



逢甲大學學生報告 ePaper

報告題名：香港人行空間景觀探討

作者：葉吉雄

系級：都資碩二

學號：M9612002

開課老師：劉立偉

課程名稱：都市發展比較分析

開課系所：都資碩一

開課學年：97 學年度 第 2 學期



中文摘要

在香港，由於具備緊密的都市結構、混合形式的土地用途及優良的大眾運輸設施。這些特點十分有利於推廣步行作為主要的交通模式。同時，就短途路程而言，步行亦是最符合永續發展原則的交通模式。

而本研究所要探討的這些人行空間範圍，主要就是香港的行人專區、行人廣場以及與車路分隔的行人通道系統等等。而其景觀之探討包括各個人行環境的：

- 設施及空間設計。
- 週邊的街道傢俱。
- 植栽及綠化。
- 街道週邊建築物外觀與街景之融合。
- 街道兩旁商家與街道的整體環境營造。
- 街道與較大型之開放空間交界處之意象設計。

關鍵字：人行空間、香港、街道景觀



目 次

壹、前言	4
貳、研究方法	4
參、文獻回顧	4
肆、研究內容	10
伍、結論	14





香港人行空間景觀探討

2009.06

香港行



逢甲大學都市計畫與空間資訊學系 碩二 葉吉雄 M9612002

壹、前言

在香港，由於具備緊密的都市結構、混合形式的土地用途及優良的大眾運輸設施。這些特點十分有利於推廣步行作為主要的交通模式。同時，就短途路程而言，步行亦是最符合永續發展原則的交通模式。

而本研究所要探討的這些人行空間範圍，主要就是香港的行人專區、行人廣場以及與車路分隔的行人通道系統等等。而其景觀之探討包括各個人行環境的：

- 設施及空間設計。
- 週邊的街道傢俱。
- 植栽及綠化。
- 街道週邊建築物外觀與街景之融合。
- 街道兩旁商家與街道的整體環境營造。
- 街道與較大型之開放空間交界處之意象設計。

貳、研究方法

- 一、先搜集二手之香港人行空間規劃，以及其都市設計概念等等資料，並整理分析其設計之模式，並輔以二手資料之圖片，以初步瞭解其設計手法。
- 二、在 2009.05.14 至 2009.05.17 的期間，藉由到香港參訪四天的機會，實地探訪其人行空間之景觀設計，並比較先前所得之二手資料，以補足及修正資料於本研究中。
- 三、最後在整理並分析所有資料後，將對於香港之人行空間景觀與台灣之人行空間比較優劣，提出對台灣人行空間改善之建議。



參、文獻回顧

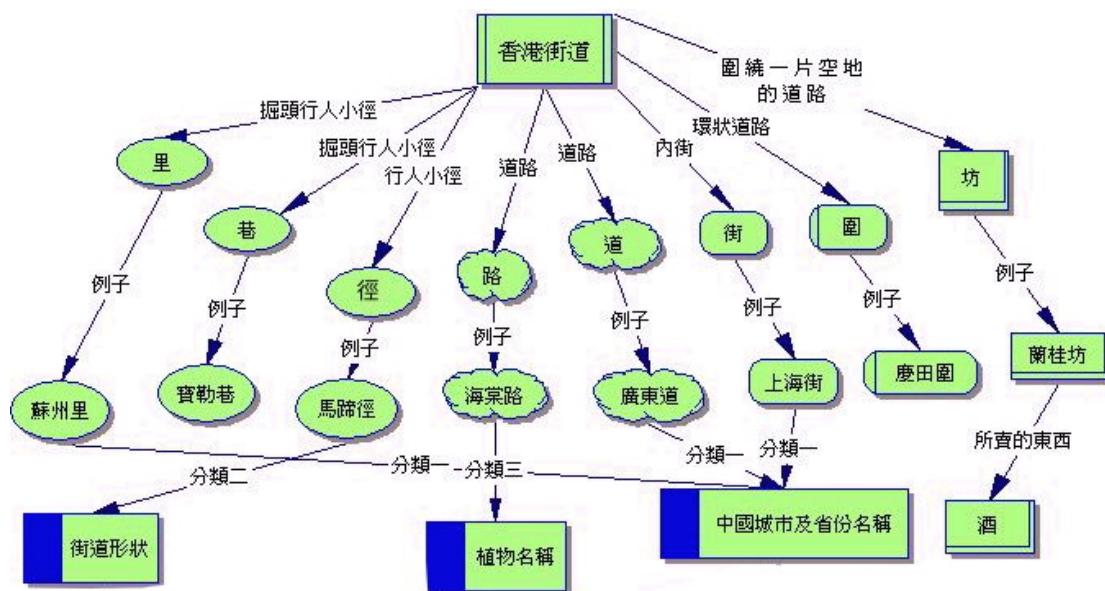
由於本研究欲探討人行步道之研究，因此先將香港道路系統做一概略整理，而後再回顧香港人行空間景觀相關之文章探討。

