

香港2030

規劃遠景與策略

第三階段公眾諮詢

諮詢文件

參與抉擇 規劃未來



香港 2030：規劃遠景與策略

第三階段公眾諮詢

諮詢文件

參與抉擇 規劃未來

簡介

本諮詢文件旨在：

- > 闡述「香港 2030：規劃遠景與策略」研究（「香港 2030」研究）中用以規劃香港未來發展的各種主要假設
- > 提出滿足未來發展需求的方案並探討相關影響
- > 就擬議的發展方案和其他「假如」情況，徵詢公眾意見

上述為「香港 2030」第三期研究的主要工作，承接第一及第二階段廣泛研究和諮詢的成果。前兩期的公眾諮詢報告書分別於 2001 年 11 月及 2002 年 11 月公佈，並上載到「香港 2030」的網頁 <http://www.info.gov.hk/hk2030>。

香港未來面貌會怎樣？

預測未來，極其量是按邏輯分析，對未來狀況作出猜測而已。社會日後應怎樣發展，亦有繫於市民的期望。

在「香港 2030」研究內，我們循下列方向思考未來的發展：

- > 香港的發展遠景
- > 市民對香港未來發展的期望
- > 根據人口、就業及興建策略性基建設施所需用地等因素，作出假設或「有根據的猜測」



遠景宏觀 邁向可持續發展

香港應定位為「亞洲國際都會」，充份把握與內地日益緊密的聯繫，成為世界級國際城市及亞洲主要都會。要達到這個目標，我們必須致力發展具國際視野的服務行業，以及擁有專業技術及知識的勞動人口，從而吸引更多外地專才及資源以提昇我們的競爭力。香港必須發展世界級「硬件」（如運輸及電訊）以及「軟件」（如教育及培訓）。要挽留並吸引更多精英中的精英，香港必須能夠提供優質的生活環境。其中最重要的是令到市民有歸屬感並對作為香港居民引以為榮，從而建立社會凝聚力。

有見及此，政府一直致力擬訂教育、關懷長者、自然保育、環保、旅遊業及與內地合作等方面的政策。在土地規劃方面，我們亦須制定發展大綱，協助落實這些策略性目標和政策。

再者，香港的遠景必須集中在達致經濟繁榮及優質生活的同時，避免影響後代所能享用的資源及需要。因此，「香港 2030」研究已把貫徹可持續發展的原則納入為首要目標。

策略規劃方向

按照這個遠景、規劃目標和收集所得的公眾意見，「香港 2030」研究定出三個主要規劃方向，作為提出未來發展藍圖的主要建議和各種可行選擇方案的基礎。

發展方向一：提供優質生活環境

隨着過去 40 多年人口及經濟迅速增長，香港面對沉重的發展壓力。因此，政府開展大規模的土地開發、公共房屋及基礎建設項目。這些努力顯著提升了市民的生活水平，亦加強了他們對優質生活環境的訴求。

在早前的諮詢活動中，許多市民提出不少問題，例如：為何優美的海港美景可望而不可即？為何香港不能有更多和更優美的休憩空間及更多元化的建築設計？為何我們沒法更有效地保育香港的自然資源和保存文化古蹟？「非典型肺炎」爆發後，更有市民質疑香港的發展密度是否過高。

顯然，社會各界均要求加強關注及改善環境質素。這是未來香港發展不可或缺的首要條件。以下是我們希望達致的主要目標：

- > 推行理想的都市設計
- > 保護維港及美化海旁
- > 保育自然景觀、保護文化古蹟
- > 提供體育、康樂及文化設施
- > 善用土地資源

優質的城市設計

爲了促進香港的國際級都會形象及提高建築設計的質素，我們贊同採納一系列城市設計原則（詳見最新完成的「香港城市設計指引」研究建議），提供優質的生活環境，其中包括美化及綠化環境；提供連貫的休憩用地網絡、通風廊及景觀廊；貫徹樓宇高度分級原則；保護山脊線；闢設行人專用區；改善商業中心區的環境，以及按各區特色及地貌設計市容。此外，優質的城市設計及規劃亦有助殘障人士及長者享用這些能配合他們需要的休憩空間和設施，使社區文化更富姿采，促進社區內的人際關係。



去年諮詢公眾的「香港城市設計指引」從宏觀以至微觀角度訂立擬備規劃圖則與發展方案的設計原則。我們會遵照這些原則規劃新發展區。

保護維港及豐富海旁區的姿采

維多利亞海港是香港的重要資產，因此我們釐定的規劃大綱致力保護並豐富海旁的姿采，供本地市民及遊客享用。

中區填海工程第三期及灣仔填海工程第二期是政府在港島北岸進行的最後兩項填海工程。在維港的另一邊，政府正檢討東南九龍發展計劃所涉及的填海範圍。以上是在維港內進行填海的最後計劃。至於較早前的荃灣海灣及西區填海計劃，政府已決定擱置。此外，政府亦已正式宣布放棄早前在

九龍角和尖沙咀東部的填海計劃。稍後並會對有關的規劃圖則進行適當修改，以顯示政府對確保維港不再受到任何侵擾的承諾。

除了致力保護維港外，美化海旁亦同樣重要。往日的高層樓宇及道路常建於海旁地方，令市民大眾未能靠近維港，亦妨礙我們把海旁發展為一個世界級的海濱，我們的目標是使維港更吸引、繁榮以及為大眾所享用，並成為香港的標記。我們希望還「港」於民，使維港生趣盎然。上文提及的三項工程均有助提供通往維港兩岸之行人道，使市民及遊客可享用海濱長廊。

經過廣泛的公眾諮詢後，有關改善海旁的主要規劃原則和意念已詳載於2003年3月公布的「海港及海旁區規劃研究」報告中。再者，早前提及的「香港城市設計指引」研究亦鼓勵營造一個更吸引及可供市民享用的海濱。



保育自然景觀、保護文化古蹟

香港擁有優美的自然景色和豐富的生態資源。我們應有適當的規劃保育優美的郊區，例如西貢、大嶼山以及眾多離島。與此同時，我們亦會探討及發掘更多可供康樂用途的地點，以確保這些地區繼續成為香港人康樂及消閒的後花園，以及生態旅遊的重要資源。尤其香港四面環海，擁有甚多適宜發展水上運動的地區，例如赤柱及西貢等地便為上佳的例子。此外，在新界風景幽美的地區建設單車徑，更可以讓市民在享受康樂活動的同時，

欣賞眼前秀麗的風景。

透過妥善的地區規劃，這些山水秀麗的地點正可透過「景觀廊」連繫起來，增添美感。此外，我們亦提出了「綠色走廊」概念，使分散的自然保育區更連貫，把珍貴的生態資源和自然環境結合起來。為使我們能夠在發展和保育之間取得平衡，更加完善目前的自然保育架構，政府正檢討現有的自然保育政策，並於 2003 年 7 月展開為期三個月的公眾諮詢活動，提升自然保育的成效。



此外，我們將全盤地考慮保育文化遺產及古蹟的方式。除了為個別古蹟提供適當的保護外，我們亦希望整體地就建築、街道及地區古蹟群進行保育工作，藉以保存香港的文化氣息，提高社會的歸屬感。

提供體育、康樂及文化設施

為了確立香港作為亞洲文化及娛樂樞紐的地位，我們將於西九龍發展綜合的藝術、文化及娛樂區。我們將在設施的管理及營運上，引入更多私人參與，以及國際的專家技術及專業知識，進一步增強整個區域的大都會氣息。

配合我們提倡積極參與國際體育盛事的政策，政府將致力推動於啓德機場舊址（即東南九龍）興建多用途運動場的建議，並且對掃桿埔香港大球場的用途進行檢討。

善用土地資源

市區重建

市區重建局的工作目標是以一個全面的方法去改善舊區面貌，重建殘舊而且欠缺基本生活設施的樓宇。市區重建局亦致力保護具有歷史價值的建築物，並就優先項目開展全面的重新規劃和重建工作，這亦可以同時提供更多休憩用地和社區／福利設施。此外，香港房屋委員會亦已展開龐大的舊型公共屋邨重建計劃，提供具備現代化設施的優質居住條件，從而改善這些區域的環境。

不過，要遏止市區老化，必須對樓宇進行適當的維修和復修。私人業主在這方面的積極參與至為重要。政府及市區重建局現正研究各種方法，鼓勵及協助業主妥善管理及復修殘舊建築物。



重建舊工業區

70年代後期開始，本地不少勞工密集的製造業陸續遷入中國內地，具備良好基建的都會區¹內因而出現大量殘舊、空置的工業樓宇。這不單浪費寶貴的土地資源，亦令市區環境質素下降。

