



# 交通参与者日增 城市机动化来临 路权意识跟上了吗



## 天气变暖让交通事故死亡率增加?

美国耶鲁大学的一项研究显示,气候变化引起的气温上升可能是美国交通事故死亡率上升的原因之一,因为气温升高,人均行车里程增加,而且道路上人更多,从而事故更多。

美国的交通事故死亡率2015年一反之前连续35年下降的趋势,增加7%。道路安全专家最初认为是智能手机使用增多的原因。结果,统计数字显示,2015年手机使用量与2014年相比没有变化。专家们转而研究天气,找到了答案。美国健康生活新闻网报道:“显而易见,交通事故死亡率多数与温度上升有关。很简单,天气变暖,人们会更多地出门上路。”

研究人员发现,气温每上升1度,人均年度行车里程增加大约60英里(约96.6公里),降水量每增加1英寸(2.5厘米),人均一年多行驶66英里(104.6公里)左右。气温较高和降水量较多的地区,交通事故死亡率较高。此外,高速公路限速上较高的地区,交通事故死亡率也比较高。

(据新华社)



## 长期缺觉爱冒险

瑞士的一项研究显示,长期缺觉会变得爱冒险。

研究人员招募14名18岁至28岁健康男生,让他们玩一种赌博类游戏;可以选择获取数额固定但较少的奖金;也可以采取冒险行为,越冒险,奖金越高,当然也可能一无所获。游戏期间,有一周每晚只能睡5小时。结果显示,与睡足8小时的日子相比,志愿者在只睡5小时那天所做的决定明显更冒险。研究人员发现,如果只有一晚睡眠不足,志愿者并未表现出爱冒险,但连续数日缺觉,14名男生中11人明显变得爱冒险。

值得一提的是,志愿者在自我评估时,认为自己缺觉时所做决定与睡眠充足时一样。研究人员认为,也就是说,我们并未意识到,缺觉时变得更爱冒险。

(据新华社)



随着中国机动车保有量突破3亿,电动自行车保有量逾2亿,共享单车数量突破400万,机动车、非机动车、行人三者之间的路权博弈加大,引发道路拥堵、交通事故等。这些问题其实均指向一个核心议题——交通参与者日增,城市机动化来临,如何平衡好各方利益,文明使用路权。

## 三对矛盾把路权推上焦点

路权是什么?不妨来看这样一个场景:在一条城市道路上,车辆行人往来不断,他们的权利有哪些?归纳来看,这些参与交通的主体,包括行人、机动车司机、非机动车驾驶人等,可以统称为“用路人”,他们都有使用与其需求相对应的部分公共道路资源权利,这就是路权。比如行人的行车路权,自然人的个体路权、群体路权等,这些权利都受中国道路交通安全法保护。

不过,随着中国经济社会持续快速发展,参与交通的人和车越来越多,用路人在行使路权时往往会发生冲突和矛盾。可以简要地将其归纳为以下3类:

第一类,机动车驾驶人和非机动车驾驶人之间的矛盾。这对矛盾的出现与中国近年机动车、非机动车(以共享单车、电动车为代表)的快速增长有关。

第二类,机动车、非机动车驾驶人和行人之间的矛盾。一些机动车驾驶人在

通过十字路口、斑马线时不减速礼让行人,甚至闯红灯。一些电动车、自行车驾驶人不走非机动车道,直接在机动车道穿行或是在人群中穿梭。一些行人则不看交通信号灯,“凑齐一拨人”集体过马路,有的甚至翻越交通护栏、组团“暴走”,强行占据机动车道。

第三类,用路人与道路监管措施、道路设计者之间的矛盾。单双号限行、汽车摇号上牌等制度是一些地方政府为缓解城市交通压力而制定的一种交通制度。如今,这些针对汽车的“限行”“限牌”措施开始向摩托车、电动车、共享单车延伸。

这些监管措施和设计的缺点也引发争议。例如,这些监管措施是否损害了广大用路人选择汽车、自行车、电动车、摩托车出行方式的路权?这些措施在出台前,如何保证用路人的监督权?城市道路设计如何向慢行系统倾斜,把更多的路权还给自行车、行人和公共交通?等等。

## 2 正确理解通行权和优先权

用路人伸张路权,如果这种“伸张”不合理、不正确,就容易引发上述矛盾。由于道路资源是一种有限的公共资源,利用道路资源还涉及环境污染、噪声、交通事故、社会公正等问题,从整体价值权衡来看,合理的路权需求应该包含两个方面。

首先是通行权。也就是说,用路人如果符合法律、法规规定,就应该保障其合理使用道路的权利。根据2011年修订的道路交通安全法第三十六条,用路人在参与道路交通时应遵循“分道行驶”的原则。因此,机动车和非机动车相互挤压、行人和机动车相互占道等行为都属于侵害对方的通行权,他们对各自路权的伸张并不正确。

