

宜居高密度城市的規劃及城市設計



規劃署
2016年10月

目錄

1 前言	1	5 規劃健康的城市	57
2 規劃集約的城市	6	促進健康城市的城市設計	57
人口密度	6	促進健康生活的城市設計	61
建築物密度	8	6 重塑公共空間及改善公共設施	65
混合土地用途	12	7 更新都市結構	70
3 規劃相互緊扣的城市	16	8 總結	73
城市流動性	16	後註	74
連接性	16		
可步行性	21		
單車可用性	23		
可達性	25		
通透度	28		
4 規劃獨特、多元及充滿活力的城市	30		
獨特	30		
活力	47		
多元	50		

圖片目錄

- 圖 1 香港今昔
- 圖 2 城市宜居度比較矩陣圖
- 圖 3 改造觀塘市中心
- 圖 4 優化洪水橋新發展區的發展
- 圖 5 香港及其他城市的人口密度圖示
- 圖 6 2011 年按區議會劃分的人口密度 (總值)
- 圖 7 2011 年按新市鎮劃分的人口密度 (總值及淨值)
- 圖 8 相同密度但不一樣的都市形態
- 圖 9 巴黎及香港的建築物形態
- 圖 10 相互緊扣的香港
- 圖 11 鐵路作為公共交通運輸的骨幹
- 圖 12 香港現有 / 擬建的鐵路發展項目
- 圖 13 洪水橋新發展區的擬建及現有運輸網絡
- 圖 14 中環至半山自動扶梯及行人路系統
- 圖 15 香港有欠理想的行人環境
- 圖 16 「暢行乘車計劃」行人路上蓋的合成圖片
- 圖 17 香港現有 / 擬議的單車徑
- 圖 18 新界單車樂
- 圖 19 將軍澳鄰里設施的可達性
- 圖 20 可達性的概念框架
- 圖 21 半徑覆蓋範圍與步行覆蓋範圍的比較
- 圖 22 紐約市的「安全街道為長者」計劃
- 圖 23 低及高通透度的街道結構

- 圖 24 太子花墟道
- 圖 25 旺角花園街
- 圖 26 香港的都市特色
- 圖 27 「創造精神」探索地圖摘錄
- 圖 28 首爾東大門設計廣場
- 圖 29 新加坡濱海灣
- 圖 30 中環新海濱
- 圖 31 深水埗大南街
- 圖 32 山頂薄扶林水塘道
- 圖 33 郊野公園作為都市人的康樂用地
- 圖 34 獅子山的獨特地貌
- 圖 35 香港的山脊景觀及獨特地貌
- 圖 36 尊重鄉郊特色的新市鎮
- 圖 37 香港城、鄉、郊、野共融脈絡
- 圖 38 香港的明確地標
- 圖 39 策略性觀景點的視覺景觀分析
- 圖 40 維多利亞港及其氛圍
- 圖 41 觀塘海濱長廊
- 圖 42 大坑東地下蓄洪計劃
- 圖 43 洪水橋新發展區的擬議梯級式平台連零售鋪面
- 圖 44 博蓋利亞市場：巴塞羅那的主要文化景點
- 圖 45 公共空間藝術
- 圖 46 元創方 - 歷史建築內的創意產業
- 圖 47 活化前柴灣工廠大廈
- 圖 48 保育中環：「香港的故事」
- 圖 49 香港的文物資產

- 圖 50 香港的都市氣候規劃建議分區
- 圖 51 香港的都市氣候規劃建議圖
- 圖 52 擬議的都市氣候改善措施
- 圖 53 健康城市的公眾休憩用地
- 圖 54 公共空間在提升宜居度所扮演的角色
- 圖 55 宜居高密度城市內的公眾休憩用地
- 圖 56 2046 年樓齡達 70 年或以上的私人樓宇單位 (按區議會劃分)
- 圖 57 香港的老化都市結構

本專題報告是《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》（簡稱《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

前言

1.1 香港已由小漁村、轉口港及製造中心，轉型成為金融中心、繁榮的大都會以及擁有超過 700 萬居民的「亞洲國際都會」

【圖 1】。香港亦轉變為一個集約的高密度城市，部分原因是因為可供發展的土地有限而有此需要，其他原因是過去數十年因銳意追求綜合土地用途 - 運輸 - 環境規劃所致。作為一個集約的高密度城市，香港在運用資源方面是有效率和審慎的。但是，高密度發展亦帶來一些副作用，需要正視的，例如家居面積較細、工作空間細小、住屋價格高昂、擠迫、街道峽谷效應及都市熱島效應等。

1.2 城市規劃和城市設計在香港有著悠久的歷史。雖然本港早在上世紀 60 年代已建立了有系統的建築形態和密度管制，但我們要到《都會計劃：選定的策略概覽》(1991 年)(簡稱《都會計劃》)才首次把全港性的城市設計考慮納入到發展策略框架當中。《都會計劃》意識到我們的城市形態和自然環境之間有著獨特的空間關係，特別是維多利亞港(簡稱「維港」)和海濱對公眾的重要性，並認定了保護市區界限的自

然山脊和山脊線的需要。這些結構性考慮因素在《都會計劃檢討》(1998 年及 2003 年)中得到進一步完善，而該檢討亦納入廣泛的城市設計考慮因素，包括保護特定的策略性公眾視覺景觀、進一步完善山脊線保護政策和階梯式建築高度概念、確立具建築特色的地區、以及提升街景的質素等。對上一份全港發展策略，即《香港 2030：規劃遠景與策略》(2007 年)，標誌着城市設計在香港再一次向前邁進。該發展策略納入了更廣泛和全面的設計方針，以促進提升宜居度，包括適切的建築設計、綠化和空氣流通、促進以人為本的街景、以及透過建設環境孕育出地方形象和提升歸屬感等。《香港 2030+》將在這些基礎上，進一步推廣規劃和城市設計方針，以建構一個宜居，具競爭力和可持續發展的香港。



圖 1 香港今昔

1.3 雖然香港是其中一個領先的國際城市，但我們在宜居度ⁱ的表現只屬一般ⁱⁱ。根據 Demographia^[1]及美世生活質素調查^[2]數據所編撰有關主要城市的城市人口密度及宜居度的比較矩陣圖ⁱⁱⁱ【圖 2】，我們在改善宜居度方面仍須努力，以成為世界上一個領先的宜居高密度城市。鑑於地形的制肘^{iv}及有限的可發展土地^v，香港所面對的挑戰比新加坡及首爾有過之而無不及。

ⁱ 香港的宜居度表現已考慮到 2016 年美世生活質素調查的內容。該每年一度的調查是透過採集在跨国公司工作的專業人士及區域專才就一系列量化的「生活質素決定因素」的回應所編撰。有關因素可分為十大類別，包括政治及社會環境、經濟環境、社會文化環境、醫療及衛生考慮因素、學校及教育、公共服務及運輸、自然環境、康樂、房屋及消費品。

ⁱⁱ 主要指數包括美世生活質素調查、經濟學人智庫的宜居度調查，以及 Monocle 的生活質素調查。

ⁱⁱⁱ 城市密度是根據相關國家統計部門所公佈的基準年人口和土地面積所計算出的。而在沒有該數據的情況下，則使用當年的人口和選定城市的估算土地面積所計算。（根據 Demographia(2016 年)的 Demographia World Urban Areas 12th Annual Edition）

^{iv} 香港的土地面積為 1,106 平方公里，其中約百分之五十為丘陵地帶，坡度超過 20 度。約百分之二十的土地面積是陡峭斜坡，坡度超過 30 度。

^v 其他土地發展的主要制肘包括自然資源、環境或生態敏感的地區、文物地點，以及基建限制等。

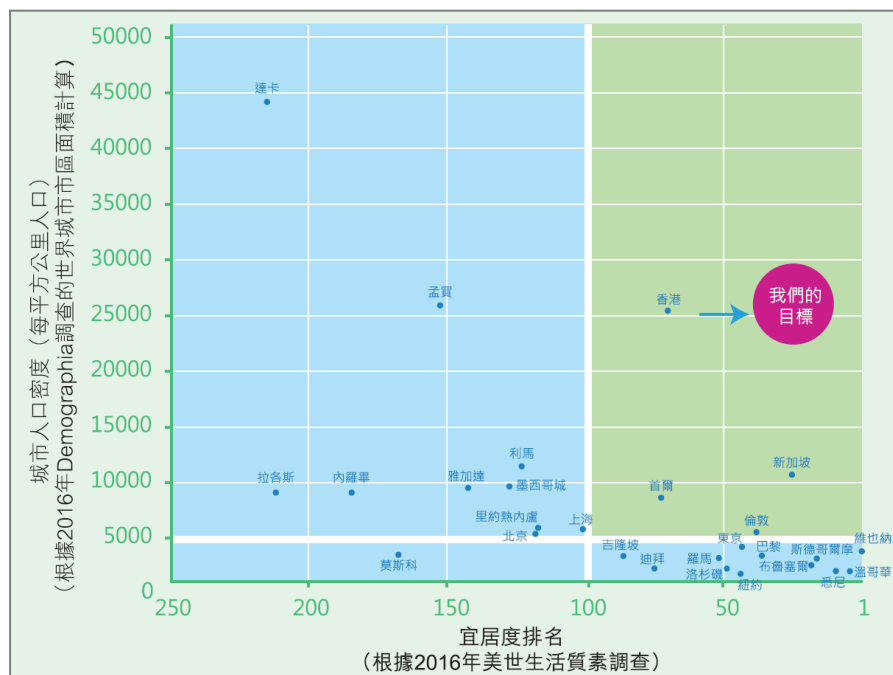


圖 2 城市宜居度比較矩陣圖

1.4 這份專題報告載錄了有關制定宜居高密度城市的主要策略方針背後的研究結果。「規劃宜居的高密度城市」是《香港 2030+》建議的主要元素，有助香港成為一個宜居、具競爭力及可持續發展的「亞洲國際都會」。香港的都市形態及設計可令我們的城市更宜居。「宜居度」與多項影響市民生活質素和福祉的城市元素有關。這份專題報告會探討規劃集約；相互緊扣；獨特、多元及充滿活力；以及健康城市的主要擬

議策略方針，並同時探討公共空間、公共設施，以及更新都市結構的範疇^{vi}。

“宜居度是指那些有助於提升人們對個人和集體福祉的感覺，以及影響對一個居所的滿意度的獨有空間、社會和環境的特徵和素質。”

於 1996 年「聯合國第二屆人類居所會議」通過的「生境議程」

雙管齊下的方案

1.5 在香港的高密度發展模式下，我們建議為促進高質素的建設環境制定雙管齊下的方案，即改造發展稠密的市區及優化新發展區或填海區的發展，並配以顧及社會需要的優良規劃及城市設計措施。透過雙管齊下的方案，我們致力保存及提升高密度發展模式下較為可取的特質，並處理及改善尚欠理想的地方。

^{vi} 其他有關「藍綠空間概念性框架」及「共融互助的城市」的範疇會分別在相關的專題報告中探討。

(甲) 改造發展稠密的市區



圖 3 改造觀塘市中心

1.6 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【圖 3】。

(乙) 優化新發展區的發展

1.7 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，包括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。預期約 100 萬居民將遷入新市鎮擴展區 / 新發展區，這些優化地區將顯著提升香港的宜居度【圖 4】。



圖 4 優化洪水橋新發展區的發展

1.8 這份專題報告會探討以下各章節所歸納的擬議策略規劃方針：

- **第2節**：規劃集約的城市；
- **第3節**：規劃相互緊扣的城市；
- **第4節**：規劃獨特、多元及充滿活力的城市；
- **第5節**：規劃健康的城市；
- **第6節**：重塑公共空間及改善公共設施；以及
- **第7節**：更新都市結構。

2

規劃集約的城市

“密度旨在量度密集或集中程度。就都市形態而言，密度通常被界定為人口及建築物密度。”（譯文）

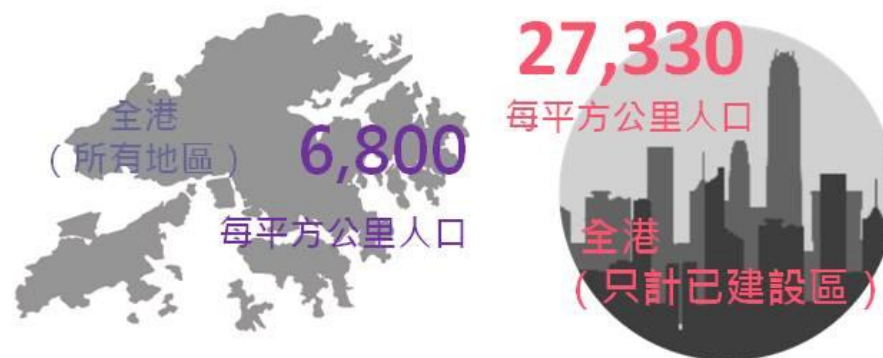
Greg Clark 及 Emily Moir（2015 年）
Density: Drivers, Dividends and Debates^[3]

2.1 香港的集約都市形態可從密度（一般以人口及建築物密度量度）及土地混合用途方面作分析^{vii}。

人口密度

2.2 人口密度是指一個地區及居住在該區的人口之間的關係。就全港而言，在 2015 年底，香港的平均人口密度為每平方

公里約 6,800 人。若只計算已建設區^{viii}，平均人口密度則為每平方公里約 27,330 人。彭博新聞社指出：“就人口密度而言，香港是其中一個發展密度最高的城市，而預計到 2025 年亦會繼續位列前茅”（譯文）^[4]。



2.3 據主要宜居度指數的分析顯示，領先的國際都會並不一定是最佳宜居的城市。後者大多是中型的城市，人口密度較低，例如維也納。但正如倫敦政治經濟學院城市研究中心對各

^{vii} 請參閱 Lynch, Kevin (1981 年) *A Theory of Good City Form*. Cambridge, MA: MIT Press; 及 Handy, Susan (1996 年) “Methodologies for exploring the link between urban form and travel behaviour” 載於 *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 1. 第 151–165 頁。

^{viii} 根據規劃署制訂的土地用途地圖所定意，已建設區包括住宅、商業、工業、機構、休憩用地、運輸及其他已平整的土地。

個城市的居住密度作圖像化顯示的研究所述【圖 5】，香港已建設區的人口密度屬非常高的水平^[5]。研究亦指出，“就現代化的超級城市而言，垂直的密度不單是理想，更可謂不可或缺。就香港而言，人口、貨品和服務集中在一起，可創造效益、保育資源和在運輸方面減低能源消耗”（譯文）。

2.4 全港各區均有不同的人口密度。根據 2011 年人口普查，香港人口密度最高的地區集中在主要市區，特別是九龍。2011 年人口密度最高的三個地區分別是觀塘（每平方公里約 55,200 人）、黃大仙（每平方公里約 45,200 人）及油尖旺（每平方公里約 44,000 人）【圖 6】。至於新市鎮方面，根據上述人口普查，2011 年人口密度最高的新市鎮是天水圍新市鎮（每平方公里約 67,000 人）【圖 7】。

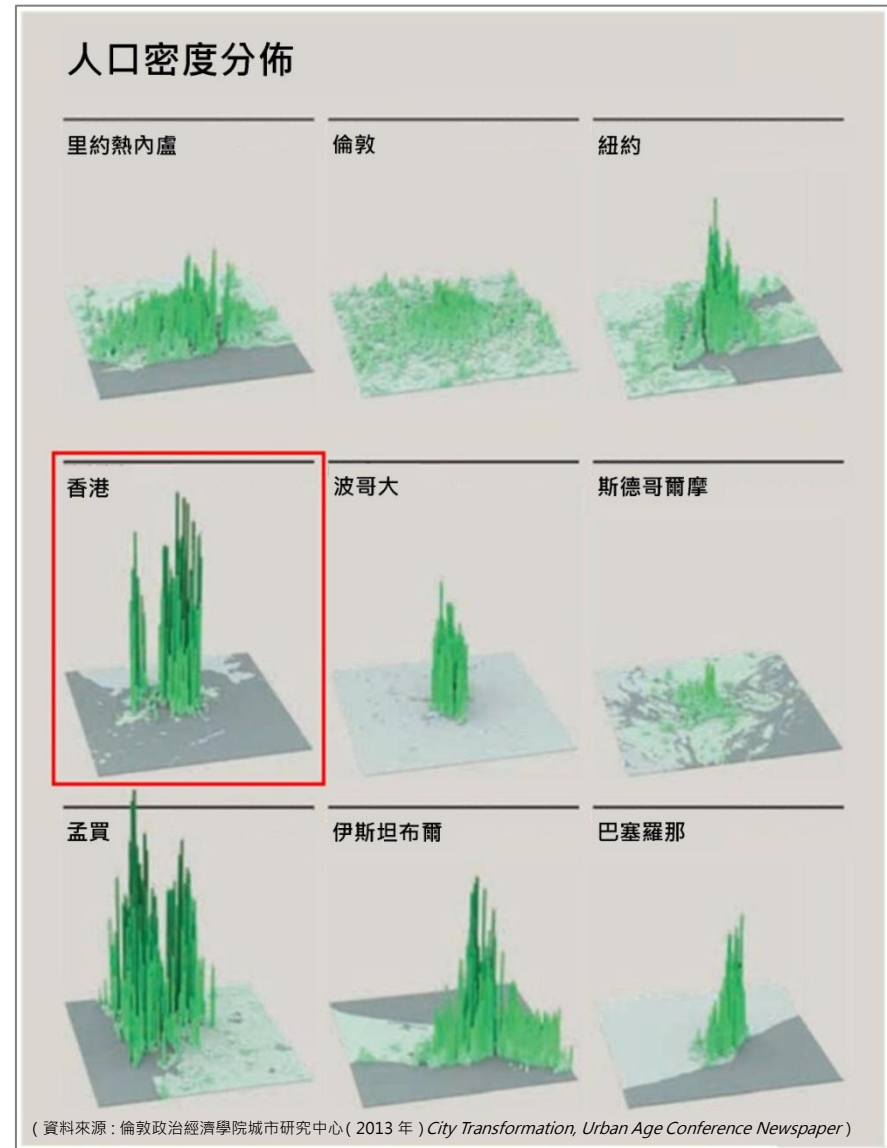


圖 5 香港及其他城市的人口密度圖示^[5]

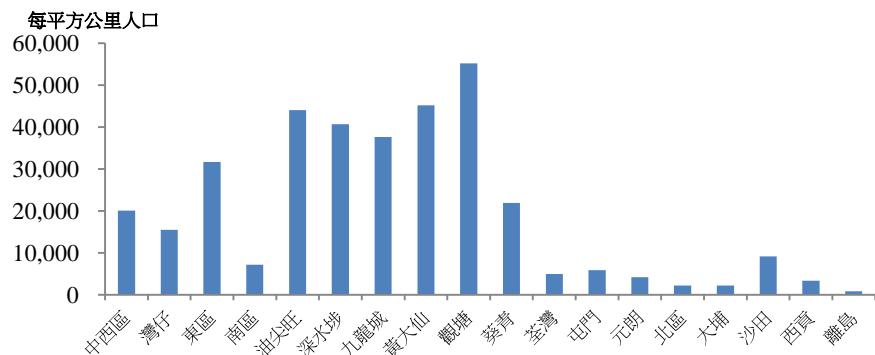


圖 6 2011 年按區議會劃分的人口密度 (總值^{ix})

