

討論文件

2016年12月16日

立法會
發展事務委員會

香港 2030+:
跨越 2030 年的規劃遠景與策略

目的

1. 本文件旨在向委員簡介《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》(《香港 2030+》)的主要研究結果和建議。

背景

2. 全港發展策略的空間框架為香港的土地及基建發展，以至建設環境的塑造提供規劃和指引。自 1970 年代起，我們約每十年便檢討全港發展策略，讓策略能與時並進，滿足新的需要和期望。上一輪檢討為 2007 年公布的《香港 2030：規劃遠景與策略》(《香港 2030》)，並為香港至 2030 年的土地供應和城市規劃訂定了概括性方向。在現今社會、經濟情況急劇轉變，科技日新月異的年代，香港作為國際城市，身處全球化的世界棋局中，對外對內均面臨重大挑戰，包括全球及外圍區域競爭激烈，帶動經濟增長的模式有所改變，氣候變化，人口增長及漸趨老化¹，家庭住戶上升但每戶人數下跌²，房屋、經濟活動及社區設施方面的土地需求迫切，樓宇急劇老化，市民對環境保護及優質生活有更高期望。為了香港的可持續發展，政府有需要以前瞻、務實及行動為本的方針，處理與香港未來息息相關的規劃議題，並就最新的規劃情況及將會面對的挑戰，制訂穩健的全港發展策略。基於上述的背景並如《2015 年度施政報告》所公布，規劃署於 2015 年 1 月展開了《香港 2030+》研究，以更新《香港 2030》。

香港 2030+

(a) 願景及規劃目標

3. 建基於《香港 2030》，《香港 2030+》旨在為香港跨越 2030 年的整體空間規劃、土地和基建發展，以至為建設環境和自然環境的塑造探討策略和可行方案。《香港 2030+》

¹ 根據政府統計處於 2015 年 9 月公布的最新人口推算，香港人口預測會在 2043 年達到 822 萬的頂峰(比 2014 年人口增加 98 萬人)。65 歲或以上人口預測會由 2014 年佔全港人口約 15%增至 2064 年的約 36%。同時，85 歲或以上人口則預測會由全港人口的約 2.2%增至約 10.1%。

² 根據政府統計處於 2015 年 10 月公布的最新家庭住戶推算，香港家庭住戶總數預測會在 2044 年達到 293 萬的頂峰(比 2014 年增加 50 萬戶)。同時，每戶的平均人數則預測會由 2.9 人下跌至 2.7 人。

延續《香港 2030》的願景及規劃目標，即把香港定位為「亞洲國際都會」³，並以可持續發展為總目標。雖然多項全球及國際競爭力的主要研究和指數均指出香港仍保持全球領先城市的地位，但同時亦有跡象顯示香港在發展容量及生活質素多方面正逐漸落後⁴。此外，我們有空間進一步提升宜居度、照顧老齡化社會中不同年齡層的需要，以及加強作為集約和高密度城市的優勢⁵。

4. 我們需要致力鞏固香港作為宜居、具競爭力及可持續發展的亞洲國際都會的地位。就此，《香港 2030+》提出三大元素，即「規劃宜居的高密度城市」、「迎接新的經濟挑戰與機遇」，及「創造容量以達致可持續發展」，以及一套概念性空間框架，將上述的元素轉化到空間規劃層面。有關三大元素及概念性空間框架的概覽詳見下文。

(b) 三大元素

元素一：規劃宜居的高密度城市

5. 要在香港這樣高密度的城市提供優質生活環境可謂挑戰重重。參照了可持續發展的原則⁶，《香港 2030+》建議採用雙管齊下的方針使香港成為宜居的集約高密度城市，即優化新發展區及改造發展稠密的市區，藉此提升整體居住環境的質素，並善用有限的土地和空間。從土地用途及規劃的角度，這個元素建議以下的主要策略方針：

- (i) 利用適合香港的城市形態和城市設計概念，促進集約、相互緊扣、獨特、多元、充滿活力及健康的城市；
- (ii) 善用我們豐富多元的藍綠自然資源⁷，提升生物多樣性、令公眾更樂於欣賞和享用這些資源，以及改善城市生態；
- (iii) 重塑公共空間及改善公共設施，提升我們的宜居度；
- (iv) 顧及大量急劇老化的樓宇，更新城市結構；以及
- (v) 透過兼顧各界（不論年齡及能力）需要的規劃，促進共融及互助的社會。

³ 策略發展委員會於 2000 年公布名為《共瞻遠景 齊創未來 - 香港長遠發展需要及目標》的報告，該報告首先提出將香港定位為「亞洲國際都會」。

⁴ 香港在 2016 年世界競爭力年報排名第一；在 2015 年全球機會指數排名第二；在 2015 年全球城市指數排名第五；在 2016 至 17 年全球競爭力報告排名第九；但在 2016 年全球創新指數排名第十四；在 2015 年《Monocle》生活質量調查排名第十九；在 2016 年經濟學人全球宜居城市指數排名第四十三，以及在 2016 年美世生活質素調查排名第七十。

⁵ 集約型城市為市民帶來便捷、減少不必要的出行、能抑制市區範圍無序地擴展，產生具規模的經濟效益、促進訊息和意見交流，以及令城市充滿活力。集約型城市已獲「聯合國永續發展大會」及多項研究（包括倫敦政治經濟學院城市研究中心的《邁向綠色：城市如何引領未來經濟》研究）認定為可持續的發展模式。香港在推行集約型城市發展模式上擁有數十年的經驗，並相當成功。

⁶ 相關的可持續發展原則包括採納適切的城市設計概念、發展環保建築及綠色社區、優質的休憩用地、提升行人環境質素，提供智慧出行的選擇，以及推廣環保交通方案。有關原則將有助構建一個舒適、更健康和低碳的生活環境，並改善環境及創造蓬勃的地方經濟。

⁷ 「綠色自然資源」指本港的各種綠化空間，包括郊野公園、休憩用地及部分或全部被植被覆蓋的康樂空間，而有關空間一般會用作自然保育、康樂及／或美化市容用途。「藍色自然資源」指水體，包括海港、河流和溪澗、與自然保育相關的水體（如濕地、海岸公園和海岸保護區）、水上活動中心、海灘、水庫和人工湖。

元素一的亮點

6. 為正在老化的社會進行規劃，《香港 2030+》建議採用「長者友善」的規劃及設計概念，並促進「居家安老」，包括推動更多不同類型的住屋供長者選擇，促進在公營和私營住宅發展項目內採用「通用設計」⁸，以及提供長者服務，特別是長期照顧服務，當中較理想的做法是以屋苑作為單位，並在有需要和合適的情況下，輔以地區性及社區性的服務。

7. 我們亦認為可重塑公共空間及改善公共設施，藉此提升香港的宜居度。就此，《香港 2030+》建議分別採用每人 3.5 平方米及 2.5 平方米的比率，分別作為政府、機構或社區設施及休憩用地土地需求的策略性規劃⁹，以改善社區設施及休憩用地在土地和空間方面的供應。此舉有助滿足公眾希望增加社區設施和休憩用地，以至一般生活空間的期望，並提供空間以落實特定政策措施以改善個別設施供應¹⁰。

8. 更新城市結構的其中一個方面是市區更新，特別是樓宇及構築物的重建。香港的現存樓宇大多建於 1970 至 80 年代。粗略估計，到了 2046 年，樓齡達 70 年或以上的私人住宅單位數目會由目前約 1,100 個，增加近 300 倍至約 326,000 個。主要由於需要整合分散的業權、制訂重置／調遷和賠償安排，以及進行必須的發展程序，重建住宅樓宇的時間一般甚長。鑑於香港老化樓宇數目龐大，而目前香港的市區更新規模有限，我們確實需要強化市區更新的力度，令大範圍殘舊的市區得以活化，並改善生活環境。

元素二：迎接新的經濟挑戰與機遇

9. 香港近年在本地生產總值方面的增長相對溫和，而部分鄰近城市卻急速發展。儘管四大支柱行業將繼續成為香港經濟及就業的支柱¹¹，但一些新興行業正乘著全球大趨勢而冒起，與區內其他地方相比，香港在這方面擁有較明顯優勢¹²。另一方面，我們與內地及亞洲的地理及經濟連繫，亦預期會隨著未來數年多項大型區域性運輸基建相繼落成，廣東自貿區和「一帶一路」等新倡議，以及香港與東南亞國家聯盟的成員國進一步合作而加強。為迎接未來的挑戰及新的機遇，香港有需要邁向高增值及促使經濟基礎多元化。建立土地儲備亦可協助提高容量，以應對經濟機遇和挑戰，提供各式各樣的物業供各行各業選擇，以及創造技能層面廣泛的優質職位。這個元素有以下的主要策略方針：

- (i) 為增長提供足夠土地和空間 - 規劃足夠土地和空間，以應付當前的短缺以至未來的需要，並建立策略經濟樞紐，以提高我們的經濟容量及抗禦能力；

⁸ 「通用設計」是一種採納無障礙標準的設計方法，讓所有產品、環境及通訊盡可能適用於社會上各階層人士，不論其多元背景、年齡和能力。

⁹ 在較早年代發展的新市鎮例如沙田，區內作為政府、機構或社區用途的用地（不包括政策主導的特別用途／設施）估計為每人約 2.2 平方米，而在新一代的新市鎮例如古洞北新發展區，區內可提供的面積則相對較大，達每人 3.5 平方米。另外，《香港規劃標準與準則》現時就休憩用地所訂的標準為每人 2 平方米。

¹⁰ 例如提供更多空間供幼稚園使用，以支持提供免費和高質素幼稚園教育的政策；重建老舊／低於標準的學校，以提供「愉快」的學與教環境；在接近大學／企業聚集／校區的策略性位置，設立供學生使用的科學、科技、工程 和數學（STEM）教育中心；以及提供更多鄰舍照顧長者設施。

¹¹ 香港的四大支柱產業是金融服務、旅遊、貿易及物流，以及專業及其他工商業支援服務。截至 2014 年，這四大產業合共為香港貢獻超過一半的本地生產總值，並僱用本港接近一半的總勞動人口。

¹² 例子包括文化及創意產業、創新科技產業、環保產業及檢測與認證服務。

- (ii) 經濟領域多元化及技能層面廣泛的優質職位 - 配合轉型至知識型經濟的趨勢，提供有利條件，以促進具優勢的產業和新興產業，並加強支柱產業；
- (iii) 創新科技與合作 - 提供平台和有利條件，推動創新及科技發展，並促進各經濟領域之間的合作；
- (iv) 足夠和合適的人力資源 - 提供相關的教育培訓設施，配以合適的條件，以培育／吸引／保留珍貴的人力資源和人才；以及
- (v) 適時提供足夠的基建配套設施 - 提升鐵路、道路及航空方面的連繫，加強基建配套設施的支援。

元素二的亮點

10. 在眾多需要中，我們特別需要為中小型企業（中小企），特別是從事創新的初創企業及中小企，以及高科技產業規劃更多合適和可負擔的物業，藉此推動香港「再工業化」，並將香港從傳統勞工密集工業轉型至智能生產。此外，面對一些迅速發展的經濟趨勢，例如金融科技、智能生產及服務、全球供應鏈、電子商貿，以及節約能源及環保科技，我們有需要穩健地作回應。我們可利用低成本的政府物業，並與私人企業及非牟利團體合作，支援初創企業的發展。另外，為推動創新和科技，我們在致力提供土地和空間的同時，會考慮科技生態系統及有關地點等要求，以全面方式推動創業精神、初創企業及企業培育，而這個方向更需要政府、相關產業／行業、學術及研究機構等之間的緊密合作。

元素三： 創造容量以達致可持續發展

11. 香港需要創造更大的發展容量，配以運輸及其他基建設施，並同時提升及再生環境容量，讓香港可持續發展。在空間發展方面，這需要一個經優化的策略性規劃模式，並以整體方式在更多發展空間、更好生活環境、運輸及其他基建設施，以及豐富自然環境各方面創造及再生容量。這個經優化的模式不單旨在應付可預測的土地用途需求，並積極地提前規劃容量，以改善我們的居住環境質素，應付潛在需求及未能預見的情況，並適時回應可能出現的轉變和挑戰。這個元素的主要策略方針包括：

- (i) 採取多管齊下、穩健而靈活的方式，優先檢討及釋放已被破壞的地區，及位於已建設區邊緣但已荒廢，或保育、緩衝及公眾享用價值較低的地點，藉此創造發展容量，並優化土地使用；
- (ii) 透過新建／改善現有基建設施、更廣泛使用公共交通工具、需求管理及更佳的居所與就業分布，以善用運輸及其他基建配套設施的容量；
- (iii) 把環境保育和生物多樣性納入考慮過程中，以作規劃和決策，藉此改善環境及創造／提升／再生環境容量；以及
- (iv) 採用智慧、環保及具抗禦力的城市策略，把它滲透至土地用途、運輸及基建

設施規劃所有環節，並以空間數據共享平台和資訊及通訊科技基建設施作支援，建立一個能迎接未來的城市。

元素三的亮點

12. 土地及空間是限制香港多方面發展（包括房屋供應、經濟活動、社區設施、康樂及文娛空間）的主要因素。根據過往經驗，由規劃至落實土地發展的時間甚長，因此我們應審慎地提前規劃足夠容量（包括後備容量），並根據以擬議的願景帶動和創造容量的策略性規劃模式，在整體土地用途規劃中預留額外緩衝及應變容量。

13. 考慮到房屋、經濟用途、政府、機構或社區用途、休憩用地和運輸設施的預測需求及可預見的情況，《香港 2030+》的基本總土地需求預計超過 4,800 公頃¹³。我們預計現有、已落實及已規劃的發展，加上重建已建設區，應只可應付約 3,600 公頃的土地需求。概括而言，預計長遠仍缺乏最少 1,200 公頃土地，才能滿足預測的土地需求。為預先規劃以應付未能滿足的土地需求，我們建議兩個策略增長區，詳情見第 19 及 20 段。

14. 經優化的創造容量策略規劃模式不單讓我們滿足預計的長遠土地需求，亦能為我們提供空間及緩衝，讓我們將改善生活空間、提升生活質素、應對人口挑戰、增強社區服務及抓緊經濟機遇等願景一一實現。我們如能預先就容量及應對容量做好適當及充足的規劃，便可因應未來數十年不斷轉變的情況，靈活地調節土地發展項目的步伐和規模。同樣地，有關運輸和基建設施的策略性規劃亦應適時地創造足夠容量（包括應變容量），以支援發展容量的空間分布。環境的可持續性是規劃集約和宜居高密度城市的關鍵，因此我們亦應致力尋找方法創造、提升及再生環境容量，使我們能以可持續的方式容納更多發展容量。

(c) 建議的概念性空間框架

指導原則

15. 《香港 2030+》建議訂立一個概念性空間框架（見圖一），把上述三大元素轉化到空間規劃，在過程中已充分考慮土地供應和需求評估、各項現有、已規劃及已落實發展項目的空間分布、運輸基建設施、環境狀況，以及下列的指導原則：

- (i) 保育生態和保育價值高的地區，並適切顧及環境敏感的地區。把發展集中在發展軸和樞紐，避免無序地擴張都市；
- (ii) 促進經濟集聚，建立足夠規模及商業生態系統；
- (iii) 在新策略增長區內創造經濟活動及建立就業樞紐，以優化人口與職位的空間

¹³ 有關的土地需求尚未計算用以應付未能預見情況而需要的應變容量、在現階段未能得知的其他政策措施，以及長遠提升宜居度的願景等。

分布，創造技能層面廣泛的優質職位，拉近職位與居所之間的距離，以及提升社區的可持續性；以及

- (iv) 透過規劃及城市設計措施，改造擠迫的舊區，並構建智慧、環保及具抗禦力的新發展區，以提升宜居度。

16. 建議的概念性空間框架將未來的發展集中在一個都會商業核心區、兩個策略增長區，以及三條發展軸上，並保育我們的天然資源及提升宜居度。這個建議框架將為香港的可持續發展和更好的生活環境做好準備，並滿足不同社會和經濟的發展需要。透過在新界創造更多職位，這個框架亦能有助緩解本港現時居所與職位地點分布失衡的情況。根據已規劃的人口／職位數量，都會區佔全港人口及職位的比率會大概分別由現時約 59% 及約 76% 下跌至約 45% 及約 62%。而新界所佔全港的人口和職位比率則會分別由現時約 41% 及約 24% 增加至約 55% 及約 38%。

一個都會商業核心區

17. 都會商業核心區涵蓋傳統的商業核心區、九龍東（即第二個商業核心區），以及在東大嶼都會的第三個商業核心區。透過新的策略性運輸系統把東大嶼都會連接至主要市區及全港各區，東大嶼都會可在遠期成為市區核心的延伸。東大嶼都會僅距離港島西約 4 公里，可有效地連接現有的商業核心區，以鞏固現時在維港兩岸的商業核心圈，並有望成為香港一個新的都會平台。

18. 三個商業核心區可在功能上相輔相成。傳統的商業核心區可以集中發展高增值的金融服務及先進的工商業支援服務。第二個商業核心區可在轉型中的新商貿區為公司和企業提供另類選擇。而作為擬議第三個商業核心區，東大嶼都會有望可提供現代化、創新及優質的辦公室，成為一個與香港國際機場和鄰近區域有緊密連繫的金融及工商業支援服務樞紐。

兩個策略增長區

(i) **東大嶼都會**
(人口：約 40 萬至 70 萬；職位：約 20 萬)

19. 發展東大嶼都會的基本概念是在交椅洲附近水域及喜靈洲避風塘進行填海發展人工島，及善用在梅窩未被充分利用的土地，以締造一個智慧、宜居和低碳的發展群，當中包含第三個商業核心區。在空間布局上，東大嶼都會符合區域發展重心向西移的趨勢，並透過新建及經改善的運輸基建設施，有效連接傳統商業核心區與珠三角東西兩岸，讓該區成為具發展潛力的新平台。

(ii) **新界北**
(人口：約 25.5 萬或 35 萬；職位：約 21.5 萬)

20. 透過綜合規劃，並更有效地善用新界的棕地和荒置農地，新界北發展將提供土地建設新社區，及發展現代化產業和需要在邊境附近營運的產業，並同時改善現有地

區的居住環境。我們會將香園圍、坪輦、打鼓嶺、恐龍坑及皇后山發展成一個新市鎮，配以兩個為於新田／落馬洲和文錦渡的具潛力發展區。

三條主要發展軸

(i) 西部經濟走廊

21. 香港西部擁有多項具策略性的運輸基建設施¹⁴，預計將成為把香港連接世界及鄰近區域的重要門廊。加上其他策略性發展項目，例如機場島北商業區、港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展、東涌新市鎮擴展區的商貿中心、洪水橋新發展區的商業／現代物流發展、以及屯門西的現代物流發展，香港西部將逐漸形成一條經濟走廊，而擬議的東大嶼都會將進一步鞏固這條走廊的發展。西部經濟走廊位置優越，有利抓緊珠三角日後帶來的經濟機遇。新的就業機會會為新界西北的龐大人口拉近就業與居所之間的距離。

(ii) 東部知識及科技走廊

22. 東部知識及科技走廊涵蓋六間大學¹⁵，工業和服務支援中心（例如創新中心及香港生產力促進局），以及位於九龍塘、將軍澳、沙田、大埔、古洞北及落馬洲河套區的高科技和知識型產業（例如數據中心、科研機構、科學園及工業邨等）。政府會研究利用興建中的蓮塘／香園圍口岸附近的一幅土地，發展科學園／工業邨，為走廊創造新的發展重心。馬料水發展亦會進一步提供機遇，以發展科研、高等教育、房屋及／或其他用途。東部知識及科技走廊可以連接位於九龍東的第二個商業核心區，以支援創新科技業界、中小企，以及與日俱增的初創企業。

(iii) 北部經濟帶

23. 北部經濟帶地點優越，擁有六個現有過境通道¹⁶及正在興建的蓮塘／香園圍口岸，並鄰近科研及科技發展卓越的深圳。經濟帶適合作倉儲、科研、現代物流和其他輔助用途，以及新興產業，為現有及未來的社區創造就業機會。在未來蓮塘／香園圍口岸附近的擬議科學園／工業邨，將位於北部經濟帶與東部知識及科技走廊的交匯點，有望為該兩條走廊產生更大的協同效應。

建議的運輸配套網絡

24. 支援概念性空間框架（特別是東大嶼都會及新界北兩個策略增長區）的建議運輸網路載於**圖二**。待進一步詳細研究，鐵路會作為東大嶼都會的運輸系統骨幹。對內方面，我們將利用鐵路連接東大嶼都會的主要組成部分。對外方面，可利用鐵路把東大嶼都會連接到港島西、九龍西、北大嶼山，以及經港珠澳大橋香港口岸人工島進一步連接至新界西北。有關建議有望建立一條新的策略性鐵路走廊，經東大嶼都會及大嶼山連

¹⁴ 包括香港國際機場及興建中的三跑道系統、深港西部通道、港珠澳大橋，以及其他未來的策略性運輸基建（如屯門至赤臘角連接路）。

¹⁵ 包括香港中文大學、香港城市大學、香港教育大學、香港浸會大學、香港理工大學及香港科技大學。

¹⁶ 六個現有過境通道包括深圳灣口岸、落馬洲站、落馬洲、羅湖、沙頭角及文錦渡。

接新界西北和都會區。另外，我們亦需要建造策略性公路走廊，以連接東大嶼都會與其他地區，包括向東連接至港島西，向北連接至大嶼山東北部／北大嶼山公路，並進一步連接至新界西北。這條走廊亦可成為通往機場及新界西北的另一條通道。

25. 《鐵路發展策略 2014》所建議發展的北環線，將會連接新界北面的發展。視乎新界北發展的規模和進一步的研究結果，我們有可能需要制訂新的鐵路計劃，以輔助新界北東面的發展。就公路而言，新界北發展如採用較低的人口水平及最多就業職位數目，一般將不會令大欖隧道及吐露港公路在繁忙時段的交通情況惡化。然而，若新界北發展採用人口較多的發展方案，在發展到達較後期時，將無可避免地加重這兩條策略性公路的負擔。因此，在人口較多的發展方案下，我們需要改善南北的道路連接。

落實《香港 2030+》的架構安排

26. 《香港 2030+》建議的策略性方向和相關主要措施涵蓋多個政策範疇。為確保《香港 2030+》的建議能得以適時落實，我們建議在政府內部成立一個高層次的督導架構，就各政策局和部門推展《香港 2030+》整體策略框架下各項相關措施，進行統籌、訂立優次及監督。

公眾參與

27. 為收集公眾對更新全港發展策略的意見，《香港 2030+》已於 2016 年 10 月 27 日開展為期六個月的公眾參與，至 2017 年 4 月底結束。現夾附有關的公眾參與書冊（包括研究的主要內容（**附錄 A**）及兩個策略增長區的初步概念（**附錄 B 及 C**）），以及公眾參與簡介單張（**附錄 D**），供委員參考。

28. 我們在公眾參與期間會透過多個渠道，包括公眾論壇、焦點小組討論、簡報、交流會、導覽／工作坊、專題展覽、巡迴展覽及網站等，接觸社會各階層，藉此提升公眾對《香港 2030+》的了解，並促進他們在聚焦及已掌握相關資料的情況下，就擬議的主要策略性方向及概念性空間框架作出考慮。

下一步

29. 我們會考慮在六個月公眾參與期內收集到的公眾意見，制訂可取的空間發展方案，並在進行中的運輸與土地用途評估及策略性環境評估作進一步的技術評估。我們亦會開展可持續發展評估，以考量相關的社會、經濟和財務影響。全港發展策略的更新將會在考慮技術評估結果及公眾意見後定稿。整項《香港 2030+》研究預計會在 2018 年完成。

徵詢意見

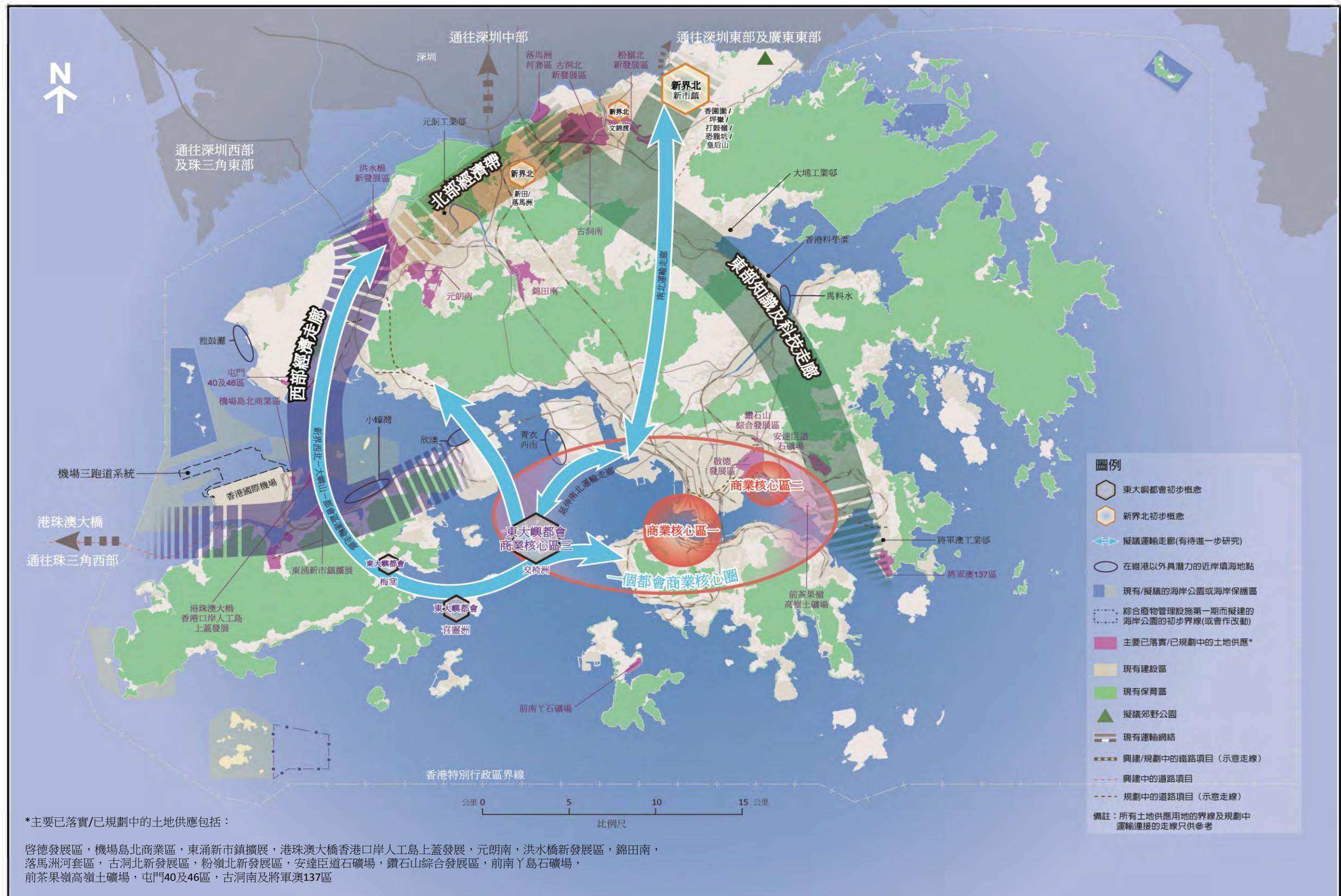
30. 我們邀請委員備悉《香港 2030+》研究的主要結果及建議，並發表意見。

附件

- 圖一 《香港 2030+》的概念性空間框架
- 圖二 運輸配套網絡
- 附錄 A 公眾參與書冊 - 《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》

- 附錄 B 公眾參與書冊的附錄 - 《東大嶼都會初步概念》
- 附錄 C 公眾參與書冊的附錄 - 《新界北初步概念》
- 附錄 D 公眾參與簡介單張

發展局
規劃署
2016 年 11 月



*主要已落實/已規劃中的土地供應包括：

啟德發展區，機場島北商業區，東涌新市鎮擴展，港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展，元朗南，洪水橋新發展區，錦田南，落馬洲河套區，古洞北新發展區，粉嶺北新發展區，安達臣道石礦場，鑽石山綜合發展區，前南丫島石礦場，前茶果嶺高嶺土礦場，屯門40及46區，古洞南及將軍澳137區

香港2030+的概念性空間框架

發展局



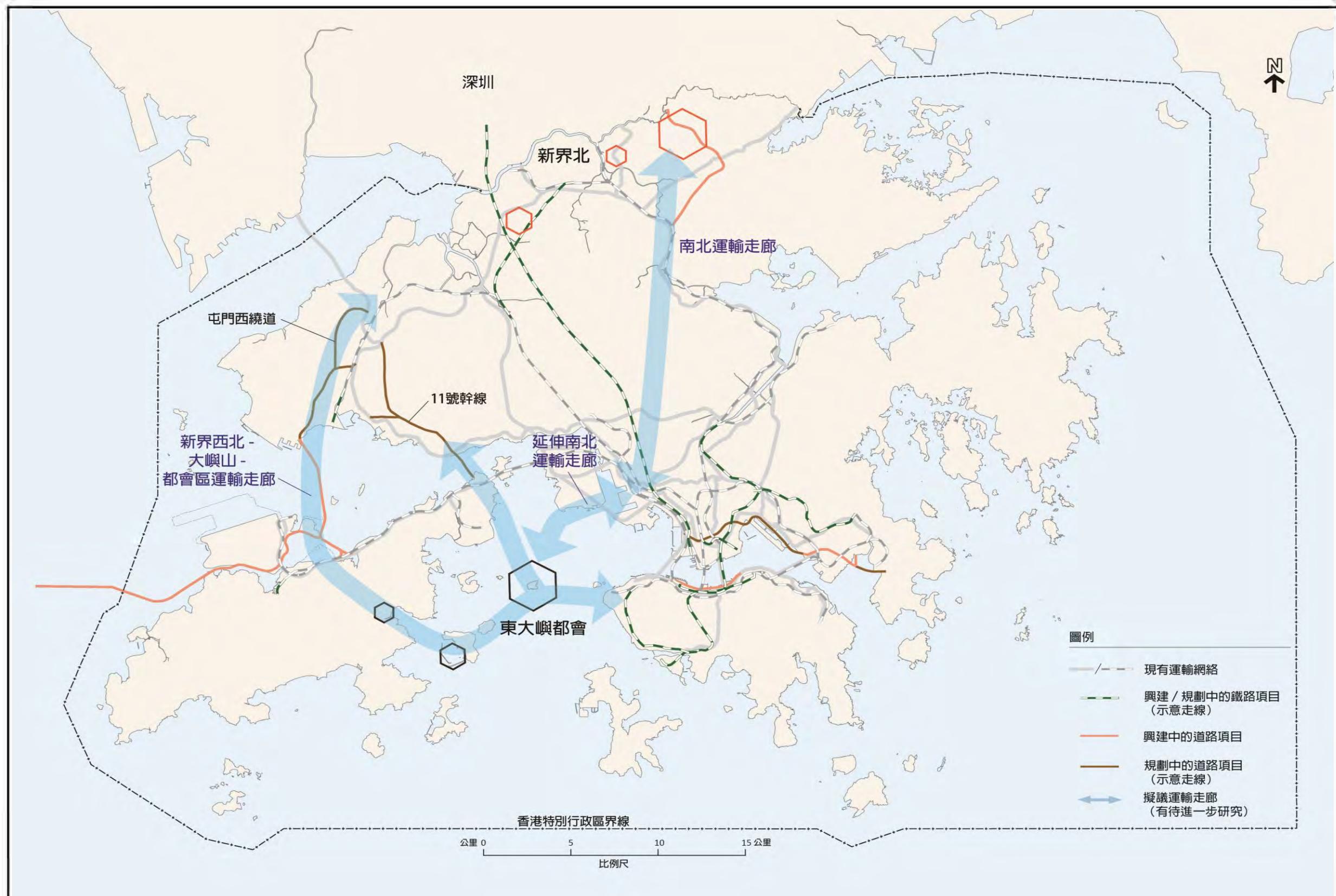
規劃署



參考編號 M /SP / 16 / 442

日期 31. 10. 2016

圖一



運輸配套網絡

發展局



規劃署



參考編號 M /SP / 16 / 444

日期 31. 10. 2016

圖二



香港 HONG KONG
2030+

跨越2030年的規劃遠景與策略

公眾參與



前言



在現今社會、經濟情況轉變急劇，科技日新月異的年代，香港作為國際城市，身處全球化的世界棋局當中，對外對內均面臨重大挑戰。對外，我們正面對全球及外圍區域競爭激烈的環境。在鄰近地區，特別是中國內地及東南亞，不少主要城市均正在全速發展，務求能在這東半球前所未見的經濟增長中分一杯羹。此外，隨着未來數年各個大型區域運輸基建發展項目相繼落成，香港與正在迅速發展的珠三角，以至更廣泛地區的地理連繫及經濟融合將日益密切，為我們同時帶來無限的機遇和挑戰。對內，我們的社會正急速老化，而本港樓宇的老化速度，更過之而無不及，意味為房屋、經濟活動及社區設施提供可發展用地的需要迫在眉睫；同時，市民亦普遍要求享有更優質的生活。因此，香港必須以全面的策略迅速回應，以迎接種種挑戰並抓緊當前嶄新的機遇。

《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》（《香港2030+》）是一項以願景帶動、積極務實及行動為本的策略性規劃，亦是我們對香港所面對的挑戰和機遇的回應。我們的願景，是香港繼續成為宜居、具競爭力及可持續發展的「亞洲國際都會」。為此，更新後的全港發展策略反映三項基本目標：提升香港這個地少人多的高密度、集約發展的城市的宜居度、迎接經濟挑戰及機遇，以及創造容量以達致可持續發展。

《香港2030+》將為香港跨越2030年的規劃、土地及基建發展，以至建設環境及自然環境的塑造提供指引。我們能否明智地創造及運用土地資源，將直接影響香港市民能否享有更舒適的生活環境、更優質的必要服務和設施，以及能否享有貼合市民個人喜好的文娛康樂活動，從而有更充實和多姿多采的優質生活。然而，在推展發展項目時，我們必須奉行可持續發展的概念，並對環境保持尊重。《香港2030+》是香港長遠可持續發展的藍圖，對我們及下一代及之後的未來尤關重要。

我謹藉此機會，感謝負責推展《香港2030+》的規劃署同事，以及對《香港2030+》提供寶貴意見的各個政府決策局及部門、專業人士及專家。這個最新的全港發展策略，是建基於過往多個策略性規劃的研究成果，是一個跨越世代及單一屆政府任期的規劃。我們謹此邀請市民一同探討這個策略性規劃，並衷心希望聆聽各位對香港未來所應採取發展路向的意見。現在就讓我們攜手合作，共同規劃宜居、具競爭力及可持續發展的香港。

陳茂波
發展局局長

關於



跨越2030年的規劃遠景與策略

“更新全港發展策略，以引領香港未來規劃、土地及基建的發展，並塑造跨越2030年的建設環境。”

1頁

關於香港



“放眼世界及區域鄰近地區，並聚焦香港，從而理解規劃背景及議題。”

2-18頁

期望： 願景和 規劃目標



“成為宜居、具競爭力及可持續發展的亞洲國際都會，並倡導可持續發展為香港的總規劃目標。”

19-21頁

元素 1



“規劃宜居的高密度城市”

- ✓ 在集約而高密度的發展模式下，透過改造發展稠密的市區及優化新發展區的發展，提升宜居度

22-34頁

元素 2



“迎接新的經濟挑戰與機遇”

- ✓ 為香港配備土地和空間、基建配套及人力資源，以促進經濟領域多元化、創新科技，以及創造技能層面廣泛的優質職位，使香港的經濟邁向高增值

35-43頁

元素 3



“創造容量以達致可持續發展”

- ✓ 創造發展容量，同時提升環境容量，讓香港得以可持續發展

44-61頁

智慧、環保及具抗禦力的城市策略

“透過智慧、環保及具抗禦力的城市策略，以達致香港的可持續發展。”

58-59頁

概念性空間框架

- 1 環繞維港的都會商業核心圈
- 2 重點策略增長區
東大嶼都會
新界北
- 3 主要發展軸
西部經濟走廊
東部知識及科技走廊
北部經濟帶

+ 以鐵路作為運輸系統骨幹的運輸配套網絡

62-77頁

亮點以及社會大眾的考慮和選擇

歡迎你們
提供寶貴意見

78-82頁

關於《香港 2030+》

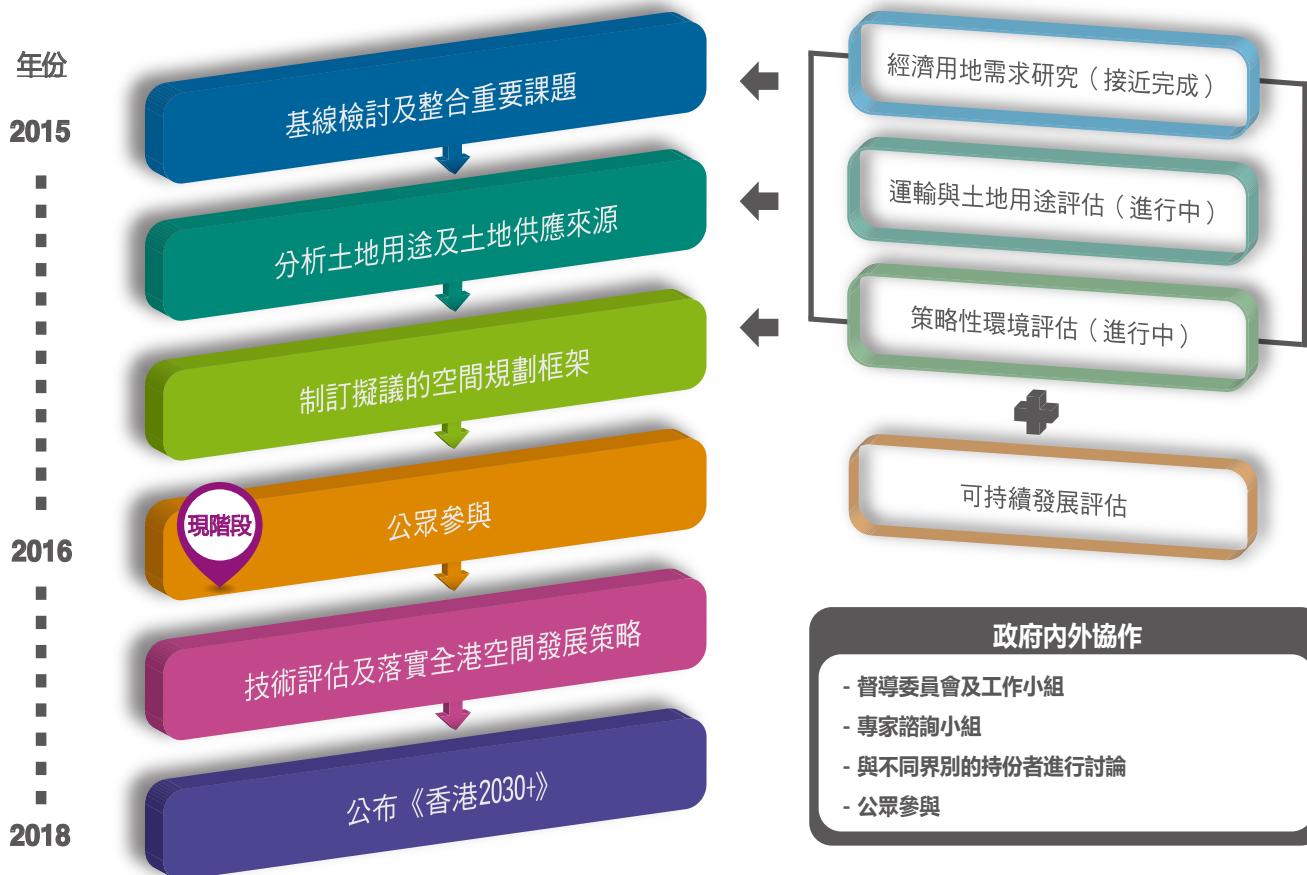
策略規劃在香港有悠久歷史。《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》（簡稱《香港2030+》）是一項全面的策略性研究，旨在更新全港發展策略，制訂空間規劃框架，為香港未來的規劃、土地、基建發展，以及為塑造跨越2030年的建設環境，提供指引。

自1970年代起，我們約每十年便檢討全港發展策略，讓策略能夠與時並進，滿足新的需求和期望。上一輪檢討為2007年公布的《香港2030：規劃遠景與策略》（簡稱《香港2030》）。建基於《香港2030》，《香港2030+》研究重新審視跨越2030年的規劃策略和空間發展方向，以應對未來的轉變和挑戰。按照《2015年度施政報告》，規劃署於2015年初開始研究《香港2030+》，預期在2018年初完成。

《香港2030+》研究代表政府對香港跨越2030年全港發展的願景、政策和策略。這項研究採取了前瞻、進取、務實及以行動為本的方針，希望社會大眾能聚焦討論關乎香港未來發展的重要規劃議題，並對香港內外不斷改變的形勢作出適時的回應。本書冊所提出的各項建議和意見，旨在促進公眾共同參與規劃香港的未來。歡迎你提出意見。

“全港發展策略是一份由社會共同參與，並持續更新的文件。”

圖1 《香港2030+》的主要研究工作

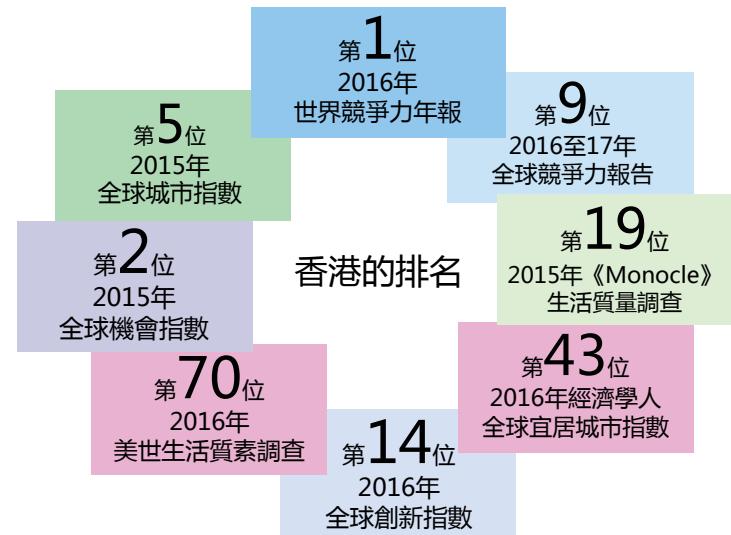




關於香港 放眼世界

全球定位

香港一向定位為「亞洲國際都會」。根據多項國際調查及全球基準指數，香港被公認為一個極具競爭力的國際都會、擁有領先地位的金融中心及商業樞紐、具吸引力的旅遊勝地、品牌卓越的城市，以及擁有世界級基建設施的城市。當中部分的相對優勢是與規劃相關的，例如策略性空間規劃、與全球及區域內各地的連繫密切、集約的城市形態、高度的城市流動性、覆蓋廣闊的綠化土地，以及豐富的自然環境及文化遺產。不過，香港在宜居度和創新方面卻表現一般，有需要加以提升。在未來的規劃，我們亦應進一步鞏固香港的優勢，以維持我們的領先地位。



