

107 年 公務人員專書閱讀心得

閱讀書目：是設計，讓城市更快樂

重現城市的公共價值

—《是設計，讓城市更快樂：找回以「人」為本的大街小巷，創造人與人的互動連結》讀後感

一、前言

前波哥大市長安立奎·佩尼亞婁薩曾言：「一座進步的城市不是窮人也有車的地方，而是富人也搭乘大眾運輸的地方。」(Peñalosa, 2013) 波哥大過去曾因交通紊亂、汙染嚴重、內戰不斷等問題叢生，遏止整個城市的發展性。佩尼亞婁薩認為要解決波哥大的都市問題，並非仰賴資本主義掛帥的都會經濟，惟有增進人民的生活品質，才能長久地為其心靈帶來富足，才能夠讓整座城市找回快樂。

佩尼亞婁薩著眼於公共空間營造對人的心理帶來的效益，於是他摒棄公路擴建計畫，重新投入自行車道及「跨越千禧」快捷公車系統之建置，並推行「無車日」實驗，這些舉動無疑是對近代都市計畫理論的反動，然而，他的政策讓行人、自行車騎士感受到實質的路權平等，重新還街於民，更是實踐民主的開端，「快樂城市」的理念不但在波哥大落地生根，甚至成為近年來風靡全球的顯學。

波哥大都市革新的成功案例，挑戰的是過去數十年間我們對於一座美好城市的想像，令人不經反思富庶的經濟、發達的汽車文化並沒

有讓我們覺得比較幸福？然而，城市設計影響力真的大到能夠決定我們幸福與否嗎？作者查爾斯·蒙哥馬利（Charles Montgomery）嘗試透過《是設計，讓城市更快樂：找回以「人」為本的大街小巷，創造人與人的互動連結》一書予以解答。

二、專書重點揭示

（一） 歷史層面：城市的起源及其演進

雖然每個人對於幸福各自有其主觀的想像，然而，蒙哥馬利(2016)提到人會將自己對於幸福的想像，轉譯為某種樣態，進一步反映在居住行為、都市設計和規劃之中。從歷史的觀點來看城市的起源，雅典的城邦便是城市的原型，雅典人認為城邦與個人的福祉密切相關，城邦政治是一種公共責任、公民權利的體現，而這樣的理念反映在建築空間上，阿哥拉（Αγορά）這樣位於城邦中心的開放性廣場，成為可供公民針砭世事的公眾平台，可見城市起初具有濃厚的公共性質。

然而，不同時代對於幸福的詮釋亦有所更迭，羅馬時期的「戰神廣場」逐漸染上菁英主義的色彩，使用封閉式的設計及雄偉的建築來彰顯自身榮耀，此時公共設施和景觀的設置，如興建大型公共浴池、購物空間、競技場等，逐漸淪為統治者安撫一般大眾的工具，古希臘的城邦精神開始流失。時間來到中世紀，身處戰亂不斷的時代氛圍，歐洲城市透過「防禦工事」與「教堂」兩種代表性的建物，一方面防

止外來者的侵擾，另一方面透過宗教的神聖性，帶人超脫現世的苦痛，藉以維持最低限度的安全與生存之需求。

啟蒙運動帶來政治領域的變革，在法國，人民對舊制度進行撻伐，認為「幸福是人權」的啟蒙理念，此理念亦反映在建築及城市設計運動，如「城市美化運動」認為美感本身具有社會改革及道德啟蒙的效用；在蘇聯，建築設計遵循「社會主義風格的現實主義」，透過公共的美感以說服群眾享樂主義的一視同仁。而二戰時期的歐洲，則興起一陣建築界的現代主義風氣，包括以棋盤狀的超級街區取代舊街區、興建六十層的高層建築等，逐漸趨近於今日我們所認知的都市型態。

啟蒙時代的幸福理念與公益精神，延伸自美國成為獨立及自由觀念，尤其是二十世紀初汽車工具的發明，徹底改變了現代城市的都市規劃，汽車產業主張只要擁有私家車，便是掌握移動的自由，能夠逃離市區，到市郊重新建立生活，進而引發「都市擴張」的效應，成為現今城市奉為圭臬的共同樣態。

