为城市日常空间而设计
——反思香港的现代都市主义

DESIGN EVERYDAY CITY SPACE
——REFLECTION FROM MODERNIST URBANISM OF HONG KONG

香港理工大学 黄祎华 邵健伟

摘要:

过度的城市转型和发展以一种错误的方式吞噬了普通人的日常生活，剥夺了日常生活的真实性。政府通过加强管制，让日常生活日渐疏远。香港，作为中国一个重要的大都市，正趋向于打造成为一个世界级城市。由于不断增长的人口和城市扩张的影响，城市的土地受到了限制，而所采用的填海造田带来了一种新的生活方式，这种生活方式被强加给老城区和历史悠久的社区。本研究关注香港分层式的日常街道生活所揭示的政府推动建造世界级城市与使用者对日常空间感知之间的差异。通过对香港填海区进行案例研究，本文描述了在历史大背景下城市发展战略的演变，重点描绘了对香港湾仔区的填海工程设计和使用者所持的不同视角。为了进一步提高城市生活质量与变革城市区域的融合，本文旨在阐述以人为本的设计方法去建造一个日常的公共生活环境。

关键词:

日常空间 以人为本的设计 填海造田 世界级城市

中图分类号: TU984

文献标识码: A

文章编号: 1003-0069(2015)05-0043-05

Abstract:

The excessive urban transformation and development have stealthily been swallowing up daily lives of the ordinary on the wrong foot, which has deprived the authenticity of everyday life and gradually reinforced domination by alienation. Hong Kong, as one of the metropolitan cities of China, is dedicated to being a world class city. Its limited urban spaces have been subjected to constant population expansion and urban sprawl, and a new life style has been imposed upon old urban areas and aging communities due to land reclamation. This research focuses on the socio-spatial structure of Hong Kong to expose the gap between the planned image of the world city and its users' conceptions of the everyday space. Using case studies of the reclamation areas in Hong Kong, this paper illustrates the tendency of urban developmental strategy in the context of history, and highlights Wan Chai of the Hong Kong district based on the government and users' perspectives. To adapt quality of life to ever-transforming urban areas, this paper aims to elaborate the user-oriented approach to design a public living environment.

Keywords:

Everyday Space User-oriented Design Land Reclamation World-class City

一 引言

走在香港的街头，映入眼帘的是令人眼花缭乱的商标，广告和广告牌，以至于有时候我们会对什么才是真正重要的视而不见。就像她是如何雄伟壮观（即便你在香港仅仅是走马观花似的游览），或者为何你会自豪地把这座城市当作自己的家，亦或者可能认为“少即是多”……[1]

然而，我记得一个美国人曾经说过，“香港就是磕了药的纽约”。城市的改造正疏远我们与日常空间之间的距离。（图1）

这样的表述似乎说明了“香港……不仅有潜力成为我国的主要城市之一，而且还是全亚洲首屈一指的大都市，享有美国纽约的地位”[2]。为了成为世界级的城市，香港努力从工业中心转型为国际商务和金融中心，其经济结构为高附加值的商业服务产业。它的战略是集合世界上其他城市的优点，诸如：成为主要政治中心，扩充国内和国际机构的职位，成为商贸、金融和流通的所在地以及教育、研究、艺术和文化等领域专业人才的聚集地。这些因素导致这座城市的目标导向是高收入人群，而非其他人士，因此这里的生活水平高过大多平民百姓能承受的程度。过去的几十年里，香港为了增强国际竞争力，政府一直在推行城市改造项目，在香港地理边界内，不断地拓展可供旅游业、经济领域和跨国投资领域使用的土地。在城市化扩张的进程中，香港用西方美学、国外设计师的设计和跨国商贸往来等形式凸显其打造“世界级”城市的理念。此种城市扩张的目标在于建立一个具备国际性大都市地位的城市空间，而此并未把普通人的日常生活纳入其中[3]。这也就是为什么这个世界级城市的设计愿景与城市使用者对日常空间的愿景截然不同的原因了。本研究旨在提出这一命题，对于普通人来说，一个世界级的城市空间和一个日常公共生活环境，哪个是他们更需要的?

