



公共專業聯盟

The Professional Commons

研究報告

重構城市佈局 副都市中心發展策略 與 全國高鐵香港段規劃

公共專業聯盟
2008年3月31日



背景

- 十大建設
 - 廣深港高速鐵路香港段
 - 新發展區
- 問題
 - 沒有從更宏觀及策略性的角度處理空間上全港發展失衡的問題
 - 未能引領社會及經濟進入一個更高的層次
 - 規劃與就業發展政策、經濟發展政策配合不足
 - 屯門、元朗及北區工作人口前赴香港島及九龍工作有三成之多



重構點線面

調整全港發展策略，重新構建幾個主要規劃因素的關係：

- 從新規劃經濟增長點（點）
- 人流資金流（線）
- 區域發展（面）的空間佈局，從而為本港整體及長遠發展創造新局面



研究範圍

- I. 改變以維多利亞港為發展重心的舊格局
- II. 新界副都市中心發展策略
- III. 建設廣深港高速鐵路帶來新機遇
- IV. 錦上路—元朗—凹頭副都市中心發展區的潛在核心區域

I. 以維多利亞港為發展重心的舊格局



- 特區政府仍未能擺脫港英政府晚期把發展重心放在維港兩岸都會核心的發展策略
- 「香港2030規劃遠景及策略」所建議的「最可取的發展方案」，仍把中短期的發展重點集中在都會核心
- 「集中發展」模式是實的，而沒有經濟基礎作為後盾的「分散發展」模式是虛的

不可持續的發展策略

- 「降低發展密度」政策，新勾地表內的土地加入發展參數及降低發展密度
- 都會核心可供發展的土地及樓面面積會相應減少
- 維港兩岸的土地不能滿足長遠發展需要，地價/租金持續上升，不利中小企和普羅市民
- **30%**屯門、元朗及北區工作人口：香港島及九龍上班
- 以維多利亞港為發展重心的策略是不可持續的
- 應儘早開展全港發展策略檢討，在都會核心以外尋求新增長區，及以基建帶動發展



新界地區的困景與前路

- 人口特徵、就業、經濟發展、交通佈局和城市規劃，新界北均是強差人意
- 就業、娛樂消遣、較高層次服務須依賴其他地區
- 交通問題：
 - 通往都會核心路途遙遠
 - 交通費高昂
 - 新界東西沒有鐵路連接，和新界西北沒有直接跨境鐵路服務



政府的新發展區

- 新界北部
 - 「三合一」新發展區
 - 古洞北、粉嶺北、坪輦／打鼓嶺
 - 洪水橋新發展區
- 目標：
 - 提供土地滿足不同的用途
 - 創造一個高質素的居住和工作環境
 - 城市設計規劃：儘量符合可持續發展原則



無經濟基礎的新發展區

- 建議發展特殊工業（即無污染、科技密集和高增值的工業，如研發工業）
- 缺乏具體計劃
 - 《施政報告》沒有交代具體部署落實安排
 - 給立法會的文件：「區內零售、服務及社區設施」
 - 沒有一套完整的高科技發展策略
- 沒有改變大部份新市鎮居民需前往市區工作的形態



開放邊境禁區

- 2006年9月到2008年1月：建議由2800公頃縮減至約400公頃
- 缺乏配套
 - 沒有把新發展區與邊境禁區開放問題作有機聯繫
 - 沒有相應全面審視新界北發展策略
 - 必須及早制訂全面地發展策略，以平衡發展與保育的需要
 - 新發展區內部份土地已被私人發展商購入

II. 新界副都市中心發展策略



公共專業聯盟
The Professional Commons

1. 新規劃參數

- 探討新界北地區多元及全片發展的可能性
- 研究的層次要具備前瞻性，納入全港整體發展、內地與香港互動、尤其是經濟發展的可能性
- 在都會核心以外扶持發展副都市中心及其核心區
- 締造區域性成本結構階梯，在都會核心以外形成租金相對廉宜的商業區

