



# 北部都会区发展策略

报告书

2021年10月6日



# 目录

前言 .....	01	第四章 重点行动方向及项目 .....	28
第一章 规划背景 .....	02	兴建港深西部铁路（洪水桥—前海）及 扩大洪水桥/厦村新发展区	
融合趋势：粤港澳大湾区		构建香港矽谷—新田科技城	
融合趋势：港深双城故事		研究北环线东延及扩大古洞北新发展区	
挑战与机遇		建设罗湖/文锦渡综合发展枢纽	
构建北部都会区		实施创造环境容量的积极保育政策	
第二章 总体原则及目标 .....	13	缔造高景观价值的户外生态康乐/旅游空间	
四新精神		积极主动改善职住平衡	
策略意义		建设宜居宜业及可持续发展社区	
策略方向		改革行政机制及工作流程	
策略目标		增强香港的辐射力、全面布局大湾区	
规划原则		第五章 报告结语 .....	71
第三章 港深跨境策略性空间框架 .....	21	附件 行动项目表 .....	73
从「两湾一河」到「双城三圈」			
深圳湾优质发展圈			
港深紧密互动圈			
大鹏湾/印洲塘生态康乐旅游圈			

# 前言

过去超过半世纪，为了满足本港人口增长和经济发展的需要，政府进行了大量城市规划的工作，包括早期的荃湾、沙田、大埔、屯门等新市镇，以至近年的古洞北、粉岭北、洪水桥等新发展区。这些规划发展卓有成效，但亦有不足之处，例如未能达致职住平衡、自给自足的目标。近年更因议会的泛政治化，和激进「反政府」人士刻意制造对立、对抗，令城市规划工作举步维艰，严重窒碍经济社会发展，衍生了突出的民生问题。随着《香港国安法》的实施和特区选举制度的完善，香港已由乱转治，并迎来重回「一国两制」正轨，聚焦经济、改善民生的新局面，政府应更积极有为地为香港规划未来。

《北部都会区发展策略》以《香港 2030+：跨越 2030 年的规划远景与策略》（《香港 2030+》）为基础，并参考了国家《十四五规划纲要》和《粤港澳大湾区发展规划纲要》给予香港的支持，把《香港 2030+》策略中的北部经济带扩展及整全为包括元朗、天水围、粉岭／上水等新市镇，多个处于不同规划及建设阶段的新发展区和发展枢纽及相邻乡郊地区，总面积达 30 000 公顷的都会区。我们将建设北部都会区成为宜居宜业宜游、以创科为经济引擎的都会区，并藉都会区的发展加强香港与深圳合作，让香港更好融入国家发展大局。

《北部都会区发展策略》以港深接壤地区「两湾一河」（深圳湾、大鹏湾、深圳河）的地理形态、高度紧密互动的社会经济特点、香港边境区的土地及生态资源优势，以及港深两地现有及规划

中的策略发展项目为基础，锐意加强两地基建连系，构建「双城三圈」（即深圳湾优质发展圈、港深紧密互动圈和大鹏湾／印洲塘生态康乐旅游圈）的空间结构，覆盖由西至东的口岸经济带及更纵深的腹地，积极促进港深互补优势的融合发展，共同建设结合产业空间与生态空间的宜居都会。

为解决香港中长期的土地需求和回应可持续发展，《北部都会区发展策略》提出须同时开拓发展空间和环境容量，提出十个重点行动方向及 45 个行动项目，包括增加房屋供应和创科用地、完善跨境交通基建、积极保育生态、优化产业结构、创造就业机会、引入政府主导的社区营造模式及制订创新批地政策等建议。本报告书详细介绍《北部都会区发展策略》的规划背景、总体原则、目标和行动纲领，让市民可进行讨论，并发表意见。

我期待全港市民和特区政府一同努力，以未来二十年时间基本完成北部都会区的发展，建设国际创新科技中心，并营造「城市与乡郊结合、发展与保育并存」的独特都会景观，媲美以国际金融中心为标志的维港都会区，让这两个位于香港南北的都会区并驾齐驱，互相辉映，为祖国这颗东方明珠增添光彩！

香港特别行政区  
行政长官  
林郑月娥

# 第一章 / 规划背景





# 融合趋势： 粤港澳大湾区

1. 2019 年 2 月国务院公布的《粤港澳大湾区发展规划纲要》（《发展规划纲要》）明确指出需要「打造粤港澳大湾区，建设世界级城市群」，及「进一步密切内地与港澳交流合作，为港澳经济社会发展以及港澳同胞到内地发展提供更多机会，保持港澳长期繁荣稳定」。2021 年 3 月国务院公布《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》（国家《「十四五」规划纲要》），亦明确提出「支持港澳巩固提升竞争优势，更好融入国家发展大局」，更要求「完善港澳融入国家发展大局、同内地优势互补、协同发展机制」。
2. 内地是全球第二大经济体，拥有超过 14 亿人口的庞大市场，比欧洲、美国、日本、澳洲加起来的市場还要大。粤港澳大湾区（大湾区）是世界级城市群，有超过 8 600 万人口，比其他世界级湾区（东京湾、纽约湾和三藩市湾）都要大。香港是一个规模较小的外向型经济体，内地和大湾区潜藏无限机会，是我们发挥所长，一展抱负，开拓事业发展的理想地方，也是我们贡献国家所需的开敞平台。

## 大湾区整体

面积 ✦ 56 097 平方公里

人口 ✦ 8 617 万

GDP ✦ 16,688 亿美元

注：以上所载数字由广东相关省市部门、香港特区政府和澳门特区政府提供。

# 大湾区 2020 主要人口及 经济数字

## 肇庆

面积 ✧ 14 891 平方公里  
人口 ✧ 4 113 600  
GDP ✧ 2,312 亿元人民币  
人均GDP ✧ 5.6 万元人民币

## 广州

面积 ✧ 7 434 平方公里  
人口 ✧ 18 676 600  
GDP ✧ 25,019 亿元人民币  
人均GDP ✧ 13.4 万元人民币

## 惠州

面积 ✧ 11 347 平方公里  
人口 ✧ 6 042 900  
GDP ✧ 4,222 亿元人民币  
人均GDP ✧ 7.0 万元人民币

## 佛山

面积 ✧ 3 798 平方公里  
人口 ✧ 9 498 900  
GDP ✧ 10,816 亿元人民币  
人均GDP ✧ 11.4 万元人民币

## 东莞

面积 ✧ 2 460 平方公里  
人口 ✧ 10 466 600  
GDP ✧ 9,650 亿元人民币  
人均GDP ✧ 9.2 万元人民币

## 中山

面积 ✧ 1 784 平方公里  
人口 ✧ 4 418 100  
GDP ✧ 3,152 亿元人民币  
人均GDP ✧ 7.1 万元人民币

## 深圳

面积 ✧ 1 997 平方公里  
人口 ✧ 17 560 100  
GDP ✧ 27,670 亿元人民币  
人均GDP ✧ 15.8 万元人民币

## 江门

面积 ✧ 9 507 平方公里  
人口 ✧ 4 798 100  
GDP ✧ 3,201 亿元人民币  
人均GDP ✧ 6.7 万元人民币

## 珠海

面积 ✧ 1 736 平方公里  
人口 ✧ 2 439 600  
GDP ✧ 3,482 亿元人民币  
人均GDP ✧ 14.3 万元人民币

## 澳门

面积 ✧ 33 平方公里  
人口 ✧ 683 100  
GDP ✧ 1,944 亿澳门元  
人均GDP ✧ 28.5 万澳门元

## 香港

面积 ✧ 1 110 平方公里  
人口 ✧ 7 474 200  
GDP ✧ 26,885 亿港元  
人均GDP ✧ 35.9 万港元

# 融合趋势： 港深双城故事

3. 1978 年国家实行改革开放政策，随后设立深圳经济特区和珠江三角洲经济开放区以来，香港与内地尤其珠三角地区建立了非常紧密的经济关系。「前店后厂」的经济发展模式，推动了珠三角地区的城市及经济发展，而香港亦从轻工业走向以金融及服务业为基础的经济结构，并藉著国家政策成为国际资金及企业进入内地，及内地企业在港集资、进入国际市场的跳板，缔造了香港成为国际金融中心的地位，发挥独特的功能。
4. 40 多年以来，珠江东西两岸已经形成一个连绵不断的世界级城市群，香港与珠三角城市特别是深圳持续地频繁互动。深圳是香港进入大湾区腹地的陆路门户。每日来往香港与深圳的居民持续增加，出行目的都以消闲、探亲、公干、上班、上学为主。「港中有深、深中有港」的融合发展态势经已形成。

图右：深圳河两岸：香港及深圳







# 挑战与机遇

5. 香港采用了以公共交通及铁路带动的高密度紧凑型城市发展模式，有效利用紧绌的土地资源，建成了一个世界级的大都会，累积了成功的城市发展经验，创造了骄人的经济成就和稳健的发展基础，抵御过多次国际危机的冲击。在多项国际评价指标中，香港的排名虽有高低升跌，总体上仍名列世界先进城市组别之内，保持著独特的优势和竞争力。
6. 香港亦面对各方面的发展矛盾和挑战，其中发展用地短缺，房屋单位供应不足尤受社会各界批评。为了解决房屋用地不足，政府正与时间竞赛，以多管齐下的方法，增强发展容量，扩大土地开发，以满足发展和改善居住环境的需求，但同时面对保育与发展的持续争议。
7. 总结了过去的经验，本届政府表明须持之以恒开拓土地，不应因为经济环境的短期波动或物业价格的升跌，动摇政府觅地造地、为香港建立土地储备的决心，避免再次出现土地供应不足的恶果。
8. 经济发展方面，香港有四大支柱产业（金融、贸易与物流、专业服务、旅游），产业结构偏重服务业。面对国际和国家发展朝向多元及创新经济发展的新形势以及全球经济新格局，香港传统的优势相对减弱，新经济增长点未能形成，限制了香港青年的就业前景和长足发展。



前海深港青年梦工场



9. 香港正努力开拓优势产业，致力发展创新科技产业，推动再工业化，建立完整的创新科技产业投融资生态系统（创科产业生态系统）。香港多所大学的基础科研实力雄厚，通过转化和应用，可为香港的再工业化提供源源不绝的动力。最新公布的 QS 世界大学排名 2022，香港以一城之力，有五所大学跻身全球首百间大学之列，表现亮丽，值得港人鼓舞和自豪。但用地短缺，仍是窒碍专上教育、科研及创新科技产业发展的重要制约。
10. 以中环为核心的维港都会区一直是香港的经济重心，提供大多数的就业机会。过往「新市镇发展」的经验，见证了纵使新界实际居住人口贴近估算而不断增长，但就业机会的提供则并不理想，导致大批新界居民仍每天往返维港都会区

工作。职住不平衡使社会整体消耗大量时间及资源在出行交通之上，影响市民的生活质素，造成南北向交通系统的重大压力，也间接压抑新界的发展潜力。

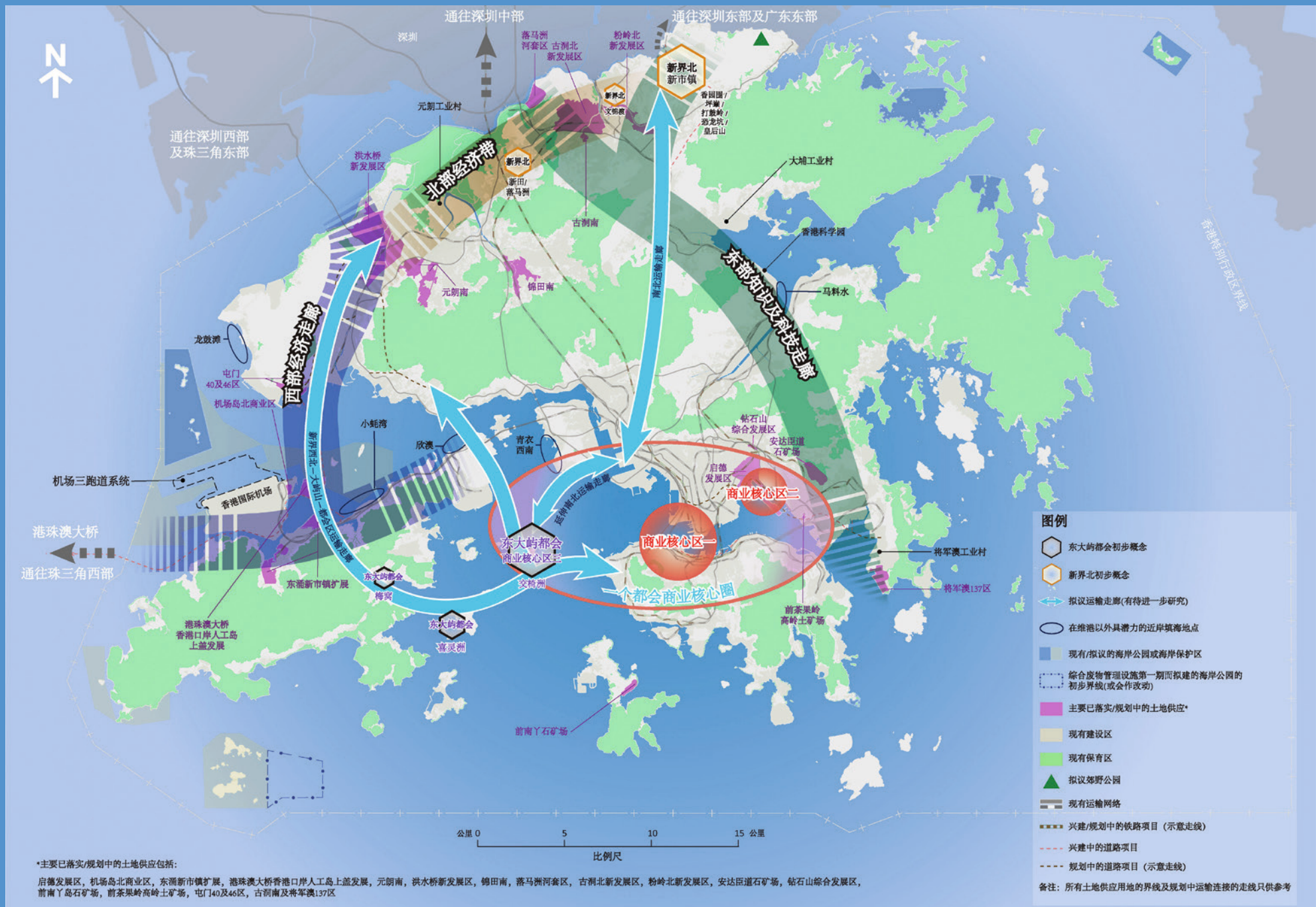
11. 邻近的大湾区城市尤其深圳已经不再承袭过往「前店后厂」中加工代工的生产模式，而是在国家政策推动下，成为内地改革开放的前沿，自主创新能力高。面向未来，香港需要革新思维和观念，探索在国家和大湾区发展大局中开拓发展路向和空间的可能性，充分利用邻近大湾区城市的优势和机会，注入新发展动力，突破目前的发展困局。

