

行人、非机动车的道路交通需求及安全分析 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/457/2021_2022__E8_A1_8C_E4_BA_BA_E3_80_81_E9_c62_457920.htm

1、行人和非机动车的交通需求

1.1 交通需求呈增长趋势据调查，我国20世纪80年代人均出行次数为每天2.21人次，90年代人均出行次数为每天2.68人次，比80年代增长了21.3%。城市人口的增长和规模的扩大、社会经济活动的增加，往往使城市交通需求总量以2~3倍于人口的速度增长，出行量的增加必然加大了发生交通事故的风险。我国居民的出行方式目前还是以步行和自行车为主。据调查显示，上海市居民1986年出行方式中步行占41%，自行车占30%。1998年，步行占30.4%，自行车占41.7%。而预计2020年出行方式中步行占22%，自行车占20%。其他城市也有大致相同的比例。出行方式中，虽然行人和自行车所占比重有所下降，但仍占相当大的比例。行人和非机动车的实际交通活动及将来对交通活动的需求，以及阻止他们实现交通活动的相关因素，是政策制定者在制定切实可行的交通计划所必需考虑的重要因素。

1.2 阻止交通需求增长的因素随着经济建设的加快，人们生活质量的不断提高，人们对出行的要求也不断增加。但有些因素也阻止了人们的交通需求。主要有如下几个方面：（1）道路交通事故发生率居高不下。国外的研究表明，越来越多的行人怕发生交通事故而减少了交通出行。在我国，家长担心小孩发生交通事故而减少了小孩单独参与交通活动的机会，这就是为什么一到小学放学，学校门口聚集成群家长的原因。（2）人口的老龄化。我国目前有60岁以上的老人1.2亿。老年人的出行由于年龄的原因受到

一定限制，再加上没有为他们提供足够安全和方便的交通设施，使他们的交通活动限制在很小的范围内。而残疾人这一特殊群体的交通需求，由于自身原因和客观原因更是难以保证。（3）道路环境。交通设施是为了保证交通活动而设计和修建的，它应满足各种不同交通参与者的交通需求。但在实践中，过去更多地将关心给予了机动车，行人和非机动车仅在大多数交通设施的作用已固定下来后再予以考虑。这一点在我国尤为突出。各种道路设施的建设首先考虑的是机动车的通行，然后才是行人和非机动车。我国许多城市道路越修越宽，自行车道却不断地被侵占。道路修宽的同时，机动车的车速也随之提高，行人穿过马路时的风险也越来越大，特别是老年人、儿童和残疾人过马路时的风险和难度更是加大。行人天桥和地下通道的修建更是为了保证机动车的畅通，虽然减少了行人、非机动车与机动车的冲突，但加大了行人和非机动车驾驶员过马路的难度。而这些群体在交通活动中活动难度的加大，必然限制他们参与交通活动的范围。从上述分析中可看出，阻止行人和非机动车驾驶员交通需求的因素主要有安全因素、道路环境因素和自身因素。这些因素抑制了部分群体对交通的需求，使他们参与交通活动的权利受到一定侵害。

2、影响行人、非机动车安全的风险因素

2.1 机动车速

国外的研究表明，机动车以50km/h的速度行驶时，发生行人死亡交通事故的概率是机动车以30 km/h行驶发生行人死亡事故概率的8倍。而机动车以30km/h的速度行驶发生行人死亡事故的概率非常小。统计资料显示，我国2003年因超速行驶导致12107人死于道路交通事故，占全年死亡人数的11.6%。因此机动车的行驶速度是行人和非机动车驾驶员出

行安全的主要风险因素。 2.2 缺少相互联系机动车驾驶员与行人和非机动车驾驶员之间缺少联系也是引发事故的风险因素之一。在城市，不同的交通参与者参与交通活动的前提是他们能正确认识各自的交通地位，并在活动中有足够的时间采取适合他们地位的正确行为。因此交通设施的过于复杂、视线不清等因素会影响交通参与者的交通安全。而路边停车和路边障碍被认为是造成行人，特别是小孩和残疾人交通事故的主要因素。 2.3 对交通安全期望值不同不同道路交通参与者之间对交通安全的不同期望值也是造成行人和非机动车驾驶员交通事故的风险因素。例如，按法律规定行人在通过斑马线时有优先通行权，机动车应停车等行人通过后在安全的情况下再通过。但有的驾驶员并不认可这一法律规定。这样的机动车驾驶员如果碰到优先意识很强的行人通过斑马线时就可能发生交通事故。行人想着有优先通行权，机动车会停车让行，而机动车驾驶员指望行人会让他先行，不同的期望值很容易造成交通冲突。 2.4 行人和非机动车自身原因从行人和非机动车驾驶员角度来看，涉及到其自身交通安全的因素还有：老年人由于年龄的原因，在车速、时间间距及距离方面的判断力下降，遇到紧急情况时不能采取正确的措施避免事故的发生；残疾人由于身体方面的原因，参与交通活动的能力受到一定限制，在交通活动中容易发生事故；儿童由于缺少交通安全常识及处理交通紧急情况的能力，而极易引发交通事故等。非机动车驾驶员由于自行车道的不断被侵占，使其参与交通活动时的安全得不到保障。

