

發展雙引擎

北部都會區及交椅洲人工島

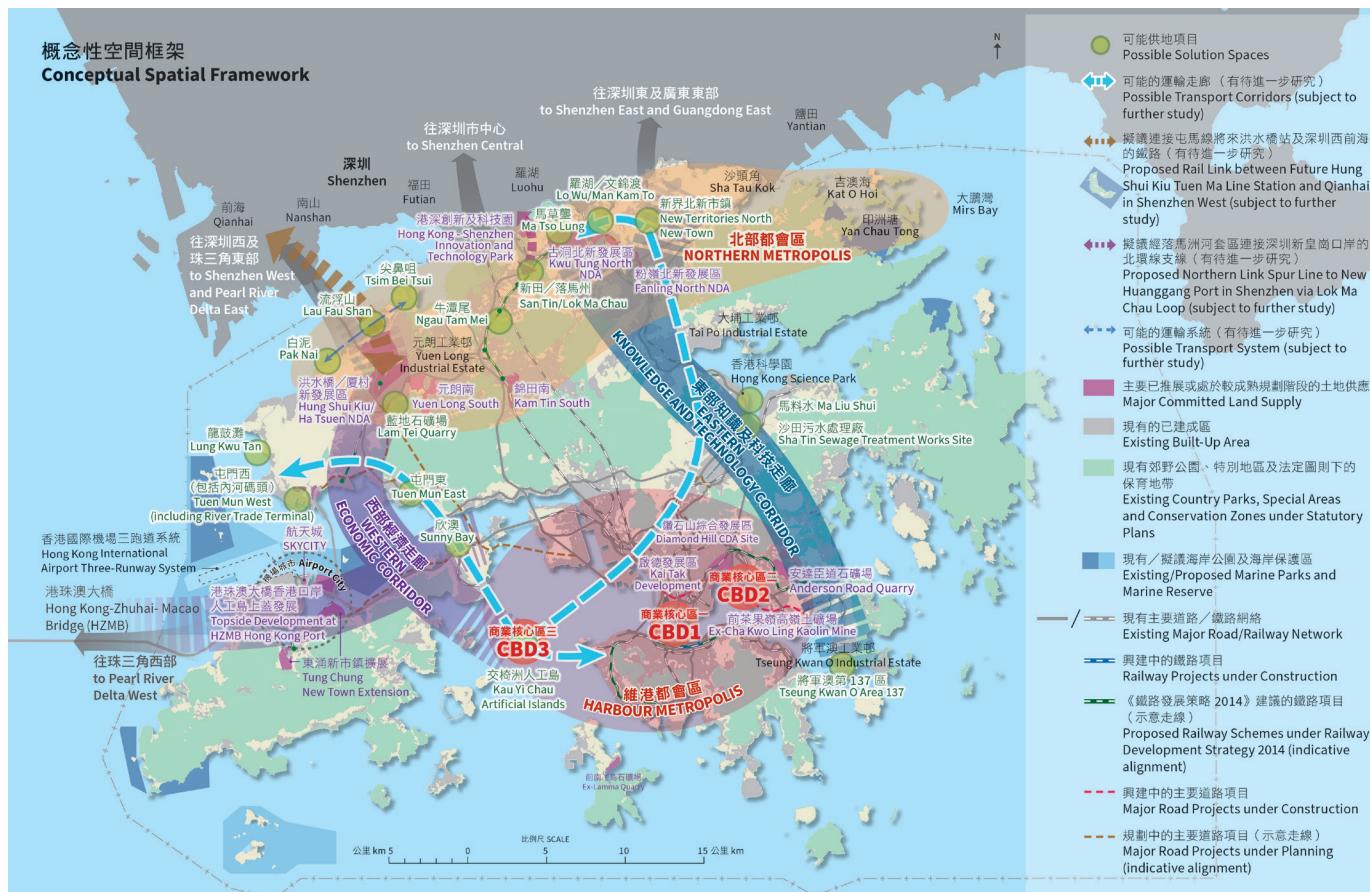


背景

根據二零二一年公布的《香港 2030+》最終建議，香港到二零四八年的土地需求約有 5 800 至 6 200 公頃。在多管齊下和創造容量的方針下，《香港 2030+》的概念性空間框架建議北部都會區和交椅洲人工島均為其中兩個「可能供地項目」，解決香港中長期的土地需求和回應可持續發展。



行政長官在二零二二年《施政報告》提出要增加土地儲備，重奪土地供應主導權。北部都會區和交椅洲人工島兩大重點發展項目，將會為香港的發展擴容增量，提供土地以照顧居住、經濟發展和社會設施的需要，提升香港的競爭力。這兩大發展項目預計合共可提供約 4 000 公頃發展用地，當中 3 000 公頃屬北部都會區內的新發展用地，而 1 000 公頃則來自交椅洲填海。其中，北部都會區約 1 400 公頃及交椅洲人工島約 400 公頃土地，已納入未來十年（2024-25 至 2033-34 年度）全港 3 370 公頃可供發展土地供應預測。



《香港 2030+》概念性空間框架



政策機遇

「十四五」規劃、粵港澳大灣區（大灣區）建設和「一帶一路」倡議等國家戰略，為香港注入源源不絕的發展動力。「十四五」規劃確立提出支持香港「八大中心」的發展定位，包括國際金融中心、國際創新科技中心、中外文化藝術交流中心、國際貿易中心、國際航運中心、國際航空樞紐中心、亞太區國際法律及爭議解決服務中心，以及區域知識產權貿易中心。大灣區建設則明確指出，要促進打造大灣區城市間互聯互通和融合發展，建設世界級城市群。而「一帶一路」倡議更為香港服務業創造寬廣機會，通過民心相通，建立更遼闊網絡。對接上述國家戰略，北部都會區及交椅洲人工島兩個項目是驅動香港未來發展和與大灣區高質量合作的雙引擎。



國際金融
中心



國際創新科技
中心



中外文化藝術交流
中心



國際貿易
中心



國際航運
中心



國際航空樞紐
中心



亞太區國際法律
及爭議解決服務
中心



區域知識
產權貿易
中心

香港「八大中心」的發展定位







發展優勢

北部都會區位於香港北面，靠近深圳發展動力最強的都市核心區和創科產業基地，並擁有 7 個陸路口岸的地利。北部都會區覆蓋香港北部 3 萬公頃的廣闊地帶，約為香港總面積的三分之一，包括現有的新市鎮（元朗、天水圍、粉嶺／上水）以及一些處於不同規劃及發展階段的新發展區（古洞北、粉嶺北、洪水橋／廈村、元朗南）。我們希望充分發揮整個區域的優勢，利用當中未完全發展的土地資源。

而交椅洲人工島則位於港島、九龍和大嶼山中部的策略位置，屬維港都會區的延伸部分，它距離港島西僅約 4 公里，距離香港國際機場及港珠澳大橋香港口岸亦只約 15 公里，將提供 1 000 公頃土地發展新一代核心區域。兩個項目分別從香港北部和西部加強香港全面發揮「背靠祖國、聯通世界」的獨有優勢，更好融入國家發展大局。

策略定位

北部都會區和交椅洲人工島是驅動香港未來發展的兩個重要引擎。這兩個項目將同步推展，擴大香港的發展容量，打造香港發展「南金融、北創科」的新產業布局。

北部都會區將發展成「國際創科新城」，集優質生活、產業發展和文化休閒於一體。北部都會區的規劃會以「產業帶動，基建先行」為主軸，深度對接深圳和大灣區其他城市的規劃，成為香港融入國家發展大局的重大節點。北部都會區會推動更佳的職住平衡和綠色生活，融合發展和保育。

交椅洲人工島將發展成新一代的核心區域，一方面增加公營及私營房屋供應，另一方面透過發展第三個核心商業區，進一步提升香港的經濟競爭力。支援人工島發展而建議的策略性運輸基建設施，將大幅提升維港都會區與北部都會區的連接，亦鞏固大嶼山連接世界及大灣區其他城市的「雙門戶」優勢，以及進一步完善香港整體交通網絡。此外，人工島距離現有市區不遠，能提供調遷空間支援港島和九龍舊區重建所引起的連鎖流動。



