

對 2008 台灣博覽會的交通建言

會員：許添本

多年前，參與過一些有關 2008 年是否舉辦台灣博覽會的研究討論。事隔多年，近日又參與了一些規劃工作的討論。對台灣來說，這是第一個最重要的展示機會，暫且不論只剩三年的準備時間是否會太倉促，但對於如何才能將台灣展現於世人面前，則有許多可以思考及討論的空間。這些的討論可以由如何定位台灣博覽會出發，並且掌握其本質為：「延續台灣歷史、前瞻台灣未來」。由於展示的時間點正好是一個歷史與未來的中間點，2008 年。2008 年是國際上會將眼光投注在台灣的重要時間點，因為台灣會再度有總統大選所引發的國際關注，同時奧運會在北京舉辦，也會引發國際關注。台灣可以用辦嘉年華會的心情去辦個快樂的台灣博覽會。國際人士來到亞洲，順便看看台灣，有助於對東方文化、政治、經濟、生活的了解，是一種多贏的互利作用。台灣博覽會有其先天成功的條件。如何做好實質展覽場館與配套的交通、資訊等配合措施，就成為確保其成功的主要關鍵了。

如何做好台灣博覽會的實質工作，可以由四個面向來分析，以明確的定位來產生作業的方法，包括角色定位、時間定位、空間定位及系統定位等四方面。

就角色定位來說，這是台灣第一次的國家博覽會，其具備總結過去、展現成就、前瞻未來的角色。就這一個角色定位來看，它比較像以一代辦一次，原預定每 25 年舉辦一次，而在 2002 年舉辦第六屆的瑞士國家博覽會(Swiss Expo.02)；這是一個令人讚嘆的博覽會，籌備的時間花費巨大，讓這一個非產油國中最富裕的國家以超過十年的時間，去籌備與建造展覽場館。我正好曾經全家大小一起去參觀了幾天，覺得這一種類型的國家博覽會的角色，與世界博覽會不同。世界博覽會是一種結合在地國強大經濟力及全世界各國精銳盡出的一種多國的博覽會。經濟先進國家以科技促銷為主，落後國家則展出其尚未受到改造的傳統素材。最近一次的世界博覽會於 2000 年在德國漢諾威(Hanover)舉行(下一屆於 2005 年在日本的愛知舉行)。在當年的七月，我也曾經全家由德國柏林順道去參觀。沿途由柏林搭乘高速鐵路(ICE)，在漢諾威直接轉乘博覽會捷運支線，直達會場，接著使用連接車站的電動步道到達會場入口。這是一個完整且令人佩服的大眾運具整合系統。雖然台灣可能有能力作出一樣品質的交通系統，但是這種世界博覽會似乎不是台灣可以去辦的，更何況台灣並不能參加世界博覽會。然而，在現有的國際處境下，難免會希望台灣博覽會也具備世界博覽會的功能。那麼，我們可以設法在瑞士的國家博覽會與世界博覽會之間取一個平衡。那就是將台灣博覽會的角色定位為以世界博覽會的世界行銷方式所舉辦的類似瑞士的國家博覽會，博覽會的主軸與內容及目標的設定則如同瑞士的國家博覽會。從這一個角色定位，2008 台灣博覽會的交通與資訊必須完全與國際接軌。一個完全的國際與國內交通的大整合，將是 2008 台灣博覽會的主要交通系統架構，如此，才能達成世界行銷的目的。

就時間的定位而言，2008 年是很特別的一年，目前已經可以確定了它的時間特殊性。就國內政治來說，是繼幾十年來的極權統治，以經濟發展為主軸，創造經濟奇蹟之後，全面民主的 12 年，也是在政黨輪替之後經過了兩個任期，它在政治上是一個民主政治對國家發展意義的一個中繼站，也是新執政黨提出挑戰 2008 建設計劃的一個階段點，是台灣對於自己的過去、現在及未來的一個非常重要的反思及前瞻的時間點。就國內經濟來說，是台灣電子、電腦、光電產業輝煌成就的時段，雖然是傳統產業外移的一個階段，但也是往高科技轉型有所成就的一個起點，它是個經濟再發展的時間點，是台灣展現其經濟成就，成為開發中國家效

