



**Urban Land
Institute**

URBAN LAND INSTITUTE ASIA
城市土地學會(亞洲)

**WATERFRONT REVITALISATION –
A GLOBAL PERSPECTIVE**
從全球觀點探討水岸再生

INTRODUCTION

The Urban Land Institute (ULI) is a nonprofit research and education organization dedicated to providing responsible leadership in the use of land. Founded in 1936, the institute now has more than 25,000 members in 65 countries, representing the entire spectrum of land use and real estate development disciplines, working in private enterprise and public service. Through the direction and support of its members, the Institute provides responsible leadership in the use of land.

ULI neither lobbies nor acts as an advocate for any single industry or cause. ULI examines land use issues, impartially reports findings, and convenes forums to find solutions to complex land use problems, collaborating with industry and stakeholder groups worldwide.



These articles were edited by Alison Cooke, a member of the Asian Council of ULI and a VP of First American Title Insurance Company; whereas all photographs were supplied by Geoffrey Booth, Managing Director, Asia & Latin American of ULI. The articles draw on material from ULI's seminal book on this topic, "Remaking the Urban Waterfront" by Gayle Berens et al. Copies of the book may be purchased online at www.uli.org, click on "bookstore".

For further information on the ULI in North Asia, please contact Pamela Ku at (852) 2231 9118 or coordinator@noasia.uli.org.

簡介

城市土地學會 (Urban Land Institute) 是非牟利研究及教育機構，致力於在土地使用方面作負責的領導者。學會成立於一九三六年，目前在六十五個國家擁有超過二萬五千名會員，全面涵蓋公、私營機構在土地使用和房地產發展的各個層面。學會在會員的帶領及支援下，在土地使用方面作負責的領導者。

城市土地學會並非壓力團體，也不是任何個別行業或議題的倡導者。學會致力研究土地使用問題，公正地匯報結果，並舉行論壇，與全球業界及相關利益團體合作，為複雜的土地使用問題尋找解決方案。

本文由郭愛麗編輯，郭女士為城市土地學會(亞洲)理事會成員及第一美國業權保險公司的副總裁。而插圖則由城市土地學會(亞洲及拉丁美洲)執行董事 Geoffrey Booth 提供。本篇之素材取自 Gayle Berens 等著作的 "Remaking the Urban Waterfront" 一書，此書可於網上訂購 – 登入 www.uli.org 後，請選取 "bookstore"。

如欲獲取更多有關城市土地學會 (北亞洲) 的資料，請致電 (852) 2231 9118 或發電郵 coordinator@noasia.uli.org 與古凡小姐聯絡。

第一篇

從全球觀點探討香港的海港討論

香

港的維多利亞港成為多番討論的焦點，討論的問題包括它在社會的定位，以及日後在推動商貿和吸引市民遊客方面所擔當的角色。然而，公營部門和私營機構在如何合作探討所有觀點、達成規劃共識，以及善用各方優勢落實項目以取得最佳成果等方面，尚有待達成共識。



香港海港

在這三篇文章中，我們將探討其他世界級大城市如何面對類似問題，並從它們的經驗借鑒。第一篇文章將從全球角度剖析香港的問題；第二篇將研究公、私營機構攜手復興都市水岸地區可採用的機制；而第三篇則會總結水岸發展的十大原則。

全球大部分大城市都有水岸地區，因此不少地方也曾進行類似的討論。自從四十多年前水岸地區進行大量重建項目開始，水岸地區重新得以復甦。在波士頓和三藩市，已有不少推動水岸復興的先驅將碼頭發展為繁華的商業和休閒地帶。

昔日的水岸地區並無謹慎或有系統的規劃。最初，海港的功能是提供一個安全、具情和力的地方，讓人們啓航探索，尋覓新天地；而隨著經濟活動頻繁，安全的港口演變為功能齊全的海港，轉而刺激周邊地區的發展。經過一段時間，這些海港的發展越來越成熟，增加了船塢、貨物裝卸和倉貯設施，水岸地區最終成為整個區域一切活動的中心點，成為城市社會文化生活的中心。因此，每個城市的水岸地區都擁有屬於自己的獨特歷史，有意在水岸地區尋找發展機會的人必須瞭解這段歷史，因為它會影響水岸地區未來發展的動力及限制。

