

# 城市制度影响下的香港中区高架步行系统研究

Research on the Elevated Pedestrian System Influenced by Urban Institution in Central, Hong Kong

胡依然 张凯莉 周曦  
Hu Yiran, Zhang Kaili, Zhou Xi

**摘要:** 从城市设计的角度对贯穿于香港中区的高架步行系统的历史进行研究, 发现这个高效有序的三维网络并非有组织的、自上而下的政府规划行为, 而是由非正式制约主导, 始于碎片化的、自发的市场行为。同时, 将中区步行系统按照 1963—2003 年的发展分为三个阶段, 探讨在政府与私人企业双重制约下的中区高架步行系统是如何形成和发展, 以及在私人企业掌握主导权的阶段又产生了哪些新问题。最后, 以沙田新区的案例和中区近 10 年的规划进展阐明, 在区域设计的尺度上不能缺少自上而下的正式制约, 政府应当明确并承担城市管理的职责, 从而有效保障公众的利益。

**Abstract:** According to studies on the history of elevated pedestrian systems across Central of Hong Kong from the perspective of urban design, it is found that this efficient and orderly three-dimensional network is not sourced from well-organized and top-down behaviors as a result of government planning, but started from fragmented and spontaneous market behaviors. Dating back to the three stages of development history in Central (1963-2003), it is set forth that this system is essentially sourced from the formal rules and informal forces. Eventually, it takes Sha Tin and the development of Central in the late ten years as examples and argues that without formal rules from government, there would not be any effective protection of public interests.

**关键词:** 香港; 中区; 高架步行系统; 私人; 正式制约; 非正式制约; 沙田

**Keywords:** Hong Kong; Central; Elevated Pedestrian System; Private; Formal Rules; Informal Constrains; Sha Tin

北京市教育委员会科学研究与研究生培养共建项目 (BLCXY201524), 中央高校基本研究业务费专项资金项目 (TD2011-35) 共同资助

**作者:** 胡依然, 博士, 北京市园林古建筑设计研究院有限公司。  
yiran19@outlook.com  
张凯莉, 北京林业大学园林学院, 副教授  
周曦 (通信作者), 北京林业大学园林学院, 教授。  
zhouxi63@126.com

## 引言

在地少人多的香港, 立体步行网络遍布城市的各个区域 (图 1)。它将原本独立的单体建筑、交通接驳处和城市开放空间高效、有序地连接起来, 使得这一模式成为亚洲许多地区争相效仿的对象。

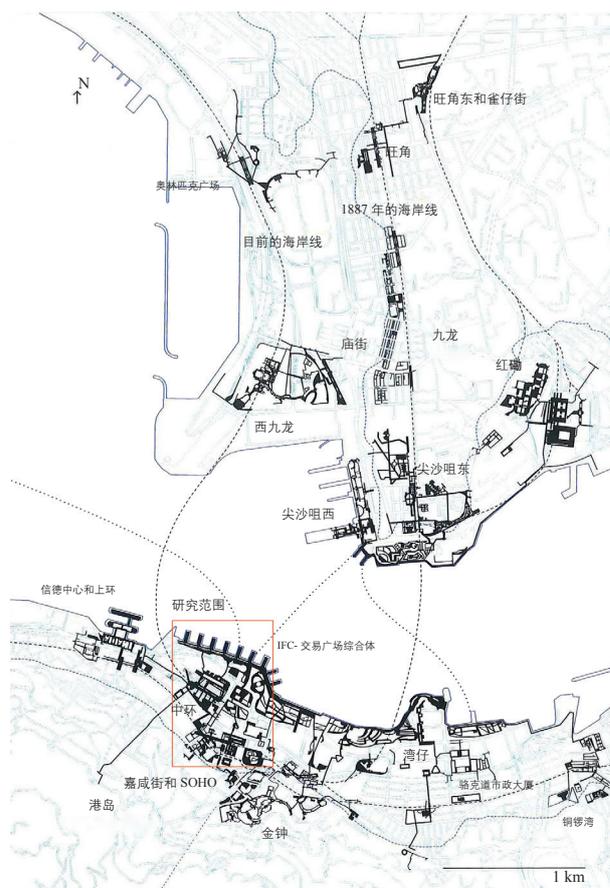


图 1 遍布香港主要区域的高架步行系统  
资料来源: 译自参考文献 [1]

香港公共交通空间的建设研究涉及很多学科，然而同时从公共空间、经济和制度方面探索这个问题的研究很少。在建筑学领域，弗兰普顿 (Frampton)<sup>[1]</sup>、陈晓扬<sup>[2]</sup>、殷子渊<sup>[3]</sup>等从步行系统与单体建筑的结合方式和空间分析的角度研究人行天桥系统，着重于分析建筑综合体和城市交通空间的整合；在规划领域，谭崢<sup>[4]</sup>、杨忠华<sup>[5]</sup>、叶明<sup>[6]</sup>、费移山<sup>[7]</sup>等从土地利用、人口、经济政策和公共交通策略等方面，提出香港的做法作为东南亚地区先进的发展模式值得借鉴；而从风景园林学的视角出发，郭巍<sup>[8]</sup>等则着眼于立体步行系统与城市绿地、开放空间的关系，研究立体步行空间与绿地的立体结合方式。

