

第貳章 文獻探討

都市運輸系統的發展提供市民便利的交通，卻往往造成城市的活動與景觀失衡，在自然及擁有悠久歷史文化的城鎮中，運輸相關系統應具備更多的功能性，以活絡居民與交通設施間的互動¹。不同地區發展出具地方特色的設施，以展現該城市的風華及動力。在本節文獻探討中，將以台中地區的歷史發展為起點，尋找具有台中文化特色的相關事物，以作為爾後台中市區公車候車處的規劃參考方向。

2-1 台中市區環境發展

2-1-1 地理環境

台灣地區二十三個縣市之中，台中市是全台灣第三大都市，也是政治、經濟、交通、文化的中心。台中市的形狀東西寬南北窄，位居台灣西部平原的中間地帶，同時也是苗栗以南、雲林以北，六百萬人口的經濟重心，南來北往綿密的交通網，為最重要的交通樞紐，並有「台灣之心」(Heart of Taiwan)之稱²。台中市舊稱「大墩」，位於台中盆地中央，東至旱溪，西鄰大雅、龍井鄉，南毗烏日、大里鄉，北接潭子鄉與台中縣環接；東、西方大坑山，大度山橫互，地勢較高，西、南方平坦，全市面積 163.4256 平方公里，東西長 14.2 公里，南北闊 11.3 公里。境內有筏子溪、旱溪、烏溪、綠川、柳川、梅川、土庫等溪穿流，除了點綴市容之外並可調節氣候³。臺中市共分為八大區域(中區、西區、東區、南區、北區、南屯區、西屯區、北屯區)(圖 2-1)下列將針對八大區域的地理環境和每區具代表性的事物作一說明：

¹ 李佳蓉、林耿暉(2002)，淡水捷運站轉車亭之設計規劃，國土論壇，p.2。

² 台中市政府網頁(2005)，<http://www.tccg.gov.tw>。

³ 余如季(1979)，美哉台中，台中市政府，p.20。

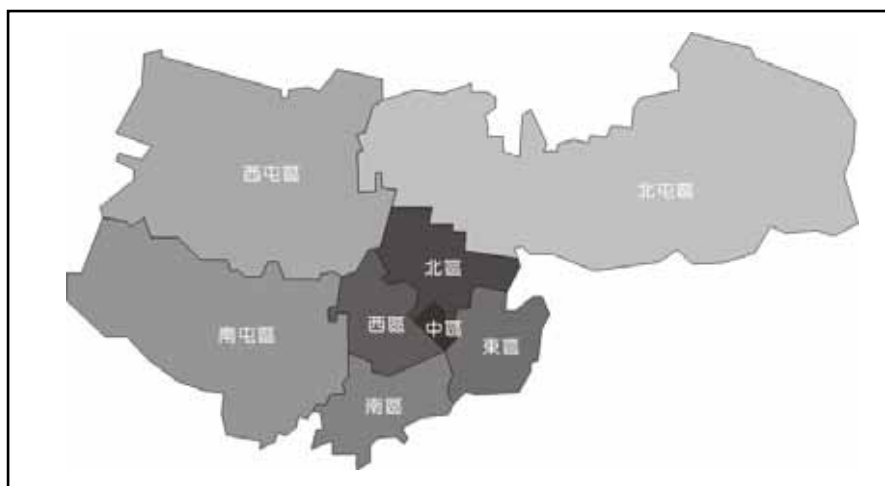


圖 2-1、台中市八大區域圖（資料整理：本研究）

（一）中區

1. 地理環境一

中區位於本市中心，行政區域東起縱貫鐵路、雙十路一段，西至中華路，南以民權路，北以公園路及福音街為界。

2. 代表性事物一

中區由於發展較早，因此有許多歷史建築佇立於此，最具代表性的建築物莫過於早期交通樞紐的中心「台中火車站」。台中火車站落成於 1917 年 11 月 6 日，係日據時期引進西方後期文藝復興時期建築式樣（圖 2-2），紅色磚塊配上乳白色的裝飾線條，古色古香具有巴洛克維多利亞風格型式的建築風格（指曾流行於英國維多利亞時期 1837~1901 的紅磚建築）。爾後車站本體更於 1994 年被內政部指定為二級古蹟。中區另一著名的特色事物為自由路上的太陽餅（圖 2-3），此傳統美食原稱「麥芽餅」，後來改稱現今的「太陽餅」，是外來遊客必選購的伴手禮，也成為台中地區特別的美食文化。



圖 2-2 現今台中火車站



圖 2-3 自由路太陽餅店

(二) 西區

1. 地理環境一

西區位於台中市街區的西側，西自東興路、大墩路、精誠路路以東，東至民權路，北自太原路、博館路以南，南至建國南止。

2. 代表性事物一

西區由於環境清幽，並有綠川、柳川等河流貫穿其中，加上政府單位與學校的分佈，因此有文教區之美稱。此區具有代表性的事物，除了有綠化環境的綠川、柳川（圖 2-4）之外，精明一街和國立台灣美術館更是展現台中多元化的風貌；其中精明一街的商圈，是台中歐式風味商店街的發源地（圖 2-5），行人徒步區和露天咖啡座是該區的特色，帶給台中民眾不同的消費文化。另外國立台灣美術館，現為亞洲地區最大的美術館（圖 2-6），前身為台灣省立美術館，於 1988 年開館營運至今，美術館現為東、西向長條形之建築體，造型簡潔方正，給予藝術無限發展的空間。



圖 2-4 台中柳川



圖 2-5 精明一街



圖 2-6 國立台灣美術館

（三）東區

1. 地理環境一

東區位於台中市街區的東部，西自雙十路、建國路、台中路一線以東，東至大里溪，北自合作新村、力行路以南，南接台中縣大里市。

2. 代表性事物一

20 號倉庫是東區新興的特色事物，此「鐵道藝術網絡計畫」選擇台中後火車站為創辦地點，它位於台中火車站後站內的連棟貨運倉庫（圖 2-7），建於日治時期 1930 年，為了將鐵道文化注入新的生命，於是將舊倉庫改建為藝術表演展覽的場地（圖 2-8），於 2000 年正式對外開放，不定期地舉辦各式展覽，提供台中地區的藝術家們一個發揮的環境空間。



