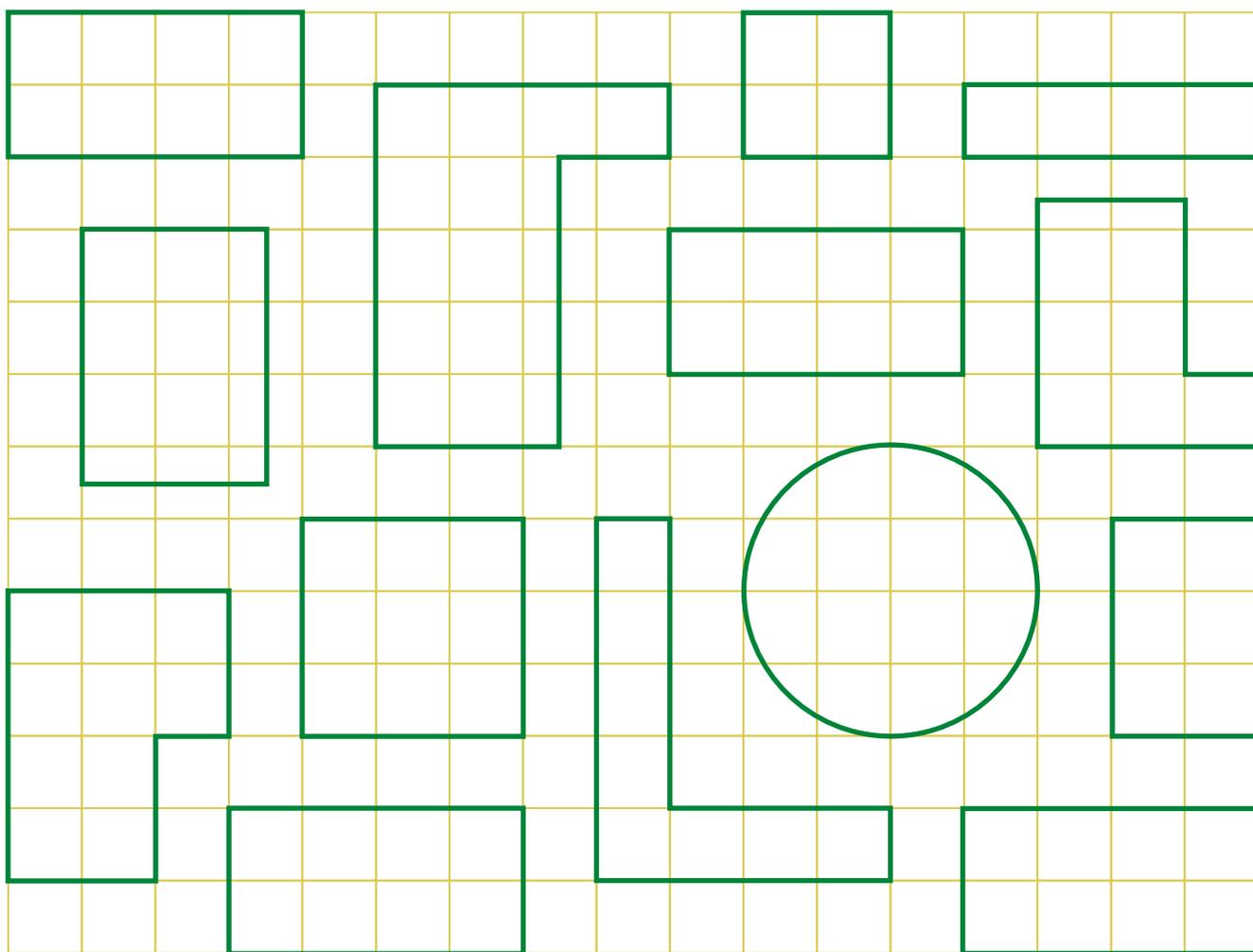


香港规划标准与准则

第十一章

城市设计指引



目 录

1. 引言	1
城市设计	
2. 背景	1
3. 地理设计环境	2
4. 城市设计的基本要素和特点	2
5. 应用范围	3
6. 城市设计指引	3
6.1 一般的城市设计考虑因素核对表	3
6.2 特定的主要城市设计课题的指引	5
(1) 市区边缘地区和乡郊地区的结集程度和密度	5
(2) 发展建筑高度轮廓	6
(3) 海旁用地	11
(4) 公共空间	16
(5) 街景	18
(6) 文化遗产	26
(7) 观景廊	29
(8) 建筑物的外露支柱	29
7. 特定的主要土地用途的指引	29
8. 实施	30

空气流通

9.	背景	30
10.	整体目标、应用范围	31
11.	空气流通意向指引	32
11.1	主要原则	32
11.2	地区层面	32
	(1) 地盘布局	32
	(2) 通风廊 / 风道	32
	(3) 街道布局的定向、模式及扩阔街道	34
	(4) 海旁用地	35
	(5) 高度轮廓	36
	(6) 休憩用地及行人区的绿化和分布	37
11.3	地盘层面	38
	(1) 平台建筑	38
	(2) 建筑物的排列	39
	(3) 建筑物的透风度	40
	(4) 建筑物的高度和外形	41
	(5) 园景美化设施	41
	(6) 外伸的障碍物	42
	(7) 冷质物料	42
12.	空气流通评估	43
13.	结论	43

图

图 1	市区边缘环境：市区与乡郊地区之间的过渡，须经过深思	5
图 2	确立不受建筑物遮挡地带以保存山脊线景观	6
图 3	瞭望点	7
图 4	不同地区的发展项目，规划不同的建筑物高度轮廓 / 结集程度	8
图 5	与新市镇独特地形和景观环境相配合的发展	9
图 6	位于文娱 / 商业中心的地标	9
图 7	市镇中心内的视觉调剂和缓冲空间	9
图 8	香港的景色区	10
图 9	乡郊地区不协调的建筑物高度 / 结集程度	10
图 10	充满活力和多姿多采的海旁活动	12
图 11	不相协调的海旁土地用途	12
图 12	避免在海旁地区进行大型基础建设计划	13
图 13	设计优美的低矮海旁发展	13
图 14	海旁地区与内陆之间的观景廊	14
图 15	避免形成「墙壁效应」及发展出高低有致的高度轮廓	15
图 16	尽量方便行人前往海旁地区	15
图 17	利用平台在令人显得矮小的高大建筑物加重人本比例	17
图 18	休憩用地内能够吸引目光的地标景物	17
图 19	在平台层辟设的休憩用地	18
图 20	建立视觉连系以引导行人前往休憩用地	18
图 21	安全、清洁和交通方便的行人环境	19
图 22	方便残障人士使用的通道	20
图 23	符合「交通需求线」的户内行人路线	20
图 24	街景生气洋溢：共存而多样化的用途及活动	21
图 25	路旁植树	22
图 26	高质素的街道装置	23
图 27	避免路牌杂乱无章	24
图 28	纾缓行车天桥视觉影响的措施	24
图 29	以通道连接商场，胜于兴建单独式的行人天桥	25
图 30	指定交通专用道路的概念	26
图 31	为历史文物提供适当的环境	27
图 32	保存或扩阔眺望历史文物的景观	27

图 33	新旧建筑物在比例上互相辉映	28
图 34	尽量减轻建筑物外露支柱在视觉上的负面影响	29
图 35	主要通风廊	33
图 36	由道路、休憩用地及低矮楼宇连成的通风廊	33
图 37	风道	33
图 38	利用非建筑用地的配置以辟设风道	33
图 39	街道布局的定向	34
图 40	街道布局模式	34
图 41	扩阔街道/ 后移建筑线	35
图 42	海旁建筑物应避免对风造成阻挡	35
图 43	高度轮廓的差异可促进空气流动	36
图 44	在高密度/ 高楼大厦密集地区内的纾缓空间	36
图 45	休憩用地内应尽量多种植物	37
图 46	行人区内高大茂密的树木	38
图 47	减少平台的上盖面积以提供更多地面休憩用地	39
图 48	梯级式的平台设计	39
图 49	建筑物之间应留有空间以改善通风	40
图 50	高楼的排列应将风引导向下吹至路面	40
图 51	平台与楼宇之间留有空间以促进空气流通	41
图 52	梯级式的高度轮廓可令风转吹向较低的地方	41
图 53	广场内高大茂密的树木	42
图 54	外伸的招牌应采用垂直型而非横向型	42

表

表 1	商业地带的设计指引	44
表 2	住宅地带和乡村的指引	46
表 3	工业地带的设计指引	50

城市设计指引

1. 引言

- 1.1 为了提升香港作为世界级城市的形象，以及改善我们建设环境的质素，规划署先在二零零三年完成了「香港城市设计指引」研究(下称「城市设计研究」)，再在二零零五年完成了「空气流通评估方法可行性研究」。
- 1.2 本章所载的城市设计指引，是根据上述两项研究的结果和建议制订的。内容涵盖主要的城市设计及空气流通课题，旨在从宏观及微观层面上缔造美感和功能兼备的环境。

城市设计

2. 背景

- 2.1 简单来说，城市设计犹如艺术创作，可以创造一个美好的环境，亦是城市规划中一个重要的元素。对于香港这类人烟稠密的动感之都，城市设计尤为重要。它关乎建筑群整体的视觉影响、人与环境之间的连系、活动空间的建立、市容和公共空间，以及改变整体城市景观的过程。城市设计就实体和空间的配置，以及建筑形式的组合及其与四周空间和环境的立体关系，制定一个大纲，以达致环境美化和高质素的社会文化。
- 2.2 要为香港建立一个高质素、符合可持续发展原则的优质建设环境，在规划和发展过程中，须充分考虑城市设计的概念和原则。
- 2.3 规划署于二零零三年完成「城市设计研究」。目的是拟备一套城市设计指引，推动市民认识城市设计上的考虑因素，并作为评核城市设计的大体纲领。下文各节详载根据「城市设计研究」的结果和建议而制订的参考性城市设计指引。

3. 地理设计环境

3.1 香港山峦环抱，海滨蜿蜒伸展，并有天然海港横贯其间。这地理环境对城市形貌有以下重要的影响：

- (a) 围绕维多利亚港和背靠鲜明山脉的发展，树立了我们的城市的面貌；
- (b) 香港的陡峭地形促使各区的城市发展集中在平地和填海土地上，绵延的山脉则构成城市的天然背景；以及
- (c) 山脉将香港分割成数个各具特色的景色区。虽然这些景色区的发展形式或密度各不相同，但不一定影响毗邻的景色区。

4. 城市设计的基本要素和特点

4.1 城市设计应着重表现香港优美特色的基本设计要素。改善香港建设环境中未如人意的部分，并保存和巩固香港的特色，是整体城市设计的方向和概念。

4.2 香港的城市设计要素包括：

宏观层面：都市形象

- 天然环境
- 海港
- 山脊线
- 基础设施
- 环境保育
- 地区特色和市容
- 轴线规划
- 都市模式和外形
- 门廊
- 功能分区
- 土地用途和活动

中观层面：建筑物和空间

- 建筑物的组合
- 建筑设计和风格
- 都市空间和城市广场
- 街道及其模式
- 观景廊
- 结集程度和高度
- 地标
- 休憩用地和公园
- 行人路和行人连接通道
- 建筑物之间的连接和融合

微观层面：用者与环境的关系

- 人本比例
- 和谐
- 街道设施
- 用料、色彩和材质
- 渐变
- 街景
- 广告和指示牌

5. 应用范围

5.1 香港有本身的发展需要，所采用的城市设计概念，均须切合香港的需要。因此，城市设计指引不应作出过份严格的限制和规定，而是造就有创意的设计。在发展机会容许的情况下，我们应积极做好城市设计，以达到下列目的：

提升质素：透过创造与天然环境互相配合的优质环境，改善市民的生活质素。

融合灵活：制定一套融合灵活及持续的城市设计指引。

提倡活力：提倡多元和富活力的香港精神。

保持弹性：提供弹性，让创新的意念和计划有机会落实。

5.2 由于城市设计涵盖多个不同范畴，并可能涉及不同的价值观，因此在应用这些城市设计指引时，亦应参考《香港规划标准与准则》内的其它相关篇章，以作出平衡。

6. 城市设计指引

6.1 一般的城市设计考虑因素核对表

6.1.1 以下的核对表，可用以评估规划和发展建议所涉及的城市设计问题：

宏观层面

天然环境

- 天然环境的主要特点 / 组成部分
- 天然景观、文化或社会经济资产在地理和视觉景象质素上的直接及间接影响
- 配合天然环境和景观

人造环境

- 城市环境
- 添加城市特色及创造高质素环境以促进城市景致
- 地标的适合性及所产生的视觉影响
- 视觉景物的适合性及显见度
- 景观和发展模式方面的协调
- 整体高度轮廓和结集程度的协调
- 地方特色的增强
- 与历史文物环境的协调

中观层面

天然环境

- 对天然景观在地理和视觉景象质素上的直接和间接影响

人造环境

- 地点的合适
- 与现有观景廊的关系
- 对光线透射和空气流通的影响
- 与街道模式的协调
- 地标的适合性及所产生的视觉影响
- 整体高度轮廓和结集程度的协调
- 与地区文物的协调
- 对四周环境的影响