3、安全措施及对策

3.1 政策上平等对待所有交通活动参与者，为行人和非机动车提供安全的交通环境

交通是由于人类活动的需要而产生和发

展的，它应当更好地为人类服务，而不能因为它的发展而限制人类的活动。每一个人在交通活动中都是行人。因此交通政策的制定、道路的建设及交通设施的安排应从每一个人开始考虑，而不是从大众开始。瑞典之所以交通安全搞得很好，就是因为在交通安全的各个环节坚持了这个理念。在制定交通政策、设计道路之前都要听取不同的交通参与者的意见，特别是行人和自行车驾驶员的意见。并对老年人、儿童和残疾人的交通需求给予特别关注。只有当交通参与者对制定的交通政策、设计的道路和交通设施有了认同，他们在交通活动中的权益得到保证，他们才能在交通活动中更好地规范自己的行为，交通安全才有保障。

3.2 重视道路交通安全宣传教育

提高行人和非机动车驾驶员的安全意识交通安全宣传教育是搞好交通安全的根本。我国历来重视交通安全宣传，经常开展的交通安全宣传活动，对普及交通安全常识，提高人们的交通安全意识起到了一定的作用。但对交通安全教育重视不够，特别是对不同交通参与群体的、有针对性的交通安全教育更是做得不好。交通活动是一门实践性很强的活动，仅有一些理论知识是不够的，应注重对实际技能的培养。比如对在校学生，应注重在怎样应对交通紧急情况、怎样在复杂的交通环境中更好地保护自己等方面做一些实际技能方面的培训。目前我国对老年人的交通安全教育几乎是空白，而对大量民工在交通安全方面的教育更是没有一个行之有效的教育方式。因此各级政府应制定出切实可行的交通安全教育计划，对不同的交通参与者进行交通安全教育。而教育的内容应突出对实际能力，即在交通活动中怎样处置紧急情况、怎样有效地保护自己等方面的培养。

3.3 采用交通工程措施，为

行人和非机动车提供安全畅通的道路空间行人和非机动车驾驶员在交通活动中理应对他们各自的交通行为负责，但他们保护自己的能力和有限。因此在交通活动中，除了要提高行人和非机动车驾驶员的交通安全意识外，还应采用工程措施，如四通八达的人行道和非机动车道路网、合理的交通设施布局、平整的路面、清晰的交通标识、供老年人和残疾人使用的专门的交通设施等等，确保行人和非机动车驾驶员的交通安全。同时应注意各种不同的道路交通使用者之间的联系，在交通活动中使他们清楚地知道对方的交通意图，尽量减少行人和非机动车驾驶员在交通活动中发生交通事故的风险。

3.4 采用高新技术，为行人和非机动车提供交通安全保障

智能交通系统（ITS）的发展为道路的发展展示了良好的前景。同时也为行人和非机动车提供了安全方便的交通服务。公共汽车装上卫星定位系统，可准确预报到站时间，使行人可较好把握乘车和等车时间；手提式导航仪可方便盲人和残疾人安全地穿过马路；智能信号灯的使用更使行人和非机动车驾驶员在穿过马路时有了安全保证。而这些都使行人和非机动车驾驶员能更安全地参与交通活动，扩大了他们的活动范围。因此，在开发运用智能交通系统时，更应注重其对行人和非机动车驾驶员服务功能的开发和利用。

4、结论

目前欧洲国家在道路交通政策的制定上有一种倾向性的观点，给予少用能源、没有污染、更易到达的非机动交通更多的重视，在交通组织中给予非机动交通更多的优先权。在交通设施的安排上，更多地从行人和非机车的角度来设计、修建和安排道路及交通设施。许多限制行人和非机动车行动和自由的交通法规已经过时，按照行人和非机动车驾驶员的需求而

制定的法律较少限制了他们的流动性。这种法律和政策上的变化，改变了行人和非机动车驾驶员在交通活动中不受重视的状况。而我国是一个人口大国，经济正处于发展期，非机动车交通仍是并将长期是我国主要的出行方式，因此更应重视对行人和非机动车驾驶员交通安全的研究，为他们提供安全可靠交通设施和法律保障。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com