Task Force on Harbourfront Developments on Hong Kong Island

For discussion
on 18 February 2014

TFHK/01/2014

Conceptual Master Plan for the Western Harbourfront

PURPOSE

This paper serves to seek Members' views on the Conceptual Master Plan (CMP) for the Western Harbourfront of the Central and Western District Council and the Department of Urban Planning and Design of the University of Hong Kong.

INTRODUCTION

2. The paper presents the backgrounds and objectives of the CMP as well as highlights of the key features. The last part of the paper outlines the relationship between the CMP with the Harbour Planning Principles and Guidelines (HPPG).

BACKGROUND AND OBJECTIVES

3. With the release of four piers at the Western Wholesale Food Market (WWFM) to the Central and Western District Council (CWDC) for public use and the government funding for District Council Signature Project, the Department of Urban Planning and Design of the University of Hong Kong was invited by the CWDC to formulate a CMP for revitalizing the area for public uses and transforming it into a new iconic Western Gateway of Hong Kong while conserving and revitalizing the cultural and historical heritage of the Western District, one of the oldest districts of Hong Kong.

4. The CMP aims to provide a short, medium and long-term plan to regenerate the past glamour of the Western Harbourfront in a holistic manner as well as phased implementation depending on the availability of funding and release of land.

5. The Plan involves a six hectare of western harbourfront area with a waterfront fringe of about 2,400 meters in length. The study area covers the existing WWFM, Western District Public Cargo Working Area (PCWA) and the temporary Kennedy Town Bus Terminus at Shing Sai Street.

This site is one of the few remaining unplanned and underutilized prime waterfront sites in the Victoria Harbour which has tremendous potential for meeting local as well as strategic needs of Hong Kong.

6. The site is strategically located at the western tip the Victoria Harbour. With the completion of the Kai Tak Cruise Terminal and West Kowloon Cultural District, the site is an opportunity for Hong Kong to enhance the waterfront of the Victoria Harbour, making it to be an international iconic Western Gateway of Hong Kong in welcoming visitors to Hong Kong. With the completion of the MTR West Island Line in 2014, the site and the district is becoming more accessible in the territory.

7. The CMP has taken into considerations past studies of the CWDC on the Western Harbourfront as well as the visions and desires of the public of the site from these studies.

8. The CMP has been presented to various stakeholders and relevant government departments/bureaux for the purpose of consultation and public engagement. The design concepts and principles are well received by the stakeholders, including the public, media, and DC members.

THE CONCEPTUAL MASTER PLAN (CMP)

9. The CMP is conceptual in nature. It provides a planning and design framework for subsequent studies and implementation work. For instance, the recommendations put forward in the CMP such as the water fountain gardens and the observation tower (the "Beacon") are for illustrative purpose. Prior to implementation, detailed studies should be undertaken to formulate the design of the CMP including architectural, engineering, traffic, landscape and environmental as well as costing. For significant features such as the "Beacon", large scale international design competition is warranted.

10. Details of the CMP are shown in the planning report submitted to the CWDC (**Annex A**) while the key features are highlighted below.

Planning Objectives

11. The CMP is set to achieve local as well as strategic planning objectives including:

(a) Place making in revitalizing the Western Harbourfront as a gateway to Hong Kong;

(b) Enhancement of harbour views;
(c) Enhancement of public access to and enjoyment of the harbour;
(d) Creating a major tourist attraction;
(e) Sustainable development;
(f) Increasing district/local open spaces; and
(g) Preserving and revitalizing cultural and historical heritage.

Design Objectives

12. The design objectives of the CMP include:

(a) Build on the strategic location of the site to develop a 'Gateway' to Victoria Harbour from the west;
(b) Provide a waterfront that is safe and engaging for visitors and residents alike;
(c) Reconnect the city to its waterfront and link these shorelines into public route along the edge of the city;
(d) Create diverse places along the waterfront capable of supporting a wide range of passive and lively activities and users; and
(e) Utilize the best practices that guide sustainable waterfront design, implementation, and long-term maintenance.

Three Scales and Three Sub-areas

13. The CMP seeks to achieve the planning objectives through an incremental place-making process. The planning and design concept of the CMP is represented by the "Three Scales" (Regional, City and Local) and "Three Concepts" (Beacon, Front and Join). These are manifested in the three main subareas, namely the Piers, Inner Harbour and New Praya.

The Piers

14. The Piers will be a territorial icon and marketplace themed on heritage, cultural and culinary arts. The water features (e.g. the water fountain gardens) and the iconic observation tower will enable the visitors to enjoy the fantastic sceneries of the Victoria Harbour. It also serves to welcome visitors in the cruises entering and exiting the western side of the harbour, thus forming a new landmark - the Western Gateway of the Victoria Harbour.

The Inner Harbour

15. For the Inner Harbour, the waterfront fringe will provide the public a close encounter with the water body. Amphitheatre will be set

up for the public to watch performances at the floating stage and to enjoy the stunning sunset view. The Inner Harbour will become the performing and event hub for the city and passageway to the waterfront.

The New Praya

16. For the New Praya, its design will cope with the development pattern of the existing waterfront. It is recommended that this continuous "space" be reserved for public open space use. Apart from the traditional sports facilities such as basketball court and cycling track, distinctive facilities such as Infiltration Garden and Urban Beach Plaza could also be set up to meet different needs of the citizens and visitors.

Implementation Schedule

17. To implement the CMP, development will be carried out in phases depending on site availability at the WWFM, PCWA and the surrounding areas. The entire proposal is envisaged to be completed after 2020 but can be advanced if the needed sites can be made available earlier. The development of the four piers at the WWFM will fall under the first phase which can commence as early as in 2015, utilizing the $100 million District Signature Project funding, as there is an agreement in principle for their release for public use by the government.

HARBOUR PLANNING PRINCIPLES AND GUIDELINES

18. The proposals and recommendations of the CMP have taken into account the Vision and all the Harbour Planning Principles and Guidelines (HPPG) of the Victoria Harbour and its surrounding areas. The followings are discussions on relevance of the CMP with the Vision and the HPPG.

Vision

19. The objectives of the CMP align well with the Vision of the Victoria Harbour. These include making the Western Harbourfront an attractive, vibrant and accessible waterfront for public use and converting it into a new landmark of Hong Kong. The CMP constitutes effective and balanced utilization of land and marine resources that will help realize the vision for the Victoria Harbour, namely to enhance the Victoria Harbour as an attractive, vibrant, accessible and sustainable world class asset: a harbour for the people and a harbour for life. The proposals and recommendations put forward by the CMP have gone through open and transparent public engagement exercises through

various means at different stages in a systematic manner.

Harbour Planning Principles

Preserving the Victoria Harbour

20. The recommendations put forward in the CMP including those on the landside (such as the iconic observation tower and the Amphitheatre) and the water features (such as the water fountain gardens and the floating performance stage) are designed in such a way that it could make the area vibrant for the benefit of the public without causing harm to the Harbour and in compliance with all the requirements of the Protection of the Harbour Ordinance (PHO).

Stakeholder Engagement

21. The CMP has gone through a number of public engagement processes for the purpose of soliciting views from the stakeholders at different stages and through various means. These include: briefing sessions to the DC Taskforce and DC members, press conference, public talks, exhibition and questionnaire survey. The chronological events of the public engagement exercise are detailed below.

(a) The project team briefed members of the Taskforce on Central and Western Harbourfront about the major features of the CMP on 30.4.2013 and the draft plan was completed in April 2013. The Taskforce advised the project team to submit the draft plan to the DC Meeting for discussion and consultation with the stakeholders.

(b) A press conference was held at the University of Hong Kong on 16.8.2013 regarding the recommendations of the CMP. The conference was well attended and reported widely by the media. Press release and newspaper cuttings are shown at **Annex B**.

(c) The revised CMP taking into account views of the Taskforce and those of the stakeholders including those from the relevant government departments/bureaux was submitted to the CWDC for consideration on 10.10.2013. In the meeting, many members supported the CMP in that it could provide a long-term plan and direction for developing the harbourfront. Members were of the view that relocation of the WWFM and PCWA might not be necessary and hoped that the Administration could adopt an “integrated policy” by permitting some operators to stay and continue their business. It was advised that the findings and

recommendations of the plan to be submitted to HC for advice. Relevant parts of the minutes are attached at **Annex C**.

(d) On 14.12.2013 and 15.12.2013, at the WWFM Flea Market Cum Carnival 2013 organized by the CWDC, a large scale public consultation of the CMP was conducted which included panel display, briefings and talks about the CMP. A questionnaire survey was also carried out on the design concepts and principles of the CMP as well as the implementation features of the Phase 1 development. Photos taken during the event are attached at **Annex D** and results of the questionnaire survey are shown in **Annex E**.

22. The purpose of these events is to set up different platforms to collect a wide-spectrum of views from the stakeholders. The views collected would be analyzed and incorporated into the CMP wherever appropriate. This iterative approach of the public engagement exercise though lengthy would be instrumental in meeting the needs of the stakeholders and effecting a smooth implementation.

23. Based on the feedbacks that have been received, the design concepts and principles are well received by the stakeholders including the DC members. The results of the questionnaire survey indicate that response of the public towards the CMP is extremely positive too (**Annex E**).

Sustainable Development

24. The CMP has integrated and balanced the economic, social and environmental needs. Not only does the CMP strive for social sustainability in meeting the community needs and aspirations for revitalizing the Western Harbourfront for public use, it has endeavoured to preserve the natural and cultural heritage, notably the Victoria Harbour, while promoting economic uses (e.g. tourism, retail, etc) to bring about tangible benefits in terms of tourism income, employment and business opportunities for the local district as well as the wider community. This is achieved through environmentally friendly design that is conducive to its harbourfront setting. Sustainable proposals will also involve the use of alternative renewable energy including solar and wind, and low-impact design such as pervious surfaces, infiltration green, etc. For cultural heritage, the CMP utilizes museums, historic trails, signage, custom street furniture, public arts, etc to commemorate important historical events and cultural legacies of the district while avoiding mimicry, pastiche or theming of earlier architectural forms.

Integrated Planning

25. The CMP provides a short, medium and long term integrated development plan for the Western Harbourfront in achieving the planning objectives.

26. The WWFM and PCWA are currently under active use. The CMP puts forward development options that could allow smooth operation of the WWFM and PCWA and implementation of the plan during the short and medium term and full implementation in the long term. Phased implementation plan is shown at **P.37 to P.46** of the Report at **Annex A**.

Proactive Harbour Enhancement

27. Besides meeting public needs for open space and recreational/cultural activities, one of the major objectives of the CMP is to plan for a new Western Gateway of Hong Kong at the Western Harbourfront with a view to setting up a new and unique international landmark of Hong Kong through the iconic observation tower and the water fountain gardens to be developed at the Piers subarea.

Vibrant Harbour

28. The CMP can achieve the purpose of providing both a maritime and logistic hub for safe and efficient passage of people and goods. Some of the existing piers at the waterfront will serve as landing pier for water taxis and boats for visitors and for the logistics operations while the remaining areas would be used for leisure, recreational and cultural purposes. Due to this design and the recommended activities, it could enhance the vibrancy of the Western Harbourfront and thus meeting the various aspirations of the community.

Accessible Harbour

29. The CMP adopts an Access Strategy which addresses the issues of constrained accessibility, with proposals of developing a waterfront promenade that provides a continuous and much needed linkage with the Sun Yat Sen Memorial Park at the east to form a continuous Central and Western waterfront promenade of the Victoria Harbour. The CMP also suggests enhanced connections with the inland district with emphasis on pedestrian access. A bicycle path is also recommended in response to the desires of the local community as revealed from various public consultations in the Western District. Some of the existing piers at the waterfront can be used as landing pier for water taxis and boats, connecting the site to the West Kowloon Cultural District and Tsim Sha

Tsui Waterfront Promenade.

Public Enjoyment

30. The CMP provides a wide range of facilities for various types of recreational and cultural activities, including the observation tower at the Piers subarea, amphitheatre at the Inner Harbour subarea and the sports facilities planned for the New Praya subarea. Most important of all, it can help contribute to a continuous water promenade at the Victoria Harbour waterfront for enjoyment by the public. Those activities to be taken place at these subareas, ranging from very lively (e.g. cycling) to very passive (e.g. leisure walk) will be able to meet the diverse needs of the general public.

VIEWS SOUGHT

31. Members' views on the above project are sought.

ATTACHEMENTS

Annex A–Planning Report
Annex B–Press Release and Newspaper Cuttings of Press Conference
Annex C–Relevant Parts of the 10.10.2013 CWDC Meeting Minutes
Annex D–Photos of Public Consultation on 14 & 15.12.2013
Annex E–Results of Questionnaire Survey

Central and Western District Council

Department of Urban Planning and Design
The University of Hong Kong

February 2014

西區海濱概念性總體規劃

規劃報告
二零一三年六月

中西區區議會
Central & Western District Council

THE UNIVERSITY OF HONG KONG 香港大學
faculty of architecture 建築學院
Department of Urban Planning and Design 城市規劃及設計系

目錄

1. 簡介 1-3

2. 規劃範圍環境 4-8

3. 規劃背景 9-11

4. 可達性 12-13

5. 發展機遇及限制 14

6. 概念性總體規劃 15-17

7. 節目/活動 18-21

8. 概念區域總體規劃 22-30

9. 可達性策略 31-33

10. 歷史關係策略 34-35

11. 可持續性發展策略 36

12. 實施與分期發展 37-46

13. 前景展望 47-49

附錄 50-51

圖示列表

圖1.1：早期關於規劃範圍的研究與報告
圖1.2：規劃範圍位置
圖1.3：規劃範圍歷史
圖1.4：文化古蹟分佈
圖2.1：規劃範圍平面圖
圖2.2：規劃範圍平面圖 – 西區副食品批發市場及一至四號碼頭及海旁車道
圖2.3：規劃範圍平面圖– 西環公眾貨物裝卸區及堅尼地城巴士總站
圖2.4：西區副食品批發市場的鳥瞰圖
圖2.5：西環公眾貨物裝卸區現況
圖2.6：西環公眾貨物裝卸區的位置圖
圖2.7：堅尼地城臨時巴士總站
圖2.8：規劃範圍周邊的土地用途
圖2.9：海風方向及通道
圖2.10：規劃區周邊公路
圖2.11：西區海濱狀況很不理想
圖2.12：潛在的環境界面問題（光污染及噪聲污染）
圖2.13：土地租約安排
圖3.1：分區計劃大綱圖
圖3.2：據分區計劃大綱圖的高度限制
圖3.3：“保護海港條例”下的維多利亞港範圍
圖3.4：共建維港委員會建議行動區計劃（西環，堅尼地城，西營盤及上環）
圖4.1：行車通道
圖4.2：公共交通及行人通道
圖5.1：發展機遇及限制
圖6.1：海濱設計層面和概念
圖6.2：服務空間分區
圖6.3：連繫
圖7.1：碼頭示意圖
圖7.2：碼頭內港示意圖
圖7.3：新海傍示意圖
圖7.4：規劃範圍節目空間佈局圖
圖8.1：概念區域總體規劃佈局圖
圖8.2：碼頭及碼頭內港概念區域總體規劃圖
圖8.3：碼頭內的農墟及咖啡店示意圖
圖8.4：平台區域示意圖
圖8.5：碼頭內港的浮動駁船示意圖
圖8.6：新海傍概念區域總體規劃圖
圖8.7：沿新海傍林蔭大道的單車徑示意圖
圖8.8：新海傍海濱長廊及體育活動空間示意圖
圖8.9：新海傍的觀景台示意圖
圖9.1：可達性策略
圖9.2：建議於西區副食品批發市場內的海濱長廊及通道
圖9.3：城西道及西環公眾貨物裝卸區之間的行人路
圖9.4：西區副食品批發市場對出的水路交通
圖10.1：規劃範圍歷史與文化古蹟分佈
圖10.2：規劃範圍歷史關係規劃建議
圖11.1：可持續性策略：排水，水源過濾及太陽能板系統
圖11.2：排水及水源過濾策略
圖11.3：可持續發展設計元素
圖12.1：分期計劃及通路入口
圖12.2：第1A階段發展
圖12.3：第1B階段發展
圖12.4：第2A階段發展
圖12.5：第2B階段發展
圖12.6：第3階段發展
圖12.7：第4階段發展
圖12.8：碼頭區域分期發展佈局
圖12.9：碼頭區域分期發展截面圖
圖12.10：碼頭分期發展示意圖
圖12.11：碼頭分期發展遠景圖
圖12.12：毗鄰四號及五號碼頭的規劃架空行人通道及觀景台
圖12.13：碼頭內港區域分期發展截面圖
圖12.14：新海傍區域分期發展截面圖
圖13.1：平台區域示意圖
圖13.2：西區海濱概念性總體規劃遠景圖
圖13.3：西區海濱概念性總體規劃夜景圖

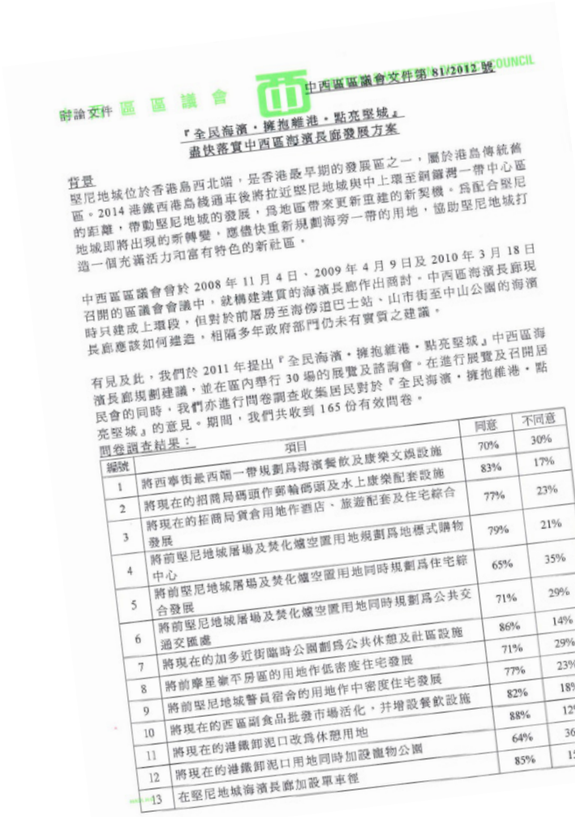
1.1 項目背景

香港大學建築學院城市規劃及設計系受香港中西區區議會邀請，為西區海濱項目制定概念性總體規劃，以改劃其作公共用途，同時亦可配合政府撥款約一億元給予區議會發展“重點項目”之計劃。

近年來，中西區區議會及公眾群體通過多種方式如規劃研究、公眾諮詢及設計比賽的方式探索發展西區海濱的規劃方案。一系列的行動都肯定了公眾將西區海濱轉為公共用途的期望（圖1.1）。

西區海濱項目在地域及區域的層面上都被認定為極其重要的一個項目。因為西區海濱區域不僅坐落在海港西面大門的位置上，項目內容更與香港長期發展目標相符。規劃方案將會為香港西面營造一個全新地標，更會強化海濱的可達性以及視覺上的通透度。

西區海濱概念性總體規劃旨在滿足公眾願望，為海濱區域提供總體規劃及可持續發展藍圖， 同時要滿足為香港營造有吸引力、有活力且可達性高的海濱區域和設立新地標的願景。此概念性總體規劃可以為西區海濱項目提供一個廣泛的工作框架，並提出初步的實施方案設計以便說明發展方案背後的概念。而在方案真正實施之前，還需要進行詳細設計及規劃等的進一步研究。



中西區區議會文件第81/2012號

討論文件 區 區 議 會

『全民海濱・擁抱維港・點亮堅城』
盡快落實中西區海濱長廊發展方案

背景

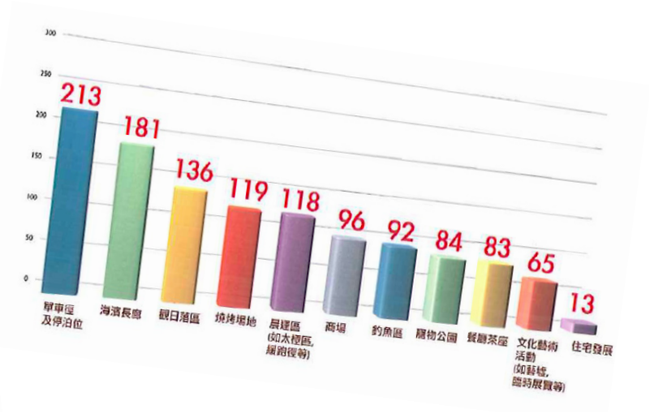
堅尼地城位於香港島西北端，是香港最早期的發展區之一，屬於港島傳統舊區。2014 港鐵西港島綫通車後將拉近堅尼地城與中上環至銅鑼灣一帶中心區的距離，帶動堅尼地城的發展，為地區帶來更新更建的新契機。為配合堅尼地城即將出現的所轉變，應借快重新規劃海旁一帶的用地，協助堅尼地城打造一個充滿活力和富有特色的新社區。

中西區區議會曾於 2008 年 11 月 4 日、2009 年 4 月 9 日及 2010 年 3 月 18 日召開的區議會會議中，就構建建置的海濱長廊作出商討，中西區海濱長廊現時只建成上環段，但對於前屈房至海傍道巴士站、山市街至中山公園的海濱長廊應該如何建造，相隔多年政府部門仍未有實質之建議。

有見及此，我們於 2011 年提出『全民海濱・擁抱維港・點亮堅城』中西區海濱長廊規劃建議，並在區內舉行 30 場的展覽及諮詢會。在進行展覽及召開居民會的同時，我們亦進行問卷調查收集居民對於『全民海濱・擁抱維港・點亮堅城』的意見。期間，我們共收到 165 份有效問卷。

問卷調查結果：

編號	項目	同意	不同意
1	將西寧街最西端一帶規劃為海濱餐飲及康樂文娛設施	70%	30%
2	將現在的招商局碼頭作郵輪碼頭及水上康樂配套設施	83%	17%
3	將現在的招商局貨倉用地作酒店、旅遊配套及住宅綜合發展	77%	23%
4	將前堅尼地城屠場及焚化爐空置用地規劃為地標式購物中心	79%	21%
5	將前堅尼地城屠場及焚化爐空置用地同時規劃為住宅綜合發展	65%	35%
6	將前堅尼地城屠場及焚化爐空置用地同時規劃為公共交通交匯處	71%	29%
7	將現在的加多近街臨時公園劃為公共休憩及社區設施	86%	14%
8	將現在的加多近街臨時公園劃為公共休憩及社區設施	71%	29%
9	將前摩星嶺平房區的用地作低密度住宅發展	77%	23%
10	將前堅尼地城警員宿舍的用地作中密度住宅發展	82%	18%
11	將現在的西區副食品批發市場活化，并增設餐飲設施	88%	12%
12	將現在的港鐵卸泥口改為休憩用地	64%	36%
13	將現在的港鐵卸泥口用地同時加設直升機公園	85%	15%
	在堅尼地城海濱長廊加設單車徑	85%	15%



來源: 中西區區議會文件第81/2012號

來源: 城西海濱重塑工作報告

圖1.1：早期關於規劃範圍的研究與報告

1.2 規劃範圍位置

規劃範圍位於中西區西部沿海地區，包括西區副食品批發市場、西環公眾貨物裝卸區以及城西道堅尼地城巴士總站一帶所涵蓋之範圍（圖1.2）。

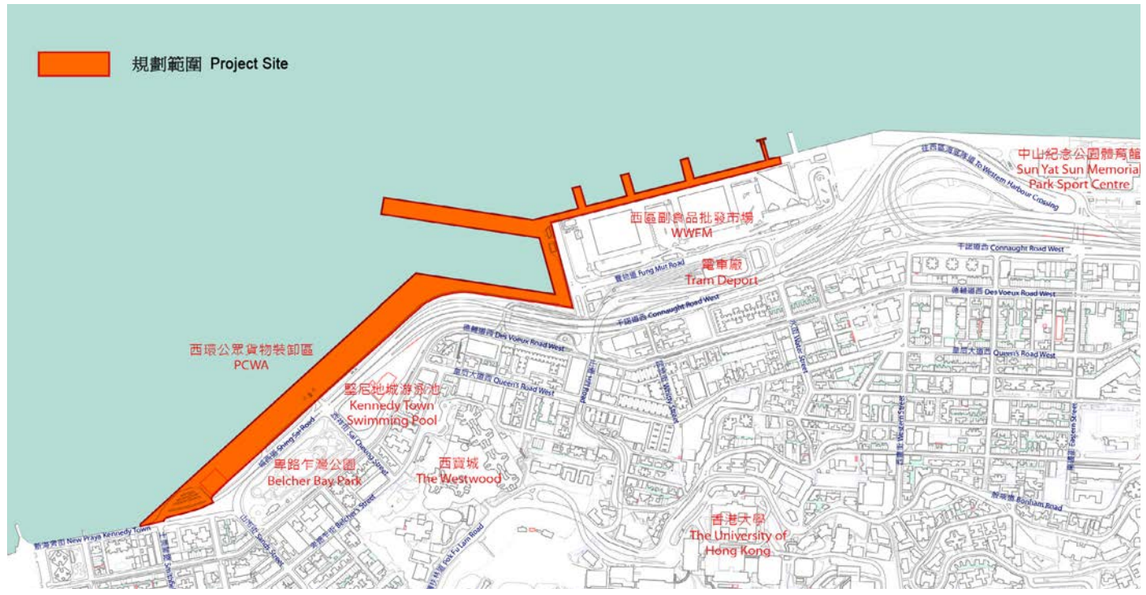


圖1.2：規劃範圍位置

1.3 規劃範圍歷史

項目位於中西區。該區域為開埠早期華人聚居地之一，並為港口及後來商業區的重要部分。此區域亦擁有豐富的歷史及文化背景。

在大約1860年代，殖民政府為促進華人聚居地的發展，開始在中環、上環以及西地區擴大填海工程。西營盤及堅尼地城區域所增加的土地主要被用於擴建港口設施和促進貿易發展。該地區華人商人階層和住宅區域也隨之蓬勃發展。最初的北面海岸線是位於皇后大道中，多年來通過一系列的填海工程，現時的海岸線已向北移至德輔道中及電車路以北（圖1.3）。水和與水有關的活動構成了西區的特徵及古蹟，其功能作用從早期的航運港口轉變到現時的進出口貿易及休閒觀光，例如近代香港歷史中極受歡迎的堅尼地城海旁露天游泳棚（約20世紀60年代和70年代）。

石塘咀區域也擁有極為豐富的歷史。曾經是花崗岩採石場，之後曾因成為風月場所而聲名狼藉。1935年禁止娼妓後，石塘咀區域仍然因為擁有眾多粵劇戲院及山道上的廣東餐廳而成為極受歡迎的娛樂休閒地。

a
卑路乍街向東，往皇后大道西，1915年

b
位於屈地街與皇后大道西之間的煤氣公司辦公室，1880年

c
皇后大道西往山道聯星酒店，1915年

d
豬和羊屠宰場，1895年

圖1.3：規劃範圍歷史

1.3 規劃範圍歷史

雖然這些地區和機構大部分已用作現代用途，但它們依然構成了當地重要的歷史遺產並成為香港市民集體回憶中的重要組成部分（圖1.4）。

文化古蹟 **Cultural Heritage**

a 香港大學馮平山樓 Fung Ping Shan Building, The Univ. of Hong Kong
b 聖類斯中學東翼(A) St. Louis School, East Wing Block A
c 香港大學孔慶熒樓 Hung Hing Ying Building, The Univ. of Hong Kong
d 香港大學本部大樓 Main Building, The Univ. of Hong Kong
e 前西區消防局 Ex-Western Fire Station
f 魯班先師廟 Lo Pan Temple
g 電車站 Tram Station

香港大學馮平山樓

聖類斯中學東翼(A)

香港大學孔慶熒樓

前西區消防局

魯班先師廟

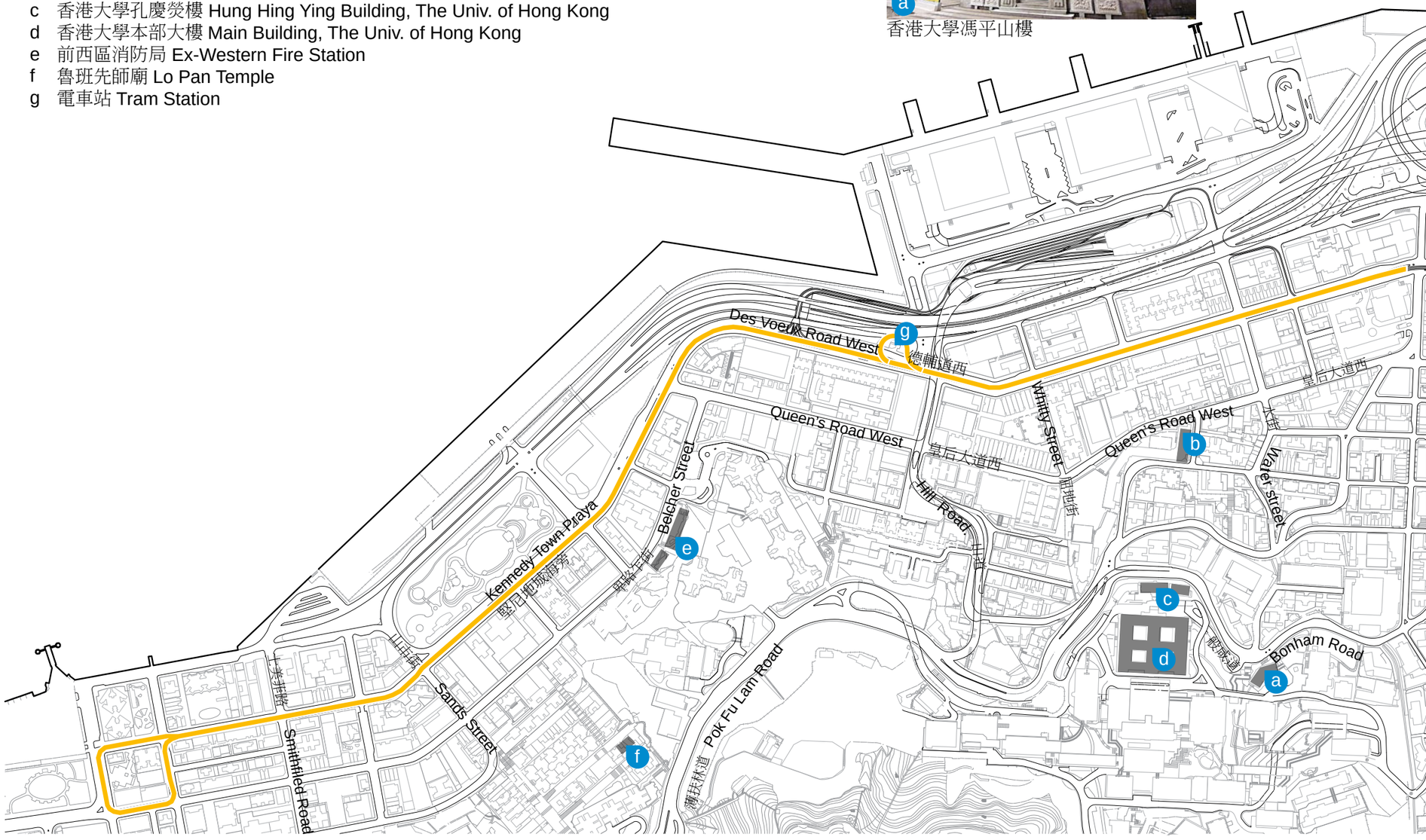


圖1.4：文化古蹟分佈

2.1 規劃範圍佈局及面積

規劃範圍包括3個部分，分別是西區副食品批發市場內四個已空置的碼頭（一至四號碼頭）及一段海旁車道，西環公眾貨物裝卸區，以及堅尼地城巴士總站。規劃位置佈局如圖2.1至2.3所示。

規劃範圍包括一段約2,420米的海旁。如西區副食品批發市場能够騰出一段更寬的車道，規劃總體面積便會達到約56,000平方米。

規劃位置位於港島海岸沿線填海區域，北臨維多利亞港，並坐落在主水平基準上4米的前填海地帶。原始海岸線位於項目南面與皇后大道之間，地形向南逐漸增高，高度在摩星嶺最高點達到主水平基準上269米。