“我們必須放眼世界，以應對全球挑戰
和保持競爭優勢。”

全球大趨勢

隨著全球各地的連繫越趨緊密，我們有需要充分考慮新興的全球大趨勢。這些大趨勢會對本港未來的發展造成影響，但同時也會帶來新機遇。

個人及社會



蛻變中的人口結構及人口老化



教育水平提升



更多科技和資訊及
通訊科技帶動

地理環境



天然資源短缺



城市化步伐
加速



氣候變化

全球經濟



互聯互通的
全球經濟



全球中產階級
興起



創新和科技為
關鍵的驅動力



經濟重心向
亞洲轉移



前海深港現代服務業合作區



橫琴自貿區



南沙自貿區內的南沙客運碼頭



圖2 「一帶一路」

絲綢之路經濟帶

- 中國至歐洲（經中亞、俄羅斯）
- 中國至中東（經中亞）
- 中國至東南亞、南亞、印度洋

21世紀海上絲綢之路

- 中國至歐洲（經南中國海及印度洋）
- 中國至南太平洋（經南中國海）



資料來源：香港機場管理局

圖3 從香港國際機場出發
五小時內飛抵全球半數人口的聚居地

區域鄰近地區

“特大城市區域是帶動經濟增長的核心。香港與珠三角會共同成為特大城市區域，充分利用亞太地區的增長潛力。”

香港一直與內地及亞洲保持緊密的社會和經濟連繫。作為領先的國際都會，香港位處策略性地理位置及擁有世界級基建設施連接，使我們成為區域門廊，與世界和內地的投資、貿易及服務接軌。

在經濟發展方面，香港向來與亞洲各國（包括東南亞國家聯盟（簡稱東盟）的成員國）合作無間。我們能在五小時內飛抵亞洲大部分的地方，覆蓋全球近半的人口。

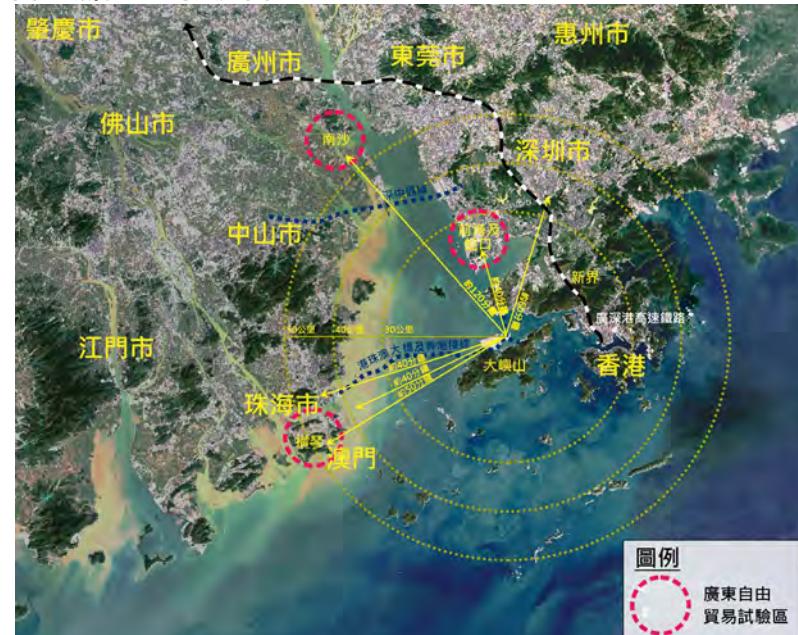
隨著一些大型基建設施逐漸落成，大珠江三角洲地區（簡稱大珠三角地區）已逐漸形成一個「三小時生活圈」和一個「城際一小時交通圈」。相關的大型基建設施包括施工中的廣深港高鐵（香港段）、港珠澳大橋，以及蓮塘／香園圍管制站及連接路。這些設施將有助促進大珠三角地區內的社會及經濟交流，以達致更具規模的經濟效益。

圖4 大珠三角地區的主要基建



國家「十三五規劃綱要」強調深化內地與香港的合作，包括前海、南沙及橫琴的粵港澳合作平台、粵港澳大灣區，以及泛珠三角區域。一些新措施，例如中國（廣東）自由貿易試驗區（簡稱廣東自貿區）及「一帶一路」發展策略，將促進與珠三角地區內及內地其他地區，以至歐洲、非洲及亞洲其他國家的合作交流。這些措施將會為香港開拓更多境外的經濟機遇和發展平台。

圖5 城際一小時交通圈



	香港	珠三角	廣州	深圳	珠海
土地面積 (平方公里)	1,106	約 42,000 (2014年)	7,434 (2014年)	1,997 (2014年)	1,724 (2014年)
人口(百萬)	7.32 (2015年)	逾 57 (2014年)	13.08 (2014年)	10.77 (2014年)	1.614 (2014年)
本地生產總值 (十億)	港幣 2,258 (2014年)	人民幣 5,765 (2014年)	人民幣 1,671 (2014年)	人民幣 1,600 (2014年)	人民幣 187 (2014年)
航空旅客吞 吐量(百萬)	68.5 (2015年) (香港國際機場)	-	55.21 (2015年) (白雲機場)	39.72 (2015年) (寶安機場)	4.7 (2015年) (珠海機場)
航空貨運吞吐 量(百萬公噸)	4.38 (2015年) (香港國際機場)	-	1.54 (2015年) (白雲機場)	1.01 (2015年) (寶安機場)	0.026 (國內貨運) (2015年) (珠海機場)
港口貨運吞 吐量 (千個標準箱)	20,073 (2015年)	-	17,590 (2015年)	24,205 (2015年)	1,170 (2014年)
	中國(廣東) 自由貿易 試驗區	◎ 南沙新區片區，將建 設為60平方公里具有 世界先進水平的綜合 服務樞紐，推動粵港 深度合作，並建設粵 港科技創新轉化平台	◎ 前海及蛇口片 區，面積28.2 平方公里，重 點發展現代服 務業、信息科 技服務及文化 創意產業	◎ 橫琴片區，面 積28平方公里， 重點發展旅遊休 閒健康、商務金 融、文化科教和 高技術等產業	

資料來源：香港船務統計、中國（廣東）自由貿易試驗區和相關內地統計報告及機場互聯網網站

關於香港

聚焦香港



香港的衛星圖像

土地面積及地形

土地面積：

1,106平方公里

海域面積：

1,649平方公里

約20% 的土地為陡峭的斜坡
(即斜度 $\geq 30^\circ$)

$\geq 30^\circ$



中環海濱

建設環境

已建設區佔香港土地面積的 24%
當中，填海土地佔 26%
容納了總人口的 27%



已建設區平均人口密度
約 每平方公里
27,330 人

(截至2015年)

732萬 人口*
375萬 職位
391萬 勞動人口
5,930萬 訪港旅客

*採納了2014年的人口數字 (即724萬) 作分析用途



04

經過40年的新市
鎮發展，容納了
340萬人口

職位



76% 位於都會區[#]
24% 位於新界



人口



59% 位於都會區[#]
41% 位於新界

都會區涵蓋香港島、九龍、荃灣及葵青區

95%
辦公室總樓面
面積位於
都會區

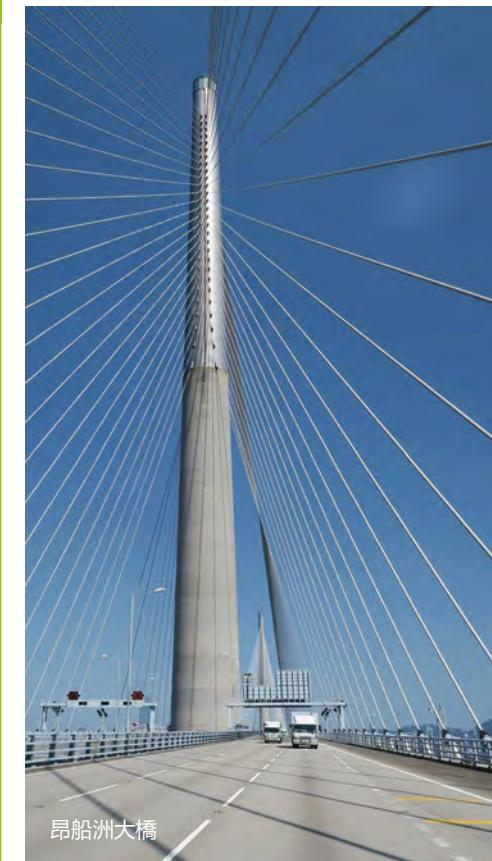


114 法定古蹟
1,027 已確定評級
的歷史建築
(截至2016年4月)



人均鄰舍休憩用地為 1.64平方米[^]
人均地區休憩用地為 1.07平方米[^]

[^] 全港十八區中有4個區的人均鄰舍休憩用地供應，及6個區的人均地區休憩用地供應少於1平方米



昂船洲大橋

經濟



本地生產總值為 **23,970億港元**
(2015年)

人均本地生產總值為 **30萬港元**

93% 的本地生產總值來自服務業

四大支柱產業



貿易及
物流業



專業及工商業
支援服務業



金融服務業



旅遊業

佔本地生產總值 **58%***

佔就業人數總數 **47%***

* 按2014年數字

自然環境

443 平方公里

郊野公園及特別地區

24 平方公里

海岸公園 / 海岸保護區

76 平方公里

在法定圖則上劃作具特殊科學價值地點、
自然保育區和海岸保護區



85% 人口居住在距離郊
野公園3公里的範圍內



90% 人口居住在距離公
園400米的範圍內



56 種
陸棲哺乳動物



236 種
蝴蝶



185 種
淡水魚



538 種
雀鳥

交通

公共交通工具使用率 **約90%**
(平均每日載客1,260萬人次)



鐵路佔公共運輸
總載客量的比重
高於 **40%**



距離鐵路站
500米以內



氣候變化



全年平均海平面
在1954至2015年期間，
平均每十年上升
30毫米



全年平均溫度：
在1986至2015年期間，
平均每十年上升攝氏
0.17度

每年溫室氣體排放量(2013年)

總排放量：
4,440 萬公噸

人均排放量：
6.2 公噸

碳強度：
**0.021 (千克二氧化碳當量 /
港元本地生產總值)**

溫室氣體排放源頭(2013年)

 **68%** 源自發電
(90%能源消耗與建築物有關)

 **17%** 源自運輸

 **6%** 源自廢物
9% 來自其他源頭

77% 商業 / 辦公室總樓面面積
45% 住宅



關於香港 聚焦香港

一些重要規劃議題在未來會對香港構成影響。連同全球及區域發展形勢，這些議題為制訂長遠全港發展策略的願景、總規劃目標及各元素奠下基礎。

人口

人口增長及漸趨老化，勞動力相應下降

根據政府統計處在2015年9月發表的推算，香港人口在未來30年會持續增長，但增長速度將放緩。香港的人口會由2014年約724萬，增加至2043年約822萬的頂峰及至2064年約781萬。家庭住戶數目的增長速度則較快，將由2014年的243萬戶，增加至2044年約293萬戶的頂峰及至2049年約291萬戶。持續下跌的每戶平均人數是引致家庭住戶數目增長的主要原因。香港每戶的平均人數將由2014年2.9人，下跌至2044年2.7人。

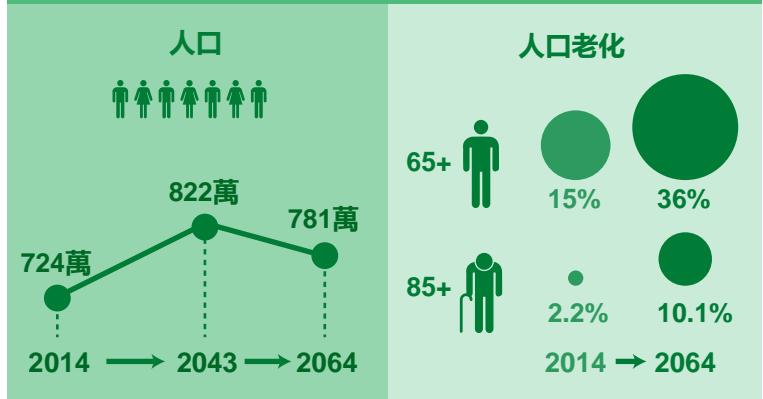
香港人口正急劇老化。按照推算，65歲或以上長者佔整體人口的比例將由2014年約15%，大幅增加至2064年約36%。高齡長者（即85歲或以上）佔整體人口的比例將由現時的2.2%，增加至2064年的10.1%。人口老化令勞動人口減少。香港現時的勞動人口（不包括外籍家庭傭工）約為360萬，預期不久便在2018年達至頂峰的365萬，然後回落至2064年約311萬。

人口變化和老化趨勢、非居港人口回流的不確定性，以及訪港旅客和跨界旅運顯著增加等因素，將對土地用途規劃（例如房屋、社區設施、休憩用地和醫院）和基建設施構成一定影響。

“**人口持續增長但漸趨老化，將為香港社會和經濟帶來重大挑戰。**”

圖6 人口推算

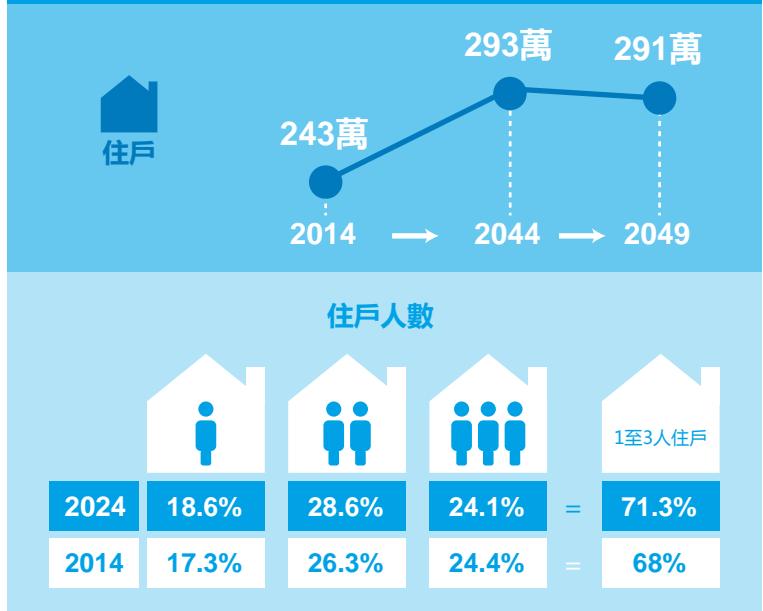
人口（按2014年推算）* + 98萬(每年0.4%) 2014年至2043年



* 根據政府統計處至2064年的基線人口推算

圖7 住戶推算

住戶（按2014年推算）# + 50萬(每年0.6%) 2014年至2044年



根據政府統計處至2049年的住戶推算



提升宜居度

提升宜居度對促進香港市民的健康、福祉，以及締造優質生活環境十分重要。提升宜居度亦能改善本港的工作、營商和休閒的環境，吸引更多企業和人才來港或留港發展，並鞏固香港作為國際都會的地位，增強香港的競爭力。

我們應着眼於提高生活質素，在香港高密度的都市環境下，提升宜居度。

1,880萬棵 政府各部門在2001至2011年 所種植的樹木數量

城市設計和園境設計是優質都市環境的重要部分。自綠化總綱圖計劃於2004年開展以來，政府已制定市區的綠化總綱圖，而建議中的短期綠化工程亦已經完成。政府正在制訂新界地區的綠化總綱圖。

圖8 人均綠化土地面積

綠化土地是宜居集約城市不可或缺的一部分。香港在提供綠化土地方面一直表現良好。



資料來源：亞洲綠色城市指數（2011年），由經濟學人智庫進行研究，西門子公司贊助

善用教育與科技以提高生產力

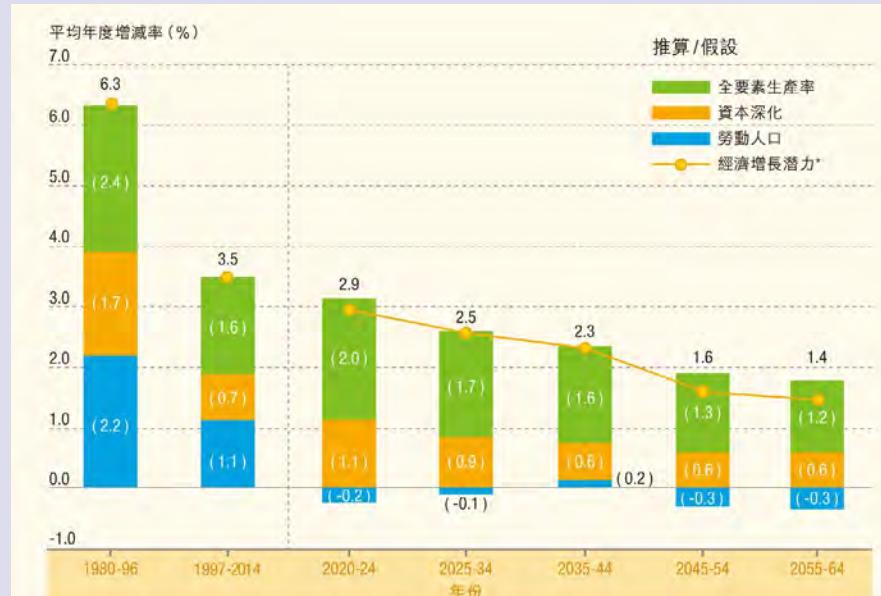
人力資源是促進持續增長的要素。由於勞動人口下降及人口老化，我們有必要提高生產力。就此，如何發揮本地勞動人口的潛力、挽留/吸引本地及海外人才，以及規劃土地/處所供應以配合高增值和知識型經濟等相關議題，亦是未來的主要挑戰。

“ 提升宜居度將有助促進我們的福祉，而人力資源則是可持續發展的關鍵所在。 ”

73公里 維多利亞港海濱的總長度

維多利亞港（簡稱維港）位處密集的城市核心。它不僅是香港珍貴的公共資產，亦是塑造一個更宜居都市環境的重要一環。社會已建立共識，促進維港及其海濱成為一個富吸引力、具活力、有高度可達性和可持續發展的世界級資產：「一個港人之港，活力之港」。政府和海濱事務委員會一直朝著這個目標邁進。

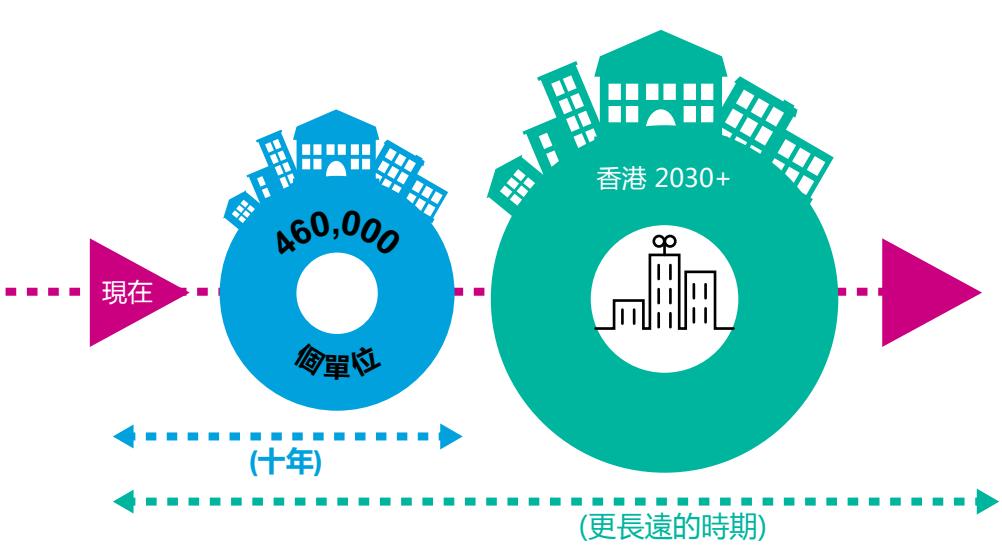
圖9 勞動力不足將拖慢經濟增長



註：() 各項生產要素對經濟增長潛力的貢獻率。

(*) 經濟增長潛力指的是在全民就業及其他生產要素的使用率處於正常水平下的潛在產出增長。因此，上圖關於1980年至1996年及1997年至2014年的增長率較同期本地生產總值的實際增長率略有出入。由於進位關係，個別數字加起來未必與總數相等。

資料來源：摘錄自退休保障諮詢文件(2015年)



房屋需求增加

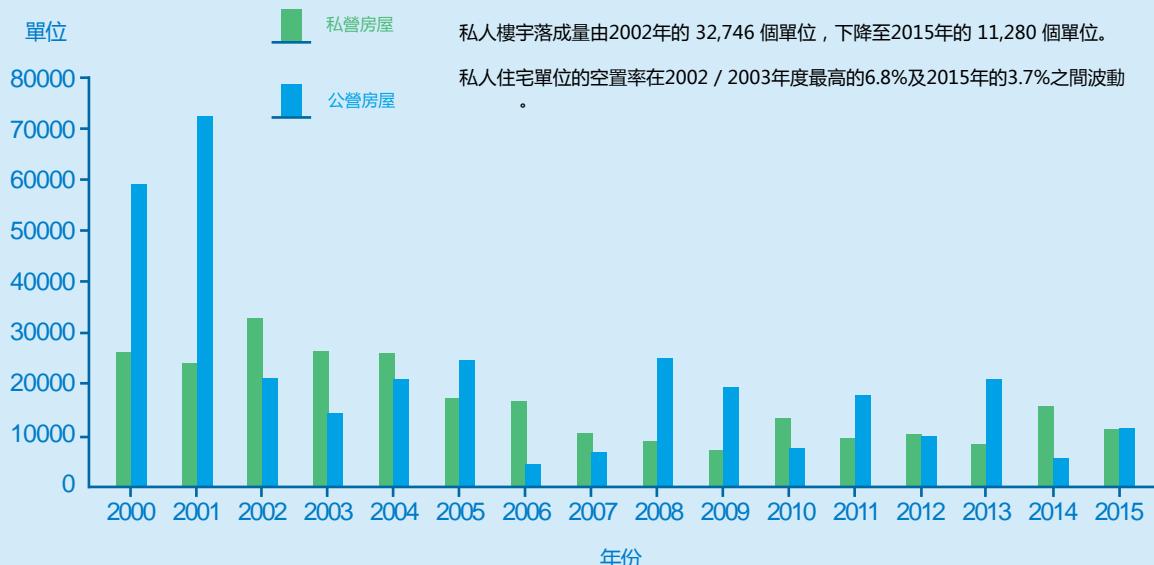
按照《長遠房屋策略》，政府把2016/17至2025/26年度的十年期總房屋

供應目標定為46萬個單位。《香港2030+》會考慮社會大眾對房屋在更遠期的需求，而方法則大致參照《長遠房屋策略》用以推算長遠房屋需求的方法。

“我們對房屋用地的需求主要來自預測的新增住戶、安置居住環境欠佳的住戶，以及香港樓宇迅速老化帶來的問題。”

過去十年的房屋供應量下降

圖10 樓宇落成量 (2000至2015)



家庭住戶數目增長

2044年的家庭住戶總數為

293萬

(較2014年增加50萬戶)

(不包括只含流動居民⁺的住戶。)

於2015年底的流動居民為229,200人)

2046年的每家庭住戶平均人數為

2.7人

(較2016年減少0.2人)

⁺ 「流動居民」是指在統計時點之前的六個月內，在港逗留最少一個月但少於三個月，又或在統計時點之後的六個月內，在港逗留最少一個月但少於三個月的香港永久性居民，不論在統計時點他們是否身在香港。

樓宇迅速老化

大量老化樓宇

326,000個單位

到2046年，樓齡達70年或以上（即在1976年或之前落成）的私人住宅樓宇單位（數量約為2015年同齡樓宇數量的300倍）

私人舊樓的單位現時集中在市區（到2046年，油尖旺區將有超過6萬個樓齡70年或以上的私人單位）。重建舊樓需要處理業權分散的問題，亦需預留足夠土地安置受影響的住戶。

居住空間

公共租住房屋（公屋）

2015年的平均室內樓面面積*為每單位

32平方米

2015年的人均居住面積平均數[^]為
13平方米

* 「室內樓面面積」是有關單位牆壁及/或與毗連單位的共用牆向內的一面所圍繞的全部面積。

[^] 「人均居住面積平均數」是所有公屋住戶的人均居住面積的平均數。每個公屋住戶的人均居住面積則定義為由該公屋住戶所佔用的室內樓面面積與該住戶的認可居住人數的比率。

私人房屋

於2015年，實用面積[#]少於70平方米的單位佔

80%

2015年的平均單位面積（以實用面積計）為
57平方米

2015年的人均居住面積平均數（以實用面積計）（以57平方米除以平均每家庭住戶人數（2.9）所得出）為

20平方米

[#] 「實用面積」是指個別單位獨立使用的樓面面積，包括露台、陽台、工作平台及其他類似設施，但不包括公用地方，如樓梯、升降機槽、入牆暗渠、大堂及公用洗手間。窗台、平台、天台、梯屋、閣樓、花園、前庭、天井、冷氣機房、冷氣機平台、花槽及單位並不包括在內。

環境欠佳的分間樓宇單位

2015年的分間樓宇單位住戶數目為

8.76萬

2015年的分間樓宇單位樓面面積中位數為

10.3平方米

資料來源：政府統計處

圖片來源：盧來先生
廣廈千萬間（九龍灣）

「城市印象@你我社區」攝影比賽



經濟

環球及區域經濟競爭激烈

香港經濟增長的步伐正落後於一些鄰近的大城市。放眼全球，經濟增長的動力正轉移到知識和創新領域，而增長動力亦正東移。從地區而言，香港一直與內地、東盟及其他海外國家保持密切的經濟交往。我們應提升創新能力，以鞏固本港的競爭力。我們亦需要把握經濟動力向東移的趨勢、良好的區域連接和功能連繫、廣東自貿區，以及「一帶一路」所帶來的各種新經濟機遇。

作為國際金融中心、企業總部的理想選擇地點，以及商業和物流的區域樞紐，香港已從一個以製造業為主的經濟體，轉型為以現代服務業為主的經濟體。於2014年，服務業佔本港生產總值約93%，並佔就業人數約88%。要在激烈的全球和區域競爭中脫穎而出，我們有需要擴大香港的經濟基礎，並同時維持我們的四大支柱產業[#]的優勢。在今後的經濟轉型過程中，我們需要邁向高增值，並致力於以下範疇：

- (i) 推動新興產業，特別是以知識和科技為基礎的高增值的產業（例如創新科技、節約能源和環保科技、現代工業、智能生產以及先進製造業）；
- (ii) 配合全球的新興創業精神，特別是科技創業，以促進初創企業發展；
- (iii) 為佔香港商業單位總數逾98%的中小型企業提供更多支援，並促進它們作高增值轉型；及
- (iv) 培育本地人才和吸引海外人才。

有鑑於上述情況，並考慮到在近幾年差不多所有商業及工業處所都出現租金持續上漲和空置率下降的情況，我們有必要規劃更多合適及符合負擔能力的土地，以滿足各種經濟活動正不斷增加的需求，促進企業進入香港，並支持初創企業。

香港的四大支柱產業分別為貿易和物流、金融服務、旅遊，以及專業和其他工商業支援服務。於2014年，相關產業佔本港的生產總值約57.5%，並佔香港的總就業人數的47.5%。

“ 在全球和區域經濟激烈競爭的環境下，我們需要在合適的地點提供土地，以支援支柱產業和新興產業的持續增長。我們還需要促進以知識及科技為主的高增值經濟體系，並依靠創新和人才作為經濟增長的主要動力。 ”



維港夜景



人均國內生產總值 (以美元計)

69,949
東京
(2013年)

52,888
新加坡
(2015年)

29,311
首爾
(2013年)

42,327
香港
(2015年)

25,365
深圳
(2015年)

16,553
上海
(2015年)



運輸基建

對新運輸基建的需求

目前本港的策略性公路網的交通大致暢順。不過，一些地點仍然會出現交通擠塞情況，例如紅磡海底隧道及獅子山隧道。在中環及灣仔繞道及六號幹線通車後，市區的東西向交通情況將有望得到大幅度改善。然而，我們需要就其他地方出現的交通擠塞問題研究解決方法。

就鐵路而言，即使在《鐵路發展策略2014》所建議的新鐵路線全部落成和運作的情況下，南北走廊[#]和東西走廊[#]均會出現關乎承載量的問題。

本港的公共交通服務佔每日乘客人次約90%。於1995至2015年間，雖然人口和家庭住戶每年平均增長幅度分別只有約0.8%及1.7%，但在同期的私家車輛數量的增幅則約3%。倘若這趨勢長遠持續下去，將加劇私家車輛和其他交通工具對道路需求的惡性競爭，並增加道路、停車場和其他配套設施的土地需求，以及行車時間。為應對這些問題，我們應興建新的運輸基建，並採用創新措施，以抑制私家車輛的增長及減少其使用率。我們亦應擴展公共運輸網絡，尤其是鐵路網，以配合新的發展。

香港與內地之間的緊密聯繫，促使跨界旅客顯著上升。過去十年，平均每日跨界旅客人次由2005年的394,000上升至2015年的610,000，升幅超過5成。當興建中的新增出入境口岸設施，包括港珠澳大橋、廣深港高速鐵路（香港段）以及蓮塘/香園圍口岸落成後，將會進一步提升與大珠江三角地區的連繫。

[#]「南北走廊」包括現有的東鐵線及未來由紅磡站至金鐘站橫跨維多利亞港的一段沙田至中環線。
「東西走廊」由現有西鐵線、興建中的沙田至中環線的「大圍至紅磡段」和現有馬鞍山線組成。



圖11 私家車輛平均每年增長率（1995至2015年）

*倘若私家車輛的數量每年持續增加3%，其總數在2041年將達至123萬架次，較2015年多逾一倍。



其他基建設施

其他基建設施的需求

儘管現有公共基建設施尚算足夠，我們仍有需要興建/擴建污水處理、廢物管理，以及食水和鹹水供應等設施，以配合人口和經濟增長。這些設施將增加我們對土地的需求。

就廢物處理而言，我們現有的三個策略性堆填區預計在未來幾年會飽和。新界東南和新界東北兩個堆填區的擴建工程完成後，預計堆填區的總容量可應付本港末端廢物棄置之需要至2020年代中後期。然而，堆填區的容量及其使用年限仍取決於其他減廢措施的成效（見《香港資源循環藍圖2013-2022》）。為應對廢物管理基建問題，我們正發展綜合廢物管理設施、有機資源回收中心的區域網絡，以及擴建三個策略性堆填區。為應對人口增長對食水的需求，我們有需要提升現有的供水基建設施，或興建新設施，包括濾水廠及配水庫。就排污方面而言，我們現有的公共污水處理系統服務已覆蓋約93%的人口。根據「污水收集整體計劃」，我們現正提

升全港各個污水收集網絡和污水處理設施，以加強整個系統的表現。我們亦會提升一些較早落成的污水處理廠。政府會繼續投放相當資源在污水基建設施上，例如淨化海港計劃，以改善環境。

更重要的是，我們不單止要規劃足夠的基建設施，更需要建設智慧、環保及具抗禦力的基建，並加以整合，以達致更佳的協同效應和提升土地效益。

“香港蓬勃的發展有賴高效率的基建設施。我們仍需要提升各種基建設施的數量、質量、土地效益及抗禦力。”





關於香港 聚焦香港

環境與生態

為應對氣候變化作準備

於1986年至2015年間，香港的全年平均溫度大概每十年上升攝氏0.17度。於1954年至2015年間，本港的海平面平均每十年上升30毫米。溫室氣體濃度上升和全球暖化，將會加劇熱夜和極端天氣發生、令水資源的供應變得不穩定、海平面上升，並加劇風暴潮等威脅。

香港要提高對氣候變化的應變能力，當中涉及改變舊有思維和觀念、制訂全面的低碳城市規劃策略、及採取行動緩減、適應和抗禦氣候變化帶來的影響。政府現正採取相應措施，以達至在2020年或之前，把碳強度由2005年的水平降低50%至60%。香港亦已訂下目標，務求在2025年或之前，把能源強度由2005年的水平降低40%。與此同時，政府亦正研究訂立氣候變化相關的新目標。

“ 氣候變化對人類和環境的威脅，迫在眉睫。我們需要及早行動，管理風險，並保護香港的生物多樣性。 ”



環境課題

香港的空氣質素受本地排放源（例如發電廠、道路交通和海洋船舶）和區域性跨境污染所影響。

香港東部水域的水質大致良好，而後海灣一帶的水質則不太理想。

噪音污染仍然是香港市區和人口稠密地區時常出現的問題。

香港淡水供應和非再生能源等天然資源貧乏。

選址興建必需的環保基建設施時，特別是廢物和污水處理設施，往往會受到地區人士反對。



圖片來源：渠務署

2008年上環永樂街的水浸情況



南丫島深灣



米埔自然護理區

保護大自然和生物多樣性



生物多樣性反映生態系統的穩定性，因此甚為重要。

大部分高生態價值的陸地生境，都已劃為郊野公園、特別地區，或法定圖則上的保育區。香港逾98%陸棲野生生物均有具代表性的族群位於這些受保護地區內，而香港的海洋生態則受到海岸公園和海岸保護區的保護。香港不但擁有各式各樣的動物品種，我們的植物種類同樣豐富，當中包括超過3,300種維管植物。

政府正致力制訂一個為期五年的生物多樣性策略及行動計劃（簡稱策略計劃），以加強自然保育工作，並支持香港的可持續發展。建議中的香港首份策略計劃框架將包含四個領域：保育、主流化、知識和社會參與。

圖12 香港的動植物



資料來源：漁農自然護理署《香港生物多樣性策略及行動計劃》諮詢文件(2016年)



關於香港 聚焦香港

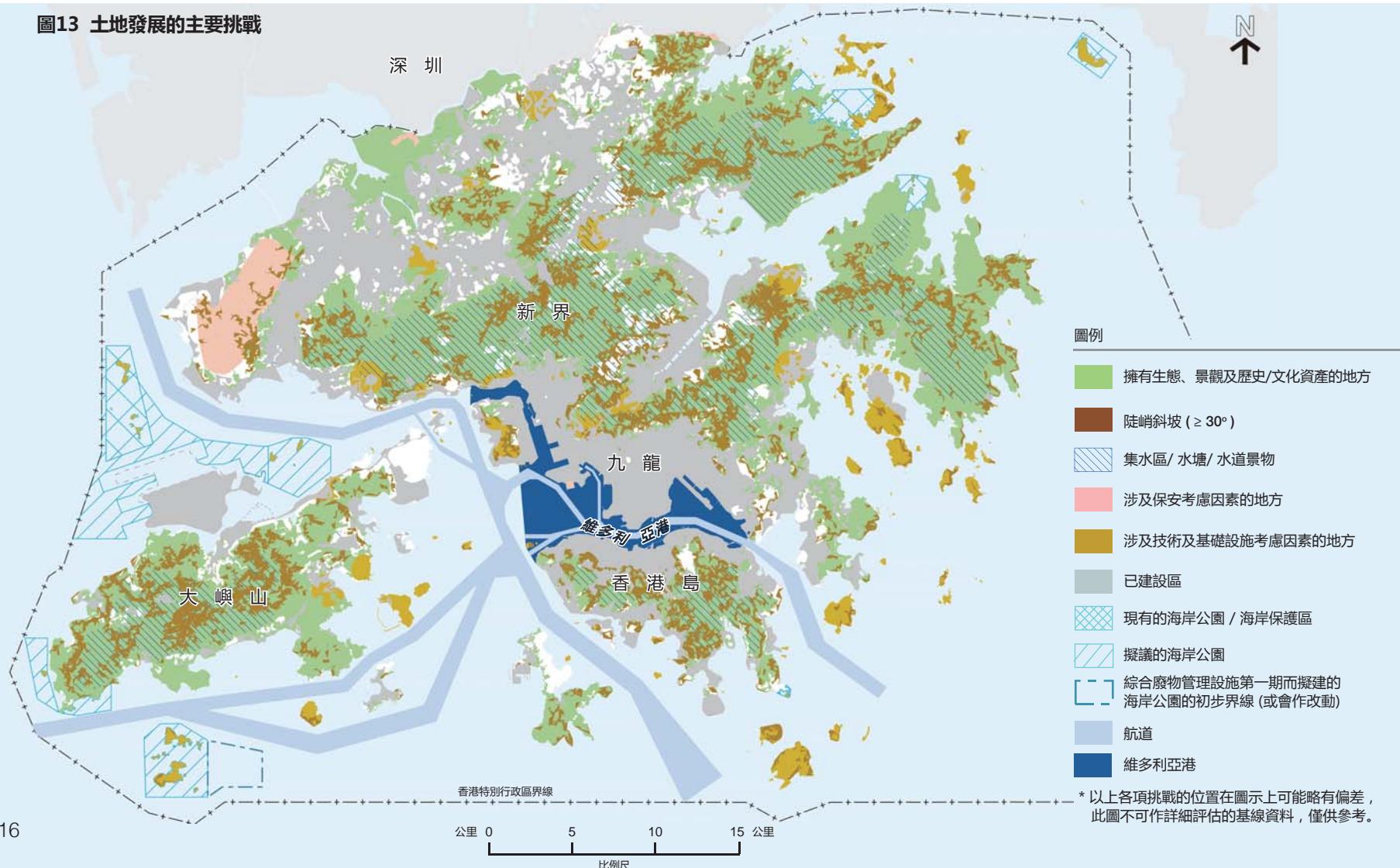
“我們需要更多可供發展土地，不單止為應付持續的人口增長及令經濟維持增長，亦為市民提供優質的生活環境。”

土地

現時，已建設地區的面積約為268平方公里，佔香港土地面積約24%。若把已規劃發展地區和正進行規劃研究的地區也計算在內，已建設地區的面積將增至約311平方公里，佔土地總面積約28%。餘下的72%土地，不少為自然資源、環境或生態敏感的地區，以及丘陵地形等。同樣，香港海域包含繁忙的海港、航道、自然遺產，以及敏感的海洋生態的棲息地。雖然受到重重限制，我們仍需物色可供發展的額外土地，以解決各種土地用途及空間供應不足的問題、滿足人口及經濟增長的需要，並回應社會大眾對享有優質生活環境的期望。

開拓土地和發展的過程相當漫長，並須具遠見及提前規劃方能成事。《香港2030+》的其中一項主要工作為規劃土地和空間，以及配套基建和設施，以滿足我們的需要。我們沒有水晶球，也沒有完美的推算程式能準確地預測未來的長遠土地需求。可是，我們仍需評估社會的需要，並作出推算和粗略估算，以便提出具抗禦力的土地供應策略，帶動香港的整體發展。

圖13 土地發展的主要挑戰



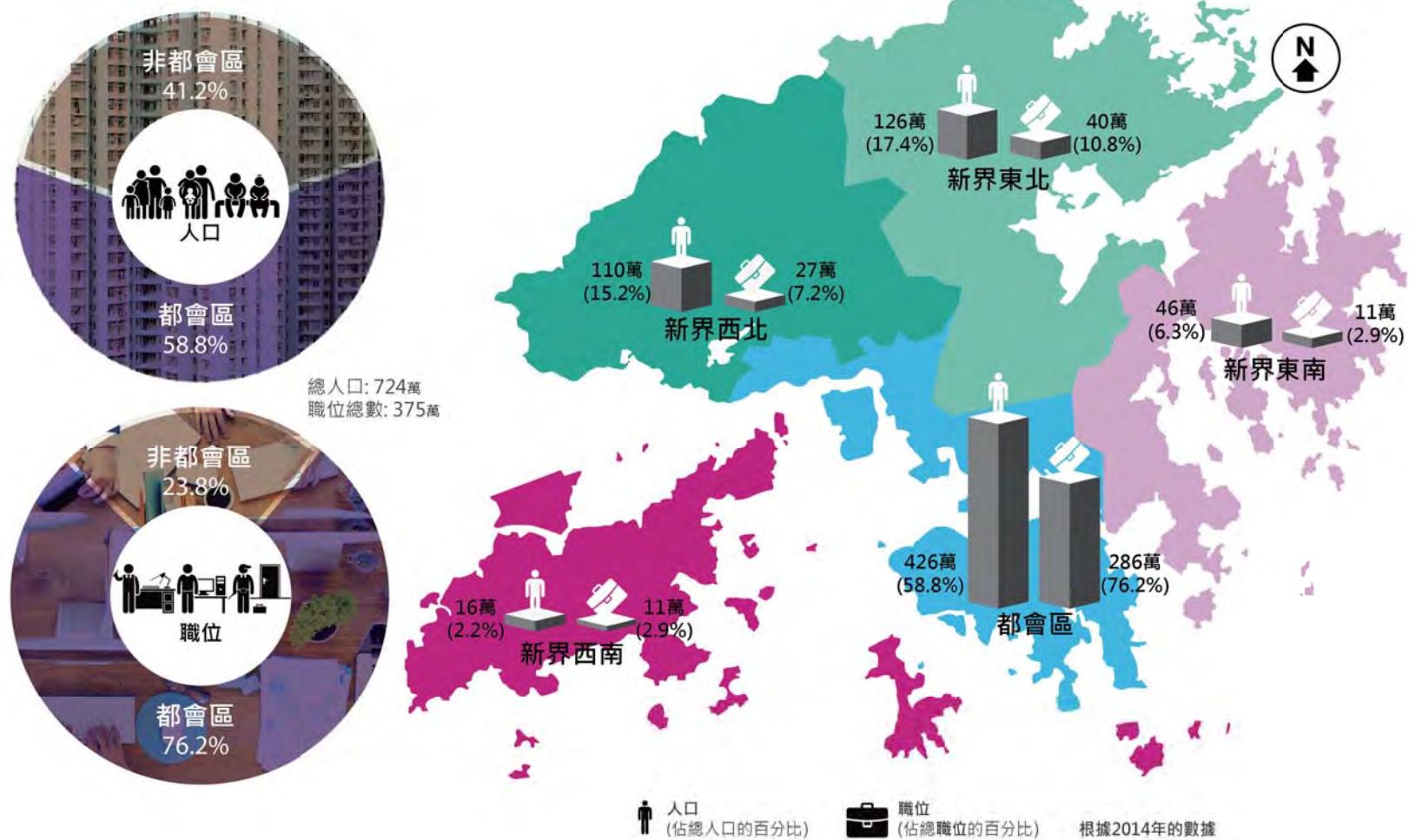
“妥善規劃土地用途，能改善居所與職位地點分布失衡的現狀，並提升交通表現、環境質素、生產效率，以及生活質素等。”