有社會人士建議把部分舊工業樓宇改建為「藝術村」和「書城」，以進一步促進創意工業及文化事業的發展。此舉一方面可以促進經濟增長，為年青人提供更多就業機會及創意空間，另一方面亦可以培養年青人的閱讀興趣。

面對工業用地過剩的問題，政府已採取一系列措施，例如放寬工業區土地用途的限制，並在適當地點改劃過剩的工業用地作其他用途。這些措施既可減少政府干預，亦可節省資源。不過，這些措施的成效取決於市場力量，而業權分散、過時的建築布局及街道設計、工業與住宅用途共存的矛盾等複雜問題，亦影響工業區重整的步伐。

有人建議政府應採取積極主動的措施，例如透過徵收土地加速重建工業區。然而，全面重建工業區需要投入龐大的資金，另一途徑是透過選擇性地徵收個別地盤，拆卸殘舊建築物及重新布局，彌補公用設施和休憩用地的不足。這樣既可以刺激舊區的重新發展，又可改善整個地區的環境。不過，選擇性收地重建仍須動用龐大資金。為了方便說明，我們選擇新蒲崗的舊工業區（近彩虹道）進行個案研究，探討選擇性重建工作如何能重新振興殘舊的工業區；並提出一個全新的布局概念，研究如何採用選擇性重建模式落實有關概念及評估其財務負擔。

¹ 都會區包括香港島、九龍、以及荃灣和葵青區。

鄉郊地區的規劃及土地管理

新界的鄉郊土地（新市鎮除外）面積約有 76,000 公頃。鄉郊土地提供康樂及旅遊業所需的土地資源、鄉郊活動空間和可供長遠發展的土地儲備。另一方面，新界鄉郊不但景致優美，有豐富的生態資源，其中更包括各種極具保護價值的動植物。然而，土地的開發及保育可能互相矛盾，我們必須在兩者之間取得平衡，並配合適當管理，方可為香港建設優美的鄉郊環境。

然而，以下各項因素卻妨礙更有效地運用鄉郊土地：

- 欠缺基礎設施支持落實規劃圖則上的指定用途
- 缺乏誘因，無法鼓勵私人業主妥善管理其劃入「非發展」用途的土地，例如農地及保育地帶
- 村屋發展需要大量土地，對新界長遠的發展造成限制
- 露天貨場及港口後勤活動令基建負荷過重，並使環境質素惡化

構成以上問題的原因頗多，包括歷史、社會、經濟／財政及現行的政府政策（例如丁屋政策）等。儘管政府一直努力解決這些問題，例如清除環境「黑點」、開展改善鄉郊工程以及取締違例發展等，但這些措施大致屬於補救性質，而且零散執行，因此成效有限。

有人建議政府應採取更積極主動的措施，例如全盤檢討相關政策，改善執行機制與土地管理方法，並且增撥更多資源。不過，這類有關土地管理的方案涉及龐大財政資源，亦需要私人企業廣泛參與。

發展方向二：提升經濟競爭力

面對全球一體化和城市以至區域之間的激烈競爭，香港必須把握本身優勢，維持經濟增長。我們須提升本港的金融服務、物流、旅遊及工商業支援服務等行業的競爭力。此外，我們亦須支援其他主要具增長潛力行業的發展，例如創意工業。

優質寫字樓

策略性規劃重點之一是確保能滿足商界對優質寫字樓的需求。這方面將繼續由市場主導，而政府則務使土地用途規劃及批地機制具彈性和效率，促進市場運作。根據已知發展計劃，現有優質寫字樓樓面供應估計足以應付遠至約未來十年的需求。但長遠來說，我們須要透過適當途徑增加供應以應付額外的需求。

港口發展

港口是推動本港經濟發展的重要動力。2002 年，香港港口處理貨櫃高達 1,900 萬個標準貨櫃單位，較 2001 年增長 7%，雄踞全球首位。在華南地區，香港亦在整體貨櫃運輸總量佔有舉足輕重的地位。

基於華南地區（尤其是珠江三角洲地區）的經濟迅速增長，中港兩地開展「更緊密經貿關係安排」，以及中國加入世界貿易組織等因素，預計本港現有的貨櫃碼頭長遠將可能不敷應用。關於新貨櫃碼頭設施的選址，由政府委任及進行中的「香港港口：2020 總綱計劃」研究（「2020 港口」研究）將會探討未來貨櫃碼頭的發展時間表，並向政府建議最佳選址。

機場發展

政府預料本港的航空需求量將持續增長。由現時至 2020 年，客運及貨運量的年增長率將達 5 至 6% 之間。根據香港機場管理局在 2001 年制定的「香港國際機場 2020 年發展藍圖」顯示，透過提升現有機場設施，加上在北大嶼山增建新的物流設施，大致可滿足遠至 2020 年的航空運輸需求。



不過，縱觀目前航空交通流量的增長趨勢，加上香港正致力發展成爲華南航空樞紐的目標，現有兩條飛機跑道的吞吐量有機會於 2020 年達到飽和，屆時便可能需要加建跑道以及配套的運輸基建。有見及此，我們應及早探討如何增建額外設施，配合機場的長遠發展。

物流園

政府建議在赤鱸角、青衣（九號貨櫃碼頭背後）及北大嶼山興建現代化物流設施，藉以提升香港作為區域物流及供應鏈管理中心的地位。其中北大嶼山的選址建議，是希望充分利用當地可連繫多元化交通設施的有利條件，包括與內地直接而快捷的海、陸、空交通聯繫，尤其是正由香港及內地政府共同研究中連接珠江三角洲西部之港珠澳大橋。

旅遊業發展

旅遊業是本港經濟重要的一環，為就業市場提供大量職位。隨着國際、區際和本地旅遊的需求持續增長，陸續推出的吸引海外旅客措施，以及內地簡化香港遊的手續，預測至 2011 年、2016 年及 2030 年，來港旅客人數將分別增至 3,700 萬、4,700 萬及約 7,000 萬人次（其中內地旅客約佔三分之二）。由於這些數據中還存在着不少未能確定的因素，我們會繼續監察及定期檢討這些增長的預測，以作將來規劃參考。

為了保持香港作為一個世界級旅遊目的地的地位，我們會繼續提升旅遊設施，其中包括促進新旅遊景點及旅遊基建的發展，務求吸引不同類型和市場的旅客。我們預期在 2005 年會有一連串的主要新景點落成，其中包括香港迪士尼樂園、東涌纜車系統及香港濕地公園。

至於中長期的旅遊發展，連同現有設施和進行中的項目，本港境內不同地區將可見到各式各樣新旅遊景點群的落成。海洋公園將成為港島南旅遊景點群的核心。大嶼山各項建築及計劃中的設施將使大嶼山成為香港的旅遊及康樂設施集中點。擬議的西九龍文娛藝術區、現有尖沙咀海旁設施的改善計劃，以及在啓德機場舊址發展的新郵輪碼頭將使九龍成為另一個主要旅遊設施群。

隨着來港旅客數字持續增長，我們預期旅客住宿需求將持續上升。政府會定期檢討酒店房間的供應情況，確保政策以至土地規劃架構上都能促進市場去適時回應旅客的需求。爲了應付日益增加的內地旅客及本港作爲海外和內地遊客一程多站式旅遊樞紐的需要，我們計劃提升跨界人流安排，包括提供更多跨界旅遊車車站及相關設施。

隨着生態旅遊及文物旅遊日益普及，我們可更好地利用本港的生態和文化資源發展旅遊業，使旅客留港期間的行程更多姿多采。政府及有關團體會繼續爲本地及海外遊客發展及安排生態旅遊、文物及古跡旅遊行程，例如利用我們的主要博物館以及位於港島及新界的文物徑等。生態及文物旅遊的可持續發展有賴我們對環境及文物資源的珍惜及愛護，以及政府、私人機構、環保團體以至社區間的緊密合作。

此外，透過優秀的城市設計可爲香港締造一個獨特的形像（如動感活力之都）以及改善本港的整體環境（例如改善空氣及食水質素），有助促進香港旅遊業的發展。

大學城

較早前進行的公眾諮詢中，有人指出香港的經濟結構要朝向知識型經濟發展，有賴政府投入更多資源提升香港的「軟件」，特別是改善教育質素，爲本地及海外學生提供優質訓練。爲了提供一個支援充足的學習環境，我們正積極探討「大學城」的概念，並諮詢公眾意見。

構思中的大學城是一個設計優良的發展區，當中不單包括教學大樓，還有房屋、商店、公園及其他配套設施，豐富校園生活及營造學習氣氛。視乎所在大學的性質，大學城內亦可提供輔助設施如科研設施、表演中心、展覽館、博物館以及藝術廊等。

