

第 1 組申述及規劃署的回應的摘要

第 1 組申述書(關於古洞北分區計劃大綱圖的 R11 至 R14、R24、R27、R31、R32 及 R73，以及關於粉嶺北分區計劃大綱圖的 R10 至 R14、R30 至 R33、R41、R44、R45、R53、R57、R78、R80 及 R88)由上水區、粉嶺區、沙頭角區及打鼓嶺區鄉事委員會主席：侯志強、李國鳳、李冠洪、陳崇輝、Transport Planning Alliance、香港鐵路有限公司、Transport and Infrastructure Concern Group、馬草壟村村代表黃煥全、香港中旅(集團)有限公司，一組 8 名的個別人士以及 12 名個別人士提交。他們的主要申述理據和建議及規劃署的回應撮述如下：

申 述 要 點		規 劃 署 的 回 應	
主 要 的 申 述 理 據			
關於古洞北和粉嶺北兩份分區計劃大綱圖的申述			
關於東鐵的申述			
G 1	東鐵的運載量已經不勝負荷		

申述要點		規劃署的回應	
主要的申述理據			
	東鐵現有的運載量已經飽和，不勝負荷的情況將會惡化，原因是：(1)落馬洲和羅湖口岸的跨境活動增加；以及(2)沙中線在二零一八年通車後，列車將由 12 卡減至 9 卡。由於線路訊號系統已達到上限，故無法通過增加班次解決擠迫情況。東鐵未能容納古洞北和粉嶺北兩個新發展區合共超過 170,000 的新增人口。 擬議的新發展區的發展項目將會使東鐵不勝負荷的問題惡化，原因是：(1)新發展區只會提供 37 700 個新職位，預料將來大部分居民每日上下班都會依賴公共交通工具；(2)預計大部分新增職位集中於擬設的古洞站附近，將會促使其他地區的市民使用落馬洲支線和東鐵作為主要的公共交通工具往來新發展區；以及(3)粉嶺北新發展區將接連港鐵上水站和粉嶺站，促使粉嶺北居民使用東鐵。 不少東鐵站月台已經擁擠不堪，而且無法擴建，東鐵的運載量超出負荷將會影響乘客的安全。 (關於古洞北分區計劃大綱圖的 R11、R12 和	(1)	進行「新發展區研究」時曾對交通及運輸影響作出評估研究，以評估將來新發展區的交通需要，及評估擬議的發展對策略性、區域性和地區性道路網的交通所造成的影響。有關的評估定出了配合新發展區發展所需提供的公路基礎設施，並提出了初步設計方案。「新發展區研究」進行的交通影響評估已總結新發展區項目在交通及運輸方面是技術上可行的。
		(2)	部份申述人關注東鐵會否因跨境旅客增加已不勝負荷。雖然預期將來的過境旅客人數會增加，但預計廣深港高速鐵路香港段和紅磡直通車可幫助舒緩跨境旅客服務及東鐵線大圍至九龍段的運載量。
		(3)	為解決未來需要，政府進行《鐵路發展策略 2014》，以探討新鐵路計劃的概念性方案，包括連接現有西鐵線和落馬洲支線的擬議北環線。根據路政署鐵路拓展處表示擬議北環線能接達現有的西鐵線及落馬洲支線，加強東西連繫，應付古洞北新發展區所需，改善道路網絡及幫助跨境服務。預計擬議北環線將有助把新

申述要點		規劃署的回應	
主要的申述理據			
	R14 及關於粉嶺北分區計劃大綱圖的 R10、R11、R12 和 R45)	(4)	界北鐵路乘客分流。 根據「香港 2030：規劃遠景與策略」研究(下稱「香港 2030 研究」)，古洞北新發展區規劃為以鐵路為本的市鎮，以解決中長期房屋供應及提供更多就業機會。為確保古洞北新發展區能整體發展，擬議的北環線古洞站落實興建的時間會配合古洞北新發展區人口遷入。
		(5)	至於車站月台的人流管制和安全、鐵路站及月台的管理／運作等，都屬於港鐵公司的管轄範圍。乘客量增加，港鐵公司應會採取適當措施應付所需。
關於擬議北環線的申述			
G2	擬議北環線的走線和落實興建的時間表		

申述要點		規劃署的回應	
主要的申述理據			
鐵路基礎設施是大型發展計劃的重要一環，《二零一四年施政報告》亦再重申這發展原則。古洞北和粉嶺北兩個新發展區未有包含擬議的北環線，未能堅持這項策略性政策和原則。 北環線的概念在《鐵路發展策略 2000》中探討，建議通過連接至落馬洲支線和錦上路站，把東鐵線和西鐵線連起來。《鐵路發展策略 2000》的結論指出，擬議北環線落實興建的時間表，須視乎新界東北的策略性發展計劃，以及過境乘客量的增長情況而定。 古洞北和粉嶺北兩份分區計劃大綱圖的刊憲，確認了新界東北的策略性發展。落實興建擬議的北環線不只可服務古洞北和粉嶺北兩個新發展區，更可釋放兩區的發展潛力。此外，落實興建擬議的北環線除可服務新發展區，同時可將現時擠迫的東鐵線的乘客分流。因此，興建擬議的北環線實屬必要，政府應定下落實興建擬議北環線的時間表。 建議擬議北環線的走線和沿線車站應包括在古洞		(1)	根據《鐵路發展策略 2014》，擬議的北環線，包括古洞站，將於 2018 至 2023 落實興建，以配合古洞北新發展區人口遷入。北環線的興建(包括古洞站)會視乎詳細的工程、環境及經濟研究結果，及最新的乘客運輸需求評估及現有資源。
		(2)	進行「新發展區研究」時所作的交通影響評估結果顯示，採用鐵路連接，提供由粉嶺北新發展區至現有港鐵上水／粉嶺站的接駁服務，在財政上不可行，反而採用環保路面交通工具更具成本效益。因為在粉嶺北新發展區的東面及西面已闢設兩個公共交通交匯處，會為粉嶺北新發展區與市區的長途交通提供直接連接。亦會在現有東鐵粉嶺及上水站提供接駁服務，以應付未來人口所需。儘管如此，粉嶺北新發展區在設計上有彈性，可設新鐵路基礎設施。
		(3)	政府各局及部門與港鐵公司一直保持緊密協調和溝通，確保在規劃上，鐵路的發展及新發展區的發展能協調。在推展任何與新發展區有關的鐵路項目及訂定其落實時間表時，當局會考

申述要點		規劃署的回應	
主要的申述理據			
	北分區計劃大綱草圖和粉嶺北分區計劃大綱草圖內。粉嶺北新發展區的規劃人口為 71,400 人，對必需的鐵路服務是有一個合理預期。(繪圖 KTN-1 及 FLN-1) (關於古洞北分區計劃大綱圖的 R11 及 R12，以及關於粉嶺北分區計劃大綱圖的 R10、R11、R12、R13、R14、R45 及 R88)		慮毗鄰的住宅及商業發展項目的發展時間表。
G3	盡量發揮粉嶺北新發展區的發展潛力		
	因沒有鐵路服務，粉嶺北新發展區內房屋用地的發展潛力未能盡量發揮。如為該區提供鐵路設施，許多用地就可劃作地積比率較高的地帶，這樣能更善用珍貴的土地資源。 (關於粉嶺北分區計劃大綱圖的 R10、R11 及 R13)。	(1)	根據「新發展區研究」，新發展區的發展已善用珍貴的土地資源，為應付香港房屋及經濟上的需要。為回應在公眾諮詢時，要求盡量發揮新發展區的發展潛力，當局已爭取機會檢討房屋用地的發展密度。考慮到平衡了各方因素，包括有效地使用土地資源，提供足夠的政府、機構及社區設施，已規劃的基礎設施的容量及優質的城市設計概念，使不同房屋用地的密度得已增加。粉嶺北新發展區的地區中心的高密度的住宅發展項目，地積比率合共 6 倍，與古

申述要點		規劃署的回應	
主要的申述理據			
		(2)	洞北新發展區市中心及其他新市鎮的發展密度相同。 倘在粉嶺北新發展區興建北環線延線或鐵路服務，可能會影響選擇交通工具的模式，但發展密度卻因其他環境及基建限制不一定有所影響。
G 4	古洞北新發展區有否預留地方供將來興建北環線站		
	應在設計及規劃上提供足夠的彈性及預留充足的地方，包括施工期間的工作空間，配合將來在古洞興建擬議的北環線車站。另外，有關政府部門與港鐵公司商討將對相關線路服務問題有幫助。 (關於古洞北分區計劃大綱圖的 R 13)。	(1)	一如對 G 2 項 的回應，根據《鐵路發展策略 2014》，擬議的北環線，經古洞站連接落馬洲支線及西鐵線，將於 2018 至 2023 落實興建，以配合古洞北新發展區人口遷入。視乎《鐵路發展策略 2014》的詳細技術報告，古洞將預留足夠土地供北環線興建車站之用。
關於道路交通的申述			

