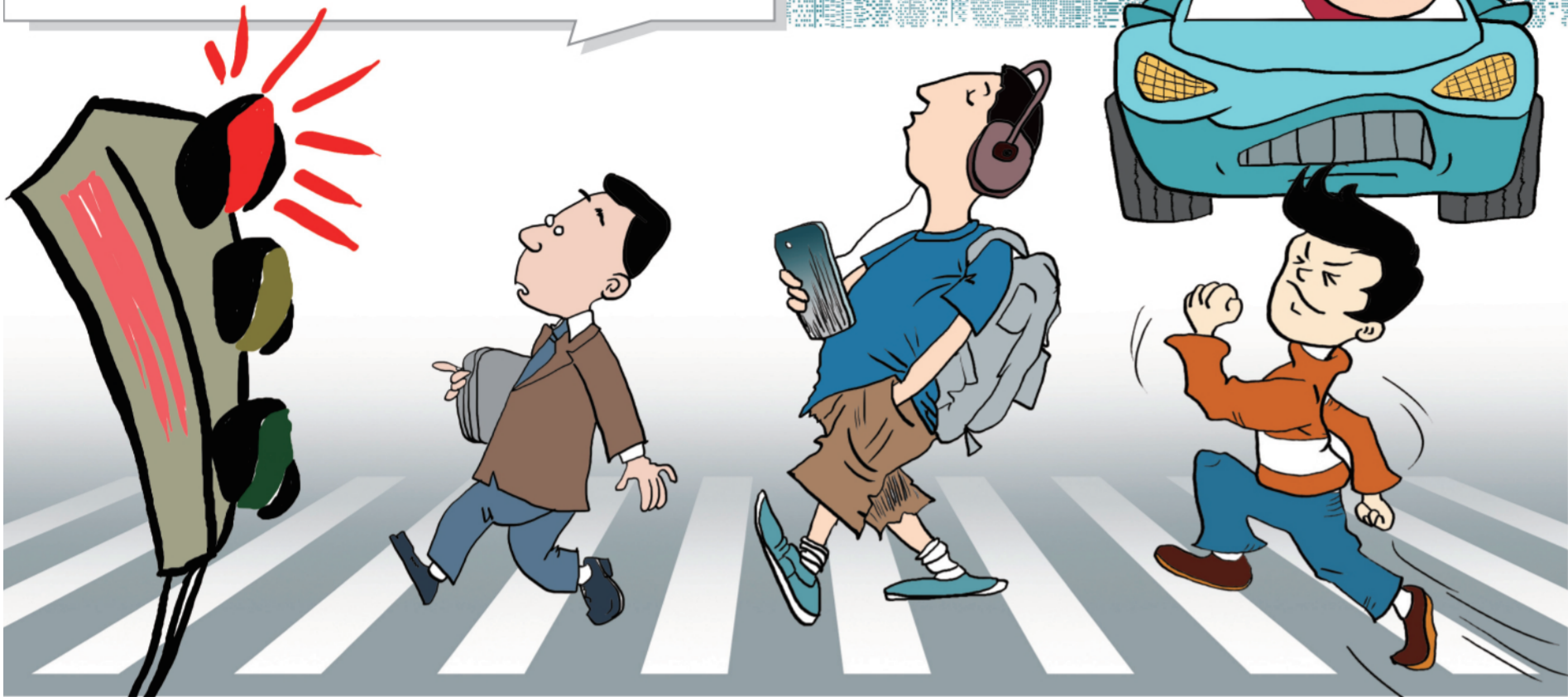


编者按

行人闯红灯,快递外卖电动车横冲直撞、车辆斑马线不礼让行人、占用应急车道、“路怒症”……这些都是交通不文明行为,有碍交通安全,近年来因此发生的交通事故也是不胜枚举。

