



道路交通伤害已成我国人群第一位伤害死因

“头号杀手”背后的三大推手



每年21万起道路交通事故,6万余人死亡……中国疾控中心伤害防控室的监测数据显示,在各类伤害死因中道路交通伤害已经成为我国人群第一位伤害死因。首个“全国交通安全日”来临之际,如何构筑安全的交通系统,已成为全社会不得不面对的严峻课题。

公安部: 将加强对非机动车 驾驶人和行人的安全教育

公安部副部长黄明2日在京参加“全国交通安全日”主题活动启动仪式时表示,将加强对非机动车驾驶人和行人的安全教育,引导大家遵守交通规则、纠正交通陋习、消除安全隐患。

按照公安部部署,各级公安交管部门还将加强重点群体的交通安全宣传教育,完善对驾驶人交通安全终身教育机制,进一步严格驾驶人培训、考试和管理制度。要深入开展交通安全宣传“五进”活动,与广大驾驶人结对子、交朋友,把安全教育和关爱服务措施送到每一个驾驶人身边。

黄明说,要以国务院设立“全国交通安全日”为契机,通过形式多样的主题宣传活动,在全社会普及全民守法理念、尊重生命理念、安全文化理念和以人为本理念。要强化学生交通安全素质教育,通过学习交通安全知识,树立交通安全意识,让孩子们从小养成良好的出行习惯。要充分发挥社会力量和行业、基层组织的积极性,把交通安全宣传常态化、制度化。

遏制“中国式过马路” 典型案例、事件要曝光

围绕科学合理划分路权这一目标,今后的公安交管工作将如何开展?对于群众反映强烈的闯红灯、“中国式过马路”等交通陋习,有什么样的针对性措施?为此,公安部交管局有关负责人接受了新华社记者的采访。

问:部分群众反映,一些地方的交通信号灯、标志、标线等设置不合理、不科学,并认为这是导致“中国式过马路”的原因之一。您怎么看这个问题?

答:交通信号灯的设置问题实质上就是路权的分配问题。

今后的工作中,公安交管部门将对群众反映大、交通状况拥堵、矛盾纠纷多的道路、路段和路口,组织专家、行家研究论证,与其他主管部门一道制订改进方案,科学合理分配交通参与者的路权。

各地公安交管部门将按照公安部的统一部署,在交通信号设置、施划和管理工作中,广泛听取各方交通参与者、新闻媒体及有关部门提出的意见建议,检查发现交通信号在设置、使用和管理中存在的合理、不协调等问题,及时查明原因并落实整改,防止因管理不科学、硬件设施不完善诱发不文明交通违法行为,引发交通拥堵和交通事故。

问:对于群众反映强烈的闯红灯、“中国式过马路”等交通陋习,有什么样的针对性措施?

答:首先,要通过新兴媒体和各种群众喜闻乐见的新闻、文艺、影视等形式,呼吁广大交通参与者自觉遵守交通法律法规,自觉抵制交通违法行为。

其次,对于交通违法行为,公安交管部门将加大教育惩戒的力度。对严重违法造成损害的典型案例、事件要曝光“亮丑”,运用舆论力量,形成压力,扩大宣传教育的效果。对于交通违法行为,要严格管理、依法处罚。

此外,公安机关将大力推进交通安全诚信体系建设,研究推动将公民交通安全违法记录与个人信用、保险、职业准入等挂钩的工作。

公安部交管局的统计显示,近年来

80%以上道路交通事故因交通违法导致

1至10月

- ◆ 因闯红灯798人死亡
- ◆ 因违反道路标志线26154人死亡
- ◆ 因机动车未礼让行人429人死亡
- ◆ 因违法占用应急车道161人死亡

平均每天

- ◆ 2.6人死于“闯灯”
- ◆ 86人死于“越线”
- ◆ 1.4人死于“不让”
- ◆ 0.5人死于“强占”



绘制 莉莎

1 【细节致命】“魔鬼”藏在细节中

在北京最繁忙的交通路口之一——北京西单与长安街交叉口,穿越马路必须走地下通道。可总有人不顾交通安全指示,不闻交通协管员的哨声警告,横穿车流过马路,不时引来刺耳的急刹和鸣笛声。

“见缝插针、乱穿马路”的行人、“随意变道、鲜有礼让”的司机,这是当前国内很多城市交通现状的真实写照。

公安部交管局的统计显示,近年来,80%以上道路交通事故因交通违法导致,其中超过两成的违法行为是闯红灯、不按车道通行、违反禁令标志等“小节”。

“小节致命”触目惊心:1至10月,全国

因闯红灯造成798人死亡;因违反道路标志线造成26154人死亡;因机动车未礼让行人造成429人死亡;因违法占用应急车道造成161人死亡。平均每天2.6人死于“闯灯”、86人死于“越线”、1.4人死于“不让”、0.5人死于“强占”。

