

是設計，讓城市更快樂

這本書基本上是對汽車社會及都市規劃的反思，作者在書中指出幾個現代城市讓人無法快樂的本質，甚至從許多不同程度發展的社會，用政策、設計及管理的角度，舉出一些開啟城市快樂之道的案例。讀完「《是設計，讓城市更快樂》」這本書，讓我們有當頭棒喝、大夢初醒的感覺，一直以來我們想問而不敢問的問題，在這本書當中都幫您提及了。蒙哥馬利則鼓勵現代人，問問題的態度要秉持著當問則問，不用等批准，該思考就思考，但不許無腦。這本書讓我們明瞭使城市變好是我們大家共同的責任，也指引我們在未來的路上有一盞明燈。

作者在一開始提及經濟上發展的越繁榮與人們的幸福感已不存在絕對的正相關，並且提到哥倫比亞首都的市長透過城市規劃讓人們對於幸福感的期待有所改觀，哥倫比亞市長透過一些方式來改變城市既有的規劃及建設，也成為日後其他城市的借鏡對象。作者相信透過都市設計能比經濟發展所帶來的幸福感更多。幸福感是受到期望及現實兩者的影響，期望是受互相比較的慾望而影響，並且習慣幸福之後其基準線也會受到影響，幸福感著實就是一個這麼微妙的感覺。

幸福的定義或許因人而異，但可以確定的是汽車文化帶來了不幸福，也是一座城市中不快樂的原因。二十世紀都市的一大重要發展特色，是「以自用車為中心發展」，發展自用車雖能提供及門服務的便

利性及對時間的掌握度也更加提高，當然舒適性的提升是無庸置疑的。但其所帶來的負面效果也是相當多的，街道逐漸變成了不安全的地方，而這不安全感正是允許自用車高速行駛的汽車文化所造就的，城市中的空氣污然也逐漸提高，另車輛數上升也導致了事故率的增加，畢竟更多的自用車行駛在路上，駕駛人就必須擁有更好的駕駛技術、更加的集中精神。如果你已經禁止讓自家小孩在街頭玩耍，抑或是如果你穿越馬路需要擔心害怕進而戒慎恐懼，產生停、看、聽的行為，其實都是反應出這個城市並不屬於我們的，而都是屬於擁有自用車的那些族群。如此的城市並不屬於我們，也並非為大家而設計，失去了城市設計的意義。奉汽車文化為圭臬的城市，除了汽車駕駛人之外，其餘未擁有自用車的人既無自由與尊嚴，這其中值得省思的地方在於人人起初皆沒有車子，但城市的設計朝著有車的人的方向去設計，簡言之，這種城市設計鼓勵人們擁有自用車，但汽車文化則不利於自我實現與社會信任，奉汽車文化為圭臬的城市，車子只會越來越多，正如丹麥建築師揚·蓋爾所言：「你提供越多的道路空間，車子就會出現的越多。」對於車輛駕駛人而言，路上的塞車造成了通勤時間的拉長，既助長了疲累與怒氣，也減少了他們工作與通勤之餘與人社交互動的時間；對非車輛駕駛人而言，交通帶來的噪音會妨礙交談、使人焦躁沒耐性，降低社交互動的品質，而現代的城市設計卻完全是為了汽車發

展為主軸，也造成人行道的壅塞，在如此壅塞的環境下，人與人之間彼此容易產生摩擦衝突的機會也更加上升。

汽車文化的形成在於二十世紀初，在汽車產業的大力遊說下，美國的道路開始以汽車為中心而設計，後來進而影響了世界各地，而油價的低廉、停車的便利，以及就業機會與公共服務集中於市中心精華區，都是直接或間接造成了高度倚賴車輛通勤的生活模式。我們的城市裡，是否存在著一群人無論出門的目的地遠近都要開車或搭計程車，而就是不願意步行或搭乘公共運輸。這不是因為他們很懶惰的關係，而是城市的設計真的太方便於車輛的行駛，助長了自用車的發展，導致過多的資源被投入在道路的修築與維護上，也導致行人步行環境的建設與大眾運輸設備能分到的經費便相對較少，提供的服務品質也就讓人不甚滿意了。城市的設計應該將兩者兼顧，汽車的道路空間分配與人行道應有適度的平衡。

