## “中国好交警·中国好司机”大型公益活动(四川站)启动

# 人人参与 传递文明交通正能量

本报记者 陈莹莹

上图 启动仪式现场,协办方向《经济日报》采访团代表授旗。 本报记者 赵 晶摄

左下 启动仪式现场,工作人员、现场观众在签名墙上签名。 本报记者 赵 晶摄

右下 《经济日报》记者陈莹莹(右)正在采访交警代表。 本报记者 李树贵摄

相关报道:中国好交警好司机

请扫二维码

11月22日清晨,交警陶勇早早来到了宽窄巷子东广场。平日里,这是他的辖区。两天前,他得到消息,这里即将举行“中国好交警·中国好司机”公益活动(四川站)的启动仪式。

作为成都市交管局交警四分局三大队的副教导员,陶勇发自内心地支持这次活动。他特别希望借助这样的活动,让更多的人理解他们。

“我43岁,当交警21年。”陶勇说,自己的咽炎和鼻炎是交警的职业病。

“我们执法是为了确保道路的安全和畅通。我觉得,现在的执法环境还可以更好,交警和司机还可以更为理解对方。”陶勇说。

在22日的“中国好交警·中国好司机”大型公益活动(四川站)启动仪式上,包括陶勇在内的全国27万名交警,被四川省委宣传部副部长、四川省文明办主任朱丹枫誉为“马路天使”。

“如果说交警是马路天使,那么,司机就是马路天使守护的人群。我们推选出心目中的好交警、好司机,就是为道路交通‘系上安全带’。”朱丹枫还呼吁,全省乃至全社会需要进一步提高全民交通安全意识、交通法制意识和交通文明意识,让路途更顺、让警民关系更和谐。

作为构成道路交通安全的两大主角,交警和司机也是此次大型公益活动的主角。启动仪式上,四川省交通厅交管局副局长李德华说,很多交警如今成了网络红人,他们在平凡的工作岗位上引领着敬业、奉献的新风尚。

“交警既是道路交通的管理者,又是重要的参与者。要营造和谐的道路交通氛围,必须充分调动全体交通参与者的积极性,形成强大的社会推动力。”李德华说。

此次启动仪式的主持人——42岁的成都交警谭乔就是这样一名红人。在他主持的《谭谈交通》里,谭乔用独特的幽默风格来处理违章司机。“我会说,您这个超载行为简直是快车道的巅峰之作啊!要让更多人接受安全理论、实现教育目的,就要摆脱呆板与刻板。”节目开播9年来,交通法规伴随着他的形象走向千家万户,成都也以336.1万辆汽车的总量在全国城市中排到了第三位。

与好交警的激励作用一样,好司机的故事也正成为这个时代的正能量。

四川省交通运输厅副厅长黄英权说,“要构建安全、畅通、文明、和谐的道路交通环境,提升文明交通水平,关键在于加深认识、转变人们的行为方式,特别是要培养安全文明、高素质的驾驶员。”

86岁的成都市民曾凡玉参加活动后感慨地说,“车是越来越多了,可好多司机是‘黄司机’(四川方言,指技术不行的司机),还有不少坏习惯。”虽然自己不开车,但在曾凡玉20多口人的大家庭里,儿子、女婿和孙儿都是司机,而且个个是开车踏实、从不酒驾的好司机。“大家都遵守交通法规,这样家庭才能平平安安嘛!”曾凡玉说。

作为西南地区重要的交通枢纽,四川省从2013年12月开始道路交通安全专项整治工作。今年,则是四川省道路交通安全综合整治攻坚年。为了推动全社会安全出行、文明出行,四川省交通运输业将驾校和运输企业作为传播文明交通理念的主阵地,建立了驾校和教练员动态考核机制、驾驶员黑名单制度,努力为社会培养优秀的驾驶员。

“当人与人、车与车、人与车之间的矛盾日益凸显时,交通文明的意识亟须培育和改善,人们对于建设和谐汽车文明社会的诉求也日益强烈。”东风汽车公司党委工作部部长陈郧说,这次公益活动将为四川搭建起一个安全行车、文明驾驶、警民和谐共建的重要平台,借助这一平台,展示广大交警和司机群体的工作生活和风貌风采,能够激发全社会文明出行、安全出行的意识。

活动现场,年仅15岁的志愿者、成都市技师学院的新生冷峻,郑重地在签名墙上签下了自己的名字,也签下了自己对文明交通的承诺。学习机械专业的他告诉记者,他满18岁后就会去考驾照,当个好司机。

“举办这样的公益活动意义重大,通过这一活动的有益引导,在四川乃至全中国都会涌现出更多的好司机、好交警。”李德华说。对于这次覆盖全国的大型公益活动来说,这或许才是题中应有之义。

