



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

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+》

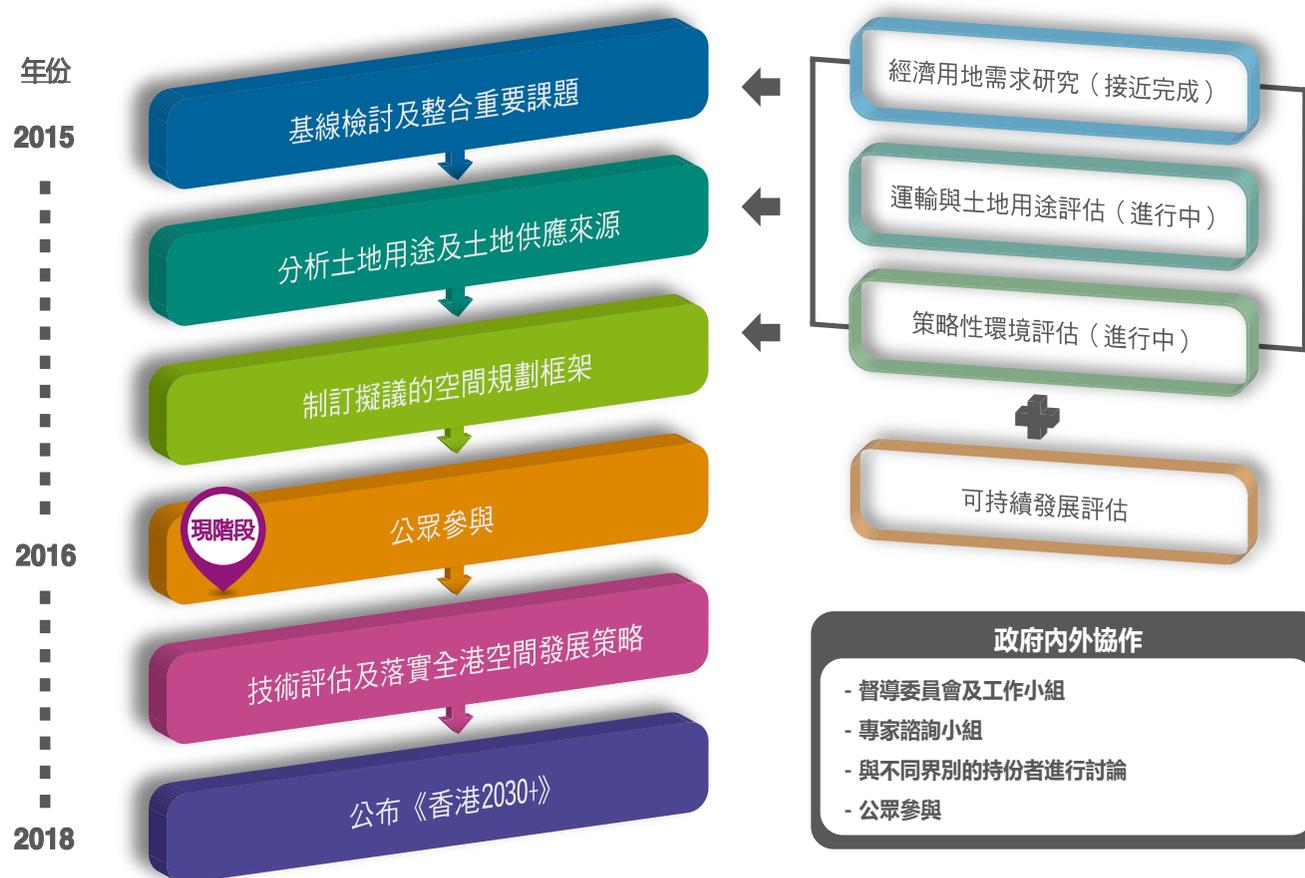
策略規劃在香港有悠久歷史。《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》（簡稱《香港2030+》）是一項全面的策略性研究，旨在更新全港發展策略，制訂空間規劃框架，為香港未來的規劃、土地、基建發展，以及為塑造跨越2030年的建設環境，提供指引。

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



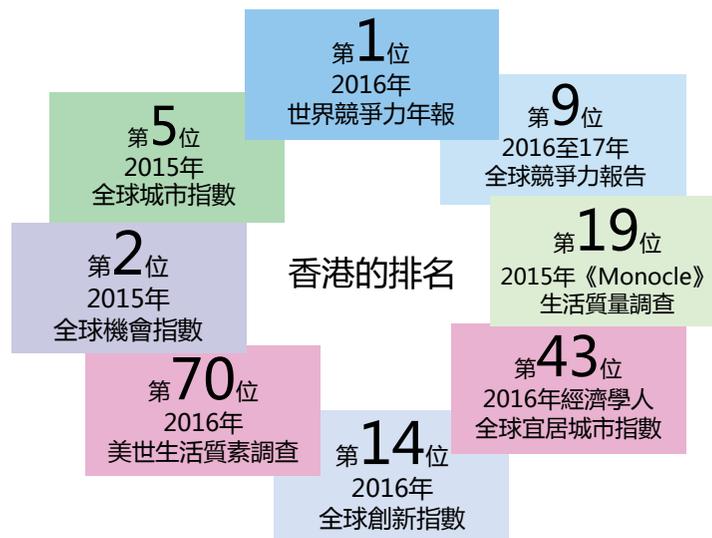


關於香港 放眼世界

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，以及擁有世界級基礎設施的城市。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

資料來源：參考畢威馬發表的 "Future State 2030: The Global Megatrends Shaping Governments"



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

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

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

佔本地生產總值 **58%***

佔就業人數總數 **47%***

* 按2014年數字



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

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



77% 商業 / 辦公室總樓面面積
45% 住宅



大東山



米埔魚塘

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 ⁰⁵



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

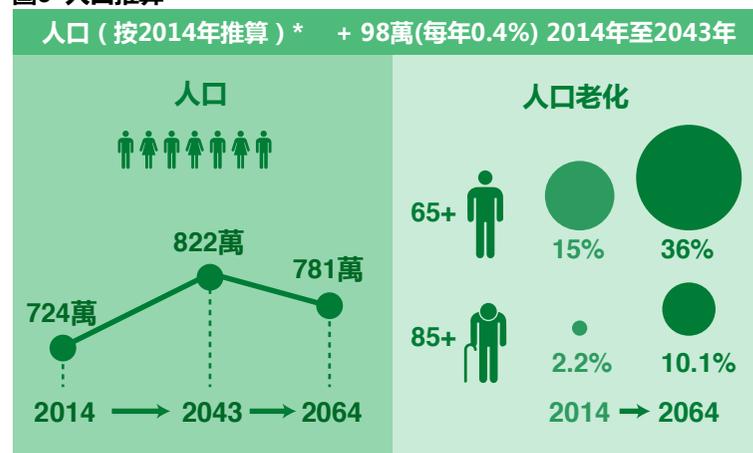
根據政府統計處在2015年9月發表的推算，香港人口在未來30年會持續增長，但增長速度將放緩。香港的人口會由2014年約724萬，增加至2043年約822萬的頂峰及至2064年約781萬。家庭住戶數目的增長速度則較快，將由2014年的243萬戶，增加至2044年約293萬戶的頂峰及至2049年約291萬戶。持續下跌的每戶平均人數是引致家庭住戶數目增長的主要原因。香港每戶的平均人數將由2014年2.9人，下跌至2044年2.7人。

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。

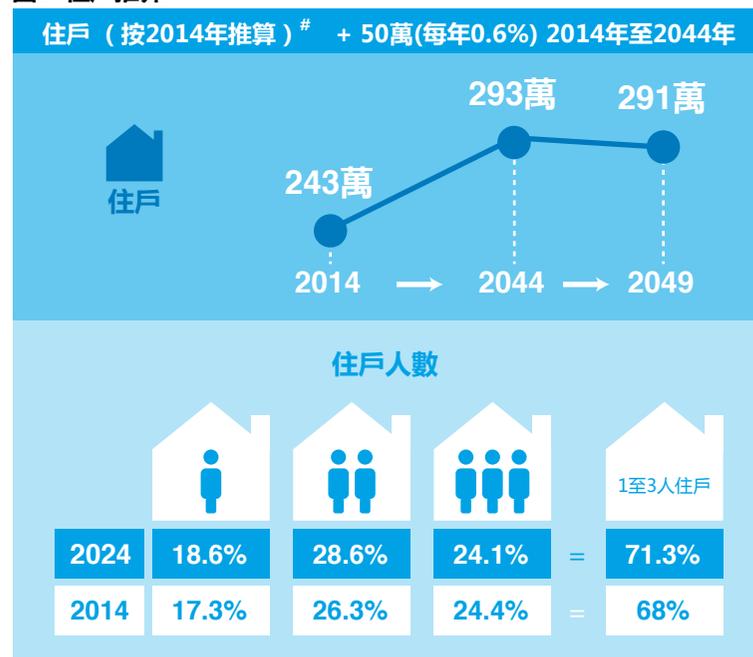
“人口持續增長但漸趨老化，
將為香港社會和經濟帶來重大挑戰。”

圖6 人口推算



* 根據政府統計處至2064年的基線人口推算

圖7 住戶推算



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。

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。



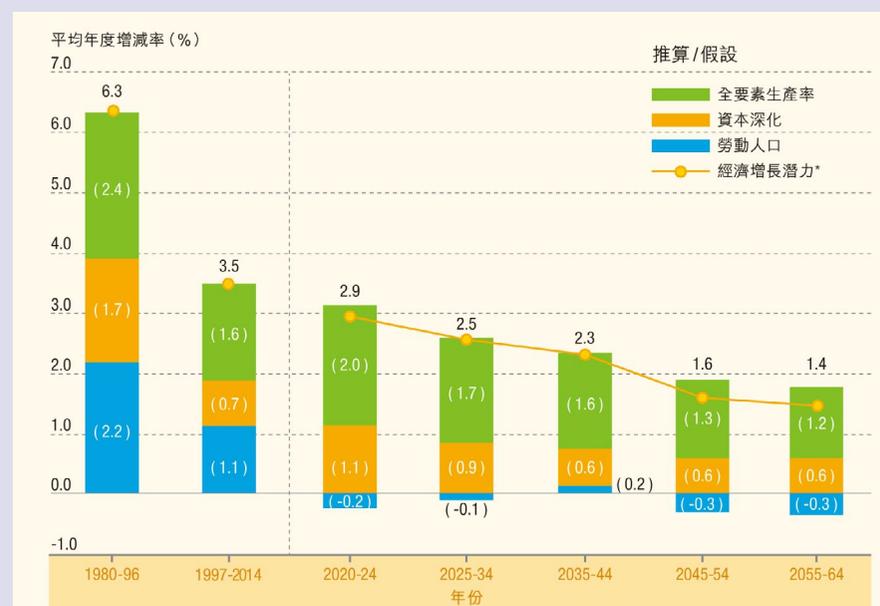
資料來源：亞洲綠色城市指數（2011年），由經濟學人智庫進行研究，西門子公司贊助

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。”

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。

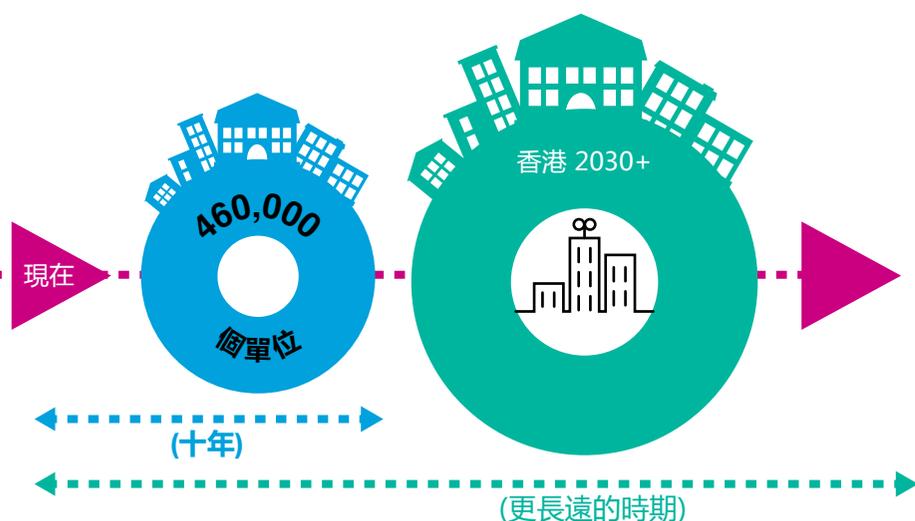
(*) 經濟增長潛力指的是在全民就業及其他生產要素的使用率處於正常水平下的潛在產出增長。因此，上圖關於1980年至1996年及1997年至2014年的增長率較同期本地生產總值的實際增長率略有出入。

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)



關於香港 聚焦香港



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)



將軍澳新市鎮



將軍澳新市鎮



圖片來源: 何家徽
我、安蔭、石籬、社區
「城市印象@你我社區」攝影比賽



沙田新市鎮

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。

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

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)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、花槽及車位並不包括在內。

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



關於香港 聚焦香港

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)

16,553
上海
(2015年)

25,365
深圳
(2015年)



關於香港 聚焦香港

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，平均每日常跨界旅客人次由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。



其他基礎設施

其他基礎設施的需求

儘管現有公共基礎設施尚算足夠，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礎設施，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礎設施上，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礎設施，更需要建設智慧、環保及具抗禦力的基建，並加以整合，以達致最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礎設施。我們仍需要提升各種基礎設施的數量、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。

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，而后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礎設施時，特別是廢物和污水處理設施，往往會受到地區人士反對。

“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。”



