

可持续发展委员会

香港 2030+： 跨越 2030 年的规划远景与策略

目的

本文件旨在向委员简介《香港 2030+：跨越 2030 年的规划远景与策略》（《香港 2030+》）的主要研究结果和建议。

背景

2. 全港发展策略的空间框架为香港的土地及基建发展，以至建设环境的塑造提供规划和指引。自 1970 年代起，我们约每十年便检讨全港发展策略，让策略能与时并进，满足新的需要和期望。上一轮检讨为 2007 年公布的《香港 2030：规划远景与策略》（《香港 2030》），并为香港至 2030 年的土地供应和城市规划订定了概括性方向。在现今社会、经济情况急剧转变，科技日新月异的年代，香港作为国际城市，身处全球化的世界棋局中，对外对内均面临重大挑战，包括全球及外围区域竞争激烈，带动经济增长的模式有所改变，气候变化，人口增长及渐趋老化¹，家庭住户上升但每户人数下跌²，房屋、经济活动及社区设施方面的土地需求迫切，楼宇急剧老化，市民对环境保护及优质生活有更高期望。为了香港的可持续发展，政府有需要以前瞻、务实及行动为本的方针，处理与香港未来息息相关的规划议题，并就最新的规划情况及将会面对的挑战，制订稳健的全港发展策略。基于上述的背景并如《2015 年度施政报告》所公布，规划署于 2015 年 1 月展开了《香港 2030+》研究，以更新《香港 2030》。

¹ 根据政府统计处於 2015 年 9 月公布的最新人口推算，香港人口预测会在 2043 年达到 822 万的顶峰（比 2014 年人口增加 98 万人）。65 岁或以上人口预测会由 2014 年佔全港人口约 15% 增至 2064 年的约 36%。同时，85 岁或以上人口则预测会由全港人口的约 2.2% 增至约 10.1%。

² 根据政府统计处於 2015 年 10 月公布的最新家庭住户推算，香港家庭住户总数预测会在 2044 年达到 293 万的顶峰（比 2014 年增加 50 万户）。同时，每户的平均人数则预测会由 2.9 人下跌至 2.7 人。

香港 2030+

(a) 愿景及规划目标

3. 建基于《香港 2030》，《香港 2030+》旨在为香港跨越 2030 年的整体空间规划、土地和基建发展，以至为建设环境和自然环境的塑造探讨策略和可行方案。《香港 2030+》延续《香港 2030》的愿景及规划目标，即把香港定位为「亚洲国际都会」³，并以可持续发展为总目标。虽然多项全球及国际竞争力的主要研究和指数均指出香港仍保持全球领先城市的地位，但同时亦有迹象显示香港在发展容量及生活质素多方面正逐渐落后⁴。此外，我们有空间进一步提升宜居度、照顾老龄化社会中不同年龄层的需要，以及加强作为集约和高密度城市的优势⁵。

4. 我们需要致力巩固香港作为宜居、具竞争力及可持续发展的亚洲国际都会的地位。就此，《香港 2030+》提出三大元素，即「规划宜居的高密度城市」、「迎接新的经济挑战与机遇」，及「创造容量以达致可持续发展」，以及一套概念性空间框架，将上述的元素转化到空间规划层面。有关三大元素及概念性空间框架的概览详见下文。

(b) 三大元素

元素一：规划宜居的高密度城市

5. 要在香港这样高密度的城市提供优质生活环境可谓挑战重重。参照了可持续发展的原则⁶，《香港 2030+》建议采用双管齐下的方针使香港成为宜居的集约高密度城市，即优化新发展区及改造发展稠密的市区，藉此提升整体居住环境的质素，并善用有限的土地和空间。从土地用途及规划的角度，这个元素建议以下的主要策略方针：

(i) 利用适合香港的城市形态和城市设计概念，促进集约、相互紧

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。

扣、独特、多元、充满活力及健康的城市；

- (ii) 善用我们丰富多元的蓝绿自然资源⁷，提升生物多样性、令公众更乐于欣赏和享用这些资源，以及改善城市生态；
- (iii) 重塑公共空间及改善公共设施，提升我们的宜居度；
- (iv) 顾及大量急剧老化的楼宇，更新城市结构；以及
- (v) 透过兼顾各界（不论年龄及能力）需要的规划，促进共融及互助的社会。