# 构建北部都会区

12. 国家《「十四五」规划纲要》和《发展规划纲要》是两项重大国策，对香港的长期繁荣稳定至为重要。国家《「十四五」规划纲要》除了明确提升香港的国际金融、航运、贸易中心和国际航空枢纽地位，也支持香港建设国际创新科技中心等发展定位，提出服务业要向高端高增值方向发展。《发展规划纲要》亦明确指出支持落马洲河套区港深创新及科技园（港深创科技园）和毗邻深圳科创园区的建设，优化提升深圳前海深港现代服务业合作区（前海合作区）的功能。
13. 深圳已积极制订深圳科创园区的建设和产业政策措施，加强与香港的交通基建连接，亦提出规划建设深港口岸经济带，推动口岸经济带罗湖先行区、沙头角深港国际旅游消费合作区建设取得突破。2021年9月，国务院公布了《全面深化前海深港现代服务业合作区改革开放方案》，将前海合作区范围从前海地区向南扩展包含中国（广东）自由贸易试验区蛇口区块，向北扩展包含宝安区内多个重点发展区，例如深圳机场及会展新城，并提出一系列有利香港专业服务进入前海合作区发展的深化改革政策。
14. 香港需要在「一国两制」框架下，以全新的角度和积极的行动，迎接挑战，掌握国家政策赋予的政策优惠及可激发的发展动力，与其他大湾区城市，特别是深圳，携手推动更紧密、更深层次和更全面的合作，谋划和营造更佳的发展潜力及机遇，强化协同效应，并藉此带动香港「更好融入国家发展大局」，发挥香港的作用，丰富「一国两制」事业的实践。

图右：《香港 2030+：跨越 2030 年的规划远景与策略》公众参与书册（2016）——概念性空间框架

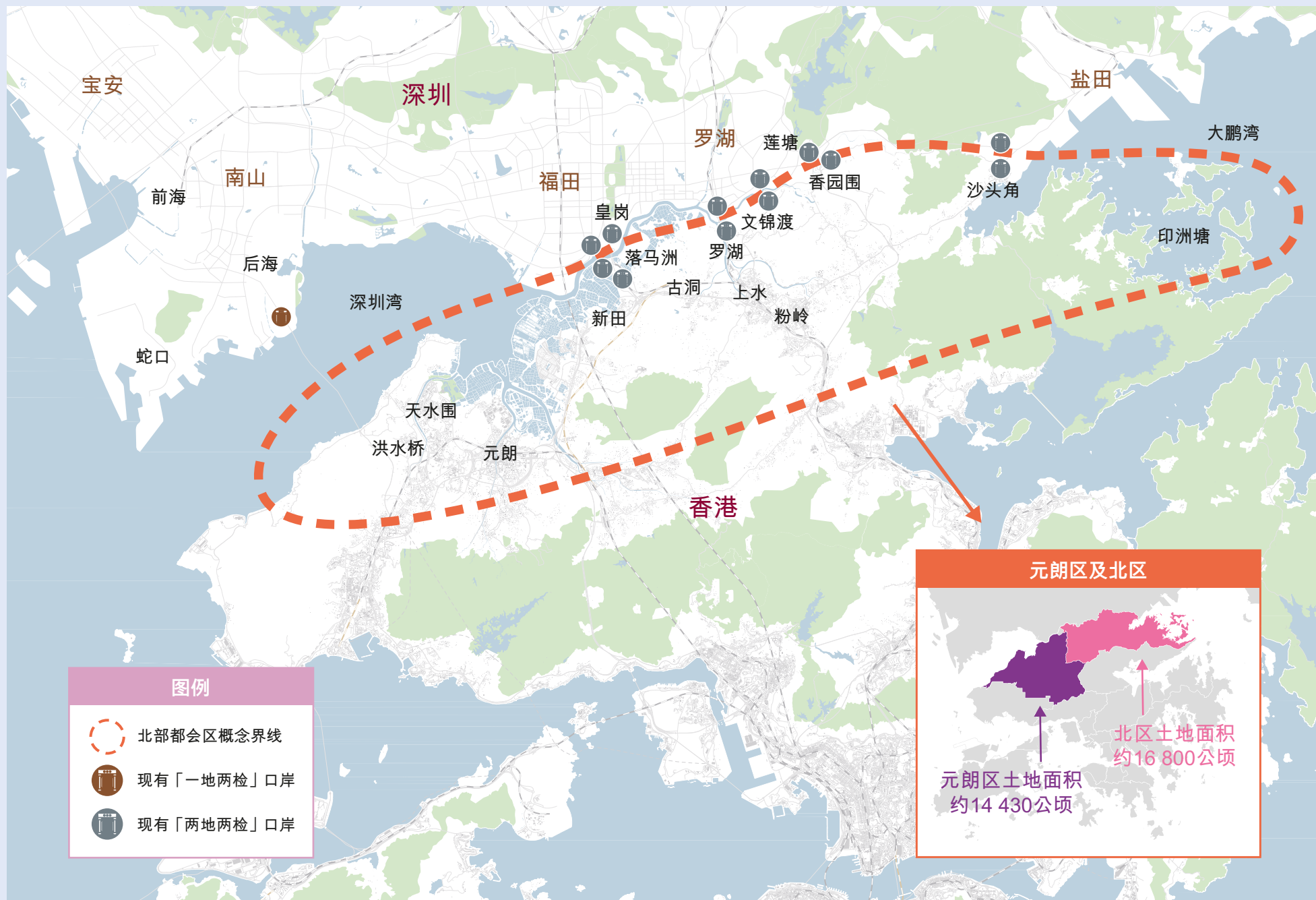






15. 香港已经制定《香港 2030+：跨越 2030 年的规划远景与策略》(《香港 2030+》)，提出了一个都会商业核心区，两个策略增长区及北部经济带、西部发展走廊和东部知识及科技走廊三条发展轴为框架的发展远景。《香港 2030+》的后续工作可以此概念性空间框架为基础，把香港整合为不同的都会区，确立各个都会区的发展定位和目标，编制更为具体的行动纲领，落实香港的发展远景。
16. 北部经济带接壤深圳，包括了天水围、元朗及粉岭 / 上水等新市镇及相邻乡郊地区，并有多处于不同规划及建设阶段的新发展区和发展枢纽，是香港未来二十年城市建设和人口增长最活跃的地区。这里拥有多个跨境陆路口岸，是香港境内促进港深融合发展和联系大湾区最重要的地区。
17. 区内现况是生态保育与城市建设矛盾突出、棕地作业对环境及社区生活质素影响甚大、当区人口及就业机会的比例极不理想、对外通勤交通压力极大，区内亦欠缺具地标性的公共及市政服务和高等教育设施，也欠缺具推动力的经济发展设施。
18. 大量较年青的人口将会迁入新界北部地区，要及早为他们营造可成家立业的宜居宜业社区。政府因此率先把北部经济带整合为北部都会区，并制订《北部都会区发展策略》(《发展策略》)，藉其接壤深圳的区位优势，促进香港融入国家和大湾区的发展大局，并以港深融合发展为助力，把北部都会区发展为香港第二个经济引擎和宜居宜业宜游的都会区。
19. 北部都会区大概包括了元朗区和北区两个地方行政区，陆地面积约有 30 000 公顷。都会区不是指一个有法定地位或规范，以行政界线所划定的区域，而是因地理特徵、经济功能、生态环境、交通联系及发展政策等因素的相互作用所形成的一个具规模和动态的城市空间。在都会区里，土地用途多元，布局紧凑，居住和就业人口及企业高度聚集，可带动邻近地区经济发展，民生活活动丰富，拥有标志性的自然、人文及建筑景观，整体上具备活力、吸引力和辐射能力。

图右：北部都会区的概念界线



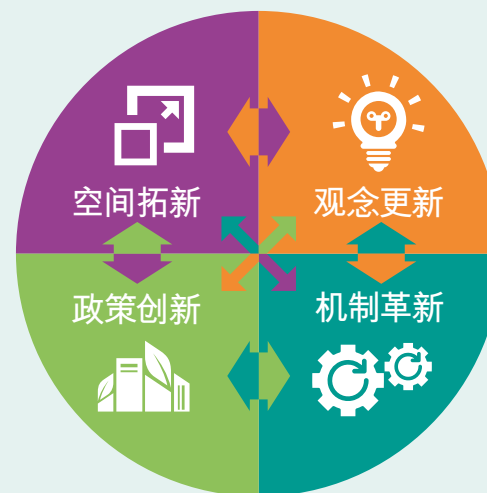
## 第二章

# 总体原则及目标



## 四新精神

20. 《发展策略》是本著「四新精神」而制订的，包括「空间拓新」、「观念更新」、「政策创新」、「机制革新」。
21. 「空间拓新」指拓展空间维度。策略规划的空间思维必须大幅度跨越港深两地以深圳河为界的行政界线，主动善用大湾区的优势和深圳的发展动力和冲劲，提升香港的发展台阶，也为整个大湾区的发展提供新焦点，注入新的发展动力。这是《发展策略》提出港深合作空间概念的重要基础。
22. 「观念更新」指更新固有观念。香港需要超越传统的「新市镇发展」思维和区议会行政界线的空间概念，把与深圳相邻的新界北部地区完整地整合为北部都会区，作为香港未来二十年的策略发展地区，亦是下阶段进一步细化《发展策略》各行动方向的空间框架。
23. 「政策创新」指创新政策制定。香港需要跳出「项目主导」的传统框框，采取「政府主导、社区营造」的思维及操作模式，规划和建设社会及经济均衡发展、生态及环境皆能保育的宜居社区。因此，《发展策略》兼顾检视相关政策，提出清晰而整全的行动方向，指导下阶段的详细规划与发展的实施工作。
24. 「机制革新」指革新机构设置。《发展策略》的制订和实施都跨越多个政策范畴，可考虑设置一个能够统领各个相关局署的高层次政府专责机构，制订及落实建设北部都会区所需的各项政策、措施及资源配置，并同时推动更紧密、更深层次和更全面的港深合作。
25. 「四新精神」互相紧扣，倡议在港深合作思维、空间概念、政策制订和机构设置等方面作出变革，突破目前的发展格局，前瞻未来，注入新的发展动力，有效实施《发展策略》。



# 策略意义

26. 这是在「一国两制」框架下首份由政府编制，在空间概念及策略思维上大幅度跨越港深两地行政界线的策略行动纲领，为香港的长远发展前景谋定新方略，因而别具突破性和前瞻性意义。
27. 其突破性意义在于空间思维大幅度跨越港深两地的行政界线，主导制订全方位的《发展策略》，明确为香港订定与深圳在经济、基建、民生、生态环境等多方面紧密合作发展的清晰方向，亦将发展视野开拓至大湾区，主动善用大湾区城市特别是深圳的优势及发展动力，促进优势互补，既能提升香港的发展台阶，也为整个大湾区的发展提供新焦点，注入新动力。
28. 其前瞻性意义在于超越「新市镇发展」模式及区议会界线，把新界北部三个现有的新市镇、一个拟议发展的新市镇、四个进入规划、设计及建设不同阶段的新发展区、建设工作已经开展的港深创科技园、多个由棕地改造的拟议发展项目及相邻乡郊和保育地区，完整地整合为北部都会区，为市民营造宜居宜业家园，

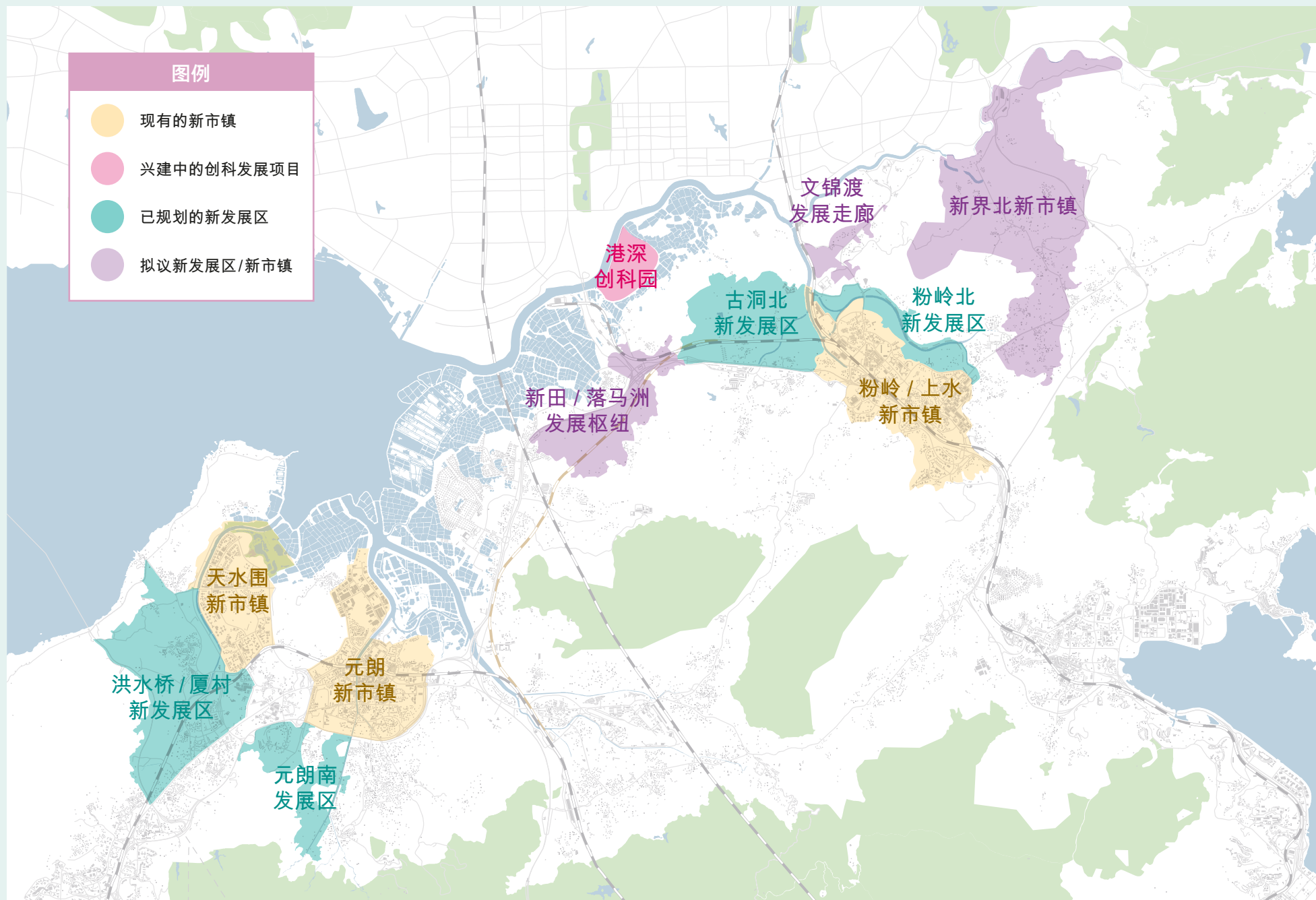
吸引创科、先进制造企业落户，培育新兴产业，建立完整的创科产业生态系统，从而优化香港的产业结构，促进新经济发展。