居所與職位地點分布失衡，職業技能種類有限

香港約有41%的人口居住在新界（不包括荃灣和葵青），但新界只提供全港約24%的就業職位。由於居所與職位地點分布不平衡，導致主要的交通走廊出現擠塞、加長市民上下班的旅程、增加能源消耗和碳排放、減少與家人團聚/休閒時間、生產力下降，以及減低部分人士投身勞動市場意欲等問題。本港的就業職位主要集中在服務行業，特別是四大支柱產業。有見及此，我們應考慮創造更多元化的新職位，為現時經濟活動有限的地區引入更多經濟活動，在新增長區創造具相當規模的經濟樞紐，連繫人口聚居地及就業中心。此外，新增長區應設於策略性地點，以把握新的發展機遇。



圖14 人口與職位地點的空間分布



我們如何能把這些挑戰轉化為機遇，令香港變得更美好？

人口增長及漸趨老化 勞動力下降

人口持續增長及漸趨老化，勞動力下降，將會為香港社會及經濟帶來巨大的挑戰。



放遠目光， 應付土地需求



我們需要大量可供發展的土地，以配合人口增長、經濟發展，以及滿足市民的期望，從而令香港能可持續地發展。開拓土地過程相當漫長，因此需要具長遠願景的規劃。

居所與職位地點分布 失衡及職業技能種類 有限

我們需要應對居所與職位地點分布失衡所引致的交通、環境及社會問題，並提供技能層面廣泛的優質職位。



環球及區域經濟 競爭激烈



我們必須好好把握經濟轉型，及由香港與大珠三角地區及東盟成員國在區域功能上的連繫、廣東自貿區及「一帶一路」倡議等所帶來的新經濟機遇。

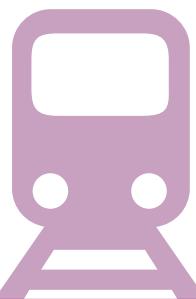
大量老化樓宇

香港有大量樓宇正迅速老化，為市區更新帶來挑戰。



提供新的運輸 及其他基建

開拓新發展往往需要興建新的及改善現有的運輸和其他基建設施。我們應研究推行措施，以減低對新運輸及其他基建設施的需求（例如管理車輛的增加、使用及交通流量分布），從而減少其副作用（例如空氣和噪音污染、溫室氣體排放及基建設施佔用土地）。



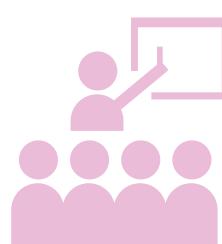
需要提升宜居度

提升香港的宜居度，對促進市民福祉，及吸引人才和企業在香港發展有莫大作用。



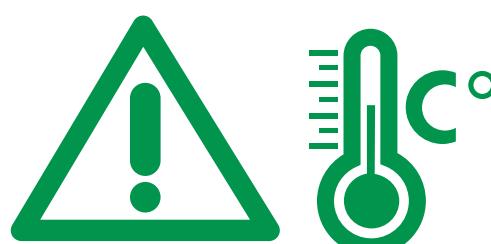
創新科技及善用教育以提升生產力

我們要藉著教育和創新科技來提升生產力，以抗衡勞動人口下降的影響。



為應對 氣候變化 作準備

我們應優化相關的紓減、適應及抗禦措施，以提高香港應對氣候變化的能力。



“我們的期望

我們的願景和規劃目標將推動
香港未來規劃與發展的策略和方向。”



我們的期望

《香港2030》是經過周詳的構想及社會各界積極參與下所得的成果。有關研究以鞏固香港作為「亞洲國際都會」的地位作長遠的願景。這個願景是策略發展委員會在2000年首次提出，其意思是：「香港不僅是中國主要的城市之一，更要成為亞洲首要國際都會，享有類似北美洲的紐約和歐洲的倫敦那樣重要的地位」。香港一直以此作為定位。

根據各大基準指數顯示，香港已與其他主要城市並駕齊驅，成為領先的國際都會。然而，本港的宜居度表現在國際上只屬一般。在提升宜居度方面，我們有進步空間。我們亦須鞏固香港在國際上的優勢。規劃未來，我們要更致力提高生活質素，並提升本港作為宜居、具競爭力及可持續發展的「亞洲國際都會」的地位。



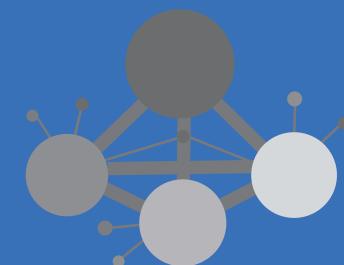
願景

我們的願景是要成為宜居、具競爭力及可持續發展的「亞洲國際都會」。

總規劃目標

我們的規劃目標是要倡導可持續發展，以滿足香港現時及未來的社會、環境及經濟需要和訴求。

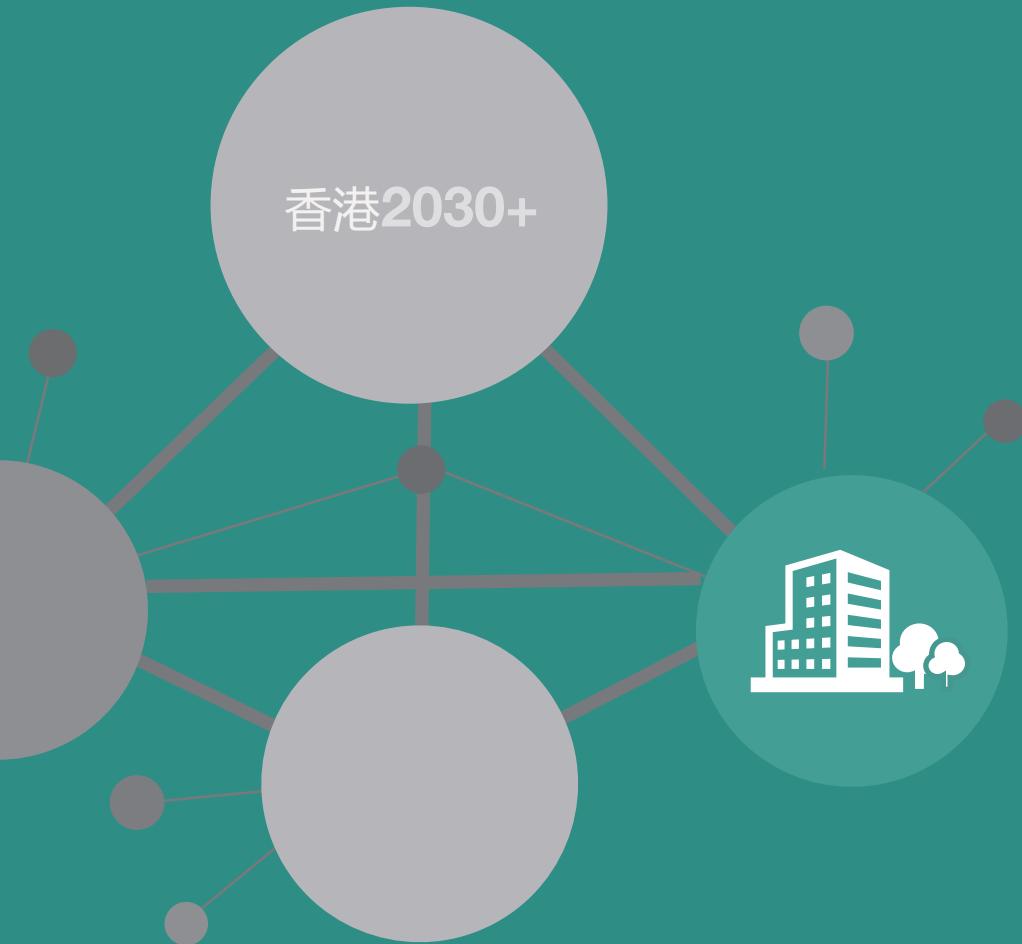




全港發展策略 的三大元素

全港發展策略建議涵蓋以下三大元素，以實現願景和達致總規劃目標。這些元素將在空間層面上，轉化成我們的概念性空間框架。





1

元素

規劃宜居的高密度城市

宜居度與多項影響市民生活質素和福祉的城市元素有關。香港採用集約而高密度的發展模式，為我們帶來一個非常便捷、高效率、充滿活力及多姿多采的城市，同時擁有豐富的藍綠自然資源。不過，有關發展模式亦帶來不少問題。我們如何能夠在高密度的環境下提升宜居度？為此，我們有需要為發展稠密的市區和新發展區，訂立不同的方針，並採用不同的措施。



元素 1 規劃宜居的高密度城市

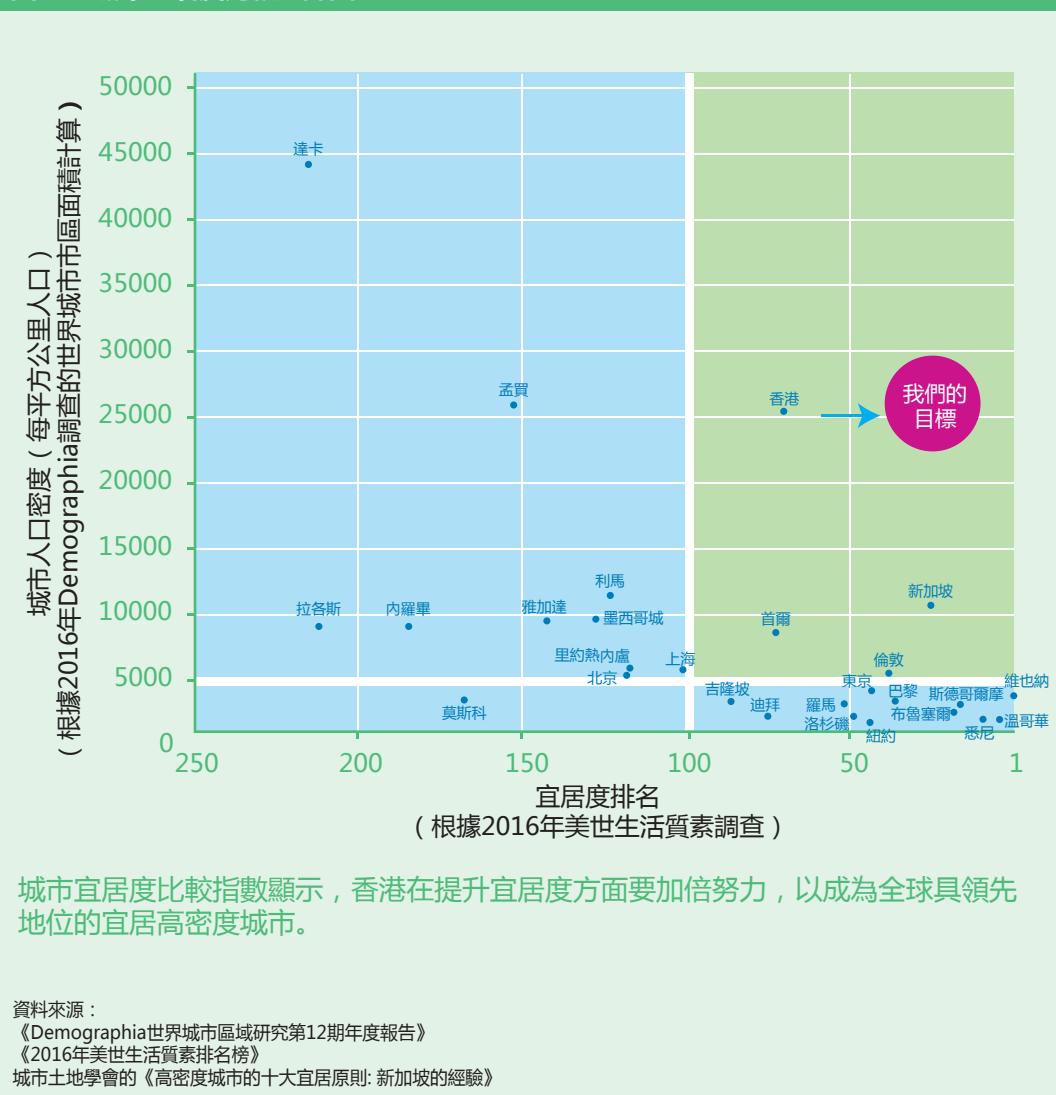
香港已發展成為一個集約而高密度的城市，部分是由於本港可供發展的土地有限，故須因地制宜；另外，是由於我們致力推行綜合土地用途、運輸和環境的規劃模式。

香港是一個具領先地位的國際都會。但如世界各大城市市區密度和宜居度的矩陣圖所顯示，本港宜居度的表現只屬一般。在提升宜居度方面仍有進步空間。我們亦需要應對高密度發展所帶來的一些問題，例如狹小的居住和工作空間、高昂的樓價、交通擠塞、街道峽谷效應，以及熱島效應等。

世界上並沒有高密度且高宜居度的城市先例。作為一個高密度城市，我們建議透過促進八項城市特質，以提升香港在高密度環境下的宜居度。一個優質生活環境應該具備集約、相互緊扣、獨特、多元及充滿活力、健康，以及共融互助的特質。它亦是一個藍綠自然資源備受市民欣賞及公共空間讓大眾分享的地方。逐漸老化的城市結構亦需妥善保養，並適時進行更新。要令香港成為這樣的城市，我們有需要採用雙管齊下的規劃和城市設計方針，一方面改造發展稠密的市區，另一方面優化新發展區。



圖15 城市宜居度比較矩陣圖



城市宜居度比較指數顯示，香港在提升宜居度方面要加倍努力，以成為全球具領先地位的宜居高密度城市。

資料來源：
《Demographia世界城市區域研究第12期年度報告》
《2016年美世生活質素排名榜》
城市土地學會的《高密度城市的十大宜居原則: 新加坡的經驗》

“作為集約而高密度的城市，香港在資源運用上富效益且審慎。我們需要在這背景下進一步提升香港的宜居度，及應對相關的挑戰。”



黃泥涌峽



元素 1 規劃宜居的高密度城市

我們可以透過改造發展稠密的市區及優化新發展區的發展，提升集約及高密度城市的宜居度。我們會致力保留和提升它的良好特性，並同時應對和改善高密度發展所帶來的一些未如理想的情況。

“為實踐可持續發展，我們需要改造發展稠密的市區，並同時優化新發展區的發展。”



觀塘市中心未來的面貌

改造發展稠密的市區的目的，在於改善其現有建設環境狀況。這主要包括更新殘舊而稠密的地區，改善連接性、都市通透度、都市氣候、以及應對綠化、公共空間和公共設施的不足等問題。鑑於我們大量的人口居住在舊區中，而老化的樓宇數量龐大且不斷增長，市區改造尤為重要。



洪水橋新發展區未來的面貌

優化的方法是指通過審慎的規劃和設計，以及有效利用土地資源，令新發展區得以最佳的發展。為較大範圍的地區進行綜合規劃時，可有更大的機會採用最佳的規劃和設計理念，例如以鐵路為本的集約發展模式、混合便利日常生活的設施、鼓勵親近自然的城市生活、以及智慧、環保和具抗禦力的地區發展等。隨著約100萬居民逐漸遷入新市鎮擴展區/新發展區，這些優化地區將顯著提升香港的宜居度。





元素 1 規劃宜居的高密度城市 集約的城市

集約城市是一種高度可持續發展和高效率的發展模式*。這種發展模式能為市民帶來便捷、減少不必要的出行，同時抑制無序的都市擴展。集約型城市令人口、貨物及服務高度集中，能有效減少佔用土地、產生規模經濟效益、促進訊息和意念交流、鼓勵創新，以及令城市充滿活力。香港在這方面是相當成功的。

我們建議繼續採用集約的發展模式，並以鐵路運輸為骨幹，輔以其他公共交通服務和良好的行人道路網。發展集約城市的重點在於妥善管理發展密度；一方面善用發展密度，以提供足夠的房屋及其他土地供應，另一方面確保能夠提供宜居的生活環境。我們致力採納創新的方法，令城市空間得以有效益地運用、促進於各層次能互相協調的發展，並會採取切合需要的城市設計概念，以建立優質生活環境。

* 集約型城市已獲「聯合國永續發展大會」及多項研究（包括倫敦政治經濟學院城市研究中心的《邁向綠色：城市如何引領未來經濟》研究）認定為可持續的發展模式。

主要策略方針	主要措施
妥善管理發展密度	<ul style="list-style-type: none">採取雙管齊下的措施：改造發展稠密的市區，並在新發展區採用適切的發展密度。
促進互相協調的混合用途	<ul style="list-style-type: none">透過切合需要的土地用途規劃，促進互相協調的混合用途。
有效益地運用城市空間	<ul style="list-style-type: none">以創新的方式釋放土地的發展潛力，尤其是地下空間的發展潛力。
採用切合需要的城市設計概念	<ul style="list-style-type: none">採取相應的城市設計措施，例如梯級式建築物高度、不同密度、休憩用地，以及藍綠自然資源系統網絡等，以締造宜居的高密度都市環境。
採用集約的發展模式	<ul style="list-style-type: none">採用集約的「公共運輸導向發展」模式，並以鐵路作為公共交通運輸的骨幹。



“我們有需要繼續採用集約的「公共運輸導向發展」模式，以發展集約型城市，此發展模式能締造可持續發展、高效率和具成本效益的城市。”





元素 1

規劃宜居的高密度城市

相互緊扣的城市

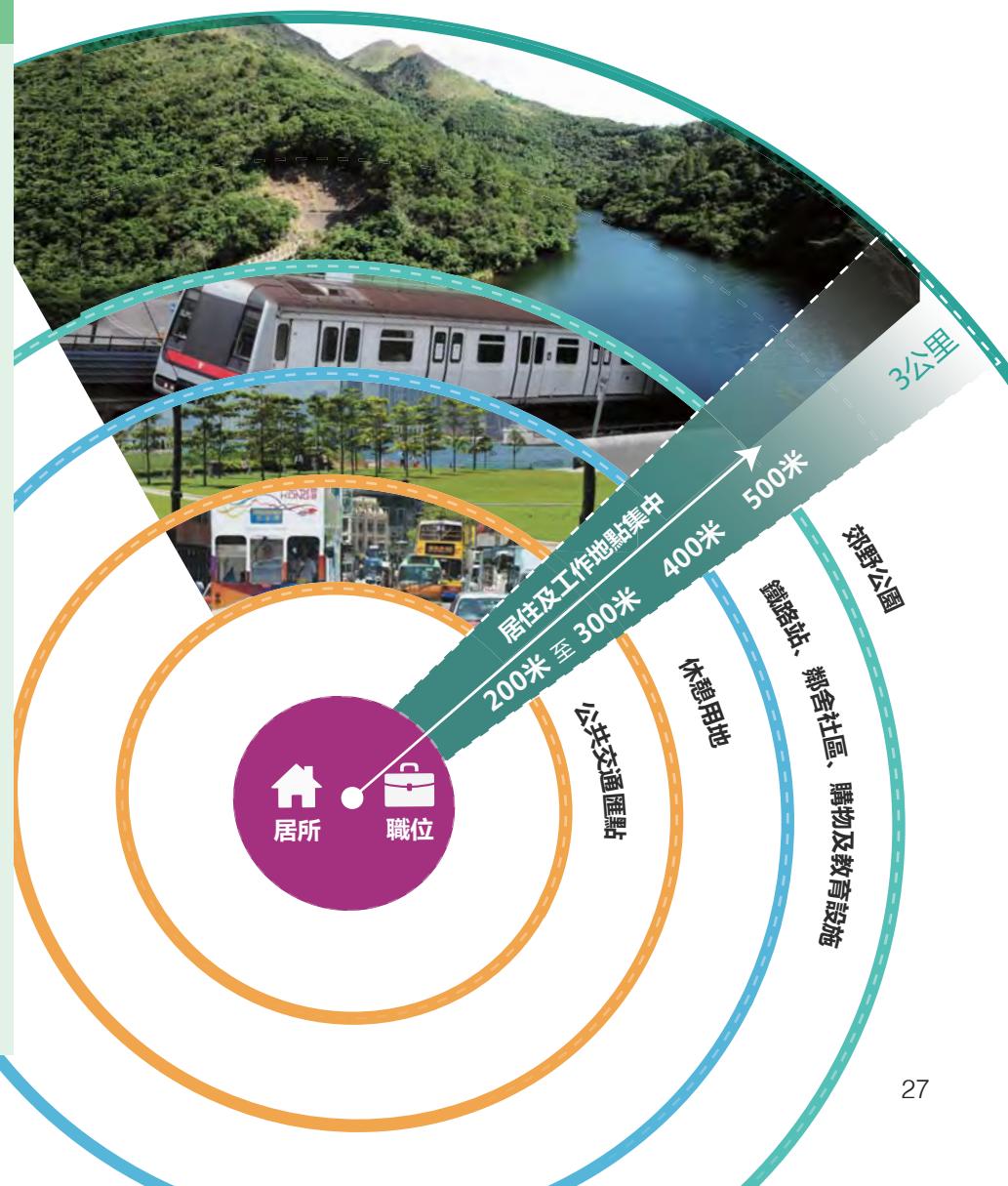
“一個相互緊扣、高連接性，以及利便市民往來各類設施的城市，將能減低出行的需要及減少對環境的影響。”

城市猶如一個生態系統，不同的部分無論在實體或功能上都是互相關連的。各個組成部分必須有良好的連繫，並整合得宜，方可令城市運作暢順。全面的規劃不單要綜合考慮土地用途、交通和環境因素，更要把「綜合」的概念涵蓋往來工作地點、商業、公共設施、鄰舍設施、康樂活動場所，以及大自然等空間的便捷聯繫。這個概念的重點，在於提升都市的流動性，以及加強實體和功能上的聯繫。

主要策略方針	主要措施
加強實體和功能上的聯繫	<p>連接性：</p> <ul style="list-style-type: none"> 加強市區內，及市區與周邊鄉郊、郊野和海濱地區的連繫。 利用更佳的行人連接及接駁交通服務，以輔助集體運輸系統。同時確保轉乘過程間的無縫交接，以更好地利用集體運輸系統。 透過向行人和道路使用者提供更佳的資訊，以推動智慧出行的選擇。 <p>便利行人：</p> <ul style="list-style-type: none"> 在規劃和設計建築環境和行人道路網時，注入便利行人的概念元素。 物色項目，以推廣便利行人的街道。 <p>便利單車使用者：</p> <ul style="list-style-type: none"> 運用智慧及創新措施，在新市鎮和新發展區推廣「單車友善」環境。 <p>可達性：</p> <ul style="list-style-type: none"> 實踐可達性的概念框架，讓市民能更容易到達交通設施、公共設施、鄰舍設施、就業地點和康樂活動場所以及大自然等等。 <p>通透度：</p> <ul style="list-style-type: none"> 加強城市肌理的通透度，並推廣符合人本比例和四通八達的街道布局。

除了提升鐵路、道路和水路的聯繫外，我們更需要提供智慧的出行選擇，以及推廣環保出行。我們還要將焦點放在慣常最基本、最必然的出行方式—步行。我們建議繼續採用綜合土地用途、交通和環境的規劃模式，同時構建高效率、利便行人和單車使用者、高可達性，以及高通透度的城市空間網絡。

圖16 可達性的概念框架





元素 1 規劃宜居的高密度城市

獨特、多元及充滿活力的城市

要成為一個美好的地方，便捷和高效率等元素並不足夠。香港市民和訪港旅客都喜歡到訪香港一些獨特、多元及充滿活力的地方。我們應繼續推廣香港的城市形象和獨有的城市特色，並讓香港保持作為國際大都會的多元、具活力和地方特色。舉例說，我們會善用維港作為最吸引遊客和香港市民的景點、於維港周邊推動連貫的文化集群、保護海濱地區的質素、彰顯香港的都市、鄉郊、郊野和自然特色、物質和非物質文化遺產，以及日夜各具特色的城市景致等。我們亦需要讓市民在生活模式、消閒活動，以至居所方面均有更多的選擇，並藉此挽留及吸引不同類型的人才和訪客。

‘‘ 多元化與活力，就是香港獨特之處、城市形象及地方特色。 ’’

主要策略方針	主要策略方針	主要策略方針
推廣獨有的城市特色	營造活力	彰顯多元化
主要措施	主要措施	主要措施
<ul style="list-style-type: none">透過地區城市設計藍圖，以保護和推廣獨有的城市特色，包括城市標記、特色街道和區域，以及本港獨特的「城、鄉、郊、野共融」景致。透過全面的海濱規劃，為大眾建設一個世界級的活力海港及海濱，並於維港周邊推動連貫的文化集群。改善水陸連接，並推動「親水文化」。保護群山環抱海港的美麗景致。	<ul style="list-style-type: none">採用可塑性高的設計，以鼓勵互相協調的用途，以及在不同時段所進行的活動能得以共存，藉此達致更佳的協同效應。提升街道活力、營造更吸引的街道景觀，並讓街道更適宜步行。推廣多元文化及城市品牌，並增強我們的軟實力。	<ul style="list-style-type: none">保護具文物價值的文物建築和歷史氛圍。審慎檢討現行有關保育建築文物的指引。研究創新的建築物布局和設計，以配合市民在居住、工作和消閒空間需求上的轉變。





元素 1 規劃宜居的高密度城市 健康的城市

城市是我們主要的活動範圍。我們可以透過優良的城市環境，促進市民的健康和福祉。一個健康的城市環境對市民有實在的好處，包括改善市民的健康質素，減低市民在城市環境下的壓力，促進「積極樂頤年」，以及減輕公共衛生服務方面的負擔。

我們建議在構建建設環境時注入「動態設計」*概念，以鼓勵市民多做運動和注重個人健康，並透過適切的城市設計和建築設計，推廣多步行、多

騎單車及多做運動的健康生活模式。我們建議重塑城市和自然環境之間的融洽關係，促進生物多樣性、推廣環保措施，以及建立潔淨且健康的建設環境。為緩解熱島效應、改善都市氣候及應對氣候變化，我們將在規劃和城市設計時，進一步注入都市氣候及空氣流通的考慮因素。

*「動態設計」是一種方法和思維以促進市民注重運動和個人健康，透過適切的城市設計及建築設計，使市民可以多步行、多運動和多參與康樂活動。

主要策略方針	主要措施
把都市氣候及空氣流通納入考慮因素，以改善都市氣候	<ul style="list-style-type: none">進一步把都市氣候及空氣流通的考慮因素納入新發展區的規劃及設計中，並考慮香港都市氣候規劃建議圖的指引，適切改造發展稠密的市區。對現有的空氣流通技術通告和《香港規劃標準與準則》作相應更新。

主要策略方針	主要措施
推廣動態設計	<ul style="list-style-type: none">在城市設計和建築設計中注入動態設計元素，以推廣運動及促進個人健康。適當地增加休憩用地的供應。促進市民與康樂設施（例如郊野公園和體育設施）的連繫。提供舒適的步行和騎單車環境。

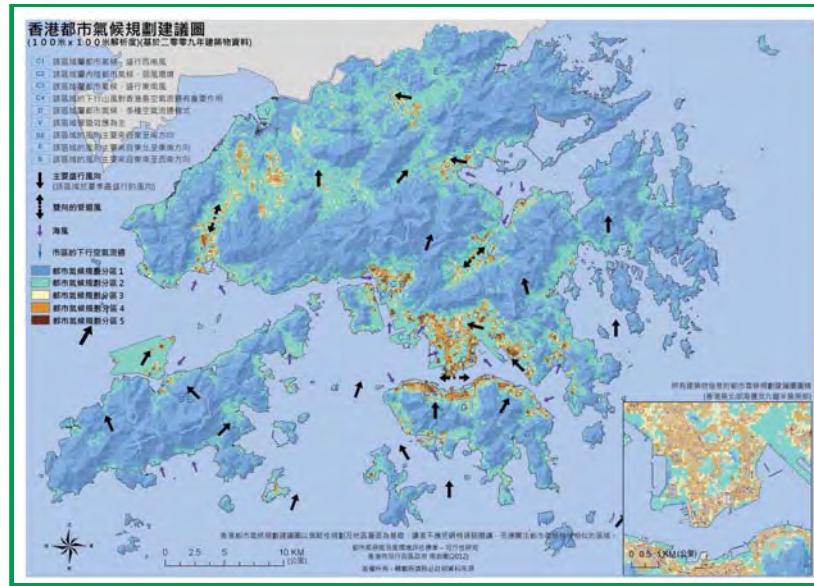


圖17 都市氣候規劃建議圖

“ 我們需要一個能促進健康和動態生活的城市環境。 ”





元素 1

規劃宜居的高密度城市

善用藍綠自然資源

珍貴的藍綠自然資源在可持續發展城市中，具有多種功能。

香港擁有豐富的綠色自然資源和藍色的水資源，例如郊野公園、公園、維港、海灘、河道、濕地，以及水塘等等。我們應改善和善用這些藍綠自然資源。

作為集約型城市，香港應在城市規劃時，善用藍綠自然資源，以締造優質生活環境。我們建議訂立一個有系統的概念性全港藍綠自然資源框架，配以相關的主要策略方針和措施。有關建議將有助建設可持續發展的生活環境，供市民享用及促進市民福祉。

“我們應提升本港的藍綠自然資源，以締造優質生活環境。”



主要策略方針

豐富現有的藍綠自然資源

主要措施

- 改善郊野公園與市區的連接及設施，適當地推動更廣泛的使用及鼓勵欣賞自然環境
- 設立/改善旗艦公園、休憩用地及公共空間
- 活化海濱，修復明渠／河道，並研究把海岸水域及非食水水塘作康樂性的生態用途及氣候抗禦用途
- 融合陸上的發展和水體，並改善水陸交接

主要策略方針

建立社區綠色網絡

主要措施

- 探討推廣社區園圃、居所／辦公室／學校花園及市區農場的項目，鼓勵在發展闢設不同規模及層次的公用休憩空間
- 探討城市農耕的機會，以及檢討城市農耕的供應及指引

主要策略方針

發展都市森林策略

主要措施

- 發展並推行都市森林策略及管理計劃
- 建立街道種植改善計劃

主要策略方針

推廣可持續發展的都市環境

主要措施

- 考慮在新發展區提供藍綠基建設施，並把環保樓宇設計及綠化計劃納入所有新的政府工程計劃
- 研究引入「綠化指數」的可行性

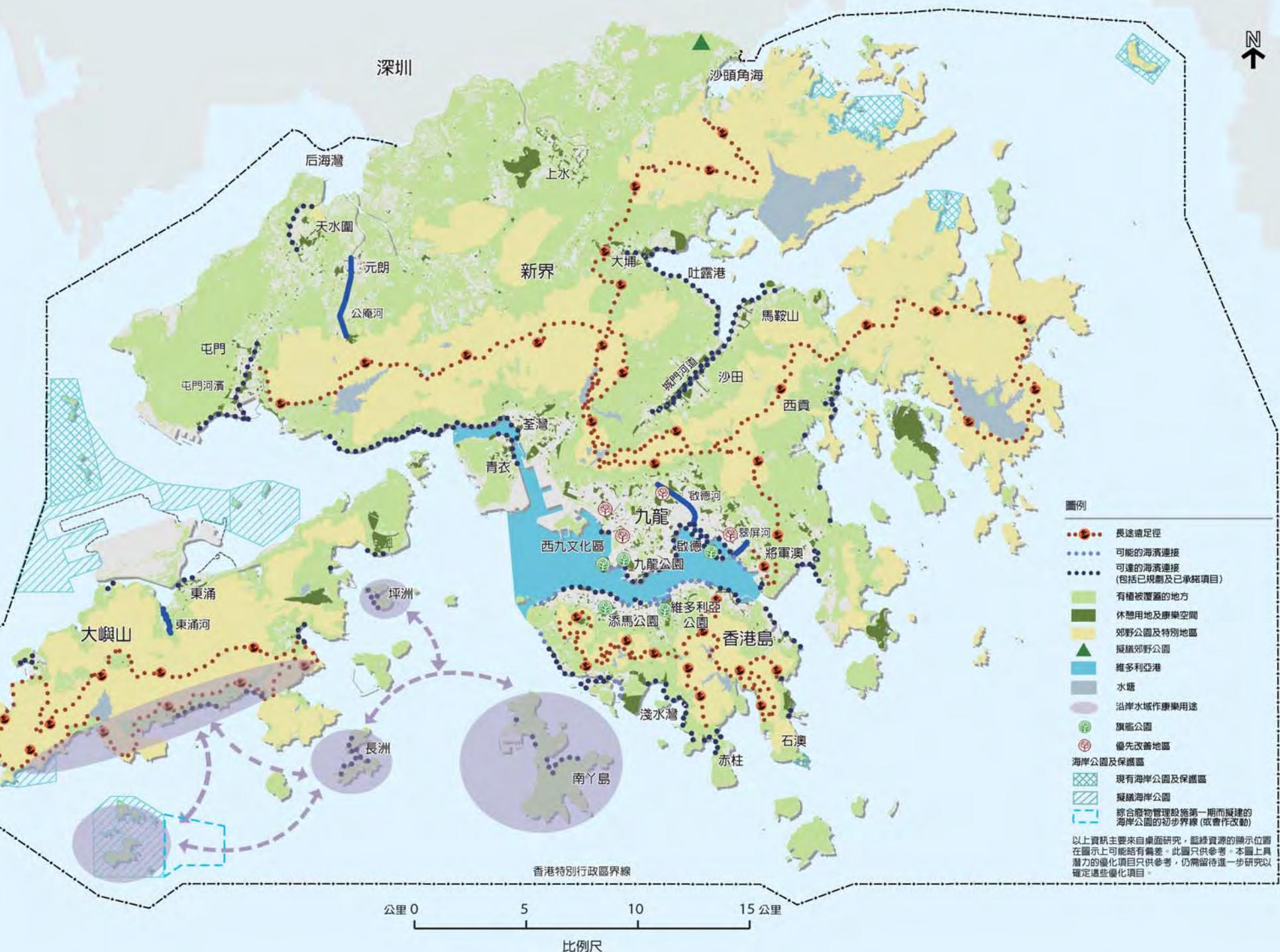


圖18 概念性藍綠自然資源空間規劃框架





元素 1 規劃宜居的高密度城市

重塑公共空間及改善公共設施

公共空間涵蓋各類「半公共」和「公共」空間，它既可以是「建築物之間的空間」（例如街道、行人路、園景平台、行人天橋、廣場、及行人專區等），亦可以是公園、平台、天台，以至郊野公園等。

在香港高密度的都市生活環境下，不容易大幅度增加普羅大眾的人均私人空間。然而，無論作為聚會場所、活動／休息場所或是啟發想像的地方，公共空間對提升宜居度起著關鍵作用。優質的公共空間實際上是我們個人空間的延伸，共享的「城市公共空間」，屬都市體驗不可或缺的一環。另外，我們亦應提升公共空間與私人空間的協同效應。就此，我們倡議秉持全面且開放的思維，以重塑公共空間。當中包括檢討有關公共空間的現行政策、指引、功能和設計，以及提供和管理。政府可擔當促進者的角色，推動合作及共同付出，使我們的公共空間不僅具備其功能性，並受普羅大眾歡迎。

我們亦有需要改善一些政府、機構或社區設施的供應，例如改善／重建未符合標準的設施（例如未符合標準的校舍）；提升空間供應（例如幼稚園）；及應對人口的轉變（例如社區長者護理設施），以提升城市的宜居度。再進一步，我們應在更新或重建人口稠密的市中心時，盡量利用機會增加公共空間，並在新發展區內預留更多空間作公共空間。

主要策略方針	主要措施
重塑公共空間	<ul style="list-style-type: none">檢討有關公共空間（包括公園及街道）的現行政策、指引、功能、質量、設計、可達性，以及提供和管理。有關檢討有望能確立公共空間為提供優質生活環境的重要元素。
檢討休憩用地及政府、機構或社區設施的提供	<ul style="list-style-type: none">研究適當地提高《香港規劃標準與準則》內的人均休憩用地標準。適當地檢討《香港規劃標準與準則》內有關政府、機構或社區設施的規劃標準。

“**公共空間是個人空間的延伸。因此，公共空間必須具功能性和吸引力，並讓全民共享。**”

凝聚社區

多姿多彩

富活力

安全

歡欣

暢通易達

共融

受歡迎

迷人



元素 1 規劃宜居的高密度城市 更新都市結構

“稠密的市中心內有頗多的樓宇需要更新，這項任務將充滿挑戰。”

正如其他已發展的城市，香港有需要更新市區，從而提供優質生活環境。鑑於香港舊樓的數量龐大，而目前香港的市區更新規模有限，我們必須加緊更新一些舊區，而大部分的舊樓都位於密度甚高的市區核心。重建如此龐大數量及快速老化的舊樓將是一項重大挑戰。舊樓重建將會繼續需要私人參與。然而，政府需要強化市區更新的力度及政策，令大範圍殘舊的市區得以活化，並改善生活環境。

主要策略方針

更新都市結構

主要措施

- 加強有關樓宇管理及維修的措施，延長樓宇的壽命周期。
 - 在個別項目及地區計劃上，促進重建、復修、活化及保育措施。
 - 透過規劃、城市設計和其他措施，以推行市區改善工作，並在推行有關工作時尊重當區特色和鄰里關係。

2046年樓齡為70年或以上
的私人住宅單位將達

326,000個

差不多相當於2015年同齡單位數量的 **300倍**

圖19 2046年私人樓宇單位樓齡達70年或以上（按區議會）





元素 1 規劃宜居的高密度城市 共融互助的城市

城市是供市民共享的地方。促進社會共融的規劃和設計，旨在滿足老齡化社會在規劃需求上的轉變、締造家庭友善的建設環境，以及支援青少年發展。

展望未來，我們建議推動建設一個共融及互助的環境，以滿足不同年齡人士的需要。當中包括回應對房屋的需求和期望、由公私營市場提供不同類型的住屋選擇、推廣在規劃及設計建設環境時實踐「通用設計」*、長者友善、「積極樂頤年」和「居家安老」等理念，為家庭（包括在育兒、託兒和跨代支援方面）提供支援，以及培育青少年（包括愉快學習）。

‘‘建設環境必需兼顧不同年齡人士的需要。只有促進共融的規劃，才可令規劃得到共識。’’



主要策略方針	主要措施
在政策方面，加強對不同年齡人士的支援	<ul style="list-style-type: none">為青少年提供及開拓更多教育、技能培訓和青年發展設施。為青少年提供技能層面廣泛的就業機會。提供合適場所，以培育青年創業（例如資訊科技發展、企業培育/加速的相關設施和服務、共用工作間、創意市集及設計市集等）。促進家庭發展和成長。檢討《香港規劃標準與準則》有關長者設施的規劃標準。推廣「居家安老」理念。
回應各年齡組別的住屋需要	<ul style="list-style-type: none">在公共房屋項目內繼續採用通用設計，以配合長者的需要。透過建築設計指引，促進私人住宅單位內（即公用地方以外）採用通用設計，以推廣「居家安老」理念。鼓勵公營和私營界別提供更多不同類型的住屋，供市民選擇。
在建設環境內推廣長者友善的公共空間	<ul style="list-style-type: none">物色地點，以推行長者友善的公共空間改善計劃。鼓勵在政府設施及公共空間採用通用設計*。
為家庭提供支援充足的環境	<ul style="list-style-type: none">提供更多託兒設施，並物色便利的位置提供託兒服務。改善學前教育設施，配合免費優質幼稚園教育政策。

* 「通用設計」是指一種採納無障礙標準的設計方法，令廣大市民，不論其多元背景、年齡或能力，均可享用到有關設計下的產品、環境及通訊設施。有關建議主要針對私人住宅單位的設計，令長者住戶能獨立和安全地居住（例如確保輪椅用戶能暢通無阻地在住宅單位內自由走動）。



元素 2 迎接新的經濟挑戰與機遇

香港有需要邁向高增值，並加大土地及空間供應，以提高經濟容量和抗禦力，應付未能預見的經濟機遇和挑戰。



元素 2

迎接新的經濟挑戰與機遇

近年，香港在本地生產總值方面的增長較溫和，而部分鄰近主要城市卻急速發展。

香港在先進工商業支援及專業服務業上擁有競爭優勢，加上內地積極推動的一些長遠經濟政策措施，例如自貿區及「一帶一路」，香港具龐大潛力成為珠三角地區及亞洲的金融商業樞紐，更可在資本投資、貿易和服務方面擔當連繫內地與全球之間的角色。

儘管四大主要產業將繼續成為香港經濟及就業的支柱，但一些新興產業正乘着全球大趨勢而冒起。與區內其他地方相比，香港擁有較明顯的優勢。

為迎接新的經濟挑戰與機遇，我們建議為香港訂立以下五個規劃方向：

- (i) 提供足夠的土地和空間，以應付當前的短缺以至未來對各經濟用途的需求；
- (ii) 促進經濟領域多元化，並創造技能層面廣泛的優質職位；
- (iii) 促進創新科技與合作；
- (iv) 提供足夠和合適的人力資源；及
- (v) 適時提供足夠的基建配套設施。

“我們有需要適時應對全球大趨勢、邁向高增值、創造優質的職位，並促進各經濟行業之間的合作，令香港有充足準備，迎接經濟挑戰，把握新機遇，繼續邁向繁榮。”



元素 2 迎接新的經濟挑戰與機遇

為經濟增長提供足夠土地和空間

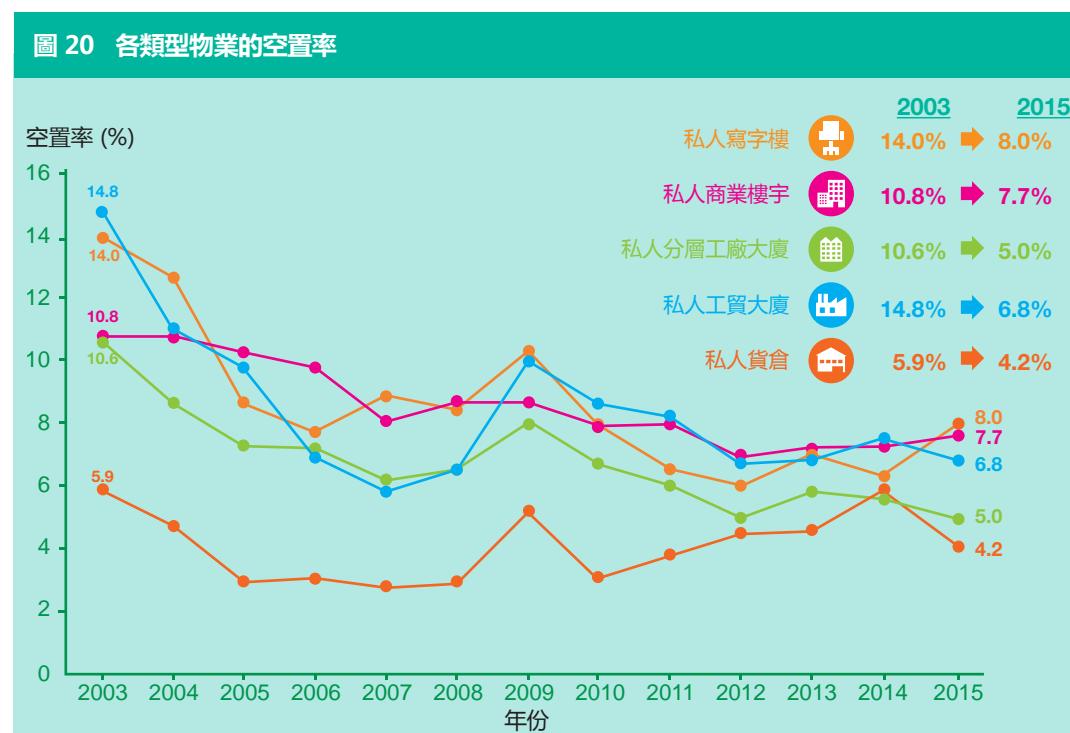
提供足夠的可供發展土地和空間，是香港經濟目前面對最大的挑戰。我們需要提供土地，以應付各經濟界別目前的短缺及未來的需求，持續經濟發展，促進香港成為區內貿易、投資及服務的基地，便利新企業進入香港，並創造新就業機會。我們特別要應對辦公室，尤其是甲級寫字樓的持續需求，從而保持香港作為國際金融中心和區域商貿中心的地位，並繼續成為企業設立總部的一個首選地點。

