關的潛在風險。項目倡議者須就擬議工地附近現有和已規劃的氣體喉管路線／氣體裝置的確實位置，以及在發展項目的設計及建築階段須進行的任何挖土工程及氣體喉管／氣體裝置最少須保持的後移距離，與煤氣服務供應商保持連繫／協調。項目倡議者亦須留意機電工程署有關《避免氣體喉管構成危險》工作守則的規定。
- 10.5.2 如任何擬議項目會令現有石油氣加油站附近人口大幅增長，加油站現有的定量風險評估研究便會失效，須在顧及擬議發展項目下進行另一項定量風險評估研究，以證明發展符合政府風險指引。至於新的石油氣加油站，則須進行定量風險評估研究。

10.6 電訊服務

- 10.6.1 已於第 68 區預留位置關設電話機樓以提供電話服務，為該區提供必需的服務。
- 10.6.2 電訊電纜會設於擬議道路兩旁，再接駁到各發展用地。光纖電纜可從現有的網絡分支出來。

10.7 區域供冷服務

- 10.7.1 為了把洪水橋／厦村新發展區發展成可持續發展的社區，第 31A 區和第 56 區設有兩個區域供冷系統設施，用作供應冷凍水給新發展區內的非住用發展。所有位於新發展區內的非住用發展(包括商業用途、政府、機構及社區用途、教育用途、混合用途的非住用部分和鐵路站)均須符合有關強制接駁洪水橋／厦村新發展區的區域供冷系統的規定。此外，就採用區域供冷系統的發展項目進行詳細設計時，應參照有關接駁區域供冷系統的技術指引。

11. 岩土工程限制

- 11.1 該區有部分地方落入新界西北部指定地區(指定地區第 2 號)範圍內，其底部可能有具岩溶現象的大理石。進行發展時須特別留意與建築物及結構地基工程相關的潛在問題。

- 11.2 在該區附近範圍有多項現有和擬議的岩土特質。如岩土特質會影響擬議發展或受擬議發展影響，又或這些特質有倒塌可能，會影響發展區內外的生命和財產，便須就這些現象展開研究，並進行必需的改善工程。在整個設計過程，須採取適當措施，確保發展項目不會對公眾造成或需要承受難以接受的山泥傾瀉風險。
- 11.3 該區有部分地區被陡峭的天然地形圍繞，符合天然山坡山泥傾瀉災害研究的警戒準則。這些地區日後進行發展時，項目倡議者須進行天然山坡災害研究，評估其天然山坡發生山泥傾瀉的潛在風險程度。如有必要，便須採取緩減措施，以作為發展項目的一部分。

12. 墓地

四個認可墓地落入劃為「美化市容」地帶及「綠化地帶」的地區範圍內(有小部分被港深西部公路所覆蓋)。這些墓地分別位於第 21 區洪屋村西南面、圓頭山山麓東南面、該區西北面的山坡地區以及第 40A 區的小山丘，須盡可能加以保留和保育。當局在第 38 區鳳降村附近一個墓地內預留位置作食水配水庫用途，並已按該新發展區研究的環評報告評估這項基礎設施的影響。

13. 規劃的實施

- 13.1 該圖為訂明規劃工務和預留用地時提供詳細資料並作為依據。這些資料包括詳細土地用途、發展參數及個別用地的邊界、建築物後移、綠化覆蓋率、水務及渠務儲備範圍、地盤平整水平、道路走線及體積、行人設施位置、公用設施以及其他環境、建築及工程規定等。於土地交易和撥地時應大致參照這些規定。當政府在處理修訂契約的申請和賣地時，尤其會酌情以該圖及法定圖則(如適用)作為依據。為避免圖則內容重複，根據另一項研究制訂的詳細城市及綠色設計要求，會因應情況納入契約及相關的土地文件。
- 13.2 為早日提供土地以應付房屋需求，並確保能適時提供全面的商業、零售、露天貯物及政府、機構及社區設施，以確保配合人口增長，當局已為該新發展區暫訂適當的工程發展階段及分組安排(見圖 10)。洪水橋／廈村新發展區分三期推展。根據暫訂安排，第一期發展的地盤平整和基礎工程的詳細設計已於二零一七年展開，而建造工程已於二零二零年開始，預計首批居民可於二零二四年遷入。第二期發展的地盤平整和基礎工程的詳細設計已於二零二零年展開，而建造工程已在二零二四年陸續展開，目標是讓居民在二零三零年起開始入伙。自二零二四年二月一日起，當局在加強版傳統新市鎮發展模式下，邀請各界就新發展區的第二期發展和餘下發展範圍內的指定發展用地申請原址換地。這或有助加快各階段的居民入伙時間。餘下發展和整個新發展區的落

實時間表，仍須視乎就有關發展流浮山、尖鼻咀及白泥以作為洪水橋／厦村新發展區的延伸的計劃進行的檢討結果而定。

- 13.3 政府在分配土地作各項用途，包括批出規劃作私人發展土地到市場前，會先收回及清理規劃作公共工程項目、公營及私人發展的私人土地，並進行地盤平整及提供基礎設施。地盤平整和提供基礎設施會根據土木工程拓展署所擬備的發展時間表施工。休憩用地、學校、福利及社區設施會由相關政府部門按基本工程計劃建造。資助房屋連同配套設施會由房屋署根據公營房屋發展計劃及其他相關代理興建。當局在顧及該新發展區的發展分段下，會彈性處理契約修訂的申請，包括在指定期限內符合特定準則的原址換地申請。
- 13.4 當局於二零二二年八月展開土地用途可行性研究，為新發展區的北面範圍連毗鄰流浮山、尖鼻咀及白泥地區制訂概括的規劃和基礎設施建議，並檢討其技術可行性。當局會在其後的勘測研究就這些地區制訂建議發展大綱圖，為擬備／修訂法定分區計劃大綱圖奠下基礎。

規劃署

二零二四年八月

洪水橋新發展區研究所評估的職位組合

擬議用途	職位 (約數)
商業	75 000
辦公室	32 000
酒店	2 000
零售、餐飲、娛樂及其他商業	41 000
工業	61 000
企業及科技園	19 000
物流設施	23 000
港口後勤、貯物和工場用途	14 000
一般工業	5 000
社區服務	14 000
政府、機構或社區設施 (包括教育及醫院設施)	12 000
其他服務	2 000
總數	150 000

洪水橋及厦村發展大綱圖編號 D/HSK/2 內
所需及提供的休憩用地及大型政府、機構或社區設施數量附表

落實所有發展後的規劃人口: 約 231 800 人

設施	香港規劃標準與準則	所需數量	預算提供	剩餘/欠缺 (-)	備註
教育					
1. 幼兒班及幼稚園 (班房數目)	每 1 000 名 3-6 歲以下幼童應設 34 間課室	166	89	-77	- 假設 3-5 歲幼童佔人口 2.10% - 洪福邨現有 1 間幼稚園 - 擬設 13 間幼稚園
2. 小學 (30 間課室) (學校數目)	每 25.5 名 6-11 歲兒童應設 1 間全日制課室	14	14	0	- 假設 6-11 歲幼童佔人口 4.57% - 教育局建議共設 14 間小學
3. 中學 (30 間課室) (學校數目)	每 40 名 12-17 歲兒童應設 1 間全日制課室	10	9	-1	- 假設 12-17 歲幼童佔人口 5.30% - 教育局建議共設 9 間中學
4. 專上院校	無既定標準	不適用	2 (教學設施連/不連學生宿舍)	不適用	教育局要求兩幅用地以供政府資助或自資院校作專上教育用途，以便因應現行需求，興建教學設施及/或學生宿舍。
消防、救護及警察服務					
1. 警區警署	每 200 000 – 500 000 人設 1 間	1	1	0	警務處要求設 1 間警區警署連已婚警察宿舍。
2. 分區警署	每 100 000 – 200 000 人設 1 間	1	-	不適用	
3. 警署	無既定標準	不適用	-	不適用	
4. 區消防局	無既定標準	不適用	1	不適用	1 間消防局連救護站及職員宿舍。
5. 分區消防局	無既定標準	不適用	-	不適用	
6. 救護局/救護站	無既定標準	不適用	1	不適用	

