

2010年中国道路交通安全 蓝皮书

The Blue Book of Road Safety in China 2010

交通运输部公路科学研究院 编著



人民交通出版社
China Communications Press

2010 年中国道路交通安全蓝皮书

交通运输部公路科学研究院 编著

人民交通出版社

内 容 提 要

全书共三篇八章。发展历程篇,回顾了新中国成立以来道路交通安全发展历程,分析了目前我国道路交通安全形势、面临的挑战与机遇;现状热点篇,总结了2009年道路交通安全及道路环境安全形势,剖析了2009年道路交通安全方面的热点问题;措施研究篇,列举了2009年我国改善道路交通安全的主要举措,介绍了道路交通安全研究的进展。另附有2009年我国道路交通安全十大新闻、2009年一次死亡10人以上的特大交通事故、网络舆情精选和国际道路交通安全形势。书末是《2010年中国道路交通安全蓝皮书》主要内容的英文简本。

说明:从2010年起,书名时间以出版年为准,书中统计数据截至出版年前一年年底。

图书在版编目(CIP)数据

2010年中国道路交通安全蓝皮书/交通运输部公路
科学研究院编著. —北京:人民交通出版社,2010.8
ISBN 978-7-114-08620-5

I. ①2… II. ①交… III. ①公路运输—交通运输安
全—白皮书—中国—2010 IV. ①U491.4

中国版本图书馆CIP数据核字(2010)第164871号

书 名:2010年中国道路交通安全蓝皮书

著 作 者:交通运输部公路科学研究院

责任编辑:沈鸿雁 周 宇

出版发行:人民交通出版社

地 址:(100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号

网 址:<http://www.ccpres.com.cn>

销售电话:(010)59757969,59757973

总 经 销:人民交通出版社发行部

经 销:各地新华书店

印 刷:北京市密东印刷有限公司

开 本:787×1092 1/16

印 张:17

字 数:396千

版 次:2010年8月 第1版

印 次:2010年8月 第1次印刷

书 号:ISBN 978-7-114-08620-5

印 数:0001—1500册

定 价:45.00元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

《2010 年中国道路交通安全蓝皮书》

编 写 组

主 编 张建军

副 主 编 唐琤琤 张高强 邬洪波

成 员 王 芳 吴倨伟 张 帆 陈 磊 汤筠筠

邓良强 韩 剑 姜 明 郭 艳 苏文英

李 伟 矫成武 钟连德 陈宏云 吴玲涛

王 玮 李 琳 车春江

前言

在中华民族伟大复兴的历史进程中,我国的现代化事业进入了关键时期。党的“十七大”提出科学发展、社会和谐是发展中国特色社会主义的基本要求。促进社会和谐,就是要按照民主法治、公平正义、诚信友爱、充满活力、安定有序、人与自然和谐相处的总要求,着力解决人民最关心、最直接、最现实的利益问题,努力形成全体人民各尽其能、各得其所而又和谐相处的局面,为发展提供良好的社会环境。随着党的“十七大”确立“科学发展观,以人为本、全面协调可持续地建设社会主义和谐社会”的发展思路,我国经济和社会发展的将由强调经济总量提高的数量型、粗放型发展模式向强调全社会系统、协调、均衡的质量型、集约型发展模式转变。这意味着我国的经济社会发展,将秉持科学发展观,朝着优化结构、重视均衡、强调民生、和谐发展的方向前进。

在此环境下,交通运输将向“服务型”现代交通运输业转变。增强交通运输服务保障的能力,建设资源节约、环境友好型交通,增强交通可持续发展的能力,完善管理,增强公共服务的能力,为建设安全、经济、可靠、高效和舒适、便捷、个性化的交通运输体系服务是这一转变的基本要求。围绕建设畅通高效、安全绿色交通运输体系的目标,转变发展方式,推进交通运输快速发展、高效发展、安全发展、绿色发展是新时期对交通运输行业的基本要求。

