

■城市文明看细节·杭州经验



在西湖南端一处路口,虽然红绿灯已停用,几名行人穿越马路时,车辆仍在斑马线前自觉地停了下来。 本报记者 高寒 摄

38拨行人过路口,几无汽车抢行 先公后私、配齐探头,杭州“礼让行人”已推行六年

本报记者 高寒 刘帅

公交车路口主动让行 有游客还以为车坏了

12月6日下午4点,杭州公交3路车的驾驶员孙师傅驾车从城站火车站出发,途经杭州最繁忙的道路之一——中和路一路向北。在接近1个小时的行驶时间里,孙师傅共穿过了12条无信号灯的斑马线,其中11次,孙师傅或是主动停车,或是跟随着前方车辆停车。剩余的一次,则是因为当时斑马线上并未有行人,便直接通过了。这样的驾驶习惯,孙师傅已经保持了6年。

记者近日走访杭州市区内多个路口发现,在杭州,机动车礼让行人的现象非常普遍。

比如,4日下午3点,西湖南侧南山路一个无交通信号灯的斑马线两侧不时有行人出现。该斑马线位于西湖和太子湾公园之间,横穿道路的大多是外地游客。但每当有行人横穿或准备横穿马路时,大部分车辆都会自觉地减速并停下,等待行人走后再前行。半个小时内,共有38拨行人穿过马路,人数从1人到十几人不等。这38拨人均享受到了机动车礼让行人的待遇,且多辆车让一两个人的情况也多次发生。

这其中,表现最好的群体无疑是公交车司机。半小时中有14辆公交车带头让行,且基本上所有的公交车在看到有行人时会提前10米减速,并规范地停在离斑马线一米开外的白线外。而出租车的表现也不差,有17辆出租车“带领”后面的车辆给行人让行。虽然有时有个别私家车会出现不让行的情况,但是绝大部分私家车也都能做到礼让行人。

杭州司机的举动明显让很多外地游客“不适应”。6日下午,下火车还不到半小时的河

当行人还未踏上斑马线,远处的机动车驾驶员便已经开始松开油门轻踩刹车。机动车停在斑马线前,司机还会招手让行人先过去……这不是只有在交规中才会出现的景象,而是在杭州这个大城市中每天都会上演无数遍的真实情况。六年来,杭州采取“先公后私”的方法,让公交车、出租车以及公车和公务员所开车辆率先让行,有效地推进了机动车礼让行人的政策。

南游客小魏,正站在河坊街附近的一条斑马线旁不敢动。虽然一辆公交车停在几米远外,但他还是不敢走,甚至以为公交车坏掉了。“直到公交车司机冲我挥手,我才知道他竟然是让我的。在我们那儿哪有公交车让人的事情,太让人惊奇了。”受宠若惊的小魏试着走出几步后,发现其他车辆也停了下来。用他的话说,就感觉自己当了“首长”。

斑马线连续出事故 下严令推让行新政

说起目前已成为杭州城市名片的“车让人”风气,不少老杭州人都说“这是用几条人命换来的”。浙江广播交通之声的资深主播高音鸣说,她对这7年杭州司机出行习惯的变化感受格外深刻。2009年5月7日晚,她作为媒体记者曾近距离接触当年著名的“七十码事件”。当时“富二代”胡斌驾驶着一辆红色三菱跑车,将正在文二西路一条斑马线上的男青年谭卓撞飞,致使谭卓的身体飞

出四五米高十多米远。“那几天,我亲眼见到了谭卓父母承受的丧子之痛,也能体会到杭州市民对于不文明驾车行为的厌恶。”

高音鸣介绍,“5·7”事故发生19天后,时任杭州市委书记和市长还曾带领小学生过马路,呼吁司机让行,可同年8月,位于杭州城区的莫干山路上再次发生事故。一辆保时捷豪车撞死了一名17岁的打工妹,肇事司机依然是“富二代”。就这样,杭州司机存在的不文明现象,通过这两次事故出了名。

杭州交警支队指挥中心民警楼罡介绍,当时市委、市政府的领导进行了反思,并借着杭州创文明城市的时机,将推行车让人这个任务当做命令,同时下达给了交警、公交以及交通局运管局等部门。如果推行不好,或者是被市领导发现不让行行为依然普遍,各个局领导都要被批评。

