

## 健康的公共空間設計概念

Healthy concepts of public space design

吳玉成

Wu Yu-Cheng

國立成功大學建築學系助理教授

### 摘要

本文概分兩部分，一是藉實際案例討論台灣公共空間營造常見的問題，歸納一些偏差認識與期待所造成的結構性障礙；二是藉案例探究都市設計場所感理論及關鍵的品質向度－視覺、功能、環境、都市經驗。場所理論強調實質空間的營造當支持社區活動、回應地方自明即建構意義的需要；空間品質四向則探究各向度的內涵及其間關係。

設計品質未必能轉成可量度的標準，但卻是有原則、可以討論、可以理解的。本文期望讓更多人，包括市民及公部門，對公共空間設計有較正確的認識，能夠較全面、健康地看設計品質，以致於每個地方環境提升的工作能走的對、且有成效。

This article consists of two major parts: the first, using examples to discuss general problems seen in quite a few 'environment reform' projects. Also some 'structural barriers', formed by biased expectation for and notion of public realm projects, that mislead quite some projects. The second part explores the theory of 'sense of place' and the dimensions of urban design quality- visual, functional, environmental and of urban experience. While the former emphasizes the importance of designing physical settings to support a community's needs regarding both activities and the expression of meanings; the latter explores details of each dimension and their relationships.

It is expected that the content of this article will help provide a better understanding and a healthier concept of design, so that a base will be formed in both the general public and the public sector for better practice to take place.

**關鍵字：** 都市設計 (Urban Design)、公共領域 (Public Realm)、場所感 (Sense of Place)、設計品質 (Design Quality)

## 壹、前言

本文以場所感理論及都市設計品質向度為核心，討論公共領域設計最重要的概念，檢討當前一般空間營造工作的缺失，希望實質環境提升的工作（包括市層級及地方社區層級）除了注意指標之外，能因為有正確、健康的概念，以致行動方案更能回應環境問題、更能針對城市或社區「需要」（不只是『想要』），並透過合宜程序，非但提升環境的健康支持度，更提升整體的社區或健康資本。

WHO 健康城市計畫的步驟、推動過程「共識、指標、策略、方案」的邏輯（胡淑貞、蔡詩薏，2004）可作為許多計畫工作的模型。但就空間環境的品質而言，健康城市的環境指標或方案顯然不夠（胡淑貞、吳玉成，2005），健康的支持性環境、乃至人們對公共空間的期待遠不只量的問題。

社區層級的環境營造工作也有類似的問題。林慧瑄（2005）的研究以社區資本為架構、借用了環境會計的概念，發展「資本項」及「相關要素」（比方人力資本有健康、教育、技能等項，其下有健康責任、運動、營養、社會學習等要素），希望有一套比城市指標更細緻的工具，幫忙檢查社區工作，在「增益社區資本」的概念下凝聚構想及推動軟、硬體計畫。這套系統要能運作，大抵需要向國外綠色城市的生態管理學習（吳玉成，2006），除了需要如林慧瑄所建議的「一套新的操作方式」之外，就空間營造而言，還需要社區性準則作輔。

本文的重點類似健康城市計畫初始期的共識，希望幫不同角色、不同參與者建立對都市空間品質、都市環境提昇工作健康的看法，進一步可作為所期待之社區設計準則的基礎。本文的重要基礎是：設計品質或評價未必有量化的標準，但卻絕對可以理解、討論！

## 貳、一般問題

我們的環境裡許多建設工作倉促就位，沒有充分的社區互動，很多東西作了才發現不好用、看起來驚扭。城鄉風貌計畫裡強調的「生態」或「減量」原則，其實反應了過去工作的缺失！早年一些公益團體捐設的鐘或紀念碑到今天可能都不合時宜了，甚至成了都市空間的視覺及活動障礙，我們卻常常無力以對！更讓人難過的是，即使是推動此概念的城鄉風貌計畫，地方實踐的時候仍有許多因為認識不清，製造了景觀和活動的障礙物！比方分隔島中不必要的「創新設施」（圖 1）、工業區橋樑的照明、鄉村社區少有人使用的自行車道。

南部城鎮許多「供參考」的紅綠燈也是例子。我們碰到問題不問專業、不計深遠，馬上給答案，許多號誌系統設置失當、大家也不遵守（台南市最近就增加了不少號誌系統），非但增加了一堆「不守規則」的市民、給外人很不好的印象，增加街道的視覺負荷、公共設施使用維護的負擔，也使

