

共許高雄一個美麗的未來

對高捷公共藝術設置的觀察與期許

文、攝影／黃文勇（崑山科技大學視覺傳達設計系所 副教授）



○14鳳山國中站公共藝術〔鳳人緣心〕局部

一、前言

行政院文化建設委員會1992年頒佈了「文化藝術獎助條例」，其中第九條規定「公有建築物和政府重大公共工程都必須撥出部份比例的經費，在公共空間中設置公共藝術，以美化建築物與環境。」第一款規定「公有建築物應設置公共藝術，美化建築物與環境，且其價值不得少於該建築物造價百分之一」，但政府重大公共工程設置公共藝術其價值不受百分之一規定之限制。這項法令通過後，「開啓了以政府經費挹注公共藝術的局面，讓公共空間邁向藝術化的嶄新時代。」行經多年之後，1998年又頒佈的「公共藝術設置辦法」，明文規定公共藝術的設置過程中必須納入民衆參與，從而強化了作品的公共性內涵及藝術原創精神，台灣的公共藝術在「文化藝術獎助條例」的推展與保護之下蓬勃發展，每年增加好幾十件作品，逐漸呈現出不同於往僅將藝術品置入空間的樣貌。「藝術介入空間」的議題一時變成台灣的新顯學，公共藝術也成為藝術界的新寵兒，「台灣即將成為公共藝術的王國」（漢寶德,2009）。

高雄捷運，是公有建築物和政府重大公共工程，當然遵照「文化藝術獎助條例」的法令，提撥公共藝術設置經費2.35億，難免被外界看成一塊「大餅」，惹來群龍搶珠。在興建的過程當中以及公共藝術設置條款的適切性及合法性，茲因一些負面與正面議題的媒體炒作效應，可以看得出來藝文界的關心與重視，被注視著與持續被討論著。各個部會不管是興辦機關、主辦單位、審議委員會、專業服務單位、執行小組、評選委員會、或是被評選出來的團隊及藝術家，個個都被用放大鏡來檢視及看待，在所難免。筆者，以一個多重身份的角色（橘線高雄縣鳳山區段邀請比件獲選團隊、橘線高雄市區段執行小組委員及驗收委員、高雄市民），就各區段作品甄選的運作模式、設置經驗，對審議、執行、評選、驗收委員會等運作機制的剖析，以及對公共藝術設置成果效益及期許，作一個人的觀察報告。希望能幫助民眾揭開對高捷公共藝術的模糊面紗，看得更清楚、也能更加親近。

二、打造「捷運藝術化」遴選專業服務規劃執行

高雄捷運公司主張「捷運藝術化」為達「站站有公共藝術」的新格局，企圖打造「歷史高雄」、「海洋高雄」、「經濟高雄」、「生態高雄」、「文化高雄」、「休閒高雄」等多元目標，捷運紅、橘兩線依「高雄市公共藝術審議委員會」決議：公共藝術設置經費同意於本國藝術家及國外藝術家支配比為7：3，國內藝術家設置經費為1.25億；國外藝術家則為6,000萬，然其行政費用原則不得超過10%。高雄市及高雄縣之公共藝術設置經費分配為：高雄市區段委託國外藝術家創作經費6,000萬元、國內藝術家8,500萬元；高雄縣區段設置經費4,000萬元。高雄捷運公司也於96年10月邀請專家學者遴選高雄市區案及高雄縣區案之公共藝術設置行政作業委託專業服務，選出在公共藝術具有操作及執行經驗的帝門藝術教育基金會，為高雄市區案執行公共藝術設置專業服務；以及曾經執行過台北101大樓公共藝術設置經驗的杜象藝術公司，為高雄縣區案公共藝術設置專業服務。並依公共藝術相關法規分別辦理高雄市區及高雄縣區車站公共藝術之設置執行。高捷公司也在內部成立一個VT專案室（公共藝術專案室），組織內共5位全職人員，包括1位主管、4位專案

行政人員，協助執行公共藝術的設置協調、監督與服務。

兩家專業服務委託執行公司皆根據文建會公告之公共藝術設置辦法，分別遴聘成立「高雄捷運公共藝術高雄縣區設置案」及「高雄捷運公共藝術高雄市區設置案（紅線南段、紅線北段、橘線）」各區段之執行小組委員及評選委員會，各委員會的成員遴聘自興辦機關代表、藝術行政、藝術評論、藝術教育、藝術創作、景觀造園規劃、建築空間、地方文史、社區或公益團體...等不同領域的專業組合，為高雄縣、市捷運公共藝術設置共同遴選、監督、把關。

