

多地酝酿出台“限车令”引激辩

专家认为:这种管制规定治标不治本,应在规划上下功夫

经济参考报报道:随着城市化和现代化的进程,由于小汽车出行方式的特有优势,诱发了城市汽车交通的快速膨胀,从而把逐年递增的汽车出行总量与市区有限道路网容量的矛盾推到了难以承受的极限。这一现象,在许多国家的大城市、特大城市表现得尤为突出。在这样的背景下,为解决城市道路拥堵问题,近来多地政府酝酿出台“限车令”,一时间引发社会广泛热议。

北京市规划委负责人日前表示,北京正在总体研究如何改善交通问题,在交通需求管理方面,将采用经济手段、法律手段,可能还会有一些必要的行政手段来减少小汽车的使用。无独有偶,上周,江苏、浙江等地也传出“限制私家车过快发展”的消息。

为缓解停车难的问题,宁波市交警部门拟出台新规:新车需配车位才能上牌。目前该方案还在人大审议阶段。

随着近年来经济迅速发展,各大城市交通拥堵问题凸显。以北京市为例,尽管近几年城区路网基础设施加速建设,一批新建和扩建的交通主干道相继贯通,内外环道路层层扩展,旧城区原有道路不断加宽,但仍出现路修到哪儿,车就堵到哪儿的窘况。

另据中国社会科学院测算,北京市因道路交通拥堵造成的社会成本约为日均4000万元人民币,折合年均社会成本146亿元。

“如果现在还不采取措施限制汽车数量,两三年后整

个城市都要变停车场了,到时候更没有办法。”一位赞同限车令的人士如此表示。事实上,控制小汽车数量也是国际上不少城市较常采用的主流方式。

“限车令”矛头直指数量庞大的私家车,更多的消费者持反对意见。他们认为,交通拥堵的根本原因在于城市交通建设跟不上形势发展,如果只是针对私家车制定交通管理措施,将很难取得实际效果。

上海曾试图通过车牌拍卖控制车牌数,但许多当地人跑到杭州、苏州、南通上牌,然后开着外地车在上海工作生活,路上的汽车数量并没有显著减少。

中国交通运输部部长李盛霖表示,必须进一步落实公共交通优先发展战略,解决城市拥堵问题。“十二五”建设综合运输体系时,应进一步落实公共交通优先发展战略。目前,在发达国家,城市公共交通在整个城市交通中所占比重已达50%至70%,而中国仅为20%到30%。

对话

要不要限车?这是个问题,可问题是一些地方已经实实在在地执行“限车令”,并且让开车的人开始感到了压力。城市的交通拥堵,汽车的日见增多,这些现实的压力也分摊到每个人头上。就相关问题,我们请教了学者周勤。



周勤
东南大学产业经济研究中心主任

限车令会导致逆反心理

现代快报:多地酝酿“限车令”,对这种规定,支持方和反对方都态度鲜明。

周勤:限车令这种东西,各国大城市都有这种情况,只是采取的方法不一样。总体来说,分单双号、交拥堵费等等,从我们国家的情况来看,我觉得还不是最本质的事情。

现代快报:当下大城市的拥堵局面令人忧虑,你觉得问题到底出在什么地方?

周勤:目前来说,管理的水平和人们开车的素质还比较差。从城市结构、道路现状和汽车保有量来说,

我觉得不至于弄成今天这个样子,城市不应该堵成这个样子。主要的问题在于两方面,一方面,从开车人的角度来说,大部分人开车的的时间都没有超过5年,客观上说,属于不太会用车的人,或者说基本上不太懂开车礼仪,总体上,用车的规范性和道德性比较差。另一方面,从管理者角度说,有一种非常错误的逻辑:希望通过罚款来控制,于是就希望有更多的红绿灯啊,希望有更多的曝光啊,这是不足取的。比如说北京,这么好的道路状况,车子堵成这样是没有道理的。主要原因是,管理者的管理水平,以及道路设计上的水平,都较差。

现代快报:北京不少车主为了应对限制,买了两辆车甚至更多的车,这样一来,车子反而更多了。

周勤:确实是这样,我觉得这不是本质性的问题,这种方法实际上是加大人们用车的成本,然而,从人们用车心理而言,他们为了弥补用车成本,可能会更多地开车,这就是一种逆反心理:你不让我开,而我买的车就闲置了,我折旧也就是这么多,我干脆单双号都开,反正不闲着。

汽车工业还是要发展的

现代快报:这种“限车令”不是一种政府管制,会不会对市场造成影响?有没有什么弊端?

