

討論文件

2011 年 2 月 22 日

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」）現階段的初步成果。

背景

2. 本研究是香港、廣東及澳門三方政府合作進行的一項區域性規劃研究。它是粵港雙方於 2010 年 4 月簽署的《粵港合作框架協議》的其中一項區域合作規劃項目。

3. 本研究屬概念性規劃，為粵、港、澳三地提供規劃溝通平台，從宏觀及區域性的角度，制定以「宜居」為目標的規劃，並為「環珠江口灣區」(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出意見。研究的範圍包括香港和澳門全境，以及環珠江口五市（包括廣州、東莞、深圳、中山、珠海）鄰接珠江出海口水域的 17 個區（附件一）。

4. 研究於 2010 年 4 月展開。我們曾於 2010 年 5 月 25 日向委員會匯報在「粵港合作框架協議」下與發展事務相關的事宜，其中包括本研究的初步匯報。

研究內容及初步成果

何為“宜居區域”？

5. 研究顧問參照了根據有關宜居理論的主要文獻¹闡述，以及多個世界著名宜居區域²的實踐經驗（案例撮錄於附件二A至二F），詳細分析了世界各地“宜居區域”的特徵。研究總結了宜居區域的要素主要包括以下六大方面：

- （a）優質的資源和環境：森林、濕地和海洋生態系統得到良好維育，地方賴以發展的水土資源得到珍惜和循環利用。
- （b）完善的民生服務：提升社區居住環境，為居民提供教育、醫療衛生、文化體育等功能完善、分佈合理的公共服務。
- （c）豐富的遊憩空間：提供充足、佈局合理的開敞空間和多層次的休閒娛樂設施。區域內歷史文化遺產得到良好保護和合理利用，居民從中獲得文化認同感和歸屬感。
- （d）便捷高效和以人為本的交通出行：擁有通達的海陸空對外交通運輸網路，以及密集的內部公共交通網，城市的商業區和居住區靠近軌道站點，慢行和休閒交通不僅是出行方式，還成為一種生活方式。
- （e）多元化的經濟和充分就業：擁有充滿活力的經濟體系，居民能夠找到合適的工作機會，充分發揮自己的才能。

¹ 包括《雅典憲章》、聯合國《人居議程》和建設部《宜居城市科學評價指標體系》等主要文獻。

² 包括大溫哥華地區、三藩市灣區、巴黎大都市區、東京灣區、大倫敦地區、紐約大都市地區等。

- (f) 可持續的社會創新能力：擁有健全制度引導居民、企業等各類主體積極進行技術、管理等方面的創新，每個社會主體在這個氛圍中都可以發揮自己的才能。

為何以「宜居」為研究課題？

6. 雖然「灣區」具有多樣性的自然生態，深厚文化傳統及良好的產業發展基礎，但整體而言過往區內的急速發展模式，使資源利用較粗放，部分區域生態受破壞，休閒空間匱乏，環境質量下降及社會設施不足等問題。鑑於「灣區」與世界上的著名宜居區域水平仍存差距，研究遂以「宜居」理念為目標，就上述六個宜居的要素進行分析，務使「灣區」可達至高宜居的水平。

7. 研究對比評估了「灣區」的現狀、機遇與挑戰，羅列三地各自進行或構思中的規劃建議，並就建設「宜居灣區」的策略及行動提出了一些初步的看法。基於上述要素的分析，研究提出「灣區」未來的發展，應融合粵港澳三地優勢，聯手為「灣區」建設“宜居、宜業、宜遊、宜自然生態”的發展新格局，透過保護環境資源、完善民生服務、優化休閒空間、提昇交通效率、加強經濟活力、促進開放創新等策略，建設宜居區域。

初步成果

8. 研究提出的重點行動包括：

a. “綠網”建設行動：

透過建設“灣區跨界綠道網”和保育“區域綠地”(包括森林公園、郊野公園、濕地、海島等)，形成貫通全區域的綠色開敞空間體系，滿足居民日益增長的生態休閒需求，增加區域“碳匯能力”，實現生態保護與休閒遊憩的協調發展。

b. “藍網”建設行動：

以河川海岸為紐帶，串聯濱水地區的重要歷史文化資源。透過劃定生產、生活和生態三類岸線，協調不同用途的岸線和水域，將自然資源、地域文化與新型休閒模式相結合，形成獨特文化特色和魅力的藍色濱水空間，展示區域文化形象，促進旅遊觀光、文化創意等產業發展。

c. “綠色交通”建設行動：

構築以軌道交通為骨幹的區域公交網和慢行系統為主導的綠色交通系統，實現高效便捷、以人為本的綠色出行模式。

d. “地域魅力場所”建設行動：

通過綠道網、慢行系統和公共交通將分散的廣場、公園串聯為一個整體，並鼓勵用地功能多樣化、推進細緻設計、提供充足的綠色開敞空間和基礎設施，形成佈局合理、設計精緻、維護良好的區域公共空間體系，打造一批集中展示宜居灣區城市形象和具發展水準的世界級“城市客廳”。

e. “低碳住區”建設行動：

依託公交網，適度提高公共交通通道沿線及站點周邊地區土地開發強度，鼓勵高效、集約的住房發展。通過以低耗能為核心的綠色建築、完善公共服務設施、集體運輸、慢行系統等措施，提升居民生活品質。

f. “文化村落”建設行動：

對於具有重要歷史文化保護價值的村落，重點保護村落風貌和歷史遺跡，挖掘傳統民俗、非物質文化遺產資源，引入旅遊休閒、文化展示等功能，形成展示嶺南鄉土文化的文化觀光型村落，帶動居民生活水準提升。

g. “便捷通關”建設行動：

以加強地區跨界交通通道銜接和提升口岸通關效率為重點，大力推進粵港澳跨界交通基礎設施的一體化建設，提供更緊密、更方便的跨界交通服務，完善粵港澳交通規劃和建設的合作機制，促進兩地人員和貨物的高效流動。

h. 跨界環保合作行動：

加強流域水資源管理與水環境保護，以及區域大氣環境聯合治理，改善區域環境品質。

9. 研究所提出的是以原則性和方向性為主，供三方制定各自的政策及措施時作參考，並不涉及個別發展或工程項目。在跟進研究的成果時，三地政府會因應各自的社會情況，並遵從各自的既定機制，策劃其行動綱領和計劃。就香港而言，我們會參考將來研究報告中所提出的原則和方向，按香港的發展模式和優先次序，擬訂規劃圖則、建議工程等。我們會按照既定程序進行諮詢，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。

10. 在進行本研究時，三方政府成立了專家小組，邀請了三地的學者及不同界別的人士就宜居灣區的課題及相關事務提供專業意見。

公眾諮詢活動

11. 研究的公眾諮詢活動於 2011 年 1 月 14 日於香港、廣東及澳門三地同步展開，規劃署於同日發出新聞稿簡介有關的內容，而三地亦同時推出專屬網頁讓三地居民了解研究的初步成果及發表意見。為使公眾更容易了解研究的內容，研究顧問編制了一份公眾諮詢讀本，扼要說明研究的主要內容及初步成果，於網頁上載及在公眾諮詢論壇派發（附件三）。

12. 本研究的公眾諮詢論壇於 2011 年 1 月 29 日舉行。規劃署為論壇發出了近 150 封函件，邀請多名港方專家、學者、社會組織(包括環保和專業團體等)和研究機構代表出席。邀請信亦發給了立法會各有關事務委員會(包括發展、環境、運輸、經濟發展、工商、民政，以及保安事務委員會)的主席。規劃署亦把論壇的詳情在網頁上載並發出了新聞稿，歡迎公眾人士參與。當日超過 100 人出席論壇，其中包括了不少公眾人士。論壇後規劃署於同日發出新聞稿知會公眾，論壇採用的匯報文件亦已上載研究的專屬網頁供公眾瀏覽。

13. 由於本研究是一項概畧性的規劃概念研究，我們會彈性處理公眾諮詢的限期。在研究的過程中，我們會持續吸納公眾人士對「宜居城市」、「宜居灣區」等議題的意見，規劃署會小心聆聽及考慮，並持續修訂及改善研究的建議。在未來兩個月，規劃署會再舉辦公眾論壇，繼續聽取社會各界的意見，同時亦會邀請上文所述的本地專家分享他們對「宜居城市」的看法。論壇歡迎有興趣的人士出席，詳情將於稍後公布。

徵詢意見

14. 請議員就「本研究」現階段的初步成果發表意見。我們會認真考慮議員及所有收集到的公眾意見，以進一步完善研究的建議。我們預算研究在本年內完成，屆時我們會把研究報告，連同收集到的公眾意見結集公布，供社會人士進一步討論。

附件

附件一	研究範圍
附件二 A 至二 F	世界宜居區域案例
附件三	公眾諮詢讀本

發展局
規劃署
2011 年 2 月



灣區研究範圍

PLANNING DEPARTMENT 規劃署



Plan No. 圖則編號: M/SP/11/031

Date 日期: 14/02/2011

三藩市灣區



三藩市灣區，位於加州北部的海岸山脈與內華達山脈之間，通過金門海峽，與太平洋相連。具體指環繞著美國西海岸三藩市海灣的九個縣共 101 個城市的地域，面積達 17,955 平方公里，是繼紐約、洛杉磯、芝加哥、休斯頓之後的美國第五大都市區，其宜居主要表現在以下幾個方面：