在工業樓面方面，我們要致力解決在短中長期供應不足的情況，特別是要預留合適的土地，以應付倉儲、現代物流及現代工業的需求，並促進工業升級增值，以及藉此支援「再工業化」的新措施。至於目前已不適合作工業用途的工業處所，我們應考慮促進它們轉型和活化作其他用途。旅遊方面，我們需要提供足夠的土地和空間，以協助業界均衡和健康地長遠發展，向產品多元化和重「質」的高增值方向發展，並藉此吸引更多高消費的過夜旅客來港。

我們有需要滿足以香港為基地的區域經濟商貿活動的土地及空間需求。與此同時，考慮到區域鄰近地區內日益密切的經濟交流，香港應拓闊眼光，擴展我們的經濟腹地，並創造新的經濟增長和商業機遇平台。例如，把較低增值的經濟活動，例如後勤辦公室，遷移到區域內成本較便宜的地方，藉此騰出更多土地和空間，發展高增值產業。

“為確保香港經濟可持續增長，
我們需要提供足夠的土地和空間，
不單應付當前的短缺，還有未來的需求。”

圖 20 各類型物業的空置率





元素 2

迎接新的經濟挑戰與機遇

為經濟增長提供足夠土地和空間（續）

主要策略方針

提高發展容量，以促進可持續的經濟增長，並擴闊經濟基礎

主要措施

- 增加土地供應，以扶助支柱產業及新興產業，尤其是優質甲級寫字樓。
- 保留及適當地增加現有的工業樓面。
- 為現代工業（例如智能生產及先進製造業）和創新科技產業提供土地，並支援「再工業化」的新措施。
- 提供更多合適的工作空間，供創意產業及初創企業使用（例如共用工作間、活化工業大廈，以及善用空置的政府物業等）。
- 把握未來策略運輸基建的機遇（例如香港國際機場三跑道系統、廣深港高速鐵路及港珠澳大橋），增設新的旅遊景點、更多高檔次酒店、更多會議展覽設施，以及提供更多空間/場地以便為旅客帶來更多元化的旅遊體驗。
- 顧及旅客種類及特徵長遠可能出現的變化，鼓勵旅遊業界在區域層面上多合作。
- 建立足夠的土地儲備，以提高經濟容量及抗禦力。

主要經濟用途

甲級寫字樓

(包括商業核心區及非商業核心區的甲級寫字樓)

一般商貿

(包括非甲級寫字樓，以及不涉及工業生產且對樓面空間要求具彈性的商業活動)

工業

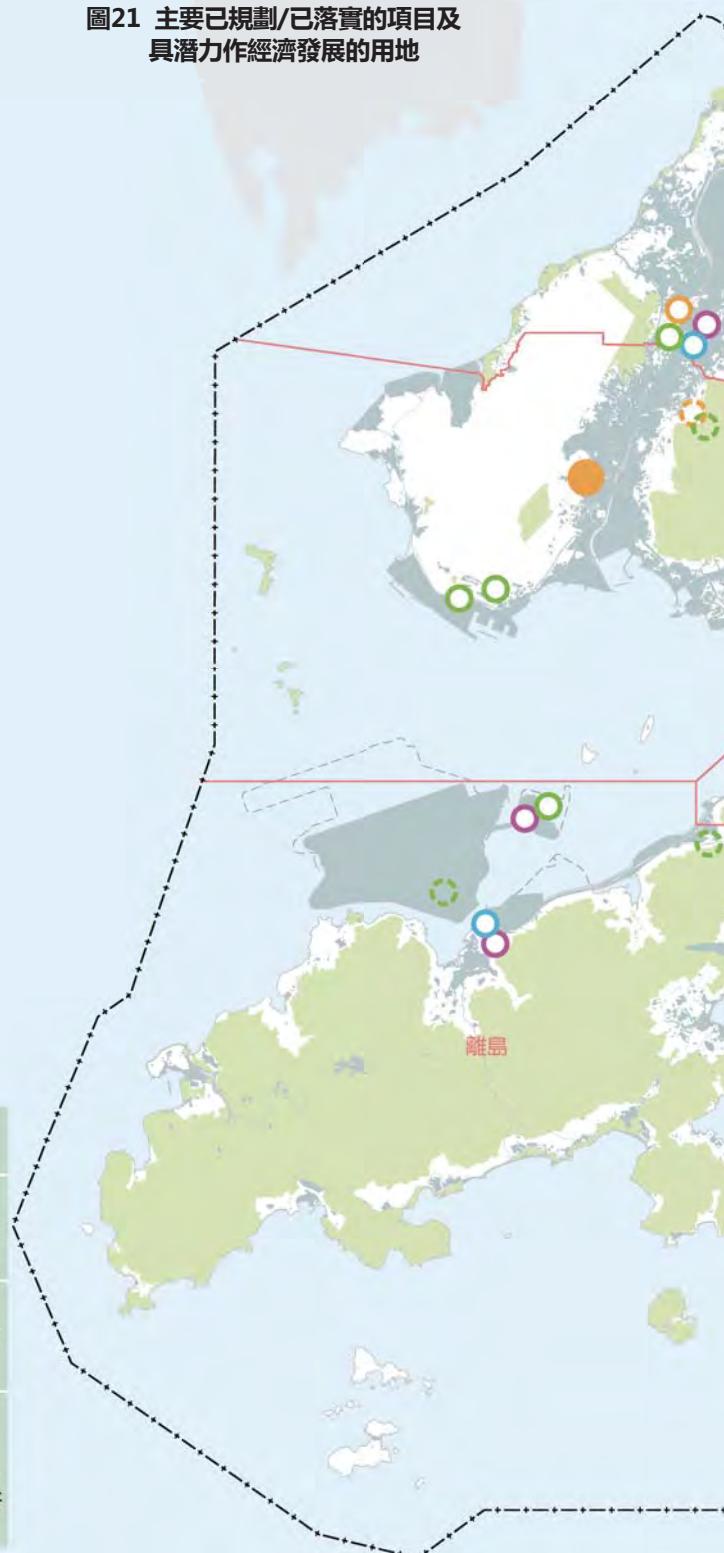
(包括製造、一般物流/倉儲及其他工業活動，但不包括「特殊工業」)

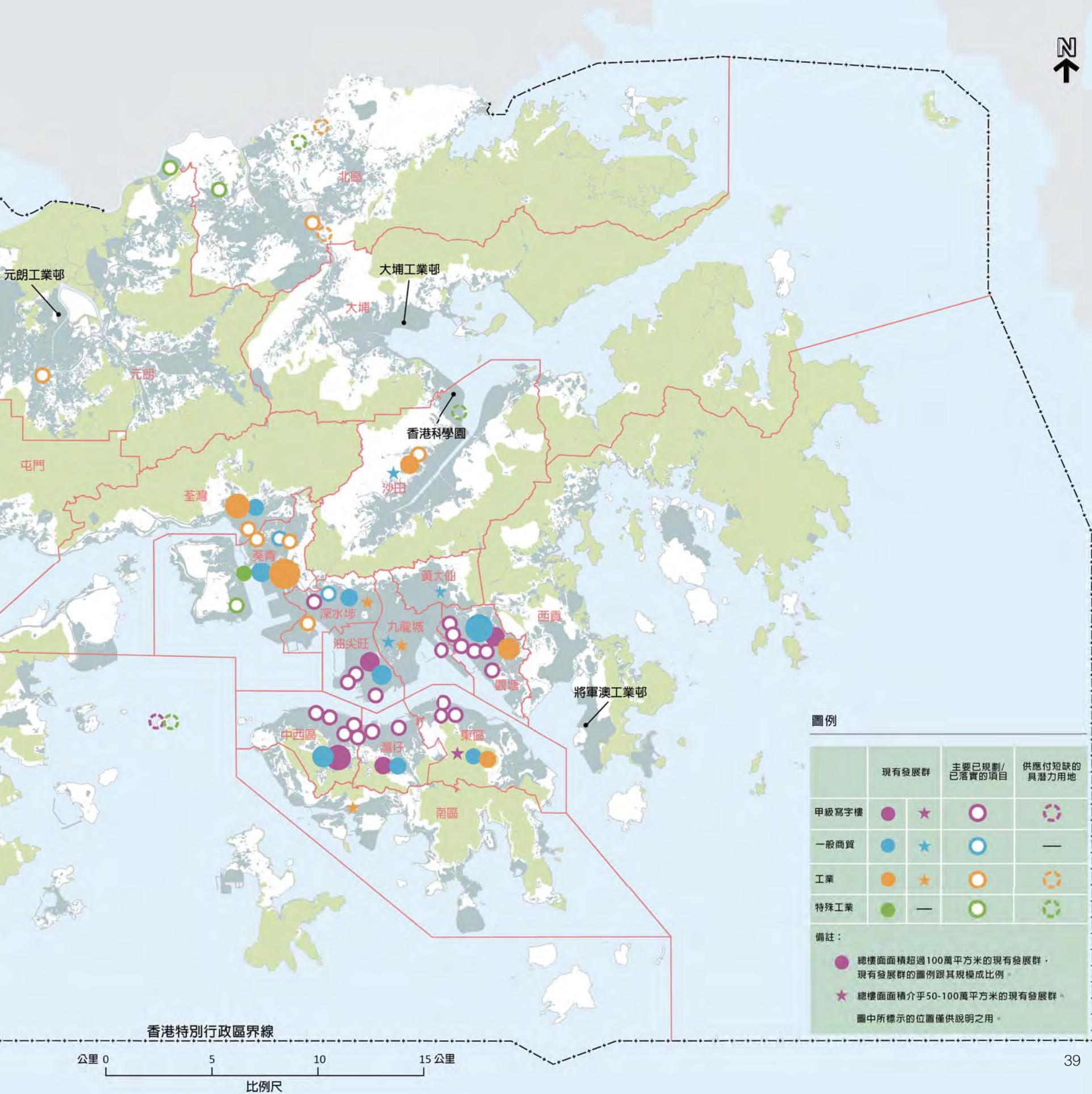
特殊工業

(包括因特殊環境或其他考慮，而對特定地點或作業具特定要求的工業。有關用途一般受制於特殊要求而需設置於特定的處所。工業邨、科學園、高端數據中心、現代物流，以及特別種類的研發及檢測和認證用途均屬此類別)



圖21 主要已規劃/已落實的項目及具潛力作經濟發展的用地







元素 2 迎接新的經濟挑戰與機遇

經濟領域多元化及技能層面廣泛的優質職位

如何進一步促進各行各業的發展，並創造更多優質和技能層面廣泛的職位，將會是香港未來面對的主要挑戰。為此，我們會致力在合適的地點規劃不同的經濟用途，以建立新平台和創造新機遇，並推動相關產業之間的協同效應。

‘‘為提高經濟抗禦力，並配合轉型至知識型經濟的趨勢，我們應提供有利條件，以促進具優勢的產業和新興產業，並加強支柱產業。’’

面對急劇發展的經濟趨勢，例如金融科技、智能生產及服務、全球供應鏈、電子商貿及環保科技等，我們需要穩健而靈活地作回應。我們要配合新興產業的發展，例如創新、科技及現代工業。我們必須保持香港在舉辦會議、展覽及獎勵旅遊（簡稱會展獎勵旅遊）方面的競爭優勢，並吸納更多高端旅客訪港。其中，個人遊旅客的上升已成為全球趨勢，而有關客源對獨特的旅遊體驗和地道生活文化有較大需求。我們亦有需要吸引更多過夜遊客訪港，特別是高消費的商務旅客和遊客。我們會支持新農業政策，推動本地農業現代化和可持續發展。

除此之外，我們還須籌劃以下範疇：

主要策略方針

提供有利條件及政策，以支援支柱產業及新興產業

主要措施

- 加強現有的支柱產業，支援現代工業（例如先進製造業），並借助新興產業擴闊我們的經濟基礎。
- 與創新及科技局合作，提升／擴展現有的科學園／工業邨，並推動在蓮塘／香園圍新口岸附近發展科學園／工業邨。
- 與商務及經濟發展局合作，提供更多會展獎勵旅遊場地。
- 與食物及衛生局／漁農自然護理署合作，推動農業園發展，並檢討現有農地狀況，以保留常耕農地及具良好復耕潛力的休耕農地。

培育大部分為中小企業的創意及新興產業、發展具優勢的市場，以及另類旅遊業（例如生態旅遊、文化旅遊、文化遺產旅遊及體育旅遊）。

在適當地點提供更多規模合適的會展獎勵旅遊場地。



為準備「再工業化」的來臨而提供土地，特別是為現代工業。





元素 2

迎接新的經濟挑戰與機遇

創新科技與合作

“香港在創新及科技發展方面落後於其他地區。我們應提供平台和有利條件，推動創新及科技發展，並促進各經濟領域之間的合作。”

創新及科技發展，預期會在未來成為全球經濟的主要動力。有見及此，我們有需要進一步推動創新及科技的發展，為本港的經濟增長和城市創新方面帶來新動力。舉例說，我們有需要提供合適的土地和空間，以協助工業邁向高端科技化。另外，初創企業勇於運用嶄新科技，開拓新市場，已成一股新浪潮，我們有需要提供適切的平台讓它們繼續成長。我們亦需考慮在生產及產品和服務的交付過程中，採用智慧、環保及具抗禦力的措施。

香港正轉型成為知識型經濟。為此，我們有需要配合大學、高等教育和培訓機構、科學園、協助創業和培育企業的工作間，以及創新科技企業等的發展需要。政府需要與相關界別 / 產業、學術界及研究機構建立緊密的合作關係，確保各界能合作無間。我們亦需要建立適切的科技生態系統、為初創企業建立商業聯繫、支持各產業的垂直整合，以及協助個別產業建立供應鏈，藉此確保有恰當的平台和條件讓企業持續發展。

主要策略方針

推動創新及科技發展，並促進合作

主要措施

- 在香港東部鞏固和推動知識及科技走廊，以及在未來蓮塘 / 香園圍口岸附近發展一個重點科學園 / 工業邨。
- 提供合適的土地及空間，以配合大學、高等教育和培訓機構、科學園、培育企業和協助創業的工作間，以及創新科技企業的發展需要。
- 採取恰當的規劃措施，以扶助建立科技生態系統、支援企業創業，並促進合作。



數碼港



元素 2 迎接新的經濟挑戰與機遇 足夠和合適的人力資源

世界及各大城市均在致力爭奪人才，特別是流動性高的金融及專業服務業、創新及科技，以及創意產業的人才。展望未來，為保持香港的競爭力，我們有需要提供有利環境，以挽留和培育本地人才，並吸引海外人才來港以發展新興產業，同時釋放本地勞動潛力。鑑於本港人口老化令勞動人口下降，人才將對香港的未來發展起着關鍵作用。

教育和培訓，對提高生產力及迎接新模式的經濟生產及服務，尤為重要。為此，我們應發展更多類型的教育及培訓設施（例如科學、科技、工程及數學），以配合金融、商貿、科技、創新、設計、航空、旅遊及其他行業。我們亦要設立世界級的教育設施，以培育更多人才，並吸引海外投資

者來港投資。為配合培育和挽留人才的政策措施，香港應提供足夠的配套設施，例如專門或培育企業的工作間（例如科學園及科技園），以及合適的工作空間（例如共用工作間）。

“**在全球求才若渴的環境下，
我們需要提供相關的教育和培訓設施，
配以合適的條件，以培育、
吸引及保留珍貴的人力資源和人才。**”

圖22 45個熱門外派地點排行榜（摘錄）

地點	整體排名	個別範疇排名		
		經濟	體驗	家庭
香港	13	19	12	18
新加坡	1	2	4	3
台灣	14	24	7	15
泰國	24	37	10	17

資料來源：匯豐銀行（2016）“Global Report on Expat Explorer - Achieving Ambitions Abroad”



主要策略方針

培育及吸引人才

主要措施

- 提供 / 預留合適的土地，以發展更多及更廣泛的教育 / 培訓設施，包括世界級的教育設施，並改善舊校舍。
- 全面及全方位地提升香港的宜居度（例如改善環境質素）。
- 提供更多元化的生活模式，增加配套設施的選擇（例如國際學校、居所，以及高效率且多元化的交通網絡和出行模式選擇）。
- 考慮在政府物業為初創企業提供工作空間，並與私人企業及非牟利團體合作，支援及鼓勵初創企業的發展。
- 採取規劃措施，以配合人口政策督導委員會所提出的五管齊下策略，特別是有關釋放本地勞動潛力、提升本地培育人才的質素，以及吸引外來人才的範疇。



元素 2 迎接新的經濟挑戰與機遇

適時提供足夠的基建配套設施

“為增強與全球和區域的緊密聯繫，香港需要提升鐵路、道路及航空方面的連繫，加強基建配套設施的支援，我們亦需要為一些特殊產業提供切合所需的設施。”

成功的經濟體系有賴完善的基建配套設施。為扶助經濟增長及加強香港與全球和鄰近區域城市的功能連繫，我們需要提升香港的效率，包括運輸連繫（例如鐵路、道路和航空運輸），加強資訊及通訊科技，以及基建設施的配套（例如商業車輛的泊車設施及旅遊景點和郵輪碼頭的公共交通）。

除了提供新的基建設施外，我們還須審慎地檢視、提升及更新現有基建配套設施的容量，以配合支柱產業和新興產業的發展（例如拓闊辦公室和企業的選址）。

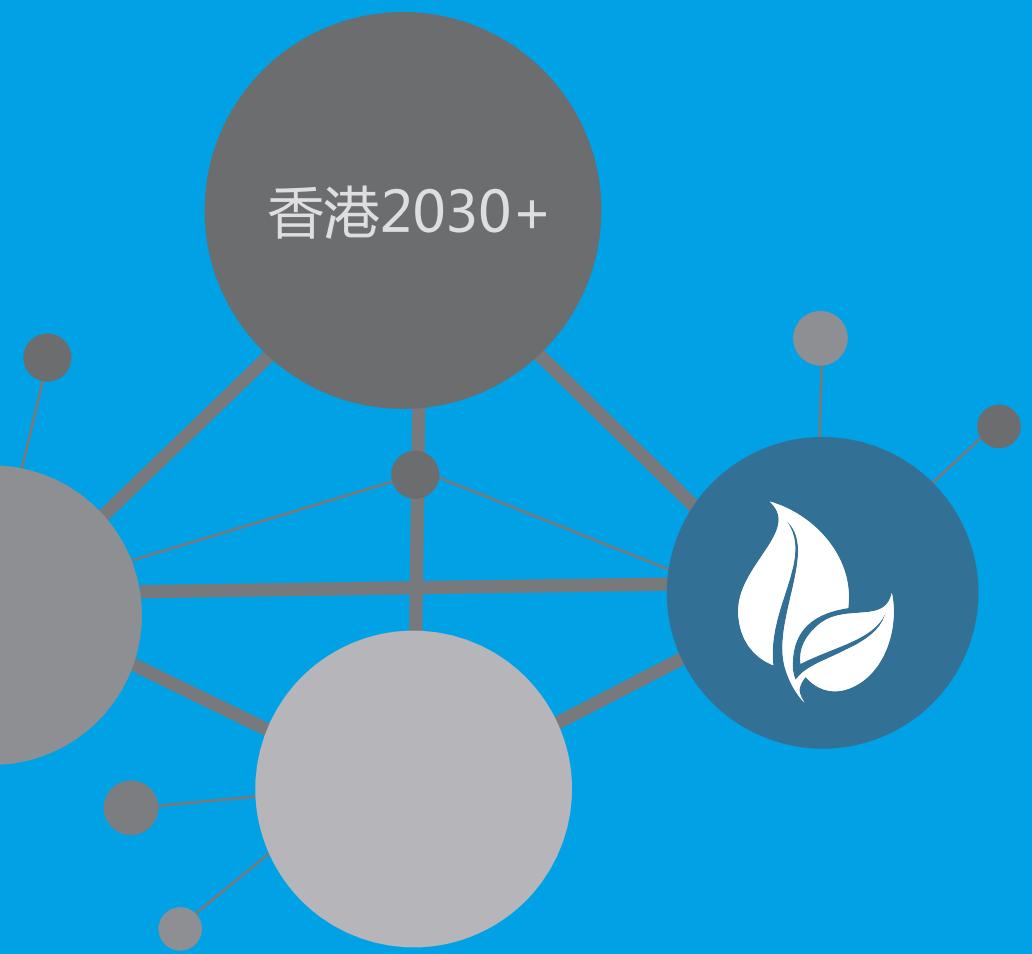
主要策略方針

提供足夠的基建配套設施

主要措施

- 進一步提升香港的效率，並加強功能和實體上的連繫。
- 密切審視過境及離境口岸設施的承載力。
- 加強各旅遊景點的公共交通。
- 進一步利用資訊及通訊科技和免費無線上網服務，包括協助企業及訪港遊客。





3 元素

創造容量以達致可持續發展

香港需要足夠的可供發展土地和空間，令社會和經濟在未來持續發展。但過去十年，土地供應一直落後於需求。我們將致力創造發展容量，並同時提升環境容量，讓香港可持續發展。



元素 3

創造容量以達致可持續發展

環境容量對促進可持續發展及應對氣候變化有重大作用。環境容量是指一個環境對維持人類活動和生物多樣性的能力。在天然資源有限的前提下，我們不但要確保發展不會對環境造成無法接受的影響，也要考慮如何改善整體的環境。

考慮到現時發展容量不足，並顧及到預期中的需求，香港必須適時增加更多可供發展土地、運輸，以及基建設施的容量。為加強抗禦力，我們必須以長遠的目光審視本港的容量，而不受限於任何規劃期限。我們需要嚴格監察及管理已規劃的土地和空間容量，並按照相關指引和慣例，推展個別項目，以實現其相關容量。我們更可進一步建立合理的土地儲備（即額外容量），以應付不時之需。但是我們會為相關的土地儲備作定期檢討，以審視其長遠用途，並可能作短期用途或其他有裨益的用途，以善用土地資源。

為達致可持續發展，我們必須積極地改善及提升環境容量，而不是被動地緩減損失。香港的土地供應來源需要多元化，並提供具創新意念的選擇，以應對各種變數和限制。我們亦須投放適當的資金和人力資源、採納創新的措施，配以建造業界的支援，以提供所需的土地和基建設施。整體而言，我們需要一套均衡、靈活且穩健的規劃。

我們有甚麼土地需要和需求？



“我們需要適時創造足夠的土地及空間，以應付現有短缺及預期需求。同時亦需要一套可持續、多元化、創新，以及具抗禦力的創造容量策略。”





元素 3

創造容量以達致可持續發展

長遠土地需求的粗略估算

創造容量的目的，是為根據共同的願景和有關未來土地需求的指標，確保有足夠的資源滿足發展需要。我們已致力就本港在社會、經濟及環境層面上所需要的長遠土地需求進行估算。創造容量對策略性規劃有重要的作用，在規劃個別工程項目時，我們會顧及實際的發展需要。隨著時間過去，前景會越趨明朗。我們將定期審視這些估算，並適時調整已規劃發展項目的發展步伐和規模。

“未來變幻莫測，
我們需要審時度勢，預早規劃。”

房屋

房屋用地需求已考慮以下因素：

- 新增家庭住戶的增長
- 現有居住環境欠佳的住戶
- 受重建計劃影響的住戶
- 其他需求（例如非本地學生及買家）
- 自然空置

隨著樓宇迅速老化及其引發的住戶調遷需要，預期重建所佔的房屋用地需求比重會逐步增加。



政府、機構及社區設施、休憩用地及運輸設施

我們需要提供一系列政府、機構及社區設施（包括佔地甚廣的環保基建設施，例如污水處理廠及廢物管理設施）、休憩用地，以及運輸設施，以滿足城市運作和市民生活上的需要。

我們在進行粗略估算時，已計及現有和已規劃社區目前的設施、現有短缺，以及各相關政策局和部門對主要特殊設施的推算。

經濟用途

經濟用地需求已採用計量經濟學模型，對下列五大類經濟用途作出推算：

- 商業核心區的甲級寫字樓
- 非商業核心區的甲級寫字樓
- 一般商業
- 工業
- 特殊工業*

個別的經濟措施亦會額外增加經濟用地的需求，例如科學園、研發園，以及工業邨。



* 特殊工業包括一些對地點或作業方面有獨特要求，以及基於環境或其他因素，而必須設置於特定處所並須符合較嚴謹規格要求的工業用途。

根據目前最可靠資料的粗略估算，本港在目前至遠期（即2040年後）的新增土地總需求將不少於約4,800公頃。扣除已落實及已規劃的工程項目所提供的約3,600公頃土地（預計會在2030年代中期全面落實），我們尚欠逾**1,200公頃**的土地。有關粗略估算所涵蓋的土地用途並非無遺，因此該估算數字亦很可能需要向上調整。有見及此，我們有需要物色新的策略增長區，並適時進行規劃，以解決土地供應不足的問題。

“**本港尚欠逾1,200公頃的土地，方可滿足長遠土地需求的估算，我們有需要規劃新的策略增長區，以滿足需求。**”

新增土地總需求：逾4,800公頃

已落實及已規劃的項目

可提供的總土地供應：3,600 公頃

主要項目包括：

- 啟德發展計劃
- 古洞北新發展區
- 粉嶺北新發展區
- 洪水橋新發展區
- 元朗南發展
- 錦田南發展（第一期）
- 東涌新市鎮擴展

房屋 (200公頃)

尚欠的長遠土地需求約為200公頃，以應付《長遠房屋策略》十年建屋目標以後的公私營長遠房屋土地需求。


經濟用途 (逾300公頃)

就遠期而言，我們尚欠共約100公頃土地，以應付商業核心區內的甲級寫字樓、工業，以及特殊工業用途的需求。

其他指定用途所需的額外土地約為200公頃，包括用於科學園、研發園及工業邨。

部分由市場主導的經濟用途（例如零售），對土地需求的波動較大，亦較難預測。因此，我們無法就相關用途的長遠土地需求作出估算。

政府、機構或社區設施、休憩用地及運輸設施 (逾700公頃)

就相關用途而言，我們仍欠缺約60公頃土地以應付目前短缺，而人口持續增長所引致的額外需求約為650公頃。改善/重建現有未符合標準的政府、機構或社區設施（如學校），提升某些相關設施（如幼稚園）及應對人口轉變的需求（如社區長者護理設施），將進一步增加有關的土地需求。

**尚欠的土地需求：
逾1,200公頃***

*有關估算並非無遺，一些受市場主導的用途（例如零售），對土地的長遠需求較難預測。此外，政府正就建造業和回收業相關設施的土地需求進行研究，而高等教育及會展旅遊空間的遠期估算亦屬未知之數。





元素 3 創造容量以達致可持續發展

創造發展容量

圖23 香港土地供應的考慮

社會普遍支持保育本港珍貴的生態、景觀及歷史和文化資源，包括郊野公園、特別地區、拉姆薩爾濕地、濕地保育區、自然保育區、海岸公園、海岸保護區、限制地區、具特殊科學價值地點，以及各類具文物價值的地點。為創造發展容量及善用土地資源，我們建議優先檢討已受破壞的地區，以及位於已建設區邊緣但已荒廢或保育及公眾享用價值低的地點。此外，我們亦有需要設立具相當規模的策略增長區，透過全面及具規模經濟效益的方式規劃土地和發展基建設施。

“我們需要保留生態、景觀及 / 或歷史價值高的土地，並考慮發展已受破壞的地區和位於已建設區邊緣的土地，以及開拓策略增長區。”



大埔新市鎮

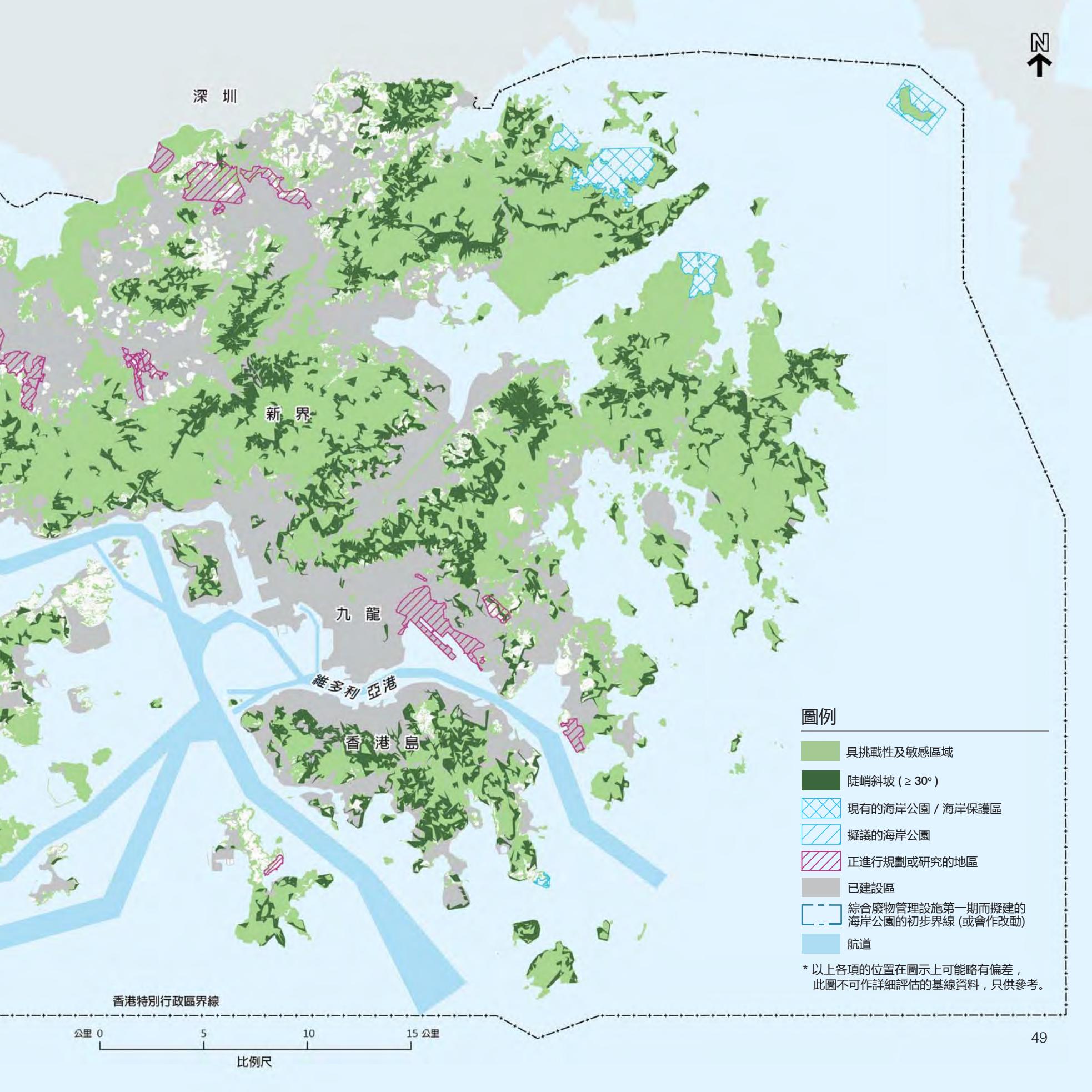


馬鞍山



東涌新市鎮







元素 3 創造容量以達致可持續發展 創造發展容量（續）

過去，特別在千禧年之前，香港土地發展與人口及經濟增長的步伐大致相近。然而，由於眾多原因，本港在過去十年的土地開發步伐已大大放緩。在2000年至2013年間，透過填海所造的土地只有約570公頃，相等於每年平均約40多公頃。相對於1985年至2000年間，每年平均約200公頃土地，明顯大幅降低。這導致土地供應不足、租金和樓價上升，以及令住宅、辦公室、商業和工業空間的空置率持續下降。

我們沒有單一的措施既可處理土地短缺問題，又能滿足所有發展需要。因此，我們建議採取多管齊下、穩健且靈活的方式，以創造發展容量。就此，我們可以考慮以下五大措施：

“採取多管齊下的土地供應策略，精明地運用土地資源，將確保土地供應能保持穩健和具靈活性。”

優化土地使用

- 提升 /改劃合適地點的用途，或改劃未有發展計劃 /原先用途已被擱置的預留土地作其他用途
- 在顧及基建設施的承載力及城市設計考慮因素下，增加發展密度
- 在可行的情況下，採用垂直城市發展模式，將土地運用效率低的用途，例如棕地用途，遷入多層大廈
- 透過綜合規劃及提升基建設施，開拓新發展區及擴展新市鎮

重建美利道多層停車場作商業用途



中環新海濱的綜合規劃

調置土地用途

- 把一些不需要設於優越地段的用途，例如政府、機構及社區設施，遷移至其他地方，藉此騰出土地作住宅和經濟用途
- 更妥善地使用一些不適合作高密度發展的土地，例如已修復的堆填區，作社區及康樂用途
- 確保具高環保及生態價值的自然環境得到保育及改善的同時，騰出保育價值及公眾享用價值低的地點作其他有利用途

創新拓展空間

- 探討開拓更多岩洞及地下空間的發展，以騰出地面空間
- 探討進行更多上蓋發展以善用土地
- 探討運用創新方法，解決技術及基建方面的限制，例如把潛在危險裝置的相關風險降低，以及解決土力工程上的限制

圖24 岩洞總綱圖

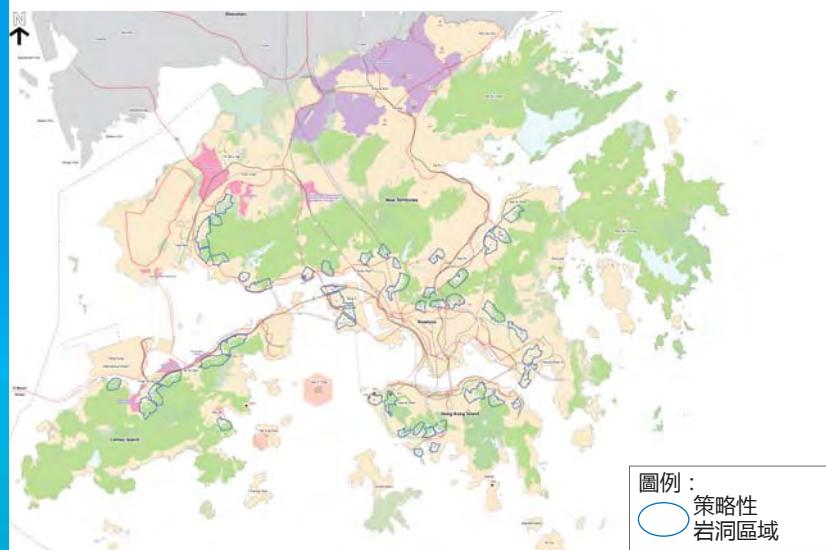


圖25 城市地下空間發展先導研究的四個策略性地區



創造土地

- 在維港以外，對生態和環境影響較低的水域進行填海
- 發展位於新界鄉郊地區，與周邊地區不協調的棕地（例如露天儲物場、回收場及工場），以及荒置農地
- 在充分考慮保育價值後，審慎挑選適合的未開發的土地作發展



土地使用週期規劃

- 及早規劃石礦場、堆填區或其他「臨時」用途在完成其使命後的後續用途，以善用有關土地，並加快用作其他有利用途





元素 3 創造容量以達致可持續發展

提供運輸及其他基建配套設施的容量

“一套均衡的土地用途規劃，配以需求管理措施，將有助善用運輸及基建設施的容量。”

運輸基建

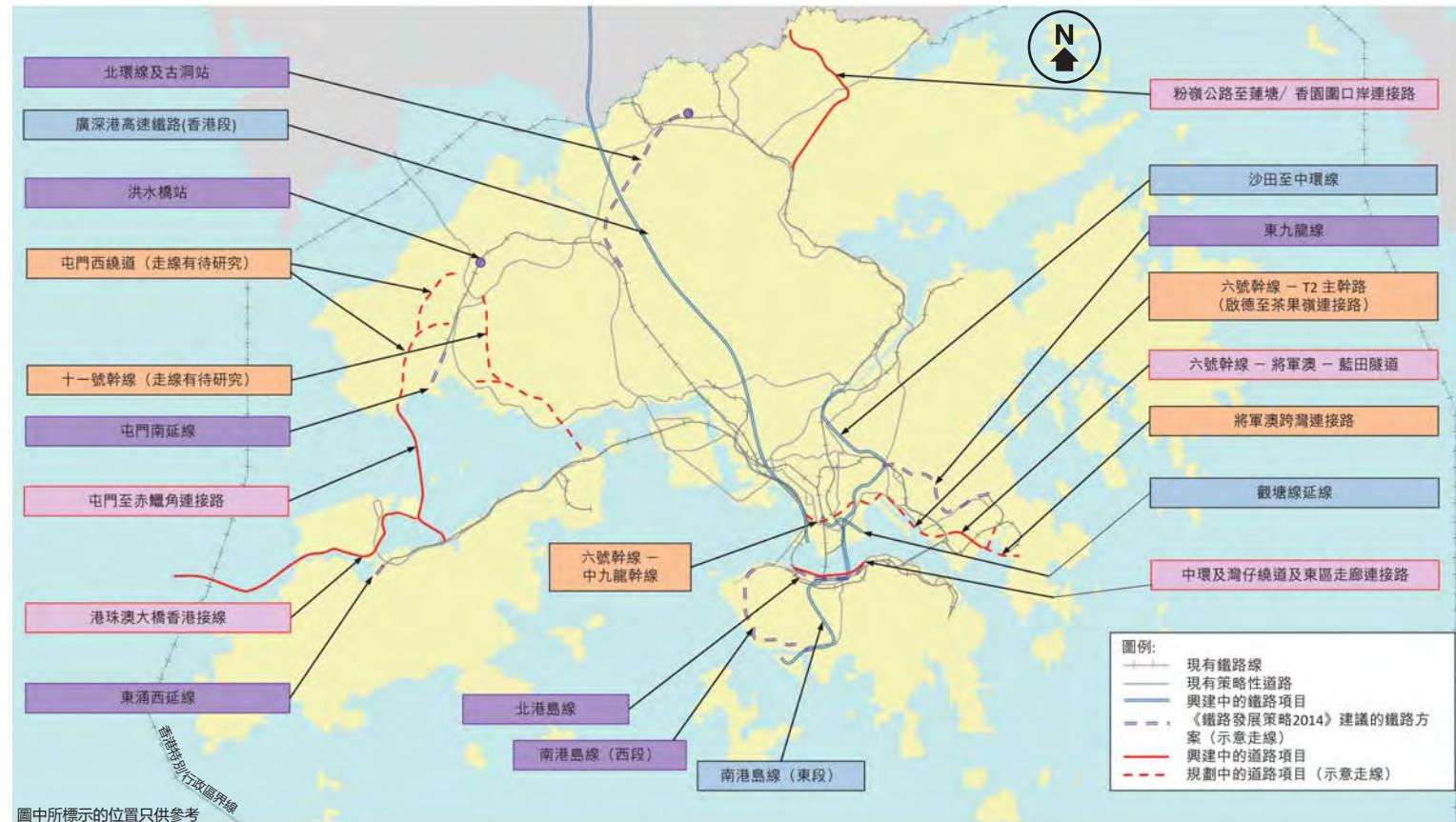
我們需要研究提供新的策略性運輸基建設施，及改善現有設施，以配合新的策略增長區。除了考慮土地、資本投資及經常性開支等因素外，環境方面的問題亦須兼顧。我們要盡量降低新需求，善用現有 / 新運輸基建設施的容量。

我們有必要推行有效的交通管理措施，特別是針對私家車輛的增長和使用。鐵路應繼續成為公共運輸系統的骨幹，並輔以其他公共交通工具、

步行、單車及其他低碳交通工具，藉此減少碳足印。我們應盡量善用公共交通工具，以減少對私家車輛的依賴。

我們還需要重塑市民日常出行的模式，以盡量減少以車輛代步的需要。我們應在傳統商業核心區以外，劃定更多與就業相關的土地用途，以應對居所與職位在空間上錯配的問題。我們應透過規劃，把人口及經濟活動集中於公共運輸樞紐的覆蓋範圍內。

圖26 現有、已落實及擬議的鐵路及策略性公路



其他基建配套設施

為達致可持續增長，我們應適時規劃，提升主要基建設施的容量，例如在食水供應、污水處理及廢物管理等方面。有關策略方針亦包括盡量減低基建設施的土地需求及資源消耗（例如把不同類型的廢物處理及轉運設施置於同一地點，以及透過回收 / 循環再用措施，減少基建設施運作所產生的排放物）。

我們應採用一套綜合智慧、環保和具抗禦力的基建系統（例如利用區域供冷系統、電動車充電設施、轉廢為能、污水循環再用，以及進行整個生命週期的碳排放評估）。有關措施能有效減低對環境造成的影響、提升能源效益，以及為氣候變化作好準備。

“透過基建設施的綜合規劃，減少土地需求，促進智慧、環保及具抗禦力的基建系統。”



沙田污水處理廠



大坑東地下蓄洪池



新界東南堆填區



展望未來的洪水橋新發展區



元素 3 創造容量以達致可持續發展

創造、提升及再生環境容量

自然環境和生物多樣性對市民的福祉和健康尤為重要。自然環境為我們提供食物和食水、協助調節微氣候，以及淨化水質。為促進可持續發展，我們必須在制訂創造發展容量的規劃框架時，一併創造、提升及再生環境容量，把環境保育和生物多樣性納入考慮過程當中，以作規劃及決定，改善我們的環境。這些方針正好呼應政府為回應《生物多樣性公約》的建議，為香港制訂《生物多樣性策略及行動計劃》的相關工作。



