

图书基本信息

书名：《馬路學》

13位ISBN编号：9789862131121

10位ISBN编号：9862131128

出版时间：2009/03/27

出版社：大塊文化出版股份有限公司

作者：Vanderbilt, Tom

页数：472

译者：饒偉立

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介以及在线试读，请支持正版图书。

更多资源请访问：www.tushu111.com

內容概要

是馬路消息，也是馬路知識
不只是交通問題，更是人性問題
不管是走路的或開車的
保自己的命，也保別人的命

我們都認為自己的駕駛技術比別人好，男人肯定也比女人會開車。在步行時，我們認為汽車總是橫衝直撞；而當坐上駕駛座，又覺得行人走路不看路。我們要求提升汽車的安全性能，只為追求更快的速度，而越安全的車，卻越容易引發危險的駕駛行為。在路上，我們依賴不完美的人類計算能力，來分辨危險和安全的事物。我們總覺得大卡車上全都是危險駕駛，小客車的我們卻又在他們附近以更不安全的方式行車。我們認為無標誌圓環比十字路口來得危險，或是越高速的道路越危險，雖然事實正好相反。我們認為人行道適合騎乘自行車或機車，即使你不僅容易撞到行人，更容易被大車撞。我們不讓小孩走路上學，雖然開車出門其實更加危險。我們改用免手持式手機，但又花上更多時間接聽電話，並在車內做其他同樣危險的事。即使一眼望去路上空無人車，我們仍在紅燈前停車，之後卻沿途超速趕路。我們認為休旅車比較安全，卻又以危險的方式駕駛這些車輛。我們緊緊跟隨前方車輛，剝奪了任何緩衝空間，但又盲目地相信前方車輛永遠不會緊急煞車……這些都是「馬路學」，在馬路的世界，你得隨時預期超出預期的事。世界因交通而形成，瞭解人性，比你瞭解車子更為迫切而重要。

「道路憤怒」是不是有助於提升社會的整體利益？大多數車禍是不是發生在晴朗且乾燥的日子裡？我們是不是常誤以為其他車道上的車速比較快？你能不能依據一個國家的貪腐程度，推論該國民眾的駕駛行為？以上問題的答案都是肯定的。你現在是不是感到非常驚訝？但范德比爾特在這本探索交通現象的書中，還提出了更多有趣的問題。

藉由詳盡的研究，以及和各國交通專家與官員的深入訪談，本書深入分析日常生活中的交通活動，並以各種複雜的物理、心理和科技因素，闡釋交通系統的運作方式、駕駛人的行車模式，以及這些事物中的人性面向。范德比爾特討論了令人們誤認為自己擁有優越駕駛技術的各種知覺限制和認知機制。他說明了為什麼行人保護措施常會引發更多車禍。他指出了看似危險而混亂的無標誌圓環，除了具備提升道路安全的功用之外，還可紓解過度擁擠的車流。他發現了哪些人比較容易對哪些人鳴按喇叭，以及這些現象的原因。他解釋了塞車的形成原因，梳理了人們追求交通安全的意外後果，甚至統整了駕駛人在停車場上最常犯的各種錯誤。

汽車是現代社會不可或缺的一個部份；不論我們是不是將它視為自由的象徵，或是雜亂市郊的病徵，我們駕駛的汽車和我們的行車模式，都能被用來定義我們的社會角色。正如范德比爾特所示，人類的駕駛行為，是解析人類心靈運作和人際關係互動的最佳稜鏡。從根本上而言，本書關切的焦點，不只是人類的駕駛行為，更是這隱藏這些行為之後的人性。本書將會改變我們看待自己和周遭世界的方式，說不定還能讓我們成為更好的駕駛人。誰知道呢？

精彩短評

- 1、极力推荐，很多新的理念
- 2、根据书中的观点，在GDP达到美国1985年水平，即人均8500美元之前，交通死亡率会一直增长。
- 3、小中见大·马路的社会学讨论
- 4、想到應用在日常生活裡，這樣讀書有意義。
- 5、摘要：这本书，写得有些乱，或不应该叫开车经济学，但其内容值得一读。因为他从客观的物理结构，比如车本身、各种不同的路和驾驶者的心理两个维度进行分析，找出让人驾车相对安全的方式。有一句话叫“谋事在人，成事在天”，其实看完这本书后你就会清楚，驾车安全的关键因素是驾驶员的心理素质和意识。

有人说“车人合一”，意思就是什么样性格的人，会选什么样的车，是什么样人品的人，会采用什么样的开车方式吧！小车的普及，让人的性格和人品在车上发挥到淋漓尽致。选车表现出这个人的性格和品味，而开车表现出这个人的人品和秉性。开车是一种生活，而驾驶则反应了个人的生活方式。