一、香港的道路

要瞭解香港街道的景觀，不得不先瞭解各個街道的歷史背景及由來，這些歷史及特色對於其街道景觀的樣貌有直接的關聯。

香港 19 世紀後期，香港成為中國主要轉口港的地位已確立，為滿足發展需要，政府進行大規模填海，並鼓勵商人投資發展樓宇，所以地產發展商有權命名街道，所以這個時期，很多街道，除了用當時在任的總督、輔政司及工務局首長的姓名外，很多都以產商和社會領袖而命名。

另外，還有許多街道的命名與街道的特色有關，這些特色包括：形狀、特點、土地利用、宗教、思想願望等等。因此這些街道特色直接影響了街道景觀的形貌。而香港的街道系統還分為，里、巷、徑、路、道、街、圍、坊等等，以下是其分別所代表之涵義介紹。



二、香港行人環境規劃研究

香港規劃署曾於 2002 年做了一項香港行人環境規劃研究，其內容簡單摘要如下：

(一) 研究目的

研究的主要目的是制定一套指引，使香港能夠提供更好的行人環境。指引主要包括設計一些針對行人問題的政策、建議及標準，例如：

提供更安全、方便及舒適的街道；

- 提供最佳的行人通道往返公共交通設施（例如地鐵/火車站、巴士站及渡輪碼頭）以及其他重要的目的地（如辦公室、商場、消閒中心、住宅及工業區）。
- 提升行人環境的設計和行人設施的效用，以促進經濟、社會及文化活動。

- 透過行人設施的改善來推動城市更新、旅遊業發展，以及對歷史文物的保護。

此項研究內容包括為香港五個地區制訂概念藍圖，藉以對主導未來行人環境及設施規劃的政策及建議進行可行性研究。這五個地區，須反映出香港行人的基本需要及經常遇到的問題。檢討的結果會成為日後制訂改善行人環境措施的基礎。

(二) 市區環境改善

改善現有的行人環境，包括改善空氣質素、街景，及行人通道，有助於增強都市的活力和生氣，從而推動社區及經濟活動，並且令土地增值。中環至干德道的行人電梯對改善沿電梯地區的一帶就是一個好的例子。

市區重建計劃提供了改善行人環境的大好機會，改善措施包括引入行人設施及環境規劃概念、行人專區、行人廣場以及與車路分隔的行人通道系。

改善行人環境及提高市區質素的方法之一，是制訂全面的地區改善及市區重建計劃。這些計劃的目的是改善社區、經濟及文化活動、並同時有助於城市更新。

一般來說，這些計劃包括：

- 綜合重建計劃及附帶的行人環境改善建議；
- 建築物修繕及美化外觀建議；
- 對街道及休憩用地的各種改善措施，包括：
- 改善通往鐵路車站、商場、工作地點及其他主要場所的行人通道，包括裝設行人天橋、隧道及自動行人道；
- 設立行人專區及悠閒式街道；
- 美化街道。



