

香港行人專用區政策研究，以西洋菜街為例

魏天沛



(圖片來源：<http://lifestyle.etnet.com.hk/column/index.php/features/news/21318>)

引言

根據沙朗·佐京 (Sharon Zukin)，地景 (landscape) 為市場和地方之間的脆弱妥協，¹ 即地景的誕生是市場與之間的對立及角力，如十九世紀歐美新建的工廠城鎮代表市場規範下的社會——空間結構化。

地景不僅代表一般常用的實質環境地理意義，也指涉物質與社會實踐及其象徵再現的總合。狹義的地景代表強權機構強加的社會階級、性別和種族關係的結構。但廣義而言，地景代表我們看到的整個全景……不論在象徵上或實質上，地景都中介於市場暗示的（資本的社會——空間的分化 (socio-spatial differentiation)）

¹ 雪倫·朱津(Sharon Zukin)：《權力地景：從底特律到迪士尼世界》。台北：群學，2010。頁6。

與地方意味的（勞工的社會——空間同質性（socio-spatial homogeneity））之間。²

香港作為一個都市地景，可看到地方為資本主義及市場服務的痕跡，例如工業區的設立、房屋供應及新市鎮安排等等。在不同時代，香港各地方有不同的發展重點，當中發展軌跡，就如基進經濟地理學者所言，地景是一塊資本積累的白板，反映資本主義生產方式各歷史階段的空間性（spatiality），³亦解釋了政府為何設立工業區、旅遊景點及文化保育等等。

行人專用區作為一個公共空間，不單提供行人自由度，更可營造自由的空間，讓人們在這個空間進行不同種類及層面的活動。香港在十年前引入了行人專用區，本文藉研究香港人對香港行人專用區的運用，探究在這個地景下，香港政府、商界及民間如何角力、及消費主義會否影響行人專用區作為一個社會空間的功能等問題。⁴

香港政府設立行人專用區的目的

香港有系統建設行人專用區是始於一九九九年施政報告。⁵在那之前，香港也曾建設非永久性的行人專用區，例如警方在平安夜及除夕夜把某些道路列為暫時性的行人專用區。⁶以下我將陳述香港政府推動建設行人專用區的原因。

第一，香港政府明確表示，政府是為了減輕空氣及噪音污染程度而建設行人專用區的。例如，政府在一九九九年的施政報告中表示：「我們計劃在維港兩岸和多個新發展區關設行人專用區，還打算在人煙稠密和空氣污染的地方擴大行人地

² 雪倫·朱津，頁 19。

³ 雪倫·朱津，頁 23。

⁴ 雪倫·朱津，頁 23。

⁵ 香港特別行政區 1999 年施政報告，<http://www.policyaddress.gov.hk/pa99/chinese/speechc.htm>。下載日期為 2011 年 12 月 14 日

⁶ 聖誕新年增行人專用區。大公報。1998 年 12 月 7 日。

帶，以減輕車輛產生的污染……」。⁷運輸署也在其網頁中表示期望行人專用區能「提倡以步行作為一種交通方式、勸阻非必要的車輛駛入及減少空氣污染等等。」⁸環保署網頁也表示，減低噪音的策略性措施之一是在中區、灣仔、銅鑼灣、赤柱、尖沙咀、佐敦、旺角、深水埗及石湖墟實行人專用區計劃。⁹

第二，政府是為了方便行人使用道路及改善行人步行環境而建設行人專用區的。運輸署網頁中表示，希望透過建設行人專用區，「改善整體行人環境及改善行人的安全及流通情況。」規劃署也在其網頁中表示，期望「把香港轉變為一個以行人為本的城市……改善行人環境……增闢休憩用地及改善市區的擠迫環境」。¹⁰

第三，政府是為了鼓勵消費與商業發展而建設行人專用區的。據規劃署網頁所述，該署希望透過行人專用區的建設「改善人流情況，為行人提供較理想的購物環境……（行人專用區的建設將使）購物環境將得以改善，還可帶來更多商業機會……闢設行人專用區應可促進零售業務，而不會減低生意額」。¹¹就如規劃署明言把油麻地寶靈街規劃為行人專用區是為了「方便市民逛街購物」¹²

總括而言，設立行人專用區的目的是為了減輕空氣及噪音污染、紓緩交通擠塞、方便行人及促進人們費。由於這些目的並非一致，故引發下列問題：當行人把行人專用區當作公共休閒空間時，會否與政府希望透過行人專用區促進社會消費的