微观层面

天然环境

- 在功能上与天然环境的配合
- 与当地天然景观的配合

人造环境

- 适当配合街道环境和功能
- 方便行人的环境
- 人本比例和提升质素
- 空间感的建立

6.2 特定的主要城市设计课题的指引

6.2.1 下文各段载列关于特定的城市设计课题的指引。

(1) 市区边缘地区和乡郊地区的结集程度和密度

市区边缘地区

6.2.2 市区边缘是指已发展的市区与尚待发展的乡郊地区的接壤处。在边缘地区进行发展的一般原则，是尊重天然环境、为发展区适当定界(图1)，以及在市区与乡郊地区之间提供视觉和地理上的连系。这些连系必须稳固，以促进居民的心境健康，从而有助提升生活质素。视觉连系应包括可观赏附近天然景色的主要观景廊，如可能的话，这些视觉联系应一直伸展至市区的中心。

乡郊地区

6.2.3 乡郊地区的建筑物高度、结集程度和建筑外形，应与乡郊环境和现有发展(例如传统乡村)和谐协调。应鼓励采用不同的建筑风格，以免发展项目流于刻板或单调，同时应避免兴建与附近环境互不协调的「突兀」建筑物。

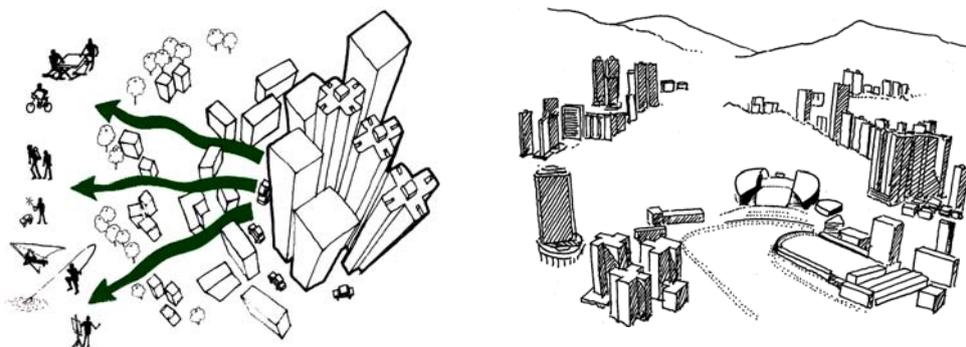


图1 市区边缘环境：市区与乡郊地区之间的过渡，须经过深思

(2) 发展建筑高度轮廓

6.2.4 由于普遍地积细小，要充分用尽发展密度，以往只好不断进行高空发展，结果造成香港今日楼高街狭的城市外貌。扯旗山和狮子山的山脊线，构成城市的天然背景，是香港著名的景色。但随着日益增多的高楼大厦，这山脊线已受到遮挡。此外，在大屿山和新界等的山脊线和山脉，为新市镇与郊野公园之间定出分界和城市的远点标志。

6.2.5 市民普遍认为山脊线 / 山峰是香港的珍贵资产，在进行发展时必须格外考虑，加以保护。在香港采用发展高度轮廓，目的正是要维持并加强城市与天然景色，特别是与山脊线 / 山峰的关系。为保护维港两岸的重要山脊线 / 山峰和山峦的景观，从主要和人流汇聚的瞭望点望向的山脊线应维持一个不受建筑物遮挡地带。《都会计划(一九九一年)》所载的指引建议设立一个 20% 至 30% 山景不受建筑物遮挡地带(图 2)，可作为初步依据，但对个别情况可灵活放宽，以及容许在适当地点出现地标建筑物以突出山脊线。

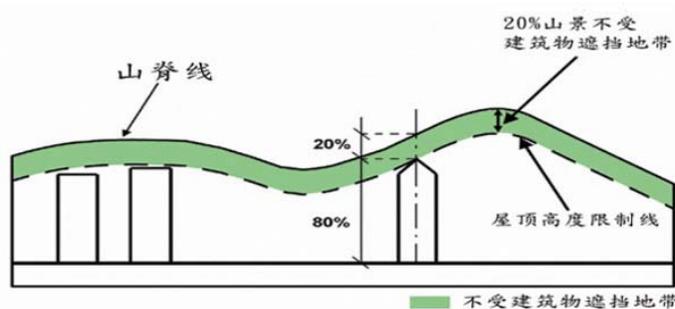


图 2 确立不受建筑物遮挡地带以保存山脊线景观

(a) 香港岛的指引

6.2.6 香港岛有优美的天然环境，扯旗山巍然耸立，遥望维港和九龙半岛。港岛北岸发展应配合扯旗山和其它山脊线 / 山峰(图 3)，以保护从九龙(特别是从西九龙文化艺术区、尖沙咀的文

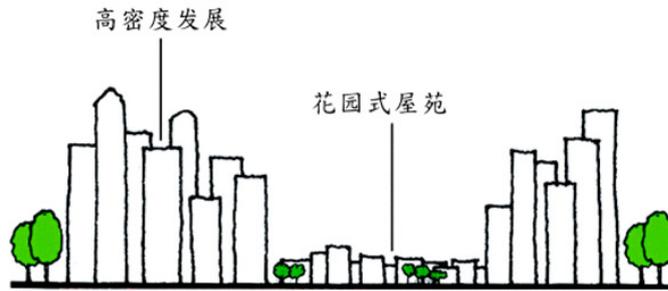


图 4 不同地区的发展项目，规划不同的建筑物高度轮廓 / 结集程度

(b) 九龙的指引

6.2.9 九龙方面，绵延不断的山脊线由狮子山一直伸展至飞鹅山。飞鹅山山势雄伟，大片的岗峦，衬托出东九龙和东南九龙起伏多姿的背景。由湾仔的香港会议展览中心、中环七号码头、西营盘的中山纪念公园和鲗鱼涌公园远眺飞鹅山和主要九龙山脊线的景观，应予保护(图 3)。在这些瞭望点的观景廊内，发展高度应避免破坏「不受建筑物遮挡地带」。

6.2.10 至于九龙的其它地方，其考虑因素与香港岛其它部分的考虑因素(第 6.2.8 段)类似。

(c) 新市镇的指引

6.2.11 新市镇的发展项目，最高的发展应位于中心地带，然后向市镇边缘地点递减为中至低层。应避免兴建与附近环境格格不入的「突兀」建筑物。新发展应配合新市镇的独特地形和景观环境(图 5)，并渐次降低建筑物高度，使新市镇与邻近的低矮发展环境互相协调和融合。可观赏山峦背景或水域景色的观景廊 / 通风廊，应予保留。在合适情况下，应在文娱 / 商业中心或核心地点建立地标(图 6)。在市镇中心，可利用低矮建筑物，例如社区会堂、学校等，作为视觉调剂和缓冲空间(图 7)。



图 5 与新市镇独特地形和景观环境相配合的发展

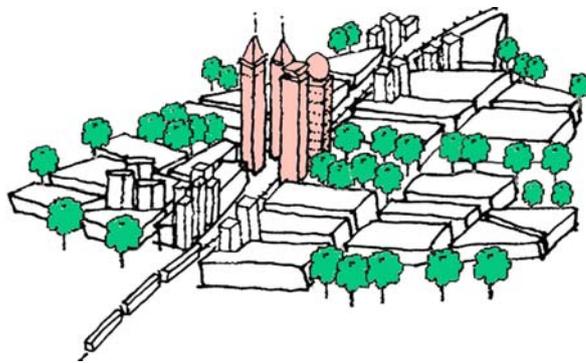


图 6 位于文娱 / 商业中心的地标

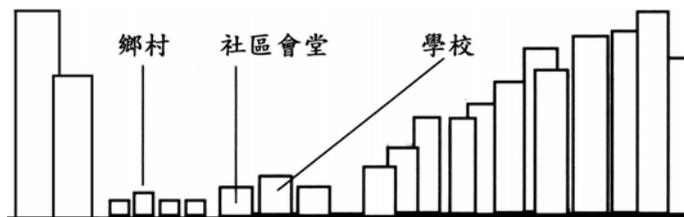


图 7 市镇中心内的视觉调剂和缓冲空间

(d) 乡郊地区的指引

6.2.12 应在各乡郊景色区内厘定适合的发展高度轮廓，以保存与市区不同的特色(图 8)。在适合的情况下，应鼓励在新的低矮发展中采用不同的建筑物高度，令近郊地区的建筑外形更添姿采和趣味。应避免千篇一律或单调乏味的建筑模式。建筑物高度和结集程度应与乡郊环境和谐协调(图 9)。在未受破坏和景观易受影响的景色区，三层是最高可采纳的建筑物高度。

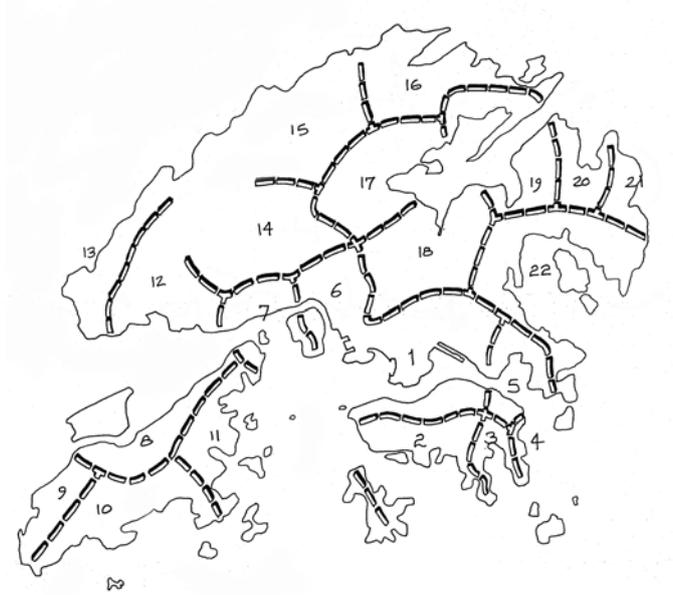


图 8 香港的景色区

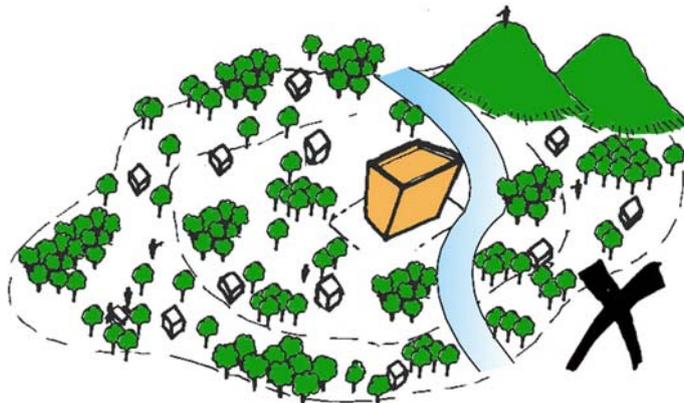


图 9 乡郊地区不协调的建筑物高度 / 结集程度

(e) 摩天大厦的指引

6.2.13 全球予人印象最鲜明突出的城市，往往有多幢高耸入云的大楼，鹤立于一般建筑物之间。建筑设计出色而且地点适当的摩天大厦，有助建立城市的形象。

6.2.14 为摩天大厦选址时，有两项主要准则：

- 环境 - 摩天大厦应坐落于适当的选址或地点，位置明显，而且与城市的整体外形相衬。建议发展应与其它城市设计目标没有冲突。
- 功能 - 建议发展应与整个城市的重要功能息息相关，例如交通运输枢纽，或具有社会或文化价值。

6.2.15 西九龙填海区的南端与尖沙咀区将形成一个新的主要高楼建筑枢纽，而「城市设计研究」建议在上址以外不应再划设同类枢纽。

(3) 海旁用地

(a) 理想和目标

6.2.16 城市规划委员会就维多利亚港所订立的理想，是务求维港成为富吸引力、朝气蓬勃、交通畅达及象征香港的海港，成为港人之港、活力之港。有关设计目标是：

- 完善维港规划，增强港人和维港的连系；
- 增添优美景致，让市民尽览维港风光；
- 增添维港魅力，促进旅游事业；以及
- 鼓吹富创意的建筑设计及提供规划完善的设施、休憩用地和行人道路网，促进多元化的活动，缔造优美海滨环境。

6.2.17 维港是香港市民的特别天然资产，应受到保护。在维港内进行填海工程，必须确保环境质素，以及符合可持续发展和在海港内不准进行填海工程推定的原则。

(b) 功能多元化

6.2.18 沿海旁应预留用地作文娱、旅游相关、康乐和零售用途。应藉多元化的活动和功能，为海滨注入生气，营造享乐气氛(图 10)。应鼓励在海旁进行富视觉趣味和可吸引人观赏的活动。如可行的话，应为一些静态的活动，例如钓鱼和放风筝，提供方便。应避免海旁区出现会间断海滨长廊的不协调土地用途，例如货物装卸区(图 11)，以及一些位处海边会在视觉上和实际上构成障碍的大型基础设施(道路是其中一例)(图 12)。