(三) 設計概念

把行人設施及環境規劃策略運用於新發展區的設計或現有街道的改善時，可以考慮以下各種不同的措施。這些措施應根據地區的情況施行，目的應是確保行人能方便地步行往商店、商業區和公共交通設施。

1. 行人專區

為行人街道、行人廣場及休憩廣場提供了一個無車輛的環境。這些設施在外國的城市十分普遍，尤其是一些中心地區、購物區，以及旅遊點。

行人街道可以成為一個充滿吸引力、有生氣的地方。市民可以在這裏欣賞街頭表演、享受於露天茶座，以及進行各類活動。

2. 人車共用的街道

這種設計是供行人與車輛共同使用的街道。這些街道提供經過改良的行人環境，只容許某種車輛使用，通常是一些慢速的公共交通工具或必須前往該處的特別用途車輛。

此概念尚未在香港正式實施，但在歐洲某些國家如德國及荷蘭，已經廣泛應用。

3. 美化街道

美化街道包括改善外貌、美化設施及景觀、擴闊行人路及推行悠閒式街道等措施。

此概念在外國經已廣泛應用，香港也在一些街道實施。



4. 行人天橋及隧道

行人天橋主要用於連接商業區內的高建築物，為行人提供橫過主要公路的安全通道。中環的主要商業大樓已逐步以行人天橋連接起來。

行人隧道多用於連接鐵路車站，商業、購物及高密度住宅區。在一些國家，特別是日本的行人隧道，都被建成作地下購物街，香港也可考慮這種發展。

5. 扶手電梯及自動行人道

香港的高密度環境很適宜使用扶手電梯及自動行人道，這些設施可應付大量的人流，讓行人快捷地通往鐵路車站或渡輪碼頭。

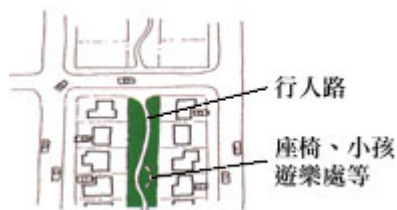
扶手電梯亦很適合香港島的斜坡地形，中環與干德道之間的電梯就是一個成功的例子。



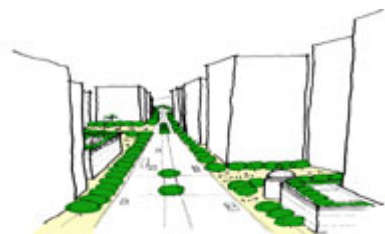
三、香港城市設計指引

香港規劃署於1998年年初展開「香港城市設計指引」，其主要城市設計議題包括發展高度輪廓、海旁發展、城市景觀、行人環境，以及紓緩道路交通噪音和空氣污染的措施。而本文參考其對於行人環境之議題中之內容。

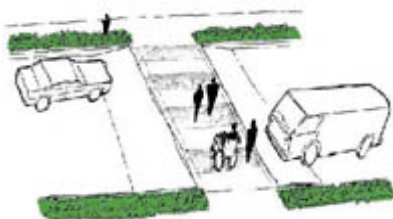
(一) 行人通道



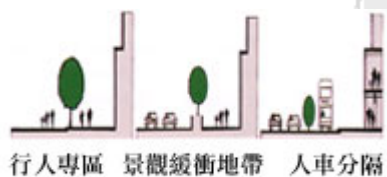
在合適情況下，提供行人優先設施，例如行人專用區及地下或半地下道路，以促使人車分隔。