驾校主要是教会我们如何拿到驾照，却极少教会我们如何真正的驾驶。

从某一种角度来讲，道路是我们生活中另一个网络，当你从开始地点进入到熙熙攘攘的车流道路上的时候，你便登入了这个网络。

只要你有了驾照，有了车，你便可以登入这个网络，再简单不过了。

在道路中，你会遇见不同的人，有男的，女的、不同种族的，开着他们喜欢的车型在网络上穿来穿去，他们相互可能不认识，也可能认识一些，姑且叫所有道路上的驾驶者叫“道友”吧。“道友”们唯一的网名，叫车牌号。

有一句话叫“生于忧患，死于安乐”--这个用在开车上来说也是一种非常重要的话。

1) 越是好开的路，我们越是容易粗心，速度越快到自己难以控，将看不到潜在的危险，而道路上表现出危机重重（艰险）的道路出事的机率反而要小一些，这种路段出现事故主要是开车经常经过，让经验完全控制了开车，理性减少或驾驶员疲劳驾驶。

2) 越是好车，比如SUV，就越多人不系安全带、开车打手机，让安全系数高的SUV的整体安全系数降低。

总结：只有在学会一些安全常识的情况下，有了强烈的安全意识，才能将你的减少伤害的根本原因。

常识与数据：

- 1.与其在转弯处不减速，不如要笔直的路上保持最高的平均速度。
- 2.驾驶员的经验和技术专业与否的标志：知道什么情况看哪里，还要记住最重要的是要看见什么！
- 3.从驾驶员的一瞥中判断他的经验是否丰富：驾驶员的经验越丰富，他的视线范围广。
- 4.几乎80%的撞车事件和65%的险些撞车事件是事发前3秒中司机没有专心看路。

5. 驾驶员在驾驶过程中平均调试广播的次数：7.4次/小时。
6. 注意力受孩子的影响为8.1次/小时。
7. 夜间驾驶的可确认速度为30km/小时。
8. 数据表明十字路口比环岛更容易发生交通意外。
9. 所罗门曲线：低速行驶的司机出事故的风险大于速度和时间相对高的司机。
10. 多数追尾事件是有车停下来。
11. 球赛试验：
赛前：不明显变化；
赛中：撞车率高出正常11%。---车少，安全意识开始薄弱。
赛后：人员伤亡率相对增加41%---因为饮酒。

启示：尽可能不在周末太晚回家，如超过12点，尽量不太走比较大的路，如外环(防止夜晚人飙车造成伤害)和大型酒店、酒吧附近(尽量减少接触与醉鬼同一条网路)。

12. 行车时尽量避免接近因生计而驾驶为代表的车辆，如货车，特别是小型货车，他们认为自己的车坚固，我经常看到他们突然变道而不找边灯。接近一些相对中档，车的样式沉稳的车子。

13. 美国调查：

因恐怖袭击而亡的人数 5000人/年 = 每年遭雷击的人数。

因车祸而死亡的人数40000人/年=超过9. 11事故遇难人数。

启示：越离散的数据，越不容易被关注。

开车不喝酒、保持匀速自己容易控制的速度和注意自己周围车的性格和人品可能会让自己开车更安全

6、受教了，当我们开着车子时，我们心理理想的确实是目的地。

7、算很多資訊吧

8、原来拉动GDP的增长还可以减少交通事故的死亡人数.....

这么说经济危机的情况下GDP降低，失业人数增加，同时交通事故的死亡人数也增加了 -0-

9、三部旅遊巴連環相撞的事故，遲早要發生的。我很黑心。這麼小小的一條連勝街、鏡湖馬路，每天這麼大量的，比例上如此巨大的旅遊巴穿越其中，不管交通的繁忙度，危險程度和空氣素質都有很大影響，而那是大三巴背後一個十分民間，高密度的住宅區。旅客大部份都不是老弱殘障的，從議事亭前地或塔石廣場或十六浦步行至大三巴不見得有多遠，何必都將旅遊巴停在大三巴的旁邊，步行才會真正增進旅客對政府努力塑造的澳門文化的了解，當然也可以刺激旅遊更多元的消費，而不是集中在一兩個必經路線上的手信品牌。特首知道潮流興「慢活」，相信也會知道很多推行「慢活」的城市都拒絕車輛進入市中心，尤其文物建築、文遺區域，這樣做不但沒有減少旅客的意欲，而且還帶