設施	香港規劃標準與準則	所需數量	預算提供	剩餘/欠缺 (-)	備註
醫療及保健服務					
1. 醫院 (病床數目)	每 1 000 人設 5.5 張病床	1275	1500	225	- 醫管局要求撥地興建 1 間醫院
2. 分科診療所/ 專科診療所	在興建 1 間醫院時，設 1 間專科診療所/分科診療所	1	1	0	- 所提供的 1 500 張病床會同時為該區及元朗南地區提供服務
3. 普通科診療所/ 健康中心	每 100 000 人設 1 間普通科診療所/ 健康中心	2	2 間 已規劃	0	
郵政服務					
1. 郵政局	(a) 在市區，郵政局應設在有大量人口密集工作或居住地區的 1.2 公里範圍內 (b) 在鄉郊地區，該距離應設定為 3.2 公里 (c) 設置與否，由郵政署署長給予意見	不適用	1 間郵政局 及 1 間派遞局	不適用	應香港郵政的要求，以配合《洪水橋研究》內述日後就郵政服務需求的改變。有關情況須待稍後階段確定。
裁判法院					
1. 裁判法院 (8 個法庭)	每 660 000 人設 1 間有 8 個法庭的裁判法院	0	1	1	- 新界西北地區只有 1 間裁判法院(有 8 個法庭的屯門裁判法院) - 司法機構政務長確定因應《洪水橋研究》，需有一塊較《香港規劃標準與準則》所訂面積為大的用地作 1 間新的裁判法院
街市					
1. 街市	無既定標準。當局應按個別情況考慮是否提供新的公眾街市	不適用	3 個新 + 2 個現有	不適用	- 2 個街市擬設在「公共屋宇」用地，提供的數量會待詳細設計階段檢討。另有 1 個公眾街市設在第 26A 區，有關設施須待進一步評估 - 現有街市位於洪福邨及屏欣苑

設施	香港規劃標準與準則	所需數量	預算提供	剩餘/欠缺 (-)	備註
社會福利服務*					
1. 幼兒中心 (名額)	每 25 000 人設 100 個資助服務名額	927	100	-827	社署要求設 1 間有 100 個名額的幼兒中心。
2. 綜合家庭服務中心	每 100 000 至 150 000 人設 1 間	2	1	-1	
3. 綜合青少年服務中心	每 12 000 名屬於 6-24 歲年齡組別的兒童／青年設 1 間	4	3	-1	
4. 長者地區中心	每個人口約為 170 000 人或以上的新發展區設 1 間 (由社署視乎地區情況而界定)	不適用	-	不適用	
5. 長者鄰舍中心	每個人口為 15 000 人至 20 000 人的新建和重新發展的住宅區 (包括公營及私營房屋) 設 1 間 (由社署視乎地區情況而界定)	不適用	1	不適用	
6. 社區照顧服務設施 (名額)	每 1 000 名年滿 65 歲 或以上的長者設 17.2 個資助服務名額 (由社署視乎地區情況而界定)	540	101	-439	社署要求設 1 間有 60 個名額的長者日間護理中心／單位。
7. 安老院舍 (床位數目)	每 1 000 名 65 歲或以上的長者設 21.3 個資助床位 (由社署視乎地區情況而界定)	669	982	313	社署要求設 1 間有 100 個宿位的安老院舍及 2 間有 250 個宿位的獨立安老院舍。

設施	香港規劃標準與準則	所需數量	預算提供	剩餘/欠缺 (-)	備註
8. 學前康復服務 (名額)	每 1 000 名 0-6 歲兒童設有 23 個資助服務名額 (由社署視乎地區情況而界定)	203	0	-203	
9. 職業康復服務 (名額)	每 10 000 名 15 歲或以上人士設有 23 個資助服務名額 (由社署視乎地區情況而界定)	450	330	-120	社署要求職業康復服務設有 160 個名額。
10. 住宿照顧服務 (宿位)	每 10 000 名 15 歲或以上人士設有 36 個資助服務名額 (由社署視乎地區情況而界定)	704	280	-424	社署要求住宿照顧服務設有 230 個宿位。
11. 日間社區康復中心	每 420 000 人設有 1 間 (由社署視乎地區情況而界定)	1	1	0	社署要求設 1 間日間社區康復中心。
12. 殘疾人士地區支援中心	每 280 000 人設有 1 間 (由社署視乎地區情況而界定)	1	1	0	社署要求設 1 間殘疾人士地區支援中心。
13. 精神健康綜合社區中心	每 310 000 人設有 1 間標準規模中心 (由社署視乎地區情況而界定)	1	0	-1	
其他社區設施					
1. 社區會堂	無既定標準 (按需要而提供)	不適用	4	不適用	
2. 圖書館	在每個分區內各設 1 間分區圖書館。此外，每 200 000 人應設 1 間分區圖書館	1	1	0	康文署擬在第 34E 區設 1 個圖書館連同體育中心暨社區會堂。

設施	香港規劃標準與準則	所需數量	預算提供	剩餘/欠缺 (-)	備註
3. 青年設施	無既定標準	不適用	1	不適用	因應《洪水橋研究》，當局會提供 1 個包括青年創新創業基地的青年設施，以應付長遠需求。
康樂設施					
1. 體育中心	每 50 000 – 65 000 人設 1 間	4	4	0	
2. 游泳池場館 – 標準池	每 287 000 人 1 個標準場館	不適用	-	不適用	- 根據康文署的意見，不需因應《洪水橋研究》提供泳池
3. 游泳池 – 嬉水池	每區一個	不適用	-	不適用	- 屏山、屯門及天水圍共有 6 個泳池
4. 運動場／運動場館	每 200 000 – 250 000 人設 1 個	1	1	0	
5. 運動場	按需要而設的全港設施	不適用	-	不適用	
休憩用地					
1. 區域休憩用地 (平方米)	無既定標準	不適用	160 880	不適用	
2. 地區休憩用地 (平方米)	每人 1 平方米	231 800	259 360	27 560	
3. 鄰舍休憩用地 (平方米) (以人口為根據)	每人 1 平方米	299 800	231 770	-68 030	差額將根據《香港規劃標準與準則》由個別公共房屋和私人住宅發展內的鄰舍休憩用地，以及地區／區域休憩用地提供。
(為工業、工業／辦公室、商貿及商業區的工人而設)	每名工人 0.5 平方米				

* 公營房屋發展中將預留等同約百分之五的可建住用樓面面積作社會福利設施。除了參考《香港規劃標準與準則》外，社署在決定是否在特定發展項目中提供社會福利設施時，亦會考慮地點、可達度、可用樓面面積、某些社會福利設施的高度限制、無障礙設施、周邊環境、當地社區的服務供求等因素。

洪水橋及厦村發展大綱圖內主要發展用地的規劃參數

商業

1. 第 16C 區西面用地

最高非住用地積比率	:	5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 140 米

2. 第 16C 區東面用地

最高非住用地積比率	:	5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 140 米

須於用地內預留 7 米闊的公用設施專用範圍。

3. 第 17A 區西面用地

最高非住用地積比率	:	8 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 160 米

4. 第 17B 區西面用地

最高非住用地積比率	:	8 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 160 米

5. 第 17B 區東面用地

最高非住用地積比率	:	8 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 160 米

6. 第 17C 區

最高非住用地積比率	:	8 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 160 米

7. 第 32A 區東面用地

最高非住用地積比率	:	9.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 200 米

該用地擬包括公共運輸交匯處(總樓面面積：10 000 平方米)及公眾停車場(除規劃發展所規定外，至少須設 50 個公眾泊車位)用途。須根據該圖上指定位置提供臨街商店。須提交總綱發展藍圖。