- (1) 公共交通非常發達，覆蓋整個區域。公交線路通車里程為 11,200 公里(其中 660.8 公里為軌道交通)。
- (2) 建立在知識經濟基礎上的多元化的經濟和就業。

(3) 包容的文化。三藩市灣區是一個國際化的區域，人口構成多樣化，有很具規模的亞洲人、義大利人、法國人、墨西哥人、黑人和拉美裔的社區，每個社區都有各自的特點。

(4) 海岸的協調開發利用和管理。灣區將海岸線進行分級管理，具有良好航行和水深條件的岸線首先安排給港口等行業優先使用，其他岸線充分考慮公眾休閒使用的需要，灣區內的水質一直保持在優良狀態，支撐着生物資源的可持續利用。海岸帶的發展和保育達致較佳的平衡。當地居民對保護和維持海岸濕地的生態狀況有很強的自覺性。

美國三藩市灣區長久以來保持著高科技的領先優勢，其中矽谷地區是美國重要的電子工業基地，也是世界最為知名的電子工業集中地，是舉世矚目的高科技中心，引領著美國科技進步和世界技術創新的潮流，它對美國以至世界發展的帶動作用主要體現在以下幾個方面：

(1) 80 年代後，生物、空間、海洋、通訊、能源材料等新興技術的研究機構紛紛出現，該地區已成為美國高新技術的搖籃，現在矽谷已成為世界各國半導體工業聚集區的代名詞。三藩市灣區的創新發展帶動了美國向知識經濟的轉變，目前美國明顯地處在世界正在興起的知識經濟的前沿，而且在關鍵的指標方面居領先地位。

(2) 三藩市灣區高科技的發展吸引著來自世界各地的高科技人才，構成了一個高度發達的技術社會，形成了多民族、多元文化的聚集群，其人口獲取大學和學士以上的高級學位比例在全美最高；有大量高水平的研究中心；雇員人均專利數為全國的 2 倍以上。

(3) 世界上風險投資密度最高，事實上三藩市灣區吸引了美國 35% 的風險投資，而這一地區的人口卻只佔全國人口的 2%。

(4) 已有大大小小電子工業公司達 10,000 家以上，所產半導體積體電路和電子電腦約佔全美 $1/3$ 和 $1/6$ ，全球 100 家大的電子和軟體公司中，有 20% 發跡於矽谷；全美 100 家大科技公司中，三分之一總部設在矽谷；在全球 500 家成長最快的企業中，矽谷就佔了 62 家。

對珠江口灣區的啟示

三藩市灣區事實上已經成為一種獨特生活方式的象徵：充滿陽光和活力、敢於創新和承擔風險、多元文化和社會包容。形成這種生活方式的文化底蘊、地緣優勢、社會經濟制度等多重因素，值得進一步探究。

三藩市灣區獨特的生活方式產生了人才聚集效應，支撐了知識型經濟的崛起和持續發展。強勁而持續的經濟發展改善了地區居民的生活質素和水平，反過來又使這種生活方式得以持續。這個良性的互動關係和過程，值得我們深思和研究。

在空間規劃方面，三藩市灣區內眾多城市對三藩市灣的水體和岸線的協調規劃和管理，取得了優良的效果。他們的制度和經驗也值得我們借鏡。

大溫哥華宜居區域戰略規劃



大溫哥華地區（ GVRD ）三面環山，一面傍海，終年氣候溫和、濕潤，環境宜人，被聯合國等權威機構評為“全球最宜居城市之一”。

針對城市擴張而導致的河谷農田喪失、運輸成本增加、排水和供水的費用增加、污染加重等問題，大溫哥華地區政府在 1996 年實施宜居區域戰略規劃（ Livable Region Strategic

Plan, 以下簡稱 LRSP）。LRSP 目的是為了保持和保護區域的宜居環境，規劃提出宜居主要包括以下四個方面的內容：

1. 保護生態綠地。為營造出更接近自然的環境，大溫哥華地區十分注意各種活動對環境的影響，通過劃定包括濕地、河灘、林地、農業用地、大型公園和休閒區等“綠色地區”，集中精力保護地區的自然資產。這些“綠色地區”有效地限定了城市的擴張，為溫哥華地區帶來了多樣的開敞空間以及最有效率的生態系統，讓大溫哥華的“綠色”享譽全球。具體策略包括：(1) 加強土地管理，為綠色地區的開發與維護創造條件；(2) 與 GVRD 各成員自治區、省政府、聯邦政府、原住民和私營機構就設立大溫哥華的綠色地區相關事宜進行協作；(3) 探尋設立綠色地區的相關協作事宜，通過一系列措施增強區域的生態活力，比如形成一個包括濕地、高地棲息地和野生動物走廊相互連接的內部系統；(4) 建立一個公園和戶外休閒活動系統。

2. 建設完善社區。注重綜合性的社區建設，使這些社區更具多樣性和選擇性，更加便利，人們可以不需要出行較遠距離就能滿足居住、工作和休閒的要求。具體策略包括：(1) 在各地與就業崗位形成相應的多種不同的住宅類型、產權結構與價格選擇；(2) 均衡分佈公共社會和文化服務設施；(3) 通過基礎設施開發，降低出行需求、消除區域內工作崗位設置的障礙、並且為現代經濟的增長創造條件。

3.發展緊湊城市。建成中、高密度城市中心區，引導居住和工作向一定的區域集中。具體策略包括：(1)人口的增長主要集中在增長集中區內，形成均衡的就業和住宅關係；(2)明確未來開發獨立式多戶住宅的佈局，尤其針對增長集中區；(3)提供實現人口與就業集中發展目標所需的交通運輸服務與設施。

4.增加交通可選擇性。構建一個可以保護生態綠地、支持完善社區並形成高密度城市中心區的公共交通運輸系統。具體策略包括：(1)形成高密度城市中心區的公共交通運輸系統；(2)優先考慮公共交通、自行車交通和步行交通；(3) 鼓勵某些特定的交通運輸方式，比如公車和汽車共用，同時對私家車等其它方式進行限制。

對珠江口灣區的啟示

大溫哥華地區擁有廣闊和多樣化的「綠地」。這些「綠地」卻由不同層面的政府，甚至包括了原住民自治區和私人機構所擁有和管理。大溫哥華地區的區域規劃提出了各級政府和各類機構必須採取有效協作，保障這些綠地的連貫性和生態系統的完整性。他們跨政府，跨機構的協作策略值得我們進一步研究。

溫哥華市在各類宜居城市的評分中都名列前茅。雖然低密度花園洋房和依靠小汽車出行仍然反映了大溫哥華地區的主流發展方式，但這種發展方式的不可持續性日益受到關注。大溫哥華的宜居策略提出要提供多樣化的住宅，建設混合用途社區和緊湊型城市，注重在社區內發展經濟和創造職位，公交和慢行系統優先等內容，這些都應該成為建設宜居區域的着力點。

紐約-新澤西－康乃狄克大都市地區的第三次區域規劃

有關宜居建設的策略

紐約-新澤西－康乃狄克大都市地區(大都市地區)面積 13,000 平方英里，將近 2,000 萬人口。在上世紀末期，這一大都市地區在國際金融、傳媒、資訊製作、藝術和文化方面均有無可匹敵的優勢，表現領先全球；但也面臨不少嚴重的問題——交通大堵塞、生態系統受到威脅、貧窮和罪案等。爲了應對這些問題，大都市區的第三次區域規劃，提出了「綠地」、「中心」、「通達」、「勞動力」和「管治」等五大方略，以促進區域經濟、公平、環境的改善，提升區域的生活質素和競爭力，引導區域走向一個更具競爭力、更繁榮、更公平及可持續的未來。

1.綠地方略。保護濱水地帶、河流、森林公園及農田等區域的綠色資源，對於人居環境發展起著十分重要的支撐作用；以及設定發展界限，抑制開發範圍的擴展。環境基礎設施必須得到良好的保護，以免爲清理和污染控制付出昂貴的代價；這對確保市民能夠享有休閒康樂、自然和農業資源都有很大的益處。

2.中心方略。紐約市是這個大都市地區的中心，而各個城區的中心則是它們各自的「市區」。整個區域都應該致力改善這些中心內的生活質素和引入創造就業的機會。能吸引就業機會及居民入住的混合用途發展區應被支持。促進中心的發展，可以更有效利用資源，減少整個區域的經濟成本，還可以減少土地消耗，保存更多現有的休憩用地。由於中心交通相對便利，在這些地區投資而帶來的新就業崗位，正好爲那些極待就業的居民帶來新的機遇。

3.通達方略。要求區域交通設施能夠有力支撐已經變得強大的城市中心，並爲區域的機場提供高效連接，各種交通系統之間“無縫”銜接。通達方略能將發展條件欠佳的社區與就業機會連繫起來，爲社會帶來進步。通過對就業中心及機場提供便捷的交通服務、改造過時的貨運系統、以及減少擠塞的道路網絡，可以增強區域的經濟實力。

4.勞動力方略。要呼籲區域內的企業、市民、地方政府構築終身學習的體系，確保勞動力持續地符合經濟的需求。透過重建教育與工作之間的關係，及將區域新的勞動力資源與主流經濟需求聯繫起來，統籌發展勞動力的措施。