來更大的經濟增長，當然，前提是這城市的吸引力，真正來自這些車輛不可進入的景觀，否則，我們便必須承認我們在文化旅遊上的吸引力還很不足夠，如何交出一套改善的策略，而不是撞車後才說什麼檢討交通什麼的，抓不住問題的根源。往往是解救交通問題，於是製造更多交通問題。

馬路的由來

每天我經鏡湖馬路到渡船街，或者經包公廟走到連勝街，巨大的，與小小的街道不成比例的旅遊巴就壓過我身邊似的，我趕忙戴上口罩，或加快腳步或先讓旅遊巴走遠，那個瞬間我也不免想到每天進出於醫院的患者，為什麼他們還要捱這些廢氣，而我們還自許為一個文明的城市？經過那部前後都被撞得扭曲碎裂的旅遊巴，我突然感到馬路的危機，車輛可怕，我想像車輛最初出現在人們眼前時的情形，第一條馬路出現的情形，一部彷彿由人控制又常常會失控的重型金屬物體，為什麼會在一群一群血肉之軀旁邊奔馳、穿插，這是一個習以為常又可怕的都市情景。

想到這裡，我突然有個疑問，為什麼「馬路」要稱「馬」？如果因為它走的，那為什麼現在沒有「車」路的名稱？我在網上搜尋，發現「馬路」的來由有很多不同說法，是紀錄姓「馬」的發明者；也有說是給十輛馬車同時並排行走的路；也找到了毛主席給外國記者的答案：因為我們走的是「馬克思主義的道路。」太冷，不好笑，於是我看了一本叫《馬路學》的書。

馬路在澳門是何時出現？相信已很難再查證，《香山縣誌》中有記載：「道光十六年英夷關馳道，燬居民塚墓，滅骸骨．．．．．」是我看到的有關澳門馬路開闢的歷史記載，當年意氣風發的亞馬留騎著他的馬走出自己的一條血路，當然死也不會想到今日澳門馬路上的凶險依然，據說如果所有澳門的車輛都一部跟一部的停在路上，其長度是澳門街道總長度的三倍，澳門車輛密度如此高，但據統計澳門仍有一半的家庭沒有車輛；總有些家庭在生活上的確很需要車輛的輔助，可是現在有多少需要車的社群仍未有車，反而不一定需要私家車的社群卻擁有著超過兩至三部車。

馬路的訊息

「交通問題」在回歸十年以來是一個日益惡化的社會問題，但只要官員們看看紐約記者Tom Vanderbilt的《馬路學》，應該馬上會變心安理得，作者第一章就從「交通」的歷史說起，「交通」總尾隨著「問題」最早追溯至馬車的年代，那時馬車所製造的「交通問題」不遜於今天，當時紐約每週的馬車交通事故，比現在每週的汽車事故稍為嚴重一些，而大多數交通事故中，造成更大危險的情況是因為馬匹受驚後四處亂跑所造成的傷亡。單車繼馬車之後出現，它的速度感對馬車的馬來說又是一種驚嚇，單車成為馬路上很不受歡迎的怪物，但這情況沒有持續很久，因為汽車接著單車面世後，馬上就成為了馬路的霸主。交通工具的增加，交通的複雜性便愈來愈大，而交通問題卻從馬車時代開始，至今一直沒有被人類解決過。

作者為了解人類的駕駛行為，背後其實反映了人們的什麼心理狀態？於是走訪歐亞國家，研究和比較各國的交通狀況，訪問交通專家寫成《馬路學》一書。他發現了幾樣有可能令交通事故增加的原因，人均收入愈高的國家，愈易發生交通事故；而有時兩個同樣富裕、交通法規相近、地理位置相鄰的國家，為什麼會其中一個比另一個國家的交通事故會高出很多？原來這是跟國家的貪腐程度有關，人們對公義、法治的信任程度愈低，違規的駕駛行為，交通事故便愈高。凡事愛走後門拍膊頭解決問題，總喜歡博一博的澳門，難怪交通事故如此的多。稍為叫人放心的是，作者指出人口密度愈高，發生交通死亡的可能性，比人口密度低的地區小，因為太易把人碰到，雖然交通事故的機會高，但交通死亡一般都發生在半夜或高速公路上。

作者從了解人性和整體社會現象去理解交通問題，實在很希望澳門負責管理交通問題的官員都可以讀讀這部書，作者說：人們駕駛時一般只會想著駕駛的目的地，而不是眼前的路面情況。這觀察真實得叫人怕。