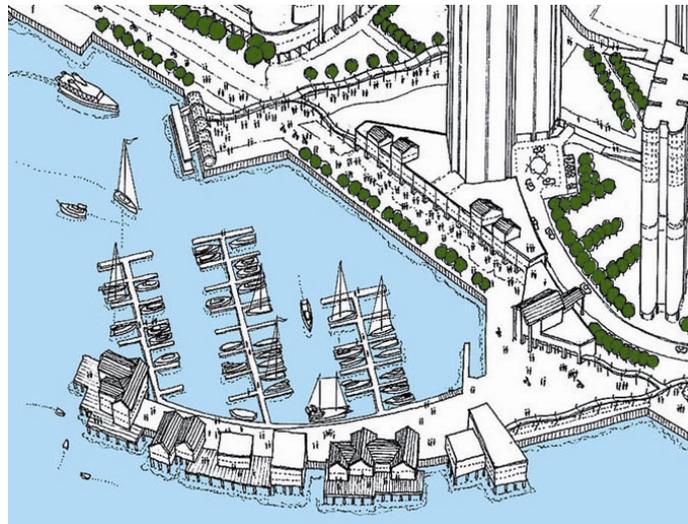


图 10 充满活力和多姿多采的海旁活动

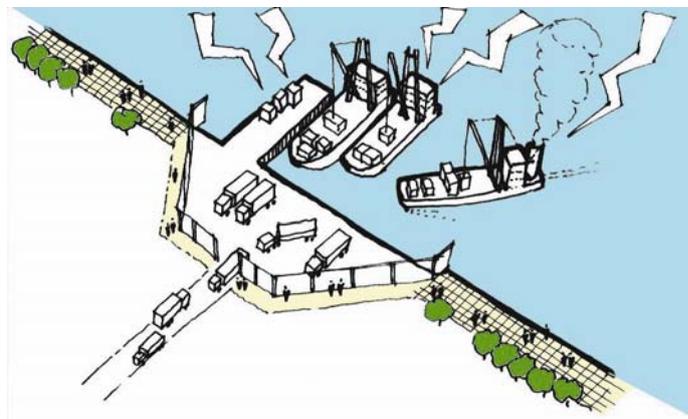


图 11 不相协调的海旁土地用途



图 12 避免在海旁地区进行大型基础建设计划

- 6.2.19 如可行的话，应辟设连贯的海滨长廊，让公众消闲遣兴，可以踱步、缓跑、踏单车、垂钓作乐，甚至闲坐其间，各适其适。应鼓励在海旁加入一些富趣味的聚脚点，例如园景美化设施、休憩处、观景区、步道和小码头，令海旁地区更添活力。

(c) 设计

- 6.2.20 海旁发展应着重于美化海滨的形貌，以及配合海滨的环境布局。在适合的情况下，应在适当地点设立地标，例如在海港的入口，或竖立地区标志。楼宇体积会产生重要的视觉影响。在显著的海旁位置，应选用适当的积比率、楼宇高度和分布。设计优美的海旁建筑，则更值得鼓励(图 13)。

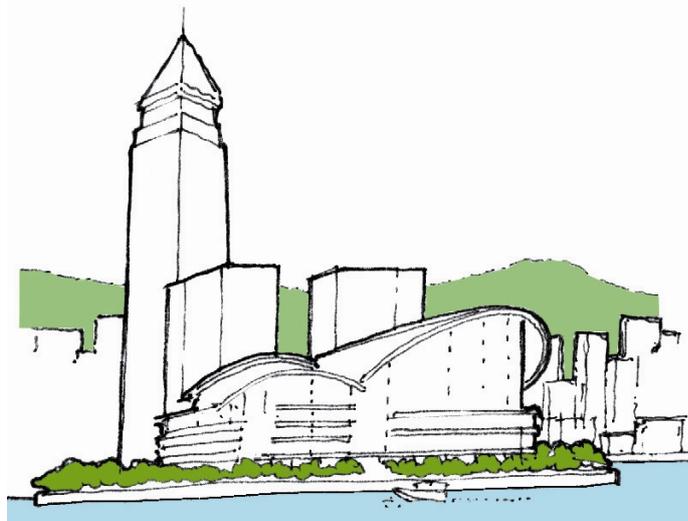


图 13 设计优美的低矮海旁发展

(d) 建筑物的高度和外形

- 6.2.21 建筑物的高度和空间应与以人为本比例有一定关系，令使用者感到方便、易于适应，并认同其设计。香港地少，很难完全做到以人为本，但可透过善用不同空间、园景美化和街景等，改善这个情况。用以人为本的标准来改善公共屋邨和私人屋苑的设计，有助纾缓压力。
- 6.2.22 建筑群应加入一些设计独特的建筑物和枢纽区，并让人从海旁看到内陆景观(图 14)。应鼓励发展多元化的建筑群，避免海旁的面貌单调乏味。

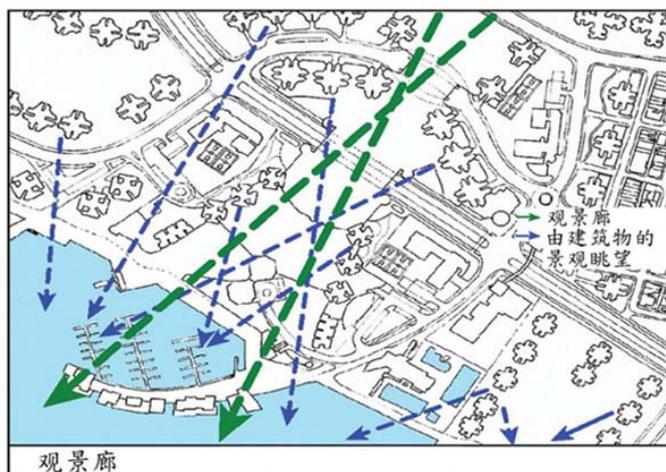


图 14 海旁地区与内陆之间的观景廊

- 6.2.23 较高的建筑物应建于内陆地区，而较低矮的建筑物则在海旁地区，以避免海旁充斥高楼大厦，并同时增加从市区眺望海景的可观度。在海旁的建筑物，在规模上和外墙设计上应该是配合的，以免在沿岸形成「墙壁效应」。如适合的话，应在沿岸发展出一个高低有致的建筑物高度轮廓(图 15)。在新发展区，则应考虑在沿岸指定一些地点作低矮和低密度发展。

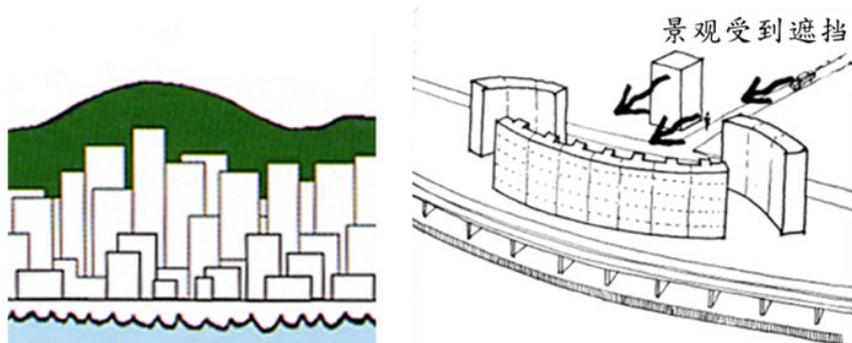


图 15 避免形成「墙壁效应」及发展出高低有致的高度轮廓

(e) 车流和人流

6.2.24 车辆交通和停车场通道，应只限于海旁发展向内陆的一面。应提供一个舒适的行人环境，以确保行人可以充分享受在海旁游玩的乐趣。应在海旁地区与城市核心之间提供行人通道(包括为残障人士而设的设施)，尽量方便行人前往海旁地区(图 16)。

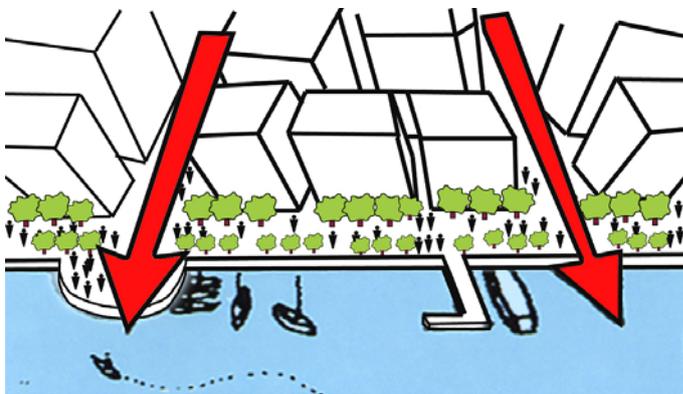


图 16 尽量方便行人前往海旁地区

6.2.25 应透过辟设海滨长廊，增加行人前往海滨的方便。可行的话，海滨长廊应沿岸边连续性伸展，同时在若干地点与内陆连接。

(f) 园景设施和休憩用地的供应

6.2.26 向内陆的一面应设有休憩用地，以吸引游人进入。每隔一段距离，亦应有休憩用地连接海

滨，以产生连贯性和观景看透度。休憩用地应按不同大小分布。如果情况适合，可考虑辟设一些较大的休憩用地，以供公众聚会或举办文化和社交活动。

(g) 海岸线的形状

- 6.2.27 香港过往的海岸线蜿蜒曲折，景致迷人，但沿海的发展有可能把海岸线和海湾拉直，造成平直而乏味的海岸线。日后如修筑海堤，应重视天然的海岸线和营造出有生气的海岸线。

(4) 公共空间

- 6.2.28 城市设计的每一个环节，都对公共空间有一定作用。下文所概述的措施，可令发展有实际增值，例如增加店铺附近的行人网络。

(a) 街道

- 6.2.29 应为街道主要两旁创造多姿多采且能应时配合的环境，令行人感到趣味，亦为街道增添活力。面向人流旺盛的街道，应鼓励设立零售铺。机房应尽量置于横街或后街。在适当的街角，可设立一些易于识别的标志和腾出更多空间，以改善街道环境和营造地方性的归属感。
- 6.2.30 应加入人本比例的设计元素，例如周边商场，作为人与建筑物之间的中介景物。建筑物的外墙和平台的边缘，尤其是地面和第一层，无论在建筑设计、建筑细节和建材选料方面，均应着重趣味性(图 17)。

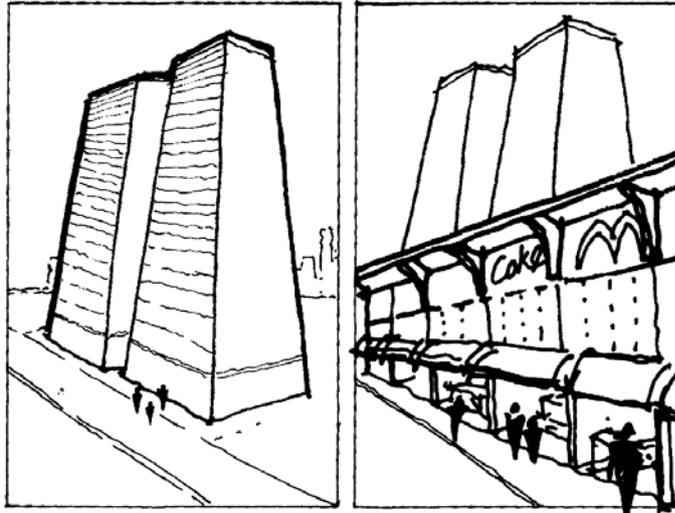


图 17 利用平台在令人显得矮小的高大建筑物加重人本比例

(b) 休憩用地

6.2.31 应鼓励辟设园景建筑与园林种植配搭得宜的休憩用地，以迎合动态及静态康乐用途在功能上的要求。详细的局部园景设计，则应配合个别地点的情况，尽量做到容易辨识和环境舒适，并为城市提供一片绿化园地。在休憩用地内，应竖立别具特色的地标景物，营造方向感和地方感(图 18)。

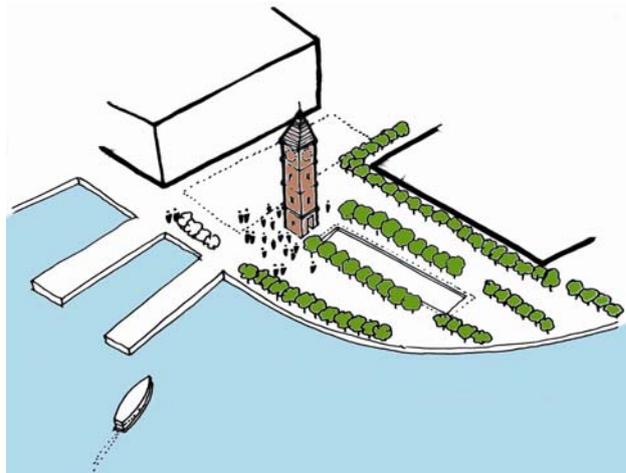


图 18 休憩用地内能够吸引目光的地标景物

6.2.32 此外，应鼓励在发展项目的地面、平台和屋顶辟设能方便使用者到达的休憩用地(图 19)。如可行的话，在进行发展时，应尽量拨出多些地面空间，以辟作园林休憩用地。

