

公路正義：期盼在轉彎處遇見文明

【聯合報/社論】

2012.09.29 02:49 am

衡量一個城市或國家進步、文明與否的指標，不僅在摩天大樓，也不僅在國民所得，更是在細微幽暗處是否能關照到「人」的價值與需求。小小的台灣去年就有二千一百一十七人命喪公路，其中二百五十二人是走在路上的行人。這些數字遠高於其他先進國家，代表這個社會對「人命」的輕忽與漠視，也讓我們驚覺，台灣離文明還非常遙遠。

這幾年來，台灣在硬體與軟實力上都有顯著的進步，台北捷運的禮讓文化，一再被外人傳誦，成爲最被熟知的「台北驕傲」，台灣人也以此自豪。但唯獨駕駛文化卻依舊落伍；手握方向盤就像變了一個人，橫衝直撞、搶快鑽縫，甚至把行人撞倒，死在斑馬線上。捷運站內與站外恍若兩個世界，一個文明，一個叢林。

這些現象並非單一因素所造成，而是台灣的交通主體，長期欠缺人本駕駛教育 (Education)、人因交通工程 (Engineering) 與人道貫徹執法 (Enforcement) 等三大構面，導致駕駛文化難以順利升級，讓公路霸凌成爲常態，「馬路如虎口」的警語一代傳過一代。

聯合報願景工作室以「公路正義」爲主題，一連五天，從不同面向探討爲何台灣遲遲無法建立進步的駕駛文化與禮儀，並走訪若干條件與台灣相仿的荷蘭、日本、新加坡，爲台灣落後卻不自覺的駕駛文明把脈；了解先進國家的作法，也點出可能的對策與方向。

「公路正義」系列報導見報後，中央與地方政府的反應非常迅速，交通部承諾路權導向將朝以人爲本；台北市長郝龍斌宣示要讓禮讓文化成爲台北城市文化；台中市下月要推「交通禮讓運動」；桃園縣則加強勸導取締，民間的回響也極爲熱烈，顯見各界確實企盼公路上真能實現正義。

我們樂意聽聞政府部門「動」了起來，但不諱言地，過去長期以來，檢討汽機車不禮讓行人等交通亂象報導，都曾經陸續登上媒體，每一回相關部會或地方政府都會誓言改進，但以結果來看，都淪爲口號。除了口頭上的響應，我們更希望看到的是中央與地方拿出具體的作法、創新政策，讓用路人看到改變、感受進步。

例如，在教育方面，除了交通部應立即著手改革落後且不符實際的考照制度，向下扎根的交通安全教育，更需要教育部跨部會「打地基」；交通工程，包括設計更細膩且符合人性、能保障行人的號誌控制，拓寬人行道，這是地方縣市立刻就能著手的興革。

再者，過去除台北市外，地方政府對於汽機車不禮讓行人的執法態度消極；就算是台北市也在聽輿落幕後，跟著「冷」了下來，執法三分鐘熱度，無法將行爲內化爲習慣，是禮讓文化始終原地打轉的關鍵之一。

除了提高見警率，縣市首長更應從「制度面」下手，例如將取締汽機車不禮讓行人列爲績效評

比重點，代表首長是「玩真的」，比任何宣示或口號都有用，這就是三E外的第四E——鼓勵（Encouragement）。而我們也會不間斷地發揮媒體監督與協助的力量，不因報導結束而畫下休止符，做到第五E——評估（Evaluation）。透過五E互為搭配，形塑台灣的道路禮儀文化。

歐美已有長達近百年歷史的汽車文化，一如釀酒，有足夠的時間發酵、成熟。另外一端，中國大陸、越南等近年經濟起飛的新興國家，汽車數量飛快成長，但汽車文化仍猶如在洪荒時代。到過越南或是大陸二、三線城市的人，只要站在街頭，就能看到四面八方車流不顧一切往前衝，四起的喇叭聲，對著「擋路」的腳踏車與行人猛按催促。

台灣的汽車在晚近卅餘年才開始普及，而我們希望形塑一個甚麼樣貌的駕駛文化？

其實，不論是開車族或公共運輸使用者，多數人九成以上時間都是行人，「禮讓行人就是禮讓自己」；而「公路正義」的追尋，除了駕駛人與交通運輸業者的自律，尤繫乎政府的決心與魄力，始能打造一個真正以人為本的交通友善國度。

【2012/09/29 聯合報】 @ <http://udn.com/> 



聯合線上公司 著作權所有 © udn.com. All Rights Reserved.