8. 第 32A 區西北面用地
最高非住用地積比率 : 9.5 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 200 米
須提交總綱發展藍圖。
9. 第 32A 區西南面用地
最高非住用地積比率 : 9.5 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 200 米
須提交總綱發展藍圖。
10. 第 32B 區東面用地
最高非住用地積比率 : 9.5 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 200 米
須根據該圖上指定位置提供臨街商店。須提交總綱發展藍圖。
11. 第 32B 區西面用地
最高非住用地積比率 : 9.5 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 200 米
須根據該圖上指定位置提供臨街商店。須提交總綱發展藍圖。
12. 第 32C 區南面用地
最高非住用地積比率 : 8 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 200 米
13. 第 32C 區中央下方用地
最高非住用地積比率 : 8 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 200 米
14. 第 32C 區中央上方用地
最高非住用地積比率 : 8 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 200 米
15. 第 32C 區北面用地
最高非住用地積比率 : 8 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 200 米

16. 第 32D 區西面用地

最高非住用地積比率 : 8 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 200 米
須提交總綱發展藍圖。

17. 第 32D 區東面用地

最高非住用地積比率 : 8 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 200 米
須根據該圖上指定位置提供臨街商店。須提交總綱發展藍圖。

18. 第 69 區

最高非住用地積比率 : 1.5 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 40 米
該用地擬作零售及公眾停車場(除規劃發展所規定外，至少須設 50 個公眾泊車位)用途。

公共房屋—租住公屋^[註 1]

19. 第 16B 區

最高住用地積比率 : 6.5 倍
最高非住用地積比率 : 0.3 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 145 米
該用地擬包括零售、街市及幼稚園(9 間課室)用途。

20. 第 25 區

最高住用地積比率 : 6.5 倍
最高非住用地積比率 : 0.3 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 175 米
該用地擬包括零售、幼稚園(7 間課室)及社會福利設施用途。

21. 第 27A 區

最高住用地積比率 : 6.5 倍
最高非住用地積比率 : 0.3 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 175 米
該用地擬包括零售、幼稚園(6 間課室)及社會福利設施用途。須根據該圖上指定位置提供梯級式臨街商店。

22. 第 34A 區北面用地

最高住用地積比率	:	6.5 倍
最高非住用地積比率	:	0.3 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 160 米

該用地擬包括零售、2 間幼稚園(各 6 間課室)及社會福利設施用途。須根據該圖上指定位置提供梯級式臨街商店。

23. 第 34A 區南面用地

最高住用地積比率	:	6.5 倍
最高非住用地積比率	:	0.3 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 180 米

該用地擬包括零售、幼稚園(6 間課室)及社會福利設施用途。須根據該圖上指定位置提供梯級式臨街商店。

24. 第 52B 區

最高住用地積比率	:	5.5 倍
最高非住用地積比率	:	0.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 140 米

該用地擬包括零售、2 間幼稚園(各 6 間課室)及社會福利設施用途。

住宅發展密度第 1 區

25. 第 8 區西面用地

最高住用地積比率	:	5.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 120 米

26. 第 10 區

最高住用地積比率	:	5.5 倍
最高非住用地積比率	:	0.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 140 米

該用地擬包括零售及幼稚園(6 間課室)用途。

27. 第 27B 區

最高住用地積比率	:	6 倍
最高非住用地積比率	:	0.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 165 米

該用地擬包括零售用途。須根據該圖上指定位置提供梯級式臨街商店。

28. 第 34B 區西面用地

最高住用地積比率	:	6 倍
最高非住用地積比率	:	0.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 180 米

該用地擬包括零售用途。須根據該圖上指定位置提供梯級式臨街商店。

29. 第 34B 區東面用地

最高住用地積比率	:	6 倍
最高非住用地積比率	:	0.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 180 米

該用地擬包括零售用途。

30. 第 58A 區北面用地

最高住用地積比率	:	5 倍
最高非住用地積比率	:	0.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 140 米

該用地擬包括零售用途。須根據該圖上指定位置提供梯級式臨街商店。

31. 第 58A 區南面用地

最高住用地積比率	:	5 倍
最高非住用地積比率	:	0.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 140 米

該用地擬包括零售及幼稚園(6 間課室)用途。須根據該圖上指定位置提供梯級式臨街商店。

32. 第 59A 區

最高住用地積比率	:	5 倍
最高非住用地積比率	:	0.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 140 米

該用地擬包括零售用途。須根據該圖上指定位置提供梯級式臨街商店。

33. 第 60 區北面用地

最高住用地積比率	:	5 倍
最高非住用地積比率	:	0.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 140 米

該用地擬包括零售用途。須根據該圖上指定位置提供梯級式臨街商店。須於用地內由西面邊界作 5 米闊的後移。

34. 第 60 區南面用地

最高住用地積比率	:	5 倍
最高非住用地積比率	:	0.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 140 米

該用地擬包括零售用途。須根據該圖上指定位置提供梯級式臨街商店。須於用地內由西面邊界作 5 米闊的後移。

35. 第 61 區北面用地

最高住用地積比率	:	5 倍
最高非住用地積比率	:	0.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 140 米

該用地擬包括零售用途。須根據該圖上指定位置提供梯級式臨街商店。

36. 第 61 區南面用地

最高住用地積比率	:	5 倍
最高非住用地積比率	:	0.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 140 米

該用地擬包括零售用途。須根據該圖上指定位置提供梯級式臨街商店。

37. 第 62B 區

最高住用地積比率	:	5 倍
最高非住用地積比率	:	0.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 140 米

該用地擬包括零售用途。須根據該圖上指定位置提供梯級式臨街商店。

住宅發展密度第 1 區(資助出售房屋)^[註 1]

38. 第 16A 區

最高住用地積比率	:	6.5 倍
最高非住用地積比率	:	0.3 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 135 米

該用地擬包括零售用途。

39. 第 27C 區北面用地

最高住用地積比率	:	6.5 倍
最高非住用地積比率	:	0.3 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 160 米

該用地擬包括零售及幼稚園(6 間課室)用途。

40. 第 34D 區西面用地

最高住用地積比率	:	6.5 倍
最高非住用地積比率	:	0.3 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 160 米

該用地擬包括零售用途。須根據該圖上指定位置提供梯級式臨街商店。

41. 第 34D 區東面用地

最高住用地積比率	:	6.5 倍
最高非住用地積比率	:	0.3 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 160 米

該用地擬包括零售用途。須根據該圖上指定位置提供梯級式臨街商店。

42. 第 52A 區

最高住用地積比率	:	5 倍
最高非住用地積比率	:	0.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 140 米

該用地擬包括零售用途。

43. 第 62A 區

最高住用地積比率	:	5 倍
最高非住用地積比率	:	0.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 140 米

該用地擬包括零售用途。須根據該圖上指定位置提供梯級式臨街商店。

住宅發展密度第 2 區

44. 第 58B 區

最高住用地積比率	:	5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 120 米

45. 第 59B 區

最高住用地積比率	:	5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 120 米

須於用地內由西面邊界作 5 米闊的後移。

46. 第 59D 區

最高住用地積比率	:	5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 100 米

須於用地內由西面邊界作 5 米闊的後移。

住宅發展密度第 3 區

47. 第 4B 區

最高地積比率	:	1.26 倍
最高建築物高度	:	7 層(21 米)
最大上蓋面積	:	40%

48. 第 66A 區

最高住用地積比率	:	3 倍
最高非住用地積比率	:	0.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 90 米
該用地擬包括零售及幼稚園(6 間課室)用途。		

49. 第 66B 區東面用地

最高住用地積比率	:	2.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 90 米

50. 第 66B 區西面用地

最高住用地積比率	:	2.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 90 米

51. 第 68 區北面用地

最高住用地積比率	:	2.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 60 米

52. 第 68 區西面用地

最高住用地積比率	:	2.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 60 米

53. 第 68 區南面用地

最高住用地積比率	:	2.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 60 米

住宅發展密度第 4 區

54. 第 24A 區

最高建築物高度	:	3 層(8.23 米)
---------	---	-------------

55. 第 63 區東面用地
最高建築物高度 : 3 層(8.23 米)

