

# 贵阳市十年道路交通事故回顾与分析

欧筑新

道路交通安全对人类发展的极其重要性越来越引起人们的关注,随着国民经济的迅猛发展,机动车辆大幅度增加,道路交通事故对国民经济造成的损失也越来越严重。交通事故已成为当今社会的一大威胁。近十年来,贵阳市的道路交通事故呈逐年上升趋势,虽然交通管理部门也采取了相应的管理措施,使近几年的交通事故有所控制,但重、特大事故还未得到有效的遏制。为了探索贵阳市道路交通事故的特点,发展趋势和时间、地点等分布规律,本文运用交通工程的理论对 1992 年以来十年间贵阳市道路交通事故情况进行回顾与分析,旨在为上级领导综合治理交通提供科学的依据。

## 一、十年交通事故回顾

由表 1 中数据可知,十年间贵阳市的车辆数由 1992 年的 36656 辆发展到 2001 年的 127191 辆,增长了 3.47 倍;驾驶员从 67716

人增加到 290000 余人,增长了 4.28 倍。但十年间贵阳市道路交通事故的万车事故率、万车死亡率、万车伤人率却呈下降趋势。由此可见,随着国民经济的不断发展和西部大开发政策的贯彻落实,贵阳市交通压力日益加重,混合交通日趋复杂,人、车、路增长比例更加不协调。贵阳市交通管理部门,在上级部门的领导下,为不断努力改善道路交通安全情况,保障道路畅通方面作了大量的工作,取得了明显的成效。

## 二、交通事故的特点、规律

### (一) 事故的年度分布特点

纵观贵阳市十年来发生的交通事故,总的特点规律是四项指数有升有降。1997 年至 2001 年四项指数与前五年(1992 年—1996 年)总计数相比,事故次数下降到 86%,死亡人数上升 26%,受伤人数上升 50.5%,财产损失上升 49%。

---

(上接 31 页)

701 路和 944 路却把长途客车用作市内公交,显得不那么合适。

第四,调度有待改进。这几年,人们的生活方式和节奏有了很大的变化,下班后的高峰延续时间比较长,到晚上 9 至 10 点又成为相对高峰,长安街等主要交通干线的乘客都感到乘车困难。这就要求各线路的调度要适应这种形势的变化。有些以车为核算单位的线路,则往往希望在高峰时提高单车效益,置乘客的利益于不顾。

最后是行车问题。有些线路的行车速度太慢,有的为了提高单车效益,随意停靠拣人,或者一站多停,象 704 路在公主坟长时间停靠等候乘客,和原来的小公共没有什么区别。

公交的效率如果能够提高一些,相信会有更多的人改乘公交车,这样又会改善道路的通行能力,这是一个良性的循环。希望以上几点能够引起有关部门的一些重视。

(作者工作单位: 中国银行)

表 1 贵阳市 1992 年—2001 年交通事故情况表

项目 年份	机动 车数	驾 驶 员数	事 故 次 数	万 车 事 故 率	死 亡 人 数	万 车 死 亡 率	受 伤 人 数	万 车 伤 人 率	经 济 损 失
1992	36656	67716	1025	279.6	171	46.6	246	67.1	1794300
1993	40460	77455	884	218.5	169	46.1	189	51.6	3613800
1994	44476	82194	1039	228.2	185	41.2	319	70.8	6275500
1995	48973	114902	872	178.1	191	39.0	413	84.3	5801290
1996	68019	145649	1123	165.1	277	40.7	453	66.6	9352400
1997	71463	176555	874	122.3	247	34.6	453	64.8	9225702
1998	80180	198413	763	95.2	207	25.8	399	49.8	8397500
1999	93746	224097	591	63.0	238	25.4	372	39.7	7468500
2000	119989	255799	921	76.75	253	21.08	452	37.67	8198400
2001	127191	290000	1138	89.47	313	24.61	753	59.2	6711600

