

禁行機車與強制兩段式左轉對交通的影響

我們來談談強制的兩段式左轉以及禁行機車，對我們的社會以及文化產生了什麼影響。

何謂環境

我想大家都同意，相對於複雜的交通環境，單純的交通環境會比較安全，而什麼是「複雜」又什麼是「單純」，以我們促進會的想法，我們認為單純與否，是以動向為判斷依據，動向是一種向量的概念，分為速度與方向，以單一車道為操作空間，在同一個空間內的車輛（不論車種）速度差異小、行駛方向一致（同為直行、同為右轉、同為左轉等單一行駛方向）我們認為這是單純的交通環境；若在單一車道內，混著速度差異大、不同方向的車流時，我們稱之為複雜的交通環境。左轉靠左、右轉靠右這是很基本的車向分流概念，也是將交通環境單純化的有效手段。

但是當路上出現禁行機車四個大字，這個單純的交通環境馬上就遭到嚴重的破壞，機車被迫行駛在外側一、二車道，而外側車道在路口前，通常會設計成右轉車道，於是直行的機車便被迫混在右轉的車流裡面違規的直行，外側車流之間，也因此產生了方向上的衝突，也造成很多汽車駕駛人在抱怨的「我要右轉，但總是有數不清的機車要從我的右側鑽過去」，這種現象除了禁行機車這規定以外，跟政府長期在宣導機車靠右行駛也有很強烈的關聯。習慣成自然，很多人認為騎車靠右是一件很自然的事情，但這個「自然」，為路上的汽車駕駛人、機車駕駛人帶來很嚴重的安全威脅。

兩段式左轉

在外側車道右轉，依照規定需要打方向燈，混入了上述的直行車流，駕駛人可以簡單的靠方向燈來判斷，到底前方的機車是要右轉還是要直行，然而這個猜想，在待轉車流加入後，可信度低到讓你無從判斷前面的機車到底是要右轉、直走還是要前進到不知道在哪的待轉區，這邊有幾個問題：

1. 行駛至待轉區的機車，沒有任何方式可以告知後方車輛「我要去正/左/右前方的視線內/外的待轉區」，沒有手勢、沒有燈號，沒有任何肢體、電子訊號可以通知後方車輛自己的動向，當你無法確認在自身周圍車輛

的動向的時候，是非常沒有安全感的，而這個不安全感，會讓人投射在讓你沒有安全感的對象：機車上面。

2. 行駛至待轉區的機車，沒有規定的行駛車道及方式，在路口你可以發現，有人從直行車道前往待轉區，有人從右轉車道前往待轉區，在行駛期間什麼方向燈都不對，也沒有任何手勢，在前往待轉區的期間，充滿了車向衝突的威脅。
3. 強制待轉的路口除了標誌以外，完全沒有其他判斷的依據與邏輯，只能在接近路口時聚精會神的在車道外側、號誌桿上、對面的號誌桿上、橫向橋樑的紅綠燈旁搜尋那面藍色牌子，如果沒有，且也沒有禁止左轉，就可以直接從內側左轉，但萬一發現了藍色牌子，就必須在無法使用方向燈、手勢告知後方來車自己動向的情況下，冒著生命危險往待轉區行駛，由於後方車輛不知道你的動向，只能盡量放慢速度並且保持距離，該車道車流會受到 100% 的影響。
4. 待轉區的位置安全性堪憂，政府在規劃待轉區似乎忘記在待轉的機車面對的是直行的車流，很多待轉區事實上就是待撞區，也有人稱 die 轉區，尤其是 T 字路口橫向轉縱向的待轉區，沒有內縮到路幅外的不能稱作安全的待轉區，甚至不應該設置待轉區，應該只允許直接左轉，或是到更適合左轉的路口再左轉。除了在車流比較大的路口有機會讓政府允許直接左轉，很多待轉車流不高，但待轉區卻沒有足夠的保護時，機車騎士其實是用命在待轉的，尤其是看著左轉燈號亮起，自己卻必須繼續等待待轉的紅燈，冬天要到了，在寒風中多等一秒都是煎熬。
5. 待轉區過小，待轉車流漫出待轉區，影響直行車流與行人、自行車的安全；路口淨空對於維持交通順暢是一個非常重要的條件，而路口淨空的作法是，當你發現路口後已經沒有空間可以容的下自己的車輛，就必須停在當前路口的停止線上，等前方車流消化後才允許繼續直行，這是一般社會大眾對於路口淨空的理解，然而，這邊出現一個二三十年來沒有人可以解答的問題，到底從待轉區漫出來的待轉車潮，算不算沒有維持路口淨空？以台北市為例，從西寧北路南向待轉區漫出來而影響北向的待轉車潮，算不算沒有等待路口淨空才前進？算不算阻礙交通？從基隆路要左轉辛亥路的待轉格小到只能停七台車，每次待轉車潮起碼是兩倍的機車在待轉，為了安全只好往後停在斑馬線上、腳踏車穿越道上，所造成的危險，是誰該要負責？
6. 自定義方向燈在待轉途中的意義，這種行為在某些情況下，我們認為比沒打方向燈還危險，根據道路交通安全規則，轉彎車需讓直行車，如果你不打方向燈，你算是直行車，對向的左轉車必須讓你先行，然而當你認為打右轉方向燈可以通知後方車輛你要往右靠時，對向要左轉的車會

