

危險的路在哪？安全的路又在哪？

——台灣機車路權促進會, 2018年5月16日



台灣的機車從來沒有行駛過高速公路。

台灣的第0.5條高速公路是麥帥公路，因為是雙向沒有分隔島的封閉式公路，在頻繁的汽車高速事故之下，禁行機車(啊?)，然後汽車用卡片記錄出入時間，計算平均車速，檢查是否超速。後來興建國道一號，使用部分麥帥公路的舊線，然後就這麼順理成章的繼承了禁行機車的禁令。

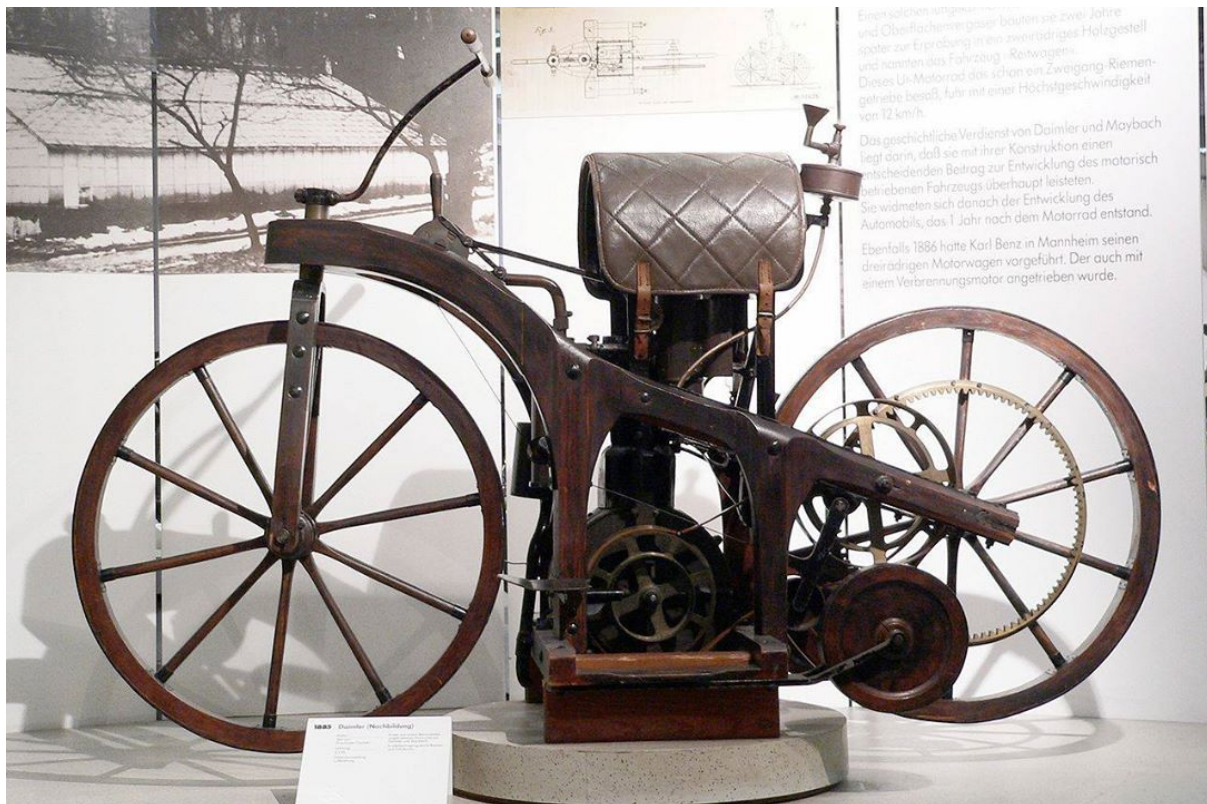


麥帥公路長這樣

就像我們曾經害怕過火車頭，害怕過飛上天，甚至害怕過超過時速100公里，人對於未知的事物就是會畏懼。如同現在把機車行駛高速公路描繪成血流成河的死亡陷阱一般，縱然每年出國旅遊的人次創新高，但如果你問我，我會說這個國家的大部分人，對於機車行駛高速公路一點概念都沒有。

為什麼...

