

兩個大圍：庶民與權貴的空間角力場

劉孔維

八十年代初，我家住在九龍。但因小時候由姨母照顧，所以有數年時間住在她家，她住在沙田大圍的公共屋邨。沙田與大多數香港新市鎮的發展方式相似，都是先由政府發展基礎交通網絡，再建設大型的公共屋邨及「居者有其屋」，待人口逐漸增多及交通設施日漸完善後，才有地產商興建的私人屋苑落成，這樣地產商才能有效地提高樓價。這種發展模式在殖民地時代至今已被不斷複製，令香港新市鎮的發展面貌越趨相同。如今我雖已不在大圍居住，但我任教的中學卻在此地，大圍仍是我每天必到的地方，是我日常生活的重要一部分，我對它有著一份特別的感情。這份感情一部分源於朝夕相對，更重要的是它有一種香港其他新市鎮較難找到的東西，那就是富有生氣的街道文化，它令我感受到「大圍人」的日常生活和庶民風采。可惜的是，這種文化在政府及大型地產商對大圍的再規劃下，正日漸被蠶食，可預期大圍可能成為另一次權貴與庶民間空間(space)鬥爭的角力場。

大圍簡介

大圍屬於香港新界東沙田區的一個社區，從前大圍只限於對大圍村及附近數條街道的稱呼，現在已包括的地區更廣，獅子山隧道公路以西以及獅子山和針山之間的整個沙田谷都被統稱為大圍。現時大圍主要為住宅區，區內有多個屋苑和商場，為住戶提供日常生活所需。

雖然現今的大圍已是已發展地區，但仍保留了沙田區歷史最悠久及規模最大的圍村——大圍村。大圍村位於大圍港鐵站附近的城門河邊，在積福街及積富街交界處，始建於明朝萬曆二年（一五七四年）。除大圍村外，大圍尚有八條

圍村。¹八零年代初開始的 新市鎮 規劃（美林邨於 一九八一年 落成）將大圍的發展集中於谷地兩邊。港鐵站北面的市中心摻雜着二至三層高的村屋、五至六層高的唐樓以及近二十年來興建的高樓住宅，這裡可說是大圍的市中心。至於外圍就有多個大型 公共屋邨，包括北面的 美林邨、美田邨 和南面的 新翠邨、隆亨邨、新田圍邨、秦石邨 及 顯徑邨，公共屋邨之間建了另一些私人屋苑及「居者有其屋」²，而附近半山亦建有一些私人別墅。西面接近文化博物館的地方則有少量工業大廈及貨倉，而鐵路上蓋最近又興建了十數幢達五十、六十層高的「屏風樓」——名城。³

大圍市中心的空間佈局

一九六一年，美國一位名叫珍·雅各(Jane Jacobs)的婦人，以她多年的親身及工作經驗，寫成《偉大城市的誕生與衰亡——美國都市街道生活的啟發》(The Death and Life of Great American Cities)一書。此書以淺白易懂的庶民觀點深入人心，書中提出重視社區鄰里的街道生活和商業及文化的多樣性等的「生活城市」概念，持續影響西方的都市規劃理論。簡單來說，書中提及的理想都市就是：小而活潑的街道、較高的城市密度、城區混合多種功能、不同樓齡的建築物並存、保持街道熱鬧、減少沉悶地帶、不要胡亂興建面積過大的公園等。她特別批評當時美國建築界追求高樓大廈、寬闊馬路、人車分隔及區域功能單一的都市規劃，認為這會扼殺都市的活力，甚至影響治安。以此觀之，不難理解大圍市中心正是書中理想城市的例子，而在大圍港鐵站上蓋的私人屋苑，「豪」則「豪」矣，卻是一個反面教材的例子。

