

① 用上人脸识别 解决成本难题

近期，山东济南启用人脸识别系统，对闯红灯等交通违法行为进行抓拍。这项“黑科技”经媒体报道后，在网络上引发关注和讨论。

据济南警方介绍，人脸识别系统主要用于抓拍闯红灯的行人和非机动车驾驶员，在晚上也能清晰成像。行人被“抓了现行”，闯红灯的短视频和放大后的头像将直接曝光在路口的显示屏上，呈现在公众面前。此外，这套设备还与居民身份信息系统相连，通过人脸识别出的违法者姓名、身份证号码等个人信息，也将显示在电子屏上。

济南启用人脸识别系统后，一个月共抓拍6200多起行人和非机动车闯红灯违法行为。有了“黑科技”的威慑，闯红灯的行为得到了有效遏制，有一个路口每天闯红灯的人次从逾百次降到了十几次。

不只是在济南，一段时间以来，江苏宿迁、重庆江北等地也将人脸识别抓拍系统放到了路口，效果同样立竿见影。在重庆江北，人脸识别系统试运行以来，行人过街守法率从60%上升到97%以上。

除了现场曝光，闯红灯者往往还要面临着“追加”处罚。在济南，系统抓拍后，违法者信息还将通过报纸、网络等进行曝光。交警部门还会将违法行为通报到违法人的单位或社区居委会，交通违法行为与文明单位、文明个人的考核评比实现挂钩。

此前，行人和非机动车闯红灯取证较难，管理和处罚无从下手，即便处罚了，几十块钱的罚款往往也难以起到震慑作用，长此以往便造成了“中国式过马路”的交通顽疾。治理行人闯红灯之所以屡出狠招、奇招，其中一个重要原因就在于违法成本太低、处罚的成本太高，结果造成了“法不责众”局面。因此，人脸识别等运用新技术的治理方式，被普遍看做“对症下药”的创新手段。



③ 解决路权冲突 避免运动执法

近些年来，各地处罚“中国式过马路”的新闻频频见诸报端，但大多成为有去无回的“断头新闻”。专家指出，一阵风的运动式执法，并不能实现执法的常态化，其结果只能是治标不治本。这种不确定性既伤害了法律的严肃性和权威性，更不利于公众规则意识的建立。

记者梳理发现，近期多地针对交通的整治，也隐含运动执法的影子。路口文明是济南创建全国文明城市的治理重点之一，济南交警有关负责人表示，整治行动在“创城”的高度去实施，力度明显不一样。而盐城的“礼让斑马线”，也是该市推进“创城”的20项管理措施之一。

对于治理“中国式过马路”的诸多举措，点赞同时，应当冷静观察，以观后效。专家表示，处罚不是目的，关键是引导和规范。以前交管部门总是习惯于集中“管一阵”，过后又松懈下来。希望更多的城市能一起探讨治理良方，而不是在观望中“软执法”。突击式的执法管理虽然见效快，但去效也快。除了采取惩罚措施之外，必须要加强对公民的教育。

受访专家表示，由于交通设施的设置不合理导致的过马路难，往往是导致行人闯红灯的更主要原因。有的城市道路路网规划不合理，注重主干路建设，支路和次干路密度达不到要求，导致行人和非机动车都被汇集到主干路上；有的路口红绿灯时间分配不合理，若是按规则过马路，就得有足够强的耐心和足够快的速度。只有综合治理，解决好人与车“路权”冲突，才能从根本上破解“中国式过马路”。

红灯管不住 曝光惹争议 “中国式过马路”死结怎么解

本报记者 刘 晓

② 坚持依法行政 防止法外之罚

人脸识别治理闯红灯劣习的效果，让不少网友点赞。很多人认为，这是根治“中国式过马路”的好办法。与此同时，也有人质疑，这种曝光个人信息的方式，是否涉嫌泄露个人隐私？算不算法外之罚？

有观点认为，执法面前没有绝对的个人隐私，要确保隐私安全，前提是遵守法律法规。也有观点认为，曝光于法无据，曝光本身就已经闯了法律的“红灯”，侵犯了当事人的隐私权。

《道路交通安全法》对于行人违法闯红灯行为有着明确的法律约束，法律规定，行人违反道路交通安全法律、法规关于道路通行规定的，处警告或者5元以上50元以下罚款。而《公安机关执法公开规定》则明确，公安机关不得向权利人以外的公民、法人或者其他组织公开涉及商业秘密、个人隐私的执法信息。但是，经权利人同意公开，或者公安机关认为不公开可能对公共利益造成重大影响的，可以予以公开。

