2007 年 11 月 27 日
討論文件

立法會發展事務委員會

《香港 2030：規劃遠景與策略最後報告》
- 新發展區

目的

本文件旨在請委員參閱「香港 2030：規劃遠景與策略」研究(以下簡稱「香港 2030 研究」) 最後報告，並就報告中提出新發展區的建議，聽取委員意見。當中新發展區已納入行政長官在二零零七至零八年《施政報告》中提出十大建設的其中一項。本文件亦因應劉秀成議員的提問，向委員簡介有關落實新發展區時所採取符合環保及具能源效益的措施。

「香港 2030 研究」的規劃遠景

2. 2007 年 10 月，當局發出一份立法會參考資料摘要(檔案編號(20) in DEVB(PL-P) 50/01/126 Pt. 34)，內容載述「香港 2030 研究」最後報告的背景資料及各項主要建議。上述資料摘要(除附件外) 載於**附件 A**，以便委員參閱。我們亦已印發一份宣傳單張，簡介發展局根據「香港 2030 研究」提出的行動綱領。該份宣傳單張載於**附件 B**，供委員參考。

3. 扼要來說，「香港 2030 研究」是全港發展策略的綜合性檢討，旨在制訂廣泛的規劃框架，爲香港至 2030 年的發展作出指引。我們的規劃策略會循三大方向實施，分別爲提供優質生活環境，提高經濟競爭力，以及加強與內地的聯繫。「香港 2030 研究」的主要目標是貫徹可持續發展的原則，平衡社會、經濟和環境需要，以及妥善管理資源。

新發展區的概念

4. 落實新發展區是「香港 2030 研究」最後報告的其中一項建議，目的是將上述規劃目標及方向，演繹成具體的行動及措施。正如行政長官在二零零七至零八年《施政報告》中公布，政府將啓動兩個新發展區計劃，即包括古洞北、粉嶺北和坪輋／打鼓嶺的「三合一」新發展區和洪水橋新發展區(見**圖 1**)的規劃及工程檢討研究。

5. 新發展區爲小型新市鎮發展，提供土地作住屋用途和應付將來在其他方面的土地使用需求。新發展區在優質的生活環境內發展較低密度的住宅，加上擁有方便的集體運輸系統及社區設施，可爲市民提供另類生活空間選擇。簡而言之，我們的目標是要提供土地作不同的用途，重點在創造一個高質素的居住和工作環境。

6. 由於規劃及工程檢討研究，包括環境影響評估，在明年才展開，故新發展區的具體建議及實施細則仍未制定。雖然如此，我們已就推行新發展區初步制訂了數項原則及建議，現闡述如下。

新發展區的原則及建議

可持續發展

7. 我們會確保在新發展區的規劃中，遵守可持續發展的原則。在即將進行的規劃及工程檢討研究中，我們會研究可促進發展的各項關鍵因素；而該等發展會平衡日後新發展區居民的社會、經濟和環境方面的需要。

在鐵路沿線進行的發展

8. 新發展區計劃將爲與現有新市鎮相連接的樞紐式發展，每個新發展區可容納人口約 10 至 20 萬人。新發展區現時已有鐵路服務，或由於新火車站的興建，使交通十分便利。在進行落馬洲支線的建造工程期間，鐵路公司已在古洞北興建一個車站外殼，以便於日後有需要時興建車站。

9. 同樣，西鐵可能興建一個額外的火車站，爲洪水橋新發展區的人口提供服務。另一方面，我們可透過接駁巴士/小巴連接東鐵，爲粉嶺北新發展區的所在地提供服務。坪輋／打鼓嶺不在鐵路沿線地區，因此不建議作大型住屋用途。

以具成效和效益的方法提供基礎建設及設施

10. 藉相鄰現有發展區之便，新發展區第一批居民入住時，已可利用現有基礎建設。如日後須擴建現有的設施，亦會更符合成本效益。新發展區與新市鎮爲鄰更提供了共用社區設施的機會。如須提供新設施，以應付新發展區額外人口的需要，當局可考慮以較靈活的方法處理。我們會確保各項社區設施計劃的推行會有較佳的協調。

11. 除了有助解決地區上社區設施不足的問題，新發展區的土地規劃同時也可爲目前新市鎮的居民，提供額外的就業機會。

符合環保的規劃和城市設計

12. 多個新市鎮均在七十年代至九十年代沉重的發展壓力下展開。爲回應公眾對優質生活環境的訴求，新發展區的規劃和城市設計將需要採取新方法。我們預計新發展區的規模和發展密度適中，提供另類可供選擇的居住環境。我們亦會更加重視城市設計方面的考慮因素(例如建築群和建築物高度、通風廊的提供、發展完備的休憩用地和四通八達的行人網絡等)。

