

To: panel_dev@legco.gov.hk

From: KENNIS MA

Date: 05/21/2013 09:20AM

Subject: (反對馬料水填海)優化土地供應策略 - 第二階段公眾參與

本人反對馬料水填海建議，原因如下：

不符合成本效益兼規劃倒退

馬料水一帶 30-60 公頃土地的填海面積佔整個[優化土地供應策略：維港以外填海及發展岩洞]的 600 公頃總面積只有 5- 10% ，其實大可以在其他大面積及並非人口稠密的填海區稍為增加填海面積來代替，亦可以考慮增加污水廠舊址發展的地積比率取代。而且擬填海地方窄長，除非有關部門希望在新填海區建造屏風樓，否則填出來的土地一定不夠闊落進行合理的土地規劃。

試想想早在 1980 年代規劃沙田新市鎮之時，當時的官員已將沙田城門河畔的土地規劃成低密度的政府社區設施用途，既保留了城門河畔的獨有景色，亦為沙田以至大圍一帶的環境無論在空氣上，空間上，視覺上都得以保持符合市民需要的水平。若然在馬料水一帶 30-60 公頃的新填海土地上未能承繼 40 多年前在沙田新市鎮的規劃理念，只會顯得現時政府的規劃倒退，試問又如何服眾？若承傳沙田新市鎮的規劃理念，在填海後的沙田海旁預留土地作低密度規劃，試問在已經非常窄長的新土地上又如何可以容納合理數量的人口？再加上近年引入的規劃概念如保護山脊線、可持續建築設計指引（涵蓋樓宇間距及通透度、樓宇後移及綠化的上蓋面積）等，令可以容納的人口數量少上加少。試問這 30-60 公頃的新填海土地只能容納少之又少的人口又如何符合成本效益呢？公帑又何以用得其所？

拖垮基建

吐露港公路於上下班時間已經非常擠塞，加上車流高，導致維修保養工程需要長期分階段進行，可供使用之車道更加少上加少。若果真如研究報告所言在馬料水一帶填海並引入大量人口，後果將會是令吐露港公路於上下班時間未能發揮「公路」的效果，令駕駛人士苦不堪言，更嚴重影響香港運輸物流運作，削弱香港作為貨運物流中心的角色及競爭力。

港鐵大學站乃中文大學師生及馬鞍山居民出入市區的重要車站，因此該站維持有一定高的人流，而上下班繁忙時間更甚。即使馬鞍山線通車後，由馬鞍山前往羅湖／落馬洲的乘客還是會選擇使用該站。另外，每逢假日亦因馬料水碼頭有大量前往吐露港附近郊遊地區(如塔門)的渡輪航線而有特別多的遊人使用本站。為應付使用大學站的乘客數量大幅增加，港鐵近年已不斷進行擴建及改建工程，才成為現時規模。但是，基於大學站本身已經是港鐵東鐵線最細的一個站這先天設計上的不足，若果在馬料水一帶填海並引入大量人口，後果將會是癱瘓整條東鐵線，令上班上學一族苦上加苦。

破壞生活環境

就有關馬料水填海計劃的部份，由於填海位置鄰近鞍泰區及中文大學，此較其它建議計劃的填海選址，實屬人口較稠密的地區。而填海工程不但令城門河及沙田海水質變差，工程期間更會造會造空氣受污染，將嚴重影響該區居民及中大師生的健康。至於前文提及如填海地用作高密度居住發展，會造成屏風效應，並影响沙田市中心及大圍一帶的空氣質素，在這裡不再重覆。以上種種破壞，並非請顧問公司做做報告就能胡混過關了事。

KENNIS MA