

要命的交通環境 無快速道路、砂石車多

2015-09-15 更生日報



圖：東部車禍常有重大傷亡，件件皆怵目驚心。（本報資料照片）

花東死亡車禍最多 其中蘇花被稱為「死亡公路」 公總直指人禍是最大的問題
記者田德財／報導

交通部統計九十四年到一百零三年死亡車禍，死亡者以七十歲以上老人居首，其次是十八到廿四歲年輕人。以平均數來看，一向給人悠活印象的台東、花蓮竟然居冠，台北、新北反而最低，台東甚至是台北市的八倍。

觀光客佔死亡車禍 25%

數據分析，最近十年死亡率最高三縣市為台東、花蓮與雲林。最低是台北、新北、基隆。花東有個特殊現象，觀光客佔死亡車禍百分之廿五，是各縣市未有情況。台東，尤其是綠島地區不少機車騎士都不戴安全帽。

有人認為，車禍多的原因是花東海岸公路筆直、狹長，車速快，再加上車禍發生後，送醫路途遙遠，是造成死亡人數多的原因。

但警方認為，駕駛人違規不遵守交通規則、雙黃線超速、超速、酒駕等，彎路多、道路寬度不一都有關，最重要的是東部沒有一條高速公路、快速道路、人車爭道、砂石車多等都是要命的交通環境。

蘇花公路常發生重大交通事故，也被稱為「死亡公路」，最近五年，在宜蘭、花蓮縣境共發生十八起死亡車禍，造成十九死十七傷，公路總局與警方表示，蘇花公路幾乎都是不能超車的雙黃線路段，重大車禍頻傳，「人禍」是最大的問題。蘇花公路全長約一〇二公里，是世界著名的景觀公路，但山路蜿蜒崎嶇，除了落石、天災，每有交通事故就造成嚴重傷亡。蘇花公路一七八公里處在今年六月卅

日發生疑因超車，造成二死四傷重大車禍，六月廿八日也發生疑因超車不當，釀成四車撞擊的重大事故。

違規、亂超車易肇禍

花蓮縣警察局交通隊長黃增樟說，造成死亡車禍最大的主因還是駕駛人，蘇花公路車禍頻傳路段，主要發生在轉彎的窄路，駕駛人如果違規、亂超車，就容易肇禍，尤其蘇花公路常有砂石車行駛，爬坡時車速不快，常讓跟在後方的轎車駕駛感到不耐煩，一旦心浮氣躁又看到較平直的路段，就會急著想「超過一輛，算一輛」，悲劇也常因而發生。

交通部統計九十四年到一〇三年車禍廿四小時內死亡人數，從三千多件下降到一千八百多件，件數減少百分之五十九，十年來最低，但受傷人數暴增，去年共四十一萬餘人受傷，兩萬餘人傷殘。

機車死亡人數比率上升

與國外已開發國家不同的是，國外車禍數明顯逐年下降，台灣死亡車禍雖減少，但車禍數卻增加。研究發現，九十四年死亡事故中，小客車和機車比例相當，十年來，小客車所佔死亡人數比率下降至百分之廿五，但機車卻增加到百分之四十五。

死亡最多的是七十歲以上老人，且十年來情況未變，交大運輸科技與管理學系教授吳宗修認為，台灣老人生活型態絕大多數仍維持在已生活幾十年的地方，只好騎機車或腳踏車出門或走路，通常捨不得坐計程車，但交通環境已經不是四十年前那般單純。

死亡第二位的是十八到廿四歲的年輕人，交叉比對都是機車一族。**學者指出，機車是全世界公認相對危險交通工具，卻是台灣年輕人主要交通工具，年輕人血氣方剛、取照獲車不久，但也是最欠缺駕駛經驗的一群，研究發現，大學生機車死亡最常發生在九月、十月推估與暑假後，大學生開學揪團去玩有關。**