既然已知去除汽車文化可以讓城市更快樂，我們應該朝向「限制車輛數」及「鼓勵搭乘大眾運輸或步行」這兩個目標著手。首先要讓車輛行駛速度慢下來，尤其在住宅區，車速應被限制在每小時 15 公里以下，這觀念源自於荷蘭台夫特的交通寧靜區。街道是有可塑性的，馬路既是政府所持有的公有空間，當然可以改變它的運用方式。在市區中心可劃定專區，對特定時段進入市中心的車輛課稅，採「以價制

量」策略讓車變少，收取的費用則用於公共運輸的建設與營運。倫敦就是將目標訂為逐步減少市中心車流量，才領先歐洲劃定「壅塞費收費區」，因而大幅改善了交通問題，而市區中心商業活力又並未受損，可說是一舉兩得的好辦法。

另外應該要鼓勵結合步行、騎自行車與搭乘公共運輸的通勤方式，步行本身就是使心情愉快又有助身體健康的活動，應該多建置人行道，且須將人行道與車道做一個適當的阻隔，不能讓人行道淪為免費停車位，如此一來民眾步行的意願也會上升。在未來有可能的話也應該朝向建立安全無虞的自行車道，且公共自行車租賃系統的站點設置應該要夠密集，使每個站點的服務半徑能限於幾公尺內，發行具吸引力的公共運輸月票也是一項可行的方式，允許一個月內無限次數使用所有公共運輸。所有路線的公車應控制班距不超過每 15 分鐘一班。還沒有捷運的城市應優先考慮設置 BRT 與輕軌，因為軌道運輸的沉沒成本太高，BRT 與輕軌興建成本皆遠低於捷運，每單位時間運量卻都很大；而輕軌的建置也能影響到民眾步行的意願，因為軌道運具具有快速、準時、舒適等優點，讓民眾願意走上一段路去搭乘，要讓民眾搭乘大眾運輸工具首先必須先培養先透過某些行銷策略及方法，培養民眾搭乘大眾運輸的習慣。

所以解析現代城市所帶給人們的痛苦，並明確的指出如何去改變

城市能讓居民得到心靈上的快樂，過度寬鬆的離散城市坐落於城市外圍，雖然有優美景色與僻靜的居住空間但卻大幅增加通勤時間，而過長的通勤時間卻大大抵銷了生活品質所帶來的快樂，反而會使人比居住在擁擠的大城市裡更痛苦。透過適度的生活密集度以及排除汽車至上的城市規劃才能將居民的生活導向快樂之地。作者也提到了通勤帶來快樂的感受，黃金通勤時間是 16 分鐘，開車通勤所帶來的痛苦遠比一般人所認為的還要大。在車陣中，身體的內分泌系統使人承受巨大的壓力，讓人更不健康。走路或騎自行車雖然不方便，但能帶給人更健康的身體與快樂感，重點是更環保。整個體系之所以失敗，在於城市設計的導向鼓勵民眾錯誤的行為，鼓勵開車、限制行人。

這本書裡面提出了很多獨特的城市規劃的模型，並且透過環境心理學以及不同種城市設計間的經濟花費比較，來說明他提出的方案是具有絕對性的好處，而且在自然資源的消耗上更加環保。這些設計讓我們以為生活要過得好，就得遠離都市、搬去郊區，於是我們的道路越蓋越筆直、住宅區離市中心越來越遠、「路」變成車子走的而非人走的、土地都蓋高樓大廈不見綠地、與鄰居完全沒有互動，不認識彼此。

