

致立法會秘書處發展事務委員會秘書：

**新界東北發展區計劃經修訂發展方案
意見書**

1. 提交者背景及目的

本人是一位在香港執業的城市規劃師。本人以下的言論不僅是代表我個人的看法，當中亦包括一些對香港城市規劃及新區發展有一定抱負和熱誠的專業人士和納稅人之觀點。

簡單來說，我們對政府就新界東北新發展區研究所提出的一些修訂發展參數有所保留，主要是因為我們察覺到：

1. 政府就新界東北新發展區的土地利用政策和長期規劃的是否以已考慮了所有重要關鍵點並取得平行。
2. 政府是否已充分利用土地資源及有效的規劃去創造一個有整體性及可持續發展模式。
3. 新界東北新發展區規劃應該是為香港人建立一個理想的家園，而不是為社會帶來不必要的負擔。

2. 引旨

新界東北發展區計劃經修訂發展方案(以下簡稱「修訂發展方案」或「修訂方案」)缺乏一個長遠及整體的房屋策略，它沒有充分平衡不同持分者的利益和相關需求事項。政府所建議的實施策略是否有將房屋需求量和不同的房屋組合等問題，用作為新發展區的策略及整體發展計劃的基礎？

雖然我們原則上支持政府建議的新發展區，但令人憂慮的是目前政府對新發展區的房屋政策還沒有明確的短期、中期和長期的目標

在房屋需求方面，我們希望政府能對長遠房屋需求及實際人口增長水平作出一個較明確的定義。其次，切實地考慮及細分公營和私營房屋需要和需求。

3. 分析

最新修訂的新界東北發展區計劃方案在經過三期的公眾參與階段後，政府決定先推展古洞北和粉嶺北兩個新發展區，作為粉嶺/上水新市鎮擴展部分；而原先方案包括的坪輦/打鼓嶺新發展區因缺乏集體運輸系統和其他基建配套設施而被擱

置。縱然整個計劃版圖由原本的三個新發展區以「三合一」的模式發展，縮減至現時的兩個新發展區，修訂方案所提供的住宅單位及人口容量較「三合一」方案卻分別提高 12.8% 及 15.4%。

我們同意修訂發展方案因公眾對增加房屋供應的迫切需求而增加整個新發展區的發展密度是在所難免。但修訂方案中並未見任何因應資助房屋供應的增加而改善/提升的基礎建設（特別是公共交通）及社區配套。加上新增的資助房屋供應集中於沒有鐵路直達的粉嶺北，更加令我們對整個發展區的可持續性存疑。

就以公共交通建設而言，修訂方案與原本方案建議的一樣，古洞北將設有古洞鐵路站及一個公共交通交匯處；而粉嶺北則設有兩個公共交通交匯處，連接該新發展區和粉嶺/上水新市鎮及鐵路站。

如仔細比較新舊兩個方案新增的房屋供應及居住人口，不難發現修訂的古洞北新發展區較原方案新增 6,700 個住宅單位（+23%），人口增加 19,700 人（+24%）。而粉嶺北新發展區亦較原方案新增 6,700 個住宅單位（+36%），人口增加 21,200 人（+41%）。但當中最令人不解的是，在修訂方案中，古洞北新發展區的資助房屋（包括居屋）單位數目升幅為 30%，粉嶺北新發展區的有關升幅卻達 123%，主要原因除了是因為住宅單位的數量增加外，該區的公私营房屋比例更加由原本的 39:61 改為 64:36（詳見表一）。另值得注意的是，政府在粉嶺北原先劃作私人房屋的用地大幅更改用作資助房屋用地（由 32.8 公頃減少至 19.4 公頃），但修訂方案沒有交代區內的社區設施用地和交通運輸配套設施方面怎樣應付新增的大量資助房屋單位。

表一、修訂方案與第三階段發展大綱圖的發展規劃參數比較：

	古洞北新發展區			粉嶺北新發展區		
	第三階段的建議發展大綱圖	經收訂的建議發展大綱圖	Δ%	第三階段的建議發展大綱圖	經收訂的建議發展大綱圖	Δ%
人口	約 81,900 人	約 101,600 人	24%	約 52,100 人	約 73,300 人	41%
單位數目	約 28,700 個	約 35,400 個	23%	約 18,600 個	約 25,300 個	36%
資助房屋（包括居屋）用地	21.6 公頃	25.5 公頃	18%	9.7 公頃	22.1 公頃	128%
私人房屋用地	38.5 公頃	34.6 公頃	10%	32.8 公頃	19.4 公頃	-41%
資助房屋（包括居屋）單位數目	約 15,785 個 （按公私营房屋比例 55:45 計算）	約 20,532 個 （按公私营房屋比例 58:42 計算）	30%	約 7,254 個 （按公私营房屋比例 39:61 計算）	約 16,192 個 （按公私营房屋比例 64:36 計算）	123%
就業機會	約 35,400 個	約 31,200 個	-12%	約 6,000 個	約 6,500 個	8%