圖 2-7 舊時 20 號倉庫（圖片來源：
台中鐵路局）



圖 2-8 現今 20 號倉庫

（四）南區

1. 地理環境一

南區位於台中市南端，南以旱溪與台中縣大里市鄰界，東至台中路與東區為界，西以土庫溪與南屯區、烏日鄉為界，北與西區以麻園頭溪區隔。

2. 代表性事物一

南區是教育設施相當完善的區域，擁有多所國、高中學校和三所大專院校（中興、中國醫藥大學、樹德）其中國立中興大學是中部最早成立的一所國立大學（圖 2-9），因以農立校，對於台灣的農業貢獻良多；校區建築融合了傳統與現代之美，校園環境規劃優美，具有濃厚的學術氣息。



圖 2-9 國立中興大學



圖 2-10 中國醫藥大學

(五) 北區

1. 地理環境一

北區位置於台中市街區的北側，其範圍東邊至旱溪與台中縣的太平市為鄰；西邊達土庫溪；南邊大致沿著西屯路、五權路、民權路、中華路、福音街，台中公園北緣、綠川、力行路；北邊以健行路與北屯區相鄰。

2. 代表性事物一

北區為台中市的文教育樂區，休閒與藝文氣息濃厚，具代表性的事物包括：台中公園、台中圖書館、一中商圈、國立自然科學博物館（圖 2-11）等皆分布於此區域，其中台中公園自 1903 年日據時代以來，即成為台中市中心的象徵地標物，園區內的湖心亭更是市訂古蹟（圖 2-12）。園區位於公園路與自由路之間，而建於日月湖上的湖心亭，為雙併式頂涼亭，紅頂白身的建築特色，是台中人及外來遊客的最佳休閒去處。



圖 2-11 國立自然科學博物館



圖 2-12 台中公園湖心亭

（六）南屯區

1. 地理環境一

南屯區位於台中市西南端，東至上庫溪與南、西區為界，西至大肚台地與台中縣大肚鄉為鄰，南接台中縣烏日鄉，西接西屯區。

2. 代表性事物一

南屯區自然資源豐富，區域內的台中豐樂公園是全國首座的公立雕塑公園，於 1994 年興建，園區面積遼闊，位於公園中央的高橋建築，已成為豐樂公園的代表景觀（圖 2-13、圖 2-14）；園區內隨處可見台中市雕塑大展和資深雕塑家的優秀作品，不僅提供遊客一處休閒的地方，同時具有教化民眾培養美與藝術的場所。



圖 2-13 台中豐樂雕塑公園



圖 2-14 台中豐樂雕塑公園

（七）西屯區

1. 地理環境一

西屯區位於台中市西北部，北與台中縣大雅鄉之橫山為鄰，西至大肚台地與台中縣沙鹿鎮、龍井鄉、大肚鄉接壤，東、南二面與本市北屯區、北區、西區、南屯區為界。

2. 代表性事物一

西屯區位於台中縣市交界處，其著名的景點包括東海大學、國際藝術街、逢甲商圈等（圖 2-15），而其中的東海大學創校於 1949 年至今已邁入 50 個年頭，校區不僅充滿著濃厚的學術氣息，校園的建築更是傳統與現代的結合，其中最為

著名的就是路思義教堂（圖 2-16），此教堂為著名建築師貝聿銘先生的作品，建築本體以 4 片 3 度曲面板所構成，教堂建築形式上小下大給予人一種穩定的感覺，同時也是東海人精神的象徵；校園裡的建築保留了傳統的形式並也增加了許多現代感十足的建築（如：社科院、人文大樓等），這些建築特色吸引了許多外來的遊客。



圖 2-15 國際藝術街



圖 2-16 台中東海大學

（八）北屯區

1. 地理環境一

北屯區位於台中市東北部，西以土庫溪與西屯區相鄰，東以頭嵙山與東勢鎮、中興嶺、太平市毗連，南與北區、太平市鄰接，北與台中縣潭子、新社二鄉相鄰。

2. 代表性事物一

台中北屯區是八大區域裡幅員最遼闊的地區，由與此區域屬邊陲地區，因此融合了都市與鄉村的風格；該區域的台中民俗公園是全台第一座的民俗公園（圖 2-17、2-18），於 1990 年開放，園區建築以閩南式建築形式為其特色，提供靜態的展覽以及動態的民俗活動，藉此保存與發揚本土文化的精神。



圖 2-17 台中民俗公園



圖 2-18 台中民俗公園

2-1-2 氣候環境

台中地區由於中央山脈阻擋了東北季風，因此氣候上得天獨厚，全年不見忽冷忽熱的天氣，夏天平均溫度在 28℃，冬天平均溫度在 15.7℃，年平均溫也僅有攝氏 23℃，冬夏溫差不超過攝氏 10℃，年雨量平均 1642.1 公釐左右⁴，氣候溫和舒適，是最適宜居住的城市。

2-1-3 交通環境

台中市交通便利，道路面積 14,117 千平方公尺，現有公路 153 公里，交通在南北向聯外道路上，有中山高速公路、中部第二高速公路、西濱快速道路、中投快速道路等重要幹道，是南北交通重要樞紐，而內陸與海岸線東西向聯繫道路，則有中彰快速道路與特三號道路；在市區公車運輸方面以台中客運、仁友客運和統聯客運為主，未來的公共運輸則擬定爭取加速都會區大眾捷運系統建設、協調整合高鐵聯外運輸系統、台鐵台中線通勤鐵路化、推動公車動態資訊顯示系統、健全與整合公車路網及經營等政策⁵。