29. 《发展策略》的制订也是香港城市规划的新尝试，以宏观及系统化的跨境思维以及行动导向的发展策略，将新界北部个别发展单元与港深口岸的发展及改造项目相互结合进行综合规划，提升新界北部为一个完整的都会区。这个先创性的规划尝试，将可为制订其他都会区的发展策略，提供宝贵的经验。

图右：新界北部现有 / 已规划 / 拟议的发展

图例

- 现有的新市镇
- 兴建中的创科发展项目
- 已规划的新发展区
- 拟议新发展区/新市镇





# 策略方向 /

30. 《发展策略》的制订必须以国家、大湾区、香港三个层面已制定的策略方向作为依据：

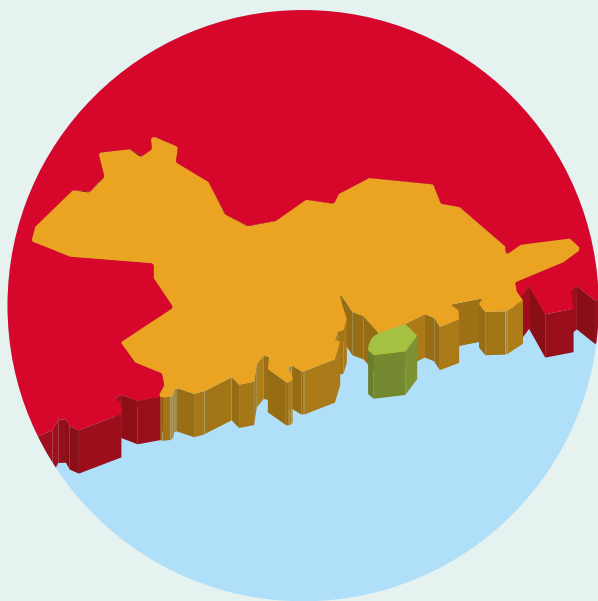


## 国家层面

国家主张「建设生态文明」和「建设美丽乡村」的发展目标，注重经济发展与生态保育和谐并进，城市与乡郊均衡并重。

国家《「十四五」规划纲要》支持香港提升国际金融、航运、贸易中心和国际航空枢纽地位，强化全球离岸人民币业务枢纽、国际资产管理中心及风险管理中心功能；支持香港建设国际创新科技中心、亚太国际法律及解决争议服务中心、区域知识产权贸易中心；支持香港服务业向高端高增值方向发展，发展中外文化艺术交流中心。

国家《「十四五」规划纲要》亦提出「完善港澳融入国家发展大局，同内地优势互补、协同发展机制」，并高质量建设大湾区。



## 大湾区层面

《发展规划纲要》的六个基本原则，包括「创新驱动，改革引领」、「协调发展，统筹兼顾」、「绿色发展，保护生态」、「开放合作，互利共赢」、「共享发展，改善民生」及「一国两制，依法办事」。



## 香港层面

《香港 2030+》提出「规划宜居的高密度城市」、「迎接新的经济挑战与机遇」和「创造容量以达致可持续发展」三项策略规划元素为指导原则，以及政府提出生物多样性和碳中和的发展目标。





# 策略目标

31. 制订和实施《发展策略》可达致以下策略目标：

## （一）融入国家发展大局

善用港深两地过去 40 多年的坚实合作基础，促进港深更紧密、更深层次和更全面的合作，从而共同为营造大湾区世界级城市群作出更强效的贡献，藉此让香港能更好地融入国家发展大局，并完善配合国家发展大局的机制。

## （二）丰富「一国两制」事业发展

用好「一国两制」的体制优势和香港的独特条件，发挥港深强强联手，做出 1 加 1 大于 2 的效益，履行国家主席习近平于 2020 年 10 月 14 日在深圳重要讲话中提出丰富「一国两制」事业发展新实践的使命。



「一国两制」事业发展新实践

## （三）完善港深融合的模式

在「一国两制」原则下，全面强化与深圳策略规划的对话合作机制，共同构建「港深跨境策略性空间框架」及合作实施模式，促进港深融合，加快北部都会区发展。

## （四）构建香港第二个经济引擎

通过公共资源和各项经济要素向新界北部地区快速汇集，激发庞大的发展动力。善用新界北部地区的土地、人力、生态、环境和人文资源、经济和社会资本的汇聚、区位优势及发展潜力，以港深融合为助力，发展北部都会区为国际创新科技中心，媲美支撑香港作为国际金融中心的维港都会区。两个都会区将会并驾齐驱，相辅相成。北部都会区不但成为香港第二个经济引擎，而且是市民的宜居宜业社区。

# 规划原则

32. 基于上述的策略目标，《发展策略》根据新界北部的资源条件及空间规划发展的状态、香港整体的发展需要以及港深融合的理念，设定六个规划原则：

## （一）城乡共融

合理利用、活化和保护新界北部地区的「城市」、「乡镇」、「村落」、「山体」、「河流」、「湿地」、「鱼塘」、「农地」、「郊野」、「海湾」、「小岛」等丰富的人文及天然资源，营造北部都会区「城市与乡郊结合、发展与保育并存」的独特都会景观，媲美维港两岸「山脉」、「城市」、「海港」优美结合所形成的世界级大都会景观。

## （二）积极保育

采取积极的保育措施，并规划重要的生态生境网络，提升生态敏感地区的生态价值，扩大环境容量，保障策略性生态廊道的完整性，防范违例发展对生态系统的破坏，并合理弥补因发展而造成的环境影响。

## （三）优质户外生态康乐 / 旅游空间

为必会在北部都会区大量增加的居住和工作人口，适时缔造拥有高景观价值的优质户外生态康乐 / 旅游空间，丰富市民生活，鼓励健康生活方式，同时避免无序的康乐及旅游活动对人文及自然资源的破坏。

## （四）优化经济用地空间规划

以结合产业发展和生态保育的宜居社区规划理念，优化经济用地的规划和设计。采取积极措施吸引以创新科技为本的产业链企业及创投金融、先进制造业、专业及商业服务和新兴产业企业落户进驻北部都会区，形成支持创科产业生态系统的空间布局与设计，为香港的经济发展提供新的动力，也为当地居民提供当区就业机会，改善香港职位与住所的空间分布。

## （五）扩大发展容量

发掘更多适合发展的用地，扩大连接边境管制站的各个发展枢纽及走廊并优化其规划和设计，应对香港土地及房屋供应短缺的问题，全面改善呈碎片化的发展用地状态，优化整体土地利用效益。

## （六）改善整体跨境交通的效率、容量及舒适度

港深紧密携手合作，优化、增强及添加跨境连接的交通基建及通关安排，改善港深两地整体跨境交通的效率、容量及舒适度。以构建港深一小时通勤网络为目标，扩大港深的连接面，为两地居民提供方便跨境商贸、工作、居住、学习、旅游和享用生活服务的多元选择。随著建立更完善的跨境设施及与交通网络的无缝连接，跨境通勤的时间会进一步缩短，港深一小时通勤网络的动态范围亦会逐步扩大。

## 第三章

# 港深跨境策略性 空间框架



33. 港深两地紧密互动、融合发展的态势，必会超越双方的口岸区域，伸延至更为纵深的腹地，亦必会激发双方进一步的发展机遇。

34. 根据深圳市规划和自然资源局公开展示的《深圳市国土空间总体规划(2020-2035)》(草案)，深圳在区域协同上，建议透过全方位拓展和深化深港澳多领域务实合作，支援香港经济社会发展，充分发挥前海的示范引领作用，积极推动深港科技创新合作区等重点平台建设，以支持港澳融入国家发展大局，并共建粤港澳国际一流湾区。此外，深圳会打造一个都市核心区，以福田、罗湖、南山和前海合作区为基础，以及多个市级功能中心，包括盐田中心和大鹏中心。

35. 香港的新界北部由于历史原因，仍有大片未发展的土地，这些土地邻近深圳，具有潜力可提供大量发展机会。按《香港2030+》的概念性空间框架，除了属「明日大屿」愿景的中部水域填海，香港的主要策略发展项目横跨整个新界北部地区：由西至东包括洪水桥/厦村新发展区、元朗南发展区、新田/落马洲发展枢纽、港深创科技园、古洞北及粉岭北新发展区、新界北新市镇及多个棕地改造项目，新增居住人口超过100万及新增职位约450 000个。《发展策略》以

这些项目为基础，港深融合发展激发的动力为机遇，进一步挖掘新界北部的发展潜力，规划和建设完整的北部都会区。

36. 在建设北部都会区以及落实《发展策略》内多项港深合作的发展项目时，会激发更庞大的发展动力和更高强度的跨境互动，同时亦会对环境及生态产生巨大压力，并衍生港深之间很多协调沟通的问题。建构一个跨越港深行政界线的「港深跨境策略性空间框架」，将有利港深双方以创新的思维共同完善港深融合发展机制，聚焦共同关注的多维度问题，协调发展步伐，达致1加1大于2的合作共赢效益。

# 从「两湾一河」 到「双城三圈」

37. 港深接壤地区独特的「两湾一河」的地理形态（深圳湾、大鹏湾、深圳河），鲜明地形成了两地的行政界线和地理分隔。深圳的城市发展紧贴深圳湾和深圳河北岸，现已形成一道充满活力的亮丽城市天际线。香港这方则基于历史原因，保留了大片未发展用地，以及丰富的生态资源，当中包括大片鱼塘湿地和林地，加上点缀其中的传统村落，成为香港边境地区的独特景观。「两湾一河」南北之间强烈的景观差异，为完善两地的城市发展和生态保育提供了甚多的可能性。
38. 港深由西至东建设了七个陆路口岸和相连的交通基建，使两地能跨越「两湾一河」而相互连接，促成了 40 多年来的社会经济发展，更建立了两地高度紧密互动的基础。事实上，港深两地已经形成了「双城三圈」的空间格局。
39. 「双城」是香港和深圳；「三圈」即由西至东包括了深圳湾优质发展圈、港深紧密互动圈和大鹏湾 / 印洲塘生态康乐旅游圈。「双城三圈」可被视为港深接壤地带策略性的空间结构，完整覆盖了深圳发展最成熟及发展动力最活跃的都市核心区和深港口岸经济带，以及香港境内城市建设资源正在高速汇集并拥有庞大发展潜力的北部都会区。
40. 「双城三圈」空间概念的确立，有利香港订立与深圳在经济、基建、民生和生态环境等多方面紧密合作的清晰方向，互补优势，积极促进香港与深圳的融合发展，包括共同营造结合产业空间与生态空间的宜居宜业社区，滋养创新和共享文化的成长。同时，「双城三圈」为北部都会区各个重点发展区提供了新的规划发展方向和动力。

图右：「双城三圈」





# 深圳湾优质发展圈 /

- 41. 北部都会区的西部位于深圳湾优质发展圈内，主要包括香港的元朗新市镇、天水围新市镇、洪水桥／厦村新发展区和元朗南发展区，对接深圳的蛇口、南山、前海和宝安。
- 42. 本圈内的洪水桥／厦村新发展区，可提升为新界北核心商务区。藉著圈内前海合作区扩区的契机，推动及深化与前海在金融及专业服务业、现代物流业和科技服务的高端经济合作发展。香港还可善用深圳前海总部基地、大沙河创新走廊、南山高新科技区等发展，加快形成新界北核心商务区的发展动力，吸引更多开拓深圳和大湾区市场的高端企业进驻，形成稳健和具综合力量的经济规模，创造更多新经济职位。
- 43. 政府可与深圳共同研究洪水桥及前海之间的铁路连接，并在前海实施「一地两检」通关安排，从而为双方腹地提供更便捷的连通，支撑新界北核心商务区的辐射影响从前海伸延至宝安、东莞，并深入大湾区的腹地。
- 44. 本圈也包括了香港的米埔内后海湾拉姆萨尔湿地（拉姆萨尔湿地）和深圳的福田红树林自然保护区。港深可共同保育和提升圈内湿地和红树林的自然景观及生态资源，增加环境容量。

# 港深紧密互动圈 /

45. 北部都会区的中部位于港深紧密互动圈内，主要包括香港的新田 / 落马洲发展枢纽、港深创科技园、古洞北及粉岭北新发展区、粉岭 / 上水新市镇及新界北新市镇，对接深圳的罗湖和福田市中心区，是港深口岸最密集的地区。
46. 本圈将会是港深双方共同推动创科产业发展与合作的核心区域。港深创科技园与新田 / 落马洲一带地方将会扩容及提升为一个完整的新田科技城，透过聚集创科企业及支援设施，形成完整的创科产业生态系统，具备科技创新、金融科技、科研教育、人才培养以及综合支援服务，积累创新资本和氛围。
47. 香港还可善用深圳福田香蜜湖新金融中心、罗湖红岭创新金融带、大梧桐新兴产业带、莲塘互联网产业集聚区等深方策略性产业发展区，激发港深更多的人才、企业和创新技术的交流与产业链合作，提高本圈的创新及发展动力，也推动传统产业技术升级，创造更多新经济职位。