⁷ 同 5。

⁸ 運輸署行人專用區簡介，

http://www.td.gov.hk/tc/transport_in_hong_kong/pedestrianisation/pedestrianisation/index.html。下載日期為 2011 年 12 月 18 日。

⁹ 環保保護署噪音規劃諮詢摘要，

http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/noise/data/plan_advice_summary.html。下載日期為 2011 年 12 月 18 日。

¹⁰ 規劃署行人環境規劃的概括大綱，

http://www.pland.gov.hk/pland_tc/tech_doc/hkpsg/full/ch8/ch8_text.htm。下載日期為 2011 年 12 月 18 日。

¹¹ 同 8。

¹² 寶靈街周日關行人區。文匯報。1998 年 4 月 11 日。

目標有所衝突？當類似的衝突發生時，行人專用區應該優先發揮何種功能？這涉及政府對行人專用區所作的定位，而我將在下一部分探討相關內容。

香港行人專用區的特點

香港的行人專用區較著重交通人士的利益。根據運輸署網頁，該署制定行人專用區計劃時，會考慮該處的行人流量及安全問題，以及關設行人專用區對附近一帶來往車輛和大廈送貨服務的影響。這涉及交通人士的需求，及政府對來往車輛和大廈送貨服務的關注，這表明了當設立行人專用區會影響交通時，香港政府會慎重考慮應否設立行人專用區。此外，運輸署曾言：「雖然行人專用區對行人和環境均有利，在設計行人環境改善計劃時，前提是不可為附近一帶道路帶來嚴重交通問題，否則只是將交通及環境問題從某一地點轉移至另一地點，社會並無實際得益。」¹³這明顯是將交通問題等同社會得益。此外，運輸署分析實行人專用區的代價時，主要也以交通為依歸：「實行人環境改善計劃亦須付出若干代價，因為此類計劃會為某些行業帶來不便，使其活動受到影響，例如送貨到行人專用區內的商店時，會有較多限制；區內的路旁停車位會被取消；以及公共交通的乘客上落點須予遷移。」¹⁴以上種種均顯示出，香港政府在考慮設立行人專用區時較著重交通人士的利益。

香港的行人專用區較著重會消費的市民和遊客和商戶的利益。根據運輸署網頁，該署制定行人專用區計劃時，會考慮市民的需求和土地用途，例如該處有沒有商店或具特色之處，可否吸引行人或遊客，以及環境和市容方面的因素。這表示政府不單假設了全部遊客及行人的需求都是消費，更界定了街道的作用是消費。除了運輸署有這樣的假設外，規劃署也有類似假設。規劃署在〈選擇街道關設行人

¹³ 同 8。

¹⁴ 〈立法會 CB(1)924/09-10 號文件〉，
<http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/tp/papers/tp0122cb1-924-c.pdf>。(2010 年 1 月 22 日)
下載日期為 2011 年 12 月 18 日。

專用區的目標及準則〉內表明，希望透過設立行人專用區，「改善人流情況，為行人提供較理想的購物環境之餘不會妨礙前往樓宇的通路」。¹⁵此外，政府也說：「行人專用區計劃是政府的一項長遠計劃，藉以改善整體生活環境，這並非僅為香港居民而設，同時亦可增加香港對遊客及海外投資者的吸引力。」¹⁶由此看來，政府著重的是遊客和消費。這正如油尖旺區議員仇振輝所指，當初政府在西洋菜街四個路段引入行人專用區概念，目的除了是打擊流動小販外，更是希望提供更多空間予行人舒適購物遊覽，打造旺角成為消費集中地。¹⁷

總括而言，香港政府在考慮設立行人專用區時，除了看重交通人士的利益，還著重意欲作消費的市民和遊客和商戶的利益，也因此存在排他性。

香港行人專用區具排他性，排除一些有礙觀瞻的因素，例如小販擺買。這可從政府的新聞公報略知一二。如運輸署行人設施部工程師陳展榮所述：「……若要行人專用區計劃成功，有關部門採取執法行動加以配合亦很重要。譬如當行人專用區的環境得到改善後，若食物環境衛生署人員對非法擺賣視若無睹，行人專用區很容易便會淪為小販黑點。」¹⁸這說法排除小販擺賣，不容許行人專用區成為小販黑點。工程師的觀點反映了政府的觀點，小販有礙市容，且並非正規及受管理的商業活動。

綜合上述特點，我們可知香港政府設立行人專用區，不只是為了行人，亦考慮了

¹⁵ 當中有五項，其中三項分別是：第一，現有／預期的商業發展視乎行人流量及能否吸引大量顧客而定；第二，有關街道在闢作行人專用區後，購物環境將得以改善，還可帶來更多商業機會；第三，闢設行人專用區應可促進零售業務，而不會減低生意額。資料來源：規劃署行人環境規劃的概括大綱，http://www.pland.gov.hk/pland_tc/tech_doc/hkpsg/full/ch8/ch8_text.htm#5。下載日期為 2011 年 12 月 18 日。

