

第四章 專家學者深度訪談、課題與對策之研擬分析

於前述章節，本研究為「以新都市主義應用於都市空間規劃之探討 - 以台北縣永和市為例」之研究，前述已將與新都市主義相關之理論文憲解釋，因此，本節將以新都市主義與永和市之發展現況差異做分析比較，先從永和市之發展現況調查，再與新都市主義對於都市發展之概念比較，分析出初步結果。

第一節 專家學者深度訪談問卷研擬

本節主要是針對專家學者深入訪談的結果進行分析，內容包括問題研擬、訪談流程的建立等，主要是希望藉由結構式專家學者深入訪談的方式，得知受訪者對本研究理論及案例的結合，藉由其豐富的經驗或看法中得到有關本研究之現況課題與改進的方向、策略等，首先就訪談的設計說明如下：

一、問卷研擬

(一) 專家學者深入訪談之目的

本研究之所以選擇專家學者深入訪談的方式，主要是希望能透過不同背景與角色的受訪者，依各自對都市計畫整體開發的認知與經驗，提出不同的意見，讓本研究能從與受訪者的訪談中，更深入的了解問題所在，並且對處理方式有不同角度的觀點。

(二) 深入訪談流程

本研究深入訪談之操作流程包括專家學者深入訪談之問題研擬、專家學者深入訪談對象設定、專家學者深入訪談紀錄彙整、專家學者深入訪談結果分析。其中訪談對象是以政府機關、專家學者、民間顧問公司等三個角色為主，詳細的訪談流程如下圖所示：

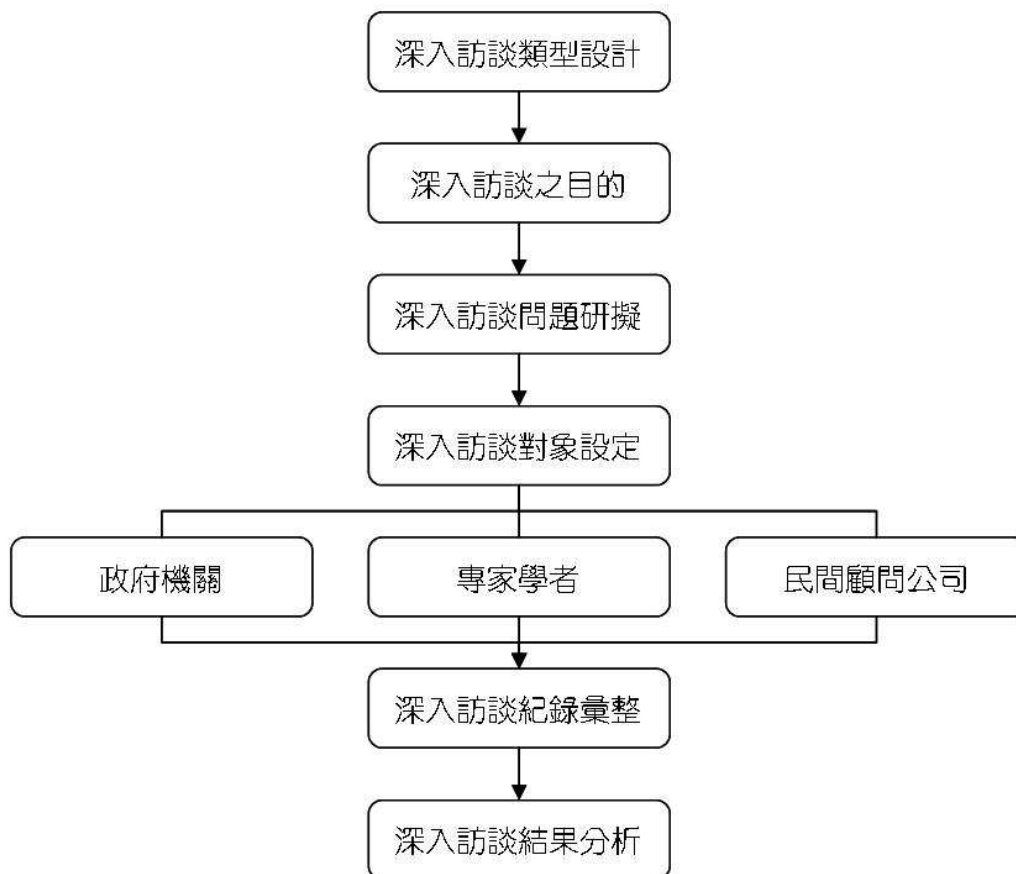


圖 4.1-1 專家學者深度訪談研擬流程圖

(三)訪談對象設定

因本研究時間之限制，本研究之專家學者深入訪談之受訪者，分為政府機關、專家學者、民間顧問公司三個領域之人士，藉由政府、民間與學界不同的經驗與角度，針對本研究提出其專業之意見與看法，作為本研究後續課題、對策等擬定之參考。