## 四川省芦山县公安局交警大队飞仙中队交警侯林茂:

# 蜀道难 交警护平安

本报记者 王 晋

11月22日,侯林茂正在辖区疏导交通。 本报记者 赵 晶摄

下午4点半左右,天色渐暗,采访车在山路间行进。窗外是连绵的大山,山下,青衣江奔腾不息。这是11月22日,由于国道318线K31+310至375段道路左侧边坡发生滑塌,四川省雅安市318线多营至天全两河口段实行交通管制。从成都市到芦山县,要绕行荥经县、天全县,沿国道318线一路前行,货车、客车、摩托车交织在一起,蜀道之难体现得淋漓尽致。

飞仙关是这条国道的一处主要交通路口。在这个路口,3条道路交会,车声隆隆,人流车流交织。傍晚17点左右,芦山县公安局交警大队飞仙中队交警侯林茂正在执勤。由于交通管制,不时有司机停车询问路况。他一一作答,看到大货车前来,都给出明确的手势。在大山的映衬下,他的身影显得那么瘦小。

“今天的车流少多了,通行情况还算正常。芦山强烈地震发生前,这条国道平均每天的车流量在4000台。地震发生后,援建车辆源源不断,平均每天车流量在3万台左右。”侯林茂在执勤间歇告诉《经济日报》记者,“这条路上货车特别多,尤其是后半夜。交通管制后,我们熬了好几夜了。昨晚执勤到今天早上,我是凌晨快6点睡的,下午又来值班。”他所在的“保畅执勤点”位于飞仙关镇,是芦山县南大门。他们全天候值班,24小时有人在岗。

今年31岁的侯林茂有点腼腆,“我这个人不善言谈,只想把工作做好。”2002年,他高中毕业考入泸州警校,学的是治安管理,没想到毕业后分配到芦山县公安局,成为一名交警。“刚开始心里也有点失落。做交警我一窍不通,要从头学起。而且,纠正违章时驾驶员往往并不理解,有时骂骂咧咧,有时还对我们推推搡搡。”但工作了一段时间,他渐渐爱上了这个岗位。

“在我们辖区内,一旦事故发生,有时一堵就是10多公里。记得有一次周末,赶上交通拥堵,我从中午1点开始疏导,一直到第二天凌晨才疏导畅通。”侯林茂说,虽然比较辛苦,但交通平安顺畅了,他就觉得很高兴。

飞仙中队管辖着国道1.8公里、省道18公里、乡村路48公里,路况复杂。去年4月20日,四川芦山县发生7.0级强烈地震。地震发生时,他正在宿舍休息。“当时地晃动得厉害,我想这是出大事了。情况紧急,所有干警马上到岗,帮助搜救伤员,保障生命线畅通。当时,我们管辖的路段上,有一处巨石砸下,造成路段阻断。大家齐心协力把伤员转运出来,我也运送了一名伤员。”地震后,他与战友一起保畅通,灾后重建期间,这条路上车流量激增,他一直处于超负荷工作。

与一般交警不同的是,雅安市推行“民警联勤执法”,交警和治安干警一起执法,破获了多起汽车盗抢、贩毒案件。执法过程中,他们面临一次次生死考验。侯林茂记得很清楚,有一个深夜,他们在飞仙关设卡检查,忽然有一辆车看到警察掉头就跑。他马上意识到肯定有问题,立刻与同事驱车去追。“追了两公里后,他看到我们追,一打方向盘别我们,差点儿让我们翻车。我加了一脚油,警车横到那辆车前面,就像警匪片似的。驾车人弃车逃跑,车上留有两把长刀,后来一查,这辆车是偷来的。”侯林茂说。

交流间,大地晃动起来。没过多久有人说,“康定县附近发生了6.3级地震”。“震级不轻,这条路上的压力必定加大,我们又要全力以赴保畅通了!”那一刻,侯林茂的眼神里写着“责任”。

## 采访札记

王 晋

# “迟到”

我国正快速进入汽车时代。10年间,机动车数量、驾驶员数量双双大幅上升。城市里车流人流交织,给交通管理带来巨大挑战。

这是一组惊人的数字:截至2013年底,我国机动车数量突破2.5亿辆,机动车驾驶人近2.8亿人。31个城市的汽车数量已超过100万辆,其中北京、天津、成都、深圳、上海等8个城市汽车数量超过200万辆,北京更是超过500万辆。

令人遗憾的是,与汽车时代快速来临相比,汽车文明显得有些“迟到”。在我们身边,超速行驶、随意变道、闯红灯、沿路抛撒垃圾、开车打电话等不文明行为仍屡见不鲜。正是这些不文明行为造成了交通事故多发,造成了人身伤亡或财物损失,增加了社会治理成本。

