

翻轉城市設計與傳統思維的拔河：

《是設計，讓城市更快樂》讀後感

一、前言-發現讓城市更快樂的設計

城市必須先尊重人，才能期待公民禮尚往來¹。理想的宜居城市該是什麼模樣？是由人、交通、環境及氣候調配出的完美比例？！這些年自己去過幾個國家旅行，其中印象深刻的就屬日本的城市，其城鄉風貌雖大不相同，但走過的每一處總能讓人倍感舒適快樂，原因無他，就是將「以人為本」的概念融入城市設計之中。

生活中充斥著不同面向使人不快樂的壓力，但總以為那純粹只是自己個人不開心的問題，卻從沒想過城市設計的不良窠也會潛移默化地影響人們的快樂與否。

「好的城市設計讓你心情上天堂，不好的城市設計讓你心情住牢房」²對比今日台灣城市，一語中的問題核心，看著今年的專書寫作指定書單，《是設計，讓城市更快樂》便立刻吸引我的注意。

本書作者在書中試著針對當代城市設計的種種問題提出可因應的論述。以控制車流為例，傳統思維-要蓋更多的道路和停車場，這樣的方法反而是促使愈多的車子出現，新闢寬敞道路使開車的速度反而變得更快，造成環境更大的傷害；創新思維-以價制量課徵塞車稅，把稅收用來投注在提昇步行環境與公共運輸的品質上，把更多的空間還給行人，讓人與人之間產生更多交流的機會。

然而書中主張的各種新思維，非為當今人們普遍所能認知接受的。於是乎，翻轉城市設計，將會是一場與傳統思維的拔河。

¹ 參專書第10頁。

² 參專書封面。

二、專書綜覽：

作者查爾斯·蒙哥馬利（Charles Montgomery）是位著名的都市規劃師，運用心理學、行為經濟學及建築和都市規劃的專業，長期專研於社會實驗，試圖幫助城市居民改變彼此以及他們與城市之間的關係，《是設計，讓城市更快樂》即為作者透過影響人快樂/不快樂元素融合的一個個小故事，分析現代都市規劃的利弊，進而描繪出我們該如何追求宜居。不管是離散城市或是奉汽車文化為圭臬的城市，都不利於自我實現與社會信任。本書共分 13 個章節，茲就其整體架構及內涵分點論述如下：

（一） 幸福的選擇

本書在許多章裡都談論到快樂城市設計與幸福連結具高度相關性。幸福的定義或許因人而異，但好的公共空間就是幸福的本體。然而城市空間設計卻獨厚汽車文化，讓人不好過，讓城市不快樂。隨著大量人口湧進城市，雖大幅提升人們的所得水準，但金錢上的富足卻未帶來心靈上的快樂，經濟景氣的波動與衰退讓城市生活的幸福更顯脆弱。

專書第 1 章快樂的市長-哥倫比亞首都波哥大（Bogotá）市長安立圭·佩尼亞婁薩（Enrique Peñalosa）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。」³

還街於人的念想孕生於波哥大每年舉辦一次市區無

³ 參專書第 16 至 17 頁。

車日活動，將之視為一種「共同學習體驗」⁴，意在扭轉人們對道路的單一印象，來宣示對行人路權的尊崇。

（二）城市的好朋友-人與汽車

最不利設計快樂城市的元兇，本書各章直指現代城市生活所不可或缺的「汽車」，其產生的外部成本顯見於本書各章實證故事裡。

正如丹麥建築師揚·蓋爾（Jan Gehl）所言：「你愈是提供道路空間，愈多的車子就會出現。」⁵於是，對於車輛駕駛人而言，因塞車造成通勤時間拉長，除助長了疲累與怒氣，也減少了他們工作與通勤之餘可參加公共事務或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。而城市獨厚汽車的道路空間分配，也造成人行道的壅塞，使行人彼此之間易產生摩擦衝突。

（三）最適距離的社交

專書第5章誤會大了，點出人與人間最適且愉悅的社交距離。主觀心理狀態的人口密度，如學生宿舍、社會住宅等，人際距離起因於社交互動的頻率與時機無法掌握，而讓人寧可選擇獨居也不願與人互動，這是一種不快樂與心理健康惡化的生活型態。因此建築物的設計應融入「不會失控的環境」與「人間處處有溫情」的概念。

人類活動是城市中最迷人的景點，環境會提供我們微妙的線索，讓我們隨時知道要對不同的社交地景做出何種回應。書中以迪士尼樂園的美國小鎮為例，在這充滿歡樂

⁴ 參專書第286頁。

⁵ 參專書第220頁。

的地方，即會讓人很自然的展現出社交友善。因此透過設計，我們可以讓人隨時做好準備要以信任跟同理心去面對陌生人，我們會看到每個人都想要去照顧別人，關心別人。

(四) 走味的自由-離散城市

城市形塑一向取決於各種有關幸福的信念，人們為了快速逃離都市裡的噪音、空污、風險與擁擠的感覺，趨向選擇從核心市區遷到郊區的離散城市而居。專書第4章回首來時路，論述離散的「距離」讓生活需耗費大量時間在通勤的社會成本，也讓原本一心嚮往的自由，儼然走味。