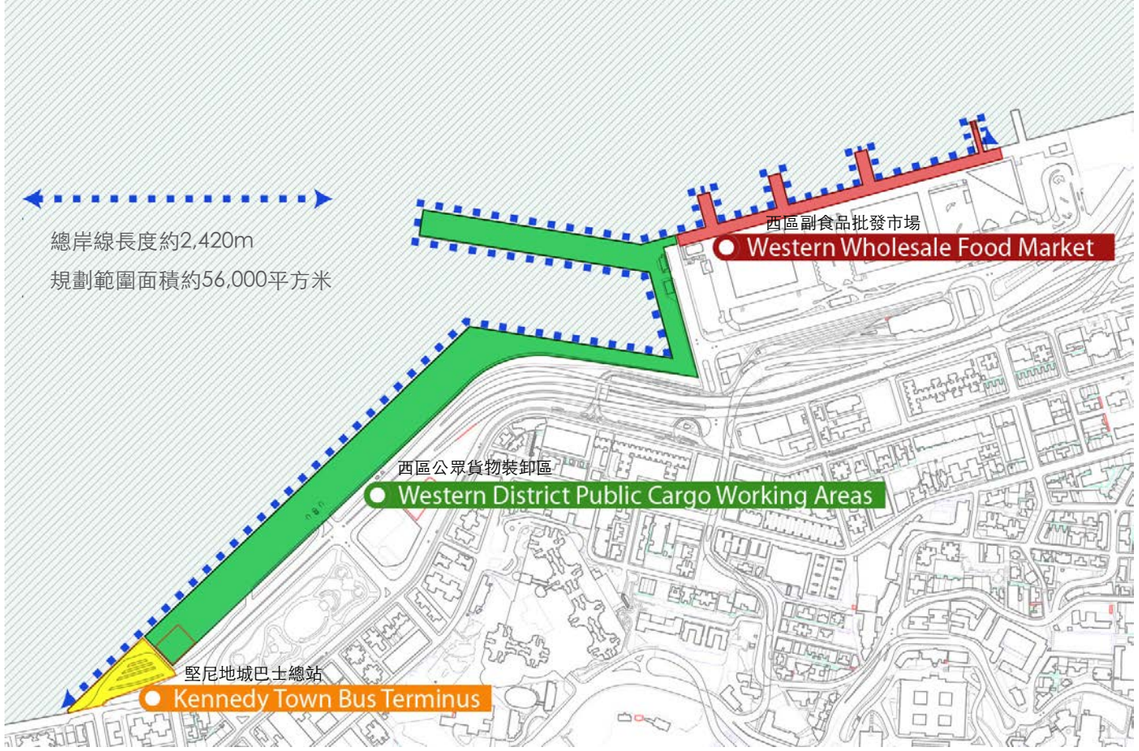


圖2.1：規劃範圍平面圖

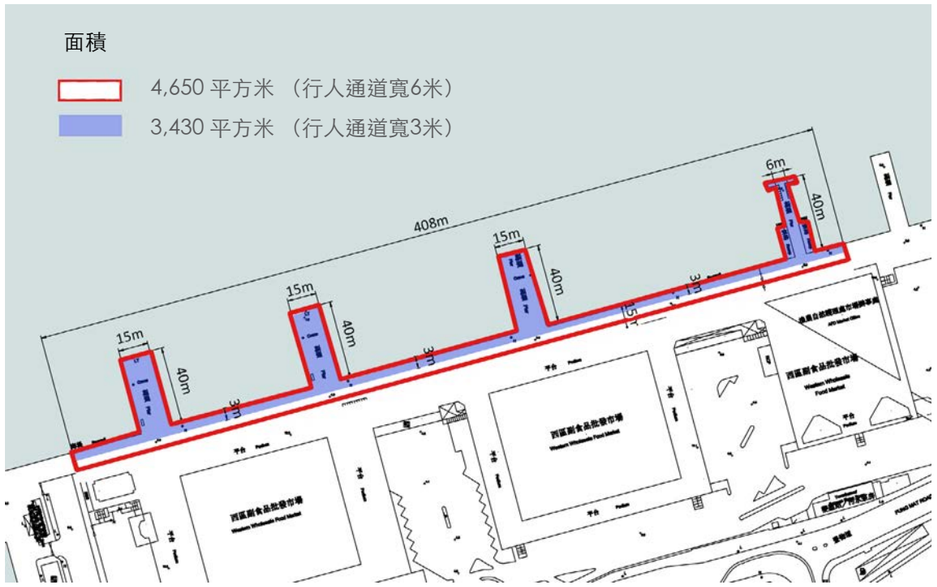


圖2.2：規劃範圍平面圖 – 西區副食品批發市場及一至四號碼頭及海旁車道

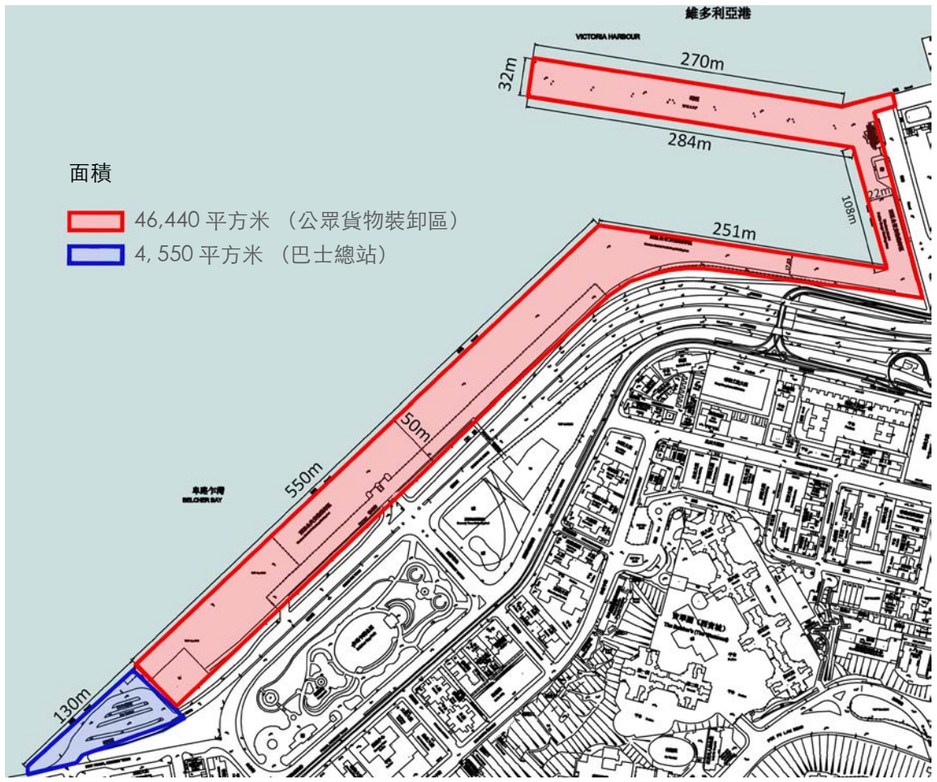


圖2.3：規劃範圍平面圖– 西環公眾貨物裝卸區及堅尼地城巴士總站

2.2 現時用途

西區副食品批發市場

西區副食品批發市場的第一期自1991年開始營運，第二期則在1994年3月啟業。西區副食品批發市場總建築面積為62,000平方米，其中可用的臨海區域長約745米。副食品市場由漁農自然護理署（漁護署）管理。目前，市場為水果，淡水魚，蔬菜，雞蛋和混合食品提供批發設施（圖2.4）。蔬菜市場中的一部分，即西座則被用作多溫控制的副食品批發中心。目前漁護署還未有計劃搬遷或淘汰西區副食品批發市場。

圖2.4: 西區副食品批發市場的鳥瞰圖

西區副食品批發市場的五個碼頭中，只有五號碼頭仍供淡水魚市場的營運商所用。其餘四個碼頭，即一至四號碼頭已不再使用。漁護署和市場運營商均已經同意交出棄用的碼頭及相鄰的海旁車道（面積為3米×500米），但條件是需要隔離批發市場運作和公眾用途之用，以滿足營運和安全的要求。此外，還需安排足夠的空間進行貨物裝卸和作緊急通道之用。與漁護署的進一步探討後，得悉五號碼頭的毗鄰地區在淡水魚市場營業時間（即晚上11點到早上8點）以外也可開放給公眾使用。故此本概念性總體規劃亦對這個可能性加以考慮。

西環公眾貨物裝卸區

西環公眾貨物裝卸區成立於1981年，根據“港口管制條例”由海事處進行管理。裝卸區共有29個泊位，其中21個泊位目前已租出，為期四年，即由2010年11月13日至2014年12月31日。其中，一至三號泊位現時為港鐵建設西港島線的臨時工作區和躉船轉運站之用（圖2.5和2.6）。西港島線工作區和堅尼地城游泳池施工區域之間則裝有一個臨時全覆蓋的架空輸送帶，用作將挖出的泥土運送到躉船轉運站處理。

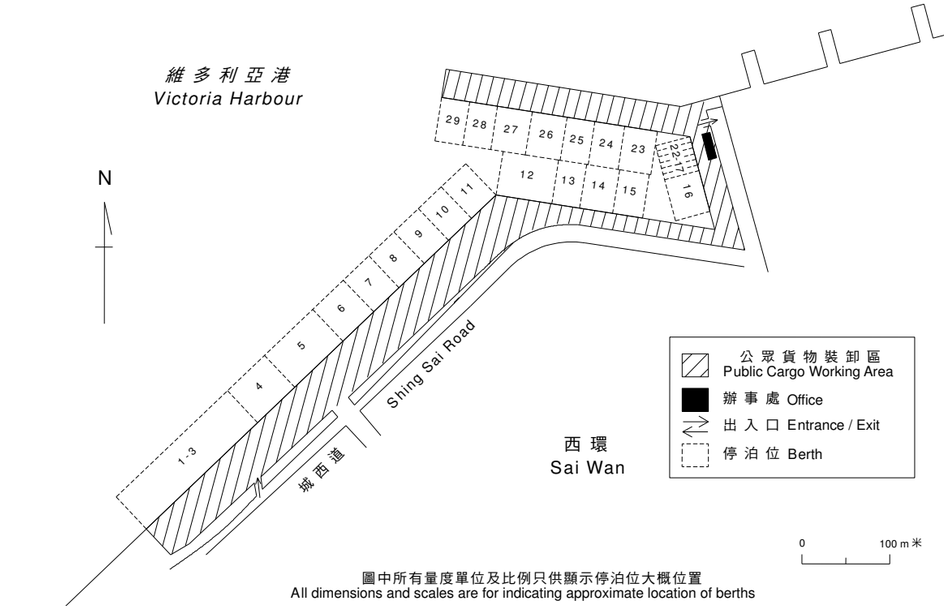
海事處和運輸及房屋局均表示西環公眾貨物裝卸區沒有搬遷或關閉的計劃。

城西路西北裝卸區

裝卸區北側碼頭

港鐵臨時輸送帶

圖2.5：西環公眾貨物裝卸區現況



來源：海事處2011年3月

圖2.6：西環公眾貨物裝卸區的位置圖

堅尼地城臨時巴士總站

堅尼地城臨時巴士總站目前有三個巴士停車處，並且為三條巴士線路的終點站。海濱區域還有一個休憩用地（圖2.7）。在確定此巴士總站的新選址之前，巴士總站仍會在此範圍營運。這地塊在堅尼地城及摩星嶺分區計劃大綱圖中的用途是“休憩用地”（圖3.1）。

海旁休憩處

堅尼地城臨時巴士總站的停車處

圖2.7: 堅尼地城臨時巴士總站

2.3 周邊用途

項目週邊區域包括政府、機構或社區（G/IC）用地，休憩用地和臨時用途（圖2.8）。當中包括電車廠和西營盤食水抽水站，以及位於豐物道西區副食品批發市場南面的聖巴拿巴會之家。電車廠佔據的土地面積為1.1公頃，短期內沒有搬遷計劃。它提供了與週邊地塊互補發展的可能性，尤其可促進西區海濱地塊作為公眾用途。

作為一個主要的都市公園，中山紀念公園體育館和游泳池位於規劃範圍的東部。由於香港淨化海港計劃部（HATS）工作區和臨時停車場佔據了它與規劃範圍之間的位置，該公園現時不能與規劃範圍連接。這個問題不僅使規劃範圍與公園相隔，更與中環海濱區域相隔。規劃範圍與其南部的連接也被周邊公路所隔開。

規劃範圍附近有兩個重要的休憩用地，即卑路乍灣公園及堅尼地城游泳池。卑路乍灣公園是一個很受堅尼地城居民歡迎的休憩空間，它提供各種休閒設施包括一個日落觀賞亭。堅尼地城游泳池一期已投入營運，在港鐵西港島線建成後第二期工程將會開展。

規劃範圍的另一大特點是它被一些主要道路和公路所包圍。這些道路（當中包括與西區海底隧道連接的架空公路）多數都處於不同的水平高度。

公路南側及干諾道西的內陸區域主要是由商業和住宅混合用地所組成。德輔道西以海味乾貨店而聞名並常常被稱為“海味街”。該區有悠久的歷史，這也賦予了它濃厚的地方色彩和氛圍。

山市街及加多近街之間的西南地區已經發展多項新的住宅項目，如高逸華軒及泓都；新型商業活動例如新餐廳及酒吧也蓬勃發展。該地區越來越受到人們歡迎，成為西區的“蘇豪”區。

圖2.8：規劃範圍周邊的土地用途

2.4 環境條件

規劃範圍的主要環境問題包括風，空氣污染，噪音污染，水質以及環境界面。

風

規劃範圍較為開敞多風。海邊風向由偏西南風所主導（圖2.9），本區海域也是海港渡輪和船隻航線最繁忙的區域之一。天氣條件和港口活動導致這區海域的風浪很大。

圖2.9: 海風方向及通道

空氣及噪音

空氣和噪音污染的主要來自周邊公路和道路的交通流量，包括干諾道西與西隧附屬交通網絡（圖2.10）。貨車流量在兩條主要道路上尤為繁忙，例如城西道和豐物道的交通以及西區副食品批發市場和公眾貨物裝卸區相關經營活動所產生的交通流量使得這些區域一直受到這方面的影響直到相關設施搬遷為止。

圖2.10: 規劃區周邊公路

水質

水質時常被裝卸區所產生的過量固體廢物所直接影響（圖2.11）。

圖2.11 西區海濱水質狀況很不理想

環境界面

西區副食品批發市場區域及公眾貨物裝卸區的運作和規劃範圍在一定程度上存在一些界面相容的問題，包括固體廢物，空氣、噪音污染，光污染（圖2.12）。如以上兩個設施繼續營運，這些潛在的環境界面問題會對規劃範圍發展構成嚴重的制約。

來源：東方日報，2012年7月9日
圖2.12: 潛在的環境界面問題（光污染及噪聲污染）

2.5 土地狀態和土地租約安排

除西區副食品批發市場外，規劃範圍內部及周邊地塊的臨時租約/租約屆滿日期如下：

規劃範圍內之地段	到期時間／其他安排
西環公眾貨物裝卸區除一至三號泊位（即港鐵臨時輸送帶）區域	2014年12月31日
港鐵臨時工作區及躉船轉運站	2014年8月31日，其後按月續約
臨時堅尼地城巴士總站	未知（直至新的選址確定）
香港淨化海港計劃部（HATS）工作區	2015/2016
中山紀念公園旁臨時停車場	未知
電車廠	私人協約，租約將於2047年滿

漁護署和市場運營商均已經同意騰出棄用的一號至四號碼頭及相鄰的海旁車道（3米×500米）以供公眾使用，並建議可以將更大面積的車道作為公共用途。與規劃區毗鄰的五號碼頭淡水魚市場在營業時間（即晚上11點到早上8點）以外也可考慮給公眾使用。雖然大部分租約均會在兩至三年內到期，但規劃範圍其他部分的租約安排仍不能肯定（圖2.13）。這也對項目給公眾長期使用的可能性及海濱長廊連續性構成障礙。

圖2.13：土地租約安排

3.1 分區計劃大綱圖

規劃範圍被兩份分區計劃大綱圖所涵蓋，分別是西營盤及上環分區計劃大綱圖（編號S/H3/28），以及堅尼地城及摩星嶺分區計劃大綱圖（編號S/H1 /19）（圖3.1）。

規劃範圍被劃為“其他指定用途（OU）（批發市場）”，“其他指定用途（OU）（公眾貨物裝卸區）”和“休憩用地”（O）。其他指定用途用地的規劃意向反映了現時土地用途（附錄）。現時在規劃圖上經常准許的商業用途如零售和餐飲將不再被未來規劃所准許。根據堅尼地城及摩星嶺分區計劃大綱圖之說明所示，當公眾貨物裝卸區遷移到其他地區運作時，將需要檢討“其他指定用途”（OU）裝卸區的土地用途規劃。

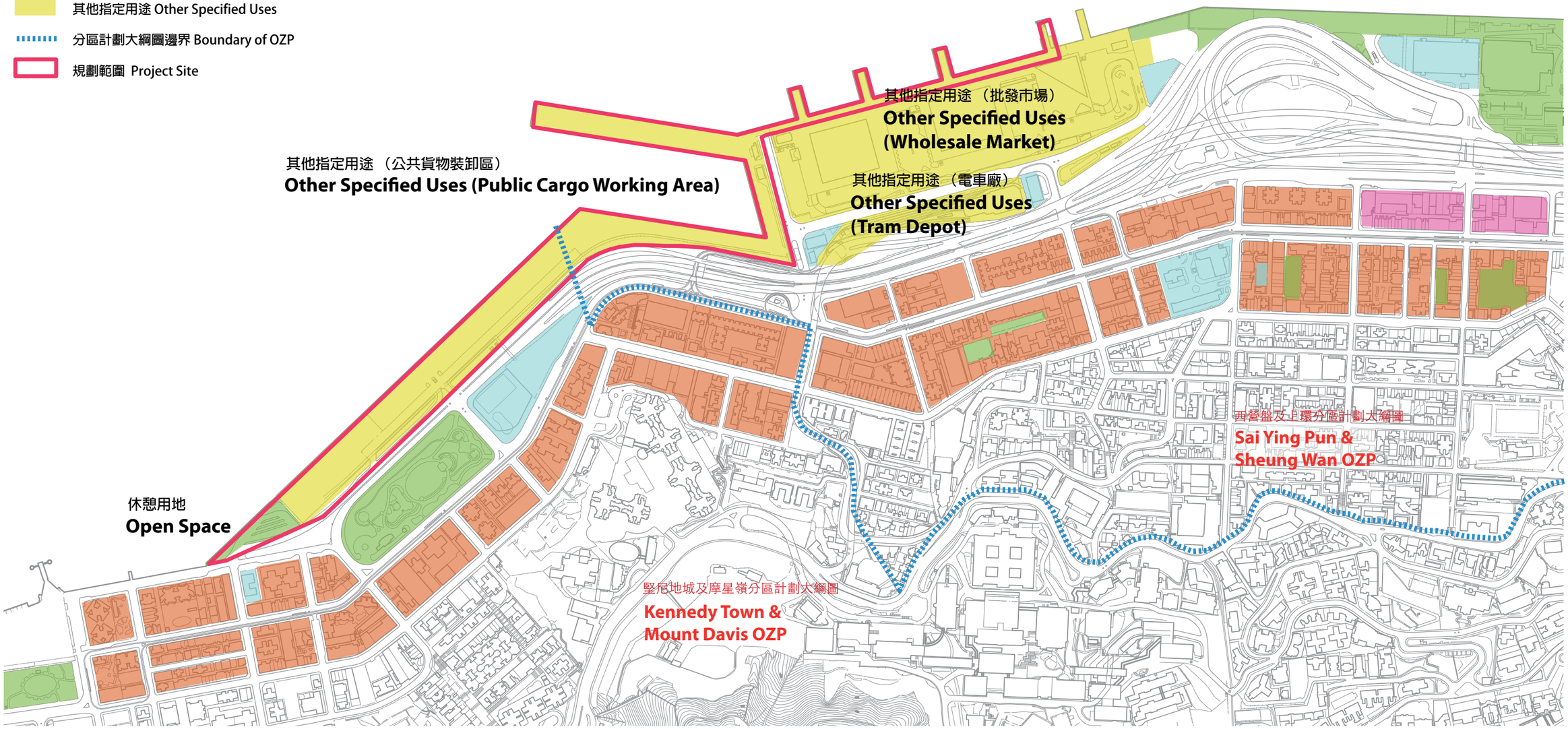


圖3.1：分區計劃大綱圖

3.1 分區計劃大綱圖

“休憩用地”即臨時巴士總站所在的位置是保留給未來的公共休憩用地或步行濱海長廊所用。根據堅尼地城及摩星嶺分區計劃大綱圖之說明所示，“鑑於該地區公共休憩用地嚴重短缺”，該土地用途的規劃意向是旨在為海濱提供步行長廊。除公眾用途及休憩用地以外的用途則需要獲得規劃許可才可進行。

為了在高樓林立的環境中，特別是重要的濱海區域提供視覺和空間的釋放，建築高度限制已在各個區域推行。本規劃範圍內的最高建築物高度限制為一層至二層（圖3.2和附錄）。

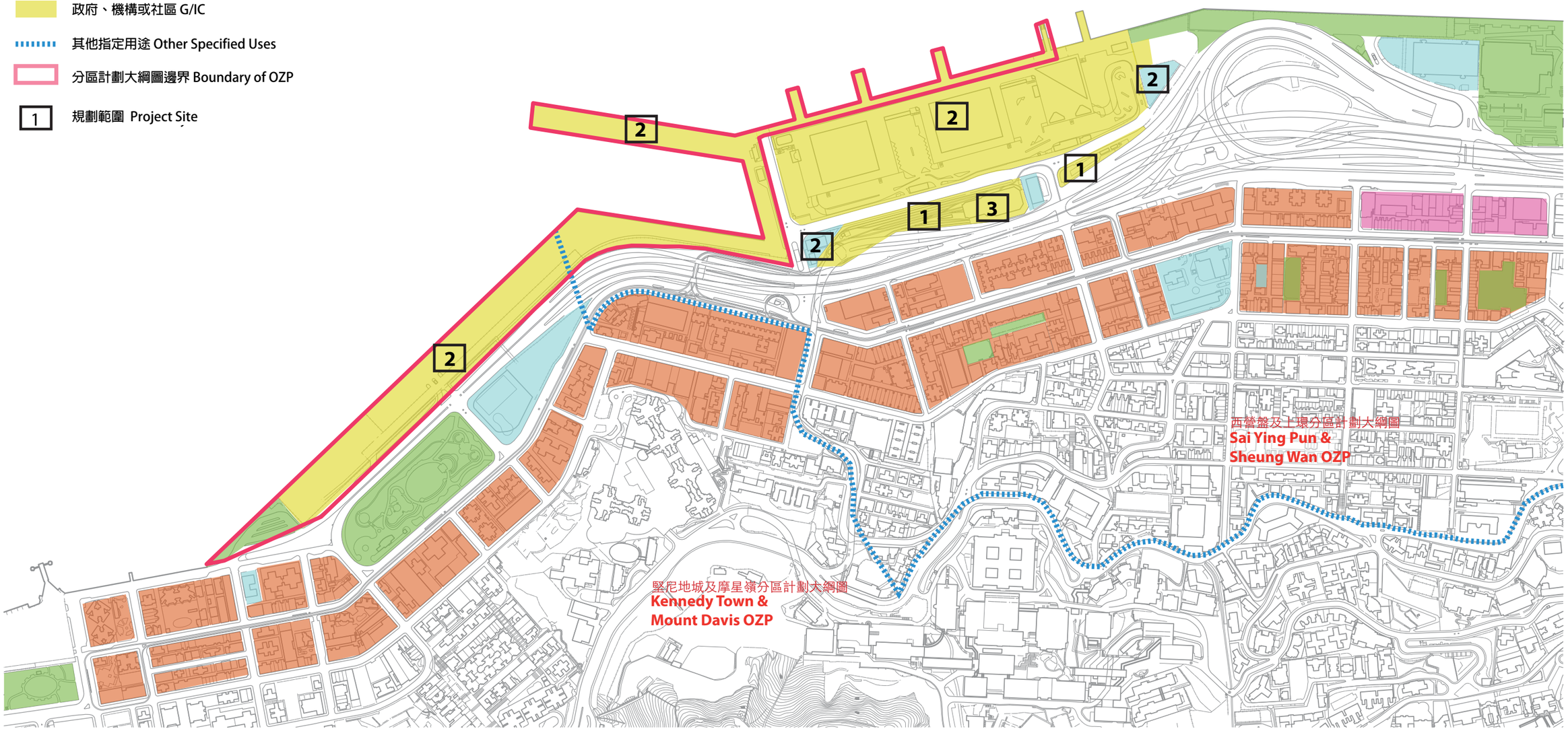
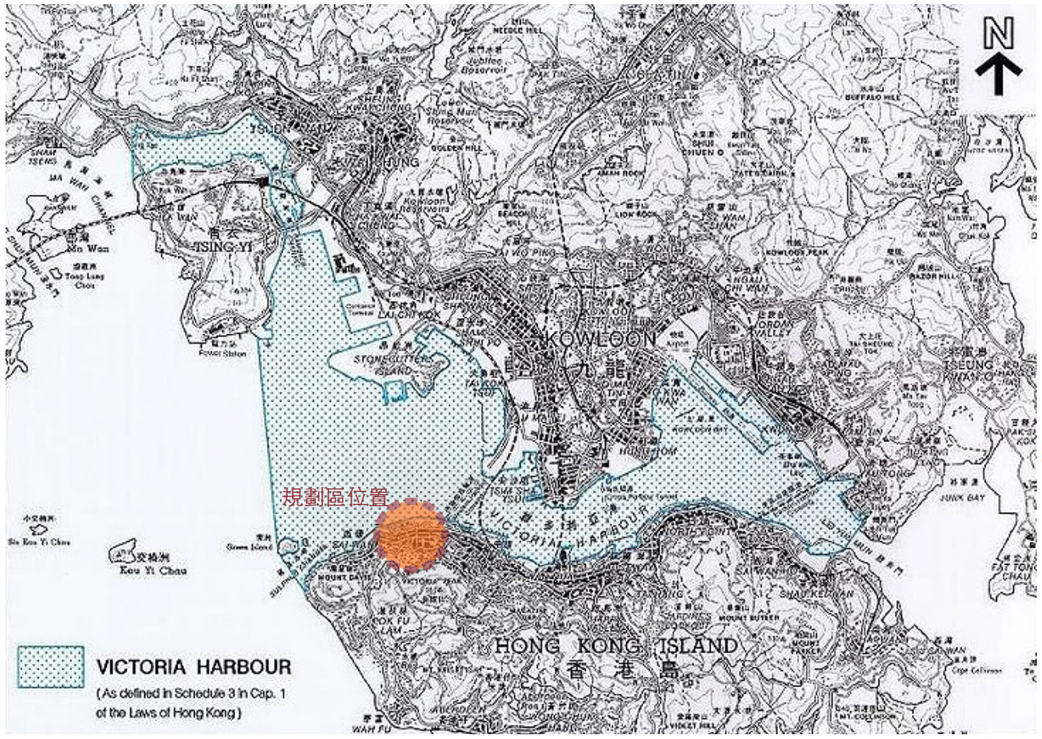


圖3.2：據分區計劃大綱圖的高度限制

3.2 “保護海港條例”

“保護海港條例”立法意圖是保護並保育維多利亞港（圖3.3）。對於香港人來說，維多利亞港是特別的公共財富與自然遺產。為了達到這個目的，該條例禁止在維多利亞港內進行填海工程。



來源：房屋及規劃地政局技術通告第1/04 準則，保護海港條例，2004年8月19日。

圖3.3：“保護海港條例”下的維多利亞港範圍

3.3 海港規劃原則及指引和行動計劃

海港規劃原則和海港規劃指引是由共建維港委員會（HEC）所提出並為政府所推廣，用作引導維多利亞港和其他海濱區域可持續發展的規劃、保護、開發和管理。

在2009年，共建維港委員會曾建議在維多利亞港週邊設立22個行動區。當中由堅尼地城、西環、西營盤、上環及本規劃區域所組成的行動區計劃，建議將這部分海濱作公共用途。至於西區副食品批發市場則有兩個建議，分別為促進碼頭的公眾使用性及通過提供零售/餐飲設施以改善整個規劃範圍的發展。電車廠也會根據分區計劃大綱圖建議保留作休憩用地。香港淨化海港計劃部（HATS）工作區和相鄰的停車場也建議規劃為休憩用途/空間。關於裝卸區則沒有建議（圖3.4）。

以前的共建維港委員會工作將會由海濱事務委員會繼續執行，其主要工作包括對海濱的規劃用途，城市設計和實施方案提出建議。

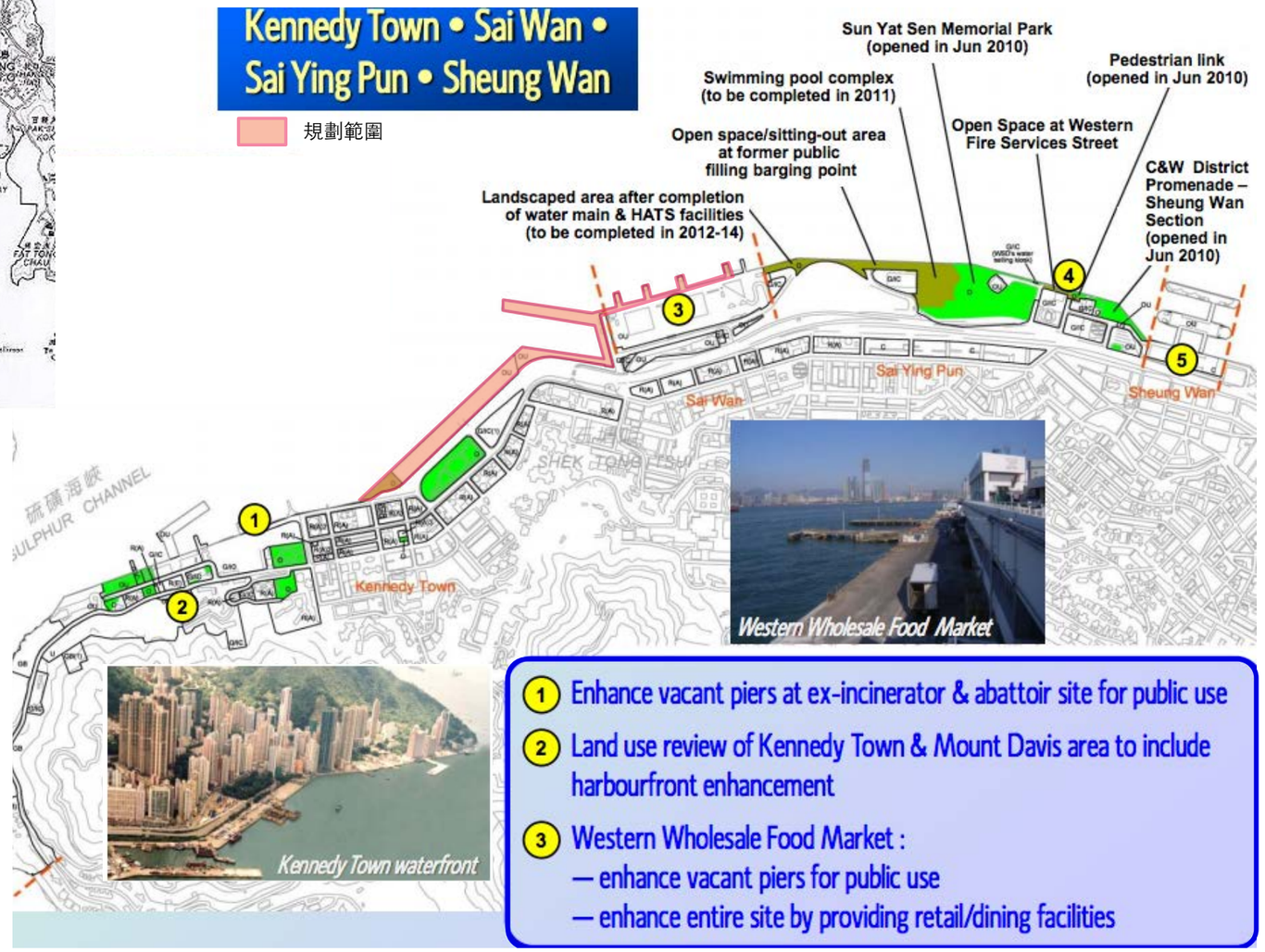


圖3.4：共建維港委員會建議行動區計劃（西環，堅尼地城，西營盤及上環）

4. 可達性

基於現時用途包括批發市場和貨物裝卸區的性質，車輛至規劃範圍的可達性較為理想，但行人和公共交通的可達性則受到限制。

4.1 行車通道

基於規劃範圍的策略性位置，多條公路交通網絡均可與其銜接，包括干諾道西，西區海底隧道（西隧），以及地區支路例如德輔道西，皇后大道西（圖4.1）。城西道和豐物道分別成為裝卸區／巴士車廠／西區副食品批發市場的主要連接通道，並與士美菲路，山市街，西祥街，山道和水街相連接。

規劃範圍週邊很多道路都採用架空形式設計，包括林士街天橋，改善後的干諾道，西隧道路網絡和山道天橋（圖4.1）。

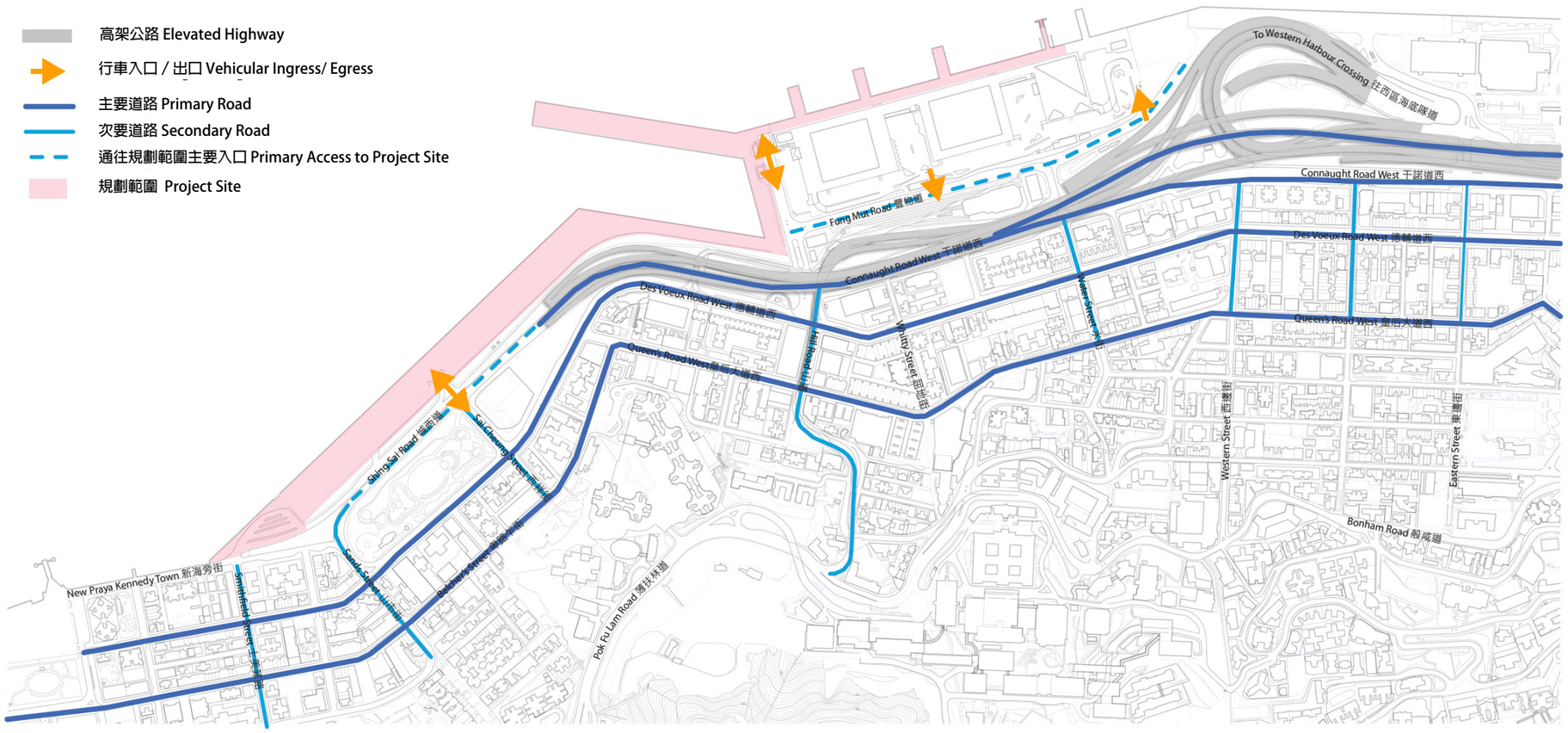


圖4.1：行車通道

4.2 公共交通

目前，西區主要的公共交通服務包括電車和公共汽車。電車主要行走於德輔道西及堅尼地城新海傍並以屈地街和石塘咀作為總站。電車車廠位於豐物道南側，毗鄰西區副食品批發市場。巴士的主要線路是德輔道西及皇后大道西，可提供充足的服務，讓居民在本區域內活動並可以到達香港其他的目的地。然而，電車/巴士站與規劃範圍之間的交通連接卻被周圍的公路和道路網絡特別是高架部分所妨礙。