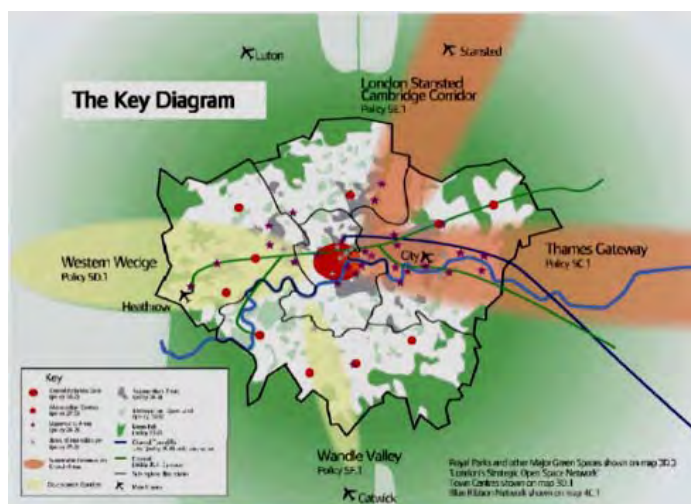
5.管治方略。要求探索構建高效政府的有效途徑，使公共服務的提供更為平等，更多地關注如何使現行管理機構的行為更為理性，開支更為合理，以及改良土地利用規例，以避免無序的城鎮化和中心城市的衰敗。

對珠江口灣區的啟示

由美國的區域規劃協會(Regional Planning Association)在 1996 年提出的紐約-新澤西-康乃狄克大都市地區第三次區域規劃，是從應對大都市地區所面對的危機角度出發，提出了五大方略。根據紐約市市長於 2006 年出版的紐約規劃(“PlaNYC”)，這些方略並沒有過時，仍然值得珠江口灣區參考和借鏡。

特別值得我們留意的是它的「綠地方略」和「中心方略」及它們之間的互動關係。在該區域規劃提出之前 30 年，大都市地區的城鎮化面積增加了 60%而同期人口增長只有 13%。這樣的增長模式不單做成大量鄉郊土地被侵蝕，也導致中心城區的衰敗，並形成大量社會問題。大都市地區帶來的重要啟示，可能便是若要建設宜居區域，便必須建設好區域內的中心城市，並且必須有效控制城鎮化的步伐及其足印，避免城市陷於衰敗，鄉郊環境同時又受到破壞的雙輸局面。

大倫敦地區可持續發展的宜居建設



大倫敦地區（Greater London）是指英國首都倫敦與其周圍的衛星城鎮所組成的都會區，被國際權威的宜居城市評估機構《經濟學家》雜誌“經濟學家資訊部”評為世界宜居城市之一。為實現倫敦的可持續發展，2008年出版的「倫敦計劃」(大倫敦地區的空間發展戰略規劃)提出了倫敦市長對倫敦發展成為“一個人民的城市、一個繁榮的

城市、一個平等的城市、一個可達性的城市和一個綠色的城市”的可持續發展願景，並建立了專項發展策略，主要包括：

1.提供充足的住房供應。確保各類型、各層次的人群在各自所處的充滿活力和良好平衡關係的社區中，都有條件享用重要的公共服務和地方社區設施，從而減少社會隔離與分化。未來的居住開發的選址，需要有利於更大限度的利用廢棄地和節約能源，並能夠保證就業、學校、商店和公共交通的可達性。新的住房的供應也將有助於經濟的增長，並為新的業主提供更大範圍的選擇，包括針對社會租賃的和中間檔次需求的經濟適用房。

2.提供更多的就業機會。大量新生的充滿生機活力的就業領域可以進一步鞏固倫敦的經濟基礎，並拓展增長的範圍。這些領域包括電子商務活動、創意產業以及環保產業等。旅遊業也將作為一種重要的極具成長性的產業而發展。要保證倫敦居民能夠充分把握就業增長的機會，最關鍵的是要為他們提供不斷學習的權利和機會，幫助他們提高技能，克服就業的障礙，特別是對那些少數民族群體、殘疾人和婦女。政府的就業政策目標不僅僅是改善倫敦的人口和就業之間的平衡關係，更重要的是要推進社會可持續發展目標的實現。

3.保證人流和貨流的暢通。加強公共交通的可達性，不斷改進和完善步行、自行車和公共汽車等多種出行方式，減少對私人小汽車的依賴，是實現可持續發展的必要條件。一方面，必須為那些公共活動最密集的地區提供充足的公共交通；另一方面，那些可能產生巨大交通需求的開發活動，也必須集中在那些目前已存在或已經規劃有充足的公共交通容量的地區。促進倫敦的發展並確保其在世界經濟格局中的優勢地位，進一步提高機場、國際車站和海峽隧道的可達性。

4.提供購物和休閒娛樂活動最好的可達性。將零售、休閒娛樂設施和其他服務性的設施集中安排在最具有可達性的場所，並將這些設施在倫敦中心區、城鎮中心和類似於泰晤士門戶這樣的地區之間進行均衡的佈置。隨著豐富多樣的功能的不斷增加，這些城鎮中心的活力和適應性將得到提升。具有混合功能的城鎮中心將成為周邊社區範圍內最具吸引力的場所，其商業開發活動較其他地區也具有更好的可持續性。

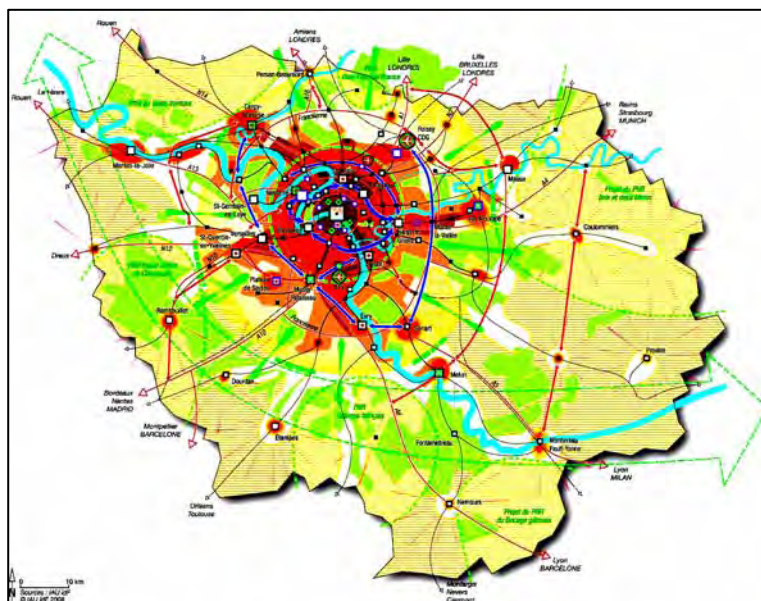
5.環境保護和高效的資源利用。制定改善環境和資源利用的空間框架，改善能源利用方式，發展綠色產業，進行雨洪管理，保護城鎮景觀和文化遺產。倫敦城市的可持續發展要求必須更高效地利用自然資源，提高資源的循環再利用的水平，減少廢物排放量並避免環境的惡化。

對珠江口灣區的啟示

倫敦既是經濟最活躍的世界城市之一，同時也是宜居度排名頗高的城市。她濃厚的文化藝術氛圍、健全的城市公園系統、便捷的地下鐵系統、卓越的高等教育設施、優良的歷史建築和街區的保育等，往往被認為是令她「宜居」的重要因素。

上面羅列的大倫敦地區可持續發展策略，內容全面，對建設宜居珠江口灣區有很強的參考價值。

大巴黎地區宜居建設方向



大巴黎地區的宜居區域建設主要通過地區發展指導綱要來實現，<<大巴黎地區發展指導綱要(2008-2030)>>將宜居建設的重點集中在了五個方面：

1.充足的適當住房。隨著外來人口的不斷增加，地區住房緊張的壓力日益加大，使得大量中低收入家庭被迫搬遷至城鎮中心

以外的遠郊地區，造成了新的社會隔離。因此大巴黎地區計畫每年新建 6 萬套住宅，使公共租賃房的比例至 2030 年達到 30%。

2.多元化的經濟。隨著城市更新進程的加快，越來越多的城市中小企業和個體手工業者面臨著被排擠的風險，但他們卻為城市的日常運作提供了不可或缺的服務，同時為城鎮中心居民增加了許多就業機會。因此大巴黎地區為保留好城鎮現有的中小企業和個體手工業者，計畫對城鎮現有的經濟活動區進行整治翻新，對要改變經濟活動性質的地區進行重新組織。

3.完善的公共交通和慢行系統。雖然大巴黎地區的公共交通非常發達，但是連接一般居住區，特別是偏遠的住區的公交系統仍有所欠缺，目前的普通公交線路已達到飽和狀態。為此，大巴黎地區要大力發展短距離的公共交通，並優先改善對外交通聯繫困難的地區。當地居民一直希望改善自行車和步行環境，很多人覺得這樣在較短距離範圍內會更加便捷，也更有樂趣。因此大巴黎地區致力於改善慢行交通使用條件，發展區域自行車線路網，特別是與公共交通樞紐的聯繫。

