

粉嶺高爾夫球場其中32公頃用地將於明年9月歸還政府。根據特區政府向北區區議會提交的文件顯示，有關用地最北邊約9.5公頃部分生態價值相對較低，建議在此興建約1.2萬個公屋及居屋單位予超過3.3萬人入住，預計2029年落成。民建聯發展政策發言人、新界北立法會議員劉國勳昨日表示，該處可發展土地只有北部的9公頃，整個發展規模縮小了，但政府計劃提高該9公頃土地的地積比，以興建1.2萬伙公營房屋單位，屆時密度將大幅增加。他對建議表示憂慮，認為會加重北區交通壓力，建議政府連同整個「北部都會區」再重新規劃。

◆香港文匯報記者 鄭治祖

特區政府於2019年宣布接納土地供應專責小組建議，將粉嶺高爾夫球場位於粉錦公路以東32公頃用地作房屋用途。當時，政府指該處的公私營房屋比例有機會採用「七三比」，即七成土地興建公營房屋、三成興建私人住宅，估計合共提供4,600伙。去年，發展局局長黃偉倫表示，有關的高球場用地將全數興建公營房屋，初步計劃能提供超過1萬個單位，較早前建議多出逾一倍。

預計容納3.3萬居民

特區政府在近日向北區區議會提交的文件中表示，根據環評報告的技術研究認為，該幅32公頃用地最北邊約9.5公頃部分的生態價值相對較低，且貼近粉嶺及上水住宅區，故建議在此興建約1.2萬個公屋及居屋單

粉嶺高球場擬建1.2萬伙公屋

劉國勳憂添北區交通壓力 籲夥「北都區」重新規劃

位，預計2029年落成，屆時可容納超過3.3萬名居民。該用地附近將設有社區、教育、零售、泊車及康樂等配套設施，而政府會在附近做道路改善工程，以滿足居民的交通需求。

餘下的21.7公頃土地，由於有具保育價值的動植物，例如東亞豪豬、豹貓、赤腹松鼠等，而最南邊則有天然沼澤及樹林，整體生態價值評為中至高級，故將會用作生態保育及康樂用途。屆時，政府會考慮控制這個地段的訪客數目、活動及營運時間，確保不會對生態環境造成負面影響。

劉國勳昨日指出，興建1.2萬伙公營房屋單位，估計帶來3.3萬新人口，擔心對北區交通構成嚴重負擔。尤其是高球場項目位處粉錦公路、大頭嶺及雞嶺迴旋處中間，交通負荷本身已飽和，經常出現交通擠塞，若再增加數以萬計的人口，必定令該區「塞上加塞」。

政府需兌現「基建先行」

同時，高球場項目連同附近其他工程及項目，例如北區醫院擴建、鄰近的私營房屋項目、上水第4區及30區公營房屋項目等，預計合共新增近六七萬人口，還未計算古洞北、粉嶺北等新發展區的人口增長，潛在的交通壓力非常龐大。雖然區內交通負荷「超



▲◀ 政府擬於粉嶺高球場（左圖）建公屋，劉國勳（上圖）認為會加重北區交通壓力，促請政府必須兌現「基建先行」承諾。

標」，但未見到政府就疏導交通有具體建議方案，令人憂慮。他促請政府必須兌現「基建先行」承諾，包括必須立即改善大頭嶺迴旋處及雞嶺迴旋處，增加迴旋處容量，擴闊整條粉錦公路或加設繞道，作出分流。

劉國勳又提到，社會討論高球場用地時，未有「北部都會區」的發展策略。過去不少房屋項目及發展區都是零碎發展，每個項目的基建及配套等，都是割

裂、互不連貫。未來新界北要成為香港新中心，特區政府應將新界北的個別發展項目整合，並提升為都會區去發展。

他認為，新界北有大量土地可以使用，規劃土地發展時亦應更宏觀及全面地考慮，在廣闊的北部土地上研究最合適的土地用途，包括房屋、基建及文化體育等用地。故在整全規劃及基建先行的原則下，政府應將項目結合「北部都會區」重新規劃。