由於本港現有多家大學附近均缺乏擴展的土地，我們已於新界幾個可行地點（如古洞或錦田／凹頭）進行初步研究。長遠而言，在新界北擴充高等教育設施有助吸引更多內地和海外學生以及專才來港升學及工作，而在這些地點興建的新發展區亦有助大學提供更完善的設施。我們會考慮公眾意見，就如何加強高等教育設施進行更深入的研究。

發展方向三：加強與內地聯繫

香港與內地緊密的聯繫是我們要將香港發展為國際都會的最大優勢。尤其珠江三角洲經過逾二十年的急劇發展，累積了強大的經濟發展潛力。「大珠三角經濟區」（包括廣州、深圳、珠海、澳門及香港等大城市）必將發展為一個更整合的經濟體系。港人在區內投資、消費、購置物業、旅遊及定居會日益增加，亦會有更多內地人士來港旅遊和營商。這地區的經濟強勢，預期會為香港經濟的增長帶來動力。另一方面，香港在經濟上的功能，亦可以支援及帶動整區的發展。「大珠三角經濟區」勢將朝著一個互動的形勢邁進，區內的勞動力、貨物、資本及其他資源，將隨經濟發展而更自由調動及流動。我們便是按此形勢去制定規劃策略。



改善跨界交通設施

要促進「大珠三角經濟區」的發展，令兩地的客運及貨運更為便捷，關鍵在於充分利用高速公路及／或鐵路網絡，把區內各港口和機場緊密連繫起來，讓這些運輸設施物盡其用，並可長遠持續發展。

我們規劃運輸系統，尤其是內地與香港的跨界運輸，將會兼顧廣東省內運輸網絡(例如珠江三角洲經濟區城際快速軌道)及全國規劃的運輸網絡，務求互相銜接，確保能有效地貫通香港與珠江三角洲地區，甚至內地各省市的策略性運輸樞紐。除了現有及興建中的交通網絡，有如下的交通設施建議：

港珠澳大橋

- 目前香港連接珠江三角洲的陸路交通，與珠江東岸的連繫較緊密。最近，社會熱烈討論興建大橋連接香港及珠江西岸。中港雙方有關當局就香港與珠江西岸的交通連繫已進行聯合顧問研究，結果證實確有迫切需要興建大橋，連接香港、珠海、澳門三地。三地政府現正着手前期籌備工作。

加強粵港之間鐵路連繫

- 除了規劃香港通往珠江西岸交通外，我們亦正與內地政府合作，研究興建高速鐵路連接香港、深圳及廣州的可行性。這條「區域鐵路快線」旨在改善往來廣州與香港之間的交通聯繫，將車程縮短至一小時以內。此外，該鐵路亦可貫通全國及珠江三角洲的鐵路網絡。

加強與廣東省東部聯繫

- 擬議的港珠澳大橋和區域鐵路快線，以及興建中的深港西部通道，將會大大加快香港與珠江三角洲的整合。至於連接廣東省東部如惠州等地，現時有賴沙頭角及文錦渡兩個客貨量有限的邊界管制站。雖然現時香港與廣東省東部的跨界交通不算頻繁，但長遠來說卻甚具發展潛力，因此值得研究如何加強長遠聯繫 — 究竟是擴大現有管制站的通關能力；還是另闢新的跨界通道（即東部通道）。除此以外，改善邊界地區與粵東的交通網絡亦有助開發沙頭角及鄰近地區的旅遊資源。以往由於欠缺基礎設施，特別是交通連接，局限了這些地區的發展。



邊界禁區的使用

由於邊界以北的深圳地區發展迅速，公眾關注到香港邊界禁區與深圳市區發展逐漸形成強烈對比，認為有需要加強整合。

邊界禁區面積雖然廣達 2,800 公頃，但由於山巒起伏，部分地區具生態及保育價值，加上區內有傳統鄉村及墓地，因此發展潛力受到局限。此外，在開發部分邊界禁區前，必須首先改善交通，並須提供足夠的污水收集及處理設施。在邊界禁區內，我們已物色了三個具有長遠發展潛力的地點，即落馬洲河套區、香園圍及缸瓦甫，提供必須毗鄰邊界的特殊用途用地。此外，我們認為邊界禁區的其他部分，例如沙頭角，亦可考慮作包括生態及文物旅遊等毋須大興土木的發展。

由於落馬洲河套區鄰近落馬洲管制站、落馬洲鐵路支線及深圳商業中心區，具有發展「中外商貿博覽園」或作為特殊經濟發展區的潛力。只要過境設施充足及獲內地有關當局同意，河套區可讓港人、海外旅客及內地人士自由進出。這既可加強香港繼續作為「中國通往世界的跳板」角色，亦可擔當內地各省市的窗口，尤其方便西部地區內陸省市在香港設立展覽設施及辦事處，吸引外來投資或推銷產品。



與此同時，「中外商貿博覽園」亦可為來華投資的海外企業在此設立基地提供商貿服務，如採購服務。我們並且可在此成立提供法律、會計及其他專業服務的一站式商業服務中心。由於河套區位處香港特區境內，各項商貿活動如執行商業合約等均須依循香港法律體制，因此在河套區內發展商業中心具有特別吸引力。

此外，河套區本身亦有潛力發展作其他經濟活動，例如高增值、高科技的生產及物流活動等。

至於香園圍及缸瓦甫兩地，目前沒有迫切發展需要，但考慮到具有策略性地利，長遠來說適宜發展轉運／物流設施或作娛樂用途。開放上述三地作發展用途的可行性仍需進一步研究及與有關團體討論。

主要的規劃假設

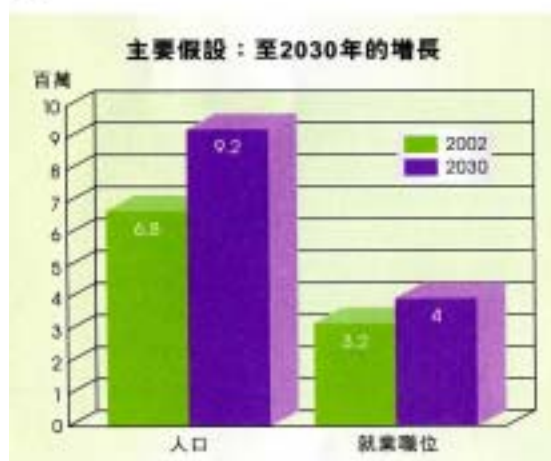
我們已按上述長遠目標、發展趨勢以及現行政策和已知的計劃，釐定了制訂及評審長遠土地發展模式的各類土地需求。因應香港長遠發展的需要，我們作出了各種主要增長的假設，包括人口、就業、旅客和貨運量、港口貨運增長，以及興建大型社區設施所需用地等。經過深入的技術分析及預測，我們擬定了下列各項規劃假設：

人口及就業職位

香港人口將由 2002 年的 680 萬人，增加至 2030 年約 920 萬人²。為容納新增的 240 萬人口，本港須在 2030 年之前增加興建房屋及各項配套設施。此外，隨着死亡率持續下降以及平均預期壽命延長，人口老化將成為趨勢。

就業方面，隨着經濟增長（假定直至 2030 年的本地生產總值每年平均增長 2.5%）及繼續轉型，本港職位的數量將會由 2002 年的 320 萬，增加至 2030 年約 400 萬。我們測算就業職位的增幅在初期會較快，而後期會漸趨穩定，此情況常出現於成熟型的經濟。以下圖 1 及表 1，列出上述各項主要假設的升幅：

圖 1



² 本文件所採用的人口及就業數字，是基於一系列專為「香港 2030」研究擬訂的假設而推算所得，因此，與政府統計處公布的官方預測數字會有所不同。

表 1

主要項目	假設 (至 2030 年)	長遠發展重點
人口	920 萬	<ul style="list-style-type: none"> • 持續增長但速度較緩慢 • 出生率及死亡率下降，人口漸趨老化 • 由於聯繫更形緊密，越來越多市民遷入內地工作及居住 • 外籍員工流入增加 • 房屋用地需求視乎所選擇的發展密度及地點而定 • 約需要相等於六個沙田新市鎮的土地興建房屋容納新增人口
就業職位	400 萬	<ul style="list-style-type: none"> • 初期增長較迅速，到後期會漸趨穩定 • 由於經濟轉型、科技進步及全球一體化，預計旅遊、金融、商業、貿易，以及工商業支援服務等行業的職位增長會較多，但其他行業的職位亦會有所增加 • 為配合金融及商業服務行業的發展，須提供優質寫字樓用地。所需優質寫字樓面積約為 310 萬平方米（約相等於 13 幢交易廣場） • 須為新興行業，包括物流、電訊，以至循環再造及生物科技研究等行業提供發展所需用地

