

机动车驾驶人不文明驾驶行为源头管理研究^{*}

陈丽静

(福建警察学院 治安系, 福建 福州 350007)

摘要: 不文明驾驶行为容易导致道路交通事故。文中通过源头管理,将安全文明驾驶素质培训列为驾校培训项目之一,结合视频、宣传板、虚拟现实技术等多渠道管理,从源头提升学员的安全文明驾驶素质,从而降低交通违法量和道路交通事故数量,营造良好的道路交通环境。

关键词: 交通安全;机动车;驾驶员;不文明驾驶行为;源头管理;驾驶培训

中图分类号: U471.3

文献标志码: A

文章编号: 1671-2668(2022)01-0048-03

随着社会经济的不断发展,机动车和机动车驾驶人保有量不断上升。随之而来的是交通违法量巨大,违法行为多样,每年数万人死于道路交通事故。据统计,2018 年全国有 6 万多人死于道路交通事故;福建省 2019 年有 420 人被终生禁驾,其中无证驾驶的 143 人,占 34%。驾驶培训是交通安全治理的第一道防线,学员的安全意识、驾驶习惯和技术等都是在这一阶段养成,驾驶培训对学员未来的实际驾驶会产生深远影响。著名刑法学专家王世州认为,对于道路交通违法行为的管理应从源头抓起,驾校培训要更严格,训练机会要增多,使驾校真正成为驾驶人开车上路的第一课堂。

1 交通事故频发,机动车驾驶人因素占比高

如表 1 所示,每年中国道路交通事故都造成大量人员伤亡,直接财产损失达 10 余亿元。

表 1 2013—2018 年全国道路交通事故情况

年份	交通事故 数量/起	死亡人 数/人	受伤人 数/人	直接财产损 失/万元
2013	198 394	58 539	213 724	103 896.6
2014	196 812	58 523	211 882	107 512.9
2015	187 781	58 022	199 880	103 691.7
2016	212 846	63 093	226 430	120 759.9
2017	203 049	63 772	209 654	121 311.3
2018	244 937	63 194	258 532	138 455.9

以 2018 年为例,全国共发生 244 937 起道路交通事故,表 2 为 2018 年道路交通事故车型占比情况。从表 2 可看出:机动车道路交通事故占总道路交通事故的 88.26%,其中汽车道路交通事故占

68.14%;机动车道路交通事故死亡人数占道路交通事故死亡人数的 91.92%,其中汽车道路交通事故占 73.05%。绝大部分道路交通事故、致死道路交通事故与机动车相关。虽然人、车、路、环境都影响着道路交通安全,但主要还是人的因素,其在道路交通事故成因中占比超过 90%。

表 2 2018 年道路交通事故车型占比情况

车型	交通事故 数量/起	死亡人 数/人	受伤人 数/人	直接财产损 失/万元
机动车	216 178	58 091	227 438	131 023.0
汽车	166 906	46 161	169 046	118 671.6
非机动车	25 556	3 741	28 987	5 466.3
行人乘车	3 045	1 325	1 968	1 904.9
其他	158	37	139	61.7
总计	244 937	63 194	258 532	138 455.9

2 机动车驾驶人不文明驾驶行为分析

据公安部统计,2019 年 1—10 月,未按规定让行、违法超车、违法会车、违法倒车、违法变道、违法占道行驶、违法停车、违法掉头、违法抢行、未保持安全车距 10 类破坏交通规则的不文明驾驶行为共造成 9 656 人死亡、58 675 人受伤,其中未按规定让行造成 4 661 人死亡、27 015 人受伤,死亡、受伤人数几乎占到总数的 50%。

2.1 机动车驾驶人不文明驾驶行为多样,危害大

交通违法行为是影响道路畅通、造成道路交通事故的重要因素。表 3 为 10 类不文明驾驶行为的表现形式。这些不文明驾驶行为会严重影响正常行驶的车辆与行人,导致无法保持足够的车车间距、人车间距,大大降低车辆的通行效率,易引起道路交通

^{*} 基金项目:福建省高校人文社会科学研究基地社会治安研究中心项目(SSRC2020C02)

堵塞,导致发生碰撞、刮擦等事故,威胁其他交通参与者的出行安全,危害性、危险性较大。这些不文明驾驶行为皆是由于驾驶人的疏忽大意或主观故意,自认为可以胜任驾驶或逃避处罚所致。