13. 現時新界北部露天貯物用途繁衍的問題，一直備受公眾關注，當中尤以當地居民爲甚。當局在進行有關新發展區的研究時，可考慮在坪輋／打鼓嶺或洪水橋設立一些管理完善的貨櫃後勤及貯存用地，把分散的用途集中處理。

14. 在達致落實新發展區目標的同時，我們亦不會忽視文物保護的政策目標。爲此，我們會把文物影響評估納入在即將進行的規劃及工程檢討研究內，以確保文物保護及發展項目可以互相協調。

符合環保的交通措施

15. 交通基建可能是導致環境影響的主要因素，因此須審慎規劃，以切合我們銳意建設可持續發展社區的整體目標。制定符合環保的交通措施，是即將進行的規劃及工程檢討研究的重要工作。我們會在規劃及工程檢討研究內，考慮下列措施：

- 充分利用鐵路網絡；
- 減少對路面交通的倚賴和盡量減少興建主要道路；
- 在新發展區的周邊地區興建主要道路；
- 興建地下行車道；以及
- 提供符合環保的交通工具，例如自動人行道、無軌電車、石油氣／電動車輛。

具能源效益的措施

16. 根據政府改善環境以及在各層面引入節能措施的政策，我們會探討在工程設計上能達致能源效益目標的方法，例如：研究在新發展區循環再用經處理污水的規模、鼓勵使用不以化石燃料爲車用燃料的交通工具(包括徒步、騎自行車等)，以及促使在新發展區的發展項目中，使用可再生能源(如太陽能)和循環水。

下一步的工作

17. 政府會分階段先後推行該兩個新發展區計劃，務使資源運用更具效益(包括規劃、土地清理和工程管理方面)，而「三合一」計劃會優先推行。規劃及工程檢討研究會進一步確定新發展區計劃的確實界線和發展規模。我們亦會考慮以較創新的方式落實新發展區，包括公私營機構合作。在前述第 10 至 16 段所列出的符合環保及具能源效益的措施，基本上只是廣泛概念。在研究概要內，我們會表明需要就這些概念作深入研究的要求，包括其在規劃及實施的整個過程中的應用。當規劃及工程檢討研究的細節備妥後，我們會再向委員簡介有關內容。

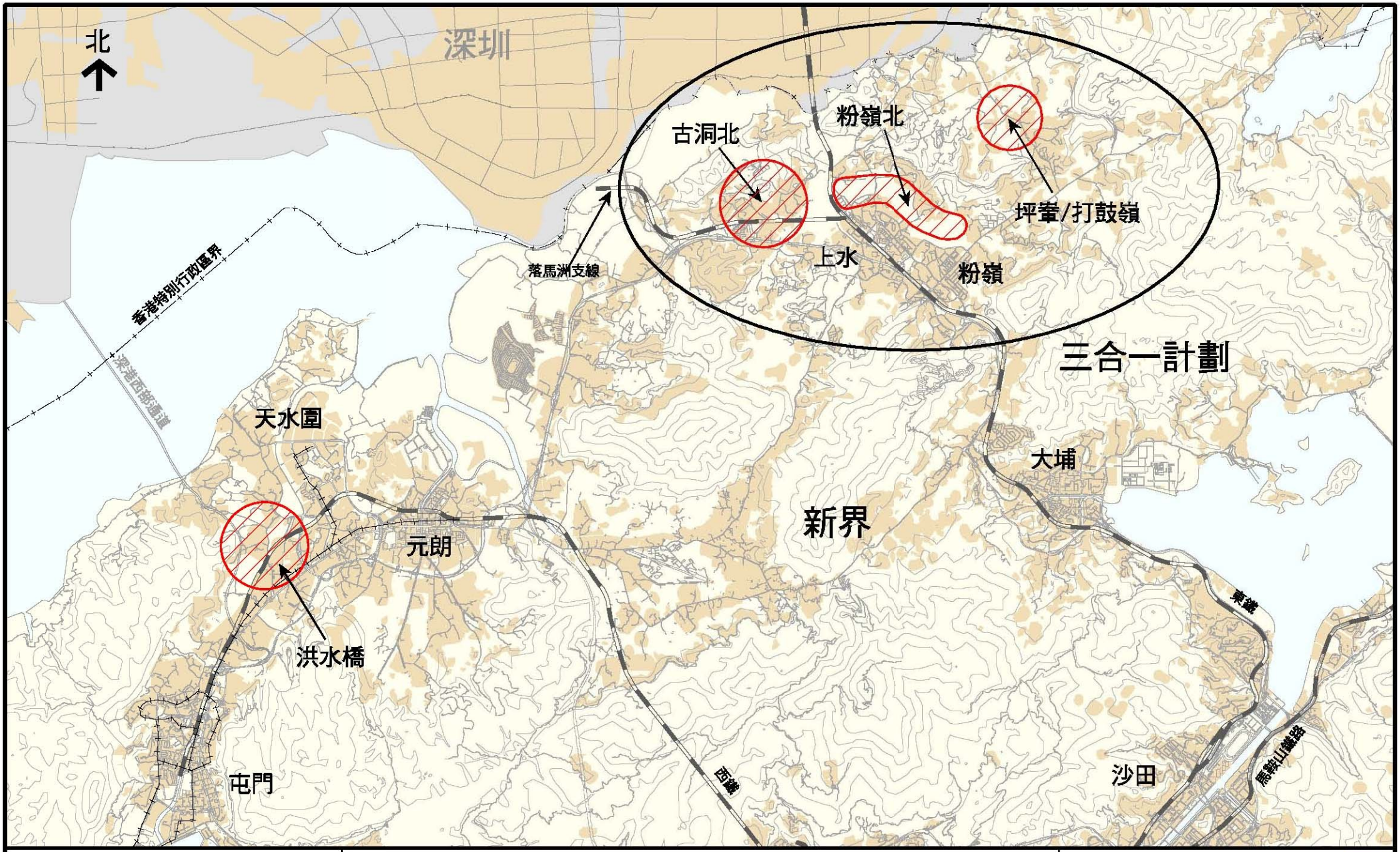
18. 規劃及工程檢討研究將包括廣泛的公眾參與計劃。我們會諮詢各有關方面的意見，包括立法會、區議會、當地社群、環保組織及其他持份者，確保在檢討研究的過程中充分考慮公眾意見。

