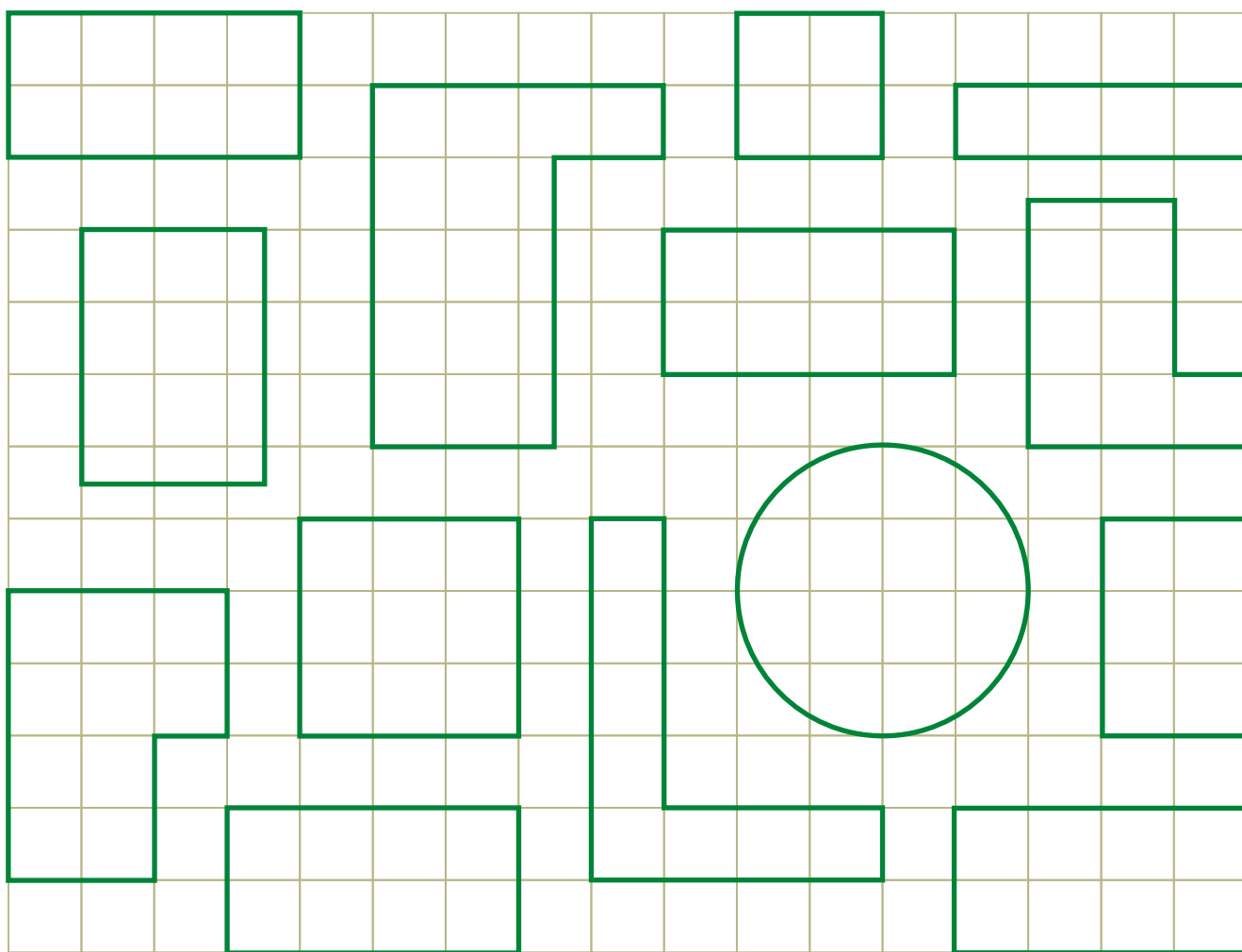


城市設計指引



目 錄

1. 引言	1
城市設計	
2. 背景	1
3. 地理設計環境	2
4. 城市設計的基本要素和特點	2
5. 應用範圍	3
6. 城市設計指引	3
6.1 一般的城市設計考慮因素核對表	3
6.2 特定的主要城市設計課題的指引	5
(1) 市區邊緣地區和鄉郊地區的結集程度和密度	5
(2) 發展建築高度輪廓	6
(3) 海旁用地	11
(4) 公共空間	16
(5) 街景	18
(6) 文化遺產	26
(7) 觀景廊	29
(8) 建築物的外露支柱	29
7. 特定的主要土地用途的指引	29
8. 實施	30

空氣流通

9.	背景	30
10.	整體目標、應用範圍	31
11.	空氣流通意向指引	32
11.1	主要原則	32
11.2	地區層面	32
	(1) 地盤布局	32
	(2) 通風廊／風道	32
	(3) 街道布局的定向、模式及擴闊街道	34
	(4) 海旁用地	35
	(5) 高度輪廓	36
	(6) 休憩用地及行人區的綠化和分布	37
11.3	地盤層面	38
	(1) 平台建築	38
	(2) 建築物的排列	39
	(3) 建築物的透風度	40
	(4) 建築物的高度和外形	41
	(5) 園景美化設施	41
	(6) 外伸的障礙物	42
	(7) 冷質物料	42
12.	空氣流通評估	43
13.	結論	43

圖

圖 1	市區邊緣環境：市區與鄉郊地區之間的過渡，須經過深思	5
圖 2	確立不受建築物遮擋地帶以保存山脊線景觀	6
圖 3	瞭望點	7
圖 4	不同地區的發展項目，規劃不同的建築物高度輪廓／結集程度	8
圖 5	與新市鎮獨特地形和景觀環境相配合的發展	9
圖 6	位於文娛／商業中心的地標	9
圖 7	市鎮中心內的視覺調劑和緩衝空間	9
圖 8	香港的景色區	10
圖 9	鄉郊地區不協調的建築物高度／結集程度	10
圖 10	充滿活力和多姿多采的海旁活動	12
圖 11	不相協調的海旁土地用途	12
圖 12	避免在海旁地區進行大型基礎建設計劃	13
圖 13	設計優美的低矮海旁發展	13
圖 14	海旁地區與內陸之間的觀景廊	14
圖 15	避免形成「牆壁效應」及發展出高低有致的高度輪廓	15
圖 16	盡量方便行人前往海旁地區	15
圖 17	利用平台在令人顯得矮小的高大建築物加重人本比例	17
圖 18	休憩用地內能夠吸引目光的地標景物	17
圖 19	在平台層闢設的休憩用地	18
圖 20	建立視覺連繫以引導行人前往休憩用地	18
圖 21	安全、清潔和交通方便的行人環境	19
圖 22	方便殘障人士使用的通道	20
圖 23	符合「交通需求線」的戶內行人路線	20
圖 24	街景生氣洋溢：共存而多樣化的用途及活動	21
圖 25	路旁植樹	22
圖 26	高質素的街道裝置	23
圖 27	避免路牌雜亂無章	24
圖 28	紓緩行車天橋視覺影響的措施	24
圖 29	以通道連接商場，勝於興建單獨式的行人天橋	25
圖 30	指定交通專用道路的概念	26
圖 31	為歷史文物提供適當的環境	27
圖 32	保存或擴闊眺望歷史文物的景觀	27

圖 33	新舊建築物在比例上互相輝映	28
圖 34	盡量減輕建築物外露支柱在視覺上的負面影響	29
圖 35	主要通風廊	33
圖 36	由道路、休憩用地及低矮樓宇連成的通風廊	33
圖 37	風道	33
圖 38	利用非建築用地的配置以闢設風道	33
圖 39	街道布局的定向	34
圖 40	街道布局模式	34
圖 41	擴闊街道/ 後移建築線	35
圖 42	海旁建築物應避免對風造成阻擋	35
圖 43	高度輪廓的差異可促進空氣流動	36
圖 44	在高密度/ 高樓大廈密集地區內的紓緩空間	36
圖 45	休憩用地內應盡量多種植物	37
圖 46	行人區內高大茂密的樹木	38
圖 47	減少平台的上蓋面積以提供更多地面休憩用地	39
圖 48	梯級式的平台設計	39
圖 49	建築物之間應留有空間以改善通風	40
圖 50	高樓的排列應將風引導向下吹至路面	40
圖 51	平台與樓宇之間留有空間以促進空氣流通	41
圖 52	梯級式的高度輪廓可令風轉吹向較低的地方	41
圖 53	廣場內高大茂密的樹木	42
圖 54	外伸的招牌應採用垂直型而非橫向型	42
表		
表 1	商業地帶的設計指引	44
表 2	住宅地帶和鄉村的指引	46
表 3	工業地帶的設計指引	50

城市設計指引

1. 引言

- 1.1 為了提升香港作為世界級城市的形象，以及改善我們建設環境的質素，規劃署先在二零零三年完成了「香港城市設計指引」研究(下稱「城市設計研究」)，再在二零零五年完成了「空氣流通評估方法可行性研究」。
- 1.2 本章所載的城市設計指引，是根據上述兩項研究的結果和建議制訂的。內容涵蓋主要的城市設計及空氣流通課題，旨在從宏觀及微觀層面上締造美感和功能兼備的環境。

城市設計

2. 背景

- 2.1 簡單來說，城市設計猶如藝術創作，可以創造一個美好的環境，亦是城市規劃中一個重要的元素。對於香港這類人煙稠密的動感之都，城市設計尤為重要。它關乎建築群整體的視覺影響、人與環境之間的連繫、活動空間的建立、市容和公共空間，以及改變整體城市景觀的過程。城市設計就實體和空間的配置，以及建築形式的組合及其與四周空間和環境的立體關係，制定一個大綱，以達致環境美化和高質素的社會文化。
- 2.2 要為香港建立一個高質素、符合可持續發展原則的優質建設環境，在規劃和發展過程中，須充分考慮城市設計的概念和原則。
- 2.3 規劃署於二零零三年完成「城市設計研究」。目的是擬備一套城市設計指引，推動市民認識城市設計上的考慮因素，並作為評核城市設計的大體綱領。下文各節詳載根據「城市設計研究」的結果和建議而制訂的參考性城市設計指引。

3. 地理設計環境

3.1 香港山巒環抱，海濱蜿蜒伸展，並有天然海港橫貫其間。這地理環境對城市形貌有以下重要的影響：

- (a) 圍繞維多利亞港和背靠鮮明山脈的發展，樹立了我們城市的面貌；
- (b) 香港的陡峭地形促使各區的城市發展集中在平地和填海土地上，綿延的山脈則構成城市的天然背景；以及
- (c) 山脈將香港分割成數個各具特色的景色區。雖然這些景色區的發展形式或密度各不相同，但不一定影響毗鄰的景色區。

4. 城市設計的基本要素和特點

4.1 城市設計應著重表現香港優美特色的基本設計要素。改善香港建設環境中未如人意的部分，並保存和鞏固香港的特色，是整體城市設計的方向和概念。

4.2 香港的城市設計要素包括：

宏觀層面：都市形象

- 天然環境
- 海港
- 山脊線
- 基礎設施
- 環境保育
- 地區特色和市容
- 軸線規劃
- 都市模式和外形
- 門廊
- 功能分區
- 土地用途和活動

中觀層面：建築物和空間

- 建築物的組合
- 建築設計和風格
- 都市空間和城市廣場
- 街道及其模式
- 觀景廊
- 結集程度和高度
- 地標
- 休憩用地和公園
- 行人路和行人連接通道
- 建築物之間的連接和融合

微觀層面：用者與環境的關係

- 人本比例
- 和諧
- 街道設施
- 用料、色彩和材質
- 漸變
- 街景
- 廣告和指示牌

5. 應用範圍

- 5.1 香港有本身的發展需要，所採用的城市設計概念，均須切合香港的需要。因此，城市設計指引不應作出過份嚴緊的限制和規定，而是造就有創意的設計。在發展機會容許的情況下，我們應積極做好城市設計，以達到下列目的：

提升質素：透過創造與天然環境互相配合的優質環境，改善市民的生活質素。

融合靈活：制定一套融合靈活及持續的城市設計指引。

提倡活力：提倡多元和富活力的香港精神。

保持彈性：提供彈性，讓創新的意念和計劃有機會落實。

- 5.2 由於城市設計涵蓋多個不同範疇，並可能涉及不同的價值觀，因此在應用這些城市設計指引時，亦應參考《香港規劃標準與準則》內的其他相關篇章，以作出平衡。

6. 城市設計指引

6.1 一般的城市設計考慮因素核對表

- 6.1.1 以下的核對表，可用以評估規劃和發展建議所涉及的城市設計問題：

宏觀層面

天然環境

- 天然環境的主要特點／組成部分
- 天然景觀、文化或社會經濟資產在地理和視覺景象質素上的直接及間接影響
- 配合天然環境和景觀

人造環境

- 城市環境
- 添加城市特色及創造高質素環境以促進城市景致
- 地標的適合性及所產生的視覺影響
- 視覺景物的適合性及顯見度
- 景觀和發展模式方面的協調
- 整體高度輪廓和結集程度的協調
- 地方特色的增強
- 與歷史文物環境的協調

中觀層面

天然環境

- 對天然景觀在地理和視覺景象質素上的直接和間接影響

人造環境

- 地點的合適
- 與現有觀景廊的關係
- 對光線透射和空氣流通的影響
- 與街道模式的協調
- 地標的適合性及所產生的視覺影響
- 整體高度輪廓和結集程度的協調
- 與地區文物的協調
- 對四周環境的影響

