

蘆洲線車站美化設計的新思維

史敬弘¹ 史訓瑋²

摘要

捷運蘆洲線採用公共藝術導向整合資源的計畫型操作概念，將車站所在地區之環境、人文特色提出背景分析及調查，進而訂定創作主題，以納入建築造型及景觀設計的整體考量，該嶄新作法為捷運車站設計提供了一種新的思維模式，捷運系統除了為市民帶來交通上的便利外，更成為城市記憶的展演場，使市民了解自身所在的歷史，培養城市認同感、強化凝聚力，將公有資源作更有效的投資。

本文將介紹捷運應用公共藝術的執行，實踐在捷運蘆洲線造型及空間設計上之具體化，最後以他山之石舉例說明如何在執行上更精益求精，以期在未來能更加提昇車站設計結合場域精神的整體表現。

關鍵詞：城市記憶、公共藝術、公共建築、車站設計

A New Approach of Stations Design in Luzhou Line as the Reconstruction of City Memories

Jinghorng Shih¹ Hsunwei Shih²

Abstract

The public artworks exhibited at the Luzhou line's stations are based on the concept of integrating public resources and project-based operation. Incorporating the concept of architecture with landscape design, the design themes of the public art are based on the analyses and investigation of the environment, cultural characteristics and background of the station area. The innovative approach offers new thoughts for creating public art for Taipei MRT. Through this method, the MRT system brings not only the convenience of transportation, but is also a stage for displaying elements of city memories. Thus citizens are able to learn about the city's history, develop cultural identity, and strengthen cohesion, turning public resources into a more effective investment.

This paper describes application of the public art on the MRT and specific presentation of implementing public art on the station building and space design. The author also introduces how the new implementation method applied to the Luzhou line will also feed the design concept of the architecture and landscape. In the end, the author uses the execution of public art in New York Subway as an example to comment on the current implementation in Taipei MRT in the expectation of creating a better design through improvements.

Keywords: city memory, public art, public building, station design

¹ 臺北市政府捷運工程局土木建築設計處幫工程師

² 台灣世曦工程顧問股份有限公司捷運部正工程師

kevin@trts.dorts.gov.tw

hsunwei@ceci.com.tw

一、前言

一個城市能否形成一鮮明的性格、彰顯地方個性魅力，給予生活體驗上獨一無二的感受，不僅有助於市民培養認同感、強化凝聚力，並且能藉由「創意城市」的塑造帶動經濟能力的擴張，進而增加國際競爭力。這一種新的城市競爭趨勢，清楚地指出了「獨特」的城市性格塑造的重要性。

城市的發展原應有其既定的脈絡，都市空間的形成也應該是汲取發生在其中的事件和感情後，再以三維物質的方式呈現，其呼應了義大利建築師阿爾多·羅西華森的看法：「曾經存在過的城市並未消失，而是透過場所(LOCUS)、紀念物(Monuments)與類型(Type)等不易察覺的轉換方式，將城市的集體記憶延續下去。」換言之，建築物本應是城市的共同記憶，但為追求符合所謂「當代城市」的繁榮景貌，地方氣息因快速地大量興建而消失，大興土木的結果往往破壞了原有文化與環境的意象性。因此，為保留城市的記憶，應用公共藝術、透過藝術家對現有城市空間、事件的詮釋或表達，重構市民與所居住環境的關連性，引導公眾進入對於「在地」空間關聯意義的思考，喚醒對於自己居住空間的認同意識，這就是設置公共藝術達成城市記憶的目的。

