



我們計劃在 **2030** 年之前消除道路死亡及重傷事故

2030 年行動計劃和 **2022** 年-**2023** 年工作計劃

2021 年 4 月公眾意見 **1.0**



確保道路安全的零死亡願景策略

在 20 世紀 90 年代，瑞典首先提出了確保道路安全的零死亡願景概念。該願景在大幅減少重傷及致命交通事故方面發揮了重要作用，即使在開車、騎車及公共交通工具的使用增加的情況下。¹ 零死亡願景理念的核心是重傷及致命交通事故是無法接受的，也是可預防的，因此在設計、建造並維護道路系統的過程中可盡量減少人爲錯誤帶來的後果。在瑞典實施之後，零死亡願景已在全球範圍內被廣泛採用。截至 2021 年 4 月，美國境內有 40 多個管轄區域採用了該願景。² 2016 年，蒙哥馬利郡採納了零死亡願景，並且在 2017 年 11 月成爲最先實施零死亡願景行動計劃的郡政府之一。



蒙哥馬利郡議會（Montgomery County Council）在 2016 年通過了第 18-390 號決議，旨在將本郡建成一個零死亡願景社區。以上照片是議員、部門主管和公民組織成員的合影展示本郡啓動零死亡願景工作。

零死亡願景指導原則

在審查其它零死亡願景執行情況和領先實踐並聽取行人、自行車、交通安全諮詢委員會（**Pedestrian, Bicycle, Traffic Safety Advisory Committee**）的意見時，蒙哥馬利郡將採用以下七項指導原則以實施零死亡願景計劃：

1. 與交通相關的死亡及重傷事是可預防的，故令人無法接受。
2. 人的生命比流動性及道路系統的其它目標更為重要。道路系統應確保所有使用者、各種交通方式、所有社區及不同年齡和身體狀況人群的安全。
3. 以公平方式向那些經歷更多交通傷亡事故的社區優先分配資金、資源及外展服務。
4. 人會犯錯。交通系統的設計應確保這些錯誤不會造成重傷或死亡事故。
5. 人天生脆弱，因此撞車時的速度是決定能否在撞擊后幸存的根本因素。交通系統在設計時應以保護人的生命為目標確定速限。
6. 政府各個層次的政策及資源應做出相應調整，確保將道路安全作為重中之重。
7. 所有道路使用者應相互尊重，安全行事。駕車者有可能造成最大危害，因此在行車時應注意尊重他人的公共通行權。

零死亡願景和安全系統

通過安全系統方法來設計並維護道路系統是社區實現零死亡願景的途徑。根據安全系統方法，道路安全是大家承擔的共同義務，包括那些設計、建造、運作並使用道路系統的人。該方法全面考慮道路運輸系統以及道路、路邊、行駛速度、車輛和道路使用者之間的互動情況。

實施安全系統方法以減少重傷或死亡事故的關鍵是通過分離道路的使用來減少接觸（尤其在行車速度超過每小時 30 英里時）以及降低行車速度來減少撞車的可能性和嚴重性。無論是行走、滑板、騎車或駕車，撞車發生時的速度是決定能否幸存的重要因素。下圖顯示大多數人在撞車事故中能幸存的速度。如果速度超過標準，那麼幸存率將呈指數下降。^{3,4}

撞車并不是意外事故

交通事故并不是無法避免的意外事故。實施零死亡願景的社區調查了導致嚴重傷亡撞車事故的環境及行為因素，並通過其領先實踐來為所有道路使用者創造一個更為安全的體系。

如果行人被撞時的車速為每小時 23 英里，那麼其將面臨 10% 致命性傷害的風險。但是，如果撞車時的車速為每小時 42 英里，那麼該行人的生存率只有 50%。

超過以下速度時，撞車生存率將大幅降低



行人或騎車的人被撞
時車速為



側面撞擊時車速為



對頭相撞時車速為



2030 年零死亡願景計劃重點

2030 年零死亡願景行動計劃安排了本郡在這十年的剩餘時間裏將進行的工作以消除撞車重傷或死亡事故。該計劃制定的 45 項行動內容旨在建立一個健康、公平、公正的韌性社區的同時實現零死亡願景。

系統更新道路及公共交通網絡：跟美國衆多社區一樣，蒙哥馬利郡曾以保證車輛進行高速長途行駛為目標進行未來 50 年到 60 年的規劃及建設。根據零死亡願景目標以及《2018 年-2019 年行動計劃》（2018-19 Action Plan）下制定的最新完整街道設計指南（Complete Streets Design Guide），本郡將把極為危險的高速公路改造成多模式大道以確保居民安全，無論其選擇哪種方式出行。這項工作包括更新相關數據以確定並糾正最危險的道路及十字路口，建立完整的人行道和自行車道網絡，增加安全穿越道，改善現有及新建高速交通系統的人行道和自行車道情況，並利用現有的維護及交通項目積極改善道路情況。

確定所有道路的安全車速：由於先前工作的側重點是車輛行駛，許多道路設計並標出的速限並沒有優先考慮道路使用者的安全。在所有的零死亡願景項目中，本郡將評估並修改速限以滿足周圍的土地使用要求。

改善種族平等與社會正義：重傷及致命撞車事故在本郡各地都有發生，但其對那些大多數居民生活貧困或大多數居民為有色人群的社區造成的影響尤為嚴重。該計劃呼籲在基建投資時將這些社區放在優先位置，提高與受影響的居民進行的外展服務及雙向交流，並重新塑