高捷高雄縣區段公共藝術的運作模式

高捷高雄縣區段總共有8個站體，杜象藝術公司在執行規劃高捷高雄縣區段公共藝術，為考量高雄縣及高雄市同時設置公共藝術，藝術家參與的選擇性及公開甄選的重疊性，為確保公共藝術的品質，最後執行小組決議採「邀請比件」順位評選的方式進行甄選，以橋頭、鳳山、大寮三個區段進行，各區段由執行小組共同提名在公共藝術有設置經驗的藝術家，經討論最後各區段邀請三組藝術團隊提案，並以同一時間進行設置說明會、場地勘查以及提案報告比件，最後由評選委員會依照各區段公共藝術設置之精神及預期目標遴選出最合宜的團隊，取得設置優先權。橋頭區段（R22、R22A、R23）邀請梁任宏+張新丕、林珮淳+顏名宏、劉國滄三組藝術團隊，最後由林珮淳+顏名宏所規劃的「三乘共生」勝出，三站設置經費900萬；鳳山區段（O11、O12、O14）邀請楊文霞+薄茵萍、王為河、筆者+潘大謙+蕭聖健+乘光白三組藝術團隊，最後由筆者所策劃的「傳說、緬懷·心·希望」拔得頭籌，設置經費720萬；大寮區段（OT1）邀請蕭勤+程紹正韜、盧明德+郭挹芬、麻粒試驗所三組藝術團隊，原本由蕭勤+程紹正韜團隊取得第一順位設置權，但最後因介面的協調因素、變更建築物消防法規的困難度以及個人種種因素...，因而放棄設置承作權，最後依法規由盧明德+郭挹芬團隊所規劃「紅豆的故鄉」取得順位設置權，設置經費900萬。另外大東站（O13）在籌建中就將大東文化藝術中心發展的整體性為考量，企圖建構鳳山地區未來的新文化地標，高雄縣文化局在辦理公共藝術設置之初既考量大東站與未來的大東文化藝術中心接



○11鳳山西車站站體的初胚結構

軌，做一整體區域的發展，早在執行設置公共藝術之前即提出自行以委託創作模式辦理公共藝術設置（設置經費600萬）。大東站公共藝術原本期望規劃成當代性風貌，屬意插畫家幾米委託創作，最後因主客觀因素考量及地緣性，執行委員會決議委請盧明德、郭挹芬規劃「鳳凰來儀」創作主題，以鳳凰採集香木築巢、引鳳于飛與萌（象徵幸福、生態、財富）的意涵，裡應外合地注入大東站體一股新的生命力，為大東文化藝術中心揭開序幕。

高捷高雄市區段公共藝術的運作模式

高雄捷運的公共藝術設置除了高雄縣的8座車站，在高雄市規劃的25座車站，委託帝門教育基金會專業服務執行規劃，帝門教育基金會在執行規劃高雄市區段公共藝術設置，以「高雄市公共藝術審議委員會」所建議以分區段的方式規畫執行，原先經過分析規劃為八個區段，分為四個區段為「邀請比件」，四個區段採「公開徵選」。後來經執行小組委員們的充分討論，為了減少面對社會輿論的關注與壓力、顧慮執行上的公平性與複雜度以及設置完成時間預期的急迫性，最後，執行小組委員決議通過依文建會「公共藝術設置辦法」第九條規定以「公開徵選」方式，採兩階段方式評選。將原先企劃的8個區段改為3個區段設置，分別為，「紅線南段」：從R3小港站到R12後驛站共9站，設置經費2,850萬；「紅線北段」：從R13凹子底站到R21都會公園站共8站，設置經費2,000萬；「橘線」：從○1西子灣站到○10衛武營站共8站，設置經費2,800萬。

「紅線南段」共有達達美術研究開發有限公司、觀想藝術有限公司、蔚龍藝術有限公司、接軌世界在地啓航、大院室內裝修有限公司五家投標，由台北達達美術研究開發公司林舜龍領軍，委請陳惠婷策展「港·都·遊·藝」，力邀優秀在地藝術家洪龍木、王國益、李億勳、陳明輝、原住民藝術家尤瑪·達陸以及知名藝術家蕭勤、董陽孜、洪易、賴純純、廖瑞章共十名提案得到評審團的青睞，贏得第一順位設置權。

