

7-2011

從台灣高雄透視香港城市改造的未來路向

Siu Lun, Alan YUEN

Follow this and additional works at: <http://commons.ln.edu.hk/mcsln>

 Part of the [Critical and Cultural Studies Commons](#)

Recommended Citation

阮兆倫 (2011)。從台灣高雄透視香港城市改造的未來路向。文化研究@嶺南，25。檢自：<http://commons.ln.edu.hk/mcsln/vol25/iss1/5/>。

This 文化評論 Criticism is brought to you for free and open access by the Department of Cultural Studies at Digital Commons @ Lingnan University. It has been accepted for inclusion in Cultural Studies@Lingnan 文化研究@嶺南 by an authorized editor of Digital Commons @ Lingnan University.

從台灣高雄透視香港城市改造的未來路向

阮兆倫

五月初有機會到台灣高雄遊覽，對這個台灣第二大城市產生另一種閒適感覺。高雄市的都市空間規劃與綠化再造近年取得一定成就，由現任市長陳菊對高雄力促「單車踩風文化」，再把高雄定位為南台灣「海洋之都」。透過親身體驗，使我這個長期生活在香港的中年人，對高雄市的都市規劃再造，產生另一種新的生活空間體驗。

有見及此，本文將從高雄市都市規劃發展，以高雄市作為「城市改造」的範例出發，對近年經常飽受地產霸權與文化保育議題困擾的香港，從實踐角度，分析一個地區的城市規劃如何有效改變該地區使用者對空間、人脈與環境保護的實質體驗，從而為我們對未來城市空間發展帶來更多新啟示。

從單車說起

同意趙智勳在〈[無法使用單車的城市](#)〉所說，香港的確是一個不適合「單車通勤」的地方。今年5月18日，有超過300名本地單車愛好者參加「Ride of Silent 沉默的騎行」活動¹，紀念在馬路上受傷及被殺害的單車人士，希望喚醒公眾對單車人士的尊重與關注。

¹ 「香港爬山單車協會」網頁，
http://www.hkmba.org/index.php?option=com_content&view=article&id=219:news-ride-of-silence&catid=59:news-and-views&Itemid=114



上左：高雄市碼頭，現已改成為藝術區，晚間吸引不少「鐵馬」騎行。

上右；中左：高雄市沒有單車徑的地方會有專用單車綫方便單車使用者。

中右：高雄市設有清晰路標，分隔行人與單車使用者。

下左一：高雄市設有多個單車停泊點。

下左二：道路、班馬綫與單車道並立於高雄市中心。

按土木工程拓展署顯示，本港未來五年將會有更多新單車徑（包括來往屯門至荃灣 22 公里長的單車徑）²。但整體而言，香港的道路人多車多、車流量快加上欠缺為單車提供完善規劃配套。儘管單車活動近年廣受熱捧，在香港騎單車仍存在著很多風險。

² 「土木工程拓展署」網頁，http://www.cedd.gov.hk/eng/whats/cycle_track/CycleTrackLeaflet.pdf

相比之下，高雄於 2010 年便被 CNN 評為「亞洲最友善單車城市」³與「亞洲五大單車城市」⁴。高雄市推廣單車通勤，站在規劃角度，把單車視為一種正規的交通工具，鼓勵市民和旅客以單車代步。從 2006 年起，高雄市運用 4 年時間，規劃多條連貫東西南北，長度不同的單車徑，提倡環保節能以及解決點對點交通阻塞等問題，把單車視為一種減輕集體運輸工具（如高雄市捷運及公共巴士）運載負擔的解決方案。

今年，高雄市已擁有超過 250 公里長的單車徑，若以長度計算剛好是香港的 10 倍。未來四年，高雄市單車道更會擴展至高雄都會區，目標是興建長約 1000 公里的單車道，以便把高雄與鄰近城市包括台中與墾丁提供更完善的單車連繫網絡。

需要留意的是，高雄市對單車徑及單車作為一種基本交通配套措施的規劃並非空談，與香港不同，現時大部分高雄市的單車道路系統，除了在設計過程中考慮各階層道路使用者對「路權」的需要、為單車用家提供足夠和安全的道路空間外，還在建設單車道的過程，考慮行人與傷健人士的道路使用空間（包括建造清晰的路標與分隔線），營造安全及可持續發展的道路環境。若情況許可，單車徑與行人道更會栽種植物，加強綠化，提升道路使用者的體驗。