4.親近生活的自然環境。整個大巴黎地區擁有 2,800 平方公里的林地，占全地區面積的 24%，這些林地為城鎮居民提供不可或缺的休閒活動空間和親近大自然的機會。大巴黎地區計畫擴大林地對公眾開放的範圍，改善配套設施和公交連接服務。讓廣大城鎮居民更好地親近大自然的同時，同步地保護生態系統的連貫和完整性，保育生態網路和生態環境，透過有效的發展控制阻止城市化對自然環境的侵蝕。

5.均衡的服務設施配套。過去地區性的重大服務設施總是安排在重點發展地區，較少考慮其它地區的需求，一定程度上造成了地區生活品質的不平等。因此大巴黎地區要發展多層次的服務設施網路，特別是優先加強設施欠缺地區的設施建設，使服務設施更加貼近廣大居民的生活範圍。

對珠江口灣區的啟示

大巴黎地區的宜居建設方向明顯地以解決城市問題為主要目的。充足而穩定的房屋供應、持續的經濟發展、便捷和環保的交通出行方式、更加公平分佈的公共服務資源，都是所有宜居區域必須妥善處理的核心課題。

大巴黎地區把自然環境親近生活的策略，是對民眾開放更多的林地作為休閒活動用途，同時強化對自然環境的維護和保育，創造綠色走廊以提高生態系統的連貫性和完整性。這有助使大自然和城市生活更好地融合。

東京灣區



東京灣區北枕日本糧倉關東平原，房總半島和三浦半島合抱東西，經浦賀海峽南出太平洋，海岸線 170 公里，環東京灣有東京、橫濱、千葉等幾個特大城市以及川崎、船橋、君津等工業重鎮，人口約 2,600 萬人，是世界上著名的宜居區域，具體體現在：

1. 便捷的生活和出行。東京灣區建立了全世界最密集的軌道交通網（中心區 $950\text{m}/\text{km}^2$ ），每天上班上學的通勤人口中，軌道交通的乘客占到 86%，借助於發達的軌道交通網絡，只要住

的地方離東京市中心的直線距離不超過 60 公里，花在上班路上的時間就可以控制在 60 分鐘之內，步行 15 分鐘內可以找到軌道網站。

2. 設施的現代化與社區的人性化。居住區建設充分體現人性的尺度。以東京資訊港城為目標的臨海副都心集中規劃有世界一流的資訊化設施，如資訊中心、電訊中心、寬頻網等等，還有磁懸浮列車等公交系統，以及集中佈置有上水管、下水管、電力、電訊、通信線路、煤氣、集中供暖、垃圾輸送管道的地下共同溝。

3. 蜿蜒漫遊的水域不僅帶來川流不息的生氣，還反映了東京都的歷史變化。隅田川借著蜿蜒的水域貫穿東京主要市區，全長共 23.5 公里，經過東京的下町、日本橋、台場、最後流入東京灣，觀覽者可藉遊覽隅田川蜿蜒曲折的過程中觀賞整個東京，從歷史城區淺草到新建造的嶄新港區一台場，清晰地瞭解整個東京的變化。

東京灣區以港口建設帶動腹地經濟開發，形成“以臨海區位之長制島國資源貧瘠之短”的基本特色，其港口城市圈幾個中心職能的培育和建設使其以占全國 3.5% 的面積，集聚了 27% 的人口，創造了經濟總量的三分之一，為促進日本國家發展和地區經濟繁榮做出了重要的貢獻，包括：

1. 航運中心和製造業基地。東京灣區港口群年輸送量超過 5 億噸，帶動了京濱、京葉兩大工業地帶的發展，製造業企業數量和從業人數各占全國的 24%。

2. 金融中心和資訊中心。其金融保險企業數占全國的 24%，就業人數占日本金融業的 35%，日本進口的 $\frac{2}{3}$ 和出口的 $\frac{1}{3}$ 是通過東京灣區的港口和城市進行的。

3. 科研和文化教育中心及人才高地。東京灣區是日本教育和科研機構高度密集的地區，僅東京一個市就集聚了全日本 120 所大學的 $\frac{1}{5}$ 以上和大學教員的 30%，新聞、出版、廣電、媒體、廣告等服務業也在此蓬勃發展。

4. 最具影響的消費活動中心。高度密集的人流和物流使東京灣區成為世界的商貿和消費中心，批發零售業銷售額約占全國的 $\frac{1}{3}$ ，不但商品種類極其豐富，其品牌品質也領先世界，而獨特的消費方式更是對所在區域乃至世界起著示範引導的作用。

對珠江口灣區的啟示

在眾多宜居區域的研究案例中，東京灣區與珠江口灣區的整體格局最為接近：兩個灣區的地理形態頗為相似，都是擁有多個極具規模的大城市，而產業多樣化的構成也類近，包括了金融、商業服務、文化創意、輕重工業、航運等主要行業，人口密度與土地使用強度也相近。

珠江口灣區在以下方面可以借鑒於東京灣區：

- 可平衡都市化及保育的發展模式；
- 優先發展鐵路網絡服務通勤人口；
- 城市地下空間的開發和利用；
- 充份利用河道、水體、海岸線作為城市設計與城市面貌的元素；
- 豐富的文化服務與設施
- 高等教育及研究設施聚集所產生的人材滙聚效應。

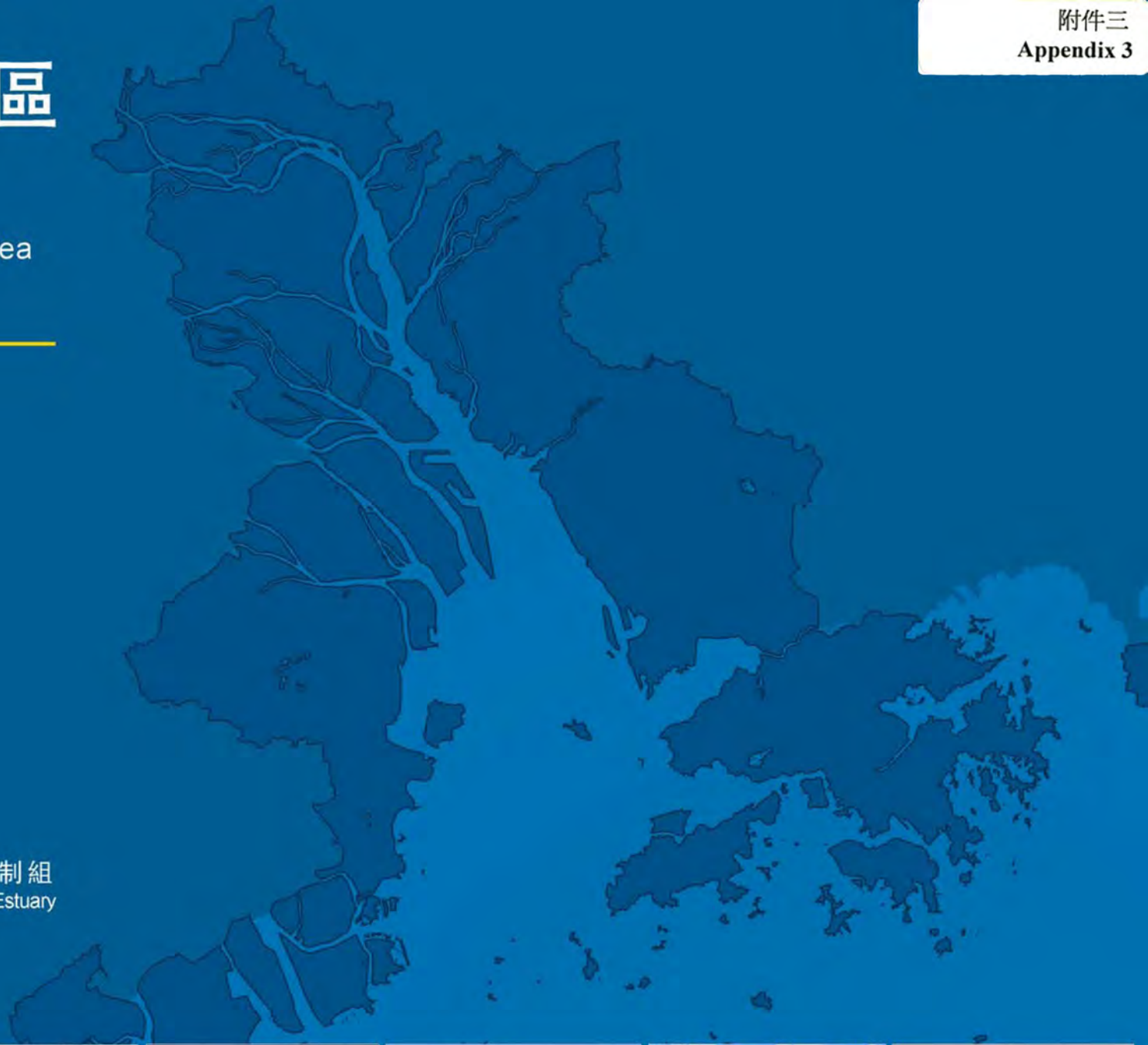
環珠江口宜居灣區 建設重點行動計劃

Study on the Action Plan for the Bay Area
of the Pearl River Estuary

公眾諮詢稿
Public Consultation Digest

《環珠江口宜居灣區建設重點行動計劃》編制組
Study Team of the Action Plan for the Bay Area of the Pearl River Estuary