元素一的亮点

6. 为正在老化的社会进行规划，《香港 2030+》建议采用「长者友善」的规划及设计概念，并促进「居家安老」，包括推动更多不同类型的住屋供长者选择，促进在公营和私营住宅发展项目内采用「通用设计」⁸，以及提供长者服务，特别是长期照顾服务，当中较理想的做法是以屋苑作为单位，并在有需要和合适的情况下，辅以地区性及社区性的服务。

7. 我们亦认为可重塑公共空间及改善公共设施，藉此提升香港的宜居度。就此，《香港 2030+》建议分别采用每人 3.5 平方米及 2.5 平方米的比率，分别作为政府、机构或社区设施及休憩用地土地需求的策略性规划⁹，以改善社区设施及休憩用地在土地和空间方面的供应。此举有助满足公众希望增加社区设施和休憩用地，以至一般生活空间的期望，并提供空间以落实特定政策措施以改善个别设施供应¹⁰。

8. 更新城市结构的其中一个方面是市区更新，特别是楼宇及构筑物的重建。香港的现存楼宇大多建于 1970 至 80 年代。粗略估计，到了 2046 年，楼龄达 70 年或以上的私人住宅单位数目会由目前约 1,100

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。

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。

个，增加近 300 倍至约 326,000 个。主要由于需要整合分散的业权、制订重置 / 调迁和赔偿安排，以及进行必须的发展程序，重建住宅楼宇的时间一般甚长。鉴于香港老化楼宇数目庞大，而目前香港的市区更新规模有限，我们确实需要强化市区更新的力度，令大范围残旧的市区得以活化，并改善生活环境。

元素二：迎接新的经济挑战与机遇

9. 香港近年在本地生产总值方面的增长相对温和，而部分邻近城市却急速发展。尽管四大支柱产业将继续成为香港经济及就业的支柱¹¹，但一些新兴行业正乘着全球大趋势而冒起，与区内其他地方相比，香港在这方面拥有较明显优势¹²。另一方面，我们与内地及亚洲的地理及经济连系，亦预期会随着未来数年多项大型区域性运输基建相继落成，广东自贸区和「一带一路」等新倡议，以及香港与东南亚国家联盟的成员国进一步合作而加强。为迎接未来的挑战及新的机遇，香港有需要迈向高增值及促使经济基础多元化。建立土地储备亦可协助提高容量，以应对经济机遇和挑战，提供各式各样的物业供各行各业选择，以及创造技能层面广泛的优质职位。这个元素有以下的主要策略方针：

- (i) 为增长提供足够土地和空间 - 规划足够土地和空间，以应付当前的短缺以至未来的需要，并建立策略经济枢纽，以提高我们的经济容量及抗御能力；
- (ii) 经济领域多元化及技能层面广泛的优质职位 - 配合转型至知识型经济的趋势，提供有利条件，以促进具优势的产业和新兴产业，并加强支柱产业；
- (iii) 创新科技与合作 - 提供平台和有利条件，推动创新及科技发展，并促进各经济领域之间的合作；
- (iv) 足够和合适的人力资源 - 提供相关的教育培训设施，配以合适的条件，以培育 / 吸引 / 保留珍贵的人力资源和人才；以及
- (v) 适时提供足够的基建配套设施 - 提升铁路、道路及航空方面的连系，加强基建配套设施的支援。

¹¹ 香港的四大支柱产业是金融服務、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。

元素二的亮点

10. 在众多需要中，我们特别需要为中小型企业（中小企），特别是从事创新的初创企业及中小企，以及高科技产业规划更多合适和可负担的物业，藉此推动香港「再工业化」，并将香港从传统劳工密集工业转型至智能生产。此外，面对一些迅速发展的经济趋势，例如金融科技、智能生产及服务、全球供应链、电子商贸，以及节约能源及环保科技，我们有需要稳健地作回应。我们可利用低成本的政府物业，并与私人企业及非牟利团体合作，支援初创企业的发展。另外，为推动创新和科技，我们在致力提供土地和空间的同时，会考虑科技生态系统及有关地点等要求，以全面方式推动创业精神、初创企业及企业培育，而这个方向更需要政府、相关产业 / 行业、学术及研究机构等之间的紧密合作。

