



6月15日晚高峰期间，北京国贸桥附近路段车行缓慢。新华社记者 匡 鹏 摄

前方道路，是汽车文明社会

本报记者 刘 峻

1974年，时任美国驻华联络处主任的老布什，与妻子芭芭拉骑自行车经过天安门，留下了一张珍贵的照片。彼时，在中国这个“自行车王国”里，汽车工业与汽车的普及才刚刚起步。也是在上世纪70年代，“汽车社会”的概念由日本学者提出，由汽车普及所带来的新社会形态因此进入大众视野。

当一个国家或地区每百户家庭汽车保有量达到20辆时，通常被看作进入汽车社会。截至2015年底，中国机动车保有量已达2.79亿辆，平均每百户家庭已拥有31辆私家车，北京、成都、深圳等城市更是超过60辆。汽车的触角和影响力已辐射到文化、法律、道德、家庭各个领域。在城市中，人们的生活环境与空间被汽车社会所重塑，呈现出不断变化的新面貌。

不过，汽车带给人们便捷生活的同时，也带来了不小的烦恼。道路拥堵、乱开乱停等现象考验着社会的文明水平与管理能力。如何让汽车社会更文明，是值得高速行驶的汽车行业停下来思考的问题。

驾车陋习频频引发“路怒”

“人固不驰，人里必式”“国中以策筭恤勿驱，尘不出轨”——《礼记》中记录的这项“交通规则”，意为在城市道路上驾驶机动车等车辆的时候不能奔驰，不能扬起尘土。这与现代交通文明的原则一脉相承。

不过，飞奔进入汽车社会的中国司机，却未必瞧得上“人固不驰”的速度。随意变道、车窗垃圾、驾车玩手机、开斗气车、不系安全带、乱鸣笛、不让让斑马线、滥用远光灯、车辆乱停乱放……如今，在城市中开车上路，难免会遇到上述交通陋习。有的驾车者原本规矩矩矩，由于长期被恼人的不文明行为所刺激，以至患上了“路怒症”，一坐进驾驶室就“怒火中烧”。

今年3月，广东东莞一名车主故意撞倒前方强制变道的汽车。事后，这名车主称这已经是他撞过的第7辆车，而且一般都是别人全责才会撞上去。这一“马路侠客”般的壮举，让不少饱受行车之苦的车主拍手称快，也引发了关于文明驾驶的规则与道德之辩。

去年发生在成都街头的“暴力殴打女司机”事件，同样一起因“路怒”而引发的极端事件。值得一提的是，新闻历经多次“反转”，尽管男司机打人确实违法，但女司机多次突然变道、“劣迹斑斑”的驾驶行为依然遭到网民的一致声讨，由此可见舆论对于驾车陋习的恶感之深。

经过多年努力，我国道路交通事故实现了稳中有降，但总量仍然较大，并且80%以上道路交通事故因交通违法导致。据统计，2014年涉及路口的交通事故中，因不遵守交通信号引发7415起，共造成1895人死亡，8048人受伤。

车流的灯光宛如长河，闪耀和流动在每一个回家的夜晚。在这个繁荣与动人的景象中，驾驶者的公共意识和觉悟却仍显苍白。经济学家梁小民谈道：“几乎每一个中国人都有一辆汽车梦。但是，关注汽车文明的人远比希望实现汽车梦的人少得多。如果绝大多数人不关心汽车文明，汽车梦一旦实现，就将意味着一场灾难的降临，个人的非理性行为将会导致社会的非理性状态。”

在快速前行的汽车社会中，我们的文明与素养如何跟上飞奔的车轮？

交通问题考验规划管理

我国的汽车文明建设为何迟迟跟不上汽车社会的发展速度？专家认为，这是由于机械化与城市化发展速度脱节所致。在欧美国家，汽车化过程基本是在城市化完成之后才逐渐发展，经历了比较长的时间。我国所面临的问题是，城市化进程还没有完成，机械化就已来临。



城市化与机动化的矛盾，突出体现在道路规划上。一些城市缺乏科学规划，道路建设滞后，公交分担率低，道路、停车供需矛盾突出。一些地方注重短期建设，忽视长期影响，新建、改建、扩建工程不进行交通影响评价，造成一些道路交通拥堵“瓶颈”和安全隐患路段。

以北京为例，2015年8月，北京市车均道路面积18.3平方米/辆，仅比一个标准停车位的面积略大。同时，路网不完善。现在的北京城脱胎于一个拥有几千年历史的古城，城市道路断头路多、支次道路少，贯穿南北的放射状道路少。

此外，北京主要道路超负荷运转，西二环、东三环等路段高峰时超出设计流量50%以上。而四环路以内集中了全市65%的重点小学、80%的三甲医院。望京、回龙观、天通苑早已习惯了被称为“睡城”，车辆的潮汐流现象十分明显。

立法执法理应刚柔并济

文明的汽车社会，离不开高素质的驾驶者、人性化的交规和严厉的法律。

交通文明的建立绝非一夕之功。清华大学交通研究所所长陆化普认为，在交通事故当中，人的因素占80%以上。要提升交通文明水平，改变人的行为是关键。当务之急是通过广泛深入的宣传教育，增强群众特别是广大驾驶人的交通文明意识，做到自我约束、自我管理，道路才能畅通。

