

1. 會議於二零一四年十二月八日上午九時恢復進行。

2. 下列委員及秘書出席了恢復進行的會議：

周達明先生 主席

黃遠輝先生 副主席

陸觀豪先生

黃仕進教授

許智文教授

劉智鵬博士

馬詠璋女士

邱榮光博士

鄒桂昌教授

張孝威先生

何立基先生

黃令衡先生

黎慧雯女士

李美辰女士

梁慶豐先生

邱浩波先生

雷賢達先生

袁家達先生

地政總署副署長(一般事務)

林潤棠先生

民政事務總署助理署長(2)

許國新先生

環境保護署首席環境保護主任(策略評估)

楊維德先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)3

王明慧女士

規劃署署長

凌嘉勤先生

簡介及提問部分

[公開會議]

3. 以下規劃署的代表、申述人及申述人的代表此時獲邀到席上：

錢敏儀女士 — 規劃署粉嶺、上水及元朗東規劃專員

陳冠昌先生 — 規劃署高級城市規劃師／粉嶺上水 1

吳曙斌先生 — 規劃署高級城市規劃師／粉嶺上水 2

FLN-R15783、KTN-R15332 – Chiu Wai Man

FLN-R15855、KTN-R15404 – Cheung Nga Lam

FLN-R15874、KTN-R15423 – Cheung Ka Wan

FLN-R16167、KTN-R15716 – Chan Hiu Ming

謝毅先生(東北城規組) — 申述人的代表

FLN-R15620、KTN-R15169 – Chung Po Wah

FLN-R16048、KTN-R15597 – Chan Wing Shan

李慧儀女士(東北城規組) – 申述人的代表

FLN-R15714、KTN-R15263 – 周泳芝

周泳芝女士 – 申述人

FLN-R16031、KTN-R15580 – 陳燕遐

陳燕遐女士 – 申述人

4. 主席表示歡迎上述各人到席，並解釋聆聽會的程序。他表示會議會按「為考慮有關《古洞北分區計劃大綱草圖編號 S/KTN/1》及《粉嶺北分區計劃大綱草圖編號 S/FLN/1》的申述及意見所舉行的會議——出席會議的程序須知」(下稱「會議程序須知」)進行。「會議程序須知」在會議前已發給所有申述人／提意見人。他特別強調以下要點：

- (a) 由於收到大量申述書和意見書，而且逾 3 400 名申述人／提意見人表示會親自或授權一名代表出席聆聽會作口頭陳述，因此，有需要限制每次口頭陳述的時間；
- (b) 每名申述人／提意見人會獲分配 10 分鐘時間發言，不過，安排上會有彈性，以配合申述人／提意見人的需要，包括容許授權代表累積所代表的申述人／提意見人獲分配的時間發言、與其他申述人／提意見人互換獲分配的時間，以及要求延長口頭陳述的時間；
- (c) 口頭陳述的內容只限關於在相關的分區計劃大綱圖展示期或申述書公布期內，向城市規劃委員會(下稱「城規會」)提交的申述書／意見書所載的申述／意見的理據；以及
- (d) 為確保會議順利並有效率地進行，申述人／提意見人不應長篇大論，重複其他人較早時在同一個會議上陳述過的相同論點，亦應避免讀出或重複所提交

的申述書／意見書的內容，因為申述書／意見書已發給委員考慮。

5. 主席表示，除非獲延長發言時間，否則每次陳述限時 10 分鐘。在申述人和申述人的代表獲分配的時間完結前兩分鐘，以及在發言時間完結時，會有計時器提醒他們。

6. 主席表示，聆聽會的過程會在網上廣播，而規劃署的代表在第 4 組第一天(即二零一四年十月十三日)聆聽會上所作簡介的錄影片段已上載城規會網站，供會議使用，故本節會議不會再作簡介。他會先按當日向城規會秘書處登記的申述人的編號，邀請申述人／申述人的代表作口頭陳述。所有已登記的與會者口頭陳述完畢後，會有答問環節，委員可直接向與會者發問。午膳時間約由下午一時至二時，另外，視乎需要，上下午的會議會各有一次小休。

