



規劃署
Planning Department

顧問研究合約編號CE 65/2012 (TP)

金鐘廊

重建規劃及設計研究—可行性研究

ARUP

規劃署

金鐘廊重建規劃及設計研究一 可行性研究

行政摘要

顧問研究合約編號 CE 65/2012 (TP)

最終第二版 | 2017 年 3 月 31 日

This report takes into account the particular instructions and requirements of our client.

It is not intended for and should not be relied upon by any third party and no responsibility is undertaken to any third party.

Job number 234504

Ove Arup & Partners Hong Kong Ltd
Level 5 Festival Walk
80 Tat Chee Avenue
Kowloon Tong
Kowloon
Hong Kong
www.arup.com

ARUP

內容

	頁
1 簡介	1
1.1 研究背景	1
1.2 研究目的	1
1.3 研究地點及研究範圍	1
1.4 研究大綱	3
1.5 主要議題、機遇與可發展範圍	4
2 公眾參與	7
3 建議發展計劃	8
3.1 初步方案制定及檢討過程	8
3.2 規劃及設計指導原則	8
3.3 整體城市設計概念	9
3.4 擬議發展參數	11
3.5 主要設計特色	15
3.6 可持續及綠色建築設計	17
3.7 景觀設計	18
3.8 行人流向	23
3.9 交通安排	26
4 技術評估	28
5 實施	29
5.1 實施時間表	29
5.2 建造、維修及管理責任	31
6 結論及未來路向	32

附圖

圖 1.1	研究地點
圖 1.2	研究範圍
圖 1.3	可發展範圍概要
圖 3.1	城市設計總圖
圖 3.2	「綠色連接」概念
圖 3.3	地盤界定
圖 3.4	建議發展計劃 - 南面透視圖
圖 3.5	建議發展計劃 - 北面透視圖
圖 3.6	建議發展計劃 - 切面圖
圖 3.7	建議發展計劃地面圖
圖 3.8	多層次綠化
圖 3.9	入口廣場
圖 3.10	港鐵 C2 出口
圖 3.11	東面通道
圖 3.12	平台公園及金鐘廊行人道天台花園
圖 3.13	園景平台
圖 3.14	中庭
圖 3.15	建議發展計劃地面(上圖)及平台(下圖)整體園景圖
圖 3.16	整體行人連接
圖 3.17	與周邊連接的行人網絡
圖 3.18	交通布局圖
圖 5.1	參考實施時間表

附表

表 3.1	主要發展參數
表 3.2	地盤 A 的詳細總樓面面積分項
表 3.3	現有及擬議公共休憩用地比較
表 3.4	公共休憩用地分布
表 5.1	於地盤 A 及地盤 B 內擬議公共設施的建造、維修及管理責任

1 簡介

1.1 研究背景

- 1.1.1.1 金鐘廊建於 1980 年，為香港鐵路(港鐵)港島綫金鐘站發展工程的一部分。其主要目的是為金鐘站提供行人天橋連接至鄰近發展。然而，此政府物業已被出租作商業用途，由於位處交通樞紐，以及周邊商業大廈和政府大樓林立，這讓金鐘廊得以蓬勃發展。
- 1.1.1.2 金鐘廊目前租約將於 2019 年 1 月屆滿。此外，金鐘站正因新增兩條綫路而進行擴建，即南港島綫（東段）（已於 2016 年年尾完工）及沙田至中環綫（興建中）。因此，金鐘廊及毗鄰政府土地（下稱「研究地點」）的重建將切合這適當機遇，以增強現時金鐘作為商業中心和交通樞紐的功能。然而，金鐘廊重建亦受到多個因素限制，例如位置鄰接現有車站構築物、地面擁有大基礎建設及公共交通設施，以及跨越研究地點的龐大行人流量，這些限制將需解決以充分發揮研究地點的發展潛力。
- 1.1.1.3 規劃署於 2014 年 1 月 9 日委託奧雅納工程顧問(香港)有限公司展開金鐘廊重建規劃及設計研究－可行性研究（下稱「本研究」）。本研究將探討把研究地點重建在規劃、建築和工程方面的可行性。

1.2 研究目的

- 1.2.1.1 重建的重點在於充分利用研究地點的商業發展潛力，包括作甲級寫字樓及零售用途。本研究提供一個機遇，為金鐘商業區增添新景點，並強化金鐘地區作為香港的策略性商業及交通樞紐的形象及角色。本研究將提出建議以提升鄰近現有公共空間，包括優化研究地點內外行人連接，亦會研究公共交通交匯處的現有操作和佈局，確認調整其佈局的可行性以提高效率。本研究旨在確保發展策略在未來施工階段盡可能減少對相鄰設施的運作影響為目標。具體地，本研究將：
- 確立完善基線資料及確認主要機遇、限制及議題；
 - 確定現有建築結構所帶來的限制及評估研究地點的重建潛力；
 - 確立規劃及設計考慮並制定發展概念；
 - 制定研究地點初步重建及/或發展方案以制定建議發展計劃；
 - 確立建議發展計劃技術及建築可行性；及
 - 制定規劃及設計大綱及為實施策略提供建議。
- 1.2.1.2 本研究的結果及有關建議將作為修訂分區計劃大綱圖的依據，並為研究地點未來批地及發展工作提供指引。

1.3 研究地點及研究範圍

- 1.3.1.1 研究地點主要覆蓋金鐘廊及其毗鄰政府地段包括德立街、添馬街、樂禮街及金鐘花園（圖 1.1）。研究地點佔地若 1.97 公頃，接壤夏慤道、紅棉路、金鐘道和設於夏慤花園的金鐘港鐵站新入口。

1.3.1.2 整個研究地點位於中區分區計劃大綱圖。而研究範圍的不同部分現時涵蓋多份分區計劃大綱圖，包括中區（擴展部分）、灣仔、灣仔北、半山區西部及半山區東部。

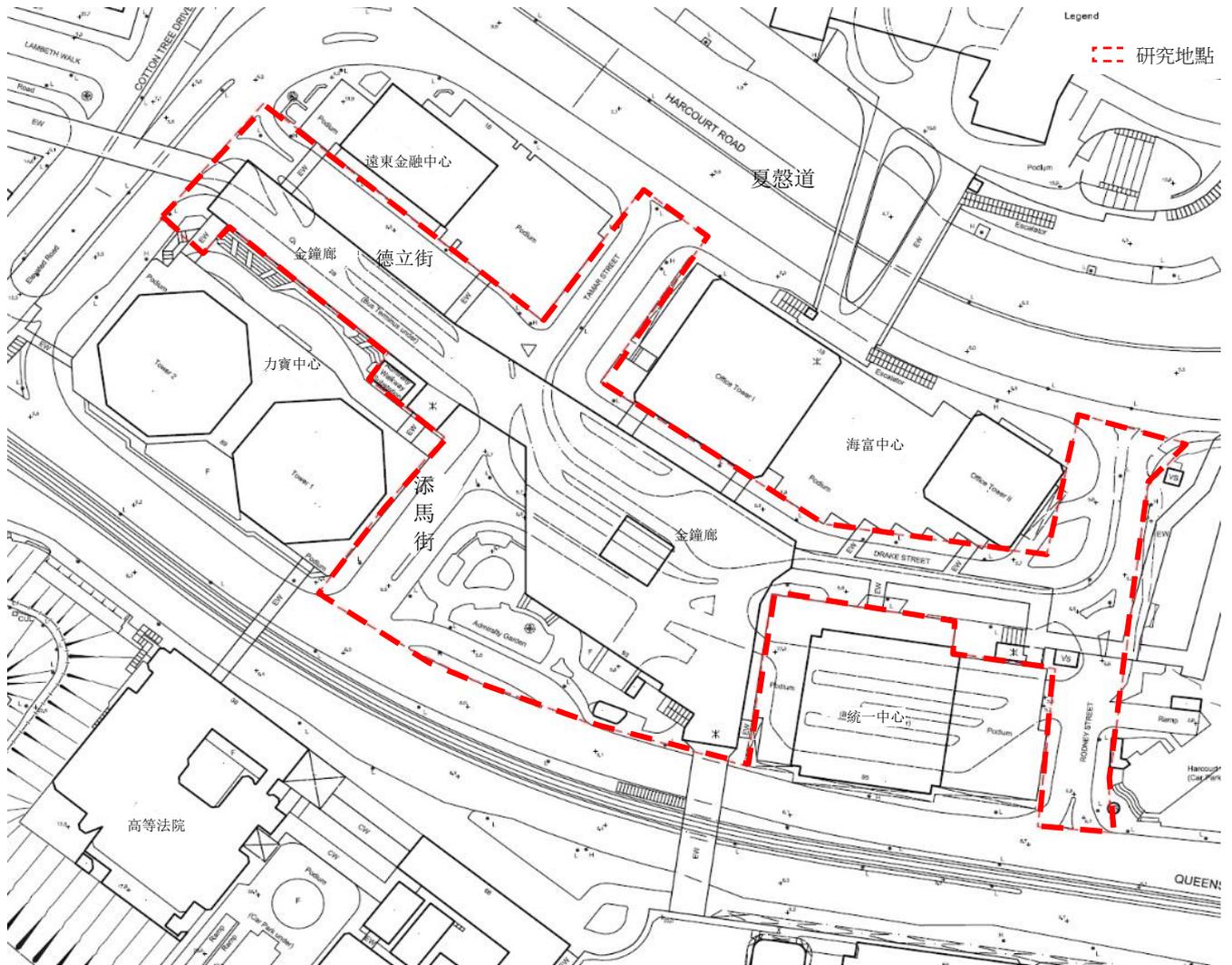


圖 1.1 研究地點

- 1.3.1.3 研究範圍延伸至研究地點 400 米半徑範圍內地區，涵蓋 86 公頃具策略重要性的黃金地段（圖 1.2）。研究範圍包括研究地點及周邊商業和政府大樓，包括力寶中心、遠東金融中心、海富中心及統一中心。離研究地點較遠的包括以南的太古廣場、西南/西面的高等法院和中國銀行大廈、北面的中區政府合署，以及東面的夏慤花園。



