

# 亲,能不那么急躁吗

文/本报记者 张子森

## 拥堵和免费无关

从明年1月1日起,机动车闯红灯将被扣6分。10月9日,这条消息刚被报道出来,网上“卖分族”立刻开始铺天盖地地叫卖——代扣驾驶证分数,不过水涨船高,一分从七八十元涨到了200元。

这颇符合“中国式交通”的剧情发展,一如网上最近流行的“中国式过马路”段子:“凑够一撮人就可以走了,和红绿灯无关。”

也有人说,此时修改交规,是因为国庆期间的那场高速免费盛宴,造成了68422起交通事故、794人死亡的悲剧,太应该追忆和反思。

但我们更应该问一句,当免费时代真的到来时,你,我,他,能安心享受这份“蛋糕”吗?

国庆假期刚过,一则新闻吸引了济南市民陈浩的注意:公安部发布修订后的《机动车驾驶证申领和使用规定》,其中将未悬挂或不按规定安装号牌,故意遮挡污损号牌等违法行为记分由6分提高到12分,将违反道路交通信号灯通行等违法行为记分由3分提高到6分。

对于刚刚经历了黄金周拥堵的陈浩来说,这个消息让他非常兴奋:“我甚至希望惩罚得更狠一些,覆盖范围可以扩展到开车乱扔垃圾等。”

10月2日上午,济青高速济南至潍坊路段至少发生了6起交通事故。在多处追尾事故中,诱因多是旁边车辆突然变道,像发了神经的骡子一样左右腾挪,后车紧急刹车,导致最后一辆来不及刹车顶了上来。而陈浩就是其中悲催的一员。

“安全车距到底有多远?”老司机陈浩糊涂了,而8成以上的司机回答:“感觉能刹住车就行。”

假定在高速路上以120公里/小时的车速行驶,每秒汽车就会前进33米,这种情况下法定的安全车距是100米以上,但现实是,“100米能插进20辆车!”

“出现拥堵主要是因为车多,而且以追尾居多。拥堵不是因为车多,更不是因为免费。”堵在高速路上的陈浩认真总结道。

综合全国各高速路在国庆期间的表现,因为车多导致的拥堵仅仅是极少数。在中秋节当天,沪昆高速、深汕高速出现大面积拥堵情况,以至于有人在高速路上遛狗、打网球休息。但事后当地媒体分析原因时,无一例外都表示事故多发是高速路拥堵的主要原因。

“怎么会这样呢?”海南人朱传曦看着网上花花绿绿的国庆节高速路拥堵图片,很迷惑。

海南自1994年实行道路改革以来,将高速路费用摊到油费中,从这一意义上来说,海南高速路免费已经实行了近20年。

“海南是旅游胜地,高速路一直免费,怎么从来都没有出现过

这种情况?”朱传曦反问。  
“海南人的驾驶习惯也是一点点培养起来的。”朱传曦认为,如果将来全国的高速路也采用海南模式,将路费折合成油价中,“不会造成拥堵,唯一需要担心的,就是高速路的维护。”

## 我们为什么喜欢“从众”

10月16日,好脾气的陈浩难得大发泄了一次。他从济南历山路大润发路口左拐,前面一辆车在左转弯时迟迟不动,几个红绿灯后,这辆蜗牛车终于动弹了,他看到女司机一边打电话一边笑

得合不拢嘴。  
“全世界就你有手机啊!”超过这辆车时,陈浩摇下玻璃喊了一句。“好脾气也难免被这些不良司机磨坏了,”陈浩说,“这叫‘路怒症’。”

但陈浩“犯病”总是在他做出正确选择的时候。比如有时右拐恰逢直行绿灯,他在路口停下等着行人过马路,后面车的喇叭就会发出一阵怒吼,好像陈浩的行为违反了所有的交通法规。

每每此时,陈浩就会悲催地想起那个“中国式过马路”的段子,“中国式司机”难道不是这样吗?

直到今年9月份的一天,陈浩才解了气。而帮他解气的,居然是

一个老外。  
那天,陈浩在济南环山路和经十路路口等红灯,一个高个子老外随着人流通过人行道时,一辆左拐的桑塔纳没有像陈浩一样停下来让行人,而是摁着喇叭从行人旁边擦过。

“啪”的一声,这个老外拍了一下桑塔纳的车尾,正在打电话的司机停下来来咒骂谁拍的。老外毫不退让,一边走向桑塔纳一边用英文回骂,老外同时陈述了自己的理由:“Why?Why?”