7. 主席接着請申述人及申述人的代表闡述其申述內容。

[何立基先生和袁家達先生此時返回席上。]

FLN-R15783、KTN-R15332 – Chiu Wai Man

FLN-R15855、KTN-R15404 – Cheung Nga Lam

FLN-R15874、KTN-R15423 – Cheung Ka Wan

FLN-R16167、KTN-R15716 – Chan Hiu Ming

8. 謝毅先生借助照片、錄影紀錄和一份報章的報道作出陳述，要點如下：

- (a) 他上次出席會議時，政府的代表未能提供具體資料和數據，釋除他對交通運輸方面的重大疑慮，特別是東鐵線和西鐵線載客量以及用以支持北區預期人口增加的道路運輸網絡事宜。有關新界東北新發展區計劃的研究，耗時超過 20 年才完成，但有關建議卻未提出會有足夠的交通運輸基礎設施作為配合。他曾經指出還有很多問題尚未解決，但規劃署得出的結論卻仍是認為新界東北新發展區計劃在技術上可行。他的看法是，如政府拒絕面對問題，北

區的對外交通甚至最終整個新界東北都會癱瘓。他感到有責任再出席會議；

- (b) 過去一個月，他搜集了一些資料來支持自己的論點，並會在會上提出以下新的論據；

[梁慶豐先生此時返回席上。]

鐵路載客量－東鐵

- (c) 香港鐵路有限公司(下稱「港鐵」)聲稱，目前繁忙時段的列車服務班次為每三分鐘一班列車。不過，正如早上繁忙時段在大學、火炭和大圍站拍攝的照片所見，站內的列車剛開出，列車時間表展示板即顯示下一班列車將於一分鐘後到達。列車班次遠較港鐵所聲稱的為高；

[雷賢達先生、黎慧雯女士和王明慧女士此時返回席上。]

- (d) 他接着播放早上繁忙時段在大圍和粉嶺站錄影的三個片段。有關片段顯示站內列車還沒駛走，下一班列車已在距月台 100 至 200 米之處準備入站。先前的列車駛走後，下一班列車即在 40 至 45 秒內駛至月台；
- (e) 港鐵安排了短途列車從大埔和火炭站開出，以紓緩繁忙時段大圍乘客擠塞的情況，但卻令以上情況惡化。從照片可見，列車亦是以每分鐘一班列車的班次行駛，該項特別服務意味着服務北區居民的列車數目有所減少；
- (f) 實地觀察證明增加列車數目後鐵路系統無法妥為運作。即使改善信號系統，上下車時間仍不能進一步縮短。港鐵聲稱繁忙時段的列車班次平均為每三分鐘一班列車是在玩弄「語言偽術」，因為那三分鐘其實包括了上車時間。港鐵在營造東鐵線仍有能力多載乘客的假象；

- (g) 眾所周知的實況是繁忙時段地下鐵路和鐵路都人多擠迫，而港鐵曾隱瞞真相。二零一四年年初，港鐵聲稱列車只是六至七成客滿，但被揭發是以每平方米站六人的標準計算，較內地所採用的標準還低。按照每平方米站四人的國際標準計算，在繁忙時段所有路線(馬鞍山線和迪士尼線除外)均達至最高使用率——西鐵線 99%、東鐵線 100% 和將軍澳線 100.06%；
- (h) 根據港鐵的「提升鐵路運載力」資料，目前東鐵線在繁忙時段的班次為每小時約 20 班，每班車有 12 卡車，即每小時的車卡總數為 240 卡車。沙中線建成後，南北走廊每小時約 27 班，每班車有 9 卡車，而東西走廊每小時約 20 班，每班車有 8 卡車，總運載力據稱會增至每小時 403 卡車。雖然與現時的 240 卡車相比，會增加 163 卡車，但其中 160 卡車實際上是行走東西走廊，惠及沙中線、馬鞍山線和大圍站。即使假設可增加列車數目，南北走廊僅僅增加三卡車，並不能有效紓緩目前的擠迫情況，更不用說將來還有新建議的新界東北新發展區的人口；
- (i) 此外，南北走廊和北環線要分別到二零二零年和二零二三年才建成。換句話說，所增加的乘客數目(特別是來自羅湖、落馬洲和沙田的乘客數目)在未來 10 年將會單靠東鐵線來應付；
- (j) 即使沙中線可重新分配大圍的乘客量，影響亦很有限，原因是該線還須服務來自馬鞍山線水泉澳邨的 30 000 規劃人口和沿線的其他新增人口；
- (k) 目前東鐵線並未過海到達市區，亦未有直接接駁一些較舊的就業中心如土瓜灣、啟德和馬頭圍。有些市民(特別是大埔和沙田居民)會選擇乘搭巴士上下班；
- (l) 沙中線建成後，東西走廊會方便得多，屆時會吸引市民由巴士轉為乘搭鐵路。西鐵線於二零零三年最

