

1 走進天空之城

香港的現代城市地景大約始於 1960 年代，通過二、三十年間的塑造，成功令香港躋身於國際舞台，這種被稱為「香港化」的現象，無不來自十九世紀西方工業革命所帶來的生活上的變化，包括汽車的普及令人們愈加追求效率，遂衍生了多層交通的立體城市規劃：將地面讓予汽車行駛，行人則離地覓路前行，走進了「天空之城」。



在傳統意義上，橋是為了讓人跨越地形中的天然障礙物而建造，像河流、湖泊、山谷等。《說文解字》：「橋，水梁也。」水中之梁也就是連接水體兩岸之間的橋樑。古人以木為橋，羅馬時代則開始用石和混凝土建造拱橋，作為人行和輸水之用，直至現代城市的誕生，出現了汽車幹道、鐵路等人為障礙物，我們才開始建造現代意義上的天橋，一種讓人和交通工具在互不干涉的情況下，能夠避開障礙而持續運作的立體道路，而本書所討論的正是人行的立體空間——行人天橋和高架通道。

| 天橋成為常態 |

香港自1841年開埠以來，通過經商和土地發展躍升為國際級城市，今日香港是一個高密度、多功能、多層次、向上發展的「立體城市」。在繁忙的街道上保留地面空間予汽車，並利用天橋連接行人，再通過建築中的公眾通道，帶動行人前往更高樓層，這種「人車分隔」的規劃，在中環、灣仔、荃灣、沙

↓
旺角行人天橋系統

→
佐敦道行人天橋



田等地區早已有之，而且一直被認為對行人和駕駛者均有裨益。在城市發展的過程中，甚至由單體式建造的天橋，逐漸演化成一連串無間斷的連續通道網絡，儼然是地面街道在高空上的延伸，成為了城市之中不可或缺的部分。

根據路政署於2022年3月的數字，香港有行人天橋構築物已超過一千條，連帶行人隧道則合共超過一千五百條，名副其實是一個「千橋之城」，而這數字尚不包括私人興建的天橋、商場走廊、平台通道等立體城市的基本組成元素。透過這些建築元素，我們能安全地遊走在社區之中，免受日曬雨淋和人車爭路之苦；點對點的高架通道，令行人輕易到達交通樞紐和社區核心。我們實在無法抗拒一套架空行人系統的方便，因此在香港舊區常有加設行人天橋的議題，而政府在發展新區時，甚至從一開始便以這種高架網絡為規劃基礎。

天橋，成為了這個城市的常態。

| 與城市發展關係密切 |

相比起舊城區的格狀網絡街區規劃，目前政府和發展商更傾向由基座大型商場和俗稱「蛋糕樓」住宅塔樓所組成的綜合發展模式（Comprehensive Development），加上以鐵路主導的發展方向，將車路、公共運輸交匯處等集中在市中心的地面，行人則「離地」覓路而行，利用私人地界內的二十四小時通道代替了街道。導致鐵路車站、商場和行人天橋產生了必然的連



帶關係：以住宅為主的新市鎮，利用一系列天橋接駁商場和車站亦已經是基本配套，連繫區域和區域之間亦不再是街道，而是行人天橋。

然而，打從將軍澳被坊間戲謔為「無街之城」起，大眾對人車分隔的規劃方向便開始提出疑問，認為天橋可能會侵蝕城市原有街道網絡，或會破壞城市景觀等。2008年由時任行政長官曾蔭權在《施政報告》中提出在元朗興建行人天橋的計劃，由於工程造價不菲，此後十年便在民間、議會、專業學會和媒體之間不斷發酵，釀成軒然大波。事件令民間自1963年政府在銅鑼灣禮頓道建成首條行人天橋以來，開始重新思考在城市中建橋的初心。



←
將軍澳坑口的「蛋籃樓」與
大型基座商場



↑
調景嶺體育館往將軍澳中心
的行人天橋

誠然，天橋很多時會被當成獨立的構築物來看待，或只是疏導交通的一種方式，但是回顧香港的戰後歷史，行人天橋其實一直與城市發展有著非常密切的關係，無論在填海拓展疆土、發展新市鎮和城市更新的時候，我們都不難發現行人天橋的蹤影，而本書亦會通過上述的主題，去觀察和闡述香港作為一個「千橋之城」，各區的行人空間發展過程和現況。

| 不只是構築物：志明橋的啟示 |

遊走於香港鬧市中，我們不難看到沉悶冗長的行人天橋，事實上不少人每日都會行經天橋，但大部分人對天橋的印象，大抵都覺得相當狹窄，也沒有特別設計，只是透過一些聊勝於無的指示牌，引導他們通過這些輸送帶般的通道。道路工程以效益為先本屬無可厚非，但當行人天橋已經發展到作為一個城市的重要組成，它對城市景觀和人們日常生活的影響便不容忽視。