申述要點		規劃署的回應	
主要的申述理據			
G 5	對附近一帶的道路交通可能有不良影響		
	因東鐵線現有的運載量已經飽和，大量經常往返新發展區的市民自然會轉乘路面交通工具，對道路網絡造成負面影響，尤以吐露港公路為然。 就粉嶺北新發展區而言，擬議接駁粉嶺北新發展區與港鐵上水站和粉嶺站的路面環保交通系統將會大大加重現時已經擠塞的道路網的壓力，尤其是相關港鐵站附近的地區。現有東鐵線已經飽和，，加上兩個相關港鐵站附近的道路網已經相當擠塞，擬議環保交通系統未必可行。 (關於古洞北分區計劃大綱圖的 R12，以及關於粉嶺北分區計劃大綱圖的 R11、R13 及 R45)	(1) 在規劃新發展區時，對擬議發展項目日後會帶來的交通需求及對道路網的影響而作出的交通影響評估，確定只要進行建議的公路改善工程，包括粉嶺公路/吐露港公路擴闊工程及寶石湖交匯處的改善工程，道路網應可應付新發展區的交通需求，亦不會對附近地區的交通造成不良影響。新發展區的規劃有提供彈性，可以引入環保交通工具。亦有提供有關公共交通運輸、單車徑及行人道網絡的建議。交通影響評估的結論是，從交通及運輸方面而言，新發展區發展計劃在技術上是可行的。 <i>對北區／港鐵上水及粉嶺站附近地方的交通影響</i> (2) 在規劃新發展區時，已確定多項道路改善及擴展工程，以配合交通需要。粉嶺公路／吐露港公路擴闊工程(包括粉嶺公路白石凹至寶石湖一段的雙程三線分隔車道將擴闊為雙程四線分	

申述要點		規劃署的回應	
主要的申述理據			
		(3)	隔車道)將於二零一九至二三年間完成，有助紓援北區交通擠塞的問題。此外，當局會改善現有的寶石湖交匯處，於該處興建一條右轉的繞道支路，以便解決該交匯處的負荷問題。擬議的粉嶺繞道(連接文錦渡路與沙頭角公路)不但可配合粉嶺北新發展區對外的交通需要，亦可供粉嶺／上水現有的居民使用，有助紓緩現有道路網的交通負荷。 進行「新發展區研究」時所作的交通影響評估，結論粉嶺北新發展區應引入環保路面交通工具系統。政府及巴士營運商現正測試電動車在本港的運作情況。當局會在詳細設計階段，詳細考慮是否提供這類交通工具。當局已作靈活安排，在新發展區預留土地，以供不同類型的電動車運作之用，亦會在道路上預留地方設置電動車泊車位及電動車充電站。
		(4)	當局會在詳細設計階段才再研究確實的巴士路線。如認為可取，闢設電動巴士專用通路／巴士中轉站可於詳細設計及落實階段再作研究。

申述要點		規劃署的回應	
主要的申述理據			
關於古洞北分區計劃大綱圖內的申述			
關於鐵路運作的申述			
G-K1	「其他指定用途」註明「鐵路系統相關設施」地帶的界線		
	現有的落馬洲支線沿線有四塊用地劃為「其他指定用途」註明「鐵路系統相關設施」地帶，但地帶的界線與根據《九廣鐵路公司條例》(第 372 章)刊憲的那份顯示歸屬九廣鐵路公司的土地的圖則不符。一些歸屬予九廣鐵路公司而須作鐵路運作用途的土地沒有劃為「其他指定用途」註明「鐵路系統相關設施」地帶。為確保現有及將來規劃的鐵路線運作不受影響，港鐵公司與有關政府部門須在土地問題上緊密協調合作。 (關於古洞北分區計劃大綱圖的 R13)	(1)	古洞北規劃區第 25、27 及 35 區有四塊用地指定為「其他指定用途」註明「鐵路系統相關設施」地帶，以容納現有鐵路系統的相關設施，如落馬洲支線現有的緊急救援入口及擬設的古洞鐵路站的抽氣機房。「其他指定用途」地帶的界線乃根據鐵路設施的位置以及運作可行性劃設，而非以歸屬予九廣鐵路公司的土地的圖則為依據。這樣可確保鐵路相關設施附近的用地形狀較規則，從而減少潛在發展限制。此外，古洞北分區計劃大綱圖並無排除提供鐵路設施的可能性。如在區內其他地方建造港鐵車站入口及地下結構，是經常准許的。古洞站有可見發展的潛力，現於古洞規劃區第 25 區的鐵路辦事處可作為一個臨時設施，並可納入

申述要點		規劃署的回應	
主要的申述理據			
			將來古洞站的發展。到了古洞站詳細設計的階段時，當局會與港鐵公司進一步研究鐵路站及輔助設施的詳細設計。
G-K2	提供泊車轉乘設施		
	在擬設的古洞鐵路站南面的古洞北規劃區第 25 區的「其他指定用途」註明「商業/住宅發展暨公共交通交匯處」用地會設一個公共交通交匯處。為了鼓勵鐵路站服務範圍以外的居民乘搭鐵路，建議在這塊「其他指定用途」用地提供泊車轉乘設施。上水區也設有類似的泊車轉乘設施，能吸引鄉郊地區的居民使用粉嶺/上水的鐵路服務。 上水有參考例子，該區設有類似的泊車轉乘設施，現由運輸署管理，證實能吸引新發展區外鄉郊地區的居民乘搭現有的鐵路。 (關於古洞北分區計劃大綱圖的 R13)	(1) (2)	古洞北新發展區約八成的建議人口將居於擬設古洞站的 500 米範圍內。對於住在距離古洞站較遠的居民，區內會提供巴士／穿梭巴士服務接駁古洞站。此外，在古洞北規劃區第 25 區「其他指定用途」註明「商業／住宅發展暨公共交通交匯處」用地內，將提供一個毗鄰古洞站的公共交通交匯處。由於新發展區的大部分居民都住在擬設古洞站的服務範圍內，泊車轉乘設施並不是必要的交通配套。不過，住在較遠的鄉郊的居民，或有需要泊車轉乘設施，當局將於詳細設計的階段就此作進一步研究。 連接市中心及擬議的鐵路站或於擬議的住宅區的公共交通交匯處及主要活動場地提供完善的行人路及單車徑網絡。市中心會用作行人專用

申述要點		規劃署的回應	
主要的申述理據			
			區，提供一個無車行人環境。擬議一個鄰近鐵路站/公共交通交匯處和主要活動地點的單車停泊處。
G-K3	落馬洲支線的震動問題對未來的發展項目的影響		
	現有的落馬洲支線設於古洞的地底，該區大部分地方為鄉郊根據古洞北分區計劃大綱圖，該有關的鄉郊地區已改劃為城市發展，未來發展項目的規劃及設計須特別顧及震動問題，包括經地層傳遞的噪音問題。 (關於古洞北分區計劃大綱圖的 R13)。	(1)	在設計有關的發展用地的詳細布局時，當局會考慮落馬洲支線的走線和震動問題，並會詳細研究有何措施可處理震動問題。
關於擬議郊區道路 R1 的申述			
G-K4	郊區道路 R1		

申述要點		規劃署的回應	
主要的申述理據			
	擬議的郊區道路 R1 將會影響現有鄉村。因為該道路太接近馬草壟村地區建立超過 50 年的鄉村房屋。村民的健康可能受到交通嘈音、空氣及水質污染影響。自然環境亦會被破壞。於古洞北規劃區第 2 區的「綠化地帶」未有包括河流平原，水質會被附近的建築工程污染。 (關於古洞北分區計劃大綱圖的 R27、R31 及 R32)	(1)	擬議的郊區道路 R1 能接連落馬洲河套地區，以及古洞北新發展區西北端擬作運動場／體育館、研發用途及污水泵房的用地。這條道路可改善往來馬草壟地區現有的鄉郊民居與新發展區的市中心。
		(2)	建議的另一條走線未能符合公路迴轉半徑的最低標準，而且要穿過羅湖練靶場現有的設施才連接到馬草壟道，這樣便無足夠空間闢設郊區公路 R1。總括而言，擬議的這條走線不符合公路的標準，未能為古洞北新發展區西北端日後的發展項目提供一條有效而安全的通道。
		(3)	當局在設計郊區公路 R1 的走線時，考慮過一系列因素，包括公路的標準、道路安全、環境及生態影響。在進行「新發展區研究」時，當局注意到當地居民對於擬議道路的影響。擬議的走線已經修訂以盡量減少對生態及現有村落的影響。擬議的「綠化地帶」一般是不宜進行發展的，所以可為生態及現有村落提供足夠保護。

申 述 要 點		規 劃 署 的 回 應	
主要的申 述 理 據			
關於其他運輸事宜的申 述			
G-K5	容納未來深圳地鐵線的可能性		
	位於古洞北規劃區第 25 區南北方的休憩用地太窄小，未必能提供足夠空間以容納深圳地鐵線未來的伸延，使未能為該區提供跨境設施。亦會減低古洞市中心的商業價值及北區的就業機會。 (關於古洞北分區計劃大綱圖的 R73)	(1)	根據路政署鐵路拓展處表示，現時未有計劃將深圳地鐵線或廣深港高速鐵路伸延至古洞北新發展區。
G-K6	公共交通交匯處的地點		
	公共交通交匯處(「其他指定用途」註明「商業/住宅發展暨公共交通交匯處」)位於道路 L1 的盡頭，或會減低巴士服務的效率。 (關於古洞北分區計劃大綱圖的 R73)	(1) (2)	擬議的古洞公共交通交匯處會連接白石凹交通交匯處至古洞南。該公共交通交匯處為新發展區提供公共交通服務。詳細的交通服務安排會於施行階段討論。 道路 L1 及 L2 的設計目的為利用交通分流將古洞北新發展區的市中心有效地分為東西兩部份，以使改善市中心的空氣質素及從市廣場至

