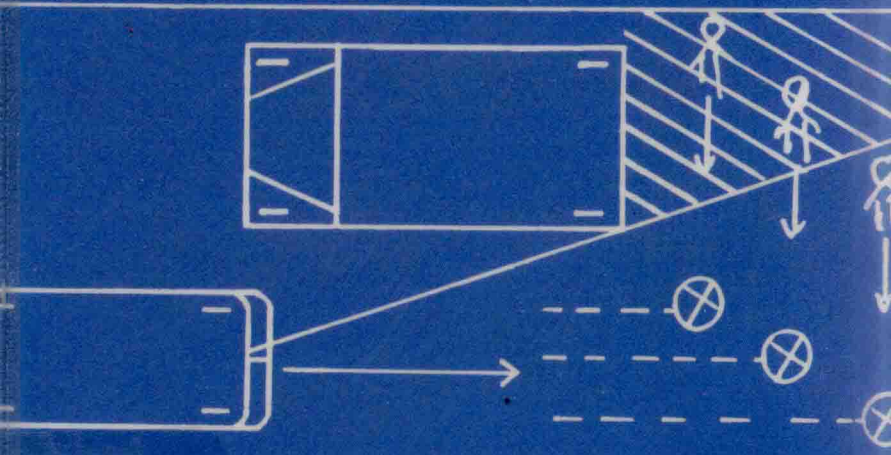


DAOLU JIAOTONG SHIGU ANLI FENXI

# 道路交通事故案例分析

刘红 编著



人民交通出版社

# ROAD TRANSPORT ACCIDENT CASE ANALYSIS

# 道路交通事故案例分析

刘红 编著

人民交通出版社

## 道路交通事故案例分析

刘红 编著

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

金星印务有限公司承印

开本：787×1092 1/32      字数：150千

1995年9月 第1版

1995年9月 第1版 第1次印刷

印数：0001-3000 册 定价：12.80元

ISBN 7-114-02235-2

## 内容提要

我国是世界交通事故大国。除道路建设和设施相对滞后外,其公民的交通安全意识的淡薄也是交通事故多发的主要原因之一。为了吸取教训,掌握造成交通事故的主要原因,研究预防对策,特编写此书,以供有关人员学习和参考。

## 序

自从1885年德国人卡尔·本茨发明汽车以来，汽车给人类带来了无尽的欢乐。同时，人们的生活也受到了新的威胁……车祸，据统计自人类有汽车以来，死伤于交通事故的人数已达5000多万，超过第一次和二次世界大战战场伤亡人数的总和。

我国是世界交通事故大国。我国的汽车拥有量仅占世界的2%，而交通死亡人数却占世界的1/7。据1992年统计，我国共发生道路交通事故22.82万起，死亡5.87万人，伤14.42万人，平均每天在车轮下丧生者多达160人，相当于每天有一架波音707飞机失事，透过这些可怕的数字，可以看到死神的狰狞和血泊的汇集，人们惊呼：车祸猛于虎！

那么，车祸的原因又是什么呢？说到底，车祸是人祸。事实一再表明，我国公民的交通安全意识十分淡薄，行人横过公路时注意交通信号的仅有60%，自觉遵守交通规则的唯一有7%。驾驶员的违章行为也是屡屡发生，在驾驶员队伍中，素质极差者大有人在，据深圳市交通违例统计，1994年全年深圳市共查处交通违章行为91万2千多起。

经济要发展，交通须先行。管好交通是为经济建设服务，减少事故是对人民负责，所以要改变猛如虎的车祸局面，保证人们的交通安全，首先是要提高驾驶员素质，提高公民的交通安全意识，把交通事故的危害性大力宣传，做到家喻户晓，老幼皆知。愿我们每个人，开车也好，走路也罢，都能严格遵守交通安全规则，时刻绷紧交通安全这根弦。让我们大家携起手来，为创造一个安全、畅通，有序的交通环境而奋斗。我为本书作序的目的也就在于此。

深圳市委常委、副市长、公安局长：



# 前 言

近年来,随着经济的发展,汽车日益增多,但是道路建设和设施的完善又相对滞后,加之人们的交通安全观念淡漠,因此,交通事故的频繁发生,已达到惊人的程度!

