個案研討： 秒差過短

**一張含有 行人穿越道, 路, 場景, 戶外 的圖片

自動產生的描述**

**以下為一則新聞報導，請就此事件加以評論：**

* 過馬路像急行軍？台中市大里區德芳南至少有36公尺寬，但是在大里路口的行人通行秒數只有30秒，對於年長者而言幾乎是「不可能的任務」。

依「道路交通標誌標線號誌設置規則」，以1公尺1秒的步行速度計算行人通行秒數，學童眾多地點則使用0.8公尺1秒。德芳南路是寬度40米的計畫道路，以實際車輛通行的寬度約36公尺計算，依設置規則至少要36秒，但大里路口的通行秒數只有30秒，明顯不足。

為因應高齡化社會，高雄市早在2017年開始就針對年長者常出沒的路口，檢討調整秒數，目前已有630處路口秒數調整為0.8公尺1秒，如40米寬的道路，過去設定行人通行時間為40秒，現在調整為50秒；交通部公路總局也推行省道人本示範路口，將行人號誌的合理秒數訂為每秒步行0.8公尺。

另外，台北市透過AI影像辨識，偵測行人通過路口剩餘秒數較少時，會自動增加行人通行秒數，或透過按壓行人觸動按鈕延長行人綠燈秒數，或是行穿線退縮增建庇護島或行人專用時相等，都是讓路口更安全的方法。 (2023/08/27 TVBS新聞網)

**傳統觀點**

* 如果秒差過短，老人家走到一半變燈發生車禍，誰該負責？
* 交通局說明，路口號誌時制計畫是依各方向車流量、轉向量及道路幾何條件寬度、最短行人通行秒數等因素規劃分配路口秒數，目前設計秒數雖合乎規範，但因應民眾需求，交通局將全面檢視各路口狀況，規劃透過增設庇護島與調整號誌時制，讓行人可分兩階段穿越路口，或藉由路口寬度縮小，讓現行的綠燈秒數可紓解車流，亦兼顧行人需求。
* 交通局表示，為改善行人通行安全，交通局持續檢討道路行人設施，目前已設置行人專用號誌（小綠人）1901處、行人專用（早開）時相287處、庇護島177處等。

**人性化及管理觀點**

交通系統的設計要符合當地人車的需求，既然已經有明確的參考準則，為什麼還是發生這個問題？這意味什麼？一個3、40米長的十字路口，只有30秒的通行時間，對於年長者或行動不便者不夠是很明顯的，這當然是設計上的瑕疵，交管單位一定要重視，並立即採取改善措施。

看了新聞報導，了解交管單位其實也已經有相當專業和科技的衡量和改善方法，我們要思考的是為什麼還有這樣的問題被媒體報導？為什麼自己不能主動發現？該路口有交警執勤的時段嗎？為什麼他們沒有回報？還是有回報可是沒有引起重視？我們對於現有交管系統，有沒有設立民眾可以隨時提供問題或改善建議的管道？……，可見，這是執行力的問題，我們可以從管理系統來改善！更上級的單位是用什麼指標來評量下屬交管單位績效的？取締違規件數？罰單開立金額？要不要研究一下，可不可以改用能夠鼓勵「主動」做好份內工作的適當指標？

同學們，你有遇到過類似有需要改進的交管系統嗎？請提出分享討論。