今日的城市水岸地區

今天，世界各地的城市都務求在水岸地區實現同樣的目標：要讓水岸地區可供公眾享用，視覺廣闊及可有通道來往水岸兩地。各城市亦希望水岸地區具有多元化用途：不但可以工作和起居生活，而且成為消閒玩樂的地方。換言之，人們需要一個在經濟、社會及文化上等各方面均能提升生活質素的地方。

促使水岸發展復興的因素

■ 可利用之土地

隨著貨物裝卸設施和工廠逐漸遷離水岸地區，水岸（這些通常位於中心地帶的沿岸土地）可被利用，適合發展。水岸地區的物業價格較低，也吸引了尋找商機的企業家，以及有意進行市區重建的政府官員。

■ 環境改善

隨著水岸地區的工業用途減少，加上七、八十年代加強環境監管，水質得到顯著改善，因此水岸地區對發展商和消費者也更具吸引力。此外，大多數嚴重受污染地帶(Brownfields)在填海後改建為公園或優質住宅或商業發展項目，也令水岸地區環境更優美。

■ 文物保護意識

文物保護意識始於六、七十年代，人們開始認識到一度被人忽略的舊建築物美學價值。文物保護人士是最先察覺到水岸舊區具有的美感之人士之一；水岸地區有著優美的海景、大量具有歷史意義（至少很有趣味）的建築物以及沿岸建設。

■ 民間團體的參與和領導

民間團體的活躍參與，所反映的是對一個城市及對改善生活質素的承諾。民間組織和領袖的參與肯定了許多市區水岸發展的合理性，並促使當地政府參與重要的合作計劃和投入資金。

■ 城市再生

城市在被人忽略和衰落數十載後，在八十和九十年代獲得重生，是這個年代的一大美事，也是促使城市水岸地區重建的主要因素。水岸發展通常是伴隨毗鄰水岸地區的新住宅區而出現的（例如紐約市的白德利公園(Battery Park)和悉尼的達令海港(Darling Harbour)，而住宅發展項目也為復興後的水岸地區的零售商、餐廳及高級酒吧提供現成的消費者。

■ 水上交通恢復

市區中心的水岸地區可能已不再是商業航運中心，但是渡輪和其他海上交通工具在水岸地區的重建過程中扮演著重要的角色，它們吸引乘客，接載乘客前往其他交通工具難以到達的水岸景點。

個案研究：整合各種水岸用途：緬因州波特蘭(Portland)的經驗

平衡水岸地區的各方重要利益是一門藝術，既要顧及公眾的利益，又要兼顧在該區起居工作、消閒或置業的人士的利益，以及周邊社區及地區的經濟利益。緬因州波特蘭東部水岸項目的綜合規劃正是活用這種藝術的實例。

波特蘭是一個以漁業為主的城市，因此保護濱海作業尤為重要。波特蘭汲取的其中一個重大教訓是：衡量成敗的標準不在於個別規劃或發展建議是否獲得批准，而在於未來，社會能否就不同土地用途的分佈形成整體願景。



波特蘭當局明白，除了「濱海作業」與「非濱海作業」用途之間存在競爭，各種「濱海作業」之間也互相競爭，而且在這兩種競爭之中濱海作業尤其容易被淘汰。因此，他們劃出一大片區域作為濱海港口發展區 (Waterfront Port Development Zone)，專門留作濱海作業用途，同時在濱海地區的中心和毗鄰歷史色彩濃厚的市區，設立了用途更靈活的濱海中心區 (Waterfront Central Zone)。濱海中心區於是成為了濱海地區與多個商業區雲集的高地區域之間的分界線。

在濱海中心區內，各種用途有不同的優先次序：濱海作業具有最優先的地位，其次是海洋及相關的輔助用途；其他指定用途只要不干擾優先用途而且能夠與之相容，同樣可以進行。許可的用途包括海鮮裝卸及加工、造船及維修、海產分銷以及貨物裝卸等；酒店、住宅及會議設施等用途則被禁止。濱海中心區也可用作其他的「非濱海作業」，例如餐廳和辦公室，但須符合有關條件，確保與海上用途和諧共存。