2008年上環永樂街的水浸情況

圖片來源：渠務署



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





關於香港 聚焦香港

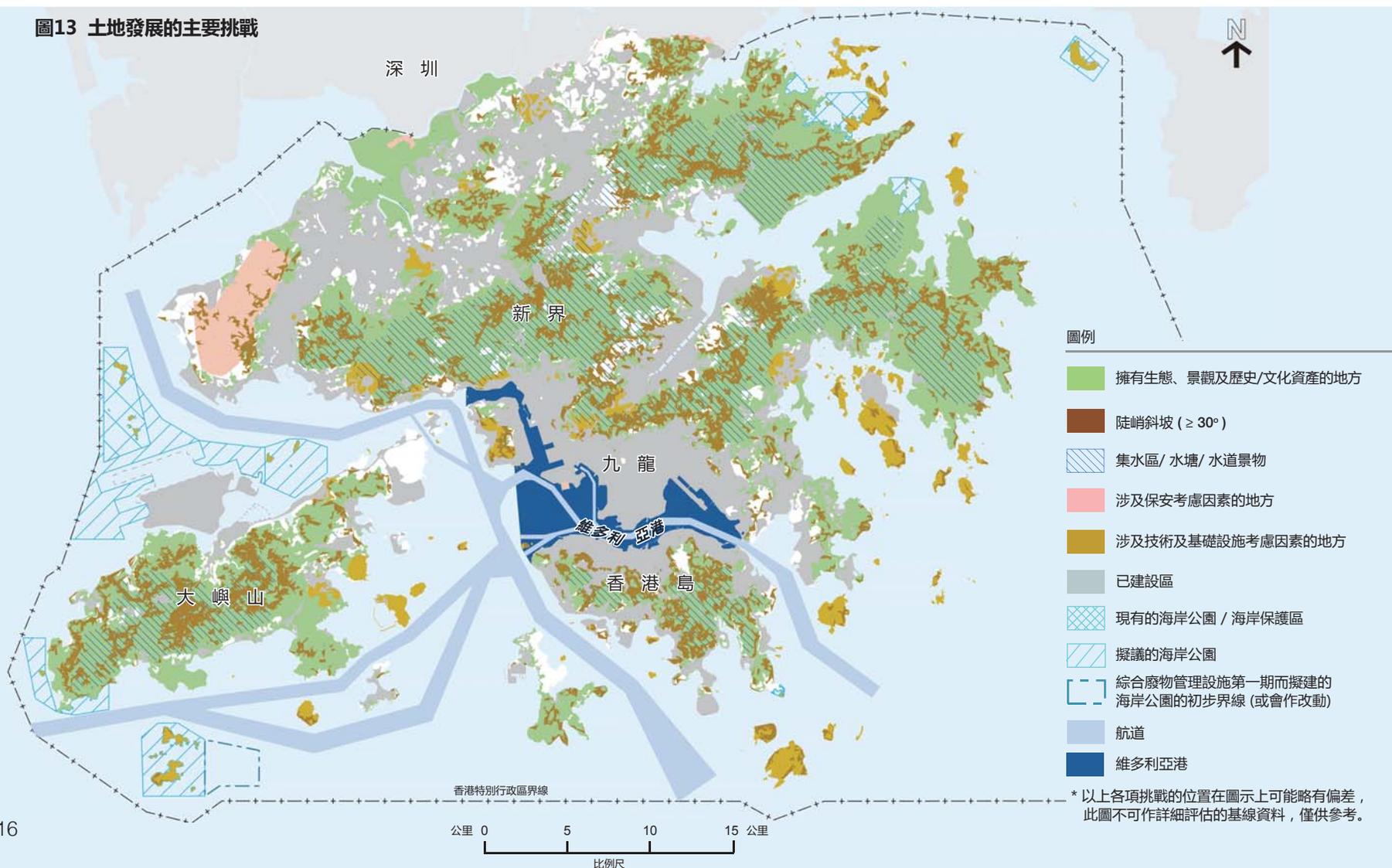
“我們需要更多可供發展土地，不單止為應付持續的人口增長及令經濟維持增長，亦為市民提供優質的生活環境。”

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



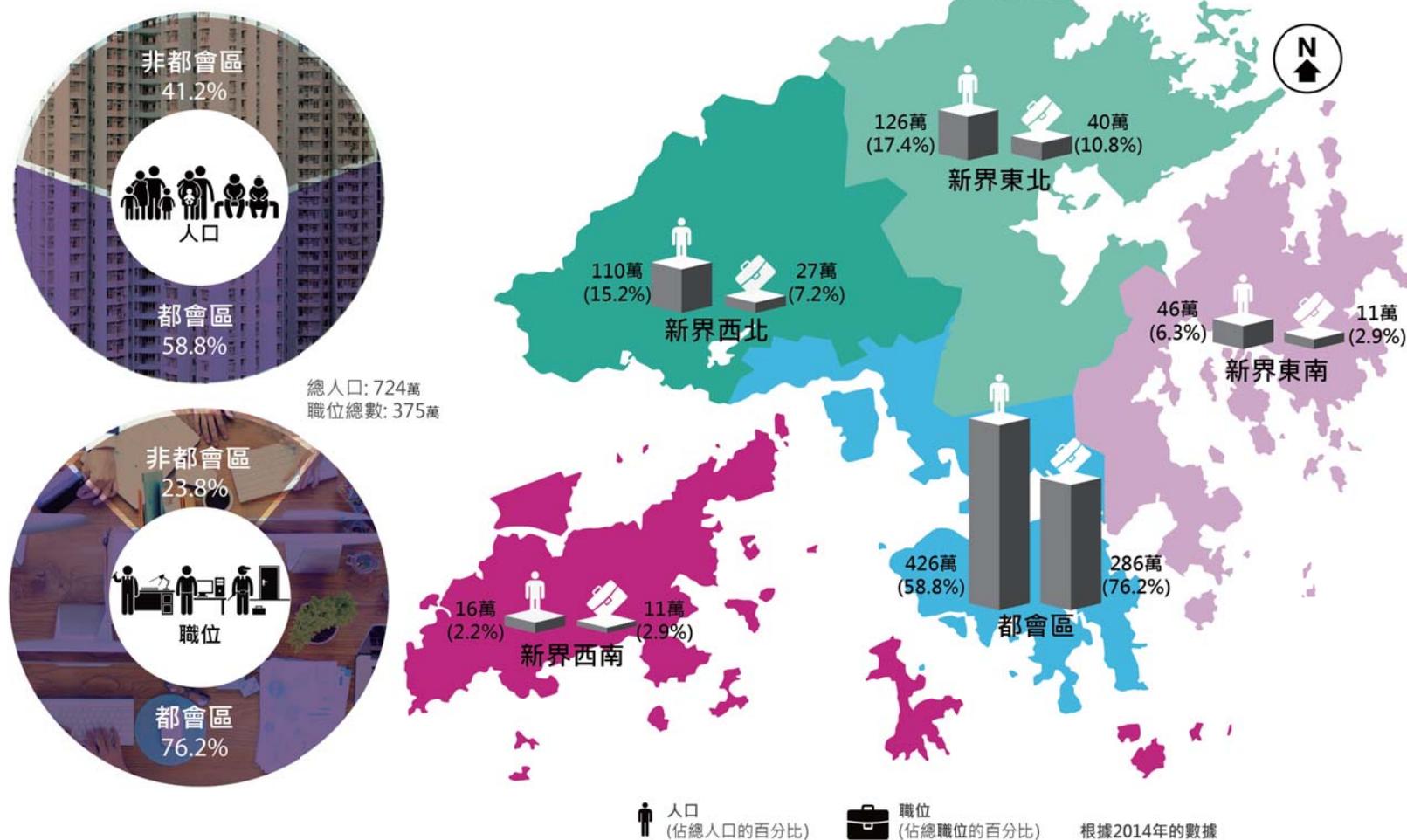
“妥善規劃土地用途，能改善居所與職位地點分布失衡的現狀，並提升交通表現、環境質素、生產效率，以及生活質素等。”

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。

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。



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。



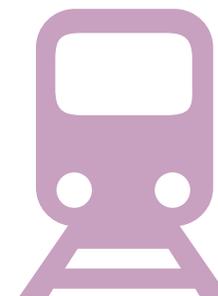
環球及區域經濟 競爭激烈

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。



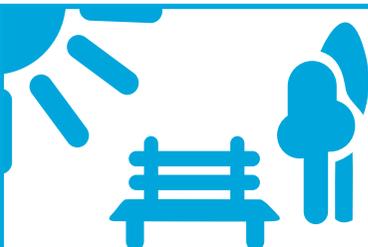
提供新的運輸 及其他基建

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礎設施。我們應研究推行措施，以減低對新運輸及其他基礎設施的需求（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、溫室氣體排放及基礎設施佔用土地）。



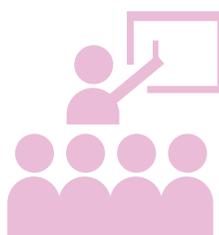
需要提升宜居度

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。

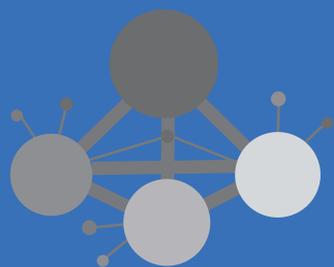
根據各大基準指數顯示，香港已與其他主要城市並駕齊驅，成為領先的國際都會。然而，本港的宜居度表現在國際上只屬一般。在提升宜居度方面，我們有進步空間。我們亦須鞏固香港在國際上的優勢。規劃未來，我們要更致力提高生活質素，並提升本港作為宜居、具競爭力及可持續發展的「亞洲國際都會」的地位。

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

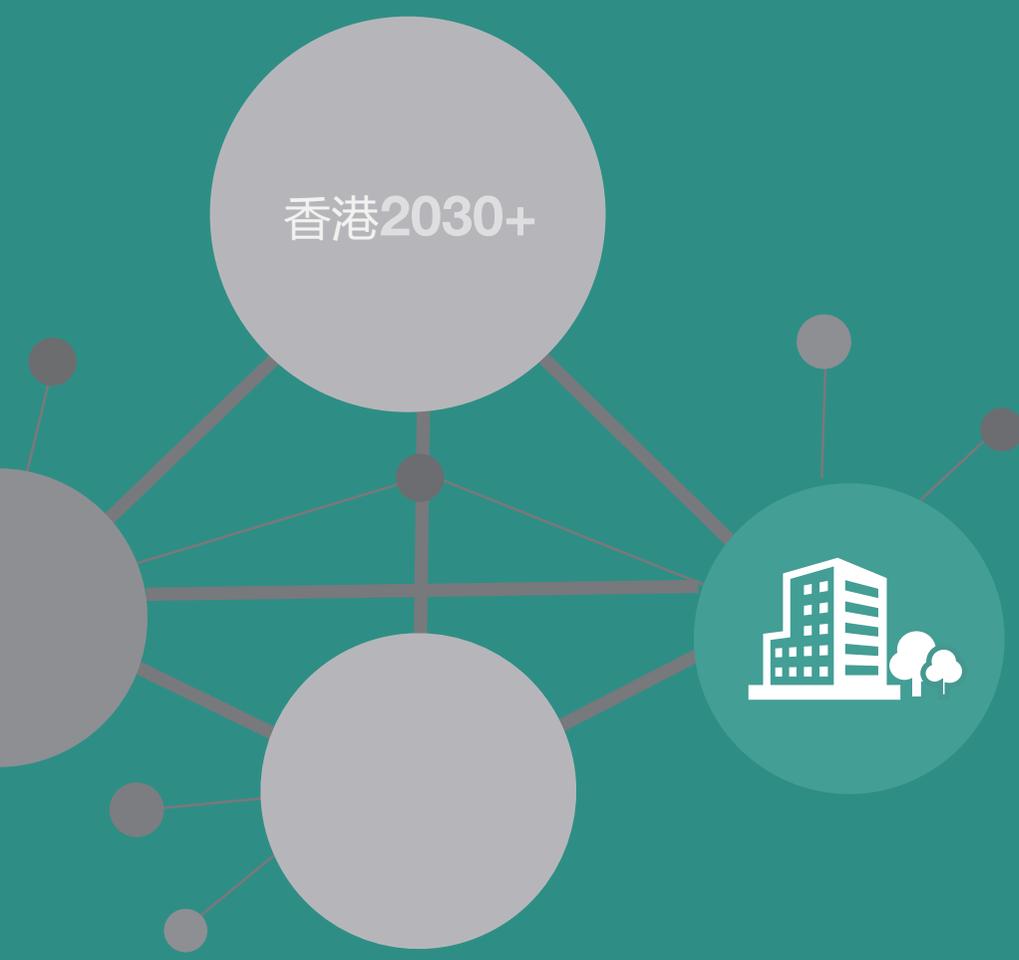
我們的規劃目標是要倡導可持續發展，以滿足香港現時及未來的社會、環境及經濟需要和訴求。



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。





香港2030+

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

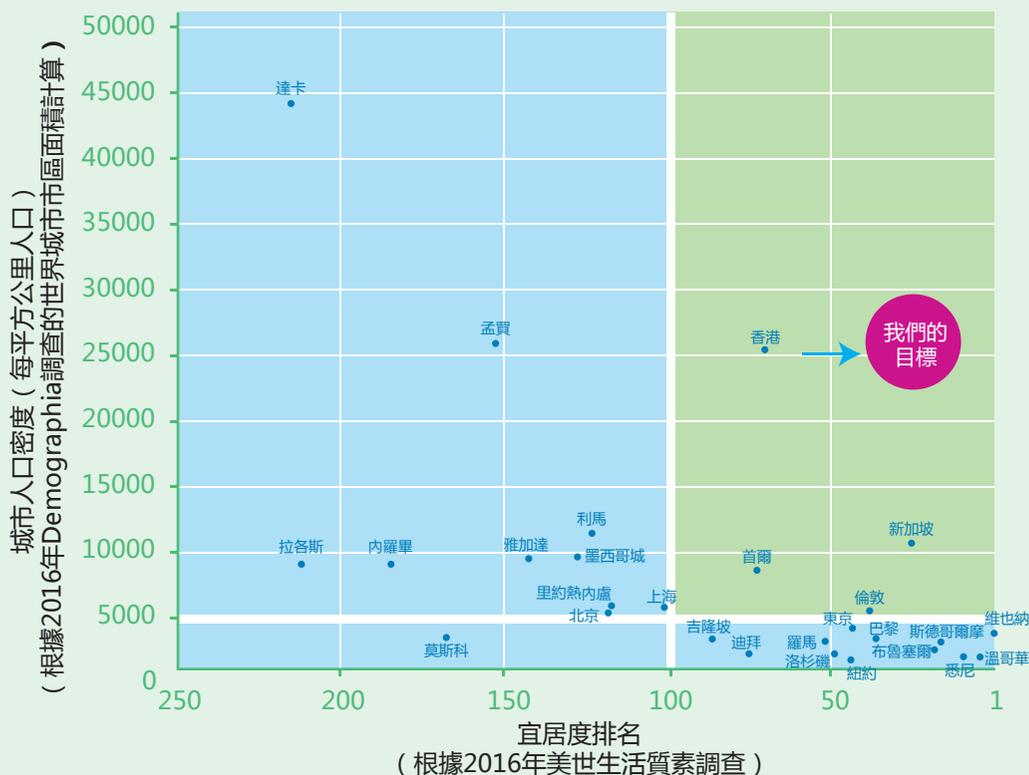
香港已發展成為一個集約而高密度的城市，部分是由於本港可供發展的土地有限，故須因地制宜；另外，是由於我們致力推行綜合土地用途、運輸和環境的規劃模式。