圖 1.2 研究範圍

- 1.3.1.4 新建的中西區海濱長廊位於研究範圍北部邊緣，沿著維多利亞港提供環境優美的海濱地區及新的活動中心。在西部和東部邊緣，分別是充滿活力的中環及灣仔商業區，而較寧靜的香港公園則座落於研究範圍南部。
- 1.3.1.5 研究地點本身是一個主要交通樞紐，靠近現有港鐵金鐘站、金鐘東公共交通交匯處及金鐘西公共交通交匯處。由於建設金鐘廊的原意是為提供連接港鐵站至周邊發展的行人天橋，因此研究地點內有多條重要的行人天橋把研究地點連接至更廣泛的地區。

1.4 研究大綱

- 1.4.1.1 本研究分為三個階段，包括研究初議階段、方案制定階段及建議發展方案總結階段。
- **研究初議階段** – 為本研究準備一份備有研究目的、模式、方法及程序的初議報告。進行基線檢討以研究和分析基線條件以及發展限制和機遇，以制定研究願景及指導原則，並評估重建的發展潛力。

- **方案制定階段** – 基於基線檢討，根據已建立的規劃和城市設計原則及發展概念制定兩個初步方案。就土地用途規劃、城市設計、行人連接、視覺及景觀、交通運輸、通風，發展時間表及財務回報方面，檢討兩個初步方案並制定草擬建議發展計劃。該建議發展計劃因應收集所得的公眾意見隨後作出修訂。研究就經修訂的建議發展計劃進行了技術評估以確認其可行性。
- **建議發展方案總結階段** – 在參考技術評估的結果後，得出一套建議發展計劃的最終發展參數，藉以改良實施策略及時間表以指導改劃圖則、批地及未來發展，並優化擬議行人連接安排及要求、公共交通設施及休憩用地網絡。

1.5 主要議題、機遇與可發展範圍

在研究初議階段進行的基線檢討確立了基線資料，並檢視、分析及總結研究地點的主要機遇、限制及議題。主要議題撮要如下：

1.5.1 規劃及城市設計

- 1.5.1.1 **行人流動性** – 基於交通考慮，金鐘道、夏慤道及紅棉路一帶缺乏地面行人過路設施，沒有提供一個與周邊環境暢通無阻的步行環境的設施，就營造行人為本的環境而言有改善空間。有關地點亦缺乏設施予行動不便人士前往。
- 1.5.1.2 **發展密度** – 新發展的總樓面面積有可能因需要考慮保護山脊線 20% 不受建築物遮擋而有所限制。至於新建築物的設計，需根據相鄰建築高度輪廓、對山脊線造成的潛在影響及盡用發展空間各方面取得平衡。
- 1.5.1.3 **梯級式建築高度** – 新建築物位處多座高層寫字樓之間，需慎重考慮其高度與鄰近建築物和維多利亞港的關係。建議將需要平衡盡用發展潛力及與周圍環境融合的需要。
- 1.5.1.4 **公共休憩用地設計** – 研究地點內數個公共休憩用地受到噪音滋擾或設計不佳，如金鐘花園因靠近交通繁忙的金鐘道而使用率低。金鐘廊的重建應設法整合或於適當的位置重置這些零散的空間以優化公共空間的質素。
- 1.5.1.5 **路邊銜接** – 現時金鐘道與研究地點之間的視覺關係不協調，金鐘廊的入口為一組置於嘈雜路邊環境的混凝土立面階梯。新發展的平台建築設計應尋求優化沿金鐘道的視覺環境。
- 1.5.1.6 **通風走廊** – 擬議大廈的設計和配置應優化通透度以改善通風。

1.5.2 休憩用地、景觀及視覺

- 1.5.2.1 **公共休憩用地的可用性和質素** – 現時優質戶外公共休憩用地的供應是非常珍貴及分散，僅限於行人道、金鐘花園和夏慤花園。另外公共交通交匯處、行人通道、道路基礎建設及服務性通道的運作需求均對增加公共休憩空間構成明顯限制。
- 1.5.2.2 **暢達性及指示標誌設施** – 區內街道景觀為行人活動造成障礙，如狹窄的行人道、路面高度上落的變化及欠缺正式過路處等。許多地面行人過路處在行人安全、舒適及便利方面的表現並不理想。新的行人路線應盡可能滿足行人理想路線。

- 1.5.2.3 **公共休憩用地及文化遺產資源的連繫性** – 公共休憩用地如夏慤花園、金鐘花園、遮打花園和皇后像廣場，質素和受歡迎程度不一，並被不理想質素的街道景觀和道路基礎建設分隔。
- 1.5.2.4 **景觀特色及對地方的歸屬感** – 由於街道裝置殘舊及用料單調，以及極少量的園景美化，因而令這些空間欠缺整體特色，已致現有景觀和街道景觀質素較差。任何現有景觀資源也應受到保護。
- 1.5.2.5 **保護景觀及視覺資源** – 金鐘花園現有一棵古樹名木及數棵半成熟及成熟的樹木。由於植物在附近環境較為罕見，任何相關損失將影響景觀特色和園境美化。考慮把新建大樓沿道路後移，將可增加行人活動空間，並引入額外的景觀元素。
- 1.5.2.6 **保護美化環境及重要公共景觀** – 有見位處高建築群的已發展地區，建議盡量減少對現有優質空間或重要公共景觀的影響。
- 1.5.2.7 **視覺通透度** – 建議發展計劃的建築形式應避免造成「屏風效應」，採取有變化的建築物高度，朝海濱地區下降，形成梯級式高度輪廓，優化視覺通透度，盡可能保存現有視覺走廊及景觀。

1.5.3 交通及運輸

- 1.5.3.1 **夏慤道的交通需求** – 夏慤道是一條非常繁忙的主要市區幹道，進出研究地點的專營巴士及非專營巴士在該路段交錯穿梭，並有大量乘客於早上繁忙時段上落巴士。交通擠塞問題亦經常於繁忙時段在夏慤道/添馬街交界以及夏慤道/紅棉路/干諾道中交界出現。
- 1.5.3.2 **金鐘道走廊上落客活動** – 超過 50 條巴士線於作為主要幹路的金鐘道走廊服務，巴士於路旁停車造成嚴重的交通擠塞，並影響金鐘道一帶的交通。
- 1.5.3.3 **缺乏上落客貨設施** – 位於德立街海富中心對出的上落客貨設施經常出現沒有組織的上落客貨活動及不當使用作等候區，不但導致重大擠塞和流通問題，亦欠缺足夠空間供非專營巴士服務及專線小巴進行上落客活動，導致行人環境不理想。
- 1.5.3.4 **金鐘西公共交通交匯處、金鐘東巴士總站及巴士站的交通擠塞** – 現時位於研究地點西面的金鐘公共交通交匯處鄰近數個主要旅遊景點，因而為引入大量與旅遊相關的汽車及行人流量。此外，亦有大量巴士站及總站設施亦廣泛分散於研究地點。
- 1.5.3.5 **位於港鐵 C1 入口/出口的行人樽頸** – 由於行人等候登上直達高架行人道層的自動電梯，港鐵站 C1 出口在早上繁忙時段經常出現擠塞情況。
- 1.5.3.6 **為行動不便人士提供可達性** – 現時港鐵車站大堂、地面及高架行人道各層之間並沒有方便傷健人士的輔助設施。無障礙設施缺乏連接亦相距甚遠，並不能實踐為行動不便的人士提供可達性的目的。

1.5.4 結構工程

- 1.5.4.1 **審批框架** – 關於在受建築物條例豁免的現有港鐵站頂部興建一個直接座落在現有港鐵上頂部的私人構築物，現時尚未有建築審批先例。

1.5.4.2 **金鐘站的承載量** – 金鐘站的承載量及現有承載量將限制研究地點部分位於金鐘站車站部分垂直上方空間的重建潛力。為保持車站結構的穩定性，任何置於現有車站結構上的新結構不能超出現有結構載重量。

1.5.4.3 **與港鐵結構銜接** – 現有金鐘廊的清拆及重建，特別是金鐘站車站上方的部分，將不能避免地影響金鐘站。

1.5.5 實施

1.5.5.1 **現有金鐘廊的維修責任** – 如要保留金鐘廊或其配套電力站的任何部分，應探討其維修責任。

1.5.5.2 **重置現有設施** – 研究地點內有數個現有設施，包括垃圾收集點、公共休憩用地（即金鐘花園）、持牌報攤及多條行人天橋。如受影響，將需重置。

1.5.5.3 **與港鐵構築物銜接** – 任何由於金鐘廊私人重建而對港鐵金鐘站結構造成的修改包括出入口，以及導致港鐵地段土地界線變動的計劃，需獲得有關決策局的政策支持，以及香港鐵路有限公司和相關委員會的同意。

1.5.5.4 **周邊私人發展的契約安排** – 周邊私人發展的契約中未有訂明因金鐘廊重建而需清拆和重建相連金鐘廊的行人天橋的要求。本研究探討與這些行人天橋未來建設及維修責任和相關的臨時安排。

1.5.6 可發展範圍

1.5.6.1 **可發展表面土地** – 基於結構限制、鄰接港鐵金鐘站及周邊建築物以及需維持通往金鐘東公共交通交匯處的行車道，基線檢討亦訂下新發展地庫及地面的最大可發展範圍（圖 1.3）。

1.5.6.2 **可發展深度** – 就新建築物的可發展深度而言，已知現有基岩水平是主水平基準以下 6 米至 15 米之間。而在 30 年前進行現有金鐘站建築工程時，已進行大規模岩石挖掘，並將地基下降至主水平基準以下 17 米；視乎樓底高度，該深度可允許新發展建最少 5 層地庫。

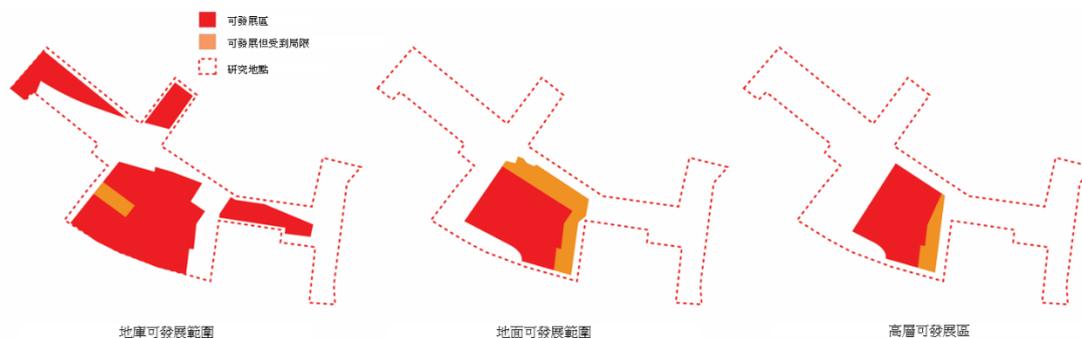


圖 1.3: 可發展範圍概要

2 公眾參與

2.1.1.1 就本研究的初步方案和草擬建議發展計劃，已於 2015 年 1 月與下列不同團體進行公眾諮詢。收到的主要意見大多涉及研究地點的擬議建築物高度、景觀及通風影響、行人連接及交通及運輸安排。他們的意見已予以考慮並於隨後修訂的建議發展計劃中反映。