(二) 問題層面：離散城市與汽車文化

接續前述都市擴張的議題，可就結果與原因兩個面向分別討論，蒙哥馬利首先從結果談起，「離散城市」(dispersed city) 又名都市的「擴張地區」(sprawl)，也就是人們從都市核心區遷往外圍，都市範圍向外蔓延，從小型的郊區不斷擴張成一獨特的體系。居住於離散地

區遠離了都會生活圈，帶來的是更漫長的通勤時間，以及社交匱乏的生活。經濟學家史提芬諾·巴托里尼（Stefano Bartolini）等人透過迴歸分析發現美國人主觀的幸福感不升反降的原因，來自所得增加、參考所得增加及社會資本的減少，尤其社會資本從 1975 年至 2004 年不斷呈現下滑趨勢（Bartolini, Bilancini, &Pugno, 2013; Bartolini, Bilancini, &Pugno, 2008）。

離散的生活型態徹底改變了我們的社交地景，影響我們與周遭人際關係之建立，減低與在地的連結性，減少對公眾事務的涉入，形成社交貧血的景況。現代科技及經濟創造出一種獨有的社交匱乏，我們以一種非常私人的形式與外界產生連結，網路取代了公共場所成為彼此間互動的場域，「社群」代表的意義變成虛擬社群中的朋友，而非住在附近的鄰居或熟識的人。這樣的社交匱乏進而導致社會信任的程度降低，而「互信」本為促進城市發展的重要資本，缺乏互信的社會系統將無法正常運作。

另一方面，蒙哥馬利談起離散城市形成的原因，其中，二十世紀汽車文化的蓬勃發展為一大主因，汽車不僅是新型的代步工具，其同時象徵著移動與遷徙的自由，接踵而來的都市規劃圍繞著「汽車城市」進行規劃，從高速公路、交流道系統的興建，到分區管制的規範等，本質上是鼓勵人們擁有汽車，就能夠逃離紊亂城市中心，另闢新天地，

如此的離散系統不斷被複製與增生，侷限了我們對於都市的想像，蒙哥馬利（2016）為此現象下了一個最佳註解：「當所有的建設都是為了要拉長移動距離，當所有投資都是在圖利私家車與駕駛人，城市其實偷走了我們的自由」。

（三）心理層面：找回人與人之間的連結

對於人類決策行為之探討，經濟學家認為人會為了達到效用最大化，理性分析後再執行決策，然而，心理學家越探究決策和幸福之間的關聯，越發現人在進行決策時，容易受到周遭的環境提示所影響，反而容易做出主觀、不理性的決策。蒙哥馬利（2014）感興趣的是既然已知社交和互信之間的關係，那回歸城市設計的角度，如何構築一個能夠聚集人群，但又能使彼此感到快樂的空間？

蒙哥馬利透過「綠意」和「社交」兩個概念分別進行詮釋。首先，部分研究證實社區周遭的綠意，會影響居民的社交生活，浸潤於綠色空間的居民容易和鄰居產生互動、互相信任，也較能感受到歸屬感，故在城市環境中融入綠意，添增生物密度，滿足人類「親生命性」之需求，便能抵銷建築密度帶來的生活壓力。其次，人口稠密不等於擁擠，前者是客觀的物理狀態，後者則是主觀的心理狀態，擁擠的主觀問題能夠透過建築設計加以改善。有趣的是，我們雖然需要社交空間，但同時又需要緩衝區來緩和自己與他人的接觸，某種程度上個人內在

的幸福感受，取決於一段社交關係中擁有自我調控的能力。

再者，書中提及許多城市改革的成功案例，其中不乏是回歸以人為本的思維，義大利西恩納的田野廣場利用人與人之間的群聚效應，將人重新匯聚在一起；哥本哈根「還街於人」，將斯楚格街重新劃為行人專用道，發現人流同樣也會往人群密集處匯聚。以人為本的思維同樣反映在移動方式上，蒙哥馬利談到我們應該要擁抱「新式移動」，也就是尋求多元的移動方式可以並存的途徑，許多城市透過無車日的舉辦，打破我們對於街道屬於汽車的既定印象，同時亦證實了「街道的存在與目的不會只有一種想像，人會為了移動而變通」(蒙哥馬利，2016)。