作為城市中主要的地標及空間，公共建築亦是一項保留城市記憶的重要場域。但在工程及價格為主的價值觀主導下，台灣的公共建築長久以來一直作為一種形而下的「器用」之物。在以現今全球城市競相「創造城市性格，以增加國際競爭力」的趨勢下，利用公有資源的公共建築更被期望應與市民生活、城市歷史有所呼應，以顯示城市獨特性，故公共建築益發被導向展現場域性格，以彰顯城市的特色。此類具有高度藝術性的建築往往具有獨特的外型(如：Sir Norman Forster的英國倫敦瑞士再保險總部大樓)，並與城市發展及都市景觀整合規劃(例如：北京奧運場館區之主體育場的「鳥巢」、國家游泳中心的「水立方」及國家大劇院等)，而以藝術呈現的建築形式在城市中展現新的風貌與趣味，不僅創造場域魅力，市民亦為之驕傲。

二、車站美化設計的新理念

在台灣的公共建築中，常以建設費用中固定的比例作為設置單件公共藝術品的經費，如此以「常態性藝術精品的『城市典藏』」方式設置，雖有其易於辦理的好處，但是難以形成更具一體的空間策略。更積極的作法是採用「計畫型的公共藝術都市計畫」，結合藝術作品與周邊環境(建築、景觀、都市計畫等)，並整合運用公有資源(城市行銷、活動舉辦等)，以增加公共建築及藝術品的影響力。

以捷運車站建築的特徵而言，「形隨機能而生」之建築理論的確與車站設計相當吻合，因為決定車站建築造型之發展模式，係從最基本但卻也是最優先需考慮之幾項規劃要素，如：容納瞬間大量乘客進出的能力、空間配置具辨別性、動線簡單明瞭、空間配置模距化及系統化、考量管理與維修等，其機能性需求首重於一切，臺北捷運車站也的確因循以上的設計原則，呈現著快速、安靜、乾淨、安全等優點，但也因缺少藝術性的思考及與在地文化的連結，難以讓人產生回憶，實用之餘卻有不足，應加強藝術及哲學層面的思考，才能讓建設

有生命。且捷運車站具有「人群必然來往」的特性，本是進行藝術與市民對話、保留城市記憶的最佳場所。反觀歐洲各國的捷運車站，不論是因史達林“獨裁式的遠見”而設計的「地下皇宮」—莫斯科捷運，或是保留原始開鑿風貌並結合車站整體藝術包裝的「世界最長的藝廊」—斯德哥爾摩地鐵，均將藝術設置與車站設計結合，以藝術風貌呈現建設的生命，與市民群體關心城市特色的「辨」、「識」產生關聯，是臺北捷運較缺少的靈魂。

臺北捷運自初期路網淡水線開始，亦在車站中設置公共藝術，其方式大部分採用常態性藝術精品的『城市典藏』方式設置，例如：雙連站的「雙連行遠」、台大醫院站的「手之組曲」。後因期待公共藝術能與整體建築造型有較佳的整合，而要求公共藝術策劃人共同參與建築設計，並就車站所在地區之環境、人文特色提出背景分析及調查，進而訂定創作主題，以納入建築造型及景觀設計的整體考量，而逐漸將公共藝術導向整合資源計畫型的操作概念。在此一觀念下，讓「車站建築」的公共設置納入城市環境的規劃分析，以具體的車站形象，成為城市清晰的閱讀指標，以基地條件及未來的發展，自然地形成創作的認知背景，支撐建築設計，尋求更自由的揮灑及想像，成為都市中的公共藝術作品。臺北都會區大眾捷運系統新莊線蘆洲支線之車站設計，即期望在此種設計操作過程中，呈現與以往截然不同的捷運風貌。

三、蘆洲線車站美化設計

捷運蘆洲線為新莊線穿越淡水河後延伸至蘆洲市之支線。蘆洲位於淡水河與基隆河交會口附近，過去原為一河洲，據日治時史料可知，過了台北橋後於現在蘆洲與三重埔及二重埔在地緣上為同一生活區，以目前蘆洲市中正路及忠孝路為主要都市幹道，而都會之核心集中於蘆洲之中正路與得勝街附近，其餘土地皆為水田與果林居多，靠近淡水河口處則為一片沼澤濕地，形成水鳥聚集之水域自然生態環境。「凡洲渚有水處，蘆草叢生，蘆花盛開時節更因白鷺棲息其間，蔚為景觀。」「當夜明月上東，蘆荻因之向東，及月斜西，蘆荻亦因之向西，遂有『蘆荻泛月』之說」，古稱「河上洲」「和尚洲」「鷺洲」或「蘆洲」。但如同台灣其他城市一樣，蘆洲市做為大台北地區的衛星城市，也因為快速的發展而失去了地方文化與環境的意象性。