日期	會議
2015 年 1 月 8 日	中西區區議會
2015 年 1 月 9 日	城市規劃委員會
2015 年 1 月 20 日	與周邊的發展（包括海富中心、統一中心、力寶中心、遠東金融中心及太古廣場）的持份者進行焦點小組會議
2015 年 1 月 23 日	與香港鐵路有限公司進行焦點小組會議

3 建議發展計劃

3.1 初步方案制定及檢討過程

- 3.1.1.1 基於已認定的主要議題，制定出兩個初步方案及一套指導規劃和設計原則。在初步技術評估確認它們的可行性後，本研究以一套涵蓋多方面的準則評估兩個初步方案。有關準則包括發展潛力、現有公共設施重置、保護山脊線、與城市文脈整合、促進視覺通透和通風、可持續建築設計、提供優質公共空間、保護古樹名木，提高行人流動性及促進與金鐘站的連繫。
- 3.1.1.2 選定方案經修改後，制定了草擬建議發展計劃，該計劃亦在考慮與不同團體的諮詢，包括持份者、區議會、城市規劃委員會及有關政府部門/決策局，作出修訂。

3.2 規劃及設計指導原則

依照關於研究地點的主要議題，為研究地點制定以下指導規劃和設計原則。

發展需求

- 3.2.1.1 **優化發展潛力**：作為一個位於商業核心地帶及主要行人路線的顯眼中心點，研究地點的發展潛力需在充分利用商業潛力以外，考慮連接性及其他城市設計因素。
- 3.2.1.2 **提供混合商業用途**：研究地點擁有優良連接性及位於金鐘核心商業區心臟地帶的優勢，因此具有龐大潛力以滿足區內對辦公室、零售，食肆甚或酒店的需求。
- 3.2.1.3 **於低層提供零售及食肆用途**：研究地點正下方是一個主要鐵路交匯處，有潛力於不受管制的區域開發數層地庫，以提供一定面積的零售設施及食肆。
- 3.2.1.4 **重置現有公共設施**：一些目前位於研究地點地面的公共設施需在重建時重置，包括改善後的公共交通交匯處、沿德立街設置的的士站，垃圾收集站及金鐘花園。

城市設計

- 3.2.1.5 **保護山脊線**：市民已達成共識，認為某些從九龍遠眺太平山山脊線的策略性瞭望點值得保存。
- 3.2.1.6 **與城市文脈融合**：研究地點的重建應致力與周邊環境融合，迎合行人流量，並充分利用其位置以創造一個獨特及充滿活力的目的地。

可持續規劃及綠色建築設計

- 3.2.1.7 **促進視覺通透度及通風**：為改善該區市容及通風，重建的建築物形態及布局應盡可能令研究地點提供合適的視覺及通風走廊為目標。
- 3.2.1.8 **符合可持續建築設計指引及其他綠色建築設計元素**：擬議發展應遵照可持續建築設計指引，並參照合適的綠色建築設計元素，以建構更優質及可持續發展的生活環境。

綠化及園境美化

- 3.2.1.9 **提供優質的公共空間：**重建項目的其中一個主要考慮是要確保重建後能提供高質素的重置公共空間。
- 3.2.1.10 **保留古樹名木：**金鐘花園現存的古樹名木應在原地保留，並在重建前後作出保護。

連繫及連接

- 3.2.1.11 **優化交通連接：**是次重建應以優化研究地點及周邊的車輛交通安排為目標。亦有必要保留鄰近建築物以及統一中心下方的金鐘東公共交通交匯處的現有車輛出入口，同時考慮盡量減少對該區目前交通安排造成的負面影響。
- 3.2.1.12 **創造一個清晰的多層次行人網絡：**本研究的其中一項基本考慮是改善地上行人網絡。在地下、地面和地上行人流動空間之間提供必要的聯繫尤其重要，以期最終能改善研究地點的行人流動性。
- 3.2.1.13 **促進與金鐘站連繫：**新發展應致力促進與車站的連繫，方便行人前往周邊地區，同時提供機會改善通往該發展內的零售及其他商業設施。
- 3.2.1.14 **促進行人流動性和無障礙通道：**改進行人流動性是改善城市環境質素的關鍵，並有助建立健康的生活模式，亦可舒緩區內部分交通擠塞。提供無障礙通道設施也應在本研究予以考慮。

3.3 整體城市設計概念

在規劃及設計原則指導整體定位及擬議重建主要組成部分的同時，城市設計概念著重建議發展計劃三個重要組件之間的配置和關係，即 (1) 擬議樓宇結構; (2) 公共空間和 (3) 其他公共設施，以盡可能發揮它們的功能和方便使用程度。城市設計總圖載於圖 3.1，而當中的主要考慮如下：

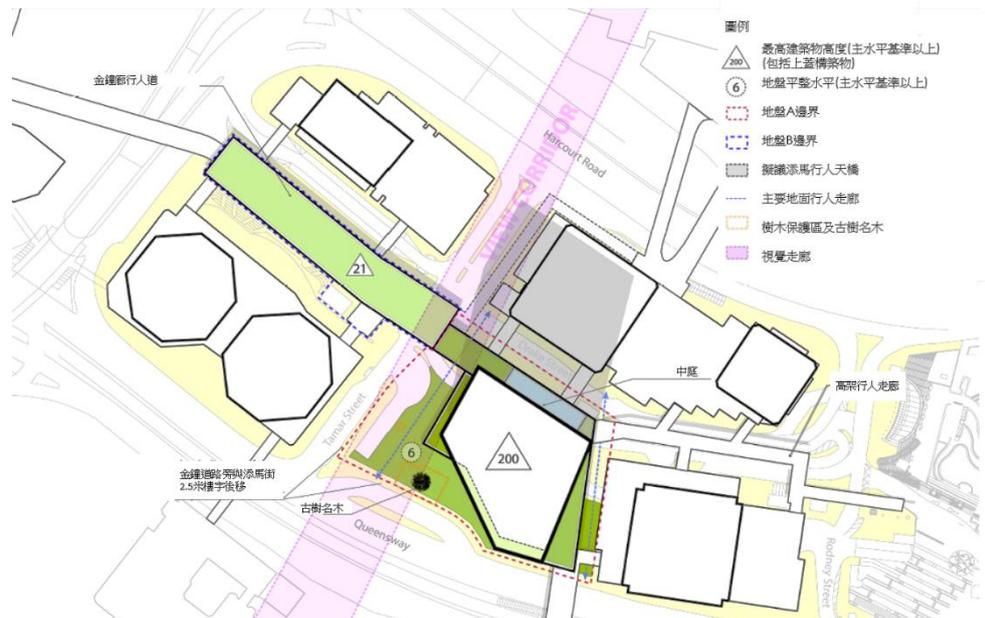


圖 3.1 城市設計總圖

3.3.1 樓宇建築設計

- 3.3.1.1 **切合實際的建築設計**：擬議大樓的位置靠向統一中心，以盡量加闊從添馬街的樓宇退入，從而盡量減少影響對從添馬公園通過中區政府合署及高等法院大樓遠眺至太平山的視覺聯繫。
- 3.3.1.2 **最大樓面面積效率**：建築形式的設計應在考慮准許最大上蓋面積的同時，充分提高樓面面積效率以供甲級寫字樓使用。此外，最理想的甲級寫字樓設計應在租賃範圍內盡可能減少柱子以提高辦公室布局的靈活性。

3.3.2 公共空間

- 3.3.2.1 **相互交織的休憩用地與活動空間**：要創建一個休憩用地、休閒空間和聚集點，並同時促進行人往返其他目的地，主要關鍵是透過城市設計創造一個多功能的公共空間，使休憩用地及行人路線（尤其是常用的高架行人走廊）、商業活動空間及交通設施通道之間相互交織。
- 3.3.2.2 **在平台層面設立「綠色連接」**：金鐘區特別之處在於它普遍可由高架行人走廊連接起來。因此，在平台層面整合公共空間將更有效地連接高架行人走廊，並提供一個更連貫及可用的空間，使途經研究地點平台層的主要人流均可以方便到達。



圖 3.2 「綠色連接」概念

- 3.3.2.3 **優化行人指示標誌設施及各樓層連繫**：設計應提高該發展的獨特性，如透過增設具建築特色的設計，例子包括可引領行人找到目的地的人口廣場及中庭。

3.3.3 其他公共設施

- 3.3.3.1 **重置現有公共設施**：一些公共設施目前位於研究地點的地面將需於重建時重置。特別要充分考慮連接至公共運輸設施如公共交通交匯處及的士站的通道。

3.4 擬議發展參數

3.4.1 地盤界定

- 3.4.1.1 基於確認的發展限制，尤其是如何在不確定的情況下在本研究中確定在現有金鐘站上蓋發展的結構可行性，以及在實施方面因與金鐘站銜接而導致在樓宇及土地審批方面遇到的困難，發展地盤將分為地盤 A 和地盤 B (圖 3.3)。地盤 A 的可發展的土地面積為 6,220 平方米，是重建地盤的核心。在劃定地盤 A 界線時，已考慮從現時南面金鐘道及西面添馬街路旁各退入 2.5 米以提供行人道，而其北面及東面界線則分別與德立街路緣線及統一中心接壤。