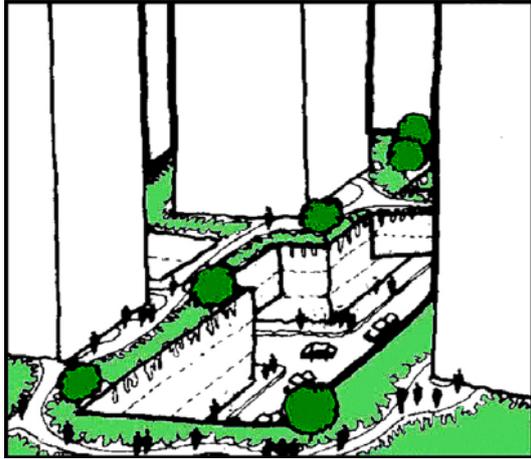


图 19 在平台层辟设的休憩用地

6.2.33 应沿街道、主要运输走廊和行人通道植树，以及辟设园景绿化区和美化市容地带，以调和呆板的人工环境。应避免把休憩用地设于边缘地区，令用地无人问津。应尽量方便公众前往休憩用地。加强空间的视觉连系，可有助引导行人前往休憩用地设施(图 20)。亦应鼓励灵活善用休憩用地，让市民得以充分享用这些设施。

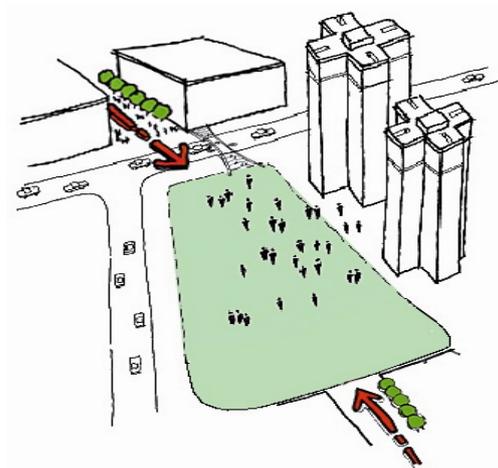


图 20 建立视觉连系以引导行人前往休憩用地

(5) 街景

6.2.34 街景一词泛指街道的整体外貌及在街道上所见的一切景物，涵义甚广。就城市设计而言，街景有以下几个重要目标：

- 尽可能确保街道的所有组成部分无论在设计、用料和建造上均质素优良；
- 力求格调一致，和谐协调；
- 尽量在核心区开发以行人为本并能吸引行人的空间；以及
- 配合人本比例的设计及残障人士 / 长者的需要。

6.2.35 街景与一个地方的整体性是有关连的。凡在街上所见的景物及所获得的体验，均涵盖在内。下文逐一谈论街景的各个组成部分。

(a) 行人环境

6.2.36 在香港作为行人，并不是一件惬意的事，遇上酷热潮湿的日子或者纳闷的下雨天，更仿佛寸步难行。改善这些问题可以从设计上着手，为行人制造遮阴效果。应为行人提供一个安全、清洁、四通八达和趣味盎然的环境，且要充分顾及局部地区气候方面的因素(图 21)，并须确保设有方便残障人士使用的通道(图 22)。应缩减平台的地面覆盖范围，以腾出更多地面作为休憩用地及进行街头活动。为方便行人流通，行人过路线应符合「交通需求线」(图 23)。应避免在交通灯位设分段横过马路处，以免对人流造成限制及令行人在安全岛等候而造成不便。

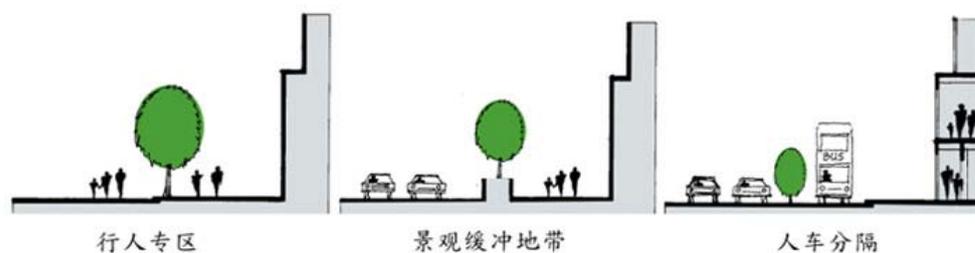


图 21 安全、清洁和交通方便的行人环境

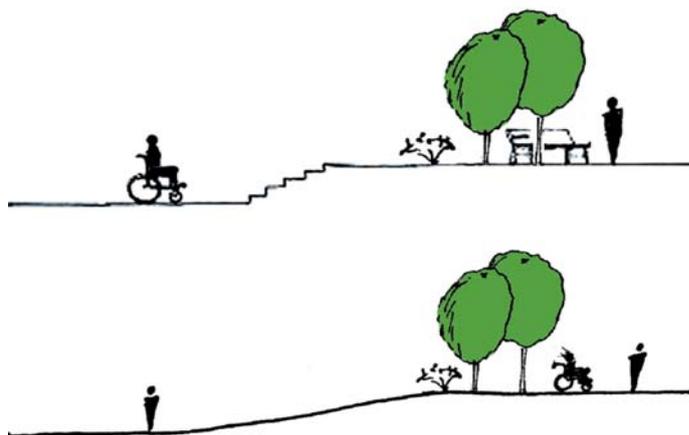


图 22 方便残障人士使用的通道

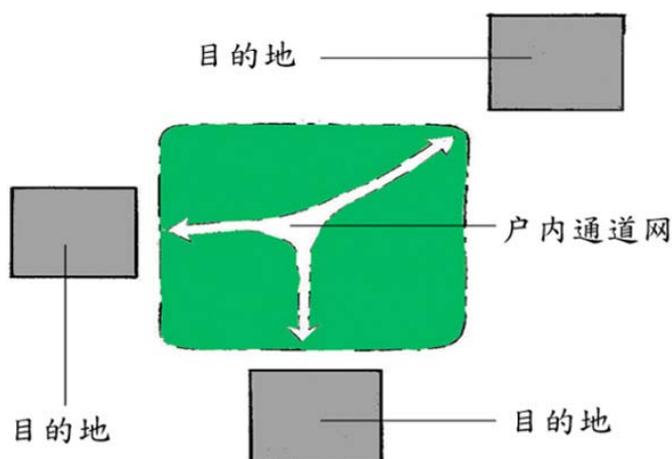


图 23 符合「交通需求线」的户内行人路线

(b) 行人道的宽度和路面

6.2.37 行人道应有足够宽度以容纳人流和街道装置，并须为公用事业设施、树木 / 环境美化设施额外预留空间。在城市旧区，行人道宽度不足以应付目前的需要，故此，在进行重建时，应设法把建筑范围后移或缩减平台覆盖范围，以扩阔这些行人道。在新发展区，则应有设计优良和较为宽阔的行人道，以创造高质素的行人环境。行人道的阔窄在定案前，应先咨询公用事业公司和相关政府部门等，务求在规划时预留的行人道阔度足以完全符合所有需求。

6.2.38 行人路面应该美观悦目和富吸引力。在可行的情况下，应尽量铺筑高质素的行人路面，例如用地砖铺砌图案、用砖或石铺砌路面。

(c) 土地用途

6.2.39 土地用途对街景的构图扮演一个重要角色。应鼓励在建筑物面向主要街道的部分创造活力动感和进行各式各样的用途，例如在行人路旁设置商铺、酒吧、咖啡茶座，并以人本比例的设计，对街景作出其它改善，从而令城市更具活力，更添生气(图 24)。应避免在这些主要临街地方设置机房或外墙死寂的设施。

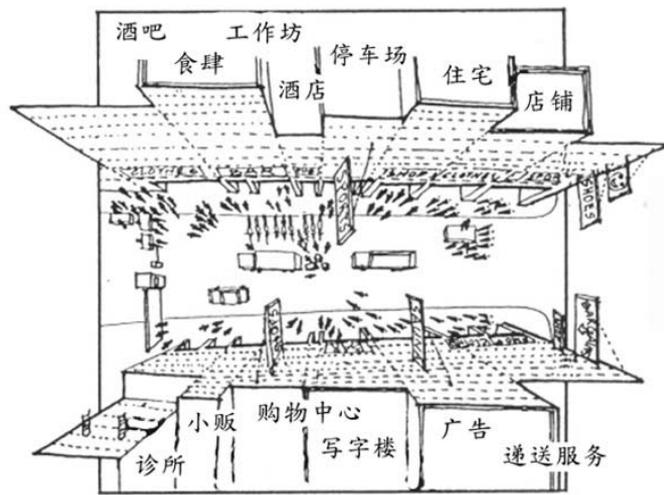


图 24 街景生气洋溢:共存而多样化的用途及活动

(d) 街道上富趣味和人本比例的设计

6.2.40 应鼓励在建筑物低层采用别出心裁的设计，或把面向街道部分设计得特出有趣，为街道增添姿采。亦可利用中型建筑物遮挡部分远处的大型建筑物，或利用建筑部分作为行人于恶劣天气下的遮盖处，以加重街道的人本比例。

(e) 园景美化(园林种植和园景建筑)

6.2.41 应沿路旁植树和提供优质的园景建筑，例如铺砌路面、放置雕塑等，可改善街道环境。种植树木、设置灌木树圃及进行园景美化，可柔和石屎街道及减低街道环境受热机会(图 25)。为街道塑造风格时，要小心选择树木和灌木的品种，特别是须留意这些植物在风景上的效果和四季色彩变化(例如花叶的颜色)。为确保行人路径有树荫蔽，必要时或须选择既粗壮又可抵受交通废气的植物品种。新发展区(例如填海区)可进行园境美化的空间较多，应该预留大量园景用地，以便与休憩用地融合为一个格调一致的休憩用地架构。路旁树木的树根应避免妨碍地底公用设施(例如喉管和电缆)。

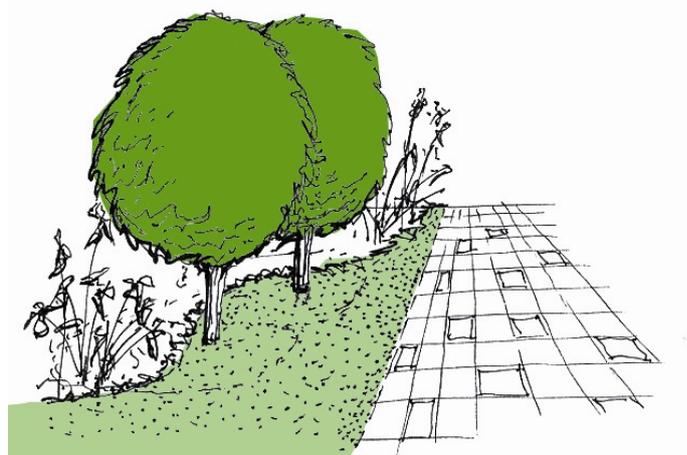


图 25 路旁植树

(f) 街道装置

6.2.42 应提供高质素的街道装置，以配合该区或邻近发展的风格(图 26)。在商业和旅游区应避免千篇一律的街道装饰。应考虑设置高质素设计的座椅、行人指示牌和旗杆，以建立地方感。至于其它地面上的装置如电话亭、消防栓、邮筒和有盖巴士/电车站，亦应采用优美的设计。应容许在街道上竖立小型地标，例如富特色的入口、雕塑或园林景色，让驾车人士和行人可藉以辨别方向。街道装置、过路处、凹凸

纹路面铺设、凸字资料板等的设计，须充分顾及残障人士的需要。

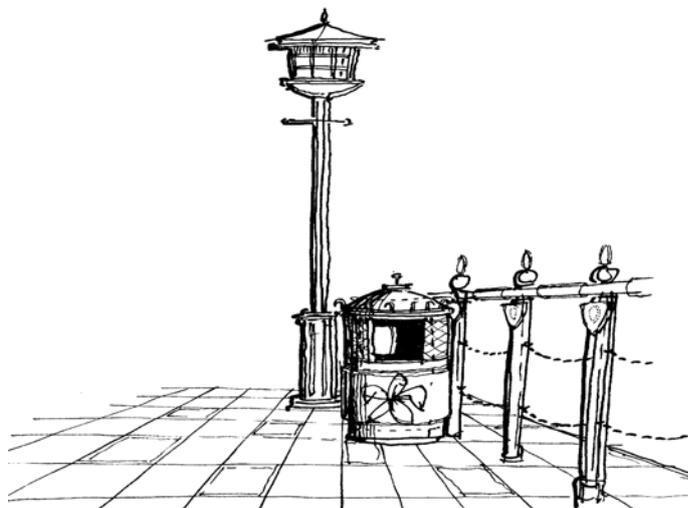


图 26 高质素的街道装置

- 6.2.43 在提供与道路 / 行人路有关的街道装置和设施 (例如路障、路牌、街灯、垃圾箱和噪音屏障) 时，应考虑这些设施的位置和设计在视觉上对整体街景的影响。如需要设置路旁噪音屏障，这些屏障的设计和建造均须达到高水平。应为驾驶者和行人设置清晰和资料详尽的路牌，方便他们决定其路线。路牌不应胡乱堆放致令街景杂乱无章(图 27)。在切实可行范围内尽量共享路牌柱，有条理地放置不同的路牌。应鼓励采用设计独特的街灯。噪音屏障不可以碍眼，否则会对街景构成视觉影响。因此，在适当的情况下，可把噪音屏障融入园景美化计划，或者采用透明物料(例如玻璃)制造，以减低视觉上的影响。在竖立噪音屏障时，应注意平衡所有环境准则的要求，包括纾缓噪音，以及避免或尽量减轻视觉及其它附带影响。

