

停了,看了,却还是卷入祖孙两人……

“右转必停”无法完全规避风险,盲区到底如何治理? 全国人大代表携手上海检察官发声

□ 记者 季张颖

深夜的春运列车,飞奔在归家的路途上。车厢里,闵行区人民检察院未检检察官吴翎翎伏在小桌子上,仍在忙碌地梳理着手中表格上的一串串数字:过去 3 年,闵行区因大型车辆盲区造成交通事故致人死亡的案件共 41 起,其中,因右转弯盲区造成交通事故致人死亡 31 件,占总数超 3/4……

这是吴翎翎过去一年一直操心的一桩事。盲区事故频发的背后,到底存在什么样的现实问题?这些悲剧又是否能够推动为社会公共安全“加码”?

几乎与吴翎翎抱着同样的想法,全国人大代表、闵行区浦锦街道芦胜村的党总支书记、村委会主任张义民在履职过程中也早关注到了这一问题,得知闵行检察院针对此类情况正着手统计时,就立即取得联系,携手与闵行检察院开展相关调研,并形成一份“关于推动大型车辆视线盲区治理的建议”。

今年 3 月,张义民将这份建议带到北京,郑重地提交给全国两会。“我们希望通过这份建议能够促进《道路交通安全法》《交通运输法》等法律法规或相关技术管理规定及标准的修改。”张义民向记者表示。

“我想成为一名超人”

那是吴翎翎办理过的一起涉未成年人交通肇事案件,案发是在一个周末的下午,在去上舞蹈课的路上,吴翎翎记得分外清楚。

“这起案件的被害人是一个年仅 7 岁的小女孩,穿着粉粉嫩嫩的衣服,坐在妈妈骑的电动自行车后面搂着妈妈,特别温馨。”吴翎翎告诉记者,就在母女两人的电动自行车沿闵行区江月路非机动车道由东向西行驶至万芳路附近时,遇重型自卸货车在该区域右转弯,致使二人连人带车倒地被碾压,后孩子经医院抢救无效于当日死亡。

因为案件办理的需要,吴翎翎需要反复查看事发当时不同方位的监控视频及尸检报告,并直面被害家属的创伤,这对即便是对常年办理未成年人案件的检察官而言,依旧是一个过于沉重的话题。

“很难让人接受。”和记者说这话时,吴翎翎有些怅然,“视频里,就在事发的前一秒钟,那分明还是一个依偎着妈妈、

幸福得像小公主一样的孩子,然而一个瞬间,两人就被卷入车轮下,妈妈挣扎着想爬起来,拼命地呼喊孩子的名字,然而孩子却再也听不见了……”

吴翎翎去年办理的另一起案件则是发生在早高峰的上学途中。一位外婆驾驶着电动自行车搭载着 8 岁的外孙去学校,在沿闵行区召楼路由北向南行驶至浦放路口时,连人带车被一辆向西右转弯的重型自卸货车卷进了车轮中间,事故导致外婆当场死亡,男孩也经医院抢救无效死亡。

“这起案件中,电动自行车的速度仅 10 公里 / 小时,货车的速度也不过 21 公里 / 小时,我们在对司机进行讯问时,他也称右转时还特地左右观察过,以为是没人的,可就是这样的盲区,夺走了两条鲜活的生命。”吴翎翎感慨,在面对这些惨烈的事故现场时,自己就想成为一名超人,“如果有能在这些孩子遭遇不幸前说‘停’的超能力,那该有多好。”

右转盲区事故致死案件占比超7成

这份共情,或者说这份来自于一名未检检察官的使命感,让吴翎翎觉得,自己不能仅仅办结这些案子,“更要从根源上防止更多家庭陷入这样的悲剧。”

“因为这个数字就赤裸裸地摆在我面前。”吴翎翎说,在自己前两年办理的 8 起涉未成年人交通肇事致人死亡案件中,就有 5 件是因为大型车辆盲区所造成的,这个比例触目惊心。于是,吴翎翎决定,以闵行近三年的案件为样本,为大型车辆右转弯盲区问题精准“画像”。

这是一桩海量的工作,吴翎翎和团队小伙伴们需要首先从近三年闵行检察院办理的所有交通肇事案件中初筛出涉大型车辆的交通肇事案件。“初筛的数据锁定在 60 多起,但是这么多的案件,