微觀層面

天然環境

- 在功能上與天然環境的配合
- 與當地天然景觀的配合

人造環境

- 適當配合街道環境和功能
- 方便行人的環境
- 人本比例和提升質素
- 空間感的建立

6.2 特定的主要城市設計課題的指引

6.2.1 下文各段載列關於特定的城市設計課題的指引。

(1) 市區邊緣地區和鄉郊地區的結集程度和密度

市區邊緣地區

6.2.2 市區邊緣是指已發展的市區與尚待發展的鄉郊地區的接壤處。在邊緣地區進行發展的一般原則，是尊重天然環境、為發展區適當定界(圖1)，以及在市區與鄉郊地區之間提供視覺和地理上的連繫。這些連繫必須穩固，以促進居民的心境健康，從而有助提升生活質素。視覺連繫應包括可觀賞附近天然景色的主要觀景廊，如可能的話，這些視覺聯繫應一直伸展至市區的市中心。

鄉郊地區

6.2.3 鄉郊地區的建築物高度、結集程度和建築外形，應與鄉郊環境和現有發展(例如傳統鄉村)和諧協調。應鼓勵採用不同的建築風格，以免發展項目流於刻板或單調，同時應避免興建與附近環境互不協調的「突兀」建築物。

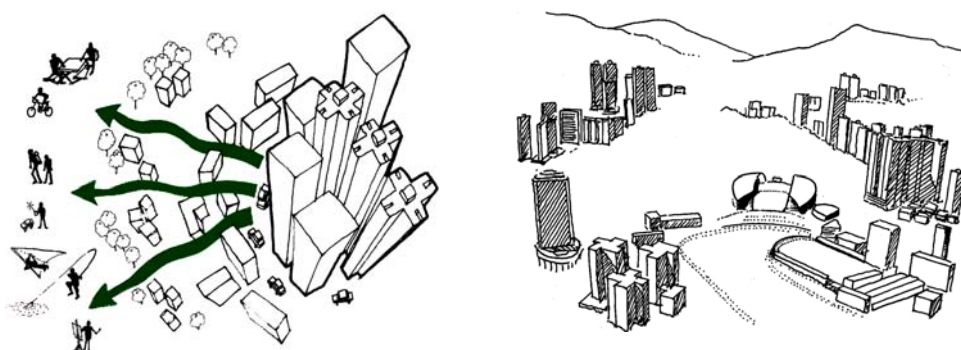


圖1 市區邊緣環境：市區與鄉郊地區之間的過渡，須經過深思

(2) 發展建築高度輪廓

6.2.4 由於普遍地積細小，要充分用盡發展密度，以往只好不斷進行高空發展，結果造成香港今日樓高街狹的城市外貌。扯旗山和獅子山的山脊線，構成城市的天然背景，是香港著名的景色。但隨著日益增多的高樓大廈，這山脊線已受到遮擋。此外，在大嶼山和新界等的山脊線和山脈，為新市鎮與郊野公園之間定出分界和城市的遠點標誌。

6.2.5 市民普遍認為山脊線／山峰是香港的珍貴資產，在進行發展時必須格外考慮，加以保護。在香港採用發展高度輪廓，目的正是要維持並加強城市與天然景色，特別是與山脊線／山峰的關係。為保護維港兩岸的重要山脊線／山峰和山巒的景觀，從主要和人流滙聚的瞭望點望向的山脊線應維持一個不受建築物遮擋地帶。《都會計劃(一九九一年)》所載的指引建議設立一個 20% 至 30% 山景不受建築物遮擋地帶(圖 2)，可作為初步依據，但對個別情況可靈活放寬，以及容許在適當地點出現地標建築物以突出山脊線。

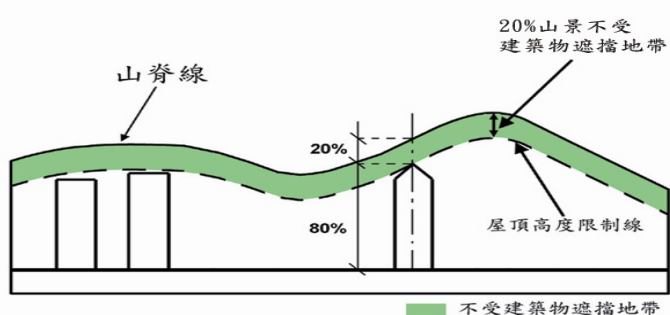


圖 2 確立不受建築物遮擋地帶以保存山脊線景觀

(a) 香港島的指引

6.2.6 香港島有優美的天然環境，扯旗山巍然聳立，遙望維港和九龍半島。港島北岸發展應配合扯旗山和其他山脊線／山峰(圖 3)，以保護從九龍(特別是從西九龍文化藝術區、尖沙咀的文

化場館及啟德發展區的海濱長廊)望向的景觀。在上述這些瞭望點的觀景廊內，應避免無限制高度及破壞「不受建築物遮擋地帶」的發展。對於個別地區的景色，可視乎情況考慮其他合適的瞭望點。



圖 3 瞭望點

- 6.2.7 綿延的山巒，與藍天碧海互相輝映，令人對香港留下難以磨滅的深刻印象。香港與悉尼、溫哥華、三藩市和里約熱內盧被譽為全球最美麗的五個海港。有此美譽，自應保護由山頂眺望維港的視野。保護從海旁地區望向的山脊線和山頂景觀，亦有助保護從山頂和其他山脊線俯瞰海港和城市的景觀。
- 6.2.8 至於香港島的其他地方的發展高度，應著重加強特定地區的地方特色、保護壯觀的山巒背景，以及配合鄰近地區的风格。城市的輪廓應依天然地形勾劃，而高度分級的輪廓則應順著地勢發展。應提供視覺調劑空間，並在不同地區規劃不同的建築物高度輪廓和結集程度(圖4)。保留低矮和低密度地區，可使城市核心地區的建築發展更趨多元化。

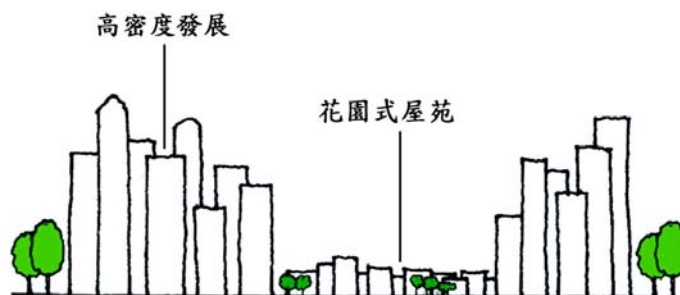


圖 4 不同地區的發展項目，規劃不同的建築物高度輪廓／結集程度

(b) 九龍的指引

- 6.2.9 九龍方面，綿延不斷的山脊線由獅子山一直伸展至飛鵝山。飛鵝山山勢雄偉，大片的崗巒，襯托出東九龍和東南九龍起伏多姿的背景。由灣仔的香港會議展覽中心、中環七號碼頭、西營盤的中山紀念公園和鰂魚涌公園遠眺飛鵝山和主要九龍山脊線的景觀，應予保護(圖 3)。在這些瞭望點的觀景廊內，發展高度應避免破壞「不受建築物遮擋地帶」。
- 6.2.10 至於九龍的其他地方，其考慮因素與香港島其他部分的考慮因素(第 6.2.8 段)類似。

(c) 新市鎮的指引

- 6.2.11 新市鎮的發展項目，最高的發展應位於中心地帶，然後向市鎮邊緣地點遞減為中至低層。應避免興建與附近環境格格不入的「突兀」建築物。新發展應配合新市鎮的獨特地形和景觀環境(圖 5)，並漸次降低建築物高度，使新市鎮與鄰近的低矮發展環境互相協調和融合。可觀賞山巒背景或水域景色的觀景廊／通風廊，應予保留。在合適情況下，應在文娛／商業中心或核心地點建立地標(圖 6)。在市鎮中心，可利用低矮建築物，例如社區會堂、學校等，作為視覺調劑和緩衝空間(圖 7)。



圖 5 與新市鎮獨特地形和景觀環境相配合的發展

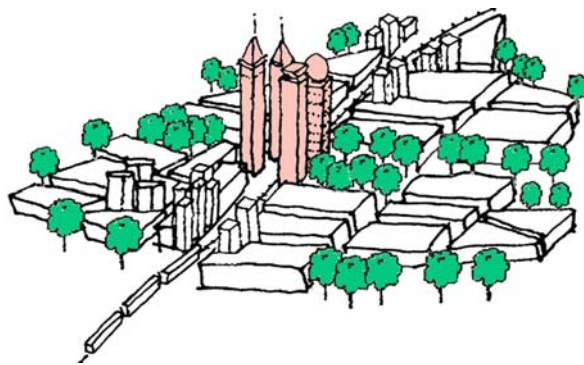


圖 6 位於文娛／商業中心的地標

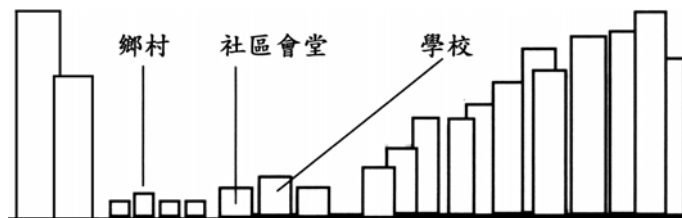


圖 7 市鎮中心內的視覺調劑和緩衝空間

(d) 鄉郊地區的指引

6.2.12 應在各鄉郊景色區內釐定適合的發展高度輪廓，以保存與市區不同的特色(圖 8)。在適合的情況下，應鼓勵在新的低矮發展中採用不同的建築物高度，令近郊地區的建築外形更添姿采和趣味。應避免千篇一律或單調乏味的建築模式。建築物高度和結集程度應與鄉郊環境和諧協調(圖 9)。在未受破壞和景觀易受影響的景色區，三層是最高可採納的建築物高度。

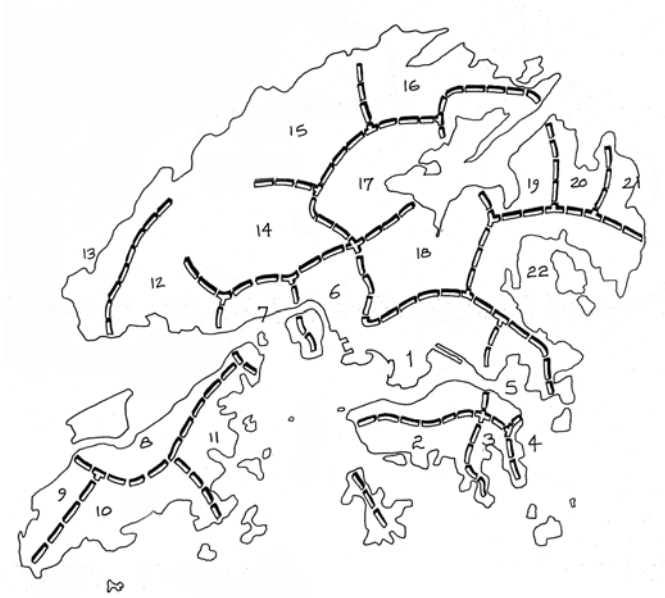


圖 8 香港的景色區

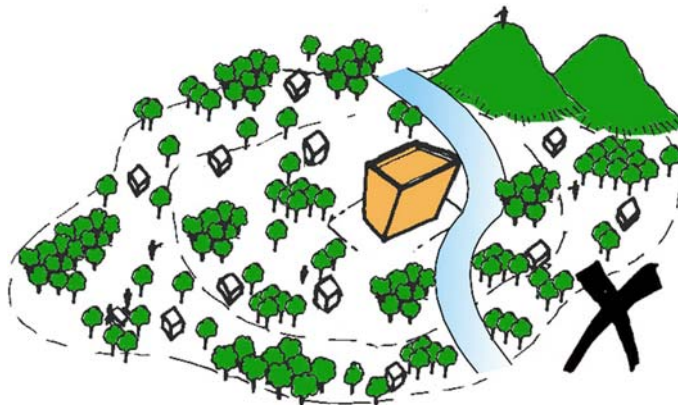


圖 9 鄉郊地區不協調的建築物高度／結集程度

(e) 摩天大廈的指引

6.2.13 全球予人印象最鮮明突出的城市，往往有多幢高聳入雲的大樓，鶴立於一般建築物之間。建築設計出色而且地點適當的摩天大廈，有助建立城市的形象。

6.2.14 為摩天大廈選址時，有兩項主要準則：

- 環境 - 摩天大廈應坐落於適當的選址或地點，位置明顯，而且與城市的整體外形相襯。建議發展應與其他城市設計目標沒有衝突。
- 功能 - 建議發展應與整個城市的重要功能息息相關，例如交通運輸樞紐，或具有社會或文化價值。

6.2.15 西九龍填海區的南端與尖沙咀區將形成為一個新的主要高樓建築樞紐，而「城市設計研究」建議在上址以外不應再劃設同類樞紐。

(3) 海旁用地

(a) 理想和目標

6.2.16 城市規劃委員會就維多利亞港所訂立的理想，是務求維港成為富吸引力、朝氣蓬勃、交通暢達及象徵香港的海港，成為港人之港、活力之港。有關設計目標是：

- 完善維港規劃，增強港人和維港的連繫；
- 增添優美景致，讓市民盡覽維港風光；
- 增添維港魅力，促進旅遊事業；以及
- 鼓吹富創意的建築設計及提供規劃完善的設施、休憩用地和行人道路網，促進多元化的活動，締造優美海濱環境。