新田 / 落马洲至罗湖一带地区

48. 港深可共同聚焦优化、增强及添加本圈内的口岸交通基建，缔造无缝、便捷、多元的跨境交通网络。双方可藉著新皇岗口岸实行「一地两检」通关安排而兴建新田 / 落马洲及皇岗之间的跨境铁路；也可藉著东铁线可能伸延至深圳罗湖并在深方设立「一地两检」口岸的机遇，开发港方铁路用地的发展潜力，检视文锦渡管制站及相邻土地的功能，开拓北部都会区更多发展容量。
49. 本圈内香港有连绵的鱼塘湿地，生态价值高，可藉此创造更高价值的环境容量，营造生态生境网络，并与深方共同合作提升本圈的城乡景观及宜居生活的质量。



# 大鹏湾 / 印洲塘生态康乐旅游圈 /



沙头角海

- 50. 北部都会区的东部位于大鹏湾 / 印洲塘生态康乐旅游圈内，主要包括香港的莲麻坑、沙头角、沙头角海、吉澳海 / 印洲塘、沿岸村落和其他外岛，对接深圳的沙头角、盐田和大鹏半岛。
- 51. 本圈内港深两地都拥有丰富的自然资源，包括自然保护区、海岸公园和地质公园，生态及生境价值高。两地可合作共同构建梧桐山 / 红花岭 / 八仙岭生态走廊，保育及提升圈内整体自然景观、生态和生境资源，优化保护区的管理和保育工作。
- 52. 本圈内也包括很多传统乡镇，人文和旅游资源丰富。港深可合作创造可持续的生态康乐 / 旅游机遇，提供绿色旅游基础设施建设，丰富两地居民的休闲生活选择。

## 第四章

# 重点行动方向及项目



53. 在「双城三圈」的空间结构下，北部都会区将会与深圳紧密合作发展创科产业，成为香港的国际创新科技中心，媲美支撑香港作为国际金融中心的维港都会区。北部都会区也将享有「城市与乡郊结合、发展与保育并存」的独特都会景观，媲美维港两岸「山脉」、「城市」、「海港」优美结合所形成的世界级大都会景观。两个位于香港南北的都会区将会并驾齐驱，相辅相成，为香港的整体发展点燃新动力，增添新姿采。

54. 《发展策略》建议聚焦以下十个重点行动方向，并适时启动相关的行动项目。







## 重点行动方向（一）／

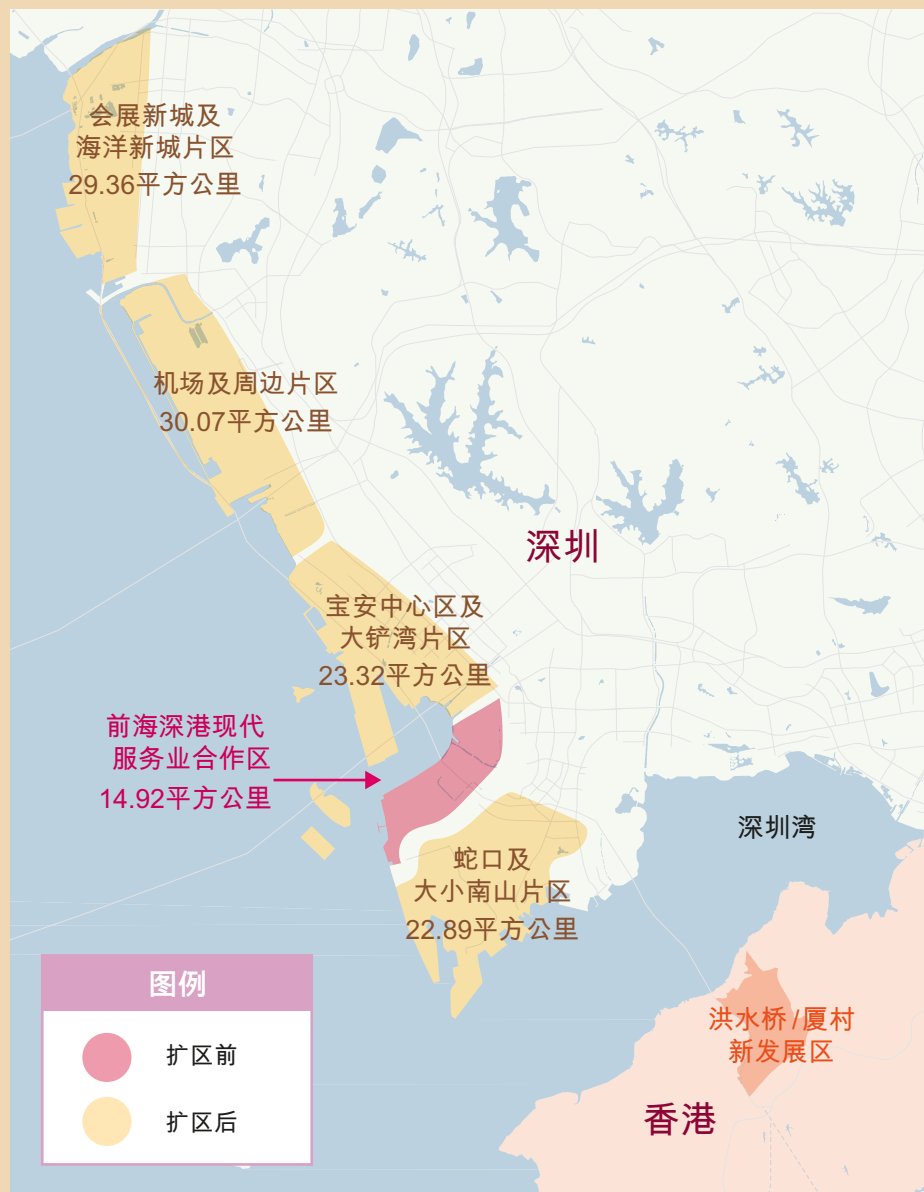
# 兴建港深西部铁路 (洪水桥 — 前海) 及 扩大洪水桥 / 厦村 新发展区

## 兴建港深西部铁路(洪水桥 — 前海)

55. 位于深圳湾优质发展圈内的洪水桥 / 厦村新发展区与深圳前海合作区一湾相隔，两区各自有可观的发展潜力。按最新公布的《全面深化前海深港现代服务业合作区改革开放方案》，前海合作区总面积由 14.92 平方公里扩展七倍至 120.56 平方公里。发展目标是到 2025 年，初步形成具有全球竞争力的营商环境；到 2035 年，营商环境达到世界一流水准。香港可藉此契机提升洪水桥 / 厦村新发展区为新界北核心商务区并加强与前海的交通连系。



洪水桥 / 厦村新发展区（概念图像）



前海合作区扩区

56. 毗邻拟议屯马线洪水桥站的区域休憩用地，已预留地下空间设置洪水桥至前海的跨境铁路站。港深双方可研究兴建跨境铁路，并探讨在前海实施「一地两检」安排。以港深西部铁路连接洪水桥/厦村新发展区及前海合作区，将可提升两区的区位优势，配合公路网络，使两区联合成为珠江东岸交通走廊（南至香港国际机场并连接珠海澳门，北经深圳宝安国际机场连接东莞至广州）的策略性枢纽。港深双方可共同研究港深西部铁路的走线及口岸站点位置，并探讨融资及营运模式，更快速及有效实施跨境铁路连接方案。

## 扩大新发展区规模及容量

57. 在研究港深西部铁路具体走线时，应考虑以最短距离横越深圳湾到达前海。可在港方沿线增设站点并增加发展密度，以及把洪水桥/厦村新发展区扩展至流浮山及尖鼻咀一带，大幅度增加房屋及经济用地。
58. 初步估计，把流浮山及尖鼻咀一带土地纳入洪水桥/厦村新发展区范围，可新增约 47 000 至 52 500 个住宅单位供应。







## 研究流浮山至白泥的发展潜力

59. 流浮山至白泥一带背山面海，仍有大量可用的土地资源。在保育沿岸生态环境的前提下，研究这范围纳入新发展区的发展潜力，探讨兴建尖鼻咀至白泥自动捷运系统的可行性，以此带动尖鼻咀 / 流浮山 / 白泥的沿岸发展，并可藉此连接港深西部铁路沿线站点和洪水桥 / 厦村新发展区内已规划的环保运输系统，完善扩大后的新发展区的交通网络。
60. 初步估计，流浮山至白泥一带有潜力供应约 15 500 至 17 500 个住宅单位。

## 发展高端经济

61. 港深西部铁路可推动及深化扩大后的洪水桥 / 厦村新发展区与前海合作区的高端经济合作发展，所产生的协同效应将有利加强洪水桥 / 厦村新发展区创造更多新经济职位的潜力，成为新界北核心商务区。

62. 流浮山 / 尖鼻咀邻近跨境铁路站的位置具策略性，可在新增的发展土地上建设具规模、地标性的创科产业设施，与前海合作区隔湾呼应，成为新界北核心商务区与前海合作区进行深度合作的旗舰项目。
63. 初步估计，流浮山及尖鼻咀一带有潜力划作创科用途的土地，可容纳 6 000 至 8 000 个与创新科技应用相关的工作职位，约等于一个数码港的规模。

## 优化流浮山乡镇

64. 扩大后的洪水桥 / 厦村新发展区将有大幅度增加的居住及工作人口，为回应新增人口对餐饮休闲设施的庞大需求，应及早全面优化及整治流浮山的餐饮及旅游设施，保持海鲜蚝港的小镇风貌，提供优质及具地方特色的餐饮休闲服务。



流浮山乡镇

图左：深圳湾大桥





## 重点行动方向(二) /

# 构建香港矽谷—— 新田科技城



港深创科园（兴建中）

## 大规模增加创科用地

65. 正在建设中的港深创科园能提供创科用地约 87 公顷，可容纳约 50 000 个创科职位，规划的总楼面面积大概等于 3 个位于白石角的香港科学园的规模。
66. 相对于紧贴深圳河北岸面积超过 300 公顷的深圳科创园区，港方的创科用地显得仍有扩大的空间和需要，以期发挥港深推进创科产业发展的协同效益。在新田 / 落马洲一带大幅度增加创科用地面积，亦有利优化整体空间布局，发挥更具规模效益的产业群聚效应。



落马洲管制站

67. 香港可藉著以下方法大规模增加新田 / 落马洲地区的创科用地：(1) 善用新田 / 落马洲发展枢纽内，靠近北面近 60 公顷建议作企业及科技园的用地；(2) 港方的落马洲管制站设施，将会迁往深方的新皇岗口岸，可利用约 20 公顷已平整的土地作创科发展；及 (3) 可重新规划原落马洲管制站毗邻部分约 70 公顷的鱼塘及乡郊土地作创科用途。估计增加的创科用地面积可达约 150 公顷。按可兴建的楼面面积估计，其发展规模相当于 13.5 个香港科学园，连同兴建中的港深创科园，整个新田科技城的总楼面面积可相当于 16.5 个香港科学园。

## 从速落实北环线支线

68. 为了加强港方新田 / 落马洲地区与深圳科创园区的交通直接联系，港深双方已原则上同意共同推进北环线支线的规划研究，从新田 / 落马洲发展枢纽起，经港深创科园连接以「一地两检」模式运作的新皇岗口岸，为跨境旅客提供多个交通选择。
69. 北环线支线跨境铁路应从速落实，港方便可利用沿线站点为基础，提升发展潜力和吸引力，也可让深圳河两岸的创科人员有更便捷的跨境连系，增强协同效应。

## 增强港深创科园的境内外交通连系

70. 港深创科园第一期发展已经开展。园区第一期发展的详细设计方案应可容纳北环线支线的站点设施，并需进一步研究站点与周边用地作综合设计及发展的可行性。
71. 《发展策略》支持兴建供行人及单车使用的跨河桥梁，连接港深创科园至深方福邻小口岸，并以创新的出入境安排，方便港深两地创科人员频繁的日常跨境流动。
72. 此外，在保育蚝壳围一带湿地的前提下，应及早研究兴建港深创科园东部至古洞北新发展区的连接路方案，从而大幅度改善港深创科园的交通联系，并研究适度增加港深创科园发展密度的可行性。





数据中心

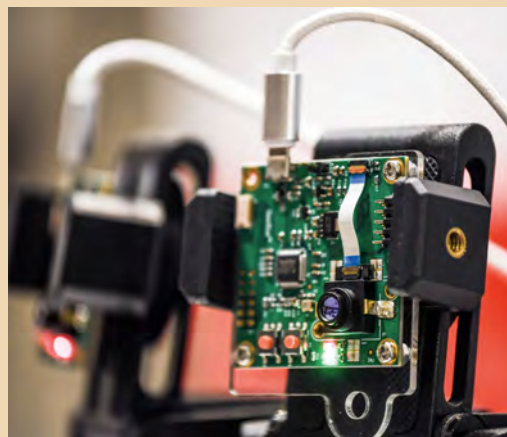
## 建设新田科技城成为香港矽谷

73. 港深紧密互动圈包括了香港的新田 / 落马洲地区、古洞北等地以及深圳的福田和罗湖，是港深两地最多口岸、最频繁互动的区域。位于圈内的新田 / 落马洲地区，对接深圳河对岸的皇岗深圳科创园区，而福田区亦正在打造成为深圳的都会核心区，兼有具国际影响力和辐射力的中央创新区、中央商务区和中央活力区。对香港而言，新田 / 落马洲地区相邻皇岗及福田，因而是这个圈重中之重的创科发展区。

74. 现时新田 / 落马洲地区内的落马洲支线站、港深创科园、新田 / 落马洲发展枢纽等个别发展项目在空间分布上呈碎片化状态，交通连系薄弱，整体空间布局需要全面整合及优化。

75. 应藉著上述大幅度增加创科用地面积，及全面改善新田 / 落马洲地区内外交通所带来的机遇，以前瞻性的规划视野，构建一个能够连贯落马洲支线站、港深创科园及新田 / 落马洲发展枢纽，并与深圳福田和皇岗紧密衔接的更具规模、空间布局更具效益、土地用途组合综合多元的新田科技城，成为港深未来发展创新科技，产、学、研多方力量汇集的聚焦点和推动港深深度融合的发展区。

76. 经全面整合的新田科技城将有四条过境路径与深圳对接：(1) 现有的落马洲支线管制站（铁路客运）；(2) 连接新皇岗口岸的道路（道路客运及货运）；(3) 连接新皇岗口岸的北环线支线（铁路客运）；以及 (4) 连接福邻小口岸的行人天桥（客运）。其中的新皇岗口岸及福邻小口岸皆可安排在深方设置「一地两检」设施。新田科技城将成为最密集地与深港口岸对接的地区，亦会是港深跨境互动强度最突出的地区。