(二) 交通事故逐月分布的特点

一年之中，交通事故逐月变化的特点与 2001 年为例（见表 2）：  
贵阳市道路交通流量的变化特点相一致。以

表 2 2001 年贵阳市道路交通事故统计表

月份	城 市				农 村				合 计			
	事 故 次 数	死 亡 人 数	受 伤 人 数	直 接 损 失	事 故 次 数	死 亡 人 数	受 伤 人 数	直 接 损 失	事 故 次 数	死 亡 人 数	受 伤 人 数	直 接 损 失
1	58	13	23	382200	51	14	36	293200	109	27	59	675400
2	50	8	19	336800	49	11	36	224200	99	19	55	561000
3	46	12	39	584800	41	6	25	201500	87	18	64	786300
4	49	13	22	366500	37	8	24	138800	86	21	46	505300
5	38	11	12	408700	52	9	42	408800	90	20	54	817500
6	32	4	20	178900	37	10	25	188250	69	14	45	367150
7	69	15	39	477850	59	19	52	203550	128	34	91	681400
8	55	8	39	143000	47	10	36	236500	102	18	75	379500
9	57	23	46	433200	46	17	28	155800	103	40	74	589000
10	39	20	19	264700	54	15	44	197000	93	35	63	461700
11	39	15	20	171600	40	14	35	218200	79	29	55	389800
12	37	19	25	229500	56	19	47	268050	93	38	72	497550
全年	569	161	323	3977750	569	152	430	2733850	1138	313	753	6711600

从表 2 中的数据可以看出，市区 7、8、9 月发生事故最多，其次是 2 月至 4 月，均达 45 宗以上；受伤人数为 9 月最多，达 46 人。就全年各月份来讲，呈马鞍形；死亡人数则以 9 月、10 月和 12 月最多，均超过 35

人；直接经济损失是 3 月和 5 月最多。农村事故次数以 7 月和 12 月最多，受伤人数也是 7 月和 12 月最多，达 45 人以上；死亡人数是 7 月、10 月和 12 月最多，均在 15 人以上。整个贵阳市（含三县一市）2001 年交通

## 经验交流

事故情况,事故宗数以7月最高,超过128宗;受伤人数7月最多,91人;死亡人数9月和12月最多,均超过30人;直接经济损失以3月、5月和7月最高,均在65万元以上。从上述逐月变化的特点中可见,一年之中3、4月份正是春暖花开运输繁忙之际,道路上车辆、行人流量加大,交通事故就相对增加;而7月、8月和9月份,学校放假,外出旅游流动人员增加,也是各厂矿企业生产和农忙的重要季节,道路上交通运输量大增,交通拥挤繁忙,交通秩序混乱,加之白昼时间较长,气候酷热,变化较大,许多驾驶员出于经济利益的驱使,延长工作时间,疲劳驾驶,从而诱发交通事故。

### (三) 交通事故的部门分布特点

据对贵阳市1999年至2001年近三年间发生的交通事故分类统计,表明:一是企事业单位的车辆肇事率最高,贵阳市这三年来发生的交通事故中,企事业单位就分别占事故次数、死亡人数、受伤人数和财物损失总数的44.84%、43.19%、41.13%和43.94%;二是个体车辆(含中巴、的士)肇事率高,贵阳市个体汽车仅占全市汽车总数的约17%,而近三年来发生的交通事故,却分别占全市交通事故次数、死亡人数、受伤人数和直接经济损失总数的:22.62%、25.29%、17%和31.68%;三是公路运输部门,全市公路运输部门近三年来发生的交通事故分别占全市交通事故次数、死亡人数、受伤人数和直接经济损失总数的12.4%、13.5%、18.7%和16.5%。

主要原因是:随着改革开放,所有权和经营权的分离,大多数企事业单位和公路运输部门的车辆都实行了承包和租赁,这些承

包人或车主,只顾跑车赚钱,不注意车辆的维修保养,严重超载、超速、酒后驾驶,甚至无证驾车而造成交通事故。

### (四) 交通事故的责任分布特点

从近三年发生的交通事故死亡案中统计,因机动车驾驶员违章造成的死亡事故分别占全市交通事故次数、死亡人数的52.69%和53.69%;因行人违章过失造成的死亡事故分别占全市事故次数、死亡人数的16.25%和15.61%;从事故责任统计分析,其中:因超速行驶占41.47%,违章操作占20.35%,疏忽大意占12.6%,违章超车占11.8%,违章超载占27.56%,酒后驾车占2.89%,行人过失、骑自行车违章占17.8%,而行人和骑自行车者的过失和违章行为主要表现在不按规定路线行走,不主动避让机动车,甚至当机动车临近时横穿马路等。

