

城市汽车化后驾驶员再教育问题初探

高万云 郑勇

目前,北京市每百户拥有小汽车 12 辆,按照国际标准,已经进入汽车化社会。随着我国经济的高速发展,将会有更多的城市步入汽车化时代。机动车的快速增长,不仅对城市道路建设、交通管理现代化等提出了新的要求,同时,迅猛增长的驾驶员队伍的管理、日趋严重的交通事故的防治等一系列问题,都迫切需要加以研究解决。近年来,我国的道路交通事故一直呈上升趋势,2001 年全国交通事故共 75.5 万余起,死亡 10.6 万余人,伤 54.6 万余人,直接经济损失 30.9 亿元,分别比上年增长 23%、13%、33%和 16%。数字表明,我国的道路交通安全形势十分严峻。在诸多交通事故中,驾驶员疲劳驾驶、超速、超载、酒后驾车、无证驾驶、措施不当、疏忽大意、违章占道行驶等违章行为是导致事故发生及死亡的主要原因。由此可见,驾驶员是影响交通安全的主要因素之一。因此,强化对在职驾驶员再教育的监督管理,提高每位驾驶员的综合素质,已成为有关部门迫在眉睫的当务之急。

一、驾驶员违章肇事原因分析

(一) 驾驶员因素

现代交通工程认为,道路交通是人、车、路这三大因素所构成的一个复杂的动态系统,而道路交通事故则是这三大要素间相互协调失败,在时间和空间发生冲突所产生的后果。其中,人的主观能动意识是决定性要素,这里仅对机动车驾驶员的因素进行分析:

本期导读

在汽车化时期如何加强对驾驶员再教育已成为一个至关重要的问题,高万云、郑勇认为对驾驶员的教育应从管理模式、法律法规、教育方式等多方面进行改革、变通,提高驾驶员的综合素质。在技术研究中,金双泉等就交通仿真模型在线控系统中的应用作了初步的系统分析;莫智锋等提出一种适用于微观交通仿真的基于泊松分布的断面发车模型,并给出计算机实现的算法;顾政华等研究了如何利用主成分分析-聚类分析法对城市交叉口交通运行现状进行评价;李素艳分析了旧城道路横断面中存在的主要问题,并提出改造中的几点建议。在经验交流栏目,赵一新介绍了株洲市综合交通改善规划。在交通论坛里,蔡志红就当前城市公交改革提出建议和看法;徐涛分析了如何全方位提升我国城市轨道交通车辆产业的整体水平。在他山之石栏目,陈雪明以洛杉矶为例介绍了美国大都会交通建设资金的规划、运用和管理,并就如何加强中国城市交通建设资金的规划、运用和管理提出了建议。

《城市交通》编辑部

2002 年 11 月

2002 年 第 4 期 1

本刊特稿

1、从宏观角度分析，驾驶员责任事故，绝大部分是因违章造成的。通过对驾驶员在驾驶过程中的活动研究，发现驾驶员在观察、判断和操作三个环节上所出现的失误是造成事故的主要原因。例如：对外界信息感知错误、对情况判断不准、反应不恰当等。

2、驾驶适应性差，驾驶员职业是一个特殊的行业，它要求从业人员不仅要有健康的体魄，而且还要有良好的、稳定的心理素质和在瞬息万变之中迅速、准确的反应、判断能力。由于人与人之间存在着个体差异，这样就引伸出一个驾驶适应性的问题：有的人适宜驾驶职业，有的人基本适宜驾驶职业，有的人则不适宜驾驶职业。

3、新驾驶员在最初学习培训驾驶技术时，对驾驶工作的特殊危险性以及安全认识方面不足，浮躁多于理性，故驾龄三年以下的新驾驶员，驾驶技术不娴熟，经验不足，违章率高，道路肇事概率较大。