不难看出，学者多从城市空间的分析着手，探讨在高密度、高容积率地区，类似香港这样的立体步行交通系统具备诸多好处，然而对于这个庞大网络的发生、发展过程，却很少有人提起。本文视香港的立体步行系统为一个整体，从城市设计的角度出发，将其置于社会经济的背景之中探讨它的起因、形成和发展。旨在论述制度作为城市建设的一个重要方面，对香港中区这一独特的立体步行交通组织体系有怎样的影响。

## 1 与中区高架步行系统相关的城市制度界定

回顾历史，香港的城市建设是自上而下的政府规划与自下而上的自发对策共同作用的结果<sup>[1]</sup>。中区一直被视为香港最繁华、中心的地段，其高架步行系统作为一个始于碎片化建设、满足临时且紧迫需求的交通组织方式，却能将金融业、服务业、公共运输业（地铁、公交系统）等完全不同的行业高效地连通起来（图2），也可以说是这一进程的载体和缩影。

## 1.1 城市制度概念界定

在不同学科背景下，制度可以有多种含义。本文所指的“制度”是借用美国经济学家诺斯对其所做的解释，即“制度的构成要素主要是正式制约（例如法律）、非正式制约（例如习俗、宗教等）以及它们的实施”<sup>[9][2]</sup>。对于正式制约（formal rules），一般所指为决策者自上而下的管控措施；而非正式制约（informal constrains）则更多地来自于某一地区内部自发形成的“不成文”的潜在约束。具体到中区：一是政府的管理政策、规划条例（自上而下的正式制约）；二是私人开发商等出于追逐商业利益最大化而对其占有区域的建设做出的一系列决策（自下而上的非正式制约）。

## 1.2 中区高架步行系统的制约因素

在上述框架下可以清楚地看到，中区高架步行系统的发展主要受到两方面的约束：政府和私人开发商。前者具体指代的对象是香港政府及其下属的律政司、规划署、房屋署及运输署；后者涉及的公司则包括对中区整体发展具有关键作用的香港置地公司、香港地下铁路公司、长江实业、新鸿基地产、恒基兆业等。以上研究对象共同参与了中区高架步行系统的形成和发展——也可以说，它们共同决定了今天中区所呈现出来的区域形态。

## 2 双重制约下的中区高架步行系统的形成

该系统的形成按照时间、规模及主导因素可以分为以下三个阶段：私人企业主导与过街行人天桥零散建设期（1963—1973年）、政府部门介入与行人天桥体系初步形成

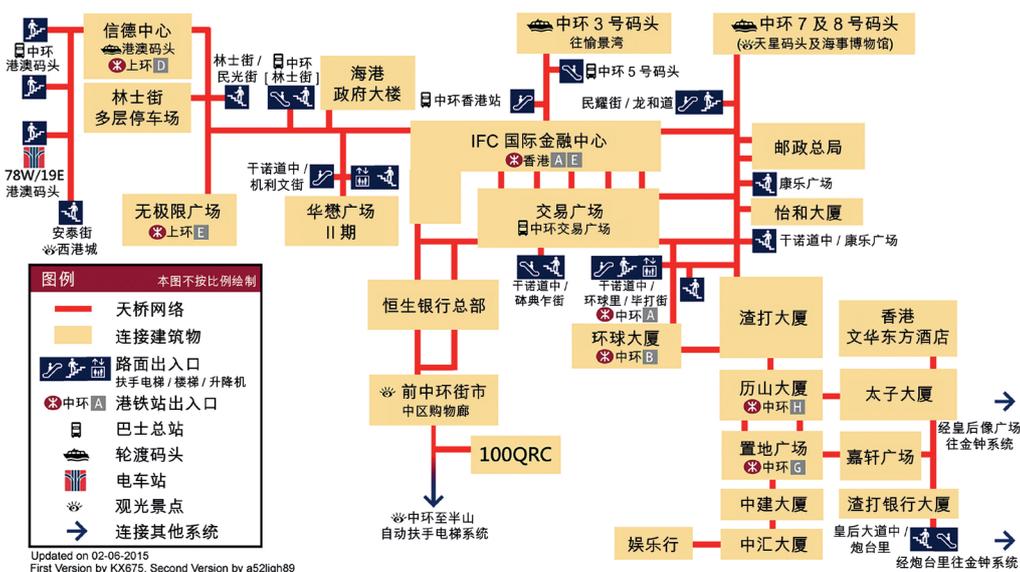


图2 香港中区行人天桥系统

资料来源：<http://zh.wikipedia.org/>

期（1974—1988年）、公私联合建设与高架步行系统发展繁荣期（1989—2003年）。

## 2.1 零散建设期（1963—1973年）

中区高架步行系统的形成始于行人天桥的建造，最早可以追溯到1963年<sup>[10]</sup>。当时香港最大规模的私人地产商香港置地公司委托公和洋行（P&T Group）设计并修建了一座跨度达22 m的封闭式私人过街天桥（图3），以连接旗下两栋建筑物——文华酒店和太子大厦<sup>[4,10]</sup>。1973年，置地公司又在新填海区域内兴建了整个1970年代亚洲最高的建筑物——康乐大厦（现怡和大厦），并计划顺势将康乐大厦与其旗下的于仁大厦以一条跨度更长的过街天桥连通起来（图4）。该计划在同年的一份经政府批准的设计方案中得以实现（图5）：它以于仁大厦、康乐大厦为核心，建立了一个平均高于街面5.1 m，横跨干诺道中的公共步行体系<sup>[4]</sup>。

