

GO Planners 我是規劃師 2017 :

記一次跨世代攜手合作

城市交通規劃歷奇

學習內容及學員作品摘要

導師：祁永華 Dr W.W. Ki, haskww@hku.hk

鍾錦棠 Mr Tonny Chung, tonnychungkamtong@gmail.com

祁宇泫 Mr Yutin Ki, yutinki@gmail.com

學員：陳咚孝 Vincent, 何俊嶠 Adrian, 羅暉瑋 Issac, 梁正為 Edgar,

胡卓佳 Edmund, 麥仲言 Rico, 俞皓榮 Hugo, 譚鈞睿 Gerald

© 2017: 祁永華, 鍾錦棠, 祁宇泫

非賣品。歡迎參考，請標註出處：

祁永華, 鍾錦棠, 祁宇泫 (2017) · 《GO Planners 我是規劃師：記一次跨世代攜手合作城市交通規劃歷奇》· 香港大學教育學院 CAISE 發展創意施展才華暑期課程。

序言

“GO Planners 我是規劃師 2017”

【發展創意 | 施展才華】暑期課程2017 (小一至中六學生)

是香港大學教育學院 融合與特殊教育研究發展中心
2017 年度 <發展創意 | 施展才華> 暑期課程之一。

對象是對交通有興趣的高小和初中學生。
目的是以交通興趣促進學生的學習和成長，
培養的他們城市交通規劃的才華。



香港對交通有興趣的學生不少，但少有課程會以此興趣為起點，引導和培養他們學習和成長。
印製本冊子的目的，一方面是紀錄課程中的一些內容片段和學生作品，供參與者回味。
另一方面是拋磚引玉，希望更多機構或人士可以考慮舉辦類似的課程，培養有興趣的學生。

GO Planners 我是規劃師 2017

課程的目標

1. 參加者有機會就其關於交通的興趣、知識和創意想法進行交流。
2. 透過與其他愛好者及專業人士的互動，參加者能夠進一步證實、改進及拓展其關於城市交通規劃的興趣、知識和創意想法。
3. 參加者可以從交通界專業人士的經驗中學習：透過專業人士分享他們在實際工作中遇到的案例及難題，可以激發參加者更深入地思考與城市交通規劃有關的問題。
4. 參加者可以思考他們的興趣，對於他們未來的人生和職業發展有什麼關係。
5. 通過實地考察，讓參加者能夠進一步了解主要公共交通服務在實際操作層面的挑戰，並懂得城市交通規劃與其他相關學科知識的關聯。
6. 這個項目會鼓勵參加者去嘗試發現現實社會中有關交通的問題和可能的創新做法，並對有關議題進行信息收集、研究和交流。

課程導師

Dr. W.W.Ki (祁永華博士)：祁博士是香港大學教育學院名譽副教授。他在數學，電腦技術，通識教育，語言等多個學科範疇，就其中的學習，思考和德育發展方面的問題，有超過 30 年的教師培訓和研究經驗，涉及不同能力和特徵的學習者。

Mr. Tonny Chung (鍾錦棠先生)：鍾先生擁有超過 27 年的國際規劃經驗：規劃設計遍佈東南亞大城市，包括中國、越南、新加坡和澳洲等。他的專長是公共交通規劃（尤其是鐵路，巴士及行人通道規劃）。自九十年代，鍾先生已是跨國顧問公司 MVA（亦是全亞洲最大的交通規劃顧問公司）的交通規劃部門/商業/市場/社會研究部的創辦人及領導層之一。

Mr. Yutin Ki (祁宇汕先生)：祁先生曾於跨國顧問公司 MVA 參與交通規劃的工作，項目包括珠江三角洲及香港的大型基建項目及公共交通的前期規劃。數年前，他投身教育，當上了中學的地理及通識科教師，發展出專業教學技能，具備教授不同能力的學生的經驗，亦曾任升學及就業輔導主任及通識科副科主任。此外，去年更帶領高中學生參與香港運輸物流學會有關可持續發展的公開徵文比賽奪冠。

第一課 城市及交通規劃介紹

交通規劃和城市規劃關係密切，交通規劃為城市發展造就基礎。本課重點如下：

- 用例子說明甚麼是城市規劃，甚麼是交通規劃，以及它們的關係。
- 說明規劃的重要: 有規劃 VS 沒甚規劃，會帶來甚麼分別。
- 例子包括：倫敦，廣州，大灣區，屯門，香港 2030+。
- 城市和交通是需要規劃的，而做好這些規劃是需要更多人認識和參與。

1.1 例子一：倫敦的人口和衛生問題

每個城市都有其發展的故事。倫敦經歷過因沒有規劃而產生的嚴重社會問題，繼而作有規劃的發展以改善居民生活水平。這個經驗亦令學者開始鑽研城市規劃及交通規劃的學說。

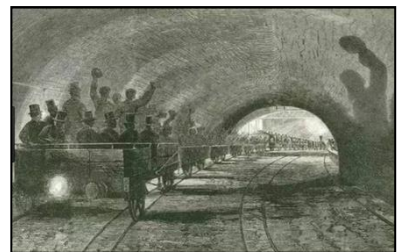


背景：倫敦地理位置，得天獨厚。因為運輸貨物很重要，而當時國際運輸方式主要是由海路運送，而倫敦正處於泰晤士河沿岸最近內陸而水深仍可容大船的位置，能方便原料和貨物運送英國內陸和其他歐洲地區。這優勢導致倫敦人口聚集，十六世紀已形成城市。

當時很多人湧入倫敦，其推因和拉因（push and pull factors）主要都是認為倫敦能為他們尋找到更好的工作機會，賺比農村更多的錢。這種流動亦是目前很多國家的城市所遇到的情況。

當時正值經濟發展，倫敦發展興盛。但是由於發展是沒有預先規劃的，發展到達某一個階段，便出現問題。倫敦人口急速上升，社區配套卻未能配合，導致居住環境變得越來越惡劣，例如排污系統未能應付日益增長的需求，衛生環境變得惡劣。結果發生了大瘟疫。

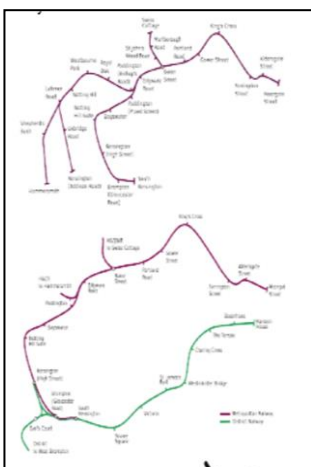
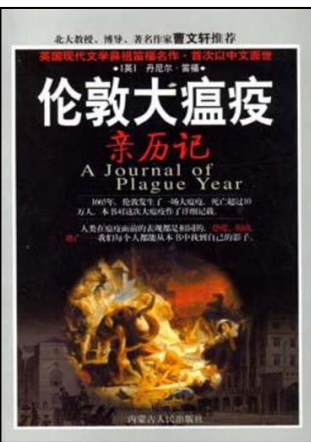
於是，當時政府便認真地思量如何有效長遠地規劃這城市的發展，從而避免工廠旁邊住人，改善生活質素。而後來鐵路更擔當了城市發展的重要角色。



鐵路的發展可以縮小距離，實際上使倫敦為中心的可用的城市空間擴大，更可以利用各個擴大地區條件上的相對優勢(comparative advantage)，作出工業，商業和住宅區的劃分。並規劃一些新型的住宅區（鎮）於市郊邊皮，有鐵路可以連接市民方便到中心區上下班。在數十年內，倫敦便發展了一系列的地鐵線，至今還在營運，是倫敦今天的主要地鐵幹線。



思考問題：試指出香港某個鐵路／高速公路發展項目，對香港城市發展和市民生活帶來了甚麼轉變？是否同時有正面和負面的影響？



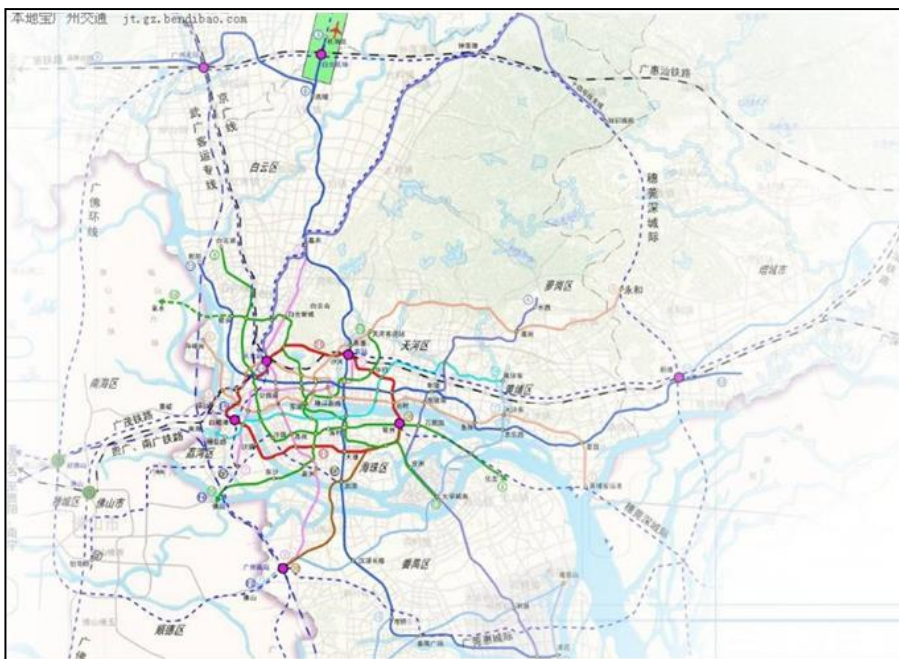
1.2 例子二：廣州的地鐵拓展

廣州的一些較為正式和參照外國經驗的交通及城市規劃始於九十年代。

你可能有察覺到，廣州市中心有一條「內環」高速公路，是九十年代建的，用意是建一條環市的高架路，減少市中心的交通擠塞。但是由於過往沒有規劃，沒有空間，高架路便緊貼著不少人的家門或窗前經過。

到之後，政府有了交通及城市規劃，便想到將「天河」及「珠江新城」一帶打造為廣州第二個 CBD（中心商業區）。因為以前的舊城區有很多限制，打造新的中心商業區則可作更全面的全新規劃。新區面積更大，能建造更高的樓房，修建更闊的道路之餘，舊城區亦得以保留，保育廣州悠久的歷史和文化。

2015-2040 广州地铁规划线路图



廣州和倫敦有共通之處，是有不少人從內省前來沿海的一線城市找工作機會，希望改善他們的生活，增加收入。人數之多，可以從每年廣州的春運情況得見，達數十萬人次。

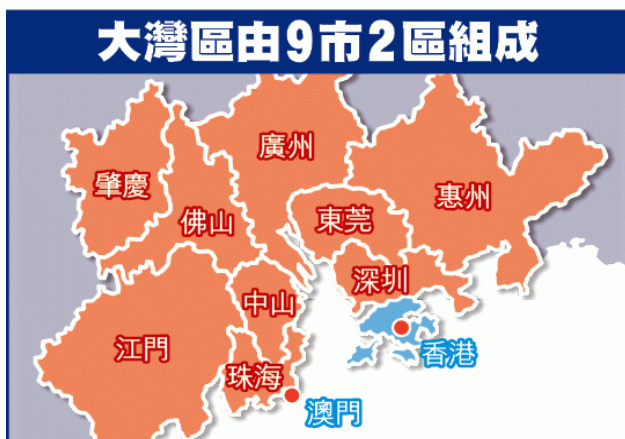
回過頭來看，自九十年代初預先規劃廣州第二個 CBD 的確很重要，不然，廣州也可能會遇到與倫敦類似的大問題。為何提早規劃這麼重要？因為建築需時，例如，一條地鐵線由規劃到開通可需五至十年，故此，需預計未來的需要。

在將近二千年時，七個區域，包括番禺、南沙、花都等，以前視為廣州以外的區域，一併由廣州市政府管理，目的是城市可以一整片地規劃。再者，同步規劃廣州地鐵，相信憑著地鐵的「空間壓縮」／「距離拉近」能力，廣州的版圖可以擴大而合一。白雲機場由市中心區搬至北面的花都，原址建白雲新城，有規劃的住宅區。

二千年代中期，廣州政府有意為地鐵作長遠規劃，提出口號為「東進、西聯、南拓、北優」去道出與廣州附近區域的發展規劃。另外，隨著高速公路、高鐵和城際輕軌鐵路等日趨成熟，人的流動性更為提高，珠江三角洲便需要一併規劃，就是近年所提的「大灣區」概念。

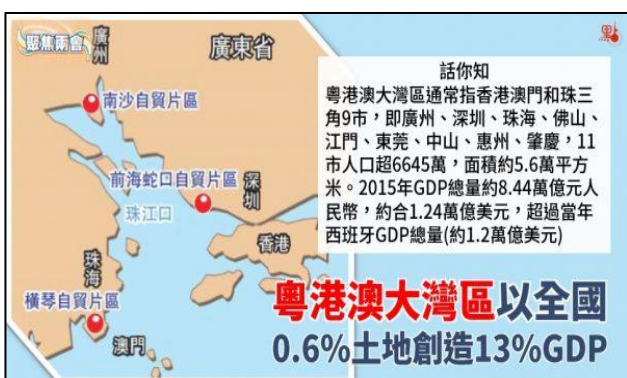
1.3 例子三：大灣區的分合策略

簡單來說，大灣區的概念是一個城市分工的概念（specialization）。因為經過以上時期的發展，珠江三角洲之間的城市已漸漸地，越來越緊密連繫，故此整個珠江三角洲及附近地區（稱之為「大灣區」）會一同規劃和分工。從國家層面，希望大灣區各地區分工合作，避免未必要的惡性競爭。



大灣區城市分工包括：

- 深圳——維持是中國南方的重要城市，支持整個國家的發展。（現時全國一系列大公司的總部均設於深圳：騰訊、阿里巴巴、恆大地產等）
- 廣州——維持廣東省省會的地位，既有歷史傳統文化，亦是處於省級領導的位置。
- 珠海——作為大灣區的休閒重要地區，沒有很多的工業，環境較佳，節奏亦較宜居。
- 其他地區——東莞、中山、順德等，亦會作出相應的分工配套。



要分工，彼此就需要緊密連繫（connectivity）。將來港珠澳大橋和深中通道的開通，亦會加強整個大灣區各城市之間的連繫，令分工得以更好落實。

1.4 有規劃 VS 沒有規劃：規劃的價值何在？

宏觀的規劃也好，微觀的規劃也好，都是很重要的。如沒有規劃，任由需求帶領發展，會出現「插針建樓」的現象，導致樓宇過度擠迫，空氣和光不能通透，人們沒有公共活動空間，而交通擠塞，衛生差，救援難的情況。