號誌系統更危險。但公部門處理事情似乎只有單一向度的考量，所帶來的環境衝擊、存在已久的問題卻無力面對，把交通管理、道路使用習慣與文化的問題單純化為工程、甚至是扭曲了的工程！

如果地方自己搞不清楚、設計者也在狀況外，就很容易爲了要經費而作設計。許多工作計畫釐不清環境問題與需要；許多工作關注立竿見影的所謂成果，卻忽略結構性的問題。整理招牌就有這樣的迷思，忽略行動空間需要的秩序，不處理攤販或騎樓佔用、不處理混亂的機車停車（圖 2）。或者真是天真地以爲統一招牌市容就能改善；或者也只是逃避問題，找些枝節領域做點事！

大家或許想要好一點的環境，卻多半只有非常單一的價值（比如個人的方便）、不會評估代價也不願意付代價，比方車子停得遠一點、多走點路，以致於有較好的人行空間。同樣根本的問題是，某些問題其實有法令規範，但公部門要認真執行嗎？市民真認識到這些跟城市品質、生活品質的關係嗎？

城鄉風貌計畫強調從「心」做起，原因在此（營建署，2005）！曾有外國學者說：「不要怪你的街道醜，看看走在街上的人！」有點殘忍，但難道不真實嗎？哪有垃圾會自動飛到地上？車子自己會亂停嗎？違規攤販哪來的？不都是人弄出來的嗎？人心的改變比空間改變難，但是，只有人的腦袋和心轉過來了，所帶動的環境提升才能持續。聖經裡提到「民因無知而滅亡」！從許多方面來看，我們的空間營造工作，不論是專業者、公部門、社區等對空間的介入存在許許多多的無知，以致不易期待好品質活過來。這裡的討論當然不是宣示真理，但相信民若真有知識，我們的環境一定提升。台南市這幾年持續推動的環境提昇工作、健康城市計畫裡的個別示範計畫都頗有成效。

以下的基本概念希望提供讀者一些反省環境品質的思考點，一方面幫助大家知道如何「看」或「問」問題，一方面提醒改善工作需要反應的、真正的環境需求。

### 參、都市設計的本質—場所感的理論模型



圖 3 場所感理論模型



圖 1：永康市永大路分隔島上的「創意」



圖 2：台南市大學路的招牌整理

場所 (place) 有人叫地方，強調實體空間裡有活動、事件和情感連結。場所感的概念包括三個層面：實質條件 (或環境)、活動、意義。圖 3 外頭是這三個層面的具體內容。這個概念要強調的是，公共空間改善的目標是塑造地方、形成有場所感的空間。意思是透過實際的作為 (空間整理、設施、植栽) 形成人可以活動，能賦予它意義，在情感上能與它連結的空間。所以，要照顧的不只是實質的景觀、量體形式、動線 (可及性)、植栽、家具等實質的部分。再好的硬體如果沒有人使用，不會形成地方；有了空間、活動，如果不能與社區的需要、環境的價值連在一起，能感受建構意義的成分也低 (圖 4)。

實質條件包括了景觀，看得到的面貌；量體形式指建築或地景元素的高矮胖瘦，平頂或者戴了特別的帽子等等；可及性指非實體部分人們可以活動的地方，除了道路系統，通常也談公共空間。談可及性多會提到「誰及於什麼」，強調公園綠地、人形徒步環境；強調無障礙環境、提升安全性，無非是讓所有人都能更安心的使用公共空間，也就是增加公共空間的可及性。

實質空間的設計是大家看得到的，除了在意視覺品質、整體感，更重要的是支持活動。空間設計和活動都涉及「及於什麼」的問題，公園、水岸、公共設施之外，更需要細緻地進到用鋪面、植栽、家具界定空間、引導行動等等。

理論模型中的活動還包括了因為人流車流而來的聲音與氣味。鹽水蜂炮就是很好的例子，節慶空間裡如箭四竄、帶著火光與煙硝味的炮，就給人不一樣的聽覺、嗅覺感受。公園裡孩子們的聲音、體操或土風舞的音樂；賽車場上車子的引擎聲、球場上觀眾的加油聲都是那個空間的魅力 (圖 5)。活動過去，無人的空間除了「靜」或者還有點「寂」吧！