周勤:这就是政府管制,可以说它对市场发出了不好的信号,这个影响自然是很大的。不过,你难道还有权力不让别人用车吗?就算

是你不让人用车,那么你让人们用什么办法去替代用车呢?可以说没有。如果没有车,那就是会加大人们的生活成本。

现代快报:有专家说,不如将公共交通系统进一步完善,使很多人自动选择公交出行,拥堵问题自然会得到解决。你怎么看这个问题?

周勤:加大对公交的投入,这是肯定需要的,让大家出行更方便,另外,还要提高公交服务的水平,尤其像南京、北京这样的老城市,更好地去规划公交线路,是非常重要的事情,现在城市的很多公交线路非常不合理,有些地方重复得比较多。

现代快报:过去,发展汽车工业那可是一头劲,有的地方明明没条件发展也要争着上马项目,结果造成浪费。问题是,现在又要限制用车,这种情形令人感慨。

周勤:汽车工业肯定是要发展的,中国的汽车工业水平可以说远远没有达到应有的水平,至于说布局合理不合理,那是另外一个层面的问题,就算是每十人拥有一辆车,中国也要有1亿多辆车的保有量,汽车发展的程度肯定是不够的,问题是说要用什么方式去发展,或者说应该在什么地方去发展。我觉得从汽车这种大进大出的特点看,应该到沿海去发展,今后,汽车工业是支撑社会文明的一个标志,对中国来说,肯定首先是发展汽车,然后是高铁,再然后是飞机,这个过程是不可逆的。
快报记者 刘方志

今日视点

同命同价体现的是公平和尊严

国务院决定修改《工伤保险条例》,修改后的工伤保险条例扩大了工伤认定的范围:职工在上下班途中受到非本人主要责任的非机动车交通事故或者城市轨道交通、客运轮渡、火车事故伤害,也应当认定为工伤;此外,因工死亡一次性补助金大幅度提高,调整为上一年度全国城镇居民人均可支配收入的20倍,且打破了地区限制,实现全国同命同价。

(12月9日《新华网》)

条例修改的亮点主要体现在两处:一是,并非剥离责任而是延伸和细化了对劳动者权益的保护,扩大了工伤认定的范围;二是实现了同命同价。这代表了类似法规完善的一个基本方向。

此前,草案删去“上下班途中受到机动车事故伤害认定为工伤”规定的一个重要理由是,将机动车事故伤害纳入工伤范围,对非机动车事故受害者有失公平。换言之,“对劳动者权益的保护,采取了‘就低不就高’的方式。而本次修改采取的原则换成了

“就高不就低”:既然只将机动车事故伤害认定为工伤有失公平,那就索性把其他非机动车事故伤害也一并囊括进来。这实际上也带来一个启示:在进行事关弱者的改革时,不能剥离政府责任,而应该尽力延伸保护范围。

当然,修改工伤保险条例最受关注的还是同命同价。已经有人提出质疑:甲每月挣一万,乙每月挣一千,工伤死亡两者都赔一样多,有什么公平可言?这显然是对同命同价的曲解。同命是生命意义上的天赋平等,而不是身份确认上的人为划分。人命不该分等级,而人命又是无价的,是注定赔不起的,对人命微不足道的“补偿”,只能适用当前的最高标准。

长期以来,同命同价呼吁良久却迟迟不能实行,其中一个解释就是所谓体制障碍。比如城乡二元分割,比如高收入者与低收入者的身份悬殊等等。可仔细想想,这不过是一个敷衍的借口,只要真正敢突破,所谓体制障碍就是一只纸老虎。像同命同价、同工

同酬、同票同权等等,凝结了人类关于生命价值、经济权利最基础、最本源的平等价值观,应该得到无条件的尊重和践行。

环视周遭,同命同价式的基础公平仍然相当稀缺,还有更多基础公平等待我们去突破和实现。工伤条例的修改,只是一个开始,更浩大的一系列平权法案,仍在远方等待。
(舒圣祥)

交通死亡赔偿也要尽快同命同价

叫好之余,我也很想问一下:交通事故死亡赔偿什么时候实现同命同价?

交通事故死亡赔偿同命不同价,主要是把城市或农村户口作为区分的标准,从而造成城乡赔偿相差若干倍。这个同命不同价的源头,是最高人民法院《关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》第二十九条规定:“死亡赔偿金按照受诉法院所在地上一年度城镇居民人均可支配收入或者农村居民人均纯收入标准,按二十年计算。”这样的规定显然迫切需要修改。