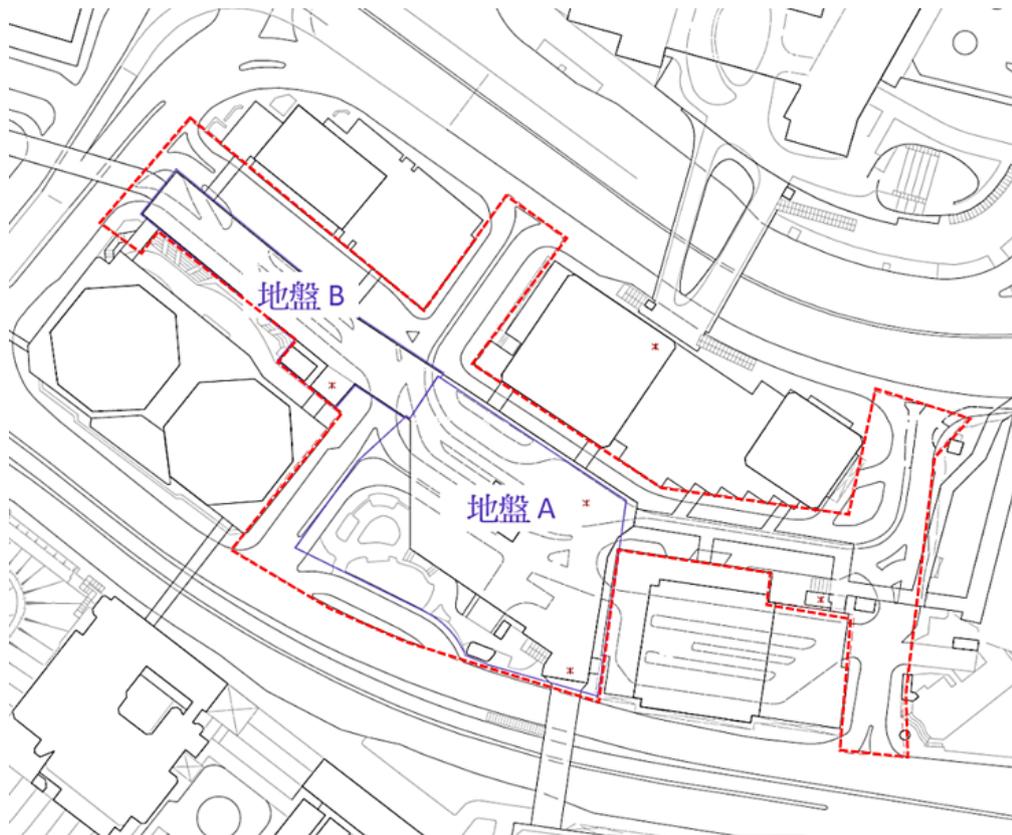


圖 3.3 地盤界定

- 3.4.1.2 而地盤 B 佔地 2,325 平方米，由於現有金鐘站車站直接處於下方因而屬於「受限制」部分，只有非常有限的發展機會，實施上亦相當困難。鑑於以上不明朗因素，位於本研究「受限制」部分的現有金鐘廊行人道（包括電力站及港鐵 B 出口上方樓梯）則建議保留。

3.4.2 擬議發展參數

3.4.2.1 作為核心重建地盤，地盤 A 的最高地積比率為 15 倍，最大總樓面面積約為 93,300 平方米。擬議發展的高度不應超過主水平基準以上 200 米（包括天台構築物），以保護 20% 不受建築物遮擋地帶以及保存從九龍半島指定策略性瞭望點遠眺太平山山脊線的視線。

3.4.2.2 與此同時，地盤 B 內現有金鐘廊行人道將保持現有樓宇體積，約 2,400 平方米的總樓面面積作零售/餐飲用途。

表 3.1 主要發展參數

地盤 A	
地盤面積 (淨)	6,220 平方米
上蓋面積	65%
地積比率	15 ^{<}
樓宇覆蓋範圍 [#]	4,043 平方米 [#]
最高建築物高度	主水平基準以上 200 米 (包括天台構築物)
最大的非住用總樓面面積 ⁺	93,300 平方米
總樓面面積分配	
- 辦公室	80,105 平方米
- 零售/餐飲	12,601 平方米
- 垃圾收集站	594 平方米
- 總計	93,300 平方米
層數 [*]	位於 5 層平台和 5 層地庫上的 38 層大樓
地盤 B	
地盤面積	2,325 平方米
樓宇覆蓋範圍 [#]	2,273 平方米
最高建築物高度	主水平基準以上 21 米 ⁺⁺
最大的非住用總樓面面積 ⁺	2,400 平方米
總樓面面積分配	
- 零售/餐飲	2,400 平方米
- 總計	2,400 平方米

備註：

+ 本研究假設的 25% 總樓面面積寬免不計算在內。

* 該 38 層大樓包括一層逃生層，另 5 層平台包括 1 層園景平台。

++ 這反映現有建築物高度，但不包括天台構築物/伸延物。

地盤 A: 樓宇覆蓋範圍包括擬議行人道結構為 4,043 平方米。樓宇覆蓋範圍不包括擬議行人道結構為 3,794 平方米。辦公大樓的樓宇覆蓋範圍為 2,700 平方米。

< 總樓面面積不包括地庫停車場及地面有蓋公共交通運輸設施的建築樓面面積，也不包括港鐵地段 1 餘段範圍內的建築樓面面積。該些建築樓面面積須獲建築事務監督批准方可在計算總樓面面積時獲得豁免。

3.4.2.3 五層平台樓層（包括園景平台）和兩層地庫共可提供約 12,601 平方米作零售/餐飲設施。而金鐘廊行人道將提供約 2,400 平方米作零售/餐飲用途。甲級寫字樓用途將於 38 層（包括一層隔火層）辦公室大樓提供，約有 80,105 平方米總樓面面積。地盤 A 的詳細總樓面面積分項載於表 3.2。

表 3.2 地盤 A 的詳細總樓面面積分項

用途	位置		總樓面面積 (平方米)
辦公室	高層	38 層 (包括一層隔火層)	80,105
零售/餐飲	平台	園景平台	940
		地面三層	2,180
		地面二層	2,580
		地面一層	2,865
	地庫	地面	710
		地庫一層	1,670
		地庫二層	1,656
		垃圾收集站	594
		總計	93,300