法的一個典範的時間點。這會是一項世界第一的延續，因為早在一百五十年前，台灣即有產量世界第一的產品；如今更有許多項產品產量占世界第一。這將是在十八世紀即被法國人形容為：到處都顯得美麗而又高貴的台灣島，所可以展示的重點之一。就國內的文化來說，近十年是一個非常具有代表性的台灣文化復興的十年。隨著台灣本土化的發展，本土文化及原住民原生文化、南島文化、漢文化、中華文化、日本殖民所植入的日本文化、二次大戰後的大中國政治取向的政治化文化、世界潮流趨勢下移入的美國文化，皆在各種不同的、刻意的政治推波助瀾下，發展成一個即融合又對立、即傳統又現代、即本土又外來、即長遠又短暫的、具備無限活力與韌性的台灣文化。它可以非常地方化，也可以非常國際化。它是一種有特色的包容似文化。所以，在文化方面，2008年正好是一個可以平衡且多樣展現的時間點，也正好是一個台灣文化轉捩的展示點。所以，無論就政治、經濟、文化而言，2008年皆是台灣最適合向國際展示的時間點。而其配合的交通系統更應發揮政治民主自由化及文化的融合多樣化，經濟的先進科技化等特色來加以展現，使其具備自由開放的特色、多元化的運具選擇功能、融合地方特色於交通環境之中，結合台灣身為一個海島所須的海洋與空運特色，組合高山與平原的密集式交通系統架構，並且完全展示經濟發展成果的高度資訊化及使用高科技及高環保運具產品的經濟實力特色。更重要的，須具備一個由原生文化，尊重生長環境及敬畏大自然，尋求安身立命移民性格的與自然為善的交通系統，故而，是一個完全以綠色交通及人本為主的交通系統，如此，才能與具備政治的多樣化歷史、經濟的科技實力、文化的融合精神等特色的台灣博覽會相互輝映。

就空間的定位來說，無論過去的亞太營運中心的想法是否成功，台灣在國際上的地理位置處於東亞的中心樞紐位置，成為東西海洋文明交會的首要要衝，因此，歷史上西班牙、葡萄牙、法國、荷蘭人、英國人皆先後曾以台灣作為進入東亞的主要基地。時至今日，西方企業也會考慮以台灣為核心位置去佈局亞洲。這一個特殊的地理位置，及台灣是位於北迴歸線通過的環熱帶圈中，發展最快的地方之一，再再皆擁有可以發揮的空間角色。這一個角色，使得2008台灣博覽會的國際交通觀念，應具備發揮東亞運輸中心的角色。當各國要到亞洲的任何一個地點，皆可以將台灣納入其中，使用旅次鏈方式來交通。另一方面，若以國內的空間角色來談，雖然，整個台灣本身即為一個大展場，只是為了提高展示的密集度，須將展場集中在某些地點。按目前公佈兩個主要展覽地點，分別為位在高速鐵路沿線的桃園及台南沙崙兩地。同時，將空間延伸到各個具備各別特色的地點，以便將台灣的社區營造成果及對環境保育的努力，與台灣本土化文化建設成果合併展出。所以，它的空間定位為一個連結國際，並且在國內以高速鐵路為骨幹，延伸到各個小地方的網狀結構。它是對台灣交通系統是否可以以同樣的效率及品質伸展到每個末梢神經的一大考驗。因此，它將是一個由展場所在社區的內部交通系統、展示場所在社區與鄰近市鎮之間的聯絡交通系統、及各展場與國內外地區的聯外交通所共同串連出來的完整的空間結構。它是一個多元運具平衡供給的系統，必須具備完整的點對點之間的及門聯絡功能。除了硬體設施的連結之外，軟體的資訊與管理系統的連結，提供足以讓陌生人以無壓力的方式，到處參觀的交通環境，亦將成為此一台灣博覽會交通系的特色。

就系統角色而言，任何一位外國或本國人士，當他接觸到台灣博覽會的名稱，或計劃要去參觀之時，他就開始對台灣進行評價；一直到參觀結束，他都會把整個過程當成展覽的一部分。只要那裡資訊不足，那裡塞車，那裡髒亂，皆會被納為評價的一部分。對於外國人來說，甚至更會以整個亞洲內部的連結及協調系統來綜合評價。因此，交通系統必須與2008年亞洲的其他大事件相關連；其交通的規劃必須關心那時候亞洲其他地區的大型活動，及考慮

其他旅遊吸引點的配套行程。台灣博覽會的展覽內容將會屬於我國社會經濟發展中的一個階段。它將會被放入台灣整體發展系統之中來定位。所以，所有的展場不會是獨立存在或獨立發揮功能，它的建設不一定是展完拆掉，他的位置及城鄉角色不會是封閉或固定死的。它會成長，它會與鄰近的城鎮形成互相依賴生存，且可以在未來繼續成為發展及建設的典範。所以，為了博覽會所建的交通系統會是未來該地區長期繼續使用的系統。同時，展場所在位置之公共設施，也會以生態及環境共生、省能或使用自然再生能源的方式建設，成為未來台灣建設發展方式的示範。因此，它的交通建設並非消耗式的硬體建設方式，而是一種永續發展的交通系統示範。使得交通建設與展覽場館建設共同存在一個有生命力的社區之中，並且是採用聯合規劃的觀念所共同完成的系統。因此，由台灣博覽會的系統定位來看，交通系統的建設會包括為了博覽會所特別興建的新系統及為了補足原有系統缺口的補充建設等兩部份；同時兩者皆必須是完全整合在一個可以持續發展的交通環境之下。