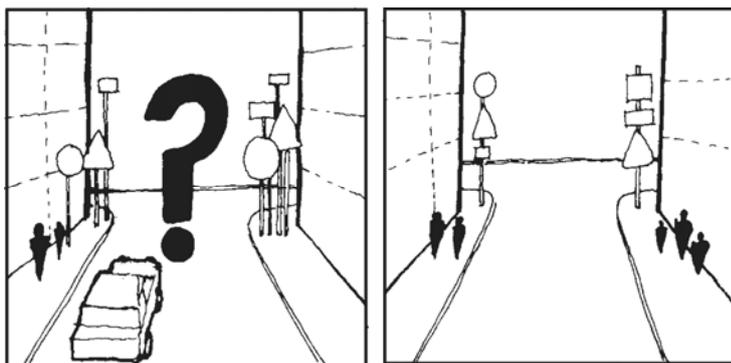


图 27 避免路牌杂乱无章

(g) 行车天桥和行车隧道

6.2.44 行车天桥一般既不吸引，又会阻挡观景廊和特色建筑物的视线，对景观造成重大影响。如适当的话，应采取纾缓措施，例如利用攀藤植物或加插其它视觉趣味，以尽量减轻视觉上的负面影响(图 28)。

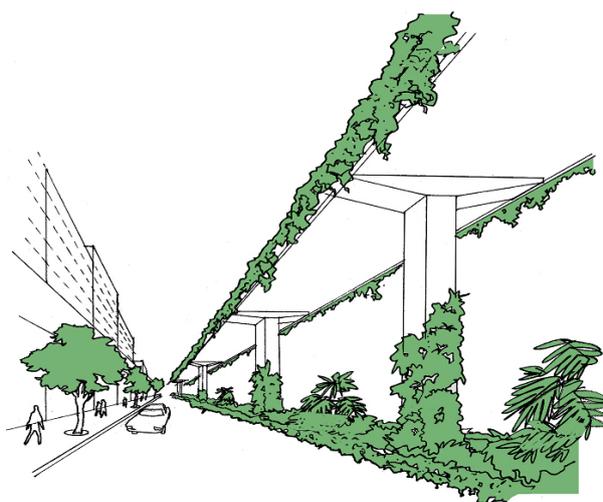


图 28 纾缓行车天桥视觉影响的措施

6.2.45 应鼓励采用行车隧道。行车隧道对景观的影响较小，可将交通带离地面以改善行人环境。应设法把隧道出入口与城市的形貌自然融合。可使用彩色编码和易于区分的路牌，以识别不同的地区。

(h) 行人天桥和行人隧道

6.2.46 香港是一个非常稠密的城市，人车分隔可解决人车争路的情况。如须人车分隔，应注意以下几点：

- 行人天桥应尽可能短些，最好与街道成直角。它应能把空间结构加强，而不是将之分开。
- 避免兴建单独式的过路行人天桥。应鼓励把天桥的起点和终点直接相连于地面以上的楼层(图 29)。起点和终点如须设于地面，则应尽量装设升降机和扶手电梯。亦应考虑行人天桥结构的美观。

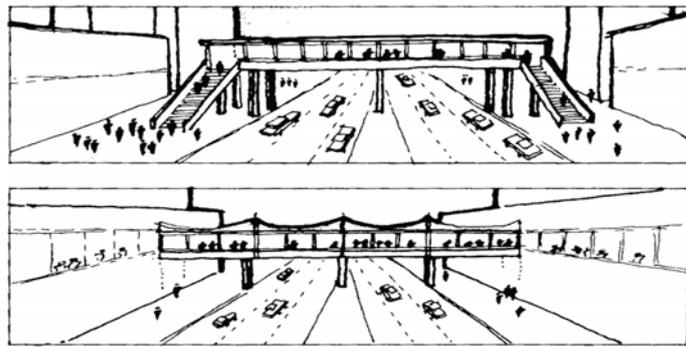


图 29 以通道连接商场，胜于兴建单独式的行人天桥

- 兴建行人天桥时应有适当的协调，以方便行人往来。
- 在计划建造行人天桥时，应同时考虑到园林设计。

6.2.47 行人隧道的墙壁和地面用料、灯光照明、出入口和其它部分，均应采用高质素和优美的设计，以增加美观和提供一个悦目安全的行人环境。

(i) 减低车速

6.2.48 设立行人专区，可以极有效地减少人车争路的情况、提供无车的环境、避免交通噪音和废气造成不良影响，以及制造人流汇聚的地方。对车辆交通没有重要性但人流高 / 建造形式特别的街道，可辟作行人专区。在合适的情况下，应提供行人优先设施，例如行人专区及地下或半地下道路，以促使人车分隔。在适当地点，可采用其它减低车速的设施，例如设置道路收窄位、减速路拱和提高过路水平线，以及路面改用不同的颜色和物料，又或移走路壘，以制造一个更舒适的行人环境。在稠密的市区地带，可考虑实施「巴士专用道路」(图 30)、「电车专用道路」、「停车步行」或「停车转乘」计划，以减少交通流量。

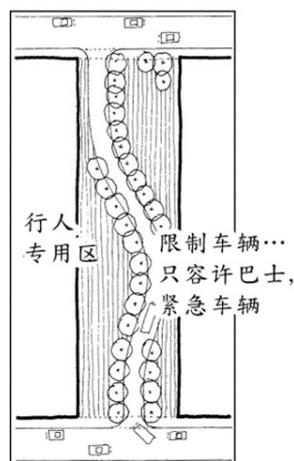


图 30 指定交通专用道路的概念

(6) 文化遗产

6.2.49 香港有丰富的文化遗产，既有欧陆式的建筑物及 / 或传统的中式建筑设计，亦有各种文物(例如堡垒、石刻、墓穴、纪念碑、古窑等)及古树。这些文化遗产是城市的重要地标，影响地方性以至中型规模的整体城市设计。这些尚存的文化遗产，应予以保护，并通过有效的设计创造一个适当的四周环境。

(a) 改作新用途

6.2.50 应鼓励保存具历史意义、建筑特色及文化价值的建筑物，使香港的文化和历史得以流传。这些建筑物的翻新和改变用途，应与周围的环境相协调。历史建筑物应该有适当的新用途。

(b) 保护历史文物的环境

6.2.51 单独或群组形式存在的历史文物，应视为重要的组景元素，其环境或布局须予配合。应为历史文物保存或创造一个适当的四周环境(图 31)。在可行的情况下，应保留和扩阔眺望历史文物的景观(图 32)。如情况需要，毗邻新建筑物的高度应朝历史文物的方向渐次降低。

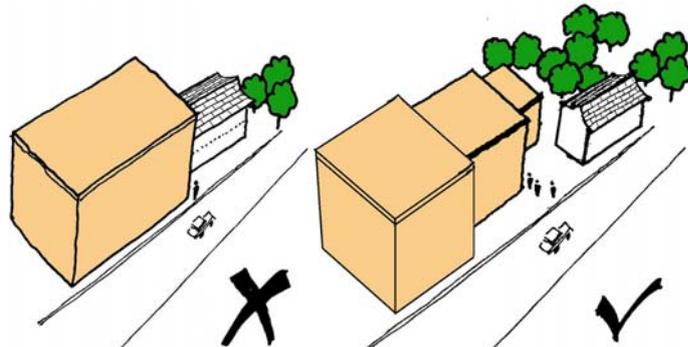


图 31 为历史文物提供适当的环境

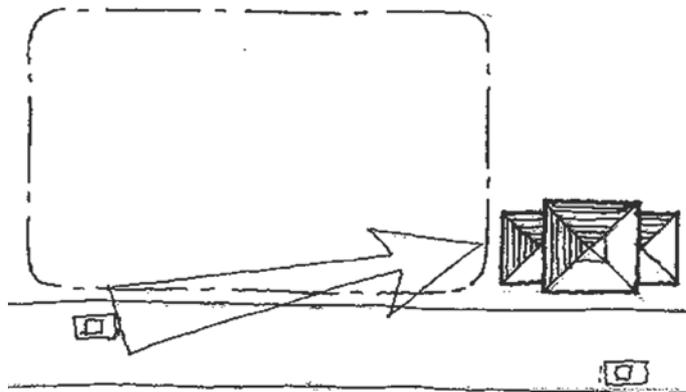


图 32 保存或扩阔眺望历史文物的景观

(c) 协调

6.2.52 为尽量减轻毗邻新建筑物对历史文物的负面影响，新建筑物的结集模式，较大型的应该远离文物，较小型的则较近文物。新建筑物可采用梯级式及园景平台的设计，务求在规模上或甚至连风格上也与历史文物融汇一致。新建筑物(特别是较低楼层)的规模、比例、色彩、用料或建筑设计，均应尽量与历史文物相协调(图33)。

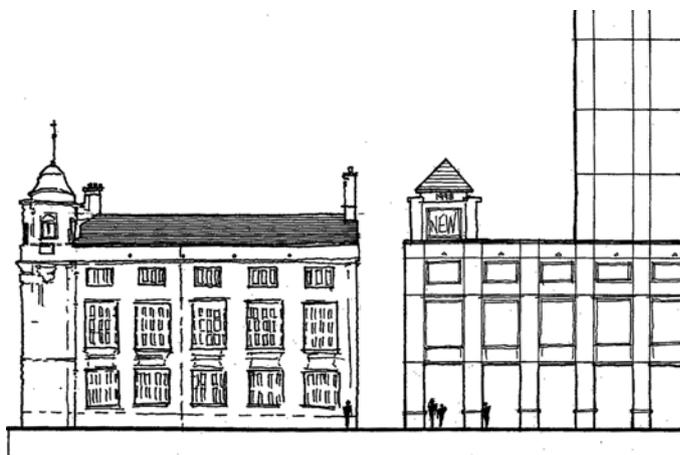


图 33 新旧建筑物在比例上互相辉映

(d) 保存地方特色

6.2.53 个别地区各有本身独特的文化、地理环境和历史风俗。进行重建时，应尽量保留和增强这些文化风俗和特色。

(e) 重建历史文化

6.2.54 如适当的话，新发展可利用建筑外形和用料予人古色古香的感觉，增添姿采而有别于市区的建筑物，互相对比。

(7) 观景廊

6.2.55 观景廊让我们可以眺望远方的景物，例如地标、山脊线、水域、郊外景色和其它自然景物等。观景廊应纳入发展蓝图的设计内，并且与由道路、休憩用地、美化市容地带、低地建筑物形成的观景廊连合起来。应保护可观赏地标、特色景物的视野，以避免景观变得狭窄及不完整。此外，应尽量增设观景廊，增加我们能从多方面望穿这个稠密城市的视线。维多利亚港、扯旗山 / 狮子山、主要山脊线 / 山峰的景观都是「香港形象」的所系，我们应该致力保护及避免失去这些景观。如可行的话，观景廊应加以园景美化。

(8) 建筑物的外露支柱

6.2.56 市区边缘经常有些地势陡斜的土地，须采用外露支柱或切削斜坡(或同时采用这两项措施)，始能建成面积恰当的高架平台以进行发展。为尽量减轻支柱在视觉上的负面影响，应采取适当的环境美化措施，包括栽种高大树木或悬垂植物，以及在支柱之间筑墙或竖立栅栏(例如砖墙或装饰性金属围屏)(图 34)。支柱间的墙壁应选用可在视觉上产生美感的颜色和材料。如情况许可，应鼓励在市区边缘地区建设一些占地面积小而适合建于斜坡上的发展。

