

## 三江热议

车祸猛于虎患，人命安全关天。行人司机守法，事故减少大半。交通管理科学，人来车往不乱。交警执法创新，顽疾陋习难现。

——编者

## 看灯一分钟，有争议不可怕

舒圣祥

11月1日晚上，深圳市交警支队开展了严查远光灯行动，并在其官方微博上进行直播。该直播时长98分钟，视频显示，深圳交警对数位在明亮的城市路面开远光灯的司机进行了处罚。首先，司机下车后坐上一个“绿椅子”体验远光灯一分钟，随后，交警向司机普及正确使用远光灯的知识，并对该司机处以300元罚款，记1分。

11月2日 澎湃新闻网

虽然真正的处罚是罚款300元记1分，引起广泛争议的却是“看灯一分钟”。这算是一种处罚吗？其实更多的只是一种宣传教育。用深圳交警的话说，这个行动主要以体验为主，并非强制，主要目的是希望司机感受到乱开远光灯的危害。在具体实施过程中，往往不会要求司机看足1分钟。所以，“要求司机看一分钟，可能会对视力产生损害”的担忧，应该是不存在的。交警也不至于傻到真让司机视力受损的程度。

从公众反应看，多数网友还是力挺深圳交警的做法，认为这样的换位体验，具有较强的教育意义。而那些认为深圳交警举措失当的，则觉得这样的做法于法无据，似有滥用权力之嫌。人们对自身权利的关注，对权力滥用的警惕，是非常好的进步，但是也不能走极端。像刺猬一样时刻张开权利的“刺”，会让简单的事情变得复杂，同时也会让很多可行的事变得寸步难行。

可能是因为驾校里并不教，滥用远光灯一直是一大马路公害，尤其是会车的时候，其实非常危险，路人也

会非常讨厌。像深圳这样的大城市，除了个别无照明或照明条件不足的道路以外，基本上是不宜使用远光灯的。

该如何使用远光灯，《道路交通安全法》里是有明确规定。但是，很多司机完全不顾这些，别人“亮瞎”他的眼睛他也许会骂，但是自己开车时就是懒得动一下手指。深圳交警搞的看灯一分钟行动，无非是一个简单的换位体验。对那些被要求体验远光灯照射的司机，肯定会有更好的宣传效果。简单地罚分罚钱，其实很难较快达到效果，而等待立法来加重处罚，就会有更多的人付出代价。

从这一点上来看，深圳交警的做法当然是值得肯定的。看灯一分钟行动虽然只是一个小小的创新，甚至谈不上是什么新举措，看上去一点都不“厉害”，但它毕竟管用，至少说明当地交警确实在想办法解决问题，而不是满足于简单处罚了事。同样是执法，意图不一样，行动就会不一样，效果当然更不一样。

从传播效果上说，这次看灯一分钟行动是极为成功的，它引起了全国网友的关注，更多人开始真正关注远光灯滥用的问题。一点点小创新，可能就会带来很大的变化，这样的执法小创新是非常值得鼓励的。不要害怕争议，你永远不可能让所有人都满意；恰恰相反，有时候争议越大，客观上宣传效果越好；有争议不可怕，可怕的是争当不作为、少作为的“太平交警”。

当然，任何创新举措都应以不违法为前提，如果“看灯一分钟”确系违法，当停止没商量。

## 吃面开公交停职应成为常态

郭元鹏

合肥一则“女公交车驾驶员边开车边吃方便面”的网帖，引起人们热议，各大论坛纷纷转发25路公交车这名女驾驶员开车吃泡面的视频。10月31日下午，记者从驾驶员所在的合肥公交集团第五巴士公司了解到，当事驾驶员已被待岗停职，其行为也将被通报批评。

11月1日《安徽商报》

因为“边吃泡面边开车”，这位女司机被停职了。网络上的舆论也是沸沸扬扬，形成了两大阵营：一个阵营自然是支持的，认为这种行为不能原谅，把乘客的安全当成了儿戏；另一个阵营当然是反对的，他们认为有点教条，有点不人性化，女司机也不容易，何况也没有出什么事情。

就我个人而言，我是支持严肃处罚“边吃泡面边开车”行为的。不过，我们更应该反思的是类似于“边吃泡面边开车”的现象为何成了常态？也就是说，是谁导致了这种现象的发生？

很显然，只是处理一名驾驶员还是不够的。这至少说明用工单位的人性化关怀是欠缺的。每逢节日的时候，我们都会看到一些媒体涉及公交车司机奉献的报道。不是说某某公交车司机多少年没吃团圆饭了，就是说某某公交车司机一天需要工作10个小时以上。在一些大城市，公交车司机甚至需要忙碌到晚上11点之后。那么，这是不是说明公交公司的人员安排是不合理的？为何就让驾驶员连吃饭的时间都没有？人性化关怀是

一个企业的责任，不能丢失。谁也不是铁人。

从这个角度来说，公交公司也是有不可推卸责任的。公交车司机生存状态需要关注。

再来说说驾驶员自身的安全意识问题。对于很多驾驶员来说，其实一边开车一边做其他事情已经习以为常了。有的是边开车边吃零食，有的是边开车边打电话，有的是边开车边看视频，甚至是边开车边玩游戏，很多车祸就是这样发生的。问题是，在悲剧面前为何就没有警醒？当一位驾驶员丢失了最起码的安全之心的时候，“边吃泡面边开车”也就成为常态了。