申述要點		規劃署的回應	
主要的申述理據			
		(3)	新發展區的南面走廊形成一個連連的綠化區。於古洞北鐵路站南面提供一條地區通道，使有效地把市中心的交通分流向東西兩邊。 市廣場及在規劃區第 25 區由北至南的主要休憩地帶作為市中心內各住宅用地的主要行人連接道，將新發展區內的主要活動場地接連擬議的鐵路站及公共交通交匯處。
		(4)	古洞北及粉嶺北兩個新發展區為現時及未來人口提供約 37,700 個就業機會。位於古洞北新發展區的「其他指定用途」註明「商貿及科技園」及「其他指定用途」註明「研究與發展」地帶提供土地應付香港策略性的經濟需要和提供與不同商業及工業有關的工作機會。其他支援住屋發展的經濟及社會設施如零售、服務行業及社區設施，將在未來提供不同種類的工作，當中包括只需低技能要求的工種。這些經濟活動可幫助帶動本土經濟和提供各類型工作機會。

申述要點		規劃署的回應	
主要的申述理據			
G-K7	道路 L1 及 L2 的功能		
	道路 L1 及 L2 因缺乏連接性，使小巴服務未能涵蓋整個古洞北規劃區。 (關於古洞北分區計劃大綱圖的 R73)	(1)	上文 G-K6 項第(1)至(4)段回應適用。
G-K8	廣州-深圳鐵路第二期工程		
	申述人關注廣州-深圳鐵路第二期工程有否涵蓋至古洞北新發展區。 (關於古洞北分區計劃大綱圖的 R73)	(1)	上文 G-K5 項第(1)段回應適用。
關於粉嶺北分區計劃大綱圖的申述			
關於粉嶺北新發展區規劃社區的福祉的申述			
G-F1	<u>在粉嶺北新發展區提供鐵路設施以改善當地規劃的社區</u>		

申述要點		規劃署的回應	
主要的申述理據			
	粉嶺北新發展區若完全不設鐵路和車站，日後也難以發展任何鐵路。 粉嶺北新發展區缺乏就業機會，居民非常依賴建議發展的路面環保交通系統所提供的穿梭巴士服務往返港鐵上水站和粉嶺站。居民每日出入都要使用擬議的環保交通系統，然後再轉乘東鐵。交通時間將明顯地延長，對居民未來的生活造成極大不便。 上水和粉嶺的人口增長及來自粉嶺北新發展區的額外乘客，使現已相當擠塞的相關港鐵站及附近一帶的道路網變得更擠迫，亦會出現交通擠塞。在粉嶺北新發展區提供鐵路基礎設施會為粉嶺/上水新市鎮及粉嶺北新發展區的市民帶來方便。 倘粉嶺北新發展區的規劃包括北環線延線和兩個相關車站(分別位於粉嶺北規劃區第 16 區的地區中心和粉嶺北規劃區第 6 區的南岸住宅區)，便有機會發展以集體運輸為導向的項目，屆時粉嶺北新發展區的社區將受益無窮。	(1)	一如上文 G2 項第(1)段所述，《鐵路發展策略 2014》會更新本港長遠的鐵路發展藍圖。不過，當局在設計粉嶺北新發展區時已作靈活安排，讓區內可興建新的鐵路基礎設施。
		(2)	雖然目前規劃上粉嶺北新發展區不設鐵路站，在規劃區第 10 區及第 15 區內的兩個公共交通交匯處可應付未來人口需要，粉嶺北新發展區連接區外的道路網亦會加強，包括擴闊粉嶺公路，以及興建粉嶺繞道連接文錦渡路和沙頭角公路。建議興建的粉嶺繞道不單是為了應付新發展項目帶來的額外交通量，亦是為粉嶺／上水新市鎮現有的居民而設，以助減輕現有道路網的交通擠塞。提供了上述的交通設施／措施，日後粉嶺北新發展區的居民便可以利用便捷的交通設施出入市區，十分方便。

申述要點		規劃署的回應	
主要的申述理據			
	(關於粉嶺北分區計劃大綱圖的 R11 及 R13)		
關於擬議的粉嶺繞道和迴旋處的申述			
G-F2	擬議的粉嶺繞道及／或迴旋處應改移位置、重新定線和重新設計及／或這個工程計劃應取消／推遲，以盡量減低對區內居民和環境的影響		
	擬建於石湖新村北面的粉嶺繞道迴旋處應移近南面河畔的空地，以盡量減低對當地居民的影響。 擬議粉嶺繞道的走線應移近梧桐河／沿河一帶，或移近皇后山，或遠離住宅區，以盡量減低對當地居民的影響。 擬議粉嶺繞道的設計，應建作高架橋，以及／或由擬議的四線改為雙線，以盡量減低對地面環境的影響。施工期間，應採取足夠措施，盡量減低噪音、空氣和交通影響。 亦有意見認為擬議的粉嶺繞道工程計劃應取消／	(1) (2)	<i>需要粉嶺繞道項目</i> 擬議的粉嶺繞道這條區域公路連接粉嶺北新發展區和粉嶺公路，不但是為了應付新發展項目帶來的額外交通量，亦是為粉嶺／上水新市鎮現有的居民而設，以及協助減輕現有道路網的交通擠塞。此外，粉嶺繞道與沙頭角公路、馬適路及馬會道形成的交匯處，亦可使粉嶺北新發展區市中心各主要道路與粉嶺公路及文錦渡路連接得更好。 進行「新發展區研究」時所作的交通影響評估確定有需要興建粉嶺繞道。該繞道將會為整個

申述要點		規劃署的回應	
主要的申述理據			
	推遲，主要理由是：(1)新界東北新發展區仍處於規劃階段，未來人口和對交通負荷的影響尚未確定；以及(2)現有的馬適路至掃管埔路和馬適路至沙頭角公路／馬會道亦可用作出入市區或往返內地的道路。 (關於粉嶺北分區計劃大綱圖的 R30 至 R33、R44、R53、R57、R78 及 R80)		公路網帶來好處，包括：(1)可由策略性道路網直接進入粉嶺北新發展區；(2)可防止粉嶺公路上水段及其位於掃管埔和寶石湖的交匯處不勝負荷；以及(3)可讓來自粉嶺北新發展區及龍躍頭東北面的沙頭角公路的車輛繞過粉嶺市中心。 <i>建議的走線</i> (4) 粉嶺繞道的設計及走線是「新發展區研究」的公眾參與活動舉行期間公眾所關注的其中一個項目。該繞道現時的設計及走線是衡量過道路安全、運輸功能、現有用途、視覺與噪音影響以及與連接道路和其他基礎設施的銜接等各方面的問題後才提出。在進行「新發展區研究」時，亦有留意石湖新村居民就粉嶺繞道所造成的影響提出的關注。現在所建議的粉嶺繞道走線已因應這些居民的相關意見稍向南移，以減輕對現有居民的影響。 (5) 進行「新發展區研究」時所作的環評已回應擬議粉嶺繞道對環境造成的影響，而相關的工程

申述要點		規劃署的回應	
主要的申述理據			
		(6)	亦已獲批兩張環境許可證。許可證持有人在工程項目施工及運作期間，須遵守環境許可證所訂明的條件，這是環評條例的法定要求。基於環評的結果，當局亦會採取合適的紓減環境影響措施。實施這些措施後，擬議的粉嶺繞道應不會對環境造成負面的影響。 此外，關於在施工期間的工程塵埃問題，環評的結論是，如果實施切實可行的紓減影響措施(例如採取良好的地盤施工方法，定期灑水，以及根據《環境監察及審核手冊》監察及管控塵埃水平)，預料這方面不會有負面影響。環評亦認為粉嶺繞道通車後，對空氣造成的影響可以接受。當局亦會遵守《空氣污染管制(建造工程塵埃)規例》所定的程序及要求。 <i>申述人所提出有關取消／推遲粉嶺繞道工程計劃的建議</i>
		(7)	如上文 G-F2 項第(1)段所述，建議興建擬議的粉嶺繞道，不但是為了應付新發展項目所帶來的額外交通量，亦是為粉嶺／上水新市鎮現

申述要點		規劃署的回應	
主要的申述理據			
		(8)	有的居民而設，以及協助減輕現有道路網的交通擠塞。進行「新發展區研究」時所作的交通影響評估確定有需要興建粉嶺繞道。基於以上所述，當局認為擬議的粉嶺繞道工程計劃不應取消。 擬議公路基礎設施落實興建的時間表是根據進行「新發展區研究」時所作的交通影響評估及經考慮多個因素而定，包括人口遷入的時間表及現有道路網的運載量。根據擬議的落實時間表，擬議的基礎設施將於二零二九年之前落成，能配合整體發展的時間表。基於以上所述，當局認為擬議的粉嶺繞道工程計劃不應推遲。
		(9)	<i>申述人所提出有關擬議粉嶺繞道及／或迴旋處應改移位置、重新定線及／或重新設計的建議</i> 關於申述人提出的有關擬議粉嶺繞道及／或迴旋處應改移位置、重新定線及／或重新設計的建議，其實「新發展區研究」曾研究沿梧桐河興建擬議粉嶺繞道(東段)這個走線方案，並在

