

別光問「中國式過馬路」 問「中國式馬路」怎麼過



近期，全國多地紛紛對「中國式過馬路」亮出罰單。此舉在引來一片叫好聲的同時，也引起民眾對城市交通硬件不配套、規則不合理的質疑。本報記者走訪北京、廣州等地發現，部分行人因從眾心理作祟而無視交規，更多人卻是因「中國式馬路」存在的諸多不規範因素導致「被迫」闖紅燈的行為。

【本報實習記者步瀟瀟、陳若菲電】



「中國式過馬路」引發了社會各界民衆熱議。圖為山西太原火車站前的行人過馬路一景 資料圖片

北京市社情民意調查中心近期對近千位市民進行的隨機調查顯示，超九成市民認為「中國式過馬路」是由於市民素質不高；超過七成的人則認為是由於綠燈時間短，路口距離長造成的；另有近七成成人認為是由於地下通道或過街天橋的規劃設置不合理造成。

闖紅燈原因 1 從眾心理導致人闖我闖

在車流稀少的廣州大學城，記者發現，「上下課時段，學生都是『寧爭三秒，不讓一分』」，大學城中環十字路口，一名抱着書匆匆趕去上課的中山大學學生說，「踏著紅燈結伴而行」的「橫過中環」是附近學生每日的必修課。「也有人其實不願意闖紅燈，但結伴的人已經過去了，自己也不好意思獨自一人等待綠燈的到來」。廣東外語外貿大學大三學生陳曉輝抱怨，雖然大學城的不少路口都設有紅綠燈手動控制裝置，但因宣傳和維護不到位，少有人用，加上缺乏維修，現已損壞過半。

記者在實地走訪中發現，在一些道路較窄、車行緩慢或是沒有信號燈的路口，行人一旦「聚眾」成爲主流和強勢，從眾心理成了行人闖紅燈的主要原因。華南農業大學工程學院副院長王海林對記者表示，有實驗發現，紅燈亮時，第一個人（或車）和第二個人（或車）的行為關聯度極大。第一個停止，後面都會停止，反之亦然，交通違法往往屬於「跟風運動」，領頭人的示範作用明顯，人爲因素影響極大。

闖紅燈原因 2 紅綠燈時長設置不合理

除個人守法意識外，華南理工大學土木與交通學院副院長靳文舟對本報表示，一些交通違法行為是城市規劃設計不足所致的「被迫不文明」，通常表現爲交通設施不完善，這就需要監管部門思考如何完善設施，堵住漏洞。

在北京交通流量最大的路口之一崇文門路口，穿越東西向6車道的人行道，綠燈通行時間爲40秒，但穿越南北向8車道寬的斑馬線，綠燈時間僅30秒。由北向南過馬路的行人必須提前「闖過」左轉車道長達60秒的紅燈，才可能一次性穿過馬路。同濟大學李克平教授曾在調查中得出數據：行人忍耐的等紅燈時長上限爲60秒，超過60秒，

闖紅燈率就會大大增加。每天途經這一路口的嚴曉旋表示，「步子稍慢一點，就有可能停在路中，再等90秒才能過去。」

闖紅燈原因 3 信號燈與路口搭配不當

在全長達7公里的平安大街上共有27個紅綠燈，每兩個十字路口之間都會設置一至兩個手動信號燈供人通行。由於十字路口分隔了車流，因此



▲4月16日，重慶市洋人街景區舉行了一場向「中國式過馬路說不」的行為藝術活動，將十字架和模特模型放置在馬路中間醒目的位置，提醒行人遵守交通規則 新華社

經常會出現路面面對空馬路等紅燈的情況。除了信號燈自身設計時長，與路口搭配不當也成爲行人爲「搶效率」闖紅燈的誘因之一。「現在沒有車，爲什麼浪費時間不過呢？」這成爲記者採訪中最常聽到的解釋。

闖紅燈原因 4 配套不科學人車難分離

由於在崇文門路口中央並未設置安全道和二次信號燈，嚴曉旋偶爾會選擇更爲安全的辦法，即到路口西側的地鐵通道穿行，但這樣要多走五分鐘路程。她說，「能否趕早一班公交車決定了上班是否能早到十分鐘」。在這個每天清晨分秒必爭的十字路口，嚴曉旋通常經常沒有耐心等待一個完整的紅燈轉綠。

凡橫穿環路、交通聯絡線的人行橫道，都存在距離長、車道轉向放行複雜的特點，行人過街尤爲不易。每日橫穿國貿橋下的白領陳先生，常常經歷和嚴曉旋類似的「險象環生」，「直行行人與右轉車輛如果互不避讓，經常會造成交通堵塞。」陳先生說。北京市今年即將重新梳理「國貿橋區」地上、地下的車行、人行、路口四角的交通規劃，其目的就是要通過商場與人行交通對接，把行人引導致地下通行，徹底實現人車分離。

