

# 交通工具的綠化

會員：凌瑞賢

腳踏車被稱是「綠色交通工具」，在擁擠及污染的都市環境中，歐洲許多都市反璞歸真，積極興建腳踏車道及附屬設施，以鼓勵居民騎乘腳踏車，而我們仍然迷失在汽車陣中，大量興建道路及汽車停車場，都市內的擁擠及污染卻日益嚴重。

過去幾十年來，擁有一輛汽車是台灣每戶家庭夢寐以求的，早期擁有汽車確實帶來行的方便與身份的表徵，然而隨著國民所得增加，小汽車從奢侈品逐漸成為必需品後，汽車數量急遽增加，小汽車反而成為一種負擔，塞車與停車問題成為開車族每天揮之不去的夢魘，小汽車從一個夢想變成一個夢魘，究竟我們是在「役車」？還是「為車所役」？小汽車帶來了下列一些值得我們醒思的問題：我們為什麼每天要背著重重的車殼，在擁擠的道路上一步一步往前走？我們為什麼每天要枯坐在車內數十分鐘，另外再花數十分鐘去運動？我們為什麼每天要使用汽油污染都市內的空氣，另外再交空污費去防治污染？我們為什麼每天要將找停車位而不悅的情緒帶進工作場所，再帶回家？

其實，我們有更好的選擇，那就是腳踏車，它可以讓我們在動彈不得的車陣中殺出重圍，穿梭自如；它可以讓我們每天定時運動；它不會帶來污染與噪音；它可以提供及戶的服務。

既然如此，腳踏車卻乏人問津，小汽車仍然是大家的最愛，為什麼？這是因為所有道路的規畫與設計均以汽車為主，以台灣大多數都市內，小汽車旅次比例不超過 25%，可是在道路的規劃和設計上卻忽略了機慢車的存在，有 75% 的路面讓小汽車使用。如果以公平的角度來看，他們應該擁有四分之三的路權，也就是有四分之三的路面應該畫為機慢車道，但是實際狀況呢？過去以汽車為主的道路規劃與設計下，機車和腳踏車並無一席之地，大部分道路的快車道禁行機車，慢車道又被停車或攤販佔據路面，腳踏車被逼得走投無路，或是在汽車陣中出生入死，險象環生。再加上道路交通執法不嚴，少數汽車「橫行」，違規停車「霸道」，機慢車躲躲閃閃，毫無行的尊嚴。

機車和腳踏車騎士同樣繳稅，而在行的權利上卻被歧視為二等公民，機車族和腳踏車族應該站出來大聲疾呼『不要逼我們走投無路』、『還我公道』。

汽車「當道」的結果，使腳踏車道因而式微，腳踏車「走投無路」，當然乏人問津。其次，過去大量廣告的宣傳以及好萊塢電影推波助瀾下，進口汽車是身份的表徵，甚至是權力、富貴及性的象徵，腳踏車相對成為貧窮的代名詞，也造成腳踏車不受青睞的交通工具。

然而，時代在變，觀念亦在改變，環境保護、減少污染與節約能源等綠色主張成為全世界共同的潮流，在國內亦逐漸獲得重視。此外，從各種民意調查的結果可以看出，隨著國民所得增加及教育水準的提升，民眾的價值觀隨之改變，未來居民對生活環境品質的要求愈來愈高，我們會漸漸發現，過去夢寐以求的小汽車，竟然是破壞都市環境的最主要殺手，而開車族是幫兇，擁抱小汽車竟然要付出如此慘痛的代價，從破碎的汽車夢裡醒來，我們會重新思考除了小汽車之外，是否有其他的運具選擇？

從整體社會來看，腳踏車具有無污染、安靜、節約能源、節省道路及停車場面積等優點。另外，從個人的觀點，腳踏車亦具有下列的優點：擁有成本低、使用成本低、及戶方便性、小巷內亦可通行、停車方便、有益健康、簡單易學。

如何才能使腳踏車不被逼上絕路？如何才能還給騎車族一個公道？如何才能使腳踏車走上正途？我們有以下的建議：

- 1.呼籲汽車族開車時應該有「車品」，禮讓慢車騎士，應該心懷感恩之心，感謝慢車族讓出路面來，才使目前市區交通不致於太擁擠，想想看，現在的小汽車旅次只有四分之一，如果這些慢車全部換乘小汽車，汽車流量將急遽增加為現在的 4 倍，塞車與停車問題將成為開車族每天揮之不去的夢魘。
- 2.快慢車道分隔。除了上述消極的「道德勸說」外，為積極防止汽車入侵慢車道，則應該視車流量及道路寬度的狀況，在適當的路段以硬體設施將快慢車道強制分離，以保障慢車騎士的安全，使「**萬物並育而不相害，道並行而不相悖**」，讓機車及腳踏車族與開車族能夠各行其道而不相傷害，讓慢車道與汽車道並行而不相干擾。
- 3.建立腳踏車專用道。過去以汽車為主的道路規劃與設計下，腳踏車被遺忘了，再加上道路交通執法不嚴，以致汽機車橫行，及違規停車取締不力，攤販佔據路面，腳踏車被逼得走投無路，或是在汽車陣中出生入死，險象環生。我們如果要重新定位腳踏車在都市所扮演的角色，無庸置疑的，建立腳踏車專用道系統是最迫切需要的，提供安全而舒適的騎乘空間，還給腳踏車族一個安全而舒適的行駛空間，才能吸引更多汽機車族轉而使用腳踏車，則都市中的污染與擁擠現象將獲得改善。