

2014年1月28日
資料文件

立法會發展事務委員會

環珠江口宜居灣區建設重點行動計劃研究

目的

本文件旨在向議員介紹「環珠江口宜居灣區建設重點行動計劃研究」(下稱「本研究」)的修訂建議，以及第二階段公眾參與活動的詳情。

背景

2. 本研究是香港、廣東和澳門三方政府在尊重三地不同行政體制的前提下共同提出，並按現有的粵港和粵澳城市規劃合作機制進行的一項涉及區域規劃的概念性研究。研究範圍包括香港和澳門，以及環珠江口五市（廣州、東莞、深圳、中山、珠海）鄰接珠江出海口水域的 19 個區。研究的目的是為三地政府提供一個協商溝通平台，共同探討如何促進「環珠江口灣區」（下稱「灣區」）成為大珠三角區域內一個既有優質生活、又有蓬勃經濟發展的核心地區，並就此願景提出原則性和方向性的建議，供三方各自進行規劃時作參考。

3. 本研究於2010年4月展開。我們曾於2011年2月22日，在研究的第一階段公眾參與期間，向委員會介紹研究的初步建議[立法會文件第CB(1)1308/10-11(03)號]。

第一階段公眾參與

4. 2011年1月，粵港澳三地同步展開第一階段公眾參與活動，徵詢公眾對初步研究建議的意見。在香港舉行的主要活動，除了向委員會作出的介紹外，還包括三場公眾諮詢論

壇，以及出席多個團體舉辦的共八個講座、座談會和研討會。公眾參與活動期間收到的主要意見和我們的回應載於附件一的「第一階段公眾參與報告」。

5. 在收到的公眾意見中，不少提出應充分利用本研究作為區域合作的平台，讓粵港澳共同探討如何實現優勢互補，使整個地區發展得更好。但是亦有頗多的意見認為區域合作可能會影響香港在本土規劃的自主性。

6. 就上述的關注，我們必須強調香港與廣東和澳門，無論在地理環境以至經濟社會關係均十分密切，有需要在如何改善整體生活環境方面加強合作和交流，本研究可以為粵港澳三方提供一個協調和溝通的平台以進行這方面的工作。同時，本研究提出的建議主要屬於原則性和方向性，為三地政府在制定政策和相關措施時提供參考，三地政府須因應各自的情況，遵從各自的既定機制及法規，策劃適用於本身的計劃。就香港而言，我們會參考研究報告所提出的原則和方向，按香港本地的發展模式和優先次序，擬訂有關的規劃和建議工程等。我們會按照既定程序就個別計劃及項目進行諮詢，包括立法會、有關機構及公眾人士。如須撥款進行研究或工程項目，也必須先得到立法會批准。

研究建議

7. 本研究詳細分析了多個世界著名「宜居區域」的實踐經驗後，總結了適用於「灣區」的宜居區域要素，包括良好的資源運用和生態環境、多元化的休憩空間和良好的歷史文化保育、健全的公共服務、便捷暢順和以人為本的交通模式、多元的經濟和就業/創業機會，以及可持續的社會創新能力等六大方面，並以此為基礎就達致「宜居灣區」的願景提出了一系列的目標、策略和行動建議。

8. 參考第一階段公眾參與活動收到的意見，本研究對初步建議作出了不少修訂。經修訂的建議可歸納為十個專項範疇，分別從保育自然生態和歷史文化資源；優化濱水環境和公共休閒空間；鼓勵公共運輸、步行等交通模式；促進高效集約的土地利用模式；提升公共服務水平；加強跨界交通聯

繫；以及改善空氣和水質等重點規劃方向改善區域環境，藉此提升居民生活質素。這十項專項建議的詳細內容載於附件二的「研究建議摘要」，重點撮錄如下：

- 「綠網」 - 建基於珠三角「綠道網」及港澳現有的生態保育系統，以生態廊道連接區域內主要的自然生態地區，形成網絡以助保存珍貴的自然生態景觀，為植物生長和動物繁衍棲息提供充足及連繫的空間；同時加強三地休閒散步和遠足網絡，滿足居民接近大自然的期望。
- 「藍網」 - 進一步對海岸和河畔地區進行重點保護、合理利用和優化該等地區，改善水質，加強岸線的協調管理，保護海岸和河畔生態資源和自然景觀，營造良好的環境，為居民提供更多具有特色的臨海和河畔休憩空間。
- 「區域公共交通網」 - 積極發展公共交通，建設聯繫整個區域、多元化、覆蓋廣、緊密銜接的區域公共交通系統，並進一步加強粵港澳三地交通聯繫。在改善城市交通網絡的同時，促進集約的土地利用模式。
- 「文化街區」 - 加強歷史文化資源的保育、活化和再利用，提供更多具歷史文化特色的場所，令居民可體驗「灣區」的多元文化。
- 「特色公共空間」 - 在公共空間的規劃建設中加強和突顯本地特色，營造多元城市景觀，提升生活環境質素。
- 「公共服務網」 - 加強公共服務，形成全面的公共服務網絡，滿足居民的需求，為吸引更多人到「灣區」安居樂業創造條件。
- 「宜居社區」 - 在社區層面加強公共服務設施和公共活動空間，提升居民生活質素。

- 「步行城市」 - 優化步行網絡和步行環境，構建暢達、安全、宜人的步行系統，鼓勵居民多步行，並創造富活力的街區。
- 「便捷通關」 - 重點加強跨界基礎設施及提供便利的通關設施，使粵港澳三地形成更緊密、更便捷的交通聯繫，促進粵港澳地區經濟社會發展。
- 「跨界環保合作」 - 確保區域得到充足穩定的優質食水供應、解決流域水質及區域空氣污染問題，實現區域環境聯防聯治。

第二階段公眾參與

9. 我們已透過新聞稿及研究網頁 (<http://www.prdbay.com/ft/home.asp>) 向公眾公佈研究的修訂建議。載於本文件附件的「研究建議摘要」和「第一階段公眾參與報告」，以及包括研究的詳細背景和分析資料的「匯總報告」，亦已上載於研究網頁，讓市民知悉研究的內容。我們並會於 2014 年 4 月舉行公眾論壇(詳情容後公佈)，讓市民就研究建議作進一步討論。我們歡迎公眾就研究建議提出意見，收到的意見會供有關政策局和部門在考慮相關的規劃時作參考。

10. 請議員備悉本研究的建議，及第二階段公眾參與的安排。

附件

- 附件一 第一階段公眾參與報告
- 附件二 研究建議摘要

發展局
規劃署
2014 年 1 月

《環珠江口宜居灣區建設重點行動計劃研究》

第一階段公眾參與報告

廣東省住房和城鄉建設廳
香港特區發展局/規劃署
澳門特區運輸工務司

二〇一四年一月

(研究顧問：廣東省城鄉規劃設計研究院、北京大學深圳研究生院)

目 錄

1· 引言	1
2· 第一階段公眾參與活動	3
2.1 廣東公眾參與活動概況	3
2.2 香港公眾參與活動概況	3
2.2.1 香港第一次公眾論壇	3
2.2.2 香港立法會發展事務委員會	4
2.2.3 香港第二次公眾論壇	4
2.2.4 香港第三次公眾論壇	4
2.2.5 香港多個團體舉辦的簡介會	4
2.3 澳門公眾參與活動概況	5
2.3.1 澳門第一次座談會	5
2.3.2 澳門第二次座談會	5
3· 主要意見綜述及回應	6
3.1 關於「行動建議背景」	6
3.1.1 關於「研究目的」	6
3.1.2 關於「研究範圍」	10
3.1.3 關於「研究方法」	11
3.2 關於「現狀分析」	12

3.3 關於「發展目標」	14
3.4 關於「發展策略」	15
3.5 關於「重點行動建議」	20
3.5.1 關於「綠網」行動建議.....	21
3.5.2 關於「藍網」行動建議.....	24
3.5.3 關於「綠色交通」行動建議.....	26
3.5.4 關於「地域魅力場所」行動建議.....	29
3.5.5 關於「低碳住區」行動建議.....	30
3.5.7 關於「便捷通關」行動建議.....	32
3.7 關於「落實機制」	35
3.8 其它意見	36
3.8.1 關於公眾參與活動.....	36
3.8.2 關於「環境評估」	37
3.8.3 關於「落實措施及時間表」	37
4 · 主要意見總結	39

1 · 引言

2006 年，粵港澳三地政府在「一國兩制」框架下聯合開展了《大珠江三角洲城鎮群協調發展規劃研究》，希望通過區域層面的策略性規劃研究，構建一個溝通平台，以前瞻性的視野考慮和分析大珠三角發展的機遇與挑戰，制訂區域空間協調發展策略，以促進區域合作，提高居住環境質素，確保大珠三角可持續發展，及提升大珠三角的國際競爭力。該研究於 2009 年完成，並提出三方共同探討環珠江口灣區未來發展策略為其中一項研究重點。

2008 年，國務院頒佈實施《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008—2020 年）》（以下簡稱《綱要》），為粵港澳合作提供了新的契機和平台。2009 年 2 月，粵港澳三地政府經過進一步商討，達成了共同進行《環珠江口宜居灣區建設重點行動計劃研究》（以下簡稱《宜居灣區研究》）的共識。廣東省方面，2009 年 4 月頒佈的《中共廣東省委、省政府關於貫徹實施〈綱要〉的決定》（粵發〔2009〕10 號）進一步明確了此項任務。三地政府亦將此列為《大珠江三角洲城鎮群協調發展規劃研究》所建議的其中一項重點工作，以及《粵港合作框架協議》、《粵澳合作框架協議》中的一項區域重點合作規劃項目。

《宜居灣區研究》是尊重粵港澳三地各有不同的行政體制，由三地政府共同提出的區域規劃概念性研究，按現有的粵港和粵澳城市規劃合作機制進行，目的是在平等協商的前提下，通過溝通協調和統籌合作，達致優勢互補和互利合作。研究所提出的建議以原則性和方向性為主，供三地政府各自規劃時作參考。在考慮有關建議時，三地須根據各自的社會情況，並遵從各自的既定機制，策劃適用於本身的計劃，以達致「宜居灣區」的願景。

研究過程包括一系列的公眾參與活動，通過與公眾的意見交流，共同探討宜居灣區發展的概念。公眾參與活動主要分為兩個階段：

第一階段公眾參與活動在 2011 年 1 月 14 日開展，為期約 3 個月。主要收集公眾對《宜居灣區研究》初步建議的意見，讓公眾瞭解研究的主要方向和內容，以及就一些主要課題和關注事項進行重點討論。

第二階段公眾參與活動在 2014 年 1 月 24 日開展。主要總結第一階段公眾參與所收集到的意見，並提出修訂建議，供社會人士進一步討論及提出意見。

本報告旨在總結第一階段公眾參與活動所收集的意見，並列出我們對該等意見的回應。

2 · 第一階段公眾參與活動

第一階段公眾諮詢活動於 2011 年 1 月 14 日在廣東、香港及澳門三地同步開展。我們編制了一份公眾諮詢讀本，扼要說明了研究的目標和初步建議，同時設立了專屬網頁，方便三地公眾瞭解相關的研究資料、諮詢文件、公眾參與活動的詳情及研究的最新進展，鼓勵公眾發表意見。為深入接觸三地不同界別的人士，我們開展了一連串的諮詢活動，廣泛收集公眾及有關團體的意見。

2.1 廣東公眾參與活動概況

2011 年 1 月中旬，廣東開展了問卷調查，發放問卷 900 份，回收有效問卷共 361 份。通過問卷調查廣泛地諮詢公眾對灣區未來發展的期望和建議，加深公眾對研究的瞭解，鼓勵公眾參與。很多公眾人士對研究的初步建議和後續工作提出了許多寶貴的意見。

2.2 香港公眾參與活動概況

2.2.1 香港第一次公眾論壇

2011 年 1 月 29 日，香港規劃署於青年協會大廈 9 樓演講廳舉行第一場公眾論壇。出席論壇人士超過一百名，包括香港的專家、學者、專業團體和研究機構的代表以及公眾人士。研究顧問代表介紹了《宜居灣區研究》項目背景及主要研究內容，與會者對研究的初步建議以及後續工作提出了許多寶貴的意見。

2.2.2 香港立法會發展事務委員會

2011年2月22日，香港發展局及規劃署向立法會發展事務委員會介紹《宜居灣區研究》項目背景及主要研究內容，與會議員對研究的初步建議以及後續工作提出了許多寶貴的意見。

2.2.3 香港第二次公眾論壇

2011年3月3日，香港規劃署於灣仔溫莎公爵社會服務大廈大禮堂舉行第二場公眾論壇，約百多人出席，包括香港的專家、學者、專業團體和研究機構的代表以及公眾人士。規劃署代表介紹了《宜居灣區研究》項目背景及主要研究內容。兩位港方專家顧問：香港浸會大學有機資源中心黃煥忠主任及香港科技大學大氣研究中心劉啟漢主任出席了論壇，從區域環境及生態保育方面分享他們對「宜居灣區」的看法。與會者對研究的初步建議和後續工作提出了許多寶貴的意見。

2.2.4 香港第三次公眾論壇

2011年4月9日，香港規劃署於九龍塘生產力大樓舉行第三場公眾論壇，約百多人出席，包括香港的專家、學者、專業團體和研究機構的代表以及公眾人士。規劃署代表介紹了《宜居灣區研究》項目背景及主要研究內容。兩位港方專家顧問：香港大學城市規劃與環境管理中心葉嘉安主任及香港大學地理系王緝憲主任出席了論壇，從區域規劃和交通運輸方面分享他們對「宜居灣區」的看法。與會者對研究的初步建議和後續工作提出了許多寶貴的意見。

2.2.5 香港多個團體舉辦的簡介會

香港規劃署在2011年2月至4月期間，應邀出席了由多個團體舉辦的共八個講座、座談會和研討會，就《宜居灣區研究》作出了簡介，藉此收集各界人士對宜居灣區發展的意見和建議（詳情見下表）。

香港簡介會一覽表

日期	活動
2011 年 2 月 25 日	Project Chambers 午餐講座
2011 年 3 月 1 日	香港建築師學會、香港規劃師學會、香港園境師學會聯席座談會
2011 年 3 月 11 日	新世紀論壇、香港公共管治學會、中國高等院校香港校友會聯合會、工程界社促會、城市智庫及清新空氣行動聯席座談會
2011 年 3 月 21 日	新界扶輪社晚餐講座
2011 年 3 月 26 日	「創建香港乙城話」座談會
2011 年 4 月 8 日	香港專業聯盟十二五規劃研討會
2011 年 4 月 13 日	香港物流協會座談會
2011 年 4 月 16 日	香港理工大學中國商業中心-「香港與珠三角規劃的互動和反思」研討會

2.3 澳門公眾參與活動概況

2.3.1 澳門第一次座談會

2011 年 1 月 31 日，研究顧問在澳門舉行座談會，與澳門政府負責工務、交通、基建、環保、地籍、能源、文化、旅遊、民政、康體、社工、衛生、房屋、港務、燃料、消防和治安等範疇的逾 50 位部門代表、專業團體代表、專家顧問進行意見交流，與會者就研究中涉澳的主要事項提出了許多寶貴的意見。

2.3.2 澳門第二次座談會

2011 年 2 月 26 日，澳門運輸工務司於澳門旅遊活動中心 2 樓演講廳舉行座談會，澳方專家顧問、粵港澳三方政府相關部門代表、近百位澳門各界組織、專業團體代表和其他公眾人士，以及研究顧問成員出席座談會。研究顧問代表介紹了《宜居灣區研究》項目背景及主要研究內容，與會者對研究的初步建議以及後續工作提出了許多寶貴的意見。

3 · 主要意見綜述及回應

第一階段公眾參與活動所收到的意見主要來自出席各項活動的人士，以及通過電郵、專屬網站、書面信函及大眾媒體提出的意見。其中，專屬網站收到發言約 130 條，廣東省住房和城鄉建設廳收到有效電郵約 120 封，香港規劃署收到有效電郵及其他書面意見約 800 多封，澳門土地工務運輸局收到有效電郵及其他書面意見約 100 封，研究顧問收到有效電郵約 50 封。

所有收到的意見均已進行分析，並在進一步的研究過程中作出適當考慮。部分在第一階段公眾參與文件所採用的標題和表述，在修訂建議中已更新。為方便對照，本報告盡量沿用第一階段公眾參與文件所用的標題和表述。

3.1 關於「行動建議背景」

3.1.1 關於「研究目的」

(1) 對區域合作的看法

不少公眾人士認同區域合作的重要性，提出應研究如何推進互助合作、優勢互補，促進大珠江三角洲共同發展，粵港澳三方應制定共同行動大綱。

另一方面，有部分香港公眾人士十分關注城市的自主規劃權，疑慮區域合作會令香港「被」內地「規劃」，有違「一國兩制」的原則，並指以行政權力強力推行的建設模式並不適用於香港；亦有人擔心若規劃制度傾斜地產發展，會使香港窮人被逼移居大陸。

不過，也有人指出香港不存在「被規劃」的問題，認為香港與內地發展不可分離，區域合作是香港經濟轉型和發展的重要契機。

回應

粵港澳三地雖然在行政上互不隸屬，經濟社會發展情況亦各有不同，但灣區內各城市和地區在地理、文化和生活上關係密切，個別地方的發展可能影響鄰近乃至整個區域，因此，三方有需要就共同關心及影響區域發展的問題進行協商溝通。

本研究的目的是透過合作開展概念性的規劃研究，為粵港澳三地提供一個有效的協商溝通平台，共同研究如何善用區域資源，以及在「一國兩制」框架下推進區域合作創新，為「灣區」成為大珠三角內一個既有優質生活、又有利經濟發展的核心地區提供參考。在此基礎上，《宜居灣區研究》就三地的重要資源的保護及利用方面提出原則性的建議，為各個城市未來發展方向提供參考，研究強調的是協調溝通，並不涉及個別城市的具體規劃及發展項目，這樣的合作並不違背「一國兩制」的原則。

從世界大都市發展過程來看，主要的「國際城市」都逐步發展成為對國際具有重要影響的「全球城市區域」，比如東京灣區、三藩市灣區、德國西北部地區、荷蘭蘭斯塔德地區、悉尼灣區等，它們是引領地方發展的核心，也是帶動全球經濟發展的世界級區域。

在全球化經濟發展趨勢下，城市的規劃發展須具有區域視野。香港、澳門與珠三角的合作發展已是大勢所趨，三地都不能獨善其身，《宜居灣區研究》可以提供一個有效的平台，讓粵港澳共同研究如何實現優勢互補，促進三方在區域規劃、環境保護、生態保育、交通連接、經濟發展等各方面的合作，使整個地區更好地發展。

(2) 粵港澳三地在研究過程中的角色

有公眾人士質疑研究過程中，粵港澳三地由於政治、經濟、社會制度不同，又各不相屬，如何能夠有效進行合作，各持份者，包括政府、研究顧問、顧問專家和公眾等在研究中分別擔當哪種角色，公眾如何可以參與研究。部分香港公眾人士認為由於邀請了內地的研究單位，使內地主導了研究，提議香港的政府官員和專家應該在過程中承擔更積極的角色，並要關注公眾的切身利益。

回應

《宜居灣區研究》為三地政府、專家和公眾提供了一個有效溝通和交流的平台。在規劃研究過程中，各持份者參與的過程如下：

政府方面，粵港澳三方分別主要通過廣東省住房和城鄉建設廳、香港發展局及規劃署和澳門運輸工務司，在平等的基礎上共同參與及督導研究的進行。上述三方部門代表通過工作協商會議進行研究工作，《宜居灣區研究》的大方向及建議是三地政府共同協商並取得共識後才確定的，並不存在任何一方主導研究的情況。

研究顧問方面，主要提供相關技術支援。通過實地調研，參照和分析世界上宜居區域的經驗、粵港澳三地良好的實踐經驗、三地政策要求和灣區的現況，以及三方同意的規劃原則，提出一些可供選擇的方案，並作出進一步分析和論證，以制定有利提升灣區宜居水準的建議。在研究的過程中，研究顧問持續吸納政府、顧問專家、公眾人士等對《宜居灣區研究》中提及的各項議題的意見，作為修訂及改善研究建議的參考。聘用內地研究單位，主要是考慮到他們能較為有效地聯繫內地有關單位、搜集內地資料。無論如何，研究顧問須根據三地政府指示進行工作，不會因為來自內地而忽略港澳的訴求。