中環清真寺香港大會堂雷生春列法定古蹟



▲ 回教清真禮拜總堂禮拜殿屋頂的護牆以圓形城齒裝飾，每隔一段距離設有尖頂座敦。

◀ 回教清真禮拜總堂正面，宣禮塔連露台是其最重要的特色。



▲ 香港大會堂紀念花園中央的十二邊形紀念龕。

▶ 旺角雷生春設有長方形框架和富設計特色的欄杆。



香港文匯報訊 特區政府昨日刊憲，公布古物事務監督根據《古物及古蹟條例》，將位於中環的回教清真禮拜總堂和香港大會堂，以及旺角的雷生春列為法定古蹟。

回教清真禮拜總堂位於些利街，是香港歷史最悠久的清真寺，建於1915年至1916年間，由孟買商人哈吉·穆罕默德·埃薩克·埃里亞斯捐款興建，以取代原址的舊清真寺。

回教清真禮拜總堂以混凝土和磚建成，布局呈狹長的長方形，沿東西向的軸線而建，正門位於東面，朝拜牆位於西面，朝向伊斯蘭教先知穆罕默德的出生地——沙特阿拉伯城市麥加的克爾白（又稱卡巴天房）。

回教清真禮拜總堂具豐富的伊斯蘭清真寺建築特色，例如宣禮塔蓋有圓拱頂，配以尖飾；正門門廊和禮拜殿入口的多葉形尖拱門；彩色玻璃窗上方的尖拱；禮拜殿中央的八邊形圓拱頂；朝拜牆上的米哈拉布，以及牆上的庫法體書法圖案。

清真寺見證港穆斯林社群發展

回教清真禮拜總堂具有重大的歷史意義，見證本港穆斯林社群的發展，現時亦是香港穆斯林社群重要的禮拜和聚會場所。

香港大會堂位於愛丁堡廣場，為本港第二大會堂，在1962年3月2日由當時的港督柏立基爵士正式揭幕。大會堂是本港首個向所有市民開放的多用途文娛中心和多項重要典禮的場地（包括五位港督的就職典禮和法律年度開閉典禮），亦是培育本地表演者的搖籃，見證本港的藝術及文化發展。它亦見證了政府的承諾，通過建設一個集文化活動和市政服務的樞紐，肩負起豐富市民文化生活和改善生活水平的責任。

大會堂設計簡樸，着重功能，是現代主義建築的優秀例子。它由低座、紀念花園和高座組成，三者由有蓋行人通道連接。低座設有音樂廳、劇院及展覽廳，高座則設有婚姻登記處、公共圖書館及演奏廳等。紀念花園和位於中央的十二邊形紀念龕，是紀念在第二次世界大戰中為保衛香港而犧牲的軍人和平民。

大會堂位於海旁，除了密封的表演場地外，建築物的設計讓其他設施都擁有海港景觀，從而營造空間感。大會堂是罕有及重要的現代主義建築，引領當時香港的建築潮流，並成為標誌性建築。

雷生春是一幢四層高的唐樓，位處旺角一幅三角形土地，建於1931年，由九龍巴士有限公司其中一名創辦人雷亮擁有。雷氏家族在地舖經營藥店，並居於樓上各層。雷亮於1944年辭世，藥店於數年後結業。2003年，雷氏家族將建築物贈予政府作保育之用，是首次有業主向政府捐贈歷史建築。

雷生春由建築師W.H.Bourne設計，屬混入裝飾藝術元素的新古典主義風格，有明顯的水平線條和大量古典細節，建築物正立面採用弧形設計。

雷生春重新用作醫療設施

在第一期活化歷史建築夥伴計劃下，香港浸會大學於2012年將雷生春活化為中醫藥保健中心，一直營運至今。雷生春除了重新用作醫療相關設施外，其原有建築面貌及花崗石柱、水磨石外牆、地磚和樓梯等構件均妥善保留。建築物見證了一個備受尊重的家族的歷史，包括他們經營的藥店在第二次世界大戰前後的經濟活動。

3項古蹟的詳細資料已上載古物古蹟辦事處網頁（www.amo.gov.hk/tc/historic-buildings/monuments/index.html）。

跨黨派促撤回將軍澳混凝土廠方案

香港文匯報訊（記者 鄭治祖）特區政府去年6月表示計劃於將軍澳137區的臨海地點設置臨時混凝土廠，引起將軍澳居民強烈不滿。立法會議員李卓人及林素蔚等昨日到城市規劃委員會遞交請願信，表示在該處設置混凝土廠將對區內造成環境污染及道路擠塞，要求政府撤回有關計劃，並考慮其他合適選址或其他方案，包括但不限於岩洞發展。

李卓人及林素蔚聯同民建聯西貢將軍澳支部、工聯會將軍澳地區服務處、新民黨、公民力量、「民生圓桌」及將軍澳發展關注會的代表到城規會強烈反對在將軍澳137區的臨海地點設置臨時混凝土廠。