4、老驾驶员自恃经验丰富、技术熟练，思想上容易麻痹，情绪不集中或者疲劳驾驶、酒后驾驶、无证驾驶、违章占道行驶等，导致事故发生。

5、驾驶员缺乏职业道德素质。如不按规定超车、让车，夜间会车不变光、违章占道行驶等，这些现象的出现是由于少数驾驶员自身的修养差，只重视自身利益和经济利益，忽视了道德品质的培养。

(二) 社会因素

公民的道路交通安全意识和良好的守法习惯是由社会这个大环境决定的。但由于种种原因，目前缺乏系统有效的措施进行监督管理，造成了个别驾驶员的低素质：

1、交警部门对驾驶员队伍的管理模式还有待改善，管理力度不够，机制不健全，对驾驶员的一些违法行为不能形成良好的控制，使之形成不良的社会氛围，重实践轻理论，法律意识淡薄，拜金思想严重。

2、驾校在驾驶员的培训过程中存在诸多问题，忽视了社会效益，同时由于交警部门对驾驶员审核工作缺乏严格的监督检查，导致培训出的驾驶员质量参差不齐。

(三) 法律因素

由于我国的交通安全立法工作起步较晚，在法律法规方面仍然不够健全，还不能完全跟上国际及国内的实际需要，尤其是在处罚及再教育方面还显薄弱：

1、现行道路交通管理条例和治安管理处罚条例对违章、肇事驾驶员的处罚力度不够，大多只是进行相应的罚款，缺乏强制性措施，难以有效制止和惩罚驾驶员的违章行为。

2、对驾驶员进行再教育的体制不健全，存在诸多漏洞。具体实践中对违章者的再教育工作不作具体要求，且安全管理方式又多流于形式，使再教育工作游离于培训之外，也造成众多驾驶员对于再教育没能引起足够的重视，使驾驶员的素质难以提高，导致事故上升。

二、日本驾驶员再教育情况简介

日本交通安全工作起步早，基础好，措施系统性强，交通法制建设较完善，执法严格，对安全教育工作研究深入、细致，教育方式灵活多样，对外交流多，尤其在再教育方面注重投入人力及科技力量。在对驾驶员进行再教育时，不是采用空洞的单纯说教，

而是利用各种现代化的教育手段,设计出不同的趣味性的互动式教育方式,取得了很好的教育成果。在不同年龄段的课程中,选择受教育人易于接受的教师任教,以便达到预期目的。日本重视对长途客运、货运司机的定期教育,而且制度严格,要求高,这对保障安全也发挥了作用。另外在科技方面的投入也很大,组织专家学者,利用有关研究机构、企业及大学的科技力量,对交通不安全因素及漏洞、隐患分类立项,进行科学研究,提出解决问题的对策。例如:对驾驶员适应性检测、驾驶心理以及环境等方面都有专门的研究小组,研究出成果后,立即投入使用,这对降低事故发生率发挥了明显作用。同时,科研成果转化为生产力,对投入部门产生了很大的经济效益,良性循环,促进了交通安全工作的发展。