元素三： 创造容量以达致可持续发展

11. 香港需要创造更大的发展容量，配以运输及其他基建设施，并同时提升及再生环境容量，让香港可持续发展。在空间发展方面，这需要一个经优化的策略性规划模式，并以整体方式在更多发展空间、更好生活环境、运输及其他基建设施，以及丰富自然环境各方面创造及再生容量。这个经优化的模式不单旨在应付可预测的土地用途需求，并积极地提前规划容量，以改善我们的居住环境质素，应付潜在需求及未能预见的情况，并适时回应可能出现的转变和挑战。这个元素的主要策略方针包括：

- (i) 采取多管齐下、稳健而灵活的方式，优先检讨及释放已被破坏的地区，及位于已建设区边缘但已荒废，或保育、缓冲及公众享用价值较低的地点，藉此创造发展容量，并优化土地使用；
- (ii) 透过新建 / 改善现有基建设施、更广泛使用公共交通工具、需求管理及更佳的居所与就业分布，以善用运输及其他基建配套设施的容量；
- (iii) 把环境保育和生物多样性纳入考虑过程中，以作规划和决策，藉此改善环境及创造 / 提升 / 再生环境容量；以及
- (iv) 采用智慧、环保及具抗御力的城市策略，把它渗透至土地用途、运输及基建设施规划所有环节，并以空间数据共享平台和资讯

及通讯科技基础设施建设作支援，建立一个能迎接未来的城市。

元素三的亮点

12. 土地及空间是限制香港多方面发展（包括房屋供应、经济活动、社区设施、康乐及文娱空间）的主要因素。根据过往经验，由规划至落实土地发展的时间甚长，因此我们应审慎地提前规划足够容量（包括后备容量），并根据以拟议的愿景带动和创造容量的策略性规划模式，在整体土地用途规划中预留额外缓冲及应变容量。

13. 考虑到房屋、经济用途、政府、机构或社区用途、休憩用地和运输设施的预测需求及可预见的情况，《香港 2030+》的基本总土地需求预计超过 4,800 公顷¹³。我们预计现有、已落实及已规划的发展，加上重建已建设区，应只可应付约 3,600 公顷的土地需求。概括而言，预计长远仍缺乏最少 1,200 公顷土地，才能满足预测的土地需求。为预先规划以应付未能满足的土地需求，我们建议两个策略增长区，详情见第 19 及 20 段。

14. 经优化的创造容量策略规划模式不单让我们满足预计的长远土地需求，亦能为我们提供空间及缓冲，让我们将改善生活空间、提升生活质素、应对人口挑战、增强社区服务及抓紧经济机遇等愿景一一实现。我们如能预先就容量及应对容量做好适当及充足的规划，便可因应未来数十年不断转变的情况，灵活地调节土地发展项目的步伐和规模。同样地，有关运输和基建设施的策略性规划亦应适时地创造足够容量（包括应变容量），以支援发展容量的空间分布。环境的可持续性为规划集约和宜居高密度城市的关键，因此我们亦应致力寻找方法创造、提升及再生环境容量，使我们能以可持续的方式容纳更多发展容量。

(c) 建议的概念性空间框架

指导原则

15. 《香港 2030+》建议订立一个概念性空间框架（见图一），把上述三大元素转化到空间规划，在过程中已充分考虑土地供应和需求评估、各项现有、已规划及已落实发展项目的空间分布、运输基建设

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。

施、环境状况，以及下列的指导原则：

- (i) 保育生态和保育价值高的地区，并適切顾及环境敏感的地区。把发展集中在发展轴和枢纽，避免无序地扩张都市；
- (ii) 促进经济集聚，建立足够规模及商业生态系统；
- (iii) 在新策略增长区内创造经济活动及建立就业枢纽，以优化人口与职位的空间分布，创造技能层面广泛的优质职位，拉近职位与居所之间的距离，以及提升社区的可持续性；以及
- (iv) 透过规划及城市设计措施，改造挤迫的旧区，并构建智慧、环保及具抗御力的新发展区，以提升宜居度。

