

《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》

概念性空間框架



香港特別行政區規劃署
2016 年 11 月





目錄

前言

| | |
|--|----|
| 元素的指導原則及組成因素 | 2 |
| 擬議空間發展模式及運輸配套網絡 | 3 |
| 香港 2030+ 的擬議概念性空間框架 | 5 |
| 就發展後已建設區及自然環境、房屋容量、經濟用地容量，以及居所與職位地點分布的亮點 | 8 |
| 東大嶼都會及新界北的實施 | 24 |
| | 25 |

圖表及表格一覽

| | |
|-----|--|
| 圖 1 | 擬議空間發展模式 |
| 圖 2 | 空間發展模式下的擬議運輸配套網絡 |
| 圖 3 | 《香港 2030+》的擬議概念性空間框架 |
| 圖 4 | 東大嶼都會 |
| 圖 5 | 策略性交通及運輸基建概念圖，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》 |
| 圖 6 | 新界北研究範圍 |
| 圖 7 | 新界北的策略性空間框架、具發展潛力地區及可能的交通連接 |
| 表 1 | 東大嶼都會及新界北初步概括資料 |



前言

《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》(簡稱《香港 2030+》)的概念性空間框架，目的是為香港的規劃、土地及基建發展提供指引。為了保育自然資源，概念性空間框架建議將發展集中在一個都會商業核心、兩個策略增長區及三條主要發展軸。以一個概念性交通網絡作支援，有關框架有助實踐《香港 2030+》中建議的三個元素¹，即「規劃宜居的高密度城市」、「迎接新的經濟挑戰與機遇」，以及「創造容量以達致可持續發展」。

長遠而言，擬議框架預計有下列亮點：

- (a) 保育自然資源；
- (b) 滿足房屋、社會及經濟發展的預計土地需求；
- (c) 改善人口與職位的空間分布，拉近就職地點與居所的距離；
- (d) 提供空間及緩衝以改善宜居度，包括居住空間、社區設施及休憩用地；
- (e) 更新及改善舊都市結構，提供更多綠化及休憩用地；
- (f) 提升實際及功能上的連繫，減少往來需要；以及
- (g) 提升運輸網絡，以紓減主要運輸走廊的擠塞情況。

本專題文件是《香港 2030+》研究系列的一部分。本報告的研究結果和建議是更新全港發展策略的基礎，並於《香港 2030+》公眾參與書冊中闡述。

¹ 《香港 2030+》三個元素的詳情，請參閱公眾參與書冊及簡介單張。



元素的指導原則及因素

1. 概念性空間框架的制訂考慮到《香港 2030+》建議的元素中的一系列指導原則及因素，主要內容在下文詳述。

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。

2. 考慮到以下的策略方針：(i)在「創造容量以達致可持續發展」的元素下創造、提升及再生環境容量；以及(ii)在「規劃宜居的高密度城市」的元素下善用我們的藍綠資源²，提升它們康樂、生態及休閒功能的潛力，並提供靈活應對變化的土地風貌。概念性空間框架應避免入侵生態敏感地區及具保育重要性的藍綠資源。另外，為避免將來城市無序地擴張而影響生態敏感地區，長遠的新發展應集中在擬議發展樞紐及沿著擬議的發展軸。

² 香港的綠藍資產包括郊野公園、公眾公園、維多利亞港、海灘、河流、溪澗、濕地、水塘等。

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。

3. 在「創造容量以達致可持續發展」的元素下，我們應支持(i)利用大面積策略增長區以實踐全方位規劃及達致規模經濟，從而更具效益地發展土地及基建，以及(ii)推行智慧、環保及具抗禦力的策略，集中減少需求及資源的使用，以推廣低碳的智能經濟及生活、減低碳排放、提升城市效率、增強商業生產力及改善市區生活質素。為此，我們應前瞻性地把握發展潛力及創造經濟集聚，並藉此建立適當的規模及經濟生態系統，從而加強商業效益／可行性及經濟表現。有見及此，概念性空間框架應抓緊新建的運輸基建及跨境管制站(例如香港國際機場三跑系統、港珠澳大橋、屯門至赤鱸角連接路、廣深港高速鐵路及蓮塘／香園圍口岸)的策略性位置及帶來的發展機會。同時，應在四通八達的策略地點(特別是策略增長區內及沿概念性空間框架的發展軸)匯聚行業，以達致協同效應，及透過利用鄰近社區的勞動力，協助不同經濟用途共存共榮。



優化人口與職位的空間分布

4. 考慮到以下的主要策略方針及措施：(i)提供更多土地以應付「迎接新的經濟挑戰與機遇」元素的需要；以及(ii)透過在傳統商業核心區以外的新發展區劃定更多與就業相關的土地用途，重塑出行模式，以應對「創造容量以達致可持續發展」元素的需要。概念性空間框架應致力改善空間布局，特別是經濟活動與就業機會的分布。

提升宜居度

5. 在「規劃宜居的高密度城市」的元素當中，提出多個主要策略方針及措施以提升宜居度，當中部分影響概念性空間框架：
 - (a) 透過改造／重建擠迫的舊區管理密度，以及優化新發展區的密度；
 - (b) 採用以公共運輸導向及集約的發展，並以鐵路作為公共交通運輸的骨幹；
 - (c) 加強活動樞紐之間的實體和功能聯繫，以及設施的可達性；以及
 - (d) 推廣「城、鄉、郊野、自然共融」，並豐富藍綠資源，以拉近大自然與居所之間的距離。

提供發展容量以應付可預見的需要及未能預見的情況

6. 概念性空間框架能提供足夠的土地供應滿足房屋、經濟、政府、機構及社區、休憩用地、交通設施等預計的土地需求，並同時提供合理的緩衝作為調配空間，以改善我們生活質素（例如更大家居空間及更多公共和社區設施），以及應付未能預見的情況（包括推算假設有所轉變而影響土地需求估算）。而在「迎接新的經濟挑戰與機遇」的元素下，也應創造足夠土地儲備以加強我們的經濟容量及抗禦力。



擬議的空間發展模式及運輸配套網絡

7. 擬議的空間發展模式包含三大組成部分(圖 1)：
 - (a) **都會商業核心圈**：聚集商業活動，在城市核心建立一個重要經濟樞紐；
 - (b) **西部經濟走廊**：獲策略性運輸基建支援的國際及區域門戶；
 - (c) **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；以及
 - (d) **北部經濟帶**：臨近邊境及口岸的策略性位置，有潛力作倉儲、科研及現代物流發展。
8. 上述各組成部分的詳細資料，請參閱圖 1。
9. 有待進一步研究，由三條主要走廊組成的運輸網絡將支援擬議的空間發展布局（如圖 2 所示）。
 - (a) **新界西北-大嶼山-都會區運輸走廊**：這條走廊參考了大嶼山發展諮詢委員會建議的策略性交通及運輸基建概念³；
 - (b) **南北運輸走廊**；以及
 - (c) **延伸南北運輸走廊**以連接（a）和（b）所提及的兩條走廊。