19. 我們現正準備展開「三合一」計劃的規劃及工程檢討研究。經諮詢北區區議會的意見後，我們會在較後的階段，另行安排諮詢委員對這方面的意見。

諮詢意見

20. 請委員備悉政府擬就兩個新發展區計劃進行規劃及工程檢討研究，並且就上文所載建議提供意見。

發展局
2007 年 11 月



圖例

新發展區

現有鐵路

新發展區的概略位置

PLANNING DEPARTMENT 規劃署

Plan No. 圖則編號: M/SP/06/092B

Date 日期 : 21/11/2007

圖一

附件 A

檔號. :(20) in DEVB(PL-P)50/01/126 Pt.34

立 法 會 參 考 資 料 摘 要

香港 2030：規劃遠景與策略
最後報告

引言

行政會議在二零零七年九月二十五日的會議上**建議**，行政長官**指令**:

(a) 採納分別載於附件 A 及 B 的「香港 2030:規劃遠景與策略研究」行政摘要和最後報告，作為在土地用途和提供基礎設施方面引導香港日後發展的策略性規劃框架；以及

(b) 應於二零零七年十月中向公眾發表最後報告及其行政摘要。

背景

2. 「香港 2030 研究」是「全港發展策略」的最新一次綜合性檢討，旨在制訂廣泛的規劃框架，為香港至 2030 年的發展作出指引。上一次「全港發展策略」檢討的規劃年期涵蓋至 2011 年，於 1998 年公布。

3. 「香港 2030 研究」分為四個階段：
(a) 確定規劃目標與主要研究範圍；
(b) 檢視主要課題；
(c) 制定發展情況與評估準則；以及
(d) 制定發展策略與應變計劃。

4. 香港策略性規劃可追溯至戰後時期。過去的策略性規劃主要是源於人口快速增長(大約每十年 100 萬人)的需要。邁進

21 世紀，增長模式因人口增長大幅放緩(未來大約每十年 50 萬人)而出現重大變化。在「香港 2030 研究」中，我們假設到 2030 年時人口為 840 萬，相當於在規劃時段內增加了大約 160 萬人。我們亦檢視過香港統計處根據「2006 年中期人口統計」所編制的 30 年人口推算[1]，發現推算結果跟我們的工作假設大致相同，所以「香港 2030 研究」的結果不會受到影響。

主要研究建議

根據三大規劃方向把香港的遠景演繹在空間規劃圖上

5. 為實現我們把香港定位為亞洲國際都會的遠景，我們已透過「香港 2030 研究」的規劃策略，以具體的規劃目標演繹這遠景。我們建議規劃策略應循三大方向實施，分別為：

(a) 提供優質生活環境；
(b) 提高經濟競爭力；以及
(c) 加強與內地的聯繫。

推動可持續發展

6. 「香港 2030 研究」的主要目標是貫徹可持續發展的原則，平衡社會、經濟和環境需要，以及妥善管理資源。尤以後者而言，我們需要審慎地重新評估現有的已發展土地和基礎設施的承載能力，以避免出現浪費情況，採用創新的方法管理我們的需求，讓我們可「以少做多」—— 即在規劃重要的發展項目時，追求高質素和效益，並在利用資源以及開發郊野地帶時採取審慎的態度。

7. 上述的策略與過往旨在尋找策略性擴充地區，以配合數十年來人口急劇增長和房屋壓力日增的需要而採取的全港發展策略差別甚大。以審慎的態度進行發展的規劃策略，代表我們規劃工作的模式有所改變。