北起青沙公路、東至城河道、南至大圍港鐵站、西至美田路，這就是大圍的市中心，這一區域的建築有多元化混雜的特色。東部河邊一帶保留了大量兩三層高的

¹ 分別是李屋村、新田村、隔田村、田心村、上徑口村、下徑口村、大圍新村及香粉寮村。

² 分別是美松苑、美城苑、景田苑、嘉田苑、嘉徑苑及豐盛苑。私人發展商參建的居屋則有海福花園、富嘉花園及雲疊花園。

³ 有關大圍的資料，可參考維基百科：<http://zh.wikipedia.org/wiki/%E5%A4%A7%E5%9C%8D>

村屋，一街之隔（城河道）的則是五、六層高的唐樓群（圖一）。理應在鄉郊出現的村屋，在大圍卻與周邊的建築環境相融合，原因在於它們保持了較高的建築密度及窄小的街道。如圖二所見，村屋地下一層多是一些店舖，因為大多是原居民開設的關係，所以不用擔心負擔不起租金，亦能隨心所欲地開設自己心儀的店舖，包括茶餐廳、小食店、童裝店、士多、補習社、洗衣店、電器維修店、物業代理等，所以雖是自成一國的圍村，卻沒有「自絕」於社區之外。而由於這裡並不是通衢大道，故容許馬路兩旁停泊車輛，因而吸引了很多駕車的客人光顧兩旁的食肆。另外，吸煙和需留意車輛會否被檢控違例泊車的顧客亦往往須坐在狹隘的街道上用餐，亦令街道更添生氣。

大圍港鐵站可說是大圍市中心的心臟地帶，既處交通要衝，土地價值自然遠較東邊大圍村高，周邊人流亦較多，所以當八十年代「電氣化」火車站建成後，旁邊的土地早已被地產商「插旗」，發展為私人屋苑（海福花園、富嘉花園及金禧花園）。雖然如此，八十年代興建的私人屋苑只有二十多層高，仍較著重與周邊社區的關係，仍保留屋苑的出入口大門面向主要街道，鄰近滿足居民日常生活需要的地舖（圖三），包括水果店、小食店、廉價成衣店及鞋店等。在現今香港，交通樞紐旁的私人屋苑保留「街坊店舖」而非大型連鎖店的做法是非常罕見的，這些建於八十年代的私人屋苑，為我們提供了一種不「自絕」於原來社區的發展模式，令各種不同年齡的建築物得以並存。可惜的是，這種模式在新建的私人屋苑上日趨減少。

大圍道一帶可說是大圍心臟中的心臟，它雖是大圍市中心最寬闊的路面，但亦只是三線雙程行車而已，居民不須利用天橋或隧道橫過馬路，兩旁雖有各式連鎖店舖，但亦不乏各種滿足居民生活機能的街坊小店，如藥房、西醫診所、餅店等（圖四）。由港鐵站沿大圍道向北走，右邊的數條橫街小巷，盡是一些種類不同的小舖。簡單而言，愈接近港鐵站的橫街店舖檔次愈高，當中多是一些消費較高的食

肆，如面向港鐵站的高級中菜館及日本菜館等；而愈遠離港鐵站的小巷則多保留了不少舊式街坊小舖（圖五）。

由此可見，大圍市中心體現了珍·雅各心目中的理想城市的特色，它有小而活潑的街道；保持了較高的城市密度但卻沒有太高的樓宇；多種功能的店舖並存；唐樓、村屋及較新的私人屋苑混合；因人口密度較高，而店舖又與居民生活息息相關，所以街道保持長期熱鬧，這裡可說是珍·雅各理想城市的「活化石」。值得注意的是，它有現在的存在狀態，並不是由某些「偉大」的城市規劃師因應自己心目中的理想都市原型憑空設計出來的，它是數十年來城市本身的自然發展而成的，是普羅市民的日常生活實踐。

