

大货车右转事故多发 “吃人右转”难题如何破解？

“在路上遇到大货车，离它远一点。”这条朴素的交通常识背后，是一起又一起惨痛的事故。

记者调查发现，大货车在右转弯时尤其容易发生事故，甚至成为一些城市致人死亡最多的交通事故类型。大货车右转弯事故多发，与其视野盲区有很大关系。安全盲区问题，有没有办法破解？



大货车右转易肇事

大型货运车、工程运输车等车辆右转弯时，因驾驶员视野盲区较大，容易将同方向直行的非机动车、行人卷入车底，这被业内人士称为“吃人右转”。

据大货车驾驶员们反映，右转盲区造成的交通安全问题主要出现在城区，尤其是交通路口上自行车、行人混行在机动车道时，驾驶员需要观察的目标物较多，容易忽略盲区，易把行人、自行车、电动自行车刚蹭进去。

“我们也很苦恼右转盲区的安全问题。”货车司机马俊说，“一旦出事故，代价太大了，所以我们在城市里行驶时总是小心再小心。”

据杭州市交警部门统计，杭州市2019年重型货车右转弯事故共造成65人死亡，占重型货车交通事故死亡数的28.76%；2020年重型货车右转弯事故造成64人死亡，占重型货车交通事故死亡数的33.33%。

“重型货车右转弯事故已经成为杭州城市道路交通事故致人死亡最多的事故类型。在别的城市，此类事故也是造成人员死亡较多的事故类型之一。”杭州市交警支队交通治理部门负责人曹启兵说。

右转肇事固然有驾驶员疏忽大意、疏于观察的因素，更重要的原因是大货车车辆设计造成的盲区隐患。

河北工业大学土木与交通学院

副教授王清洲曾对此做过调查研究。他说，很多车辆都存在转弯盲区，但是大货车的转弯盲区是最大的。一般来说，车身长度越长，盲区越大。公交车等车辆其实也存在盲区，但是盲区较小。

“这种盲区分为两种：一是内轮差盲区，可以理解为车辆最前面的车轴与最后面的车轴角度不一样，两者距离越长，盲区越大；二是后视镜盲区，牵引车和挂车之间存在铰接轴，形成一定角度，牵引车右转弯时，挂车还是直行的。”王清洲说。

多地推行“右转必停”

为防范大货车右转事故，上海、深圳、南京等多地规定或倡导“右转必停”，即大型车辆驾驶人进入路口后先停稳、再瞭望，确保安全再起步。这个“停”，可能只需要短暂的几秒，却留出了安全时间。

今年以来，上海市交警部门在浦东部分路口通过设置隔离墩，提示途经的大货车右转弯时必须停车，并采取“电子警察”监控措施。经过一段时间实践后，取得了良好效果，路口伤亡事故大幅下降。此后，上海市交警部门选取了43个路口，加装警示牌，要求大型车右转弯过程中，必须刹停一次，再起步。不按规定行驶的，将处以记3分、罚款200元的处罚。

“公司有大型车辆近80辆，推行

‘右转必停’后，我们从技术、人员、设备上对所有车辆进行监督，安排了监督人员实时查看车辆行驶轨迹，如果发现车辆没有‘右转必停’，将会通过后台实时提醒。”上海永煜实业发展有限公司常务副总经理聂国杰说。

此外，天津、杭州、成都、合肥、昆明等多地交警部门还在大货车通行较多的十字路口，划出了“右转危险区”，喷涂上显眼的红色或黄色，警示大货车驾驶员和行人等。

山东省济南市历城区交警大队大队长孙如彬介绍，当地采取了“空中+车辆+地面”的大货车右转盲区立体警示系统，在空中安装了可调角度凸面镜帮助驾驶员消除盲区，同时设置提示牌提醒；在车辆上推广安装报警系统，利用距离探测器等消除盲区；在地面标出盲区警示区。这套警示系统建设以来，涉及大货车右转盲区死亡事故同比下降50%。

杭州市公安局副局长、交警支队支队长李建明认为，针对大货车肇事肇祸情况突出问题，应该从车辆安全设计标准等源头上采取有效措施，防止悲剧不断上演。

技术升级迫在眉睫

记者调查发现，大货车在车辆设计上的确存在盲区漏洞，现行的多项国标也尚未对此做出明确要求。

东风商用车智能感知技术专家韦建介绍，盲区是车辆结构决定的固有性问题，目前已经有一些解决办法，比如要在大货车的下方和侧面安装防护装置，车辆转弯要有语音提示等，但是仍然有改进的空间。

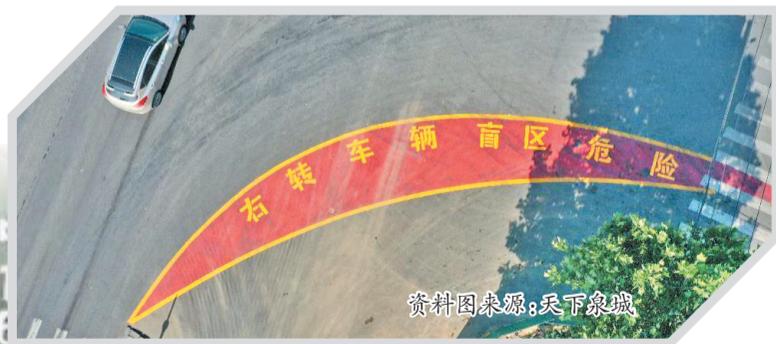
针对安全盲区问题，多家受访企业介绍了不同的技术解决方案：一是在车辆后视镜等位置安装一个或多个摄像头，当摄像头监控区域存在目标信息时，会通过声音或视觉信号提醒驾驶员；二是在车辆前后轮各安装一对毫米波雷达，如果雷达监测到附近有目标物，驾驶室里会进行声光报警；三是从车辆上投射出灯光警示，可以运用在夜间行驶的环境，用闪光或红色光影，让行人或其他车辆及时察觉到进入危险区域。

货车司机王晓伟说，他的车辆安装了4个监控摄像头，也张贴了警示标志，大概要多花1200元。“其实很多车友都支持技术升级。监控摄像头既可以消除盲区，也可以防止碰撞，还可以防止货物或柴油燃料被偷。”

其他国家也有一些值得借鉴的经验。比如，在车辆的右侧车门上配备车门观察窗，俗称“OK镜”，约有电脑屏幕那么大；通过这个观察窗，可以直接观察到车辆右侧区域。日本一些企业采用了这个方案，我国也有企业采用了这个方案。

王清洲表示，推进大货车国标的更新，需要交通运输部、工信部等部门跟进。

一家业内领先企业的负责人坦言，企业不怕国家标准严格，但是最好少出地方标准；如果各地标准不兼容，车厂就不好干。为了给消费者降低成本，建议国家出台规定，如果大货车具备一定级别的安全防护，可以降低保险费率。大货车的保险费很贵，一年要几万元；如果保险费打折，推动车辆安装安全设备的效果就会很明显。（据新华社）



资料图来源：天下泉城



资料图来源：红星新闻