3.4.2.4 整體發展的透視圖及切面圖可見於圖 3.4 至 3.6。

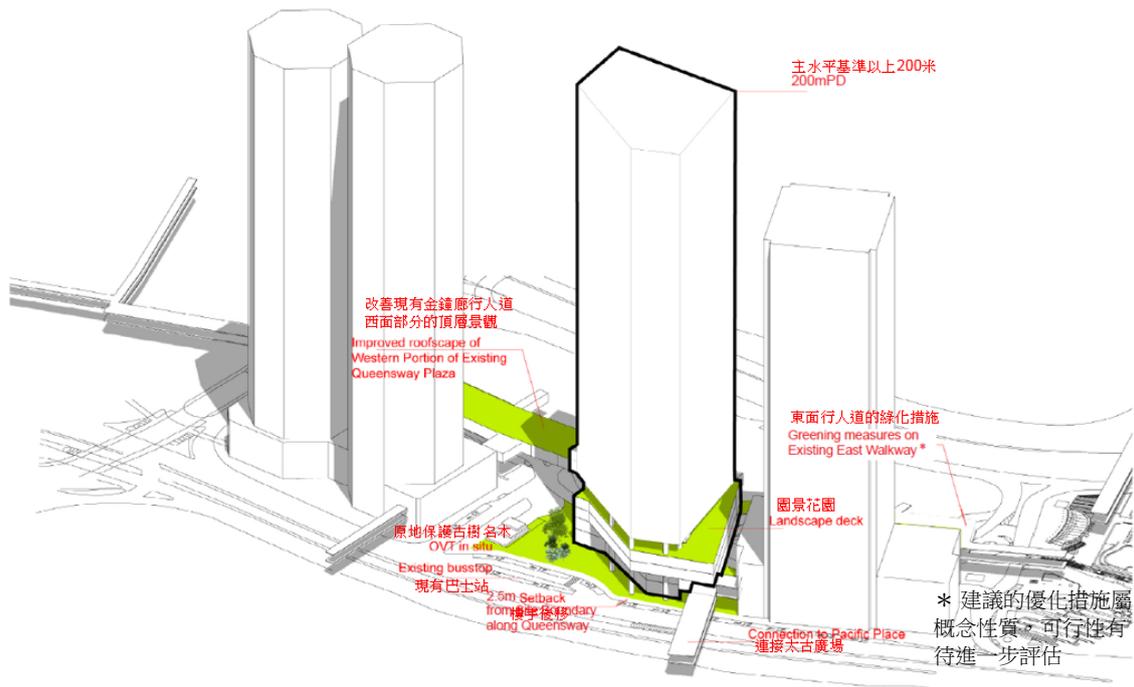


圖 3.4 建議發展計劃- 南面透視圖

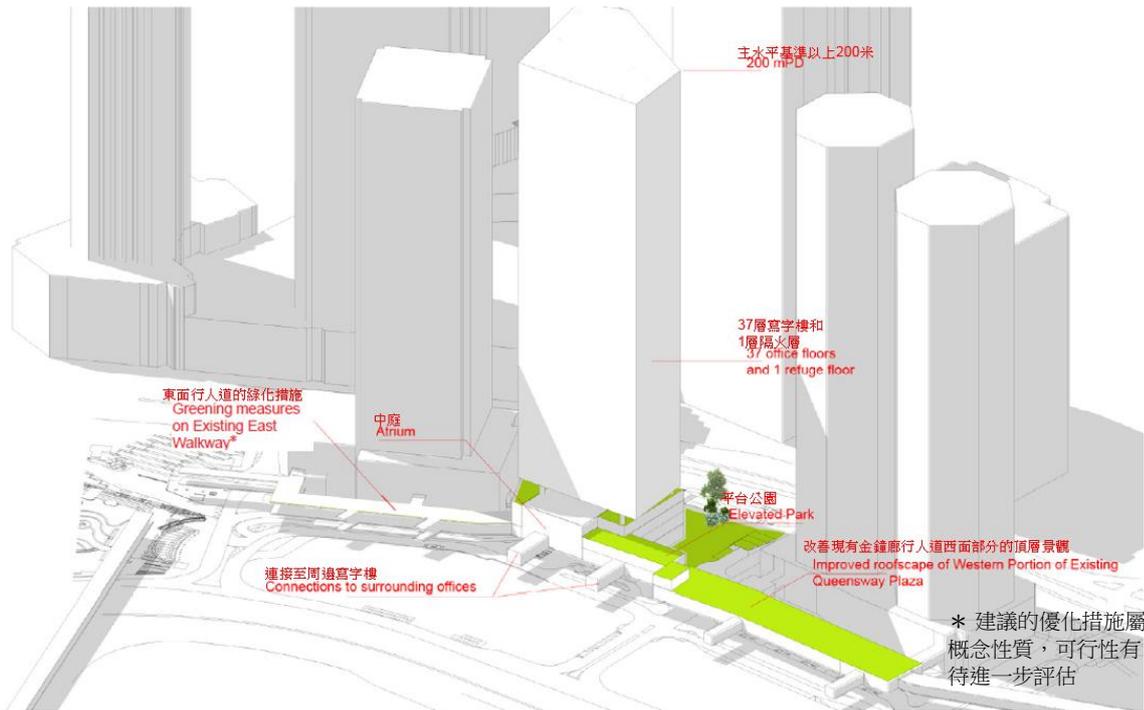


圖 3.5 建議發展計劃- 北面透視圖

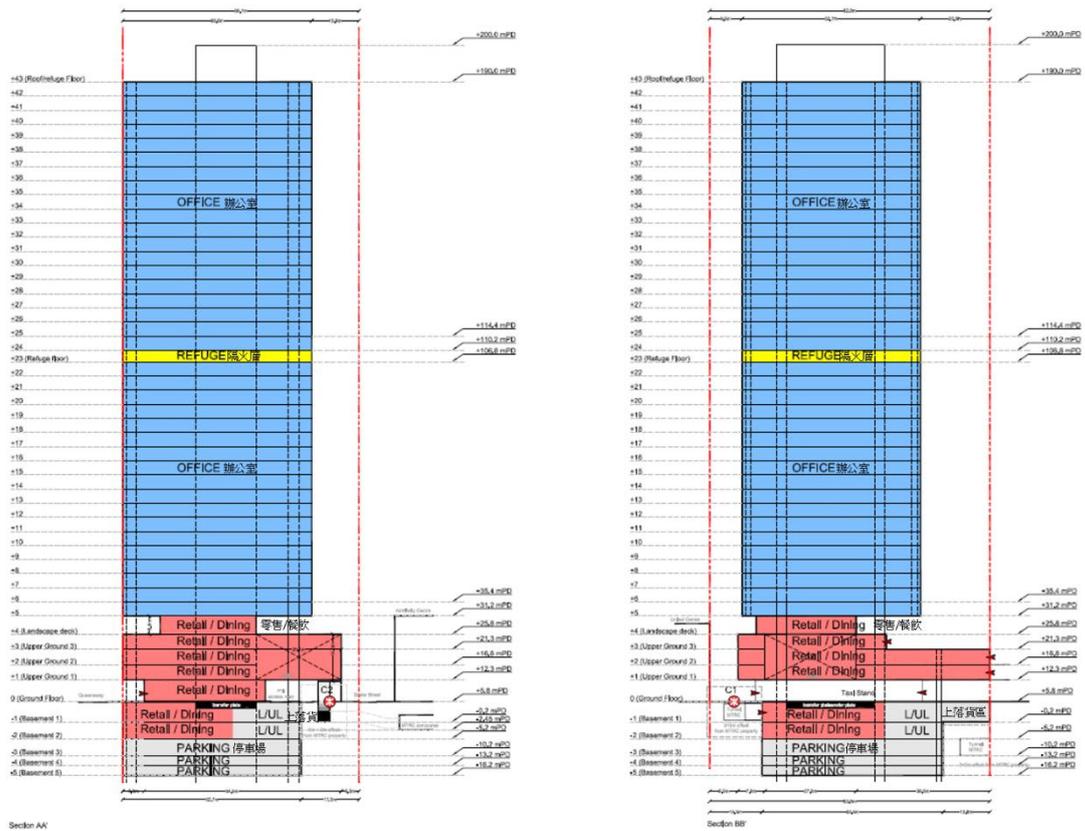


圖 3.6 建議發展計劃 – 切面圖

3.5 主要設計特色

3.5.1 優化地面

3.5.1.1 採取下列城市設計措施以優化研究地點的地面環境。地面圖可見於圖 3.7。

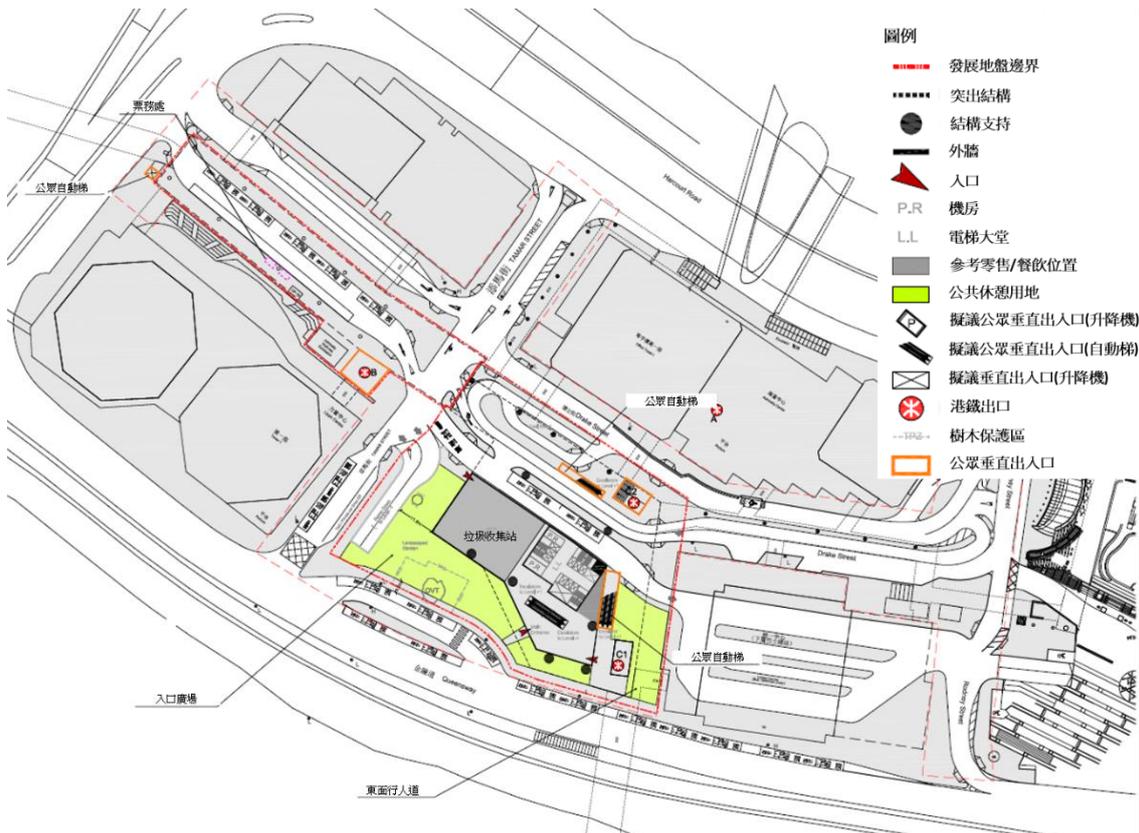


圖 3.7 建議發展計劃地面圖

3.5.1.2 **重置垃圾收集點**：現時位於統一中心附近的垃圾收集站建議重置於擬議商用平台地面。預計以重置後的垃圾收集站設計美觀，並將配備合適的氣味控制及通風系統，以盡量減少對公眾造成滋擾。

3.5.1.3 **提供地面公共休憩用地及保護古樹名木與周圍樹木**：把握機遇於添馬街對開一個 12 至 15 米闊的入口廣場整合以原址保留的樹木。此公共休憩用地佔地約 1,200 平方米，與從添馬公園延伸至太平山的視覺走廊連成一直線。第二個公共休憩用地擬議沿著統一中心對開邊緣而建立。建議把此空間擴闊至 15 至 20 米，提供約 400 平方米的休憩處及通道，部分屬半開敞空間。

3.5.1.4 **理順行人路線**：上述設計措施提供理順兩條擬議行人路線的機會。第一條路線沿添馬街更寬敞的休憩用地延伸，而第二條路線則與統一中心開出的休憩用地聯接。

3.5.1.5 **沿金鐘道提供建築物後移地帶**：除了地盤 A 西邊及東邊的擬議休憩用地，建議於平台地面層沿金鐘道設立建築物後移地帶。此措施連同行人道將提供空間進行街景改善，如路旁種植，並為現時金鐘道巴士站的候車乘客提供一個更寬敞的環境。

3.5.2 平台及樓宇設計

- 3.5.2.1 **採取綠色及可持續建築設計：**透過建築物配置及建築形式，建議發展計劃已盡量保留穿過研究地點的重要視覺走廊，增加視覺通透度並同時作為通風走廊。建議發展計劃亦遵守可持續建築設計指引，在假設的 25% 總樓面面積寬免下已包含綠色建築設計元素。
- 3.5.2.2 **引進斜面建築輪廓：**辦公大樓的樓宇配置，採用沿著對角線切入標準矩形的建築設計，以保留古樹名木。此措施讓新大樓的正立面直接向香港公園，並增加新建築物與力寶中心之間的距離。
- 3.5.2.3 **融合公共休憩用地及平台設計：**在商用平台上設立一個園景平台，用作商舖及服務行業如餐廳、小賣部等。此外，面向德立街的平台將提供一個特別設計的室內中庭形式的「高架廣場」，直接連接至高架行人走廊系統。其樓底高的特色將創造寬敞感，並用作公眾社交及文化活動的中庭。此空間也將成為行人通道交匯處的焦點。另一「高架公園」將設於平台天台，直接連接金鐘廊行人道的平台花園。

3.5.3 優化金鐘廊行人道及其他設計建議

- 3.5.3.1 研究也就優化金鐘廊行人道以及其他涉及發展地盤以外的地方提出設計建議。
- 3.5.3.2 **優化金鐘廊行人道：**目前，建築物的外觀因風雨侵蝕而日久失修。因此，金鐘廊行人道外觀的改善工程（包括電力站和港鐵 B 出口上方樓梯）應著重適當改善外牆保養，並與新發展最終設計配合，使現有結構和新外觀式樣相配，並改善與擬議發展的整體連繫。
- 3.5.3.3 **於金鐘廊行人道上方設平台花園：**必須改善天台休憩用地，以便建立一條連綿的休憩用地走廊，連接擬議發展及向中環方向的現有商業區。
- 3.5.3.4 **設置新行人天橋連接至添馬行人天橋：**優化維多利亞港及其海旁地帶，使其成為富吸引力、朝氣蓬勃、交通暢達和可持續發展的世界級資產乃政府願景。有見目前缺乏從金鐘廊至海濱長廊的直接連接，已探討在擬議發展及添馬行人天橋之間設立一條高架連接。