同时,道路交通安全法也规定,当非机动车道被占用时,非机动车驾驶人可以在受阻路段借用相邻的机动车道行驶,在这种情况下机动车应当减速让行。因此,紧急“借道”行为并不损害相

关驾驶人的通行权,“撞了白撞”的心态更不能有。

其次是优先权。即保证用路人按照一定的让行规定优先使用道路的权利。这种“先后顺序”看似是一种时间概念,其实是一种通过规则来确定先后使用道路的空间顺序。例如道路交通安全法第四十四条规定:“机动车通过没有交通信号灯、交通标志、交通标线或者交通警察指挥的交叉路口时,应当减速慢行,并让行人和优先通行的车辆先行。”

因此,无论是车辆与行人之间、车辆与车辆之间,任何一方违背让行规定优先使用道路,都侵犯了对方的优先权。

需要说明的是,如果不同用路人的优先权发生冲突,弱势群体应该优先受到保护。例如,当右转车辆已经开启右转向灯,行人也已经走在斑马线上时,这就形成了路权冲突。根据道路交通安全法第四十七条的规定,在这种情况下,相对弱势的行人享有优先权。

## 3 合理整合分配路权

针对因路权混乱而产生的道路拥堵,很多城市近年均推出了相应的解堵方案。例如,北京、济南、杭州、大连、广州、上海等城市在政府工作报告中,均将建设轨道交通放在了“治堵”方案的首位。

不过,在重庆交通大学公共交通学者王健看来,这些解堵方案并未找到拥堵问题的关键症结。“开轿车的人大多数不会去挤地铁。”王健认为,治堵方案必须同时遵循经济可行、社会公平及环保这3个可持续发展的标准才行。

有媒体调查发现,一些城市地下通道、过街天桥、慢行系统等设置不合理与缺位现象普遍存在,严重侵犯行人路权和生命权。这启示城市规划制订者,在

开展城市规划设计时要尊重实际,同时保持前瞻性。既然道路设施是所有路人的共用资源,那么就应当平衡好各方利益,尽可能地创造条件保障绝大多数用路人的合理路权。

当然,最重要的是提升用路人的路权意识和文明意识。“既要有权利意识,又要有法治观念。”专家表示,没有对公共规则的遵从,放任我行我素的自由,就会导致“组团式过马路”的乱象。不管是行人、非机动车驾驶人、机动车驾驶人还是行政执法者,都要有正确的路权意识和法治观念,二者相互促进,用路人才能更好地享有路权。

据《人民日报》(海外版) 作者:彭训文



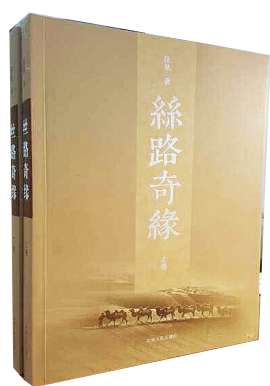
扫二维码,看“他山之石”

短网址地址: <http://shouji.lyd.com.cn/n/836452>



本版转载文章作者,请联系编辑(电子邮箱:lyrbshb@163.com)告知地址,以奉稿酬。

# 读家



## 44 请吧,土耳其狮子奶(一)

德默号和爱福号越野车进入伊斯坦布尔,受到隆重欢迎。

“我是埃姆雷,伊斯坦布尔大学商贸学院对外贸易研究会研究员,欢迎你们,你们辛苦了!”

卡米尔说:“我是卡米尔,随队新闻官。我来介绍一下我的伙伴们。博努瓦,意大利考古学家,罗伯特,法国历史学家,李由,中国文化学者。”

埃姆雷与诸位相见,介绍随他前来的土耳其人士。

“巴易哈坎,伊大商贸学院东西

方贸易专业教授。阿达莱提,来自土耳其出口银行,出口银行是外贸研究会的成员机构。我们正在搞一个丝绸之路经贸论坛。隆重推出新闻界的代表,《时代报》记者阿曼古丽。还有,伊大商贸学院学生会文化部部长,美丽的姑娘阿依达娜……”

西欧重行丝绸之路团队和土耳其庞大的欢迎团队相见后,主宾上车,驶往伊斯坦布尔大学。

卡米尔说:“伊斯坦布尔的商业地位,在欧洲还有亚洲之间太重要了,所以很般配的,伊斯坦布尔大学的商贸教育应该非常著名。”

“是啊。”阿曼古丽说,“我就是伊斯坦布尔大学商贸学院毕业的,伊大,是我的母校。”

卡米尔帮着李由和罗伯特摄影环境资料。

大家在外面拍了照片,进入商贸学院外贸研究会的大会客厅,坐了。

埃姆雷说:“朋友们,请品鉴土耳其茶,它是一种红茶,出产于黑海东岸肥沃的土地上和温和的气候中。你可以配小碟子里预备的方糖,也可以配柠檬片,随你的喜好。让我们一边品鉴土耳其红茶的香醇味道,一边欣赏千年亚欧商道上的动人传奇。”