活化水體（西貢）



活化耕地（荔枝窩）



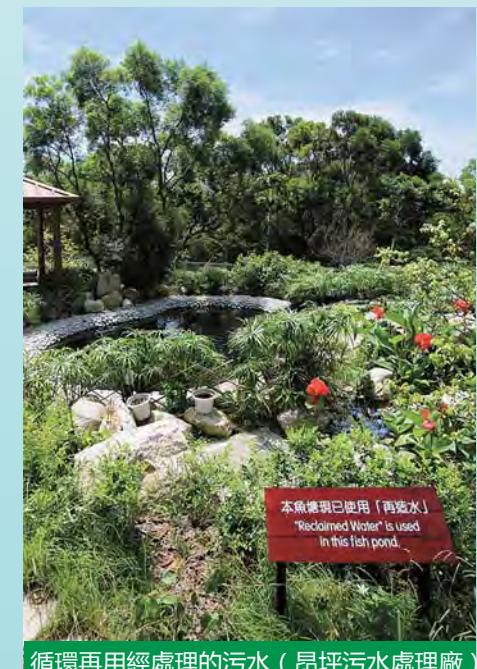
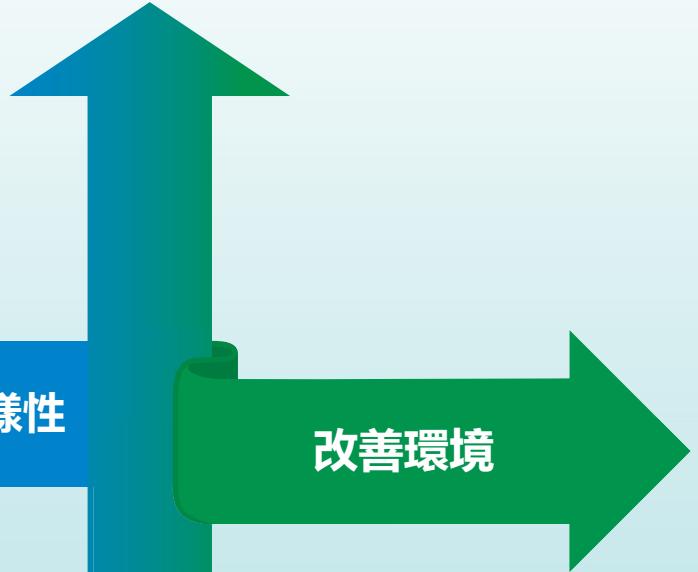
保護郊野公園「不包括土地」
(將有關土地納入郊野公園或法定圖則內)



促進城市的生物多樣性



繼續維持及保護現有的保護區
(自然保育區、特別地區等)



循環再用經處理的污水（昂坪污水處理廠）



規劃為低碳城市
(啟德的區域供冷系統)



活化已修復的堆填區 (藍田)



改善路邊環境



採用轉廢為能方法
(屯門 源·區)

“為達致可持續發展，我們需要把生物多樣性納入為重要考慮因素，並主動提升環境容量。”

擬建洪水橋站及區域廣場

區域經濟及文娛樞紐

休憩用地帶

社區園圃

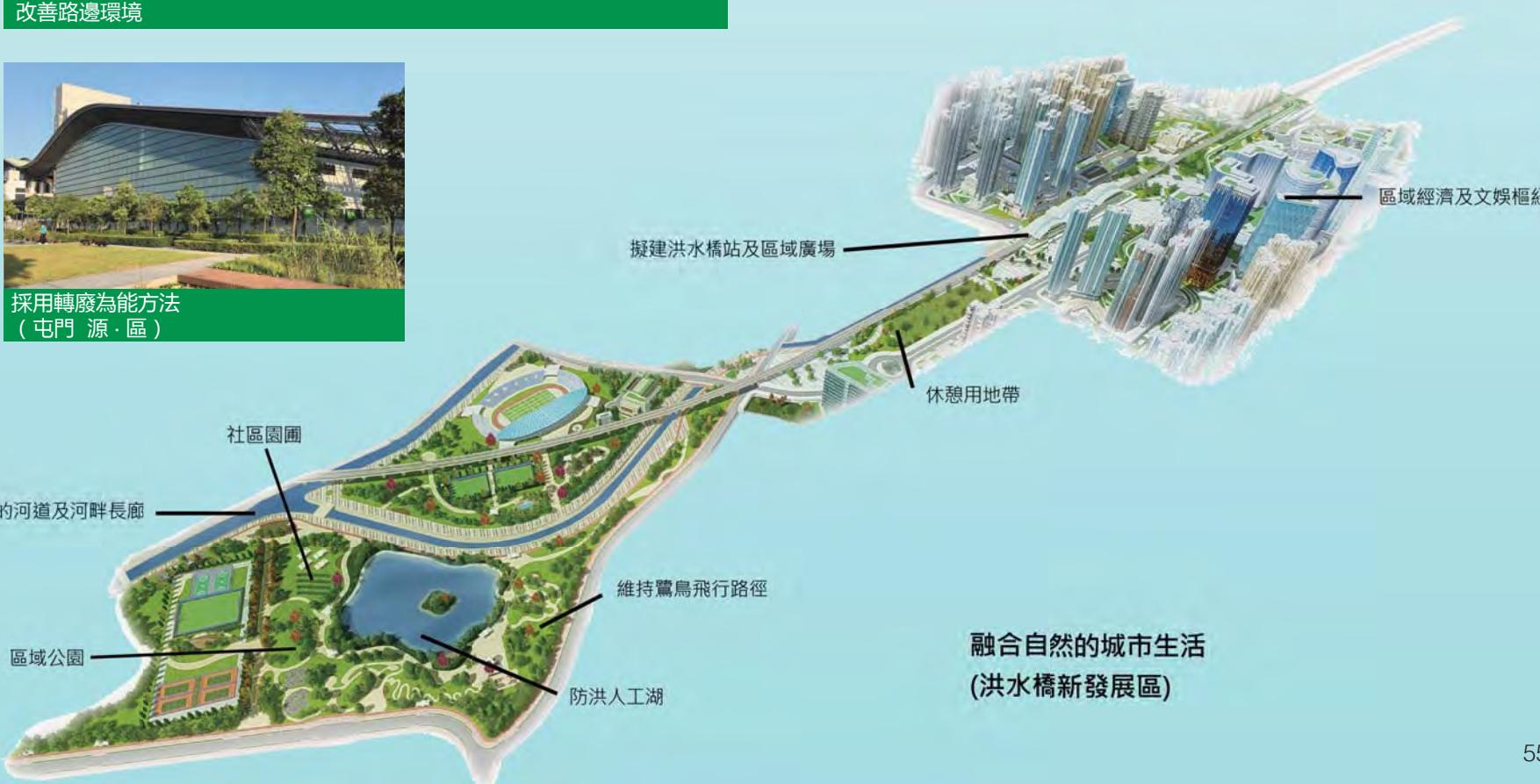
活化後的河道及河畔長廊

區域公園

維持鶯鳥飛行路徑

防洪人工湖

融合自然的城市生活
(洪水橋新發展區)





元素 3 創造容量以達致可持續發展

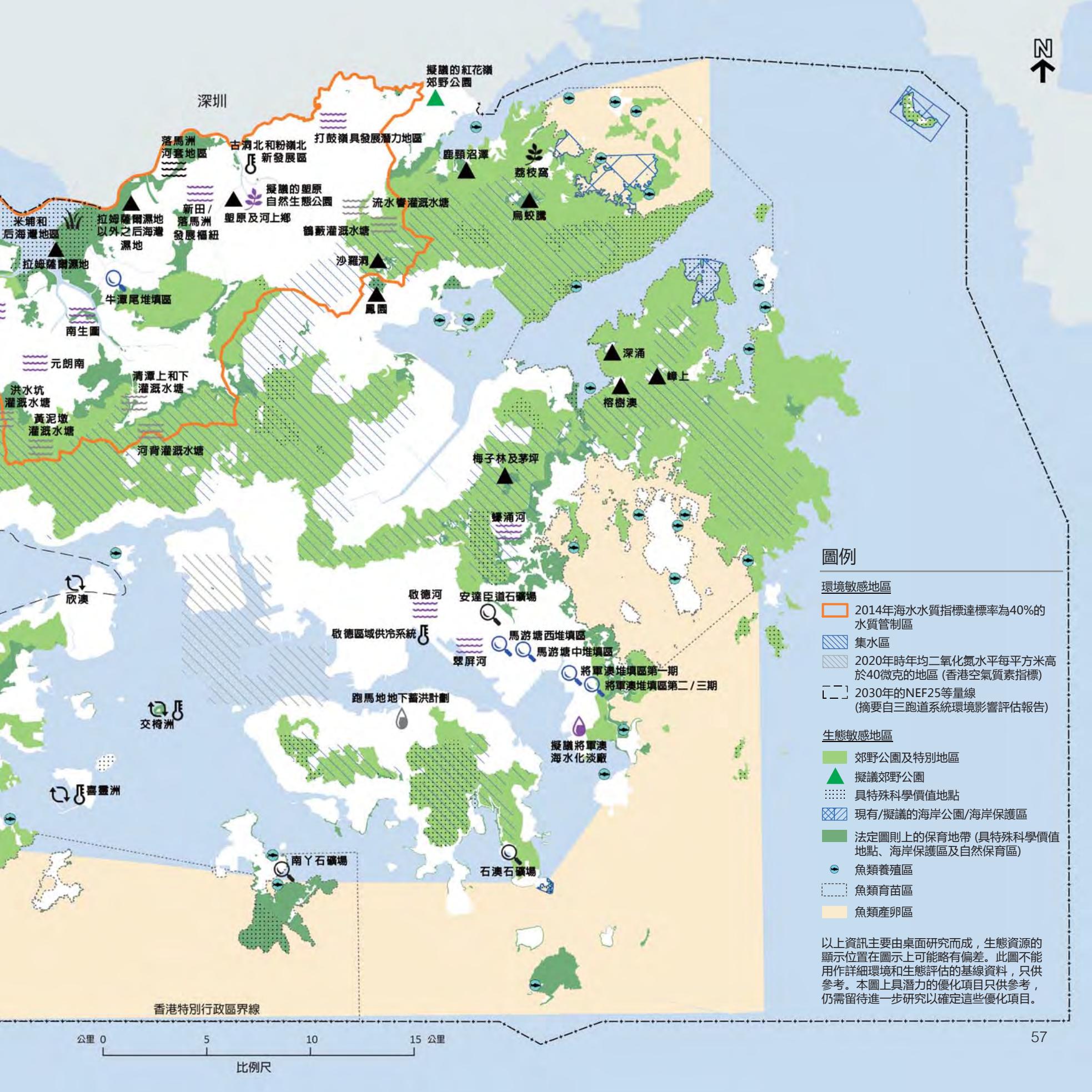
創造、提升及再生環境容量（續）

下圖載錄了本港境內的環境和生態敏感地區。我們應避免在這些地區進行大型發展。另外，我們亦應進一步研究一些可能範疇，透過主動的保育方案、適當的管理、適切的規劃和設計，以及減少消耗資源和污染等措施，以創造環境容量或推動其再生。

層面	擬議的措施
優化生物多樣性	<p>郊野公園、海岸公園和具特殊科學價值地點</p> <ul style="list-style-type: none"> 繼續保護 落實議中的擴展 優化郊野公園植林
	<p>12個須優先加強保育地點和郊野公園「不包括土地」</p> <ul style="list-style-type: none"> 繼續保護 在新自然保育政策下，透過公私營界別合作和管理協議計劃優化 12個須優先加強保育地點的保育價值 將郊野公園「不包括土地」納入郊野公園範圍或法定規劃圖則內
	<p>濕地/沼澤</p> <ul style="list-style-type: none"> 繼續保護 (例如：拉姆薩爾濕地、濕地保育區及濕地緩衝區) 識別需要優化的地帶
	<p>水體</p> <ul style="list-style-type: none"> 活化河道 優化水道/蘆葦床 優化灌溉水塘
	<p>農業</p> <ul style="list-style-type: none"> 設立農業園 設立自然生態公園 活化荒廢農地
	<p>都市生物多樣性</p> <ul style="list-style-type: none"> 推廣都市生態 (例如優化都市綠化的生態價值)
	<p>海岸線</p> <ul style="list-style-type: none"> 在新的填海工程採用生態海岸線 / 改建現時的海堤為生態海岸線
改善環境	<p>能源</p> <ul style="list-style-type: none"> 規劃一個低碳城市和一個通風環境良好的都市
	<p>空氣和噪音</p> <ul style="list-style-type: none"> 透過環保運輸和綠色基建，減少空氣污染物 改善及保留寧靜環境
	<p>水資源</p> <ul style="list-style-type: none"> 節約用水運動 保護及優化水資源 海水淡化使淡水源多元化 再造水：廢水循環再用 洗盤污水循環再用和雨水收集系統
	<p>廢物</p> <ul style="list-style-type: none"> 4R 概念：減少、重用、回收、循環再造 實踐轉廢為能
	<p>已受破壞的地區</p> <ul style="list-style-type: none"> 全面重新規劃棕地 修復石礦場 修復堆填區 (活化已修復堆填區資訊計劃可供已修復堆填區再進行發展)

圖27 概念性環境保護及自然保育規劃框架







元素 3 創造容量以達致可持續發展

智慧、環保及具抗禦力的城市策略

“「智慧、環保及具抗禦力城市」的概念應滲透至都市環境的每一環節，包括土地用途規劃、運輸、基建和建築等各方面，讓我們的城市能可持續發展，迎接未來。”

於2016年正式簽署的《巴黎協定》，標誌著國際間在對抗氣候變化的共同承諾。作為一個對環境負責的國際城市，香港要作好準備，甚至擔當牽頭的角色，以迎接21世紀的城市挑戰，特別是氣候變化所帶來的挑戰。採取符合智慧、環保及具抗禦力原則的城市策略，對我們達致這些目標非常關鍵。

正如圖表所示，智慧、環保及具抗禦力的城市策略涵蓋一系列的建設環境範疇。其中，《香港2030+》會聚焦於與土地用途規劃、運輸、基建，以及建設環境相關的範疇。

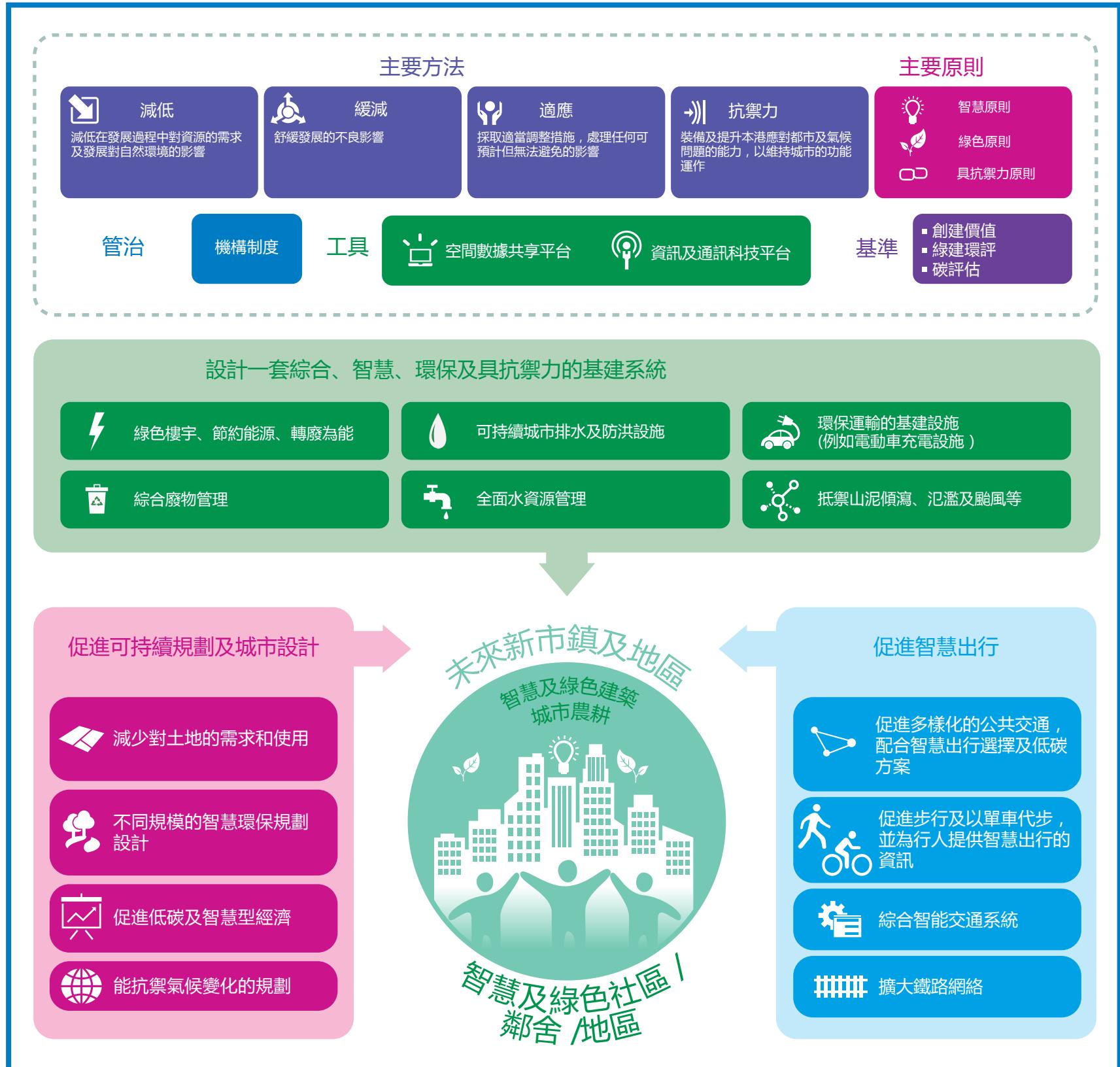
智慧、環保及具抗禦力的城市策略涵蓋以下三個與建設環境有關的範疇：

- (i) 推動可持續的規劃及城市設計；
- (ii) 促進智慧出行；以及
- (iii) 制定綜合智慧、環保及具抗禦力的基建系統。

有關策略主要針對減低對資源的需求和使用、推動低碳的智慧型經濟和生活模式、減少碳排放、提高城市效率、提升業務的生產力、改善城市生活質素，以及提升抗禦氣候變化的能力。有關策略同時要求設立空間數據共享平台和穩健的資訊及通訊科技基建設施，以作支援。

總括而言，相關策略要求我們把創新、警覺性高、靈活及具前瞻性的思維，滲透至城市規劃和發展過程的每一個環節。

圖28 智慧、環保及具抗禦力城市框架下的建設環境





元素 3

創造容量以達致可持續發展

主要策略方針及措施

創造發展容量

⌚ 主要策略方針：優化土地使用

⚙️ 主要措施

- 提升 / 改劃合適的土地
- 搬遷不需要設於優越地點的用途
- 把低效且低密度的用途遷入多層大廈
- 在規劃條件許可下增加發展密度
- 探討更多上蓋發展以善用土地
- 探討運用創新方法解決基建 / 技術 / 土力工程上的限制，以釋放土地發展潛力

⌚ 主要策略方針：尋找新土地

⚙️ 主要措施

- 保育並優化具高環境及生態價值的自然環境，物色保育價值和公眾享用價值低的地方作其他更有效益的用途
- 檢討新界的棕地及荒置農地
- 探討在維港以外進行適當規模的填海
- 探討更多岩洞、地下空間以及上蓋發展
- 及早規劃石礦場、堆填區或其他臨時用途的後續用途

提供運輸配套的容量

⌚ 主要策略方針：運輸基建配套設施

⚙️ 主要措施

- 繼續推行以鐵路為運輸系統骨幹，並輔以其他公共交通服務的政策
- 管理私家車輛的增長及使用
- 優化路面的公共交通安排
- 推廣低碳、低排放的交通工具

屯門新市鎮



* 沙田新市鎮



提供運輸配套設施的容量 (續)

⌚ **主要策略方針**：重塑出行模式

⚙ **主要措施**

- 促進智慧城市發展，拉近就業與居所之間的距離，推動步行及以單車代步，以減少出行需要
- 在新發展區內及傳統商業核心區範圍以外，劃定更多與就業相關的土地用途

提供其他基建配套設施的容量

⌚ **主要策略方針**：推廣綜合智慧、環保及具抗禦力的基建設施

⚙ **主要措施**

- 推廣區域供冷系統、電動車充電設施、轉廢為能、污水循環再用等

⌚ **主要策略方針**：推廣廢物管理

⚙ **主要措施**

- 檢討回收業的土地需求，並為未來的廢物管理及轉運設施進行規劃
- 推廣綜合廢物回收和轉廢為能設施
- 探討在同一地點設置不同類型的廢物處理及轉運設施

創造和提升環境容量，及推動環境容量再生

⌚ **主要策略方針**：落實改善環境和加強生物多樣性的基本框架

⚙ **主要措施**

- 推展在有關框架下就發展、基建規劃和自然保育所制定的措施

智慧、環保及具抗禦力的城市策略

⌚ **主要策略方針**：落實智慧、環保及具抗禦力的城市框架

⚙ **主要措施**

- 把智慧、環保及具抗禦力的城市框架應用至全港性規劃及新發展區/個別地區的規劃
- 建立綜合的共享空間數據平台和資訊及通訊科技平台

望原



*



*航空照片由地政總署提供 © 香港特別行政區政府 版權特許編號 G25/2015



概念性空間框架

“我們建議訂立明確的框架，把三大元素轉化到空間規劃，未來的發展將集中在一個都會商業核心圈、兩個策略增長區，以及三條主要發展軸上。”



概念性空間框架

指導原則

我們為全港發展制定了一個概念性空間框架。在制定該框架的過程中，我們已充分考慮了土地供應和需求評估、各項現有、已規劃及已落實項目的空間分布、運輸基建設施、環境狀況，以及下列的指導原則：

- (i) 保育生態和保育價值高的地區，並適切關注環境敏感的地區。把發展集中在發展軸和樞紐內，避免都市無序地擴展。
 - (ii) 促進經濟集聚，建立足夠規模及商業生態系統，以提升效率、方便營商及改善經濟表現和合作關係。我們應善用策略性地點，把握新建道路、鐵路和過境口岸所帶來的新發展機遇，並把產業集聚於可達性高的策略地點。
 - (iii) 在新策略增長區內創造經濟活動及建立就業樞紐，以優化人口與職位的空間分布情況。把握新機遇，創造技能層面廣泛的職位，拉近就業與居所之間的距離，以及提升社區的可持續性。
 - (iv) 透過規劃及城市設計措施，改造擠迫的舊區，並構建智慧、環保及具抗禦力的新發展區，以提升宜居度。善用藍綠自然資源，並採用「城、鄉、郊、野共融」的概念，拉近大自然與市民之間的距離。

“概念性空間框架為規劃、土地及基建發展提供指引，讓香港得以可持續發展。”



圖29 現有及主要已落實/已規劃的發展



概念性空間框架

空間發展模式

圖30 擬議空間發展模式

都會商業核心圈

- 聚集商業活動，在城市核心建立一個重要樞紐
- 現有都會區內的中環商業核心區及九龍東第二商業核心區
- 西九龍 - 與中環商業核心區形成協同效應，並透過廣深港高速鐵路與內地緊密連繫
- 北角 / 鰂魚涌 - 次辦公室樞紐
- 黃竹坑 - 新興的辦公室及商業樞紐
- 東大嶼都會 - 第三商業核心區，為辦公室及商業發展提供一個全新的智慧型平台

西部經濟走廊

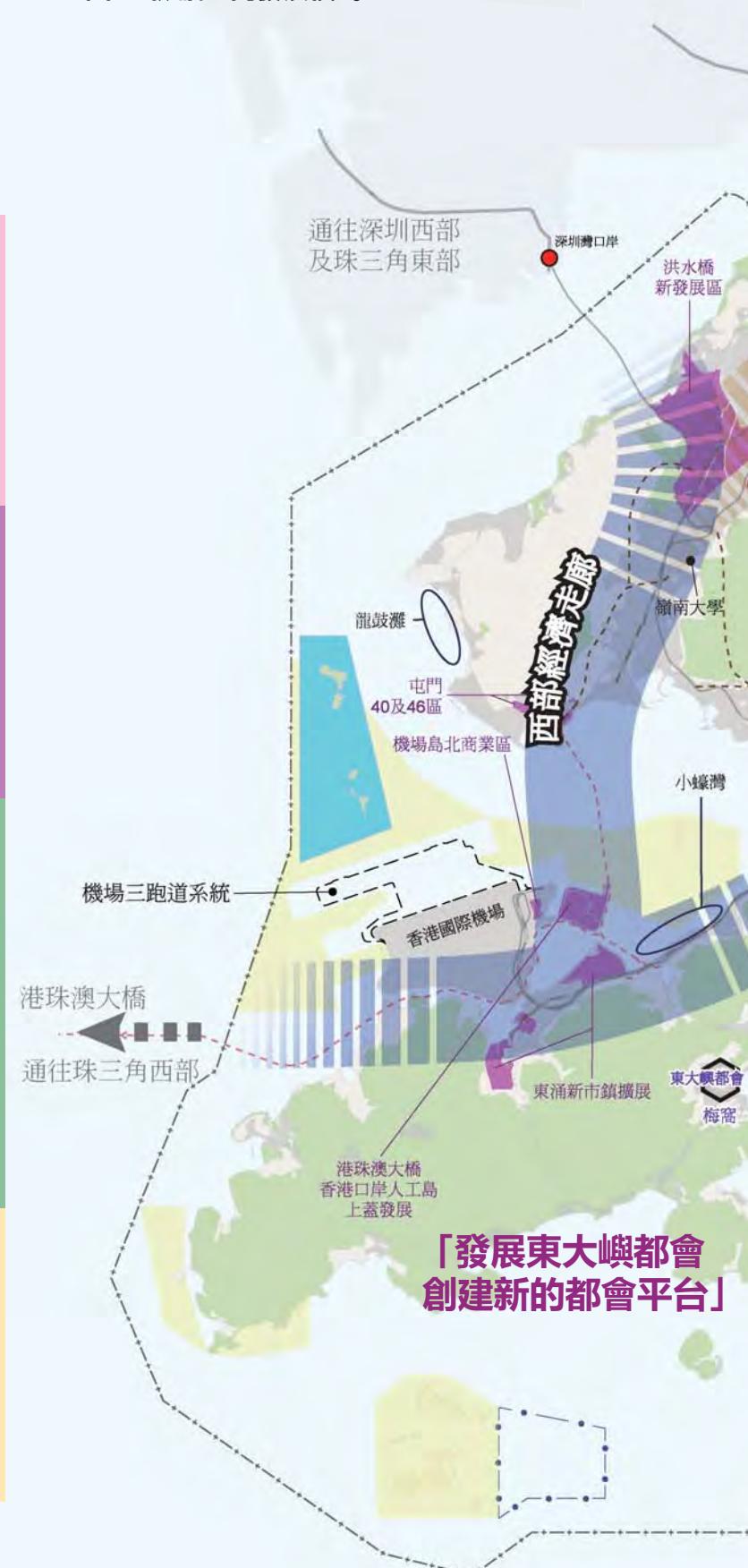
- 擁有策略性運輸基建，為國際及區域門戶
- 香港國際機場及其三跑道系統和北商業區
- 港珠澳大橋及香港口岸人工島上蓋的商業發展
- 東涌新市鎮擴展 - 新商業樞紐
- 屯門西物流發展
- 洪水橋新發展區已規劃的商業 / 現代物流發展

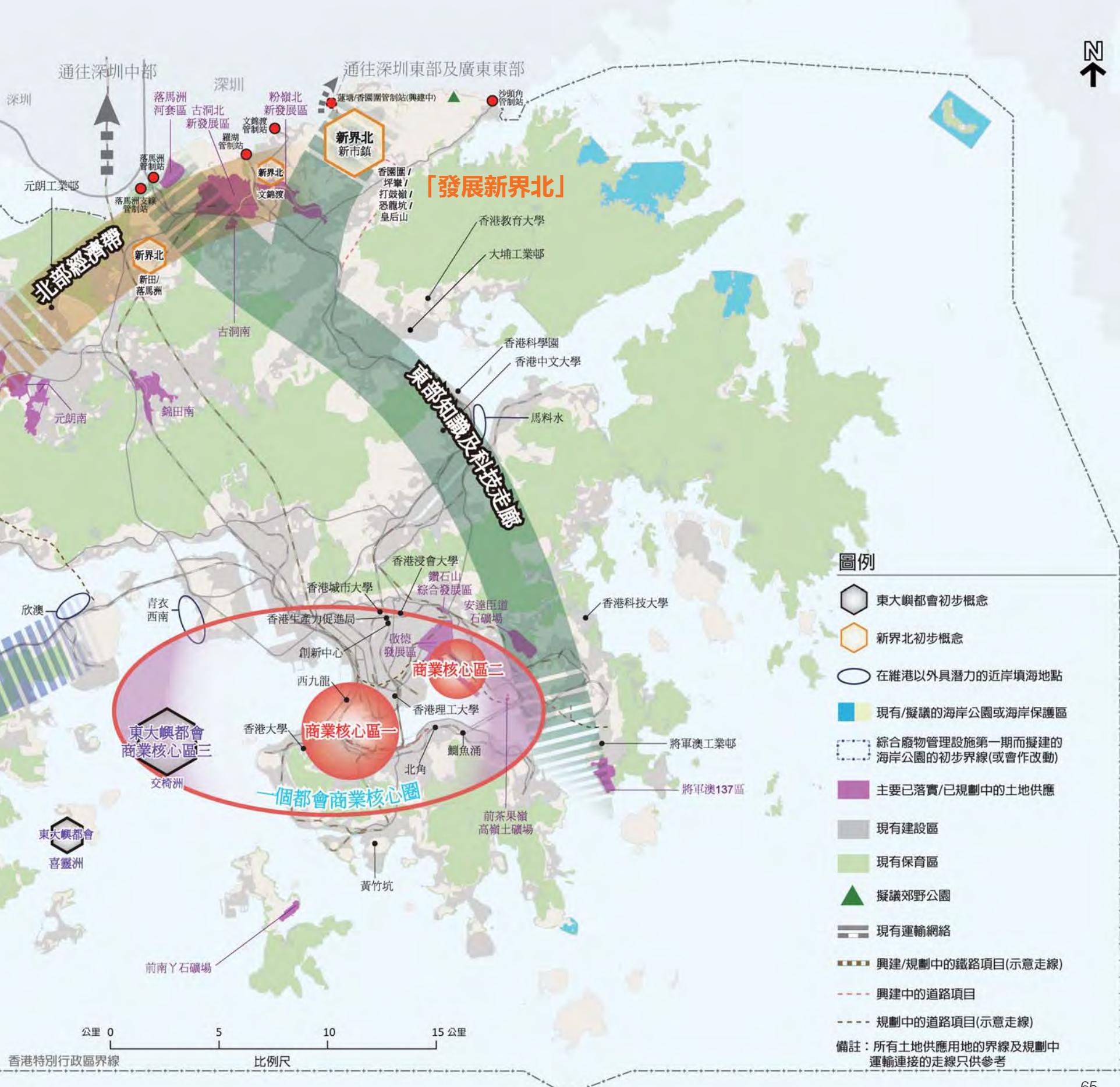
東部知識及科技走廊

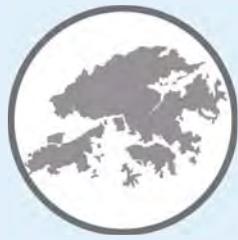
- 發展科技生態系統，以助科技及知識型產業
- 位於大埔的現有科學園及可能在馬料水發展提供的科研及高等教育設施
- 位於將軍澳及大埔的兩個現有工業邨
- 六所現有大學 - 紅磡香港理工大學、九龍塘香港城市大學和香港浸會大學、沙田香港中文大學、大埔香港教育大學及清水灣香港科技大學
- 位於九龍塘的工業及服務支援設施 - 創新中心及香港生產力促進局
- 落馬洲河套區及古洞北新發展區將發展科研機構 / 設施
- 可能在新界北未來蓮塘 / 香園圍口岸附近發展科學園 / 工業邨

北部經濟帶

- 臨近深圳的策略性位置，有潛力作貨倉、科研及現代物流發展
- 六個現有位於深圳灣口岸、落馬洲站、落馬洲、文錦渡、沙頭角及羅湖的邊界通道，及興建中的蓮塘 / 香園圍邊界通道
- 位於元朗的現有工業邨
- 可能在新界北的發展包括新田 / 落馬洲的商業 / 零售設施、文錦渡現代物流發展，以及在未來蓮塘 / 香園圍口岸附近的科學園 / 工業邨







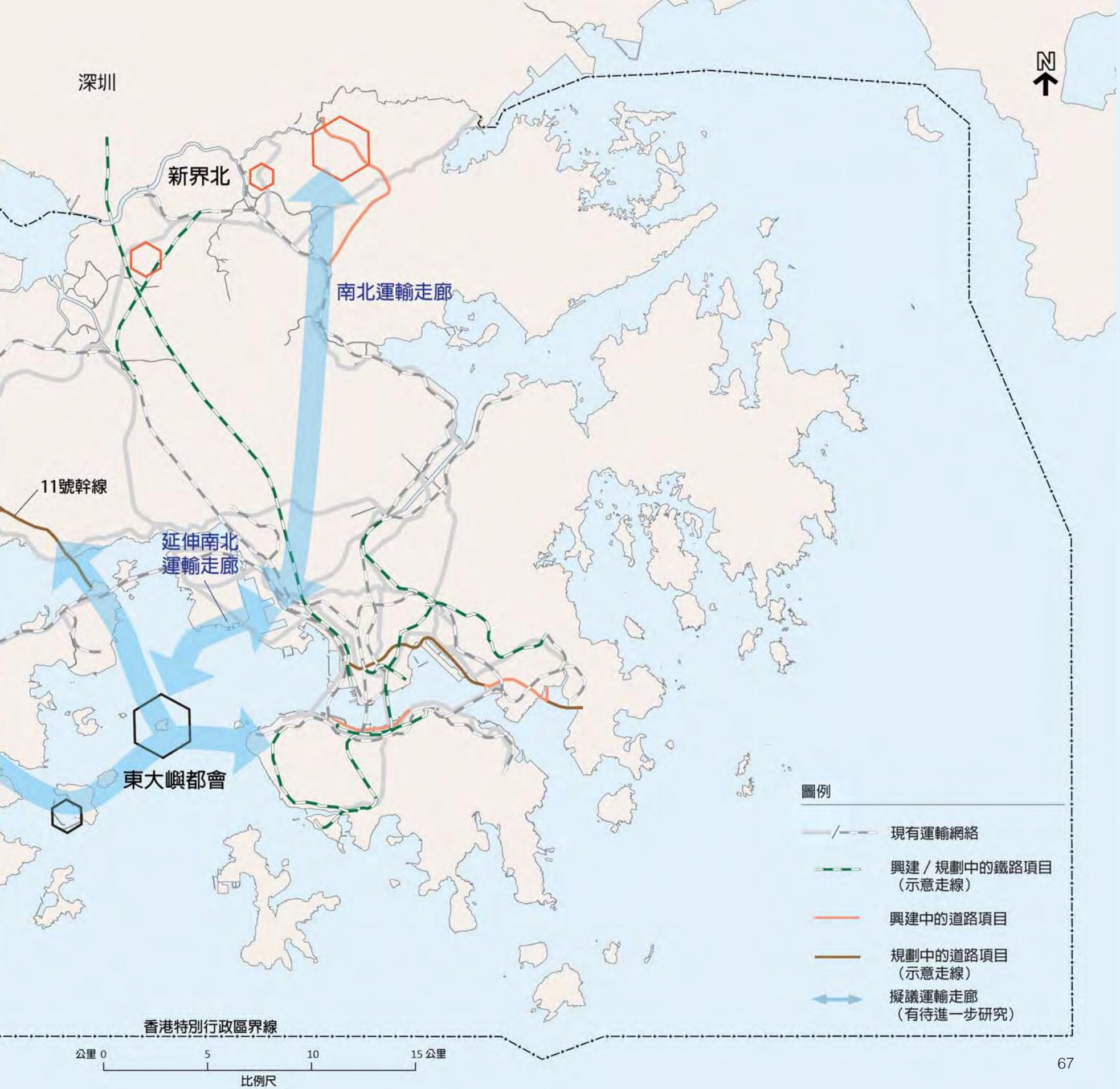
概念性空間框架 運輸配套網絡

“鐵路是環保的集體運輸工具，
我們會繼續以鐵路為公共運輸系統骨幹，
並輔以其他公共交通工具。”



圖31 空間發展模式下的擬議運輸配套網絡

擬議的運輸配套網絡只屬概念性的草圖，仍有待進一步研究。





概念性空間框架

“一個把發展集中在一個都會商業核心圈、兩個策略增長區，以及三條主要發展軸上，並保育我們的天然資源的明確空間框架。”



1

一個環繞維港的都會商業核心區



2

兩個策略增長區
(即東大嶼都會及新界北)



3

三條逐漸形成的發展軸
(西部經濟走廊、東部知識及科技走廊和北部經濟帶)

概要

為建構一個環保、高效率及具成本效益的發展模式，我們已審慎地以善用各經濟產業的地理優勢、人口與職位之間的分布，以及運輸、基建設施和環境的容量等因素而作出規劃。我們建議制訂一個明確的發展框架，把未



一個核心：都會商業核心圈 - 包括（1）集中發展高增值金融服務及先進工商業支援服務的傳統商業核心區（CBD）；（2）在正轉型中的新商貿區內為公司和企業提供另類選擇的第二個商業核心區（CBD2）；以及（3）位處連接香港島及大嶼山策略位置，並將發展為新智慧型金融及工商業支援服務樞紐的第三個商業核心區（CBD3，即東大嶼都會）。



兩個策略增長區：兩個不同重點，包括（1）主要透過填海開拓東大嶼都會，連接香港及大嶼山，創造新的都會平台；以及（2）主要透過綜合規劃及善用棕地和荒置農田拓展新界北，建立香港未來的新市鎮。

來的發展集中在一個都會商業核心圈、兩個策略增長區及三條主要發展軸上，讓我們的天然資源得以充分保育。



三條發展軸：（1）**西部經濟走廊** - 把握香港西部作為通往世界及區域鄰近地區門廊的優勢，利用策略性運輸基建設施，加強洪水橋、屯門、元朗南及北大嶼山各個發展的經濟活動，創造就業；（2）**東部知識及科技走廊** - 把握現有高科技及知識型產業和專上教育機構的優勢，透過加強在將軍澳、古洞北、落馬洲河套區、馬料水及未來蓮塘／香園圍口岸附近的發展，鞏固這條走廊；以及（3）**北部經濟帶** - 涵蓋沿新界北部的一條東西向走廊，當中包括六個現有及一個興建中的過境通道，適合發展倉儲、科研、現代物流及其他服務業，以及新興產業。

已規劃的發展項目和兩個策略增長區，不但能解決本港的住屋需要，更會提供土地及空間作經濟用途及社區和基建設施。兩個策略增長區的啟動時間，會透過密切監察實際情況以作決定。

在所有發展項目落成的情況下，擬議空間框架提供最大住屋容量約為**900萬人**。要強調的是，有關數字並非香港的人口目標，只代表在《香港2030+》下所預計的住屋容量。有關數字是根據目前家庭住戶數目和每戶人數的預測，以及假設的住宅面積、住宅空置率、拆卸及重建量等因素而推算出來的。更重要的是，在基線預測下，到2043年的本港人口頂峰為822萬人，上述住屋容量可為該人口估算提供10%的緩衝。有關緩衝可轉化成為「調配空間」，可提升我們生活質素，包括改善家居空間及提供更多公共和社區設施，同時亦可提高我們在未來變幻莫測的形勢中的應變能力，包括上述預測的假設有任何轉變。

總括而言，上述的緩衝可提升我們的應變能力，並預留一定彈性，讓我們能迅速應對社會訴求和形勢上的轉變。



概念性空間框架

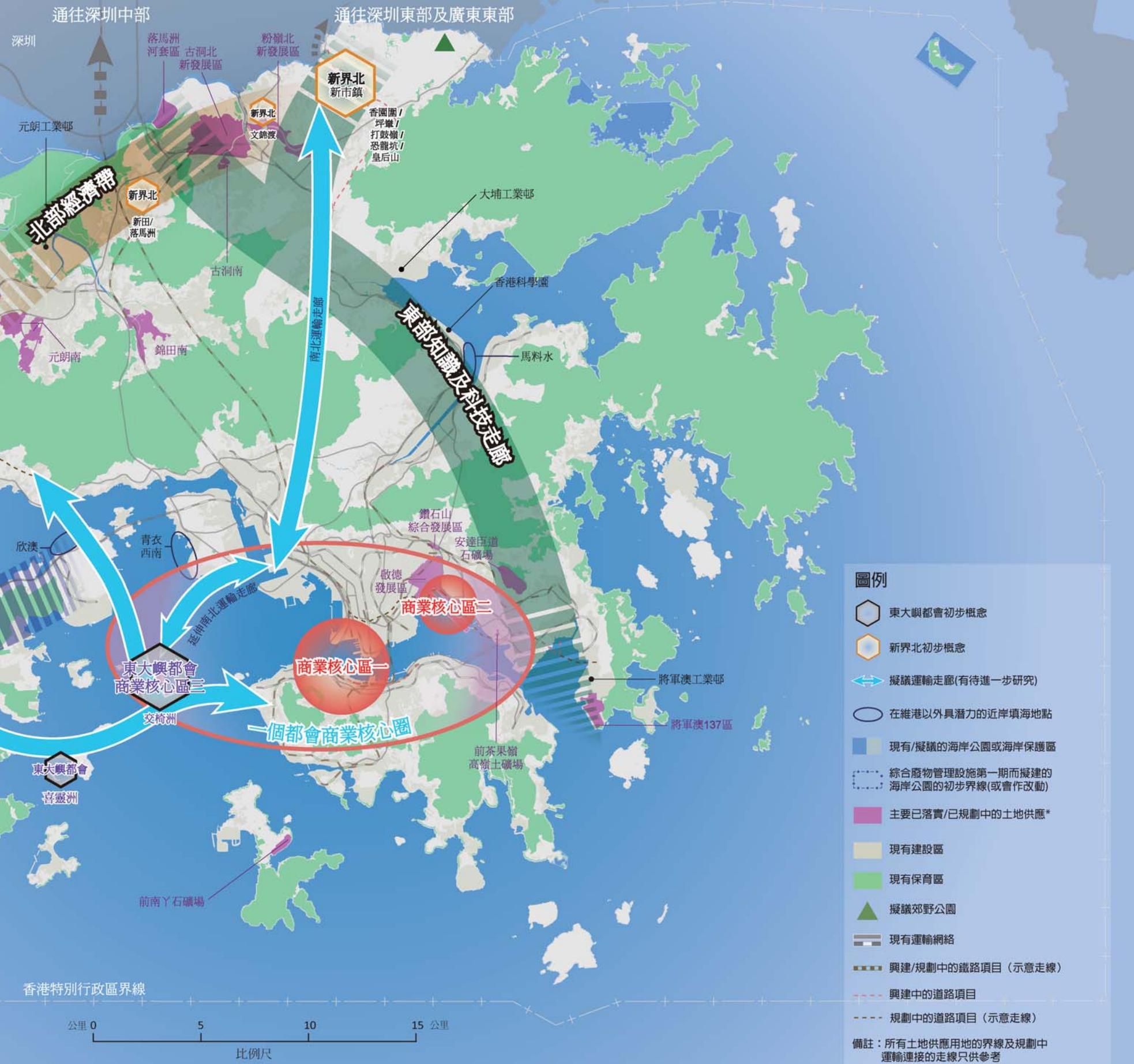
“我們審慎地優化人口與職位的分布和運輸基建設施的容量，以達致重視環保、高效率且具成本效益的發展模式。”



