

中臺ISSUE



智慧移動 人本城市

當智慧生活成為未來式「以人為本」是不變的進行式



「SDG 11.3、在西元2030年以前，提高融合的、包容的以及可永續發展的都市化與容積，以讓所有的國家落實參與性、一體性以及可永續發展的人類定居規劃與管理。」

在這科技日新月異的時代，智慧移動服務模式正逐漸影響人類的出行方式，透過智慧科技的應用，我們能夠實現更加便捷、高效、環保的出行體驗，同時也促進了城市的可持續發展和環境保護。透過其他國家新舊融合的案例，思考如何將人本的價值融入在未來城市中。

智慧移動進行中

簡單來說，智慧移動就是利用先進的信息技術和創新的服務模式，提供更便捷、高效、環保的出行選擇。通過智慧科技的應用，我們可以實現移動信息的即時查詢、支付方式的無現金化、交通系統的智能管理等功能，增加移動的效率，減少交通壅堵和污染。

例如，共享單車通過手機應用程式，讓使用者輕鬆找到最近的共享單車，用完後再將它停放在指定的地點；智慧公共交通系統也是近年來智慧移動非常有感的部分，許多城市的公車上都配備了實時公車到站資訊系統，讓乘客可以隨時查詢公車的到站時間，提高了移動效率。

智慧交通管理系統也是台灣智慧移動的一大特色，透過資訊蒐集和數據分析，系統可以實現對交通流量的實時監控和調節，提高了交通系統的運行效率和安全性，公部門在指揮節假日國道車流、大型活動人流疏散等都展現了極高的效率。

城市規劃應著重「人本」價值

儘管智慧移動服務模式帶來了許多便利，在科技發展的過程中，我們應該始終以人為本，將人的需求和福祉放在首位，智慧移動服務模式的設計應該更加貼近人們的生活實際需求，提供更加人性化的服務，同時，我們還應該注重科技的可持續性和社會影響，確保科技發展能夠真正造福於人類，推動城市的全面發展和進步，讓我們共同努力，打造更加智慧、安全、人性化的永續城市。

Insight out:

車本城市

—台灣是汽機車天堂、行人地獄？

無論是在台北的繁忙街道上，還是在高雄的熱鬧市區裡，到處都可以見到蜿蜒而行的機車車流，上下班時間汽機車與公車爭道，黃燈加速紅燈衝，交通事件層出不窮，汽機車為何如此普遍？行人安全如何才有更多保障？據統計，台灣人行道普及率超過四成，即便如此，許多人一出門就會發現，人行道常常被違停汽機車和騎樓違建佔用，就算走斑馬線，仍要時時注意來車，走路在路上必須集中注意力才能確保安全，這對已開發國家來說十分不可思議，且讓我們一起思考「車本城市」怎樣才能還路於人。

台灣汽機車、行人的壞習慣

台灣的汽車機以其獨特的用路方式而聞名，在台灣繁忙的道路上，汽車和機車經常快速而靈活地穿梭於車流之間，並以較高的速度行駛，這種用路習慣反映了台灣人對效率的追求和對快節奏生活的適應能力；與汽車機不同，台灣的行人多依賴於步行和大眾交通工具，在車流較多的街道上，行人通常會選擇行走在人行道上，並遵守交通信號和行人通行規則，有時，在一些忙碌的商業區或景點周邊，行人也可能會出現穿越馬路、擅自闖紅燈等現象，造成交通混亂和安全風險。

國際有名的用路不安全

交通部統計，過去十年行人死傷人數有增無減，連美國、加拿大、日本、澳洲等國都在觀光指南提醒旅客，來台應提高警覺，美國馬里蘭大學教授張金琳在交通部論壇提醒，光靠科技執法、抓違規只是治標不治本，政府要從社會文化、經濟結構去理解交通秩序的癥結，用路人發自內心的尊重自我他人的生命安全，才能改善事故頻發的現況。



我們有一天都會老

從人口數據來看，高齡者佔全台16%，但近十年，高齡行人死亡數持續高於六成，因此交通部推動「路老師」計畫，召集師資向高齡者傳達安全知識，政府也思考城市的高齡友善規劃，例如，師法紐約推行「高齡安全街道」，找出高齡者事故頻繁發生的地點，分析後分別擴張行人徒步區、延長行人綠燈時間、重畫路口標線等，改善用路規定，讓高齡行人路權得以伸張。

接送上下學要到幾歲？

近五年來，統計約有2000多名12歲以下兒童在上、下學途中死傷，原因分別為受局限的步行空間、路口橫衝的車輛及通過學區時速過高，因此，有75%家長不放心讓孩子自行上學，使得家長接送的車潮形成學區另一波交通亂象。