2011年1月
January 2011



目錄

CONTENTS

1	行動背景	01	
	Background		
	研究目的 Study Objectives	01	
	研究範圍 Scope of Study	02	
	研究思路 Study Approach	03	
2	現狀分析	04	
	Baseline Analysis		
	優勢與劣勢 Strengths and Weaknesses	04	
	機遇與挑戰 Opportunities and Threats	04	
3	發展目標及策略	05	
	Development Goals and Strategies		
	打造一個環境資源優良的“綠色區域”，培育“生態低碳灣”	a “Natural and Low-carbon Bay”	05
	打造一個民生服務完善的“幸福區域”，培育“優質生活灣”	a “Bay for Quality Living”	05
	打造一個遊憩活動豐富的“樂活區域”，培育“人文休閒灣”	a “Bay for Leisure and Culture”	06
	打造一個交通便捷高效的“暢通區域”，培育“門戶樞紐灣”	a “Bay of Gateway and Hub”	06
	打造一個經濟繁榮富裕的“活力區域”，培育“高效服務灣”	a “Bay of Efficient Services”	07
	打造一個以創新為驅動的“智慧區域”，培育“開放創新灣”	a “Bay of Openness and Innovation”	07
4	重點行動建議	08	
	Recommended Key Actions		
	行動1：“綠網”建設行動 “Green network” Construction Action	08	
	行動2：“藍網”建設行動 “Blue network” Construction Action	09	
	行動3：“綠色交通”建設行動 “Green travel” Construction Action	10	
	行動4：“地域特色場所”建設行動 “Sense of place” Construction Action	11	
	行動5：“低碳住區”建設行動 “Low-carbon residential area” Construction Action	12	
	行動6：“文化村落”建設行動 “Cultural villages” Construction Action	13	
	行動7：“便捷通關”建設行動 “Convenient cross-boundary Transportation” Construction Action	14	
	行動8：跨界環保合作行動 Cross-boundary environmental protection cooperation Action	15	

■ 研究目的

為配合《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008-2020年）》的實施，粵港澳三地政府同意了共同編制《環珠江口宜居灣區建設重點行動計劃》（以下簡稱《灣區計劃》）。2010年4月，粵港兩地政府簽署的《粵港合作框架協議》亦將此列為區域合作規劃項目之一。

項目於2010年4月開展，計劃以“宜居”為目標，以行動為落足點，共同將環珠江口灣區打造成為大珠三角優質生活圈的精華區、引領大珠三角轉變經濟發展方式的示範區，並通過明確的重點行動計劃，按粵港澳三地各自實際情況積極進行引導實施。

■ Study objectives

To facilitate implementation of the “Outline of the Plan for the Reform and Development of the Pearl River Delta (2008-2020)”, the governments of Guangdong, Hong Kong and Macau agreed to jointly commission the “Study on the Action Plan for the Bay Area of the Pearl River Estuary” (hereinafter referred to as “the Bay Area Study”). The Study is also one of the regional cooperation projects in the “Framework Agreement on Hong Kong/Guangdong Cooperation” signed by the two sides in April 2010.

The Study commenced in April 2010. With an objective of enhancing livability and emphasis on actions, the Study aims to facilitate development of the Bay Area as the focal point of “quality living area” in the Greater Pearl River Delta (GPRD) region and a “pioneer area” for the transformation of the mode of economic development of the region. Action plans would be formulated to realize the objectives, which are to be implemented by the three places taking into account individual circumstances.



■ 研究範圍

“環珠江口灣區”（以下簡稱“灣區”）是大珠三角城鎮群的核心空間，區位優越、資源豐富、經濟繁榮、生態良好。按照有利於統計分析和評估考核、有利於落實實施主體和分工、有利於陸海統籌的海岸帶綜合管理的原則，並經反覆徵求環珠江口五市意見，灣區範圍由鄰接珠江出海口水域的區（片區或組團）一級行政單元組成，共包括廣州、深圳、珠海、東莞、中山等廣東5市所轄的17個區和香港、澳門兩個特別行政區全境，陸地面積約6894平方公里，海域面積約8684平方公里，2009年底常住人口約2520萬人，地區生產總值約3萬億元人民幣。該區域集中了大珠三角地區主要的機場群和港口群，還擁有以灣區為中心的放射狀鐵路幹網，而且區域內森林、海洋和濕地生態系統完備，形成了大珠三角地區的地理中心和生態核心。

■ Scope of Study

The Bay Area surrounding the Pearl River Estuary (hereinafter referred to as “the Bay Area”) constitutes the core of the GPRD City-region, which occupies a strategic geographical location with rich resources, prosperous economy and good ecological value. In this Study, the Bay Area is defined as comprising all the 17 districts abutting the Pearl River Estuary under the administration of Guangzhou, Shenzhen, Zhuhai, Dongguan and Zhongshan, and the whole territory of Hong Kong and Macau Special Administrative Regions. The boundary is set out having regard to the ease of statistical analysis and assessment, identification of implementation agencies of the proposed actions as well as the principle of adopting an integrated approach of coastal area management. The views of the concerned cities have also been taken into account. The Study Area covers a land area of about 6894 km² and water area of about 8684 km², with a population of usual residents of about 25.20 million and local GDP of about RMB 3 trillion as at end-2009. Covering the major airport and port clusters and hubs of regional railway network in the GPRD as well as a comprehensive ecological system with forests, sea and wetlands, the Bay Area is the geographical and ecological core of the GPRD region.



城市City	研究範圍Study Area
香港 Hong Kong	香港全境Whole territory of Hong Kong
澳門 Macao	澳門全境Whole territory of Macao
廣州 Guangzhou	越秀區、天河區、荔灣區、海珠區、黃埔區、南沙區、番禺區 Yuexiu District, Tianhe District, Liwan District, Haizhu District, Huangpu District, Nansha District and Panyu District
深圳 Shenzhen	福田區、南山區、寶安區Futian District, Nanshan District and Baoan District
珠海Zhuhai	香洲區、橫琴新區、金灣區Xiangzhou District, Hengqin District and Jinwan District
東莞 Dongguan	西南片區（虎門鎮、長安鎮、沙田鎮、厚街鎮）Southwest Area (Humen Town, Chang'an Town, Shatian Town and Houjie Town)
	西北片區（莞城區、東城區、南城區、萬江區、道滘鎮、洪梅鎮、麻涌鎮、望牛墩鎮）Northwest Area (Guancheng District, Dongcheng District, Nancheng District, Wanjiang District, Daojiao Town, Hongmei Town, Machong Town and Wangniudun Town)
中山 Zhongshan	中部組團（北城區、港口鎮、沙溪鎮、大湧鎮、五桂山鎮） Central Group (Downtown, Gangkou Town, Shaxi Town, Dachong Town and Wuguishan Town)
	東部組團（火炬區、南朗鎮、民衆鎮、三角鎮） East Group (Torch Development Area, Nanlang Town, Minzhong Town and Sanjiao Town)

■ 研究思路

根據國內外有關宜居理論的主要文獻闡述，以及多個世界著名宜居區域的實踐經驗表明，宜居區域的內涵主要包括以下六大方面：優質的資源和環境、完善的民生服務、豐富的休閒遊憩空間、便捷高效和以人為本的交通出行、多元化的經濟和就業機會、可持續的社會創新能力。

目前大珠三角地區離宜居區域的建設要求仍有一定差距，故仍需改善。灣區憑藉其處於大珠三角地理中心和生態核心的地位，是建設大珠三角宜居區域的核心和突破口。《灣區計劃》編制組通過系統分析國內外經驗，嘗試歸納“宜居區域”的特徵和標準，對比評估灣區離宜居要求的差距以及目前面臨的機遇和挑戰，提出了宜居灣區行動計劃的行動方向、重點行動計劃等初步建議。

■ Study Approach

With reference to literatures in both China and overseas concerning the concepts of livability as well as practical experience of various world-renowned livable regions, a livable area should meet six major requirements, namely, good resources and environment; comprehensive services for the well-being of people; sufficient leisure and recreation spaces; convenient, highly efficient and people-oriented transportation; diversified economy and employment opportunities; and sustainable innovation ability of the society.

At present, the GPRD has not yet fully met the requirements and there is a need for improvement. In this regard, the Bay Area, being the geographical and ecological core of the GPRD, would play a pivotal role. Based on systematic analyses undertaken both in China and overseas, the Study Team has made an attempt to summarize some characteristics and standards of livable regions, examine the current situations as well as the opportunities and challenges facing the Bay Area, and puts forward some preliminary suggestions in terms of development goals, strategies and key action plans for the promotion of livability of the Bay Area.



■ 優勢與劣勢

灣區森林、濕地和海洋等自然生態系統完備，擁有深厚的文化傳統，產業發展有良好基礎，已建立起連通國際國內的海陸空交通體系，為建設宜居區域奠定了良好基礎。

另一方面，灣區沿續的發展模式使資源利用方式較為粗放，目前灣區部分地區表現出區域生態本底遭受破壞、環境質量下降、休閒遊憩空間匱乏、高品質社會服務設施缺乏、社會創新能力有待提高等問題。

■ 機遇與挑戰

在經濟全球化與區域經濟一體化背景下，國際性產業轉移加快，灣區內大型基礎設施加快建設，粵港澳合作日益加強等機遇，優質生活圈建設受到重視，為灣區的宜居發展提供了新的動力。

但隨著其它地區的加速發展，灣區面臨區域競爭日趨激烈，對人才的吸引力不足等挑戰，迫切需要轉變發展方式，並通過粵港澳緊密合作，採取切實可行的行動打造宜居區域，提升區域的整體吸引力和競爭力。

■ Strengths and Weaknesses

The Bay Area comprises a comprehensive ecological system including forests, wetlands and sea as well as a rich cultural heritage. It has also established a good industrial basis and transportation system by sea, land and air linking with other places in China and overseas. All these set a good foundation for livable development.

