

# 多地酝酿出台限车令解决交通拥堵引热议



交通拥堵问题已成城市顽疾。(资料图片)

## 核心提示

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。

## 多地酝酿“限车令”

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。据制定此方案的宁波市交警支队有关负责人表示:“此番新政酝酿新车上牌要先提供停车位证明,将有效缓解新增车辆的停车难问题。”

10月27日,江苏省政府召开全省城市道路交通管理工作会议,首次在全省会议上探讨城市交通“拥堵病”。会议指出,要完善调控政策,实行“区域差别化”的小客车发展政策。该省住建厅负责人则透露,将出台限制私家车过快发展,增加私家车在城市的出行成本等措施。

业内人士就此分析指出,各地又开始酝酿“限车令”,显示出交通拥堵问题的积重难返,已经成为不得不直面的问题。

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快建设,一批新建和扩建的交通主干道相继贯通,内外环路层层扩展,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。据交警部门统计数据显示,北京市现有各类机动车450余万辆,平均每日增加2000辆左右,预计到2015年机动车总量将突破700万辆,中心城区内的路网平均速度仅15公里/小时。

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。据中国科学院和社会科学文献出版社联合发行的《宜居城市蓝皮书》,北京市民对衡量交通便捷程度的“交通通畅情况”指标评分低于60分,是诸

多评价指标中最不满意的一项。这两项调查研究数据表明,对汽车交通进行有效管理,已成为当务之急。

与北京的情况相似,我国其他城市也都存在着程度不等的交通拥堵问题。在上海,交通状况同样不容乐观,虽然这几年道路建设成绩斐然,交通设施不断改善,却还是车满为患。

## 支持方: 限车是短期内不得已而为之

支持“限车令”的观点认为,这是短期内不得已而为之的计策。在现阶段情况下,只有通过这种方式先控制拥堵程度,再从根源上下工夫来彻底解决拥堵问题。

“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。

为了缓解迫在眉睫的道路交通拥堵的矛盾,不少国家和地区都先后实行了限制小汽车拥有量的政策。如新加坡政府于1990年实行按道路网新增容量控制年度汽车车辆增加的配额制度,通过每月举行一次车辆配额公开招标的方式,由欲购私家车或出租车者竞买“车辆拥有权”,获得汽车拥有权证之后才能购车,家用和出租车拥有权证的有效期限分别为10年和7年。实行这项政策后,新加坡小汽车保有量的年均增长率从过去的6%降至3%。

丹麦的国家税收政策中规定,拥有私人小汽车所需缴纳的购置税税额大约相当于购车费的两至三倍,而且购置税税率随着汽车自重和发动机排量的增加而提高,以引导人们节约能源、保护环境。

据悉,我国香港出于对实情的考虑,实行对汽车征收相当于车价40%至60%的首期登记税政策。此外,为了调控汽车出行生成的车公里总量,还按燃料油征收6.06港元/L的燃油税。这些交通政策的实施,使这座拥有近700万人口大都市的私人汽车拥有量不足35万辆。

## 反对方: 限车是因噎废食

“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。

此外,随着城市规模的快速外扩,很多人不得不住到离城区很远的地方,目前这些地方的公共交通还不发达,这也是北京私家车快速扩张的原因之一。因此,业内人士普遍认为,大力发展城市公共交通是解决交通拥堵问题的有效途径之一,也是最人性化的途径。在公共交通还不足够发达的时候,贸然限车是不负责任的做法。例如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。

记者走访了北京普通市民,民营企业主罗先生表示,“限车令”不是根本解决问题的方法,大禹治水在“疏”不在“堵”。以我公司为例,为应对北京限号我已经先后购买五辆车,分别上不同牌照。这种情况很普遍,身边很多有钱的朋友都有两辆以上的车。我认为恰恰是限号催生了汽车市场的火热,越限车越多。身为商人,罗先生也敏锐地察觉到“限车令”可能带来的商机,他认为,“限车令”有可能催生车位的炒作热卖,根据经济学常识判断,一种社会资源变为稀缺就会价值提升,就会吸引投资,甚至进而演变成一种产业。