道路交通安全问题是促进社会和谐、改善民生的基本问题之一,是一项世界性的难题。缓解道路交通安全问题是一项长期、漫长而艰巨的任务。道路交通安全通常与一个国家和地区的经济社会发展存在着内在的联系。从世界一些发达国家走过的历程来看,其都经历过道路交通事故高发的时期,而后进入了事故比较稳定的低水平发展时期。20世纪50~60年代为发达国家道路交通事故死亡“高发”时期;其后,为了遏制道路恶化,发达国家在20世纪70年代初调整了道路交通安全管理模式,颁布了一系列道路交通安全法规,制定交通安全战略规划,对道路交通事故进行综合治理。自20世纪80年代初,这些措施初见成效,交通事故死亡人数开始下降。目前,这些国家的道路交通安全管理已步入第四个阶段——注重消除死亡和严重伤害长期安全体系的建立和共担责任。

发达国家先进的交通管理经验有许多值得称道的地方,其中最应受到关注的是其发展交通的理念。理念是一切创造性工作的肇始。而备受全球交通工作者关注和赞叹的,就是瑞典

议会 1997 年通过的、瑞典政府举全力推动的“零远景”交通理念。其目标是努力追求在道路上不发生交通死亡事故。瑞典政府和交通部门承认很难实现此目标,但其可激起全社会对道路交通安全的重新认识,以引起人们对所犯错误的关注。

进入 21 世纪,国际社会对道路交通安全问题的重视,掀起了全球范围内与交通事故斗争的新一轮高潮。联合国大会题为“加强全球道路安全”的第 58/289 号决议承认联合国系统需要努力解决全球道路安全危机。联合国道路安全协作机制的具体目标是:协助联合国各机构和其他国际合作伙伴之间的国际合作,评估道路安全情况和各国解决道路安全问题的现有设施;加强对道路安全有效干预工作的指导和支持;发展道路安全能力;倡导和鼓励对道路安全的要求;加强全球和区域道路安全协调等。

全世界对于把交通事故作为全球公共健康问题加以解决一事越来越具有共识,同时出现了在国际和国家级别上采取行动解决道路安全问题的空前高涨的势头。尽管如此,国际社会认为现阶段道路交通安全仍是一个受到忽略,但却越来越重要的公共健康和安全问题。迄今为止,这一问题没有得到同其重要性相当的关注和资源。在此问题上,中国的状况同样如此。

中国的道路交通安全形势尤令世人注目,截至 2009 年年底,中国公路通车总里程达 386.08 万公里,其中高速公路里程达 6.51 万公里,全国城市道路总里程达 26.7 万公里。汽车工业的高速发展、车辆急剧增加、交通量增大,使道路建设发展仍然难以适应车辆增长的需求。交通拥挤,人车混行的交通环境仍大量存在,这必然造成道路交通事故频繁发生。道路交通事故已经成为近年来影响中国公众安全感的重要因素之一。

近年来,我国政府高度重视道路交通安全工作,采取了一系列重要举措,使道路交通安全形势迅速得到改善,道路交通事故六大指标已连续 5 年大幅下降,其中道路交通事故死亡人数自 2006 年起已摘掉“世界第一”的称号。2008 年 4 月 30 日,张德江副总理在全国道路交通安全工作部际联席会议第四次会议上又提出了新阶段我国道路交通安全工作的目标,即“确保本届政府任期内道路交通事故起数特别是群死群伤特重大事故起数进一步下降,伤亡人数进一步减少,道路交通安全形势进一步好转,为促进经济社会发展和社会和谐稳定作出更大的贡献”。虽然道路交通安全形势逐步好转,但由于我国影响道路交通安全的诸因素还没有发生根本性的改变,当前全国道路交通安全形势依然十分严峻,与党和人民的要求、与发达国家的情况相比还有较大差距,工作中面临的困难和挑战还很多,进一步改善道路交通安全的压力和难度仍在增大。我国道路交通安全工作任重而道远!