北區多地點為長遠增長潛力區



公共專業聯盟
The Professional Commons





2. 區域性政策

- 以發展區域性經濟輔以就近提供較高層次的服務的策略，取代對個別地區派錢扶貧、推動欠缺規模的本土經濟等
- 新地區管治原則：全面檢討「區域性政策」
- 因地制宜，因應地區差異而作出政策傾斜
- 提供經濟誘因，鼓勵商界遷入發展，例如：提供行業性的區域性稅務優惠、減免差餉/地租等
- 降低新發展區提供公共服務及設施的門檻

3. 肯定新界的發展需要

- 肯定新界居民對較高層次服務的需要
- 新界副都市中心可發揮以下功能：
 - 經濟及就業：商業區、內地與香港商貿展覽中心、酒店住宿區、政府地區總部、大學城、交通樞紐等
 - 公共設施及服務：政府辦公大樓、區域性服務中心，可以服務新界廣泛面積的市民
 - 文化娛樂：地區文化中心、文化表演設施、中央級規模的圖書館，娛樂消費場所

4. 為市區鄉郊減壓

- 整全規劃，兼顧發展與保育
- 新發展區需具備多方面的功能，使新界居民真正做到不假外求
- 儘早全面規劃鄉郊土地使用安排：確立對保育地帶、生態敏感地帶的保護措施
- 連片保育：把擬保育的歷史建築或自然環境與鄰近地帶一起保存起來
- 訂立補償政策：在不減少整體保育土地面積的前提下，為使用鄉郊土地提供若干程度的彈性

5. 調整交通佈局

- 考慮交通網絡的完整性：
 - 改善新界東西及新界西北與邊境的交通聯繫
- 構建完善的區域性交通網絡：
 - 讓多種交通工具並存以方便市民
- 就近提供職位及公共服務以至消閒娛樂活動，減少往返都市核心的交通需求



III. 建設全國高速鐵路香港段 帶來新機遇

現時的構思

- 採用「專用通道方案」
- 載客專線，全封閉鐵路隧道
- 走線：西九龍－落馬洲附近邊界－深圳福田－龍華及虎門－廣州番禺石壁
- 香港至廣州的行車需時少於一小時

政府的概念圖



公共專業聯盟

The Professional Commons

廣深港高速鐵路香港段

(規劃中的鐵路項目)



交通上的作用與定位

- 全國高速鐵路的有機組成部份
 - 首階段工程在**2013**年落成，可連接主要城市
- 接駁到珠三角城際快線網絡
 - 可連接珠三角主要城市
- 列車服務有促進商務功能



新機遇：粵港澳加強互動合作

- 粵港澳、港深政府之間加強互動合作
- 商議中項目：
 - 河套區開發利用問題
 - 廣深港高速鐵路及港珠澳大橋的落實安排
 - 港深機場接駁鐵路可行性研究
 - 其他基建上的合作

修訂建議及目的

- 以錦上路作為全國高鐵總站，車站設於西鐵錦上路站及附近停車場的地底，以節省地面用地
- 採用隧道由錦上路直達深圳福田，以減少對環境的破壞
- 縮短修建隧道的規模，降低建築及營運成本以提高成本效益
- 縮短建築期，盡快馬上連接上全國高速鐵路網絡和珠三角城際快線鐵路網絡

錦上路：新交通樞紐

- 錦上路是港鐵西鐵線總部大樓及西鐵錦上路站的所在地
- 規劃中的北環線將由錦上路向東北方延伸連接落馬洲支線及東鐵線
- 錦上路有**23**條小巴和巴士路線途經或以錦上路為終點站，
- 五條高速公路連接全港各地區



IV. 香港副都市中心

- 錦上路－元朗－凹頭核心區：
 - 向北延伸至元朗
 - 向西北伸延至凹頭
 - 向南伸延至八鄉車廠
- 發展動力：
 - 交通樞紐
 - 區域性經濟政策
 - 地區文化網絡
 - 自然保育