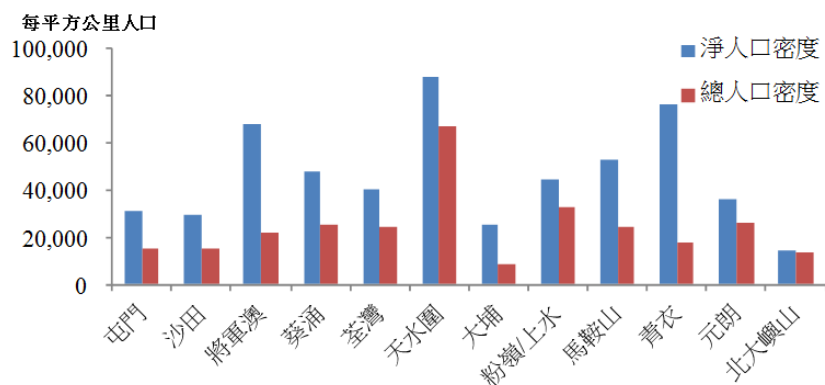


圖 7 2011 年按新市鎮劃分的人口密度 (總值及淨值^x)

^{ix} 人口密度總值取自於 2011 年的人口普查數據。

^x 人口密度淨值只計算發展面積淨值，並不包括受主要發展限制的地區 (例如郊野公園、拉姆薩爾濕地、具特殊科學價值地點、「自然保育區」地帶、「海岸保護區」地帶、「綠化地帶」、水庫等) 以及主要的全港性設施 (例如大學、墳場、軍事用地、工業

“良好的密度將標記出下一代的優勝城市。” (譯文)

Rosemary Feenan

仲量聯行環球研究董事

城市土地研究所歐洲政策與實務委員會主席

2.5 鑑於全港人口密度總值^{xi}為每平方公里約 45,000 人，而位處九龍的高密度地區則為每平方公里約 54,000 人，我們有空間為一些發展稠密的市區進行改造，並同時善用一些密度較低的地區以進行發展。這正好配合雙管齊下方案所提出的因應地區情況妥善管理發展密度的相關措施。

建築物密度

2.6 建築物密度旨在量度一個指定地點的建築物密集程度。建築物密度一般以地積比率表達，即指定地點上建築物的總樓面面積除以該用地的總面積。香港的發展密度受法定及行政工具管制。就前者而言，法定工具可訂明密度限制，

邨、馬場、貨櫃碼頭、堆填區等)。

^{xi} 2011 年的全港人口密度淨值只計算香港島、九龍及新市鎮。

並根據《城市規劃條例》擬備的法定圖則下所附帶的規劃管制（即透過規劃許可及改劃制度）及《建築物（規劃）規例》附表 1 的限制，予以執行。至於行政手段方面，當局可透過訂定新土地契約，附加發展密度規定。就現有土地契約而言，當局在適當機會下亦可在土地契約內附加相關規定，例如當私人業主提出契約修訂或土地交換申請時。《香港規劃標準與準則》第 2 章亦列出發展密度的行政指引，以供參考。

2.7 雖然有趨勢顯示眾多其他城市的政府擬以密集化作為發展目標，但香港的情況頗為特殊。香港部分主要市區已被視為過於擠迫及過度發展，並需要進行改造，而一些已發展土地的建築物密度則可加以善用。故此，我們在顧及各項地區制肘、環境影響及公眾訴求等情況後，有需要在密集化（以提供足夠的樓面空間）及密度管理（以確保宜居環境）之間取得適當的平衡。

2.8 雖然香港的總體密度指引會不時作調整，但一般而言，港島大部分地方的最高住宅用地地積比率為 8、9 或 10，而

九龍的最高住宅用地地積比率則通常較低，為 7.5。在新市鎮方面，最高住宅 / 非住宅用地地積比率通常定為 5 / 9.5，而最高總地積比率是根據綜合方程式所計算出的。

2.9 在規劃條件許可下，在短中期內增加房屋土地供應的最直接及有效方法，是透過土地用途檢討及增加發展密度善用現有市區及新市鎮的已發展土地，以及毗鄰現有基建的土地。《2014 年施政報告》已指出：“政府認為，除了港島北部及九龍半島人口比較稠密外，全港其他各個「發展密度分區」現時准許的最高住宅用地地積比率，可整體地適度提高約兩成”。《2015 年施政報告》亦列出：“為了地盡其用，[亦會]適度增加發展密度”。所有就個別房屋用地的發展密度的增加，均需經過規劃考慮及測試，並根據相關法定規劃機制獲得城市規劃委員會（簡稱城規會）許可及受相關發展限制所約束。經上述措施所修訂的主要市區及新界各個發展密度分區用地的最高住宅用地地積比率已載錄於《香港規劃標準與準則》第 2 章^{xii}。

^{xii} 《香港規劃標準與準則》第 2 章「住宅發展密度」為主要市區列出了以下的發展密度準則：(甲) 在環境處於可接受的水平內，盡可能在運輸系統容量大（特別是鐵路）的地區附近增加其人口密度和就業機會；(乙) 在沒有容量大的運輸系統直接服務的地區，其發展密度則予以限制；(丙) 對於人煙稠密而普遍存在環境和實際問題的地

管理密度的主要考慮因素

2.10 集約型城市已普遍被認為是可持續及有效率的發展模式^{xiii}。

它為市民提供生活上的便捷、減少不必要的出行及抑制無序的都市擴展。人口、貨品和服務高度集中可減少土地佔用率、溫室氣體排放和碳足印、創造規模經濟、促進資訊及意見交流，鼓勵創新、以及為城市帶來活力。香港在這方面是成功的。

2.11 另一方面，高密度發展模式所帶來的不良效果亦經常為人詬病，例如過份擠迫的環境、交通擠塞、基建設施不足、都市熱島效應、空氣不流通、視覺影響、以及各類壓力等。

區，應盡可能減低其發展密度；以及（丁）如發展有關地區對景觀所構成的影響會引起重大關注，便應限制該區的發展密度。有關章節亦提出，在基建設施容量和規劃條件許可下，加以善用大部分現有新市鎮的住宅發展密度第 1 區，並把其最高住宅用地地積比率由 5 普遍提高至 6。就新發展區而言，最高住宅用地地積比率為 6.5，較《建築物（規劃）規例》的法定上限為低，這有助降低密度，以改善生活質素。有關章節同時指出，相關發展密度分區的最高地積比率不應被視為自動和劃一的標準規格，而應作為一般指引，以供在規劃過程中考慮或測試個別住宅發展用地的最高地積比率。同時，基於相關基建設施容量及規劃考慮因素，從規劃角度而言，應否容許增加地積比率至其上限。

^{xiii} 集約型城市發展已獲「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在 2013 年出版的《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。

故此，加深對有關密度基本原則的理解，並倡議良好的實務守則以管理高密度發展模式，尤為重要。有關管理密度的主要考慮因素現列述如下：

- （甲） 高人口密度特別是配以更均衡的居所與職位分布，可減少出行需要和提升運輸效率，亦因此與減低溫室氣體排放有密切關連。相反，較低的密度會增加平均行程的距離；
- （乙） 高人口密度的起點可集中對集體運輸的需求，推動集約的「公共運輸導向發展」；
- （丙） 綠色空間、空間 / 視覺調劑（例如發展密度較周邊住宅或商業發展為低的政府、機構或社區用地），以及舒適的都市氣候會令居住在高密度社區的居民較滿意他們的居所。同樣地，採用適切的立體城市設計原則，例如層次分明的建築物高度、不同的密度、休憩用地及藍綠自然網絡等措施，以創造更宜居的環境，亦甚為重要；

- (丁) 我們可透過創新方法善用建築物密度，例如善用地下空間及上蓋發展；以及
- (戊) 可透過各種土地用途設計，以達致相同的密度。雖然人口密度與建築物密度有密切關連，但高建築物密度不一定等同高樓大廈。人口密度亦會取決於建築物密度和毗鄰的公共空間之間的關連。

建築物形態及密度

一個建築物高度屬中等且建築物覆蓋率較高的市區，亦可以與高樓林立但建築物覆蓋率較低的區域擁有相同的建築密度【圖 8】。

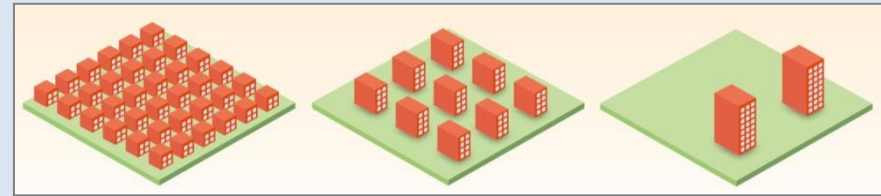


圖 8 相同密度但不一樣的都市形態^[6]

根據一項針對巴黎和香港的不同都市形態的調查顯示，發展高樓大廈並不一定比發展中層建築物的密度為高^[7]。舉例而言，以同一土地面積而言，在巴黎 6 至 7 層高的「奧斯曼式」區域更比香港的 20 層高的建築群的密度為高【圖 9】。

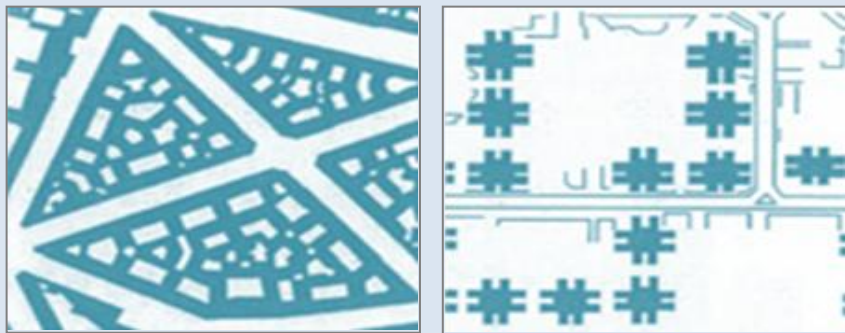


圖 9 巴黎（左）及香港（右）的建築物形態^[7]

若以兩者的實例加以比較，巴黎的地積比率為 5.75，其發展密度實際上比香港為高（4.32）。這正好顯示，城市可利用不同的建築物形態達致集約的目的，而高密度並不一定等如高樓林立的都市形態。要建造集約的城市，我們應把重點放在提供不同的都市形態方面，預留若干彈性，並選取最合適的方案以配合有關地區特性。

混合土地用途

2.12 混合土地用途是指一個特定地區內所包含的土地用途的多元性及整合程度。橫向及縱向的混合用途在香港的已建設區相當普遍，特別在集體運輸沿線。足夠及多元化的商業及公共設施有賴具規模的人口。商業樞紐亦需要具規模的商業樓面，以及混合商業及附屬用途才能有效運作，產生協同效應。在市區及新市鎮，住宅土地用途通常與協調的土地用途混合得宜，包括商業用途、社區設施，以及非污染性職位用途等，為市民帶來生活上的便捷。

2.13 傳統的規劃制度趨向限制混合土地用途，因制度的原意是要避免不協調土地用途互相鄰接而帶來的負面影響。這方針對某些土地用途鄰接仍然大致適用，例如污染性工業 / 住宅的鄰接。雖則如此，社會已漸漸察覺到單一用途地帶對締造多元化及促進以步行形式連接各種地區服務及職位較為不利，並無助帶動混合用途環境下所產生的協同效應^[8]。混合用途地帶已在香港採用，以促進協調及具協同效應的混合用途。

容許混合用途的土地用途地帶

「住宅 (甲類)」：此地帶的規劃意向，主要是作高密度住宅發展，在建築物的最低三層，商業用途屬經常准許的用途。此舉有助在地區內營造多元活力，以及為混合用途發展提供靈活性，以應對社區不斷轉變的需要。舉例說，臨街零售店舖 / 購物平台在「住宅 (甲類)」地帶內較為普遍。在此地帶內建築物的最低三層亦可容納共用工作空間。

「綜合發展區」：此地帶的規劃意向，是把涵蓋範圍綜合發展 / 重建作為住宅及 / 或商業用途，並提供休憩用地和其他配套設施。設立此地帶，是方便當局因應環境、交通和基礎設施等各種限制和其他限制，對發展的組合、規模、設計和布局實施適當的規劃管制。

「其他指定用途 (商貿)」：此地帶為現有工業和工貿大廈用途，以及發展新建築物作商業及非污染工業用途時提供更大彈性。各類非污染工業用途、辦公室及其他商業用途屬新商貿大廈經常准許的用途，而有關用途亦可在城規會准許下，在現有的改建工業樓宇內進行。基於安全及環境考慮，只有具較低火警危險而不直接向公眾提供顧客服務或供應貨品的辦公室用途，才准許在「其他指定用途 (商貿)」地帶的現有工業及工貿大廈內進行。

「其他指定用途 (混合用途)」：此地帶的規劃意向，主要是把各種非工業性質的土地用途作混合發展。地帶內的發展力求靈活，容許在縱向樓宇或橫向空間內發展 / 重建 / 改建作住用或其他用途，或同時作多種相協調的土地用途，包括商業、住宅、教育、文化、康樂和娛樂用途，以配合不斷轉變的市場需要。非住宅部分及住宅部分須實際分隔，以免前者對居民造成滋擾。此地帶亦容許商貿中心或辦公室用途，以垂直混合用途形式，即分別在不同樓層，進行發展。灣仔及銅鑼灣已設有「其他指定用途 (混合用途)」地帶，而啟德及古洞北新發展區亦建議設立此地帶。

混合土地用途的主要考慮因素

2.14 不同層面的混合土地用途會帶來不同影響：

- (甲) **都市層面**：就業及其他商業用途的良好混合對商貿及就業樞紐尤為重要。把房屋設置於就業及主要政府機構或社區設施附近可有助減少出行需要；
- (乙) **鄰里層面**：協調的土地用途應加以巧妙地混合，以減少對外的非工作相關出行及日常出行。鄰里商業中心或購物街可為社區帶來活力及鼓勵社會互動。細緻的街道模式及 / 或地下行人網絡亦有助促進步行，以協助達致上述效果；以及
- (丙) **建築物層面**：把房屋及生活 - 工作空間與小規模商務、辦公室、工作坊及工藝室互相混合，可增添活力及提供便利。

規劃集約的城市：主要策略方針及措施

2.15 為善用集約發展的優勢，我們建議繼續採用以鐵路作為公共交通運輸骨幹的集約發展模式，並輔以其他公共交通模式及良好的行人和單車網絡。其關鍵在於妥善管理密度，透過善用發展在提供足夠房屋用地及其他土地供應之間取得適當平衡，並確立宜居環境。我們亦致力利用創新方法以有效地使用市區空間、在各層面進行協調發展，以及採取適切的立體城市設計概念，創造具質素的生活環境。

2.16 規劃集約城市的主要策略方針及措施的重點如下：

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

如何改造稠密發展的地區？

市區更新：物色破舊及條件較差的市區進行更新。

市區公園及公共空間：提供更多作休閒及康樂用途的休憩用地，以及提供更多公共空間，以彌補較細小居住空間的不足。

市區生態復修：促進都市植林、休閒農耕及社區公園，令城市與自然能永續共存，以及擴展綠化街道及其他市區綠化。

為最佳的都市氣候作規劃及減緩都市熱島效應：為最受都市熱島效應影響的地區訂立及落實特設的減緩策略，例如提供綠化、建築物通透度、風道 / 通風廊的措施，以及其他在《都市氣候圖及風環境評估標準 - 可行性研究》(簡稱《都市氣候研究》)下建議的措施。

3

規劃相互緊扣的城市

3.1 城市的運作好比一個生態系統，系統內各組成部分在實體和功能上都環環相扣【圖 10】。規劃相互緊扣的城市不單止於把土地用途、運輸及環境因素作綜合規劃。「綜合」的實質意義亦包含市民和工作間、業務地點、公共設施、鄰里設施、康樂活動，以及大自然等空間之間的連接性和暢達連繫。這背後的重點在於提升城市流動性，以及推廣實體和功能整合。

城市流動性

3.2 香港在 2014 年的城市流動性指數被評級為全球最佳流動性城市^[9]。這主要歸因於本港公共運輸在各類交通工具所佔的高載客比率^{xiv}、較低的人均車輛數目、智能咭的廣泛盛行、與運輸有關的人均排放量及交通死亡率較低，以及由於人口密集而令前往工作地點的平均時間較合理等因素。

^{xiv} 截至 2015 年 12 月底，香港各類公共交通工具，包括鐵路、巴士、小型巴士、電車、的士和渡輪的每日載客量約為 1,260 萬人次（佔全港所有個人行程達 90%）。



圖 10 相互緊扣的香港

3.3 為提升城市流動性，我們建議採取主要措施，以促進連接性、可步行性及單車可用性、可達性及通透度。

連接性

空間連繫

3.4 香港的市區受鄰近的鄉郊地區所環抱。圍繞維港的都會區

坐擁維港景致及海濱設施。為進一步提升宜居度，我們應加強市區內及與周邊鄉郊地區、郊野及海濱的連繫。有關議題會在「藍綠空間概念性框架」的專題報告作更深入探討。

運輸連繫

3.5 鐵路是香港土地用途及運輸系統的骨幹【圖 11】。香港的鐵路系統廣為大眾所使用。截至 2015 年底，鐵路佔本地公共運輸的個人行程的 41%及陸路過境旅客旅程的 55%^[10]。高度依賴鐵路系統對減輕本港道路系統的壓力，進而改善市區路邊的空氣質素有莫大幫助。

3.6 香港數十年來一直採用「公共運輸導向發展」模式。時至今日，全港約 77%的商業及辦公室總樓面面積及 45%住宅單位正位於鐵路站的 500 米範圍內^{xv}。隨著《鐵路發展策

略 2014》所建議的七個新鐵路項目落成後^{xvi}【圖 12】，有關百分比將會進一步上升。在規劃新發展區時（例如洪水橋新發展區），我們亦會採用類似「公共運輸導向發展」的模式，而重點將會放在環保出行模式上。



圖 11 鐵路作為公共交通運輸的骨幹

^{xv} 根據規劃署的地理信息系統評估所得。

^{xvi} 在顧及運輸需求、成本效益及新發展需要的前提下，《鐵路發展策略 2014》建議在 2031 年的規劃期內發展七個新鐵路項目，包括北環線及古洞站、屯門南延線、東九龍線、東涌西延線、洪水橋站、南港島線（西段）及北港島線。在所有項目落成後，全港鐵路的總長度會由 2021 年的 270 公里，伸展至 2031 年的逾 300 公里。

