

科學園區周邊交通改善之道

謝尚行

園區內各家廠商今年業績成長迅速，為國家經濟帶來不少貢獻，但員工人數增加了，個人所得提高了，車輛也同時增加不少，使得上下班尖峰時期的交通更擁擠，尖峰時間也提前了，也延長了，園區周邊的新竹市民感受一定最為深切。

民國80年左右，早上8:30由市區出發，9:00以前到園區附近還有很大的機會，而且那時候寶山路尚未整建好，只是崎嶇不平的山間小道。三年前，則必須要8:00以前出發，才有把握9點以前進入園區，現在情況差不多，但7:30光復路和寶山路都開始塞車；交通愈來愈擁擠的原因很多，但主要原因還是園區上班車（尤其是小汽車）的數量增長太快太多！

如果不儘快謀求改善之道，不出十年，曼谷經驗就會在新竹市上演，每天早晨小朋友與大人四、五點就得起床趕上學、上班，八、九點以後則全市塞成一個超大停車場，所有車輛都動彈不得。我相信大家都不樂見此種慘狀的發生，然而，有改善之道嗎？做得到嗎？會有效嗎？答案都是肯定的，問題在於大家有多少決心，努力了多少？

改善交通是整體社會的事，市政府、科學園區所有員工，以及新竹市民，包括在光復路上的清華大學、交通大學、工研院等單位，都應該為此盡點心力。

解決交通擁擠的方式不外乎從供給面提高道路面積，或從需求面抑制車流量的成長。先從供給面來談，光復路全線是四線道，對一個城市而言算是夠寬的；而且從其周邊環境來看，要想將光復路再拓寬的機會也不太大。

光復路並不是不夠寬，而是交通秩序太差，缺乏管理，使用效率低。光復路兩旁的商家做生意不自備停車位以供應自己上下貨或是顧客使用，以致到處亂停車，甚至併排停車，違規佔用車道，使原本就擁擠的馬路更是惡化。市政府與警察單位第一項能夠做的就是推動「尖峰時間單向全線禁止停車」，或者至少「由光復中學至園區大門口」瓶頸路段單向禁止停車，讓機車駕駛能有較寬廣的空間行駛，而不必與小汽車爭搶快車道，以利車流順暢，讓道路容量能充分發揮。

前幾年市政府曾提議在清華大學大門口附近建一個大型地下停車場以疏解光復路沿線的停車問題，未能獲得清大的合作，實在可惜。一個都市在成長，如果土地能做比較有效的使用，那受益的將是全部的新竹市民！

另外，習慣在路邊暫停三、五分鐘買早點的朋友，也請多為別人想想，你暫停三、五分鐘，可就耽誤後面數千輛汽、機車的時間了，於心何忍？警察單位對此種現

主題探討

象不聞不問，令人不解。

大學路口是每天早上尖峰時期「瓶頸中的瓶頸」，加油站旁成百的機車違規停車；野雞車橫在路口上下乘客以及路邊違規叫賣的早餐車也從未見警方前來取締，阻礙交通莫此為甚，每天祇見數位令人敬佩的義警揮汗疏導交通，但是真正的毒瘤不能拔除，每天大學路口還是塞、塞、塞！甚至向後回堵到高速公路上，直塞到竹北交流道，園區附近的上班族也真是夠悲哀的！

但是園區的朋友們還是可以謀求自救，因為造成塞車的主要原因是需求過高，每天有大約一萬五千輛汽車與二萬多輛機車要在一兩個小時內進（出）園區，不塞也難。而且幾乎每輛小汽車都祇有一位駕駛在使用，運輸資源（含車輛與道路）的使用效率實在是太低了，在如此擁塞的交通情況下，園區應該考慮使用「交通車」與「汽車共乘制」雙管齊下來緩和日益成長的車輛數，這才是根本的解決之道，否則車輛數迅速成長，再多的道路也無法應付。「交通車」與「汽車共乘」或許會犧牲些許個人的方便性，但帶給大家的方便就足以彌補了，您說是不是呢？否則曼谷經驗一旦發生，苦的還是自己。

再者園區也可考慮推行「單日祇容許單號車行駛，雙日祇容許雙號車行駛」的制度，此方式將可進一步誘導園區內擁有單雙號車牌的員工相互合作，更有利「交通車」與「共乘制」的推行。若能如此，初步估計，每日將可抑制近40%（約6000輛）的車流，大約是回到80年的車流水準，尖峰時間可望延後約20分鐘，尖峰時期的交通擁擠程度亦可稍緩，高速公路（竹北↔新竹段）的回堵情形亦可緩和。想想看，每天可以增加近半個鐘頭的時間與家人相處，多可貴啊！犧牲些許因「共乘」所造成的不便（況且此種不便多半只是因為不習慣而造成的心理反應而已），難道不值得一試嗎？

（本文作者為航技67級校友，現為運輸工程與管理學系副教授）

