

國際智慧健康城市案例：土耳其伊斯坦堡

從 2005 年起，伊斯坦堡市政府在環境建構組織世界資源研究所(EMBARQ of WRI)和 WHO 歐洲辦公室的協助下，開始啟動「人行道化」的倡議，在伊斯坦堡商業與政治中心、也是著名觀光景點的「歷史半島」展開，提高汽機車進入的門檻、優化行走的品質同步執行，到 2013 年止達到(各種居民)80%以上的滿意度。伊斯坦堡市政府運用交通法規和人行道鋪設外，亦定期公佈市民滿意度、空氣汙染改善程度和交通工具使用方式三個指標的調查結果，以實證數據長時間與民眾溝通，獲得計畫執行的正當性。(圖十一)



圖十一、107 年 1 月 23 日會議簡報

歷史半島過去是個交通壅塞、汽車使用非常高的地方。由於人口達 1437 萬，旅遊與居民主要的交通方式就是駕車，汽車使用率從 1987 年的 19.3% 成長到 2006 年的 26.3%，單車僅被視為休閒娛樂工具，人行道稀少，連帶空氣汙染也異常嚴重。地方政府這為最主要的問題在於缺乏社區對問題的意識感，一般人對公共議題難以了解，原來交通問題對健康的危害，因此計畫中展開了慎密的調查。2010 年調查

13 座廣場與公園，22 條主要街道的行人數流量與人行道流量分析，2012 年調查安全與自由街道設計中的危險點；並在 2010 年至 2013 年間在歷史半島的六個區域建設新的人行道共 295 條，2013 年後開始逐步調查居民和旅客對街道人行道化的看法。整體來說，這段計畫執行的成果中，每年的觀光人口從 2010 年的 3 萬 1000 餘人增加到 2014 年的 3 萬 9800 人。

調查居民、學生和業者三種身份對城市景觀的滿意度後，市政府取得民意的正當性，逐步開始執行改善交通方式的政策。設定重要觀光街道在白天 10 點至晚上 6 點僅能通行行人的政策、並實施街道禁攤的政策、加上前述 295 條重要街道的人行道化工程，把道路空間還給行人。

如此實政的方式帶來兩個進步，首先空質品質的改善最顯。以平均 NO_2 水準來看，2010 年計畫實施前年平均是 82 每立方公尺 μg ，計畫實施後降低為 56 每立方公尺 μg ，而二氧化硫則從 23 每立方公尺 μg 降低到 3 每立方公尺 μg 。其次在居民滿意度上，民眾對市容觀感持正面態度，主要是「行走空間」，無論是居民、學生、或是業者，對於行走空間的態度最為正面；行走空間的變化最主要在於車輛的干擾、噪音問題。有 68% 的民眾認為街道更安全，58% 認為街道更美有具於提昇歷史半島的觀感，58% 認為老人小孩將有更多的活動空間，46% 認為的確降低了環境污染。