意義層面可能比較不容易理解。除了使用目的外，更強調群眾感知、文化連結，而這當然跟實質環境和活動有關，圖六的廟會就是個例子。台南市的「拆牆計」計畫，拿掉了許多校園的圍牆，或者增加了人行空間，或者提升了街道的寬闊感、視覺深度和景觀。牆那條線從分別、隔開變成了連通 (圖 6)。停滿車子的巷弄，經過刻意的整理：植樹、拿掉汽車停車、整理各家的門面，突然讓人有「宜居」的感覺，提供較人性的「回家」感覺。這當中當然有實質環境的提升，感知與意義的追求影響重大 (圖 7)。很多地方的設計都想標明自己、引用歷史圖騰或符號，可以看出，人需要在他營造的環境裡找到意義感。很多地方選擇符號式的意義，要處理的好不容易 (圖 8)！

改善公共空間的目的固然在回應城市生活需要 (包括日常使用、美感、文化連結等面向)，也集體地建構城市的形象。高雄市的公共空間改造，配合重大藝文活動及城市行銷，已經共同改變了大家對高雄的印象—工業區的煙囪、路上奔馳的貨車已經被城市光廊和愛河取代 (圖 9、圖 10)。



圖 4：成功大學榕園



圖 5：台南市 2005 媽祖迎神祭 (黃)



圖 6：「拆牆記」計畫改善後的台南市南門路孔廟旁



圖 7：台南市東區蘭心巷 (黃)

空間的格局、位置、周邊關係是它的限制，但單一空間可支持的活動卻也是多元的，因而產生的意義連結也是多元的。環境、活動與意義之間不一定能理出指標或項目，界定其間因果關係。有許多社區公園設計的不好，但人還是很多，因為社區開放空間太少！某些不錯的設計（比方公園）因為周邊社區未形成、使用人口有限，發現嚴重的破壞、甚至讓人不敢親近，它有硬體，搭配了非預期的活動，也顯示我們不期待的意義。等社區形成了，周遭使用頻繁、自然監視網形成，破壞就降低了，公園的意義也改變了。一個黑暗的地點加強照明固然有益，但顯然未如讓旁邊形成人們活動或出入的地方，更能拿掉人們對安全的顧慮。空間、活動、意義三者之間的關係還是可以理解討論的。當然，不是所有環境營造工作都在塑造人活動的空間，生態池就是個例子。

城鄉風貌計畫中央曾經提示了一些示範例（林盛豐，2003），包括公園綠地、自然生態、公共生活空間、文化特色空間等的改善，以及都市夜景、商圈環境、社區等。改善的空間顯然的都「重寫」了地點的意義。改善其實在支持期待的使用與意義，比方閒置倉庫或歷史建物變成藝文空間、賣店。街道改善的案例除了碰觸景觀問題，更關鍵的是街道的使用劃分與因此改變的意義：更多人行空間，或者爭取一些綠化空間，減少車子的使用及衝擊，把以車為主的空間變成更尊重人的空間（圖 11）。這樣的轉變能否成功，不在乎建設完成時的照片，而在乎完成一段時間後的真實情況；讓這樣改變可行、真能成功的，不只是硬體的工作，更重要的是軟體，是持續的活動及後續的管理維護。



圖 8：嘉義市路口意象計畫中象徵「阿里山門戶」的門架（新見，2007）



圖9：高雄愛河沿岸



圖10：高雄市五福路城市光廊



圖 11a+b 高雄哨船頭公園改善前後對照（林盛豐，2003）

另一個值得地方城鄉風貌工作思考的是「適地性」的問題。台南市成功的作法，在嘉義市不一定管用。高雄市的都市光廊是個很好的例子，設計、經營管理都是成功的因素，但其前後的商業環境、高雄都會的人口密度與活動強度也是重要條件。很多地方看到高雄的例子都想學、都想搞個什麼光廊，其實就是落到分不清想要與需要的狀況，只是一味地看硬體。

各地都希望有活絡、富特色的空間，但高雄的城市屬性跟縣轄市或鄉鎮相去何其遠？除了實質條件的差異，更有城市性格的問題。好地方是大家都想追求的，城市光廊的設計手法卻不見得放在哪裡都好！

