



## 爭路權平等 機車族吶喊

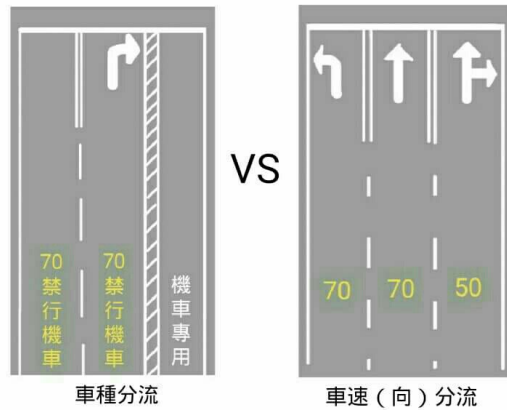
2016-12-31 記者 涂易暄 報導



2016年底台灣立法院紛紛擾擾，民眾集結為婚姻平權上街，然而在爭取平權的聲音中，不只有婚姻鬥士。日前台灣機車路權促進會也在交通部前發起抗議活動，盼望取消道路上「禁行機車」的標誌，開放機車自由左轉，爭取機車路權的平等。

## 車種分流 交通混亂的元兇

台灣道路交通系統自1978年以來，採用「車種分流」的做法來擬定道路計畫，一般常見的內車道禁行機車即屬一例，相對於車種分流，全球大多數國家皆採取「車速分流」，意即以行車速度來決定行駛的車道，高速公路即是根據此一原則來訂定。



車種分流與車速分流示意圖。(圖片來源/PTT Superbike版)

最初台灣因機車發展不夠完全、機動性不高，為求加快車流，舒緩壅塞的交通，於是採取車種分流作法，於上下班尖峰時段，限制內車道禁行機車，久而久之就形成現在「機車行駛外車道」的觀念。因為內車道禁行機車，外車道想左轉的機車自然會跟內車道的車衝突，於是「二段式左轉」解決辦法油然而生，讓想左轉的機車騎士先行前往右前方路口待轉，等待下一個綠燈直行。

實行汽機車分流，原意是認為當時開發中的台灣，機車數量較龐大，過渡期後汽車將會取代機車成為大宗。沒想到演變至今，機車數量不減反增，看似完備的交通政策，開始出現弊病。

## 機車族不減反增 要求路權平等

2011年，中華民國機車黨提出五大訴求，分別是廢止「禁行機車」，不強制二段式左轉、機器腳踏車正名為「二輪汽車」或摩托車、籌設「機車安全駕駛訓練中心」、全面開放排氣量150c.c.以上機車路權以及召開「二輪汽車(摩托車)交通管理政策聽證會」。

根據《道路交通安全規則》第99條明訂給予機車族最外側車道的路權，實際情形卻是一般小客車、公車、砂石車等都可臨時進入，「現在機慢車專用道都變成汽車臨時道，汽車都來搶，沒道理機車不能去。」東吳大學賴同學認為，若是不能廢除「禁行機車」，就應設置「禁行汽車道」，而不是造成現在的汽機車爭道，機車族的優先用路權不復存在。

媒體歷屆廣告

### 推薦文章

- 仿生與醫療 打造新希望
- 臺灣酒駕 停看聽
- Hero檢測儀 居家醫療新發展

總編輯的話 / 朱倫君



本期喀報為258期，四篇科技新知中有三篇是醫療類報導，對新的一年想了解更多健康新知，為自己健康把關的讀者來說是值得一看的文章。

本期頭題王 / 韓舒容



一個喜歡在生活中找幸福、找真理、找自己的女孩。

本期疾速王 / 王廷瑄



雪倫再見了。

### 本期熱門排行



妝點變裝人生 雌雄難分明  
陳昶安 / 人物特寫



大學合併 教大何去何從  
韓舒容 / 社會議題



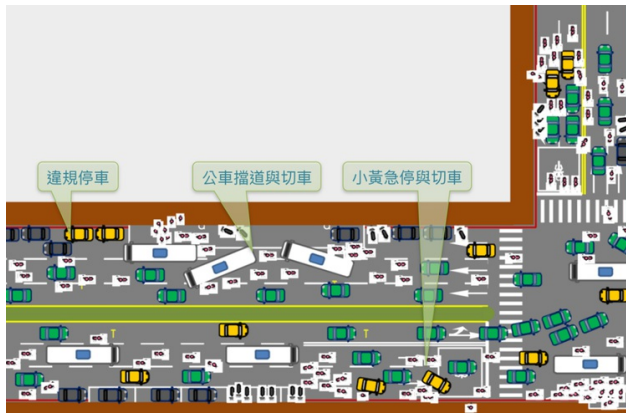
臺灣酒駕 停看聽  
張芸瑄 / 社會議題



學生扮納粹 錯誤同擔  
何書馨 / 社會議題



粉色外套  
彭書耘 / 自由創作



機車族行駛外車道會遇到的三大衝突。(圖片來源/The News Lens關鍵評論網)