申述要點		規劃署的回應	
主要的申述理據			
		(10)	環評報告中說明。根據就該走線方案所作的評估，雖然該方案可避免影響梧桐河北岸的環境，但沿梧桐河興建的碼頭及粉嶺繞道(東段)的上層架構，會對梧桐河的排水及環境造成很大影響，包括會干擾大水鳥的飛行路線，造成生態影響。此外，該方案對擬發展的房屋項目亦會造成很大的視覺、噪音及空氣影響。因此，該走線方案不能接受。 渠務署署長表示，按申述人的建議把粉嶺繞道改建於梧桐河上方可能會阻塞現有進行維修時所用的出入通道，影響到梧桐河日常的維修保養工作。至於申述人所提出有關粉嶺繞道迴旋處應採取高架設計的建議，支撐該迴旋處的構築物(例如樁柱)，會阻礙梧桐河的水流。此外，環保署表示要先進行適當的評估，才能確定申述人的建議在環境方面是否可以接受。 當局會在進行詳細設計及建築工程研究時再考慮／探討擬議粉嶺繞道改良的細節。

申 述 要 點		規 劃 署 的 回 應	
主要的申述理據			
G-F3	擬議粉嶺繞道連接粉嶺公路的路段		
	擬議粉嶺繞道的有關路段將佔用／分割現時用作農耕和貯物用途的土地(包括丈量約份第 51 約地段第 2836 號餘段、第 2837 號、第 2838 號、第 2840 號、第 2846 號和第 2847 號；丈量約份第 51 約地段第 2835 號餘段、第 2848 號餘段、第 2859 號餘段、第 2858 號、第 2855 號餘段和第 2857 號餘段；以及丈量約份第 51 約地段第 2860 號餘段、第 2903 號、第 2904 號餘段、第 2902 號、第 2862 號餘段等(下稱「有關地段」))。這些土地有潛力在短期內改作住宅發展。此外，擬議粉嶺繞道的有關路段的設計會受到附近鄉村和已落成發展項目所局限，因此，應重定擬議的粉嶺繞道的走線／把其位置改移至土地擁有人較少的地方，以免要分割大塊的土地，影響土地發展潛力。 [註：有關地段劃入《龍躍頭及軍地南分區計劃大綱草圖編號 S/NE-LYT/14》的「康樂」地帶	(1)	有關 R41 的申述所指用地(包括丈量約份第 51 約地段第 2836 號餘段、第 2837 號、第 2838 號、第 2840 號、第 2846 號及第 2847 號；丈量約份第 51 約地段第 2835 號餘段、第 2848 號餘段、第 2859 號餘段、第 2858 號、第 2855 號餘段及第 2857 號餘段；以及丈量約份第 51 約地段第 2860 號餘段、第 2903 號、第 2904 號餘段、第 2902 號及第 2862 號餘段等(有關地段)不在粉嶺北分區計劃大綱圖涵蓋的範圍內(附表 A)。有關地段劃入了《龍躍頭及軍地南分區計劃大綱草圖編號 S/NE-LYT/14》的「康樂」地帶。
		(2)	這條公路的走線應按道路安全及運輸功能這兩個重要原則規劃。至於其他考慮因素，例如對環境及景觀的影響等，亦十分重要。土地擁有權的情況(私人或政府地)亦是考慮因素之一，在可行範圍內盡可能減少收地的範圍。當局會在進行詳細設計及建築工程研究時再考慮／探

申述要點		規劃署的回應	
主要的申述理據			
	內。] (關於粉嶺北分區計劃大綱圖的 R 41)		討擬議粉嶺繞道改良的細節。
建議			
關於古洞北分區計劃大綱圖的申述			
關於擬議的郊區道路 R 1 的申述			
P-K1	建議郊區道路 R 1 的走線應向南移以避免影響現有村落(馬草壟村地區) (關於古洞北分區計劃大綱圖的 R 24)	(1)	上文 G-K4 項第(1)至(3)段的回應適用。擬議的這條走線不符合公路迴轉半徑的最低標準，而且要穿過羅湖練靶場現有的設施才連接到馬草壟道，這樣便無足夠空間闢設郊區公路 R 1。總括而言，擬議的這條走線不符合公路的標準，未能為古洞北新發展區西北端日後的發展項目提供一條有效而安全的通道。
P-K2	郊區道路 R 1 的走線應遷移以避免影響珍貴的自然環境及村民生活，以及古洞北規劃區第 2 區的「綠化地帶」應擴大以使自然生態及更多生物得	(1)	上文 G-K4 項第(3)段的回應適用。

申述要點		規劃署的回應	
主要的申述理據			
	以保護。 (關於古洞北分區計劃大綱圖的 R27、R31 及 R32)		
P-K3	為現有巴士及小巴路線連接道路 L1 及道路 L2。 (關於古洞北分區計劃大綱圖的 R73)	(1)	上文 G-K6 項第(2)至(4)段的回應適用。
P-K4	把古洞北規劃區第 25 區的建築物改劃為商業用途，為粉嶺/上水區的居民增加就業機會。 (關於古洞北分區計劃大綱圖的 R73)	(1) (2)	市廣場及在規劃區第 25 區由北至南的主要休憩地帶在古洞北分區計劃大綱圖上劃為「休憩用地」，為市中心內各住宅用地的主要行人連接道，將新發展區內的主要活動場地接連擬議的鐵路站及公共交通交匯處。 於古洞北新發展區中，「其他指定用途」註明「商業/住宅發展暨公共交通交匯處」(約 11.7 公頃)及「研究與發展」(約 5.8 公頃)用地為兩個新發展區及附近地區居民提供各類型有關商業及工業的工作。其他支援住屋發展的經濟及社會設施如零售、服務行業及社區設

申述要點		規劃署的回應	
主要的申述理據			
			施，將在未來提供不同種類的工作，當中包括只需低技能要求的工種。這些經濟活動可幫助帶動本土經濟和提供各類型工作機會。「新發展區研究」估計古洞北新發展區和粉嶺北新發展區可提供約 37,700 個工作機會，足以建立一個自給自足的新市鎮。

關於《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》
表示的申述要點
 (第 1 組)

申述編號 (TPB/R/S/KTN/1 及 TPB/R/S/FLN/1)	申述要點 [申述的建議]及 規劃署的回應 (見附件 II-1)
關於古洞北和粉嶺北兩份分區計劃大綱圖的申述	
關於古洞北分區計劃大綱圖的 R11	G1、G2 [P-C1]
關於古洞北分區計劃大綱圖的 R12	G1、G2、G5 [P-C1]
關於古洞北分區計劃大綱圖的 R13	G4
關於古洞北分區計劃大綱圖的 R14	G1
關於粉嶺北分區計劃大綱圖的 R10	G1、G2 [P-C1]
關於粉嶺北分區計劃大綱圖的 R11	G1、G2、G3、G5 [P-C1]
關於粉嶺北分區計劃大綱圖的 R12	G1、G2 [P-C1]
關於粉嶺北分區計劃大綱圖的 R13	G2、G3、G4、G5 [P-C1]
關於粉嶺北分區計劃大綱圖的 R14	G2 [P-C1]
關於粉嶺北分區計劃大綱圖的 R45	G1、G2、G5 [P-C1]
關於粉嶺北分區計劃大綱圖的 R88	G2 [P-C1]

關於古洞北分區計劃大綱圖的申述	
關於古洞北分區計劃大綱圖的 R13	G-K1、G-K2、G-K3
關於古洞北分區計劃大綱圖的 R24	G-K4 [P-K1]
關於粉嶺北分區計劃大綱圖的申述	
關於粉嶺北分區計劃大綱圖的 R11	G-F1
關於粉嶺北分區計劃大綱圖的 R13	G-F1
關於粉嶺北分區計劃大綱圖的 R30 至 R33、R44、R78、R80	G-F2 [P-F1]
關於粉嶺北分區計劃大綱圖的 R41	G-F3
關於粉嶺北分區計劃大綱圖的 R53	G-F2 [P-F2]
關於粉嶺北分區計劃大綱圖的 R57	G-F2 [P-F2]

對第 1 組申述的意見及規劃署的回應的摘要

第 1 組意見書(關於古洞北分區計劃大綱圖的 C5550 及 C5597，以及關於粉嶺北分區計劃大綱圖的 C5564、C5565、C5622、C5975 至 C5985、C6009 至 C6010)由 Transport and Infrastructure Concern Group (關於古洞北分區計劃大綱圖及粉嶺北分區計劃大綱圖)、Transport Planning Alliance (關於古洞北分區計劃大綱圖及粉嶺北分區計劃大綱圖)、路德會石湖社區發展計劃一名個別人士，以及 13 名個別人士提交。主要意見理據和建議及規劃署的回應撮述如下：

主要意見		規劃署的回應
關於古洞北和粉嶺北兩份分區計劃大綱圖的意見		
關於東鐵的意見		
C-G1	應適時提供充足的交通基礎設施	
	有需要適時提供充足的交通基礎設施，確保能夠應付未來和現有社區的居民出入的交通需要。古洞北和粉嶺北兩個新發展區的規劃人口勢必帶來交通壓力，令東鐵無法承受，一旦東鐵出現訊號故障，整區的交通服務將會癱瘓。	根據《鐵路發展策略 2014》，擬議的北環線，包括古洞站，將於 2018 至 2023 落實興建，以配合古洞北新發展區人口遷入。北環線的興建(包括古洞站)會視乎詳細的工程、環境及經濟研究結果，及最新的乘客運輸需求評估及現有資源。 進行「新發展區研究」時所作的交通影響評估結果顯