(四)訪談問題設計

本研究依據前述章節之研究內容，擬定相關問題，藉由對於專家學者深入訪談之結果，探討受訪者對於本研究「以新都市主義應用於都市空間規劃之探討-以台北縣永和市為例」有何看法，以作為後續研究之參考。訪談問題設計如下：

1. 交通發展層面

- **如以新都市主義之觀點應用於永和市，請問對於永和市街道之步行之環境之營造，您有何看法？**

說明：新都市主義相當重視步行環境的建置，但本研究於永和市現況調查可知，其街道對於步行的環境相當不友善，但於有限空間下，如何提升其質與量。

- **如以新都市主義之觀點應用於永和市，對於永和市錯綜複雜之道路網狀結構，請問您有何看法？**

說明：新都市主義認為道路交通應是，相互連接的網狀道路結構，這樣更利於疏散車流，更易於步行，請問您有何看法，是否適用於永和市。

- **永和市普遍公共空間不足，以新都市主義之觀點而言，請問您有何看法？**

說明：永和市長期以來公共空間極度缺乏，然創造愉快的公共空間為新都市主義重點，從人行系統到自行車系統等，請問您的看法為何，於永和市有何具體做法。

2. 都市建築面面

- **新都市主義主張建築物設計上應該強化安全環境的營造，以永和市現況而言，請問您有何看法？**

- **新都市主義主張都市應該集約的使用，但應用於永和市之現況，請問您有何看法？**

說明：建築、居民、商業和服務，相互靠近有利於步行，並能更有效的利用服務和資源，創造一個更方便並令人能愉快的居住地，但永和市以人口密度而言相當高，是否適合持續的集約使用。

3. 都市景觀與社區結構面

- **新都市主義主張社區需具有社區中心的公共空間，以永和市而言，請問您有何看法？**

說明：永和市目前發展已趨於完成，其土地並無多餘之公共空間可用之地，以新都市主義觀點而言，有何做法可改善現況。

- **對於新都市主義提倡之都市的開發與再開發、歷史建築、街區和文化景觀的保護與更新而言，請問以永和市而言，您有何看法？**

說明：新都市主義提倡都市的開發與再開發應該尊重其歷史風貌、既有建設和邊界，而歷史建築、街區和文化景觀的保護與更新，應該充分體現城市社會的延續與發展，以永和市而言，似乎有差異性，應如何具體的實現，請問您有何看法。

4. 整體而言，請問

- **以政策面或制度面而言，新都市主義如何融入永和市，對於民眾參與部分，請問您的看法為何？**

說明：台灣之都市計畫仍以土地使用分區為主，永和市又為較早發展地區，目前公共設施用地非常缺乏的情況下，要以傳統方式取得相關之用地實屬困難，新都市主義是否有何政策及制度可應用於此與之配合，以改善現狀；另新都市主義長久以來被許多人稱為精英主義，認為其缺乏與地方民眾討論。

- **承上題，以新都市主義要改善永和市都市發展現況，有何問題需注意與解決方式？**

說明：永和市已可說是屬於台北市之衛星市鎮，與新都市主義國外發展之情況有差異性，如要納入新都市主義適合永和市的部分，有何重點與限制需要注意。

二、專家學者深度訪談結果分析

針對政府機關(以下簡稱政)、專家學者(以下簡稱專)以及民間顧問公司(以下簡稱民)的訪談後，對於以上幾個問題受訪者所提出的看法，茲分析如下：

表 4.1-1 受訪者問題回應彙整表

問題 受訪者	交通發展層面			都市建築面		都市景觀與社 區結構面		綜合面	
	1	2	3	1	2	1	2	1	2
專家學者	○	○	○	○	○	○	○	○	○
政府機關	X	○	○	X	X	○	○	○	X
民間顧問	○	○	○	○	X	X	X	X	○

資料來源：本研究整理。(○：有回答；X：沒回答)

(一) 交通發展層面

1. 如以新都市主義之觀點應用於永和市，請問對於永和市街道之步行之環境之營造，您有何看法？

專：第一個方式就是縮減車道，增加步道，但這當中有其困難。另一個方法是減少路邊停車。

民：配合台北縣的五個 OD 的概念，分別為 GOD (綠色運輸)、WOD (水岸空間)、TOD (大眾運輸)、COD (文化)、POD (步行)，從這幾個概念來融合，軌道運輸這個又會跟節能減碳、降低能源使用有關係，第一個是環境改造，先強化的是綠色運輸系統。包括公共運輸的捷運，從捷運車站再建構到住戶的綠色運輸系統，拓展進入人行道、自行車道系統的建置。

永和市屬於建成都市，且以往都市規劃概念對於步行者並無著墨，因此造成開始重視步行環境後，卻無空間可利用之窘境，由以上兩位受訪者之回答，可得知，目前以永和市現況而言，有三個方式，一為縮減車道以增加人行道，二為減少路邊停車，三為強化綠色運輸系統，使人的選擇朝向大眾運輸工具與步行，提升其誘因致使其變成習慣，但很難達到立即的效果，需要較長的時間發酵。