圖32 香港2030+的概念性空間框架

*主要已落實 /已規劃中的土地供應包括：

啓德發展區、機場島北商業區、東涌新市鎮擴展、港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展、元朗南、洪水橋新發展區、錦田南、落馬洲河套區、古洞北新發展區、粉嶺北新發展區、安達臣道石礦場、鑽石山綜合發展區、前南丫島石礦場、前茶果嶺高嶺土礦場、屯門40及46區、古洞南及將軍澳137區





概念性空間框架

一個都會商業核心圈

都會商業核心圈將涵蓋傳統的商業核心區、九龍東（即第二個商業核心區），以及在東大嶼都會的第三個商業核心區。其中，透過新的策略性運輸系統連接至主要市區及全港各區，東大嶼都會可在遠期成為市區核心的延伸。東大嶼都會僅距離港島西約4公里，可有效地連接現有的商業核心區，以加強現時在維港兩岸的商業核心圈的功能，並有望成為香港一個新的都會平台。

三個商業核心區可在功能上相輔相成。傳統的商業核心區可以集中發展高增值的金融服務及先進工商業支援服務。第二個商業核心區可在轉型中的新商貿區為公司和企業提供另類選擇。而作為擬議第三個商業核心區，東大嶼都會有望可提供現代化、創新及優質的辦公室。另外，透過充分利用設於大嶼山的新經濟基建設施和門廊功能，東大嶼都會可成為一個與機場和鄰近區域有緊密聯繫的金融及工商業支援服務樞紐，並配合香港作為區域內聯繫人的功能。





“兩個策略增長區的發展方針不同。一個以創建新的都會平台為目標，一個旨在發展新界北。兩者各有不同的策略性優勢和發展動力。”

兩個策略增長區

東大嶼都會：發展東大嶼都會的基本概念略述如下：在交椅洲附近水域及喜靈洲避風塘進行填海發展人工島，及善用在梅窩未被充分利用的土地，以締造一個智慧、宜居和低碳的第三個商業核心區。在空間布局上，東大嶼都會符合區域發展重心向西移的趨勢，並透過新建及經改善的運輸基建設施，有效連接傳統商業核心區與珠三角東西兩岸，讓該區成為具發展潛力的新平台。

新界北：新界北的發展會以綜合規劃的方式進行，並會以更有效的方式善用新界的棕地和荒置農田。新界北發展將成為重要的土地供應來源，以建設新社區及發展現代化產業和需要在邊境附近營運的產業，同時改善現有地區的居住環境。我們會將香園圍、坪輦、打鼓嶺、恐龍坑及皇后山發展成一個新市鎮，配以兩個位於新田/落馬洲和文錦渡的具潛力發展區。

有關兩個策略增長區初步概念的詳情，請參閱相關夾附摘要。





概念性空間框架

為東大嶼都會及新界北制訂的運輸配套網絡

兩個策略增長區將需要策略性鐵路和公路的支援（圖見頁66及67），但有關建議仍有待作進一步研究。

東大嶼都會

考慮到擬議的東大嶼都會的潛在人口和就業機會，以及其作為本港第三個商業核心區的功能定位，我們有必要透過策略性運輸網絡把有關發展連接至現有的市區。雖然仍有待進行詳細研究，但我們認為應以鐵路作為東大嶼都會的運輸系統骨幹。在對內連接方面，我們應利用鐵路連接東大嶼都會的主要組成部分。在對外方面，可利用鐵路把東大嶼都會連接到港島西、九龍西、北大嶼山，以及經由香港口岸人工島進一步連接至新界西北。有關建議有望建立一條新的策略性鐵路走廊，經東大嶼都會及大嶼山連接新界西北和都會區。另外，我們亦有需要建造新的策略性公路走廊，以連接東大嶼都會與其他地區，包括向東連接至港島西，向北連接至大嶼山東北部/北大嶼山公路，並進一步連接至新界西北。這條走廊亦可成為通往機場及新界西北的另一條通道。長遠而言，東大嶼都會更可能以公路形式連接至梅窩及北大嶼山公路，但有關建議須取決於東大嶼都會的發展規模。

視乎交通需求及詳細研究的結果，擬議的新界西北 - 大嶼山 - 都會區鐵路走廊或有可能向北伸延至深圳西，以加強香港西部與深圳的連繫和功能上的連接。該走廊不僅在支援東大嶼都會及北大嶼山發展方面擔當著重要角色，同時亦有助提高來往機場交通的抗禦能力。它亦會成為香港都會核心區與珠三角地區的主要增長區之間的重要連繫通道，有助鞏固香港作為珠三角地區一個主要城市的地位。

新界北

《鐵路發展策略2014》所建議發展的北環線，將會連接新界北西面的發展。視乎新界北發展的規模和進一步研究的結果，我們有可能需要制定新的鐵路計劃，以輔助新界北東面的發展。就公路網而言，新界北發展如採用較低的人口水平，其最大的就業職位及平衡的人口水平將不會令大欖隧道及吐露港公路在繁忙時段的交通情況惡化。然而，若有關發展採用人口較多的發展方案，在發展到達較後期時，將無可避免地加重兩條策略性公路的負擔。因此，在人口較多的發展方案下，我們需要改善南北方向的道路連接。





概念性空間框架

東大嶼都會及新界北的初步概括資料

	東大嶼都會 「創建新的都會平台」	新界北 「發展新界北」
發展面積	約1,000公頃（主要在交椅洲附近水域及喜靈洲避風塘進行填海，並善用在梅窩未被充分利用的土地）	約720公頃（不涉及填海，更有效地使用新界的棕地及荒置農地）
人口	約40至70萬	約25.5或35萬
職位	約20萬	約21.5萬
主要環境 關注事項	<ul style="list-style-type: none">擬議的策略性連接道路可能影響空氣質素對水流、海洋生態、海洋景觀及濕地有一定影響（應避免對交椅洲及喜靈洲的珊瑚區，以及位於梅窩邊緣且具高生態價值的濕地和水道造成影響）	<ul style="list-style-type: none">擬議的策略性連接道路可能影響空氣質素循環再用已處理的污水及把已處理的污水輸往別處，以減少污染后海灣可能破壞鄉郊景觀特色，但同時提供機會以改善已受破壞的棕地
社會	<ul style="list-style-type: none">由於填海不涉及現有社區，因此社會影響相對較低採用「城、鄉、自然共融」的規劃方針，以減低對梅窩現有村落的影響創造大量及多元的就業機會	<ul style="list-style-type: none">採用「城、鄉、自然共融」的規劃方針，以減低對現有村落的影響部分現有的當地作業及村落仍可能會受到影響在邊境地區創造就業機會
經濟效益	<ul style="list-style-type: none">建立第三個商業核心區與中環的商業核心區、大嶼山的發展，以及新的策略性基建產生協同效應提高通往機場及新界西北通道的抗禦能力	<ul style="list-style-type: none">在邊境地區提供土地作現代物流及其他特殊工業用途
政府投資 (註：仍在初步構思階段， 未有投資成本的估算數字。)	<ul style="list-style-type: none">主要涉及填海、興建新基建設施，以及搬遷在喜靈洲的懲教和相關設施，並確保其安全和順利運作需要較多策略性基建設施	<ul style="list-style-type: none">主要涉及收地、補償、清拆、安置、搬遷、地盤平整及相關的基建若選擇較大規模的發展方案，則需提供策略性運輸基建設施
研究進度	有待進行策略性研究	已進行初步可行性研究
實施方法	採用綜合模式，並先行提供交通及基建設施	採用漸進發展模式，涉及清拆、收地、安置、搬遷，以及逐步提供運輸及基建設施



概念性空間框架

三條主要發展軸

西部經濟走廊 – 香港西部擁有多項具策略性的運輸基建設施*，預計將成為把香港連接至世界及鄰近區域的重要門廊。加上其他策略性發展項目，例如機場島北商業區、港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展、東涌新市鎮擴展區的商貿中心、洪水橋新發展區的商業/現代物流發展，以及屯門西的現代物流發展，香港西部將逐漸形成一條經濟走廊。擬議的東大嶼都會將進一步鞏固這條走廊的發展。西部經濟走廊地理位置優越，有利抓緊廣東自貿區和「一帶一路」策略在日後所帶來的經濟機遇。新的就業機會會為新界西北的龐大人口拉近就業與居所之間的距離。

東部知識及科技走廊 – 這條走廊涵蓋六間大學（包括香港中文大學、香港城市大學、香港教育大學、香港浸會大學、香港理工大學及香港科技大學）、工業和服務支援中心（例如創新中心及香港生產力促進局），以及位於九龍塘、將軍澳、沙田、大埔、古洞北及落馬洲河套區的高科技和知識型產業（例如數據中心、科研機構、科學園及工業邨等）。政府將會研究利用未來蓮塘/香園圍口岸附近的一幅用地，發展科學園/工業邨，為走廊創造新的發展重心。馬料水發展亦會進一步提供機遇，以發展科研、高等教育、房屋及/或其他用途。東部知識及科技走廊可以連接至位於九龍東的第二個商業核心區，以促進創新科技業界、中小企業，以及與日俱增的初創企業。

* 包括香港國際機場及興建中的三跑道系統、深港西部通道、內河貨運碼頭，以及其他未來的策略性運輸基建設施（例如屯門至赤鱲角連接路及港珠澳大橋）等。





北部經濟帶 – 北部經濟帶地點優越，具備六個現有及一個正在興建的過境通道，並鄰近在科研及科技發展卓越的深圳。經濟帶從西面的落馬洲，一直延伸至在東面正在興建中的蓮塘 / 香園圍口岸。有關經濟帶適合作倉儲、科研、現代物流和其他輔助用途，以及新興產業，將為現有及未來的社區創造就業機會。其中，作為擬議的策略增長區，新界北將主要發展住宅、商業及特殊工業用途。在蓮塘 / 香園圍口岸附近的擬議科學園 / 工業邨，將位於北部經濟帶與東部知識及科技走廊的交匯點，有望為該兩條走廊產生更大的協同效應。



葵涌貨櫃碼頭



洪水橋



圖片來源: 香港科學園

進一步的考慮因素

東大嶼都會及新界北的全面發展可為香港提供合理的土地儲備，讓我們可以適時應付跨越2030年尚未滿足的長遠土地需求。在此基礎上，我們需要採取靈活的實施方法，因應屆時的實際需求，啟動兩個策略增長區內一個或多個發展項目。此外，我們會密切監察所需的發展步伐和規模，以便能夠作出充分的準備，以應付額外及 / 或超出預期的需求。

在功能方面，新的都會商業核心圈、兩個策略增長區及三條主要發展軸，再加上新界其他已規劃 / 已落實的項目，為本港的可持續發展及締造更美好的生活環境作好準備。透過在新界創造更多職位，全港空間規劃框架亦有助緩解本港現時居所與職位地點分布失衡的情況。根據已規劃的人口 / 職位數量，都會區佔全港人口及職位的比率會分別下降至約45%及62%，而新界所佔全港的人口和職位比率則會分別增加至約55%及38%。與東大嶼都會相關的新界西北 - 大嶼山 - 都會區運輸走廊，亦會為西部經濟走廊提供支援，並改善香港西部在地區及區域層面上的整體連繫。

《香港2030+》 的亮點

願景帶動，
創造容量以達致
可持續發展

已建設區：

由 268 平方公里
增加至
324 平方公里

自然環境，包括生態敏感
地區及水域

現有受保護及保育的地區 / 水域和
已規劃的同類地區 / 水域：

陸上環境 - 由 **540 平方公里**
增加至 **545+ 平方公里**
里
海洋環境 - 由 **24 平方公里**

於發展容量提供緩衝，
以優化生活空間



元素一： 規劃宜居的高密度城市



提供優質生活
環境，支援不同
年齡人士

改善藍綠自然資源及
建立健康城市，
以促進完滿的生活

更新及改善
市區

未來人均政府、機構及社區用地
供應目標：

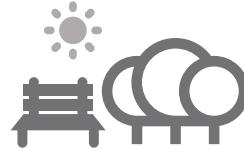
3.5 平方米

(沙田新市鎮現時為
2.2 平方米)



未來人均休憩用地供應目標：

由每人 **不少於 2 平方米** 增加至
每人 **不少於 2.5 平方米**



元素二： 迎接新的經濟挑戰 與機遇



未來經濟用地的供應

甲級寫字樓的總樓面面積
約 900 萬平方米 增加至

1,400 萬+ 平方米

市場主導的工業及特殊工業總樓面面積
約 2,000 萬平方米 增加至

2,900 萬平方米

知識及科技走廊 (包括科研、科學園及工業邨用途)



元素三： 創造容量以達致可持續發展

可持續利用土地資源，
以滿足社會及
經濟發展需要

保育自然資源及創造環境容量

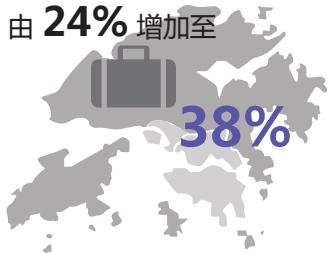
提升運輸及基建配套
設施的容量

提升經濟容量，拉近職位地點與居所之間的距離

位於都會區以外的職位

由 24% 增加至

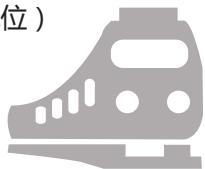
38%



集約及以鐵路為骨幹的發展

更多人口及職位位於鐵路服務覆蓋範圍

(根據鐵路發展策略2014建議將分別有75%及85%人口及職位)



智慧、環保及具抗禦力的城市策略



- 精明地運用土地資源
- 智慧出行
- 綜合智慧、環保及具抗禦力的基建

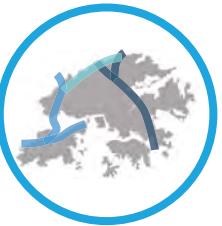
《香港2030+》概念性空間框架

「一」個都會商業核心圈



- 三個互補的商業核心區加上次要樞紐，將加強香港作為全球金融及商業中心的地位
- 提供土地及空間，以助商業機構邁向高增值、擴充及創立

「三」條逐漸形成的發展軸心



- 西部經濟走廊
- 東部知識及科技走廊
- 北部經濟帶
- 策略性定位，以配合各經濟領域，把握地理優勢及協同效應

「兩」個策略增長區



- 綜合規劃並配以各樣用途 / 設施
- 優質生活、工作空間及營商環境
- 為經濟帶來動力
- 令居所與職位地點分佈更趨平衡
- 蓬勃社區
- 融合自然

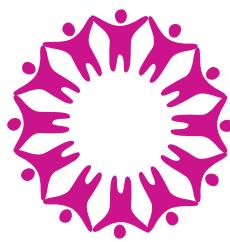
運輸配套網絡



- 提升都市流動性及交通網絡
- 改善都會核心與大嶼山之間的連接
- 提供另一條通道以連接機場及新界西北部

結語

我們在制定《香港2030+》的各項假設和進行估算的過程中，已考慮一系列的現有數據，以及過去和已知的趨勢。然而，全球局勢日新月異、變幻莫測。作為其中一分子，香港的未來亦充滿着變數。儘管我們能作出有理據的假設，但要準確地為未來改變的步伐、規模和情況作出估算，是一項極艱巨，甚或不可能的任務。其中，創新和科技進步有可能對我們在遠期的生活、工作、營商及休閒等模式產生顯著影響。有關趨勢亦同時影響我們對土地的需求。雖然未來存在很多不確定性，但是土地和空間必定是所有活動的載體。為未來進行規劃的關鍵，重點在於制定一套穩健且靈活的全港發展策略，讓我們能迎接改變，把握新機遇。



社會大眾的考慮和選擇

關於宜居度

按照**元素1**所建議的主要策略方針，香港可以成為一個宜居的高密度城市。你對以下主要議題有甚麼意見呢？

- 為改善生活環境，社會會否比較喜歡享有更多公共空間及社區設施？我們是否願意接受有關措施所需的額外土地和成本？
- 在規劃發展容量時，我們應否提供緩衝，例如優化居住空間、公共空間及社區設施等，以改善生活環境？
- 面對人口老化，並為促進「居家安老」，我們應否亦鼓勵私人住宅發展項目採用通用設計措施？我們應否透過政府及私人市場提供更多住屋選擇？我們是否願意接受有關措施所需的額外土地和成本？
- 雖然舊樓重建將會繼續需要私人參與，但在樓宇大規模老化的情況下，政府應否強化推行市區更新的力度和政策？社會是否願意接受有關措施對社區的影響，是否願意接受有關措施所需的額外土地和成本？

關於經濟

為讓香港繼續繁榮發展，保持作為亞洲國際都會的地位，我們在**元素2**提出了相關的主要策略方向。你對以下主要議題有甚麼意見呢？

- 我們應否提供更多工業用地，以促進創新科技方面的發展、「再工業化」，以及製造業的回流？在土地規劃方面，我們有否需要特別照顧什麼工業活動的土地需求呢？
- 我們應否擴大都會區內的核心商業區？
- 在土地規劃方面，我們應如何協助經濟邁向高增值，並創造技能層面廣泛的職位？
- 在日益密切的全球經濟聯繫下，我們應否放眼香港以外，擴展我們的經濟腹地，並創建經濟活動的新平台？



關於創造容量以達致可持續發展

為達致可持續發展，我們在**元素3**建議提高發展容量，並改善我們的環境容量。我們同時建議採用智慧、環保及具抗禦力的城市策略。你對以下規劃策略有甚麼意見呢？

- 我們應否採用以願景帶動、以提前規劃的方式創造容量，以滿足社會及經濟發展需要？
- 我們亦應否設立土地儲備，以應對變幻莫測的需求和改變中的景況，即使需要在前期階段投放額外的資本和人力資源，以及需要建造業界的支援？
- 我們應否提供更多運輸基建設施，而有關設施會佔用大量的土地和需要大規模投資？應否鼓勵更多人使用公共交通服務？有甚麼可行方法能抑制私家車輛的增長和使用率？
- 我們應否保育生態敏感的地區？
- 除了保育生態敏感地區外，我們應否釋出一些毗鄰已建設區而生態、緩衝或康樂價值低的土地，作可相容的發展用途？我們應否發展策略增長區？
- 我們應否加大力度，建構智慧、環保及具抗禦力的城市，以迎接廿一世紀的都市挑戰，包括氣候變化的挑戰？

“為我們的願景和面對未來的挑戰，讓我們集思廣益，規劃未來，共同為香港作出明智的抉擇。”

關於概念性空間框架

經過數十載的發展，主要的市區已缺乏可供發展的土地，除非我們加快重建步伐及進一步加緊推行新發展項目。你對於擬議的概念性空間框架有甚麼意見呢？

- 我們應否保留集約而高密度的都市形態，以保育受保護地區和生態敏感地區？
- 我們應否在現有已建設區內尋找發展機會，以充分利用現有的良好連接和活動集中的優勢？抑或建構新的策略增長區，以協助分散人口和經濟活動？
- 你對三條發展軸和兩個策略增長區的策略定位有甚麼意見？我們還應該做甚麼以推動有關發展軸和策略增長區？

歡迎你們提出其他意見和考慮





分享你的意見

為鞏固香港作為宜居、具競爭力及可持續發展的「亞洲國際都會」的地位，《香港2030+》研究已審視最新的統計數字、政策，以及市民大眾的期望。

我們現誠意鼓勵你考慮這本書冊所提出的主要討論議題，並在**2017年4月30日或以前**向我們提交你的意見。除了在這裏所述的議題外，我們亦歡迎你透過以下渠道，就其他與香港長遠空間發展相關的議題，給我們提供寶貴意見：

地址



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

電話



+852 2231 4726

傳真



+852 2868 4497

電郵地址



enquiry@hk2030plus.h

我們會在公眾參與期間，舉辦一連串的公眾參與活動，包括簡報會、交流會、論壇、專題討論、工作坊、導賞團及展覽。

有關詳情，請瀏覽我們的網頁。



此書冊（包括東大嶼都會和新界北的初步發展概念摘要）、一份簡介單張、涵蓋不同範疇的各本專題報告，以及有關香港2030+的其他資料可以到《香港2030+》網站下載。

網址



www.hk2030plus.hk

免責聲明：凡在「香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略」過程中向規劃署提供意見和建議的個人或團體，將被視作同意規劃署可將部分或全部的內容（包括個人姓名及團體名稱）公布。如你不同意這個安排，請於提供意見和建議時作出聲明。



跨越2030年的規劃遠景與策略



2016年10月



東大嶼都會



跨越 2030 年的規劃遠景與策略

東大嶼都會 – 初步概念



1. 概覽

02

2. 現況

04

3. 機遇及限制

08

4. 整體規劃模式

19

5. 具潛力的發展框架

24

6. 下一步

28

背景

- 1.1 多項策略性基礎設施項目自2007年經修訂的大嶼山發展概念計劃公布後陸續展開，如港珠澳大橋、屯門至赤鱲角連接路、香港國際機場三跑道系統及東涌新市鎮擴展。鑑於大嶼山在香港的角色將進一步加強，有需要重新檢視大嶼山的發展潛力，以期透過新基礎設施帶來的機遇，及與大嶼山現有和已規劃項目產生更大的協同效應。
- 1.2 本港土地供應持續緊絀，且土地開發需時。為配合香港人口增長及促進經濟和社會發展，政府一直透過多管齊下的土地供應策略，致力增加土地供應。在2014年完成的《優化土地供應策略－維港以外填海及發展岩洞》的研究(《優化土地供應研究》)評估了透過在維港以外填海以增加土地供應的可行性。研究指出，香港東部水域遍佈高生態價值的海岸線，西部水域亦已受多項大型基建工程所局限；而中部水域的生態價值則相對較低，具有發展人工島的潛力。政府接納了《優化土地供應研究》的結果，並在2014年《施政報告》中提出研究進一步開發大嶼山東部水域及鄰近地區，發展東大嶼都會以容納新增人口，並作為中區及九龍東以外一個新核心商業區，促進本港經濟發展和提供就業機會。
- 1.3 擬議的東大嶼都會位於香港島與大嶼山之間(圖一)。概念包括在交椅洲附近水域及喜靈洲避風塘進行填海發展人工島，及善用在梅窩未被充分利用的土地。
- 1.4 大嶼山發展諮詢委員會¹在2016年1月向行政長官提交其第一屆工作報告中，提出把東大嶼都會定位為長遠策略增長區。其發展規模及可行性有待進一步研究。本文旨在解釋就東大嶼都會發展的一些初步分析及規劃概念。



圖一：東大嶼都會的概括位置 (只供參考)

願景

- 1.5 東大嶼都會及新界北是《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》研究(《香港2030+》)提出的兩個策略增長區，以配合香港跨越2030年後的長遠社會、經濟及環境需要。
- 1.6 東大嶼都會作為具潛力的長遠策略增長區，可提供大面積的土地，以滿足房屋及經濟需要和創造就業，並發展成為一個智慧、宜居和低碳的發展區，包括香港第三個核心商業區。而透過東大嶼都會及其支援的交通基建，可形成一條策略性交通連接，以加強香港島與大嶼山之間的交通連繫，尤其是與香港國際機場(機場)及港珠澳大橋香港口岸的交通連接。此外，東大嶼都會亦有助配合香港整體人口及經濟增長需求，並達致更均衡的全港空間發展布局。



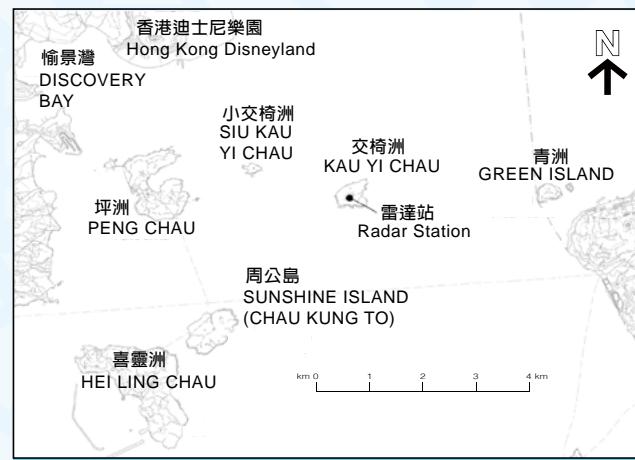
¹ 行政長官在2014年《施政報告》中提出成立大嶼山發展諮詢委員會，負責就大嶼山的大型基建計劃帶來的機遇，以及香港和珠江三角洲的協同效應，向政府提供意見，並在平衡發展與保育原則下，籌劃大嶼山的經濟和社會發展策略。

2.1 東大嶼都會位於香港島與大嶼山之間的中部水域。附近有一些島嶼已有一定程度的發展(如長洲和坪洲)，另有一些島嶼設有懲教和相關的設施(如喜靈洲和石鼓洲)，而其餘大部分島嶼均無人居住(如交椅洲和周公島)。中部水域現時有一些海事設施，包括航道、碇泊處(錨地)和避風塘。

交椅洲

2.2 交椅洲現時無人居住(圖二)，土地面積約為23公頃。島上只有一個由政府撥地興建並劃為「政府、機構或社區(1)」地帶的雷達站；餘下的土地則劃作「自然保育區」地帶，以保育交椅洲現有的自然景觀和特色。部分中部水域原先擬作長遠增建貨櫃碼頭和提供港口相關的後勤設施之用，所以劃為「其他指定用途」註明「貨櫃碼頭」及「貨櫃後勤用地」地帶。然而，貨櫃碼頭用途現已不符合大嶼山東北部地區作發展旅遊及康樂用途的策略規劃方向，而《香港港口發展策略2030研究》(《港口2030研究》)已就未來貨櫃碼頭的其他選址及需求作出研究。

2.3 交椅洲西北面是青洲仔半島，主要包括竹篙灣的香港迪士尼樂園；西面是無人居住的小交椅洲，及以鄉村和低密度發展為主的坪洲；北鄰、東鄰及南鄰則分別為西面碇泊處、交椅洲危險品碇泊處(交椅洲南面)，以及香港水域最繁忙航道之一的西航道。



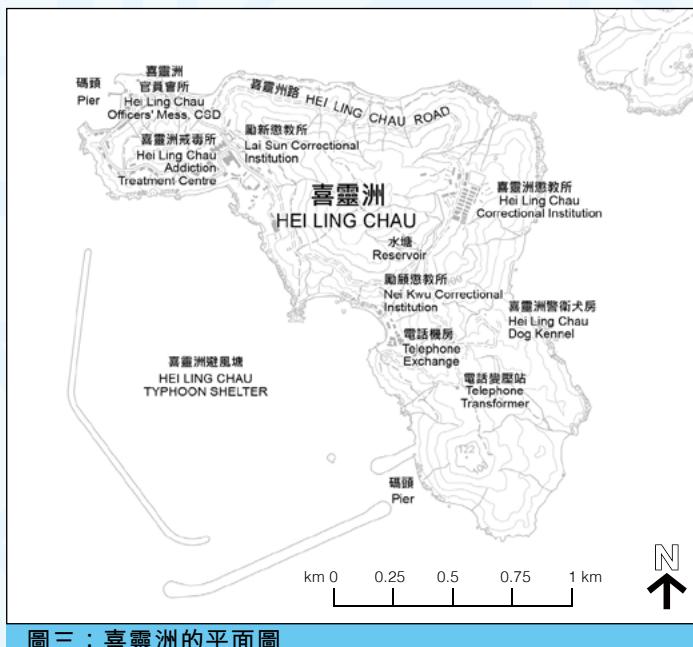
圖二：交椅洲的平面圖



交椅洲位於香港島與大嶼山之間的中部水域

喜靈洲

- 2.4 喜靈洲(圖三)的面積約為190公頃，主要為政府土地。島上設有四所懲教設施(包括喜靈洲懲教所、喜靈洲戒毒所、勵新懲教所和勵顧懲教所，合共提供1640個收容額，及為職位需要而設的部門宿舍和職員餐廳)、狗房；以及基本的基礎設施/公用設施，如電話機樓、電話變壓站及水庫。其餘大部分地方被茂密的植被所覆蓋。
- 2.5 喜靈洲屬按法例刊憲的限制區/禁區，並由懲教署管理。相關的懲教設施可在事先得到懲教署批准或安排後，接受親友和公事探訪。現時位於喜靈洲西北角的碼頭，提供經坪洲往中環的有限度渡輪服務。



- 2.6 喜靈洲避風塘面積約77公頃，其西南鄰是本港唯一可容納總長度超過50米而不超過75米的船舶的避風塘。但由於位置偏遠，以致其使用率較其他位於或鄰近維港的避風塘為低。



喜靈洲避風塘

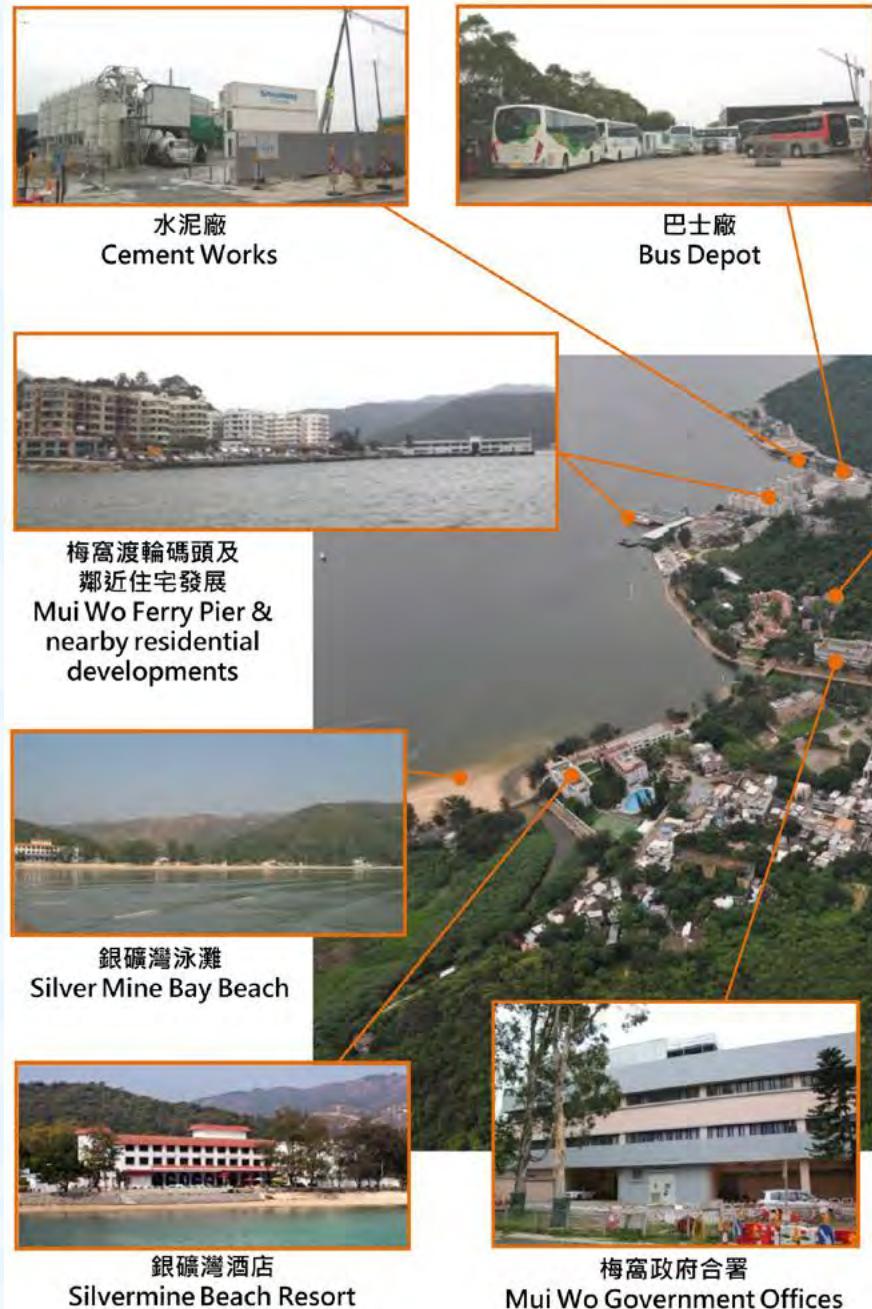


2. 現況

- 2.7 喜靈洲東北面是無人居住的周公島，西北面為梅窩鄉鎮，而南面較遠處的芝麻灣半島附近為漁農自然護理署劃定的長沙灣魚類養殖區，是本港第二大的魚類養殖區。

梅窩

- 2.8 眺望銀礦灣泳灘的梅窩以鄉鎮風貌為主。梅窩在2015年的人口約為5900。除了鄉村外²，梅窩亦有中密度的公共房屋(如銀灣邨及兩個正在施工的資助出售單位發展項目)、低至中密度的私人住宅發展、社區設施(如政府合署、設有街市、圖書館和體育館的梅窩市政大廈、梅窩消防局及大嶼山警署(南)等)、常耕和休耕農地，以及有小型的商業和康樂設施。梅窩的低窪地大多屬私人土地，而山嶺地區則多屬政府土地(圖四及圖五)。
- 2.9 梅窩可經嶼南道及東涌道通往東涌新市鎮、機場和大嶼山其他部分。由於該兩條道路為限制道路，須先申請許可證方可通行。另外，亦有渡輪服務來往梅窩及中區和大嶼山其他地區及其他離島，如愉景灣、芝麻灣和坪洲等。



圖四：梅窩的現況

² 梅窩共有八條認可鄉村，即鹿地塘、大地塘、涌口、梅窩舊村、白銀鄉、盲塘、東灣頭及萬角咀。



銀濤軒
Silver Waves Court

銀灣邨
Ngan Wan Estate

袁氏大屋
Yuen's Mansion

梅窩市政大樓
Mui Wo Municipal Services Building

銀河
River Silver

2.10 銀礦灣泳灘及銀礦灣渡假酒店位於北岸。渡輪碼頭及一些政府用途和公用設施(如巴士廠、水泥廠、梅窩廢物轉運設施、梅窩污水處理廠及直升機停機坪)設於南岸的填海土地上。位於南面的山坡上的銀礦灣濾水廠屬「具有潛在危險的裝置」，梅窩大部分地方均坐落於其一公里諮詢區範圍內。



圖五：梅窩的平面圖

3. 機遇及限制

I. 機遇

A 策略性位置

- 3.1 東大嶼都會將盡佔地理上的優勢。它不單與傳統核心商業區(如在香港島的中環及其毗鄰)接近，並兼享大嶼山多項正在興建或已規劃的策略性基建及城市發展項目的優勢。除了機場島北商業區、港珠澳大橋香港口岸人工

島上蓋商業發展、小蠄灣發展以及欣澳填海外，東大嶼都會亦可鞏固大嶼山成為香港另一主要商業樞紐。而受惠於機場及將落成的港珠澳大橋，大嶼山更將成為大珠三角洲的匯流處及香港的「雙門戶」。

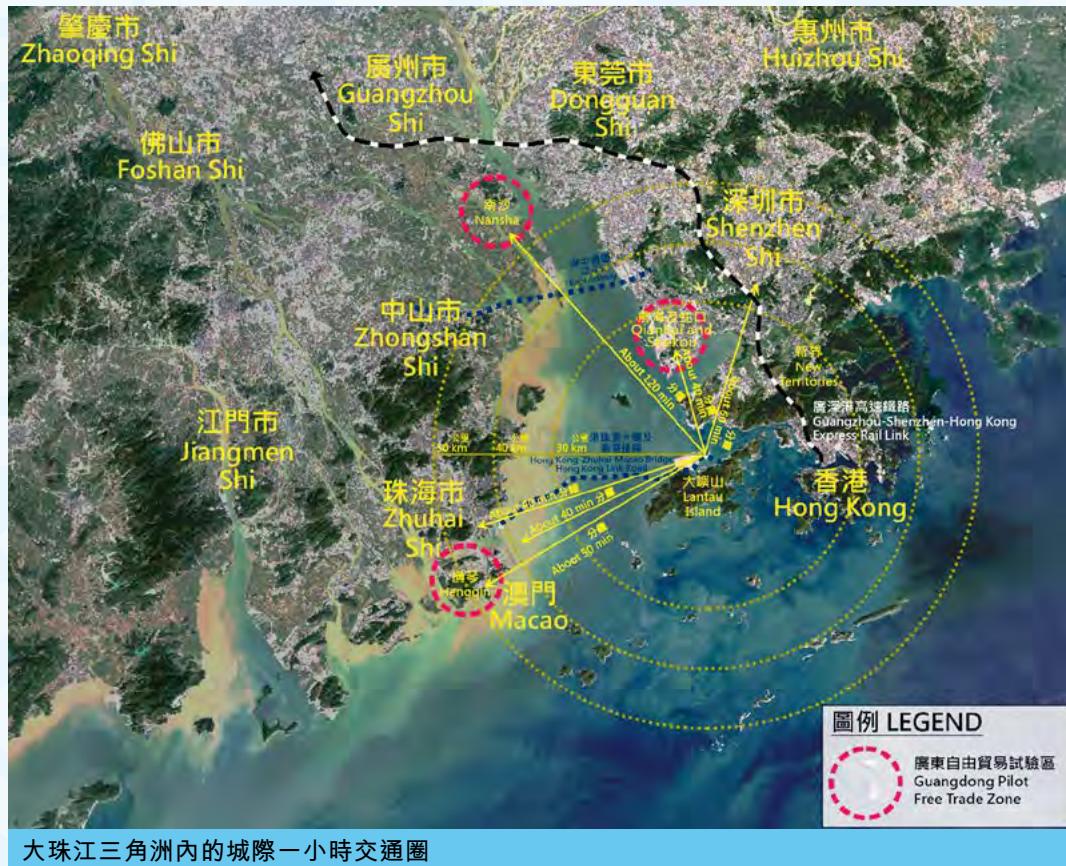


國際運輸樞紐 - 五小時內可飛抵全球近半數人口的聚居地

3. 機遇及限制

3.2 交椅洲的東面與港島西相距約四公里，相等於中環至北角的距離。若配合新的策略性交通基建設施，東大嶼都會與傳統核心商業區的連繫將更為有效便捷，既能鞏固維港一帶現有的商業樞紐，亦有助建立新的都會平臺。

3.3 基於交通連繫的改善、靠近傳統核心商業區，以及毗鄰機場和港珠澳大橋的優勢，大嶼山及中部水域更顯巨大的潛力，推動香港經濟持續增長及多元化發展。



大珠江三角洲內的城際一小時交通圈

3. 機遇及限制

B 大規模填海的可能性

- 3.4 由於大嶼山西部水域可找到中華白海豚，而南部水域則是江豚活躍區，故中部水域的生態敏感度相對較低。倘若相關的發展限制處理得宜，在中部水域進行大規模填海可提供充份的機遇作綜合土地用途的規劃及設計。
- 3.5 相比市區重建及改劃用途地帶，以填海方式發展東大嶼都會，可避免影響現有的發展或社區。

C 未開發及未盡其用的空間/ 土地

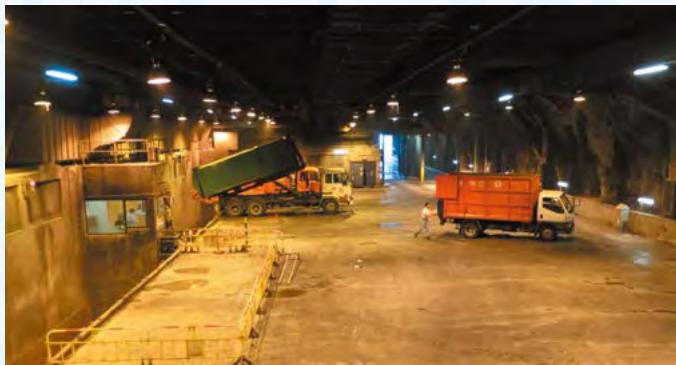
- 3.6 大嶼山東北部最初定為擴建本港港口設施的主要地點。因此，以港口發展為發展主題的《東北大嶼山分區計劃大綱草圖》於1995年首次刊憲。及後，基於本港港口貨運量預測，以及大嶼山東北部地區作發展旅遊及康樂用途的策略規劃方向，《港口2030研究》探討了未來港口設施的需求和其他選址。因此，在交椅洲附近原擬議作貨櫃碼頭用途的水域有潛力改作其他用途。



交椅洲與港島西相距約四公里

3. 機遇及限制

- 3.7 在現時使用率偏低的喜靈洲避風塘(面積約77公頃)及附近一帶水域進行適度填海，能創造更多可發展土地。另一方面，若在符合懲教署運作和安全的條件下遷置島上的懲教和相關設施，並妥善處理有關的生態問題，更可釋放島上約20公頃的政府土地作其他發展之用。
- 3.8 梅窩現有的鄉鎮及邊緣地區內有未盡其用的土地，為重新規劃及提升地區環境提供了機遇。此外，亦可整合或重置位於南面海濱，佔地約3公頃的政府用途及公用設施(包括污水處理廠、水泥廠及巴士廠等)，以便重新規劃該區。土木工程拓展署已在這些現有設施以南的山坡物色到適合作岩洞發展的地方，將來可進一步探討把政府用途設施遷往岩洞的可行性。



港島西廢物轉運站-香港發展岩洞的例子 ©土木工程拓展署

D 房屋發展

- 3.9 如能配合交通連繫及基建設施的提升，在中部水域興建大型人工島可為香港提供機會進行大型都市發展。而一些未被善用的政府土地亦可重新規劃，例如重置現時在喜靈洲的懲教和相關設施，及把政府用途設施遷往岩洞，有助釋放更多土地發展房屋及其他用途。



提供土地作房屋及其他用途

3. 機遇及限制

E 經濟機遇

3.10 透過填海為東大嶼都會開拓的大面積土地，可提供足夠的商業樓面面積作智慧、創新及優質商業樓宇，配合大嶼山北部新的經濟基建設施，有助創建一個金融及工商業支援服務樞紐，提供與機場及香港作為區內聯繫人角色相關的不同類型的優質工種。