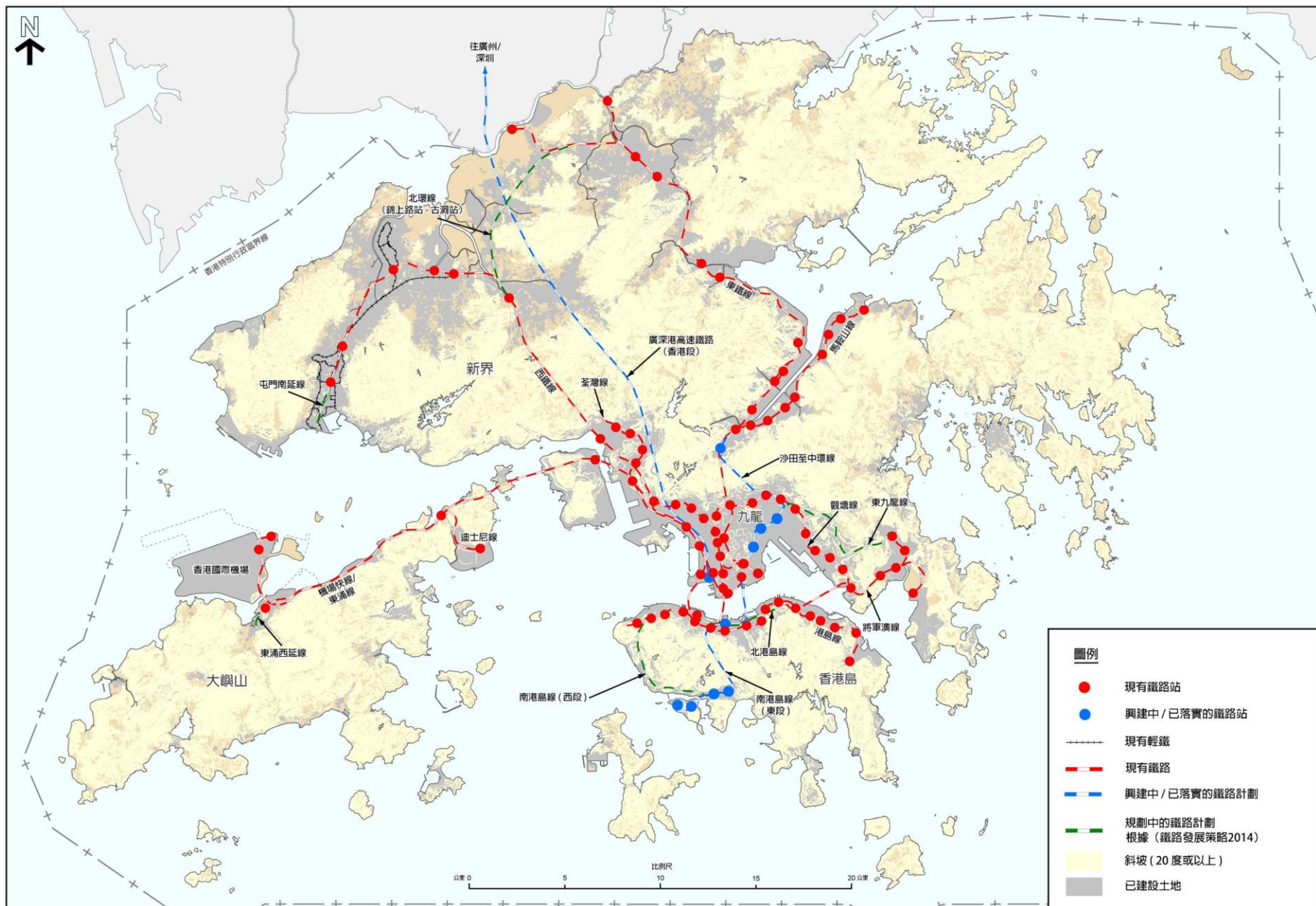


圖 12 香港現有 / 擬建的鐵路發展項目

洪水橋新發展區：

環保出行模式及可步行性



- 在對外連繫方面，擬建的洪水橋鐵路站及現有的西鐵天水圍站會透過集體運輸，把洪水橋新發展區與主要市區連接。主要商業活動及高密度住宅發展會集中在鐵路站徒步行達的範圍內。當局亦會研究連接新界西北及市區的新策略性高速公路基建的可行性，以應付日益增長的交通需求。
- 在對內連繫方面，當局會提供一套綜合環保運輸網絡，包括環保公共運輸走廊（連同環保運輸服務）、單車徑、行人路及步行街【圖 13】。大部分新增人口及職位會設置於公共交通樞紐徒步行達的範圍內。
- 洪水橋新發展區會提供一套綜合單車徑及行人路網絡，以作休閒活動及日常出行。行人路將與休憩用地和市容地帶結合，以打造利便行人的步行環境。

3.7 香港的道路是世界上最繁忙的道路之一。截至 2016 年 6 月，全港道路總長度達 2,101 公里，供 737,000 部車輛使用^[11]。為進一步提升香港的城市流動性，當局正推展多個新項目，包括中環灣仔繞道及東區走廊連接路、屯門至赤鱗角連接路、將軍澳 - 藍田隧道及跨灣連接路，以及各項主要公路的改善工程。為促進跨境交通，港珠澳大橋亦現正在施工中，連同香港連接路及屯門至赤鱗角連接路，有關工程將打造出一套連接香港、澳門及珠海的策略性道路網絡。而新的蓮塘 / 香園圍口岸及連接路亦正在興建中。

3.8 鑑於有限的道路空間和擁擠情況，目前平均每年 3% 的汽車增長率（2005-2015 年）是不可持續的。展望未來，我們建議設立最佳的行人連接及交通接駁服務，以支援集體運輸、促進無縫連接，以及鼓勵低碳出行和利用集體運輸系統。我們應促進具層次的行人網絡（包括地面行人連接，以及分層和全天候的行人天橋及行人隧道），特別是連接集體運輸車站。連接至中環港鐵站 / 香港站的中環至半山自動扶梯系統（包括有蓋行人天橋、自動扶梯及自動行人道），可謂綜合行人網絡的典範，大大促進商業核心區及半山的可步行性【圖 14】。



圖 14 中環至半山自動扶梯及行人路系統

智慧出行

3.9 香港可善用創新及先進的資訊和通訊科技及大數據，以舒緩交通擠塞、提供不同的出行路線選擇，以及提升道路使用者和行人的出行體驗。作為策略性方針，我們須透過為道路使用者和行人提供最佳的綜合旅程資訊，以促進智慧出行選擇及支援多種公共運輸服務。

可步行性

“[人]總會以最自然的方式橫過馬路，避開繞道、障礙、階梯及梯級，並選擇以最直接的方法步行前往目的地。”（譯文）

Jan Gehl（2010年）

《人性化的城市》^[12]

3.10 利便行人是可持續發展城市的關鍵要素。全面發展綜合的行人道系統能有助減少公眾對道路運輸的依賴，從而減輕對運輸系統的需求，並減少對環境的影響。提供妥善規劃的綜合行人道系統和步行街，特別是在新發展區內，可減少以車代步的短途出行次數和人車之間的衝突。此舉將增加流動性，提高道路安全，以及改善地區空氣質素，積極促進智慧城市發展。

3.11 步行是一種體力運動，並已獲證實能促進健康和社交發展^[13]。規劃及城市設計措施能有助創建一個安全、具吸引力及暢達的步行環境，以促進步行。就此，起動九龍東辦事處最近已委託顧問進行有關步行及更佳行人環境的研究。

3.12 雖然當局為提升本港的可步行性作出了許多努力，但我們仍然有進一步改善的空間，以應對未來發展的挑戰。特別在一些稠密市區內雜亂無章的障礙物（例如有礙觀瞻的公共設施構築物）、狹窄的行人道，以及高低不平的行人走線等問題仍有待被正視【圖 15】。隨著地下空間的發展在未來越趨普遍，我們亦有需要就地下行人網絡的整體規劃作仔細考量。



圖 15 香港有欠理想的行人環境

暢行街道圖

3.13 展望未來，我們應把利便行人的概念融入到建設環境及行人網絡的規劃及設計中，並物色試點以推廣便利行人的街道。我們應抓緊機會，把「暢行街道圖」納入到區域性城市設計圖的一部分。「暢行街道圖」應採用以人為本的方針，改善行人環境，並重點提供足夠有效闊度的行人路、更多綠化、在適當地點設置足夠公眾座位、提升步行體驗、減少及綜合管理公共設施裝置、路牌及其他行人障礙物、協調行人走線，以及制訂有條理的尋路策略等。在《行人環境規劃研究》^{xvii}的基礎上，我們應重新審視行人流量高的地區，以增強其可步行性。

^{xvii} 於2001年開展的「行人環境規劃研究」目標旨在制訂一套概括的規劃和發展框架，為不同層面的行人規劃提供更有效和全面的規劃指引和標準，並建基於有關框架，制定行人環境規劃建議圖以供應用和評估行人規劃建議的廣泛影響和實施機制。有關研究為銅鑼灣訂立了一份行人環境規劃建議圖，以作長遠實施之用。

行人舒適度和健康

3.14 香港作為一個亞熱帶城市，我們往往在下雨天時會在狹窄的行人道上遇到傘碰傘的情況，或在街道遊走時飽受猛烈陽光的煎熬。為提升行人的舒適度，我們應把握機會沿著主要行人走線豎立上蓋（特別在集體運輸樞紐附近），以鼓勵市民徒步往來公共集體運輸樞紐的第一／最後一里路。我們亦應該在路邊污染較嚴重的稠密已建設區內探討設立低汽車排放區或無車輛行人專用區（例如車站行人專用區），以改善行人環境的空氣質素。

新加坡的「暢行乘車計劃」

新加坡的陸路交通管理局在 2013 年 1 月推出「暢行乘車計劃」，目的是要提高集體運輸車站、住宅及主要公共服務 / 設施之間的可步行性【圖 16】。根據該計劃，陸路交通管理局擬在 2018 年或之前，在所有地鐵站的 400 米半徑範圍內，以及所有輕軌列車站及巴士轉乘站 200 米半徑範圍內，興建逾 200 公里的行人路上蓋（較 2014 年的 46 公里多逾 4 倍）^[14]。



（圖片來源：新加坡陸路交通管理局）

圖 16 「暢行乘車計劃」行人路上蓋的合成圖片

單車可用性

3.15 乘單車對城市的健康、社會及環境均有裨益。世界上許多國際都會已漸漸就市區乘單車的 policy 作出轉變，令單車再次成為城市的一項可行交通工具。以香港而言，由於我們的道路，特別是市區的街道，一般較為狹窄且擁擠，基於道路安全的考慮，政府並不鼓勵市民在市區以單車代步。然而，當局致力在新市鎮和新發展區締造一個單車友善的環境^[15]。現正分階段興建，全長約 100 公里的新界單車徑網絡將貫穿新界大部分地方，連接荃灣和馬鞍山【圖 17】。

3.16 我們可探討推動其他措施，以推廣在市區乘單車。舉例說，我們可利用沿港島北岸的擬建單車徑（連附屬設施）作為試點，以釐定在市區乘單車的 cost-benefit 和受歡迎程度，及促進乘單車作康樂及消閒活動以作為提升海濱措施的一環。在大規模市區發展項目（例如啟德），我們正規劃提供單車徑網絡和相關輔助設施，作消閒及康樂之用。我們亦會把握機遇探討和審視進一步擴展單車徑網絡的可行性，以提升暢達度及連接性，促進以單車作短途代步。我們亦可同步檢討公共交通工具運載單車的有關安排，以及探討設立

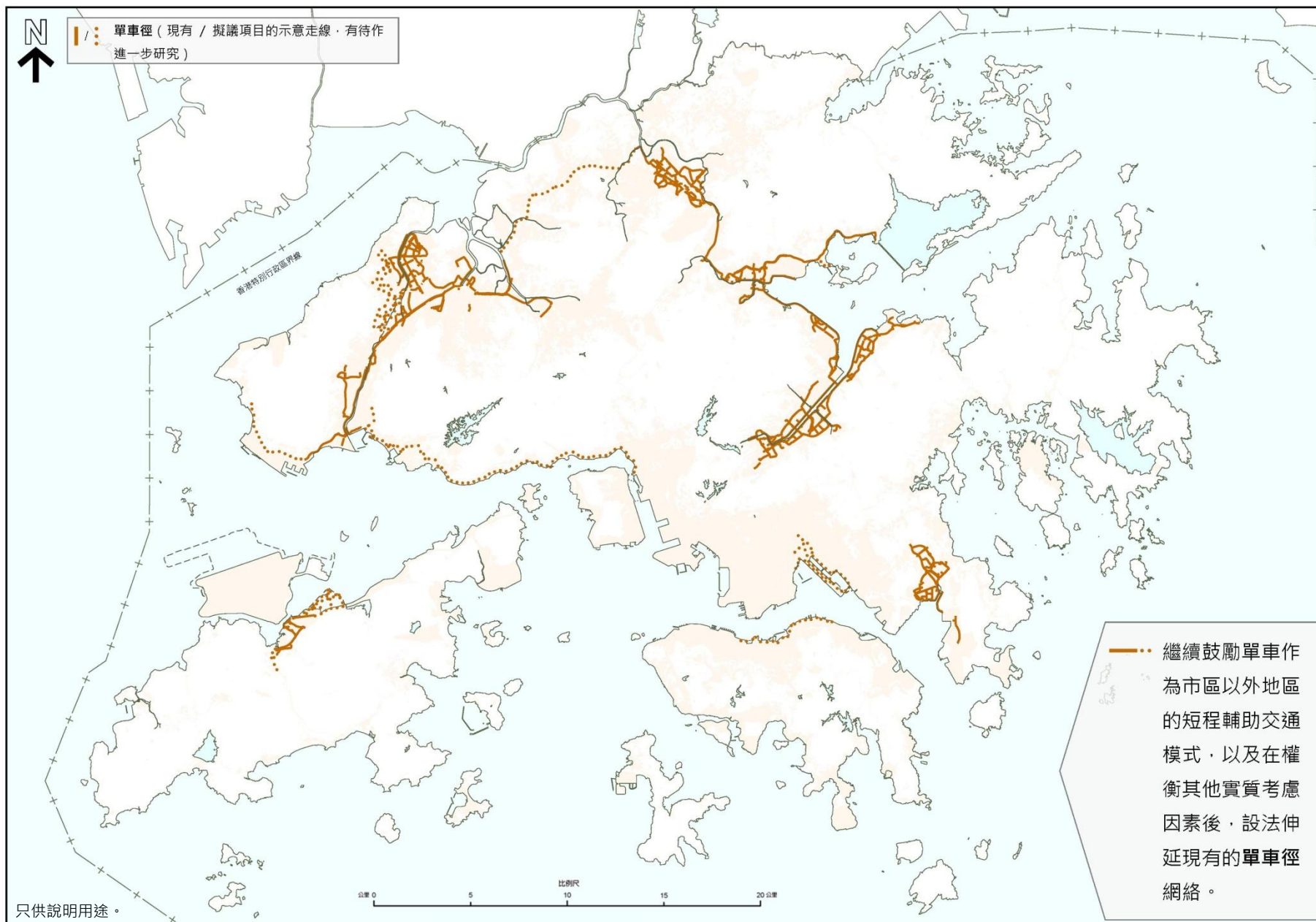


圖 17 香港現有 / 擬議的單車徑^[16]

公眾單車租賃措施，以鼓勵乘單車。相比之下，無論作為短途代步或長途康樂活動，在新界乘單車的先天條件都較市區為理想【圖 18】。



圖 18 新界單車樂

可達性

3.17 《香港規劃標準與準則》訂明，鄰里休憩用地應設置於服務對象徒步可達的地點，而最理想是設置於大約不超過 400 米的半徑範圍內。就鐵路站 / 公共運輸交匯處而言，有關設施應設置於離主要居所、職位、購物、商業、文娛及其他活動中心不超過 500 米的步行範圍內，並應設有妥善規劃的行人通道系統以加強聯繫。有關行政指引已被各發展圖則所採用，藉此方便居民前往教育、醫療及衛生，以及社區和社會福利設施等各項公共服務。舉例說，將軍澳新市鎮內絕大部分的鄰里設施均設置於鐵路站 500 米範圍內，而鐵路上蓋則住宅商業發展林立【圖 19】。

3.18 作為策略性方針，我們建議採用一個可達性的概念框架，以促進徒步來往居所、職位及悠閒設施，以及公共運輸、公共設施、鄰里設施、工作崗位、康樂等設施【圖 20】。主要房屋及就業聚群亦應設置於鐵路站、鄰里社區設施、

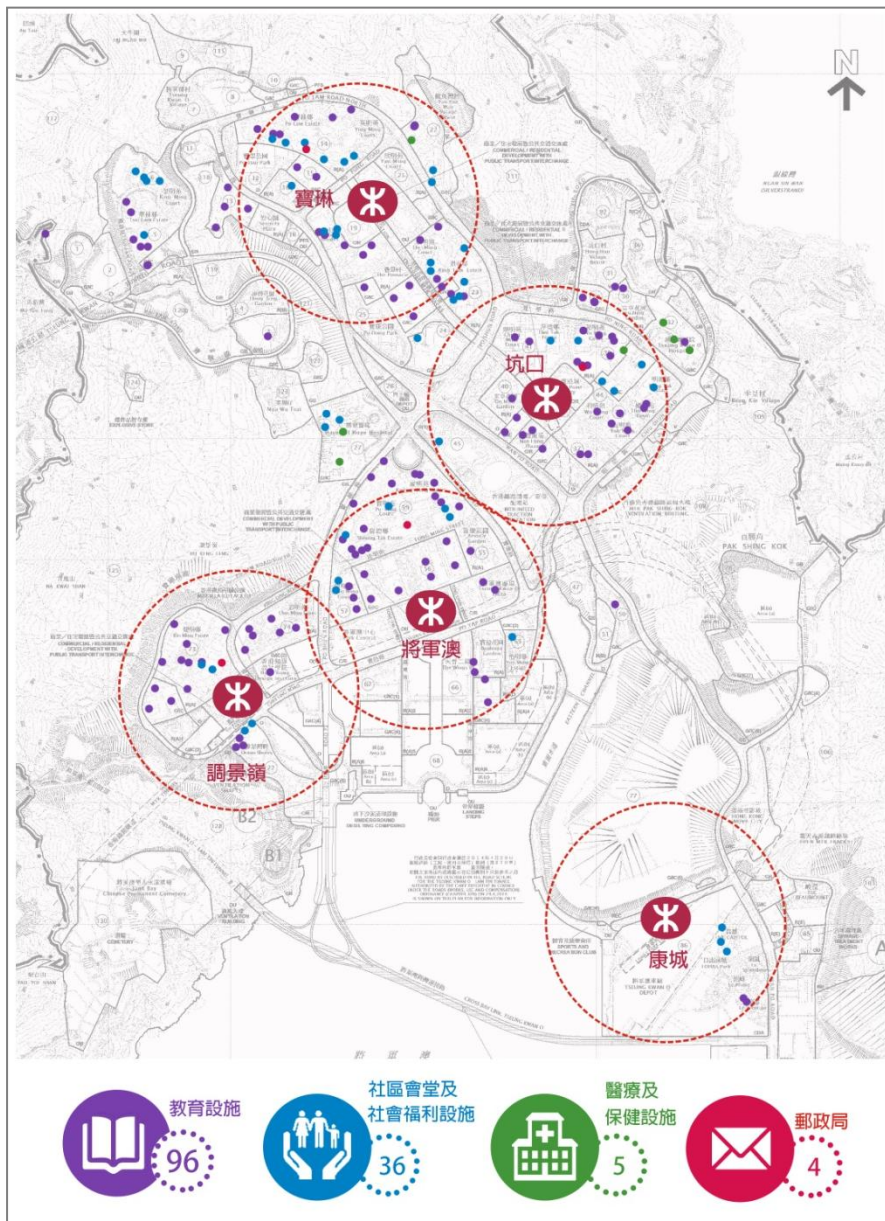


圖 19 將軍澳鄰里設施的可達性

零售及教育設施的 500 米步行範圍內，及公共交通匯點的 200 至 300 米內^{xviii}。鄰里休憩用地應設置於離居所不超過 400 米的步行範圍內。居所亦應設置於郊野公園 3 公里範圍內。