从今年4月起，驾照新规施行。除了外界关注的小汽车自学直考、自主约考等便民措施外，对于驾车人的要求也有所提高。其中，只要是在实习

期内发生的交通违法行为，无论什么时候处理，记满12分都会被注销驾驶证。

对于如何通过交通法规规范驾车行为，中南财经政法大学教授靳新生认为，树立交通安全意识，加大处罚可能会在短期内取得效果，但不是个治本的方法。这更需要执法者改变重管理轻服务的心态，杜绝以罚代管，真正让交通法规走进万家。

日前，安徽桐城六尺巷的“空白罚单”引发网络热议。一名车主从南京开车到桐城办事，在六尺巷收到一张特殊的违法停车告知单。没有扣分、罚款，而是一条温馨提示：“前面有停车场，下次注意”。

“空白罚单”式的“柔性”执法让人想起了电影《疯狂动物城》中的兔子“朱迪”。第一天作为交警上岗的它，为了完成任务，不分青红皂白地猛贴罚单，结果适得其反，遭到动物城居民的抗议与吐槽。

事实上，交通法规的惩罚措施只是手段，目的是为了减少违反法规的不文明行为。专家建议，对明显阻碍交通的行为，要严管严罚，但也要根据实情科学执法，执法者和车主们不应该是“躲猫猫”游戏。“驱走”懒政，创新执法应是第一步。六尺巷交警春风化雨的执法方式之所以被频频点赞，就是在于其以人为本、释放善意。如此这般，才能更好地赢得违规者的尊重与遵守，实现执法的“初心”。

当然，及时严厉地对不良现象进行制止和处罚，也是建立健康汽车文明秩序必不可少的环节。2011年，刑法中的危险驾驶罪将醉酒驾车、高速飙车等严重危害公共安全的交通违法行为纳入其中。“醉驾入刑”5年来，全国因酒驾醉驾导致的交通事故起数、死亡人数与法律实施前5年分别下降18%、18.3%。

从今年3月开始，《杭州市文明行为促进条例》以地方法规的形式，将一些常见的不文明行为上升为“违法行为”，同时将保护不文明行为劝阻人以法规的形式予以明确。包括开车时以手持方式使用电话、向车外抛洒物品等不文明驾车行为，将被视为违法，根据实际情况，分别由行政执法部门和公安机关实施处罚。

北京大学社会学系教授夏学鸾认为，不文明行为归根结底源于人们的道德观念。文明的培养必然有个过程，不是一蹴而就的。但对于很多陈规陋习“屡教不改”，适时出台法律法规，会起到一定的引导和警示作用，对文明习惯的形成和公民素养的提升提供保障。



青岛巴士司机手举标语，倡议乘客不要向车窗外乱扔垃圾。（人民视觉）

他山之石

德国

对于路怒司机，德国交管部门明确规定：用言辞和手势辱骂他人，属于侮辱他人的犯罪行为；如果按喇叭、用灯晃、不顾车距紧跟前车，根据情节轻重可视为违反交通规则或违法犯罪。不论做出哪种过激举动，罚款自不必说，严重的可能会有牢狱之灾。

按照德国道路交通管理条例规定，时速越高，距离前车越近，处罚力度越大。例如，若时速160公里，距离前车小于8米，驾驶员将面临罚款400欧元、扣4分、吊销驾照3个月的处罚。

澳大利亚

澳大利亚人将路怒症称为“公路恐怖主义”，对路怒症的处罚常常是数罪并罚，不少涉事人面临多项起诉，甚至包括谋杀罪。

在新南威尔士州，任何人驾车追逼另一司机或对其他驾车者进行恐吓威胁、施暴欺凌均属严重罪行，有可能被判最长5年监禁以及最高10万澳元（1澳元约合5元人民币）的罚款，还会被取消驾驶资格。如果发生人身伤害行为，惩罚会更严厉。

新加坡

新加坡有一些很独特的交通管理措施，一方面控制汽车数量，一方面限制汽车通行，避免了城市交通拥堵。交通管理部门根据每年淘汰车辆的数量和道路建设情况，确定每年新发放的拥车证数量，只有具有拥车证的人才有资格购买汽车。中央商务区周边建立了13个停车场，车主只要交付很低的固定费用就可以使用停车场，然后乘坐公交车进入限制区。

美国

美国的交通安全状况不断改善得益于行之有效的交通安全规划策略、安全管理政策和改善措施。始于1966年的美国联邦政府道路安全法案，要求各个州制订道路安全改善计划，旨在降低交通事故、死亡率和受伤人数以及财产损失。具体要求包括：开发和更新交通数据记录系统、收集事故数据、鼓励安全带和儿童安全座位的使用等。