「紅線北段」計有蔚龍藝術有限公司、艾派克國際有限公司、富景顧問有限公司、富蘭力企業有限公司四個團隊投標，由台北蔚龍藝術有限公司的王玉齡領軍，網羅在地資深藝術家楊文霓、蘇志徹+林麗華、年輕輩劉育明+林建佑+鄭濟哲、戴威利以及知名藝術家朱宇明、可樂王、董陽孜、蔚龍藝術公司共組八個團隊，策劃「幸福88/幸福趴趴走」創意理念拿下紅線北段設置優先權。

「橘線」競爭最為激烈，共有觀想藝術有限公司、友意國際藝術有限公司、原形場域有限公司、台灣田野工場有限公司、國邦興業有限公司、逸宇企業社六個團隊搶標，最後由國邦興業有限公司王國益擔任召集人，邀攬師字輩的重振平、梅丁衍以及集結在地傑出藝術家李億勳、潘大謙、陳明輝、林煌迪、王國益等七位，以「高雄萬歲，世紀起航」親自操刀提案，提案時陣仗浩大，個個資歷豐富，自然拔得頭籌。

國外藝術家委託創作部分，由高捷聘任的公共藝術策劃人周渝珠逕自進行委託國外藝術家創作，有R4高雄國際機場站，由Lutz Haufschild創作的〈凝聚的綠寶石〉；○5/R10美麗島站，由Narcissus Quagliata創作的巨作〈光之穹頂〉；以及R17世運站，由Ron Wood與Christian Karl Jassen合作的〈半屏山之魂〉，設置總經費高達1.1億。高雄市文化局於95年5月9日召開的專案審議會議，審查高雄捷運公共藝術設置計畫，認為未依公共藝術設置法規程序而施作，審議委員會不以追認，並提送大會討論。建議執行小組名單應該加以調整，以符合公共藝術設置辦法專業人士設置比例。最後，高雄市政府只支付6,000萬，其餘5,000萬由高雄捷運公司自行吸收。

三、從得標到設置完成——過五關的執行機制

這一次高捷公共藝術設置，採「區段式」的公開甄選及邀請比件，是為明智的選擇，並以「議約不議價」的精神，這一個模式值得肯定。所以，執行小組委員及評選委員就責任重大。評選委員為力求設置作品的完善以及合乎各區段或各車站的歷史沿革的深化度，必須向得標的團隊/藝術家提出適當性的修訂內容要求；藝術家相對的也會自我要求，精益求精變更設置計畫及內容，有好幾站的藝術家（如：○1西子灣站、○2鹽埕埔站、○12鳳山站）提出加碼變更設計。在地藝術家更是珍惜這得來不易的設置機會，將這一次的創作，獻給自己對家園的讚禮，如：R3小港站洪龍木的作品〈多向度聚場〉以卡漫精神呈現家鄉小港地區過往以重工業為主的產業，藉由多向度的形體表現得充滿原生力量，吸引遊客駐足凝視，令人感受到小港的熱情與溫暖。

創作是喜悅的，但設置的過程卻是充滿艱辛

當時的車站站體工程只是個初胚結構，高雄縣各區段的團隊/藝術家在尚未規劃作品之前即進入場地勘查，高雄市各區段是由設計師提供預留設置地點參考。但是，每一個車站都由不同的設計師設計，營造單位也各自不同，必須要經過好幾次的介面協調會議的討論與協商，謹慎的評估與考量，包括尺寸與結構，以及配合工務單位的規定，瞭解廣告或告示牌的預留處，才能選定設置地點著手規劃，直到施工圖送審通過才能進行創作。開工後，即是「苦難的開始」，創作者必須預支龐大的資金訂材料、實驗材料、試作、支付配合廠商簽約金...配合創作進度的勘驗、提供風力測試、承載力學的結構計算證明書、材料證明、出廠證明，樣樣都要具備及合格。作品完成之後，進場安裝是一大考驗，如何拆掉牆面的瑠璃板增加鋼骨結構支撐作品，如何打掉原本的地磚安裝作品之後的平整度及防滑度的要求與測試，如何拆掉天花板尋找懸吊作品承載的支點力道...所面對的這一些材料、材質都是單一特殊高規格，如何取得備料的資源以及指定的填縫材料及電纜，如何配電（拉電）更是一個折騰的工程...每一個創作者都必需面對並一一克服這一些眼前與創作無關的工程問題，這是外界難以瞭解的事實。然而，當作品安裝完成，啓開燈光的那一刻，可以看到創作者的眼眶

