

解發展三樽頸 新界北釋潛力

多管齊下拓地 促進兩地對接 紓緩交通飽和

施政報告前瞻

香港特區新一份

施政報告明日

出爐，在香港積極融

入粵港澳大灣區發展的大趨勢下，連接港深的新界北地區規劃發展成為各界關注焦點。新界北區總面積約5,600公頃，土地潛力巨大，又處於策略性跨境位置，毗連多個口岸，可往來深圳及粵東地區，如能善用地理優勢，不單可為本地居民解決居住難題，還能夠為未來發展創科新興產業建立良好基礎。然而大興土木、人口膨脹下，或會令交通超負荷；另外新界北產業規劃亦要考慮與深圳的協同效應。香港文匯報昨日梳理資料，拆解土地釋放、交通規劃、與深圳產業協同等方面的問題，探討破解之道。

●香港文匯報記者 文森



●施政報告明日出爐，連接粵港的新界北地區規劃發展成為各界關注焦點。圖為新界北地區。資料圖片

樽頸一 土地鬆綁 有利建設

據悉，明天公布的施政報告可能提出多項釋放新界北土地發展限制的措施，為發展農地、棕地、濕地、綠化地帶、祠堂地及濕地緩衝區等進行拆牆鬆綁，釋出有關土地進行發展研究，以提升區內發展潛力。

另外，施政報告還可能會落實屯門龍鼓灘的填海項目，並研究搬遷葵涌貨櫃碼頭，以釋出更多土地建屋。

新界現有約7,200個祠堂（即新界原居民宗氏族群），每個祠堂都擁有專屬的土地，業權為所有子孫擁有，故業權十分零散。據了解，全港祠堂地目前約佔2,400公頃，過去去例限制必須100%業權持有人（即宗氏的子子孫孫）同意，才能發展。

鄉議局促放寬祠堂地出售

今年8月，新界鄉議局曾約見行政長官林鄭月娥，就新一份施政報告提交建議書，要求政府放寬對祠堂地發展的限制，允許祠堂與私人機構合作開發土地，以增加私人房屋供應；如政府要徵收祠堂地發展房屋，應考慮現金以外補償，例如部分單位預留給祠堂。

鄉議局並表示，支持適度降低祠堂地出售土地的門檻，但強調有關改動影響深遠，認為政府應先做充分諮詢。

發展濕地緩衝區是特區政府根據一份1997年的研究報告，在後海灣濕地保育區邊緣劃出的一段約500米闊、覆蓋約1,000公頃的地帶。

劉國勳倡發展濕地緩衝區

民建聯立法會議員劉國勳昨日接受香港文匯報訪問時表示，500米的「畫圈式規劃」是上世紀九十年代執政產物，做法相當機械化，如今值得重新檢討。他早前實地考察濕地緩衝區，發現區內原本設有不少淡水養殖魚塘，但隨著近年養殖業式微，許多魚塘已經荒廢，另有一些緩衝區的土地被用於貨櫃倉等工業用途，生態價值低，政府應重新考慮修訂相關指引。

有環保團體質疑，一旦放寬濕地緩衝區發展，必然損害濕地保育。劉國勳認為，環保概念需要與時俱進，現時部分緩衝區已疏於管理，雜草叢生，失去了濕地功能，保育濕地不僅限於面積，還要重視質量。他建議，政府釋放一部分緩衝區用於發展住宅的同時，反而可以透過保育管理，將其他緩衝區擴充為濕地，如此一來，緩衝區縮小，保育區反而擴大，對生態環境更有益。

劉國勳提到，他於今年3月立法會書面諮詢時，已向漁農自然護理署提及縮小緩衝區範圍事宜，漁護署當時回應，會爭取於今年內為否應及如何修訂相關規劃提出建議，他相信署方建議會對施政報告落實提供科學依據。



