



個案研討：機車左轉專用道

圖：中時新聞網

以下為數則新聞報導，請就此事件加以評論：

- 機車待轉區危險性高，恐淪為「待撞區」，台中市議員吳敏濟 12 日質詢指出，近 4 年多來，台中市機車待轉區共發生 158 件車禍，多達 225 人受傷，待轉區騎士常被車禍殃及，個人及家庭付出慘重代價，他建議二階段左轉改為安全性更高的左轉機車專用道。台中市副市長陳子敬也認為，實務上有此必要。

台中市交通局長葉昭甫表示，機慢車待轉區設置除依《道路交通安全規則》第 99 條規定實施，須參酌各路口交通特性，如幾何特性、車流量等及評估轉向車流交織問題。針對不同路口型態，在道路寬度許可、不影響交通安全與車流動線的前提下，部分路口設置「機車左轉專用道」，搭配號誌的調整規畫，提供機慢車安全的轉向方式；交通局將持續針對易肇事路口、肇事型態進行檢視改善，提供友善機車的交通環境。（2021/08/13 中時新聞網）

- 近日一名機車騎士行經桃園春日路與經國路機車左轉專用道，不過遭到左轉車道汽車直行、直行道汽車左轉，導致騎士為了顧及安全無法左轉。機車左轉道儘管讓騎士不用待轉，但像這種設立在路中間的左轉專用道，反而會讓不熟悉路況的機車騎士發生更嚴重的意外，機車

專用道也在網上被戲稱，「上西天專用道！」

相比鐵包肉的汽車駕駛，肉包鐵的騎士在路上本就弱勢，原先政府劃分路權時，以保護機車騎士之名規定兩段式左轉，不過在某些車流量大的路段又取消待轉區改用機車左轉專用道，但這些專用道又沒有固定的線道，有些在最外側，有些路段又在中線道，這反而讓不熟路況的騎士難以適應，同時間也會造成汽車駕駛在路況動態判斷上的困擾。(2021/08/18 TVBS 新聞網)

傳統觀點

- 原來待轉區這麼危險，機車左轉道又是「上西天專用道」，真是不知如何是好！
- 有些道路本來就很小或車流量大，如再加設機車左轉專用道對道路負荷影響更大，一定要好好規劃。

人性化設計觀點

議員提出數據，證實由於在待轉區發生的事故太多，因此建議將二階段左轉改為安全性更高的左轉機車專用道！當然也有反對機車專用左轉道的，認為那根本是「西天專用道」，再加上專用道上的藍色漆面在下雨天容易打滑，很容易造成自摔事故。

可是不論是「機車二段式左轉」還是設置「機車左轉專用道」必然是各有利弊的，我們看到交通局長也表示考慮的因素很多，將來會持續針對易肇事路口、肇事型態進行檢視改善，表示提供友善的交通環境就是交通局的責任，可見該主管在觀念上是具備的也符合人性化設計的原則。

我們希望知道的是，交通局最近幾年來已經發現了哪些問題，做過了哪些改善？已經知道該怎麼做若是沒做就是不做為、就是怠乎職守！對於議員提出的統計數據，想必也是來自交通局，就此部份，交通局長自己注意到了嗎？已經做過什麼改善措施？效果如何？在議會答詢不應該只談理論，議員宜進一步要求局長提出改善或進一步研究方案的進度，並向議會提出執行報告！像現在這樣一問一答，那只是流於形式，於事無補！

一個勝任的主管，必需有能力自己發現問題、解決問題，這樣才能開創新局，這才是他的績效！既然議員已經提出問題了，交通局長的主管該做些什麼？

同學們，很多人都騎過機車也難免需要左轉，對於機車二段式左轉停等區和機車左轉專用道，你有什麼親身體驗或改善想法？請提出分享討論。