市民有話說

北京



武天姿（白領）：罰款十元並不能徹底改變一些人的出行習慣，也無法解決交通設施不合理等問題。交警執法標準也很難清晰化。解決「中國式過馬路」應以長期教育爲主，罰款多此一舉。

本報實習記者步瀟瀟

南京



李先生：闖紅燈該不該罰款，還是要看具體情況吧。比如車多的時候，行人闖紅燈會影響車行速度，造成交通擁堵，這種情況該罰。但如果在郊區，車很少，幾乎沒有，行人闖紅燈並不會影響交通安全，就不應該罰款。像我一般都不會闖紅燈，寧願等，但有時有的地方綠燈倒計時太短，紅燈倒計時太長，完全就是設計不合理，闖紅燈也不完全是行人的錯。

本報記者強熾

深圳



鄭克彬（商人）：治理中國式過馬路、亂闖紅燈的行為絕不能只停留在行政處罰的層面上，提高行人遵守交通規則的意識更爲重要。與此同時，在城市建設中，要在一些不方便過馬路的地方修建地下隧道、過街天橋等多種措施組合式治理。

本報記者黃仰鵬

官方回應

「開罰」前整改 不合理設置

【本報實習記者步瀟瀟、陳若菲電】針對交通信號燈設置與設施配置不科學的問題，北京市公安局交管局副局長陳龍波表示，在5月6日正式「開罰」之前，北京交管局將逐步完善交通設施、優化交通信號、通過增設隔離護欄等措施爲行人和非機動車守法出行創造基礎條件。針對每處路口制定個性化的維護方案，提升行人和非機動車通過路口時的安全系數。並對信號燈配時等問題進行全面排查，並及時進行優化調整與改造，使路口非機動車燈、行人過街燈配時更加合理。

目前，北京市已在150個重點路口的協管員配備1200套耳麥式喊話器。協管員通過話筒喊話，可直接指出行人的不當之處，「沒聽見」將不再能成爲逃避處罰的藉口。

「闖紅燈」源於路權分配不當

【本報實習記者步瀟瀟北京電】多位城市交通領域專家認爲，行人闖紅燈的根源是由於中國城市路權分配傾向機動車而非行人。解決這一問題，應在相關道路設施的改造接軌國際經驗，在城市道路規劃理念上，倡導以人爲本的綠色出行。

路權分配忽視行人利益

北京交通大學副教授李紅昌在接受本報記者採訪時表示，從最深層的原因來看，「中國式過馬路」是城市路權資源配置出現了問題。行人路權沒有得到重視，交通資源分配時沒有得到優先分配。地下通道、天橋、紅燈設置、道路寬度等，都不利於行人出行，從而加重了闖紅燈現象。

李紅昌認爲，當我們沒有真正貫徹實施「行人優先」、「綠色出行優先」時，長期的政策和交通建設的結果是，城市規劃、道路設計、交通資源分配都向機動車傾斜。李紅昌表示，通過道路配套設施提高行人和機動車的分離水平，避免

或大幅減少水平交叉現象，完善人性化的信號燈設置，進行人流大的重點路段改造都是使道路更人性化、解決闖紅燈問題的具體措施。但更重要的是，城市道路設施改造要體現綠色出行優先的政策取向，從規劃上尊重行人和公交的權利。以新加坡爲例，即便行人亂穿馬路被處罰，也並不意味路權的優先順序有所改變，新加坡交規對機動車司機的處罰遠比對行人嚴厲。日本交規也偏重保護行人。

應完善城市路網建設

上海海事大學交通運輸學院交通工程系錢波副教授提出，「紐約很多馬路只有兩三條車道，行人幾秒鐘就可以通過。與之相比，中國城市路網沒有滿足路網匹配的要求。」正常情況下，支路和次幹路在路網中佔主要比重，但是中國很多城市更注重主幹路建設，支路和次幹路密度達不到要求，導致行人和非機動車都被彙集到主幹路上，這是導致「中國式過馬路」的深層原因。

北京交通大學教授趙堅認爲，人流、車流穿插混亂實際上是由人行道、公交車站和地鐵樞紐不銜接造成的。趙堅建議，北京可以借鑒國外做法，開闢更多的公交車道和自行車道，方便公交車、自行車與地鐵對接，引導行人使用公共交通工具。



專家認爲，人流、車流穿插混亂實際上是由人行道、公交車站和地鐵樞紐不銜接造成的 資料圖片

專家解讀