10、运用众多科学案例来解释了马路上的种种现象及司机驾驶的心理误差，相信科学的进步也会促使人类在交通方面的安全系数提升，期待更好的未来！（开车需要专注力）

11、很赞同你的看法

受用了！

12、最近骑电单车上班，路上经常会很生气，会因为一点点小的原因瞬间暴怒。在看到《马路学》的介绍后，很有兴趣，于是立即找来看。以下内容基本来自《马路学》，作者Tom Vanderbilt，本人只是节选摘录了一些内容，希望那些和我一样经常在路上朋友也喜欢。

为什么会生气

开车或者骑电动车的过程中，存在沟通上的“不对称现象”。驾驶者是无法说话的哑巴，无法与人进行沟通，特别是眼神上的沟通。同时，汽车让我们变得孤独，当我们感觉被人侵犯的时候，既无法提醒和制止侵犯者（例如突然插到你车前面的其他车），也无法获得其他人的支持与同情。这时候驾驶者唯一能做的是按喇叭，但是，这样通常只有反效果。还有，你始终看着别人的后面，特别是侵犯者的后面，从文化的角度上来说，涉及到服从的行为。所有这些让驾驶者不安甚至暴怒，就像我，恩恩。

汽车的封闭空间和交通的流动性，让人们变得相互不认识，这种匿名现象的副作用是在鼓励对他人的侵犯。

骑车人和安全帽

实验表明，当看到行人的时候，大家会认为这是个人。而看到汽车的时候，大家会认为这是个东西而无视里面的人。至于骑车人，如果没戴安全帽，大家认为这是个人，如果戴上安全帽则被认为是东西。囧吧。骑车时距离路中心越近，车辆让出的空间就越小，如果戴上安全帽，这个距离就更小。安全帽反而带来了危险呢。

如何更安全

各种设施，设备并不能带来安全。统计表明，ABS最终并不带来安全。当人们觉得安全系数提高的时候，就会用更危险的方式去开车，同时也会更加疏忽，这些足以抵消设备设施带来的安全。一定要安全的话，只有慢和小心。遇到危险几率以速度的几何级数增长。另外，交通死亡率与人均GDP，腐败程度，文化都有关系。根据书中的观点，在GDP达到美国1985年水平，即人均8500美元之前，交通死亡率会一直增长，而且，乘客和驾驶员的死亡率远小于其他人。如果这个结论在神奇的土地上也可行的话，想活命，还是开车吧。

经济学家也许会讲到一个老掉牙的笑话：要降低驾车风险，最有效的汽车安全装置应该是一把匕首，把它安装在方向盘上，指向司机。

其他零星的东西

保险公司的调查中指出，多数交通事故发生地都在自家附近。

眼神交流大大提高了各种实验游戏中的合作几率。

比起付出的代价，公平意识显得更重要。

在拥挤的驾驶途中，实际上更多时间我们都在关注损失而不是收获。

调查推断，司机每分钟可接受1320条信息，或者大约440个字。这相当于阅读过程中的三段话，同时还可以欣赏一些漂亮景象。

有两件事，没有任何男人会承认自己不行：驾驶和做爱。

要避免发生交通事故，经验是一把双刃剑。

“眼睛看路，手放在方向盘上，使用免提电话”整个想法都很愚蠢的原因。你仅仅眼睛看路没有什么意义，除非你的注意力也在路上。

通常体积大的物体的移动速度看上去比体积小的物体要慢。

十字路口越宽，其作用越小。

如果大家所做的事情对自己最有利，他们的做法就不会对每个人都有益。

发现因为走神导致的撞车事故中，第二个（排在第一位的是疲劳）主要原因就是“观看撞车事故，路边其他事故，道路或者车辆。”