初投入服務時，亦曾觀察到這種現象。初時估計每天乘客量為 200 000 人，但由於當時西鐵線以南昌站為終站，對乘客並不方便，結果要到二零零五年每天乘客量才達到 200 000 人。不過，隨着九龍南線建成通車，接駁更為方便，西鐵線的每天乘客量於二零一零年急升至 330 000 人，目前已超過 400 000 人。很明顯，鐵路運輸服務更為方便時便會有更多市民轉用。他懷疑政府和港鐵有否考慮東鐵線的乘客量可能會增加這個因素；

- (m) 由於沙中線建成後東鐵線繁忙時段的車卡數目會由每班 12 卡車減至每班 9 卡車，上落客時間將會較長。加裝月台幕門後，延誤會更多。月台幕門每次開關需時約 10 秒，假如荃灣站有 12 次這樣的延遲，即意味着會減少一班列車和少載 2 500 名乘客。連同很多未能預見的事故和意外，肯定會有嚴重的延誤。他強調即使港鐵亦承認，從技術而言，實無法再達致原先設計的最高列車班次；

鐵路載客量－西鐵

- (n) 正如他所提到，西鐵線已達至最高的使用率 99%。雖然沙中線建成後每列車會多一卡，但西鐵線日後會多行走兩個站(屯門南和洪水橋站)。相比新界東北新發展區估計人口為 170 000 和北區現有人口為 200 000，洪水橋這另一個新發展區的估計人口達 210 000。他懷疑西鐵線能否發揮重新分配東鐵線乘客這一額外功能；
- (o) 據《東方日報》一篇文章(二零一四年十月三十一日)所述，在每天早上七時至早上八時的繁忙時段，西鐵線有不少站迫爆，乘客要排隊進入天水圍站，元朗站的乘客要等四班車才能上車。目前屯門和元朗的人口已逾 100 萬，而未來三年約有 11 000 個私人和公共房屋單位供應，運輸系統將不足以支持人口大幅增長；

- (p) 鑑於西鐵線的情況，預期 10 年內來自古洞站的乘客可經北環線在錦上路站上車這個想法是沒有根據的；

道路運輸容量

- (q) 關於道路運輸系統，政府只建議興建粉嶺繞道和在一些主要公路交界處進行改善工程(包括擴闊粉嶺公路)。這些改善工程對紓緩整體交通問題，作用有限；
- (r) 擴闊粉嶺公路和相關改善工程只能紓緩大埔的交通，卻未能改善粉嶺公路經吐露港公路再接駁至市區的交通。目前，吐露港公路僅能勉強應付早晚繁忙時段的交通負荷量，兩個主要樽頸地帶(即馬場外面的路段和大埔公路沙田段)均未有改善，經獅子山隧道和大老山隧道的連接路同樣擠塞；而因大埔公路最終會接駁至兩條隧道，其他擬議改善該公路的工程作用亦有限；
- (s) 相比之下，尖山隧道和城門隧道沒有那麼擠塞。不過，尖山隧道的使用率已迅速上升，在重新分配交通流量方面的效能不會持久；
- (t) 隨着首批居民將於二零二三年遷入新界東北新發展區，而整個發展計劃在 15 年後全面落實，預期道路網將沒有能力應付增加的交通負荷量；