有学者感慨地说,“交通安全的魔鬼都在细节中,闯红灯、不按车道通行、违反禁令标志看起来是小事,却又都是人命关天的大事。如果继续漠视交通信号,只会让人人都成为马路杀手。”确实,文明出行坚守的虽只是一些简单的规则,但破坏规则引发的交通事故,教训则异常惨痛。

汽车文明关乎千家万户的生命安全,关乎整个社会的平安稳定。同时,汽车文明也是一把标尺,衡量着一个国家的公民素质和道德水平。在一些发达国家,司机驾车行驶至斑马线,一般会主动减速,等确认安全后才通过。这种汽车文明,为交通系上了安全带。我国进入汽车时代相对较晚,汽车文明建设亟须提速。

“中国好交警·中国好司机”大型公益活动举办以来,我们倾听了不少感人的故事,也得到了社会各界的一致好评。我们记住了那些在风霜雨雪中坚守岗位保畅通的好交警,记住了那些把乘客安危看得比自己的生命还重的好司机。我们呼唤汽车文明,呼唤全民行动起来,共同提高我国公民道德的尺度。

汽车时代,不能让汽车文明“迟到”。冬季是道路交通事故高发季节,更应引起高度警觉。只有每个交通参与者都严格遵守交通法规,摒弃交通陋习,用行动共塑汽车文明,才能真正赢得一路畅通!

## 四川高速交警成绵广三大队二中队中队长凌阳:

# 这里入川 我守雄关

本报记者 陈莹莹

凌阳(右一)在高速路上检查路况。 (资料图片)

七盘关,川陕交界咽喉处,四川连接秦岭以北地区的唯一道路枢纽。这是进川的北大门,四川高速交警成绵广三大队二中队中队长凌阳和他的队伍构成了交通安全的第一道防线。

“这段山区高速桥隧比超过80%。从七盘关进川,是连续的10多公里下坡。天气好时一片平静,一旦雨雪天气路滑,事故就是‘捡着走’。”凌阳解释说,在长下坡路段,一旦前方发生事故,后面常常来不及刹车,即便标志再醒目,也往往难起作用。

险则思变。凌阳和同事们摆上“三角筒”强行控制车速,效果仍不明显。去年9月,他们把路面通过铣刨机拉成槽,增大摩擦力,从那之后到现在,只发生过一起事故。

要动脑子的地方还有很多。去年12月21日,针对大货车的载重超限整治开始。凌阳说,光处罚不行,罚得越多,货车越会通过超载来挽回损失,必须把违规车辆挡在关口之外。他开始了“三步走”行动计划。

第一阶段,设备不给力,固定电子磅秤尚未到位,临时秤很快用坏了几台。假如全部货车都过磅,势必造成川陕界大拥堵。凌阳想了一招:借用陕西方的过磅票来判断车辆是否超载。陕西过磅点与七盘关收费站中间没有下站口,驾驶员不可能装卸货物。票据核实无误就放行,超重的绕行到出川方向继续过磅。问题虽然解决,但依然耗时耗力。

第二阶段,3个车道安装3台固定磅秤,车子通过时收费站会在电子屏幕上显示实时数据。交警岗亭距离收费站仅50米,一旦有问题,收费员与交警通过对讲机联系,让车子开到岗亭前接受检查。这样一来,大大解放了人力,2个交警监控了全部3个车道。

第三阶段,今年6月开始,所有危险品车辆和客车通过收费站都不给卡,必须先到交警岗亭查验合格后,再通过对讲机告知收费员给卡放行。

为什么这样管控?

“因为货车、危险品车辆与客车是高速行驶发生事故最多的,我们是北边进川的第一站,一定要守住、守好,决不能让它们带着毛病上路、带着问题进川。”凌阳说。

七盘关逐渐从双向8个车道发展成18个车道,车流量变大的同时,交警们也有了空间更大的新岗亭。这样一来,轮班倒的时候再也不需要离开岗亭,直接可以在里面睡觉。

“现在,8个人都可以在岗亭工作,警察越多,威慑力就越强。大家知道七盘关管得严,违规的事情就会少很多。”凌阳说,与全国的同行相比,自己所在的中队不算是地形地貌最艰险的,更不算拥有最多高科技手段的,但他们是从七盘关入川的司机对四川基层交警的第一印象。

“或许,北边过来的司机一路上并不会特别留意各地的交警。但我们的工作面貌好一些,工作方式方法科学一些,执勤执法规范一些,驾驶员就能看到四川交警的尽职与尽责。”凌阳说,只要实现这一点,他和队友再苦再累,也没有任何遗憾。