如果每一位司机都可以获取实时信息，那么了解这种益处的人越多，这种实时信息的作用便越不明显。

实时交通和路由信息以及遭遇交通堵塞的代价就像同一枚硬币的两面：一面告诉司机怎样避免交通堵塞，另外一面促使司机制造交通堵塞。

十字路口就像一块引发撞车事故的磁铁—在美国，道路上全部撞车事件的50%都发生在十字路口。

在美国，道路上死亡的一半以上的人是司机或者乘客，而在肯尼亚这样的国家中，这一比例不

到10%。在德里，车主的死亡率只占全部的5%。

财富似乎可以影响到交通死亡率，但是腐败现象对此影响更大。只有人均GDP升高，腐败现象减少，道路死亡率才会降低。

13、很有意思的書，談論很生活，卻又不知道該如何理解的各種交通行為。我覺得心理學這樣玩學問才有趣！

14、又一本在机场发现的好书

15、

看了《南京！南京！》，又一次激起了中国人对日本人南京大屠杀的刻骨仇恨，活生生的30万人化作血淋淋的死尸，无不让人悲痛欲绝，看着中国的漂亮女人被鬼子糟蹋，真是热血沸腾，忍不住骂娘，在“哀其不幸”的同时，反求诸己，则是“怒其不争”，国家的弱势而无力保护自己的国民被别国屠杀，那么，国家的弱势是不是因为我们中国人自己造成的，我无意挑明，类似南京大屠杀的悲剧是归根结底是因为中国人自己造成的，这种的“自残”的论调无异于“伤口上撒盐”，但是想想，近代日本，从“明治维新”到二战后的重建，无论何种境遇，日本人总能在很短的时间内强盛起来，反观我们中国人自己，从洋务运动到百日维新，从辛亥革命到新中国成立，从改革开放到现在，折腾了这么久，依然是个穷国，贫富差距巨大，很多人为了看病、上学、生存而头疼，社会道德也全面崩盘，我也不甘心大汉民族就比大和民族差，但是现实就摆在面前，中日之间的差距是方方面面的，从各自首都的交通秩序就可一窥究竟。

最近读了范德比尔特的《开车经济学》，书中提到一些有趣的交通现象，东京的很多岔路口都和北京的岔路口类似。从外表看十字路口没有什么差别。然而东京的岔路口每小时接纳的车辆数目高出一倍。调查显示，北京与东京最重要的一点区别和车辆的质量或者车流的构成没有任何关系，而是在于参与者的行为方式。在东京，汽车或者行人对交通信号的遵守就像日本的文化本身一样，十分严格正式而且彬彬有礼。而在北京，司机（以及骑车人和行人）都喜欢违反交通规则。不仅在绿灯变红之后人们会继续穿马路，在变为绿灯之前他们也会这样做。在中国，驾车就是一种罪过——你不得不犯罪。绿灯时，很多人不等车辆通行就左转弯。”

每天，我从单位附近的5号线地铁到南三环的刘家窑倒652回家，先说从地铁口出来，按规矩应该上天桥下到主路的公交站牌处，可绝大部分人都是冒险直接穿越车流不息的辅路到达对面的主路，一大群人没有排队的，远远地看到车来，就潮水般地涌上前去，几乎占去马路的一半，那架势颇为壮观，先挤上去的潇洒地一屁股坐下，后上去的怨恨地瞅着众人，心里面八辈祖宗早就妈了个遍。更气的是先上去的会给后面的同伙（大多数情侣）占座，搞得好几次差点就爆发大规模武力冲突。我时常想，以小见大，就中国人马路上这种无秩序的丑态，中国的未来能有什么指望？！真为自己是个中国人而羞愧。

对于中国人这种无秩序交通行为，有关部门很是头疼，2008年北京奥运会，政府一方面改善交通条件，另一方面在每天上下班高峰期，公交站点处都增设交通疏导员，效果比较明显，但是放开了没人管依旧一片混乱，从这点上讲，成龙说中国人应该被管是有道理的。在上海，官方称要将擅闯马路的行人照片贴在他们的工作场所。我认为这个办法可行。中国人很在乎面子，那些擅穿马路的人似乎不太在意，因为他们不认识周围的人，所以他们不认为擅穿马路有什么丢脸。但是如果你在我的工作单位张贴我的照片，那么我会觉得很难为情。实际上，《开车经济学》中讲到过，上海的情形很像eBay模式的声誉管理系统。但是为什么需要采取这种措施？其实，北京交通问题的根源在于历史的遗留，持续了十年的文化大革命使社会秩序混乱不堪，所有的法律都被人们忽略。

在中国的“文革”时期，红卫兵提出了很多奇怪的交通提议——规定不许开私家车，要求搭乘人力车的人自己去蹬人力车——他们改变了交通灯的意义：红灯意味着“行”，绿灯的意思是“停”。看看今日中国的城市，你可能意识不到当年还实施过这种提议。

然而，每天发生的数不清的违法行为就是这种反叛精神的体现吗？或许中国的混乱交通秩序的根

源可以追溯到更远的历史？比如说一直以来，人们信仰儒家思想，强调人与人之间的关系以及个人的品德修养，这也可能导致公共道德和公民文化意识的淡薄。1935年，林语堂在他的畅销书《吾国与吾民》中写到中国由于缺少“人权”导致了个人主义，人们对公众利益漠不关心。“我们很伟大，可以建立一套完整的官员弹劾制度，公共服务制度，交通规则以及图书阅览室规定，”林语堂这样说，“但是我们也很了不起，打破各种体制，无视它们的存在，回避这些制度，和制度周旋，然后凌驾于其上。”不同于西方苏格拉底式的传统，儒家思想注重人的思想和品德要超脱于“法治”。记得有位研究法律的学者陈弘毅写道：“在发生争执时，人们喜欢达成一致，做出让步，而不强调自己的爱好或者诉讼的权利。”实际上，现在在中国的大街上你就可以看到这种现象。在几周的时间里，我看到了几起不大的交通事故。如果发生在美国，司机通常会交换一下保险方面的信息然后继续赶路。在北京，双方热衷于和解，通常周围会围上来一群人，他们十分热心地关注和解的进程。