步行街 城市新風貌

市中心的車少一點、風景多一點、店多一點、人就多一點

如何減少汽機車依賴

台灣的交通議題逐漸抬頭，國民開始意識到台灣交通在道路工程設計上的癥結，在都市道路規劃上，若考量到交通的連結性（connectivity）與滲透性（permeability），多一些步行和騎行道路的選擇性，加強對這些出行方式的支持和宣傳，讓人們意識到這些出行方式的好處，從而減少對汽機車的依賴。新加坡的都市計畫，為鼓勵人們步行，採取走到大眾運輸乘車點或區內及跨區行走，都會盡量保持直行路線的規畫，並且將汽車的行進路線過濾掉，因此開車繞路加上找車位，時間成本不言而喻。荷蘭的都市設計，就是大量採用過濾滲透性的方式，以提升自行車與大眾運輸的競爭力，許多道路只有公車與自行車可以通過，也讓自行車成為荷蘭城市觀光的特色。

台灣的城市街道幾乎都是使用棋盤式格局，對於路線選擇有很高的可預期性，連結性和滲透性也高，不管騎車或走路路線都相同，很難將私人運具過濾在外，而且因為連接節點多，相對也有較多的潛在交通衝突點，因此要設較多紅綠燈來調節，甚至派員指揮交通。若要學習西班牙巴塞隆納「超級街區」計畫，將幾個鄰近街區合併為一個大街區，區內的馬路僅供大眾運輸及行人、自行車使用，車輛僅在外環道路通行，限定時間進出城區，這在台灣可能敵不過民意的反彈，例如增加住戶的不便、擾民、影響商家生計、地價漲跌等等。

近代CBD 人潮帶來繁榮

世界上許多商業區，都是限制汽車進入行人徒步區，譬如在荷蘭，幾乎每個城鎮中心，都有規模不等的行人徒步區，通常只在早晨時段開放卸貨，還有少數登記用車，及公務、緊急車輛可以進入，為的就是提供行人舒適的步行環境，讓人潮帶來更多商機，促進街區繁榮。

當城市規劃者創造出了吸引人的步行環境，就會吸引人駐足停留，將車流轉為人流，也才有商家投入軟硬體建設，雖然在台灣也有一些特色商圈假日人潮眾多，但其中人車爭道的情形嚴重，或聯外交通仍以私人運具為主，間接的都會影響到使用者的停留時間和前往意願，若要拼國際觀光和提升國旅信心，特色商圈的交通細節及使用者經驗值得當局研究優化。

總的來說，要改變台灣汽機車主流的局面，需從多個方面同時改進，政府、社會各界和個人都應該共同努力，少一些利己的民粹，多一些為社會永續的思考，提高環保運具及大眾交通工具的使用率，從而實現城市交通的可持續發展和環境保護，讓車本思維提升到優質的人本思維。

資料參考

未來城市@天下 futurecity.cw.com.tw/article/2878

未來商務 fc.bnext.com.tw/articles/view/3389

中臺快訊

| USR Hub



醫檢教育、視光管理再創新

— 醫凡企業、精華光學攜手中臺科大 產學共行社會責任

隨著醫療科技的不斷進步，即時檢測技術（Point-of-Care Testing, POCT）的崛起正在改變傳統的醫學檢驗模式，為患者提供前所未有的便利和效率。POCT不僅能夠在臨床上實現即時檢測，還能夠省去樣品送醫檢實驗室的時間，使得醫療診斷決策過程更加迅速即時。而POCT的革新不僅是醫學領域的進步，同時也推動醫檢教育與時俱進。

為確保醫學檢驗教育與產業需求相符，中臺科技大學積極與醫凡企業有限公司展開產學合作，將醫學檢驗教育引入行動醫療領域。醫凡企業慷慨捐贈方便攜帶的尿液分析儀，除了用於醫學檢驗專業教學外，還讓學生能夠更靈活地應對POCT的快速性和現場應用性。這樣的產學合作不僅有助於培養學生的實踐能力，也使他們更容易適應職場環境，提升整體學生的實務應用水平。

此外，為提升眼睛健康管理在教學及實踐上的應用性，精華光學股份有限公司也捐贈最新研發的隱形眼鏡及高階隱形眼鏡度數量測儀予中臺科技大學視光系，作為產學合作及教育用途，履行企業與大學的社會責任，並為社會健康事業做出更多的貢獻。此次合作不僅是產學間的互動，更體現企業對社會的責任感與學校辦學理念的契合。

精華光學公司陳明賢董事長表示，這次捐贈旨在促進眼睛健康管理事業的發展，透過產學合作與交流，將為學生提供更好的學習機會，並為眼睛健康管理事業的進步貢獻力量。透過企業與學校的產學合作，教育及跨領域學習得以深化，為培育更具競爭力的專業人才奠定基礎，也為醫學發展帶來源源不斷的新動力。



▼ 醫凡企業與中臺科大教師合影



▲ 精華光學公司與中臺科大師生合照