香港建筑师钟华楠先生曾说：“中区60年代和70年代的发展可以说是香港置地公司的发展。……从中区的架空人行系统来看，也是代表把置地公司和它旗下的产业，以及在它管理下的建筑物连贯起来”<sup>[12]68</sup>。尽管该体系从规划到实现都是在以置地公司为首的私人开发商的主导下完成，本无心干预的政府部门却也从中受益，借此将中环核心区域向北边新填海区域推移。同时，由政府批准的已经建成的小型公

共步行体系与正在建设中的私人过街天桥网络合在一起，已经可以形成一个小有规模的、连通各主要商业零售点的步行系统。在中区立体步行系统发展的初期阶段，一方面，政府对中区建设整体的控制力薄弱，主要借助开发商的私人建设改善了多年来困扰着他们的人车分流问题；另一方面，精明的私人业主也已经意识到，这样一个限定性极强的交通组织方式会为它们带来何其庞大的消费群体。

## 2.2 初步形成期（1974—1988年）

作为香港城市发展史上相当重要的1974年被称为香港近代史的“分水岭”，这一年香港政府颁布了《1974年城市规划（修订及认可）条例》，设立了“规划申请制度”以加强政府在城市事务中的控制力，该条例规定“在法定图则所涵盖的地区内某些发展项目必须先向城市规划委员会申请规划许可”<sup>[13]50</sup>。同年，置地公司开启了一项耗资6亿港元的“中环物业重建计划”，该计划共分三期完成，时间跨度为1976—1983年。其中，完成于二期和三期的“置地广场”是一个总面积约1 869 m<sup>2</sup>的公共空间，也是香港“首个以现代中庭形式出现的广场”<sup>[4]738</sup>，它使步行天桥网络得以从这个私人拥有的中庭穿过并继续连通至中环的其他物业（图6）。“置地广场”的建立从根本上改变了中区步行系统仅仅是由几个过街天桥组成的面貌，而将现代建筑中庭所构造出的消



图3 中区第一座行人天桥：从左至右依次为建设中、建成后和改建后  
资料来源：左中右三张图分别引自参考文献[4,12]，<https://upload.wikimedia.org/>



图4 连通康乐大厦和于仁大厦的干诺道中天桥  
资料来源：参考文献[11]

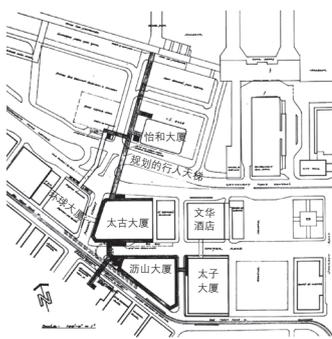


图5 1973年横跨干诺道中的行人天桥设计图纸  
资料来源：参考文献[10]



图6 置地广场公共中庭空间  
资料来源：<http://www.p-t-group.com/the-landmark.html>

费时代公共空间也纳入步行体系当中，由于配合自动扶梯的使用且串联了商业公共空间，使得中区的步行体系逐渐从私人建设向公共使用过渡。

1975年，由政府全资拥有的地下铁路公司（今港铁公司，MTRC）成立，由此开启了香港地下公共交通的建设大幕。当时由置地公司正在改建的历山大厦地下层直接与建造中的地铁中环站相接，使大厦底层拱廊成为连接中环地下站台、地上行人天桥以及自动扶梯的交汇处<sup>[10]</sup>。地铁公司从这次“交汇”认识到，公共交通所携带的稳定且持续的人流量将会为车站周边的地面带来巨大的商业附加值。仅一年之后，地铁公司便加入了争夺中区商业主动权的混战——与长江实业联手以对抗置地公司在中区的绝对控制地位。地铁公司真正开始较大规模从事房地产开发的相关业务是始于1970年代末期<sup>[14]</sup>。与长江实业合作建造了环球大厦之后，它又借助修建地铁的优势将中环地铁站沿线及进、出站口临近的地块和项目重新调整，以使地上交通与地下交通得以连续、流通，也令中区整体的步行网络更加完整（图7）。1979年香港地铁正式开通运营<sup>[14]</sup>，地铁公司在这场商业利益的追逐和较量中也站稳了一席之地。1983年伴随着重要步行节点“置地广场”的落成，一个环绕在遮打站（现中环站）东、南两侧并一直延伸至北部新填海区域的立体公共步行系统也已初具规模。

