

巴士與列車 交織而成的溫馨樂章

德國鄉村的大眾運輸系統

作者 / 王啓順

台大農工所鄉村建築與環境組研究生



■住在鄉間的上班族，開車到接駁站，轉搭火車進城。

流暢的大眾運輸系統不僅是解決都市地區塞車的有効方法，更是鄉村地區聯外交通、觀光發展所必需。鄉間的阿公阿媽帶著孫子孫女要進城採買或辦事；鄉間年輕人要通勤上學或上班；外地沒車的人想約三五好友到鄉間渡假，或是偶而興起到鄉間自助旅行的念頭……這些都要仰賴便捷的大眾運輸系統，因為光是有筆直的大道而無大眾運輸系統，對不會或不能開車的人，也只能望路興嘆了。

去年暑假的這趟德國農村深度之旅，讓我們見識到德國大眾運輸的發達與便利，也從漢諾威大學 Bombeck 副教授的「農村更新案」體會到鄉村地區發展大眾運輸跟開路一樣重要。



■德國的巴士和鐵路時刻表是相互契合的，圖為鄉村的火車接駁站。



大眾運輸和開路一樣重要

那是8月下旬的午後，北德的天氣涼涼的，略帶寒意。天空時而陰沉，時而飄著細雨，我打著傘蹲在鄉間路旁綠帶的樹下，手中簡單的紙筆勾勒著眼前的巴士站、老樹還有這個村子的老餐廳。在這北德幽靜的老村落裡，時間彷彿停止了一般。這是 Bombeck 副教授「農村更新案」其中的一個村落，這天下午我們在他的帶領下來到這裡，經過他的解說之後，發給我們每個人紙和筆，要我們用一個小時的時間，簡單的畫下對這個村落最有印象的一個角落。而我，選擇了這個巴士站，因為在 Bombeck 副教授的解說中，它是這個等待更新的村落裡，不能開車的祖孫兩代唯一的對外交通聯絡方式。

這次的德國之行裡，給我印象較深刻的，除了良好的制度與規劃，以及對於景觀、文化還有生態的重視之外，便是大眾運輸的發達了。在我們剛來德國的前幾天，我們從下榻的史坦戶德村，第一次前往漢諾威大學時，並不是叫車，而是搭程巴士，然後轉乘鐵路，最後搭漢諾威市的捷運系統到漢諾威大學。完全使用大眾運輸系統。

按時刻表準時發車的巴士

德國的巴士是有時刻表的，巴士時刻表的安排和鐵路的時刻表是相互契合的，在村裡的站牌上有詳細的轉程鐵路班次、前往鄰近城市的時刻等資訊，非常的精確。巴士非常準時，駕駛員的服裝整齊、態度溫和、開車平穩，車廂內部簡潔素淨，車門寬敞。從我們住的村落搭巴士約莫10多分鐘，可到附近的一個鐵路車站，我們跟著通勤的人群步入了通往月台的地下道。

德國的鐵路和捷運是沒有驗票開門把月台區和開放區隔開的，售票就在月台上或車上進行。車票只是簡單的小小紙卡，在月台上只有一個小小的打卡鐘，讓你在打卡鐘上「叮」的打一下時間和起站，如此而已。出站時當然也沒有驗票，一切都是良心付費。但是據說若被列車上的查票員抓到逃票，處罰可是非常嚴重的。德國政府計算過逃票機率和查票頻率的關聯，因此經常搭乘者逃票是一定划不來的。