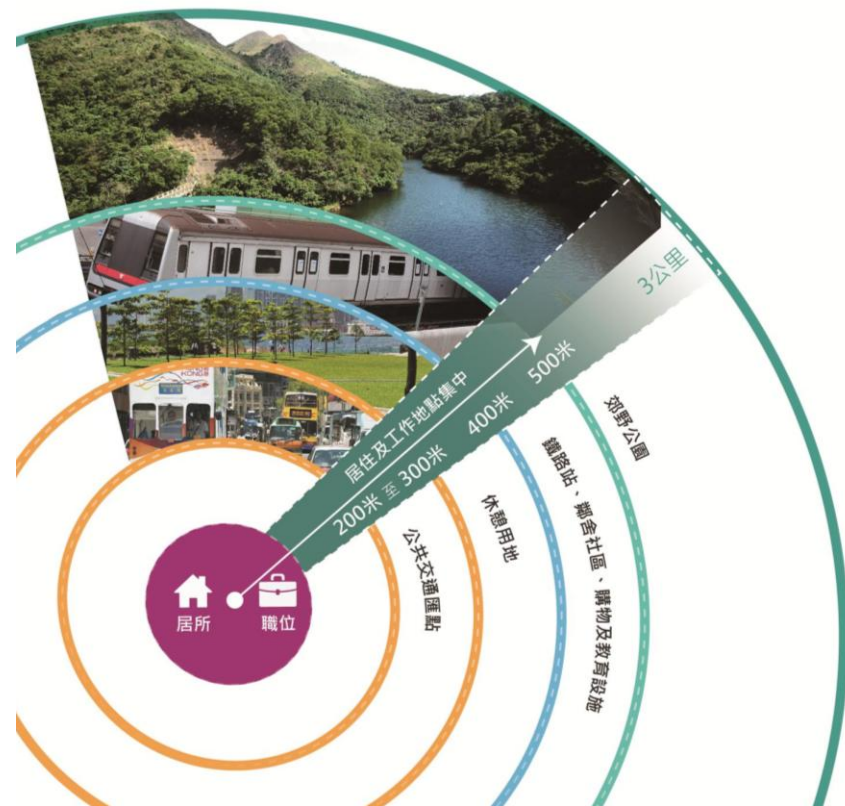


圖 20 可達性的概念框架

^{xviii} 根據現時新發展區所採用的準則，居所／職位應設置於路面公共運輸交匯處的 300 米步行範圍內。

3.19 就步行而言，當我們考慮到其他較質量化的人本因素時(例如步行時間、可步行性及行人的觀感)，半徑範圍的概念便不太受用^{xix}。在城市設計層面而言，現時已經有越來越多的聲音要求開始從用家的角度，透過可步行性研究重點考慮實際的可步行性及步行時間，並根據步行覆蓋範圍的概念，規劃不同土地用途^[17]【圖 21】。作為策略性方針，我們應逐步及有系統地進行可步行性研究，透過城市設計圖找出方案，以提升可步行性、連繫性及伸延往來主要市區樞紐的步行覆蓋範圍。

3.20 舉例說，為學校進行可步行性研究可能會揭示出一些令學童易受威脅的人車爭路情況。而為長者社區中心進行同類研究卻可能發現在步行覆蓋範圍內缺乏無障礙通道或公眾座位的情況。當局便可就兩者所揭示出的問題，透過城市設計圖作出補救工程，對症下藥。

^{xix} 雖然在平地且無障礙的情況下，一般人可以正常步速，在 6 至 7 分鐘內走畢 500 米，但實際而言，在香港高度發展的情況下通常都不可能達到此目標。從人本角度而言，將我們目前可達性的概念基礎修訂為以重質的步行時間，而非重量的步行距離，在長遠來說是更為有用的。



圖 21 半徑覆蓋範圍與步行覆蓋範圍的比較^[改編自 17]

紐約市的「安全街道為長者」計劃

為減低長者行人的死亡及意外率，紐約市在 2008 年推出「安全街道為長者」計劃【圖 22】。該計劃首先就車禍數據進行研究，以釐定涉及長者車禍事故的交通黑點，從而訂出 25 處工作焦點，並在該等地方進行提升行人安全的街道改善工程。自 2009 年起，當局已進行超過 130 項改善工程，令紐約市的全年長者行人死

亡事故減少 10%。而 2015 年更成為紐約市有紀錄以來，錄得最少行人死亡事故的一年。



圖 22 紐約市的「安全街道為長者」計劃

通透度

3.21 都市環境的通透度通常是量度行人連繫的一個良好指標。細緻及通透度高的街道網絡能縮短出行距離、為市民帶來方便及促進步行、減少車輛往來、改善銜接性及拉近距離，令街道生氣勃勃，以及改善都市環境的空氣流通【圖 23】。

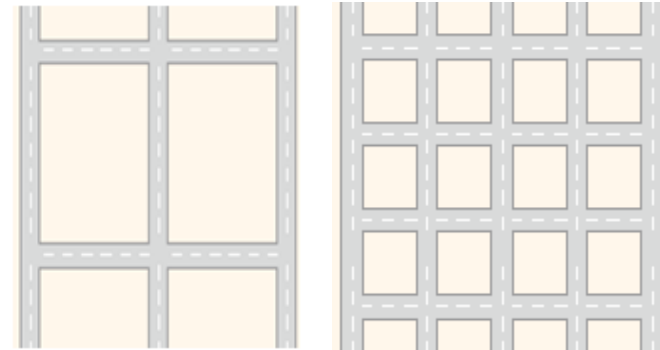


圖 23 低及高通透度的街道結構

3.22 在香港較舊的市區，街道的設計通常擁有細緻的紋理，有助促進街景的連繫性、多樣性及活力。而另一方面，較近期落成的地區一般擁有被主要幹道所包圍的大型發展項目。這種都市形態令市民的步行意欲下降、令該區的暢達性減低，以及令路面經濟及社會活動受影響^[18]。作為策略性方針，我們應盡可能避免發展大型且不通透的項目（例如長度超過 100 米的街段）。取而代之，我們應鼓勵採用具人本比例及細緻的街道網絡。

規劃相互緊扣的城市：主要策略方針及措施

3.23 規劃相互緊扣城市的主要策略方針及措施的重點如下：

主要策略方針	主要措施
加強實體和功能上的聯繫	<p><u>連接性：</u></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><u>便利行人：</u></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

主要策略方針	主要措施
	<ul style="list-style-type: none"> 物色項目，以推廣便利行人的街道 <p><u>便利單車使用者：</u></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><u>可達性：</u></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><u>通透度：</u></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

4

規劃獨特、多元及充滿活力的城市

4.1 香港是一個經濟及社會活動多元化的城市。它既是我們作息及享受生活的家園，又同時是受遊客及訪客歡迎的旅遊目的地。我們的城市不單集約及充滿活力，同時亦蘊含寶貴的天然資產，包括維港、起伏的山脊、青蔥的郊野公園，以及各類藍綠空間等。此外，我們的文物建築亦令本港各處生色不少，象徵著我們過去的歷史及文化特色，同時亦反映出我們在各個年代的審美觀、社會信念、傳統、意念及文化。同樣地，從廣東歌和動作片，到粵劇和通俗藝術，香港的文化早已植根在我們的音樂、電影、表演藝術、飲食文化、以及其他藝術形式當中，吸引四面八方的旅客來港，並成為我們獨特和多元的城市形象的重要一環。

4.2 在一個日益全球化的世界，城市特色在塑造每個國際都會獨特一面、打造城市品牌及拓展市場方面均擔當著重要角色^[19]。尋找城市特色亦正好與地方營造（發掘及提升地方的獨特性）的趨勢不謀而合。簡而言之，獨特、多元及充滿活力是香港形象的特徵，我們在未來須繼續加以尊重及

珍重它。

獨特

“形象性...是指一種實物的特質，而該特質能令任何觀察者都有較大可能產生該意象的聯想。”（譯文）

Kevin Lynch (1960年)

《城市的意象》^[20]

4.3 地方的形象性或可辨別程度，是指該地方的各個部分均可輕易地被辨識及以連貫的模式組織起來，亦即是一種令人們能一眼便辨認出該地方的特質^[21]。訂立方針以加強香港作為一個獨特的地方，將有助我們維持本港的特色及對世界的吸引力^{xx}，並同時提高社區的歸屬感。

^{xx} 旅遊業，包括會議、獎勵旅遊及展覽是香港的主要經濟支柱。在2014年，旅遊業佔香港本地生產總值的5.1%及本港總就業人口的7.2%。【政府統計處(2016年)《香港經濟的四個主要行業及其他選定行業》。香港：香港特別行政區政府。】

都市特色 - 特色地區及街道

4.4 對市民和訪客而言，香港的「都市」特色是我們城市形象中最引人入勝之處。本港的城市形象大部分由我們對都市結構內各種通道、界線、樞紐、區域和地標的認知及經歷所組成，並形成了都市特色^[20]。作為策略性方針，我們一方面應致力創造具特色及令人嚮往的地方，藉此打造獨特個性。而另一方面，我們亦應保護及彰顯對本地社區有意義及世上獨有的地方。

4.5 縱觀海外，從東京的秋葉原電子中心到倫敦的高級購物聖地牛津街，特色地區及街道在國際都會中隨處可見。特色地區及街道可發揮協同效應、促進貿易，以及在管理及推廣適宜的情況下，吸引追求地道體驗的文化遊客，帶來額外的經濟效益。

4.6 以特色地區及街道而言，香港可謂得天獨厚。我們的市區內擁有眾多專門從事不同行業的特色地區及街道，吸引市

民及遊客^{xxi}。這些有機成長的特色地區及街道包括但不局限於以下例子：

- 上環摩羅上街及荷李活道一帶（以專營古董聞名）；
- 上環德輔道西一帶（海味及補健品）；
- 中環蘇豪 / 蘭桂坊（酒吧及美食）；
- 「深水埗布料街市場」^{xxii}；
- 深水埗福華街一帶（電腦產品）；
- 深水埗鴨寮街一帶（電子產品）；
- 太子花墟道一帶（花卉 / 雀鳥）【圖 24】；
- 旺角弼街 / 砵蘭街一帶（裝修物料）；
- 旺角奶路臣街 / 花園街一帶（體育服裝）【圖 25】；
- 油麻地通菜街（「女人街」）；
- 旺角上海街一帶（廚具用品）；

^{xxi} 請參閱香港旅遊發展局的 *露天市集及主題購物街* 網站（2016 年）：

<http://www.discoverhongkong.com/tc/shop/where-to-shop/street-markets-and-shopping-streets/index.jsp>

^{xxii} 這是一個由部分深水埗區議員提倡的社區項目，旨在把南昌街、福華街、界限街及荔枝角道範圍內的地方劃定為「深水埗布料街市場」。見深水埗區議會動議（2015 年）：支持促進《深水埗布料街市場》發展，推動本土經濟發展以改善民生（參考檔案：156/15）

http://www.districtcouncils.gov.hk/ssp/doc/2012_2015/tc/dc_meetings_doc/33/156_15.pdf

- 油麻地玉器市場 / 廣東道一帶 (玉器);
- 油麻地廟街一帶 (算命看相及夜市); 以及
- 油麻地石龍街 (水果批發市場)。



圖 24 太子花墟道



圖 25 旺角花園街

4.7 部分地區及街道亦擁有獨特的都市特徵，令它們在城市中更顯特別。這可能包括大量臨街小店並列或綠樹成蔭的街道、廣泛採用獨特的建築物料、建築方法、色調或城市肌理等元素的地區，或甚至是一個地方的無形氛圍等。這些獨特的都市特徵都能營造出一個獨有的地方形象，以整個氛圍的作用比起各個獨特元素的總和更為重要。較為顯著的例子包括：大嶼山大澳、九龍塘、九龍城、加多利山及尖沙咀的林蔭大道（如彌敦道、海防道及漆咸道南）、香港

的中環舊區(即維多利亞城原址)、大坑、山頂一帶、赤柱、香港仔，以及渣甸山 / 藍塘道一帶等【圖 26】。

- 4.8 為彰顯特色地區及街道的社會經濟價值，國際都會均致力透過規劃及其他政策措施 / 誘因，以推廣特別的土地用途、功能或都市特徵。為進一步提升香港獨有的都市特色，我們可以進行有關研究，以便全面檢討及識別香港的特色地區及街道。我們可以在適當時，為某些地區制訂及試驗區域性或地區性的城市設計圖(包括整體的街景改善策略及其他輔助性指引等)，以引導這些獨特地區的有序發展 / 重建。箇中重點是希望未來的發展 / 重建 / 活化項目既能盡量尊重及回應重要的地區特色及都市特徵，同時又能保留它們自身的個性。其他可能的跟進措施包括：宣傳 / 品牌營造或制定倡議書，以及其他規劃及設計措施等。

紐約市的「特別規劃分區」

紐約市自 1969 年起已制訂特別規劃分區，為有關分區制訂具體規劃及設計規則及 / 或誘因，以保護及促進獨有的都市特色。有關措施包括：限制樓宇作特定土地用途(例如服裝中心特別規劃分區)；要求注入特定土地用途的規條(例如哈萊姆河海濱特別規劃分區)；要求設置特定外牆裝置的規條(例如霓虹燈照明) / 針對某些拆卸工程的特別許可制度 / 為復修特定用途而提供樓面面積優惠制度(例如中城區的戲院特別規劃分區)；以及予以誘因以提供指定公共空間作某些公共活動的制度(例如第 125 街特別規劃分區)。

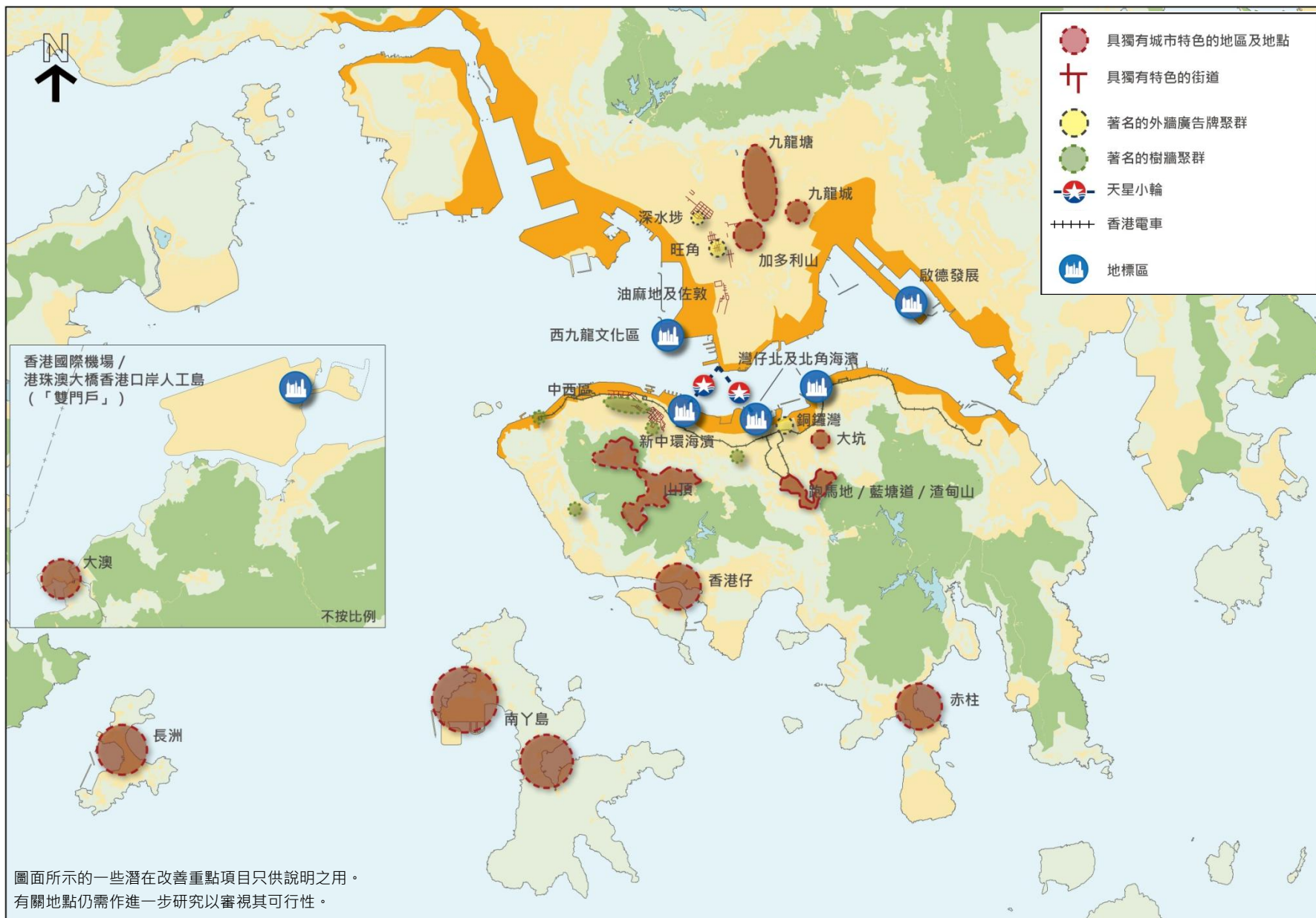


圖 26 香港的都市特色

東九龍的宣傳 / 品牌營造及倡議書

在宣傳 / 品牌營造方面，《九龍東工業傳統及公共藝術與城市設計潛力研究》(簡稱潛力研究)訂立了一幅探索地圖及一條步行徑，以彰顯九龍東的歷史及創意文化【圖 27】。

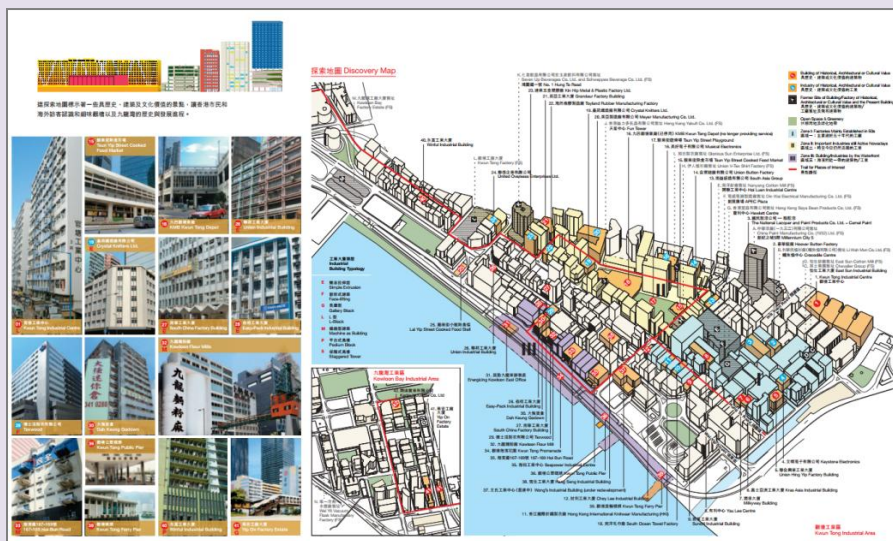


圖 27 「創造精神」探索地圖摘錄

「創造精神：九龍東工業的過去與未來」(簡稱「創造精神」)是出自潛力研究的一份倡議書，並由起動九龍東辦事處公布。該倡議書旨在鼓勵私人業主及發展商在進行重建 / 發展或改建計劃時，透過展示他們的樓宇及地點的歷史，以及該區的精神，把工業文化元素納入發展項目中。