	主要意見	規劃署的回應
		示，採用鐵路連接，提供由粉嶺北新發展區至現有港鐵上水／粉嶺站的接駁服務，在財政上不可行，反而採用環保路面交通工具更具成本效益。因為在粉嶺北新發展區的東面及西面已闢設兩個公共交通交匯處，會為粉嶺北新發展區與市區的長途交通提供直接連接。亦會在現有東鐵粉嶺及上水站提供接駁服務，以應付未來人口所需。儘管如此，粉嶺北新發展區在設計上有彈性，可設新鐵路基礎設施。 政府各局及部門與港鐵公司一直保持緊密協調和溝通，確保在規劃上，鐵路的發展及新發展區的發展能協調。在推展任何與新發展區有關的鐵路項目及訂定其落實時間表時，當局會考慮毗鄰的住宅及商業發展項目的發展時間表。
C-G2	東鐵已經不勝負荷，發展新發展區會令情況惡化	
	當局已表示東鐵運載量已達 100%。東鐵已無餘力容納額外的乘客。東鐵列車將於二零二零年由現時的 12 卡減至 9 卡，運載量將會減少，現時運載量飽和的問題將會更加嚴	「新發展區研究」進行的交通影響評估已總結新發展區項目在交通及運輸方面是技術上可行的。 部份申述人關注東鐵會否因跨境旅客增加已不勝負荷。雖然預期將來的過境旅客人數會增加，但預計廣

主要意見	規劃署的回應
峻。	深港高速鐵路香港段和紅磡直通車可幫助舒緩跨境旅客服務及東鐵線大圍至九龍段的運載量。 為解決未來需要，政府進行《鐵路發展策略2014》，以探討新鐵路計劃的概念性方案，包括連接現有西鐵線和落馬洲支線的擬議北環線。根據路政署鐵路拓展處表示擬議北環線能接達現有的西鐵線及落馬洲支線，加強東西連繫，應付古洞北新發展區所需，改善道路網絡及幫助跨境服務。預計擬議北環線將有助把新界北鐵路乘客分流。 根據「香港 2030：規劃遠景與策略」研究(下稱「香港 2030 研究」)，古洞北新發展區規劃為以鐵路為本的市鎮，以解決中長期房屋供應及提供更多就業機會。為確保古洞北新發展區能整體發展，擬議的北環線古洞站落實興建的時間會配合古洞北新發展區人口遷入。 至於車站月台的人流管制和安全、鐵路站及月台的管理／運作等，都屬於港鐵公司的管轄範圍。乘客量增加，港鐵公司應會採取適當措施應付所需。

主要意見		規劃署的回應
關於擬議北環線的意見		
C-G3	興建擬議北環線的需要，以及擬議北環線在古洞北和粉嶺北兩份分區計劃大綱圖的走線和落實興建的計劃	
	政府沒有讓港鐵公司參與古洞北和粉嶺北新發展區的規劃，做法不對，導致未能妥善規劃擬議的北環線和相關設施並預留土地。政府應妥善規劃鐵路相關設施，並對兩份分區計劃大綱圖作出一切必要的修訂。古洞北和粉嶺北兩份分區計劃大綱圖未有規劃此鐵路基礎設施和預留土地作車站，令珍貴的土地未能作最佳發展，故促請政府承諾興建擬議的北環線，接達古洞北和粉嶺北兩個新發展區，並在分區計劃大綱圖的規劃上加入足夠的鐵路相關設施，包括月台和車站。 支持政府採用以集體運輸為導向的發展模式，在鐵路站附近規劃高密度的發展項目。倘若擬議的北環線與新市鎮的發展項目同步落實，便可舒緩新發展區的發展對東鐵運載	對於興建擬議北環線的需要，其走線及落實興建的時間表的問題，上文 C-G1 項的回應適用。

主要意見	規劃署的回應
量造成的壓力。 在人口遷入時同步落實擬議的北環線，將能解決北區交通問題。兩份分區計劃大綱草圖應被檢討，以預留足夠的土地興建擬議的北環線，並定下建成鐵路的时间表，以配合人口的增長。	
C-G4 <i>把擬議的北環線延伸至粉嶺北新發展區</i>	
擬議的北環線應延伸至粉嶺北新發展區，讓土地用途和交通基礎設施互相結合，實現新發展區的可持續發展。粉嶺北新發展區缺乏鐵路設施，只能倚靠已經飽和的東鐵，但港鐵上水站和粉嶺站已經過度擠迫，會影響乘客的安全及造成交通擠塞，連帶影響到上水／粉嶺新市鎮的環境。 擬議的北港島線的情況與擬議的北環線相似，前者和沿線車站已納入灣仔北分區計劃大綱圖和中區(擴展部分)分區計劃大綱圖。反觀擬議的北環線，其走線和可能興建的車站都沒有在粉嶺北分區計劃大綱草圖顯示。	《鐵路發展策略 2014》會更新本港長遠的鐵路發展藍圖。不過，當局在設計粉嶺北新發展區時已作靈活安排，讓區內可興建新的鐵路基礎設施。 雖然目前規劃上粉嶺北新發展區不設鐵路站，在規劃區第 10 區及第 15 區內的兩個公共交通交匯處可應付未來人口需要，粉嶺北新發展區連接區外的道路網亦會加強，包括擴闊粉嶺公路，以及興建粉嶺繞道連接文錦渡路和沙頭角公路。建議興建的粉嶺繞道不單是

主要意見	規劃署的回應
由此可見，在制訂分區計劃大綱圖時所採用的做法不一。	為了應付新發展項目帶來的額外交通量，亦是為粉嶺／上水新市鎮現有的居民而設，以助減輕現有道路網的交通擠塞。提供了上述的交通設施／措施，日後粉嶺北新發展區的居民便可以利用便捷的交通設施出入市區，十分方便。 至於車站月台的人流管制和安全、鐵路站及月台的管理／運作等，都屬於港鐵公司的管轄範圍。乘客量增加，港鐵公司應會採取適當措施應付所需。 因擬議北環線應延伸至粉嶺北新發展區須視乎更詳細研究，暫時未有在分區計劃大綱圖上顯示任何可能設定的走線及車站。不過，粉嶺北新發展區在設計上有彈性，可設新鐵路基礎設施。
C-G5 盡量發揮粉嶺北新發展區的發展潛力	
粉嶺北分區計劃大綱圖未有規劃鐵路和預留土地興建車站，有關的土地用途規劃未能善用珍貴的土地資源，發揮其發展潛力。	根據「新發展區研究」，新發展區的發展已善用珍貴的土地資源，為應付香港房屋及經濟上的需要。為回應在公眾諮詢時，要求盡量發揮新發展區的發展潛力，當局已爭取機會檢討房屋用地的發展密度。考慮到平衡了各方因素，包括有效地使用土地資源，提供足夠的政府、機構及社區設施，已規劃的基礎設施的

主要意見		規劃署的回應
		容量及優質的城市設計概念，使不同房屋用地的密度得已增加。粉嶺北新發展區的地區中心的高密度的住宅發展項目，地積比率合共 6 倍，與古洞北新發展區市中心及其他新市鎮的發展密度相同。 倘在粉嶺北新發展區興建北環線延線或鐵路服務，可能會影響選擇交通工具的模式，但發展密度卻因其他環境及基建限制不一定有所影響。
關於道路交通的意見		
C-G6	對附近一帶的道路交通可能有不良影響	
	北區區議會最近發表了一份交通報告，結論指出粉嶺和上水區內一些道路交匯處和迴旋處在平日繁忙時段的容車量已達到甚至超過上限，再加上新界東北新發展區的新增人口，區內道路網的交通壓力會更大，就算進行小型改善措施，也無法應付。 根據粉嶺北分區計劃大綱圖的建議，規劃中的新增規劃人口須乘搭穿梭巴士往返港鐵上水站和粉嶺站，這樣勢必為上水／粉嶺的交	(a) 在規劃新發展區時，對擬議發展項目日後會帶來的交通需求及對道路網的影響而作出的交通影響評估，確定只要進行建議的公路改善工程，包括粉嶺公路/吐露港公路擴闊工程及寶石湖交匯處的改善工程，道路網應可應付新發展區的交通需求，亦不會對附近地區的交通造成不良影響。新發展區的規劃有提供彈性，可以引入環保交通工具。亦有提供有關公共交通運輸、單車徑及行人道網絡的建議。交通影響評估的結論是，從交通及運輸方面而言，新發展

