



臺灣矽谷 交通壅堵

2017-03-19 記者 曾婕茵 文



新竹科學工業園區素有「臺灣矽谷」之稱，1980年以來，引領臺灣走向高科技產業，也帶動新竹市的人口成長與都市發展。除了竹科，還有許多研究機構與大專院校坐落於此，諸如工業技術研究院、國家實驗研究院儀器科技研究中心、國立清華大學與國立交通大學等。

高科技人才的注入，使新竹市在這幾年來迅速發展，然而大量的人口移入，也造成這個狹小的都市面臨許多交通問題。

竹科設立 人口快速成長

根據行政院主計總處，2012年國內遷徙調查統計結果顯示，新竹市的設籍人口並不多，約42.4萬人左右，但實際居住人口卻有50萬人，居住人口遠大於戶籍人口，差距比例高達17.94%，為全臺之最。這些設籍之外的人口，究竟從何而來？

不含零散分布於新竹市的高科技廠商，竹科本身的就業人口就高達15萬人，加上清大與交大等新竹市五間大專院校的師生，總計超過5.3萬人。每日至少會有十幾萬人在新竹市的街道移動，上下班尖峰時段的壅塞狀況不言而喻。

尤其新竹市易壅塞路段包含光復路、慈雲路、寶山路、中華路、經國路、公道五路等道路，只要在尖峰時段行經通往交流道與火車站的幹道，必定會承受塞車之苦。



新竹市主要道路示意圖，紅色標示為易壅塞路段。（圖片來源／曾婕茵製）

歷史因素 幹道寬敞仍壅塞

新竹市雖然從清領時期開發至今，許多道路卻是歷史留給後人的遺跡。以光復路為例，過去是由新竹通往樹杞林（現今竹東地區）的輕便軌道，供人力運送的臺車通行；直到二戰後，國民政府將新竹市的輕便軌道拆除，並鋪設柏油、改名為光復路。而順著光復路往東門城通行，沿路街道逐漸縮小，至城隍廟、東門圓環附近的道路，可見許多狹窄的單向道，不但難以會車，也蜿蜒難行。



媒體歷屆廣告

推薦文章

- 臺灣矽谷 交通壅堵
- 勞工守護者 看不見的辛勞
- 字型散步 走入字裡乾坤

總編輯的話 / 魏若芸



本期喀報為260期，以「線上學習E-learning」為頭題，利用資訊圖表來呈現線上學習產業的概況。另外本期兩篇動畫在切合主題之餘互動效果十足，完整地將資訊藉由遊戲呈現出來。

本期頭題王 / 朱倫君



One night in 北京
我留下許多情
ε (┆ε┆ε) ε (┆ε┆ε)
ε (┆ε┆ε)

本期疾速王 / 鄧涵文



One night in 北京，
我留下__情。
(ε ∩ ε) ♡

本期熱門排行



牙齒保健知多少
王廷瑄 / 文化現象



線上學習E-learning
朱倫君 / 文化現象



孩時狂熱 掌上遊戲機
郭宜婷 / 文化現象



過度捕撈 海洋生態危機
張博倫 / 社會議題



綜觀台灣創業概況
鄭懿君 / 文化現象

日治時期的輕便軌道所需路幅不寬，現在的光復路是後來才拓寬的。

(圖片來源／新竹縣政府文化局)

雖然幹道的路幅較為寬敞，卻不一定能夠應付短時間內蜂擁而至的車輛，每至尖峰時段，又再度喚起用路人的夢魘。尤其自經國路至竹科之間，大約六公里的路程，必須容納前往竹東、竹北或是其他交流道的運具，因此交通堵塞也成為歷年來行政首長的棘手問題。至2014年新竹市長林智堅上任後，以「一環二線三網」的施政方針，決心改善新竹市的交通問題，然而在這些初期的規劃中，有些問題卻難以在短期之內解決。

交通施政 成果有待檢視

「一環」，代表新竹市外環道路系統的開通，期望引導車流至環狀道路，避免途經市區形成壅塞，這項工程規劃的確有助紓解園區至香山區，與部份前往東區的车潮。但此系統的啟用，牽涉到鄰近住宅區與河川區等土地規劃問題，拆遷戶的安置方式與土地議價作業，仍需尚待處置。

