

11-2013

在空間生產下，單車使用的空間再現、 空間實踐及再現空間

Jingzhang CHEN

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

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

Recommended Citation

陳憬樟 (2013)。在空間生產下，單車使用的空間再現、空間實踐及再現空間。文化研究@嶺南，37。檢自：<http://commons.ln.edu.hk/mcsln/vol37/iss1/8/>。

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.

在空間生產下，單車使用的空間再現、空間實踐及再現空間

陳憬樟

單車是一種既便宜又不用使用燃料的交通工具。在世界不同的地方，亦已經開始關注到這種交通工具的重要性。筆者家在元朗，由於中學時需到天水圍上學的關係，筆者便開始使用單車作為交通工具往返學校，直至現在，筆者也會踏單車到乘車地點，再轉乘交通工具。單車對筆者來說已經成為生活的一部分。



（圖片來源：www.relax88.com）

近年，單車成為了一種新興的熱潮，無論以代步工具、康樂活動及高消費的運動的角度來看，單車也在這個城市佔一席位。然而單車在香港真的是交通工具嗎？

交通是城市重要的一環，汽車、巴士、渡輪等等的道路航線一直也是由規劃者所

設計，而道路的主要使用者是汽車。單車就像道路上的細菌般，招來了汽車、管理者及規劃者的不滿。而近年單車使用者頻頻發生嚴重交通意外，使社會關注到道路使用單車的問題，鄭汝華曾在立法會發言時指出：「由於香港已有完善的道路網絡及公共交通系統，而一般道路的汽車流量甚高，路面位置有限，基於道路安全的考慮，我們並不鼓勵市民在市區以單車作為交通工具。但是，政府在規劃新市鎮及新發展地區時，會適當考慮提供單車徑及有關輔助設施作為消閒、康樂及旅遊用途的可行性。」¹可見政府忽視了單車作為交通工具的可能性，只會在新市鎮發展單車徑，並視單車為消閒、康樂及旅遊用途，然而這種定義是否抹殺了單車在這城市中的空間實踐？

列菲伏爾在《空間的生產》²一書中指出「(社會)空間是(社會)產物」，列氏解釋自然空間已經正在消生，而每個社會正在生產自己的空間。對於列氏而言，空間的生產包含了生物層面、勞動層面及社會關係的生產及再生產。而在社會空間中，亦討論到社會關係的正面公共及底面隱密的再現。列氏在以上脈絡下，帶出了「空間實踐 (spatial practice) / 感知空間 (perceived space)」、「空間再現 (representation of space) / 構想空間 (conceived space)」及「再現空間 (representational space) / 生活空間 (lived space)」。

本文嘗試引用列菲空間生產的理論，去探討在香港道路的空間生產上，單車出現帶來的影響。當列斐伏爾提出「(社會)空間是(社會)產物」時，那政府部門怎樣構想 (conceived) 道路空間及單車的角呢？單車使用者或市民又怎樣作空間實踐，並在被支配空間中生活 (lived) 呢？

空間再現

¹ 政府新聞署 <http://www.info.gov.hk/gia/general/200806/04/P200806040123.htm>

² Lefebvre, Henri (1991), *The Production of Space*. Oxford, Blackwell Publishers.

空間再現緊緊繫於生產和這些關係所施加的「秩序」，從而緊緊於知識、符號、符碼，以及「正面」(frontal)關係。它是概念化的 (conceptualized) 空間，是科學家、規劃師、都市計劃師、技術官僚和社會工程師的空間，他們是具科學傾向的某類藝術家——他們都以構想來辨識生活和感知 (perceived)。……是任何社會 (或生產方式) 裏的主導空間。除了某些我將回頭討論的例外，空間的概念化傾向於言詞符號 (verbal sign) (即憑智識製作出來) 的系統。³