为了使全社会都了解道路交通事故的危害性,掌握造成交通事故的主要原因,吸取经验教训,研究预防对策,本书收集了一九九一年至一九九四年期间发生在深圳市的典型重大交通事故案例100宗,特大事故案例4宗,并就造成交通事故的主要原因在宏观上加以分析、归类。同时,对每一类甚至每一宗交通事故的成因,又从当事人的主观生理、心理等方面进一步加以剖析。最后,再从管理的角度,探讨性地提出一些减少此类交通事故的措施。

本书可供广大车辆驾驶员、车管干部、技术和安全管理人员、交通管理人员以及所有参与交通的人阅读和参考,并配合道路交通安全宣传教育,可作为一本生动的教材读本,以教育广大群众,增长交通安全知识,增强交通安全意识,减少交通事故的发生。

在本书的资料收集、写作和出版过程中,曾得到深圳市公安交通管理局许多领导及同仁的支持和帮助,作者在此深表感谢。

深圳市市委常委、副市长、政法委书记、市公安局局长何景涣在百忙之中为本书作了序,这充分显示了上级领导对此书的重视,作者在此深表感谢。

由于水平有限,时间仓促,加之部分案例资料不够完整,不足之处在所难免,希望广大读者批评指正。

# 目 录

## 第一篇 横过公路多留神

### 安全常识记在心..... 1

#### 一、行人交通事故情况..... 1

#### 二、行人交通事故规律..... 3

#### 三、行人交通心理及典型案例..... 6

#### 四、减少行人交通事故的措施..... 34

## 第二篇 骑车莫偷一时懒

### 单车方便有弊端..... 36

#### 一、自行车交通事故情况..... 36

#### 二、自行车交通事故规律..... 38

#### 三、骑自行车人的生理及心理..... 41

#### 四、自行车违章事故的典型案例..... 44

#### 五、减少自行车交通事故的措施..... 69

## 第三篇 驾车安全想在先

### 黎民命系方向盘..... 71

#### 一、驾驶员疏忽大意等违章造成事故情况..... 71

#### 二、驾驶员的注意与反应..... 72

#### 三、驾驶员的个性心理与交通事故的倾向性..... 74

#### 四、疲劳驾驶与交通事故..... 77

#### 五、疏忽大意等违章造成事故的典型案例..... 80

#### 六、加强驾驶员队伍管理科学化..... 103

## 第四篇 超速行驶伏祸因

害人害己两不宜..... 104

一、超速违章及造成交通事故情况..... 104

二、超速行驶对人的生理、心理影响..... 105

三、超速行驶的规律及典型案例..... 109

四、超速违章行为的管理措施..... 134

## 第五篇 驾乘摩托有危险

劝君谨慎是良言..... 135

一、摩托车违章造成交通事故情况..... 135

二、摩托车的特性分析..... 136

三、摩托车交通事故的规律及特点..... 138

四、摩托车交通管理措施..... 158

## 第六篇 血雨腥风犹未尽

更有后人赴前汤..... 159

——近年来深圳市特大事故案例选析..... 159

结尾的话..... 165

附《道路交通事故处理便民问答五十题》及1991年  
至1994年深圳市交通事故情况统计表..... 166



# 第一篇 横过公路多留神

## 安全常识记在心

### 一、行人交通事故情况

人、车、路、环境是构成道路交通的四大要素，人是交通系统中的主体。在人的因素中除机动车驾驶员外，还有行人、乘客、骑自行车者，在研究交通问题时，不应当把注意力只集中在驾驶员身上，还应注意乘客、行人、骑自行车者。由交通事故的分析可知，行人交通事故所占比例很大，尤其是交通事故死伤者所占的比例更大。行人因穿越不当，冒然冲进机动车道、闯红灯、徘徊、抢行，老人反应迟钝，小孩在路上玩耍等都会造成交通事故。