2-1-4 人文環境

享有「文化城」美名的台中市，藝文氣息濃厚，各類藝文展演活動蓬勃興盛，在台中市內，有國家級的國立台灣美術館、中興堂與中山堂二處主要表演中心和推廣藝文教育的台中市文化中心、傳遞知識的國立自然科學博物館以及國內第一個鐵道藝術「二十號倉庫」，未來更極力爭取世界級古根漢博物館的設置，自由且多元的藝文交流，使台中市呈現豐富多元化的文化樣貌。在教育方面台中市有中興、東海與逢甲等十二所大專院校，超過二百所的各級教育機構，學生人數佔全市人口近三分之一；教育科學文化的預算支出佔總支出預算的百分之四十九，足見台中市對於培育下一代在教育文化的重視。多樣化的人文環境和豐富的文化

⁴ 台中市政府都市發展局（2004），台中市九十三年都市計劃年報，台中市政府都市發展局，p.4。

⁵ 台中市政府交通局網頁（2005），<http://traffic.tccg.gov.tw>。

資源吸引了廠商進駐開發中的中部科學園區，以發展光電科技、半導體、奈米科技、生物科技、精密機械、通訊航太等產業為主的科學園區，未來還將結合台中工業區等科技創新園區，形成「大肚山台地科技走廊」，以提昇產業及國家競爭力⁶。

2-1-5 小結

上述台中歷史文獻搜尋方面，將臺中地區的地理、氣候、交通、人文環境作概略說明；影響城市意象的因素很多，目前發表的研究多半是以抽象的意象語彙來表達該區域的文化特色，鮮少以具體的方式來研究城市意象，當人們對一陌生城市所直接產生的第一印象，大多都是清楚且容易辨別的事物（例如：台北與 101 大樓）。因此本研究將台中意象歸納成三大方向：環境文化特色、建築標的物、特色商圈，並列舉 12 項具台中意象的代表性事物，作為爾後問卷調查的假設性問題（表 2-1）。城市的環境規劃應該符合當地的文化特色，為民眾創造理想且舒適的環境，因此，在規劃公車候車處前，有必要了解使用者對該城市意象的認知度。

表 2-1 台中意象列表

	12 項代表台中意象的特色事物
環境文化特色	綠川柳川、自由路太陽餅、20 號倉庫
建築標的物	台中車站、台中中山公園、東海大學（路思義教堂）、國立台灣美術館、國立自然科學博物館、豐樂雕塑公園
特色商圈	精明一街、逢甲商圈、國際藝術街

（資料整理：本研究）

⁶ 台中市政府網頁（2005），<http://www.tccg.gov.tw>。

2-2 城市環境美學

城市居民與城市環境是互依互存的關係，相對的，居民便扮演著主導者的角色；隨著物質生活的提升，人們對精神方面的需求也日益重要，城市特色美的探索不應該只是政府空談的口號，更是需要實質的實踐。本節將針對城市環境的重要性、城市美學的探討以及人與城市景觀的相關性進行說明。

2-2-1 城市環境景觀

環境（Environment），是指有生命與無生命並影響週圍情況的組織體⁷，由大眾所共有、共享的生活空間；如室內戶外的休閒活動場地、任何富有文教育樂功能的社會大眾活動場所等均屬之⁸。提到環境，人們往往會聯想到生態平衡和環境保護，卻想不到城市景觀的環境建設，也關係到人民的生活；景觀環境是城市中穩定的構成因素，它包括自然環境和人造環境，具有固定的以及形態上的特徵。譬如：自然的山脈、河流、樹木、人工的建築等公共設施，對於城市景觀的建設與維護，不只是賞心悅目而已，還需要心理和精神上的平衡與滿足。

城市是實現社會組織以及人類生活方式的理想工具和環境：以它作為工具，為人們的各種活動提供所需的物質條件與便利，具有強大的工作效率和訊息傳載力以及推動相關地區的發展進步；作為環境，城市以其特有的文化、社會和經濟背景，滿足人民多樣化生活和全面性發展的需要。

城市環境是按照人們的主觀意識去建造的，明顯體現了人的思想和意識，它對人的思想、精神的影響更為直接；隨著都市化的發展，城市人口佔社會總人口的比例越來越大，城市環境對人的影響也越來越廣，因此，研究城市環境的功能和規劃是目前城市建設中重要的課題。以下將環境規劃時所應注意的環節列舉如下：

⁷ 中國文化大學資訊中心（1998），中華百科全書。

⁸ 教育部國語推行委員會（1998），教育部國語辭典。

(一) 環境空間「3F」原則：

環境塑造的課題中有所謂的「3F」原則，即是：「FIT FOR THE SPACE, FIT FOR THE TIME, FIT FOR THE PEOPLE.」根據這三原則來審視環境中所存在的問題點，並且提出改善的方向，以下將針對此三原則作一概述：

1. FIT FOR THE SPACE — 所謂「FIT FOR THE SPACE」是讓產物、人造物，能夠搭配並適合存在於空間之中。許多景觀的塑造或建築物等都沒有經過事前的規劃，便設置於該空間中，加上建築物存在的時間長，積年累月便產生了「垃圾建築」，這些景觀垃圾或建築垃圾，普遍存在於城市中，造成環境視覺上的汙染。
2. FIT FOR THE TIME — 在中國傳統的空間觀念裡，即是東南西北上下的「六和」空間觀，在空間配合時間的情況下，才能形成一個完整的空間度，而且這種空間度必須能適合於「時代」。不同的年代、時空背景、歷史因素等都會有不同的造型出現，這些創意衍生出來的結果，也必須符合當時的時代。
3. FIT FOR THE PEOPLE — 即是特別為使用者塑造適當的居住環境，使用者對其所使用的空間，都有其基本的要求，因此無論是建築師、都市規劃者都必須清楚了解使用者的基本需求。除此之外，民眾的美感培養也是必須的，對於環境品質的要求和環境視覺上的美感分辨，似乎必須經過政府與民眾的調和，才能共同創造屬於大眾的公共環境⁹。

