

## 《是設計，讓城市更快樂》閱讀心得

閱讀書目：是設計，讓城市更快樂

書籍作者：查爾斯·蒙哥馬利 著；鄭煥昇 譯

中華民國107年3月

## 目錄

一、前言－何為幸福快樂？.....	4
二、專書摘要.....	5
(一)離散城市亦離散人與人之間的距離.....	5
(二)私家車興起－走味的自由.....	5
三、啟發與心得.....	6
四、結語.....	9

# 《是設計，讓城市更快樂》閱讀心得

## 一、前言—何為幸福快樂？

對人們而言，何謂幸福？何為快樂？是有一份良好的工作？還是能住在人人稱羨的豪宅之中，觀看著美景度過每一日？有一百個人就會有一百種不同的幸福定義。

馬克·吐溫在其創作《Captain Stormfield's Visit to Heaven》中提過：「幸福本身不是一件『東西』——幸福只存在於跟不幸的對照之中……」由此可知馬克·吐溫認為幸福不是一種定義，而是與不幸比較後得到的。一個人對幸福的定義不僅僅只有一種形式，而是在與不幸對照後又會產生了另一種截然不同的幸福定義。

哥倫比亞首都波哥大市長佩尼亞婁薩說：「幸福的一項要件是平等，或許不是收入上的平等，但至少是生活品質上的平等，而更要緊的是建立一個環境，讓人身處其中不會有低人一等或被排擠的感覺。」；另一位市長潘納羅薩亦主張：「我們或許沒辦法把經濟弄到最好，我們或許沒辦法讓每個人都像美國人一樣有錢，但我們可以把城市設計得讓人有尊嚴，讓人們得到心靈上的富有，城市可以讓他們快樂起來。」

為達此目的，城市的規劃、設計成為一項重要的議題。作者在書中探討各國家都市發展形態所造就的不快樂、私家車成為大宗所造成的不自由，儘管臺灣與各國的都市發展型態不盡相同，但道路上的汽機車亂象也是一直以來臺灣交通的問題所在。本書透過不同的觀點及例子為如何設計讓人們能感到幸福快樂的城市提出可以改善的方向及方

法。

## 二、專書摘要

### (一)離散城市亦離散人與人之間的距離

從核心市區遷出外圍，越來越多的離散城市就此出現。讓人民「逐不動產而居」的原因不外乎是核心城市的房價過高，但無論人們搬離多遠，工作仍不免落腳在各核心市區，以至於通勤的時間跟著一起拉長。離散城市的房價不像核心市區那樣高不可攀，能以低了許多的價格獲得舒適生活的房子應該是件幸福的事，但長時間的通勤卻大大影響了這快樂指數。

人們必須花上大把時間在車子裡承受行駛中的壓力，無法在下班後立即回到溫暖的家中休息，日復一日地過著早出晚歸的生活，回到家也是直接進車庫，關鐵門，如此累了一整天又有誰有那個時間、體力和熱情去顧及與隔壁鄰居的人際關係呢？如同作者於書中提到住在遠離核心市區聖華金郡山屋的藍迪一家人，藍迪與鄰居有「三不」，分別是不認識、不喜歡、不太相信，會邁向這個生活型態正是人為所造成的。人際關係是幸福生活中極重要的一環，伴隨著壓力和不信任，生活在一個無法完全放鬆的城市裡又如何能發自內心地感到快樂。

### (二)私家車興起—走味的自由

隨著工業興起，科技與量產技術有了驚人的進展，亨利·福特於密西根州高地公園市打造出流線形的生產線，讓汽車的量產變為可能。

起初，汽車的出現被視為一種侵略、威脅，但在駕駛人、賣車及造車的商人們聯合的思想戰後，逐漸地，欲改善交通安全問題所需控制的對象開始由汽車駕駛人轉向了行人。

哈德遜汽車公司的洛伊·查平說：「汽車讓人有一種可以對個人的

壓迫中逃開的感受。」，另一位讀到交通博士的美國人米勒·麥可林塔克也提出：「我們的立國精神是自由，而汽車所帶來的是美國精神中不可或缺的一個部分——遷徙與移動的自由。」種種的發言成功地帶領了新風向，由汽車產業主導，私家車路權開始擴張，政府也越來越向汽車本位靠攏，高速公路的概念逐漸興起，道路建設所造福的對象已經逐漸由人轉變為汽車。跟著新時代的來臨，自由一詞也演變出獨特的解釋意義，自由再也不是指人們可以自由地移動，而是私家車能自由的移動，不受任何阻礙的移動。