《开车经济学》中提到，在中国，道路上事情发生的速度快于政府的步伐。几十年之前，北京这样的城市没有多少汽车，甚至没有什么出行。很多工人都生活居住在同一个机构，也就是所谓的“单位”。1949年，北京的汽车数量为2300辆，2009年却达到了500万—这一数量还在迅速增长，每天新增的车辆就有1000辆。2004年，国家首次通过了全新的《道路交通安全法》，该法用于彻底改善动态的交通。然而人们对此还是存在很多争论，尤其在发生了撞车事故后要追究责任时。2008年发生的很著名的一件事，讲的是一对夫妇刚刚搬到市里，他们走进了高速路，这是违法的。一位司机撞到了两个人，其中妻子被撞身亡。虽然行人走进高速路是违法的，但是司机仍然要负部分责任，于是他付给了她丈夫十几万元人民币。

世界上的多数交通法都极为相似。很多地方的道路和交通标志也相差不大。但是每个地区的标准却存在细微的差别。标准的约束力很强，也很奇怪。法律不会规定日本人或者中国人怎样排队—多数人认为根本不需要作此规定—但是如果尝试一下在这两个地方排队，那么你就会注意到显著的差别。在日本，路上的车队出了名的秩序井然，而在中国不过是有名无实—插队，擅穿马路，以及一些其他行为。这一切不能不引起我们对自己民族性的重新审视。不承认我们民族是劣等的，但必须正视我们民族的这些劣根性，并痛定思痛加以矫正，这种矫正当然要有理性的法规支持，但更需要中国文化中感性的“惩恶扬善”，下手要快要狠，像日本明治维新开始强制武士剪发（《最后的武士》），还有新加坡的鞭刑，都可以借鉴，不为此不足以震慑国民以改之，但是现在还看不到这种迹象，中国的未来堪忧呀！！外部的对手无论多强大不可怕，可怕的是我们的“内耗”，方方面面的即便是很微小的“内耗”，聚加起来的合力也是毁灭性的，纵观中国历史，国家都是“内耗”的“虚弱”后，一个外部强大的力量猛地拍过来，我们像一头阳痿的大象一样轰然倒地，值得警醒，每个中国人从遵守交通秩序开始吧，什么时候这方面做的比日本人好了，我们就真的强大了。