组织人员到监狱参观 听犯错司机现身说法

杭州的公交车和出租车由于其相对有组织的特点,率先得到了约束。杭州公交公司副总经理翁军介绍,公交公司现在关于礼让行人有着严格的考评机制。对于没有做到让行的司机,公交公司不光会扣除其奖金,还会取消评奖资格,甚至开除。同时,公交公司还设计了一套“规定动作”,用于指导司机在让行时的操作。如公交车司机必须在距离行人10米处进行制动等。

常年驾车横穿杭州城区东西两头的公交司机老周称,刚开始不少公交车司机对这一政策很不满,公交公司压力也很大。翁军回忆,面对一些司机的意见,公司的态度是“这事没得商量”。为了让公交司机从根本上认识到安全驾驶的重要性,公司甚至将很多司机领到了监

狱里,看望之前因为安全事故而被拘留甚至判刑的公交司机,让那些犯过错误的司机“现身说法”。

而杭州市交通局下属的运管局在管理出租车时,采取的方法与公交公司类似。运管局出租车管理二科科长顾建峰回忆,2010年时,运管局曾组织1000余名出租车司机前往城区各个斑马线前值班。他们会一起记录下过往出租车的让行情况。所有违规司机均会受到各自出租车公司的处罚,如果不让行行为达到一定数量,司机就得重新参加上岗培训,甚至会被公司辞退。

七年间共查处 不礼让行为33万多起

在交警崔齐看来,相比公交车和出租车,私家车司机更难管理。尤其是在2011年刚开始执行针对私家车的处罚措施时,不少司机并不服气。“有一位私家车主一直没有让行意识,有次他在前一个斑马线违法,被我拦住了。他以为那次依然是规劝两句就完了,不知道我要真罚他。”崔齐介绍,当听到要扣3分罚100元时,私家车司机便开始胡搅蛮缠,不过,在向该违规司机展示其不让行行为的录像后,崔齐最终还是按规定对其进行了处罚。

楼罡介绍,从2012年开始,杭州交警在各个斑马线设置探头,专门抓拍不让行行为。杭州交警提供的数据显示,2009年至今年10月底,杭州交警共查处不礼让斑马线违法行为337114起,这其中被探头拍下的就有289917起,靠现场交警查处的只有47197起。“今年查处不让行行为4.98万起,虽然这一数字每年都在增多,但这是因为杭州交警的探头系统越来越发达导致的。每年不让行行为的比例其实一直都在降低。”

两头都要顾及到 一年减少106条斑马线

老翟是一个在杭州开了10年出租车的老司机。2010年时,他所在的公司开始要求司机礼让。老翟的车那时接近报废,上路本来就费油,再让行的话不仅影响速度,一刹车一启动更是让他心疼。“我算了算,踩一脚刹车就得多花5毛钱。让行之后,我一天得多踩一两百次刹车,几十块钱就出去了。”

因此,在执行礼让行人政策过程中,如何尽可能减少车主在经济和时间成本上的损失,并让他们得到行人的尊敬,成了管理者需要解决的问题。

私家车主钱杰介绍,在文三路上某路段的两条斑马线曾经只有50米,第一条有红绿灯,第二条没有。他按规定停完第一个红绿灯,开了几秒钟就发现有学生又要过马路,这一度让他觉得设置不太合理。可在今年,他发现第二条斑马线已经没有了,他可以一口气开两三百米,直到下一个路口。楼罡介绍,交警今年已经减少了106条斑马线,在像环城北路这样的大动脉上,交警更是设计了长达一公里的封闭路段。司机可以一脚油门开到底,所有的行人都不能在这段路上横穿。

让钱杰更暖心的是,越来越多的行人开始尊重他们。“一次我带着老婆孩子,给一排过马路的学生让路。我就看到他们在老师的带领下开始小跑,每个人都给我竖大拇指,当时我和我老婆都被‘萌化了’,感觉让行一次值了。”“这就是我们倡导的,行人和司机的相互尊重。”高音鸣介绍,司机也在赶时间,行人应该对司机的让行怀有感恩之心。“一个微笑、一个大拇指加上小跑,就是对司机最大的尊重。”