⁹張世儁（1994），環境設計與課題，藝術家出版社，p.10-p.17。

（二）傳統與創新的平衡點：

環境中本來就存在著各式不同的建築物，一個區域的發展應該在傳統與現代之間尋找平衡點，過於堅持「傳統」，可能會造成環境有不合時宜的情況出現，相反的，太過於強調「創新」，也可能會產生突兀的建築物；有些環境設計者，在傳統與不合時宜的元素中去尋找可用的特質，再將這些特質的放置於該空間中，這似乎不能算是正確的作法¹⁰，但是，的確是存在於我們的生活環境中。一個空間應提供給人們舒適、充滿美感的環境，當我們看到一座精彩的建築物時，期望能引導民眾去思考它所代表的涵義，如果一個作品無法達到此項目的時，它就只是一個佔據空間的建築物而已，無論是保留「傳統」還是堅持「創新」，一座具有意義的建築物才是大家所期盼的。

2-2-2 城市環境美學

城市環境美學是以城市文化環境為研究對象的新興綜合性學科，是一個邊緣的綜合藝術和系統工程。其任務，在於研究人為和自然環境之間的關係，探索城市環境的總體設計與該城市的歷史文化、政治經濟、自然環境等環節，創造一個和諧優美、舒適方便的城市環境。城市是現代文化的基石，對於城市美學的諸多問題，必須徹底的了解並掌控，對促進城市規劃與建設有很大的幫助。黑格爾曾說：「美的生命在於顯現」，美不僅以人們客觀的社會生活作為他的內容，更以生活本身的感性作為他的形式；城市的自然和社會環境都是由各種具有一定形體的東西所組成，因此，城市可以說是具有多樣性的型態美，茲舉如下：

1. 感性美 — 城市型態的多樣性反映了人類生活的多樣化，城市中的各種物質要素，對應著人們生活的各種需要。城市的型態、城市的空間結構是社會生產、生活活動的反射，也是城市生活本身的一種抽象感性形式；豐富多采的城市物質形態能使人們產生廣泛的聯想與想像，喚起人們對生活的熱愛，產生了美感。例如：當我們到熱

¹⁰張世儉（1994），環境設計與課題，藝術家出版社，p.10-p.17。

情洋溢的都市時，便會感受到當地居民充滿生機的活力（圖 2-19）；相反的，若是到了比較保守的城市，則會讓人感受到含蓄的情感。



圖 2-19 熱情洋溢的巴西城市（圖片整理：本研究）

2. 理性美 — 城市空間的外部形體和城市輪廓線以及城市各構成要素（如：建築物、樹木植物、山脈河流等）所具有的對稱、比例、均衡、秩序、節奏等統一與變化的相互關係，與民眾心理形成一種同型同構的關係，這些形式美的特徵，符合形式美的規律，使人產生心理上的滿足感，進而引起美感¹¹。

城市的環境美學與居民的社會文化有著深刻的關連性，因為城市是文化的集中表現，而文化又是由人類的活動所累積而成的，因此提到城市的環境美學就不能脫離該地的文化。當人類的物質需求達到一個標準時，便會去探索精神上的需求，其環境也是依照人類「需求」所形成的，城市環境美學的問題隨著城市的興建而產生，起初興建城市的目的是為了一安全，人類希望能有一處安全、歸屬的地方，當具備了安全性之後，進而要求城市須具備整潔的環境，此時民眾開始意識到城市不該僅是安全的場所，也是需要有所規劃的，當安全、整潔的層次都具備了，民眾逐漸開始追求充滿文化氣息以及環境美學的層次，達到民眾所追求的理想環境。

¹¹ 吳良鏞 等（1993），城市環境美學，地景企業公司，p.81。

2-2-3 人與城市景觀的相關性

城市景觀是人類精神和理想在實質環境與自然環境的具體表現，主要是憑藉人的視覺相連結，因為城市生活的各種活動最終都是通過物質表現而呈現的，而物質表現又因城市的轉變及文化環境的互動反饋下，處於不斷地發展演化中。在進行城市設計和景觀設計時，無論是區域環境、廣場改造、街區更新、建築設計等，都要先考慮城市環境的整體架構；隨著科技進步和文化觀念的崇尚，人類對城市環境的認識在不斷地深入，對於城市環境在多元化發展的同時，人與環境的「最適化」是城市環境設計最重要的課題，無論是對環境的作用、還是環境對人的作用，都反映了人與環境的相互作用關係，環境影響人的行為，人也能改變環境以促進自我的發展，而城市環境最終目的是要能滿足人在城市環境中的存在與發展需求¹²。

2-2-4 小結

城市環境美學隨著人類精神上的需求而日趨受到重視，對於城市景觀的呈現和規劃，是城市居民共同的責任，更是相關單位需要正視的問題。要建設一個具有高度精神和物質文明的城市，環境美學是重要因素之一；參差不齊的建築景觀，缺乏文化意涵的建築裝飾物，充斥在台中市的環境中，因此該如何提升環境美學的層次，是台中市目前急需解決的問題。

¹² 吳良鏞 等 (1993)，城市環境美學，地景企業公司，p.52-p.62。

2-3 城市意象與環境視覺認知性

城市的景觀是屬於感覺的範圍，而城市的印象則屬於知覺的範圍，城市的印象經過人腦的傳達後，在腦海中便留下深刻地印象（圖 2-20）；因此成功的都市規劃，除了景觀、建築型態、適合人類居住之外，集體記憶（Collective memory）的形成更是重要條件；本章節將探討城市意象與環境視覺認知的重要性。

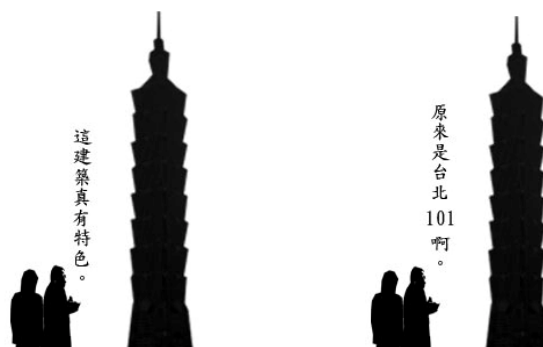


圖 2-20 感覺與知覺的不同（圖片來源：本研究）

2-3-1 城市意象

意象，也稱為表象，可分為二類，一類是記憶表象，它是感知過的事物在腦中重現的形象；另一類是想像表象，是由記憶表象或現有知覺形象改造成的新形象；人們在對城市感知的基礎上，形成了圖象性的記憶表象或想像表象，前者我們稱之為城市印象，後者稱之為城市意象。