### (五) 交通事故地点分布特点

就交通事故发生的地点来看,市区以混合交通道路、平直路段和交叉路口最为突出,农村以无交通控制的道路和弯道、陡坡事故率最高。近三年中,全市市区共发生死亡事故432起,死亡人数439人,其中:混合交通道路、平直路段分别占38.6%和26.3%,交叉路口占21.7%,农村共发生死亡事故357起,死亡人数365人,而无交通控制的道路和弯道、陡坡就占89.6%以上。

### (六) 在气候上的分布特点

在近三年的交通事故中,晴天发生的事故数占86.26%,阴天发生的事故占17.18%,雨天发生的事故占13.43%,雪天发生的事故占0.94%。

### （七）肇事驾驶员的经历特点

根据十年的交通事故统计，属驾驶员责任的死亡事故中，驾龄满三年以上的驾驶员占 68.7%，驾龄不满三年的驾驶员占 30%，学习驾驶员占 1.3%。

驾龄在三年以上的驾驶员肇事比例较大是比较正常的，究其原因是这部分驾驶员自恃技术熟练、随意违章，不自觉遵守交通规则，麻痹大意所致，而驾龄在三年以下驾驶员肇事率高却与这几年驾驶员的学习培训、掌握驾驶技能的程度和考核的方式、程序有相当重要的关系。

### （八）违章特点

机动车违章超速行驶是导致交通事故造成死亡的最主要原因。而不按规定让行是导致交通事故发生的最主要原因，措施不当、纵向间距不够、疏忽大意是导致交通事故发生的其他主要原因。产生这几种违章的原因主要是驾驶员麻痹大意、存在侥幸心理、精力不集中，遇险时应急措施不力等。

## 三、未来五年交通事故预测

道路交通事故的发生具有较大的偶然性，属随机现象，预先不可能精确的预知和预测，但通过十年间交通事故的统计，按照交通工程的原理分析，它在道路、路段、气候以及时间等方面的分布频率还是有其一定的特点和规律的。根据这些特点和规律，就贵阳市近五年的人口增长、车辆增长和道路增长以及交通事故的增长比率，结合贵阳市道路交通管理水平、人民群众对道路交通安全的认识和提高以及道路安全设施的逐步完善等积极因素对交通事故产生的制

约，对贵阳市未来五年的交通事故进行推算预测，得出：未来五年贵阳市道路交通事故仍将以逐年递增 16.8% 的上升趋势呈现。

## 四、预防工作及对策

1. 必须注重对公路客运车辆的管理，这是预防群死群伤重特大事故的重点，应从人、车、路三个环节加以研究，制定应对措施，从严管理，消除客运驾驶员、客运车辆和主要客运道路的各种隐患。

2. 对贵阳市突出的交通违章进行专项治理（尤其是中巴、的士），继续加大取缔、整治非法营运“摩的、残的”专项行动的力度，切实消除严重危及交通安全的超载、超速、疲劳驾驶、无证驾驶、驾驶无牌车辆等违章行为，确保道路行车安全有序。

3. 提高科学管理的含量，加强交通事故统计和分析，不断总结贵阳道路交通事故发生的规律和特点，找出事故发生的重点原因和事故多发路段，结合具体实际，制定出治理措施和管理方案，提高管理的有效性。

4. 提高系统管理的水平和能力，充分发挥路面执勤、车辆管理、驾驶员管理、宣传教育、交通科技、事故处理等业务部门的职能作用，围绕交通安全这一基本目的，做好基础、源头管理工作，把事故隐患消除在萌芽之中。

5. 做好社会工作，对于在交通管理中发现的道路隐患、运输管理问题，要进行收集、整理、分析，提出治理方案，上报市政府、安委会，并通报有关部门，使交通安全工作按照部门职能分工各负其责，各司其职，形成全社会都参与、齐抓共管的大格局。

（作者工作单位：贵阳市公安局交警支队）