

新聞稿：香港城市設計學會就新界北新市鎮及馬草壟發展之意見

立法會文件編號：CB(1)1741/2024(01)

公眾諮詢網站：<https://nm-ntnorth.hk>

關注事項	香港城市設計學會之意見
發展定位	
<p>採用產業驅動的規劃方式</p> <p>「該區域可發展為成為口岸商 圈及新興產業基地，可與深圳 羅湖區的發展產生優勢 互補作用。」</p>	<p>產業驅動規劃的潛力與建議</p> <ol style="list-style-type: none">1. 口岸商圈（BCP）具備龐大發展潛力，但需透過連貫的規劃研究與政策探索，將其明確定位為新興產業基地。2. 規劃方向應與深圳政府的規劃需求及願景保持一致，並盡可能公開相關資訊供公眾審視。3. 需更細緻地盤點現有珍貴資源（經濟、環境與社會層面），分析其重要性，並制定保育、保護及提升土地價值的策略，以提升周邊效益與公共服務品質。4. 應深入識別區域的獨特歷史、文化與資源，避免欠缺特色的標準規劃模式。5. 目前土木工程拓展署（CEDD）正同步進行「城鄉共融」及「自然為本」的規劃相關研究。土地規劃的方向須反映這些研究衍生的指導原則。6. 全球競爭力強的城市（如布里斯本、布里斯托爾、哥本哈根、基督城、底特律、都柏林、愛丁堡、紐約和溫哥華等）皆在規劃前期透過創新策略性諮詢，凝聚社區共識與價值觀。建議讓公眾（包括多元社會群體）及早、持續且直接參與，避免預設立場，以引導具意義的發展方向。7. 建議定位需呼應港深兩地的共同願景：「保育並強化區域獨特的土地與文化遺產，打造具國際吸引力的發展資產，推動高端旅遊、娛樂、休閒、農業及教育等配套產業。」 <p>具體目標應分為三方面：</p> <ul style="list-style-type: none">○ 經濟：優先推動跨境整合、活動與消費機會。○ 社會：以文化遺產作為產業驅動力。○ 環境：強化現有藍綠資源（水體與綠地），構建發展框架。

<p>口岸經濟</p> <p>「打造文錦渡和香園圍口岸一帶（約 225 公頃）成為口岸商住區（附件 2a），提供香港享有優勢的商貿、金融和專業服務等，亦可以為本地人士及跨境旅客提供休閒、零售等服務，推動口岸經濟。」</p>	<p>8. 我們對於將口岸商圈綜合發展區（BCP Mixed Use Areas）主要定位為服務南下旅客的規劃方向有所保留。</p> <p>9. 考慮到香園圍不僅是首個可供開發的區域，且已有完善的高速公路網絡支援，其發展潛力或許能為香港帶來比「口岸經濟」更顯著的效益。</p>
<p>現代物流業 食品相關產業 綠色工業 先進建造業 先進製造業</p>	<p>10. 預留部分土地發展這些工業雖可理解，但選址須具策略性，避免過度消耗市區基建容量及影響居民生活。</p>
<p>文教體育樞紐</p>	<p>11. 規劃大學城時，應參照全球頂尖大學模式，將住宅、休閒、零售、商業、研究及體育設施整體規劃於同一區域，此種模式既能驅動投資，亦能吸引人才。以麻省理工學院、史丹福大學、哥倫比亞大學等領先機構為例，其成功關鍵在於深度融入城鎮環境，促進產業/企業與教育者、研究者及學生的互動交流。</p> <p>12. 現有規劃於牛潭尾的大學校區已被指出規模過小，而本次提案中的 40 公頃校區在面積上並無差異。我們擔憂，現行規劃與校區規模將難以整合住宅、產業、商業、文化、體育及公共設施，必須避免功能單一的規劃模式，此類模式往往導致發展僵化與成效不彰。</p>
<p>藍綠網絡：超越綠色河谷的規劃思維</p>	<p>13. 當局重視中央河谷的規劃值得肯定，但我們注意到，深圳河沿岸原屬邊境禁區的洪泛區土地，現被劃作混合用途發展、建築及工業用途。這些重要洪泛區本應納入藍綠網絡系統予以保護。</p> <p>14. 優質綠地作為提升地價的核心要素已獲國際認證，全球都市公園周邊地價均屬區域峰值。現行規劃刻意將文化節點與體育樞紐集中設置於綠帶主軸及潛力最高價地段，建議政府考慮將部分文體設施分散至住宅及商業區，為高密度區域創造更多「呼吸空間」。</p> <p>15. 現行單一層級的綠化帶規劃體系已不足以支撐發展需求，應進行全面普查現有藍綠基礎設施資產，以及透過積極的土地用途規劃強化生態連通性，從而找出適合作發展的土地。我們認為採用「藍綠網絡」規劃模式遠較「河谷綠廊」模式更符合發展需求。</p> <p>16. 建議將原邊境禁區土地整合為橫跨深圳河兩岸的「東西向河岸公園」，並優先發展旅遊、娛樂、休閒、酒店及高端服務業，形成跨境生態經濟廊道。</p>