16. 建议的概念性空间框架将未来的发展集中在一个**都会商业核心圈**、**两个策略增长区**，以及**三条发展轴**上，并保育我们的天然资源及提升宜居度。这个建议框架将为香港的可持续发展和更好的生活环境做好准备，并满足不同社会和经济的发展需要。透过在新界创造更多职位，这个框架亦能有助缓解本港现时居所与职位地点分布失衡的情况。根据已规划的人口 / 职位数量，都会区占全港人口及职位的比率会大概分别由现时约 59% 及约 76% 下跌至约 45% 及约 62%。而新界所占全港的人口和职位比率则会分别由现时约 41% 及约 24% 增加至约 55% 及约 38%。

一个都会商业核心圈

17. 都会商业核心圈涵盖传统的商业核心区、九龙东（即第二个商业核心区），以及在东大屿都会的第三个商业核心区。透过新的策略性运输系统把东大屿都会连接至主要市区及全港各区，东大屿都会可在远期成为市区核心的延伸。东大屿都会仅距离港岛西约 4 公里，可有效地连接现有的商业核心区，以巩固现时在维港两岸的商业核心圈，并有望成为香港一个新的都会平台。

18. 三个商业核心区可在功能上相辅相成。传统的商业核心区可以集中发展高增值的金融服务及先进的工商业支援服务。第二个商业核心区可在转型中的新商贸区为公司和企业提供另类选择。而作为拟议第三个商业核心区，东大屿都会有望可提供现代化、创新及优质的办公室，成为一个与香港国际机场和邻近区域有紧密连系的金融及工商

业支援服务枢纽。

两个策略增长区

(i) 东大屿都会

(人口：约 40 万至 70 万；职位：约 20 万)

19. 发展东大屿都会的基本概念是在交椅洲附近水域及喜灵洲避风塘进行填海发展人工岛，及善用在梅窝未被充分利用的土地，以缔造一个智慧、宜居和低碳的发展群，当中包含第三个商业核心区。在空间布局上，东大屿都会符合区域发展重心向西移的趋势，并透过新建及经改善的运输基础设施，有效连接传统商业核心区与珠三角东西两岸，让该区成为具发展潜力的新平台。

(ii) 新界北

(人口：约 25.5 万或 35 万；职位：约 21.5 万)

20. 透过综合规划，并更有效地善用新界的棕地和荒置农地，新界北发展将提供土地建设新社区，及发展现代化产业和需要在边境附近营运的产业，并同时改善现有地区的居住环境。我们会将香园围、坪輦、打鼓岭、恐龙坑及皇后山发展成一个新市镇，配以两个为于新田 / 落马洲和文锦渡的具潜力发展区。

三条主要发展轴

(i) 西部经济走廊

21. 香港西部拥有多项具策略性的运输基础设施¹⁴，预计将成为把香港连接世界及邻近区域的重要门廊。加上其他策略性发展项目，例如机场岛北商业区、港珠澳大桥香港口岸人工岛上盖发展、东涌新市镇扩展区的商贸中心、洪水桥新发展区的商业 / 现代物流发展、以及屯门西的现代物流发展，香港西部将逐渐形成一条经济走廊，而拟议的东大屿都会将进一步巩固这条走廊的发展。西部经济走廊位置优越，有利抓紧珠三角日后带来的经济机遇。新的就业机会会为新界西北的

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）。

庞大人口拉近就业与居所之间的距离。

(ii) 东部知识及科技走廊

22. 东部知识及科技走廊涵盖六间大学¹⁵，工业和服务支援中心（例如创新中心及香港生产力促进局），以及位于九龙塘、将军澳、沙田、大埔、古洞北及落马洲河套区的高科技和知识型产业（例如数据中心、科研机构、科学园及工业村等）。政府会研究利用兴建中的莲塘 / 香园围口岸附近的一幅土地，发展科学园 / 工业村，为走廊创造新的发展重心。马料水发展亦会进一步提供机遇，以发展科研、高等教育、房屋及 / 或其他用途。东部知识及科技走廊可以连接位于九龙东的第二个商业核心区，以支援创新科技业界、中小企，以及与日俱增的初创企业。