早已濕潤，那種莫名的激動難以用筆墨形容，像似完成一個崇高的使命任務。

驗收，是一個不留情感的儀式

評選委員選出設置團隊，為設計圖的藝術性、適切性及設置的精神性把關。作品設置完工後的驗收工作，則由執行小組委員擔任，執行小組委員依創作者的施工圖、材質運用及安裝情況勘查驗收，就施工品質、結構安全性、設置效果，一一檢視。執行小組的成員當然都是藝術相關領域的專家，面對的藝術家都是好友，有的是老師及前輩藝術家，這一些關係都將在驗收的當下「六親不認」，就作品的設置以高標準給予評定「通過」與「不通



○14鳳山國中站馬賽克鑲嵌藝術活動民眾參與活動

過」或修改補強，這種面對社會責任嚴格把關的驗收工作，可以令人感受到一種超然的立場與精神，沒有人願意背書想當個「好人」，當然就得扮黑臉當個不得留情的判決者。對於設置作品離預期目標差距甚遠的作品，驗收委員一定絲毫不留情的判以打掉重做，如此一來才能為公共空間留下一個優質的藝術場域，再者；藝術家的專業與尊嚴也才能留下美譽，因為「錯誤的決策比貪污還嚴重」，劣質的設置品質會使城市污名化留下視覺污染。

驗收通過之後，必須將創作過程、安裝過程與民眾參與活動的影像紀錄，一一呈現作結案報告書呈高雄縣、市公共藝術審議委員會審查，通過之後，再送到交通部公共藝術審議委員會審查，通過之後，才算是設置合格與完成，從驗收通過日起保固一年。這樣的設置過程從邀請比件/公告甄選到作品設置、驗收完成、到保固期，如同過五關的運作機制，前後總共耗費二年的時間。

四、藝術工程化，工程藝術化

高雄捷運公共藝術的總設置經費高達2.35億，為打造「捷運藝術化」以及實現「站站有公共藝術」的雄心壯志。尤其是高捷的大股東，原本是工程背景的「中鋼」，更是使出看家本領，將公共藝術的設置看待成「工程」般的建設，期許「藝術工程化，工程藝術化」的要求與把關，戰戰兢兢、克盡職守，面對大家的期許，不敢怠懈。高雄捷運紅、橘兩線共37站（目前R24尚未通車），總共集結51位藝術家，包括國外4位知名

藝術家、國內七個團隊（包括公共藝術種子K-ing團隊）47名優秀藝術家，共同創作出78件富有可看性的公共藝術，集結了傳統手工銅雕技法、書法、立體雕刻、玻璃藝術、馬賽克拼貼、互動影像、數位科技媒材...表現手法及材質內容包羅萬象，猶如打造一座「流動的公共藝術美術館」，創下台灣（可能是全世界）單一重大公共建設，設置公共藝術動用最多的藝術家，也創下單一公共工程設置最多公共藝術品的紀錄。其中引傲全球的（光之穹頂）更創下全球最大單件玻璃藝術創作作品。真正落實「捷運藝術化」以及設置「站站有公共藝術」的新格局。

一個便捷的交通網絡，在硬體上展現機能的承載與運輸功能，在公共空間設置公共藝術更可軟化建築的冰冷感，增加人文氣味與藝術性，在意義上說明了公共藝術不僅僅是放置在公共空間中冷漠的有機體，更能在創作過程中加入了社區歷史與民眾參與的元素，是一座可以與居民們產生密切的互動，讓「藝術性」與「公共性」相互連結的橋樑。

「文化藝術補助條例」設置公共藝術的目的在於提高環境品質，在觀念及實際上是建築與景觀的延伸，但是，建築師與藝術家在觀念上總是有距離的，對於藝術的觀點與信仰相差甚遠。一個不爭的事實「大部分的建築師都把公共藝術視為多餘的東西，甚焉者，把它們視為都市垃圾」（漢寶德,2009）在台灣，大部分的公共藝術其實都是在建築物蓋好之後才進行規劃與設置，而且，設置的地點大部分是由建築師建議或指定，因為建築師不想讓他所設計的整體外觀被破壞，加一些「多餘的東西」。少



