

## 回應都市設計專刊

## 人性都市設計—人行道的必要

賴榮平 M375

學建築、都市計劃、都市設計的人相信都曾經在人行道走過的經驗。有時候被商家的攤位擠的很難過去，有時候是被汽機車擋住你的去路，不小心就會摔了一跤，有時候被迫走到車道上，去跟汽機車 道。如此的痛苦經驗希望能喚起都市行政或都市計劃或都市設計專家們的重視！

## 一. 誰是惡霸

現有人行道上時常出現阻擋你的去路的惡霸是商街戶，(照片1-1 照片1-2)，台電公司也是常客，他的變壓器箱到處可見(照片2-1 照片2-2) 哈哈！警察局也是元兇。



1-1 商店街攤位迷宫

(照片3-1 照片 3-2)，老百姓自己也是不在意人行道的必要性，(照片4-1 照片4-2)，既然如此高級飯店就把噪音與廢氣排給你!(照片5-1 照片5-2)。

## 二. 政府對人行道的觀念

內政部營建署所頒發的建築技術規則第十三節：騎樓、無遮簷人行道，規定其寬度及構造，由市、縣〈市〉主管建築機關參照當地情形，並照下列標準訂定之。第一款規定寬度不得小於3.5公尺…，各縣市政府得視實際需要酌予增減之。第二款規定騎樓地面應與人行道齊平，無人



1-2 商店街之此路不通



2-1 台灣電力公司變電箱



2-2 台灣電力公司變電箱



3-1 警察局(台南)



3-2 警察局-監錄系統箱擋住您

## 回應都市設計專刊

## 人性都市設計—人行道的必要

賴榮平 M375

學建築、都市計劃、都市設計的人相信都曾經在人行道走過的經驗。有時候被商家的攤位擠的很難過去，有時候是被汽機車擋住你的去路，不小心就會摔了一跤，有時候被迫走到車道上，去跟汽機車 道。如此的痛苦經驗希望能喚起都市行政或都市計劃或都市設計專家們的重視！

## 一. 誰是惡霸

現有人行道上時常出現阻擋你的去路的惡霸是商街戶，(照片1-1 照片1-2)，台電公司也是常客，他的變壓器箱到處可見(照片2-1 照片2-2) 哈哈！警察局也是元兇。



1-1 商店街攤位迷宫

(照片3-1 照片 3-2)，老百姓自己也是不在意人行道的必要性，(照片4-1 照片4-2)，既然如此高級飯店就把噪音與廢氣排給你!(照片5-1 照片5-2)。

## 二. 政府對人行道的觀念

內政部營建署所頒發的建築技術規則第十三節：騎樓、無遮簷人行道，規定其寬度及構造，由市、縣〈市〉主管建築機關參照當地情形，並照下列標準訂定之。第一款規定寬度不得小於3.5公尺…，各縣市政府得視實際需要酌予增減之。第二款規定騎樓地面應與人行道齊平，無人



1-2 商店街之此路不通



2-1 台灣電力公司變電箱



2-2 台灣電力公司變電箱



3-1 警察局(台南)



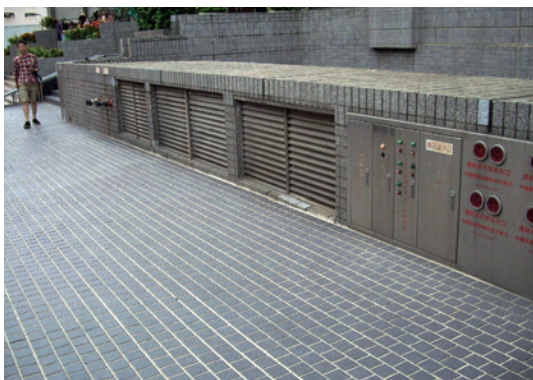
3-2 警察局-監錄系統箱擋住您



4-1 老百姓-人行道不見了



4-2 老百姓-機車停車場



5-1 噪音與廢氣排給您(台南)



5-2 噪音與廢氣排給您(台北)

行道者，應高於道路邊界處十公分至二十公分，…並應向道路境界線作成四十分之一瀉水坡度。

由此看出，政府容許以騎樓來替代人行道，騎樓係建在人民私有基地上，而人行道是縣市政府做細部計劃中之道路設計所訂出，它是建在都市公有地上。政府為彌補私人權益的損失，在建築技術規則第28條制定：「商業區之法定騎樓或住宅區面臨十五公尺以上道路之法定騎樓所佔面積不計入基地面積及建築面積」，政府該做的事情，却寄託在人民身上！並給與地主如此有損公益的優厚條件！

政府對人行道的觀念，似乎只在「利」上，並未陳述人行道的基本精神。騎樓可以說是遮簷人行道，有利於台灣的氣候，人們走路時可以防晒、防雨。政府為什麼不自己做，而依賴地主做出此不當的法律？