調查機車有沒有行駛高速公路的安全性差異實在很困難，因為機車(motorcycle)本身是一種兩個輪子的汽車，除非性能無法跟隨車流，否則在世界上大多數有高速公路的地方，禁止行駛高速公路這個概念本身就很荒誕。你會特別去研究汽車不開高速公路會增加多少的傷亡嗎？那為什麼要特別研究機車走高速公路會增加多少的傷亡？



戴姆勒(Daimler)跟梅巴赫(Maybach)共同發明的"汽車"是這個

英國研究顯示

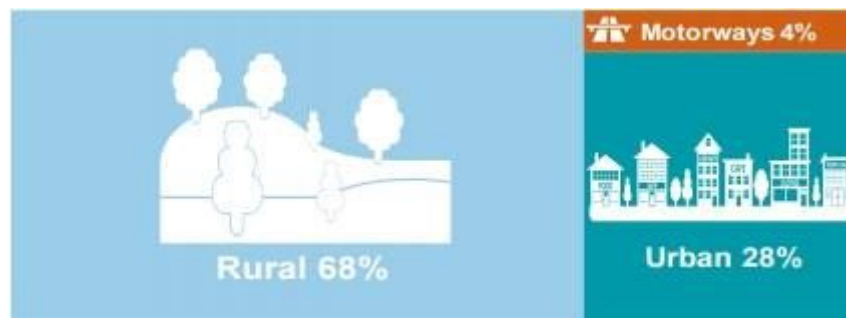
還好，世界這麼大，總是充滿著各種不同的想法，英國交通部在2015年發表了一篇關於機車騎士死傷的報告，裏頭正好有些東西我們可以參考。

基本上，在英國的機車車流當中，高速公路(橘色)占了10%的比例。



Motorcycle traffic by road type, GB: 2013

機車騎士的死亡，有4%是在高速公路上



Motorcycle casualties by road type and severity, GB: 2013 (Killed)

重傷，則是2%



Motorcycle casualties by road type and severity, GB: 2013 (Serious injuries)

輕傷，佔1%



Motorcycle casualties by road type and severity, GB: 2013 (Slight injuries)

整體的傷亡比例，佔1%



Motorcycle casualties by road type and severity, GB: 2013 (All casualties)

如果整理一下畫成表格，大概會長這樣

	Motorway (高速公路)	Rural (郊區道路)	Urban (市區道路)
Traffic(交通量)	10%	40%	50%
Killed(死亡)	4%	68%	28%
Serious injuries(重傷)	2%	45%	53%
Slight injuries(輕傷)	1%	27%	72%
All casualties(整體傷亡)	1%	33%	66%

機車騎士道路別傷亡比例

這樣看起來很難理解，稍微計算一下不同道路系統的死傷比例好了，大家注意看紅字的部分。

	Motorway (高速公路)	Rural (郊區道路)	Urban (市區道路)
Traffic(交通量)	10%	40%	50%
Killed(死亡)	4%	68%	28%
每單位交通量死亡	0.4	1.7	0.56
Serious injuries(重傷)	2%	45%	53%
每單位交通量重傷	0.2	1.125	1.06
Slight injuries(輕傷)	1%	27%	72%
每單位交通量輕傷	0.1	0.675	1.44
All casualties(整體傷亡)	1%	33%	66%
平均每單位交通量傷亡	0.1	0.825	1.32

機車騎士道路別傷亡比例 (增加單位交通量死傷計算)

高速公路不管怎麼看，平均每單位交通量的死傷都是最低，都是最安全的道路系統。

危險的路在哪裡？

低的數字看完了，我們來看高的數字好了

	Motorway (高速公路)	Rural (郊區道路)	Urban (市區道路)
Traffic(交通量)	10%	40%	50%
Killed(死亡)	4%	68%	28%
每單位交通量死亡	0.4	1.7	0.56
Serious injuries(重傷)	2%	45%	53%
每單位交通量重傷	0.2	1.125	1.06
Slight injuries(輕傷)	1%	27%	72%
每單位交通量輕傷	0.1	0.675	1.44
All casualties(整體傷亡)	1%	33%	66%
平均每單位交通量傷亡	0.1	0.825	1.32