³ 就大嶼山發展諮詢委員會建議的策略性交通及運輸基建概念，請參閱圖五。

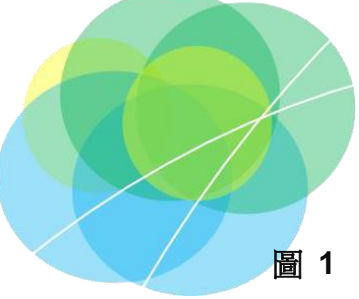


圖 1 擬議空間發展模式

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

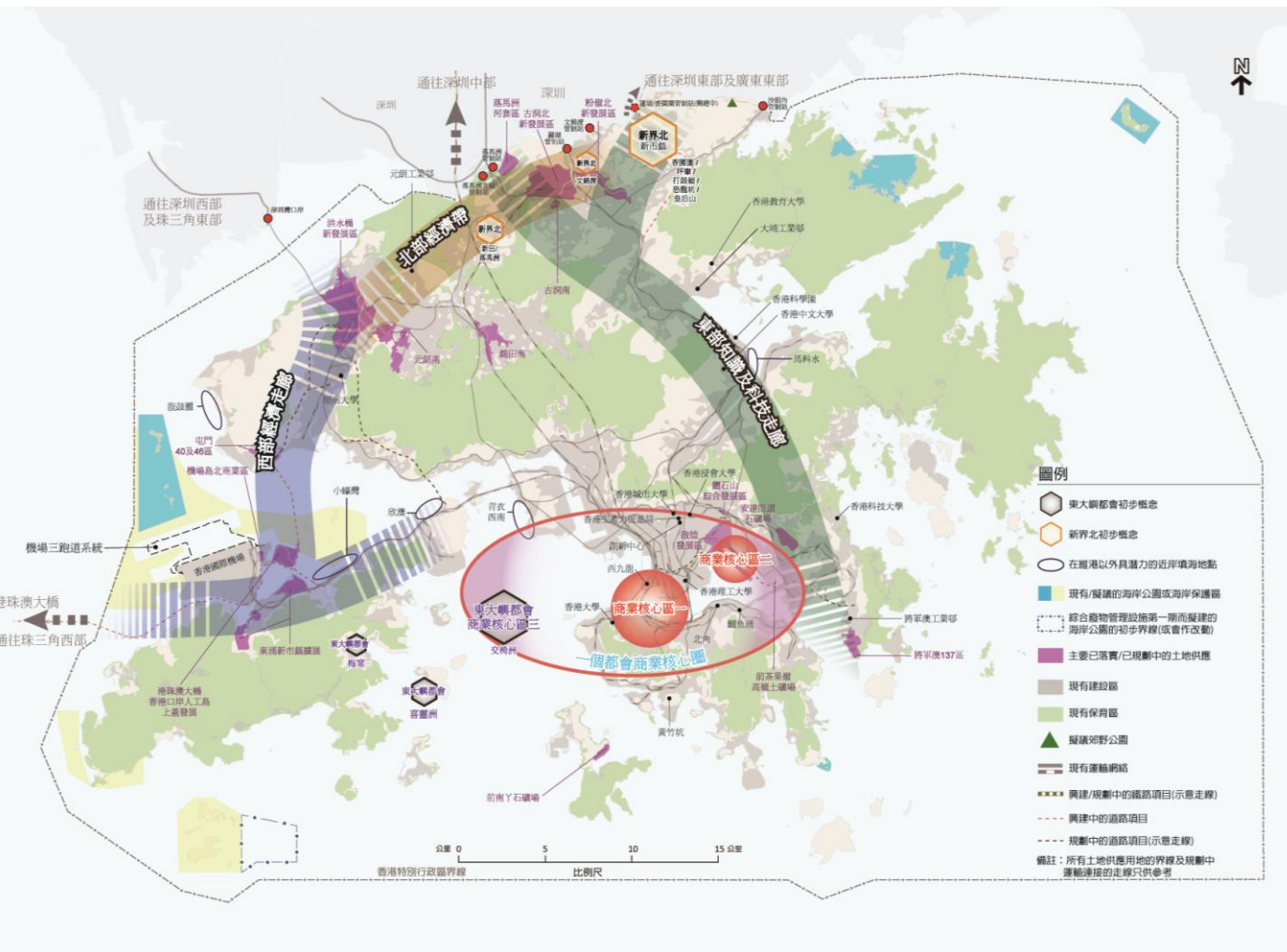
- 擁有策略性運輸基建，為國際及區域門戶
- 香港國際機場及其三跑道系統和北商業區
- 港珠澳大橋及香港口岸人工島上蓋的商業發展
- 東涌新市鎮擴展 - 新商業樞紐
- 屯門西物流發展
- 洪水橋新發展區已規劃的商業/現代物流發展

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及香港浸會大學、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