洪水橋／廈村新發展區及天水圍新市鎮

三個相輔相承的核心商業區





規劃原則和目標

於二零二三年十月公布的《北部都會區行動綱領》提出以下的具體發展目標：



開拓土地房屋



產業導向，職住平衡



促進大灣區融合



基建先行，鐵路為骨幹



打造「北都大學教育城」



保育生態，城鄉共融



建設多元藝文康體和
青年設施



政府部門進駐，帶動發展

而交椅洲人工島會按以下三個主要規劃目標發展：



繁榮多元

提升香港的國際競爭力和區域重要性，為長遠多元經濟發展作出準備

綠色宜居

構建可持續、易達及以人為本的社區，採用 15 分鐘生活圈規劃概念，鼓勵居民以步行或騎單車等健康模式出行

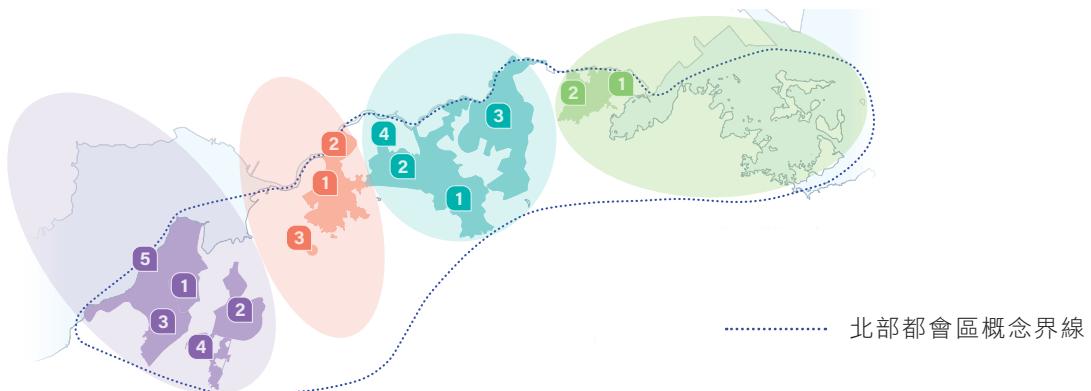


前瞻創新

全面落實智慧、環保及具抗禦力的城市策略，讓人工島成為城市創新典範，迎接全球和區域性的變化

規劃概覽

北部都會區將分為四大區域，各有不同的策略定位和發展主題：



高端專業服務和物流樞紐

位處洪水橋一帶，與前海深港現代服務業合作區對接，提供金融和專業服務，並藉着口岸優勢發展現代物流業

- 1** 天水圍
- 2** 元朗
- 3** 洪水橋 / 厦村新發展區
- 4** 元朗南新發展區
- 5** 流浮山 / 尖鼻咀 / 白泥

創新科技地帶

覆蓋新田科技城，包括河套區港深創科園在內，與深圳科創園區產生協同效應，為創科發展的樞紐

- 1** 新田科技城
- 2** 河套區港深創新及科技園
- 3** 牛潭尾

口岸商貿及產業區

佔地最廣，享有羅湖、文錦渡及香園圍三個口岸的地利，帶動先進建造業、綠色產業、醫療、食品科技、現代物流業等產業發展，並可推展跨境商業服務和文娛消費，發揮強大的口岸商貿功能

- 1** 粉嶺 / 上水
- 2** 古洞北 / 粉嶺北新發展區
- 3** 新界北新市鎮及羅湖 / 文錦渡
- 4** 馬草壟

藍綠康樂旅遊生態圈

包括紅花嶺、沙頭角、印洲塘等，人文和自然資源豐富，帶動康樂及旅遊發展

- 1** 沙頭角
- 2** 紅花嶺

交椅洲人工島發展將包括佔地約 100 公頃的香港第三個核心商業區 (CBD3)，提升香港作為國際金融中心的地位，繼續發揮國際貿易中心角色及強化法律服務方面的優勢。核心商業區將提供約 400 萬平方米的商業總樓面面積，會採用創新的理念進行規劃，包括以城市設計及地方營造方式，塑造集工作 - 居住 - 休閒娛樂的優質生活和工作環境。另外，交椅洲人工島亦會採用 15 分鐘生活圈規劃概念，構建可持續、易達及以人為本的宜居生活社區。





主要發展參數

北部都會區

北部都會區大概包括了元朗區和北區兩個地方行政區，陸地面積約有 3 萬公頃。現時人口約 98 萬，住宅單位約 40 萬個，職位約 13.4 萬個。北部都會區是未來土地供應的主要來源，將提供約 3 000 多公頃新發展土地，北部都會區亦是未來房屋供應重鎮，可提供超過 50 萬個新住宅單位，除了應對住屋需要外，也能滿足社會對更寬敞的生活空間的期望。此外，北部都會區的新發展土地可提供約 50 萬個新就業機會，有助減少跨區通勤需要，推動職住平衡。我們估計整個北部都會區建成後，可容納約 250 萬人口，約佔香港現有人口的三分之一。



交椅洲人工島

至於交椅洲人工島，初步建議在 1 000 公頃的人工島會由三個島嶼構成，合共興建約 19 萬至 21 萬個單位，容納 500 000 至 550 000 人口，並提供 270 000 個就業職位（包括約 200 000 個位於核心商業區的就業職位）。地積比率方面，生活社區及核心商業區內建議最高的住用地積比率分別為 6.5 及 7.5，而人工島上建議最高的非住用地積比率則為 15。



規劃概念



增加優質生活空間，打造宜居生活

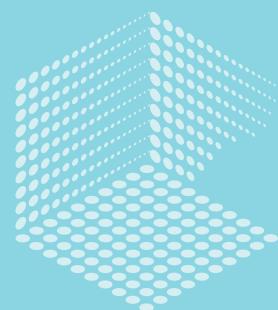
北部都會區及交椅洲人工島的新社區會採用 15 分鐘生活圈規劃概念設計，透過建造完善的行人及單車徑網絡及設施布局，讓居民可以透過步行或騎單車等健康出行模式，在 15 分鐘內從家中到達不同設施，例如運輸交匯樞紐、多用途社區設施大樓、學校和診所等，藉此減少機動行程，鼓勵低碳生活。



15 分鐘生活圈概念圖



以古洞北新發展區為例，區內主要工餘活動地點及公共服務設施均在未來的古洞鐵路站及公共交通交匯處的 500 米範圍內。日後大部分居民可方便地往來公共交通和各配套設施，有助將車輛交通及碳排放減至最低。交椅洲人工島更加以 15 分鐘生活圈概念規劃初步建議的七個宜居生活社區。每個社區會佔地約 80 - 100 公頃，將以環保集體運輸系統連接，社區之間則由藍綠走廊分隔，沿岸更設有綠化海濱長廊。而社區內的用地規劃會以環保集體運輸系統車站為中心，合理分布社區內的公共交通站點、日常購物及餐飲設施、基本社區設施、休憩用地等，並提供完善的行人及單車徑連接，讓居民可以以步行或騎單車等健康出行模式，在 15 分鐘內從居所到達不同目的地，獲取各種生活所需。此外，北部都會區及交椅洲人工島將預留土地作多元產業發展，期望增加居民原區就業的比率。



交椅洲人工島
未來生活社區模擬圖



新田科技城模擬圖

我們也會運用藍綠資源，發展宜居社區。例如，在交椅洲人工島的土地，我們會善用超過 20 公里長的海岸線和三個島嶼之間的數條約 200 米闊的水道。在設計海岸時會增加海濱休憩空間及便利進行水上活動，並提供多元活動場地。為了提供更優質的生活空間，我們建議把北部都會區及交椅洲人工島的休憩用地和政府、機構及社區用地供應，各增至人均面積不少於 3.5 平方米。



交椅洲人工島未來區域公園及水上活動設施模擬圖

住宅方面，我們需要增加住宅土地供應，改善居住空間和住屋選擇，並提供重置空間加快重建，改善稠密的市中心。與此同時，北部都會區及交椅洲人工島兩個項目都會根據《香港 2030+》建議，以公私營住宅單位的平均面積都增加一至兩成作為假設，預留項目所需的住宅用地。

