



香港建築師學會  
The Hong Kong Institute of Architects

香港建築師學會  
就樓宇屏風效應  
於立法會規劃、地政及工務委員會 2007 年 2 月 27 日會議發表之意見

## 屏風效應

香港建築師學會作為倡導本港優質建築及都市設計的專業團體，意識到近日社會上掀起對「屏風效應」的熱切討論。市民日漸關注以屏風式建築群為主的規劃佈局設計對其周邊社區所可能產生的負面影響，當中包括屏風式建築群對現存社區的通風、採光及景觀等環境條件所起的屏障阻擋效應。更深層次的還包括對整個都市設計的理念和推行、設計審批的透明度、和讓市民參與及討論的渠道等問題的疑惑。

「屏風效應」的問題，其實是城市規劃對建築物體量及都市空間缺乏全盤設想，及政府部門、地產發展商及業界在相關審批及監管的責任上不協調和不清晰所造成。從報章及一些民間團體等對「屏風效應」的討論及研究中，本學會可概括地歸納社會上關注「屏風效應」的聲音為以下幾個議題：-

- 1) 連城式的建築群佈置方法
- 2) 建築群的高度
- 3) 建築群的密度
- 4) 政府的審批程序及監管責任
- 5) 地產發展和社會責任兩者中的平衡

本學會現就以上論點逐一探討。

### 1) 連城式的建築群佈置方法

「屏風效應」一詞繪形繪聲，容易令人聯想到一扇扇密不透風的龐然建築，長城般把某些市區空間欄堵起來。但從客觀及科學角度看，連城式的建築群佈置方法本身並非與「屏風效應」有著必然關係，因為傳統上街道本身就是由連城式的建築群所勾畫出來。

世界上不乏名街大道，如倫敦的麗晶街 (Regent Street)，紐約的第五街 (5<sup>th</sup> Avenue) 和巴黎的澳斯曼大道 (Haussmann Boulevard) 等，每每都體現著街道和連綿不斷的建築立面之間唇齒相依的關係。本港的不少舊區如旺角、深水埗、九龍城等，均是按照這原則規劃出來。由此看來，連城式的建築群引致「屏風效應」這問題的關鍵，歸根究底是與建築物的「體量」分佈與周遭都市空間關係有著直接及不可或缺的關係。



香港建築師學會  
The Hong Kong Institute of Architects

## 2) 建築群的高度

從以上的分析，我們可以想像，假如旺角、深水埗、九龍城等的樓宇高度不是保持在十多二十層，而是讓沿街建築立面密麻麻地全增高至四、五十層，不良的「屏風效應」、「峽谷效應」等都會相繼湧現，因為早年規劃的街道並非為如此龐大的建築體量而設計。

這也解釋到為何紐約市曼克頓的建築物高度雖然與香港的不遑多讓，但「屏風效應」的都市環境問題並未有突顯出來，因為紐約市的街道一般都比香港的闊，加上他們不少的建築均會作沿街後退的設計，好讓建築物之間存在著一定的間距及空間。再者，紐約市對建築物有街影投射管制，超高層建築根本不會長城般連合起來，起不了「屏風」的效應。情況就如中環的摩天大廈，雖然高聳入雲但市民不會視之為「屏風」而嗤之以鼻。

## 3) 建築群的密度

建築物高度的釐定，與建築群的密度及可容許的地積比率(Plot Ratio)有莫大關係：密度高，建築物自然須要建得更高或大。一般而言，建築密度都是受建築物條例規管的。理論上，建築物越高，群樓上蓋建築物的覆蓋率(Site Coverage)便越少，形成自然的後退線及間距。可惜，這套早年行之有效的建築規劃原則對近年殊多大面積的發展地段很難發揮其自我調節作用，也無法阻止有關發展在固有建築物條例容許的情況下把可建面積都盡覽具最有市場價值的景觀。

除此之外，在欠缺「三維都市空間」的設計概念框架下，政府過去在城市規劃政策上對釐定個別地區的地積比率，在今日市民眼中明顯有所偏差。導致部份地段在扣減了「不可建用地」之後的實際地積比率竟然高達八、九、十倍甚至更高的地步！為「屏風效應」埋下無法逆轉的伏線。近日為市民所詬病的兩鐵上蓋項目，加上窄長地形限制，正屬此類，無奈成為市民憂慮及抗爭的焦點。

另外，賣地之地契條款規定了地盤的建築物高度、可建樓面面積、及在一般情況下生硬不變地需按照「香港規劃標準及指引」(HKPSG)在建築物本身提供一定比例的停車位，往往催使發展地盤需要興建 15 米甚至更高的龐大群樓停車平台去滿足有關規定，造成阻礙地面空氣流通的屏風。

有見及此，本學會在過去數年在不同的場合極力游說政府放棄以大面積的綜合發展地段為主導的規劃思維，重新檢討新的大型規劃項目如西九龍文娛藝術區及啓德等地的地積比率限制，切勿重蹈覆轍。城市應以大小地盤結合為較佳之發展方向，在此，本學會再以誠懇的態度向政府重申我們的呼籲。



