

技术准备已着手 开征尚无时间表

拥堵费京城“上发条”再引热议

日前发布的《北京市“十二五”时期交通发展建设规划》披露,北京将出台拥堵收费管理政策及相应配套措施,并重点建设交通拥堵收费管理系统、拥堵收费监测评价系统等。接受本报采访的专家表示,经济手段对于缓解交通拥堵作用明显。从世界大城市的经验看,实施部分区域收取“拥堵费”、结合治理大气污染收取“排污费”等措施,都值得北京借鉴。但业内专家对何时适合开征、何种形式收取莫衷一是。

即将面临“灾难性”拥堵

中国科学院可持续发展战略研究组首席科学家牛文元的研究成果表明,因交通拥堵和管理问题,中国15座城市每天损失近10亿元财富。

北京工业大学交通研究中心副教授张智勇认为,随着人口继续膨胀及机动车增长,2015年至2020年期间,北京的交通需求将接近规划路网最大容量,如果不采取措施,届时交通拥堵将呈“灾难性”状态,整个路网的平均速度将低于15公里/小时,拥堵指数将达到0.95。在张智勇看来,在城市规划建设已经难以逆转的情况下,收取拥堵费就成为终极的交通需求管理措施。

专家认为,如果道路拥堵费的收取方案一旦实施,将可能大大改善北京的道路交通环境以及城市空气质量。

开征拥堵费时机已“逼近”

作为北京交通委的资深顾问,南京市城市与交通规划设计研究院有限责任公司董事长杨涛认为,现阶段北京市应该在二环以内老

城区收取交通拥堵费,因为该区域地铁出行已经比较便利,而地面拥堵形势则更为严峻。可以考虑边征收拥堵费,边完善该区域的路面公交及慢行交通系统。

在张智勇看来,2014年到2015年,是北京市征收拥堵费的合适时机。那时北京市机动车数量已经接近饱和。他还指出,参照国外成功的案例,成功推出收取拥堵费措施的前提是,必须有便利的以轨道交通为骨架的公交体系、需要广泛宣传争取民众的支持。

也有交通业内专家认为,明后年都将是北京市开征拥堵费的时机,因为提前准备、主动征收,要好于等到交通状况已经严重恶化、难以缓解时,再被动征收。对此,北京市交通委有关负责人表示,目前交通拥堵收费还停留在技术准备阶段,采取何种形式收取、何时开始收取,还没有具体的时间表。

“哪些车怎么收”尚存争议

在国外,征收拥堵费的形式和标准各有不同。有的采取电子公路收费制度,主要针对进入中心城区的车辆,不同地点和时间段收费不一样;有的则是根据通行时间及载

客量多少来决定是否收费。

张智勇参与的“北京市交通拥堵收费研究调研报告”建议,征收拥堵费的对象,为私人小轿车和公车,免征对象则为公交车、军车和公共设施作业车辆,主要目的是为了控制私车和公车的使用。收费的控制模式可分为两种:区域控制模式,指在固定的时段,对进入控制区域的车辆收费;道路断面控制模式,即以经常拥堵的快速路、主干路为控制对象,收费路段可不受区域限制,每隔2到3公里设一个检测站点,按次收费。两种模式可以相互配合。

也有专家建议具体情况具体分析,例如,是大面积收取,还是在少数极端拥堵区域收取;是全天收取,还是分时段在拥堵高峰收取。

张智勇还表示,收取交通拥堵费的措施出台后,可以考虑取消北京市限号行驶等行政措施,从另一面释放市民的用车需求。而北京交通管理干部学院政法系主任张柱庭则认为,适当收费这种经济手段可作为调节拥堵的一项措施,此外还应与限行、开展无车日等非经济手段相配合。

(据8月22日人民日报海外版)

专家观点

拥堵费能解决拥堵吗? 收拥堵费时机成熟了吗?

