

公共藝術不是工程的創作觀

The Public Art is not A Creative Viewpoint of Construtions

■ 董振平 Chen-Ping DAWN
國立台北藝術大學美術系專任教授

公共藝術的本質及範圍

平心而論，幾乎所有開放性之場域活動，皆具備公共或公眾藝術的特質。當場域與群眾發生「共享」的參與機能，它即產生了公共藝術的最基本前題，且具有其真切意義的「實質性」。因此，就公共藝術的本質而言，即包含所有自發性地、互動性地產生在其軟體與硬體之間的行為模式；而公共藝術的範圍，嚴格地區分之，它絕非泛指單純的、概念性的藝術表現形式，它必然包含了公共藝術品的材質、體積、數量、尺寸…等設置基地——即某一特定空間點必須承受的所有硬體部分，甚至包括軟體：空間使用者對公共藝術的具體感受、人群和與之互動的心理層面部分。

正因為公共藝術的設置牽涉層面廣泛，因此有必要將之學理化、可驗證化，當它在被執行時嚴格把關。對個人而言，公共藝術的理論已經不再是「只可意會、無法言傳」的境界，更不是童話故事《國王的新衣》中表述「看見與看不見」、「存在與不存在」之間的詭譎局面；公共藝術議題有其嚴肅性，必須正視之，不該讓它存留在膚淺的或矯飾的抽象意念。

以下，分享個人公共藝術創作觀，它是個人有感而發——公共藝術不該只是一件工程，它是藝術家從發想到實踐之創作過

程的展現；本文後段，擴及台灣現行公共藝術案執行過程中的多項議題，包括：大環境的負面影響、現階段徵件方式、公共藝術計畫書、工程監造及執行標準、結束後之驗收保固…等面向的思考。

從發想到實踐

「公共藝術」一詞往往給人一個誤導的觀念，即它是一件專為公共福祉所做的藝術品，因此忽略了它同時作為純藝術之創作本質及原創性。來自觀念上的認知不同，一件即使原創性再高的藝術作品，只要被「擺置」在公共空間中，它可能即失去了其價值。

以個人作品「鐵道馳騁」為例。該組作品的原始理念來自個人早期創作「生、老、病、死」主題的「沙發馬」系列。作品造型上，結合長組沙發與礦泉水空塑膠器之組合，在經過一連串長時間的發想、組構、衍生，最後轉入到與「生命」存在相連結的主題——礦泉水容器內在之隱喻層面，正似你我急需的一些養分、維他命等。沙發正右側的邊緣座位，以帶有機物質的豬肉層體來填補沙發邊緣空缺的空間，並用「鑲入」的方式形成一組連血帶肉、生命循環的側臥沙發馬體。

上述乃「鐵道馳騁」之作品原意。然



鐵道馳騁！— 鐵路局板橋車站大廳公共藝術 2001 重振平作
銅、金箔、不銹鋼、化石、鋁、銀箔、耐候鋼、壓克力
105H×325L×131D cm (八澄石攝)

而如何將它轉換到公共藝術的創作，則恰巧可印證個人一直強調：此件所謂符合公共藝術的作品，不但頗具備公共、公眾的本質精神，同時也必須不著痕跡地將自我風格隱藏其中，才是一件成功的公共藝術，此即個人對公共創作的詮釋。正因公共藝術不是公共工程，在本質上仍有絕對分野而無法等同之，是以「沙發馬」除了具有「坐」的實用機能；在另一方面，馬與速度、鐵道、驛馬車、驛馬站都劃上了等號，所以「沙發馬」很自然轉變成板橋新站南二門入口的構思雛型和印象，作品自此從純粹的創作發想，走向實用機能考量。

對作者而言，上述作品的主題和形式的最佳歸宿乃是：主題由生、老、病、死轉入到鐵道馳騁一種「再生」(Rebirth)的意念，而形式上左、右二件一組以礦泉水裝置而成的「馬首」被金、銀鉑包覆，沙發架則各以軟墊(鑄銅)及木架(耐候鋼)組裝、焊接而成。至於原本沙發墊上的豬肉，則以菲律賓的玫瑰石彫鑿而成塊肉，兩座「沙發馬」的底部(馬腿)配以枕木及鐵軌，正符合了車站的場域精神；另外，本組作品的別名「金包銀」是眾人皆知的，板橋是在地人的好所在，出外人的新故鄉的典故，以金包覆銀嘗試點出道地鄉土率直的鄉野味。

這一組表面上已結合公共空間之需求的作品，在作品組裝完成後，又因擔心他日三鐵共構使用後，會因人群擁擠而發生安全顧慮，有關『馬腿』過長(枕木與鐵軌)，於是補做兩組橢圓形的松木板座，至此才完工。在此倒另有一則插曲，即是在大廳左側有另一件小馬立姿，可能因為太過正經，反倒鮮有家長讓孩童跨坐，在公共藝術與群眾互動的原則下，堪稱美中不足！如此，公共藝術從藝術家的發想到落實在公共空間的過程，不僅會因為群眾的認知的不同而有落差，甚至擴及外在環境的負面影響因素。