離散城市從根本重組我們的社交與家庭生活，每日忙於開車通勤而無力去經營能趨使人有幸福感且最重要的事情-人際關係。其實離散城市只是建構幸福假象的一場災難罷了。

(五) 親生命性的需求-永續城市

專書第1、6及12等章，強調永續城市的設計不僅能讓人更快樂，還能與地球共榮共存。提升生活品質跟減少環境足跡是兩個互補而非互斥的目標，這兩個目標只需要同一個行動方案⁶。活在自然綠色空間的人會與鄰里打交道，也會覺得鄰居比較可靠、親切，並帶來快樂與健康。

溫哥華在降低汽車依賴度方面，以高密度住宅區和零售商店搭配高容量大眾運輸，晉升為全球宜居城市，擁有北美主要城市中最低的「人均碳足跡」，而這要歸功於大家住得比較近，所以交通與居家暖氣的耗能都可以降低，其「溫哥華主義-垂直發展」之所以成功，有部份的關鍵

⁶ 參專書第362頁。

是居民的「親生命性」⁷需求得到滿足。

三、專書評述：啟迪快樂城市創意思維

一本真正的好書不僅能夠很好地傳道、授業、解惑，還能改變你的觀念，讓你發現原本認知的世界，原來不再一樣了。

（一） 全球化的城市設計觀點，反思台灣

專書主要以批評北美城市的「離散」發展型態，雖與台灣城市當前面臨的問題不同，但全書大力批評的「汽車文化」對台灣城市傷害亦深。如果你關心今日台灣，一定得讀這本熱情洋溢、道出許多事實、值得台灣城市借鏡的著作。

（二） 問題犀利直搗核心

在這凡事講求效率的今天，汽車無疑的為都市人們有效率地解決距離與時間的課題，但其所需付出的空污、塞車、離散城市及社交貧血等社會成本卻是城市不可承受的痛。鞭辟入裡的解析讓感興趣的讀者得以掌握問題關鍵。

（三） 文筆具積極的啟發性

作者透過大量的訪談與社會實驗結果，以討論幸福的成因，提供一個用心對焦以洞悉城市人們的設計力羅盤，指引身為城市設計師如何挑戰想法，打動城市居住者內心最柔軟的幸福感！每個人都是城市設計師！論述清晰文筆流暢，讀之能增廣見聞，能啟發人快樂城市創意思維，可謂同類書籍集大成之作。

（四） 故事性寫作方式欠缺系統性，不易閱讀

⁷ 參專書第 170 頁。

不可諱言，本書雖以一個個生動的實證故事佐證城市設計要點，但因缺乏系統性的分類，屬跳躍式的呈現，較不利一般非都市規劃專業領域者的閱讀。

四、心得感悟：快樂城市設計的有感

本專書結合大量社會實驗結果，輔以作者與學者們理論分析與實證研究，強調設計快樂城市應作為的模式與方向。閱畢後，一直思考書中所點出的種種北美城市設計問題與解決方式，該如何能適用在台灣，讓台灣成為一個宜居且快樂的城市？該如何運用於職責所在回應民意、解決問題的公部門？

(一) 有感一：去汽車文化

汽車文化是城市邁向幸福的一大絆腳石，若能移除它，雖是一劑最有力的快樂強心針，但任何的改革都免不了會招致民眾的反彈聲浪。政府推行改革時應著重宣傳「生活品質的提升」，描繪出一個看起來更誘人、讓民眾更有感的未來願景藍圖，才足以和「現況」競爭、說服民眾接受改變。

想去汽車文化，實行「無車日」活動，或許不失為一種共同學習經驗。讓民眾體認到無車所帶來的不僅僅只是心靈快樂，還是為永續城市盡一份心力。

汽車帶給人們的便利性是不容小覷，因此在主張去汽車文化前，一定要有解決效率與距離問題的配套措施因應，才會讓政策推行的更順利成功。公部門應該要鼓勵民眾結合步行、騎自行車或搭乘公共運輸等多元化的通勤方式：

