

# 全力护航交通安全

## ——解读瑞典“零伤亡愿景”

今天，道路交通是全球第九大死因，每年有100多万人死于交通事故。随着汽车拥有量和使用量的上升，到2030年，道路交通将成为第五大死因，受害人数将超过艾滋病和肺结核。

毫无疑问，交通安全已成为现代社会的一大挑战。对一个国家来说，交通出行总量的提高是其社会发展与繁荣的标志之一，但是，它不能以不断增长的交通事故死亡率为代价。

在残酷和致命  
的威胁面前，瑞典  
“零伤亡愿景”（图  
1）显得卓有成效。

尽管随着社会的发展，

瑞典的交通出行总量稳步上升，但道路死亡人数持续下降。目前，瑞典是全球交通事故死亡率最低的国家，2013年，瑞典全国道路交通事故死亡人数为264人，创历史新低，平均每10万辆机动车死亡人数仅为6人。



图1 零伤亡愿景的标识

### “零伤亡愿景”的由来

1994年，瑞典提出了“零伤亡愿景”，其目的是希望实现交通事故“零伤亡”。这个想法由交通管理署提出后得到迅速推进。1997年瑞典议会通过了道路交通安全法（图2），把零伤亡愿景写入该法案中。该法案确立了一个终极目标：瑞典道路上没有死亡或重伤事故，并且不满足于把事故减少到经济上可以管理的程度。



图2 1997年瑞典议会立法

我们知道，人的身体受制于生物力学的容许极限，对速度缺乏准确判断能力，而注意力又极易被声音、景物、乘客等因素所分散，原本不适合高速行进。因此，必须有一套行之有效的道路安全系统，包括交通法规、道路管理、道路设计、车辆安全系统及部件等，始终把交通参与者容易犯错的因素在设计中加以充分的考虑。瑞典在法规评估、道路改善、车辆安全运行的创新等方面花费了大量时间与精力，汽车制造商、道路运输公司、保险公司及其他各方更是密切合作、积极参与，目前已实施并应用了多种基于零伤亡考虑的汽车安全技术及道路通行方案。

据瑞典交通管理署交通安全专家安德烈先生介绍，“交通系统的设计通常着眼于最高容量和最大通行能力，而不是安全。这意味着道路使用者要对自己的安全负责。零伤亡愿景则与其相反。我们要把主要的安全责任放在系统设计上。因为我们认识到人有弱点，对机械力的容许极限低。只有以应对人类错误为目标来设计整个交通系统，才能克服这些风险。这样做将教育我们如何管理交通系统中各部门的功能，并改变道路和汽车设计。”

目前已有200多家瑞典公司、机构加入了零伤亡愿景倡议活动，实施并执行着这一美好愿望的初衷，包括瑞典交通管理署、国家道路交通研究院、全球汽车安全系统供应商奥托立夫、汽车安全座椅知名企业阿凯斯、瑞典斯堪尼亚集团、沃尔沃汽车集团商用车部门以及知名零部件供应商斯凯孚公司（图3）等。



图3 斯凯孚公司在“零伤亡愿景中国宣传日”中展示安全理念下的系列产品

### “零伤亡愿景”走进中国

据估计，到2030年，中国登记在册的机动车数量将从2013年的1.37亿辆增至3.3亿辆。2003年中国第一部道路交通安全法出台。从那时起，中国在道路交通安全领域取得了长足的进步，但在减少交通事故伤亡方面仍面临许多挑战。根据世界卫生组织估计（《2013年全球道路交通安全情况报告》），2013年中国有275,983人因交通事故丧生，平均每十万辆机动车死亡201人。

瑞典提出的‘零伤亡愿景’以及瑞典在道路交通安全方面所作的工作，越来越受到中国政府的高度重视和积极响应。2012年中瑞两国交通部签署合作谅解备忘录，决定在北京联合建立“中瑞交通安全研究中心（the China-Sweden Research Centre for Traffic Safety, CTS）。”该中心在政府支持下，由中国交通运输部公路科学研究院、同济大学、查尔姆斯理工大学、沃尔沃汽车和沃尔沃集团等五家合作方共同开展世界级的交通安全研究，着力减少中国交通事故和交通意外伤亡。中瑞交通安全研究中心负责人Hans Nyth说：

“目前约有40位研究人员参与到6个项目中，我们的中国合作单位经验丰富，交通运输部公路科学研究院和同济大学将把他们对中国交通环境独到的见解和知识投入到中心的项目研究中。”

### “零伤亡愿景”的前景

尽管初具成效，零伤亡愿景尚未开发的潜力依然巨大。“如果我们能消除技术性的系统失效、不系安全带、超速和酒后驾车，就能把死亡人数再减少90%，从每10万人死亡5人减少到0.5人。”瑞典交通管理署专家对零伤亡愿景充满信心，“这是零伤亡愿景的初衷：展望未来，制定策略，把交通安全带入新的层面”。M