交通安全,涉及每一个人的切身利益。12月2日是“全国交通安全日”。在第十个“全国交通安全日”即将来临之际,为进一步提升广大群众的交通安全意识,法治意识,《法治日报》记者深入一线采访交通不文明行为,探寻解决之道,并从今天起在“法治经纬”版推出系列报道,敬请关注。



行人过马路闯红灯为何屡禁不止

行人闯红灯问题调查

□ 本报见习记者 张守坤 孙天骄 □ 本报记者 陈磊

11月16日下午5时许,天津市河东区成林道与靖江路辅路交汇处十字路口,一位家长牵着四五岁的孩子,无视对面红灯的警示,躲闪着车流走了过去。“这次赶时间,下次一定注意,给孩子做个好榜样。”面对《法治日报》记者“为何要闯红灯”的提问,这位家长有些不好意思地摆手说道。

这是当天50分钟时间里,该路口闯红灯的51位行人中的两位。其间,还有不少骑自行车、电动自行车的闯红灯者。行人闯红灯是个老生常谈的话题。近年来,不少地方采取了一系列新举措来整治行人闯红灯行为,包括对违法者进行人脸识别、大屏幕曝光等,取得了一定效果,人们的规则意识、安全意识、文明意识也在逐步养成,但还未能完全根治这一违法行为。

如何解决行人闯红灯问题?近日,记者进行了调查采访。

闯红灯很常见 没意识到危险

上述十字路口,旁边就是成林道地铁站D出口,附近有天津市第一〇二中学,天津市第七中学以及几个住宅区,平日不管是上下班时间还是非通勤时间,人车流量都较大。

50分钟51位闯红灯的行人中,既有形色匆匆的年轻人,也有步履蹒跚的老人,既有家长带着孩子,也有穿着校服的中学生。一名年轻人闯红灯,一路还在低头看手机,记者拦住他询问时,他直言没有太注意红绿灯变化。一位老人闯红灯,原因是他到路口时刚好错过绿灯,又觉得等个红灯时间太长了。4名中学生结伴闯红灯,他们告诉记者,这个路口车速不快,自己会注意避让,感觉不会有危险。

记者走访发现,在很多路口,行人闯红灯已经成为常态。

11月26日上午10时许,记者来到位于北京市朝阳区将台路、花家地街与京密路交汇处的一十字路口,在30分钟内发现有16名行人闯红灯。一位女士闯了红灯之后,面对记者采访时有些羞愧地解释:“不知为何,这个路口的行人闯红灯,与对面另一条路的红绿灯亮起时间不一样,每次都要等半天,但变绿后十几秒就会灭,所以我就提前走过去了。”

哪怕是晚上,视线变差,车速可能提升的情况下,仍有不少人闯红灯。11月16日晚10时,记者来到位于天津市河东区靖江路地铁站A口附近的一个十字路口,在40分钟时间里,74位行人有34人闯了红灯。一位闯红灯者认为:“晚上车少,刚刚人行横道没一辆车通过,自己站那等感觉‘挺憋’。”

记者还发现,一些人闯红灯是受了周围闯红灯人的影响,本来有些人在路口耐心等红灯,一看到有人闯了红灯,便紧跟而上。甚至还会出现一人闯红灯带动一群人跟着闯的现象。当然,除主观因素外,也有人表示闯红灯是“被迫而为”。

安徽省淮北市居民王先生告诉记者,他家附近路口人行横道的红绿灯,由于隔得很远且中间有高架桥遮挡,因此经常被路过的车辆或桥墩挡住,有时候稍不注意就会走错,闯了红灯。

天津市河北区居民李先生说,他所在的公

司附近有几处红绿灯,只要一变绿就一直不停在闪,不知道是绿灯刚开始还是快要结束。有时候走到路中间绿灯突然变红,再加上路中间没有隔离等待区,一遇到这种情况他就只能加速闯红灯通过。