这还牵涉到了乘客纵容的问题。是的，合肥的这起“边吃泡面边开车”是网友视频传播出来的。可是，网友在拍摄这段视频的时候，为何就没有制止？大多数的情况是，乘客对于“边吃泡面边开车”早就见怪不怪了，习以为常了。拍摄视频发布到网上的毕竟是个例，很多情况是乘客都视而不见，这也是最可怕的地方，当自身安全都受到了威胁却默不作声的时候，危险也就渐渐靠近了。

合肥的这起“边吃泡面边开车”还不是个例，其他地方同样存在，今后还会依然出现。为了社会的安全，我们期望的是能让“边吃泡面边开车”被停职的行为成为共识，成为常态。

不知道，还有多少“边吃泡面边开车”的公交车在安全隐患的道路上狂奔？

## 图说世相



## 高速路上睡大觉



严勇杰 绘

乾县一名男子去西安打工，竟徒步上高速路，因实在困乏，便解开行囊躺在快车道上睡觉。这危险的一幕幸被巡逻的高速交警发现，及时救助并护送男子下高速搭乘公交车。

11月2日《华商报》

尽管这是一起罕见的个案，但在笔者看来，带给人们的反思却未必少。一则，虽然外出打工的农民，不断溶入这个流动的社会，甚至成为城市中的一员。但总体而言，由于思维、意识中的城乡差别还需要时间去融合，他们还不同程度在诸如

遵守交规、重视安全和敬畏生命的意识上存在短板。这既需要社会宣传和普法去改变他们的思维提升他们的意识，更需要他们通过自身学习和耳濡目染去补上这一短板。

二则，这一个案也暴露出高速公路在封闭式管理上存在些许漏洞。近些年，别说是行人和摩托车能“造访”高速公路，就是牲畜结伴上路也不鲜见。这体现了高速公路在封闭式管理上的缺陷和漏洞，有必要引起高速公路方的重视，通过出台应对措施，让高速公路真正成为“闲人免进”的专区。

王恩亮

## 当心3秒绿灯制造“伤人路口”

吕好政

如果你是一个司机，如果绿灯只有3秒时间，是不是会觉得很绝望？这样的情景，当你在重庆渝中区企业天地的时候，很可能遇到。昨天重庆时报记者开车走这条路，等到第二轮绿灯，记者马上挂挡轰油门，车子刚刚驶过斑马线，绿灯就变成黄灯了。如果是新手，又开手动挡的话，3秒钟恐怕都很难穿过马路。

11月2日的《重庆时报》

对于“中国式过马路”，人们普遍认为这是行人缺乏社会公德，很少责怪红绿灯设计不合理。而今，3秒绿灯，就是最好的例证。因为这种绿灯不是按照国人的行走习惯、生理特征和心理需求进行设计的，理应整改；否则，该路口可能会成为“伤人路口”。

3秒绿灯说明绿灯设计不合理，现实是这种现象并非个案。“新添大道与航天路交叉口处的人行横道信号灯绿灯只有7秒，行人通行太困难了。”贵阳市出租车驾驶员孙师傅拨打商报百姓新闻网6757777反映；不少市民向记者反映，武昌中山路栅栏口人行绿灯时长只有9.5秒，行人在避让大量右转车辆的同时，要通过近40米宽的人行横道，几乎不可能。普通市民都知道这种“最短绿灯”设计不合理，为什么设计者不以为然？群众观念何在？安全意识何在？

其实，红绿灯等城市道路设计不合理，是诱导行人闯红灯的一大因素。一方面城市道路规划与建设

不科学，诱导市民闯红灯。现行许多城市的道路规划与建设不是以人为本，而是以车为本，行人通过的路口位置设计不合理，主干道的隔离护栏虽把车辆与行人分开了，却给行人过马路带来了麻烦。如果不闻红灯，就会走一段冤枉路。另一方面交通信号灯设计不合理，有时候市民不闻红灯更不安全。交通信号灯设置是红灯时间太长，绿灯时间太短，年轻人快步走也走不过去，更别说老人和儿童了，即使是在绿灯时过马路，也让人忐忑不安。

同时，在路口允许车辆右转弯，行人直行会在起点和终点遇到两次右转车阻碍，行人多半会闯半个红灯。同时，机动车不让行人，也可能导致行人闯红灯。按照《道路交通安全法》第47条规定，机动车行经人行横道和在道路上遇行人时，都应当避让。现实上，许多机动车根本不让行人，行人不闻红灯，可能更危险。还有，过长的红灯时间超出了行人的忍耐极限，导致行人不得不闻红灯。就忍耐极限而言，德国人是60秒，英国人只有45秒，而国人是90秒，这么高的忍耐极限，能全怪行人闻红灯吗？

行人如此，机动车也好不到哪里去，君不见，许多城市道路上说好的“50码限速”，行进途中却屡遭红灯“卡壳”。尤其是面对3秒绿灯，交警部门更应当反思，厘清问题的根源，并尽快采取整改措施，确保过往行人和车辆的安全，别再让城市路口沦为“伤人路口”。