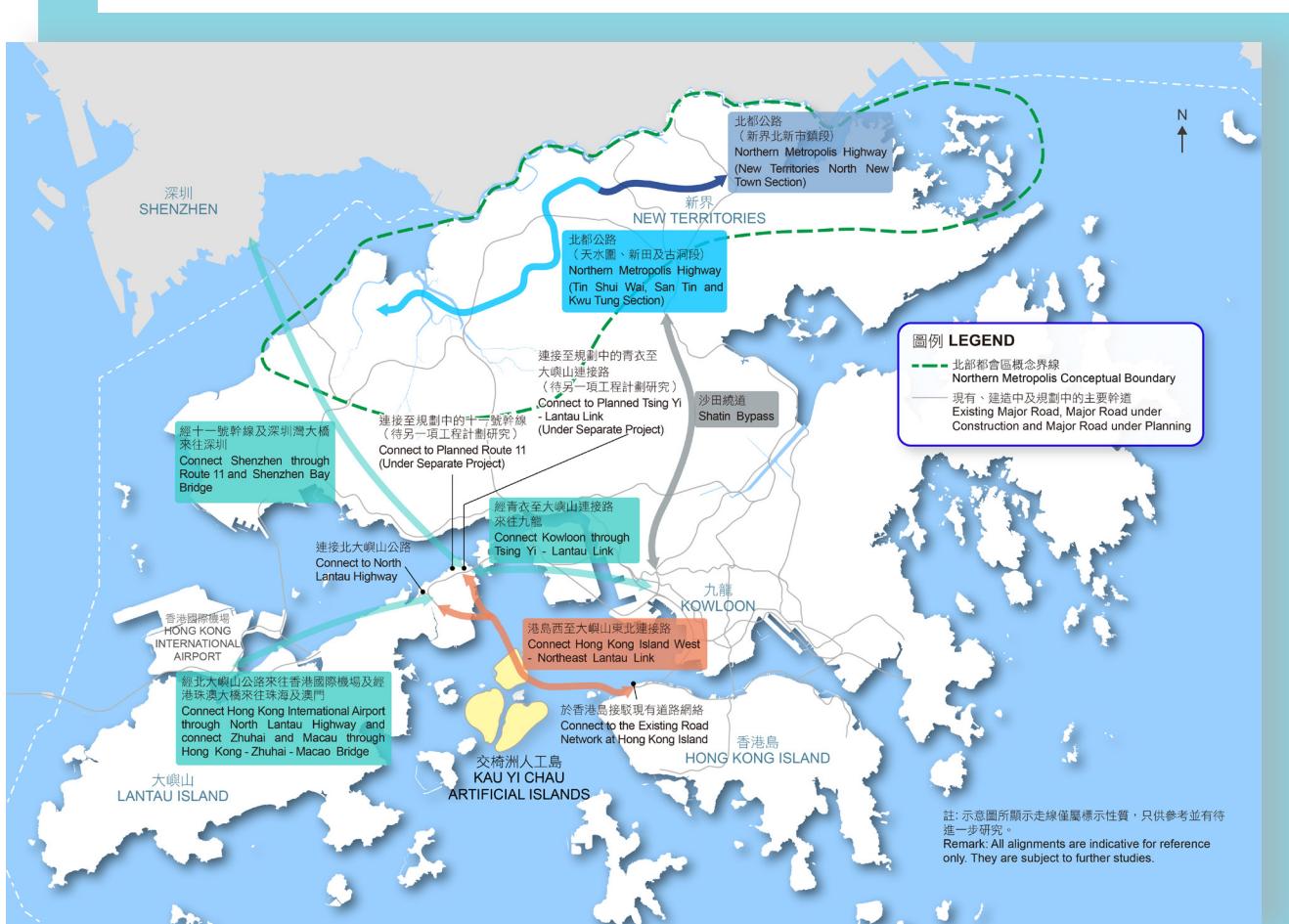


II

基建先行創造容量，帶動跨境流動

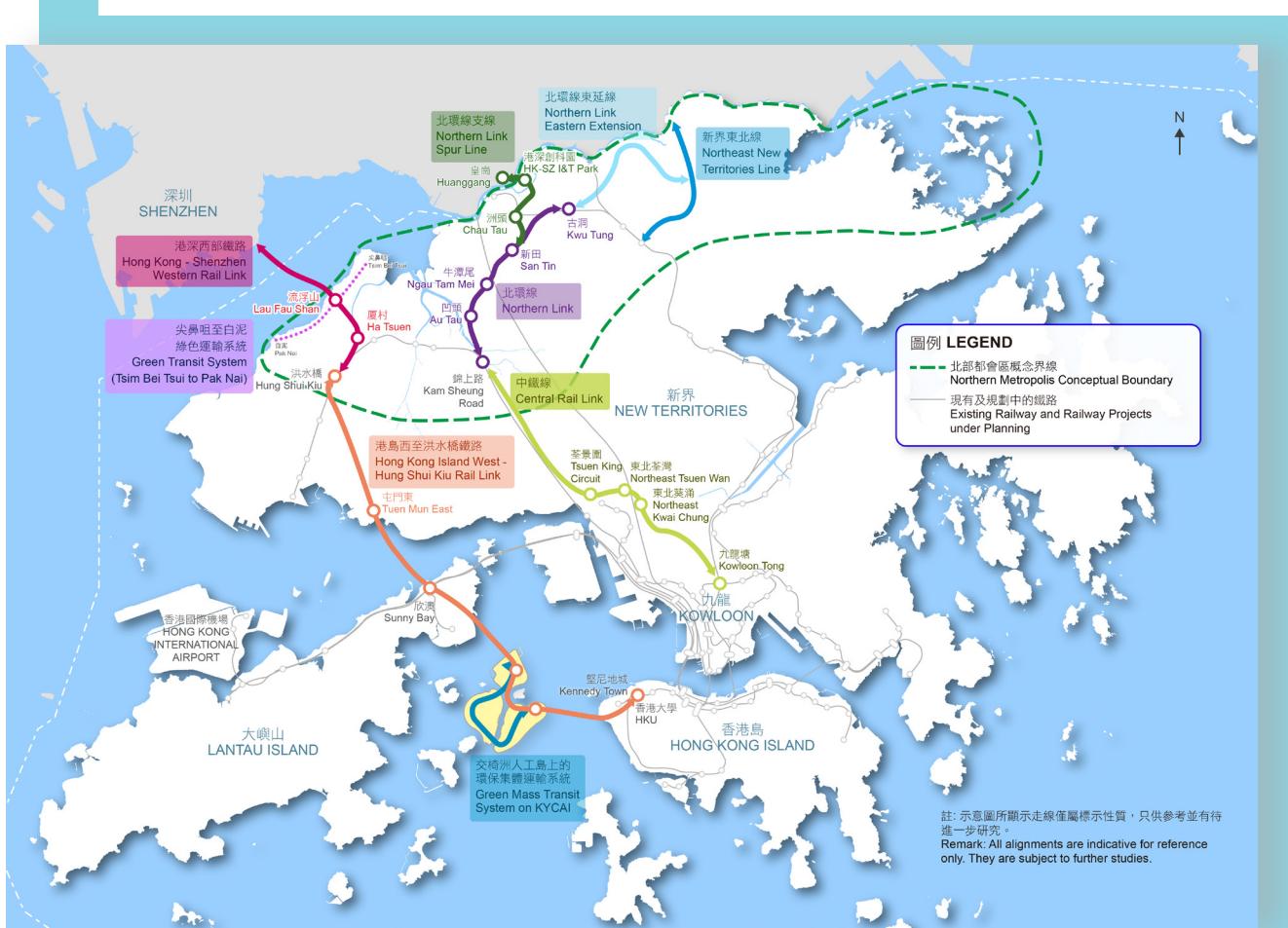
交通運輸是社會發展的先決條件。在規劃兩個項目時，會以「基建先行」的規劃方式，創建運輸網絡貫通北部都會區和維港都會區，以運輸基建帶動土地和經濟發展。

北部都會區內建議興建兩條新跨境鐵路，增加港深的跨境交通基建，並以鐵路帶動發展，開拓更多土地作房屋及經濟發展，這包括港深西部鐵路連接洪水橋和前海、北環線支線連接新的皇崗口岸及東鐵綫伸延至深圳羅湖。同時建議興建北環線東延至羅湖／文錦渡及新界北新市鎮內多個發展樞紐，以加強北部都會區區內的連接。我們亦期望透過以上的交通基建進一步促進香港與大灣區、亞洲和世界各地城市之間的居民、貨物、資本和信息的流通。同時透過提升陸路運輸容量，促進跨境人流及物流。