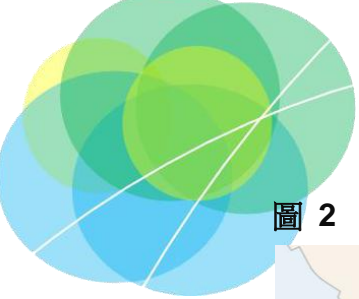
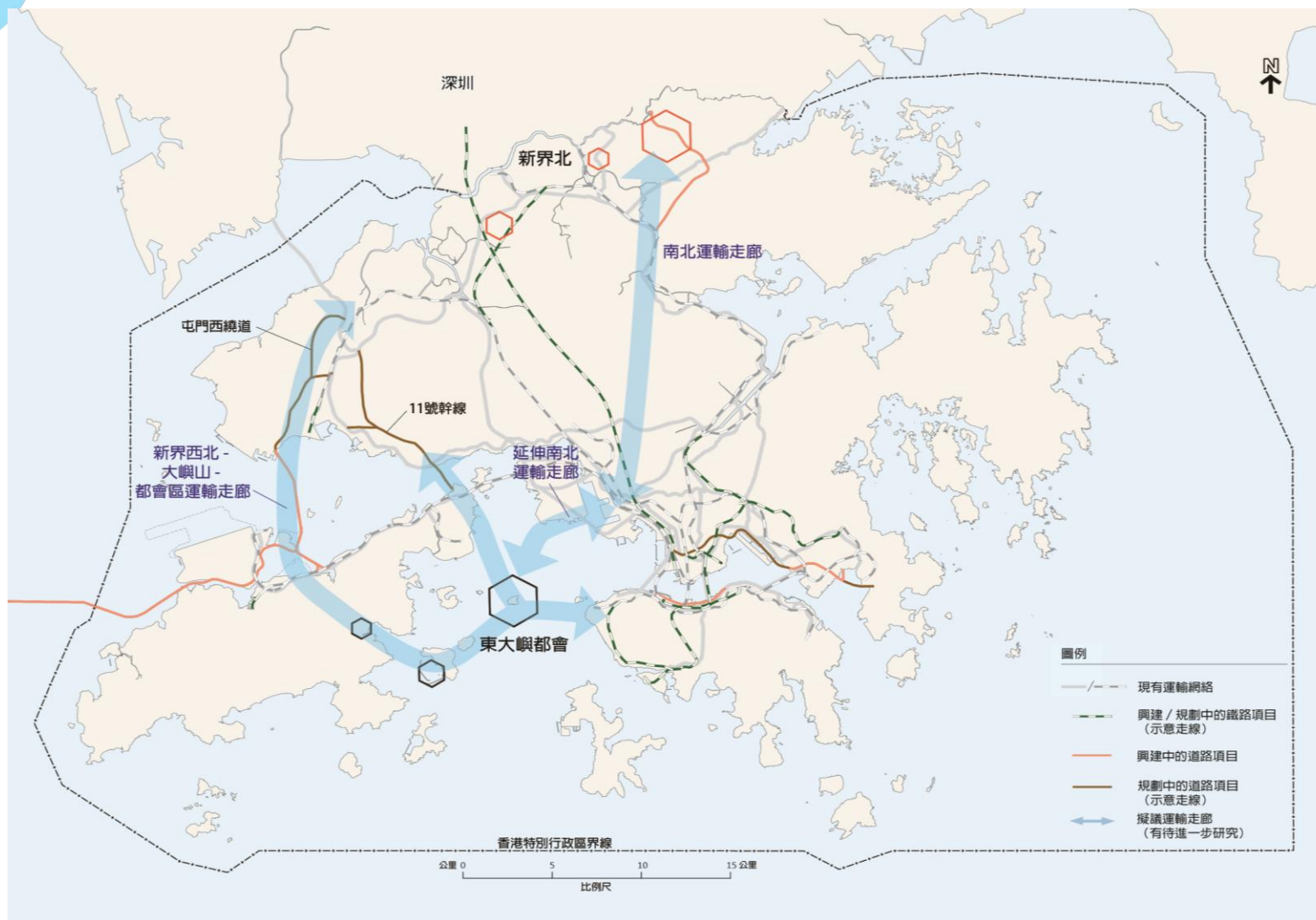


圖 2 空間發展模式下的擬議運輸配套網絡





香港 2030+的擬議概念性空間框架

10. 為建構一個環保、高效率及具成本效益的發展模式，我們已審慎地善用不同地理優勢以發展各經濟產業的、人口與職位之間的分布，以及運輸、基建設施和環境容量。我們建議制訂一個明確的空間框架，把未來的發展集中在一個都會商業核心圈、兩個策略增長區（即東大嶼都會和新界北）及三條主要發展軸（圖3），讓我們的天然資源得以充分保育。

都會商業核心圈

11. 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。透過新的策略性運輸系統連接至主要市區及全港其他部分，東大嶼都會可望在遠期成為第三個商業核心區，以及近港島市區核心的延伸，為房屋及經濟發展提供長遠可供發展的土地。

12. 鑒於傳統的商業核心區沒有太多空間再進一步擴展，而東大嶼都會僅距離港島西面約四公里，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。
13. 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。而第三個商業核心區可望提供現代化、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⁴，第三個商業核心區可成為一個與香港國際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。九龍東的第二個商業核心區及在東大嶼都會的第三個商業核心區的規劃意向是在離開都市核心的地方提供更多經濟及創造職位的土地用地，從而解決現時職位在全港分布不衡的情況。

⁴ 大嶼山可能進行的新經濟基建包括(i)機場島的北商業區；(ii)港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展；(iii)東涌新市鎮擴展；(iv)欣澳填海；(v)香港國際機場三跑系統；(vi) 亞洲國際博覽館日後的擴展；及(vii)其他大型旅遊及康樂設施。

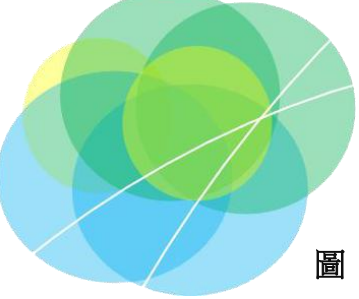
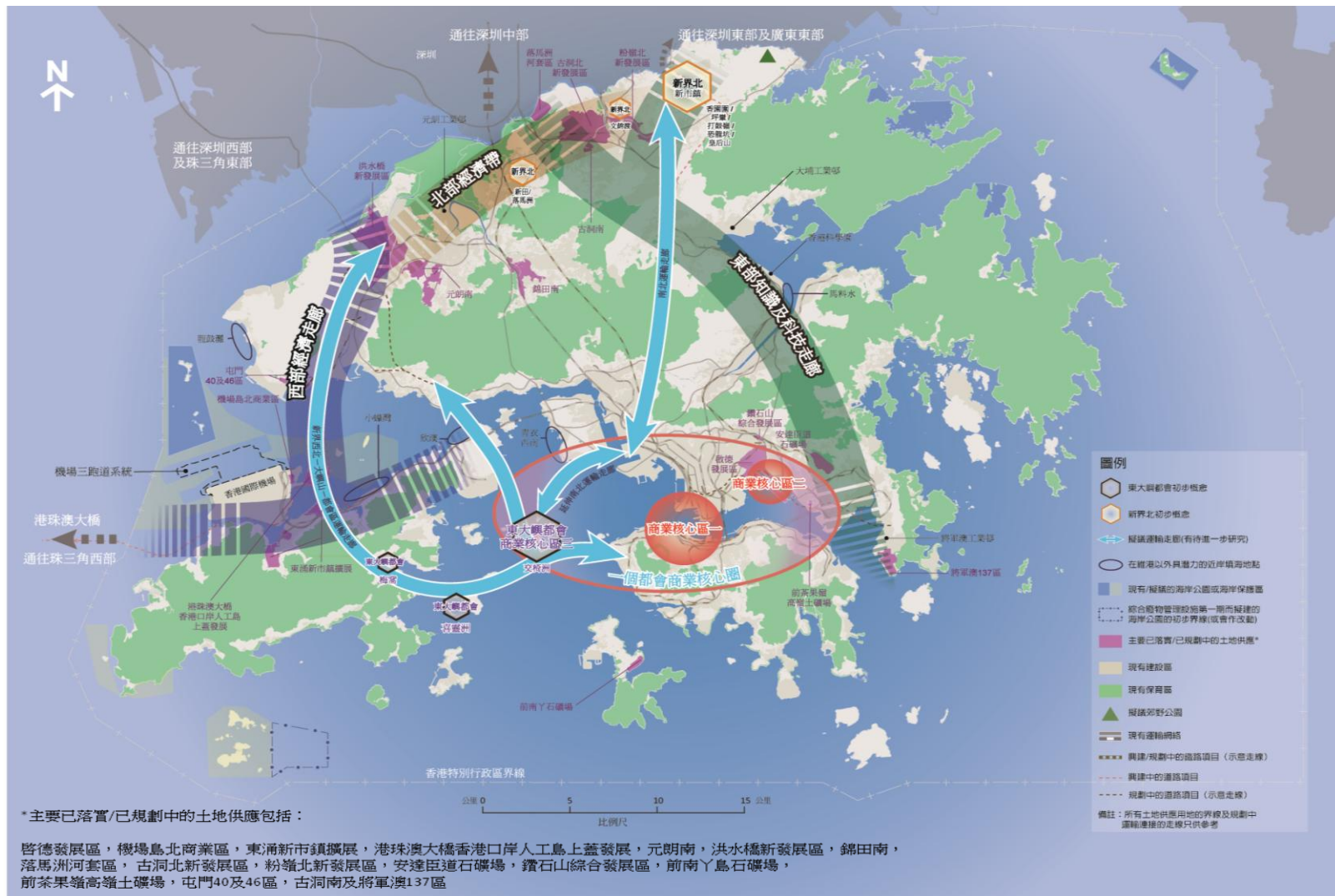