---

[1] 有關推算已於 2007 年 7 月 16 日向公眾發表。

8. 這種模式在不少先進的經濟體系早獲廣泛採用。這些經濟體系現正積極推廣「精明增長」和「可持續增長」的概念。內地不少城市的空間規劃，亦已採用較注重質素和較集中的發展模式。我們希望可藉著貫徹可持續發展原則，證明我們足堪被譽為亞洲國際都會。

空間規劃概念

9. 為達到上述目標，我們建議日後的空間規劃模式應審慎利用土地資源，在集體運輸鐵路車站附近規劃較多發展，以方便市民集體利用環保的運輸工具快速前往目的地。這可以減少私家車的使用及其二氧化碳排放，從而有助對抗全球暖化問題。此外，我們相信應善用在已發展地區基建承載力所能提供的發展機會，但必須考慮城市設計(例如建築物體積及高度、通風廊的提供等)以及文物保育目標的因素。建議的空間規劃概念載於**附件 A** 行政摘要的圖 E-1 內。

10. 由於包括現有新市鎮在內的市區仍具發展空間[2](可容納至 2030 年[3]人口增長的 70%)，加上預期的人口增長放緩，故此目前未有急切需要展開類似七十至九十年代期間進行的大規模新市鎮建設計劃。這容許我們重新調整規劃的方向，由數量(需求)為主導轉為更著重質素，以迎合公眾訴求和達至我們作為一個應擁有優質生活和工作環境的亞洲國際都會的遠景。

市區和鄉郊土地管理

11. 善用現有已發展區發展空間的建議，可讓我們繼續保存大部分的鄉郊地區，並且更接近大自然。市區化地區至今佔香港土地面積稍多於五份一，而超過 40%的土地被劃為郊野公園、特別地區或根據分區計劃大綱圖受到保護。承上文第 10

---

[2] 主要的發展空間位於啟德、西九龍、北大嶼山、將軍澳、屯門／元朗和都會區內(即包括香港島、九龍、荃灣、葵涌和青衣)的重建／騰空用地。部分具潛力的發展用地仍需進行規劃程序及(或)土地平整／工程的工作。

[3] 在「香港 2030 研究」中，我們假設到 2030 年時人口為 840 萬，當中的人口增長估計約為 160 萬。

段的假設，我們只須再多開發約 2%的土地，便可應付大約 20%的人口增長，餘下的 10%可散置於鄉郊地點。這意味著大部分林地、灌木地、草地、農地及鄉郊住宅等，基本上不受策略性發展建議影響(這不包括釋出禁區土地的建議，該等建議將於另一項研究中進一步探討)，有助為下一代著想而繼續保護珍貴的天然棲息地和生態資源。

12. 然而，單是避免發展鄉郊土地，並不足以帶來優質的鄉郊環境。我們在過去倚賴「經濟」手段，透過提升規劃用途地帶的措施，由私人帶頭處理荒廢或「損壞」的鄉郊土地問題。但不幸地在維持鄉郊地區低度發展以配合鄉郊特色和基建承載力的目標下，我們未能提供足夠誘因以推動私人發展。

13. 由政府主導去進行新市鎮發展，可被視為解決部分鄉郊質素下降問題的辦法。不過，由於我們的土地供應足以應付預期的增長需要而不需大規模發展，故此建議採取「復修取向」，以復修措施提升鄉郊環境為重點。

14. 作為我們的規劃策略的一部分，我們既容許露天貯物用途於受控制的情況下繼續存在，同時亦建議若干措施以促進另類旅遊(例如生態旅遊、文化旅遊)和有機耕種等有效利用鄉郊土地的用途。實施這些措施需要自然保育、文物保育、旅遊和農業等相關政策的支持和協調。

新發展區

15. 儘管人口增長放緩，但我們認為長遠來說仍需要新發展區以應付人口需要，尤其是應付香港與內地日益增加的社會經濟聯繫，以及根據現行公共房屋政策預計的公共房屋用地短缺問題。鑑於新發展區的籌建時間甚長(由規劃至居民入住至少要 12.5 年)，我們建議盡早展開部分新發展區的規劃工作。

16. 在過往規劃研究中選定的新界新發展區中，我們篩選了古洞北、粉嶺北及坪輋／打鼓嶺(三合一計劃)和洪水橋新發展區作優先考慮。實施這兩項發展計劃後，整體房屋供應大致上可滿足在規劃時段內人口增長的住屋需求。這些新發展區計劃將為與現有新市鎮相連接的樞紐式發展，每項發展的規模小於

屯門和沙田／馬鞍山等傳統新市鎮的四份一。除了提供房屋用地外，新發展區亦可滿足其他土地用途需要，例如高增值、特殊、無污染工業和高等教育用途，並同時提供職位。新發展區內亦可預留一些土地作小型屋宇發展。然而，我們應注意新發展區內部分土地已被私人發展商購入，或會令日後的收地過程變得複雜。我們可能需要考慮以較創新的方式落實新發展區建議，例如進行更多公私營機構合作。另一點要注意的是，雖然與新市鎮為鄰提供了共用主要基建及設施的機會，但有些公共用途是需要緊貼居民的，而新發展區本身未必有足夠人口，以符合提供這些設施所要求的人口下限，故日後在提供有關設施時，可能須更彈性處理。