海外归来的政府职员浩然则认为,北京交通拥堵根本问题在于城市规划不合理,北京作为首都占有巨大的社会资源,而北京本身资源有限,应效仿国外先进城市区划设计,不要走“摊大饼”的路线。

“限车令”的出台还会造成对某些车主的不公平。”车主李先生对记者表示,比如说关于买车必须配车位的限制,就只是对规定出台后买车的消费者适用,而之前已经拥有车的车主就不受约束,这本身就是不公平的。

北京交通协管员王大爷对记者表示,市民的交通意识淡薄,经常会看到闯红灯、行人照走,开车加塞儿、强行并线、抢道,公交车横切堵死道路,出租车突然并线等情况,人为的造成交通拥堵。

有分析认为,汽车数量的急速膨胀的确给城市交通

管理和环境保护带来了一系列的难题,但是发展中出现的问题还是要用发展的办法解决。汽车产业已经成为国民经济支柱产业,家庭车辆的普及也是生活水平提高的重要标志,是社会进步的表现,绝不能因难管理就制约其发展。

## 专家: 公共交通系统亟待完善

采访中,多位车主对记者表示,如果在居住小区附近开通地铁,就会考虑乘地铁上下班,而不再选择开车。

据了解,国外很多公共交通发达的城市40%至60%的公交分担流量,居民平均步行10至15分钟就能到达地铁,相比之下,国内在地铁覆盖率、公交舒适度和服务等方面都有较大差距,因此很多人不得不选择自驾车。

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的所占比重已经达50%至70%,而中国仅为20%到30%。

专家表示,如果公共交通系统达不到一定的完善程度,且没有替代出行方案的情况下,即使出台“限车令”,也无法阻止私家车继续开车进城。因此,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。

据《经济参考报》



道路上的私家车越来越多。(资料图片)

# 新闻时评

编辑 陈培营 杨怀锁 电话 67655282 E-mail: zaxw@zynews.com

## “蛋屋”是民生哀伤与痛苦之标本

戴海飞的房子被拆了。不,严格来说,是他的“蛋屋”搬走了。在媒体关注、社会关注、城管关注之后,这名刚从湖南城市学院毕业加入北漂族的邵阳小伙,失去了一个并不温暖但属于自己的家。他要重新寻找栖身之地。在这个呵气成冰的夜晚,这个凭他父母的收入“可能要两三百年的时间”才能买得起的城市。(12月7日《潇湘晨报》)

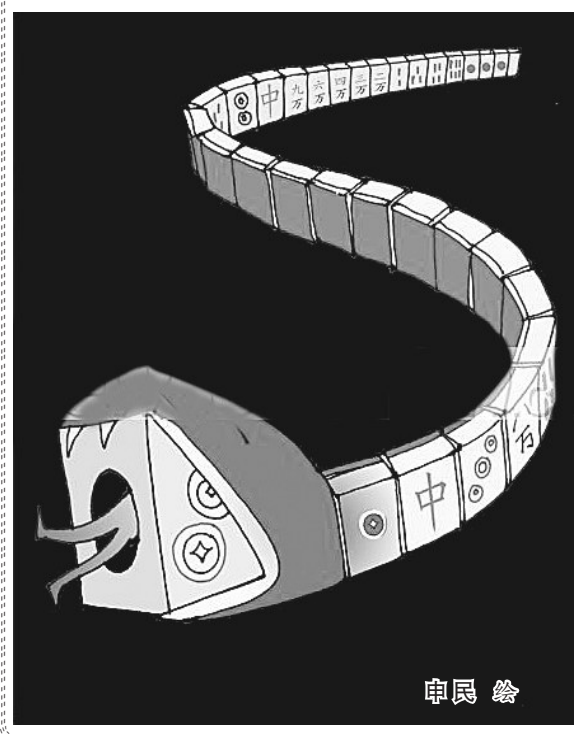
十多人一阵吆喝,那辆著名的“蛋”便被移走,送往一个外人所不知的地方。“蛋屋”保不住是一定的,从它造好之日起就注定了这样的命运。因为“蛋屋”牵扯到的人和事太多了。它不但扯住了城管的神经,“蛋粉”们的神经,还有有力地扯住了社会的神经,制度设计的神经,某些利益集团的神经。

