

# 建立台灣交通新文化

會員：許添本

台灣的交通發展過程中，曾經走過大家認為台灣交通沒有救了的階段。但在大家期待及不斷的努力之下，近年來已經有了許多的進步。過去，各種運輸系統的服務品質飽受批評，人行缺乏尊嚴，環境品質持續惡化。在越來越多的人有了出國使用較好的交通系統經驗之後，把台灣的情況拿來跟國外比較，因而產生了許多好的觀念，也有許多觀念是針對台灣本土特性所思考出來的。例如，應該以人本交通來取代車本交通，應該設法抑制小汽車的成長，應致力於減少對機車的依賴，應推動行人優先，應有大眾運輸導向的發展策略，應該軌道運輸先於公路運輸，應該全面推動無障礙交通系統，應進行社區化交通寧靜的改造工作，應全面發展綠色交通系統，在高運量捷運因財務等問題無法順利推動時，可以優先改以建設高品質之現代輕軌運輸系統取代，應該全面建設腳踏車行駛空間。雖然這些呼籲與實際的建設成果之間仍舊存在明顯落差，但是已經出現一種重塑台灣交通新文化的契機。一個進入廿一世紀的台灣，面臨特殊的內外條件及危機之下，是否仍舊可以創造成為一個令人羨慕的美麗所在，一個好生活的社會，值得這一代知識份子去想一想。

下一個社會會具備什麼樣的特色？這是我們可以先想的問題。管理學大師彼得杜拉克在2001年時指出，未來的社會將會是一個知識社會，由社會問題主導，下一個社會將會受資訊科技的影響，會產生一些發展特色，例如國際化、資訊化、知識化，創新化、整合化等。許多年前，筆者曾提出台灣的交通發展可以朝五個方向去努力：運輸環境人本化，運輸網路國際化，運輸資訊家庭化，運輸行政大眾化，運輸系統智慧化。綜合觀之，這些都是從社會經濟的角度出發來看問題；當然，它仍舊會一直是現代社會的主流價值之一，也必須繼續朝此方向往前邁進。但當大家只以社會經濟效率當作知識的價值核心時，難免會帶來一些負面的衝擊，例如，生態耗竭，環境惡化，病毒猖獗，人心疏離，空間斷裂，永續危機等等。在這個過程之中，大家最能意識到的是電腦與資訊發展對人類的影響；亦即，因應資訊時代的來臨，大家自然會以e化當作主要的發展概念。所以有所謂的e化的政府，e化的都市，e化的國家，e化的交通等等。e化已成為現在台灣新社會的代名詞，成為一種新文化。但是這種發展趨勢，是否會繼續惡化生態，值得深思。因此，有必要考慮相對應的提出推動生態化的發展概念。兩者並非以對抗的姿態出現，而是可以考慮以相結合的方式發展。總而言之，為了追求更好的生活，創造更永久的幸福，我們應該在電子化的同時，推動生態化，將之稱為另一個e化(Ecological)。電子化及生態化兩者相融合成為雙e化，即成為筆者認為的、台灣應具備的、台灣新文化的核心發展理念。在交通部門可推動雙e化台灣的交通。

台灣如何才能成為先進國家？在雙e化的新文化觀之下，我們應去關注我們是否可以成為一個先進國家。有關此點，美國學者梭羅於1991年曾說：除非台灣大改變，否則不可能。他指的是一些經濟產業的改革，認為生產基地不應太早移至海外。雖然，我們在過去十幾年來，大量的移至海外，特別是中國大陸，已經是一個難以改變的趨勢，它是否在無法脫離政治的魔戒之下，達到令人憂心的境遇。或者已經陷入另一項日本在上個世紀末所說的：廿一世紀不再是列強軍事對抗的世紀，而是經濟戰爭的世紀的危機之中，有待進一步的關注。但是，台灣在人均國民所得超過一萬三千美元之後，是不是可以成為先進國家，確實值得思考。在此一思考過程中，因應生態化的發展理念，重視空間品質及生活環境的前題之下，我們可以設法重新定義屬於我們的先進國家的定義。所謂的先進國家，在過去也許可以定義為先進