台灣大環境之負面影響

身處於今日台灣都會環境裡，確切感覺到都市美感的不足，街道藍圖規劃

不力，放眼所見都被路障、騎樓、違建、看板……等等所干擾。相較之下，公園、綠地及休憩空間的不足，過於生硬的都市水泥叢林，一成不變的道路及街道外觀的美學概念，更加速了往來行人的視覺麻木。

畢竟，公共藝術與大環境是一體的。公共藝術無法自外於人與環境的影響，它是必須與其所設置基地之空間、人文環境、往來人群朝夕相處的。但是處在現下許多粗糙背景的烘托下，致使公共藝術案即使在有關單位的積極執行及推廣下，仍無法達到美化環境、調節人心、進而成為藝術及人文教育工具的輔助功能。

尤有甚之，國內工程的施工品質良莠不齊，工程的品管要求水準幾乎滯留於原地踏步的狀態，直接導致公共藝術的執行結果；更不用說，一些公共藝術案在後製階段的收尾工作，必須付出巨額的成本支出，一再成為令人無法想像的一場夢魘！

現階段國內徵件方式

回到現實中，就國內現行公共藝術的徵件方式而言，我們或許可以有一些正面的思考。目前現行公共藝術案的徵件方式多半採公開徵件，由於可以廣徵各界優秀作品，因此在現階段不失是理想的選擇方式，被廣為採用。

雖然依據文建會公共藝術相關法令，尚有邀請比件與委託創作，但在實際執行上有其侷限；一方面，舉辦單位為避免日後被冠以圖利他人的行政壓力下，多數興辦單位傾向公開徵件的方式，抹煞了原有法規多元的美意；另一方面，公開徵件可省去思考其他徵件方式的可行性及必要性、以及其它徵件方式是否對該基地更為適合的優缺點。就執行層面而言，只要執行程序正確，有公正客觀的機制及監督單位，將能有效減少許多過去招人非議之處。

當然，前述情況需上層單位的支持。主事者或決策單位必須有正確的認識與決斷的膽識，方能催化並促成最適宜該件公共藝術案的執行方式，並且有效地收納或突破屬於該公共藝術設置案的特殊需求及限制。更直接者，甚至可直接委託交付具公信力之民間機構代為規劃。此類方式應該可以成為現行公共藝術案可能的執行方式之一，甚至，在個案計劃之初、硬體尚未進行之前，即就設置點之空間條件與使用需求，進行業主、建築師、創作者、甚至是空間使用者之間多邊的協調配合，進

數字運作 — 美國紐約市公園大道公眾雕塑 2003
羅伯特·印第安那(Robert Indiana)作 金屬烤漆 (董振平攝)



美國紐約市地下鐵路局「時報廣場」地下總站鑲嵌公共藝術 2003 (董振平攝)



而凝聚共識、形成有助於公共藝術順利執行的心理機制，以收立竿見影之效。

按現行公共藝術機制的設計，評選會議的成員是影響公共藝術成功與否的主要因素，他們有扮演舉足輕重的地位。因此，評選團隊的素質水準及決策能力，是目前公共藝術案執行過程中最重要的因素。因為在整個徵件過程中，從一開始對外公佈消息，到最後進入決選的時刻，徵件簡章及主旨中所謂的「看題作文、對號入座」的基本資料，例如：基地的地緣性、歷史情節、文化背景…等，往往在關鍵時刻被評審者疏忽遺漏；可以想像的是，若是單憑個人的直覺及喜好篩選作品，一則為公共藝術投下負面的變數，同時也將引發參加人數不足、優秀團隊裹足不前的窘境。因此，慎選評選會議的成員，摒除地方派系人情，是另一門學問。

公共藝術計畫書及監造之執行標準

有關公共藝術監造的執行標準，雖然有法源根據，但現實上因為各個公共藝術案的興辦單位不同，自有既定的行政程序，因此各個單位產生了同中求異的施行法。

在這樣的情況下，公共藝術創作者在面對不同的執行單位，感受到最為繁複的項目應為公共藝術工程執行計畫書。每個單位所設定的公共藝術計畫書的內容要求不同，其各分類細項可廣泛的包括到：材質細目、絕對尺寸、重量、原料採樣、零件編號、出產地、說明牌、植栽、地基結構書、工程認證證明書、實樣縮比、施工日誌、押標金…等；甚至，它可以包括材料的耐酸鹼侵蝕、撞擊測試…等數據，類別之多，不勝枚舉。

是以，公共藝術執行計畫書的要件設定，其主要關鍵點仍在於執行單位是以工程的角度、還是藝術尺度來看待。當然，以工程安全角度來看，許多計畫的類別的確有其必要性，一方面是因為公共藝術必定座落於公共場所；但是從另一方面來看，個人以為不能以最嚴格的工程角度看待公共藝術案。客觀地說，若公共藝術無涉及工程安全顧慮，例如某些經費較少的案件，且無重心、水平、防震、傾倒…等設置危險的問題，則適合以較平常心對待，並可經由一套設計完整的保險認證單位、具高專業技術的助理機制，達成公共藝術零危險的考量。