李卓人指出，將軍澳近年發展迅速，人口至今已近50萬，即使只計算日出康城一帶的居住人口，也估計達8萬多人，而將軍澳137區已設有建築廢料堆填區和填料庫，每天有數千架次的泥頭車進出將軍澳隧道、環保大道、寶邑路連接召信路的迴旋處，已對區內造成環境污染及道路擠塞。若將軍澳137區再增設混凝土廠，且長達7年，必然對區內居民造成嚴重的民生影響。

林素蔚表示，將軍澳工業區已更名為將

軍澳創新園，吸引國內外企業進駐。施政報告已落實發展將軍澳第137區成為新發展區，預計入住人口達10萬人以上。隨着大量人口遷入，厭惡設施理應逐步關閉，而非遷入。他們要求當局考慮其他合適選址或其他方案，包括但不限於岩洞發展。

民建聯西貢將軍澳支部副主席李家良指出，137區設置臨時混凝土廠將令區內居民需要承受空氣污染及噪音滋擾的壓力，希望城規會聽取民意，還市民一個安居的環境。工聯會將軍澳地區服務處社區主任簡兆祺亦表示，區內居民強烈反對混凝土廠的遷入，擔心環境污染和重型車流對道路結構的影響。政府有責任做好規劃，保障居民的利益。

憂加重區內交通負荷

「民生圓桌」西貢區議員張美雄表示，擬建的將軍澳混凝土廠預計每日令將軍澳增加近600架次的雙向重型車流量，加上現時區內超過3,000架次通往填料庫及建築廢料堆填區的車型車流，將大大加重將軍澳的交通負荷及對環境的滋擾。

客量跌成本升 電車擬加價最多4毫

香港文匯報訊（記者 文森）立法會交通事務委員會昨日討論電車加價申請，電車公司擬將12歲或以上的乘客票價由2.6元加至3元。有議員質疑15.4%的加幅遠超通脹，並不合理，亦有議員認為應研究如何增加廣告等非票務收入，而非靠政府補貼。

根據運房局的文件顯示，電車公司2018年至2020年獲得盈利，2021年錄得300萬元虧損，主要收入來源為乘客車費和廣告收益，去年的電車乘客量雖較2020年上升16%，車費收入達1.115億，但仍未回復疫前水平。今年3月份的乘客量，因為第五波疫情下降五成，去年的廣告收入則上升17.6%，達1.076億，但同時總營運成本亦上升至2.285億。電車公司指，2022年計及政府的「保就業計劃」津貼後可勉強維持收支平衡，但鑑於財政困難，需要加價以維持營運能力及穩定的服務。

遊客票將取消

為此，香港電車向政府申請加價，建議票價加價0.1元至0.4元。其中，成人票價由2.6元加至3元，小童票價由1.3元加至1.5元，兩者加幅同為15.4%。長者票價由1.2元加至1.3元，升幅為8.3%。月票則由220元加至260元，升幅為18.2%，目前售價34元的遊客票會被取消。

電車公司董事總經理敖思灝昨日在會上表示，該公司總收入約一半為乘客票務收入，但近年乘客量不斷下跌，加上經營成本上升，如果不加價，今年很可能出現虧損，

如果加價獲批將有些微利潤，亦有助挽留員工。

議員：加幅超通脹不合理

「實政圓桌」議員田北辰反對有關加幅，指過去4年每年平均通脹率為1.8%，但電車公司的加幅是通脹的一倍。他只能接受電車加價2毫至2.8元，加幅為7.6%，餘下2毫的加幅應由政府補貼。

民建聯議員陳恒鑌質疑由政府補貼能否解決問題，更擔心做法會令電車公司失去「生存」慾望，認為應由政府與電車公司商討如何增加廣告等的非票務收入。

勞聯立法會議員周小松亦表示，原則上支持電車公司是次的加價申請，但對加幅有保留，建議政府與電車公司就加幅再作商討，將票價控制在市民能夠接受的範圍之內，又希望電車加價後投放資源對員工加以善待，想方設法防止員工流失。

不過，有議員則同意有關加幅。張欣宇認為，加價後全程車費只是3元，相比其他交通工具，電車車費仍然十分便宜，擔心若不讓電車公司增加票務收入，「電車這種交通工具無法可持續地營運。」

運輸及房屋局副秘書長黃珮玟說，會因應電車服務質素、公眾接受程度等考慮票價加幅，但直言電車票價非常便宜，加幅15.4%看似很多，但實際只是加0.4元，又表示政府一直有和電車公司研究如何增加收入，亦容許該公司在車站或車廂賣廣告，而電車公司近期亦有不少免費乘車日，政府會鼓勵公司尋找更多贊助。