不預先規劃，將來進一步發展，亦會遇到更多限制。例如要預留空間，令鐵路可走進市中心。否則，好像元朗，鐵路站就只好放在邊緣位置。而污水系統，電力供應系統，亦要分期擴充發展，去迎合將來的需要。

1.5 可持續發展的規劃：世界各地不某而合的趨勢

1987年世界環境與發展委員會的報告《我們共同的未來》中提出：「可持續發展」(sustainable development)的基本定義是既能滿足我們現今的需求又不損害子孫後代能滿足他們的需求的發展模式。它包括三方面的考慮：

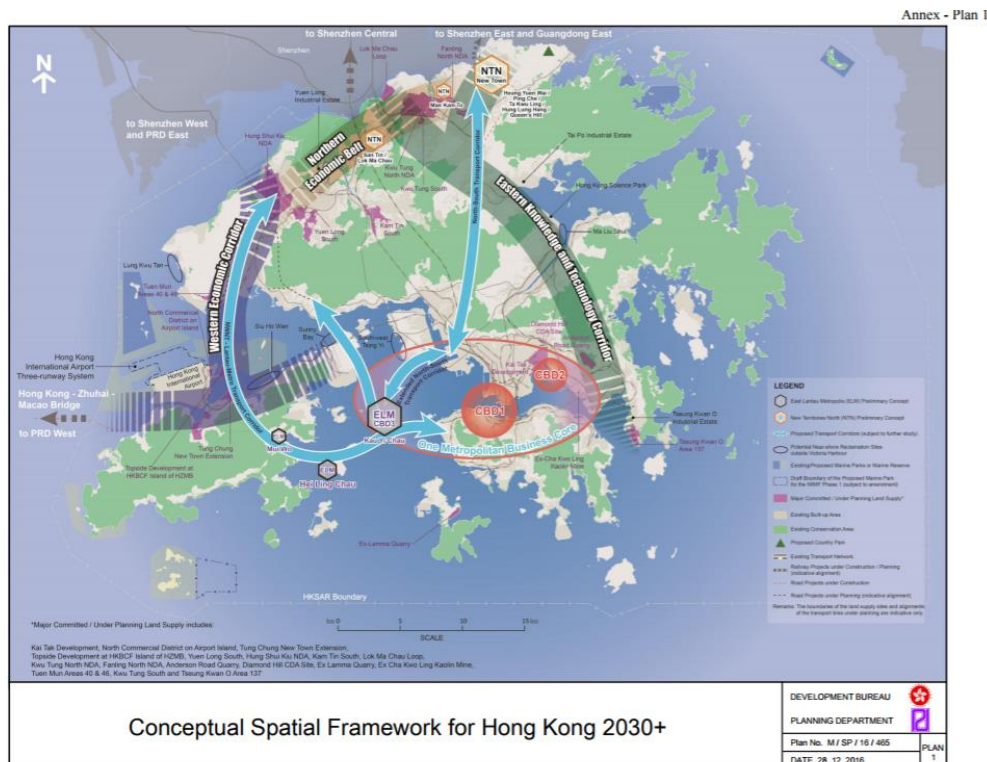
- 環境(environmental sustainability)：發展的同時，要重視保護環境，以免超出自然界的負擔。
- 經濟(economic sustainability)：考慮經濟發展和成本效益，從而採用最合理，有效率的生產方法。
- 社會(social sustainability)：要注意社會資源公平分配，以達致社會和諧，同時還重視文化傳承。

1.6 規劃需要留有餘地：以防始料不及的變化

上面提到要提早規劃，因為建築需時，一條地鐵線由規劃到開通可需五至十年，所以需要預先估計。但是我們參與規劃的經驗說明，預計和現實往往有落差。

屯門就是一個例子：屯門當初計劃是想像發展為一個自給自足的城市。市民從市區搬入屯門居住之外，工作亦會在屯門。故此屯門裡劃有不少的工廠區，亦發展輕鐵方便區內交通。可是，當屯門發展好的時候，工廠已經北移。再加上，當初沒有考慮到居民的已有工作種類和工作晉升機會等因素。事實說明，搬入屯門的居民，因為考慮到轉工的代價，大部份還需要繼續到市區上班。因此，屯門公路的流量，遠比當初規劃時高，塞車問題嚴重。有見及此，政府之後便決定修建西鐵線及大欖隧道解決問題。

1.7 香港的未來規劃：「2030+」



政府已推出一個「2030+」的計劃，公眾需要知道。

它有許多重要的內容，包括人工島，第二和三個 CBD，由於中環及灣仔商業區已達飽和狀態。

「2030+」的計劃在中環大會堂低座側長期設展覽廳。雖然公眾的焦點似乎較少留意這個規劃的資訊，但這規劃將影響很多人，以至整個香港的土地用途分佈。

較具爭議的是在香港

島與大嶼山之間建一個全新的人工島作第三個 CBD（見圖中大嶼和香港島之間較大的六角形）。有專業人士擔心此計劃造價非常昂貴，在海中心造島，除道路之外，連接電力供應系統，排污系統都是很大的技術工程，而且建造時亦會影響市民和自然環境。於是專業人士聯想到：可否引進其他城市的經驗，例如將碼頭土地（例如葵涌）改變用途？因為世界很多地方都面對工業轉移的趨勢，例如，倫敦末落的船塢區，今天便已轉化成新的高級商業區 Docklands。

1.8 結語

前車有甚麼可鑑呢？現存有甚麼問題要以規劃改善？一些將可能出現的規劃又會否埋藏了一些問題？怎樣才算是一個好的城市和交通規劃呢？課程中我們將介紹一些基本的概念，亦希望學員能提出富建設性的想法，互相交流。規劃不能全面解答或解決所有問題，但起碼可以預早帶出和正視社會和世界未來會面對的問題，儘量令建設和保育的每一步方向比較正確。

第二課 城市規劃和設計的概念及方法

本課引導學員思考城市規劃及城市設計中的一些基本概念。重點如下：

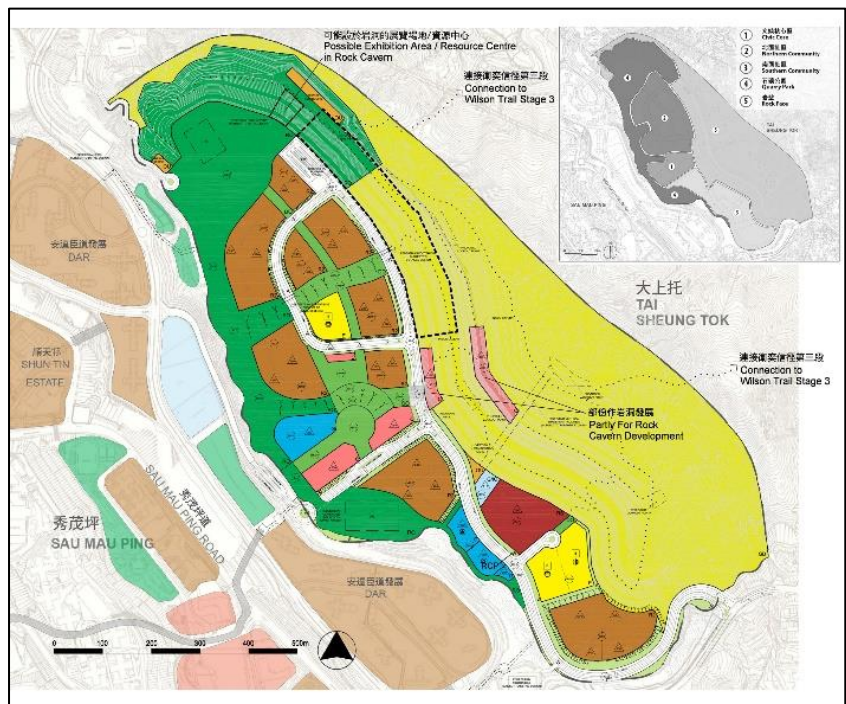
- 城市規劃著重訂定該區的發展方針，整體佈局和建設計劃，
- 而城市設計則著重設計各建築物，街道，公共空間或其他設施的具體形態。



思考問題：香港還有哪些規劃得好或者不好的例子？可以是整個區，也可以是一個市場。一個商場，一個屋村，一個公園也可以。它好或者不好的地方在那裡呢？

2.1 城市規劃方面，包括訂定：

- 土地用途劃分，作商業用途（辦公室及零售）、住宅用途、政府機構及社區用途、交通用途、空地用途等等
- 地積比率（或叫作容積率），即在一個指定分區內的總樓宇面積與地面面積之間的比率（如五倍即是說可建樓面面積為地面面積的五倍之多）
- 土地用途和交通量的關係。一般而言，交通量以商業用途的土地為冠，空地最低。所以商業用途地段的內部或附近可建設公共運輸車站或樞紐，以協助應付強勁人流所需。這解釋了為何商業中心區的內部及進出口，往往是交通最為擁擠的地方。

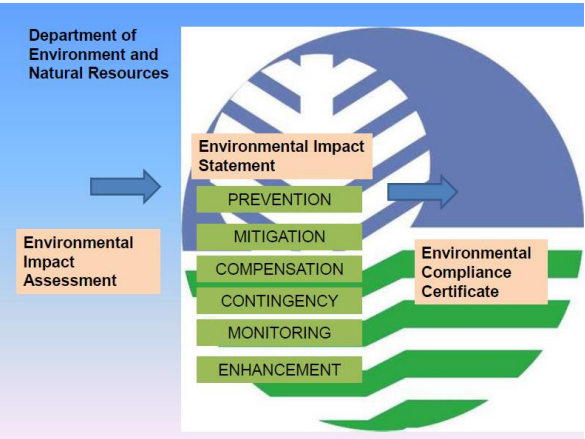
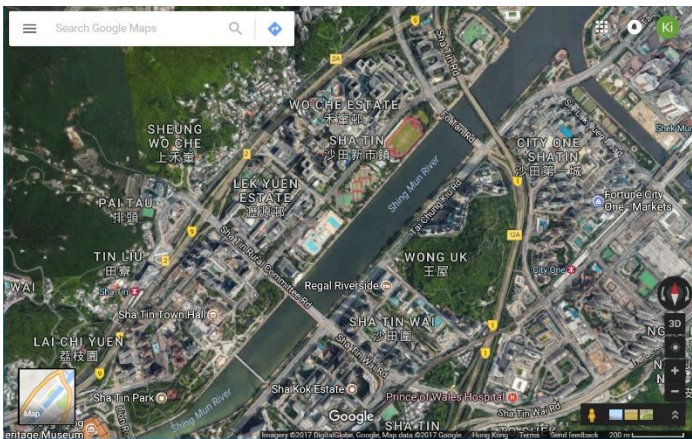




2.2 城市規劃要考慮的基本因素

城市規劃要考慮每個地段的各種環境狀況，其中包括：

- 物質環境，即是該地段的地理氣候及其他天然環境及條件；
- 社會環境，包括該區與其他各區尤其是住宅區之間的空間關係；
- 最後還有經濟環境，其中看重該區與其他各區的經濟及就業關係。



2.3 就城市設計方面，本課介紹了以下概念：

- 城市設計的組成部份包括了：建築物，公共空間，街道，交通，綠化帶及自然景觀等等
- 建築物的整體正確佈局必須加以協調，以保證透光、通風，以及人流車流交通暢順無阻
- 城市設計過程中非常注重公共空間方面。
- 公共空間可以說是公共生活的平台及舞台，每天每刻都上演着當地居民的起居生活，工作人士及訪客的大小事情，以及各式各樣人際關係的互動。
- 公共空間的形態，可算是千差萬別，其中包括地方闊大的公共廣場，以及位於各處的，細小而實用的休憩地方。
- 另外空地和景觀用地的佈局，應該有秩序、互連、互通，以保持整體有效使用，以避免各地段分區孤立地被使用，亦損失了發展大型綠化空間的機會。
- 優良的城市設計，可以提供不同地塊之間的協同效應。意思是不同地塊的功能，能夠各自發揮之外，還有互相支持的功能，令各方的功能同時提升，達致整體設計效果的增進及提昇。



- 空地和交通設施等的設計，背後都應該有服務範圍的概念，即考慮是要服務哪些人士，以便把相應的地段連繫起來，例如當區的居民會傾向多使用設於當地的康樂設施。
- 城市設計可以考慮分層的概念，如地下，地面，平台，走廊，高空等。

思考問題：下面是紐約的中心公園。城市規劃，令稠密的商業城市中，得以保有一塊讓城市呼吸的地方。但是，設計上您認為可以如何改善，令這地方更人性化，吸引更多人到公園體驗身心的鬆弛呢？



城市設計還有一些重要的考慮。包括它要給人們（本地人和外地來的人）一個怎樣的印象（Kevin Lynch: Image of the City），它要象徵甚麼精神。又包括這城市是否容易解讀（legible），以致遊客不易迷失。例如，好的建築物，街道，空間或景觀的設計，會幫人自然地保持清晰的方向感。



思考問題：以上圖畫是一些例子。它們是如果表現出城市的性格？建築上又如何令城市容易解讀？

思考問題：你亦可以想想：你會希望用甚麼設計來代表香港？也可以想想：香港有哪些地方容易或不容易解讀？

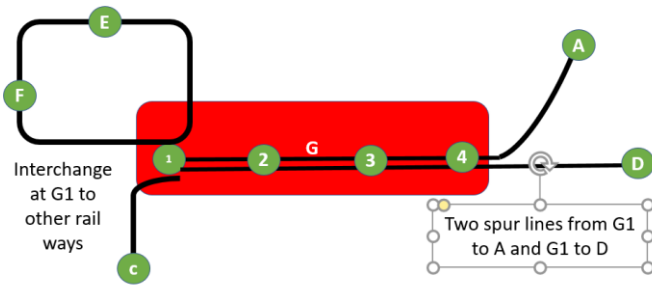


2.4 良好的城市設計的特徵

良好的城市設計，通常包含以下不同的特徵：

- 它能表現具體的性格特徵(Character)；
- 不同地方之間的結構能夠做到連綿不斷的效果(continuity)；
- 亦有建築物的包裹，劃分出感覺不同的空間(enclosure)；
- 還有優良的公共空間(quality public realm)；
- 進出各地段簡易明確，暢通無阻(ease of movement)；
- 整體地方可讀性十分高，能夠辨別方向，(legibility)；
- 地方亦設計得具有適應性，同一地方可適應不同活動模式(adaptability)；
- 設計還包含不同組件，以配合活動的多樣性(diversity)；
- 最後，還是最重要的，
- 就是這些設計最好能達致在經濟、社會、環境各方面的可持續性(sustainability)。