3.5.4 其他現有公共設施

- 3.5.4.1 **公共休憩用地：**由於金鐘花園佔用地盤 A 近三分之二的面積，而重建主要將於地盤 A 開展，該現有公共休憩用地將不可避免被重置。下方的表 3.3 總結擬議提供的公共休憩用地。

表 3.3 現有及擬議公共休憩用地比較

位置		現有 (平方米)	擬議 (平方米)
地盤 A	地面	1,700*	1,600
	平台	1,700 ⁺	500
地盤 B	平台	1,900	1,900
總計		5,300	4,000 ⁺

*根據中區分區計劃大綱核准圖編號 S/H4/14，金鐘花園「休憩用地」地帶的邊界為 2,045 平方米。然而，根據康樂及文化事務署建議，金鐘花園的面積約 1,700 平方米，並有待實地核實。

+目前金鐘廊在地盤 A 的屋頂可容易到達，約 1,700 平方米的空間可視為休憩用地。

^縱使重置後的公共休憩用地未必等同於現有公共休憩用地的總樓面面積，它在質素上有相當改善。

3.5.4.2 **垃圾收集站**：現有垃圾收集站將被重置並融入擬議商業平台，按照香港規劃標準與準則的標準要求，其重置後大小為 594 平方米。預期新的垃圾收集站設計美觀並配備合適的氣味控制和通風系統，以盡量減少對公眾造成的滋擾。

3.5.4.3 **的士站**：目前沿德立街設立的的士站將在地面保留。

3.5.4.4 **公共交通交匯處**：將會保留位於金鐘廊下方的金鐘西公共交通交匯處及發展地盤範圍外的金鐘東公共交通交匯處。至於位於添馬街和德立街的兩個公共交通總站包括專線小巴路線，亦將維持在地面運作，並不受擬議發展影響。金鐘道沿路的巴士站也將保留。

3.5.4.5 **報攤**：位於港鐵站 C1 出口外的現有報攤將予以保留。

3.6 可持續及綠色建築設計

3.6.1.1 以下是可能採取的綠色建築措施，以進一步降低能源用量：

主動式設計策略

- 節能照明系統如優化使用天然採光及作業照明系統；
- 節能通風系統如混合通風系統（結合自然和機械通風）、通風系統需求控制及低耗能風扇；
- 節能空調系統如餘熱回收系統、製冷送風系統，變速驅動器及高效能冷水機組；
- 高效能升降機及自動梯；及
- 智能電錶和控制。

被動式設計策略

3.6.1.2 除了主動式策略，建築設計應能善用自然資源。例如，透過通風廊或正風壓，在溫和的季節採用自然通風；及朝北的外牆應備有較大窗口，以改善透光設計。應盡可能採用這些被動措施，因為它們是最具成本效益的方法以減少能源耗用。

綠色建築認證

3.6.1.3 為確保採用上述綠色建築設計措施，興建的新建築物須最基本獲得綠建環評暫定金級(BEAM PLUS)和/或領先能源與環境設計(LEED)認可同等級別。

3.7 景觀設計

3.7.1.1 設計亦應充分利用提供的綠化覆蓋率，透過園景美化為建築物帶來柔和的視覺效果，並創造一個多層的高架休憩用地網絡。



圖 3.8 多層次綠化

3.7.1.2 預計研究地點的景觀設計將成為該地區景觀系統的關鍵，並會發揮其「綠色走廊」的功能，連繫分別在研究地點北面、南面，東面及西面的區域和鄰舍綠化空間的添馬公園、香港公園、夏慤花園和遮打花園。

3.7.2 景觀設計特色

3.7.2.1 入口廣場：建議於地面建設一個休憩用地。其設計可與原址保留現有古樹名木和其他成熟樹木融合，並提升行人環境質素，亦可利便由金鐘道及德立街進入樓宇入口的行人。



圖 3.9 入口廣場

3.7.2.2

德立街，添馬街及樂禮街：一般優化措施，如於現有及擬議發展的下面種植生長速度較緩慢的植物，以加強視覺效果，及在合適空間種植路旁樹木，將會為沿行人路線的使用者易於定位及提供額外遮蔭處。例如若有機會，可考慮在德立街的士站外圍提供園景美化，以優化環境。



圖 3.10 港鐵 C2 出口

東面通道：在研究地點的東面建立一個連接金鐘道至德立街及直接通往港鐵站的園景行人通道。該地區部分處於新建築平台懸臂下方並與東面的統一中心接連，展望成為一個具有獨立鋪砌設計的園景通道，突出行人路線及為路人提供座椅。



圖 3.11 東面通道

3.7.2.3 高架公園及金鐘廊行人道天台花園：設於擬議商業大廈的平台頂層的「高架公園」將延伸至金鐘廊行人道天台。



圖 3.12 平台公園及金鐘廊行人道天台花園

3.7.2.4 東面行人道：建議在主要高架行人走廊層推行綠化措施，以配合「綠色連接」概念。視乎將來可行性評估的結果及若有機會，可加入包括在可拆卸花槽種植生長速度緩慢的植物等綠化措施。

3.7.2.5 園景平台：園景平台將建立於平台層上方，圍繞連接服務大堂的茶座區，可俯瞰金鐘道。



圖 3.13 園景平台

3.7.2.6 中庭：於行人天橋層面設立一個室內中庭。該中庭位於橫向人流與垂直通往地面人流兩者的交匯處，可提供視覺焦點及社交和文化匯聚點。



圖 3.14 中庭

- 3.7.2.7 **樹木保存：**為了不想對現有樹木造成的影響，一棵古樹名木建議予以保留。七棵樹木被鑑定為稀有及珍貴植物品種。連同其他四棵健康情況一般/良好的樹木，建議原址保留這十二棵樹木。
- 3.7.2.8 **樹木遷移：**被認為擁有良好或一般健康情況及樹形，具有中等至偏高的美化價值，加上移植後存活率高的七棵樹木，建議原址移植。
- 3.7.2.9 **樹木砍伐：**建議砍伐由於受建議發展布局影響而移植後存活率低的共二十七棵樹木。

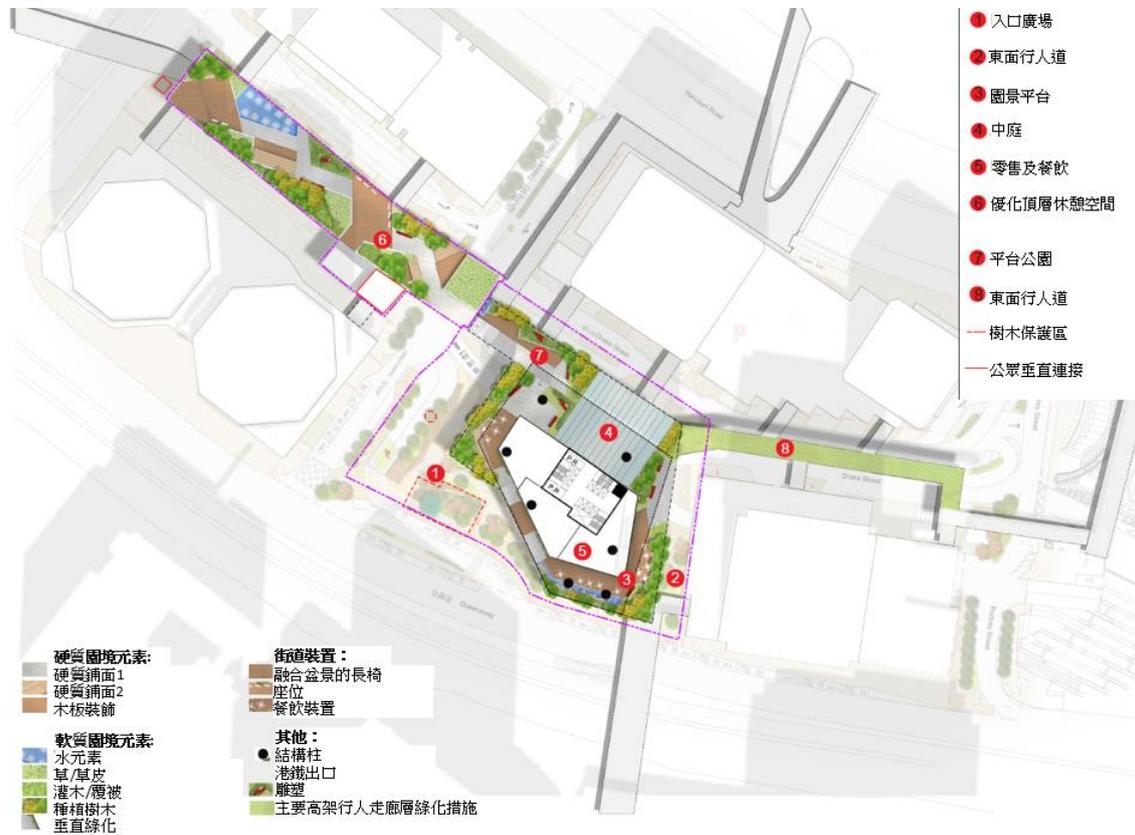
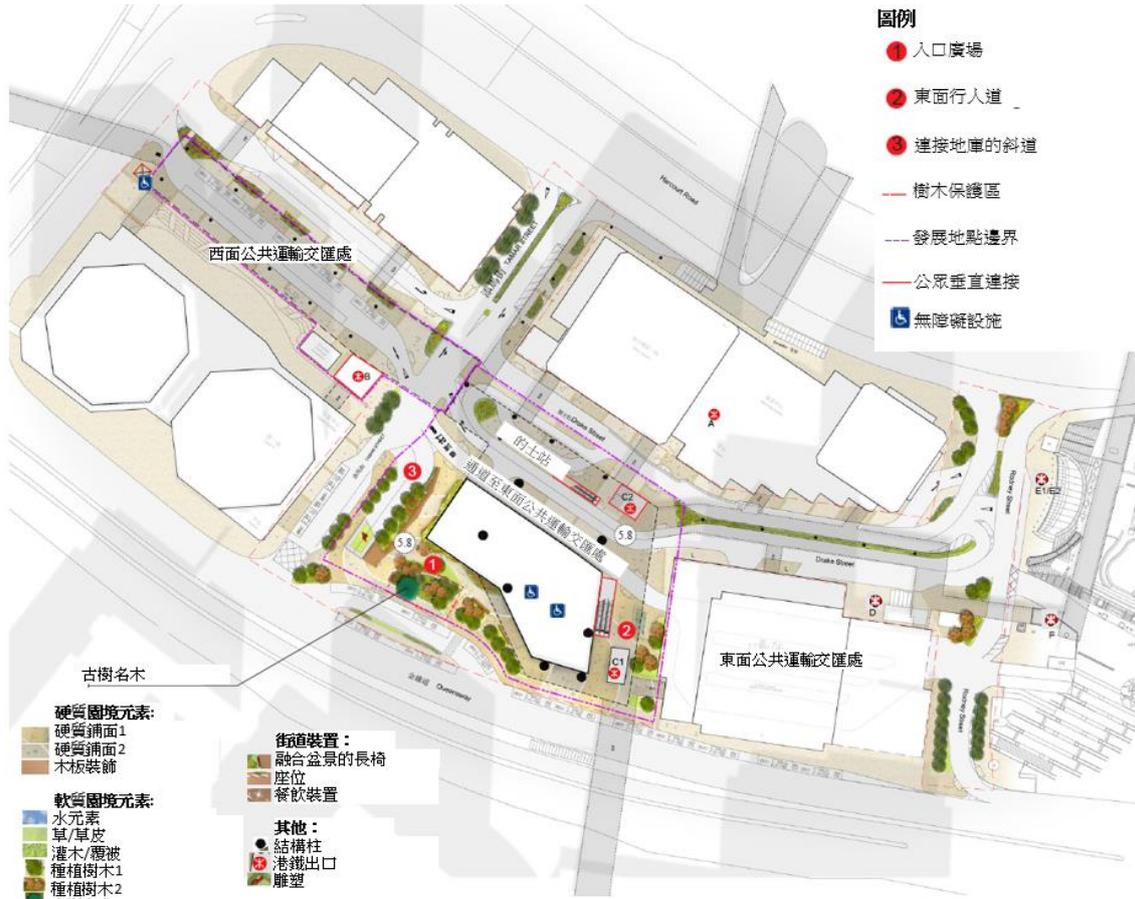