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、鼓勵親近自然的都市生活、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

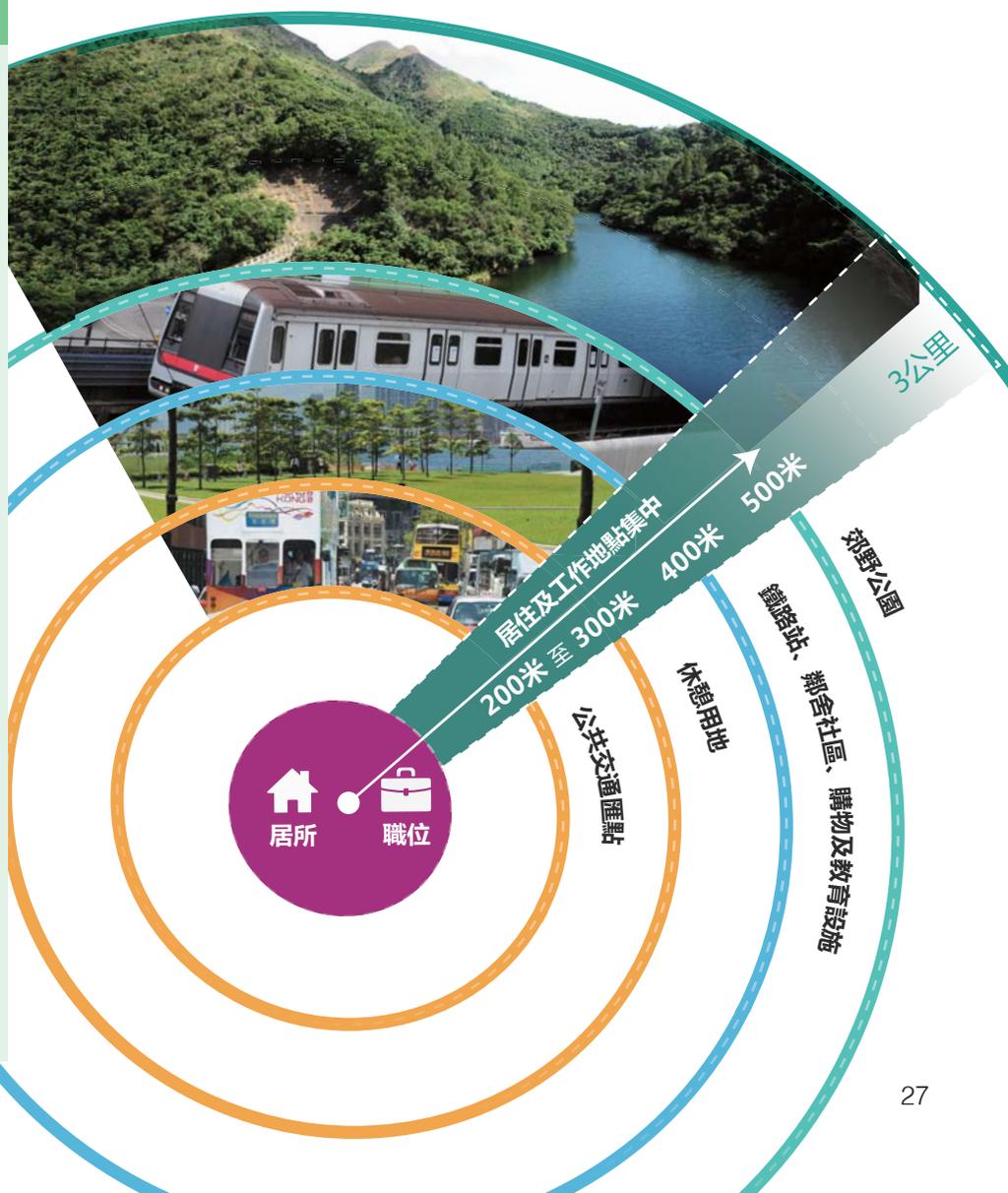
“一個相互緊扣、高連接性，以及利便市民往來各類設施的城市，將能減低出行的需要及減少對環境的影響。”

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。

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。我們還要把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。

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。

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

推廣獨有的城市特色

主要措施

- 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。

主要策略方針

營造活力

主要措施

- 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，藉此達致最佳的協同效應。
- 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。

主要策略方針

彰顯多元化

主要措施

- 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。

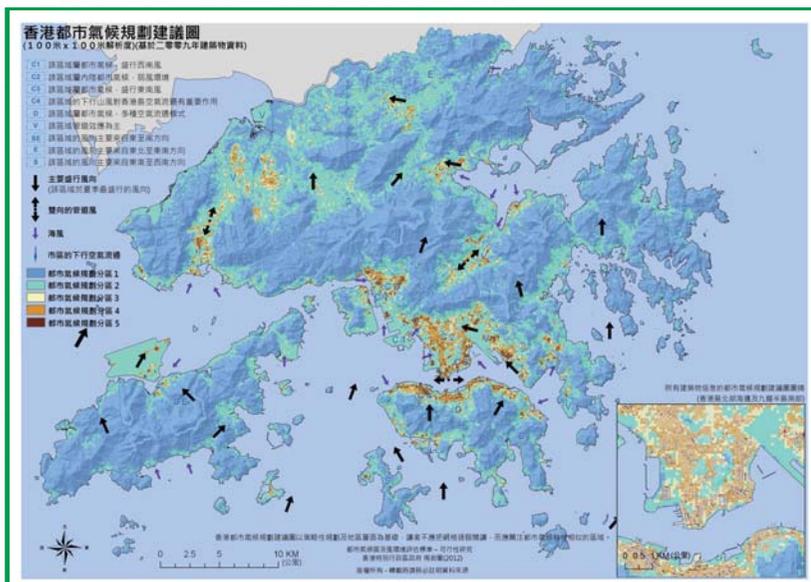


圖17 都市氣候規劃建議圖

“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

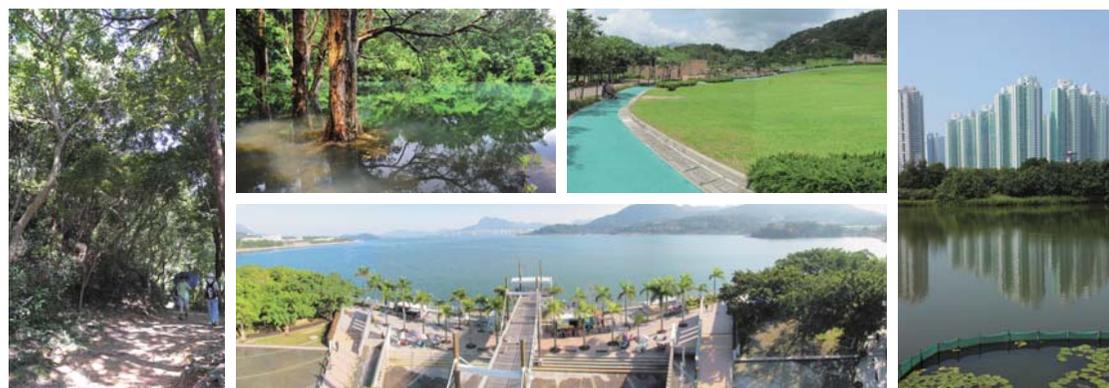
善用藍綠自然資源

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

重塑「藍綠自然資源系統」網絡

主要措施

- 建立一個「藍綠自然資源系統」網絡，以公園、郊野、河岸、海濱、濕地、藍綠基建設施及其他水體為核心，並以生態走廊連繫

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



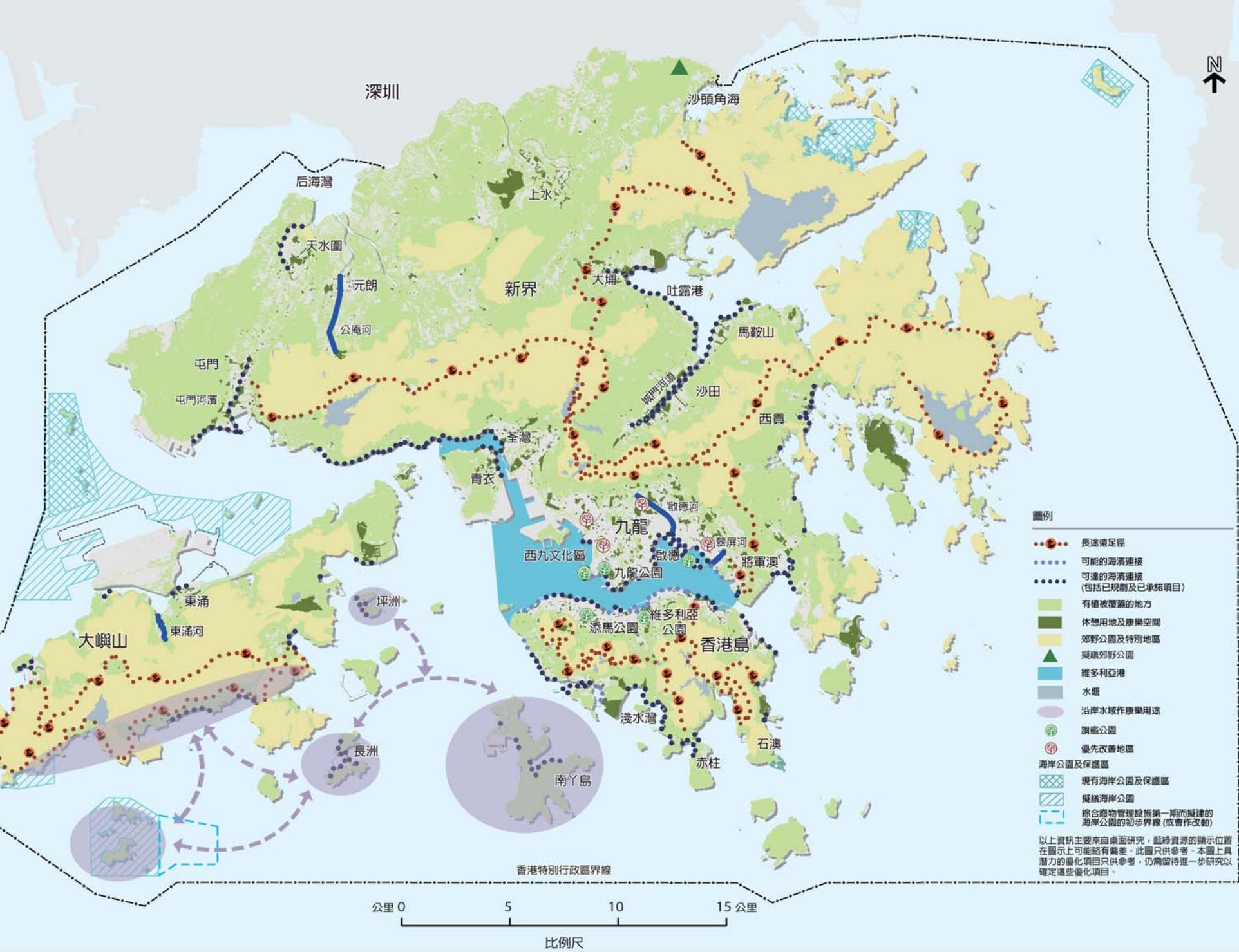


圖18 概念性藍綠自然資源空間規劃框架





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

歡欣

暢通易達

共融

安全

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。

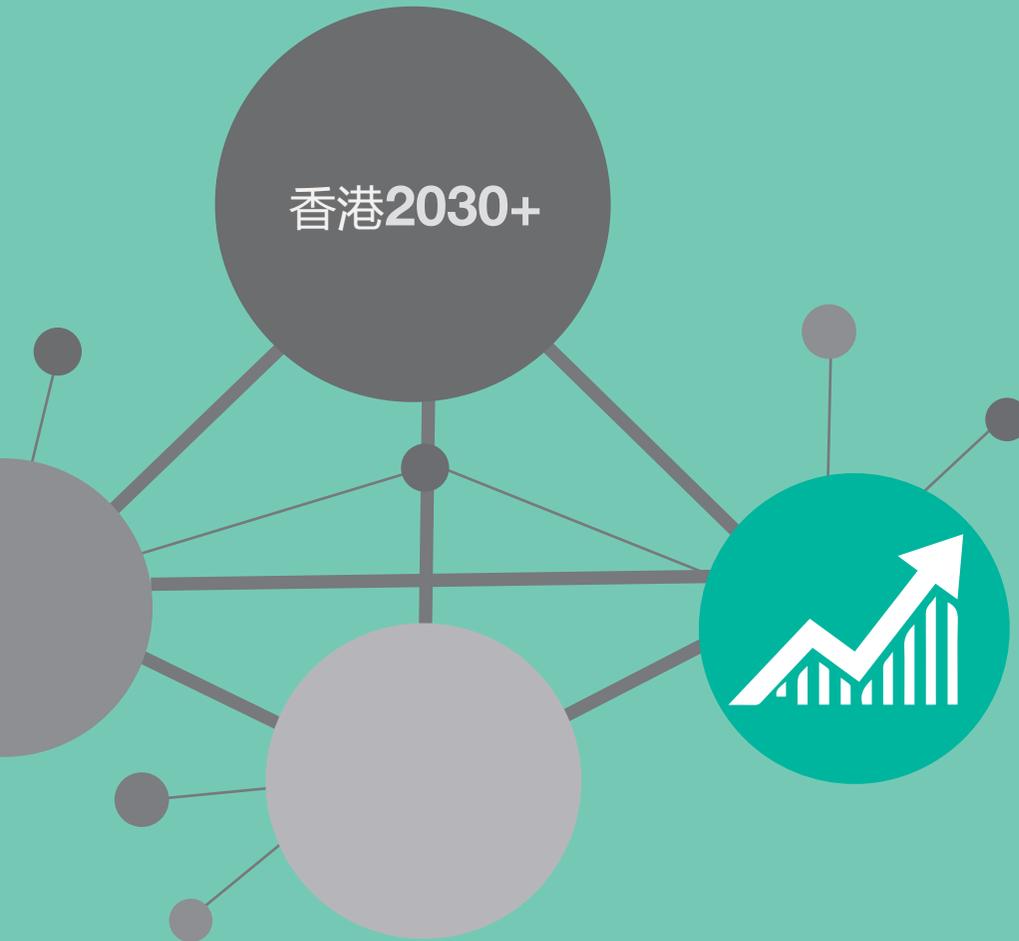
展望未來，我們建議推動建設一個共融及互助的環境，以滿足不同年齡人士的需要。當中包括回應對房屋的需求和期望、由公私營市場提供不同類型的住屋選擇、推廣在規劃及設計建設環境時實踐「通用設計」*、長者友善、「積極樂頤年」和「居家安老」等理念，為家庭（包括在育兒、託兒和跨代支援方面）提供支援，以及培育青少年（包括愉快學習）。