2. 如以新都市主義之觀點應用於永和市，對於永和市錯綜複雜之道路網狀結構，請問您有何看法？

專：目前是無解的情況，但若是有一些幹線道路能使其縮減，使永和的交通更不方便以減少使用汽車之意願，就是逆向操作。另外像有捷運車站的地方，就以捷運車站為中心的巡迴公車，來減少汽機車的使用。

政：捷運的狀況及整體幹道系統與人行步道系統的完整度需一併的考量。

民：配合台北縣五個 OD 的方式或是用都市更新的方式開闢出公共空間，把道路逐漸重新建構起來。

從受訪者的意見顯示，對於永和市錯綜複雜的道路，皆認為應該進行以大眾運輸及步行或自行車系統的建置改善為主，同時盡量減少民眾對於汽機車的選擇意願。

3. 永和市普遍公共空間不足，以新都市主義之觀點而言，請問您有何看法？

專：透過更新創造一些開放空間，可以利用來改善環境，也可做為都市災害的避難場所。另外就是目前少子化的趨勢下，學校的裁併，尤其是國中小學裁併後，剩下的開放空間可將其整理出來做為公共空間使用。

政：第一個是如果有做更新，會要求建築物退縮，退縮出來的空間就可提供公眾通行，因為有取得退縮的獎勵，把建築基地的空間留出來給公眾使用，另一個就是大都市計畫變更，透過都市計畫變更來回饋，用回饋的方式，看要作為機關、公園等等都可以，還有學校整併以拓展公共開放空間。

民：可以都市更新的方式去開闢公共空間，變成解決策略是可以，實務上永和在推動上還是有困難，這個機制再加上環境回饋，現在主要是因為永和市土地單價還不夠高，對建商來說誘因不夠，效益真的不高，頂多只是房子的重建改建而已，對環境的

改善沒有什麼幫助，過程用怎樣的策略來引導出對環境的效益，道路的退縮、法定空地的增加、綠色建築、節能減碳材料的採用等。

由受訪者的意見可知，主要之公共空間改善方式，仍以都市更新之手段為主，但實際上都市更新仍多以建築物重建為主，對整體環境效益並無明顯的助益，反而部分地區因更新後的高樓造成環境的壓力更大，但更新的手段仍為最簡潔的手法，如何用策略來引導出對環境的效益為一大重點，第二個方式為都市計畫變更要求回饋，藉由變更得到的利益來要求回饋民眾，第三個方式則為因應少子化的趨勢，將國中小學人數較少的合併，藉以取得公共開放空間用地。

(二) 都市建築面面

1. 新都市主義主張建築物設計上應該強化安全環境的營造，以永和市現況而言，請問您有何看法？

專：強化環境的營造，就是建物之外的空間能否取得，無法取得就要想辦法從建築去取得都市的空間，依目前台灣的現況就只能以更新的方法，而建物的設計，安全方面是屬於建管的範圍，都市則管理的是景觀的面向，現在的概念認為是老朽的建築把它更新，用建築物拉皮的方式。

民：外在環境其實做得不夠多，除了更新的手法可改善之外，可能需要建議一個特別是適合在永和市來推動的時候應該有何方向，實務上，台北縣除了板橋的核心區市場價位會符合都市更新的效益之外，其實在中永和要做更新都有困難，因為地價不夠高，建商要進去做更新，投資報酬率不夠，要去做環境改造的這個的前提是說土地的單價是要夠高。

由受訪者的意見可知目前要改善環境安全及建築物的部分，還

是得靠都市更新的手法，但在永和市都市更新受到不同因素的影響造成更新不能普遍受到運用，誘因也是很大的因素。

2. 新都市主義主張都市應該集約的使用，但應用於永和市之現況，請問您有何看法？

專：其實這個概念就是 compact city 的觀念。那現在永和市現況是混合使用，那在 compact city 概念裡頭，在土地使用上，如何讓他們在使用上是相容、共生。也就是說從使用上來管理，管制他們是一個相容、共生的這個原則。現況使用管理是其一，另一個就是透過更新走向混合使用，就是 compact city 的方向。由受訪者的意見可知永和市已經是屬於集約使用的都市了，同時也參雜著混合使用，但其中較不相容的部分，則可用都市更新的手法來調整回適合且相容的使用。

(三) 都市景觀與社區結構面

1. 新都市主義主張社區需具有社區中心的公共空間，以永和市而言，請問您有何看法？

專：目前根本沒有新的公共空間用地可取得，唯一的辦法就是透過都市更新的手段，擬定計畫必需配合都市或是地區的發展。

政：一個好的景觀一定要有一個好的社區中心，像永和市這樣已經沒有地方可以創造社區活動中心之類的狀況，通常都必須透過市地重劃、區段徵收的方式取得土地，如果像小範圍的層面，像是社區中心，就也可以透過都市更新要求建商回饋然後獎勵他，用容積獎勵的方式，得到建置社區中心的空間。