圖 3 《香港 2030+》的擬議概念性空間框架



策略增長區 1 – 東大嶼都會

14. 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的商業核心區，促進本港經濟發展和提供就業機會。
15. 東大嶼都會位於香港島與大嶼山之間。基本概念包括在交椅洲附近水域及喜靈洲避風塘填海發展興人工島，並善用在梅窩未被充分利用的土地，創造一個包括第三個商業核心區的智慧、宜居和低碳的發展區。
16. 東大嶼都會將定位為具潛力的長遠策略增長區。透過提供大面積的土地以滿足房屋及經濟需要和創造就業，東大嶼都會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。而透過東大嶼都會及支援它的交通基建，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及港珠澳大橋香港口岸的交通連接。
17. 東大嶼都會的整體規劃模式包括以下六個主要元素：
 - (a) 完善規劃及設計，實現規模效益；

- (b) 建立新的商業核心區；
- (c) 與自然生態共融；
- (d) 促進「城、鄉、自然」共融；
- (e) 加強可達性及連接性；以及
- (f) 採取智慧、環保及具抗禦力的城市概念。

18. 考慮到上述的規劃模式及其他相關考慮因素，東大嶼都會可提供約 1000 公頃具發展潛力的土地，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。東大嶼都會或可涵蓋三個發展地區，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、連接性及優化土地用途和功能（圖 4 及 5）。

圖 4 東大嶼都會



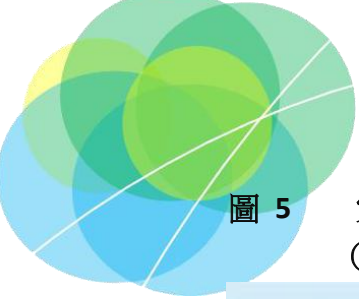
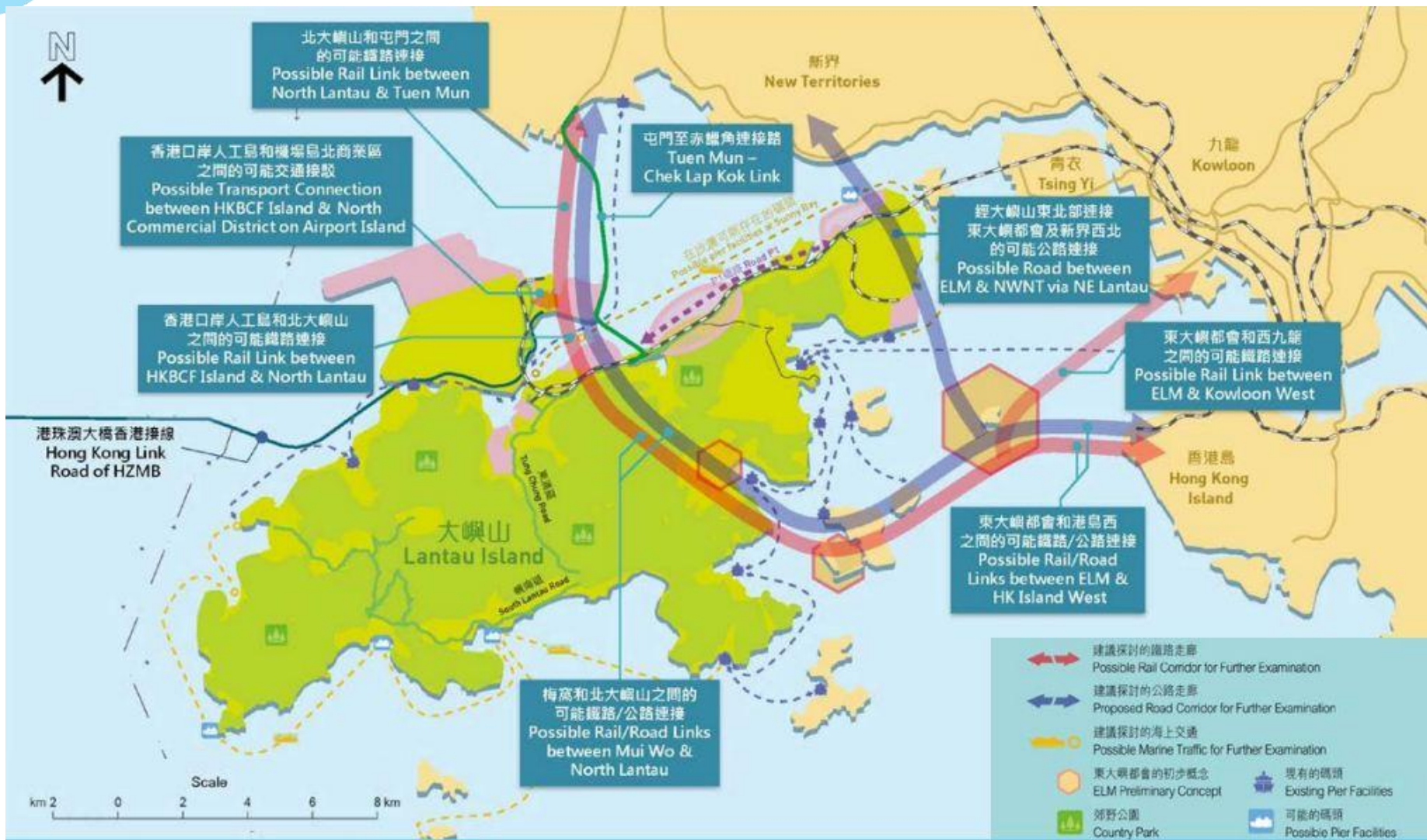
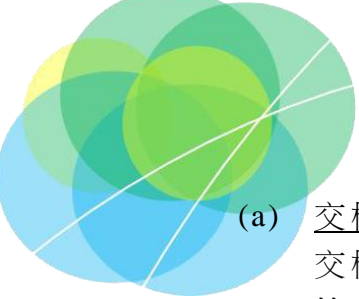


