

# 你的城市快樂嗎——《是設計，讓城市更快樂》閱讀心得

## 一、前言：城市與人

人類因集體生活而產生聚落，隨著規模的擴大而成為城市，這種群居活動的過程即稱為「都市化」。城市是人類各類活動的集結點，舉凡經濟、政治、文化、日常生活等，於是城市左右著城市裡的人，牽動著人們的身心變化，也勾勒出每一個在這個城市中的臉。

如果說城市賦予人空間生活，那麼城市也會一併賦予人一個狀態，那是一個城市的屬性所形成的，讓生活在這個空間的人被城市洗禮，甚至融合。所以在城市的發展史中，出現軍事城市、田園城市、文化城市、智慧城市等各種形形色色的城市形態。

隨著人類社會經濟發展與科技技術的提升，人在處於衣食無缺且生活富足的世代，開始思考城市該有的型態到底是什麼，是擁有各種資訊科技或創新意念的「智慧城市」，還是盡可能減少能源使用的「生態城市」，亦或是科比意構想中的理想城市——增加城市密度便能解決城市擁擠問題的「明日之城」？本書作者查爾斯認為，城市的存在是為了眾人的利益與幸福，「快樂都市主義」啟發近代的都市設計理念，我們可以在低碳、科技、密集發展與幸福兼容並蓄之下，形塑出能讓城市快樂的「快樂城市」。

## 二、專書綜覽：我們可以讓城市快樂起來

### (一)離散城市——浮沙城市中的離散記憶

白先勇筆下的城市《台北人》，交代歷史變遷與生命流動的軌跡，城市於人的疏離、放逐、陌生化，讓城市和人的情感離散，在離散與流動的脈絡中，交錯出生命的浮掠及沉重。

本書作者對於離散城市的負面評價，或許非如白先勇文筆中隱含的細細哀愁，而是直白地用大喇喇的數據及調查分析，以現實面來控訴離散造成的迫害，舉著離散城市必須改造的大旗對全世界吶喊。

#### 1、離散了「什麼」

根據調查顯示，人類跟鄰里與社區的關聯正在流失。

人是構成鄰里單位的基本元素，而鄰里與社區是構成城市的基本盤，所以回歸到最初，人與人的信任便是城市發展與興盛的基石。城市的議題需要所有人攜手共同解決，甚至人要為了公眾利益而有所犧牲，因此一個城市的文明與成就，是所有人共同建構而成。但離散城市影響了人與人交會的方式與頻率，離散的生活會讓我們走不到每天都要去的地方，進而壓縮掉人生中的每一個邂逅，離散生活漸漸全面性、系統性地改變我們的人際關係。

離散系統以社交殺手之姿，網羅漫長的通勤路程、郊區化的城鎮建構、簡陋無趣的公共空間、城市綠景的消滯、汽車主義的興盛，以

及公路系統的發達等手段，扼殺著一個城市的活力與成長的動力，使之進入「社交貧血」的狀態，並造就一個個消耗大量能源的城鎮。當離散城市的概念撲天蓋地的往世界每一個角落發展，人們才突然發現人生似乎流失在公路與公路之間，對於城市的記憶也像一盤散沙般，無法銘印在腦中。

## 2、離散的「惡果」

作者將一個個調查結果與資料呈現在書中，用科學化的數據告訴人們，離散城市如何離散著生活中的一切，又如何間接導致許多的惡性循環。

(1) **社交能力衰敗**：人們把除了工作與休息之外的大半時間以上花在車上，舉凡通勤、購物、外食，甚至也得開大老遠的車到公園綠地或運動中心，而這都是因為離散城市的規劃把人們的生活所需置於步行難以抵達的地方——以條條道路通羅馬、「非車不可」為思考設計的汽車主義。而這些導致人與鄰居錯身、與陌生人無緣的窘境，能與之照面的僅剩汽車後照鏡中的自己。

(2) **幸福感流失**：波哥大的市長曾說：「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。」因此他心心念念的就是讓波哥大的每個人都能共享這個城市的利益，而

不是將資源分配得像是圖利或分贓。

離散城市卻不斷地鼓舞一條條的公路興建，鼓吹著要讓「車」通行無阻，因此路上的一切阻礙包括行人與開放空間，都該閃邊去。於是人開始覺得步行一點都不酷，搭公車更是俗到不行，唯有開車才是階級的展示與新潮的通勤方式，人的幸福感開始流失，因為擁有車的是少數人，政府的資源卻與最需要的人擦肩而過。