On the other hand, the mode of development of the Bay Area has generally based on extensive use of resources. As a result, some parts of the Bay Area are confronted by problems such as the deterioration of ecological and environmental quality, shortage in leisure and recreation spaces, lacking of high-quality social services and facilities, innovation ability of the society yet to be enhanced, etc.

■ Opportunities and Threats

Under economic globalization and regional economic integration, there is a trend of increasing economic restructuring and development of major infrastructure, strengthening of cooperation among Guangdong, Hong Kong and Macau, and growing emphasis on quality-living. All these provide new driving forces for promoting livability in the Bay Area.

On the other hand, the Bay Area is facing various challenges arising from rapid development of the surrounding regions, such as keen competitions with the surrounding regions and insufficient attractiveness to talents. To promote the Bay Area's attractiveness and competitiveness, there is an imminent need to change the mode of development and to enhance its livability through strengthened cooperation among Guangdong, Hong Kong and Macau.



灣區的未来發展，應融合粵港澳三地優勢，聯手打造“宜居、宜業、宜遊、宜自然生態”的發展新格局，實現“共建粵港澳優質生活圈的精華區”和“引領大珠三角轉變發展方式的示範區”的發展目標，使之與美國舊金山灣區和日本東京灣區一樣，發展成為國家重要的增長極和宜居建設的重要典範。具體包括：

■ 打造一個環境資源優良的“綠色區域”，培育“生態低碳灣”

依託灣區完備的自然生態系統，豐富的海洋、濕地和森林資源，建設環境優良、生物多樣、資源利用合理的“綠色區域”，促進生態資源環境的保護與利用，促進經濟社會發展與人口資源環境相協調，實現可持續發展。

■ 打造一個民生服務完善的“幸福區域”，培育“優質生活灣”

依託公共交通網絡，建設住房類型多元、設施完善、節能環保的城市住區，培育一批用地緊湊、功能混合、生活多元的新市鎮，建立覆蓋城鄉、高品質的公共服務體系，形成城鄉協調、服務完善、安定和諧的“幸福區域”，保障和改善民生，全面提升區域的生活服務品質。



The future development of the Bay Area should capitalize on the advantages of Guangdong, Hong Kong and Macau with a view to setting up a spatial framework which is “favorable to living, working, leisure and ecological protection”. With the development goal of becoming the key “quality living area” of Guangdong/Hong Kong/Macau and a “pioneer area” for the transformation of the mode of economic development of the GPRD region, the Bay Area should aim at developing into a major growth pole of China and a showcase of livability, like the bay areas of San Francisco in the United States and Tokyo in Japan. In details, it should establish:

■ a “Green Region” with quality environmental resources – a “Natural and Low-carbon Bay”

With a comprehensive ecosystem including rich resources in the sea, wetlands and forests, the Bay Area should aim at establishing itself as a “green region” with quality environment, high biodiversity and rational utilization of natural resources. Economic/social development, utilization of natural resources and protection of environment should be well coordinated in order to realize sustainable development.

■ a “Blissful Region” for the well-being of people – a “Bay for Quality Living”

On the basis of public transportation network, the Bay Area should aim at building urban residential communities with diversified housing types, adequate infrastructure and facilities, and energy saving/environmental friendly design. New towns with a compact land use pattern, mixed functions and diversified lifestyle should be developed. High-quality public services should be provided for both urban and rural areas. The overall aim is to realize a “blissful region” with coordinated development of the urban and rural areas, good public services and harmonious living environment.

■ 打造一個遊憩活動豐富的“樂活區域”，培育“人文休閒灣”

依託粵港澳豐富的自然資源和多元的人文資源，塑造具有遊憩娛樂功能的生態和人文休閒場所，建設開放空間體系，組織豐富多彩的休閒娛樂活動，形成便於享用、歷史文化彰顯、遊憩活動豐富的“樂活區域”，培育高品質、複合多元的休閒灣，滿足人民日益增長的精神文化需求。

■ 打造一個交通便捷高效的“暢通區域”，培育“門戶樞紐灣”

依託發達的港口群和機場群，輻射周邊、通達世界各地的對外綜合運輸通道和以軌道交通為主體的城際交通網，以及多樣化的城市慢行和休閒交通網，培育內外通暢、高效便捷的“暢通區域”，進一步增強灣區內部，以及灣區與內地和國際的人流、物流、資金流等要素的高效流動。

■ a vibrant “Lohas Region” – a “Bay for Leisure and Culture”

Based on the rich natural and cultural resources in Guangdong, Hong Kong and Macau, actions should be taken to create natural and cultural places with leisure and recreational functions. Through the establishment of open space systems allowing a full range of leisure and recreation activities, a “Lohas region” which is vibrant, readily accessible to public and rich of historic and cultural elements would be formed. A “Bay for Leisure and Culture” with high-quality, diversified but integrated cultural and leisure activities would thus be created to satisfy people’s needs in this regard.

■ an “Accessible Region” with highly efficient transport linkages – a “Bay of Gateway and Hub”

Based on the well-established port and airport clusters, a comprehensive transport network connecting with the overseas, an inter-city transport network with railways as backbone, and various forms of non-motorized and leisure transport, a well accessible region with highly-efficient transport system is envisioned to enhance seamless flow of people, goods and capital within and outside the Bay Area.



■ 打造一個經濟繁榮富裕的“活力區域”，培育“優質服務灣”

依託港澳發達的服務業優勢和廣東的市場優勢，以灣區內機場、港口、軌道站點等交通樞紐為節點，建設多層次、多中心的城鄉生活服務網絡，形成就業充分、充滿活力的世界級“活力區域”，促進灣區乃至大珠三角地區產業升級，改善區域就業機遇。

■ 打造一個以創新為驅動的“智慧區域”，培育“開放創新灣”

依託粵港澳已有的研發優勢，構建產學研一體化的開放型區域創新體系，培育壯大創新經濟，把灣區培育成以創新為主導的“智慧區域”，促進區域科技進步和創新能力提升，以高科技、優良的勞動者素質和創新管理為主，推動區域經濟發展。

■ a “Vibrant Region” with prosperous economy – a “Bay of Efficient Services”

Capitalizing on the well-developed service industries in Hong Kong and Macau and the advantage of the burgeoning markets in Guangdong, and using the transport hubs at airports, ports and railways as the nodes, actions should be taken to develop a multi-level, multi-nodal service network. A world-class “vibrant region” would be formed to promote the industrial upgrading of the Bay Area and even the Greater Pearl River Delta. Job opportunities in the region would also be improved.

■ an “Intelligent Region” driven by innovation – a “Bay of Openness and Innovation”

Based on the achievements in research & development (R&D) in Hong Kong, Macau and Guangdong, actions should be taken to establish a regional innovation system through collaboration of industrial, academic and R&D sectors to develop the Bay Area as an “intelligent region”. With scientific and technological advancement as well as upgrading of innovation ability, the economy of the Bay Area would be driven mainly by hi-tech, high-quality labour force and innovative management.



■ 行動1: “綠網”建設行動

開展以區域綠地和區域綠道為主體的“綠網”建設行動，增加區域“碳匯”能力，滿足居民日益增長的生態休閒需求，形成貫通全區域的綠色開敞空間體系。

——**建設“灣區跨界綠道網”**。依託正在建設的珠三角區域綠道網，與港澳的景觀步道和郊野公園相銜接，串聯起灣區的森林、濕地、海岸帶和近海島嶼等生態資源，維護日益稀缺的濱海生態資源，形成環繞珠江口兩岸的跨界綠道網絡，增加並完善娛樂遊憩、運動健身等設施和場所，改善城市生態環境質量。

——**保育“區域綠地”**。在灣區劃定區域性生態保護區，主要包括森林公園、郊野公園、濕地、海島等，特別是將灣區各類生態地區串聯成網，建設森林、濕地和海洋三大公園系統，保護並完整展現灣區最具魅力的自然生態景觀，實現生態保護與休閒遊憩的協調發展。

■ Action 1: To establish a “Green Network”

On the basis of the regional green space and greenways, the “Green Network” action aims to establish an integrated green open space system in order to increase the region’s “carbon sink” and satisfy the increasing needs of people in eco-recreation.

——**To establish a “cross-boundary greenway network in the Bay Area”**. Actions should be taken to link up the Pearl River Delta’s greenway network currently under construction with the hiking trails and country parks in Hong Kong and Macau such that the major forests, wetlands, coastal areas and outlying islands in the Bay Area could be connected and the diminishing coastal ecological resources could be better protected. The formation of a complete greenway network along the coast of Pearl River Estuary would provide opportunities for recreation, leisure and sports as well as improvements to the ecological environment.

——**To preserve “regional green space”**. The forestry parks, country parks, wetlands and outlying islands in the Bay Area should be designated as regional ecological preservation areas. In particular, these ecological preservation areas should be linked up to form a ecological park system with a view to protecting the charming natural landscape and coordinating environmental protection with leisure and recreation uses in the Bay Area.