此外，公共自行車、快捷巴士系統及大眾運輸等規劃與興建，不但實踐了路權平等，也將資源重新分配。為了成就快樂城市的理念，人群間相互交融及四通八達的交通為二要件，除了自由市場機制，政府也必須扮演居中調節的角色，透過社會住宅、房屋稅等政策工具，善盡公部門的責任，以實踐居住正義，追求實質的平等，而居住於城市的每個人，都擁有透過實際的居住行為而生的權利，我們可以透過行動來改善自己與城市的關係。

三、專書心得啟示

(一) 批判汽車社會帶來的離散

針對如何讓城市更快樂一命題，本書匯集諸多學理依據及實際案例解析，讓讀者得以理解設計城市的方式如何影響人與人之間的關係，從中思考如何創造一個更健康、更宜居的城市。其中，作者蒙哥馬利在書中對現有的交通方式有諸多批評，他認為汽車文化的蓬勃發展，是造成都市擴張、使人民生活變得離散的元凶。

的確，雖然汽車產業帶來了交通方式的革命，人類看似獲得了高度的移動自由，然而，面對工作場所與住家之間的距離越來越遠，以及越來越冗長的通勤時間，消磨通勤族主觀的幸福感受，生活反而受到汽車工具的牽制。同時，個人認為汽車文化帶來的另一層隱憂在於私領域的擴張，大眾運輸本身具備公共性質，在這樣的開放空間中，任何人都有權利能夠自由進出、流動，故人與人之間的交流能夠自然地發生，反觀汽車車內形成的封閉空間，成為私領域的延伸，使得開車變為極為私人的活動，即便許多人因為通勤而被迫一起塞在車陣中，但這些獨立的個人之間並無法產生心理上的連結，是故汽車文化所造就的離散城市不僅止於實體距離，於人心之間的距離亦若是。

（二） 回歸以人為本的城市設計

除了對汽車文化社會進行批判，本書亦彰顯了人性的考量之於城市設計的重要性，諸多研究嘗試使用量化的思維來歸納人類的決策行為，但一座城市是否能為人帶來快樂，終究取決於居民的主觀感受，

因此，若能立基於對於人性的理解與掌握，方能從現有的都市規劃中發掘問題的癥結點。

本書彙整了數個對於人性的有趣觀察，首先，人在與他人建立關係的同時，也希望自己能夠掌握自由進出的權利；其次，人即便是在需要獨處的時刻，也會朝向有人的地方聚集；再者，人會因為其他人的活動狀態而駐足圍觀。個人認為像是廣場的設置，便是將上述的因素納入考量的典型範例，人可以在廣場的開放環境中自由進出、駐足、群聚，也能自然地觀察他人的動態、與他人進行交流，如此的空間營造讓人類活動有發生的可能性。

如何從以汽機車為尊的汽車社會，回歸以人為本的都市環境，正如同美國都市學者 Fred Kent 所言：「進行城市規劃時，若是著眼於車輛與交通，就會獲得車輛與交通；若是為了人與空間進行規劃，則能獲得人與空間」（Kent, 2005）；丹麥建築師 Jan Gehl 亦曾言：「提供越多的道路空間，就會有越多的車子出現；提供越多自行車道，自行車就會出現；如果騰出空間給行人，多出來的自然就會是人」（Gehl,&Gemzøe, 2004），因此，「還街於人」便是最直接的解決途徑，將無車日訂為經常性的活動，限制車輛的進出，將原有的街道規劃成自行車道或行人徒步區，便能讓人流重新匯聚，給予街道更為多元的想像。