(iii) 北部经济带

23. 北部经济带地点优越，拥有六个现有过境通道¹⁶及正在兴建的莲塘 / 香园围口岸，并邻近科研及科技发展卓越的深圳。经济带适合作仓储、科研、现代物流和其他辅助用途，以及新兴产业，为现有及未来的社区创造就业机会。在未来莲塘 / 香园围口岸附近的拟议科学园 / 工业村，将位于北部经济带与东部知识及科技走廊的交汇点，有望为该两条走廊产生更大的协同效应。

建议的运输配套网络

24. 支援概念性空间框架（特别是东大屿都会及新界北两个策略增长区）的建议运输网络载于图二。待进一步详细研究，铁路会作为东大屿都会的运输系统骨干。对内方面，我们将利用铁路连接东大屿都会的主要组成部分。对外方面，可利用铁路把东大屿都会连接到港岛西、九龙西、北大屿山，以及经港珠澳大桥香港口岸人工岛进一步连接至新界西北。有关建议有望建立一条新的策略性铁路走廊，经东大屿都会及大屿山连接新界西北和都会区。另外，我们亦需要建造策略性公路走廊，以连接东大屿都会与其他地区，包括向东连接至港岛西，向北连接至大屿山东北部 / 北大屿山公路，并进一步连接至新界西北。这条走廊亦可成为通往机场及新界西北的另一条通道。

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。

25. 《铁路发展策略 2014》所建议发展的北环线，将会连接新界北西面的发展。视乎新界北发展的规模和进一步的研究结果，我们有可能需要制订新的铁路计划，以辅助新界北东面的发展。就公路而言，新界北发展如采用较低的人口水平及最多就业职位数目，一般将不会令大榄隧道及吐露港公路在繁忙时段的交通情况恶化。然而，若新界北发展采用人口较多的发展方案，在发展到达较后期时，将无可避免地加重这两条策略性公路的负担。因此，在人口较多的发展方案下，我们需要改善南北的道路连接。

落实《香港 2030+》的架构安排

26. 《香港 2030+》建议的策略性方向和相关主要措施涵盖多个政策范畴。为确保《香港 2030+》的建议能得以适时落实，我们建议在政府内部成立一个高层次的督导架构，就各政策局和部门推展《香港 2030+》整体策略框架下各项相关措施，进行统筹、订立优次及监督。

公众参与

27. 为收集公众对更新全港发展策略的意见，《香港 2030+》已于 2016 年 10 月 27 日开展为期六个月的公众参与，至 2017 年 4 月底结束。公众参与文件包括就研究主要内容及两个策略增长区初步概念的三本公众参与书册、公众参与简介单张及收集意见问卷。这些文件已上载到研究网站，供委员参考。

28. 我们在公众参与期间会透过多个渠道，包括公众论坛、焦点小组讨论、简报、交流会、导览 / 工作坊、专题展览、巡回展览及网站等，接触社会各阶层，藉此提升公众对《香港 2030+》的了解，并促进他们在聚焦及已掌握相关资料的情况下，就拟议的主要策略性方向及概念性空间框架作出考虑。

下一步

29. 我们会考虑在六个月公众参与期内收集到的公众意见，制订可取的空间发展方案，并在进行中的运输与土地用途评估及策略性环境评估作进一步的技术评估。我们亦会开展可持续发展评估，以考量相关的社会、经济和财务影响。全港发展策略的更新将会在考虑技术评估结果及公众意见后定稿。整项《香港 2030+》研究预计会在 2018 年完成。