都市特色 - 地標

4.9 在一個日趨同化和急劇全球化的世界當中，促進高質素的地標建築物已成為國際都會間，在城市推廣層面上的激烈較量。在亞洲方面，於 2014 年落成的東大門設計廣場已成為首爾近來最時尚的設計、時裝及遊客中心，徹底令首爾東部的舊時裝及布料批發市場形象得以改頭換面【圖 28】。新加坡當局亦透過一系列市區公園、現代建築物及文物保護措施，令濱海灣得以蛻變，這對改造新加坡傳統的核心區有著深遠的影響【圖 29】。相同的趨勢亦受其他國際及區域性城市所採納。



圖 28 首爾東大門設計廣場



圖 29 新加坡濱海灣

4.10 香港毫無疑問是世界上高樓聳立之都^{xxiii}，高樓大廈隨處可見。但倘若香港能擁有更多具頂尖設計質素的建築物（即具地標潛力的雄偉建築物），將令我們的都市形態得以進一步受惠。於顯眼的地區推動高質素的建築設計，例如機場島／港珠澳大橋香港口岸人工島、西九文化區／廣深港高鐵總站、啟德地區、中環新海濱、以及灣仔北及北角海濱，將有助打造有關地點成為地標樞紐【圖 26 及 30】。我們應鼓勵訂立設計大綱及成立包括國際著名的本地及海外專家的設計小組，藉此為這些具潛質的地標樞紐的發展提供指引及諮詢。總括而言，我們需要理解到建築的質素並非完全是主觀的，而是可建基於客觀標準之上（例如有條理／清晰的空間布局、與周邊環境的兼容性／對比、建築的精緻度，以及環保性／可持續性等）；箇中的關鍵是在規管和靈活性之間取得妥善的平衡。

^{xxiii} 根據世界高層建築與都市人居學會數字，截至 2016 年 10 月，香港擁有全球最多的已落成高樓大廈。



圖 30 中環新海濱

都市特色 - 城市標誌

4.11 除了分區、通道和地標外，一個地方的形象亦可源自城市景致的各項元素。維港的雙層渡海小輪^{xxiv}、港島的窄小雙層電車^{xxv}、九龍某些街道的迷人廣告招牌群【圖 31】、一幅幅石牆樹的景致【圖 32】，以及生氣勃勃的街邊市場及小販攤檔等，對世界而言都是香港形象的活生生組件之一。

^{xxiv} 乘搭天星小輪被貓途鷹網評為「香港人氣景點」的第二位 (2016年10月)。

^{xxv} 乘搭香港電車被貓途鷹網評為「香港人氣景點」的第六位 (2016年10月)。



圖 31 深水埗大南街



圖 32 山頂薄扶林水塘道

4.12 我們應致力原址保護及在適當情況下促進香港的城市標誌能得以延續。我們可透過進行都市特色研究，並收集持份者的意見，以識別香港的城市標誌。有關研究結果亦可轉化為區域性或地區性的城市設計圖及 / 或其他前瞻性規劃文件，藉以延續各項城市標誌。

郊野及自然特色

4.13 作為已建設區和自然環境的邊界，偏遠郊野對我們日常生

活的價值已日漸被大眾所認同。郊野為我們提供一處減壓、康樂、休閒及教育的場所，成為都市人遠離繁囂，忙裏偷閒的好去處【圖 33】。

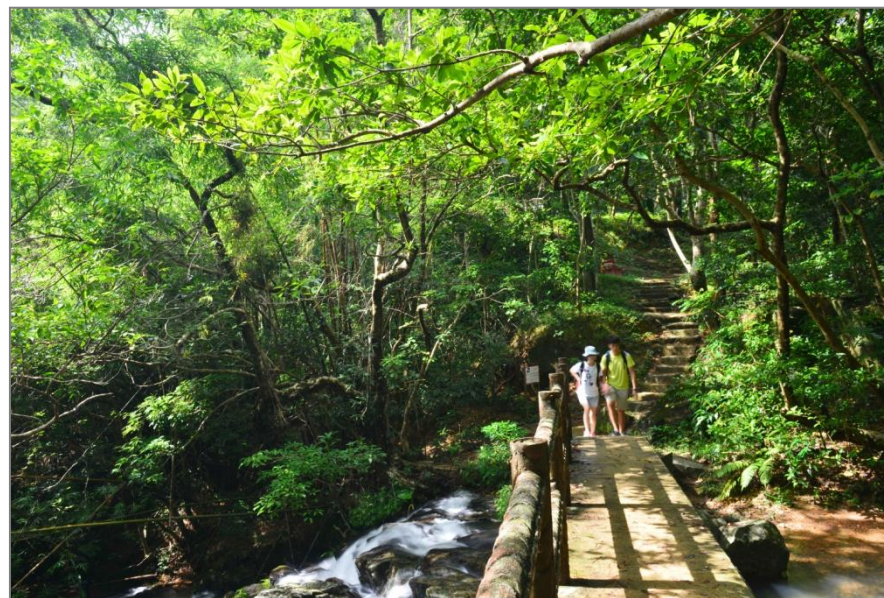


圖 33 郊野公園作為都市人的康樂用地

4.14 香港在近年出現了一些民間自發的活化荒廢村落及人文景觀的項目，目的是要在可持續、有機生長、低碳、生態友善及生物多樣性的概念下，把我們與郊野重新連繫。為使都市人可善用及享用郊野地區，我們應視乎情況鼓勵及推

廣與可持續原則相輔相成的適切郊野活化項目。

4.15 本港山巒起伏，造就了許多山脊景觀，為市區提供了一幅天然屏障【圖 35】。任何發展都不應該對重要的山脊景觀構成不能接受的影響。沿著山脊景觀我們許多時會發現具高景觀價值的獨特地貌。從大嶼山的名字由來(鳳凰山，故稱爛頭山，因山頂的雙峰而得名)、到馬鞍形的馬鞍山，以至八仙嶺著名的「八仙過海」景致，香港的獨特地貌已深入人心，成為我們與大自然的主要連繫。而本港最著名的獨特地貌就是獅子山，其形狀仿如一頭蹲卧的獅子，守望著九龍半島。而近年，獅子山更成為香港人精神的標誌象徵【圖 34】。



圖 34 獅子山的獨特地貌

4.16 作為一貫的設計方針，我們應設定面向獨特地貌的主要景觀廊，並在可行情況下盡量把景觀廊伸延至已建設區^{xxvi}。此舉可確保偏遠的自然環境免受干擾，但又能借用其景觀讓較多市民可在市區內作欣賞。為確保都市的設計能全面納入四周的自然資產，我們在顧及個別設計課題下，應擬備區域性的城市設計圖，藉以為未來提供指引。

^{xxvi} 舉例而言，我們已在啟德區的總體規劃中設定了一條主要觀景廊，把海濱地區及具價值的獅子山自然景觀連貫起來。

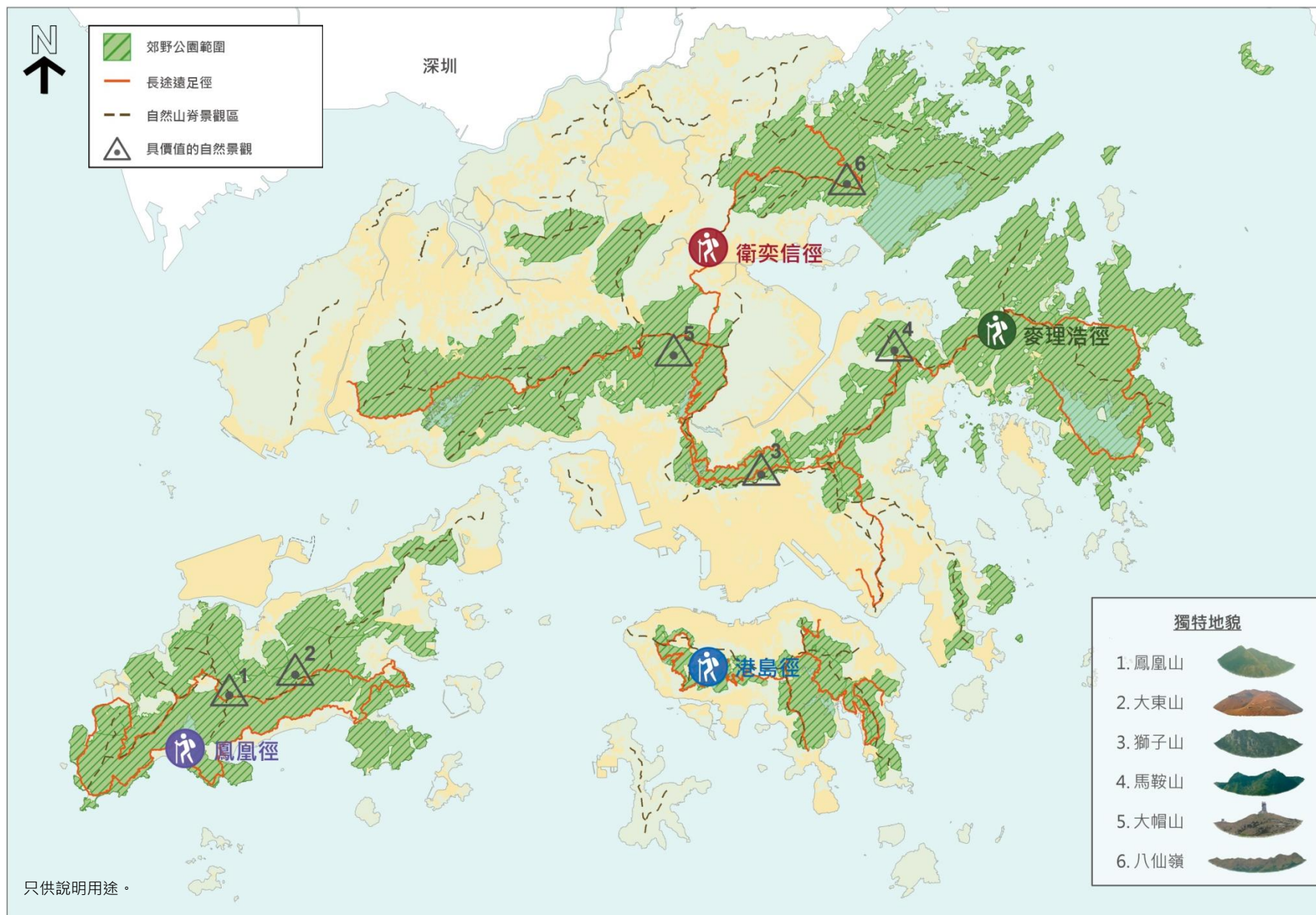


圖 35 香港的山脊景觀及獨特地貌

鄉郊特色

4.17 經過四十年來的新市鎮發展，本港現時有逾 340 萬人以九個新市鎮為家。在發展新市鎮的過程中，我們已致力把鄉郊特色納入整體設計內。舉例而言，我們在進行沙田新市鎮和大埔新市鎮的整體設計時，已充分尊重原有的河谷景致【圖 36】。而對擁有深厚墟市傳統的鄉鎮而言，當局亦已在規劃及設計周邊地區時，盡量締造互相協調、相對低矮的建築物、以及適切的步行環境，例如沙田新市鎮的大圍、元朗新市鎮的元朗舊墟，以及大埔新市鎮的大埔墟。

4.18 我們應繼續在規劃及設計集約的新發展區過程中，尊重傳統社區的鄉郊特色。我們應對具文化意義的景觀廊予以尊重，並納入整體設計內^{xxvii}。我們亦應顧及地區情況，採用不同的建築物高度、發展密度、樓宇布局及建築形態，藉此為各個新市鎮創造更融洽的連繫及地方氛圍。

^{xxvii} 舉例而言，「洪水橋新發展區規劃及工程研究」已建議開設兩條與屏山文物群和廈村並排的風水徑，以保護在該地點內具文化意義的景觀。

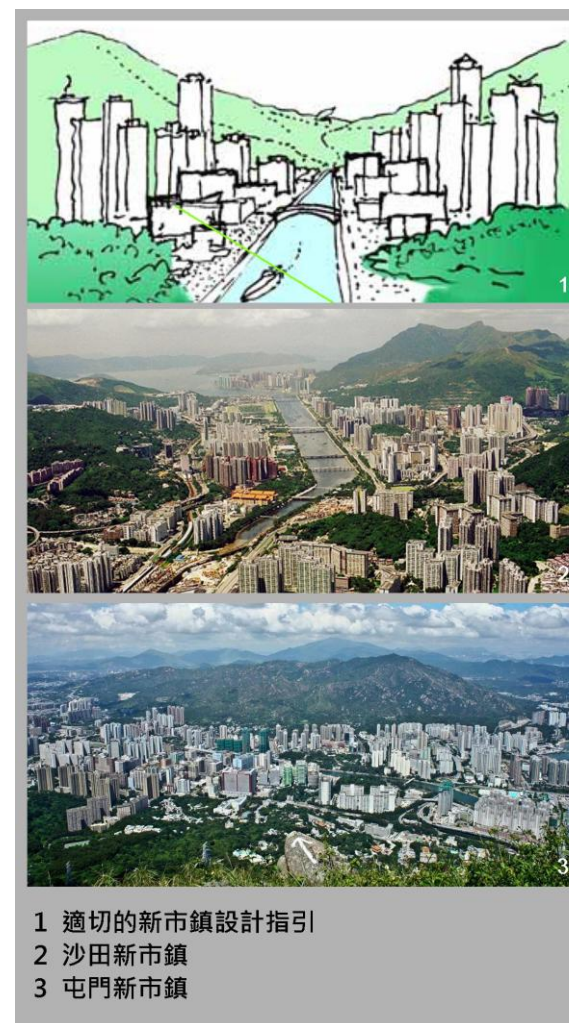


圖 36 尊重鄉郊特色的新市鎮

城、鄉、郊、野共融脈絡

4.19 香港的獨特之處是我們集約高密度城市與鄉郊、郊區及自然環境毗鄰相連的景致。香港色彩繽紛的「城市」包含了已建設區內豐富多元及充沛活力的景致。我們的「鄉郊」則包括大部分新界地區，由傳統墟市、鄉村聚群及一些有人居住的離島所組成。至於本港的「郊區」則包括座落在豐富人文景觀和通常位於高景觀價值的風水林內的偏遠寧靜村落。最後是本港的「郊野」，大部分包括受保護的郊野公園及特別地區，並一般擁有高生態及景觀價值。

4.20 縱觀全球，擁有如此豐富、多元和緊密「城、鄉、郊、野共融」景致的國際都會實屬罕見。這特殊的和諧景致應繼續成為香港形象的重要組成部分【圖 37】。



圖 37 香港城、鄉、郊、野共融脈絡

4.21 我們應促進這四個組成部分成為更協調的脈絡，包括：在「城市」進一步推動及優化發展；促進在「鄉郊」提供更多適當的用途、更理想的整合及最佳的連繫和適切的緩衝區；盡量令市民能更易前往及享受我們的「郊區」；以及保育「郊野」。我們應繼續尊重及維持各個組成部分的獨特性，並同時促使它們互相以融洽的方式運作配合。

4.22 舉例而言，我們可以把鄉郊特色和郊野元素融入到未來市區擴展、新發展區，以及近郊樞紐的設計中；我們亦可以透過改善與自然環境的连接性、增加藍綠自然資源，以及建立都市自然生態，把市區的各項郊野元素加以改造，例如採納都市森林策略及活化人工河道。然而，我們亦應該

承認位於中央及易達的地點會較易發展成為樞紐，亦因此應加以善用作可持續的城市發展。過程中，一些現有的鄉郊用途或許會無可避免地被取代，但某些元素仍可獲保留或在都市結構中以新姿態示人。總括而言，箇中的要訣在於確保我們的設計過程能保持綜合多元的原則，並使「城、鄉、郊、野共融」脈絡的各個組成部分能在決策過程中相互緊扣，而非作獨立處理。

維多利亞港及其氛圍

4.23 維港及其氛圍是香港作為「亞洲國際都會」的明確地標【圖 38】。它曾經是世界上最繁忙的港口，但維港現時的國際重要性在於它的地標式景觀價值，其迷人的藍天、綠色的山嶺，以及富動感的城市構圖。這幾項元素拼湊起來便成為香港為人熟悉的形象和身分記認^{xxviii}，亦是香港面向全球的最佳寫照^{xxix}。

^{xxviii} 香港的天際線被貓途鷹網評為「香港人氣景點」的首位（2016年10月）。

^{xxix} 維港及其氛圍造就了全年多項大型盛事，包括煙花匯演、聖誕及農曆新年燈飾，以至全球最大的燈火音樂匯演 - 「幻彩詠香江」。



圖 38 香港的明確地標

4.24 基於其特殊的地標價值，1991年的《都會計劃》首次提出了保護山脊線景觀及從維港兩岸的策略性觀景點設立「20%不受建築物遮擋地帶」的建議。有關建議已被轉化成《香港規劃標準與準則》的「城市設計指引」、個別分區計劃大綱圖，以及其他規劃指引的相關規定【圖 39】。本港的山脊線保護策略已在城市設計界被譽為是著名及有遠見的規劃方針^{xxx}。自1997年起實施的《保護海港條例》亦為維港設立了一個不准在海港進行填海的推定，以確保維港會繼續得到相關保護，作為香港特殊的公共資產及自然遺產。

^{xxx} 「這個城市正好充分意識到其自身的宏偉之處！」（譯文）。Alex Lehnerer 對香港意識到其自身的地貌特色，繼而訂立策略性景觀保護措施的感受。【Alex Lehnerer（2009年）*Grand Urban Rules*。鹿特丹：O1O出版社。第135頁。】