港鐵西港島線計劃於2014年完成。其中西營盤及香港大學站將在規劃範圍附近設立多個出口。最近的出口位於寶翠園（卑路乍街及加多近街交界）、山道（南里/皇后大道西附近）以及屈地街/皇后大道西。港鐵西港島線的落成有助改善西區和香港其他地區之間的連接（圖4.2）。這也有利於提高規劃範圍的可達性。

4.3 行人通道

現時連接至規劃範圍的行人通道很少並且存在很多的限制。首先，公共貨物裝卸區和西區副食品批發市場未能向公眾正式開放。其次，附近許多道路、公路以及高架路的存在，使得從路面到達規劃範圍非常困難。

行人群體包括巴士和電車的乘客，他們將大多使用主要道路的行人道進入規劃範圍並需通過交通訊號燈控制的十字路口，如西祥街北（香港工業大廈附近），屈地街及水街（圖4.2）。目前由於淨化海港計劃部工作區和臨時停車場的阻隔，西區副食品批發市場和孫中山紀念公園東部之間還未有通道。發展局有計劃將後者劃為休憩用地並已納入西營盤及上環分區計劃大綱圖內。這是一個重要的連接線路，因為它為中環海濱提供了關鍵通路，使濱海長廊實現連續性。預計未來的港鐵西港島線多個出口將可以改善行人至規劃範圍的可達性。

西南方向的可達性受到新海傍道狹窄的行人道的限制,尤其是士美菲路和加多近街之間的部分。雖然規劃範圍與海相連，然而因受到“保護海港條例”的限制，暫時無法通過填海方法將道路擴寬。

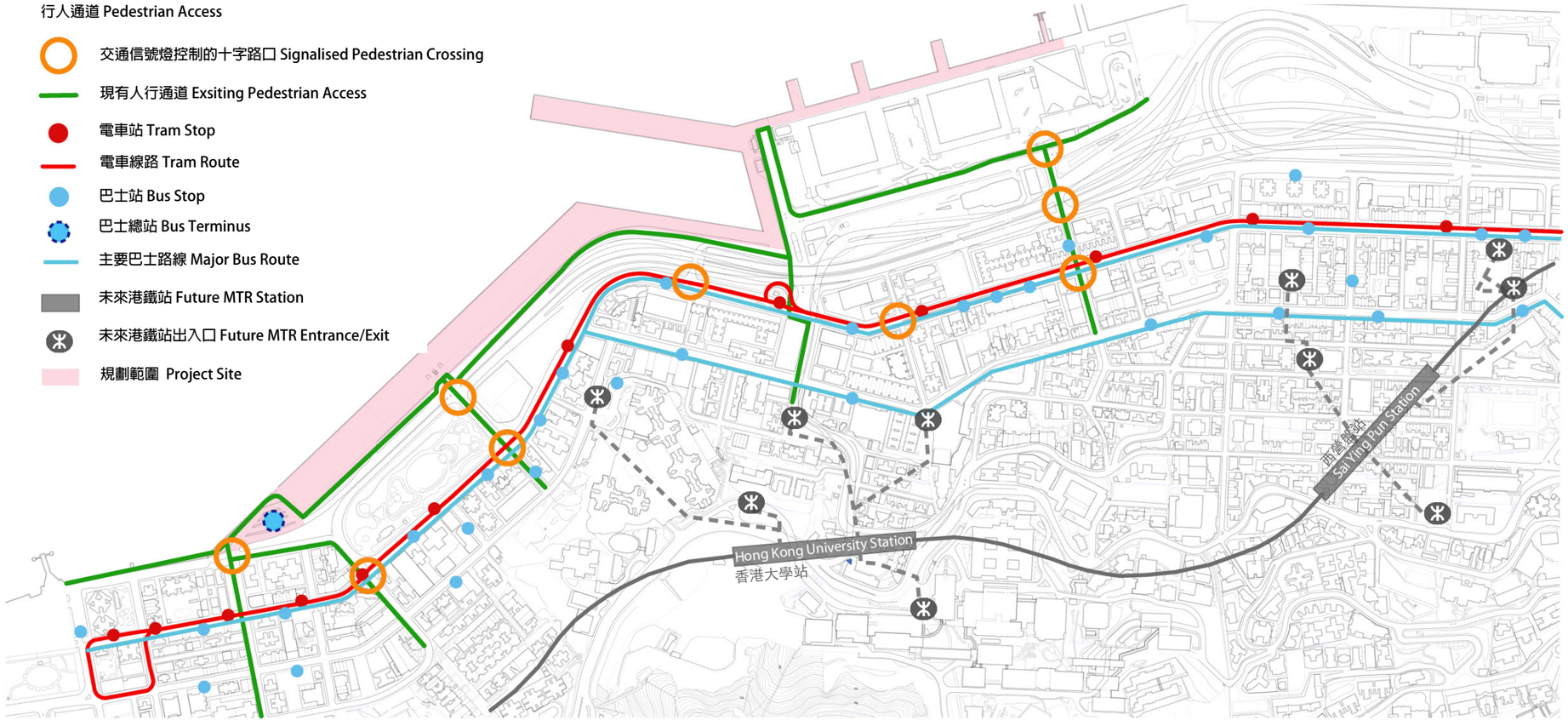
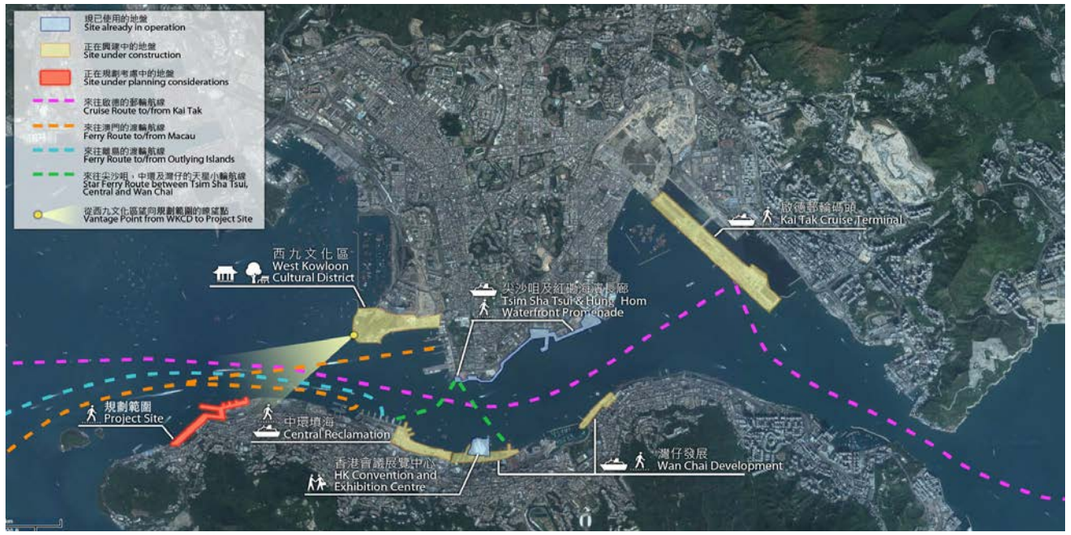


圖4.2：公共交通及行人通道



規劃範圍的優越地理位置

港鐵西港島線的設立為規劃範圍帶來機遇

規劃範圍毗鄰高速公路及高架路

圖5.1：發展機遇及限制

5.1 優勢及機遇

- 地處維多利亞港西面戰略性的海港大門位置，具有絕對的視覺主導優勢，並有潛力與其他已發展或已規劃為公眾使用的主要海濱區域連接，當中包括上環、中環及西九文化區。
- 規劃區擁有超過2,400米長的海岸線
- 位於富有文化及歷史背景的西區
- 港鐵西港島延長綫能夠提升規劃範圍的可達性以及供公眾使用的發展潛力
- 有機會獲政府約一億元的撥款作為區議會的重點項目
- 週邊用地可改善可達性、連接性及提供配套發展發展的機會，當中包括
    - 電車廠:　可提供額外電車站、分層通道/連接線以通往西區副食品批發市場中的海濱區域，長期規劃方面可考慮增加旅遊發展項目如電車博物館
    - 卑路乍灣公園：可增加休憩用地及與海濱區域設立連接線。包括設立橫跨山市街的觀景台。
    - 堅尼地城游泳池：與海濱區域之間設立分層連接

5.2 弱點及限制

- 零散和狹長的地段佈局
- 有限的行人通道
- 毗鄰的高速公路/高架路
    - 將規劃範圍與內陸地區分隔
    - 限制與內陸地區的可達性及連貫性
    - 造成環境污染及滋擾
    - 對項目未來擴展造成限制
- 位置空曠,有陣風
- 海面情況較差
- 缺乏吸引遊客及當地居民使用的旅遊景點
- 保護海港條例對於填海的制約
- 土地租約安排的不確定因素
- 西區副食品批發市場及西環公眾貨物裝卸區內的營運及規劃範圍與市民活動的界面相容問題

6.1 規劃目標

本概念性規劃方案必須滿足眾多本地及策略性規劃目標，當中包括：

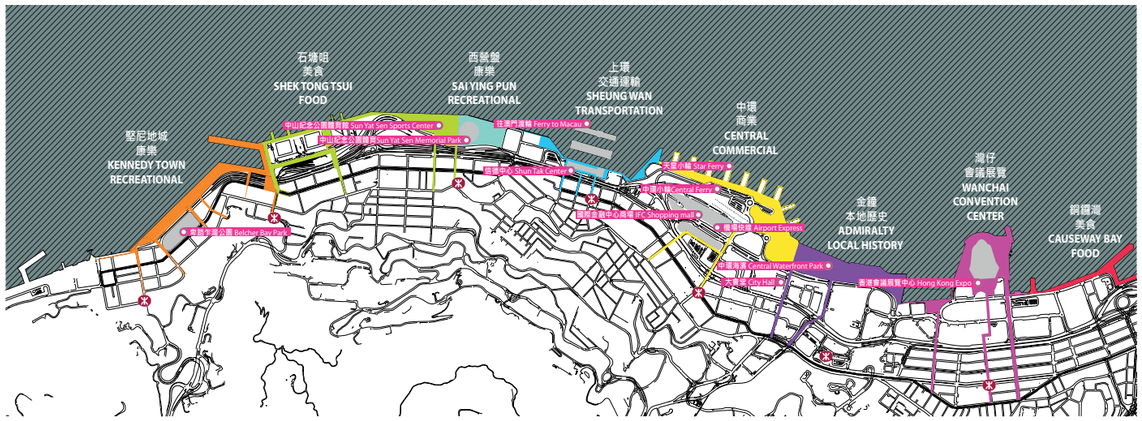
- 以地方營造的方法去活化西區海濱，在打造重點旅遊景點的同時使之成為香港的一扇大門
- 達成海港的規劃願景和原則，尤其在以下幾方面：
  - 改善與內陸地區和毗鄰濱海區域的交通連接性及視覺通透性
  - 營造標誌性的地標建築與建立海港大門
  - 多樣性的用途
  - 共享的用途
  - 優化水上為基礎的娛樂休閒用途
  - 高質量的城市設計與規模兼容的發展，以使其發展特徵及密度與濱海規劃相配合
  - 可持續發展/創新的綠色發展模式
- 利用包容性與參與性的規劃方法去實現公眾參與
- 保育及活化文化及歷史古蹟

6.2 設計目標

設計目標包括：

- 提供一個安全及朝氣蓬勃的海濱供遊客及居民享用
- 於市區邊緣將海岸線的公眾通道連結，從而重新將都市與海濱地帶連接
- 締造多元化的海濱空間，提供種類繁多的設施以滿足用者的廣泛需要
- 將位於策略性位置的規劃範圍發展成為維港西面的一扇大門
- 利用最佳的實踐方法去達致可持續發展的海濱設計、實施以及長遠的維護

6.3 海濱設計層面和概念



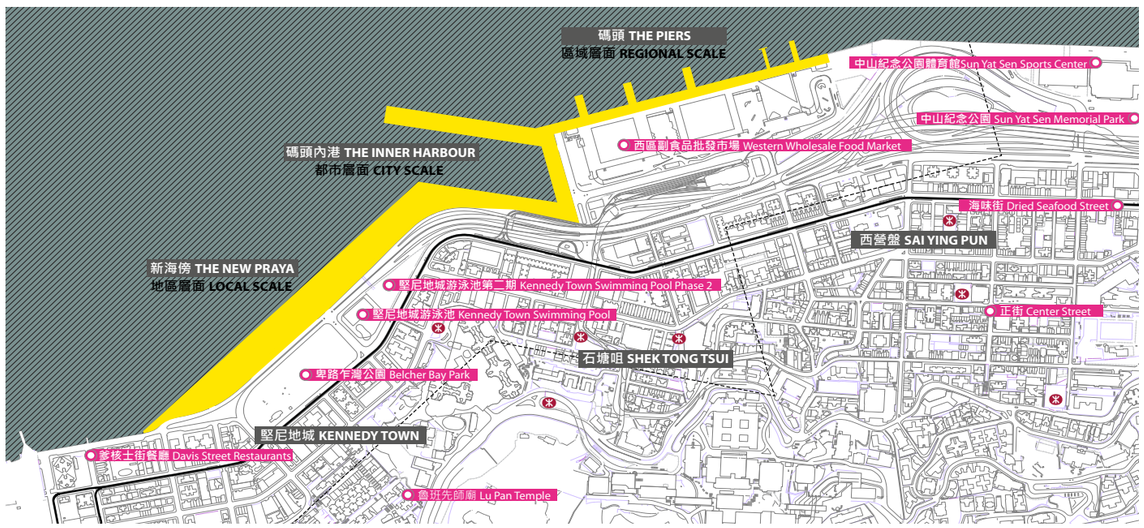


圖6.1：海濱設計層面和概念

港口西大門地標 **"Icon Beacon"**

西區海濱位於維港的西端，與發展中的西九文化區一起成為維港的一扇大門。而西區海濱亦是往返澳門及國內船隻的起點或終點，故標志着其作為整個城市的“指路明燈”。

港口海濱 **"Front"**

規劃範圍可成為一個朝氣蓬勃及跟毗鄰海濱長廊有良好連貫的海濱延伸。每個海濱區域在都市層面上都擔當不同的角色，而西區海濱發展的重點則在於改造一個偏遠的舊工業區成為一個蛻變中，充滿活力的海濱區域。

與附近環境的連結 **"Join"**

西區海濱跟其他海濱地帶不同之處在於它跟一些社區例如堅尼地城、石塘咀及西營盤等均距離不遠。因此，這項目建議於適當的位置增強其連接性以將海濱及社區重新連結。另外，可透過改善行人通道及主要道路網絡使海濱的可達性得以提升。

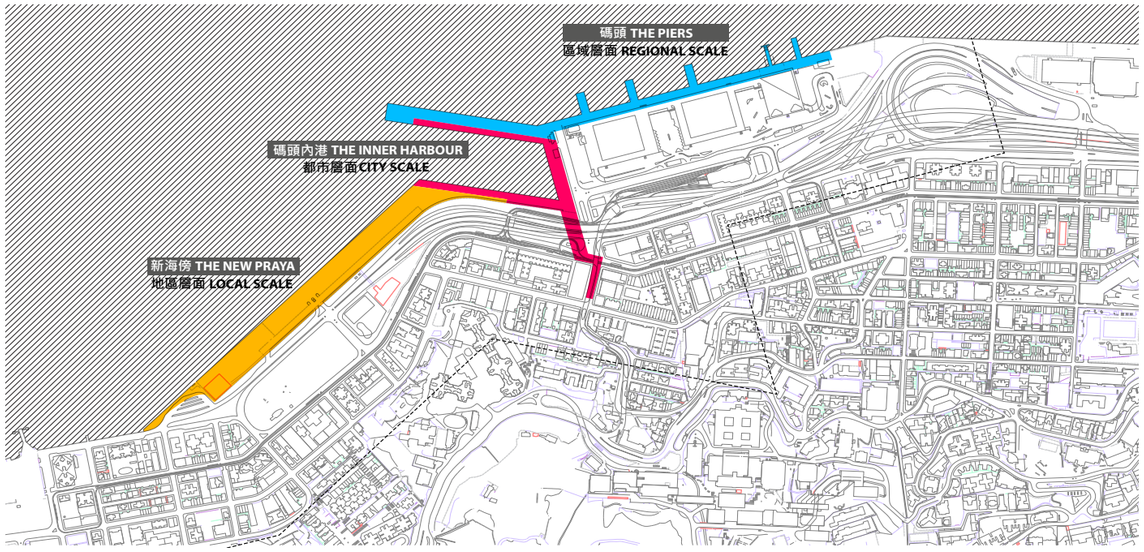


圖6.2：服務空間分區

服務空間分區 **"Places"**

西區海濱的基本結構由三個獨特的空間形成，而每個空間都從不同的層面與都市連結。碼頭是地標式燈塔設計的主要部份，標誌着西區海濱作為整個城市的指路明燈。至於內港設計，由於其坐落於電車站與未來港鐵站的附近，故建議規劃此內港為訪港旅客的主要出入口。新海傍勢將成為堅尼地城的地區康樂公園及海濱，並可直接將城市與海港連接起來從而拉近它們之間的距離。

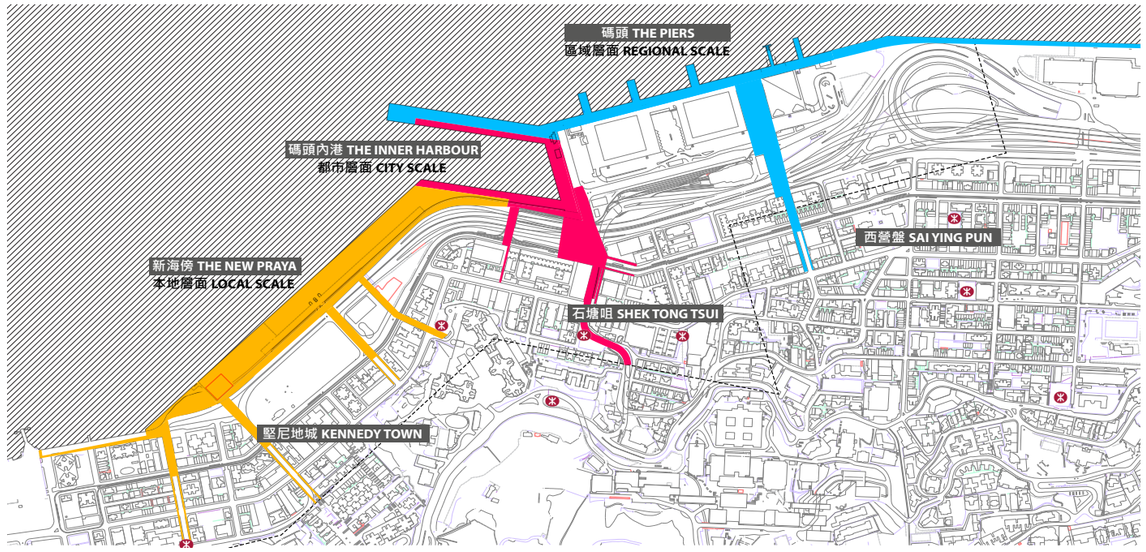


圖6.3：連繫

連繫 **"Connections"**

具策略性的連繫可讓市民從都市或社區不同的角落直達海濱。地面網絡會給予優先，從而以最直接及最低的成本的方法去提升海濱與都市的連繫。規劃範圍可利用其東端一帶空間與中山紀念公園及其鄰近的海濱長廊連繫以伸延沿海的公共空間。至於曾經是主要海濱連接的山道，經優化後可成為新的海濱出入口。另外，在策略性位置例如卑路乍街需要改善連接，但礙於受港鐵出入口之影響不能於地面上作出改動，故建議加設有限度的架空連接，從而改善該區的整體連繫。

7.1 碼頭

圖7.1：碼頭示意圖

一個區域性的地標及結合文化和烹飪藝術的市集

碼頭是改造西區海濱的開始亦是完結。四個碼頭會用作展示過往的海濱商業活動和在歷史上香港海濱的主要用途。在海港進出的船隻可看到西面的碼頭和碼頭內港的形態和活動，故此建議在中部和東部的海濱，透過視覺項目和慶祝性的節目來製造一個與西面一致的氣氛。前期工作會集中於把碼頭變作各類適合的用途，例如咖啡店、博物館和畫廊，並把它與行人長廊連接起來。後期工作則會嘗試發展食品市場內的空間、電車廠與海濱區域使其一體化以創造一個更有活力及具歷史的地方。

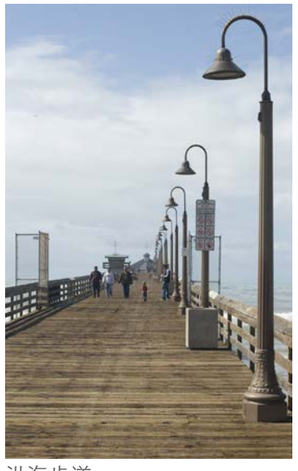
歷史背景

昔日充滿活力的海旁

昔日維港慶祝活動

城市景觀及園景

分層碼頭



沿海步道

充滿活力的海濱

節目／活動

農墟

博物館

藝術展覽

地標式觀景燈塔

7.2 碼頭內港

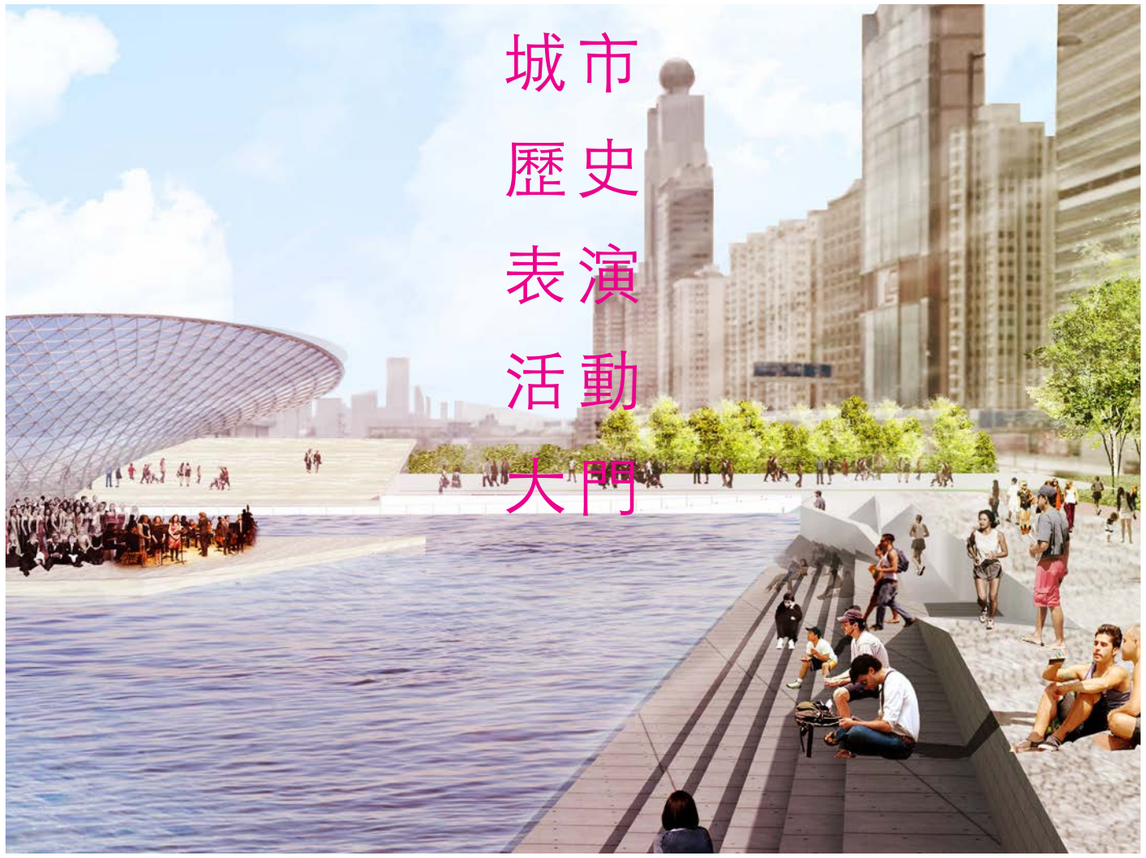


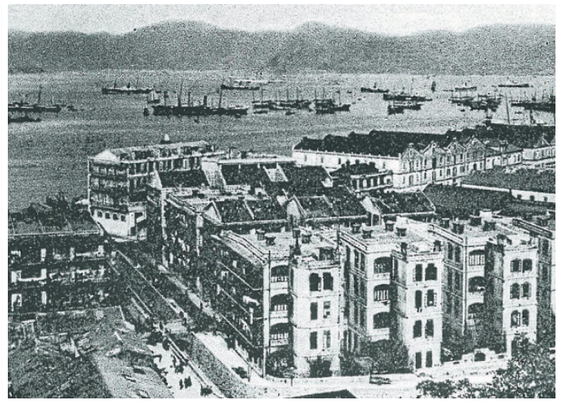
圖7.2：碼頭內港示意圖

城市的活動和表演中心及通往海濱的大門

碼頭內港遠離喧嘩熱鬧的維多利亞港，是一個較平靜的空間。與此同時，由於它鄰近電車迴旋處和未來的港鐵站，也能通過山道與較高的內陸地區連接，故此它可打造成為一個通往整個海濱的主要出入口。根據歷史記載，這內港以前是一個季節性的小溪，之後又成為山道的運河。直至十九世紀初，它才發展成為現今一個重要的水態和生態連接，為這城市提供活力。碼頭內港的設計將透過慶祝和聚會式的活動來描繪這個地方的景觀和文化古蹟，使它成為一個文化匯聚的空間。海濱的海岸邊緣將會保留供市民大眾去接近海濱水源。另外還會設立露天劇場供大眾觀看在浮動駁船上的表演或觀賞夕陽美景。

歷史背景

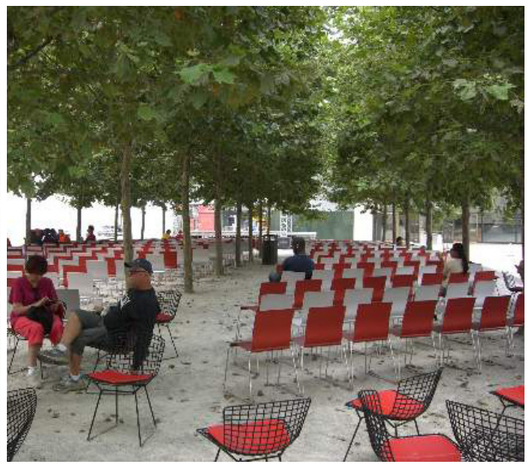
文化足跡 - 山道及石塘咀



園景足跡 - 山道的運河

城市景觀及園景

日落觀景階梯



都市森林

節目／活動

浮動駁船

特式水景

節日喜慶空間

7.3 新海傍

圖7.3：新海傍示意圖

鄰里的財富: 一個屬於城市而活躍的海濱

新海傍是一個海濱長廊，它的形態源自較早前已存在之海傍。「海傍」這名稱起源於葡萄牙語，在香港它則用來形容沿著海岸線的道路。在一個世紀前，沿著這海濱可以找到一些市集和倉庫。現今的海濱則是由一連串填海工程所形成。由於此位置大土地正在逐步收回作為公共休憩空間之用，故建議保留這連續的空間給當區和本地市民享用。至於其過往的工業規模和重要性則可透過堅固耐用的建築材料來創造集體回憶，例如用以建造廣場和涼亭的物料可採用鋼鐵和混凝土。

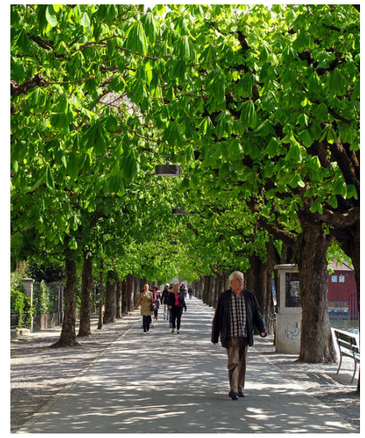
歷史背景

堅尼地城的工業歷史

昔日堅尼地城的海旁

城市景觀及園景

與水的關係



林蔭大道

節目／活動

都市沙灘

動態運動：攀石及籃球

7.4 多元化的海濱

新的海濱長廊將會提供不同類型的活動和空間。每個新改善的通道出入口將會設立大而富靈活性的城市廣場把城市和海濱長廊連接起來。還會將富有景觀的戶外「獨立空間」穿插在活躍的公共空間之間。同時，海濱會透過附近的重要建築物例如電車廠和西區副食品批發市場，來延伸它的空間和多樣性並且令西區海濱融入城市之中。