香港建築師學會  
The Hong Kong Institute of Architects

#### 4) 政府的審批程序及監管責任

規劃署近年努力籌劃的「空氣流通評估方法指引」只是剛起步，本學會認為是朝正確方向的一步，值得嘉許。反觀，香港現存法例或審批程序之中，在有關方面的法則仍存著不少灰色地帶，政府須以更大的力度從中協調跟進。本學會詳述如下：-

- A) 就建築群高度及「體量」的問題，現時只有建築物條例 123 章中的第 16 條 1 款(g) 節有所涵蓋：-

*16 條 1(g) 凡有下列情況，建築事務監督可拒絕就建築工程的任何圖則給予批准 - 進行該等圖則所顯示的建築工程而建成的建築物，在高度、設計、類型或擬作用途方面，會與緊鄰的建築物或先前在同一地點存在的建築物不同。*

但條文中的「主觀」概念濃烈，沒有客觀準則，容易受個別人士的挑戰或主觀詮釋，所以過往罕有被引用。加上此條文附錄在建築物條例之中，由建築事務監督作圖則審批時之考慮才可能引用。但往往屏風式建築群在呈交城規會的申請文件中早已浮現，一旦城規會通過規劃大綱圖則的申請，建築事務監督便很難推翻，形成此條例如同虛設。本學會希望政府能盡快向業界提出諮詢及聯手制定客觀守則，好讓業界與有關審批部門能有一致共識，減少主觀因素所引致的延誤，同時能更有效地保障整體社會長遠的居住環境質素。

- B) 政府部門之間工作守則上的互相矛盾，欠缺協調，也正好為「屏風效應」起推波助瀾之效。舉例說，「屏風效應」所擋的通風問題並非環保署的管理範疇；相反地，環保署著重「噪音」，為免市民投訴，環保署並不鼓勵面對噪音源的家居開窗，一些在高速公路旁的發展項目在設計上除了廚房、廁所之外不單只窗戶開得很少，而且也是「屏風式」的一字排開。諷刺的是，「屏風式」的佈局對阻擋噪音倒是很有效用的，對某些面積小但密度高的發展項目，它差不多是現時唯一能夠滿足環保條例中對噪音處理的方案。而且，阻擋噪音最佳的辦法是在其源頭，也就是公路旁邊，但一般情況下路政署不容許私人在此設置隔音設施。在城規會上，保持城市空氣流通是近年新增的議題，但環境評估(如噪音)卻是經過長年累月制度化的呈報文件之一，可想而知，噪音與阻風兩者的比重，在規劃設計中有著天壤之別。再者，隨著近年公民意識的高漲和政府部門的持續「官僚化」，為怕市民投訴，環保署可以接受阻擋噪音的「技倆」也愈趨保守，圖則獲批准的難度也愈來愈高，令設計者無計可施，間接把地產發展推進了屏風式建築佈局的公式。在這裏，本學會懇請政府運用全面及勇於創新的思維，檢討及協調各有關審批部門，制定一套一致的噪音與空氣流通評估等等的環境政策，減少因部門之間的守則矛盾所不幸引致的「屏風式」妥協設計。



香港建築師學會  
The Hong Kong Institute of Architects

## 5) 地產發展和社會責任兩者中的平衡

除了上述基本技術性問題之外，「屏風效應」亦有不少是人為因素。對於「無敵海景」、「平台會所」等銷售術語的催谷及追捧，當中也有市民的份兒，整體社會也實在難辭其咎。

假如我們瞭解到原來發展商在策劃個別樓盤項目時，也是緊貼著市場的需求而行事，那麼市民作為「需求」的一方是否也要為催生「屏風效應」負一點責任？社會上對屏風式建築出現兩極化現象：一方面對它責難非常，另一方面卻大量「入市掃貨」，「屏風效應」是否反映著我們社會的更深層矛盾？

### 我們的建議

因此，本學會認為，如果要從社會價值觀去檢討「屏風效應」的問題並嘗試找出「罪魁禍首」，則社會很難達至和諧共識，過份針對性的指控無助於改善我們城市的空間環境，根本的問題並非在於個別人士或機構所造成或能解決。故此，我們有以下建議：

- 1) 應該抓緊這個機會，理性真誠及科學地檢討香港的長遠規劃理念。目前規範城市規劃的法定分區計劃大綱圖是以 1:10,000 的比例製作，而供審批的建築圖則是要以相約 1:100 的標準製作，在兩者之間確有需要製作都市設計的大綱指引，去確立一套以「三維城市空間」設計概念為基礎的環境及城市規劃準則，去體現優質宜居的都市生活環境之願景。在新的城市規劃時，必須考慮立體空間，因地制宜去釐定合適發展密度，並使規劃是一個讓社會市民能容易明白及蘊釀共識的過程，可減少日後不必要的爭拗。
- 2) 必須改善相關的審批機制。目前屋宇署、地政署、規劃署、運輸署、建築署、環保署、康文署及路政署等各自提出一套其署方認可的方法，去處理發展申請。發展申請審批有需要具實質協調能效的「一站式」處理，發展申請批准後，各部門應以協助的態度去幫助正面落實已獲批准的發展項目，這才可減少不完善機制阻礙長遠可持續發展的指控。

我們認為以上兩個建議才是根治「屏風效應」的良方。香港建築師學會樂於為政府及廣大市民在這方面提供相關的專業支援及配合。

香港建築師學會  
2007 年 2 月