交通运输部公路科学研究所交通安全研究中心,一直致力于道路交通事故和安全经济等基础性研究工作,经过多年的研究和实践,积累了大量的研究资料和实证数据,取得了一批重大科研成果,每年推出的《中国道路交通安全蓝皮书》就是这些劳动结晶的一个缩影。本书书名已向国家工商行政管理总局申请注册了商标保护。交通运输部公路科学研究所、国家交通安全设施质量监督检验中心将每年沿用此名称,回顾我国道路交通安全发展历程,深入透析我国道路交通安全现状,真实记述我国道路交通安全发展步伐,追踪我国道路交通安全发展

进程,编制并发布年度道路交通安全蓝皮书。作为中国首部道路交通安全蓝皮书,《中国道路交通安全蓝皮书(2006)》、《中国道路交通安全蓝皮书(2007)》、《中国道路交通安全蓝皮书(2008)》的问世带来了很好的社会反响,赢得了业界的好评。在此基础上,交通运输部公路科学研究所属交通安全研究中心继续推出《2010年中国道路交通安全蓝皮书》。

全书共三篇八章。发展历程篇,回顾了新中国成立以来道路交通安全发展历程,分析了目前我国道路交通安全形势、面临的挑战与机遇;现状热点篇,总结了2009年道路交通安全及道路环境安全形势,剖析了2009年道路交通安全方面的热点问题;措施研究篇,列举了2009年我国改善道路交通安全的主要举措,介绍了道路交通安全研究的进展;另附有2009年道路交通安全十大新闻、2009年一次死亡10人以上的特大交通事故、网络舆情精选和国际道路交通安全形势。书末是《2010年中国道路交通安全蓝皮书》主要内容的英文简本。

本书在编写过程中,得到交通运输部公路科学研究院各级领导和广大同仁的鼎力支持与大力配合,在此表示衷心感谢。书中参阅引用了大量国内外的文献资料,由于条件所限,未能与原著者一一取得联系,引用及理解不当之处,敬请见谅,并向这些文献资料的原作者表示衷心的感谢。由于写作时间仓促及作者水平有限,书中难免有诸多不足之处,敬请各位读者批评指正。

该书兼具系统完整、通俗易懂和先进实用的特点,以期为我国的道路交通安全提供较为翔实的资料分析和实践指导。期待着读者对这本蓝皮书提出宝贵意见和建议,以使今后每年推出的《中国道路交通安全蓝皮书》更加精彩!

交通运输部公路科学研究院
《中国道路交通安全蓝皮书》编写组

目录

发展历程篇

第一章 新中国成立以来道路交通安全发展历程	3
一、我国道路交通安全发展历程	3
二、应对交通安全问题采取的措施	15
第二章 道路交通安全形势	44
一、全球道路安全形势	44
二、发达国家交通安全发展历程	48
三、我国道路交通安全形势	55
第三章 我国道路交通安全面临的挑战与机遇	56
一、我国道路交通安全面临的挑战	56
二、我国道路交通安全面临的机遇	62
第四章 2009 年道路交通安全形势	66
一、2009 年道路交通安全总体情况	66
二、2009 年道路交通事故主要特点	66
三、道路交通事故预防工作面临的挑战	68

现状热点篇

第五章 2009 年道路环境安全形势	71
一、2009 年道路环境安全形势	71
二、2009 年道路环境安全特点分析	74
三、2009 年道路环境安全致因分析	82
第六章 道路交通安全热点	85
一、酒驾之祸	85
二、兰州老人砸车事件	94
三、电动自行车“机非”之争	96

四、同命同价获立法明确·····	98
五、高速公路网命名编号·····	101
六、公路堵车·····	113
七、我国成为第一汽车生产大国·····	117
八、北京机动车保有量超400万·····	120

措施研究篇

第七章 2009年交通安全行动 ·····	127
一、出台的法规、规章和意见·····	127
二、部委行动·····	135
三、专项整治·····	154
四、其他相关活动·····	162
第八章 科技改善安全 ·····	169
一、国内外相关会议·····	169
二、国家道路安全科技行动计划·····	173
三、交通安全专著·····	174
四、标准规范·····	178
参考文献 ·····	193