空間再現中，列氏提出空間是由一群專家及官員構想出來的。而他們將空間概念化為知識、符號及符碼，以及正面 (frontal) 關係。

到底官員及專家們，對單車在香港的空間中，有怎樣的構想呢？在香港，道路的規劃主要由規劃署負責，而運輸署主要負擔交通安全及管理問題。在此節中，我們會以此兩個部門的資料作討論及分析，了解這些部門對單車在這個城市中，作為工具的空間構想。

規劃署的工作主要是「為土地的恰當用途和發展提供指引」，⁴而規劃署制訂的《香港規劃標準與準則》中，曾為香港的內部運輸設施作出了構想。《香港規劃標準與準則》主要為「政府釐定各類土地用途和設施規模、位置及地盤規定的準則。」⁵而在第八章內，規劃署為內部運輸設施提出「保護環境的前提下，提供及維持安全、可靠及高效率的交通運輸系統」⁶可見規劃署對內部運輸的構想下，交通工具的要求是需要安全又快捷地把市民送到目的地。

在參閱《香港規劃標準與準則》時，不難發覺規劃署在環保的領域上下了一些功

³ Lefebvre, Henri (1991), *The Production of Space*. Oxford, Blackwell Publishers.

⁴ 規劃署 http://www.pland.gov.hk/pland_tc/about_us/d_message/index.html

⁵ 規劃署 http://www.pland.gov.hk/pland_tc/tech_doc/hkpsg/full/ch1/ch1_text.htm

⁶ 規劃署規劃署，第八章：內部運輸設施，香港規劃標準與準則
http://www.pland.gov.hk/pland_tc/tech_doc/hkpsg/full/ch8/ch8_text.htm

夫。文件中早已提到，發展鐵路會是未來的主要方向，這亦配合《運輸策略》所提到「鼓勵市民用公共交通工具，特別是鐵路」這點。⁷因此除了發展道路及鐵路系統外，在新市鎮及新發展區域，更會以鐵路為一個主要的交通系統。

那單車呢？在文件中，單車被構想為《運輸策略》中「更環保的運輸設施及活動」。⁸但這種環保的活動，需要在不同的限制下才能得以正面使用。在「更環保的運輸設施及活動」⁹的五點中，第一點已提到「優先發展鐵路」，而第三點則提到「提倡以步行及踏單車作為交通工具。盡可能以行人為中心進行規劃，在新市鎮及重建項目提供合適的行人及單車設施……」意味著在發展環保設施及活動時，也必須先以鐵路及行人為中心，當有剩餘的空間，才能發展單車設施及活動。

再仔細看單車設施的設計及規劃。在單車設施第一點：「一般目標」中的第一句提到「香港，踏單車基本上是一種康體活動」。¹⁰單車只會在新發展區，以不影響環境為大前提的情況下成為輔助交通工具，相信這就是鄭汝華在回應立法會有關單車的提問時，一再強調單車是康體活動的原因。文件中亦提出單車隨了康樂用途外，可方便市民往返區內各處，在這個構想下，單車可理解為不適用於跨區使用。

在現行的單車規劃中，單車主要使用道路為單車徑，文件提到「單車交通應盡可能與其他道路使用者分開。」意即將單車徑跟行人及車路作分隔。但全港單車徑只有二百零六點八公里，香港及九龍的單車徑更短得可憐，如果要單車使用者只

⁷ 規劃署，第八章：內部運輸設施，香港規劃標準與準則
http://www.pland.gov.hk/pland_tc/tech_doc/hkpsg/full/ch8/ch8_app_1a.htm

⁸ 規劃署，第八章：內部運輸設施，香港規劃標準與準則
http://www.pland.gov.hk/pland_tc/tech_doc/hkpsg/full/ch8/ch8_app_1a.htm

⁹ 規劃署，第八章：內部運輸設施，香港規劃標準與準則
http://www.pland.gov.hk/pland_tc/tech_doc/hkpsg/full/ch8/ch8_app_1a.htm