这个时期的中区公共步行体系建设仍旧缺少政府自上而下的有序规划，正式制约的力量相较于私人公司的对策仍显不足。由于香港实施的土地国有化使政府收入主要依赖于土地发展的税收，为了在项目开发过程中加速资本形成，政府每每在需要增加法律程序的时候慎之又慎。1974年的“规划申请制度”虽是进步，但还远没有达到可以制约私人建设的程度。在这段发展期，政府介入的程度看似增多，然而严格意义上讲，以地铁公司身份介入的“政府”并不是管理者，它没有承担起中立的协调任务，而是以开发商的角色加入了追求利润的游戏之中。

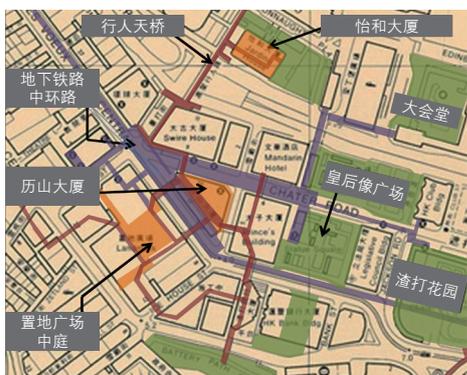


图7 中环站沿线物业及高架步行系统  
资料来源：参考文献[10]

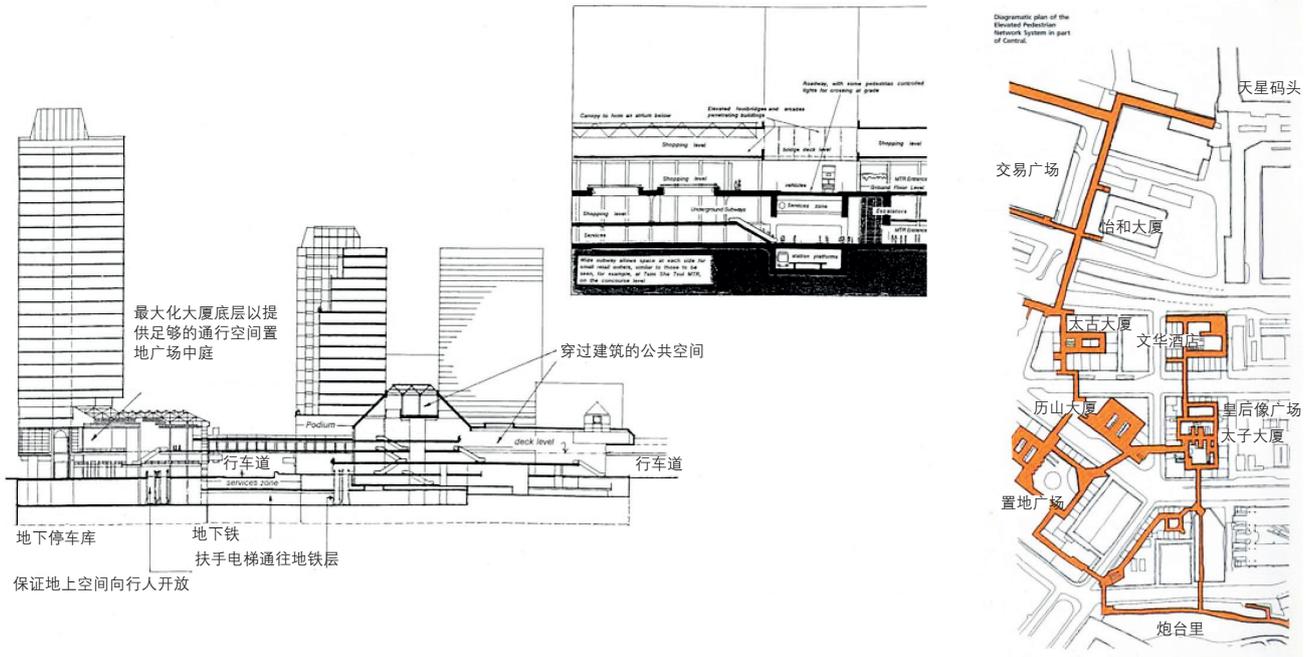
## 2.3 发展繁荣期（1989—2003年）

1982年，置地公司为继续向北部填海区扩大其中区的领地，以47.5亿港币向政府投得了位于康乐广场西侧的一块土地以兴建交易广场。1988年交易广场的三期工程全部建设完成，其中一、二期办公楼通过两条行人天桥与之前已经部分建成的长达1 km的干诺道行人系统相接，一直向北可通向维多利亚港码头及邮政总局；三期工程与其附属商业建筑也通过广场及行人天桥一起并入已建成的政府规划的步行网络当中。至此，从南边的置地广场到北边的交易广场，中区建成了香港第一个高架步行系统（图8），对以后的上环、金钟，甚至沙田新区等地的步行网络系统产生了深远影响。

1989年，港英政府宣布了“香港机场核心计划”，并于次年开始围绕新的香港国际机场进行一系列大型基础设施建设，其中一项工程——机场快线的总站，就是现在位于北部填海区内的地铁香港站<sup>[16]</sup>。在早期的机场快线规划中，地铁公司制定的设计导则已经明确表示要以建设香港站为契机，将其在中区涉及的主要物业、这些物业拥有的公共空间以及地铁站进出口通过一个高效的界面连接在一起。而作为这个界面的就是国际金融中心，负责建设它的IFC发展有限公司由香港地下铁路公司、新鸿基地产、恒基兆业等业主共同组成。整个项目由于包含了香港站的建设而在2003年建成之后迅速取代置地广场，成为中环新的商业中心。随着IFC—交易广场综合体的建成，地铁香港站和中环站之间通过步行网络、自动扶梯、交易广场平台等方式连结，中区高架步行系统继续向北一直延伸到了天星码头（图9）。