顧問專家方面，顧問專家的名單是由三地聯合提出，邀請了9位內地專家學者、6位香港專家學者及6位澳門專家學者一同作為《宜居灣區研究》的顧問，主要對項目的專題研究、技術評估及各階段建議提供意見，並協助提供相關的學術理論、研究方法及參考資料。

公眾方面，為粵港澳三地民眾提供機會瞭解研究內容、提出建議和意見是研究過程的一部分。有關公眾參與的途徑，粵方主要通過粵建訊息網、《宜居灣區研究》專屬網站以及向有關部門和公共研究機構發放問卷等方式開展公眾諮詢，內地不同層面規劃有不同的公眾諮詢要求，《宜居灣區研究》進行如此大規模的公眾諮詢，是內地區域規劃公眾參與的一次重大嘗試。香港和澳門也通過規劃當局網站和《宜居灣區研究》專屬網站開展公眾諮詢，同時按照港、澳的規劃程序和公眾諮詢模式開展公眾諮詢，舉辦了多次公眾論壇和簡介會，粵港澳三地的公眾人士都對研究的初步建議和後續工作提出了許多寶貴的意見。

(3) 有效實施研究建議的辦法

有專家提到研究建議的實施需要有從中央到地方的政策支持，建議將報告轉化成為政策性文件，成為「十二五」的專項規劃。但有香港人擔心將研究建議寫入「十二五」規劃會與「一國兩制」原則抵觸。

此外，有意見認為研究應明確提出在「一國兩制」原則下，粵港澳三地如何能有效地實施合作建議，並指出與其側重於共同發展的項目，倒不如加強分析區域性分工的可行性、正視區域內城市競爭的情況，以及三地不同的行政體制的差異，務求保持港澳的優勢和獨特性，並為城市間的規劃協調提供有效的方案。

回應

《宜居灣區研究》是粵港澳三地政府共同進行的區域規劃研究，由於三地的行政體制不同，而且各不相屬，我們理解公眾人士對研究報告的政策性的關注，也十分明白「一國兩制」的重要意義。故此，研究所提出的建議，會分別考慮三地實際情況，並且僅是供三方制定各自規劃建議時作參考，是否轉化為政策性文件或者爭取進一步的政策支持需由三方政府根據各自的情況決定。在考慮有關建議時，三方須根據各自的社會情況，並遵從各自的既定機制，制定適用於本身的計劃，以落實「宜居灣區」的目標和方向。

粵港澳三地在區域發展的分工，以及三地的差異、優勢和獨特性等，已在《大珠江三角洲城鎮群協調發展規劃研究》中作出分析，《宜居灣區研究》已採納有關分析為研究基礎。

3.1.2 關於「研究範圍」

有公眾人士質疑為何粵港澳三方選擇「灣區」而非整個大珠江三角區域進行合作研究，以及為何研究範圍包括香港和澳門全境，而內地城市則只包括一部分，擔心這樣的劃分有欠全面，並會加劇城市間的競爭而非促成發展的共識。有意見認為研究範圍應包括龍崗、大亞灣等地區，因為這些地區若有污染便會影響整個珠江口，以至整個區域。

回應

《宜居灣區研究》的範圍是粵港澳相關政府部門及有關專家學者經多次討論達成的共識，主要有三個方面的考慮因素：

第一，灣區是珠三角與港澳利益最直接相關的地區，粵港澳三地在行政上互不隸屬，但在地理、文化和自然環境上關係密切，個別地方的發展均可能影響鄰近以至整個區域，選擇「灣區」作為研究範圍，直接體現了三地的共同利益。

第二，目前灣區具有獨特的優越條件，是大珠三角地區的生態核心和交通樞紐，是粵港澳地區多元文化薈萃的合作平台，而且灣區內廣東省五市都將環珠江口地區作為未來發展的主要地區。

第三，政府開展建設或保育工作都涉及財政資源，因此需要謹慎地選擇一些先行區進行可行性試驗，灣區陸地面積約6,890 平方公里，約佔大珠三角總面積的1/6，但是其經濟總量卻將近大珠三角地區的60%，有利於開展先行示範區工作。

綜上所述，粵港澳三方共同選擇了「灣區」作為先行示範區，通過緊密的合作和溝通，合力探討其宜居發展方向和策略。同時，在對個別課題進行研究時，亦會對研究範圍以外的重要因素一併考慮，例如建議區域空氣污染治理措施時，已考慮鹽田港區的粉塵及排放污染的影響，因此不會存在研究範圍考慮不全面的問題。

3.1.3 關於「研究方法」

就宜居的元素來說，公眾關注的主要是「清新的空氣」、「方便的購物、就醫和上學」、「充足的綠地和公園」、「良好的社會治安」、「適當的居住條件」以及「乾淨的水源」等方面。有專家提出宜居就是要使人們能夠安居，研究須促進空氣及水質的改善、通關便捷、提高交通網絡的覆蓋和效率、社會公共服務的提升、內地的交通方便、社區服務改善等。也有公眾人士認為需要深入論證「宜居」的出

發點，以居民生活質素為本，探討影響灣區不宜居的制約因素，從歸納問題著手，使研究更能針對有關問題提供解決方法。此外，亦有人擔心宜居城市理念會淪為品牌，而這類品牌的評定過程和準則可以很具爭議性，未必能真實反映有關城市的宜居程度。

回應

不同的人對「宜居」概念的理解和訴求或許不一樣，就本次研究來說，上述公眾所關注的宜居要素都是重點內容。我們通過研究主要文獻中有關宜居理論的闡述，參考世界著名宜居區域的實踐經驗，對比大珠三角地區與世界宜居區域的差距，總結了影響灣區宜居發展的制約因素，從理論分析、案例分析和現狀分析三方面入手，得出建設「宜居灣區」需重點關注的幾大方面要素，包括資源運用方式、生態環境、休憩空間、歷史文化保育、公共服務、交通方式、經濟和就業/創業機會，以及社會創新能力等，並在這些方面提出了一系列的建議。我們會在修訂建議中列出有關內容。

以「宜居」為主旨是本次規劃研究的一個特色，過往有關珠三角的規劃研究大多以經濟發展為主，而本次研究的重點則更多從關注發展轉向關注保育，從促進發展轉向促進民生，讓三地居民真正享受到宜居生活，這是一個重大突破。研究中並沒有提出評定「宜居城市」品牌的建議。

3.2 關於「現狀分析」

(1) 區域角度的分析和研究

有專家和團體提出，有需要逐步優化區域內的協調發展，與此同時，應加強區域發展的分析與研究，就亞太區經濟體系的競爭、如何引進國際參與發展，以

及如何發揮特區優勢作出研究，並進一步探討跨界合作的機制，在對 CEPA、粵港、粵澳合作框架協議等政策研究的基礎上，拓展對其他跨界合作文件的研究，明確訂出三地在跨境合作中的責任和權力。

回應

我們備悉以上意見，會在修訂建議中適當地加強有關的內容。

(2) 珠三角五市宜居建設現狀

根據灣區珠三角五市的公眾問卷調查結果，對於灣區珠三角五市的宜居發展現況，60%以上的受訪公眾認為「一般」，而不足之處主要在於「生態環境品質不高」、「公共服務設施不完善」，以及「交通效率不高及公共交通發展滯後」等方面。

回應

研究所提出的宜居元素大致上回應了上述的關注。根據目前的發展趨勢，廣東省政府隨著提出建設「幸福廣東」、「宜居城鄉」等願景，逐步從以往側重關注「物」走向更加關注「人」，而香港和澳門歷來已十分重視市民生活素質的提高。《宜居灣區研究》正是順應這個發展要求，轉變原來的關注點，著重於提高民生質素，以「宜居」為目標，以跨界合作為手段，重點解決區域生態保育、環境保護、公共服務等問題，提出建設綠色基礎設施、社會服務基礎設施和環保基礎設施，為「灣區」成為大珠三角地區內既有優質生活、繁榮經濟，又有優良生態的核心地區提出建議。

3.3 關於「發展目標」

(1) 目標及指標的制定

有公眾人士提出要將研究中的願景與現實並列考慮，尋找願景與規劃的關係，建立相關各方（政府、公眾等）的互信作為共同參與規劃的基礎。就珠三角五市，有些人提出要制訂市長官員工作指標，將指標變成各市績效考核指標，並嚴管「政績工程」、「收地工程」和貪污腐化。亦有不少人提出，應參考國際及國內一些優秀個案制定宜居指標，以及要訂明強制性和建議性指標，確定計劃年限，並訂立全面可持續發展的中、長期指標及達標時間表。另一方面，有公眾人士關注到三地情況各有不同，難以確定共同指標，有人更質疑制定宜居指標的必要性，擔心制定標準化指標會令城市失去特色。

回應

研究參考了世界著名宜居區域的案例，就「宜居灣區」提出了願景，並分析了灣區現況與該願景的差距，以此為基礎制定策略和行動建議以達成該願景，並通過公眾諮詢等方式取得公眾的意見，尋求共識。關於將指標變成各市績效考核指標的建議我們已備悉，這建議需由三地根據各自情況考慮。

我們理解公眾擔憂訂立標準化指標會令城市失去特色。研究只是提出方向性和原則性的建議，並非強制性指標。個別城市可根據本身情況制定具體指標，以及其他合適的措施以實現宜居目標，這樣並不影響城市保留本身的特色。至於個別建議的計劃年限，則需三地根據各自情況訂定。

(2) 流動人口

有公眾人士建議須考慮流動人口對教育、醫療等方面造成的影響，並以人口

普查和預測為基礎，研究如何應對人口變動的政策。

回應

研究中廣東使用的是「常住人口」統計資料，指實際經常居住在某地區一定時間（相關法律上的定義還包括指出是半年以上）的人口；香港使用的是「居港人口」統計資料，包括常住居民和流動居民；澳門使用的是「澳門人口」統計資料，包括常住人口和流動人口。儘管三地的統計方法有所差異，但都考慮了流動人口。

3.4 關於「發展策略」

(1) 關於培育「生態低碳灣」

社會普遍關注低碳發展的問題，認同以「低碳灣」發展策略改變珠三角作為「世界工廠」的形象，並提出了一些具體建議，包括：

- ① 要對氣候變化、海平面上升、熱島效應等問題作一些前瞻性研究。
- ② 可探討加強電網聯網、研究區域清潔能源及可再生能源發展策略。
- ③ 應該更關注空氣和水質污染治理問題，研究中也要分析污染治理方面目前已取得的成效。
- ④ 須對灣區內的產業發展作出引導性或限制性的安排，考慮珠三角的「產業轉型、技術提升和節能減排」的現況，引入國際高科技環保物料和建造行業的建造技術，有助於實現低碳環保的目標，亦可提供大量的就業機會。

回應

我們備悉公眾人士對灣區低碳發展提出的具體意見，本次研究其中一個目標就是改變珠三角作為「世界工廠」污染環境的負面形象。在應對氣候變化、海平面上升、熱島效應等方面，研究提出多項行動計劃建議，例如通過「綠網」行動建議構建區域生態廊道，通過推廣適當的發展模式減少城市建設對生態環境的破壞，通過發展循環經濟提高資源綜合利用效率等。具體建議主要見於「綠網」、「區域公交網」和「宜居社區」等行動建議。

關於空氣和水質污染治理的問題，在粵港、粵澳合作框架下，已有相應的環境保護合作事項，包括空氣檢測、水資源保護及水質管理和污染防治等。有見及此，本研究就空氣和水質污染治理只提供一些策略性建議和方向，主要見於「跨界環保合作」行動。

在加強電網聯網、引導區域發展清潔能源和可再生能源，以及引導產業發展以解決工業污染等方面，我們備悉有關的意見。本研究側重於空間規劃的內容，上述的意見會轉達相關部門參考。

(2) 關於培育「優質生活灣」

很多意見表示「宜居」首先應做好醫療、教育及衛生等民生工程，關注社會福利，並提出了一些具體建議，包括：

- ① 須重視教育工作，培養本地人才、提升公民道德；支持教育跨界發展，並配套相關支持政策；同時要關注流動人口所引起的人文素質變化等問題。
- ② 就「宜居房屋」要有一套準則，對如何滿足中低收入者的房屋需求制

定策略，留出更多的居住用地興建供低收入人士居住的房屋。

- ③ 應針對人口結構變動及人口發展趨勢的問題作一些研究，解決因人口增長所帶來的問題，包括污染、福利及教育開支增加、打擊跨境罪案等。
- ④ 須對區域性公共設施的共建共用以及鄰接城市和地區的服務設施共用做出安排。

回應

我們備悉以上的關注及各項建議。本研究建議集中於空間發展方面，有關社會服務方面的建議亦會以空間發展安排為重點。在房屋方面，研究將在修訂建議中補充有關內容。關於如何應對人口結構變動帶來的問題和壓力，以及如何促進公共設施共建共用，我們在研究中也都有所考慮，包括建立與人口分佈相適應的公共服務空間格局，完善跨界社會公共服務合作機制等，將硬體建設與軟體提升相結合，提出原則性和方向性的建議供三方參考。

(3) 關於培育「人文休閒灣」

有專家提出，澳門應藉《宜居灣區研究》的機會做好世界旅遊中心定位，同時與區內其它城市形成旅遊網，配合橫琴的規劃發展，與附近的城市組成旅遊網路，達致國際旅遊休閒城市的目標。

回應

我們將考慮以上意見，提出適當的建議，鞏固澳門世界旅遊中心的地位。

(4) 關於培育「門戶樞紐灣」

有研究機構和公眾提出，為創造優美的環境，交通及其它基礎設施的建設應符合可持續發展的原則，具體的建議包括：

- ① 要做好交通連接及通關便利的工作，如澳門輕軌與城際軌道的對接。
- ② 對於廣深港高速鐵路西九龍站口岸的設計，以及興建港深西部快速軌道等多個具爭議性的發展議題，需要深入研究。
- ③ 除了高速公路和鐵路外，研究亦應提及有關機場、港口、城際運輸等方面的建議。

回應

我們理解公眾對於可持續發展問題的關注，研究中提出「區域公交網」行動建議，目的就在於大幅減少交通運輸污染物及碳排放，進一步推進可持續發展。研究中也提出「便捷通關」行動建議，進一步完善粵港澳三地交通銜接。對於目前尚在研究中的項目將會適當地納入供各方參考，具體落實與否有待粵港澳三地政府繼續磋商。關於機場、港口等其它交通方式的安排，研究會提出策略性建議，供粵港澳三地政府繼續就相關問題進行磋商。

(5) 關於培育「高效服務灣」

對如何更好地增強灣區的發展活力，不少專家和公眾人士都提出了具體的措施和建議，包括：

- ① 要注重刺激內需以促進經濟發展方式轉變，重視生產性服務業和生活服務業，關注民生和產業的緊密關係。
- ② 推動經濟多元化發展、開拓就業，為灣區居民提供本地的經濟活動及就業機會。

- ③ 在香港方面，應制定具區域特色的全港發展策略，例如就維港兩岸過度集中發展的問題，考慮在維港以外其它區域發展各具特色的副都市中心。
- ④ 澳門應堅持發展文化創意產業，保育文化，既有助澳門產業多元化，亦有利澳門長遠的城市發展。

此外，亦有香港人擔心大珠三角加強聯繫會導致香港各類服務業大規模北移至前海、南沙及橫琴等地，削弱本地產業的優勢和在區域的地位。

回應

我們備悉專家及公眾人士對灣區發展提出的具體建議。宜居發展的過程會涉及經濟結構轉變，研究將探討如何進一步加強實施 CEPA、粵港、粵澳合作框架協議等措施，就建設有充足就業機會、經濟繁榮的灣區提出策略性建議。關於香港城市發展模式和設立副都市中心等問題，須由香港按本身的策略性規劃作出考慮。澳門亦會就發展文化創意產業以促進經濟多元發展提出適當的項目。

我們理解部分香港公眾人士對服務業遷往內地發展可能影響香港產業優勢的擔憂。本研究的其中一個目的是探討加強三地合作，這有利三地協調發展，從而進一步鞏固香港在服務業方面的優勢，以及促進內地經濟轉型發展，達致雙贏局面。

(6) 關於培育「開放創新灣」

有公眾人士提出創新區域，需要良好的教育系統以及自由的社會環境，也有公眾人士建議應扶持高科技產業，例如發展綠色環保車和高級遊艇，並在屯門西部發展高科技和物流企業。

回應

我們備悉公眾對自由的社會環境以及發展高新技術產業的訴求。研究在策略層面提出建設制度創新與技術創新相結合、區域優勢互補的「開放創新灣」。在制度創新方面，參考港澳的經驗，建設「創新驅動」的城市管理體系，在注重政府的引導和服務職能的同時，鼓勵非政府組織及公眾參與，提供公平安定的社會環境，吸引創新人才的集聚。具體的措施，則有待三方根據本身的情況制定及落實。

3.5 關於「重點行動建議」

對於如何促進宜居發展，有公眾人士提出需對現有及從趨勢看可能發生的實質問題和公眾的迫切需求提出一些重點建議，比如珠三角森林覆蓋率低、灣區水體的污染、日趨嚴重的交通污染和交通擁擠、缺乏公共服務的城鄉角落等問題。有意見要求對相關重點問題進行分析，認為研究對解決這些重點問題的建議不足，需評估是否會對區域發展帶來重大影響。

此外，亦有公眾人士認為研究對交通基建、口岸建設、世界級商圈等問題著墨過多，提出的建議將水質、空氣與大型基建捆綁，環保可能變成大興土木的藉口；還有香港公眾人士指研究提及的項目會涉及大量自然環境改造工程，會破壞新界東北、西北原有的自然生態、非原居民村落的農耕生活，建議應將香港段綠道走線、龍躍頭和大澳文化村落、北環線、港深西部快速軌道和屯門西繞道等交通基建、流浮山發展計劃、新界東北新發展區計劃和北大嶼山新市鎮等未有共識的計劃從《宜居灣區研究》中剔除。

對於研究提出的建議的詳細程度，粵港澳三地的公眾持有不同的意見。有些

人士認為現有的建議缺少了規劃實施方面的解說，如計劃的執行機構、時間、實施方法等，建議明確表述建設時序和實施部署，並就主要建議提供財務評價分析、備選方案等以作參考，最後落實為具體政策並確實執行。另一方面，有公眾人士認為確定的建設起止年限也不一定能落實，因此研究應只提出概念性和原則性的發展方向，不應建議任何具體的項目。

回應

研究中的行動建議都是圍繞「宜居」的目的提出，以上提及的環境、交通、民生等問題都是研究的重點內容，在初步建議中已經有所考慮。就公眾提出的意見，我們會在修改建議中加強保護生態環境、尊重各地獨特社會情況等一系列的原則，並補充策略性環境影響評估的相關內容。我們會重新檢視未有共識的項目，倘若納入最終建議，亦只是供各方參考，是否落實有待相關政府繼續研究。

就公眾對研究建議應有的詳細程度所提出的不同意見，粵港澳三方同意研究所提出的建議應以原則性和方向性為主，三方須根據各自的具體情況，並遵從各自的既定機制，策劃適用於本身的計劃，以達致「宜居灣區」的目標和方向。

3.5.1 關於「綠網」行動建議

(1) 須有量化的生態指標和全面的管理計劃

一些環保機構提出該行動建議必須有自然保育目標、量化的生態指標和高效的管理計劃，須通過科學化的生態調查和監測計劃，識別出區域內的生態敏感地區，採取保護措施以保護這些地區，免被城市發展所影響。有意見提出對於綠道建設要有整體的計劃，並考慮與珠三角目前正在開展的「珠三角綠道網」建設的關係。