¹⁰ 規劃署，第八章：內部運輸設施，香港規劃標準與準則
http://www.pland.gov.hk/pland_tc/tech_doc/hkpsg/full/ch8/ch8_text.htm

在單車徑上行走，根本可以說是無路可走。

縱觀規劃署對單車交通的標準及準則，可引證了列氏對空間再現「概念化的空間」的批評「他們都以構想來辨識生活和感知。」¹¹在他們的構想中，單車主要是用作康體活動，不認為能夠成為交通工具。而道路使用方面，更構想單車應與車路分融，沒有想過單車可以佔用其他道路的可能性。

而另一負責管理道路交通的技術官方部門——運輸署，又怎樣理解單車呢？我們可以從《二零零二年交通習慣調查》¹²研究報告及騎單車研究中，¹³看看他們怎樣構想單車在這城市的位置。

根據香港《二零零二年交通習慣調查》研究報告中指出：「每日使用機動交通工具所作的行程（下稱『機動行程』）約有一千二百三十萬次，而其中單車行程約有六萬二千次，佔每日總機動行程的百分之零點五。如果跟其他交通工具相比，單車行程似乎有點微不足道。但如果再分區了解時，數字便會有顯著的分別。下圖的數據，可以讓我們知道香港島及九龍（接近百分之零），跟新界及離島（各佔百分之二）有極大的差異。「騎單車研究」指出，新界及離島的使用量較多，主要原因是單車徑較多。

¹¹ Lefebvre, Henri (1991), *The Production of Space*. Oxford, Blackwell Publishers.

¹² 運輸署，二零零二年交通習慣調查

http://www.td.gov.hk/tc/publications_and_press_releases/publications/free_publications/travel_characteristics_survey_2002_final_report/index.html

¹³ 運輸署，騎單車研究最終報告二零零四

<http://www.td.gov.hk/filemanager/tc/publication/cyclingstudy-chinese.pdf>

地區	每日騎單車行程次數所佔百分比
香港島	0% (0.01%)
九龍	0% (0.03%)
新界市區	2%
新界郊區	2%
離島	2%
全香港	0.5%

《騎單車研究》各區單車行程次數百分比

(圖片來源：<http://www.td.gov.hk/filemanager/tc/publication/cyclingstudy-chinese.pdf>)

踏單車目的／用途

在「二零零二年交通習慣調查」研究報告中指出，調查顯示有百分之六十三人會踏單車，而會踏單車的人士當中有百分之十五在受訪當日之過去三個月內曾踏過單車，而他們使用單車的目的如下：

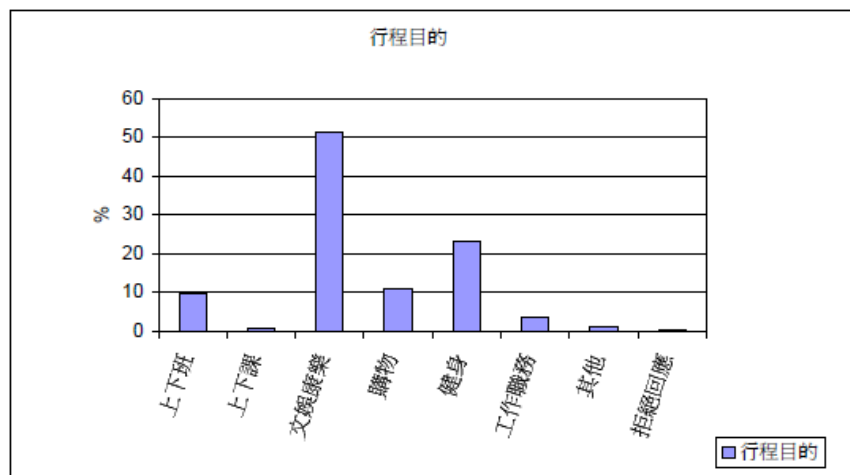
使用單車的目的	過去三個月內有使用單車的人士
「康樂／休閒」	超過 50%
「運動／健體」	23%
「購物」	11%
「上／下班」	10%
「上／下課」	少於 1%