結論

- (u) 房屋供應固然重要，但擬議改善工程(包括興建北環線和粉嶺繞道，以及略為擴闊大埔公路)並不能有效應付日後新界東北新發展區的交通需求和北區的需求。鐵路系統現已達到最高使用率。發展這樣大型的新市鎮會給整個新界帶來重大影響。目光短視的政府孤立了新界北，忽視了新界北和新界東實為一個綜合網絡；以及

- (v) 雖然當局已就新界東北新發展區計劃進行多項相關的影響評估研究，但並沒有進行交通基礎設施風險評估。他促請城規會考慮他的論點，從運輸基礎設施的角度而言，新界東北新發展區發展計劃肯定不可行。

[實際發言時間：35 分鐘]

FLN-R15620、KTN-R15169 – Chung Po Wah

FLN-R16048、KTN-R15597 – Chan Wing Shan

9. 李慧儀女士作出陳述，要點如下：

塱原自然生態公園

- (a) 塱原本身已是自然環境，政府介入把塱原變成自然生態公園，箇中原因令人費解；
- (b) 政府闢設自然生態公園，究竟是要作為旅遊景點還是旨在進行自然和生態教育，目的並不明確。她質疑政府有否制訂詳細的管理計劃以保護自然環境，包括設計核心區供訪客使用、就容許入園的訪客人數訂立指引和訂定公園可負載的訪客量等。當局在落實計劃前須進行更詳細的研究；
- (c) 目前塱原已由多個環保團體管理，最為人所知的是長春社，在這裏推行教育，包括舉辦限制訪客人數的生態旅遊。他們亦與當地農戶合作，租用農場，從事農耕，以及研究合適的冬季和夏季農作物；
- (d) 這些工作對塱原雀鳥的生態環境有利。所發現的雀鳥品種數目現已由約 210 種增至近 300 種。在自然生態公園邊界新建的高樓大廈會如何影響生境和雀鳥的飛行路線是未知之數，政府並無就此進行研究；
- (e) 她質疑政府接管塱原以闢設自然生態公園，會否向當地農戶作出補償；

- (f) 人類有責任維護和管理大自然及生態系統。政府開發新界東北新發展區，應以保護塋原的生態價值為宗旨，而非只是考慮人的利益和財政收益；

食物供應自給自足

- (g) 她與當地農夫交談分享，得悉在六十至七十年代，香港食物供應的自給率約有 60%，相比之下，二零一四年僅是 1%；
- (h) 香港的城市發展意識非常狹隘且失衡，只專注於基礎設施和財政收益，完全沒有考慮農耕發展、生態和食物供應自給這些問題；
- (i) 儘管政府一直營造農業在香港是夕陽產業的形象，但實際上仍有人想繼續從事耕作和正在輪候農地；
- (j) 應改善「新發展區研究」，關注香港必不可少的農業；

長者的搬遷

- (k) 石仔嶺花園是一個大型安老院，住了約 1 200 名長者。政府的新界東北新發展區計劃忽略了該項設施。長者的健康及心理狀況都在走下坡，實難以準備及適應搬遷和改變；

[馬詠璋女士此時暫時離席。]

- (1) 她從朱凱迪先生的文章中摘錄下列要點：

- (i) 石仔嶺花園一名住院長者請求勞工及福利局局長張建宗先生不遷不拆，他們覺得現有住所環境寧靜，不想有任何改變。張先生回應說，政府關心石仔嶺花園的長者，會在二零二三年提供新設施；