Hub and spoke 的概念亦可以延展。想像G變成一條主幹道，A，D，E，F 便可以之間便可以用 spur lines 和 interchange lines 連接。



在 interchange line 模式，乘客要轉上支線列車（到C，E，F）；而在 spur line 模式，乘客則不用轉車，原因是列車會事先標明是去哪個終點，如A抑或D，乘客選擇登上適當的列車。

spur line 模式是不同路線的列車，共用同一條主幹道，在時間編排和通訊控制系統的技術要求會較高。

（香港東鐵線北行，是一個 spur line 的例子。而東涌線和機場快線，亦是另一個 spur line 的例子。）

思考題：交通規劃，是否需要包括考慮安全和緊急事故的處理？

3.3 交通瓶頸



Weaving 車流交織

例子：堅拿道天橋南行的車流(由告士打道東行轉上天橋往香港仔隧道方向；以實線標示)與剛出海底隧道南行往天橋方向的車流(以虛線標示)，出現交織。交織位置大約在圖中圈出的地方。

思考題: 車流交織為何會導致塞車？車流交織導致塞車的問題可以有哪些不同的方法減低？

由快速流動區進入慢速流動區

例如：汽車由高速公路落橋進入一般道路

思考題：大量乘客由主要的地鐵站走出來，而地面上的行人路卻狹窄。這矛盾有甚麼方法處理？

大家可以參考灣仔行人天橋的特別設計。也可以考慮旺角和銅鑼灣地鐵站的情況。

3.4 交通規劃的專業計算方法

四步模型運算 (4-step model)

它是一種以數學運算方法模擬市民出行情況的軟件。

首先，要知道該城市的整體出行量。

然後，要知道出行量的分佈，即由那裡出發到那裡去的有多少出行量。

再者，要知道乘客選擇各種出行方法時所考慮的 **generalized cost**。

最後，推算有多少人會用每一種出行方法。

規劃時，可先以現時交通設施計算，確定推算結果與目前實況吻合。再看例如多加一條鐵路或公路，重新運算，會有多少人使用這新的設施，從而比較各交通線新舊用量，看看流量紓解了多少。又可以改變設定，重新運算，看看如果人口上升至多少，交通線的用量會否達至飽和等等。規劃師亦可以模擬不同的規劃方案所產生的效果。

課堂上，大家用「香港」、「九龍」及「新界」作為簡化版本，說明三區之間的出行量所指的是甚麼意思。

乘客的 Generalised Cost (廣義成本)

時間、價錢、舒適度等均是廣義成本的重要比較指標。

課堂上，大家以從落馬洲到小西灣為例，比較不同的乘車方法的廣義成本。

例如：就落馬洲去小西灣，大家再確定以下兩個方法的資料（票價、時間、舒適度）：

方法一(B1 到元朗; 968 到銅鑼灣；然後 8p)

方法二(東鐵到紅磡；然後 118)

然後大家把再將時間和舒適度都折算為金額，加到票價上去。

廣義成本低的方法自然會吸引較多的乘客。

路線的 Cost effectiveness (成本效益)

公共交通經營，一般來說都要「拉上補下」，換言之，就是夾雜著賺錢的和虧損的路線，要以賺錢的補貼虧損的，這情況經常出現。找尋成本效益最佳的方案，對營運者非常重要。

其中一種方法，是紀錄和分析沿線各站乘客上車落車的數目，有助決定公共汽車線的設計，亦有助決定鐵路主線，支線和 **spur line** 的關係和如何互相配合。

3.5 市民的價值觀

很多城市均有以不同的形式補貼交通，這與該等城市市民的價值觀有關，比如，某城市的海島和海灣很漂亮，可視為該城市的重要資產。那政府可能補貼船隻的營運以提高市民的生活素質。這是一種價值觀。又例如海港對香港人亦有其特殊價值。又或者另一些城市很想推動環保，於是投放資源在自行車，令市民更健康，減低社會醫療成本等。這些都和城市的核心價值有關。

思考題：提到交通可以改變空間，例如把原本相距很遠的地方拉近。於是，有人建議應建設快速方便的公共交通途徑，例如設有更直接的鐵路連接，讓在市區密集環境下工作的人，可以快速到達郊外開闊的地區，得到平衡身心的生活。你是否認同？

思考題：當考慮規劃的成本效益時，社會成本的效益又怎樣計算？現時收費道路（例如：隧道）的收費怎才算是合理呢？為甚麼？電子道路收費一旦實施，得益是否應用以改善整體交通？這些也和市民的價值觀有關。

3.6 新的交通模式

- 新的交通模式包括智能化交通系統（intelligent transport system），是利用資訊科技，衛星定位等技術，向使用者和管理者提供資訊，更有效提升使用交通系統的效率。
- 它亦包括無人駕駛交通工具，包括在馬路上行走的 Google Car，在自己專用通道上行走的個人化交通工具 PRT(Personal Rapid Transit)，在碼頭和物流處理區自動行走的的板車和機械人等。
- 大家可以留意這種發展趨勢，思考對社會的 Sustainable development 有甚麼影響？利弊在那裡？

3.7 鐵路發展和持份者

學員們留意到鐵路發展對不同持份者有不同的影響。鐵路發展影響物業的價格。地鐵到西環，物業價格上升，有的人受惠，但亦有人生活更難。

亦有學員認為，有目的地建更多的鐵路，使更多地方變成交通方便，加上鐵路站上可蓋物業，能建居所的地方供應會增加，這時候物業的價格或者可能有下調的空間。

有學員亦留意到交通發展了，亦帶來更多不同類型的道路及設施使用者。例如，本區居民和遊客，會處身同一城市，他們的活動和交通需求有不同，但亦有重疊，如果預早規劃得宜，應可以各適其式，避免矛盾。

3.8 香港的綜合交通研究

香港政府曾就香港全面交通發展，約每十年一次，聘請顧問公司，進行綜合交通研究(Comprehensive Transport Study)。

1976 完成的 CTS 1 – 結果導致興建大量新道路，配合新市鎮發展。例子有東隧，東區走廊，城隧，觀塘繞道。1989 完成的 CTS 2 – 結果提出以鐵路為骨幹的政策（“rail as a backbone” policy），許多新的鐵路由 2001 開始動工。例子有 MTR 將軍澳線，西鐵線。1999 完成的 CTS 3 – 研究的新焦點是預測跨境交通運輸需求，亦提出建設穿山鐵路快線，讓新界居民由錦田或大埔坐火車到紅磡。

交通運輸業界現時希望政府可以進行 CTS 4，並有意見期待政府考慮行人通道，自行車道，及水上交通發展。大家可以留意發展。

3.9 結語

交通規劃和設計，以及城市規劃和設計，同樣博大精深，有人憑畢生之力，亦未能盡掌其奧妙，因所涉科目橫跨科學，數學，工程，社會科學，文學和藝術。望各位同學加倍努力。

第四及五課 土地及交通聯合規劃實習工作坊

在學習了概念和原理之後，本課學員們便開始實習。導師先介紹聯合或融合交通及土地規劃的概念，並選了東南九龍發展區（SEKD）作為主題，與學員實地考察，分析該區特徵，然後鼓勵學生創作自己的規劃。

4.1 TOD (transit oriented development 交通導向發展模式)

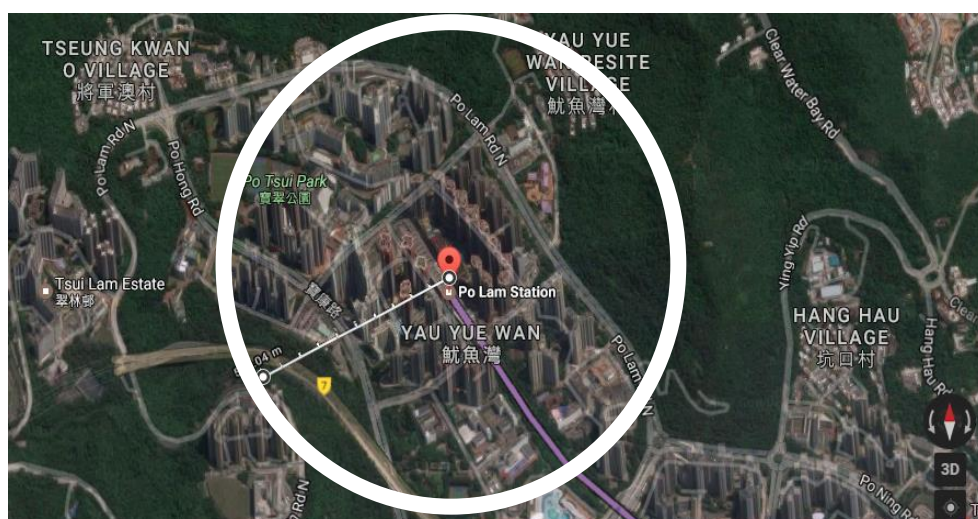
將軍澳是 Transit Oriented Development 的例子。將軍澳之所以吸引了很多人搬去入住，是因為有地鐵，尤如港島的延伸。另外，為甚麼將軍澳的地鐵站會這樣方便，是因為有規劃，當初一早便預留了用地讓鐵路興建車站和路軌，所以今天的將軍澳線車站可以建於將軍澳的核心區。論 Transit Oriented Development，另外一個例子就是東涌。一般是先有城市規劃，後有交通配套，或兩者共同發生。但東涌，是因為機場核心計劃而附帶的發展區。反正都要建機場鐵路，不如也用來開發東涌新市鎮。



4.2 我們期望學員能夠了解以下概念：

- TOD 與分散建築之間的選擇，十分影響到建設公共交通系統的可行性：
- 如能把建築集中起來，就可以有效集中客流，以公交系統提供服務。
- 反之，如分散建築，則打散客流，有利私家車，而不利公交客運。
- TOD 有一個獨特的服務範圍，一般是車站為中心的 300 至 800 米內，典型地鐵站可考慮 500 米服務半徑。
- 交通及土地一併設計，就能避免有人有車搭，或者有車有人搭的問題，為交通及土地提供了最有利的配搭及協調。

4.3 TOD 城鎮規劃的特點

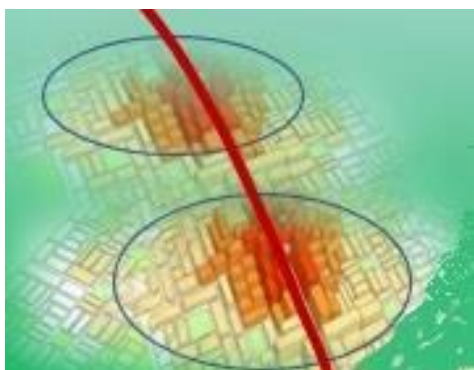


思考問題：以寶琳站為例。建築物主要在哪裡？市鎮內街路分佈如何？近站的街路和離站稍遠的街路闊度有甚麼不同？

在 500 米的外圍，道路的功能又有甚麼不同？

交通和生活設施的規劃設計，如何能方便本區的和外來的人士？

4.4 TOD 城鎮之間的綠化帶



假設沿著鐵路線有多個站，每站各自劃出 500 米為半徑的圓形服務區，作 TOD 城鎮規劃。這些圓形的服務區便好像一串珠鏈，每粒珠的位置樓房會較多，而珠與珠之間便正好作為綠化帶，讓整體環境上出現建築物疏密的變化，呈現出美感的節奏。

思考問題：為甚麼典型地鐵站可考慮 500 米服務半徑？如果以同一道理，典型巴士站的服務半徑大概是多少？

思考問題：站上蓋和附近的建築用途的規劃，對不同階層市民可以帶來甚麼不同的的影響？

5.1 東南九龍發展區（SEKD）工作坊



啟德與其他地區未來的連繫

擬建的沙田至中環線（沙中線）進一步把鐵路服務伸延，經啟德至其他區域，配合更多的交匯點，乘客更可享受四通八達的服務，穿越每一角落。

擬建的六號幹線由中九龍幹線、T2 主幹路和將軍澳 - 藍田隧道組成，經啟德連接西九龍與東九龍，並提供一條往來九龍與將軍澳地區的東向西捷徑。

The Future Link with other Areas

Fast, reliable and convenient, the proposed Shatin-to-Central Link will extend railway services via Kai Tak to areas yet to be served. With more interchange points, passengers will be given greater access to every corner of the territory.

Comprising the Central Kowloon Route, Trunk Road T2 and Tseung Kwan O - Lam Tin Tunnel, Route 6 will provide via Kai Tak a convenient direct route linking West and East Kowloon as well as an east-west express link between Kowloon and Tseung Kwan O areas.