由受訪者的意見可知，社區中心仍有其設置的必要性，但以建成區而言，其取得之方式，仍以都市更新的方式為主。

2. 對於新都市主義提倡之都市的開發與再開發、歷史建築、街區和文化景觀的保護與更新而言，請問以永和市而言，您有何看法？

專：必須要是對當地或對於歷史等層面真的有其保護的必要性，才來給予保護或是更新的手段等等。

政：在開發與再開發之都市設計景觀方面，比較屬於主觀的看法，都有透過建築師去做建物的造型，對於景觀、顏色、造型的協調性等等，至於到底他是不是與地區融合，這是主觀的認定，很難以客觀的標準，只要不要讓大多數人覺得這棟建築物在這邊太過於突兀，就沒太大的問題，更何況現在講求建築的創意，有自己的創意又可以結合地區，民間可以發揮自己的創意再由政府來做審查。

由受訪者的意見可知，對於都市的開發與再開發，都市設計方面認為應以民間可發揮自己的創意再由政府來做審查，而對於歷史建築、街區和文化景觀的保護與更新而言，則認為必須要是對當地或對於歷史等層面具有貢獻，才有保護與更新的必要性，並非全部都予以保護。

(四) 綜合面

1. 以政策面或制度面而言，新都市主義如何融入永和市，對於民眾參與部分，請問您的看法為何？

專：整體政策而言，民眾參與的部分，其實民眾參與是民眾從他們需求的角度來看，從社區總體營造這個面向來切入，民眾要的是什麼，這個需要跟新都市主義要結合，以手法的運用跟其結合。

政：民眾參與時機越早越好，永和市已經算是繼承社區了，所以他的民眾參與應該比較像我們所說的社區總體營造，對公共環境的改造。

由受訪者的意見可知，對於這個問題，皆認為以社區總體營造的方式去執行最為恰當，可適當的融入民眾參與的機制，藉以整合

共識，達到環境改善的目標。

2. 承上題，以新都市主義要改善永和市都市發展現況，有何問題需注意與解決方式？

專：最好的解決還是透過更新，在更新中在整個設計的手法或都市的構造上面做重新調整，然後規劃設計的手法上，把新都市主義的一些觀念帶入，如要以人為主的步行方式就要讓民眾的選擇儘量趨向步行與大眾運輸工具，那空氣污染會更少，停車的空間的需求也更少，相對空間也更多了。

民：第一點讓如何引導民眾使其認為選擇步行與大眾運輸工具優於汽機車的使用；第二點是建築緊鄰著車道，需要以人行道做為緩衝，附帶功用為一些設備的擺放，例如變電箱等，也可以來做綠化；第三點為如何利用都市更新等手段得到公共空間用地；第四點為如何利用環境教育的方式，讓民眾建立起對居家環境的重視及自傲感，提升教育及社群的力量。

由受訪者的意見可知，如要以新都市主義改善永和市都市發展現況最基本的手法仍然是都市更新的手段，然而也需注意環境教育、公共設施等相關建置，逐步提升民眾認知，強化社群力量，除都市更新外，短期較不易得到成效，也較有困難存在。

第二節 以新都市主義應用於永和市都市空間規劃之課題研擬

藉由前一節之專家學者深度訪談及分析結果，使本研究更了解對於政府機關、專家學者以及民間顧問公司對於以新都市主義之理念應用於永和市時，其有何困難以及有何解決之道，而本研究承前述章節之研究後，研擬相關課題分述於下：

一、整體面課題

(一) 永和市屬建成區，多數以新都市主義應用之策略短期仍無法有所作為與顯著的效果。

永和市發展至今，已達飽和的階段，且許多制度於發展後才完成，造成永和市許多「現狀」暫時無法更動，即便以新都市主義之理念應用的情況下，透過都市更新的手段可逐漸使永和市邁向新都市主義的理念，但若無配合整體的都市規劃，將可能因更新後眾多高樓林立，造成環境更大的壓力，淪於環境殺手，甚至背離了新都市主義，而且利用環境教育潛移默化的方式，則需長久時間方可見效。

(二) 後繼之規劃者並非真正了解永和市之現況，若僅以理論套入規劃，容易與現況與居民認知有差異性。

原都市計畫已計畫老舊，加上政府現況調查資料往往不及更新，導致資料不全，加上後繼之規劃者並非對當地具有深刻的了解，多數僅憑自身之專業知識以及現況調查資料即作判斷與規劃，但若規劃者僅以新都市主義之理論及部分現況調查資料直接規劃，往往會造成錯誤的決策或與當地情況有差異存在，但規劃者並不會因此有何損失，損失依然由民眾買單。

(三) 政治力的介入，影響處理的原則。

由前述理論文獻章節可知，新都市主義真正的實踐者多為政府部門和建築家的密切配合，促使其取得顯著的成就，但台灣的政治力量過

大，屬於選舉導向的政治型態，常常會因為利益介入任何的事務，包括都市計畫。公務人員也會因為上級的壓力，影響到原本既定的處理原則，這種情形屢見不鮮，若再搭配承辦者不當的心態，即使有在良好的政策，也會變得成效不彰。

