

國際競圖中的有水準與沒水準

(本文發表於臺灣《建築師》雜誌 2015 年 12 月號刊)

金光裕 2015/12/02

桃園國際機場第三航廈，不論工程或是設計監造費用，應是我國有史以來最高金額的工程項目，以我國經濟的走勢，甚至或許會空前絕後。

我忝列十一名評審之一，每次會議我坐在桌子尾端，名符其實的「叨陪末座」，但實是難得的榮幸，也見識到一次高水準的競圖作品。

大家都已知道競圖的結果，由英國的 Rogers Stirk Harbour and Partners、臺灣世曦，以及宗邁建築師的團隊獲得首選，為了簡省篇幅，以下都用 Rogers 團隊簡稱，希望團隊和讀者都不要介意。因為這次決選作品，都會公開展出，相信也都會受到廣泛的報導，評審團做的選擇是否正確，相信大家可以得到自己的結論。所以本文不著墨於三個作品的描述，而就我多次參與國際競圖的籌備、評審、乃至於後續的審議工作，所觀察到的幾個現象做討論。同時，本篇亦純屬個人拙見或偏見，沒有與參與團隊，主辦單位，或是其他的評審委員討論過，有錯誤或偏頗之處，都是我學養不足之故。

在評圖前，工作小組的簡報中得知，桃園國際機場近年飛速成長，如今旅客量已超過日本成田，直逼香港赤臘角，而且以台灣位處西太平洋樞紐位置，未來在第三航廈及第三跑道完成時，更能超越香港（赤臘角的第三跑道需要再填海，所費不貲，實現難度高），在西太平洋機場中爭雄，成為中轉重鎮，似乎是我國經濟發展的重要環節。

此次評審委員中，有兩位是桃園機場公司資深代表，還有三位是機場的設計或營運的專家，由他們的評論中，我逐漸理解到機場設計連帶著飛機機型、航空公司的營運機制而日新月異，加上又是服務和市場導向，要做成一個有前瞻性及國際競爭力，而且還能創造最佳服務及最大利益的機場，實在是個非常複雜的課題。但是所幸這三家決選團隊都是世界知名的事務所，三個方案都是極具水準與特色的設計，唯一的困難是必需捨棄兩家。

近年來，在國際建築界，都知道我國經常舉辦國際競圖，一般的看法都是正面的，應該都認為是進步開放的社會，所進行的公開公正的競賽，以徵求最有創意最具專業的方案，以提昇我國的公共建築，所以應該是件有水準的國家做的有水準的事，許多成名或新銳的建築師，

也都非常留意我國國際競圖的消息，但主客雙方，卻常會發生沒水準的行為，這兩個有無水準的面向，都同樣值得我們注意。

兩個錯誤數字

這次競圖活動，如同臺灣大部份的國際競圖，都分為兩階段，第一階段選出三組團隊進入第二階段，在兩個月後再做決選，較為遺憾的，是最初的門檻設得太高，首先要有設計 1800 萬人次機場的經驗，第二要有新台幣壹仟伍佰萬元的投標押金，相信造成了許多人的怯步。

第一個數字乃是因第三航廈的設計目標是 4500 萬人次，依採購法可要求 40% 的量做為投標門檻，據機場專家所說，機場的旅次，2000 萬人是個分水嶺，以上是大型，以下是中型，其設計考量和複雜性有相當落差，因此這 1800 萬的數字變得頗無意義，比如一期航廈擴建（1500 萬）的建築師就正好不足，但此數字又不保證有大型機場的經驗。

真正不應該的是第二個數字，或許是把建築師當成施工廠商，設計單位的資源是人，不需要像施工單位廠商般，需要大量資金周轉，好像要下棋的選手賽前要通過舉重測試般不倫不類，競圖需要設計單位投資大量的人力和腦力，卻還要押這樣巨額的現金，雖然這個規定在第一階段截止前取消了，但是應該有些團隊在評估時期就放棄了，知道取消也來不及，所以最後只有四個團隊投標，領銜的清一色來自歐洲，沒有美洲和日本的團隊，殊屬遺憾。