波特蘭在濱海中心區和濱海港口發展區的核心區域進行規劃時，禁止任何可能會對未來海洋發展機會造成不利影響的活動，反映出社會重視保護濱海地區，保留將來用作港口活動的選擇。有趣的是，波特蘭發現濱海作業具有協同效果，能夠吸引其他濱海用途。未來計劃包括鼓勵更多市民前往及使用水岸地區，增加公園發展和建設海濱長廊。

整個綜合規劃過程的特色是有公眾熱烈的討論，而且安排了許多讓公眾發表意見的機會、委員會會議、聆訊和網上交流。不同的利益團體包括當地居民、業主和遠足愛好者。

第二篇

城市水岸發展的實施

水

岸復興項目屬於長期事務。水岸地區大多用途繁雜、聚集式微行業、基礎設施長年投資不足、環境污染嚴重，以及缺乏極度急需的公共交通，無可避免地使得複合的再生和重新定位項目起步艱難，而且實施期冗長。理想的實施方法需要水岸重建機構配合三方面的管理：政治、財政及城市設計。

政治

城市水岸發展項目起步需要金錢、土地、政治權力以及遠大的理想，而且還需要耐性：單是啓動期便可能需要十年之久，而水岸地區重大部分的重建可能需要另外十至十五年。由於公眾普遍關注政府處理複雜、長期發展項目的財政及管治能力，因此也需要與私營機構合作。

起步階段的主要目標是設立實施機構，以及制訂可行計劃，取得監管部門批准。為此，政府必須致力推動社會達成共識。這項工作的關鍵在於建立一個具有廣泛基礎的發展聯盟，其中包括主要的公營部門團體、私營機構傘子組織以及市民團體。同樣重要的，是政府也必須意識到，由於人事變動、經濟和物業市場週期隨時間而變化，水岸發展的實施機構應在起步階段初期便取得長遠實施所需的權力和獨立性，因為要在往後再取得此所需的權力甚難。

要使長遠能產生盈利的重建項目與政治分離，有數種可行的方法：

■ 水岸發展委員會

水岸發展委員會通常是最簡單的架構，有助初期計劃的討論。然而，倫敦的「港區碼頭聯合委員會」(Docklands Joint Committee)和多倫多的「水岸再生基金會」(Waterfront Regeneration Trust)等委員會在複雜的城市水岸地區重建中並未成功發揮作用，這是因為各方既得利益者都捍衛自己在水岸地區的擁有權及控制權，不甘讓步。這類委員會也許能夠協調一些規劃或基建項目，但是對市區重建項目而言，如果沒有土地擁有權及不能得到部分收益，則會寸步難行。

■ 特別的私營牟利發展公司

如果水岸項目規模較小，或者市政府的發展項目經驗不足，一般可利用特別的私營發展公司。當局通常會制定發展計劃，然後邀請私營公司提交建議書，分一至兩個階段進行。

■ 公私合營發展企業

這類合營企業用於包括多個基地的大型水岸項目通常效果較佳，在當地的發展業界欠缺資源，而公營部門在重建方面的經驗也不足的情況下聘用總發展商（例如位於倫敦的金絲雀碼頭 (Canary Wharf) 聘用了Olympia & York）。然而，發展商的步伐未必能符合政府的期望。

公私合營企業的結構因應不同項目會有很大的差異，公營部門可能只提供土地、基礎建設，也可能進行房地產合營企業等安排。

■ 半公營發展機構

半公營發展機構是實施水岸重建項目的有效方式。由於這種體制需要積極、廣泛的支持才能維持長期合作，因此政府必須從一開始就組成有廣泛基礎的非黨派委員會，確保發展公司不受政治因素影響。當局需要有全面的水岸規劃目標（特別是在起步期），具體內容應由一個大型規劃委員會制定，而該委員會須向一個有權力而且脈絡廣泛的董事會負責。

由於在計劃開始時，既得利益者的共識最強烈，因此起步期是政府確立主管機構的獨立性、行動自主性及融資結構的最佳時機。最關鍵的目標包括：(1) 土地的擁有權／控制權，(2) 一個有權力及獨立的董事會，(3) 精簡的發展審批程序，(4) 初期資金的撥用，及 (5) 免受限制性的政府人事和預算政策約束。