大多数的文献关注如何使城市更富生机、更美好，而鲜有考虑日常生活质量这一论题[4]。从另一方面说，“日常生活的社会学”考虑的是日常生活质量这个论题。它强调，设计应该考虑人们对于日常空间的反馈[5]，并给设计师提供一个基于城市使用者日常实践的设计新视角。

在这个被高度结构化的社会，人们的日常生活可被具体化为感受到生活的慵懒，厌烦和人际间的疏远[6]。然而，日常生活是我们每日赋予其意义，或者说是我们意愿的表现，也是我们内心世界的投射[7]。列斐伏尔(Lefebvre)进一步指出，日常生活应该是“一种生活的艺术和人们自发的乐趣”[8]。比如，郭恩慈(Guo, Enci)在《东亚城市空间生产》指出，日常空间（或日常生活）的意义和内涵被描绘成较为平凡的，陈腐的，老一套的，而不是日益更新，富有生命力的。每个人都是生活的艺术家和设计师，在自娱自乐中生活，或者与其他人通过跳舞、唱歌、健身、扯闲篇和闲逛等活动创造生活的乐趣[9]。简而言之，日常生活似乎是文化创新和社会变革的集合地，通过“现代社会的激进重组”反映了人们的内在需求和多姿多彩的生活[10][11]。今时今日，在香港不断改造的时代，公众和私人，工作与休闲，单一和多元之间的巨大差异也逐渐因日常生活的挑战而趋同[12]。在这种情况下，日常空间，作为人们日常生活的承载，展示了生活的战术和策



图1: 海报贴上面写着这样的标语
“A Hong Kong Second is a New York Minute”

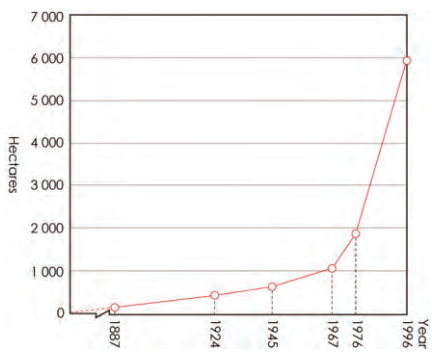


图2: 不同时期围海造田的速度
(1887–1996)来源: Survey and Mapping Office/Lands Department 1996

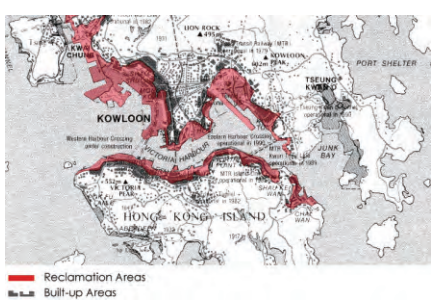


图3: 环维多利亚港的围海造田区域



图4: 湾仔不同时期的填海工程及当前城市分层式的街道布局
来源: 唐楼创意 (Tang Lou Chuang Yi)，2007

略。鉴于此，显而易见的是，在人们按其约定俗成的方式生活会有的反应与根据社会规则设定的社会和城市规划战略之间有着巨大的分歧[13]。这种分歧，以及对市政规划的抵制行为，像强者和弱者的对比一般[14]。正如夏铸九（Hsia, Chu Joe）指出的，“生活环境是现实的，而市政规划仅仅是文本、草图和语言的体现”[15]。为了解决这些复杂的社会问题，规划人员，设计人员，政策制定者，行政管理人员和政府必须理解和领会“最小干预”和“草根空间”的含义。

本文旨在通过当前香港的社会空间结构和政策经济去探索其成为亚洲世界城市的统治画面。不断地填海工程为香港的繁荣提供了宝贵的发展空间，使之成为一个世界主要的贸易和金融中心。并且，有效而理性的土地发展极大程度上扩充了政府的国库。香港政府凭借填海为主的发展战略更多地关注在城市的经济空间而非生活空间。虽然不少学者争论了许多世界城市和理性规划，其通过诸多宏观的视角去理解城市的发展和生活，然而却很少关注在究竟社会距离的空间维度有多大。文章采用一个十分有代表性的案例——湾仔，来描述填海为主的发展战略是如何逐渐扩大社会距离和空间结构，并且争论填海的发展与规划越来越背离人们日常生活的需要。通过对湾仔地区日常空间使用者反馈的深入考察，我们认为，功能性的填海工程让城市设计理解全部的人都是标准化的“普通人”， 社会空间重构的进程重新形成了把城市使用者分层的一种新型生活状态，因此扼杀了每个城市使用者的所需所求。本研究得出，要更由于理性规划和政府介入（或控制）导致本土特色的缺失，在发展（创造）和生活（介入）寻找一个平衡体现出社会包容从而缩小社会差距，同时通过生活（创造）和发展（介入）平衡过程是城市设计更多地关注和了解社会的本质和核心，从而建造一个美好的城市（great city）而非一个世界城市(world city)。