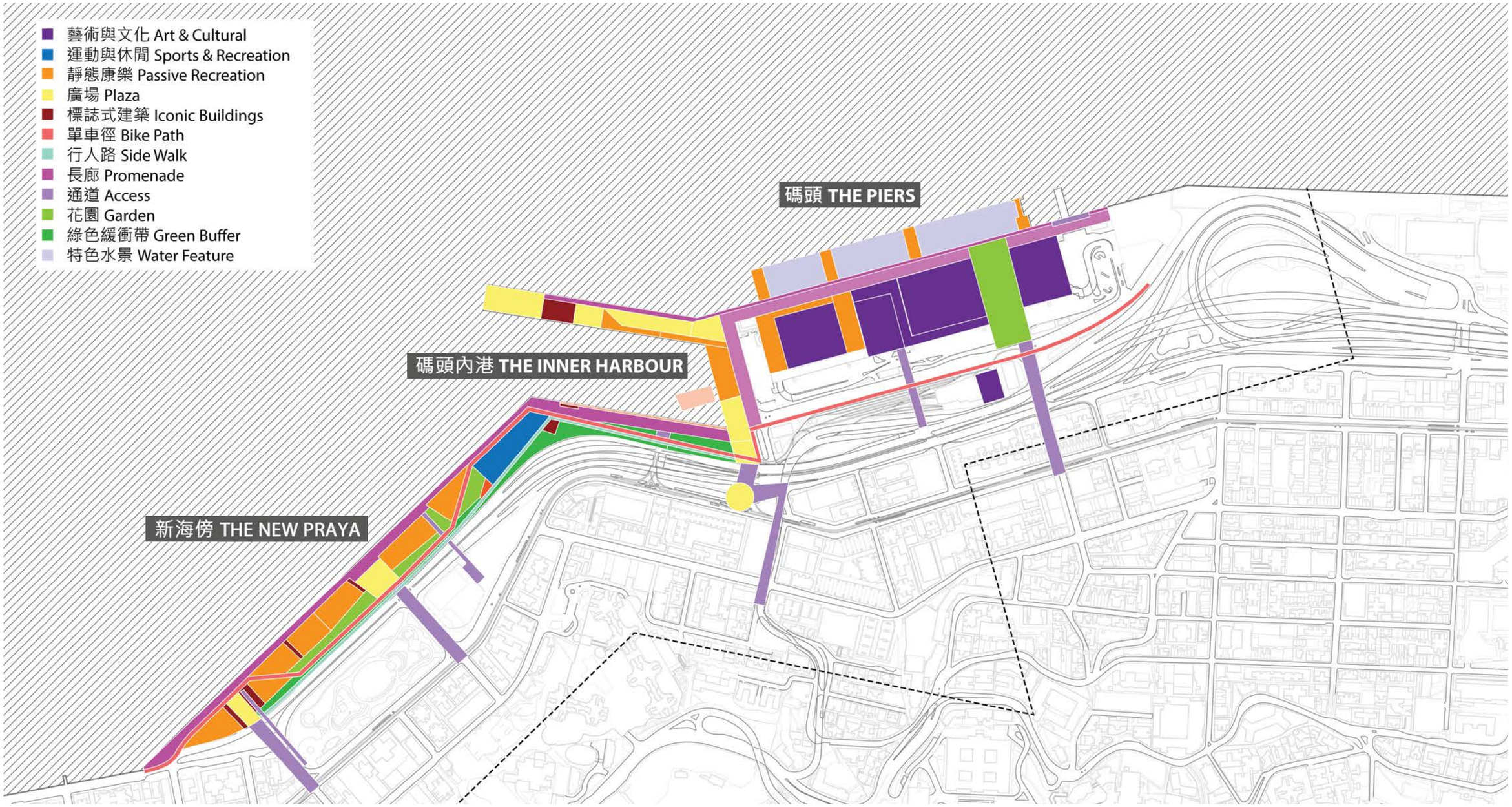


圖7.4：規劃範圍節目空間佈局圖

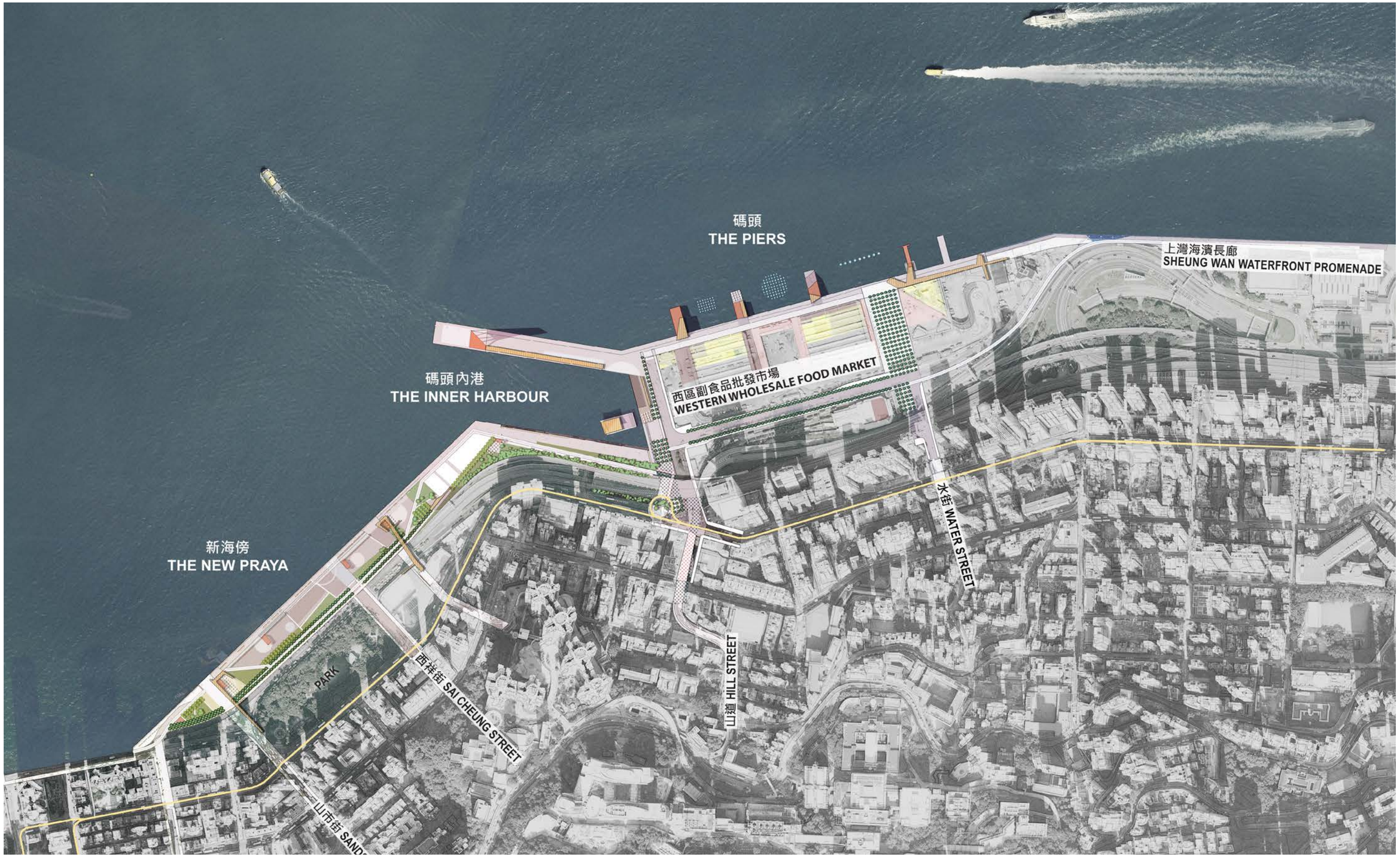


圖8.1：概念區域總體規劃佈局圖

8.1 碼頭及碼頭內港

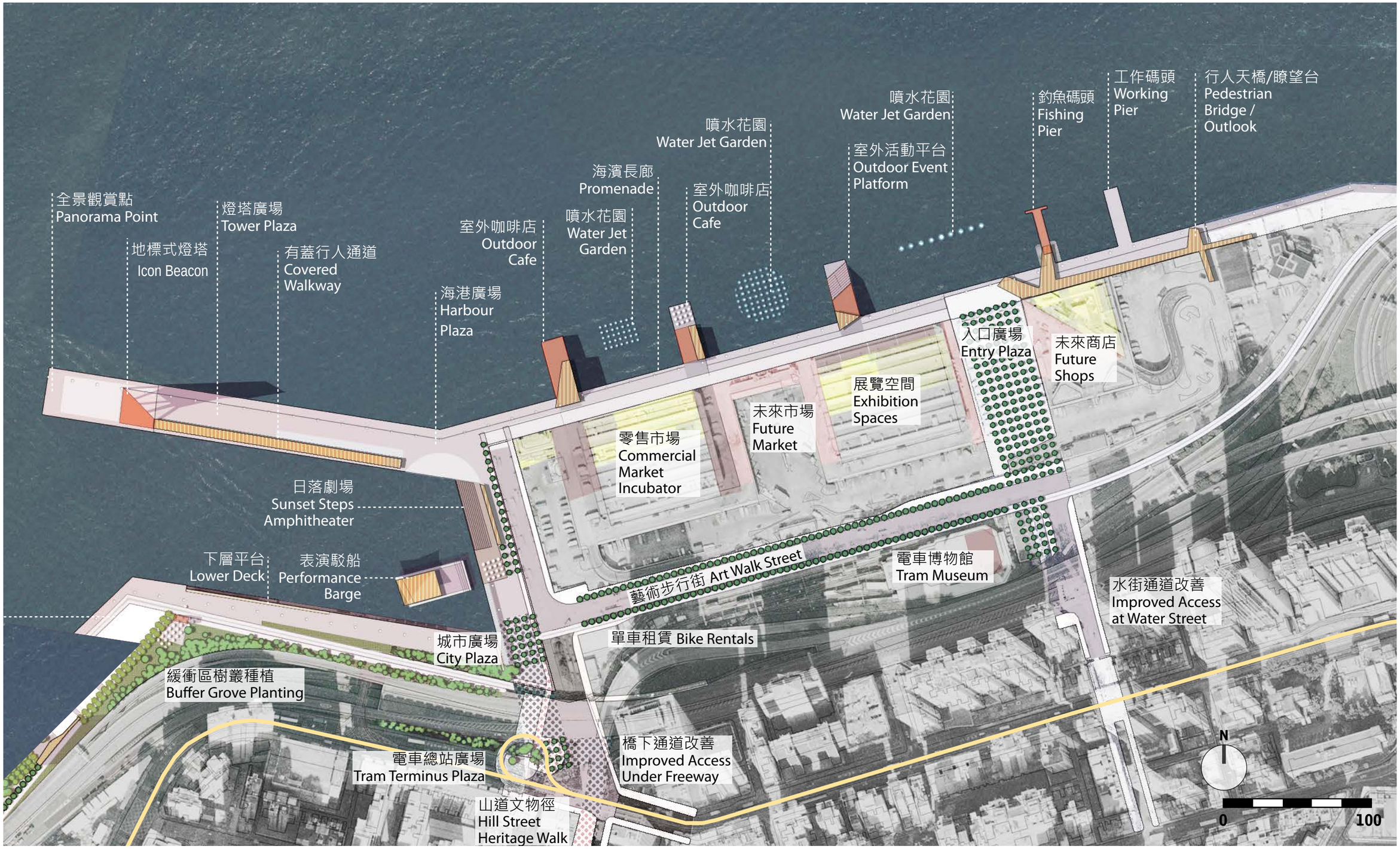


圖8.2：碼頭及碼頭內港概念區域總體規劃圖

圖8.3：碼頭內的農墟及咖啡店示意圖

圖8.4：平台區域示意圖

圖8.5：碼頭內港的浮動駁船示意圖

8.2 新海傍

圖8.6：新海傍概念區域總體規劃圖

圖8.7：沿新海傍林蔭大道的單車徑示意圖

圖8.8：新海傍海濱長廊及體育活動空間示意圖

圖8.9：新海傍的觀景台示意圖

9.1 可達性策略建議

本概念規劃方案提出一個全面的可達性策略，以解決連接規劃範圍的交通問題（圖9.1）。方案中規劃了新的通道並提出了一些改善項目。重點將會是強化行人前往海濱區域的可達性。

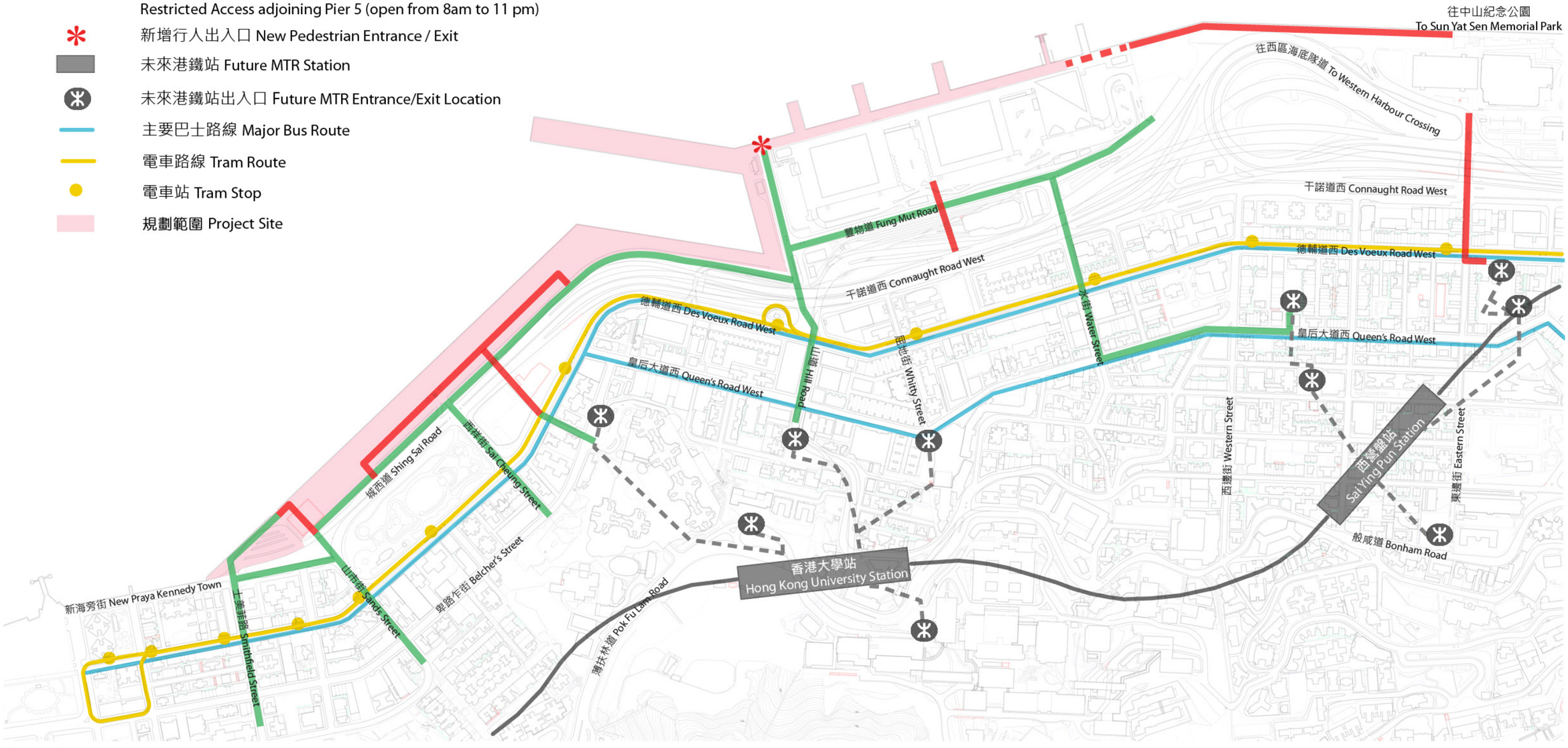


圖9.1：可達性策略

9.2 新通路

西區副食品批發市場的東面通道

東面通道將利用已規劃為休憩用地的淨化維港計劃工作區及臨時停車場區域，即中山紀念公園及其鄰近地點。這將與在一至四號碼頭位置擬建的濱海長廊連接（圖9.2）。其實，濱海長廊應該適度擴寬，即寬度為6米而不是3米。根據《香港規劃標準與準則》建議在行人流量極低的地區（如郊區）行人道寬度為2.0米。而對於規劃範圍這種已被規劃為產生大量行人流量的地區（即休憩用地，旅遊，零售和餐飲區域），建議最小人行道寬度為4.5米。此外，《香港規劃標準與準則》還建議應提供1.5米街道設施和綠化帶。這些標準將保證做出更好的設計和營造更合理的濱海區域。由於海面情況惡劣，洶湧的海浪經常會拍打在項目區域的岸邊。基於安全考慮，更寬的緩衝距離是必要的。故此規劃的車道總寬度為15米左右。其中6米應該劃作海濱長廊，其餘的9米則作為緊急消防通道之用。迴旋處將設在西面盡頭以方便車輛掉頭（圖9.2）。海濱長廊設計細部請參閱概念性總體規劃“碼頭”部分。

至於五號碼頭相鄰區域的連接通道將不會交給供公眾使用，相關部門將作出特別安排。漁護署表示，在淡水魚市場營業時間即晚上11點到上午8點之間將連接通道暫時封閉。在其他時間，則允許公眾進入以作為西區海濱的重要連接通道。這將提供一個關鍵的海濱連接點。寬度設計與先前所述相似約即6米，分隔方法也建議在此區域實施。漁護署亦建議設置分層連接通道，以便在任何時間都可以順利到達海濱長廊。請參閱概念性總體規劃“碼頭”部分的橋樑/瞭望點等的方案設計。

由於現時行人入口限制較多並相信無法容納引入公眾用途後的預期遊人數量，一個新的行人入口將在西區副食品批發市場的西端設置以方便公眾人士（圖9.2）。

豐物道及通往裝卸區的服務通道將通過增加景觀的方式進行強化，以提供更好的行人環境。

西區副食品批發市場及公共貨物裝卸區之間的連接通道

通過在道路北面遠端設置新路徑的方法，將西區副食品批發市場和公眾貨物裝卸區連接起來。亦建議將現時牆體移除以將海景引入。故此裝卸區入口處也將有所改動（圖9.2）

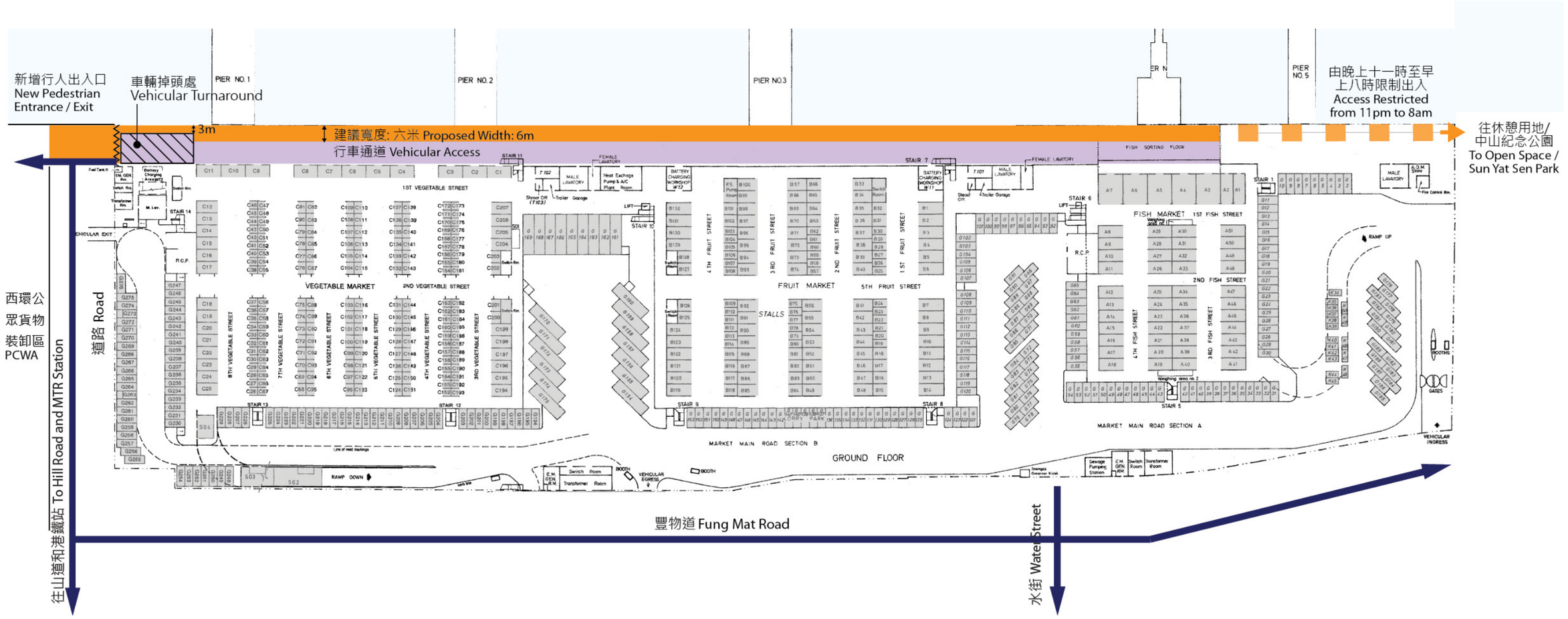


圖9.2：建議於西區副食品批發市場內的海濱長廊及通道

9.2 新通路

新增城西道及公眾貨物裝卸區之間的行人通道及單車道

此部分工程將位於城西道及公眾貨物裝卸區之間的區域，目前由行人路，景觀美化地帶及裝卸區外的臨時貨車停車區所佔用。在過渡時期將為規劃範圍東部和西部之間地區提供重要的行人及單車路徑。根據前期公眾諮詢結果（圖9.3），這兩種用途也是被市民公認為最重要的。

圖9.3：城西道及西環公眾貨物裝卸區之間的行人路

與卑路乍灣公園間之連接通道

建議以橋樑形式在山市街提供分層連接通道。這種連接方式主要有兩個好處：

- 它提供了一個到項目地盤的分層連接通道，可在交通流量大的時段避免干擾繁忙的道路，例如城西路;
- 按詳細設計和土地供應情況而定，可考慮以這種形式去提供更多的休憩空間，以滿足公眾的需求和期望。

與堅尼地城游泳池之間設立連接通道

游泳池地塊可提供另一個連接通道，同時亦可作為其未來分期發展的一部分。該連接通道可考慮在現時橫跨城西道的港鐵輸送帶之位置和高度設立。除了可增加連接通道，這個建議將提供更多的休憩空間和瞭望點，使到公眾與海濱更為接近和能夠在視覺上連接海濱。

西面通道

西面通道主要透過位於現今巴士總站位置的未來休憩用地去實現。

規劃範圍西面的區域建議實施分時行人專用管理，以促進行人與規劃範圍的交通連接。例如在一定的時間段內，如晚間（晚7時至晚11時），週六和週日（下午1時至晚11時），封閉加多近街及士美菲路段新海傍路的交通。至於具體交通管理措施設計則應在詳細研究中探討，以方便行人專用區計劃的實施。從長遠來看，規劃署應在最近的堅尼地城規劃檢討中做出一個更好和更持久的交通連線方案，從而克服土地限制，從西區到規劃範圍以至中環海濱提供機會去創造一個連續的海濱長廊。

與電車廠間設立連接通道

這將是一個較長遠的計劃，可能需要與香港電車有限公司合作研究後才可得出。該計劃可能與建議中的電車博物館配合。近期可以做到的是在西區海濱內增加一個電車站。

9.3 改善計劃

改善現時的主要交通連線，當中包括:

- 士美菲路
- 山市街
- 西祥街
- 山道
- 水街
- 豐物道 / 通往西環公眾貨物裝卸區的通道

如有機會，應將行人道擴寬，並適當地改善街道鋪裝、景觀、燈光、街道設施及路牌等，以營造更適合步行的環境氛圍。長遠看，當通路容量無法滿足需求時，在某些繁忙路口可設置行人隧道以便緩解交通壓力。

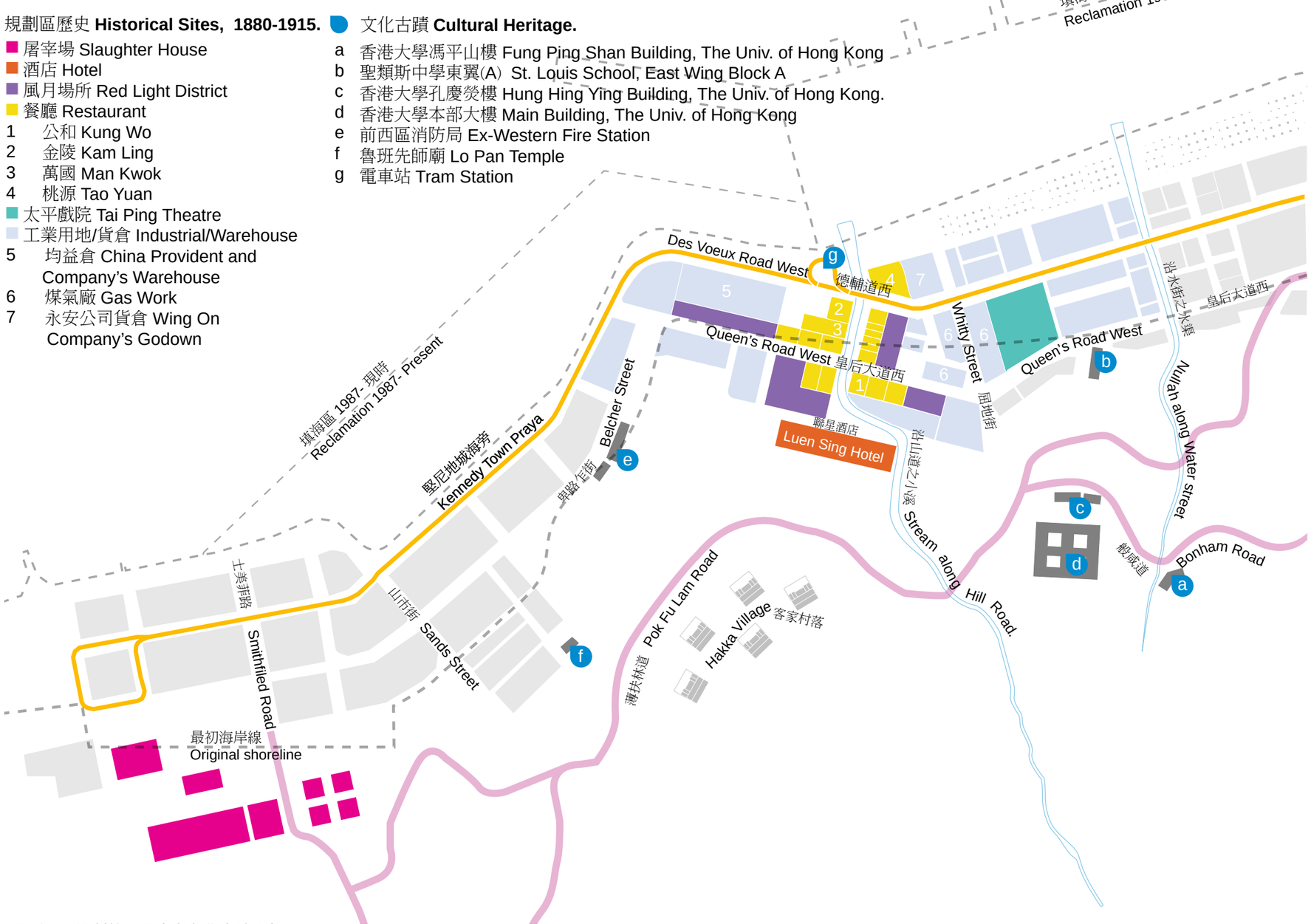
9.4 水上交通

西區副食品批發市場內的部分碼頭有機會升級為水上的士及遊船碼頭之用，以滿足相應的需求。這將為海港中部提供船隻停泊點，並為規劃範圍提供另一種交通方式。這也與項目建議用途和發展方式達致互補的效果。

圖9.4：西區副食品批發市場對出的水路交通

10 歷史關係策略

西區海濱周圍的街道和景觀擁有豐富的文化和生態內涵（圖10.1）。雖然現今社會需求和海濱廊道的重塑是首要的目標，但是海濱區域的設計與規劃應該同時考慮怎樣與規劃區歷史相連起來，這需要通過策略性的教育和對歷史進行紀念和詮釋。在規劃區內利用古蹟導賞線路、路標系統、街道家具設計、公共藝術、水景等方法來紀念重要的歷史時刻。但要避免對文化古蹟建築的刻意模仿。



太平戲院

皇后大道西往山道聯星酒店，1915年

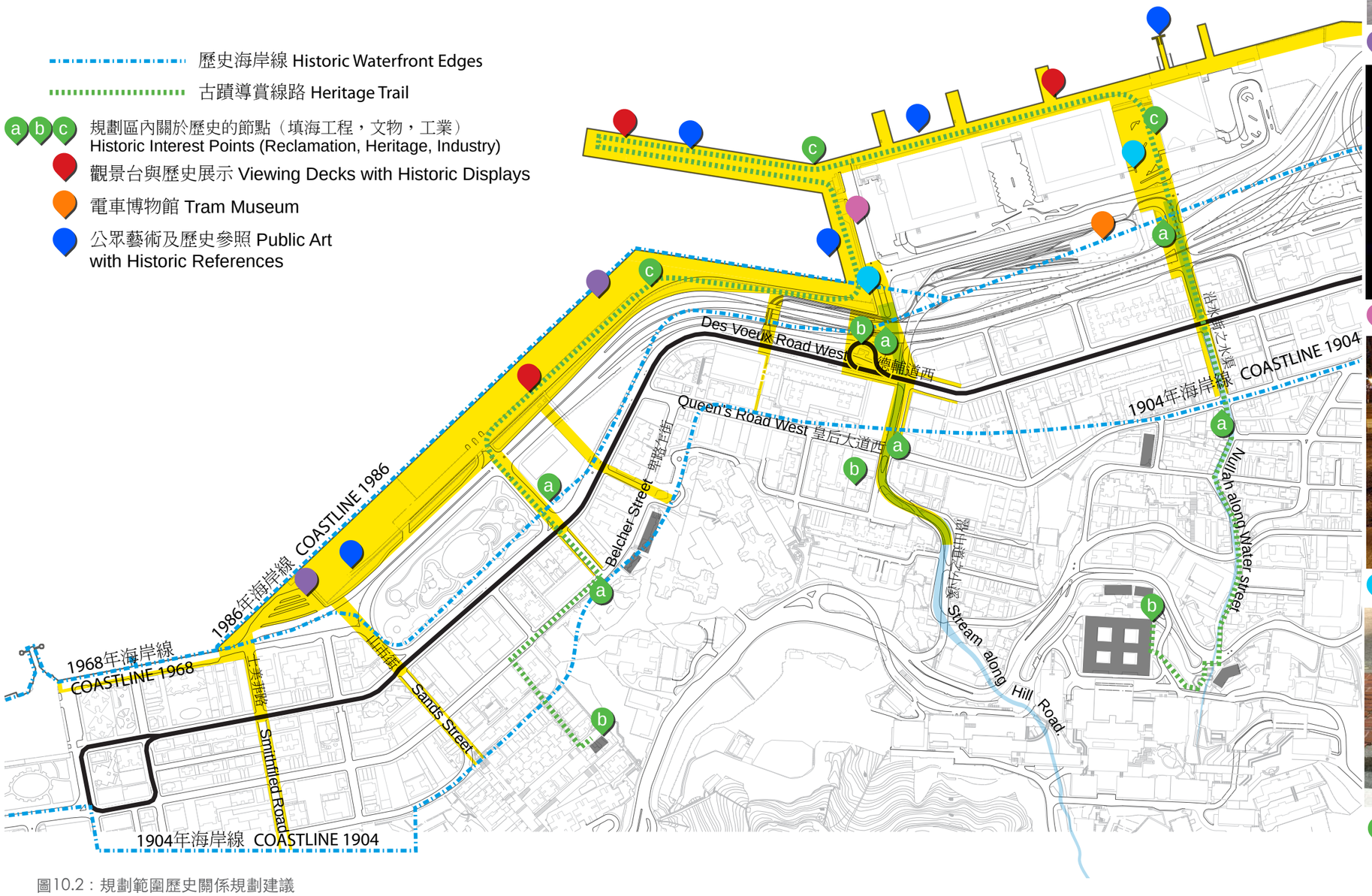
前西區消防局

魯班先師廟

圖10.1：規劃範圍歷史與文化古蹟分佈

10 歷史關係策略

建議設立一條歷史古蹟導賞線路以訴說石塘咀的文化和商業故事，同時亦可以引領行人至現時的古建築物。公共藝術方面可以考慮堅尼地城的工業歷史區域，亦可建立設施來紀念曾經居住在此的客家人。內港碼頭方面可使用適當的建造材料和景觀設計以喚起公眾對已被掩埋消失的季節性溪流以及沿海沼澤植被的回憶。在內港靜水區域方面，可以設置漂浮的舞台以舉辦露天歌劇，藉此紀念太平劇院並且藉此提升規劃範圍舉辦大型露天表演活動的能力。最後，橫穿插於規劃區的觀景台可以作一些歷史展覽，其設計有助於人們對當代景觀的瞭解和闡釋（圖10.2）。



街道傢俱形態及材料都能喚起對石塘咀採石場的回憶

內港區域上演粵劇作品以紀念太平戲院

水景景觀紀念山道與水街旁消失的運河

古蹟導賞線路通過細節和標識展現西區古蹟的傳承與發展

圖10.2：規劃範圍歷史關係規劃建議

11. 可持續性策略

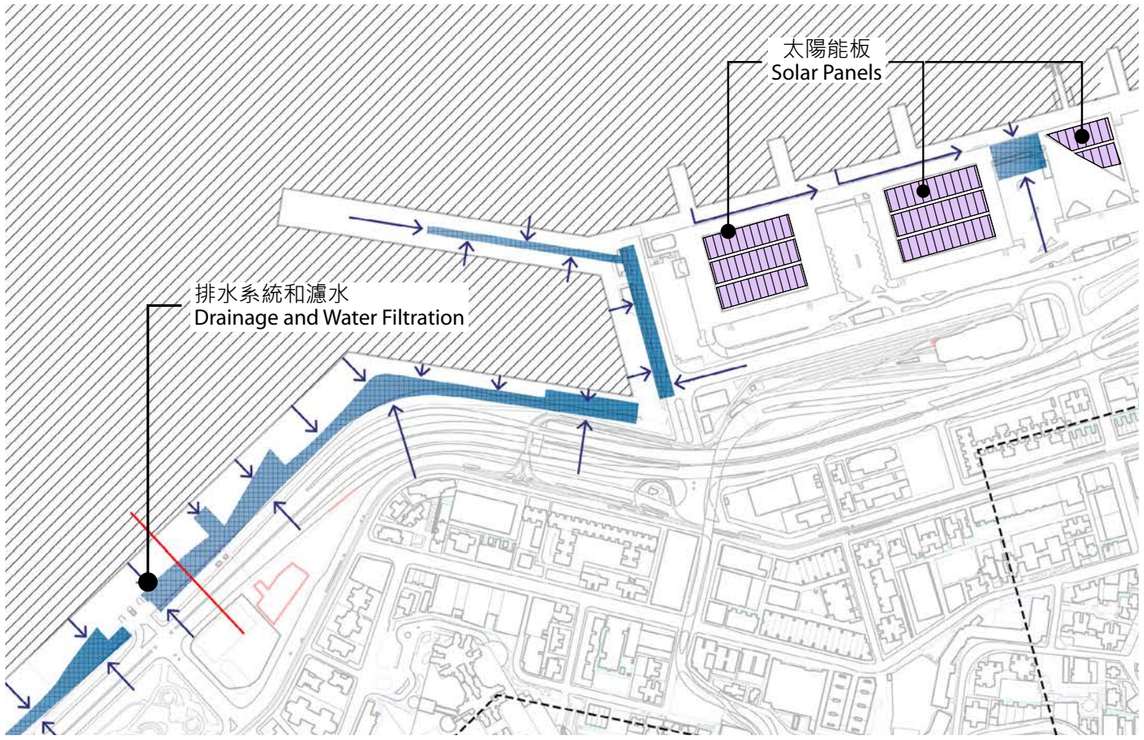


圖11.1：可持續性策略：排水，水源過濾及太陽能板系統

流動水源的植物

太陽能板

透水綠化

透水鋪面

圖11.3：可持續發展設計元素

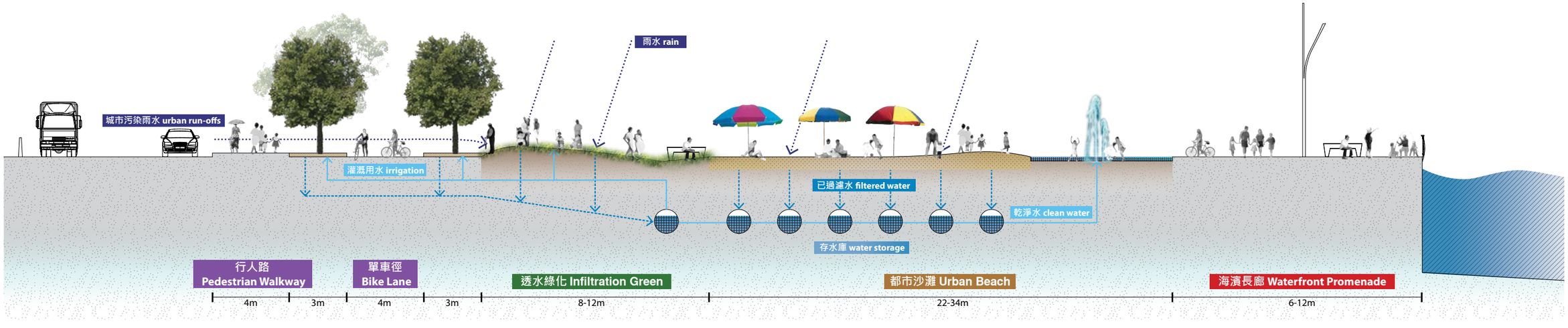


圖11.2：排水及水源過濾策略

12.1 分期發展

由於土地供應會有一定時序，實施概念性總體規劃時必須分期進行。制定分期規劃尤為重要，其中還需包括過渡期的措施，以促進項目的連續性和流暢性。同時，分期計劃還要應付各種不同的情況變化，如土地提前交還或延遲交接等。