(3)疾病：依據澳洲研究表示，每天如果開車一小時或以上，會比開車少於 15 分鐘的人更容易有體重上升和中間肥胖問題，嚴重的更可能增加患糖尿病及心臟代謝等疾病的危機。而在離散的模式下生活，人不僅僅是無事不開車，更是因為長途通勤耗盡了閒暇時間，就算硬擠出空閒想去公園散步，這個念頭一定馬上被打消，因為公園更是在山的另一頭。

(4)空氣汙染：空氣汙染的惡名早已廣布每個城市，其助長原兇之一即是私家車的使用，而私家車是離散城市最好的天生一對。沒有私家車就沒有離散城市，私家車之於離散系統，就像是鋼筋之於房子，它是靠著一條條為了私家車而蓋的公路才得以發展，而空氣汙染隨著不斷擴張的公路系統，持續地破壞人類的家園。再加上水泥叢林不斷增生，都市綠景與綠帶不被看重，一個缺乏「綠」的城市就像是在慢性自殺，而對於一座缺乏「綠」且私家車滿街跑的城市，「改變」便是

當務之急。

(5)浪費：道路做為城市這個有機體的血管，若交到公開市場的手上，最後的結果一定是馬路成為私家車的天下，而這樣的血管恐怕會讓城市不啻缺氧，而且營養不良，癥結點即是車子的占空間。試想：當搭乘公車者全部下車換成開車，整個街區被車輛塞滿的光景，車子不但體型龐大，造成空間使用效率低，更會使公車滯塞難行，並耗費公共載具的搭乘時間，使整條馬路的效能失靈、失控。

## (二)快樂城市—信任、幸福、平等

丹麥建築師揚·蓋爾（Jan Gehl）所言：「你愈是提供道路空間，愈多的車子就會出現；如果你提供更多的自行車道，自行車就會出現；如果你騰出空間來給行人，多出來的自然就會是人，而三人為眾，公眾生活於焉成形。」這句話於我而言，就像把原物料或元素放入運輸帶中，經過加工合成，製造出的就是城市。城市就是個會給予回應的有機體，人們投入的標的若是以快樂為因子，那得到的回應就是快樂城市的誕生。

作者對於要如何翻轉近世代的現代都市理念、把離散系統「送廠維修」，有很多經過科學與心理學實證的法子，而這些妙點子都詳盡地寫進書中。

### 1、拒絕汽車之城

「異方差」給予的啟示是：「城市裡的一切都會有點複雜、有點混亂，城市裡的任何問題都不會只有一種答案，解決之道一定是各種答案的集錦。」因此城市應該要擁抱複雜與多元，而且不只是運輸系統上的複雜多元，也要是生活體驗上的複雜多元。

汽車之城讓城市變成私家車的天下，使馬路成為行人畏懼、自行車閃躲、公車互相搶奪的地方，整個城市被私家車占滿，而且它們無疑問地會越來越多。就如人類總是提倡的族群包容，城市做為人生活的基礎點，更是應該平等接納所有階級、年齡、需求，若吝於把資源投入大眾運輸，而純粹把它當作給弱勢的施捨，那麼大眾運輸的品質不僅無法提高，也會因痛苦指數升高而讓搭乘者望而卻步。

## 2、改變城市規則

「分區管制規定」、「房貸補貼」、「公路新建工程」、「現代主義規劃理念」，這些看似平淡無奇的政策，卻是造成離散系統擴張的幫兇——披著公平的包裝，暗裡卻將弱勢族群排除在共享城市的名單裡。城市需要的是將資源投入在政策的缺口上，把本來不平等的起始點努力靠近平衡，而非用嚴格的法條約束城市的型態，甚至是建築的設計，造成排他性嚴重的管制方式。

在快樂都市中的政策，應該是結合「混合式分區管制」、「大眾運輸建設」、「都市更新」、「新都市主義理念」等概念，塑造出一個自由

平等且歡迎蒞臨的城市。

### 3、改造公共空間

墨西哥市環境局長曾說：「活在敵意與不安全感中的城市，想要有所改變，市民就必須先收復公共空間。」對一般人而言，公共空間的重要性或許可有可無，但是只要有一點點「質」的改變，就讓人很有「感」。作者在書中很幽默地分享一段議員激動的言談：「公共的意思就是，所有人都不准用。」確實公共空間常常被私人占用，亦或是疏於管理，真正能讓市民好好使用的公共空間總是會比實際規劃的少。但不能否認的：公共空間是都市規劃中很重要的一環，細看每個都市計劃中，公共設施的比例一定會有最低比例的限制，也會因為計畫人口或其他因素增加，因此將公共空間歸還給全體市民享用，將其改造成充滿綠意、人群集聚、城市意象匯集地，才是它最初存在的原意。