在一些工业发达国家和世界一些大城市交通事故死亡人数中，行人事故死亡人数所占比例见表1-1和表1-2。由表1-1可看出行人死亡率英国最高，日本次之，美国最低。英国行人多，日本行人占总出行人数的50%，因此这些国家行人死亡率高，而美国乘车者多，行人少，保护行人的安全设施多，因此行人死亡率低。

对于一些大城市，由于行人多，所以城市行人死亡率也相应比较高。但从发展趋势看，各国行人死亡率逐年下降。表1-3是日本行人死亡人数变化情况，统计表明1978年只为1973年的53%。由于工业发达国家出行方式以小汽车为主，随着汽车拥有量的增加，行人逐渐减少，行人保护设施增加，因此行人死亡率会逐年下降。

表 1-1 行人死亡数占交通事故死亡数的 %      表 1-2 1974 年某些大城市行人交通事故情况

国 名 \ 年 份	1971	1976
法国	23.0	19.4(1975年)
前联邦德国	32.1	26.9
意大利	25.6	24.1
荷兰	20.3	16.6
英国	40.6	35.5
日本	35.5	33.7
美国	17.9	15.3

城市	行人死亡人数占交通事故死亡人数的比例 (%)
伦敦	53.4
东京	40
斯德哥尔摩	50
巴黎	50
纽约	60
西柏林	70
北京 1979年	32

表 1-3 日本行人事故变化情况

年份	1963	1974	1975	1976	1977	1978
行人死亡人数	5376	4140	3732	3267	2961	2871
指数 (与1973年比)	100	77	69	61	55	53
比例 (%)	36.8	36.2	34.6	33.7	33.1	32.7

我国道路交通的特点是混合交通, 自行车、行人占很大比例, 一般城市职工上下班约有50%的人采用步行方式或骑自行车。在人车混行、快慢不分的情况下, 行人是弱者, 最易受伤害, 一旦发生交通事故, 非死即伤。根据对深圳市道路交通事故违章类型统计, 由于行人违章造成交通事故, 并且在事故中负主要以上责任的, 1991年共计184起, 死亡125

人;1992年共计199起,死亡148人;1993年共计165起,死亡129人;1994年共计114起,死亡101人。见表1-4。

以上数字说明,在研究交通问题时,行人是主要的研究对象之一。通过研究行人的心理活动和行为表现,针对行人的生理—心理特点,加强交通法规教育,提高全民交通法规观念,采取技术措施,包括人车分流,设人行过街天桥、地道、人行横道信号灯、护栏、安全带、安全岛等,对行人交通加强管理,以减少行人交通事故,保证交通安全。

## 二、行人交通事故的规律

行人交通事故与道路状况、交通条件、时间、气候、行人组成等很多因素有关系。不同条件的行人,对交通环境会产生不同的心理反应,产生不同的行为,出现不同的结果。

表 1-4 深圳市行人交通事故情况表

事故年份	宗数	占全年交通事故总数百分比(%)	死亡人数	占全年交通事故死亡人数百分比(%)
1991年	184	13.5	125	24.7
1992年	199	12.4	148	25.2
1993年	165	11.0	129	15.7
1994年	114	8.8	101	18.4

行人交通事故有其统计规律,通过这些规律可分析行人的生理—心理特征:

### 1. 行人交通事故在道路上的分布

根据对深圳市行人交通死亡事故案例情况的研究。行人交通事故绝大多数都是行人违章横过公路造成的。所谓违章横过公路，主要指下列几种：（一）横过公路不走人行横道，不走人行过街天桥、人行过街地道，而是翻越护栏或从护栏缺口处横穿。（二）在有信号灯控制的人行横道过马路时，不遵守人行横道信号灯信号。（三）在没有划设人行横道的路段横过马路时，没有做到认真观察、避让来往车辆，没有确保安全的情况下横过公路，从而发生了交通事故。

表1-5是1993年行人交通事故在道路上的分布情况。在路段发生事故占80%，路口处发生事故占20%，这是因为机动车在路口处行车速度慢，而在路段就快得多了。一旦有行人违章横过公路，情况就非常突然，造成措手不及。