案发的原因是什么,又是因为哪种盲区所造成的,并没有详细的分类,这就需要每个案件逐一排查。”吴翎翎告诉记者,光梳理这份表格,就花了自己不少时间,以至于在今年回老家的高铁上,还在赶着最后的进度。

最终统计出来的数据显示:在近三年闵行检察院办理的交通肇事案件中,因大型车辆盲区造成交通事故致人死亡的案件共 41 件。其中,因右转弯盲区造成交通事故致人死亡 31 件,占比 75.6%;左转、倒车、直行盲区造成交通事故致人死亡分别为 2 件、7 件、1 件,事故共造成包括 5 名儿童在内的 42 人死亡,大型车辆的视线盲区问题成为一个显见的社会问题。



吴翎翎检察官结合案件向孩子和家长们宣传交通安全相关知识

“右转必停”不足以规避风险

“当我看到闵行检察院的调研材料后,心情十分沉重、触动很大,对这些丧生在车轮底下的孩子们而言,他们的人生才刚刚开始啊,这些车祸不仅对被害人、对被害家庭、对肇事家庭、对整个社会都是极大的悲剧,因此我觉得这些调研特别有意义,也深感责任重大。”张义民说。

以数据为样本,张义民与吴翎翎调研发现,导致盲区事故频发的根源在于,法律上尚缺乏强制规定。

“现行的《道路交通安全法》《交通运输法》等法律均未对避免大型车辆盲区的车型设计作出强制性规定,《道路运输车辆技术管理规定》等现行的技术规定虽然对大型车辆技术条件,车辆使用的技术管理,机动车安全检验项目要求和检验方法、流程等作了规定,但均未对如何避免因盲区造成事故的车型设计或技术改进以及安全检查作强制性规定。”

吴翎翎告诉记者,在这 41 个案件样本中,行为人在转弯、倒车、直行时,均通过后视镜等进行了观察,但还

是没能发现被害人。“足以为得,盲区的存在,大大增加了交通事故发生的概率。”

“其实,上海交警部门早在前两年就关注到了大型车辆右转弯盲区的这一问题,并在全市推行大型货车‘右转必停’措施,全国范围内,南京、西安等部分省市也有实施这一举措的,这在一定程度上确实减少了路口事故的发生率。”吴翎翎提到,但在实践中,“右转必停”的规定却并不能完全规避风险。

“在闵行检察院办理的外婆搭载外孙上学路上发生的这起案件中,货车司机转弯时也做了右转必停的动作,但是起步后却还是将祖孙两人卷入了车轮之下。”

而通过实地走访和调查,张义民还发现,在非机动车车道和机动车道之间增设隔离措施、道路路口圈划“右转危险区”双向警示区域,以及增加相关凸面镜,一定程度上能提醒行人避免进入危险区,增加可视范围等,避免悲剧的发生,但是目前尚无必须设立上述交通配套设施的相关规定。

建议已递交全国人大

在了解到全国人大将《道路交通安全法》《交通运输法》列入修法规划后,张义民决定赶在今年全国两会的节点,将“关于推动大型车辆视线盲区治理的建议”带到北京去。“我愿意成为桥梁,成为传递人民心声的纽带,将声音带到北京。”这是张义民最真实的想法。

张义民告诉记者,为了更好地打磨建议,为人民发声,自己还专门去学习了相关的法律法规,查询了网上相关案例,学习了全国人大历年有关于交通安全的建议,还和相关办案机关进行了沟通。

“在和吴翎翎检察官深入沟通后,我们决定将建议落地成三块,其中最重要的一点就是强制法律规制,提升主动发现能力。我们建议在《道路交通安全法》《交通运输法》等法律或相关规定中,对安装盲区警示检测系统、360 度

全景盲区辅助影像等作出强制规定,同时在生产端、运输端、检测端、配套端等方面,明确要求、给出标准。”

张义民称,在完善道路防护设施方面,则建议对提升通行安全水平的防护设施作出制度性安排。一方面,增划“右转危险区”标线、安装运输路线警示标志和机非隔离栏;另一方面,可在大型车辆通行量较大的道路重要路口安装“右转盲区可调角度凸面镜”。“此外,我们也建议对大型车辆驾驶人员和行人加强安全宣传。”

张义民透露,目前这份建议已在两会期间递交给全国人大。“后续我还会以全国人大代表的身份,积极呼吁、推进建议。我也希望通过这份建议能够促进《道路交通安全法》《交通运输法》等法律法规或相关技术管理规定及标准的修改。”