

一種非正式化的形塑

上回松山查爾斯的道路設計一出，馬上有人注意到，查爾斯這麼說，是不是又要把機車趕到路邊去？小編可以跟各位說，他講的是真的。這樣的規劃很不正常，但是他講的是真的。

Medium

Sig

路肩：

都市土地寸土寸金，我當然知道那麼大的路肩是要給機車騎的，畢竟機車只能走外車道。但寬路肩的問題就是，他是一個車流行進的模糊地帶、變相鼓勵臨時停車。人行道就是人行道、車道就是車道、停車區就是停車區、(硬要做分流的話)機車道就是機車道，寬路肩的定位真的不明，而且好好利用這些空間，可以重新配置更好的車道佈設，反而更安全。

路肩是一個「非正式流動」的地方

路肩是不應該行車的，這一點對汽車很清楚，但是對機車很模糊，這不是政策做得不好，這是政策故意讓它模糊的，很明確的安排路肩給機車騎，好讓它的定位跟規則模糊的。大家一定會有許多質疑，但是這些問題政府自己也沒有答案，他們也不想有答案，他們只要機車不要進到主車道來干擾汽車就好了，因為開車的中產階級跟統治階級(雖然這一點刻板印象並不正確)是最重要的，這就是所謂的「以服務自小客車為目的」。

交通專業面臨這種要求也不知道該怎麼辦。國際上該怎麼辦很清楚，但是上頭的政治壓力也很清楚，你就是不能照國際這樣辦，從而就自生本土學派去包裹這樣一個模糊的定位。這不是交通工程，這叫社會工程，拿交通工程來做社會工程，目的是在於把二輪車做一個「非正式」的形塑，把機車重新塑造成是次要的，不良的，非正統的，應該要淘汰的。與其說道路是「車種分流」不如說是在劃分「正式車道」跟「非正式車道」。



畫成「專用道」或者「優先道」掩蓋不了背後的意圖

實際上騎路肩的壞處很多，比方說非常容易混淆的 10 公分跟 15 公分的實線。在發生車禍時，跨越 10 公分的線是「變換車道不當」，多少還是有在車道上行駛的基礎路權，但是跨越 15 公分的線就變成了從路肩駛入主車道的「路外駛入」，在責任判定上是一面倒。又或者像是騎在路肩被堆高機頂到，無論是被支線竄出的堆高機，或者是被工廠進出的堆高機頂到，這些都非常難以跟對方究責，因為騎士本身就騎在一個不應該騎的地方。



啞巴吃黃蓮的車禍

但是政府有沒有去講清楚過這些事情？沒有。只有持續性的，很僵固的去宣導機車要靠右邊騎，沒有宣導路肩不得行車(高速公路除外)，騎在路肩也不會被警察開單取締。但是什麼時候會？大多數是在很明確的干擾到「正式車道」運作的時候會。比方說內車道，快慢分隔的快車道，橋面主車道，高速公路等等。從而要有「隔離」

的設施，要有專用的引道，水泥護欄，藍藍路等等，「為了你的安全」只是一個藉口。機車本來就是一種汽車，本來就要依循車向分流行駛，不會左轉的本來就不該考到駕照，機車考照的場地本來就該要跟汽車大致相同，文明社會本來就不能恃強凌弱。所以漸漸會發現，相對於自小客車和其他運具，對機車的工程，教育都很模糊，制度整組都很鬆散，機車的考照改革推不過去，但是唯一就懲罰很清楚，很專業，很忠實堅定的在執行它所謂的「重大違規」。



不要去干擾「正式車輛」的運作，不然就是「重大違規」

政府很清楚，政府一定很清楚，至少我們知道，賀陳旦跟曹壽民一定很清楚，至少20年前就很清楚，但是他們還是硬要作，所以政策推動的機車安全是假議題，在這樣非正式形塑大戰略之下，機車永遠不可能安全，推動政策不在於要讓機車安全，只要能夠塑造機車不安全就好，只要能夠持續性的對機車作「非正式化」的形塑就好，因為有一個不民主的靶在那裡要「淘汰機車」，底下的公務體系只能拼命往上頭射箭，不然就是「不聽話」。

機促會在爭取什麼？說穿了就是遵循國際制度的「正式化」，這麼簡單的三個字而已。

我們反對一切以各種形式對機車「非正式化」的形塑，種種的不公義都源自於此。