個案研討： 導盲行穿線

****

**以下為數則新聞報導，請就此事件加以評論：**

* 視障者有通行需求且穿越距離較長或斜交之路口，於行人穿越線上得劃設視障引導標線，導引視障者通過路口；其線型為三條平行白色實線，寬度為五公分，間隔為五公分，厚度為零點四至零點六公分。視障引導標線應銜接人行道，並對準人行道之定位磚（導盲磚）位置。 (道路交通標誌標線巧誌設置規則第185條)

斑馬線上多了三條白線，是專門為盲人朋友設計的導盲行穿線，可以看到它比一般斑馬線高出0.4公分是為了增加辨識度，腳踩在上面馬上能感受和旁邊道路不同，方便視障者更精準過馬路，防滑係數也升級，提升安全。

* 台北市議員林\*\*28日與導盲犬學校、盲人重建院等單位，一同於士林區福國、福華路口召開記者會舉行記者會。由於該地點的「導盲行穿線」設置失當，不僅未連接人行道導盲磚，遇到人孔蓋「略而不設」，甚至還會撞到號誌桿，或錯行於逆向車道，致生意外風險。林\*\*直言，有關單位立即針對本市各設有導盲行穿線之路口進行體檢，未來劃設時更應由跨局處代表現地勘查，切勿「自掃門前雪」導致憾事發生。

台北市自2018年開始引進「三條線」外觀的「導盲行穿線」，交工處對此並稱「優先針對有聲號誌路口，依當地幾何條件因地制宜規劃」，並規定「不得跳過溝蓋」、「繪設於行穿線之中心為原則」、盲人行穿線「中心點應距行穿線邊緣至少1公尺，使視障者受引導時行走於行穿線範圍內」。 (2023/04/28 中時新聞網)

* 今日參加會勘之惠光導盲犬學校代表彭筱涵提醒，導盲行穿線前後應避免「ㄇ型車阻」或障礙物，減少干擾、降低視障行人於路口受絆倒之風險；盲人重建院代表、社工高湘宜表示，導盲行穿線的起始處，建議加裝導盲磚，讓視障行人能快速定位、找到行穿線，且應維持延續性，不因水溝蓋等物體造成中斷，讓視障者能順利沿著線追跡，也減少因中斷造成視障者於馬路中停留之危險。 (2023/04/28 桃園電子報)

**傳統觀點**

* 視障者蔡小姐說：「斑馬線的導盲行穿線，有這個東西嗎？對，沒有聽過。」
* 台中市視障福利協進會理事長蔡\*\*認為，「整條的（行穿線），這我也不知道，我沒走過這樣的。全盲的話一定要靠這個，才不會走路走到歪掉，要不然你說直的走，到最後還是會偏移。」
* 看來導盲行穿線的設置只是在依法行事，並沒有設身處地將心比心，才會有設置失當的情形。

**人性化設計及管理觀點**

 在斑馬線上設置導盲行穿線是新的措施，本來是非常符合人性化設計理念的先進做法，可是設置以來缺乏宣導，很多人都不知道，甚至連視障者、視障福利單位的人也都不知道，問題出在哪？

 台北市交工處2018年開始引進「導盲行穿線」，這種本來是專門為盲人考量的設施，要如何設計才能真正幫助到視障者，當然應該請未來真正要使用的目標群體參與提供意見，例如：要突起多少才易辨識並且不會造成妨礙？應設在斑馬線的什麼位置？起始點和結束點應注意什麼？哪些地方應該優先設置？遇到溝蓋人孔蓋等如何處理？如何避免「ㄇ型車阻」或障礙物？如何減少干擾？如何避免在路口絆倒？如何避免撞到號誌桿？還有什麼要注意的……等等，增設行穿線看似簡單，但絕不是依照法規、國外標準、或明眼人想當然爾就能做好的。

 推行一個新措施少不了要作適當的宣導，如果一個連目標群體也不知道的措施，顯然效果要打很大的折扣，這是需要檢討改進的。評估任務做得好不好，不是有沒有做，而是有沒有「用心」做，不是只做表面，而是要做實事。

 同學們，關於本議題你還有什麼想法，請提出分享討論。