■ 行動2：“藍網”建設行動

依託灣區深厚的人文積澱、豐富的珠江水系和綿長的亞熱帶海岸線，開展以河川海岸為紐帶串聯人文風情區的“藍網”建設行動，有效保護並傳承具有歷史和科學價值的文化遺產，將自然資源、地域文化與新型休閒模式相結合，形成凸顯灣區獨特文化特色和魅力的藍色濱水空間。

——**打造“魅力水道網”**。以江河水體、海岸線為紐帶，劃定生產、生活和生態三類岸線，協調不同用途的岸線和水域，串聯濱水地區的重要歷史文化資源，開展河湧整治和岸線修復，注重濱水公共功能的開發利用和景觀建設。

——**建設“人文風情區”**。通過建成一批人文底蘊濃厚的傳統文化觀光區，有效保護並傳承具有歷史和科學價值的文化遺產，延續地方文脈、展示區域文化形象。建成一批現代氣息強烈的創意產業區，完善服務配套，發展文化創意、研發、會展、教育等新興服務功能，帶動地區發展活力，促進旅遊觀光、文化創意等高端產業的發展。

■ Action 2: To establish a “Blue Network”

Given the rich cultural resources, extensive waterway system and long subtropical coastlines of the Bay Area, actions should be taken to link up places of cultural heritage along the waterways and coastal areas to form a “Blue Network”. The Blue Network can effectively protect and preserve the cultural heritage that has historic and scientific values, and integrate the natural resources, local cultures and new leisure activities in order to create a charming waterfront region with unique cultural setting in the Bay Area.

——**To create a “Charming waterway network”**. Taking the waterways and coastlines as the key corridors, it is necessary to distinguish the functions of the coastlines for production, living or ecological preservation. Actions should be taken to coordinate the different functions along the coastlines, integrate the important historic and cultural resources in the waterfront area, remediate and restore the rivers, creeks and coastlines, as well as enhance the waterfront landscape to encourage public enjoyment.

——**To establish “Cultural Precincts”**. Establishing cultural precincts that can showcase traditions and customs can help to preserve the cultural heritage with historic and scientific values, thereby allowing local culture to thrive while strengthening the sense of cultural identity in the locale. Cultural precincts could also be set up for promoting creative industries. A whole range of support services should be provided in the precincts for developing cultural and creative industries, R&D, exhibition, education and other new services in order to create more synergy and promote tourism and high-end industries in the Bay Area.



■ 行動3: “綠色交通” 建設行動

建立以公共交通和慢行系統為主導的綠色交通系統。構築以軌道交通為骨幹的“區域公交網”，優先劃定公交優先區和慢行優先區，優化城市交通結構，倡導綠色出行模式，實現灣區交通“綠色化”，為形成高效便捷、以人為本的“暢通區域”提供支撐。

——**構築“區域公交網”**。加快建設與港澳無縫銜接、連接珠三角東西兩岸的軌道交通系統，進一步強化廣深港和廣珠澳交通走廊。

——**建設“公交優先區”**。在城市中心區和新市鎮地區建設依託區域公交樞紐發展的“公交優先區”，提高公交線網的密度和覆蓋率，優化公交系統與城際軌道站點的銜接，構建以軌道交通、道路公交以及清潔能源交通等公共交通方式為主的通行區域。

——**建設“慢行優先區”**。建設一批以傳統文化體驗和商務休閒為主導特色的慢行優先區，構建與公共交通高效接駁的慢行交通系統，創建便利、安全、和諧、優美的慢行環境。

■ Action 3: To promote “Green Transport”

A sustainable transport system which emphasizes on public and non-motorized transport should be established. Railway should be adopted as the backbone of the “regional public transport network” and actions should be taken to designate priority areas for public and non-motorized transport. The goal is to optimize the urban transportation system and promote sustainable modes of transport so as to realize “green transport” to support an “accessible region” with highly efficient, convenient and people-oriented transport services.

——**To build a “Regional public transportation network”**. Actions should be taken to expedite construction of railway system for seamless connection between Hong Kong, Macau and the east and west sides of the Pearl River Delta. The transportation corridors of Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong and Guangzhou-Zhuhai-Macao should be further enhanced.

——**To designate “Priority areas for public transport”**. Based on the regional public transport hubs, “priority areas for public transport” should be designated in urban centres and new towns. The frequency and coverage of public transport services should be increased and the connection between the intercity rail stations with other modes of public transportation should be enhanced. The goal is to build an accessible region with emphasis on railway, public transport and use of clean energy.

——**To designate “Priority areas for non-motorized transport”**. “Priority areas for non-motorized transport” allowing a mix of traditional cultures, retail shopping and leisure uses and well connected to public transport system would help create a convenient, safe, harmonious and pleasant environment for non-motorized travelers.



■ 行動4: “地域魅力場所” 建設行動

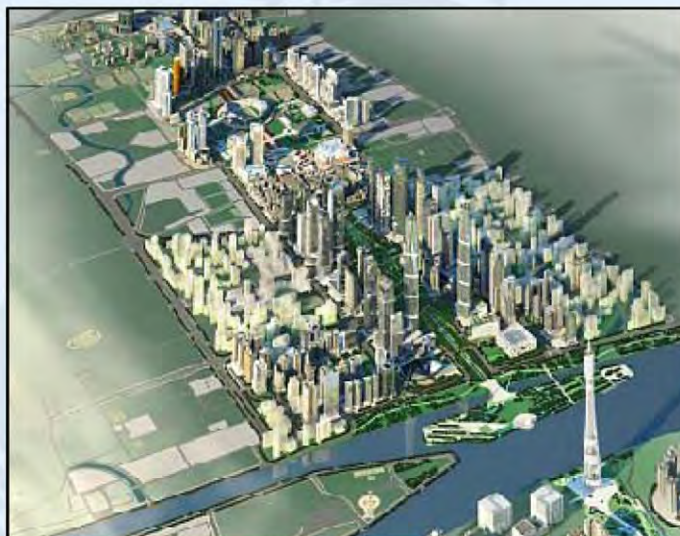
以改善區域城鄉公共空間質量為目標，積極推進“地域魅力場所”建設行動，通過綠道網、慢行系統或公共交通將城市中心區分散的廣場、公園串聯為一個整體，並鼓勵用地功能多樣化發展、推進細緻設計、提供充足的綠色開敞空間和基礎設施，形成佈局合理、設計精緻、維護良好的區域城鄉公共空間體系，打造一批集中展示宜居灣區的城市形象和發展水平的世界級“城市客廳”。

■ Action 4: To promote “Sense of place”

With an aim to improve the quality of public open spaces, the public squares and parks scattering in various locations of the city centres should be integrated through a network of greenways, non-motorized modes of transport and public transport. Actions to promote multi-functioning of specific landuses, exquisite design and provision of ample green open space and infrastructure should be encouraged to establish a regional public open space system with rational landuse layout, exquisite design and good maintenance, and also to establish a number of world-class “City Hallways” to showcase the image and development achievements of the “Livable Bay Area”.



香港維多利亞港海濱區 Hong Kong Victoria Harbourfront



廣州新城市中軸線地區 Guangzhou new urban axis area



珠澳共建的十字門地區 Shizimen District developed by both Macau and Zhuhai



深圳南北中軸線地區 Shenzhen north-south urban axis area

■ 行動5: “低碳住區” 建設行動

依託區域公交網，適度提高公共交通通道沿線及站點周邊地區土地開發強度，建設“低碳住區”。鼓勵高效、集約的住房用地供應，為不同收入階層的居民提供適當的住宅、完善的公共服務，將宜居區域的建設與居民的生活緊密結合，努力實現“人人享有適當住房”。

——**建設“城市低碳住區”**。依託公共交通網絡，在城市中心區內，結合城市空間擴展以及土地更新改造，通過發展以低耗能為核心的綠色建築、完善公共服務設施、發展集體公共交通、完善以自行車和步行道為主的慢行系統等措施，提升居民生活質量。

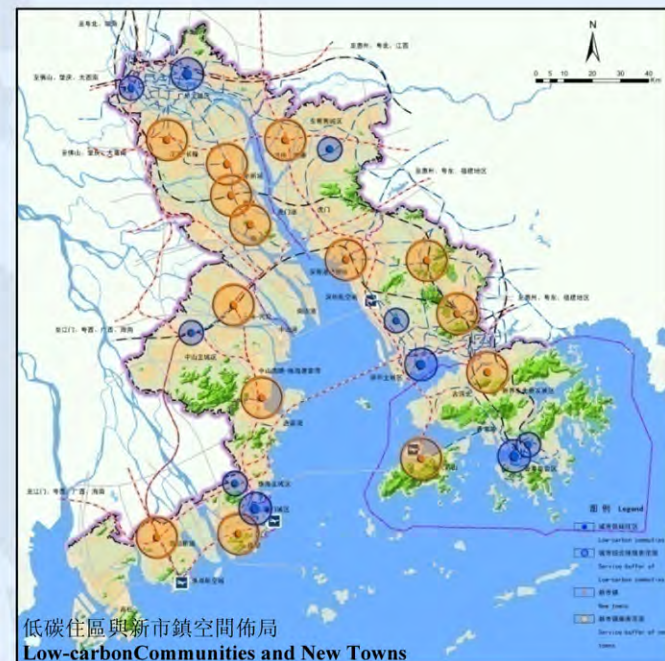
——**培育“新市鎮”**。以公共交通樞紐為組織核心，在城市中心區外圍建設新市鎮，通過配置多種類別的保障性住房，完善服務設施配套，吸引舊城區人口、城市新增人口、周邊農村居民移居，帶動新市鎮發展。

■ Action5: To establish “Low-carbon Communities”

On the basis of the regional public transportation network, “low-carbon communities” could be set up by duly intensifying developments along the routes of network and around public transport stations. By setting residential land in areas with highly efficient transportation means and a mix of landuses, people of different income levels would be provided with suitable housing and a full range of community services. Such a scenario of “affordable flats for all” would visualize the aim of improving people’s livelihood in the course of developing “Livable Bay Area”.