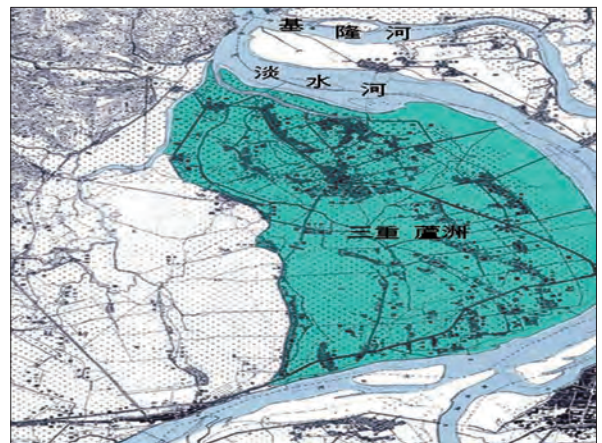


圖1 蘆洲夕照及古地形資料

基於對此之了解，當地下捷運系統建立之同時，希望將捷運車站藉地上突出物之公共空間，將其與環境間之互動關係作更積極性之演譯，並針對過台北橋後之蘆洲支線共五個車站之整體景觀作一完整之策略探討，並研究整體之設計概念，使得整體設計有異中求同與同中求異之主張，傳遞過去都市所沉澱之歷史風華，忠實的陳述時間所紀錄之城鄉風貌，做為保留城市記憶的具體呈現。

由主題思考的出發點及蘆洲線穿越環境的特質來看，本路線之捷運車站在公共藝術、建築設計、景觀設計、空間規劃、街道傢俱等均均以『回憶自然』為共同宣言，以自然界語彙來代表蘆洲及三重地區人們生活的共同記憶，因此，主題的設定乃為『回憶蘆洲』。何謂蘆洲的回憶？空氣 泥土 雲 飛 影舞 石交語 鳥自在……回憶蘆洲！

在整體意象構思上，本標以水鳥(白鷺鷥)為主題，並將水鳥展現的曼妙姿式如：飛舞、停駐、戲水反映在各車站設計意象上。另為了強化各站個別的特色，利用水鳥迎風、戲水、棲息等特質，創造由河口而內陸連續性的副主題：「綠」(線型公園)、「風」(O43站)、「水」(O44站)、「蘆」(O45站)、「沙」(O46站)、「圃」(O47站)等。為了更生動地呈現水鳥清晰的影像，展示他們棲息、展翅、遨遊、停駐、俯衝、漫步、梳理、蜷伏...等生活習性及姿影，各車站均於適當位置(如樓、電扶梯側包板、入口牆板下方、穿堂/月台的欄杆或轉角...等)以烤漆絹印或噴雕等方式，點綴式地標出水鳥們的翦影，使鷺鷥的足跡悄然又驚喜地出現在眼前，除可強化全線的主題性，並增添其趣味性，以“同中求異”的模式產生系列性及聯想感。

建築設計的整合可分二層面：一是經由建築設計及景觀設計，植入代表蘆洲文化及環境特色之藝術，例如：地面突出物Master Form的設計、色彩計畫、室內天花/地坪/牆面及欄杆、街道傢俱特殊設計，以列入作為建築層面之藝術考量；另一則依公共藝術設置辦法規定編列之費用，經公開甄選或邀請比件方式，徵選具有專業領域及經驗之公共藝術家規劃、設計及施工之作品，此層面即為常態性藝術精品的『城市典藏』。