《二零零二年交通習慣調查》過去三個月內有使用單車¹⁴

¹⁴ 運輸署，二零零二年交通習慣調查

[http://www.td.gov.hk/tc/publications and press releases/publications/free publications/travel characteristics survey 2002 final report/index.html](http://www.td.gov.hk/tc/publications%20and%20press%20releases/publications/free%20publications/travel%20characteristics%20survey%202002%20final%20report/index.html)

在二零零四年的《騎單車研究》（運輸署）也有提出相類似的數據：



（圖片來源：<http://www.td.gov.hk/filemanager/tc/publication/cyclingstudy-chinese.pdf>）

「百分之七十以上的行程是以『康樂』或『健體』為目的的，『上／下班』、『工作職務』或『上／下課』佔整體行程百分之十四。而值得注意的是在十五歲或以上懂得騎單車的受訪者（但並不必需在過去的三個月內曾騎單車）中，只有百分之三點五在過去三個月內曾騎單車上／下班或上／下課。」¹⁵

從運輸署的兩個研究中，也可以見到他們用專業者的姿態，構想香港及九龍等市區是不適合踏單車，而在新界的市區和郊區的單車使用者，也是以康樂及健體為目的。而在騎單車研究中，更刻意指出只有很少人會騎單車上／下班或上／下課。

單車的空間實踐及再現空間

列氏提出「（社會）空間是（社會）產物」，而空間三元論中，面對著專家們的「構想」時，我們也不能忽視人們在空間內的感知及生活，即列氏所提出的「空間實踐」及「再現空間」。是次研究主要希望通過認知繪圖及訪談，作質性研究，了解單車使用者的「空間實踐」及「再現空間」。

¹⁵ 運輸署：《騎單車研究最終報告 2004》

<http://www.td.gov.hk/filemanager/tc/publication/cyclingstudy-chinese.pdf>

研究目的

本研究以認知繪圖及訪談，了解元朗區居民使用單車的目的及原因，以探討單車使用者的空間實踐。另外亦會通過訪談，了解單車使用者所知道的規則及違規行為，從而探討單車使用者的再現空間。

研究對象

研究的對象為元朗區的單車使用者，根據運輸署的研究，元朗區的單車使用者為全港最多（百分之三十三點一），單車泊位更是全港第一（一萬一千五十六），而元朗單車徑的長度（四十四公里）僅次於沙田（五十公里）。可見單車使用在元朗區甚為普遍。¹⁶是次元朗作為研究點，了解他在這個高單車用量的地方中，單車使用者的空間實踐及再現空間。

空間實踐

空間實踐包括了生產和再生產。對應於每個社會形構的特殊地方和整體空間，空間實踐確保了一定凝聚力下的連續性。這種凝聚力蘊含了社會空間中，以及某個社會的每位成員與空間的關係，特定的能力（*competence*）和特定的實作（*performance*）。

空間實踐：一個社會的空間實踐隱匿了該社會的空間；空間實踐在辨證互動中提出且預設了社會空間；同時掌控和佔有了它。從分析的觀點看，一個社會的空間實踐，乃是透過對其空間的釋明而揭露的。新資本主義下的空間實踐是什麼？它在感知（*perceived*）的空間裏，體現了日常現實（日

¹⁶參考 政府新聞處 http://gia.info.gov.hk/general/201110/19/P201110190187_0187_85523.pdf 及運輸署，二零零二年交通習慣調查 http://www.td.gov.hk/tc/publications_and_press_releases/publications/free_publications/travel_characteristics_survey_2002_final_report/index.html