當然，若是公共藝術創作者的執行經驗不夠，或無能力自行建造，即應於事前經由評選過程中預先淘汰。如此，一方面嚴格篩選參與者的資格和能力，一方面防範設置危險的認證機制，給予創作者具彈性的創作準則及約束力，相信更符合公共藝術創作者的藝術本位思考。實際上，鮮有作者甘願自毀形象而輕忽行事。

但是面對高額經費的公共藝術案之時，必須有更嚴格的限制及把關機制。首先應該思考如何以總工程款之多寡，設一底線或



最低門檻，超過某一金額上限者，即採更嚴格之審議標準看待；矛盾的是，在高額的公共藝術案中，絕大部分的承辦單位以視同公共工程角度審議，因此公共藝術到底是「工程」還是「藝術」的爭議，仍然處在眾議紛紜的情況。為此，如何拿捏其定位、界定其限制把關的標準，仍有待專業學者共同商議出一套既簡約但又具效力的準則，相信才是最佳的結果。

其實，對於公共藝術的執行作業，除了工程計畫書外，就是繁縟的公文往返及行政程序作業。基本上，各機關議約內容及做法均不統一，因此可以想像的是，創作家每一次所面臨的執行作業，即是接觸一個全新的行政程序，但往往承辦人員是第一次辦理此類業務，自開始都採取戒慎小心的態度，以致雙方往來總要經歷精神緊繃到樂意協助的過程，最後才轉化為替藝術家減少不必要的行政作業。因此，這些實際承辦公共藝術案業務、與藝術家往來的承辦單位及人員，隱然也是公共藝術催生過程中重要的推手。

作品保固之後的思考



美國紐約市地下鐵路局「時報廣場」地下總站鑲嵌公共藝術(局部) 2003
(董振平攝)



風雲際會 & 元素 — 台灣電力公司內湖民權一次配電變電所公共藝術
1999 董振平作
鑄銅、不鏽鋼、軸承、耐候鋼(風雲際會)
250H × 250L × 150D cm
水泥、金屬軸槽(RC柱)
500H × 40L × 40D cm
不鏽鋼角條、金屬圓管、托盤(元素)
450H × 17L × 17D cm
(林仁信攝)

在公共藝術案設置完成、驗收完畢之後，通常是一年的保固期，在此之後，創作者往往「功成身退」，該件的公共藝術即進入了一般性的年度例行維護保養。這樣的常態性作法看似合理，但實際存在值得我們深思之處。

通常，公共藝術工程計畫書在紙面作業上確認與簽約完成後，即確定了藝術工程執行的準則。但就藝術創作的觀點，一件隸屬於藝術創作的工程案，無法等同一般硬體工程沒彈性、沒有更改的空間；對於藝術，甚至是完全相反，或要有更多彈性，以容納創作者在未竟全功，就細節局

部進行更完美的規劃。令創作者深感時間的壓力，從徵件到決選至簽約完成，一般製作期限在三個月至數個月不等，時間短促，實非藝術家所能掌握，更不是一件以創作屬性為重的公共藝術案所能完全配合的。

事實上，准許公共藝術品有限度的施作修改，其修改之差價由創作者自行吸收，而且經審議會議、興辦單位認定的一連串審核程序，也算是差強人意。因為基本上個人相信，一般的創作者必定是在不得已的情況下，才會提出施作修改計畫。對於身為創作者的個人而言，作品沒有絕對的完成度，可能即使到工程行將完成之前一秒，都還會有微妙的變數，這就是藝術與工程不同之處！

筆者相信，公共藝術不是一旦經驗收程序通過後便一了百了。個人認為，應該有所謂的「觀察調適期」的機制，其時間點可設計在一年保固期之後。因為創作者已經有一年保固期的檢驗及適應，可以讓創作者付出更多時間心力去觀察思考作品與天候、時間、空間、使用者…等多重的相應關係，一種特別屬於該項公共藝術的創作學理及應用原理才可能產生。

因此，個人無法附和目前一般公共藝術案的想法，即作品一經安裝、驗收及保固期之後即結束的論點。個人認為，公共藝術作品需要時間的駐足，天候及環境的互動、過往人群的適應，作品實際上的優缺點評估、創作者之自我心路成長，都應當持續進行才是，絕不該由一紙公文決定，忽視公共藝術作品作為與公共空間共同成長的真正時刻！

是以，公共藝術是一種研究、一種主題的探討，在過程的最後，將此一美好的想法形成真實的物件。因此，從過程的開始到結束，對創作者而言都是極具挑戰性及智慧的考驗。可以堅信的是，在未來有更多創作者的投入與付出，我們的公共藝術絕不再祇是將一些單純的美學理念、形體和情境轉換至標的物之所在地罷了；它成為一個觸媒，將這些思考過程及情境轉換至一個更真實的境界。



無題 — 美國紐約市政府公園處與再生藝術基金會公共藝術 1995
Brower Hatcher作 鋁合金 (重振平攝)