



付出“足够痛的代价”

潘高峰

新民眼

“良好的城市交通秩序是管出来的,不是宣传出来的。对于交通违法行为,仅靠教育远远不够,必须依法严管,严格到让违法者付出足够痛的代价!”近日,市委书记韩正在调研上海交通难点问题时的这段话,可以说是切中了上海交通执法管理的症结。

这些年,在公安交通管理部门的努力下,上海的交通秩序总体良好,但各种交通顽症却始终难以根治——行人随意横穿马路,车辆争道抢行、违法变道、违法停车、规定时间段内占用公交车专用道、路口拖尾、轻微碰撞事故不快速处置……这些人们已经熟视无睹的违法,极大降低了道路通行效率。当然,这也是国内很多特大城市都存在,也都在努力破解的难题。

城市的交通管理,是有导向性作用的。从眼前看,它维持着交通秩序,保持了城市畅通。以发展的眼光来看,它还影响城市未来的交通理念和通勤方式。

以违法停车的管理为例,在上海,这些年私家车保有量的持续攀升,让车辆持有和使用之间越来越无法画上等号,很多人对此不满,但不能不承认,这其实是大势所趋。我们现在吐槽“停车难”,也想方设法破解停车难题,但如果换一个角度,“停车难”从某种程度上来说,其实也是城市的一种自我调节,是减少私家车过度使用的一个杠杆。

一座城市的资源是有限的,建再多的停车库,也赶不上车辆增加的速度,而无论是拍牌措施还是外牌限行等手段,抑或未来可能实施的拥堵收费等储备政策,也都只是治标。

面对人口的爆炸性增长,特大型城市的出路其实只有一个:集约



孙绍波 画

交通。只有大力发展舒适、便捷、高效的公交,同时不断提高私家车使用成本,才能倒逼更多人选择公交出行,这是根本的解决之道。站在这个层面,对于违法停车的严格执法,不仅是维护交通秩序的需要,也是公交优先的保障。

从目前来看,我们显然做得还不够,不但乱停车现象普遍,连直接体现公交优先的公交专用道也时常被社会车辆占用。这些交通顽症

要破解,通过运动式的整治,可以在短期内起到一定的效果,但从长远来看,并非解决之道。

交警部门昨天公布了一组数据:今年7月份,全市共处罚违法停车48.5万辆。与去年7月的33.8万辆相比,同比增加了43.4%。

这一数字的大幅攀升,与警方正在开展的违法停车专项整治有关,也得益于高科技手段被大量运

用于查处违停。据统计,今年前6个月,警方通过现场执法的方式处罚违法停车172.5万余起,同比上升19%;而通过“电子警察”抓拍等非现场执法的方式,处罚违法停车68.5万余起,同比上升了206%!

算下来,乱停车今年已经罚了近290万辆,而非法占用公交专用道去年也罚了9.5万起。这些数字背后,警方做了努力,也想出了办法。但这些处罚对于遏制违法效果究竟如何呢?其实并不明显。原因何在?说到底,还是没有“足够痛的代价”。

据交警介绍,违法停车很多时候并不一定与“停车难”有关。不少违停车辆停靠的地方,不远处就是收费车库,有的还不止一个,但司机因为怕麻烦、图方便,就是懒得多走几步路。对他们来说,被罚了,也就200块,不扣分,这趟吃的亏,下次赚回来。至于侵占公交车道,代价更低了,50元,不扣分。毛毛雨。

法律实践讲究罪刑相当。很多人认为,乱停车与其他严重交通违法相比,危害性并不大。但这是相对于一些车辆保有量较少的城市而言,在类似上海这样的特大城市,违法停车不但严重影响道路畅通,还因为占据非机动车和人行道,危及行人和骑车人的交通安全,危害不容小觑。正因如此,不少大城市通过地方性法规的形式对违法停车做出了更加严厉的处罚。比如,北京对于在禁停标志区域乱停车的处以100元罚款,扣3分,深圳则根据违停车辆对道路交通的影响分档处罚,最高罚款1000元。

目前,上海关于道路交通安全法的地方性实施条例仍在制订之中。是否可以借鉴上海的特点,通过地方立法的形式,对一些危害城市秩序与安全的交通顽症给予更加严厉的处罚,让违法者有“足够痛的代价”,也让执法者有依法严管的依据?不妨拭目以待。



声音·八方

“人民币客观有贬值压力。从资本项来看,美元加息周期下,中美利差收窄,资本外流冲击人民币汇率。人民币主观有贬值诉求,过去一年,人民币汇率弹性不够导致人民币实际有效汇率跟随美元连连攀升,而同期欧元、日元金砖国家货币皆大幅贬值10%以上,出口压力山大,加剧稳增长压力。”

——今日,美元兑人民币汇率中间价较前一日下调1136个基点,创历史最大降幅,民生证券宏观研究员张楠分析。

“这两个城市的房产税,我们更容易把它形容为类似于国外的房地产过度奢侈费,那只有消费的额度或者说消费的面积超过了一定的限额,那才会征收到。”

