

# 儿童道路安全欧洲考察纪实

2018年,全球超过18万名儿童死于道路交通事故,可谓车祸猛于虎。而中国正是深受其害的国度,当年一共死伤超过1.8万人——这一数字,是欧洲的2.5倍,美国的2.6倍。

如何保护儿童道路安全?欧美国家有哪些成熟的经验可供汲取?零伤亡的愿景可以在中国实现吗?6月中旬,在大众汽车集团(中国)致行公益基金的支持下,15名来自大众汽车儿童道路安全体验中心的公益组织代表,进行了为期10天的欧洲深度访学。围绕儿童道路安全议题,与当地政府部门、协会、社会组织和非营利性机构展开探讨与交流。

## 德国：铁血之城对待儿童的温柔之心

胡适先生曾经说过,看一个社会的文明程度,第一便是看它怎么对待孩子。

被称为“德意志之心”的柏林,无疑就是这样一个写照——这座历经铁血洗礼与战火沧桑的城市,对待儿童竟是分外的温柔。

“人们往往将交通事故归结于疏忽、意外和坏运气。”DEKRA德凯的Helmut Enk先生认为,“事实上,这是由习惯、意识、规则、制度等一系列的因素而导致。例如一起大客车撞骑自行车的儿童事故,调查发现,客车司机的视角有盲区,所以我们着手对大客车安装5个后视镜,对的,是5个,并对角度逐一进行调试。”作为世界知名的第三方专业检测认证机构,DEKRA德凯致力于安全逾90年,1925年在德国柏林成立机动车监督协会,在其努力下,研发了一套大客车的拐弯辅助系统,他说:“目前是自愿,鼓励大家自行安装,1千欧元左右,预计2020年会立法,让所有的大客车都能装上,以便杜绝同类事故的发生。”

德国可能是为数不多的公路不限速的国家,8000万人口6000万台车,然而从1991年开始,一直到2018年,德国的儿童安全事故死亡率就一直呈直线下降,降幅高达2/3!

德国道路安全委员会的Kay Schulte先生告诉记者:“有多种原因,例如汽车安全性能的完善、道路基础设施提高等,但毫无疑问,全社会对儿童道路安全的重视,是最主要因素。”

而这其中,最值得浓墨重彩提到的,是始建于20世纪初,现在已经遍布全德各地的“青少年

交通学校”,总数竟然达到800多所。以柏林为例:第一家青少年交通学校建于1957年,目前全市12个区共有25个交通学校,2018年有28万人次接受教育。

这些交通学校均有政府的直接支持。2016年开始,国家以立法的形式,要求将交通安全列入到学校教育课程中,法律规定,每个区必须有义务协助交通学校运营,经费来自财政拨款。

这些交通学校设有模拟练习场,一般的建设面积基本在3000-9000平方米。柏林Marzahn-Hellersdorf区青少年交通学校的Bernd Schnitz先生介绍:“我们的授课内容包括理论知识如交通标识,交规、优先路权、上下学路上的安全、残疾人出行等,而实践课程包括教单手转弯,练习如何通过肩部看到视野,转弯要向前看,预判练习,躲避盲区等。”

交通学校会与警察、学校、社会组织一起充分协作开展教学,而所有的幼儿园和小学也都会邀请有关社会组织或者当地的警察到学校里开展儿童道路安全的教育活动。

“骑自行车必须考‘驾照’”,交通安全警察Zimmermann先生笑称:“三四年级以后的孩子骑自行车,需要在指定路线内完成指定动作,路考取得证书后可以骑行上路。一般理论课45~90分钟不等,实践课是90分钟,考试时每个孩子完成3到4分钟的指定路线,10分钟的自由路线。”

或许,正是这样的一个个细节,才打造出德国这个汽车王国里的儿童安全保护奇迹。德意志严谨、精密、一丝不苟的民族精神,在其中沉默而执着地闪耀。



德国柏林道路安全教育警察实地进行安全出行示范

## 瑞典：零伤亡愿景背后的完美主义情怀

“Vision Zero”零伤亡愿景诞生于1994年,这一理念大胆而坚决地提出:“没有人应该在交通事故中受伤或者死亡。”

而更加没有人想到,短短3年后,瑞典就以国家的姿态予以响应:1997年,瑞典议会通过道路安全法案,将零伤亡愿景写入瑞典法律。现今,瑞典已经成为全世界交通事故死亡率最低的国家,政府管理部门连同科研机构、社会组织、企业共同采取措施,希望实现交通事故零伤亡。

瑞典交通管理局的Kenneth Svensson先生认为:“道路使用者永远都是会犯错的,我们的关注点要从道路的使用者回到系统的设计者。”与传统观念从人的因素入手不同的是,瑞典提出要更多地优化交通系统、规划道路设计、提高汽车技术等层面来降低交通事故的伤亡率。