2008 年台灣博覽會先天上具備天時、地利、人和的條件。綜合上述，為確保台灣博覽會的成功，所須的交通系統的定位及展示概念包括：(1).依 2008 台灣博覽會的角色定位，2008 台灣博覽會的交通與資訊必須完全與國際接軌。將國際與國內交通的大整合，達成世界行銷的目的。(2).依 2008 台灣博覽會的時間定位，交通系統應具備政治民主自由化及文化的融合多樣化，經濟的先進科技化，具備自由開放的特色，多元化的運具選擇，融合地方特色，組合高山與平原的系統架構，高度資訊化及高度環保化，並須具備一個由原生文化，尊重生長環境及敬畏大自然的與自然為善的交通系統，是一個完全以綠色交通及人本為主的交通系統。(3).依 2008 台灣博覽會的空間定位，交通系統的構成為一個連結國際，但以高速鐵路為骨幹，延伸到國內各個小地方的網狀結構，可以由展示場所在地與鄰近社區或城鎮之間的聯外交通系統所串連出來的一個完整結構，是一個多元運具平衡供給的系統，且具備完整的點對點之間的及門聯絡功能。(4).依 2008 台灣博覽會的系統定位，為了博覽會所建的交通系統並非消耗式建設方式，而是一種永續發展的交通系統示範。這是一個有生命力的交通建設，是由都市社區及交通系統聯合規劃所建設完成的系統，完全整合在一個可以持續發展的交通環境之下。

在有了上述的整體構想之後，許多的交通建設有待專業的投入，才能建設出一個生活化且先進的系統。由於現況的交通系統水準一定無法滿足此種博覽會的要求，所以必須有一個完整的配套交通建設計劃與管理計劃才能達成。在此，分別舉德國漢諾威世界博覽會及瑞士之國家博覽會的一些例子，來說明如何做好台灣博覽會的交通系統。以在德國漢諾威舉行 2000 年世界博覽會為例，除了全國各地皆可使用鐵路加班專車及優待套票的措施前往參觀之外，持有展場門票即可免費搭乘大漢諾威地區的所有鐵公路大眾運輸系統。並且為了能有效管理汽車交通，特別通過立法，建立了公私合營的交通管理控制中心，即為國際知名的 MOVE 交通控制中心，將半徑 100 公里內的高速公路及所有停車資訊管理系統納入，成為智慧型交通管理中心，使得此一中心成為當時最先進的交通管理示範系統。因為筆者的德國同學參與其中規劃工作，特別安排在博覽會期間且是一般不開放參觀的尖峰時段，去參觀此一中心的實際操作。第一次看到使用路況預測進行即時交通疏導作業的實際操作。這是過去在理論上尚在構想中的作法，但已經在這裡實際使用。也許為了 2008 年台灣博覽會，應將大台南地區的交通系統，以先進的交通管理科技建立一個交通控制中心來加以管理。另一個是有關瑞士國家博覽會的交通體驗，也值得一提。由於它的展場是由環繞三個湖的多個城市所組成，其首度將展場植入實際的日常生活空間之中，故而交通系統必須與原有的系統完全整合，以便可以同時應付日常生活及大量參觀人潮。筆者前往參觀時是由德國開車過去，沿路皆有標誌指

示，但只能到達其鄰近的大型停車場，再使用接駁運具前往。全市的停車空間全面改成以三種顏色區分。可以將車停在藍色車位，雖然車位不多，但可提供買多天停車票的訪客使用。因此，在這參觀的期間不再開車，而是完全使用走路及軌道為主的大眾運輸前往各個城市參觀。由於，小朋友只要填上在瑞士住的地方(我住的地方是在台灣上網預先訂好的民宿旅館)，就可以拿到一本學習護照，所有的參觀全部免費。原本我要買票，還是售票員告訴我，外國小孩一樣可以免費。另一方面，在所有的火車站皆有經過特別設計、而且裝飾過的人行步道通往展場，可以一路散步到各個展場，或者停下來路邊喝杯咖啡再走。一個完整的綠色交通的概念，已標示出未來瑞士的交通概念。

我相信台灣有足夠的能力及概念(Concept)來完成一個可以教育下一代什麼是台灣的未來的交通系統，而這個系統會在 2008 年台灣博覽會中事先展現。