这一阶段的政府除了借助香港站的建设积极参与中区的的海架步行系统建设外，还在政策的制定上进行了一些新的尝试。1991年，港府颁布《香港规划标准与准则》，其中《城市设计指引》部分对城市公共空间和行人天桥建设提出了指导性意见和原则，给出的范例便是中区置地广场的立体步行体系<sup>[17]</sup>。但该导则只是一份参考和指引文件，并没有构成法律事实。而在1997年香港回归之后，特区政府律政司出台了新的香港法例，其中《建筑物（规划）规例》（1998年版）第29号27条规定：私人业主在修建综合用途建筑物时，可以获得奖励性补偿。例如，从建筑物内有立体步行通道穿过的时候，建筑事务监督可以通过变通法律条文给予其上限为“准许容积率20%的外楼面面积宽免”<sup>[18]</sup>。该条例的颁布表明，尽管中区的高架步行系统建设并不是政府开始就规划好的，但其认可了这样的模式，并计划在香港其他地区通过奖励性补偿的方式进行推广。

在中区商业中心转移、高架步行系统迅速发展的时期，政府对该区域的整体控制也在逐渐增强。中区高架步行系统



注：右图中标注的太古大厦（Swire House）曾用名于仁大厦（Union House），现在更名为遮打大厦（Chater House）。

图 8 1988 年中区建成香港第一个高架步行系统

资料来源：参考文献 [15]



图 9 中区现有及拟建高架步行系统示意

资料来源：参考文献 [20]

的建设不再是零散的、碎片化的，管理部门已经有意识地将IFC—交易广场综合体所涉及的私人业主组织起来进行统一规划。然而，由于其高架步行系统经历了漫长而复杂的发展历程且大部分时间里缺乏整体规划，导致整个体系的形成实质上是处于非正式制约的主导之下，产生了许多问题。由于中区步行体系建设的控制权实际掌握在私人企业手里，高度限定性的步行空间使行人不得不进入私人企业规定的路线，从公共交通的接驳点快速经过广场及绿地从而到达指定的零售点和商业空间，只有完成以上规定动作，才能到达步行标识牌的终点，没有第二种选择。被严格限定的人流走向实际上加剧了商业秩序上的不平等<sup>[17]</sup>。消费时代高效的交通组织方式却使公众丧失了自由选取行走路线的权利，这种异化的公共空间事实上已经失去了其本该具有的平等和自由属性，转变成为私人企业追求利润的手段，其本质上的受益者仍然是私人开发商。

## 2.4 总结与分析：“有序”外表下的“失衡”

从中区高架步行系统的三个发展阶段可以清晰地看到以下几个方面的转变，这些转变所展现的是一个高效运行的有序系统，然而，在有序的背后却是公共与私人利益关系的失衡（表1）。首先，在具体的空间形态上经历了从最初零散地建造过街天桥，到初步形成行人天桥体系，最终发展成为覆盖整个中环地区的高架步行系统。它的发展脉络与正式制约下常见的规划分期建设非常相似，让人很难想象这样有序的组织方式是源于自发的市场行为。同样的情况在其串联的空间类型的改变上也有所体现。其次，在制约的主导方式上，可以看到由最开始的私人企业完全占主导地位，到发展中期政府介入后，行人天桥体系作为公共交通空间对公众开放，再到后期公私联合建设，高架步行体系又串联起了码头和绿地等交通接驳点和开放空间。然而，就是这样看似有序的发展过程，其制约的主导方和政策的主要受益者却始终只有私人开发商。对于私人开发商的利益集团构成，也不是一

成不变，从开始只有香港置地公司一家，到中期长江实业联合地下铁路公司对其发起竞争，再到后期置地公司逐渐式微，IFC在中区掌握更多资源，取代置地公司开启了新的局面。

此外更重要的是，整个中区高架步行体系的发展所呈现的私人地产商主导的失衡状态，其实质是政府监管职能的不足。外在层面上看，除了发展后期在IFC—交易广场综合体的建设中政府制定了有效的规划控制以外，在中区发展的其他时间和空间范围内都缺乏有效的、具有法律事实的正式制约，导致在相当长一段时间内，私人开发商可以在基本没有限制的情况下，为了追求最多的经济利益，将公共交通空间强行并入商业空间，无形当中牺牲了市民公众的利益。然而，内在层面上，之所以产生这种现象的原因是政府本身在发展中期也加入到对资本的逐利当中（以地铁公司私人开发商的身份），无法发挥其作为公共机构的管理、监督和调解平衡作用，导致其从旁观者到管理者的过渡期变得更长。

