

安全是交通运行的首要目标,随着道路交通系统和外部环境的复杂度不断提高,道路交通运营安全的保障难度日益增大。目前,上海道路交通安全总体可控,但是形势严峻。

## 一、道路交通安全现状特征

上海道路交通设施总量大,建设逐渐趋于饱和。截止2014年,全市公路总里程12945公里,城市道路4852公里。机动车保有量304万辆,机动车周转量约1.84亿PCU/日;非机动车注册量1557.4万辆,同比增长6.8%。全市常住人口2426万人,中心城出行总量3168万人次/日,非机动车出行方式及步行达40.9%。面对道路交通供需矛盾的持续存在,提升道路交通系统管理水平的需求迫切。

上海道路交通安全形势严峻。2014年道路交通事故死亡人数902人,纽约市仅为248人;10万人交通事故死亡率上海为3.73,约为伦敦的近2倍(表1);2013年上海道路交通万车死亡率为3.20,而同期美国只有1.28、英国0.54、德国0.7、瑞典0.5、澳大利亚0.84。

上海道路交通事故有以下特征:

### 1. 高速公路以及郊区公路死亡事故多发

2014年底,上海高速公路里程占道路总里程4.6%,然而高速公路事故导致72人死亡,占全市交通事故死亡人数8%;一级公路总里程449公里,占比2.5%,然而死亡事故125起,造成130人死亡,占全市交通事故死亡人数14%。

### 2. 外省市车辆、驾驶员肇事死亡事故多发

2014年外省市车辆肇事造成202人死亡,占全市交通事故死亡人数22%;外省市驾驶员死亡事故

多发现象更加突出,外省市驾驶人肇事发生交通事故549起,造成564人死亡,占全市交通事故死亡人数62.5%。

### 3. 非机动车肇事死亡事故频发

2014年上海市非机动车肇事造成152人死亡,约占全市交通事故死亡人数17%。其中电动自行车发生死亡事故122起,造成122人死亡,占非机动车交通死亡人数80%。

### 4. 交通参与者违法是导致事故的主要因素

上海道路交通事故约80%,系

由道路交通参与人的违法行为所导致。2014年全市交通违法总数达1162.8万起,大量交通参与者安全文明意识淡薄。

## 二、道路交通安全重点问题

1. 道路设施设计规范标准落后  
我国道路设施设计规范在2000年左右完成。当时经济水平低、道路设施规划管理无经验、技术储备不足、设计以通达性为主要目的、设计规范安全标准低。《城市道路工程设计规范》、《公路工程

# 上海道路交通安全现状与改善建议

□ 王雪松 / 同济大学教授、道路与交通工程教育部重点实验室副主任、道路交通安全与环境教育部工程中心副主任

表1 2014年上海10万人交通事故死亡率与各大城市对比

城市	东京	香港	伦敦	巴黎	上海
10万人交通事故死亡率	1.6	1.7	2.1	3.09	3.73



技术标准》等，只定性说明了道路设计应当满足行车安全的要求，缺乏结合实际可具体实施的规定。以吴淞大桥为例，原设计流量为4万辆/日，目前实测交通流量约12万辆/日。外环隧道内道路江心处为地势最低处，隧道内高比例的货运车辆及上下坡过程中的大车速差，常引发车辆的追尾事故。据统计，由于追尾引发的交通事故占事故总数42%，其中货车事故占事故总数78%。

### 2. 营运车辆监管薄弱

2014年由营运车辆交通事故导致的死亡人数184人，主要原因是监管薄弱。一是本市营运驾驶员流动性大，安全管理部门并未基于驾驶员的历史交通事故、交通违法信

息开展有效监管。美国建立了信息量大、信息内容完整的驾驶员数据库。各州可通过查验记录获得驾驶员在其他州被扣押或取消驾驶执照的信息，从而拒绝其在该州的商业驾驶执照申请。德国对超限运输驾驶员的处罚办法中规定，第一次超限的驾驶员将被登记在案并口头警告；第二次发现将面临3个月的监禁；一年内超限三次以上的驾驶员，将被吊销驾驶执照，列入“黑名单”，终身不得从事驾驶行业工作。二是外省市营运车辆多且监管困难。目前营运车辆和驾驶员的管理多为属地管理，对过境、过区外省市营运车辆的监管缺乏信息。2015年，在市安监局、市公安局、市交通委对外环隧道通行车辆的联