征询意见

30. 我们邀请委员备悉《香港 2030+》研究的主要结果及建议，并发表意见。

附件

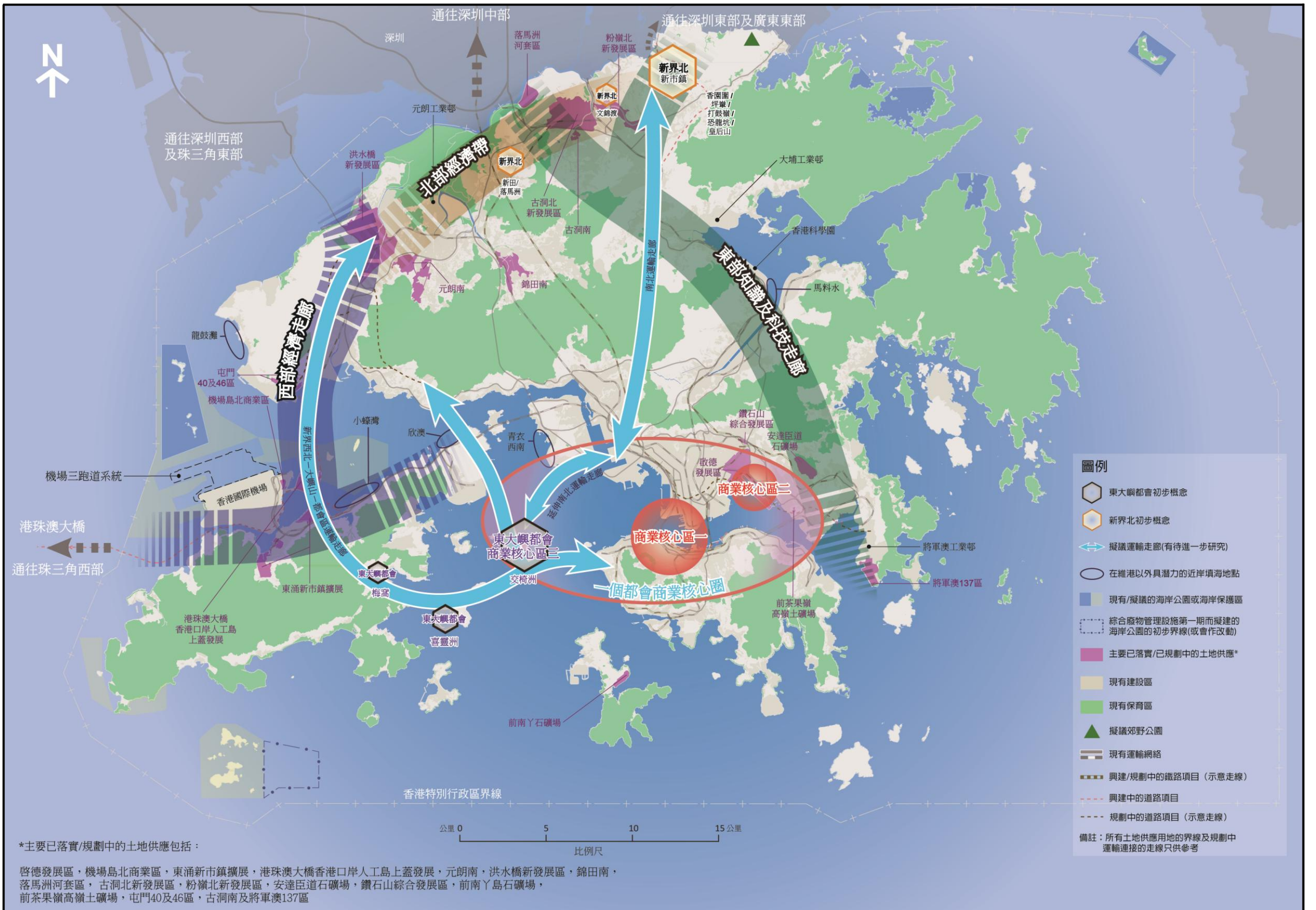
图一 《香港 2030+》的概念性空间框架

图二 运输配套网络

公众参与文件

- (i) 公众参与书册 - 《香港 2030+：跨越 2030 年的规划远景与策略》
http://www.hk2030plus.hk/tc/document/2030+Booklet_Chi.pdf
- (ii) 公众参与书册的附录 - 《东大屿都会初步概念》
http://www.hk2030plus.hk/tc/document/ELM_TC.pdf
- (iii) 公众参与书册的附录 - 《新界北初步概念》
http://www.hk2030plus.hk/tc/document/NTN_TC.pdf
- (iv) 公众参与简介单张
http://www.hk2030plus.hk/tc/document/2030+_Pamphlet_Chinese.pdf
- (v) 收集意见问卷
http://www.hk2030plus.hk/tc/document/HK2030+_VCF_Chi.pdf