地方或方案主管可能搞不清狀況，設計者也會當局者迷。否則哪來那麼多需要改善的空間，何以弄出許多「蚊子館」，何以許多社區都想改造他們的公園？

地方或場所當然是變動的，特別是活動和意義。日常與節慶的差異有之，比方平日市民散步的空間，假日成了跳蚤市場；平日的停車場，特定的夜晚是夜市；平日公園的入口，中秋節成了社區聯歡會的舞台。長時間變動的影響有之，比方前述高雄市城市光廊。規劃設計、地方塑造多是根據既有經驗及當前狀況，就所期待預計未來，多少有些不確定。

「適地性」的概念亦然，難說什麼樣的轉變、期待不可以，墾丁國家公園不是很勁爆嗎？人之多、商業化之強讓人無法想像是生態環境敏感的國家公園！但是確有原則需要知道，不是人多、熱鬧、眼前有錢賺就好。我們可以學任何地方成功的經驗，卻不宜直接搬人家的空間來用。正如病人即使症狀一樣，醫師也多會給不一樣的處方，因為不但病因可能不同、病人的體質更都不一樣。看到人家成功就想套用的，往往忽略人家成功的條件及努力過程，也未思考適切與否的問題。廣告模特兒穿了漂亮的衣服，放在我們身上未必合適，身材是問題，氣質也是問題。不需要只看到媒體上的漂亮就羨慕的挪用，每個人有自己的美，每個城鎮有它的歷史、市民、風土，有適合它展現美的方式。

有人對這部分很敏銳，但終究是少數，比較保險的辦法是讓專業者和地方一起研究，深思熟慮、充分溝通的方案通常比倉促決定的好。美國著名景觀建築師碼塔（Schwartz Marta）就曾分享她和業主、諮詢單位互動的經驗，90%的方案都比她第一次提出的好（Harvey and Fieldhouse, 2005）。上帝確實賜福謙卑的人！

## 肆、都市設計品質

前節的討論涉及了設計評斷的問題，也就是空間設計究竟好不好的問題。場所的概念提醒我們關注實質空間與活動的關係，知道去思考意義的問題，當然是某種價值。它也暗示了，空間設計需掌握的訊息遠超過實體、需要相當的社區互動，專業者需要不同於傳統空間設計的技能，社區也需要參與討論的基本觀念與溝通技巧。設計品質的概念是要幫助專業者及市民較全面地看公共空間的規劃和設計，觀念的提升有助於空間設計的討論，也有益於提升空間設計的品質。

表 1：都市設計四個品質的面向和內涵 (Cook, 1980)

內涵說明	
視覺	美學、環境感知、環境心理； 關注造形、空間界定與組成、連續視景、景觀、色彩、材質等；
功能	道路形式與容量、停車場等等； 不同使用族群的需要，重視方便、安全、舒適；
環境	微氣候、噪音、空氣污染等節能、減廢、自然保育；
都市經驗	強調多樣、複雜、驚奇、活力的都市特質。

庫克的概念是對美國的市中心提的，我們用的時候可以略作調整 (Cook, 1980; Rowley, 1994)。四個品質之間其實相互影響，公共領域裡好的設計往往一個動作呼應數個不同品質的要求。種樹是很好的例子，可以提供綠蔭、提升視覺品質、吸引蟲或鳥，它可以同時提升視覺、功能、生態的品質，也可能增益環境經驗。

視覺品質是大家最有感受，也可能是最容易引起爭議的部分。很容易聽到「見仁見智」或「這很主觀」！要提醒的是：1. 要關注的不是好惡，而是好壞（喜歡與否固然重要，但不能只在這裡）；2. 即使視覺品質不容易轉換成客觀的量度標準，即使有個人差異，視覺品質卻是有原則、可以討論、可以掌握的。從成功的例子、眾人稱羨的環境就可以學到一些這樣的原則，這些原則也往往回應機能和環境的邏輯。

