

1. 電動車共享 北市明年底上路

台北市公有停車位分佈

項目	汽車位	機車位
1、公有停車場(81處)	35,770	9,797
2、出租國宅(17處)	558	0
3、公共住宅(21處)	5,700	5,900
4、區公所(12處)	237	100
5、運動中心(12處)	731	351
合計	42,996	16,148

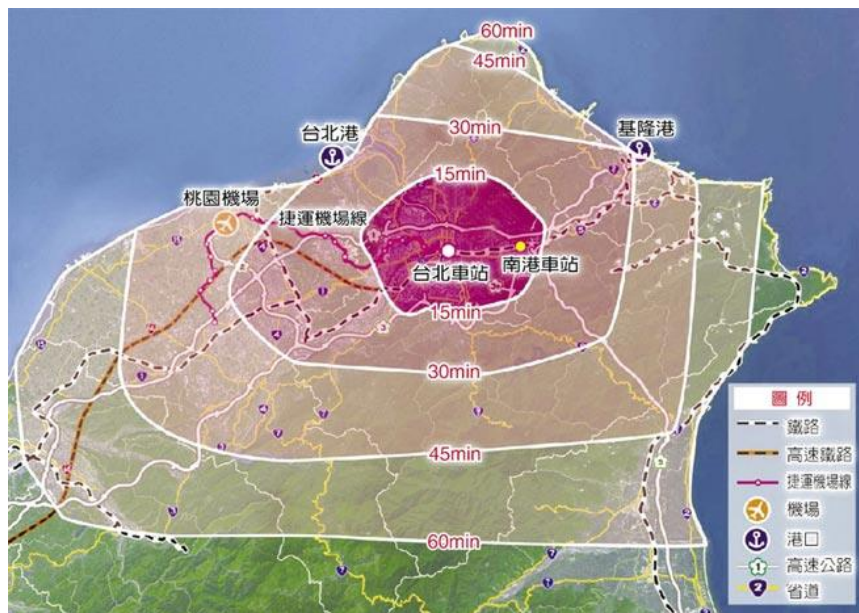
台北市公有停車位分佈



台北市今明兩年陸續有 6 處公共住宅發包，規畫最先進電動車共享系統，導入智慧新生活。（台北市政府提供）



汽車共享



智慧生活

台北市今明兩年陸續有6處公共住宅發包，規畫最先進電動車共享系統，導入智慧新生活（見左圖）；台北1小時等時圈可及新北、基宜、桃竹等地，是發展電動車共享利基（見上圖）。（台北市政府提供）

台北 1 小時等時圈可及新北、基宜、桃竹等地，是發展電動車共享利基。

（台北市政府提供）

德國西北部、擁有 55 萬人口的不萊梅，民眾持用智慧交通卡，能搭乘電車、火車等各類大眾運輸工具，更可在全市 60 個站點隨時租用共享汽車，不用買車，就能享有私家車的便利性及自由度。

汽車共享在美國波士頓相當普遍，目前在麻省理工學院媒體實驗室攻讀博士的林家樑以 Zipcar 為例指出，使用者先上網登記成為會員，並上網預約用車，以智慧手機 APP 找尋最近停車場的車輛，以智慧卡為鑰匙開車門，使用完停在指定停車場。由於租用方便，省下買車、養車的成本。

為推展綠色運輸，化解交通壅塞、停車位不足及空氣汙染等問題，巴黎、倫敦等各大城市紛紛推出汽車共享服務。台北市也將趕上這股風潮，副市長林欽榮表示，繼 YouBike 公共自行車系統，北市府將推展共享電動車（U-Car）及共享電動機車（U-Motor）。

台北市公共住宅將規畫最先進的電動車共享設計。林欽榮指出，今明兩年預計有 6 個公共住宅陸續發包，將配置電動車停車位，加計公有停車場，全市分階段釋出 143 個站點共 4000 個公有電動車停車格，希望明年底前開始提供電動車共享服務，第一階段目標是設置 1000 輛 U-Car，第二階段增至 2000 輛，之後慢慢擴大。

未來 U-Car 營運範圍將跨出台北市。林欽榮說明，電動車快速充電 45 分鐘就能跑 145 公里，新北、基隆、宜蘭、桃園及新竹，含蓋一千萬人口，都在從台北開車 60 分鐘可達的等時圈內，U-Car 可以滿足區域內的用車需求，這是台北發展電動車共享的最大利基。未來 U-Car 將和 YouBike 一樣，可以甲地借乙地還；由於使用共享電動車有助減少碳排放，未來會依租車者的減碳貢獻，回饋現金到其悠遊卡帳戶。

北市交通局長鍾慧諭指出，共享是台北市未來的核心價值，公共住宅也是共享的概念；共享汽車可視為公共運輸的一部分。U-Car 共享系統的周轉率若達到

4，停車位需求會比現在減少四分之三，而且「不需要那麼多車就可以享有同樣的自由度」。

她指出，今年底汽車停車位全面收費，未來也將對機車管理收費。北市府正進行機車安全及管理規畫案，「我們會先跟民眾溝通，最快明年 8 月會分階段擴大機車停車收費範圍」。

林欽榮表示，推展共享電動車有諸多好處，包括使用潔淨能源、減少碳排放，透過智慧化高科技的運用，翻轉公宅社會形象。其次是創造需求，強化台灣 ICT 智慧產業發展。未來希望發展出獨特的台北模式，打造台北品牌，並將這套服務模式輸出至東南亞、中南美洲。