17. 當局已預留款項作三合一計劃的規劃及工程檢討研究之用。我們建議在「香港 2030 研究」報告及新發展區建議公布後，展開該檢討研究的招標程序。

提供房屋用地

18. 雖然房屋用地的整體供應足以應付直至 2030 年預計人口增長的房屋需要，但公共和私人房屋用地的供應，可能因若干原因而出現錯配。首先，不少發展機會位於市區，一般被視為「優質用地」，不宜作公共房屋發展。

19. 第二，正如上文第 16 段所述，私人發展商已在新發展區持有不少土地。新發展區內可作公共房屋發展之用的政府土地數量相當有限。

20. 第三，根據將軍澳新市鎮發展的經驗，市民大概不會接受新界區再有更多高樓大廈和高密度的發展，尤其是在夾雜了現存鄉村式發展和天然草木的地區。我們因此建議新發展區應規劃為低至中密度，於鐵路車站四周設定相對較高的地積比率，於外圍地區則設定較低的地積比率[4]。然而，車站上蓋或周邊發展如被視作「優質用地」，較適合私人發展，或劃定作鐵

---

[4] 新發展區內發展用地的詳細建議，有待於個別新發展區計劃的規劃及工程檢討內探討。

路相關項目之用，則新發展區內可作公共房屋之用的發展機會可能受到影響。但我們認為仍需要拓展新發展區，以確保提供足夠的公共房屋用地。

21. 第四，雖然供應是由政策推動，但公共房屋的需求受經濟情況和住戶收入影響。目前，我們已物色足夠的地盤(但可能不獲視為適合作該用途)應付未來十年的公共房屋需要。我們仍須作進一步研究才能確定可應付此後需要的公共房屋用地。

22. 房屋用地充足與否亦受其他因素影響，包括較預期高的人口增長、住戶人數的進一步縮減、市民對較大居住面積的渴求等。這解釋了為何我們建議定立監察機制，以觀察任何大幅偏離我們現有研究假設的情況。

發展密度與城市設計

23. 除土地用途外，整體空間發展形式亦取決於發展密度。在寸金尺土的情況下，土地被發展至其最高的潛力，令香港成為全球發展最集中和發展密度最高的城市之一。我們越來越面對公眾壓力(尤其在發生「非典型肺炎」事件之後)，要求把發展密度降低，推動更佳的城市設計和提供更多休憩用地。不過，降低出售土地和將需要修訂契約的重建用地的發展密度，對政府收入會帶來重大影響，並可能阻礙私人發展。降低發展用地的發展密度，其影響從整體來看可導致市區向外擴散，因而會耗用更多有限的土地資源，需要修建更多道路和基礎設施，亦會令交通距離和時間加長。

24. 有鑑於此，我們建議採取平衡的方式，確保所有主要新發展的規劃，在決定發展密度水平時，都會充分顧及城市設計原則和環保因素，一如將軍澳餘下發展階段和啟德發展區的情況。新發展區的規劃須作出同樣的考慮。

25. 就市區而言，現有的密度大致上應維持，但我們需要嚴格地檢討個別擠迫地區以及富特色的海旁地區的發展密度。在這個過程中，我們亦必須考慮城市設計及環境影響。

優質辦公室

26. 就作經濟用途的土地而言，為了維持我們金融商業服務界別的增長，並確保香港能成為公司選擇設立地區總部的首選地點，我們必須確保在商業中心區[5]所謂「超甲級辦公室」[6]用地的供應能保持穩定。

27. 鑑於我們不再在維港進行填海(除了擬議的灣仔北發展以及可能包括啟德發展)，我們需要尋找更多適合作超甲級辦公室發展的用地，以應付長遠潛在的短缺情況。

跨界基礎設施及邊境地區的發展

28. 為了有效善用我們與內地的聯繫，並與大珠江三角洲(珠三角)區域城市群進一步融合，我們需要加快發展跨界基礎設施(包括陸路、水路及航空交通)，以確保人流、貨流和車流通行無阻。由於廣州和深圳等主要的珠三角城市早已計劃擴展其全國性運輸聯繫(尤其是鐵路聯繫)，故此我們須盡早採取策略性行動，與珠三角主要的運輸網絡(包括珠三角城際快速軌道系統)及關鍵性的運輸樞紐連繫起來，提供直接、方便和高質素的服務，以改善客流和貨流，讓我們更深入內陸省份。我們可建立「雙運輸系統」，為廣州及其他鄰近的珠三角地區提供鐵路網絡運輸服務，再輔以航空服務，連接更廣闊的地區。