針對建築層面之藝術考量而言，本路線地面突出物包含出入口及通風口，其設計構想配合往日蘆洲地區水鄉澤國之意象，以白鷺鷥展翅飛翔之肢體造型，擷取作為建築造型，創造



圖2 設計主題及副主題之建構程序

出入口建築之Master Form；且為考量易於維護管理，與呈現捷運快速運輸的意象，予以簡潔與幾何化，以輕巧、便利、醒目之建築語彙，呈現捷運迅捷之特性。採以簡約明亮之鋼構設計，外牆以琺瑯鋼板與大片玻璃材料來表現，以期使建築量體較輕巧。因此在空間規劃上，若車站具有獨立造型的條件(如O43、O44站)，則可引用水鳥之生態環境元素，如鳥巢、堆置沙丘…等創造更具獨特性之景觀雕塑作品。

色彩計畫乃依循自然界之色澤條件訂定。色彩構想分為出入口及地下車站部分，出入口以水鳥(白色系—出入口上部)站立在淺水灘(藍色系—出入口下部)的藍白色系表現；地下車站則以沼澤之地質結構土層黃色泥質土壤(黃色系—地下室內牆板)及下層為灰色砂質土壤(灰色系—地下室內地坪)統一各站底色。另以「綠」—綠色、「風」—霞紅色、「水」—水藍色、「蘆」—稻香綠…等分別作為各站副主題色彩，做為局部之重點裝飾。

另車站室內裝修的特殊設計，以水鳥飛舞、戲水、覓食、梳理、俯衝等活動習性之剪影來點綴，或描述水鳥生態的長幅圖案，設置於烤漆琺瑯版牆面及噴砂玻璃欄杆扶手上；結合同行人動線最密集及視覺性最適宜之位置，使水鳥足跡悄然及驚喜地出現在眼前，以強化全線主題性及各站副主題，並增進其趣味性，提供給市民做藝術性之欣賞及生態環境性之教育。地坪設計配合風的律動、水紋形狀、蘆葦蘆花的型態…等化為幾何圖案，配合各站副主題顏色的地磚拼貼，於地坪上表現藝術的圖案，表現位置在於人行動線折彎成節點處為原則。天花板之設計，均沿用各車站副主題所研擬之色彩，搭配設計語彙規劃，設置在以人行動線較為密集及視覺度最高之地點，如：穿堂層之樓梯或電扶梯空間。由於本標車站之主題仍以“自然”為呈現重點，月台層的座椅也突破傳統傢俱模式，利用方形自然石塊為石凳之作法，並以大小不同之量體作不規則之擺設，更凸顯座椅為自然田野中之環境元素。

另有由藝術家執行的公共藝術設置於O43站穿堂層採光天窗天井內，以「羽之舞」為主題，利用地下之採光效果，以「陰影」與「光線」呈現白鷺羽毛的輕盈柔軟。以高科技的玻璃鍍膜技術反射四季不同陽光光線變化，演繹出繽紛的色彩變奏曲。從車站大廳抬頭往上看之乘客，在光影環繞的挑空大廳進行光與影的嬉戲與探索實驗，塑造一個有陽光、有色彩、有動感之地下車站大廳。

