

# 從「半個香港」到「一個香港」

吳永輝 規劃師

[www.procommons.org.hk](http://www.procommons.org.hk)

(刊於 2008-04-15 信報「專業眼」)

這幾天跟一位同事往新加坡公幹，客戶的辦公室設於市中心一間保育活化的三層臨街屋中，一整列幾十年的排屋外面是亮麗的白粉刷外牆，內裏是現代化的辦公室，路旁是林蔭大樹，這令我們這些從事建設的香港專業人士既羨慕、又汗顏。同事問：是不是新加坡人口比香港少很多，所以沒有屏風樓？我說問題不在於人口比例，事實上新加坡人口已經有四百六十萬人，土地近七百平方公里，都是香港的七成左右；不同的是規劃概念和管治的素質。

## 給雪藏的發展策略

在八十年代初，香港要解決土地不足的問題，遂開始了第一次的中長期「全港發展策略」研究，在八四年完成。然而時不我予，面對回歸問題，「全港發展策略」的首要發展目標是傾向保守的「盡量減少社會所必須負擔的淨財務成本、資源成本及運輸營運成本」。在次年公佈的「拓展前瞻」，便以維港為發展核心制訂中環、灣仔、青洲、紅磡灣、九龍西、深水埗等多個填海計劃，形成二十多年來以維港為發展核心的失衝格局。

八九年六四事件之後，人心惶惶，政府為了支撐十分疲弱的經濟信心，提出「香港機場核心計劃」。北京對此計劃反應強烈，以為英國目的在破壞回歸，引發了一場政治風波。因此，回歸前的港英政府，無論在政治上、時間上都不可能再進一步的進行策略性的規劃。回歸前後的「全港發展策略檢討」，都只是走過場。

回歸之後，經濟環境惡化，投資氣氛凝滯；另一方面是當時的特首不依賴原有港英文官的建議，間接令「全港發展策略檢討」要進一步探討的問題如是否要大力發展新界北區、新的衛星城市如錦田及大蠔、於天水圍附近發展貨運及高科技工業邨與商業區等，都給無限期雪藏起來。因此八十年代提出的極保守維港核心策

略，便一直沿用下來；這亦做成了天水圍、北區等變成今天沒有工作機會的社區，和政府把眾多綜援戶、新移民「發送」的「港版邊疆」。

以維港作為單一發展核心的發展模式，一方面令土地和樓面面積的供應受到限制，令地價和租金高企，增加經營成本，削弱競爭力；另一方面由於發展壓力大，形成了大量高密度的屏風樓宇，犧牲了市區的綠化和環境的改善；而歷史文化和文物保育，相比下便更不受重視，引發不少有識之士對政府作出了「毀滅香港」的指控。香港漸漸失去城市的多元化生命力和獨一無二的歷史，只留下蒼白而壓抑的商業城市面貌，對內造成市民生活質素下降，對外則對旅客、投資者及來港工作的專才的吸引力愈來愈低。

## 提早打通全國經脈

近期香港與內地政府之間加強互動合作的形勢已相當明顯。新發展帶來新機遇，目前首要處理的是全港發展策略及廣深港鐵路香港段的規劃。

特區政府應該利用調整廣深港鐵路香港段的走線及車站位置，把目前以西九龍為終站的方案，改為以錦上路為終站。這樣既為新界北部的發展提供重要契機，也可以此嶄新的「副都市中心」扭轉全港發展失衡局面，而整個鐵路工程更可提前落成。

由於廣深港鐵路香港段是全國高速鐵路的有機組成部份，乘客可以轉乘內地高速列車快速到達國內主要城市。根據國內最新資料顯示，最遲可以在 2013 年經全國高速鐵路網絡直通北京、哈爾濱、連雲港、蘭州、上海、昆明等內地大城市。另一方面，沿海鐵路的廈深鐵路（廣東段）已經動工，預計在 2011 年建成投入使用，屆時從深圳到廈門只需三小時左右。廣深港鐵路內地段在 2010 年已可以延伸至龍華，若香港段可以提前幾年與深圳餘下路段同步完成，便可馬上接通內地主要城市，這將使香港與內地經貿以至其他層面的聯繫有飛躍發展。

具有香港優勢但各方面成本比市中心低的新界北部對很多國內企業仍是有吸引力的。帶動客源、企業投資來新界中北，是為新界提供經濟和就業的非常重要的機會。它更可強化香港與國內城市之間的相對競爭力。對本港經濟發展，特別是新界中部及北部的發展產生積極作用。

時間過去了，國內也在一步步發展了；新界北部的機會與香港的機會，若不抓緊的話只會瞬間消逝。特區政府，你還等甚麼？