“请伊斯坦布尔大学商贸学院

对外贸易研究会主席巴易哈坎教授讲话,讲一讲丝绸之路和伊斯坦布尔的重要关系。”

巴易哈坎教授说:“丝绸之路,作为欧洲和亚洲之间主要的贸易路线,在整个历史长河中,已经成为各种文化相互融合的纽带。”

“土耳其共和国独立之后,丝绸之路的复兴就成为一个项目被提上了日程。”

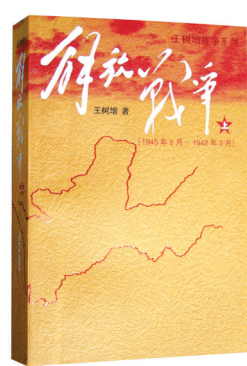
“项目的实施,是为了重振丝绸之路贸易文化,使之重新成为一条肩负历史使命的商道,使伊斯坦布尔,使土耳其重新成为贸易大道上的商业焦点和文化焦点。”

“随着全球化的日益加深,丝绸之路在土耳其外贸中具有重大的意义。”

“以前,史学界大多认为,古时候的丝绸之路,东起中国的中原,西端到土耳其的伊斯坦布尔。现在,认识要改变了。”

“自由新闻人卡米尔小姐告诉我们,意大利考古学家博努瓦先生,法国历史学家罗伯特先生,致力于古代丝绸之路研究的中国青年学者李由先生,他们以确切的考古证据和缜密的历史研判证实,在公元初年,丝绸之路已经从洛阳出发,经过伊斯坦布尔,通到了罗马。”

大家热烈地鼓起掌来。



## 19 活着的最伟大的美国人(三)

一九四五年十二月二十七日,中断一个多月的国共谈判终于恢复。

谈判一开始,共产党方面就提出“无条件停战”,而国民党方面坚持“有条件停战”,这个条件的核心就是“恢复交通”,也就是共产党人在北方的解放区内给国民党军北进让出通路。

新年之夜,马歇尔彻夜未眠,同时给蒋介石和毛泽东写备忘录,他特别要求蒋介石作出妥协,但最终还是在自己一直坚持的“无条件停战”的原则上作了艰难的折中。这

种颇费脑力的思索并不是美国人所擅长的。最后,马歇尔建议成立由国、共、美三方组成的谈判小组。

蒋介石在马歇尔的劝说下表示愿意停战。

毛泽东权衡了东北问题有苏联参与的特殊性后,也对马歇尔的备忘录给予了支持。

谈判小组成立了,成员是:美国总统特使马歇尔,国民党政府代表张群(四川省政府主席),共产党代表周恩来。当谈判小组下来的时候,张群突然提出华北的赤峰和多伦也属于东北范畴,这两处地方也必须由国民党军队接收。这个要求传到延安,毛泽东作出了严厉的回

应:共产党不反对部分国民党军队进入东北,但国民党始终拒绝协商军队安全进入东北的办法。如果国民党方面坚持自己的主张,一旦发生大规模的军事冲突,共产党方面概不负责。

此时已经是一九四六年一月九日,距离政治协商会议开幕仅仅还有一天的时间,心情恶劣的马歇尔在没有事先通报的情况下直接去了蒋介石在重庆的官邸。蒋介石态度强硬,说这一要求实际上是防止苏联染指华北的举措。马歇尔提醒蒋介石他是代表美国政府来华的,他目前的职责和权力是苏、

美、英三国认可和赋予的,如果今天晚上达不成协议,对他的使命及对蒋介石的切身利益都是不利的。尽管宋美龄将马歇尔严厉的语气尽可能翻译得柔和了一些,但蒋介石还是感受到了巨大的压力。在得到蒋介石暂且不提赤峰和多伦之事的许诺后,马歇尔回到寓所用电话通知了周恩来和张群。谈判双方的工作人员立即开始起草,停战协定文件终于在一月十日凌晨完成。

协定规定一月十三日午夜十二时起停战协定生效,届时双方停止一切军事冲突。

蒋介石与毛泽东在同一天发布了停战命令。

虽然久盼的和平似乎即将到来,但是,双方作战部队都接到了于协议生效前迅速占领有利军事要点的命令。一月十二日十三日各处战斗激烈。

十三日上午,距离停战协议生效还有十几个小时,冀晋军区政委王平和副司令员陈正湘突然接到各部队阵地相继受到国民党军进攻的消息。在向晋察冀军区司令员聂荣臻汇报之后,聂荣臻命令他们立即接敌,守住阵地,寸土不让。战斗结束,已经是十四日凌晨四时。

停战了!

## 书香洛阳系列公益广告

# 书中天地大 阅读滋味长 书香飘万家 陶冶你我他