回應

綠網行動建議的目標主要在於推動生態環境的保護，與上述意見所表達的一致。至於為行動建議制定生態指標和管理計劃的意見，應於制定具體實施計劃時考慮。

珠三角「綠道網」是「綠網」行動建議的一部分，但只適用於珠三角五市，港澳地區則會以本身已有的生態保育系統為基礎，加強生態保育工作。

(2) 跨界綠道建設不能影響自然生態環境

部分公眾人士十分關注構建綠道給生態環境帶來的影響，擔心「跨界綠道網」會涉及大量建造工程，如缺乏良好的規劃和環境控制，可能會對環境造成影響。有香港公眾人士質疑綠道其實本質上只是公路，並懷疑將新界部分郊野公園或濕地與內地的自然景觀區域連接在生態保育方面的成效。澳門的一些專家和團體建議要加強對正在開展的澳門濱海綠道建設的規模、品質及如何與珠三角綠道網銜接的研究。

回應

我們認同公眾對保存具有高生態及環境價值地區的重視。「綠道」的功用主要是保育灣區整體的自然生態，保護生物多樣性，不會涉及大量的建設工程，即使少量的建設也是以維護自然生態環境為目的；綠道的人工系統部分，會有休憩、步行和自行車等慢行交通設施，但不供汽車行駛，不是公路。而考慮到三地保育系統的區別，原先建議的「跨界綠道網」已修訂為「跨界生態廊道」，強調生態保育的目的。粵港澳之間生態相連，若只是單邊保護很難達到保育效果，跨界生態廊道將屬於同一系統의森林、濕地和海岸生態連繫，以確保環珠江口生

態系統的完整性和延續性。研究亦會結合澳門的實際情況，提出澳門濱海綠道建設的一些建議，促進其與珠三角綠道網的有效銜接。

(3) 綠道的生態保育和管理

不少專家及公眾人士都認同綠道建設，並從環境治理、人與自然的和諧相處及綠道的運營管理等方面提出了一些具體的建議，包括：

- ① 跨界綠道應包括綜合污水治理策略，顧及海洋環境污染問題。
- ② 建議森林保育考慮培植有經濟價值的林木。
- ③ 要考慮野生動物、生態環境的保護，避免人為干擾自然環境，同時應避免野生動物會對人造成威脅。
- ④ 建議「灣區跨界綠道網」的建設要處理好出入境和邊界的問題。

回應

考慮到粵港澳三地生態保育系統的區別，原先建議的「跨界綠道」已修訂為「跨界生態廊道」，強調生態保育的目的，不涉及污水治理和出入境的安排。有關綜合性污水治理和海洋環境污染治理的問題，會在另一項專項行動建議「跨界環保合作」行動中處理。

我們備悉公眾人士提出的有關發揮林木經濟效益的建議，以及人為干擾自然環境的憂慮，將向其他相關部門轉達。

「綠網」行動的主要目的就是恢復植被，保護野生動物棲息地，使其免受人類活動的干擾，並提供適當開敞空間作休閒用途。

3.5.2 關於「藍網」行動建議

(1) 水質治理

社會普遍支持水質治理的建議，認為建議需要發揮保育珠江流域生態的作用。有專家學者和公眾人士指出需要加強三地在水環境治理領域的合作，尤其是港、澳政府應更多參與珠江流域的規劃修訂，合作開展跨界河涌治理。部分團體更指出，應加強污水處理，以及乾枯河道、濱水地區及灘塗等生態資源的保護和修復。

回應

有關水質治理的建議會在「跨界環保合作」行動中提出。藍網行動建議會重點處理如何進一步完善海濱及城市濱水地區的空間環境。有關保護和修復乾枯河道、灘塗等生態資源的建議，可概略性地納入為藍網行動的內容，具體措施則有待三方按各自的情況制定及落實。

(2) 濱水地區的規劃和管理

部份專家、專業學會和公眾人士關注海岸帶和城市濱水地區的規劃管理，贊同本研究提出改善濱海（水）地區環境的理念，認為有助於保護海洋生物和海岸生態環境，同時亦就此提出不少具體建議，包括：

- ① 加強濕地管理及濕地系統保育，包括劃定更多的保護區，相關機構共享保育經驗，制定共同管理計劃，種植本地紅樹林物種，加強與濕地專家和相關學術機構合作。
- ② 加強海岸帶的規劃管理，禁止在生態敏感地區進行發展，加強管理填海工程。

- ③ 濱水公共空間可參考香港相關經驗，有系統地串聯海濱公園、水上活動中心等形成網路，並留出山脊線與海岸之間的視線走廊。
- ④ 引入可持續的漁業管理政策，控制過度捕撈，有效保護魚類資源和漁業可持續發展。

此外，亦有公眾人士擔心濱海地區發展會引致生態敏感地區受破壞、無序填海等問題，要求加強對濱海地區發展的管制。

回應

有關濕地保育、濱水公共空間、海岸帶管理等方面的建議會適當地納入修訂建議內的「綠網」和「藍網」行動建議，就公眾對於漁業管理政策的建議，鑒於該類政策不是本次研究的主要對象，我們將向其他相關部門或研究單位轉達該方面意見。

我們完全理解公眾人士對濱海地區發展帶來生態、填海等問題的擔憂。有關「藍網」行動的建議，是以更好保護灣區的濱水生態資源和自然景觀為原則，令三地居民享受灣區特有的濱水景觀為目標。建議的內容會有相當部分與生態保護和改善自然環境有關，包括水質治理、生態岸線修復、海岸帶空間管制要求等。

(3) 歷史文化保育的區域合作

歷史文化的保育受到普遍關注，業界和部分公眾人士支持以河川海道為主線發展旅遊，同時希望能加強歷史文化的規管保育，突顯歷史文化色彩，培育地方文化，期望能藉此促進大珠三角地區的旅遊發展。有專家建議應參考港、澳及日、韓等地區保育文化的經驗，展示地區文化特色。有業界人士表示應制訂全面的法規保育古物古跡，進一步考慮文化與文物普查、村落文化風貌保存、工業遺產保

育等問題。亦有公眾人士希望能加強粵港澳三地在歷史文化方面的合作與協調，整合珠三角地區旅遊規劃，讓遊客在灣區感受到連貫的文化色彩及旅遊配套。

回應

有關公眾對歷史文化保育的建議，會適當地納入修訂建議所提出的「文化街區」行動建議中。同時，鑒於將有其它研究對三地的旅遊合作進行更深入的探討，本研究對整合珠三角地區旅遊規劃不作過多討論，但會備悉公眾就此提出的具體建議。

3.5.3 關於「綠色交通」行動建議

(1) 港、澳與內地公交網路銜接

不少公眾人士均贊同港、澳的公共交通應與廣東的公交系統作更多的銜接，並建議以「灣區各主要節點之間實現 1 小時通勤」作為目標，構建粵港澳多元化交通網絡，城際軌道可與地鐵重疊建設，優化城際線與城市內部公共交通接駁，增加中、小城鎮的車站數目，並應臨近城市中心功能區設置交通樞紐。

回應

研究順應三地發展日益緊密的趨勢，提出多項交通銜接的具體建議，以加強灣區對外對內的交通聯繫，方便三地居民出行。上述建議會適當地納入修訂建議中的區域公交網行動建議，結合有關鐵路/軌道交通、客運資訊平台、電子車票付費互通互用系統等建議，進一步完善公交網路建設、鐵路/軌道網路佈局和車站樞紐建設等內容。

(2) 交通佈局及其對環境和居民生活影響

公眾普遍關注鐵路/軌道線路問題。有業界和公眾人士支持儘快確定港深西部快速軌道走線，認為該項目能促進香港西部發展，更有意見提出希望將其升級成為高鐵，探索實行「兩地四檢」制度（於深圳和香港機場、前海和洪水橋車站設置出入境管制站）。有公眾人士建議建設屯荃鐵路連接屯門、荃灣，建設鐵路/軌道連接落馬洲與屯門、錦田等，並有部分公眾人士希望對北環線等工程作進一步說明。

但亦有公眾人士擔憂建設北環線、深港西部快速軌道、洪水橋車站及其周邊發展等，會對白海豚等生態資源、空氣質素、鄉郊景觀、城市交通及沿線居民生活等造成負面影響，要求補充工程造價、環境影響評估等內容，並對鐵路/軌道選線做審慎考慮。

回應

本次研究主要依據目前已有的資料，把現有和建議的主要鐵路/軌道交通的走線或概念納入研究中，供三方參考。個別鐵路/軌道項目還有待粵、港兩地有關部門，作進一步商討和研究後才能落實。我們備悉上述有關各項具體鐵路/軌道項目的意見，並將向相關部門轉達。

我們也理解公眾人士對生態環境保護的擔憂，並認同交通建設需減低對生態自然環境及居民的影響，會在修訂建議中強調，交通基建項目必須先通過環境影響評估才可予以落實。為了解決城市交通擁堵，大幅減少交通運輸污染物排放，保護生態自然環境，便利居民出行，研究將進一步提出公共交通為主的理念，並強調交通建設必須考慮對生態環境、社會經濟等多個方面因素的影響。

(3) 行人／單車徑系統建設

推廣行人／單車徑系統的理念得到公眾普遍贊同和支持。有公眾人士認為提倡慢行將有助於城市環境改善和三地旅遊業發展。有部分港方公眾人士建議在香港島北部建單車徑，包括地底單車徑。但有人認為在全香港實行會有難度，建議考慮以計劃中的啟德發展區作為試點。

回應

我們備悉上述的建議，並會在修訂建議中的「步行城市」行動建議完善有關內容。就有關香港建單車徑的建議，由於香港一般道路的汽車流量甚高及路面的空間有限，基於道路安全考慮，香港交通運輸部門並不鼓勵市民在市區以單車作為交通工具，而路面亦沒有額外空間加設單車徑。香港在規劃新市鎮及新發展地區時，會適當考慮提供單車徑及有關的輔助設施作為休閒、康樂及短程代步用途，而在啟德發展區提供單車徑的建議亦以此為目的。

(4) 公共交通資訊系統建設

有專家和公眾人士建議提供更多公共交通轉乘的資訊及電子車資付費卡一體化服務，但亦有公眾人士擔心交通電子車資付費卡一體化會帶來個人資料及行蹤洩露等的私隱問題。

回應

研究提出向公眾開放的客運資訊平台，以及城市和區域電子車票付費互通互用系統，目的在於提高區域和城市公共交通體系的整體運行效率，提高居民交通的便利程度。我們備悉有關公交資訊平台和電子車資付費卡一體化的建議和疑

慮，有關意見會轉交予相關部門參考。

3.5.4 關於「地域魅力場所」行動建議

塑造本地特色、提升公共空間質素的理念獲得大多數人的支持，部分人士關注到推行這些理念的方式。有人認為應大力推廣復修而不是推倒重建的方式，以保持歷史沉澱形成的地區活力和文化，不應刻意建造文化創意特色街區。亦有專家和業界人士建議針對港、澳兩地城市空間有限的問題，加強對地區、建築群周邊的綠化，改善行人連接，提高公共空間的可達性和公開性，加強保護歷史文物等城市特色，使歷史建築與公共活動場所互相協調。但有香港公眾人士擔心「城市客廳」的概念純粹為落實大型商業圈建設，會導致只有大財團受益，基層市民遭逼遷，在新界西北落實該概念會使新界北淪為內地消費的大商場，建議應將其剔除。

回應

我們贊同應避免推倒重建、刻意營造文化創意區等意見，亦理解公眾對建設商圈會逼遷基層市民的擔憂。初步建議中就商務發展的建議，旨在促進服務業發展，從而提升經濟活力，增加本地居民就業機會，使各階層的市民均可受益。因應公眾人士對此建議的疑慮，我們會修改建議中有關「特色公共空間」行動建議的內容，強調行動建議的目標是營造優質公共空間，凸顯灣區適應亞熱帶氣候的自然景觀風貌，以及地區文化特色。

3.5.5 關於「低碳住區」行動建議

(1) 低碳住區需積極推廣和合理實施

大多數公眾人士認為「低碳住區」是具有國際視野的先進發展理念。有業界和公眾人士認為低碳發展和綠色建築會有高成本、市場需求不大等問題，應制訂有關的政策以作鼓勵，以及加強落實執行的架構，進一步強化扶持，促進低碳發展理念的實踐，使低碳住區的建設理念成為主流思想。但有人士擔心低碳住區只淪為私人樓宇發展的新包裝，進一步推高房價，無法惠及基層市民，更擔憂會帶來強逼拆遷問題。

回應

推廣低碳發展、綠色建築已成為世界普遍認同的新發展方向。我們理解有公眾人士對低碳發展等同於高成本的擔憂，但研究中所建議的低碳住區行動建議，並非提倡盲目參照某些國外高成本的建設例子，而是提倡採用科學合理的低碳建築技術和生活方式，以減少發展和居民生活的碳排放量。同時，我們十分贊同公眾對制定鼓勵政策和加強執行架構等方面的建議。

我們也理解部分公眾對低碳住區會成為高價私人樓宇開發藉口、帶來強逼拆遷等問題的疑慮，如上所述，研究中所提倡的低碳住區的推廣建議，包括了城市舊區、新發展區及鄉村地區等，是以惠及廣大民眾為目標，鼓勵廣大民眾參與；此外，該行動建議中的地區更新是指對既有社區開展低碳改造活動，不存在大規模重建拆遷問題。

(2) 新市鎮建設和選址

房屋問題是備受關注的議題之一。有公眾人士建議發展更多新市鎮，配備完善的交通基礎設施，規劃更多居屋用地，提供市民負擔得起的房屋，滿足市民需求。亦有一些香港人士擔憂新市鎮建設會使新界北「豪宅化」。

回應

我們理解一些公眾人士對新市鎮建設可能帶來「豪宅化」的擔憂。我們會在修訂建議中強調新發展區應採用「以人為本」的原則，發揮提升居民生活質素的功能。

(3) 農村低碳住區建設

有公眾人士認為農村亦應推廣低碳住區概念，並建議對農村低碳住區試點的選擇應與政府相關部門的政策相配合，實施的最佳方法是鼓勵村民自發參與，政府協助改善配套。但有人士擔心農村低碳住區建設會導致商業化，反令鄉郊失去原有風貌。

回應

我們採納上述的公眾意見，會建議在珠三角五市進一步推廣農村低碳住區建設，與廣東歷史文化名村、生態示範村等政策更緊密結合，並完善相應鼓勵機制的制訂建議，有關內容會納入修訂建議中的「宜居社區」行動建議內。

我們也理解部分人士對農村建設會破壞原有風貌的憂慮，會在修改建議中強調重點是改善農村基礎設施和居住條件，並會在「文化街區」行動建議內納入保育具特色的文化村落的建議。

3.5.6 關於「文化村落」行動建議

有公眾人士表示需注意平衡旅遊發展與原居民生活文化保育，擔心在鄉村發展觀光旅遊會使這些地區成為新概念主題樂園，並對當地村民生活方式、農業經濟模式、原有生態環境和歷史文化保育帶來負面影響，建議應考慮如何建立鄉村居民保育傳統文化的觀念，並應尊重本地文化而非引入外來商業文化。

回應

在鄉村地區發展旅遊業的建議主要適用於珠三角五市，我們理解公眾對該建議可能影響原有鄉村生活和經濟特色、生態環境和傳統文化的擔憂。我們會在修訂建議中強調該行動建議的目標與原則是保護鄉土特色，促進鄉村地區適度發展以助村民改善生活環境，並會提出針對不同鄉村的特色採取相應的措施，以強化歷史文化和生態環境保護。

3.5.7 關於「便捷通關」行動建議

社會普遍關注口岸發展和通關制度方面的議題。有業界建議放寬邊境管制和跨界車輛管制，放寬通行證條件，容許異地辦理報關或登機手續；增加 24 小時通關口岸，加快口岸改善，在前海設置「一地兩檢」口岸，便捷沙頭角關口設置，興建蓮塘口岸。但亦有人士擔憂跨界通道建設所帶來的跨境執法及一地兩檢等問題；亦有人認為此舉會製造大量跨境人口，從而改變港人原有生活模式。

回應

有關公眾要求提升粵港澳三地通關效率的建議，會在修訂建議的「便捷通關」行動建議中加以補充及完善。就放寬邊境管制和跨界車輛管制、前海站實行「一

地兩檢」等議題所涉及的行政及法律問題，已超出本次研究領域，我們將向其它相關部門轉達該方面意見。

3.5.8 關於「跨界環保合作」行動建議

環境保護受到普遍關注。業界和大部分公眾都希望加強跨界環保合作，他們從環境保護的原則和方針、具體做法以及落實的機制等方面都提出了一些具體的建議，包括：

①遵循「全面開拓無污染能源，環境與發展互相協調」的原則和方針，環境保護目標和指標可參考曾成功提升生活質素和改善環境的宜居城市/區域的標準。

②協調從河流抽取食水的地點，提高珠三角區域調水的效率；評估跨區域調水的生態影響，考慮「剩餘水量」對下游的生態作用。

③加強監管污染源頭和保護空氣環境敏感區，建立示範性的低排放控制區，規範低硫燃料的使用。

④整個灣區應共同配合，從法律制定與執行以及教育宣傳兩方面入手，共同保護自然生態環境。具體措施應包括統一監測網路，實現粵港澳基礎資料共享；加強三地技術合作交流，解決三地環評標準不同等問題；考慮在不同體制和法律框架下處理跨界污染和環境保護，協調環境管理及保護的機制，制定責任分擔機制，逐步探索實施區域生態補償機制。

回應

鑒於在粵港、粵澳合作框架下，已有相應的環境保護合作事項，包括空氣檢測、水資源保護及水環境管理和污染防治等。本研究側重於空間規劃的內容，有關環保合作的建議主要在策略層面，我們會在修訂的「跨界環保合作」行動建議完善有關內容，適當地納入上述公眾意見。

就參考其他宜居城市/區域以制定目標的建議，我們在上文第 3.3(1)段中已

提到，本研究建議的「宜居灣區」目標是通過對世界著名宜居區域和城市的實踐經驗比較分析後提出。就進一步完善環境保護機制的建議，我們會向相關部門轉達。

3.6 關於「重點地區建設行動建議」

(1) 前海開發產生的影響

深圳前海地區處於深港西部快速軌道與深珠城際軌道交匯地，有公眾人士認為前海站的設置十分必要，應優先發展該地區。但亦有人士擔心前海開發會產生水文和深海淤積的影響，並可能對福田國家級自然保護區、米埔濕地和后海灣濕地產生負面影響。

回應

我們備悉公眾對前海地區發展的觀點，亦明白部分人士關注前海開發可能會構成的影響，我們會向相關部門轉達這些意見。

(2) 協調橫琴與澳門建設

有業界人士指出應就橫琴十字門地區的城市發展加強珠澳之間的空間協調，並建議在橫琴新區建立高自由度的資訊網路，促進橫琴與澳門協調發展。

回應

我們備悉上述的公眾建議，並會向相關部門轉達這些意見。

(3) 加強港深河套地區發展研究

港深河套地區備受各界人士關注，有公眾人士認為目前的計劃仍有不完善之處，需加強發展定位、容積率及生態價值方面的研究，並就此提出不同的具體建議，包括：

- ① 發展高等教育有困難，內地生源增長前景不甚樂觀，發展文化創意產業功能會與西九文化區形成資源重疊和人才競奪，建議重點培養高新產業研發功能，發展零碳產業、綠色建築的科技研發。
- ② 需考慮新界北部原居民的就業問題，並認為河套地區發展會吸引更多從事非金融業的人願意居住於新界北部，需考慮相應的居住配套。

回應

我們備悉上述公眾人士的建議。有關落馬洲河套地區的未來土地用途，是港深兩地政府經協商及進行公眾諮詢後達成的共識。河套地區發展以高等教育為主，輔以高新科技研發和文化創意產業用途。兩地政府經過了兩階段的公眾參與、規劃研究及詳細的技術評估，研究已於2013年大致完成，河套地區的「建議發展大綱圖」已經定稿。上述的公眾建議會轉交有關政府部門考慮。