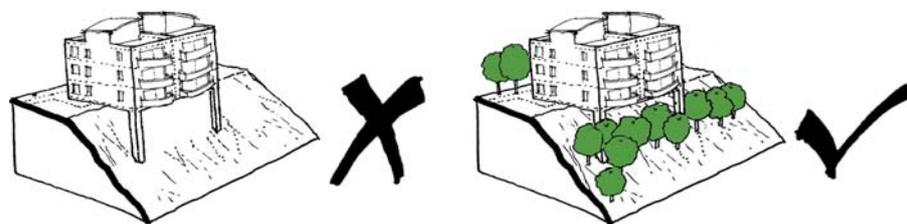


图 34 尽量减轻建筑物外露支柱在视觉上的负面影响

7. 特定的主要土地用途的指引

7.1 有关特定的主要土地用途的城市设计指引，例如商业、住宅和工业方面的城市设计指引，分别列载于表 1、2 和 3。

8. 实施

- 8.1 城市设计指引可以透过现有的法定和行政机制实施。
- 8.2 法定方式包括(1)透过在根据《城市规划条例》所拟备的分区计划大纲图的《注释》订定规范，规管建筑物的高度、上盖面积和地积比率等；(2)规定在分区计划大纲图上的「综合发展区」地带进行发展时须提交总纲发展蓝图，以规管建筑物的布局和设计；(3)引用《建筑物条例》管制个别建筑物的设计；以及(4)根据《古物及古迹条例》规管历史文物。
- 8.3 行政机制包括(1)在拟备发展用地的地契条款时，纳入有关城市设计的考虑因素，例如「设计、分布和高度」条文。地契条款可列明建筑物的设计和分布、高度、屋宇类别的限制、环境美化项目及总纲发展蓝图等的要求；以及(2)就地区或地方层面的新大型发展或重建项目进行城市设计研究，继而制定更详细的指引。

空气流通

9. 背景

- 9.1 香港既是全世界其中一个人口最稠密的城市，同时又属于亚热带气候，夏天的天气炎热潮湿。因此，我们的城市基本上需要更多通风，藉以降温及带来舒适的建设环境。为了令本港的风环境得到显著及长远的改善，我们应尽量完善城市设计，特别为公共空间增加通风。
- 9.2 全城清洁策划小组在二零零三年八月提出建议，为改善城市楼宇布局，要求规划署研究把空气流通评估列为所有大型发展或重建项目及未来规划的其中一个考虑因素。因此，规划署进行了「空气流通评估方法可行性研究」(下称「空气流通研究」)；并于二零零五年完成该项研究。根据研究建议，规划署制订了一套意向指引及有关进行空气流通评估的纲领。下文所载的指引旨在补充及巩固城市设计指引在改善空气流通方面的内容。

- 9.3 政府在二零零五年五月公布的「首个可持续发展策略」所提出的其中一个目标，是贯彻和检讨促进可持续发展的城市规划和设计指引，当中特别关注到建筑物对景观廊或空气流通的影响。下列的空气流通指引正是为了迈向这个目标而订立的。

10. 整体目标、应用范围

- 10.1 下一节列出土地用途规划、城市设计及大型发展规划和设计在早期阶段尚未实际进行任何空气流通评估前应用的意向指引。这些指引现阶段适用于政府的主要项目，与及对拟备图则的规划过程提供宏观层面上的辅助。当局并不强制但鼓励私人项目建议者在制定规划和设计建议时参考这些指引。
- 10.2 意向指引是以公共空间的总体行人风环境为重点。本章第 6 及第 7 节的城市设计指引，以及第四章有关绿化的准则，部分亦与改善空气流通有关，也可作为参考。而第九章则详述达空气质素目标的指引。至于屋宇署所发出的「认可人士及注册结构工程师作业备考」，与及屋宇署、地政总署和规划署共同发出的「联合作业备考第 1 号-环保及创新的楼宇」则涵盖了有关改善楼宇通风及绿化的设计指引。
- 10.3 虽然在规划及设计过程中应该尽量顾及空气流通的情况，但正如城市设计中其它因素一样，这只不过是其中的一个考虑因素。在采用这些意向指引时，必须适当地考虑其它因素，才能在各个不同的目标之间取得平衡，以符合社会需要。
- 10.4 这套意向指引未能实时得以全部实施，亦未能在全港各区实时一致施行。新发展区的规划应依循这些指引进行，而旧建成区的规划则应借着市区重建的契机，根据有关指引循步渐进改善。

11. 空气流通意向指引

11.1 主要原则

11.1.1 下文各分节按地区层面就地区土地用途规划和城市设计，与及按地盘层面就大型发展项目的初步地盘规划和设计，分类载列空气流通意向指引。

地区层面

- 地盘布局
- 通风廊 / 风道
- 街道布局的定向、模式及扩阔街道
- 海旁用地
- 高度轮廓
- 休憩用地及行人区的绿化和分布

地盘层面

- 平台建筑
- 建筑物的排列
- 建筑物的透风度
- 建筑物的高度和外形
- 园景美化设施
- 外伸的障碍物
- 冷质物料

11.1.2 指引的主要原则是创造及 / 或保留通风和有变化的城市结构，以改善城市的风环境。

11.2 地区层面

(1) 地盘布局

11.2.1 地盘的划分应避免既长且直的形状，否则很可能造成单方向设计及墙壁型的楼宇布局，不利空气流通。

(2) 通风廊 / 风道

11.2.2 在高密度而又炎热潮湿的城市，为改善空气流通的情况，应沿主要盛行风的方向辟设通风廊，与及增设与通风廊交接的风道，使空气能够有效地流入市区范围，从而驱散热气、废气和微尘，以及改善局部地区的微气候。

11.2.3 通风廊应以大型空旷地带连成，例如主要道路、相连的休憩用地、美化市容地带、非建筑用地、建筑线后移地带及低矮楼宇群；贯穿高楼大厦密集的城市结构。通风廊应沿盛行风的方向伸展；在可行的情况下，应保持或引导其它天然气流，包括海洋、陆地和山谷的风，吹向已发展地区(图 35 及 36)。



图 35 主要通风廊

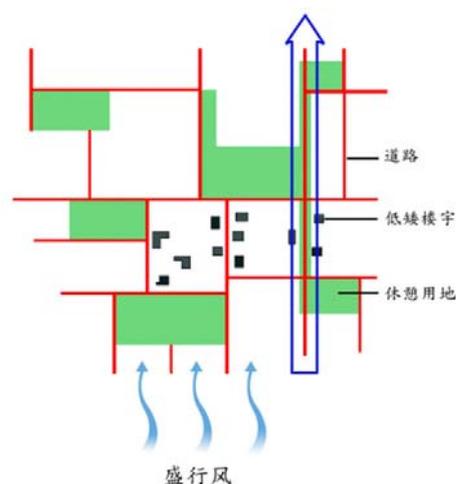


图 36 由道路、休憩用地及低矮楼宇连成的通风廊

11.2.4 增加市区的通风程度，应将美化市容地带、建筑线后移地带及非建筑用地连接起来，并将连接主要道路的小路扩阔，藉以构成通风廊 / 风道(图 37 及 38)。为有效驱散废气，通风廊与风道应成直角或成一角度，并应持续伸延一段足够的距离。

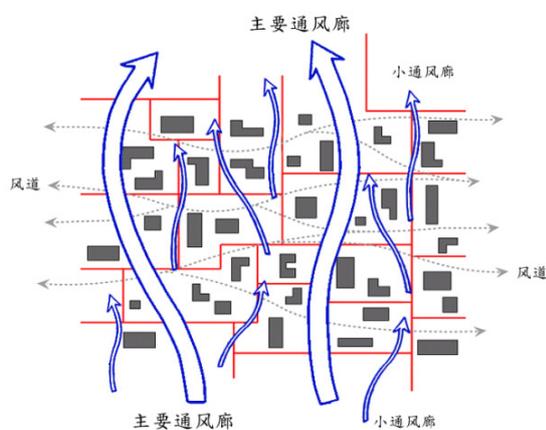


图 37 风道



图 38 利用非建筑用地的配置以辟设风道

(3) 街道布局的定向、模式及扩阔街道

11.2.5 主要大街 / 大道应与盛行风的方向平行排列或最多成 30 度角，令盛行风得以进透入全区(图 39)。

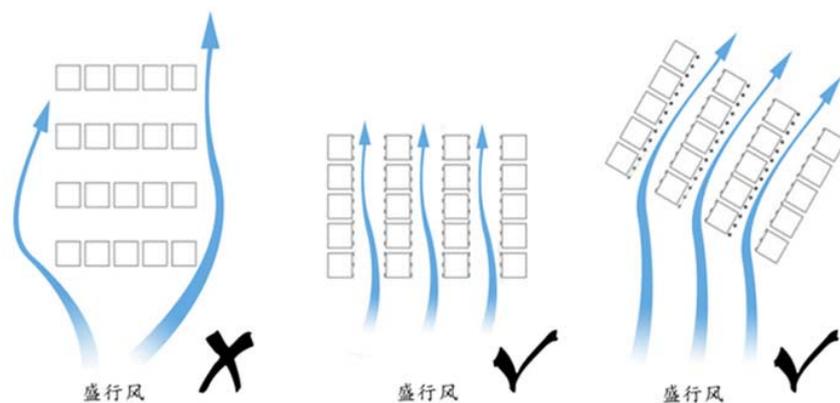


图 39 街道布局的定向

11.2.6 与盛行风方向成直角的街段，应尽可能缩短，一方面可以减少空气滞留地带，另一方面亦可为市区增辟通风廊(图 40)。

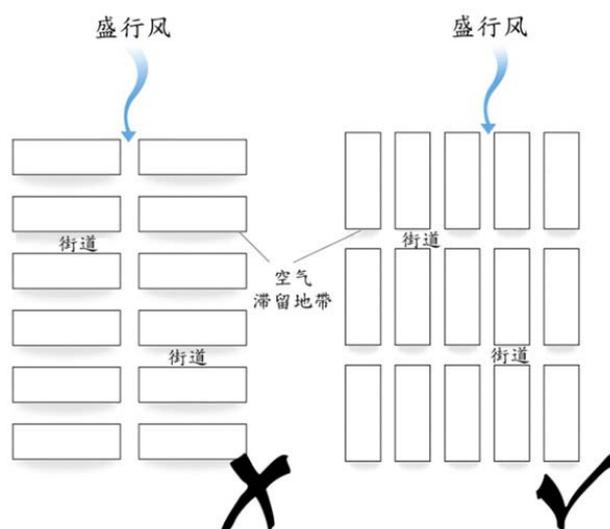


图 40 街道布局模式

11.2.7 扩阔沿盛行风方向的街道，对于改善市区的空气流通非常有效。尤其在为旺角等旧区内面向都市峡谷的大型地盘进行重建时，应将街道旁边的建筑线后移(图 41)。

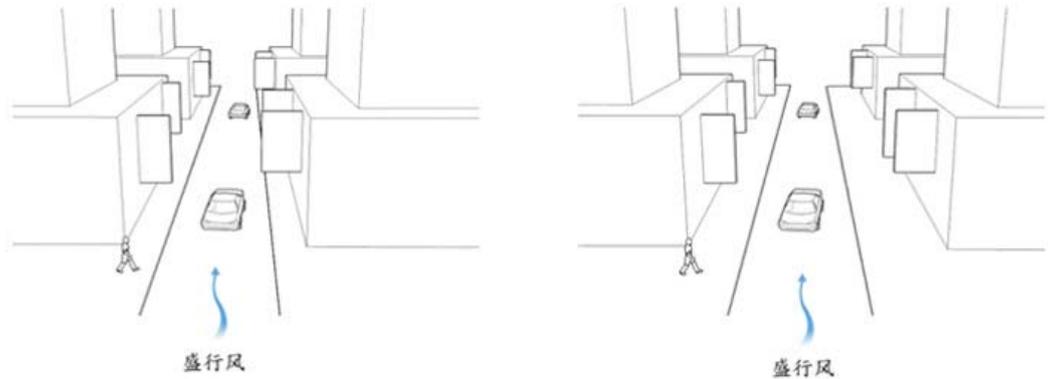


图 41 扩阔街道 / 后移建筑线

11.2.8 在规划发展用地的布局及定向时，应让地盘较长的一面与风向平行，并适当地预留非建筑用地及建筑线后移地带，促进空气流通。

(4) 海旁用地

11.2.9 海旁是因海水与太阳的冷热作用所产生的海陆风的必经门廊；因此，海旁建筑物的规模、高度及布局应予以特别考虑，以免阻挡海陆风及盛行风(图 42)。

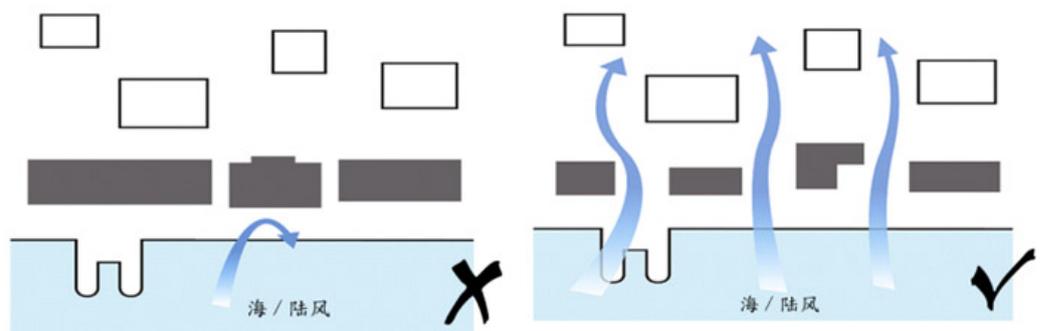
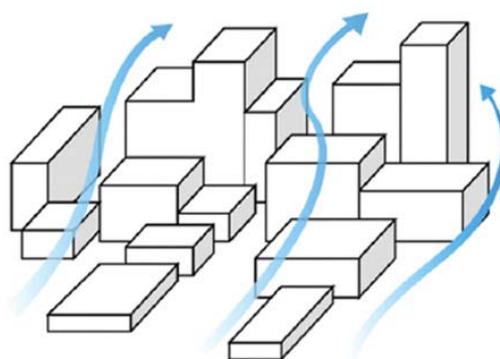