在規劃休憩用地時，應同時提供與之連接的行人道路網，以方便行人前往。

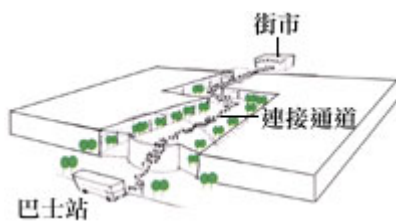


提供減低車速的設施，例如設置路拱及升高過路設施，以盡量減少人車爭路的情況。

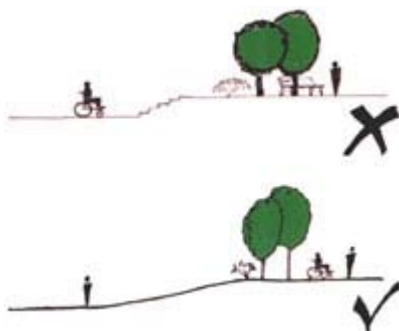


行人專區 景觀緩衝地帶 人車分隔

提供安全、清潔、四通八達和趣味盎然的行人通道，而且要充分顧及局部地區氣候的因素，並須確保可方便殘障人士來往。

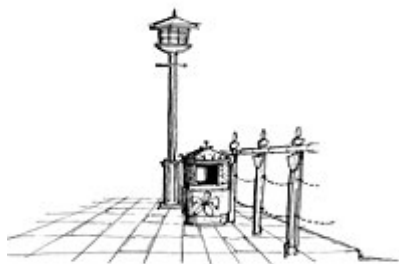


提供完善的行人道路網絡，把各主要活動場所貫連起來，方便行人往返。為街道兩旁創造活力動感，並且拓寬街道，夾雜以休憩用地和綠化地點，使這些連接通道更形吸引。地面和地下行人通道的環境則須更具朝氣、更為綠化。

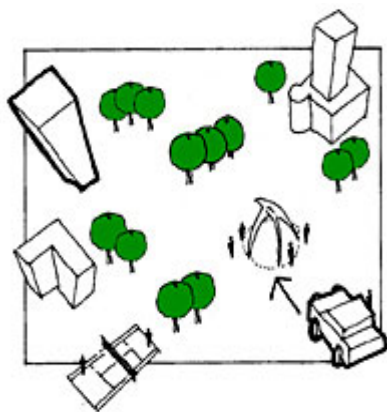


設置斜路，以方便長者、殘障人士、與陪同小孩的父母等行人來往。

(二) 街景



鋪築高質素的行人路面，例如用地磚鋪砌圖案、用磚或石鋪砌路面。設置街道裝置，使之與鄰近的發展項目或地區的風格融匯協調。在商業和旅遊區的設計及選料上，更應避免採用劃一的規格。



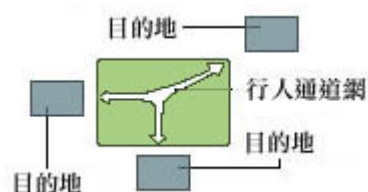
縮減平台的水平覆蓋範圍，以騰出更多地面作為休憩用地及街頭活動。容許在路面設置惹人注目的地標，例如以小規模具特色的入口、雕塑或園景等作為矚目的標誌。



鼓勵在路旁沿途植樹。沿路旁提供園景建築，廣植樹木，藉以綠化環境，改善街道環境質素。在合適情況下，以栽種樹木和灌木樹圍等美化措施，為沉悶的路旁添上綠意。



過路處、凹凸紋指示條、凸字資料板等的設計，須充分顧及殘障人士所需。街道設施也須合乎殘障人士和長者的需要。



引入戶內行人通道的概念，在戶內空間闢設四通八達的行人通道網，把公眾常到的地點連接起來。這些行人通道應開放給公眾使用，規模則視乎行人流量而定，並且盡可能容許自然光線進入。



鼓勵建築物的臨街部分提供較富生氣的設施，例如在行人路旁設商舖、酒吧、咖啡茶座等。避免在這些臨街部分設置機房。

肆、研究內容

由於過去文獻多為規劃階段，且資料較舊，因此在 2009.05.14 至 2009.05.17 的期間，藉由到香港參訪四天的機會，實地探訪其人行空間之景觀設計，以補足資料上之不足。

一、實地探訪-現象觀察

(一)人車分道規劃

根據前述文獻中指出，香港城市設計中行人通道的準則中有一項提到人車分隔的設計，因此在此次參訪中特別著重人車分道的設計。從參訪中發現，香港對於行人空間設計的空橋系統十分發達，在許多地方都可以看到空橋連結大道兩側，甚至在商業區是直接串聯每棟建築物(如中環地區)。這樣的設計減低了人車爭道的情形，增加行人的安全。