56. 第 63 區西面用地
最高建築物高度 : 3 層(8.23 米)

工業

57. 第 35 區北面用地
最高非住用地積比率 : 3 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 80 米

58. 第 35 區中央用地
最高非住用地積比率 : 3 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 80 米

59. 第 35 區南面用地
最高非住用地積比率 : 3 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 80 米
須於用地內由南面邊界作 10 米闊的後移。

60. 第 36 區北面用地
最高非住用地積比率 : 3 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 80 米

61. 第 36 區西北面用地
最高非住用地積比率 : 3 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 80 米

62. 第 36 區東面用地
最高非住用地積比率 : 3 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 80 米

63. 第 36 區西南面用地
最高非住用地積比率 : 3 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 80 米

其他指定用途(商業及住宅發展)

64. 第 19A 區西面用地

最高住用地積比率	:	4.5 倍
最高非住用地積比率	:	2.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 160 米

該用地擬包括零售用途。

65. 第 19A 區東北面用地

最高住用地積比率	:	4.5 倍
最高非住用地積比率	:	2.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 160 米

該用地擬包括零售及幼稚園(6 間課室)用途。

66. 第 19A 區東南面用地

最高住用地積比率	:	4.5 倍
最高非住用地積比率	:	2.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 160 米

該用地擬包括零售用途。

67. 第 19B 區西面用地

最高住用地積比率	:	4.5 倍
最高非住用地積比率	:	2.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 160 米

該用地擬包括零售用途。須於用地內由東面和南面邊界作 6 米闊的後移。

68. 第 19B 區東面用地

最高住用地積比率	:	4.5 倍
最高非住用地積比率	:	2.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 160 米

該用地擬包括零售用途。須於用地內由南面邊界作 6 米闊的後移。

69. 第 19C 區

最高住用地積比率	:	4.5 倍
最高非住用地積比率	:	2.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 160 米

該用地擬包括零售用途。

70. 第 28A 區西面用地

最高住用地積比率	:	4.5 倍
最高非住用地積比率	:	2.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 60 米(西部) 主水平基準上 180 米(東部)

該用地擬包括零售用途、公共運輸交匯處(總樓面面積：10 000 平方米)及公眾停車場(除規劃發展所規定外，至少須設 50 個公眾泊車位)。須根據該圖上指定位置提供梯級式臨街商店。須於用地內作 60 米闊的住宅後移。須提交總綱發展藍圖。

註：如該用地將與第 28A 區的東北面用地和東南面用地作整體開發，公共運輸交匯處的位置則可作調整，以容許設計靈活性。

71. 第 28A 區東北面用地

最高住用地積比率	:	4.5 倍
最高非住用地積比率	:	2.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 180 米

該用地擬包括零售用途。須根據該圖上指定位置提供梯級式臨街商店。須提交總綱發展藍圖。

72. 第 28A 區東南面用地

最高住用地積比率	:	4.5 倍
最高非住用地積比率	:	2.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 180 米

該用地擬包括零售用途。須提交總綱發展藍圖。

73. 第 28B 區西面用地

最高住用地積比率	:	4.5 倍
最高非住用地積比率	:	2.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 180 米

該用地擬包括零售用途。須根據該圖上指定位置提供梯級式臨街商店。須提交總綱發展藍圖。

74. 第 28B 區東北面用地

最高住用地積比率	:	4.5 倍
最高非住用地積比率	:	2.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 180 米

該用地擬包括零售用途。須提交總綱發展藍圖。

75. 第 28B 區東南面用地

最高住用地積比率	:	4.5 倍
最高非住用地積比率	:	2.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 180 米

該用地擬包括零售用途。須根據該圖上指定位置提供梯級式臨街商店。須提交總綱發展藍圖。

其他指定用途(商業及住宅發展暨輕鐵設施)

76. 第 12 區

最高住用地積比率	:	4.5 倍
最高非住用地積比率	:	0.5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 140 米

該用地擬包括零售及鐵路相關設施用途。須提交總綱發展藍圖。

其他指定用途(商業發展暨公共運輸交匯處及公共停車場)

77. 第 53A 區

最高非住用地積比率	:	3 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 50 米

該用地擬包括零售用途、公共運輸交匯處(總樓面面積：6 500 平方米)及公眾停車場(除規劃發展所規定外，至少須設 50 個公眾泊車位)。

其他指定用途(企業和科技園)

78. 第 44A 區西面用地

最高非住用地積比率	:	5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 90 米

79. 第 44A 區東面用地

最高非住用地積比率	:	5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 90 米

80. 第 44B 區

最高非住用地積比率	:	5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 90 米

81. 第 46 區西面用地
最高非住用地積比率 : 5 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 90 米

82. 第 46 區東面用地
最高非住用地積比率 : 5 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 90 米

其他指定用途(物流設施)

83. 第 40C 區北面用地
最高非住用地積比率 : 5 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 110 米

84. 第 40C 區南面用地
最高非住用地積比率 : 5 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 110 米

85. 第 42A 區西面用地
最高非住用地積比率 : 5 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 110 米

86. 第 42A 區中央用地
最高非住用地積比率 : 5 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 110 米

87. 第 42A 區東面用地
最高非住用地積比率 : 5 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 110 米

88. 第 43A 區
最高非住用地積比率 : 5 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 110 米

89. 第 43B 區北面用地
最高非住用地積比率 : 5 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 110 米

90. 第 43B 區南面用地

最高非住用地積比率	:	5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 110 米

其他指定用途(物流設施暨智慧綠色集體運輸系統車廠)

91. 第 41B 區西面用地

最高非住用地積比率	:	5 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 110 米
該用地擬包括一個智慧綠色集體運輸系統車廠。		

其他指定用途(智慧綠色集體運輸系統停泊及營運設施)

92. 第 52C 區西面用地

最高非住用地積比率	:	3 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 60 米

其他指定用途(港口後勤、貯物及工場用途)