主要意見	規劃署的回應
通帶來影響，也連帶影響到這兩區的環境。唯一的實際解決方法就是為粉嶺北新發展區提供另一鐵路基礎設施，盡量減少上水／粉嶺現有社區與將來粉嶺北新發展區之間的潛在衝突。	區發展計劃在技術上是可行的。 <i>對北區／港鐵上水及粉嶺站附近地方的交通影響</i> (b) 在規劃新發展區時，已確定多項道路改善及擴展工程，以配合交通需要。粉嶺公路／吐露港公路擴闊工程(包括粉嶺公路白石凹至寶石湖一段的雙程三線分隔車道將擴闊為雙程四線分隔車道)將於二零一九至二三年間完成，有助紓緩北區交通擠塞的問題。此外，當局會改善現有的寶石湖交匯處，於該處興建一條右轉的繞道支路，以便解決該交匯處的負荷問題。擬議的粉嶺繞道(連接文錦渡路與沙頭角公路)不但可配合粉嶺北新發展區對外的交通需要，亦可供粉嶺／上水現有的居民使用，有助紓緩現有道路網的交通負荷。 (c) 進行「新發展區研究」時所作的交通影響評估，結論粉嶺北新發展區應引入環保路面交通工具系統。政府及巴士營運商現正測試電動車在本港的運作情況。當局會在詳細設計階段，詳細考慮是否提供這類交通工具。當局已作靈活安排，在新發展區預留土地，以供不同類型

主要意見		規劃署的回應
		的電動車運作之用，亦會在道路上預留地方設置電動車泊車位及電動車充電站。 (d) 當局會在詳細設計階段才再研究確實的巴士路線。如認為可取，闢設電動巴士專用通路／巴士中轉站可於詳細設計及落實階段再作研究。
關於粉嶺北分區計劃大綱圖內個別地區／地點的意見		
關於擬議的粉嶺繞道和迴旋處的意見		
C-F1	擬議的粉嶺繞道及／或迴旋處應改移位置、重新定線及／或重新設計	
	(a) 擬建於石湖新村北面的粉嶺繞道迴旋處應移近南面河畔的空地。 (b) 擬議的粉嶺繞道應移近梧桐河／沿河一帶。 (c) 擬議的整條粉嶺繞道應建作高架橋。 (d) 擬議穿越石湖新村路的路段的建築工程	有關擬議粉嶺繞道及／或迴旋處應改移位置、重新定線及／或重新設計的建議，其實「新發展區研究」曾研究沿梧桐河興建擬議粉嶺繞道(東段)這個走線方案，並在環評報告中說明。根據就該走線方案所作的評估，雖然該方案可避免影響梧桐河北岸的環境，但沿梧桐河興建的碼頭及粉嶺繞道(東段)的上層架構，會對梧桐河的排水及環境造成很大影響，包括會干擾大水鳥的飛行路線，造成生態影響。此外，該方案對擬發展的房屋項目亦會造成很大的視覺、噪音及空氣

主要意見	規劃署的回應
應推遲，由新發展區項目發展初期進行改為到最後期才進行。 (e) 擬議的粉嶺繞道工程計劃應包括保護環境的措施。 (f) 擬議的粉嶺繞道工程計劃應包括保護環境的措施。 (g) 應採取充足的紓減影響措施，確保村民不會受到噪音和空氣問題所影響。	影響。因此，該走線方案不能接受。 渠務署署長表示，按申述人的建議把粉嶺繞道改建於梧桐河上方可能會阻塞現有進行維修時所用的出入通道，影響到梧桐河日常的維修保養工作。至於申述人所提出有關粉嶺繞道迴旋處應採取高架設計的建議，支撐該迴旋處的構築物(例如樁柱)，會阻礙梧桐河的水流。此外，環保署表示要先進行適當的評估，才能確定申述人的建議在環境方面是否可以接受。 當局會在進行詳細設計及建築工程研究時再考慮／探討擬議粉嶺繞道改良的細節。
C-F2 <i>擬議的粉嶺繞道工程計劃應取消／推遲</i>	
擬議的粉嶺繞道工程計劃應取消／推遲。該意見人指出擬議的粉嶺北新發展區第一期發展項目主要涉及興建公路，方便運送重型機械到發展區使用。因此只須落實興建擬議粉嶺繞道由九龍坑山至聯和墟安居街的一段，方便建築車輛從市區經由粉嶺繞道和馬適路出入發展區。這樣的安排亦可解決沙頭角公路的交通擠塞問題。不過，是否需要落實興	建議興建擬議的粉嶺繞道不是為了方便運送重型機械到發展區使用，而是服務新發展區及粉嶺/上水新市鎮之用。 建議興建擬議的粉嶺繞道，不但是為了應付新發展項目所帶來的額外交通量，亦是為粉嶺／上水新市鎮現有的居民而設，以及協助減輕現有道路網的交通擠塞。進行「新發展區研究」時所作的交通影響評估確

主要意見	規劃署的回應
建擬議粉嶺繞道由文錦渡路至聯和墟安居街的一段，則應視乎第一期人口遷入的情況及交通流量評估結果而定。	定有需要興建粉嶺繞道。基於以上所述，當局認為擬議的粉嶺繞道工程計劃不應取消。 擬議公路基礎設施落實興建的時間表是根據進行「新發展區研究」時所作的交通影響評估及經考慮多個因素而定，包括人口遷入的時間表及現有道路網的運載量。根據擬議的落實時間表，擬議的基礎設施將於二零二九年之前落成，能配合整體發展的時間表。基於以上所述，當局認為擬議的粉嶺繞道工程計劃不應推遲。
C - F 3 <i>關於其他方面的意見</i>	
(a) 附近的北區公園已提供休憩用地，故應把擬闢作公園的粉嶺北規劃區第 12 區石湖新村的用地剔出發展區，使石湖新村得以保留。	(a) 對於應把擬於粉嶺北規劃區第 12 區石湖新村興建的公園剔出發展區，使石湖新村得以保留的意見，回應如下： (i) 現有石湖新村地區(位於粉嶺北規劃區第 12 區)會發展為中央公園，大部分粉嶺北新發展區內居民信步可達，亦與鄰近的社會福利及康樂設施(位於北面毗連的粉嶺北規劃區第 11 區)結合成粉嶺北的文娛及康樂中心，供新建及現有社區享用。除此之外，該中央公園亦

主要意見	規劃署的回應
(b) 道路工程應與附近的發展項目同步進行。此外，應確保區內住在臨時構築物的居民不會受到擬議發展的不良影響。 (c) 粉嶺北新發展區內或附近應預留不少於	可為粉嶺北新發展區帶來視覺上和空間上的紓緩。該公園連同北至南的休憩用地走廊會構成主要的觀景廊，可保居民遠眺到北面的翠綠山景。由於這個擬於石湖新村地區(粉嶺北規劃區第 12 區興建的中央公園位處中央，兼具上述功能，故提供此休憩用地實屬必需及恰當。 (ii) 北區公園是為粉嶺／上水新市鎮現有的居民而設，區內大部分居民徒步即可到達該公園，但該公園距離粉嶺北新發展區未來的住宅羣較遠，而且公園內的設施主要屬靜態性質，與提供多項動態康樂設施(如球場和遊樂場)的擬議中央公園有別。雖然北區公園和擬建的中央公園都能優化粉嶺／上水和粉嶺北地區的休憩用地網絡，但兩者的功能各異，亦為不同地區的居民而設。 (b) 對於落實發展的時間表和對區內居民的影響的問題，回應如下： (i) 為確保能適時提供齊全的商業、零售、休憩用地及政府、機構及社區設施，以配合人口

主要意見	規劃署的回應
一塊土地，用來遷置受影響的村民。可考慮把現時不屬於粉嶺北新發展區範圍的天平山村地區納入此新發展區範圍。	遷入，當局制訂了新發展區這計劃的落實時間表，各發展項目的工程會適當地分期及分項進行。 (ii) 根據「新發展區研究」已獲批准的環評報告，為了減少施工期間可能對環境造成的滋擾，建議工程分期進行，並採用良好的施工方法，以免造成空氣質素、噪音和水質影響。到了運作階段，則建議設置直立式隔音屏障、直立懸臂式屏障、低噪音鋪路物料、半封閉式／全封閉式隔音罩，把噪音控制於可接受的水平，以盡量減少滋擾。 (c) 至於鄉村遷置的關注，有關的新發展區是必需進行以便提供土地應付香港中長期房屋、經濟及社會需要。雖然在規劃新發展區時已盡量減少對原居民的影響，但不能避免部分土地需清拆／徵收，以便提供道路基建、公營房屋、公共設施及住屋和商業發展。為了保持原社群的連繫，在古洞北規劃區第 24 區和粉嶺北規劃區第 15 區亦各預留了一塊用地，以提供資助房屋單位，安置新發展區合資格的受影響住戶。

主要意見		規劃署的回應
		(d)當局亦已盡力跟進各受影響的群組包括鄉村村民的要求及會繼續與持份者對話，以使進一步發展可行的方案。在公平及合理的情況，公眾利益及正當使用公帑下，照顧有關的需求。

關於《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》
表示的意見要點
(第 1 組)

意見編號 (TPB/R/S/KTN/1 及 TPB/R/S/FLN/1)	意見要點及規劃署的回應 (見附件 III-1)
關於古洞北和粉嶺北兩份分區計劃大綱圖的意見	
關於古洞北分區計劃大綱圖的 C5550，以及關於粉嶺北分區計劃大綱圖的 C5622	C-G2、C-G3、C-G4、C-G5
關於古洞北分區計劃大綱圖的 C5597，以及關於粉嶺北分區計劃大綱圖的 C6010	C-G1、C-G2、C-G3、C-G4、 C-G5、C-G6
關於粉嶺北分區計劃大綱圖的 C6009	C-G2、C-G4、C-G6
關於粉嶺北分區計劃大綱圖的意見	
關於粉嶺北分區計劃大綱圖的 C5564、C5565、C5975、 C5976、C5980、C5981 至 C5984	C-F1
關於粉嶺北分區計劃大綱圖的 C5985	C-F2
關於粉嶺北分區計劃大綱圖的 C5977、C5978 及 C5979	C-F3