29. 除了改善跨界運輸基建設施，發展邊境地區亦有助加強我們與內地(尤其是深圳)的聯繫。為充分發揮邊境地區策略性位置的優勢，我們正進行落馬洲河套區和蓮塘／香園圍口岸的研究。我們亦已就縮減禁區範圍而釋出土地的用途，展開另一

---

5 就「香港2030研究」而言，商業中心區指中區、灣仔、上環、銅鑼灣、尖沙咀及西九龍填海區的商業區。

6 「超甲級辦公室」的選址要求十分嚴格(最好是位於商業中心區的核心)，非常重視建築物設計，要求高效的運輸連繫，特別是集體運輸系統，並需要寬裕的樓面(因此要有較大的發展地盤)。

項主要規劃研究，並且正積極考慮發展在機制上有助提升港深更緊密夥伴和合作關係，達至互惠互利的措施。

機場及港口發展

30. 機場及港口發展及其擴展計劃(例如擬議的 10 號貨櫃碼頭、香港國際機場的擴展計劃及物流發展計劃），會對我們的整體空間發展計劃具重大影響。各有關方面現正就此分別進行研究。

建議的實施

31. 和任何策略性規劃研究一樣，「香港 2030 研究」旨在提出廣泛概念和規劃方向，讓我們得以為日後可能出現的不同發展需要作好準備。然而，個別政策措施的實施不屬於本研究的範圍。本研究不應被視為決定我們日後發展的形式或時間的藍圖。

32. 「香港 2030 研究」於 2000 年年底展開以來，一直本著善用珍貴土地資源的既定政策而進行。直至最近，這個政策的背後理念，仍是在土地規劃機制下提供最大彈性，以回應不斷變化的社會需要。但在過去數年，公眾對優質生活環境及文物保護(不單歷史建築，還包括其他「活」的文物，例如露天廣場及街景)的意識和期望不斷提升。

33. 面對越趨殷切的公眾期望，我們已在新項目的規劃與發展階段，加强公眾諮詢及參與。在合理的情況下，當局更會逐步加強發展限制。基建工程是保持香港持續繁榮的動力之一，新成立的發展局的任務是加快基建發展步伐，與及確保在發展、環境保護和文物保育之間取得所需的平衡。政策背後的理念是進步發展觀。

34. 「香港 2030 研究」的主要建議包括新發展區的規劃、就各項跨界基建設施建議，加強與內地合作及夥伴關係、善用空間以提倡優質生活環境、預留土地作優質辦公室、特殊工業、物流設施之用,以及在鄉郊地區引入更多具效益用途。發

展局會與相關政策局及部門充分協調，進一步探討上述建議，並會定期跟進「香港 2030」規劃策略的落實進度。

公眾諮詢

35. 我們分別於 2001 年年初、2002 年年初及 2003 年年底／2004 年年初，「香港 2030 研究」首三個階段完結前進行了三輪廣泛的公眾諮詢，包括公開論壇、持份者團體簡報、巡迴展覽及學校教育活動等。在每輪諮詢完成後，我們均發表一份報告，詳載我們對公眾意見的回應供公眾參閱。

36. 在第一階段公眾諮詢期間，我們就「香港 2030 研究」的規劃遠景、目標、主要研究範圍和取向徵詢公眾意見。公眾對長達 30 年規劃遠景所表達的意見分歧。部分回應者認為有必要對日後的發展方向作出前瞻，但部分則認為過於長遠。有若干意見認為可持續發展應屬凌駕性的規劃目標。大多數人對加強與內地，特別是珠三角地區的社會經濟聯繫表示支持。在土地資源有限的情況下，部分回應者認為須制訂人口政策，特別是為香港日後的發展設定人口限制。

37. 在第二階段公眾諮詢期間，我們就九項對制訂發展方案相當重要的策略性規劃事宜[7]徵詢公眾意見。大多數回應者認為應適當發展禁區。然而，有若干綠色團體指發展禁區或會危害附近濕地的生態。而加強與內地聯繫的新跨界通道獲得廣泛支持。不過，部分回應者認為政府不應在新界東北草率興建跨界通道，以免對天然景觀造成不良影響。

38. 社會人士對於把空置的工業大廈改建成家居工作間，令樓宇得到循環使用的概念甚表支持。在設立土地儲備一事上，公眾意見甚為分歧。部分人認為此舉有助吸引商業投資，但亦有人擔心可能會引致不公平的競爭。

---

[7] 有關事宜為：(a)與內地建立更緊密聯繫的規劃；(b)為特殊經濟活動設立土地儲備；(c)工業樓宇循環再用；(d)新發展區的地點和密度；(e)在住所附近提供工作；(f)資訊科技對商業運作的影響；(g)不受歡迎設施的規劃；(h)海旁用途的規劃；以及(i)水塘作康樂和體育活動用途。