工業國家，或所得水準高的國家。但是，台灣在無可避免的產業外移結果之下，台灣應該重新尋找成為另一種先進國家，亦即「先進生活國家」。以後，不論台灣人在那一個國家賺錢，都會希望在台灣設永遠的家，永遠的生活，因為它是生活的好所在，此時，我們即可成為先進生活國家。是否做得到？就像曾被譽為經濟學界的聲音與良心的經濟專家高伯瑞所提的：智力決定了人民的生活方式。台灣要成為先進生活的國家，應該運用它的智慧，思考一條新的出路。可以設法延續前面所提的雙e化做法，去建立一個「永續家園」。將台灣建設成為「先進生活國家」的發展理想之下，整個社會發展應設定一個符合廿一世紀價值觀的建設目標，亦即追求一個零災變，零垃圾，零危機，零污染，零車禍的理想社會。推動國內生活化綠色交通系統，根植平民化交通建設理念，促使一個雙e化的交通系統具備本土化、國際化、生活化、地方化、資訊化的特色。

如何才能形塑出台灣交通新文化？有人說：美國是民族的大熔爐，彙集了全世界的精英，創造了人類前所未有的富強。那麼台灣這一個過去被稱為福爾摩莎的美麗寶島，也可稱為一個民族的小熔爐。因為地理位置及天然環境的關係，無論是幾千年前來的南島民族，或幾百年前來的漢人，及幾十年前來自中國各地的人，或最早殖民的荷蘭人，或對台灣的發展影響最大的日本人，及後來美援下植入的美國文化，皆對台灣的文化及生活與富強或意識形態帶來影響，也使得台灣具備了新的大熔爐的特色。這一個特色，也創造了台灣人求新求變的積極性格。雖然在台灣就好像是一個移民社會，具備半華僑性格的民眾，很容易那裡好生活就往那裡去，但也很容易就在一個環境中力求安定，其自然具備了豐富的感情及人文素養。這種特色，可以很容易建立出前所未有的富強。也難怪在內外政治壓迫之下，台灣人仍舊創造了經濟奇蹟，也因為經歷了人類史上少有的不流血的政黨輪替，而創造了政治奇蹟。也許就像當年在戊戌變法後避難台灣的章太炎會感嘆，台灣這地方未來必有超軼乎大陸者一樣，充滿發展的無限可能。所以台灣人在一種可能的政治危機，或陷入經濟戰爭劣勢的危機下，仍舊可以像侏羅紀公園電影中的名言一樣：「生命是會自己找尋出路的」。而台灣人擁有非常強烈的此一性格。這也是為什麼，對於台灣的未來可以充滿信心。這也是一個多元文化的熔爐特色。多元化，但彼此的認同、容忍與調合，即成為台灣交通新文化的精神所在。我們不會只追求單一運具、單一需求、單一族群。我們將會有多元需求、多元運具、多元土地使用、多元系統組成的多元交通文化的特色。因此，我們自然的需要多元的理論思維，及多元的實務立基。台灣的交通新文化即會是以多元化融合的方式來形塑。因此，我們對私人運具不會只思考如何發展汽車，我們也會重視機車的如何發展及轉型，如何能多元組合腳踏車、電動代步車及大眾運輸，來替代機車，以減少機車帶來的負面衝擊。我們會注意到，如何不致於因為所有的資源皆投入台北的捷運，而使得其他都市無法享受好的軌道式的大眾運輸服務。我們會重新在多元思考之下，讓該用公車的用公車，該建輕軌的用輕軌，該綜合成多元大眾運輸的同時去組合公車、輕軌或高運量捷運。我們也不會用自己訂的法規來限制了多元化的發展。因為想做的時候，法規就會跟上來，不想做的時候，法規就成為了障礙。一個多元化融合的精神，就是台灣的新精神，以多元化取代單一化，即成為台灣交通新文化的精神。