- (ii) 政府聲稱進行「新發展區研究」長達 20 年，其間進行了很多諮詢，但最荒謬的是沒有看到石仔嶺這個全港最大的安老院。事實上，有關研究是由上而下進行，未有納入市民的意見和他們關注的事宜；
- (iii) 由一九九八年起，位於現有地點的安老院一直獲批給短期租約。如果政府真正關心住院長者，就不應明知該安老院須搬遷，仍批給短期租約；
- (iv) 直到去年，政府才虛偽地對安老院表示關心，但那只是「給面子」立法會的陳婉嫻議員，以換取她支持通過新界東北新發展區計劃的撥款。所擺出的姿態只是想隱藏有關計劃不公正的本質；
- (v) 按照政府的石仔嶺花園分期搬遷計劃，首批住院長者會於二零一八年遷出，留下來的屆時會處身於滿是噪音和空氣污染的建築環境裏。況且，由現在到二零二三年，安老院將無法接收新院友，由於無利可圖，最終會結業。政府的「解決方案」根本不能解決居民關注的問題；以及
- (vi) 此外，對其他有長者居住的鄉村，政府並無周詳的搬遷和賠償計劃；
- (m) 她認為，沒有妥善的規劃，就不應輕率通過新界東北新發展區的發展建議；以及

粉嶺高爾夫球場

- (n) 政府應考慮收回與荃灣面積相同、佔地 170 公頃的粉嶺高爾夫球場以進行發展，而不是摧毀別人的家園。

[實際發言時間：20 分鐘]

10. 主席澄清，目前舉行的會議旨在考慮有關粉嶺北和古洞北兩份分區計劃大綱圖的申述及意見，而城市規劃委員會(下稱「城規會」)會檢討與新發展區有關的兩份已刊憲的分區計劃大綱圖，並考慮在把分區計劃大綱圖提交行政長官會同行政會議審議之前，須否建議對分區計劃大綱圖進行任何修訂。

[邱浩波先生及王明慧女士此時暫時離席。]

FLN-R15714、KTN-R15263—周泳芝

11. 周泳芝女士作出陳述，要點如下：

- (a) 新界東北有可供耕作的優質農地，政府對開發新界東北欠缺遠景，對制訂妥善的農業政策亦缺乏遠見；

[黃仕進教授此時暫時離席。]

- (b) 她引用一份關於內地食物危機的報告作出陳述，要點如下：

- (i) 據中國「雜交水稻之父」袁隆平先生表示，中國無法避免糧食危機。糧食被視為是保持國家穩定的最重要因素，而中國作為人口最多的國家，在食物供應方面要靠自己。不過，中國的食物供應自給率現已下降至78%。二零一三年，中國輸入了6 000萬噸黃豆和八成食油。那些糧食大部分經基因改造，會影響人的生育能力；

[王明慧女士及黃仕進先生此時返回席上。]

- (ii) 二零一一年之前，中國只容許輸入小量稻米和小麥，幾乎完全沒有輸入玉米。二零一一年，國務院發展研究中心預測穀物入口會由一九九七年的416萬噸增至二零二零年的2 224萬噸。事實上，在二零一二年，糧食進口已超過7 000萬噸；

- (iii) 嚴重依賴糧食進口意味着中國易受其他國家食物禁運和飢荒等災難所影響，而本地農夫亦會失去耕作的動力；
 - (iv) 二零一三年，中國把糧食安全列為首要任務，各級政府都致力達致食物供應自給自足和保護耕地；
 - (v) 據《洛杉磯時報》報道，中國正於國外購買土地耕種，其他國家亦擔心中國的糧食需求會引致全球糧食短缺；
- (c) 香港把耕地改劃作其他用途是與中國的政策相悖，罔顧本身在食物供應自給自足方面的責任。香港有超過 3 000 英畝土地，如把這些土地全部用於農業，蔬菜供應自給率可達三成，與內地其他省份的食物供應自給率為五成的目標相符。有見及此，香港不應例外。

[實際發言時間：10 分鐘]