6.2.17 維港是香港市民的特別天然資產，應受到保護。在維港內進行填海工程，必須確保環境質素，以及符合可持續發展和在海港內不准進行填海工程推定的原則。

(b) 功能多元化

6.2.18 沿海旁應預留用地作文娛、旅遊相關、康樂和零售用途。應藉多元化的活動和功能，為海濱注入生氣，營造享樂氣氛(圖 10)。應鼓勵在海旁進行富視覺趣味和可吸引人觀賞的活動。如可行的話，應為一些靜態的活動，例如釣魚和放風箏，提供方便。應避免海旁區出現會間斷海濱長廊的不協調土地用途，例如貨物裝卸區(圖 11)，以及一些位處海邊會在視覺上和實際上構成障礙的大型基礎設施(道路是其中一例)(圖 12)。

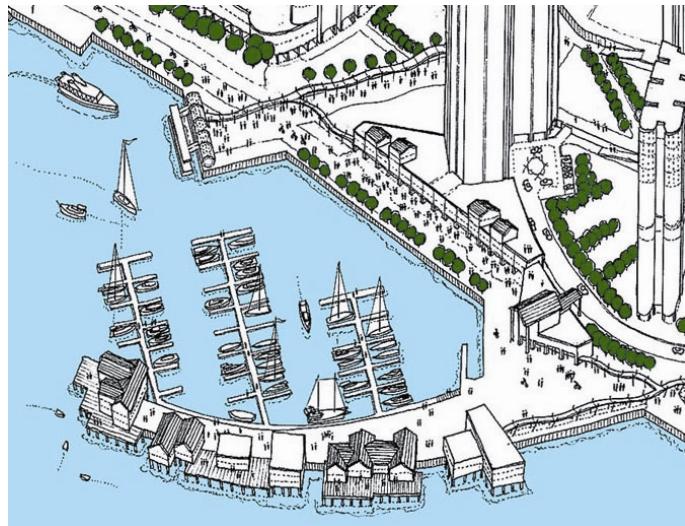


圖 10 充滿活力和多姿多采的海旁活動

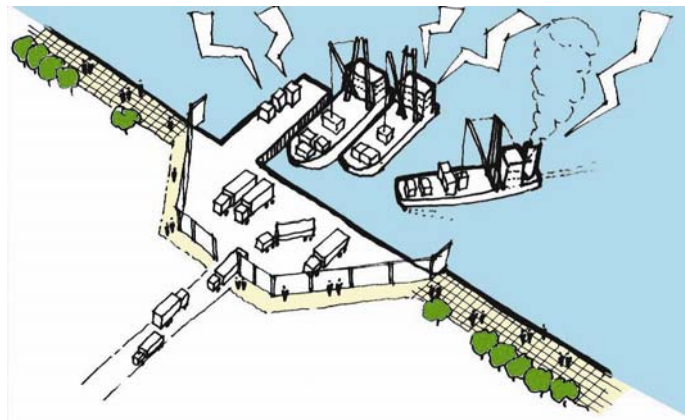


圖 11 不相協調的海旁土地用途

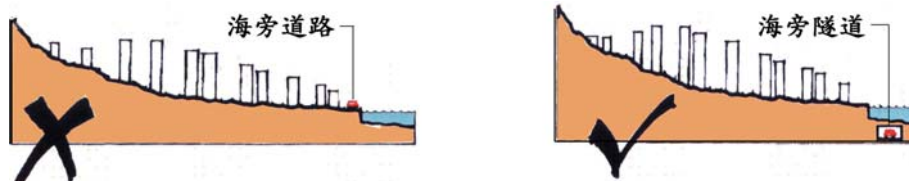


圖 12 避免在海旁地區進行大型基礎建設計劃

- 6.2.19 如可行的話，應關設連貫的海濱長廊，讓公眾消閒遣興，可以踱步、緩跑、踏單車、垂釣作樂，甚至閒坐其間，各適其適。應鼓勵在海旁加入一些富趣味的聚腳點，例如園景美化設施、休憩處、觀景區、步道和小碼頭，令海旁地區更添活力。

(c) 設計

- 6.2.20 海旁發展應著意於美化海濱的形貌，以及配合海濱的環境布局。在適合的情況下，應在適當地點設立地標，例如在海港的入口，或豎立地區標誌。樓宇體積會產生重要的視覺影響。在顯著的海旁位置，應選用適當的地積比率、樓宇高度和分布。設計優美的海旁建築，則更值得鼓勵(圖 13)。

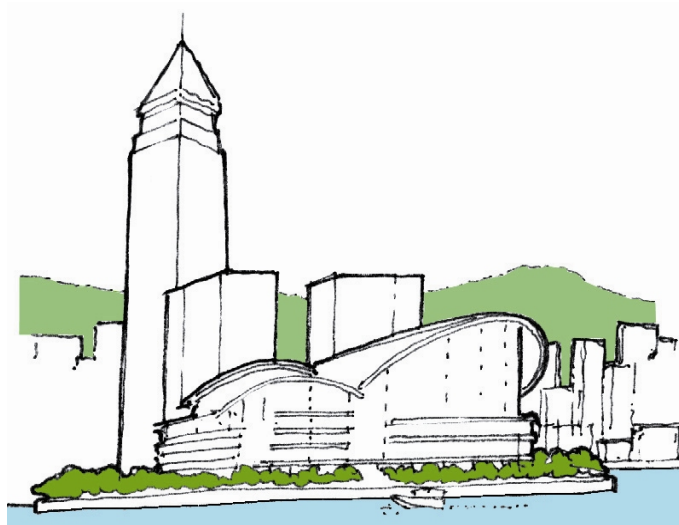


圖 13 設計優美的低矮海旁發展

(d) 建築物的高度和外形

- 6.2.21 建築物的高度和空間應與人本比例有一定關係，令使用者感到方便、易於適應，並認同其設計。香港地少，很難完全做到以人為本，但可透過善用不同空間、園景美化和街景等，改善這個情況。用以人為本的標準來改善公共屋邨和私人屋苑的設計，有助紓緩壓力。
- 6.2.22 建築群應加入一些設計獨特的建築物和樞紐區，並讓人從海旁看到內陸景觀(圖 14)。應鼓勵發展多元化的建築群，避免海旁的面貌單調乏味。

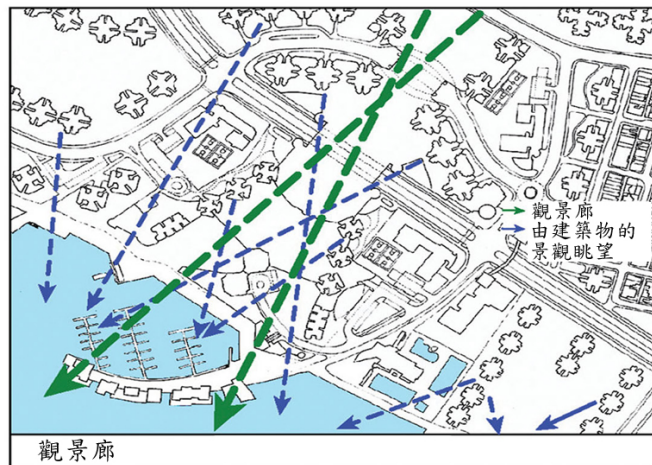


圖 14 海旁地區與內陸之間的觀景廊

- 6.2.23 較高的建築物應建於內陸地區，而較低矮的建築物則在海旁地區，以避免海旁充斥高樓大廈，並同時增加從市區眺望海景的可觀度。在海旁的建築物，在規模上和外牆設計上應該是配合的，以免在沿岸形成「牆壁效應」。如適合的話，應在沿岸發展出一個高低有致的建築物高度輪廓(圖 15)。在新發展區，則應考慮在沿岸指定一些地點作低矮和低密度發展。

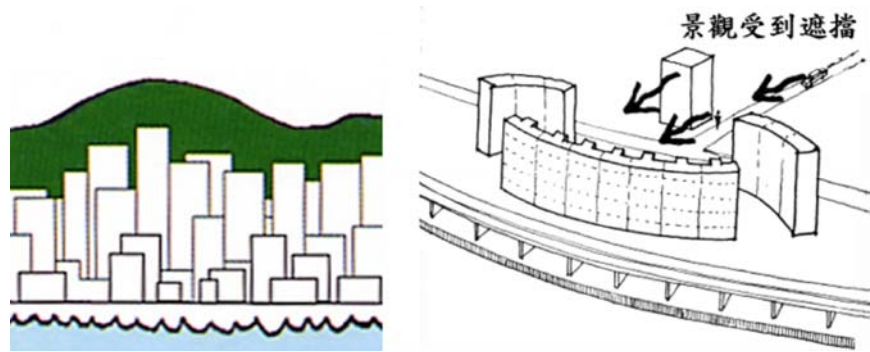


圖 15 避免形成「牆壁效應」及發展出高低有致的高度輪廓

(e) 車流和人流

6.2.24 車輛交通和停車場通道，應只限位於海旁發展向內陸的一面。應提供一個舒適的行人環境，以確保行人可以充分享受在海旁遊玩的樂趣。應在海旁地區與城市核心之間提供行人通道(包括為殘障人士而設的設施)，盡量方便行人前往海旁地區(圖 16)。

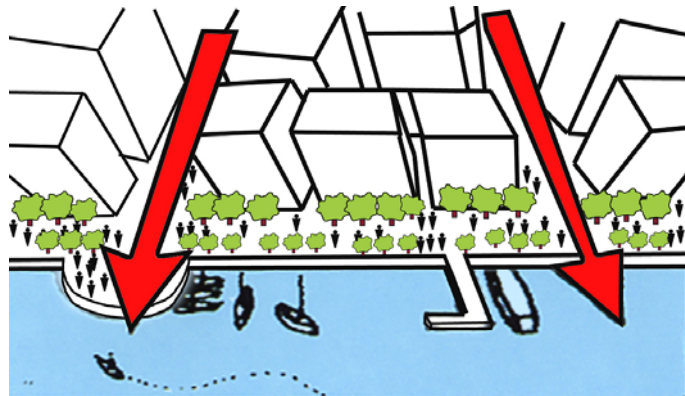


圖 16 盡量方便行人前往海旁地區

6.2.25 應透過闢設海濱長廊，增加行人前往海濱的方便。可行的話，海濱長廊應沿岸邊連續性伸展，同時在若干地點與內陸連接。

(f) 園景設施和休憩用地的供應

6.2.26 向內陸的一面應設有休憩用地，以吸引遊人進入。每隔一段距離，亦應有休憩用地連接海

濱，以產生連貫性和觀景看透度。休憩用地應按不同大小分布。如果情況適合，可考慮闢設一些較大的休憩用地，以供公眾聚會或舉辦文化和社交活動。

(g) 海岸線的形狀

- 6.2.27 香港過往的海岸線蜿蜒曲折，景致迷人，但沿海的發展有可能把海岸線和海灣拉直，造成平直而乏味的海岸線。日後如修築海堤，應重視天然的海岸線和營造出有生氣的海岸線。

(4) 公共空間

- 6.2.28 城市設計的每一個環節，都對公共空間有一定作用。下文所概述的措施，可令發展有實際增值，例如增加店鋪附近的行人網絡。

(a) 街道

- 6.2.29 應為街道主要兩旁創造多姿多采且能應時配合的環境，令行人感到趣味，亦為街道增添活力。面向人流旺盛的街道，應鼓勵設立零售鋪。機房應盡量置於橫街或後街。在適當的街角，可設立一些易於識別的標誌和騰出更多空間，以改善街道環境和營造地方性的歸屬感。
- 6.2.30 應加入人本比例的設計元素，例如周邊商場，作為人與建築物之間的中介景物。建築物的外牆和平台的邊緣，尤其是地面和第一層，無論在建築設計、建築細節和建材選料方面，均應著重趣味性(圖 17)。

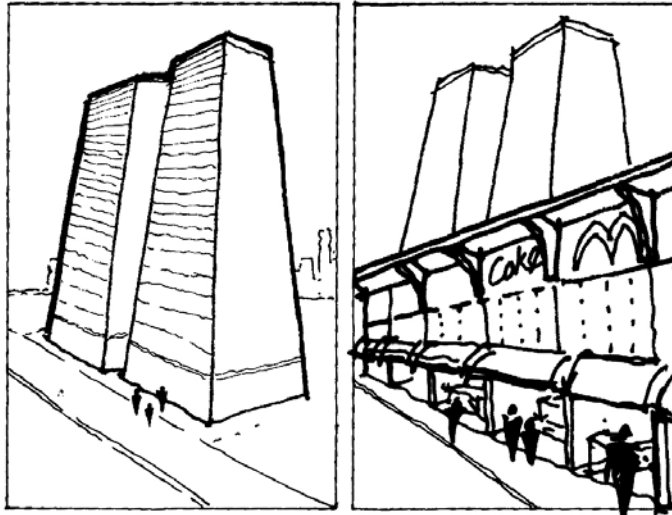


圖 17 利用平台在令人顯得矮小的高大建築物加重人本比例

(b) 休憩用地

- 6.2.31 應鼓勵闢設園景建築與園林種植配搭得宜的休憩用地，以迎合動態及靜態康樂用途在功能上的要求。詳細的局部園景設計，則應配合個別地點的情況，盡量做到容易辨識和環境舒適，並為城市提供一片綠化園地。在休憩用地內，應豎立別具特色的地標景物，營造方向感和地方感(圖 18)。