——**Building “Urban Low-carbon Communities”**. On the basis of the public transportation network, urban expansion in city centres should be carried out along with renewal of landuses, in which, energy saving measures like green buildings, provision of integrated social services and facilities, mass transit system, cycling and pedestrianization should be promoted to improve the living quality for people.

——**Building “New Towns”**. New towns should be built at the outskirts of city centres around the public transit hubs. These new towns should provide various types of affordable housing with a full range of servicing facilities to attract the existing dwellers in the inner cities, new urban migrants and rural villagers to move in.



■ 行動6：“文化村落”建設行動

開展“文化村落”建設行動，培育文化觀光型、農業體驗型和商業休閒型村落，保護與發展嶺南傳統鄉村文化，帶動農村居民生活水平提高，形成環境優美、文化繁榮、生活幸福的嶺南鄉村體系。

——**培育文化觀光型村落。**對於具有重要歷史文化保護價值的村落，重點保護村落風貌和歷史遺跡，挖掘傳統民俗、非物質文化遺產資源，引入旅遊休閒、文化展示、餐飲娛樂等功能，形成展示嶺南鄉土文化的文化觀光型村落。

——**培育農業體驗型村落。**對於具有自然資源、鄉土民情特色的村落，發展特色農業、休閒農業、體驗農業，為城市居民提供農業休閒、渡假、體驗等活動空間，建設成為農業體驗型村落。

——**培育商業休閒型村落。**對於城市周邊的歷史村落，通過建築修葺和功能更新，引導城市商業、服務業、文化產業等進駐，發展成為傳統風貌良好、現代氣息濃郁的商業休閒型村落。

■ Action 6: To establish “Cultural Villages”

The traditional village culture of Southern China could be preserved and enhanced through the promotion of cultural tourism, farm life experiencing and commercial/leisure activities in villages. Such actions could also help improve the living standard of villagers and establish a system of Southern China villages which are scenic, culturally rich and blissful.

——**Villages for cultural tourism.** For villages with high historical and cultural values, high priority should be given to preserving the rural ambience and historical sites. On the basis of traditional custom and intangible cultural heritage resources, activities like tourism and leisure, demonstration of culture, entertainment/catering, etc should be encouraged.

——**Villages for farm life experiencing.** For villages rich in natural resources and unique rural ambience, activities like featured farming, hobby farming and farm life experiencing should be encouraged for the leisure, vacation and farm life experiencing of urban dwellers.

——**Villages for commercial/leisure activities.** For villages located at the outskirts of cities, rehabilitation and revitalization of old buildings should be promoted to attract commercial, servicing and cultural industries, thus allowing commercial/leisure activities within a setting of both traditional landscape and modern ambience.



文化村落示意圖
Cultural Villages



■ 行動7：“便捷通關”建設行動

為滿足粵港澳三地持續增長的客貨運交通需求，促進要素高效流動，開展“便捷通關”建設行動。以粵港澳地區跨界交通通道銜接和口岸優化建設為重點，為宜居灣區建設提供更緊密和更方便的跨界交通聯繫，促進三地的更緊密合作。

——**加強跨界通道銜接。**大力推進粵港澳跨界交通基礎設施的一體化建設，加快跨界高速公路、高速鐵路、城際軌道以及慢行交通的銜接與建設進度。

——**提升口岸通關效率。**加快各類口岸的規劃與建設速度，提供更緊密、更方便的跨界交通服務，完善粵港澳交通規劃和建設的合作機制，促進兩地人員和貨物的高效流動。

■ Action 7: To facilitate “Easy Boundary Crossing”

To meet the ever growing transportation among Guangdong, Hong Kong and Macao and to facilitate efficient flow of economic factors, high priority should be given to improving the connection of cross-boundary links and the development of boundary crossing points. The improved cross-boundary transportation network would facilitate the development of “Livable Bay Area” and foster closer cooperation amongst the three places.

——**Strengthening connection of cross-boundary transportation links.** The integration of cross-boundary transport infrastructure in Guangdong, Hong Kong and Macau should be actively promoted. The construction of cross-boundary expressways, high-speed railways, inter-city transits and non-motorized mode of transportation and their inter-connections should also be expedited.

——**Enhancing the efficiency of clearance at the boundary control points.** In order to facilitate efficient flow of passengers and cargoes among Guangdong, Hong Kong and Macao, actions should be taken to speed up the planning and construction of boundary control points so that faster and easier cross-boundary transportation services could be provided. The cooperation mechanism among the three places in the planning and construction of cross-boundary transportation should also be enhanced.



■ 行動8：跨界環保合作行動

為改善區域環境品質，以解決流域水環境污染、區域性大氣複合污染等環境問題為重點，著力開展跨界環保合作行動，實現區域環境聯防聯治。

——**加強流域水資源管理與水環境保護。**從餘水流域向缺水流域調水，通過跨流域調水，重點建設江庫聯網工程、區域調水工程、重大供水設施以及再生水廠，實現流域水資源高效管理；依託區域排水通道，通過流域水環境污染聯合控制，重點深化鄰接水域環境質量合作並完善建設重大污水處置工程，實現流域水環境齊防共治。

——**開展區域大氣環境聯合治理。**通過劃定區域性大氣環境重點監管區，加強對區域內電廠、工業源等重點污染源的監管以及對大氣環境敏感區的保護，促進區域整體空氣質量改善；通過聯合申請建立灣區海域“排放控制區”，共同制定船舶污染物減排目標和限制標準，減少灣區海域船舶大氣污染物排放，全面推進大氣污染綜合防治。

■ Action 8: To Cooperate in cross-boundary environmental protection

Cooperation amongst cities in the regional environmental mitigation and protection is crucial for the improvement of environmental quality and tackling the water and air pollution problems in the region.

——**Enhance the management of water resources and protection of aquatic environment.** Actions should be taken to enhance the management of water resources by diverting surplus water in one area to others in depletion of it. Priority should be given to linking up rivers/reservoirs in the region, delivery of water across the region as well as building major water supply facilities and water recycling plants. Furthermore, cooperation among cities should be promoted for joint control of water pollution along the regional drainage channels. Priority should be given to enhancing cooperation in protecting water bodies straddling different cities and completion of major sewage treatment projects.

——**Undertake joint management of the regional atmospheric environment.** To improve the overall air quality of the region, the control on the major pollution sources such as power plants and industrial areas and the protection of air-pollution sensitive areas should be strengthened through designating major control areas. Consideration should also be given to jointly applying for the establishment of “emission control areas” in the marine part of the Bay Area in order to set out the objectives, restrictions and standards regarding emissions from marine vessels.



你的意見

Your Views

我們希望聆聽你的寶貴意見，收集到的意見將會進一步優化灣區行動計劃的建議。

We would like to hear your comments and to optimize our proposals.

歡迎你在**2月10日**或之前將你的意見以郵寄、傳真和電郵的方式送給我們。

You are welcome to provide your opinions via mail, fax and email to us on or before **Feb 10**.

粵港澳三方規劃部門 Planning departments in Guangdong, Hong Kong and Macao			編制組 Study Team
廣東省住房和城鄉建設廳城鄉規劃處 Urban-rural Planning Section, Guangdong Department of Housing and Urban-rural Development	香港規劃署 Planning Department, Hong Kong	澳門土地工務運輸局 The Land, Public Works and Transport Bureau, Macau	《灣區計劃》編制組 Study Team of the Bay Area Action Plan
地址：東風中路305號省政府大院5號樓 Address: No.5 Building, provincial Government Compound, No. 305 Dongfengzhong Rd 郵編 Post code: 510031 傳真Fax: (86) 20-83373570 電郵E-Mail: gdcdup@126.com	地址：香港北角渣華道333號北角政府合署16樓 Address: 16/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong 傳真 Fax: (852)2868 4497 電郵 E-Mail: sppd@pland.gov.hk	地址：澳門馬交石炮台馬路32至36號電力公司大樓地下 Address: Edifício CEM, No.32-36, Estrada de D.Maria II, Macau 傳真 Fax: (853) 2834 0019 電郵 E-Mail: info@dssopt.gov.mo	地址：廣州市海珠區南洲路483號南洲大廈10樓 Address: 10/F, Nanzhou Building, No. 483 Nanzhou Rd, Haizhu District, Guangzhou City 郵編 Post code: 510290 傳真Fax: (86) 20-34399598 電郵E-Mail: prdbay@126.com

詳細參考資料請登錄專屬網站：

Please visit the study website for details:

<http://www.prdbay.com/>