

马路如虎口，行人没处走

何春蕤

【本报讯】日前一名妇女带着两名小孩在省道的路肩上被轿车撞到，夹在电线杆前，造成一死一重伤。（中国时报一九九三年三月十四日桃竹苗版）

常听人说，路是人走出来的。不过，证诸今世，行人不但再也走不出路来，而且还得避着路走。因为路是为车子而开的。

当行人和车辆在路口争道时，有人想到一个号称既保障车速又保护行人还施惠营造商的三全办法，于是台湾创下了最多行人陆桥与地下道的纪录。可是这个设施是建立在不平等的权力关系上的：车辆按着正常速度刷的一下过了街口，行人则被迫爬上爬下才得保命。

在平面的街口，都市划出了行人穿越道，说是行人集中定点穿越，大家都得方便。可是，道上的行人要是遇上了车辆，还是得避让三分；毕竟，浑然忘我的新进有车阶级渺小但急需肯定的尊贵姿态十分脆弱、不容许无车阶级挑战的。

遇上了交通单位要找代罪羔羊以断定是谁在影响都会车流速度的时候，矛头指向的不是乱换车

道、乱超车、乱停车的有车阶级，反而又找上了这个气喘吁吁、躲躲闪闪的行人，说是罚他个三百六十元就可以加快城市的运转了。

这是个常见而且有效的障眼法。因此，交通品质恶化到天天塞车时，想涨费率的计程车司机与不甘被宰的乘客，都没有去批评由始至终缺乏远见与魄力的交通规划者与都市建设者，反而在媒体及公听会上彼此对骂。

最新的一招障眼法则顺着有钱有权的有车阶级，把他们对交通的不满导向愈来愈弱势的无车阶级，把一切罪过推给时间同样宝贵的行人。

如果照官方说法要把属于行人的空间还给行人，那么就让我们在平等权利的基础上来检视都市空间的分配和使用吧！