“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）。



香港2030+

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

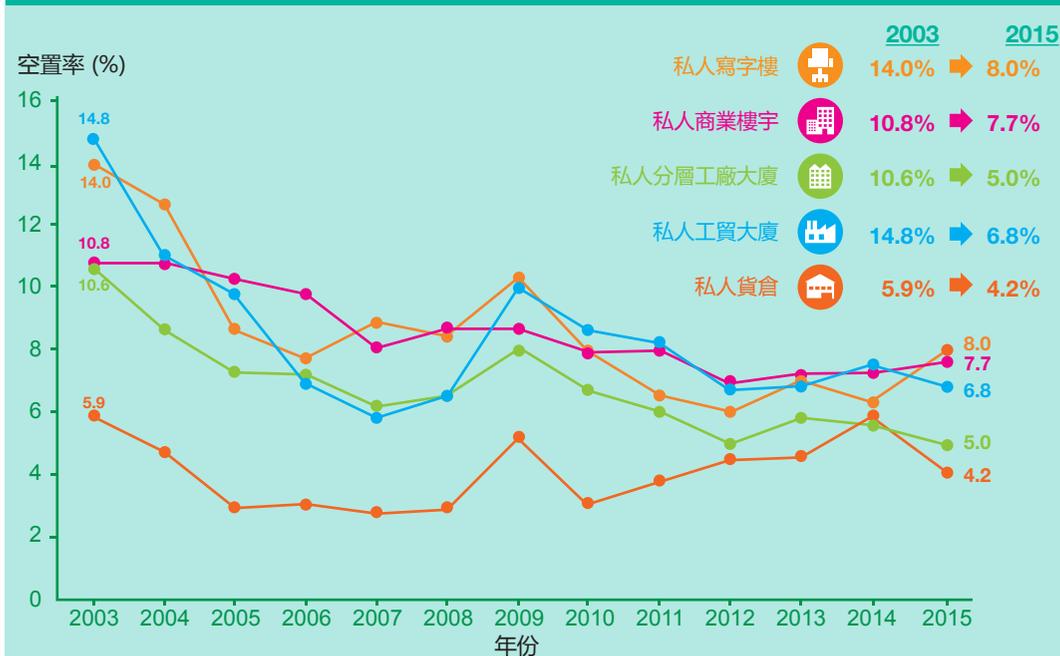
提供足夠的可供發展土地和空間，是香港經濟目前面對最大的挑戰。我們需要提供土地，以應付各經濟界別目前的短缺及未來的需求，持續經濟發展，促進香港成為區內貿易、投資及服務的基地，便利新企業進入香港，並創造新就業機會。我們特別要應對辦公室，尤其是甲級寫字樓的持續需求，從而保持香港作為國際金融中心和區域商貿中心的地位，並繼續成為企業設立總部的一個首選地點。

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

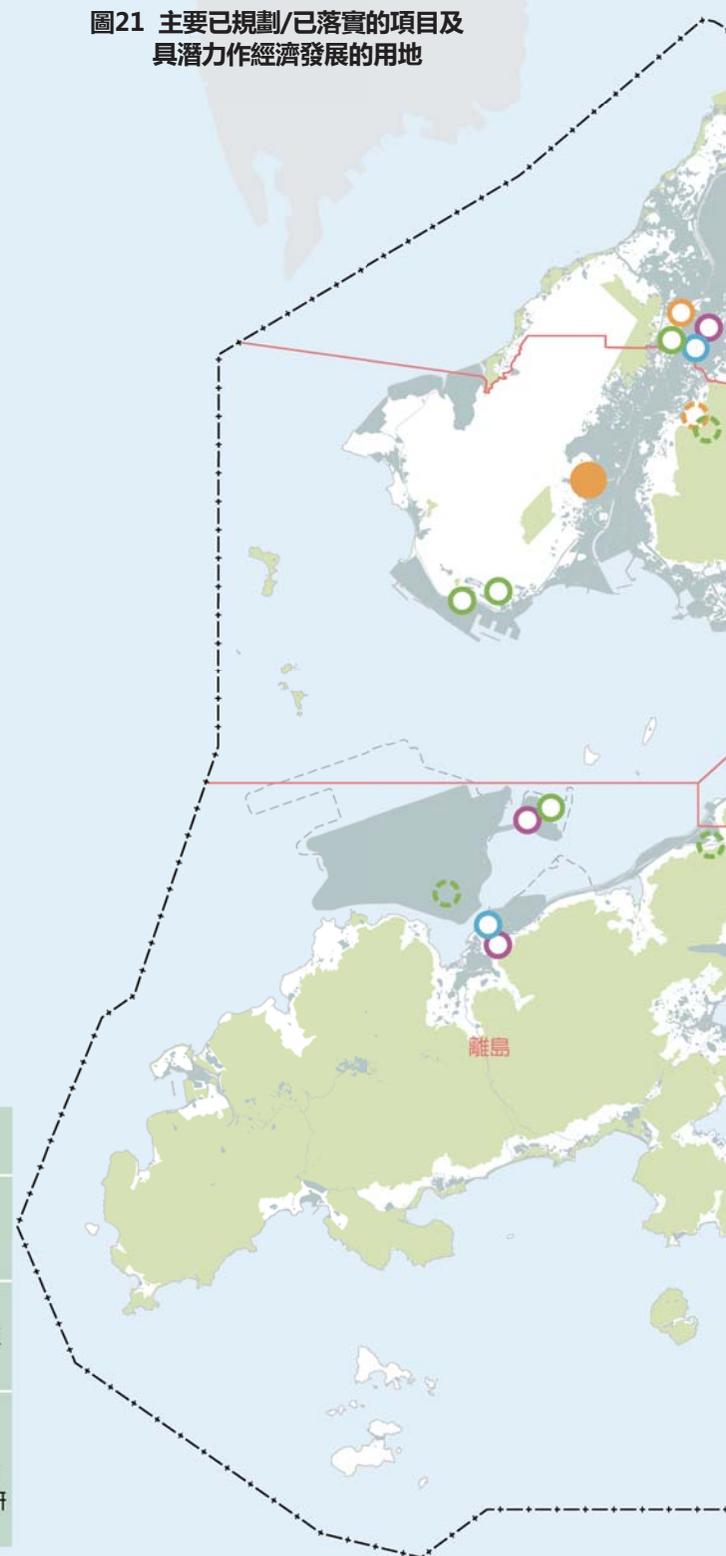
(包括製造、一般物流/倉儲及其他工業活動，但不包括「特殊工業」)

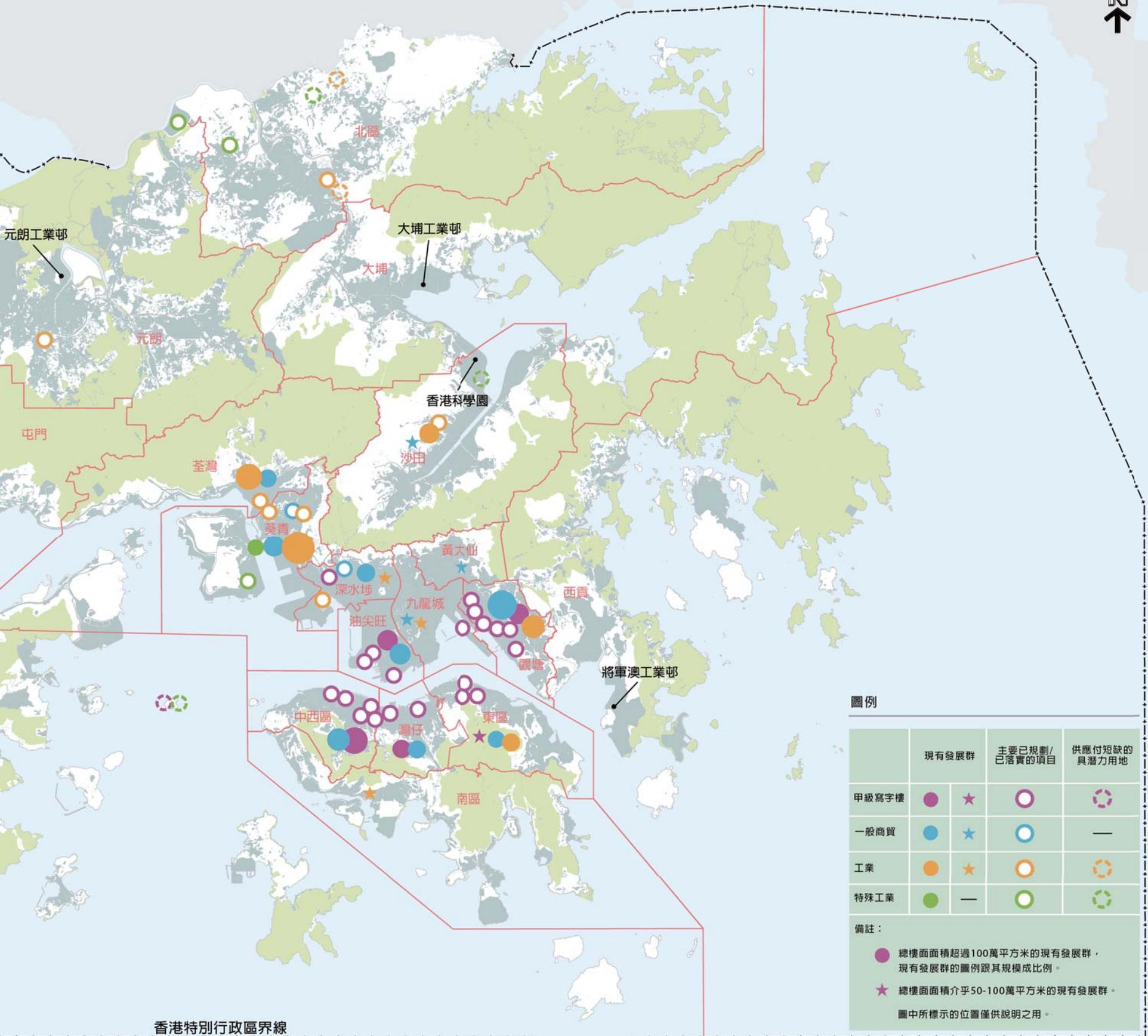
特殊工業

(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





圖例

	現有發展群	主要已規劃/ 已落實的項目	供應付短缺的 具潛力用地
甲級寫字樓	●	★	○
一般商貿	●	★	○
工業	●	★	○
特殊工業	●	—	○

備註：
● 總樓面面積超過100萬平方米的現有發展群，現有發展群的圖例跟其規模成比例。
★ 總樓面面積介乎50-100萬平方米的現有發展群。
圖中所標示的位置僅供說明之用。

公里 0 5 10 15 公里
比例尺



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。”

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。

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：





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。





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 - Archiving 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）。

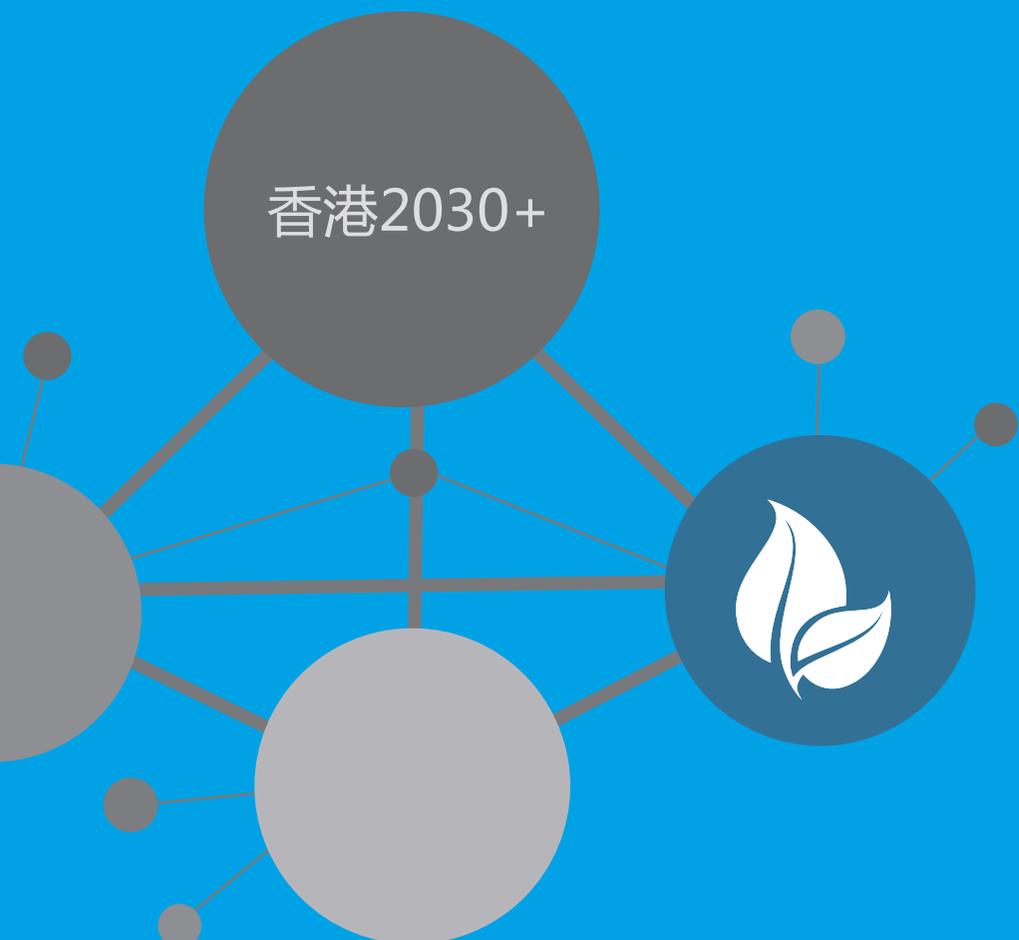
除了提供新的基建設施外，我們還須審慎地檢視、提升及更新現有基建配套設施的容量，以配合支柱產業和新興產業的發展（例如拓闊辦公室和企業的選址）。