(四) 政府缺乏相關資料庫之整合，易造成決策的誤差。

目前各級政府對於地政、都市計畫、建築物與敏感地區等等之資料已蒐集完成，但都各自分屬不同部門，規劃者與決策者在進行分析時，往往耗費相當大的時間與心力搜集整理這些資訊，且可能因時間的基準不同，也將造成相當大的困擾。因此，如何將前述資訊整合，甚至包含社會、經濟、教育、交通等等方面的資料彙整，如此將有助於規劃者或決策者，在進行規劃與決策時之依據。

二、制度面課題

(一) 以新都市主義理念研擬政策需仰賴政府的力量行事，政府反應太慢，相關政策與法令不能適時調整。

以新都市主義理念應用於永和市而言，眾多決策與政策須仰賴政府身為大齒輪般去運作協調，才能使民間的小齒輪跟著轉動，但在台灣，政府就像是一部龐大的機器，零件相當多且複雜，所以造成政府面對多數需要變革的地方，要連動必須耗費相當長的時間。不管是在政策上、法令上，都維持著過於保守且既定的觀念與作法，導致都市規劃缺乏活力。也因為政治力量介入、公務人員的心態及政府反應不夠迅速，未能及時的調整不合時宜的作法，使得部分急迫性的解決方式因政府的步調緩慢導致喪失適合的時機，造成日後需以更大的代價去改善，最終依然是全民買單。

(二) 容積獎勵的標準對於永和市來說並不洽當。

前述提及，以新都市主義應用於永和市而言，在台灣最直接的方式便為都市更新，為了推動都市更新，因此政府擬定了容積獎勵辦法，但

永和市與台灣大部分都市比較起來，發展密度可謂差異甚多，永和市極高的發展密度下，現行的容積獎勵如原封不動的一體適用，對於整體環境改善的效益可能是反效果。

(三) 學校整併及部分校地用作公共空間的作法，其相關介面整合繁瑣。

雖然新都市主義很重視都市公共空間，但永和市屬建成區，已無多餘之公共設施用地，在近年少子化的衝擊下，部分國中小學人口減少，因此利用學校整併或部分校地用作公共空間的方式取得公共設施用地的方法也變得可行，但學校整併及部分校地用作公共空間涉及的相關部會以及未來公共設施建設發包等項目，皆涵蓋多種層面，以政府的行事效率而言，期程難以估計。

三、規劃面的課題

(一) 新都市主義著重公共空間的營造，目前永和市都市發展已達飽和，公共空間(公共空間)用地難以取得。

依據前述章節之現況調查，目前永和市已無剩餘之公共設施保留地可供作公共設施，若以新都市主義之理念而言，應提升永和市公共設施之質與量，但以永和市而言，要取得空間增加公共設施之數量或提升其質量都有相當的難度。

(二) 以人為主的步行與自行車概念仍處於發展階段，計畫仍較為重視汽機車之使用。

新都市主義認為須減少汽機車使用，提倡步行、自行車及大眾運輸工具，但台灣以往為供需導向，對步行及自行車環境並不重視，近年台灣才開始重視步行及自行車使用者的權力，但永和市為建成區，雖然政府已儘量朝向大眾運輸及人行道等項目之建置，但以車為主之交通概念仍然持續的建設，雖然近年相關之綠色運輸量逐年成長，但多數民眾仍不會因為汽機車的使用不方便而去選擇大眾運輸工具或步行及自行車等綠色運具的使用。

(三) 都市更新財務計畫受市場景氣、地價等因素左右。

若欲以都市更新手段逐漸達成新都市主義之理念，則財務計畫是左右計畫成敗的重要因素，其建立在市場景氣與土地價格之上，市場景氣不佳或地價有波動時，財務計畫就會受到影響導致計畫不可行。而土地價格又會依據土地使用分區的變更作調整，這往往成為都市更新執行時，最常遇到的問題。

(四) 地主意見整合困難。

雖然永和市為較早發展地區，但人口密度冠於全台，不論以新都市主義為基礎理念搭配都市更新、都市計畫變更、社區總體營造等方式為進行環境改善之手段，眾多地主之意見整合為最繁雜的項目，要符合眾多地主之意見及利益需求也為一大考驗。

四、執行面課題

(一) 縮減道路或減少路邊停車容易造成民眾反彈。

若還無法實施都市更新地區，為了拓展公共空間及改變民眾用路習慣，使民眾認為汽機車不好用，轉而選擇大眾運輸工具或步行以及自行車，而實施之縮減道路或減少路邊停車方式，容易於開始階段造成民眾反彈而導致難以執行。

