

## 綠色臺灣、綠色運輸



最近,Ubike 的成功以及盛行,讓世界看到了台北的另一項驕傲,然而在這驕傲的另外一面,卻也有著許多的不平之聲,起因在於 Ubike 的路權不明導致 Ubike 的使用者常因安全等因素將 Ubike 騎上人行道,而與行人發生衝突,假若

當初的敦化自行車道依舊保留著甚至將其擴展,那麼這些自行車與行人的衝突是否就會減少許多了呢?

敦化自行車道從開始 2008 年開始規劃、2009 年 8 月啟用。期間儘管辦過無數場座談會及說明會也獲得許多人的支持及贊同,但是什麼原因造成後來使用率偏低,使得在 2010 年時改以只有假日自行車才有專用路權,甚至到了最後在 2012 年時將其廢除。若是以 Ubike 這麼風行的現在來看,如果當初這項政策得以延續,那勢必將與 Ubike 相輔相成,使得綠色運輸不只能夠為臺灣運輸寫下一頁新的篇章外,更能使得臺灣達成「綠色臺灣、綠色運輸」的目標。





回顧整個計劃，在規劃開始之前，騎自行車的風潮開始流行，但自行車大多都只能在雙北的河濱公園等汽、機車較少的地方，因此在市區道路上是否也能有安

全的騎乘環境，就成為許多自行車騎士們和一般民眾的期盼。敦化自行車道由當時身為總工程司的謝銘鴻總工程司(現為臺北市停管處副處長)負責整個計劃的規劃與執行，期間不只辦過無數場與民眾溝通協調的說明會和座談會還有問卷調查，亦拜訪過許多的民間團體希望在此政策的推行之後會有許多人的支持及使用。在這辛苦的奔走和一來一往之下，就是期盼能在各方之間尋找一個最合適的作法及答案來為臺灣綠色運輸打下一個新的典範，因此在 2008 年開始著手規劃並於 2009 年建置並啟用完成。

在敦化自行車道的建置時，Ubike 早已開始設置，但一開始只有在信義區一小塊地點設有租借處，因此千里步道協會周聖心執行長表示，他們曾向政府部門建議是否能開闢更多的點來供更多人可以租借騎乘，周執行長認為，敦化自行車道和初期的 Ubike 的租借點一樣，沒有做起來的原因就在於它們的規模。敦化自行車道的路網沒有做起來，一方面使得道路與道路之間沒有加乘效果，另一方面，也會因為只做一條而使得所有的人目光就聚焦在這條車道上，導致小小的缺失也會被無限放大。

其實敦化自行車道原本的設置是一個「丰」字型的設計，但除了因預算有限必須分期建設外，自行車道自從建置完成以來就罵聲不止、批評不斷，導致當時的郝龍斌市長暫停加碼投資，進而出現只有敦化南北路有自行車道的情況產生。

敦化自行車道從開始建置以來就遭受許多罵名和批評，有人認為自行車道剝奪了他們的汽、機車路權，亦有人認為自行車道使得他們路邊停車以及上下車不只甚為不便且不安全，然，過去以來敦化南北路的路邊大多為禁止停車的紅色標線，卻因為一方面政府害怕被民眾罵搶錢政府，對許

多違規行為爭一隻眼閉一隻眼，等到最後政府要把這項措施給收回來或者強力執法時，卻變成好像理所當然的屬於自己的權利被侵犯剝奪了。

周執行長也表示臺灣不應該只知一味的開路，而不對車輛做總量管制，因為只要車子的數量不減反增，那麼路開再多，它就一定會有塞車的狀況產生，然而牌照管制權限因歸屬於中央，因此身為地方政府的臺北市政府所能做的不外乎就是提高停車費等價格管制而已。許多的政策不只需要地方的執行，更需要中央的政策引導，才能獲得民眾的更多的支持。

相較於歐美日等先進國家，一方面政府不只應要保有遠見更應要有對這些遠見的堅持，才能將正確的事情或政策執行至開花結果的一天，就如同蘋果創辦人賈伯斯曾言：「預測未來的最好辦法就是去實現它」；而另一方面民眾更應該改變觀念，時任臺北市交通局長羅孝賢理事長就舉了



一個例子，他說他兒子在美國西雅圖念書時他去了美國看他兒子，卻發現當地的公車與自行車共享專用道路權，即便公車被擋在了自行車的後方，也是必須乖乖的跟在自行車後面，之後詢問他兒子當地人的想法之後才了解，

儘管他們討厭這些速度慢的自行車但還是必須乖乖的跟在後面給予尊重，而臺灣目前所欠缺的好像也就是這種彼此互相尊重的概念，尤其是當對方與你有所衝突或不合時，以自我為中心的情況就愈發明顯。

周執行長也說，臺灣人似乎缺少了某些中心思想，就好比市區自行車道路網建置這件事，不只對於環境，對於能源、國民健康也是相當有幫助的一項政策，然而卻因為臺灣許多人只要一與自身的利益相抵觸，便開始批評叫罵而不管對公眾是否有利。綠色臺灣需要綠色運輸來完成，而綠色運輸卻需要所有人的綠色觀念來達成。



口述/千里步道協會 周聖心執行長

採訪撰文/中華民國運輸學會 李明展