凱文·林奇（Kevin Lynch，1987）在「城市意象（The Image of the City）」中列出構成城市意象的五個要素：通道（Path）、邊緣（Edge）、區域（District）、節點（Node）和地標（Landmark），城市的意象並不是一幅單個城市景像在腦中的回憶，而是城市以整體的知覺形式在人腦中呈現出來的完整印象。在這裡，人腦所形成的並不是城市物質個別屬性獨立的印象，而是由各種感覺結合而成的完整印象；在人們對城市印象中，由感官所感知的城市各個部份、各種物質要素，形成了複合刺激物，大腦對這些複合刺激物進行分析綜合，並與過去的知識經驗相聯繫，反映了城市各種屬性的關係，形成了城市的完整印象。由於城市意象一直是討論的話題，因此有許多學者對此提出相關論點，茲以表整理如下：(表 2-2)

表 2-2 學者對城市意象所提出的論點

提出者	城市意象論點	出處
Kevin Lynch	意象是在一個井然有序的環境裡，除可供應一個廣泛理想的結構，也可把我們的活動、信念、學識，組織起來。它是團體與團體間溝通符號的元素，也是集體記憶共同景仰的目標，它能使一個人的內心保存著一個良好的環境意象，且獲得情緒上的安全感。	宋伯欽譯 (1959)，城市意象，臺隆書店。
Norberg-Schulz	都市意象構成因子以景觀組成單元的觀點分為場所與交點（節點）、路徑與軸線（道路）、範域與地區（區域）等三項。	施植明譯 (1986)，場所精神，尚林出版。
Rapoport	以意象屬性的觀點將都市意象構成因子分為實際、知識的意象（空間意象）、價值意象（性情意象）、結構意象（意義、真實）等三項。	(1977)，Human Aspect of Urban From，Pergamon Press：p.31。
蘆原義信	以外部空間構成的觀點將都市意象構成因子分為廣場（廟埕廣場、步行廣場）、道路（主要、次要、引道）、建築物（材質、材料）、公園（主題園、鄰里公園）等四項。	王錦堂譯 (1973)，外部空間之構成，台隆書店。
鄭明松	認為意象存在的性質有四，即真實感、動態、熟悉感及信念等。	(1981)論視覺意象及真實感，p.34
何友鋒·王小璘	以景觀意象的觀點將都市意象構成因子分為意象景觀（景觀元素的組織，建立整	(1988)坡地住宅社區與景觀意

	體結構及塑造獨特元素)、知覺景觀(時間的過程及空間的移動,溝通、交換思想)、實質景觀(組合關係,實質單元及細部處理所共同建立的視覺組合)等三項。	象,建築師雜誌, p.80-86。
李新富	<ol style="list-style-type: none"> 1. 建立一套健全的都市設計政策為基礎,並訂定完善的都市設計規範,作為都市發展與規劃設計上永續經營的定位依歸,可透過各種視覺景觀的元素,具體表現出城市環境所追尋的整體品質。 2. 城市形象是特定時空座標和人們視覺、心理感受等的綜合效應,而其良窳又足以影響都市未來發展的優勝劣敗。 3. 提供市民享有愉悅美好的視覺經驗,設法讓大眾觸目所及的各種景象,能具備舒適優雅、心曠神怡與精緻完整的感覺。 	(2000)台中市區招牌現況問題分析及其改善建議之研究,商業設計學報, p.208。

(資料整理:本研究)

2-3-2 環境視覺認知性

(一) 環境知覺

環境知覺乃是一種心理過程,是人對空間所給予刺激的直接感官經驗,而人們以過去的經驗、目前的需求和對未來的期望會對這種感官經驗產生影響,這些影響再由某些事物、環境中表達出來,表達的方式也就是該個體對於此事物環境

的關係判斷以及意義的賦予 (Kaplan 1985)。也就是說，環境是訊息的發送者，而人們是訊息的接收者，並再將這些訊息轉化成具體的事物，因此，無論環境知覺中觀察者或環境的變化、表示方法的不同，對於此種心智活動過程，皆包含於 Ittelson 所提出環境知覺反應的內容，包括：1. 觀察者認知所處的環境 2. 環境認知引發觀察者產生情緒與感情方面 (affection) 的反應 3. 對於所認知環境的解釋 (interpretation) 及 4. 評估 (evaluation) 所認知的環境等。

(二) 環境視覺設計

環境視覺設計是對於人為及自然環境所有圖像要素的企劃、設計與闡釋，這些三度空間的視覺傳達包含指標、路標系統、展示設計、公共藝術及企業識別等。環境視覺設計不僅提供城市空間或大眾空間內各部份的總合，也結合視覺及語言上的意象，幫助人們清楚了解環境，而環境視覺設計對於所要傳達資訊的要素包含如下：

1. 識別：識別為傳達環境的獨特個性，創造地標 (Landmarks)，協助大眾建立對於環境及環境內個體之認知，以確定目的地。包含街道名稱、門牌號碼、主要入口標示、大眾藝術等；以及個別攤販、商店、賣場等之識別 (含招牌、櫥窗等)。如：紐約市自由女神、巴黎凱旋門、麥當勞 M 字形招牌等。
2. 方位：方位是指在一定特定的環境裡提供使用者一個參考，說明環境內個體間之地理位置及其關係，如：地圖、方位圖、街區圖、樓層圖等。
3. 指標：指標是協助大眾在一陌生環境裡發現路徑及目的地所在，如：機場、火車站、商場等，這種指示系統之設計與執行通常稱為路標 (wayfinding)。
4. 訊息：訊息是為傳播資訊，對於環境、目的物或特別的事件提供事實之知識與經驗的設施。如：街頭廣告、公告欄、施工告示板，牆面標識等。
5. 說明：說明是對於特別之主題如展覽品、陳列物等，提供聲音或視覺上之說