概念性總體規劃將分為4個階段（圖12.1），建議項目發展時序如下：

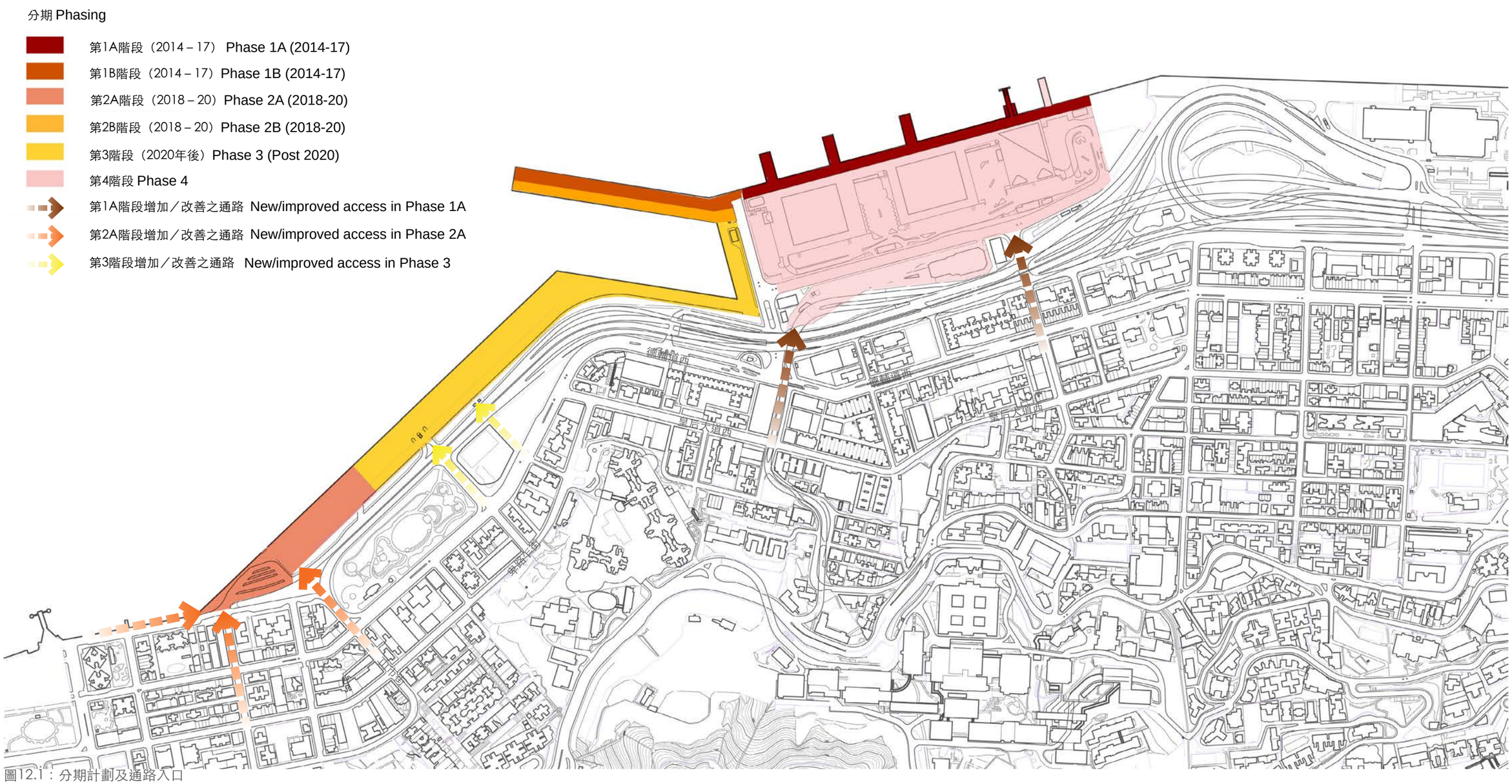


圖12.1：分期計劃及通路入口

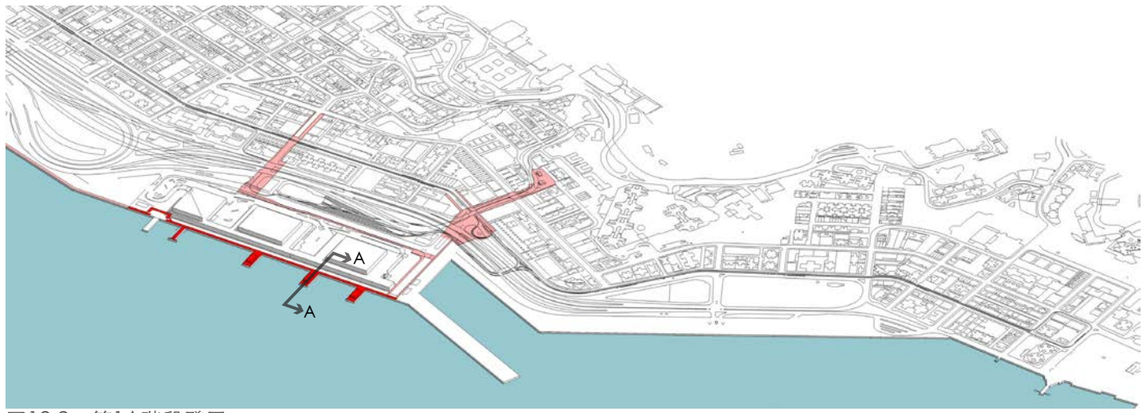


圖12.2：第1A階段發展

第1A階段發展(2014-2017年) 將包括於“碼頭”範圍內的一號至四號碼頭 ,以及於短期內交予區議會的西區副食品批發市場之海濱長廊及五號碼頭的連接處。並且會利用休憩用地與中山紀念公園連接。

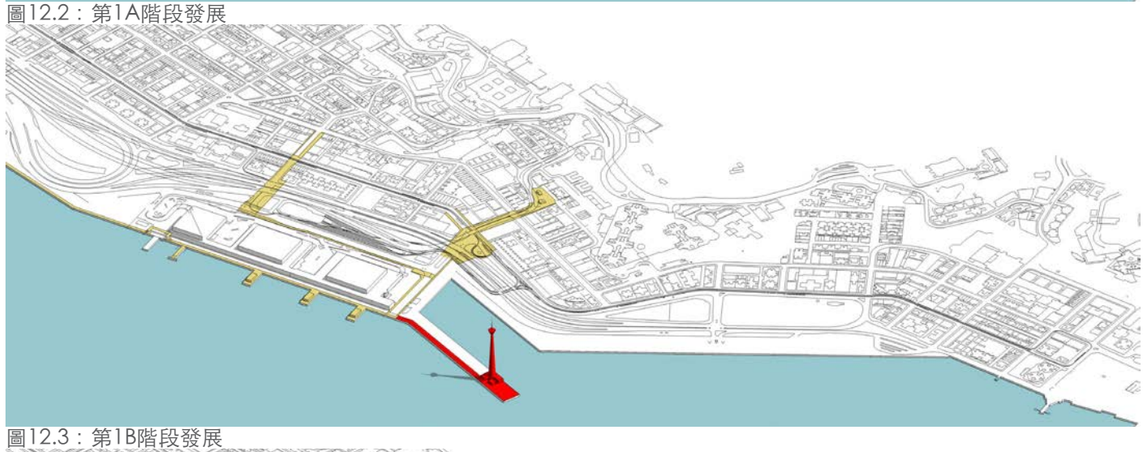


圖12.3：第1B階段發展

第1B階段發展(2014-2017年) 將包括優化西區公眾貨物裝卸區北面碼頭的最北端約十米濶的海濱，將這部分的維多利亞港沿海用地供公眾使用。

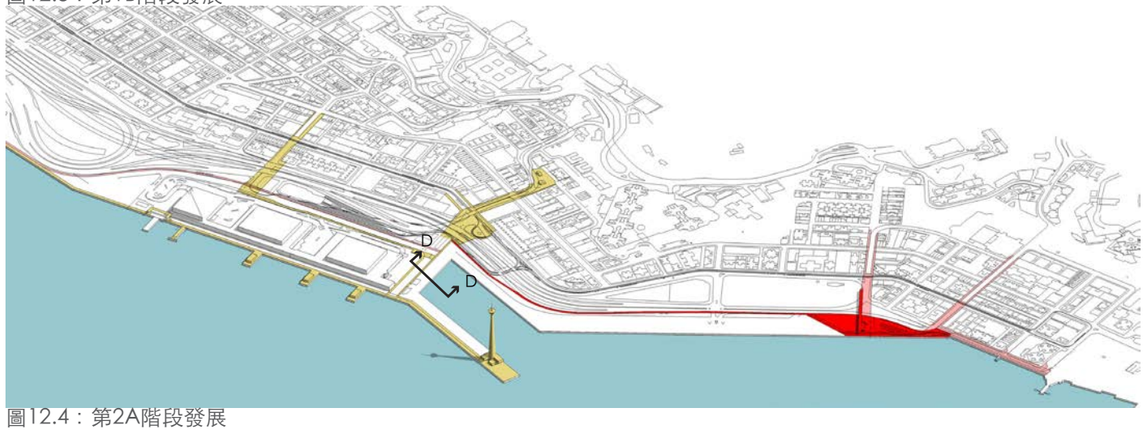


圖12.4：第2A階段發展

第2A階段發展(2018-2020年) 將作為“海傍”第一期的發展區域，當中包括已規劃的未來休憩用地（即現時巴士總站）和現有的港鐵臨時工作區。與此同時,行人路和單車徑亦建議在這階段實施,以增強與東面的連接。

該階段的發展工程

該階段的改善工程

已完成的工程

A A 剖切線
(圖12.9, 12.13, 12.14)

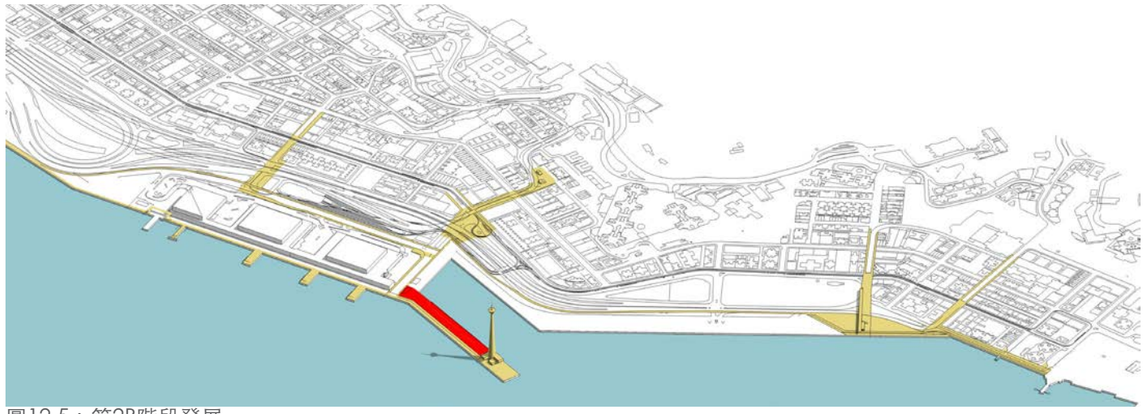


圖12.5：第2B階段發展

第2B階段發展 (2018-2020年) 包括將位處西區公眾貨物裝卸區北面碼頭於第一階段工程時所剩餘的土地作“內港”發展。

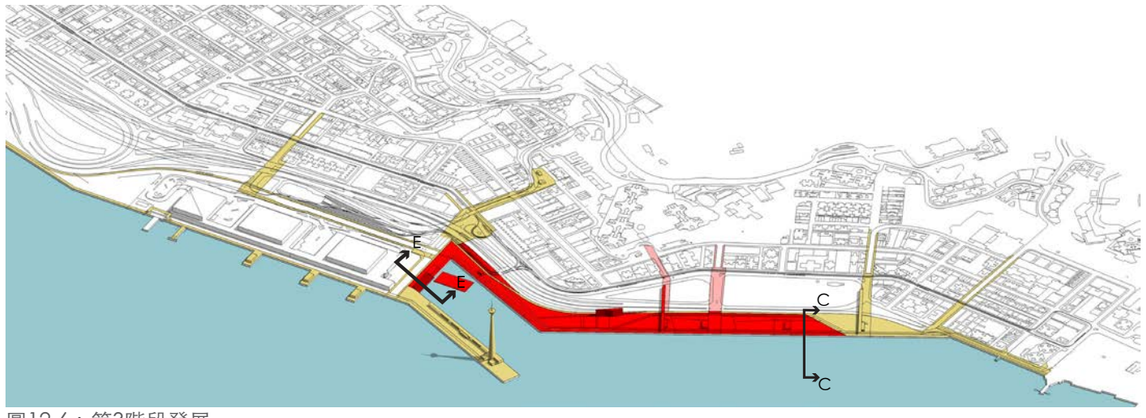


圖12.6：第3階段發展

第3階段發展 (2020年以後) 包括內港的南部和中間沿海的區域,並會將山市街末端的休憩用地跟內港連接。但這部分工程項目要待裝卸區搬遷之後才可進行。

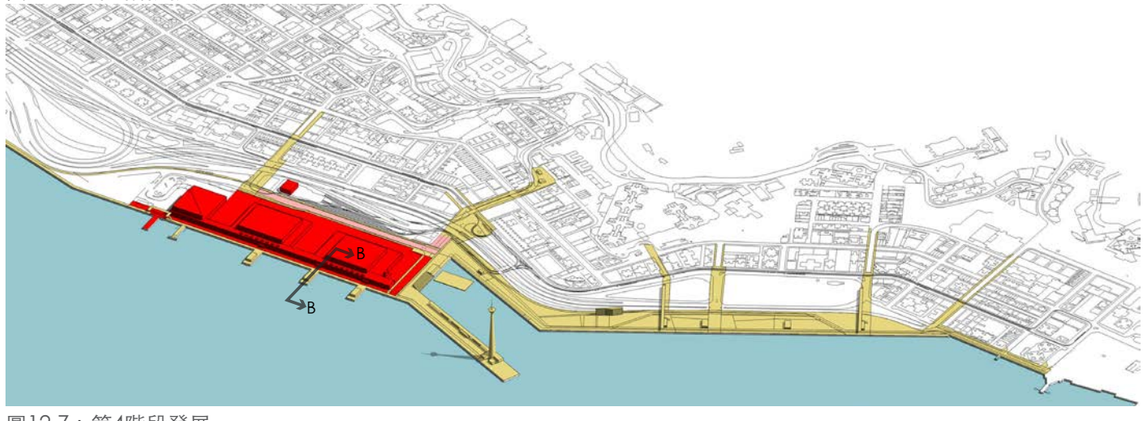


圖12.7：第4階段發展

第4階段發展(長遠規劃) 建議策略性地利用西區副食品批發市場，通過開放地面及其他樓層作公眾用途。同時建議發展電車廠以設立電車博物館及實施其他配套設施。

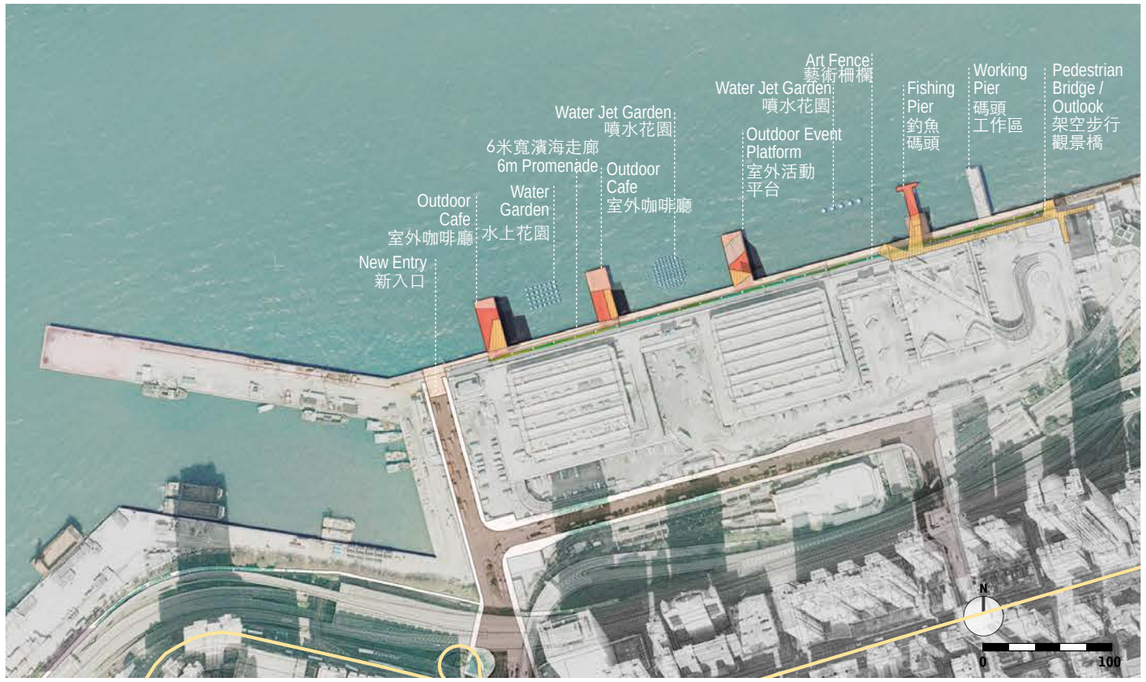
該階段的發展工程

該階段的改善工程

已完成的工程

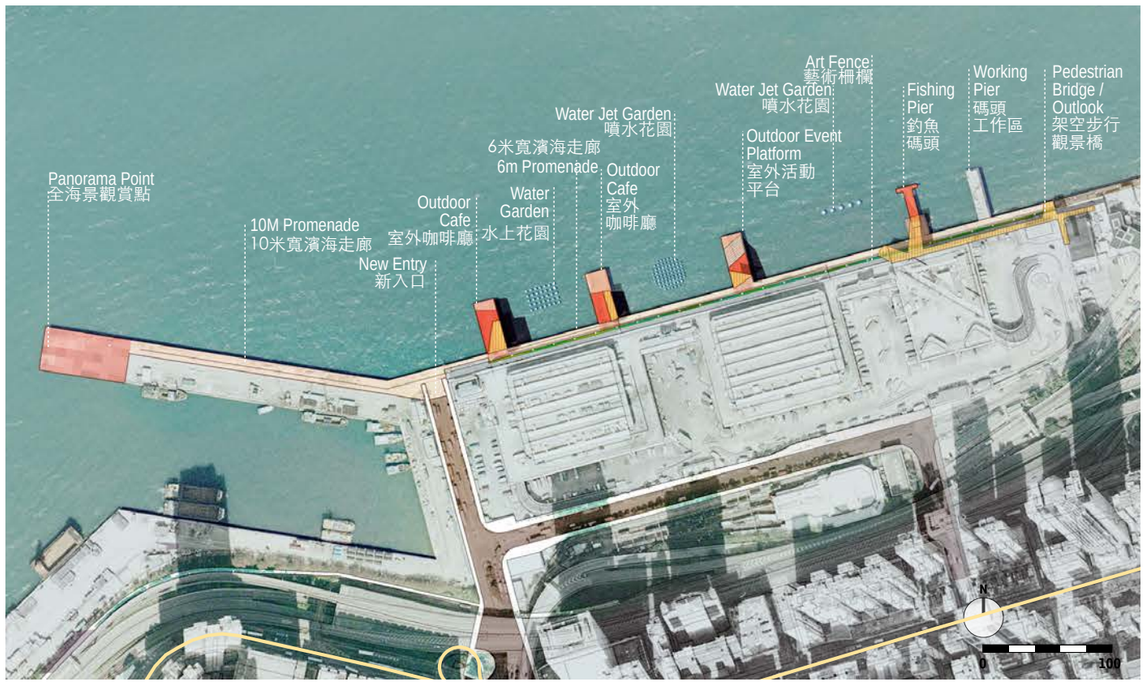
A A 剖切線
(圖12.9, 12.13, 12.14)

12.2 碼頭分期發展

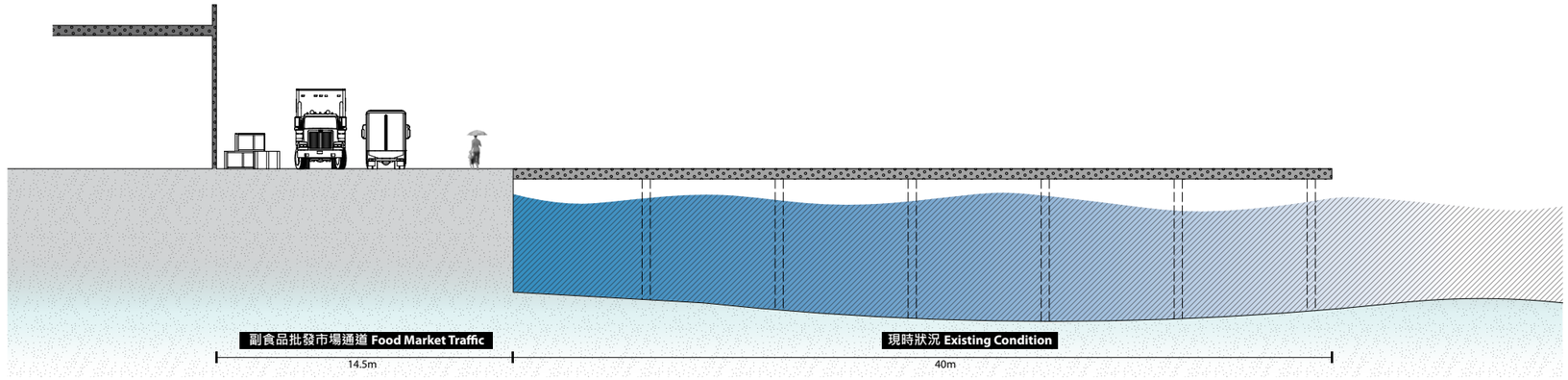


第1A階段發展

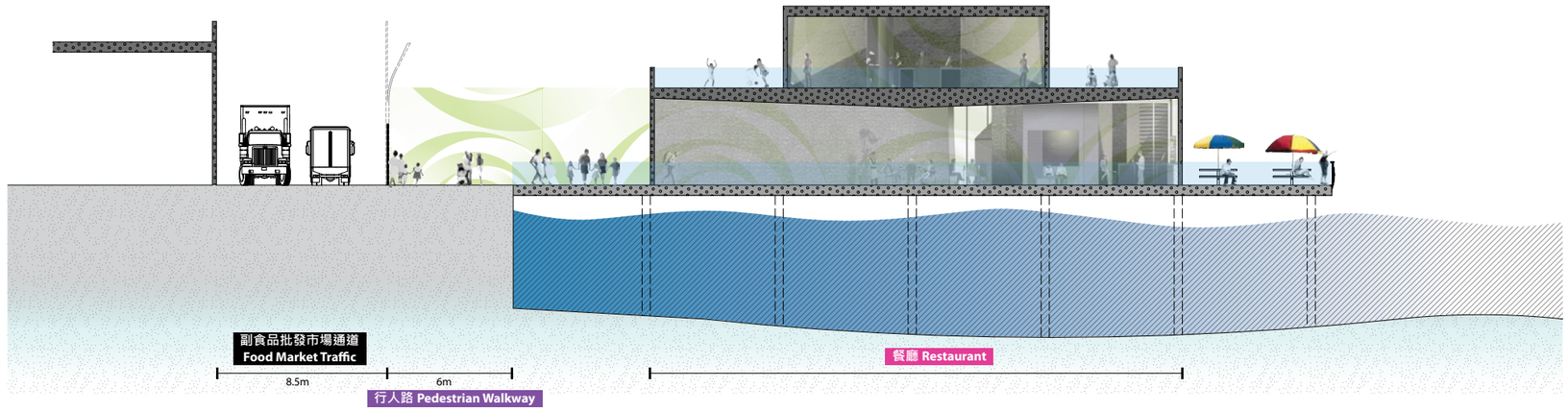
圖12.8：碼頭區域分期發展佈局圖



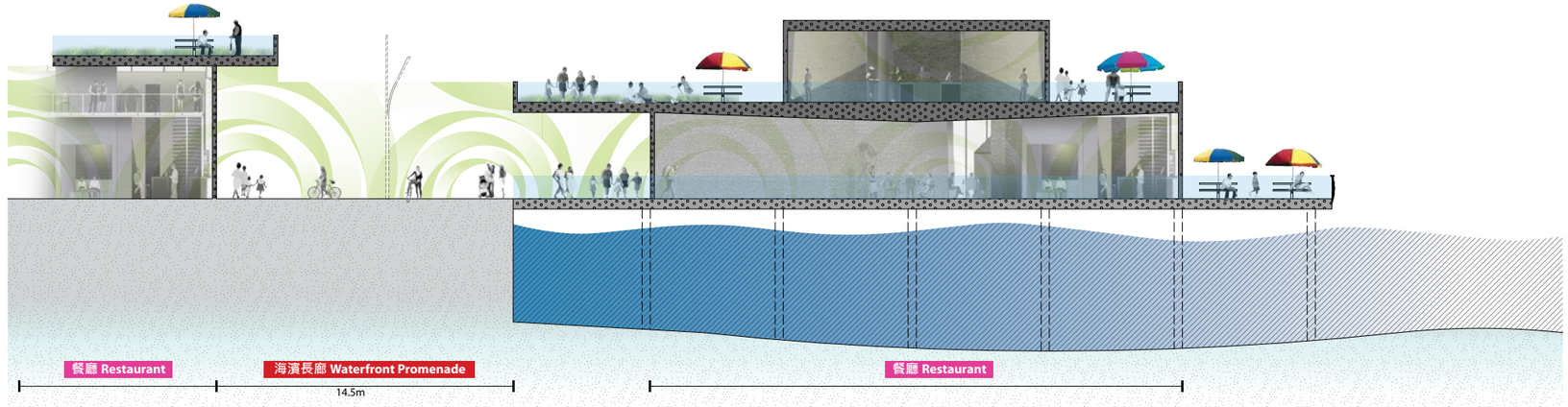
第1B階段發展



現時狀況



第1A階段發展 截面A-A



第4階段發展 截面B-B

圖12.9：碼頭區域分期發展截面圖

第1B階段發展

第4階段發展

圖12.10：碼頭分期發展示意圖

第1A階段發展

第4階段發展

圖12.11：碼頭分期發展遠景圖

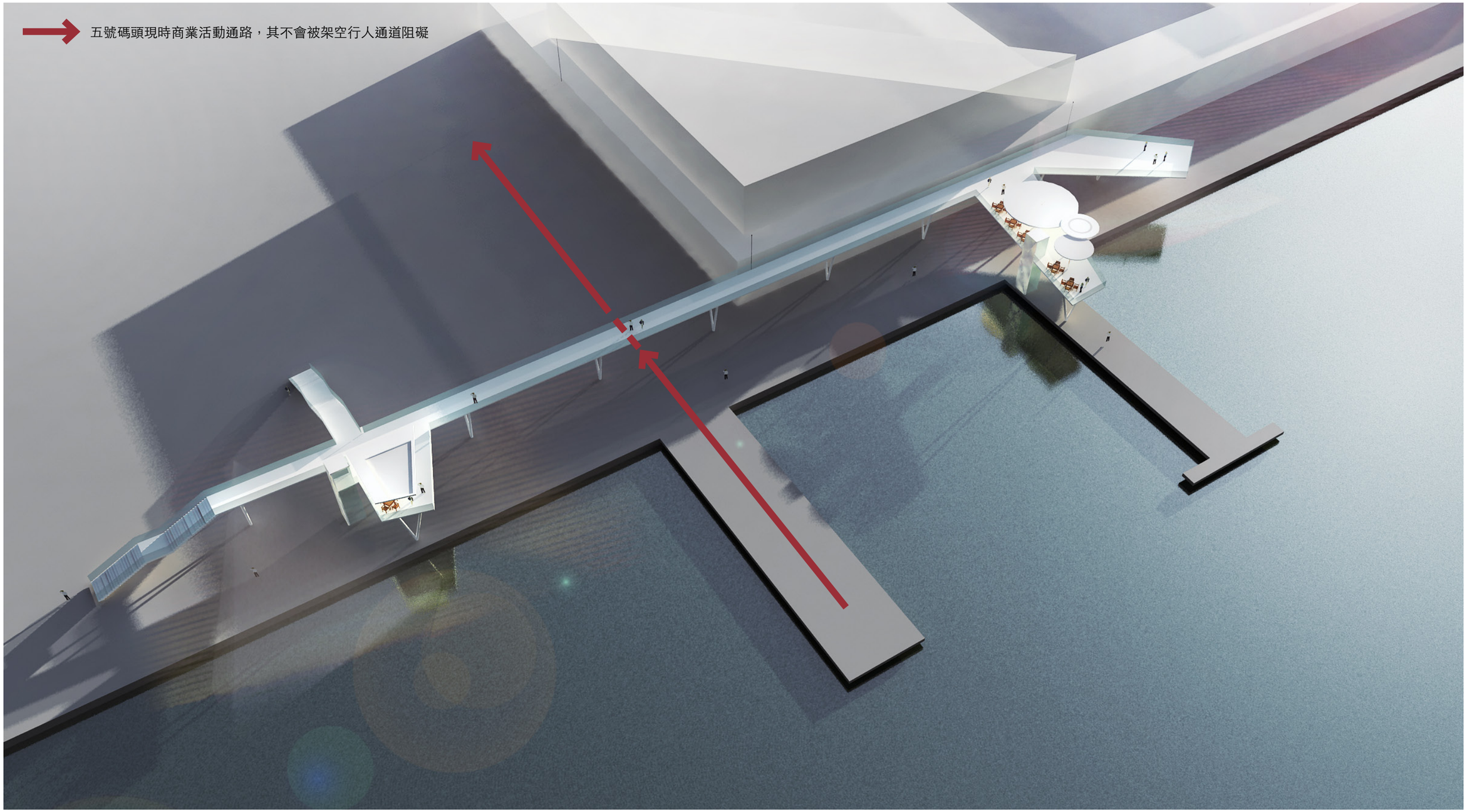
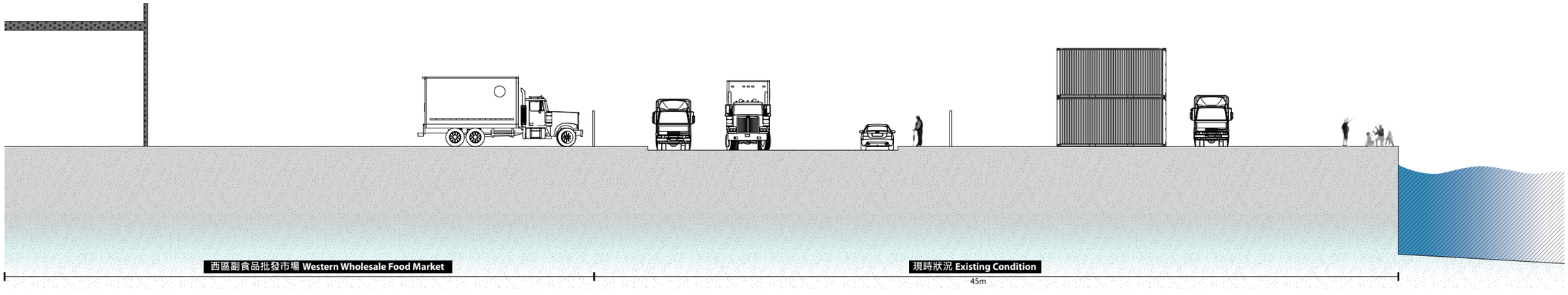
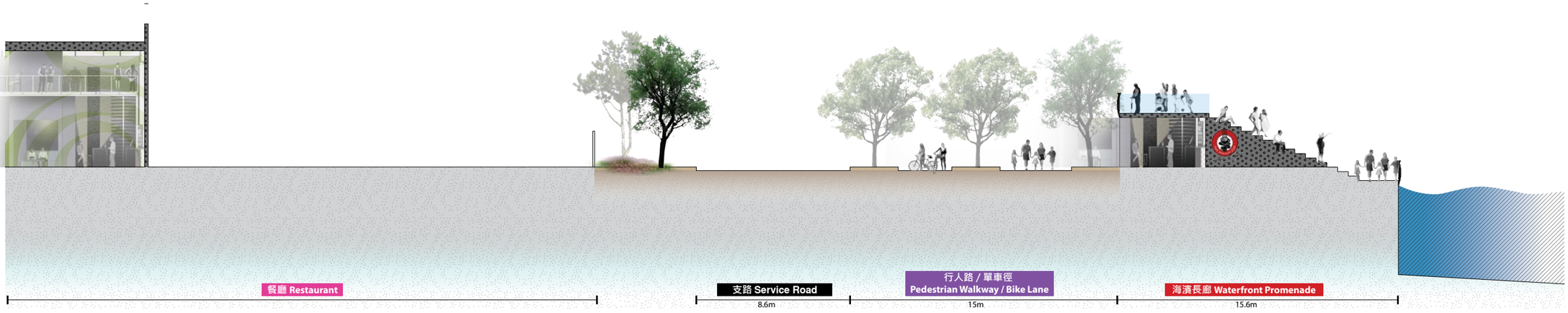


