

大部分“中国式”
可归为“中国式无序”

闯红灯,这个几十年来让中国人习以为常却又屡屡困扰的问题,在20多天前再次被翻出来,成为一个更为热烈的全民讨论话题。

最直接的原因在于,它穿上了“中国式”的外衣,被包裹进“中国式过马路”的概念里。

“中国式过马路”最早出现在一则笑话里:“凑够一撮人就可以走了,和红绿灯无关”。

谁也没想到,这个笑话会引发一场大讨论,然后发生连锁反应,几乎一夜之间,中国出现了无数个“中国式××”。

就交通方面来说,接过“中国式过马路”接力棒的,是“中国式接孩子”。校门口每天必然出现的交通拥堵场面,终于有了合乎国情的解释。

“中国式跨栏”、“中国式堵车”、“中国式旅游”、“中国式排队”,甚至连校门口家长们伸长脖子等孩子的样子,都被刻画成了“中国式交通”图中一幅幅极具特色的画面。

然而,戳中现实和网络的,并不是“闯红灯、过马路”,而是这些现象左边的前缀:“中国式”三个字。

在接受本报记者采访时,著名社会学家、北京大学社会学系教授夏学銮对这些密集出现的“中国式××”感觉很复杂,他认为“中国式”这个词语显然充满了贬义。似乎,“中国式”就像是一个筐,往里面装什么东西都合适。

在夏学銮看来,“中国式”后面这些现象,多是社会问题症结所在,困扰了中国社会许多年,却总难以根治。

“这一次,这些本该严肃探讨的话题,以一种调侃的方式被重新拿出来,开始了新一轮的讨论。”

“通过各种‘中国式’的走红路径可以看出,它的传播更多带有对社会积习或者陋习批评、嘲讽的意味,很多消极的、不满的现象都可以附加到上面,然后找出一个托辞。”

夏学銮表示,“中国式”之后附带的现象和问题几十年、甚至上百年来是一直存在的。“中国式”的出现,只不过是说用这个贴切、形象的词语,把一直隐形存在的司空见惯、习以为常的社会文化淋漓尽致地放大、表达,并引发社会的集中讨论。

在夏学銮看来,各种“中国式”现象,大部分可以归为“中国式无序”。

“中国式”的流行,背后隐藏了各种各样复杂的社会情绪。“现在看,调侃、戏谑甚至是无奈的心态对一般人来说更多一些。最早说出这个词的人,本身也是调侃。这些情绪里,隐藏着公众对于社会现实问题的抱怨式关注。”

夏学銮注意到,社会情绪开始隐隐有了以调侃的心态进行自我反省的现象。在某种意义上,他甚至把这种趋势称为“文化自觉”的体现,这种萌芽般的诉求,意味着对社会文化,有了自知之明的重新打量,正视不足,并希望能够寻求到解决之道。

“中国社会经历了长期小农社会的过渡,公众的规则意识并没有形成。现代文明尤其是汽车时代到来后,核心的原则就是规则必须被遵守,秩序才能正常运转。但公众的观念意识停留了,特有的‘实用主义’也阻碍着对规则的遵守。”

“于是,‘中国式交通’就出现了。”

“中国式过马路上,
人治很重要”

当夏学銮为“中国式交通”寻找根源的时候,有的城市已经率先为“中国式交通”开出了“药方”。

在河北石家庄,行人闯红灯、不走人行横道、在路口随意穿行、翻越中心隔离护栏等交通违法行为将被处以50元以下罚款。这样的规定,已经施行了十几天。

中国式“药方” 能否治中国式“病”

文/本报记者 任鹏



“中国式”三个字,把“过马路闯红灯”这个天天见的现象带火了。

在“中国式过马路”出现后的20多天里,“中国式”三个字成了最热的流行词。似乎一切社会病,都可以贴上“中国式”的标签。

有“病”就得有“药方”,于是,陆续有城市针对“中国式交通”,开出了中国式“药方”。初衷是想对症下药,但“疗效”如何,却有待时间检验。

诊疗“中国式交通”,对于其他最近被集中关注,实际却已流行多年的各种“中国式XX”,似乎都有借鉴意义。



近日,在河北石家庄,交通协管员们用拉绳方式阻止人们闯红灯。(资料片)

在这一场为期两个月的“主题教育实践活动”中,有专门针对“中国式过马路”进行的处罚,而这样的处罚,本身就带有浓重的中国式色彩——“法不责众”:在大路口闯红灯的行人群体中,管理部门将会处罚前三名。只有在小路口,闯红灯的行人会全部处以50元以下罚款。

一位熟悉情况的人士向记者透露,大、小路口之所以会有处罚的区别,主要是考虑到执法的可操作性。如果大路口闯红灯的行人太多,逐一处罚并不现实。即使只“处罚前三名”,也要面临操作、认定方面的难题。

这也是许多交通协管员最头疼的问题,在大路口,人流量这么大,很难看清谁是闯红灯的前三人。

这位人士并不否认“处罚前三名”的作用。“在路口,只要有人带头闯红灯,后面会跟上一大群人。如果最前面的几个人守规矩等绿灯,后面的大多数人也同样能一起耐心等待。”

除了处罚,还有一个比红绿灯作用更明显的“药方”,这就是管理人员想出了拉上绳子防止行人闯红灯的“笨办法”。

记者了解到,在石家庄新华路与泰华街交叉口,红灯亮起时,两名协警在非机动车道等停线位置,拉起一根绳子,放置在行人和非机动车前。一旦绿灯亮起,协警松手,绳子落在地上便是放行了。