明。如：POP 廣告、雕塑等。

6. 管制：管制是用來告示大眾的行為準則，如：停止、禁止吸煙、禁止停車、人行道等標示。
7. 裝飾：裝飾是美化環境，營造氣氛之作用，如：燈飾、壁畫、綠景、水景等。
8. 街道傢俱及管理設施：街道家具及管理設施為環境之公共設置物，其與大眾有著密切的互動關係，包含公共座椅、候車亭、電話亭、郵筒、垃圾桶等¹³。

2-3-3 小結

經由上述的文獻探討，提出對於城市意象與環境認知的重點：

- (一) 環境的規劃應考量民眾的感受度：居民是環境的使用者，而環境則呈現居民生活的模式，因此在營造環境意象的同時，應該考量民眾對於該城市所擁有的意象，如此的環境才能更貼近民眾的需求。
- (二) 城市意象整體性的問題：在都市規劃中，意象的整體性是大家所追求的目標，由於規劃者角度的不同，對於意象也有不同的詮釋，因此空間中常會出現不完整意象的問題，要如何規劃具意義的環境意象，是環境規劃者需正視的問題。

¹³ 龍冬陽、李建國（1996），商業環境視覺設計，經濟部商業司，p.6-p.7。

2-4 街道景觀與街道傢俱

城市中最重要空間就是它的街道，街道由於具有特殊的功能和可見性，因此在建立一個具意象的都市時，便扮演著重要的角色。長久以來，街道一直是都市空間裡的另一個開放公共空間，喬納森·巴奈特曾說：「公共開放空間計畫的第二種基本元素，在於正視街道在公共開放空間系統中的重要性。」¹⁴，因此，本章節將探討街道的景觀與功能性以及街道傢俱。

2-4-1 街道景觀

設計良好的街景不但可成為製造市中心風格的重要元素，也可以發揮統一區域內的視覺效果；近年來，有許多藝術家們著手打造屬於該城市的視覺藝術空間，以台南市海安路最為矚目，十年前的海安路是一條普通的街道，後來因地下街工程的延誤，導致該區的商業活動逐漸外移，地下街無法正常營運；當地的店家原本期望隨著地下街營運所伴隨而來的都市更新，如今卻是一片頹圯景象，不過就在 2005 年海安街開始有了新的希望，由來自國內外的藝術家們開始醞釀藝術造街的想法，讓這些老房子、舊牆樓有了重生的機會。海安路的藝術造街計畫以「裝置藝術」為主題，目前分佈在民族路和友愛街的海安路上，不論是人行道或是老牆樓上，展示不同創作者的藝術風格，而每件作品也都有其背後的故事，頓時讓海安路呈現不一樣的街道景觀，這樣的藝術街道，不僅活化了該社區也提升了居民的街道美學。(圖 2-21)



圖 2-21 海安街著名作品-藍曬圖(圖片來源:本研究)

¹⁴Palladio, Andrea, Op cit, Third Book, Chapter 1, p.58。

2-4-2 街道傢俱

城市中良好的街道傢俱設計，不僅帶給民眾舒適與方便，更可以建立起一致性的形象；街道傢俱（Street Furniture）的使用源自於 1950 年的英國，隨著現代都市的發展、生活型態的不斷變遷，街道傢俱已扮演著在都市中不可或缺的角色，並且更成為塑造環境風格、城市意象的重要因素之一。街道上的許多東西都是隨著時間的演變慢慢累積下來的（Jonathan Barnett, 1993），不僅圍繞在日常生活中，與大眾也存在著密切的關係，例如街道上的路燈，剛開始的功能以照明為主，但是隨著生活型態的轉變，也漸漸變成街道上的裝飾品。街道傢俱的類型有政府機關統一設置的公共設施或街道物件，以及民間業者依據法令所設置，前者的樣式較為固定，而後者由於是民間規劃設計所以較多變化¹⁵。

街道傢俱由於在任何的都市景觀及空間設施皆佔極大的比例，故其設計之考量因素亦相當廣泛，所以在進行街道傢俱設計前，必須整合設計師、使用者及製造廠商的執行能力，並且須衡量設施維修的管理編制與預算費用，才能算是一個良好且完善的街道傢俱設計。另一方面，街道傢俱會影響人們在空間中的行為，所以必須確實掌握大眾是在何種情況下，去使用這些公共環境設施，究竟是在靜止狀態、行走途中或在車上、在多少距離之內使用，這些因素都會影響街道傢俱的配置；以下將列出設置街道傢俱時所必須考慮的因素：

- （一）自然天候：街道傢俱的設計理念與設置法則應該考慮不同的天候條件，自然天候的日曬、風吹、雨淋、霧氣、溫度、溼度等自然氣候的變化，是在設置街道傢俱時需要考量的重要因素。
- （二）尺寸形式：街道傢俱的尺寸、形式在設計時，應就機能形式（Functional Form）、結構形式（Structural Form）與美學形式（Aesthetic Form）等三方面加以考量。其中機能形式又包括物理的（Physical）、生理的（Physiological）、心理的（Psychological）機能；街

¹⁵ 李新富（2003），環境視覺規劃與設計要點之探討，商業設計學報，p.205。

道傢俱的尺寸形式不僅攸關視覺與心理的觀感，同時也影響民眾使用時的便利性。

- (三) 數量多寡：決定設置街道傢俱的數量多寡，應考量環境區域內流動的人群數量、街道傢俱的使用時間、公共安全等；或是該如何營造環境氣氛等情感方面的需求。
- (四) 使用材質：街道傢俱的材質應用一方面會影響保養方式和使用年限，另一方面則影響與週遭環境是否達到協調的狀況，丹麥設計師卡雷·克林特（Kare Klint）曾說：「正確的方法去處理正確的材料，才能以率真和美的方式去解決人類的需要。」
- (五) 結構組裝：街道傢俱的設置不像一般室內傢俱，它可能必須是固定、甚至長時間不能移動，因此需要謹慎規劃結構組裝及製作固定的方式，使其能符合經濟性與高品質的雙重要求，同時既可利於日常性的維修保養，更不會因使用者長時間使用或不當的使用方式而遭到毀損破壞。
- (六) 配置地點：街道傢俱的配置地點須和使用者在公共空間內的行進通道、活動路線相配合，以增加使用率和便利性；所以選擇理想的配置地點，應以空間行為的動線規劃為基準，並且藉由設置地點或設計方式的變化來界定、區隔出不同的使用空間。
- (七) 環境協調：街道傢俱是整體公共景觀不可或缺的一環，因此在機能、材質、結構，以及造型或色彩等視覺表徵的運用上，應盡量與整體環境景觀能夠相呼應，使公共環境能發展出一致性、調和性、藝術性的環境特徵與美感印象¹⁶。