房屋用地的需求量，乃視乎我們所選擇的發展密度及地點而定。此外，在適當地點及時間提供經濟活動所需用地，對於維持本港經濟增長及競爭力亦舉足輕重。我們面對的挑戰，在於如何釐定社會普遍接納的發展密度及選定發展地點，藉以為市民締造優質的生活環境，促進經濟繁榮。

策略性基礎設施

規劃不同的策略性基礎設施，對香港的未來經濟發展至為重要。根據不同的研究，我們已就提供充足設施作出規劃。各項根據未來需求而釐定的策略性設施簡述如下：

設施	假設
能源／電力	<ul style="list-style-type: none">● 目前用煤發電，將逐步改為氣體發電，再輔以各種符合環保及可持續發展原則的能源● 繼續與廣東省在能源供應上合作，在這方面假設無需提供大量額外的用地
食水供應	<ul style="list-style-type: none">● 東江仍為本港食水的主要供應來源，供水量必須配合未來需要● 其他食水來源包括海水化淡 – 在沿海興建海水化淡廠選址須待進一步研究作實
廢物處理	<ul style="list-style-type: none">● 探討擴建現有新界堆填區及興建綜合廢物處理設施的可行性● 規劃在屯門興建廢物回收園
污水處理	<ul style="list-style-type: none">● 按「淨化海港計劃」及污水收集整體計劃檢討的建議，增建污水處理設施
電訊設施	<ul style="list-style-type: none">● 預料須擴充電訊港，應付長遠電訊發展的需求



本港交通基礎設施

建設新交通基礎設施費用高昂，並可能引起環保問題。鑒於本港現有道路及鐵路系統已經十分發達，在規劃未來發展時，我們認為必須加強建設一個完善的交通網絡，務求既可充分利用現有的運輸基建，又能配合各種不同發展模式的需要。因此，我們採取一個結合土地利用、運輸、環保的綜合規劃模式，配合適當的發展方案，儘量減低興建新運輸基建的需要。此外，若必須建設新交通基礎設施，我們亦會慎重考慮如何減低工程所引起的不良影響，尤其是避免對環境造成破壞。

以下是就本港交通規劃作出的主要假設：

- 所有既定的工程項目全部如期完成
- 假設完成的運輸工程包括：

假設 2020 年完成

(道路工程)

- 中九龍幹線／T2 幹道／西岸道路
- 大嶼山 P1 公路／青衣至大嶼山連接路
- 策略性南北幹線（西部）連接新界西北及北大嶼山（即屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道）
- 策略性南北幹線（東部）連接新界西北及北大嶼山（即十號幹線及青龍大橋）
- 七號幹線或南港島線

(鐵路工程)

- 西港島線
- 北環線

假設 2030 年完成

(道路工程)

- 東部走廊（連接新界北及港島幹線）

(鐵路工程)

- 北港島線

這裡須要指出的是，上述運輸工程計劃只是純粹就有關發展方案進行策略性評估之用。每項運輸工程的實際需要、規模以及發展時間等仍有待進一步研究。例如：連接新界西北及北大嶼山的策略性南北幹線(西部)則取決於我們的機場在珠江三角洲地區的定位和將來大嶼山及機場發展的情況。

各項規劃假設的撮要見《附錄一》。

可供選擇的規劃方案

於 1996 年完成的「全港發展策略檢討」假設香港人口將於 2011 年增至 810 萬。檢討訂定人口增長的發展策略後，我們以這個假定作基礎，就發展策略進行了各項用地與運輸研究，並制定多個次區域規劃圖則（例如「新界東北」及「新界西北」研究、「都會計劃檢討」、「第三次整體運輸研究」與「第二次鐵路發展研究」等）。

最新人口預測顯示，本港人口未必會像較早前預期般快速增長。因此，我們不再如前迫切需要額外開發土地來應付人口增長。故此，較早前與房屋用地有關的數項填海計劃(即西區、荃灣海灣及深井灣填海計劃)亦已被擱置。這個情況讓我們有機會重新探討更佳的方法去達致效益最高的發展模式。

在制定長遠發展模式時，我們必須考慮以下的問題：

- (1) 重建／重整都會區內已發展的地點；還是在新界興建新發展區？
- (2) 應否降低發展密度（例如市區地積比率由 8 倍降低至 5 倍；或新發展區地積比率由 6.5 倍降低至 5 倍）？
- (3) 在都會區還是新界住宅區附近提供部分就業職位？
- (4) 透過擴展現有的商業中心區提供優質寫字樓；還是加建新的商業中心？
- (5) 何處最適宜興建新的貨櫃碼頭？
- (6) 增建新的跨界運輸聯繫；還是把現有的設施提升？

根據主要的人口和就業人數假設、未來發展趨勢及社會訴求而作出土地需求評估後，我們就主要土地用途及基礎設施的興建地點及發展密度，釐定了多個不同方案。



發展密度

在本研究的第二階段，我們已就發展密度的問題進行公眾諮詢。不少市民認為，新發展區的地積比率由 8 調低至 6.5 倍是可以接受的，但更應注重設計、布局、交通接駁及休憩用地，因為這些元素會對生活環境和質素產生巨大影響。

在本年初爆發的「非典型肺炎」疫情，引發社會輿論要求政府採取措施進一步改善生活環境，例如改善樓宇通風。雖然高密度發展仍可達至某些城市設計的要求，但我們認為降低地積比率，可以更有效地達到這些目標。

我們曾研究不同地點（包括新發展區及市區）採用較低地積比率建設的可能性，結果發現在舊區的問題最為明顯，這些地區的舊式建築用地布局一般都不適宜作多層大廈的發展。我們以一個北角區的重建項目作個案研究，探討在各種不同的方案下怎樣可將城市設計的目標融入新發展內，其中包括把公開拍賣的政府土地的地積比率降低和以整個地段作綜合重建，從而改善舊區擠迫的生活環境。不過，這些措施所帶來的財政影響卻值得深思熟慮。

由於成本及效益各異，要決定最合適的發展密度並不容易。社會對此作出抉擇時，須就應否及在何處調低發展密度，例如降低地積比率，從中達致平衡。

較低密度發展

主要考慮因素：

- 讓人口稠密地區有機會享用更寬裕的生活空間及更理想的城市設計
- 需在新界加快建設新發展區，藉以補償調低地積比率或更改土地用途所減少的樓面面積；住宅發展密度的減幅，將會影響在新界興建新發展區的時間表及規模
- 可能影響土地利用及基建的成效、土地的經濟價值，以及部分基建及重建計劃的可行性

較高密度發展

主要考慮因素：

- 生活環境較狹窄，樓宇設計單調乏味兼有壓逼感
- 更有效地運用土地及基建，並可減少開發具有保育價值的土地
- 各項設施近在咫尺，縮短市民往來行程
- 鼓勵市民步行，減少使用車輛
- 更符合經濟原則，並可減少建設新發展區所需的用地



興建新房屋的合適地點

香港現時的发展模式，最大的特色是以一個密集的都市核心，配合多個新市鎮的發展。受港內的山勢地形所限，我們可發展的土地約相等於全港面積的 20%。現時，本港約有 60%人口（約 410 萬）居住於都會區，另外 270 萬居於新界。

都會主導方案

此方案優先考慮把都會區內的地及基礎設施物盡其用。至 2020 年所需的房屋用地主要靠市區內土地提供。這樣，我們便可以推遲在新界興建新發展區的時間。

主要考慮因素：

- 更有效運用都會區的土地
- 由於大部分就業職位集中在都會區內，因而可減少往來交通的需要
- 以較長年期攤分興建新發展區及基礎設施的成本，減輕政府現時的財政壓力
- 假如人口增長進一步放緩，發展步伐將更富彈性

新界主導方案

此方案可把新增房屋供應較平均地分布至各區。提早發展新發展區將有助減慢都會區密集發展的步伐。鑒於山巒起伏、須要保護生態及其他珍貴資源等制約，我們並不預期可如以往般發展大型新市鎮。反之，新發展區將以較小規模的發展樞紐形式興建，每個約可容納 10 萬人，並且環繞主要運輸設施建設，例如火車站。

