

社会车辆跟急救车抢道 这样的事,以后在北京可能就等同违法

北京拟规定社会车辆拒让急救车视同违法 看看,其他国家是怎么处理这个问题的

日本 让道是司机基本常识

在日本,没有人会和急救车辆抢时间,这在日本是司机的基本常识。在驾校学习的时候日本老师就会教授驾驶员避让紧急车辆的观念和方法,在街上看到的情景也是听到急救车辆的鸣笛声,其他车辆都会尽快避让。在通过交通路口的时候,即使另一个方向的信号是绿灯,司机们也会停车等待急救车辆通过后再启动,没有人会和急救车辆抢时间,这在日本是一个司机基本的常识。除了社会车辆的礼让,日本也在普及新的交通管理系统,让急救车辆在道路上能够一路畅通。

近年来日本正在普及新的交通管理系统,其中一项就是急救车辆紧急通行时,能够优先通过十字路口的交通信号控制系统。在急救车辆通过道路上设置的光学式感应器时,车辆的信息会被传递给交通管制中心,急救车辆在行进的道路中绿灯就会被延长,红灯的时间会被缩短,日本还有一种道路是高速公路和医疗设施直接相连的急救车专用道路,这种道路上有上锁的门,一般车辆是不能使用的。

如果遇到响着警报的应急车辆、救护车,你开车的时候会不会主动让道呢?很多人都会毫不犹豫地“会”!不过,这个问题看似很简单,我们却发现实际生活中,社会车辆跟应急车辆抢道的新闻却并不少见。

比如,在去年10月份,家住北京和平里的曹老先生突然发病,在送医途中,救护车司机不断地鸣喇叭、鸣警笛,但是前面的车就是不让,15分钟的路走了35分钟,导致曹老先生还没到医院便停止了呼吸。2009年在北京市朝阳区东五环,一场重大车祸造成7死1伤。虽然一些车辆让出了应急车道,但是还有许多车辆抢道进入应急车道。最终急救车因为被堵,延误了救人的时间。

针对类似的情况,北京市卫生局局长方来英近日透露,北京目前正在起草急救条例,条例规定,急救车辆在行驶过程中,社会车辆拒不让行的行为将视同违法。



德国

首个立法“给急救车让道”的国家

最后来看欧洲。今年年初,一则“实拍德国千余辆车自觉给急救车让道”的视频在国内网站被点击了上百万次,视频的拍摄者是德国一个叫穆克的消防队队员。视频中可以看到,在很难避让的情况下,所有的德国社会车辆听到警报声努力靠边,不少车紧紧贴在隔离带上。

事实上,早在1982年,德国就成为全球首个立法“给急救车让道”的国家。哪位司机不让道,如果对急救车影响较轻,最少罚款20欧元,影响严重的,将由检察机关调查,甚至坐牢。在英国,曾在当地留学生生活的姚轶滨告诉我们,不给应急车辆让道,司机也会被以“危险驾驶罪”被告上法庭。

姚轶滨说:我在英国开车很长时间,虽然遇到过很多次应急车辆,但是还从来没有见过有人不给应急车辆让路的情况。其实大家都遵守这样一个规则,就是一旦你身边有应急车辆声音的时候,第一时间先判断这个车辆的位置,总的原则就是第一时间让出道路来,让它可以以最快的时间到达应急现场,如果说你影响到应急车辆行驶的话,在英国是可以按照危险驾驶罪来处理的。

韩国 给应急车辆让道“老大难”

韩国的汽车保有量很高,几乎家家都有车,全城堵车天天上演,给应急车辆让道也就成了一个老大难问题。

韩国紧急车辆的目标是在接到紧急电话之后在5到8分钟之内到达现场,但是一直到现在达到这个目标还是一个十分困难的问题,首先按照去年的统计结果,韩国人的汽车拥有率是平均每每家0.91辆汽车,大城市堵车现象严重,被夹在堵车行列的驾车者已经是归心似箭,因此给紧急车辆让道不太主动。另外因为停

车车位不足,所以在很多小胡同里都停满了车辆,因此消防车和急救车想要穿过这些停在胡同里的车辆到达急救现场非常困难,需要有高超的驾车技术。

针对这些情况,韩国政府也是想了不少方法。比如发布具体的让道方法,比如在法律上施以重罚,但这些方法的效果,都不比上抓住国民的心态来巧做文章。

韩国交通法在去年12月份作了修正,规定凡是违反给紧急车辆让道规定的车辆,通过汽车黑匣子的确

认后,对违反车辆处以20万以上的罚款。虽然法律作了修改,但是效果看起来似乎并不是那么令人满意。鉴于这种状况,媒体告诫大家,在这方面做的好不好代表着一个国家国民意识水平的高低,也就是说决定着这个国家是否有资格成为一个真正的发达国家。这种说法倒是说服了不少韩国人,因为近年来尽快跨入发达国家行列是韩国的发展目标,大部分韩国国民不想在这方面落伍输给发达国家。 综合

近日,网友“摆古论今”微博透露,北大官网公布校领导机构设置中存在11位校长助理,8位副校长等共计27(2人兼任)人,引发一阵声讨,称“北大沦陷”,并评价说:“你们让胡适、蔡元培、严复这些老领导汗颜啊!”学者称,高校行政化日趋激烈,去官僚化是教育改革的重中之重。

校长牛过部长?

一个副部级的高校校长都拥有11位助理,那么中央政府各部委的部长们又有几位助理呢?对此,记者专门查询了中华人民共和国中央人民政府的门户网站,发现各部委部长助理的数量都很少:其中最多的是商务部和财政部,均为4人;其次为教育部和公安部,均为2人;再次是文化部,仅为1人。

此外,记者发现,清华大学的校领导机构没有设置校长助理,但是各级别校领导总数也达到了23人。中国人民大学校长有6位助理,但是校领导机构的人数则比北大和清华要少,仅为16人。

8位副校长、11名校长助理 北大,你让蔡元培们情何以堪?

北大回应:校长助理是服务性岗位 并非“校级领导”

高校行政化实为浪费

对此,记者专门采访了著名教育学者熊丙奇博士。他表示,无论是北大的27人还是清华的23人,或者是人大的16人,实际上都太多了,“早在几年前,中国的高校领导机构人数仅为13至14人的时候,我就已经发现了这种

弊病。”

他还透露,国外的高校,校长级别的领导一般也就3至4人,反观国内,往往是一个校领导就能出20多个副局级以上的干部。他指出,高校的行政化和官僚化往往会造成教育资源的极

大浪费——师资有限,人的精力和资源也有限,本来是搞教育的人都忙着去当官了,必然会对学校的教学产生极大的影响。面对当前中国的教改难题,高校的去行政化、去官僚化乃是当前高等教育制度改革中的重中之重。

北大回应:校长助理是服务性岗位

近日,有媒体报道《北大校长拥有11名助理 远超国务院各部部长》等,其表述的部分内容与北大实际情况不符。北大的11位校长助理是根据工作需要设立的服务性岗位,大部分校长助理在学校是兼职服务的,他们或是某个

院系的教授,或是某个职能部门的负责人。北大校长助理的设置不同于其他国家行政机关的“部长助理”职位,职位的设立并不占有专门的行政资源和岗位级别,并非所谓的“校级领导”。

北大校长助理的本职工作还是教

学和科研,他们兼职协助分管校长处理相关事务,这在北大是常态。学校感谢媒体对北大的关心和关注,同时希望有关媒体能够遵守新闻规律,如实进行报道。特此说明。

据《广州日报》、北京大学新闻网