### 三、啟發與心得

人類是一種需要連結與歸屬的生物，除了去締造、維持人與人之間的關係外，人們也會因為各種原因，被迫甚至是自願割捨種種牽絆。在書中談及的離散城市發展，將目光移到臺灣來看，也會發現極相似的生活型態。

臺北為臺灣的首都，每天都有超過上千名的通勤族從不同地區搭車或開車前往位於首都的工作崗位。造成這種現象的原因，可想而知，正是市中心的蓬勃發展衍伸致地價高漲，大多數人只能退而求其次的往其他縣市或是房價較為便宜的郊區居住，也因為如此，通勤族總是過著早出晚歸的日子。就以居住在桃園地區的通勤族為例，當人們以自行駕車當代步工具，雖然時間掌控上最為便利，但在幾乎一人一車的模式下，塞車的問題成為通勤族的夢魘，每天都需要花上近一小時的交通時間才可抵達工作地。若想要避免塞車問題，也有不少人會選擇搭乘高鐵作為通勤方式，以桃園到臺北為例，單趟高鐵票費用為一百六十元，來回則要三百二十元，一個月的交通費下來都是上千塊起跳，對大多數上班族而言是筆不小的負擔。

書中提到「黃金通勤時間是16分鐘。」但以上述為例，大多數的人們在通勤上所花費的時間是遠遠超過這黃金通勤時間的。就算有便利的大眾交通工具可以縮短通勤的時間，仍必須考量交通花費所帶來的經濟壓力。開車通勤遠比一般人以為的帶來更多的痛苦和緊繃感，特別是上下班時段的塞車盛況，其所需要的集中力，會使人累積大量的疲憊感，不僅在上工前就已像結束一個會議般勞累，使工作效率不如預期，在忙了一天的下班回程更容易讓人脾氣暴躁。如此浸泡在長時間的極大壓力之下，內分泌失調便是身體遲早都會反映、抗議的現象，這種通勤生活就是個惡性循環，令人的身體和心靈都更加不健康。

此外，作者強力抨擊的汽車文化，在臺灣也是一項嚴重且令各機關頭疼的問題。

在監理機關服務的我們不難發現，如今的社會走向，一戶家庭有個兩、三輛車，甚至是四、五輛汽機車簡直是再正常不過的事情。為了家中成員上班或是移動需要，在經濟許可，汽車價位可以負擔的狀況下，買車已經是極其普遍的行為。汽車擁有率不斷攀升，交通事故的發生率也不客氣地急起直追。各方學者及專業人士亦積極地思考並推出種種方法來改善道路上的安全問題，包含近年內的銀髮駕駛人管理政策和加重酒後駕車違規駕駛人的處分，但在這些政策問世後是否有成效，成效是否如預期也是我們該思考的一個問題。

以監理單位近期積極推動的銀髮駕駛人管理政策來看，大多數年邁的銀髮駕駛人們就算許多身體機能已衰退，在政府所規定的檢查或測驗不合格下依然不願意將駕駛執照繳回，仍要冒著危險和違規駕車的理由是什麼，是否就如同本書所說的，現今的道路已變成讓車子走的道路，而非讓人行走的道路。在汽車當道的現在，上了年紀的老人

們又怎麼可能放心地放棄駕車改用自行車或雙腳移動？或許有人會說，他們也可以搭乘大眾運輸工具，政府機關當然也有考慮到後續的問題，政策中所提供的儲值卡片不正是為了讓已經沒有駕照的銀髮族們方便移動而想出的方案。那麼此時我們便要開始思考，臺灣的公共運輸系統是否有便利到讓人們願意以它為主要的代步工具？在臺北，人們想移動有多種方式可以選擇，班距緊密的公車系統、密集設站的 Ubike、幾分鐘就會來一班的捷運等等；反觀南部地區，卻沒有了上述那麼多樣且便捷的移動方式，居民仍然以汽車和機車來代步為大宗，由此可以得知南北公共運輸發展狀況不一也是一大問題。