二 填海区，世界级城市的时代

香港的土地主要由香港岛，九龙和新界组成（包括附属岛屿）。由于香港大部分的土地都是陡峭的山脉，只有不到25%的土地被使用[16]。这种地理环境在很大程度上限制了香港国际化发展和经济繁荣，而且，香港还不得不面临人口增长的限制。因此，香港被称为“一座对土地饥渴的城市”。

在香港，土地被视作无价之宝。自1840年来，香港政府一直在推进围绕拓宽自然海岸的围海造田工程，以把香港打造成世界级城市[17]。经过100多年的历史，围海造田工程提供了可供人口增长和城市扩张承载的土地，而围海造田的速度也在不断加快。从政府管理和规划的角度看，比起重建，围海造田是一种极为有效的，最大化利益和满足对土地需求的方法(图2)。简而言之，按照香港规划、环境和土地局[18]的说法，围海造田可能是解决土地贫瘠的主要乃至唯一方法。因此，大量的围海造田被看作是刺激城市发展的“难得的”机会。（图2）

目前香港的围海造田计划和项目主要为了促进“香港经济社会发展和地铁区域的重建，在维多利亚港提供更多的土地”[18]。显而易见的是，香港的围海造田工程主要被用于商贸区域（图3）。一般假设，通过建立国际化的大都市和刺激经济繁荣，城市改造可以提供更多宜居的区域。

为了把香港的社会空间结构从一个工业中心转型成国际化的中心，政府减少萧条的工业，改变土地使用的性质，以迎合城市发展的新需要。城市扩建激发了“资本和欲望的流动”，使得新的城市标志和视觉特征引起共鸣。正如2001年5月10日财富全球论坛上所述：

新地标香港项目是提升香港国际地位的新战略的一部分。新的视觉标识——一条别具一格的龙——象征着香港的活力和创造力。我们的愿景是使香港成为伦敦之于欧洲，纽约之于北美洲一样的地位[19]。

从表面上看，城市围海造田是整合旅游业，商贸业，文化产业，国际投资以及提供更高的生活水准的良好路径，这些全部都是作为一个希望表现出城市活力并获得世界级地位的城市所需的基本要素。

三 对湾仔围海造田区的研究

政策经济与基于围海造田的发展战略（简称：RBDS）

纵观香港历史，通过围海造田，所谓的“土地饥渴的地方”的土地缺

陷已经被克服，从而确保了政府税收的最大化，也满足了私人部门的政治经济利益。而且，基于假设市政规划与基于围海造田的发展战略（简称：RBDS）被认为是香港转型为世界级城市的最有效方法。政府一直在采取这一方法，而这在政治经济领域可以带来最直接的利益。这也就是为什么香港不断采取扩建战略的原因。（图4）

湾仔是香港最早被开发的区域之一。由于地理环境的特殊性，它最初被称为下环，字面意思是“位于下面的耳环”[21]。在湾仔区域，湾仔，中环，上环，西环被当地居民称为“四环”。随着时间的流逝，这篇区域不再是最初字面上呈现的一个被遗忘的“小角落”。现如今，在城市巨变进程中，它已经变成具有大都市特征的区域[22]。

最初，湾仔被看作是中国农民的聚集地之一，其固有的海岸线靠近洪圣廟，其位于皇后大道东。在1841年的上半年，首个围海造田工程就是从皇后大道东开始的。这片被拓展开的土地就是后来的海旁东，它变成了今天的壮士敦道（1890年开始叫这个名字）。从那时起，有轨电车在陆地和海岸线边穿梭。海旁东填海计划给湾仔的城市发展带来了一个显而易见的改变：大规模的开垦工作贡献了36公顷的土地，通过半个多世纪的努力，海岸被拓宽到轩尼诗道和告士打道。二战后，从1965年到1972年，伴随着全球化的经济繁荣创造了围海造田的爆炸式增长。从告士打道到会议道然后进一步到湾仔码头，政府海岸线实施了大规模的围海造田。在1990年代，建立了颇负盛名的香港展览中心。紧接着推出的围海造田工程包括滨海大道的拓宽工程，此举为了实现“基本的大都会概念：城市面对海港，海港面对城市”[23]。按照 RBDS，位于湾仔的大量围海造田区也遗留了一连串关于人、空间、政策等方面的问题，包括城市转型，文化保护，社区网络，与社会分层有关的空间分层等[24]。（表1）