先进制造



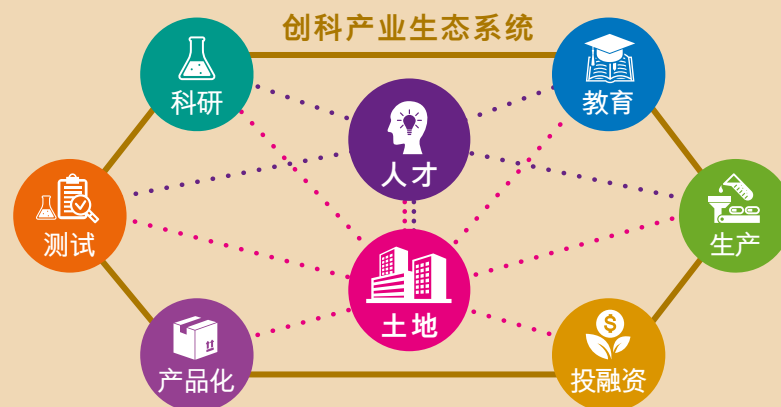
研究开发





香港科学园创新斗室－人才公寓

77. 整个新田科技城估计占地 1 100 公顷，保育部分和发展部分各占约一半，将会拥有建议的三宝树湿地保育公园的优美景观，共可提供 45 500 至 47 500 个住宅单位（其中包括《发展策略》建议新增的 14 500 至 16 500 个住宅单位），部分可用作创科企业及研究机构的人才公寓，并可容纳 148 000 个创科产业职位（其中包括《发展策略》建议新增的 60 000 个创科产业职位），形成研发、生产及投融资服务完整组成的创科产业生态系统，与居住及社区服务和谐结合，成为香港的矽谷——一个让创科人才能够汇聚在此工作及生活的综合社区。



78. 建议以「新田」命名此科技城，既取其现有地理位置之名，也取其历史意义，学习当年在农耕经济年代迁徙的先民，到达此地，见土地平坦肥沃，水草繁茂，以勤劳的双手、智慧的脑袋，垦地开田，修基筑围。新田科技城寓意今日勤劳智慧的港人，在生态文明的新年代，也可在此建基立业，以创科为动力，替香港开辟新的经济增长点，并与深圳「福田」互为呼应，协同合作，共建共赢。

图右：新田科技城

## 建议行动项目

- 1 增加创科用地
- 2 北环线支线
- 3 跨河桥梁
- 4 连接路
- 5 新增住宅用地
- 6 湿地保育公园
- 7 北环线东延

## 图例

- 拟议「一地两检」口岸
- 现有「两地两检」口岸
- 现有港铁站
- 现有保育范围



## 重点行动方向(三) /

# 研究北环线东延 及扩大古洞北 新发展区

## 研究北环线东延带动发展

79. 紧邻新田科技城的古洞北新发展区具有地理优势。已经开展实施工程的古洞北新发展区内将设有古洞站，并已预留北环线向东延伸的空间。在此基础上，可研究兴建铁路从古洞站向东北伸延，接驳香港罗湖及文锦渡地区以及新界北新市镇各发展节点，并可在粉岭安乐村工业区设站，以无缝的行人系统连接粉岭新市镇内的粉岭站，形成连贯多个策略发展项目及现有社区的铁路网络，带动土地开拓，释放发展潜力。
80. 上述铁路网络可策略性地增强古洞北新发展区的区位优势，打通港深紧密互动圈内港方各个发展区与新田科技城的快速连接，产生相互的协同效应，增加沿线包括古洞北新发展区的发展潜力，推动新界北新市镇提速发展，促进安乐村工业区功能转型并增强其创造工作职位的能力，改善职住平衡，长远对舒缓新界南北交通压力极有帮助。

## 发展马草壚

81. 位于古洞北新发展区北部马草壚一带的农地及坡地可被纳入新发展区的范围，估计新增的住宅单位可达 12 000 至 13 500 个。若建成港深创科园东部至古洞北新发展区的连接路，马草壚一带会成为港深创科园和古洞北新发展区的连接交汇点，可为创科企业提供便捷的社区服务及生活支援。

## 调整用地规划 加快提供房屋土地

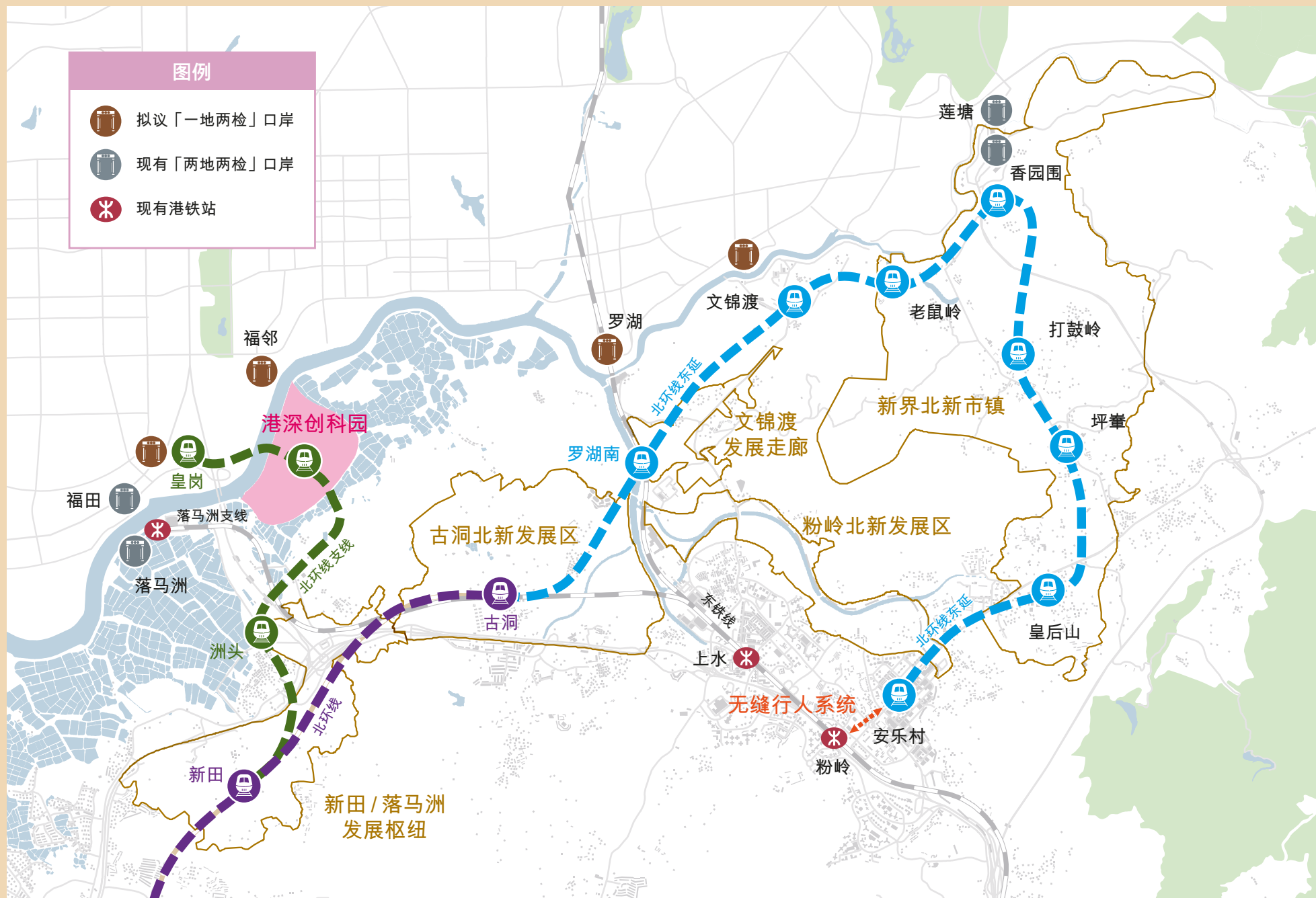
82. 为了增加古洞北新发展区提供的住宅用地，可检视新发展区原规划方案，将东部部分划作「其他指定用途」注明「商贸及科技园」地带的功能转移至新田科技城，增强产业集群效应，并改划相关地块作房屋发展，释放约 3 公顷的土地兴建超过 1 000 个住宅单位。

图右：北环线及其支线和东延部分



# 图例

- 拟议「一地两检」口岸
- 现有「两地两检」口岸
- 现有港铁站





## 重点行动方向（四）／

# 建设罗湖／文锦渡 综合发展枢纽



罗湖口岸

## 建设罗湖南站及相关住宅及商业发展

83. 乘搭东铁线来往港深两地占据了最大部分的跨境客运流量，因此，罗湖口岸是港深紧密互动圈最为繁忙的口岸。深方口岸亦连接了线路密集的地铁系统，有效通达各个新的发展区，包括罗湖红岭创新金融带和大梧桐新兴产业带。为了提高通关效率，港深两地政府可探讨将港方东铁线延伸至深圳罗湖并在深方设立新口岸实行「一地两检」的可行性。
84. 藉此机遇，可研究在现有罗湖站及上水站之间设置一个非过境铁路服务的新铁路站（暂名为罗湖南站），以释放罗湖／上水北及文锦渡一带的发展潜力，建设商住发展的罗湖／文锦渡综合发展枢纽，亦为港深紧密互动圈内港方各发展区的居民提供交通转乘的便利条件，吸引选择跨境就业。



梧桐河及罗湖铁路货运场

85. 兴建新站提供良好契机促进商住用途综合发展。改划包括罗湖铁路货运场等相关铁路用地及相邻土地进行大规模住宅及商业发展，可供应约 9 000 至 10 500 个住宅单位。

## 搬迁上水北公共设施

86. 因应罗湖 / 文锦渡综合发展枢纽的商住发展，并促成文锦渡管制站的功能改造，需要研究搬迁文锦渡管制站的鲜活食品过境及测检设施和上水屠房至香园围管制站的相邻土地，利用香园围公路运输鲜活食品供应香港各区，避免鲜活食品运输车辆对罗湖 / 文锦渡综合发展枢纽产生环境影响及交通压力。



上水屠房



文锦渡食品管制处



上水滤水厂



石湖墟污水处理厂

87. 同样地，也需要研究把上水滤水厂及石湖墟污水处理厂迁入岩洞的可行性以释放更多发展用地，并长远纳入罗湖／文锦渡综合发展枢纽范围，使整个发展枢纽更具规模及效益，并且最终能与粉岭／上水新市镇有完善的空间及功能连接。
88. 初步估计搬迁上水屠房、上水滤水厂及石湖墟污水处理厂后释放的土地，共可供应约至 11 500 至 13 000 个住宅单位。

## 罗湖／文锦渡地区综合发展

89. 调整文锦渡管制站的功能，并与深方合作协调提升港深两地文锦渡地区的土地利用功能，研究在深方文锦渡口岸设置「一地两检」设施的可行性，这可提供契机检视文锦渡一带土地的发展定位，重新规划罗湖道和文锦渡路一带的乡郊土地用途，布局北环线东延站点，以便捷的铁路交通服务为基础，释放发展潜力，建设罗湖／文锦渡综合发展枢纽，大幅度增加住宅供应。
90. 罗湖／文锦渡综合发展枢纽的范围，可从罗湖南站向东延伸至文锦渡管制站，再东延至老鼠岭一带，并一并改划上水华山一带作住宅用途。如能以铁路带动在文锦渡管制站及老鼠岭一带作综合商住发展，初步估计沿文锦渡路至管制站一带可提供约 39 000 至 44 000 个住宅单位，老鼠岭及华山一带可分别提供约 9 500 至 11 000 及 6 000 至 6 500 个住宅单位。
91. 长远而言，计及建议的罗湖南站商住发展和因应搬迁上水北一带设施而释放的土地，整个罗湖／文锦渡综合发展枢纽总共可提供约 75 000 至 85 000 个住宅单位，规模大约为 6 个太古城。





图右：罗湖／文锦渡综合发展枢纽

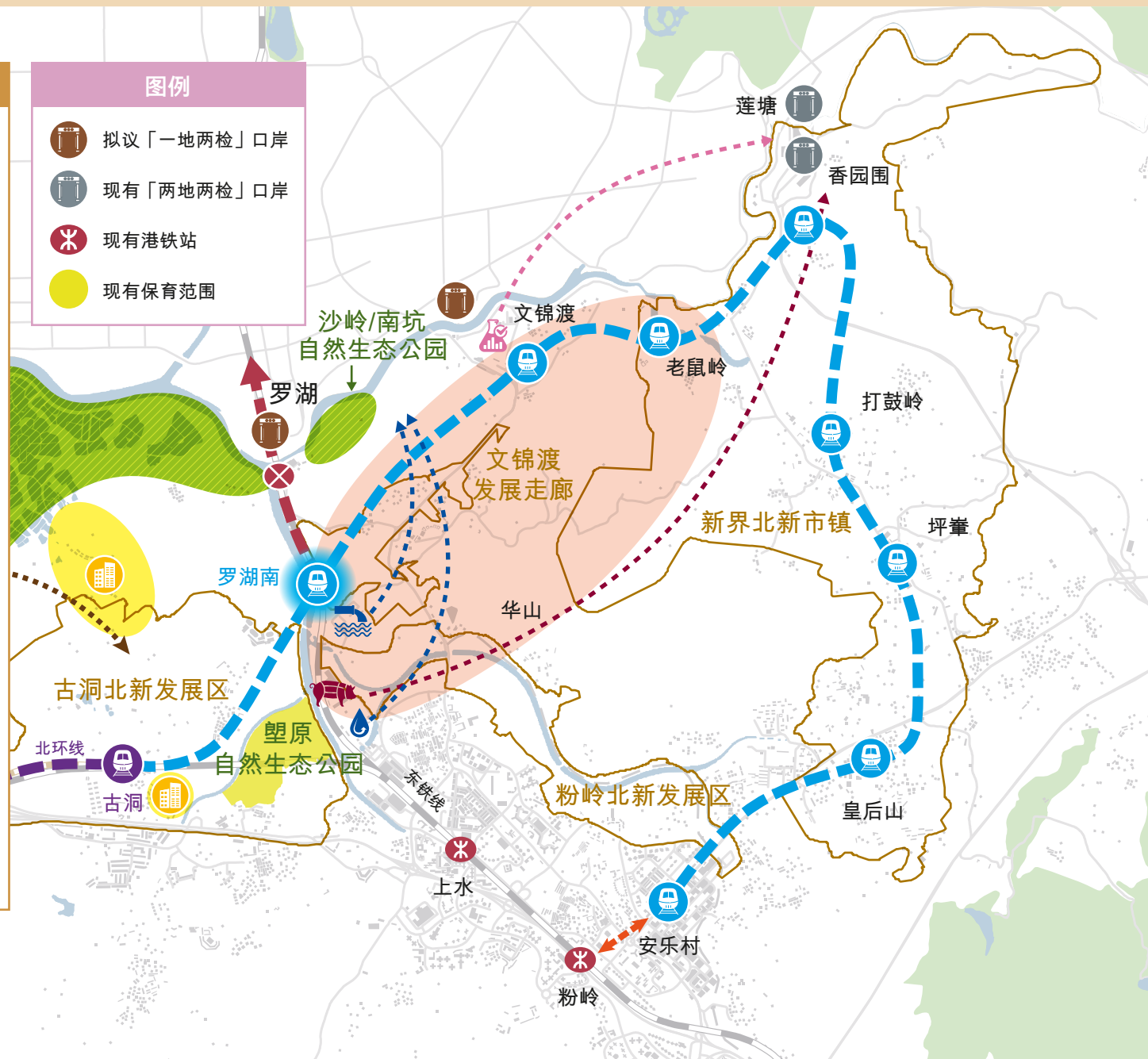


## 建议行动项目

- 1  研究将东铁线伸延至深圳罗湖及现有罗湖站移至深圳的可行性
- 2  商住用途综合发展
- 3  研究搬迁文锦渡管制站的鲜活食品过境及检测设施至香园围管制站的相邻土地
- 4  研究搬迁上水屠房至香园围管制站的相邻土地
- 5  研究把上水滤水厂及石湖墟污水处理厂迁入岩洞
- 6  北环线东延
- 7  罗湖/文锦渡地区综合发展
- 8  湿地保育公园/自然生态公园
- 9  无缝行人系统
- 10  新增住宅用地
- 11  连接路