¹⁶ 李新富（2003），環境視覺規劃與設計要點之探討，商業設計學報，p.205-p.206。

2-5 設置公車候車處的相關規則與限制

2-5-1 公車候車處的相關法規

政府機關對於公車候車處的設置方面有相關的規定，包含了「建築技術規則」、「土地使用管制規則」、「土地使用分區管制規則」與「公路用地使用管制規則」等，概述如下：

- (一) 台灣市區道路管理規則第二十六條：「公車事業在現有道路旁新設或增設車站、招呼站或候車亭時應將計劃設置地點及位置平面圖樣，送經公車事業主管機關會同警察機關及市區道路管理單位等核定後，使得設置。」
- (二) 依據交通部頒行之公路用地使用規則之相關規定第十五條：「設置有關公路交通所需路旁設施規定如下：售票亭、候車亭、招呼站牌之設置，除依照使用公路用地設施位置標準圖之辦理外，並不得設於彎道路段。」
- (三) 建築法第九十九條第一項「紀念性之建築物」及『台灣建築管理規則』第三十六條第一項第二款「候車亭、郵筒、電話亭...，在市區道路範圍內建造者，其工程計畫應先申請市區道路管理機關許可。」...應將工程圖樣說明書及建築期限申報縣市主管建築機關備查。

公車候車處的公共設施相關設置由政府單位和民間單位來執行，在民間單位方面，民間廠商向主管機關申請出資興建，並於約定期限內負責維修及取得設置廣告物之權力、候車亭樣式應依當地景觀及特性來設計...。依上述規定，公車候車亭之申請設置，應備妥設置地點、位置平面圖及施工期限，送交通主管機關會簽警察局，送建管課備查¹⁷。

¹⁷ 台中市政府（1999），台中市公車候車亭街道傢俱改造規劃設計，永恩工程公司，p.6-p.9。

2-5-2 市區人行道公共設施的配置

人行道設計（包括各項環境設施和街道傢俱）的配置，應該考慮不同人群活動之空間需求，配置地點的選擇亦應以行為、空間的考慮與動線規劃為基準，滿足不同的使用需求及限制，以避免因缺乏整體規劃而造成資源的浪費；對於人行道相關公共設施項目包括：環境基礎、交通、服務、資訊、景觀及管理維護等六大項，以下將以表格的方式歸納出來：（表 2-3）

表 2-3 市區人行道上公共設施內容

	人行道上公共設施內容
環境基礎相關設施	舖面、緣石收邊、公共管線及人、手孔、照明、無障礙設施...等。
交通相關設施	公車站牌、 <u>公車候車亭</u> 、交通標誌、機車停車格位、自行車停車架...等。
服務相關設施	電話亭、郵筒、座椅、垃圾箱...等。
資訊相關設施	指示性標示系統、資訊性標誌系統、教育性標誌系統、活動看板...等。
景觀相關設施	喬木、灌木、地被、植穴、花槽(花鉢)、景觀照明、水景、公共藝術品...等。
管理維護相關設施	停車計時器、消防栓、變電箱...。

（資料來源：內政部營建署，2003）

（一）市區人行道街道傢俱的設計準則

街道傢俱的設置應考量該地區的人口密度、環境特性（環境意象）及行人活動等因素，對於材料上應具有耐久性、易組裝等要求，同一地區之街道傢俱的設計方式應該表現出整體的環境特色，並塑造該地區的風格。公車候車處屬於街道傢俱的一部份，對於街道傢俱的尺寸參考表（表 2-4）和候車亭設計建議表（表

2-5) 以及候車亭示意圖 (圖 2-22) 政府相關單位擬定了參考標準，將以表概述如下：

表 2-4 街道傢俱尺寸參考表：

街道傢俱項目	長度(公分)	寬度(公分)	高度(公分)
座椅	120	50	45
垃圾筒	83	30	—
區位地圖	80	50	—
藝文活動看板	65	17.5	—
鄰里活動看板	206	17.5	—
交通/路燈共桿	50	50	—
公車候車亭	300~450	150~200	200~250
公車站牌	—	—	牌面底緣 離地面 200

(資料來源：台北市人行系統環境改善實施手冊，1996)

表 2-5 候車亭設計建議表：

	設計考量因素	設計建議
候車亭位置	<ul style="list-style-type: none"> 候車亭位置應避免設於路口或街角造成駕駛視線阻擋且造成路口車流阻塞。 面前道路應儘量避免設置人手孔造成上下車之障礙。 	<ul style="list-style-type: none"> 無騎樓且有退縮空間之公車停靠站，考慮設置候車亭。 候車亭距路口或街角建議應保持 15 公尺以上之間距。 候車空間若影響行人動線則應與動線間做區隔，以避免妨礙行人動線之順暢。
候車亭高度	<ul style="list-style-type: none"> 遮簷高度不可阻擋乘車者等車的視線。 遮簷高度不得阻礙乘車者撐傘之需要。 遮簷高度應考量下車者並避免碰撞。 	<ul style="list-style-type: none"> 候車亭遮簷淨高度建議為 2.0 公尺~2.5 公尺，且距離路緣至少退縮 60 公分。 候車亭內資訊系統高度，應考量行人站立時之視高。
候車亭寬度	<ul style="list-style-type: none"> 遮簷寬度不得突出於車道影響車行。 遮簷下方寬度至少需足夠一人站立等候，另一人通過。 候車亭設置路線圖或 	<ul style="list-style-type: none"> 候車亭遮簷下方寬度需考量人行道寬度而定。 候車亭遮簷下方等候區淨寬度建議為 1.5~2.0 公尺。

