

# 单纯着眼于一个固定数字的“限速”，并不能解决道路交通安全问题，交通意外也不一定是因为超速。

## 高速与安全同在：得自瑞典的启示



苏华龙

资深赛车手，华龙赛车队创办人。过去10多年，苏先生和他的车队使用自主改装的本田、标致等赛车参加了香港房车锦标赛、亚洲房车锦标赛、澳门格兰披治大赛等超过200场国内和国际赛事，并获得辉煌成绩。

在上期栏目中，我介绍了英国、南非两国政府对高速公路限速的不同理解和期望，经过一轮分析论证后我认为，单纯着眼于一个固定数字的“限速”，并不能解决道路交通安全问题，只有提升驾驶员自身对道路潜在危险的观察力和分析力，才是通往安全驾驶之路的不二法门。本说法绝非虚构，瑞典——这个世界上道路交通记录最好（人均算）的国家，以其现实经验为此提供了充分例证。

瑞典是典型的北欧国家，每年约有六个月气温在冰点以下，北部的一些地区在冬季时，太阳每天露面不到两个小时。在瑞典，什么冰雪路滑、视野不清之类的，通通不能用来作为交通事故的借口。按照一般理解，在这样的气候条件下，驾驶速度就要特别放慢才对。但实际上，瑞典的最高限速达到120公里/小时，一点都不慢。很多我们认为是高危的路段，如在山区里的双向公路上，竟然可以看到时速90公里的限速标志。而且瑞典也没有使用动态限速或同时挂上多个限速标志，来限制驾驶员按不同的道路或天气条件驾驶。是不是瑞典政府相关部门认为，在漫天风雪的晚上，或能见度等于晚间的白天，一般人还可以高速安全驾驶呢？

当然不是。在和瑞典一家安全驾驶学校的交流中，我明白了个中原因。

在瑞典开车会发现一个很特别的现象，就是在路上有非常多的限速标志，而且限速有很多级别，以每10公里一个级别来递减，从最高的120公里到最低的20公里都有，还可能有更低的。

在山区公路的直线路段，可以看到限速90公里的标志，但到了下坡或弯道路段的时候，会看到限速为80或70公里，如果是特别急的弯道，限速便改为60公里。经过村落或小镇时限速便改为50公里，而在学校区更降至30公里。最有意思的是，在学校和一些特定地区可以看到两个限速牌，一个是早上7时至下午5时（繁忙时间）限速是40公里，其余时间则为60公里。

从频密设置的多级限速标志就可以看出，瑞典的限速非常人性化和科学化，每一个限速标志都代表了一份专业的意见。因此，驾驶员在瑞典开车会非常安心，只要按照限速标志来调整速度，你不需是本地人也可以像识途老马一样开车，因为限速标志就像拉力赛的领航员一样，可以给你可靠地报路书。

是不是单凭这一点，就足以让瑞典有关当局那么有信心，把限速订的那么高呢？

当然也不是。瑞典人深知，真正危险的并不是天气和路况，而是把握着方向盘的驾驶员！因此，瑞典非常注重对驾驶员的培训，当美国的年轻人可能不需要在驾校接受正规培训就可以领到驾照时，瑞典的年轻人却要经过长达两年的培训和严格考核才可以领到驾照。在驾驶训练的过程中，除驾校的正常培训外，还要到所属地区的道路安全训练中心接受道路安全教育和风险训练，让他们对驾驶涉及的风险和如何防止事故发生有高度的认识。瑞典人认为，人是懂得分析情势来保护自己的，与其死板板的给他们一个在很多情况下不能反映实

际情况的“安全限速”，不如把决定安全速度的责任交回给驾驶员，但前提是驾驶员必须对道路上的“风险”有充分认识。因此，每位瑞典驾驶员都明白，决定安全速度是驾驶员的责任，限速牌只是一个提示。按瑞典的标准，一名合格的驾驶员应该能根据自己的经验、能力、车辆、道路和天气情况来调整速度的。另一方面，瑞典对违法驾驶的惩罚是非常严厉的，而且执法也非常到位。例如瑞典警察很多时候是在早上上班时间来查酒驾的，因为一些人在前天晚上喝了酒，而血液里的酒精含量（BAC）却不能在5、6个小时内完全被肝脏化解的。为了避免犯法，瑞典人晚上喝酒的时候都很小心计算酒量，以便明早开车的时候不会因BAC过高而犯法。

数据显示，2010年瑞典只有270人死于道路交通事故，比10年前减少了超过50%，而瑞典政府的长远目标是“零死亡”——这是一个很伟大的目标。只要对驾驶员的安全驾驶教育足够到位，高速可以与安全同在，这是我得自瑞典的启示。AM