粉嶺北新發展區在地理上緊連粉嶺/上水新市鎮，加上未有鐵路系統直達該區，在交通層面上較古洞北新發展區依賴粉嶺及上水現有的交通設施，特別是鐵路系統。按現時的規劃，區內的兩個公共交通交匯處與現有上水及粉嶺港鐵站相距約 1,200 米至 1,500 米，但現時粉嶺及上水港鐵站的交通配套設施，例如月台空間、行人天橋的接駁及鄰近的公共交通交匯處已接近飽和（粉嶺站外的新運路及橫跨粉嶺公路的行人天橋已經是一個好例子）。

要知道修訂方案較原本「三合一」方案增加的 23,300 人口已經不是一個少數目，而當中的升幅卻特別集中於粉嶺北的資助房屋人口（粉嶺北新發展區將容納的 73,300 人口）。由於居民主要都是依靠公共交通往市區或其他地區工作，而當中鐵路交通相對較其他公共交通工具可容納的客量較多。可是修訂報告除了再度提及使用環保巴士提供接駁服務連接粉嶺/上水鐵路站及改善單車及行人設施外，並沒有提出或詳細交代如何提升鐵路系統載客量，及如何改善現有粉嶺及上水港鐵站配套設施工程（如擴建的可行性）的建議。因此我們質疑修訂方案如何能有效應付新發展區的規劃人口增加對整體交通配套設施帶來的壓力。

在第三階段政府原先建議的新界東北新發展區規劃計劃下，兩個發展區內的地積比例率最高為 6 倍。既然古洞北新發展區擬定設有一個鐵路站及一個公共交通交匯處，該區特別是鐵路站周邊的住宅發展的地積比率是否有空間提升至高於 6 倍，以充分善用古洞北以集體運輸為導向性發展模式的特質？古洞北新發展區是否有空間提升資助房屋單位數目，讓更多人口享受便捷及多元化選擇的交通模式，及因不需要轉乘接駁交通而變相減輕交通費的負擔，而從中釋放更多的就業人口？

4. 建議

前文所述，粉嶺北新發展區供應的資助房屋數目大為提升（+123%）。我們認為古洞站以東的數塊中密度住宅用地（R2）可考慮提高其地積比率（即高於 3.5 倍），改劃為較高密度的住宅用地，以盡量善用鄰近古洞鐵路站的優越地理位置，提供更多房屋單位，特別是資助房屋單位。建議修訂兩個新發展區的資助房屋分佈及作進一步的規劃研究，避免過份集中資助房屋的供應於沒有集體運輸鐵路站的粉嶺北新發展區。基於以上考慮，古洞站鐵路站可稍作延伸，以覆蓋更多的人口（見圖一）。

根據「我們未來的鐵路 - 第二階段公眾參諮詢文件」有關古洞站的功能定位及規劃考慮，建議運用鐵路網絡的優勢，將區內較高密度的發展集中在古洞站附近，方便大部分居民使用鐵路。

現時古洞北新發展區建議容納超過十萬人居住及提供 31,200 個就業機會，為能有效地為古洞北新發展區的居民和就業人士提供往來新界區的途徑和發揮東鐵線和西鐵線的協同效應，我們希望政府就古洞北新發展區的人口和地積比率增加的情況下，考慮落實建設北環線的構思（見圖二）。

圖二：古洞站與北環線



資料來源：我們未來的鐵路 - 第二階段公眾參諮詢文件

5. 總結

新界東北新發展區規劃對香港整個社會以及經濟發展有著深遠的影響。希望最終方案能考慮以上提及的意見，並緊守規劃的整體性及以可持續發展的原則，真正使古洞北和粉嶺北發展成均衡和綜合的新社區，為香港的未來帶來正面價值。

李民威

英國皇家城市規劃學會會員
香港規劃師學會會員
香港城市設計學會會員
註冊專業規劃師

2013 年 7 月 19 日