¹⁶ 〈行人專用區改善道路安全及市區環境〉，<http://www.info.gov.hk/gia/general/200203/24/0322136.htm>。(2002 年 3 月 24 日)下載日期為 2011 年 12 月 18 日。

¹⁷ 連達曦，是地產霸權蠶食公共空間？抑或政府生而不養？誰種下行人專用區的使用矛盾。信報。2011 年 7 月 5 日。

¹⁸ 同 16。

交通人士的利益，且有促進消費的動機，而行人專用區內的消費活動則是把小販排除在外的了。就上述這些特點，我產生了以下的疑問：

1. 為何政府會假定市民到行人專用區去一定是希望進行消費？
2. 為何必須有商店或具特色之處才能設立行人專用區？
3. 一條平凡或不具消費價值的街道就一定沒有被劃為行人專用區的需要？
4. 為何市容是設立行人專用區時須考慮的因素？
5. 為何行人專用區需要良好的市容？
6. 良好的市容是否為了促進消費？
7. 為何小販一定是有礙觀瞻？

事實上，小販的出現固然是因為該處人流充足。此外，小販的出現也有助進一步增加該處的人流，這不就說明了小販也有其正面的影響？為何行人專用區不能接納小販？

其實，上文中提及香港行人專用區的特點和就這些特點所產生的疑問，源自於香港的都市地景作為代表市場規範下社會—空間結構化。這種地景設計符合了資本累積的形式，亦可見到市場與資本主義的影響。

這種設計亦符合列斐伏爾（Henri Lefebvre）的空間理論中空間的再現（representations of space）。這空間是一種概念化的空間，是由科學家、規劃者、城市規劃專家、技術專家和社會工程師的構思（conceived）而成的，亦是任何社會上的支配性空間（the dominant space in any society）。¹⁹然而，實際運作與計劃不一定相符，列斐伏爾所言空間是由空間實踐（spatial practice），空間的再現（representations of space）及再現的空間（representational spaces）互動而成的。所以我將在下一部分以旺角行人專用區為案例對比上述香港行人專用區的特點，延伸

¹⁹ Lefebvre, Henri, *The Production of Space*. Oxford, Blackwell Publishers, 1991. pp. 38-39

說明行人專用區非計劃內的其他特點。

案例研究：旺角行人專用區

1. 有關旺角行人專用區的背景資料

旺角行人專用區自二零零零年八月開始以試驗形式實施為部分時間行人專用街道，並於二零零零年十二月成為永久實施的計劃。²⁰運輸署發言人表示：「路上沒車，走起來才覺安心、舒適。行人專用區這概念自然也就可以鼓勵市民盡量步行，養成環保生活習慣。」²¹「由於市民對該專用區計劃反映良好，加上油尖旺區議會的全力支持，我們略作調整，把試驗期間只於星期日實施的行人專用區安排也應用到公眾假期上。」²¹

旺角行人專用區範圍包括以下五段：西洋菜南街（介乎亞皆老街和登打士街）、奶路臣街（介乎西洋菜南街和花園街）、豉油街（介乎西洋菜南街和花園街）、通菜街（介乎亞皆老街和登打士街）及西洋菜南街（介乎豉油街和登打士街）。開放時間為前三段是星期一至六下午四時至晚上十一時及公眾假期中午十二時至晚上十一時。第四段是星期一至六下午四時至午夜十二時。最後一段為星期一至六下午四時至午夜十二時及假日中午十二時至午夜十二時。前三段在晚上十一時結束是因為回應噪音及光污染的關注及要求。²²

2. 有關旺角行人專用區的特點

第一，旺角行人專用區的商業與非商業活動多樣化。如公共空間與文化公民——〈旺角行人專用區與地下鐵路〉一文中顯示，「目前旺角行人專用區已經成為一

²⁰ 〈旺角行人環境改善計劃〉，http://www.td.gov.hk/tc/transport_in_hong_kong/pedestrianisation/pedestrianisation/mong_kok/index.html。下載日期為 2011 年 12 月 18 日。

²¹ 〈旺角行人專用區計劃永久實施〉，<http://www.info.gov.hk/gia/general/200012/13/1213120.htm>。(2000 年 12 月 13 日)下載日期為 2011 年 12 月 18 日