相關研究建議的主要幹道項目

交椅洲人工島提供了一個良好契機，讓我們規劃一組策略性運輸基建（即港島西至大嶼山東北連接路及港島西至洪水橋鐵路），以便開闢關鍵路線打通香港策略交通網絡。港島西至大嶼山東北連接路長約 13 公里，將會是第一條無需經九龍來往香港島和新界西北的主要幹道，而連接路的南段亦會成為第四條連接港島的過海隧道，連接港島西的堅尼地城。至於港島西至洪水橋鐵路長約 30 公里，我們建議將鐵路向北延伸至洪水橋並接駁規劃中的港深西部鐵路，以加強交椅洲人工島與北部都會區及至港深西部鐵路的連繫，從而更有效地提升北部都會區及交椅洲人工島的策略性地位。為配合人工島的規劃發展和交通需求，我們初步建議由一組環保集體運輸系統連接三個人工島，並於島上合適地點轉乘港島西至洪水橋鐵路，方便市民出行。



規劃中的鐵路項目



香港氣候行動藍圖 2050



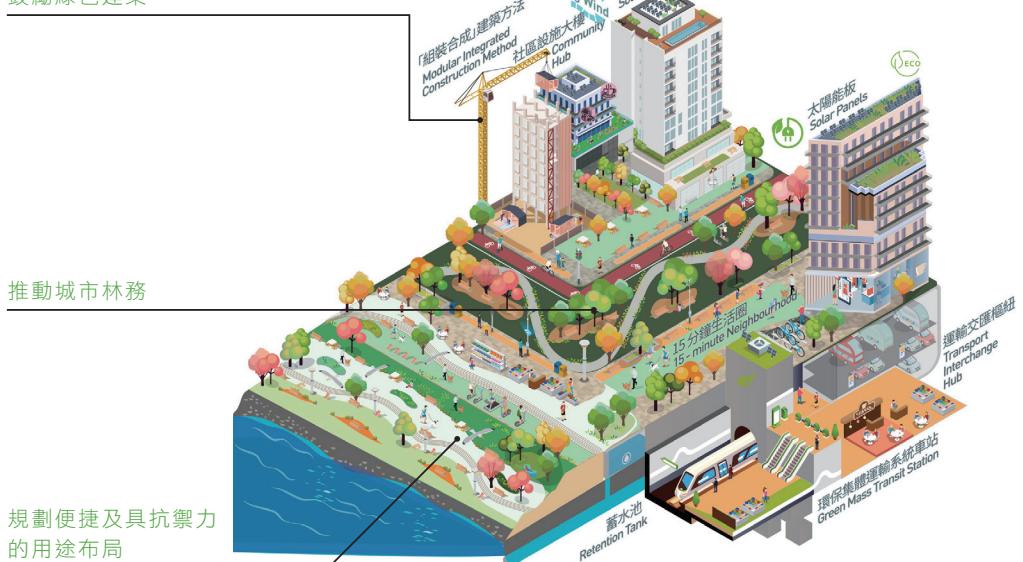
創建智慧、環保及具抗禦力的社區，邁向碳中和

北部都會區及交椅洲人工島將成為城市創新的模範，引領實現成為 21 世紀智慧、環保及具抗禦力的城市，並配合香港在 2050 年前實現碳中和目標。在推動這兩大項目的發展時，我們會採用綜合智慧、環保及具抗禦力的城市策略，在規劃及城市設計、基建系統、市民出行三方面制訂措施，令北部都會區及交椅洲人工島成為可持續發展的社區。

1. 可持續規劃及城市設計

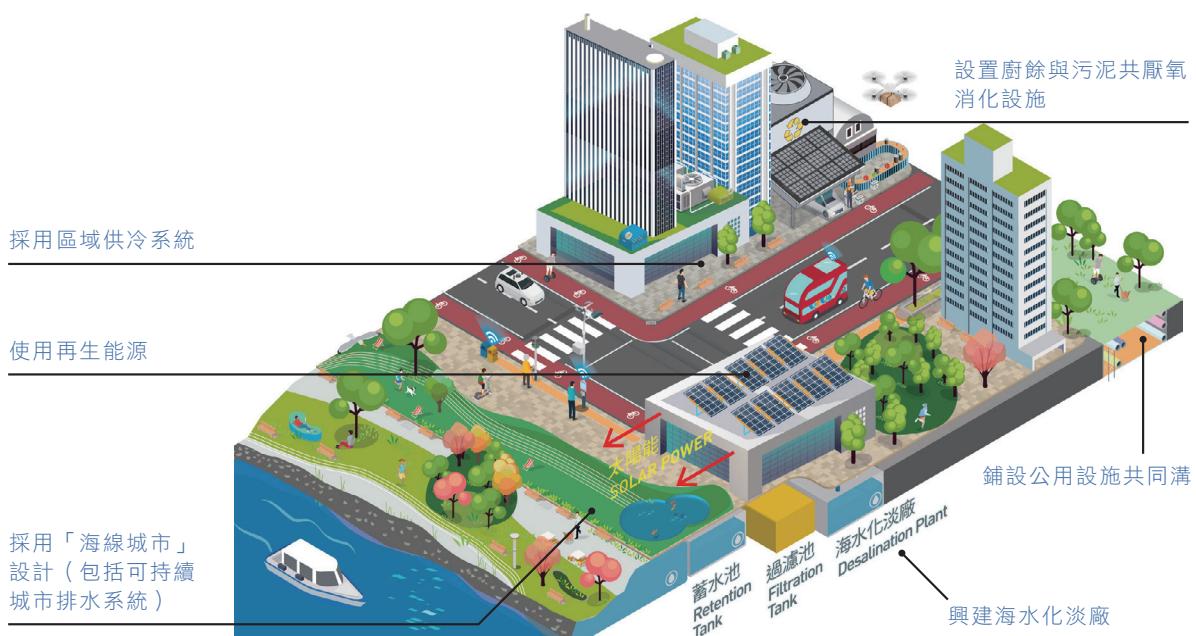
首先，在規劃及城市設計方面，我們除了會採用 15 分鐘生活圈規劃概念，亦會採取其他措施包括：按盛行風佈置樓宇坐向、應對氣候變化及具抗禦力的沿岸設計策略、善用地下空間及「一地多用」模式提升發展容量、以及綠化建築等措施。此外，我們更會致力使用「組裝合成建築法」及低碳建築材料，以減低建築階段的碳排放；同時亦會制訂城市林務策略，增加生物多樣性和碳封存量。

提升建築物的環境表現及
鼓勵綠色建築



2. 綜合智慧、環保及具抗禦力的基建系統

在基建系統方面，除區域供冷系統外，我們亦會盡量提升使用綠色 / 再生能源的比例。另外，我們會在北部都會區及交椅洲人工島內融入「海綿城市」概念¹、設置先進廚餘、污泥共厭氧消化設施、公用設施共同溝、再造水處理設施等，以盡量減少對資源的需求。此外，我們並會預留空間興建廢物回收設施和各種支持智慧城市發展的設施。

