

## News Clipping

Client / Product : The Hong Kong Institute of Surveyors  
 Publication : Sing Tao Daily S-life  
 Date : 20 October 2016 (Thursday)  
 Page : P04-05

04 通識 專題故事





**● 梁家棟博士是香港測量師學會規劃及發展組的上任主席。**

### 運輸政策以鐵路優先

香港測量師學會規劃及發展組梁家棟博士測量師指出，自地鐵於1979年通車後，本港運輸政策一直奉行「鐵路優先」的原則，以鐵路為交通骨幹，「外國地大且人口稀少，私家車是主要通勤模式，鐵路發展相對不重要。但是香港地太少人太多，只有向地下發展才可解決地面擠塞的問題。而且鐵路載客量大，不會塞車，又比地面交通環保，在人口密集的城市發展地鐵較可取。」香港有句舊話「英雄被困筲箕灣，不知何日到中環」，諷刺城市交通擠塞嚴重。梁博士憶述學生年代在港島多乘搭電車，車程動輒個多小時；現在港鐵網絡四通八達，拉近全港生活圈，省卻交通時間。

### 物業收益補貼營運 全球獨有

在「鐵路優先」原則下，港府容許港鐵與發展商合作，發展鐵路上蓋物業賺取收益，補貼鐵路營運，此模式全球獨有。有人質疑此特權助長港鐵成另一「地產霸權」，從物業收益賺取暴利；梁家棟博士不同意這種說法，指營運鐵路費用高昂，管理不善會淪為大白象，外國不少大城市如巴黎和紐約的地下鐵由公營機構管理，政府隨時要以大量公帑補貼。相較之下，港鐵公司自負盈虧，能減輕政府的財政壓力。

### 鐵路覆蓋 配合新市鎮發展

鐵路網絡延伸會直接推動人口地理流動。因為交通變得便利，新市鎮吸引力大增。以將軍澳為例，未有港鐵覆蓋時，從將軍澳到市區只可乘巴士、小巴經寶林北路或將軍澳隧道進出，略為不便；可是自將軍澳綫於2002年通車後，將軍澳所屬的西貢區人口從2001年的32萬增長至2011年的43萬，足證鐵路網引力。同時，港鐵通過在鐵路上蓋和周邊興建屋苑和商場等設施，創造不同社區，沿鐵路線分散城市人口。就以港島東的杏花邨為例，該區在上世紀八十年代填海而成，本



● 港鐵宣布觀塘延綫將於10月23日通車。



多達四成港人習慣以港鐵通勤，港鐵「心靈市民生活每一程」；從規劃界的角度看，鐵路發展對城市規劃影響深遠，「一路帶動人口流動」，影響市鎮設計和人口政策。

無一物。正因港島綫往港島東延伸，在杏花邨站上蓋興建同名屋苑，才會出現這個有接近二萬人居住的小社區；其後如「日出康城」和將軍澳綫各站的港鐵上蓋物業也是以鐵路基建配合城市規劃，構建新社區的例子。由於愈來愈多市民基於交通便利的緣故搬進港鐵上蓋物業或周邊社區，大眾日常通勤多坐港鐵，當局在規劃新社區時遂少一層交通配套的考量。可是，鐵路壟斷運輸業使地面交通生意大受影響。梁家棟博士指這是無可奈何，鐵路始終較適合人口密集的地區，其他交通工具反而可配合鐵路，轉為提供短途接駁。

鐵路規劃不但着眼於改善現在的社區交通配套，更可未雨綢繆，配合未來市鎮規劃和人口政策。「南港島綫快開通，沙中綫也在趕工，以鐵路完善該區的交通配套，便利當地居民。放眼未來，港府已開始研究十多年後的鐵路網絡和市鎮發展，如古洞北新市鎮，我們可借此預示整個城市的發展藍圖，提早設計社區。」就規劃而言，在地底或以架空天橋發展鐵路能騰空土地作其他用途，如休憩或體育用地。長遠來說，似能紓緩香港的土地問題。

## 鐵路發展是雙面刃

港鐵在沿綫鐵路站興建上蓋物業和商場，創造全新生活空間；另一方面，港鐵延伸至舊區時卻「一路帶動物價」。雖然梁家棟博士指一區交通變得便利，自然會吸引更多人居，樓價上升是正常供求關係；然而，高昂生活費迫使經濟能力較差的居民搬離原區，變相收窄和改變其生活空間。未來港鐵繼續大興土木，網絡覆蓋港九新界各區，久而久之，港人會習慣沿鐵路綫通勤的生活：家住港鐵物業、乘搭港鐵上班、假日到港鐵管理的商場娛樂，日常生活細節全服膺於港鐵發展。孰好孰壞見仁見智，不過這正是鐵路對城市發展雙面刃的威力。



● 杏花邨是港鐵最早期的上蓋物業。



● 巴黎地鐵由公營機構巴黎大眾運輸公司運作。