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。



香港2030+

元素 3

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，以及基礎設施的容量。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礎設施。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礎設施，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



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。

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。

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

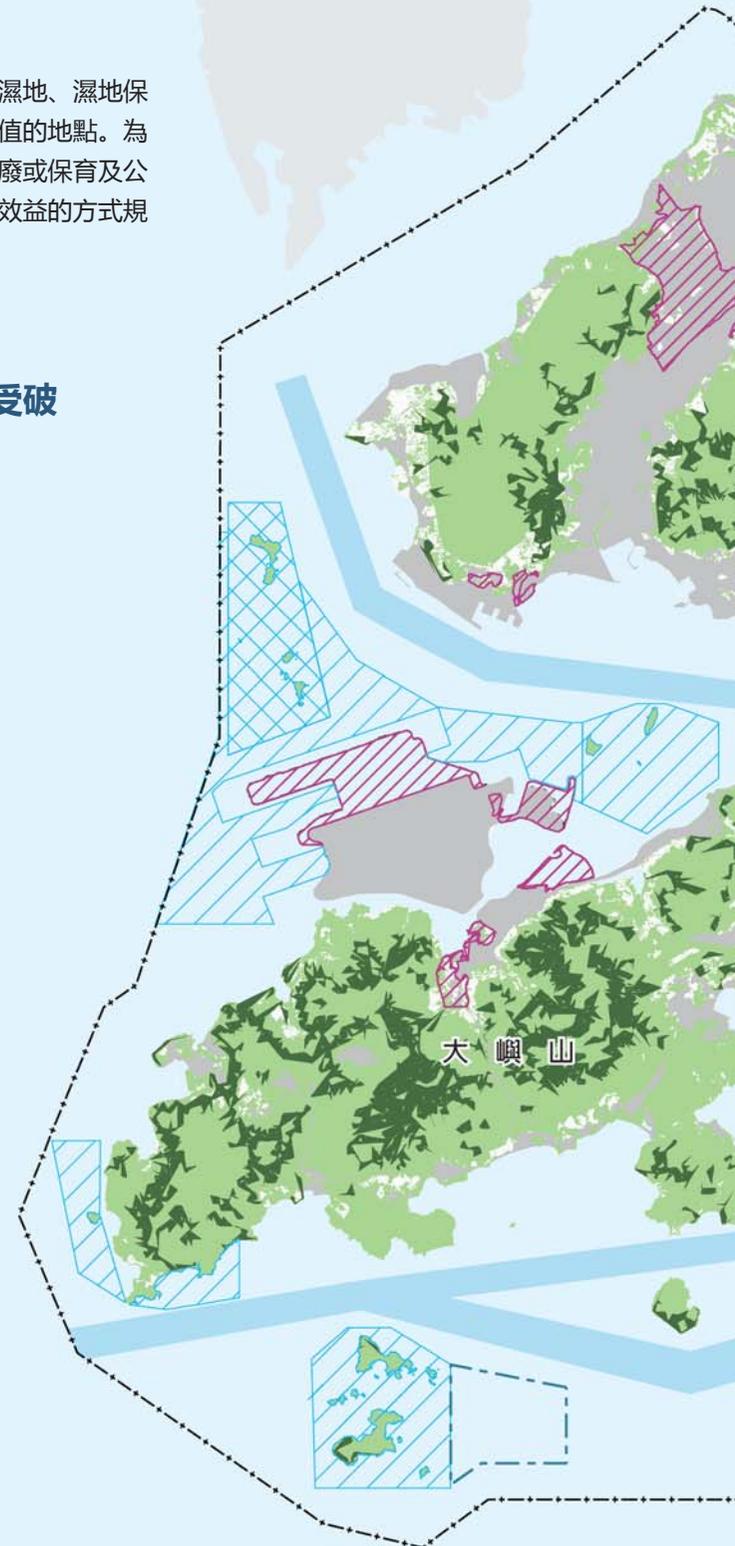
社會普遍支持保育本港珍貴的生態、景觀及歷史和文化資源，包括郊野公園、特別地區、拉姆薩爾濕地、濕地保育區、自然保育區、海岸公園、海岸保護區、限制地區、具特殊科學價值地點，以及各類具文物價值的地點。為創造發展容量及善用土地資源，我們建議優先檢討已受破壞的地區，以及位於已建設區邊緣但已荒廢或保育及公眾享用價值低的地點。此外，我們亦有需要設立具相當規模的策略增長區，透過全面及具規模經濟效益的方式規劃土地和發展基礎設施。

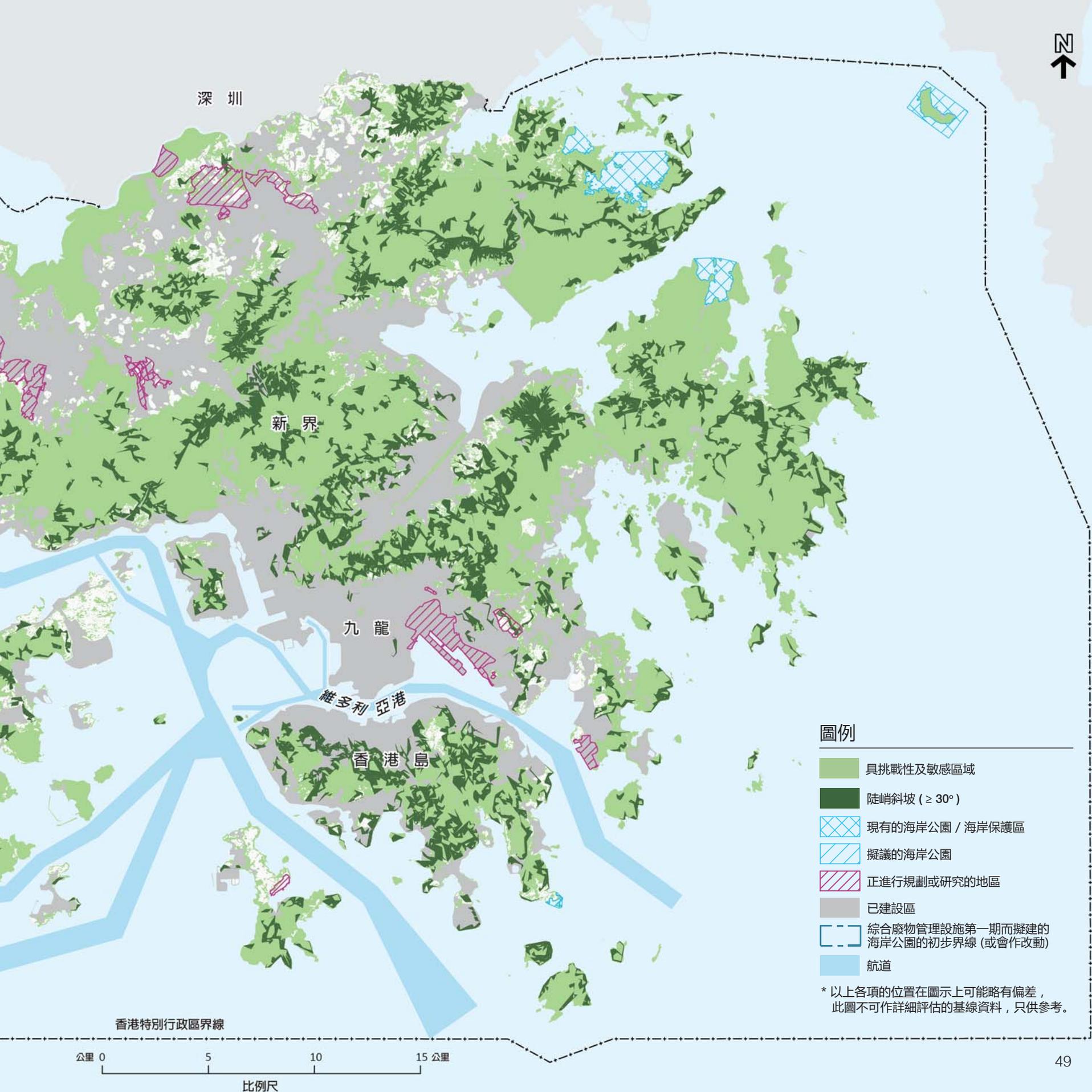
“ 我們需要保留生態、景觀及 / 或歷史價值高的土地，並考慮發展已受破壞的地區和位於已建設區邊緣的土地，以及開拓策略增長區。 ”



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

圖23 香港土地供應的考慮







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



中環新海濱的綜合規劃

重建美利道多層停車場作商業用途



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

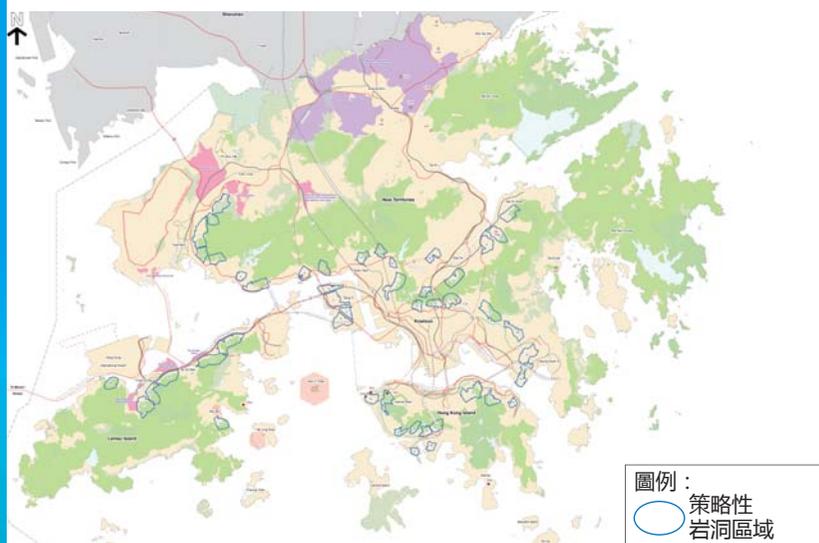
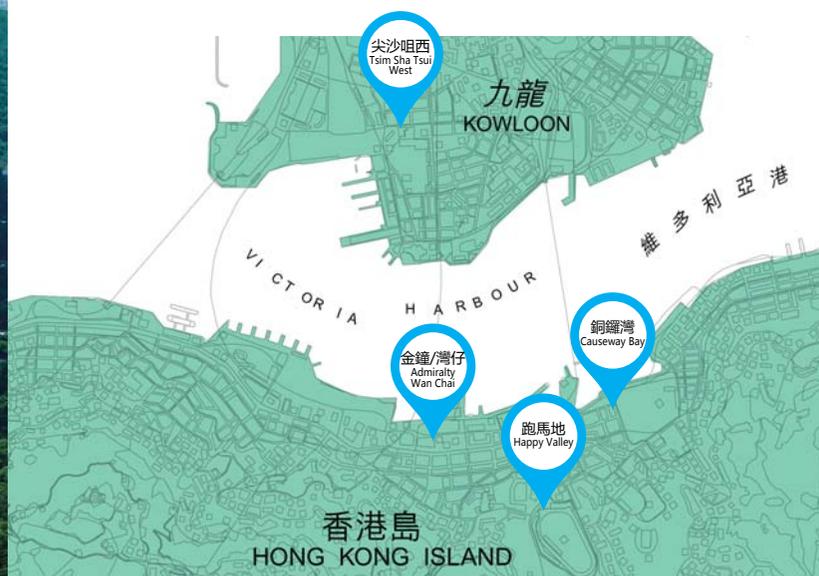
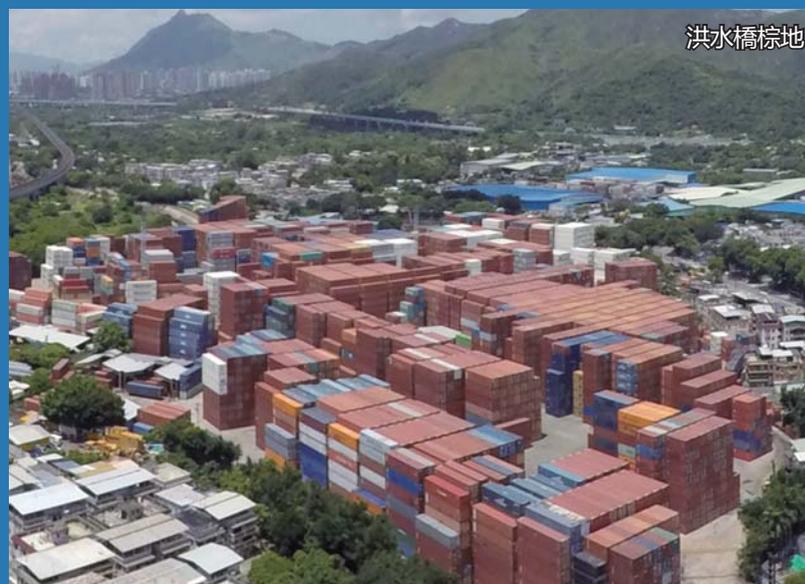