图 42 海旁建筑物应避免对风造成阻挡

(5) 高度轮廓

11.2.10 在稠密的市区内，应策略性地分布高矮不同的建筑物，利用高度轮廓带来的气压差异去引动气流，让风透入全区。不过，建筑群的高度轮廓必须与景观因素一拼考虑，以求取得平衡。

11.2.11 一般而言，建筑群高度的分级有助改变风向，避免空气滞留不动。在适当的情况下，区内建筑群的高度应朝着盛行风的方向逐级降低，以促进空气流动(图 43)。



盛行风

图 43 高度轮廓的差异可促进空气流动

11.2.12 低矮建筑物及休憩用地应处于当风位置及海旁地区；另外，亦应将其散布于高密度地区内，以提供纾缓空间及令建筑群高度增添变化(图 44)。而于通风廊 / 风道内应保留低矮建筑及休憩用地。

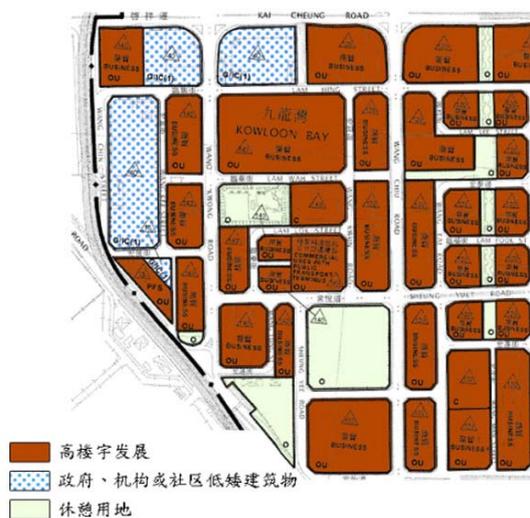


图 44 在密度 / 高楼大厦密集地区内的纾缓空间

11.2.13 在朝着盛行风方向或海旁的位置，应避免建造如墙壁般的密集高楼建筑群。

11.2.14 每个邻舍区内的高楼大厦应适当地分布，以免阻碍通风。

(6) 休憩用地及行人区的绿化和分布

11.2.15 绿化的休憩用地及植被有助调节城市气候及减少空气滞留的情况。因此，应尽量在市区的休憩用地多种植物(图 45)。



图 45 休憩用地内应尽量多种植物

11.2.16 在地形封闭或山谷地区，应在适当的位置辟设休憩用地，帮助调节气候、促进空气流通及驱散周围的污染物。在可行的情况下，应扩大山边植被和灌木丛的种植范围，以降低山坡温度，及产生更凉快的山风。

11.2.17 为了尽量提供舒适的行人环境，应在行人区内栽种高大茂密的树木，以遮挡太阳、降低气温及隔滤污染物，同时避免阻碍行人路的通风(图 46)。



图 46 行人区内高大茂密的树木

11.2.18 主要的行人区应与主要道路、公共运输交汇处和垃圾收集站等设施的排气口分隔。

11.3 地盘层面

(1) 平台建筑

11.3.1 为促进空气流通，以驱散热气和污染物，从而提供更舒适和空气更清新的行人环境，提高城市结构在路面的透风度是非常重要的。

11.3.2 本港普遍的大型密集综合式发展及平台式建筑，往往覆盖整个地盘或地盘的大部分面积，对空气流通造成显著的阻挡，这情况应尽可能避免。为改善市区路面的通风情况，大型地盘的发展 / 重建应采用下列措施

- 建筑线应沿盛行风方向后移；
- 划定非建筑用地，以分割大面积的地盘；
- 在建筑物的向风面制造空间；及 / 或
- 减少平台的上盖面积，在地面提供更多休憩用地(图 47)。

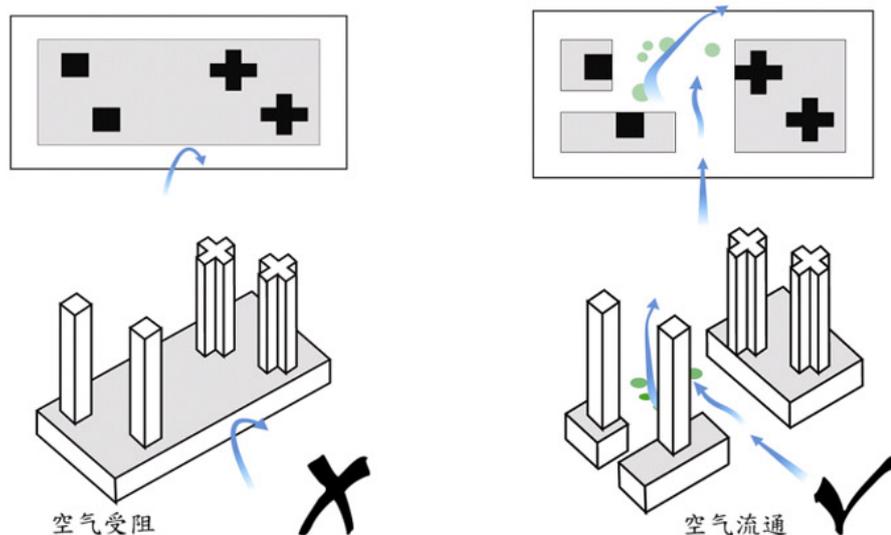


图 47 减少平台的上盖面积以提供更多地面休憩用地

11.3.3 在适当的情况下，应采用梯级式的平台设计，将气流从上空引导至地面的行人路(图 48)。

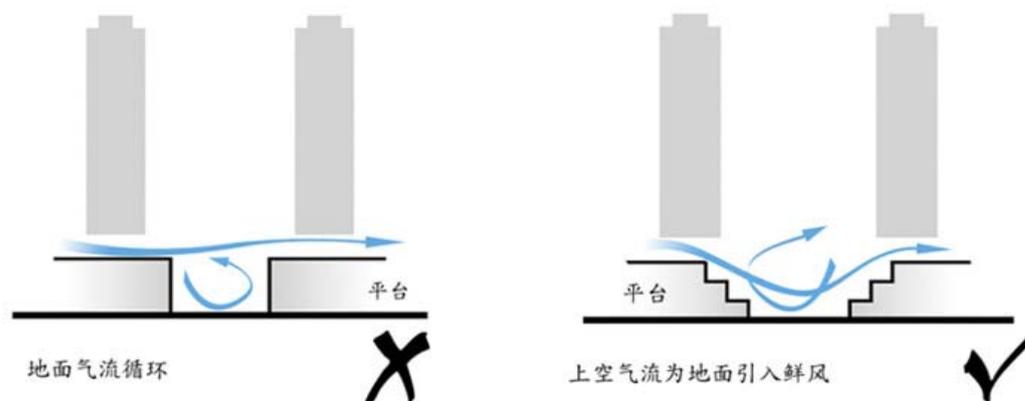


图 48 梯级式的平台设计

(2) 建筑物的排列

11.3.4 适当的建筑物排列可有效地使建筑物附近的空气流向理想的方向。

11.3.5 建筑物之间应尽可能保持足够的距离，以促进建筑群内的空气流通及减低对周边通风环境的影响。建筑物之间的空间应与盛行风的方向成直角(图 49)。

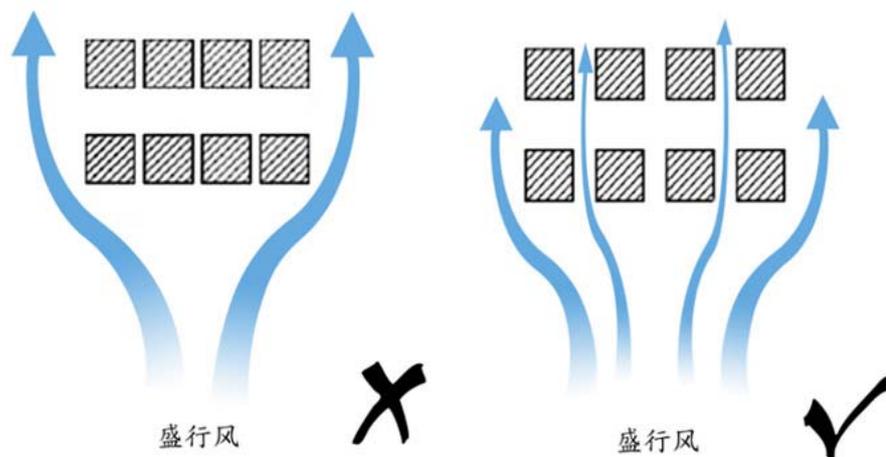


图 49 建筑物之间应留有空间以改善通风

11.3.6 为减低对空气流通的阻碍，建筑物的中轴线应与盛行风的方向平行。为增加吹向每幢建筑物的风水平，从而改善室内的天然通风，建筑物的中轴线与盛行风方向所成的角度不应超过 30 度。

11.3.7 建筑物应交错排列，让风得以透过前排建筑物之间的空间吹向后排建筑物。

11.3.8 在适当的情况下，在面向与风向成直角的主要行人区 / 街道的一方，平台上的高楼应与平台边缘贴齐，将风引导向下吹至路面(图 50)。

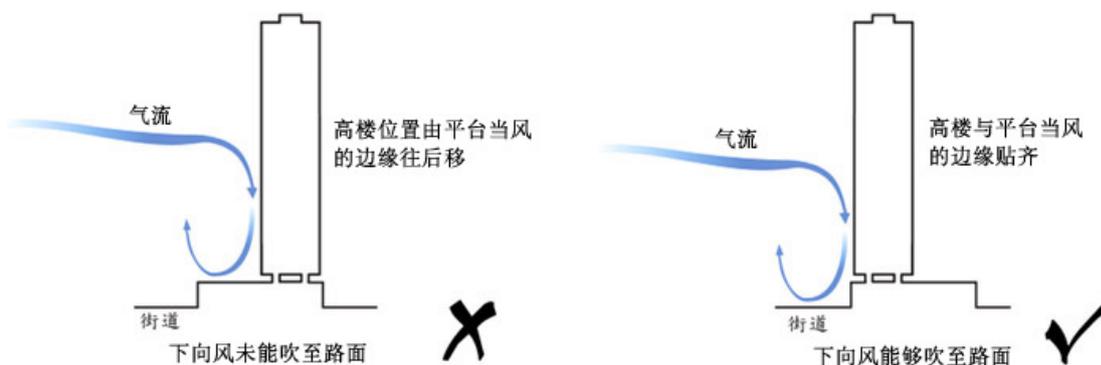


图 50 高楼的排列应将风引导向下吹至路面

(3) 建筑物的透风度

11.3.9 为增加建筑物的透风度，可在建筑物之间、平台与其上层楼宇之间，以及在同座建筑物的不

同楼层之间保留空间(图 51)。

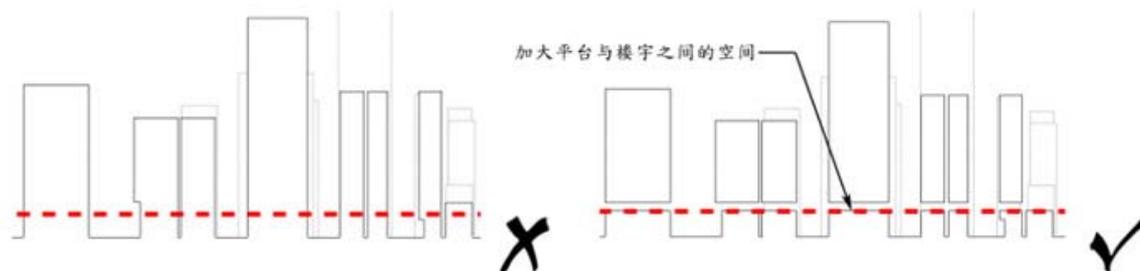


图 51 平台与楼宇之间留有空间以促进空气流通

(4) 建筑物的高度和外形

11.3.10 梯级式的建筑物高度概念有助改善建筑物的通风情况(图 52)。

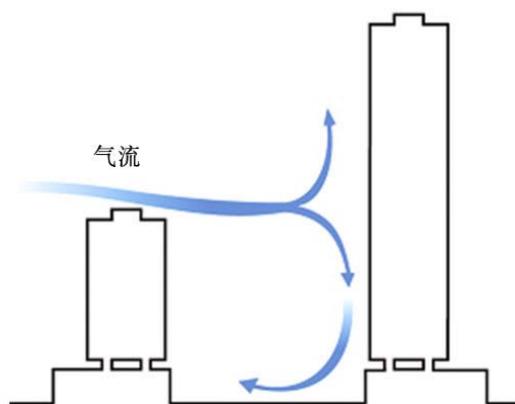


图 52 梯级式的高度轮廓可令风转吹向较低的地方

11.3.11 应考虑采用能产生小型气流旋涡的建筑外形，尽量引入清凉空气贯通建筑物及其周边范围。

(5) 园景美化设施

11.3.12 在个别发展内，应尽量提供有效而多元化的绿化休憩用地，以减低建筑物和相关构筑物所吸收的辐射，或过滤受污染的空气。

11.3.13 为了尽量提供舒适的行人环境，应在入口广场及建筑线后移地带栽种高大茂密的树木，同时要尽量避免阻碍行人路的通风(图 53)。



图 53 广场内高大茂密的树木

(6) 外伸的障碍物

11.3.14 为尽量减少对风造成阻碍，应避免在通风廊 / 风道上有外伸的障碍物。在都市峡谷中的高楼旁边应避免建设大型高架道路，以免造成地面空气不流通。外伸的招牌应采用垂直型而非横向型，在行人活动频繁的地区更应特别注意这一点(图 54)。