他說，台北市希望與中央政府合作，促進台灣智慧電動車產業發展；明年就會提出申請，希望中央補助建置充電樁、U-Car 雲端等基礎建設。

林欽榮說明，依據試算，營運初期規模約 300 輛車，可以損益平衡，北市府將鼓勵新創業者投入這塊市場；初期可能開放三家公司共同參與 U-Car 營運，合計達到 1000 輛規模，日後逐步整合。

北市府除協助建置充電柱、U-Car 雲端外，已經為電動車共享找到客戶，公共住宅的住戶都是使用者，同時，市府將逐步取消公務配車，北市府及區公所都會是 U-Car 的使用者。

電動車共享制度的引進，為公共住宅帶來智慧新生活，出門有捷運、公車、YouBike 和 U-Car 代步，只要一張悠遊卡，可以暢通無阻。電動車停在公宅停車場，還可以把多餘的電回饋給住家，充份達到節能減碳的功能。電動車共享將為公宅開創新紀元。（中國時報）

2. 搭上國際減碳列車是台灣自救之道

應邀來台出席本報系經濟日報「大師論壇」的二〇一四諾貝爾獎得主、經濟學家提霍勒指出，必須以透明的全球碳交易平台、總量管制及列入國債追繳減碳不力等機制，才能有效抑低各國碳排放。提霍勒的建議，正是下月將在巴黎登場的聯合國氣候峰會「有目標、有約束力，適合所有國家」的協議藍圖。我國已向國際社會宣告減排目標與決心，但更重要的，是了解減排的經濟及社會轉型深層意義。

聯合國三月公布年度災害損失報告，全球因極端氣候洪水、乾旱、颱風等天災帶來的經濟損失，年均接近三千億美元，數字仍在迅速攀升。國際保險巨擘勞合社（Lloyd's）的全球城市天災風險評估，台北名列「最脆弱城市」之首，未來十年災損接近六兆台幣。這些數字，警示台灣及全球都面臨氣候變遷更嚴厲的挑戰。

無論主客觀環境，國際社會加諸台灣的壓力都日趨升高。去年利馬聯合國氣候峰會決議，各國須提交「自主減排貢獻承諾」（INDC）給聯合國峰會，迄今除歐盟二十八會員國，另有三十三國提出了INDC，儘管各國的減排目標不一，但都得面對國際社會的嚴厲檢視。

不久前落幕的華府歐習會，一位是全球人均排放量最高國家的總統，另一是排放總量最高國家之主席，兩人各宣示了減排目標。兩國從過去拒絕批准「京都議定書」，到口徑一致推動減排，甚至決定透過綠色基金援助貧窮國家減排，展現救地球不讓歐盟獨領風騷的態勢。

中國已向聯合國提出明確的減碳目標，並建議以制訂碳價、總量管制及建立碳交易制度等方式推動，這與提霍勒的建議不謀而合。習近平赴英訪問前，更誇稱中國推動節能、可再生能源的成績。美國方面，歐巴馬最近提出「清潔能源戰略計畫」，加碼去年的減排目標，且明確指出以減少火力電廠排放來達成，也可見其決心。

宗教界也站上推動減排的第一線，讓全球不分種族、國別、宗教，一起攜手為救地球而努力。誠如天主教教宗方濟各訪美之行數度呼籲：「全球暖化不該是留待未來世代解決的問題」，要一起保衛我們的家園；穆斯林、基督教、印度教的領袖也提出近似的呼籲。宗教領袖的呼籲，奠定減排行動的道德高度。

行政院上月公布了我國的INDC，訂出二〇三〇年的排放量，需達成抑低至二〇〇五年排放量再減二十％的目標。這個數字的企圖心很強，甚至較主要競爭對

手南韓目標還高；不過，此一高規格的減碳目標至今未見執行計畫，讓人擔心如何落實。

要達到高標準的減碳目標，必須有強有力且可行的策略。以法國為例，提出 I N D C 最亮眼的宣示之一，是二〇五〇達成全國能源消耗減少五十％的目標。日本減碳目標高於我國，從安倍日前大砍二〇二〇東京奧運一千億日圓籌備預算，大刀闊斧刪掉主場館空調設備支出，顯現減碳決心。

台灣早在一九九七年《京都議定書》通過後即開始宣導減碳的重要，但一則因未能加入為締約國，又因具減碳強制約束力的《溫室氣體減量法》始終擱置在立院，以致宣導成效相當有限。直到二〇〇五年京都議定書跨過門檻生效後，才再訂行政法規建立「自主申報」制度，但無法源賦予強制性，且推動後續的盤查、檢覈，相關數據日後端上透明的全球碳交易平台，未必經得起檢視。

《溫減法》總算今年六月完成三讀，但施行細則要十二月才能出爐，相關三十多個子法、行動綱領更是一年後的事，相關的減碳策略、工具目前都是紙上談兵。而且，無論碳權、碳交易、碳捕捉等建置，都有相當高的技術門檻，尤其需接軌國際才能有效運作，這都不是 I N D C 出爐就 O K。

此刻最關鍵的是政府和民間觀念到位。推動減排，不應是怕國際社會對台灣施壓，不是怕可能的國際制裁，而是台灣須將低碳經濟、能源安全、國家發展與民眾生活態度掛鉤，推動多元同步轉型。

巴黎峰會預期將順利誕生新協議，將地球推進到「後京都低碳時代」，這是歐習會共同聲明「本世紀達成低碳經濟改造」揭示的願景，台灣須同步搭上這班車。