戴海飞“造蛋”,源自一个简单的理想:想拥有一个属于自己的家。他“不想蜗居在城市偏远的角落,不想把辛辛苦苦挣来的工资给了房东,不想每天花两三个小时用在挤公交车上”。家的概念是什么?无非是有所屋子能遮风避雨,无非是有所栖身所能放置心灵,无非是有所片天地能安身立命。戴海飞在“造蛋”的过程里有段复杂的心路历程,携带了说不清道不明的民生意愿的酸辛,但一个简单的理想中所包含的也正是简单的民生题解。可以说,现在的民生不是一般的艰难。资本和房价一同疯狂,居者有其屋的社会理想变成了多数人都难以实现无望抵达的痴梦。被令人咋舌的房价压垮的中产们尚且为做房奴愁得寝食难安,繁华都市会有北漂族安然的容身之地。“蛋屋”这个“城市下的蛋”被击碎离社会之正常,而不是相反。

有网友说,“蛋屋”是草根用行动对高房价的一种抗争。这话说得过了。蛋形蜗居是民生哀伤与痛苦的标本,它的存在意义高于所谓抗争的意义。在这个年代,疯长的房价已制造出了许多民生哀伤与痛苦的标本,“蛋屋”只是近期鲜明夺目的一个。社会不能容忍一个草根用自己的智慧和心血孵化的“蛋”,具有广泛而深刻的隐喻性。本土的既得利益集团从来就是只考虑只顾自己利益的一群,他们缺乏社会责任感,缺乏对社会其他人的善意,更没有尊重穷人生存权和选择权的习惯。而这些正是贫富差距拉大后,匮乏公平正义引发社会阵痛,社会族群关系撕裂的主要原因。

北漂族的戴海飞把一所房屋压缩、简化成了一个“蛋”一张床,穷人作为一个广大的群体其生存方式还能扩展到何等地步,何种程度?每个人的生活都需要创造,而“蛋屋”作为一个符号,创造的却是刺目的哀伤。追求自由的生活模式不过是个说法,不过是个自欺,不过是个幻想,立在寒风中的“蛋”哪能算作居住意义上的屋,它不过是草根阶层最低生活诉求的一个象征。“城市,让生活更美好”。这是一句口号,但一个城市却不能只当口号喊。如果人们只能在思想上意淫,却缺乏宽容、包容的理念和精神,缺乏共生思想的自觉,缺乏文明进步的实质内容,那么类似于“蛋屋”这样民生哀伤与痛苦的标本就会不断地被制造出来。 今语

## 漫画: 无题



申昆 绘

## 消费不是刺激出来 是开发出来的

现在大家都认识到国内市场的重要性,但我得有一个误区。大家经常用一个概念,即扩大内需,好像扩大内需就是开发国内市场。我要强调一下,这是两个非常不一样的概念。

扩大内需是一个宏观经济学的概念,主要是政府的事情,比如说政府用货币政策、财政政策或者是其他的刺激政策,使大家多花钱买东西。开发国内市场更强调的是微观概念,是企业的工作。过去中国企业家有很大的积极性做出口,把东西卖到国外。未来我们有没有足够的积极性和能力,在国内发展出更多的产品市场来?

举一个例子。大家每人都有一台计算机了,政府怎么想办法让大家买第二台计算机,可能是给你补贴,这叫扩大内需。开发市场是什么呢?比如说苹果公司生产出iPad,这

就是开拓市场,不是让你重复买一个以前的产品,而是让你买一个满足新需求的新产品。

我们用扩大内需的政策,有时候会损害第二个方面即真正开发国内市场。企业家经常犯这个毛病,东西卖不出去以后,经常抱怨钱太少,跟根太紧了,所以鼓励政府多发钱,只要多发钱东西就好卖了。这其实是兜坏了这些企业家,使他们不能把精力放在理解消费者、满足市场、生产满足消费者需要的东西上来,而是搞低水平重复。