主要考慮因素：

- 讓都會區有更多機會以較低密度發展
- 人口增長主要集中在新發展區，能盡早有效地使用新界北基礎建設，使計劃提早全面發展

優質辦公室

為鞏固香港作為國際金融中心及亞洲區商業中心的地位，我們必須及早規劃，確保能夠在合適的地區提供充足的土地，興建足夠的優質辦公室及一般商業辦公樓面。我們估計由現時至 2030 年，雖然初期的需求可以透過現存空置樓宇、興建中及已落實及發展計劃去滿足，但預計還須增建 310 萬平方米優質辦公室。我們預期部分長遠需求可透過商業中心區的私人重建項目及在有限的政府土地上發展去滿足。不過，我們仍需再覓其他發展機會。



擴展商業中心區

選擇方案之一是透過中心區在港島北岸自然增長往西區及東區延伸，重建一些仍未用盡地積比率的政府樓宇，及輔以由私人帶動在鰂魚涌及北角一帶發展的優質寫字樓。

主要考慮因素：

- 更充分運用現有的基建設施
- 集中各項支援服務，提高規模效益
- 在市場不明朗情況下較適用
- 擴展空間有限
- 地區性及過海交通需求增加

建設新的優質商業中心

雖然我們可透過重建現有樓宇提供優質辦公室，但此舉成效亦有局限。這是由於除少數位置尚佳的地盤為單一業主擁有外，大部份位於商業中心區地盤的業權分散，或因地盤面積有限而不適合發展優質辦公樓宇。再者，在商業中心區內業權屬於政府的土地亦不多，而且在重建政府物業前，更須首先搬遷現有用途。因此，另一選擇方案是建設一個商業中心，例如在啓德機場舊址興建配合有完善規劃的優質商業中心。

主要考慮因素：

- 在規劃優質商業中心時，設計更具彈性
- 可享有優美海景，並附有旅遊和體育設施
- 減少過海上班的交通需求及減慢現有商業中心區的交通流量增長
- 政府須負擔鉅額投資

一般商業用地

此外，我們預測至 2030 年，本港還需要額外 550 萬平方米一般商業樓面面積。

由私人帶動商業發展

選擇方案之一是倚靠私人發展商重建舊式工業大廈、改建舊式工業樓宇及／或重建舊寫字樓大廈去滿足需求。

主要考慮因素：

- 零散而且規模細小，對於大型地區重建未能起牽頭作用
- 逐步發展並可回應市場需要
- 需要公共投資較少

在新發展區興建新就業樞紐

現時約有 80% 的就業職位集中於都會區。如果我們能在就近市民的居住地提供部分職位，將較符合整體發展需要。所以，另一選擇是在都會區的私人發展／重建項目以外，例如在洪水橋，建立新的商業區作一般商業用途。此外，我們並假定都會區內重建作這類用途的工業樓宇數量會相應減少。

主要考慮因素：

- 包括在新發展區發展計劃內，較容易執行
- 就業職位較能配合人口分佈
- 較有效利用運輸基建設施的剩餘承載能力
- 徵收土地及興建工程費用高昂



港口發展

在提升香港作為貿易、交通及物流樞紐的地位方面，港口的發展舉足輕重。不同的選址方案會產生不同發展機遇，與不同的規劃發展模式發揮相輔相成的協同作用。因此，在進行評估時，須就各個可行選址的利弊慎重考慮。

「2001 年港口發展策略檢討」確定未來港口擴展應位於香港西面水域，並提出了四個可行選址。不過，選址之一（即大嶼山東）已因鄰近興建中的迪士尼主題公園而被放棄，餘下的三個選址已納入「2020 港口」研究中進一步探討。

青衣西南的選址方案可以根據現有的港口設施加以擴展。雖然東北方山坡陡峭，但擁有較長的海岸線，可提供較多貨櫃船泊位。不過，該址受到地勢及現有用途很大限制，如果新港口設施在此興建，某些現有設施（例如油庫）便需要他遷。儘管這個方案可與現有的碼頭及後勤用地相輔相成，但我們仍須在成本及效益兩方面慎重考慮。

另一個可考慮的選址是香港國際機場以西（大嶼山西北方案）。這裡的優點是面積相對廣闊，布局設計較具效益，加上鄰近香港國際機場及擬議的港珠澳大橋，有利加強貨運物流的效率。不過，這個方案卻可能會對生態造成損害，值得關注。

屯門西選址可與深圳有較佳的交通連繫，尤其在深港西部通道及后海灣幹線落成後。然而，這位置的水深不足以應付未來十年或更長期的大型貨櫃船泊位需要，也同樣可能會對附近水域的生態造成損害。

發展模式

探討過各項選擇方案的影響後，我們將箇中的重點歸納為兩種主要的發展模式，再進行更全面的評估。由於可供選擇的規劃方案眾多，擬議的發展模式是基於以往及現時之研究建議，以及「香港 2030」研究前階段所收集的公眾意見來制定。「香港 2030」研究的焦點是要認真地重新檢討過往的發展建議，尤其它們的實施時間表及優先次序。這並不表示我們不能對他們作更大幅度的修改，但我們必須詳細考慮這些改動所引致的影響。此外，這兩個方案的主要建議會有不少相同之處，唯這些相同之處在某些細節上又可能會有所不同。

部分土地用途建議（例如機場範圍內的改善工程、物流設施、旅遊／文化設施、跨界運輸、環境及策略性基建等）在本研究以外已經或正在進行全面的探討，但我們仍會將這些建議納入兩種發展模式的共同元素內考慮。

下面列出兩種主要發展模式在空間佈局的區別，在於主要組成部份的發展時間、密度及方式：



「集中發展」模式

這模式假設政府會優先發展現有的市區土地，2020 年前在新界將不會有新發展區落成。為滿足房屋用地的中期需求，主要是發展啓德機場舊址、現時空置或未充分利用的土地，亦會進行市區重建計劃（假設重建為主，復修為輔），以及重建市區內的其他樓宇。

為配合房屋的長期需求，政府須於 2020 年後在洪水橋、古洞北、粉嶺北、洪水橋北及錦田／凹頭興建 5 個新發展區，而規劃的住宅密度將不會超過地積比率 6.5 倍。上文提及，這些新發展區將會較現有新市鎮的規模小。事實上，新發展區如粉嶺北只是現有粉嶺／上水新市鎮的擴展部分。

優質辦公室及一般商業用地的供應將由市場主導。部分對優質辦公室的長遠需求，除了透過私人發展商在商業中心區及周邊地帶的重建項目外，將在啓德機場舊址建設一個優質商業中心。



「分散發展」模式

這個模式採取另一取向，初期重點發展新界地區，亦即 2020 年前完成發展洪水橋、古洞北及粉嶺北 3 個「優先」新發展區（沿用現時規劃的 6.5 倍地積比率）。根據這方案，市區的發展／重建步伐，特別是啓德機場舊址的發展將會減慢，發展時間表會較長。市區重建則會以樓宇復修為主，重建為輔。相對於「集中發展」模式，「分散發展」模式可減慢都會區密集發展的速度，因此能締造較優質的生活環境。而 2020 年後將進一步發展洪水橋北、古洞南、錦田／凹頭，以及新田／牛潭尾等 4 個新發展區。

就業相關的用地方面，此模式假設洪水橋的商業區（約提供 70 萬平方米商業樓面）和落馬洲河套區的「中外商貿博覽園」及／或特殊經濟發展區於短至中期內落成。優質辦公室的供應則大致由市場主導，輔以 2020 年前在啓德機場舊址發展的優質商業中心。

兩種發展模式主要元素的概要見《附錄二》；擬議發展的概略位置則見圖則一和二。

兩種發展模式的比較

兩種假定發展模式基本上並無對錯之分，它們只是對香港未來的主要用地規劃作不同的構想。兩者的最大區別在於提供新房屋用地的發展規模、密度及時間；在啓德機場舊址興建優質商業中心的時間；以及會否在洪水橋建立商業區及發展落馬洲河套區。

以下概括比較兩種發展模式的利弊：

發展模式的概括比較

	「集中發展」模式	「分散發展」模式
優點	<ul style="list-style-type: none">• 充分利用已開發的土地；較有效運用都會區的基礎建設• 交通距離較短；鄰近工作地點；方便連接各項設施• 以較長年期攤分興建新發展區的成本，減輕即時財政壓力• 保留較多未開發地區，使未來發展更具彈性，特別適合人口增長有可能進一步放緩的時期	<ul style="list-style-type: none">• 使都會區亦有機會作較低密度發展• 加速 3 個新發展區的人口增長，可以提早在新界北建設基礎設施，例如火車站（洪水橋站）• 新發展區無論在密度、設計或建築形式均較多元化，在落實環保措施及興建環保設施上，可更富彈性• 有助整頓環境惡化的鄉郊地區以及建設「門廊市鎮」
缺點	<ul style="list-style-type: none">• 較難紓緩都會區的擠迫• 對現有都會區基建的負荷造成壓力	<ul style="list-style-type: none">• 須較早投入公共資源• 上班交通較費時及路程較遠• 興建新發展區需較多公帑，用於收地及遷拆

