



個案研討：卸貨違停

以下為數則新聞報導，請就此事件加以評論：

- 違停卸貨遭警方勸離，駕駛竟然酸人！員警接獲檢舉，台北市林森北路有駕駛卸貨，但車輛停在紅線擋住通行，警方到場勸離，疑似對方堅持卸完再走，員警只好依法開單，沒想到駕駛竟然對著員警嗆聲，還拿手機錄影，事後罰單申訴也失敗！

中山分局交通組組長王鈞：「事實上是紅線違停，另外因為巷弄過於狹小，這個有影響交通通行的順暢之虞，所以我們還是依照，處罰條例的規定來開罰。」

民眾在紅線臨停卸貨，如果沒有阻礙交通，員警大多都會以勸離為主，這回被開單的業者想請員警通融，但這口氣也沒客氣。(2021/08/24 TVBS 新聞網)

- 前立委陳學聖 24 日在臉書上為貨車司機違停遭拖吊叫屈，不過網友並不領情，反而在他臉書狂罵。這也讓他在今(25)日再度做出回應，認為是民間拖吊場的拆帳機制導致「強拖搶錢」的現象，並且還提到他一直站在職業駕駛的立場，當年中油全面開放廁所使用也是他去爭取的。

陳學聖還提到，過去任職民代期間，就希望可以改變現行拖吊「拆帳」的惡性本質。交通法規明定，拖吊是在嚇阻無效後，才做的必要排除手段，而不是現行的「強拖搶錢」，他認為政府應將交通罰鍰收

人協助拖吊業，確保拖吊司機基本所得，而不是像現在一樣，拖吊車司機為了賺錢一上路就像是搜尋獵物。(2021/08/25 TVBS 新聞網)

傳統觀點

- 「台灣是人治國家還是法治國家?」、「台灣執法人員真可悲，認真執法還要被政客多嘴」、「出車禍時就罵政府不抓違停」、「太魯閣號意外也是一台臨停車造成」。還有人反諷「趕快出來選市長，黃、紅線全都塗銷，一定高票當選!」
- 陳學聖力挺貨車司機，並且直指問題的根本是拖吊業生態需要改善。
- 每個用路人不管其目的，都應該要遵守交通規則，看似無傷大雅的路邊違停，還是有可能成為致命車禍的導火線。

人性化設計觀點

每個人都該遵守交通規則、違規就應該受罰、台灣是法治國家……等等說法當然都是頭頭是道，看似不容挑戰的。可是，我們也不妨想想，這些違停在卸貨的，難道不知道暫停在那裡是違規的嗎？應該知道吧！明明警察來開單了，為什麼還對員警嗆聲、拿手機錄影、事後申訴？這個社會怎麼會變成這樣？

如果你設身處地的想想，如果你是當事人，是不是也會不服？因為政府有規劃卸貨停車位嗎？當然付費也可以，就是沒有啊！卸貨是必要的需求，不然怎麼作生意？既然政府發了營業執照，不進貨如何營業？如果你解釋說這是不同單位管的，我相信，民眾是聽不下去的，因為在民眾眼中，他們都是政府！為什麼當事人會不服取締？因為附近的商家一定都需要卸貨，也都是這樣在卸貨的，為什麼只罰他？

由此看來，這何嘗不是一個人性化設計的問題，因為目前的交通系統規劃是不符合實際需求(即人性)的，當然是設計上的瑕疵。交通警察執法固然是本份工作，但是在平時執法的過程中，並不是一味呆板的執行，應該也能發現這種規劃與實際需求脫節的狀況。他們應該也都是內行的，發現這樣的情況是否也有向上彙報的義務，且應該如何調整也會有實際可行的看法，請問有權力修改系統的主管有設計這樣的反映機制嗎？願意聽聽管區員警的意見嗎？系統要配

合需求不斷改善才會愈來愈進步！

前立委陳學聖還提到，過去任職民代期間，就希望可以改變現行拖吊「拆帳」的惡性本質。交通法規明定，拖吊是在嚇阻無效後，才做的必要排除手段，而不是現行的「強拖搶錢」。拖吊的初衷是什麼？他的說法有沒有道理？是否該有相應的檢討？

再舉一個例子，我們不妨統計一下台北市一共發出了多少張汽車行車執照？再統計一下全市一共有多少合法公有、私有和不算違規的停車位，兩者的差距就是每天晚上(絕大多數車子晚上沒在跑，一定要停車)違停的汽車數量，這還不計算外縣市進入台北市的車子。如果派員警每天晚上去抓違規停車嚴格開罰，你說會有什麼結果？如果廠商因產品設計上的瑕疵就要負責，政府單位不是也要一樣嗎？所以，不該一味的指責別人為什麼違規不能罰，如果自己碰到時就知道為什麼不服了！

同學們，你碰到過交通規劃不符需求的實際經驗嗎？請提出分享討論。