而這兩個數字，一個無實質意義，一個有實質傷害，做為一個開發國家，竟偶見此等駭人的活化石，希望所有公家單位，都要有志做文明單位，不管是國際或國內競圖，在未來辦理時都有所戒禁。

一個傑出方案

所幸的是結果，遴選出了一個具有相當特色，考慮得全面而周詳的方案，其特色包括：

第一， 規劃考慮整個機場：以第一到第四航廈（在計畫及編預算中）以及未來的第三跑道和遠端上機為規劃範圍，連交通系統都做了完整的假設及對策。

第二， 功能上的合理性：其方案將一般入出境的層數對換，由上層入境，下層出境，其規劃的動線都非常直接了當，似乎不需要太多的指標，旅客就會很自然的流向該去的方向，也重新規劃了機場內轉乘電車站的位置，以乘客的方便為主要考量，可以說兼顧了旅客的整體經驗，也提供完整而足量的商業空間（桃機的一半收入仰賴商業空間的租金），我不是機場專家，所以特別向幾位專家做分別的請教，似乎本設計是最合理的。

第三，具有特殊性而可記憶的意象：設計的主要能量在室內大廳，用點狀的所謂「花瓣」組成可高可低，組合成多曲面的天花，這些花瓣亦可為燈，亦可吸音，近年流行的設計，好像沒有曲面造型就不夠性感前衛，這個方案用最不費力的方式達在了這個不成文的需要，而他們也強調，航廈的外觀並非最重要的國門意象，只有飛機起降時偶有窗邊旅客，可以看到航廈屋頂，除此之外，一般旅客對航廈的外觀鮮有印象，最主要的印象，在於大廳內，這也是他們的設計重點所在。

第四，這是個在營造上極為可行的方案：雖然有足夠的變化，但建築系統是相當明確的，結構上，屋頂的採光罩可在工廠預鑄，也沒有結構穿透屋頂的防水難度，其內外維修貓道都解決得很合理，不需要極昂貴的建材系統就可以達到效果，是相當成熟的建築系統。

然而，在系統及模組上過於強調重覆性，似乎顯示了他們對我國營造特色尚不清楚，我國由於向來個案規模有限，較之歐美，建築工業中習慣製作特製品，某程度的彈性未必造成經費及工期的躍昇，因此在屋頂頂蓬的兩端，以及登機通廊的設計上，可以多些變化，除非這是設計者所希望的美學，似不必像是目前方案的一刀斬斷。

第五，最具有溝通與聆聽的意願：第一階段簡報時，評審對各家團隊都提出質疑與對話，其中 Rogers 團隊，做了最多的思考以及回應。其第二階段的設計，屋頂和外牆設計雖不是全面翻案，因為還看得到第一階段的影子，但卻有躍進式的發展。這應是一個好建築團隊的重要態度，原因如下。

國王的新衣

過去二十年間，明星建築師 STARCHITECT 大行其道，在網路時代及世界市場的快速發展下，這些明星們以及想要躋身此列的效顰東施們到處做秀，競圖，爭取案子，極力成為媒體寵兒，語不驚人死不休。即使對成名和已獲大獎和著作等身的大師，國際市場上競爭也極為激烈，建築師為了展現創意，往往要做顛覆傳統的宣言，甚至說服大家，傳統智慧等同傻瓜的產物，只有他們能揭開白內障，看到真相。

這樣的現象似乎應該催生天外飛來的創意，但大多都是變變魔術，虛晃幾招，以拿到案子為首要，久而久之，許多大師們已經變成公關，忘了建築的水磨功夫（有些靠操弄媒體成名的所謂大師，可能從來也不知道什麼是基本功夫），把自己所謂的創意或是異想世界，當成神聖不可侵犯的聖經，其實是迫不急待得，把自己變做品牌化的商品，即使拿到了案子，也沒有心思好好做設計發展和施工圖說，只是忙著再去搶別的案子。