視覺品質關心空間或造形元素的品質，色彩調和、宜人、富季節感等等，這裡還提到空間界定，比方用材料、植栽區分空間，暗示不同的使用（圖 12）；也提到非定點的屬性：連續視景。視覺品質在意空間中能讓人投注目光的點，可能是白牆前面影婆娑的竹子、可能是草地上的花、也可能是地上特殊的圖案。當然講視覺就會很在意環境元素的視覺關係，比方公園裡廁所、燈具、垃圾桶等的形式是否協調；考慮行進中的視覺環境及其美感經驗，也是重點，要考量的尺度就遠大過單點空間。庫克提醒我們，除了這些傳統景觀領域的東西，視覺品質還涉及環境心理和美學。也就是說，除了眼睛看的愉悅與否之外，還關係到心理感受、以及與所見訊息相關的意義和態度的問題。或者可以說，實質元素及環境的視覺品質其實牽涉了活動與意義的向度，也因此視覺品質的討論或評價需要涉及非實體的向度，關心使用者/市民的認知與感受。

都市設計裡有個都市景觀學派，有人批評他們只顧眼睛，但這個面向是任何設計不能輕忽的 (Cullen, 1971; Carmona, et al., 2003)。他們提出一個概念：「關係的藝術」，提醒大家注意視覺元素的關係。從整體看局部是很重要的概念！許多街道都有電信或電氣設施，最常見的是在上頭畫圖、搞



圖 12：台南市後火車站大學路人行空間和街道家具



圖 13：街道上常見的彩繪電箱 (黃)

「美化」，結果是這些應該在環境裡隱退的東西，卻跳出來引人注目；原本視覺訊息過多的街道更形混亂（圖 13）。這裡絕不是反對「美化」或給這些設施穿衣服，重點是要弄清楚手法及對視覺環境的影響。看待都市空間裡其他元素的原則也是一樣。街道視覺環境裡的元素需要有主從關係，也需要因應街道屬性給予恰當的關係。熱鬧的商業區搞招牌統一就沒什麼道理；新興街區套用歷史性街區的視覺秩序也沒有必要。空間改善的表現裡需要澄清諸元素的主從關係，也需要清楚反應所改善環境在整體環境裡的位置，同樣是主從關係。每個元素都想當主角、惹人注目，得到的就是紛雜或混亂；每個地點都覺得自己重要，結果就沒有哪裡真的能被突顯出來。

很多時候公共空間的設計是要塑造活動可以自然發生的舞台，退為背景、讓人注意舞台上的活動或者需要的焦點才是它的任務。公共領域的鋪面除了承受壓力、摩擦，期望透水之外，當中的圖案應該反應空間尺度、活動期待，對人起引導、定位的作用，並回應材料與工法的特質。有時候特殊的圖案是對的；但很多時候地面只要當底就好，毫無必要引人注目。

都市設計者對景觀的關懷不只視覺向度，而且談視覺時也往往注意其它的感知，以及型態和社會的向度（Carmona, et al., 2003）。如果衍伸引用，甚至可以問，為了追求視覺品質所做的事和功能或生態的關係是什麼？

功能部分比較容易瞭解，但實際設計時需要怎麼處理空間以支持預期的功能卻不見得那麼容易，除了功能衝突的問題，還有解決功能問題帶來視覺、環境問題的疑慮。講功能也不能只是「有」，還得講品質。有些地方為了路邊停車四處畫格子，也不管既有行道樹的間距，以致停車格是有了、很多車卻停不進去！街道環境的提升，無論是社區生活空間或城鎮的商業街，要調整的不只是該改善段落的功能，還包括網絡裡其他部分的功能。在街道面積不變的情況下，增加人行空間就會壓縮行車或停車空間；如果只是禁止停車、卻沒有配套措施，就只會把問題轉移：大路上不能停就鑽到巷子裡；跟著車子來的噪音、空氣污染、事故等都是衝擊；不改變運輸方式，持續增加的機動車只會讓街道品質更難提升。台灣城市還常見店家霸佔店前車位的事，謀殺行道樹也不是新聞。公共場所的垃圾桶也是學問，需要當然有需要，但如果沒有好的維護系統，原本的美意很容易成為環境負擔。公共空間的「需求」與「功能」其實挺複雜！

某個程度而言，功能領域的東西可以計算，比方停車量，路型及路面設計與車速控制，更重要的是量的滿足與質的提升並進，顧及舒適、安全的需求。

環境部分關心的是生態問題，希望營造的空間在生態面向能有較好的表現。這個面向已經有很多的指標，能夠清楚地計算，比方綠地面積、環境噪音、節能成效、廢棄物分類或減少的量等。公共空間經營裡這部分的工作大多是增加植栽面積、透水面等，認真面對噪音和空氣污染的問題需要更大範圍的調整和管制工作，需要牽動其它的系統，機動車輛就是問題，牽涉能源、環境污染、噪音、乃至健康與城市安全的問題。快要實施的機