圖25 城市地下空間發展先導研究的四個策略性地區



洪水橋棕地



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

藍地石礦場

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

展望未來的安達臣道石礦場發展



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

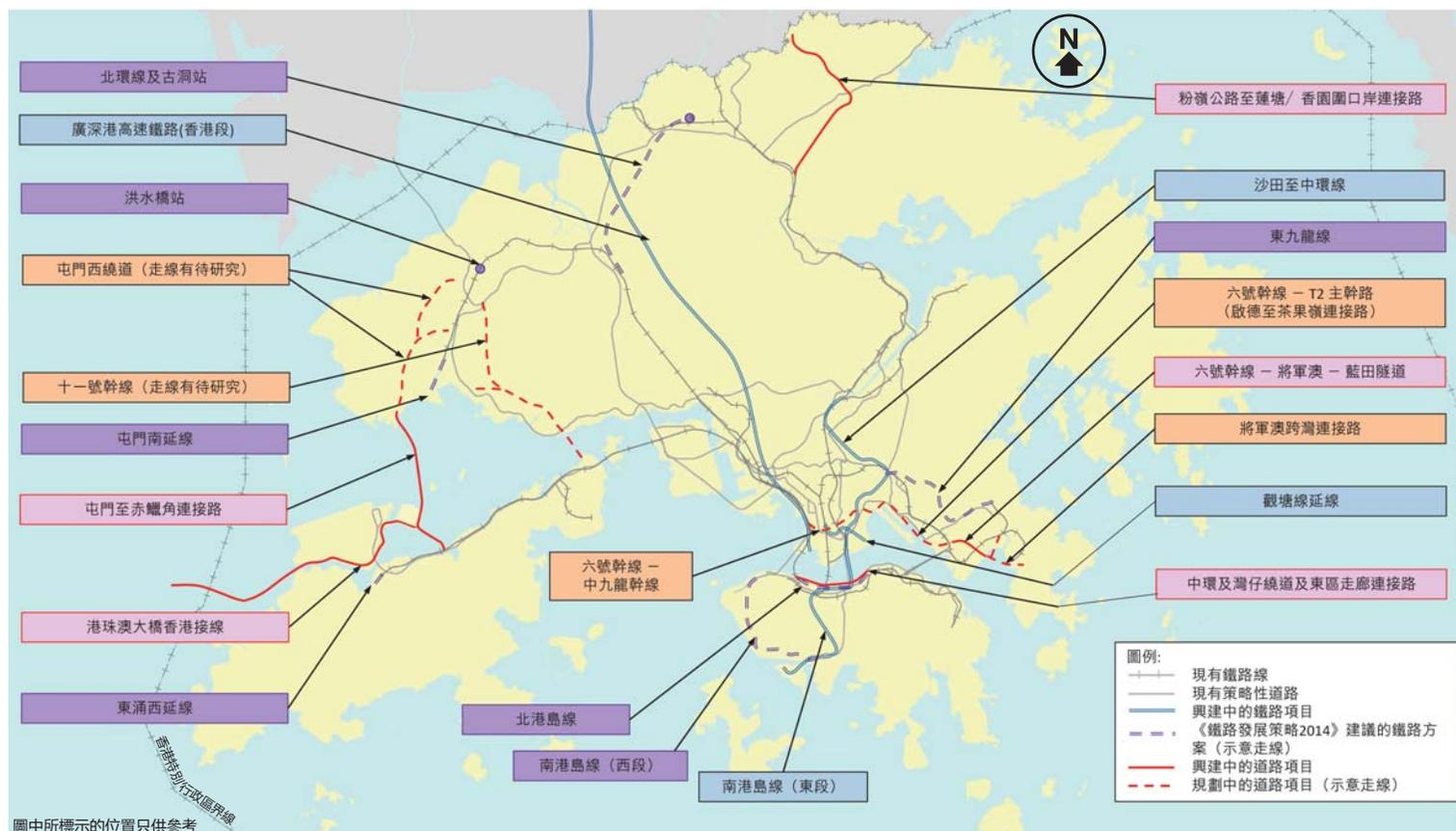
我們需要研究提供新的策略性運輸基建設施，及改善現有設施，以配合新的策略增長區。除了考慮土地、資本投資及經常性開支等因素外，環境方面的問題亦須兼顧。我們要盡量降低新需求，善用現有/新運輸基建設施的容量。

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，以及進行整個生命周期的碳排放評估）。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。 ”





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)



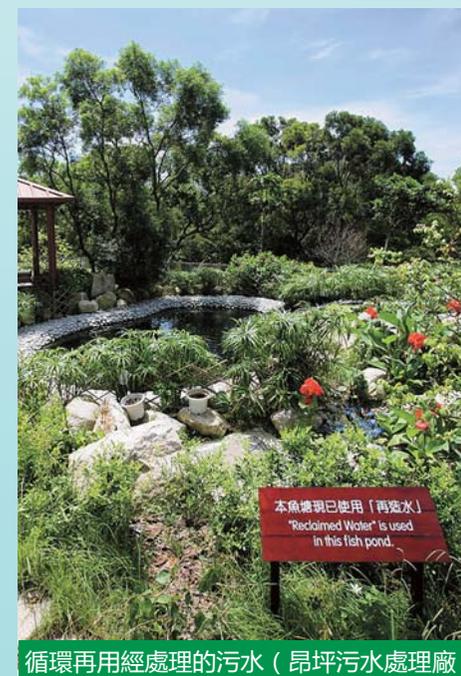
促進城市的生物多樣性



繼續維持及保護現有的保護區
(自然保育區、特別地區等)

提高生物多樣性

改善環境



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)

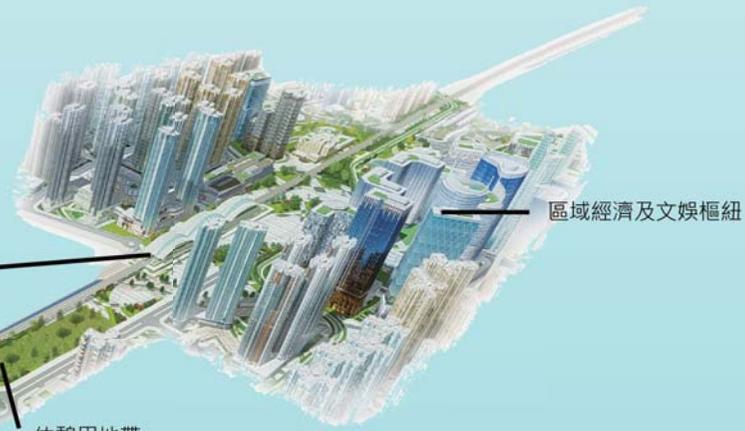


改善路邊環境

“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。”



採用轉廢為能方法
(屯門源·區)



融合自然的都市生活
(洪水橋新發展區)



元素 3 創造容量以達致可持續發展

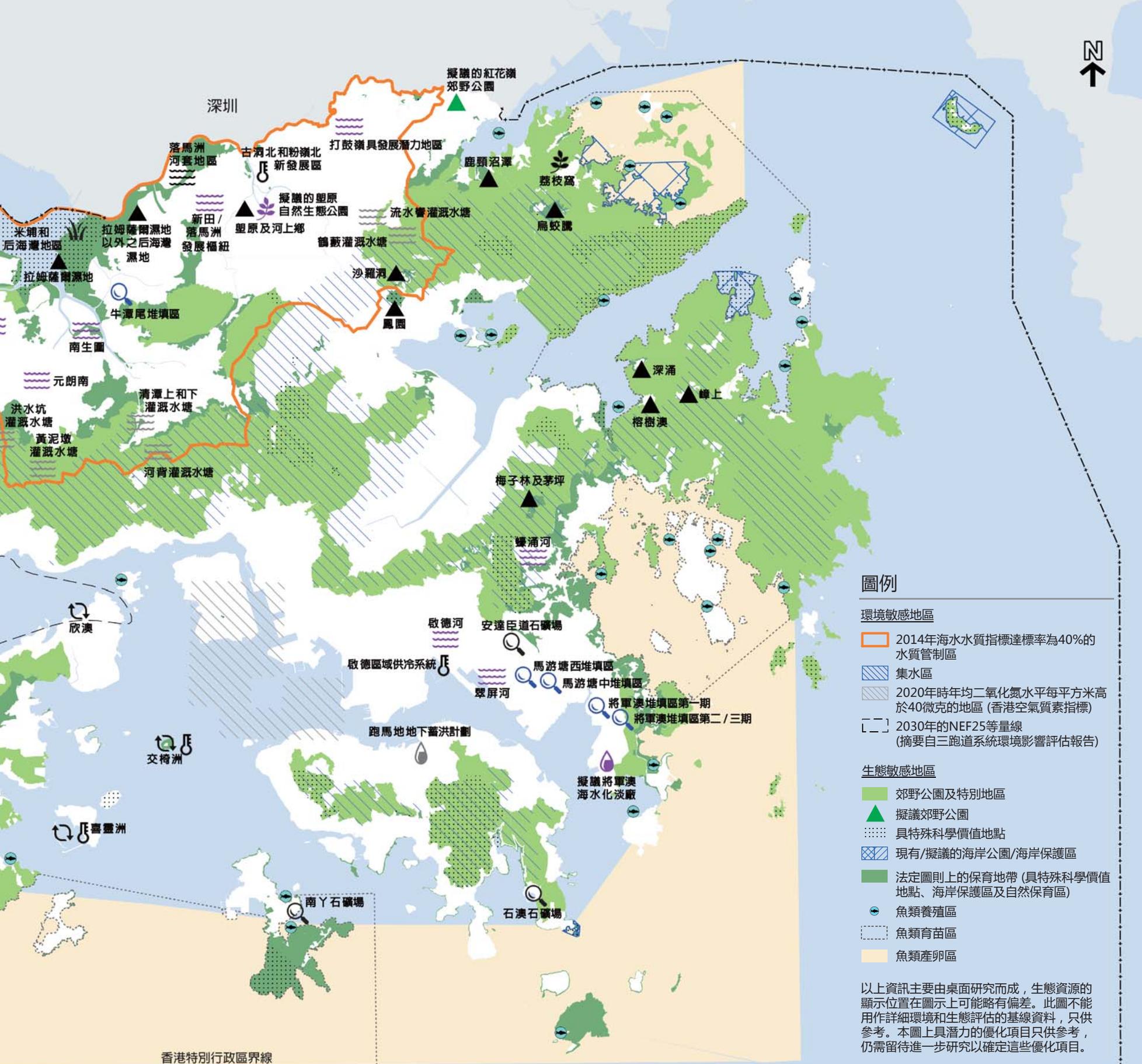
創造、提升及再生環境容量 (續)

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	郊野公園、海岸公園和具特殊科學價值地點 <ul style="list-style-type: none"> 繼續保護 落實擬議中的擴展 優化郊野公園植林
	12個須優先加強保育地點和郊野公園「不包括土地」 <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
	濕地/沼澤 <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) 識別需要优化的地帶
	水體 <ul style="list-style-type: none"> 活化河道 優化水道/蘆葦床 優化灌溉水塘
	農業 <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
	都市生物多樣性 <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)
	海岸線 <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	能源 <ul style="list-style-type: none"> 規劃一個低碳城市 and 一個通風環境良好的都市
	空氣和噪音 <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
	水資源 <ul style="list-style-type: none"> 節約用水運動 保護及優化水資源 海水化淡使淡水來源多元化 再造水：廢水循環再用 洗盤污水循環再用和雨水收集系統
	廢物 <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
	已受破壞的地區 <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助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





圖例

環境敏感地區

- 2014年海水水質指標達標率為40%的水質管制區
- 集水區
- 2020年時年均二氧化氮水平每平方米高於40微克的地區 (香港空氣質素指標)
- 2030年的NEF25等量線 (摘自三跑道系統環境影響評估報告)

生態敏感地區

- 郊野公園及特別地區
- 擬議郊野公園
- 具特殊科學價值地點
- 現有/擬議的海岸公園/海岸保護區
- 法定圖則上的保育地帶 (具特殊科學價值地點、海岸保護區及自然保育區)
- 魚類養殖區
- 魚類育苗區
- 魚類產卵區

以上資訊主要由桌面研究而成，生態資源的顯示位置在圖上可能略有偏差。此圖不能用作詳細環境和生態評估的基線資料，只供參考。本圖上具潛力的優化項目只供參考，仍需留待進一步研究以確定這些優化項目。

香港特別行政區界線

公里 0 5 10 15

比例尺



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。

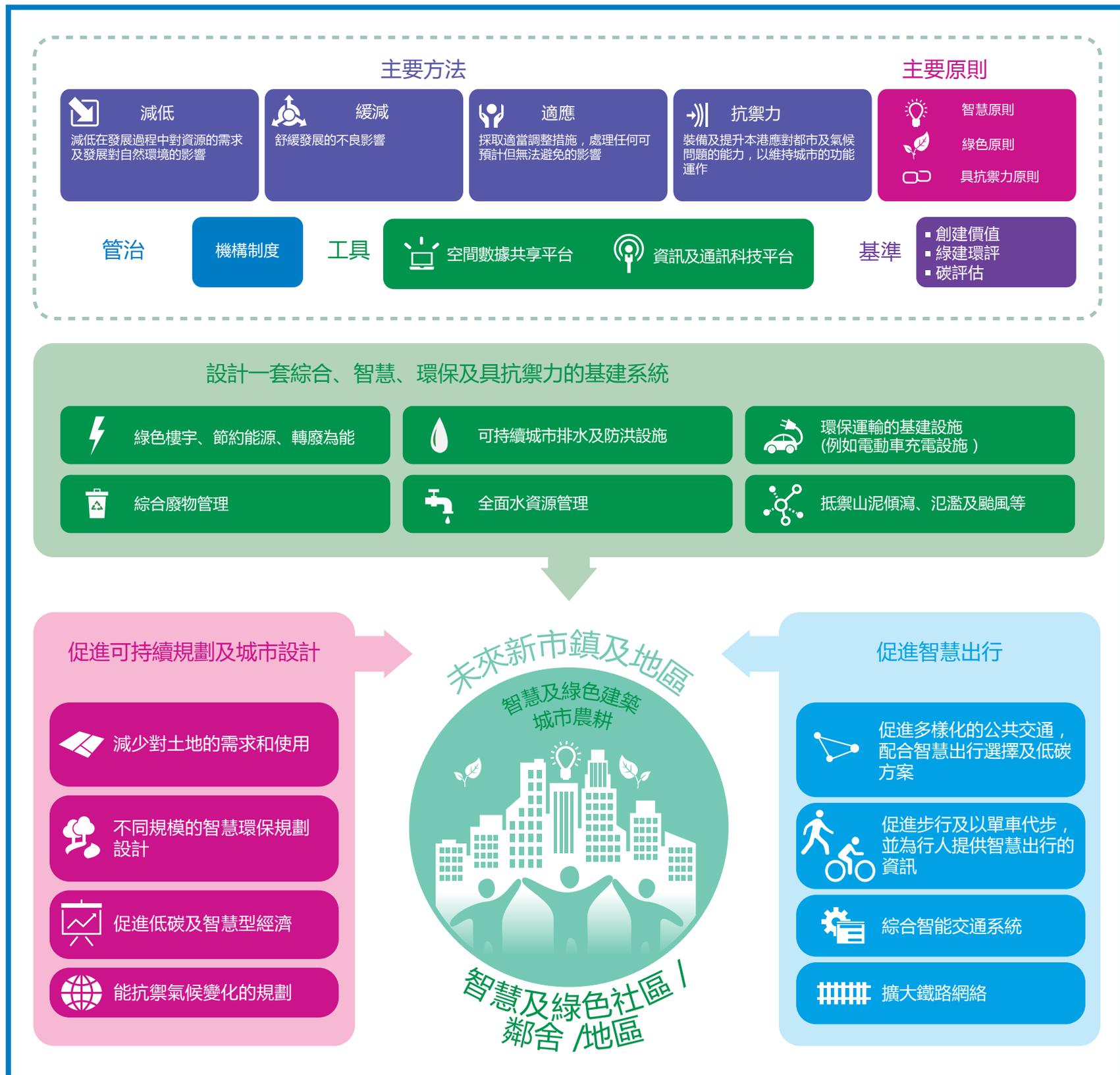
智慧、環保及具抗禦力的城市策略涵蓋以下三個與建設環境有關的範疇：

- (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礎設施，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