## 图例

-  拟议「一地两检」口岸
-  现有「两地两检」口岸
-  现有港铁站
-  现有保育范围





## 重点行动方向(五) /

# 实施创造环境容量的积极保育政策

92. 北部都会区拥有丰富多样的生境，特别是靠西面大面积的淡水/咸水湿地、鱼塘、沼泽、芦苇林和红树林。后海湾和米埔的红树林、湿地和鱼塘，更是拉姆萨尔公约指定的国际重要湿地，亚洲生物多样性最丰富的湿地之一；是多种物种栖身之所，也是迁徙性候鸟的重要中转站。北部都会区的湿地在粤港澳大湾区，以至中国南部都是需要重点保育的生态环境。
93. 过去数十年，这些生境很多都在法定规划图内被划为「自然保育区」、「海岸保护区」或其他管制发展的用途地带。管制发展是一个被动的策略，虽有一些成效但不理想。现时新界北部地区仍有很多土地被荒废，浪费了其中可以利用的发展潜力，当中需要被保育的湿地和生境却因为荒废而逐渐退化。鱼塘荒弃，湿地旱化，甚至受到违例发展破坏。政府透过环境保育基金的管理合约来努力保护一些湿地，也只能在有限的地点发挥短期作用，不是长久和彻底的解决办法。在土地极之缺乏的香港，保育与发展的争议从城市规划委员会到法院，旷日持久，没有赢家。
94. 《发展规划纲要》在推进大湾区发展的同时，提出了要实施重要生态系统保护和修复，构建生态廊道和生物多样性保护网络，提升生态系统质量和稳定性；加强粤港澳生态环境保护合作，共同改善生态环境系统；加强湿地保护修复，全面保护区域内国际和国家重要湿地。这提供了一个机遇，让香港因发展北部都会区而制订一个保护大湾区重要湿地的行动策略，透过积极保护和修复，加强北部都会区内湿地的生态功能和生物多样性，落实《香港 2030+》提出创造发展容量和提升环境容量以达致可持续发展的策略规划方向，达致「发展与保育并存」。



米埔自然护理区



香港湿地公园



塱原自然生态公园

## 制订及实施积极保育政策

95. 塱原自然生态公园就是一个藉策略性发展机遇，收回私人农地作复修和积极保护生态的成功案例。借镜这个案例，在北部都会区的各个策略发展区，除了可透过各种规划来改善民生和增加经济发展容量之外，还可以同时复修和积极保护湿地，增加环境容量。以下简述在不同策略发展区的积极保育政策及措施：

### （一）政府收回私人湿地和鱼塘

建议收回包括尖鼻咀、南生围、丰乐围、大生围、三宝树、蚝壳围、沙岭/南坑等一带地方具保育价值的私人湿地和鱼塘，进行更有效益的管理及利用，并且修复其中大量已经荒废和退化的生境。创造的环境容量应可弥补甚至超越在策略发展区中，因为改善民生和增加经济发展容量而受到影响的湿地和鱼塘。估计收回私人湿地和鱼塘的总面积约 700 公顷，收回湿地和鱼塘工作可按时分期渐进实施。

### （二）优化管理湿地和鱼塘

收回私人湿地和鱼塘后，连同相邻的政府土地，由政府设立多功能湿地保育公园，委托合适的非政府组织或成立具公信力的机构管理，以科学的管理方式和先进的营运模式，提升湿地和鱼塘系统的整体生态价值和养殖产出能力。

### （三）建立具有四大功能的湿地保育公园系统

结合米埔自然护理区、香港湿地公园和塱原自然生态公园，形成一个大型、活跃的湿地系统，在湿地保育公园发展四大功能，包括：(1) 保育湿地生态价值及保障湿地系统完整；(2) 发展现代水产养殖业，增加渔农业界工作职位；(3) 推动养殖科研，协助渔农产业升级转型；及 (4) 为市民提供生态教育及康乐设施。因应整个湿地系统临近深圳河和策略发展区，需要按「海绵城市」的概念及原则，研究在湿地保育公园合适的位置加入有利防洪防涝的功能、设计和管理。



## 建议行动项目

-  香港湿地公园扩展部分
-  南生围湿地保育公园
-  三宝树湿地保育公园
-  蚝壳围湿地保育公园
-  沙岭/南坑自然生态公园
-  尖鼻咀/流浮山/白泥海岸保护公园和海滨长廊

## 图例

-  现有保育范围
-  新增保育范围
-  拉姆萨尔湿地



深圳湾

飞鸟廊道

香港湿地公园

米埔自然护理区

港深创科园

塱原自然生态公园



## （四）构建生态生境网络

湿地保育公园会连接现有的米埔自然护理区和香港湿地公园，加上塋原自然生态公园，形成一个横跨北部都会区由西至中部，再南至塋原的大型湿地系统。再结合拟议红花岭郊野公园，构成一个横跨北部都会区由西至东完整的生态生境系统，保护重要的飞鸟廊道。

《发展策略》亦提出在各策略发展区规划和实施绿化休憩用途，透过积极景观生态设计，提升整体生物多样性和环境容量，丰富和连接北部都会区的生态生境网络。

## （五）及早提供生态康乐/旅游设施

为将会在北部都会区大量增加的居住及工作人口及早规划提供生态康乐/旅游设施，避免无序的户外康乐活动对生态系统造成破坏。

## 建设三个湿地保育公园

96. 规划在北部都会区建设三个引入系统化及科学化管理的湿地保育公园：

### （一）南生围湿地保育公园

收回南生围、大生围及甩洲一带的鱼塘及湿地，形成一个总面积约400公顷的南生围湿地保育公园，进行系统化管理及积极保育，保障和加强拉姆萨尔湿地系统的完整性并提升其生态功能。

图左：完整的湿地系统

## （二）三宝树湿地保育公园

收回米埔至新田/三宝树一带的鱼塘及湿地，将位于策略性位置有助优化创科用地空间布局的部分鱼塘划入新田科技城的发展范围，余下位于湿地保育区（即靠近拉姆萨尔湿地的部分）建设为三宝树湿地保育公园，面积约有520公顷。以系统化管理，强化与拉姆萨尔湿地生态系统的联系，提高生物多样性和保护飞鸟廊道。

## （三）蚝壳围湿地保育公园

收回蚝壳围一带的鱼塘及湿地，建设蚝壳围湿地保育公园，面积约有300公顷，作为东西飞鸟廊道南至塋原自然生态公园的重要节点。

蚝壳围有地理位置的优势，背靠大石磨山体北麓，面向深圳河较宽河岸距离的河段，景观开阔，在详细规划设计时，可结合其他户外生态康乐/旅游空间一并考虑，包括环绕港深创科园的深圳河旧河道、建议的新界北城乡绿道等，并在合适位置适度提供康乐支援设施。

## 扩大香港湿地公园

97. 收回丰乐围及尖鼻咀一带约200余公顷的鱼塘及湿地，纳入香港湿地公园范围。扩大后的香港湿地公园总面积将会增加四倍至约300公顷，并提升其自然保育、教育及康乐功能，承接其原有的管理模式，以服务洪水桥/厦村新发展区及其建议扩展部分的新增人口。





米埔至新田 / 三宝树一带的鱼塘及湿地













## 建设尖鼻咀 / 流浮山 / 白泥 海岸保护公园和海滨长廊

98. 收回尖鼻咀、流浮山至白泥一带被划为「海岸保护区」地带的私人土地，建设尖鼻咀至白泥面积约 145 公顷的海岸保护公园，引入有效管理模式，积极保育现有的天然海岸线及近岸红树林生态系统，形成新界北核心商务区重要的海岸景观生态走廊，并为市民提供优质户外生态康乐空间。
99. 为服务扩大的洪水桥 / 厦村新发展区新增的人口，可在海岸保护公园内建设尖鼻咀至白泥长约 12.5 公里的海滨长廊，提供步行径及单车径，方便市民享受尖鼻咀的自然环境、流浮山的小镇风情和海鲜美食，观赏白泥的日落美景。

## 建设沙岭 / 南坑自然生态公园

100. 收回邻近罗湖的沙岭 / 南坑一带的湿地，引入先进管理模式，积极保育生态，建设面积约为 4 公顷的沙岭 / 南坑自然生态公园。公园位于蚝壳围湿地保育公园和拟议红花岭郊野公园之间，是把北部都会区西部至中部的完整湿地系统过渡到东部以林地为主的生态系统的生态节点。
101. 连同现有占地约 62 公顷的香港湿地公园和约 370 公顷的米埔自然护理区，估计北部都会区内透过实施积极保育政策而形成的整个湿地及海岸生态保育系统的总面积约 2 000 公顷，将会成为香港全体市民共同拥有的宝贵生态生境和户外康乐资源。

图左：白泥日落美景



深圳湾红树林及湿地系统

## 加强与深圳和广东省的保育合作

102. 北部都会区的湿地系统和相关的生态生境与深圳和大湾区的城市发展及生态环境的状态息息相关。把握粤港澳共同发展大湾区的机遇，《发展策略》提出与深圳和广东省相关部门合作，共同加强积极保育生态：

### （一）深圳湾红树林和湿地系统

与深圳合作订立保育协作计划，共同保育及提升深圳湾优质发展圈内湿地和红树林的自然景观及生态资源，并合作把位于深圳湾北岸的红树林及湿地纳入拉姆萨尔湿地，形成跨越深圳湾港深两地更为完整的湿地系统。

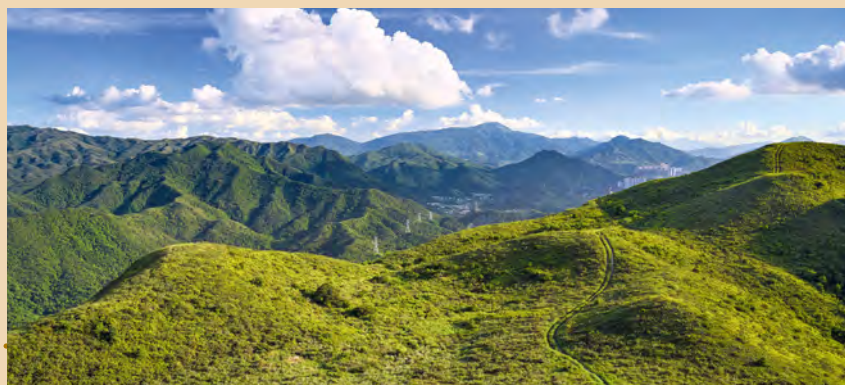
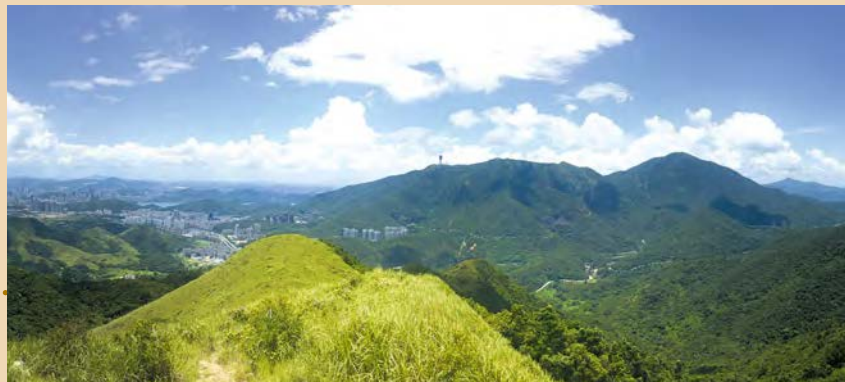
### （二）大鹏湾 / 印洲塘生态康乐旅游圈生态走廊

与深圳合作强化深圳梧桐山国家森林公园及香港拟议红花岭郊野公园的生态融合，在保障港深两地行政边界完整及安全的前提下，共同构建梧桐山 / 红花岭 / 八仙岭生态走廊，并订立协调的保育措施及协作计划，以及与香港联合国教科文组织世界地质公园的新界东北沉积岩园区发挥协同效应。