1、最近骑电单车上班，路上经常会很生气，会因为一点点小的原因瞬间暴怒。在看到《马路学》的介绍后，很有兴趣，于是立即找来看。以下内容基本来自《马路学》，作者Tom Vanderbilt，本人只是节选摘录了一些内容，希望那些和我一样经常在路上朋友也喜欢。为什么会生气开车或者骑电动车的过程中，存在沟通上的“不对称现象”。驾驶者是无法说话的哑巴，无法与人进行沟通，特别是眼神上的沟通。同时，汽车让我们变得孤独，当我们感觉被人侵犯的时候，既无法提醒和制止侵犯者（例如突然插到你车前面的其他车），也无法获得其他人的支持与同情。这时候驾驶者唯一能做的是按喇叭，但是，这样通常只有反效果。还有，你始终看着别人的后面，特别是侵犯者的后面，从文化的角度上来说，涉及到服从的行为。所有这些让驾驶者不安甚至暴怒，就像我，恩恩。汽车的封闭空间和交通的流动性，让人们变得相互不认识，这种匿名现象的副作用是在鼓励对他人的侵犯。骑车人和安全帽实验表明，当看到行人的时候，大家会认为这是个人。而看到汽车的时候，大家会认为这是个东西而无视里面的人。至于骑车人，如果没戴安全帽，大家认为这是个人，如果戴上安全帽则被认为是东西。囧吧。骑车时距离路中心越近，车辆让出的空间就越小，如果戴上安全帽，这个距离就更小。安全帽反而带来了危险呢。如何更安全各种设施，设备并不能带来安全。统计表明，ABS最终并不带来安全。当人们觉得安全系数提高的时候，就会用更危险的方式去开车，同时也会更加疏忽，这些足以抵消设备设施带来的安全。一定要安全的话，只有慢和小心。遇到危险几率以速度的几何级数增长。另外，交通死亡率与人均GDP，腐败程度，文化都有关系。根据书中的观点，在GDP达到美国1985年水平，即人均8500美元之前，交通死亡率会一直增长，而且，乘客和驾驶员的死亡率远小于其他人。如果这个结论在神奇的土地上也可行的话，想活命，还是开车吧。经济学家也许会讲到一个小掉牙的笑话：要降低驾车风险，最有效的汽车安全装置应该是一把匕首，把它安装在方向盘上，指向司机。其他零星的东西保险公司的调查中指出，多数交通事故发生地都在自家附近。眼神交流大大提高了各种实验游戏中的合作几率。比起付出的代价，公平意识显得更重要。在拥挤的驾驶途中，实际上更多时间我们都在关注损失而不是收获。调查推断，司机每分钟可接受1320条信息，或者大约440个字。这相当于阅读过程中的三段话，同时还可以欣赏一些漂亮景象。有两件事，没有任何男人会承认自己不行：驾驶和做爱。要避免发生交通事故，经验是一把双刃剑。“眼睛看路，手放在方向盘上，使用免提电话”整个想法都很愚蠢的原因。你仅仅眼睛看路没有什么意义，除非你的注意力也在路上。通常体积大的物体的移动速度看上去比体积小的物体要慢。十字路口越宽，其作用越小。如果大家所做的事情对自己最有利，他们的做法就不会对每个人都有益。发现因为走神导致的撞车事故中，第二个（排在第一位的是疲劳）主要原因就是“观看撞车事故，路边其他事故，道路或者车辆。”如果每一位司机都可以获取实时信息，那么了解这种益处的人越多，这种实时信息的作用便越不明显。实时交通和路由信息以及遭遇交通堵塞的代价就像同一枚硬币的两面：一面告诉司机怎样避免交通堵塞，另外一面促使司机制造交通堵塞。十字路口就像一块引发撞车事故的磁铁——在美国，道路上全部撞车事件的50%都发生在十字路口。在美国，道路上死亡的一半以上的人是司机或者乘客，而在肯尼亚这样的国家中，这一比例不到10%。在德里，车主的死亡率只占全部的5%。财富似乎可以影响到交通死亡率，但是腐败现象对此影响更大。只有人均GDP升高，腐败现象减少，道路死亡率才会降低。

2、三部旅遊巴連環相撞的事故，遲早要發生的。我很黑心。這麼小小的一條連勝街、鏡湖馬路，每天這麼大量的，比例上如此巨大的旅遊巴穿越其中，不管交通的繁忙度，危險程度和空氣素質都有很大影響，而那是大三巴背後一個十分民間，高密度的住宅區。旅客大部份都不是老弱殘障的，從議事亭前地或塔石廣場或十六浦步行至大三巴不見得有多遠，何必都將旅遊巴停在大三巴的旁邊，步行才會真正增進旅客對政府努力塑造的澳門文化的了解，當然也可以刺激旅遊更多元的消費，而不是集中在一兩個必經路線上的手信品牌。特首知道潮流興「慢活」，相信也會知道很多推行「慢活」的城市都拒絕車輛進入市中心，尤其文物建築、文遺區域，這樣做不但沒有減少旅客的意欲，而且還帶來更大的經濟增長，當然，前提是這城市的吸引力，真正來自這些車輛不可進入的景觀，否則，我們便必須承認我們在文化旅遊上的吸引力還很不足夠，如何交出一套改善的策略，而不是撞車後才說什麼檢討交通什麼的，抓不住問題的根源。往往是解救交通問題，於是製造更多交通問題。馬路的由來每天我經鏡湖馬路到渡船街，或者經包公廟走到連勝街，巨大的，與小小的街道不成比例的旅遊巴就壓過我身邊似的，我趕忙戴上口罩，或加快腳步或先讓旅遊巴走遠，那個瞬間我也不免想到每天進出於醫院的患者，為什麼他們還要捱這些廢氣，而我們還自許為一個文明的城市？經過那部前後都被撞得扭