违法处罚太轻 难以发挥作用

实际上,近年来因行人闯红灯引发的交通事故乃至亡人事故屡见不鲜。近日,浙江温州72岁的肖阿婆骑自行车闯红灯被大货车撞飞身亡。前不久,江西萍乡两位老人闯红灯过马路,超速行驶的摩托车紧急刹车避让时摔倒,驾驶员当场死亡。

面对一个血的教训,为何有些人仍无动于衷?在天津市公安局秩序支队副支队长邢毅看来,很多人并未意识到闯红灯行为背后隐藏的危险,以及对其他交通参与者可能造成的严重危害,没有对遵守交通信号灯引起足够重视,认为顶多给自己带来少量的经济损失——违法处罚。

北京市正大律师事务所律师胡穆之介绍,按照道路交通安全法规定,汽车闯红灯会被罚款扣分,而行人闯红灯仅罚款5元至50元或口头批评教育,况且实践中行人闯红灯被处罚的很少,法律的惩戒作用没有得到有效发挥,让很多人有恃无恐。

来自江苏泰州的王先生今年初曾做过一个月的交通协管员,他告诉记者,自己在执勤时每天都会遇到行人闯红灯的行为,基本上就是批评教育,很少见到罚款的,即便罚款,也就是20元,很多违法当事人对此基本持无所谓的态度。

山东省济南市公安局交通警察支队交通处民警董斌说,除个别外,绝大多数人就是闯红灯违反交通规则,明知而为之,表明现行法律对闯红灯的规定及处罚措施对行人而言收效甚微,难以达到理想效果。

在北京市盈科律师事务所律师、北京市律师协会交通与运输法律专业委员会副主任魏镇胜看来,行人闯红灯多发的背后深层次原因,是大众对道路安全认知以及安全教育存在偏差。一些人认为在马路上行人有绝对优先权,对行人闯红灯的危害的警示教育不够,让人觉得闯个红灯“没什么大不了的”。

各地积极治理 形势有所好转

记者在采访中,也发现了一些少有人甚至没有行人闯红灯的路口。11月21日是周日,记者来到天津市和平区南京路营口道交叉口,附近有滨江道步行街等商业场所,人流量很大,但没有见到行人闯红灯的情况。

周边的店家告诉记者,附近不仅经常有交警执勤,前两年还上线了“电子警察”,专门抓拍行人闯红灯行为,并在大屏幕上曝光违法者,“被曝光多丢人,大家自然就遵守交通规则了”。

实际上,为了减少行人闯红灯行为,各地交管部门想了各种办法。福建晋江线上线下开展专项整治,加大对人流较大路口的志愿者交通劝导力度,在媒体上曝光行人闯红灯行为;同时,在人流较大的14处路口,启用“行人过街语音提示系统”——当红灯亮起时,如果行人进入人行横道起始线,两侧的设备通过红外线感应,会立即发出语音提示。

“多措并举之下,晋江行人闯红灯违法行为大幅减少。”晋江市公安局交警大队一中队民警刘斌说。

从设置人行道闸机到人脸识别闯红灯人员,从现场大屏幕曝光到将违法行为抄告所在单位,济南交警推出一系列“治理药方”,效果明显。“我们将机动车道、非机动车道、人行道和斑马线、红绿灯等道路与交通设施的规划与设置,通过合理规划及采纳民意热线中市民的合理建议,尽可能符合多数市民的习惯与意愿。”济南市公安局交通警察支队交通处处长王宏斌说。

天津市公安局秩序支队指导大队副大队长蔡霖峰介绍,天津交警不断向科技要战斗力,一方面,针对重要路口行人多不易取证等问题,配套建设了一批具备闯红灯违法行为人脸识别采集功能的电子警察;另一方面,在不具备建设条件的路口,使用警用无人机对区域的交通违法行为进行提示纠正和教育处罚。