方案評審

我們已就交通運輸、財務／經濟、環境、土地利用及社會影響等方面，對兩個發展模式進行了概括的評審。這次評審乃按本研究第二階段釐定的大綱進行。

在策略性交通需求量方面，除了平均路程距離外，兩個發展模式並無重大分別。「分散發展」模式較「集中發展」模式的平均路程距離多出約 2 至 3%，但這區別不足以觸發對策略性交通基建的額外需要。預期各項擬議運輸項目落實後，所有策略性幹線應該足以應付未來的需求。但在人口稠密地區，地區性的交通問題還須個別處理。

財務及經濟的概略評估顯示，兩個發展模式均可在財政及經濟上為政府及社會帶來正面效益。整體而言，「集中發展」模式稍勝「分散發展」模式。在財務評估方面，我們的焦點是比較兩個發展模式對政府所帶來的淨成本及收益，結果是「集中發展」模式有較高的回報率。這是由於前者須要興建較少新發展區，而且市區土地的地價較高，可令政府有較高收益及較短回本期。

在經濟評估方面，考慮因素是對總體經濟帶來的成本及效益。「集中發展」模式所帶來的效益高於「分散發展」模式。不過，若以其他定質經濟指標進行評估，結果卻以「分散發展」模式較為可取。這是由於在支援本地生產總值增長及鞏固主要增長行業的經濟基礎方面，預期「分散發展」模式將有較佳成效。在土地規劃上，「分散發展」模式具有較大彈性，足以應付經濟增長的發展需要。此外，由於此方案規劃在毗鄰邊界地區提供房屋及就業用地，故具有加強與內地聯繫的潛力，有助促進香港與內地經濟及社會的整合。

策略性環境評估的結果顯示，「集中發展」模式優先運用都會區的發展機會，而非在以鄉郊土地為主的新界北進行大規模開發，因此對環境影響較少。此外，由於此模式採用比較密集的發展方式，對新界生態、古蹟及景觀等方面帶來潛在不良影響的可能性較低。然而，無論在「集中發展」及「分散發展」模式下，未來港口的選址卻對整體環境評估的結果有頗大影響。因為擴充港口發展可能需要進行填海工程，難免對水質及海洋生態造成影響。這方面會在「香港港口 2020」研究內詳細探討。



兩種發展模式下的主要項目（例如「優先」新發展區），政府均已進行多個相關的研究評估其影響。結果顯示，發展建議加上適當的改善措施一般可以符合各項環保要求。可是，那些未經詳細研究的擬議發展，例如落馬洲河套區的環境影響，則有待進一步詳細評估。

無論是那一個發展模式，香港境內及毗鄰地區的人口及經濟活動累積增長都會對環境質素構成壓力。政府已採取各項措施，就有關情況進行改善，尤其改善空氣質素方面已有成效。不過，其他包括排污及固體廢物棄置等問題仍需特別注意。

在社會方面，兩種模式均能提供充足的房屋用地及改善生活環境，故整體而言，可以帶來正面的影響。推行優秀的城市設計，尤其是增加連繫行人設施及休憩用地的網絡，可便利殘障人士及長者的往來，以及有助培育更富姿采的社區文化和促進社區內的人際交往。此外，提供更多文化設施和加強保護文物亦是兩種發展模式的共同之處。在發展密度方面，「分散發展」模式則較能減低都會區的密集發展情況、增加樓宇之間的空間和改善生活環境。



上文已從土地利用的角度分析兩種發展模式的利弊。整體而言，「集中發展」模式在土地利用上較「分散發展」模式優勝，而「分散發展」模式則能提供較理想的規劃設計和降低發展密度。

我們已進行初步的可持續發展評估，探討兩種發展模式對可持續發展的影響。從經濟角度看，兩種發展模式均可為未來香港經濟發展提供必需的基礎建設。透過改善生活環境及使市民更能享用各項設施，發展模式中的建議亦為社會帶來正面的影響。另一方面，正如上文所述，某些主要發展將可能會對環境及生態構成負面影響，這些問題將會在下一階段的策略性環境評估研究及／或有關建議之規劃及評估研究中作進一步探討。我們將於稍後階段在選定較佳發展方案後，展開更詳細的可持續發展評估，並會把公眾諮詢所收集的意見納入考慮。

如欲查詢各項技術及可持續發展評估的詳情，請瀏覽「香港 2030」網頁
(<http://www.info.gov.hk/hk2030>)。

「假如」情況

未來充滿各樣未知的變數。無論規劃如何周全，亦難以避免突來的變化。就長遠規劃來說，這情況尤其顯著。因此，我們有需要事先考慮各種「假如」情況，以便未來情況出現變化時能夠迅速回應，使發展策略更加靈活。

然而，「假如」的情況多不勝數。初步來說，我們會集中那些對策略性發展規劃可能直接造成影響的情況加以考慮。在這方面，我們考慮過兩個關鍵要素，即人口及經濟增長，以此作為制定「假如」情況的依據並作進一步探討。初步意見摘要如下：

人口及經濟均有較高增長

此情況假設未來人口快速增長至 950 萬，而經濟亦處於高速增長情況。由於經濟發展蓬勃，將為我們創造更多就業職位，並吸引更多的人來港。這情況促使土地運用出現明顯不同的需求。我們對此需探討是否需要在新界增加新發展區，並重新評估房屋、各種經濟用途、交通及環境各方面對土地需求的影響。

人口增長放緩但經濟增長維持穩定

此情況假設人口增長較慢（約達 860 萬），但香港卻以較急速的步伐邁向高增值、知識型經濟發展，因而可以維持原來假設的經濟增長水平（即遠期本地生產總值每年平均增長為 2.5%）。然而，某些技術水平較低的勞動力和無法應付高生活消費的人士可能會移居外地。儘管屆時房屋用地需求的壓力將會下降，但房屋的類型及各項經濟用地組合在這情況下將會產生變化。

其他

我們會分析一些對策略性發展規劃影響較輕微的情況，例如人口低增長並出現經濟緩滯等。如有需要，我們亦會就人口及經濟以外的其他重要因素進行敏感度測試。歡迎大家就認為需要作進一步評估的其他情況提出建議，讓我們在第四階段研究內跟進。

把握權利 發表意見

規劃署現正諮詢公眾，就本文件所述的主要假設、規劃上的選擇、兩種概略發展模式，以及各種「假如」情況等蒐集意見。

- 你認為上述發展假設是否合理，是否同意其主要內容？
- 對於按上述兩種主要發展模式釐定的選擇方案，你有甚麼意見？
- 你贊成哪個選擇方案及發展模式？原因何在？
- 選擇方案之一是調低發展密度，對此你有何意見？
- 對於各項將於本研究第四階段進一步評估的「假如」情況，你有何意見？
- 對於本港未來的規劃還有其他意見及建議嗎？

爲了讓大家對第三階段諮詢有更深入的了解，有關技術文件如未來發展情況的各項假設、發展方案的構思、各種技術性評估及發展方案的評審，以至特定課題研究等，均已上載到「香港 2030」網頁內。有關文件詳列於《附錄 3》內。歡迎各位提出寶貴意見，共商香港的未來發展路向，迎接未來挑戰。

把握機會，發表意見。請參加於下列日期舉辦的公眾論壇。詳情如下：

2003 年 12 月 13 及 20 日(星期六)

時間：上午 9 時至下午 12 時 30 分

地點：香港北角渣華道 333 號北角政府合署五樓演講廳

(大會將於上午 8 時 45 分開始為到場人士進行登記。論壇將以英語及粵語進行，會上提供即時傳譯服務。)

在諮詢論壇完結後，規劃署將舉辦一系列專題討論會，讓參加者與有關政府部門代表及「香港 2030」研究小組進行更深入的討論。專題討論會的詳情將於「香港 2030」的網頁 (<http://www.info.gov.hk/hk2030>) 內公佈。

所有公眾意見都會詳加考慮，並收納於下一期研究之內。

請於 2004 年 3 月 31 日 前致函下址：

香港北角渣華道 333 號

北角政府合署 16 樓

規劃署策略規劃組

「香港 2030」意見收集處

傳真：(852) 2868 4497

電子郵件：sppd@pland.gov.hk

除了書面意見外，歡迎大家瀏覽「香港 2030」網頁
(<http://www.info.gov.hk/hk2030>)，於「香港 2030」電子論壇發表寶貴意見。