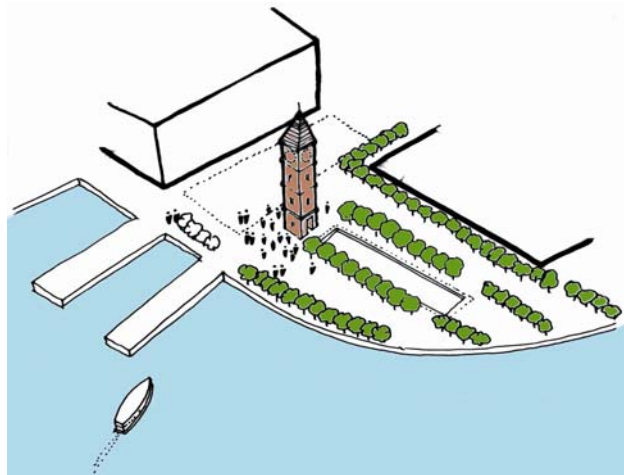


圖 18 休憩用地內能夠吸引目光的地標景物

- 6.2.32 此外，應鼓勵在發展項目的地面、平台和屋頂闢設能方便使用者到達的休憩用地(圖 19)。如可行的話，在進行發展時，應盡量撥出多些地面空間，以闢作園林休憩用地。

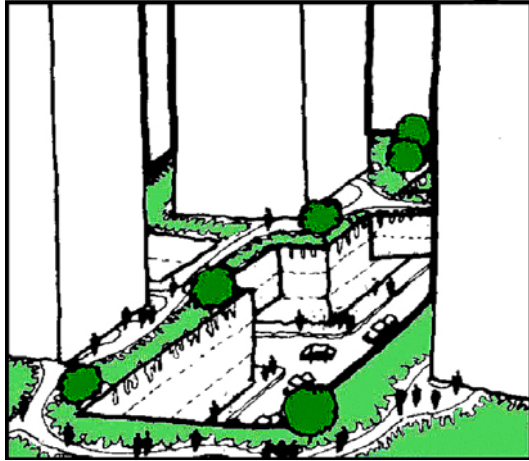


圖 19 在平台層闢設的休憩用地

6.2.33 應沿街道、主要運輸走廊和行人通道植樹，以及闢設園景綠化區和美化市容地帶，以調和呆板的人工環境。應避免把休憩用地設於邊緣地區，令用地無人問津。應盡量方便公眾前往休憩用地。加強空間的視覺連繫，可有助引導行人前往休憩用地設施(圖 20)。亦應鼓勵靈活善用休憩用地，讓市民得以充分享用這些設施。

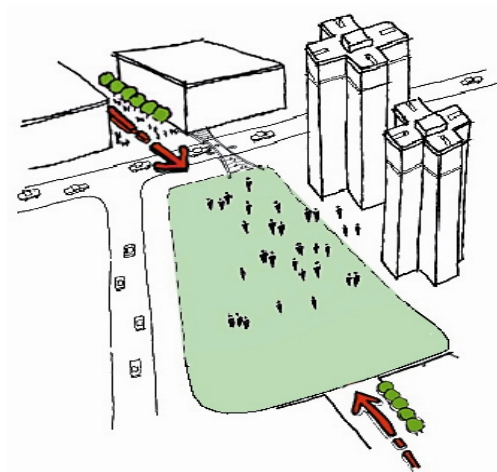


圖 20 建立視覺連繫以引導行人前往休憩用地

(5) 街景

6.2.34 街景一詞泛指街道的整體外貌及在街道上所見的一切景物，涵義甚廣。就城市設計而言，街景有以下幾個重要目標：

- 盡可能確保街道的所有組成部分無論在設計、用料和建造上均質素優良；
- 力求格調一致，和諧協調；
- 盡量在核心區開發以行人為本並能吸引行人的空間；以及
- 配合人本比例的設計及殘障人士／長者的需要。

6.2.35 街景與一個地方的整體性是有關連的。凡在街上所見的景物及所獲得的體驗，均涵蓋在內。下文逐一談論街景的各個組成部分。

(a) 行人環境

6.2.36 在香港作為行人，並不是一件愜意的事，遇上酷熱潮濕的日子或者納悶的下雨天，更彷彿寸步難行。改善這些問題可以從設計上著手，為行人製造遮陰效果。應為行人提供一個安全、清潔、四通八達和趣味盎然的環境，且要充分顧及局部地區氣候方面的因素(圖 21)，並須確保設有方便殘障人士使用的通道(圖 22)。應縮減平台的地面覆蓋範圍，以騰出更多地面作為休憩用地及進行街頭活動。為方便行人流通，行人過路線應符合「交通需求線」(圖 23)。應避免在交通燈位設分段橫過馬路處，以免對人流造成限制及令行人在安全島等候而造成不便。



圖 21 安全、清潔和交通方便的行人環境

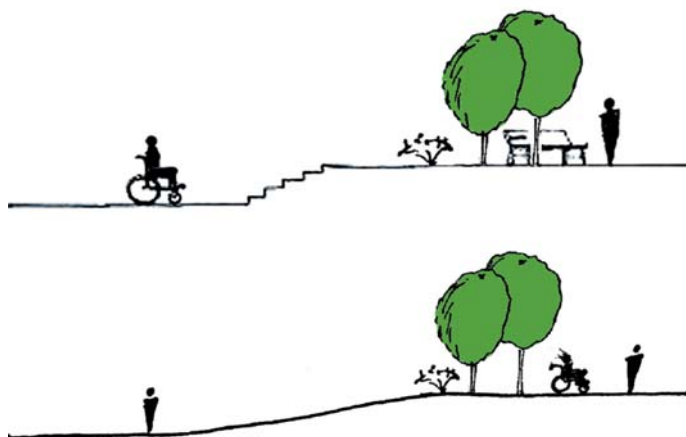


圖 22 方便殘障人士使用的通道

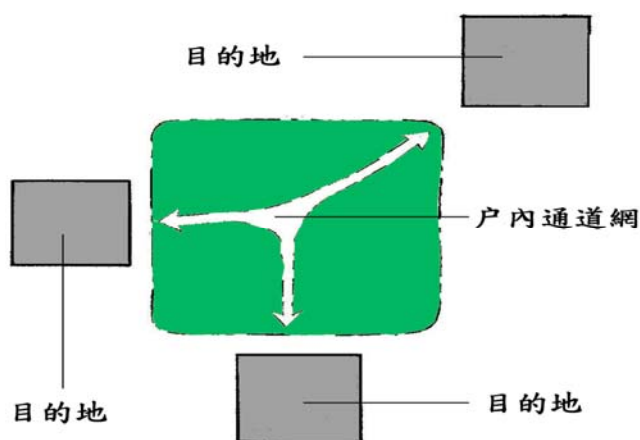


圖 23 符合「交通需求線」的戶內行人路線

(b) 行人道的寬度和路面

6.2.37 行人道應有足夠寬度以容納人流和街道裝置，並須為公用事業設施、樹木／環境美化設施額外預留空間。在城市舊區，行人道寬度不足以應付目前的需要，故此，在進行重建時，應設法把建築範圍後移或縮減平台覆蓋範圍，以擴闊這些行人道。在新發展區，則應有設計優良和較為寬闊的行人道，以創造高質素的行人環境。行人道的闊窄在定案前，應先諮詢公用事業公司和相關政府部門等，務求在規劃時預留的行人道闊度足以完全符合所有需求。

6.2.38 行人路面應該美觀悅目和富吸引力。在可行的情況下，應盡量鋪築高質素的行人路面，例如用地磚鋪砌圖案、用磚或石鋪砌路面。

(c) 土地用途

6.2.39 土地用途對街景的構圖扮演一個重要角色。應鼓勵在建築物面向主要街道的部分創造活力動感和進行各式各樣的用途，例如在行人路旁設置商鋪、酒吧、咖啡茶座，並以人本比例的設計，對街景作出其他改善，從而令城市更具活力，更添生氣(圖 24)。應避免在這些主要臨街地方設置機房或外牆死寂的設施。

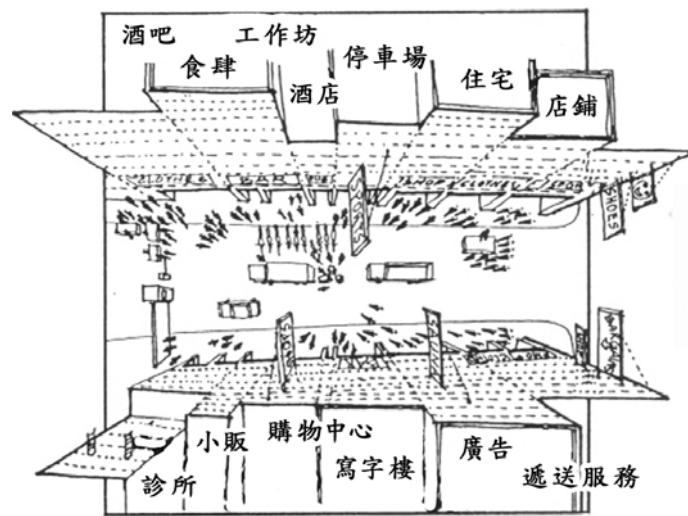


圖 24 街景生氣洋溢:共存而多樣化的用途及活動

(d) 街道上富趣味和人本比例的設計

6.2.40 應鼓勵在建築物低層採用別出心裁的設計，或把面向街道部分設計得特出有趣，為街道增添姿采。亦可利用中型建築物遮擋部分遠處的大型建築物，或利用建築部分作為行人於惡劣天氣下的遮蓋處，以加重街道的人本比例。

(e) 園景美化(園林種植和園景建築)

- 6.2.41 應沿路旁植樹和提供優質的園景建築，例如鋪砌路面、放置雕塑等，可改善街道環境。種植樹木、設置灌木樹圍及進行園景美化，可柔和石屎街道及減低街道環境受熱機會(圖 25)。為街道塑造風格時，要小心選擇樹木和灌木的品種，特別是須留意這些植物在風景上的效果和四季色彩變化(例如花葉的顏色)。為確保行人路徑有樹蔭蔽，必要時或須選擇既粗壯又可抵受交通廢氣的植物品種。新發展區(例如填海區)可進行園境美化的空間較多，應該預留大量園景用地，以便與休憩用地融合為一個格調一致的休憩用地架構。路旁樹木的樹根應避免妨礙地底公用設施(例如喉管和電纜)。

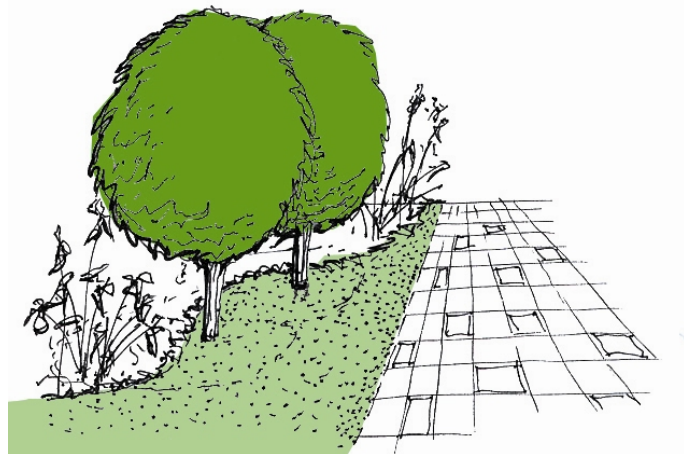


圖 25 路旁植樹

(f) 街道裝置

- 6.2.42 應提供高質素的街道裝置，以配合該區或鄰近發展的風格(圖 26)。在商業和旅遊區應避免千篇一律的街道裝飾。應考慮設置高質素設計的座椅、行人指示牌和旗桿，以建立地方感。至於其他地面上的裝置如電話亭、消防栓、郵筒和有蓋巴士／電車站，亦應採用優美的設計。應容許在街道上豎立小型地標，例如富特色的入口、雕塑或園林景色，讓駕車人士和行人可藉以辨別方向。街道裝置、過路處、凹凸