曲碎裂的旅遊巴，我突然感到馬路的危機，車輛可怕，我想像車輛最初出現在人們眼前時的情形，第一條馬路出現的情形，一部彷彿由人控制又常常會失控的重型金屬物體，為什麼會在一群一群血肉之軀旁邊奔馳、穿插，這是一個習以為常又可怕的都市情景。想到這裡，我突然有個疑問，為什麼「馬路」要稱「馬」？如果因為它走的，那為什麼現在沒有「車」路的名稱？我在網上搜尋，發現「馬路」的來由有很多不同說法，是紀錄姓「馬」的發明者；也有說是給十輛馬車同時並排行走的路；也找到了毛主席給外國記者的答案：因為我們走的是「馬克思主義的道路。」太冷，不好笑，於是我看了一本叫《馬路學》的書。馬路在澳門是何時出現？相信已很難再查證，《香山縣誌》中有記載：「道光十六年英夷關馳道，燬居民塚墓，滅骸骨．．．．．」是我看到的有關澳門馬路開闢的歷史記載，當年意氣風發的亞馬留騎著他的馬走出自己的一條血路，當然死也不會想到今日澳門馬路上的凶險依然，據說如果所有澳門的車輛都一部跟一部的停在路上，其長度是澳門街道總長度的三倍，澳門車輛密度如此高，但據統計澳門仍有一半的家庭沒有車輛；總有些家庭在生活上的確很需要車輛的輔助，可是現在有多少需要車的社群仍未有車，反而不一定需要私家車的社群卻擁有著超過兩至三部車。馬路的訊息「交通問題」在回歸十年以來是一個日益惡化的社會問題，但只要官員們看看紐約記者Tom Vanderbilt的《馬路學》，應該馬上會變心安理得，作者第一章就從「交通」的歷史說起，「交通」總尾隨著「問題」最早追溯至馬車的年代，那時馬車所製造的「交通問題」不遜於今天，當時紐約每週的馬車交通事故，比現在每週的汽車事故稍為嚴重一些，而大多數交通事故中，造成更大危險的情況是因為馬匹受驚後四處亂跑所造成的傷亡。單車繼馬車之後出現，它的速度感對馬車的馬來說又是一種驚嚇，單車成為馬路上很不受歡迎的怪物，但這情況沒有持續很久，因為汽車接著單車面世後，馬上就成為了馬路的霸主。交通工具的增加，交通的複雜性便愈來愈大，而交通問題卻從馬車時代開始，至今一直沒有被人類解決過。作者為了解人類的駕駛行為，背後其實反映了人們的什麼心理狀態？於是走訪歐亞國家，研究和比較各國的交通狀況，訪問交通專家寫成《馬路學》一書。他發現了幾樣有可能令交通事故增加的原因，人均收入愈高的國家，愈易發生交通事故；而有時兩個同樣富裕、交通法規相近、地理位置相鄰的國家，為什麼會其中一個比另一個國家的交通事故會高出很多？原來這是跟國家的貪腐程度有關，人們對公義、法治的信任程度愈低，違規的駕駛行為，交通事故便愈高。凡事愛走後門拍胸脯解決問題，總喜歡博一博的澳門，難怪交通事故如此的多。稍為叫人放心的是，作者指出人口密度愈高，發生交通死亡的可能性，比人口密度低的地區小，因為太易把人碰到，雖然交通事故的機會高，但交通死亡一般都發生在半夜或高速公路上。作者從了解人性和整體社會現象去理解交通問題，實在很希望澳門負責管理交通問題的官員都可以讀讀這部書，作者說：人們駕駛時一般只會想著駕駛的目的地，而不是眼前的路面情況。這觀察真實得叫人怕。

3、《馬路學》云：“ 恶劣的驾驶行为--亦即快速而莽撞的行车方式---往往和一个国家的民主化程度成反比。在集权国家中，小人物只有在忙乱的道路交通里才可以与其他人平起平坐，才有可能超越其他人。” ----适用于中国“ 到了1999年中国约有5000万辆机动车。美国2亿辆。但中国的死亡人数确是美国的两倍。“ 为什么？这个奇怪的数学关系被称为史密德法则。大概类似汽车文化的学习曲线的概念。“ 不过中国和印度等国家不同于其他国家的某些特性，增加了史密德法则的复杂性。首先发展中国家的车祸死亡人口，大部分是位于车外的人，而非坐在车内的人。在美国，驾驶员和车内乘客占车祸死亡人口的一半。但在肯尼亚等国家，驾驶员和车内乘客只占车祸死亡人口的10%。在德里，驾驶员和车内乘客只占车祸死亡人口的5%，而行人、自行车骑士和摩托车骑士占80%。中国的数字是多少呢？不知道。也没想让你知道。撞上了，甭管是铁包肉还是肉包铁，自认倒霉吧。前方有贪污腐败（交通乱象的秘密指标），请自求多福！--“ 如此看来，一个国家的财富会左右其交通事故死亡率，但该国的贪腐程度则会对其交通事故死亡率带来更深刻的影响。清廉度越高，交通事故死亡率越低。” 大千世界，普遍联系。可怜生活在中国的芸芸众生，每日车祸死亡的人数相当于一架747飞机机毁人亡，却无人关照，无人悲悯。观世音菩萨，你听到了吗？

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:www.tushu111.com