

居住環境的反思

有則新聞報導內容是這樣的：「有駕駛開車行經新北市新店，一名年約兩歲的男童突然衝出來、穿越馬路，駕駛嚇得尖叫急踩煞車，還好車速不快沒釀成意外，他將行車紀錄器 PO 網，痛批家長放任小孩子把馬路當遊樂場嗎？」

還有另外一則的新聞報導是：「短短幾秒鐘騎士像在比障礙賽，左閃右躲，避開違規穿越馬路的行人，而另一個現場就沒這麼幸運，違規行人當場被撞死，2 年前桃園一名 72 歲婦人，行經中壢市延平路，卻違規穿越馬路，一名鍾姓騎士閃避不及，直接將老婦人撞死，死者家屬提告要求 100 萬賠償，不過法院卻判老婦人家屬要賠償肇事騎士 73 萬元。死者女兒：「我們那時候是要求他們賠 1 百萬，他們調解的時候都不肯，人命不值一台車啊！」婦人女兒憤憤不平，媽媽被撞死卻還要賠錢，回到事發現場，原來是法官認為，明明有斑馬線和天橋，但老婦人不但都沒有使用，還直接穿越快車道，法官認為死者侵犯騎士用路權，有錯在先，還造成騎士腦震盪重傷，不但昏迷 1 個星期，整整 1 年無法工作，甚至還有失憶情形，因此才會判賠。事實上違規穿越馬路比比皆是，但別以為行人最大，在法律的判決上，就可不再是行人優先了。」

不意外的，網民的留言一面倒地指責不尊重路權者的不是，而法律也是如此的明文規定著。從小，我們就被教導：「不可以在街頭玩耍！」、「穿越道路前先停下腳步，等待最安全的時機再穿越道路，請站在人行道上等待穿越道路，不要立刻步入車道。」、「過馬路前記得看紅綠燈，就算綠燈也要左右看看，看還有沒有車子還沒停車。」……等等。卻從來沒有想過，街道曾經是父母輩兒時嬉戲之處，是我們日

常散步之所。而如今，它變成了一個極度不安全的地方。而這個不安全，是因為居住於城市的人們和人們所規劃的政策所造成的。城市的設計獨厚有車的人、道路規劃太便利於車輛駕駛、太多的資源分配在新公路的建造與馬路的維護上、低廉的駕駛車輛成本（例如：油價、稅金、停車空間）、搭乘大眾運輸的時間成本較高、私家車象徵著社會地位與又寬又直的道路才跟得上世界潮流的荒謬價值觀……等等。

到底，誰才是街道的主人呢？街道應該是提供給城市居民移動的空間，它不該被詮釋為只適合私家車移動而非人們行走的基礎設施。以「車」為優先而忽略了「人」，於是，城市成為汽機車的天堂，卻也同時成為行人的地獄。這個政策，也衍生了許多問題。例如：城市交通壅塞、行人的活動空間被私家車排擠、人車爭道行走危險、車禍事故頻傳、市區停車一位難求、私家車大量排放的廢氣所造成的空氣汙染、噪音問題，以及更嚴重的氣候變遷、全球暖化……等等，這些問題，從來未曾被真正解決。這些問題總是被歸咎於簡單的車道過窄而蓋更多的高速公路，擴建更寬敞的道路。然而，真的是這些原因嗎？會不會是因為交通運輸模式沒有與時俱進？又或者是現代居民的街道使用習慣需要改變？

丹麥知名都市設計者揚·蓋爾（Jan Gehl）經由研究公共空間中的活動行為後指出：「我們發現，你越是提供道路空間，越多的車子就會出現；如果你提供更多的自行車道，自行車就會出現；如果你讓出空間來給行人，多出來的自然就會是人，而三人為眾，公眾生活於焉形成」。這個觀點，在丹麥首都哥本哈根市中心斯托勒徒步街徹底驗證。