■設在安全島上的鄉村巴士候車站。



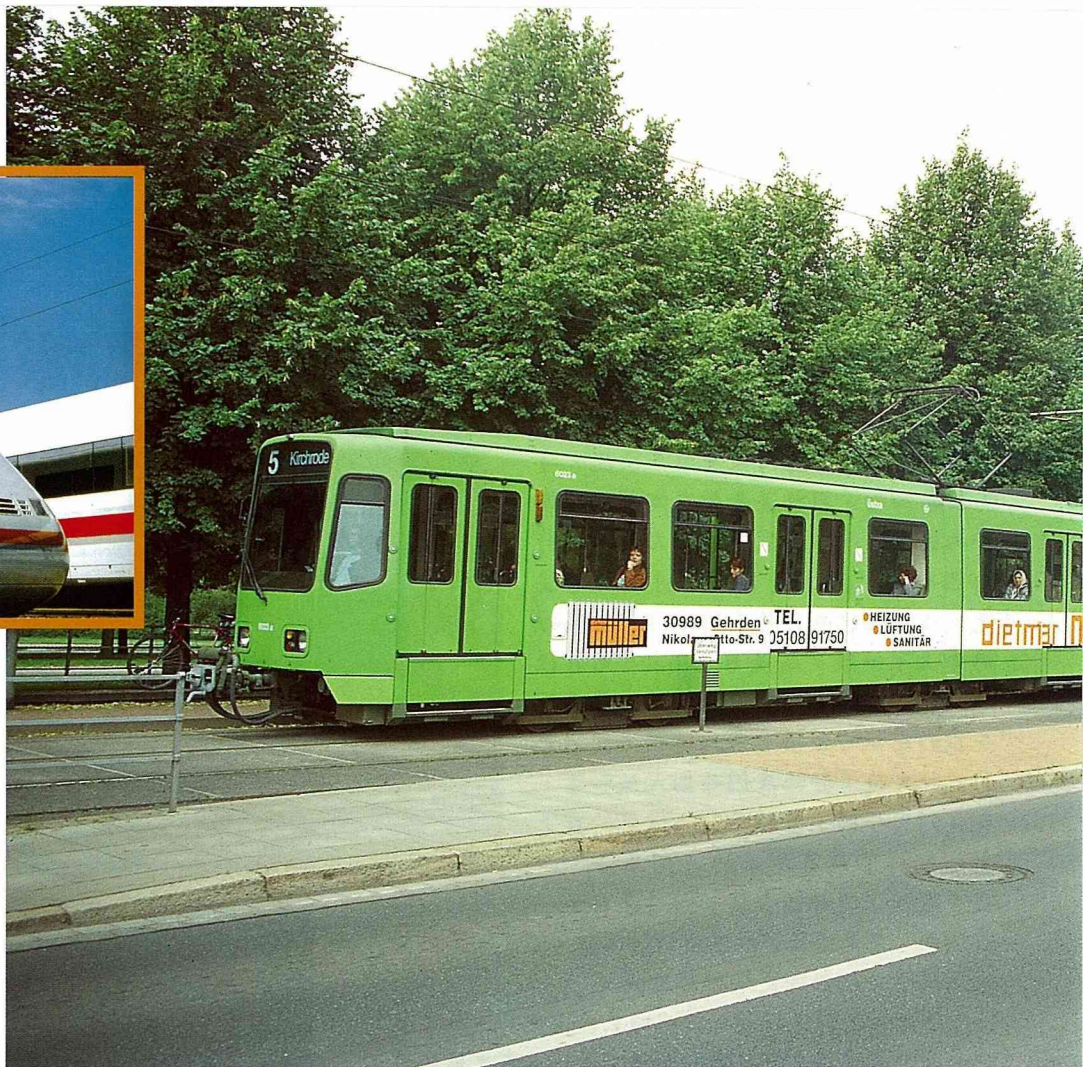
■鄉村停車亭。

新舊相融調和的漢諾威風情

看著月台上的時鐘，還有4分鐘，此時有一列車進站了，我們不敢肯定是否就是這班車，經過詢問確定後才搭上。德國的鐵路時刻表上有「到站時刻」和「開車時刻」，非常精確，在每一站的停留時間都考慮進去了。上車之後，同一列車附掛的車廂有新有舊，車廂分為一等和二等，我們搭的是沒有對號的二等舊車廂，如同電影所看到的，有一條走道和包廂的型式，第一次搭乘這種車廂，有令人興奮的感覺。不一會兒，我們到達漢諾威市，步出車站，映入眼簾的是綠樹如蔭的行人徒步區，以及駛過站前的淺綠色仿古電車造型的捷運系統。漢諾威市的捷運系統如同先進國家各大城市捷運，地上地下路網完整，快速與便捷，所不同的是它先進的捷運系統卻配上仿古的車廂造型，讓地面段的景觀和漢諾威這個有老教堂與皇宮的城市有共同的語彙，營造出優雅的城市風情。



■時速高達 300 公里的德國 ICE 高速火車。



■漢諾威市淺綠色仿古造型的捷運系統地面段。

德國行與日本居的比較

這樣方便的大眾運輸，令我想起以前到日本在外公外婆家住的日子。我的外公外婆長年居住在日本兵庫縣的川西地區，他們不會開車，但是他們生活上的交通需求可是完全沒有問題。與德國一樣，日本有非常發達的大眾運輸，巴士準時，和鐵路接駁的時刻精確，運輸網路四通八達。從外公外婆居住的地方要去最近的城市大阪，搭乘巴士轉乘鐵路非常方便。我在日本和德國搭乘大眾運輸的經驗，除了一樣的準時、便利，有什麼不同的地方呢？應該說是氣氛吧！

