

建構城市新觀念-「好城市」讀後感

一、前言

我們是否曾經思考過目前居住的城市是否合宜，也許是溫水煮青蛙，等到氣候變遷、自然反撲嘗到了苦果才開始省思，城市建設源於對這城市設計，透過「好城市」累積許多城市的經驗，用這樣視野角度來看待你我所居住的城市，綠設計，慢哲學，啟動未來城市整建計畫，讓這樣的觀念能在你我心中萌芽。

本書分為五大章節分別為「有個性的城市最迷人！」、「交通，非靠汽車不可？」、「與水和平共存不是夢想」、「消費！浪費？何時該適可而止！」、「城市設計革命，未來城市的任務」，讓我們思考所居住的城市的現況及如何建構設計未來城市；每日我們的食衣住行都離不開自然環境，從食物、飲水、空氣、交通、能源都與生活息息相關，是否有想過怎麼樣生活方式是對環境較友善的呢，要留給下一代子孫怎樣的生活環境呢，臺灣社會過去很快地在數十年間由農業社會發展至工商社會，對於自然環境的衝擊日漸加深，空氣不在清新、良田逃不過城市的擴張、過度消費的商業活動、被汽機車占據的街道、走不通的騎樓及人行道、灌溉水圳還是排水溝等問題，難道不是我們要這一代人該面對的嗎。

作者廖桂賢副教授出生於七零年代，研究興趣著重於韌性城市理論、水患治理、生態/永續城市、都市水環境規劃設計、綠色基盤等，作者在千禧年離開故鄉臺灣，長期旅居海外 17 年所累積的經驗，從西雅圖、阿姆斯特丹、威尼斯、柏林、加州、哥本哈根、京都、波特蘭、上海、泉州等都是本書作者的所分享的城市經驗，他山之石，可以為錯，藉由本書寶貴內容或許能解決我們所面的環境問題，打造宜居好城市。

二、 迷人的城市

何謂迷人的城市？你所居住的城市迷人嗎？作者認為有個性的城市最迷人，那怎樣的城市算是有個性呢？作者旅居西雅圖多年，揭開西雅圖的特色及吸引人之處，西雅圖這城市的市民有共同的理念，並且努力做認為對的事，就是這樣擇善固執的個性，讓這座城市更具吸魅力。

在文化上，西雅圖市民透過公投，壓倒性的票數通過的「全民圖書館」法案，此法案讓人口僅有 60 萬的西雅圖有 27 座嶄新的圖書館，市民能更容易獲取知識及資訊，在此沒有階級、族群之分，每個市民都能找到自己喜歡的角落，因此的也提升了市民知識水平跟上時代的腳步。用民主的方式來凝聚市民共識，就是這個城市的特色，而這樣的共識，也是整體市民自我提升的意識展現。

在環境保育上，西雅圖愛惜整個地球，採取積極的行動來對抗全球暖化，綠建築及環保材的推行等，甚至民間企業會提出誘因，鼓勵員工使用腳踏車通勤；保育鮭魚為全民共識，不僅在河川棲地進行保育，更在土木建設開發時，於環境設計上推出「鮭魚安全」的認證，實際達到保護鮭魚的效果，設法讓各樣的物種能在城市中棲息繁衍。

西雅圖人一向熱於參與公共事務，事事關心的公民態度，例如城市空間設計建設等公共議題總是能引起廣泛的討論，專業人士自願設立工作坊，用現在替未來子孫做長遠的打算。

「新舊夾雜、收藏不同年代表情的城市」，都市發展往往難逃都市更新，但如果能適當地保存老建築，也就保留下都市的記憶及韻味，臺中是個因鐵道誕生的城市，目前中區、西區保留許多日治時期的老建築，臺中火車站、新盛橋、宮原眼科、臺中州廳、臺中市役所、彰化銀行、全安堂藥局等，臺中市的宮原眼科就是一個典型的例子，在日治時期的眼科醫院，竟在近百年後成為著名的冰淇淋店，新舊夾雜的建築，吸引海內外民眾參訪的景點。

在亞洲許多建商一昧的拷貝複製歐洲風情，這樣偷懶而毫無創意的設計，抹煞了與在地文化特色的協調性，例如清境農場歐式旅館如雨後春筍般地冒出，筆者曾在 2012 年參觀上海泰晤士小鎮，當地建商等比例的直接拷貝英倫風情造鎮(圖 1)，乍看之下似乎來到英國，