人：谁来推动改造?	改造的类型:填海需要改造什么?	目的：为什么填海是必须的?	城市愿景：填海可以带来什么?
政府部门、规划部门、房地产开发商和商业企业	改造功能 (比如，土地使用和经济产业)	最大化土地的价值和城市空间的经济效用	一个经济发达前景璀璨的城市
本土社区、公民团体和活动人士(例如传统社群)	改造空间和路径 (比如，街道空间，舍弃空间)	缓解拥挤的空间给个人和社区，并且提高生活环境的质量	一个舒适和可达性高的城市

表1：类型学的城市改造:人、目的和愿景

香港政府：填海的愿景

从湾仔开始围海造田开始，政府和设计者就不断强调，围海造田是为了弥补北边海岸线狭窄的不足，应在人口不断增加的情况下提高生活空间的质量，并为位于亚太地区的香港提高更多具备中心功能的大都市空间。

第一，为了提升生活质量。政府预计目前620万人口可能会在近几十年里增长到800万，而人口的增加意味着需要比现在多25%左右的土地来维持发展[23]。 规划人员也同意通过围海造田的方法可以快速地使人口不那么聚集，减轻市中心的压力，以便于建立一个更宜居的居住环境。港口拓宽和相关的城市改造工程有助于重振废弃的城市区域，减少整体人口密度。

围海造田的土地还可以发挥社区设施的作用，有助于缓解越来越拥挤的城市空间。政府还计划在湾仔和中环之间建造一条美轮美奂的滨海大道（图 5a-b），以激发旅游潜力，并丰富当地百姓的生活。根据政府的说法，围海造田将有效地解决当前“对于老百姓来说去滨海是非常困难的事情”的问题[23]。

第二，提供枢纽功能。由于亚太地区的快速现代化和全球化进程，城市间的竞争迫使香港要提供更多的土地用以发展经济和用以大都市的建设。正如以上所述的原因，RBDS旨在加强香港的枢纽功能，即作为中国南方一个贸易中心和服务中心，一个国际商业和金融中心，一个学术和科学



图 5a-b：政府提议建立一个优质的海滨大道作为一种新型社区的公共设施。作为基于大都市理念建立的开放休闲空间，提供了一个“属于人们的港口和属于港口的人们”的机会。
Source: http://www.pland.gov.hk/pland_en/p_study/comp_s/wcii/wcii_booklet.pdf

中心，一座富有文化的城市，一个高技术产业发展和研究的基地，一个区域通信和信息传播的节点，一个主要的旅游目的地和会议中心[18]。政府进一步指出，湾仔的围海造田提供了现存城市空间的“自然”拓展，是适应城市发展扩张的自然反应[18]。

在围海造田中对不同土地进行分层反映了不同时期的发展需求，为了更适合城市发展战略而寻求土地的最大价值。比如，湾仔开垦一期是建立一个可以提供香港会议和展览中心拓展工程的岛。为了进一步发挥香港的中心功能，拓展工作为国际商贸，展览，会议和宴会创造了更多的空间。此外,规划人员也表示，湾仔填海项目为开发人员和设计人员打造香港世界城市的形象提供了大量机会。

城市使用者：日常街道生活

上述的讨论从来没有被公众和普通人认可过。在实施填海工程的时候,政府一贯遵循的设计原则是，管理人员应有意利用工具理性主义的原则，倾向于忽视与公众进行必要的沟通。旅游、商务、商业和住宅丰富带来数十亿美元的收入。然而,城市使用者的行为和选择是完全依靠在新环境中他们自身的利益、舒适程度、可操作性来行动，而不是政府的理性规划，为旅客创造的充满活力的空间以及为富有人群打造的高标准的生活设施。