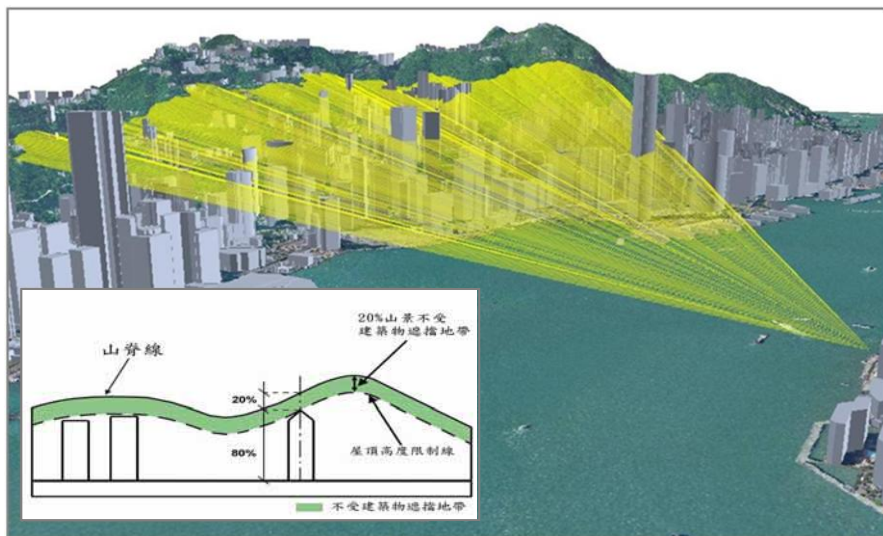


圖 39 策略性觀景點的視覺景觀分析

4.25 作為策略性方針，我們有需要繼續保護維港與其附近山脊線及山嶺景觀兩者之間的對望景觀，以作為香港最重要的自然景致。倘若發展／重建會對受保護的策略性景觀內的「20%不受建築物遮擋地帶」構成影響，有關發展只會在特殊的情況下才會獲得考慮。

4.26 除此之外，我們應盡力保留、提升及／或打造由公共空間望向維港的景觀。其中，我們會繼續嚴緊地守護由港島山

頂^{xxxi}望向維港的策略性景觀。

4.27 鑑於保護山脊線的策略是在超過二十年前首次制訂，因此，現在可能是合適時機檢討有關機制。舉例而言，除港島山頂外，維港與其他重要的高架觀景點之間的對望景觀有可能需要作進一步保護；一些策略性觀景點的位置及／或個別受保護的景觀及其「20%不受建築物遮擋地帶」或許需要作微調，以反映其間在規劃情況上的改變；一些現有觀景點（例如九龍的高架觀景點）的地位亦可能值得提升至策略性觀景點級別等【圖 40】。

^{xxxi} 「遊覽港島山頂」被貓途鷹網評為「香港人氣景點」的第三位（2016年10月）。



圖 40 維多利亞港及其氛圍

維港海濱

4.28 全長 73 公里的維港海濱是世界上其中一條最顯著的城市界線^{xxxii}；我們有需要為維港海濱的持續轉型及其功能角色的轉變從新思考【圖 40】。政府會繼續履行承諾，發展維港海濱成為一處可持續、暢通易達、充滿活力、富吸引力及供市民享用的地方。城規會在 2000 年代初制訂的《維港理想宣言》正好反映這項承諾。當時的共建維港委員會（其後由海濱事務委員會取代）亦分別在 2006 年及 2007 年頒布了《海港規劃原則》及《海港規劃指引》（統稱《海港規劃原則及指引》），令創建世界級海濱的共同理想更趨鞏固。《香港規劃標準與準則》的「城市設計指引」亦已為海濱地區訂立相關的城市設計考慮因素及指引。

4.29 我們已為不同的海濱地區進行城市設計研究，以重新審視土地用途及提升海濱的潛力。在 2003 年至 2015 年間，維港兩岸的海濱長廊總長度已增長了 7 公里【圖 41】。新填

^{xxxii} 「界線是指一些不被視作通道的線性都市結構組件：它們大多數是兩類不同地區之間的界線。」（譯文）【Kevin Lynch（1960 年）《城市的意象》。麻省劍橋：麻省理工大學出版社。第 62 頁。】

海項目亦提供了機遇作綜合海濱發展，例如中環新海濱、灣仔北及北角海濱、啟德發展計劃及擬議作藝術、文化及文娛中心的西九文化區（作為維港兩岸續漸形成的文化集群的一部分）。為使市民能享受海濱及提升海濱活力，其他的現有海濱地區亦有空間作進一步改善。

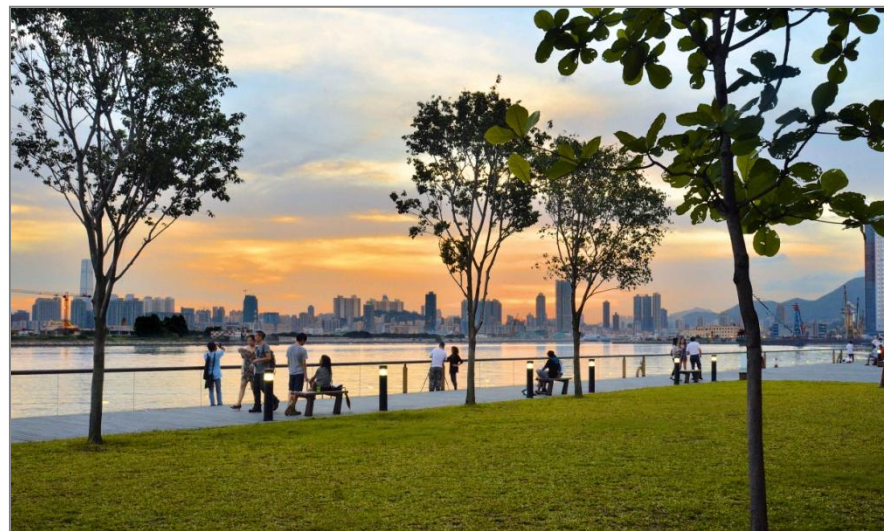


圖 41 觀塘海濱長廊

4.30 我們應繼續推廣在海濱地區的康樂、旅遊、水上活動及其他與《維港理想宣言》及《海港規劃原則及指引》協調的用途。我們將進一步加強海濱地區及維港本身，使其成為

一個具吸引力，充滿活力，暢通易達及可持續發展的世界級資產。

4.31 鑑於維港水質已逐漸得到改善，我們應致力在維港推廣高質素及創新的水陸介面設計，以善用水體。目標是要透過在海濱設立與水及海濱有關的用途，藉此在香港推廣「親水文化」。

活力

互相協調的混合用途及多樣性

4.32 正如第 2 節所述，集約型城市可透過互相協調的混合用途促進城市的活力。我們亦需要在審慎規劃和設計新發展區及改造發展稠密的市區時，在橫向及縱向層面善用、重塑及活化都市空間。我們應致力釋放潛在 / 荒廢的發展潛力，以及推動活化空置的土地、善用天橋底的空間作協調用途、進一步發掘及善用地下空間及岩洞【圖 42】，以及令荒廢的工業用地 / 棕地 / 前堆填區 / 前石礦場等重現生機。



圖 42 大坑東地下蓄洪計劃

4.33 除宏觀層面外，我們亦應同時注意微觀設計。體驗地帶或界面地帶，是指城市與建築物交接的地方，這往往是街道活力的最重要元素。活躍的臨街鋪面^{xxxiii}，特別是不同鋪面的接連排列，正正是香港過去一個世紀生機勃勃的街景寫照。不過，近年的發展傾向採用缺乏生氣、隱蔽及 / 或單調乏味的臨街設計，這正好有違過往的設計趨勢。基於地區因素而需要保護及 / 或推廣生氣勃勃的街景之情況下，

^{xxxiii} 「當任何室內空間能以其中一種方式（即把室內活動伸延至鄰近的室外公共空間；或當室內活動能與路人作視覺接觸）為室外活動作出貢獻，該處便可被稱為體驗地帶。」（譯文）【Ian Bentley 等（1985 年）*Responsive Environments: A Manual for Designers*。倫敦：Architectural 出版社。第 58 頁。】

我們應實施適切的規劃及設計措施，以提倡活躍的臨街活動。這措施亦適用於新市鎮的擴展區及新發展區。

重現活躍的臨街前台

我們建議在新發展區(例如古洞北及洪水橋新發展區【圖 43】)的購物街採用梯級式平台連零售鋪面的設計，藉此促進鄰里內的便捷、推動生機勃勃的街道，以及提升街景的視覺質素。



圖 44 洪水橋新發展區的擬議梯級式平台連零售鋪面

4.34 回顧香港的都市進化歷程，我們經常會發現濕貨市場是都市多元化及活力的焦點所在。事實上，濕貨市場及熟食中心 / 市集往往都是一個展現地道文化的萬花筒，是各國城市的主要旅遊景點及文化旅遊的主要組成部分【圖 44】。有見及此，我們可探討採用適切的規劃及設計措施，以促進市場及其他吸引人流的都市樞紐附近的街道活力。



圖 45 博蓋利亞市場：巴塞羅那的主要文化景點

都市可塑性

4.35 都市可塑性^{xxxiv}是充滿活力的地方之主要特性。一個可為市民提供 24 小時活動，以及可容納不同功能的空間定必是一個有效率及充滿活力的地方。我們應盡量鼓勵以具創意及靈活的方式，令公共空間提供活躍用途供市民享用，例如舉辦臨時活動及即興活動(如地區及城市活動、週末市集、農墟、文化盛事、節日慶典、跳蚤市場及夜市等)。

4.36 「暫時性」是香港都市景觀的另一項特性^[22]。市區內各個處所的轉型速度一般都會很快。不過，愈來愈多處所正透過注入新用途(例如水耕種植)、在同一處所容納多種用途(例如提供消費體驗的店舖)、以及在不同時段作不同用途(例如日間咖啡店在晚上搖身一變成為迷你電影院作電影放映)。我們可以在顧及發牌及其他相關制度的情況下，考慮研究適切的措施，以促進及鼓勵在用途 / 功能層面上具彈性的處所及空間。總括而言，我們應該在本港集約及高

^{xxxiv} 「以樓宇而言，可塑性關乎整座樓宇或大部分單位能改變用途的能力。」(譯文)
【Ian Bentley 等(1985年) *Responsive Environments: A Manual for Designers*。倫敦：Architectural 出版社。第 57 頁。】

密度的城市內，加以推廣在不同時段作不同用途的混合用途。

公共空間藝術



圖 45 公共空間藝術

4.37 瀟灑著藝術氣質的公共空間既可提升都市環境的吸引力、帶出一個地方的形象性，更可化身成為具吸引力的目的地【圖 45】。眾多國際都會的經驗已顯示，揉合藝術的公共

空間可以成為打造城市品牌及市場拓展的重要部分，並在向世界展示它們的「軟實力」方面至為重要。就此，我們應鼓勵及推廣以有系統的方式在都市環境的各個層面廣納藝術元素。此舉可令我們的形象得以增值，提升本港作為一個歡迎嶄新及創意概念的國際都會。

4.38 自「公眾藝術計劃」及藝術推廣辦事處在九十年代後期成立以來，公營部門轄下的公共藝術項目數量已穩步上升。當局亦已倡議先導性的區域公共藝術措施，例如啟德的「公共創意」計劃^{xxxv}，藉此促進該區的形象。雖然私營的公共藝術項目數量在近年亦有所增加，但有關趨勢尚未成氣候。我們應盡可能致力在公私營項目中推廣及倡議公共藝術，其中可包括在新發展區的前期規劃階段設立公共藝術比賽及為優異項目設立獎勵 / 認可制度。

^{xxxv} 啟德的「公共創意」計劃是一項創新的地方品牌營造措施，目的旨在打造一個視覺連貫的獨特品牌，以反映該區的核心價值和個性，並吸引本地和國際人才。有關計劃透過把地方品牌注入街景的各個部分，例如街道的設施、街道命名、藝術及活動，藉此向大眾展示「啟德」這個地方品牌和標記。

多元

4.39 自六十年代起，追求多元化已成為現代城市設計的其中一個主要目標^[8]。作為一個國際都會，香港包含多元化及鮮明的對比。它既是一個國際及區域門廊，在建築、生活模式及文化方面中西合璧，又能彰顯出傳統與現代化的和諧共處，令閃耀的高樓大廈與樸素的街道市集互相輝映。它亦蘊藏著無窮活力與恬靜安寧，讓人可同時享受大都會的生活及近在咫尺的自然環境。

多元化 (文化)

4.40 作為一個中外薈萃、古今傳承、人物交融的地方，香港一直是多元文化的溫床。幾十年來，我們的音樂反映了城市的變遷，從早期的艱苦奮鬥到繁盛歲月。我們集約高密度城市的繁囂生活，長久以來為我們的電影產業提供取才，創造出最好的動作片，並成就了世界知名的超級巨星。我們的音樂和電影，以及表演藝術，不僅在香港，以至在世界各地的每個華人社會都有著深遠的影響。本港的多元文

化為我們的創意產業提供靈感，同時盛載着我們的「集體回憶」。展望未來，我們應致力推崇香港豐富的文化歷史，並使它在未來得以持續發展。

多元化 (選擇)

4.41 多元化可透過不同的有趣形態植根在城市的各個層面，從生活模式、休閒模式，到多元的文化和社會背景。我們應把多元化的概念滲透至規劃和設計層面的每一環，藉此為大眾提供真正的選擇。

4.42 多元化及選擇的考慮因素眾多：由規劃不同的房屋類別及組合以迎合不同的使用者（包括不同的房屋密度、居所類別、環境及地區等）、不同的工作模式（包括不同的運作特性及選址等），以至設計不同的康樂及消閒活動（包括動態及靜態活動，以及水陸活動方面等）。

多元化 (文物保育)

4.43 文物為都市結構提供具重要性且別具特色的時間烙印、確保個人對時空地域觀感能得以持續^[23]、增強地方形象及都市文化，並把集體身份認同記載到建成環境中。一旦消失，文物是無法以其他東西代替或重塑的^[24]。在一個注重環境的社會內，文物保育及活化文物資產是一種審慎的發展模式。一些歷史建築更已成為新興工業及創意產業的搖籃^[8]

【圖 46】。



圖 46 元創方 - 歷史建築內的創意產業

4.44 作為一個成功的國際都會，香港應調控城市轉變的步伐，一方面控制某些具文化意義的地方的轉變速度，而另一方面促進改造敏感度較低或急需轉型的​​地方。我們應盡力保育香港的物質及非物質文化遺產的文化意義、文物價值、真確性、完整性及氛圍，並為有需要作活化的建築文物注入新生命【圖 47】。我們亦要關注考古遺址的保育工作，詳情可參閱「環境保護及自然保育的可持續發展」專題報告。



圖 47 活化前柴灣工廠大廈

建築文物及其氛圍

4.45 保護建築文物周邊的氛圍是建築文物保育的其中一個重要核心^[25]。在《二零零九年至一零年施政報告》中提出的「保育中環」計劃已為中環多處具歷史文化意義的地點的日後長遠發展奠下基礎。當中包括由殖民地時代初期（中區警署建築群）至戰後的現代建築（美利大廈），以及未來在中環新海濱一號和二號用地的當代地標建築。連同附近一系列建築文物資產及文物徑，以及近在眼前的自然遺產（維多利亞港），我們在商業核心區內已基本上具備闡述關於「香港故事」的所有元素【圖 48】。

4.46 雖然所有文物資產都具備氛圍，但到目前為止，在香港只有少數建築文物的氛圍獲得確認和保護。我們應透過研究，以確認有關氛圍的文化意義及範圍，並可以透過法定圖則及 / 或區域性城市設計圖，以指導未來發展 / 重建計劃。我們可以進行相關檢討，以便進一步了解及識別香港的建築文物資產的氛圍，並建議措施以保護及推廣有關氛圍。我們應在建築文物資產豐富的地區設立新的文物徑（連同

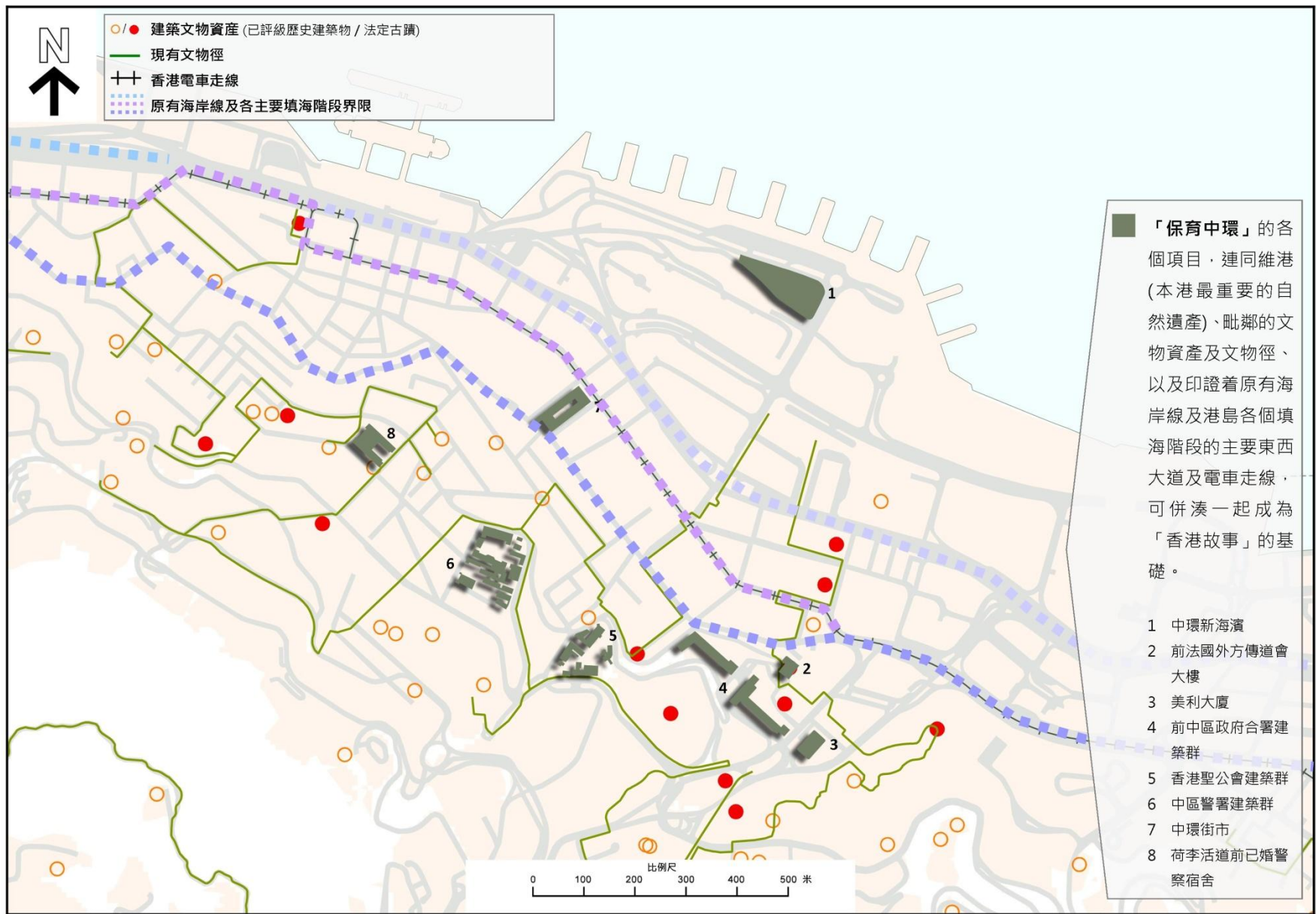


圖 48 保育中環：「香港的故事」

宣傳及配套设施和服務)，以促進文物教育及旅遊。

非物質文化遺產的氛圍

4.47 非物質文化遺產承載着世世代代傳承下來的智慧，作為我們文化延續性中不可或缺的部分。我們必須對此加以保護及推廣。政府一直非常重視保護非物質文化遺產，並支持有關保護、傳承及推廣工作，以確保本港的文化及傳統能得以持續發展。由香港首份非物質文化遺產清單可見，本港擁有大量具本地重要性的非物質文化遺產項目。