可悲的是，既名之曰「活化石」，可知這種讓城市自己「成長」的發展方式已絕跡於市區重建或新市鎮的建設之中，代之而起的是政商之間以消滅街道為目的的一體化規劃，強調休閒品味卻摒棄日常生活的空間設計，而大圍港鐵站上蓋的私人屋苑「名城」正是這種現今香港市區發展的典型模式。



(圖一)



(圖二)



(圖三)



(圖四)



(圖五)

大圍的「空中樓閣」——名城

法國馬克思主義者亨利·列斐伏爾(Henri Lefebvre)在上世紀六十年代曾提出全面都市化社會(Completely Urbanized)的理論，他在當時認為：「都市化社會是一個由完全都市化過程所形成的社會。這都市化在現今似乎是虛幻、並未確認的，但它將會在未來實現。」⁴這段預言式的論斷已在現今的香港實現，它正好解釋香港在後工業年代官商之間大興土木，以及將城市面貌粉飾新的社會形態。列斐伏爾的空間理論核心，是生產和生產行為的空間化，用列斐伏爾自己的話說就是：

⁴ Lefebvre, Henri. *The Urban Revolution* (trans. Robert Bononno). Minneapolis: University of Minnesota Press, 2003, pp.1.

「(社會)空間是社會的產品」,⁵人類已由「空間中事物的生產」轉向「空間本身的生產」。空間本身有一段歷史,且依據時代、社會、生產模式與關係而有其特殊性,現代社會的空間就是一種資本主義的空間,也就是由布爾喬亞階級(bourgeoisie,即資產階級)所管理支配的社會空間。空間本身成為產品是資本主義發展的結果,現代經濟的規劃已集中在空間的規劃。

若以列斐伏爾的空間理論檢視香港現況,不難發現香港正好證實他的見解。本地民間學者馬國明指出,香港的市區重建,將大量自然形成的舊區及日常生活的平常事物「消滅」,由地產發展商主導重整香港城市的面貌,結果就是龐然的地標式建築的大量出現,如旺角的朗豪坊、觀塘的創紀之城等,用以顯示香港乃是國際大都會。這種市區重建的方式是以將舊區原有的街道及庶民生活消滅而完成的。⁶包括深水埗、土瓜灣等香港市區的重建過程,正好體現了列斐伏爾「空間本身的生產」的特性。這種生產不但只發生在舊社區,更有漫延至已發展的新市鎮的趨勢,大圍港鐵站上蓋的發展正是一個好例子。

名城為港鐵大圍車廠上蓋的一項大型私人屋苑綜合發展項目,舊址是大圍單車公園,由九廣鐵路公司於二零零六年招標,最終與長江實業(集團)有限公司(下簡稱:長江實業)合作發展。兩鐵合併後,物業發展權轉讓予香港鐵路有限公司(下簡稱:港鐵)。項目在二零零七年十月動工,於二零一二年全部落成,合共提供四千二百六十四個住宅單位,以三房及四房的大單位為主,並由長江實業(001)及港鐵攜手合作發展。名城的英文名為「Festival City」,寓意享有多姿多彩的都會生活云云。⁷

⁵ Lefebvre, Henri. *The Production of Space*, (trans. Donald Nicholson-Smith.). Oxford, OX, UK ; Cambridge, Mass., USA : Blackwell, 1991, pp.26.

⁶ 可參考馬國明:《全面都市化的社會》(香港:進一步媒體有限公司,2009)一書。

⁷ 《星島日報》:〈大圍新盤五大公園環抱〉,2009年10月20日。

名城是大圍的重點地產發展項目，而它正是列斐伏爾提及的現代社會資本主義的空間，也就是由資產階級所管理支配的社會空間，是由政府（港鐵）與大資本家共同規劃的空間。事實上，即使這巨大的資本空間尚未興建，政商與大圍居民對空間如何使用的角力已經開始。