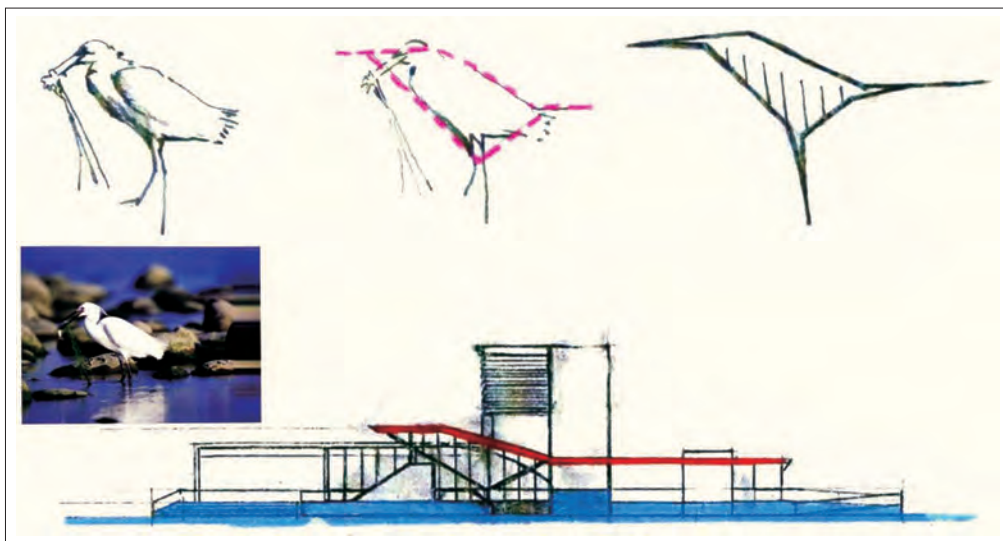


圖3 三重國小站(O47)出入口造型設計概念圖



圖4 三重國小站 (O47) 出入口現況圖

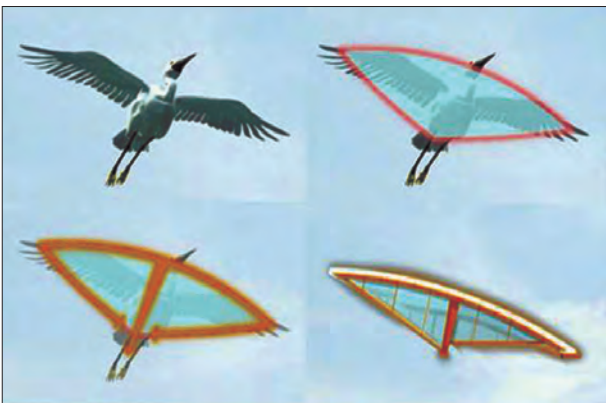


圖5 三和國中站(O46)出入口造型設計概念圖



圖6 現況圖

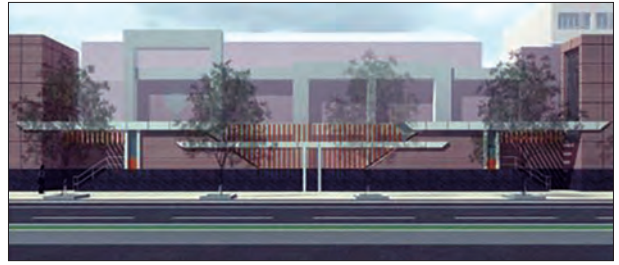
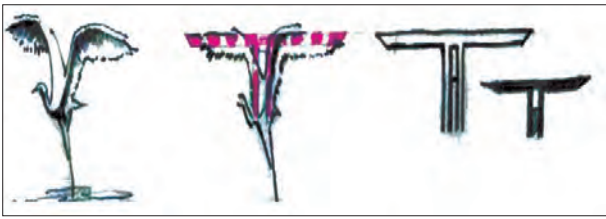