●劉國勳倡放寬濕地緩衝區發展。圖為濕地緩衝區。資料圖片

樽頸二 落實基建 對接深圳

新界北的地理優勢明顯、經濟價值突出，聯動深圳及周邊地區發揮產業協同作用，是新界北未來發展的主要方向。未來的發展中，既要考慮區域功能定位、產業發展布局，也要與大灣區整體規劃進行有效對接，促使深港兩地產業聚集、人才匯集、優勢融合，實現跨越式發展，發揮「一加一大於二」效應。在與深圳的經濟發展布局對接的同時，兼容創科產業與傳統產業，促進香港的產業多元化，亦為不同階層人士提供多樣性的就業選擇。

香港融入大灣區勢在必行，毗鄰深圳、有着豐富土地資源的新界北，更有着非常重要的經濟和戰略價值優勢。早前中央政府出台《全面深化



●周浩鼎建議增加土地發展洪水橋。圖為洪水橋新發展區構想圖。資料圖片

前海深港現代服務業合作區改革開放方案》，擴大前海合作區域，為香港融入大灣區建設帶來新機遇。牢牢抓住「建設國際創新科技中心」、「促進人員、貨物、車輛便捷高效流動」等機遇，新界北有望成為香港新的經濟中心。

周浩鼎倡拓地發展洪水橋

隨着深圳前海合作區域面積擴大，加上深圳南山區作為創科重鎮，以鐵路連接深圳前海與新界洪水橋有望實現。民建聯立法會議員周浩鼎認為，特區政府現時對洪水橋新發展區的規劃，只預留22公頃土地作企業科技及工業用地，追趕不上發展，有必要增加預留的土地。

他表示，除洪水橋外，屯門內河碼頭亦是新界西北另一可考慮的發展地點，屯門內河碼頭位置優良，20分鐘車程可直達港珠澳大橋香港口岸，往來內地便捷，而現時相關土地的使用率僅24%，有條件改變部分用途作為「工業4.0創新工業用地」。

除與深圳聯合發展創科產業外，新界北還可利用地理優勢發揮跨境運輸作用。洪水橋連接天水圍、屯門、元朗、白泥等，同時連接港深西部公路、香港國際機場及港珠澳大橋，擁有優越地理位置有助發展跨境物流運輸，可發揮

其優勢打造西部物流及創新走廊，幫助落實港深跨境貨運「東進東出，西進西出」的格局，有助發展現代服務業合作區，與深圳南山區產業項目雙軌發展，產生良性互動。

擬建跨境鐵路連接深圳前海

據悉，特區政府擬在洪水橋興建跨境鐵路系統，連接深圳前海，建成後，由洪水橋到前海只需十分鐘車程。第四界別一新界分區委員會、地區撲滅罪行委員會及地區防火委員會選委呂堅前表示，造成新界居民每日交通困難的重要原因是，新界本身缺乏高新產業，因此居民需要在區外就業，新界北如能融入灣區發展，與前海深度合作，創造更多高質量就業崗位，變相解決區內交通問題。由此可見，構建新界北與前海的跨境交通亦是解決途徑之一。

特區政府已在河套、古洞北及香園圍預留土地，興建創科園及工業等設施，深圳亦預備在皇崗福田一帶發展深港創科合作區。香港測量師學會規劃及發展組兼房屋政策小組主席林家輝早前指出，河套區若缺乏交通配套，則儼如孤島，「交通接駁同生活配套都好重要」，建議特區政府重新規劃，包括皇崗口岸重建後，釋出20公頃落馬洲邊境管制站用地，以及河套周邊濕地，可發展人才公寓等配套，支援河套創科產業發展，並加強交通接駁。

樽頸三 擴建鐵路 分流交通

新界向來是全港交通擠塞的重災區，朝早繁忙時段，因新界居民出區上班上學，九龍主幹道汽車時速減慢至20.6公里，比約十年前下降13%，港鐵多條線路亦告飽和，隨着新界北進一步發展，數十萬人口遷入，將更加凸顯交通問題。消息指，施政報告將重新打造新界北區域的交通基建，包括已經進入詳細設計階段的北環線，亦將打通各個新發展地點。據特區政府早前提及的文件，擬建造的北環線，除了包括錦上路站、凹頭、牛潭尾及新田等建議車站，工程亦包括潛在擴建至坪輦的備置工程。