三、对强化驾驶员再教育工作的几点建议

(一) 提高管理水平,完善管理机制

1、公安交通管理部门应有计划地组织交通警察进行法制教育和业务培训、考核,不合格者不得上岗。

2、公安交通管理部门执法必须依照法定的职权和程序,“严格执法,热情服务”,公开办事程序,简化办事手续,做到公正、严格、文明、高效。

3、对驾驶员的再教育工作要完善分工,明确职责要求,制订具体的操作细则,从上到下做到统一思想,真抓实干,使驾驶员的整体素质得以真正提高。

(二) 对驾驶员队伍严格进行监督管理

1、科学地选拔培训驾驶员

驾驶员培训工作是整个道路交通管理的基础和源头,应尽快将驾驶员培训管理、监督正式纳入道路交通管理体系。我国目前在选拔驾驶员工作方面基本上处于一种盲目状态,只注意年龄、生理等表面特征,而忽视了人的潜在素质,导致一些心理素质差的人进入了驾驶员群体,为交通安全埋下了隐患。因此,当务之急是走出一条适合我国国情的选拔机动车司机的新路子,对报考驾驶员者的生理、心理素质及智力水平等方面进行严格的检测,对身心素质差,诱发事故倾向性较大的人,取消其报考资格,以保证驾驶员队伍的素质。因此,培训内容还应着重对驾驶员的心理素质进行引导训练。要进一步强化对学员的驾驶适应性的研究和应用,在培训中要增加相关的心理训练项目,通过学习使学员在情绪、意志、思维等方面,能够保持良好的心态,有强烈的责任心,有较强的注意力及控制力,能够冷静果断地处理突发事件。

2、改革审验制度

我国目前只采用定期检验制度,还没有实行不定期检验制度。定期检验便于集中进行,工作效率较高,但是由于检验日期固定,被检测人员可以预先做好准备,难以反映其平时的实际水平。在此基础上,如果再结合不定期的检验,就可以督促其随时注意保持和提高自己的驾驶技能和职业素质,对于预防驾驶员因素引起的交通事故,将起到更大的作用。另外要增加检查的项目,除了身体的检查外,要进行必要的心理素质检测,并对驾驶技能进行抽查,及时发现那些因为上路时间少而事故绝对数量少,但实际驾驶技能低下的驾驶员,并对其进行有关驾驶的再教育。防止这些驾驶员因为驾驶技术

本刊特稿

的日渐生疏，再次上路时成为交通事故的诱因。因此，公安交管部门可利用计算机随机挑选不定期对驾驶员进行抽查检验，被选中的驾驶员应按时到指定地点接受交管部门的考核，考核合格后可继续驾驶，对于不合格的驾驶员要进行“再回炉”，重新回到驾校或教育中心培训考核，合格后发还驾驶执照。

3、加大对违章肇事驾驶员的处罚力度

(1) 《中华人民共和国道路交通安全法》(草案)中规定，机动车驾驶人符合公安部门规定的驾驶许可条件，经考试合格，取得驾驶证，方可驾驶机动车。草案还着重对驾驶人严重影响道路交通安全检查的行为以及相应的处罚作了规定，如饮酒、吸食或者注射毒品、服用抑制神经的精神药品，患有妨碍安全驾驶机动车疾病或者过度疲劳影响安全驾驶的，不得驾驶机动车；造成重大交通事故后逃逸的，除依法从重追究刑事责任外，吊销驾驶证，且终生不得重新取得驾驶证等。将驾驶员按营业与非营业、客运与非客运进行分类管理，对营运车、客车驾驶员提出更高的要求，如申请驾驶大客车资格，应当具有三年以上驾驶大型货车的经历；年龄已满 60 周岁，不得驾驶大型客车等。进一步完善了驾驶员考试、审验制度。规定了驾驶员增驾实行依次递增，对申请大型客车驾驶资格的，更为严格；审验根据驾驶车辆和年龄的不同，规定不同的审验期；实行记分制度。使驾驶员的考试、审验、安全教育工作更具有针对性、科学性、奖惩性。

(2) 处罚方式的多样化：驾驶员违章、肇事后，除进行常规再教育方式外，还可以采用更为轻松、风趣的处罚手段，虽然在方式上令人捧腹，但有时却能取得令人意想不

到的效果。例如，让违章肇事的驾驶员去医院当一天“护士”，专门安排他去照顾因交通事故而受伤的病人，使违章者以最近距离感受违法行为给他人带来的痛苦与不幸，使之在今后的行车中加倍注意交通安全；或是将违章驾驶员送去幼儿园“上学”，同孩子们一起在模拟的交通环境中游戏，在孩子们当中反思自己的过错等。

(三) 采用科学的交通检测及监控措施

交通警察在巡逻和处理事故时，警察自身和警车都应配备先进的设备，对易于造成事故的各类违章，如酒后驾车、超速行使、超载及驾驶毁损车辆等行为，应逐步实现采用现代高科技手段检查和解决，消除驾驶员的侥幸心理。同时针对易造成事故的特种职业的车辆，如长途货运车辆和司机，采用一些高科技手段进行管理，如采用行驶记录磁卡，可以随时随地抽查司机的驾驶行为，防止疲劳驾驶等。