最有效的機制應由一個活躍的董事會和具有企業家風範的行政總監所領導的精英小組組成。他們經常會游說政府主要官員，這種策

略可有效化解運輸和規劃等技術部門早期的反對意見。如果公營機構人員精於企業運作和促成共識，將會有很大幫助。此外，充分瞭解當地的價值觀和部門審批程序也是一大優勢。

財務策略

水岸重建項目通常需要一段時間才能籌集到起步資金。起步初期，項目需要就併合土地、基地動遷、環境補救措施及新基礎設施支出大筆金額。這些成本令私營機構對大多數項目望而卻步，因為有關土地可能還需要作數年準備工夫，才可開始重建。

在紐約，白德利公園城市部門(Battery Park City Authority)透過發行長期債券為其基建計劃籌集資金，以長期融資工具應付長期資金需要。這種方式令機構既可減少對政府的資金依賴，又可建設優質的基礎設施。在波士頓、紐約、倫敦及多倫多等地，私人投資起步遲、建設慢，並受當地物業市場週期影響。水岸發展機構在透過基地周圍環境改善、小型發展項目及改變水岸地區形象等方式來證明自己信譽良好之前，實難簽訂大型交易。此外，這些項目還必須等待房地產市場週期出現一個有利時機，否則就會如金絲雀碼頭(Canary Wharf)一樣，承受破產的風險（見專題）。



倫敦的港區碼頭(Docklands)：倫敦的港區碼頭聯合委員會工作進展緩慢，使戴卓爾夫人帶領下的政府將這些土地劃為企業區，吸引Olympia & York對金絲雀碼頭(Canary Wharf)提出企業樞紐的建議。

對金絲雀碼頭的破產與復興

金絲雀碼頭(Canary Wharf) 在二〇〇四年的已完成或建設中的面積超過1,400萬平方呎（130萬平方米），現已成為倫敦港區碼頭(Docklands) 的商業中心區以及大倫敦區的第三大商廈樞紐。由於全球最大的商廈發展商Olympia & York於一九九二宣布破產，該項目在政治上引起不少爭議，並普遍被認為是規劃災難。導致金絲雀碼頭最初失敗的六個因素包括：倫敦物業市場衰退、來自倫敦市中心區的競爭、交通不便、缺乏英國租戶、複雜的財政，以及發展商過於自信。

到了一九九五年，隨著上述多項因素有所改善，該項目脫離破產窘境並成為倫敦辦公室市場的重要部分。前發展商Paul Reichmann集合一批投資者購回該項目，然後租出空置單位，並於一九九九年將公司上市。隨後，金絲雀碼頭有限公司將餘下的所有建築地段出租，到了二〇〇二年，這些地段陸續投入建設，成為近代房地產復蘇歷程一时无兩的佳話。

城市設計與實施規劃

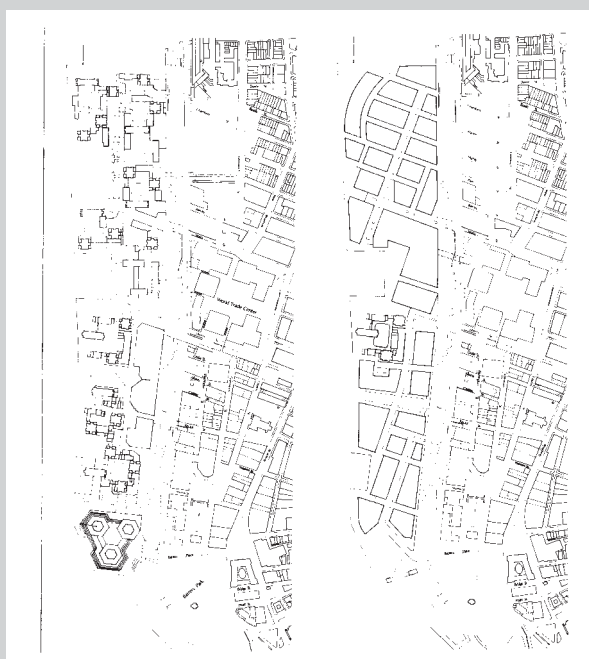
水岸重建計劃的城市設計方式，應在容許項目在未來數十年逐步落實推行。成功的長期實施計劃應具有下列特點：小區逐步發展；發展階段緊湊；基建簡單（可分期進行）；