半個世紀前，1950年代的斯托勒是哥本哈根市中心最重要的商

業街，即使是一條寬 11 公尺的兩線道馬路，依然容納不了每天進出市中心的超額車輛，一年到頭總是交通堵塞。隨著進出市中心的車輛越來越多，不僅當地許多莊重典雅的老廣場漸漸的變成了免費停車場，空氣汙染跟噪音的問題也越來越嚴重。市政府因此決定把市中心改變得對行人更友善，目標是解決空氣汙染與噪音問題，以及為市民創造更安全的生活空間。當時的斯托勒街有個傳統，每年除聖誕節期間封街兩天，不准車輛進入。於是，哥本哈根市政府利用這個特點當藉口。在 1962 年 11 月的某個節日，在斯托勒開始實施封街，而在節日結束後，封街繼續延期，斯托勒就在這樣的手法下成為了哥本哈根第一個永久的行人徒步區。當然，這樣的政策總會伴隨著反對聲浪。異議最主要來自於市中心的商家，他們擔心的是車流消失了，生意跟著也沒了。但這個擔心並沒有發生，反對的音浪，很快就被大量湧上斯托勒街頭的哥本哈根市民腳步聲蓋過了。徒步區設置的第一年內，不但步行人潮比改造前增加了 35%，嬰兒車出現在徒步區內的數量更比改造前大增了四倍。比起以前的馬路，新設置的行人徒步區，鼓勵了人們在此進行「停留行為」，而非匆匆路過，當然，更多的消費行為也就隨之而來，斯托勒成為市民熱門的逛街地點，人潮顯著增加，商家生意也更好了。

反觀臺灣推動的第二個徒步區—公館慢行徒步區卻以失敗收場。當時因為臺北市政府為落實「以民意作為公共政策決定主要依據」、「開放 18 歲以上民眾參與公共事務」、「讓民眾充分參與各種市政議題及表達意見」的政策，主辦機關臺北市政府交通局訂於從 2014 年 8 月 2 日開始試辦，五個半月後，2015 年 1 月 15、17 日分別進行「一階」與「二階」公投，以決定是否續辦。「一階」採 i-Voting 網路投票，18 歲以上的一般民眾皆可參與，結果有 76% 的網友贊成續

辦，反對者為 22%。兩天後的「二階」改採公館當地店家及住戶問卷調查，結果，店家卻幾乎是一面倒反對續辦（81%）；至於住戶，雖較不反感，但大致仍傾向反對續辦（62%）。若將店家及住戶票數統合，可知有 71% 的公館在地人反對續辦，贊成者僅 29%。於是，市府決定尊重在地意見，宣布不續辦公館徒步區。最終，道路的「軟性使用者」——行人及自行車，仍然未能受到保護，被迫繼續遭到汽機車的威逼與霸凌。

然而，臺灣也有將商業街道徒步區化，使街區更加繁榮的例子——西門町。西門町位在臺北市中心，而臺北不但本身居住與工作人口多，也是吸引最多國際觀光客造訪的臺灣城市。以前的西門町的街道都是汽機車走的馬路，直到西元 2000 年成功地改為行人徒步區。由於車子沒了，空氣更乾淨，噪音亦降低，行人走起來感到安全又舒適，增進造訪意願，也導致商業人潮更興盛。

由此可見，街道是有可塑性的。馬路既然是掌握在政府手裡的公有空間，當然可以輕易改變運用方式。在城市的商業地段設置行人徒步區，市民會「用腳投票」來支持，更多的消費人潮能為商家帶來更高的收益。

改變以汽機車為主導的道路規劃，完備的自行車騎乘環境也是對建構永續城市的另一項重點要素。想要變成一個適合騎乘自行車的城市，可以世界知名的「自行車友善城市」哥本哈根為學習標竿。丹麥首都哥本哈根是目前自行車規劃最完整的城市，目前約有三分之一的市民都以自行車作為每日主要的基本交通工具（騎自行車的人佔 34%，搭乘大眾交通系統的佔 32%，開私家車的則佔 34%）。根據統計，城市裡的自行車數量甚至比市民還多，分別為 56 萬和 52 萬，幾乎每一個人就擁有一台自行車。自行車使用的頻繁，跟政府關於交通發展

的政策有絕對的關係。自行車交通的規劃工作在丹麥交通部門的執政中，與大眾交通系統佔有同樣的份量也享有同等的預算。人口約 56 萬的哥本哈根擁有將近 400 公里的自行車專用道，並且依然還在不斷的增加中。

政府為了讓更多人使用自行車作為主要交通工具，在自行車基礎設施的設計都應該盡量以改善行車效率及考慮居民使用的方便性為出發點。例如：

一、獨立且有方向性的自行車道

利用路邊停車格與分隔島讓自行車專用道與汽機車道完全分離，所以騎士們不用與車爭道，同時也與人行道分離，車道大部分是有方向性的，與汽機車道同方向，單向道的好處不只能夠降低事故發生率，也能提升車速達到更好的通勤效率。反觀臺灣大部分的路段沒有自行車專用道，而騎乘在人行道上又多了障礙，於是自行車騎士被強迫必需冒險與汽機車爭道，快速的車流對騎士身體和心理上產生了很大的不安全感。而臺灣少數城市擁有的自行車道，大多是雙向道，路面狹窄很容易在會車時碰撞，也因為需要時常會車所以不敢騎得太快，影響自行車行車效率。