93. 第 39A 區

最高非住用地積比率	:	7 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 110 米

94. 第 39B 區東面用地

最高非住用地積比率	:	7 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 110 米

95. 第 39B 區中央用地

最高非住用地積比率	:	7 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 110 米

96. 第 39B 區西面用地

最高非住用地積比率	:	7 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 110 米

97. 第 39C 區北面用地

最高非住用地積比率	:	7 倍
最高建築物高度	:	主水平基準上 110 米

98. 第 39C 區南面用地

最高非住用地積比率 : 7 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 110 米

99. 第 40A 區南面用地

最高非住用地積比率 : 7 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 110 米

100. 第 40B 區北面用地

最高非住用地積比率 : 7 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 110 米

101. 第 40B 區南面用地

最高非住用地積比率 : 7 倍
最高建築物高度 : 主水平基準上 110 米

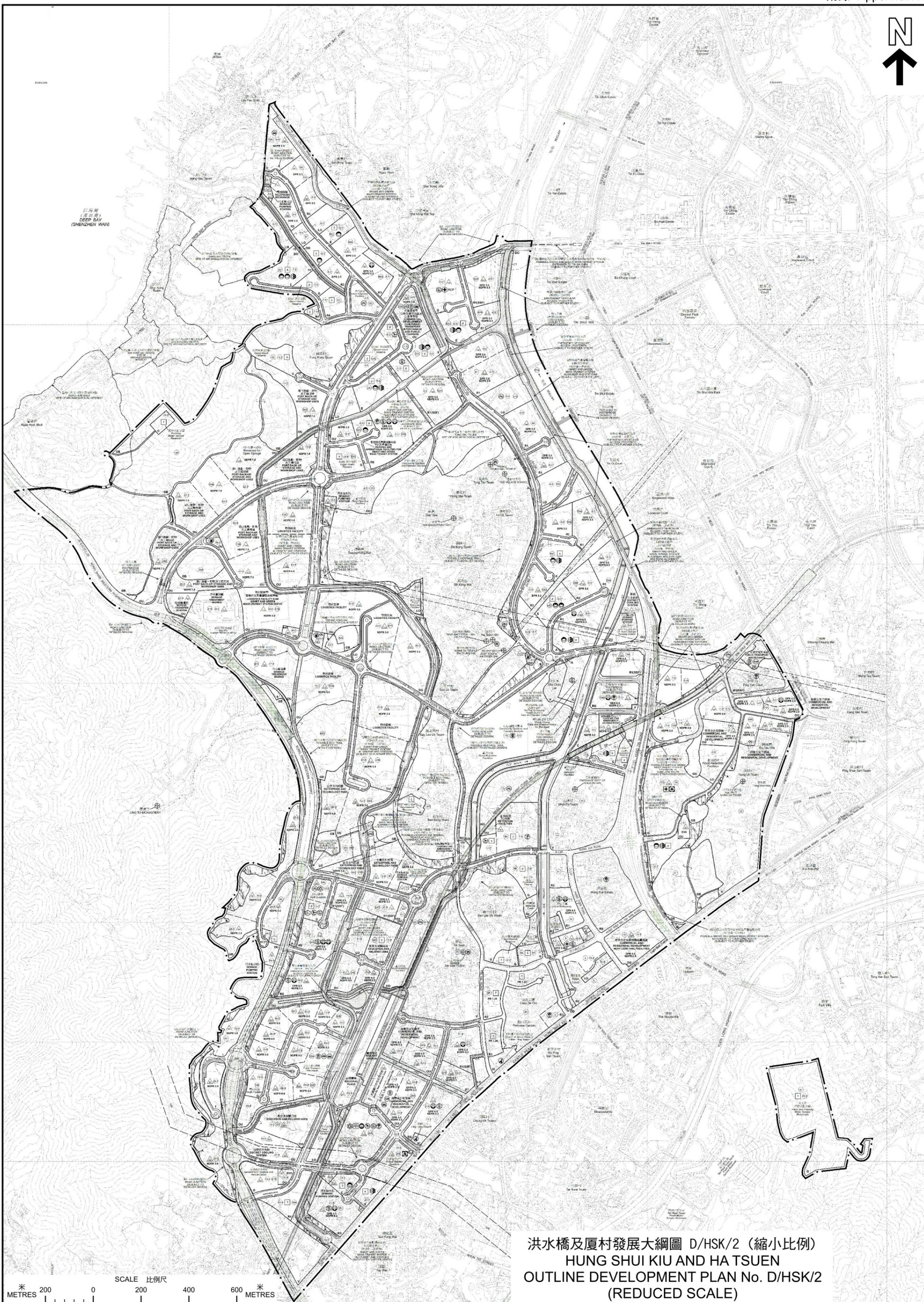
其他指定用途(區域廣場)

102. 第 30 區中央用地

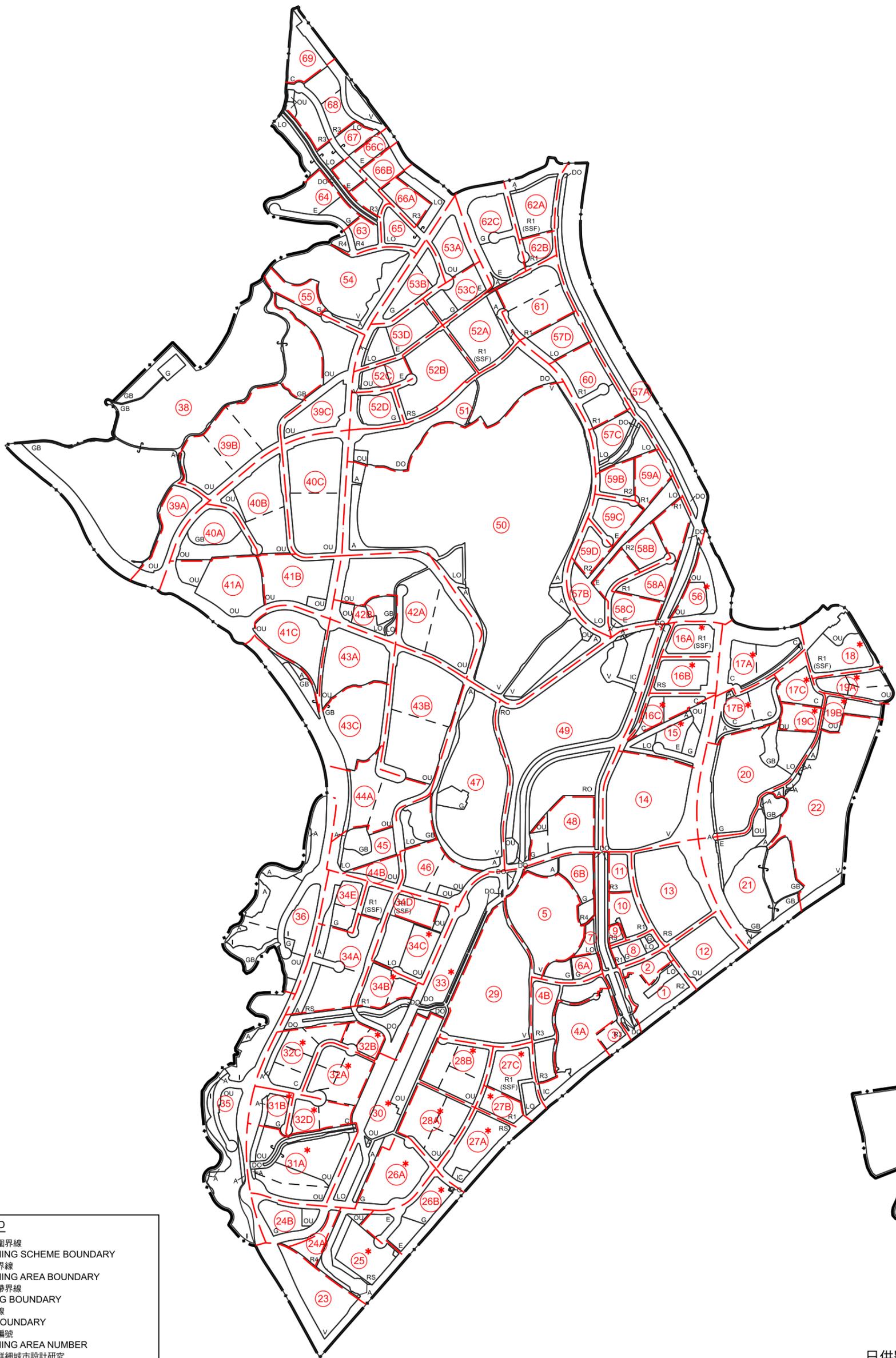
最大非住用總樓面面積 : 2 350 平方米
最高建築物高度 : 主水平基準上 20 米
該用地擬包括為方便市民而設的消閒、零售和餐飲設施。

註:

- [1] 公營房屋發展中將預留等同約百分之五的可建住用樓面面積用作闢設社會福利設施。該些用地內擬設的社會服務及社區設施的細節，包括供應量、種類、位置、總樓面面積及設計等，須由有關部門在詳細設計階段考慮最新情況後，再作進一步檢討。



洪水橋及厦村發展大綱圖 D/HSK/2 (縮小比例)
 HUNG SHUI KIU AND HA TSUEN
 OUTLINE DEVELOPMENT PLAN No. D/HSK/2
 (REDUCED SCALE)

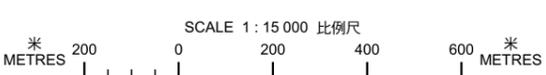


- 圖例 LEGEND**
- 規劃範圍界線
PLANNING SCHEME BOUNDARY
 - - - 規劃區界線
PLANNING AREA BOUNDARY
 - 用途地帶界線
ZONING BOUNDARY
 - - - 地盤界線
SITE BOUNDARY
 - ① 規劃區編號
PLANNING AREA NUMBER
 - * 涵蓋於詳細城市設計研究
INCLUDED IN A DETAILED URBAN DESIGN STUDY