圖 3.15 建議發展計劃 – 地面(上圖)及平台(下圖)整體園景圖

3.7.3 綠化及公共休憩用地參數

3.7.3.1 表 3.4 說明發展地盤內公共休憩用地的分布。

表 3.4 公共休憩用地分布

	面積(平方米)
地面公共休憩用地	1,600
- 入口廣場	1,200
- 東面通道	400
- 沿德立街	沒有 (不視作公共休憩用地)
其他層面的公共休憩用地	2,400
- 高架公園	500
- 高架廣場(中庭)	沒有 (不視作公共休憩用地)
- 金鐘廊行人道天台花園	1,900
總計公共休憩用地	4,000

3.8 行人流向

3.8.1 建議發展計劃內的連接

地面行人流通情況

3.8.1.1 擬議發展擬於金鐘道及添馬街後移以創造更廣闊的行人路。同時，由於擬議發展後移，統一中心西側現存的行人通道將擴闊。該地區部分位於新建築平台懸臂下方，展望成為一個具有獨立鋪砌設計的園景通道，突出行人路線及為路人提供座椅。

高架行人走廊系統

3.8.1.2 建議從擬議發展提供直接連接至港鐵站的通道。預計大部分來自港鐵及鄰近巴士站的行人會分流到平台層面，以進入相鄰大廈。

3.8.1.3 此外，在擬議發展及添馬行人天橋之間的高架連接已作出探討。待詳細設計及進一步研究後，擬議的行人天橋將連接現有高架行人行人網絡，通過添馬行人天橋及添馬公園連接至海濱，把公眾引領至海濱。從優化海濱的角度，此行人天橋將成為內陸與海濱的重要連接。

與港鐵站直接連接

3.8.1.4 在保留現有港鐵站出入口的同時，建議從港鐵車站大堂提供新的直接行人接駁及無障礙通道至地庫零售樓層，亦鼓勵發展商未來提供行人接駁至通往港鐵站 C1 / C2 出口的額外港鐵通道。

垂直連接

3.8.1.5 位於港鐵站 C1 出口外的自動電梯將連接「高架廣場」及地面層面，而路政署亦計劃於紅棉路及德立街交界處的行人路建造一部升降機。發展商可就該升降機進一步擴建以提供直接連接至金鐘廊行人道天台花園進行探討。

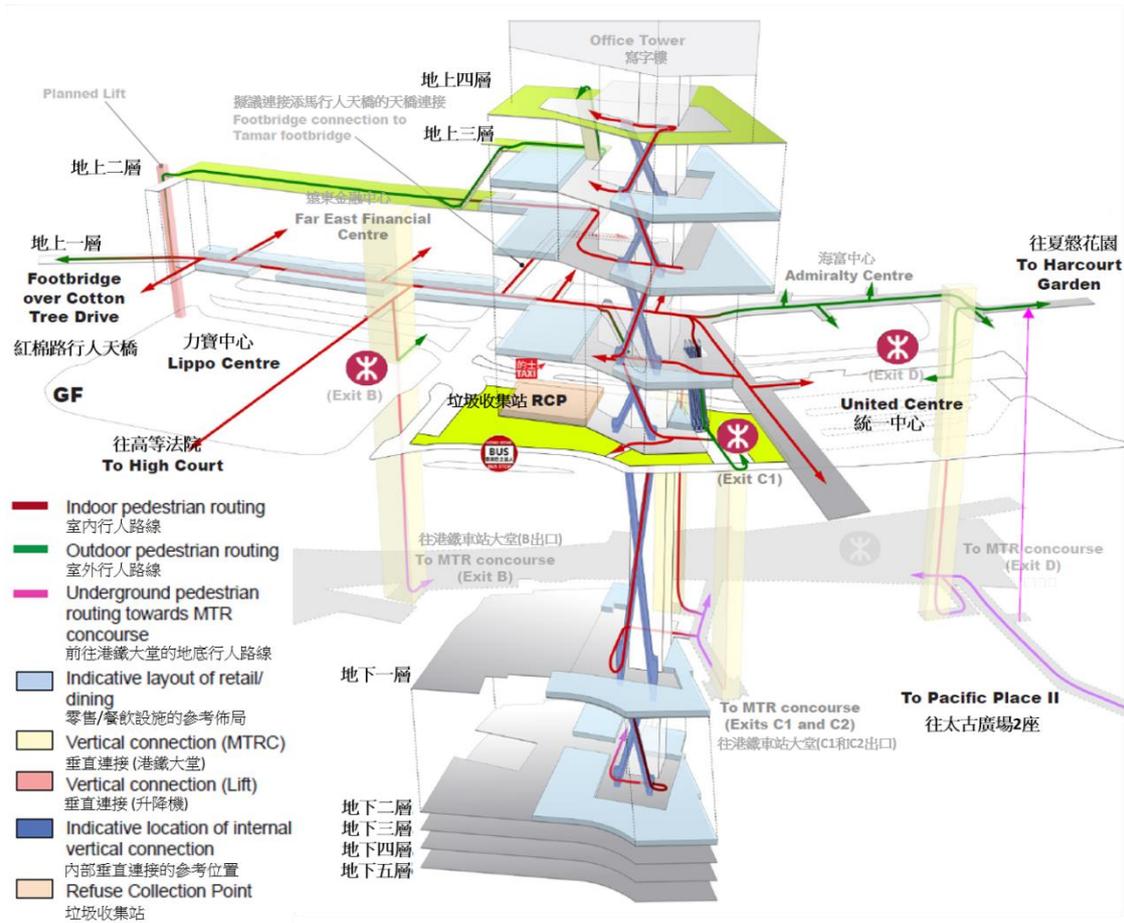


圖 3.16 整體行人連接

3.8.2 與周邊地區的連接

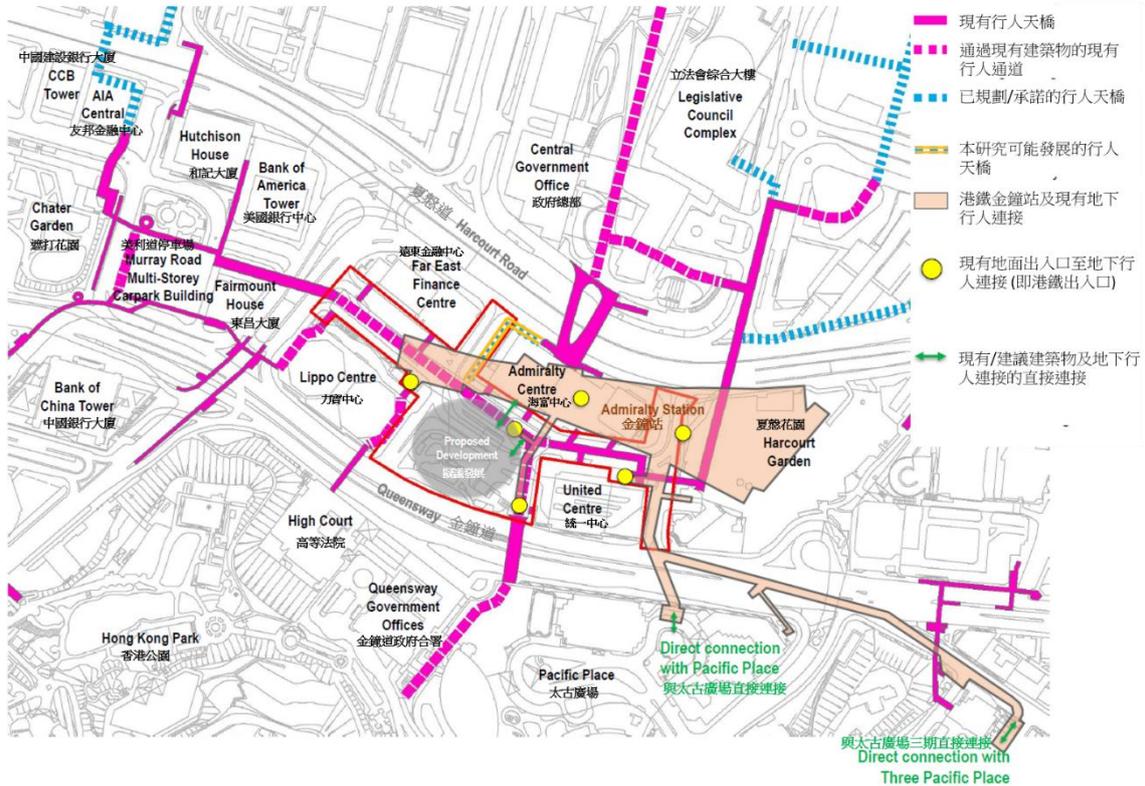


圖 3.17 與周邊連接的行人網絡

3.8.2.1 在高架連接方面，擬議發展將與中環及灣仔區的現有和計劃的高架行人走廊系統連接。

- 在東面，行人可穿過東面行人道，再經過橫跨未來夏慤花園園景平台面走向中信大廈和中環海濱的行人天橋；
- 在南面，行人可穿過兩條分別連接至金鐘廊及太古廣場，以及走向力寶中心及高等法院的現有行人天橋；
- 在西面，行人可以穿過保留的金鐘廊行人道往中環地區，並登上橫跨紅棉路的行人天橋，通往琳寶徑上的東昌大廈；而進一步走向西面則可到達遮打花園及上山方向的中國銀行大廈及花旗銀行廣場；以及
- 在北面，金鐘廊通過現有行人天橋直接連接海富中心。已探討擬議發展及現有添馬行人天橋之間的建議連接，這將從海濱提供直接行人連接至內陸地區。