3.7 關於「落實機制」

不少專家和公眾人士認為應設立有效機制跟進落實研究建議，以及加強三地合作，並提出以下幾方面的具體建議：

- ① 建立有高層次官員參與的委員會，組成專門機構。
- ② 考慮強制性指標限制對經濟發展的影響。
- ③ 提出加強資源投入的機制。
- ④ 增強對各地政府實施規劃的監督。

回應

現行粵港、粵澳合作機制已為跟進落實研究建議提供了一個良好的基礎，我們會在此基礎上提出落實機制建議，將有關內容納入修訂建議。

3.8 其它意見

3.8.1 關於公眾參與活動

本次粵港澳共同開展的公眾參與活動得到了三地公眾的關注和廣泛參與，多數業界和公眾人士認為需要延長公眾參與期，公佈更多的相關文件，具體意見包括：

①公眾諮詢文件內容簡單空泛、圖則清晰度不足，要求公開更詳細的研究文件、會議記錄等。

②建立灣區的基線研究資料庫，完整公開相關資料，以供公眾查閱。

③公開一些建議項目的具體方案和安排計劃。

④有澳門人士要求公開澳門特區政府就諮詢所提供的意見或建議。

⑤委託獨立機構編制公眾諮詢報告，公開收集的公眾意見，並說明會否就意見修改研究計劃內容。

⑥加強實施機制、環境評估等方面內容。

⑦報告中部分概念表述超出公眾認知範圍，公眾難以理解報告內容，並有香港人士認為報告中的概念是「大陸用語」，不符合香港的行文表達。

回應

我們感謝各界人士對本次研究的關注，並會參考上述的建議完善下階段的公眾參與安排，例如提供更詳盡的公眾諮詢文本，發佈更多研究資料等等，並會發

佈第一階段公眾參與報告，供公眾參考。

由於三地語言習慣令公眾對部分概念或建議難以理解或產生誤解，我們會進一步完善研究報告的表述，考慮三地表述方式的差異，以最容易讓公眾接受的方式作出調整。

3.8.2 關於「環境評估」

大部分專業學會和公眾人士關注研究建議的項目對生態、環境及居民等造成的影響，建議進行策略性環境影響評估、風險評估和工程造價估算等工作。部分人士更指出應在各項目進行前、過程中及完結後均需有環境評估工作要求。

回應

我們會在修訂建議中補充策略性評估的章節，分析各潛在環境效益、影響和風險，並提出應對措施建議。但本概念性研究不會作具體工程造價估算。

3.8.3 關於「落實措施及時間表」

有專家提出，目前研究中僅有促進發展措施建議，還應補充限制發展的措
施。有公眾人士詢問研究中哪些項目是已經開展的，哪些是未做的，建議表述清楚概念性的項目和明確必須完成的項目。一方面有意見提出涉及香港的項目的「開始及完成年期」過於急促；另一方面又有公眾表示迫切希望看到規劃實施的效果，建議抓緊推進規劃和實施。

回應

初步建議中的「開始及完成年期」，主要反映粵方落實建議項目的時間表，以供三地參考。對於已明確實施並已有時間表的項目，如「珠三角綠道網」的規劃已大致完成，故此可以定下具體落實的時間表。研究對涉及港、澳的項目不提出實施時間表，兩地可根據各自的社會情況，遵從各自既定程序完成研究和公眾諮詢後才考慮落實。

4 · 主要意見總結

本研究的第一階段公眾參與活動收取了很多公眾人士對灣區發展的寶貴意見和建議，此外，公眾參與活動亦為《宜居灣區研究》提供了一個公開的意見交流過程，讓三地政府、研究顧問、專家學者、業界及公眾人士在交流中分享看法和逐步建立共識。

本報告總結了所收到的意見與建議，並列出我們的回應。公眾人士普遍認為《宜居灣區研究》在引導環珠江口灣區朝著「宜居」的方向發展有其重要性，並認同粵港澳三地需要通過宜居發展和環境改善行動，共建「優質生活圈」，促進區域經濟發展方式轉型，實現區域經濟繁榮、社會安定和保護環境，以進一步改善居民的生活質素。大部分團體及公眾人士對下列議題尤其關注：

- 區域合作：區域規劃為區域合作提供了一個良好的平台，讓粵港澳共同研究如何實現優勢互補，使整個地區發展得更好。但有香港公眾人士強調區域規劃及研究應以尊重三地特色和制度差異為基礎，堅守平等互利的原則，照顧本身居民的需要及利益。
- 宜居元素：應深入論證「宜居」的目標，以民生服務和生態保育為基礎，進一步完善宜居區域的元素。
- 總體目標：研究提出的目標要根據珠三角、香港、澳門的實際情況進行調整，可分為三地共同適用的目標和分別適用的目標。
- 綠網：須整體考慮灣區綠道與珠三角目前正在開展的「綠道網」建設的關係；並避免帶來大量建造工程，對環境造成影響。

➤ 藍網：(1) 加強三地在水質治理領域的合作，加強海岸帶的規劃管理，禁止在生態敏感地區進行開發，加強管制填海工程，改善濱水公共空間。(2) 加強歷史文化的規管保育，突顯歷史文化色彩，培育地方文化，促進大珠三角地區的旅遊發展。

➤ 綠色交通：(1) 港、澳的公共交通應與廣東的公交系統作更多的銜接，構建粵港澳多元化交通網絡，城際軌道宜與城市鐵路系統有效連接，同時應關注交通網絡的規劃及其對環境和居民生活影響。(2) 贊同和支持步行城市的理念，以助城市環境改善和三地旅遊業發展。

➤ 地域魅力場所：應更為關注保存地域特色、公共空間的方式，改善行人連接，提高公共空間的可達性和開放性，加強歷史文物的保育使歷史建築物和公共空間互相協調。

➤ 低碳住區：應鼓勵低碳發展和綠色建築，並確保低碳住區概念令普羅大眾受惠，而不會成為發展高價樓宇和破壞鄉郊風貌的藉口。

➤ 文化村落：需注意平衡旅遊業與原居民生活文化保育，建立鄉村居民保育傳統文化和生活方式以及生態環境的觀念。

➤ 便捷通關：應繼續推進跨界通道建設以便三地交流。但要處理好相關問題，例如跨境人流的管理等。

➤ 跨界環保合作：應加強跨界環保合作，進一步完善環境保護機制。

➤ 公眾參與：應完善公眾參與安排，提供給公眾的資料應充足和易於明白。

➤ 其它：完善有關落實研究建議的機制和策略性影響評估的內容。

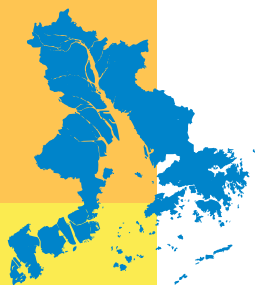
廣東省住房和城鄉建設廳
Housing and Urban-rural Development Department,
Guangdong Province

香港特別行政區發展局/規劃署
Development Bureau/Planning Department,
Hong Kong Special Administrative Region

澳門特別行政區運輸工務司
Secretariat for Transport and Public Works,
Macao Special Administrative Region

STUDY ON THE ACTION PLAN FOR
**LIVABLE BAY AREA OF
THE PEARL RIVER ESTUARY**
SUMMARY OF RECOMMENDATIONS

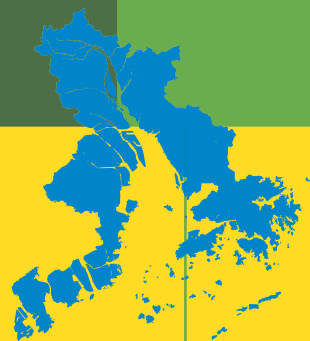
建設重點行動計劃研究建議摘要
環珠江口宜居灣區



二零一四年一月 January 2014

(研究顧問：廣東省城鄉規劃設計研究院、北京大學深圳研究生院)

(Study Consultants: Guangdong Urban and Rural Planning and Design Institute and the Shenzhen Graduate School of Peking University)



地圖由地政總署提供
Map from Lands Department

目錄 Contents

1. 本項研究	1. This Study	P.1
• 背景	• Background	
• 第一階段公眾參與概況	• An Overview of the Stage 1 Public Engagement	
• 第二階段公眾參與	• The Stage 2 Public Engagement	
.....		
2. 「宜居灣區」的願景	2. Vision for a “Livable Bay Area”	P.8
• 何謂「宜居區域」？	• What Constitute a “Livable Region”?	
• 灣區離成為「宜居區域」還有多遠？	• How Far is the Bay Area from Being a “Livable Region”?	
• 建設灣區為「宜居區域」的優勢	• Advantages of Developing the Bay Area as a “Livable Region”	
.....		
3. 建設「宜居灣區」的目標及策略	3. Objectives and Strategies for Achieving a “Livable Bay Area”	P.16
.....		
4. 專項行動建議	4. Key Recommendations for a “Livable Bay Area”	P.21
• 「綠網」	• Green Network	
• 「藍網」	• Blue Network	
• 「區域公共交通網」	• Regional Public Transport Network	
• 「文化街區」	• Cultural Precincts	
• 「特色公共空間」	• Featured Public Spaces	
• 「公共服務網」	• Public Service Network	
• 「宜居社區」	• Livable Communities	
• 「步行城市」	• Walkable Cities	
• 「便捷通關」	• Convenient and Efficient Boundary Crossing	
• 「跨界環保合作」	• Cross-Boundary Cooperation on Environmental Protection	
.....		
5. 在重點合作新區推動「宜居灣區」建議	5. Implementation of the Recommendations for a “Livable Bay Area” in the Major Cooperative New Areas	P.43
.....		
6. 推動建議的有效落實	6. To Facilitate Effective Implementation of the Recommendations	P.47
• 推動機制	• Mechanisms for Implementation	
• 策略性影響評估	• Strategic Impact Assessments	
.....		
7. 總結	7. Conclusion	P.49
.....		

1. 本項研究

This Study

背景

Background

2006年，粵港澳三地政府在「一國兩制」框架下聯合開展了《大珠江三角洲城鎮群協調發展規劃研究》，希望通過區域層面的策略性規劃研究，構建溝通平台，以前瞻性的視野分析大珠三角發展的機遇與挑戰，制訂區域空間協調發展策略，以促進區域合作，確保大珠三角可持續發展，及提升大珠三角的國際競爭力。該研究於2009年完成，三方共同探討環珠江口灣區未來發展策略為其中一項重點建議。2008年，國務院頒佈實施《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008 - 2020年）》（以下簡稱《綱要》），為粵港澳合作提供了新的契機和平台。2009年2月，三地政府達成共同進行《環珠江口宜居灣區建設重點行動計劃》研究（以下簡稱《宜居灣區研究》）的共識。2010年4月粵港兩地政府簽署的《粵港合作框架協議》及2011年3月粵澳兩地政府簽署的《粵澳合作框架協議》都將研究列為區域重點合作規劃項目之一。

In 2006, the governments of Guangdong, Hong Kong and Macao Special Administrative Regions (SAR), under the framework of “One Country, Two Systems”, jointly conducted the “Planning Study on the Coordinated Development of the Greater Pearl River Delta Townships” (the GPRD Study). The aims of this regional strategic planning study were to establish communication platform in undertaking analysis on the opportunities and challenges for the development of the Greater Pearl River Delta (GPRD) in a forward-looking perspective, and to formulate a coordinated development strategy which could promote regional cooperation, achieve sustainable development in the GPRD, and enhance the global competitiveness of the region. The GPRD Study was completed in 2009, and one of the major recommendations was for the three sides to jointly investigate the future development strategy for the Bay Area of the Pearl River Estuary. In 2008, the State Council promulgated the “Outline of the Plan for the Reform and Development of the Pearl River Delta (2008 – 2020)” (“the Outline”), which provided new opportunities and a platform for the cooperation among Guangdong, Hong Kong and Macao. In February 2009, the three sides reached a consensus to jointly undertake the “Study on the Action Plan for Livable Bay Area of the Pearl River Estuary” (the “Livable Bay Area Study”). This task was included as a key planning cooperation item under the “Framework Agreement on Hong Kong/ Guangdong Cooperation” and the “Framework Agreement on Cooperation between Guangdong and Macao” signed by the governments of Guangdong and Hong Kong in April 2010 and that of Guangdong and Macao in March 2011 respectively.





香港
Hong Kong

《宜居灣區研究》於 2010 年 4 月展開，粵港澳三方共同委託廣東省城鄉規劃設計研究院和北京大學深圳研究生院為研究顧問，通過廣泛諮詢三地政府部門、專家和公眾的意見、參考三地有關的規劃研究，以及借鑒國內外宜居區域建設的經驗，為三地共建「宜居灣區」的願景進行分析，並提出建議。

在本項研究，「環珠江口灣區」（以下簡稱「灣區」）包括了珠江出海口水域及周邊的廣州、深圳、珠海、東莞、中山等珠三角五市所管轄的 19 個區和香港、澳門兩個特別行政區全境，陸地面積約 6890 平方公里，海域面積約 8680 平方公里，2012 年底的常住人口共約 2,718 萬人。

The Livable Bay Area Study commenced in April 2010. Guangdong, Hong Kong and Macao jointly commissioned the Guangdong Urban and Rural Planning and Design Institute and the Shenzhen Graduate School of Peking University as the study consultants to undertake analysis and make suggestions on the vision of establishing a “Livable Bay Area”, through extensive consultation with the government departments, experts and general public of the three places, as well as making reference to the relevant planning studies of the three sides and overseas experience of building livable regions.

In this Study, the Bay Area of the Pearl River Estuary (hereinafter referred to as the “Bay Area”) includes the waters of Pearl River Estuary and the nearby land, comprising the 19 districts under the administration of Guangzhou, Shenzhen, Zhuhai, Dongguan and Zhongshan that are abutting the Pearl River Estuary, and the whole territory of the Hong Kong SAR and Macao SAR. It covers a total land area of about 6,890 km² and water area of about 8,680 km² with regular population of about 27.18 million as at the end of 2012.



廣州
Guangzhou

雖然粵港澳三地在行政上互不隸屬，經濟社會發展情況亦有不同，但灣區內各城市 and 地區在地理、文化和生活上關係密切，個別地方的發展可能影響鄰近以至整個區域。要達至「宜居」的目標，應加強區域協調，就共同關心及影響區域發展的問題，例如自然生態和人文資源保育、環境保護、區域交通網絡連繫、經濟互動等事宜合作研究。而發展較成熟的城市，例如香港、澳門、廣州、深圳等，也可發揮示範作用，促進其它城市的發展。

《宜居灣區研究》主要為三地提供一個協商溝通平台，共同研究如何善用區域資源，為「灣區」成為大珠三角內一個既有優質生活、又有蓬勃經濟發展的核心地區提供參考。

Although Guangdong, Hong Kong and Macao are under different administrative jurisdictions with different economic and social circumstances, the cities and districts within the Bay Area are closely related geographically, culturally and socially. Developments in one area may have implications on the others and even the entire region. To attain livability in the Bay Area, all concerned parties should jointly study on issues of common interest and those with significance to regional development, e.g. the conservation of natural, ecological and humanity resources, environmental protection, connectivity of regional transportation networks, economic interaction, etc. Besides, those better developed cities such as Hong Kong, Macao, Guangzhou and Shenzhen could serve as a showcase for the other cities to facilitate development of the region. The Livable Bay Area Study would provide a coordination and communication platform for the three sides to jointly explore the optimum use of resources in the region and provide reference to facilitate development of the Bay Area into a core area of quality living as well as economic prosperity in the GPRD.



灣區範圍圖
Boundary of the Bay Area

《宜居灣區研究》是由三地政府共同提出的區域規劃概念性研究，尊重粵港澳三地各自不同的行政體制，按現有粵港和粵澳城市規劃合作機制進行，目的是在平等協商的前提下，通過溝通協調和統籌合作，達致優勢互補和互利合作。研究建議以原則性和方向性為主，供三地政府各自規劃時作參考。三地須根據各自的社會情況，並遵從各自的既定機制，策劃適用於本身的計劃，以落實宜居灣區的願景。

The Livable Bay Area Study is a conceptual regional planning study jointly conducted by the governments of Guangdong, Hong Kong and Macao recognizing the different administrative jurisdictions. Under the established cooperation mechanisms in town planning between Guangdong and Hong Kong and that between Guangdong and Macao. And through communication, coordination and cooperation on an equal basis among the three sides, the Study aims to complement each others' strengths in order to achieve mutual benefits for all parties. The Study recommendations are mainly on principles and directions that serve as reference for the governments of the three sides in their respective planning work. The three sides should take into account their respective social circumstances and established mechanisms to formulate their own initiatives for realizing the vision of a "Livable Bay Area".



深圳
Shenzhen



澳門
Macao



珠海
Zhuhai



中山
Zhongshan



東莞
Dongguan

第一階段公眾參與概況

An Overview of the Stage 1 Public Engagement

《宜居灣區研究》第一階段公眾參與活動於2011年1月14日在廣東、香港及澳門三地同步開展，為期約三個月。為深入接觸三地不同界別的人士，我們開展了一連串的公眾諮詢活動，廣泛收集公眾及有關團體的意見。

廣東：開展了問卷調查，廣泛徵詢公眾對灣區未來發展的期望和建議。

香港：舉辦了三場公眾諮詢論壇，廣泛徵詢專家、學者、專業團體、研究機構和公眾人士的意見；向立法會發展事務委員會介紹了研究的背景和主要內容；並應邀出席了多個團體舉辦的共八個講座、座談會和研討會。

澳門：舉辦了兩個專題座談會，與相關的政府部門代表、專家、學者、專業團體和研究機構代表，以及公眾人士廣泛交流意見。

此外，研究的專屬網站收到公眾發言約130條，廣東省住房和城鄉建設廳、香港規劃署、澳門土地工務運輸局和研究顧問也各分別收到約120、800、100和50封電郵及其他書面意見。

The Stage 1 Public Engagement of the “Livable Bay Area Study” commenced in Guangdong, Hong Kong and Macao simultaneously on 14 January 2011 and lasted for about three months. To fully engage different sectors in the three places, a series of public consultation activities were undertaken to collect the views of the general public and relevant interest groups.

Guangdong: A questionnaire survey was undertaken to extensively solicit the public’s aspirations and suggestions for the future development of the Bay Area.

Hong Kong: Three public consultation forums were organised to extensively solicit the opinions of the relevant experts, academics, professional bodies, research institutes and the general public. The Panel on Development of the Legislative Council was briefed on the background and main issues of the Study. There were also eight talks, seminars and forums organized by various organizations on the Study.

Macao: Two seminars were held for exchange of opinions amongst representatives of the relevant government departments, experts, academics, representatives of

professional bodies and research institutes as well as the general public.

Apart from the above, around 130 comments were received via the website of the Study. The Guangdong Province Housing and Urban-rural Construction Department, Planning Department of Hong Kong, the Land, Public Works and Transport Bureau of Macao and the Study Consultants had also received around 120, 800, 100 and 50 emails and other written comments respectively.



總結第一階段公眾參與收到的意見，公眾人士普遍認為《宜居灣區研究》對環珠江口灣區的發展十分重要，並認同粵港澳三地需要通過宜居發展和環境改善，共建優質生活圈，促進區域經濟發展方式轉型，實現區域經濟繁榮、社會安定和保護環境，以進一步改善居民的生活質素。公眾人士對初步研究建議所涵蓋的各項議題，包括三地協調發展、生態環境和歷史文化的保育、區域經濟發展方式等都十分關注，並且進行了熱烈討論，不少公眾人士認為區域規劃及研究應以尊重三地特色和制度差異為基礎，堅守平等互利的原則，照顧本地居民的需要及利益。對於研究所指出的宜居元素及目標，應以民生服務和生態保育為基礎，根據珠三角、香港、澳門的實際情況進行調整。主要公眾意見及有關回應詳見《第一階段公眾參與報告》。



According to the comments received during the Stage 1 public engagement, the public generally considered that the Livable Bay Area Study was important to the development of the Bay Area, and agreed that Guangdong, Hong Kong and Macao should further improve the living quality of people through livable development and environmental improvement to jointly establish a quality living area, promote regional economic growth and achieve economic prosperity, social stability and environmental protection in the region. The public had raised key concerns and keen discussions over various issues covered in the preliminary recommendations of the Study including the coordination in development among the three places, conservation of ecological environment and cultural heritage as well as the mode of economic development in the region. Many considered that regional planning and studies should be carried out on the basis of respecting local characteristics and different administrative jurisdictions of the three places, upholding the principle of equity and mutual benefits, and taking care of the needs and benefits of the local residents. In defining the elements and objectives of livability, social services and ecological conservation should be adopted as the basis with due consideration to the actual circumstances of the PRD, Hong Kong and Macau. A summary of the major comments received and the relevant responses are provided in the *Stage 1 Public Engagement Report*.