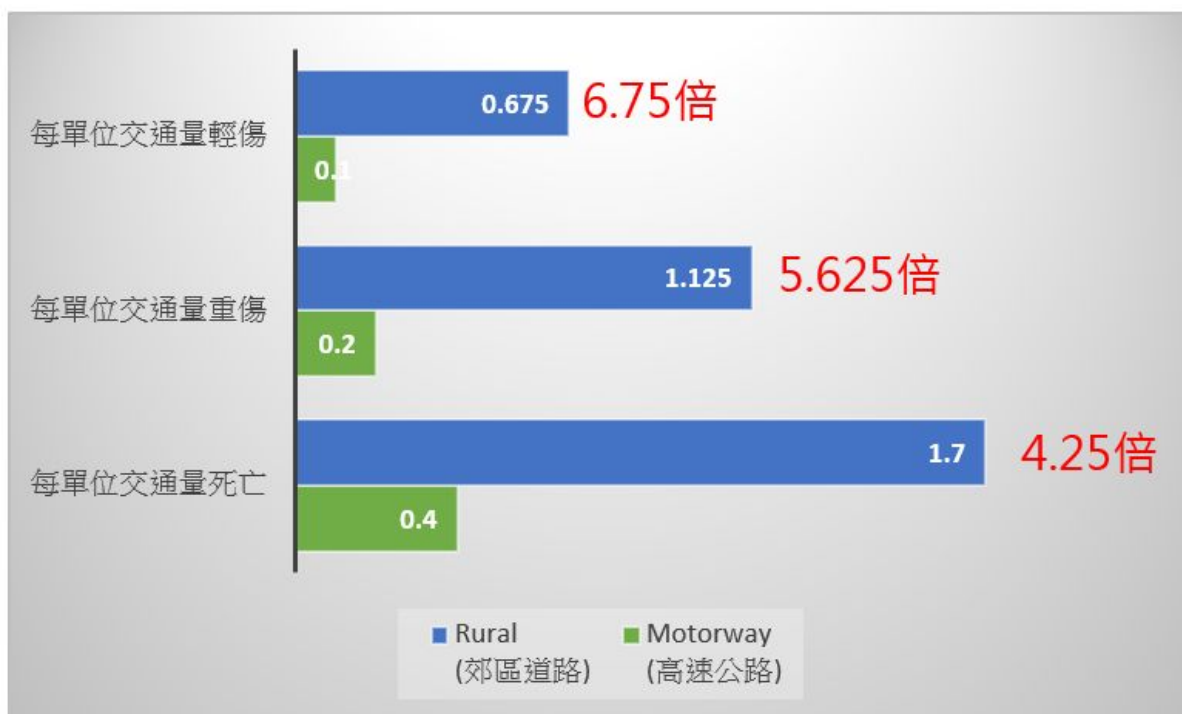
機車騎士道路別傷亡比例 (增加單位交通量死傷計算)

大家可以看到，重傷和死亡機會最高的，其實是郊區道路。郊區道路是相當於台灣的什麼路？就是大家常跑的台3阿，北宜阿，台21阿，什麼139，189的那種道路。尤其因為它車流較少的特性，往往是在主要公路網之外的首選，不是車禍多而已，受傷程度也重。

而另外一個危險的就是市區道路，撞下去輕傷的機會多，但是也撞得多，平均每單位交通量傷亡最大的就是市區道路。

到底有多危險？

我們先看看郊區道路好了



機車騎士道路別傷亡比例 (郊區道路與高速公路比較)