靈活運用現有基建及建築；以及提供讓公眾享用的連續水岸空間。白德利公園城市 (Battery Park City) 發展計劃（見另稿）正好清楚地體現了這些特點。

白德利公園城市：適合實施的城市設計

城市規劃和設計不當足以延誤水岸重建項目的實施。例如，如果總綱計劃要求在初期投入巨額基建投資而不能靈活變通，則可令項目難以實施，比較一九六九年和一九七九年的白德利公園城市發展計劃（見附表），便可瞭解這一點。

兩份計劃均提出興建一萬四千個住宅單位和600萬平方呎（557,420平方米）的辦公室面積。一九六九年的計劃屬於超巨型結構，看起來像在曼哈頓水岸停泊一艘太空船。在建造上蓋部份之大型發展前，必須建成樓高七層、長一英哩（1.6公里）以上的運輸主軸。白德利公園城市當局無法負擔該主軸的建造費用，也沒有發展商願意在欠缺基礎設施的情況下動工。此外，市政府也不喜歡這項計劃，因為它阻擋了海景。結果十年間甚麼也沒建成。



相反，一九七九年的計劃以有限度擴展曼哈頓之城市網絡為基礎，建設街道、街區和公園，容許規模較小、數目更多的建築發展項目，以三十六個街區取代七項大型建設項目。除了使城市脈絡劃分更細緻（目前備受讚賞的一項素質），規模較小地段之開發也讓白德利公園城市當局可以招攬不同類型的發展商，而不限於能夠建造大型建設的少數公司。

與主軸建築相比，街道、街區和公園的建造及保養成本較低，而且較容易在傳統的建築法例下實施。開放式的規劃網也容許保留更多水岸景色，使項目與原來的市區融合，也減少了當地的政治壓力。

採用有系統的方法促成良好設計，才能達到最佳長遠成果，而不是只依靠個別機構內部建築師的主觀意願。

對大多數水岸重建機構及發展商而言，建造優質公共空間是雙贏的機會。在不少城市，水岸公園創造了可觀的公共利益，累積成政治資本。一流的街道、行人路和公園不單提高了當地配套設施的質素，帶動毗鄰地塊的價值，更顯示出發展機構對創造優質環境的重視。

在為期數十年的水岸重建過程中，單一的设计不能配合日後的每一次政治和經濟變化，因此水岸機構與當地政府在規劃項目時會出現意見分歧，前者希望保持靈活性，以對應不斷變化的情況，後者則希望首先保障公共利益。其中一個能同時達到兩個目標的方法，是逐步進行城市設計，既考慮到適用於場地建造的一般指引，又著重公共空間的質素。如此一來，在總體規劃中通過的整體框架內，發展機構可以重

新分配用途，同時政府也可以在一定程度上肯定公共用地的質素和範圍。

大規模的城市水岸再生計劃需要公營部門提供龐大的起步資金，而根據以往的經驗，這些計劃很少能為政府帶來正投資回報。政府不應期望由私營機構籌集水岸重建的起步資金，而必須預備投入政府稅收、資助收入或貸款於這些計劃上。

從公眾要求保存水岸空間，反映出此使用的價值。與其他類型的重建項目相比，完善的水岸公共空間相對比較便宜；由於它可供所有人享用，因此具有民生利益。

最後，重建荒廢水岸地區是顯示一個城市復蘇的重要象徵。也許財務資助、基礎設施以及一磚一瓦建成的設施可以用金錢衡量，但是水岸重建帶來的社會利益、水岸公園的景緻，以及悠閒的水岸長廊漫步又應如何衡量其價值？

第三篇

水岸發展的十大原則

城市水岸地區所帶來的精彩體驗的潛力，往往無可比擬。試問悉尼歌劇院、西班牙的畢爾包古根漢美術館和「倫敦眼」(London Eye) 摩天輪欠缺了其城市水體之對比，還會如此精彩嗎？