第二階段公眾參與

The Stage 2 Public Engagement

我們整合了第一階段公眾參與活動收集到的公眾意見及建議，經詳細分析和充分考慮後，將意見或建議適當地納入了研究建議，以進行第二次公眾參與活動。本摘要詳細列出建議的內容，供社會人士進一步討論及提出意見。

The Study Team has consolidated and given detailed analysis of and consideration to the public comments received during the Stage 1 Public Engagement and, where appropriate, incorporated them into the recommendations of the Study for Stage 2 public engagement. This Summary sets out the recommendations in detail for further discussion and comments by the public.

2. 宜居灣區的願景

Vision for a “Livable Bay Area”

何謂「宜居區域」？

What constitute a “Livable Region”?

縱觀世界著名的宜居區域，在自然和建築環境方面大多具有以下特徵：

➢ 更好的資源運用和更優良的生態環境

通過劃定環境保護地區嚴格保護自然資源，並確保空氣清新，食物和用水安全潔淨，使居民能在良好的環境中工作和生活，例如大溫哥華地區、紐約大都市區；

Most of the world-renowned livable regions share the following common characteristics in their natural and built environment:

➢ Better use of resources and better quality ecological environment

Through designating “environmental protection area” to conserve natural resources and maintain a pleasant living and working environment with fresh air, clean water and safe food for residents, e.g. the Greater Vancouver Regional District and the New York Metropolitan Area.



大溫哥華地區的優良環境

Pleasant environment in the Greater Vancouver Regional District



東京灣區的多元化休閒、娛樂和文化場所

Diversified leisure, entertainment and cultural facilities in the Tokyo Bay Area



大倫敦區以人為本的居住環境

People-oriented living environment in the Greater London Region

➤ 更多元化的休憩空間和更好的歷史文化保育

通過濱水地區的更新改造，為居民和遊客提供更多具有本地特色的休閒、娛樂和文化活動場所，例如東京灣區；

➤ 更健全的公共服務

通過發展全面、高質素的服務設施網絡，建設功能多樣、景觀優美、生活安定的居住社區，使居民可以就近享受到優質的公共服務和以人為本的居住環境，例如大倫敦、大溫哥華地區；

➤ More diversified leisure spaces and better heritage conservation

Through the revitalization of waterfront areas to provide the residents and tourists with more leisure, entertainment and cultural facilities with strong local character, e.g. the Tokyo Bay Area.

➤ More comprehensive public services

Through establishing a comprehensive network of high-quality public services and facilities and developing residential communities with mixed functions, good landscape and living stability so as to provide residents with accessible high-quality public services as well as people-oriented living environment, e.g. the Greater London Region and the Greater Vancouver Regional District.



東京灣區的便捷暢順交通模式

Convenient, efficient and smooth transport modes in the Tokyo Bay Area

➤ 更便捷暢順和以人為本的交通模式

通過建設密集的鐵路 / 軌道交通網，並營造良好的步行環境，使居民更容易掌握在區域內交通往來的時間，例如東京灣區；

➤ 更多元的經濟和就業 / 創業機會

通過促進城市中心區的發展，加強現代服務業功能，創造更多的創業 / 就業機會，例如紐約大都市區、大芝加哥地區；

➤ 更可持續的社會創新能力

通過鼓勵創新的社會環境，使居民可以充分發揮自己的才能，例如三藩市灣區。



紐約大都市區的多元經濟

Diversified economy in the New York Metropolitan Area

➤ More convenient, efficient, smooth and people-oriented transport modes

Through establishing an intensive rail network and pleasant walking environment to enable residents to travel within the region with little delay, e.g. the Tokyo Bay Area.

➤ More diversified economy facilitating employment/business opportunities

Through the promotion of development at the urban central district and establishing modern service industries to create more business and employment opportunities, e.g. the New York Metropolitan Area and the Greater Chicago Region

➤ More sustainable innovation capability of the society

Through maintaining a social environment conducive to innovation to enable the residents to fully develop their talents, e.g. the San Francisco Bay Area.

灣區離成為「宜居區域」還有多遠？

How far is the Bay Area from being a “Livable Region”?

灣區各市的社會情況和發展基礎互有差異，部分城市在個別範疇可能媲美世界著名的宜居區域，但整體而言離成為宜居區域的要求還有較大差距：

第一，區域整體環境質素有待改善。香港、澳門由於發展較為集約，生態環境相對來說保育得較好。珠三角近年在經濟蓬勃發展的同時，環境保護和生態建設也取得明顯成效，環境質素總體保持穩定，但由於早年資源開拓和利用方式相對粗放，環境污染和生態破壞等問題仍比較嚴重。

第二，城市過於追求建設「現代化」的高樓大廈，具有地方特色的休憩空間不足。港澳地區歷來重視自然和文化遺產保育，休憩空間相對完善且易於到達；珠三角社會近年來提高了對保育文化遺產的關注，但對文化資源的保護和利用仍相對滯後，此外，城鄉休憩空間的質素還有待提高，約一半居民仍無法便捷享用休憩空間。

The cities within the Bay Area have different social circumstances and foundations for development. Although some of the cities may be comparable to other world-renowned livable regions in certain aspects, the region on the whole is still far from meeting the requirements for a livable region:

First, the overall environmental quality of the region needs improvement. For Hong Kong and Macao, through compact development, the ecosystem is relatively well-conserved. For the PRD, there has been obvious achievement in environmental protection and ecological conservation in recent years in parallel with rapid economic development, and hence the overall quality of the environment can in general be maintained. Nonetheless, due to excessive exploitation and utilization of resources in the past, environmental pollution and ecological degradation are still relatively serious.

Second, there are more and more “modern” skyscrapers in the cities but leisure spaces with local character are insufficient. Hong Kong and Macao have always attached great importance to the conservation of natural and cultural heritage, and their leisure spaces are relatively more well-established and accessible. For the PRD region, there is increasing awareness recent years on the conservation of cultural heritage. Nonetheless, conservation and adaptive use of cultural resources are still lagging behind. About half of its residents still cannot enjoy conveniently and efficiently accessible public open space. There is also room for improvement in the quality of urban/rural leisure spaces.





第三，居住和公共服務品質有待提高。香港、澳門由於空間有限，人均居住面積較小，對公共服務設施的需求很大；珠三角近年來以改善民生為重點，不斷加強基本公共服務，但受財政等因素影響，城市的公共服務亦呈現總體供應不足、分佈不均的情況。

第四，區域整體交通效率有待提升。珠三角居民的交通往來越來越依賴私家車，城市的公共交通分擔率不到20%，交通擠塞日益嚴重，這方面，香港的發展較佳，公共交通分擔率超過90%。在跨界交通方面，目前僅有部分位於深港邊界的口岸有高速公路或鐵路/軌道連接，總體上跨界通道和口岸與相關城市的內部交通網絡的銜接並不足夠，局限了粵港澳三地日益緊密的跨界交流。

Third, the quality of housing and public services needs improvement. For Hong Kong and Macao, due to space constraint, the per capita living space is relatively small and there is great demand for public services and facilities. For the PRD region, efforts have been made to improve the livelihood of residents in recent years and the provision of social services has been increasing. Nonetheless, due to financial reasons, the overall provision of public services in cities is still insufficient and unevenly distributed.

Fourth, the overall efficiency of transportation in the region needs improvement. Residents in the PRD region increasingly rely on private cars for commuting, and the share of public transport in total trips is less than 20%. Traffic congestion is therefore becoming more serious. In this respect, Hong Kong performs better, with the share of public transport exceeding 90% of total trips. Regarding the cross-boundary traffic, currently only some of the boundary control points between Hong Kong and Shenzhen are linked with highways or railways. Generally, the linkages between cross boundary corridors/boundary control points and the internal traffic networks of cities are not adequate. This has posed constraint on the rapidly growing cross-boundary flow among Guangdong, Hong Kong and Macao.



第五，經濟和創業 / 就業結構還可進一步優化。珠三角近年來大力調整經濟結構，產業結構得到優化和提升，但仍有現代服務業發展相對滯後、創造就業職位不足等問題，目前的服務業佔本地生產總值比重僅為 50%，與世界著名宜居區域相比仍有較大差距；香港的服務業佔本地生產總值比重已超過 90%，但仍須繼續憑藉本身的優勢，配合適度有為的政府，發展多元產業，滿足港人創業、投資、經營和就業需要；澳門的服務業佔本地生產總值比重已達到 89%，但仍然存在產業結構單一等問題。

第六，社會創新能力極待加強。目前珠三角的城市管理機制尚未健全，與港澳地區之間的資訊流通不十分暢順，勞動人口中接受過高等教育的比重不及發達國家的一半，這方面，港澳的發展基礎較佳，可給珠三角地區起示範作用，藉加強合作協調帶動整體區域發展。

Fifth, the economy, business opportunities and employment structure should be further enhanced. In recent years, despite the efforts in upgrading the economic structure, the development of modern service industries in PRD is still lagging behind and is inadequate in creating job places. At present, the service industries in the PRD region account for only 50% of total GDP which is far behind other world-renowned livable regions. For Hong Kong, the service industries account for more than 90% of GDP. However, it still needs to rely on its competitive edge, together with government's proactive approach, to diversify its industries to meet the needs for start-up initiatives, investment, business operations and employment. For Macao, the service industries account for 89% of its GDP. Nonetheless, the problem of a unitary economic structure still prevails.

Sixth, the innovation capability of the society greatly needs to be strengthened. At present, there is room for improvement in the urban management system of the PRD region and the information flow between the region and Hong Kong/Macao is not very smooth. Further, the proportion of the labour force with higher education is less than half of that of the developed countries. In this regard, Hong Kong and Macao have attained better bases of development, which could serve as an example for the PRD region. Strengthening the cooperation and coordination among the three sides can have synergy effect to stimulate the overall development of the region.

建設灣區為「宜居區域」的優勢

Advantages of Developing the Bay Area as a “Livable Region”

灣區擁有以下優勢，有條件成為推動大珠三角宜居發展的重點地區，藉粵港澳攜手合作解決以上提出的種種問題並起先導作用：

- 灣區擁有森林、濕地、海洋等多元化生態系統，綿長的海岸線和豐富的生物資源，是大珠三角的生態核心；
- 灣區集中了大珠三角主要的機場和港口，再加上以京廣鐵路、京九鐵路、京港澳高速公路和廣深高速公路為骨幹的區域交通網絡，已成為全球化趨勢下聯繫國內外的重要交通中樞；港珠澳大橋、廣深港高速鐵路等跨界通道也正逐步建成，往來珠江口東西兩岸將更加便利；



The Bay Area, given its following advantageous positions and through cooperation of Guangdong, Hong Kong and Macao in resolving the various problems as raised above, can become the pioneer for fostering livable development in GPRD:

- With well conserved forests, wetlands and marine ecosystems, as well as a long shoreline and high biodiversity, the Bay Area constitutes the ecological core of GPRD.
- The Bay Area covers the major airports and ports of the GPRD region, coupled with the regional transportation network comprising Beijing-Guangzhou Railway,

Beijing-Kowloon Railway, Beijing-Hong Kong-Macao Expressway and Guangzhou-Shenzhen Expressway serving as the backbone. Under the trend of globalization, the Bay Area has become an important domestic and international transportation hub. With the forthcoming completion of several cross-boundary corridors, such as the Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge and Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link, travelling between the east and west coasts of the Pearl River Estuary will be more convenient and efficient.



- 香港是國際金融、貿易、航運中心，澳門是世界重要的旅遊休閒中心，珠三角五市的服務業發展相對廣東省其它城市也達到了較高水平，灣區已具備良好的產業發展基礎；
- 灣區文化基礎深厚，各市地緣相鄰，文化相近，已在多個領域開展了廣泛合作。香港和澳門擁有開放的制度和面向全球的市場網絡，積累了許多建設宜居城市的先進經驗，有利於灣區發展成為一個宜居區域，並為大珠三角的宜居發展起先導作用。

- Hong Kong is an international financial, trade and transportation hub. Macao is a world-renowned destination for tourism and leisure. The five PRD cities are relatively more developed in service industries when compared with other Guangdong cities. The Bay Area has a good foundation for economic development.
- With profound cultural foundation of the Bay Area, the various neighbouring cities of similar cultures have launched

extensive cooperation among each others in many aspects. Hong Kong and Macao possess an open system facing the global market network, and have ample advanced experience in building livable cities. This helps the Bay Area to become a livable area, and act as a pioneer in building the GPRD into a livable region.

3. 建設「宜居灣區」的目標及策略



Objectives and Strategies for Achieving a “Livable Bay Area”

建立著重生態保育的資源利用體系，達致環境質素良好的「生態低碳灣」

在資源利用方面，做到生態保育與經濟發展並重。藉劃定有重要生態價值的地區，限制城市無序擴張，維持森林、濕地、海洋三大生態系統的健康與完整，並以生態廊道整合零碎的生態地塊，形成完整的生態保育系統。同時，應注重水、土、能源的節約和綜合利用。港澳方面，可在現有的生態保育基礎上，考慮加強粵港、粵澳之間生態廊道的銜接¹，共同完善區域整體生態系統。三地並應合作開展區域水質和空氣質素的聯防聯治，達致優良環境、生物多樣化、資源利用低碳化和綜合化的「生態低碳灣」。

¹ 連接三方「生態廊道」的建議主要為保育區域生態系統，不涉及客貨運跨界通道或更改三地現有的出入境政策及安排，詳情見第4章：「綠網」行動。

To establish a “Natural and Low-carbon Bay” with good environmental quality via emphasis on ecological conservation in the use of resources

On resource utilization, equal emphasis should be placed on both ecological conservation and economic development. Ecologically sensitive areas should be identified with a view to curbing uncontrolled urban sprawl and protecting the integrity of the forests, wetlands and marine ecosystems. Moreover, ecological corridors should be established to integrate scattered patches of ecological sites into a comprehensive ecological conservation system. There should be reduction in and an integrated approach in the use of water, land and energy resources. Hong Kong and Macao, on the basis of their established ecological conservation system, should consider strengthening the connection of their respective ecological corridors with those of Guangdong to establish an integrated regional system¹. The three sides should also cooperate in the control of water and air quality in the region to achieve a “Natural and Low-carbon Bay” with good environment, high biodiversity, and low-carbon and comprehensive approach of resource use.

¹ The recommendation of “Ecological Corridor” is mainly for conservation of regional ecosystem. It does not involve cross-boundary links for passengers or freights nor any change to the existing boundary crossing policies and arrangement of the three sides. Details are available in Chapter 4: Recommendation of “Green Network”

建立具地域特色的公共空間體系，發展休憩活動豐富的「人文休閒灣」

在公共空間體系建設方面，珠三角應改變以往過於追求「現代化」而忽略地域性自然和文化特徵的發展模式，以灣區亞熱帶特色的濱水自然景觀及多元薈萃的嶺南文化為基礎，在濱水地點、歷史文化街區和重點城市中心區建設更多可供居民和遊客休閒娛樂的特色公共空間。港澳方面，應在現有的公共空間體系基礎上，繼續完善城市設計及文物保育措施，進一步優化公共休憩空間，共同建成文化氛圍濃厚、休閒活動豐富的「人文休閒灣」。

建立以人為本的公共服務設施體系，達致公共服務健全的「幸福民生灣」

在公共服務設施建設方面，珠三角五市面對分佈不均、供應不足的問題，必須優化服務設施的空間佈局，引入更多更優質的服務資源，逐步提高設施水平，使居民可便捷享用高質素的公共服務。港澳面對城市發展空間局限，在繼續完善本身公共服務系統的基礎上，應探討加強與珠三角地區的合作和協調，合力提升灣區公共服務的水平，建立公共服務健全的「幸福民生灣」。

To establish a “Leisure and Culture Bay” with diversified leisure activities via provision of a system of public spaces with area characteristics

In the aspect of providing public spaces, the PRD should change its previous mode of development which put too much emphasis on “modernization” neglecting the local natural and cultural characters. Opportunities should be taken of the subtropical waterfront landscape and the diverse Southern China culture of the Bay Area to establish more featured public spaces in waterfront venues, historical and cultural precincts, and prime city central districts for leisure and entertainment of the residents and tourists. Hong Kong and Macao, on the basis of their existing public space systems, should continue to improve their urban design and heritage conservation. All parties should cooperate to establish a “Leisure and Culture Bay” with rich cultural ambience and diversified leisure activities.

To establish a “Blissful Living Bay” with adequate public services via establishing a people-oriented system of public services and facilities

In the aspect of provision of public service facilities, the five PRD cities have to improve the spatial distribution of service facilities to address the problems of uneven distribution and inadequate supply. More and higher-quality resources should be provided to progressively improve the standards of facilities so that the residents could conveniently and efficiently enjoy high quality public services. To address the shortage of space for urban developments, Hong Kong and Macao, on the basis of continually improving their public service systems, should explore strengthening cooperation and coordination with PRD to jointly improve the quality of public services in the region with a view to establishing the Bay Area as a “Blissful Living Bay” with adequate and comprehensive public services.



建立公共交通為主的交通運輸體系，發展交通暢順的「連繫便捷灣」

在交通建設方面，應減少採用私人交通工具，鼓勵使用公共交通，在灣區建立以鐵路 / 軌道為主的交通運輸體系。珠三角五市應推動城際客運公共交通化，提倡公共交通引導的集約土地利用模式；同時應改善步行系統和行人環境，以及加快建設跨界通道及與口岸的連接。香港應繼續推行圍繞公共交通樞紐的集約發展模式，並進一步優化行人環境；澳門應大力推動輕軌建設，並建造適合其城市特點和符合居民交通習慣的步行系統。同時，三方應積極推動跨境通道的落實或研究，加強跨界通道及口岸設施，共同建成交通便捷暢順、綠色低碳、以人為本的「連繫便捷灣」。



To establish a “Conveniently and Efficiently Connected Bay” with smooth transportation via developing a transport system with priority given to public transport

In the aspect of transport development, use of private vehicles should be reduced and priority should be accorded to public transport in order to establish a rail-based network of traffic and transport. The five PRD cities should promote the use of public transport in intercity passenger transit and a public transport-oriented, compact land use approach. The pedestrian systems and walking environment should also be improved, and construction of cross boundary corridors and their connection with boundary control points should be expedited. Hong Kong should continue its compact, public transport-oriented development mode and further enhance its walking environment. Macao should actively implement the light-rail system and establish a pedestrian system that is appropriate for its urban characteristic and residents’ commuting behavior. The three sides should further explore ways to strengthen the cross-boundary links and boundary crossing facilities, with a view to establishing a “Conveniently and Efficiently Connected Bay” with transport of convenient, efficient, smooth, green and low-carbon, and people-oriented.

建立服務業主導的生產就業體系，發展經濟繁榮的「現代服務產業灣」

在生產就業體系建設方面，珠三角應改變以往以高耗低效的製造業為主導的經濟發展模式，優先發展現代服務業，提升產業及改善就業結構。港澳地區應在現有服務業為主的產業基礎上，積極探討進一步優化策略。藉著落實內地與香港，澳門關於建立更緊密經貿關係的安排，大幅提升灣區其它城市對港澳的服務貿易開放水平，特別是在重點合作發展地區先行先試，推動粵港澳三地在現代服務業領域的深度合作，拓展新的發展空間，建成就業/創業機會充分、經濟繁榮的「現代服務產業灣」。

To establish a “Modern Service Industries Bay” with economic prosperity via developing a service-led production and employment structure

In the aspect of production and employment structure, the PRD region should transform its previous mode of manufacturing-based economic development which consumes resources intensively but performs inefficiently. Priority should be given to modern service industries in order to upgrade the economic and employment structure. Hong Kong and Macao, on the basis of their existing service industries-led economic foundation, should actively explore strategies for further upgrading. Through the implementation of “Closer Economic Partnership Arrangement” (CEPA), the Mainland cities of the Bay Area should significantly open their markets for service trades with Hong Kong and Macao. The Major Cooperative Development Areas could be the pilot areas to promote cooperation between the three places. This will foster closer cooperation among the three sides in service industries, create new room for economic development and establish a “Modern Service Industries Bay” with ample employment/ business opportunities and economic prosperity.