图 54 外伸的招牌应采用垂直型而非横向型

(7) 冷质物料

11.3.15 路面、街道及建筑物外墙应采用具有特强反射日光及 / 或散热能力特征的冷质物料，以减少太阳辐射的吸收。铺设路面时应考虑使用白色骨料含量高的沥青。在适当的情况下，亦可栽种树木或设置水体以提供恒凉区。

12 空气流通评估

- 12.1 为在规划和设计过程中提供辅助，以改善城市结构的通风情况，「空气流通研究」已就空气流通评估的方法提出建议纲领。建议纲领载于《就香港发展项目进行空气流通评估技术指南》，技术指南可从规划署的网页下载，网址为 <http://www.pland.gov.hk>。空气流通评估可就不同设计方案对空气流通的影响作出比较，与及认明潜在的问题，从而改善设计。技术指南建议采用风洞为进行空气流通评估的工具。有关空气流通评估方法的详情，可参考技术指南。

13 结论

- 13.1 本章所订定的城市设计指引，鼓励有关人士在规划及设计过程中考虑其它因素之余，同时考虑城市设计及空气流通的因素。要改善我们的生活质素，应鼓励市民认识城市设计的效益，与及其对环境、经济及社会产生的广泛正面影响，以获取市民对城市设计的支持。事实上，香港要成为一个世界级的国际城市，除了需要政府在公共项目推行相应措施外，亦有赖业界人士及社会大众在发展过程中给予支持。

表 1 商业地带的设计指引

课题	目标	设计指引
形象	为个别地区以至全城带出正面而鲜明的形象	<p><u>中心商业区：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 提高香港的形象 • 超级摩天大厦的选址限于在少数的地标位置 • 建筑物的高度可考虑从内陆向海旁渐次递减 • 为超级摩天大厦的选址订定适当准则 • 巩固海旁建筑物对城市所起的「窗櫺」作用 • 天台建筑物须顾及对视觉的影响 • 天台广告牌须顾及对视觉的影响 • 可把适当地点划为「综合发展区」地带等以控制发展设计 • 避免发展互不协调的海旁用途 • 尽量方便人们前往海旁 <p><u>住宅区内的商业面貌：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 以商业中心为发展的核心 • 利用商业中心缔造住宅区的标记和地区特色 • 为商业中心平台周边的外墙加添趣味 • 把户内的购物商场与户外的休憩空间贯通 <p><u>工业区内的商业面貌：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 商业用途位置作为工业邨的焦点 • 为设施选址时，往返方便和使用率高可视为首要条件
人流	为行人设计安全、趣味与舒适兼备的行人流动路线	<p><u>地面：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 设置安全的行人道联网贯穿商业区 • 可把适当的地点划设为行人专区 • 腾出空间以营造焦点 • 划设不同路线供行人选择 <p><u>零售平台：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 连接通道应该与「交通需求线」的路线一致

课题	目标	设计指引
		<p><u>平台顶层的通道：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> · 行人通道宜通过露天园景的楼层 <p><u>购物商场的地下通道：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> · 为购物商场提供趣味与安全并重的地下通道
车流	设立具效率的车辆流动系统，以尽量避免车辆对行人造成不良影响	<ul style="list-style-type: none"> · 行车道设在周边地点，以尽量减轻交通对地区的影响 · 限制进出商业区的车辆，并在周边地点设立停车和转乘设施，以作配合 · 限制货运车辆的进出 · 以多方面的措施使车辆在狭小的地点减速
停车位	提供充足而方便往返的停车设施	<ul style="list-style-type: none"> · 提供设置充足的停车位 · 设置通道直达市中心商业区周边的停车设施 · 可提供交通工具转乘设施，以减少车辆数目
空气质素	做到空气尽量流通，以改善商业核心区的空气质素，使达至可以接受的水平	<ul style="list-style-type: none"> · 尽可能辟设通风廊 · 顾及路边的局部地区气候 · 辟设行人专区让行人倍感空气清新 · 鼓励植树
街景	保持街道朝气蓬勃	<ul style="list-style-type: none"> · 海旁要做到更为熙来攘往、活力十足 · 街道环境做到条理井然 · 为街道两旁加添趣味

表 2 住宅地带和乡村的指引

课题	目标	设计指引
规模	发展的大小须相宜	<ul style="list-style-type: none"> • 鼓励进行综合住宅发展，务求布局和设计可以更加灵活 • 促使毗连地段的土地拥有人互相合作，协力改善整体的城市景观
建筑物高度	尽量减轻发展高度在视觉上对四周的不良影响	<ul style="list-style-type: none"> • 建筑物高度须顾及背后的山景，以免破坏景观范围 • 以采用多元化的建筑高度组合达致悦目的视觉效果 • 可对地积比率作出限制以降低建筑物的高度 • 建筑物可采用梯级式高度或将建筑线后移腾出空间以尽量减轻对毗邻发展的视觉负面影响 • 越靠近海旁、休憩用地和郊区地点的建筑物，高度应该越低 • 避免建筑物造成「铅笔」效果或兴建与附近环境格格不入的「突兀」建筑物
建筑外形与结集程度	为建筑物的外形和结集程度添上趣味	<ul style="list-style-type: none"> • 发展项目采用创新的建筑外形，以建立独特的标记和风貌 • 以不同形式和不拘一格的结集程度增强视觉上的趣味
大厦／屋宇的分布	为大厦／屋宇选择适当的坐落点，从而对居民的私隐倍加保护，并尽量减轻在视觉、噪音和空气质素方面的不良影响	<ul style="list-style-type: none"> • 从大厦／屋宇的分布着手，避免对环境构成不良影响 • 大厦／屋宇的坐向应该做到尽量保护居民的私隐 • 避免地段被道路包围成「孤岛地」 • 尽量拓宽民居的景观同时又不减损公众的景观 • 大厦位置应远离滋扰和不协调的相邻用途的位置 • 考虑局部地区的气候影响
行人通道	设立效率、舒适、安全和方便的行人通道系统，贯穿整个邻里范围	<ul style="list-style-type: none"> • 在设计上优先考虑行人 • 设置人车分隔的行人通道 • 尽量把行人通道设在地面 • 辟设贯通各发展项目的「走廊」，例如让行人

课题	目标	设计指引
		<p>可在平台层来往各处</p> <ul style="list-style-type: none"> • 改善局部地区气候，让行人倍感舒适 • 确保有便捷的通道直达公共交通枢纽 • 加强街道上和邻里内的保安，以确保四周环境安全 • 辟设以园景美化的行人路 • 提供合适的街道设施 • 行人通道须方便残障人士来往 • 改善连接市区边缘／乡郊地区的行人通道网络
行车通道	设置具效率的行车通道系统而尽量不影响行人流动	<ul style="list-style-type: none"> • 只许私家车驶至发展项目外围 • 提供公共运输设施以尽量减低发展内的车辆流量 • 确保设置紧急车辆通道 • 辟设道路噪音缓冲区 • 避免让交通贯穿中心区 • 避免让车路攀缠全区 • 确保驾驶人士对路线一目了然 • 透过路拱、车辆减速措施等减低在发展内的车速 • 顾及行人安全
停车设施	为居民提供充分和地点方便的停车设施	<ul style="list-style-type: none"> • 提供充足的停车设施 • 鼓励驾车者不要在路旁停放车辆 • 把停车场外围修饰至生趣盎然，并且掩饰乏味的外墙 • 为残障人士提供停车位
休憩用地／政府、机构及社区设施	为居民提供合用、易于前往和完善的休憩用地和政府、机构及社区设施	<ul style="list-style-type: none"> • 符合休憩用地和政府、机构及社区设施所须的要求 • 尽量做到休憩用地方便往返和使用 • 充分利用平台楼层作休憩用途 • 尽量辟设通道连接市区边缘和乡郊地区

课题	目标	设计指引
负面影响	尽量减轻四周天然环境所受的负面影响	<p>山：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 在发展内多做绿化工作，以免对山坡景观构成负面影响 • 外墙的用色应该作出巧妙配合，以免与背后的天然景色对比太强烈 • 以园景美化物作为屏障 • 尽量减轻外露支柱的视觉负面影响 <p>海旁：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 采用多样化的建筑高度和结集程度，以免对海旁景观构成负面影响 • 辟设通往海旁的公众通道 • 顾及海旁易受影响的美化市容设施 <p>天然环境：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 园景美化特色须配合四周的天然环境 • 建筑设计可更为灵活多变 • 以植树尽量减轻建筑物所带来的影响 <p>易受影响的邻里环境：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 在发展与具特殊科学价值地点之间设置缓冲区 <p>毗连乡郊范围：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 保护邻近村落的风貌 • 保护农地和鱼塘 • 在发展及毗连的发展之间腾出足够的缓冲区 • 尊重当地历史和文化 • 尽量避免发展庞大的建筑群 • 顾及用地的特点，例如尽量不切削斜坡、不伐去天然植物等
标记	建立鲜明的标记	<ul style="list-style-type: none"> • 为发展营造当眼点 • 采用创新的楼宇设计或建筑概念，为发展创设独特面貌 • 建立活动枢纽

课题	目标	设计指引
邻里社区	建立自给自足的邻里和社区，从而使居民对社区自豪和建立归属感	<ul style="list-style-type: none"> • 创立独特的邻里标记 • 清晰突出住宅入口和当眼点 • 设计发展蓝图时要为居民营造归属感
乡村		
分布	顾及地形／园景特色和村落的和谐和设计	<ul style="list-style-type: none"> • 配合现有的发展分布形式 • 在进行重建时顾及古村落的结集程度、风格、颜色和外形 • 避免在原居民乡村的核心地带引入与乡村建筑风格不相协调的建筑物
邻里范围的焦点	为乡村创造中心点，并加强标记的独有特色	<ul style="list-style-type: none"> • 清晰突出乡村的入口 • 突出乡村的中心点位置 • 鼓励公众认识历史和文化 • 顾及景观和视觉因素 • 以园景美化屏障遮掩垃圾收集站
人流和车流	辟设具效率而适合乡村环境的人流和车流系统	<ul style="list-style-type: none"> • 尽量少辟设道路基础设施，并尽可能保存乡村的风貌和环境 • 在入口辟设停车场并设计为乡村中心点
乡村风貌	保存原居民乡村的历史和文化特色	<ul style="list-style-type: none"> • 把乡村看作一个整体，保留村屋的聚集成群的特色 • 保存独有的风貌和特点 • 保持传统屋宇富色彩的设计细节

按 鉴于每条乡村的地点、相邻环境、历史长短和历史背景等各有不同，每个设计方案都须考虑具体环境和个别的问题。

表 3 工业地带的设计指引

课题	目标	设计指引
环境影响	工业地区的选址以尽量少对四周造成负面影响为佳	<ul style="list-style-type: none"> • 设立园景美化的缓冲区，减轻工业对邻近地区的视觉负面影响 • 提供通风廊 • 为顾及毗连地带的土地用途而设置缓冲区
车流	设计具效率的通道布局，并为工业区缔造正面的形象	<ul style="list-style-type: none"> • 辟设通道连接道路基础设施 • 在工业区设立鲜明的入口，以营造正面的形象 • 设置各自独立的货运专用和管理专用交通通道 • 避免划设贯穿中心区的道路路线 • 以园景美化四周道路旁 • 规划有效率的通道设计给紧急车辆使用 • 提供方便使用的公共交通工具 • 提供足够的停车位 • 鼓励驾车者不要在路旁停放车辆 • 在工业区内划设中央停车处作为中心点 • 栽种植物以遮掩停车处
人流	辟设安全而具效率的行人道网络以连接并贯通工业发展	<ul style="list-style-type: none"> • 分隔行人车辆的路线 • 在最方便往返的地点设置便捷的公共运输设施和配套设施 • 采取各种车辆减速措施 • 为残障人士辟设通道 • 铺筑宽度充足的行人道 • 考虑在平台层辟设行人通道 • 为街景营造朝气蓬勃的景象 • 提供充足的休憩用地 • 把休憩用地规划为发展焦点 • 建立辅助性的景观地标
休憩用地	尽量提供适用的休憩用地予工业区工作的人使用	<ul style="list-style-type: none"> • 辟设既方便往返又宜人的休憩用地 • 辟设通道连接不同的休憩用地 • 休憩用地与行人道网络需互相配合