6 人行道不見了



7 沒有遮陰的街椅

1992年1月9日的民生報報導：「南市今後拓寬或開闢新道路，不再規劃騎樓與車道間之人行道，為因應路邊停車需求，現行人行道均將拆除。」

這則新聞報導，充分顯示政府對都市的觀念是以汽車為中心，道路除了給汽車走外，還要做為汽車停車場，人行道可以不要做？已做好的人行道還要廢除，而不去管制不當的停車，都市計劃的執行者已經忘記了人性都市，上級政府也未嘗制止。(照片6 人行道不見了)

### 三. 為什麼騎樓無法平整？

建築技術規則規定騎樓要與人行道平整，事實上，眾所皆知，不平整的騎樓，比比皆是。原因是縣市政府沒有建立各條道路的高程基準點，每修一次道路，路就加高了數公分，新舊興建的道路基準高程就不同了，百姓為免於驟雨淹水，也會自動把一樓地板面加高，縣市政府完全沒有管制能力，騎樓當然就忽高忽低了，人行道的障礙於是產生，我們的政府還是無所對策！

### 四. 為什麼騎樓的法律要廢除，回歸人行道的法律？

騎樓法律的基本精神是政府用全民的權益與地主的利益交換，交換的目的是減輕政府的負擔，可是政府又沒有能力去管理彼此交換立約的內容，造成政府聲譽的損失！地主佔用了騎樓，

人行道的精神不見了，地主的利益卻是已造成的事實，所以說它是不合公益的法律！它必須廢除。各級政府重新檢視政府的責任，好好重視人行道的需求，把騎樓的規定還原到人行道上。

### 五. 不重視都市的公共交通系統與不重視人行道是孿生兄弟

一個幸福的都市必須有能力為都市公共交通做出事前的規畫。不幸的是，台灣的都市交通，絕大部份都寄望在私人交通工具上，每個上班上學，或是出門買菜購物的，都直接倚賴私人的汽機車。因此，道路不夠寬，停車場不夠大，人與人之間缺少了緩和氣氛，劍拔弩張，台灣的社會形成如此的緊張，這也是其中一大因故。都市噪音有如沸釜之聲，都市空氣是世界最髒的，。偶而走在街道上，有如湯姆歷險記，每日都要祈禱能夠平安無事。

都市有了公共交通系統後，無論公車或是捷運，約略每六百公尺到一千二百公尺有一個車站，人們就會從家裡或是辦公室或是學校或是百貨公司或是菜市場走到車站，這短短的八分鐘到十五分鐘的時間，是非常人文的。鄰里關係無形中就在此建立；老幼婦孺走累了，有街椅可以坐下來休息，有樹蔭可以遮陰；人行道要平整，提行李箱的人也可以很輕鬆；汽機車少了，噪音與都市空氣將獲得改善。發展公共交通系統，可節



8 發霉而成黑色的水泥街椅



9 設計不對工法不對的花崗岩街椅

省能源支出，對政府而言，雖然增加政府預算，但它却是人民的福祉。為什麼不做呢？

人行道中的街椅設計，必須用心，有些位在無遮蔭下(照片7)使用高熱容材料，太陽一晒，燙的要命。有些椅子只是粗水泥面，因發霉而呈黑色。(照片8)有些椅子花崗岩飾面已掉落，(照片9)都是設計者缺乏用心所致。

最近政府大力推廣節能減碳，鼓勵自行車，自行車可以與人行共道，千萬不可擠入車道，要

不然必須以護欄隔離。

台大旁公館捷運站前的雙層自行車停車場是很好的示範(照片10)。

## 六. 優良人行道案例

照片11中為台大旁新生南路的人行道，寬度達六點五公尺，有兩排人行道樹，台大還自行規畫校內的機車停車場，不會佔用公用人行道，不像成大大學路還設汽機車停車位，縮減了人行道應有的寬度！(照片12)

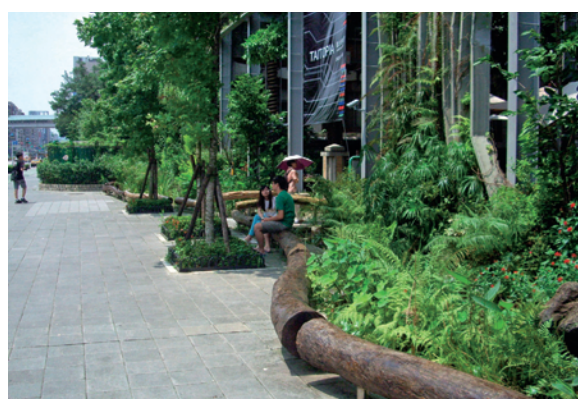
照片13中為台北科技大學新生南路校門口的人行道，校方願意退縮校地，加寬人行道，並設計綠色生態走廊，創造優美校園入口，利己利人。台南後火車站的前鋒路上，居然沒有人行道設置，成大校園規劃也沒有上述台大、北科大的格局，讓出校地以利公共人行，學術的價值無法被顯現，再多論文，再多的博士學位，有何用之？



10 捷運站前的雙層自行車停車架



11 台大旁寬廣的人行道



13-1 北科大-退縮校地製造綠色校門



12 縮小人行道成為機車停車(台南大學路)



13-2 北科大