首先，「環保觸覺」及「反大圍站上蓋建屏風樓關注組」等團體在二零零六年得知港鐵上蓋的計畫後，均認為大圍車廠上蓋新興建十二幢的屏風樓將大大影響區內空氣、光線及居民健康。不過在二零零七年的時候，城市規劃委員會根據二零零一年的聆訊，以不接納這些反對屏風樓意見為理由，否決團體及居民的訴求，最終項目通過發展為大型住宅名城。附近居民多次指出項目開始後，難以接收電視訊號，無法收看電視，嚴重影響日常生活。區內的光線及規劃佈局亦做成強烈的破壞，但當局均未有理會，有關的規劃過程被居民及網民批評為黑箱作業，沒有了解市民感受。

此外，與我年紀相若的香港人，即使不是居於大圍，對大圍的認識往往源於兩處著名的庶民空間——大圍單車公園以及歡樂城。但隨著港鐵馬鞍山線及名城的興建，這些地方也難逃結業的命運。

大圍單車公園本位於大圍港鐵站旁。由於大圍至大埔有完善的單車徑，所以於上世紀八、九十年代成為市民租借單車的熱門地點，附近的海福花園商場開設的多間單車店，卻隨着大圍單車公園的關閉而減少。由於二零零零年時建設馬鞍山綫（前稱馬鞍山鐵路），故大圍單車公園的用地被收回，租戶被反覆搬至馬鞍山臨時單車公園及沙田公園（前稱沙田中央公園），但因地點不便及店舖過於分散，現時的單車公園已難有昔日的規模。

至於歡樂城（原稱青龍水上樂園）是建於上世紀八十年代的主題公園，曾經是

香港三大遊樂場之一（另外兩大遊樂場則是 香港海洋公園 及 荔園，當中只有香港海洋公園至今仍在營運），原址位於 港鐵東鐵綫大圍站 現址。遊樂場內設有多款機動遊戲，包括 摩天輪、海盜船、碰碰車、旋轉木馬 等等。另外有 水上樂園 及餐廳等設施。水上樂園營運不久後便關閉，改建為廉價燒烤場，市民只需付出數十元便能在場內燒烤，是普羅大眾聚會及享受家庭樂的理想空間。而更重要的是，歡樂城並不是一個封閉的商業空間，它採取免入場費，使用設施個別收費的策略，吸引不少路人及居民觀覽場地和借道前往其他地方，是大圍居民經常出入及散步之地，是一個充滿庶民色彩的商業空間。但同樣可惜的是，大圍歡樂城因興建港鐵 馬鞍山綫（前簡稱馬鐵）的關係，在二零零零年正式關閉。原址現為港鐵馬鞍山綫 大圍站 及大圍站公共運輸交匯處。

大圍單車公園及歡樂城的關閉揭示一個殘酷的現實，那就是列斐伏爾提出的由資產階級所管理支配的社會空間，在資本主義追求利潤最大化的邏輯下，已逐漸取代原來處於由大圍居民所支配的日常生活空間，而這個過程是在政府（港鐵）與資本（地產商）共同合作下而完成的。

名城的文化包裝與壟斷地租

在推土機把單車公園及歡樂城夷為平地的同時，名城的發展商長江實業亦加緊對這價值連城的資本空間大肆宣傳。從報章及電視中的廣告亦可窺探地產商對這一樓盤的商業定位，而他們的定位卻與下文提到的都市化理論息息相關。