作者以巴黎、波哥大、紐約、溫哥華等地為例，指出快樂城市應該有充足的人口、完善的大眾運輸、車流量越低越好、道路以步行為

主，而每個路口都要一片綠地，並有充足空間讓市民彼此交流。但即便在狀況沒這麼糟糕的高級環境裡，社區的規劃與設計也一樣會影響我們的社交生活。證據顯示那句老話是對的：籬笆不會壞，鄰居就會乖，因為「籬笆」所代表的阻隔物讓我們能控制人際互動的發生。

過去幾十年來大量人口湧進城市，人們的所得水準大幅提升，但金錢上是否真的帶來心靈上的快樂？如果你認為答案是否定的，也認為經濟景氣的波動與衰退讓城市生活的幸福更顯脆弱，那麼哥倫比亞首都波哥大市長潘納羅薩的主張必定會得到你的共鳴：「我們或許沒辦法把經濟變的更好，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，城市設計可以讓他們快樂起來。」

新的運輸型態包含了大眾運輸、副大眾運輸、汽車共乘、自行車租借模式等等，其中以自行車為優先的交通型態，能使得交通事故率降低，另外為求更高的空間運用效率，汽車是必須被排擠在外的，透過都市政策與都市規劃讓汽車與其他大眾運輸系統的交通工具取得一個平衡。所有人無差別使用的公共空間（公園、綠地）、自行車專用道優先於高速公路建設、安全行走的街道，以上的目標都是我們長遠下來該去追求的。有人說生活品質與減碳根本不能共存，其實不然，離散城市的單位面積所需基礎建設的成本更高，使得市政支出更大。

在交通費用上也花費更多，同時也意味著更多碳排放。相反的以使用自行車為主軸的生活可使得身體得到更多的活動，適度的活動量反而能得到更健康的身體，也能使空間效率運用得更為妥當。擴張都會區需要重建修繕，但城市形式被法條形塑成特定的城市形象。唯有將分區管制規定改造為形式規範，才能使城市邁向自由、美好的改造，不過度追求美學設計而忘了我們所需的城市功能才是我們追求的目標。塑造城市是每個居民的權利，也只有在每個居民行使權利去改變的同時，修復城市才會成為可能，社會的每個人開始逐漸重視這項議題，一起參與城市修復，社會資本能量才能不斷的累積。

這些符合「快樂都市主義」精神的交通措施與建設，按往例來說都先出現在精華區，也無一例外地的都導致房價的上漲與飄升，其實更應選擇住宅自用率高而租屋者少的非精華區實施，免得房價的上漲逼走了租屋者。至於市中心精華區該有什麼呢？每天有大批的就業者從外地通勤來精華區工作，社會住宅應盡量在此地興辦，以便讓就業者能真正在此居住，不再需要通勤，也就能達到不需依賴車輛的生活。

如何讓城市更快樂，其實政府與民間都有各自該扮演的角色。汽車文化確確實實是城市邁向幸福的一大絆腳石，若能調整它、改變它，將是一劑對幸福最有力的強心針，但蒙哥馬利也不吝嗇為城市指出通

往幸福的其他途徑，公園越多之處社會信任也越高、建築沿街立面越活潑的地方老人越長壽、小店家比大賣場更能發揮稅收與就業的成效、平凡無奇的公用事業設施可和休閒娛樂設施結合等等。在書末，蒙哥馬利則對民間與政府都提出了建議，對於民間，蒙哥馬利指出，由「行動派公民」自發的社區營造，依社區的需求來改造空間並對抗政府官僚體系，常常足以成為推動城市改變的第一步；對於政府，蒙哥馬利則呼籲，城市若能去除交通文化、解決交通問題，可打造出「永續城市」以順應氣候變遷的嚴峻大環境，但任何的改革都必定招致民眾的反彈聲浪，因此，政府推行改革時應著重宣傳「生活品質的提升」，提供一個良好的誘因，讓民眾對未來能有更佳期盼的願景，才足以與現況挑戰。