

## 馬路如虎口，行人沒處走

【本報訊】日前一名婦女帶著兩名小孩在省道的路肩上被轎車撞倒，夾在電線桿前，造成一死一重傷。（中國時報一九九三年三月十四日桃竹苗版）

常聽人說，路是人走出來的。不過，證諸今世，行人不但再也走不出路來，而且還得避著路走。因為路是為車子而開的。

當行人和車輛在路口爭道時，有人想到一個號稱既保障車速又保護行人還施惠營造商的三全辦法，於是臺灣創下了最多行人陸橋與地下道的紀錄。可是這個設施是建立在不平等的權力關係上的：車輛按著正常速度刷的一下過了街口，行人則被迫爬上爬下才得保命。

在平面的街口，都市劃出了行人穿越道，說是行人集中定點穿越，大家都得方便。可是，道上的行人要是遇上了車輛，還是得避讓三分；畢竟，渾然忘我的新進有車階級渺小但急需肯定的尊貴姿態勢十分脆弱、不容許無車階級挑戰的。

遇上了交通單位要找代罪羔羊以斷定是誰在影響都會車流速度的時候，矛頭指向的不是亂換車

道、亂超車、亂停車的有車階級，反而又找上了這個氣喘吁吁、躲躲閃閃的行人，說是罰他個三百六十元就可以加快城市的運轉了。

這是個常見而且有效的障眼法。因此，交通品質惡化到天天塞車時，想漲費率的計程車司機與不甘被宰的乘客，都沒有去批評由始至終缺乏遠見與魄力的交通規劃者與都市建設者，反而在媒體及公聽會上彼此對罵。

最新的一招障眼法則順著有錢有權的有車階級，把他們對交通的不滿導向愈來愈弱勢的無車階級，把一切罪過推給時間同樣寶貴的行人。

如果照官方說法要把屬於行人的空間還給行人，那麼就讓我們在平等權利的基礎上來檢視都市空間的分配和使用吧！