进入发展期后随着中环体系的初步建立，在公共空间使用权上的矛盾也日益凸显，政府作为公共机构的本质属性促使它必须对私人开发商的行为进行管控和制约，从而保障日益缩减的公众利益。可以看到，从1990年代开始，政府在中区事务中以调解公众利益和私人利益为主要职能，同时，也从中区发展前期呈现的公共与私人利益的失衡状态中吸取经验，尝试在其他新区的发展中以加强监管私人开发商的方式，避免其在建设过程中拥有过度的决策权，以实现从失衡到平衡的转变。

## 3 中区的现实和展望

对于中区前40年（1963—2003年）发展过程中呈现出的失衡问题，政府是有所意识的。在高架步行系统大规模建设的1980年代中期<sup>[8]</sup>，港府曾经效仿中区在位于新界东部的沙田新城中心区进行了立体步行系统的规划。与中区不同的是，沙田新城的步行系统规划是作为城市设计的一部分与用地规划、建筑布局、景观规划一同进行的。由于它承载的主要功能是居

表1 香港中区高架步行系统三个发展阶段的对比（1963—2003年）

	零散建设期（1963—1973）	初步形成期（1974—1988）	发展繁荣期（1989—2003）
步行呈现方式	过街行人天桥	行人天桥体系	高架步行系统
连接空间类型	商业空间	商业+地铁+巴士	商业+地铁+巴士+码头+绿地
制约主导方式	非正式（私人企业主导）	非正式（政府部门介入）	非正式（公私联合建设）
有效规划控制	无	无	部分有
政府角色	旁观者	参与者（MTRC）	调解者
私人开发商	香港置地公司	香港置地公司+MTRC+长江实业	香港置地公司+MTRC+新鸿基地产+恒基兆业
标志性商业点	康乐大厦（怡和大厦）	置地广场	IFC—交易广场综合体
政策受益者	私人开发商	私人开发商	私人为主+公众

注：表中MTRC为香港地下铁路公司英文缩写，“非正式”为“非正式制约”简写。

资料来源：作者绘制

住，因此即使在最核心的区域，政府仍考虑开辟了部分市政公共空间供市民休憩使用（图 10）。沙田新城值得学习的地方在于：有别于中区非正式制约处于主导地位，沙田的核心区由于有大量公共建筑的存在而使其中一部分区域真正可以为市民自由使用；以城市设计的方式推进的规划方案所体现出的步行路线，其限定性相较于中区而言有所降低，行人不再被强制穿过许多商业零售点，而是可以选择性地进入。中区与沙田新城中心的性质同属商业区，尽管形式上有相似之处，但由于主导的制约方式不同而导致了实际使用程度上的差别。最终，这种差别也在促使政府反思中区存在的问题。

香港规划署于 2007 年开始进行《中环新海滨城市设计研究》，通过优化现有土地使用和城市设计纲领，旨在更全面地为未来的北部三期填海区域建设进行规划指引。其中一项重要内容就是对中区高架步行系统的修复与更新，包括加强行人道路的通达性；通过步道及公共空间的规划连接区域文化历史脉络；规划视线走廊和特色区域方便行人即使在立体步道上行走也能感受到各个区域的不同精神特质等等<sup>[20]</sup>。规划方案中所体现的立体步行系统更新还包括串联更多真正可供市民休息、娱乐的市政公共空间，而不再仅仅包括私人企业拥有和管辖的公共空间。

中环的核心区域已成历史，在过去特定的历史时期中环作为一个时代的缩影反映出的是对金钱利益的信奉和追求。然而我们不能推倒一切重新来过，应当以发展的眼光看待已经存在的事实，并时刻提醒自身引以为戒。在同样拥挤且高速发展的内地城市，例如北京、上海和深圳等地，最宝贵的

商业区用地建设也会产生类似中区的问题，如何保证经济发展的同时又能保障公民对步行公共空间的自由使用权利同样也是我们需要面临的挑战。

需要说明的是，在新制度经济学的框架下，城市制度的概念中天然蕴藏着“政府（公共）—市场（私有）”二元论，政府作为代表公共利益的机构，应当在保证经济发展的同时最大限度保障和维护公众的权益。在香港的制度语境中，正是“公共空间”与“私有用地”这两个针锋相对的反义词成就了其立体步行系统的形成。尽管该交通组织方式诞生之初是源于私人业主追求自身经济利益的最大化（中区），但随着政府干预在城市事务中的管理者身份不断加强，两种制约方式不断趋于平衡，最终使得它从追逐资本的产物，演变为高效且便民的公共步行系统（以沙田新区为代表）。这条发展脉络中对于政府职能、公共权益和私人利益三者之间的平衡与权衡正是我们在今后的城市建设中应当吸取的经验，即无论政府是否参与私人利益的分配，都必须一方面通过制定有效且具备法律事实的正式制约保障公共利益；另一方面监督私人利益集团所代表的非正式制约在获取权利（如奖励性政策）的同时，是否严格履行了相应的义务（图 11）。