圖 5 策略性交通及運輸基建概念圖，改編自大嶼山發展諮詢委員會第一屆工作報告 - 《全民新空間》
(只供參考)





(a) 交椅洲

交椅洲的定位是東大嶼都會的發展核心，並將設第三個商業核心區。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。新的商業核心區將提供寫字樓、酒店及其他商業發展項目，為企業提供傳統商業核心區以外的另一地點選擇，有助本港的就業分布更為均衡。

由於交椅洲擁有較敏感的天然資源，發展計劃不應涉及現有島嶼，以保護現有物種的棲息地。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，人工島亦可引入生態海岸線概念，以減低對海洋生態的影響。

(b) 喜靈洲

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第三個商業核心區所帶來的就業機會。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。在島上的發展將只限於在現有的懲教和相關設施的用途上，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。

(c) 梅窩

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，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。銀鑛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。而生態敏感的地區，例如風水林及天然溪澗應予以保存。

策略增長區 2 – 新界北

19. 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置農田和棕地。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⁵，同時改善現有地區的居住環境。
20. 規劃署及土木工程拓展署在 2014 年年初共同進行《發展新界北部地區初步可行性研究》（《新界北研究》），旨在 (i) 為整個新界北部地區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，(ii) 保育自然和文化遺產，(iii) 把握規劃中的新運輸基建可能帶來的機遇，及 (iv) 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。位於新界北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。新界北的研究範圍詳見圖 6。

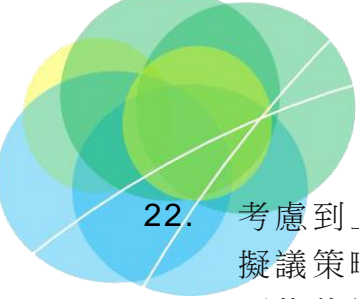
⁵ 新界北位處策略性的邊境位置，從新界北前往深圳和粵東地區都很方便。現有的羅湖、文錦渡、落馬洲及落馬洲支線邊境管制站處理大量過境交通，預計流量仍會持續增長。興建中的蓮塘／香園圍口岸及其連接路將進一步加強香港與深圳東及粵東其他地區的連繫。

圖 6 新界北研究範圍



21. 新界北研究的建議整體規劃方向有以下四大要素：
- (a) 促進「城、鄉、自然共融」；
 - (b) 為市民及企業創造機會⁶；
 - (c) 加強可達性及連接性；及
 - (d) 採取智慧、環保及具抗禦力的城市概念。

⁶ 適合在新界北發展的行業包括：高增值物流中心、創新與科技產業、專業服務、工商業支援服務和檢測及驗證產業、食品貿易及零售／特賣／批發、知識型環保產業，以及生態／文化／文化旅遊。



22. 考慮到上述規劃模式及其他相關考慮因素，新界北的擬議策略性規劃大綱涵蓋約 720 公頃的土地，並包括可能的運輸連接(圖 7)，以容納約 25.5 萬或 35 萬(在兩個發展情景下)的規劃人口，並提供約 21.5 萬個職位。這個框架由下列三個具發展潛力地區組成：

(a) 新田／落馬洲發展樞紐

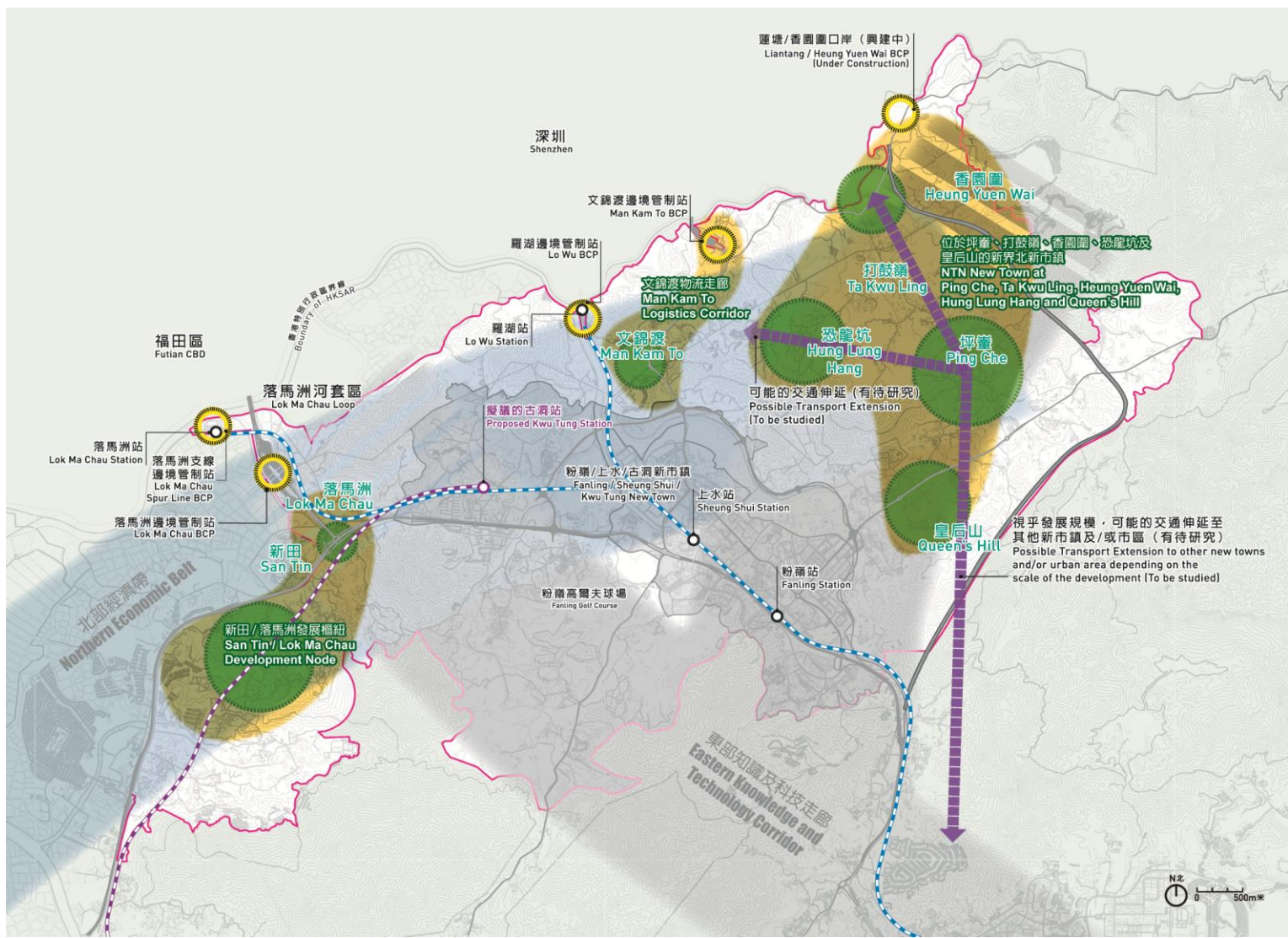
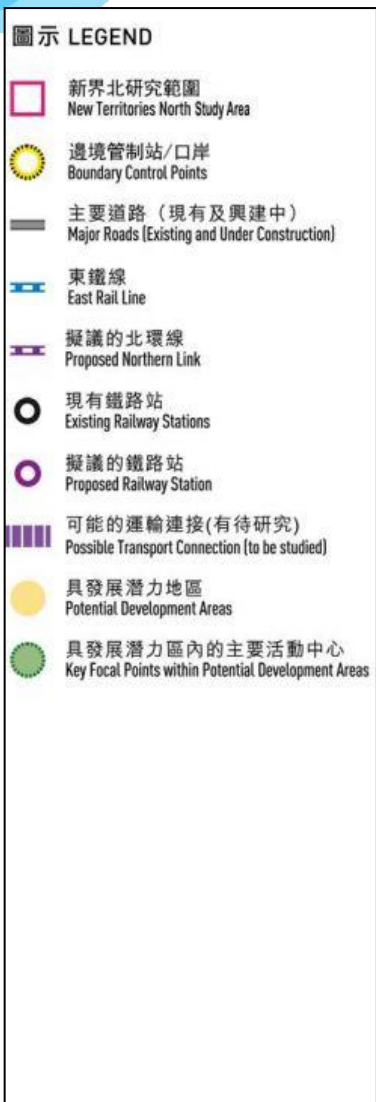
新田／落馬洲地區現時聚集了各種棕地作業。位處新界北的西部，該地區有落馬洲和落馬洲支線兩個邊境管制站，成為重要的門廊。《鐵路發展策略 2014》建議興建的北環線將途經新田，連接東鐵和西鐵。由於該區位置優越，跨界旅客及貨運流量甚高，因此不時會有人提出在落馬洲邊境管制站附近提供商業／零售設施。不過，鑑於新田／落馬洲接近對環境影響相當敏感的米埔，在制訂發展建議時必須充分考慮這一點。新田／落馬洲發展樞紐涵蓋大約 175 公頃(不包括用以設置公用事業設施的岩洞發展區)發展用地，善用其策略性位置，可發展成為一個在經濟上與珠三角地區有緊密連繫而稍為側重於提供職位的社區，容納 5.5 萬人，並提供 8 萬個職位。