1. 人行道的規劃設置：步行本身就是使心情愉快又有

助身體健康的活動，應該多蓋人行道，且用路阻等硬體設施捍衛人行道，不讓人行道淪為免費停車位，以提供更優質安全的人行道環境，如此民眾就會選擇多多步行。

2. 建立安全無虞的自行車道：綠色載具-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 300 公尺內。公共自行車概念，目前廣設於台灣各人口稠密的大城市，雖然帶來便利與健康性，但許多自行車道路段的設計，卻總會看到自行車與人、汽車爭道險象環生的景象。這種不友善缺乏安全的騎乘環境，亟需重視與改善，其串連具安全舒適的自行車道路網絡實屬刻不容緩。
3. 便利的乘車票卡：台灣目前的乘車票卡如悠遊卡、一卡通等，有助人們移動轉乘時的便利性，倘加以發行價格具足夠吸引力的公共運輸月票，如台鐵月票、高鐵月票等，允許一個月內無限次數使用所有公共運輸，更能提升人們選擇公共運輸移動的使用率。
4. 幸福的候車時間與班距彈性：設置公車 APP 讓候車資訊更透明，其漫長等待的痛苦感就會縮短一點；所有路線的公車，都應控制班距不超過每 15 分鐘一班。
5. 興建捷運、BRT 與輕軌：還沒有捷運卻動念要蓋的城市，應優先考慮設置 BRT 與輕軌，因它們的興建成本皆遠低於捷運，每單位時間運量卻都很大；而

輕軌尤其能鼓勵步行，因為軌道交通具有快速、準時、舒適等優點，讓民眾甘願走上一段較遠的路去搭乘。台灣設計成功的案例，如：桃園機場捷運線通車後，便利地串連並縮短國門之都-桃園與雙北的生活圈交通距離網絡；又如：在沒有捷運卻動念要蓋的台中市，設置 BRT 以疏解臺灣大道上惱人的車流問題，雖未明顯減少車流，但因縮短人們移動的時間，這種便捷快樂的移動模式，也進而增加市民減少開車改搭乘公共運輸的意願。

(一) 有感二：城市設計

城市設計，應是以「人」為本，公部門為回應民意解決問題的體制決策下，總不經意地設計過分專為汽車的道路與停車空間，不僅讓人不好過，也讓大自然環境給反噬，造成氣候重大變遷。

鼓勵「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，成為推動城市改變的第一步。

公園綠地越多之處，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坪效等城市設計途徑，皆有助人們通往幸福。

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。

設計滿足城市親生命性與住得起的需求，讓人們願意遷入聚居城市，除縮短了交通距離，也增加了科技共享，

產生了規模經濟，減少了個人支出以及對資源的需求，有助於生態破壞及碳排放的減少，為環境提供了緩和甚至反轉全球氣候變遷衝擊的機會，進而建構「永續城市」。

五、結語：政府、民間共創雙贏

美國教育家海倫·凱勒（Helen Keller）曾說：「一本書像一艘船，帶領我們從狹隘的地方，駛向無限廣闊的生活海洋。」

猶記初閱專書時，因新接觸太多關於建築、都計、景觀等空間專業理論的觀念，例如：離散城市、垂直城市、異方差、反社交空間等，對於陌生的理論與名詞，心生恐懼；但隨著書中生動的一個個故事，漸漸融入書中想要闡釋的各種快樂城市應有的樣貌，反有倒吃甘蔗般的甜美收穫，瞭解城市設計也可以有的各種面向，深切感悟寫作本身是一個學思的歷程。

專書的魔力，開始引領我注意自己生活周遭的各種城市設計。筆者曾經在日本旅行時，巧遇銀座鬧區每個星期天或國定假日中午至傍晚由警察負責執行「步行者天國」的無車日活動，從「銀座通り口交差点」到「銀座八丁目交差点」約長 1100 公尺的大道，迅速變身成你的伸展台、你的咖啡館、你的時尚主題公園，讓人不由自主地心情上天堂。原來當時體驗的正是專書中波哥大快樂市長佩尼亞婁薩所倡導的「無車日」活動。

「人」永遠是城市設計的主角，馬路既是掌握在政府手裡的公有空間，理當可以輕易改變運用方式，但都市革新往往會遭逢阻力，誠如作者書中所提：「革新之舉都一定會讓習於都市現狀的人覺得受到威脅，進而產生出固執且不理性的各種反對。」致使公部門決策總墨守成規而缺乏可取的新作為，不管是人民或政府應共同學習並反思。

讀書 3 部曲，閱讀使人學問淵博閱觀，討論使人反應敏捷，書寫

使人思考精確。這本專書實值每位公務員與民眾閱讀，因為打造城市，需要所有人一起參與認同，才能開展永續且快樂城市的新格局。

參考文獻

陳信宏（譯）（2011）。落腳城市（原作者：道格·桑德斯）。臺北市：麥田。

洪世民（譯）（2013）。獨居時代（原作者：艾瑞克·克林南柏格）。臺北市：漫遊者文化。

洪郁婷（2013）。【不開車，在路上】有好有壞的「溫哥華主義」。取自 <http://e-info.org.tw/node/92389>。

邱秉瑜（2016）。該怎麼做才能讓城市人更快樂：汽車文化是幸福的絆腳石。取自 <https://www.thenewslens.com/article/56396>。

嚴長壽（2017）。在世界地圖上找到自己。臺北市：天下文化。

黃育徵（2017）。循環經濟。臺北市：天下雜誌。