同济大学教授蔡建国:

目前针对私家车的收费已有购置税、燃油税、车船税、过路费、过桥费、停车费等多项,而且不少税费包含了城市基建、交通管理等费用,再征收拥堵费缺乏合理合法的依据。收费很简单,但由此带来的负面影响太大,不少市民要骂人的。

中国工程院院士钟南山:

收取交通拥堵费是一种行政干预手段,长期来看,对于缓解交通拥堵应是有效的。此外,汽车尾气是造成PM2.5的最大元凶,收取拥堵费对减少汽车出行数量有促进作用。从这两个角度看,我赞成收交通拥堵费。

南京大学教授高抒:

征收拥堵费可能导致不公。有钱人对收费并不敏感,开征拥堵费势必导致豪华车大行其道,影响社会公平。对于大量公务车来说,不管拥堵费多高,最后为其买单的依然是公共财政。这样看来,收费真正限制的可能只是部分普通车主。

江苏省政府参事室主任、

南京大学博士宋林飞:

无论限号、限牌,还是涨停车费、收拥堵费,都只是调节出行结构,不能抑制出行总需求。当前,解决拥堵最紧迫的任务是进一步做好道路规划、公共交通等方面的基础性工作,而非加征拥堵费。征收“交通拥堵费”是治堵的最后一招,不宜草率使用。

同济大学交通工程系主任杨晓光:

当前国内征收拥堵费并非“最后的选择”,时机还远未成熟。不要光看到伦敦、新加坡、纽约等国外一些大城市收,那是因为人家的公共交通设施极为发达,加之老城街道狭窄,通过提高管理水平挖潜的空间已相当有限,才决定收拥堵费。反观国内不少大城市,基本交通网络尚不完善,交通管理、道路规划等方面都大有潜力可挖。为什么不在基础建设、管理升级上下工夫,反而老想着在收费上学国外城市?

(据新华社)

今日视点

像“异地办护照”一样夯实流动的权利

下月起,北京、天津、上海、重庆、广州、深圳等六个城市允许外地人在当地办理出入境证件。申请人只需要提供户口簿、身份证、暂(居)住证、高校在学证明等身份证明文件,可以在这些城市申请办理普通护照、往来港澳通行证及各类签注、往来台湾通行证及各类签注。

(8月22日中广网)

“异地办护照”无疑是一个巨大利好——不仅办理出入境证明省事了,而且省掉了在户籍地和居住地之间往返办证的费用。更重要的是,“异地办护照”这一看起来不起眼的新政,对进一步夯实外地人流动的权利而言,却是一次不小的推进。

目前,一些大城市通过居住证转居住证这样的改革措施,逐

渐赋予非户籍人口越来越多的市民权利,持有居住证的外地人,在社保、医疗服务、教育等领域,正在向户籍人口福利看齐。但外地人的麻烦仍然处处可见,这种麻烦和不便,其实也是权利贫困的一种。

其中,办证必须回户籍地,就是最大的麻烦之一。相信有过在大城市暂住经验的人都很清楚,工作和生活中要办个证件或证明有多麻烦——不仅要挤出时间回老家,而且往往因为证件或证明要很多天才能办好,所以办个证往往要在老家和居住地之间往返多次,真可谓费心费力费钱。

长此以往,外地人对居住地的归属感会变得越来越淡薄,受歧视感却越来越强烈。因此,“异

地办护照”不仅实实在在方便了外地人,而且从心理上淡化了他们与居住地之间的疏离感,更进一步淡化了户籍限制所带来的受歧视感,可谓一举多得。

更重要的是,目前一些大城市关于外地人的平权举措,仍然是自由选择试验——有的地方松一点,有的地方紧一点,并无某个领域统一的标准和规划。此次公安部在六个城市推行“异地办护照”,不仅把流动的权利又推进了一步,其统一推行的特质,更是弥足珍贵。

有人说,“异地办护照”虽为善政,但惠及人群有限,因为,需要办理出入境证明的外地人,毕竟是极少数。不错,六个城市可以异地办护照,的确覆盖面有限,但任何事情都需要一步步推

进,公安部推行“异地办护照”,其最大的意义在于示范作用——这六个大城市可以这么办,其他城市当然也可以跟进;出入境证件可以异地办,其他部门负责审批的证件,当然也可以异地办。更进一步,我们甚至可以设想,各领域关于外地人口的平权举措,能不能拿出落实的时间表?

