

被称为“史上最严交规”实施后

“闯黄灯”现象调查

新闻分析

如何让新交规放大正能量

新年伊始,新交规给马路上带来新气象。公安部交管局有关负责人介绍,交通参与者自觉遵守交通信号,一些常见的违法行为如闯红灯、故意遮挡污损号牌等有所减少,北京、上海、天津、沈阳、南京、长沙等许多城市出现了机动车通过路口提前减速慢行、主动礼让行人的讲安全、讲文明的新气象。

然而,不容回避的是在微博、网络和口头舆论场,新交规中关于“闯黄灯”扣6分的规定引发激烈争论。新交规与道交法有关条款矛盾么?黄灯亮起时车头距离停止线非常近了怎么办?仔细梳理,很多网民的质疑并非无理,需要有关部门及时出面详尽回复。

回想新交规在网上形成的第一波传播热点,焦点多集中在闯红灯扣6分等所谓“史上最严”条款,“闯黄灯”问题并没有被放大并形成公众大讨论。直到2012年末,随着新交规相关条款解读的深入,“闯黄灯扣6分”才在民间舆论场引发大讨论。

其实新交规面临的最大问题是对“闯黄灯”从过去的“多不处罚”到现在的“一律重罚”,法规进化的同时对驾驶人的宣传、解释仍有不到位之嫌。

记得几年前记者到外地出差,看到当地一位司机见到黄灯就主动停车,一问,这好习惯是当地交管部门和交通台合办的一个奖励不“闯黄灯”的活动“培养”出的:对不“闯黄灯”的司机抽出幸运者奖励300元钱。这个例子折射出几年前地方交管部门对“闯黄灯”问题从交通文明方面尝试引导的思路。

如今,软性的交通文明倡导变为刚性的法规条文,但全国2亿多司机内心对于这种变化的接受程度决定了新交规的正能量能否顺利被自觉自愿地放大到极限。在这方面,主管部门宣传、解释的工作做得细一点,百姓的理解和支持就多一些,马路上的和谐就会多一些。

记者注意到,对于此次新交规严惩闯红灯、不系安全带、开车打电话等绝大部分进化方向,社会主流声音是赞同的。这其实意味着公众对于交通安全、交通文明严峻形势有着清醒、趋同的认识,也急切盼望能依靠法治得到扭转。这恰恰是有关部门深入宣传的契机。

当然,百姓往往不患法严而患法不公。当社会车辆面对“史上最严交规”的时候,马路上那些特权车是不是公平守法格外牵动社会神经。记者注意到,最近,北京一辆违规使用警报器的救护车被网民举报并遭到严肃处理,道交法明文规定的特种车要严格监督,道交法外的各色特权车更要严格守法。尤其是媒体报道的年检时外地铲贩子泛滥,不剔除会给新交规的公平性带来极大损害。

在技术层面,记者注意到所在城市采用倒计时红绿灯的网友多幸福吐槽,但是对于北京等不采用倒计时红绿灯的地方,司机眼下能做的只是降低通过路口速度、加大与前车的距离等。一个小窍门是还可以观察路边的行人红绿灯,北京的行人红绿灯多有倒计时设置,而且行人红绿灯一般会先变黄灯而后变红灯,然后机动车红绿灯的黄灯才会亮起。不过在通过路口时侧眼观察行人灯也有一定安全隐患。

北京交管部门介绍,倒计时红绿灯是落后的装置。实在不能装这种“落后的倒计时灯”,能否采用绿灯最后几秒闪烁的方式提醒?主管部门应当从技术角度考虑得再人性化些。毕竟,人脑不是电脑,面对“半截子”绿灯时那种提心吊胆的固不应是法规进化的初衷、行车安全的干扰。

不管怎样,新交规对闯红灯、开车打电话、不系安全带等威胁汽车社会安全顽疾产生的正能量不容否认,需要进一步放大。

(据新华社)



急刹

新华社发 赵乃育 作

路口咋过? ——司机一见黄灯就犯怵

“开出租车这么多年,不知道路口该怎么走了。”北京某出租车公司的一位司机说,“像我们这样天天在路上跑的,闯黄灯一次记6分,以后这路口咋过啊?”

受访司机向记者普遍反映,路口“不好过”的原因包括:

——绿灯变黄灯没有提示。“很多城市,包括北京的部分路口都设置了计时器,但为什么大部分路口都没有这个装置呢?”北京大学法学院教授王成说,法规出台还应该有的配套设施。

还有受访司机抱怨,以前绿灯变黄灯前都要闪烁三下,但现在很多路口的红绿灯都没有这种提示。

——交通信号灯配时长短不一,难以判断。多位出租司机对记者说,北京很多路口的信号灯时间都不一样。“有的路口黄灯特别短,‘咻’的一下就闪过去了,有的就挺长,基本无规律可循,过路口真犯怵。”出租司机林先生说。

