

汲取落選方案「亮點」 今年夏末完成藍圖



西九「公園」設計「拼貼」六準則防「拼貼」

《城市中的公園》主要分為「城市與公園」(City and Park)兩部分，區內主要行人道會種植5,000棵綠樹，佔地19公頃的公園，附設2.2公里的海濱長廊，全區布局採用梯級式建築。Foster+Partners將會融合其餘2個落選方案的「亮點」，制訂發展藍圖，首批建築可望2015年落成。

研公眾意見 明港人喜好

Foster+Partners公司合夥人懷特(Colin Ward)接受香港文匯報專訪時透露，應西九管理局要求，現正研究理工大學早前收集的公眾意見，了解港人喜歡的元素，也會聯絡另外2支團隊研究如何融合。懷特強調，任何「亮點」必須符合6大準則，包括工程技術可行性、財務可行性、公眾觀感、文化、環保及可持續發展，才會採納。現階段未有釐訂「亮點」數量限制。設計團隊將於今年夏季後期或秋季前期提交詳細發展藍圖，以展開新一輪公眾諮詢。

海邊設泳池 構思很獨特

懷特表示，團隊須向西九管理局交代「亮點」篩選結果，他重申融合「亮點」不會是「剪裁及拼貼」：「我們不想，西九管理局也不想。」懷特說，欣賞另外2支團隊的設計，例如有設計方案提出在維港海邊設立游泳池，他認為是獨特的設計，但要研究會否抵觸《保護海

港條例》。另有方案引入傳統電車，也是有趣設計，但懷特指出，引入電車有違《城市中的公園》的概念。

地面建電車 料較難採納

懷特解釋，如在文化區地面興建電車系統，需要築建保護圍欄，分隔電車與行人，情況類似天水圍鐵軌，保護圍欄會阻礙遊客於區內地面自由活動，相信較難採納。他補充，將來區內設有載人架空鐵路，不會影響地面的活動。載人架空鐵路將以南北走向，遊客可以欣賞沿路風景，同時保持整個文化區的聯繫性。區內特色是有19公頃綠林，南面海岸處設有水體裝置，西岸設有風力發電機。他形容：「把郊野公園引進市中心，有植物及草地；如果有硬件配套，市民即使不喜歡文藝，也可前往區內輕鬆遊玩。」

打造香港終極文化場地

懷特說，西九管理局已選定主體方案，整體布局設計不會大改變，糅合「亮點」並非重新設計新方案，會保持「城市與公園」的核心設計原則；所謂的「改動」，極其量只是調動建築物位置及如何把公眾期望引進，「要確保公眾喜歡的元素沒有消失」。他重申，設計團隊的工作，是打造一個終極的文化場地(Ultimate Cultural Venue)。

香港文匯報訊(記者 羅敬文、鄭佩琪)西九文化區的主體設計方案採納《城市中的公園》，負責的英國建築師事務所Foster+Partners團隊正着手研究制訂文化區發展藍圖，根據工程、財務、環保等6大評審準則，從其餘2個「落選」方案中挑選可取元素，糅合設計之中。設計團隊接受香港文匯報專訪時表示，有「落選」的方案引入傳統電車，惟因會影響遊客於地面自由活動，有違《城市中的公園》設計概念，難以採納。團隊料最快今年夏季後期完成藍圖，強調不是「剪裁與拼貼」各方案，會確保原來設計的完整性。



■Foster+Partners公司合夥人懷特表示，會着手研究如何把其他方案的亮點糅合在主體方案中。香港文匯報記者彭子文攝



■Foster+Partners團隊已將其主體方案的平面設計，製作成立體模型展示。香港文匯報記者彭子文攝

打造零碳社區 建地底運輸網

香港文匯報訊(記者 羅敬文、鄭佩琪)身兼西九管理局主席的政務司司長唐英年曾表示，冀能夠將西九文化區打造成「零碳社區」。《城市中的公園》除有大片「綠林」外，還設有地底運輸系統，所有汽車只能於地底行駛，地面則有載人架空鐵路，整個文化區地面將是「零排放」空間。Foster+Partners設計團隊強調，興建地底運輸系統不會導致造價超支，地底範圍只供運輸設施使用，不會開設商店。

地面興建載人架空鐵路

根據《城市中的公園》方案內容，所有運輸交通設施設置在地底，地面將興建自動載人鐵路連接各通道及主要場地，貫通整個西九文化區。汽車只可於地底行駛，避免影響地面的行人範圍，除北面設有落客區，地底各處設有緊急通道，主要場地容許的士及貴賓車輛出入。現階段估計，遊客由地底運輸系統前往各場地，需時少於6分鐘。除單車外，遊客不會在文化

區地面範圍發現車輛「蹤影」，但會有載人架空鐵路，設6個車站連接廣東道與油麻地避風塘能源中心。

造價不會推高整體開支

西九文化區選址鄰近西隧出入口，該處地底本已有多條鐵路貫穿，包括港鐵機場線、九龍南線、東涌線等，日後更會有廣深港高鐵路(香港段)通車，地底交通運輸網絡早已「縱橫交錯」，要在如此「複雜」的地底環境建造文化區的地底運輸系統，設計及興建均會有難度。Foster+Partners公司合夥人懷特表示，經專家研究及評估，認為於地底興建運輸系統是可行，且造價不會推高整體開支，也不會超出預算。該運輸系統將建於現有鐵路系統之上，但不會太深入地底。

