

歷史性街區的規劃設計

一、理論背景

台灣地區于民國七十一年公布「文化資產保存法」時，古蹟主管機關、建築界及都市規劃設計界對古蹟建築（Building）的指定僅著眼於建築量體，尙未能關心其週邊環境的整合；近年來古蹟管理機關及都市規劃設計界因受國際文化潮流的影響，始進一步將古蹟以及其周圍環境一併考慮，而著手於「古蹟保存區」的劃定與規劃，但因缺乏都市設計理念對「歷史性建築暨環境」具有活絡文化與經濟發展的特有功能，故整個進度可說十分緩慢。

回顧世界潮流，自從 19 世紀晚期，歐洲大陸深陷產業革命引發的都市生活環境失控的困境，當始作俑者英國亟欲尋求一種融合「自然秩序的現代化都市生活及傳統鄉野化的群居形式」，亦即花園城市（Garden City）理論醞釀的年代，歐陸有識之士，如奧地利著名建築師暨城市規劃設計師卡蜜洛·西特（Sittes Camillo, 1843~1903）對傳統城市、普魯士軍中英雄 Helmuth Von Miltke 及評論家柯林斯（Geroge Collins）等人，均先後撰文極力主張其中世紀城鎮的幽雅與舒適性應是產業革命後社會脫序下解決「墮落、衰敗、慘無人性」之都市型態的一帖良方；並建議「城鎮的發展與擴充，應捨棄雄偉的直線大道，改以中世紀般的曲折街道紋理連接擴散的郊區」。這種重視中世紀傳統城市紋理的言論與主張，極得民眾的共鳴，並形成輿論，故進一步從社會文化及歷史的觀點，對產業革命後的市政管理階層及一般交通專業盲目的開闢，作了嚴厲的批判：「貫穿舊市區的通衢大道，是破壞傳統都市紋理及歷史核心的粗暴手段」。這些論調顯示了歷史性建築保存，不再只是單純建築體的修復，並且明確主張一種歷史性建築與空間環境共同保存的概念。轉進到 20 世紀似乎更彰顯了 19 世紀末所透露出來的轉變，並走向一種必然的趨勢。例如 20 世紀中期的「雅典憲章」就明訂「保護不得迫使人們繼續在不健康的環境中生活」；1970 年代，英國相繼出現促進環境適宜的法案、威尼斯憲章第六項、第七項中的「保護一座文物建築，意味著要適當的保護環境」、「一座文物建築不可從它所見證的歷史和它所產生的環境中分離」，……等等，都說明了歷史性建築的保存和環境的維護、改善有著密不可分的关系。

因此，「文化資產保存法暨施行細則」中才有第 36 條：「為維護古蹟並保全其環境景觀，必要時得依都市計畫訂定之程序劃定古蹟保存區，限制其土地或建築物等之使用及建造。前項保存區內對基地面積或基地內應保留空地率、容積率、基地內前後側院之深度、寬度、建築物之形貌、高度、色彩以及有關交通、景觀等事項，得依賴實際情形作必要之規定。」；然而要能落實此一法條的施行，則古蹟本體及其周圍環境，首先必須透過都市設計的手法才能加以評估認定，如何管制、管制規則為何。因此，我們可以看出每一個古蹟都可以衍生出一個極有意義的傳統風貌、一個極有意義的都市設計題材；而其所需斟酌評估的範圍亦十分的廣泛。

二、理想與現實之間

舊市區尤其是歷史性街區的都市計畫道路，其開闢之適當與否常引起極大的爭論。反對道路開闢者認為開闢道路會破壞都市的紋理、社區的完整結構以及造成畸零地等社會問題。贊成道路開闢者則認為開闢道路才能使交通順暢，解決巷道狹窄、出入不便以及緊急救災困難等問題。比較合理的作法是循著地區紋理，配合現有通道，適度整頓街廓內部，使其對外交通順暢又能保存社區結構的完整。

現有某市一歷史性街區內之 9m 寬都市計畫道路（如附圖），因通過區內一處三級（省定）古蹟，故爭論多年無法妥善解決。根本問題為：若照原路線開闢道路，勢必拆除古蹟前殿約 4.5m 深，顯然違反文化資產保存法「古蹟應保存原有形貌，不得變更」之規定；若不照原路線開闢道路，或將計畫道路路線西移以迴避古蹟，則因已有依計畫道路指定建築線合法取得建築執照且已建築竣工之建築物，路線變更或取消道路開闢均會損及他們的權益。

試問該如何完善解決這種爭執多年的懸案，請依下列問題研擬答案，作為決策之參考。

（背面仍有題目，請繼續作答）

1. 這條計畫道路應如何開闢？將 9m 計畫道路西側鄰接國民小學之細長型區塊一併變更為廣場或道路用地以利整體規劃設計是否合理？若合理，何者較為理想？有無其他用地類別？又道路的開闢設計是否該考慮相鄰的既成巷道，請分別說明理由。(25%)
2. 根據第 1 個問題的抉擇，詳細繪出道路設計圖，包括平面圖 (1/200~1/300，包括路面設施，舖面) 道路兩側立面設計圖。(60%)
3. 是否該訂定建築立面管制準則？理由何在？如何訂定？(15%)

