

## 個案研討：視覺誤判



以下為一則新聞報導，請就此事件加以評論：

高雄中安路下閘道的路口，行車紀錄器拍到，同樣停等紅燈，不過左邊下閘道的車道先綠燈，但平面道路的自小客車因為只能看到遠方的號誌，自小客車以為是綠燈也跟著走，差點被轉彎大車撞上。民眾認為這樣的燈號設計，容易造成「視覺誤判」，很容易發生意外。有人說號誌在上頭根本看不到，是害死人的設計，第一台車根本看到的就是綠燈，像這樣的路口需要路側號誌，才不會被騙。

實際回到中安路現場，這裡的燈號分成下閘道的車道，還有平面道路的燈號。白天看紅綠燈，旁邊還有輔助說明，可以清楚辨識，不過晚上視線差，就可能看錯。就連中山路上，也因為分成好幾個車道，如果行駛在中線車道，也有可能不小心誤看燈號。

交通局表示，這裡的號誌並沒有問題，但因為視覺誤差，加上夜間視線比較暗，才會誤判。交通局將會把內側的號誌桿縮短，加長外側號誌燈桿，避免平面車道的駕駛看錯，免得誤闖，造成車禍意外。

(2020/12/08 三立新聞網)

### 傳統觀點

- 這樣的號誌設計太複雜了，很容易因誤看燈號被開罰。
- 如果因而造成車禍，不知可不可以申請「國賠」？

## 人性化設計觀點

以人性化設計的觀點來看，這樣的號誌設計當然是「有問題」的，交通局說因為視覺誤差，加上夜間視線比較暗才會誤判，本身就已經指出了設計上的瑕疵，怎麼可以說「號誌沒問題」呢？要怎麼改善呢？交通局也是知道的，那就是：「把內側的號誌桿縮短，加長外側號誌燈桿，避免平面車道的駕駛看錯，免得誤闖，造成車禍意外。」

本來，在道路和號誌設計施工完成後，應該要有一段試用期，以實際的運行狀況來收集意見及發現問題，並進一步加以完善，而不是等出了事故之後或民怨四起時才來改善。

我們建議交通局不要把自己視為交通的管理單位，而要視為交通的服務單位才是，也就是說，千萬不要把民眾視為交通局的對立面。因此，交通局的績效好壞不是以開立的罰單數愈多、罰款金額數愈多才是績效好，而是以單位時間疏通的車輛愈多(即愈順暢)和違規事件和申訴案件愈少才是愈好。交通局可考慮在網站上設立窗口，作為民眾對各路口設計和現有號誌的抱怨和建議的意見交流園地，交通局的專業人員可即時加以評估並作為持續改善的依據，並對參與和貢獻多的民眾給予各種回饋和獎勵。

再者，建議交通局以違規事件的大數據統計為基礎，主動找出事故多發地點的問題所在，檢討路口設計、號誌設計是否還有改善的空間，如此一來可使道路更通暢並減少事故的發生！

同學們，你還有什麼補充意見？請提出分享討論。