在長江實業有關名城的多個電視廣告中，不難發現他們希望將這個位於新界的樓盤包裝成香港「正中心」之地的企圖。其中一個宣傳名城第三期「盛世」的廣告對名城有以下描述：⁸

⁸ 名城 Festival City 廣告：<http://www.youtube.com/watch?v=Zr9wTPAWOi4>

- 約一千萬呎鐵路消閒圈
- 約六千六百公頃綠野懷抱
- 長達一百八十米「LAZY RIVER」湛藍逐浪
- 六大幹線連城三線鐵路交匯
- 名宅巨建 正中心之城

在另一個電視廣告的口號中亦強調它的「中心」地位：⁹

- 正中心 矚目·非凡
- 正中心品味薈萃
- 正中心動靜交匯
- 正中心繁華樞紐
- 香港正中心

另一個第三期「盛世」的廣告更毫不掩飾地將名城形容為「香港巨富之城」：¹⁰

- 擁天時之最 獅子山翠綠盛景
- 據地利之最 東鐵 馬鐵 沙中線 3線鐵路交匯
- 集人中之最 純三、四房大戶高尚芳鄰
- 首設「FESTIVAL CITY」女士專屬國度
- 全區最大約六十二萬呎園林會所
- 天地人和 盛極之作

總而言之，這些廣告標榜其賣點有：

⁹ 名城 Festival City 廣告：<http://www.youtube.com/watch?v=NdEEemOcCPN4>

¹⁰ 名城 Festival City 廣告：http://www.youtube.com/watch?v=SSy_g6ucs80

- 一、它是香港繁華的正中心，不是位處新界的邊陲
- 二、它位處交通樞紐，交通便利
- 三、它擁有多樣的娛樂休閒設施
- 四、它強調財富，代表高貴、品味，是「香港巨富之城」、甚至是「盛極之作」，住在這裡是身份地位的象徵

這些定位並不是無的放矢的，而是與發展商預設的目標買家有關。事實上，自名城開賣後，內地人是樓盤的重要買家，約兩成的單位也是售予給內地客的，而且針對內地買家，發展商更於北京設立長期展覽廳。¹¹因為名城位處東鐵沿線，由大圍出發至羅湖或中環各只須半小時車程，方便往返兩地，所以深受內地買家歡迎。對他們來說，名城正好是羅湖與中環等商業區的中心點，所以廣告不斷強調樓盤位處香港正中心。此外，名城二期名為「盛薈」、第三期名為「盛世」，與取悅內地人「大國崛起」的自信不無關係，同時亦符合香港人看見內地富豪豪爽地買下豪宅，象徵國強盛世的簡單國族想像，甚至不理「盛極而衰」的道理，而奢言「盛極之作」。所以，名城這個資本空間，並不是為大圍的居民而設的，它是政商之間合謀為本地及內地富人而設，不惜犧牲原來的庶民空間而成的「巨富之城」。

然而，我們不能只簡單認定，這又是「官商勾結」、「地產霸權」的又一例子。名城的城市規劃方式正好與文化地理學者大衛·哈維(David Harvey)提出的壟斷地租和都市管理轉向企業主義有關。

大衛認為，西方一九六零年代典型的「管理」(managerial)取向，已逐漸讓位給一九七零和一九八零年代的創始和「企業精神」(entrepreneurial)的行動形式，¹²將推

¹¹ 《太陽報》：「名城 700 萬起 料 20%內地客」，2009 年 10 月 23 日。

¹² David Harvey 著、王志弘、王明民合譯：《資本的空間》(台北：群學出版有限公司，2010)，

動私有企業發展、市場化和私有化為城市管理的主要方式。他引用了鮑迪(Boddy)的研究指出，英國地方發展的主流取向，一直是「由房地產主導、企業和市場導向，而且具競爭力，主要焦點是經濟發展而非就業」，政府「最終實際上支撐了私人企業，承擔了部分生產成本」。¹³事實上，港鐵已私有化為上市企業，而企業的運作邏輯必然以利潤最大化為先，而非作為管理者「管理」(managerial)好一條鐵路，它作為公營企業而所須負上的社會責任自然並非它的首要考慮，因此不難理解為何港鐵在營利有所增長的情況下仍申請加價。此外，政府作為港鐵的最大股東，控制著價值數以億元計的鐵路上蓋物業發展權，卻選擇與私人發展商合作發展，以創造最大的財富。在香港對私有企業的低稅率稅制下，不但未能透過徵稅而令草根階層分享「創造最大財富」的經濟成果，更因發展物業而令普羅大眾失去了原本屬於他們的都市空間，名城的發展就是例子。