○11鳳山西站（鳳臨天下）公共藝術設置完成全貌

有公共建設在一開始設計規劃時會邀請藝術家就公共藝術的設置地點及表現形式共同討論，一起融入建築體當中規劃。所以，在台灣公共藝術的創作者通常只能把建築體及環境當成藝術品的背景，安裝在牆面、玻璃門窗上、地鋪面或懸吊在屋頂結構上，在建築內、外的場域找一個不妨礙動線及安全的地方小心安置。所以，在設置的過程中花費很多時間在「介面」的協調，拆牆、鑽地，把原來完整的外觀打掉再「二次施工」，浪費很多不必要的資源、材料與經費。個人認為，要消弭這種不必要的二次施工，首要改革的是規劃的流程，應該促使建築設計師與公共藝術創作者共同一起規劃，把藝術家表現的需求與公共需求相結合，規劃時在建築體上事先預留安裝公共藝術所需的空間及電路，才能改進現在的耗損機制。○5/R10美麗島站就是一個成功的案例，規劃之時就與建築結構體相互結合在一起，建築體要因藝術品的設置增加其價值，藝術品也才能因建築而更加展現活力，更為民眾所欣賞，才能創造雙贏的局面。才能真正落實所謂的「藝術工程化，工程藝術化」。

道盡高雄的經濟發展的蛻變，貫穿高雄的人文歷史與風華

橘線從西子灣經鹽埕埔、市議會站、五塊厝、文化中心站、衛武營站進入鳳山達大寮，東西貫穿了高雄人文歷史的發展脈絡以及呈現高雄移民文化變革的風貌；紅線從小港經草衙、前鎮的後工業發展，進入三多商圈的繁榮與中央公園的都會休閒，交集在美麗島民主的聖地，直往凹仔底、巨蛋站瞻仰都市開發與興建的蛻變，再進入生態



014鳳山國中站〔鳳人緣心〕馬賽克鑲嵌施工情景

園區越過楠梓加工區與後勁，到達橋頭糖廠與橋頭火車站，彷彿穿過時空隧道讓人緬懷與回憶高雄70年代十大建設的經濟奇蹟與早期發跡的糖業經濟，北道盡高雄從重工業起家與漁業的發展，蛻變到「海洋首都」新都會城市發展的軌跡。兩條橋、紅捷運線可以說道盡高雄百年來發展的脈絡輪廓與歲月的縮影。

五、結語

公共藝術可以說是一個城市的軟實力，以高雄捷運公共藝術的整體水準，絕對不遜於其他國際城市。捷運的公共藝術更是行銷都市暨觀光的最佳利器之一，我們看到歐美許多國家都藉由捷運公共藝術大力推展吸引觀光。高雄市政府文化局應學習西雅圖市及紐約市，出版一份高雄捷運公共藝術導覽地圖，並將周邊高雄地區代表的公共藝術一併納入地圖，讓民眾或遊客能按圖索驥地一一探訪心中仰慕的藝術品，建構一個「游動的公共藝術美術館」的機制，一則達到城市行銷的宣傳效果，二則達到坐捷運成為欣賞公共藝術的休閒活動。期許，高捷公司建構的公共藝術網站能落實經營與管理，除了建構一個公共藝術的專屬網站之外，還可以利用行動電話QR (Quick Response) 二維條碼作為介面的遠端訊息傳送以及RFID (Radio Frequency Identification) 「無線射頻識

別系統」的即時性行動視訊導覽。如此一來，「藝術介入空間」的定義亦被擴大，其所指的不僅是形式上的空間，即是運用e化透過藝術參與而擴張最具創意的行銷策略與發想，極富文化內涵的生活形式，更能將藝術家與民眾在互動過程中思想相互交流的公共領域，從一個「有形的」公共空間，深化到一個無遠弗界「無形的」公共空間。

如今，高雄縣、市即將合併。高雄一下子變得好好富有，多了78件來自國內、外藝術家合群絞盡腦汁的公共藝術資產，未來高捷各區段的公共藝術勢必回歸到單一市府部門——捷運局或文化局的監督與維護責任，期許市府每年應編列足夠的經費加以維護與管理。才能真正落實「歷史高雄」、「海洋高雄」、「經濟高雄」、「生態高雄」、「文化高雄」、「休閒高雄」的精神。別讓激情的口號過後，任它降溫。請不要再讓人說「高雄是個文化沙漠」，也別讓人笑高雄是個「土財主」，有經費建高捷、設置公共藝術，締造很多第一的名號，最後，窮到沒有經費維護公共藝術資產，任由髒污擺爛，只剩下殘缺的空殼與外貌。期望，透過政策明確的制度及機制，才能讓公共藝術的精神活絡神通，展現藝術持續的魅力。

最後，「共許高雄一個美麗的未來」。