

專案質詢

8-4-15-0672

立法院議案關係文書 中華民國102年12月18日印發

案由：本院黃委員昭順，針對自行車通勤愈來愈夯，不僅自行車上人行道，連騎樓內也見自行車通行，籲請政府應審慎研議「自行車專用道」，以確維行「人」及「車」安全。以人、車共行車道來增加自行車道長度，是沒有遠見的偷懶做法。為解決交通巔峰時間壅塞，歐美國家都會區都傾力規劃大眾運輸系統，以求都會區通勤不需使用私人運具的目標；自行車通勤，當然也是解決市區交通問題的方法之一，但是當交通尖峰時刻馬路上盡是爭道的自行車騎士時，那也會是另一種夢魘，鑑此；都會區內自行車必須限量；法國巴黎實施公共自行車制度，就是希望騎士都使用公共運具，而不是每人都去買一台車；但公共自行車要如自用車般方便取用，就得廣建租賃站；另外則就是廣建自行車道，可讓自行車騎士也有幹道可行。但是自行車畢竟仍具備「車」的條件，主管單位應闢出自行車專用道，人車共行的權宜之計並不適當。自行車幹道如能建立，再配合增設自行車租賃站，以公共自行車通勤應比公車更有效率，當有助於巔峰時間交通壅塞改善，及人、車安全，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、自行車通勤節能減碳並可健身，尤其是市區交通紊亂空氣汙染嚴重，更是全球都會趨勢，自行車通勤是上班族或學生要將腳踏車成為交通工具，成為每日生活的一部分，因此要實施都會自行車通勤，必須先有嚴密交通規劃。但事實上腳踏車通勤最重要的元素即為自行車道，如無專用車道，自行車通勤根本是治標不治本，甚至交通壅塞改善成效還未見，自行車交通事故反日漸頻仍。

- 二、道路上的交通工具必有路權，內政部警政署決定修改道路交通安全規則，明確規範自行車也有路權，未來自行車除了可行駛自行車道、慢車道，一般道路上將有「隱形車道」，只要距邊線、側溝、停車格外一公尺內，都是自行車合法路權；但是這只是「理論車道」，距馬路邊線、側溝一公尺距離內，會是什麼樣的行車環境？騎腳踏車通勤儘管好處多多，民眾最關心的還是安全問題，都會區交通混亂有目共睹，如果讓以人力前進速度最慢的腳踏車，混在都會現的車陣中，與卡車、公車、計程車及摩托車爭道，有誰放心將自己在學的兒女及上班的家人，在這樣的環境中通勤？
- 三、已開發國家早就了解都會交通無法滿足所有運具，要解決這個難題必須排出優先順序，既然交通建設是為了人而存在，勿庸置疑人必須排在第一位，而車輛尤其是私人車輛，就得依序往後站，歐美許多都會區主政者，早就傾力規劃大眾運輸系統，以求都會區通勤不需使用私人運具的目標；在達成目標後就開始「懲罰」私人運具，採取的行動包括：限制私人車輛進入都會區、收取進城費、提高市內停車費等。
- 四、自行車通勤，當然也是解決市區交通問題的方法之一，但是自行車不是沒有交通問題，交通尖峰時刻馬路上盡是爭道的自行車騎士，也是一種夢魘。鑑此都會區內自行車必須限量；法國巴黎實施公共自行車制度，就是希望騎士都使用公共運具，而不是每人都去買一台車；公共自行車要如自用車般方便取用，就得廣建租賃站，巴黎兩萬輛公共自行車，就設了一千五百個租賃站，三百公尺之內必可找到存取地點；另外就是廣建自行車道，可讓自行車騎士也有幹道可行。換言之；大都會欲推動自行車通勤，首先要做的事就是建立自行車道，現今若將自行車視為行人，不僅自行車上人行道，連騎樓內也見自行車橫行，但是自行車畢竟仍具備「車」的條件，單位應闢出自行車專用道，人車共行的權宜之計並不適當。