

好城市讀後感

一、前言

何謂「城市」？包含了兩個層面，「城」為行政地域的概念，即人口的集聚地；「市」為商業的概念，即商品交換的場所。而最早的「都市」（實際應為我們現在「城鎮」）就是因商品交換集聚人群後而形成的¹。依據「地方制度法」，人口聚居達一百二十五萬人以上，且在政治、經濟、文化及都會區域發展上，有特殊需要之地區得設直轄市；另依人口數級距及工商發達、自治財源充裕、交通便利及公共設施完全等條件，得設市、縣轄市，可見人口的聚集確為「城」的主要構成要件，而且「市」的商業活動愈發達，產生的磁吸效應更為顯著，將週邊小村、小鎮的農民往城市生活，可見「城」與「市」相輔相成、唇齒相依。然而一個住了數十萬人，甚至數千萬人，且商業活動發達的城市，就算是一座好城市了嗎？我想，在城市裡希望我家門前有小河、後面有山坡無非是種奢求，但一座好城市至少要能提供便捷的交通、方便的生活及良好的就業環境，像是我家巷口就有捷運站、公車站及便利商店，然後上班地點最好還能符合錢多、事少、離家近的條件！然而在看完「好城市」後，馬上就發現這樣的想法有多膚淺，幾乎羞愧到想挖洞躲起來，根本無地自容了。

¹ 維基百科。民國 108 年 4 月 7 日。網址 <https://zh.wikipedia.org/wiki/%E5%9F%8E%E5%B8%82>

「好城市」的作者廖桂賢，1974 年出生，算算今年也才 45 歲，已經旅居過費城、西雅圖、柏林、新加坡、香港等城市，從美國東岸到西岸，再到西歐及北歐，甚至造訪西非迦納等東、西方城市，最後回到台灣定居，作者對各國「城市」的所見所聞及感受，非一般人可比擬，藉由此書不僅記錄著城市空間的改造，更具有文化價值與環境結構的反思，其對「好城市」的期許在一般人眼中的確是一種遙不可及、太過理想化等不切實際的想法，但作者不賣弄專業，不用艱澀難懂的科學術語來闡述其理想，而是採易讀好懂的用字遣詞，讓讀者可以行雲流水般閱讀，且不時出現一針見血的經典詞句，更是發人深省。

作者以五個章節帶領讀者欣賞她心目中的「好城市」究竟是什麼模樣，接著我將自書中挑出特別有感的文句，瞭解「好城市」的理想與現實的拉鋸，很多時候理想往往在不得不對現實低頭的飲恨下放棄，很多時候對台灣整體環境的營造也有著恨鐵不成鋼的遺憾。

二、 台灣人即使住在有著洋名的社區，腳下踩著的仍然是台灣的土地

台灣確實許多的建案都掛著洋名字，建築風格也極力的仿歐，著作提到的建案名如台北雪梨、維也納花園、巴黎春天、羅馬假期等可能有些過時且單調了，市場上的建商總有著語不驚人死不休般的誠意，

給足消費者滿滿的歐風，「臨路大方謙退 20 米，形成貴族飯店式的禮賓開闊廣場，同時帶有濃郁歐式街廓風情，漫步輕盈，一下在維也納國家歌劇院欣賞螺旋列柱，一下在法國巴黎羅浮宮的拱廊，布拉格的石雕，抬頭更可看見英國牛津建築的穹頂，歐式建築美學，成就桃園巴洛克藝術鉅作。」這是偶然在 591 房屋網上看到的桃園某建案特色的介紹，屋主一回到家就能一下在維也納、一會兒在巴黎，轉著彎又到了布拉格，接著又瞬間移動到牛津，彷彿每天都在歐洲旅行，這簡直比捷運到站就到家還吸引人了！你說這樣的建築風格民眾買單嗎？網站上寫銷售 7 成，我想在近幾年房地產不景氣的氛圍下，這成績應該還不錯吧！