點：新界北多個地點為長遠增長潛力區



公共專業聯盟

The Professional Commons



線：錦上路為全國高速鐵路香港段總站



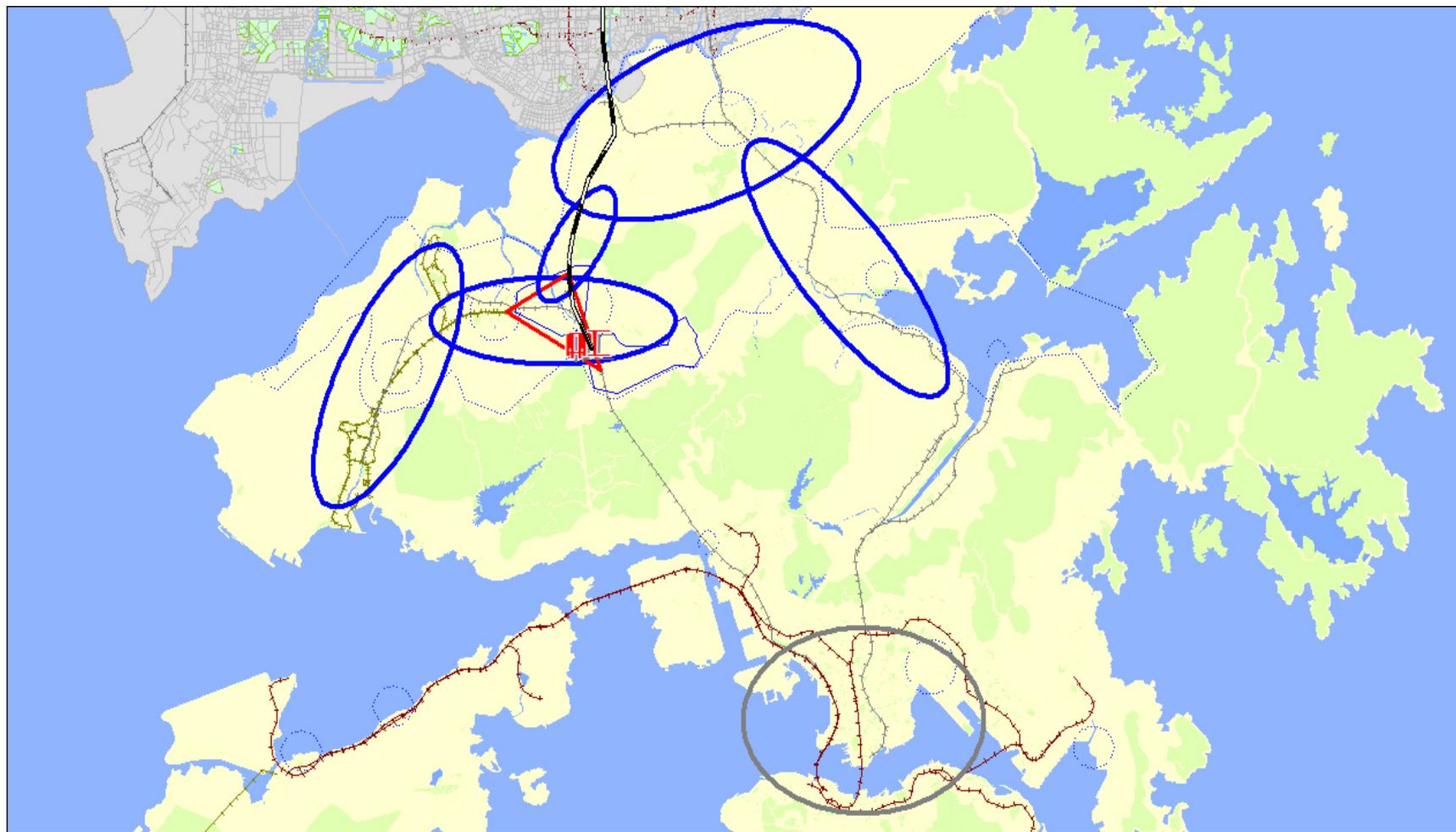
公共專業聯盟
The Professional Commons



面：副都市中心的區域策略性增長



公共專業聯盟
The Professional Commons





副都市中心的功能

- 商業區
- 內地與香港商貿展覽中心
- 酒店住宿區
- 地區政府總部
- 地區性文化中心(文化藝術設施集中地)
- 住宅物業發展
- 大學城

錦上路站及其鄰近環境現況



公共專業聯盟
The Professional Commons





公共專業聯盟

The Professional Commons

謝謝！

本研究報告及其行政摘要，
可從「公共專業聯盟」的網頁下載：
www.procommons.org.hk