表1-6是1993年行人交通事故在不同的道路设施状况下的分布情况：

表 1-5 1993年行人交通事故在道路上的分布

	总数	路段	路口
行人交通事故数(起)	344	276	68
百分比(%)	100	80	20

表 1-6 1993年行人交通事故发生地道路设施状况

	人车混行	车辆混行	分道行驶	物体隔离	合计
行人交通事故数(起)	49	40	200	55	344
所占比例(%)	14	12	58	16	100

虽然在分道行驶的道路上行人交通事故发生最多,但就深圳道路设施状况而言,分道行驶的道路所占的比例也最大。值得注意的倒是在有物体隔离的道路上,仍然有相当比例(16%)的行人交通事故发生。隔而不离,行人的守法意识低,这是不容忽视的问题。

## 2. 行人交通事故在时间上的分布

下图为行人交通事故在时间上分布的柱状图。由图可见。在一天的24小时当中。早上7点至8点,是一个高峰期。中午10点至下午2点又是一个高峰期。而晚上18点以后直至午夜24点又是一个大段高峰期,这和深圳人的出行高峰是完全吻合的。凌晨1点至5点是全天的最低峰。

事故起数

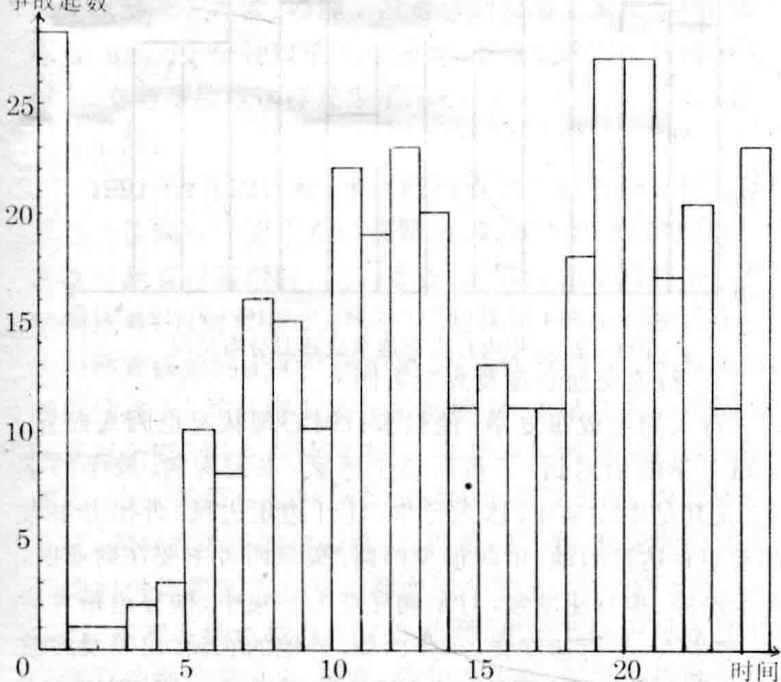


图1-1. 全天内行人交通事故在时间上分布柱状图

下图是一年内（1993年为例）行人交通事故逐月分布图。由图中可见，三月份是一个明显的高峰月，这是因为春节过后，马上有大量的劳工（外省市农民）涌进深圳。想趁农闲时节加入打工挣钱的行列中。但由于对城市交通复杂性及危险性认识不够，往往既是交通法规的违法者，又是交通事故的受害者。