(三) 重現城市的公共價值

城市的創建源自眾人追求共同的福祉及利益，順著歷史發展的時
間軸，都市設計的理念跟隨時代脈動不斷地在改變其型態，統治權力
及當代學說共同交織，才逐漸形成我們今日所認知的城市樣貌。然
而，當我們不再對公共事務感到關心，當我們漠視與周遭人際的互動
交流，日益離散的人際關係，將使我們身處的城市逐漸失去其公共價
值。

個人認為必須回歸城市存在的本質，重新思考如何重現城市的公
共價值，強化社會中的公共參與，個人認為可以分別探討政府及人民
所扮演的角色。身為都市規劃的決策者及執行者，政府必須從較為全
面、宏觀的角度來審視公共決策，改變舊有的體制需要循序漸進，在
書中我們可以發現，這些在都市規劃上實踐人本精神的城市，首先致
力於改善路權的平等，一方面建立健全的大眾運輸系統，如波哥大的
「跨越千禧」快捷公車及其專用道，透過共乘制度相對降低自駕的車
流；另一方面舉行期間限定的無車日活動，還街於民，改變對於街道
即車道的刻板印象，必須雙管齊下方能改變城市的地景。由此可見，
政府應致力於研擬符合人性的公共政策，同時也必須善用公權力，在
社會體系產生不公甚至失衡時，適當介入予以調節。

除了探討政府在公共決策中扮演的角色，公共參與精神之展現，

在於社會中的每個個人願意為了集體的議題而奉獻己力。蒙哥馬利（2014）認為我們未來面對的是越來越艱困的都市生活，舉凡貧富不均、氣候變遷、環境污染等議題，沒有人能夠置身事外，此時更迫切仰賴人們彼此的互信，攜手去解決人類共同的課題。個人認為本書所談的城市設計僅是眾多方法的其中之一，然而，不可忽略的是其目的在於重新建立人與人之間的連結與互動，進而提升個人參與公共事務的意願。因此，我們不能一味地仰賴外在環境帶來的刺激，我們應該回頭自我檢視、找出自己感興趣的公共議題，增加對事件的主動性、積極性，進而強化個人內在的驅力，如此才能讓公共參與得以永續。

四、結語

本書立基於城市設計與快樂之間的關聯性，探討城市設計的方式如何影響人與人之間的互動關係，訴說城市發展的脈絡，讓讀者得以理解我們所認知的城市，並非自然形成，而是透過人為的設計所致。

對於以車為尊為主體的都市規劃，要跳脫過去的慣習絕非易事，然而，汽車文化所帶來的離散社會，已嚴重影響人與人之間的關係建立，關係修復刻不容緩。本書所談的設計策略僅為眾多解決途徑之其一，除了從宏觀的視角切入，重新檢討既有的公共政策與體制，同時也必須重申個人的社會參與的重要性，外在環境的形塑結合內在心靈力量的驅動，方能打造出一座更宜居、更令人感到快樂的城市。

參考文獻

查爾斯·蒙哥馬利 (2016)。是設計，讓城市更快樂：找回以「人」

為本的大街小巷，創造人與人的互動連結。臺北市：時報出版。

Bartolini, S., Bilancini, E., &Pugno, M. (2013). Did the decline in social connections depress Americans' happiness? *Social indicators research, 110*(3), 1033-1059.

Bartolini, S., Bilancini, E., &Pugno, M. (2008). *American declines of social capital and happiness: Is there any linkage*. University of Siena, mimeo.

Gehl, J., &Gemzøe, L. (2004). *Public spaces-public life, Copenhagen*. Copenhagen: The Danish Architectural Press.

Kent, F. (2005, May 31). Streets are people places[Web blog article]. Retrieved from <https://www.pps.org/article/transportationasplace>

Peñalosa, E. (2013, September 20). Why buses represent democracy in action[Video file]. Retrieved from https://www.ted.com/talks/enrique_penalosa_why_buses_represent_democracy_in_action/transcript

Montgomery, C. (2014, December24). The happy city experiment[Video file]. Retrieved from <https://www.youtube.com/watch?v=7WiQUzOnA5wWW>