二、自行車專用交通號誌

哥本哈根的自行車道擁有獨立的交通號誌，並不與汽機車及行人混用，好處是在規劃專用道時可以很靈活，不必屈就於行人或是汽機車號誌，也可從此處看出他們將自行車視為不同於人或汽機車的一個族群。然而臺灣的法律中規定自行車屬於慢車的其中一種，沒有將自行車視為一種完全獨立的交通工具，因此沒有專門的自行車號誌，大多與行人號誌混用，讓人產生自行車其實是歸類在行人的一種錯覺，很多時候其實自行車是不能騎人行道的需騎在慢車道上，但自行車在

慢車道又與汽機車的速度差距過大導致汽機車駕駛容易對自行車感到不滿，也讓大部分的民眾覺得在臺灣的路上騎自行車是一件很危險的事情。

三、良好的轉乘環境

哥本哈根地鐵開放旅客在非尖峰時段攜帶自行車上車，中央車站也配合自行車族在車站四周提供了相當完善的自行車停放空間好讓在轉乘不同的大眾運輸時能夠更加方便，捷運設置有自行車專用車廂並可隨意進出，這些均有助於大眾運輸通勤族以自行車完成最後一哩路，並且不用擔心自行車被偷。反觀臺灣，大眾運輸的相關規定都使得自行車轉乘相當的不方便。舉例來說：搭乘臺灣高鐵及臺灣鐵路的非觀光列車的莒光號、自強號以上車種皆依規定需將自行車收納置於無裸露之攜車袋內，不得以塑膠袋、布袋或其他包裝替代。並且比照一般行李限制：「每件長度不得超過 150 公分，長、寬、高總和不得超過 220 公分，總重量不得超過 40 公斤。」這些規定，對使用自行車轉乘大眾運輸的通勤者來說，還要隨身攜帶「自行車攜車袋」著實的不方便。此外，車廂內沒有特別規劃擺放自行車的空間，在搭車的過程中不斷地會有人上車下車，導致經常有人卡到或撞到自行車，而需要頻頻的道歉。

四、公共自行車共享系統

哥本哈根啟用於 24 年前的 City Bike 應該可以說是世界上最早的大規模自行車共享系統。這項政策照顧到沒有自行車的民眾和外來觀光客。根據調查，除了民眾在睡眠的時間以外，每台公共自行車的平​​均閒置時間不到十分鐘，由此可見這些自行車的相當受到歡迎，使用率很高。創造出任何人都可以免費恣意的在城市中使用自行車，哥本哈根於西元 1995 年的前瞻遠見，可以算是相當成功。如今，臺灣

各個城市也陸續設立公共自行車共享系統，包含於西元 2012 年正式上路的臺北 YouBike、臺中 iBike、高雄 City Bike、等等。前行政院環境保護署空氣品質保護及噪音管制處長陳咸亨曾說：「我們推動自行車來節能減碳，騎自行車還可運動、休閒、旅遊、交通接駁，我們的目標是減少汽機車使用量。」但是，如果環境本身對自行車不甚友善，例如：自行車道基礎建設不夠健全、車流量大以至於壓縮自行車行駛空間的路段時，自行車違規或車禍次數也可能因此伴隨著上升。

從哥本哈根的例子來看，想要讓臺灣也成為「自行車友善城市」，讓自行車的使用普及，相關的建設並不是什麼高難度的技術或學問。只要政府有足夠的意願多花一點心思，私人企業也願意一起為打造優質的自行車通勤環境努力，讓臺灣騎乘自行車通勤的人口比例提高，讓自行車成為城市交通運輸的重要工具之一，並非不可能的理想。哥倫比亞首都波哥大市長恩里克·潘納羅薩曾言：「我們或許沒辦法把經濟弄到最好，我們或許沒辦法讓每個人都像美國人一樣有錢，但我們可以把城市設計得讓人有尊嚴，讓人們得到心靈上的富有，城市可以讓他們快樂起來。」鼓勵多步行、騎乘自行車與搭乘大眾運輸的通勤方式，也許是我們提升生活品質、感覺更幸福和減少環境負擔的改革方向。