建立創新驅動的城市管理體系，發展進步創新的「開放創新灣」

在城市管理方面，珠三角應改變過去由政府完全主導的城市建設模式，鼓勵非政府組織及公眾參與。三地應加強城市管理經驗交流，鼓勵創新，進一步提高區域內城市管理的效率及水平，共同建設制度創新、技術進步的「開放創新灣」。

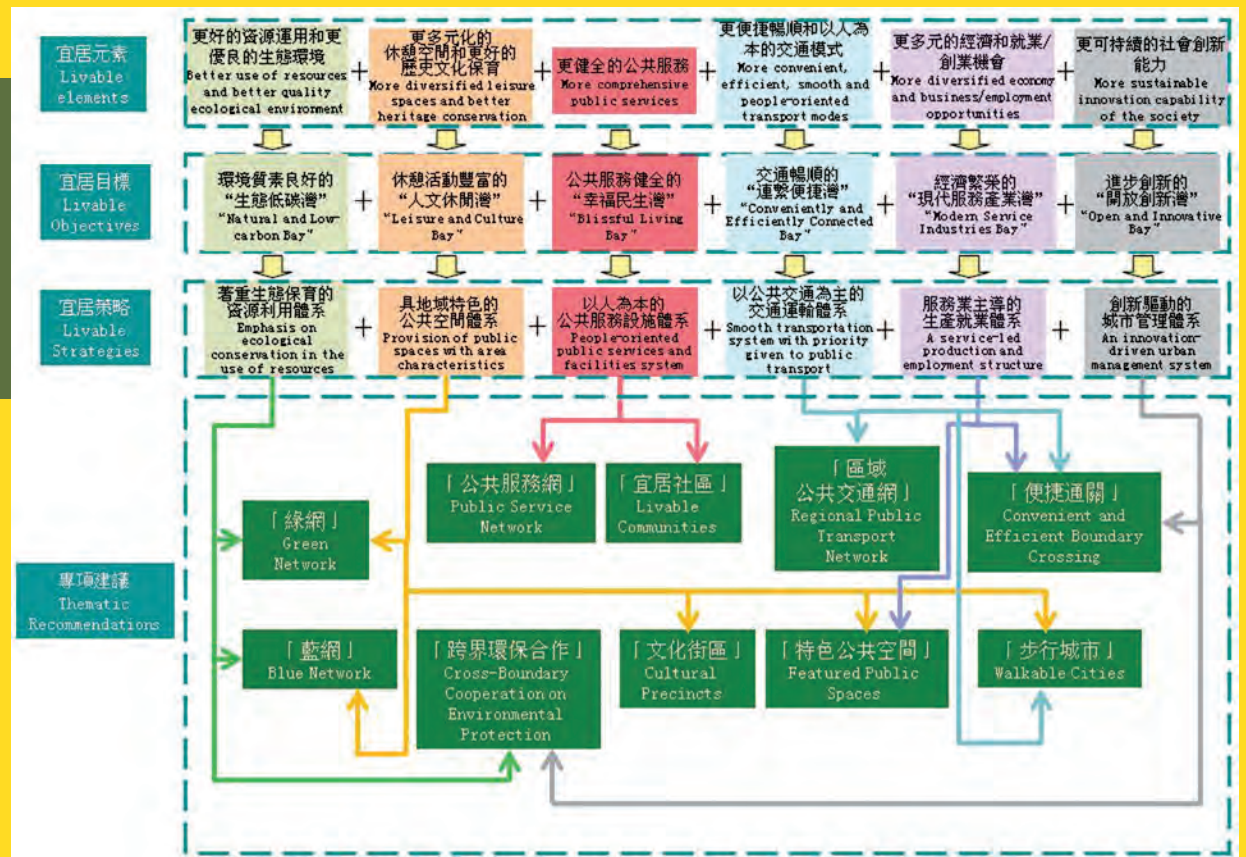
To establish an “Open and Innovative Bay” with an Innovation-driven urban management system

In the aspect of urban management, PRD should transform its previous mode of urban development which is completely led by the government, to encourage engagement by the non-governmental organizations and the public. The three places should strengthen interaction of urban management experiences among each other to encourage innovations and to further enhance the efficiency and standard of urban management, with a view to establishing an “Open and Innovative Bay” integrating institutional innovations and technological advancement.

4. 專項行動建議

Key Recommendations for a "Livable Bay Area"

按「宜居灣區」目標和策略、區域合作現況和粵港澳三地的個別需要，本研究為「宜居灣區」發展提出「綠網」、「藍網」、「區域公共交通網」、「文化街區」、「特色公共空間」、「公共服務網」、「宜居社區」、「步行城市」、「便捷通關」和「跨界環保合作」等十項重點專項行動建議。這些建議對應一項或多項宜居灣區目標和策略，就有關重點課題提出原則性和概念性的規劃方向建議。例如：以保育自然生態為主的「綠網」行動建議和保護濱水地區為主的「藍網」行動建議，一方面對應「低碳生態灣」目標，另一方面也為公眾提供更多的郊野和濱水休憩空間，對應「人文休閒灣」目標；「區域公共交通網」行動建議，提倡高效便捷和節能減排的公共交通模式，同時對應「連繫便捷灣」和「低碳生態灣」目標等（有關其他行動建議與「宜居灣區」目標和策略的關係詳見右圖）。



《宜居灣區研究》專項行動建議的架構
Framework of Recommendations in the Study

Following the objectives and strategies of a "Livable Bay Area", and having regard to the current situation of regional cooperation and individual needs of Guangdong, Hong Kong and Macau, this Study put forth recommendations on ten major aspects. They are titled as "Green Network", "Blue Network", "Regional Public Transport Network", "Cultural Precincts", "Featured Public Spaces", "Public Service Network", "Livable Communities", "Walkable Cities", "Convenient and Efficient Boundary Crossing" and "Cross-Boundary Cooperation on Environmental Protection". Each of these recommendations echoes one or several objectives and strategies for "Livable Bay Area" and addresses the relevant major issues by giving in-principle and conceptual suggestions on the planning direction. For examples, the "Green Network" and "Blue Network" recommendations with focuses on the protection of natural ecosystem and waterfront respectively echo the objective of "Natural and Low-carbon Bay" and also echo the objective of "Leisure and Culture Bay" through the provision of more countryside and waterfront leisure spaces. The recommendation of "Regional Public Transport Network", through the promotion of efficient and energy-saving public transport modes, echoes both the objectives of "Conveniently and Efficiently Connected Bay" and "Natural and Low-Carbon Bay" (refer to the figure above for the inter-relations among the recommendations, objectives and strategies)

從區域合作的角度，這些建議可分為三類：第一類是區域性建議，包括「綠網」、「藍網」和「區域公共交通網」，這些建議主要由粵港澳三方按各自情況開展，但三方可藉加強溝通和協調研究並探討合作，使各自推行的工作發揮協同效應，共同推動區域的宜居發展；第二類是地區性建議，包括「文化街區」、「特色公共空間」、「公共服務網」、「宜居社區」和「步行城市」，也是主要由粵港澳三方按各自情況開展，但性質和規模比第一類的建議較集中於個別城市或地區層面；第三類是跨界合作的建議，包括「便捷通關」和「跨界環保合作」，這些建議須由粵港澳三地政府共同磋商及合作，確保各方的工作互相配合或協調。

由於粵港澳三地有著不同的發展基礎和制度，社會情況亦各有不同，故此本研究提出的建議只屬原則性和方向性，三方須按本身的情況，遵從各自的機制，就研究提出的共同目標考慮適用於本身的建議。在考慮有關建議時，應注意以下的要求：

- 盡量避免或減少各項建議在落實過程中可能產生的環境和生態問題。節約資源並加以綜合利用，確保在生態環境保護方面可以接受。
- 各項建議須充分考慮人的需求，以人為本，確保居民的生活質素得以提升。
- 有關城市發展及經濟結構轉型升級的建議，須配合灣區城鎮空間佈局、地域景觀、自然生態與人文資源等元素。

From the perspective of regional cooperation, the recommendations can be divided into three categories. The first category comprises the regional recommendations, including the “Green Network”, “Blue Network” and “Regional Public Transport Network”, which can be undertaken individually by the three sides taking into consideration their respective circumstances. However, cooperation through strengthening liaison, coordination and studies could achieve better synergy effect leading to livable development of the region. The second category comprises the local recommendations, including the “Cultural Precincts”, “Featured Public Spaces”, “Public Service Network”, “Livable Communities” and “Walkable Cities”. Same as the first category, this category of recommendations are to be undertaken individually by the three sides taking into consideration their respective circumstances, yet with nature and scale more focussed on individual cities or areas. The third category comprises the recommendations on cross-boundary cooperation items, including the “Convenient and Efficient Boundary Crossing” and “Cross-boundary Cooperation on Environmental Protection”, which require deliberations among the three sides for joint actions to ensure complementary and coordinated works.

Taking into consideration the differences in foundations for development, institutional systems and social circumstances among Guangdong, Hong Kong and Macao, the recommendations raised in the Study are only conceptual and in-principle. The three sides should consider the recommendations, having regard to their respective conditions and mechanisms, to sort out the recommendations which are applicable. When considering the recommendations, the followings should be observed:

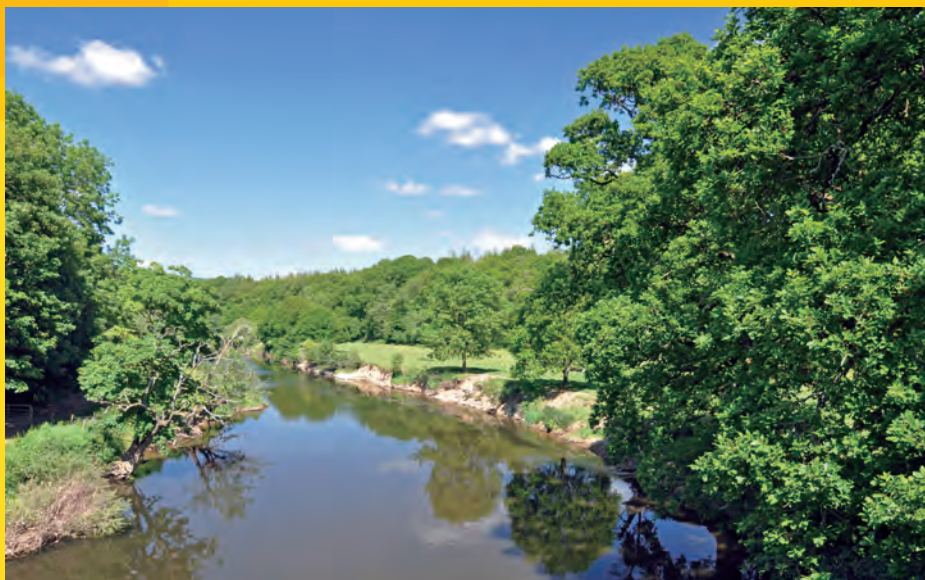
- New environmental and ecological problems should be avoided or minimized in implementing the recommendations. Consumption of resources should be minimized and in an integrated manner to ensure that proposals are ecologically and environmentally acceptable.
- All proposals should be people-oriented with due consideration to people’s needs, to ensure that the residents’ living quality can be enhanced.
- Proposals for urban development and economic restructuring should be compatible with the region’s spatial framework of cities/towns and the landscape, natural ecology and cultural resources of respective areas.

綠網

Green Network

本行動建議以珠三角綠道網及港澳現有的生態保育系統為基礎，為優先保護生態資源，嚴格限制發展對生態地區的侵蝕，以生態廊道連接區域內的生態地區，形成網絡以保存珍貴、優美的自然生態景觀，為植物生長和動物繁衍棲息提供連貫充足的空間，滿足居民接近自然的期望，同時改善區域通風條件，緩解城市「熱島效應」。

This recommendation is formulated on the basis of the Greenway Network in PRD and the existing ecological conservation systems of Hong Kong and Macao, giving priority to conservation of ecological resources and strictly restricting urban encroachment onto ecological areas. Through the establishment of ecological corridors to link up ecologically sensitive areas into a network, this recommendation aims at preserving precious and scenic natural landscape, providing adequate space for the wildlife to flourish, meeting people's aspiration of enjoying nature, improving air ventilation and alleviating the urban heat island effect.



灣區「綠網」示意圖
Indicative Plan of "Green Network" of the Bay Area



《宜居灣區研究》建議：

- (1) 保育區域內的森林、濕地和海洋自然生態系統，維持這些系統的完整性和連續性，在適當地區設立森林公園 / 郊野公園、濕地公園、海洋公園 / 海岸公園以加強保育；
- (2) 粵港澳三地探討共同構建跨界生態廊道²，協調屬於同一生態系統的保育工作；
- (3) 珠三角五市延伸現有的綠道網絡；香港探討將現有登山徑、單車徑、遠足徑、步行徑網絡延伸至前邊境禁區釋出的土地的長遠可行性；澳門在有條件的地區加快推動濱海綠化長廊的建設。

² 本研究建議的「跨界生態廊道」主要為保育區域生態系統，不涉及客貨運跨界通道或更改三地現有的出入境政策及安排。

Livable Bay Area Study recommends:

- (1) To conserve the forest, wetland and marine ecosystems in the region with a view to protecting their integrity and sustainability, and forest/country parks, wetland parks and marine parks to enhance conservation should be established at appropriate areas;
- (2) Guangdong, Hong Kong and Macao to consider jointly establish cross-boundary ecological corridors² to coordinate conservation work of the same natural ecosystem;
- (3) The five PRD cities to extend their existing greenway networks; Hong Kong to explore the long term feasibility of extending the existing networks of mountainous trails, cycle tracks, hiking trails and walking trails to the areas released from the previous boundary closed area; Macao to expedite the provision of seafront green promenades in suitable areas.

² The recommendation of "Ecological Corridor" is mainly for conservation of regional ecosystem. It does not involve cross-boundary links for passengers or freights, or any changes to the existing boundary crossing policies and arrangement of the three sides.

藍網

Blue Network



灣區「藍網」示意圖

Indicative Plan of the "Blue Network" of the Bay Area

「藍網」行動建議主要針對海岸帶和河川幹流濱水地區。這些地區體現灣區亞熱帶自然特色，亦可為居民和遊客提供理想的休憩場所。珠三角水網以景色優美著稱，灣區位於珠江出海口，因此應對海岸帶和河川幹流的濱水地區進行重點保護、合理利用和優化，加強各類岸線的協調管理，保護濱水生態和人文景觀，營造良好的濱水環境，為居民提供更多具有濱水特色的休憩空間。

The recommendation of "Blue Network" mainly applies to coastal belts and riverfronts of the major rivers and tributaries. These areas reflect the subtropical characteristics of the Bay Area and provide ideal leisure venues for residents and tourists. The river network of the Pearl River Delta is renowned for its scenic landscape. In view of its location at the Pearl River Estuary, the Bay Area should focus on the protection, rational utilization and upgrading of the coastal belts and riverfronts of the major rivers and tributaries. Efforts should be made to strengthen coordination in respect of management of different types of coastlines, to protect the ecology and cultural landscape of waterfronts, to create an enjoyable water environment, and to provide more leisure places with waterfront features to the residents.

《宜居灣區研究》建議：

- (1) 改善岸線資源；保護海灘沙丘、濱水林帶、生物棲息地等自然岸線；完善和增加以濱水公共活動空間為主的生活岸線；改造和美化濱海工業岸線；
- (2) 保護濱水建築、歷史、生活文化等豐富的人文景觀資源，結合不同的自然地理特徵及文化特徵，形成以嶺南水鄉文化為特色的濱江人文景觀帶，以及以「海洋文化」為特色的濱海人文景觀帶，粵港澳三地可根據各自情況考慮制定適當的計劃以保育及優化這些人文景觀資源。
- (3) 利便公眾前往濱水休憩空間，並通過營造及優化水上活動中心、濱水公園、廣場和長廊等配套設施，完善濱水休憩空間；同時，珠三角五市透過建設以濱海旅遊度假基地、旅遊樞紐和沿海休閒島鏈等的濱海休憩體系，為公眾提供更多配套設施完善的濱水休憩空間。



Livable Bay Area Study recommends that:

- (1) The coastal resources of the Bay Area should be improved. The natural coastlines including beaches, waterfront forest belts and wildlife habitats should be protected. The living coastlines for waterfront public activities should be improved and increased, and the coastlines used by seafront industries should be redeveloped and beautified.
- (2) The rich cultural landscape at the waterfront areas, in terms of architecture, history and folk culture, should be protected. Through integrating various natural, geographical and cultural features, riverfronts with Southern China Water Village characteristics and seafronts with “maritime culture” characteristics may be formed. Guangdong, Hong Kong and Macao may consider formulating conservation and enhancement plans to conserve these cultural landscape resources as appropriate.
- (3) Public accessibility to the waterfront leisure spaces should be enhanced, and waterfront leisure spaces should also be improved through providing and up-grading supporting facilities like water activity centres, waterfront parks, squares and promenades. Moreover, the five PRD cities should provide more waterfront recreation spaces with full range of supporting facilities to the public, through establishing a system of seafront leisure facilities such as seafront resorts, tourism hubs and chains of leisure islands.



區域公共交通網

Regional Public Transport Network

為解決日益嚴重的交通擠塞給城市和區域可持續發展帶來的巨大壓力，灣區須進一步優化交通運輸結構，提倡健康環保的綠色交通模式。建議在完善珠三角城際軌道網、香港鐵路網和澳門輕軌的基礎上，形成多元化、廣覆蓋、緊密銜接的區域公共交通系統，使集體運輸公共交通成為居民日常交通的優先選擇。

To alleviate tremendous pressure on urban and regional sustainability due to the aggravating traffic congestion, the Bay Area should optimize its transport structure and promote the healthy and environmentally green commuting modes. A diversified, extensive and seamless regional public transport system should be formed through improving the PRD Intercity Rail Network, rail network of Hong Kong and light rail system of Macao, with a view to making mass transit the priority choice in people's daily travels.



灣區「區域公共交通網」示意圖

Indicative Plan of "Regional Public Transport Network" of the Bay Area



《宜居灣區研究》建議：

- (1) 珠三角五市繼續推動區域軌道系統的發展，香港繼續完善鐵路系統，澳門繼續推動城市輕軌建設，並通過三地鐵路 / 軌道系統的接駁，實現區域客運公交化，建成從三地現有或已規劃的鐵路 / 軌道交通系統構成的「雙人字」區域鐵路 / 軌道骨幹，其中，「外人字」骨幹主要聯繫珠三角五市和香港的市中心，「內人字」骨幹主要聯繫灣區各城市的濱海新發展地區；
- (2) 珠三角五市大力推動以城際鐵路、城市地鐵為骨幹，並輔以快速公共交通和常規公共交通系統為網絡的公共交通系統建設，建設「公交都市」，並在高密度發展、交通擠塞地區率先推行「公交優先區」的建設；
- (3) 參考香港以公共交通為主的發展模式，珠三角五市應建設佈局合理的公共交通樞紐體系，在適宜的樞紐周邊地區，集中發展功能混合、多元化和有活力的「公交社區」。
- (4) 在軟體建設方面，建立粵港澳公共交通運輸資訊共用平台，以及跨城市和跨公共交通設施之間的公共交通電子付費系統，實現灣區公共交通的無縫通行。

Livable Bay Area Study recommends that:

- (1) The five PRD cities should continue to promote the development of a regional railway system. Hong Kong should continue to improve the railway system, and Macao should continue the urban light-rail project. By making better linkages among the railway systems in the three places, public transport can become the major transport mode in the region with the “double inverted Y-shaped” primary network of railways as envisaged on the basis of existing/planned railways. The “outer inverted Y-shaped” network would mainly link up the urban centres of Hong Kong and the five PRD cities, and the “inner inverted Y-shaped” network would mainly link up the new development areas at the seafront of the Bay Area cities.
- (2) The five PRD cities should establish “public transport-oriented cities” through active fostering public transport systems with intercity rails and metro subways as backbone complemented by Bus Rapid Transit (BRT) and regular bus services. “Public transport priority zones” should also be established in areas with high development density and serious traffic congestion.
- (3) Making reference to the “public transport-oriented development” approach of Hong Kong, the five PRD cities should establish “public transport-oriented communities” with mixed functions, diversity and vibrancy around suitable public transport hubs. The hubs should be reasonably distributed within the region.
- (4) In terms of software development, Guangdong, Hong Kong and Macao should create seamless travels in public transport through establishing a platform for exchange of public transport/traffic information between cities and an electronic payment system covering different cities and different public transport facilities.