本課程選擇了東南九龍發展區作為工作坊的主題。它被選中成為本課程的工作坊對象，主要原因如下：

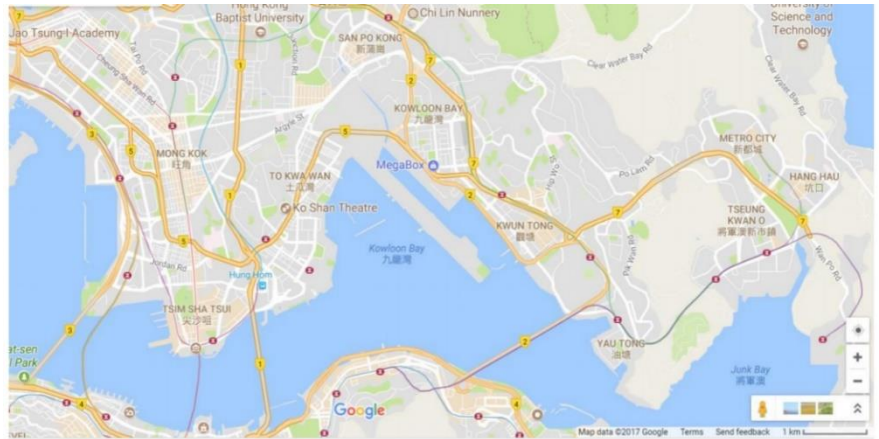
- 東南九龍是目前香港僅存的市區超大空置地段之一，
- 東南九龍被香港政府選為第二 CBD（central business district 中心商業區）
- 香港的第一 CBD 區是以中環為首，輔以西九、上環、金鐘
- 東南九龍有鐵路服務到達，將輔以中運量系統
- 東南九龍有大量商業用地
- 東南九龍需要高水平的城市及交通設計
- 東南九龍需要提供大量的優質綠化景觀
- 東南九龍需要處理好 CBD2 的內部與周邊環境，如土瓜灣、九龍灣及觀塘之間的土地、空間、社區及連貫性及互動性的關係

5.2 實地考察 (photos are skipped)

5.3 SEKD 工作坊前說明一些規劃的原則

東九龍發展區形狀比較特別，上面好像雞腿，下面好像音叉，要小心劃，否則劃出來的實際上行不通。

1. 先要有一個宏觀的交通骨架 (transport framework)，然後加上肉 (building, public space)，而骨架又要配合要放的肉。
2. 要記得城市設計五大要素：建築，公共空間，街道，交通，景觀。（地標呢？它可是由這五個元素之一甚至全部造成。可讀性等也是這樣。）



3. 建築物有分工：工業，商業，商場，住宅等，而東九龍發展區主要是商業，在 2030 規劃中，是中環以外第二個商業中心。而跑道西北方面這塊也可以是住宅。
4. 要有公共空間，如公園，廣場，可避免建築物過度密集，讓人有機會感受開闊，而且建築物之間，空間要連成直線，讓風和光可以穿透。
5. 要有道路，讓人和車到達和進入建築物，否則建築物就起不了作用，要預計人車會如何走動，多人多車的要闊要開揚。
6. 而景觀方面，要考慮有那些已有的要在發展中保護下來，或進一步利用。
7. 而規劃那裡將放置鐵路車站很重要。巴士站就比較靈活。將軍澳寶林站可以處於區的中心是因為預留了位置。而屯門元朗鐵路（西鐵）車站處於區的邊緣，是因為原來沒有打算。建築物，建築物的地基，都會妨礙地鐵的工程，所以很多地下鐵路是建在道路下面的，但工程期間會嚴重影響道路的使用。
8. 有一個概念叫 Transit Oriented Development, 即以捷運導向的發展。那裡將放置鐵路車站，會影響樓價，建築密度。人走路大概是 500 米，而車站月台一般是 200 米長。車站 500 米是它的幅蓋範圍，會有高建築密度，因而街道的密度和主要街道的闊（見寶林 200 米和 500 米圖）而外圍的路較疏，主要是 bypass，繞過本區，不致影響本區內人車交通。
9. 而一連串鐵路站各自 500 米的圓圈，就像珠鏈。珠與珠之間一般是貼著，中間的圈外的空間便用作綠化空間。彌敦道，站較近，珠的重疊多，而新界則不同。城市設計要講求空間節奏，有緊有鬆，不是愈緊密就愈好，要刻意預留空間。
10. （可不可以用 junction 鐵路，駁到區的中心？例如英國 Clapham Junction Railway Station 一邊接 national rail, 而另一邊入到 Wandsworth 市中心）可以的，鐵路有不同的層次，例如 3 公里一個站，車速可以較快，是一個級，而另一級是 1 公里一個站，車速可以較慢，兩者有中轉站。星加坡東

北線亦是例子。一條鐵路，中間有些 8 字形的輕鐵線和它連接。

11. 另外一提，和 junction 不同的還有 spur 的模式，後者乘客不用轉車，例如寶林和康城，瀝湖和落馬州。大嶼山鐵路，機場快線並未盡用，如是亦用作東涌線不同支線中段共用主通道。廣州 13 號線，將來兩頭都有兩個分支，形成四條路線。
12. spur 的模式條件是，規劃上要估計分支的客量，以及中段上落客量，而運作上亦要求精確劃分時間窗口，以及可靠的通訊系統，讓不同支線列車通過，如果涉及互相繞過(weaving)就更複雜。一般來說，單一路線，運作較簡單，有利高速高容量高可靠度，但亦要考慮地理分佈不平衡和乘客的方便，採用一些較複雜的方案。
13. 我們考察發現，海濱長廊的綠化亦沒有很好地與鄰近地區有連繫和滲透。從 Megabox 一邊看水的另一邊，好像近，但實際要走一個大彎，幾公里，很隔絕。郵輪碼頭漂亮，但設施使用率很低。從港口水面向陸地的看，亦發現兩個水位（在跑道起始位置兩旁的）都深入在兩個角落，離海中心很遠，很隔絕。
14. 要從交通和土地使用方面作整體規劃，就要看看本區土地用途和它週圍已有的地區：土瓜灣，九龍城，是比較舊的住宅和公共空間；九龍灣，有偏舊近新的工業區，亦有商業區；官塘亦是和九龍灣差不多。
15. 亦要看看與香港其他地區有關的交通已有的設施：啟德隧道主要是為西九龍提供來往東九龍的通道，而鐵路則方便將軍澳居民去油尖旺和過海。要考慮其他區的交通繼續會經過這區，也要考慮那裡是主幹，迴旋處，交通燈。不過這太繁複了，可以先考慮本區的交通需要。
16. 考慮本區的交通需要，包括如何盡用已有的兩個沙中線站（土瓜灣，啟德）連到紅磡和金鐘。本區要成為本港第二商業中心，一定要很快直達中環，軌道要直達建築物。體育賽事觀眾亦要同時用兩個沙中線站散去。跑道亦比較長，目前以 500 米考慮照，雞腿中段和尾段，兩個沙中線站其實照顧不到。而亦要考慮往東面的人士，可否更直接去到官塘或港島東，而不用繞大圈。
17. 至於用甚麼交通工具，目前要求是 environmental friendly，不一定是空中單軌，因為它貴，而有事故難疏散乘客和調車，交叉和轉向時亦會慢。也有可能是地下，或其他環保交通工具，總的是不排廢氣，大家可以發揮創意。
18. 做這規劃，大家要決定三方面的策略：transport strategy, land use strategy, open space and landscape strategy，而最後要加在一起，配相配合。
19. land use strategy 方面今次主要是商業（包括辦公室，酒店，商場）要給一些適合的交通方便的地方。亦會撥一些作私樓公樓。大家想那些地方適合，先大緻用圓圈畫出，商業油紅色，住宅油黃色，之後才加入街道。
20. Transport strategy 方面，想想這裡的人可能要去其他甚麼地方和甚樣去。而鐵路亦會分層，第一層是每小時 8 萬人，時速 40 公里；而第二層 environmental friendly vehicle 每小時 3 至 4 萬人，時速 20 公里，較慢，但準時和密。要預計可接受的等候時間。先決定鐵路，巴士配合。可以有相同地點，地下是鐵路站，地面是巴士站，方便接駁。也可以考慮各自有不同的集客區，針對不同的交通需求。
21. Open space and landscape strategy 方面，要用綠色畫出公共空間，人們可以走 5-10 分鐘到達開闊的公共空間，最好有連貫性，可以把人帶到更廣闊的公園。

第六課 SEKD 工作坊學員作品分享

工作坊的作品表明，我們有一群質素很高的學生。他們的分析和綜合能力水平遠遠超出了導師的預期。分享還表明，學生的思維風格和願景是有不同的。我們強調這裡沒有競爭，沒有模範的答案，良好的規劃需要不同的思維風格，要求學生開放，了解他人的想法，這個過程非常愉快。以下介紹：

- 學員作品
- 作品整體評論
- 導師示範作品

6.1 陳咚孝 Vincent (升小學六年級)

今次我設計這個 SEKD 的發展區五樣俱全，四通八達的交通，商業住宅一同并茂，又不失休閒的公園，最為特別的是，我有環保發電廠！

首先就讓我介紹休閒設施！整個啟德當然有一個市肺去清新一下——就是啟德公園這個巨型市肺。它位於太子道東以南，連接九龍寨城公園。還有，整個九龍東沒有海灘，所以我特意在啟德河盡頭設計一個人工海灘——啟德海灘。我還會把整條啟德河上游優化，就是將整個新蒲崗工業區往內地北移。

關於交通，先說說海上交通。我設計有多條街渡，分別來往東龍島、九龍灣、西灣河、官塘及中環。陸上交通，就包括啟北隧道來往北角、中九龍走廊來往何文田，啟順隧道來往安泰、順利及秀茂坪、藍田隧道來往將軍澳。空上交通就包括雙程輕鐵來往啟德站、土瓜灣站、九龍灣站及官塘站。

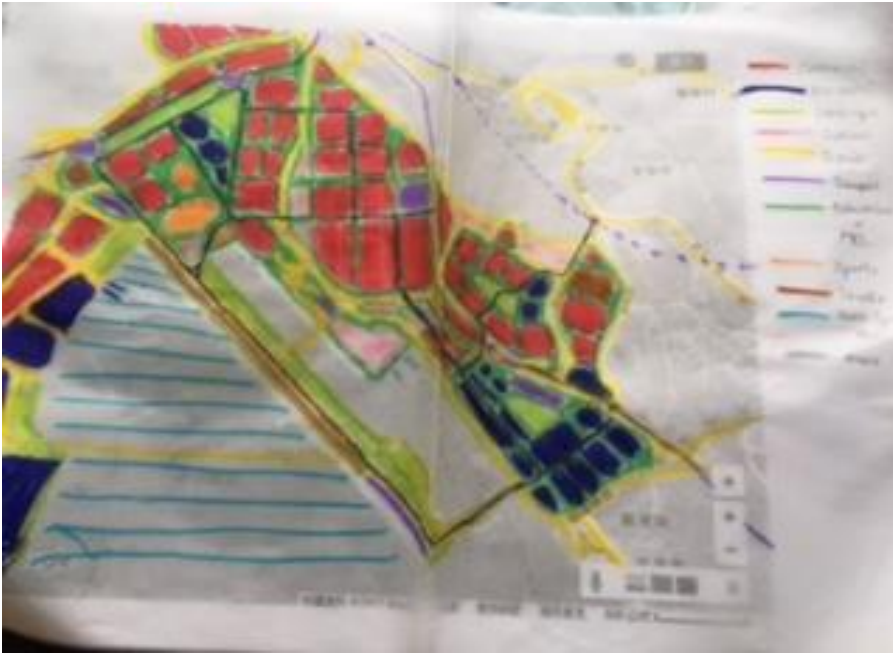
啟德發展區當然不少得商業大廈，所以我將新蒲崗、土瓜灣、官塘的工業大廈續步清拆，改為商業用地。當然，我也會把一些用地興建物業。

最後，這個發展區當然不少得創新區域，所以我特此設計了兩個環保發電站--太陽能及風力發電站。特別的是，在風力發電廠前的商廈就像宏利中心一樣，有一個「山洞」！

6.2 麥仲言 Rico (升中學三年級)

For my design, I would like to have a broad range of features to implement into the SEKD planning. The red area would be the commercial districts, containing offices of finance, logistics, media, science and technology. Residential buildings will be located in the blue area, including local shops and community centers. The pink area are the cultural buildings, where the big one at the center will be a museum, others will contain cultural, music and creative industries which have now been packed in the current old industrial buildings.





The brown area will be buildings for tourism, like hotels. The orange area will be sports stadiums, providing equipments for residents and sportsman. The light green places will be open areas like promenades and green parks.

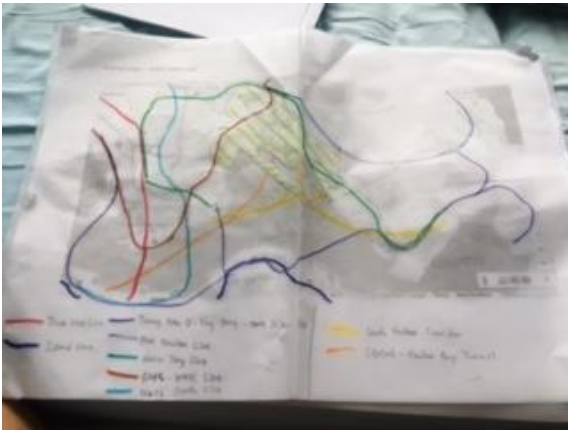
The overall transport transitions would be humongous and connective towards the railways and express roads linking to the outside, because of the large demand by the population in the future.

Firstly, there would be a single-railway linkage for the whole the development of the area. The railway would be linking towards six railway stations and the Kai Tuk Tourism District, as there are no centralized MTR stations. Tourists and businessmen shall use different stations to head towards other places of Hong Kong from SEKD, and alternatively scattering out the passengers for the SEKD.

Secondly, I would suggest to adopt the Personal Rapid Transit (PRT) for the Kowloon Bay Commercial District and Kwun Tong Residential Buildings. It is an innovative and freshly introduced transport in the modern times, which uses numerous carriages, each of 4 to 6-people capacity to take passengers wherever they need to go in the system. Up to the standards and technology level we have currently, it can move without tracks and drivers control and called with the apps like Uber, picking up and dropping off passengers with their selection of locations. This is simply what Hong Kong shall be adopting for the future own goods and attracting the people for coming to trade or travel here. As it would be requiring much more space and the current roads would have been bustling and limited with space, I have planned to rebuild the roads and rearrange them into pedestrian zones, providing a spacious place for the PRT and pedestrians.

Thirdly, as I have mentioned above, the roads would be completely destroyed into wide pedestrian zones, then where would the vehicles go? In my opinion, the current roads are still not tightened for the large demand of vehicles traffic, and traffic jams frequently appearing, and also, according to a study more people would rather take the public transport than the MTR, so I would rather build a major underground transportation transit under the SEKD, which would have a larger space for the vehicles to enter the district. It may have given opportunities to implement more buses routes or minibuses stations for future development, and also building more main routes whenever the Kwun Tong detour is over the capacity. But of course, the Kai Tak Cruise Terminal would still be existing, as there would be a new transport route nearby.

Fourthly, I would like to have the new T11, South Kowloon Route. It would be connecting to the Whampoa and Hung Hum to the Kai Tak and Kwun Tong, extending to the Tsuen Kwan O and nearby places, as I wanted to let the employees in the Commercial District to live nearby to have less conjunctions in the Kwun Tong Detour. It would also connect the SEKD to the harbor tunnels so that the people would be flexible enough to go to Hong Kong Island.

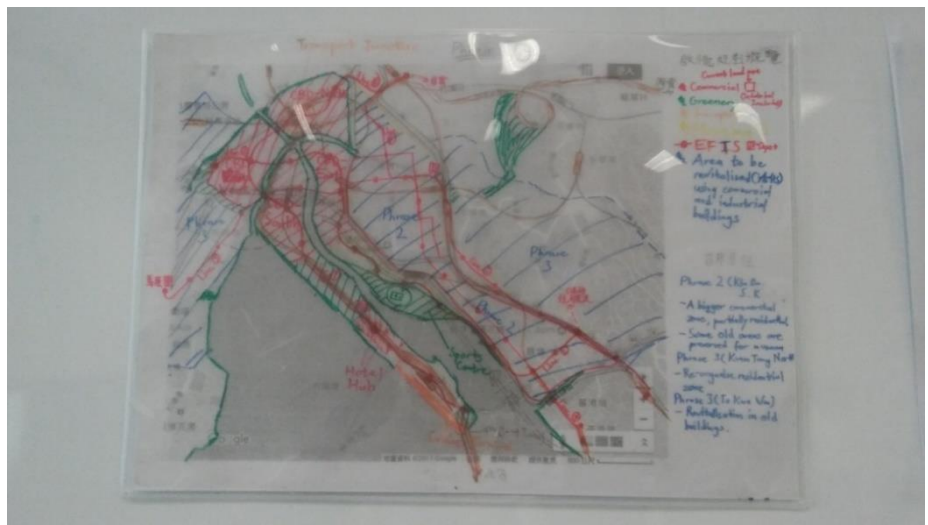


Fifthly, a new railway line will be needed for the SEKD from the Diamond Hill to the Science Park, as the IT companies and enterprises shall locate their properties at SEKD, but they would need to have the technical techniques and it would be rather difficult to go to Science Park fast enough, connecting the two locations would be need for the technology development in Hong Kong. So, this is my transport planning in my SEKD.