高雄單車道與捷運系統相互配合，在超過 45 個主要公共交通轉乘點和捷運站提供 C-Bike 全自動「公共腳踏車租賃系統」，用家只需透過自動付費機，於任何時段及任何一個單車站內辦理租車手續，可以在另一個租賃點還車，過程全自動化，非常方便。今年 5 月 26 日，市長更宣布高雄市會提供首小時免費單車租賃，新的措施無形中鼓勵更多市民使用單車。

³ 「自由時報電子報」網頁，<http://www.libertytimes.com.tw/2010/new/sep/16/today-south9.htm>

⁴ 「香港旅遊 - 內幕指南遊香港」網頁，

<http://www.cnn.go.com/explorations/play/asias-most-bike-friendly-cities-982373>



上左：高雄市的 C-Bike 全自動「公共腳踏車租賃系統」。

上右：捷運車站內的接疊單車租賃點。

下左：高雄市愛河，現時已減去污染。

下右：高雄市的一些公用設施也經過美化，為城市提供生氣。

此外，捷運系統為配合市內單車路網，在營運過程亦為單車使用者提供不少配套，例如在繁忙時段容許乘客攜單車進入捷運（車種不限於摺疊單車），此舉使單車在市內的流動性提高。另一方面，市內亦設有多個單車停泊點，使單車停泊相對於其他城市發展更成熟。

除了規劃完善的硬件，單車規劃的軟件配套亦造得有聲有色，例如高雄市政府會在沒有單車道的道路上開闢單車專用線，把馬路以白線劃分為單車道。市政府同時提供足夠與持續的宣傳教育，於不同的平台提醒道路使用者留意「鐵馬」⁵，學習與「鐵馬」在道路上互相協調，充分體驗均享道路權的精神。

高雄政府規定要有足夠並行的單車與行人空間，政府網頁清晰列出六種不同的單車道設計樣式、路權定義、道路使用守則等，這些措施均有效減少單車意外與人車爭路的情況，加強在市內駕單車的安全程度。

⁵ 台灣普遍把單車稱為「鐵馬」。

網上亦有為遊客提供足夠資料（如完整的單車導遊圖），供旅客下載至手機，也提供不同語言版本的介紹軟件給遊客使用。更重要的是，高雄市政府把「單車通勤」塑造成為一種追求高生活質素和注重環保的活動，透過網絡動員，向年輕一羣推廣「單車通勤」的好處，成立單車通勤「部落格」、專屬認證網站與 Facebook 群組，鼓勵市民使用單車通勤，把低碳生活概念灌輸給市民和旅客。

工業轉型

八十年代初的高雄是台灣其中一個最大規模的工業城市，不少原始產業，如製糖、造鞋、石油焅煉、機械重工及煉鋼均選擇在高雄設立生產基地，加上高雄擁有豐富的港口資源，所以高雄一直以造船及進出口貿易而聞名。正因如此，整個城市飽受嚴重污染，尤其是流經多個小區的愛河，因沒有監管而經常發出惡臭，河流生態幾乎完全絕跡，使高雄市民飽受環境污染之苦。

翻查資料，高雄市政府自 70 年代初便開始決定重新規劃愛河一帶的污染源。在整治過程中，為了提高公眾的參與度與整體歸屬感，市政府更邀請學者與民間團體主動參與愛河的整治工作，把愛河附近地區的污染源重新規劃，是為推動整個高雄市環境改造的第一步。

現時，愛河一帶的污染源幾乎完全被清除，透過重整輕工業與改善愛河兩岸的污水排放，加強污水淨化，近年的愛河已不再傳出惡臭。高雄市政府更刻意改變愛河的水流量與美化河岸地區，除了提供更多休憩空間，還使愛河能調節沿岸地區的微氣候，直接為高雄市綠化降溫。