²² 同上。

個公共空間，不同的活動、推銷、意見均在此表述。」²³信報所示：「記者於一個星期日下午到訪專用區，見街上有幾個政團論壇、手機推廣活動，以及不同的新產品派發，如沐浴露、新口味乳酪、豆腐花，就連薄餅也在街上免費派發，造成一條街道塞住了四條人龍的誇張局面。……仇振輝更觀察到愈來愈多街頭表演者在最近幾年前來這個公共空間表演。」²⁴商業活動在行人專用區也十分豐富，如信報記者統計：「根據記者的非正式統計，旺角西洋菜南街已經吸引共三十一間電子產品連鎖店及十六間大型化妝品店進駐；而橫跨四個街口的行人專用區，兩旁的行人路在傍晚六時正已屹立了共三百九十三個易拉架」²⁵從以上文字觀看，行人專用區是一個多元的公共空間，商業與非商業並重，但當中涉及不同程度的角力，下文將闡述此種角力。



(圖片來源：http://orientaldaily.on.cc/cnt/news/20130121/00176_095.html)

²³ 詳細例子可參看 蔡雪華、孔令瑜、鄧寶山和堵建偉著，〈公共空間與文化公民——旺角行人專用區與地下鐵路〉，<http://www.ln.edu.hk/cultural/materials/MCSsymposium2006/Panel05/TooKinwai.pdf>。下載日期為2011年12月19日。

²⁴ 連達曦，是地產霸權蠶食公共空間？抑或政府生而不養？誰種下行人專用區的使用矛盾。信報，2011年7月5日。

²⁵ 同上。

第二，旺角行人專用區十分重視商業，既促進旅遊，吸引遊客及本地消費者，亦排除某些人。重視商業活動的旺角吸引大量內地自由行，特別是在中國內地假期的時候，如五一黃金周為內地旅客來港旅遊高峰期，電子產品及保健藥物成頭號搶購目標。在那段期間，旺角行人專用區彷彿如「自由行特區」。²⁶這情況一方面促進零售業，另一方面改變當地的語言生態，服務員為吸引更多遊客光顧，自然會使用普通話來配合內地旅客，出現了一種普通話的銷售環境。當內地自由行帶來大量銷售額，如經本港返回內地的張先生旺角掃貨……購買手機、電腦及黃金，他估計至少花兩萬多元。居於深圳的鄭先生與友人來港一天遊，主要於旺角一帶購買保健產品及藥物，估計亦會花過萬元。」這些情況一方面刺激使用普通話的語言環境，另一方面排除了缺乏消費能力或消費能力低的人。他們無能力在旺角消費，自然減少涉足旺角。即使他們願意在旺角逗留，只作櫥窗消費（window shopping），但在普通話的語境不但影響他們的逗留意願，而且在自由行已製告了足夠人流和消費的時候，櫥窗消費這種行為自然不被歡迎。結果，這種排他性一方面有損消費力低的人，²⁷另一方面有損旺角行人區作為公共空間的包容性。

第三，行人專用區無助逗留。觀乎整條行人專用區缺乏廁所及座位，就像設計成當中的使用者——行人，只有行動及消費，不需在免費的公共空間休息甚至駐足觀看，若有需要則到商場消費了才能逗留。這種設計就如李照興《香港後現代》表示：「設計上只顧保持人流的不停流轉……只是包裝一條輸送帶，讓人更容易

²⁶ 內地客血拼購物無上限。東方日報. 2011年5月2日。

²⁷ 當中的損害可看：「旺角行人專用區作為一個消費和購物場所，缺乏消費能力在假日亦不會涉足該處，因無力消費而產生的自卑感和不安，只會使他們更自覺被排斥和邊緣化。消費主義的積極擴張，對貧窮和邊緣社群的排斥更加明顯，當港府不斷呼籲市民留港消費，挽救香港經濟之餘，內地政府又容許多個省市居民來港購物旅遊，對於社會上的綜接受助者和低收入勞工而言，依賴政府福利或無力消費者，實在無助促進本地經濟，是社會的負擔和包袱，貧窮者被歧視和排斥，無法融入主流社會而將貧窮延續至下一代，跨代貧窮的情況將令他們難以擺脫社會的歧視目光。」原文來自蔡雪華、孔令瑜、鄧寶山和堵建偉著，〈公共空間與文化公民——旺角行人專用區與地下鐵路〉，<http://www.ln.edu.hk/cultural/materials/MCSsymposium2006/Panel05/TooKinwai.pdf>。下載日期為2011年12月19日。