这位同胞显然理亏并且害怕,立马上车溜了。老外的气随后发泄到了交警身上——事发时两名交警就在路对面眼看着这一幕,陈浩虽然没有完全听懂,但大意他理解:汽车不让行人是不对的,你们作为执法人员,居然还在一边看笑话,你好意思吗?

事后陈浩想,如果换成一个国人敲了桑塔纳,肯定会先问候对方家人祖宗然后动手打架。“我们必须习以为常,司机认为行人必须让他,行人也不愿意拿肉体当盾牌。”陈浩甚至会产生错觉,“有时候行人会看着我,很奇怪我为什么让他。”

“中国人有从众心理。一个人不敢闯红灯,两个人就敢;相反,如果我能够带动几个司机主动让行人,难道不是一件很温暖的事情吗?”陈浩想从自己做起,让国人在培养良好习惯上“从众”。

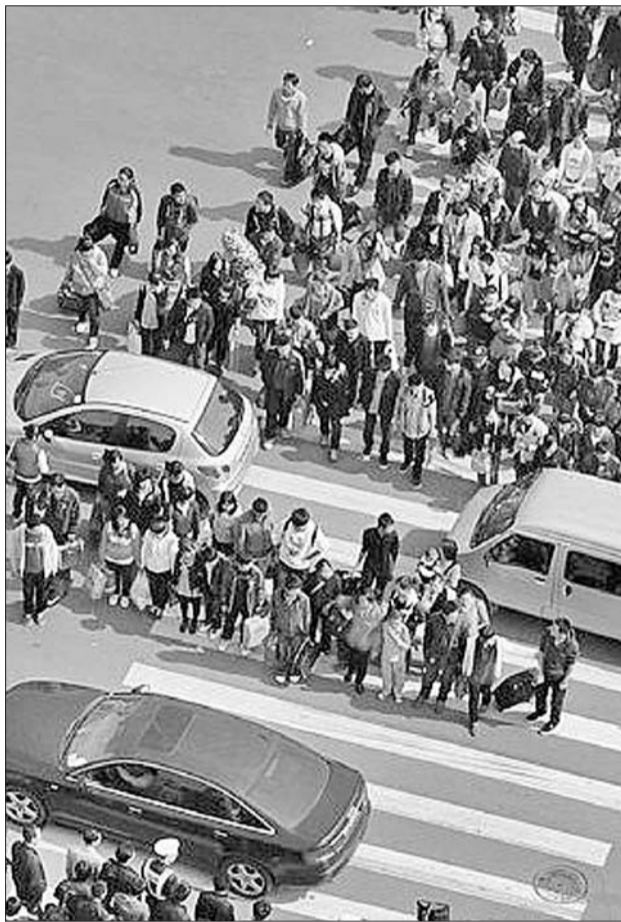
陈浩在国外也曾碰到过这种情况。去年到澳洲旅游,在通过没有车辆但亮着红灯的路口时,很多中国人会和旁边的澳洲人相视一笑,然后一起高兴地闯了红灯。

康德曾说:“有两种东西,我对它们的思考越是深沉和持久,它们在我心中唤起的惊奇和敬畏就会越来越历久弥新,一个是头上浩瀚的星空,另一个是心中的道德定律。”

所以作家郎遥引述上文讨论“中国式过马路”时反思:基于平等契约精神的规则和道德律,一直是中国人的心灵稀缺物。

面对中国人的“从众”心理,北京和杭州的一些做法值得借鉴。

(下转B04版)



“中国式过马路”就是——“凑够一撮人就可以走了,和红绿灯无关。”(资料片)

## 经济学家眼中的“免费之路”——

# 免费需要更精细的制度安排

本报记者 龚海

从国庆高速免费实施起,免费政策就一路磕磕绊绊。高速公路在出现严重拥堵后,不少声音质疑是“免费惹的祸”;郑州在终止黄河大桥收费后,超载超限车辆不断闯关,许多本该绕行的大型车辆也冲着免费而来;而宁夏吴忠撤销黄河大桥收费站,却给当地有关部门封桥提供了借口。  
在未来若干年,政府还可能推出更多的福利政策,政府和相关部门应该如何引导和顺应民意,处理好资源的合理分配与经济发展的关系,在更大范围内让老百姓得到实惠,还需要政府进行更为精细的制度安排。