附 录

一、2009年道路交通安全十大新闻·····	199
二、2009年一次死亡人数10人以上的特大道路交通事故·····	202
三、网络舆情精选·····	205
四、国际道路交通安全形势·····	230

英文版(简本) The Blue Book of Road Safety in China 2010

Chapter one Review of Road Safety in China ·····	239
Section One Overall Trends of Road Safety in China ·····	239
Section Two Changes of Road Circumstance in China ·····	241
I. The Development of Road Construction in China·····	241
II. Rapid Improvement in Motorization·····	242
III. Changes in Drivers Composition·····	243
Section Three The Characteristics of Road Safety in Recent Years ·····	243
I. The Total Road Accidents Continued to Decline, but Still a Large Base·····	243

II. The Accident Rate has Declined Steadily, and Road Safety Situation Continued to Improve	243
III. The Overall Road Safety Situation of Vulnerable Groups have Made Great Improvement	245
IV. Motorists' Traffic Offence is the Main Reason of Accidents	245
V. The Proportion of Accidents Fatalities on Class 2 and 3 Highways Dropped Year by year, but still at High Level	246
VI. High Occurrence of Accidents on Expressways has Suppressed, and the Preliminary Safety Benefit of Expressways has Appeared	247
VII. Severe Road Accidents that lead to lots of casualties Happened Frequently	247
Chapter Two Measures to Deal with Road Safety	249
Section One Central Government Set the Road Safety Targets	249
Section Two Establish the National Inter-ministerial Joint Conference on Road Traffic Safety	249
Section Three Formulate and Improve Laws, Regulations and Rules	250
Section Four Launch a Serie of Campaigns to Eliminate Traffic Offences	250
Section Five Improve Drivers' Driving Skill	250
Section Six Strengthen the Management of Transportation Industry	250
Section Seven Improv Vehicle Safety Performance	251
Section Eight Carry Out the Safety Improvement Project for Transport Infrastructure	251
Section Nine Improve Emergency Response	251
Section Ten Enhance Road Safety Publicity and Education	252
Section Eleven Focus on Applying Technology to Improve Road Safety	252
Chapter Three Road Safety in 2009 in China	253
Section One Road Accidents in 2009	253
Section Two Main Characteristics of Road Accidents in 2009	253
Chapter Four Road Safety Hotspots in 2009	254
Section One The Woe of Drink Driving	254
Section Two Old Man Hit the Cars with Bricks in Lanzhou	254
Section Three Argument on Whether Electric Bicycles Belong to Motor Vehicles or Not	254
Section Four The Principle that People are Valued Equal Gained Legal Recognition	255
Section Five Rename and Renumber Expressway Network	255

Section Six	Frequent Highway Jams	255
Section Seven	China Became the First Automobile Producer	255
Section Eight	The Total Registered Motor Vehicles Broke 4 Million in Beijing	255
Chapter Five	Main Measures to Improve Road Safety in 2009	256
Section One	Road Safety Action	256
I .	Promulgate Regulations, Rules and Guidance	256
II .	Actions Sponsored by Ministries	257
III .	Special Rectification Actions	257
IV .	Other Related Actions	258
Section Two	Technologies to Improve Road Safety	258
I .	Related Conference	258
II .	National Road Safety Science and Technology Plan of Action	259
III .	Publish the Monographs on Road Safety	259
IV .	Promulgated Standards	259