造公共安全以提供針對性的警務服務來解決安全及不公正問題。

終結因受影響情況下駕車造成的死亡情況：酒後及用毒品後駕車是造成致命撞車事故的主導因素之一。為抑制受影響情況下駕車事件，光靠警察執法是不夠的。該計劃呼籲採取公共健康措施來解決社區內存在的酗酒藥物濫用問題，並通過政府及非營利合作機構來實施新戰略。

蒙哥馬利郡作為安全方面的領先雇主：作為本郡範圍內最大雇主之一，蒙哥馬利郡政府每天有 9000 名雇員在使用 3600 多輛汽車。該計劃要求提高行車安全，並對雇員開展更新後的駕車培訓。這些工作不僅將提高安全，並有可能因減少撞車事故而節省稅金。

及時緊急醫療服務：在撞車事故發生後，急救人員和醫院提供及時治療是防止嚴重受傷事件升級為致命事件的關鍵因素。在確保現場急救人員安全的同時，該計劃將繼續把做出安全、高效反應並提供及時護理作為重點工作。

社區交流重點

2020 年夏秋季，郡長辦公室（Office of the County Executive）實施的零死亡願景項目贊助了一系列調查、面談、會晤、致社區組織信函活動以及聆聽會（焦點小組），目的是收集居民就當前道路安全情況以及他們希望在未來 10 年內看到的變動以改善郡內道路安全所提供的各種意見。我們總計收到了 1577 份調查回復，208 名居民接受面談或參加了社區聆聽會，12 個社區組織回了信。我們匯總了社區反饋意見，並在制定計劃的工作組在 2020 年 11 月召開第三次會議時把這些反饋意見提供給他們以便納入制定的計劃行動內容。欲瞭解更多有關不同外展工作及結果的信息，請查看[第一期公共外展摘要（Phase One Public Outreach Summary）](#)報告。

社區優先事項：



在所有外展工作中，以下是針對蒙哥馬利郡居民的重點內容以改善道路安全。

添加新的人行道，並改善現有的人行道：

居民們覺得在本郡內步行并不安全。這是因為許多小區並沒有人行道。至於多車道道路旁的人行道，居民們在這些狹窄的人行道上行走時感到不安全。這些人行道旁邊是快速行駛的車輛，且人行道上有電綫杆跟其它障礙，進一步縮小行人行走空間。因此，社區調查、人口統計及外展工作中提出的一個共同願望就是添加與車輛交通留設緩衝地帶的人行道。

擴展自行車道網絡：居民們覺得跟開車和步行相比，在郡內騎車是最不安全的出行方式。大家希望能多騎車，但是從目前來看，他們覺得這并不安全，指出如果自行車道能從汽車道區開的話，這將增加他們的騎車信心。擴展路邊的自行車道是殘疾人員關心的一個問題。在與殘疾人員交談過程中，他們對新自行車道最關心的是能否進入路緣和人行道以及如何從公交站往返。

增加針對行人及騎車人的安全穿越道：社區成員提到在本郡許多地方，尤其是高速公路旁，帶有交通信號燈或信標以便車輛停車為行人或騎車人讓行的穿越道之間的距離很長。在聆聽會中，參加人員提到因距離最近的穿越道太遠，他們不在穿越道過馬路。

更為安全的公交站往返方式：使用公交系統的人擔心本郡內公交車站的可達性情況及便利設施。繁忙馬路邊的公交車站并不是總是靠近十字路口或帶有交通管制設備，因而為步行帶來困難。使用公交系統的人希望能在車站旁設立更多的庇護場所及樹木，提供歇息設施、垃圾箱和回收箱以及解決犯罪問題的攝像頭。

郡政府進行更積極、目的更明確的互動：

在社區面談及聆聽會中，參加者提到他們不知道或擔心他們社區內的人並不知道郡政府就與居民互動以收集反饋意見或解決相關問題進行的策劃工作或方式。本郡需要使用多種交流途徑（網站、調查、簡報、市政廳會議等）以及多種語言來保證在決策過程中收到各方面意見。

改善駕車者超速行駛行為，並為行人停車讓行：

居民們經常提到本郡道路上最不安全的行為包括駕車者超速行駛以及不為行人停車讓行。在調查中排列優先順序時，與擴大自動偵速相比，居民們更支持降低速限。儘管多數人支持自動偵速，但大家認為偵速更多是為了增加收入，而不是為了保障安全。

參考

- ¹ “提高安全程度 (Taking Safety to New Levels)” “零死亡願景” 倡議 (Vision Zero Initiative)，2017, <http://www.visionzeroinitiative.com/taking-safety-to-new-levels/>.
- ² “零死亡願景城市地圖” 零死亡願景網絡，2021, <http://visionzeronetwork.org/resources/vision-zero-cities/>.
- ³ Brian Tefft, “撞擊速度和行人重傷或死亡風險 (Impact Speed and a Pedestrian’s Risk of Severe Injury or Death)” , 美國汽車協會交通安全基金會 (AAA Foundation for Traffic Safety)，2011 年 9 月, <https://aaafoundation.org/impact-speed-pedestrians-risk-severe-injury-death/>.
- ⁴ “速度和撞車風險 (Speed and Crash Risk)” 國際交通論壇 (International Transport Forum) 2018, <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/speed-crash-risk.pdf>.