圖12.12：毗鄰四號及五號碼頭的規劃架空行人通道及觀景台

12.3 碼頭內港分期發展



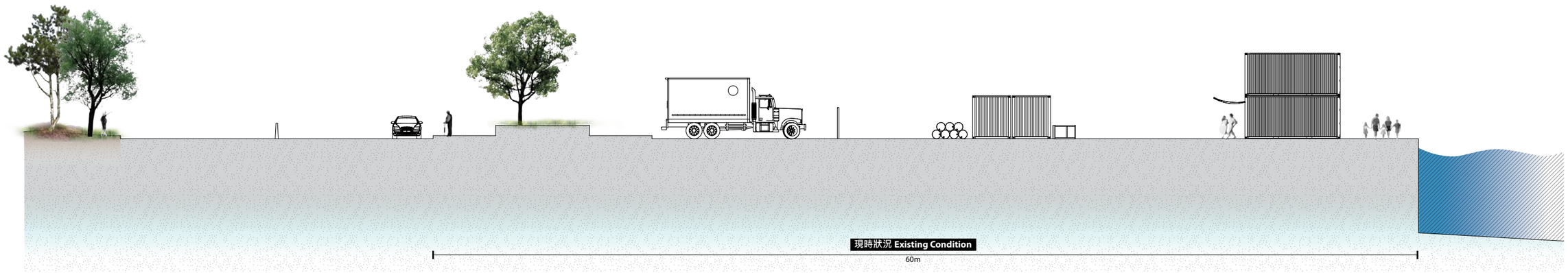
現時狀況



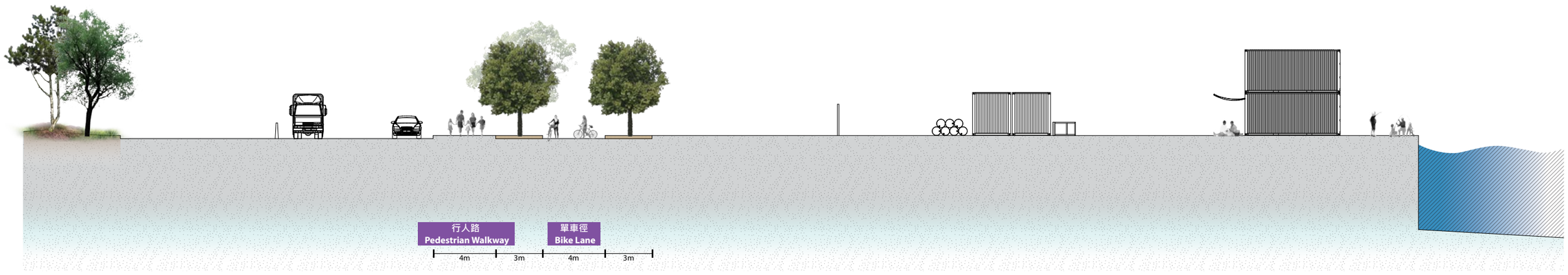
第3階段發展 截面C-C

圖12.13：碼頭內港區域分期發展截面圖

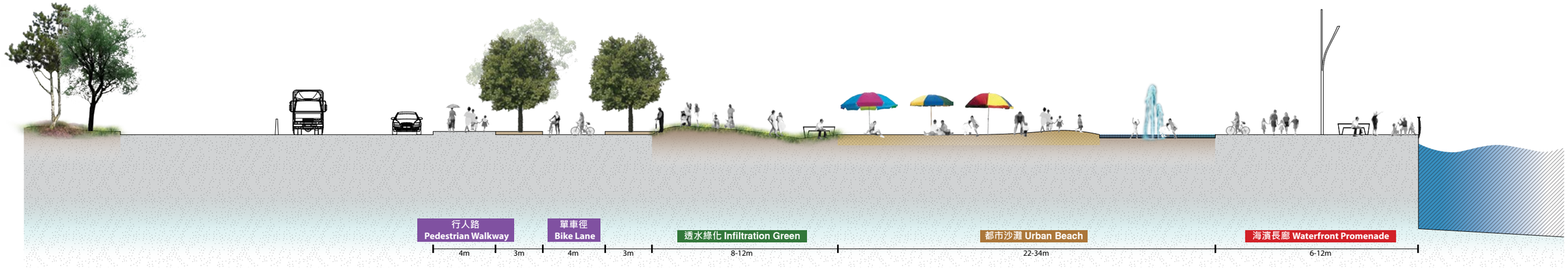
12.4 新海傍分期發展



現時狀況



第2A階段發展 截面D-D



第3階段發展 截面E-E

圖12.14：新海傍區域分期發展截面圖

13 前景展望

圖13.1：平台區域示意圖

概念性總體規劃旨在為項目發展提供概念性框架，以說明如何可以活化海濱區域以作公共用途。實施本概念性總體規劃需要展開一連串的工程項目。

公眾參與

此總體規劃建基於先前的公眾參與計劃所收集到的意見。這種安排是為了使到各項規劃工作能夠得到社會各界和利益相關者的支持。

詳細設計

為了制訂更詳細的總體規劃設計，應進行一些更深入的研究。內容應包括建築、工程、交通、景觀和環境各方面的設計,以及成本預算。另外，對於重要的特徵性構築物，如“燈塔”，可以通過設計比賽的形式去收集更多的設計概念。

批核

在開始規劃之先，需要處理好不同的批核文件和合約, 當中包括：

- 城規會修訂分區大綱圖的審批；
- 海濱事務委員會對概念總體規劃中各類建議的支持; 及
- 諮詢各相關政府決策局和部門，　特別是發展局、漁農自然護理署、西區副食品批發市場的營運商、海事處、規劃署、地政總署、康樂及文化事務署、運輸署、路政署和土木工程發展署等。

財務安排

中西區區議會將向政府申請撥款港幣一億元作地區“標誌性發展項目”之用。當然,這概念總體規劃發展還需要政府或其他團體注入更多的資金來完成。

進一步研究

為了更好地發展並理解整個概念總體規劃，以下是一些進一步研究的提議:

- 開放西區副食品批發市場供公眾使用的可行性研究,當中包括零售、旅遊和餐飲業等; 及
- 在電車廠開設電車博物館及相關發展項目以支持濱海發展區的可行性研究。

圖13.2：西區海濱概念性總體規劃遠景圖

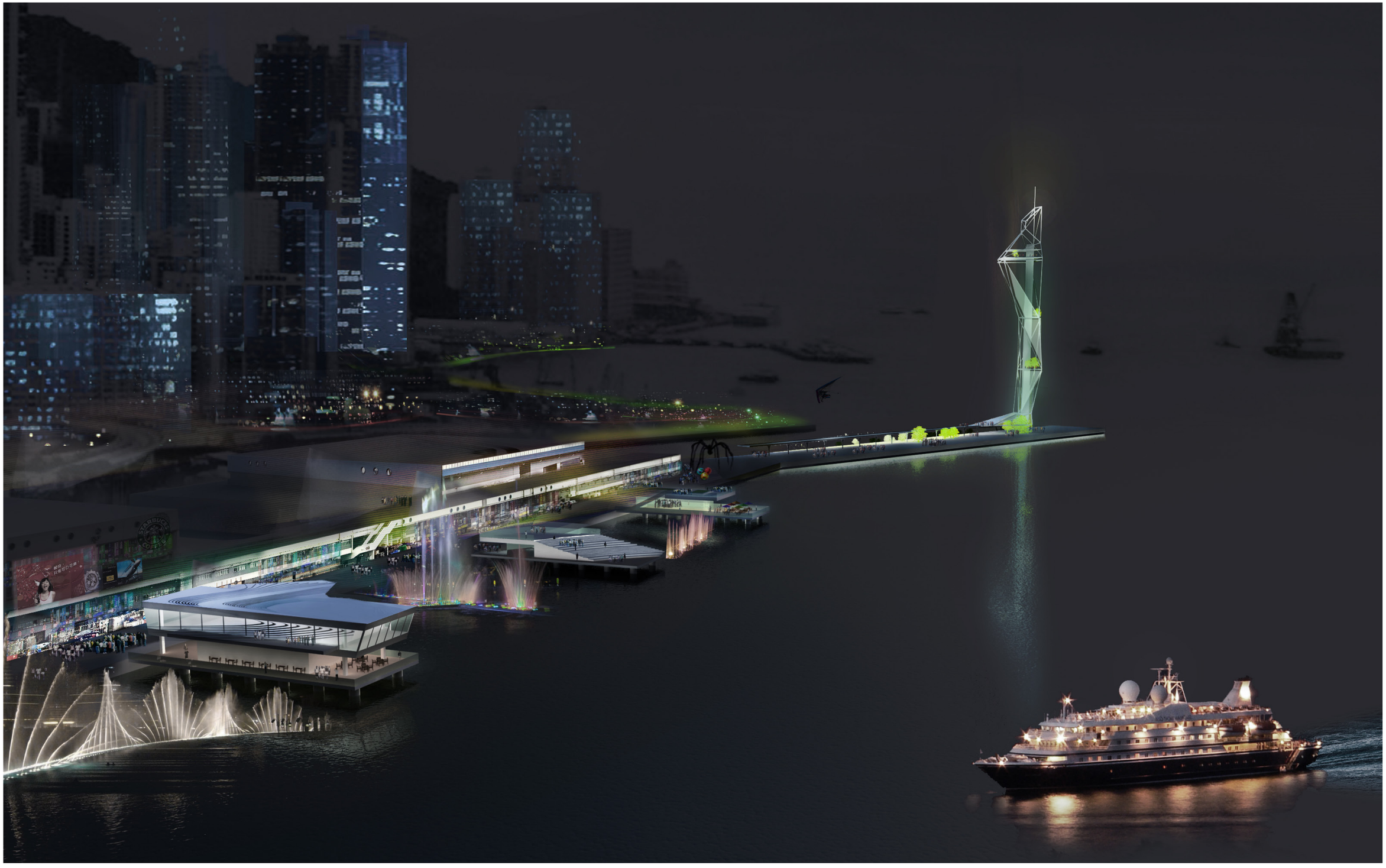


圖13.3：西區海濱概念性總體規劃夜景圖

規劃範圍在分區計劃大綱圖之下的註釋及規劃意向：

休憩用地

第一欄 經常准許的用途	第二欄 須先向城市規劃委員會申請，可能在有附帶條件或無附帶條件下獲准的用途
鳥舍	燒烤地點
泳灘	電纜車路線及終站大樓
郊野學習／教育／遊客中心	食肆
公園及花園	政府垃圾收集站
涼亭	政府用途(未另有列明者)
行人專區	度假營
野餐地點	香港鐵路通風塔及／或高出路面的其他構築物(入口除外)
運動場	碼頭
散步長廊／廣場	娛樂場所
公廁設施	康體文娛場所
休憩處	私人會所
動物園	公共車輛總站或車站
	公用事業設施裝置
	公眾停車場(貨櫃車除外)
	宗教機構
	配水庫
	商店及服務行業
	帳幕營地
	私人發展計劃的公用設施裝置

規劃意向

此地帶的規劃意向，主要是提供戶外公共空間作各種動態及／或靜態康樂用途，以配合當地居民和其他市民的需要。

其他指定用途(續)

第一欄 經常准許的用途	第二欄 須先向城市規劃委員會申請，可能在有附帶條件或無附帶條件下獲准的用途
適用於所有其他地點(上文未有列明者)	
圖上指定的用途	分層住宅(只限員工宿舍) 政府用途 香港鐵路通風塔及／或高出路面的其他構築物(入口除外) 非附屬於指定用途的公用設施裝置

規劃意向

此地帶主要是提供／預留土地作圖上指定的用途。

備註

(1) 任何新發展，或任何現有建築物的加建、改動及／或修改，或現有建築物的重建，不得引致整個發展及／或重建計劃的最高建築物高度(以樓層數目計算)超過圖則上所指定的限制，或超過現有建築物的高度，兩者中以數目較大者爲準。

(2) 爲施行上文第(1)段而計算有關的最高樓層數目時，任何地庫樓層可免計算在內。

(3) 城市規劃委員會如接獲根據《城市規劃條例》第16條提出的申請，可按個別發展或重建計劃的情況，考慮略爲放寬上文第(1)段所述的建築物高度限制。

來源: 堅尼地城及摩星嶺分區計劃大綱圖（草圖編號 S/H1/19 的修訂圖）

規劃範圍在分區計劃大綱圖之下的註釋及規劃意向：

其他指定用途(續)

第一欄 經常准許的用途	第二欄 須先向城市規劃委員會申請，可能在有附帶條件或無附帶條件下獲准的用途
只適用於「批發市場」	
食肆(只限食堂) 政府垃圾收集站 政府用途(只限警察報案中心) 公廁設施 公用事業設施裝置 私人發展計劃的公用設施裝置 批發行業	政府用途(未另有列明者)

規劃意向

此地帶的規劃意向，是提供／預留土地作批發市場用途。

備註

(1) 任何新發展，或任何現有建築物的加建、改動及／或修改，或現有建築物的重建，不得引致整個發展及／或重建計劃的最高建築物高度(以樓層數目計算)超過圖則上所指定的限制，或超過現有建築物的高度，兩者中以數目較大者爲準。

(2) 爲施行上文第(1)段而計算最高樓層數目時，任何地庫樓層可免計算在內。

(3) 城市規劃委員會如接獲根據《城市規劃條例》第 16 條提出的申請，可按個別發展或重建計劃的情況，考慮略爲放寬上文第(1)段所述的建築物高度限制。

其他指定用途(續)

第一欄 經常准許的用途	第二欄 須先向城市規劃委員會申請，可能在有附帶條件或無附帶條件下獲准的用途
只適用於「公眾貨物裝卸區」	
貨物裝卸及貨運代理設施 公廁設施	政府用途 公用事業設施裝置 私人發展計劃的公用設施裝置

規劃意向

此地帶的規劃意向，是預留土地作公眾貨物裝卸區用途。

備註

(1) 任何新發展，或任何現有建築物的加建、改動及／或修改，或現有建築物的重建，不得引致整個發展及／或重建計劃的最高建築物高度(以樓層數目計算)超過圖則上所指定的限制，或超過現有建築物的高度，兩者中以數目較大者爲準。

(2) 爲施行上文第(1)段而計算最高樓層數目時，任何地庫樓層可免計算在內。

(3) 城市規劃委員會如接獲根據《城市規劃條例》第 16 條提出的申請，可按個別發展或重建計劃的情況，考慮略爲放寬上文第(1)段所述的建築物高度限制。

來源: 西營盤及上環分區計劃大綱圖（草圖編號 S/H3/28 的修訂圖）

研究團隊 **Project Team**

首席研究員 **Principal Investigator**

葉嘉安教授 Prof. Anthony G.O. Yeh

大學教職員 **Teaching Staff**

Ms. Natalia Echeverri
盧愛玲女士 Ms. Christina O.L Lo
鄧兆星博士 Dr. Kenneth S.S. Tang
Mr. Ivan Valin

研究助理／研究生 **Research Assistants / Postgraduate Students**

Rahul Muni Bajracharya
陳蘭生 Chan Lansheng
陳智峰 Xavier Chan
馮敬謙 Daniel Fung
齊　帆 Qi Fan Ian
冼皓婷 Katie Sin
吳俊卿 Wu Junqing
楊曉嵐 Cheryl Yeung
張　遠 Yuan Zhang

Annex B

THE UNIVERSITY OF HONG KONG 香港大學
faculty of architecture 建築學院
Department of Urban Planning and Design 城市規劃及設計系

Press Release

HKU plans for a New Western Gateway of Hong Kong at the Western Harbourfront

Western Gateway - A New Landmark for Hong Kong

The Planning Team led by Prof. Anthony Yeh, Head and Chair Professor of the Department of Urban Planning and Design of the University of Hong Kong (HKU), has recently completed the Western Harbourfront Conceptual Master Plan (the Plan) for the Central and Western District Council. Western District has a long history of development. It is the oldest district in Hong Kong. The Master Plan aims to provide a short, medium and long term plan to regenerate the past glamour of the Western Harbourfront. It will make the Western Harbourfront to be an attractive, vibrant and accessible water front by improving its public open space and converting it into a Western Gateway – a new landmark of Hong Kong. The Plan involves a total of six hectares western harbourfront area with a length of about 2,400 meters.

The Western Harbourfront consists of the stretch of waterfront area in the Western District that includes the Western Wholesale Food Market, the Western District Public Cargo Working Area and the temporary Kennedy Town Bus Terminus at Shing Sai Street. This is one of the few remaining unplanned and underutilized prime waterfront site in the Victoria Harbour which has tremendous potential for meeting local as well as strategic needs of Hong Kong. HKU's Department of Urban Planning and Design has submitted the Plan that outlines a vision and strategy for revitalizing the area for public uses and at the same time transforming it into a new iconic Western Gateway of Hong Kong to the Central and Western District Council for consultation and relevant government departments for consideration.

Three zones meeting community needs while creating a new landmark for Hong Kong

Through placemaking, the Plan will achieve a number of planning objectives including revitalizing and transforming the Western Harbourfront to become the Western Gateway and new tourist attraction of Hong Kong, enhancing visual and physical access to the waterfront, increasing local and district open space provisions; and conserving and revitalizing cultural and historical heritage.

The planning and design concept of the Plan is represented by "Three Scales" (i.e. Regional, City and Local) and "Three Concepts" (i.e. Beacon, Front and Join). This is manifested in three main subareas - the Piers, the Inner Harbour and the New Praya.

The Piers will be a territorial icon and marketplace themed on heritage, cultural and culinary arts. The water fountain garden and the iconic observation tower will enable visitors to enjoy the scenery of the Victoria Harbour and welcome visitors in the cruises entering and exiting the western side of the harbour, forming a new landmark of the Western Gateway of the Victoria Harbour. For the Inner Harbour, the waterfront fringe will be used to facilitate the public a close encounter with the water body. Amphitheatre will be set up for the public to watch performance staging at the floating stage and to enjoy the stunning sunset view. The Inner Harbour will become the performing and event hub for the city and gateway to the waterfront. For the New Praya, its design will cope with the existing development pattern of the existing waterfront. As land in this sub-area will be resumed for open space in stages, it is recommended that this continuous "space" to be reserved for public use. Besides traditional sports facilities like basketball court and cycling track, distinctive facilities such as Infiltration Garden and Urban Beach Plaza could also be set up to meet different needs of the citizens and visitors.

The Plan also adopts an Access Strategy which addresses the issues of constrained accessibility, with major proposals including a waterfront promenade that provides a continuous and much needed linkage with the Sun Yat Sen Memorial Park at the east to form a continuous Central and Western waterfront promenade of the Victoria Harbour. The Plan also proposes enhanced connections with the inland district with emphasis on pedestrian access. A bicycle path is also recommended in respond to desires of local community as revealed from various public consultations in the Western District.

Phased development of the Western Gateway can start in 2014

Development will be implemented in phases due to the programme of site availability, particularly the District Public Cargo Working Area. The entire proposal is envisaged to be completed after 2020 but can be advanced if the needed sites can be made available earlier. The development of the four piers at the Western Wholesale Food Market will be under the first phase which can commence as early as 2014, utilizing the $100 million district signature project funding, as there is an agreement in principle for their release for public use by the government.

Details of "Conceptual Master Plan for the Western Harbourfront" and illustrations can be found at https://dl.dropboxusercontent.com/u/42794461/130816_Urban_Planning.zip

For press enquiry, please contact:
Ms Joyce Fung, Department of Urban Planning and Design
tel:2859-2721, email:joycef@hku.hk, or
Prof Anthony Yeh, Head and Chair Professor, Department of Urban Planning and Design
tel : 2219 4893; email : hdxugoy@hkucc.hku.hk, or
Ms Rhea Leung, Manager (Media) Communications and Public Affairs Office
tel : 2857 8555 / 9022 7446; email : rhea.leung@hku.hk

August 16, 2013

~ End ~

香港大學 The University of Hong Kong

A03 | 港聞
Image No.: 1/1
Word Count.: 843

Hong Kong Daily News

2013-08-17
Circulation / Reach: 80,000

港大倡打造「海港西大門」

港大倡打造「海港西大門」

■碼頭內港區設有水上舞台及位置供市民欣賞日落。(構想圖)

【新報訊】政府向十八區區議會各撥款一億元，推行「社區重點項目」。其中中西區區議會將運用撥款美化西區副食品批發市場內的4個碼頭，亦委託香港大學進行的長期規劃研究。港大建議在西區海濱興建海上噴泉公園及觀景台等設施，並在海邊防波堤建瞭望塔作為地標，打造成「香港海港西大門」。區議會則希望將副食品市場發展成「日本築地」的模式。

香港大學城市規劃及設計系為中西區區議會進行「西區海濱概念性總體規劃」，規劃範圍涵蓋西區副食品批發市場、西環公眾貨物裝卸區，以及堅尼地城臨時巴士總站和周邊土地。系主任葉嘉安(圓圖)建議，將西區海濱分成碼頭區、內港區及新海傍區，全長約2,400米，覆蓋土地面積約6公頃。

碼頭區沿海濱長廊將設計海上噴泉公園及供遊人欣賞維港景色的觀景臺，迎接進出海港的遊輪旅客。碼頭內港區，即裝卸區，將設有水上舞台及露天劇場，而在海邊防波堤將會興建瞭望塔作為地標，使海濱一帶成為「香港海港西大門」。

項目至2020年後才完成

新海傍區將設有運動及休閒設施，以滿足區內居民需要。港大亦建議在興建行人天橋連接連接東面的中山紀念公園，提供一條連續不斷的中西區海濱長廊。由於土地供應會有一定時序，加上公眾貨物裝卸區地皮的租約安排，規劃將會分4個階段實施。預計整個項目要到2020年後才能完成，但計劃能否落實仍須與政府商討。

中西區區議會副主席陳學峰指，漁護署已同意將副食品批發市場其中4個碼頭交由區議會發展海濱長廊，並已獲區內八成居民同意。第一階段將率先以一億活化該4個碼頭，在內興建小食亭及市集，但扣除顧問費實際只有8,000萬元，「只夠鋪路」。他希望可繼續與政府部門溝通，令規劃可以分階段落成。

他說，社區重點項目的意向書已向政府提交，預料明年經立法會通過後，最快明年年尾動工。他希望可以將副食品市場發展成「日本築地」的模式。但他指不少販商本身已在凌晨工作，擔心未能將營業時間延長至下午，加上零售不及批發符合成本效益，仍需考慮計劃的可行性。陳學峰補充，年底將會繼續舉辦墟日嘉年華，讓販商及市民親身體驗市場運作，並同時收集他們的意見。

Source: Wisers electronic service. This content, the trademarks and logos belong to Wisers, the relevant organizations or copyright owners. All rights reserved. Any content provided by user is the responsibility of the user and Wisers is not responsible for such content, copyright clearance or any damage/loss suffered as a result.
本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。
Print out of Wisers electronic service 慧科電子服務列印本

香港大學
The University of Hong Kong

A16 | 港聞
Image No.: 1/1
Word Count.: 923

Ta Kung Pao

2013-08-17
Circulation / Reach: 235,000

區會港大共繪宏圖活化海濱維港建海港西大門新地標

區會港大共繪宏圖活化海濱
維港建海港西大門新地標

西區海濱是船隻進入維港的必經路，西區區議會與香港大學合作，有意把西區海濱打造成匯聚文化、歷史和藝術的「香港海港西大門」。港大教授葉嘉安稱，港鐵西港島線即將開通，現正是合適時機活化西區海濱，計劃把海濱分為3區域發展，分別是碼頭區、碼頭內港區和新海傍區，重建後將有海上噴泉公園、水上舞台、沙灘廣場和地標式觀景台等。

本報記者　余育奇

港島西區歷史悠久，是香港最早發展的地區之一，但現時設備已顯老舊，香港大學城市規劃及設計系早前根據中西區區議會近年多項公衆期望研究結果，爲活化西區海濱進行了「西區海濱概念性總體規劃」，昨日公布設計理念。

務令郵輪客盡覽港海美景

香港大學城市規劃及設計系講座教授葉嘉安表示，規劃範圍約6公頃，全長2.4公里，涵蓋西區副食品批發市場、西環公衆貨物裝卸區和堅尼地城臨時巴士總站，計劃把西區海濱分爲3區，分別是碼頭區、碼頭內港區和新海傍區。

碼頭區爲副食品市場及其4個碼頭附近區域，他指此處是維港入口，是船隻出入港口的必經之路，隨着啓德郵輪碼頭啓用，未來會有越來越多機遇，擬把該處打造成文化和美食藝術兼備的特色市集，副食品市場改建爲綜合展覽場或零售市場，碼頭將改爲室外活動平台或咖啡室，並於附近建造電車或文化博物館和酒店等旅遊設施。他建議在沿海濱設置海上噴泉公園，並透過國際招標方式設立地標式建築，例如觀景台等，讓此區變成「香港海港西大門」，務求「讓入港郵輪的相機閃個不停」，把海濱化身爲香港的新地標。

建水上舞台看夕陽賞表演

碼頭內港區位於現時西環公衆貨物裝卸區，他計劃改建爲整個海濱的主要出入口，成爲市內活動的表演中心，將建造水上舞台，供各類文藝表演之用，並在岸上設立面向西面的露天日落劇場，方便市民欣賞水上舞台的表演和夕陽美景。

新海傍區位於城西道海傍，政府已逐步收回此區作公共休憩空間使用，他建議除了設立運動場、單車徑、攀石場等一般公共設施外，亦應加設其他特色設施，例如生態花園和都市沙灘廣場等。

他指港鐵西港島線將於2014年開通，加上西環地區正逐漸蛻變爲新蘇豪，認爲現時是十分適合活化的時機，規劃應着重可達性，建議建造通道連接海濱和中山公園，並改善陸路交通，例如連接未來開通的港鐵站，增加可達性。目前未統計成本，預計項目最快要到2020年後才可完成。

◀碼頭區構想圖，區內將設有地標觀景台、噴泉公園等設施

新西區海濱各區域的建議設施	
區域	設施
碼頭區	噴水花園、展覽館、地標式觀景台、電車或文化博物館、酒店
碼頭內港區	水上舞台、露天日落劇場
新海傍區	單車徑、籃球場、攀石場、生態花園、都市沙灘花園
資料來源：香港大學建築學院城市規劃及設計系	

Source: Wisers electronic service. This content, the trademarks and logos belong to Wisers, the relevant organizations or copyright owners. All rights reserved. Any content provided by user is the responsibility of the user and Wisers is not responsible for such content, copyright clearance or any damage/loss suffered as a result.
本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。
Print out of Wisers electronic service 慧科電子服務列印本

香港大學 The University of Hong Kong

P20 | 港聞
Image No.: 1/1
Word Count.: 382

Headline Daily

2013-08-17
Circulation / Reach: 904,390

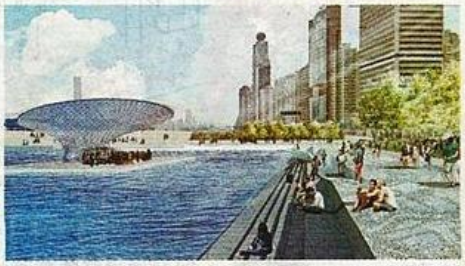
中西區會與港大合作 億元建構海港西大門

中西區會與港大合作

億元建構海港西大門

隨着港鐵港島西線明年落成，西區人流勢將上升，中西區區議會最近與港大合作，提出「西區海濱概念性總體規劃」，分三階段將西區海濱活化為「香港海港西大門」的新地標。首階段優化工程希望透過一億元的「社區重點項目」基金展開，落實美化西區副食品批發市場的四個碼頭。

本報記者



■西區海濱規劃的海上噴泉公園和觀景台，將成新地標。 資料圖片

■葉嘉安指，規劃加入風力和太陽能發電，可供電予路燈。

西區海濱的規劃範圍包括西區副食品批發市場、西環公眾貨物裝卸區和堅尼地城等，全長大概二千四百米，面積約六公頃。港大城市規劃及設計系講座教授葉嘉安指，計劃在碼頭區設海上噴泉公園和觀景台，以成為海港的西大門；內港區就設露天劇場，讓市民欣賞水上浮動舞台的表演。新海旁作運動和休閒用途，亦有設生態花園和都市海灘廣場等的建議。

中西區區議會副主席陳學鋒表示，早前向居民收集了近三千份問卷，八成受訪居民贊成將一億元的社區重點項目基金投放於海濱項目。首期工程落實美化四個碼頭，包括興建圍欄、鋪地磚和綠化等，預計明年展開。

西區海濱概念性總體規劃

第一階段	2014至2017年	在碼頭區興建行人天橋、噴泉公園和觀景台
第二階段	2018至2020年	在新海旁區建設休閒設施，包括生態花園和海灘廣場
第三階段	2020年後	收回公眾貨物裝卸區，發展海濱長廊和內港區的露天劇場

Source: Wisers electronic service. This content, the trademarks and logos belong to Wisers, the relevant organizations or copyright owners. All rights reserved. Any content provided by user is the responsibility of the user and Wisers is not responsible for such content, copyright clearance or any damage/loss suffered as a result.
本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。
Print out of Wisers electronic service 慧科電子服務列印本

香港大學 The University of Hong Kong

A18 | 香港新聞
Image No.: 1/1
Word Count.: 1,264

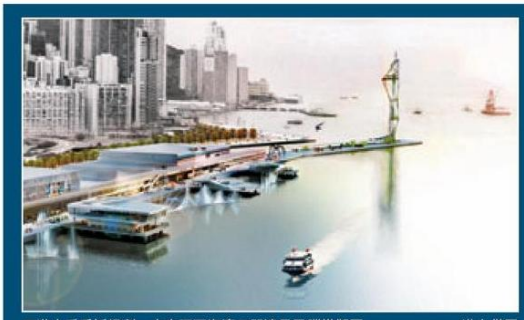
Wen Wei Po

2013-08-17
Circulation / Reach: 200,000

西環海濱擬變「海港西大門」港大受區會委託完成概念性規劃 冀成市集旅遊新地標

西環海濱擬變「海港西大門」

港大受區會委託完成概念性規劃 冀成市集旅遊新地標



■港大受委託規劃，未來西區海濱日間遠景電腦模擬圖。 港大供圖

◄未來西區海濱夜間遠景電腦模擬圖。 港大供圖

■陳學鋒(左)期望可把西區副食品批發市場發展成類似日本東京的築地市場，但計劃仍待市場商戶配合。右為中西區區議會主席葉永成。 莫雪芝 攝

■葉嘉安認為，政府應把握機遇強化海濱，提升西區海濱重要性和特色。 莫雪芝 攝

■「碼頭區」設有特色市集，並會興建海上噴泉公園和觀景台，成為西區地標和維港「西大門」。 港大供圖

香港文匯報訊（記者 羅繼盛）港島西區面臨維多利亞港，加上港鐵西港島線將於明年落成通車，為該區帶來重大發展機遇。香港大學最近為中西區區議會進行「概念性總體規劃」，建議把西區海濱打造成「香港海港西大門」，成為香港新地標。該方案將交予中西區區議會進行諮詢，並會交給政府考慮，預計若落實整個計劃，也要2020年才可完工。至於中西區區議會方面，亦會率先善用「社區重點項目」1億元改善西區副食品批發市場前面4個碼頭的設施，預計2015年完成。

港大城市規劃及設計系系主任、講座教授葉嘉安領導的規劃小組，早前為中西區區議會進行「西區海濱概念性總體規劃」，昨日公布西區海濱短、中、長期發展。今次進行規劃的海濱長約2,400米，面積約6公頃。規劃小組以區域、城市、本土作為設計理念，把海濱打造成「香港海港西大門」，同時改善海港視野和通往海濱的通道，增加社區休憩用地、保育和活化文化歷史古蹟，並成為新旅遊景點。

劃分3區各有特色

總體規劃建議把西區海濱劃分為「碼頭區」、「碼頭內港區」和「新海旁區」。「碼頭區」會成為包括歷史、美食、文化藝術等元素的特色市集，並會興建海上噴泉公園和觀景台，成為西區地標和維港「西大門」。「碼頭內港區」則設有露天劇場和水上舞台，成為市內活動和表演中心。「新海旁區」為現時西環公眾貨物裝卸區，小組建議收回作公共休憩空間用途，設置單車徑、籃球場、攀石場等運動和休閒設施，以及較具特色的生態花園、都市沙灘廣場等，供市民和旅客享用。

2014年起分階段執行

由於土地供應時序和西環公眾貨物裝卸區租約安排，規劃小組建議「總體規劃」由2014年起分階段執行。2014年至2017年，先發展西區副食品批發市場前面4個碼頭和海濱，以及西環公眾貨物裝卸區部分海堤範圍和興建觀景台。2018年至2020年，發展西環公眾貨物裝卸區餘下的海堤範圍，以及堅尼地城臨時巴士總站。2020年以後，優化西環公眾貨物裝卸區。小組又建議，當局長遠可考慮遷移西區副食品批發市場，在原地轉為富有本地特色的商店、食肆等設施。

葉嘉安表示，現時世界很多海港城市均有地標，例如美國紐約自由神像、澳洲悉尼歌劇院、新加坡魚尾獅身像等；反觀香港維港缺乏地標建築，更形容西區海濱雜亂、沉悶。隨着港鐵西港島線將於明年落成，加上現時在海濱發展的西環蘇豪區，以及區議會即將動用1億元的「社區重點項目」基金改善及優化西區副食品批發市場前4個碼頭，他認為，政府應把握是次機遇強化海濱，提升西區海濱重要性和特色。小組會把方案將交予中西區區議會進行諮詢，並會交政府考慮。

海事處：考慮區會建議

海事處回應香港文匯報查詢時表示，政府會不時檢討個別公眾貨物裝卸區運作，以及停泊位供求情況。而中西區區議會曾提議，把部分西區公眾貨物裝卸區地方用作海濱用途。政府考慮公眾貨物裝卸區未來發展時，會考慮該建議和其他持份者意見。