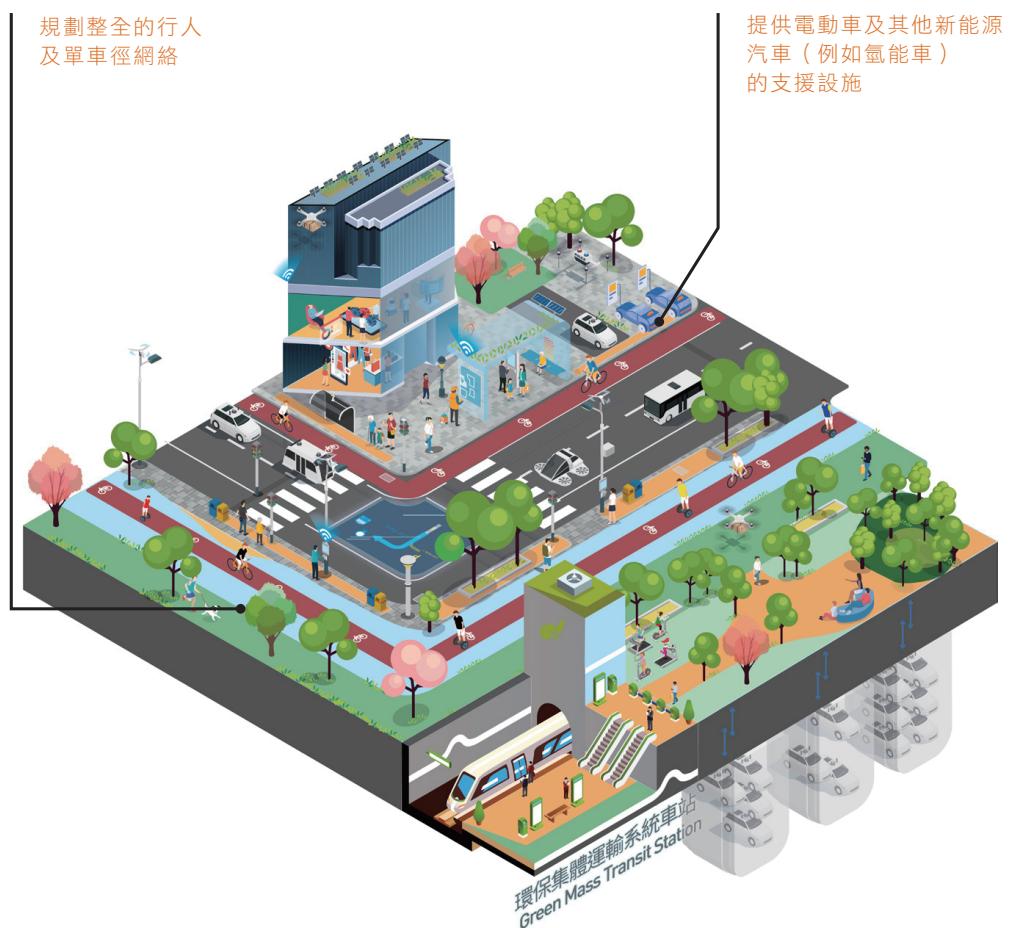


¹ 「海綿城市」是指城市有海綿一樣的彈性。在雨天時能夠吸水、蓄水、淨水，需要時將蓄存的水「釋放」並加以利用，提升城市生態系統功能和減少城市洪患的發生。



3. 智慧綠色出行

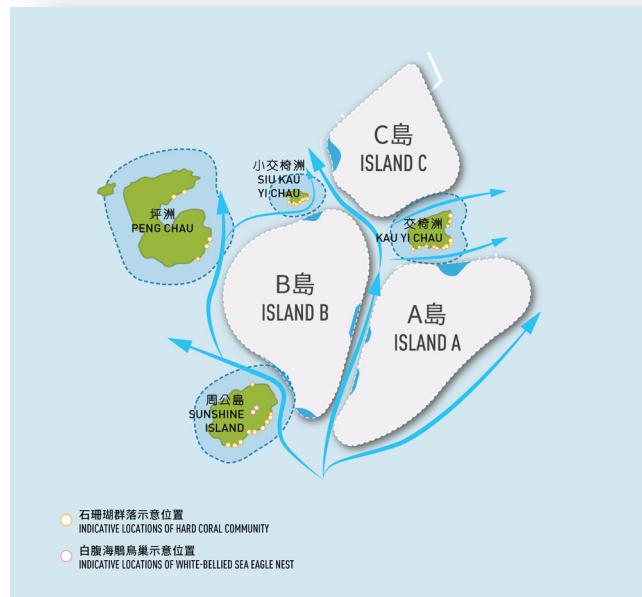
我們會在北部都會區及交椅洲人工島內落實智慧綠色出行 – 使用綠色運輸，以鐵路為骨幹，並提供完善的行人及單車徑網絡，以及規劃無車 / 減少用車和行人優先使用區域。期望讓居民可以多用步行或騎單車等健康出行模式，減少機動行程，鼓勵低碳生活。除此以外，我們會採用綠色公共交通樞紐、電動車輛充電設施、綠色燃料站和其他新能源汽車（例如氫能車）的支援設施等。我們亦會預留空間支持不同形式的綠色運輸和相關設施。



自然環境及生物多樣性對我們的健康和福祉十分重要。除了創造發展容量，我們亦要提升環境容量以達致可持續發展的策略規劃方向，達致「發展與保育並存」。

在北部都會區創造經濟發展容量的同時亦會積極復修和保護具高生態價值的地區。政府現正就北部都會區建立濕地保育公園進行可行性研究，為北部都會區提升環境容量。

交椅洲人工島的「三個島嶼」布局能配合周邊環境，避開於周邊島嶼沿岸具生態價值的石珊瑚群落，島嶼之間的「Y形水道」設計則能保持鄰近水域的水流適度流動，有效應對填海對水質和生態造成的影响。人工島上會規劃一套完善的藍綠網絡，除了為島上居住及工作的市民提供多樣的康樂及運動機會外，亦同時創造多元化的動植物棲息地，提升生物多樣性。這些網絡包括藍綠走廊、逾 20 公里的易達海濱長廊、生態海岸線，以及不同的休憩用地。我們更計劃利用「Y形水道」配合生態優化措施，包括在海床敷設人工魚礁和在潮間帶建造生態海岸線，以促進生物多樣性。



人工島設計主要考慮 - 水流、水質和生態



交椅洲人工島
之間的水道模擬圖



交椅洲人工島未來生活社區
之間的藍綠走廊模擬圖



新田科技城模擬圖

未來路向

我們會全力推進北部都會區建設。北部都會區內相關的規劃及工程研究已正式展開，當中新田科技城勘查研究及新界北新市鎮及文錦渡規劃及工程研究已於二零二一年十月展開，而流浮山、尖鼻咀及白泥地區的土地用途檢討 - 可行性研究和馬草壟地區發展可行性研究亦分別於二零二二年第3季及第4季展開。我們爭取在二零二四年或之前為所有項目建議土地用途和發展方案。

交椅洲人工島的《中部水域人工島研究》正在進行中，預計於二零二四年底完成。我們在二零二二年十二月已就交椅洲人工島填海範圍、土地用途、運輸基建及融資選項提出初步建議並收集公眾意見，並將在二零二三年底前提交填海工程環境影響評估（環評）報告以開展環評程序。我們的目標是在二零二五年年底啟動填海工程，並於二零三三年建成首批住宅發展供居民入伙。



新田科技城模擬圖



交椅洲人工島模擬圖

專題

重塑香港公共空間

公共空間

公共空間涵蓋所有室外和室內、公眾可達和可享用的空間，包括公園、遊樂場、休憩處、平台、屋頂花園。而在公共空間網絡中，休憩用地是其中不可或缺的一個重要組成部分，能為城市帶來優質生活環境。

全港空間發展策略《香港 2030+》其中一個策略性目標是提升香港這個集約高密度城市的宜居度，當中建議改善休憩用地的質和量。為回應公眾對享有更多休憩用地的期望，《香港 2030+》建議提高休憩用地的人均供應標準至每人不少於 3.5 平方米。

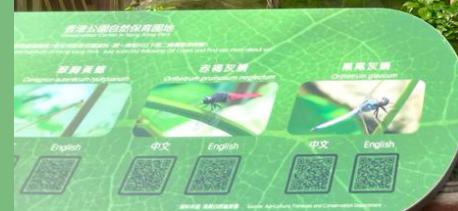
為實現上述規劃願景，規劃署進行題為《重塑香港公共空間—可行性研究》顧問研究，以檢視與香港的休憩用地規劃相關的主要議題，包括了解休憩用地發展的趨勢和公眾期望，檢視休憩用地的定義、分類、規劃標準、計算方法及設計指引等。



超越 2030 年的規劃遠景與策略
Towards a Planning Vision and Strategy Transcending 2030

2021年10月
October 2021





公眾對休憩用地的期望

研究團隊透過問卷調查、持分者訪問及實地考察，發現受訪者普遍對香港的休憩用地的整體供應、設計、質素、環境感到滿意，除了支持和歡迎提供更多休憩用地讓市民享用，受訪者也重視休憩用地的質素。他們認為那些規模較少，但位處居所步行距離內的休憩用地在日常活動中起著重要作用，而景色更優美、綠化較多的大型休憩用地則最受市民歡迎。受訪者亦指出提供更多的遮蔭處、樹木和座椅可以進一步提升休憩用地的質素。部分受訪者認為當前的設計和管理限制了休憩用地的使用方式，他們期望在空間的設計及使用上能更靈活以創造一個包容性的環境，適應不同年齡組別和能力人士的需求，營造社區歸屬感。