### （三）大湾区湿地系统

与广东省及大湾区城市相关部门合作，交流湿地生态保育的经验，合力建构大湾区湿地系统网络，提升整体生态环境容量及质量。



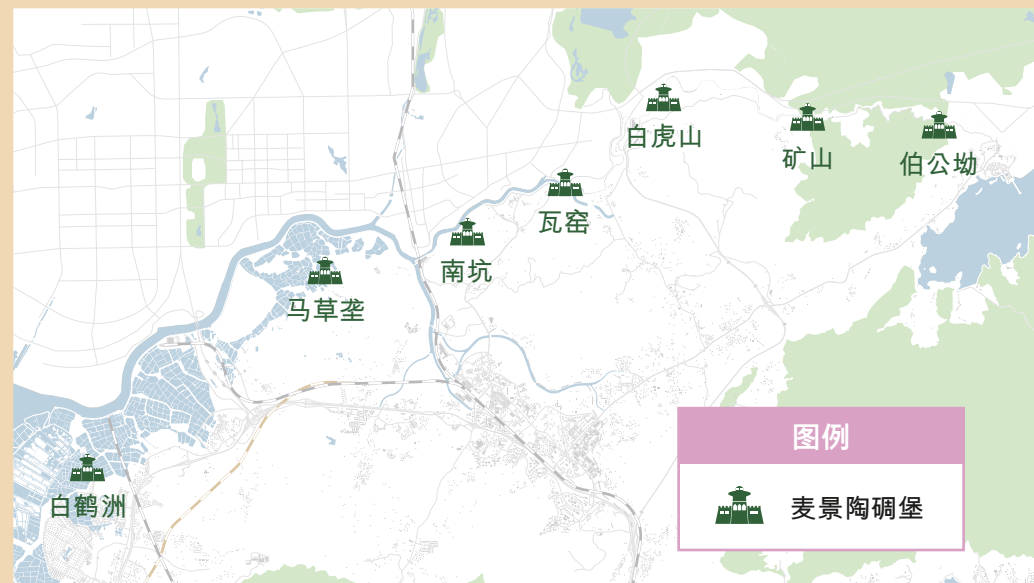




## 重点行动方向(六) /

# 缔造高景观价值的 户外生态康乐/ 旅游空间

103. 新界北部地区拥有丰富多样的自然环境和生态生境，特别是大面积的淡水 / 咸水湿地、鱼塘、沼泽、芦苇林和红树林。北部都会区将有大量新增的居住和工作人口，对户外休闲康乐设施的需求会随之而激增，需要适时超前建立生态康乐 / 旅游空间，丰富市民的生活，鼓励健康生活方式，同时避免无序的康乐及旅游活动对新界北部的人文及自然资源造成破坏。为此，除了将康乐功能纳入湿地保育公园，亦提出以下行动项目：



麦景陶碉堡的位置

## （一）建设新界北城乡绿道

建设横跨北部都会区的城乡绿道，它不单穿越郊野，贯通山峦、湿地、鱼塘和传统乡镇村落，还可沿河畔长廊走进市区，串联市镇公园、特色建筑和重要历史地点。新界北城乡绿道将拥有城乡交融的美景，可以成为别具特色，媲美麦理浩径、卫奕信径、港岛径、凤凰径的又一条港人喜爱、国际闻名的健行径。

新界北部有七座麦景陶碉堡，具有建筑和历史特色，位于山岭，能俯瞰四周景色。可开放麦景陶碉堡并设置观景设施，成为绿道的重要景点之一。

图左：麦景陶碉堡





铅矿遗址

位于拟议红花岭郊野公园内的铅矿遗址及相邻山峦郊野具有生态、地质和历史价值，它印证著香港过去采矿业和日占时期的历史。可改善到达铅矿遗址山径，方便市民参观铅矿遗址以及莲麻坑的其他景点，例如客家村落、叶定仕故居等。

## （二）提升沙岭山峦及坡地的景观质素

在设立沙岭/南坑自然生态公园的基础上，透过积极的环境设计，全面提升沙岭山峦及坡地的景观质素，尽量减低沙岭坟场及待建的灵灰安置设施对深圳及罗湖/文锦渡综合发展枢纽的视觉及环境影响。



沙岭山峦及坡地





沙头角码头



荔枝窝

### (三) 开放沙头角墟（中英街除外）

逐步开放沙头角码头作旅游活动，使沙头角墟作为支援位于吉澳海及印洲塘的分散村落及其他外岛的传统角色再度重现，为活化印洲塘一带的村落添加动力，创造可持续的生态康乐 / 旅游机遇，避免这些村落及外岛持续衰败的趋势。

研究长远进一步全面开放沙头角墟（中英街除外）所必须的配套，包括需要增设的边境保安设施、法例修订、研究土地用途、整顿违例建筑物和其他相关的配套措施，为大鹏湾 / 印洲塘生态康乐旅游圈可持续生态康乐 / 旅游发展做好准备。



印洲塘海岸公园

### (四) 港深合作保育大鹏湾 / 印洲塘及发展生态康乐 / 旅游

在大鹏湾 / 印洲塘生态康乐旅游圈的框架下，与深圳携手合作，在深圳东部沿岸地区（包括盐田和大鹏半岛自然保护区）及香港新界东北地区（包括沙头角、地质公园和印洲塘海岸公园）倡议综合生态保育及推动生态康乐 / 旅游发展，研究从深圳方为东平洲提供水、电设施的可行性，并就设置跨境水路旅游口岸进行商议及研究。

## 重点行动方向(七) /

# 积极主动改善 职住平衡

104. 北部都会区将有大量新增的居住人口，必须依据优化经济用地空间规划的原则，创造新经济就业机会，为居民提供更多就业的选择，达致可持续的职住平衡。为此，《发展策略》除了规划各个策略发展区具备经济发展的功能，亦提出积极主动革新的政策措施，包括以下各方面：

### (一) 政府设施带动就业机会

过往的经验证明，政府重大设施的发展和区位选择，可带动和引导企业的选址，继而为该区引入更多就业机会。政府会制订明确的政策及行政指引，在「无地域限制，带动就业机会」的政府设施选址时，尽量选择北部都会区设立。政府已经率先研究把位于核心市区位置的一些政府办公室及设施迁往北部都会区的可行性。



政府合署





粉岭安乐村工业区

## （二）改划粉岭安乐村工业区

改划土地用途地带可对市场主动释出土地最新规划意向的讯息。为配合港深紧密互动圈发展创科经济的方向，可将粉岭安乐村工业区由「工业」地带改划为「其他指定用途」注明「商贸及创科」地带，为工业区转型助力，提供共享工作间鼓励初创企业进驻，尽快在当地创造更多新经济的就业机会。

在改划土地用途地带的同时，可参考起动九龙东的成功经验，改善公共空间及行人系统，采取积极政策推动转型改造，尽快创造更多工作职位。



起动九龙东办事处





### （三）发展多层式现代物流中心

为加快洪水桥 / 厦村新发展区的建设和高端经济发展，在新发展区率先采用创新的土地批租方法，促进多层工业楼宇及现代物流中心的发展，容纳部分棕地作业，推动物流业升级发展，并创造相关的就业机会。

### （四）鼓励公私营机构带动业务拓展

政府要制订政策及措施，推动公私营机构率先在北部都会区设立业务运作点，吸引和鼓励各类行业的私人商业机构及企业，选择在北部都会区拓展业务。这些措施可考虑包括增加配套设施的规划、简化审批程序、给予费用宽免 / 楼面面积的诱因等等。

### （五）促进创科发展的批地政策

为了加快创科经济的发展，创造更多高质素的就业机会，在现有批地给香港科技园公司或发展商开发的模式以外，制订政策和措施，利用土地资源为诱因，透过公开招标，将发展用地批给从事科技应用、科技研发及先进制造的企业，自主开发土地，尽快形成具规模效益的创科产业集群效应。

此外，可在创科发展用地的法定土地用途地带和批地条款中，提供弹性容许企业兴建自用的人才公寓，增强北部都会区对全球创科人才来港工作和定居的吸引力。

### （六）发展多元经济

除了在北部都会区大力注入创科经济动力，亦需要开拓多元经济并促进其可持续发展。政府可与非牟利组织及 / 或中小企合作，支援和推动新兴产业包括文化及创意产业的发展。建议采取行动，设立适当的机制 / 平台，并寻找可促进这些产业发展、具潜力的地区及 / 或处所，例如新市镇内的墟镇，藉著活化墟镇，发展本土经济，让社区分享经济成果。

图左：多层式现代物流中心

## 重点行动方向(八) /

# 建设宜居宜业及可持续发展社区

105. 北部都会区不但是香港第二个经济引擎，而且也是市民宜居宜业的优质社区。基于此理念，营造宜居宜业社区是《发展策略》的核心思想和内容。在考虑、制订和实施北部都会区各项发展计划时，相关政府部门的公务人员必须跳出「项目主导」的传统框框。参考过去十年起动九龙东建设香港第二个核心商业区的成功经验，采取「政府主导、社区营造」的思维及操作模式，并要在以下各个方面作出突破：

### (一) 政府主导协调营造社区

负责提供各类政府、机构和社区设施的决策局及部门应齐心协力，调整操作模式及资源调配优次，包括切实执行规划、设计与实施管理的有效衔接和协调，确保能适时供应所需社区设施，积极主导建设宜居宜业社区以配合北部都会区居住人口增长的需要。





天水围新市镇

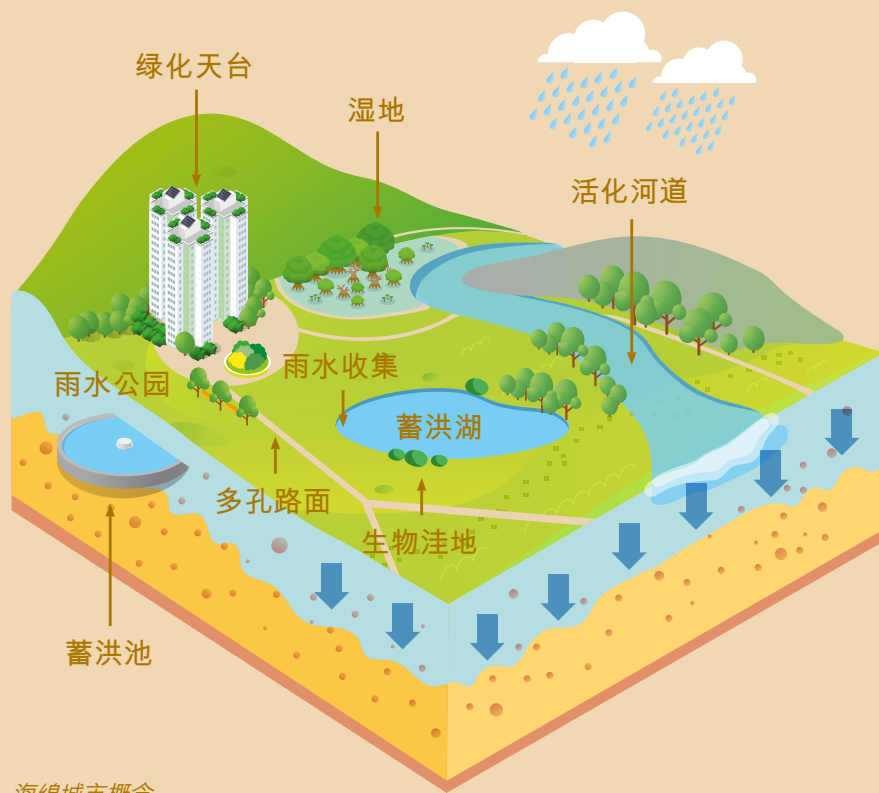
## （二）支援社区实现共融

避免重复一九九零年代建设天水围新市镇及东涌新市镇所产生的各项社会和社区问题，确保不再重蹈覆辙，必须及早制订社区支援计划，不容忽视对弱势社群的关怀、照顾和支援，要坚持实现社区共融，分享北部都会区建设的成果。

## （三）全面落实海绵城市的建设概念

建设北部都会区为可持续的碳中和智慧社区，全面在各个策略发展区推动和实施多功能、多效益的蓝绿建设。需要明确各项实施政策，使蓝绿建设的规划和设计能够让北部都会区适应气候变化，对恶劣天气有抗逆力，防止对社区带来巨大的威胁和伤害。

北部都会区靠近「两湾一河」地带，必须引入海绵城市的建设概念。蓝绿设施的规划必须及早结合在北部都会区各个策略发展区的详细规划和设计中，善用位于有利位置的策略性设施，例如湿地保育公园等公共空间，实施防洪的功能。



海绵城市概念



#### （四）提供全港性 / 区域性的社区设施

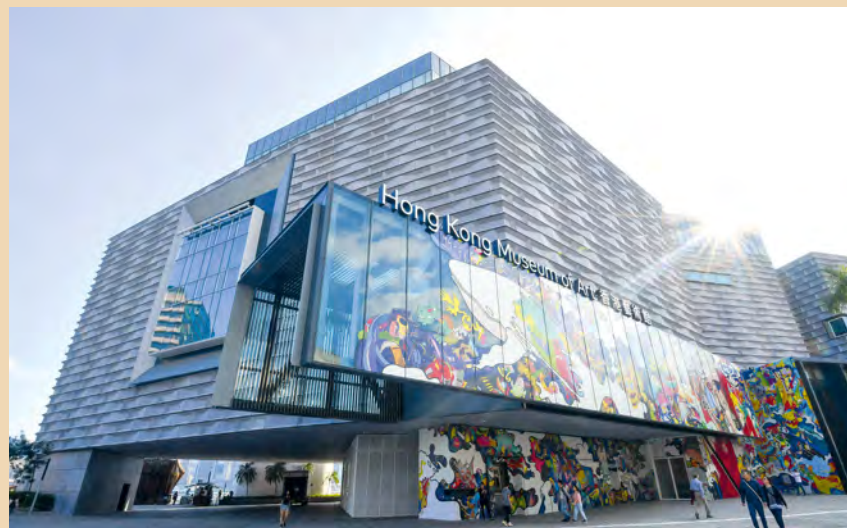
在北部都会区内，需要提供重要的全港性或区域性的社区设施和具地标性的公共建筑，以满足都会区多方面的需要，提升都会区形象。有见及此，要超越目前偏重依赖《香港规划标准与准则》对各类设施估算和规划方式，适当超前为合适的地点规划重要的区域及全港设施，例如高等院校、国际学校、私家医院、体育及文化 / 艺术设施等。



国际学校



私家医院



文化 / 艺术设施

重点行动方向(九) /

## 改革行政机制及 工作流程

106. 为了有效落实《发展策略》和建设北部都会区，政府可考虑设立一个高层次的政府专责机构，统领和指导各相关局署，积极主导推进整个北部都会区的规划、设计及建设，具体职责和功能可包括：