認為你要右轉，根據法規，轉入同一個車道的左轉車與右轉車，右轉車應讓左轉車先行，所以你認為對方該讓你，而對方認為你該讓他，這不只方向衝突連想法也完全衝突，對於進入待轉區的方式，我們沒有特定的建議方式，因為我們也不知道，該怎麼樣在危險的地方讓自己安全，我們只想走安全的路。

禁行機車

每位直行的機車駕駛人在路上行駛除了要注意周遭路況以外，通過路口後要特別往前觀察原本可以行駛的車道有沒有被畫上禁行機車（而不是與安全有更大關聯的路況），有的話就必須在短短的路口距離中切換到沒有畫上禁行機車的車道，即使有打方向燈，也很難預留給後方車輛足夠的時間讓出足夠安全的距離讓你往外切，而且是所有在該車道行駛的機車會全數往外切，外側原本順暢的車流絕對會受到影響，對於所有車輛，都是提高風險的舉動。

資源分配不均，嚴重降低道路使用效率

機車因為沒辦法選擇直接左轉，失去了車向分流的權利，馬路上只剩下汽車具有車向分流的優勢，左轉、直行靠內側，右轉才靠外側，因為右轉速度較慢，所以內側車流會比外側要快一些，又因為少了被標誌控制的車流（如進行兩段式左轉的車流、因禁行機車而切換車道的車流）的影響，效率是高的，但當內側效率高到很快就能排解車流後，效率馬上降為零，因為裡面已經沒車了，而外側仍然充滿直行、右轉、待轉等等各種方向以及不同速度的車流，兩邊環境簡直天壤地別。

尤其以實體分隔島分隔快慢車道的道路，且慢車道有公車站牌的道路，用路人絕對會有很深的體悟。

強迫機車與慢車混流行駛

慢車的定義在這邊不贅述，簡而言之是速度達不到 25 km/h 的交通工具，機車絕對是超過這個標準的，但政府將機車看成慢車在管理，跨雙北的橋樑有著各式各樣的機車專用道、機慢車專用道、機車引道，這些道路的設計問題大：

1. 路幅過小，沒有容錯空間，只要一有車禍，會嚴重影響後方車流，造成不必要的時間損失。
2. 曲率過大，在車道狹小的情況下，機車只能被迫降低自己的速度，以維護安全，相對於內線快車道筆直又寬敞的環境，無法理解為何政府會認為機車在專用道會比較安全。

3. 引道位置標示不明，外地人對這個一定非常有感，到橋頭才發現機車不能上的例子比比皆是，一樣的柏油路，一樣的速限，但只要過了那條線，出現機車就是違規，但憑什麼？政府也不知道，一樣的寬度，台北市跨新北市的光復橋就允許汽機車混流上橋，但中正橋更寬反而不行，機車專用道那麼窄，明水路匝道那麼寬，也禁止機車使用，寧願讓機車多繞路，多等幾個紅燈才能抵達目的地。
4. 機車與腳踏車等慢車速度差過大，對慢車用路人的壓力非常的大，雙方都沒有好處。

在路上的時間越長，我們承受的風險就越高，政府卻想盡辦法讓機車留在道路系統中，提高機車承受的風險。

我們沒辦法理解：

- 為什麼有左轉時相的路口，還不讓機車直接左轉
- 為什麼在高流量的台北市有著三線道都沒有禁行機車的路，卻仍然禁止機車使用內側的左轉車道直接左轉
- 為什麼寬敞的道路不允許政府所謂「危險」的機車使用，以提高他們的安全，反而將機車放在充滿各種方向、各種不同速度的外側車道中、狹小又彎曲的機車專用道中

路權與安全的關係

為什麼我們說沒有路權就沒有安全？

- 我們沒有選擇安全的道路的權力，所以我們危險
- 我們違規的騎在安全的道路，我們必須向政府繳納過路費
- 我們違規的騎在安全的道路上會有用路人假借正義之名，威脅我們的生命
- 我們為了能騎在安全的道路上，必須付出交通安全以外不必要的代價

多年來的禁行機車制度，讓社會上產生了「汽車道」的用詞，但這在法律上是不存在的，法律上也沒有所謂的「機車道」，汽車、機車在法律位階上同屬汽車，車道只有「專用道」「快車道」「慢車道」，交通工具不應該有階級存在，但因為禁行機車，變相的讓內側只有汽車使用，變相的讓橋樑快車道只有汽車使用，變相的讓快速公路、快速道路只有汽車在使用，變相的，讓停等市區紅綠燈成為機車應有的待遇。

我們台灣機車路權促進會，主張道路平權，沒有路權，沒有安全，只有當人民有了選擇交通工具的自由，才是真自由，擁有一樣的能力，就應該享有一樣的權利，然而很多人在關心當前的考照制度，所「生產」的駕駛人素質足不足以適應我們所提出來的主張，我們提出了一份新考照制度提案書，內容包括駕訓考照、執法記點、回訓制度以及機車保險制度等內容，讓大家一起討論，建構出我們理想的考照制度，從根本改善交通環境。

我們主張廢除的是兩段式左轉的「強制」規定，並不是完全廢除兩段式左轉，爭取的是選擇的權利，是交通的自由，絕對不是無視交通法規，規則越簡單，交通越順暢。