FLN-R16031、KTN-R15580—陳燕遐

12. 陳燕遐女士作出陳述，要點如下：

- (a) 她是學者，想探討一下唯發展主義這個社會意識形態；
- (b) 社會上慣於把「發展」視為效力強大，等同於大自然甚至超自然，認為沒有發展，一個國家便注定落後貧窮；
- (c) 這個過於簡化的信念現今在國際上已被視為過時甚至野蠻。人們了解到毫無約束的發展已導致嚴重的社會不平等、環境惡化、政治邊緣化，以及意識形態與建制系統的抵觸。唯發展主義與政府和社會經過長期建立的尊重有所衝突，引致互不信任。目前所有國家都正設法解決這個問題；

- (d) 有另一個發展模式一直得到推廣。這個模式設有三項準則，即改變生活方式、重組空間和改革技術與生產系統。社會應以自然環境和我們的文化緊密結合作為向前發展的路向；
- (e) 在香港，不平等已成為十分嚴重的現象，對政府的不信任已到達威脅有效管治的程度；
- (f) 很多學者和專業人士都對新界東北新發展區發展建議有所懷疑。該建議以提供房屋為目標，但卻加深了一般人的疑慮，認為當局意在促進深港融合；以及
- (g) 破壞了的東西是不能復原的。城市規劃委員會(下稱「城規會」)是個具有技術專業知識的組織，她促請城規會作出有良好遠景和理念支持的決定，不應單憑政府對財政收益的短視貪念為據。城規會應重新考慮新界東北的規劃，以免香港因過度發展而走上不歸路。

[實際發言時間：8分鐘]

13. 申述人及其代表陳述完畢，主席於是請委員提問。

14. 粉嶺、上水及元朗東規劃專員錢敏儀女士回應主席有關塋原的查詢時解釋，塋原在古洞北分區計劃大綱圖上劃為「其他指定用途」註明「自然生態公園」地帶，規劃意向在該圖的《說明書》已清楚反映，是要保護和優化現有的濕地生境，目的是為了區內生態的利益。漁農自然護理署(下稱「漁護署」)日後需接管自然生態公園進行保育，以期可維持塋原有濕耕和乾耕的現況。當局還須根據與環保團體(包括支持政府收地計劃以作全面管理的長春社)商討以及諮詢當地農戶的結果，制訂詳細圖則。申述人及其代表可參閱《說明書》，以取得圖則的更多資料。

15. 一名委員對謝毅先生收集現時乘搭列車情況的資料所作出的努力表示欣賞和理解。他詢問謝先生在解決或改善所觀察到的交通問題方面有何意見。

16. 謝毅先生作出回應，要點如下：

- (a) 應闢建不設中途站的地區鐵路快線，把北區(只限粉嶺和上水)與市區直接連繫起來，這樣便可重新分配和分擔東鐵線的乘客量。然而，地區鐵路快線未必有利可圖，因為很可能只會在繁忙時段才用得上；
- (b) 考慮到羅湖、落馬洲和沙田(包括粉嶺北、古洞北及皇后山涉及超過 200 000 人)的發展項目、大埔新的公共租住屋邨和水泉澳邨，以及自然出生人數，未來人口將會大增。儘管繁忙時段車站月台已實施人潮控制措施，但北環線和沙中線並不能解決問題；

[黃仕進教授此時暫時離席。]

- (c) 現時的短途列車亦使南行線有一些延誤；以及
- (d) 另一個方法是把市區現有的工業遷移至新界(例如火炭及大埔)，以騰出市區土地進行發展。這樣做可重新分配就業機會，讓人們可住近工作地點，從而解決南北往來交通的問題。此外，政府應在數年前就進行關於發展粉嶺高爾夫球場的技術可行性研究。可是，政府沒有規劃遠見，錯過了採用上述發展方案的機會。

17. 同一名委員跟進問題，就以下各項詢問粉嶺、上水及元朗東規劃專員：(a) 在新界東北新發展區內的就業機會；以及 (b) 規劃署有否考慮把新界東(例如大埔)發展為商業樞紐，好讓當地居民無須乘搭交通工具前往市區上班。