再看向不降反升的酒駕肇事率，明明已經加重了違規的處分方式，為何酒後駕車的人數卻沒有明顯的降低，再犯率也高居不下。是立法者們想出的處罰方式不夠嚴格，還是酒是如此令人著迷的東西，使違規者們願意一而再再而三地為了它受罰，我想都不是。這時我們可以回到書中所討論的——我們所居住的城市，它的設計有讓人民感受到幸福和快樂嗎？人類喝酒的原因有很多，會因為開心而喝酒，但因為心情不好而想藉酒澆愁也是眾多理由之一。心情不好正是體現了生活得不快樂，再加上城市的設計讓人沒有汽車就無法移動，許許多的原因加在一起就導致了酒後駕車的狀況遲遲無法有效地改善。

儘管我們不能把錯誤全推給城市的設計問題，但卻可以嘗試從這個角度來思考加以改善，透過作者所觀察的結論，沒有過度密集的生活空間令人無法喘息，也不要離散到人民需花大量時間通勤，減少通勤族的上下班時間，讓城市的設計有適度的生活密集度，排除汽車至上的城市規劃，就像內文提到的：「提供空間給車子，車子就會出現；提供空間給行人，行人就會出現。」，經由改善生活環境，減少城市帶

給人的巨大壓力，讓居民能獲得心靈上的快樂。當人感受到幸福快樂，人與人之間的衝突就可以減少，也能使人際關係獲得改善，增加對城市的歸屬感及對周遭的信任感，如此一來那些因為生活不愉快而想大口喝酒以宣洩壓力的人是不是就有機會能大幅地減少了。

#### 四、結語

很難想像最初的街道都是給「人」走的。道路不只是道路，也是市集、是遊樂場、是公園，任何人都有權使用街道，在街道上生活，大人可以放心地讓小孩在街道上玩耍，不用擔心會有汽車突地從一旁衝出傷著孩子。反觀現今的道路，只剩下汽車和機車在上頭橫衝直撞，人們卻得小心翼翼地被隔在兩旁的人行道行走，有時甚至連讓人們行走的空間都沒有，如此怎麼能說這個城市是適合人居住，能讓人快樂的處所？

或許大部分的人自出生以來面對的就是這種汽車至上文化，潛移默化的習慣很難說改則改，突然抽走大家主要的交通工具也必然會遭遇強大的反彈聲浪，但我們仍可以從小地方開始著手改進。在臺灣各處慢慢地可以發現一些城市設計正在改變，自行車車道的規劃，我們能見到越來越多的自行車騎士出現，因為他們知道這個道路如今有條屬於自行車的空間，不用再害怕需要和汽機車爭道；再者，公車專用車道的出現也大大增加了大家搭乘公共運輸工具的意願，公車也有屬於自己的行駛道路，無需和私家車擠在同一條道路上，可以讓人們更加有效率地在城市中移動；環境綠美化的意識也逐漸抬頭，城市內不再只有高樓大廈和筆直的馬路，設計者把空間挪了出來，開始建造大大小小的公園，不僅為城市添增了綠意，也讓人們有接觸大自然的機會，居民可以帶著一家大小到公園散步、玩耍和運動。這些城市的設



計都應證了書中所言，我們只要提供了空間給行人，行人便會出現。

比起不斷地承諾要如何讓經濟成長、提出各種政策要讓人們有感薪水在增加、生活在進步，我們更應該要回歸到一切的根本。沒有人民就沒有城市，要人民感到快樂，就要使城市居住起來能讓人快樂；要讓城市居住起來幸福快樂便要從城市的設計著手，所有的問題都是環環相扣的。什麼樣的設計，什麼樣的城市能讓人過得幸福，這才應該是人們與政府應該攜手努力的目標。