要利用城市水岸蘊藏的商機並成功進行新的發展，必須考慮下列十項原則：

1. 城市水岸改造是城市生命歷程中周而復始的現象，並通常受重大的經濟或文化轉變支配。

美國波士頓是明顯的例子。歷史上，波士頓的水岸地區經歷了數次重大改變。Quincy Market 的「市區重建」項目始於一八二〇年代，當時市內的船塢被填平，以提供土地興建初期的市場建築。到了十九世紀末，六百畝的「後灣」(Back Bay) 的填海項目成爲美國最知名的住宅區之一；而「波士頓開挖」(Boston Dig)則是波士頓人近年經歷的超大型重建項目。現在，波士頓再一次重新設計其中一個水岸地區。這個現稱「海港區」(Seaport District)面積達七百畝的地區，是在一個世紀前由大型堆填區形成。爲了平衡海港經濟的生存空間、維持港口與城市之間的和諧關係，同時考慮到交通擠塞、住宅貴族化及毗鄰南波士頓社區造成的長遠影響，該地區目前正在進行重新設計。其他考慮因素還包括：保護公共水岸空間和公眾使用水岸空間的權利；平衡規劃用途；公眾引導有權勢的業主採取行動的能力；以及會否抹煞了太多歷史。

2. 城市的特質在很大程度上取決於水岸地區，即使發生重大變化也不會損害這個地方的持久特質。

在變化時期把握這一特點，是成功規劃水岸地區的關鍵。



上海在一個多世紀間，從主要的商業港口城市轉型爲多功能的大都會，預期人口很快會達到二千萬。上海已躊躇滿志地實施一系列的計劃，打算將這個現代化的國際都會交點轉向至黃埔江，並淨化其主要支流蘇州河。同濟大學副校長鄭時齡指出，未來上海會建設許多高速公路，但是河流只有一條。正因爲目前上海（意爲「從上游到海」）的一切都在變遷，重新回歸河流是十分重要的決定，而且從文化角度而言更爲可靠。畢竟，正如鄭時齡教授所說：「水代表我們民族的德性與智慧。」

在迎接現代化和發展的同時，上海的規劃者相對地較少着眼於明確制定河岸發展的適當規模和用途，反而較着眼於堅守「一個城市對河流越是重視，就越能忠於自己的傳統」之信念。

3. 即使有週期性乃至急速的變化，水岸地區仍令周邊城市保存固有和無可改變的穩定性。

不常去新奧爾良、開羅、倫敦或香港的旅客，來到這些城市的水岸時，會感覺到熟悉，不論多年來這裏的建築如何不斷地改變。這種地理上的持久性（不論建築形式發生多少週期變化），正是城市水岸地區的珍貴特質。

4. 城市水岸地區之所以珍貴而富爭議性，在於它令人既希望保護，又希望再創造。

典型的問題包括：水岸地區或社會經濟應如何重新定位？水岸地區的再利用規劃應支持傳統沿海工業還是促進新式的經濟活動？城市應透過更新水岸地區尋找新市場和地位，還是保持當地的傳統特點？公眾投資應用於滿足現有居民的需要、吸引新人士加入，還是照顧遊客需要？是否應增加公眾使用機會或接入私營發展？重建項目應滿足商業拓展還是市民公共及消閒需要（特別是私營機構未能提供的需要）？城市應從水岸地區所吸引的大型現代化發展中牟利，還是應限制發展密度並擴大休閒空間？

要探討水岸地區新用途的城市，往往須在恢宏的期望與市場實況、傳統以及變革阻力之間取得平衡。在落實和繼續進行計劃之前，一般會有一段集體反思的時間。

5. 雖然水岸地區是天然的水陸分界線，但是不應把它當作一條細絲來規劃。

人們常常「水」、「陸」視為兩個相反的概念或兩者之間的邊緣。理論上，這個邊界薄如無物。然而，從城市建設的角度而言，卻剛好相反。阿姆斯特丹、悉尼和三藩市等城市水與陸之間緊密的交織，便證明了這一點。即使地理上的變化有限，水陸之間的交疊範圍越廣，城市就越能享受水體資源帶來的利益。

6. 水岸重建是可以產生長遠價值的長期努力。如果只為眼前利益危及水岸地區，則難以達到最理想的效果。

關於「細絲」的誘惑力，其中一個最深刻的觀察是由夏灣拿首都地區的規劃主管Mario Coyula在一個水岸會議上提出。由於迫切需要改善經濟（事實上是創造經濟），夏灣拿認為國際旅遊業是非常值得嘗試的渠道，並努力決定開放當地的程度與速度。Coyula建議：「不要以最好的地區開始。早期投資者總是想要最佳的地點，但卻不能提供最佳的項目。」許多城市透過接受次級的發展建議，或圍繞他們認為會提高商業房地產的地點設計整個重建計劃，作為快速開始水岸再生的方法。