真文彥先生說過，做競圖像是在儲蓄，我想他的意思，是指競圖工作，可在短時間內刺激創新思考，與每日打磨精品的苦功可以相輔相成，但如今的明星建築師及其追隨者卻把設計成品當成存貨，常將同一個設計，這裡沒中再拿去那裡，我國的幾個重要競圖，就選了這種二手方案，二手也不打緊，只是若是硬套，往往就沒有考慮本地的特殊狀況，包括使用習慣，基地紋理，工程水準，乃至於地質和交通，拿到案子後也不願再加修改，加上近年來普遍對構造與細節的輕忽，而成為難以收拾的鬧劇，目前幾個我國的大案，在施工時都陷入泥淖，皆因如此。

但是如今大多評審，都愛聽這些嘩眾取寵的夸夸之言，國外評審們更常如此，只要能說得興高采烈，把麻煩留在當地又何妨？當然，這也與國外評審的良莠不齊有關，沒有參與過等同規模的設計或營運經驗，即使有心，可能也無能力判斷。

我國國內競圖的評審委員構成，都要遍及工程專業，但大多都沒有建築設計的背景，甚至看不懂圖，因此判斷常常荒腔走板，這現象有時也會發生在國際競圖，曾目睹一位委員，對每個設計團隊的問題，都是基地內發現有紅火蟻，你要怎麼處理？令人啼笑皆非。

尤有甚者，還有國內評審在國際競圖的場合，把自己屬意的競爭對手的序位打到最低，造成無法彌補的差距，這是國內競圖中，別有用心的評審常用的整人招數，以確保自己屬意者出線。這令同席的國外評審都感到意外，在大約十個參選團隊中，較為突出的就是那三、四家，其中那一個最好固然是見人見智，但這幾個突出的，總不至於掉到車尾，在這個震撼教育後，他們恍然大悟：「原來如此！如果還可以再投一次的話，我們也會了。」這到底算是在國際場合中發揚國粹，還是洩露國家機密，也算是見人見智的問題了。

不管是那種沒水準，許多這樣選出來，許多看似眩目的設計，恐怕要等到這些建築物蓋完了許久，才會有人終於想到，為什麼過去幾十年，乃至於幾百年都沒有人這麼做呢？答案是，因為沒有人會這麼沒常識（這個過程和大多的選舉結果差不多，等到發現時已經太晚了），然而忌於這些大師的大名，往往懷疑是不是自己不懂，為什麼這個國王，光著身子在馬路上亂逛呢？這是國際建築界的病態發展，而我們因為辦國際競圖而成為被傳染的犧牲品。

然而做為有水準的國家，豈能因噎廢食？反而更要了解到問題的精微處。因此，我選擇相信，一個好的建築師要有諸多能力，固然要有設計的天份，有高度的說服力，但是更需要是一個好的聆聽者，因為業主不是設計者，對於自己的需要常是「我昔有見，口未能言」，能在字裡行間，解讀出業主真正的需要，而往往第一個方案，在考慮業主的繁複需要之後，或許

原本的驚人一筆需要修改，但若能把需求及基地紋理等複雜性都整理出來，往往較原案更佳，更有內容，也更耐看，當然，如果沒水準的業主，動輒說「我上個月在巴黎看到這個設計很棒」，就只能勸他搬去巴黎住，然而以桃園國際機場的複雜性，以及機場公司近年成功的經營能力，應該是有良善行政與溝通能力的單位的。

因為 Rogers 團隊提案，對於總顧問所做的原規劃方案提出許多修改，有位機場專家的評審，提到未來若是兩方相持不下，是否會造成問題（這在其他的機場設計時發生過），機場公司表示，他們會做最終的判斷和裁示，這是有擔當的表現，值得喝采。

對於一項重大任務，一個團隊不能容忍不良單位和不良態度，本地的單位要有自律，外來的單位也要自重，不要把台灣當做可唬弄的第三世界，而我們也希望 Rogers 團隊，能將他們聆聽與溝通的意願與能力，持續到設計和監造的階段。這是團隊們大顯身手，實現我國有史以來最大建築案，以及創作一個有獨特性機場的機會，我們也拭目以待。