湾仔填海已经成为香港城市转型的一个关键手段。这些项目有能力让香港恢复经济地位，并展现具有后工业时代的特点。政府部门的设计原则和规划机构倾向于削弱功能改造的实用功能，以至经历快速转型的围海造田土地成为展现香港在城市复兴过程中新品牌以及世界级城市形象的经济、可靠的环境。围海造田因为它的可见性以及对旅游业的预期，如今已成为“一个建筑实验，城市设计和城市治理的主要场所”[25]。另外，功能性改造也因为具有创业的助力，而被视作城市发展的助推器[26]。 房地产开发商和企业的目标都是利润最大化。因此，他们投入更多的跨国资本，通过土地利用的优化，美化他们的赚钱机器。但是，政府和企业都有义务确保城市空间可以满足居民获得良好的生活品质。

与功能改造相类似,城市再开发和变革的过程也是一个不断威胁本土文化和当地的生活的过程。然而，为了达到世界级城市的地位，香港需要在现代文化的背景下，重塑当地的历史和文化以维护其经济繁荣。坦率地说，在城市中产阶级化的进程中，开垦当地的土地确实是一种办法，通过所谓的高品质生活和文化生活来包装一个地方，使居住于此的中产阶级得到更多生活乐趣。城市改造工程引发了一系列的变化,如破坏了原有的空间，使得之前当地的日常活动烟消云散，而当地居民则不得不迁徙他处[27]。更重要的是，它逐渐地、明显地把人类的行为和生活方式按照区域进行划分。

就像围海造田的功能，填海区的城市可亲近性，包括修正城市的形式，重建可接近的城市环境，都是为了以一个“伟大的城市”的形象吸引全世界的目光。正如之前所述，包括湾仔滨江景观大道在内的填海工程，正按照使人们的生活更舒适的原则施工，涉及到交通、提供有意义的互动空间和当地特色的时候，没有考虑到社会异化和空间分层。然而，预期

	滨海步道: 大道是一个开放空间,为公众提供了享受海滨的机会。在香港，它已经成为一个很受欢迎的旅游目的地,但是当地居民却很少来此地享受灿烂的阳光。
	博览道: 博览道主要功能是一个停车场,在它的下面是香港会议展览中心(会展中心)。这条街主要是作为参加会议的游客来回的地方,以及作为一个补给的地方。
	博览道中: 为了改善交通环境，这是另一个通向会展中心的通道。然而,因为这条道较为黑暗和狭窄，很少有车辆和行人会选择在这条道通行。
	会议道: 会议道在会展中心和湾仔渡轮码头及周边地区之间提供了一条主要的交通通道。在特殊事件如放烟花、举行庆祝仪式和选举的时候,这条街通常被封锁。
	海港道: 因为它毗邻会展中心、酒店、港口和商业大厦,这条道路总是有川流不息的汽车通行。因此,行人更倾向于使用人行桥,而不是在街上走。
	告士打道: 告士打道是现有的通过湾仔的主要东西方向的路，据观察，是目前交通最繁忙的路线之一。路的北边通常被称为湾仔北。它是香港最繁忙的商业区之一,由商业大楼、酒店、宏伟建筑和地标建筑等组成。
	谢斐道: 谢斐道是一条单向道，在街边有一个停车场和一条狭窄的人行道。它并行于Gloucester Road 和 Lockhart Road之间。Jaffe路上有从1970年代到2000年代建造的不同类型的建筑,一般一楼主要是零售和餐饮，一楼以上是住宅和商贸场所。因为总是有汽车停在路边,街上更生动有趣。
	骆克道: 骆克道位于轩尼诗路附近，通到湾仔的铜锣湾。Lockhart 西路附近是著名的红灯区,在1960年代越南战争期间是美国海军和水手们的据点。虽然由于战争结束、城市发展和客户减少等因素，酒吧和俱乐部的数量逐渐下降,但那个区域依然是当地人和游客最喜爱的饮酒和社交场所。
	轩尼诗道: 这条街主要由多层的商业和写字楼,商场,和各种各样的零售商店组成,它是当地最受欢迎的购物街之一。由于其宽度(六车道)和平坦的特色,公众游行通常会从维多利亚公园经由此处通向香港政府驻地。
	壮士敦道: 壮士敦道由两个车道和中等规模的人行道组成。这条路上主要是多用途建筑(一楼是店面，一楼以上是住宅)、商业建筑、餐馆和学校。由于在街上频繁地装货卸货,它经常被停泊的货车堵塞。
	交加街: 交加街位于皇后大道东和约翰斯顿路之间,是湾仔旧区一个典型的露天集市。它有80年的历史,一些小贩70多年来一直在当地社区服务。露天集市不仅是当地人民购买生活必需品的地方,也是人们最喜爱的社交场所。
	皇后大道东: 皇后大道东是香港最古老的街道之一。这条道路具有历史意义,因为它是170多年前建造的。随着时间的流逝,它已经成为在湾仔的当地居民一个主要的购物和商业区域,在它的两侧是多样化的新老商场,商业建筑,中式家具店,洪圣古庙,湾仔市场旧湾仔邮局以及历史建筑等。