日本

日本坚持立法先行，形成了比较完备的法规体系，为交通系统的高效运转起到了有力的保障作用。1957年颁布的《停车场法》鼓励民间资金投入停车场的建设，同时在资金和税收上给予支持。1962年颁布的法规《机动车停车场所确保法实施令》和《自动车保管场所确保法实施令》，为使自用车辆与公司用车不占用道路长时间停放，规定所有车辆持有者均须拥有路外停车场提供的泊位，以此提高路外停车场的需求，促进民间投资兴建路外停车场，并明确了违反规定的惩罚办法。

韩国

韩国制定了《停车设施法》及其他相关法律及政策，将扩大停车位的需求与需求管理有机结合起来，取得了显著效果。一是居民停车位许可计划，通过在住宅区内道路两侧建设路边停车位，向用户提供可用的停车位。原则上，停车位要分配给购买了停车位许可证的用户。二是商业区停车位上限规则，用于调节商业区包括CBD地区建筑物附属停车位数量的数量。三是拥挤付费，以减少通往CBD地区主要道路上的汽车交通流量。四是停车场登记系统，准许车主获得自己的停车位，并在注册汽车时登记在册。

香港

香港在城市规划和功能布局中，遵循公共交通先行理念，首先注重解决交通问题。另外，香港实行一系列政策，从拥有量和使用量两方面调节和控制私家车增长。采用首次登记税及每年收取车辆牌照费，通过限制使用额度来调节私家车的拥有量；采用较高的燃油税、道路通行费、拥挤收费及隧道桥梁收费等，调节汽车使用量。（范 娅 崔馨月整理）

治疗「路怒症」请服「文明丸」

汪灵犀

笔者的爱人平素是个挺温和的人，自从购车之后，却渐渐有患上“路怒症”的趋势。请他心态放平些，他还颇为委屈地说：“我‘路怒’是因为不守规则的人太多了。如果大家能按规定限速行驶，能在路口提前变道而不是横穿好几道，能在夜间打开近光灯而不是远光灯，如果左转按规则排队，堵车时耐心等待而不是一个劲儿按喇叭……可能我的‘路怒症’自然就痊愈了。”

确实，在中国的马路上开车，是有点“险情乱象丛生”的味道。早在2014年，中国汽车数量就位居全球第二，驾驶人数量世界第一，成为名副其实的“汽车大国”。然而，中国的汽车文明似乎还处于蹒跚学步的阶段，违反法律法规的危险驾驶、挑战社会道

德底线的不文明驾驶，在马路上并不罕见。

有句话概括得很典型，在中国，“没有脾气的人开不了车，能开好车的人多少都有点脾气”。这里的“脾气”，一是说偶尔犯犯规，二是说不时抢抢路。比如，在着急的时候起个速，在堵车的时候加个塞，或者在走错路的时候倒车逆行一小段。虽然在严厉的处罚下，酒驾、闯红灯等现象少多了，但上述行为同样很危险，而且还不es容易引起司机的重视。

而汽车本身的私密性，更加重了人们的无规则意识。美国人曾经让同一批人分别驾驶封闭的吉普车和敞篷车，结果发现把敞篷车的顶完全打开时，人们会尽量不按喇叭催促前车，即

使按喇叭声音也很短，换句话说，是更文明了。由于规则是属于公共场所的，有了汽车外壳的遮挡，一些人就让心中的魔鬼出来尽情撒欢。在他们眼中，拥挤的道路就像是平坦的大路上堆放着的障碍物。他们并没有意识到，其他司机同自己是平等的，拥有相同的道路权利。

一个让人感到安全、高效、文明的汽车社会，最核心的还是司机的规则、文明驾驶。视交通规则为阻碍，视文明驾驶为“屌丝做法”，认为真正有钱有势的人可以横冲直撞，那道路怎么也顺畅不起来，“路怒症”也没法痊愈。

不过，笔者虽然心急，但也明白规则的形成、文明的培养，绝非一朝

一夕之功。除了扎紧制度的笼子，加强监督，多做宣传引导，我们还需要时间的沉淀。要知道，社会变迁中存在“文化滞后”的现象，物质文化的变迁总是快于非物质文化的变迁——社会变迁总是先从科技、经济等器物层面开始，然后是法律、规则等制度层面，最后才是风俗、习惯等精神层面。

因此，一方面，我们要直面问题，加强相关立法，加大执法力度，防止“劣币驱逐良币”。另一方面，我们也要理性看待客观规律，不要动不动就评论“社会道德失堕”，失去信心。现在中国道路上跑着的司机有“50后”“60后”“70后”“80后”“90后”，有新手有老手，有急性子有慢性子，有“考本派”有“买本派”……

把这些条件搅和到一起，可想而知道路有多复杂，我们于情于理都应该多给社会一点耐心，对吧？

有些人可能转不过弯来，其实，文明行车明显能提高效率，对大家是双赢。比如占错了道要插队时，如果摇下车窗，跟旁边的车打个招呼，反而更能得到对方谅解放行，比斗智斗勇的强挤要强管用百倍。

另外，据笔者的观察，在北京早晚高峰如此拥堵的情况下，无论司机再怎么穿插、加塞、违章，跟老车实实在在地比起来，速度都是差不多的，永远是在下个红绿灯路口见。所以，多耐心、放宽心，不如就从当下做起吧，大家排好队，肯定比挤来挤去走得更快捷。