走去店舖購物，同時否定行人停留在街上的必要。過份規劃的城市設計，只流露了規劃者心目中理想的人群模樣（消費群族），而同時排斥了另一些不想要的路人（示威份子、以街頭作集散行動的公民、無所事事的閒逛人）」²⁸

第四，旺角行人專用區仍存在排他性。如第三部分所述，行人專用區拒絕流動小販，但是非現金交易的服務則不受此限，結果行人專用區商業活動多元化，如街道上出現大量易拉架，推銷及宣傳服務。這些活動同樣帶來阻街的效果，雖然食物環境衛生署（下簡稱食環署）仍然會作出不同程度的檢控，²⁹但是如上段所述，易拉架仍然持續「霸佔」路面，仍然受到當地區議員及區民批評，如居於旺角的陳先生直指有關街頭促銷對他的日常生活造成極大不方便、旺角區區議員陳偉強直斥食環署辦事不力：「食環署成日話人手不足，所以巡查次數唔夠，完全係敷衍塞責！」。³⁰因此，如上文所述，旺角行人專用區的排他性在商業方面是排除政府不認可的小販，不論是有牌還是無牌。相反，合法的商業繼續繁衍。

3. 分析

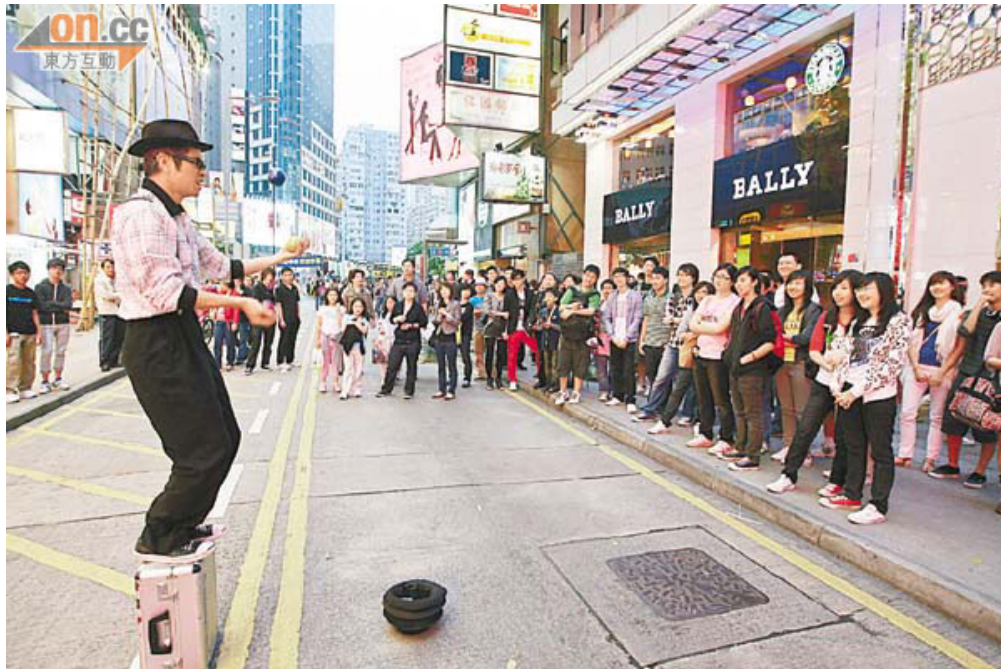
本部分可觀察到旺角行人專用的特點與政府設立行人專用原則無異：鼓勵消費及促進經濟。但在運作上，行人專用區不只有商業活動，尚有文化及政治活動，反映了空間的再現不是絕對性的。面對非構思內的活動，行人專用區有制度的力量支持其排他性，即市民或區議會投訴後，會由食環署與警察執行排除「不適合者」，如涉及阻街時，食環署引用《公眾衛生及市政條例》（第一百三十二章）的有關條文檢走在街道上非法展示海報，以及有關的展示器具（例如易拉架或標語

²⁸ 李照興：《香港後摩登，後現代時期的城市筆記》。香港：指南針集團有限公司，2002年。頁214。來源亦參考〈公共空間與文化公民——旺角行人專用區與地下鐵路〉一文。

²⁹ 食環署發言人指出，利用行人專用區展示易拉架作商業宣傳用途均屬違法，該署會對違例者發出千五元定額罰款通知書及移走宣傳品及易拉架作證物，如有足夠證據，會考慮檢控宣傳品受益人及追討移除費。發言人續指出，今年對有關違規行為提出七百多宗阻街檢控，並已經發出二十三張「定額罰款通知書」。詳情參看：推銷街霸阻路食署執法不力。東方日報。2011年12月11日。