(二)寬敞的人行空間

香港在許多地區都有廣大的人行空間，例如寬廣的人行道、地下道以及廣場徒步區等串聯重要的設施。這樣的設計使行人在街道行走時較不會對旁邊的車道有壓迫感，視野較為開闊。例如許多捷運、車站外都有廣大的徒步區，在一些人

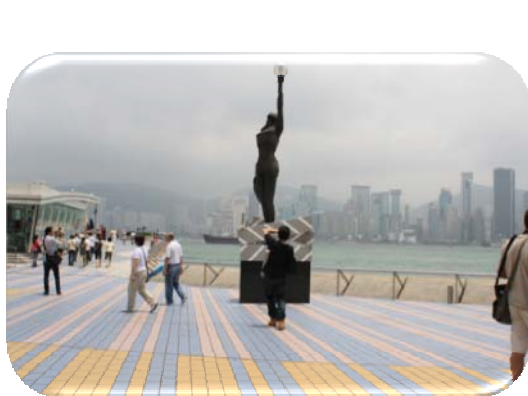
潮較多的街道也有寬敞的人行道。(但在某些地方卻是相反的情形，後面將會提到)



(三)令人印象深刻的空間

令人印象深刻的空間，除了提供所處地域的身份感與個性外，這類特色亦可以促進 Whyte 所說的三角形化(Triangulation)(Whyte, 1980, p. 94)。而 Alexander 等人主張「沒有中間部分的一個公共空間極有可能會維持空盪的狀態」。他們建議「在跨越公共廣場的自然路線上…選擇某樣東西，讓這樣東西大大辣辣站在中間。這樣東西可以是一座噴泉、一棵樹、一座雕像、一個有座位的鐘塔、一座風車、一個露天音樂台…讓它留在路線之間」。(Alexander et al., 1977, p. 600)

而在香港，許多街道上擺放著藝術品、雕像、鐘塔等等醒目的設施，使人們可以聚焦於這項設施上，也對於該區域產生深刻的印象，這些著名的設施也吸引人們前往聚集或參觀，增加街道的活絡度，而這些也符合香港城市設計中的街景準則。



(四)富有生氣的臨街建物

臨街建築物的正面應該富有生氣，才能觸及街道，增進人行空間的趣味及生命力。而在香港城市設計中街景的準則中提到，鼓勵建築物的臨街部分提供較富生氣的設施，這樣的設計能使人行空間成為吸引人的，而不是沉悶的街道。Llewelyn-Davies 提出的積極建築物立面等級量度表(Llewelyn-Davies, 2000, p. 89)就將建築物的活動列為重要的指標之一。而 Richard MacCormac(1983)討論到「街道的滲透特性」也指出：建築物內的活動會滲出到街道，為街道注入生命。而香港在許多地方的建物都展現出其積極的生命力。



(五)缺乏綠意的街道

根據 Carr 等人所主張，舒適是公共空間成功的先決要件。人們停留在一處公共空間的時間長短視該空間的舒適度而定。(Carr et al., 1992)

雖然在香港城市設計中街景的準則曾提到鼓勵在路旁沿途植樹，然而在現實中的香港，除了某些特別保留的老樹之外，多數街道是缺乏樹蔭的，只有部分街道有一點景觀植栽，這樣的情形不但降低了街道的美觀以及趣味性，使得街道景觀過於一致，在某些地區還因缺乏適當的遮蔭，而有過於曝曬的狀況產生，造成行人的不舒適感，大大減低人們使用街道的意願。



(六)不友善的人行空間

在香港某些地方的人行空間對於行人是不友善的，例如一些設置在路中央的路標、消防栓等公用設施，尤其對於殘障人士造成不便。

另外，車行空間與人行空間缺乏緩衝區，也造成行人的壓迫感及危險，例如由於車道緊鄰人行道而缺乏路肩，因此旁邊呼嘯而過的車輛對於行走的行人形成壓迫感。而筆直的道路以及缺乏交通寧靜區(traffic-calming)，車輛快速行駛直到班馬線前才緊急煞車，對於正在穿越班馬線的行人是非常危險的不友善設計。有些地區的人行道也太過狹窄(不足1公尺寬)，行人行走於其中時顯得險象環生。