“相较于交警现场发现,纠正的传统治理模式,线上、线下互动治理的模式,提升了执勤交警对交通违法行为的及时发现、处置能力,助力交通参与者的良好行为养成。”蔡霖峰说。

北京交通大学法学院副教授,北京市交通运输法研究会副会长郑翔告诉记者,近年来,很多地方运用大数据、人工智能,根据交通流量合理调整红绿灯设置的地点和时长,设置行人能自动控制的红绿灯,把主动权交给行人,这些举措都有助于行人遵守交通规则。

在中国人民公安大学教授马志强看来,行人闯红灯这一现象需要纵向对比来看,与10年前相比,人们的规则意识、安全意识、文明意识都在逐步形成,现在行人出行肯定更加文明,交通秩序也得到了较大的改善。

加强惩处力度 提升守法意识

记者在采访中了解到,不少闯红灯者可能没意识到自己行为的违法性及风险,但很多司机以及遵守交规的行人,都对闯红灯行为嗤之以鼻,颇为反感。不少路人接受采访时提出:一旦发生交通事故,悔之晚矣,希望相关部门对行人闯红灯行为进行更有力的整治。

在当下各地治理取得一定成效的情况下,如何进一步解决行人闯红灯问题?采访的专家和业内人士纷纷建言献策。

胡穆之认为,行人闯红灯行为的本质,是行人的自由通行权与车辆通行权之间,出行安全与交通秩序之间的关系问题,而只有遵守规则的约束才能实现最大的自由。

“以保护交通参与者的合法权益为核心,多措并举科学减排,确保方案落地见效。”

“一个路口50分钟内有51位行人闯红灯。一名年轻人闯红灯,一路还在低头看手机,直言没太注意红绿灯;一位老人闯红灯,原因是刚好错过绿灯又不想等红灯,4名中学生结伴闯红灯,声称这个路口车速不快,自己会注意避让,感觉不会有危险。”

“一些行人闯红灯是受了周围闯红灯人的影响,本来有些人在路口耐心等红灯,一看到有人闯了红灯,便紧跟而上。甚至有一人闯红灯带动一群人跟着闯的现象。”

“很多人并未意识到闯红灯行为背后隐藏的危险,以及对其他交通参与者可能造成的严重危害;同时,法律的惩戒作用没有得到有效发挥,让很多人有恃无恐。”

“完善相关法律法规,增加违法成本,包括加大经济处罚力度,将闯红灯屡次不改者纳入个人征信系统等,让违法者真正感觉到痛,才能起到法律的震慑作用,进而有效治理行人闯红灯现象。”

综合施策。通过科学立法,完善相关法律法规,增加违法成本,包括加大经济处罚力度,将闯红灯屡次不改者纳入个人征信系统等,让违法者真正感觉到痛,才能起到法律的震慑作用,进而有效治理行人闯红灯现象。”

他进一步分析说,可参考现行交规,对闯红灯行人执行违章扣分制,每闯一次红灯扣相应分数,一个计分周期(年)内扣满一定分数,则到交管所集中学习交法规,接受教育。

在魏镇胜看来,应推行强制力手段,行人闯红灯被抓拍后,除了在大屏幕上播放外,还应通知到违法者的工作或学习单位,只有这样才能起到警醒、警示的作用。

多位专家普遍认为,解决行人闯红灯问题,应注重惩罚与教育相结合。在一些地方,针对行人闯红灯行为,要求违法者在路口作志愿者,对下一个闯红灯人员进行劝导,以此让违法者更深刻地理解交通规则的重要性。这一举措被多位专家所认可。

“应通过有针对性的教育,让违法者认识到交通违法的危害,知道交通活动中哪些该做,哪些不该做,做错了会承担什么样的法律后果,才能让当事人真正尊法守法。”马志强说,交通安全治理不是公安交管部门一家的事情,需要社会共治,只有人人参与才能形成良好的交通秩序。

邢毅说,多年来,天津始终将交通安全“七进”宣传作为推动交通秩序提升的一项重要抓手,得到了全社会的广泛支持。尤其是在入校宣传方面,在向教师、学生传播法律知识的同时,学生也将所学到的知识转述给家庭成员,进而取得了法律宣传、事故预防1加1大于2的效果。