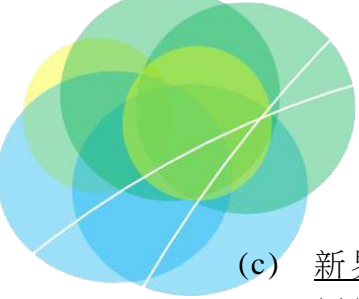
(b) 文錦渡物流走廊

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。區內混雜多類土地用途，包括常耕農地、鄉村民居、露天貯物場及多項政府設施⁷。鑒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)，該區可發展成為物流中心，並提供便利的通道，連接未來的蓮塘／香園圍口岸。物流走廊提供面積約 35 公頃的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。預計能創造大約 4 000 個就業機會。

⁷ 包括近文錦渡邊境管制站的食物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。

圖 7 新界北策略空間框架、具發展潛力區及可能的運輸連接(只供參考)





(c) 新界北新市鎮

新界北新市鎮(面積約 510 公頃, 不包括用以設置公共事業設施的岩洞發展)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, 預計可以容納約 20 萬人或 30 萬人(在兩個發展情境之下)及約 13 萬個職位。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。皇后山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, 預計於 2018 年建成。這個口岸將接駁深圳的東部過境通道。未來或會興建的鐵路和興建中的蓮塘／香園圍口岸連接路會令往來該區的交通更為暢順方便。由於科研和新工業的需求將會增加, 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技園及工業邨。有關設施亦與文中第 30 段所提及的擬議東部知識及科技走廊配合。

東大嶼都會及新界北一覽

23. 東大嶼都會及新界北一覽, 詳見表 1。在全面發展後, 東大嶼都會及新界北的總土地面積分別約為 1 000 公頃及 720 公頃。東大嶼都會大多為填海造地, 而新界北則主要靠徵收及清拆棕地和荒置農地。東大嶼都會的目標人口約有 40 萬至 70 萬人, 而新界北則有 22.5 萬或 35 萬人。兩區均可提供約 20 萬個職位。

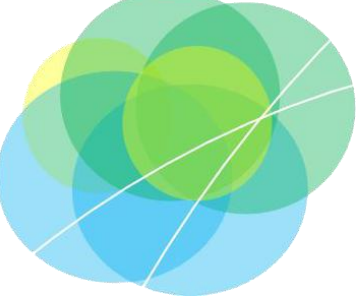
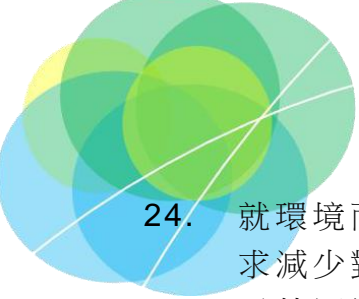


表 1 東大嶼都會及新界北的初步概括資料

| | 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、興建新基礎設施，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 需要較多策略性基礎設施 | <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礎設施 |
| 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礎設施 | 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礎設施 |



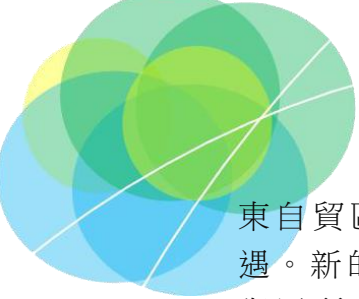
24. 就環境而言，東大嶼都會的填海大小與形狀設計應務求減少對珊瑚及水流的影響，我們須特別注意梅窩的天然河道及分布在低窪平地而具生態價值的農地。至於新界北，為減低對后海灣污染的影響，已處理的污水需要循環再用及輸往別處。另一方面，空氣質素或會受擬議的策略性連接道路影響，而引入都市發展亦或會影響鄉郊景觀特色。
25. 經濟效益方面，包括第三個商業核心區的東大嶼都會不但能創造就業機會，並能同時與傳統商業核心區、大嶼山其他發展，以及新的策略性基建設施(例如興建中的港珠澳大橋及屯門至赤鱸角連接路，以至規劃中的香港國際機場三跑系統)發揮協同效應。至於新界北，則會在邊境位置提供用地作現代物流及其他特殊工業用途。
26. 由於兩個策略增長區仍處於初步規劃階段，現時未有計算投資成本。儘管如此，東大嶼都會的發展成本預計主要是用於填海及相關基建設施上，而新界北則會主要用於收地、賠償、清拆和安置、地盤平整及相關基建工程上。
27. 新界北研究正在進行中，而推動東大嶼都會計劃的擬議中部水域策略性研究仍有待立法會通過相關撥