在日本，走到哪裡都可以看到醒目的時鐘，氣氛上多了一分緊張與壓力。巴士、電車(日文的電車即台灣所說的電聯車，泛指以電為動力的軌道列車，不同於歐美城市那種行駛於街道上的電車)上的人群擁擠且行色匆匆，德國人則較為悠閒。日本的收票跟德國完全相反，是嚴密監控的。巴士車門僅容一人通過，上車先抽號碼牌，車內有顯示幕依每站路程會跳動各號碼不同的應付金額。電車及鐵路方面，自動售票機功能強大，可一次買多張並依輸入不同票種、轉乘，顯示幕上金額會有所變化，不過操作上就來得複雜的多。車站有自動驗票閘門，並且裝上警鈴，大人買小孩票警鈴也會響起。日本在細節上有一個值得學



■二等舊車廂內有一條走道和包廂式的座位。

習的地方是德國沒有的，就是日本公民營巴士和各種列車的車廂上都有很大的顯示幕顯示車種和目的地，而且就算是小站，每個月台上都會有顯示幕非常清楚顯示進站的列車各項資訊。車上不只在到站前會廣播，每站剛開車後也會廣播列車資訊，因此可以說要坐錯車很難。

以上所述在台北人看來並不稀奇，但是請大家仔細想想，上面的情形如果是在台灣的某某村，會有這麼方便的大眾運輸交通系統嗎？



讓大眾運輸發達以控制車量密度

在這次的德國之行，我們並沒有遇過塞車。但是我們可以發覺德國的路並不算很寬，鄉間道路大都只是兩線道而已，車雖不多但也不少，仔細觀察路上行駛的車新舊年份似乎平均分布。由這個情形看來，德國的車量密度應該是維持在一個合理的範圍。如何達到抑制車量密度？答案應該就是讓大眾運輸發達。台灣是個地小人稠的地方，實在是應該往大眾運輸的方面來發展。



■德國的鄉間道路，大都只是兩線道而已

大眾運輸不僅可以解決交通擁塞的問題，而且也是不能或不開車的人唯一的交通依靠。或許曾經去過美國或留學美國的人，會對美國的汽車文化有點心動。但是可以肯定那在台灣是行不通的，台灣沒有那麼多的土地用來開路、停車，沒有那麼便宜又大量的石油(德國的石油價格是台灣兩倍以上)。汽車文化對於老人和小孩，以及其他不能或不開車的人更是一種遺棄。大家常聽到有人去歐洲或日本自助旅行，卻較少聽說去美國自助旅行，其中的道理非常明顯，就是大眾運輸發達與否的差異。

省道拓寬問題請三思

前一陣子省道台11線拓寬的問題，成為新聞的焦點。在環保團體、學者及地方關心景觀人士的建議下，政府決定先擱置未動工段的預算待重新規劃後再繼續。日前則有另一些關心地方發展的人士北上抗爭，認為基於發展觀光和建設地方，要求趕快依原本方式繼續拓寬。大家可以看看西部濱海台15線(華航大園空難新聞畫面中的那條路)的情況，路寬大，平日車不多卻車速快，夜晚成為飆車族的天堂，而且一片光禿禿黃沙滾滾，烈日曝曬沒有人會想去那邊觀光。大家願意美麗的東部海岸變成那樣嗎？變成那樣以後花東海岸公路還有吸引觀光客的景觀條件嗎？這樣下去，寬大筆直的公路不是帶來觀光客發展地方，反而是加速鄉間人口外移，對平衡城鄉差距有害無益。

截彎取直還是截直取彎？

思緒再度回到北德 Bombeck 副教授規劃更新的村落。寒風細雨暫時的停歇，一小時到了，副教授開始收集我們的畫。來到公車站牌前，望著這條筆直通往村外的聯外道路，他說：「這條路太直了，將來規劃將會改成彎的。目前駕駛人都快速的穿越本村而不停留，不僅是對本村的發展無利，對本村的老人和小孩來說也太危險。另一方面，要協調巴士增班，使不會開車不能開車的人也能滿足基本的交通需求，這個村子才有明天。」這位德國副教授的話，是否有值得我們深思的地方呢……

鄉