合突击检查中，3小时内即查到3辆外地危化品运输车“闯禁”通行。危化品运输车若在隧道等重特大设施内发生交通事故造成泄漏或者爆炸，后果不堪设想。

### 3. 非机动车违法现象突出

2014年底，上海非机动车保有量约为1600万辆，2011至2014年年均增长70万辆；其中助（电）动车保有量约为500万辆，同期年均增长10%。非机动车的交通安全状况令人堪忧，其肇事的主要原因为违反信号灯（占比30%）、未按规定让行（占比14%）、逆行（占比10%）以及违法占道行驶（占比11%）。

非机动车肇事严重，一是非机动车联动管理机制较为薄弱。2014年3月实施的《上海市非机动车管理办法》修订版明确了质监、工商以及公安交管等部门对于非机动车生产、销售、登记等多个管理环节的职责分工，但由于联动机制较为薄弱，导致联合执法实施难度较大。二是安全教育与违法处罚落实不充分。据12个交叉口视频采集结果，在1445名非机动车驾驶人中，744名驾驶人存在违法行为，违法率高达51%，其中助（电）动车违法率高达62.1%。大量非机动车未依法登记、驾驶人流动性大，导致交管部门对非机动车违法处罚难以落实。

### 4. 交通安全宣传教育体系尚未完全建立

目前上海交通安全宣传教育体系尚未建立，一是交通安全宣传教育主要由交警部门开展，社会力量参与度不够。自2007年起，市交警部门坚持开展每月25日交通安全主题宣传日活动。还结合交通安全示范单元创建，不断推进交通安全宣传教育基础设施建设，建立了一批公益性宣传教育基地。然而，各职能部门及社会团体、民间组织在交通安全宣传教育上的具体职责

缺乏法律依据，发挥作用不够。二是对营运驾驶员、中小学生以及外来务工人员等重点受教人群宣传教育力度不够。目前中小学生主要以全国交通安全日、重要节假日等主题活动日，通过宣讲、游戏竞赛、体验培训等形式开展交通安全宣教，内容缺乏系统性，并未针对各年龄段，按照交通安全意识引导、交通安全知识教育、交通安全行为培训、交通危险预判能力提升四个层次逐步推进。

### 三、道路交通安全改善建议

#### 1. 完善交通安全管理体制

开展全市范围交通安全管理工作的统筹，加大部门协作、信息融合共享力度。编制交通安全管理规划和年度交通安全报告、组织交通安全评估和审计、开展交通安全指标考核，组织开展交通安全热点问题的综合治理。

#### 2. 提高道路设施设计安全标准

在国家和行业标准的基础上，进一步提高高速公路、城市快速路、城市主干道设施设计标准，启动上海地方性技术规范编制。研究面向安全的道路规划、设计规划和技术标准的关键技术，推出相应规范，推动新建、改扩建道路设施地方标准执行。严格落实道路交通安全设施与主体工程同时设计、同时建设、同时投入使用的“三同时”制度，严格安全评价。

#### 3. 加强营运企业安全监管

建设营运驾驶员信息共享平台，将驾驶员历史交通违法、交通事故、从业企业等信息整合，加强源头管理。

制定土方车（包括混凝土搅拌车、渣土车）、危化品运输车、重载货车和外省市在沪道路运输等重点营运车辆的动态监控管理办法，建设监管平台。危险品运输车应严格按照规定安装使用具有行驶记录功

能的卫星定位装置；重载货车和半挂牵引车应在出厂前安装卫星定位装置。外省市重点营运车辆的GPS等监控数据接入上海监管平台。

#### 4. 加强非机动车安全管理

加强部门联动管理，取缔“超标”、“改装”车。加大对本市不予注册登记、不准在道路上通行的助（电）动车、“超标”车辆和“新型”车种的处罚力度，开展对电动自行车无牌无证等违法犯罪行为的整治行动。

落实常态化的非机动车驾驶人安全宣传教育与执法行动，通过报纸、电视、广播、网络等媒体，广泛宣传非机动车交通违法行为的危害；结合车辆销售和办理牌证，对车主进行简易的操作规程、应急措

施培训和交通安全宣传教育，增强交通安全意识。

#### 5. 完善交通安全宣传教育体系

进一步明确市交警总队、市交通委、市安监局、市教育局等各职能部门的职责，充分发挥社会力量，形成“政府主导、多方配合”的工作格局，形成交警指导、全社会共同参与的交通安全宣传教育体系。

建立交通安全宣传教育专项经费保障体系，并纳入本级财政预算，具体落实到区（县）政府和各级职能部门、企事业单位等。

推进交通安全教育纳入中小学教育大纲，使用专门交通安全教材，配备专兼职交通安全教育师资力量，定期开展交通安全教育课和安全行为培训。◆