表2: 图片拍摄于湾仔，通过观察对这些街头进行了描述。

的情况并没有反映日常空间使用者的实际需要。围海造田的土地被用来建立一个提供双重功能的城市，这个城市分割为不同类型的活动。这导致了使用者街头生活渐渐消失，以至于不同时期建造的填海区成了没有灵魂的城市。

作者对该地区的观察也证实了这个观点。城市使用者更愿意待在他们的老社区，在那里有许多社会交往和建立网络,他们可以聊天，见面，吃饭，购物等。虽然这些地方显得拥挤和平庸，但是本土的生活习惯给了居民更多的归属感。此外，诸如太原街和交加街这类的街市被视作很重要的生活核心，激发社区的活力。当地居民总是花费许多时间在这些地方满足他们的日常需求。

观察还显示,基于理性规划的城市配置是政府进行控制的一种形式。一些开放空间的社区设施(如湾仔海滨大道)并不能满足本地和特定的社区的需求和喜好。此外，政府把控制或条例作为一种武器，限制开放空间中的所有不必要的行为。因此，理性原则适用于政府规划人员对经济、商务、旅游的增长进行抽象的规划，但不适用于改善当地社区。(表2)

四 设计城市日常空间——街道

不可否认,政府和管理人员对这片区域的治理取得了一定程度的成功(或控制)。他们总是相信理性的专业分析和管理控制计划与一个优质的生活环境是同义词[28]。然而,一个“伟大”的城市不仅是政府规划和控制的结果，他们更把一个城市的品质归因于在对城市空间管控的同时，她的活力，她的意义，她的舒适程度以及她的可亲近性如何。城市使用者事实上担当了判断空间合适与否的“读者-反馈”角色，而这不同于设计人员试图把空间打造得更现代的意图，设计师往往以定量的方式标准化所有的空间。

当我们考察城市使用者如何以自然的方式接近开放空间的时候，当然这取决于空间的可亲近性开放空间，特别是那些我们每日或每周都会用到的，应该设计得更贴近使用者的实际，通过直观的、简易的方式将两者联系起来。按照自由和控制平衡的原则，Lynch（凯文林奇）论述了一种更开放的期许：“对我们的目标来说，至关重要的是，未来的环境是一个开放的环境，每个人都可以参与进来，他们可以根据自己的选择行事”[30]。

作为一个开放空间，街道本来就拥有许多优势，如适合人际互动，联络接洽，自由来去，有时还能承担一些特殊功能，如露天集市、示威游行[31]。通过大量的实地考察和访谈，为了设计城市的日常生活空间，本文通过以人为本的设计方法提出以下几点：