——中原地产首席分析师张大伟认为,房产税在上海和重庆试点满四年,影响不大

“很多车企在网购上做了一些噱头,后来我们了解下来,事实上在网购的推广活动中,还发生了一些实体经销商不认可网上成交价格这样一些现象,在一些品牌发生过,就是在网上拿到网价,消费者到实体经销商去拿车的时候,经销商不承认这个事。”

——发改委正在牵头起草汽车业反垄断指南,一位研究人员讲述内幕。

“最近个别地区出现了纯电动客车、混合动力客车自燃事故,经有关机构的初步调查,发生事故车辆是在产品设计、日常使用之中存在安全缺陷和隐患。”

——近日,工信部发通知要求开展新能源车安全隐患排查治理工作。

“买来用都没有用,基本上就动弹不了了。你看,这个轮胎都已经起包了,现在一挂档,后桥根本就叽里呱啦动不了,就属于报废品那种产品。”

——媒体曝光山东省济宁市嘉祥县有大量家庭作坊伪造品牌拖拉机,一位受骗村民说。

“味道爽口。”

——昨天,美国宇航局发布了国际空间站的最新消息,空间站的宇航员第一次吃上了太空种植的蔬菜。

“消息人士透露,《经济学家》另外两大股东罗斯柴尔德家族和意大利阿涅利家族控制的投资公司Exor公司将买入培生出售的股份,目前上述两大股东分别持有《经济学家》21%和4.7%的股份,不过培生、《经济学家》集团罗斯柴尔德家族和Exor公司目前都拒绝发表任何评论。”

——英国培生集团计划4亿英镑出售《经济学家》杂志股权,《中国日报》报道。

声音·热点

国务院:鼓励2.5天小短假

今天上午,国务院办公厅公布《关于进一步促进旅游投资和消费的若干意见》。其中,在优化休假安排措施中,首次推出周五下午与周末结合的“2.5天小短假”概念。

“鼓励弹性作息。有条件的地方和单位可根据实际情况,依法优化调整夏季作息安排,为职工周五下午与周末结合外出休闲度假创造有利条件。”

——《关于进一步促进旅游投资和消费的若干意见》

“落实带薪年假制度,安排‘周五

昨天下午,电商领军企业阿里巴巴集团和苏宁云商集团宣布“在一起”。一个是全球最大的电商企业,一个是全中国最大的家电卖场,两者“联姻”会对行业 and 消费者产生哪些影响?

“阿里和苏宁,一个从线上到线下,一个从线下走向线上,双方都到了互联网的数字路口。在这个

下午与周末时间相结合’等灵活休假方式,将有利于拉动河北旅游业的发展。由于京津冀之间的距离及交通优势,‘两天半’小短假将极大方便河北人游河北、游京津,以及京、津游客往来河北旅游,京津冀之间自驾车、组团游市场会越来越大。”

——河北省旅游局人士表示

“单就鼓励灵活带薪年假休假来说,采取‘周五下午+周末’的形式休短假,对一些有完善制度、平日较忙的企业来说是更方便实现的。

而有些私企制度不健全,没有带薪年假。多方保障才能让‘两天半’小短假等灵活的休假形式得到最大限度覆盖。”

——北京市盈科律师事务所石家庄分所律师韩兵

“假日制度的关键在‘灵活’。灵活的休假制度和体系,一方面可以让机构、企业运转流畅性更强,另一方面,还能平复目前春节、‘十一’两个黄金周的出游高峰,为人们的出游提供更多便利。”

“外企按照国际规则,带薪年假

假落实相对比较好,一部分国有企业落实也较好,但全国很多地方落实不了,有时是‘领导不休,谁也不敢休’,这还需要法治的完善与健全。”

——旅游经济和管理专家魏小安

“如果鼓励推行‘周五下午+周末’这样的休假形式,对工作的连续性没什么影响,如果是在工作不忙时请上半天年假,应该好实现。期待全家人到周围风景名胜区域转转已经很久了!”

——微博网友孟先生

“阿里+苏宁”将带来什么?

历史关头,要么彼此冲撞,此消彼长,要么彼此融通,相得益彰。”

——苏宁集团董事长张近东

“现在的传统行业做的不是很好,很多人认为这是阿里巴巴惹的祸,或者电子商务惹的祸。其实我想,电子商务也好,互联网企业也好,活得也不是很爽。别看它很风

光,但是对于未来的不可预测,大家都担心,所以既然传统企业活得也不好,互联网企业活得也不好,我觉得合在一起就应该活得很好。”

——阿里巴巴董事局主席马云

“王健林说的真有远见,5年内将没有纯粹的互联网公司,任何互联网公司脱离了实体都不牢靠,任

何实体脱离了互联网都没竞争力。”

——网友志摩的康桥

“我猜京东和国美很快会合并。‘东哥’(京东CEO刘强东)的蜜月没法过了。”

——微博网友

本栏编辑 程绩