發佈：2010-10-20, 週三 18:23
點擊數：16984

花博是什麼？由市府資料上登載可知的官方說法是，由國際園藝生產者協會(International Association of Horticulture Producers，簡稱為AIPH)主辦，藉由協調花卉園藝行銷、展示及生產，促進國際性園藝產業健全發展而舉辦的博覽會，目前有25個國家，33個會員參與，台灣於93年入會，2010台北花博是全球第七個主辦的城市。筆者挑選各國舉辦花博的成功經驗供讀者參酌，台灣人對花博的理解，應可更為正面而正確，花博事實上是有更深化的不凡意義。

先分享一下2000年日本淡路花博覽會的經驗。曾經，日本政府為了興建關西國際機場，進行大規模填海造陸，臨近的淡路島遂成了大型的採砂場，青翠美麗的花卉之島轉瞬成為不毛之地。荒廢之後的1992年，擁有這片土地的業主，希望興建高爾夫球場，委託名建築家安藤忠雄進行規畫。當安藤忠雄目睹一棵樹都沒有的荒涼情景，深感痛心，他成功遊說當時的兵庫縣知事貝原俊民，由政府出面買下這塊地，讓淡路島變成一座公園，以回饋自然生態。為了讓基地重生，安藤忠雄在施工動土、大興土木前，先花了五年時間種下了三百萬棵樹，恢復綠意。淡路島於是回復往日風采，美景再生，2000年更成為花卉博覽會的舉辦場地，向世界展示日本對破壞自然生態後的深刻省思，以及宣揚人與自然對話、重建環境的決心。淡路花博不僅成功吸引近700萬觀光人次，直至目前仍為重要的觀光聖地，每年都有數百萬來自各國的國際遊客，到此體會花卉之美。

再看看2005年德國慕尼黑聯邦園藝展。
德國慕尼黑的聯邦園藝展(BUGA)，特點是將190公頃、棄置無用的舊機場土地，變身成為花園展的展覽會場，並成功進行大規模閒置空間再利用與都市改造策略。慕尼黑政府將工作、居住及休閒結合在同一區域，北方是以世界貿易展覽及相關產業為基礎的產業基地；中心區域提供16,000人居住、建造都市住宅；南方則作為調節都市空氣與提高環境品質的景觀公園及綠帶空間，其面積超過半個紐約中央公園。
舊機場搖身一變，閒置空間變身生態城，
當人們參觀慕尼黑聯邦園藝展時，也同時正在觀摩著一座以永續發展為核心的城市，一個精心規劃的生態社區。

不管是日本淡路島大興土木前先種百萬棵樹木的故事，乃至慕尼黑以生態重塑都市空間的經驗，兩場花卉博覽會都具備了深刻的意義，那就是人類對於回饋自然環境的決心，一場花博，就是一個空間改造、永續發展的契機。但是台北花博，卻是不惜砍樹、移樹，由驚人的經費與數億萬株淺根草花所堆疊出來的美麗假象，犧牲了兒童樂園、園山遺址、中山足球場等種種台北人共同的城市文化記憶，這種曇花一現的美麗，事實上一點也不美麗！

事實上，當初馬英九向AIPH爭取主辦花博的原定場址是北方的關渡平源。若藉由開發較落後地區的角度出發，以打造大規模生態城鎮與都市公園，讓長久以來作為都市之肺、卻隔絕於人民生活之外的關渡平原，將有污染疑慮、不適合食用的農業作物耕地，改造成為台灣的富良野，並利用花博讓它的綠意與土地更為親民、友善，尚還可能形塑出台北花博的特殊意義。但郝龍斌團隊礙於徵收時程難以掌握，擔心開天窗的情形下，將花博場址改到大圓山地區，一場東拼西湊、拼裝車式、急就章的花博，於是展開。郝龍斌欠缺核心價值與前瞻遠見，對於城市發展及都市景觀也缺乏長遠性思考，葬送利用花博發展台北、改造台北的絕佳機會。

其二，郝團隊手中的台北花博，成為郝個人違反政治誠信、政府部門違反法令、破壞體制的最負面示範。

Phoca PDF

首先，郝團隊以各種荒誕的說法，來為花博展區規避環評尋求解套。如同前文所提，花博的精神是綠、生態、永續，但花博為使六座新建場館保留，市府竟以臨時建物申請興建(程序、法令、安全結構等)展場設施，規避環境影響評估的程序，就地合法。這又是郝團隊欠缺長遠擘畫能力的明證之一。倘北市府在規劃花博之初，就把永續經營做為重要核心目標之一，而不是基於被議會及媒體批判要求下，才改變原本用完就拆的決策，郝市府其實是有足夠的時間將臨時性場館規劃為永久利用，也不會衍生政策翻轉、法令解釋不週全、建物規格是否安全的爭議。

再者，台北花博嚴重損害人事體制及預算體制。郝龍斌上任前向勞團朋友承諾市府機關不使用委外人力，以確保市府勞工權益，但花博卻創設出北市有史以來最龐大的委外機關----花博專案辦公室。除了各局處分派人力支援花博，造成例行業務排擠的問題之外，郝市府另與民間人力派遣公司簽約合作，由304名臨時人力成立花博專案辦公室，人事預算高達4億2460萬。而這個超大黑機關的人員背景，竟有超過六成比例專長與花博相關主題完全不符，反而成了酬庸有力人士、人事關說的特殊管道。很難相信花博成敗竟交由這樣一個超級龐大的非正式機關、非專業組織扛起，未來花博結束，如何移交業務、無縫接軌永續經營，都是問題。破壞個人政治誠信事小，郝團隊為花博不惜製造出一個定位不明、權責不清、民意難以監督的超級黑機關，破壞人事體制茲事體大，應受公評。