如同列斐伏爾所言，人類已由「空間中事物的生產」轉向「空間本身的生產」，而空間生產的獲利最豐富的方式，在於壟斷地租。大衛認為所有的地租都奠基於私人擁有者對地球某個部分的壟斷力量。壟斷地租乃源於社會行動者(即地產商)專斷地控制了某些直接或間接可交易的項目，歷經一段時間後，得以實現利益、增加所得。若就空間而論，對商業資本而言，壟斷地租得以實行，在於能控制運輸和通訊網絡的中心位置，或是(對連鎖飯店而言)相對於某些高度集中的活動(如金融中心)的鄰近性，¹⁴而在近年全球化的浪潮下，國際資本對這種交通中心或鄰近金融中心的地域更為重視。大衛甚至以香港作為例子，指出香港政府的主要財源，也是來自非常高的壟斷價格，控制公有開發土地的銷售。這繼而轉換成房地產的壟斷地租，讓香港成為對透過房地產市場運作的國際金融投資資本而言，非常有吸引力的地方。¹⁵這能解釋為甚麼自殖民地時代至今，為甚麼政府政

頁 505。

¹³ 同上，頁 525。

¹⁴ 同上，頁 575。

¹⁵ 同上，頁 588。

策總是偏向地產商。就名城的例子而言，大圍港鐵站位處東鐵線、馬鞍山線及將來建成的沙中線三線之交匯點，自是大衛所言的「運輸和通訊網絡的中心位置」，是據之以壟斷地租的理想地點，而以政府為大股東的港鐵更是深明此道，與地產商合作發展上蓋物業，樂於創造更多財富，而非為改善民生，更遑論保留大圍珍貴的庶民生活空間了。當然，全球化在名城的體現不在於有多少外國企業進駐，反而因內地開放及交通日趨完善的背景下，而成為地理上內地人在深圳至中環間的最理想居住地點。

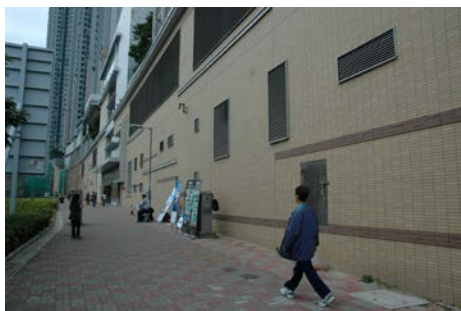
自絕於社區的空間佈局

明乎此，則不難明白名城的空間佈局何以會與大圍的市中心格格不入了。正如前文提到，列斐伏爾認為「日常生活」是人類社會的本來屬性，但現代的資本主義卻將日常生活「異化」，因為資本主義「通過擴展到整個空間而使所有事物服從於其運作」。名城的空間佈局正是要服從於資本主義的運作，而非人們的日常生活。因此，前文提到大圍市中心富有生機的城市空間，並沒有在港鐵站上蓋出現，它提供了另一個與大圍市中心截然不同的環境。

首先，名城被包裝為豪宅銷售，自不能與大圍的老舊社區為伍，它的設計處處顯示的是對周邊社區的提防，最顯著的特徵便是香港新型屋苑常見的堡壘式建築。根據珍·雅各的理論，要維持街道的活力，不同種類的商舖在街上並存是必不可少的條件。但如圖六所見，名城是一個沒有街道文化的社區，所有商舖都全在堡壘式的商場中。商場以資本主義方式運作，租金較高，小商販難以在內經營，令連鎖店大行其道。就空間建築而言，商場面向街道的部分卻是森嚴的牆壁，街道沒有商舖，人流即大幅減少。且一個如斯龐然大物橫亙在鐵路站上，兩旁居民若要穿越它就必須要繞道而行，實在是增加居民的不便，與之前歡樂城任由市民穿越形成強烈對比。