³⁰ 同上。

牌)。³¹同時，該署亦會引用《簡易程序治罪條例》(第二百二十八章)第4A條，檢控在街上設置推銷攤檔造成阻礙的人。對於街頭藝人對他人及交通造成滋擾及阻礙，或作噪音滋擾及不雅、淫褻及令人反感及厭惡的表演。警方可根據《簡易程序治罪條例》(第二百二十八章)、《噪音管制條例》(第四百章)或《淫褻及不雅物品管制條例》(第三百九十章，向他們作出勸喻或發出口頭警告，並可能要求當事人終止表演甚至提出檢控。³²亦因為「阻街」，旺角行人專用區衍生了大大小小的衝突，較著名的是「好戲量西洋菜街街頭表演論壇」及「蘇春就街頭表演」。下文將分析「蘇春就街頭表演」事件，可看到市場與地方的角力。



(圖片來源：<http://www.designerhk.com/forum/post/4060>)

「蘇春就街頭表演」事件指街頭藝人蘇春就被警方兩次票控。第一次於二零零六年四月八日在旺角西洋菜南街表演街頭藝術(吞火)，被警方以《簡易治罪條例》

³¹ 〈行人專用區的街頭藝術表演(書面質詢)〉，
<http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/counmtg/hansard/cm0113-translate-c.pdf>。(2010年5月5日)
下載日期為2011年12月18日

³² 連達曦，是地產霸權蠶食公共空間？抑或政府生而不養？誰種下行人專用區的使用矛盾。信報。2011年7月5日

二百三十三條「進行遊戲、消遣以致造成煩擾」的罪名票控。³³在同年，七月十三日在九龍城法院獲控方撤銷指控，但原因未明。³⁴四年後，即二零一零年四月六日，在銅鑼灣賣藝時阻街，無視警方兩次口頭警告。警員供稱當時有逾六十人駐足於路中心觀賞，途人須繞道而行，再被票控，³⁵在九月九日，法庭認為蘇春就只是行使法例賦予的權利與眾同樂，裁定他阻街罪名不成立。裁判官表示行人專用區不應只讓行人行走，應容納其他文化活動，以創造一個活潑、文明及開朗的地方，「讓市民成為都市漫遊者……相信香港人有足夠文化水平接納這些有限度的阻礙……劉官續稱，根據《基本法》三十四條，市民享有文學藝術創作及進行其他文化活動的自由……廣義而言其行為屬其他文化活動。」³⁶

此事件反映了在行人專用區街頭表演有一定的風險，除了表演外，還需注意控制觀眾，否則會招來警方票控「阻街」的危機。第二，雖然蘇春就沒有違法，但是票控過程除了令當事人承受財政及心理壓力，更為其他街頭藝人帶來票控的壓力，打擊進行文化活動的意欲。第三，「阻街」的詮釋，裁判官裁決時都表示有阻街，但裁判官更放眼於文化活動的自由，這反映價值觀的準則。警方控告其阻街是基於人流管制及群眾安全，無視了文化創作，但往往為何管理文化活動的阻街，無視其他商業活動的阻街的質疑。

綜合上述，旺角行人專用區承擔了政府所計劃的功能——促進商業及消費。但人們使用街道並不只於消費，即使行人專用區的設立無助於人們逗留在街道上，但是仍然有不同形式的實踐，結果這些非構思中的實踐遇到制度性的阻撓。這種空間中消費大於一切的因由可參照陳景輝引用法國空間理論家列斐伏爾的理論來理解：「都市不斷生產出（to produce）有利於資本主義運作的空間，這類空間以

³³ 重出江湖街頭賣藝。蘋果日報。2006年8月20日。

³⁴ 街頭賣技藝人獲撤控罪。蘋果日報。2006年7月14日。

³⁵ 街頭藝人阻街表證成立。明報。2010年8月12日。

³⁶ 街頭藝人脫罪官：港容有限阻街。明報。2010年9月10日。

盈利、消費、銷售商品及資本累積為原理……城市人的空間需要遭約化至消費、交易及盈利的單一需要。所謂行人專用區的主要功能，說穿了就是滿足消費者於兩旁商店中間血拼（shopping）的需要……行人專用區不過就是擴張版的商店佈陣……但這並未突破城市的空間困局……列斐伏爾指出資本主義壓抑了人類多種多樣的社會／空間需要。」³⁷