(二) 都市更新退縮給予獎勵，但留設公共空間部分難以管理。

目前都市更新後之建物較普遍的現象，就是依據退縮給予獎勵所留設之公共空間，一段時間後或建築物落成後，公共空間仍被地主或建商所納為私用，但此舉雖可靠政府稽查的方式舉發遏止，但卻需耗費政府人力物力，如何搭配手段與政策落實公共空間的留設，為一大重點。

(三) 長期性政策容易因政治因素造成政策不連貫或中止。

對於以新都市主義觀點應用於永和市做環境改善等政策及相關措施而言，許多項目皆為短期無法見效之策略，但台灣政治力量時常凌駕

於計畫之上，環境教育與相關的措施容易因初時民眾的反彈成為選舉之攻擊點，或經過民意代表之反對與介入造成政策不連貫或中止。

表 4.2-1 以新都市主義應用於永和市都市空間規劃之課題整理表

編號	內容
一	整體面課題
(一)	永和市屬建成區，多數以新都市主義應用之策略短期仍無法有所作為與顯著的效果。
(二)	後繼之規劃者並非真正了解永和市之現況，若僅以理論套入規劃，容易與現況與居民認知有差異性。
(三)	政治力的介入，影響處理的原則。
(四)	政府缺乏相關資料庫之整合，易造成決策的誤差。
二	制度面課題
(一)	以新都市主義理念研擬政策需仰賴政府的力量行事，政府反應太慢，相關政策與法令不能適時調整。
(二)	容積獎勵的標準對於永和市來說並不洽當。
(三)	學校整併及部分校地用作公共空間的作法，其相關介面整合繁瑣。
三	規劃面的課題
(一)	新都市主義著重公共空間的營造，目前永和市都市發展已達飽和，公共空間(公共空間)用地難以取得。
(二)	以人為主的步行與自行車概念仍處於發展階段，計畫仍較為重視汽機車之使用。
(三)	都市更新財務計畫受市場景氣、地價等因素左右。
(四)	地主意見整合困難。
四	執行面課題
(一)	縮減道路或減少路邊停車容易造成民眾反彈。
(二)	都市更新退縮給予獎勵，但留設公共空間部分難以管理。
(三)	長期性政策容易因政治因素造成政策不連貫或中止。

資料來源：本研究整理。

第三節 以新都市主義應用於永和市都市空間規劃之對策研擬

本研究於前兩節已針對本研究之專家學者深度訪談及課題方面之內容，本節即針對前述之課題擬定改進之相關策略，除現有之策略外，並進一步提出其他的相關建議，說明如下：

一、整體面策略

- (一) 應以政府主導整體環境發展趨勢，掌握整體民意動向，維持策略的可行性及效率。

以新都市主義而言，許多政策應由政府主導方向，民間進行下層的運作，但政府往往因位處高層，未能即時了解民間現況，導致政策及法令時常不能因應市場做出改變的彈性，因此政府仍應時時掌握民意狀況，將策略分為長短期程，分階段性推廣策略，並讓民眾清楚了解政策，提升期程效率。

- (二) 規劃時應使規劃者更熟悉當地情況，撇除民眾對於政府委任規劃者之不信任，避免僅僅以理論直接引入而忽略現實的情況。

若規劃者要以新都市主義之理念引進永和市，即使對於新都市主義理念相當熟稔，政府仍應配合規劃者，於規劃前多與民眾交流，或至當地多舉辦相關的現場調查、說明會或公聽會，實際了解環境現況與居民需求，並明白的向民眾表示規劃之目標與方向，使規劃者能實際的掌握當地情況與民眾需求，讓規劃能更為合理及更貼近居民需求，避免僅僅以理論直接引入而忽略現實的情況。

- (三) 排除政治力量的介入，維持公平正義原則。

以台灣而言，政治力量的介入長久以來一直是都市計畫的隱憂，不論是自上級的壓力到民意代表、立法委員的干預，皆為破壞審議原則最大的主因。因此，若要使新都市主義確實的在永和市開花結果，應將都

市計畫脫離政治力量的範疇，以維持公平正義之原則及維護民眾的權益，並以專業為最大的考量，避免政治的黑手介入。

(四) 整合都市計畫相關之資料庫。

就新都市主義而言，規劃的並不只是建築、景觀，甚至包含文化、社會結構等多個層面，此時眾多蒐集之資訊的整理就相當重要，不論是在規劃、經濟分析、商場的經營等等，對都市計畫而言，政府應於規劃時匯集相關部會，將相關資料進行整合，藉由多方面的資料來分析並加以判斷其可行性，資料庫之間的連結以及整合的工作就顯得很重要。

(五) 對都市發展供需完善監控的機制。

雖然藉由新都市主義的理念應用，可讓永和市逐漸符合其理想，但永和市乃建成區，其多為法規規範訂立前之建物，且永和市乃發展非常集約之都市，雖然已有相關之調查資料，但政府應積極的對於產業與住宅等發展掌握其供需狀況，了解都市發展的需求，配合調整針對永和市所研擬之發展策略與發展總量，甚至應強化對於使用都市更新等方式取得回饋獎勵部分之控管，而不是以消極緩慢的態度面對。