发展历程篇

第一章

新中国成立以来道路交通安全发展历程

一、我国道路交通安全发展历程

1. 新中国成立以来道路交通安全总体趋势

新中国成立以来,我国道路交通事故呈现先升后降的总体趋势。新中国成立初期,道路交通事故总量较小;改革开放后随着交通量的增长导致道路交通事故迅猛增长,2002 年道路交通事故达到历史最高峰,当年全国道路交通事故死亡人数达109 381人,受伤人数达562 074人。自 1951 年以来,我国累计有1 040余万人受到道路交通事故伤害,其中2 173 572人死亡(注:1968 年、1969 年无道路交通事故统计数据,下同)、8 229 620人受伤。10 万人口死亡率也呈现先升后降的总体趋势,2002 年达到历史最高峰,达 8.79 人/10 万人口。1970 年之前,万车死亡率呈现剧烈震荡趋势,1960 年出现历史最大值,达 257.46 人/万车。1970 年以后,由于机动车保有量的快速增长,万车死亡率呈现剧烈下降的趋势。

以 2003 年 9 月 2 日国务院第 20 次常务会议听取公安部关于进一步加强道路交通安全的情况汇报和 2003 年 9 月 5 日国务院首次召开部署道路交通安全工作电视电话会议为标志,我国道路交通安全发展进入到一个崭新阶段。2003 年 10 月 22 日,全国道路交通安全工作部际联席会议制度经国务院批准成立。2003 年 10 月 28 日,《中华人民共和国道路交通安全法》经第十届全国人民代表大会常务委员会第五次会议通过。2004 年 5 月 1 日,《中华人民共和国道路交通安全法》正式施行。同时,我国政府从人、车、路、管理、科技等各方面采取了一系列针对性措施,在经济快速发展、机动车保有量快速增长的背景下,道路交通安全形势出现了拐点,成功实现了道路交通事故从高发到基本遏制、直至逐年下降的工作目标,交通安全形势逐年好转。2005 年至今,我国道路交通事故迅速回落,交通事故起数、死亡人数、受伤人数、万车死亡率、10 万人口死亡率及直接经济损失六大指标均呈现不同程度的下降(注:自 2004 年起,根据《中华人民共和国道路交通安全法》的规定,我国道路交通事故统计范围有较大变化)。2009 年,全国共发生道路交通事故238 351起,造成67 759人死亡、275 125人受伤,直接经济损失 9.1 亿元,万车死亡率降至 3.6 人/万车,10 万人口死亡率降至 5.08 人/10 万人口,六大指标分别比 2008 年降低 10.13%、7.79%、9.77%、9.90%、16.86% 和 8.69%,交通安全形势进一步好转。新中国成立以来,我国道路交通事故变化趋势、事故率变化趋势分别见图 1-1、图 1-2。