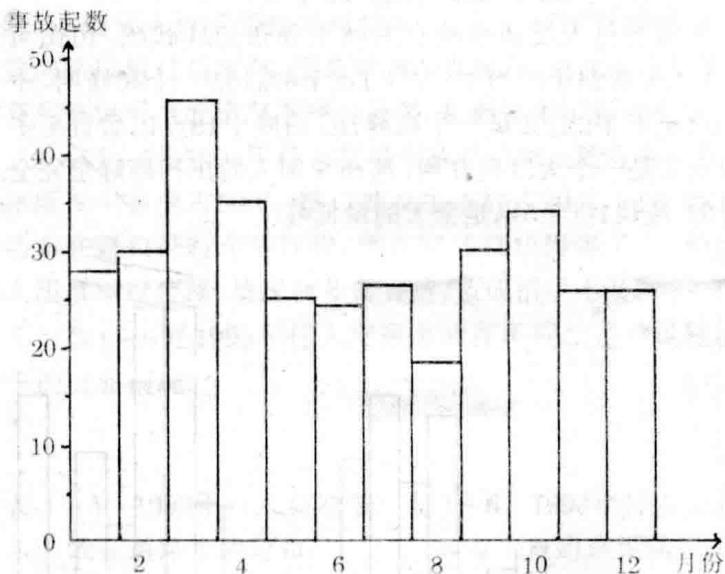


图1-2. 一年内行人交通事故逐月分布情况

### 三、行人交通心理及典型案例

行人的组成很复杂，他们步行时心理状况也因人而异。上班上学的怕迟到，下班后急于回家，来去匆匆。放学的学生，尤其是中小学生，因无急事，往往边走边玩。外出办事者都希望直达目的地，中间很少停留。买东西者主要在商业区，走走停停，步行速度慢，对车辆注意力不集中。横穿道路者居多。散步人，步行速度慢，东张西望。外地的农民、出差及旅游者，走走停停，目不暇接，对一切事物都新鲜，对车辆注意不

够,有些人甚至不懂交通规则,随意横穿道路,发生交通事故的可能性也很大。由于年龄、性别不同,他们的心理状态也有所区别。了解行人心理状态,有助于驾驶员和管理人员采取措施,减少交通事故。

根据对深圳市行人交通死亡事故案例情况的分析研究,行人交通违章造成交通事故者,其违章心理可归纳为下列三种类型:

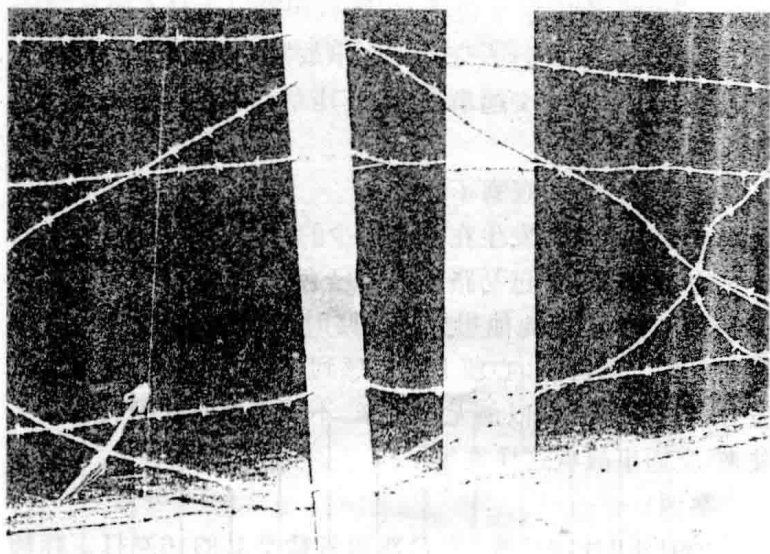
### 1、横过公路时观察不够

这类事故往往发生在车流稀少的时间或路段上。行人对路上的交通情况在过马路之前即已有了一定了解,感觉没有什么来往车辆,因此他想要过马路时抬腿就过,根本没有想到先观察一下再说,心理上没有感到公路上来往车辆的危险压力。但是,一分钟以前无车驶来,不等于此时此刻仍旧无车驶来,交通事故就这样发生了。