關於阻街的爭議及行人專用區的優次安排可視為消費主義的盛行，消費主義令人們重視消費活動，容許消費性的阻街，不容許非消費性的阻街。消費主義的出現及影響可參照戴維·哈維（Harvey David）的分析：「資本主義展開了對人的第二重更深層的控制，就是消費主義對人的餘暇時間的規劃……直接將人的需要……都將之物質符號化，將之內置在符號化了的物質的消費活動中。人於是產生了信念，以為從事消費活動，將消費挪用，便以為慾望得到滿足。」³⁸同時，列斐伏爾認為，人們在世的日常生活經驗已變成對消費主義所營造的「勸信為真實」（make believe）的認識、接受及適應的（消費）過程。³⁹城市的日常生活完全被消費主義所控制，因此行人專用區的設計原意是促進消費，空間結構及管理也為消費主義所主導。

總結

從上述的爭議，可看到空間的角力及帶來以下意義。

第一，這種角力可體現了政府及媒體對公共空間的思維，必定是一個有秩序的空間。在公共空間中發生的所有活動，不管是娛樂或是休閒活動，都要在執法者的

³⁷ 陳景輝. 菜街的空間問題. 明報. 2008年11月3日。

³⁸ 郭恩慈：《東亞城市空間生產：探索東京、上海、香港的城市文化》。台北：田園城市，2011。頁 50-51。

³⁹ 郭恩慈，頁 66。

監控下有秩序地舉行，⁴⁰否則面對制度上的排斥。

第二，街頭藝術的湧現可說是對空間的再現（representations of space）的挑戰，空間不只是構思，生活在其中的人仍可實踐其他非計劃活動。

第三，這種角力可體現一種新的公共空間使用態度。可參照好戲量街頭表演如何回應阻街的角度。於成立旺角行人專用區之初，好戲量於旺角行人專用區表演街頭劇，但都面對不同阻滯，如店舖投訴、警方勸喻等。⁴¹至二零零八年受到網民抨擊，面書（facebook）出現了「將好戲量踢出旺角」群組，認為好戲量的演出阻街、不專業；⁴²同年八月舉行了論壇討論。「經過解釋後，大家都接納我們，我們更將橫額改細。」⁴³這情況可視為公共空間中民間的互動，互相了解要求，亦可見到是公共空間的實踐，一個由下而上的空間。

第四，這種角力改變了日常生活的定義。如上文分析，資本主義令人們相信生活是為了消費，不應做對消費無益的活動。但街頭藝術的湧現令休閒不只是由消費、交易及盈利所主導，就如陳景輝所言：「這種街頭藝術似乎為城市僵局打開了缺口，它生產出別的（alternative）空間，因那裡最耀眼的不再是奇貨可居的商品或宏偉的商廈，而是宗教活動、街頭表演、政治異見的呼召等。」⁴⁴若再延伸下去，此多元的現象可連結至列斐伏爾提出的城市的權利和差異的權利。這兩種權利是回應現今日常生活被資本主義的控制。城市的權利指的是城市及其居民有

⁴⁰ 郭恩慈，頁 238。

⁴¹ 從訪問中，楊秉基表示與警方有互動，互相了解對方並配合改善。詳文可看朱凱迪，〈在公共空間與警察互動——訪好戲量楊秉基〔一〕〉，<http://www.inmediahk.net/node/1001771>。（2008年12月13日）下載日期為2011年12月18日。

⁴² 網民不滿「好戲量」劇團主要有數點：一、阻礙市民通過西洋菜街；二、高度騷擾性和強迫觀眾參與劇場表演；三、私自劃定獨佔的表演範圍，並驅逐進入範圍的其他使用者（由寬頻推銷員、義工攤位，以至其他表演者）；四、以藝術之名合理化自己的行為，將批評者抹黑成打壓藝術；五、在場內進行非演出活動，例如售賣T 恤等。參資來源：方秋林。「好戲量」佔用行人專區事件——談公民社會與公共空間。明報。2008年8月3日。

⁴³ 林子聰。力撐街頭藝術 馬路變身文化綠洲。東方日報。2011年11月7日。

⁴⁴ 同 37。

權拒絕外在力量的單方面控制，而差異的權利則是城市的權利的邏輯的延伸，其內容是反對資本主義不斷強加的抽象空間的同質性，也就是反對資本主義空間生產的商品性所造成的城市空間的類同，其最終目標是把空間交由大眾掌握，為大眾服務。⁴⁵因此，更多的街頭藝術及非商業活動，不單突破生活就是消費的框架，更為重新認識生活及空間的多元性。