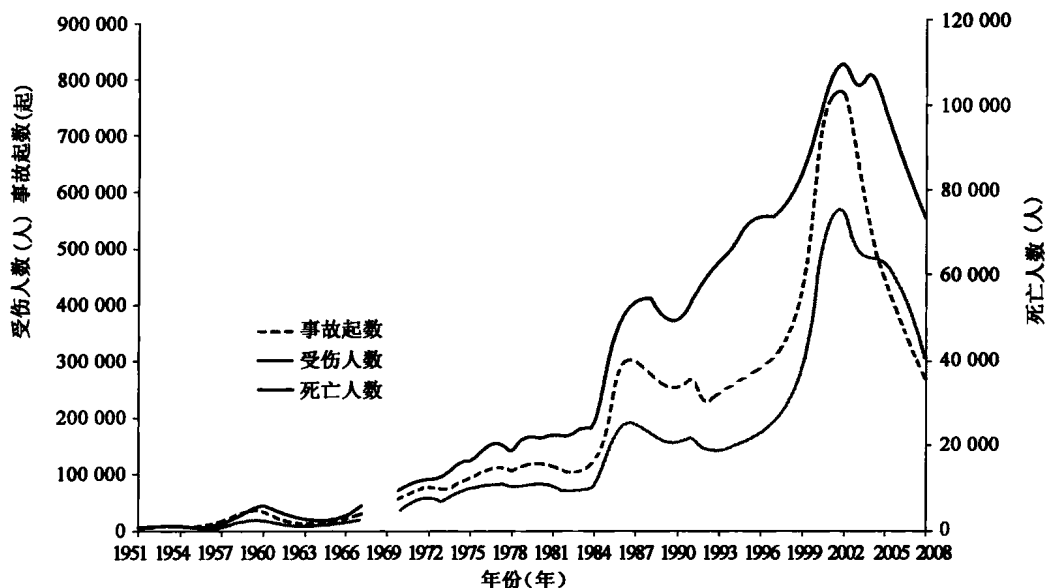


图 1-1 新中国成立以来我国道路交通事故变化趋势

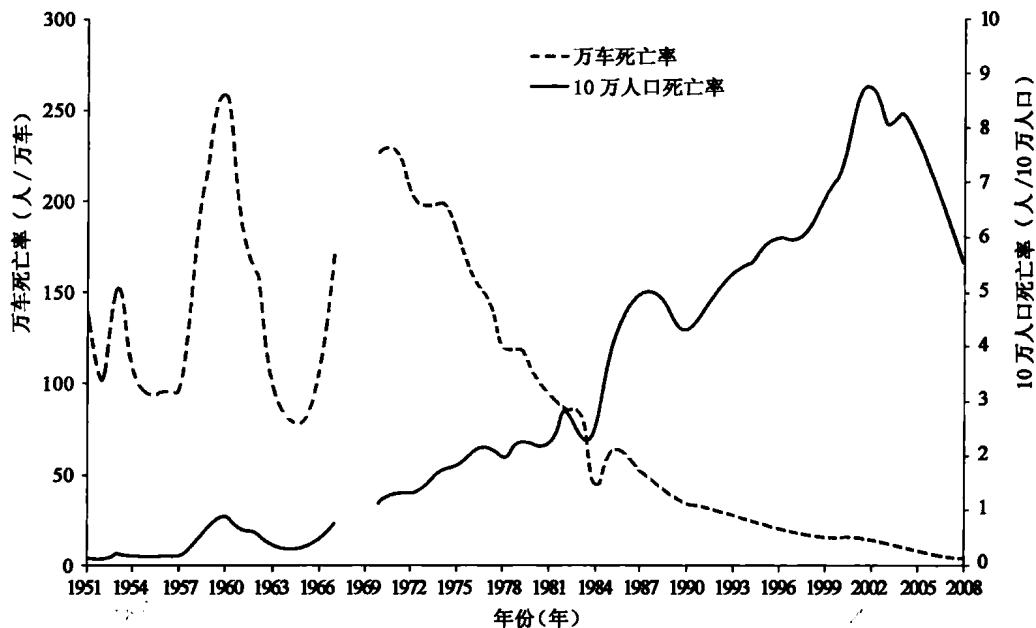


图 1-2 新中国成立以来我国道路交通事故率变化趋势

2. 改革开放以来道路交通安全变化趋势

1) 改革开放以来道路交通事故情况

改革开放是我国经济社会发展最快的时期,同时也是道路交通事故造成死伤人数最多的时期。1978~2009年,全国道路交通事故死亡人数累计达2 009 757人,另有累计7 532 477人受伤,分别占新中国成立以来道路交通事故死亡总数和受伤总数的92.46%和91.53%。改革开放32年来,相当于一个200万人口的特大城市消失在车轮之下。

改革开放后至 2002 年是我国道路交通事故增长最快的时期。2002 年,交通事故达到最高峰,与改革开放初期相比,数量增长 6.21 倍,死亡人数增长 4.73 倍,受伤人数增长 6.26 倍。改革开放以来我国道路交通事故变化趋势见图 1-3。