二、制度面策略

(一) 以新都市主義之理念研擬政策時，應有適當的彈性與層次的差異，避免制度過於僵化導致跟不上市場與民間的需求與腳步。

即便政府現以新都市主義之理念應用於永和市，但制定的政策為避免有心人士的利用，經常流於過於剛硬，侷限其他方法的應用，反而導致問題的產生。因此，在以新都市主義之理念進行研擬政策時應依照不同的執行層次，保留可以選擇與改變的彈性制度。

(二) 若以都市計畫土地使用變更取得回饋作業，內容與程序應更嚴謹，而政府辦理審查效率應更為提升。

對於低強度使用分區變更為較高強度使用分區使用時(例如工業區變更成商業區)，在規劃及審查時應更為嚴謹，避免都市計畫變更太容

易，造成都市發展失序，或成為政治的工具，並對於回饋項目應考量更為周全，而非只是提供一塊空地而已，政府也應積極配合辦理審查工作，避免審查時程過長，導致變更效益過低導致計畫不可行。

(三) 若以都市更新手段取得公共空間，內容與程序應更嚴謹，並提供更多的誘因。

永和市目受到因種種因素(地價、投資報酬、政府審查時程緩慢...等)限制，造成民眾對於永和市都市更新並不特別嚮往，但除現行都市更新相關法規規範外，應賦予審議更多的權力，並與地主、建商多加討論，對於退縮等項目得到的獎勵，何種回饋方式對當地最好，視情況可以專案形式，增加獎勵項目或內容。

(四) 容積獎勵應視情況予以調整，以符合永和市都市發展。

永和市屬高密度發展之建成地區，但其目前的發展對環境已有很大壓力，若更新時僅依現有容積獎勵相關法規內容給予獎勵容積，勢必對於整體環境發展造成更大的壓力，應賦予審議或部門相當的權力，針對永和市之都市發展總量作一管制，研擬適合市場的其他獎勵誘因，例如：相關稅率的減免、政府協助補助款項(陽台或頂樓綠美化程度等)等等，而非僅以容積做為獎勵制度。

(五) 政府應主動建立學校整併或將部分校地用作公共空間之相關介面整合機制。

對於新都市主義而言，學校及其附屬之公共設施屬於重要的公共空間，永和市乃建成區，因應少子化的趨勢，未來各地區之都市內勢必國中小學會以小班制為主，經學校整併或將部分校地用作公共空間後，可將學校用作多元化的使用，也算能取得發展飽和地區之公共設施用地，但學校整併或部分校地用作公共空間以設立公共設施等牽涉眾多部會之協調，應於學校整併時成立專責機構，對於是否合併與未來使用項目，作一系列的規劃與檢討，強化政府效率。

- (六) 政府應加強推廣環境教育，使民眾對於居住地環境產生其自傲感，增進住民間的互動。

新都市主義較不同於以往的理論是，他同樣著重於文化及在地歸屬感的部分，台灣物質生活越來越好，知識水準越來越高，近年對於居住環境的要求度也相對增加，但永和市為建成區，以新都市主義之觀點而言，政府應鼓勵民眾追求心理與精神層面品質，規劃者對於都市整體規劃上不要只著重在環境的改善，不要忽略長期的教育及社群的力量，對於綠美化、整潔、步行及自行車等方面的認知與使用，同時配合媒體、誘導式以及都市規劃，潛移默化民眾的習慣，讓民眾也能自己動手做，或認定寧願以環境為優先的想法，對環境改善更有幫助，例如：住家環境的綠美化，陽台、頂樓如果有做綠美化達到某種程度，可給予補助；社區認養公共設施、開放空間或街道傢俱等等；定期舉辦鄰里街道整潔活動。這些都對環境的改善有莫大的助益，也可增進人與人之間的互動。

三、規劃面策略

- (一) 應用彈性且多元化的開發與再開發方式，取得公共設施用地與公眾空間。

對於永和市這類型之建成區，內部已無多餘可用之公共設施用地，若以新都市主義的理念而言，應增加開發的誘因與審議之彈性，併納入開發許可的理念，鼓勵地主或開發商進行開發並提供都市所需之公共設施，也減輕政府徵收公共設施用地的負擔與壓力，甚至部分公共設施可由政府負責興建完成，除政府可主導之學校整併與部分校地用作公共空間外尚有民間也可進行之都市更新、都市計畫變更等，應用多元化的方式，增加取得公共設施與改善環境的機會。