是的，台灣人總認為外國的月亮比較圓，在旅遊上也表露無遺，近年來國人出國旅遊的人數節節上升，然國民國內旅遊的人次卻無明顯成長，甚至還衰退了些，除了國內旅遊品質(或者說是 CP 值)有待提升外，出國旅遊的喜悅大勝國內旅遊，我想更是無庸置疑的。因此，為了滿足無法出國旅遊的國人，在很多商人甚至是政府機關刻意的營造下，各地有著歐洲味、日本風等異國感的景點雨後春筍般冒出，像是北門水晶教堂，其設計源自關島海之教會，2014 年開幕時在網紅、部落客等推波助瀾下，為北門創造每月 10 至 30 萬的旅客造訪，但旅客往往拍拍照片上傳社群網站後就離開，未能久留深度體驗，因為這

只是一個異國風的裝置藝術，旅客透過優美的構圖取景，真可讓人發出宛如置身關島的驚嘆，可是，然後呢？這教堂與北門並沒有連接點，無法代表北門的特色，久而久之，曾經的熱潮終究歸於平淡，旅客人次當然也回到從前了。

其他像是作者提到的清境農場，週邊歐風的旅館、民宿不斷在山坡上長出來，因為「歐風」，所以民眾買單，然後商人繼續蓋，比新鮮、比氣派、比誰才是最歐風，管它合不合法，上傳照片的按讚數最重要，我個人也喜歡清境農場，但我喜歡的是它的清新空氣、柔軟的大草原、一望無際的壯闊山巒等等；還有溪頭的妖怪村，門口的鳥居彷彿向遊客招手「歡迎來到日本」，再加上幾排日式建築，賣著台灣食物的美食街，當然也有應景的關東煮、拉麵和日式燒烤，裝也要裝得像一點呀！

在在都是披著「洋」皮的建築或景點，台灣在地的特色似乎遍尋不著，但如果問說台灣的特色是什麼？怎樣才是有台灣特色的建築或景點呢？這大概也很難一言以蔽之。其實就像作者所說的「只要尊重在地的自然限制與人文歷史，將城市環境改造得適合人居住，城市獨特的味道自然就會出來」，簡而言之，就是順其自然、順勢而為，不需要過多的矯情造作吧。

三、如果開車族的停車權益可以獲得充分的法律保障，那麼貧窮族

群擁有平價住宅的權益為何被都市規劃法規所忽略？

台灣現行停車空間設置依據有規定於都市計畫法系者、有規定於建築法系者，前者如「台北市土地使用分區管制規則」第 86 條之一規定「建築物新建、改建、變更用途或增建部分應依都市計畫規定設置停車空間」，後者如「建築技術規則建築設計施工編」第 59 條規定「建築物新建、改建、變更用途或增建部分，依都市計畫法令或都市計畫書之規定，設置停車空間。其未規定者，依下表規定(略)。」，可見「停車位」受政府重視、受保障的程度非同小可。確實，在都會區寸土寸金的情況下，停車位簡直一位難求，大樓的停車位一個動輒兩、三百萬元一點也不稀奇，在大台北地區生活了近二十年，平常上班都是以機車和大眾運輸代步居多，到了假日根本不想進台北市，別說汽車了，連機車的停車位都不知道要搬幾台車才能挪出那一丁點的安身之處，甚至常聽同為異鄉遊子的友人抱怨，不僅每月被沈重的租金壓得喘不過氣來，還得為愛車在住家附近租個停車位，否則每天回家光找停車位不知道要在住家附近繞幾圈，下班的好心情也被磨光了，但重點是停車位想租還不見得租得到呢！為了租公有停車位，每三個月就要帶著帳篷、睡袋徹夜排隊，而且還要抽籤，這樣開車真的有比較方便嗎？

可根據行政院環境保護署網站的統計資料，98 年全國的汽車有 6,769,845 輛、107 年則來到了 7,970,145 輛，短短十年間成長了近 18%，可見民眾愛開車的程度在近十年內有增無減，即使各地方政府努力推廣大眾運輸，捷運蓋了一條又一條，台鐵車站也捷運化，但其實為了民眾開車的需求，快速道路也是建了一條又條，甚至為了紓解北部的車流量，中山高在五股至楊梅之間還另闢建了高架路段，足足多了兩至三個車道，提供更快速、便捷的行車環境，難道這不也是間接鼓勵民眾使用汽車來通勤嗎？