行基于言,再多的理念宣讲,都不如一项具体的政策。由点及面、循序渐进,沿着这条方向正确的路走下去,流动的权利总有一天会被彻底夯实。

而在这条路上,任何起到推进作用的善政,无疑都值得给予掌声,“六城市异地办护照”,正是这样的善政。

(本报评论员 赵勇)

公民发言

医院“欠费扣儿”也不能一味指责

深圳一对夫妇因欠医院12万元医疗费,其生下的一对双胞胎被扣在医院之中两个月。院方表示,医院也希望家属能够将孩子接走,但曾有家属找借口逃费,不得不采取这样的措施。(8月22日《新快报》)

父母拖欠双胞胎孩子的医疗费,医院竟然把孩子以令父母,很多网友习惯性地把矛头对准了这家医院,冷漠、无情、见利忘义,都是现成的评判之词。但大家有没有想过医院的无奈呢?

实际上,在整个事件中,这家医院的很多做法,反而值得肯定和称赞。比如在孩子提前10周出生的危急情况下,医院全力挽回了孩子的生命;比如在患儿父母拖欠巨额医疗费的情况下,医院并没有放弃对患儿的救治和治疗,而是一直尽心尽力地照顾。

当我们在同情患儿父母的遭遇时,也应该理解医院的无奈和难处。正如医院所说,有些患者,在和医院进行沟通协商的过程中缺乏真诚,比如在拖欠医疗费的情况下,把孩子留在医院置之不理,等到医院实在耗不起而把孩子送往福利院之后,父母又直接去福利院领回孩子。在之前已经发生过这种情况的前提下,医院采取的这种防范举措,也不过是对自身权益的一种自我保护,无可厚非。

说到底,医院不是福利院,它同样需要收取患者的医疗费用维持自己的正常运转,如果拖欠医疗费的患者太多,影响到了医院的正常运转,对于其他患者来说,显然也是不公平的。而对于经济困难的患者,医院可以出于人道主义减免或缓收医疗费用,但不能要求医院为患者的医疗费用买单,这既不是医院的法律责任,也不是医院的道德义务。

当然,政府部门也应通过此事反思一下针对困难群体的“大病救济制度”,想想如何通过制度的完善来避免类似事件一再出现。(苑广阔)

热点纵论

巨额住房维修资金不能再糊涂下去

公开资料显示,截至今年6月30日,北京市累计归集维修资金314.93亿元;上海市累计归集超过290亿元;深圳67亿元、广州58亿元、哈尔滨12亿元、合肥42亿元、长沙80亿元……仅记者能够查到公开资料的17个城市的数据总额,已超过1000亿元。但很少有业主清楚,这项与自身权益息息相关的钱,应该如何使用,如何查询,如何监管?

(《中国青年报》8月22日)

公开资料显示,国内大多数城市已使用的维修资金只占归集总额的不到1%。身为业主,相信很多人都有这样一种感受:住房维修基金作为一项收房时强

制收取的费用,事实上可能一辈子都用不上。

住房维修基金使用率过低,原因是多方面的。一是主体缺位。住房维修过程中的组织、协调和监督,主要由物业公司来负责,他们缺少为业主维权的利益冲动。二是程序非常繁琐,申请住房维修基金的流程共有9步,能够成功申请几乎像是中大彩票。

这里存在两个悖论。一是,业主既然交了住房维修资金,为何用起来这么难?假如业主确实只有1%的维修需求,那收取上千亿的维修资金,究竟有多大意义?

另一个悖论是,《住宅共用部位共用设施设备维修基金管

理办法》规定,公共维修资金属全体业主共同所有。一般情况下由房地产行政主管部门代管,业主委员会成立之后,公共维修资金就会划转到业委会,由业委会行使管理权利。既然房产行政主管部门仅是代管,那么,大家又见过几个维修资金转交给业委会的例子?

其实问题并不在代管本身,而是出于管理的不透明,不透明又导致了监督不到位。不公开的住房维修资金衍生出各种“糊涂账”:譬如收益问题,开发商挪用的问题,福州、深圳等地还曾陆续出现维修资金被侵吞的案例。显而易见,由于真正的主

人——业主失去了对这笔资金的控制,住房维修基金事实上已经严重变质,成了利益相关者眼中的一块不占白不占的肥肉。

住房维修资金再也不能是笔糊涂账了。一是,业主有权利要求代管部门公开相关信息,譬如这些年的收益情况、使用情况,二是从制度层面考量,在使用率只有1%的情况下,这笔钱还有没有收的必要,收费比例是否需要调整,管理模式是否需要改进。最重要的一点是,既然行政主管部门管得并不好,那么是否可以考虑,由业主委员会来直接管理这笔基金?

(吴龙贵)