6.3 胡卓佳 Edmund (升中學二年級)

設計重心

- 啟德將作為 CBD2，它究竟有甚麼角色呢？我認為它應揉合新科技(包括先進的水質管理)、改善工作環境、亦同時保育區內文物。
- 基於啟德河成為明渠前，歷史上曾經是一條河，整區的設計將



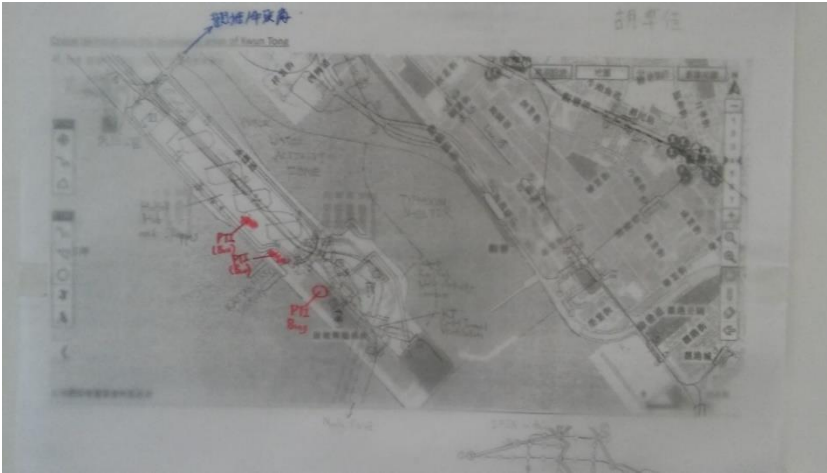
以河為主題，連接並活化鄰近渠道，從而逐步改善周圍社區生活環境。河道除了能降低市區溫度，亦能添加水上活動的空間。

佈局



- 北面商業區被河道和公園等分成四區(東、南、西、北)，各區有地鐵和小型捷運系統連接(是單軌抑或電車，須待觀察。)。建築物採用下層商場、上層寫字樓結構，增加商業機會。
- 中段設置運動和康樂設施，建造城市綠肺；南面借用海景建酒店，下有商場和地鐵，並預留空間給第四條過海隧道。

交通



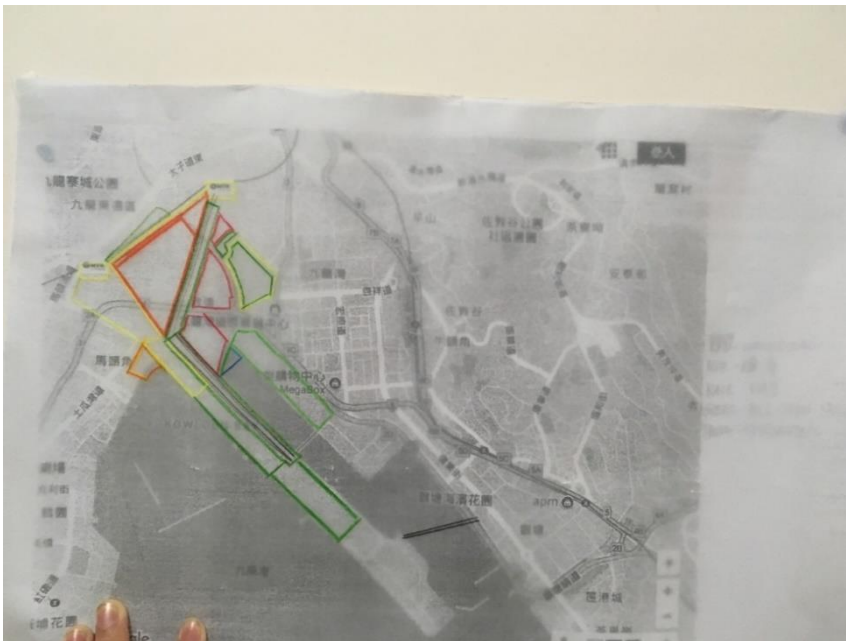
- 地鐵、小型捷運、巴士等貫穿啟德，以啟德站為 junction/hub，接駁外部交通。啟德道貫通發展區，而啟德繞道將成為前往西貢和北角的大型公路。

6.4 俞皓榮 Hugo (升中學三年級)

Goals

The main aim of my design is that I hope the Kai Tak area can become a new town, like Tsuen Wan, having sufficient supply on public housing and moderate supply on private housing, which need not include luxury houses for riches because the demand for housing aimed at normal citizens are greatly higher than luxurious one, for example, the one at the peak (HKI). But one kind of building that we must not forget is commercial building, which I hope Kai Tak area will become an area with both residential and commercial, providing a greater support for the future CBD2 in Kowloon Bay, besides the original CBD, Central district. Last but not least, people need places to relax and relieve their stress, therefore, parks and open areas will be provided in between each commercial land use and inside residential land use.

Land use



To start off, the new Kai Tak development area, which sticks with Sung Wong Toi should be developed as residential area (mostly) with some part for commercial, so people heading for work will be easier if the areas are in between each other or sticks with each other. Next, on top of the 2 MTR stations (To Kwa Wan / Kai Tak), they should be developed as residential areas so to provide as much as housing as possible to Hong Kong citizens and solve the problem of houses shortages. The area that sticks with Kai Tak station

(which sticks with San Po Kong / Kai Tak development area) should be developed into a large commercial area with a park beside San Po Kong, so people working there can relieve their stress after work easily. The

middle area will be developed into a huge central commercial area, but also with a large park / open space so to construct the image of CBD2, and the area besides it (sticking with Kowloon Bay) should be developed into a great residential area with one large park / open spaces inside it so to provide a good living environment to the citizens. Last but not least, the rest of the areas should be developed into parks / open spaces for more usage of the Kai Tak Cruise terminal when no cruises are using them, and one little triangle area should be reclaimed land so to enlarge Kwun Tong Promenade Park as to increase the usage of it.

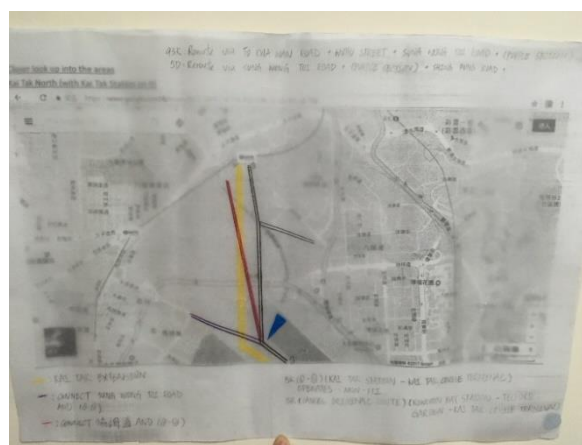
Public Spaces / Scenery

For public spaces in my design, the enlarged Kwun Tong Promenade Park will focus on public spaces, dedicated to providing a large open area for nearby citizens to enjoy their spare time there and thus, increase the living quality. For scenery, the parks at Kai Tak Cruise Terminal will be reserved for different kinds of scenery there, for example, different busking and performing (just like Mong Kok areas) and some for other exhibitions (plants / statues).

Aim of Transportation

I suggested to extend the route of Shatin – Central MTR line at Kai Tak station, which makes an extension to Kai Tak Cruise Terminal, which can provide a more direct and convenient way to head for the terminal.

Three new roads are also suggested, one of which connects Sung Wong Toi Road and the two others connect Concorde Road, thus, citizens from To Kwa Wan, Kowloon City, San Po Kong and Kowloon East areas.



For different public transportations into the area, I suggest re-routing several bus routes:

<ol style="list-style-type: none"> 1. 93K (Mong Kok East Station – Po Lam) <ul style="list-style-type: none"> - Reroute via To Kwa Wan Road + Newly constructed Sung Wong Toi – Kai Tak Road - Bypass Kai Tak Cruise Terminal with stops - Reroute via Kwun Tong Road (Ngau Tau Kok Station – TKO Tunnel) 2. 5D (Telford Garden – Whampoa Garden – Telford Garden) <ul style="list-style-type: none"> - Reroute via Prince Edward Road East / West / Argyle Street / Ma Tau Wai Road roundabout + Olympic Avenue + Newly constructed Sung Wong Toi – Kai Tak Road - Add 2 stops: Sung Wong Toi Park + Kai Tak Cruise Terminal 3. 108 (Kai Yip Estate – Braemar Hill) <ul style="list-style-type: none"> - Reroute via Kai Tak Cruise Terminal - Observe Newly constructed Kao Tak – Concorde Road + To Kwa Wan Road (as 115) - Omit Ma Tau Wai Road 	<ol style="list-style-type: none"> 4. 61P (NEW) (Fu Tai Estate – Kai Tak Cruise Terminal) – a tentative pop-up idea <ul style="list-style-type: none"> - Observe Route as 67X to Tuen Mun Road Interchange - Observe Route as 259D to Choi Hung - Via Kowloon Bay areas then to Kai Tak Cruise Terminal - Operates at holidays (no service at normal work / schooldays) - Fare as 61X (\$13.9) 5. 9X (NEW) (Star Ferry – Choi Fook) – a tentative pop-up idea <ul style="list-style-type: none"> - Observe route as 9 to Kowloon City roundabout - Observe route as 5D (newly suggested) to Kai Tak Cruise Terminal - Via Kwun Tong Road + Ngau Tau Kok then to Choi Fook - Operates 0.5 hour per bus (to amend when observed amount of passengers reaches a certain level) - Fare as 9 (\$5.8)
--	---

Conclusion:

Effect: Residential areas shortages problem may be solved with an image of CBD 2 brought to Kowloon bay

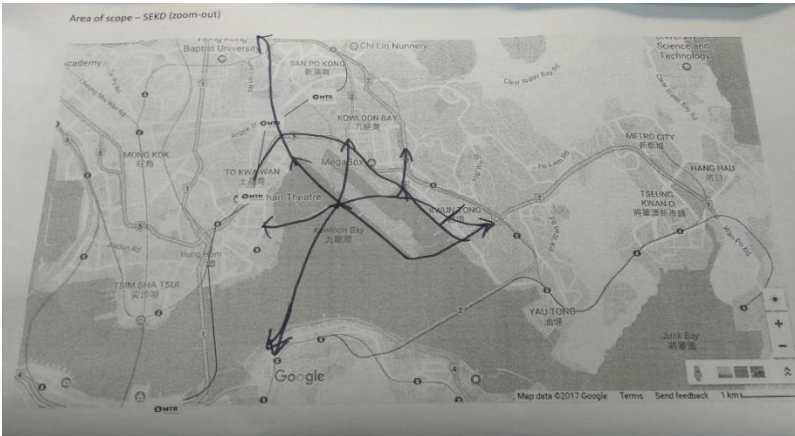
Cost: Lower than destructing and re-constructing

Special features: Put more focus on providing citizens with a better living quality and environment, with no big amendments which will harm the ecosystem (Water channel only need a small land reclamation), environment (Most of the trees will be kept as parks / open spaces are built) and the normal life of citizens (construction project will be held at different phases, which aim not to destruct citizen’s normal life)

Last but not least, ALL the above ideas are just suggested based on learned materials. They do not have a very professional research on and prove to be feasible solutions to solve the problems right away or immediately, but I hope they can be a lead to future, possible solutions, for researching in designing the new Kai Tak Development area. Thank You So Much!

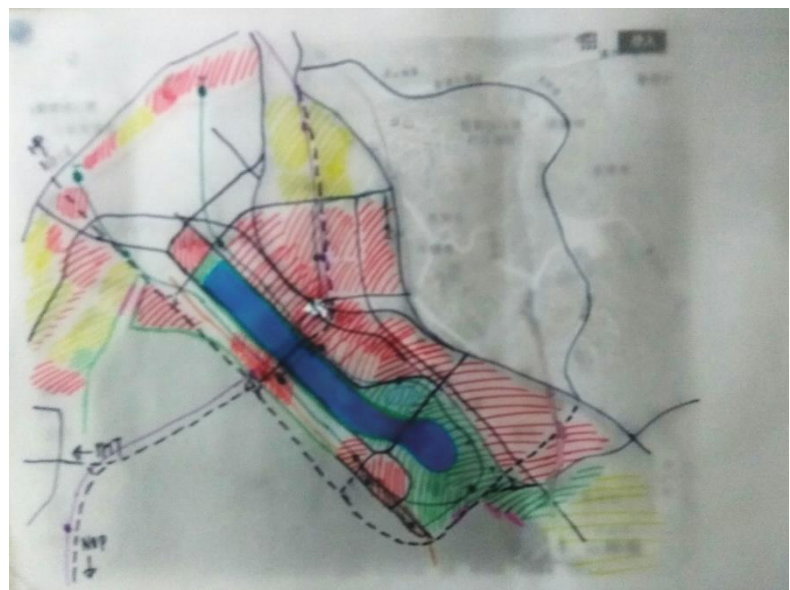
6.5 羅暉瑋 Issac (升中學二年級)

我的作品主要着重於啟德以及整個東九龍的人流車流和交通發展。既然啟德是 CBD2，應該與中環金鐘等 CBD1 連接，吸引跨國企業將香港總部設於啟德。所以，我認為政府應該興建第 4 條海底隧道接駁啟德新 CBD 市中心和北角東區走廊。另外，第 4 條海底隧道應附設有路軌予啟德快綫連接香港站及啟德新 CBD 市中心，並在香港站與機場快綫進行同月台平行轉乘。



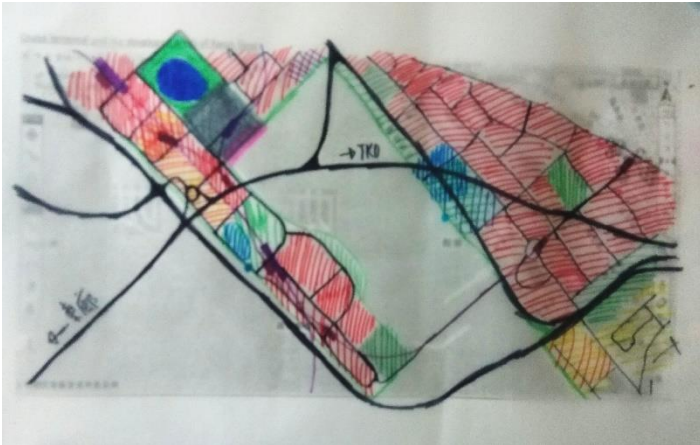
為了東九龍居民可以同區就業，我認為政府提出的九龍東環保連接系統可以擴展至彩虹、秀茂坪，甚至安達臣新區，既可以令東九龍居民方便前往啟德新 CBD，也可以成為一個替代東九龍綫的新方案。