只供顯示用途
FOR INDICATIVE PURPOSE ONLY

本摘要圖於2024年6月11日擬備
EXTRACT PLAN PREPARED ON 11.6.2024

規劃區
PLANNING AREA

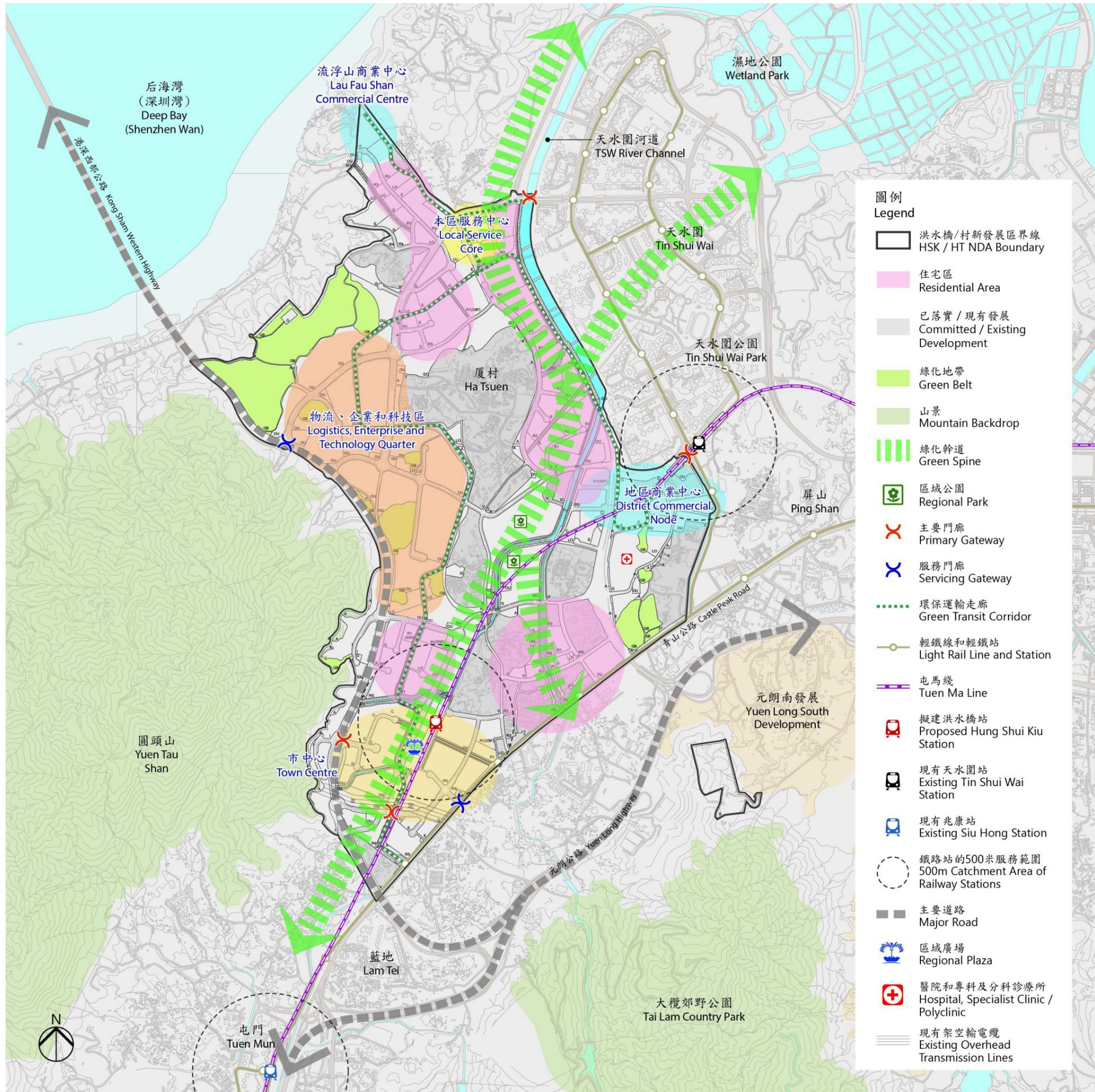


規劃署
PLANNING DEPARTMENT



參考編號
REFERENCE No.
M/YLW2/24/48

圖 PLAN
2



- 圖例**
Legend
- 洪水橋/村新發展區界線
HSK / HT NDA Boundary
 - 住宅區
Residential Area
 - 已落實 / 現有發展
Committed / Existing Development
 - 綠化地帶
Green Belt
 - 山景
Mountain Backdrop
 - 綠化幹道
Green Spine
 - 區域公園
Regional Park
 - 主要門廊
Primary Gateway
 - 服務門廊
Servicing Gateway
 - 環保運輸走廊
Green Transit Corridor
 - 輕鐵線和輕鐵站
Light Rail Line and Station
 - 屯馬綫
Tuen Ma Line
 - 擬建洪水橋站
Proposed Hung Shui Kiu Station
 - 現有天水圍站
Existing Tin Shui Wai Station
 - 現有兆康站
Existing Siu Hong Station
 - 鐵路站的500米服務範圍
500m Catchment Area of Railway Stations
 - 主要道路
Major Road
 - 區域廣場
Regional Plaza
 - 醫院和專科及分科診療所
Hospital, Specialist Clinic / Polyclinic
 - 現有架空輸電綫
Existing Overhead Transmission Lines

只供顯示用途
FOR INDICATIVE PURPOSE ONLY

本圖於2024年6月11日擬備
PLAN PREPARED ON 11.6.2024

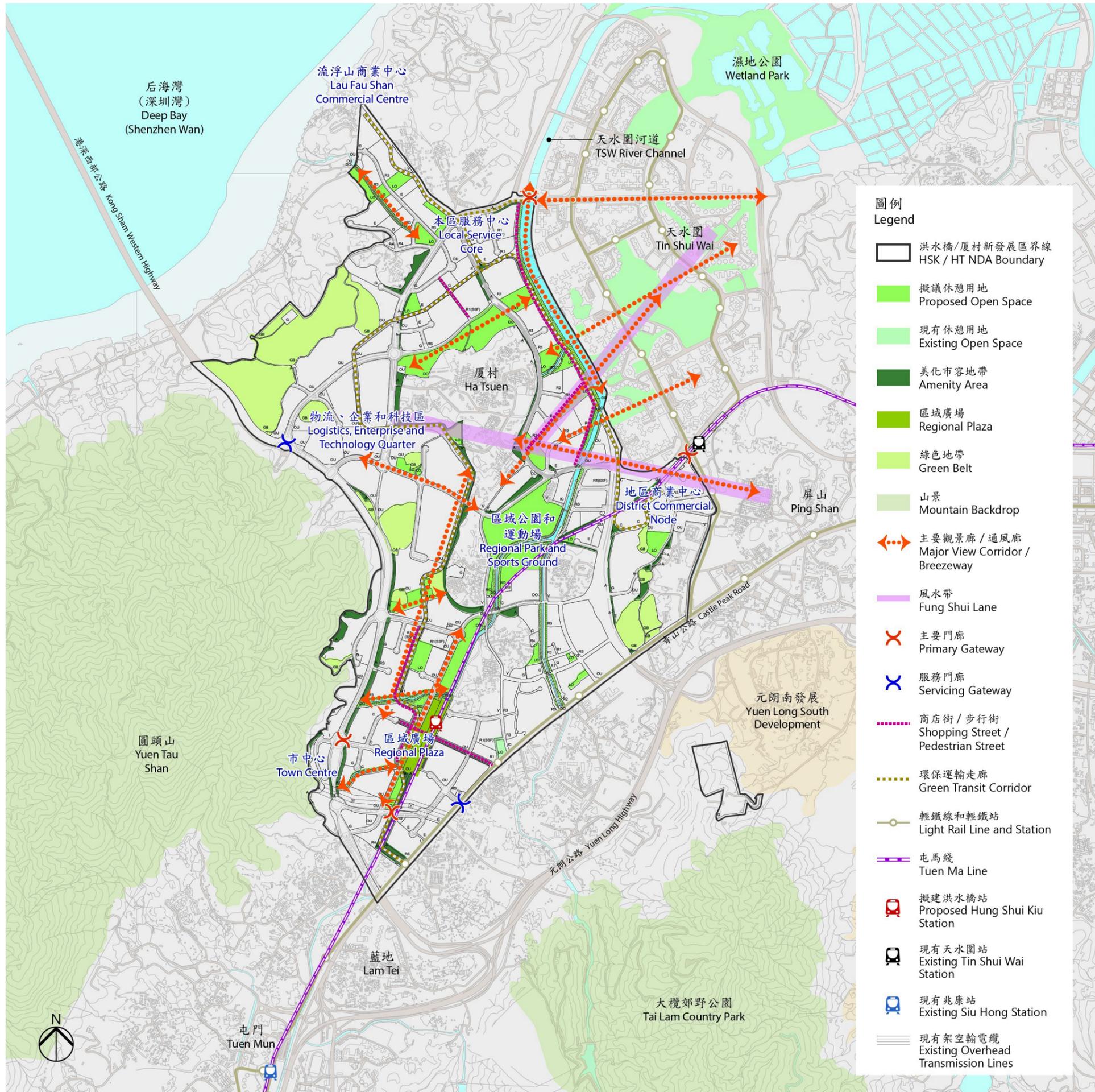
規劃及土地用途框架
PLANNING AND LAND USE FRAMEWORK