### 4、強化社會資本

幸福有很多種定義，如羅曼·羅蘭所說：「所謂內心的快樂，是一個人過著健全的、正常的、和諧的生活所感到的快樂。」社會資本影響著人是否有健全平衡的生活，也關乎著社會中信任感的高低，聯合國《世界幸福報告》更說：「人們越是信任彼此，就會越感到幸福。」本書作者認為「人」就是快樂城市的關鍵，而膨脹的城市像是在服務汽車，最重要的是把城市還原成「人的規格」，讓每個社區找回生活

的平衡感，也讓人能建立起健康的人脈網絡。

### 三、讀後感：眼底城事

本書從離散城市講到快樂城市，將兩個迥然不同的設計，以各種手法來改造，希冀能將城市變得更好。透過本書作者辛勤的造訪各個城市，用心的觀察、徹底地融入來蒐集各式各樣的設計案例，並佐以各項心理學、統計學數據研究資料，讓城市的構思不只是空想，更是有實際面因子而更加可信。

將一個城市「送廠維修」聽起來工程浩大，但是就像珍·雅各所說：「城市要有能力給每個人一點東西，所以打造城市要所有人一起參與。」如果能像書中的各種案例，社區裡總是會有人站出來想要有那麼一點改變，那城市改造不但不難，更可以很好玩、有趣。然而反觀台灣，以本書來探討，我認為有下列幾點值得規劃者好好思考。

#### (一)邁向汽車之城

台灣的基本規劃方針最初都是以學習西方國家開始，因此吸收許多現代主義規劃的手段，最明顯的就是以汽車為導向的思考。建設是以公路為優先，大眾運輸的規劃則是近幾年才興起，但卻因為規劃時程太晚，導致台灣民眾早已習慣以私家車及機車代步，大眾運輸搭乘率一直無法提高，而在這個形況下，造成車子越來越多，馬路越來越擁擠，尖峰時段城市烏煙瘴氣且寸步難行。



既然錯失了先天的規劃良機，後天的努力則是刻不容緩的重要地步——如何採用各種政策來管制私家車的入侵是很重要的課題，像是提高大眾運輸的存在價值與搭乘體驗、重視各種類型的移動需求、以人為本的街道設計、入城費的實施及街區車速限制等，「以價制量」與「需求管理」的雙管齊下，讓城市真正做到均衡的平等，使街道真正能夠人人共享。

## （二）缺少公共空間

作為六都的市民，也作為都市規劃的學習者，我常常在走路上下班、搭車往返街區時觀察我所在的城市，而我發現市民就如書中所述，喜愛往「綠意」及「人流」匯集。但公共空間因屬公共財，因此不可能有私人願意提供，而政府在規劃時的重要工作，就是依計畫人口提供對應的公共設施數量。

台灣政府因經費短缺，許多公共設施用地雖然劃定，卻無法徵收，使得各地方的公共設施保留地雖多，徒有其名卻無真正功能的發揮，而淪落為形式上的規劃。為了因應公共設施取得及地主權益問題，發展出容積移轉、獎勵投資、市地重劃及區段徵收等土地開發方式，但有些方式冗長繁瑣，都市化使精華地段公共設施需求攀升，郊區化使都市外圍要挹注新的公共設施支撐，在內憂外患的情況下，每個城市規劃系統都搞得人仰馬翻。

若街道是一個城市的血管，那公共空間就是城市的五臟六腑，它身兼重任且形式多樣，提供人們休憩、聚集、學習、玩耍、接近自然及運動等功能。相較於各類分區的發展，我認為公共設施的基礎若能穩固，一個城市便能往好的方向前進，因此在急於建造一個又一個的城鎮之際，應踏穩公共設施建設這塊基石，才能在都市成長的過程中不被絆倒。

### (三) 土地使用分區管制

最早的分區管制亦起源於西方國家，而本書以傳統美國為例，描寫當時住商分離、建築形式規範、最小基地規模限制及容積管制等規定，這些規定表面上看不出什麼端倪，卻是擁有「排他性」的惡名，將階級、種族、膚色分開以確保身處高端環境。而台灣在土地管理的應用上雖學習自美國的規劃精神，依照使用類別進行都市規劃與建築管制，但實際的土地使用則屬混合使用，因此我國的分區管制手段常被批評僵硬而無彈性，甚至會造成實施嚴格分區管制的地區房價大漲。