4.48 雖然屬非物質性質，但許多大型非物質文化遺產卻有賴實質及適當的氛圍方可呈現眼前。舉例而言，舞龍活動一般涉及數以百計的參加者，而一些宗教儀式亦包含大型露天粵劇演出。長洲的太平清醮、大澳龍舟遊涌、大坑舞火龍，以及坑口客家舞麒麟都是在具體空間布局內舉行的國家級非物質文化遺產【圖 49】。

4.49 國際公約提倡保護非物質文化遺產作為規劃措施中不可或缺的一部分^[26]。有見及此，我們應審慎研究本港非物質文化遺產氛圍的文化重要性，以及制訂相應措施以保護及提升有關氛圍。此外，在市區重建或更新過程中，我們亦應仔細考慮有關發展對非物質文化遺產延續性的影響。

建築文物保育指引檢討

4.50 文物保育的方法及實踐正不斷演變。回顧本港近年在文物保育所累積的經驗，並顧及最新的國際憲章及標準^[27]，我們可考慮為文物保育的行政指引進行檢討，藉此完善我們的文物保育工作。有關檢討的範圍可包括《香港規劃標準與準則》的相關章節，以及環境影響評估有關文物影響評估的指引等。

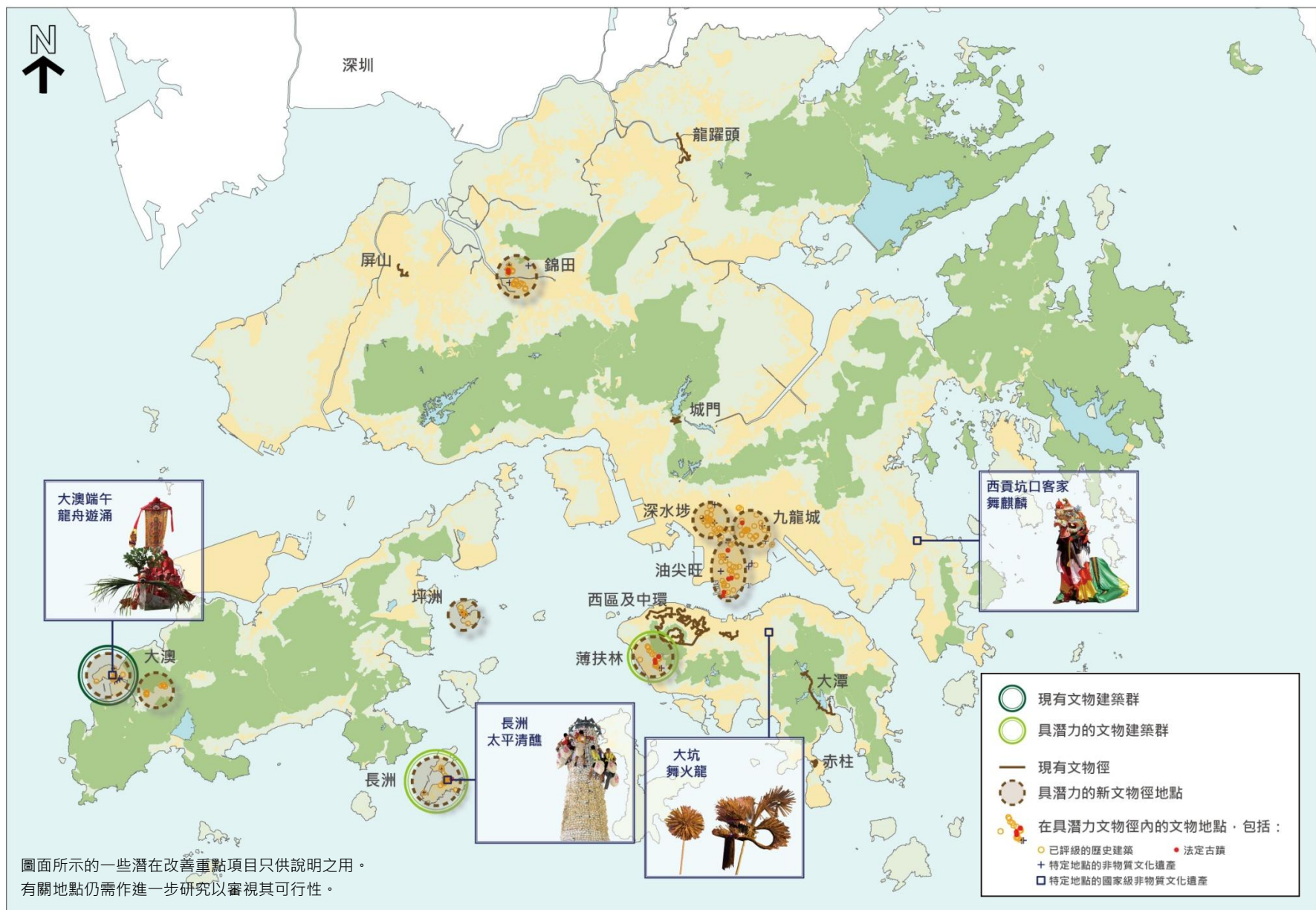


圖 49 香港的文物資產

規劃獨特、多元及充滿活力的城市：主要策略方針及措施

4.51 規劃獨特、多元及充滿活力城市的主要策略方針及措施的重點如下：

主要策略方針	主要措施
推廣獨有的城市特色	<ul style="list-style-type: none"> 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
營造活力	<ul style="list-style-type: none"> 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

主要策略方針	主要措施
	<p>以共存，藉此達致最佳的協同效應</p> <ul style="list-style-type: none"> 提升街道活力、營造更吸引人的街道景觀，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
彰顯多元化	<ul style="list-style-type: none"> 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

5

規劃健康的城市

“健康的城市規劃是指以人為本的規劃。這種規劃模式視城市為有生命及有氣息的有機生物，而不單是建築物、街道及休憩用地的載體。城市的健康與市民的健康息息相關。”（譯文）

世界衛生組織（2000年）

《健康的城市規劃》^[28]

5.1 著重健康的城市規劃及設計方針對市民的健康有正面影響。城市的健康正日漸受都市氣候影響，而都市氣候則或多或少與建成環境的布局及設計息息相關。另一方面，都市人的健康則取決於城市的健康，並可透過適切的城市規劃及「動態設計」^{xxxvi}措施加以提升（例如通過設計促進市民多做運動）。健康的規劃及設計有助對抗都市熱島效應及環境污染的不良影響、促進市民多步行、多乘單車及多做運動，並且鼓勵他們利用公共空間作社交活動。簡而言之，健康的地方能塑造出健康的市民。

^{xxxvi} 「動態設計」是一種經實證的發展方針，旨在識別出能促進健康社區發展的城市規劃及設計措施。」（譯文）【動態設計中心（2013年）】

5.2 確立策略性方針加強香港成為健康的城市可為我們帶來許多實際益處，包括減輕公共醫療服務的負擔、降低死亡率，以及提升宜居高密度城市居民的身心健康。

促進健康城市的城市設計

5.3 作為一個位處亞熱帶氣候地區的高密度城市，香港的夏季既炎熱又潮濕。為香港建構一個更美好的城市，人體熱舒適度是主要考慮因素之一。本港目前正受都市熱島效應所影響，而全球暖化趨勢亦令有關影響有所加劇。都市氣溫持續上升及市區風速下降，亦令酷熱天氣及熱夜^{xxxvii}的次數上升、增加能源消耗，以及令高溫引致不適及與熱衰竭有關的致命個案上升等。

^{xxxvii} 酷熱天氣是指每日最高氣溫為攝氏 33 度或以上。熱夜是指每日的最低氣溫為攝氏 28 度或以上。

5.4 我們必須優化城市的規劃及設計以改善都市氣候，並藉此提升我們的生活質素。正如 2012 年完成的《都市氣候研究》所確定，我們可以透過規劃及設計對兩個都市氣候的主要參數作出管理，分別包括熱力（熱負荷）及風力（風流通潛力）。研究亦透過分析影響熱負荷（即建築物體積、地形及綠化空間）及風流通潛力（即地面覆蓋率、自然植被及

與周邊開敞區域的距離）的六項主要地理和發展參數，連同全港的風環境資訊，為香港制訂了包括五個都市氣候規劃建議分區（簡稱氣候分區）的都市氣候規劃建議圖【圖 50 及 51】。



圖 50 香港的都市氣候規劃建議分區

香港都市氣候規劃建議圖

(100米 x 100米解析度)(基於二零零九年建築物資料)

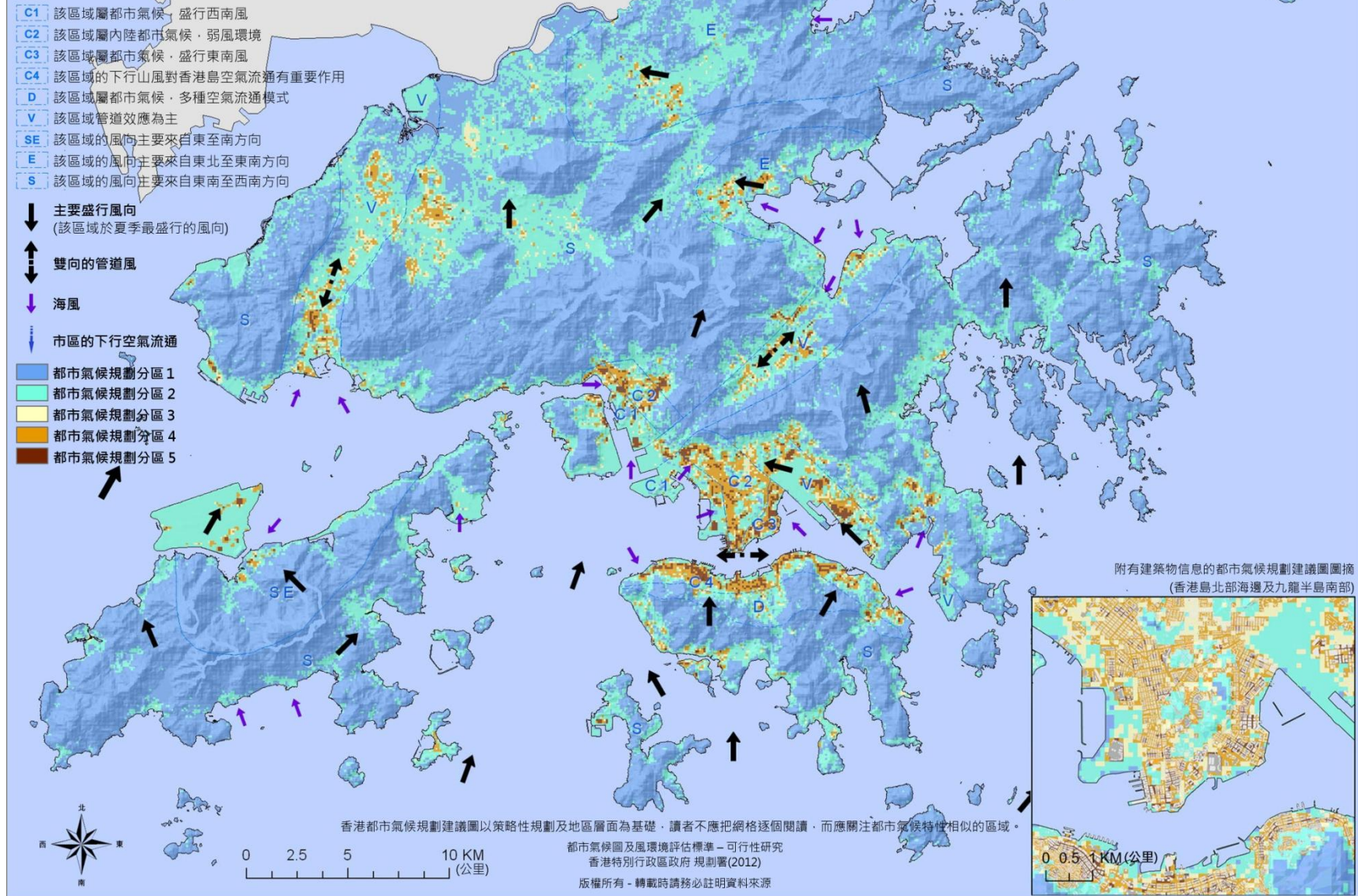


圖 51 香港的都市氣候規劃建議圖

5.5 一般而言，我們應盡量保護氣候分區 1 內的具價值都市氣候特徵，有關地區通常地勢較高，且較涼快及擁有較佳的風環境。氣候分區 3、4 及 5 的熱負荷較高且風流通潛力較低，我們因此要在適當情況下，抓緊機會以落實減緩措施。市區內低矮及低密度的地區可為我們的高密度城市提供空間及視覺調劑。有關地區為市民的舒適度及生活質素帶來長遠利益，故此應盡量受到保護。展望未來，在審慎規劃及設計新發展區的前提下，氣候分區 2 有望能容納香港大部分的長遠發展需要。然而，我們亦需要維持有關地區的現有都市氣候特徵。

5.6 根據《都市氣候研究》的結果及科學分析，該研究建議了六大類的都市氣候改善措施，包括：善用綠化、改善建築物的通透度、減少地面覆蓋率、改善與開敞地區的距離和連繫，以及規管建築物的體積及高度【圖 52】。



圖 52 擬議的都市氣候改善措施

5.7 作為策略性方針，有關改善措施可逐步轉化為適切的規劃及設計措施，包括：建築物布局、建築物後移、街道座向、擴闊街道、建立及保護通風廊及風道、加強都市通透度、不同及漸降的樓宇高度輪廓，以及善用綠化等。事實上，自 2006 年當局公布「空氣流通評估」的技術通告^[29]及把空氣流通指引納入《香港規劃標準與準則》的「城市設計指引」後，有部分相關措施已有系統地在香港的規劃及設計中實行。我們會在稍後把《都市氣候研究》的結果和建議適當地納入《香港規劃標準與準則》，而有關空氣流通的章節亦會作相應更新。為建構健康的城市，我們未來的主要方針旨在有系統及循序漸進地改造在都市氣候層面有欠理想的稠密發展市區，並在適宜作未來策略發展的地區推動適切的發展項目。

促進健康生活的城市設計

動態設計

5.8 促進公眾健康及公共衛生是城市規劃其中一個主要的目標。

於 1894 年在太平山區爆發的鼠疫，促使了本港有系統的城市規劃制度及建築物守則的誕生，並作為防控與撲滅傳染病擴散及提升環境衛生水平的有效措施。縱使適切的規劃及設計已成為現代化城市發展的一部分，但注重健康的國際都會已逐漸把視野轉移至提升市民健康水平和應付現時盛行的其他健康問題，例如心臟病、腦血管病、糖尿病、大腸癌，以及其他相關慢性疾病。

5.9 缺乏運動已被認為是上述疾病以及其他疾病的風險因素之一^[30]。上述頭四項疾病分別於 2014 年在香港造成 6,405 宗、3,336 宗、2,034 宗和 390 宗死亡個案；相當於所有登記死亡人數的逾四分之一^[31]。此外，本港 18 至 64 歲的年齡組別當中，有 62.5% 的人士每日體力活動量低於世界衛生組織所建議的標準；於 2014 年，本港更有 39.0% 的人士的體重達「超重」或「肥胖」水平。

5.10 為改善市民的健康水平，我們需要把未來的規劃和設計重點轉移到「動態設計」概念之上。動態設計是一種透過適切設計的方法和思維，旨在促進市民多做運動和注重個人

健康^[32]。有關概念應滲透至規劃、城市設計及建築設計的每一環，並透過改善暢達性、可步行性及利便單車使用者的方式，促進市民多步行、多乘單車及多做運動，以及減低受路邊污染的影響。就促進步行而言，我們應盡量提升吸引人流的用途和公共交通樞紐 / 公共設施 / 消閒設施之間的暢達性。就可步行性而言，我們應盡量鼓勵協調的混合用途、活躍的臨街鋪面、行人友善的環境及宜人的街景設計，以營造吸引行人的步行環境。在建築層面方面，我們可透過設立具吸引力和良好照明的內部樓梯，鼓勵大眾以步行方式遊走各樓層。至於乘單車方面，我們應適當地繼續提倡及鼓勵單車作為市區以外地區的短程交通模式。有關動態設計的更多詳情已載列於較早前的章節內。總括而言，儘管我們不能單靠動態設計解決所有公共健康問題，但有關概念將有助我們在宜居高密度的城市內締造更健康的生活。

公眾休憩用地

5.11 公眾休憩用地是我們宜居高密度城市內的重要休息之所及

視覺 / 空間調劑，為都市人帶來莫大的社會及身心健康效益【圖 54】。公眾休憩用地不單是大眾進行戶外康樂、消閒及體育活動的主要場所，在人口老化的情況下^{xxxviii}，公眾休憩用地亦為長者提供社交互動的場所，從而提升長者的生活質素，以及減輕他們的孤獨感，及相關的風險。鑑於長者有大部分時間都會在他們熟悉的鄰里環境中起居生活，把公眾休憩用地設置於住宅徒步行達的範圍內對我們急速老化的人口福祉至關重要。此舉亦有助促進「積極樂頤年」。總括而言，公眾休憩用地是我們共融互助城市的關鍵組成部分。

5.12 公眾休憩用地能有助締造健康的城市 and 健康的市民。在都市層面，設有園景的公眾休憩用地為我們的城市提供視覺 / 空間調劑，亦是高密度城市內的重要「市肺」。根據《都市氣候研究》的分析，當我們透過綠色走廊和景觀走廊把公眾休憩用地網絡作串連時，公眾休憩用地便會為建成環境帶來巨大的治療功效，包括促進通風及減低熱負荷。研

^{xxxviii} 根據政府統計處的最新推算，本港長者人口(65歲或以上人士)的比例會由2014年中的15%增加至2044年中的33%及2064年中的36%。而高齡長者人口(即85歲或以上人士)的比例則會由目前2.2%增加至2064年的10.1%。【政府統計處(2015年)《香港人口推算2015-2064》。香港：香港特別行政區。】

究亦顯示，為市區實施相當程度的綠化時（即 33% 的樹木覆蓋率），市區溫度可望在夏季月份降低高達攝氏 1 度^{xxxix}。



圖 53 健康城市的公眾休憩用地

5.13 我們應盡量並繼續保護及提升已建設區內的公眾休憩用地。為善用空間資源，公眾休憩用地的設計亦應加入可塑性的考慮，以鼓勵市民在不同天氣情況、季節及時段下均可善用公眾休憩用地。我們應致力增加休憩用地供應，以促進

^{xxxix} 請參閱 Wang, Y 及 Ng, E (2010 年) 在希臘的 Joint 3rd PALENC、5th EPIC 及 1st Cool Roofs 研討會所發表的 "*Parametric study on microclimate effects of different greening strategies in high density city*" (2010 年 10 月 1 日)。

社會各界投入動態生活當中。

5.14 未來的公眾休憩用地設計應充分考慮微氣候及環境質量方面的考慮。舉例而言，房屋署在評估各項環境質量因素，例如通風、採光及噪音污染等方面時，一直有採用微氣候分析，藉此為其轄下的屋邨締造更宜人的公共空間及住宅單位。我們今後應鼓勵採用這種適切的空間設計方針。