记者从北京交管部门了解到,由于采用了路况信息采集系统,北京主要路口的信号灯配时长短,都是通过路口埋设的感

应线圈以及电视监控等设备,根据车辆排队情况进行实时调整。这也决定了在安装路况信息采集系统的路口,无法使用计时信号灯。

“根据路况不同,一个路口不同方向的信号灯配时都不一样,北京所有路口的信号灯配时也都一样。”北京一位一线交警说,交通管理科技化程度比较高的大城市,可能都会有这种情况。

公安部交管局2日表示,在车辆正常行驶过程中,只要驾驶人注意力集中、与前车保持安全车距,行经交叉路口时减速慢行、谨慎驾驶,“抢黄灯”和追尾事故是可以避免的。

而在新浪网关于“你如何看待新交规‘闯黄灯罚6分’规定”的在线调查中,有超70%的受访者认为该规定“不合理,难控制易造成更多违章和事故”。

记者实地体验也发现,即使以时速30公里进入路口实线区,发现“情况不妙”后的制动距离至少需10多米,基本无法保证在停止线内把车停住,这就是网民所谓的“对抗牛顿定律”。

是否违法? ——黄灯作用归于红灯

《中华人民共和国道路交通安全法》第二十六条明确规定,交通信号灯由红灯、绿灯、黄灯组成。红灯表示禁止通行,绿灯表示准许通行,黄灯表示警示。

北京法大律师事务所律师李维认为,三个信号灯各司其职,法律定义明确。而相关主管部门将黄灯作用归于红灯,技术上难以做到,也与现有法律相抵触。

北京蓝鹏律师事务所主任律师张起淮介绍,从各国对“黄灯”的规定来看,设置黄灯的目的为驾驶员在红灯和绿灯之间提供一个“缓冲时段”,提醒机动车驾驶员判断是过去还是停下,同时在这个缓冲地带实现清空路口的作用。

“新规规定闯黄灯扣分比闯红灯还多,这就使黄灯基本等同于红灯。”北京大学法学院教授王成认为,新规对“闯黄灯”处罚如此之重,值得商榷。

在新规实行几天内,深圳交管部门明确表示“暂不处罚闯黄灯”,而成都交管部门则开出了第一张“闯黄灯”罚单。专家指出,缺乏操作细则、执法标准不一是目前这项规定最突出的问题。

张起淮指出,新规缺乏足够的调研和听证。根据我国立法法的相关规定,对于此类行政法律、法规的出台,必须充分吸纳各方的意见。而该新规的出台,给人的感觉是“有些意气用事”。

受访专家建议,应考虑驾驶员长期形成的驾驶习惯,设置一定的缓冲期,在缓冲期内对闯黄灯行为不进行处罚并加强宣传教育。

公安部交管局2日表示,对一些网友反映的交通信号设置问题,公安交管部门将认真听取意见,积极采纳,不断改进。

(新华社北京1月3日电)

被称为“史上最严交规”的修订版《机动车驾驶证申领和使用规定》于1日正式施行不过两天,其中的“闯黄灯”罚则便成为争议焦点。网民称“闯黄灯记6分”的新规“完全无视牛顿定律”,而相关主管部门则表示,新规实施后“因违反交通信号导致的交通事故大幅下降”。

是走是停?

——黄灯竟成行车困扰

相关主管部门对“闯黄灯”这样解释:“黄灯亮时,只要机动车车身任何一部分已越过停止线,车辆可继续通行,不认定为闯黄灯。已越过停止线的车辆可继续通行,未越过停止线的车辆要停止通行。”

然而,记者体验后发现,在实际道路行驶中,很难清晰判别车辆与信号灯的关系,黄灯反而成为司机的困扰,甚至影响到交通通行。

影响一:路口车速减慢现拥堵。记者2日先后在北京的非主干道、主干道等不同路段体验,最直观的感受是,绿灯时段车速减慢。

在非主干道的车道沟路,即使是绿灯时段,大部分车辆在接近路口时都有意识地降低车速,原本节日期间车流量较小,时速本可达60公里,但在该路口时速只有约20公里,本该畅通的道路出现拥堵。类似情况也出现在长安街等主干路上。

影响二:路口“险象环生”。记者2日在长安街西延长线的一个小路口看到,一辆深色高尔夫轿车在绿灯即将变灯时接近路口停止线,似乎意识到要“闯黄灯”,便猛踩刹车,但因车速较快未完全停止,而此时信号灯已变黄,司机只得加速离开。

同日下午,在东三环外百子湾路口,一辆红色轿车在变黄灯时突然刹车,导致后面一辆出租车险些追尾。

记者发现,绿灯配时时间长,对排在靠前位置的车辆没有难度,而对于排在后面的车辆,是加速通过还是减速等待信号灯变黄,则是个难以选择的问题。

在东单路口,记者排在靠后的位置,接近路口停止线时绿灯已持续2分钟以上,记者选择放慢车速,不料引发尾随车辆鸣笛催促,而在旁边车道行驶、时速40公里左右的几辆车均选择加速通过,但在尚未越过停止线时灯已变黄,几辆车来不及制动,只得硬着头皮“闯黄灯”。