休憩用地規劃和設計的趨勢

根據研究團隊所做的文獻研究及與國際專家進行的探討，不少國際城市均會充分利用使用率低或過時的城市空間，通過改造行人路、道路改善及以創新理念² 塑造短暫的休憩康樂空間及嶄新的休憩用地。此外，私人發展項目的設計，亦趨向室內外空間的整合，以豐富使用者的體驗。其他發展趨勢包括注重更靈活創新、具適應性和共融的設計，以促進不同能力和年齡的人士使用；鼓勵公眾參與設計和管理休憩用地，以加強集體擁有和歸屬感。這些休憩用地設計趨勢展示了不同實施方式和營運機制。跨政府部門的協作，以及與私營機構間的合作，可增加提供優質休憩用地的新機會。

² 包括「機動城市主義」(Tactical Urbanism) 和「分時段空間共享方式」(Co-sharing of Time and Space) 等快見成效方案 (Quick-wins) 來積極改造空間。



研究的建議

把休憩用地重新定義

根據目前的《香港規劃標準與準則》第四章，休憩用地提供休憩用地及康樂設施，供公眾享用。

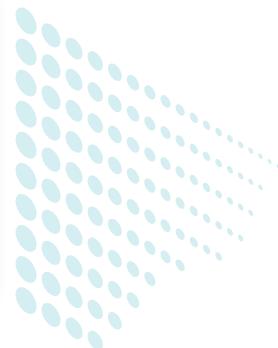
為更廣泛闡述休憩用地的概念，同時反映現時休憩用地的多樣性，我們建議更新休憩用地的定義，以彈性地包括一些廣為公眾人士使用，而非位處「休憩用地」用途地帶內的戶外公共休憩空間。擬議休憩用地的定義「一般指在現有或擬建發展區內使用者可易於到達享用，並具有康樂及美化市容價值的戶外空間」。按照新的定義，休憩用地的涵義會更廣闊，包括由政府、公共機構和私人機構所提供之管理的設施內的露天休憩空間，可供公眾及有關使用者享用。



休憩空間網絡示意圖

供應標準

為落實《香港 2030+》中倡議提高城市宜居度的策略方向和回應公眾期望，研究擬議把休憩用地的規劃標準由現時的每 100,000 人提供不少於 20 公頃（即每人 2 平方米）提高至每 100,000 人提供不少於 35 公頃（即每人 3.5 平方米）。



對於現時已發展的地區，雖然短期內未必能提供更多休憩用地，我們期望可透過綜合市區更新項目或公 / 私營機構的重建項目等逐步改善情況。研究亦積極鼓勵在私人發展項目內提供附屬休憩用地。



現有例子包括位於九龍灣一個商業項目的公眾休憩空間（左）及於觀塘綜合發展項目內的公眾休憩空間（右）





選址指引

休憩用地必須視為獨立的土地用途處理，並應設於適當的地點以服務有關使用者。

在規劃公眾休憩用地時，我們建議以下選址準則：

1 可達性

鄰舍休憩用地最好設於鄰近住宅或工作場所 400 米的範圍內（相等於約 10 分鐘步行距離）。地區及區域休憩用地應設於面向街道、方便到達的地點，最好設於公共交通設施（包括鐵路站和公共交通交匯處）400 米的範圍內。

2 用地協調和協同效應

休憩用地必須與相鄰土地用途及其四周用地協調。需留意一些會吸引大量訪客的休憩用地，以及用地內的設施可能會影響到附近的居民，在選址時宜謹慎配置 / 設計來降低對鄰近居民的影響。

3 善用未被利用的公共空間

應盡量推廣美化和翻新未被利用的公共空間作為指定休憩用地。

例子：

- 1 透過於私人發展項目內提供公共休憩空間，實踐可達性
- 2 體育場地可與遊樂場及海濱長廊，產生協同效應
- 3 把未被利用的街巷營造成休憩用地



設計指引

此外，研究建議六大設計指引，以締造可吸引遊人散步、逗留和享用的優質休憩空間：



地方營造及功能

應考慮休憩用地的環境、當區特色、使用者和使用特徵，尋求機會發揮地方營造的效果，整體顧及相鄰空間的用途和設計，以及加強協同和活力。休憩用地的設計應該靈活地帶出動態和靜態功能，並鼓勵面向主要街道部分創造活力，與地面行人建立視覺聯繫。透過臨時或分時段方式，公共康樂或社交活動的地方亦可塑造為休憩空間。

灣仔皇后大道東的口袋公共空間



遊戲、靈活及動態設計

休憩用地的設計應迎合更靈活、更強適應性的用途，以創造更多可能性。設計上應考慮一系列動態遊戲選項，提供多用途和隨意的遊戲空間設計，供不同年齡和能力的人士共享。同時，應考慮採用動態設計來鼓勵健體活動以促進健康和福祉，例如在適當地方提供單車徑、樓梯和坡道。



共融及跨代設計

在設計休憩用地的空間和設施類型時，應考慮不同年齡、種族和能力人士的需要和活動形式，以培養社區歸屬感。應鼓勵在適當地方讓不同使用者共享休憩空間。





安全及舒適

應提供充足的照明、清晰劃分和無障礙的通道、以及通用設計，並利用足夠的保護裝置來提高安全性。同時，應提供足夠的遮蔭、綠化及水體、座位，以及選擇合適的顏色、材料和設施設計，提高舒適度。

九龍灣臨福街休憩處



可達性及通透性

休憩用地應促進與相鄰行人徑 / 目的地之間的無縫連接，休憩用地和海濱長廊可盡量考慮使用無圍欄的設計，從外觀上增加視覺通透性，以增強可達性、步行性、互動和活力。此外，設計上可透過互相連接、安全、有趣和清晰的步行路線通往場內各處。開放的空間亦可促進空氣和自然光的滲透。

將軍澳香港單車館公園



綠化、智慧、親自然及具抗禦力的設計

應提供足夠的綠化，尤其是種植樹木和設置可進行活動的草坪。為響應可持續發展並適應氣候變化，鼓勵在設計過程中採用智能、親自然和具氣候抗禦力的措施，例如康樂場地可同時用作防洪以及蓄水池和雨水花園。

具備排洪能力的啟德河



先導項目

研究物色數個具發展潛力的公共空間，並建議概念性設計，以闡述設計指引的應用。



黃竹坑公共空間

黃竹坑已轉型為一個商業區並將有大型住宅落成，研究考慮到新增居住及就業人口對休憩空間的需求，並享有涌尾明渠活化的契機，因而物色了鄰近黃竹坑港鐵站、毗連大王爺廟的公共空間具潛力進行美化。



先導項目的地盤毗連著大王爺廟，及有高架橋提供自然的遮蔽。

市民自發地擺放椅子供遊人休憩。

為展現研究建議的地方營造、靈活設計、舒適、可達性及通透性、親自然及具抗禦力等設計原則，研究團隊建議的概念性設計，包括：設置特色欄杆、提供靈活的「街道家具」以及提供更多座位給遊人使用。透過與發展局躍動港島南辦事處及其他工務部門的緊密合作，研究團隊的設計概念經已逐步實現。