漁署：諮詢後願意配合

漁護署表示，中西區區議會提出就海濱長廊，要求政府交出西區副食品批發市場前面、現時正在開置的4個碼頭，以及附近行車路。當局諮詢市場運營者後，同意在不影響市場運作的情況下配合該建議。至於港大提出搬遷市場的建議，該署則未有回應。

Source: Wisers electronic service. This content, the trademarks and logos belong to Wisers, the relevant organizations or copyright owners. All rights reserved. Any content provided by user is the responsibility of the user and Wisers is not responsible for such content, copyright clearance or any damage/loss suffered as a result.
本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。
Print out of Wisers electronic service 慧科電子服務列印本

香港大學
The University of Hong Kong

A07 | 港聞
Image No.: 1/1
Word Count.: 737

Ming Pao Daily News

2013-08-17
Circulation / Reach: 130,000

西區研建「香港築地」

西區研建「香港築地」

【明報專訊】中西區區議會早前決定用社區重點項目基金的1億，活化已荒廢的西區副食品市場4個碼頭爲海濱長廊。香港大學伙區議會進行歷時半年的規劃研究，建議沿海濱長廊建特色市集及海鮮食肆，變身香港「築地市場」，並在現時貨物裝卸區興建地標式觀景台，市民可沿海濱由西區步行至中上環，觀賞維港海景。

參與研究的**港大城市規劃及設計系系主任葉嘉安**表示，整個海濱長廊涵蓋西區副食品市場、西區貨物裝卸區、堅尼地城臨時巴士總站及周邊區域，全長約2.4公里，面積涉及6公頃。

整項研究分3階段發展海濱長廊，當中覆蓋副食品市場及貨物裝卸區的「碼頭區」，將打造成西區地標。葉嘉安說，海事處已答應交出位於副食品市場內的4個荒廢碼頭，區議會未來將運用1億元翻新碼頭作爲海濱長廊，並興建行人天橋連接至中山紀念公園。

仿魚尾獅像 打造海港城市地標

區議會建議長遠興建匯聚美食及藝術的本港特色市集，現有3個副食品市場可作展覽或零售空間。他續說，沿海濱長廊可興建海上噴泉，並於毗連的貨物裝卸區興建觀景台，「觀景台要有特色，可仿效新加坡魚尾獅像等，作爲世界海港城市地標。」

研究又建議在碼頭內港一帶設立水上舞台及露天劇場，成爲區內活動中心，市民可近距離觀賞維港海景；而連接至堅尼地城的新海旁區，則設生態花園、攀石牆、單車徑等設施。葉嘉安預料，活化碼頭等工程可於2014至15年進行，但長遠需要政府牽頭，估計整項工程要待2020年後才有望完成，期望最終能將西區海濱打造爲「香港海港西大門」。

海濱事務委員會成員、中西區區議會副主席陳學鋒表示，建議涉及重置貨物裝卸區，但現時裝卸區仍有商業活動進行，需再與海事處商討，期望能爭取先收回部分地皮發展。他又指不少副食品市場批發商户反映，較難適應批發與零售兼做的營運模式，料需一段時間才可發展爲香港「築地市場」。

中西區區議會伙拍港大進行的西區海濱規劃研究建議，翻新4個荒廢碼頭，增設特色市集、食肆、海上噴泉、釣魚碼頭等設施；而碼頭毗連的貨物裝卸區，則興建地標式觀景台，望打造海濱長廊成新景點。（港大構想圖）

Source: Wisers electronic service. This content, the trademarks and logos belong to Wisers, the relevant organizations or copyright owners. All rights reserved. Any content provided by user is the responsibility of the user and Wisers is not responsible for such content, copyright clearance or any damage/loss suffered as a result.
本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。
Print out of Wisers electronic service 慧科電子服務列印本

香港大學
The University of Hong Kong

A09 | 香港新聞 | 發展規劃
Image No.: 1/1
Word Count.: 1,086

Hong Kong Commercial Daily

2013-08-17
Circulation / Reach: 230,000

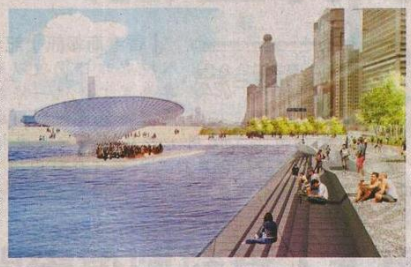
港大構思香港新地標 西區海濱打造維港西大門

港大構思香港新地標

西區海濱打造維港西大門

西區海濱新海旁區打造「維港西大門」構思圖。

構想中的西區海濱新海旁休憩區。



西區海濱內港區未來構圖。

▲西區海濱碼頭區市集構想。

◀西區海濱新海旁區概念性總體規劃圖。

發展規劃

【香港商報訊】記者潘仲男報道：西區海濱是本港少數未充分利用的維港段落。香港大學構思的概念性總體規劃中建議，可透過短、中長期三階段發展，在改善有關區域公共空間的同時，可興建特色市集、海上噴泉公園、以至具有標誌性的觀景台，將附近一帶打造成「香港海港西大門」的新地標。預期整個項目在2020年後完成。中西區區議會將會在不久後就建議進行公眾諮詢，及與有關政府部門洽商實現計劃。

締造一個嶄新旅遊點

政府早前同意釋放西區副食品批發市場的4個碼頭，中西區區議會認爲是一個好機會全面檢討及規劃西區海濱長廊，特別委託香港大學進行概念性規劃。港大地市規劃及設計系系主任葉嘉安昨日在發布會上指出，西區海濱概念性總體規劃的目標，是以「地方營造」的方法活化西區海濱，以達致多方面目的。當中包括改善海港視野、改善通往海濱的通道以方便公衆享用海濱、締造一個嶄新的旅遊點、增加鄰近社區的休憩用地、以及保育與活化文化和歷史古蹟等。

待區會進行公衆諮詢

對於西區海濱打造成新地標，或吸引大批遊客到訪，可會對區內市民構成影響，及區內交通是否能夠承受。葉嘉安表示，有關建議是概念性的初期意念，尚要待區議會進行公衆諮詢，及與政府部門洽商。至於交通配套方面，他相信港鐵西港島線通車後，已可應付主要人流，並不會對路面交通造成重大負荷。

主分三小區各具功能

西區海濱概念性總體規劃範圍涵蓋了西區副食品批發市場、西環公衆貨物裝卸區、坐落在城西道的堅尼地城臨時巴士總站及周邊土地、全長約2400米，覆蓋土地面積約6公頃。規劃中西區海濱主要分爲了三個小區，包括碼頭區、碼頭內港區、及新海傍區。每個區有其各自功能。

碼頭區將會設立特色市集、海上噴泉公園、以至具有標誌性的觀景台等，成爲本港的海港西大門，迎接進出海港西面郵輪旅客的新地標。碼頭內港區主要用於市內活動和表演等，將設有露天劇場，市民可欣賞水上舞台表演及夕陽美景，至於新海傍區則會保留現時海傍的形態，並於區內增建運動及休閒等設施，如單車徑、籃球場和攀石場，或生態花園等，以滿足市民及遊客的需要。

倡設特色市集獲支持

建議中提到可設立特色市集，西區副食品批發市場正好是在規劃的碼頭區內，問到可否效法如日本的築地魚市場，打造具有本港特色的食品市場。

葉嘉安表示，構思當然值得考慮，但批發與零售的經營模式有很大差別，目前該市場的販商對相關建議較有保留。

中西區區議會副主席陳學鋒指出，區議會亦贊成有關建議，過去兩年均就此舉辦了「壇日嘉年華」，讓販商嘗試零售模式，今年將會繼續舉辦有關活動。

另外，活化西區副食品批發市場的4個碼頭將成爲整個西區海濱項目的第一期，預計在明年通過「社區重點項目」基金的1億元後展開。

Source: Wisers electronic service. This content, the trademarks and logos belong to Wisers, the relevant organizations or copyright owners. All rights reserved. Any content provided by user is the responsibility of the user and Wisers is not responsible for such content, copyright clearance or any damage/loss suffered as a result.
本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。
Print out of Wisers electronic service 慧科電子服務列印本

香港大學
The University of Hong Kong

A17 | 港聞
Image No.: 1/1
Word Count.: 635

The Sun

2013-08-17
Circulation / Reach: 230,000

西區海濱倡變新地標

特首梁振英於今年年初宣布展開每區一億元「社區重點項目」計劃，中西區區議會隨即申請十萬元，委託香港大學城市規劃及設計學系進行西區海濱規劃。該學系系主任葉嘉安表示，研究報告建議將西區副食品批發市場、西環公眾貨物裝卸區、堅尼地城臨時巴士總站和周邊土地，全長二千四百二十米、即約六公頃的海濱地皮，打造成新地標「香港海港西大門」，吸引遊客及港人到海濱玩樂。

需搬遷副食品市場

新地標分碼頭區、內港區及新海旁區，港大建議在海邊防波堤做效新加坡的魚尾獅，建築類似的地標，同時提出發展美食市集、海上噴泉公園、觀景台、生態公園及沙灘廣場。不過，有關發展涉及副食品批發市場及公眾貨物裝卸區等用地的搬遷安排。葉嘉安坦言，「政府會否釋出有關土地仍是未知數，有可能會影響海濱的動工進度。」

中西區區議會主席葉永成表示，目前未有評估整項規劃的費用，首要是申請社區重點項目的一億元。他希望將當中的七千八百萬元撥作發展首期工程，包括活化副食品市場外的四個荒廢碼頭、小食亭，其餘則為顧問費及宣傳費。「區議會下月展開第二輪公眾諮詢，期望明年年初提交至立法會，如獲得撥款，料最快可於一五年或之前展開首期工程。」

Source: Wisers electronic service. This content, the trademarks and logos belong to Wisers, the relevant organizations or copyright owners. All rights reserved. Any content provided by user is the responsibility of the user and Wisers is not responsible for such content, copyright clearance or any damage/loss suffered as a result.
本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。
Print out of Wisers electronic service 慧科電子服務列印本

香港大學
The University of Hong Kong

A11 | 港聞
Image No.: 1/1
Word Count.: 816

Sing Tao Daily

2013-08-17
Circulation / Reach: 73,000

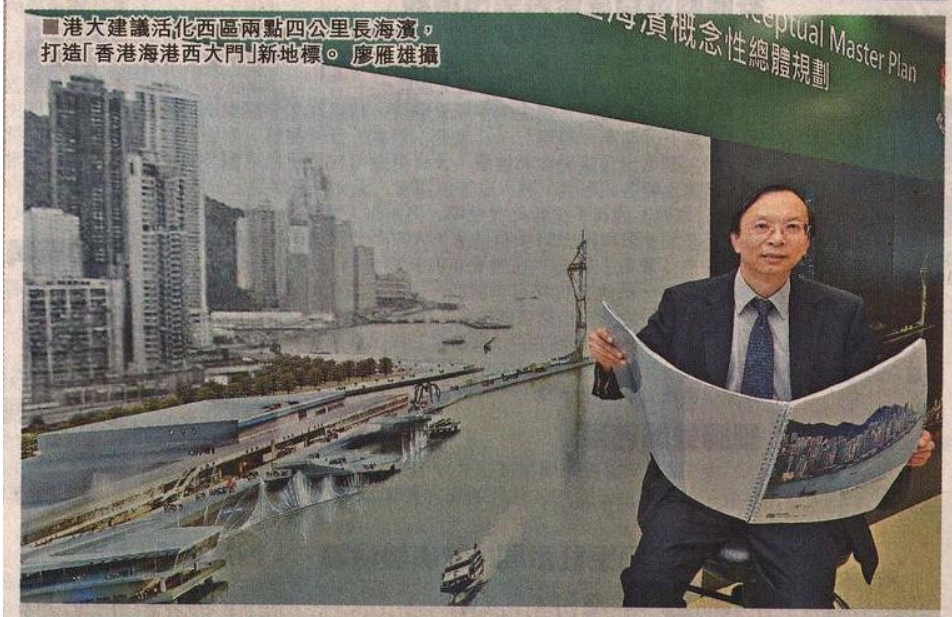
西區海濱研建「西大門」 設燈塔、水上舞台、噴泉公園

設燈塔、水上舞台、噴泉公園

西區海濱研建「西大門」

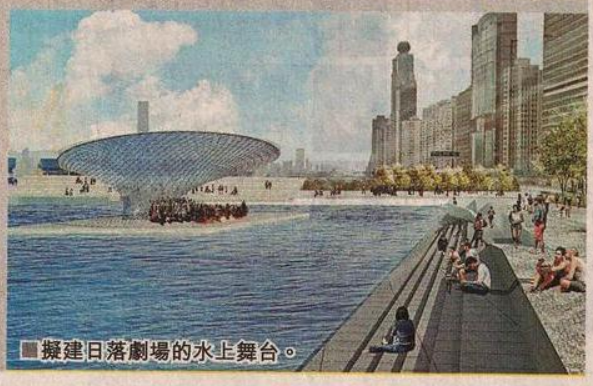
為添維港活力，港大建議一併規劃西區副食品批發市場至西環公眾貨物裝卸區一帶共六公頃土地，建設地標式燈塔、水上舞台、噴泉公園設施，並營造文化藝術及美食市集，以及單車徑等公共休憩設施，打造「香港海港西大門」，預計部分項目最快二〇一七年竣工。

記者：曾偉龍



■港大建議活化西區兩點四公里長海濱，打造「香港海港西大門」新地標。 廖雁雄攝

■副食品批發市場外，或成為美食市集。



■擬建日落劇場的水上舞台。

中西區區議會計畫透過社區重點項目計畫一億元基金，改善西區海濱，委託港大城市規劃及設計系進行「西區海濱概念性總體規劃」，規劃範圍包括西區副食品批發市場、西環公眾貨物裝卸區，以及城西道堅尼地城臨時巴士總站和周邊地帶，佔地約六公頃，沿海濱長二點四公里。規劃團隊建議將海濱劃作碼頭區、碼頭內港區及新海旁區三小區發展，分階段打造西區新地標。

動用社區項目億元基金

港大城市規劃及設計系講座教授葉嘉安表示，位於西區副食品批發市場一帶的碼頭區將成為西區地標，可加建行人天橋連接孫中山紀念館，增加港鐵站至海濱的行人連接設施，作為整體規劃的啟動，並將批發市場對出的四個碼頭美化，設釣魚碼頭、咖啡店，變身具文化和美食藝術特色市集，沿海濱設計海上噴泉花園和觀景台，成為海港西大門的新地標。

整個規劃的亮點是位於碼頭內港區內的地標式燈塔，進入維港的郵輪遊客可看到燈塔，燈塔位置設於現時防波堤的末端，並設有全景觀賞點，供遊人觀賞日落美景。內港設有日落劇場，水上飄浮舞台由駁船載至內港中心，觀眾可於岸上位置欣賞表演。

可加設生態花園等

至於新海旁區會保留現時海旁的形態，規劃設有運動及休閒設施，例如單車徑、籃球場和攀石場，並可加設生態花園和都市沙灘廣場等特色設施，滿足遊人需要。

葉嘉安指，規劃將提交區議會討論，預計碼頭區和碼頭內港區部分項目最快於一七年落成，其餘新海旁區和碼頭內港區防波堤規劃則有望於二〇年完成，但整個新海旁區涉及回收西區公眾貨物裝卸區地皮，須與政府商討搬遷問題，料於二〇年後才可能實現。中西區區議會海濱工作小組主席陳學鋒表示，現時每晚均有逾百市民到裝卸區海旁散步或蹓狗，盼政府可採納建議，善用海濱。

西區海濱概念性總體規劃摘要

規劃範圍	西區副食品批發市場、西環公眾貨物裝卸區、城西道堅尼地城臨時巴士總站等
規劃面積	6公頃
規劃目標	活化西區海濱，打造海港西面大門地標
建設特色	■碼頭區（西區副食品批發市場一帶）—主題為集歷史、文化、美食藝術的市集，沿海濱設噴泉公園、觀景台 ■碼頭內港區（西區公眾貨物裝卸區近防波堤）—設露天劇場、地標式燈塔，市民可欣賞水上舞台表演和夕陽美景 ■新海旁區（部分西區公眾貨物裝卸區以及向西一帶）—設單車徑、籃球場運動及休閒設施

資料來源：港大城市規劃及設計系

Source: Wisers electronic service. This content, the trademarks and logos belong to Wisers, the relevant organizations or copyright owners. All rights reserved. Any content provided by user is the responsibility of the user and Wisers is not responsible for such content, copyright clearance or any damage/loss suffered as a result.
本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。
Print out of Wisers electronic service 慧科電子服務列印本

香港大學 The University of Hong Kong

A18 | 港聞
Image No.: 1/1
Word Count.: 732

Apple Daily

2013-08-17
Circulation / Reach: 259,245

規劃海岸線　涵蓋副食品批發市場　西區海濱建地標瞭望塔

規劃海岸線 涵蓋副食品批發市場

西區海濱建地標瞭望塔

【本報訊】港島西區是香港最早期發展的地區，是滙聚歷史及文化的區域。香港大學城市規劃及設計學系近日完成一項「西區海濱概念性總體規劃」，建議在西區海濱設置本港的新地標「香港海港西大門」，沿海濱設置碼頭區、碼頭內港區及新海旁區，讓公眾享用海濱，又在現時碼頭毗鄰的防波堤上興建一座瞭望塔，作為象徵香港的地標建築。　記者：蔡建豪

政府近年一直改善維港兩岸的海濱設施，西區海濱概念性總體規劃是中西區區議會與港大合作進行，整個規劃範圍涵蓋西區副食品批發市場、西環公眾貨物裝卸區，以至目前堅尼地城海濱及周邊土地，整個海岸線長達2,400米，面積達6公頃。

一億元活化碼頭部份區域

領導計劃的港大城市規劃及設計系講座教授葉嘉安表示，港鐵西港島線即將通車，正是一個活化西區的最好機遇。海港西大門集改善海港視野、海濱通道、保育及活化文化及歷史古蹟，以及締造嶄新旅遊景點等理念，演化成三個主題小區。

葉嘉安指出，紐約自由神像、悉尼歌劇院及新加坡魚尾獅身像，都是令人一見即意會是那裏的地標建築。他認為目前西區海濱對開的防波堤是構建類似香港地標的最佳地點，而瞭望塔可眺望維港，是一個可以考慮的選擇。

海港西大門原則上可於明年起分階段展開，直到2020年全數完成，葉嘉安承認整個建議目前未有考慮建設成本等問題，仍有待與政府商討，也要獲立法會撥款，最重要是先制訂一個長遠規劃方案，才能切實與政府及市民進行討論。

政府已原則上同意將西區副食品批發市場外的四個碼頭，交給中西區區議會管理，並獲社區重點項目基金撥款一億元資助活化碼頭部份區域。

區議會正與副食品批發市場的商販商討，希望仿效日本築地的模式運作，讓遊客在碼頭觀賞維港景色之餘，順道在副食品市場消費。不過，由於副食品批發商販主要是在深宵營運，要擴充日間零售運作仍有待商討。

Source: Wisers electronic service. This content, the trademarks and logos belong to Wisers, the relevant organizations or copyright owners. All rights reserved. Any content provided by user is the responsibility of the user and Wisers is not responsible for such content, copyright clearance or any damage/loss suffered as a result.
本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。
Print out of Wisers electronic service 慧科電子服務列印本

A31 | 港聞
Image No.: 1/1
Word Count.: 675

Oriental Daily News

2013-08-17
Circulation / Reach: 536,614

西區海濱規劃　擬打造「西大門」

■西區海濱規劃發展構想圖，包括興建瞭望塔及設海上噴泉公園。（電腦模擬圖）

西區海濱規劃　擬打造「西大門」

【本報訊】香港大學城市規劃及設計學系為中西區區議會進行「西區海濱概念性總體規劃」的研究完成，建議在西區全長約二千四百米、佔地約六公頃的海濱地皮上，興建瞭望塔、海上噴泉公園作為地標，並提出發展美食市集、沙灘廣場，但計劃最終能否落實仍須由政府拍板。該區區議會預料，若計劃獲政府通過，最快於二〇一五年或之前展開首期工程。

設美食市集沙灘廣場

特首梁振英於今年年初宣布展開每區一億元「社區重點項目」計劃，中西區區議會隨即申請十萬元，委託香港大學城市規劃及設計學系進行西區海濱規劃。該學系系主任葉嘉安表示，研究報告建議將西區副食品批發市場、西環公眾貨物裝卸區、堅尼地城臨時巴士總站和周邊土地，全長二千四百零二十米、即約六公頃的海濱地皮，打造成新地標「香港海港西大門」，吸引遊客及港人到海濱。

新地標分碼頭區、內港區及新海旁區，港大建議在海邊防波堤做效新加坡的魚尾獅，建築類似的地標，同時，提出發展美食市集、海上噴泉公園、觀景台、生態公園及沙灘廣場。

不過，有關發展涉及副食品批發市場及公眾貨物裝卸區等用地的搬遷安排。葉嘉安坦言，「政府會否釋出有關土地仍是未知數，有可能會影響海濱的動工進度。」

中西區區議會主席葉永成說，目前未有評估整項規劃的費用，首要是申請社區重點項目的一億元。他希望將當中的七千八百萬元撥作發展首期工程，包括活化副食品市場外的四個荒廢碼頭、小食亭，其餘則為顧問費及宣傳費。「區議會下月展開第二輪公眾諮詢，期望明年年初提交至立法會，如獲得撥款，料最快可於一五年或之前展開首期工程。」

Source: Wisers electronic service. This content, the trademarks and logos belong to Wisers, the relevant organizations or copyright owners. All rights reserved. Any content provided by user is the responsibility of the user and Wisers is not responsible for such content, copyright clearance or any damage/loss suffered as a result.
本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。
Print out of Wisers electronic service 慧科電子服務列印本

香港大學 The University of Hong Kong

A13 | 港聞
Word Count.: 822

Hong Kong Economic Times

2013-08-17
Author: 陳嘉欣
Circulation / Reach: 80,893

西區碼頭 打造海濱旅遊點

發展滯後的西區，有機會打造海濱旅遊熱點。

港大城市規劃及設計系教授團隊，助區議會重新規劃西區海旁，目標成爲「海港西大門」，焦點建議有觀景台、浮水舞台和海上噴泉公園。

3小區設浮水舞台 海上公園

中西區區議會獲政府的「社區重點項目」基金，資助1億元改造西區碼頭，區議會邀請港大城市規劃及設計系組成教授級團隊，爲2,400米長的西區海旁打造新地標。

港大城市規劃及設計系講座教授葉嘉安表示，西區欠缺交通配套，但明年港島西港鐵綫落成後將會改變，現在西區應善用維港地理優勢發展。

教授級團隊的設計，重點是配合西區的地理環境，打造3個小區，包括「碼頭區」、「碼頭內港區」及「新海旁區」。

擬設的「碼頭區」，現址爲副食品批發市場及4個廢置碼頭，計劃設海上噴泉公園、觀景台及市集。葉嘉安說，規劃地標觀景台時，有參考過其他世界級海港城市的地標，如紐約自由神像、悉尼歌劇院和新加坡魚尾獅身像。「碼頭內港區」現址爲防波堤，計劃在海上興建一個浮動舞台，岸上有露天劇場供市民欣賞。至於「新海旁區」現爲貨物裝卸區，建議改劃做海濱長廊，附近有單車徑、籃球場等，並設生態花園及都市沙灘廣場，設沙灘椅營造沙灘感覺。

保育批發市場 政府資助億元

西區海濱概念性總體規劃涵蓋範圍，包括西環公眾碼頭貨物裝卸區、防坡堤、西區副食品批發市場，及對出4個碼頭，佔地面積約6公頃。

葉嘉安指西區歷史悠久，除了保育副食品批發市場外，也希望區內日後設立西環及電車博物館，並在行人道上掛滿昔日照片，讓人更了解西區歷史。

葉嘉安表示，西區副食品批發市場對出的4個碼頭已被荒廢多年，政府早已批給區議會發展，因此1億元的資金會率先優化碼頭設施，較早可以完工的會有新欄桿及小食亭。計劃中亦包括興建行人天橋接駁西區碼頭與中山紀念公園增加人流，但其他改造需要政府再撥款。

港大已將規劃概念設計交予中西區區議會，並獲得接納，區議會擬今年底向公眾進行諮詢，預計2015年可以交上立法會審批，預計最快2015年年底動工。

Source: Wisers electronic service. This content, the trademarks and logos belong to Wisers, the relevant organizations or copyright owners. All rights reserved. Any content provided by user is the responsibility of the user and Wisers is not responsible for such content, copyright clearance or any damage/loss suffered as a result.
本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。
Print out of Wisers electronic service 慧科電子服務列印本

香港大學
The University of Hong Kong

A18 | 香港新聞
Image No.: 1/1
Word Count.: 588

Wen Wei Po

2013-08-17
Circulation / Reach: 200,000

副食品批發場 打造「築地」吸客

副食品批發場 打造「築地」吸客

香港文匯報訊（記者 羅繼盛）中西區區議會銳意發展維港海濱，除了斥資10萬元邀請港大進行「西區海濱概念性總體規劃」外，更計劃善用施政報告提出的「社區重點項目」1億元，改善西區副食品批發市場前面4個碼頭的設施。區議會更期望，可把西區副食品批發市場發展成類似日本東京的築地市場，吸引更多旅客前往西區，但計劃仍待市場商戶配合。

行政長官梁振英今年在施政報告中，宣布推行「社區重點項目計劃」，每區獲預留1億元，推行1個至2個社區重點項目。

80%居民挺重點發展海濱設施

中西區區議會副主席兼海濱事務委員會成員陳學鋒表示，區議會早前諮詢區內居民，達80%受訪居民同意把1億元用於海濱設施。區議會計劃把1億元用於即將收回的西區副食品批發市場前面4個開置中的碼頭，預計工程顧問費也需2,000萬元；其餘8,000萬元則會用作在碼頭安裝欄杆、重鋪碼頭路面和改善附近道路設施方面。

墟日嘉年華助適應零售模式

此外，陳學鋒補充指，區議會一直期望可把現時西區副食品批發市場發展成類似日本東京的築地市場，同時有批發和零售功能。不過，他指商販擔心會對現時運作造成影響，包括保安問題、運作時間過長等。

有見及此，區議會近年開始在批發市場舉行「墟日嘉年華」，讓市民有機會到市場的海濱欣賞風景，亦讓批發市場商戶適應零售運作模式。區議會將於今年12月再舉辦「墟日嘉年華」，並會就今次「西區海濱概念性總體規劃」和「社區重點項目計劃」諮詢市民意見。

Source: Wisers electronic service. This content, the trademarks and logos belong to Wisers, the relevant organizations or copyright owners. All rights reserved. Any content provided by user is the responsibility of the user and Wisers is not responsible for such content, copyright clearance or any damage/loss suffered as a result.
本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。
Print out of Wisers electronic service 慧科電子服務列印本

香 港 大 學
The University of Hong Kong

CITY1 | CITY | Community
Image No.: 1/1
Word Count.: 535

South China Morning Post

2013-08-17
Author: Olga Wong
Circulation / Reach: 108,047

Now that’s how to make an entrance

The future of Western harbourfront as envisaged by Hong Kong University and the district council. Photos: SCMP Pictures

Now that’s how to make an entrance

Plan unveiled to turn Kennedy Town waterfront into city’s glam and green ‘western gateway’

Olga Wong
olga.wong@scmp.com

A stunning observation tower, fountains and rows of outdoor cafes. You’re looking at the possible future of the Western District harbourfront – a glamorous reinvention of an area arguably lost at the edge of one of the world’s most dramatic skylines.

The proposal for Kennedy Town’s waterfront also features an urban beach for sunbathing, a floating stage, a playground, sports venues and a tram museum.

Part of the area is already scheduled for a major facelift – with work expected to begin by the end of next year to turn four underused piers that are part of the Western Wholesale Food Market into fashionable flea markets.

There will also be new footbridges built to link Sun Yat Sen Memorial Park with the MTR stations on the new West Island Line.

However Central and Western District Council asked Professor Anthony Yeh Gar-on of the University of Hong Kong’s Department of Urban Planning and Design to think beyond this project, which is being funded by the HK$100 million Chief Executive Leung Chun-ying gave all 18 districts for community projects.

The new proposal unveiled yesterday will require both public money and determination from the government, acknowledges the council.

All in all, it covers a 2.4-kilometre stretch from Shek Tong Tsui to Sun Yat Sen Memorial Park.

“The plan, which will turn the old waterfront into the city’s western gateway, is an important strategic investment in Victoria Harbour,” said Yeh.

The university proposal introduces dining, retail and exhibition facilities into the wholesale market, which currently only operates after midnight. Apart from drawing tourists to the area, the plan also serves the needs of residents, who are short on open space, said district council vice-chairman Chan Hok-fung.

“Over 100 people are sneaking into the jetty and cargo areas every night to exercise, to walk their dogs and to enjoy the sea breeze,” he added.

Green features include using renewable energy from solar panels and wind turbines to power street lamps, and using rainwater to irrigate trees and plants in the new landscape. On the heritage side, a trail featuring the history of the waterfront is being proposed, along with a museum dedicated to the city’s 100-year-old tram network, aptly located near the tram depot.

> The plan, is an important strategic investment in Victoria Harbour
>
> PROFESSOR ANTHONY YEH GAR-ON

Yeh said the whole project would definitely cost more than HK$100 million.

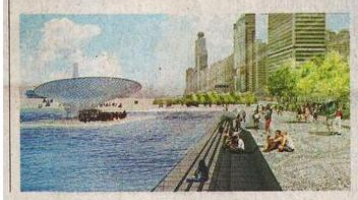
Moreover, he believed the area had all the potential to attract the kind of stylish restaurants seen in Cadogan and Catchick streets in Kennedy Town.

But Chan feared the plan would face a number of challenges as it involves relocating a cargo area at the market and lengthening the operating hours.

“It will be hard to convince the fruit and fish wholesalers to hire more staff to run the retail business during the day,” he said.

A Transport and Housing Bureau spokeswoman said the cargo area – with 29 berths and 7,000 workers – handles 10 per cent of the city’s cargo.

She added that the bureau reviewed demand for the berths from time to time.



Source: Wisers electronic service. This content, the trademarks and logos belong to Wisers, the relevant organizations or copyright owners. All rights reserved. Any content provided by user is the responsibility of the user and Wisers is not responsible for such content, copyright clearance or any damage/loss suffered as a result.
本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。
Print out of Wisers electronic service 慧科電子服務列印本

Annex C

Extract of CWDC Meeting Minutes (held on 10 October 2013)

Conceptual comprehensive plan of Western District Harbourfront (C&W DC Paper No. 116/2013)

Professor Anthony Yeh, Director of Centre of Urban Studies and Urban Planning ("CUSUP") under the University of Hong Kong ("HKU"), briefed Members on a study called the Western Harbourfront Conceptual Master Plan ("Master Plan"). Based on the findings of several studies conducted by the C&W DC in recent years, the Master Plan aimed to transform the harbourfront in Western District to become a new landmark called "Western Gateway of Hong Kong" ("Western Gateway"). Professor Yeh said that accessibility to the project site would be further enhanced with the commissioning of the WIL in 2014. Besides, the allocation under the Signature Projects Scheme of and the releasing of four idling piers by the Government were beneficial to the planning and development of the project. However, the harbourfront development of Western District was restricted by the compatibility problems caused by the operations and activities of the Western Wholesale Food Market ("WWFM") and Western District Public Cargo Working Area ("PCWA"), as well as by the prohibition of reclamation as stipulated by the "Protection of Harbour Ordinance". Conceptually, the project site comprised three main zones including the Piers (containing iconic landmark), Inner Harbour (containing performance venues) and New Praya (containing recreational and sports facilities). The study recommended a phased implementation of the project to correspond to the timing of land supply.

Many Members supported the proposals of the Master Plan, and thanked the CUSUP for providing a long-term plan and direction of developing the harbourfront in Western District for the C&W DC. Members considered that the most feasible plan should be selected and implemented gradually. A Member pointed out that the proposals set out in the Master Plan would bring vibrancy to the harbourfront in Western District, and that relocation of the WWFM and PCWA might not be necessary. It was hoped that the Administration could adopt an "integrated policy" by permitting some operators to stay and continue their business.

Professor Yeh supplemented that the situation and views of the existing users and stakeholders of the sites concerned had to be taken into account fully. Therefore the Administration might implement the preliminary works first because it was relatively easier for them to reach a consensus (e.g. the development projects such as water jet facilities and outdoor cafe in Phase 1A, etc.). Implementation of the projects requiring detailed negotiation with the existing operators in the market might be discussed and launched gradually.

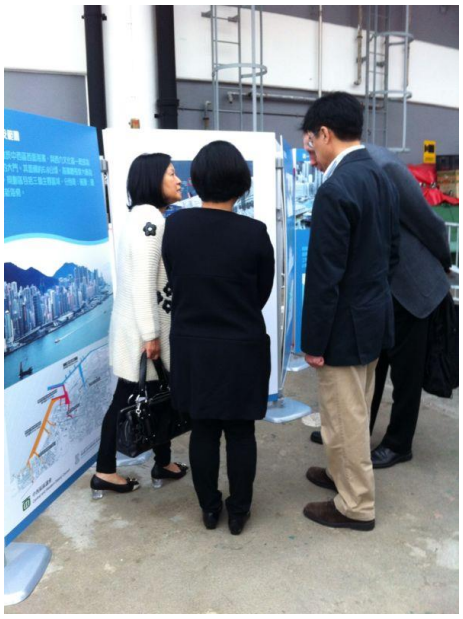
The DEVB thanked the C&W DC and HKU for putting forward the vision and practical recommendations regarding the development of the harbourfront in Western District, and requested the HKU to share their research findings and recommendations with the Harbourfront Commission.

The representative of the Agriculture, Fisheries and Conservation Department said that the Administration supported the proposal of releasing the four idling piers inside the WWFM and part of the vehicular access at the waterfront for the development of a promenade.