二、實地探訪-空間分佈

在實地參訪香港人行空間景觀後，可發現許多現象包括上述的幾項情形，但是由於這些現象並未在所有地方都出現，故在此整理一表格對於各區域的人行空間景觀做一概述。

	舊城區	新興商業區	新市鎮地區	觀光景點
人車分道規劃	許多地方在過去即規劃有天橋，不過僅限於穿越馬路，未聯結建物，也未在所有路口設天橋	新規劃許多空橋系統，串聯各個建築，使用者可直接藉由空橋至各商業建築。	空橋系統配合大眾運輸系統，使用者可在出站後直接使用空橋。	規劃空橋與地下道等，也有配合大眾運輸系統，使用者不需穿越馬路。

人行空間寬敞度	人行道狹窄，某些地區僅1米寬，但無論如何一定有人行道的規劃。	人行道寬敞，提供商業區的人潮一個寬敞的人行空間。	人行道寬敞，且更增加了腳踏車道，並與人行道分離，增加行人舒適度。	設有人行專區，故人行空間寬敞且不須擔心車輛造成的危險。
令人印象深刻的空間	保留部份古蹟建築，展現了該地區的歷史特色，令人印象深刻。	高聳的商業大樓，忙碌的人群，使人們能感受到濃厚的商業氣息。	各種使用集中，使得各區內景觀一致，卻也少了幾分趣味性。	街道上擺放許多能表達該地區身份或歷史的雕塑、鐘塔等，讓人印象深刻
富有生氣的臨街建物	臨街建物與街道關係密切，建物內的商業活動為街道注入了生命力	臨街的商業大樓雖提供特殊的街道景觀，但與街道沒有太多的互動。	由於各分區使用太過一致，因此在像是住宅區的地方，整排的社區圍牆對街道來說是冷漠的	臨街建物積極的招攬觀光客，熱絡的觀光人潮及商業活動也為街道帶來源源不絕的生命力。
綠意的街道	由於街道空間不足，因此除了少數保留的老樹之外，大多未種行道樹。	街道兩旁多為商業區的景觀植栽，雖增加些許美觀，但對於遮蔽毫無幫助	街道規劃時即保留行道樹之空間，因此街道綠意盎然。	大多未有樹木植栽，對觀光客而言極不舒適，也降低街道之美觀。
人行空間友善程度	車行空間與人行空間缺乏緩衝區(路肩)，對行人不甚友善。	雖有空橋系統使行人可避開車輛，然而在人行道仍是缺乏車行空間之緩衝	新市鎮規劃的街道將人車分離做得十分完善，讓人行空間更形友善。	觀光景點通常規劃為行人專區，因此降低車輛造成的危險。

伍、結論

從香港人行空間景觀的探討中可發現，其當初所規劃的景觀設計指引現今已有部份的落實，例如人車分道的規劃、令人印象深刻的街道設施及環境設計、富有生氣的臨街建物等等，而在某些部份可能仍然沒有達到規劃的目標，但無論如何，都值得台灣參考，學習其優點，並以其缺點做為警惕。

香港的人行空間的優點而言，人車分道在香港有系統化的規劃，尤其是空橋系統，在中環等商業區，空橋是串聯每棟商業大樓的，使得行人能避開車潮，商業活動也更加繁盛。然而在台灣，空橋系統十分不發達，許多地區的商業中心缺少適當的人行空橋或地下道，不但增加市區道路的混雜，道路阻絕了商業活動，也使得商業無法集中發展。