紋路面鋪設、凸字資料板等的設計，須充分顧及殘障人士的需要。

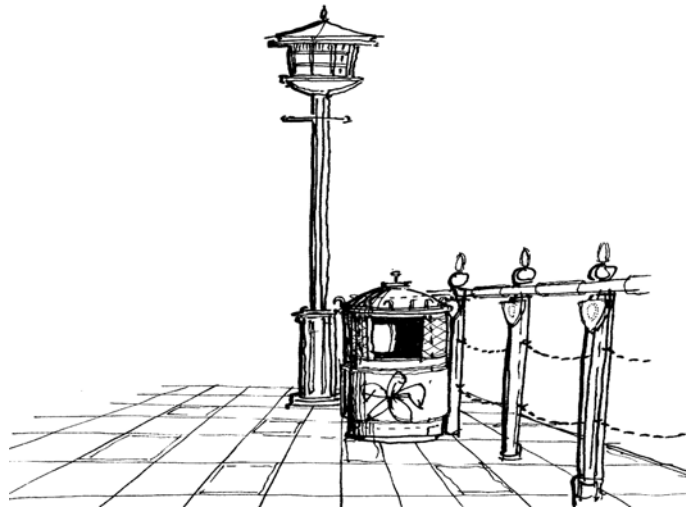


圖 26 高質素的街道裝置

- 6.2.43 在提供與道路／行人路有關的街道裝置和設施(例如路障、路牌、街燈、垃圾箱和噪音屏障)時，應考慮這些設施的位置和設計在視覺上對整體街景的影響。如需要設置路旁噪音屏障，這些屏障的設計和建造均須達到高水平。應為駕駛者和行人設置清晰和資料詳盡的路牌，方便他們決定其路線。路牌不應胡亂堆放致令街景雜亂無章(圖 27)。在切實可行範圍內盡量共用路牌柱，有條理地放置不同的路牌。應鼓勵採用設計獨特的街燈。噪音屏障不可以礙眼，否則會對街景構成視覺影響。因此，在適當的情況下，可把噪音屏障融入園景美化計劃，或者採用透明物料(例如玻璃)製造，以減低視覺上的影響。在豎立噪音屏障時，應注意平衡所有環境準則的要求，包括紓緩噪音，以及避免或盡量減輕視覺及其他附帶影響。

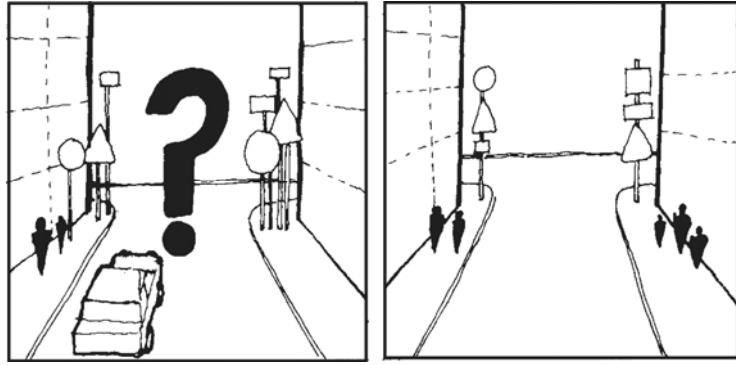


圖 27 避免路牌雜亂無章

(g) 行車天橋和行車隧道

- 6.2.44 行車天橋一般既不吸引，又會阻擋觀景廊和特色建築物的視線，對景觀造成重大影響。如適當的話，應採取舒緩措施，例如利用攀藤植物或加插其他視覺趣味，以盡量減輕視覺上的負面影響(圖 28)。

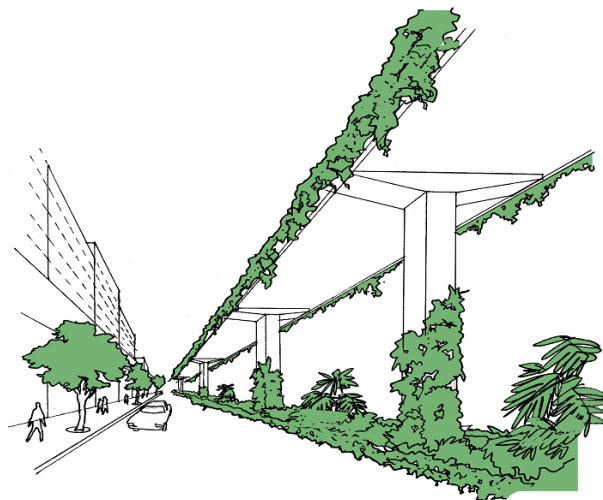


圖 28 舒緩行車天橋視覺影響的措施

- 6.2.45 應鼓勵採用行車隧道。行車隧道對景觀的影響較小，可將交通帶離地面以改善行人環境。應設法把隧道出入口與城市的形貌自然融合。可使用彩色編碼和易於區分的路牌，以識別不同的地區。

(h) 行人天橋和行人隧道

6.2.46 香港是一個非常稠密的城市，人車分隔可解決人車爭路的情況。如須人車分隔，應注意以下幾點：

- 行人天橋應盡可能短些，最好與街道成直角。它應能把空間結構加強，而不是將之分開。
- 避免興建單獨式的過路行人天橋。應鼓勵把天橋的起點和終點直接相連於地面以上的樓層(圖 29)。起點和終點如須設於地面，則應盡量裝設升降機和扶手電梯。亦應考慮行人天橋結構的美觀。

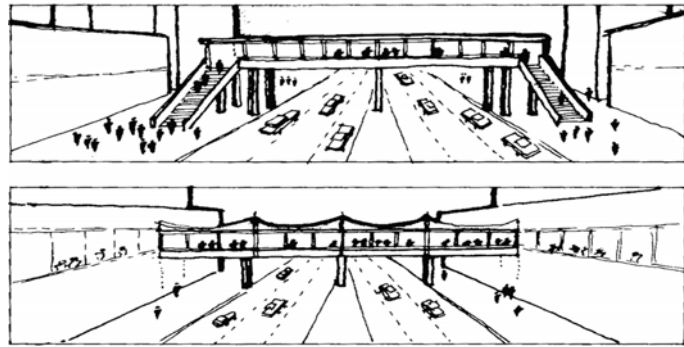


圖 29 以通道連接商場，勝於興建單獨式的行人天橋

- 興建行人天橋時應有適當的協調，以方便行人往來。
- 在計劃建造行人天橋時，應同時考慮到園林設計。

6.2.47 行人隧道的牆壁和地面用料、燈光照明、出入口和其他部分，均應採用高質素和優美的設計，以增加美觀和提供一個悅目安全的行人環境。

(i) 減低車速

6.2.48 設立行人專區，可以極有效地減少人車爭路的情況、提供無車的環境、避免交通噪音和廢氣造成不良影響，以及製造人流匯聚的地方。對車輛交通沒有重要性但人流高／建造形式特別的街道，可闢作行人專區。在合適的情況下，應提供行人優先設施，例如行人專區及地下或半地下道路，以促使人車分隔。在適當地點，可採用其他減低車速的設施，例如設置道路收窄位、減速路拱和提高過路水平線，以及路面改用不同的顏色和物料，又或移走路壘，以製造一個更舒適的行人環境。在稠密的市區地帶，可考慮實施「巴士專用道路」、「電車專用道路」、「停車步行」或「停車轉乘」計劃，以減少交通流量。

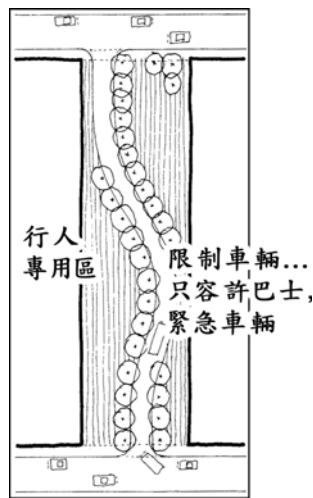


圖 30 指定交通專用道路的概念

(6) 文化遺產

6.2.49 香港有豐富的文化遺產，既有歐陸式的建築物及／或傳統的中式建築設計，亦有各種文物（例如堡壘、石刻、墓穴、紀念碑、古窯等）及古樹。這些文化遺產是城市的重要地標，影響地方性以至中型規模的整體城市設計。這些尚存的文化遺產，應予以保護，並通過有效的設計創造一個適當的四周環境。

(a) 改作新用途

6.2.50 應鼓勵保存具歷史意義、建築特色及文化價值的建築物，使香港的文化和歷史得以流傳。這些建築物的翻新和改變用途，應與周圍的環境相協調。歷史建築物應該有適當的新用途。

(b) 保護歷史文物的環境

6.2.51 單獨或群組形式存在的歷史文物，應視為重要的組景元素，其環境或布局須予配合。應為歷史文物保存或創造一個適當的四周環境(圖 31)。在可行的情況下，應保留和擴闊眺望歷史文物的景觀(圖 32)。如情況需要，毗鄰新建築物的高度應朝歷史文物的方向漸次降低。

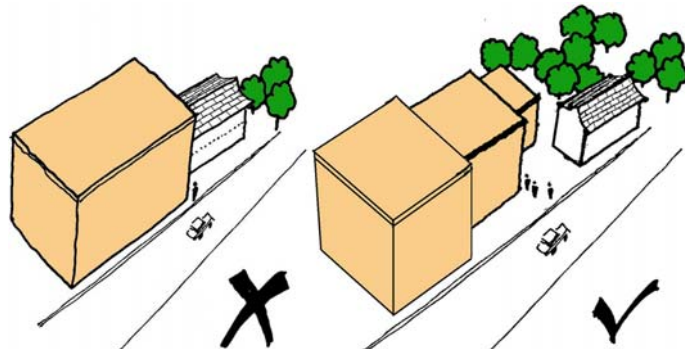


圖 31 為歷史文物提供適當的環境

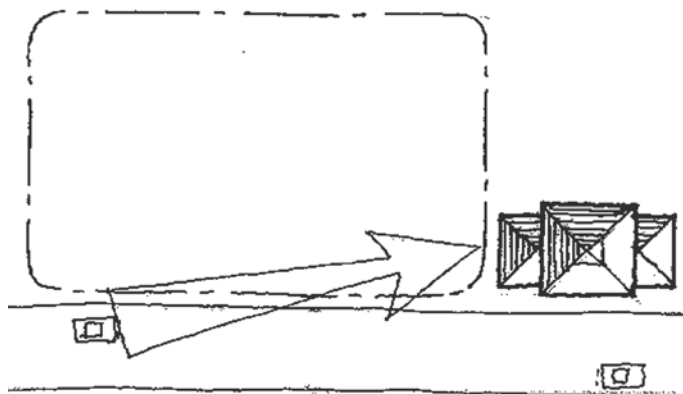


圖 32 保存或擴闊眺望歷史文物的景觀

(c) 協調

- 6.2.52 為盡量減輕毗鄰新建築物對歷史文物的負面影響，新建築物的結集模式，較大型的應該遠離文物，較小型的則較近文物。新建築物可採用梯級式及園景平台的設計，務求在規模上或甚至連風格上也與歷史文物融匯一致。新建築物(特別是較低樓層)的規模、比例、色彩、用料或建築設計，均應盡量與歷史文物相協調(圖33)。

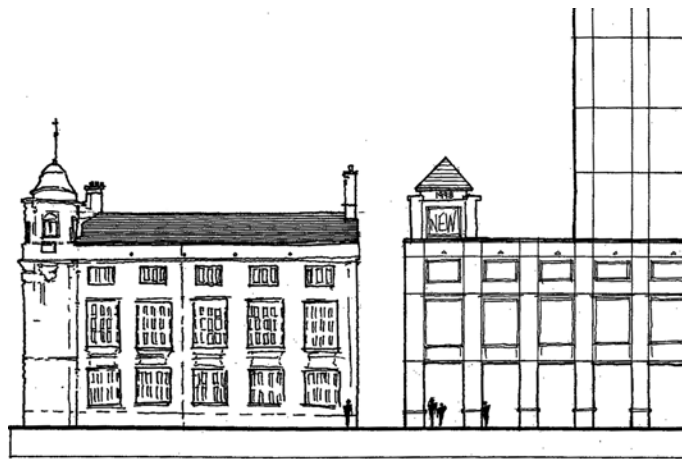


圖 33 新舊建築物在比例上互相輝映

(d) 保存地方特色

- 6.2.53 個別地區各有本身獨特的文化、地理環境和歷史風俗。進行重建時，應盡量保留和增強這些文化風俗和特色。

(e) 重建歷史文化

- 6.2.54 如適當的話，新發展可利用建築外形和用料予人古色古香的感覺，增添姿采而有別於市區的建築物，互相對比。

(7) 觀景廊

6.2.55 觀景廊讓我們可以眺望遠方的景物，例如地標、山脊線、水域、郊外景色和其他自然景物等。觀景廊應納入發展藍圖的設計內，並且與由道路、休憩用地、美化市容地帶、低地建築物形成的觀景廊連合起來。應保護可觀賞地標、特色景物的視野，以避免景觀變得狹窄及不完整。此外，應盡量增設觀景廊，增加我們能從多方面望穿這個稠密城市的視線。維多利亞港、扯旗山／獅子山、主要山脊線／山峰的景觀都是「香港形象」的所繫，我們應該致力保護及避免失去這些景觀。如可行的話，觀景廊應加以園景美化。

(8) 建築物的外露支柱

6.2.56 市區邊緣經常有些地勢陡斜的土地，須採用外露支柱或切削斜坡(或同時採用這兩項措施)，始能建成面積恰當的高架平台以進行發展。為盡量減輕支柱在視覺上的負面影響，應採取適當的環境美化措施，包括栽種高大樹木或懸垂植物，以及在支柱之間築牆或豎立柵欄(例如磚牆或裝飾性金屬圍屏)(圖 34)。支柱間的牆壁應選用可在視覺上產生美感的顏色和材料。如情況許可，應鼓勵在市區邊緣地區建設一些佔地面積小而適合建於斜坡上的發展。