圖例 LEGEND

-  地帶 ZONES
-  規劃範圍界線 PLANNING SCHEME BOUNDARY
-  規劃區界線 PLANNING AREA BOUNDARY
-  規劃區編號 PLANNING AREA NUMBER

古洞北分區計劃大綱圖的規劃區
PLANNING AREAS OF THE KWU TUNG NORTH OUTLINE ZONING PLAN

就古洞北分區計劃大綱草圖編號S/KTN/1
提出的申述個案編號11至14, 24, 27, 31, 32及73作出考慮
CONSIDERATION OF REPRESENTATIONS No. 11 to 14, 24, 27, 31, 32 AND 73
TO THE DRAFT KWU TUNG NORTH OUTLINE ZONING PLAN No. S/KTN/1

SCALE 1 : 14 000 比例尺
METRES 100 0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1 000 METRES

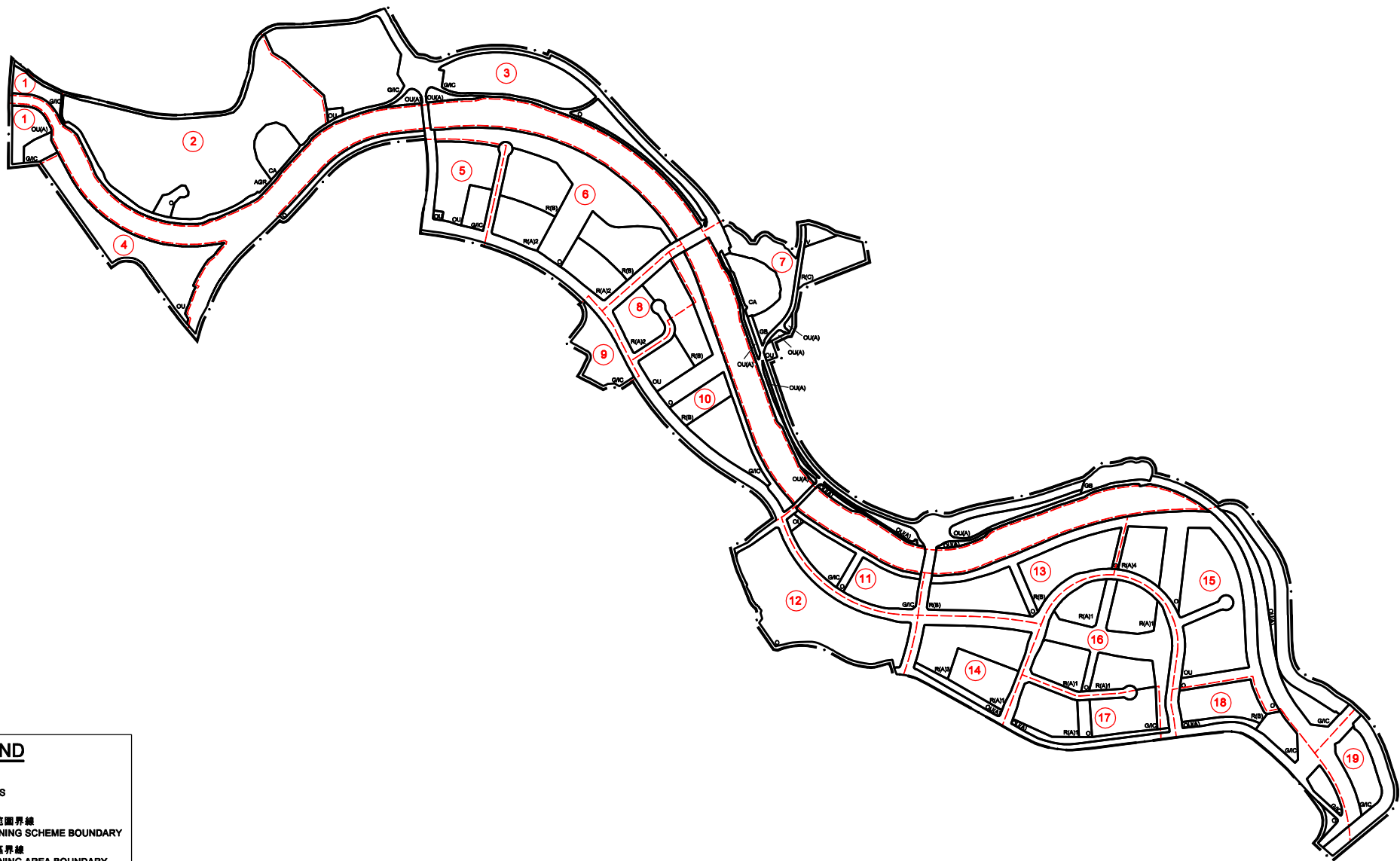
本摘要圖於2014年9月23日擬備
EXTRACT PLAN PREPARED ON 23.9.2014

規劃署
PLANNING DEPARTMENT



參考編號
REFERENCE No.
R/S/KTN/1-11 to 14, 24, 27,
31, 32 and 73

附件 ANNEX
VI(a)

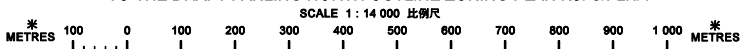


圖例 LEGEND

-  地帶
ZONES
-  規劃範圍界線
PLANNING SCHEME BOUNDARY
-  規劃區界線
PLANNING AREA BOUNDARY
-  規劃區編號
PLANNING AREA NUMBER

**粉嶺北分區計劃大綱圖的規劃區
PLANNING AREAS OF THE FANLING NORTH OUTLINE ZONING PLAN**

就粉嶺北分區計劃大綱草圖編號S/FLN/1
提出的申述個案編號10至14, 30至33, 41, 44, 45, 53, 57, 78, 80及88作出考慮
CONSIDERATION OF REPRESENTATIONS No. 10 TO 14, 30 TO 33, 41, 44, 45, 53, 57, 78, 80 AND 88
TO THE DRAFT FANLING NORTH OUTLINE ZONING PLAN No. S/FLN/1



本摘要圖於2014年9月17日擬備
EXTRACT PLAN PREPARED ON 17.9.2014

**規劃署
PLANNING DEPARTMENT**



參考編號
REFERENCE No.
R/S/FLN/1-10 to 14, 30 to 33,
41, 44, 45, 53, 57, 78, 80 and 88

附件 ANNEX
VI(b)

古洞北及粉嶺北兩份分區計劃大綱圖
各類土地用途地帶的規劃意向

1. 古洞北分區計劃大綱圖的規劃意向(圖 KTN-1)

- 1.1 「綜合發展區」地帶的規劃意向，是把涵蓋範圍綜合發展／重建作住宅用途，並提供休憩用地和其他配套設施。設立此地帶，是方便當局因應環境、交通和基礎設施等各種限制和其他限制，對發展的組合、規模、設計和布局實施適當的規劃管制。古洞北唯一的「綜合發展區」地帶位於燕崗村南面規劃區第 38 區。
- 1.2 「住宅(甲類)」地帶的規劃意向，主要是用作發展高密度住宅項目。此地帶包括 10 塊土地用作發展私人住宅、居者有其屋計劃(下稱「居屋」)和租住公屋(下稱「公屋」)項目。這些土地全都在擬設鐵路站的 500 米步程範圍內。
- 1.3 「住宅(乙類)」地帶的規劃意向，主要是作中等密度的住宅發展；服務鄰近住宅區的商業用途，如向城規會提出申請，或會獲得批准。市廣場東面有八塊用地指定為此地帶，並預留作私人住宅發展。
- 1.4 「住宅(丙類)」地帶的規劃意向，主要是作低層、低密度的住宅發展；服務鄰近住宅區的商業用途，如向城規會提出申請，或會獲得批准。現時在規劃區第 14 區鳳崗山南面的鳳崗花園位於此地帶內。
- 1.5 「鄉村式發展」地帶的規劃意向，是就現有的認可鄉村和適宜作鄉村擴展的土地劃定界線。地帶內的土地，主要預算供原居村民興建小型屋宇之用。至於指定為「鄉村式發展(1)」地帶的土地的規劃意向，則是提供合適的土地重置受政府計劃影響的村屋。設立此地帶的目的，亦是要把鄉村式發展集中在地帶內，使發展模式較具條理，而在土地運用及基礎設施和服務的提供方面，較具經濟效益。在新界豁免管制屋宇的地面一層，有多項配合村民需要和鄉村