发展局
规划署
二零一七年四月



香港2030+的概念性空間框架

發展局



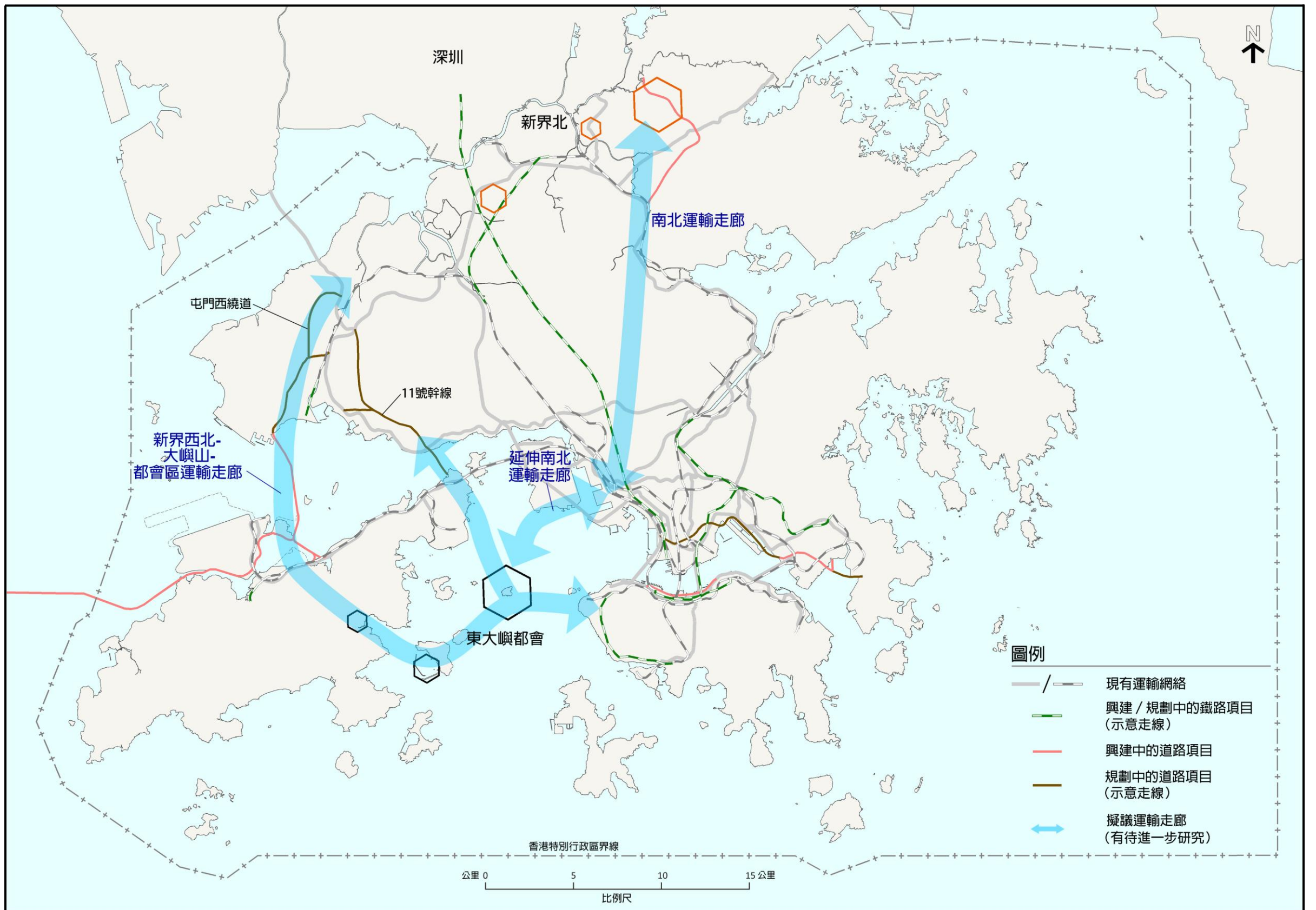
規劃署



圖則編號 M / SP / 16 / 464

日期 28. 12. 2016

圖一



運輸配套網絡

發展局



規劃署



圖則編號 M / SP / 16 / 462

日期 28. 12. 2016

圖二