另外，我建議將觀塘避風塘改為啟德運河，於觀塘海濱花園與對岸的啟德跑道設置一至兩個小碼頭，並仿效威尼斯等地區，不過要先改善啟德明渠的污水質素。



最後人流車流方面，我認為啟德的人流車流主要往港島、新界東、龍翔道及太子道西方面。港島方面，我建議興建第 4 條海底隧道接駁啟德新 CBD 和北角東區走廊。新界東方面，我建議於承啟道興建一條高架支路連接觀塘繞道，方便前往大老山隧道。龍翔道方面，我建議於啟新道隧道內興建

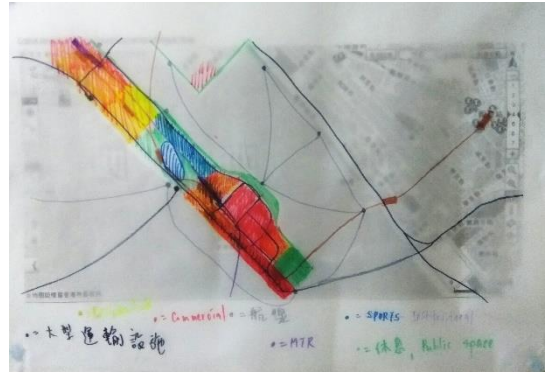
一條分支隧道穿越新蒲崗工廠區連接蒲崗村道和彩虹道。同時彩虹道也可延伸至啟德站一帶。太子道西方面，我建議使用現時的道路網。



(我曾多翻思考。這是另一個曾考慮的方案圖→)

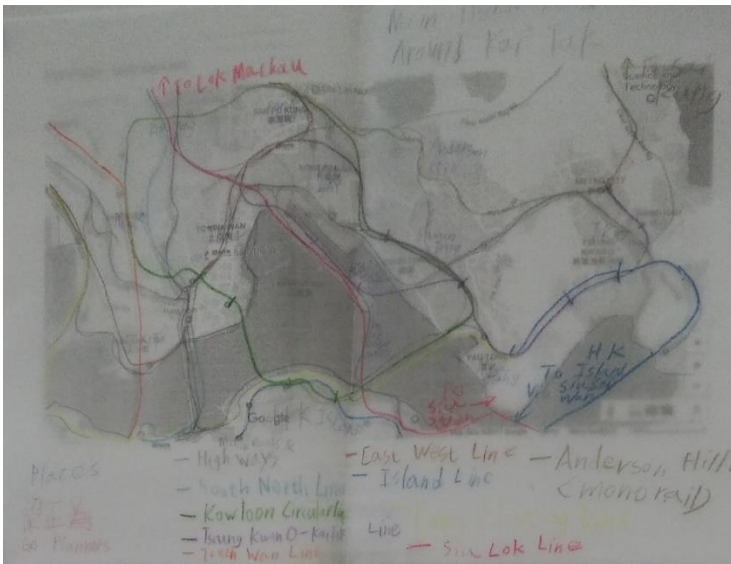
同時，我建議興建啟德繞道，連接觀塘碼頭及土瓜灣九龍城一帶，首先穿過觀塘避風塘，於啟德跑道地底也可接駁第4條海底隧道，設支路往宋皇臺道，最終接駁彩虹道。

多謝欣賞！



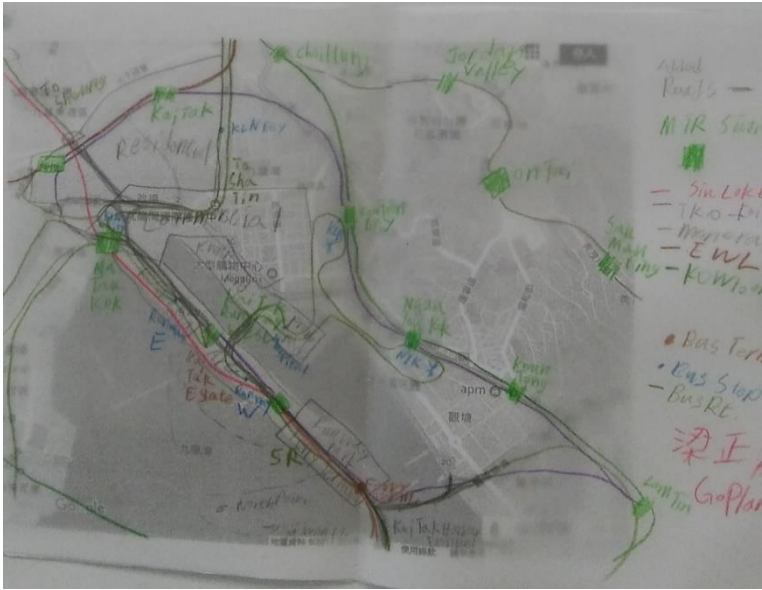
6.6 梁正為 Edgar (升中學二年級)

This is my project about SEKD. I first consider the transport of the bigger region. I have drawn that Kwun Tong Line will become a circular line and cross the harbour. Then Tseung Kwan O Line will Loop via Kai Tak instead of crossing the harbour. There is also a new Siu Lok Line which goes from Siu Sai Wan and go via Kai Tak and Kowloon Tong and use the tracks of East Rail Line and stop only at: Kowloon Tong, Tai Wai, University, Tai Wo and Sheung Shui.



There will be bus routes towards Tuen Mun, Sha Tin, and one crossing harbour via the newly built Kai Tak Harbour Tunnel. Also, there will be some buses now like 297 will be dragged down from the new exit of Kwun Tong Bypass and go via Kai Tak. It also can go back into Kai Tak Tunnel via a entrance after serving Kai Tak.

I planned that the Land of Kai Tak will be split into some sections. The end will remain as Ferry Terminal and Runway Park. Then the rest of the runway will be a low-density housing with sea views. It also contains a large shopping mall at the bottom of it. These will be sold at a high value. There is a park nearby and if necessary the child hospital can also plan to have also A&E service, and the Kai Tak fire station should be reachable by crossing a bridge.

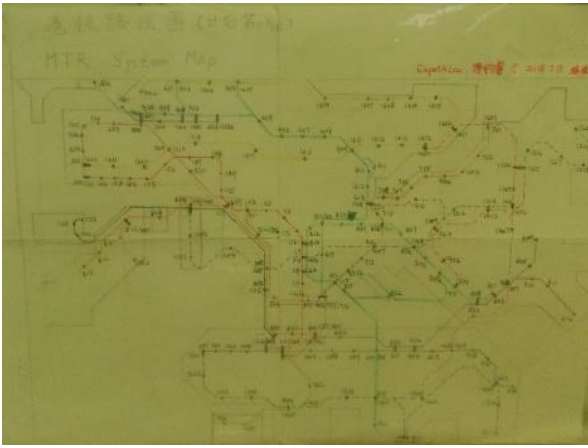
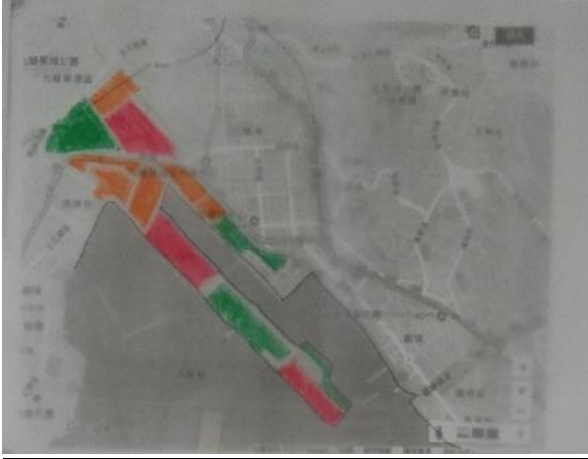


In the Section connecting with Kowloon Bay I will plan its land use same as Kowloon Bay: More Commercial Buildings. This is because it can reach nearby companies easily. In the rest of the area will be public housing and easily reachable by the new East West Line. It also contains a Mall, Fire Station, Clinic, Police Station, Library, and a Park connecting to the current Kwun Tong Promenade.

6.7 譚鈞睿 Gerald (升中學三年級)

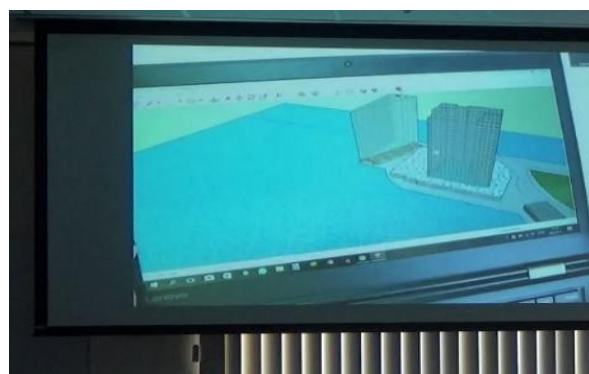
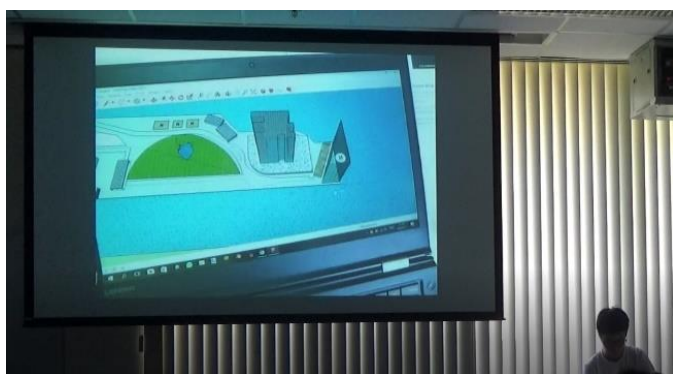
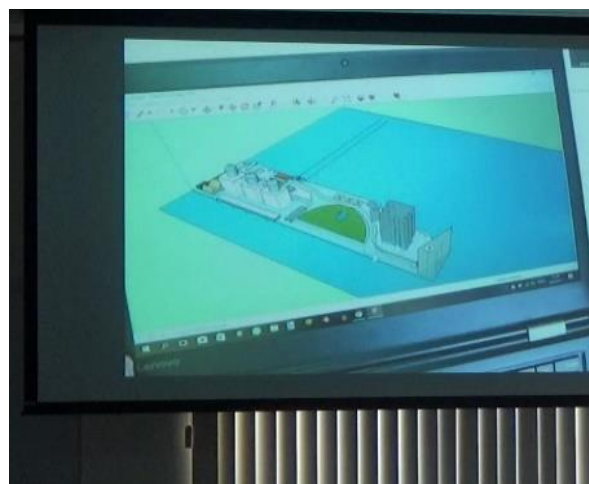
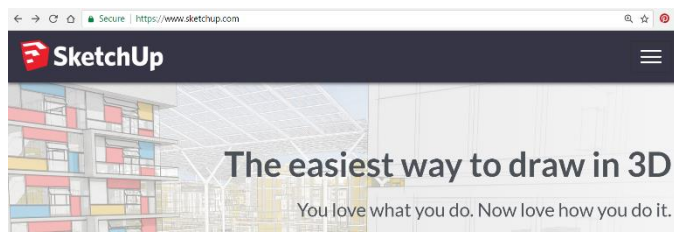
大家可以從不同顏色看到不同的土地用途，變化和互相扣連，並和鐵路／中鐵站位置配合。

本人亦希望東南九龍的發展，可以推動香港整體鐵路發展規劃。



6.8 何俊嶢 Adrian (升中學二年級)

Sketchup is a very useful tool for creating 3-D model of the development you imagine. You can turn and see the landscape and building from different vantage points.



6.9 整體評論／回饋

工作坊的作品分享表明，我們有一群質素很高的學生。 他們的分析和綜合能力水平遠遠超出了我們的預期。他們展示的想法是有價值的，有些甚至類似於專業工作者的意見。有些學生還使用科技來找尋各方面的知識或使用科技創建 3-D 模型。

分享還表明，學生的思維風格和願景是有不同的。我們強調這裡沒有競爭，沒有模範的答案。良好的規劃需要不同的思維風格。要求學生開放，了解他人的想法，並捕捉有用的東西，擴展自己的想法。也鼓勵提問。這個過程非常愉快，不斷出現驚喜，問題和笑聲。

有的學生思考是自上而下 top down，有的自下而上 bottom up

Top down 的，從大概念大方向出發思考，富革新性。例如有看到香港商貿空間不足，將啟德，九龍灣，官塘合併，全面規劃，拆除舊建築，改成整遍商貿區，並在中央設綠色走廊，延至海旁，內水道兩旁設旅遊，酒店，文化和水上活動區，而住宅處區則放這 smart city 兩側（觀塘東和土瓜灣黃埔），整區運用最新科技交通。

Top down 思考的另一例子，一開始便問大家對 CBD2 的理解，如何能比中環更先進。提出要考慮原有的天然水坑，使用先進環保科技，恢復自然地貌，創造自然舒服的感覺。並配合自然形狀，劃分使用區域，針對中小企需要，給適合的空間。並考慮分期發展，在新舊區之間，設綠化帶。最近海中心地點設水上活動中心。

bottom up 的思考，會由具體問題開始，比較細緻機智地考察現有的設施，考慮如何稍作改善，令設施發展得更好，抒解出現的困難。一個例子，便是著眼如何有效利用已有的兩個高流量鐵路站的 catchment area，設高密度 composite development area（同一土地，下面商場寫字樓上面住宅），在中間位置建設大型市肺，一併改善新蒲崗一帶工作及居住環境質素的問題，與鄰區已有公園連接，此外亦細緻地考慮各種區內必要設施的配置。

另一 bottom up 思考的例子，亦是由以上 catchment area 開始，但是有把該區劃分商住兩半，中間設綠化走廊到海旁，並在跑道北端創造新的商業中心區。這樣的設計，可嘗試調動原有交通資源，考慮把原有的地鐵拉支線到這新的中心。而原有的巴士如 93K，便由宋王台拉進來，經過這裡，而郵輪碼頭 5R 巴士亦多經些中心區域。而跑道中的建築物的高度限制，以及公共汽車位置，時間表應都細緻思考，該如何做到既方便又省錢。

