**关于学校门口及周边道路限速30km/h**

**通信1班 1828401165 陈茂杰**

据统计，从第一起交通事故发生至今，全球死于道路交通事故的总人数已超过同期战争导致的死亡人数。

**1.伦理支持**

近年来发生的校车重大安全事故更加引起了道路交通安全工作者对交通弱势群体的 关注。

一般来说，弱势群体可以分为：妇女儿童，残疾人，劳动者（相对于企业）。法律对于这些弱势群体都有相应的保护法。而交通法规定学校门口及周边道路限速正是出于对儿童这一类弱势群体的保护。



图1 学校附近道路交通标志

**2.工程标准**

在中国，50%以上学校上下学高峰时段没有交警或协管员等管理。调查显示，许多交通事故主要是由超速引起的，尤其是在城市道路上，为了争抢时间而产生的严重超速现象比较频繁，而超速是最重要的事故致死原因。学校附近道路限速30km/h也有其工程标准所在。

《公路项目安全性评价规范》（JTGB05—2015）中指出：公路相邻路段运行速度差值<10km/h时，运行速度协调性好；为10~20 km/h时，运行速度协调性较好; >20km/h时，运行速度协调性不良。因此，当相邻路段运行速度差值>20 km/h时，应在两者之间设置相应的限速区段。

速度控制有两种手段：一是通过设置物理障碍强制降低车辆通行速度，如设置橡胶减速带、水泥减速带、减速丘、姜苏路面等；二是通过管控降低车辆速度，如设置减速标志、加强现场巡逻、配置仿真警察、增设测速设备等。

研究表明，车速增大后，司机反应时间延长1.5~4s，停车距离（紧急刹车后的行驶距离）随之加大，发生事故的概率增加。车速平均增加5%，受伤性撞击增加10%，致死性撞击增加20%。如果车辆行驶速度超过30km/h，其所造成的伤害将超过人体的承受能力；行人被速度为50km/h的车辆撞击时，死亡的风险约80%，故学校区域道路，应该将车辆行驶速度控制为30km/h以为，以减轻车辆对学生的碰撞风险。

**3.工程风险**

虽然学校附近路段限速30km/h的标准已经非常合理，但是我们应该意识到风险始终存在，有很多我们不可预料的意外和不可控因素。

风险是指可能发生的危险，传统的风险矩阵常用可能性和严重性来表示。然而，对于学校附近道路交通，它在不同时间发生事故而导致的后果严重程度不同，即空间和时间对事故产生敏感影响。在特殊时间段（如上下学）发生交通事故导致的后果更加严重，损失更大。因此，在考虑学校周边道路交通安全时还应增加敏感性因素，它表明影响道路安全的时间与空间因素。

我们也应该考虑到驾驶员本身存在的风险，如驾驶技术、应变能力、是否违规驾驶等，此外，如果驾驶员交通法律意识淡薄，交通执法部门执法力度不够，光有合理的标准也无法充分发挥其作用。除此之外，车辆条件也存在的风险，如制动系统是否完好、老化程度等。

**4.结语**

总之，任何标准都会存在可预知和不可预知的风险，我们应该意识到风险的存在，尽可能的降低风险，保障大众安全。

针对于学校附近道路交通安全，除了合理的工程标准之外，我们还可以通过系统化、规范化的标志设置，法律规定校区违章高罚款，强调交通标志的法律效力，提高驾驶员的法律意识等途径来降低存在的风险，更好的保护学生儿童这一类交通弱势群体。