路政署稱天橋為「道路構築物」，顯示天橋僅被官方視作控制和疏導交通的工具，尤其在舊區中加建的天橋，在設計上很多時都無法與現有環境融合，2013年建成的荃灣大河道天橋，

因為要遷就大河道兩旁的上落點，而採取了「之」字形的走線，導致大河道的街道風景嚴重走樣，為疏導交通犧牲了城市景觀。

同樣需要有能刺激觀眾感官的場景，香港電影《志明與春嬌》（2010年）選取了在九龍灣偉業街一條外形獨特的鋼筋混凝土天橋為拍攝場景，雖然天橋並非刻意設計——厚實的混凝土包裹著通道，以當代審美角度來看十分笨拙，但由於其圓邊的格子窗和色彩鮮明的橋身，令橋內橋外風景相映成趣，意外地產生了流行視覺文化，成功將一條名不經傳的「路政署編號KF38道路構築物」變成人所共知的「志明橋」，更一度成為年輕人的「打卡」熱點。

除此之外，荷李活電影《攻殼機動隊》（*Ghost in the Shell*，2017年）亦曾到香港取景，利用電腦特效搭建了不少數碼龐克（Cyberpunk）風格的天橋場景，其中包括銅鑼灣怡和街的環形行人天橋。雖然上述兩條天橋的使用率都不算特別高，但亦證明了設計獨特的建築能點綴城市風景，吸引大眾目光。

↓
九龍灣偉業街行人天橋，又被稱為「志明橋」。

→
銅鑼灣怡和街行人天橋



談到天橋設計，便不得不提美國紐約曼克頓區的高線公園（High Line Park），一條長達二點三公里，由廢棄貨運鐵路橋活化而成的高架園林通道，項目團隊的破格設計和空間分配成功吸引了世界各地爭相倣效，不僅成為活化橋樑建築的經典案例，更令人反思行人天橋的更多可能性，擺脫僅作為輸送帶的固有觀念，成為城市出行的另一種出路。

後疫症反思，可步行城市

過去西方建築師和規劃師以高速的汽車和高樓作為現代城市發展的象徵，人車分隔，偏重汽車，行人則另覓一個更舒適、更遠離危險和污染的空間行走和生活，各種以此概念為中心的理論都成了上世紀初期建築規劃者心目中的理想烏托邦。雖然基於種種原因，這些理想最終都不盡實現，但因為汽車的普及所帶來的交通問題，卻實實在在地縈繞著我們超過一個世紀。

踏入2020年，全球新冠疫情大流行，各地城市多少都經歷過社交隔離、緊急狀態，甚至封城的困擾，而不少人都視此次疫症為改變現代城市的契機，重新思考周遭的城市空間如何能變得更健康和永續發展：將馬路改作單車徑、擴闊行人路、設立巴士專用線、增闢公共空間、改劃行人專區等，部分臨時措施甚至因為在疫症期間行之有效，而促使執政者決定永久實施。城市的易行性（Walkability）並非到疫症發生後才被談及，惟「在家工作」的辦公模式已經改變了一部分市民日常的通勤習慣，如何將日常生活所需的設施和商店都鎖定在住所的可步行距離，就成了不少規劃者的新思考課題。





← 天水圍天瑞路／天秀路行人天橋

↑ 荃灣政府合署外的行人天橋

↓ 海盈邨往深水埗康樂文化大樓的行人天橋



疫症無疑是大家重新審視城市規劃和設計的機會，當各地城市的大趨勢在於減少汽車、提倡步行和重視公共空間，回到香港，我們能否在易行方面做得更多，以回應全球的趨勢？而這個作為現代主義烏托邦理論的忠實呈現的「千橋之城」，筆者欲提出以下問題：

- 1 愈建愈多行人天橋，人們彷彿已忘記了地面的存在，原因何在？
- 2 現行已建成的天橋城市，是否已回應了建橋的初心？
- 3 社區會否因建築和街道的「離地」而變得碎片化，還是因形成了多重地面而豐富了城市光譜？天上和地面的社區又是否互相排斥？
- 4 行人天橋是否只能作為「輸送帶」通道的存在，能否在當中作出改變？
- 5 如地點非必要建天橋，那我們可以如何去改善步行環境？

或許，我們能從世界自十九世紀後期以來，現代都市的發展變革中，窺探出一些端倪。