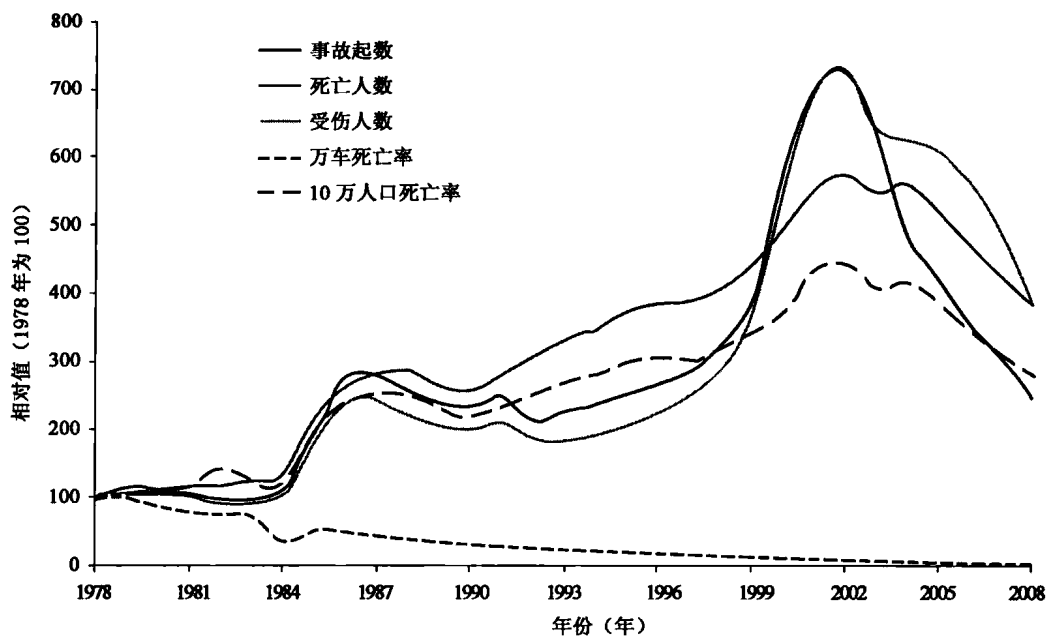


图 1-3 改革开放以来我国道路交通事故变化趋势 (1978 年为 100)

2002 年以后也是我国道路交通事故降低 (2004 年呈小幅增长) 最快的时期。2009 年道路交通事故与 2002 年最高峰时相比,数量降低 69.17%,死亡人数降低 38.05%,受伤人数降低 51.05%。2009 年道路交通事故死亡人数与 1994 年相当,但与改革开放初期相比仍有较大的增长,事故起数、死亡人数、受伤人数分别比 1978 年增长 122.24%、254.83% 和 255.13%。

改革开放以来,机动车保有量快速增长,道路交通事故万车死亡率一直呈现快速下降的趋势。2009 年万车死亡率为 3.6 人/万车,仅为改革开放初期的 3.00%;而由于我国人口增长趋缓,10 万人口死亡率变化趋势与道路交通事故死亡人数变化趋势一致。

2) 改革开放以来我国道路交通环境变化

改革开放以来,我国道路交通环境发生了较大变化,突出表现在以下三个方面。

(1) 道路交通迅猛发展

改革开放初期,全国公路通车总里程达到 89.02 万 km,公路密度为 9.3km/100km²。虽然比新中国成立之初增长了 10 倍,但高等级公路数量很少,仅有二级公路约 1 万 km。公路交通长期滞后于国民经济与社会发展。改革开放以后,公路基础设施建设开始发生历史性转变。

至 1987 年年底,全国公路通车里程达到 98 万 km,二级以上公路 2.9 万 km,公路网的整体水平得到明显提高。但是,由于改革开放后的 10 年间,全国国民经济出现强劲增长,公路运输需求急剧增加,因此尽管同期全国公路交通保持快速发展,但其发展速度与需求的增长相比仍然偏低,加之历史欠账巨大,导致公路交通的瓶颈制约状况进一步加剧。

20 世纪 80 年代末至 20 世纪 90 年代初,中央明确把加快交通运输发展作为事关国民经济全

局的战略性和紧迫性任务,公路交通迎来了大发展的历史机遇。自“八五”开始,全国公路建设进入了发展速度快、建设规模大、科技含量不断提高的新时期。高速公路从无到有,短短5年时间,高速公路通车里程达到2.5万km。特别是1998年以后,为应对亚洲金融危机,国家实施了积极财政政策,加快了基础设施建设步伐,公路建设进入了快速发展的新时期。到2002年年底,全国公路通车里程达176万km,公路网密度达到18.3km/100km²,大大改善了全国公路的技术等级结构,明显缓解了对国民经济发展的瓶颈制约,也大大缩短了与发达国家之间的差距。