規劃署
PLANNING
DEPARTMENT



參考編號
REFERENCE No.
M/YLW2/24/48

圖 PLAN
3



- 圖例**
Legend
- 洪水橋/厦村新發展區界線
HSK / HT NDA Boundary
 - 擬議休憩用地
Proposed Open Space
 - 現有休憩用地
Existing Open Space
 - 美化市容地帶
Amenity Area
 - 區域廣場
Regional Plaza
 - 綠色地帶
Green Belt
 - 山景
Mountain Backdrop
 - 主要觀景廊 / 通風廊
Major View Corridor / Breezeway
 - 風水帶
Fung Shui Lane
 - 主要門廊
Primary Gateway
 - 服務門廊
Servicing Gateway
 - 商店街 / 步行街
Shopping Street / Pedestrian Street
 - 環保運輸走廊
Green Transit Corridor
 - 輕鐵線和輕鐵站
Light Rail Line and Station
 - 屯馬綫
Tuen Ma Line
 - 擬建洪水橋站
Proposed Hung Shui Kiu Station
 - 現有天水圍站
Existing Tin Shui Wai Station
 - 現有兆康站
Existing Siu Hong Station
 - 現有架空輸電綫
Existing Overhead Transmission Lines

只供顯示用途
FOR INDICATIVE PURPOSE ONLY

本圖於2024年6月11日擬備
PLAN PREPARED ON 11.6.2024

城市設計框架
URBAN DESIGN FRAMEWORK

規劃署
PLANNING
DEPARTMENT



參考編號
REFERENCE No.
M/YLW2/24/48

圖 PLAN
4

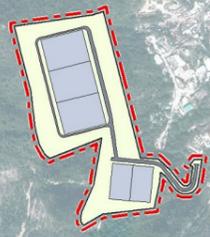
后海湾
(深圳湾)
DEEP BAY
(Shenzhen Bay)