高雄市小港工業區，再時發展嚴格規管空氣和污水的排放。

事實上，作為一個深水港，高雄市作為台灣其中一個工業城市本質至今依然沒變。但市政府對社區及產業規劃已變得小心，利用 15 年時間把部分重工業與外貿行業遷移至南部小港區，並對行業污染進行嚴格規管，使城市的整體面貌產生明顯變化。多項休閒設施及大型基建項目的興建及相繼落成，使高雄市的第二、三產業得以持續發展。鹽埕區、前金區、新興區、苓雅區、鳳山區、左營區與三民區有朝著商圈化(CBD)的發展趨勢（高鐵左營站、高雄車站附近地區與沿岸碼頭），加上高雄市的指標性二手房價不斷攀升（據統計，2004 年每坪平均房價為新台幣 7.5 萬；2005 年 8.5 萬；2006 年 8.4 萬；2007 年 8.8 萬；2008 年 9.5 萬；至 2009 年 7 月成長至逾新台幣 10 萬），可見工業的改造有效地使本土經濟起飛。

透過改變都會生態環境及公共空間，高雄市能以更多元化的產業模式發展。不像香港，只依靠地產及國內自由行作為經濟支柱，相比之下，高雄市的經濟發展顯得明顯較多元化。

空間的改造

當然，高雄的改造並非一朝一夕。事實上，市政府利用超過二十年時間才完成空間的初步改造。以往，對外交通除小港機場與高雄港，只有台鐵，來往台中及台北動輒需時超過 6 小時，甚至 9 小時（如果乘坐旅遊巴）。自從 2007 年台灣高

鐵通車後，由高雄到台北時間只需 1 小時 45 分，到台中時間更不需 1 小時，較乘內陸機的時間還要快。

雖然高雄的經濟仍受地元因素影響，未能發展成為國際級都會，如台灣高鐵至今仍虧損。但高雄市的發展勝在有足夠的時間和空間，由以往的水產業、漁港、農業加工發展自現在的重工業與環保工業（台灣的環保回收與加工工業多處於高雄），使高雄市在二十世紀最後十年的發展仍較東亞地區其他城市有更大彈性。對於每項重點建設，市政府會盡量利用不同的媒介進行諮詢，構思每處改造的過程及研究各方面的利益，使市內的居住環境進步。



高雄市的外島旗津是高雄市的後花園，在發展之餘仍保留自然空間，供市民假日渡假。

高雄市的規劃多年來亦保留一致性，例如在發展過程中盡量分散商業區發展，故現時高雄市中心同時擁有超過三個不同商圈和夜市。由於受過日本統治，高雄市早於三十年代已具備一定規劃，對於交通及整體道路規劃帶來正面影響，使高雄市在發展過程中，仍保留足夠的源動力。



高雄市的外島旗津的海岸公園以風車發電，為市民提供環保教育與示範可再生能源的效用。

從高雄身上學習

與高雄一樣，香港亦是一個經歷長期發展的社區，有本身的文化、歷史與發展沿革。但從高雄身上，香港亦可學到不少東西，包括：

(一)發展過程中應從使用者角度出發，注重各階層利益，從單車徑的興建與平衡各方權益發展可見。

(二)在發展過程中需加入環保考慮，不能盲目追求經濟發展成果，高雄市以往曾走過純工業的發展道路，但換來的是嚴重的環境污染，不得不迫使高雄從環保與低碳生活角度去重新思考城市的再造。另外，九十年代初高雄亦嘗試走過商業化的道路，例如高雄的 85 大樓是台灣本土第二高的建築物，但 2000 年初經濟低迷，85 大樓淪為大量小規劃廉價民宿，直至最近因台灣放寬大陸自由行，85 大樓的發展才變回興旺。

(三)在發展過程中，應充分考慮對空間的運用，務求使發展有持續性。對於不同的環境資源，在發展過程中應該盡量保留其獨特性，同時給予居住者一定空間，從而提升生活質素與藝術氣質。

參考資料：

高雄市自行車道官方網站：<http://pwbgis.kcg.gov.tw/bicycle/>

高雄市腳踏車資訊網：<http://www.c-bike.com.tw/>

陳菁萍、郭倩瑜，二〇一〇年高雄地區接駁型公共自行車租賃系統探討：
[http://www.ite.ntnu.edu.tw/06/jj/book/doc/陳菁萍接駁自行車%20 專題論述
%202.pdf](http://www.ite.ntnu.edu.tw/06/jj/book/doc/陳菁萍接駁自行車%20專題論述%202.pdf)

友善鐵馬城市：<http://bike.kcg.gov.tw/index.aspx>