款，方可展開。

28. 至於實施方面，預計東大嶼都會及新界北會採取不同的方式。由於東大嶼都會涉及在中部水域填海造地，推動其發展時需要採用綜合發展模式，並於初期便提供基建，包括配以與發展同步的運輸設施。至於發展新界北則可採取較漸進的模式，早期發展階段主要是地盤平整、分期發展及與現有交通基建連接。而在全面發展階段(即較高人口假設的第 II 情景)則需要興建新策略性運輸走廊。

發展軸 1 – 西部經濟走廊

29. 由於毗鄰香港國際機場、深港西部通道，以及內河貨運碼頭和其他與港口相關／物流用地的優勢，加上策略性運輸基建未來將會提升(例如興建中的屯門至赤鱸角連接路及港珠澳大橋，以至規劃中的香港國際機場三跑系統)，鄰近大嶼山的香港西部將成為無可比擬的國際及區域門廊。加上位處走廊上日後的數個策略性發展項目(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樞紐，以及洪水橋新發展區和屯門西的商業／現代物流發展)。西部經濟走廊地理位置優越，有利抓緊廣



東自貿區⁸和「一帶一路」措施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。


發展軸 2—東部知識及科技走廊

30. 東部知識及科技走廊涵蓋六間大學（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。另外，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。

發展軸 3—北部經濟帶

31. 北面經濟帶基本上覆蓋西部經濟走廊及東面知識及科技走廊之間的邊境地區。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。如上所述，作為其中一個擬議策略增長區，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。

⁸ 包括蛇口-前海、南沙及橫琴。



東大嶼都會及新界北的運輸配套網絡

32. 視乎進一步研究結果，概念性空間框架將由現有及建議的運輸網絡，以及因應東大嶼都會及新界北所建議的鐵路及公路運輸基建所支援(圖 2 及 3)。

東大嶼都會

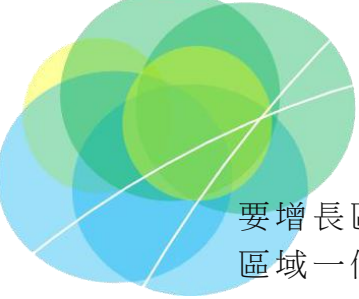
33. 發展東大嶼都會需要大規模的運輸基建支持。這些基建亦能提升香港西部的運輸網絡。相關的交通及運輸建議如下：

- (a) 強化新界西北、大嶼山及都會區的連繫，從而促進彼此的經濟互動，帶領勞動力流向香港國際機場、大嶼山新發展及擬議的第三個商業核心區；
- (b) 支持西部經濟走廊的發展，當中有洪水橋新發展區內的新區域經濟樞紐、屯門西的新物流發展，以及北大嶼山各個新策略經濟中心；
- (c) 提升大嶼山(包括香港國際機場)對外的連接，以釋放其發展潛力；以及

- (d) 改善內部連繫，抓緊港珠澳大橋香港口岸人工島所帶來的門廊及橋頭經濟相關的機會。

34. 基於上述交通及運輸方向，在對內連接方面，擬議的新界西北-大嶼山-都會區運輸走廊將連接東大嶼都會的三個組成部分，即交椅洲、喜靈洲及梅窩，並以鐵路作為運輸系統骨幹。對外方面，擬議運輸走廊可連接到港島西、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。這條走廊亦包括一條新的策略性公路，以連接東大嶼都會與其他地區，包括向東連接至港島西，向北連接至北大嶼山公路，並透過興建中的香港口岸人工島和屯門至赤鱸角連接路及規劃中的十一號幹線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，東大嶼都會更可能連接至梅窩及北大嶼山公路，但有關建議將取決於東大嶼都會的發展規模。

35. 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及功能上的連接。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主



要增長區之間的重要連繫通道，有助鞏固香港作為該區域一個主要城市的地位。

新界北

36. 而新界北的相關交通及運輸建議應朝以下方向：

- (a) 支持發展新一代新市鎮，即新界北新市鎮。並把該區定位為北部經濟帶，盡量達到自給自足以減少長程交通出行；
- (b) 提供更有效的運輸連接，以鞏固東部知識及科技走廊和北部經濟帶的融合；
- (c) 把握新的蓮塘／香園圍口岸及其連接路落成所帶來的可達性；以及
- (d) 善用擬議北環線走廊所帶來的發展機會。

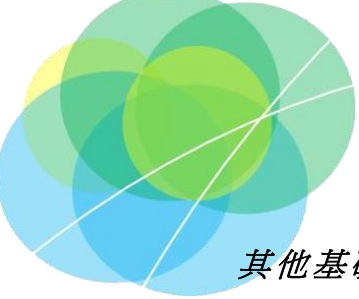
37. 根據以上建議，擬議新界北發展將會利用位於新界北部現有及擬議的鐵路及公路。但是，其發展潛力須視乎規多條現有鐵路及公路的容量。鐵路網方面，《鐵路發展策略 2014》所建議的北環線將會支持新界北西面的發展。取決於發展規模以及進一步研究結果，

有可能需要一條新的鐵路項目以應付新界北東面的發展。就公路網而言，新界北發展如採用最低的人口水平，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。

38. 我們應該積極在東大嶼都會和新界北（特別是在都會商業核心圈和就業樞紐）探討提供綜合行人通道系統的方法，以鼓勵步行，從而減少短途行程使用機動運輸工具和行人與車輛之間的衝突。這些行人設施更能提升流動性及改善地區的空气質素。

39. 《香港 2030+》亦正進行運輸與土地用途評估研究⁹，根據以上擬議的運輸配套網絡，特別探討東大嶼都會及新界北可能帶來及潛在的運輸影響。

⁹ 關於運輸與土地用途評估研究的資料，請參閱《運輸基建及交通檢討》專題報告。



其他基礎建設配套

東大嶼都會

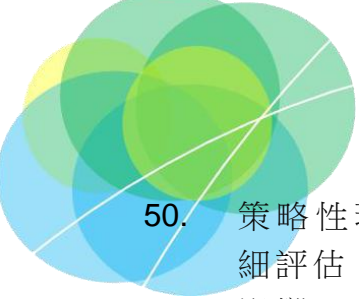
40. 我們已經就排水、供水、污水及廢物處理的基綫情況作出評估，結論是在新設施/提升現有基建設施的配合下，加上可持續設計和策略，東大嶼都會計劃並不會構成不可克服的問題。
41. 根據初步檢討結果，有需要興建新的收集網絡及污水處理廠，以支援東大嶼都會的發展。在排水設施方面，雖然東大嶼都會將主要建於填海土地上，出現水浸的風險不大，但仍須提供適當的排水設施以有效疏導雨水。由於服務大嶼山及附近島嶼的現有水務設施並不足以應付由東大嶼都會所增加的供水需求，故需關設額外的水務設施。由東大嶼都會的人口和商業用途所產生的都市固體廢物，亦預計需要以可持續的方式適當地處理。此外，因發展初期而需要進行的基建設施及建築工程所產生的建築廢物亦需作適當處理。作為一個未來都會，我們會推動引入綜合的智慧、環保及具抗禦力基礎建設系統，減少對資源的需求及碳排放。