（一）设计和管理街道作为一个人们可供聚集的空间

• 街道必须提供方便，可达和舒适的路径供人们聚集，例如提供可供残疾人轮椅通过的坡道等。

• 降低或减少机动车流量，并且控制其车速。街道的不安全，噪音和污染将会大大降低人们使用街道。

• 鼓励和提供街道座椅供人们开展社会活动。公共座椅不仅为人们提供了自由的休憩场所，更支持了多样行为的开展。

• 设计足够宽敞的人行道供行人移动或停留。

• 提供遮荫挡雨的空间。例如在夏天提供行道树可供行人停留遮荫，或者街边的商铺提供挡雨棚供行人在雨天避雨等。

• 设计具有完善公共设施的街道去支持暂时的移动，停留和社交活动。

（二）设计街道去吸引不同的使用者

• 熟悉性和易读性是两个重要的因素，从而去吸引长者使用街道。对于满足长者的街道设计必须多种考虑，例如安全，可辨识，清晰的标识，足够的座椅等。

• 相对人性化的管理和控制去理解不同人的诉求，例如幼童和游民等。

• 考虑将社区的场所提供给大众使用。

（三）保留已有的社区场所

• 鼓励和支持一些小型的生意，例如报摊，小型货摊，街边贩卖等。这些场所常常作为本书市民日常的生活空间。

• 文化的保留和建设作为一个重要的因素去形成社会公共场所。

（四）设计街道作为令人愉快的场所

• 鼓励沿街商铺对于街道的自我管理。通过将商铺内的气氛开放给街道，不但会吸引不同人群使用街道，而且自然形成了一个安全和舒适的社交场所。

• 对建筑沿街表面进行优化设计，例如门廊可供人逗留，花坛可供人暂时休息等。

（五）赋予人对街道使用的权利

• 社会政策需要理解以自我需求为导向的行为和活动。人通常会通过一些策略而达到对于空间的使用和控制。

五 结论

城市开发和社会差距

从一个城市的全球化指标看来，香港可以被归为一个全球商业和旅游业的重要城市。一方面，城市围海造田工程确实起到了重要的作用,特别是创造独特的城市风光，打造充满活力的开放空间等。但另一方面，在这些建设与开发的过程中，也暴露了一些原本隐藏着的社会差距和空间分层问题。虽然政府和规划人员认为，围海造田工程可以作为社区朝向理想中的社会和谐的积极推动力，但是他们很少在规划中考虑文化认同和城市使用者的差异性。街道作为城市的基本公共空间配置，在城市一体化的空间里画出了一道无形的边界，并且忽略了最为关键的一点—设计以人为本的街道生活空间。

填海工程已经实实在在地把街道作为实体的边界，与当地分割开来。这片空间不仅丧失了对人类丰富的活动，而且也增加了社会差距。随着现代化城市的建造，土地成本的上升，当地居民因为难以承受不断上涨的生活成本而离家别院。而且，在城市转型的过程中，留下的居民并不会按照当初政府规划预期的那样使用空间设施。事实上，他们在社区身份认同和没有灵魂的空间之间寻找一种创造“混合式的城市生活”。

城市设计与日常空间

在当今的全球化背景下，香港这座城市面临内外部的激烈竞争，社会空间结构功能不得不进行调整，这很大程度上取决于解决几项重大挑战。比如，社会分层，空间分层，强权政治，普遍的贫困和经济萧条等。同时本着发展目标是使香港成为一个更有竞争力的创新之地，因此在这里，自然必须得有足够可用于城市创新发展的土地和空间，创新性的新空间可以作为一种新的标示展现给全世界；然而这些空间本来的用途往往远离居民的日常生活使用所需，也就导致了城市设计与实际需求之间的严重摩擦，对居民而言也就存在一种有别于过去传统的生活方式。

对一个伟大城市而言，城市生活的秩序应该是个人的动力和政府的雄心富有创见的协同前进。 政府应该灵活地推进个体创造性地使用空间，而非强加和指导性地让他们使用。香港的现代都市主义为中国主要城市的大都市发展提供了不少值得借鉴和反思的地方。 城市设计应该采用积极、主动的方式促进生活方式更贴近当地民众，创造一个“可亲近的城市”，增强对本地文化的认同，对使用者多样性的认可，而非对看似任性的举动进行管控。

总而言之，本文旨在转变城市制造者（政策制定者，行政管理人员，设计师，规划人员等）和生产产品（国际金融中心，知名的旅游目的地，居民区，街道等）对城市和公共设计的关注角度向城市使用者（当地民众，市民，普通人等）靠拢。而且，为了在计划中的世界级城市和使用者日常空间两者间取得平衡，城市设计和可持续发展战略也应该鼓励当地民众积极参与到市政规划和设计的过程中来。

