

捷運旅客使用腳踏車行為之省思

會員：陳椿亮

自民國 84 年起各條捷運路線陸續通車以來，臺北都會區民眾的交通行為逐漸改變，尤其是 88 年板南線通車、捷運路網成形後，捷運系統已成為臺北都會區民眾最重要的交通工具之一。旅客到離捷運車站的接駁交通方式有多種選擇，包括：步行、公車、機車、小汽車、計程車、腳踏車等，均有其不同的方便性與費用支出，但對許多因為終日辛苦工作而缺乏運動的捷運旅客而言，騎乘腳踏車轉乘捷運即成為他們最健康的選擇。因此，從捷運工程規劃建設階段起，在各捷運車站周邊就設置了腳踏車架，隨後在捷運系統各路線陸續通車之後，捷運公司更是持續觀察各車站之實際需求而增設腳踏車架。

然而近幾年來因為地球溫室效應所引發之環保意識逐漸抬頭，加上傳統石化能源價格不斷波動，因而零污染、零能源消耗、同時有益健康之腳踏車，便形成了另一種風潮，造成騎乘腳踏車轉乘捷運的旅客愈來愈多，但是在捷運車站周邊停車空間有限、無法大量增設腳踏車架的條件下，捷運公司為了滿足腳踏車轉乘停車需求，在 93 年開始嘗試在北投站設置雙層腳踏車架，隨後更陸續擴展到劍潭站、府中站及公館站，比原有之傳統單層腳踏車架，至少增加 30% 的停車格數。截至 95 年 11 月止，捷運車站周邊總計設置約 9651 格腳踏車架，其中包含約 1112 格雙層腳踏車架，約佔 12%。

除了腳踏車轉乘捷運之方便性逐漸受到普遍認同外，近年來地方政府亦大力推動騎乘腳踏車之休閒運動，在臺北都會區之河濱公園普遍設置休閒腳踏車道，包括：淡水河、基隆河、雙溪、新店溪、景美溪、貴子坑溪等，設置長度總計已達 250 公里。為配合此休閒運動風潮，捷運系統自 93 年 1 月起實施旅客攜帶腳踏車搭乘捷運措施，在淡水、新店、中和三路線共計 15 個車站，假日可供旅客攜帶腳踏車進出搭乘捷運。本措施實施至今，使用人數從 93 年 6592 人次、94 年 8529 人次，至 95 年預估將有超過 13000 人次，累計近三年來將有超過 28000 人次使用，其中尤以緊臨河濱腳踏車道的紅樹林站、竹圍站、關渡站、士林站等四站即佔 46%，足見腳踏車上捷運措施與河邊休閒腳踏車道的緊密結合。

在腳踏車不只是休閒運動工具、更可作為交通通勤工具的思維下，如何提升民眾騎乘腳踏車之用路安全，並擴大推廣腳踏車使用，即成為一重要課題。目前除淡水線高架段線形公園(北投站至民權西路站)原設置之腳踏車專用道外，臺北市政府亦於 90 年起陸續在中華路、大安森林公園周邊道路及信義計畫區等，以標誌與路面標線方式，於行人通行空間較寬之人行道或道路最外側車道規劃設置腳踏車道，供腳踏車通行。

在臺北都會區，腳踏車之使用已逐漸往假日休閒運動及捷運系統轉乘兩大主軸發展，這兩大主軸能否蓬勃發展，端視能否提供腳踏車使用者安全友善之用路條件。以現況而言，除河濱腳踏車道已具備相當規模外，在市區通勤使用方面，考量道路市區空間有限、車流複雜、道路兩側臨停及停車之行為等條件限制，因此臺北市政府僅能依據道路交通安全處罰條例第 90 條之 3 第 2 項：「公路主管機關、市區道路主管機關或警察機關得在不妨害行人通行或行車安全無虞之原則，於人行道設置必要之標誌或標線供慢車行駛。」規定，於少數道路之人行道設置腳踏車道。因此，若要完成腳踏車路網之完整發展，則有待法令上給予腳踏車明確之交通工具定位，並據以發展出完整之道路設施、交管系統、管理機制等，方有可能實現綠色交通、環保城市的理想。（作者為台北大眾捷運股份有限公司董事長）