曝光闯红灯者个人信息的依据，正是来自于后者。济南交警有关负责人说，在系统安装之前，曾与法制部门专门研究过个人隐私问题，得出的结论是，公共利益大于个人利益，通过曝光一部分人警醒众人，达到保障出行人员权益的目的。

而针对外界对个人隐私的担忧，多地交警部门大都引入了底线思维。其中，济南、宿迁在曝光时将闯红灯者的姓名和身份证号隐去一部分；重庆江北则只曝光照片和视频，并不涉及个人信息。

近年来，为了治理行人闯红灯，各地奇招频出。有的地方要求闯红灯者带上绿帽子、穿上黄马甲，协助交警维持交通秩序；有的将个人信息通报单位，或者与考驾照等其他社会行为捆绑。这些措施虽然“看上去很美”，但是否属于“法外之罚”，一直存在争议。

中国政法大学教授李显冬认为，依法行政，越权无效，权力一定要法律明确授予。民法对于隐私权的保护为原则性保护，公开必须谨慎，否则就可能侵犯隐私。

兰州大学法学院教授刘光华表示，在创新过程中，管理部门要保障程序合规，并明确执法边界。比如一些新举措要向社会提前告知，并赋予当事人申诉和救济的权利；对于收集到的违法者信息，要仅限于在执法效果追求的范围范围内使用，不可肆意扩大。

专家建议，对于人脸识别等信息采集行为，要提前向社会进行公告，告知公众已进入公共信息采集区域，违法行为将被拍摄并曝光，这样既满足了群众的知情权，也起到警示提醒作用；对采集的信息，要进行适当技术处理，对于不宜公开的隐私，应当遮蔽或不予公开。

6月14日上午9时多，北京市朝阳区工体西路路口。正值早高峰，人流、车流如织。人行道上的红灯虽然亮着，但不少行人看到两侧的车辆少了些，便急匆匆地穿过斑马线，带动一支“队伍”径直闯红灯。

“别走了，再闯红灯明天就要罚钱了！”站在路口的文明引导员连忙叫住闯红灯的人群。可依然有人置若罔闻，大步流星。

从6月15日起，北京市启动路口秩序环境综合治理工作，严厉打击违反交通法规行为，工体西路路口正是初期严打的46个路口之一。严打期间，对于行人闯红灯、不走斑马线等行为，将依处10元罚款。

凑齐一拨人就过马路——一直以来，不看交通信号灯、随意穿行交叉路口的“中国式过马路”饱受诟病，频频引发关于国民素质的大讨论。近期，针对“中国式过马路”，多地展开治理行动，人脸识别、公开曝光等新技术、新办法都派上了用场。

治理过马路陋习的新招让人叫好，但也引起不少质疑。是否于法有据？是否侵犯隐私？如何避免运动式执法，从根本上解决这一交通难题？



5月19日，浙江慈溪钱海军志愿服务中心的志愿者手持自制当地方言交通劝导牌，在路口协助指挥交通，倡导行人走斑马线、文明出行。
新华社记者 徐 昱摄

他山之石

德国 闯红灯有高成本

在德国，并没有专门的交通警察，路段和交叉口的交通秩序完全靠交通信号灯和交通标志来引导。

德国交通的井然有序令人印象深刻，其背后是交通参与者对交通秩序的严格遵守。在德国，闯红灯的代价不仅是要支付一笔罚款，还会被记录在案，信用受到影响，第二年的保险费用也相应上涨。同时，各种贷款也会因此缩短还款时间，银行或许还会提高闯红灯者的贷款利率，甚至可能停止提供贷款。

此外，在柏林，市政府也对马路信号进行了特别的设计，为了减少行人等红灯时间的枯燥，柏林许多路口的红绿灯被设计成卡通小人形象。

英国 多种类型人行道

在英国，为了防止行人乱闯红灯，设计了不同种类的人行道。在普通街区，行人需要观察行人交通灯过马路。在交通灯变绿的同时，会发出“嘀嘀”的声音，并显示绿灯倒计时，在这个时间段行人可以通过。

在交通繁忙的街道上，街道两边有红绿灯控制设备，过街行人在按下按钮后，等待红灯变绿，行人便可过马路。

有的地方还设有“安全岛”，即在路中间设置的一块两边有障碍物的安全地带，可供残疾人或婴儿车在过马路途中做短暂停留，不少行人也选择从这里通过马路。安全岛没有信号灯，只要没车或自认为车速够慢，行人就可以抢先通过。