像许多在国庆期间上高速的私家车主一样,济南人崔玉凯至今认为高速免费政策给自己带来了实实在在的好处,虽然省下来的过路费被他用于加油、住宾馆、买景区门票,最后花销也不少,但他还是觉得赚到了,“至少占了点便宜。”

在多数民众对此次高速免费一片叫好时,有些声音却被忽视了。例如清华大学教授李稻葵

就认为,那些货车司机还有开长途客车的人的利益被忽视了,付了钱还堵了,他们甚至是免费政策的受害者。而政府也不能凭一纸政令,就让企业“割肉”。  
但经济学家的疑问在媒体和网络上都未能获得更多支持,相反遭到了很多批评。许多民众一再指责高速企业“暴利”,高速公路早就应该回归公益。

此前坊间传闻政府将对高速企业在执行免费政策中的损失进行补贴,但10月19日,山东高速一位负责媒体关系的人士谨慎表示,“现在并没有看到任何正式文件说有这方面的补偿。”该人士还表态,“对于免费,我们只是执行者,一切听国家的。”而这几乎是众多高速运营方的普遍心态。

高速企业利益可能受损,不过,一位长期提议高速免费的全国政协委员认为这无碍于他们赢利,他也不在乎那些反对免费的声音,“老百姓是欢迎免费的,而且节假日高速本来就堵,这和免费是两码事,何况这是国务院

出台的政策,我们就得做好执行。”

不少专家都力挺重大节假日高速公路免费政策,认为这表现了高速公路向公益属性回归的趋势,不能因为拥堵或部分人群的利益被“侵害”就否定了政策本身。

中国社科院金融研究所研究员易宪容是坚定的免费政策支持者,他在博文中表示,高速免费是一项利国利民的政策,尽管出现一些问题与弊病,但这些问题都能通过改进与完善管理加以解决。

同样是免费,成都这次在设计公交免费政策时非常谨慎。当地政府选择了部分平时客流量不大的支线线路实行免费。再者,成都的公交票价低廉,价格弹性很小,于是在免费后,这些线路的客流量虽有明显上升,却没有出现“井喷”,更没有像广州地铁免费那样发生大面积拥堵,还引来市民一片叫好。当地有官员称:“效果出奇地好。”而公交公司的损失,则由财政进行补

贴。

相形之下,郑州黄河大桥的相关管理者在超期多收了14.5亿元通行费后,终于免费,但该撤的不该撤的都在免费后撤了。各项管理措施没了踪影,严禁上桥的三轴以上货车甚至超重、超限车辆频频闯关。几天之后,路政人员不得不每天守在桥头对货车进行分流。

免费着实透着诱惑,中央民族大学管理学院教授高鹏怀在接受媒体采访时,首先认可了国家在公共服务上日渐增多的免费政策,像公园免费、博物馆免费,但中国在这方面才做了五六年,免费政策制定和实施的细节还需进一步完善。

研究社会福利和社会政策的山东大学教授程胜利也将公共服务的免费看作未来的一个发展方向,“但如何提高效率,改善服务质量是需要解决的问题。这一方面需要政策信息的公开、透明,另一方面还要加强监督,包括民众监督、政府行政、执法部门监督和媒体监督等。”

经济学家则希望政府在制定政策时能充分尊重市场规律,中国人民大学中国社会保障研究中心鲁全博士认为公共福利其实都需要以免费的形式出现,“并不是所有的福利都应该免费,福利的一个特征只是收益大于成本,就像医保,花很少的钱,可以报销掉很高的医疗费用。”

针对这次国庆高速免费政策,中国人民大学社会保障研究中心副教授韩克庆表达了自己的看法,觉得这种免费“不是一种制度性安排,还算不上严格意义的福利”,而以一纸行政命令的方式要求高速企业免费也欠妥,“政府应该把握自己的角色,你可以去保证公众在重大节日出行道路通畅,而要把自己和经营者的角色分开。”

他强调中国在以后的福利改革进程中,虽然要强调国家的主体责任,但也不是政府大包大揽,它离不开市场经济发展,“在福利提供方式上应倡导和完善自由选择和市场竞争机制。”