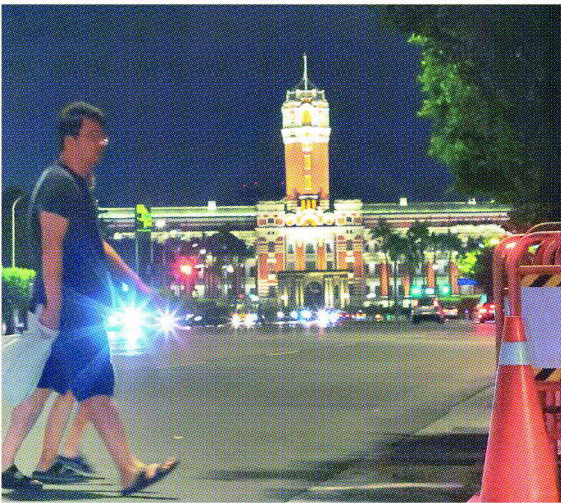


侯、柯、郭今凱道拚場

公平正義救台灣大遊行 向政府怒吼 賴全代會造勢



凱道舉辦集會活動交通管制
請提前改道行駛

主辦單位：七月十六日上凱道(台)中
電話：02-27606127 / 0940067

「七月十六上凱道，公平正義救台灣」活動，今天下午二時到五時在台北市凱達格蘭大道舉辦，黃國昌、陳之漢活動前接受媒體聯訪，表示活動分為上、下半場。上半場由都市改革組織OCRs、崔媽媽基金會等輪流上台發言；三點半開始進入下半場，郭台銘、侯友宜、柯文哲都被安排獨立上台的發言時間。

黃國昌昨天表示，今天凱道的集會，不是為了支持任何政黨或政治人物，這是一場公民要求政府兌現自己政治承諾的集會。二〇一六年選前之夜，蔡英文曾說，「我身後總統府離廣場上的人民只有幾百公尺」。

侯柯郭將各自上台發言

【記者侯俐安、蔡晉宇、屈彥辰、程遠述、劉柏均／連線報導】前立委黃國昌與網紅「館長」陳之漢號召民眾今天走上凱道，參加「公平正義救台灣」活動，訴求司法改革、居住正義。國民黨總統參選人侯友宜、民眾黨總統參選人柯文哲、鴻海創辦人郭台銘都將出席，要向民進黨政府發出怒吼。與此同時，民進黨總統參選人賴清德則是參加黨內全代會，訴求「民主團結挺台灣」，並與黨公職大造勢，力拚二〇二四。

前立委黃國昌與「館長」陳之漢號召民眾今天走上凱道，侯友宜、柯文哲和郭台銘都將出席，昨晚在凱道旁已放置路障與三角錐，準備進行交管。記者林伯東／攝影

由於凱道的遊行與民進黨全代會撞期，民進黨人士認為，今天凱道活動力道如何，將是政治議題攻防的分野，民進黨最近強打黃國昌「居住不正義」，就是要提醒民眾注意凱道活動背後的「政治動機」。

柯文哲辦公室發言人陳智函說，民進黨執政七年，特權關說、貪汙舞弊有增無減、房價逐年上漲，青年與弱勢買不起、甚至租不起。柯文哲主席將參與集會，宣示實踐司法改革、居住正義的政策方針與決心。

侯友宜昨在臉書宣布，「安心租、拚社宅、止炒作、挺青年、優先住」五大住宅政策，強調「當選總統後，絕不讓青年失望」。鴻海創辦人郭台銘昨天舉辦台中粉絲會，他說，居住正義是基本人權，也是普世價值，要落實居住正義，政府要釋出公有土地蓋社會住宅，民進黨承諾八年要蓋廿萬戶社宅的政策跳票，七年多來只蓋了七萬多戶。政府要把餅做大，讓年輕人賺得到錢才有能力買房。