常事務)和都市現實(將保留給工作、私人生活和休閒的地方連結起來的路徑和網絡)之間的緊密關連。¹⁷

列氏在《空間生產》一書中，提到「(社會)空間是(社會)產物」，那相對於「空間再現」的構想，空間便存在著自身的「感知」。列氏所提出的三元論，雖對空間有著教條式的訓示，但當細看內文，便會慢慢了解他所說的實踐。

「空間實踐包括了生產和再生產」，¹⁸如果只看這一段教條的話，會較難理解列氏所說的空間實踐。列氏在提出此教條前，說到空間包括了兩種生產，第一種為「社會關係的再生產 (the social relation of reproduction)」這種再生產是基於性別、年齡層以至家庭組織的生物及物理關係。第二種為「生產關係」即勞工與其組織間的社會分層功能 (hierarchical social functions)。列氏認為在前資本主義社會，以上兩者關係，是緊密連在一起的。然而在新資本主義年代，所包含的已分為三種關係：一、生物再生產 (即家庭)；二、勞動權力再生產；三、社會關係再生產，即資本主義的本質，列氏的講法，隱含著生產關係的再生產。

是次研究主要會用認知地圖來探討單車使用者的行為。認知圖形 (cognitive mapping) 來自於凱文林奇 (Kevin Lynch) 對都市意象作研究。凱文林奇作為城市規畫者，訪問了不同的居民，請他們在白紙上畫出城市的地圖 (map) 及給與方向 (direction) 成為手繪地圖 (actual citizen's map)，林奇將手繪地圖所描繪的路線及地點，在放在真實的地圖上，成為混合地圖 (composite citizen image)。林奇分別研究階級、性別、年齡及種族對城市的意象。¹⁹

¹⁷ Lefebvre, Henri (1991), *The Production of Space*. Oxford, Blackwell Publishers.

¹⁸ Lefebvre, Henri (1991), *The Production of Space*. Oxford, Blackwell Publishers.

¹⁹ Hayden, D. (1995). *The Power of Place: Urban Landscapes as Public History*. Cambridge: Massachusetts Institute of Technology Press.

參照認知地圖的方法，受訪者會被要求在白紙上畫出元朗市的地圖，並他使用單車的路線。受訪者所繪畫的地標及路線，將會放在元朗市的地圖上。訪問員在他完成地圖後，會訪問受訪者使用單車的目的及原因。

本文重點研究受訪者使用單車的目的，可分類為：康樂、健體、工作職務、上／下班、上／下課及購物等。前文曾討論運輸署的研究當中，不斷強調單車使用目的主要為康樂及健身用途，而其他用的數字相對較低。本研究分別訪問了三位元朗單車使用者，使用單車的主要目的分別為：工作職務、上／下課及購物。



K的手繪地圖（左）及混合地圖（右）

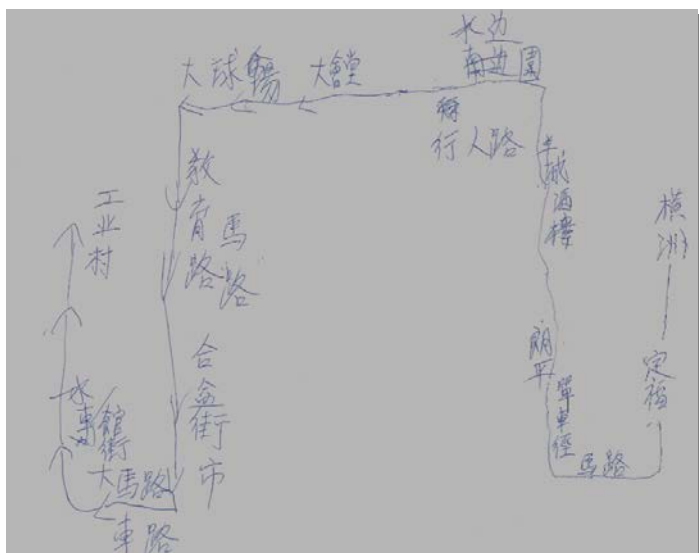
（圖片由作者提供）

以工作職務為主要目的的單車使用者

K，三十歲，男性，為家庭式茶餐廳員工，踏單車主要是工作用途，他會踏單車送外賣到元朗市的不同地方（路線一至六），包括路線一往元朗公立中學；路線二往元朗警察已婚宿舍；路線三往元朗民政事務處大廈；路線四往朗庭園；路線五往聖公會靈愛小學；路線六往振益新村。當茶餐廳急用一些食材時，K會到附