但這些無靈魂的建築，欠缺歷史足跡，與當地人文格格不入。

迷人的城市，不僅是建築的特色，更包含人文社會的運作，作者在此小節的最後一段，提醒讀者在嚮往異國歐洲風貌之際，我們也要思考如何創造自己的風格，做個有個性的城市。



圖 1 上海泰晤士小鎮(2012 年)

圖片來源：筆者自行拍攝。

三、 城市的交通

二十世紀初法國建築師科比意的汽車文化城市設計，卻成為現在許多城市發展須面對的交通問題，壅塞的車道、停車格數量永遠不夠，許多城市遵循科比意的理念，把城市變成汽車天堂卻也成為了行人的

地獄，汽車帶來的空汙及溫室氣體，把整個城市弄得烏煙瘴氣，行人的空間受到汽車的排擠，只能被迫走到馬路上與車爭道，人才是城市的主人，怎麼讓汽車佔去了大部分的空間；開車通勤族上班時就把車子停放在車位 9~10 小時，回到家又把車子擱著 12~14 小時，車子實際運轉的時間何其短，卻佔據了大部分的土地，城市停車位空間卻只為了服務每日通勤的短暫時間，一輛車的生命有 95% 的時間都是停著，被停車場所佔據的土地和空間是否能拿來做更有效的利用，轉換成淨化城市的空氣公園或是變成社會住宅成或其他更有意義的使用。

近來歐美各國開始降低城市內車輛的行駛速度，來減低車輛肇事的機率，也避免了嚴重交通事故的發生，在荷蘭更開始推行人車平權透過「生活化道路」的實施，人行道甚至比車道還大，車輛在狹小且刻意彎曲的道路上自然的就會降低其行駛速度，讓行人能自在的、安全的街道上行走，這樣還路於人的設計，讓街道回到可以讓人逛街、吃飯、喝咖啡、遊戲的地方。

那通勤該怎麼辦？發展大眾運輸是一帖良藥，但良藥總是苦口，方便慣的開車族很難在短時間改變其習慣去等公車、地鐵，雖然僅是數十分鐘的等待卻仍是感到痛苦，這些往往是自私的慣了一時改變不了的壞習慣，筆者認為城市交通除了發展便捷的大眾運輸之外，相對

要提高城市停車的成本，並且透過教育來推行大眾運輸，向下扎根從小養成大眾運輸的習慣；筆者現在所居住的城市，臺中，曾發生一個有趣的現象，居住於海線的市民進到市區工作通勤的主要道路為臺灣大道，開車族每日上下班時間總是得面對艱困的堵車，這樣的通勤方式卻在公車專用道啟用後漸漸有了改變，民眾慢慢發現原來搭公車不用擔心塞車，因為公車可以暢行無阻的行駛於專用道，甚至比自己開車還快，也免去尋找停車位的時間及停車費用，再加上臺中免費公車的政策，省下的時間及金錢，使許多民眾願意改變通勤習慣，習慣了就成了自然，倒哪兒也都以搭車為優先選擇。臺中是個正在改變的城市，已經完成的鐵路高架化及捷運化、未來即將通車的捷運綠線、施工中的成功追分雙軌工程、還有規劃中的捷運藍線，當這些大眾運輸建設路網的成形，塞車將不在是這個城市的代名詞。

四、 城市的河流

人類文明的起源總是無法離開河流，像是西方兩河流域美索不達米亞平原、尼羅河流域，東方的印度恆河流域文化、黃河流域、長江流域，所孕育的古文明都與河流有密切關係，河流所帶來的水源、漁獲、農作養分、航運等生態系統服務，但現代人對於河川的依賴有了改變，轉開水龍頭就來的乾淨自來水，超市花錢就可以購買到新鮮食物，看待河流的態度也有了改變。現在城市的河川變成只有排污的功

能，河水開始變髒、變臭，漸漸的人與水的關係不在親近，城市人們開始把河川蓋起來藏起來，看不到、聞不到，河川似乎不曾存在於城市，她卻仍默默地流著，持續地帶走城市的髒污，毫無怨言的付出。

被遺忘的地下河流，這幾年開始有了重見天日的機會，像是韓國首爾的清溪川，市政府移去覆蓋在清溪川上的水泥，美化水岸成為著名的親水景觀，但清溪川早已經乾涸，是透過人工泵浦從漢江引水才得以源源不絕，如今的清溪川是一條人工河，當年的生態已不復見，河流不應只是水道，也是具有生命的生態系統。