目前發展趨勢的持久價值仍有待證明，而其中一個趨勢是在水岸地區引進大型項目，如體育館、會議中心及賭場。雖然這些大型項目能夠吸引大量公共資源，但是只能為鄰近地區帶來暫時生機；如果周邊的混合用途發展不足（這種情況相當常見），一旦體育賽事或音樂會結束，整個地區會頓時變得空洞。



香港會議展覽中心

7. 當使用率偏低或荒廢的城市水岸地區不僅成為旅遊景點，而且成為理想的居住地點時，便重現生機。

許多著名水岸城市的市長（例如悉尼市的前市長Frank Sartor）認為，雖然面臨提供更具盈利性的商業發展的壓力，但是維持「一個有生機的城市」仍十分重要。

溫哥華決意採取措施增加住宅；當地提出的「生活第一」口號顯示，居民與其他事物對該市同樣重要。溫哥華的規劃主管Larry Beasley將人煙稠密、交通擠塞、甚至高層住宅稱為「朋友」，認為它們創造了有生氣、混合用途的都市生活方式。事實上，住宅為所有其他事物帶來了需求——新服務、購物、娛樂、公共交通以及休憩用地。



8. 公眾越來越渴望享用水岸地區，通常這需要克服歷史性的實質、產權和心理上的障礙，並需要說服新投資者相信，讓公眾享有寶貴的水岸地區大有好處。

在安大略湖的加拿大沿岸，多倫多與其三十一個姊妹社區合作，進行目前規模最龐大的工作之一，填出一片供公眾使用的水濱地區。過去十年，一個名為水岸再生基金會(Waterfront Regeneration Trust)的組織提出一個殊不簡單的共同目標，就是建立一條連綿的行人徑。此舉已產生了百多個獨立的項目，合共建設超過215英哩（346公里）的公眾行人徑，並打算將這個長度倍增，連接安大略湖沿岸全部400英哩（644公里）的湖畔。在「再生」和「公眾享有權」這兩個目標推動下，林蔭小徑已連接了200個自然區、150個公園、長廊及沙灘、數十個碼頭，以及數百個歷史遺跡和文化機構。

9. 水岸發展的成功和魅力，繫於沿岸及相連土地用途之間的關係，以及水體及岸上環境的質素。

在底特律的歷史進程中，河流曾助她取得巨大利益，而且也遭到徹底破壞。河流變得不堪入目，污染嚴重，甚至由Olmsted設計達一千畝的 Belle Isle 島嶼公園，也由於缺乏保養及河岸環境欠佳而開始衰落，失去遊客的青睞。

隨著這河流被列為美國十四大遺產河流，政府開始集中恢復污染地區，減少河流及堤岸地區的污染物，以及重新種植土生樹木和草地，以幫助穩定河岸線。與多倫多一樣，底特律的長遠目標是沿河流建立一條綿延20英里（32公里）的公眾休憩地帶及林蔭道。

10. 水岸地區通常具有的獨特環境，強化此城市在區內及與其他競爭城市之競爭優勢。

美麗的地方能吸引遊人及投資。保持一個地方的美態，利用其獨特之處，是盡量減少現代發展令環境「普遍化」的一個方法。

阿姆斯特丹的運河、悉尼錯綜複雜的船塢碼頭、溫哥華近年興建的住宅區、以及香港海港兩旁密集的高樓大廈，都令遊客對這些地方即時留下深刻的印象。這些「明信片風景」的價值不容忽視。對於尋求進入更廣闊市場的城市及國家而言，全球化不僅代表機會，也代表著文化同化及失去地方身分的風險。如果以特別的城市化風格加強地方的地理特點，尤其是靠近水域的地方，不但有助在全球競爭，更可避免流於「普遍化」及平凡。