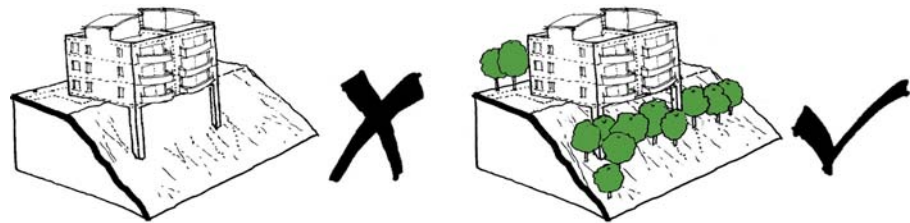


圖 34 盡量減輕建築物外露支柱在視覺上的負面影響

7. 特定的主要土地用途的指引

7.1 有關特定的主要土地用途的城市設計指引，例如商業、住宅和工業方面的城市設計指引，分別列載於表 1、2 和 3。

8. 實施

- 8.1 城市設計指引可以透過現有的法定和行政機制實施。
- 8.2 法定方式包括(1)透過在根據《城市規劃條例》所擬備的分區計劃大綱圖的《註釋》訂定規範，規管建築物的高度、上蓋面積和地積比率等；(2)規定在分區計劃大綱圖上的「綜合發展區」地帶進行發展時須提交總綱發展藍圖，以規管建築物的布局和設計；(3)引用《建築物條例》管制個別建築物的設計；以及(4)根據《古物及古蹟條例》規管歷史文物。
- 8.3 行政機制包括(1)在擬備發展用地的地契條款時，納入有關城市設計的考慮因素，例如「設計、分布和高度」條文。地契條款可列明建築物的設計和分布、高度、屋宇類別的限制、環境美化項目及總綱發展藍圖等的要求；以及(2)就地區或地方層面的新大型發展或重建項目進行城市設計研究，繼而制定更詳細的指引。

空氣流通

9. 背景

- 9.1 香港既是全世界其中一個人口最稠密的城市，同時又屬於亞熱帶氣候，夏天的天氣炎熱潮濕。因此，我們的城市基本上需要更多通風，藉以降溫及帶來舒適的建設環境。為了令本港的風環境得到顯著及長遠的改善，我們應盡量完善城市設計，特別為公共空間增加通風。
- 9.2 全城清潔策劃小組在二零零三年八月提出建議，為改善城市樓宇布局，要求規劃署研究把空氣流通評估列為所有大型發展或重建項目及未來規劃的其中一個考慮因素。因此，規劃署進行了「空氣流通評估方法可行性研究」(下稱「空氣流通研究」)；並於二零零五年完成該項研究。根據研究建議，規劃署制訂了一套意向指引及有關進行空氣流通評估的綱領。下文所載的指引旨在補充及鞏固城市設計指引在改善空氣流通方面的內容。

- 9.3 政府在二零零五年五月公布的「首個可持續發展策略」所提出的其中一個目標，是貫徹和檢討促進可持續發展的城市規劃和設計指引，當中特別關注到建築物對景觀廊或空氣流通的影響。下列的空氣流通指引正是為了邁向這個目標而訂立的。

10. 整體目標、應用範圍

- 10.1 下一節列出土地用途規劃、城市設計及大型發展規劃和設計在早期階段尚未實際進行任何空氣流通評估前應用的意向指引。這些指引現階段適用於政府的主要項目，與及對擬備圖則的規劃過程提供宏觀層面上的輔助。當局並不強制但鼓勵私人項目建議者在制定規劃和設計建議時參考這些指引。
- 10.2 意向指引是以公共空間的總體行人風環境為重點。本章第 6 及第 7 節的城市設計指引，以及第四章有關綠化的準則，部分亦與改善空氣流通有關，也可作為參考。而第九章則詳述達空氣質素目標的指引。至於屋宇署所發出的「認可人士及註冊結構工程師作業備考」，與及屋宇署、地政總署和規劃署共同發出的「聯合作業備考第 1 號-環保及創新的樓宇」則涵蓋了有關改善樓宇通風及綠化的設計指引。
- 10.3 雖然在規劃及設計過程中應該盡量顧及空氣流通的情況，但正如城市設計中其他因素一樣，這只不過是其中的一個考慮因素。在採用這些意向指引時，必須適當地考慮其他因素，才能在各個不同的目標之間取得平衡，以符合社會需要。
- 10.4 這套意向指引未能即時得以全部實施，亦未能在全港各區即時一致施行。新發展區的規劃應依循這些指引進行，而舊建成區的規劃則應藉著市區重建的契機，根據有關指引循序漸進改善。

11. 空氣流通意向指引

11.1 主要原則

11.1.1 下文各分節按地區層面就地區土地用途規劃和城市設計，與及按地盤層面就大型發展項目的初步地盤規劃和設計，分類載列空氣流通意向指引。

地區層面

- 地盤布局
- 通風廊／風道
- 街道布局的定向、模式及擴闊街道
- 海旁用地
- 高度輪廓
- 休憩用地及行人區的綠化和分布

地盤層面

- 平台建築
- 建築物的排列
- 建築物的透風度
- 建築物的高度和外形
- 園景美化設施
- 外伸的障礙物
- 冷質物料

11.1.2 指引的主要原則是創造及／或保留通風和有變化的城市結構，以改善城市的風環境。

11.2 地區層面

(1) 地盤布局

11.2.1 地盤的劃分應避免既長且直的形狀，否則很可能會造成單方向設計及牆壁型的樓宇布局，不利空氣流通。

(2) 通風廊／風道

11.2.2 在高密度而又炎熱潮濕的城市，為改善空氣流通的情況，應沿主要盛行風的方向闢設通風廊，與及增設與通風廊交接的風道，使空氣能夠有效地流入市區範圍，從而驅散熱氣、廢氣和微塵，以及改善局部地區的微氣候。

11.2.3 通風廊應以大型空曠地帶連成，例如主要道路、相連的休憩用地、美化市容地帶、非建築用地、建築線後移地帶及低矮樓宇群；貫穿高樓大廈密集的城市結構。通風廊應沿盛行風的方向伸展；在可行的情況下，應保持或引導其他天然氣流，包括海洋、陸地和山谷的風，吹向已發展地區(圖 35 及 36)。



圖 35 主要通風廊

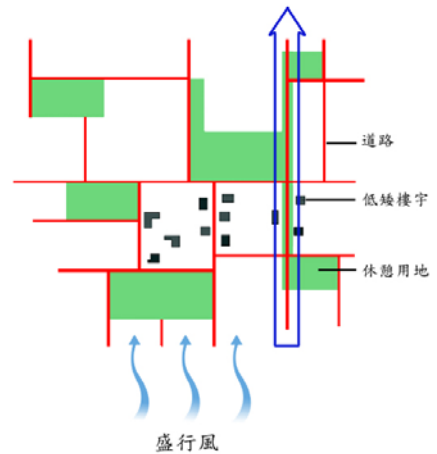


圖 36 由道路、休憩用地及低矮樓宇連成的通風廊

11.2.4 增加市區的通風程度，應將美化市容地帶、建築線後移地帶及非建築用地連接起來，並將連接主要道路的小路擴闊，藉以構成通風廊／風道(圖 37 及 38)。為有效驅散廢氣，通風廊與風道應成直角或成一角度，並應持續伸延一段足夠的距離。

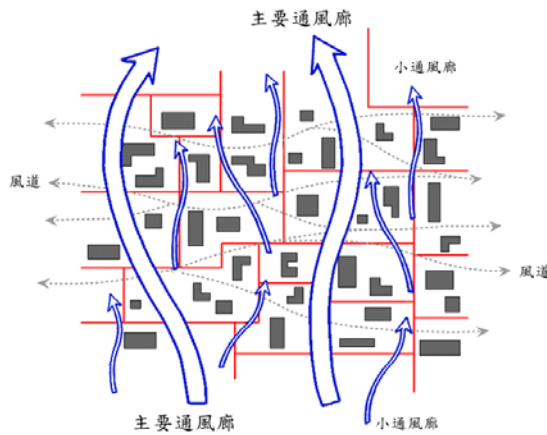


圖 37 風道



圖 38 利用非建築用地的配置以闢設風道

(3) 街道布局的定向、模式及擴闊街道

11.2.5 主要大街／大道應與盛行風的方向平行排列或最多成 30 度角，令盛行風得以進透入全區(圖 39)。

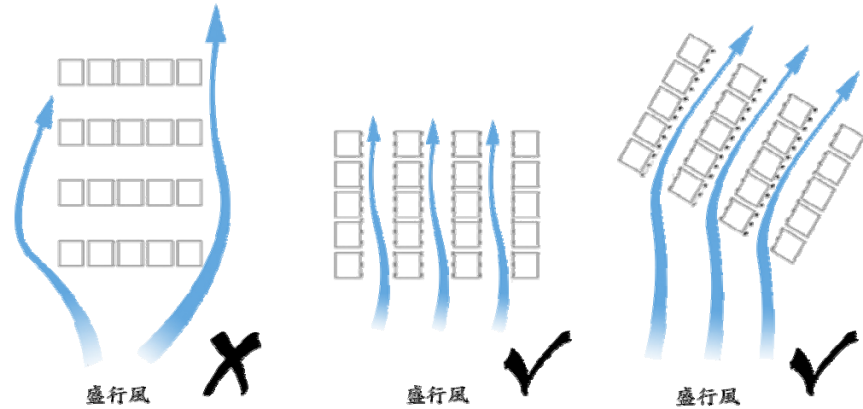


圖 39 街道布局的定向

11.2.6 與盛行風方向成直角的街段，應盡可能縮短，一方面可以減少空氣滯留地帶，另一方面亦可為市區增闢通風廊(圖 40)。

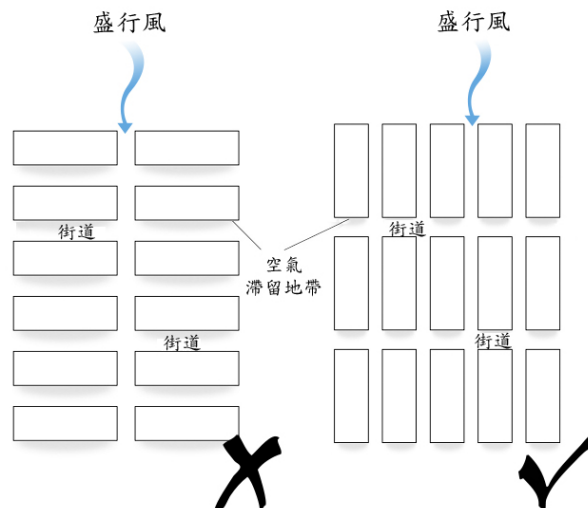


圖 40 街道布局模式

11.2.7 擴闊沿盛行風方向的街道，對於改善市區的空氣流通非常有效。尤其在為旺角等舊區內面向都市峽谷的大型地盤進行重建時，應將街道旁邊的建築線後移(圖 41)。

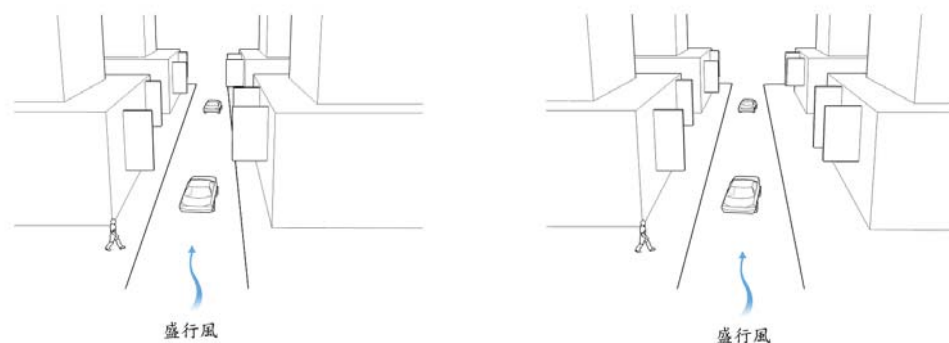


圖 41 擴闊街道／後移建築線

11.2.8 在規劃發展用地的布局及定向時，應讓地盤較長的一面與風向平行，並適當地預留非建築用地及建築線後移地帶，促進空氣流通。

(4) 海旁用地

11.2.9 海旁是因海水與太陽的冷熱作用所產生的海陸風的必經門廊；因此，海旁建築物的規模、高度及布局應予以特別考慮，以免阻擋海陸風及盛行風(圖 42)。

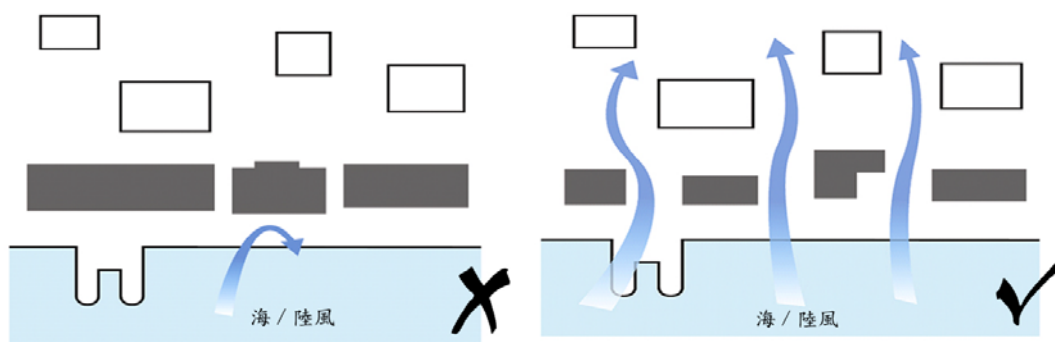
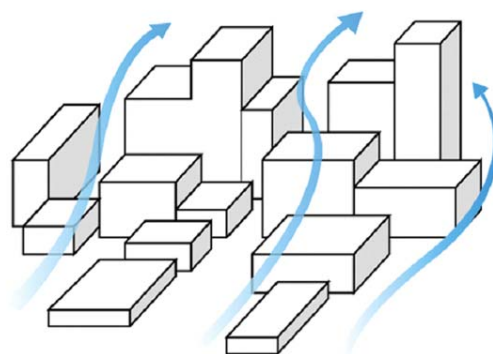