最后一种是在学校等场所附近，会有交通疏导员站在路口，帮助老弱病残过马路。英国的交通疏导员有相当大的权力，当他们出现在马路中央并挥舞标志牌时，除了特种车辆以外的一切交通工具必须停止，让行人先过马路。

新加坡 优化交通体系

新加坡对交通违法行为有着明确和严格的处罚。根据新加坡交通法规，不遵守交警或交通灯指示，或在人行横道绿灯亮时不按指示方向过马路，均为违法，警察可对行人处以20至70新元罚款。此外，如果行人所在位置50米范围内有人行横道或天桥、地下通道，过马路必须使用这些设施，否则即为违法。道路上的护栏或绿化带等隔离设施，也禁止穿过或翻越。

当然，在规范行人正确过马路方面，新加坡交通法规所规定的手段远不仅仅是处罚，政府还出台了一系列措施。

在新加坡，交通信号灯都经过测算，科学合理设置红绿灯等候时间，避免行人因等候时间过长而被闯红灯。大路口的交通信号灯会标出变灯剩时间，有的还会发出不同节奏的声音，提示行人可否通过。

此外，在新加坡的主路区和主要公交车站附近，都会设有带凉棚的过街天桥，与公交车站连为一体，方便使用。十字路口和人行天桥、地下通道等交通设施，也减少了行人违法过马路的行为。

本报记者 王 萌整理



在日本首都东京，人们从人行横道上走过。

新华社发

“车让人”和“人让车”应并重

彭训文

近年来，随着中国汽车保有量增加，各地因为机动车与行人争道抢行而导致的死伤事故频繁发生。据统计，2016年，仅北京市发生的因机动车遇人行横道时未减速行驶或停车让行，导致的事故就达37起。

长期以来，城市道路的斑马线区域一直引发争议：究竟是“车让人”还是“人让车”？

“车让人”观点的拥护者多为行人和各地交管部门。他们认为，在交通参与者中，机动车是强势一方，理应承担更多礼让义务。同时，道路交通安全法对“车让人”也有明确规定。

“人让车”观点的拥护者多为司机。他们认为，行人和汽车在参与公共交通运输时权利和义务应该平等，不能因为行人弱势就可以不遵守法律法规，或以“中国式过马路”这样的“约定俗成”来获得路权。在国外很多地方，如果行人闯红灯，将面临巨额罚款甚至拘留。可见，“人让车”符合国际趋势和规则。两种观点互不相让，导致的结果是斑马线

区域的违法行为居高不下。近日，北京市交管部门针对路口交通乱象展开综合治理，仅6月12日零时至19日24时，北京交管部门就处罚了包括机动车不避让行人，行人、非机动车闯红灯越线等交通违法行为9173起。

在一些地方交管部门的整治中，还出现了查处“机动车遇行人正在通过人行横道时未停车让行”行为的规定。这种做法的初衷是让一些司机增加对生命的敬畏，本来无可厚非。然而，也要避免这样的“关照”成为行人闯红灯的借口。同时，在治理“中国式过马路”时，也要防止一些司机产生侥幸心理。

从根本上说，要解决目前双方“打架”的困境，社会各方在讨论、整治、立法过程中应该有新思维。

首先，“车让人”和“人让车”应该并重，充分保证所有参与道路交通的利益相关方权利，同时对其履行同等义务予以监督。车辆和行人应该平等地享有路权，平等地参与道路交

通。无论是驾驶员驾车闯红灯或遇行人横道未减速行驶，还是行人过马路时出现不走斑马线、违反交通信号、跨越道路隔离设施等“中国式过马路”行为，都属于违法或破坏规则的行为，都应该受到严厉惩罚。

其次，相关部门在设计道路时应该未雨绸缪，保证人车分流。例如在香港地区，尽管地少人多、路窄车快，但得益于立体道路网络，尤其是发达的人行天桥系统，行人在香港可以享受极大便捷和安全保障。因此，各地在进行道路设计和改造时，不妨多设计一些跨越干道、连接高楼的天桥，让行人不必和车辆“交锋”，甚至不必“照面”，这或许是减少目前人车矛盾的有效途径之一。

总之，解决“中国式过马路”问题既需要厘清“车让人”和“人让车”观念的误区和盲区，又需要改善目前道路交通中的客观条件。一边是思维，一边是实践，两者都需要创新，两者都不能偏废。