再來回到停車位的部分，作者書中寫道，一輛車的生命裡，有 95% 的時間都是停著不用的，那麼這些時間中車該停在哪裡呢？在美國這樣一個仰賴私家汽車的環境中，汽車族在自家住宅需要一個停車位，開車上班時需要另一個，去購物或其他地方時也需要停車位，因此，在這樣的用車模式之下，專家估計平均一輛車至少需要四個停車位，才能充分滿足停車的需求。依此邏輯來解決停車問題的話，在汽車數量不斷攀升的情況下，城市裡愈來愈多的綠地終將被平面或立體停車場取代，建築物也要提供愈來愈多的停車位以取得合法的執照，於是愈來愈多的樓層必須做為停車場，「停車場」最終變成整個城市的代名詞。想想這是多麼可悲的畫面！

開車族的權益被如此重視，然貧窮族群想要有個安身立命、遮風避雨的殼，卻有如登天般的難。近幾年，候選人為吸引社會底層的選票，無不提出興建社會住宅的政見，可那選舉時信誓旦旦的口號，真正實現的又有多少？又或者說，認真實現的又有多少？據新聞報導板橋浮州合宜住宅，住戶還沒入住，就已經傳出浴廁漏水導致屋內出現壁癌、發霉的現象，在空氣中就能聞到一股潮溼異味，這樣的問題已持續一段時間，明顯是施工品質的問題，人居住在發霉的環境中，對健康也會造成影響，這種狀況在 4,000 餘戶的大社區內，並非個案，甚至還有消防等公安的問題有待改善，然而建商處理的態度讓住戶當初中籤的喜悅，轉變為憤怒與無奈。這麼說來，有些人用盡一生的積蓄，只為擺脫無殼蝸牛的命運，卻還不一定能如願，然後政府為了解決停車造成的交通問題，卻要為每一台車準備四個停車位，而這些停車格居然高達 70% 的時間是空著的，簡直匪夷所思！

停車場不僅有空間使用效率的問題，也帶來了都市環境問題，當原本的自然綠地被一大片沒有遮蔭的柏油停車場取代，其不透水的表面製造了都市熱島效應，提高了都市溫度，下雨時，停車場產生大量的雨水逕流(因為表面不透水)，未經過處理直接排入河中，影響河川的健康，造成河川的汙染；再來無論是立體或平面的停車場，都容易變成治安的死角等等造成社會的問題。

於是，為了解決汽車造成的交通問題，減少開車和停車才是治本之道。發展大眾運輸系統、推動行人與自行車的友善環境，當這些基礎建設完備了，才能進一步改變民眾「行」的習慣，減少對汽車的仰賴，才能還地於民，將那些被停車場佔據、使用率不高的土地可以改建成公園，為都市淨化空氣，也能改建平價住宅，讓貧窮族群除了溫飽之餘，也能有個溫暖的家。

四、自己之所以先進、乾淨，是用他人的落後、骯髒換來的

這句話說的是，富裕先進國家的人民，愈來愈要求高品質的物質生活與享受，對汽車、家電、3C 產品的推陳出新，有著抑不住的欲望，因而不斷汰舊換新，將一批又一批的舊物(或者說是廢物也不為過)輸出至西非及其他貧窮落後的國家，美其名為資源再利用，其實是眼不見為淨地享受著自以為高尚的無垃圾污染的高品質生活，事實上卻是讓窮困國家的生活品質愈來愈低落。說穿了就是個把自己的快樂建築在別人的痛苦之上的血淋淋例子。

也許有人會說，這是一個願打、一個願挨，在商言商的一種普遍的市場行為，西非商人進口那些先進國家淘汰的過時商品，正好可以讓他們不富裕的國人以比較便宜的價格買到屬於先進國家的便利呀！這可是一樁資源回收再利用的美事呢！可事實真是如此嗎？以汽車為例，當富裕國家的人民享受著新車配備上的升級所帶來的舒適與安