“只有行人从思想上改变对闯红灯这一问题的看法,人们整体的交通认知素质得到提升,行人闯红灯问题才能从根本上解决,这可能是一个较为漫长的过程。”魏镇胜说,这就需要不断地加强宣传,丰富宣传形式,让交通规则意识、安全意识真正入脑入心。

□ 本报记者 鄒建荣

近日,生态环境部、国家发展改革委等10部委以及北京市、河北省等7省(市)政府联合印发《2021—2022年秋冬季大气污染防治攻坚战方案》(以下简称《方案》),对京津冀及周边地区等重点区域今冬明春的大气污染防治作出精细安排。

中共中央、国务院印发的《关于深入打好污染防治攻坚战的意见》(以下简称《意见》)明确要求,到2025年,地级及以上城市PM2.5浓度下降10%,空气质量优良天数比率达到87.5%,重污染天气基本消除。

随着这两个重磅文件的出台,“十四五”蓝天保卫战已经全面打响。生态环境部有关负责人指出,今年的攻坚行动将聚焦人民群众反映比较强烈的重污染天气,以减少重污染天气和降低PM2.5浓度为主要目标,继续在重点地区开展监督帮扶,严惩恶意违法。

空气质量明显改善 重污染仍时有发生

2020年末,生态环境部有关负责人宣布,“十三五”规划纲要确定的9项约束性指标和污染防治攻坚战阶段性目标任务超额完成。蓝天、碧水、净土三大保卫战取得重要成效。该负责人说,“十三五”这5年是迄今为止我国生态环境保护成效最大、生态环境保护事业发展最好的5年,人民群众生态环境获得感显著增强。

其中,蓝天保卫战成效尤其显著。“蓝天白云、繁星闪烁渐成常态,我国仅用7年左右时间走过了发达国家十几年甚至30年的空气治理进程。”生态环境部环境规划院院长、中国工程院院士王金南说,2013年至2020年,我国首批实施新空气质量标准的74个城市PM2.5浓度下降48.6%,优良天数比率上升17.9个百分点,重污染天数下降八成以上。但我国现阶段生态环境质量的改善还是中低水平上的提升,从量变到质变的拐点还没有到来,空气质量总体上仍未摆脱“气象影响型”。

生态环境部大气环境司司长刘炳江介绍,2020年全国仍有125个城市PM2.5年均浓度超标,PM2.5污染尚未得到根本性控制;臭氧浓度呈缓慢升高趋势,已成为仅次于PM2.5影响空气质量的重要因素。在不利气象条件下,重污染天气依然时有发生。

刘炳江说,在地域上,2020年全国近一半的重污染天数发生在京津冀及周边地区、汾渭平原和长三角地区,产业结构偏重、能源结构偏煤、运输结构和用地结构不合理,是造成重污染天气比例较高的重要原因。在时段上,绝大部分重污染天气集中在秋冬季(10月1日至次年3月31日),秋冬季扩散条件下降叠加采暖污染排放,使得重污染天气发生频率较高。

多措并举科学减排 确保方案落地见效

每年的秋冬季既是大气污染的高发季节,也是大气污染防治的关键时刻。在当前大气污染防治形势依然严峻的情况下,“十四五”蓝天保卫战怎么打至关重要。

《方案》称,2021—2022年秋冬季大气污染防治的目标是减少重污染天气和降低PM2.5浓度,并明确了北京市等7省(市)各相关城市2021—2022年秋冬季空气质量改善目标,要求北京市PM2.5浓度要控制在45.3微克/立方米,重度及以上污染天数要控制在6天以内。