而在寬敞的人行空間這點，雖然香港在某些地方人行空間也十分狹窄，但許多人潮眾多的地方人行空間都非常寬敞，而且就算在比較沒有人走的小道也一定

有人行道(只是可能比較窄)。但在台灣，別說寬敞的人行道幾乎沒有，許多道路連人行道都沒有，雖然有騎樓可供行人使用，但未整平的騎樓不但妨礙行走，有些騎樓還被佔用，所以台灣的行人經常被逼得走到馬路上，而且還要繞過路邊違規停車的車輛，幾乎完全沒有行走的空間。

令人印象深刻的空間這點，對於香港在部份重點地區營造得很成功，不管是雕塑或公共藝術品創造出該地區的特色，令人印象深刻。而在台灣，公共藝術品經常是隨意放置，又缺乏管理，破壞嚴重，而許多地區又無法創造其特色，使得人行空間變得沉悶無趣。

在香港，街道特色不只利用雕塑等設施呈現，更表現在週邊富有生氣的建物上，街道兩側建物的立面設計，以及其商業活動的興盛，都影響到整個街道的活力，香港許多有特色的街道，例如蘭桂坊、女人街，就是街道週邊繁盛的商業活動所為其注入生命力的。

而在香港人行空間的缺點方面，缺乏綠意的人行空間是一大缺點，雖然路上仍可見到一些景觀植栽等等的植物，但是缺乏可遮蔭的行道樹，使得街道直接曝曬在太陽之下，對於行人來說可說是非常不舒適的。而在台灣也是類似的情形，人行空間缺乏可遮蔭的行道樹，頂多是一些非原生種的景觀植物，既沒遮蔽效果，也無法表現地方特色，例如有些地方雖然規劃得十分完善，但因缺乏樹蔭，行人使用率低，連帶造成商業無法發展的狀況。

在不友善的行人空間方面，香港的車輛對於行人真的是非常不友善，由於其市區限速較高，車速較快，加上缺乏緩衝區設置，使得行人行走於市區真是險象環生。而擺在路中央的街道傢俱或公用設施也對行人行走造成阻礙。而台灣的市區道路一般都有路肩的設計，使得車輛與人行空間有一小段緩衝，然而許多違規佔用人行空間，甚至是路肩的情形發生時，行人還是經常要走到車道上與車爭道，依然是險象環生。而奇怪的街道傢俱擺設在台灣也是層出不窮，走在人行道上經常要繞過變電箱、行道樹之類的，而停在人行道的機車更是將行人空間壓縮至最小，不友善的程度不亞於香港。

雖然香港在行人規劃上有專門的設計指引及規劃，但顯然其仍存在著許多問題，主要原因就是由於其發展較早，而早先之規劃可能並沒有想到某些方面的問題，另一方面是過去以車行為主的規劃導向，造成許多以車為主的規劃思維，抹殺了行人行走的權利，更不會去考慮人行空間的景觀了。而台灣則更不重視行人的權益，從人行道被佔用的程度就可看出，更遑論許多沒有規劃人行道的地方，行人的權利根本不受重視，人行空間景觀也就幾乎不被注重，直到近幾年由於油價飆高，行走以及腳踏車才漸漸受到重視，然而要在本來沒規劃人行空間或腳踏車道的道路規劃新的空間，反而是更大的挑戰，因為如同下面所說的：

移動的優先順序應該是：首先是腳與腳踏車，接下來是大眾運輸，最後才是車子。要實現這一點，從一開始，行人或腳踏車就必須被建立在計畫之中，因為要在後來的階段讓它們迎合環境，將是困難的，即使不是不可能。(Carmona, Matthew, etc., 2001, p. 189)

參考文獻

1. PUBLIC PLACES - URBAN SPACES, Carmona, Matthew, etc., 2001
2. 行人環境規劃研究(香港規劃署)
http://www.pland.gov.hk/p_study/prog_s/pedestrian/stage1_pubcon/chinese/c_cover.htm
3. 香港城市設計指引(香港規劃署)
http://www.pland.gov.hk/p_study/comp_s/udg/udg_es/dig_chi/urban_cover.htm
4. 香港規劃署網站 <http://www.pland.gov.hk/>