學校經常傾向於讚賞第一種（自上而下的思想），但是當你工作時，你便意識到，當你發表一個理念，人們通常會說你的概念不可行，因為這部份和那部分是不實際的，如何機智具體地提出實際解決或妥協方案亦非常重要。城市交通規劃團隊中，我們需要兩種人，bottom up 和 top down。亦需要以兩種方式思考，通常是一種方式，然後另一種方式，然後再次回到第一，bottom up 和 top down，多次反復反復改良計計。

一些學生也表現出有趣的角度

這樣的設計是特別有價值的，因為它們可能是年輕人能夠產生，而老手卻不容易產生的東西。

一個學生提供了一個顛覆性的設計，違背了許多人一般的信念。大多數人想要很多遊客，但一個特別的設計中，地方似乎較寧靜。輕軌不到，要乘坐公共汽車和自行車。跑道遠端放一個高高的酒店和一個商業建築，應該是非常昂貴的，也有一些高科技的住宅和一個特大而平的綠色地區，你可以看到兩邊的水。學生並用 Sketch-Up，使景觀實現高度，形狀和 3-D 空間的可視化。它引發了很多回應和笑聲，令人有愉快的思想刺激。

另一個設計則特別看重 SEKD 作為特區整體公共交通系統開發的一部分。設計中，SEKD 幫助把現有的鐵路線連起來，如將西鐵連到東九龍，將小西灣連到落馬州。並設計環狀線。跑道遠端也建海底隧道減輕紅隧壓力。香港，九龍，新界，大陸許多地點之間，鐵路和高速公路可以透過 SEKD 更方便來往。它提供了一個極理想的願景，遠視未來。儘管鑑於目前的成本需求和已有替代方案，它未必可以現在實現，但可以刺激我們思考，並從中再作選擇和改善。

重心和結構層次

工作坊的學生作品也有注意不同的重心。設計多數用中流量鐵路，沿跑道行走，東西端連到地鐵站。而建築重心在沙中線兩大站一帶。不少學生的思考亦有結構層次，先聚焦大的環境，周圍的區域和交通網，以及本區活動的人，沿各個方向會有些甚麼地方要去，預計好那些是接口位。亦看外頭有甚麼 gap（缺口或樽頸）要駁通。之後便 Zoom in（聚焦內部規劃），看看那裡要入要出。而做 Zoom in 規劃的時候，學生亦有多次反覆繪畫，例如是否有船渡，中鐵如何安排。經多次改變，學生的思考愈見深入。

考慮豐富全面

大家的設計大都很豐富，考慮亦很全面細緻。土地使用方面，有公共空間，綠化帶，公共設施，消防局，警局，醫院，急症室，運動場，酒店，文化館，紀念館，同學都考慮到。

區內的交通方面，有中流量鐵路，有地下的，有地面的，有乘客轉車的，亦有車輛轉軌分支的。還考慮 ferry 渡輪(連接內水道)，行人走廊，隧道，單車道，地下巴士站，地下停車場，personal rapid transport。

連接區外的交通方面，亦有層次，遠近都考慮到。遠至包括港島，澳門，荃灣，西貢，新界，大陸。近的包括，東以小輪到官塘，南以海底隧道到港島，西以橋／隧道到黃埔土瓜灣，北連官塘繞道，並按需要分步發展。直昇機亦有討論。

互相回應和討論

回應和討論環節，更涉及以下討論：

- 與發展區外交通關係：西面若建橋／隧道到黃埔土瓜灣，會否同時紓解太子道九龍城塞車問題，或紅隧塞車問題，亦會否帶來新樽頸位置，要做交通影響評估(transport impact study) 和其他配合性的規劃。
- 交通工具的選擇：亦要考慮電動巴士。亦要考慮鐵路故障，或訊號故障的問題。政府比較堅持單軌，業界卻有保留。單軌客流量彈性不及巴士，每卡人數有限。而中途壞車，疏散乘客亦不方便。
- 建設或改動交通線，要考慮成本效益，和現有的其它選擇。
- 許多作品提出建造紅磡黃埔的橋或隧道，以及在跑道遠端的過海隧道，可以再討論，了解實際需求。
- 畫圖要注意是否合比例，例如設施的大少是否有足夠空間，車站間距離亦要量度計算會否過密。畫圖時著色和線條的運用亦要分清。

結語

- 學生的興趣，努力，創意和能力都是直得嘉許的。今次活動証實能配合學生的興趣和能力，是可行的，亦可以延展學生的興趣，透過興趣接觸更多別人的想法，接觸更多知識和經驗，逐步建立正面的社會身份。
- 作品反映學生有很好的思考，可以更進一步，學習如何更清楚表達作品背後自己的 **visions, goals and objectives** (願景，目的，目標)，土地使用策略，交通策略（外內），公共空間和景觀策略，以及舉例說明，各個策略如何有利達到有關的目的。
- 此次工作坊可以做到的，主要是概念性的設計，並讓大家認識各種可能性，擴闊思考空間。在這基礎上，大家不妨想一想，要初步驗證您們的想法，可能需要甚麼資料？我們這個習作的主題，是一個真實的主題，別人包括政府亦正在做，可參考他們的網站，了解更多。（起動九龍東- 主頁 www.ekeo.gov.hk/tc/home/index.html - 本網頁載有九龍東主要項目的詳盡資料和參考文件。希望大家能夠從本網頁獲得有用的資料，並歡迎提出建議和發表意見。起動九龍東專員區潔英。）（並可參考與 <http://www.ktd.gov.hk/eng/overview.html> 的 SEKD 規劃有何異同。）

- 最後，成長必須不斷努力。要掌握一套概念不能單靠一個案例，必須經過多個性質不同卻有關聯的案例，才能學到舉一反三。所以希望大家有機會參與更多這類個案，而且進一步 network 有關專業人士（連繫接觸交流），了解更多。亦學好數學，地理，科學，語文，美術等有用的基本能力。

6.10 導師 Tony Chung 示範作品

(注意，這是作參考之用，並非標準答案。)



重心和結構

工作坊的學生作品，建築重心在沙中線兩大站一帶。導師 Tony 則進一步指出，在跑道中間設置新的中心可能有重要作用。它可以將長長水帶的兩側連接在一起，透過 X 型的中流量鐵路線，中心點可以由中央輻射整個發展區，通到三大地鐵站。該中心是商業區，地標可以增加少量土地。它將具有最好的視野和便利性。圍繞中心，空間可劃分不同部分，作不同活動環境，水面亦可以分為較靜態的湖，以及內外兩片環境不同的水上活動區域。再加上 Mega Box 和海濱間 underground street，更可把發展區和附近的商業連結。設置新的中心，令整體重心和結構簡潔明白。不過工程及水質保養方面，新中心的設置，亦可能為工程師帶來較大的挑戰。以下是對設計的更詳細說明。

Referring to my SEKD design, the following key pointers are noteworthy:

- Integrated transport and land-use developments have been the emphasis of the design.
- Transport network concepts have been the driving force of land use development pattern.
- SEKD has a special typography in that there will be two future MTR stations of the Shatin-Central Link (namely To Kwa Wan station and Kai Tak station) located in the northern fringe areas of SEKD, which need to be connected to serve the whole of SEKD to take advantage of MTR's increasingly strong accessibility.
- After running through SEKD, ideally the connection system needs to be linked to the existing Kwun Tong Line to allow the SEKD passengers access the eastern parts of the territory such as TKO and North Point via KTL, and without needing to make a big detour to route via Kai Tak station in the north.
- Naturally and logically, this SEKD network design assumes an X-shaped or cross configuration, and takes the form of a medium capacity system (MCS), with an intermediate capacity lying between light rail at 20,000 pphpd (persons per hour per direction) and heavy rail at 80,000 pphpd.
- the cross-shaped MCS network envisages that one MCS line running from MTR SCL Kai Tak station to route through SEKD to serve the old runway area, and another MCS line running from MTR SCL To Kwa Wan station to serve the Kowloon Bay waterfront area to finally connect to the existing Kwun Tong station.
- The two MCS lines will cross and interchange with each other at a new town centre to be formed for SEKD, at where an existing bridge is located to link up east Kowloon and the old runway.
- This SEKD design also features the designation of mainly commercial areas (and to a lesser extent also residential areas) located around each and every MCS station to create the positive Transit Oriented Development (or TOD) impacts for good building and circulation efficiency.
- In addition, this SEKD design features a number of water bodies with varying levels of activity ranging from clam appreciation to active water sport uses.
- These water bodies will be physically and functionally integrated with a careful design of an open space network to serve the residents, workers and visitors in SEKD.
- This SEKD design also stresses in integrating the new land and development areas with the surrounding hinterland areas.
- All in all, this SEKD design has interlinked stations, commercial and residential buildings, as well as passive and active open spaces and water bodies, to create a holistic and postmodern urban design dedicated to form and function as the second CBD of Hong Kong.
- Last, but not least, while I took part to produce this work of mine, I have no intention to take this as 'The Model Answer', but just to further stimulate our Younger GO Planners.

第七課 城市和交通發展：興趣與生涯的關連何在？

本課討論重點：

- 交通興趣與生涯發展關係
- 與交通規劃相關的職場經驗

7.1 交通興趣與生涯規劃



「玩物」不一定是「喪志」，興趣更有可能令小孩「立志」。交通興趣對學生的生涯發展的方向感可以有正面幫助。這亦是「我是規劃師」課程希望突出的目的，讓交通愛好者不只留於個人沉迷，而是提高自信，與而更多志同道合的，一同關心社區，擴展多方面的學習，並理解到這愛好如何能發展成為自己的強項，貢獻社會（Learning and contributing in the real world）。

本課程有交通規劃界的人士當導師，並邀請更多行內不同專業的人士與學生交流，讓學生多角度了解在這個行業工作是甚麼的一回事。

但我們不會硬銷學生這些行業的好處，而是希望：無論學生視這興趣為終身事業也好，業餘興趣也好，都能利用交通興趣，令生涯更豐富，身心平衡和快樂。

談到生涯規劃，我們可以想想「事業」(Career)和「工作」(Job)的分別。事業，例如說闖一番事業，或建立一番事業，是主動的，有開創性的。而工作，是相對上被動的，人家叫你去做，並以此維生。當然現實未必是百分百前者或後者，我們只能盡量提高自己的滿足感。

喜愛城市和交通規劃的人，在現實世界中主要可以分為「職業」(Professional)和「業餘」(Amateur)兩種，各有各優點。「職業」是指工作中大部份時間都跟城市和交通規劃這些方面相關，「業餘」是指利用工餘時間，參與這行業的事情，「偶爾認真」或「玩吓發揮吓」豐富自己的生活。

7.2 若「視交通為職業」，有哪些可能？

工作類別，可以分為「管理層」或者「前線員工」。

「管理層」的崗位有很多，例如：顧問公司規劃師，交通規劃師，城市規劃師，交通工程師，運輸署主任，規劃署主任，車務監督，車務工程師，物流公司主管，學者...等等。一般來說，這些工作是研究策劃，資源編配或項目管理等等。一般來說，需要大學或以上學歷才能有機會擔當這些崗位。

「前線員工」的崗位亦有很多，例如：站長，司機，維修技工，顧客服務...等等。大家不要少看前線員工的重要，香港正面臨前線員工青黃不接的危機。例如航海業，開船的人普遍已年事已高而很難找接班人；例如巴士的維修也是，現在比以前少人去學師以成為熟手技工。面對著這困境，前線員工的待遇或比以前有所提高以吸引更多人行。

至於哪些中學的學科較相關或更有利入行？其實很多學科都相關，尤其是基礎學科。相對地關係密切一點的有：地理科／數學科／電腦科／語文科。所以若想入行，學科知識，基礎學習能力，良好認真的學習態度，均是非常重要的，讓自己脫穎而出。

7.3 存在不同性質的工作

論工作性質，「管理層」也不是單一的，簡化來說，有以下的三種：

概念性較重的：例如當城市和交通規劃師／建築設計師／園林空間設計師——這些工作涉及探討城市空間的分佈，從宏觀的概念出發。他們要訂立一些價值和城市佈局的優次，然後去說服其他持份者。但除非是小規模的公司，否則一般來說，以上的工種通常是公司的高層或中層有機會負責的居多，並不是新入行便會派到這些崗位。因為要有一定的經驗，才能預計方法可行與否，有甚麼限制等，作出專業而準確的判斷。雖然新人未必有機會負責這些概念性的工作，而多負責較細碎的事情，但如果新人能拿捏到這些宏觀的概念，就會工作得更合拍，對整個項目和個人的發展都有正面幫助。

計算/建設部份較重的——如寫程式，運算不同的情景的流量；或計算建造道路和其他設施的實際工程——一個規劃項目除了有擅長概念方面的規劃師，有擅長計算和建設的亦是非常重要的，因為要靠他們落實一些計劃，尤其是工程項目。例如，一條地下鐵路延長，其走線應該怎修建最好？一般來說，政府會做可行性研究。工程師會建議數個可行的選項，每一個選項做個評估，然後再審視哪個是最佳的決定。當中需要實地考察及工程的知識。另一方面，規劃一般是規劃將來的城市發展，例如十年之後該城市需要修建多少條高路 and 鐵路，這需要很多的估算，當中需要很多運算，甚至寫程式去作大型的運算(例如之前介紹過的 4-step model)。這部份對數學能力高的同學尤其有利。

日常運作層面較重的：如管理車隊／人事編排／確保貨物流通——這普遍上是管理前線員工的職務。若你喜歡管人，或管理一個流程，這方面會較適合你。重點在日常運作的層面，著眼點在於保證每日的日常運作暢順。例如，確保網購的運作暢順和準點，令顧客滿意。又或者車隊的管理，遇上突發事情的應變等等。這些工作較為 **bottom-up**，先著重每日的運作，然後才想甚麼宏觀規劃。



總的來說，運輸物流或規劃行業並不是內容十分艱深的行業，基本的知識，例如擁有優良的中小學的基礎知識對工作的幫助甚大。要概念清晰，小心做每個決定，按部就班事業便能穩健地發展下去。此外，想更上一層樓的話，工作要明白事理，思想開通去接納不同的意見，尤其規劃涉及很多不同持份者。目前這行業普遍上是青黃不接，故此近年有更多相關的課程，希望吸引年青人入行。例如「港鐵學院」開辦了各式各樣長短期的課程，最近亦有其他機構舉辦 航海課程，以及飛機服務員的課程等。

競爭和轉變：因國際環境的轉變，香港貨櫃碼頭業面臨更多競爭。鄰近的國內城市可以更低成本，取代貨物途經香港。而且，例如新加坡等大城市，亦逐漸將人工程序電腦化，減低成本。