自2003年以来,为支持社会主义新农村建设,交通部[●]启动了历史上最大规模的农村公路建设,并相继颁布了《国家高速公路网规划》和《农村公路建设规划》。经过15年的不懈努力,“八五”期间提出的总规模约3.5万km的“五纵七横”国道主干线系统比原规划提前13年基本贯通。至2009年年底,全国公路总里程达386.08万km(包括183.00万km村道),其中高速公路里程达6.51万km,全国公路密度达40.22km/100km²;二级及以上公路里程42.52万km,约占公路总里程11.0%。公路交通对国民经济发展的瓶颈制约作用得到有效缓解,在综合交通运输体系中的地位进一步提高,作用进一步加强。

截至2009年年底,全国城市道路总里程已达26.7万km,比2003年增长28.4%。改革开放以来全国公路交通发展历程见图1-4。

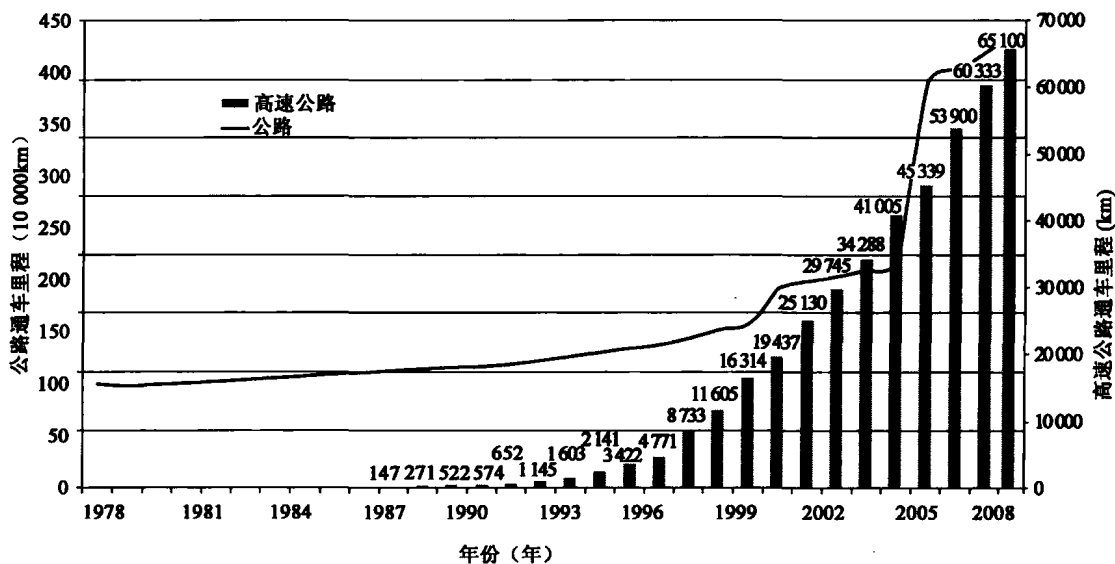


图1-4 改革开放以来全国公路交通发展历程

注:自2006年起,公路通车里程统计包含村道。

(2) 机动化水平快速提高

改革开放以来,随着经济社会的快速发展和人民生活水平的逐步提高,人们的生活方式发生了深刻变化,住房、汽车、通信、旅游等成为主导型消费热点。人们用于交通方面的消费大幅增加,汽车逐渐进入家庭。

相比于新中国成立初期至1978年机动车保有量的低速增长,改革开放后至1983年,全国机动车保有量进入中速增长期,年均增长25万辆;1981~1996年,随着改革开放的逐步深化,

● 现已更名为交通运输部。