利用中國龍作為高架橋立柱設計主題，與大王爺廟的周邊氛圍相呼應。

提供長椅供遊人於將活化的水體附近稍作休息。



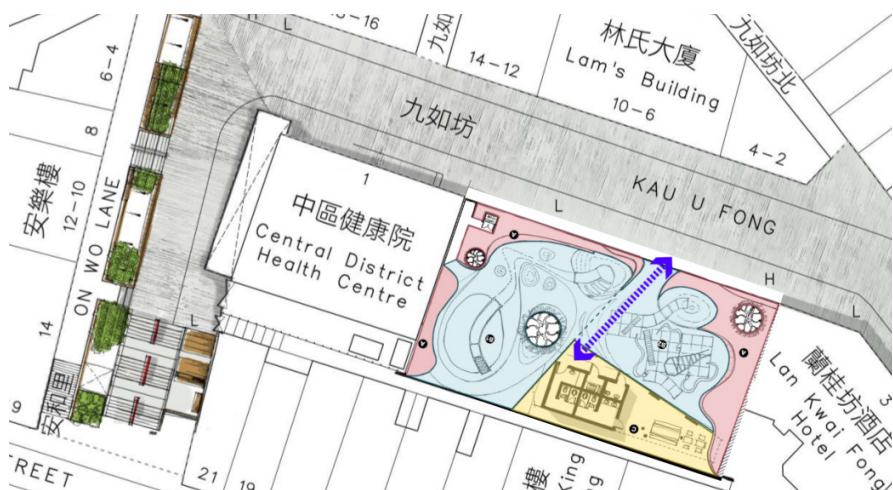
II

九如坊兒童遊樂場

九如坊兒童遊樂場以及九如坊及安和里的休憩用地，與附近的主要活動節點如元創方、嘉咸市集、新紀元廣場公共空間及百子里公園等，組成中上環區一個重要的休憩用地網絡。為呼應「新舊交融」的濃厚氛圍，改造後的兒童遊樂場擬成為充滿活力的「城市遊戲室」。主要的設計原則是回應地區特色並引入地方營造元素，採用共融和跨代的設計，以富適應性的設計，創造既具彈性亦兼顧安全性的用途來切合研究建議。

遊樂場設計的目標是創造宜人和具吸引力的休憩用地，以供當區居民和其他行人玩樂、休憩、聚集和逗留。研究團隊巧妙利用分區、顏色及物料來吸引注目，同時亦考慮到使用者安全。研究建議用不同高度的花盆及多樣化的灌木園景，取代遊樂場和街道的大部分圍欄，以提高視覺質素和通透性，並沿著遊樂場和九如坊南面步行徑的座位，營造綠意背景。

建築署會在詳細設計階段適當納入此概念設計。



圖示

擬議新園景區及特色
花槽座椅

兒童遊樂區

翻新的洗手間及有蓋
休憩處

←→ 主要視覺及行人走廊

九如坊 / 安和里及九如坊兒童遊樂場先導項目概念設計圖



九如坊兒童遊樂場的現況



兒童遊樂區初步設計的示意參考



九如坊 / 安和里

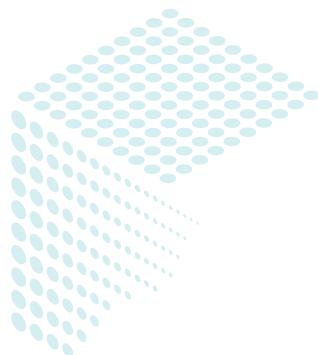
另一個先導項目包括九如坊及連接安和里和歌賦街的樓梯。

先導項目的願景，是將沿著樓梯和毗鄰安和里的臨街商店締造社交互動區域。研究建議沿樓梯增設特式欄杆，通過特別設計提供更寬闊的扶手和方便依靠的外形，讓遊人間歇休息和聚集。沿安和里可設置木製台階擺設盆栽，增加整體綠化。新設的木製梯級座位及屏風，可延伸至安和里的邊緣，令街道兩旁創造更佳的行人環境，提供新的社交聚腳點。同時建議將現有的行人路街燈和欄杆更換為復古設計，樓梯下的行人路護柱亦建議移除，加強休閒聚集的空間。

這個先導項目，將有賴民政事務總署及其他工務部門的協助落實。



圖（一）



圖（二）

根據實地考察及與相關部門合作得出以上初步設計

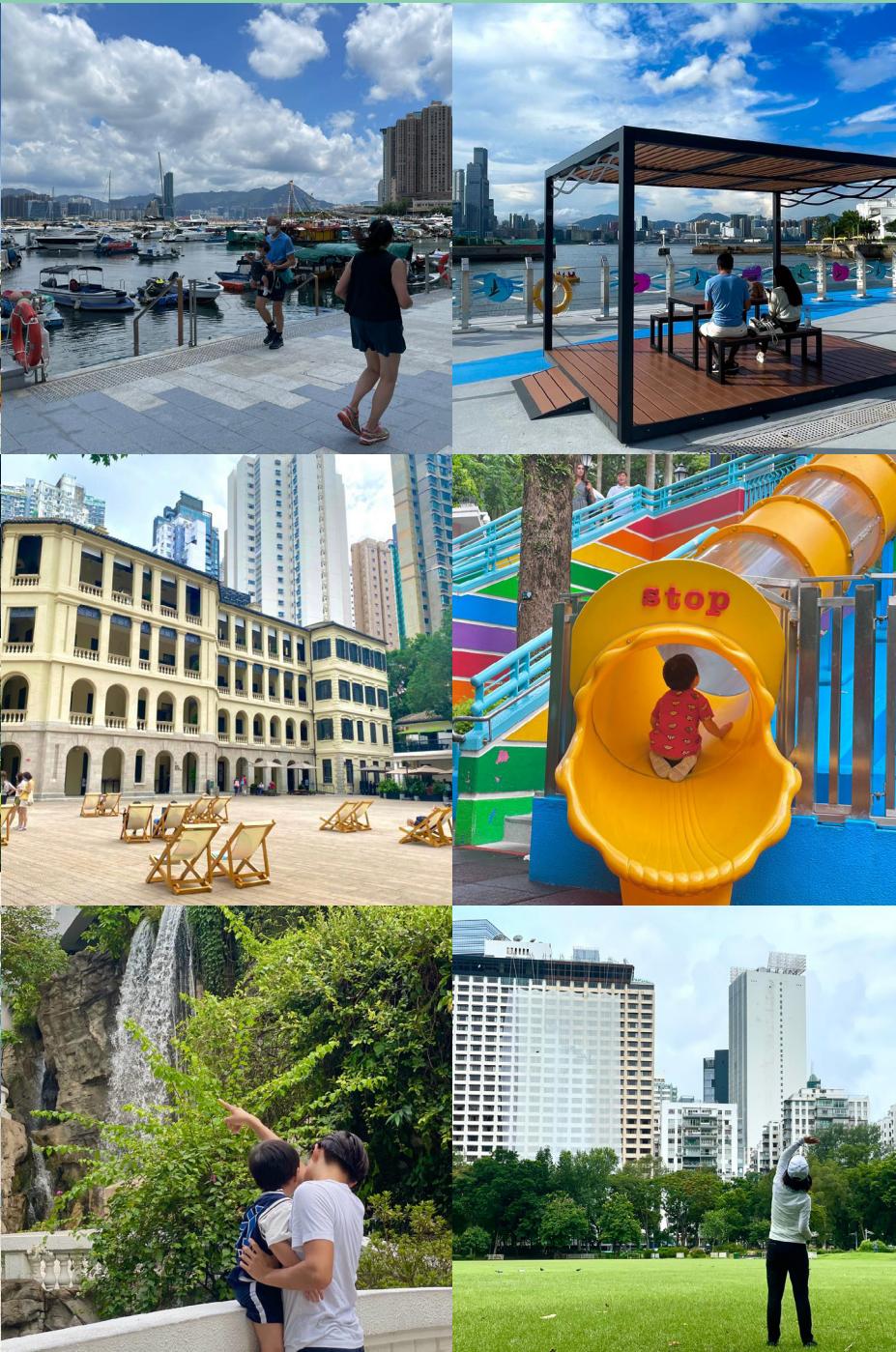
圖（一）及圖（二）：
安和里先導項目的現況及概念性設計



未來路向

是次研究與《香港 2030+》的願景息息相關。研究的建議將為日後修訂《香港規劃標準與準則》第四章休憩用地部分提供基礎。我們期望有關的研究結果可為相關政府部門及私人業界提供指引，繼續攜手為香港營造更宜居的環境。





專題

展城館 「繼往創未來」

展覽

背景

發展局及規劃署為慶祝回歸二十五周年在展城館合辦了一個以「繼往創未來」為主題的特備展覽，於二零二二年七月初揭幕，為期約六個月。展覽回顧香港過去 25 年在城市規劃和基礎建設方面取得的成果，同時展望香港未來的發展，以及推廣香港作為一個宜居、具競爭力及可持續發展的「亞洲國際都會」的願景。

從高空俯瞰戶外展覽，可以看見數字「25」，象徵着香港特別行政區成立 25 周年。



展覽旨在加強市民對香港城市規劃及基建發展的了解，引發大家對未來發展的思考和交流、集思廣益，以及讓廣大市民體會到香港背靠祖國、面向世界的獨特優勢。展覽從規劃及基建發展方面說好香港故事；帶出秉承過往的佳績，憑著信心、希望，透過規劃和基建發展的努力，為香港創出美好將來的訊息。