目前，新田/落馬洲發展樞紐佔地約320公頃，純住宅用地只佔約10%，僅約33公頃，地積比率普遍只有3.6倍至3.7倍，即使連同商住地、鄉村式發展用地計算，總住宅供應也只有約3.1萬伙。消息透露，政府有意打破傳統的規劃布局，整合新界北用地，部分原來規劃作工商業

用途的新界北用地，將改為住宅用地，且地積比率將會提高，料全區住宅單位供應量多達40萬至50萬伙，主要為公營房屋，區內新增人口，則由現時的逾60萬人，增加至超過100萬人。

另外，政府亦會檢視邊境地區一帶的用地，發展成商業及創科企業的集中地，料整個新界北將可有力成為本港另一個發展中心，估計可提供超過60萬個就業職位，協助區內市民原區就業。

陳恒鑽倡「分擔」東鐵負荷

面對人口突然膨脹，交通負荷問題備受關注，立法會交通事務委員會副主席、民建聯立法會議員陳恒鑽早前表示，未來北區人口增加，興建鐵路、接駁新界東北至大嶼山人工島以解決交通需求迫在眉睫，他建議，新鐵路到沙田後，可轉向接駁葵涌貨櫃碼頭一帶，再經青衣西南接駁大嶼山，以起「分擔」東鐵負荷的作用。

至於新界居民「過海難」問題，陳恒鑽建議引入城市智能交通管理系統，對不同隧道實行「時變收費系統」，即在繁忙時段按不同時區逐步調升收費，其他時段逐步調低收費，以鼓勵市民錯峰出行，緩解時段性交通擠塞情況。他指出，現時紅隧、東隧及西隧未能成功分流，與隧道全日劃一收費、三隧價格有別有關，即時調整收費能夠有效調整車輛對紅隧低收費的選擇偏好。



●特區政府擬建新鐵路配合新界北發展。圖為市民等候東鐵。資料圖片

學者建議大規模「城鎮化」免逐幅地搵

香港文匯報訊（記者 文森）明天發表的新一份施政報告，料將詳細公布新界北未來發展計劃。團結香港基金高級副總裁兼公共政策研究院院長黃元山認同，新界應大規模「城鎮化」，要重推類似上世紀七十年代新市鎮發展模式，「不能再逐幅地找，要全盤地推進大規模的城鎮化。」

對於有意見建議放寬濕地緩衝區的地積比率，黃元山表示，本港對上次就濕地

生態價值研究已是1997年的事，現在是時候再做整全研究，他認為應平衡生態價值與社會需要，「聯濕地保育同發展嘅時候，必須要做一个平衡，全局考慮。」

另外，有發展商近日成立房屋社企，身兼「新世界建好生活」諮詢委員會成員、地政總署前署長劉勵超表示，希望在最短時間內為首次置業年輕人提供可負擔的房屋，具體方案仍在研究中，由於市區地價

值較高，相信在新界農地推行相關計劃較為可行。

前土地供應專責小組成員鄒廣榮認為，新界北的土地業權零碎分散，窒礙發展，建議政府適當運用《收回土地條例》，「咁就可以加快重組但地嘅業權，集結零碎業權，容易規劃同發展。」鄒廣榮認為若施政報告能提出措施，釋放新界土地，預期新界在短中期內將可提供土地供應。

陳智思：有需要重組政府架構

香港文匯報訊（記者 鄭治祖）行政長官林鄭月娥將於本周三發表任內最後一份施政報告，社會關注會否提及政府架構重組的議題。行政會議召集人陳智思認為，重組架構有其需要性，冀能讓市民見到有關成效。

陳智思昨日出席一活動後被問及有關重組政策局時表示，自己曾擔

任可持續發展委員會主席，感到政府內部「很多架構製造了麻煩」，並以垃圾徵費措施為例，措施由環境局負責制訂，卻由食環署執行，當中存在矛盾，相信改組可以令各部門目標一致，不同局不會「推來推去」，令市民能夠見到成效。他強調機制本身無錯，只是面對改變時亦需要檢視。