

讓路邊機車停車收費的滾輪陸續啟動

會員：林志盈

長期以來，機車一直是台灣都市的主要交通工具，以三大縣市而言，截至民國 95 年底，高雄市擁有機車 116 萬輛，每千人擁有 766 輛；台北縣擁有機車 209 萬輛，每千人擁有 556 輛；台北市擁有機車 105 萬輛，每千人擁有 397 輛。若以家戶為基礎，平均每一戶都至少擁有一輛機車，機車的普及與衍生的問題不容小覷。而對於機車動態的管理與規劃如標誌、標線、號誌、機車優先道與道路幾何設計等，台灣累積許多管理與管制的寶貴經驗，足以提供各國借鏡，但相對於靜態的機車停車管理，尤其是路邊停車收費管理，國內卻仍處於萌芽階段。

今年台中市政府交通局為整頓台中火車站周邊地區的機車停車亂象，展開該地區路邊機車停車收費，這是繼檢討台中市建國市場與逢甲夜市實施一段時間後，再接再厲推出路邊機車停車收費的新地區，誠屬難能可貴。同時，台北市政府交通局也加快路邊機車停車收費的步伐，除過去已實施的信義商圈、南陽街地區、內湖科技園區與台北火車站外，今年一口氣擴大實施的地區包括：士林夜市、西門町商圈及光華商場周邊地區。歸納前述實施路邊停車收費地區，與過去台北市政府曾經做過地點選擇的民意調查相吻合，民眾多數認為適合實施的兩個優先地點分別為大眾運輸較發達的車站地區，如火車站、捷運站；商業活動較密集且機車停車需求較高區域，如主要商圈、夜市與辦公大樓集中區。

過去，機車停車空間的需求經常被漠視或者是規劃於人行道與騎樓上，造成行人路權受到排擠，安全受到威脅。隨機車數輛不斷增加，龐大機車族往往以經濟弱勢及年輕族群自居，形成政治上不可不正視的壓力，但同時行人路權意識也逐漸抬頭，政府部門開始著手取消路邊汽車停車位，改劃機車停車位，設置機車停車彎以避免機車與行人爭道，機車退出騎樓或人行道，將路權環給行人。道路設施資源的分配由過去以汽車為中心，改為以行人為優先。

空間改造後，對於機車停車管理又是另一大挑戰。其實汽車剛開始實施路邊停車收費，在每座城市也都面臨強大的反彈；機車更是有過之而無不及。筆者印象深刻的是每次只要媒體報導「市府研擬機車停車開始收費」訊息，北市交通局的電話就立刻被民眾抗議的電話給癱瘓。反對實施收費的聲音包括：政府搶錢、機車族是經濟弱勢族群不應收費、影響當地商機、機車亂象會轉進巷道或周邊地區、政府應提供充足車位而非以價制量等等，甚至以未來選票相威脅。民眾在實施前忐忑不安與不滿的心表露無遺，且屢試不爽。

到底民眾擔心的是否屬實？依據台北市停管處的調查，在未實施路邊機車停車收費措施前，只有 38.72% 的受訪者贊成實施收費管理，但在信義商圈與南陽街區相繼執行該項措施後，民調贊成者攀升至七成以上，另對執行成果滿意度也高達 78%，顯示對民眾而言，實施機車停車收費措施並非洪水猛獸，實施結果反而獲得多數民眾的肯定與支持。歸結，原因在實施前後，地區機車停車秩序大幅改善，停車位周轉率提高，找得到車位機車族可免違規停車受罰，行人感受空間通暢無阻，商店因人潮而增加收入，公共安全得以確保，市容觀瞻煥然一新等，多贏的結果，反對聲音自然降低，支持比例也大幅增加。

萬事起頭難，實施路邊停車收費管理可落實人本交通，可鼓勵使用大眾運輸，且符合使用者付費的精神，台北市與台中市實施的經驗證明，作好地點的選擇、地方民眾溝通、事先的宣導及相關配套措施，棘手的機車停車問題不僅可以改善，甚至可獲得民眾的掌聲。（作者為台北智慧卡票證股份有限公司總經理）