- 促進智慧型城市發展，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

*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



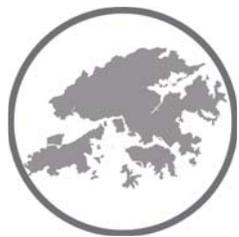
*





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

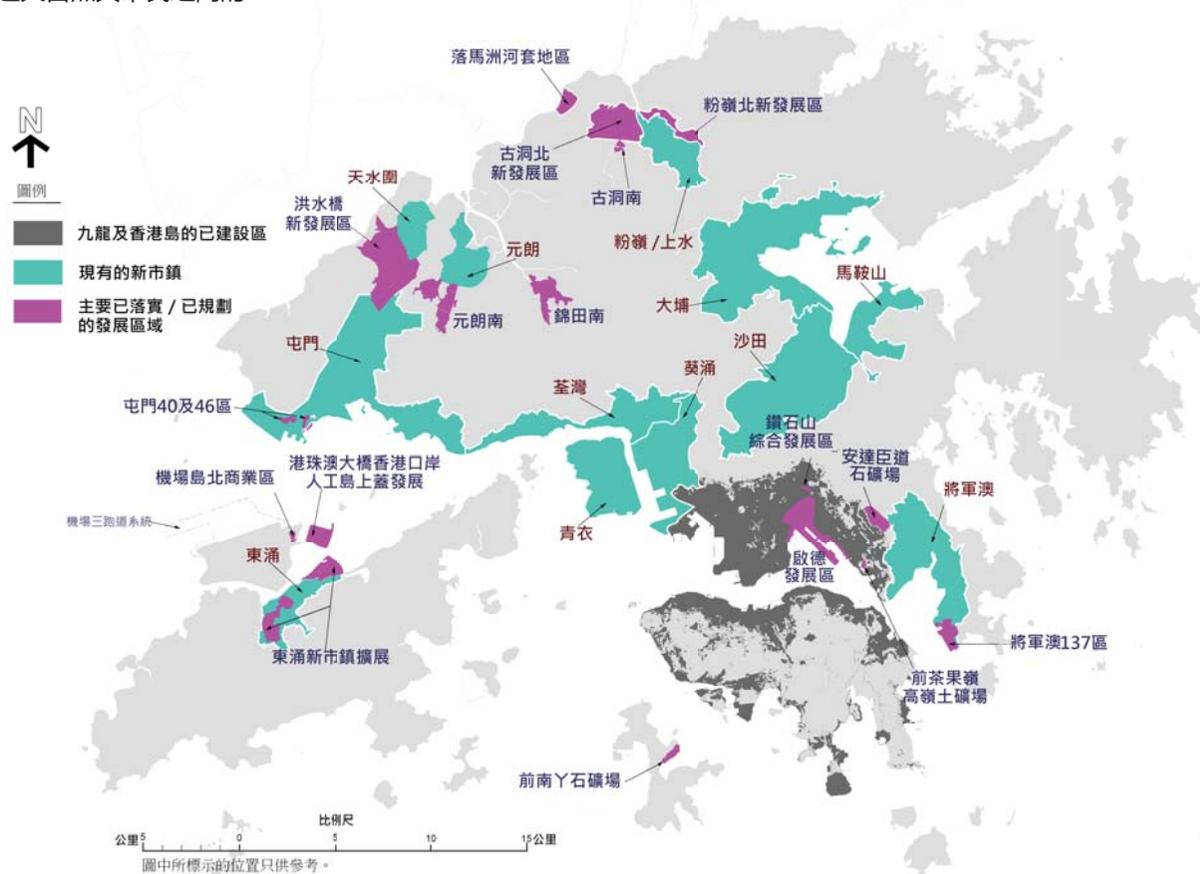
指導原則

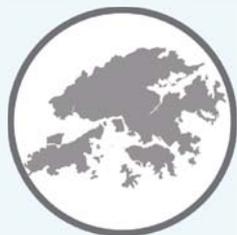
我們為全港發展制定了一個概念性空間框架。在制定該框架的過程中，我們已充分考慮了土地供應和需求評估、各項現有、已規劃及已落實項目的空間分布、運輸基礎設施、環境狀況，以及下列的指導原則：

- (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

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

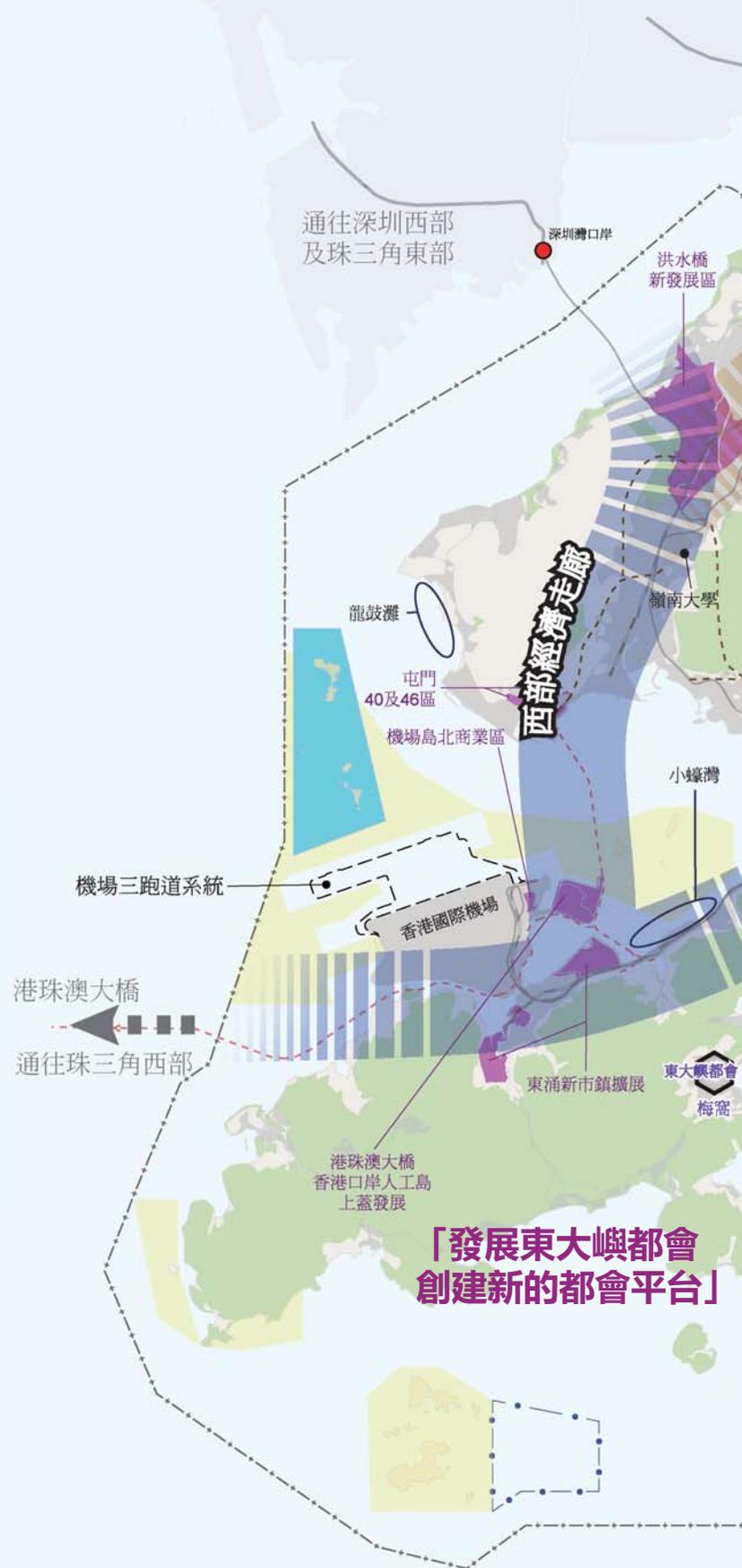
東部知識及科技走廊

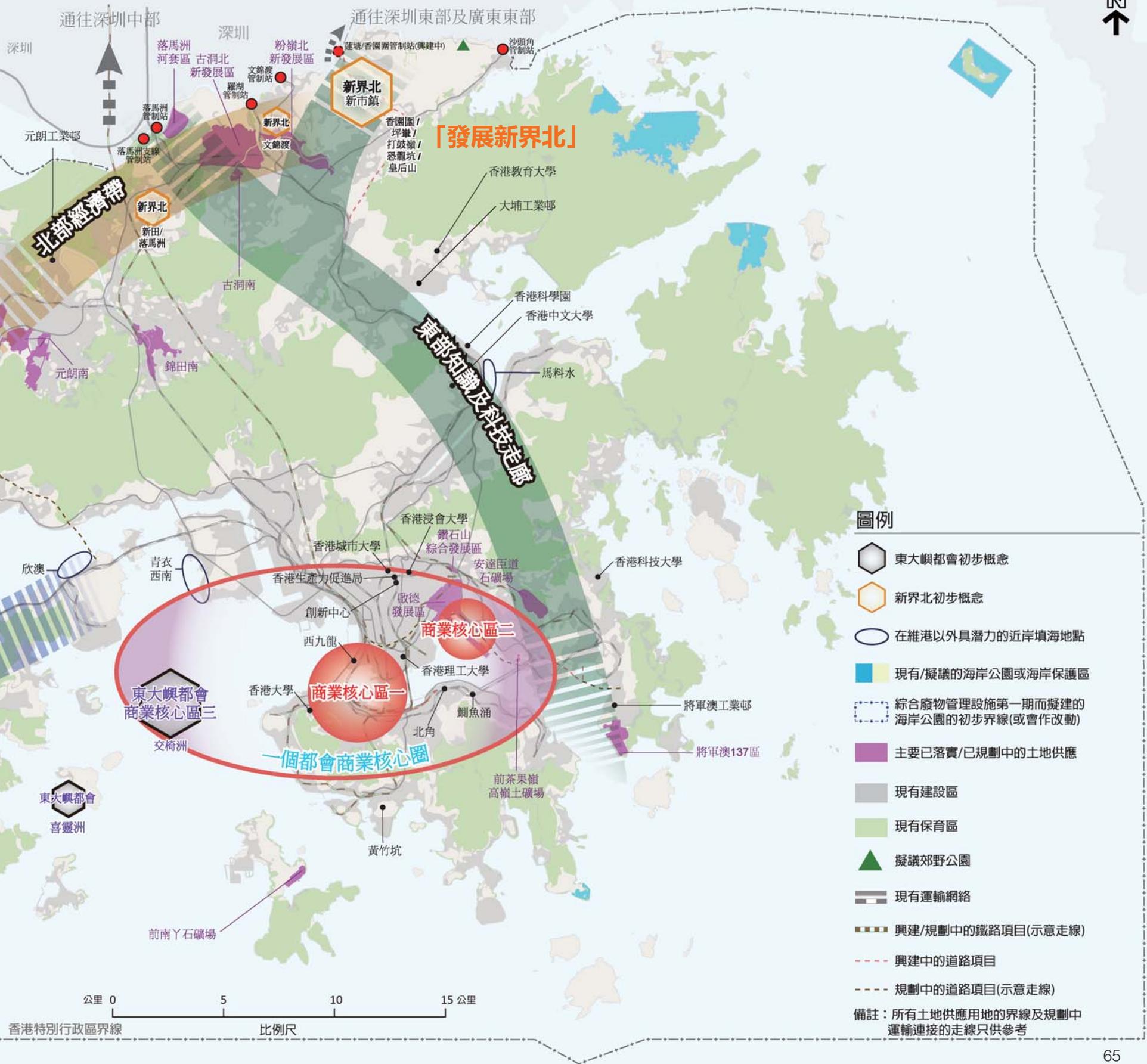
- 發展科技生態系統，以助科技及知識型產業
- 位於大埔的現有科學園及可能在馬料水發展提供的科研及高等教育設施
- 位於將軍澳及大埔的兩個現有工業邨
- 六所現有大學 - 紅磡香港理工大學、九龍塘香港城市大學和香港浸會大學、沙田香港中文大學、大埔香港教育大學及清水灣香港科技大學
- 位於九龍塘的工業及服務支援設施 - 創新中心及香港生產力促進局
- 落馬洲河套區及古洞北新發展區將發展科研機構 / 設施
- 可能在新界北未來蓮塘 / 香園圍口岸附近發展科學園 / 工業邨

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

圖30 擬議空間發展模式







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。”