圖7 三和國中站(O46)通風井造型發想與建築設計圖



圖8 現況圖

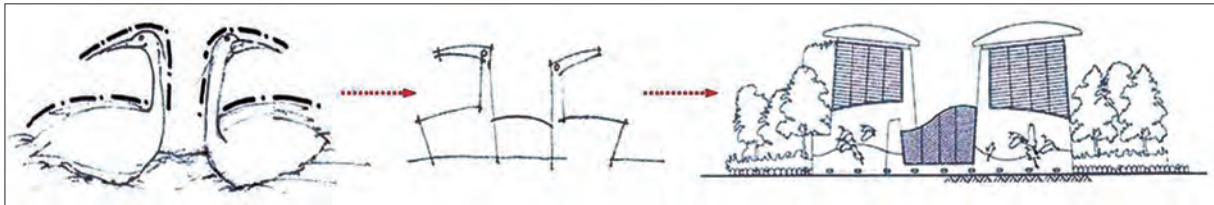


圖9 三民高中站(O44)景觀雕塑通風井造型：「沙丘」與「巢」



圖10 三民高中站(O44)通風井現況圖



蘆洲站(O43)：迎風起舞



三民高中站(O44)：在水一方



徐匯中學站(O45)：蘆荻泛月



三和國中站(O46)：獨立沙洲



三重國小站(O47)：飛越花園

圖11 蘆洲線各站描述水鳥生態之長幅牆版圖案設計圖

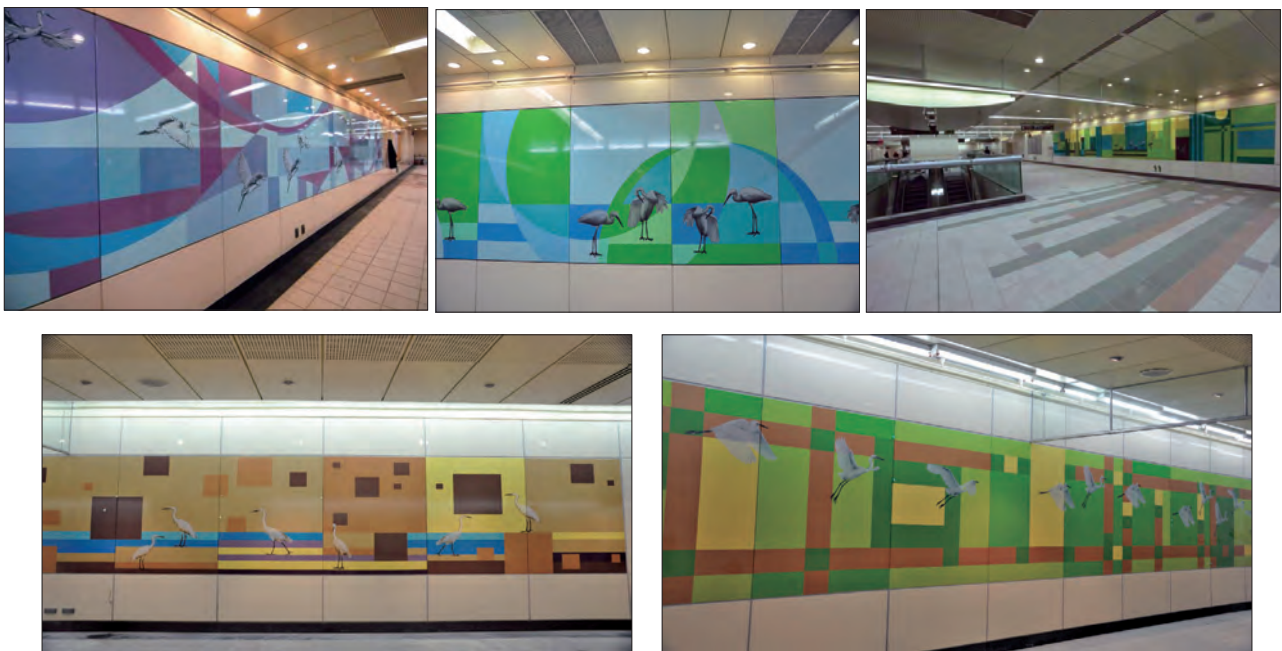


圖12

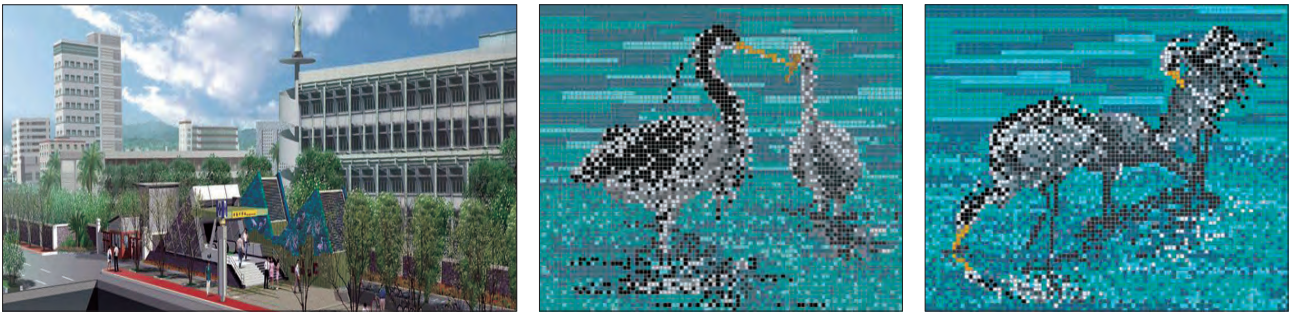


圖13 徐匯中學站(O45)通風井以彩色瓷磚表現水鳥生態的設計主題



圖14 徐匯中學站(O45)通風井外牆現況圖

四、結語

城市給人的印象總是擁擠、繁忙、噪音與雜亂，針對這樣城市的亂象，多數國家開始推動公共藝術介入城市生活，為擁擠的環境帶來視覺的美感。捷運車站搭載著進出城市及在市區活動的市民，其所看所聽，要能擴大民眾視覺藝術之經驗，而觸動人心；或者能增添空間環境的趣味性，具有活化環境空間的特性，亦或能反映代表時代與當地的樣貌與特質，使觀者能藉此讓忙碌的城市生活，有一個喘息的空間。臺北捷運的設計也因為設計思考模式的進化，能創作出優質獨特、符合市民期待的車站建築藝術。但在設計的操作過程中，應更加強完善的行政能力，使辦理車站建築藝術設置者，能確實了解設置的意義及自身的需求，才能在設計的過程中與設計者產生對話，真正能夠有效整合利用公有資源。