3.8.2.2 同時，地下行人連接主要容納來自港鐵站的乘客。目前港鐵金鐘站與太古廣場及鄰近灣仔的太古廣場三期由一條地下通道連接（圖 3.17）。

3.8.2.3 至於連接至港鐵車站大堂及可能通往港鐵站 C1 / C2 出口的擬議地下通道，則建議由未來發展商提供。

3.9 交通安排

3.9.1 車輛流向及公共運輸設施

3.9.1.1 建議發展計劃保留了金鐘交通研究中建議的大部分地面行車路線，並因應建議發展計劃稍微修改。

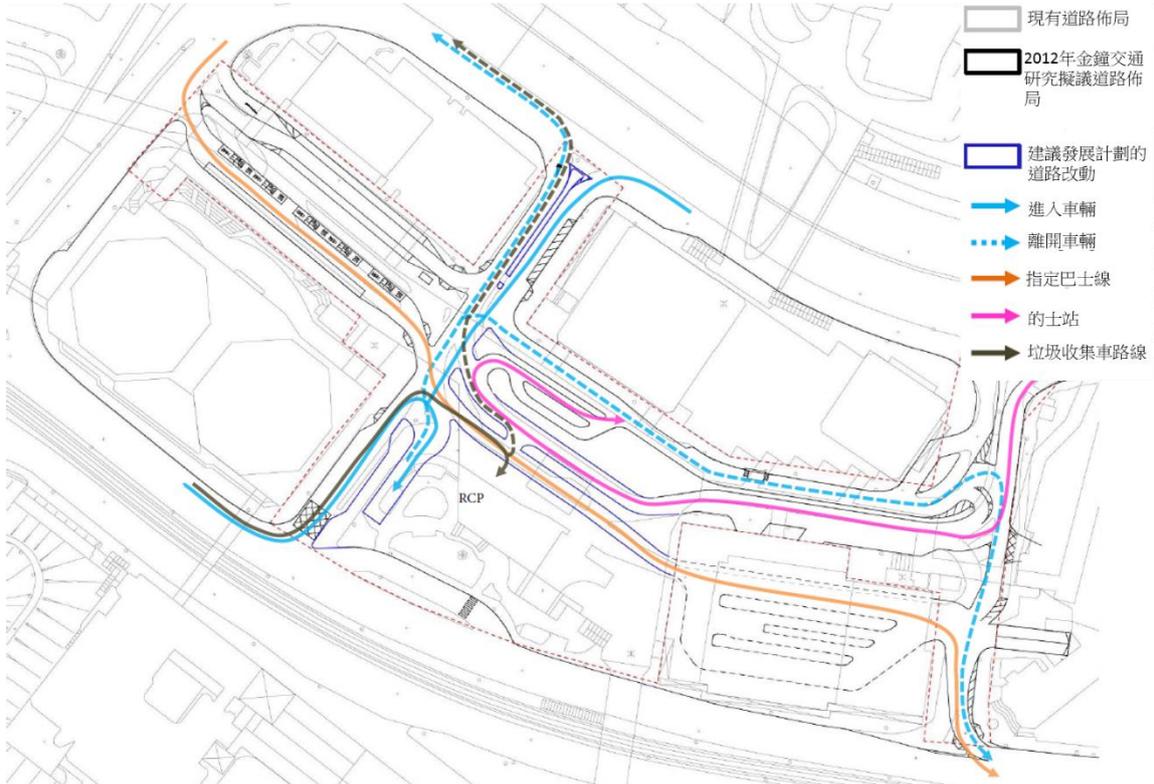


圖 3.18 交通布局圖

擬議發展車輛出入口

3.9.1.2 預計車輛從添馬街(北行)通過金鐘道(東行)進入擬議發展。這條路線將盡量減少對金鐘道沿路現有巴士服務的影響。車輛亦可以通過夏慤道(西行)從添馬街(南行)進入擬議發展。此舉將避免增加夏慤道或紅棉路主要路口的交通。

3.9.1.3 離開時，預計車輛經過添馬街從夏慤道(西行)離開擬議發展。此外，亦預留彈性容許車輛於添馬街及德立街交匯處右轉，並經過德立街及樂禮街行駛至金鐘道(東行)，以避開主要路口。交通布局圖可見於圖 3.18。

的士站

3.9.1.4 目前在地面層的的士站將會保留。預計的士會透過夏慤道(西行)及德立街進入的士站，而透過德立街離開，繼而前往夏慤道(西行)或金鐘道(東行)。

公共交通交匯處

- 3.9.1.5 金鐘東及金鐘西公共交通交匯處均予以保留。由於德立街是兩者的共同通道，將維持其現狀並建議成為一條指定巴士線。位於添馬街和德立街的兩個公共交通總站包括專線小巴路線，亦將維持在地面及不受擬議發展影響。金鐘道沿路的巴士站也將保留。

3.9.2 泊車位供應

- 3.9.2.1 將在擬議發展地庫提供泊車位。添馬街南端沿路的出入斜路將提供空間予進入地庫一層至三層上落客貨區的貨車以及進入地庫停車場的私家車。亦將沿添馬街提供落客區。

4 技術評估

- 4.1.1.1 已進行多方面技術評估，包括交通及運輸、環境美化、視覺、空氣流通、結構工程、排水及排污、供水及公用設施、空氣質素、考古以及可持續發展等方面，以確定擬議發展計劃的可行性。總結所有評估，擬議發展在納入適當的緩解措施後，在技術上是可行的，並沒有任何無法克服的問題。

5 實施

5.1 實施時間表

- 5.1.1.1 中區分區計劃大綱圖已於 2015 年 12 月 11 日根據城市規劃條例(第 131 章)就改劃項目刊憲，以落實本規劃及設計研究的結果及建議。其中改劃項目包括把核心發展區(即地盤 A)由顯示為「道路」的地方及「休憩用地」地帶改劃為「商業(4)」地帶。被保留的金鐘廊行人道(即地盤 B)由顯示為「道路」的地方及「商業」地帶改劃為「其他指定用途」註明「高架行人走廊及零售用途」地帶。
- 5.1.1.2 根據道路(工程, 使用及補償)條例(第 370 章), 重建所需道路工程必須在憲報中公布。刊憲時間約 9 個月至 18 個月, 由地政總署進行並由運輸署/路政署提供協助。另外, 康樂及文化事務署需根據公眾衛生及市政條例(第 132 章)為取消金鐘花園刊憲。
- 5.1.1.3 同時, 金鐘廊目前租約將至 2019 年 1 月止。垃圾收集站於原址提供的臨時搬遷安排將按照垃圾收集站的最小地盤面積要求並於關閉現有垃圾站前進行。參考實施時間表可見於圖 5.1。已制訂了規劃及設計大綱, 為未來重建發展提供指引。

5.2 建造、維修及管理責任

5.2.1.1 研究地點預計將作賣地。展望未來發展商拆卸現有結構，並建造、維修和管理擬議發展，包括由發展商自費發展所需的公共休憩用地，以及金鐘廊行人道優化、維修及管理（包括電力站及連接港鐵 B 出口至金鐘廊行人道的樓梯）。未來發展商亦應該負責切斷及再連接現有行人天橋，以及負責所有因該發展而需要的臨時交通和行人改道措施。

5.2.1.2 另外，未來發展商將需要提供研究地點內外的公共設施，包括但不局限於重置的垃圾收集站、行人天橋及公共休憩用地。

表 5.1 於地盤 A 及地盤 B 內擬議公共設施的建造、維修及管理責任

設施	目前管理及維修團隊	擬議建築團隊	擬議管理及維修責任
地盤內的公共休憩用地	金鐘花園 – 康樂及文化事務署 金鐘廊行人道天台花園 – 政府產業署	未來發展商	未來發展商
原址重置的臨時垃圾收集站	---	未來發展商	未來發展商在工程完成後應移交食物環境衛生署維修及管理
於地盤內永久重置的垃圾收集站	食物環境衛生署	未來發展商	未來發展商在工程完成後應移交食物環境衛生署維修及管理
的士站	路政署/運輸署	若需作臨時修改，未來發展商應建造及復原的士站	路政署/運輸署
道路改善工程及位於金鐘道和添馬街交界的相關園景美化工程	路政署/運輸署 靠近金鐘道和添馬街交界的花槽 – 路政署/康樂及文化事務署	未來發展商	未來發展商在工程完成後應移交路政署/運輸署/康樂及文化事務署維修及管理
臨時交通措施	---	未來發展商	未來發展商在發展完成後應移除所有臨時行人天橋及復原道路工程
行人天橋擴建及連接至現有行人天橋	連接海富中心及統一中心的行人天橋 – 相關業主 公共行人天橋 – 路政署/運輸署	未來發展商	未來發展商

6 結論及未來路向

- 6.1.1.1 研究地點的發展將改善中環/金鐘區內的辦公室和商業樓面面積的供應，亦會繼續作為交通樞紐，以連繫灣仔地區和中環區的人流連接。多類型的交通模式將繼續為該區提供服務，並方便乘客往返該地點。有關的重建為增加該區的休憩用地及公共空間提供了機遇。附以相關實施策略，預計在施工期間和施工後對現有設施的影響將會是極輕微的。