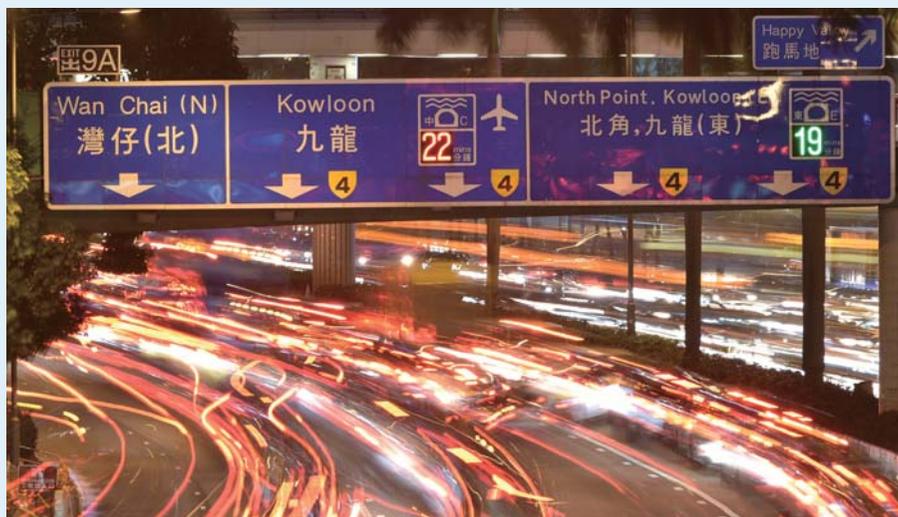


圖31 空間發展模式下的擬議運輸配套網絡

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。



深圳

新界北

南北運輸走廊

11號幹線

延伸南北
運輸走廊

東大嶼都會

圖例

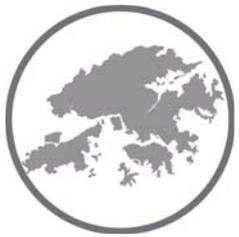
-  現有運輸網絡
-  興建 / 規劃中的鐵路項目 (示意走線)
-  興建中的道路項目
-  規劃中的道路項目 (示意走線)
-  擬議運輸走廊 (有待進一步研究)

香港特別行政區界線

公里 0 5 10 15 公里

比例尺





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。”



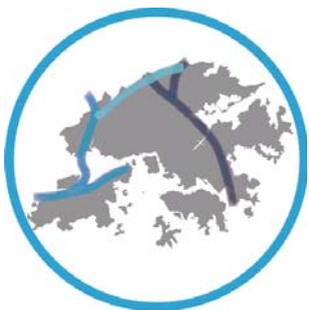
1

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)

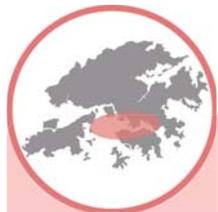


3

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、基礎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。

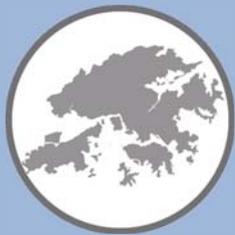


三條發展軸：（1）**西部經濟走廊** - 把握香港西部作為通往世界及區域鄰近地區門廊的優勢，利用策略性運輸基礎設施，加強洪水橋、屯門、元朗南及北大嶼山各個發展的經濟活動，創造就業；（2）**東部知識及科技走廊** - 把握現有高科技及知識型產業和專上教育機構的優勢，透過加強在將軍澳、古洞北、落馬洲河套區、馬料水及未來蓮塘 / 香園圍口岸附近的發展，鞏固這條走廊；以及（3）**北部經濟帶** - 涵蓋沿新界北部的一條東西向走廊，當中包括六個現有及一個興建中的過境通道，適合發展倉儲、科研、現代物流及其他服務業，以及新興產業。

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礎設施。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。 ”

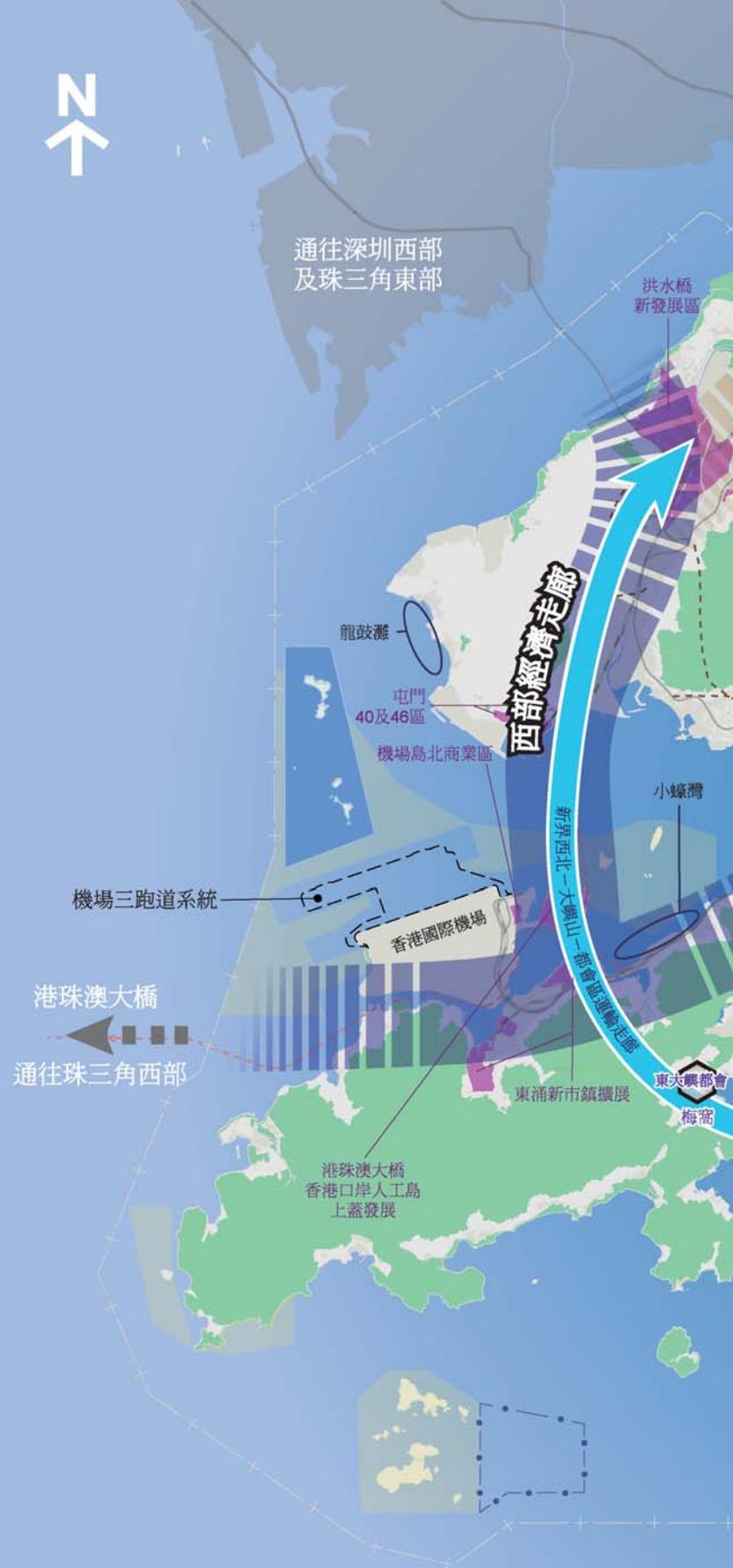
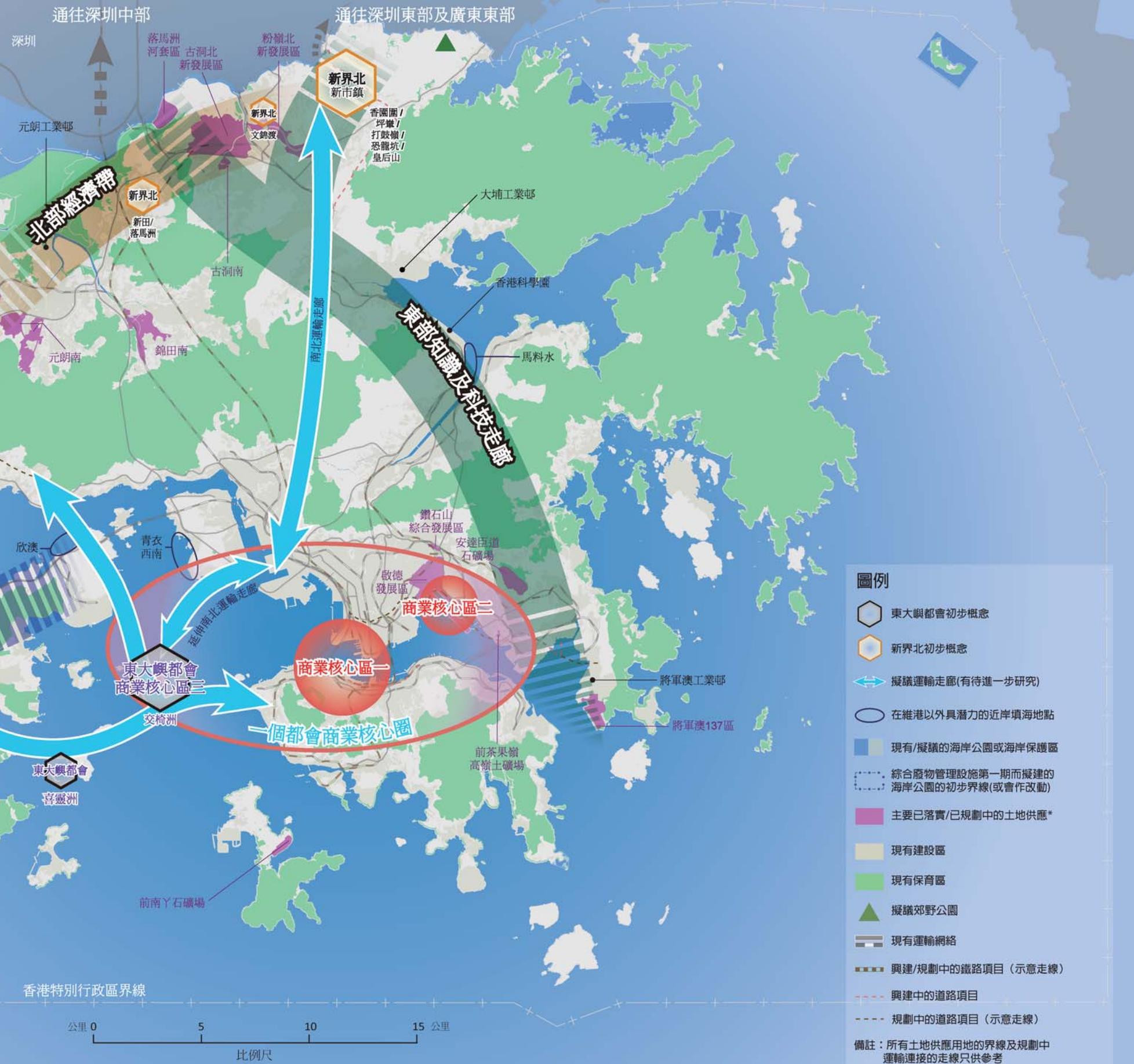


圖32 香港2030+的概念性空間框架

*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



圖例

- 東大嶼都會初步概念
- 新界北初步概念
- 擬議運輸走廊(有待進一步研究)
- 在維港以外具潛力的近岸填海地點
- 現有/擬議的海岸公園或海岸保護區
- 綜合廢物管理設施第一期而擬建的海岸公園的初步界線(或會作改動)
- 主要已落實/已規劃中的土地供應*
- 現有建設區
- 現有保育區
- 擬議郊野公園
- 現有運輸網絡
- 興建/規劃中的鐵路項目(示意走線)
- 興建中的道路項目
- 規劃中的道路項目(示意走線)

備註：所有土地供應用地的界線及規劃中運輸連接的走線只供參考



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。



商業核心區



“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。



東鐵線



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



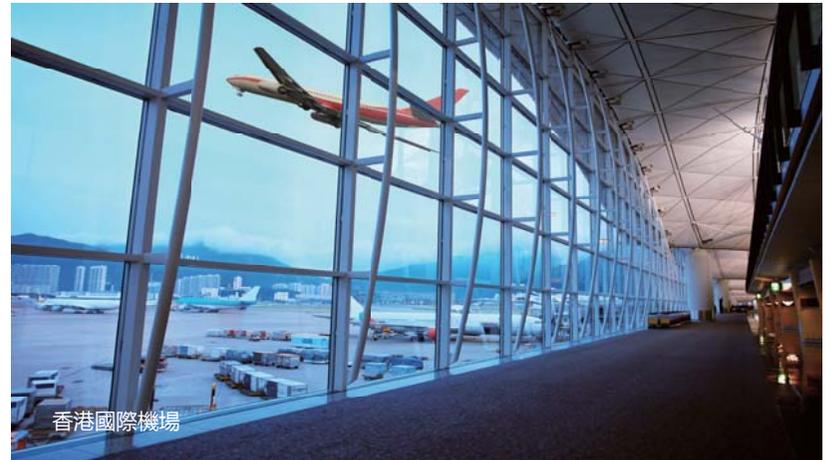
概念性空間框架

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（例如屯門至赤鱗角連接路及港珠澳大橋）等。



香港國際機場



香港科學園



創新中心



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。

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。



葵涌貨櫃碼頭



洪水橋



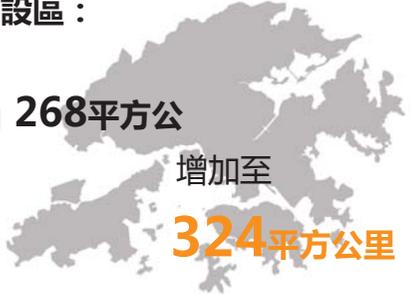
圖片來源: 香港科學園

《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
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
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



78

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

甲級寫樓的總樓面面積

由約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

由約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

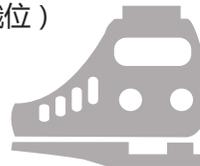
由 24% 增加至



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)



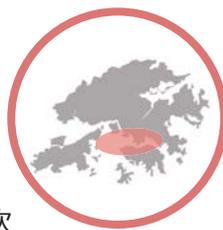
智慧、環保及
具抗禦力的
城市策略



- 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

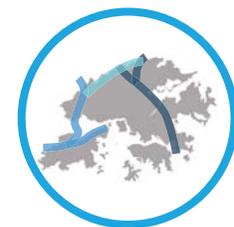
《香港2030+》 概念性空間框架

「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礎設施，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.hk

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。

香港 HONG KONG
2030

跨越2030年的規劃遠景與策略



2016年10月