筆者所居城市，臺中，柳川、綠川在經過這些年的整治、開蓋，也成為了著名親水公園，吸引大批觀光客及其他縣市地方首長前來朝聖，改變了水質不在惡臭，但水泥化的堤岸雖然可以讓人將更親近水流，但生態復育仍有一條漫長的道路要走。

近年來我國許多地方經常飽受淹水之苦，或在旱季發生無水可用的旱情，在過去的原始的森林或農地能吸附並儲存部分雨水，降低雨水逕流的速度，部分的雨水滲透過土壤、岩層補充地下水源，但現今由混凝土所砌成的堅硬城市，根本無法留住這些水，大雨一來所有建物、道路的雨水都集中到城市下水道或排水溝，這樣不成比例面積，說實在不淹水也難，但在旱季時又常因缺水要求農田休耕，犧牲農業生產，臺灣到底是淹水還是缺水？其實是因為集中降雨導致，為了要

克服這樣降雨不均的問題，在臺中部分的人行道已經開始鋪設具有透水層人行道，在秋紅谷有人工滯洪池的設置，都是為了降低雨水逕流速度，或許打造成海綿城市還有點距離，但這至少是個開始。

在臺中沙鹿近幾年常飽受淹水之苦，原因就是大肚山的大量開發，原本的山林變成一棟棟的別墅住宅，這樣大規模的土地開發，原有的排水系統當然無法負荷，雨水被迫流到馬路上，馬路變成了河流順流而下，山腳下的城鎮自然就成了水鄉澤國。其實面對這樣的問題，筆者愚見認為可以修改相關建築法規，要求所有建物都要設置雨水回收系統，每座建物都是能吸水的建物，應能對此問題有所改善。

五、 消費與環保

消費與環保兩個似乎不相關的名詞，其實卻是存在因果關係，產品從原料、加工生產、運送、販售到消費者手上、經過使用、最終變成垃圾，每個過程都要消耗能源，這些過程當然也造成環保問題，我們當然不能過度消費，因為每一個商品多少都會造成環境的負擔，美國建築師麥唐諾和德國麥克·布朗嘉，共同推出了搖籃到搖籃的概念，讓產品的每個零件都可以達到回收再利用的功能，藉此希望能減少產品對地球環境的負擔，但適量節制的消費更是重要。在全球化的時代，商品的運送所產生的碳足跡，亦是一個問題，我們若是能買在地、吃在地、用在地也是友善環境的一種方式。

六、 未來的城市

未來城市應該是怎樣的模樣呢？作者認為城市整建，其實是孕育一個新的都市生態系統：一個人與自然緊密互動的生態系統、一個有別於我們傳統認知的「自然」生態系統。要改善人與自然的關係，要整建城市，讓現代城市與其他生態系統和諧共存。

西雅圖面對全球暖化問題，在交通上為減少汽車所排放的溫室氣體，致力推展更多元的通勤選項，減少人們對於汽車的依賴，首先為建造輕軌電車，提供民眾方便又值得信賴的交通工具。其次，規劃腳踏車道及行人環境，使民眾更願意騎乘自行車與步行。第三，實施道路收費制度，降低開車的意願。第四，提高停車場收費。第五，增加市中心住宅數量，減少通勤的需要，也透過法令來限制城市無限向郊區擴張。

對於現存城市的水泥叢林，我們只能盡量地減少硬鋪面增加透水面積，特別是在公園或是城市的綠化帶，在義大利米蘭及新加坡都使用「綠屋頂」、「垂直花園」的技術來點綴城市，不僅改善市容及空氣，也讓城市孕育出新的生態系統。

關於永續或生態城市規畫設計的策略，作者提醒我們三點：第一點、人與自然是分不開的，人與城市都是自然的一部分。第二點、任何自然或人文系統的行為都是複雜難以預測的，因此人類無法充分掌

控。第三點、任何複雜的自然或人文系統都是不斷變動的，外來的擾動是正常動態的一部分，永遠的穩定是不可能的。

筆者認為關於第一點我們建構城市應向森林等大自然學習取經，既然人與城市都是自然的一部分，那就盡量地仿生、學習自然生態的運作，也許能降低人類所建造的城市對生態的干預與衝擊。第二點，作者告訴我們，對於自然或人文系統的干預行為都要三思，因為干預所造成的後果往往超出人類所想像。第三點，自然或人文系統的常態就是會發生劇烈變化，只是發生的週期時間是較長的，讓人類不易察覺。

最後，可以再思考一下，我們應該留下怎樣的城市給我們的子孫，看完「好城市」這本書後，在你我心中都應該有一個解答了。