動車暫停三分不熄火開罰，確是進步！環境保護的工作，就市民生活而言，除了知識、更重要的是行動，適當的經濟壓力往往比宣導勸告有用（Beatley, 2000；吳玉成，2006）。

庫克談都市經驗，強調多樣的商業使用、建築形式。夜間經濟、文化活動與設施等多需要密集都市人口來支持，也形成都市與郊區、野外的重大差異；都市也是變動快速的地方，流行、次文化、甚至重大事件都跟都市有關（圖 14）。都市經驗談大範圍環境的差異與特性，也可以拿來檢查較小範圍的環境。引伸來看，地方的環境條件和活動會提供不同的環境經驗，空間設計和活動規劃需要面對地方經驗的議題，期待的無非仍是「提升品質、展露特色」。

特色當然可以是現在的人發展出來的，但前面提的「適切性」還是在。當許多地方都搞個跟農產連結的文化節、都搞咖啡或光廊、甚至腳踏車道和社區觀光，環境經驗的地方特質就降低了。鄉村當然可以有它的驚奇，但如果是網咖、卡拉 OK，何奇之有？何必鄉村？螢火蟲與夜間的星斗、蟲鳴與草香、放慢的速度與安靜、寬闊與舒展多是都市沒有的。問題還是在人，當許多地方環境工作想的只是觀光或商業發展，成功與否只有人潮與營業額時，品質與特色的想像就很容易遷就大眾消費，結果很容易讓品質與特色都不動人！

最後再次強調，這些面向是相關且相互影響的，道路功能的分派影響到可以植栽、提升景觀或生態品質的機會，也必然影響道路的使用經驗；道路使用秩序的建構必然影響視覺品質、使用者的心理等等。

順便一提的是：好的設計經得禁得起討論、檢驗，好的設計往往簡單、適切、管用（真解決問題）、經濟（建設及管理維護）（圖 15）。美學品味的提升需要時間，就公部門的工作而言，需要讓對的人在對的位置、有合宜的程序及「文化」鼓勵好的設計。

## 伍、突破結構性障礙

第二節提過台灣環境工作的一般問題，這裡要談一些因為觀念或某些情結讓公共空間的設計無法提升、甚至誤入歧途的「結構性障礙」。這些障礙固然與前兩節所提的觀念有關（許多地方對設計品質沒有概念），但更與對空間設計、公共事務的錯誤期待，以及我們的政治文化有關。城鄉風貌工作固然有許多成功的例子，但不可否認，浪費公帑、破壞環境的建設不是少數！（當年文建會的公共藝術示範計畫，就作品品質、環境關係、徵選過程而言，其實作了不少錯誤示範！（文建會，1995；邱琬琦，2000））這裡談四個大問題：

1. 重工程輕計畫。許多案子「過度設計」從此而來，跟多數處理公共空間的人以工程量（金額）看成果有關；政治人物誇經費爭取成效，和他們在意新建工程上留名一樣。中央比較好嗎？很多地方看到某某單位補助



圖 14：台南市海安路「藝術介入」



圖 15：台南公園濃密的樹蔭（黃）

的牌子。為環境、為百姓不是該作的嗎、為什麼要求人家紀念！說穿了是心虛，不知道如何看成績；是政治人物的問題、也是我們的問題。現行制度裡規劃設計與施工時程的分配、從地方到中央方案管理的方式、乃至會計制度並沒有成為營造好環境的支持。

成大的榕園當中除了草皮和榕樹，沒別的東西；除了幾棵成熟、富姿態的大榕樹，沒有要挖空心思花錢的設計或工作，卻是台南最受市民喜愛的開放空間（圖 4）。營建署強調減量、生態的設計之後，這類問題略有改善，但多半地方政府處理此類工作仍然最在意工程、在乎後來可以提出來申請經費的東西，往往忽略規劃調查的問題分析、系統調整的建議、軟體的規劃等。