新界北

42. 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，並確定新界北三個具發展潛力地區發展的初步可行性。
43. 視乎《香港 2030+》公眾參與的結果，我們會進一步研究在新界北引入綜合的智慧、環保及具抗禦力基礎建設系統的可行性。有關系統將會包括垃圾收集和分類設施、污水處理廠、可持續的城市排水系統、智慧水資源管理等。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，從而增強設施抵抗自然或人為災害及災後修復的整體能力。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。

44. 《香港 2030+》亦進行了策略性環境評估，在規劃過程早期找出值得關注的環境議題。在都會區，我們擬議了數項策略方針及行動以提升宜居度。利用市區更新／改造舊市區擠迫的情況，空氣質素及噪音環境將可透過更佳的土地用途規劃和設計而得以改善。更新舊都市的結構，將可提供更多綠化及休憩用地，從而提升生活質素。
45. 至於兩個擬議策略增長區方面，與空氣質素及噪音相關的主要議題是策略性運輸網絡所帶來車輛排放及道路交通噪音的影響。然而，預計車輛排放控制技術可得到改善，日後車輛排放的廢氣將會逐漸減少。在策略增長區內創造就業樞紐亦可拉近居所與工作地點的距離，從而減少上班路程及車輛排放。此外，一般而言，連接東大嶼都會和都會區的鐵路系統將可減低香港依賴以道路為主的車輛流量。
46. 由於東大嶼都會將會涉及填海，水流和水質是主要的考慮因素。東大嶼都會計劃的擬議填海會導致海面損失，而由填海而得出的人工島的規模及其詳細布局更應進一步檢視。由於污水可經由升級或新建污水處理設施適當處理，因此預計不會引致不可克服的問題。
47. 都會區內已規劃的發展主要位於現有已建設區，因此預期對生態並沒有重大影響。而保育高生態價值地點是制訂概念性空間框架的重要原則。兩個策略增長區內的任何新的發展，不單會尊重這些資源及自然特色，同時更會透過各自的景觀元素把它們連接起來，以加強其保育，例如設置綠化及河畔休憩用地走廊。另外，應審慎規劃東大嶼都會填海的布局及梅窩適宜進一步發展的土地，以避免對具生態價值地點，例如對交椅洲的主要珊瑚區及梅窩的低地造成不可接受的滋擾。
48. 至於景觀方面，雖然新界北發展不會侵佔郊野公園範圍，但可能會導致綠化面積損失及地貌改變。但是，有關發展卻同時提供機會優化已受破壞的棕地。
49. 考慮到策略性環境評估的初步結果，我們建議了一個以環境保護和自然保育雙管齊下的規劃框架¹⁰，為制訂更新的全港發展策略提供指引。雙管齊下的規劃框架指的是將保育和生物多樣性一併納入規劃和決策中考慮，從而改善環境，並創造環境容量。

¹⁰ 關於雙管齊下的規劃框架的詳細資料，請參閱另一份名為《環境保護及自然保育的可持續發展》的專題文件。



50. 策略性環境評估下一階段會為最可取方案進行較詳細評估，以檢視最可取方案的整體潛在影響及其累積影響。

就發展後已建設區及自然環境、房屋容量、經濟用地容量，以及居所與職位地點分布的亮點

已建設區及自然環境

51. 估計現有及已落實／已規劃的發展將會把目前面積約 268 平方公里的已建設區增加至約 311 平方公里，即增加約 43 平方公里(16%)。連同兩個擬議的策略增長區（即東大嶼都會及新界北），香港的已建設區將進一步增至 324 平方公里左右，即再增加約 13 平方公里(額外 5%)¹¹。
52. 自然環境預計亦同時會增加。若政府推行擬議的紅花嶺郊野公園和塱原自然生態公園，受保護的陸上環境預計會增加 5 平方公里(1%)，由大約 540 平方公里增加至約 545 平方公里。另外，若政府推行擬議的大小

¹¹ 由於在詳細設計及實施的階段，部分地方可能被劃為非發展區，因此已建設區實際的面積可能會較小。與此同時，部分已落實／已規劃的發展及策略增長區涉及現有已建設區的重新規劃。

磨刀海岸公園、大嶼山西南海岸公園、索罟群島海岸公園和鄰近三跑系統的海岸公園，以及因應綜合廢物處理設施第一期而在石鼓洲擬議的海岸公園，海岸公園／保護區的面積預計會大幅增加 60 平方公里(2.5 倍)，由大約 24 平方公里增加至約 84 平方公里。

房屋容量

53. 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 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，包括預測的假設有任何轉變。換句話說，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。

54. 東大嶼都會及新界北的總發展面積約為 1720 公頃。擬議的空間框架能夠提供足夠的土地應付不同經濟需要，包括在《綜合土地需求及供應分析》專題報告下估計超過 300 公頃有關商業核心區甲級寫字樓、工業、特殊工業及其他指定用途的長遠土地短缺。以同一份專題報告的詳細供應和需求數字推算，甲級寫字樓的容量大概會由現在約 9 百萬平方米的總樓面面積提升到在擬議空間框架下超過 1400 萬平方米。同樣地，工業用途（包括工業及特殊工業）的總樓面面積會由約 2000 萬平方米的總樓面面積提升到約 2900 萬平方米。

職位數量及居所與職位地點分布

55. 在功能方面，東大嶼都會及新界北，連同新界已落實／已規劃的發展項目，有助緩解現時居所與職位地點分布失衡的情況。按東大嶼都會及新界北分別 70 萬人／20 萬個及 35 萬人／21.5 萬個的最高規劃人口／職位計算，粗略估計都會區佔整體的人口及職位比率分別會由約 59% 降至 45% 和由約 76% 降至 62%。而新界相應的比率，人口方面會由約 41% 增至 55% 而職位則會由約 24% 增至 38%。

東大嶼都會及新界北的實施

56. 整體而言，包括東大嶼都會和新界北兩個策略增長區的建議概念性空間框架不單能夠解決住屋的需要，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。
57. 最大規模的東大嶼都會及新界北可以提供合理的土地儲備，容許我們迅速應對任何 2030 年以後的長遠的土地需求。在這個基礎上，我們建議採用靈活的實施模式，容許兩個策略增長區獨立以單一或多個部分啟動，以維持社會及經濟的增長。此外，我們亦應密切監察所須發展的步伐或數量，為額外及／或未有預料的需求作好準備。