鸣谢：感谢香港研究资助局（RGC Ref：548310）及香港理工大学研究经费的支持。

参考文献

[1] Whitespace Hong Kong Limited. 2012. “Add Space.” Accessed December 15. http://www.whitespace.hk/design/add-space/
[2] The 1998 Policy Address. 1998. From Adversity to Opportunity. (Address by the Chief Executive the Honourable Tung Chee Hwa at the Legislative Council Meeting on 7 October 1998). Hong Kong: Printing Department.
[3] Chang, Tou C., and Shirlena Huang. 2008. “Geographies of Everywhere and Nowhere: Place-(un)making in A World City.” International Development Planning Review 30(3): 224-45.
[4] Douglass, Mike. 2000. “Mega-urban Regions and World City Formation: Globalization, the Economic Crisis and Urban Policy Issues in Pacific Asia.” Urban Studies 37(12): 2315-2335.
[5] Lynch, Kevin. 1960. The Image of the City. Cambridge, MA: The MIT Press.
[6] Shields, Rob. 1999. Lefebvre, Love and Struggle: Spatial Dialectics. New York: Routledge.
[7] Leuilliot, Paul. 1977. “Preface to Guy Thuillier.” In Pour Une Histoire Du Quotidien Au XIX Siecle En Nivernais, xi-xii. Paris: Mouton.
[8] Lefebvre, Henri. 1991. Critique of Everyday Life: Volume I. Translated by J Moore. London, New York: Verso.
[9] Guo, Enci. 2011. Dong Ya Cheng Shi Kong Jian Sheng Chan: Tan Suo Dongjing, Shanghai, Xianggang De Cheng Shi Wen Hua (Chinese ed.). Taipei: Tian Yuan Cheng Shi Wen Hua Shi Ye You Xian Gong Si.
[10] Lefebvre, Henri. 1984. Everyday Life in the Modern World. Translated by S Rabinovitch. London: Transaction Publishers.
[11] Shields, Rob. 1996. “Foreword: Masses or Tribes?” In The Time of the Tribes: The Decline of Individualism in Mass Society, edited by M Maffesoli, ix-xii. London: Sage.
[12] Siu, Kin Wai M. 2001. The Practice of Everyday Space: The Perception of Planned Open Space in Hong Kong. Hong Kong: The Hong Kong Polytechnic University.
[13] Maffesoli, Michel. 1996. The Time of the Tribes: The Decline of Individualism in Mass Society. London: Sage.
[14] de Certeau, Michel. 1984. The Practice of Everyday Life. Berkeley, CA: University of California Press.
[15] Hsia, Chu Joe. 1993. “Urban Planning and Living Environment.” In Space, History and Society, edited by C J. Hsia, 335-36. Taipei: Taiwan Social Research Studies-03.
[16] Morton, Brian., and Elizabeth Harper. 1995. An Introduction to the Cape d'Aguilar Marine Reserve. Hong Kong: Hong Kong University Press.
[17] 李百浩, 邹涵. 艾伯克隆比与香港战后城市规划[J]城市规划学刊, 2012, (1)
[18] Planning, Environment and Lands Branch. 1995. The Shape of Things to Come: An Overview of the Role of Harbour Reclamations in the Future Development of Hong Kong. Hong Kong: Government Printer.
[19] Press Release. 2001. “New Global Brand for Hong Kong.” Accessed May 10. http://www.info.gov.hk and http://www.brandhk.gov.hk.
[20] Tang Lou Chuang Yi. 2007. Wan Chai Coastline (Chinese ed.). Hong Kong: Tang Lou Chuang Yi.
[21] Wordie, Jason. 2002. Streets: Exploring Hong Kong Island. Hong Kong: Hong Kong University Press.
[22] 邓键一. 暧昧:湾仔的城市性格 [J].沪港经济, 2011, (6)
[23] Planning, Environment and Lands Branch. 1995. Land for Urban Growth: The Role of Reclamation. Hong Kong: Government Printer.
[24] Tso, Ping Shu, Leila Germano., and Emily Ho. 2006. Urban Renewal of Wan Chai: A Collision of People and Policy. Hong Kong: Asia Case Research Centre, University of Hong Kong.
[25] Dovey, Kim. 2005. Fluid City: Transforming Melbourne’s Urban Waterfront. Sydney: University of New South Wales Press.
[26] Logan, John., and Harvey L. Molotch. 1987. Urban Fortunes: The Political Economy of Place. Berkeley, CA: University of California Press.
[27] Lees, Loretta., Slater, Tom., and Wyly, Elvin K. 2008. Gentrification. New York: Routledge.
[28] Smith, Michael P. 1989. Pacific Rim Cities in the World Economy. New Brunswick, NJ: Transaction Publishers.
[30] Lynch, Kevin. 1990. “The Openness of Open Space.” In City Sense and City Design: Writings and Projects of Kevin Lynch, edited by T. Banerjee and M. Southworth, 396-412. Cambridge, MA: The MIT Press. (Original work published 1965)
[31] Siu, Kin Wai M. 2007. Urban Renewal and Design: City, Street Furniture. Hong Kong: SD Press, The Hong Kong Polytechnic University.