輕忽規劃的基本調查和分析，後來的設計怎麼回應都市系統的問題？怎麼思考建立規範、影響後續工作的方式？很多時候，公部門招標文件就出錯題目；還有很多時候，規劃設計者能力不足。我們得不到好的設計、好的施工，實在因為我們很多環節都沒有好好的做。時程、經費都是壓力，也都是理由，但放著不好的系統繼續轉、讓大家繼續產出品質不高的東西，或者不斷的有工作、環境卻未見提升，卻是匪夷所思的事！

2. 強調象徵特色、鮮及於品質。很多地方建設動不動就搬地方特色，比方嘉義市的豔紫荊、石猴。有些地方首長強調穿「台灣衫」，但奇怪的是沒有人想讓眼鏡、手機、愛車有地方特色，卻期待公共空間擔負象徵表達的任務。更常見的是講特色抓物件、看過去！台南市的公車亭從傳統建築找形式語彙，即使建築師極力在色彩、比例上求允當，卻不無可議之處。為什麼公車不需要傳統台南的特色、公車亭需要？為什麼公車亭不能展現新台南公車以科技提升服務、效率、親切的形象？公車亭和環境的關係就更凸顯公部門對環境品質認識與掌握的能力（圖 16）。台北市、高雄市的例子都更適切。如果講老城市，蘇州的例子也遠比我們高明：保存區的公車亭就是粉牆黛瓦，重點在滿足需求、融入環境裡，不是視覺環境裡惹人注目的元素；而其餘地區則是很簡單的現代形式。

另一個很容易讓人掉入陷阱的是「入口意象」，一堆叫人啼笑皆非的計畫，非但未增益、甚至加害環境品質，搞到營建署不准大家再提這類案子。不是這類空間的問題不存在，實在因為多半城市（包括公部門及專業者）無力面對。只想到象徵或標的物是最大的迷思（圖 8）；其實需要從不同使用者的角度檢查視覺引導、空間定位的需要（當中有功能及環境的考量），更需要靈巧的都市設計、地景設計、乃至環境藝術手法。

3. 強調觀光、忽略地方生活。不只商圈再造的例子有這類問題，甚至許多社區空間改善的工作，想的多是要吸引外人來。大家最關心營生問題無可厚非，但城鄉風貌的主要工作卻不是經濟提升。我們需要認真面對所在環境的缺失，品質、真實的在地特質才會吸引人。到處都搞咖啡節算



圖 16: 台南市的「新」公車亭

特色嗎？真實的在地特質來自認真面對生活與環境、來自地方對美感與品質的珍重，不是移植了什麼。這部分實在需要地方的團隊與人長時間經營。

4. 市府工作與社區脫節。多數環境提升的工作牽涉到當地社區、乃至不特定的使用者，沒有社區的支持，以台灣城市法紀及管理散漫的狀況而言，計畫推動難有成效。人行空間改善是最常見的例子，管理不善（比方機車及店家、攤販佔用）就只是給原有的空間換材料罷了！規劃設計的社區參與無法落實是主因—許多工作沒有真獲得共識，計畫過程沒有真掌握到現實狀況（尤其是地方阻力）。行道樹遭店家毒手、騎樓人行道嚴重佔用等都是很諷刺的例子，顯示了公領域不同的價值與權力關係。這類難題其實讓許多地方全市性、系統性品質提升的計畫（對許多地方的品質而言更關鍵）無法推動。

台南市健康城市計畫是少數市層級的策略能讓市府各部門、學校、社區都動起來的例子。這當中需要首長、議會的支持，社區的參與，充分的專業研究支撐，有效的計畫程序與運作機制（胡淑貞、吳玉成，2005）。

## 陸、結語

誠如前言所述，本文的目的在澄清一些概念，希望較正確的認識能幫助大家避免公共空間規劃設計的錯誤。城鄉新風貌的工作推動了許多年，示範例證明了一些地方已經有相當成績，高雄、新竹、台南、宜蘭、桃園都有不錯的成績。除了優秀的空間設計，背後有一些關鍵因素：政治支持（包括首長、社區）、專業（包括公部門、學校、參與的團隊）、計畫與合作（Wu, 2004）。三者環環相扣，計畫與合作不但展現首長及公部門的企圖、市民的願望，更可看到專業者投入的程度。高雄、新竹、台南都有企圖心很強的首長及專業局長，也已經對城市環境提升有較全面的看法（營建署，2007）。這正是城鄉風貌計畫鼓勵各縣市發展景觀綱要計畫的原因。