18. 主席表示，第二條問題可由即將進行的《香港 2030》檢討研究處理。

19. 錢敏儀女士就委員的查詢作出回應，要點如下：

- (a) 新界東北新發展區計劃已因應中期和長期人口增加作出規劃，預留一些土地作經濟發展之用。古洞北

分區計劃大綱圖合共有 11.7 公頃的土地劃作商貿及科技園之用，其規劃意向是作中等密度的商業、辦公室、設計、研究與發展的混合發展。該建築羣會與數碼港和香港科學園產生協同效應，形成一條高科技工業走廊；

- (b) 另有 5.8 公頃土地預留作研究與發展之用，其規劃意向是作設計、研究與發展用途，可與落馬洲河套區發展產生協同效應；以及
- (c) 新發展區內的其他就業機會還包括預計由零售、學校和政府、機構或社區設施提供的約 20 000 份工作。連同高科技商業園和研究與發展設施，新發展區合共會帶來約 37 700 個需要各類技能的就業機會。

20. 錢敏儀女士就謝毅先生的意見繼續作出回應，要點如下：

- (a) 政府內部一直努力檢討如何能更好地使用市區現有的工業用地，而規劃署在工業區轉型方面擔當重要角色；
- (b) 新界東北新發展區並非只是規劃作房屋用途，發展兩個新發展區是個整體計劃，會有配套設施，為區內居民提供就業機會，以及滿足社會需要；以及
- (c) 會上已澄清，據港鐵公司資料，目前繁忙時段的列車班次平均為每三分鐘一班列車，改善系統和提升訊號系統後，運作班次可壓縮至繁忙時段平均每兩分鐘一班列車。

[黃令衡先生此時暫時離席。]

21. 副主席表示，在早前一節會議上，運輸署的代表就東鐵線、西鐵線和其他運輸事宜提供了詳細數據。他促請謝毅先生瀏覽城市規劃委員會網站，以取得更多資料。副主席續說，運輸和基礎設施規劃是支援規劃增加的人口不可或缺的項目，應

由政府納入考慮。鑑於沙中線是涉及龐大投資的重要工程項目，他看不到為何沙中線不能至少擔當重新分配東鐵線一部分載客量的功能。水泉澳將發展逾 11 000 個公屋單位的項目和大埔其他公共房屋發展項目均應已納入沙中線項目考慮。他認為沙中線建成後，每小時的車卡數目由 240 卡車增至 403 卡車是合理的。他同意謝毅先生所播出的錄影片段反映了繁忙時段的問題，而且有很多因素可引致延誤。他詢問粉嶺、上水及元朗東規劃專員(a)運輸基礎設施會怎樣配合新界東北新發展區居民遷入的時間表；以及(b)如運輸系統屆時過度擠迫及載客量超標，是否有其他替代方案。錢敏儀女士作出回應，要點如下：

[黃令衡先生此時返回席上。]

- (a) 公眾可參閱土木工程拓展署和路政署代表在二零一四年十一月二十六日城規會會議上就運輸相關事宜所作的詳細回應，有關回應已上載城規會網站；
- (b) 兩個新發展區可容納約 170 000 人口。二零二三年將有第一期的人口遷入，屆時區內會有約 16 000 個住宅單位，當中 13 000 個是古洞站附近的公共房屋，按規劃會於二零一八年施工，二零二三年落成。當局會闢建兩個新的交通交匯處和擴闊粉嶺北的道路(例如粉嶺繞道)，作為配套設施；
- (c) 根據為兩個新發展區所作的交通／運輸影響評估報告的資料，新界東北的對外接駁交通將由鐵路(45%)、巴士(30%)和其他運輸方式(25%)分擔。預期部分居民(例如學生)會留在區內。37 700 個就業機會亦會鼓勵居民在新發展區內就業；
- (d) 沙中線建成並連接金鐘站後，預期有乘客會轉乘沙中線，使大圍至九龍塘的乘客量可以減輕。加上每小時的列車數目有所增加，預計東鐵線的載客量會減少兩成，可用以應付未來的需要；

[馬詠璋女士、黃仕進教授和邱榮光博士此時暫時離席。]