新興經濟的締造者越來越看重一個地方的生活方式來決定工作和生活的地點。多項統計知識型工作者選擇地區的調查一致顯示，除與工作有關的因素外，影響他們選擇一個城市而放棄另一個城市的其他重要因素，還包括該城市是否具有文化藝術、健康環境及自然條件、追求活躍生活方式的機會、強烈的「場域感」、多元社會背景、思想進步的人口等。換言之，令工作與休閒融於一個地區的各種因素，對他們十分重要。能夠享用水岸地區（不論作康樂活動或欣賞水岸景色），是一個國際都市的魅力所在。一個生機勃勃的水岸地區能夠吸引全球市場，並避免目前發展趨勢所造成「不外如是」的症狀。

西雅圖的「藍環」(Blue Ring)：區分與連繫鄰近水岸地區的目標及策略

規劃者越來越認同，創造多元化、混合用途的社區是進行長期水岸復興計劃的可靠方式。

西雅圖的經驗

無論在內容和過程方面，西雅圖都是一個顯示如何建立可區分及連繫鄰近水岸地區的目標及策略的正面教材。於二〇〇〇年，該市推出一項大型城市設計項目，目前仍在進行當中。回顧過往歷程，兩項主要的發現促成了現時採取的措施：

- ✦ 水岸地區是主要的社會資源，對「確定西雅圖市區的特點及身分」極為重要
- ✦ 市中心及水岸社區的規劃必須以整體連貫的框架連繫起來

百年目標：「藍環」The Blue Ring

西雅圖認為一個偉大的城市要有可供自由享用的公共領域，因此提出以開放用地策略，作為連繫社區與重要地點的工具。這個策略的核心就是水。它被視為開放用地、決定性的特徵、社會資產和公共領域的基本環節。雖然隨處可見，但是大部分水域不能從陸路到達，因此，「水域」便成為了三管齊下策略的基礎：

1. 改善可達性
2. 連接市中心各個社區
3. 加強水體在建立城市形象和場域感的角色

這個策略旨在實現公眾的信念，即城市應當與水體相連。透過定期更新的全面城市設計框架，逐步實現「藍環」(The Blue Ring) 此百年大計。

ULI North Asia Council Executive Committee

The Honorable Leung Chun-ying
ULI Trustee and ULI Asia Chairman
Member of the Executive Council of
Hong Kong, and Chairman
DTZ Debenham Tie Leung Limited

Ian Hawksworth
ULI Trustee and ULI North Asia Council Chairman
Executive Director
Hongkong Land Limited

Marilyn Taylor
ULI Chairman (Ex-Officio)
Partner
Skidmore, Owings & Merrill LLP

Richard M. Rosan
ULI President (Ex Officio)
President
ULI-the Urban Land Institute

Committee Members:

Michael I. Arnold
Managing Director
Arnco Limited

Timothy E. Bellman
Head of Strategy and Research Asia Pacific
ING Real Estate Investment Management (China) Limited

Geoffrey Booth
Managing Director, Asia and Latin America
ULI-the Urban Land Institute

Nicholas Brooke
Chairman
Professional Property Services Limited

Sean Chuan-Sheng Chiao
Managing Principal
EDAW Urban Design Limited

Silas Chiow
Director Greater China
Skidmore, Owings & Merrill Architectural
Consultants (Shanghai) Co., Ltd.

Raymond M. J. Chow
Executive Director
Hongkong Land Limited

Alison Cooke
Vice President
First American Title Insurance Corporation

David Edwards
National Director and Regional Investment Strategist
LaSalle Investment Management, Asia Pacific

David Faulkner
Director-Valuation and Advisory
Colliers International (Hong Kong) Ltd.,

Susan Goodfellow
Director of Development
EDAW Limited

Tyler E. Goodwin
Principal
Urban Land Capital

Morgan A. Laughlin
Managing Director
Head of DB Real Estate for Non-Japan Asia DB
Real Estate - Asia
Deutsche Bank, AG Hong Kong Branch

Fanny Lee
Kohn Pedersen Fox Associates PC

Craig Wallace
Principal
Managing Director, Investment Partnerships
Macquarie Global Property Advisors

ULI North Asia Coordinator:

Pamela Ku
Director
International Businesslink Limited
Unit 1, G/F,
The Center,
99 Queen's Road Central,
Kong Kong



ULI- the Urban Land Institute
1025 Thomas Jefferson Street, N.W.
Suite 500 West
Washington, D.C. 20007-5201
U.S.A.