39. 在第三階段公眾諮詢期間，我們就三大規劃方向，人口、就業和策略性基礎設施的主要假設，以及規劃方案和空間發展模式徵詢公眾的意見。大多數回應者支持三個規劃方向。至於人口假設[8]，部分市民認為在 2030 年人口會達至 920 萬的假設屬於過高。

40. 就發展密度而言，不少回應者認為現有的密度水平一般可以接受。不過，新發展用地尤其是海旁地點的地積比率應較低。公眾對「集中發展方案」和「分散發展方案」[9]的意見亦甚分歧。不論採用哪一個方案，一般意見認為就是否落實洪水橋、古洞北和粉嶺北等新發展區，應在策略上作出明確指示。

建議的影響

41. 建議對財政、公務員、經濟、環境和可持續發展的影響載於附件 C。建議符合《基本法》，包括有關人權的條文。

宣傳安排

42. 我們將於 2007 年 10 月中，透過傳播媒介及其他宣傳渠道如新聞發佈會及宣傳短片等，向公眾發表「香港 2030 研究」的最後報告。整份報告、研究和工作文件以及顧問公司的技術報告亦會上載到「香港 2030 研究」的專設網站，向公衆提供更詳盡和補充的資料。我們亦會印發一份宣傳單張，加强公衆對研究目的和價值的了解。

---

8 920 萬是「香港 2030 研究」第三期所採用的人口數字，其後在參考最新人口趨勢和公眾意見後，已在第四期修訂為 840 萬。

9 「集中發展方案」假設市區用地會先行發展，而新界的新發展區則於 2020 年之後才會建成。「分散發展方案」採用不同的取向，集中在前階段於新界進行發展。「三合一計劃」和洪水橋新發展區將於 2020 年前發展，而都會區的發展／重建將會進行得較慢。

查詢

43. 如有任何查詢，請致電 2848 2119 與發展局首席助理秘書長王月華小姐聯絡。

附件一覽表

附件 A	行政摘要
附件 B	最後報告
附件 C	建議的影響

發展局
2007 年 10 月

Annex B
附件B

香港2030：規劃遠景與策略

行動綱領

Hong Kong 2030: Planning Vision and Strategy

Action Agenda

發展局
Development Bureau

推動基建 保育文物

Driving development Preserving heritage

進步發展觀

- **我們明白全球以至外圍區域對香港的影響，在尋求發展機遇時，我們必須慎加選擇和集中。**
- **我們必須馬上採取行動，以鞏固香港在區域內以至全球的地位，維持「亞洲國際都會」的地位。**

引言

- 我們完成了「香港2030研究」，提供規劃大綱策導主要基礎設施的建設，以協助我們迎接未來二、三十年的挑戰。
- 在可持續發展的總體目標下，研究採取三大方向：
  - 提供優質生活環境；
  - 提升經濟競爭力；以及
  - 加強與內地的聯繫。
- 為實現我們的遠景，相關政策局及部門會群策群力，透過具體的行動及措施，演繹規劃目標及方向。
- 這份單張臚列出各項與研究方向配合，並由發展局負責的一些現行措施或將落實的新建議。

主要建議及計劃

平衡保育及發展

我們會：

- 執行一系列保育文物的措施；
- 繼續保護社會的歷史／文化風貌、價值、特色和地方感；以及
- 透過落實進一步的地區改善計劃，提升文物特色的周遭環境。

創造地方特色

我們會：

- 創造一個具吸引力、朝氣蓬勃及可親近的維港海濱，落實相關的研究建議，當中包括「啟德規劃檢討」，

「中環新海濱城市設計研究」和「紅磡地區研究」，並會就維港區內其他地點如港島東，進行規劃研究，包括制訂行動計劃。

- 透過一個着重公眾參與的過程，進行更多地區改善計劃美化市容；
- 物色具特色和本土色彩的街道，並擬定措施以保存和加強其特色；以及

- 在完成尖沙咀及中區綠化計劃後，推展銅鑼灣至上環和油麻地／旺角綠化總綱圖的建議，及在九龍及港島其他地區進行更多綠化工程，並在稍後把有關工作伸延到新界。

締造宜居社區

我們會：

- 落實兩個新發展區的規劃，即古洞北、粉嶺北及坪輋／打鼓嶺的「三合一」新發展區及洪水橋新發展區計劃。為此我們會首先展開有關規劃和工程檢討；
- 檢討發展／重建用地的密度以改善生活環境質素，並在這過程中充分考慮城市設計因素；以及
- 為可持續都市生活空間所需的建築設計制訂措施。