以紐約市同類型的捷運公共藝術設計案為例，專職單位為紐約大都會交通捷運署專屬之公共藝術計畫室，該計畫室設有的各專案經理除本身為藝術家外，並擁有長期執行車站公共藝術設置的行政專案執行經驗，能精確掌握車站空間特性與環境的需求與限制，並能在時限內提出有效而切中核心

的方案。對公共建築的設計而言，業主對專案正確的見解與態度，如同設計者的專業技術一樣，對專案的成功與否至關重要。

蘆洲線車站公共藝術與建築及環境設計的融合，是一種新的操作模式。除了捷運建築工程應滿足交通機能需求外，更增加了公共的議題及美學的思維。捷運蘆洲線以公共藝術觀點結合公共建築的構成，提供市民一過去城市的記憶，同時進入一「新興城市」記憶的開始。

參考文獻

1. 顏名宏,城市性格培養氣(上)(下)－公共藝術都市計劃策略,公共藝術簡訊第83、84期。
2. 台灣世曦工程顧問股份有限公司捷運部,臺北捷運蘆洲線CL700B區段標工程作品集。
3. 何春寰,美國紐約大都會交通署 捷運公共藝術
4. 張志榮,都市捷運:規劃與設計(上)
5. 張志榮,都市捷運:規劃與設計(下)
6. KENNETH W. GRIFFIN, BUILDING TYPE BASICS FOR TRANSIT FACILITIES
7. 作者:喬納森·巴奈特,譯者:謝慶達、莊建德,都市設計概論
8. 林欽榮,都市設計在臺灣
9. S·E·拉斯姆森劉亞芬,建築體驗
10. Aldo Rossi, The Architecture of the City