3.11 發展東大嶼都會旨在促進香港經濟發展和提供就業機會。而新界西南的未來發展將會容納大量新增人口和提供大量就業機會，使香港的發展布局更均衡。東大嶼都會及傳統核心商業區的角色，以至北大嶼山走廊(圖六)的商業發展可起互補作用及產生協同效應。



圖六：大嶼山北及東北的主要發展 (只供參考)

3. 機遇及限制

F 旅遊、文物及康樂資源

- 3.12 梅窩海濱的優美海景，以至著名旅遊景點如銀礦灣瀑布和銀礦灣泳灘等，是香港寶貴的自然資源，使梅窩甚具推動生態旅遊和水上活動的潛力。如銀礦灣泳灘現時提供一些水上活動和海濱康樂設施，而梅窩的山丘亦是不少市民登山或郊遊的熱門地點。因此，梅窩有發展多元化的戶外活動的潛力，供區內居民和遊客享用。



銀礦灣酒店及銀礦灣泳灘

- 3.13 此外，區內的文物景點豐富，包括已評級的歷史建築(如由六幢二級歷史建築組成的袁氏大屋建築群，以及獲評為三級歷史建築的鹿地塘更樓)、考古地點(如涌口考古遺址和盲塘考古遺址)、南山的舊村路和仍保留原貌的認可鄉村。這些文物有利發展文化遺產旅遊，促進當地經濟。



袁氏大屋

G 改善交通運輸基礎設施

- 3.14 若進一步詳細研究確認了東大嶼都會與港島西及九龍西接駁的可行性，東大嶼都會可提供契機加強傳統核心商業區與大嶼山(包括機場)以至新界西北的連繫。

3. 機遇及限制

II. 限制(圖七及圖八)

A 生態限制

3.15 交椅洲應保留作自然保育區。由於在交椅洲附近水域發現了一些海洋底棲生物種類，如珊瑚礁的生長地。如果未能避免或減少對這些珊瑚礁造成影響，在進行發展時應考慮遷移珊瑚至其他合適地點作易地緩解，以補償珊瑚區的損失。

3.16 根據漁農自然護理署的資料顯示，喜靈洲的中央部分及毗鄰的周公島為香港雙足蜥的棲息地，而香港雙足蜥為局部分布的珍稀特有品種。此外，喜靈洲北岸的主要珊瑚區亦須加以保護。因此，喜靈洲的發展覆蓋範圍應集中在新填海的土地上，而在島上的發展則應局限在現有懲教和相關設施的地方。



香港雙足蜥

3.17 梅窩邊緣現有的風水林、天然河道及分布在低窪平地而具生態價值的農地亦應予保存。



梅窩俯瞰圖

3.18 白腹海鷗是受保育關注的物種。位於堅尼地城西北面的青洲是它們其中一個繁殖地點，而竹篙灣亦曾經在2007年有紀錄為它們其中一個築巢地。



白腹海鷗

© 漁農自然護理署

3. 機遇及限制

B 環境限制

- 3.19 在往後進行的研究會檢視填海對水質和水流的潛在影響，以避免填海工程及東大嶼都會和港島西的交通連接，會對附近水域的海洋生態和水質造成負面影響。
- 3.20 顧及到銀礦灣的地形環境，該處應避免進行大規模填海，以免對水質、水流和海洋生態造成潛在的負面影響。另外，因交椅洲一帶有飛行航道，所以在規劃階段須及早考慮飛機噪音對東大嶼都會的潛在影響。



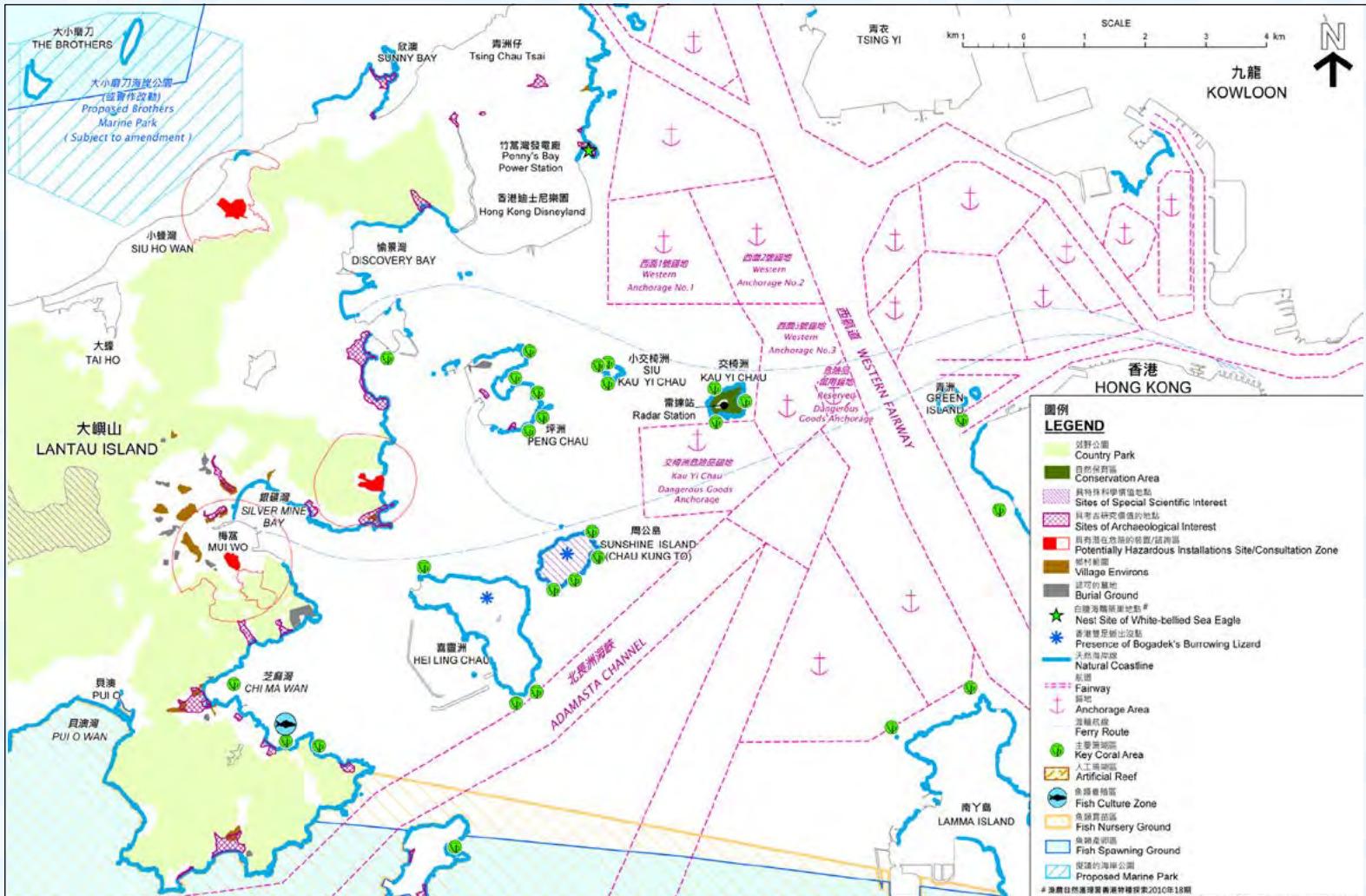
香港的繁忙海上交通

C 海洋限制

- 3.21 大嶼山東部及南部水域附近的多條航道和水道，對港口運作、航行安全及海上交通至為重要。交椅洲與本港最繁忙及重要航道之一的西航道相距約600米。若進行大規模填海，會導致水域範圍收窄及航道擠塞，或會對途經船隻的安全構成風險。因此，必須在填海地區及航道之間提供足夠的緩衝區。

- 3.22 主要碇泊處(包括交椅洲危險品碇泊處及西面3號碇泊處)亦可能受計劃影響，故如要遷移便須安排重置。此外，在喜靈洲避風塘及其附近進行填海，將需要把避風塘遷往別處，或在重置後縮減其面積。簡而言之，若落實填海計劃，則須確保港口的持續運作、海上交通及航道安全，並須提供所需的緩解措施。
- 3.23 填海對現有渡輪航線的影響，例如中區至梅窩／坪洲／愉景灣航線，亦需要小心地進行評估。另外，亦建議探討新的渡輪服務作為另類的交通模式。

3. 機遇及限制



圖七：交椅洲及喜靈洲的發展限制 (只供參考)

3. 機遇及限制

D 基建限制

3.24 擬議填海選址位於中部水域的中心位置，該處缺乏交通和基建設施。喜靈洲則屬禁區，只能靠水路交通接駁其他地區。現有的交通及其他必要的基礎設施亦十分有限。即使在梅窩，現有的交通及配套基礎設施，如供水、排污、電力、廢物處理及其他公共設施，都不足以應付因東大嶼都會計劃而預計大幅增加的人口和活動。因此，有需要提供新的交通和基礎設施配套，以配合未來發展。

E 漁業資源

3.25 東大嶼都會的填海和其他相關海事工程可能會對漁業資源，捕撈漁業和海魚養殖業等造成潛在的影響，其潛在的影響需要作進一步研究及檢視。

F 區內限制

3.26 由於梅窩有大量業權分散的私人土地，在現有土地上的發展有可能涉及清拆零散建築物、收地及安置的複雜問題。此外，現有的鄉村範圍、墓地、郊野公園、生態敏感區(如風水林)及文物地點亦須適當保存。

G 「具有潛在危險的裝置」的限制

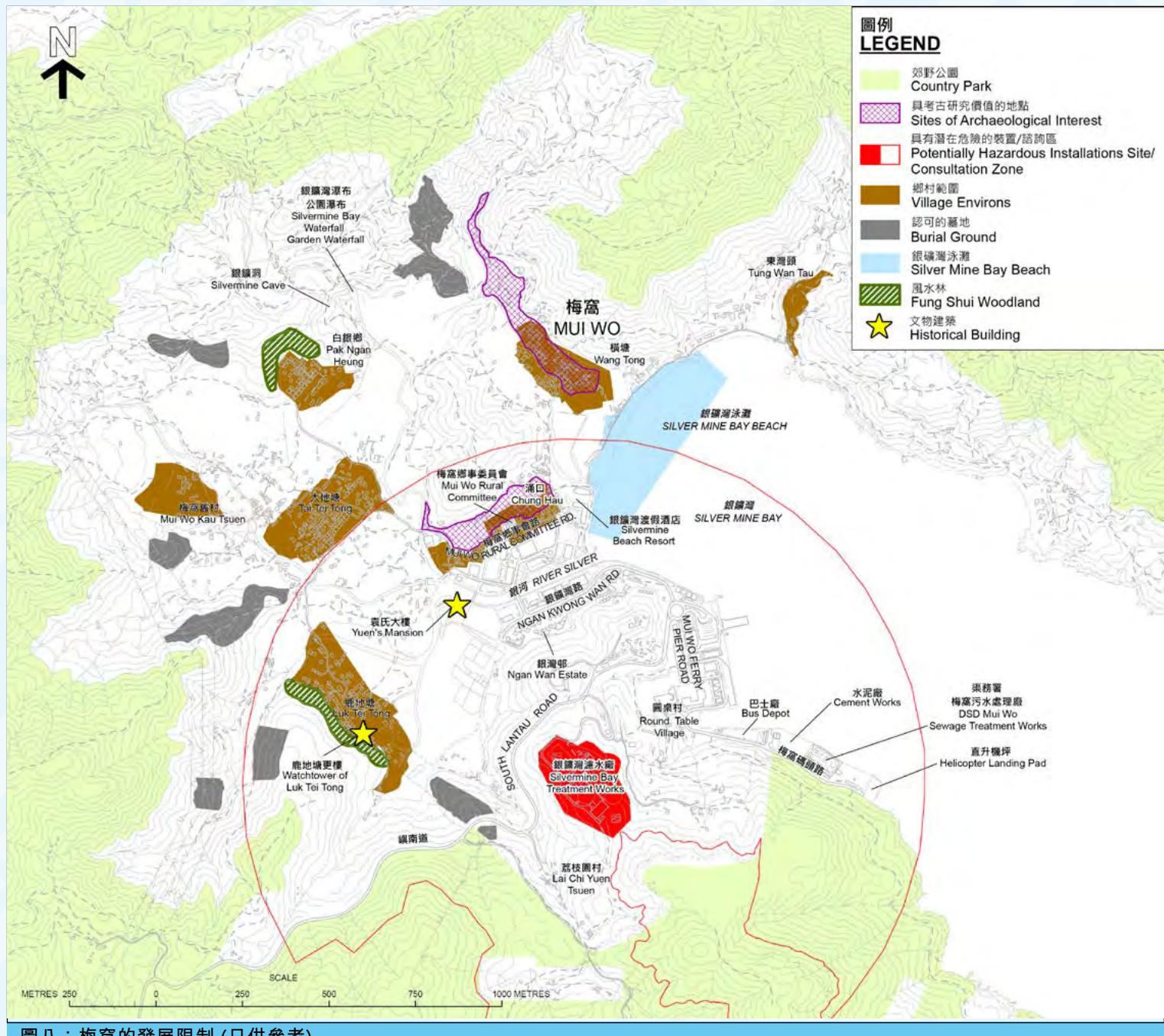
3.27 由於銀礦灣濾水廠需要使用及貯存液化氯，因而被界定為「具有潛在危險的裝置」。在「具有潛在危險的裝置」諮詢區內進行發展，均需要進行危險評估，以確定有關發展的可行性。可探討降低液化氯的貯存量使濾水廠的規模縮小。另外，或可重置有關設施或實施紓解措施以降低風險。新濾水廠的未來位置須配合東大嶼都會的整體發展。

H 土地用途限制

3.28 在發展喜靈洲時，有必要為島上的懲教設施物色合適的重置地點。而重置計劃亦須符合這些設施在運作和安全上的條件，並確保不會對其日常運作造成影響。故此，需要進行詳細可行性和技術研究，以作進一步的規劃及落實。

3.29 香港迪士尼樂園限制性契約訂明大嶼山東北地區的土地用途、建築物高度及其他限制。因此，在中部水域興建人工島的建議須顧及該契約所施加的限制。

3. 機遇及限制



A 完善規劃及設計，實現規模效益

4.1 擬議東大嶼都會將提供足夠土地為城市及經濟發展營造群聚效應，令大型基建設施的提供更具成本效益，並有助東大嶼都會及其周邊(尤其是北大嶼山)的策略性發展；同時可讓香港整體的發展布局更均衡。此外，由於可發展土地面積甚廣，有利於綜合規劃、設計和工程籌劃，以及實行各種創新、智慧和環保措施。



中區 - 香港的傳統核心商業區

B 建立新的核心商業區

4.2 在東大嶼都會建立一個與中區和東九龍傳統核心商業區互相補足的核心商業區，可成為都會核心商業區的延伸部分，供應土地以滿足甲級寫字樓和其他商業用途的需求、提供更多就業機會，以及促進香港長遠經濟增長。新的核心商業區可定位為香港第三個核心商業區，並將集中在未來有可能的鐵路站的可步行範圍內。

4.3 在東大嶼都會內的新核心商業區將創造更多的就業機會，可望減少於繁忙時段內由大嶼山前往主要市區地點的交通需求。在規劃新發展時，應採取全面的思維，以調整跨區交通模式或將就業職位集中在傳統核心商業區的安排。



九龍東 - 香港的另一個核心商業區

C 與自然生態共融

4.4 現時交椅洲大部分地方被劃為「自然保育區」以反映其具有的生態價值。為盡量減低填海對生態及水流的潛在影響，可利用創新的措施，例如開闢水道，以分隔交椅洲和填海區。這方法亦可應用於喜靈洲附近的填海工程。環保河道和蓄洪湖泊是可持續排水系統的一部分，可以融入布局設計之中，作綠化走廊及美化公眾市容設施之用。這些水體更可以與自然生態共融，營造一個親水環境，讓人可親近大自然，並作觀景廊之用。

D 促進城、鄉、自然共融

4.5 梅窩現時以鄉鎮風貌為主，在邊緣地區有一些村落和農地。由於該區有豐富的景觀和生態資源以及文化遺產，所以會採用更和諧的方式促進城、鄉、自然共融。為使產生群聚效應，可以將在現有鄉鎮毗鄰的平地作適度發展。而泳灘及海濱長廊可優化成活動中心，供區內居民及遊客享用。銀礦灣泳灘北面較遠處亦可進一步完善及提升為康樂及旅遊樞紐，發展生態旅遊和水上活動。「農業」地帶內良好的農地應盡量保存，以便作農業用途。

E 加強可達性及連接性

4.6 完善的交通網絡以加強東大嶼都會對外和對內交通的可達性尤為關鍵。在可持續發展的原則下，我們會探討改善與市區的融合和連接，以及採取策略性交通措施的可行性。

4.7 東大嶼都會的發展將會善用已計劃及可能興建的新交通基礎設施所帶來的可達性，實現公共運輸引導發展理念。採取鐵路為客運系統的骨幹的策略，土地用途和鐵路發展會以綜合方式規劃。主要的住宅、商業及社區設施將會規劃在未來有可能的鐵路站附近，而發展密度會從鐵路站漸次降低。鐵路網將輔以適當的連接道路，以及其他環保出行模式，如電車、單車和步行等，以促進綠色出行。此外，渡輪服務亦可提供另類交通選擇。



鐵路為公共運輸系統的骨幹

F 智慧、環保及具抗禦力的城市

- 4.8 東大嶼都會在規劃及設計方面將採納智慧、環保及具抗禦力的發展概念，使之成為一個宜居、宜業、宜商、宜樂和宜學的地方。智慧、環保及具抗禦力的城市包含以下元素：

智慧：科技有助推動善用資源、智慧型增長和智慧生活。在東大嶼都會的設計階段，一個規劃完善的通訊科技基建網絡可使東大嶼都會成為一個智慧及高效率的社區。

環保：構想中的環保措施可從三大方向著手，包括資源管理、城市發展及基礎建設的規劃。在資源管理方面，建議善用現時未盡其用的土地及鼓勵收集雨水及使用再造水、污水循環再用、轉廢為能、區域供冷系統、中央處理廢物等。在城市發展方面，建議鼓勵採用環保建築，建立環保社區及區域。而基礎建設亦應加入「藍、綠建設」的概念及生態海岸線，以提倡綠化、生物多樣性和近水活動。

具抗禦力：作為跨越2030年的策略增長區，在規劃東大嶼都會時應採用最佳的守則和最新的規劃與工程標準及指引，尤其是在面對氣候變化之際，仍能確保如常運作，並有能力應付各種變數，例如，填海地水平和沿岸地區的基礎設施須具應對惡劣天氣的能力。

善用土地資源

- 4.9 東大嶼都會可考慮以鐵路為基礎的高密度發展模式，並輔以其他環保的交通模式，以善用珍貴的土地資源。
- 4.10 我們可探討在交椅洲和喜靈洲的填海工程時，將全部或部分的基礎設施置於地下空間的可行性，以便騰出地面土地作其他具效益的用途，如康樂設施或休憩用地。
- 4.11 另外，視乎進一步的可行性研究，梅窩沿岸大部分現有的「厭惡性設施」，如污水處理廠，水泥廠和巴士廠等，可以搬遷到岩洞，以便騰出地面土地作其他具效益的用途，達致善用土地資源。



東大嶼都會定位為一個智慧、環保及具抗禦力的發展

綜合智慧、環保及具抗禦力的基礎設施系統

4.12 綜合智慧、環保及具抗禦力的基礎設施系統是一套透過策略性規劃的實體基礎設施網絡，例如垃圾收集及分類設施、污水處理廠、經處理污水、可持續的城市排水系統、智能水資源管理、區域供冷系統等。我們會探討在東大嶼都會發展融入綜合智慧、環保及具抗禦力的基礎設施系統的可行性。

綠色及適宜步行的環境及智慧出行

4.13 藍綠基礎設施：將排水基礎設施結合周邊環境以提高防洪抗禦力。而為排水 / 防洪而設的環保河道和蓄洪湖泊亦可作供公眾享用的地方。

4.14 適宜步行及無車社區：較高密度的發展將集中在公共交通樞紐的可步行範圍，亦將會提供單車徑，板橋和行人步道等的設施，並連接成一個全面的網絡，以鼓勵步行或以單車代步。此外，在東大嶼都會發展中可以探討「無車區」和「低廢氣排放區」的概念。

4.15 最新的「智慧運輸－交通資訊平台」及「智能交通管理系統」技術，可應用在東大嶼都會的發展上，例如利用互聯網或智能電話應用程式作為提供交通資訊的一站式平台，提供包括路線圖、建議最短路線、實時服務更新、最新交通情況、可供使用的泊車位資料及單車設施的位置和資訊等，可提高公共和低碳交通設施的使用率，並可減少區內交通擠塞和碳排放量。這技術的應用日趨普遍，亦有越來越多城市採用。

資訊與通訊科技平台－促進智慧城市生活及智慧商貿

4.16 構建一個綜合共享空間數據基建設施和資訊及通訊科技的平台，是締造東大嶼都會成為一個智慧型發展群的主要基石。有關的概念，會在日後的規劃和工程可行性研究中確立。



鼓勵步行及使用單車以創造低碳社區

5. 具潛力的發展框架

概覽

- 5.1 東大嶼都會的基本構思，是透過在交椅洲附近水域及喜靈洲避風塘一帶填海興建人工島，並善用在梅窩未被充分利用的土地，締造一個擁有香港第三個核心商業區的智慧、宜居及低碳發展群。考慮到附近的海域和環境概況以及可用的發展空間，東大嶼都會可提供約1000公頃具發展潛力的土地，可容納介乎40至70萬的居住人口及提供最少約20萬個就業機會。
- 5.2 上述預計的人口數目已參考了現時新市鎮的規模，並詳細考慮能產生足夠羣聚效應所需的人口和職位數目，以達致一個切實可行的都市規模以維持擬議鐵路和道路網及產生高效率、規模效益和協同效應。

具潛力的重點發展區域

- 5.3 考慮到相關的發展機遇和限制，東大嶼都會或可涵蓋三個發展區域，即交椅洲、喜靈洲及梅窩。這三個組成部分將會作綜合規劃，以達致協同效應、規模效益、連接性、優化土地的用途及功能；並為香港整體締造更理想的空間發展布局。
- 5.4 東大嶼都會是個極為龐大的發展計劃，故不可能一舉全面推展。因此，計劃需跨越一個較長的時間，以遞進的方式，並配合基建設施去落實發展。顧及到有效的城市規模、提供基礎設施和服務所需的群聚效應及基建投資的成本效益等相關因素，有需要考慮這三個組成部分的優先次序／分段實施。這三個發展組成部分的規模和分段實施安排仍有待日後研究。



第三個核心商業區將會是一個智慧型金融及工商業支援服務樞紐

交椅洲

- 5.5 交椅洲的定位是東大嶼都會的發展核心，並將設第三個核心商業區。為締造群聚效應，建議在該處進行大規模填海，創造大量平地。計劃的目標是在該處形成新發展區，容納東大嶼都會的大部分新增人口，促進本港經濟發展及提供就業機會。新的核心商業區將提供寫字樓、酒店及其他商業發展項目，為企業提供傳統核心商業區以外的另一選擇地點，有助本港的就業分布更為均衡。而更重要的是，它將成為靠近現有都會區的一個密集、智慧型及環境友善社區，以供香港市民居住、工作、營商、玩樂及學習。
- 5.6 由於交椅洲擁有較高敏感度的天然景觀資源，發展計劃不應涉及現有島嶼，以保護現有物種的棲息地，包括交椅洲周邊海岸的珊瑚區。因此，建議可研究一些創新的措施，例如在該島四周保留水道作分隔，以保護現有的物種棲息地。此外，人工島將會引入生態海岸線概念，盡可能減低對海洋生態的影響。而擬議的商業元素，宜集中在填海區的東部以縮短與中區的距離。為透過提供區域性商業設施，同時亦創造不同類別的優質工作，包括管理、專業及科技有關的職位。然而，在為這策略增長區進一步詳細研究時需顧及前面章節所述的限制和約束。

喜靈洲

- 5.7 喜靈洲的定位是住宅小鎮。住宅區的規模將視乎可維持其本身城市生活所需的群聚效應而定。未來喜靈洲的居民將受惠於交椅洲核心商業區的就業機會。喜靈洲將主要提供便利近水的生活方式，提供另類的居住選擇。而部分現有避風塘可保留作船隻停泊處及避風塘，但須作進一步技術評估。
- 5.8 在現時使用率低的喜靈洲避風塘及附近水域進行填海，可創造大量平地。顧及到喜靈洲有具生態敏感的地方，故如交椅洲一樣，可考慮在填海區與現有島嶼之間開闢水道作為解決方法之一。在島上的發展將只限於在現有的懲教和相關設施用地上，而有關的設施須在合適的地點重置，以確保能在有關的法例下安全和順暢地運作。在島上的發展亦須避免影響罕有的香港雙足蜥的棲息地，並須進行生態調查。

5. 具潛力的發展框架

梅窩

- 5.9 發展梅窩的概念是透過善用未被充分利用的土地，建立可持續和優質的住宅區，同時尊重鄉郊和自然環境。藉着重新規劃和優化現時未盡其用的土地及配合岩洞發展，可以活化梅窩的鄉鎮環境作少量低密度住宅發展，以及作康樂及旅遊相關用途。在現有渡輪碼頭周圍一帶向市鎮廣場延伸的地方(即現時由梅窩市政大廈、梅窩游泳池、梅窩遊樂場和梅窩鄉事會路以南的公園的地方)，可規劃為設有海濱長廊、零售商店、食肆、露天茶座及文娛休閒設施的活動中心，供區內居民享用。銀礦灣泳灘北面較遠處亦可優化和提升，使之成為海濱康樂樞紐，發展生態旅遊和水上活動。
- 5.10 視乎進一步的可行性研究，南面海濱的現有公用設施可遷往岩洞或進行整合。海濱的狹長的土地，將會預留作運輸連接的落腳點、海濱長廊暨商業設施及須臨海的公用設施。

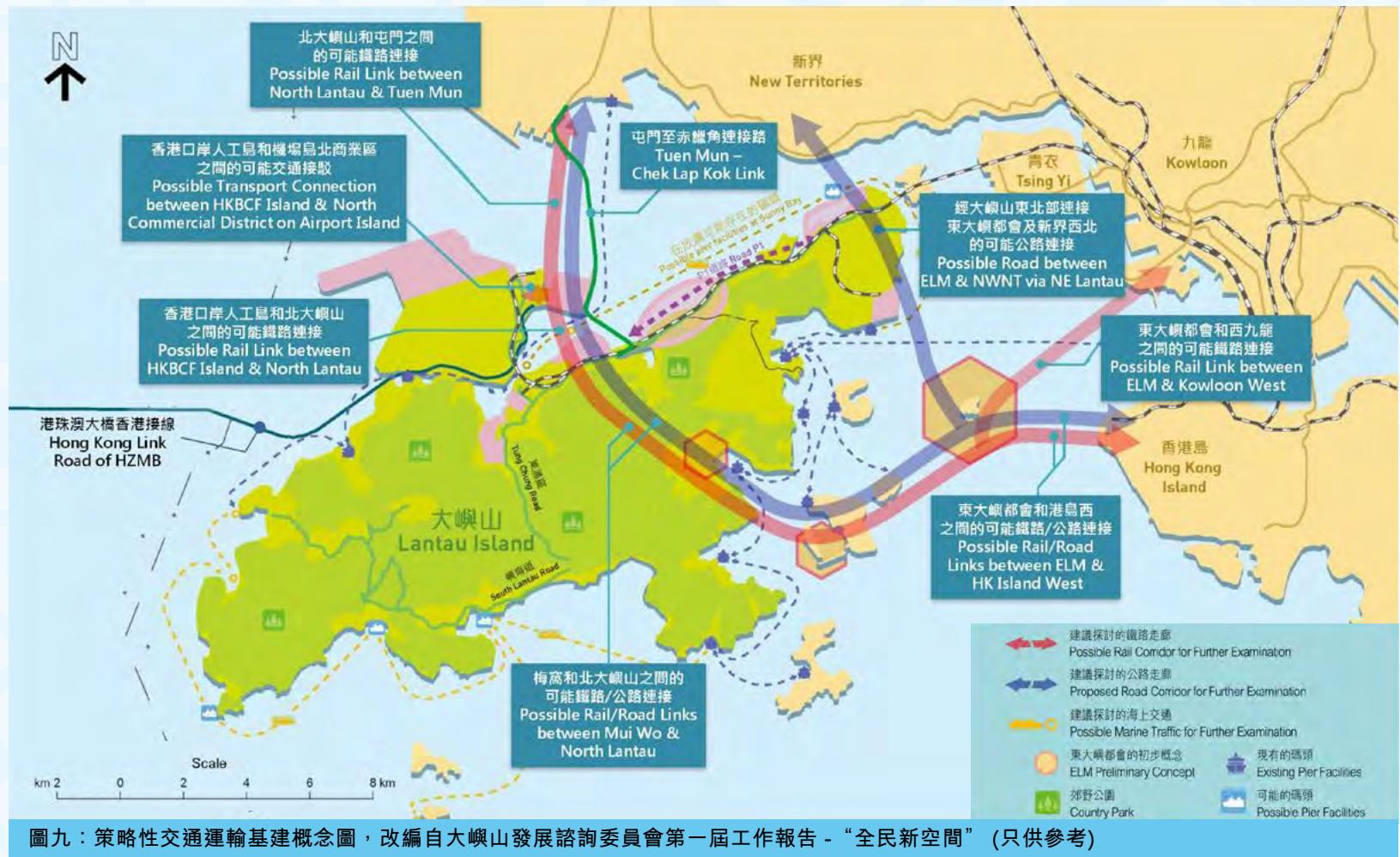
交通及其他基建 (圖九)

- 5.11 考慮到東大嶼都會的潛在人口和就業機會，以及其作為本港第三個核心商業區的功能定位，有必要透過策略性交通運輸網絡把東大嶼都會連接至現有的市區。有待進行詳細研究確認，應以鐵路作為東大嶼都會運輸系統的骨幹。在對內連接方面，可利用鐵路連接東大嶼都會的主要組成部分；在對外方面，可利用鐵路把東大嶼都會連接到港島西、九龍西、北大嶼山，以及經由香港口岸人工島進一步連接至新界西北。有關建議有望建立一條新的策略性鐵路走廊，經由東大嶼都會及大嶼山連接新界西北和都會區。
- 5.12 此外，亦建議設立一條與鐵路網絡相若的策略性公路走廊，經大嶼山及東大嶼都會直接連繫新界西北及都會區。在這個策略性公路走廊計劃中，東大嶼都會可向東連接至港島西，向北連接至大嶼山東北部／北大嶼山公路，並進一步經由香港口岸人工島、施工中的屯門至赤鱲角連接路，以及構思中的十一號幹線，連接至新界西北。這條走廊亦可成為通往機場及新界西北的另一條替代通道。長遠而言，東大嶼都會更可能以公路形式連接至梅窩及北大嶼山公路，但有關建議須取決於東大嶼都會的發展規模。
- 5.13 除陸路交通外，亦可在東大嶼都會增闢新的碼頭和登岸設施，加強對外和島與島之間的海上交通連繫。.

5. 具潛力的發展框架

5.14 東大嶼都會亦需要其他基礎設施系統的支援。根據初步檢討結果，有需要興建額外的污水收集網絡及污水處理廠，以解決現有設施不足以處理東大嶼都會污水的情況。在排水設施方面，因東大嶼都會將主要建於填海土地上，故出現水浸的風險不大，但亦須有適當的排水設施以有效疏導雨水。由於服務大嶼山及附近島嶼的現有

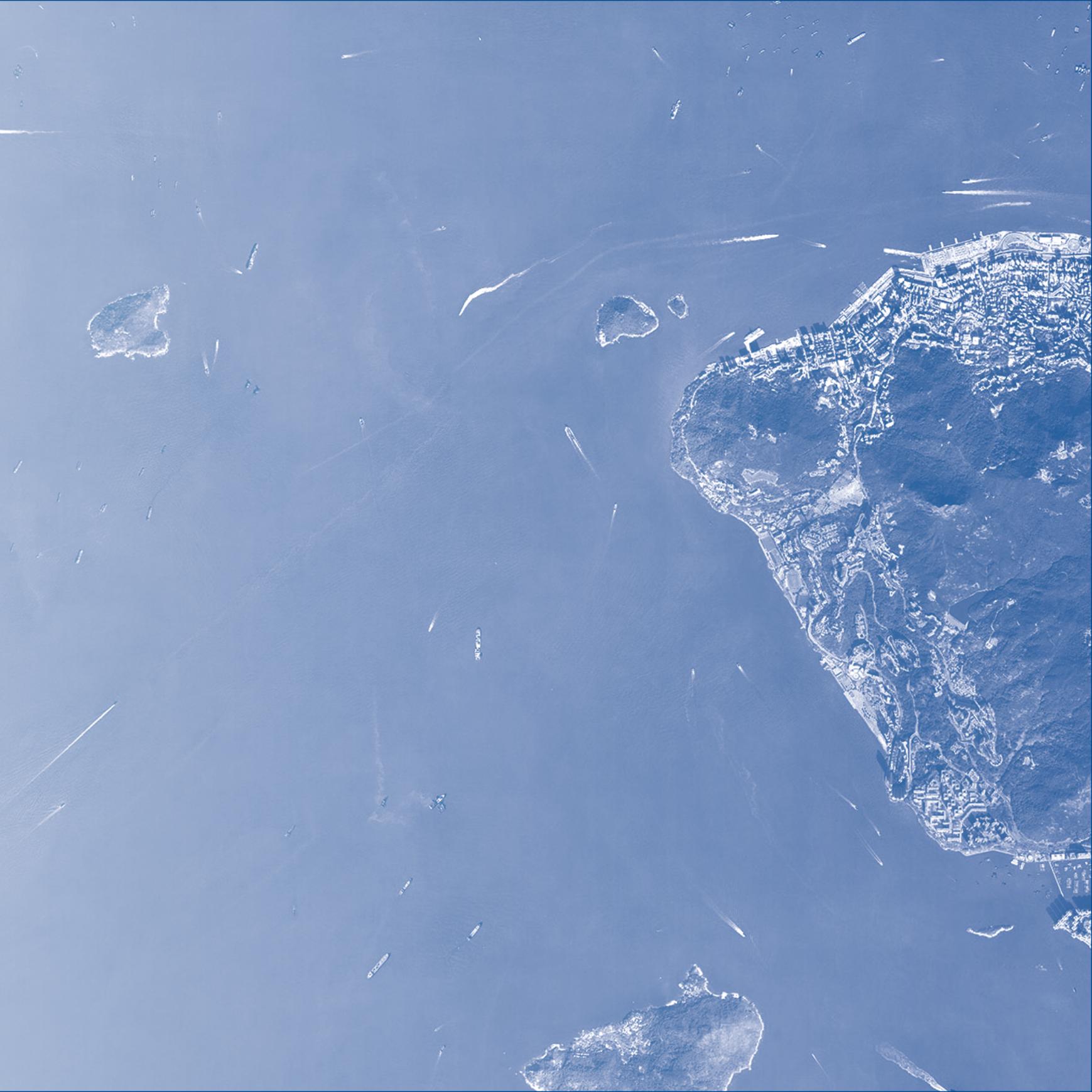
水務設施(如濾水廠)，並不足以應付由東大嶼都會所增加的供水需求，故需闢設額外的水務設施。由東大嶼都會的人口和商業用途所產生的都市固體廢物，亦預計需要以可持續的方式適當地管理。同時，發展初期因基建設施工工程和建築工程而產生的建築廢物亦需作適當處理。



圖九：策略性交通運輸基建概念圖，改編自大嶼山發展諮詢委員會第一屆工作報告 - “全民新空間” (只供參考)

6. 下一步

- 6.1 東大嶼都會發展的初步概念已納入《香港2030+》研究內作整體評估。
- 6.2 在推展有關的發展建議前，需要就規劃及工程可行性作進一步研究。而在研究過程中，我們會持續與公眾溝通，並歡迎公眾參與。



東大嶼都會



跨越2030年的規劃遠景與策略

2016年10月



新界北



跨越2030年的規劃遠景與策略

新界北發展 – 初步概念



- 
1. 概要 02
2. 現況 04
3. 機遇及限制 07
4. 整體規劃方向 08
5. 整體規劃及設計大綱 16
6. 概括土地用途概念 20
7. 下一步 28

背景

- 1.1 根據最新的人口推算，香港人口將持續增長，由2014年的724萬增至2043年的822萬。香港要持續供應土地，發展經濟，才可以保持競爭力。此外，市民也越來越期望更好的生活環境。
- 1.2 政府正研究多項措施，維持穩定的土地供應，包括推行《2013年施政報告》所提出的措施，探討進一步發展新界的機遇，建設一個規模與粉嶺／上水新市鎮相若的現代化新市鎮。
- 1.3 土木工程拓展署及規劃署在2014年年初共同委託顧問公司進行《發展新界北部地區初步可行性研究》(本研究)，旨在為整個新界北部地區(新界北)制訂一個概括規劃框架，當中包括善用從禁區釋出的土地及區內其他未開發土地、保育珍貴的自然和文化遺產、把握規劃中的新運輸基礎設施可能帶來的機遇，並解決棕地擴散引致區內現時存在的各項環境問題，以及未能善用珍貴土地資源所引起的相關問題。
- 1.4 本研究採用綜合及全面的方式，為新界北訂定最合適的發展規模。為促進香港長遠的社會和經濟發展，本研究已探討在新界北建立新社區及創造蓬勃的就業和商業樞紐的潛力。

- 1.5 本研究屬初步可行性研究，檢視新界北大約5 300公頃土地(圖一)的基線情況，物色具發展潛力的地區，並制訂整體規劃方向和概括土地用途概念。本研究的結果載於下文各部分。
- 1.6 位於本研究範圍內的粉嶺高爾夫球場目前以私人遊樂場地契約形式批出，屬於民政事務局正在進行的私人遊樂場地契約政策檢討的範疇。

遠景

- 1.7 新界北和東大嶼都會是《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》研究(《香港2030+》)提出發展的兩個策略增長區，目的是要應付香港在2030年以後的長遠社會及經濟需要。
- 1.8 新界北的發展會以全面規劃的方式進行，並會以更有效的方式運用新界的荒廢農田和棕地。因此，這項發展計劃將成為重要的土地供應來源，以建設新社區及發展現代化產業和需要在邊境附近營運的行業，同時改善現有地區的居住環境。



圖一：新界北研究地區（只供參考）

2. 現況

- 2.1 新界北有大片土地位於原禁區範圍內，大部分保留自然環境風貌和屬鄉郊土地(圖二)。相對而言，粉嶺/ 上水新市鎮則是發展成熟的地區，人口超逾25萬，並將會進一步增加至約29萬。按照規劃，古洞北和粉嶺北兩個新發展區將可容納大約17萬額外人口，使粉嶺/ 上水/ 古洞新市鎮的總人口增至46萬。
- 2.2 新界北位處邊境，毗連深圳，設有四個邊境管制站，包括在西面主要以新田公路為連接道路的落馬洲及落馬洲支線邊境管制站，以及在東面主要以文錦渡路為連接道路的文錦渡及羅湖邊境管制站。
- 2.3 更遠的東面則有目前正在興建、將於2018年竣工的蓮塘/ 香園圍口岸。香園圍地區目前的主要連接道路是蓮麻坑路。至於坪輦、打鼓嶺及皇后山一帶，現時可經由沙頭角公路及坪輦路到達。

地勢及自然資源

- 2.4 新界北的天然地形以山丘和河谷為主。南面有林村郊野公園和八仙嶺郊野公園的自然景致，北面有蠔殼圍的濕地，而東面則是紅花嶺郊野區。該處的自然資源豐富，包括林地、河道、沼澤、池塘和農地。至於平坦土地上則散布著鄉郊民居。

人口及就業情況

- 2.5 根據2011年人口普查，新界北(不包括粉嶺/ 上水/ 古洞新市鎮)的總人口約為45 000人，主要集中在鄉村及周邊地區。新界北現有的就業人口約為20 000人。由於該區屬鄉郊地區，目前區內提供的職位僅約4 200個。

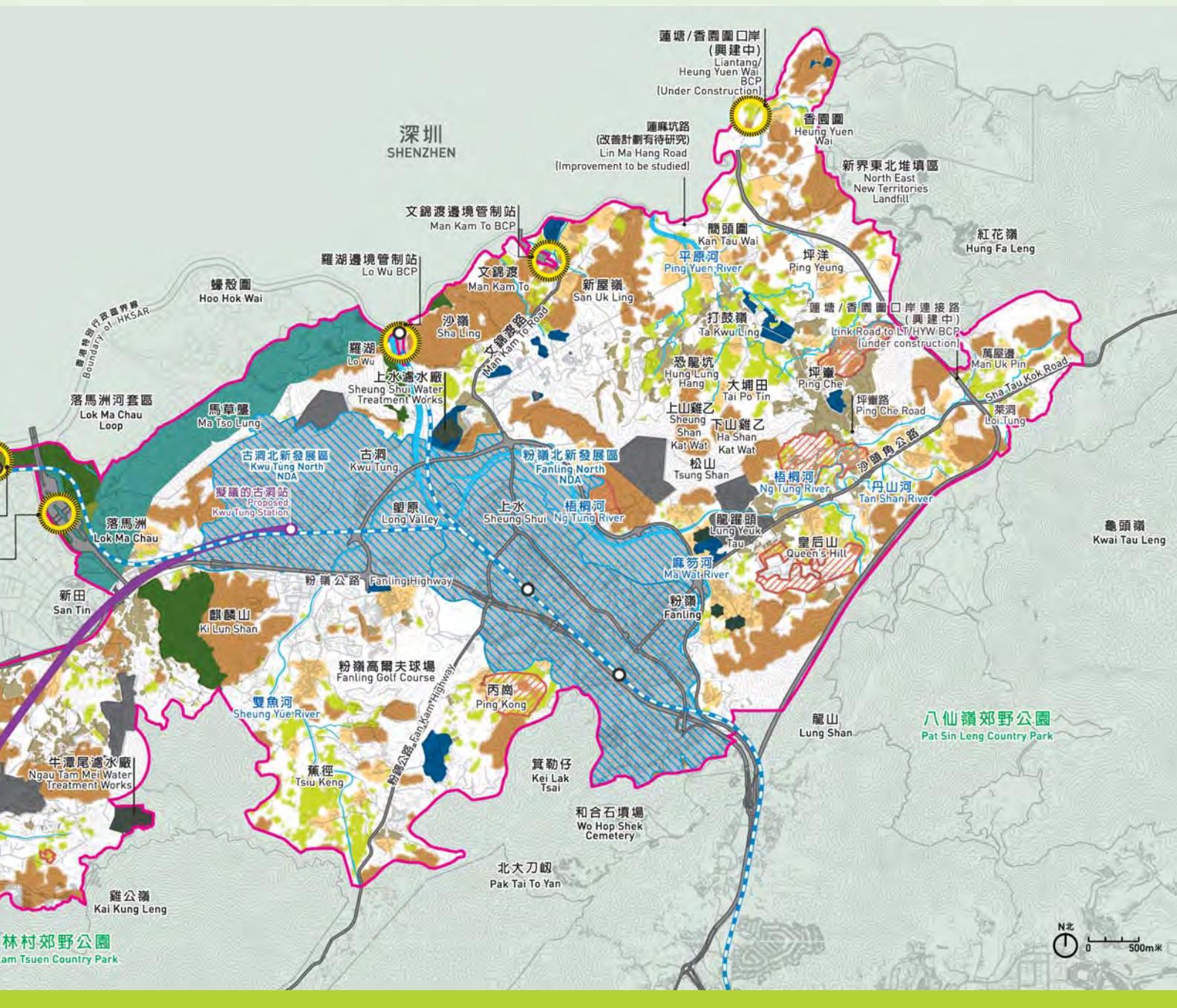
圖示 LEGEND

	新界北研究範圍 New Territories North Study Area
	粉嶺/上水/古洞新市鎮 Fanling / Sheung Shui / Kwu Tung New Town
	邊境管制站/口岸 Boundary Control Points
	主要道路 (現有及興建中) Major Roads (Existing and Under Construction)
	東鐵線 East Rail Line
	現有鐵路站 Existing Railway Stations
	擬議的鐵路站 Proposed Railway Station
	擬議的北環線 Proposed Northern Link
	棕地 Brownfield Sites
	墓地/墳場 Burial Grounds / Cemeteries
	常耕農地 Active Agricultural Land
	鄉村式發展地帶 Village Type Development Zone
	具考古研究價值的地點 Sites of Archaeological Interest
	濕地緩衝區 Wetland Buffer Area
	自然保育區及濕地保育區 Conservation Area & Wetland Conservation Area
	具有潛在危險裝置 Potential Hazardous Installations
	主要河流 Major Rivers
	主要政府及社區設施 Major Government and Community Facilities
	軍事用地/練靶場 Military Sites/Firing Ranges
	法定古蹟 Declared Monuments