近街市（路線七）購買。他下班後便不會在元朗區活動。

選擇使用單車的原因，主要是方便及速度較步行快。由於茶餐廳是家人經營，K送外賣後需要回店內廚房幫忙。另外他在單車的尾架自製了運貨籃，當運送大量外賣或貨物時，踏單車會更方便。



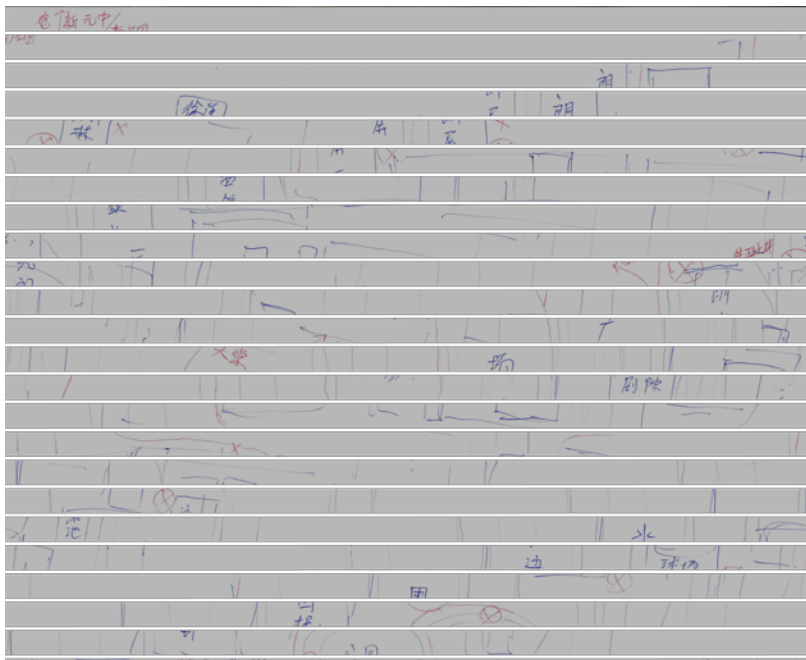
陳太的手繪地圖（左）及混合地圖（右）

（圖片由作者提供）

以購物為主要目的的單車使用者

陳太，五十六歲，家庭主婦。陳太家在定福花園，跟市中心有一段距離。早上，陳太會踏單車到元朗大球場晨運（路線一，如當天不用買菜會沿著路線一回程）。晨運後，便會由元朗大球場踏單車到合益街市（路線二），買菜後便會從街市踏單車回家（路線三）。陳太表示她每天的路程也大致一樣。

因患上肩周炎，不能搬重物，單車便是一個得好的運貨工具。如果要乘屋苑提供的專線小巴，便需要拿著重物到車站乘車。相對於乘搭專線小巴，踏單車可直接到達家中，可以節省候車的時間。



阿雯的手繪地圖（上）及混合地圖（下）

（圖片由作者提供）

以上下課為主要目的的單車使用者

阿雯，女性，二十歲，現於城市大學上課，父母為中學教師，家住柏麗豪園（為區內中上價的住宅，平均呎價為港幣四千五百五十四元。²⁰爸爸喜歡踏越野單車，家中共有五輛越野單車。阿雯亦買了一輛平價的單車代步。