图 11 政府监管下的双重制约示意图（保障公共利益，监督私人利益）  
资料来源：作者绘制

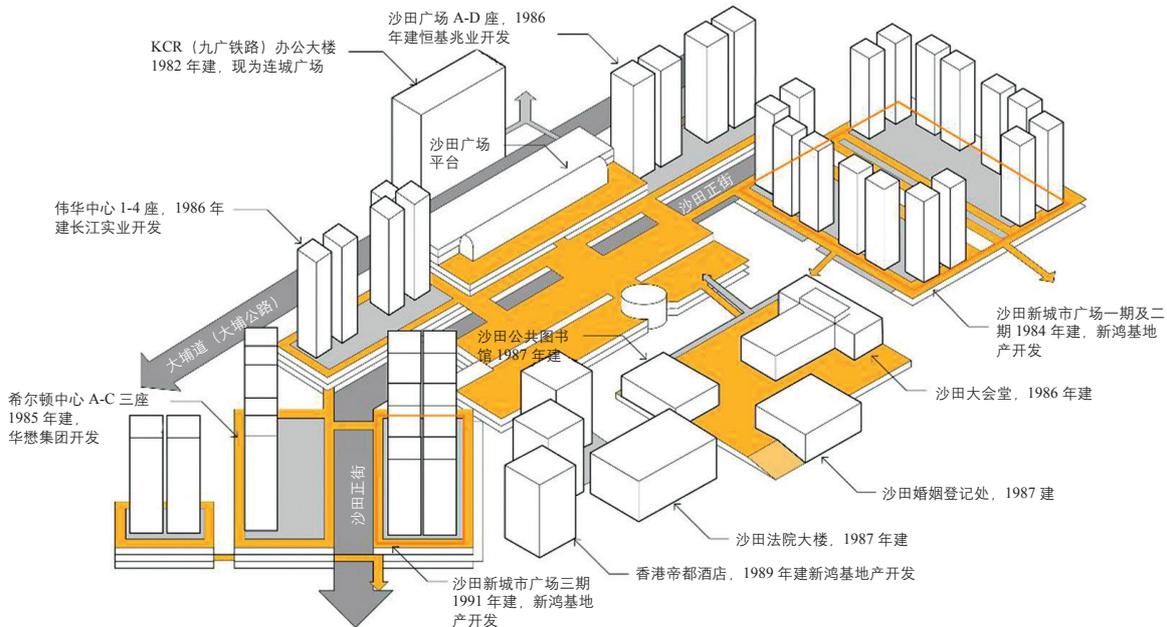


图 10 沙田中心区步行系统示意图（橙色区域为步行区域）  
资料来源：作者根据参考文献 [4] 绘制

## 4 结论

从1963年落成第一条跨越车行道的行人天桥，到如今拥有由700多条行人天桥相接而成的人行网络，香港的高架步行系统建设已经走过了50多年<sup>[21]</sup>。作为一个逐渐形成的体系，它以衔接的方式几乎囊括了所有的空间类型，包括办公或商业建筑的二三层、沿陡坡上山的自动扶手电梯、横跨市政道路的行人天桥、街心花园、建筑附属用地（庭院）、中庭、广场、人行道、码头、地铁站和巴士运输站。

此外，在这期间它还产生了许多耐人寻味的现象和变化。制度上，从初期非正式制约占有绝对主导地位，到后期正式制约不断加强对步行系统乃至区域整体发展的控制。区域形态上，伴随着由政府主持建设的中区填海计划（共三期），高架步行系统从集中在地铁中环站附近发展，到整体不断向北进行延伸，并在空间视线和市民参与度上进一步增强了开放的公共空间属性（图12）。在公共利益层面上，则是从只连接商业空间和私人写字楼到逐渐串联起不同类型的城市开放空间，通过降低行走线路的强制性，从而保障了公民对街道、绿地和其他公共空间的自由使用权。

中区不同历史时期的发展表明，城市区域形态的发展离不开自上而下的正式制约，在保证经济发展的同时，制定行之有效的政策，对其进行管理和引导，以保障消费时代公共空间有可能被压缩的公众利益，是政府必须承担的责任。沙田新城核心区域的建设和中区近十年里政府投入的更新方案向公众展示了香港城市步行空间未来的改进方向。当内地的许多城市面临香港曾经面对的困难时，是否能够吸取教训保持清醒，值得深思。UPI

## 参考文献

- [1] FRAMPTON A, SOLOMON J D, WONG C. Cities without ground: a Hong Kong guidebook[M]. Rafael, Calif.: ORO Editions, 2012.
- [2] 陈晓扬. 香港空中步道城市设计的启示[J]. 华中建筑, 2004(2): 80-95.
- [3] 殷子渊. 摩天轨道新市镇——香港城市拓展的新维度[J]. 新建筑, 2013(2): 136-138.