回顧與展望

設於地下的「回顧與展望」展區，利用 2 分鐘的短片，帶大家走進時光隧道，細數自 1997 年至今香港經歷的大事。在 270 度廣角視頻空間及原創主題音樂的氛圍下，將回憶化成前進的動力，凝聚信心，並把握香港的優勢及融入國家發展大局的機遇，為香港的未來譜出希望及願景。



「回顧與展望」展區



規劃理念及創新科技的應用

我們透過創新、高科技及操作簡易的展品，致力為參觀者帶來互動、身歷其境，且富有教育意義的體驗。在三樓多用途廳的「創建香港新未來」展區內，展品介紹香港的三大發展方向，透過提升宜居度及經濟競爭力，迎接經濟機遇和挑戰，及創造容量達致可持續發展，以滿足香港現時及未來社會、環境及經濟的需要和期望。展品亦帶出香港「兩個都會區」的概念性空間框架，一方面建設北部都會區成為宜居宜業宜遊、以創科為經濟引擎的都會區，另一方面在維港都會區構建第三個核心商業區。

利用全港首個大型 L 形互動 LED 裝置，提供沉浸式的互動體驗。

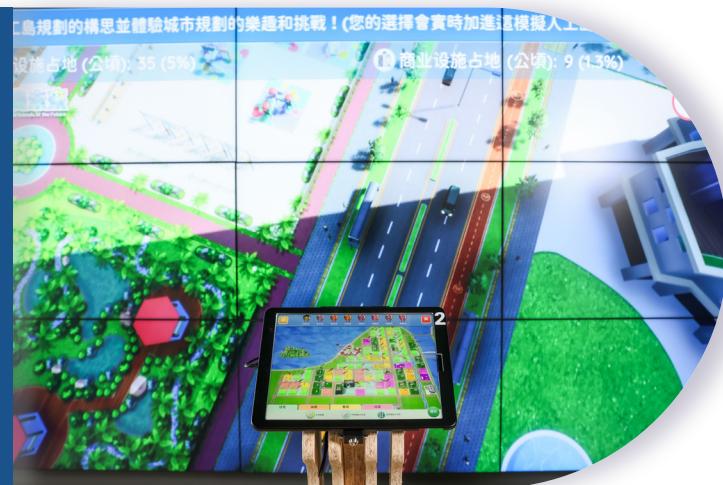


透過富有互動性的展品，我們把上述的規劃理念及發展建議，變得更加容易理解。其中最為矚目的展品是全港首個大型 L 形互動數碼化香港地圖，參觀者可親身探索全港交通基建網絡及未來發展的「亮點項目」地理位置。當訪客踏上 LED 互動地圖上「亮點項目」的觸發點，相關簡介影片便會在 LED 幕牆上播放。



展品配備動態追蹤感應器，只要踏上 LED 互動地圖上「亮點項目」的觸發點，相關簡介影片便會在 LED 幕牆上播放。

我們把在交椅洲人工島上建議的規劃原則，如 15 分鐘社區和生態海岸線展示予大眾；而城市規劃互動遊戲讓公眾了解佈局規劃及其考量，同時提供了一個有效的平台，以智慧互動方式收集公眾對未來人工島上土地用途的意見。



「建島未來」城市規劃互動遊戲

合作籌備

是次展覽有賴 20 多個政策局、部門及機構參與和提供不同項目的資料，令展覽內容更為豐富和全面。

「三大發展方向」的一組互動屏幕內展示 40 多個民生、交通及基建項目，讓大眾感受政策局 / 部門 / 機構的努力。



LED 互動地圖採用了地政總署提供的航空照片及相關部門提供現時及未來交通網絡資料，市民可在平台上觀看，一目了然。



與土木工程拓展署合作開發「建島未來」城市規劃互動遊戲，讓公眾了解交椅洲人工島佈局規劃及其考量。



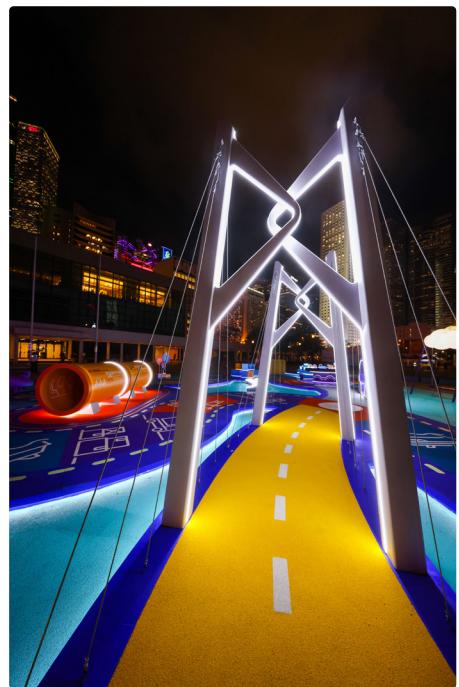


戶外展區

除了展城館室內展覽，我們亦利用在展城館毗鄰的愛丁堡廣場，以香港作為「門廊」為設計概念打造了「大未來歷棋」戶外展區。透過巨型棋盤展示與海、陸、空三方面基建相關的有趣知識，配合大型實體模型裝置和擴增實景遊戲，吸引眾多市民參與，讓他們認識香港在發展交通基建方面的成就，以及香港與粵港澳大灣區及世界各地互聯互通的優勢。



「大未來歷棋」戶外展區



大型實體模型裝置



擴增實景遊戲



全民公眾參與

我們積極主動在展覽中貫徹共融的原則，方便身體有障礙的人士參觀。設計展品特別裝置前，我們先諮詢持份者，為視障人士設計了觸感圖標和凸字，以及為輪椅使用者配備無障礙設施。

除了歡迎個人訪客參觀外，亦透過多種渠道帶動公眾參與，例如為區議員、專業機構、學校等舉辦導賞團及為公眾籌辦各式各樣的活動和工作坊。



為視障人士設計了觸感圖標和凸字及語音導航，以及為輪椅使用者配備樓梯機

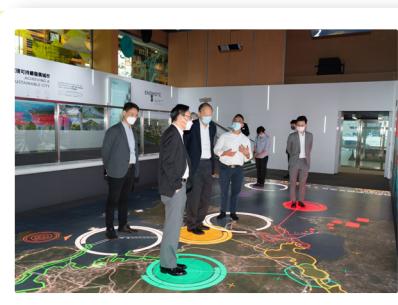
導賞團



區議會



社區團體



專業 / 官方團體

活動和工作坊



海濱速寫工作坊



光影樂遊



中環築蹟導賞團

是次展覽以創新、智慧、共融，及可持續發展的展品呈現香港未來規劃，並透過不同方式邀請公眾參與其中，促進了規劃專業和公眾之間在規劃議題上的知識交流。展覽共錄得 264 000 參觀人次，廣泛獲得約 600 則本地及海外媒體的報導，在社交媒体平台上的曝光次數達 130 萬次和錄得 174 000 次互動，證明了展覽備受本地及海外各界關注，從而提升了香港的國際形象。



創意有趣的展品受到公眾廣泛歡迎

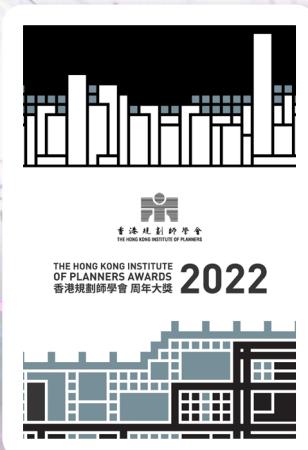
社會各界對展覽一致好評，其創新的設計意念獲國際獎項表彰。



Hong Kong & Bay Area Design Awards 2022 金獎及銀獎



A' Design Award 2022 金獎及銀獎



香港規劃師學會周年大獎 2022
- 推廣香港規劃榮譽獎



金點設計獎 2023



MUSE Design Awards 2022 兩項金獎



Shanghai Design Awards 2023 金獎及銀獎和 GOV Design Awards 2023 兩項銀獎



iF Design Award 2023 兩獎項



FX International Interior Design Awards 2022 最終入圍獎