圖二：現況 (只供參考)

2. 現況



2. 現況

- 2.6 新界北主要為鄉郊土地，當中包括超過80條原居民/ 非原居民鄉村、低密度住宅屋苑和其他零散的鄉郊民居。
- 2.7 新界北昔日農田處處，農務興旺。自上世紀六十至七十年代起，農業活動急速式微。大量農地逐漸轉作露天貯物場、貨櫃場、露天停車場、倉庫/ 物流或其他鄉郊工業用途。大量棕地作業尤其集中在新田、落馬洲、恐龍坑及坪輦/ 打鼓嶺地區。新界北棕地不斷擴散，已在環境、交通、視覺、水浸及其他方面造成相當大的問題。儘管如此，目前仍有大約260公頃常耕農地及約20多個禽畜飼養場散布於新界北。



山地及綠地

© CEDD



農地

© CEDD



露天貯物場及鄉郊工場

© CEDD



鄉村

© CEDD

策略性位置

- 3.1 新界北位處策略性的邊境位置，從新界北前往深圳和粵東地區都很方便。現有的羅湖、文錦渡、落馬洲和落馬洲支線邊境管制站處理大量過境交通，預計流量會持續增長。興建中的蓮塘/香園圍口岸及其連接路將進一步加強香港與深圳東及粵東其他地區的連繫。

運輸及其他基礎設施

- 3.2 目前，新界北只有部分地區連接東鐵、新田公路和粉嶺公路。興建中的蓮塘/香園圍口岸連接路及擬議的北環線[#]等策略性運輸基礎設施，將會改善新界北對外的連繫。
- 3.3 新界北受到各項基礎設施現有承受力所限制，必須闢設額外的運輸、排污、供水和排水基礎設施，以應付新發展所需。

土地資源

- 3.4 自2008年保安局的公布，約2 400公頃的禁區土地已分階段釋放出來。雖然《邊境禁區的土地規劃研究》認為原禁區範圍內大部分的土地，例如后海灣、附近的濕地和紅花嶺的林地等都具有保育價值並建議加以保育，不過，主要過境交通走廊沿路的地區仍有發展機會，如落馬洲、文錦渡和未來的蓮塘/香園圍口岸等附近的地方。
- 3.5 區內常耕及優質農地應盡量保留。區內大片荒廢的農地及棕地可供應新的土地，而常耕及優質農地則可加以保育、復耕，或與新的發展全面融合。

地區限制

- 3.6 該區散布著原居民和非原居民鄉村、墓地、已規劃的大型靈灰安置所和火葬場(在沙嶺及鄰近米埔隴村)、軍事用地、山丘、400千伏特架空高壓電纜、具有潛在危險的裝置(例如濾水廠)、新界東北堆填區及已規劃的擴建計劃、歷史建築、考古遺址、常耕農地及具備復耕潛力的農地等，對發展構成各方面的限制。

[#] 進一步詳情可參考《鐵路發展策略2014》(路政署網頁 – <http://www.hyd.gov.hk>)。此策略提出北環線將會是連接現有西鐵線錦上路站與落馬洲支線新設的古洞站之間的一條鐵路線。

A 促進城市、鄉郊、自然共融

4.1 新界區內傳統的城市發展導致城鄉二元分割，把城市與鄉郊的發展清晰分隔開來。由於新界北的常耕農地分散各處，與棕地混雜一起，因此，我們建議規劃新界北時，採用更和諧的方法，促進城、鄉及自然共融。新界北具備鄉郊和自然特色，包括地形地標、鄉村式發展、文化遺產和農業活動。在可行的情況下應盡量保留這些特色，使其與新規劃的住宅和就業樞紐和諧結合。主要的可行方向包括：

融入自然特色：綠色走廊及藍色走廊

4.2 新界北的自然特色有助界定發展的界限，並可加以優化，締造城、鄉及自然共融的環境。現有的自然地帶可結合新市區的綠地，形成綠色走廊，讓城市人能多親近大自然。此外，我們可以利用綠化和生態水力學措施活化新界北數條已渠道化的河道，包括梧桐河、麻笏河、丹山河、雙魚河和平原河，以促進生物多樣性，並闢設河畔休憩空間及藍色和綠色走廊。



打鼓嶺現已渠道化的河道

© CEDD

融合「新」「舊」社區：保留既有的鄉郊民居

4.3 藉著規劃，「新」與「舊」的社區可以共存。我們應適當考量如何把既有的鄉村和鄉郊民居與新發展融合，並須考慮城市發展混合鄉郊民居的新模式，這個模式可能是我們未來新界北的特點。



既有鄉村內的已獲評級建築物

© PlanD

鼓勵社會融合：提供新綜合公共及社區設施

4.4 藉著提供綜合公共及社區設施，並利用新的資訊及其他科技，新的城市發展可改善現有的鄉郊環境，提高便利性、連繫性及生活質素。

保留農業

4.5 新界北仍有不少農耕活動。除盡可能保留常耕和優質農地外，我們亦可鼓勵區內居民和企業以及在市區工作或居住的市民參與休閒農耕。一如政府在新農業政策中提出，我們會進一步探討如何提升現時的農耕操作及技術，例如推廣有機農耕、水耕種植等。

B 為市民和企業創造機會：新產業、新職位

4.6 要促進新界北的經濟發展，可善用區內經改善的基礎設施和跨境聯繫所帶來的優勢。新界北有大量棕地，特別是恐龍坑一帶。雖然露天貯物場和其他港口後勤用途有助支援經濟活動，但是這些活動分布零散，缺乏規劃，產生了負面影響。整合和優化這些活動，將有助改善景觀，減低水浸風險、環境污染及交通壓力。整合過程會騰出土地，以作新經濟活動用途。



© Arup



© Arup

4.7 在新界北規劃新產業和新的就業機會，有助紓緩職位過度集中於市區的問題，惠及全港市民。此外，也可為地區創造新的就業機會、提升區內經濟活力、減少遠程通勤，並緩解由新界往市區日益嚴重的交通擠塞問題。

4 整體規劃方向



科學園

© Ken Chan/Arup



生態中心

© Arup

- 4.8 考慮到香港的經濟優勢、新界北的策略性邊境位置，以及區內有大量未開發或荒廢的土地資源，新界北可發展適合的產業，以促進香港的長遠經濟發展：

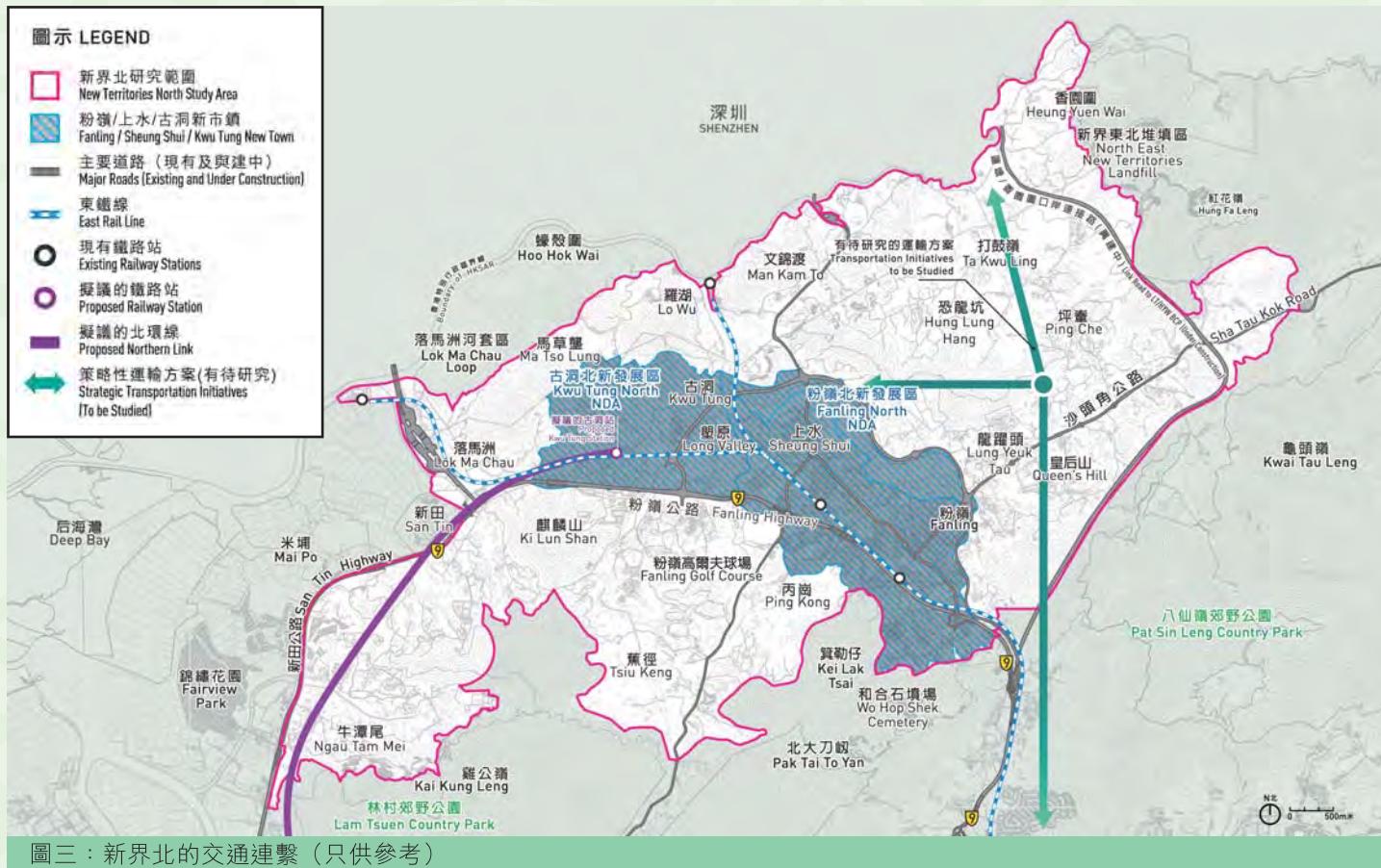
- 高增值物流中心：善用已改善的交通連繫及鄰近邊境管制站之便，新界北可發展專門物流設施，以配合日趨複雜的區域供應鏈和珠三角高增值生產的發展。與此同時，急速增長的跨境電子商務活動也需要高增值的物流服務來處理日益增加的貨運量。
- 創新與科技產業：位於《香港2030+》擬議的東部知識及科技走廊，新界北是設立新科學園/ 工業邨的理想地點，以支持研究發展及高科技產業的發展。邊界的位置有利香港與深圳在科技生態系統上的功能互補。
- 專業服務、工商業支援服務和檢測及認證產業：香港在市場推廣、產品開發和檢測及認證方面都有明顯優勢。由於鄰近內地和多個邊境管制站，對專業服務、工商業支援服務和檢測及認證服務供應商，新界北將會是一個不錯的選擇。

- 食品貿易及零售/ 特賣/ 批發：由於新界北盛產本地新鮮農產品、鄰近文錦渡邊境管制站食品管制中心及消費者對安全和健康食品的需求，新界北可發展為優質食品認證和分銷中心，並與食品有關的產業整合。除了設立傳統零售和特賣場外，新界北可發展一個以「香港種植或認證食品」為主題的食品市場，當中包括本地農產品及食物業，成為獨特的景點，支援相關產業的進一步發展，亦可作為分銷設施，支援農業及區內的城市農耕產業。
- 知識型環保產業：擬議在新界北設立的綜合智慧、環保及具抗禦力基礎設施系統，利便循環再用及再造。廚餘回收/ 堆肥會與農業界產生協同效應。
- 生態/ 文化/ 文物旅遊：新界北有很多具歷史意義的鄉村、邊境遺跡和具文化/ 歷史價值的建築。區內還有許多有機和傳統/ 休閒農場及富生物多樣性的鄉郊地方。這些資源可以透過文物徑及單車徑等接駁，從而推廣以生態/ 文化/ 教育為本的康樂活動和旅遊。

C 加強可達性及連接性

4.9 現時，新界北經由東鐵、新田公路和粉嶺公路連接至市區及新界各區。我們會探討建立全面的交通網絡，改善新界北對外及區內的交通連繫，方便市民往來。

4.10 我們會在新界北實踐以公共運輸導向為本的發展理念。客運系統會以鐵路為骨幹，而土地用途與鐵路發展則以綜合方式進行規劃。我們會研究發展可行的鐵路新路線，使新界北交通更暢達，從而釋放該區的發展潛力。擬議的發展項目會聚集在鐵路站附近，包括擬議的北環線或會興建的中途站，務求擴大公共運輸系統的覆蓋範圍，鼓勵市民更多使用公共交通服務(圖三)。我們也會探討是否可以推行策略性的運輸措施，以及加強新界北與市區的連繫。



D 智慧、環保及具抗禦力城市

4.11 世界各地的城市化趨勢和氣候變化問題已普遍導致資源枯竭，我們不得不重新思考未來的發展模式，為新界北訂下更可持續發展的路向。我們要掌握全球趨勢，善用新技術，採納智慧、環保及具抗禦力城市的概念，以應付未來的挑戰。



電車路況信息顯示

© CEDD

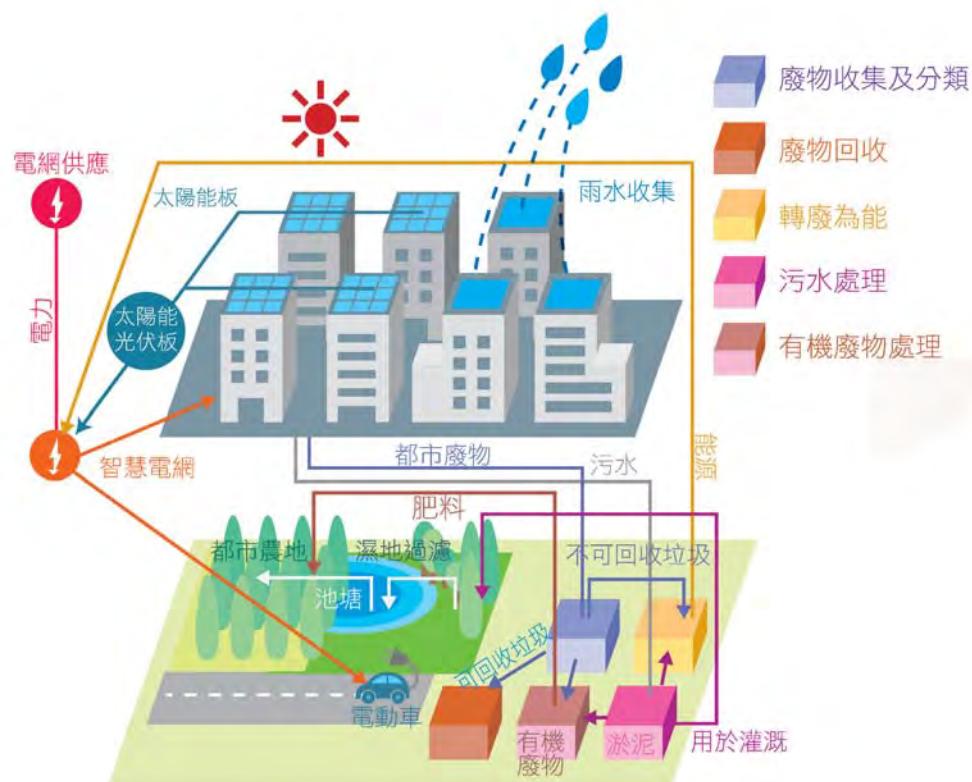
4.12 一個智慧、環保及具抗禦力城市結合了以下元素：

- 智慧：科技有助善用資源，促進增長和智慧型城市生活。利用資訊與通訊科技，一個智慧城市可收集、整合和使用資訊/ 數據來管理並優化城市運作，提升生活質素。
- 環保：環保城市在城市基礎設施方面(如能源、交通、食水和廢物)運用相關科技，以提高資源效率、降低耗用量、減少碳排放，並維持生物多樣性和提升城市的宜居程度。
- 抗禦力：面對自然及人為的不明朗因素(特別是氣候變化)，具抗禦力的城市會投放資源，加強各個相互連繫系統的抗禦力，讓城市即使在經濟、社會和自然環境方面受到衝擊，也可以迅速適應和復原。

綜合的智慧、環保及具抗禦力基礎設施系統

4.13 綜合的智慧、環保及具抗禦力基礎設施系統是一套透過策略性規劃的實體基礎設施網絡，例如垃圾收集及分類設施、污水處理廠、可持續的城市排水系統、智慧水資源管理等(圖四)。在這個系統中，公用事業和公共服務設施環環相扣，共生互惠，一項設施產生的廢物可被另一個設施作資源使用，讓社區走向更環保、低碳及資源循還的發展

道路。其中一個例子是將經處理的污水作沖廁及灌溉之用，而另一個例子則是轉廢為能。綜合的智慧、環保及具抗禦力基礎設施系統可透過資訊與通訊科技更好地管理資源(如智慧電網)，亦可增強設施抵抗自然或人為災害及災後修復的整體能力。我們會探討在新界北發展中融入綜合智慧、環保及具抗禦力基礎設施系統的可行性。



圖四：綜合的智慧、環保及具抗禦力基礎設施系統概念圖

善用土地資源

4.14 配合陡峭的山丘地形，香港一直廣泛使用岩洞和地下空間作港鐵站、鐵路隧道、公用設施、公路隧道、物業地庫、污水處理廠、海水配水庫和廢物轉運站等。部分厭惡性設施可能有礙觀瞻，又或許會產生氣味和噪音，將這些設施置於岩洞和地下空間，對社區和環境有益。此外，善用岩洞和地下空間可以創造額外的可用空間，設置合適的設施，從而騰出地面土地作其他具效益的用途。



地下車輛及單車停泊處的例子

© PlanD



岩洞發展例子：配水庫

© CEDD



岩洞發展例子：污水處理廠

© Arup



岩洞發展例子：運動場館

© Norconsult

綠色及適宜步行的環境

4.15 藍綠基礎設施：將排水基礎設施結合周邊環境以提高防洪抗禦力。闢建清潔美觀的溪澗、河流及湖泊，結合景觀供公眾享用，並創造或復修生態棲息地，支持生物多樣性，體現與自然共生的生活氛圍。



© Chris Costea

4.16 適宜步行的無車社區：除了推廣使用環保交通工具(例如單車)外，也提供安全、四通八達、暢通無阻及環境怡人的行人道網絡，並採用不同的城市設計元素來提升步行體驗，鼓勵市民多以步行為交通模式。



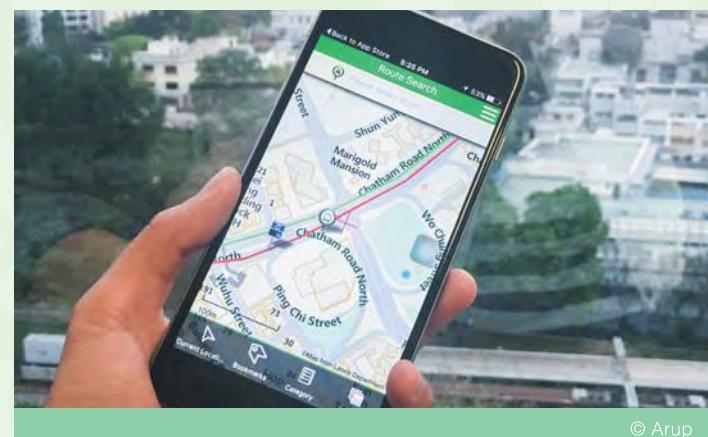
© PlanD/CEDD

資訊與通訊科技平台－促進智慧流動、智慧城市生活及智慧商貿

4.17 智慧流動－交通資訊平台：利用互聯網或智能手機應用程式作為一站式交通資訊平台，提供路線圖、最短路線建議、實時更新服務資料、最新的交通狀況、停車位的數量及出租單車的位置和數量等交通資料，鼓勵市民使用公共和低碳交通工具。在世界各地，使用這項技術以優化城市生活及營造創意商機的城市也越來越普遍。



© CEDD



© Arup

5. 整體規劃及設計大綱

景觀及生態資源大綱

- 新界北自然資源豐富，在該區進行任何新發展，不但要顧及這些資源和自然特色，同時亦應利用景觀特色(如綠蔭和河畔休憩走廊)來進行優化，把這些資源和特色連繫起來。
- 制訂全面的景觀及生態資源大綱，確保可保育、整合和優化這些自然資源，並協助劃定可發展的地區(圖五)。
- 在這大綱中，現有的優質自然及景觀資源，例如風水林、山坡、常耕農地等，會連接成為綠色走廊。天然或活化的河道則形成藍色走廊。這些走廊把獨立的生境連結起來，為未來的發展提供藍綠資源的連接。
- 未來的發展項目，應聚集在遠離優質自然及景觀資源(包括通風廊和風道)的地方，並應考慮新界北的都市氣候特徵、南面的綠色山景和西北與北面的濕地地帶。未來的發展應採用多元的發展規模，以尊重地區特色。



圖五：景觀及生態資源大綱（只供參考）

5. 整體規劃及設計大綱



5. 整體規劃及設計大綱

策略性規劃大綱及具發展潛力地區

- 5.5 在考慮新界北的景觀及生態資源大綱、整體規劃方向、區內的發展機遇和限制及地區狀況(包括評估自然景觀和生態資源、現有地形、視覺景觀、土地用途、鄰近現有/ 已規劃/ 可能闢設的運輸和基礎設施網絡、環境和都市氣候情況和岩土情況等)後，我們為新界北制訂策略性規劃大綱建議，並提出三個具發展潛力地區，包括新田/ 落馬洲發展樞紐、文錦渡物流走廊及位於坪輦、打鼓嶺、香園圍、恐龍坑及皇后山的新界北新市鎮(圖六)。
- 5.6 雖然這些具發展潛力地區各有不同的發展限制，但我們的初步評估顯示這些地區有可供發展土地，可用作房屋、經濟發展和創造就業機會，應付本港部分長遠的人口和經濟增長需要。另外，由於已規劃的皇后山公屋發展項目會帶動鄰近地區的進一步發展，因此須顧及這一點作全面考慮。

發展情境

- 5.7 考慮到香港長遠的房屋、經濟及其他發展需要、人口及就業平衡及交通和其他基礎設施需求，我們為新界北擬訂了兩個人口及就業水平各有不同的發展情境。

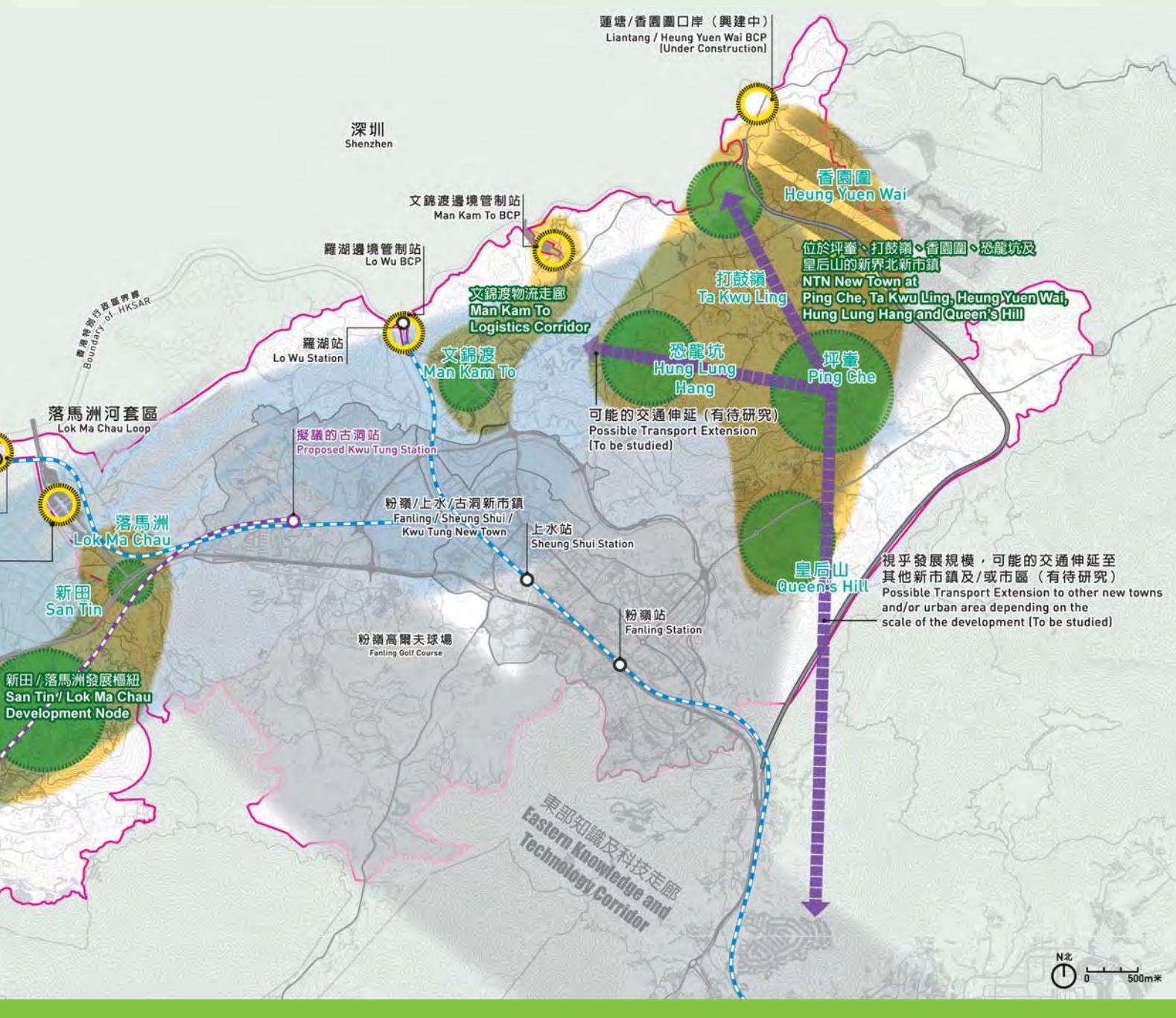
圖示 LEGEND

- 新界北研究範圍 New Territories North Study Area
- 邊境管制站/口岸 Boundary Control Points
- 主要道路 (現有及興建中) Major Roads (Existing and Under Construction)
- 東鐵線 East Rail Line
- 擬議的北環線 Proposed Northern Link
- 現有鐵路站 Existing Railway Stations
- 擬議的鐵路站 Proposed Railway Station
- 可能的運輸連接(有待研究) Possible Transport Connection (to be studied)
- 具發展潛力地區 Potential Development Areas
- 具發展潛力區內的主要活動中心 Key Focal Points within Potential Development Areas



圖六：策略性規劃大綱及具發展潛力地區（只供參考）

5. 整體規劃及設計大綱



6. 概括土地用途概念

情境 I		情境 II	
均衡人口 高就業人口比例 最低的基礎設施需求 發展用地 人口 職位	約720 公頃 255 000 215 000	高人口 低就業人口比例 較高的基礎設施需求 發展用地 人口 職位	約720 公頃 350 000 215 000
意向是要新界北在人口及就業方面維持高度的自給自足水平，為此，土地用途必須多元化，發展密度亦須恰當。	意向是要容納更多人口，但就業人口比例則較低。有別於情境 I，人口與工作職位比例並不均衡，發展密度也較高。	發展特色	意向
人口與工作職位比例均衡，可避免交通需求偏重某些方向，令運輸基礎設施的需求可降至最低，乘客的平均行程距離也可縮短。這樣，運輸系統的可持續性得以維持，居民亦能夠在工作與生活之間取得平衡。	側重於增加人口，居民乘搭交通工具往返市區的次數會較多。	交通影響	
主要利用《鐵路發展策略2014》建議興建的北環線為西面的發展項目提供服務。視乎發展規模，或會興建運輸系統延線(有待研究)，連接其他新市鎮及/或市區，以支援東面的發展項目。所需的額外基礎設施投資較情境 II 所需的為低。	對運輸基礎設施的需求較高，包括須利用《鐵路發展策略2014》建議興建的北環線為西面的發展項目提供服務；視乎發展規模，或會興建運輸系統延線(有待研究)，連接其他新市鎮及/或市區，以支援東面的發展項目；以及改善南北道路網絡。	基礎設施需求	
落實增加就業機會及優化營商環境的規劃原則。會在區內增加就業集群，以改善全港就業機會分布不均的情況，並盡量發揮邊境位置的發展潛力。	人口較多，在改善新界北整體就業人口比例方面功效不彰。	就業人口比例	
人口與工作職位比例均衡，擬議的人口密度與沙田新市鎮相若。	鑑於人口和住宅用地較多，擬議的人口密度將高於沙田新市鎮，並與將軍澳新市鎮相若。	人口密度	
新的發展項目能夠與現有的鄉郊環境融合。就促進城、鄉及自然共融而言，情境 I 會較情境 II 效果更佳。	發展密度較高，對於與鄉郊環境融合和新界北的環境會有影響，因為規模有顯著差異的發展會非常接近。	城、鄉及自然共融	

6. 概括土地用途概念

- 6.1 為實踐智慧、環保及具抗禦力城市的理念，達致均衡、多元化且可持續的發展為前提，我們為三個具發展潛力地區，包括新田/ 落馬洲發展樞紐、文錦渡物流走廊及新界北新市鎮(圖七)(發展用地面積合共約720公頃[#])，制訂了概括的土地用途概念。
- 6.2 在三個具發展潛力地區當中，新田/ 落馬洲發展樞紐和文錦渡物流走廊無論在情境 I 或情境 II 下，概括土地用途概念和發展規模均會相同。至於新界北新市鎮，我們建議在兩個發展情境下有不同的發展密度、土地用途組合及發展規模。下文將會就每個具發展潛力地區作進一步的討論。



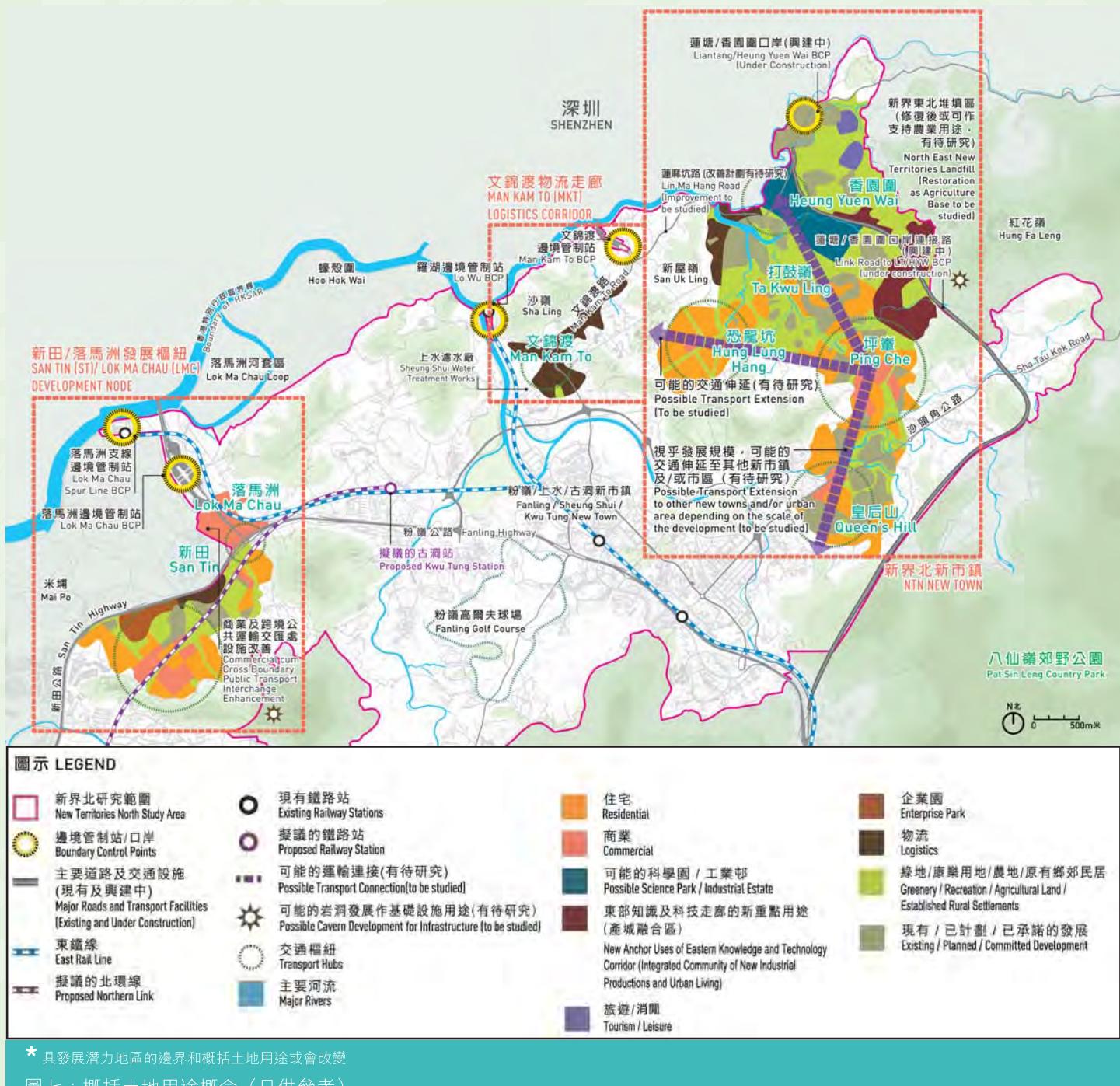
新田/落馬洲



文錦渡

[#] 不包括不作發展用途的範圍，例如擬議的農業地帶、綠化地帶、鄉村和現有的政府、機構及社區設施

6 概括土地用途概念



* 具發展潛力地區的邊界和概括土地用途或會改變

圖七：概括土地用途概念（只供參考）

三個具發展潛力地區

A 新田/ 落馬洲發展樞紐

175公頃

人口55 000 職位80 000

- 6.3 位處新界北的西部，區內現時有各種的棕地作業。新田/落馬洲地區設有落馬洲和落馬洲支線兩個邊境管制站，成為重要的門廊。由於該區位置優越，跨界旅客及貨運流量甚高，因此不時會有人提出在落馬洲邊境管制站附近提供商業/零售設施。不過，鑑於新田/落馬洲接近對環境影響相當敏感的米埔，在制訂發展建議時必須充分考慮這一點。《鐵路發展策略2014》建議興建的北環線將途經新田，連接東鐵和西鐵。
- 6.4 新田/落馬洲發展樞紐涵蓋大約175公頃[#]發展用地(圖八)，將善用其策略性位置，發展成為一個在經濟上與珠三角地區有緊密連繫而稍為側重於提供職位的社區，容納55 000名居民，並提供80 000個職位。主要特點包括：



落馬洲邊境管制站

© CEDD



圖示 LEGEND

新界北研究範圍	Transport Hubs
新界北研究範圍	Major Rivers
邊境管制站/口岸	Residential
主要道路及交通設施 (現有及興建中)	Commercial
東鐵線	Enterprise Park
計劃的北環線	Logistics
現有鐵路站	Land / Agriculture / Agricultural Land / Established Rural Settlements
可能的岩洞發展作基礎設施用途(有待研究)	Existing / Planned / Committed Development

* 具發展潛力地區的邊界和概括土地用途或會改變

圖八：新田/ 落馬洲發展樞紐 (只供參考)

[#] 不包括用以設置公用事業設施的岩洞發展區

6. 概括土地用途概念

主要特點

- 在落馬洲邊境管制站附近提供跨界商業/ 零售設施，支援邊境相關活動。
- 加強落馬洲邊境管制站的交通連繫。
- 把現時在落馬洲邊境管制站附近的棕地作業和分銷活動整合並遷入多層大樓。
- 考慮在新田附近增設擬議的北環線中途站，善用以公共交通為本的發展所帶來的潛力。
- 該區南部或可進行岩洞發展，用以設置配套的公用事業設施。
- 兩個發展情境均包括這個發展樞紐，可以在早期階段發展。

B 文錦渡物流走廊

35公頃

職位4 000

- 6.5 文錦渡設有羅湖及文錦渡兩個邊境管制站，是新界北另一個重要的門廊。文錦渡路是通往文錦渡的主要道路。這區混雜多類土地用途，包括常耕農地、鄉村民居、露天貯物場及多項政府設施，例如近文錦渡邊境管制站的食品管制及牲畜監測設施、沙嶺墳場、新屋嶺拘留中心、上水濾水廠及擬議於沙嶺興建的第二期有機資源回收中心。梧桐河流經這個地區，而現有的東江水輸水管亦是沿文錦渡路鋪設。

- 6.6 鑑於這區接近文錦渡過境設施，加上跨界貨運量高(特別是與新鮮食物及禽畜有關的貨運)，該區將發展成為物流中心，並會提供便利的通道，連接未來的蓮塘/ 香園圍口岸(圖九)。主要特點包括：

- 提供約35公頃用地作為農產品物流整合及認證區，讓食品在分銷前可在區內貯存及進行檢測和認證，而用地也可作現代物流設施用途。
- 物流走廊將創造大約4 000個就業機會，並會經由文錦渡路及蓮麻坑路連接至未來的蓮塘/ 香園圍口岸及新界北新市鎮的香園圍。



文錦渡邊境管制站

© CEDD

6. 概括土地用途概念



C 新界北新市鎮

510公頃

人口20萬或30萬 職位13萬

6.7 新界北新市鎮位於新界北的東部，主要包括香園圍、坪輦、打鼓嶺、恐龍坑及皇后山五個地區(圖十)。該區現時混雜各式各樣的土地用途，包括範圍廣泛的鄉村式發展、露天貯物場、鄉郊工業用途、常耕及荒廢農地等。前皇后山軍營範圍內的一塊用地已規劃作發展公共房屋用途。位於北面的蓮塘/香園圍口岸目前尚在興建，預定於2018年完成。這個口岸將接駁深圳的東部過境通道，市民日後往返粵東地區和鄰近省份，會更為便利。

6.8 沙頭角公路及坪輦路是區內的主要連接道路。未來或會興建的鐵路和現正興建的蓮塘/香園圍口岸連接路，會令往來該區的交通更為暢順方便。

6.9 由於科研和新工業用地的需求將會增加，一如《2016年施政報告》提出，政府將在蓮塘/香園圍口岸附近物色土地，發展科學園及工業邨。

6. 概括土地用途概念

6.10 新界北新市鎮的發展面積約510公頃[#]。在不同的策略性交通基礎設施配合下，新市鎮在兩個發展情境下可提供約13萬個職位，容納人口20萬或30萬(包括已規劃的皇后山發展計劃)。新界北新市鎮的主要特點包括：

- 新市鎮富有活力、發展均衡，能夠善用以公共交通為本的發展所帶來的潛力，同時尊重當地的鄉郊特色。
- 鄰近蓮塘/香園圍口岸的擬議科學園/工業邨及其他重點用途將為東部知識及科技走廊創造新的發展重心。
- 鄰近坪輦/打鼓嶺的現代工業生產及都市生活空間(包括住宅及社區設施)將支援東部知識及科技走廊的新重點用途，成為一個綜合的產城融合區。
- 坪輦及恐龍坑將成為新的核心發展區，作住宅及商業混合用途。
- 連同已規劃的皇后山發展計劃(包括公共房屋、私人住宅發展項目及一所國際學校)，皇后山將成為另一個包含商業用途的主要住宅區。
- 視乎發展的規模，或會發展運輸系統延線(有待研究)，連接其他新市鎮及/或市區。
- 該區東部或可進行岩洞發展，用以設置配套的公用事業設施，包括垃圾轉運站、食水配水庫及污水處理廠等。
- 在香園圍以東闢設農業旅遊區，以保存該處的農業及鄉郊景觀。
- 把現時的棕地作業整合並遷入多層大樓。
- 現代物流設施用途可支援邊境管制站一帶的物流活動，並應付香港對物流設施場地的需求增長。
- 保留在發展區外的常耕農地、現有民居、翠綠山丘、溪谷及其他天然景致，並將之融入新市鎮的規劃，達致城、鄉及自然共融。

[#] 不包括用以設置公用事業設施的岩洞發展區

6. 概括土地用途概念



- 7.1 我們已就工程、交通和其他基礎設施的承受能力，以及對環境和生態等影響作概括技術評估，並確定新界北具發展潛力地區發展的初步可行性。本研究的發展情境及具發展潛力地區相關的研究結果是《香港2030+》評估全港情況的根據。
- 7.2 倘認為恰當，在落實發展建議前，會再作進一步的規劃及工程可行性研究，範圍包括環境方面的關注事項、政府的投資及落實計劃的方向等。我們會繼續公布研究過程，邀請公眾參與。





新界北



跨越2030年的規劃遠景與策略

2016年10月