表 3 十大不文明驾驶行为的表现形式

不文明驾驶行为	表现形式
未按规定让行	转弯未让直行、掉头未让正常通行、斑马线未让行人、右转未让左转等
违法超车	强行超车、右侧超车等
违法会车	路口会车抢行通过、道路会车越线占道、会车时未按规定使用灯光
违法倒车	交叉路口倒车、单行路倒车、桥梁倒车、隧道倒车等
违法变道	连续变道、突然变道、路口变道等
违法占道行驶	占用快车道、非机动车道、人行道等
违法停车	人行道上停放机动车、临时停车妨碍其他车辆和行人通行等
违法掉头	禁止左转的路口掉头、直行车道路口掉头、实线路段掉头等
违法抢行	黄灯抢行、道路、路口因故堵塞时抢行等
未保持安全车距	后车未与前车保持安全距离

2.2 机动车驾驶人数量逐年增多,管理难度高

如图 1 所示,中国机动车驾驶人数量逐年增多,潜在的道路安全风险也不断提高。



图 1 2015—2019 年全国机动车驾驶人数量

为更好地分析不同驾龄机动车驾驶人发生不文明驾驶行为的情况,进行问卷调查,共回收有效问卷 292 份,统计结果见表 4。从表 4 可以看出:无论何种驾龄的机动车驾驶人都发生过不文明驾驶行为,且占比都较高;较多人发生超过 3 次以上不文明驾驶行为。

表 4 不同驾龄机动车驾驶人不文明驾驶行为次数

驾龄/年	不文明驾驶行为的人数/人			
	0	1 次	2 次	≥3 次
<1	22	11	2	6
1~3	30	11	10	9
3~5	30	10	9	34
>5	33	18	18	39

3 加强源头管理,树立安全文明驾驶意识

大约 85% 的事故是由于道路交通参与者不遵守交通法律法规或缺乏交通安全意识所引发。新手驾驶人因驾驶经验不足,容易犯过低评价风险的错误,驾驶过程比资深驾驶人更激进,总体上其不文明驾驶行为更多。由于驾驶经历的原因,新手驾驶人一般较少目睹或发生因不文明驾驶行为产生的有害后果,容易低估不文明驾驶行为的风险系数,缺乏对不文明驾驶极易造成严重后果的感性认知。因此,驾校对学员进行安全文明驾驶意识教育十分必要。

3.1 转变驾校培训理念,驾校负责人与教练员先行

传统驾校更注重甚至仅进行驾驶技能培训,对安全文明驾驶素质的培训少之又少,甚至为零。驾驶人的安全文明素质是道路交通安全的第一道防线,直接影响道路交通文明程度与安全水平。交警部门 and 交通运输管理部门需从指导驾校转变培训理念入手,持续对辖区内驾校负责人及教练员进行安全教育培训,促使教练员提升自身综合素质和职业道德素养,增强社会责任感,自觉成为文明交通参与者。

驾校应将安全文明驾驶意识素质教育列入培训项目。教练员在教学过程中应结合实际情况,教导学员养成遵守法律法规、安全出行的良好习惯,切实做到技能培训和安全教育并重,拒绝培养只会驾驶却不懂预防道路交通事故的“马路杀手”。

3.2 安全文明意识教育贯穿于始终,多渠道进行宣传教育

开展道路交通安全宣传,让交通参与者直面各种交通违法行为导致的严重后果。普及交通法律法规,培养机动车驾驶学员的安全意识、守法意识及文明意识,从而降低交通违法量、提高道路通行效率、降低道路交通事故的发生。

(1) 学员进驾校后,在未开始学习驾驶技能之前,至少安排一次观看现场事故警示教育片,通过视频中酒后驾驶、超速驾驶、不系安全带、随意变更车道、未按规定让行、闯红灯等交通违法行为引发惨痛事故的视觉冲击,使学员深刻感悟“生死一瞬间”的人生哲理,认识到不文明驾驶习惯不仅可能给自身也可能给社会造成严重后果。

(2) 在驾校训练场地和大厅等显眼位置摆放交通安全宣传板,让学员每进一次驾校都经历一次视觉冲击,加深不得交通违法的印象。

(3) 结合现阶段广泛传播的软件 APP,如抖音、

微信等平台,间断性推送现场事故警示教育片、交通违法行为查处、大排查等相关内容。通过持续的多渠道安全文明宣传教育,使学员树立良好的安全文明意识,成为遵章守纪、文明出行的合格驾驶人。