附錄一

各項主要規劃假設一覽表

	2001	2010	2020	2030
居住人口 (以百萬計)	6.7	7.6	8.5	9.2
就業人口 (以百萬計)	3.3	3.6	3.9	4.0
年均本地生產總值增長 (%)	-0.4	3.0	2.5	
經濟配套	37.5	40.8	43.7	46.1
- 優質辦公室	4.1	5.1	6.2	7.2
- 一般商用樓宇	33.4	35.7	37.5	38.9
(以百萬平方米樓面面積計)				
特別工業配套				
(以百萬平方米樓面面積計)	3.9	5.0*	5.9*	6.3*
港口貨運增長	17.9	29.7**	40.6**	49.5 [#]
- 海運貨物	13.2	21.0**	30.2**	36.8 [#]
- 河運貨物	4.7	8.7**	10.4**	12.7 [#]
(以百萬標準貨櫃單位計)				
航空服務需求增長				
- 客運 (以百萬計)	32	53 ^{##}	87 ^{##}	105 [#]
- 空運 (以百萬噸計)	2	5 ^{##}	9 ^{##}	14 [#]
抵港旅客 (以百萬計)	14	37	47	70

以上數據均為累積數字

* 根據現存及已規劃的項目，如科學園，數碼港及現有工業村的剩餘用地推算

** 資料來源：「香港港口貨運量預測 2000/2001」(香港港口及航運局 2001)

假設每年增長為 2%，將按「2020 港口研究」及香港機場管理局檢討而修改

資料來源：「香港國際機場 2020 年發展藍圖」(香港機場管理局 2001)

附錄二

發展模式內有關房屋及就業方面的主要情況

發展時限	「集中發展」模式	「分散發展」模式
至 2020 年	<p style="text-align: center;">提供房屋用地</p> <ul style="list-style-type: none"> • 啓德機場舊址（全部） • 市區重建（重建為主，復修為輔） • 位於已建設區的政府土地 • 不會在新界興建任何新發展區 <p style="text-align: center;">提供辦公室／商業用地</p> <ul style="list-style-type: none"> • 現有及將推出的供應 • 重建/改建工業樓宇 	<p style="text-align: center;">提供房屋用地</p> <ul style="list-style-type: none"> • 啓德機場舊址（部份） • 市區重建（復修為主，重建為輔） • 位於已建設區的政府土地（較「集中發展」模式為少） • 興建 3 個新發展區： <ul style="list-style-type: none"> • 洪水橋 • 古洞北 • 粉嶺北 <p style="text-align: center;">提供辦公室／商業用地</p> <ul style="list-style-type: none"> • 主要來自現有及將推出的供應 • 在啓德機場舊址興建優質商業中心 • 在洪水橋提供辦公室／商業用地會減慢重建陳舊樓宇的步伐 • 在落馬洲河套區興建「中外商貿博覽園」及／或作特殊經濟發展區

發展時限	「集中發展」模式	「分散發展」模式
2020 年後	<p style="text-align: center;">提供房屋用地</p> <ul style="list-style-type: none"> • 在 2020 年前完成發展啓德機場舊址 • 市區重建（重建為主，復修為輔） • 興建 5 個新發展區 <ul style="list-style-type: none"> • 洪水橋 • 古洞北 • 粉嶺北 • 洪水橋北 • 錦田／凹頭 • 位於已建設區的政府土地 <p style="text-align: center;">提供辦公室／商業用地</p> <ul style="list-style-type: none"> • 在啓德機場舊址興建優質商業中心 • 私人重建項目提供辦公室及一般商貿用地 • 位於已建設區的政府土地 	<p style="text-align: center;">提供房屋用地</p> <ul style="list-style-type: none"> • 啓德機場舊址（其餘部分） • 市區重建（復修為主，重建為輔） • 興建 4 個新發展區 <ul style="list-style-type: none"> • 洪水橋北 • 錦田／凹頭 • 古洞南 • 新田／牛潭尾 • 位於已建設區的政府土地 <p style="text-align: center;">提供辦公室／商業用地</p> <ul style="list-style-type: none"> • 在 2020 年前完成發展優質商業中心 • 私人重建項目提供辦公室及一般商貿用地 • 位於已建設區的政府土地

已上載到「香港 2030」網頁之工作／資料文件

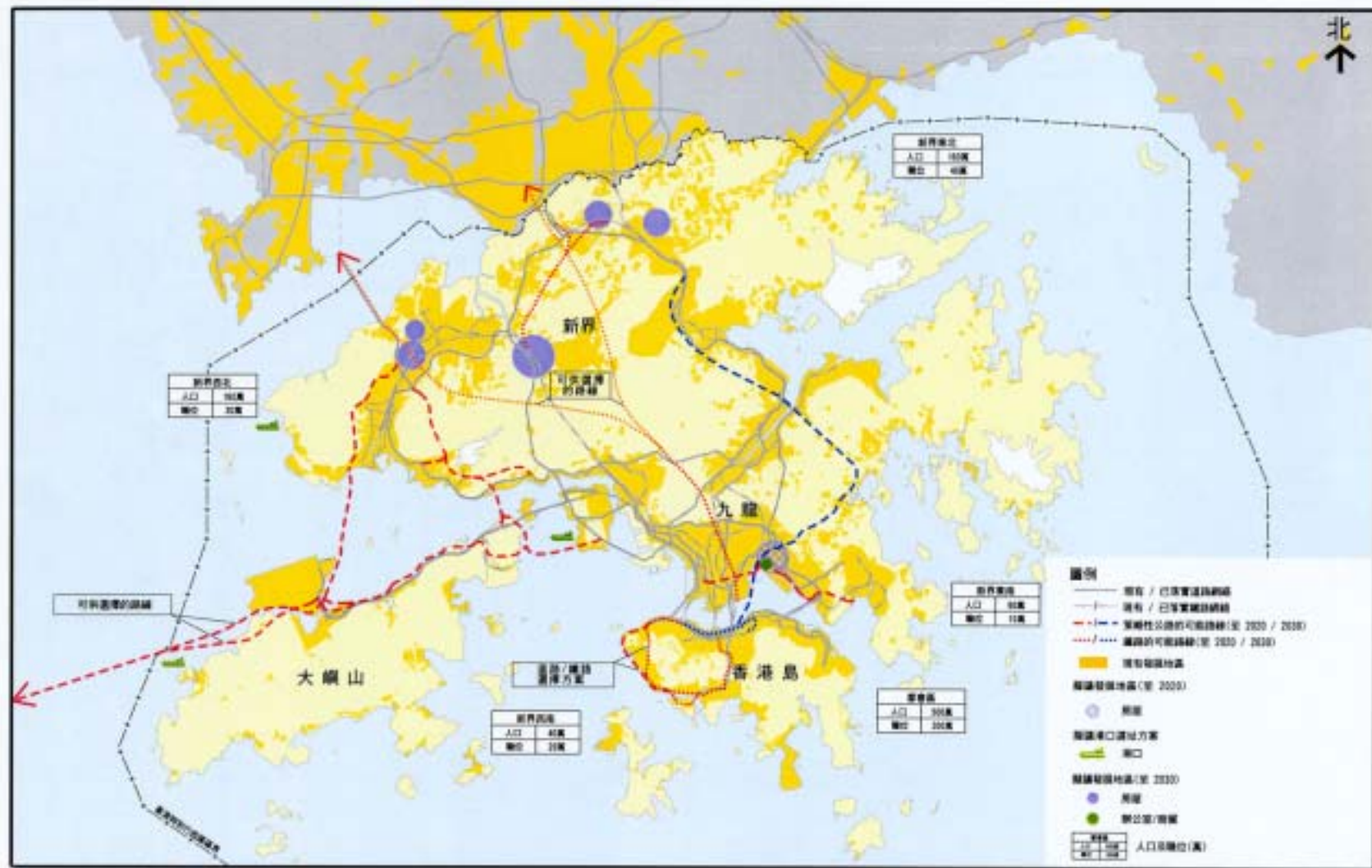
在擬定發展情況及發展方案時，我們準備了一系列工作及資料文件，包括對預測的方法及結果，闡述及解釋不同發展方案之某些建議；當中亦包括對不同選擇的技術評估報告。

爲了讓公眾進一步瞭解有關的研究，並讓大家能夠掌握充分資料進行討論，這些工作及資料文件已上載到「香港 2030」網頁，網址 <http://www.info.gov.hk/hk2030>。有關文件詳列如下：