²⁰中原地產

<http://hk.centadata.com/pih09/pih09/estate.aspx?type=2&ref=fp&code=BWEAWPGY>

阿雯主要是以單車代步到朗屏西鐵站，再乘港鐵到九龍塘上學（路線六）。另外，她亦會踏單車到某小學教授跆拳道（路線七）。當單車作為休閒及康樂用途時，她會踏單車到工業村（路線三）及南生圍（路線二）。

由於阿雯酷愛運動，踏單車對她而言，可以免費健身及訓練體能。雖然家住的屋苑有專車接駁到元朗市中心，但為了省錢，單車是一個較為快捷的選擇。阿雯更會踏單車到工業村及南生圍，以一飽口腹。

空間實踐的分析

根據以上的資料，可以對受訪者使用單車的情況，作空間實踐的分析。三位受訪者均表示使用單車是因為較為快捷。這跟元朗區的居民的分佈甚有關係，由於元朗有不少居民居住的地方跟市中心有大約二十分鐘的步行路程（如阿雯及陳太），屋苑雖設有專線小巴供住戶出入，但為節省候車時間及金錢，單車成為一種很好的代步工具。

而綜合陳太及阿雯的混合地圖，會發現到兩者也在元朗市的外圍使用單車，較少走到市中心使用單車，阿雯及陳太都表示市中心車水馬龍，因此會避免在那裏使用單車。可見，元朗市的地理及家庭結構，讓不少人以單車作為代步工具。但可以估計到，市中心作為行人匯聚及交通要點，讓單車在此空間生產下，不能接觸到市中心。然而單車使用者作為社會成員，在此空間下使用外圍的路線，便發揮了他能空間實踐的能力及實作。

值得一提的是陳太的手繪地圖，陳太在畫圖時表示自己不能畫一個元朗市的地圖，因而用路線圖代替。當將手繪地圖放回混合地圖上時，便成為了一個圈。陳

太表示他每天的生活也差不多，而她的手繪地圖及混合地圖同時也顯示出她生活中的連續性。陳太的例子正好指出感知的空間，作為一種日常事務——每天早上由家出發、晨運、買菜回家，跟都市現實——都市所隱藏／保留給單車使用者可使用／佔用的路徑緊密連結在一起。

分析三者使用單車的目的時，不難想到前文官方所提的康樂用途。阿雯的例子正好說明，使用單車的目的複習，可以是康樂、健身、休閒、上下課及上下班。K雖使用單車主要時為工作職務，但也會作購物用途。這正揭示出官方所說的康樂用途，完全忽視了單車使用目的的複習性及多用途。

再現空間

再現空間具現了複雜的象徵作用（有編碼或無編碼），連繫上社會生活的隱密面或底面，也扣連了藝術，而藝術最終可能比較不會被界定為空間符碼，而是再現空間的符碼。

透過相關意象和象徵而直接生活出來的空間，因此，它是「居民」和「使用者」的空間，也是藝術家和那些只想從事描述的少數作家和哲學家的空間。這是被支配的空間，是消極體驗的空間，但想像力試圖改變和佔有它。它與物理空間重疊，在象徵上利用其客體。因此，除了一些例外，再現空間可說是偏向於多少有連貫性的、非言詞象徵與符號的系統。²¹

相對於空間再現的「正面、知識、秩序」及「科學家、規劃師、技術官僚的主導空間」，再現空間是「底面、藝術、象徵」及「居民和使用者的空間」，可見空間再現及再現空間有著強烈對比。

²¹ Lefebvre, Henri (1991), *The Production of Space*. Oxford, Blackwell Publishers.