復修鄉郊地區

我們會：

- 在沙頭角和流浮山等鄉郊市鎮，進行鄉郊地區改善計劃，以提升該等地區的環境質素。

促進經濟發展

我們會：

- 檢討商業中心區內（包括西九龍）及其附近的土地用途，以尋找更多優質辦公室發展用地；
- 在進行新發展區研究時，為高增值和無污染特殊工業物色合適用地。

鞏固我們在區內的地位

我們會：

- 加快蓮塘／香園圍口岸及相關接駁道路的初步規劃研究；
- 繼續進行落馬洲河套區和從禁區釋出的土地的研究；以及
- 與內地當局攜手規劃新的跨界基礎設施，滿足長遠發展需要。

不斷進化的過程

- 「香港2030研究」是不斷進化的過程，須為配合恆常改變的需要和訴求而更新。
- 我們會繼續促進公眾參與，共同締造香港的未來。

香港特別行政區政府新聞處設計
政府物流服務署印
（採用環保油墨及用再造紙印製）

A Progressive View on Development

- We recognise global and regional influences on Hong Kong and the need to make prudent choices and be focused in the pursuit of future development opportunities.
- We need to act quickly to anchor our position in the region and in the world as "Asia's world city".

Introduction

- We have concluded the HK2030 Study which aims to provide the spatial planning framework to guide development and provision of major infrastructure to help us meet the challenges of the next 20 to 30 years.
- Under the overarching goal for sustainable development, the Study adopts three broad directions:
  - providing a quality living environment;
  - enhancing economic competitiveness; and
  - strengthening links with the Mainland.
- To realise our vision, relevant bureaux and departments will work in a concerted manner to translate the planning goal and directions into specific actions and initiatives.
- This leaflet lists the ongoing and new initiatives under the Development Bureau in line with the Study's directions.

Key Recommendations and Initiatives

Balancing Conservation and Development

We will :

- implement a package of measures to promote heritage conservation;
- continue to protect our historical and cultural identity, value, character and sense of place; and
- enhance the surroundings of heritage features through implementation of area improvement plans (AIPs).

Creating Places

We will :

- create an attractive, vibrant and accessible harbourfront through implementing recommendations of the Kai Tak Planning Review, the Urban Design Study for the New Central Harbourfront and the Hunghom District Study. We will conduct further planning studies to include action plans on other parts of the harbour area, such as Hong Kong Island East;

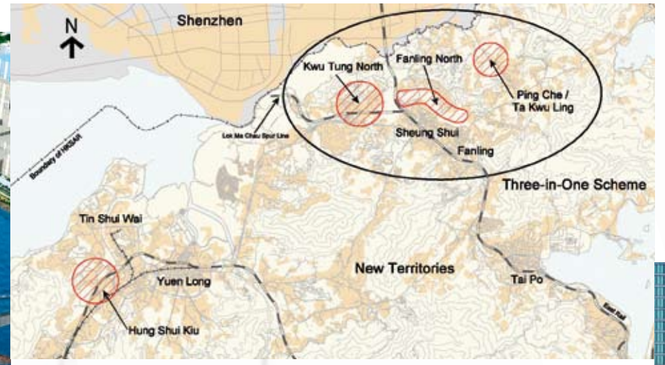
- implement more AIPs to improve the urban townscape through a process that emphasises community engagement;

- identify streets of special character and local interest, and devise measures to preserve and enhance their character; and
- upon completion of Greening Master Plans (GMPs) for Tsim Sha Tsui and Central, take forward GMPs for Causeway Bay to Sheung Wan and Yau Ma Tei/Mong Kok, as well as other parts of Kowloon and Hong Kong Island. In due course, we will also start GMP work in the New Territories.

Creating Quality Living Environment

We will :

- initiate implementation of two New Development Area (NDA) Schemes, namely the "Three-in-One" NDA comprising Kwu Tung North, Fanling North and Ping Che/Ta Kwu Ling and the Hung Shui Kiu NDA by, as a first step, undertaking planning and engineering reviews;



- review densities of development/redevelopment sites with a view to improving the quality of the living environment, taking into full account urban design considerations; and
- formulate measures to enhance building design that supports sustainable urban living space.

Regenerating the Rural Areas

We will :

- improve quality of the local environment of rural townships such as Sha Tau Kok and Lau Fau Shan through implementing rural AIPs.

Bolstering the Economy

We will :

- review land uses at and around the Central Business District, including West Kowloon, to find more sites for prime-grade office development; and
- identify suitable land for high-value-added and non-polluting special industries under the studies for NDAs.

Anchoring Our Position in the Region

We will :

- expedite the preliminary planning study on the Liantang/Heung Yuen Wai Control Point and associated connecting roads;
- continue with the studies on the Lok Ma Chau Loop and the land to be released from the Closed Area; and
- plan in collaboration with Mainland authorities for new cross-boundary infrastructure to meet longer term needs.

A Living Process

- The HK2030 Study is a living process. We will keep it under constant review to keep up with ever changing needs and aspirations.
- We will continue to actively engage the public in planning for our future generations.

Designed by the Information Services Department
Printed by the Government Logistics Department
Hong Kong Special Administrative Region Government
(Printed with environmentally friendly ink on recycled paper)