(四) 研究科学的交通安全教育方法，变被动的教育为互动的教育

1、针对性

对驾驶员的宣传教育，在内容上要有针对性，要针对我国当前道路交通存在多种复杂、多变的因素，拓展、延伸教育的范围和层次。交管部门要根据预防事故的规律，驾驶员的个人情况、人体生物节律、季节、气候、道路以及运输任务特点等综合情况，科学分析和预测，找出这个时期对行车安全影响较大的因素，作为安全教育的重点，做到有的放矢，防患于未然。

2、层次性

安全教育不能一个模式，不能新老驾驶

员“一锅烩”。要根据驾驶员的年龄、驾龄、车型、违法肇事等情况，划分不同的层次，依据每个层次不同的情况，对症下药，确定不同的教育内容，做到一把钥匙开一把锁。

3、灵活性

安全教育形式要多样化，灵活安排，切忌一个模式，要因地制宜，采用黑板报、幻灯录像、事故现场会、经验交流会、交通事故讲评、出车前安全叮咛、亲人留言、安全知识竞赛、灯谜晚会、家属座谈会等驾驶员喜闻乐见的形式，寓教于乐。

4、大众化

目前安全教育课的老师大多由交通民警或车队领导、安全员担任。不妨考虑改革一下，打破“一言堂”、“满堂灌”的陈规，让驾驶员唱主角，自己教育自己，驾驶员既当学生，又当老师，畅所欲言。这样，谈经验实际，谈教育深刻，能起到经验大家学、教训共吸取，取长补短，互相提高的作用。

(五) 建立管理网络系统，强化基础管理工作

在交管部门、运输部门及驾驶员之间，建立一个有效的驾驶员协会或服务公司，来完成新形势下的基础管理工作，同时，它也承担相应的责任。

(六) 发挥社会力量，强化综合治理

加强交警部门与政府及银行、保险公司、公司业主、道路设计、科研单位等各方面的联系，使安全工作的组织领导、科学管理、资金保障有效地统一起来，形成综合治理的优势：

1、组织专家学者组成专门的研究小组，进行交通安全的科学研究。科研项目经费由政府、银行、投资集团、保险公司和其他有关企业支出。科研成果转化为生产力，对投入部门产生很大的经济效益，良性循环，保证交通安全工作的发展。

2、交管部门与保险公司紧密配合，制订相关政策，例如在保险期内机动车如多次发生事故，从第二次事故起每次违章另扣除10%的责任免赔；因保险车辆的驾驶人员有超速行驶、强行超车或过度疲劳驾驶等严重违章行为而出险，保险人在符合赔偿规定的金额内，另扣除10%的责任免赔；此外，违一次章加大一次投保金额，直到保险公司拒绝投保，而拒绝投保则意味着不准驾车，这样使驾驶员走出买了车辆保险就无所顾忌的误区，使司机们从自己的切身利益出发，不敢违章。

3、将驾驶员的违法行为与其个人的诚信度挂钩，例如在银行的信贷方面，每一次违章，驾驶员的信用度都会相应降低，贷款难度也将增大，贷款金额也会有所限制，利率将相应上调，迫使驾驶员依法行车。

(七) 制定相应的奖励政策

借鉴国外经验，发放一种SD卡，这个卡是驾驶经历的一种证明，根据无事故违章的时间发给不同颜色的卡，开车时拿着这种卡，让持卡人感到安全驾驶是非常光荣的，作为注意安全的一个动力。另外，持不同的卡加油时可享受相应折扣。同时可建立奖励制度，以往违章是以减分的方式进行处罚，现在不是减分而是加分，通过奖励使司机养成安全驾驶的良好习惯。

(作者工作单位：中国人民公安大学)