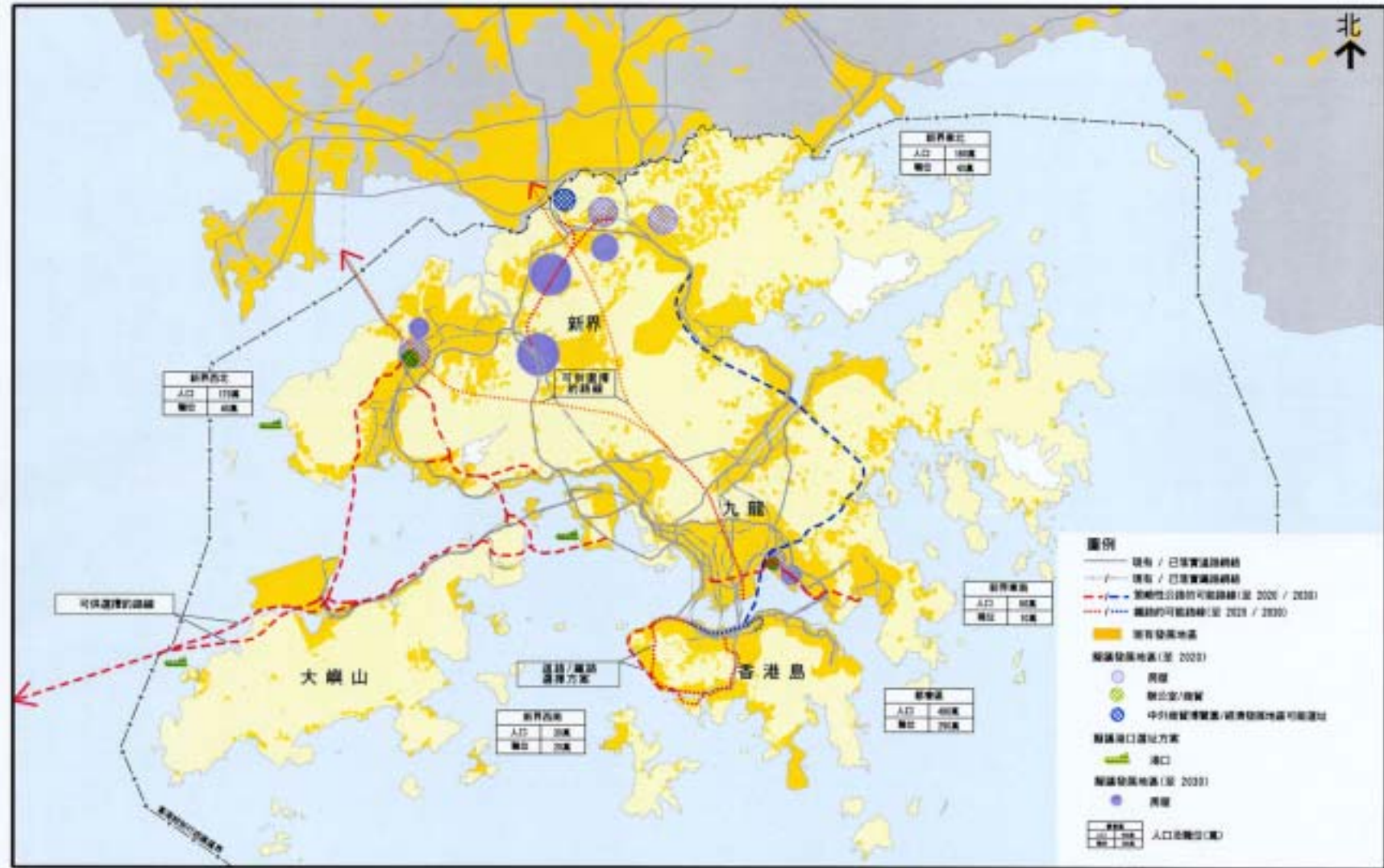
1. 擬定發展情況的不同方法
2. 基本發展情況
3. 假如情況
4. 與就業有關之樓宇面積需求預測
5. 基本發展情況之下的各項發展方案
6. 發展方案之初步交通評估
7. 發展方案之策略性環境評估
8. 發展方案之經濟及財務評估
9. 住宅密度檢討 — 概念及個案研究
10. 將工業大廈改建爲家居／工作間的可行性
11. 都會區內的工業區重整 — 新蒲崗個案研究
12. 邊界禁區之發展潛力
13. 增建連接廣東省東部之跨界通道（東部通道）
14. 「行政長官二零零三年施政報告」對「香港 2030」研究之影響
15. 「人口政策」對「香港 2030」研究之影響
16. 「二零零一年港口發展策略檢討」— 行政摘要
17. 港珠澳大橋
18. 「珠江三角洲地區土地利用模式研究」— 行政摘要

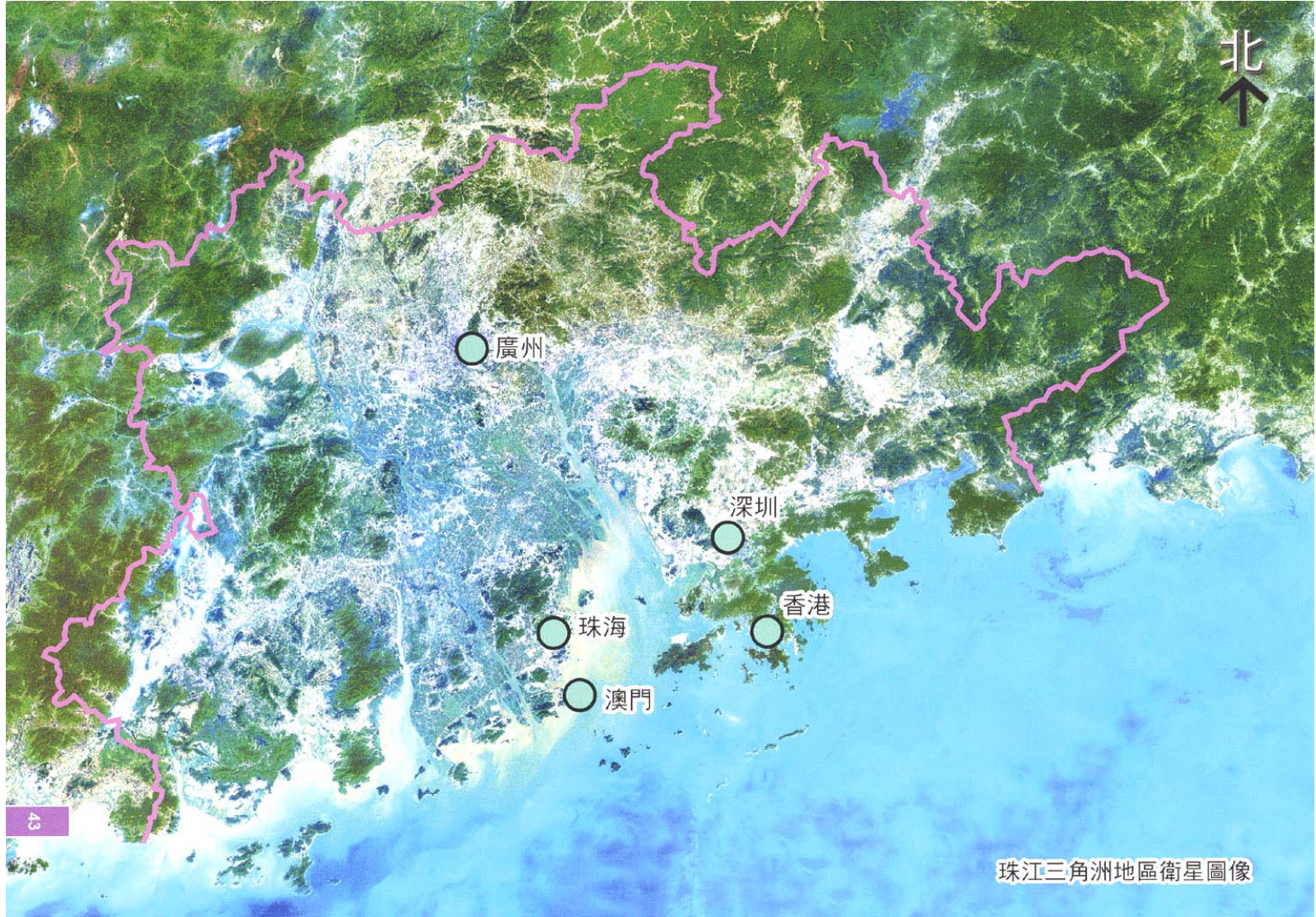
註： 尙有其他補充技術文件及資料文件，即將上載到「香港 2030」研究網頁。歡迎瀏覽我們之網頁，以便取得最新資料。

圖則一：「集中發展」模式



圖則二：「分散發展」模式





珠江三角洲地區衛星圖像

附件

立法會圖書館已備存此文件。
如欲參閱此文件，請與立法會圖書館聯絡。