The representative of the Marine Department said that the Administration would continue the negotiation with the operators, and give consideration to the safety of all users in the PCWA, the operational efficiency of the PCWA, and the need of the local community during negotiation.

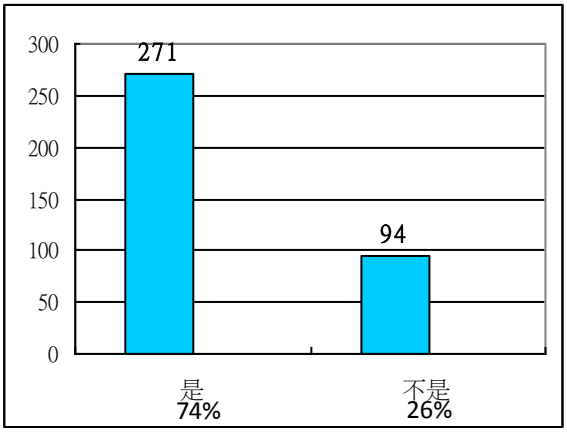
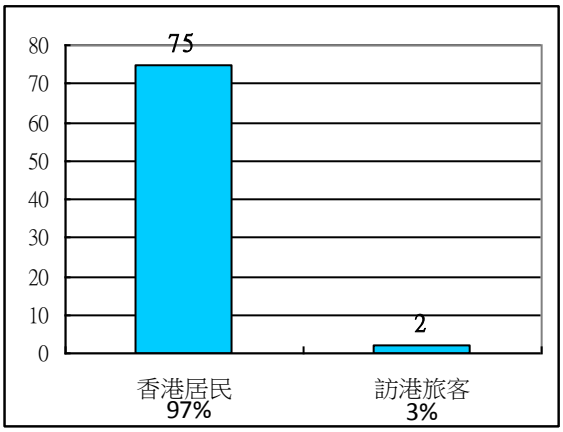
The C&W DC supported the submission of findings and recommendations of the study to the Harbourfront Commission for consideration.

Public Engagement at the WWFM Carnival on 14-15 Dec 2013

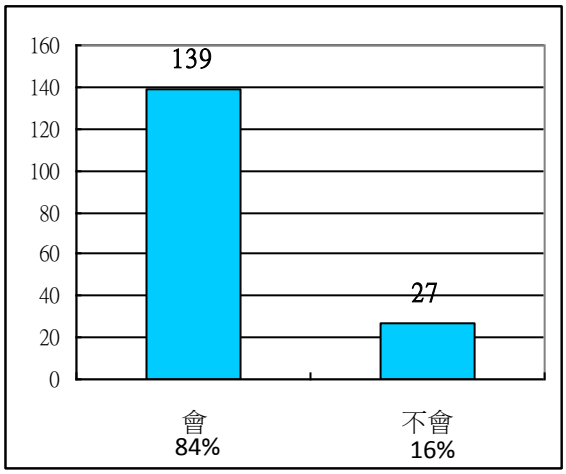
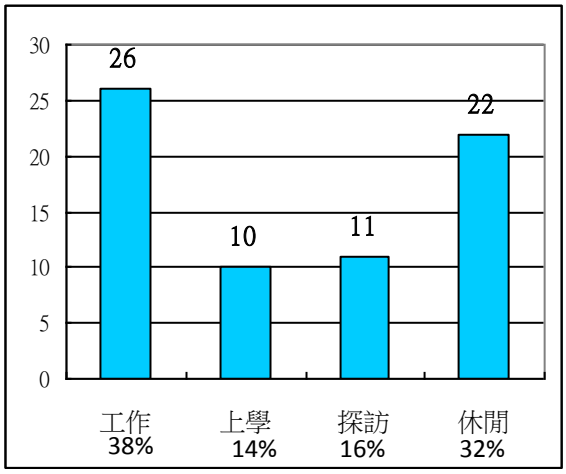
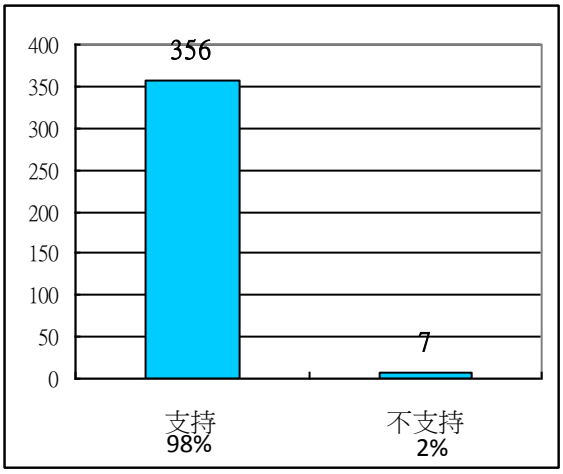


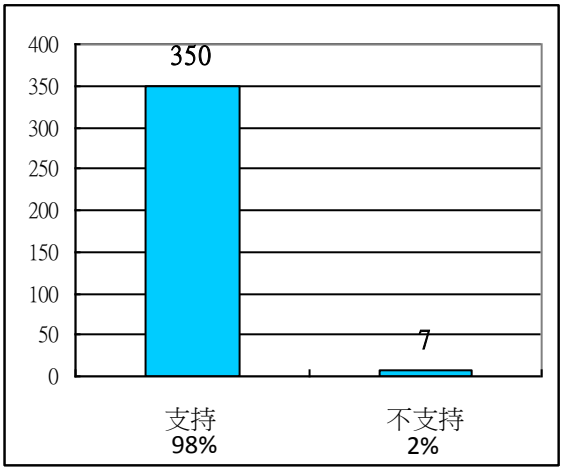
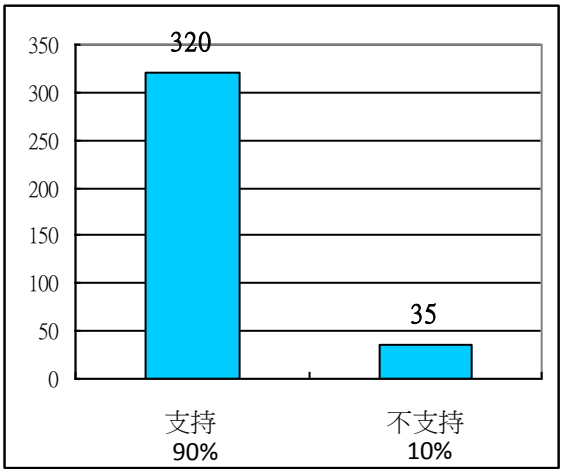
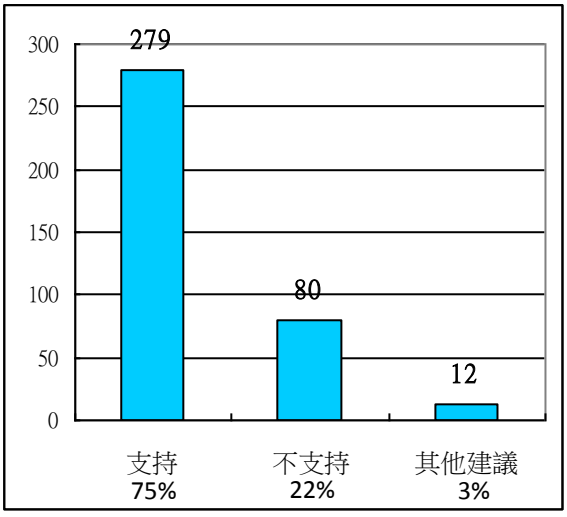
《西區海濱概念性總體規劃》 及 《中西區社區重點項目計劃》
問卷調查結果

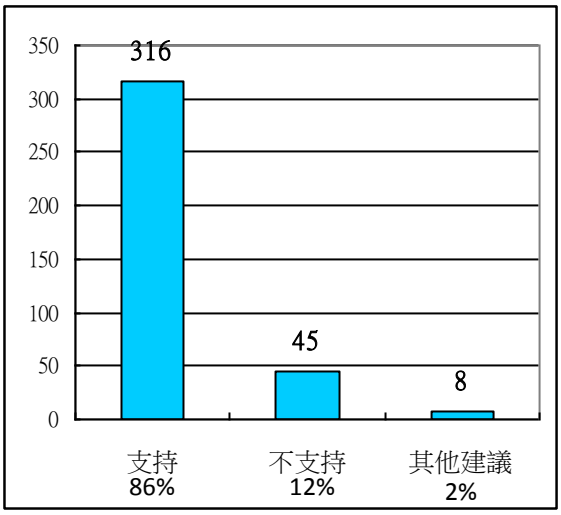
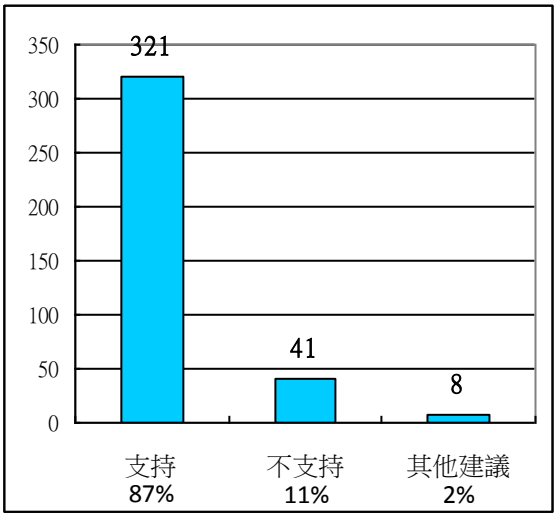
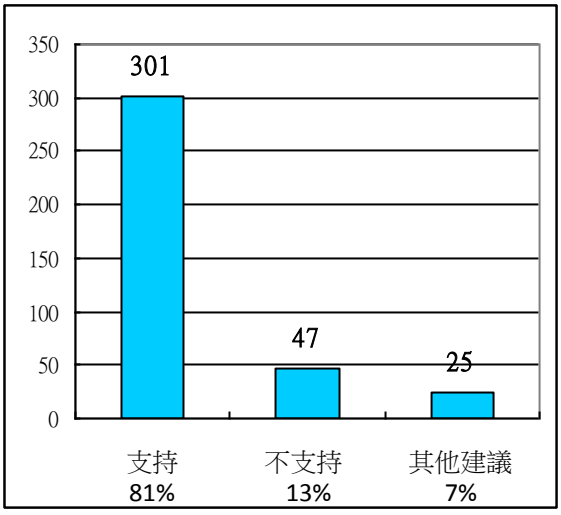
由中西區區議會中西區海濱工作小組主辦的「西區副食品批發市場墟日嘉年華」已於十二月十四及十五日舉行，活動當日同時進行有關《西區海濱概念性總體規劃》及《中西區社區重點項目計劃》的問卷調查，共收集 374 份問卷[1]，收集到的意見載於下表：

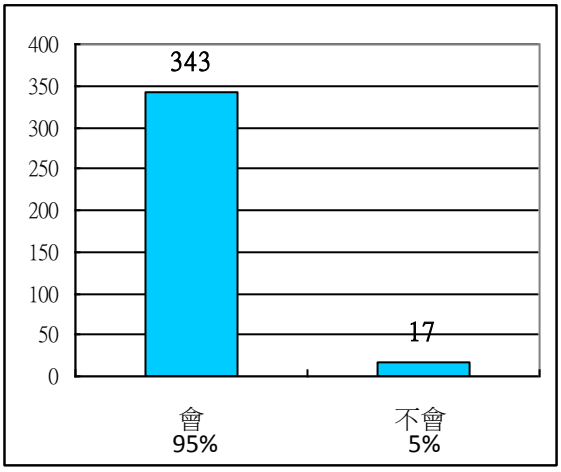
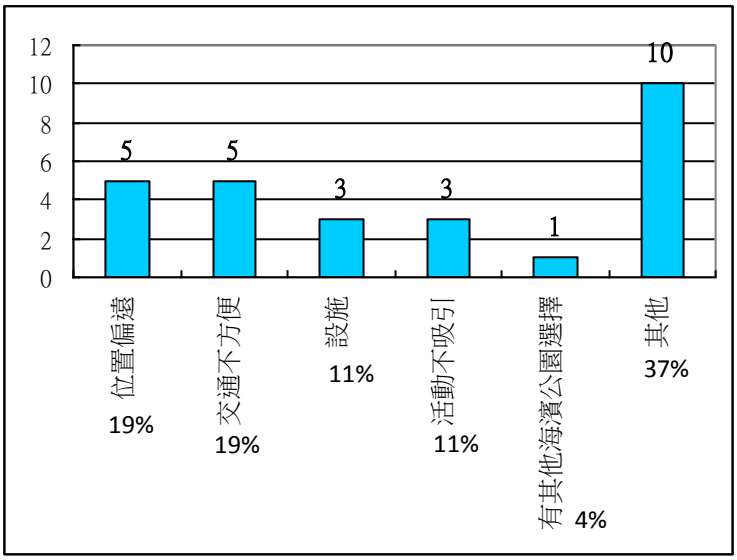
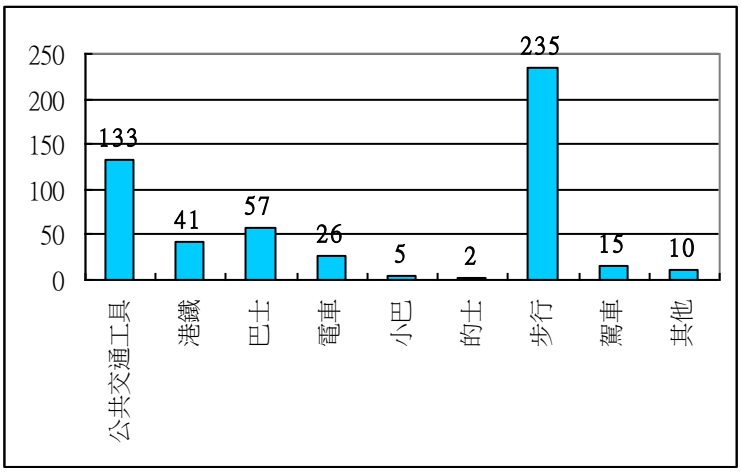
問題		回應
1.	你是否在中西區居住？	
1a.	如不是，你是屬於：	

備註1: 部份受訪者並沒有就部份題目提供完整答案。

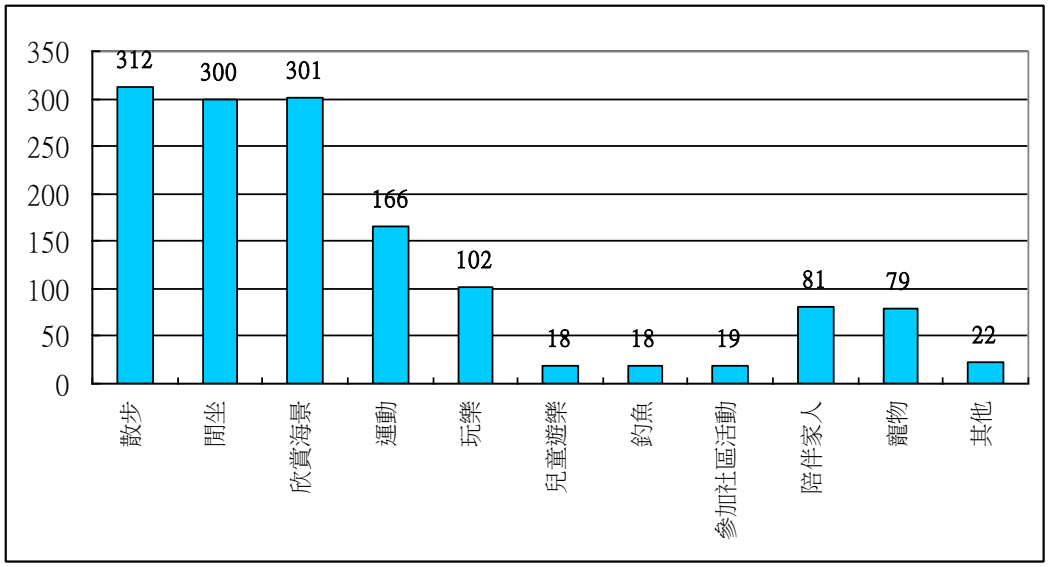
2	你會經常到中西區嗎？	
2a.	如是，你到中西區的目的是：	
3. 「西區海濱概念性總體規劃」報告提出一系列方向性建議，長遠為中西區締造一條連貫又充滿活力的海濱長廊。你會支持有關的規劃目標嗎？		
3a	支持提供一個安全及蓬勃的海濱供遊客及居民享用	

3b	支持將海濱的通道連結，及連接都市與海濱地帶，以提高海濱的暢達性	
3c	將海濱發展成維港西面的大門，以作為香港的標誌	
4	報告建議在碼頭區（東面）（即西區副食品市場外的碼頭之間）設置海上噴泉花園。你會支持嗎？	

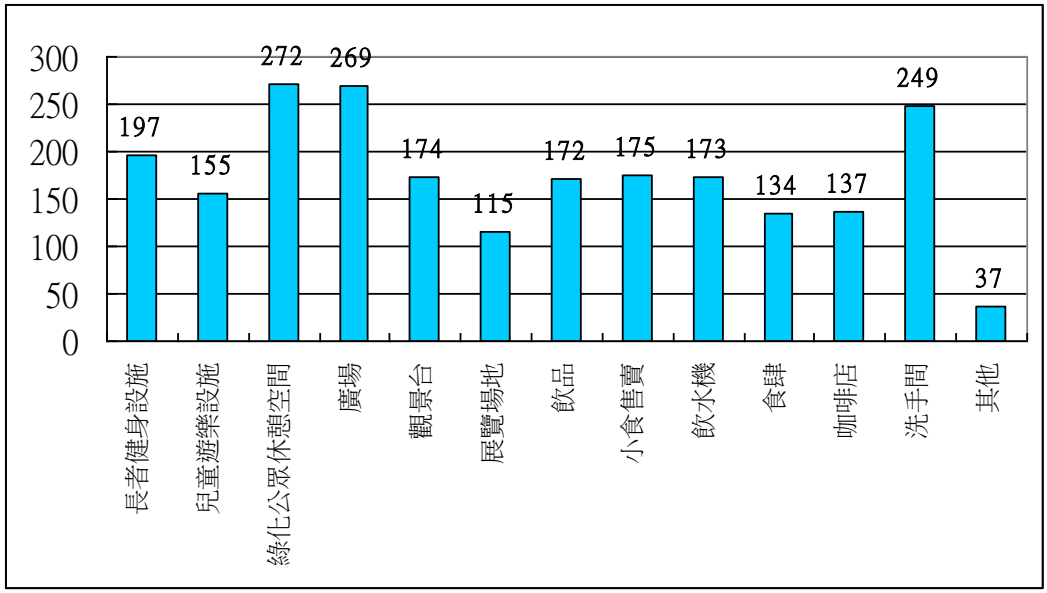
5	報告建議在碼頭區（西面）（即西區公眾貨物裝卸區防波堤的北端）設立一個地標式觀景台。你會支持嗎？	
6	報告建議在碼頭內港區（即西區公眾貨物裝卸區的位置）設立露天劇場供大眾觀看在浮動舞臺上的表演或觀賞夕陽美景。你會支持嗎？	
7	報告建議在堅尼地城新海傍區（即西區公眾貨物裝卸區的海傍）設立不同類型的動態設施，例如都市沙灘，攀石場及籃球場等。你會支持嗎？	

8	中西區區議會建議把副食品市場目前閒置的四個碼頭及部份臨海地段，改作公眾休憩地方。你會支持嗎？	
8a	不支持是什麼原因 ？	
		
9	你打算如何前往副食品市場海濱長廊？（可選擇多於一項）	
		

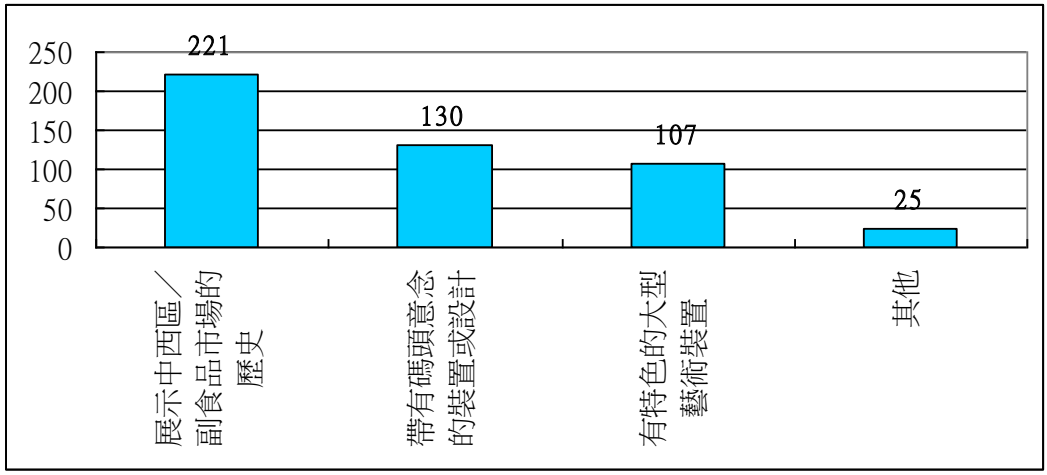
10	你享用海濱長廊的目的是什麼？（可選擇多於一項）

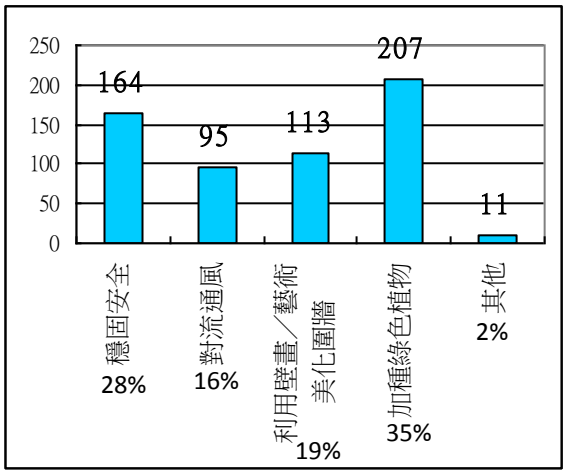


11	你希望日後副食品市場的碼頭及海濱長廊有什麼設施？（可選擇多於一項）



12	你希望日後的海濱長廊及碼頭有哪種特色？（可選擇多於一項）



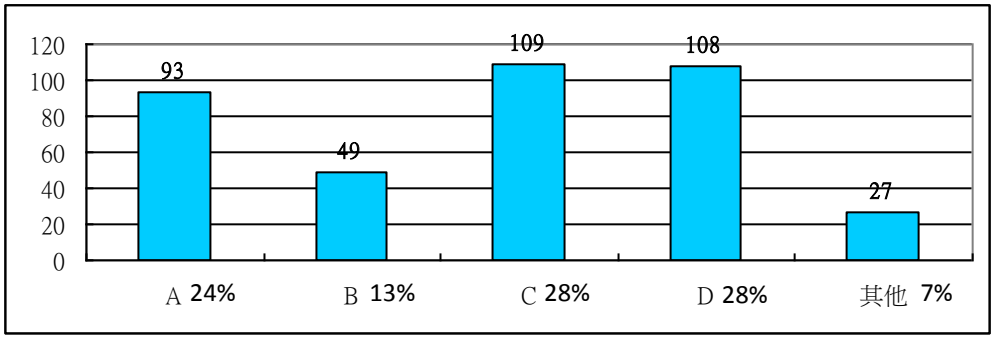
13	為不影響副食品批發市場的運作，海濱長廊需要用圍欄與市場分隔。你對圍欄的設計有什麼意見？	
14	你希望日後海濱長廊的欄杆設計如何？	

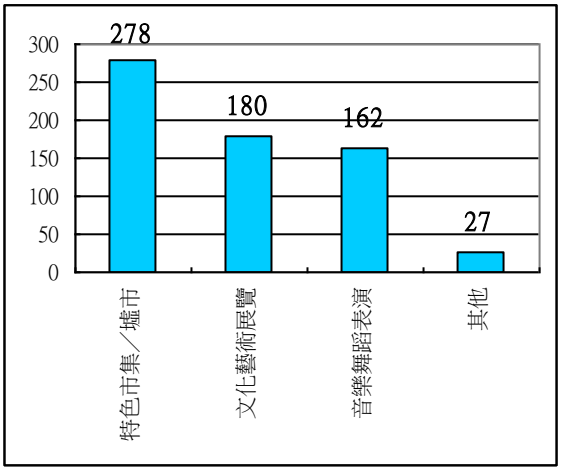
A

B

C

D



15	將來海濱長廊及碼頭開放後，會舉辦一些社區參與活動。你會希望參與那類活動？ （可選擇多於一項）	

中西區民政事務處
二零一四年一月

《西區海濱概念性總體規劃》 及 《中西區社區重點項目計劃》

問卷調查結果

附表：個別市民表達的意見

問題	意見	
1		
2	**會：**	購物
	不會：	間中; 遠
2a	**工作：**	普通; 間中
	探訪：	遊覽
	休閒：	購買海味; 購物
3a	**支持：**	遮蔭設備日本上蓋; Art Walk Street; 寵物公園; 路政處行人扶手電梯方便釣魚; 電車迴旋處; 半中立
	不支持：	不為遊客只為居民; not too many people; 中山公園; 視乎需要; now is good enough; 太貴難以達成
3b	**支持：**	由北連貫到西面
	不支持：	郊外不太方便，保留寧靜; 塞車; convenient; view; 中山公園穿過來; 有地鐵就可
3c	**支持：**	比較難; 大力支持; 最支持
	不支持：	太多人(x5); 無聊; 怕景觀破壞; 怕太大觀景要實用價值; 無謂; 無需要; 增加成本; 不希望發展為重要經濟區; 不需要，不要太繁忙; 自然; 可有可無; 浪費資源; 不足夠變成地標;? How; 不需要高建築; 太多船會太; 太浮誇; 不想西環變遊客區; 難啲, 無 shopping
4	**支持：**	與環境唔配合，海浪大; 水深; 不要用淡水
	不支持：	不需要(x16); 不必要(x3); 太大浪(x2); 浪費金錢(x2); 太大風; 用途有限; too much，影響航道及外觀; 浪費資源; 太多人，太嘈雜; 不方便釣魚; 沒作用; 作用不大，需要很多金錢; 作用不大; 不適合，無特別; 不適合; 昂貴; 經常性開支如維修費; 無用; 擔心阻礙船隻航行; 浪費電源，不需人工化，可以用部份資金改善民生; 近海; 可有可無，maintenance cost，美化 budget; 昂貴; 人造; 太高尚; 無用; 花巧; 多餘; 浪費; 規模太大; 不希望填海; now is good enough; 影響景觀; 好貴; 太浮誇啦; 白痴; 會噴咸水落面; 不需要人造設施; 太人造; money spent
	其他建議	綠化; 生態維修問題; 龍，獅子; 除噴泉外，應加入多文化藝術園景;花費不要太多; 以海浪為動力 / 人力發電; 技術問題; 音樂; 不要污染; 價錢問題
5	**支持：**	不要太高; facilities + function

	不支持：	不需要(x4); 不必要(x5); 無用; 貴; 沒有作用; 摩天輪收費，維修; 以簡潔為主; 影響景色; 無實際用途; 維修費高大風 / 不需太大型裝置 / 有蓋通道; 實質; 普通; 將有用資源放在區內有需要的人士，use on necessary ppl > 區內人士; 無用; 不要冇美感的柱無聊; HK 已有好多地標; 太多遊客; 阻擋; 不需要高建築; now is good enough; 區議會做的 - > 好恐怖; 太浮誇; 危險; Bright / light partition; 不需要人造設施; 太人造，花費多
	其他建議	不佔太大空間; London Eye; 摩天輪; 雕塑; 綠化，特別植物 e.g. 櫻花; N/A; 空地，可自主規劃，自由使用; 高的; no fee entry; 老人易達性，多點電梯; 特別，澳門玻璃
6	**支持：**	噪音; 日落劇場; 特色，創意; 對遊客有幫助
	不支持：	不需要(x3); 考慮安全，維修; 太多人; 現在隔偏遠; 海濱已能提供此功能而不需要; 浮動; 不是港人習慣、天氣問題; safety reason; 嘈; 釣魚; 不需要表演近污水渠出口; 近海; 考慮以後維修等問題; 基礎設施之後先做; 簡單少少; 開放的; 危險; 西九龍已好久，居民可到其他地方，Ship; now is good enough; 無謂; 好唔適合; 浮動舞台做乜? 浮誇; 太難達成 maintenance cost 太高; 吸引遊客; geographic location not suitable; 危險; 安全問題，航道
	其他建議	地攤; 遮蔭設備日本上蓋, Art Walk Street, 寵物公園, 路政處行人扶手梯, 電車迴旋處; 組合性、易搬動; 有蓋; 交通是考慮因素如停車場 / 商業元素; yes, if possible; 粵劇唱戲; 水質改善; 空地較自由
7	**支持：**	單車徑(x3); 籃球場(x2); 中山公園; but not support beach in cities; 跑步徑 / 沙灘; 不包括都市沙灘
	不支持：	無需要(x3); 人造沙灘，太大浪會沖走沙粒; 貴; 佔地; 提供思考型環境; 不方便釣魚; 靜態公園; 不放在海邊，風力影響; 浪費地方，丟空縮窄維港; 不應在這個位置; 應該其他區; 不應在頭區; 籃球場; 攀石場危險; 室內適合; 靜態; 不夠空間; 浪費海濱風景少經濟效益; 現存; 多餘; Too much; 唔實際，老人區無需要; 周圍都有，無須在這裏設置; view is better; 要大眾化; 安全問題; 太複雜; 現有已足夠; 太遠; 已經有; 冇興趣; 太窄，危險
	其他建議	單車徑(x4); 中西區集散地方便; 三個縮成一個水路入口，食品空運太貴; 繼續經營多層停車場; 改建不要; 入口食品餐廳下面無泊車設施車位; 長者設施; 不要太多設施; 網球場; 如夠地方就可提供; 草地滾球; 或加入其他康體活動; 其他已有; 污水渠; 草地; 單車旅遊至北角、柴灣; 無必要、昂貴;

	provision of covered area shelter, pet-friendly facilities; 多老人設施; 沒有需要; 小型賽車場; yes, but not too many noisy activities; 西區太少此設施; 中山公園無的就可以; 運動設施不足; 劃定區域減少噪音 e.g. 健身舞; Too activity, 魚人 harbourfront seating, bar, tourist; 視乎中山公園夠不夠; 動物; 小朋友設施多些更好兼顧大人與小朋友
8a	**其他意見：** 危險(x2); 無需要(x2); 要可以釣魚; 人口分佈; 視乎交通; 市場 culture; register ID; Disturb work / market
9	**其他意見：** **巴士：** 最重要直達 **電車：** 使用量現有 **其他：** 單車(x2); 不會來(x2); 最好有行人天橋; 自住西環; 電車; 希望有直接方式; 盡量加强電車接駁; 指示不清晰要有 sign
10	**其他意見：** 單車/單車徑(x7); 購物(x3); 帶外國遊客觀賞; 不想有寵物，清潔問題; 跑步; 釣魚; 親近大自然; 有玻璃頂; 不能有寵物需要分開; 大笪地; 食; 放風箏; 通過
11	**展覽場地：** 歷史; 展板 **小食售賣：** 海濱長廊 **咖啡店：** 小食; 不要太商業化; 不要連鎖店 **洗手間：** 多 D(x2); 多女廁 **其他：** 單車徑(x15); 寵物公園(x4); 緩跑徑(x2); 座椅(x2); 添馬艦機動遊戲(x2); 交通配套; 玻璃幕牆; 有蓋行人道; 其它小型公眾短期展區; 合法釣魚; 停車場; 連接中山公園; 天橋連接孫中山紀念公園至碼頭區最重要; 均衡給予使用者; 球場; 運動; Shuttle bus; 擋雨設施; 飲水設施; 活動; covered seating; 人與物分隔; 普通觀景台; 運動; 泳池
12	**其他意見：** 不需要(x4); 自然(x2); 西區歷史 / 倉庫歷史; 舊香港圖片展覽類; 推廣嘉年華; 石塘咀特色活化舊有特色 entertainment district; 獨特 HK 生態環境; 文化意念; 無所謂; 休閒就得; 新潮的; 懷舊 50,60 年前碼頭;發揮批發市場特色; 綠地，少機械; 能泊遊船; 綠化; 方便就得
13	**加種綠色植物：** 耐風、耐咸水 **其他：** 防風海邊; 籬笆，不要密封，但圍欄不要太矮以免狗隻進入市場; 不要分隔; 一物兩用，即買海鮮鯉魚門; with local character; 於副食品市場空置的地方分出土地塊作食肆; 多互動兩邊市場及海濱; 懷舊; 古式古香、欣賞; 方便出入; 清潔; Too dark now
14	**A：** 近距離; 植物

	C：	要有管理; long chair; need this chair 不要欄杆
	D：	board walk
	其他：	座椅(x4); 安全(x2); 木欄(x2); 欄杆(x2); 玻璃(x2); 觀塘海濱長廊同款(x2); 視線問題(x2); 不要阻擋視線; 不要千篇一律; 不要太矮; 籬笆; 可以沒有欄杆; 中山公園款可以釣魚; 上一層單車徑，最上層釣魚; 不銹鋼; 闊的跑步徑、單車徑; 多元化; 中山公園; 不需要; 最重要易行; 種的花，色彩繽紛; 仿古，現代玻璃
15	**特色市集／墟市：**	副食品/農產品; 墟市(x8)
	文化藝術展覽：	間中舉行(x3)
	音樂舞蹈表演：	間中舉行(x3)
	其他：	康體活動(x5); 墟市(x3); 不需要(x2); 單車徑(x2); 市集太商業化; 釣魚區; 船的死氣影響海濱; 要有管理; 不要忽略粵劇, 中樂; 城市論壇; 多元化活動; 個個星期不同; 街頭藝術表現; no everyday; 多 D 活動; 節目徑; 寫生，素描; 自由活動; 無興趣; 想寧靜; 中山公園; 招呼遊客參觀水果市場; 要有 shuttles bus; 開放式草地; 不要舉辦; 美食嘉年華