

從台北市加強腳踏車交通執法談起

會員：羅孝賢

日前報載台北市政府有感於腳踏車交通事故日增，肇事原因以腳踏車騎士「不服從執行交通勤務警察指揮或不依標誌、標線、號誌之指示者」、「在同一慢車道上，不按遵行之方向行駛者」、「不依規定，擅自穿越快車道者」、「在快車道行駛者」等違規行為居多，因此將研議相關執法作為，以導正民眾騎乘習慣，維護腳踏車騎乘安全。在鼓勵使用綠色運輸工具的世界潮流下，此一加強執法措施理應得到喝采與支持，然則顯可預見，腳踏車執法作為仍可能面臨落實執行不易、民怨四起的處境，必須妥為因應。

由於腳踏車騎乘並無積極之資格限制，由事故之好發族群以老人與學童為主，姑不論老人反應較遲緩的生理、心理因素，市區之國中小學對於學童使用腳踏車亦多採不鼓勵甚或禁止的方式，可知一般人多無機會接觸腳踏車安全騎乘之技巧訓練與交通安全規則之教育。更有甚者，腳踏車騎士普遍以行人自居之心態，加以車輛輕巧，會有前述違規行為就不足為奇了。國外亦有所謂腳踏車騎士也要遵循一般交通規範，需摒除 P.O.W. (Pedestrian on Wheel) 的說法與要求，顯見此一問題之普遍性與嚴重性。

隨著經濟的起飛，汽機車逐漸深入家庭，腳踏車在台灣的都會地區已轉型成為休閒遊憩的工具。近年台北都會區則因捷運路網的日漸完備，腳踏車開始回流扮演接駁角色，由於腳踏車環保與健康的特質，政府多採鼓勵方式，包括加強腳踏車設施的規劃興建、推行「無車日」活動等，惟仍以遊憩功能為主，至於適合腳踏車使用的整體交通環境的塑造，路仍長遠。

欲全面推動腳踏車的使用，首先要檢討法規規範，主要即道路交通管理處罰條例與道路交通安全規則中之慢車專章。經檢視相關法條，腳踏車遵循之規範除易與三輪客車、貨車、獸力車等混淆外，部分法條如車輛要有鈴號、燈光等、夜間行車應燃亮燈光，檢視目前市售腳踏車皆屬選擇配備，亦即一般腳踏車以未配備居多，嘗未見執法取締；腳踏車之停放管理亦然，規定籠統，且多未見劃設停車空間，民眾儘管違規恐亦不知已違反交通規則，更因腳踏車無牌照，執法與管理並不容易。此一部份在國內各都市全力推動騎乘腳踏車之前，亟需先有整體之法規檢討與增修，俾利執法與遵行。

其次，在教育方面，需正視腳踏車在交通系統中的定位，給予學童正確之腳踏車騎乘訓練，正確之交通安全常識，不能消極以禁止方式，限制學童使用腳踏車上學。對於其他社會人士，則可考慮製作多媒體教材，利用媒體加強宣導腳踏車交通安全規則，並提供訓練場地與課程。主管機關應充分體認：「執法的目的，是為教育民眾，避免重蹈覆轍，以維護交通安全」，不能僅以執行重點工作的心態處理，以免落入「三分鐘熱度」之譏，滋生「不教而殺」之怨。

至於對交通工程專業最重要的課題，則是需一反長期忽視腳踏車的積習，認知都市中腳踏車的存在與使用日趨成長的事實，在道路規劃、設計與興建的過程中，充分考慮腳踏車的運動與使用特性，視道路條件，設置適當之空間供腳踏車使用，不宜再將腳踏車與機車混為一談，或可考慮以腳踏車專用道形式，或可以行人與腳踏車共用形式佈設。相關設施之規劃、設計與管理，皆需未雨綢繆，始能有效改善腳踏車之使用環境，迎接腳踏車時代的到來。（作者為淡江大學運輸管理學系副教授）