	其它資訊標誌前，應保留足夠的閱讀距離	
候車亭長度	<ul style="list-style-type: none"> 長度至少需讓兩部車同時上下車停靠。 考量停車位置的控制度除車輛停靠長度外應增加停車剩餘空間 	<ul style="list-style-type: none"> 候車亭長度需視人行道條件而定 候車亭長度建議為 3.0~4.5 公尺
候車亭照明	<ul style="list-style-type: none"> 照明度應能讓使用者清楚車站內的相關資訊。 照明不得對駕駛者造成眩光。 	<ul style="list-style-type: none"> 候車亭照明燈具應有防眩設計。
候車亭雨水洩水設計	<ul style="list-style-type: none"> 雨水洩水不得影響使用者通行及上下車。 建議設置雨水管集中收集至下水道系統。 避免面前道路因積水造成車過水濺。 	<ul style="list-style-type: none"> 候車亭雨水排水管徑設計應以當地一小時最大降雨量計算之。
候車亭材料選擇	<ul style="list-style-type: none"> 材料選擇應具耐損壞性特別是抗風壓、耐風化、抗酸鹼、耐雨且材料構建不易剝離分解。 	<ul style="list-style-type: none"> 候車亭四周材料設計應讓使用者清楚其所在位置，視野應保持無阻礙以確定車輛到、離狀況。

(資料來源：內政部營建署，2003)

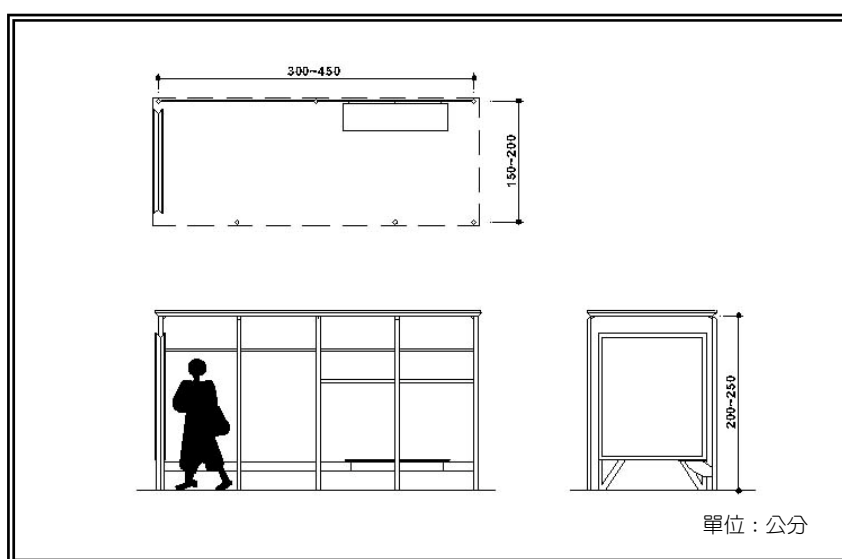


圖 2-22 公車候車亭示意圖 (資料來源：內政部營建署，2003)

2-6 研究定位

針對上述所蒐集的相關文獻資料，發現國內對於公車候車處和街道公共設施方面，鮮少以城市意象的角度來進行考量，並且缺乏對使用者意識的調查。因此本研究將針對這些缺失進行對台中城市意象、城市環境及街道公共設施的調查，把民眾對台中市的意象進行問卷調查蒐集後，並針對現有公車候車處的缺失，加以統計、探討、歸納後，依據所得研究結果，提出台中公車候車處的規畫與建議。以下將文獻探討所歸納出來的幾項研究問題點，作為爾後的研究定位，概述如下：

（一）應強調以人為本的設計需求：

民眾的生活與環境是緊密相連的，對於規劃者而言，應該先了解民眾對於該公共設施的需求性；以往的公共設施在規劃設計上，是以規劃者的角度為出發點，而忽略了其實民眾才是這些設施的使用者，沒有事先了解民眾的需求與問題點，使得這些「強迫性」的設計充斥在台中的市區街道上；一個好的設計應該以人為出發點，了解民眾的需求，才能創造理想的公共設施環境。本研究將藉由問卷訪談的方式來獲得民眾對於公車候車處的問題點、需求度，並將所得結果，運用在設計規劃上，來達到民眾對於公車候車處的期望。

（二）機能與形式的平衡點：

成功的公共設施規劃應該同時擁有「機能美」和「形式美」的二項特點，初期的公共設施規劃是以機能的角度為出發點，漸漸地才開始逐步追求形式上的美感；公車候車處的使用者是一般民眾，最在乎設施的可用性及便利性，因此相關單位在設計規劃上，要如何在具有高實用性的設計規劃之餘，又同時兼顧美感層次的要求，著實考驗著規劃者的經驗與判斷力。本研究將藉由民眾對環境的認知度及對公車候車處的看法，找到機能與形式共存的平衡點。

（三）城市意象應融入於公車候車處中：

公車候車處是民眾在乘車行為中所使用的街道傢俱，它不僅具有其功能性，也具有其裝飾性，但是規劃者卻往往忽略裝飾性的本質，而雜亂無章地規劃一些

與環境不協調的設計；對於街道上的公共設施是展現該城市意象最直接的傳達利器，就像李新富所說：「提供市民享有愉悅美好的視覺經驗，設法讓大眾觸目所及的各種景象，能具備舒適優雅、心曠神怡與精緻完整的感覺...。」因此本研究依據台中特有的城市風貌、地理景觀、人文環境等，以這些因素為基礎，找尋代表台中城市意象的設計元素，將之運用在公車候車處中，不僅營造屬於該地區特有的城市意象，並且成功地規劃屬於台中市的公車候車處。