花博也是預算史上前所未見的負面案例。姑且不論花博耗費百億鉅資，是如何壓縮各局處一般公務預算、排擠其他政務而來，花博的黑手竟也伸進第二預備金之中。『預算法』中規定，二備金為補其他預算編列之不足之專款，各局處往往在「不得已」或「緊急」的狀況下，才向主計處提出申請核准動支，這筆救急錢，竟也成了郝龍斌花博的救命金。北市府99年度9億二備金中，在七月前就有5億511萬因花博而動支，也就是高達72%的救命錢，都變相挪為花博經費。主計處基於長官指示，無法依法審查二備金動支明細，完全喪失把關預算支用的功能，破壞預算制度至此，未來勢必引發審計單位的批評。

最後，筆者要嚴肅探討台北花博由決策、執行等層面，違反透明公開、由下往上、公民參與的公共治理潮流。

美國Boston中央高速公路計畫(俗稱Big Dig)的經驗，可供台北花博借鏡。波士頓市區長久以來被中央幹道(93號州際公路)高架橋一分為二，交通擁塞、公共空間受限、城市景觀不良久遭詬病。1985年美國政府官方決定以28億美元預算撤除高架橋，興建隧道，解決公共空間不足及交通瓶頸等問題。但期間，由於決策過程一手由公部門主導，既未納入公民討論，也沒有詳實向社區住民說明計畫、政策的規劃內容，施工期間舉凡公共安全、噪音、環境衝擊等，都引發居民強烈抗爭，媒體大加撻伐。更何況貫穿3.5英里(5.6公里)的地底隧道工程難度甚高，20年間工程預算不斷追加、攀升，成為美國預算史上最昂貴的公共工程計畫，額外追加146億美元工程款及70億利息，聯邦及州政府投入資金有如無底洞，美國國會對此正反意見爭論不斷。

除了支出龐大受爭議，期間大小的公安事件也不斷。2004年發生裂縫事件，承建商被發現施工不當，且美國政府未公開全部計畫內容，全案遭到司法調查；2006年又發生隧道天花板坍塌事件，造成死傷，媒體及輿論反對該工程的聲浪已達臨界點，波士頓當局不得不將工程封閉，Big Dig被迫暫停，全案再度進入司法調查，為期甚長。

在復工之後，波士頓當局終於理解到讓訊息公開、讓政策透明、讓公民參與的重要與必要，全市舉辦多場說明會，主動出擊，將資訊公開，且採納民意進行施工檢討。更舉辦一次全市性的工程導覽，原本是工程禁地的黑暗隧道，成了市民團體嘉年華的場域，在遊行隊伍的音樂聲中，數萬市民進入又長又深的隧道工地中，莫不對工程的浩大與艱難發出驚歎之聲，成功贏得民心，將反對聲浪轉化成了正面支持的力量，企盼完工啟用之日。完工通車後，全新的Boston，交通

Phoca PDF

變好了，天際線變寬了，城市變綠了，公園廣場變多了，施工期間的波折、抗爭與社會對立，都因都市全面的改造與重生而煙銷雲散、雲淡風輕了。

筆者特別大篇幅以Big Dig的經驗來相應於台北花博，相信讀者朋友能有所啟示與迴響。花博既為建國百年來最大的國際盛會，花費之大、爭議之多、社會共識之薄弱，再加上選舉競爭的加乘效應，台北花博豈不應該更透明公開、更由下而上、更擴大公民參與嗎？郝龍斌身為花博的總策劃師，若能在博覽會規劃之初，就以Work Shop公民工作坊、公民論壇的方式，主動走入社區，匯聚民間對於花博的多元意見，讓專家、學者、藝術家、建築設計師、市民、長者、甚至是學生、孩子參與，透過網絡治理與網路人、年輕族群對話，納入全民多元的力量，形塑出台北人對花博的共同想像，不只反對者難有批判的正當性，更重要的是，這樣才真正是「全民的花博」，才是花博的意義所在。

可惜的是，郝團隊不只不具新時代治理的觀念，更退步回到落伍的、非民主的舊威權治理心態。有關台北花博的各項推廣活動，完全呈現一個由上到下的支配者模式，以公文傳遞要求，以績效來考核表現，以政令宣導的心態來要求民間參與，民政單位、教育體系、文化團體.....等都是「被動」、「被迫」配合花博，不論跳花博舞、城市花園送盆栽活動、學生校外教學參觀、鄰里社區提供花博表演...等亟需民間參與的事項，少了自動自發的熱情，多了政治動員的觀感。

美麗的力量----台北國際花卉博覽會，既不國際，也不美麗；沒有深化意義，多了選舉考量；少了民心支持，多了社會對立。首都市長郝龍斌的治理能力，是高是低，是優是劣，在台北花博的紛擾中，輕易虧見。

Phoca PDF