文化街區

Cultural Precincts

為保育灣區歷史文化，突顯灣區多元交融的文化特色，應積極保育地方文化特色及保護歷史建築物，形成系統化而全面的保護框架，為居民營造更多體驗本地歷史文化的場所。



With a view to protecting the heritage and highlighting the diverse culture of the Bay Area, the local cultural character and historical buildings should be actively conserved. A systematic and comprehensive protection framework should be formed to provide more venues for the residents to experience the local history and culture.



《宜居灣區研究》建議：

- (1) 在適當地區設立反映地方文化特徵的文化保育區，保育地方文化特色。
- (2) 珠三角五市繼續開展歷史文化名城、名鎮、名村、街區以及嶺南特色街區的申報工作，並加強保育，利用功能佈局、景觀設計和建築控制等方法，促進城市經濟與古城保護的協調發展。
- (3) 珠三角五市應識別更多有價值的傳統街區，嚴格保護其整體環境和文化特色，適度建設優質的文化設施及現代嶺南建築，並引入文化創意、展覽、教育等功能，開展豐富多彩的文化活動，推動城市傳統街區的復興/活化；香港繼續積極推動歷史文物和建築物的保育及活化工作；澳門則加強保護世遺歷史城區等特色街區。
- (4) 珠三角五市加強保育鄉村的鄉土文化和特色，並促進鄉村地區適度發展具有本地特色的農業體驗、文化藝術創作和休閒服務業等功能，以助村民改善生活環境。
- (5) 粵港澳三地依據各自的保護法規，繼續完善歷史文化保育和活化工作，同時加強三地文化保育的合作和交流。

Livable Bay Area Study recommends that:

- (1) Culture conservation areas should be designated where appropriate to highlight local cultural character and conserve local cultural features.
- (2) The five PRD cities should continue their initiatives to apply for declaration of renowned historical/cultural cities and towns/villages/ precincts and precincts with South China characteristics, enhance conservation, and coordinate economic development and heritage protection through proper spatial planning, landscape design and building control, etc.
- (3) The five PRD cities should identify more traditional precincts with good value and strictly protect their overall environment and cultural features. To foster regeneration/revitalization of these urban traditional precincts, high-quality cultural facilities in modern Southern China architecture should be adopted, where appropriate, with introduction of functions such as cultural creativity, exhibition and education, to accommodate vibrant cultural activities. Hong Kong should continue to actively promote the conservation and revitalization of heritage and historical buildings. Macao should enhance the protection of the UNESCO Historic Centre and other unique precincts.
- (4) The five PRD cities should strengthen the protection of rural culture and characteristics of villages. Activities with local character such as farm life experiencing, arts and cultural creative industries and leisure services could be promoted for appropriate village development and improvement of living environment of the villagers.
- (5) Guangdong, Hong Kong and Macao should continue to improve their work on conservation and revitalization of cultural heritage according to their own laws and regulations, and strengthen cooperation and exchange of information on conservation among the three places.

特色公共空間

Featured Public Spaces



在灣區(特別是珠三角五市)快速城市化過程中,往往會因過度追求建設現代化的高樓大廈而導致「千城一面」的現象,失去原有地區特色。為避免情況持續,灣區城市應在公共空間的規劃和設計中加強和突顯地區特色,一方面滿足本地居民對生活環境質素的要求,另一方面幫助吸引人才匯聚,從而提高灣區的活力。

In the course of rapid process of urbanization, the Bay Area (notably the five PRD cities) has excessively pursued modernization by the construction of high-rise buildings, which has resulted in homogenous cityscape in different cities and loss of local character. To avoid recurrence of such situation, the cities in

the Bay Area should strengthen and highlight their local characters through proper planning and design of public spaces, while meeting the needs of local residents in the quality of living environment and attracting talents, thereby enhancing the vibrancy of the Bay Area.



《宜居灣區研究》建議：

在廣州新舊城市中軸線、香港維多利亞港兩岸、澳門新城填海區等重點發展地區，加強城市的景觀設計和保護，塑造公共空間，創造多元城市景觀，提升生活質素，進一步加強城市吸引力。保育反映本地自然和歷史特徵的文化特色，包括建設具有本地園林特色的休憩用地，並尊重區域歷史文化特色，強調對傳統建築的繼承；同時鼓勵集中、功能混合的開發方式，並且不斷完善基礎設施和公共服務設施，為居民提供優質的公共活動和休憩空間，也藉此吸引商務、跨國企業的總部、文化創意和旅遊等活動的匯聚，從而提升現代服務業發展水平。



Livable Bay Area Study recommends that: To focus on some of the key development areas, such as the new and old city axes of Guangzhou, the two waterfronts of Victoria Harbour of Hong Kong and the new reclamations of Macao, for improvement of the design and protection of urban landscape and creation of public spaces in order to create diverse urban landscape, improve living quality, and further enhance the attractiveness of the cities. First of all, the natural and historical features of the local areas should be conserved. For example, parks with local landscape character should be provided. Moreover, the historical and cultural characteristics of the region should be respected, with emphasis given to the continuity of traditional architecture. Compact and multi-functional development should also be encouraged. The basic infrastructure and public service facilities should be improved continuously to provide quality public activity and leisure spaces. These measures would also attract agglomeration of activities such as business functions, headquarters of multinational corporations, cultural creativity and tourism, thereby enhancing the development level of modern service industries.



公共服務網

Public Service Network

城市空間拓展與人口持續增長為公共服務的供應帶來巨大壓力。灣區應加快建成覆蓋城鄉、全面的公共服務網絡，推動城市各類服務設施的合理佈局和建設，確保全體居民公平地享受充足和便利的公共服務，從而提升居民生活水平。

Urban expansion and continuous population growth have created immense demand for public services. To ensure residents' fair access to adequate and convenient public services, and therefore a higher standard of living, the Bay Area should expedite the

establishment of a functionally comprehensive public service network which covers both the urban and rural areas, for fostering rational distribution and establishment of various urban public service facilities.



《宜居灣區研究》建議：

- (1) 珠三角五市憑藉灣區「區域公共交通網」，在人流密集的公共交通樞紐地區建設綜合性公共服務中心，在優化現有公共服務設施的基礎上，引入更多公共服務設施，從而提升城市居民生活質素。
- (2) 充足而便利的社區服務設施是營造優質生活環境的重要元素。珠三角五市應參考香港社區服務方面的先進經驗，設立服務設施完善、管理有效的社區公共服務中心，包括社區學院、社區護理中心、社區安老服務中心和數位化圖書分館等，使全體居民的服務需求均能在社區內得到滿足。
- (3) 粵港澳三地探討在教育、社會福利和醫療方面的進一步合作，例如在深圳試辦港人子弟班、香港服務機構到珠三角開辦安老和殘疾人服務，以及粵港繼續深化兩地醫院之間的合作、優化香港醫療機構在內地開辦診所和醫院的手續以及探討跨境運送住在內地的香港病人回港就醫的安排等。



Livable Bay Area Study recommends that:

- (1) On the basis of the regional public transport network of the Bay Area, the five PRD cities should establish integrated public service centres near heavily patronized public transport hubs. On the basis of upgrading the existing public service facilities, more public service facilities should be introduced, thereby improving the living quality of residents.
- (2) Adequate and convenient community service facilities are the important elements for quality living. The five PRD cities should, making reference to Hong Kong's advance experience in community services, form public service centres at the community level which offer comprehensive and efficient services, including community colleges, community care centres, community elderly service centres and digitized libraries, so that all residents' needs can be met within the local communities.
- (3) Guangdong, Hong Kong and Macao to explore further cooperation on education, social service and medical aspects. For example, some Shenzhen schools could join a pilot scheme to operate Hong Kong Children Classes, service providers from Hong Kong to operate social welfare facilities for the elderly and disabled people in PRD, and Hong Kong to continue to strengthen its cooperation with hospitals in the Mainland, to streamline the procedures for operating clinics and hospitals in the Mainland, and explore with Guangdong the arrangements for cross-boundary transportation of the Hong Kong patients residing in the Mainland back to Hong Kong for medical treatment.

宜居社區

Livable Communities

為滿足灣區居民對居住條件和生活質素方面日益上升的需求，應通過開展宜居社區建設，優化房屋供應體系、社區居住環境和設施配套，提升社區現代化管理和服務水平，從而提高居民生活質素。



The public aspirations in the Bay Area for better housing conditions and higher quality of living should be met through developing livable communities, optimizing the housing supply system, living environment and provision of facilities, and improving the level of community management and servicing.

《宜居灣區研究》建議：

珠三角五市應完善房屋供應體系，藉著發展宜居社區，在舊城區結合城市更新，逐步改善社區居住條件和社區服務功能；在新發展區藉著公共交通樞紐，建設自給自足的綜合性社區；在農村地區，利用建設名鎮名村示範村建設的契機，加強農村基礎設施建設，以改善農民居住環境。香港繼續採用市區重建策略所提出「以人為先、地區為本、與民共議」的方針，推動市區重建工作，改善舊區的居住環境，並以「以人為本」、「可持續發展」等規劃原則建設新發展區，並以農業發展政策為基礎，透過提供基礎建設、技術支援和低息貸款，協助本地農業邁向可持續發展。澳門藉大規模的城市更新改善舊城地區居住環境，以提升居民居住條件和生活質素。

Livable Bay Area Study recommends that:

The five PRD cities should improve the housing supply system, and through developing livable communities in conjunction with urban renewal, progressively improve the housing conditions and community services. Regarding the new development areas, integrated communities that are self-sustaining should be established near public transport hubs. For rural villages, the basic infrastructure should be strengthened in conjunction with the establishment of pilot livable communities in renowned towns/villages. Hong Kong should continue its effort in urban renewal to improve the living environment in old areas and adopt the “people-oriented, district-based and public participatory approach” advocated in the Urban Renewal Strategy, and the “people-oriented” and “sustainable development” principles to plan for new development areas, and based on the agricultural policy, through the provision of basic infrastructure, technological support and low-interest loan, assist the local agricultural sector in moving towards sustainable development. Macao should improve the living environment of the old urban areas through large scale renewal, thereby raising the quality of living.



步行城市

Walkable Cities

為推廣綠色及健康交通，建議灣區各市改善步行網絡和步行環境，構建暢達、安全、宜人的步行系統，使居民可便捷到達公共空間、公共交通樞紐等，以緩解城市交通壓力，提升街區的活力。

To promote green and healthy transport, cities in the Bay area should improve the pedestrian networks and walking environment to establish a smooth, safe and pleasant walking system, enabling the residents to access public spaces and public transport hubs conveniently and efficiently. Such measures would help relieve pressure on urban transport and enhance the vibrancy of street life.





《宜居灣區研究》建議：

珠三角五市因應地區發展情況，在舊城中心區建設立體化、便捷的步行優先區；在鐵路 / 軌道公共交通樞紐周圍的城市新區建設連續、安全的步行網絡；在具備條件的海岸與沿江等地區建設行人專用區；改善街景和步行設施，營造怡人的街道步行環境。香港繼續優化旺角和銅鑼灣等人流密集的地區的行人環境。澳門通過構建配合城市特點和符合居民交通習慣的步行系統，鼓勵居民使用無污染的交通方式。

Livable Bay Area Study recommends that:

The five PRD cities, having regard to local conditions, should establish multi-level, convenient and efficient pedestrian priority zones in the old urban centres, continuous and safe pedestrian networks in the new urban areas around rail public transport hubs, and pedestrian-only zones along suitable shorelines. The streetscape and pedestrian facilities should be enhanced to make the streets pleasant walking spaces for people to enjoy. Hong Kong should continue its efforts to improve the walking environment in areas with intensive pedestrian flow, e.g. Mongkok and Causeway Bay. Macao should encourage local residents to adopt pollution-free traffic modes through the provision of walking networks which are compatible with the city's characteristics and the residents' commuting habits.

便捷通關

Convenient and Efficient Boundary Crossing



With increasing economic interactions and cross-boundary transport infrastructure development among Guangdong, Hong Kong and Macao, the flow of people and freights among the three places has become more frequent. Cross-boundary living and inter-city commuting are becoming common. However, these activities have been constrained by inadequate connections and limited capacity of the boundary control facilities. Being an important platform for cooperation among Guangdong, Hong Kong and Macao, the Bay Area should focus on strengthening the planning and construction of cross-boundary infrastructure and formulating new policies to facilitate boundary crossing and coordinated economic development.

隨著粵港澳三地經濟聯繫日益緊密，交通基礎設施日趨發達，三地之間的人流和貨物往來越來越頻密，灣區居民跨界生活、跨市通勤也越來越普遍。不過，由於目前跨界交通設施銜接不夠通暢，口岸設施和服務還未能配合發展需求，限制了三地居民和貨物的流動。灣區作為粵港澳重要的合作平台，應重點加強跨界基礎設施規劃與建設，制定新政策便利通關，提高區域整體交通運輸和通關效率，以配合經濟協調發展的要求。



《宜居灣區研究》建議：

- (1) 積極推進廣深港高速鐵路、港珠澳大橋、京港澳高速公路廣澳平行線等跨界通道的建設，實現粵港澳地區區域交通的無縫銜接和互動發展；
- (2) 加快制定城際軌道網絡與各城市鐵路 / 軌道網絡銜接的方案，並加強香港與深圳之間以及澳門與珠海之間的交通銜接。
- (3) 為解決目前拱北、皇崗等口岸通關能力不足的問題，應積極推動相關口岸的改建 / 擴建工程，並增設蓮塘 / 香園圍、拱北口岸附屬口岸（粵澳新通道）、橫琴一線口岸等口岸，以及探討推動口岸電子化設施建設等，以滿足日益頻繁的客貨交流需要。
- (4) 探討加強三地通關合作、「一地兩檢」、加強各種交通工具便捷化通關模式，以及推廣口岸24小時通關服務的可行性，使跨界基礎設施更能促進三地之間客貨流動。



Livable Bay Area Study recommends:

- (1) To actively pursue the construction of cross-boundary transport corridors, including, Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Railway Link, Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge and Guangzhou-Macao Parallel Line of Beijing-Hong Kong-Macao Expressway to achieve seamless connection of the regional transport systems and interactive development among Guangdong, Hong Kong and Macao.
- (2) To expedite the formulation of proposals for connecting the intercity rail network and individual cities' rail networks and to enhance connection between the transport networks of Hong Kong and Shenzhen, and between those of Macao and Zhuhai.
- (3) To actively undertake modification and expansion works of existing boundary control points with inadequate capacity including Gongbei and Huanggang, construction of new control points including Liantang/Heung Yuen Wai, Gongbei Ancillary Boundary control Point (New passageway between Guangdong and Macao) and Hengqin First-tier Boundary Control Points, and to explore promotion of the establishment of electronic facilities at the boundary control points, to meet the surging demand for cross-boundary passenger and freight transport.
- (4) To explore the feasibility of enhancing the cooperation among the three places, co-location of immigration/customs clearance facilities and streamlining the immigration/customs clearance procedures for different transport modes, as well as promotion of 24-hour immigration/customs clearance service at the boundary crossing points, so as to further foster flow of passengers and freights among the three places.

跨界環保合作

Cross-Boundary Cooperation on Environmental Protection

儘管近年來珠三角環境污染基本已受到控制，但是不斷增加的人口、產業和交通，使區域在空氣質素和水質方面面臨嚴峻挑戰。環境治理必須通過跨界合作解決，使三地居民都能享用到潔淨的食水和清新的空氣。

Despite that the environmental pollution in PRD has basically been brought under control in recent years, improving air and water quality in the region is still a great challenge posed by the increasing population, industrial activities and traffic. Cross-boundary cooperation in environmental control is essential to ensure that residents of Guangdong, Hong Kong and Macao can have clean water and fresh air.

灣區「跨界環保合作」示意圖

Indicative Plan of the "Cooperation on Cross-boundary Environmental Protection" Action



《宜居灣區研究》建議：

- (1) 在保障區域供水安全、解決流域水質污染方面，粵港澳三地在現有環保合作基礎上採取合作行動推動水質綜合治理。珠三角五市重點優化江庫聯網和區域調水、劃定區域供排水通道，逐步分開供水及排水系統，持續保障供水安全；三地合作開展跨界河流的綜合整治，改善灣區跨界水體水質。
- (2) 在維護空氣質素方面，識別區域內的重點污染源，強化陸域、海域空氣污染物的減排和監管。珠三角五市完成設立「低排放區」政策試點建設；將生態敏感地區、自然保護區和水源保護區劃定為空氣質素保護區，開展區域性環境綜合治理。同時，加強區域空氣質素目標聯合管理，完善區域空氣質素監測網絡和建立空氣污染物資料共用平台，並定期向公眾發佈各類空氣質素監測資訊。

Livable Bay Area Study recommends:

- (1) To safeguard water supply and resolve the problem of water pollution in the region, Guangdong, Hong Kong and Macao, on the basis of existing cooperation on environmental protection, should work together further for the integrated management of water quality. The five PRD cities should focus on improving the network of reservoirs and transfer of water within the region, and separate the regional water supply and drainage channels to safeguard water supply. The three sides should cooperate on the integrated management of cross-boundary rivers to improve their water quality.
- (2) To protect the air quality, major air pollution sources in the region should be identified, and the reduction and regulation of air pollutant emission from both land and sea should be strengthened. The five PRD cities should establish pilot “low emission zones”. Moreover, the major ecologically sensitive areas, nature reserves and water gathering areas should be designated as regional air quality protection areas for integrated environmental management. The Bay Area should also strengthen cooperation in regional management of air quality and the regional air quality monitoring network, establish the platform for sharing data of air pollution, and provide the public with various air quality monitoring information on a regular basis.



5. 在重點合作新區推動「宜居灣區」建議

Implementation of the Recommendations for a “Livable Bay Area” in the Major Cooperative New Areas

為體現及落實宜居灣區的願景，本研究建議以國家及粵港澳三地相關政策文件中提出的七個跨界重點合作發展地區為試點，率先推動上述十項專項行動建議，在已有規劃建設的基礎上，以環保、以人為本的宜居發展理念為原則推動這些新區的發展。這些地區都是國家及粵港澳三地政府確定的跨界合作重點新區，其服務範圍大，涉及的地區和人口多，更有利於提高灣區乃至更大範圍的宜居建設水平。重點合作發展地區不僅要滿足一般的發展要求，還要推動宜居城市發展與創新管理合作模式，逐步發展成為宜居宜業、功能完善、特色鮮明的城市理想新區。

To achieve the vision for a “Livable Bay Area”, this Study proposes adopting the seven major Cross-boundary Cooperative Development Areas raised in relevant national and regional policy documents as pilots for implementing the ten key recommendations raised above. According to the current development plans, the development of these areas should be carried out under the principles of environmental protection and people-oriented livable development concept. These areas are designated for major cross-boundary cooperation by the State and the governments of Guangdong, Hong Kong and Macao, and cover wide catchment area and large population, they could facilitate raising the level of livable development of the Bay Area and the wider area. These areas should be planned for not only meeting the general development requirements but also fostering livable city development and innovative management model, with an aim to progressively develop into well-served and distinctive new urban centres favourable to living and working.