“例如,道路增加环岛有利于降低车速,降低撞击率,尽管环岛并不见得会降低事故率,但会降低人的伤亡率,因为人本能上驶入环岛会减速,一般发生的也只是一个小撞车擦伤但人没事。”

甚至,在研究发现公交车停车造成的交通事故后,瑞典提出:将道路变窄!就是要让公交车占满车道!这样后续车辆全部无法通行,必须减速或者停车,以保证乘客下车的安全。

在外界看来,这是一种完全不考虑效率,甚至有些极端的方式,但在瑞典,却被欣然接受,这,或许是整个国家和民族完美主义情结所致?

而不管是在瑞典,还是德国的沃尔夫斯堡市,记者都能看到,社工组织在儿童道路安全项目上的活跃参与,“儿童拥有参与和他们有关的所有事务的权利”,这已经成为了有关政府部门和社工组织的工作目标,包括

鼓励儿童、青少年通过讨论、模型搭建、投票等多种形式在安全出行、公共游乐设施建设等各项议题中提出自己的意见,培养参与公共事务的意识。

沃尔夫斯堡市儿童和青年办公室的Bianca Liegner女士告诉记者:“针对孩子们在城市里出行的权利,我们会通过寓教于乐的方式,带孩子们一起来规划,鼓励他们提出自己的建议。比如:有没有给孩子骑的自行车道,如果路上有障碍的话,怎么去改变它。”

这样的参与,并非形式,市政交通部门往往“从善如流”,例如,当地会根据孩子们上下学的时间,去调整公交车(短途穿行)发车的停靠站,如果孩子住的地方离学校超过5公里,会给他免票。一开始16岁以下的孩子才能免票,后来通过孩子们的争取,“从今年开始,16岁以上的青少年也可以得到优惠了”。

## 中国：儿童道路安全亟待全社会重视

来自世界卫生组织的数据显示,道路交通伤害,一直是5岁以上儿童的四大死因之一。而在中国,这一问题尤其突出,在0-17岁的儿童死因中,道路交通伤害一直高居第二。

大众汽车集团(中国)早在2005年,即与同济大学、吉林大学合作“中国道路交通事故研究项目”,随后,又连续5年支持拍摄《大众安全路》电视宣传片,致力于道路安全的常识推广。

“德国有很多好的经验可以分享,而我们的焦虑是,自己做得还远远不够。”大众汽车集团(中国)企业社会责任部高级总监殷进坦言,随着中国汽车保有量的飞速增长,儿童的道路安全问题急需全社会予以高度关注。

这些问题也引起了官方的重视,2014年,公安部就曾联合教育部等五部委联合开展儿童

交通安全主题活动,呼吁全社会关注儿童乘车安全。

“首先应当呼吁立法。”交通领域的一位专家告诉记者,“使用儿童安全座椅是保障儿童乘车安全的最有效方式之一,可将儿童道路交通事故死亡可能性降低70%。”

据了解,很多发达国家在上世纪八九十年代就集中对儿童座椅问题进行立法。目前,美国、加拿大、英国、德国、意大利、荷兰、瑞典等全球53个国家具有儿童约束装置法律,并对坐于前座的儿童年龄或身高作出限制。其中,瑞典1982年就有法律规定,7岁以下儿童乘车时车上应备有保护儿童安全的装置,到目前为止,这种安全装置使用率已达到95%。

“其次,应当借鉴德国的做法,将道路安全教育普及到家长和儿童中间,从娃娃抓起,从小建立起安全行为和习惯。”上述专家认为,从中国的国情来看,单独设立交通安全学校不太容易,但与社工组织联合,融入居民社区则大有可为。

2015年,大众汽车集团(中国)开始就此进行尝试,携手中国妇女发展基金会先后在北京、天津、成都等地建设国内首批以社区为基础的儿童道路安全体验中心,以宣传展示、互动体验和沙龙培训的形式向儿童及家长、老师和社区普及儿童道路安全知识,目前已有13家。另外,作为项目的重要组成部分,大众汽车集团(中国)已连续三年举办公益组织海外访学,通过“授人以渔”的方式,为公益组织和从业人员赋能,从而促进公益项目的有效实施。

在大众汽车集团(中国)企业社会责任部高级总监殷进看来:“公益组织基层人才是公益项目有效实施的关键,我们希望通过公益组织和从业人员赋能,使得公益项目产生最大的社会影响力,从而推动中国社会的可持续发展。” (侯剑)



访学团拜访德国沃尔夫斯堡儿童友好城市办公室