發佈：2016-06-02, 週四 10:11
點擊數：6461

台灣機動車輛總數在全世界排名雖不見經傳，不過因為土地總面積與道路總長度特別小，導致每平方公里土地與每公里道路的平均車輛數，以國家來計算屬於名列前茅。更甚者，台灣很特殊地機車數量占了機動車輛總數的三分之二，在沒有全面專用路權劃分下，各車種自然形成了交通專業上所謂的『混合車流』，也就是各種車輛在馬路上交雜運行。更不用說，台灣的機車還大略分成四種
（普通重型機車、大型重型機車、普通輕型機車、小型輕型機車；還有從外觀不易區別出的電動輔助自行車、電動自行車）
，對！四種類在路權上的規範還分別略有差異。加上近幾年風行的自行車數量遽增，可想而知，交通雍塞與安全問題更
益複雜了。交通大學運輸研究中心根據警政署
民國98年至103
年全國交通事故資料庫內容所作分
析，結果顯示：總事故件數147萬件中，近83萬發生在路口（56.24%
）；總受傷人數193萬人中，82萬多人係發生在路口（56.77%
）。顯見路口交通安全問題的嚴重性。以下就路口交通問題改善分成四個方向，略述個人淺見。

一、強化路口淨空

路口是多個方向車流匯聚、交錯的點，當車流量到達一定規模時，就不是單純要求駕駛人展現禮讓風度可以解決衝突問題。比起一般路段狀況，不同方向車輛在路口所需面臨的不只是前方路況，還有旁支的側向路況。一般人總以為路口淨空就是在路口鋪面上劃出黃色網狀線，這只是對於路口順暢度的要求而已，更重要的安全議題就需擴大層面來看待。以筆者二十餘年鑑定車禍的經驗發現，事故當事人往往歸咎肇事前沒有看到對方，除了當事人未充份注意之外，許多情況其實是路口角落視線被遮蔽了。這些遮蔽物除了常見的違規停車之外，還有許多不為一般民眾察覺的既存現象；如角間門前攤販、路口騎樓違蓋鐵捲門、施工圍籬阻擋...。許多現象基本上已經違反某些法規，也有取締的依據；民眾隨身持有智慧型手機內建高解析度的照相機，應該可以隨時取得違規事實的影像，作為檢舉證據，對於協助發現影響路口淨空極具功效。因此有必要在政策上逐步強化路口淨空的決心，讓路口不致因為某些不必要的障礙物阻擋駕駛人視線，而帶來交通危險。

二、明確路口路權

道路交通安全規則第102
條明確界訂汽機車行至交岔路口，其行進與轉彎的路權。惟在無號誌管制且未設標誌、標線劃分幹支線道者，「少線道車應暫停讓
多線道車先行」的規定，係95年7
月所修訂之規定；由於一般民眾普遍對於十公分寬之快慢車道分隔線與十五公分寬之車道邊線尚無法明確區別，此一規
定益衍生用路人在路口現場對車道數計算之困
難。
線道數多寡之路權判別方式，產生了「雙重認識」問題，也就是當用路人接近路口時，除了必須當下依線道數定義計算已方車輛所在道路之線道數，同時亦須計算他方來車所在道路之線道數，並在計算完成後再進行多寡之比較；歷年來在事故鑑定實務上，產生許多備受爭議的案例，此一規定確實有必要檢討刪除。筆者多年前到加拿大考察交通安全，當地正廣泛實施「減少禮讓路口」（Reduce courteous
corners
）計畫，就是要求道路主管機關於路口用標線或標誌等低成本措施，明確界訂各方向的路權，讓

Phoca PDF

用路人駛抵路口時，可以很明確知道本身路權歸屬，也讓交通事故的肇事責任判定更明確。

三、精進路口號誌

解決路口交通衝突的主要手段，除了空
間上採用立體交岔
（高架或地下化）外，還可以利用號誌作時間上的通行區隔。國內在號誌應用上雖已累積數十年豐富經驗，惟因各地方政府所編列年度交通基本調查經費拮据，官方所握有的資料一直趕不上隨著經濟快速成長的交通成長現況。交通問題永遠是呈現動態變化，惟有掌握正確的基本資料才可能研擬出合適的改善方案。地方政府普遍缺乏對號誌業務熟嫻之交通業務人員也是當前面臨的困境，值得在短期內重視並謀求改善。

四、簡化減少路口

道路既是供公眾使用的空間，我們就可以合理期待每天會有不同的駕駛人在路口相遇，更無法保證一定是熟悉路況的當地人；則將路口簡化可以降低用路人的不確定感，而且減少許多特定的潛在交通衝突。簡化路口最簡易的方向就是縮小路口範圍，讓駕駛人進入路口不至於有無所適從的感覺。圓環在歐洲相對使用比較普遍，頃近日本也在許多路口採用；但因為前述密度高的關係，又加上土地取得相當困難，圓環在台灣早已退出主流的考慮範圍，不過在低流量的社區型道路卻可以審慎納入考慮，除了可以減省號誌設置與維運費用外，亦可達道路口減速效果。隨著新重劃區的開發，許多完整寬大新路網中卻夾雜著舊有巷道，基於尊重既成巷道使用權利，往往出現寬廣新道路路口附近存在一條斜穿的巷道或小路。其結果就是衝突不斷、事故頻傳，而交通單位則是束手無策，因為若要在該巷口加裝號誌，則與新路口的距離又太近，號誌設計不論連鎖或同步都有極大挑戰，更遑論很可能為主線帶來效率
降低
（塞車與降速）的後果！在許多縣市的死亡交通事故會勘場合，筆者往往建議交通主管機關應該慎重考慮，將該主線中央分隔帶位於小巷口的缺口補實，或一般人所稱的封閉。雖然會對某些少數用路人帶來繞行的不便，對於主線上廣大用路人無疑帶來更順暢與更安全的通行。

交通乃民眾日常之駕駛與步行
行為的交互作用。「徒法不足以行」，我們無法期待百分之百的用路人隨時都遵守交通規則；因此，糾正偏差行為（違規取締）就變得很必要，
即令有些只是小違規卻會帶來大災難。近來許多民眾與媒體總是用『政府搶錢』來錯誤地形容行政罰鍰處分。事實上，正由於交通不是個人單純的私行為，我們可以發現絕大部分的處罰行為都有某種程度上伸張公益的功能。就以即將於今（105
）年七月開始實施的提高道路上並排停車罰鍰一律為兩千四百元為例，違規行為人通常辯解本身只是暫停下去路邊買個東西就離開，但從過去真實案例就可發現，所有通過的車輛都明顯地受到其影響，更甚者，機車騎士往往為了閃避該道路上並排停車而往左閃避，即有可能遭左後方駛至之汽車撞擊而不幸肇事受害。這樣的例子並非鮮見。交通部務必與內政部警政署密切合作，以共同達成交通順暢與安全的目標。政府除加強民眾交通安全教育外，更應該向社會大眾宣導「違規知羞恥」的正確觀念，避免讓民眾因違規遭受財物損失，還大言反唷。

Phoca PDF