圖 42 海旁建築物應避免對風造成阻擋

(5) 高度輪廓

- 11.2.10 在稠密的市區內，應策略性地分布高矮不同的建築物，利用高度輪廓帶來的氣壓差異去引動氣流，讓風透入全區。不過，建築群的高度輪廓必須與景觀因素一併考慮，以求取得平衡。
- 11.2.11 一般而言，建築群高度的分級有助改變風向，避免空氣滯留不動。在適當的情況下，區內建築群的高度應朝著盛行風的方向逐級降低，以促進空氣流動(圖 43)。



盛行風

圖 43 高度輪廓的差異可促進空氣流動

- 11.2.12 低矮建築物及休憩用地應處於當風位置及海旁地區；另外，亦應將其散布於高密度地區內，以提供紓緩空間及令建築群高度增添變化(圖 44)。而於通風廊／風道內應保留低矮建築及休憩用地。

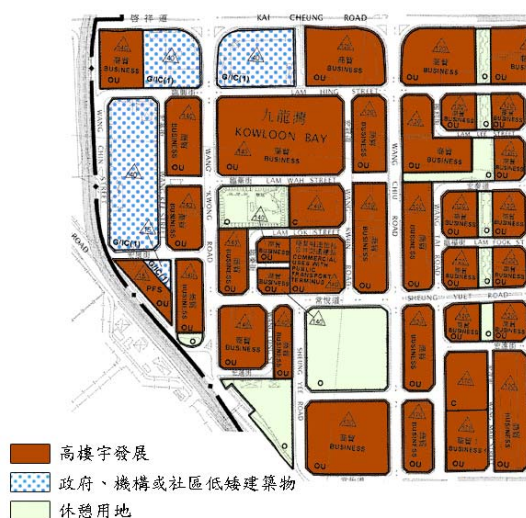


圖 44 在高密度／高樓大廈密集地區內的紓緩空間

11.2.13 在朝著盛行風方向或海旁的位置，應避免建造如牆壁般的密集高樓建築群。

11.2.14 每個鄰舍區內的高樓大廈應適當地分布，以免阻礙通風。

(6) 休憩用地及行人區的綠化和分布

11.2.15 綠化的休憩用地及植被有助調節城市氣候及減少空氣滯留的情況。因此，應盡量在市區的休憩用地多種植物(圖 45)。



圖 45 休憩用地內應盡量多種植物

11.2.16 在地形封閉或山谷地區，應在適當的位置闢設休憩用地，幫助調節氣候、促進空氣流通及驅散周圍的污染物。在可行的情況下，應擴大山邊植被和灌木叢的種植範圍，以降低山坡溫度，及產生更涼快的山風。

11.2.17 為了盡量提供舒適的行人環境，應在行人區內栽種高大茂密的樹木，以遮擋太陽、降低氣溫及隔濾污染物，同時避免阻礙行人路的通風(圖 46)。

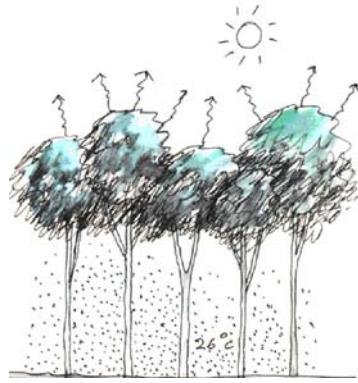


圖 46 行人區內高大茂密的樹木

11.2.18 主要的行人區應與主要道路、公共運輸交匯處和垃圾收集站等設施的排氣口分隔。

11.3 地盤層面

(1) 平台建築

11.3.1 為促進空氣流通，以驅散熱氣和污染物，從而提供更舒適和空氣更清新的行人環境，提高城市結構在路面的透風度是非常重要的。

11.3.2 本港普遍的大型密集綜合式發展及平台式建築，往往覆蓋整個地盤或地盤的大部分面積，對空氣流通造成顯著的阻擋，這情況應盡可能避免。為改善市區路面的通風情況，大型地盤的發展／重建應採用下列措施

- 建築線應沿盛行風方向後移；
- 劃定非建築用地，以分割大面積的地盤；
- 在建築物的向風面製造空間；及／或
- 減少平台的上蓋面積，在地面提供更多休憩用地(圖 47)。

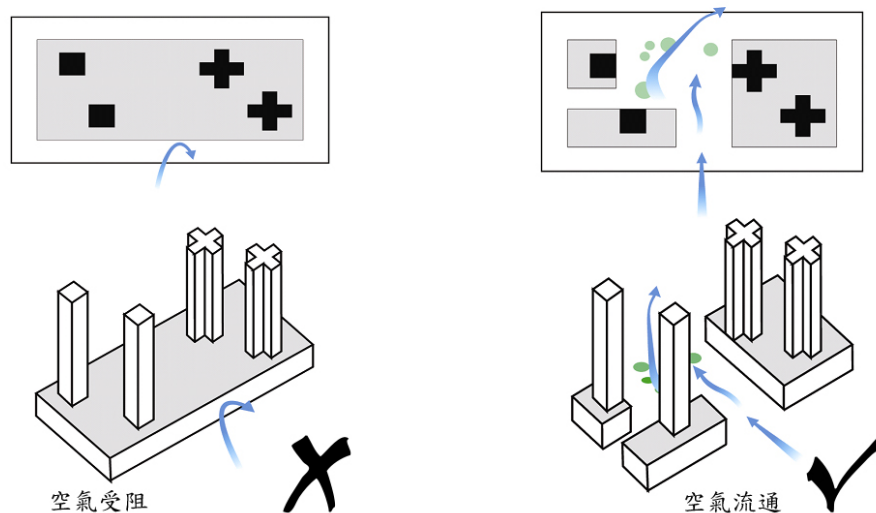


圖 47 減少平台的上蓋面積以提供更多地面休憩用地

11.3.3 在適當的情況下，應採用梯級式的平台設計，將氣流從上空引導至地面的行人路(圖 48)。

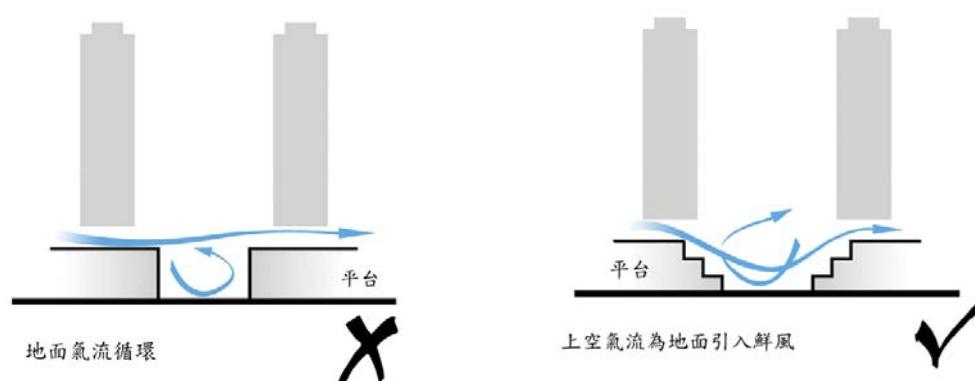


圖 48 梯級式的平台設計

(2) 建築物的排列

11.3.4 適當的建築物排列可有效地使建築物附近的空氣流向理想的方向。

11.3.5 建築物之間應盡可能保持足夠的距離，以促進建築群內的空氣流通及減低對周邊通風環境的影響。建築物之間的空間應與盛行風的方向成直角(圖 49)。

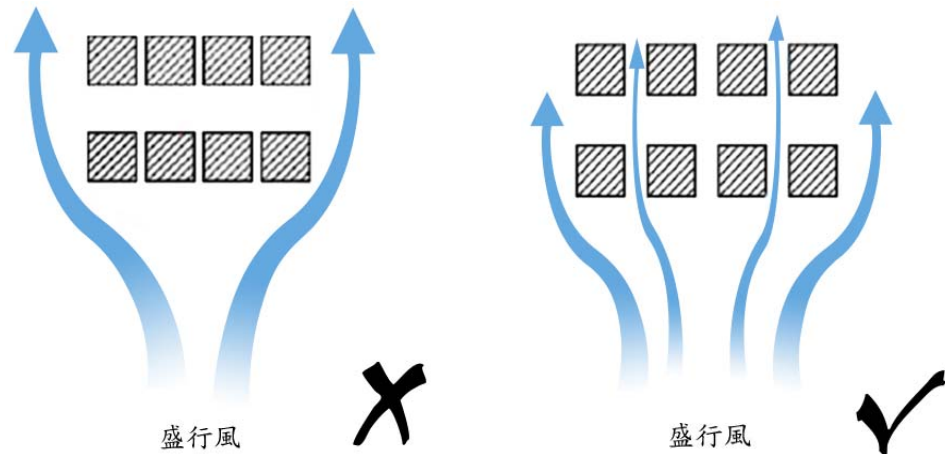


圖 49 建築物之間應留有空間以改善通風

11.3.6 為減低對空氣流通的阻礙，建築物的中軸線應與盛行風的方向平行。為增加吹向每幢建築物的風水平，從而改善室內的天然通風，建築物的中軸線與盛行風方向所成的角度不應超過 30 度。

11.3.7 建築物應交錯排列，讓風得以透過前排建築物之間的空間吹向後排建築物。

11.3.8 在適當的情況下，在面向與風向成直角的主要行人區／街道的一方，平台上的高樓應與平台邊緣貼齊，將風引導向下吹至路面(圖 50)。

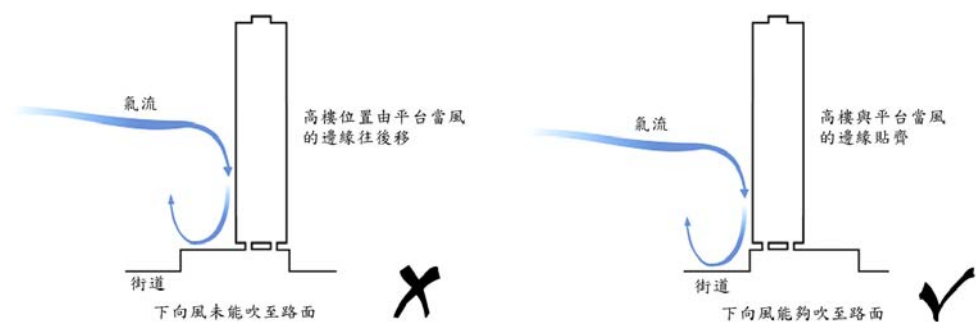


圖 50 高樓的排列應將風引導向下吹至路面

(3) 建築物的透風度

11.3.9 為增加建築物的透風度，可在建築物之間、平台與其上層樓宇之間，以及在同座建築物的不

同樓層之間保留空間(圖 51)。

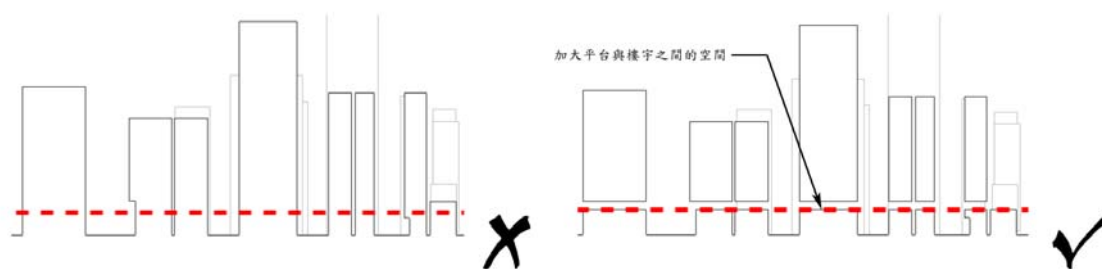


圖 51 平台與樓宇之間留有空間以促進空氣流通

(4) 建築物的高度和外形

11.3.10 梯級式的建築物高度概念有助改善建築物的通風情況(圖 52)。

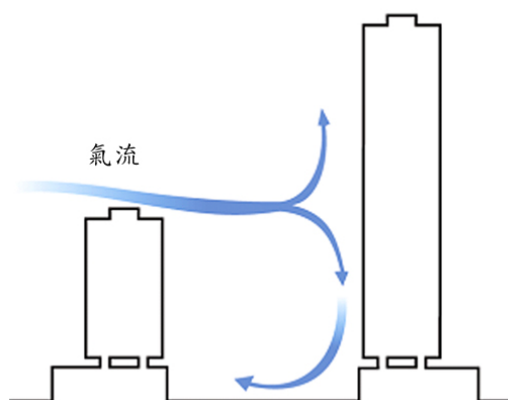


圖 52 梯級式的高度輪廓可令風轉吹向較低的地方

11.3.11 應考慮採用能產生小型氣流旋渦的建築外形，盡量引入清涼空氣貫通建築物及其周邊範圍。

(5) 園景美化設施

11.3.12 在個別發展內，應盡量提供有效而多元化的綠化休憩用地，以減低建築物和相關構築物所吸收的輻射，或過濾受污染的空气。

11.3.13 為了盡量提供舒適的行人環境，應在入口廣場及建築線後移地帶栽種高大茂密的樹木，同時要盡量避免阻礙行人路的通風(圖 53)。



圖 53 廣場內高大茂密的樹木

(6) 外伸的障礙物

- 11.3.14 為盡量減少對風造成阻礙，應避免在通風廊／風道上有外伸的障礙物。在都市峽谷中的高樓旁邊應避免建設大型高架道路，以免造成地面空氣不流通。外伸的招牌應採用垂直型而非橫向型，在行人活動頻繁的地區更應特別注意這一點(圖 54)。