再者，「機車二段式左轉」源自日本，但日本的規定為排氣量50c.c.以下輕型機車與腳踏車在三線道以上道路，須依路口標示兩段式右轉，起因此類輕型車動力不足，無法直接左轉。搬移至台灣，卻套用在所有普通輕型與重型機車上，「騎大型重機轉起來一點問題都沒有，實際感覺比較安全，減少很多突發狀況，輕型機車跟重型排氣一樣大，也一樣實際上轉起來完全沒有問題。」台灣機車路權促進會網路執行長周志彥認為，台灣人長期被灌輸二段式左轉的觀念，導致許多人不會去思考另一種可能性，也強化直接左轉就是危險的想法。

## 主張自由選擇 再度陳情

2016年，由台灣機車路權促進會號召的機車族在交通部前陳情，主張道路平權，廢除兩段式左轉的「強制」規定，讓機車族擁有選擇的權利；並改進考照制度，培養更高素質的駕駛人，提升用路安全。

強制兩段式左轉的弊病持續增加，促進會指出，台北市基隆路左轉辛亥路的待轉格非常小，僅能容納七台機車，但尖峰時刻待轉車潮最少是正常時段的兩倍，許多機車為了安全只好往後停在斑馬線上或是腳踏車穿越道，造成駕駛及行人暴露在危險中。

不僅如此，行進間的機車若想前往待轉區，需打什麼樣的方向燈來告知後方來車；該在右轉燈亮起時前往待轉區還是直行燈亮起時前往；該停在右轉道或是直行道，種種狀況顯示兩段式左轉的問題非左右兩個燈可以解決，而每當綠燈亮起，欲右轉之汽機車、欲直行之汽機車、前往待轉區之機車同時啟動，衝突問題必然無解。

對此交通部路政司回函表示仍在檢討中，現階段依舊按照原道路《道路交通安全法規則》第99條明訂機車分流原則及機車行駛至交岔路口轉彎規定，在適當的路口設置兩段式左轉。

## 增設機車左轉道 適度開放

雖然交通法規遲遲未作出明確修法，許多縣市的交通局聽見民眾的聲音，開辦多處機車左轉道供機車族直接左轉，如新北市自強路五段往南（重陽橋匝道側）即增設藍色機車左轉專用道，搭配專用號誌，供該股迴轉上重陽橋的機車車流通行。根據中時電子報指出，目前新北市相關政策都已有成效，日後會持續實施。而台北市與桃園市也陸續在幾個較大的路口設立左轉道提供機車族民眾使用。



改善前

改善後

資料來源：新北市政府交通局

實施機車左轉專用道後大幅改善交通壅塞問題。(圖片來源/涂易喧製)

然而這樣的作法並非所有路口皆適用，台北市交通管制工程處工程員李先生表示，一般對於三線道的路口才有可能實施機車直接左轉，評估過程還需要考慮車流與地形，「目前仍無廢止禁行機車的標誌，一切還是依現行法規為主。」桃園市交通局顧問吳宗修則認為，這樣的應變機制的確

沒有不好，但平日汽機車最大量的時後就是通動時間，「不是你們想像這裡永遠機車很多，你為了它弄這個，沒有效率。」因為不是每個路口都有大量的機車壅塞問題，面臨中小型路口，該設置左轉道亦或持續維持兩段式左轉，都是各縣市交通局持續面臨的課題。

## 完備大眾運輸 減少自駕工具

機車路權一事自2011年中華民國機車黨提出五大訴求，至2016年台灣機車路權促進會主張的道路平權與改善考照制度，爭執多年仍未有圓滿的解決辦法，吳宗修認為，這都是起因於台灣人對機車的仰賴度過高，「這叫Motorcycle-dependent，機車上癮，依賴度很高，那就不願意去試別的，即使丟個垃圾也要騎車。」機車的方便性讓許多人不自願轉搭大眾運輸工具，根據交通部2016年發佈之2015年「民眾日常使用運具狀況調查」顯示，各縣市民眾外出皆以「機車」為最主要運具，而民眾外出未搭乘大眾運輸工具之原因，以「開車（或騎車）較方便」比率高達48.8%，顯示台灣汽機車用量居高不下之原因。

吳宗修憑藉在美國居住多年的經驗也指出，他國之所以能採用車速分流，其中原因乃因國外機車量不多，無需為了機車特別制定道路政策，而台灣若想改善機車族的用路安全，應從最根本的降低自駕工具數量開始做起，宣導大眾多搭乘公共運輸工具。

## 道路安全 人人有責

交通部路政司監理科科長趙晉瑋於2016年12月初回應陳情，將於年底邀請相關機車團體召開會議一同討論，然而2016年已過，交通部卻沒有任何動作，對此台灣機車路權促進會公開在網路上批判，周志彥也表示，已在研擬下一步行動，並呼籲大眾一同加入道路交通安全升級提案的連署活動，讓政府正視道路安全。



台灣機車路權促進會在2017年1月1日發起連署，呼籲政府正視路權問題。

(圖片來源/台灣機車路權促進會)

交通是佔據我們生活中最重要也最容易危及生命的一環，無論是駕駛人或用路人，都應具備完善的道路安全觀念，才能讓台灣進步成交通環境更友善的國家。



### 血染白袍 急診室暴力

血染白袍、天使折翼，醫療暴力層出不窮，從現行制度、硬體建設探討台灣醫療現狀。

[前往 Facebook.com](#)

▲TOP

關於喀報 聯絡我們

© 2007-2017 國立交通大學 傳播與科技學系 All Rights Reserved.

Powered by  DODO v4.0