而生活更是再現空間的重點，相對於專家們的構想，居民及使用者的生活，便改變及佔有專家們所構想的空間。但由於空間被專家們支配著，因此在研究中，受訪者對現有規則的理解及怎樣生活及使用單車，是非常重要的。以下是訪問時需問及的三大問題：

- 一、 以你所知，使用單車時有甚麼規則？
- 二、 你有試過犯規嗎？
- 三、 你有試過遇上警察嗎？如有，你怎樣應付？

綜合三位受訪者的訪問中，三位都能說出使用單車時，不能在行人路踏單車，並需要在晚上行車時開啟頭尾燈。K特別指出，在馬路行車時，需遵守馬路的規則，然而三位也有犯規的時候。

阿雯說她很多時候也會行人路，因為只有某些路線有單車徑，而在馬路踏單車很危險，但她會選較少行人的路踏單車。由於早上時間會遇上幼稚園小童上課，阿雯為著小童的安全，也會冒險採用馬路。

陳太亦表示會踏行人路，因為區內單車徑不多。跟阿雯一樣，她會選較少行人的路段踏單車。在經過路線二時，由於行人較多，而馬路相對較少車輛，她會在馬路上踏單車。而在路線三近街市的一段路，那裏人多車多，她會選擇下車推單車。

K會在行人路及馬路踏單車。較陳太及阿雯特別的是，K較多在馬路上踏單車，他表示對自己的技術有信心，他更會在馬路上踏單車時，逆線行車（特別是在路線七）。

問及「有試過遇上警察嗎？」時，阿雯及 K 均表示沒試過遇上警察。陳太稱他曾試過遇上警察三次。以她所觀察，警察在平日是不會給告票違規的單車使用者，她三次被發告票也是警察設站檢控違規人士，如遇上違規的單車使用者便會加以檢控。陳太表示在其中一次，向警察求情，希望能獲輕判，最後獲減一項控罪。此後，陳太如從遠方見到警察，便會繞路以避過警察。

再現空間的分析

根據運輸署所訂立的《騎單車安全》守則指出：

「靠近行人路或沿馬路邊（距路邊約半米）行駛。如有單車徑或單車綫，一定要在這些地方騎單車。不准在單程路的相反方向或雙程路的右方騎單車。」²²

單車只能在馬路及單車徑上行走，但作為居民及使用者，單車使用者用想像力試圖改變和佔有這個被支配的空間。雖則在運輸署的守則中指出單車只能使用單車徑及馬路，但三位受訪者也表示他們會在行人路上騎單車。由於元朗市內設有單車的路段不多，單車使用者便衝破「不能在行人路上踏單車」的想法，K 更在馬路上逆線行車。但作為單車使用者，他們也顧及到其他人的安全，如陳太在人多的路段便會下車推車，或使用馬路，而阿雯也會注意到早上幼稚園上課的小童，因而會在馬路上騎單車。而選擇路線時，他們亦會選較少行人的路線。

從陳太逃避警察的行為也可理解居民或單車使用者面對著被支配的空間，他們要生活在隱密面或底面。陳太嘗過三次被發告票後，當見到警察需繞路而走，可見她雖試圖改變支配的空間，但由於單車使用者在行人路上騎單車是「非法」行為，

²²運輸署，騎單車安全

http://www.td.gov.hk/tc/road_safety/road_users_code/index/chapter_4_for_cyclists/riding_on_the_road/index.html

因此她只能在城市空間的底面生活。

總結

列氏提出的空間三元生產及關係中，單車能成為一個很好的例子，說明官方的構想、單車使用者的空間實踐及生活空間的關係。筆者在編寫此論文時，參考不少有關單車使用的資料，喜見不少人已意識到單車作為交通工具及生活的一部分，而非官方所說康樂用途的單一思維。筆者期望將來不同的學術討論中，可為單車在城市中的位置，多作討論，讓我們可以為這個城市的空間使用，多作更多的想像。

參考書目

1. Lefebvre, Henri (1991), *The Production of Space*. Oxford, Blackwell Publishers.
2. Hayden, D. (1995). *The Power of Place: Urban Landscapes as Public History*. Cambridge: Massachusetts Institute of Technology Press.