3.3 虚实结合,将潜在风险扼杀在摇篮里

无规矩不成方圆,只有交通参与者共同遵守道路交通法律法规,按章行驶,文明驾驶,才能营造一个良好的道路交通环境。通过虚实结合,可让学员深刻认识到不文明驾驶的危害,从内心拒绝不文明驾驶行为。

3.3.1 虚拟现实技术先行,直面不文明驾驶危害

虚拟现实是一种通过计算机创建虚拟世界,使用户沉浸到其中的仿真系统,为多信息融合、交互式的三维动态视景和实体行为的系统仿真。可利用虚拟现实技术的汽车驾驶模拟系统模拟机动车在道路上行驶,从启动、行进、倒车、转弯直至停车辅助学员学习机动车驾驶技术;通过建立机动车行驶虚拟现实场景,让学员模拟不文明驾驶,如酒驾、醉驾、超载、超速、疲劳驾驶、闯红灯等,使其身临其境,直面这些违法驾驶行为的危害及危险,使其产生畏惧,从而拒绝不文明驾驶。

3.3.2 将安全注意事项融于道路驾驶技能中,让文明驾驶入心入脑

小型汽车教练员至少需具有 5 年以上安全驾驶经历、3 年以上驾驶小型汽车经历,并熟练掌握道路交通安全法规、驾驶理论等相关知识。教练员拥有较长的安全实际驾驶经历,对不文明驾驶所带来的严重后果会有较强的感性认识,对见过或听闻的违法行为及产生的严重后果会有较强的认知感,会更重视不文明驾驶行为教育。在教学过程中,教练员会注意控制学员不文明驾驶行为意向的产生,将其不文明驾驶行为念头打消于萌芽状态,对驾驶人遵守交通规则的行为意向进行不断强化,将驾驶行为列为操作教学的一部分,将防御性驾驶等安全文明驾驶理念植入学习驾驶过程中,实现从交通法规“要我这样开车”到“我应该这样开车”的升华。

表 5 为行驶教学中注意事项,教练员可结合实际进行教学。如根据中国道路交通事故深入研究工作组的抽样调查,对于乘用车正面碰撞、侧面碰撞、翻滚事故,安全带都能使车内驾乘人员的死亡概率减少 60% 以上,故一定要系安全带,保护自身安全;养成“反手开车门”的习惯,因为使用反手姿势时,人

表 5 行驶教学中注意事项

注意事项	法律条款
开车门	车辆停稳前不得开车门和上下人员,开关车门不得妨碍其他车辆和行人通行
安全带	机动车行驶时,驾乘人员应按规定使用安全带
车道	1) 根据道路条件和通行需要,道路划分为机动车道、非机动车道和人行道,机动车、非机动车、行人实行分道通行。没有划分机动车道、非机动车道和人行道的,机动车在道路中间通行,非机动车和行人在道路两侧通行。2) 机动车遇前方车辆停车排队等候或缓慢行驶时,不得借道超车或占用对面车道,不得穿插等候的车辆
车速	1) 机动车上道路行驶,不得超过限速标志标明的最高时速。在没有限速标志的路段,应保持安全车速。2) 同车道行驶的机动车,后车应与前车保持足以采取紧急制动措施的安全距离
闯红灯	绿灯亮时,准许车辆通行,但转弯的车辆不得妨碍被放行的直行车辆、行人通行;黄灯亮时,已越过停止线的车辆可继续通行;红灯亮时,禁止车辆通行,但右转弯车辆在不妨碍被放行车辆、行人通行的情况下可通行
逆行	机动车、非机动车实行右侧通行
倒车	机动车倒车时,应查明车后情况,确认安全后倒车
人行横道	机动车行经人行横道时,应减速行驶;若遇行人正在通过人行横道,应停车让行
十字、T 形路口	在没有方向指示信号灯或没有交通标志、标线控制的交叉路口,转弯的机动车让直行车辆、行人先行。相对方向行驶的右转弯机动车让左转弯车辆先行;没有交通标志、标线控制的,在进入路口前停车瞭望,让右方道路的来车先行
环形路口	准备进入环形路口的让已在路口内的机动车先行
有交通标志、标线控制的路口	让优先通行的一方先行
停车	机动车应在规定地点停放;禁止在人行道上停放机动车;在道路上临时停车的,不得妨碍其他车辆和行人通行

