“中国式过马路”看人不看灯

近日，“中国式过马路”一词迅速流行，这是网友对部分国人集体闯红灯现象的一种调侃，即“凑够一撮人就可以走了，和红绿灯无关”。这一说法，引起很多人的共鸣。有人说，这是交通安全意识淡薄所致；有人说，这是法不责众的“从众”心理影响；有人说，这是规则本身不完善的因素……

过马路时，你看人还是看灯？怎么看集体闯红灯现象？

插图 镜任

红灯前的价值观

徐瑞娥（杂志编辑）

几年前去上海学习，在外高桥某宾馆住了一星期。宾馆附近有条冷清的大马路，我常常看到每当亮起红灯时，哪怕没有车辆通过，行人都会耐心等待绿灯。有一次看到只有一位民工模样的中年人在等绿灯，他完全可以过去，但他还是静静地站在路口斑马线边上。那时，我的感受是：这地方很宜居，要是条件允许，我真想搬到这里来住。

回去后告诉朋友，他们说那位民工以后回到县城，恐怕还是会闯红灯的。想想也是，我潜意识中觉得自己素质应该高于一般民工，不也经常闯红灯吗？我闯红灯并非为了抢时间，常常是情不自禁。本来想守绿灯，可是看到身边其他人都过去了，自己一个人傻傻地站在路边，顿时鸭梨山大。好像不跟着过去，就会被视为弱智。

有人把闯红灯归咎于生活节奏快，其实没有几个人真为了抢时间而闯红灯。他们在红绿灯前很急，到了办公室却可能偷偷打游戏，回了家可能去打麻将、聊闲天，时间富裕得很。说到底，是价值观让他们养成了不守规矩的习惯。

“这孩子就是墨守成规，成不了大事！”某次和同事同坐一辆车，车是她女儿开的，当她女儿在红灯前停下时，她说了这句话。她觉得还在临时牌照阶段的新车，完全可以无视交规，因为摄像头照不到车牌号码，无从罚款扣分……

偷别人的东西要坐牢，所以绝大多数人不会那么做。行人闯红灯一般不会受到处罚，没有损失当然可以无所顾忌……不仅闯红灯，其他惩罚力度不强的规则，也很少有人遵守。

让健康的价值观真正深入人心，而不只是停留在纸上、嘴上，这样才能根治众人违法的顽疾。

交通法规的偏袒

金桂（职员）

“凑够一撮人就可以走了，和红绿灯无关”，这话还不够准确。

群体过马路有它的实际情况，不然汽车飞快，一辆接一辆，凑多少人也不敢去找死——往往是在变灯的情况下，汽车要正常拐弯，行人等不得，来个法不责众，把原本应该过去的汽车截住了，造成新一轮交通拥堵。

有一次，我和老公一起过马路，老公跟着大队人马过去了，我坚持“鹤立鸡群”。结果到我过马路的时候，注意前边，留神后边，走到马路中间，又变红灯了，想赶快走，来不及了，在车流中，前不着村，后不着店，这一通着急啊。接受了这次教训，从此再不敢当“独立大队”。

有些马路很宽，等绿灯一亮过马路，赶上拐弯车，人就过不去；又加上马路上摩的、电动自行车，顺行逆行的都有，行人还得留神他们。集体闯红灯，从某种原因上说，是寻求安全的一种依赖心理。

微博上一调侃，“中国式过马路”就成事了。其实，真正爱闯红灯的不是这些人，而是那些根本就没有红绿灯意识的人。他们从骨子里认为，红绿灯就是管机动车的，没非机动车和行人什么事。偏偏出了事故之后，交通法规又不论青红皂白地偏袒他们。

有一次，我亲眼看到一辆电动自行车闯红灯，逆行飞驰，刮在了一辆刚刚起动、正常行驶的汽车上，结果电动车驾驶员摔出了好几米。警察来了，批评那个骑电动自行车的东北小伙子逆行。小伙子蛮不讲理，竟说：“你说我不这么走，该怎么走？”而最后结果警察的结论，却是开车的负主要责任。周围的人不服，警察说：“交通法就是保护弱势群体——机动车和非机动车比起来，是弱势群体；机动车和人比起来，人是弱势群体。”

弱势群体就可以不守规矩吗？红绿灯是保证交通安全的底线，而交通法规“无原则的偏袒”未必能起到应有的劝诫作用。

榜样的力量

哈皮（策划）

在欧美国家过马路，看见人家正常行驶的车辆，大老远就停下来示意闯红灯的我先通过；之后，我这个“老外”也不好意思因为近处没车就再闯红灯或乱穿马路；同样，不少高鼻子蓝眼睛的老外来到中国也“入乡随俗”，安之若素地加入闯红灯的队伍中，甚至我还见过老外一马当先带头拔腿的。