參考資料：

1. Lefebvre, Henri, *The Production of Space*. Oxford, Blackwell Publishers, 1991.
2. 雪倫·朱津（沙朗·佐京）著，王志弘、王玥民、徐苔玲譯：《權力地景：從底特律到迪士尼世界》。台北：群學，2010。
3. 郭恩慈：《東亞城市空間生產：探索東京、上海、香港的城市文化》。台北：田園城市，2011。
4. 李照興：《香港後摩登，後現代時期的城市筆記》。香港：指南針集團有限公司，2002年。
5. 寶靈街周日關行人區。文匯報。1998年4月11日。
6. 聖誕新年增行人專用區。大公報。1998年12月7日。
7. 重出江湖街頭賣藝。蘋果日報。2006年8月20日。
8. 街頭賣技藝人獲撤控罪。蘋果日報。2006年7月14日。
9. 方秋林 「好戲量」佔用行人專區事件——談公民社會與公共空間。明報。2008年8月3日。
10. 陳景輝 菜街的空間問題。明報。2008年11月3日。
11. 街頭藝人阻街表證成立。明報。2010年8月12日。
12. 街頭藝人脫罪官：港容有限阻街。明報。2010年9月10日。
13. 地客血拼購物無上限。東方日報。2011年5月2日。

⁴⁵ 張小鳴，〈空間與資本主義社會〉，www.ln.edu.hk/mcsln/10th_issue/pdf/KeyConcepts_02.pdf。下載日期為2010年12月18日

14. 連達曦，是地產霸權蠶食公共空間？抑或政府生而不養？ 誰種下行人專用區的使用矛盾。信報. 2011 年 7 月 5 日。
15. 林子聰 力撐街頭藝術 馬路變身文化綠洲。東方日報。2011 年 11 月 7 日。
16. 推銷街霸阻路食署執法不力。東方日報。2011 年 12 月 11 日。
17. 朱凱迪，〈在公共空間與警察互動——訪好戲量楊秉基〔一〕〉，
<http://www.inmediahk.net/node/1001771>。(2008 年 12 月 13 日)下載日期為 2011 年 12 月 18 日。
18. 張小鳴，〈空間與資本主義社會〉，
www.ln.edu.hk/mcsln/10th_issue/pdf/KeyConcepts_02.pdf。下載日期為 2010 年 12 月 18 日。
19. 蔡雪華、孔令瑜、鄧寶山和堵建偉著，〈公共空間與文化公民——旺角行人專用區與地下鐵路〉，
<http://www.ln.edu.hk/cultural/materials/MCSsymposium2006/Panel05/TooKinwai.pdf>。下載日期為 2011 年 12 月 19 日。
20. 〈立法會 CB (1) 924/09-10 號文件〉，
<http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/tp/papers/tp0122cb1-924-c.pdf>。
(2010 年 1 月 22 日) 下載日期為 2011 年 12 月 18 日。
21. 〈行人專用區改善道路安全及市區環境〉，
<http://www.info.gov.hk/gia/general/200203/24/0322136.htm>。(2002 年 3 月 24 日)
下載日期為 2011 年 12 月 18 日。
22. 〈行人專用區的街頭藝術表演 (書面質詢) 〉，
<http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/counmtg/hansard/cm0113-translate-c.pdf>。
(2010 年 5 月 5 日) 下載日期為 2011 年 12 月 18 日。
23. 〈旺角行人環境改善計劃〉，
http://www.td.gov.hk/tc/transport_in_hong_kong/pedestrianisation/pedestrianisation/

mong_kok/index.html。下載日期為 2011 年 12 月 18 日。

24. 〈旺角行人專用區計劃永久實施〉，
<http://www.info.gov.hk/gia/general/200012/13/1213120.htm>。(2000 年 12 月 13 日)
下載日期為 2011 年 12 月 18 日。
25. 香港特別行政區 1999 年施政報告，
<http://www.policyaddress.gov.hk/pa99/chinese/speechc.htm>。下載日期為 2011 年
12 月 14 日。
26. 規劃署行人環境規劃的概括大綱，
http://www.pland.gov.hk/pland_tc/tech_doc/hkpsg/full/ch8/ch8_text.htm#5。下載日
期為 2011 年 12 月 18 日。
27. 運輸署行人專用區簡介，
[http://www.td.gov.hk/tc/transport_in_hong_kong/pedestrianisation/pedestrianisation/i
ndex.html](http://www.td.gov.hk/tc/transport_in_hong_kong/pedestrianisation/pedestrianisation/index.html)。下載日期為 2011 年 12 月 18 日。
28. 環保保護署噪音規劃諮詢摘要，
[http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/noise/data/plan_advice_summary
.html](http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/noise/data/plan_advice_summary.html)。下載日期為 2011 年 12 月 18 日。