#### 案例1

1991年2月12日晚,来自四川省盐亭县的16岁打工妹杨霞与一位同乡一起走在广深路上,约晚上10点55分左右,走到西乡翻身村路段时,她们准备过马路,但是马路中间有铁丝网拦着,暂时代替了中间护栏的作用。两位同乡人在马路中间贴着铁丝网走了一段距离,发现铁丝网有一个较大的洞可以钻过去,并且路上来往车辆稀少,于是两人决定钻铁丝网横过公路。同乡人钻过去了,紧接着杨霞也小心地慢慢钻过去。由于杨霞在钻网前看到对向车道没有车,因此钻过去之后,起身就准备跑过公路去,但是,此时正有深圳市九龙海关的司机陈毅文驾驶着一部面包车驶来,由于路况好,车速较高,虽然看到远处有人钻铁丝网,也没有防备对方会不看车就直冲到马路上来,因此,险情发生时,尽管司机陈毅文拼

命地刹车并且向右打方向避让,却已来不及了,杨被撞致重伤,经送医院抢救无效死亡。见案例1现场照片,照片中显示了杨霞穿公路时所钻的铁丝网。



案例1现场照片

## 案例2

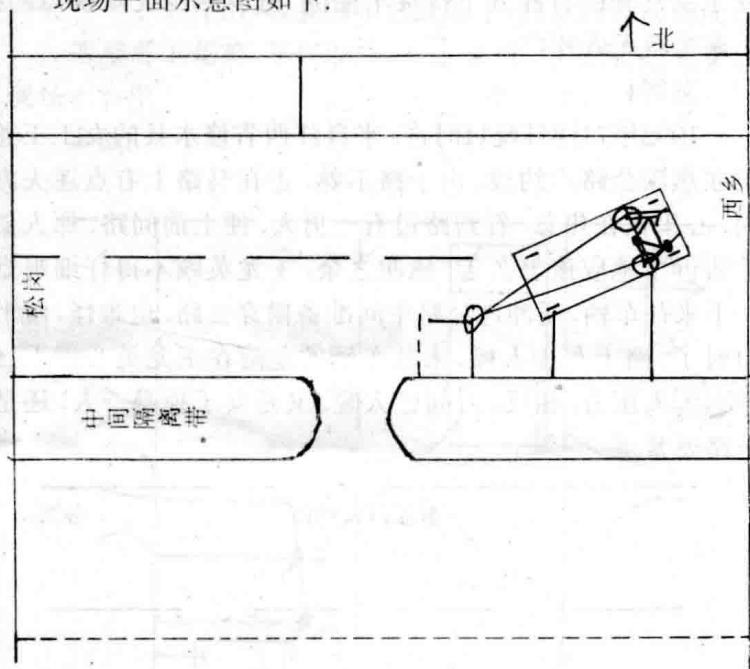
1991年2月27日,晴朗的天空没有一丝云彩,气候不冷不热很适宜,来自河南省汝南县的38岁妇女郭付梅,由于家境贫困,想在冬季农闲时出外挣点钱,于是便来到宝安县西乡一带靠捡破烂赚钱。这天中午1点多,郭付梅拾破烂走在广深路西乡翻身同乐村路段,由于中午时分,路上来往车流比较少,郭付梅便把注意力主要集中在搜集路上那些有价值的东西上,忽然,她似乎发现马路对面有什么东西。于是抬腿便奔马路对面的目标跑去,正好一部凌志牌轿车驶到近前,随着刺耳的刹车声响过之后,郭付梅已倒在血泊中。宝安县财贸



物资公司司机李伟泉驾驶的这部凌志小轿车左前保险杠及左大灯部位与行人郭付梅相撞，郭经送医院抢救无效于当天死亡。

### 案例3

现场平面示意图如下：



图中的机动车为什么开到隔离带的左边去了呢？

原来，右侧这边前方正在修路施工，由于中间设有隔离绿化带，因此，施工路段封锁较长，由西往东行驶的车辆，只好暂时开到隔离带北面靠右侧车道行驶。

这种特殊情况，骑自行车人陈秋鹏还没有能够完全理解。1991年1月6日下午14时20分许，陈秋鹏骑着自行车由西往东走在被封锁的这段路上，由于他走的这边路面被封住，没有机动车驶过，陈心里感到很轻松。正巧中间隔离带有段