我認為分區管制最大的優點是能使各分區不互相干擾，使每種分區都能將功能好好展現，像住宅區能逃離商業區的紛擾、農業區能單純實施農用政策、工業區只容許工業使用等。但以從另一個面向思考，嚴格的分區管制不僅會造成離散系統的擴大及排他性效應的產生，也使得作者最強調的社會資本瓦解：人們前往商業區、農業區與工業區，

只為了上班，回到住宅區只為了休息，無形中只是將每一種分區當成一個跳島，而不曾在那些地方留下任何印記，城市的所有角落都突然失去了意義，每一次停留都把它當作短暫的停靠。

如果能好好應用重疊式分區管制、浮動式分區管制、績效管制等彈性政策，我想城市不僅能享受混合分區的好處，亦能兼顧各分區的功能，將每一塊土地的效用最大化，又不至於偏離都市規畫的初衷。

#### (四)都市的擴張與更新

為了因應都市人口急遽增加，郊區開發與舊城更新成了各國必須採取的手段，郊區開發造成都市的擴張與離散，舊城更新則需面對市民抵抗、容積超量、公設不足等問題。我國在面對都市化問題時，在不同城鎮運用不同的方式來解決，但解決成效卻又是一大問題。

以都市更新來說，全台目前有在真正注重並實行的區域只有雙北，其他地區或許有做到整建維護，卻幾乎不會實施重建的手段。但老屋拉皮或整建房屋等都僅能做到改善市容及生活環境，對於容納都市人口無法有實質上的幫助，而在強力執行都市更新的地區也因重重困難而導致工程浩大、冗長費時。另就都市擴張來說，各城鎮此起彼落的建案，也顯現出台灣正面臨離散問題。

都市擴張的惡果已在先前段落提及，在台灣更明顯浮現的則是住宅供給過剩、計畫人口遠超過實際人口及郊區礙難興盛等問題，而都

市更新雖起頭較為困難，所需考量的環節眾多，但卻是能造就城市密集發展、公設經費集中、土地有效利用、促成市民交流的實質辦法，因此如何在更新與擴張之間取得平衡，是造就快樂台灣關鍵因素。

#### 四、結語

我很喜歡作者在書末的一段話：「當擴張地區的死忠居民老了，買汽車的錢用光了，梅爾希望她擘畫中的嶄新村落可以向他們伸出溫暖的雙手。」梅爾是一位勇於為自己的城鎮提出構想的市民，且她的構想並非紙上談兵，動員鄰居、挑戰政府、執行夢想家園都是她實質的行動，而她最大的想法是讓人人平等且滿足所有人的需求。

每個人的快樂就是城市的快樂，城市規劃者或許沒辦法做到市民百分之百的滿意，但至少該戮力讓城市共享的利益均等，而這也是規化倫理的核心。快樂城市主義雖還在慢慢發展，其對城鎮的功效卻是有目共睹，而我國的城市規劃也許還沒辦法短期臻於完善的境界，但若穩實地照顧好每一處角落、每一位居民，理想家園的目標也能攜手共造共享。

#### 五、參考資料

1. 陳伯楨。台灣人類學刊《離散社群及商業離散社群的定義與討論》。檢自：

<https://www.ioe.sinica.edu.tw/WebTools/FilesDownload.ashx?S>

iteid=530367210274542025&Menuid=530402741106444121&TB=PeriodicalsContent&CN=PCID&fd=Periodicals\_PDF&CNV=PDF&Pname=text\_TJA12-1-1.pdf&MSID=2。

2. 洪姍慧。《從台北人到紐約客—白先勇筆下的離散與城市》。檢自：  
[www.cuhk.edu.hk/rih/forum2008/file/A22.pdf](http://www.cuhk.edu.hk/rih/forum2008/file/A22.pdf)。

3. 國立政治大學(2011)。《102 年度我國合理土地使用分區管制與使用管理制度之研究》。檢自：

<https://ws.ndc.gov.tw/001/administrator/10/refile/6801/27546/%E6%88%91%E5%9C%8B%E5%90%88%E7%90%86%E5%9C%9F%E5%9C%B0%E4%BD%BF%E7%94%A8%E5%88%86%E5%8D%80%E7%AE%A1%E5%88%B6%E8%88%87%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%AE%A1%E7%90%86%E5%88%B6%E5%BA%A6%E4%B9%8B%E7%A0%94%E7%A9%B6.pdf>。