

重畫香港地圖：副都市中心

黎廣德 公共專業聯盟主席

www.procommons.org.hk

(刊於 2008-04-02 信報「專業眼」)

試打開 Google Earth 網頁，搜尋目的地：香港。在熒幕的中央由左至右劃一條分界線，剛好橫跨荃灣經沙田到西貢。熒幕上的每一個小藍點代表著一個「景點」，它們密密麻麻地聚集在分界線下方，特別是維港兩岸；分界線上方的小藍點只有可憐的三幾個，分散在一大遍半綠半灰的版圖上。

若你從未踏足香港，你定會猜想分界線以北的新界區定必是人跡罕至的荒漠。誰料到香港約一半人口正好居於界線以北，亦正因南北經濟活動如此不均，他們之中的六成工作人口需要跨區就業。

香港的七百萬人口比挪威、丹麥等全國還要多，但作為一個沒有地方政府干擾的單一政權，為甚麼會造成如此失衡、自我纏綁的格局？

大腦失衡窒礙發展

在上世紀六七十年代，香港經濟開始起飛，港英政府為此進行了一次中長期的策略性城市規劃，並在 1984 年推出「全港發展策略」，以維多利亞港為發展重心，及制定了多項填海計劃。同時，政府也看到新市鎮發展的重要性，因此提出了新界北、北大嶼山、將軍澳等的發展方案。

進入後過渡期，為了保持經濟活力及穩定人心，政府提出了「香港機場核心計劃」；但由於倫敦與北京之間的激烈政治爭拗及猜疑，以及發生了「你請客，我付鈔」的政治風波，各項核心工程雖然如期施工，但跨越九七年的長遠發展規劃便舉步維艱。

政府雖然在 1993 年進行了「全港發展策略檢討」，但看守政府已成強弩之末，很多建議如天水圍附近的貨運及高科技工業邨及商業區、新衛星城鎮如錦田及大嶼等均胎死腹中，新界地區的發展因此停滯不前。此後出台的「都會計劃」，把城市發展集中在維港兩岸，實際只是回應前景不明朗的權宜做法。

進入特區新時代，隨著中環及西九龍填海區的開發及啓德規劃，進一步加劇區域發展的不平衡。在 1998 年公佈的「全港發展策略檢討」亦受制於金融風暴後的經濟蕭條及管治危機而沒有認真落實。

可是，都會區高密度發展的種種惡果已經浮現；市民對環境質素的期望卻日漸提高。新界地區的可持續發展大幅滯後，危城表徵包括就業機會不足、公共及社會服務落後於需求、往返市區交通費用昂貴、土地管理廢弛造成鄉郊環境破壞等，以及隨之而來的連串家庭悲劇。

雖然近期粵港澳、港深政府之間加強合作，商議中的項目包括河套區開發、廣深港高速鐵路及港珠澳大橋等，但若不從全局思維調整全港發展策略，這些基建又豈能發揮最佳效益？

讓香港站激發新界發展能量

可幸，只要把握得宜，發展契機就在眼前。

特區政府正在研究的廣深港鐵路香港段，其實應該正名為「全國高速鐵路香港站」。據悉，目前已有數十個內地城市建議安排直通高速列車直抵香港站。正如廣州市將高速鐵路終站設於遠離市中心十七公里的石壁，以帶動新區發展一樣，香港站若果選址得宜，將可成為香港副都市中心的核心。

廣深港鐵路的廣東段工程在 2010 年落成，但香港站若設在西九龍，則最快在 2015 年才落成，並且因為地形所限而難以擴展。若以錦上路作為總站，採用隧道直達深圳福田，可以大大縮短修建隧道的規模，並且提前落成，善用該鐵路蘊藏的經濟動力。

發展副都市中心的最大關鍵乃是否具備足夠的經濟能量。全國高速鐵路香港站的建設提供了一個重要契機，把內地與香港經貿業務依託在交通樞紐附近，可以提供龐大的經濟動力以支援一個副都市中心的可持續發展。

錦上路若要發展為香港副都市中心，其範圍可向北延伸至凹頭，向西北伸延至元朗，向南伸延至八鄉車廠，成為一個多功能的核心區。其實，不少國際大城市的政府往往有策略地發展一些副都市中心，以減輕市中心地帶的發展壓力，倫敦市東部的船塢區、容納十五萬人工作的巴黎 La Défense 商業區、東京臨海副都心都是著名的例子。

要矯正地區發展不平衡，特區政府必須拋棄嚴重過時的思維，因地制宜制訂區域性發展策略，才能有效回應個別社區的需要，及調動市場和社會資本。例如：以發展區域性經濟輔以就近提供較高層次服務的策略，取代欠缺規模的本土經濟；提供經濟誘因，鼓勵商界遷入發展，包括提供區域性稅務優惠、減免差餉地租等；搬入政府辦公大樓，建設地區政府總部及立足於內地商貿的展覽中心等。

重構特區發展的點、線、面，是徹底解決新界困局、開拓新機遇的關鍵。

註：公共專業聯盟的「全港發展核心研究報告」可從 www.procommons.org.hk 下載。