回顧過去，台灣交通發展過程中，曾經有過道路到處坑坑洞洞，機車橫行，出門要帶口罩，搭公車要擔心擠歪身體，並須忍受車掌的晚娘臉色；擔心何時才不致於到處有人亂按喇叭；何時車輛才會讓路給穿越馬路的行人，人行道何時才能無障礙。但是今天，我們大多做到了，空間逐步秩序化，行人越來越受尊重，台北市道路的顯得乾淨及安靜，人行空間及廣場的品質明顯提高，捷運的效率已塑造了台灣交通的新形象。充滿希望的台灣交通新環境逐漸成形。我們不應再去擔心未來的運輸發展會像過去台北市鐵路地下化一樣拖延二、三十年，

台北市捷運建設晚了十幾年才開始；機車政策慢了幾十年才提出。因為，我們已經進步到開始注意到自嬰兒期的交通，及其對於未來交通發展的意義的階段了。但是，我們似乎還有許多可以再深化的地方。例如，一則兒童因為安全座椅的新聞採訪嚇哭的畫面，引起嬰兒交通權利義務的關注；一則青少年騎腳踏車上學途中車禍身亡，引起大家注意到許多中小學禁止學生騎腳踏車上學的對或錯。當地方急著想建輕軌以儘快提升大眾運輸系統服務水準的同時，但中央卻將要幾年後才開始編規劃經費，其落差之大，實在不可思議。由這些似乎也可看出，台灣的交通發展仍須在良好的目標設定下，以更積極的態度及正確概念去推動。就以近日開始的兒童安全座椅規定來看。當嬰兒出生之後，第一個使用的交通工具就是嬰兒車，對於養成兒童正確交通文化的天性而言，嬰兒車早就是德國道路設計規範中正式的設計車輛之一。對於一位習慣在嬰兒車上繫安全帶的兒童而言，搭乘汽車自然不會因為不習慣安全座椅而吵鬧。所以，配合兒童安全座椅的規定，同時針對嬰兒車來改善整體交通環境，則是一個新文化建立的基本推動方式，亦即是一種由根做起，而且是整合而非片段的做法。不只如此，應同時全面檢討兒童搭車及使用交通工具的問題，包括機車搭載兒童的問題。因為它更是養成兒童對交通系統不好印象的開始，也是兒童肇事傷害的主因之一。所以，如何同時對於機車搭載兒童加以規定，似乎是重視兒童交通安全的優先措施之一。兒童第一次搭乘的交通工具是嬰兒車，而另一方面，第一次自己操作的交通工具是腳踏車，一個鼓勵兒童騎腳踏車出門的措施，不只是一項重視綠色交通的啟蒙，更是正確使用交通工具，成為善良用路人的開始。因此，正面的輔導與教育兒童如何使用腳踏車，全面且持續改善兒童騎乘腳踏車的交通環境，成為一個「先進生活國家」必須的交通啟蒙工作；而非反其道而行的禁止兒童騎腳踏車，如此才能避免在無適當且完整的教育之下，等到兒童長大之後才由騎乘機車來產生不良使用交通系統觀念。也難怪，腳踏車早已成為先進國家小學交通安全教育的主要教具。顯然，我們還須從這些已經逐步在做的措施中，加以深化及精緻化，由嬰兒期開始到終身，以延續與擴充方式，來形塑出台灣交通的新文化。

綜合上述，台灣交通的新文化即是在多元化融合的精神下，尊重多元的用路族群，發展多元運輸理論，促進多元組合使用運輸工具；全面推動交通雙e化—電子化及生態化；一切由嬰兒期開始，進行終身的交通關注。如此將可以建設台灣成為具有「先進生活國家」所須的交通新環境。此即為本文提出建立台灣交通新文化的內涵與做法。