發展的商業和社區用途列為經常准許的用途。其他商業、社區和康樂用途，如向城規會申請許可，或會獲得批准。

- 1.6 「政府、機構或社區」地帶的規劃意向，主要是提供政府、機構或社區設施，以配合當地居民及／或該地區、區域，以至全港的需要；以及是供應土地予政府、提供社區所需社會服務的機構和其他機構，以供用於與其工作直接有關或互相配合的用途。
- 1.7 「休憩用地」地帶的規劃意向，主要是提供戶外公共空間作各種動態及／或靜態康樂用途，以配合當地居民和其他市民的需要。該區會設有一個公眾休憩用地網絡，各公眾休憩用地連通，面積和功能不同，包括區域休憩用地、地區休憩用地及鄰舍休憩用地。
- 1.8 「其他指定用途」地帶的規劃意向，是作特定發展及／或用途。有關用途於地帶的附註中註明，例如「商業／住宅發展暨公共交通交匯處」、「混合用途」、「商貿及科技園」、「研究與發展」、「自然生態公園」、「區域供冷系統」、「鐵路相關設施」、「加油站」、「污水泵房」、「練靶場」及「美化市容地帶」。
- 1.9 「農業」地帶的規劃意向，主要是保存和保護良好的農地／農場／魚塘，以便作農業用途。設立此地帶的目的，亦是要保存在復耕及作其他農業用途方面具有良好潛力的休耕農地。至於指定為「農業(1)」地帶的土地的規劃意向，則主要是保存和保護農地／農場／魚塘，作農業用途，並作為緩衝區，加強保護塱原自然生態公園。
- 1.10 「綠化地帶」的規劃意向，主要是就發展區劃定界線、保存現有的天然景物，並為當地居民和遊客提供土地作靜態康樂場地。根據一般推定，此地帶不宜進行發展。
- 1.11 就「農業」、「農業(1)」、「綠化地帶」及「其他指定用途」註明「自然生態公園」地帶而言，必須取得城規會的許可，才可進行河道改道及／或填土／填塘及／或挖土工程。不過，就「農業」地帶而言，政府部門事先以書面指示特別要求進行的填土工程，或為真正農耕作業而進行的

填土工程，包括為耕種而鋪上厚度不超過 1.2 米的泥土，以及建造已事先獲地政總署發給批准書的農用構築物，則可獲豁免受此管制。

2. 粉嶺北分區計劃大綱圖的規劃意向(圖 FLN-1)

- 2.1 「住宅(甲類)」地帶的規劃意向，主要是作高密度住宅發展。地帶內的發展項目全都鄰近兩個擬設的公共交通交匯處，務求能善用公共運輸之便。此地帶包括地區中心及南岸住宅區內用於發展公屋、居屋和私人住宅的用地。
- 2.2 「住宅(乙類)」地帶的規劃意向，主要是作中等密度的住宅發展；服務鄰近住宅區的商業用途，如向城規會提出申請，或會獲得批准。
- 2.3 「住宅(丙類)」地帶的規劃意向，主要是作低層、低密度的住宅發展；服務鄰近住宅區的商業用途，如向城規會提出申請，或會獲得批准。
- 2.4 「鄉村式發展」地帶的規劃意向，是提供合適土地以重置受政府計劃影響的村屋。設立此地帶的目的，亦是要把鄉村式發展集中在地帶內，使發展模式較具條理，而在土地運用及基礎設施和服務的提供方面，較具經濟效益。在新界豁免管制屋宇的地面一層，有多項配合村民需要和鄉村發展的商業和社區用途列為經常准許的用途。其他商業、社區和康樂用途，如向城規會申請許可，或會獲得批准。
- 2.5 「政府、機構或社區」地帶的規劃意向，主要是提供政府、機構或社區設施，以配合當地居民及／或該地區、區域，以至全港的需要；以及是供應土地予政府、提供社區所需社會服務的機構和其他機構，以供用於與其工作直接有關或互相配合的用途。
- 2.6 「休憩用地」地帶的規劃意向，主要是提供戶外公共空間作各種動態及／或靜態康樂用途，以配合當地居民和其他市民的需要。該區會設有一個公眾休憩用地網絡，各公眾休憩用地連通，面積和功能不同，包括區域休憩用地、地區休憩用地及鄰舍休憩用地。

- 2.7 「其他指定用途」地帶的規劃意向，是作特定發展及／或用途。有關用途於地帶的附註中註明，例如「商業／住宅發展暨公共交通交匯處」、「環保交通系統停泊及營運設施」、「污水處理廠」、「污水抽水站」及「美化市容地帶」。
- 2.8 「農業」地帶的規劃意向，主要是保存和保護良好的農地／農場／魚塘，以便作農業用途。設立此地帶的目的，亦是要保存在復耕及作其他農業用途方面具有良好潛力的休耕農地。
- 2.9 「綠化地帶」的規劃意向，主要是利用天然地理環境作為市區和近郊的發展區的界限，並保護天然景物和環境，以及作為毗鄰的河曲的生態緩衝區。根據一般推定，此地帶不宜進行發展。
- 2.10 「自然保育區」地帶的規劃意向，是保護和保存區內現有的天然景觀、生態系統或地形特色，以達到保育目的及作教育和研究用途，並且分隔開易受破壞的天然環境，以免發展項目對這些天然環境造成不良影響。根據一般推定，此地帶不宜進行發展。大體而言，有需要進行以助保存區內現有天然景觀或風景質素的發展，或者絕對基於公眾利益而必須進行的基礎設施項目，才可能會獲得批准。
- 2.11 就「農業」、「綠化地帶」及「自然保育區」地帶而言，必須取得城規會的許可，才可進行填土／填塘及／或挖土工程。不過，就「農業」地帶而言，政府部門事先以書面指示特別要求進行的填土工程，或為真正農耕作業而進行的填土工程，包括為耕種而鋪上厚度不超過 1.2 米的泥土，以及建造已事先獲地政總署發給批准書的農用構築物，則可獲豁免受此管制。

已剔除的古洞北及粉嶺北分區計劃大綱圖的申述及意見的摘要

申述

	古洞北分區計劃大綱圖	粉嶺北分區計劃大綱圖
(a) 申述人撤回該申述	3 (R1310, R9475 及 R10018)	3 (R1760, R9925 及 R10468)
(b) 申述人表示未有提交該申述	82 (R449, R765, R2183, R2426, R2469, R3401, R3656, R3664, R3684, R3687, R3857, R3869, R4078, R4143, R4336, R4501, R4525, R4701, R4949, R4974, R5316, R5513, R5925, R6300, R6760, R7187, R7922, R7985, R8594, R8672, R9340, R9662, R10170, R10763, R10850, R11053, R11473, R11716, R11725, R11819, R12098, R12438, R12570, R12595, R13155, R13254, R13427, R13560, R13609, R13771, R13869, R13895, R14118, R14433, R14947, R15226, R15512, R15529, R15626, R15671, R16242, R16269, R16448, R16730, R16910, R17165, R17468, R17548, R17567, R17608, R17634, R17688, R17874, R18198, R18622, R19515, R19897, R20223, R20247, R20306, R20388 及 R20540)	83 (R364, R896, R1211, R2633, R2876, R2919, R3851, R4106, R4114, R4134, R4137, R4307, R4319, R4528, R4593, R4786, R4951, R4975, R5151, R5399, R5424, R5766, R5963, R6375, R6750, R7210, R7637, R8372, R8435, R9044, R9122, R9790, R10112, R10620, R11213, R11300, R11503, R11924, R12167, R12176, R12270, R12550, R12890, R13021, R13046, R13606, R13705, R13878, R14011, R14060, R14222, R14320, R14346, R14569, R14884, R15398, R15677, R15963, R15980, R16077, R16122, R16693, R16720, R16899, R17181, R17361, R17616, R17919, R17999, R18018, R18059, R18085, R18139, R18325, R18649, R19073, R19966, R20348, R20674, R20698, R20757, R20839 及 R20991)
(c) 重複申述	25 以下的相同申述，粗體標示的個案將被剔除 R1234 = R1227 R1235 = R1229 R1236 = R1228 R1237 = R1230 R1594 = R1624	25 以下的相同申述，粗體標示的個案將被剔除 R1677 = R1684 R1678 = R1686 R1679 = R1685 R1680 = R1687 R2067 = R2047

	古洞北分區計劃大綱圖			粉嶺北分區計劃大綱圖		
	R1596	=	R1623	R2068	=	R2045
	R1597	=	R1625	R2069	=	R2048
	R1730	=	R1733	R2185	=	R2182
	R1734	=	R1737	R2189	=	R2186
	R2734	=	R8124	R3184	=	R8574
	R2855	=	R8119	R3305	=	R8569
	R2913	=	R3290	R3363	=	R3740
	R2915	=	R3295	R3365	=	R3745
	R2916	=	R3294	R3366	=	R3744
	R2917	=	R3310	R3451	=	R3759
	R3001	=	R3309	R3452	=	R3761
	R3002	=	R3311	R3453	=	R3749
	R3003	=	R3299	R3475	=	R3739
	R3025	=	R3289	R3480	=	R3734
	R3030	=	R3284	R3828	=	R6530
	R3378	=	R6080	R4037	=	R6420
	R3587	=	R5970	R6760	=	R6822
	R6310	=	R6372	R7333	=	R1924
	R11418	=	R18960	R11869	=	R19411
	R17521	=	R17522	R17972	=	R17973

意見

	古洞北分區計劃大綱圖	粉嶺北分區計劃大綱圖
(a) 提意見人表示 未有提交該意見	1 (C788)	2 (C88 及 C5624).
(b) 重複意見	1 (C89 及 C162 為相同意見， C162 將被剔除)	1 (C89 及 C162 為相同意見， C162 將被剔除)