天水圍
TIN SHUI WAI

青山公路
CASTLE PEAK ROAD

元朗公路
YUEN LONG ROAD



只供顯示用途
FOR INDICATIVE PURPOSE ONLY

本圖於2024年6月11日擬備
PLAN PREPARED ON 11.6.2024

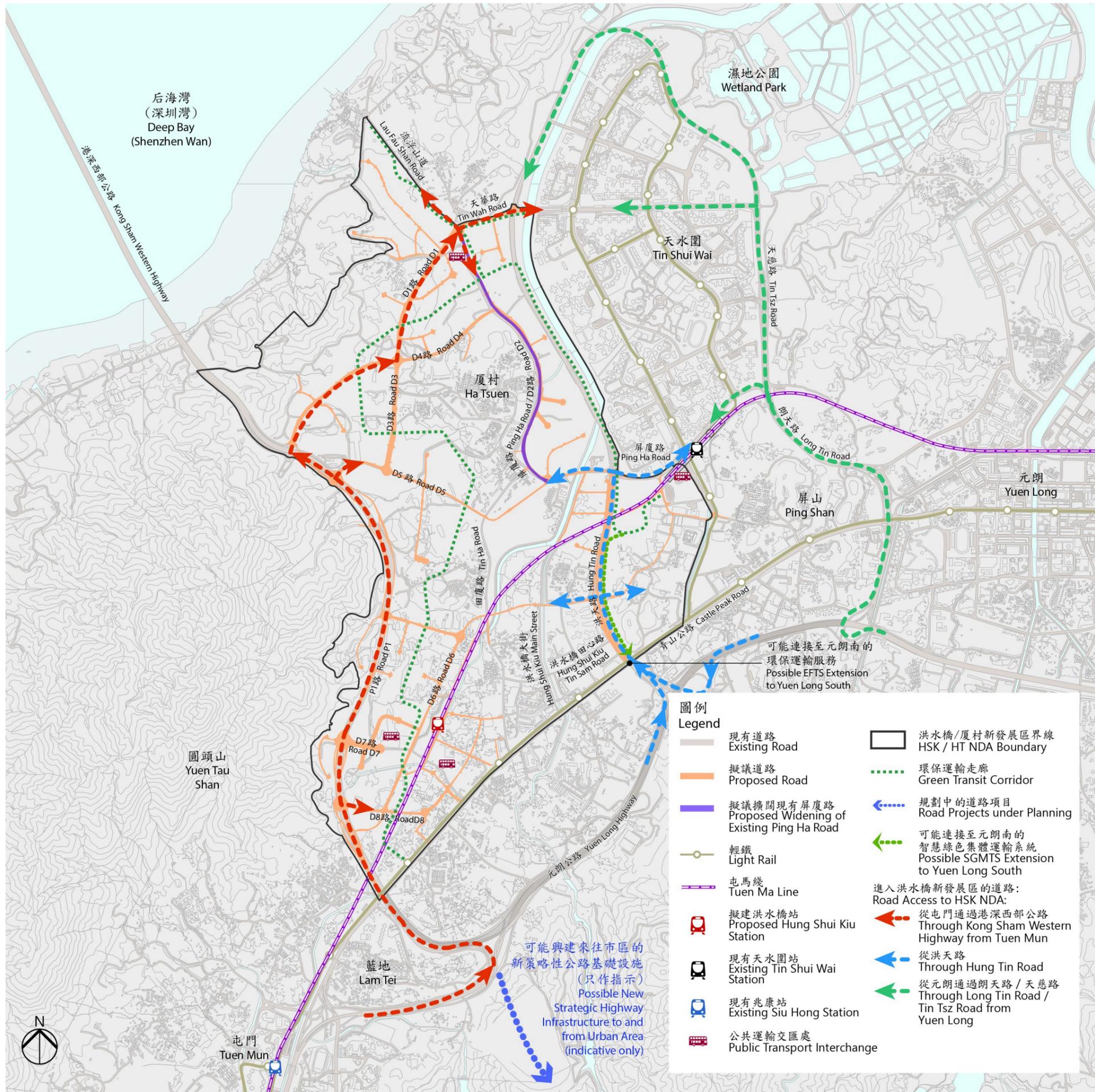
園景設計總圖
LANDSCAPE MASTER PLAN

規劃署
PLANNING
DEPARTMENT



參考編號
REFERENCE No.
M/YLW2/24/48

圖 PLAN
5



- 圖例 Legend**
- 現有道路 Existing Road
 - 擬議道路 Proposed Road
 - 擬議擴闊現有屏廈路 Proposed Widening of Existing Ping Ha Road
 - 輕鐵 Light Rail
 - 屯馬綫 Tuen Ma Line
 - 擬議洪水橋站 Proposed Hung Shui Kiu Station
 - 現有天水圍站 Existing Tin Shui Wai Station
 - 現有兆康站 Existing Siu Hong Station
 - 公共運輸交匯處 Public Transport Interchange
 - 洪水橋/厦村新發展區界線 HSK / HT NDA Boundary
 - 環保運輸走廊 Green Transit Corridor
 - 規劃中的道路項目 Road Projects under Planning
 - 可能連接至元朗南的智慧綠色集體運輸系統 Possible SGMTS Extension to Yuen Long South
 - 進入洪水橋新發展區的道路: Road Access to HSK NDA:
 - 從屯門通過港深西部公路 Through Kong Sham Western Highway from Tuen Mun
 - 從洪水橋 Through Hung Tin Road
 - 從元朗通過朗天路/天慈路 Through Long Tin Road / Tin Tsz Road from Yuen Long

只供顯示用途
FOR INDICATIVE PURPOSE ONLY

本圖於2024年6月12日擬備
PLAN PREPARED ON 12.6.2024

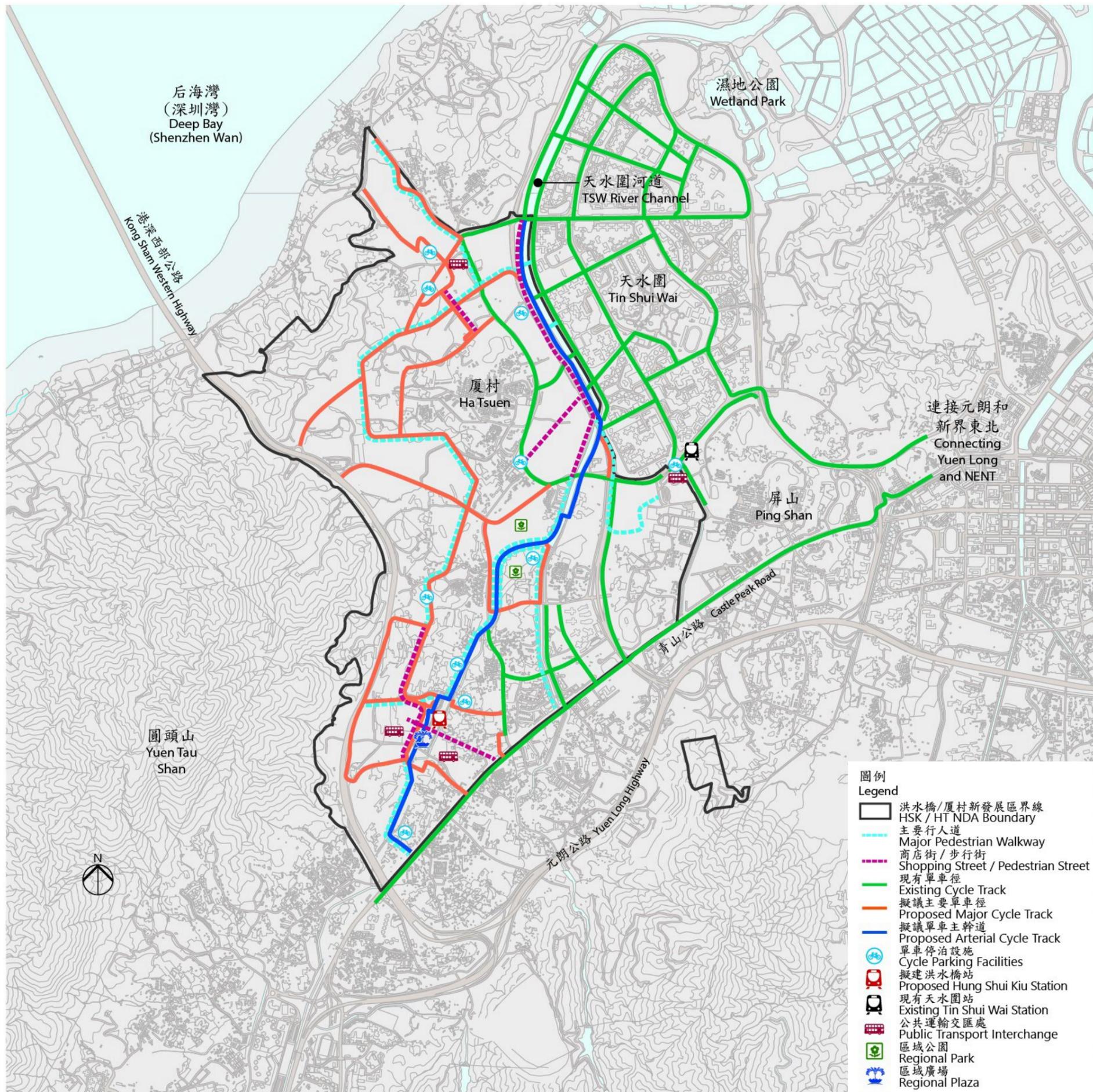
交通網絡概念
TRANSPORTATION NETWORK CONCEPT

規劃署
PLANNING
DEPARTMENT



參考編號
REFERENCE No.
M/YLW2/24/48

圖 PLAN
7



只供顯示用途
FOR INDICATIVE PURPOSE ONLY





后海湾
(深圳湾)
DEEP BAY
(Shenzhen Bay)

灣景區及本區服務中心
Bayview Neighbourhood and
Local Service Core

天水圍
TIN SHUI WAI

河畔和鄉村區
Riverine and Village Neighbourhood

地區商業中心
District Commercial Node

物流、企業和科技區
Logistics, Enterprise and Technology Quarter

市中心
Town Centre

KONG SHAM
港深西部公路
WESTERN HIGHWAY

CASTLE PEAK ROAD

YUEN LONG HIGHWAY

元朗公路

青山公路

只供顯示用途
FOR INDICATIVE PURPOSE ONLY

本摘要圖於2024年6月11日擬備
EXTRACT PLAN PREPARED ON 11.6.2024

發展特色分區
DEVELOPMENT CHARACTER AREAS

SCALE 1 : 15 000 比例尺
METRES 200 0 200 400 600 METRES

規劃署
PLANNING
DEPARTMENT



參考編號
REFERENCE No.
M/YLW2/24/48

圖 PLAN
9



后海湾
(深圳湾)
DEEP BAY
(Shenzhen Bay)

天水圍
TIN SHUI WAI

天水圍站
TIN SHUI WAI
STATION

港深西部公路
KONG SHAM WESTERN HIGHWAY

Castle Peak Road

YUEN LONG HIGHWAY

元朗公路

青山公路

圖例 LEGEND

-  洪水橋 / 厦村新發展區界線
BOUNDARY OF HUNG SHUI KIU / HA TSUEN NEW DEVELOPMENT AREA
-  第一期發展
FIRST PHASE DEVELOPMENT
-  第二期發展
SECOND PHASE DEVELOPMENT
-  餘下發展 *
REMAINING PHASE DEVELOPMENT *

* 工程範圍會在詳細設計中再作檢討。
PROPOSED WORKS SCOPE WILL BE REVIEWED IN THE DETAILED DESIGN.

只供顯示用途
FOR INDICATIVE PURPOSE ONLY

洪水橋/厦村新發展區各期發展示意圖 HUNG SHUI KIU / HA TSUEN NEW DEVELOPMENT AREA PHASING PLAN

本摘要圖於2024年6月11日擬備
EXTRACT PLAN PREPARED ON 11.6.2024

規劃署
PLANNING
DEPARTMENT



參考編號
REFERENCE No.
M/YLW2/24/48

圖 PLAN
10