全，可曾想過舊車去哪了？絕大多數被送到了西非的迦納。使用二手車不是不行，更不是丟臉的事，畢竟有需要也至少還負擔得起，但許多被送到迦納的汽車，不知道已經轉過幾手，很多破舊的程度讓人懷疑是不是會直接在路上解體，又或者不停冒著黑煙，連輪胎也都磨損到用不了多久就要爆胎等等，很多在路邊拋錨的汽車，甚至已經老舊到沒有適當的零件更換或修理，然後就一直停在路邊，變成永遠留在路邊的大型垃圾。這樣算是資源回收再利用嗎？充其量不過是把一個巨大的垃圾從富裕國家搬到貧窮國家堆放罷了。難道貧窮國家的人民，因為買不起，就活該使用富裕國家淘汰下來的劣等品，而不論其是否安全嗎？使用二手車不是丟臉的事，輸出二手車當然也不可恥，可輸出國政府應該要瞭解這樣的貿易行為背後隱藏的環保問題，摸著良心，負起道德責任，確保輸出的商品不會對輸入國造成環境及人民的傷害，才不失身為富裕先進大國的風範。

然而如果富裕國家不那麼自私，不純粹以眼不見為淨的方式送走舊車，而是讓這巨大垃圾繼續留在富裕國家裡，透過其先進的技術及完善的法規，也許能讓廢車變成廢鐵，經過廢鋼鐵破碎生產線加工後再售給煉鋼企業，不僅有效的提高了廢鋼鐵價格，也減少了煉鋼廠回爐前的清理雜質環節，很多鋼管、角鐵就是回收廢鋼出售給煉鋼廠後

換回的成品鋼材，這些鋼材可以再出售給有需要的企業或個人²。這才是資源回收再利用的真諦。

五、 結語

一個理想的「好城市」在短期而言，的確是遙不可及，但只要一點一滴去堅持、去改變、去累積，長期而言，一定能往「好城市」再貼近一點；然而究竟「好城市」應該是怎樣的樣貌呢？我想每個人心中的答案都不一樣，但基本上離不開「住在城市裡的人民住得舒服，也就是所謂的宜居」這樣的概念，必須是順應自然、隨著環境條件而有不同的發展，絕不是直接把國外的經驗、作法複製或移植，必須因地制宜、因人而異；必須要有能達到永續或生態的城市規劃設計策略，而不是只有喊喊綠建築的口號；而我認為最重要的是人民的自覺，一種對環境、對地球、對後代的責任感。

與其希望政府透過法律的制定來規範理想建築應該有的設計，期盼政府大量興建大眾運輸來達到汽車減量，進而將停車場的用地還於人民，這些理念雖不至於遙不可及，但總是操之在他人手裡，只要政黨一輪替，地方首長一換人，往往蕭規不曹隨，原本好的政策無法連貫，甚至胎死腹中都時有所聞，所以與其怨天尤人、羨慕外國的城市，不如從自身開始改變，從降低購買慾、減少消費做起，不要盲目跟隨

² 取自網路資料

<http://gdsfgfhfjcvdsfg.pixnet.net/blog/post/340195447-%E5%BB%A2%E9%90%B5%E5%9B%9E%E6%94%B6%E7%9A%84%E5%84%AA%E5%8B%A2%E8%88%87%E7%99%BC%E5%B1%95>。

流行，盤點身邊的東西，購買時以哪些是必需品、哪些是貪圖一時的炫耀與享受，哪些東西的製造方式是環保的、不會對地球造成環境負擔的、而哪些物品一生產就註定會成為垃圾等的理念來進行購物的決策，進而影響製造商研發更環保、更減輕地球負擔的製程來生產商品，消費者的購買方式愈聰明，廠商的生產方式愈有良心，每個人都為地球盡一點心力，相信「好城市」將陸續在每個人身邊誕生。