- (e) 策略性道路網亦會有所改善，以配合沙田區內的整體發展，包括改善沙田區的道路，以及把道路網連接至八號幹線、近蔚景園的 T3 號道路大埔公路段和 T4 號主幹路；以及
- (f) 相關部門正研究延長北環線至粉嶺北(包括皇后山)的可行性。雖然鐵路走線尚待確定，但古洞北和粉嶺北兩份分區計劃大綱圖已就可能進行的發展提供彈性。

[梁慶豐先生此時暫時離席。]

22. 一名委員詢問粉嶺、上水及元朗東規劃專員：(a)是否有上午七時三十分至上午八時三十分繁忙時段乘客須等候多少班列車的資料；(b)在各新站投入運作之前會如何應付有關情況；以及(c)與私人擁有農地作耕作用途相比，墾原由政府收地會有何改善，而該計劃又是否具經濟效益。錢敏儀女士作出回應，要點如下：

- (a) 她並沒有每個車站乘客候車時間的資料，但據港鐵公司的資料，以二零一三年的情況來說，大圍站至九龍塘站一段在繁忙時段最為繁忙，單向的乘客量達每小時 58 000 人次，如按每平方米站立六人及每平方米站立四人的標準計算，已分別達所設計載客量的 71% 及 100%。西鐵線方面，錦上路至荃灣西站一段於上午繁忙時段最為繁忙，單向的乘客量約達每小時 34 600 人次，如按每平方米站立六人及每平方米站立四人的標準計算，則已分別達所設計載客量的 70% 及 99%。待訊號系統改善及沙中線建成通車後，載客量可進一步增加；以及

[梁慶豐先生此時返回席上。]

- (b) 目前，墾原的土地主要由私人擁有，其中一部分由長春社管理。闢設自然生態公園的目標是達致全面管理(包括制訂保育計劃以補償因開發新發展區而失去的濕地)、控制人類活動和訪客數目、平衡教育與保育、採用適當的灌溉方法等。此外，會訂明土地

可如何租出供耕種、為農業提供適當水文環境以及耕作類別。當局已就怎樣制訂全面的管理制度與環保團體和當地農戶商討。

[黎慧雯女士此時暫時離席。]

23. 一名委員留意到謝毅先生對有關地區交通現況的關注，故詢問謝先生有否研究政府在乘車習慣定期調查方面的數據。謝毅先生作出回應，要點如下：

- (a) 他曾研究「新發展區研究」報告的一般整體交通數據。假設政府的數據客觀正確，則有關數據與實際情況不符；
- (b) 就他觀察所得，由於鐵路交通便捷，仍是北區居民前往市區上班的首選運輸工具。只要出現輕微的機械問題、意外或超載，便會引致擠塞，問題難以解決。他有理由懷疑政府就發展兩個新發展區所定的運輸基礎設施計劃的可行性；
- (c) 他同意粉嶺、上水及元朗東規劃專員所述，改善大埔的道路網可稍為紓緩有關情況；
- (d) 他澄清說，自己不懷疑沙中線在重新分配東鐵線兩成載客量方面所擔當的角色。然而，沙中線會連接鑽石山、土瓜灣和啟德，雖然這些地點會有一些就業機會，但始終並非主要目的地。由於東鐵線日趨方便而受歡迎，以沙中線紓緩東鐵線的效能會相當輕微；
- (e) 他否定北環線的功能。現時乘客已無法在西鐵線錦上路站上車，連接錦上路站的北環線將不能發揮任何功效；
- (f) 他認為屯門－荃灣線可解決問題，不過，有關項目已遭政府否決；以及

- (g) 規劃和落實興建運輸基礎設施需時，即使政府會探討其他方案，鐵路屆時已達至最高使用率，令北區居民蒙受時間損失，也備受困擾。

24. 由於委員再無問題要提出，主席多謝規劃署的代表、申述人及申述人的代表出席會議。他們全部於此時離席。

其他事項

[機密項目。閉門會議]

25. 此議項以機密形式記錄。

26. 會議於上午十一時三十一分休會。