「二線」則是輕軌捷運先導公車路線，分別由香山火車站至高鐵六家站、南寮漁港至竹中車站為最急迫之規劃。然而，「竹竹苗輕軌運輸系統」的規劃，早在2007年時就被提出，但2010年交通部審查後核定自償率過低而遭駁回。因此，新竹市民使用公共運輸的比例不高，貿然規劃輕軌系統，無法確保政府的投資是否得以全數償付。

而新竹市歷史開發較早，不但多數路幅較小，城市面積也不大。林智堅上任後曾接受媒體專訪，坦承新竹市並不適合發展捷運，因此朝向「公車捷運化」的方向改善公共運輸，並推動先導公車提升公共運輸的效能以培養運量。民眾是否能養成公共運具的使用習慣，正是目前新竹市所面臨的考驗。



新竹市長林智堅所提出的「一環二線三網」，可望舒緩市區壅塞。

(圖片來源／聯合影音)

一味增加供給 不如改變需求

2014年，新竹市政府新增行駛火車站至竹科的90號公車，以紓解平日尖峰人潮，造福許多竹科的火車通勤族；再加上當時的新竹市長許明財得知，每年平均有上萬名大學生因機車事故傷亡，因而決定增加免費公車的到校班次。但是新竹公共運具的規劃並不完善，即使有提供服務，卻不足以滿足民眾需求，所以成長的幅度較小。

自2017年1月起，因使用率過低，新竹市政府決定停駛90路公車。從新竹市公車密集度不高的班次與時間來看，著實難以在短時間內讓民眾習慣使用公車；已停駛的90路公車，不但班次少，也無法與火車到站時間配合，導致使用率不高。

如果真要從公共運具的供給改變民眾的運輸需求，必須輔以完善的規劃，否則不符實際所需，也只是一場空。民眾無法以公共運具完成旅次，自然而然就選擇私人運具；而公共運具使用率低，政府便決定刪減預算或減少班次。如此一來，公共運具規劃不符需求，民眾的使用意願也跟著降低，形成惡性循環。

減少私人運具 依靠大眾運輸網

值得一提的是，雖然新竹市的公共運具使用率，遠低於全國平均，但近年來使用率有增加的趨勢，而私人機動運具，如機車與自用小客車，使用率也以緩慢的幅度減少。雖然截至2015年，新竹市使用公共運具的比例只有8.7%，比起臺北市的37.4%可說是望塵莫及，但以全臺灣各縣市的使用狀況而言，新竹市已是臺灣公共運具使用率排名第六的城市。

現在新竹市政府也持續改善交通問題，去年啟用的後站轉運中心，讓閒置的空間再利用，也提供轉乘民眾舒適的旅次經驗；為了強化非機動運具（自行車）與公共運具結合，公共自行車的設立與規劃也已步上軌道。

公共運具的運輸路網若能規劃完善，民眾就能減少使用私人運具，壅塞的問題將有撥雲見日的一天。至於今年林智堅提出的「大車站計畫」與「大新竹輕軌路網計畫」，是否真能整合大眾運輸網，帶動新竹市民使用公共運具的意願，並徹底解決交通問題，一切仍有待觀察。

除了現任市長大力推動的捷運化公車，2016年啟用的公共自行車，目前已完成30個站點，而新竹市民眾使用自行車的比率也逐年增加。每輛公共自行車的單日週轉率可達12次以上，可見新竹市近年推動YouBike成效較為顯著，也顯示節能減碳與健康生活的概念，逐漸被民眾所接納，預估使用率還會繼續增加。

另外，臺北市目前有「WeMo Scooter」電動機車租賃服務，以及U-Car共享汽車服務，將以3U計畫與新竹市等城市合作。未來公共運輸與交通路網的規模，不再只是侷限於一個城市，而是會整合不同城市的運具，碰撞出值得民眾期待的火花。



勞工守護 看不見的辛勞

以圖表呈現勞檢員與勞工的人數比，探討勞檢員的處境，以及台灣是否合乎ILO發布之基準。

牙齒保健知多少



牙齒跟著我們一輩子，教你如何刷出最健康的牙齒。

▲TOP

關於喀報 聯絡我們

© 2007-2017 國立交通大學 傳播與科技學系 All Rights Reserved.

Powered by  DODO v4.0