此外，在大圍鐵路站和名城的南方，有一條位於美田路和車公廟路交界，人稱「八爪魚天橋」的行人天橋（圖七），連接港鐵站與南邊的新翠邨及田心村，港鐵卻向路政署建議將天橋北翼拆除，直接接駁天橋至名城商場的第二層，¹⁶這更是消滅街道的活生生例子。如珍·雅各所主張，商舖是街道的靈魂，這種只將人流帶向商場的做法完全是罔顧街道的生命，市民只能在地產商設計好的商場空間裡購物，光顧的亦只能是負擔得起昂貴租金的連鎖店。當然，名城商場的定位本身並不是以大圍的普羅居民為消費對象的，它的對象是以屋苑內的高收入一羣及內地人為主，因此，這種堡壘式的、架空街道和自絕於周邊的設計對他們來說可能至為理想。

正如廣告所宣稱，名城既是「巨富之城」，除了裝修設計極盡奢華之外，屋苑內亦須要有足夠的娛樂設施，以滿足住客能不用走到大圍市中心這些「貧民區」便能獲得娛樂，所以屋苑內設有健身室、遊戲室、閱讀閣、多用途房連備餐設備、閒坐區及兒童遊戲區、室內室外泳池、多功能運動場、卡拉 OK 房、乒乓球室、音樂室、桌球室、保齡球場、動感立體水族館及私人影院等，當然這些設施只有付鈔的住客才能享用，這是徹頭徹尾的「資本的空間」。



(圖六)



(圖七)

¹⁶ 《明報》：「港鐵拆天橋駁商場遭質疑」，2011年5月9日。

結語

或許有一天，當腰纏萬貫的內地豪客到達大圍，他對大圍的理解只是在鐵路站上蓋的一幢幢屏風樓及堡壘式的建築群，在旁的大圍市中心早已是無關痛癢的邊陲地區。名城英文名為「Festival City」，寓意像節日般享有多姿多彩的都會生活。但事實上，在人類的生存狀態中，有多少日子是歡度節日的？日常生活才是人類社會的本來屬性。可惜的是，大圍居民長期保持的庶民生活特色，在名城這龐然大物的威脅下，已充滿無力感，最先被犧牲的是單車公園和歡樂城，那下一個目標又會是哪裡？面對政府與地產商「泰山壓頂」、不容討論的發展方式，普羅市民又如何與之相抗？至今為止，政府與地產商似乎節節勝利，這似乎是大圍居民以至全港關注「地產霸權」的人值得深思的問題。

參考資料：

1. David Harvey 著、王志弘、王玥民合譯：《資本的空間》。台北：群學出版有限公司，2010。
2. Lefebvre, Henri. *The Production of Space*, (trans. Donald Nicholson-Smith.). Oxford, OX, UK ; Cambridge, Mass., USA : Blackwell, 1991.
3. Lefebvre, Henri. *The Urban Revolution* (trans. Robert Bononno). Minneapolis: University of Minnesota Press, 2003.
4. Jane Jacobs 著、吳鄭重譯注：《偉大城市的誕生與衰亡美國都市街道生活的啟發》。臺北：聯經出版事業股份有限公司，2008。
5. Youtube：<http://www.youtube.com>
6. 《太陽報》：〈名城 700 萬起 料 20%內地客〉，2009 年 10 月 23 日。
7. 《明報》：〈港鐵拆天橋駁商場遭質疑〉，2011 年 5 月 9 日。
8. 《星島日報》：〈大圍新盤五大公園環抱〉，2009 年 10 月 20 日。
9. 馬國明：《全面都市化的社會》。香港：進一步媒體有限公司，2009。
10. 馬國明：《路邊政治經濟學》香港：進一步媒體有限公司，2009。

11. 維基百科：<http://zh.wikipedia.org>