侯友宜說，他和柯文哲本就是朋友，互動會非常自然，如果有機會碰到就會打招呼，一起面對司法改革、居住正義議題，讓沒有辦法做到的民進黨能夠下架。

聯合報

UNITED DAILY NEWS
每份訂價10元 第26194號
創辦人 王惕吾



Inside



林昱堂亞錦賽 跳遠摘金破全國 新聞見B1



CPTPP台灣入會案 成員國今開會 新聞見A4



記者登島直擊 東碇與獅嶼 新聞見A12

生活秘書

星座 今日運勢

- 獅子 ▶ 小心流言
- 處女 ▶ 強勢表態
- 天秤 ▶ 財運不錯
- 天蠍 ▶ 增進友誼

歷史上的今天

7月
16

1969年：美國「阿波羅十一號」太空船發射升空，尼爾·阿姆斯壯等3名太空人展開登月旅程。

1994年：休梅克－李維九號慧星分裂出的21個碎核分次撞擊木星，蔚為宇宙奇觀，天文學家稱為「世紀之吻」。

2013年：台灣絕跡50年的野生動物狂犬病現蹤，農委會確認魚池、鹿谷及古坑3隻鼬獾染病。

2015年：旅日台籍作家王震緒小說著作「流」，獲日本第153屆直木獎，是繼邱永漢、陳舜臣後，第3位獲獎的台灣人。

高齡失智浪潮

預估未來20年 每天48人失智

高齡浪潮帶動失智浪潮，去年底台灣失智人口已達卅二萬人，預估未來廿年，每天約有近四十八人失智，等於每卅分鐘即增加一名失智症患者。

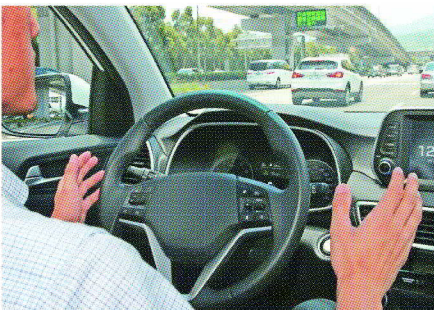
國衛院調查最新失智症盛行率約落在百分之八，與十年前台灣失智症協會調查結果相差不遠，台灣目前正快速走向失智狂潮的道路。

新聞見A2

文／許政榆 圖／林浩一

輔助駕駛車輛 國道隱形殺手

施工及緩撞車遭撞攀升 6成4肇事車有輔助駕駛 學者籲納管



裝有輔助駕駛系統的车辆（上圖），近年在國道撞擊緩撞車頻率大增，也讓國道事故處理人員大感無奈。圖為示意圖。

圖／本報資料照片、國道公路警察局提供



高公局坦言，各車廠輔助駕駛系統硬體構成及軟體訓練都不同，國內無法可管，目前雖有防範作為，僅去年調整「施工之交通管制守則」，內側車道施工時，緩撞車應跨內路肩及內側車道行駛，改為行駛於內側車道，以提升與輔助駕駛系統辨識率。

相關新聞見A5

交通部高公局說，輔助駕駛系統愈來愈普及，前年起，注意到這類車輛在國道撞擊緩撞車事件數不斷上升，逾九成是從後方追撞，賠償金額約十五至一八〇萬元不等，近三年造成八十六人死傷。高公局說，目前國內市面車輛所配備的，僅為「輔助駕駛系統」，不少駕駛人卻將其當作「自動駕駛」使用，但輔助駕駛系統仍有部分情境可能無法即時正常運作，或是辨識前方物件，包括與前車速差過大或前車靜止狀態下，以及上下坡度大路段、彎道路段；前車未行駛於車道正中間、突然切入或轉向的車輛、特殊形式的車輛、機車及靜止行人，以及特殊天候環境。

根據交通部道安會統計，今年第一季國道交通事故高達七八件，較去年同期增加五十五件。其中，國道施工及事故處理緩撞車遭撞事故從二〇二一年的六十六件，成長到去年九十九件，今年一至四月也有卅一件；肇事車裝有輔助駕駛系統比率同時逐漸攀升，從前兩年的近五成，今年已達六成四。



【記者周湘芸／台北報導】國道施工及事故處理緩撞車遭撞的意外層出不窮，去年較前年增加五成，而肇事車裝有輔助駕駛系統比率也逐年攀升，今年更增加到六成四，近三年造成八十六人死傷，成國道隱形殺手。國道事故處理班人員感嘆說，很多駕駛把「輔助駕駛」系統當「自動駕駛」使用，導致事故發生，但在輔助駕駛無法可管情況下，他們「上班宛如在賭運氣」。

交通學者、消基會交通委員會召集人李克聰建議，台灣交通環境複雜，包括大雷雨、隨意竄出的行人、機車等，都可能影響系統辨識，既然輔助駕駛系統已是趨勢，應著手訂定法規納管，從嚴規範，讓輔助駕駛系統還在發展時，能透過法規避免被誤用或濫用。

依「施工之交通管制守則」規定，國道事故處理及施工至少須派出三輛車、約五名工作人員，第一輛為工作車，第二輛為緩撞車，需和第一輛車間隔卅至五十公尺，第三輛則是標誌預告車，會再開隔三百到五百公尺，並於路肩設置標誌預告車，處理時間若達兩小時以上還需擺設交通錐。