- (二) 應逐漸將都市發展政策作一方向變動之考量，改變民眾的選擇，以符合減少汽機車使用之原則。

近年雖然政府極力推廣 TOD 的概念，但仍不時的順應選舉趨勢，設置停車場，拓寬道路等政策，若以新都市主義理念而言，為將整體公眾設施導向為以人為主、大眾運輸導向，應調整政策走向，除杜絕選舉勢力的介入外，應將道路交通等由人的方向考量，而非以汽機車為考量，例如將道路變窄、減少停車空間、提高車輛維持成本(停車費、稅率等)，短期內雖民眾或有反彈，但政府需更完善大眾運輸系統與連結之環境空間，讓民眾將其選擇邁向以步行或自行車方式至大眾運輸系統，前往要去的地方，部分縮減的道路甚至可作為拓寬之人行步道等等公眾項目使用，對整體環境的提升有相當的助益。

- (三) 規劃上應著重步行及自行車的使用及友善的環境，並透過都市設計作為指引，將公共設施設置為令人愉快的環境以提升生活品質。

以新都市主義而言，應將「人」列為第一優先，對於步行環境的營造、自行車系統的建置與大眾運輸系統的設置等，皆為非常重要的，同時透過都市設計的指引，都市整體環境能建構出令人舒適的環境，也讓人樂於步行與使用，其附加價值將可提升生活品質與降低汽機車的使用，減少資源的浪費。

- (四) 規劃開發與再開發應該以永和市之歷史風貌及既有建設和邊界之相符合為主。

雖然開發與再開發皆受到建築師的「考量」後設計而成，但政府審查時仍應考慮其是否與永和市之歷史風貌差異過大，避免開發與再開發案件淪為單純的新式建築或拆除重建，甚至政府應與民間討論，勾勒出永和市應有的都市發展歷史風貌為何，發布之後讓民間發揮自己的創意來配合，創造永和市的自我風格。

四、執行面策略

- (一) 政府部門承辦者應以積極的態度面對及處理面對問題，以避免效率的低落。

因承辦者並不能設身處地的了解當事人的處境，因此很少以積極的態度處理問題，而是採取消極的面對，導致許多的問題被延宕或不被發現甚至推辭，無法即時解決。因此，對於承辦者的心態應全面的矯正，甚至可設立淘汰機制，使承辦者不因鐵飯碗而產生消極的心理，能面對現有執行上的諸多問題。

- (二) 政府應完善相關的稽查制度，不處於被動形式，主動發現違規項目並予以罰則。

目前對於開發與再開發等項目的回饋或承諾事項，違規的部分罰則並不重，應加重罰則，並要求開發商或社區管理委員會定期向政府每半年或一季提報類似月報等項目供政府查核，也可避免政府承辦者因案件結束就對其採取不聞不問的態度。

- (三) 政府應加強媒體宣導以及民眾教育，讓民眾理解政策對環境改善的效益。

對於政策的推行，政府應強化已傳媒的方式來讓民眾得以了解，同時可藉由傳媒的推廣，以生動的影片或不定時之里民活動，使民眾藉由參與其中達到潛移默化的效果，對於自身周邊的環境改善或對於交通運具的選擇更為朝向綠色運輸的理念行走。

表 4.3-1 以新都市主義應用於永和市都市空間規劃之策略整理表

編號	內容
一	整體面策略
(一)	應以政府主導整體環境發展趨勢，掌握整體民意動向，維持策略的可行性及效率。
(二)	規劃時應使規劃者更熟悉當地情況，撇除民眾對於政府委任規劃者之不信任，避免僅僅以理論直接引入而忽略現實的情況。
(三)	排除政治力量的介入，維持公平正義原則。
(四)	整合都市計畫相關之資料庫。

編號	內容
(五)	對都市發展供需完善監控的機制。
二	制度面策略
(一)	以新都市主義之理念研擬政策時，應有適當的彈性與層次的差異，避免制度過於僵化導致跟不上市場與民間的需求與腳步。
(二)	若以都市計畫土地使用變更取得回饋作業，內容與程序應更嚴謹，而政府辦理審查效率應更為提升。
(三)	若以都市更新手段取得公共空間，內容與程序應更嚴謹，並提供更多的誘因。
(四)	容積獎勵應視情況予以調整，以符合永和市都市發展。
(五)	政府應主動建立學校整併或將部分校地用作公共空間之相關介面整合機制。
(六)	政府應加強推廣環境教育，使民眾對於居住地環境產生其自傲感，增進住民間的互動。
三	規劃面策略
(一)	應用彈性且多元化的開發與再開發方式，取得公共設施用地與公眾空間。
(二)	應逐漸將都市發展政策作一方向變動之考量，改變民眾的選擇，以符合減少汽機車使用之原則。
(三)	規劃開發與再開發應該以永和市之歷史風貌及既有建設和邊界之相符合為主。
(四)	規劃上應著重步行及自行車的使用及友善的環境，並透過都市設計作為指引，將公共設施設置為令人愉快的環境以提升生活品質。
四	執行面策略
(一)	政府部門承辦者應以積極的態度面對及處理面對問題，以避免效率的低落。
(二)	政府應完善相關的稽查制度，不處於被動形式，主動發現違規項目並予以罰則。
(三)	政府應加強媒體宣導以及民眾教育，讓民眾理解政策對環境改善的效益。

資料來源：本研究整理。