重點合作新區位置圖
The Indicative Plan of Major Cooperative New Areas in the Bay Area

	發展目標	宜居發展方向
廣州南沙新區	發展成為服務內地、連接港澳的商業服務中心、科技創新中心和教育培訓基地，建設臨港產業配套服務合作區。	提供優質和便捷的公共服務及濱水、步行、休憩空間，建設獨具「海洋文化」特色和水鄉魅力的嶺南文化重鎮。
深圳前海新區	建設成為現代服務業體制機制創新區、香港與內地緊密合作的先導區和珠三角地區產業升級的引領區。	沿現有河道構建生態廊道；建設優質濱海公共活動區；加強深港兩地在城市管理、資訊交流等方面的合作。



深圳前海新區
Qianhai New District, Shenzhen

	Development objectives	Livable development approaches
Nansha New District, Guangzhou	Develop into a commercial service hub, technological innovation centre and educational /training base serving the Mainland and connecting with Hong Kong and Macao; and build a cooperation area for harbourfront industries.	Provide quality, convenient and efficient public services, and waterfront, pedestrian and leisure spaces; develop into a renowned town with South China culture encompassing both “maritime culture” and water-village characteristics.
Qianhai New District, Shenzhen	Develop into an innovation area for modern service industries, pioneer area for close cooperation between Hong Kong and the Mainland, and leading area for industrial upgrading of the PRD region	Form ecological corridors along the existing river channels; develop high quality seafront public spaces; and strengthen the cooperation between Shenzhen and Hong Kong on urban management and information exchange.



廣州南沙新區
Nansha New District, Guangzhou

	發展目標	宜居發展方向
珠海橫琴新區	在「一國兩制」下發展成為探索粵港澳合作新模式示範區、深化改革開放和科技創新先行區，以及促進珠江口西岸地區產業升級發展新平台。	重點發展低碳經濟，突出橫琴山以及沿海特色，建設自然與人文並重的休閒度假勝地。
深莞港灣新城	發展成為深莞緊密合作的城際總部基地及珠三角地標性的休閒宜居新城。	共同保護和利用交椅灣優越的濱水環境，開展跨界河流綜合治理，形成連貫的濱海綠色走廊。
珠中濱海新城	建立具有區域影響力的教研發創意基地、高端休閒旅遊服務中心、高品質生活服務基地。	積極構建服務灣區的區域創新平台，塑造體現地域文化特色的休憩場所。

	Development objectives	Livable development approaches
Hengqin New District, Zhuhai	Develop into an exemplary area for exploration of new modes of cooperation among Guangdong, Hong Kong and Macao under the “One Country, Two Systems” principle, pilot area for furthering institutional reform and technological innovation, and a new platform for fostering industrial upgrading on the west coast of Pearl River Estuary.	Focus on developing low-carbon economy, highlighting the characteristics of Hengqinshan and the coastal areas, and developing tourism resorts compatible with the natural and cultural setting.
Shenzhen-Dongguan Harbour Bay New City	Develop into an intercity headquarters base for close cooperation between Shenzhen and Dongguan, as well as a landmark livable leisure city in PRD.	Jointly protect and make good use of good waterfront environment of Jiaoyiwan, undertake integrated management of the cross-boundary rivers to form a continuous seafront green corridor.
Zhuhai-Zhongshan Seafront New City	Develop into a regional base for technology education and R&D, high-end leisure and tourism hub, and high-quality living services centre.	Actively develop a regional platform for innovation to serve the Bay Area; and provide leisure and recreational venues with local cultural characteristics.



珠海橫琴新區
Hengqin New District, Zhuhai

	發展目標	宜居發展方向
深港河套地區	以高等教育為主，輔以高新科技研發設施和文化創意產業用途，並在深港互惠互利的基礎上，建設可持續發展、環保、節能、以人為本的社區。	採用低耗能、低污染為基礎的低碳發展及運作模式，減低對生態環境的影響；促進兩地境內鄰近地區與河套地區的功能銜接。
珠澳跨境合作區	發展成為珠澳產業合作的重要載體以及珠海對接港澳服務業的重要平台。	發揮三面環河的自然景觀優勢，培育良好的休憩岸線景觀。

* 各重點合作發展地區的主要合作城市：南沙（廣州、香港、澳門）、前海（深圳、香港）、橫琴（珠海、澳門）、深莞港灣新城（深圳、東莞）、珠中濱海新城（珠海、中山）、落馬洲河套地區（香港、深圳）、珠澳跨境合作區（珠海、澳門）



深港河套地區
Lok Ma Chau Loop Area

	Development objectives	Livable development approaches
Lok Ma Chau Loop Area	Focus on higher education to be complemented with high-tech R&D facilities as well as cultural and creative industries; and develop into a sustainable, environmentally friendly, energy-saving and people-oriented community for mutual benefits of Shenzhen and Hong Kong.	Adopt a “low-carbon” mode of development with energy-saving and low pollution approach for minimizing adverse environmental and ecological impacts; foster functional linkages between the Loop Area and the adjoining areas of Hong Kong and Shenzhen.
Zhuhai-Macao Cross Boundary Cooperation Zone	Develop into an important medium for economic cooperation between Zhuhai and Macao, and a platform for linkage among the service industries of Zhuhai, Hong Kong and Macao.	Establish a good leisure coastal landscape by fully capitalizing on the natural amenity of having three frontages surrounded by river.

* Cities involved in these Major Cooperative Development Areas include: Nansha (Guangzhou, Hong Kong and Macao), Qianhai Area (Shenzhen and Hong Kong), Hengqin (Zhuhai and Macao), Shenzhen-Dongguan Harbour Bay New City (Shenzhen and Dongguan), Zhuhai-Zhongshan Seafront New City (Zhuhai and Zhongshan), Lok Ma Chau Loop Area (Hong Kong and Shenzhen) and Zhuhai-Macao Cross Boundary Cooperation Zone (Zhuhai and Macao).

6. 推動建議的有效落實

To Facilitate Effective Implementation of the Recommendations



Mechanisms for Implementation

The Study recommends that Guangdong, Hong Kong and Macao should jointly promote the development of a “Livable Bay Area” by strengthening cooperation and communication in the following three aspects through the existing mechanisms including CEPA and the Framework Agreements on Guangdong/Hong Kong and Guangdong/Macao Cooperation.

- (1) Taking advantage of opportunities offered by the relevant policies and projects promoted by the State, the three sides should strengthen coordination in the implementation of the established agreements on Guangdong/Hong Kong and Guangdong/Macao cooperation, and to foster coordination in ecology, environment, culture, public service and traffic/transport, for promoting the development of a “Livable Bay Area”.



推動機制

本研究建議粵港澳三方透過現有的政策框架，例如內地與香港、澳門關於建立更緊密經貿關係的安排，以及粵港、粵澳框架協議，在以下三方面加強合作和交流，合力推動宜居灣區發展：

- (1) 以國家推行相關政策和規劃為契機，貫徹落實現有粵港、粵澳合作協議，重點推動生態、環境、休閒、文化、公共服務、交通運輸等方面的合作，促進宜居灣區發展；

- (2) 採取多種合作和交流方式深化粵港澳合作，包括充分利用城市規劃及發展專責小組協調平台及定期舉行會議，加強規劃經驗交流，並探討建立共用的區域空間資訊平台。三地政府可以根據各自情況考慮建立監督機制，以及加強相關政策以促進「宜居灣區」的發展。
- (3) 鼓勵公眾參與，充分發揮非政府組織和業界的積極性，加強宣傳推廣「宜居灣區」理念，擴大公眾參與程度。

策略性影響評估

如果《宜居灣區研究》的建議得以全面實施，將可為區域帶來多方面的得益，包括可適當控制城市的擴張及填海造地、空氣和水體更潔淨、跨界 / 城際及城市交通更順暢、社區更具吸引力、區域經濟發展更有活力等，整體上可為灣區居民提供更優質的生活環境及帶來經濟發展。

在負面環境影響方面，《宜居灣區研究》提出的行動建議的可能影響主要來自大範圍的新區開發、大型公共設施、交通系統建設、休閒旅遊景點的開發以及填海等，為解決這些負面影響，必須採取適當的紓緩措施，以確保不會對灣區的自然生態造成破壞。不過，由於一些具體建設內容還有待確定，當中可能會對水體、空氣、生態環境、景觀等的影響，需要日後進行詳細研究。故此，在行動計劃制定及實施階段，仍需對項目建議進行深入研究，以確保建議在生態環境保護方面可以接受，並在需要的地方採取切實可行的紓緩措施。

- (2) The cooperation and communication among Guangdong, Hong Kong and Macao should be intensified through platforms of multi-channels. These may include making use of the Expert Groups on Town Planning and Development and regular meetings, strengthening exchange of planning experience, and exploring formation of a regional platform for sharing of planning information. The governments of the three sides, having regard to their respective circumstances, should consider establishing monitoring mechanisms and launching policies to promote the development of a “Livable Bay Area”.
- (3) Public engagement should be encouraged, and the initiatives of non-governmental organizations and stakeholders should be fully capitalized. The extent of public engagement should be broadened through stronger promotion activities.

Strategic Impact Assessments

Full implementation of the recommendations of the Livable Bay Area Study will bring many benefits to the region. For instances, urban sprawl and reclamations would be put under due control; air and water quality would be improved; cross-boundary, inter-city and intra-city transport would become more efficient; communities would become more attractive; and the regional economic development would become more prosperous. Overall, it would lead to a living environment with better quality for residents of the Bay Area as well as conducive to economic development.

Regarding the adverse environmental impacts of the recommendations of the Livable Bay Area Study, they would mainly be caused by extensive development of new districts, building of major public utilities and facilities, transport networks, leisure and tourism attractions, reclamation activities, etc. Appropriate mitigation measures should be undertaken to address these adverse environmental impacts on the Bay Area as a whole. Nonetheless, as details of some of the projects are yet to be worked out, more specific studies should be carried out in the detailed design and implementation stages to ascertain the possible impacts on water, air, natural ecology and landscape. As such, in the formulation and implementation of action proposals, detailed studies are needed to ensure that the recommendations are acceptable in terms of ecological and environmental protection, and necessary mitigation measures would be in place where required.

7. 總結

Conclusion

本研究通過廣泛諮詢粵港澳三地政府部門、專家和公眾的意見、參考三地有關的規劃研究，以及借鑒國內外宜居區域建設的經驗，為三地共建「宜居灣區」的願景進行分析和提出意見，並提出「生態低碳灣」、「人文休閒灣」、「幸福民生灣」、「連繫便捷灣」、「現代服務產業灣」和「開放創新灣」等六項「宜居灣區」目標，涉及的範疇包括自然生態和人文資源保育、環境保護、公共休憩空間、交通運輸、社會服務、產業發展和城市管理。

實現「宜居灣區」的目標，本研究提出以下十項專項行動建議：

- 「綠網」行動建議 – 建基於珠三角「綠道網」及港澳現有的生態保育系統，以生態廊道連接區域內主要的自然生態地區，形成網絡以保存珍貴的自然生態景觀，為植物生長和動物繁衍棲息提供充足的空間，同時，加強三地休閒慢行網絡，讓居民接近大自然。

Through extensive consultation with governmental departments, experts and public of the three places, taking into account related planning studies, and making reference to overseas experience of developing livable regions, this Study has undertaken analysis and gives advice for the three sides on developing a “Livable Bay Area”. It puts forth six objectives of “Livable Bay Area”, namely, the “Natural and Low-carbon Bay”, “Leisure and Cultural Bay”, “Blissful Living Bay”, “Conveniently and Efficiently Connected Bay”, “Modern Service Industries Bay” and “Open and Innovative Bay”, which cover the aspects of conservation of natural ecology and cultural resources, environmental protection, public leisure spaces, traffic and transport, social services, economic development and urban management.

To achieve the goal of creating a “Livable Bay Area”, this Study puts forth the following ten recommendations:

- “Green Network” – On the basis of “Greenway Network” in PRD and the existing ecological conservation systems of Hong Kong and Macao, ecological corridors should be established to link up major ecological areas into a network to preserve precious and scenic natural landscape and providing adequate space for the wildlife to flourish. The three sides should also enhance their leisure trails networks for people’s enjoyment of nature.

- 「藍網」行動建議 – 進一步對海岸帶和河川幹流濱水地區進行重點保護、合理利用和優化，改善水質，加強岸線的協調管理，保護濱水生態資源和自然景觀，營造良好的濱水環境，為居民提供更多具有特色的濱水休憩空間。
- 「區域公共交通網」行動建議 – 積極發展公共交通，建設聯繫整個區域、多元化、覆蓋廣、緊密銜接的區域公交系統，並進一步加強粵港澳三地交通聯繫。在改善城市交通網絡的同時，促進集約的土地利用模式。
- 「文化街區」行動建議 – 加強歷史文化資源的保育、活化和再利用，為居民營造更多體驗歷史文化的場所，感受多元交融而又緊密聯繫的文化特色。
- 「特色公共空間」行動建議 – 在公共空間的規劃和設計中加強和突顯本地特色，創造多元城市景觀，提升生活質素，吸引人才集聚，從而提高灣區的活力。
- 「公共服務網」行動建議 – 加強公共服務，形成全面的公共服務網絡，滿足居民的需求，為吸引更多人到「灣區」安居樂業創造條件。
- 「宜居社區」行動建議 – 在社區層面加強公共服務設施和公共活動空間，提升居民生活質素。
- “Blue Network” – Further protection, rational utilization and upgrading of the coastal belts and riverfronts of the major rivers should be launched to improve water quality, strengthen the coordinated management of different types of coastlines, protect waterfront ecological resources and natural landscapes, and create enjoyable waterfront environment and more leisure places with waterfront features for public enjoyment.
- “Regional Public Transport Network” - Public transport should be actively promoted to establish a diversified, extensive and seamless public transport system covering the whole region. Transport linkages between Guangdong, Hong Kong and Macao should be strengthened further for improving the traffic conditions and facilitating a compact land use development mode.
- “Cultural Precincts” – Conservation, revitalization and adaptive reuse of heritage and cultural resources should be strengthened to provide residents with more venues to appreciate heritage and the diverse, interwoven and closely-related cultural characteristics in the Bay Area.
- “Featured Public Spaces” – Local character should be strengthened and highlighted in the planning and design of public spaces to diversify townscape, to provide quality living environment and to attract talents, thereby enhancing the vibrancy of the Bay Area.
- “Public Service Network” - Public services should be strengthened to establish a comprehensive public service network to meet the needs of residents, and to attract more people for living and work in the Bay Area.
- “Livable Communities” - Public services and public activity spaces at the community level should be strengthened to improve the living quality.

- 「步行城市」行動建議 – 優化步行網絡和步行環境，構建暢達、安全、宜人的步行系統，鼓勵居民以步行代替駕車，並創造富活力的街區。
- 「便捷通關」行動建議 – 重點加強跨界基礎設施以便利通關，使粵港澳三地形成更緊密、更便捷的交通聯繫，促進粵港澳地區經濟協調發展。
- 「跨界環保合作」行動建議 – 確保區域得到充足穩定的優質食水供應、解決流域水質及區域空氣污染問題，實現區域環境聯防聯治。

此外，研究亦建議以廣州南沙、深圳前海、珠海橫琴、深莞港灣新城、珠中濱海新城、港深落馬洲河套地區和珠澳跨境合作區等跨界重點合作發展地區為試點，在現有的規劃基礎上，落實宜居發展理念，率先推進以上十項專項行動建議。

由於粵港澳三地有著不同的發展基礎和制度，社會情況亦各有不同，本研究提出的建議只屬原則性和方向性，三方須根據本身的情況，遵從各自的既定機制，就研究提出的共同目標考慮適用於本身的建議。三地政府會利用現有的合作機制，例如粵港、粵澳合作聯席會議下各專責小組，就《宜居灣區研究》提出的建議進行持續的交流和溝通。

- “Walkable Cities” - The pedestrian networks and walking environment should be improved to establish convenient, safe and pleasant pedestrian systems, to encourage walking to replace car use, and to create vibrant streets.
- “Convenient and Efficient Boundary Crossing” - Focus should be put on strengthening the planning and construction of cross-boundary infrastructure to foster closer, more convenient and efficient connection between the three places and coordinated economic development in the region.
- “Cross-boundary Cooperation on Environmental Protection” – Joint environmental management should be adopted to ensure adequate and stable supply of clean water and resolution of water quality and air pollution problems in the region.

Furthermore, this Study also recommends adopting the Major Cross-boundary Cooperative Development Areas (including Nansha in Guangzhou, Qianhai in Shenzhen, Hengqin in Zhuhai, Shenzhen-Dongguan Harbour Bay New City, Zhuhai-Zhongshan Seafront New City, Shenzhen-Hong Kong Lok Ma Chau Loop Area and Zhuhai-Macao Cross Boundary Cooperation Zone) as pilots for implementing the above ten recommendations. On the basis of the current development plans, the development of these areas should be carried out under livable development concept.

Guangdong, Hong Kong and Macao are under different foundations and systems for development, administrative jurisdictions and social circumstances, The Study recommendations are mainly in-principle and directional. The three sides should take into account their respective circumstances and established mechanisms to sort out the applicable recommendations. The governments of the three sides would make use of the established cooperation mechanisms such as various Expert Groups under the Guangdong/Hong Kong, Guangdong/Macao Cooperation Joint Conferences to foster continuous communication and exchange on the recommendations raised by the Livable Bay Area Study.

歡迎在 2014 年 4 月 30 日或之前將意見以郵寄、傳真或電郵的方式送給我們。我們會將收集到的意見整理結集，供三地政府部門制定有關措施時作參考。

If you have any comments, please let us know by mail, facsimile or email on or before 30 April 2014. We will collate all comments received for reference by the governments of the three places in formulating the relevant measures.

廣東、香港及澳門的規劃部門			研究顧問
廣東省住房和城鄉建設廳 城鄉規劃處	香港規劃署	澳門土地工務運輸局	《宜居灣區研究》編制組
地址：廣州東風中路 483 號粵財大廈 郵編：510045 傳真：(86)20-83373570 電郵：gdcdup@guangzhou.gov.cn	地址：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 16 樓 傳真：(852)2868 4497 電郵：sppd@pland.gov.hk	地址：澳門馬交石炮臺馬路 33 號電力公司大樓地下 傳真：(853)2834 0019 電郵：info@dssopt.gov.mo	地址：廣州海珠區南洲路 483 號南洲大廈 10 樓 郵編：510290 傳真：(86)20-34399598 電郵：prdbay@126.com

Planning authorities of Guangdong, Hong Kong and Macao			Study Consultant
Urban-rural Planning Section, Housing and Urban-rural Development Department, Guangdong Province	Planning Department, Hong Kong	The Land, Public Works and Transport Bureau, Macao	Study Team of the “Livable Bay Area Study”
Address : Yue Cai Building 483 Dongfengzhong Road, Guangzhou Post code : 510045 Fax : (86)20-83373570 E-Mail : gdcdup@guangzhou.gov.cn	Address : 16/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong Fax : (852)2868 4497 E-Mail : sppd@pland.gov.hk	Address : Edificio CEM, 33 Estrada de D.Maria II, Macau Fax : (853)2834 0019 E-Mail : info@dssopt.gov.mo	Address : 10/F, Nanzhou Building, 483 Nanzhou Road, Haizhu District, Guangzhou Post code : 510290 Fax : (86)20-34399598 E-Mail : prdbay@126.com

聲明：凡向我們提供意見和建議的個人或團體，將被視作同意我們可將部分或全部提供的內容（包括個人姓名及團體名稱）公佈。如你不同意這個安排，請於提供意見和建議時作出聲明。

Disclaimer: A person or an organization providing any comments and suggestions to us shall be deemed to have given consent to us to partially or wholly publish the comments and suggestions (including the names of individuals and organizations). If you do not agree to this arrangement, please state so when providing comments and suggestions.



關於本研究更詳盡資料可瀏覽研究網頁：
More information of this study is available at study website：
<http://www.prdbay.com/ft/home.asp>