- [4] TAN Z, XUE C Q L. Walking as a planning activity: elevated pedestrian network and urban design regulation in Hong Kong[J]. Journal of Urban Design, 2014, 19(5): 722-744.
- [5] 杨志华. 香港的土地使用与交通运输规划实践[J]. 城市规划, 1999, 23(5): 37-42.
- [6] 叶明. 香港的CBD与天桥步行系统[J]. 规划师, 1999(4): 128-131.
- [7] 费移山, 王建国. 高密度城市形态与城市交通——以香港城市发展为案例[J]. 新建筑, 2004(5): 4-6.
- [8] 郭巍, 侯晓蕾. 高密度城市中心区的步行体系策略——以香港中环地区为例[J]. 中国园林, 2011(8): 42-25.
- [9] NORTH D C. Institutional change: a framework of analysis[J/OL]. Economic History, 1994, 12(1): 2. [2014-11-11]. <https://ideas.repec.org/p/wpa/wuwpel/9412001.html>.
- [10] LEUNG E. Development of modern architecture in Hong Kong[J/OL]. Docomomo Hong Kong, 2013(6). [2014-10-28]. <http://docomomo.hk/site/pedestrian-footbridge-system/>.
- [11] KOOR A. Gutierrez and portefaix: mapping HK[M]. Hong Kong: Map Office Publisher, 2001.
- [12] 钟华楠. 论香港市中心——中区与西区的发展[J]. 世界建筑, 1986(5): 64-72.
- [13] 邹涵. 香港近代城市规划与建设的历史研究（1841—1997）[D]. 武汉：武汉理工大学, 2011: 50.
- [14] Mass Transit Railway Corporation. Official souvenir book to commemorate the 1st day of running MTRC trains[M]. Hong Kong: Mass Transit Railway Corporation, 1979.
- [15] Hong Kong Planning Department. Metroplan: the selected strategy-executive summary[R]. Hong Kong: Hong Kong Government Printer, 1991.
- [16] PEARCE G, et al. Arup: Hong Kong Station[M]. London: Edition Axel Menges, 2000.
- [17] Hong Kong Planning Department. The Hong Kong Planning Standards and Guidelines [EB/OL]. (2011) [2015-10-30]. <http://www.pland.gov.hk>.
- [18] 中华人民共和国香港特别行政区律政司. 建筑物（规划）规例 [EB/OL]. (2012) [2015-10-31]. [http://www.legislation.gov.hk/blis\\_pdf.nsf/6799165D2FEE3FA94825755E0033E532/39F385A19C2F6870482575EE003EF3C30/\\$FILE/CAP\\_123F\\_c\\_b5.pdf](http://www.legislation.gov.hk/blis_pdf.nsf/6799165D2FEE3FA94825755E0033E532/39F385A19C2F6870482575EE003EF3C30/$FILE/CAP_123F_c_b5.pdf).
- [19] CUTHBERT A R. The right to the city: surveillance, private interest and the public domain in Hong Kong[J]. Cities, 1995, 12(5): 293-310.
- [20] Hong Kong Planning Department, AEDAS. Urban design study for the New Central Harbour Front [EB/OL]. (2011) [2014-12-18]. [http://www.pland.gov.hk/pland\\_en/p\\_study/comp\\_s/UDS/eng\\_v1/images\\_eng/pdf\\_paper/exec\\_sum\\_e.pdf](http://www.pland.gov.hk/pland_en/p_study/comp_s/UDS/eng_v1/images_eng/pdf_paper/exec_sum_e.pdf).
- [21] Hong Kong Highways Department. Footbridges and subways of Hong Kong [EB/OL]. Hong Kong: The Government of the Hong Kong Special Administrative Region. (2009) [2015-10-26]. [https://www.hyd.gov.hk/en/publications\\_and\\_publicity/publications/hyd\\_factsheets/doc/e\\_Footbridges\\_and\\_Subways.pdf](https://www.hyd.gov.hk/en/publications_and_publicity/publications/hyd_factsheets/doc/e_Footbridges_and_Subways.pdf).

（本文编辑：王枫）

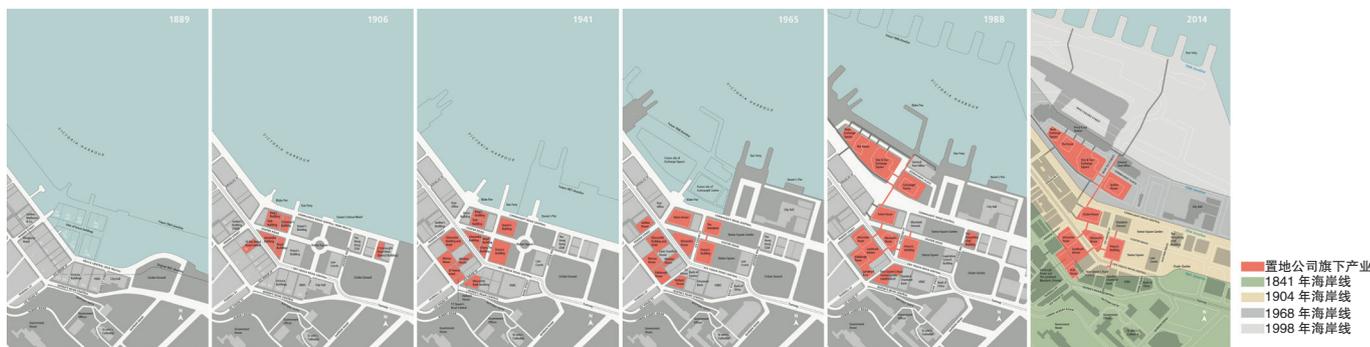


图12 1889—2014年中区发展示意图

资料来源：<http://www.hkland.com/>