圖 54 外伸的招牌應採用垂直型而非橫向型

(7) 冷質物料

- 11.3.15 路面、街道及建築物外牆應採用具有特強反射日光及／或散熱能力特徵的冷質物料，以減少太陽輻射的吸收。鋪設路面時應考慮使用白色骨料含量高的瀝青。在適當的情況下，亦可栽種樹木或設置水體以提供恒涼區。

12 空氣流通評估

- 12.1 為在規劃和設計過程中提供輔助，以改善城市結構的通風情況，「空氣流通研究」已就空氣流通評估的方法提出建議綱領。建議綱領載於《就香港發展項目進行空氣流通評估技術指南》，技術指南可從規劃署的網頁下載，網址為 <http://www.pland.gov.hk>。空氣流通評估可就不同設計方案對空氣流通的影響作出比較，與及認明潛在的問題，從而改善設計。技術指南建議採用風洞為進行空氣流通評估的工具。有關空氣流通評估方法的詳情，可參考技術指南。

13 結論

- 13.1 本章所訂定的城市設計指引，鼓勵有關人士在規劃及設計過程中考慮其他因素之餘，同時考慮城市設計及空氣流通的因素。要改善我們的生活質素，應鼓勵市民認識城市設計的效益，與及其對環境、經濟及社會產生的廣泛正面影響，以獲取市民對城市設計的支持。事實上，香港要成為一個世界級的國際城市，除了需要政府在公共項目推行相應措施外，亦有賴業界人士及社會大眾在發展過程中給予支持。

表 1 商業地帶的設計指引

課題	目標	設計指引
形象	為個別地區以至全城帶出正面而鮮明的形象	<p><u>中心商業區：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 提高香港的形象 • 超級摩天大廈的選址限於在少數的地標位置 • 建築物的高度可考慮從內陸向海旁漸次遞減 • 為超級摩天大廈的選址訂定適當準則 • 鞏固海旁建築物對城市所起的「窗櫺」作用 • 天台建築物須顧及對視覺的影響 • 天台廣告牌須顧及對視覺的影響 • 可把適當地點劃為「綜合發展區」地帶等以控制發展設計 • 避免發展互不協調的海旁用途 • 盡量方便人們前往海旁 <p><u>住宅區內的商業面貌：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 以商業中心為發展的核心 • 利用商業中心締造住宅區的標記和地區特色 • 為商業中心平台周邊的外牆加添趣味 • 把戶內的購物商場與戶外的休憩空間貫通 <p><u>工業區內的商業面貌：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 商業用途位置作為工業邨的焦點 • 為設施選址時，往返方便和使用率高可視為首要條件
人流	為行人設計安全、趣味與舒適兼備的行人流動路線	<p><u>地面：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 設置安全的行人道聯網貫穿商業區 • 可把適當的地點劃設為行人專區 • 騰出空間以營造焦點 • 劃設不同路線供行人選擇 <p><u>零售平台：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 連接通道應該與「交通需求線」的路線一致

課題	目標	設計指引
		<p><u>平台頂層的通道：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 行人通道宜通過露天園景的樓層 <p><u>購物商場的地下通道：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 為購物商場提供趣味與安全並重的地下通道
車流	設立具效率的車輛流動系統，以盡量避免車輛對行人造成不良影響	<ul style="list-style-type: none"> • 行車道設在周邊地點，以盡量減輕交通對地區的影響 • 限制進出商業區的車輛，並在周邊地點設立停車和轉乘設施，以作配合 • 限制貨運車輛的進出 • 以多方面的措施使車輛在狹小的地點減速
停車位	提供充足而方便往返的停車設施	<ul style="list-style-type: none"> • 提供設置充足的停車位 • 設置通道直達市中心商業區周邊的停車設施 • 可提供交通工具轉乘設施，以減少車輛數目
空氣質素	做到空氣盡量流通，以改善商業核心區的空氣質素，使達至可以接受的水平	<ul style="list-style-type: none"> • 盡可能闢設通風廊 • 顧及路邊的局部地區氣候 • 闢設行人專區讓行人倍感空氣清新 • 鼓勵植樹
街景	保持街道朝氣蓬勃	<ul style="list-style-type: none"> • 海旁要做到更為熙來攘往、活力十足 • 街道環境做到條理井然 • 為街道兩旁加添趣味

表 2 住宅地帶和鄉村的指引

課題	目標	設計指引
規模	發展的大小須相宜	<ul style="list-style-type: none"> • 鼓勵進行綜合住宅發展，務求布局和設計可以更加靈活 • 促使毗連地段的土地擁有人互相合作，協力改善整體的城市景觀
建築物高度	盡量減輕發展高度在視覺上對四周的不良影響	<ul style="list-style-type: none"> • 建築物高度須顧及背後的山景，以免破壞景觀範圍 • 以採用多元化的建築高度組合達致悅目的視覺效果 • 可對地積比率作出限制以降低建築物的高度 • 建築物可採用梯級式高度或將建築線後移騰出空間以盡量減輕對毗鄰發展的視覺負面影響 • 越靠近海旁、休憩用地和郊區地點的建築物，高度應該越低 • 避免建築物造成「鉛筆」效果或興建與附近環境格格不入的「突兀」建築物
建築外形與結集程度	為建築物的外形和結集程度添上趣味	<ul style="list-style-type: none"> • 發展項目採用創新的建築外形，以建立獨特的標記和風貌 • 以不同形式和不拘一格的結集程度增強視覺上的趣味
大廈／屋宇的分布	為大廈／屋宇選擇適當的坐落點，從而對居民的私隱倍加保護，並盡量減輕在視覺、噪音和空氣質素方面的不良影響	<ul style="list-style-type: none"> • 從大廈／屋宇的分布著手，避免對環境構成不良影響 • 大廈／屋宇的坐向應該做到盡量保護居民的私隱 • 避免地段被道路包圍成「孤島地」 • 盡量拓寬民居的景觀同時又不減損公眾的景觀 • 大廈位置應遠離滋擾和不協調的相鄰用途的位置 • 考慮局部地區的氣候影響
行人通道	設立效率、舒適、安全和方便的行人通道系統，貫穿整個鄰里範圍	<ul style="list-style-type: none"> • 在設計上優先考慮行人 • 設置人車分隔的行人通道 • 盡量把行人通道設在地面 • 闢設貫通各發展項目的「走廊」，例如讓行人

課題	目標	設計指引
		<p>可在平台層來往各處</p> <ul style="list-style-type: none"> • 改善局部地區氣候，讓行人倍感舒適 • 確保有便捷的通道直達公共交通樞紐 • 加強街道上和鄰里內的保安，以確保四周環境安全 • 闢設以園景美化的行人路 • 提供合適的街道設施 • 行人通道須方便殘障人士來往 • 改善連接市區邊緣／鄉郊地區的行人通道網絡
行車通道	設置具效率的行車通道系統而盡量不影響行人流動	<ul style="list-style-type: none"> • 只許私家車駛至發展項目外圍 • 提供公共運輸設施以盡量減低發展內的車輛流量 • 確保設置緊急車輛通道 • 闢設道路噪音緩衝區 • 避免讓交通貫穿中心區 • 避免讓車路攀纏全區 • 確保駕駛人士對路線一目了然 • 透過路拱、車輛減速措施等減低在發展內的車速 • 顧及行人安全
停車設施	為居民提供充分和地點方便的停車設施	<ul style="list-style-type: none"> • 提供充足的停車設施 • 鼓勵駕車者不要在路旁停放車輛 • 把停車場外圍修飾至生趣盎然，並且掩飾乏味的外牆 • 為殘障人士提供停車位
休憩用地／政府、機構及社區設施	為居民提供合用、易於前往和完善的休憩用地和政府、機構及社區設施	<ul style="list-style-type: none"> • 符合休憩用地和政府、機構及社區設施所須的要求 • 盡量做到休憩用地方便往返和使用 • 充分利用平台樓層作休憩用途 • 盡量闢設通道連接市區邊緣和鄉郊地區

課題	目標	設計指引
負面影響	盡量減輕四周天然環境所受的負面影響	<p>山：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 在發展內多做綠化工作，以免對山坡景觀構成負面影響 • 外牆的用色應該作出巧妙配合，以免與背後的天然景色對比太強烈 • 以園景美化物作為屏障 • 盡量減輕外露支柱的視覺負面影響 <p>海旁：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 採用多樣化的建築高度和結集程度，以免對海旁景觀構成負面影響 • 闢設通往海旁的公眾通道 • 顧及海旁易受影響的美化市容設施 <p>天然環境：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 園景美化特色須配合四周的天然環境 • 建築設計可更為靈活多變 • 以植樹盡量減輕建築物所帶來的影響 <p>易受影響的鄰里環境：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 在發展與具特殊科學價值地點之間設置緩衝區 <p>毗連鄉郊範圍：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 保護鄰近村落的風貌 • 保護農地和魚塘 • 在發展與毗連的發展之間騰出足夠的緩衝區 • 尊重當地歷史和文化 • 盡量避免發展龐大的建築群 • 顧及用地的特點，例如盡量不切削斜坡、不伐去天然植物等
標記	建立鮮明的標記	<ul style="list-style-type: none"> • 為發展營造當眼點 • 採用創新的樓宇設計或建築概念，為發展創設獨特面貌 • 建立活動樞紐

課題	目標	設計指引
鄰里社區	建立自給自足的鄰里和社區，從而使居民對社區自豪和建立歸屬感	<ul style="list-style-type: none"> • 創立獨特的鄰里標記 • 清晰突出住宅入口和當眼點 • 設計發展藍圖時要為居民營造歸屬感
鄉村		
分布	顧及地形／園景特色和村落的諧和設計	<ul style="list-style-type: none"> • 配合現有的發展分布形式 • 在進行重建時顧及古村落的結集程度、風格、顏色和外形 • 避免在原居民鄉村的核心地帶引入與鄉村建築風格不相協調的建築物
鄰里範圍的焦點	為鄉村創造中心點，並加強標記的獨有特色	<ul style="list-style-type: none"> • 清晰突出鄉村的入口 • 突出鄉村的中心點位置 • 鼓勵公眾認識歷史和文化 • 顧及景觀和視覺因素 • 以園景美化屏障遮掩垃圾收集站
人流和車流	關設具效率而適合鄉村環境的人流和車流系統	<ul style="list-style-type: none"> • 盡量少關設道路基礎設施，並盡可能保存鄉村的風貌和環境 • 在入口關設停車場並設計為鄉村中心點
鄉村風貌	保存原居民鄉村的歷史和文化特色	<ul style="list-style-type: none"> • 把鄉村看作一個整體，保留村屋的聚集成群的特色 • 保存獨有的風貌和特點 • 保持傳統屋宇富色彩的設計細節

按 鑑於每條鄉村的地點、相鄰環境、歷史長短和歷史背景等各有不同，每個設計方案都須考慮具體環境和個別的問題。

表 3 工業地帶的設計指引

課題	目標	設計指引
環境影響	工業地區的選址以盡量少對四周造成負面影響為佳	<ul style="list-style-type: none"> • 設立園景美化的緩衝區，減輕工業對鄰近地區的視覺負面影響 • 提供通風廊 • 為顧及毗連地帶的土地用途而設置緩衝區
車流	設計具效率的通道布局，並為工業區締造正面的形象	<ul style="list-style-type: none"> • 關設通道連接道路基礎設施 • 在工業區設立鮮明的入口，以營造正面的形象 • 設置各自獨立的貨運專用和管理專用交通通道 • 避免劃設貫穿中心區的道路路線 • 以園景美化四周道路旁 • 規劃有效率的通道設計給緊急車輛使用 • 提供方便使用的公共交通工具 • 提供足夠的停車位 • 鼓勵駕車者不要在路旁停放車輛 • 在工業區內劃設中央停車處作為中心點 • 栽種植物以遮掩停車處
人流	關設安全而具效率的行人道網絡以連接並貫通工業發展	<ul style="list-style-type: none"> • 分隔行人車輛的路線 • 在最方便往返的地點設置便捷的公共運輸設施和配套設施 • 採取各種車輛減速措施 • 為殘障人士關設通道 • 鋪築寬度充足的行人道 • 考慮在平台層關設行人通道 • 為街景營造朝氣蓬勃的景象 • 提供充足的休憩用地 • 把休憩用地規劃為發展焦點 • 建立輔助性的景觀地標
休憩用地	盡量提供適用的休憩用地予工業區工作的人使用	<ul style="list-style-type: none"> • 關設既方便往返又宜人的休憩用地 • 關設通道連接不同的休憩用地 • 休憩用地與行人道網絡需互相配合