根据《方案》要求,生态环境部已从科学减排、守好“数据生命线”、持续开展重点区域空气质量监督帮扶等方面作出全面安排,这套组合拳将确保《方案》落地见效。

生态环境部大气环境司副司长吴险峰表示,今年将坚决遏制“两高”项目盲目发展,落实钢铁行业去产能相关要求,积极稳妥实施散煤治理等10项重点任务。“遇到重污染天气时,我们要求地方依法按照已经制定的重污染天气应急预案启动预警,该什么级别就启动什么级别;继续实施重点行业绩效分级、差异化减排措施,而不是大范围地搞停产,尽可能地减少对企业正常生产的干扰。”

吴险峰说,《方案》首次提出对京津冀及周边地区钢铁行业实施错峰生产,“生态环境部联合工信部引进‘赛马机制’,环保绩效好的企业可以错峰或者自主减排,绩效差的多要错峰,不允许地方不分环保绩效水平,所有企业都搞平均主义”。

就守好“数据生命线”,生态环境监测司一级巡视员刘舒生介绍,从今年开始,生态环境部按照“十四五”1734个国控站点,开展全国339个地级及以上城市的空气质量监测评价、排名和考核,实时发布所有国控站点的6项指标监测数据。

生态环境部执法局督察专员李天威说,从2017年开始,生态环境部统筹全系统生态环境执法队伍和骨干力量,在重点区域创造性组织实施了大气监督帮扶工作。通过开展40多个重点专项任务排查,共帮助地方发现了28.4万个问题,全面摸清了重点区域大气污染防治问题,推动解决了一大批涉气环境问题,全力保障了“十三五”污染防治攻坚战目标的圆满完成。

李天威表示,生态环境部将坚持精准治污、科学治污、依法治污;坚持方向不变,力度不减,锚定空气质量改善目标,特别是基本消除重污染天气目标,在重点区域继续组织开展监督帮扶工作,推动“十四五”重点区域大气污染防治开好局、起好步。

借鉴以往成功经验 强化监管依法治污

《方案》指出,今年秋冬季大气污染防治攻坚战将作为“十四五”深入打好蓝天保卫战、重污染天气消除攻坚战的关键举措。

“往年的大气污染防治是京津冀及周边地区、汾渭平原和长三角,一共80个地级及以上城市,今年聚焦到59个城市,跟原来80个城市相比有进有出,总体上长三角区域41个城市由于重污染天气已经基本消除,除了保留苏北、皖北7个城市参照执行以外,其他城市不再纳入攻坚范围。”吴险峰说,在京津冀及周边地区、汾渭平原39个城市的基础上,今年的攻坚行动增加河北北部3个城市、山西北部3个城市,山东东南部6个城市以及河南南部8个城市,共增加20个城市。

《方案》提出,要借鉴以往秋冬季攻坚行动成功经验,避免出现不担当不作为、放松监管要求等问题。

“秋冬季期间,生态环境部每月通报各地空气质量改善情况;对每季度空气质量改善幅度达不到目标任务、重点任务进展缓慢、空气质量指数(AQI)持续‘爆表’的城市,下发预警通知书;对未能完成终期空气质量改善目标任务或重点任务进展缓慢的城市,公开约谈政府主要负责人,发现篡改、伪造监测数据的,考核结果直接认定为不合格,并依法依规追究责任。”《方案》提出,结合第二轮中央生态环境保护督察工作安排部署,将秋冬季大气污染防治重点攻坚任务落实不力,环境问题突出的纳入中央生态环境保护督察范畴,对问题严重的地区视情开展专项督察。

吴险峰表示,根据大气污染防治过程中面临的新问题,今年《方案》作出了一些针对性的调整,更加突出精准治污、科学治污和依法治污,坚决反对“一刀切”。针对《方案》提出的“59个城市既要控制PM2.5浓度,又要完成重污染天数”的目标,生态环境部明确要求,地方必须坚决防止为了完成目标任务采取先停再说、一律关停等敷衍应对、临时性措施。同时,还要确保人民群众温暖过冬。

今冬明春大气污染怎么治 解读十部委七省市大气污染防治攻坚战方案