- 型[J].中国公路学报,2019,32(2):39-46+96.
- [4] 黄民如.减薄高模量沥青路面厚度的可行性分析[J].广东公路交通,2018,44(1):26-30+34.
- [5] 李剑波,肖雷.高模量沥青混合料在高速公路养护工程中的应用分析[J].中国建材科技,2018,27(6):28-29+6.
- [6] 宋乐春,李志军,陈保莲,等.高模量沥青混凝土添加剂研究[J].硅酸盐通报,2018,37(4):1221-1224.
- [7] 汪于凯,李立寒,孙艳娜.高模量沥青混合料模量的试验研究[J].上海理工大学学报,2014,36(2):194-198.
- [8] 王知乐,袁学锋.高模量 Superpave 混合料的抗车辙性能影响机理分析及强化方法研究[J].工业建筑,2018,48(6):119-123.
- [9] 戚林玲,龚建君,王晓菲,等.基于抗车辙性能提升的复合高模量沥青混合料研究[J].工程技术研究,2019,4(2):9-11.
- [10] 刘华敏.适用于湿热地区的湖沥青改性高模量沥青混合料设计与关键性能评价[J].福建交通科技,2018(5):18-21+48.
- [11] 高晓伟,颜薇,宋琿,等.温度与移动荷载作用下特重交通 RCC 基层沥青路面结构响应分析[J].中外公路,2019,39(1):28-33.
- [12] 张海伟,郝培文,梁建军,等.高模量剂改性沥青混合料拌和压实温度研究[J].中外公路,2015,35(2):272-276.
- [13] 张楠,郑南翔,高志敏.中空聚酯纤维沥青混合料的热阻及路用性能研究[J].公路交通科技,2018,35(10):19-25.
- [14] 马立杰,杨春风.掺加纤维对高模量沥青混合料柔韧性及路用性能影响研究[J].功能材料,2019,50(1):1164-1173+1177.
- [15] 郑健龙.基于结构层寿命递增的耐久性沥青路面设计新思想[J].中国公路学报,2014,27(1):1-7.
- [16] 周彦塋.PR.P 高模量沥青混合料的动态模量及疲劳性能研究[J].中外公路,2017,37(6):292-295.
- [17] 余波,施晓强,王力.高模量沥青及混合料疲劳性能评价研究[J].材料导报,2014,28(增刊2):353-355.
- [18] 杨琳.基于低标号沥青与岩沥青掺配技术高模量沥青混合料耐久性试验研究[J].公路工程,2016,41(4):297-301.
- [19] 陆青清,孙艳娜.基于疲劳寿命的高模量材料结构层适用性研究[J].上海公路,2017(1):16-19.
- [20] 徐明非,郭平,李俊.蒙脱土/SBS 复合改性沥青混合料路用性能研究[J].公路交通科技,2019,36(1):4-7.

收稿日期:2021-04-13

(上接第 50 页)

能强迫自己转头看后方来车,避免车祸的发生;不闯红灯;不逆行等。

4 结语

转变驾校驾驶培训理念,将驾驶技能与安全教育相辅相成;教练员先行,将安全教育贯穿于驾驶培训的始终;虚实结合,使宣传教育与实际操作教育相辅相成。从而提升学员的驾驶技能素质,将不文明驾驶行为扼杀于萌芽之中。同时加大科技设施投入,科技强警,运用现代科技手段降低交通违法量,提升交通通畅率、降低事故发生率,营造良好的道路交通环境。

(上接第 63 页)

交通运输部,2017.

- [3] 郝树伟.沥青软化点试验(环球法)测量不确定度评定[J].天津建设科技,2018,28(1):72-73.
- [4] 张艳秋,许超,杜亚平.超高软化点沥青软化点测定方法的探讨[J].燃料与化工,2019,50(5):37-39.
- [5] 豆晓娟.沥青软化点检测结果的影响因素分析[J].交通

参考文献:

- [1] 范才彬.机动车驾驶培训政府治理研究[D].大连:大连海事大学,2018.
- [2] 朱松巍.河南省交通违法行为特征及影响因素的研究[D].北京:清华大学,2017.
- [3] 罗义学,杜岩,黎美清,等.机动车驾驶人交通违法行为相关因素分析[J].广西医科大学学报,2010,27(6):956-961.
- [4] 何庆,刘君,弯美娜,等.多重对应分析在交通安全宣传重点群体识别中的应用[J].道路交通与安全,2018,18(1):38-42.

收稿日期:2021-06-09

世界(下旬刊),2020(9):140-141+149.

- [6] 陈金明.沥青延度仪测量值的不确定度分析[J].计量与测试技术,2016,43(8):98-99.
- [7] 曹恒涛.沥青路面渗水系数不确定度的评定[J].公路与汽运,2020(3):56-57.

收稿日期:2021-04-19