协警对此的总结是:虽然觉得这个办法“有点笨”,但没想到“效果非常好”。

有些事情似乎是过于巧合。千里之外的上海闸北区,实施的也是处罚“带头者”的办法,只不过是闯红灯第一拨人中的第一个人进行处罚。

而在上海火车站附近的天目西路梅园路路口,同样回归到拉绳子这种“笨办法”,来防止行人闯红灯。

于是,交通协管员手里的绳子,成了比红绿灯更管用的通行指挥工具。对于这种方式,闸北交警也只能表示,“很尴尬很无奈”。

已经有评论人士开始质疑这种只处罚前三个或者第一个的“中国式”执法。在他们看来,选择前三名或者第一名会带来一个问题——公平性的问题。因为同罪同罚是公民社会最基本最朴素的要求。只要违犯了规则都要处罚,而不是区别大小路口,或区分谁先走谁后走。

讨论之下,又有网友开始把这种交通管理,戏谑地称作“中国式药方”。

但即便如此,谁也不能否认这种“中国式药方”的作用。三天内,石家庄有300多名交通违法者接到罚单,管理部门表示,效果很好。

早在2006年,同济大学交通运输工程学院讲师倪颖就开始研究“中国式过马路”中的行人行为与心理。在国家自然科学基金的资助下,她所在的课题组做了一个长达5年的“交叉口行人过街行为以及心理研究”课题。

从一个交通工程师的视角来看,倪颖发现,红绿灯对行人约束的作用,远远比不上交警,甚至是没有执法权力的协管员的口头约束。根据他们的研究,在有交警和协管员的路口,闯红灯的几率大幅下降。

“中国式过马路上,人治很重要。”倪颖说。

不带任何色彩的“药方”
也许更管用

倪颖发现,各个交通因素之间有相互作用的结果,她把其中一部分称为恶性循环的过程。

“举个例子,行人闯红灯会影响机动车正常通行,由于车辆通行不畅,交警就会把信号灯时间放得更长一点,比如把90秒长的红灯放到120秒。但行人等待的时间更长,更容易导致闯红灯,这就是恶性循环。”

倪颖并不认为“中国式交通”仅仅局限在红灯等待时间过长。“绿灯放行时间不够,马路又特别宽,让行人怎么过马路。行人通过绿灯时,右转弯车辆不避让。这些交叉问题都拉长了等候时间,很容易让行人产生焦躁心理。”

她并不回避一些客观因素对行人闯红灯等交通行为的影响。交通设施的规划设计不合理,过街距离过长,没有安全岛和过街天桥等都可以影响。“国内在交通信号灯的设置更加偏向机动车,这就会导致行人被动违规。”

设计不科学、设施不完善,导致的不是有序,而是无奈,进而发生无序。

课题组在上海共收集了超过1800个行人的过街行为,并搭建了一个实验平台,在电脑屏幕上模拟了虚拟的路口。实验者根据“信号灯”、“车流”情况和心理变化,来

“过马路”。课题组以此来研究客观条件的变化对行人违章心理和可忍受的等待时间的影响。

实验结果很有意思,也让倪颖发现究竟哪些因素能够影响到行人的违章心理。

“我不否认现在的交通参与者素质有待提高,素质肯定是一方面因素。但除此之外,行人本身的性格特点,过街时有没有同伴,或者一些天气条件,比如高温、降雨天气,都能够像红灯等候时间一样,影响行人的心理,导致产生违章行为。”

但面对如此繁多的“影响因素”,又岂能“症开出处方”?

在这个课题研究中,课题组的结论是:在交通流量较大的主支相交路口,行人最大可忍受等待时间为90秒,超过这个时间值,行人过街将处于不可控局面。这就意味着,当等候超过90秒,信号灯作用趋于零。

与石家庄、上海的尝试不同的是,也有城市开出的是最普通,也是最普遍的“感冒药”。

在杭州莫干山路,自去年4月率先倡导“人行横道礼让”后,最先设置爱心斑马线的地方,只要有行人通过,车辆就会立刻减速停车,礼让行人。

为此,当地制定了严厉的惩罚措施,车在斑马线前不让行,将被扣2分,还要罚款100元。

施行仅仅两个月,这条路上就处罚了近5000名未让行司机。这些司机包括开公交车、出租车、工程车、公务车以及私家车的人。但也仅仅在两个月后,“车让人”的理念已经深入杭州人心,并成为一种潜移默化的习惯,无论开车者还是步行者,都从中收获到了遵守良好秩序的甜头。

深圳市也修订有关交通安全方面的法规,加大对违规者的处罚力度。深圳行人闯红灯拟罚款100元,汽车在斑马线不减速,可能视同不避让行人,同样罚款500元。

许多社会学家也赞成加大惩罚力度,增加违法成本的做法。

“可以借鉴国外严惩方法,新加坡就是一个典型的勇于对老百姓说‘不’的国家。”夏学銮对新加坡的严惩之下出秩序,更为看重。

醉驾入刑似乎是一个更好的例子。当酒驾、醉驾的违法成本通过严惩而成倍增加后,效果足以说明问题。

严管、严罚可能不是最好的办法,但面对各种“中国式××”,这张不带任何色彩的“药方”也许更管用。