这充分说明了“榜样”的力量，不管是坏榜样，还是好榜样，有了领头羊，后面羊群的效仿、尾随就变得轻而易举。哪怕有一些道德障碍，说服自己逾越，也不过一秒钟工夫。

有新闻说，统计发现，留给行人过马路的绿灯时间过短，迫使人们不得不用小小的犯规给自己创造时间差。这个说法有一定道理。

我们公司门前的道路很宽，中间的宽阔绿化带上还有一段缓冲行人的S弯道，尽管双侧车道上的绿灯会同时亮起，但即使我加快脚步，往往也只是勉强够用。如果来到路口晚了一步，或者步伐慢点，过一条马路就得分两次。我明白，为了保证车流畅通，行人信号灯刻意这样设计，让行人分段式过马路，但是设计者恐怕没想到，大多数人不愿意乖乖接受如此费事的安排，特别是赶着上班打卡的时候，哪里还有耐心。所以，不少人都会自由裁量，一边闯红灯，恐怕一边还在忿忿地想“凭什么两条腿要给四个轮子让路”呢。

当然，设计思路违背人之常情是一方面，更主要的原因还是因为在集体力量的感染下，道德自律感的缺失。否则，为什么去了文明指数高的发达国家，就能自觉遵守秩序；而去了文明指数低的地区，就会愈发如鱼得水，自由穿梭于大街小巷，无视任何信号灯，甚至不管有没有“凑够人”，单枪匹马地也敢把马路闯。

所以，尽管前几年某次运动式的“抓现行”有点过头，居然安排全市企事业单位的头头脑脑和HR一起站街，在各家单位门前曝光自家闯红灯的员工。然而，经常性的道德敲打还是需要的。

90秒的“耐心极限”

唐子骞（职员）

前一阵，我每天去华东师范大学，要斜穿过中山北路和金沙江路路口。这是上海的一个繁忙路口，过往车辆多；附近有地铁站，行人也多。我曾观察这个路口的红绿灯——

这个路口，红绿灯的一个循环是190秒，其中允许行人穿越金沙江路的时间是70秒。我观察到，行人以一般速度通过宽大的金沙江路，需要33秒。所以，不用等待就能穿过金沙江路的时间只有不到40秒；要在后30秒过马路，就有点紧张甚至危险了。

我还观察到，在不允许行人穿过金沙江路的120秒内，大约有1/3的人需要等待1分钟以上，而这些人正是“凑够一撮就走”的“高发人群”——往往就在红灯维持到105秒左右，就有“带头大嫂”挺身而出，穿行马路。此时，“羊群”就一哄而上，凑够一撮过马路。原因很简单——等不及，心烦了。

国外有人研究发现：大多数行人面对红灯，能够容忍的等待时间极限是90秒。再长就会不耐烦而产生闯红灯的冲动。看来这一忍耐极限，在中国也适用。所以交管部门在安排路口红绿灯交替时间时，应该顾及行人的心理特点。

有意思的是，此时仍有约一半待过马路的行人没有紧跟，而是继续等待约15秒，等绿灯出现时才启动。我注意到，这些守规矩的行人，多半是等待时间不到90秒的年轻人，从外表看应该是学生和白领。我冒昧与其中4个搭讪。果然，两个是华师大学生，一个是华师大职员，第四个是附近一座办公楼的白领。可见行人本身素养是循规蹈矩过马路的基础。

“凑够一撮就过”的人群中，多半是中老年人，从外表看应是附近居民和外来人员。我问时他们都不太愿理睬我，或是给我一个白眼。有趣的是其中居然也有金发碧眼的外国人！他们对我的回应是不好意思地一笑。可见外国人也入乡随俗，学会了“中国式过马路”，而且同样有90秒忍耐极限。

再看穿越中山北路的人群。允许穿马路的时间只有35秒，秩序却好多了。追究其原因，是采取了在路中央设置“中央岛”的“两次过马路”——在35秒以外，还有2个25秒的“过半路”的时间。由于约一半人过马路被拆成两段，等待时间也缩短成2个短时间，行人心理上能够容忍，因而违规者就很少了。

以上这些观察和思考，是我这个外行人多管闲事的结果，希望对交管部门改善行人过马路能有所帮助。

本版整理 施淑洪

欢迎来“帖”

10月31日，“爱情天梯”的女主人公徐朝清去世。自此，一段旷世情缘成为绝唱。50年前，重庆江津的刘国江与比他大10岁的徐朝清相爱，“私奔”到海拔1500米的深山老林。为让妻子安全出行，刘国江在悬崖峭壁上凿出6000多级“爱情天梯”，成为这个时代的爱情传奇。

大家在祝愿两位老人天堂里重续深情的同时，也忍不住感慨“电梯太近，爱情太远”——如今都市男女对爱情的追寻，变成了对房子、车子、票子的左右考量。

宝马还是自行车，豪宅还是蜗居，有没有爱情，只有坐在上面、住在里面的人才知道……你的“爱情天梯”刻到多少级了？欢迎来本报《职场方圆》关注爱的浪漫与坚守。（截稿时间：11月13日上午9时）

来稿请发E-mail：zcfy@wxjt.com.cn
电话：52921231

【下期预告】 无忧养老