

高齡化時代來臨之交通安全 因應之道

翁敬閔 | 高雄市民

高齡化時代已經來臨，改善年長者行的安全已刻不容緩，尤其年長者越來越多代表路上的行人步行速度變慢了，年長駕駛人對於路上的突發事件反應時間也相對增加，因此交通環境也該隨著調整來面對該項課題，本文以交通安全為出發點提出高雄市面臨人口老化時代之因應之道，希冀對提升年長者的通行環境有所幫助。

一、增設標線型人行道

市區道路常見無騎樓人行道或被占用之情形，導致行人都走在車道上，故為確保年長者有其行走空間，建議在沒有騎樓（或被占用）的道路上（約 12 米道路或行人通行量較大之道路），都應繪設「標線型人行道」。



圖 1 標線型人行道(攝於臺北市寧波東街西側)

二、加強安全設施、警告標誌及標線反光性

市區道路夜間雖有路燈提供照明，惟因視線較差，駕駛人除了藉路燈及車頭燈輔助，駕駛人常看不清楚市區道路的相關標誌牌面致影響行車安全，因此除了將脫落的交通標線重新繪設或加強

其反光性外，在年長者容易出沒的地點(特別是在公園、寺廟、醫院、市場、學校等)或駕駛人不易察覺年長者穿越之道路增設螢光型的警告標誌(如當心行人標誌)，來提醒駕駛人減速慢行。另外，適當地運用貓眼(即強化玻璃反光路面標記)、座式反光導標及具反光性的路面邊線能使駕駛人在夜間了解前方路況，亦能增進交通安全。

三、調降速限

根據世界衛生組織之研究指出，當行人被車輛撞擊時，行人死亡率與車輛的行駛速度成正比關係，且隨著行車速度增加，駕駛愈難於突發狀況下完成煞車避讓動作而易撞擊行人，通常撞擊速度在三十公里以下行人死亡率約百分之五，撞擊速度超過五十公里以上行人死亡率達百分之八十以上。因此建議社區內的生活性巷道(如街、巷弄等)將速限調降為 30 公里/小時，年長者穿越量較多之地區性道路亦可將速限調降為 40 公里/小時，以確保年長者在道路上行走之交通安全。

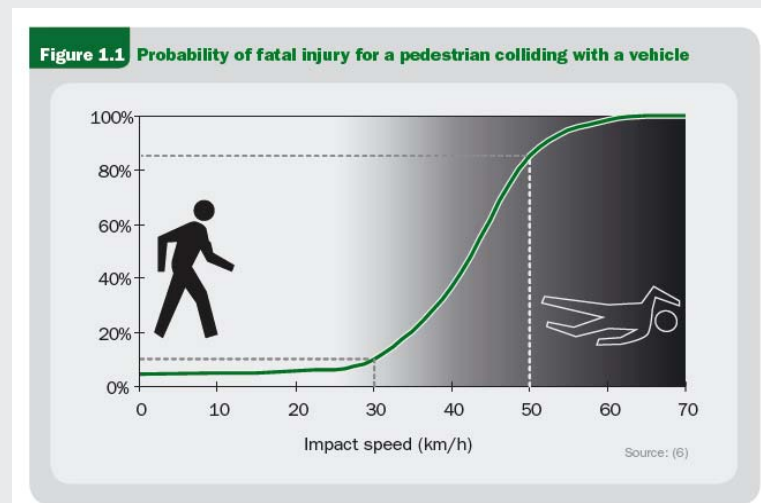


圖 2 行人死亡率與行車速度關係圖

四、增設行人專用設施及延長行人通行時間

一般交通號誌秒數使用以 1 公尺/秒來計算，因應老化時代，在年長者常出沒或年長者事故率高之地點，將秒數調整為 0.8 公尺/秒，確保年長者能安全地穿越道路。另外，在人車交織量大的路口，可規劃實施行人專用時相，利用號誌使四方車輛停止，行人可以對角穿越道路，避免人車衝突。

五、實施機車退出騎樓人行道及騎樓整平措施

為了提供行人更好的通行環境，參酌臺北市於 88 年逐年實施「機車退出騎樓、人行道」之經驗，將騎樓及人行道上原有的機車停車空間退出，留給行人使用，同時配套調增路邊機車停車空間以適度滿足的停車需求(調整路邊機車位之方式可採將路邊汽車位改機車位、開放空間繪設機車位、紅黃線評估取消或於路外停車場增設機車停車位)。另亦應一併推行「騎樓整平」措施，減少因顛簸不平導致年長行人容易受傷之情形。



圖 3 機車退出人行道實施前後照片(攝於臺北市承德路 4 段)

六、開設無障礙斜坡道

市區道路行穿線與人行道銜接之介面，常有因高低落差使年長者通行不易或容易跌倒之情形，應開設無障礙斜坡道，確保年長者能順利通行。



圖 4 行穿線對應處開設無障礙斜坡道(攝於臺北市榮星花園)

七、確保道路鋪面品質

道路鋪面因年久失修或反覆開挖導致的路面坑洞與補丁，是道路上的隱形殺手之一，為確保道路平順，定期將道路鋪面順平確保良好的道路服務品質。



圖 5 路面補丁

八、加強路口違規停車執法

路口違規停車影響轉彎車輛的行車視距，一旦有年長者穿越道路時，轉彎車駕駛人很容易因反應時間不足而撞擊年長者，因此建議警察單位整頓路口之違規停車問題，維護良好的行車視距。

交通是年長者生活中不可或缺的一環，藉由通行環境改善來提升交通安全，高雄市也將創造一個適宜人居且更為友善的城市。