<p>重新評估馬草壟作為高密度住宅發展的適宜性</p>	<p>21. 現行規劃並未為馬草壟 (MTL) 設置大型集體運輸設施，在此開展大規模住宅發展恐非適宜之選。建議改為規劃創新運輸系統 (如快速公交系統 BRT)。</p> <p>22. 馬草壟具備以下優勢，適合作為世界級大學城：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 區位優勢：緊鄰深圳創科生態圈及跨境口岸 • 協同效應：可與「港深創新及科技園」(HSITP) 產生協同效應 • 人才吸引力：有利匯聚國際科研人才 <p>發展時機與替代方案：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 馬草壟土地將於 2029 年釋出，政府應優先考慮此選項 • 現有牛潭尾大學城規劃 (佔地 46 公頃) 屢遭批評規模過小，僅能容納單一大學 • 若採納馬草壟方案，新界北規劃中的大學城或可重新評估必要性
<p>其他觀察與建議</p>	
<p>漸進式與策略性發展</p>	<p>23. 新界北 1,420 公頃發展區需採分階段推進策略</p>
<p>交通規劃</p>	<p>24. 鑒於新界北規劃容納的大規模人口及粵港澳大灣區深度融合需求，現行方案僅以延伸現有鐵路線服務該區。此等規劃是否足夠應對未來發展，需提供實證說明。</p>
<p>鄉村地帶整合緊迫性</p>	<p>25. 儘管城鄉融合獲廣泛支持，政府的究卻缺乏針對鄉村地帶的具體提案。香港城市設計學會 (HKIUD) 主張以下措施：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 將傳統村落改造為「文化-社區雙功能樞紐」 2. 在城鄉交界處設立「中高密度發展緩衝帶」 3. 制定「集體規劃支援包」： <ul style="list-style-type: none"> • 簡化小型鄉企審批流程 • 提供稅務優惠對接北部都會區 (NM) 經濟目標
<p>城市設計框架融入片區開發</p>	<p>26. 「片區開發」機制有助加速發展進度並減少政府前期資本投入，但政府必須制訂城市設計框架，確保在個別開發商提交的規劃符合北部都會區的整體城市設計標準。確保重要的城市設計元素，例如城市節點聯動系統，步行街，生態走廊等得以落實。</p>
<p>與時並進的法例與標準</p>	<p>27. 過時的法規 (如限制工業發展) 阻礙先進製造業發展。香港城市設計學會 (HKIUD) 呼籲盡快檢討及修訂《城市規劃條例》及《建築物條例》，以容納現代產業需求。例如現行要求「工業」用途建築物兩側須留 13.5 米緊急車輛通道，導致大量土地無法有效利用。政府可以考慮把「高科技研發」用途從「工業」類別中獨立分類，允許與非工業用途混合。</p> <p>支持土木工程拓展署 (CEDD) 正在進行的「自然為本解決方案 (Nbs)」研究，建議把 NbS 概念全面納入北部都會區的規劃，優化現有規劃術語 (如將「綠化地帶」定義擴展為含「生態過渡帶」概念)。設立「豁免現行規例」的試驗區，測試以下創新模式，例如：模組化建築技術及混合用途綜合建築物。</p>
<p>設計競賽</p>	<p>28. 針對北部都會區核心項目 (如大學城)，舉辦國際設計競賽可實</p>

	<p>現三重效益, 提升國際形象、吸引投資、催化創新。</p> <p>29. 也建議政府安排一些較小型設施的設計比賽, 讓年青人展現創意與才華, 也有助年青一代理解及認同北部都會區的發展理念。</p>
經濟研究更新	<p>30. 作為「產業主導規劃」的關鍵依據, PwC 經濟研究需不時更新, 以適應後疫情時代產業鏈重組趨勢以及大灣區內的互動。北部都會區統籌辦公室須明確說明如何落實旗艦產業, 例如: 生物科技, 金融科技, 數字經濟。</p>
協作與透明度呼籲	<p>31. 北部都會區的成功有賴吸引國際資金, 建議創新科技及工業局應積極參與公眾諮詢活動, 讓公眾明白政府就吸引創科國際投資的策略。</p>
結論	
	<p>北部都會區是香港未來發展的轉捩點, 其成功需具備大膽創新以及因地制宜。我們必需利用和加強該地區的環境和文化資源, 而不是採用傳統的規劃模式, 即先考慮土地使用預算, 然後再考慮環境。我們需要一個藍綠網絡和充滿活力的綜合用途城鎮, 而非缺乏協調的規劃, 以實現可持續而充滿活力的城鎮。</p> <p>香港城市設計學會 (HKIUD) 樂意與北部都會區統籌辦事處, 深圳的夥伴以及國際持份者深度合作, 使北部都會區成為「可持續都市」、「經濟創新」與「跨境協同規劃」的全球典範。</p>

香港城市設計學會

2025 年 4 月 8 日