懷特說，地底運輸系統有3個主要出入口接駁地面，2個出入口位處廣深港高鐵路香港站附近，另一個則位於廣東道的交通接駁點附近。他強調，文化區不會有地底商場，地底只會運輸交通設施，不會有商店。



■西九文化區的運輸網絡設在地底，地面是零排放環境。資料圖片

推倒天篷曾沮喪 兜轉10載再得手

香港文匯報訊(記者 鄭佩琪 嚴敏慧)西九龍文娛藝術區(簡稱：西九文化區)是前行政長官董建華於1998年《施政報告》宣布的大型發展計劃，目標在位於西九龍填海區臨海地段，興建一系列世界級文化設施。惟計劃一波三折，由Foster設計的天篷方案備受爭議，港府遂於2006年決定將計劃「推倒重來」。本月初才敲定再次選用Foster+Partners的另一設計，作為主體方案。計劃兜兜轉轉超過10年，事隔多年設計權再落在Foster+Partners手上，公司合夥人懷特坦言，當年確曾感到沮喪，但「問題不在我們！」

上次撞板 今次再獲選

對於團隊的設計再次獲選，懷特笑言：「我們很高興！」(We're really pleased!)，並指當年及今次的方案均是最出色的設計。

2001年港府舉辦西九文化區概念規劃比賽，由10人組成的國際專家評審團負責評審，並於2002年初從160多個本地及海外參賽作品中，選出設計香港國際機場的英國建築師Norman Foster的作品。他以流線型天幕作為西九文化區地標，並覆蓋和連接各建築群。2003年9月港府為西九發展邀請建議書，並選出包括Foster在內的3個方案於2004年底作公眾諮詢，但設計被各界大肆批評，具爭議問題還包括單一招標，亦有人批評計劃成本過高及論為以地產為主的項目。

分拆地產 發展框架變

至2005年曾蔭權上任行政長官，西九計劃交由當時的政務司司長許仕仁負責，先改變單一招標的形式，後更對整個計劃作出修改，2005年10月更提出新建議，把計劃中的地產及文化項目分開，中標地產商須分出一半商住項目的發展權，政府則會成立法定機構西九文化區管理局處理及維修未來的文化項目。至2006年2月，港府表示沒有發展商承諾參與西九項目，遂宣布放棄原有發展框架，不再堅持建天篷，該計劃也要「推倒重來」。

城中公園 定主體方案

直至2010年，西九管理局動用1.5億元，委託3間顧問公司研究概念設計方案，並再進行公眾諮詢。最終於本月初，西九管理局公布採選Foster+Partners的《城市中的公園》概念設計，為主體設計方案。



■Foster設計的天篷方案備受爭議，港府於2006年決定將計劃「推倒重來」。資料圖片

跟營運期計現金流 確保不超支

香港文匯報訊(記者 羅敬文、鄭佩琪)西九文化區設計方案細節有待研究，造價會否超出216億元預算，一直是香港公眾關注的焦點。Foster+Partners設計團隊重申，設計時按照西九文化區的50年營運期計算現金流，由於文化區會分階段展開工程，陸續有表演場地、食肆商舖等投入運作，加上酒店及廣告收益，西九管理局可從中賺取資金，以維持開支，團隊相信設計方案造價最終不會超支。

分階段建 不會搶高開支

Foster+Partners公司合夥人懷特接受香港文匯報專訪時表示，設計方案的各項財務安排均由專業財務隊伍分析及評估，有關人士在香港或周邊地區工作逾20年，熟悉區內環境，「他們在整個設計過程中給予意見。」設計團隊並按照西九文化區的50年營運期計算現金流，確保方案不會超支。他解釋，硬件設施的建築費用的確不斷上升，但由於方案將會分階段興建，並非同時開工，不會因此搶高建築材料及工人的開支。由於文化區分階段落成，西九管理局會從表演票房收入、餐飲及娛樂設施等渠道賺取收入回本，維持開支。西九文化區將於西隧出入口附近位置建造酒店及預留



■區內行人道種植樹木，南部是大片樹林。資料圖片

位置作廣告用途，也是西九管理局的收入來源。懷特說，即使設計方案日後加入其他入圍方案的亮點元素，因不會牽涉大幅修改設計藍圖或主體設計，輕微的變動同樣不會令造價增加。他重申，《城市中的公園》的建造、營運、維修及整體開支等，都已經包括於216億元預算之內。

設計團隊再三強調造價不會超支。西九管理局發展委員會主席夏佳理曾表示，《城市中的公園》並非成本最低的方案，以目前建材價格計算，若所有項目同時動工，港府於2008年獲撥款的216億元的確不足夠建成整個文化區，或會出現超支情況。他強調，管理局會審慎運用資源。