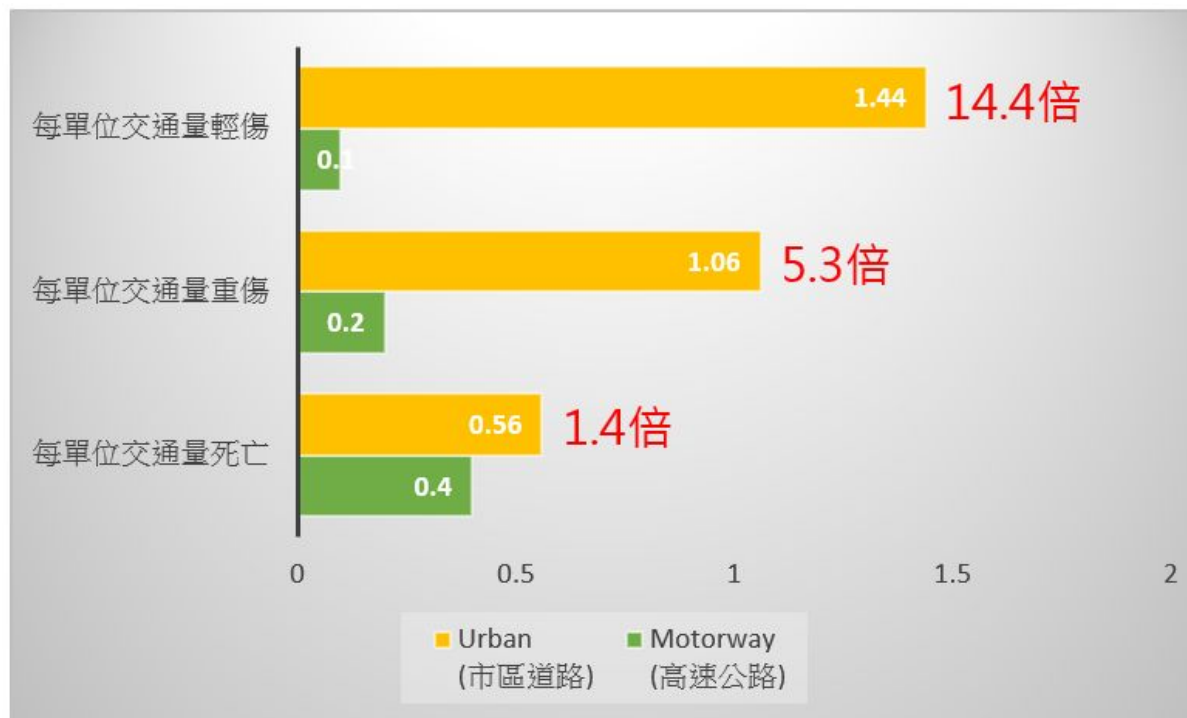
放到台灣來看，相當於是騎車走北宜死掉的機會，是走國五的4.25倍；騎車走北宜重傷的機會，是走國五的5.625倍，輕傷是6.75倍。



會不會窒息好像不是重點

或者說，走148死掉的機會，是走八卦山隧道的4.25倍；走148重傷的機會，是走八卦山隧道的5.625倍，輕傷是6.75倍。

那市區道路呢？



機車騎士道路別傷亡比例 (市區道路與高速公路比較)

對比台灣，假設你要從三重到內湖，那麼走台北大橋，民權東西路之類的死亡機會是走國一的1.4倍，重傷機會是5.3倍，輕傷機會是14.4倍。



其實通過性車流不該強迫在此處下橋停等

交通安全，機車除外

台灣機車騎士這麼多，大家真的了解到，自己別無選擇地被迫騎在危險的環境裡嗎？還是相信自己其實騎在安全的道路上？交通部每年對於機車騎士的高傷亡表現得束手無策，但那其實是不是咎由自取？

開放快速道路到今天，血流成河的預言一直沒有實現，投資殯葬業的不是認賠殺出就是在跑路，如果可以，為了自己的安全，我會建議大家騎機車都盡量走梅花路，走紅盾牌，但是在這個不文明的國家，可以正常行駛的車輛還要被截停，拔鑰匙，強制拖吊，不是被送公共危險罪，就是送煽惑罪，多講兩句話再送妨害公務罪，明明是交通違規，結果全部都被要脅要動刑法來罰。

主管機關強制機車去走不安全的道路，用最嚴苛的執法防堵機車行駛安全的道路，再以事故率高為由不讓機車行駛安全的道路，然後成天指責機車好危險。

不覺得荒謬嗎？

咦？怎麼蘇花改的故事好像也一模一樣