整體來說，運輸物流業是一個不斷變化的行業，要生存便要與時並進，學習新知識和技能以迎接改變，知識更要和其他行業結合，如商業管理、經濟等。網購的出現亦是重大的改變。

7.4 若果把這興趣視為「業餘愛好」，亦有其好處

若果你在某相關交通機構任職，現實上一定有些工作上的限制。機構中存在的限制可能令你感到生氣或有挫敗感。而交通愛好者卻一般想得比較理想化，所以視交通為業餘愛好，亦有好處。你會感覺更自由，享受你想探索的東西，亦可以作更多建議。不過實質上能帶來的改變，便可能有限。



有的業餘愛好者曾參與發聲，例如，保衛尖沙咀碼頭巴士總站。有的或者參與網上討論抒發一下己見。



做一個低調的愛好者也可，偶爾有空間便自己的去享受一番。最重要是，一個人一定要知道自己有甚麼喜好，能令自己很享受，減壓，找到合適自己的空間，獨自或與朋友一起，「放一放電」。



業餘愛好，又有可能可能轉成職業。「9A 狀元車長」便是全城佳話。後來他更幫機構編路線，又成為機構與市民溝通的大使，向市民介紹使用巴士的知識。



7.5 參與交通的專業討論

無論是否以交通為職業，大家都可以參與有關的研究和討論。以下是一些例子：

香港運輸物流學會 <<http://www.cilt.org.hk/home.html>>

它是一個非牟利組織，目的是讓運輸物流業界人士有個專業平台，互動交流。組織亦會就著某些議題，代表著業界專業人士的角度（而不是代表其任職公司的角度）提出意見或建議，希望香港建設得更好。學會亦會與政府重要官員保持良好的溝通。



公共運輸研究組 (KOL) <<https://www.facebook.com/hkptrt/>>

近年網絡的興起，讓交通愛好者有更多渠道發聲。曾有一群交通愛好者自發組織去「數車」，並經常在網上發表文章，以乘客的角度，對一些認為當區可以改善的事情向相關組織表達，或在網上發佈，讓更多人知道。他們亦會支持區議會就交通事務的討論。例如，最近怡和街的士違泊阻礙巴士站的事件，他們便報導實況，揭發某議員錯誤歸咎於巴士司機。這件事引起網上及輿論很大的迴響，形成

群眾壓力，迫使警方更嚴厲執法。執法後，巴士再次可以埋站接客，乘客不用跨出路中心上車，保障乘客安全。

就政府的諮詢提供意見

政府的重要規劃，程序上必須經過公眾諮詢。愛好者比一般市民對該等議題會有更深的認識，可以提出一些詳細建議。例如，鐵路方面，可以參考：鐵路發展策略 2014/港鐵 2015 年可持續發展報告 <https://www.hyd.gov.hk/tc/publications_and_publicity/publications/railway_development_strategy_2014/>

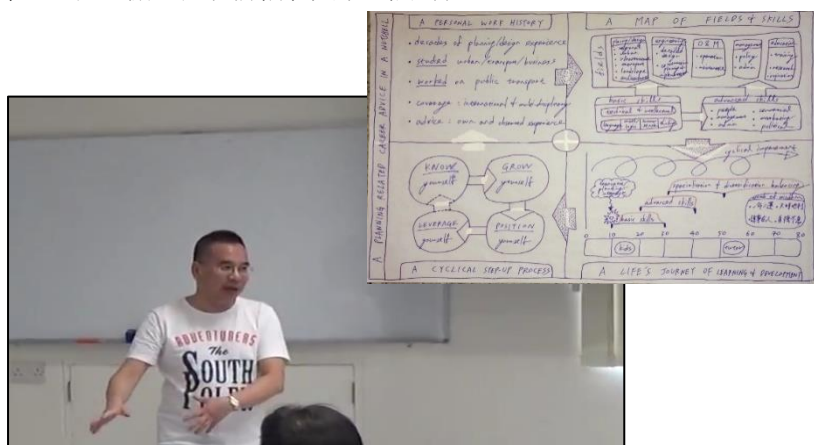
7.6 中學階段 – 善用興趣發展能力的好時機

很多人說世界現時全球化，人與人的競爭越來越大。那麼，我們更需要了解自己的方向和獨特性，知道自己喜歡甚麼，有甚麼比別人優勝的地方，並加以發揮和發展。而且需要有愛好，令自己開心，並從愛好中得到成就感。但我們不能單沉迷於自己已經知道的，要把愛好和其他知識聯繫。

中學及大學的求學時期，是尋找志同道合朋友的黃金機會，一同歷奇，成為一生的好朋友，並學習聽取不同意見，訓練自己的思考。而且不要只閉門造車，要挑戰自己，將意見真正地向社會和機構反映，實際表現自己的能力，提升自信——發展創意同時，又對社會的承擔，令各方得益。

7.7 Tonny Sir 分享了與規劃相關的職場發展經驗

他總結經驗，如圖所所示有四個部分：



第一：個人閱歷豐富：30 年規劃經驗，閱人無數

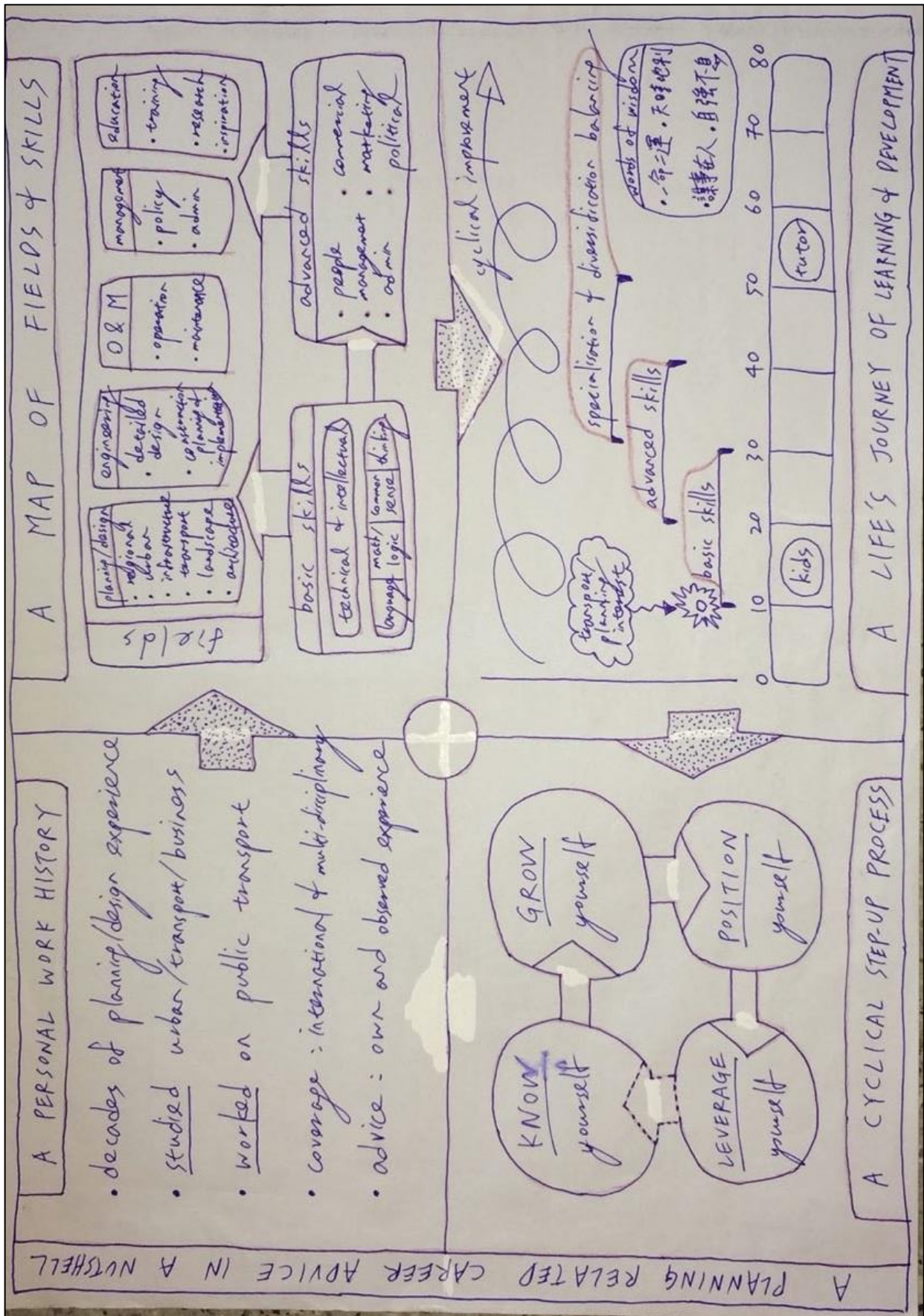
第二：職場及技巧：兩大技能類別，包括基本能力和高階能力；和交通有關的五大職場包括：規劃、建設、營運、管理、教育傳承等等。同學們只要掌握好兩類技能，將無往而不利。

第三：人生歷程：回想數十載學習、工作及成長，都應分時分段進行，所涉及次序為：10 歲至 30 歲學習基本技能，20 至 40 歲學習進階技能，30 至 50 歲平衡專家與通才之間的取舍關係。

第四、4 段迴轉進步論：知己、成長、定位、獲利

(放大圖示見下頁)

(放大圖示)



7.8 Yutin Sir 亦分享了自己的經歷

Yutin Sir 自小便很喜歡公共交通工具，看地圖，紀錄去過的地方，亦畫過不少想像的地圖和交通路線。住在外婆家的時候，做好了功課之後，外婆陪他遊車河便成為最享受感情的抒懷時間。

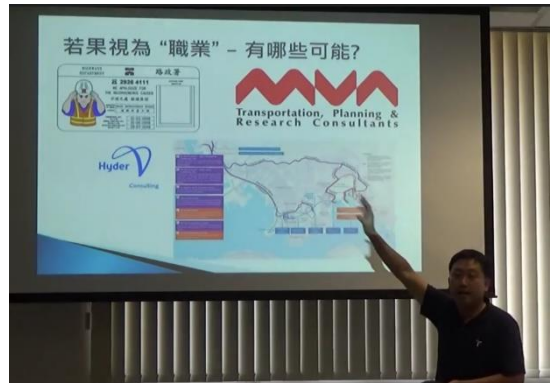
到了高小的時候，家人更支持他把建議寫給巴士公司和運輸署，直至中學畢業。一次又一次，學習怎樣有層次地表達意見，並不容易。除觀察之外，亦學會計算。收到的回復雖然簡單，但仍是真實的社會互動，自信心便提高，認為學生的意見不一定比成人差。

進了大學，一方面讀比較文學和地理，另一方面主動接觸各院校一些關心城市和交通規劃的教授，爭取作研究義工的機會，亦經教授介紹，到運輸物流學會當學生助理。這些學習和實踐的經驗，令他一畢業，便在交通顧問公司找到工作，在香港和中國內地的城市參與交通規劃工作，繼續學習。

香港和世界其他地方一樣，其實有很多顧問和承辦機構，有交通設計的，城市設計的，土木工程，電力及機械工程的等等，都會和同一項基建有關。大家隨時會在基建地盤外見到許多公司的徽號，就是這個緣故。當 Yutin Sir 走過當年有參與規劃的項目時，自然地會有一絲自豪感。

後來，他希望能更多做對人的工作，便當上了通識和地理教師。但他對交通的興趣沒有減少，仍然在香港運輸物流學會幫忙。他亦發現不少學生亦對交通有濃厚的興趣，但往往未能真正善用和發揮其正面作用，促進學習，成長和人際溝通，於是便在教學工作之外，嘗試將教育和交通界連接，推動交通愛好者能「以興趣帶動學習」。

他發現對公共交通有興趣的小朋友，往往比較樸實，喜歡觀察思考，又實事求是，但是別人並不容易



明白他們。因為他們思考的往往是很複雜的，綜合考慮了包括時間和空間多方面因素的配合。這是一種特別的感覺，理解和判斷的模式，但它很難用簡單語言表達給沒有相同經驗或興趣的人知道。有些父母很難明白他們，甚至對他們的興趣產生恐懼。但若遇到有相同興趣的人的理解，交流不同看法，並加以引導，這種特別的感覺和思考模式，其實是一個等待開發的寶藏，可以這強項擴展，並幫助其他方面能力的發展。



導師感想

Dr Ki :

今次設計 " 我是規劃師 " 的課程就是來自一個信念：如有適當方向發展，興趣就是我們生命的寶藏。上課時最深刻印象的，是學生的長時間的集中力，自我驅動，和用心認真學習。看來比一般上課還認真。這群學生因為有心，可以反覆思考，將認知層次提升。而且透過這個課程，大家認識一班志同道合的人，發掘一些課本以外的世界，相信亦會幫助新一年讀書的成效。這裡我亦要感謝各位家長的信任和支持，令第一屆的 " 我是規劃師 " 順利完成。感謝各位導師和學員，大家一同零開始，創造這革新性的課程。

鍾 Sir :

本人在課堂上深深感受到知識的承傳及啟發，豐富了眾人生活的意義，及成就了眾人在學業及事業上的契機；其中更啟發了自己培訓下一代的興趣及志願，決定以部份時間投身發展規劃及思維的培訓課程，與下一代及不同界別的民眾展開交流，承傳知識、技巧、能力及意義。

宇泐 Sir :

今次有機會跟八位小小規劃師共渡這暑假實在叫我難忘和感恩。

在五月跟各位同學面試的時候，每一位同學對交通 / 規劃的興趣和熱情勾起我很多自己的回憶。當我高小的時候，曾花了兩年去規劃一間想像的巴士公司，有自己的路線，車隊等，但搬屋是意外地掉了這些寶貴的心血，一去不回頭。

然而，我今次見到的創意（包括有些同學讓我分享的想像的巴士公司），比我失去的更豐盛。見到有八位像自己小時候，對交通及規劃很有熱情的同學，這是在茫茫人海裡不容易遇見的。

今次有幸遇到這八位學生，各有風格和見解，在面試時，令我印像非常深刻，包括評論交通路經的人士與當區居民的矛盾及解決辦法，如何更快連接商業區及郊野公園以改善香港人體能和生活素質等。

平時學校老師較難專注學生發揮這些寶貴的特長，見到這八位學生們，希望是一個很重要的開始，有個新的平台，學生的興趣找尋到更多的意義。我們課後亦開設了 WhatsApp 平台，但願你們八位繼續把這平台經營下去，有不足的地方可以修正。

在香港，還需要更多有深度的交通學者及規劃學者去帶領香港，國家，東南亞或整個世界。你們八位都有你們獨特的長處，以及互補的地方。

我新學年又開始要教書了。今年我過了個開心，新奇刺激和充實的暑假。