

從敦化自行車道推動談未來自行車道發展

會員：羅孝賢

因應氣候變遷、推動節能減碳以及建立臺北市永續綠色運輸環境，將自行車當成是生活的交通工具已是世界潮流。台北市以往建設河濱休閒自行車道，已培養許多自行車騎乘人口並蔚為風潮，然而依筆者的觀察，真正要落實減碳目標，必須建立在日常生活也能多使用無污染運具，滿足市民休閒、通勤（學）、洽公、購物、訪友及運動等生活上需求，因此市區道路空間規劃上必須提供自行車通行的空間，換言之，各類運具的使用空間必須再重新分配，以「分享」路權的觀念，讓無污染的運具有機會在臺北市發展。

臺北市第一條市區幹道型自行車道 - 敦化自行車道的辦理即在前述理念下推動，未來臺北市區自行車道路網之建置，即以敦化自行車道為自行車道路網中南北向的主軸線，配合東西向現有仁愛路自行車道以及未來捷運信義線 - 信義路、松山線 - 南京東路復舊路型之自行車道路線，形成丰字型自行車道幹道路網；透過上述的主幹道可銜接信義計畫區、大安森林公園及公館商圈等市區自行車路網，更可串連至基隆河、景美溪等河濱自行車道路網。

為區分自行車與一般車輛之路權範圍，敦化自行車道通行範圍係以綠色鋪面設計，此空間自行車享有優先通行權，另考量沿線有公車停靠區、計程車招呼站、裝卸貨停車格及家長接送區等行人與自行車共用之範圍，此類共用區間係以紅色鋪面設計，以提醒自行車用路人禮讓行人（此空間行人享有優先通行權）。

敦化南北路沿線臨街活動頻繁，沿線交通管制措施須顧及各類用路人的通行需求可及性及停車需求，另也必須考量現有道路路型斷面配置的使用如機車彎、行道樹、公有設施物如（燈）桿件的移設成本，並列出有緣石分隔外側型、緣石分隔內側型、人行道拓寬型、中央綠帶型及標線型等 5 種自行車道路型方案，最後基於安全性、便利性、成本及未來發展性的觀點考量，選擇緣石分隔外側型路型。

為了解敦化自行車道實施前、後對沿線交通之影響，臺北市交通管制工程處針對自行車流量及汽機車旅行時間進行調查，初步觀察敦化南北路沿線自行車使用量已有增加趨勢，且實施前、後汽機車旅行時間差異不大，其對道路現有交通產生之交通衝擊甚微。另相較於全線通車初期，現階段經過宣導與執法之後，汽機車佔用自行車道停車之情形已明顯減少，顯示市民守法觀念已有提升且逐漸適應敦化南北路用路方式。

從敦化自行車道實施經驗中，民眾現階段對於自行車道的規劃，仍有許多質疑與爭議，在此提出以下幾項觀念與看法，茲述如下：

一、道路公平性

過去道路使用配置多著重於汽機車族群使用為主，多未考量弱勢用路族群如自行車騎士的道路使用空間規劃，往往造成自行車騎士騎乘受到壓迫、威脅。基於道路共享，尊重禮讓的觀念，敦化自行車道配置寬度（雙向 4 公尺）僅佔全道路路寬（60 公尺）約 6.7%，其相對其他交通工具使用族群而言，所占道路空間比例相對是相當低的。

二、路側空間充分利用

依一般用路習慣，目前市區道路路側空間（含側溝蓋）往往遭汽機車停車或是違規佔用，

在道路空間有限的狀況下，會造成道路資源的浪費且有不公平的使用，若將此空間規劃為自行車道，則道路可以有車流流動，空間可充分運用。

三、以「人」為本的核心價值

自行車道設置前許多自行車騎士往往騎乘於人行道，在自行車使用量逐漸增加趨勢下，常造成行人（包括孩童、老人或身障人士等）在人行道行走時倍受威脅，而且常產生人車交織衝突致使事故頻傳，且囿於人行道寬度有限下，人車混流情形仍然存在且將更趨嚴重，無法有效杜絕。且依我國現行法規定義中，自行車屬於慢車，本應行駛於道路車道範圍，所以在車道中規劃一安全的騎乘空間是有其必要，故不將自行車道設於人行道上，人行道空間回歸行人使用才是正本之途。

考量自行車主要之使用特性為由「家」出發至捷運站、學校、河濱公園或其他市區車道，故未來可優先檢討社區至捷運站、學校、河濱自行車道之間的道路系統，選擇適當主、次要幹道，在車流服務水準或減少路邊停車格位得以接受之情形下，規劃適當空間建立自行車道安全友善之通行環境，並以落實「單車生活化」為目標。未來臺北市自行車路網建置策略如下：

- 1.選擇適當主、次要幹道（自行車與汽機車速差大），在車流服務水準、檢討車道寬度縮減、減少車道數或減少路邊停車格位得以接受之情形下，以「自行車道實體分隔」（人行道加寬型或緣石分離或軟質桿）方式或以「慢車道」、「自行車優先道」之標線分離作法，建立較現況安全的自行車行駛空間。
- 2.於捷運路廊如信義線、松山線的道路復舊工程設計，或未來新設道路橋樑隧道系統，皆必須預先規劃自行車道空間；另在都市設計審議或重劃區規劃階段，皆須要求建築物必須退縮以留設自行車道空間。
- 3.在道路無法提供自行車道空間或車流混雜危險路段，若其旁之人行道寬度淨寬 2 公尺以上且不致嚴重干擾行人的前提下，方以「人車共用人行道」方式規劃自行車騎乘動線。人行道淨寬 3.5 公尺以上者，則可規劃以點虛線方式區隔行人與自行車通行動線。上二類方式為「例外允許」，自行車騎乘於人行道仍必須以行人為優先。
- 4.人行道寬度不足或無人行道部分（如巷道），設置自行車導引 logo 標示自行車騎乘空間，並藉以提醒汽機車駕駛人注意自行車出入，或以「限速」及「寧靜區」的方式，提供友善安全與受尊重的環境。
- 5.考量道路型態與行人可安全通行條件下，在人車共用人行道路段之路口規劃設置自行車穿越道線，建立自行車使用者與行人於路口的分流秩序。
- 6.在河濱公園水門與市區道路的銜接方面規劃設置自行車導引 logo 及相關標誌，標示自行車騎乘方向與空間，藉以導引騎乘路線並提醒汽機車駕駛人注意水門附近有自行車出入。
- 7.逐一改善自行車騎乘空間之鋪面與無障礙斜坡道空間。（作者為臺北市政府交通局局長）