“我国从自行车王国向汽车王国骤然转变,但汽车社会观念和文化没有建立。”长期研究交通安全的东南大学交通学院刘攀教授认为,细节致命根本原因在于缺乏安全意识的人们对交通规则的群体性漠视,这让中国人看起来更像在“骑着汽车”。

事实上,有关法律并非缺少对细节的

规定,但在执行上遇到尴尬。长沙市雨花区交警大队一中队中队长杨志辉说,比如机动车闯红灯,按规定驾驶者要被扣分罚款,但实际上并非所有路口都有电子警察抓拍;行人闯红灯等虽然按法律规定可以处50元以下罚款,但在实际中难以执行,“不承认、没钱、编造身份的都有,我们只能批评教育”。

清华大学法学院余凌云教授指出,交通安全的“魔鬼”都在细节中,看起来是小事,又都是人命关天的大事。常怀畏惧、遵守规则,交通安全就能成为每个人的护身符,继续漠视只会让人人都成为“马路杀手”。

2 【路权失衡】人车争道埋隐患

每天上下班高峰,南京市区的太平北路总是格外拥堵。由于沿线正在修地铁,占用了许多道路资源,部分路段非机动车道不到1米宽。南京市民乔醇骑车上班经过此地往往“不得已”窜上机动车道,时有险情。“走这样的道,不是逼着人违法吗?还谈什么交通安全!”乔醇说。

公安部交管局相关调查显示,在造成交通秩序混乱原因的多项选择中,59%的人认为是“人车争行”,41.8%的人认为是“道路规划不合理”,31.4%的人认为是“城市功能规划不合理”。

公安部交管局相关负责人表示,一些城市缺乏科学规划,道路建设滞后,公交分担

率低,道路、停车供需矛盾突出。一些地方注重短期建设,忽视长期影响,新建、改建、扩建工程不进行交通影响评价,造成一些道路交通拥堵瓶颈和安全隐患路段。

“城市规划设计不合理是造成交通秩序混乱的重要原因。”余凌云说,很多城市功能区设计不合理,没有考虑社区居民出行便利,比如,北京市天通苑、回龙观等地居民,上班路途远,开车只能走一两条道路进入中心城区,早晚高峰难免堵车。

同时,一些环线、立交桥进出口设计不合理,标识不明确等问题也饱受诟病,被认为是影响交通安全的“隐形杀手”。位于北京西二环的天宁寺桥是很多司机的“噩梦”,

来自长安街、西客站、京开高速、三环路等的车流汇聚于此,桥上几乎“终年拥堵”。

道路规划只有更科学,才能更安全。刘攀表示,目前我国道路资源日益稀缺,行人与车争路权的矛盾加剧,如何平衡,考验管理者的智慧。从各地实践来看,交通管理者往往更多考虑机动车的路权,行人和非机动车经常处于弱势。

不安全的路在农村更为突出。数据显示,截至2011年,全国公路通车总里程达410万公里,其中农村公路通车里程354万公里,约占86%。由于道路标准低、安全设施不全等,2003年以来,一次性死亡10人以上的重特大交通事故超过半数发生在农村公路。

3 【管理滞后】交通安全不能头痛医头、脚痛医脚

合肥市民夏先生已有5年驾龄,近年来合肥一系列“畅通工程”上马,他却感觉路仍然难走:“每天上班我都在一个路口堵上半小时以上,因为四条车道的马路只设了一条左拐弯道,这种情况至今已快一年,交警部门怎么就不管管呢?”

国家车辆驾驶安全技术研究中心主任金会庆教授指出,虽然近年来各地交管部门应对交通安全投入很大,招数层出不穷,但仍然存在诸多问题,关键在于缺乏科学的管理理念和手段。

比如目前对驾驶人管理应该区分普通驾驶人、职业驾驶人等,实行分类重点管

控。解决车路矛盾,在拓宽道路架设立体交通的同时,更应注重现有道路资源的盘活,地下通道、过街天桥的密度是否合理,信号灯长度是否超过交通流量要求,立交桥和环路上下出口距离是否合适等,只有打通城市道路的“微循环”,才能真正保障交通安全、顺畅。

余凌云说,同样是华人社会,香港的人口密集程度和私家车辆拥有率超过很多内地一线城市,交通环境却好得多。原因是上下班搭乘公交不开车成为多数人的选择,加之香港公交网络立体无缝对接、快捷便利,十分值得内地借鉴。

受访的多位专家和管理人士指出,解决交通问题不能头痛医头、脚痛医脚,要从根本上解决城市定位不清、政策短视的问题。只有搞清楚城市发展方向,规划才能有长远眼光,交通安全政策才能保持稳定。

“道路通畅、低事故,是评价交通安全的基本目标,也是基本民生需求。”金会庆说,交通安全日敲响的不仅是全民树立交通安全意识的警钟,更是城市管理者破解如何营造交通文明环境难题的新起点。

(本版稿件均据新华社)