## （一）全面统筹和执行规划与发展事务

灵活运用资源以全面负责协调推进整个北部都会区的空间规划及设计、基建及交通发展、土地开发及用地改造、房屋供应、产业结构优化、可持续社区发展、生态保育、旅游等事务。



## （二）牵头与深圳合作

牵头各局署与深圳市相关单位进行洽商及合作，协调相关项目的规划及实施，跟踪进度，促进港深更紧密、更深层次和更全面的融合发展。

## （三）参与大湾区湿地系统网络的建设

协助政府与广东省及大湾区城市相关部门就建构大湾区湿地系统网络(包括深圳湾完整的湿地系统)展开积极合作。

## （四）制定政策和监察实施

制定和监察推进北部都会区发展各方面的政策、机制及管理措施，适时作出恰当的调整，务求集中资源、协调各个项目的进度，以较高速度和效率建设北部都会区。

## （五）制订十年建设进度计划

制订滚动的北部都会区十年建设进度计划，作为所有相关局署的基建发展和房屋供应工作目标，并定期向公众公布，接受监督，以期快速有序推进北部都会区的建设。



## 重点行动方向(十) /

# 增强香港的辐射力、 全面布局大湾区

107. 香港各所大学在大湾区设置校园、科研及医疗机构已成趋势，这些校园和设施位处珠海(浸会大学)、深圳龙岗(中文大学校园和医院)、广州南沙(科技大学)、佛山(理工大学)、东莞(城市大学)、深圳南山及福田(香港大学校园和医院)、肇庆(都会大学)，分布广泛。政府应积极支持，并与深圳等大湾区城市携手合作，以这些策略性设施为据点，以「学研产居」的规划概念，在其周边建设综合性多功能社区，以推进香港与大湾区的融合。
108. 政府可与大湾区城市当局建立对话，讨论和研究在已进驻大湾区的策略性设施毗邻地区的规划和发展，构建生活便利及与香港联系方便的社区，让来自香港的学术人员、研究人员、学生和初创企业更愿意进驻，与大湾区的居民及同学共同工作、研究和学习。
109. 为此，政府可与相关的香港高等教育院校展开讨论，了解他们就提升大湾区校园及相邻的宜居社区提供的设施及落实便利生活的措施的意见，进一步改善教职员、到访学者及学生的生活便利和福祉。



大湾区内香港各所大学的  
校园和医疗机构

# 第五章 / 报告结语





110. 建设北部都会区是香港应对本身迫切需求的策略性回应。《发展策略》提出了关键性的空间概念和规划原则，十个重点行动方向和 45 个行动项目。
111. 在已开展的规划和发展项目之上，《发展策略》能为北部都会区新开拓约 600 公顷房屋及经济发展用地，初步估计可增加约 165 000 至 186 000 个住宅单位供应，及新增约 84 000 个工作职位，当中包括约 66 000 至 68 000 个创科产业职位，并透过实施积极保育政策形成总面积约 2 000 公顷的完整湿地及海岸生态保育系统。《发展策略》亦支持和建议兴建五条铁路，增加港深的跨境交通基建，并以铁路发展开拓更多土地，带动房屋及经济发展。
112. 《发展策略》对各个行动项目的发展潜力估计，只是初步的粗略估算，政府仍需细化有关工作，订定实施的优先次序，进行详细的规划及工程研究，确立其技术及财务可行性，再落实推行。本报告附图内显示建议的铁路线及站点分布，只供解说之用，并不反映确实走线及位置。
113. 新界北部地区（包括元朗区及北区）现有约 960 000 居住人口、390 000 个住宅单位及 116 000 个工作职位。现正进行规划及发展的项目可增加约 350 000 个住宅单位及 450 000 个工作职位，加上《发展策略》的建议发展项目，估计整个北部都会区最终能容纳约 250 万居住人口和提供约 650 000 个工作职位，当中包括约 150 000 个创科产业职位。
114. 我们期望以二十年时间基本建成北部都会区，强化香港与深圳共同发挥粤港澳大湾区「双引擎」的功能，建设香港成为国际创新科技中心，并为香港市民缔造一个宜居宜业的美好家园！

# 附件 / 行动项目表



### (一) 兴建港深西部铁路(洪水桥—前海)及扩大洪水桥/厦村新发展区

1. 提升洪水桥/厦村新发展区为新界北核心商务区，制订相关政策，推动及深化新发展区与深圳前海深港现代服务业合作区(前海合作区)高端经济合作发展，创造更多新经济职位
2. 与深方共同研究兴建港深西部铁路(洪水桥—前海)，并在前海实施「一地两检」安排，研究铁路走线及口岸站点位置；并调整洪水桥/厦村新发展区的原规划方案，在港方沿线增设站点并增加发展密度
3. 扩大洪水桥/厦村新发展区范围至流浮山及尖鼻咀一带，大幅度增加房屋及经济用地的供应
4. 研究流浮山至白泥一带的发展潜力及兴建尖鼻咀至白泥自动捷运系统，并探讨连接港深西部铁路沿线站点和洪水桥/厦村新发展区内已规划的环保运输系统的可行性
5. 建设具规模、地标性的创科产业设施，成为新界北核心商务区与前海合作区深度合作的旗舰项目
6. 及早全面优化及整治流浮山的餐饮及旅游设施，保持海鲜蚝港的小镇风貌，为大量增加的居住及工作人口提供优质及具地方特色的餐饮休闲服务

### (二) 构建香港矽谷 — 新田科技城

7. 大规模增加创科用地，善用新田/落马洲发展枢纽内近60公顷建议作企业及科技园的用地，利用落马洲管制站20公顷已平整的土地，及改划毗邻部分约70公顷的鱼塘及乡郊土地作创科用途，大幅度增加创科用地面积，形成更具效益的产业群聚效应
8. 规划及建设新田科技城，构建一个与深圳福田和皇岗紧密衔接、对外交通连系便捷、空间布局完整、土地用途综合多元、更具规模效益、有效汇集港深产学研多方力量的港深深度融合的创科发展区
9. 从速落实北环线支线，成为伸延至新皇岗口岸的跨境铁路，以跨境铁路及沿线站点为发展基础，提升新田科技城的整体发展潜力及对创科企业及人才的吸引力
10. 增强港深创新及科技园(港深创科园)对外交通连系，包括北环线支线在港深创科园设置站点，及早研究兴建港深创科园东部至古洞北新发展区的连接路，支持兴建福邻小口岸，大幅度改善港深创科园对外的交通联系



### (三) 研究北环线东延及扩大古洞北新发展区

11. 研究兴建北环线东延，从古洞站东延，接驳香港罗湖及文锦渡地区以及新界北新市镇各发展节点，可在粉岭安乐村工业区设站，并以无缝的行人系统连接粉岭站，形成连贯多个策略发展项目及现有社区的铁路网络，带动土地开拓，释放发展潜力
12. 扩大古洞北新发展区至马草垄一带的农地及坡地，大幅度增加发展容量，并为港深创科园的创科企业提供便捷的社区服务及生活支援
13. 转移古洞北新发展区东部部分已规划作商贸及科技园的用地功能至新田科技城，增强产业集群效应，并在古洞北新发展区增加住宅供应

### (四) 建设罗湖 / 文锦渡综合发展枢纽

14. 研究将港方东铁线伸延至深圳罗湖和迁移现有罗湖站及过境设施至深圳并实行「一地两检」的可行性，以及研究在现有罗湖站及上水站之间设置一个新铁路站（暂名为罗湖南站），并在铁路用地之上进行大规模住宅及商业发展
15. 与深方合作检视文锦渡管制站的功能和邻近用地的发展潜力，协调提升港深两地文锦渡地区的土地利用功能，研究在深方设置「一地两检」设施的可行性，建设由罗湖南站至现有文锦渡管制站作商住发展的罗湖 / 文锦渡综合发展枢纽
16. 重新检视罗湖道和文锦渡路一带、罗湖南站邻近土地、老鼠岭和上水华山一带的乡郊土地用途，并进行综合发展规划，以便捷的铁路交通服务为基础，大量释放土地发展潜力，增加房屋用地
17. 研究搬迁文锦渡管制站的鲜活食品过境及测检设施和上水屠房至香园围管制站的相邻土地，利用香园围公路运输鲜活食品供应香港各区，避免鲜活食品运输车辆对罗湖 / 文锦渡综合发展枢纽产生的环境影响及交通压力
18. 研究将上水滤水厂及石湖墟污水处理厂迁入岩洞的可行性，释放更多发展用地，长远纳入罗湖 / 文锦渡综合发展枢纽范围，使整个发展枢纽更具规模及效益，最终使罗湖 / 文锦渡综合发展枢纽能与粉岭 / 上水新市镇有完善的空间及功能连接

#### (五) 实施创造环境容量的积极保育政策

19. 制订积极的保育政策及措施创造环境容量，建议收回具保育价值的私人湿地和鱼塘，建立湿地保育公园，再结合拟议红花岭郊野公园，构建横跨北部都会区由西至东完整的生态生境系统，保护重要的飞鸟廊道，并及早规划提供生态康乐 / 旅游设施
20. 收回南生围、大生围及甩洲一带的鱼塘及湿地，形成南生围湿地保育公园，保障拉姆萨尔湿地系统的完整性并提升其生态功能
21. 收回米埔至新田 / 三宝树一带的鱼塘及湿地，将部分建设为三宝树湿地保育公园，成为新田科技城的一个组成部分
22. 收回蚝壳围一带的鱼塘及湿地，建设蚝壳围湿地保育公园，作为后海湾至蚝壳围飞鸟廊道再南至塱原自然生态公园的重要节点
23. 收回丰乐围及尖鼻咀一带的鱼塘及湿地，纳入香港湿地公园范围，扩大该公园的自然、保育、教育及康乐功能
24. 收回尖鼻咀、流浮山至白泥一带被划为「海岸保护区」地带的私人土地，建设尖鼻咀至白泥的海岸保护公园及海滨长廊，保护天然海岸线及近岸红树林生态系统，成为重要的海岸景观生态走廊，并为市民提供优质户外生态康乐空间

25. 建设沙岭 / 南坑自然生态公园，成为北部都会区西部至中部完整湿地系统过渡到东部以林地为主的生态系统的生态节点
26. 与深圳合作共同保育及提升深圳湾优质发展圈内湿地和红树林的自然景观及生态资源，并合作把深圳湾北岸的红树林及湿地纳入拉姆萨尔湿地，形成跨越深圳湾港深两地更为完整的湿地系统
27. 与深圳合作强化深圳梧桐山国家森林公园及香港拟议红花岭郊野公园的生态融合，在保障港深两地行政边界完整及安全的前提下，共同构建梧桐山 / 红花岭 / 八仙岭生态走廊，并订立协调的保育措施及协作计划
28. 与广东省及大湾区城市相关部门合作建构大湾区湿地网络，提升整体生态环境容量及质量

#### (六) 缔造高景观价值的户外生态康乐 / 旅游空间

29. 建设新界北城乡绿道，贯通山峦、湿地、鱼塘、河畔、传统乡镇村落和市区景点，开放麦景陶碉堡并设置观景设施，改善到达铅矿遗址山径，最终建成拥有城乡交融美景，媲美麦理浩径、卫奕信径、港岛径、凤凰径的又一条港人喜爱、国际闻名的健行径
30. 全面提升沙岭山峦及坡地的景观素质，透过积极的环境设计，尽量减低沙岭坟场及待建的灵灰安置设施对深圳及罗湖 / 文锦渡综合发展枢纽的视觉及环境影响
31. 逐步开放沙头角码头作旅游活动，为活化印洲塘一带的传统村落添加活力；并研究长远进一步开放沙头角墟（中英街除外）所必须的配套，包括需要增设的边境保安设施、法例修订、研究土地用途、整顿违例建筑物和其他相关的配套措施
32. 推动在大鹏湾 / 印洲塘生态康乐旅游圈框架下与深圳携手合作保育双方境内的自然保护区、海岸公园及地质公园，推动生态康乐 / 旅游发展，研究从深方为东平洲提供水、电设施的可行性，并就设置跨境水路旅游口岸进行商议及研究

#### (七) 积极主动改善职住平衡

33. 制订明确的政策及行政指引，尽量把「无地域限制，带动就业机会」的政府设施选址在北部都会区
34. 建议改划粉岭安乐村工业区的「工业」地带为「其他指定用途」注明「商贸及创科」地带，参考起动九龙东的成功经验，改善公共空间及行人系统，采取积极政策推动转型改造，尽快创造更多工作职位
35. 率先在洪水桥 / 厦村新发展区采用创新的多层工业楼宇土地批租方法，促进现代物流中心的发展以容纳部分棕地作业
36. 推动公私营机构在北部都会区设立业务运作点，与非牟利组织及 / 或中小企合作，支援和推动新兴产业包括文化及创意产业的发展
37. 制订促进创科发展的批地政策和措施，透过利用土地资源为诱因，将发展用地批给从事科技应用、科技研发及先进制造的企业，尽快形成具规模效益的产业群聚效应
38. 制定政策和措施兴建人才公寓，包括在创科发展用地的法定土地用途地带和批地条款中，提供弹性，容许企业兴建自用的人才公寓，增强北部都会区对全球创科人才的吸引力



#### (八) 建设宜居宜业及可持续发展社区

39. 采取「政府主导、社区营造」的思维及操作模式，提供和协调各类政府、机构和社区设施的规划、设计与实施管理，并及早制订社区支援计划，为市民建设宜居宜业及可持续发展的社区
40. 建设可持续的碳中和智慧社区和全面实施适应气候变化的海绵城市建设，全面推动多功能、多效益的蓝绿建设
41. 适当超前在北部都会区的合适地点规划重要的区域及全港设施，例如高等院校、国际学校、私家医院、体育及文化/艺术设施等

#### (九) 改革行政机制及工作流程

42. 设立一个高层次的政府专责机构，统领和指导各相关局署，推进整个北部都会区的发展；并负责牵头与深圳和广东省及大湾区城市的相关部门进行洽商及合作，落实合作项目，并跟踪进度
43. 制订滚动的北部都会区十年建设进度计划，作为所有相关决策局和部门的基建发展和房屋供应工作目标，并定期向公众公布，接受监督，以期快速有序推进北部都会区的建设

#### (十) 增强香港的辐射力、全面布局大湾区

44. 积极支持香港各所大学在大湾区设置校园、科研及医疗机构，并了解他们就提升大湾区校园、相邻的宜居社区提供的设施及落实便利生活的措施的意见，改善教职员、到访学者及学生的生活便利
45. 与深圳等大湾区城市携手合作，以香港各所大学在大湾区的校园、科研及医疗机构为策略性据点，构建生活便利及与香港联系方便的「学研产居」综合性多功能社区，让来自香港的学术人员、研究人员、学生和初创企业更愿意进驻，与大湾区的居民及同学共同工作、研究和学习





[www.policyaddress.gov.hk/2021/  
sim/related-publications.html](http://www.policyaddress.gov.hk/2021/sim/related-publications.html)