近年来,每逢两会召开,都有代表委员要求取消“同命不同价”的赔偿规定。在强大的民意推动下,许多省市通过地方立法,对规定进行了微调。目前各地进行的调整主要有两种情况:一是参照最高人民法院《关于适用〈民事诉讼法〉若干问题的解释》第五条的规定:“公民的经常居住地是指公民离开住所地至起诉时已连续居住一年以上的地方”。因此,农村户口人员发生交通事故时,已经在城镇连续居住、生活一年以上,计算死亡赔偿金数额时就可以按城镇居民的标准对待。二是根据《侵权责任法》第十七条规定:“因同一侵权行为造成多人死亡的,可以以相同数额确定死亡赔偿金”。但地方上的微调并不能解决全部问题,实现交通死亡赔偿彻底的同命同价,还需要最高法修改《解释》第二十九条,尽快取消城乡不同的赔偿标准。
(殷国安)

公民发言

“索命书记”让人心里发毛

“小心你的小命”——最新版网络雷语。“辽宁葫芦岛市建昌县委副书记钟继祥扬言要记者性命”的微博点燃了网友的转发热情,钟继祥迅速被网友冠以“索命书记”称号。按钟继祥的说法,这句话是“吵架中的气话”。
(12月9日《西安晚报》)

乍一听,还以为这是电影台词。“小心你的小命”,是赤裸裸的威胁,更像黑老大的口头禅,却没想到一个堂堂的政法委副书记也敢说出来,其抗拒舆论监督的心态和权力的嚣张表情,都让人心里发毛。

这件事的起因,是某杂志记者去该县采访,拍摄到几个公务员在上班时打牌,随后相机被政法委副书记派人夺去,要求删除照片。这种暴力阻碍记者采访的行为,本身已够恶劣,“小心你的小命”,则更嚣张狂。

这件事经媒体曝光后,钟继祥的住宅电话、家庭住址,很快被网友肉了出来,当他得知自己被人肉后,立刻指责这是“人身攻击”。可见,钟继祥并非不懂法,知道要维护自己的隐私权。那么,当他在向记者狂吼“小心你的小命”时,是否也意识到,这是对他人“人身威胁”呢?

虽然不能说因言获罪,但官员的身份与一个普通老百姓不同,身为公职人员,要为自己的言行负责,尤其是行使其职务权力时,更应该慎之又慎。毕竟,你这个时候代表的是公权力的形象。“小心你的小命”,是在公然威胁一个公民,其性质显然极为恶劣,绝不是一句“吵架中的气话”就可以轻描淡写掩盖掉的。然而我们的一些官员舒服惯了,他们根本感觉不到恶劣言行会有什么后果。根据以往的经验,类似有过“雷语”的官员,如果没有查出其他的问题,大多是道歉了事,有的甚至装聋作哑,拖着拖着就过关了。“索命书记”的命运,恐怕也逃不出这个套路吧。照此下去,比“小心你的小命”更恐怖的话,还在后头。
(江德斌)

热点纵论

“自我表扬”式事故总结何以盛行?

“一是周密安排部署,二是狠抓隐患排查,三是严格查处生产矿井三超和三危险的行为,四是严格实行煤矿安全检测……”12月8日,在河南浉池“12·7”瓦斯爆炸事故调查组成立大会上,浉池县委副书记魏保元“不厌其烦”地进行自我表扬,被在座的调查组成员当面反驳,“魏县长,不要再说了,都自我表扬咋会发生事故呢?”(12月9日《中新网》)

魏县长很雷人,但类似的自我表扬并不是孤立现象,它实际

上已成为许多地方面对突发事件时的一种极常见的行为套路和思维定式。如今年1月5日湖南湘潭发生煤矿火灾事故后,当地就曾出现过一篇“最牛矿难新闻稿”,通篇皆是“工作措施有力,取得很好成效”之类的自我表扬;再如,7月16日大连发生的油管火灾事故,在追责之前,首先召开的却是“抢险救援表彰大会”。

盘点这些“不厌其烦”的自我表扬,不难发现,其中的套路、定式无非集中于这样两点:其一,轻

描淡写或者根本不谈事故责任,而浓墨重彩地刻画领导的种种“高度重视”情状,如“立即要求”、“严密部署”、“迅速组织”、“严格要求”云云。其二,回避或淡化事故所带来的严重损失,尤其是给受害者及其家属带来的巨大创痛,而一味简单地强调受害人或家属的所谓“情绪稳定”。

“自我表扬”式事故总结之所以盛行,乃至成为下意识,是因为它对责任官员来说好处很多。一方面,它有利于凸显官员

“积极作用”的形象,将事故带来的负面影响尽量冲淡,同时也便于卸责;另一方面,“自我表扬”貌似能占据舆论高地,将社会质疑尽量遮掩住。

“自我表扬”式事故总结的盛行,说明人们对于公共事务的知情、表达和监督权还不够。试想,如果“他者批评和监督”足够有力,“自我表扬”岂能还有如此大的空间——以至于能如此毫不谦让、毫无耻感地表演?
(张贵峰)