與此同樣重要的是支持優秀設計的制度，比方環境管理及空間設計的準則與條例；比方改善的設計徵選制度。高雄、宜蘭、台南都有制度上的突破，也都在意行銷更新提升的城市環境品質。把一堆塑膠珠子串起來不會變成珍珠項鍊！許多地方經營多年而似乎「無成」，問題不一定在串連、行銷，恐怕品質才是關鍵，而品質正受前述因子的影響！英國的都市設計群設立於 1978，他們認為所有涉及公共領域的人都是都市設計者，每個人都在空間營造與變動中有一定的影響（Carmona et al., 2003），成功的都市設計包括以下幾項：

- **界定共同利益（COMMON INTERESTS）**：當考量都市整體，不是只顧及開發案直接相關的業主和使用者。
- **合作**：設計發展過程中當集合多方的原則、專業、經驗。

- **創意思考**：激發專業者與市民的創意共同遠景，借圖面、文字或語音媒體、三度的設計溝通想法、凝聚共識。
- **學習**：讓環境形塑過程成為社區成員的學習過程，包括學生、社區居民、專業者到決策者。

這樣的態度和看法與 WHO 健康城市計畫相仿！如果對品質及空間營造有基本的認識，專業領域對公共空間設計的看法或者可以幫忙帶大家完成「準備期」的工作、預備有所作為。

※ 本文附圖除註明出處者外，標明黃者為黃廷碩所攝，其餘為作者所攝。

## 參考資料

1. 文建會，1995，百分比公共藝術示範計畫。
2. 吳玉成，2006，”從先進永續策略與方案看台南市健康城市的環境提升計畫。”台灣健康城市學刊，第四期，頁 1-20
3. 吳玉成，2007，邁向嘉義市新風貌－94 年嘉義市環境景觀總顧問計畫延續計畫總結報告。台南：成大研究發展基金會
4. 林慧瑄，2005，從社區資本的角度探討台南市社區健康空間營造。成功大學建築學系碩士論文
5. 林盛豐，2003，台灣地景改造之契機－城鎮地貌改造計畫之推動。92 年 6 月 9 日嘉義市專題演講投影片，政務委員辦公室
6. 邱琬琦，2000，以都市設計觀點探討公共藝術制度改善之芻議。成功大學建築學系碩士論文
7. 胡淑貞、吳玉成主編，2005，台南市健康城市白皮書。台南市：台南市健康城市推動委員會、國立成功大學健康城市研究中心、台南市政府
8. 胡淑貞、蔡詩蕙，2004，”WHO 健康城市概念。”台灣健康城市學刊，第一期，頁 1-7
9. 新建國際規劃設計顧問有限公司，2007，嘉義市路口意象景觀改善規劃設計（正式報告書）。嘉義市：嘉義市政府
10. 營建署，2005，城鎮地貌改造－創造台灣城鄉風貌示範計畫/ 第二期計畫 94-97 年度。台北：行政院內政部
11. 營建署，2007，城鄉季刊 03/2007.03 創造台灣城鄉風貌示範計畫。台北：內政部營建署
12. Beatley, B., 2000, Green Urbanism- learning from European cities. Washington, D. C.: Island Press
13. Carmona, M. et al., 2003, Public Places, Urban Spaces- the dimensions of urban design. Oxford: Architectural Press
14. Cook, R. S. Jr., 1980, Zoning for Downtown Urban Design- how cities control development. Lexington and Toronto: Lexington Books
15. Cullen, G., c.1971, Concise Townscape. Oxford: Butterworth-Heinemann

16. Harvey, S. and Fieldhouse, K., 2005, *The Cultured Landscape- designing the environment in the 21st century*. London: Routledge
17. Punter, J. and Carmona, M., 1997, *The Design Dimension of Planning- Theory, content and best practice for design policies*. London: E&FN Spon
18. Rowley, Alan, 1994, "Definitions of urban design: the nature and concerns of urban design." *Planning Practice and Research*, Vol. 9, No. 3, pp.179-197
19. Wu, YC, 2004, " Developing inter-sectoral collaboration mechanism- the case of Healthy City Tainan." Alliance for healthy cities conference & Inaugural general assembly, 12-14 Oct. 2004, Kuching City, Sarawak, Malaysia