規劃健康的城市：主要策略方針及措施

5.15 為促進香港成為一個健康的城市，我們將致力進一步把都市氣候及空氣流通的考慮因素納入規劃及城市設計內，藉此減緩都市熱島效應及應對氣候變化。我們將致力把動態設計考慮因素納入至塑造建設環境的過程中，以促進體力活動及健康生活。當中包括鼓勵多步行及多乘單車，以及透過適切的設計促進健康的生活模式。此外，正如第 3 節所述，在我們的高密度城市中促進利便行人和單車使用者的措施（以及都市森林和路邊綠化措施），將有助鼓勵更多人捨棄以車代步的交通模式，轉為採用環保出行模式，從

而進一步減低路邊的空氣污染。我們亦需要重整城市與自然環境的連繫，並同時加強我們對提升生物多樣性及推動環保的一貫承諾，以及締造潔淨及健康的建設環境。規劃健康城市的主要策略方針及措施的重點如下：

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
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

主要策略方針	主要措施
	<ul style="list-style-type: none"> • 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

6

重塑公共空間及改善公共設施

“作為人類歷程的共同成果及社會的體現，公共空間是城市的實體及形象核心。它為我們提供各種活動交流的渠道，以及作文化活動的共享空間。”（譯文）

William H Whyte（1980年）
The Social Life of Small Urban Spaces^[33]

公共空間

6.1 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，要大幅度增加普羅大眾的人均私人空間絕非容易。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【圖 54】，公共空間對提升宜居度一直起著關鍵作用。優質的公共空間實際上是我們個人空間的延伸，而共享的「城

市公共空間」實屬都市體驗中不可或缺的一環。



圖片來源：吳少偉、陳詩韻（閩僑中學）
【愛在社區、樂在北角】
「城市印象@你我社區」攝影比賽：中學組 - 亞軍

圖 54 公共空間在提升宜居度所扮演的角色

6.2 鑑於公共空間在提升我們城市的宜居度方面有巨大潛力，我們有需要擴大公共空間的定位。公共空間不僅是用於特定且有目的活動的功能空間，而是作為受市民歡迎的公共

場所，適合作適當的隨意^{x1}和社會活動。這種行常的設計方針已被許多世界城市所倡導。我們亦應該令公共和私人空間之間產生協同作用。

6.3 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，推動各界合作及共同付出，使我們的公共空間不僅具備其功能性，並受普羅大眾歡迎。

公共空間的量化考慮

6.4 公眾休憩用地是公共空間的主要元素之一。公眾休憩用地對我們一生的福祉，無論是在我們的童年，成年還是老年，都起著關鍵作用【圖 55】。鑑於香港在提供公眾休憩用地的表現較其他城市遜色，公眾及部分非政府機構在近年一直呼籲香港採用更高的公眾休憩用地供應標準。為達致一

^{x1} 隨意活動主要是當室外條件良好時人們可能喜歡參與的康樂活動。除了室外條件外，環境空間的質素對隨意活動更為重要。【Jan Gehl (2010 年)《人性化的城市》。華盛頓：Island 出版社。第 20 頁。】

個宜居、具競爭力及可持續發展的「亞洲國際都會」目標，香港有需要進一步重視公眾休憩用地在數量和質量方面的供應。



圖 55 宜居高密度城市內的公眾休憩用地

6.5 在供應量方面，《香港規劃標準與準則》目前所訂明的人均休憩用地標準為每人 2 平方米。截至 2012 年，全港現有人均休憩用地約為每人 2.7 平方米；若剔除大型私人發展中的休憩用地，人均休憩用地將減至每人 2.46 平方米。此外，全港 18 區中共有 4 個區的人均鄰舍休憩用地低於每

人 1 平方米標準(包括中西區、灣仔區、油尖旺區及九龍城區);另有 6 個區的人均地區休憩用地低於每人 1 平方米標準(包括觀塘區、葵青區、荃灣區、北區、元朗區及西貢區)。明顯地,我們應該致力創造更多的公眾休憩用地,尤其在目前供應短缺的地區。

6.6 為推展戶外康樂、消閒及社交活動,我們應研究以循序漸進及有系統的方式調高本港人均休憩用地的供應標準,包括審慎地規劃新發展區及改造市區。我們可以把目前的標準調高 25%,由每人 2 平方米提高至每人 2.5 平方米,作為基礎。理解到香港的立體特質^{xli},我們可以採用創新的方式,把額外的休憩用地設置於地面以上的適當位置,包括平台層、建築物內及 / 或天台。更多有關公共空間的量化考慮,請參閱「藍綠空間概念性框架」的專題報告。

公共休憩用地的質量考慮

^{xli} 「香港的立體特質[包括]...遍佈各樓層的活動,以及大量樓宇之間或樓宇至傾斜地面的平台或橋面連接。」(譯文)【Barrie Shelton 等:(2011 年)《香港造城記——從垂直之城到立體之城》。Abingdon: Routledge 出版社。第 103 頁。】

6.7 我們應設法改善公共空間及休憩用地,使有關設施能為特定的使用者服務得更多更好。為使市民能善用公眾休憩用地,並迎合使用者的需要,我們可以在特定的公眾休憩用地進行研究,以理解使用者的經驗及需要^{xlii}。一般而言,我們應繼續探討進一步改善及擴展公共空間及公眾休憩用地的設施及使用率的可行性。

6.8 雖然不同的使用者對公共空間及公眾休憩用地有著不同的要求,但有一些特質,諸如舒適的座位,充足的遮蔽空間,以及有動有靜的空間等元素,均受大眾所渴求,永恆不變。然而,香港在提供有關設施的情況普遍都有欠理想。為推廣更共融和受歡迎的公共空間及公眾休憩用地,我們應盡可能把握機遇提供適當公共設施。我們亦可以審視現有關於在公眾休憩用地及公共空間提供公共設施的本地和海外立法 / 規例 / 準則 / 良好的實務守則,以及就有關議題進行相關調查及 / 或諮詢。有關調查結果可為日後製訂更完善和更全面的指引及 / 或標準提供基礎。

^{xlii} 舉例說,「拓展公共空間」在油麻地一塊公眾休憩用地舉辦了一個名為「你想公園」的社區項目。該為期一年的項目,進行了一系列調查和訪問,以評估地區人士對公共座位的期望。計劃最終為該休憩用地添置了 15 張任人移動的臨時座椅,並舉辦了一連串其他社區活動。

6.9 在規劃宜居高密度城市的前題下，有關規劃、設計和提供公共空間及公眾休憩用地的其他質量考慮因素現臚列如下：

- (甲) 盡可能繼續保護和改善發展稠密的市區內的公共空間及公眾休憩用地；
- (乙) 為使市民能便捷地往來公共空間及公眾休憩用地，應把有關設施設置於徒步行達的便利位置，在特定間距內有序配置，並最好以綠色走廊和園景走廊作連接；
- (丙) 公共空間及公眾休憩用地的設計應具備可塑性的考慮，以鼓勵市民能在不同的天氣情況、季節和時段下都能善用有關設施。可以在特定的公眾休憩用地內，加置臨時裝置及 / 或放寬某些特定限制，藉此探討在未來進一步提升有關設施的可塑性和效益的可行性；

(丁) 在設計公眾休憩用地時應充分考慮微氣候和環境質量因素；及

(戊) 盡可能把握機遇為公共空間及公眾休憩用地提供適當公共設施及綠化。

6.10 總括而言，作為未來的策略方針，我們應致力把握改造發展稠密市區時的契機，以及在新發展區優化 / 預留更多公共空間，藉此擴大我們的公共空間及公眾休憩用地。

公共設施

6.11 除優化公共空間及公眾休憩用地外，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，以應對人口老化）。為滿足有關需求，長遠而言，我們將無可避免地需要更多的土地和空間。

6.12 就政府、機構或社區設施的人均土地供應而言，我們估算在沙田這樣較早期的新市鎮內的供應量（除去被視為受政策帶動的特殊用途 / 設施外）約為每人 2.2 平方米。而新一代的新發展區（例如古洞北新發展區）的供應量則較高，為每人 3.5 平方米。我們可以考慮採用較高的政府、機構或社區設施人均供應量（即每人 3.5 平方米）作為未來策略規劃的基礎。

重塑公共空間及改善公共設施：主要策略方針及措施

6.13 重塑公共空間及改善公共設施的主要策略方針及措施的重點如下：

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

“稠密的市中心內有頗多的樓宇需要更新。改造目前發展稠密的市區，以提升宜居度，將會是一項充滿挑戰的任務。”

7.1 隨著人口和樓宇不斷增長和迅速老化，香港正面臨一個「雙重老化」的現象，而該現象將會在未來持續。有關人口老化的議題將會在「共融互助的城市」的專題報告作詳細討論，本章節將重點討論樓宇老化的相關議題。

7.2 香港的經濟在戰後數十年間快速增長，大量建築物應運而生。然而，隨著有關建築物日漸老化，香港正面臨著大量迅速老化的建築群，尤其在發展稠密的市區內。本港目前約有 1,100 個樓齡達 70 年或以上的私人住宅單位。假設由現在起不進行任何拆卸工程，預計到 2046 年，有關單位數目將會增加至大約 326,000 個【圖 56】。該數字差不多相當於 2016 年同齡單位數量的 300 倍。有關問題將會越趨嚴峻，然而，本港目前的市區重建步伐只屬一般。

7.3 再者，香港的市區重建工作更經常面對重重挑戰，尤其是以下幾點：

(甲) 重建地盤的剩餘發展潛力有限，甚或無剩餘發展潛力，並以較細小的地盤為甚。有關情況有時候會導致重建項目所提供的單位數量較重建前為少；

(乙) 業權眾多且分散，難以提起收購意欲；

(丙) 稠密的市區內缺乏可發展的空間，以調遷或安置受影響的住戶；及

(丁) 與未開墾土地相比，重建項目通常需時較長；而事實上，歷時十年以上的重建項目並非罕見。

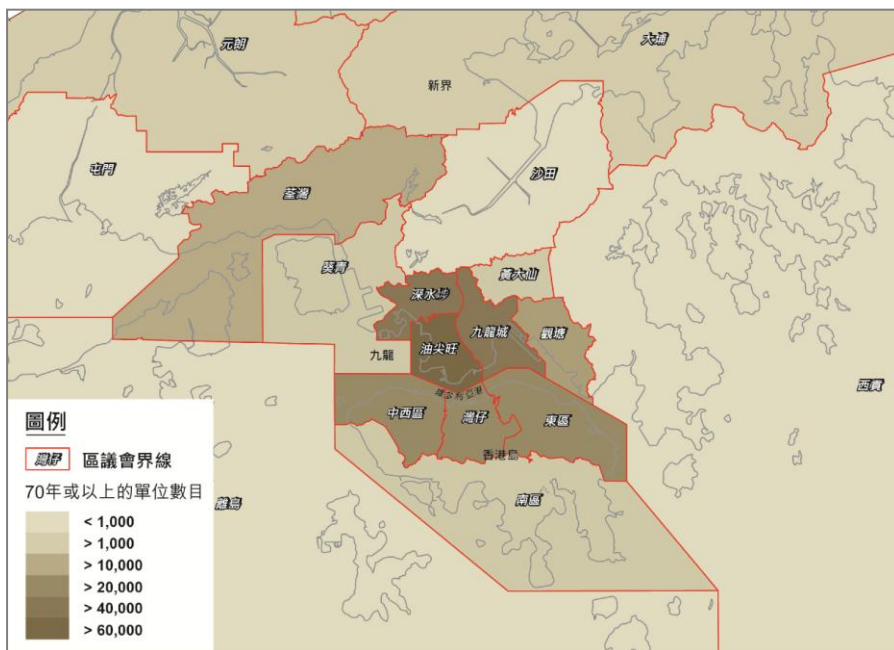


圖 56 2046 年樓齡達 70 年或以上的私人樓宇單位 (按區議會劃分)

此外，上述的問題均發生在社區利益錯綜複雜的鄰里層面上。因此，所有市區更新項目都應盡可能致力尊重鄰里特徵，並通過規劃，城市設計和其他措施，以尊重箇中的鄰里關係。

7.4 在本港，市區重建過程將繼續需要私人參與。然而，有鑑於樓宇老化問題日益嚴峻，並考慮到目前的市區重建規模

相對溫和，政府亦有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【圖 57】。一方面，我們應加強樓宇管理、維修及保養措施，以延長樓宇的壽命^{xliii}；另一方面，我們亦需要在項目及地區層面上，促進重建、復修、活化及保育措施。



圖 57 香港的老化都市結構

^{xliii} 政府已採取多管齊下的方法，促進及確保業主妥善修葺和維修樓宇。其中，屋宇署正負責執行「強制驗樓計劃」及「強制驗窗計劃」，要求業主在大廈內檢查及進行必要的修葺及維修工程。屋宇署、市區重建局和香港房屋協會亦負責推動多項計劃，協助有需要的業主履行修葺及維修樓宇的責任。

7.5 急劇老化的人口將令樓宇老化的問題有所加劇。年紀老邁的業主可能會因為缺乏資源和相關知識，而無法妥善保養其建築物。即使我們能延長舊樓的壽命，但其條件和設計可能並不適合體弱的長者居住，例如缺乏升降機或通用設計的樓宇。我們有需要採取有效措施，以應對「雙重老化」的現象。

更新都市結構：主要策略方針及措施

7.6 更新都市結構的主要策略方針及措施的重點如下：

主要策略方針	主要措施
更新都市結構	<ul style="list-style-type: none"> • 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

8

總結

8.1 這份專題報告概述了多個主要策略方針及措施，旨在為香港創建一個集約；相互緊扣；獨特、多元及充滿活力；和健康的城市，以及重塑公共空間及改善公共設施；和更新都市結構。預期有關主要策略方針及措施，連同「規劃宜居的高密度城市」元素內的其他範疇，將有助提升香港成為一個跨越 2030 年的宜居、具競爭力和可持續發展的高密

度城市，並加強我們作為「亞洲國際都會」的地位。

8.2 視乎優先次序及公眾參與的結果，本文件所建議的策略方針及措施會由相關政策局 / 部門作跟進，並在適當情況下，作進一步研究及調查。要落實及推動這些「以人為本」的建議，除政府的推動外，各方的參與和合作是必不可缺的。



後註

1. Demographia (2016 年) *Demographia World Urban Areas 12th Annual Edition* 。
2. 美世 (2016 年) 生活質素調查
<https://www.imercer.com/content/mobility/quality-of-living-city-rankings.html>
3. Clark, Greg 及 Moir, Emily (2015 年) *Density: Drivers, Dividends and Debates* 。倫敦：城市土地研究所。
4. 彭博新聞社 (2016 年) *Most Crowded Cities in 2025: Global Cities*
<http://www.bloomberg.com/visual-data/best-and-worst/most-crowded-in-2025-global-cities-1>
5. 倫敦政治經濟學院城市研究中心 (2013 年) *City Transformation, Urban Age Conference Newspaper* 。倫敦政治經濟學院及政治學系。
6. 政府間氣候變化專門委員會 (IPCC) (2014 年) *Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change – Working Group III Contribution to the Fifth Assessment Report of the IPCC* 。劍橋：劍橋大學出版社。
7. Jacquet, P., Pachauri, R.K. 及 Tubiana, L. (2010 年) *Regards sur la terre 2010. L' annuel du developpement durable: Villes: changer de trajectoire* 。巴黎：巴黎政治學院。
8. Jacobs, Jane (1961 年) 《偉大城市的誕生與衰亡》。紐約：Vintage Books 出版社。
9. Van Audenhove, Francois-Joseph 等 (2014 年) *The Future of Urban Mobility 2.0: Imperatives to shape extended mobility ecosystems of tomorrow* 。理特諮詢公司。
10. 運輸及房屋局 (2016 年) 《香港便覽：鐵路網絡》。香港：香港特別行政區政府。
11. 路政署 (2016 年) 香港道路網絡
http://www.hyd.gov.hk/tc/road_and_railway/existing/road_network/road.html
12. Gehl, Jan (2010 年) 《人性化的城市》。華盛頓：Island 出版社。

13. 康樂及文化事務署 (2014 年) *優質健行*
<http://www.lcsd.gov.hk/tc/healthy/qualiwalk.html>
14. 陸路交通管理局 (2014 年) *Four times more sheltered walkways by 2018*
<http://www.lta.gov.sg/apps/news/page.aspx?c=2&id=6dacf291-e0a9-4f26-92d8-b615970d0f05>
15. 運輸及房屋局 (2012 年) 在 2012 年 11 月 21 日的立法會會議就「立法會二題：「單車友善」政策」所述。
16. 主要根據運輸署 (2016 年) *單車資訊中心* 所定義
http://www.td.gov.hk/mini_site/cic/tc/index.html
17. Condon, Patrick (2010 年) *Seven Rules for Sustainable Communities: Design Strategies for the Post-Carbon World*。華盛頓：Island 出版社。第 68 頁。
18. 田恆德等 (2013 年) 於 2013 年度可持續建築發展香港地區會議「城市密度與可持續發展」所發表的 "*How to Create Sustainable Communities in Hong Kong? Inherent Problems of Recent Urban Layouts for Microeconomic Opportunities and Quality of Living*"。
19. Zukin, Sharon (1995 年) *The Cultures of Cities*。麻省劍橋：Blackwell 出版社。
20. Lynch, Kevin (1960 年) *《城市的意象》*。麻省劍橋：麻省理工大學出版社。
21. Bentley, Ian 等 (1985 年) *Responsive Environments: A Manual for Designers*。倫敦：Architectural 出版社。第 42 頁。
22. 施倍德 (2006 年) *《街道與空間：變奏中的香港城市設計》*。香港：MCCM Creations。
23. Lynch, Kevin (1961 年) *What Time is This Place?*。麻省劍橋：麻省理工大學出版社。
24. 國際古跡遺址理事會 (1972 年) 發表於國際古跡遺址理事會第三次大會的 '*Resolutions of the Symposium on the Introduction of Contemporary Architecture into Ancient Groups of Buildings*' (布達佩斯決議)。
25. 國際古跡遺址理事會 (1931 年) '*Athens Charter for the Restoration of Historic Monuments*' (雅典憲章)。
26. 聯合國教科文組織 (2003 年) '*Convention for the Safeguarding of the Intangible Cultural Heritage*'，特別是第 13 條的規定。

27. 蕭亦豪 (2013 年) ' *Change amid Stability: Rethinking the Planning and Design Guidelines for 'Area-wide' Conservation in Hong Kong* '。香港：香港大學。
28. Barton, Hugh 及 Tsourou, Catherine (2000 年) 《健康的城市規劃》。Abingdon：Spon 出版社。
29. 房屋及規劃地政局及環境運輸及工務局 (2006 年) 「空氣流通評估技術通告」第 1/06 號。
30. 衛生署 (2008 年) 運動知多少
http://www.dh.gov.hk/tc_chi/useful/useful_dykt/useful_dykt_exercise.html
31. 衛生署 (2016 年) 《香港健康數字一覽》。香港：香港特別行政區政府。
32. 紐約市政府 (2010 年) *Active Design Guidelines: Promoting Physical Activity and Health in Design*。紐約：紐約市政府。
33. Whyte, William (1980 年) *The Social Life of Small Urban Spaces*。紐約：Project for Public Spaces。