我特别要强调这一点,企业千万不要混淆开发国内市场和扩大内需这两个概念,把扩大内需的概念简单地等同于刺激消费。真正的消费不是刺激出来的,而是开发出来的。如果我们忘记了这一点,那我想未来的经济转型不可能真正成功。 张维迎

## 说服市民 才能达成“治堵共识”

据报道,北京交通治堵方案目前已获国务院原则同意,北京将尽快修改完善后,抓紧征求意见,确保平稳出台。而据新华社下属的《财经国家周刊》报道,这份治堵方案将包括每升汽油征收2元拥堵费、购车须先有车位、限制本市居民及外地人买车等“猛料”。

尽管,这并非官方公布的正式版本,却仍如“巨石投湖”,令社会舆论为之“震”。在诸多市民看来,这些治堵之策或许并非空穴来风。毕竟最近曾有接近治堵决策核心的专家、智囊乃至官员,在不同场合发表征收拥堵费、限制外地人买车的观点。

不管这些消息是真是假,市民对北京的治堵方案已高度关注。既然,国务院已经原则同意,方案闭门酝酿许久,自当尽快付诸实施。

治堵方案关系到1900万左右在北京工作、居住、生活的每一个人的切身利益。这样一份方案要想出台,显然需要获得市民的认可。如果,市民不理解、不配合、不妥协,而治堵方案强行出台,恐怕造成的不良社会影响,将远远大于道路通畅的政策目标。治堵方案要“平稳出台”,那么政府要做的工作就不仅仅是制定方案,而是在出台方案之前,怎样用事实依据和科学原理说服市民。

首先,很多市民对可能非常严厉的治堵方案还没有心理准备,有诸多问题需要在公共空间中进行讨论,对此有关方面应该认真倾听。这些问题包括:市民要不要为治堵付出代价?如果要付出的话,又当以多大的代价为宜?市民付出了代价,能否起到治堵的效果?

另外,市民也应意识到像过去那样自由买车而低成本随意用车的时代已经不可能了。未来市民在买车和拥堵之间是否也应做出一定的权利让步?在方案征求意见环节,只有进行充分的讨论,才能达成“治堵共识”。

在此,需要明确的是,国务院原则同意北京治堵方案,并不意味着全部认同这份方案的具体措施。比如,“利用经济手段控制机动车污染和解决重点拥堵路段拥堵”,这可以看作是原则,然而,具体利用什么样的经济手段,显然有值得商榷的余地。北京市民是有话语权和决定权的。

其次,市民并非不可说服,关键要看是否道理通顺。有关部门在准备方案的同时,还需要准备大量的数据和资料,作为每一项政策的支撑。比如尾号限行政策的实施是否刺激了购车行为,征收高额拥堵费究竟能够抑制多少开车出行需求,民众为此又将每年支付多少成本,政府将增加多少收入等。这些都需要靠数字说话。

再次,治堵方案不可带有功利主义的色彩,也就是说为了治堵而不惜手段,应该确保程序正义和公平,符合尊重公民权利的社会大势。治堵方案应对公共和私人做明确的区分。实际上,方案应该对公共采取更加严厉的限制措施,公车在零增长的基础上还应有保持负增长的政策目标。治堵方案中也不应违背公民权利平等原则,避免歧视外地人的政策出台。以不公平为前提的治堵,实质上是“治民”,普通市民才是最终的埋单者。

严重堵车,是每个市民都不愿看到的,治堵,政府和市民有相同的目标,也就有了达成共识的基础。不能仅仅是为了治堵而治堵,而应该在方案出台的过程中,展现行政文明。用文明的方式治堵,耐心倾听与说服市民,最终形成的治堵方案才能普遍为大家所接受,也才能取得最佳的社会效果。 杨荷

## 特殊政策应避免伤害社会公平

据《21世纪经济报道》称,杭州宣布未来3年建设150万平方米“人才专项用房”,纳入保障房体系。今年开工的50万平方米人才房占了一半的经适房指标。根据政策,人才专项用房可以市场一半的价格购买,被指是高收入者的福利。目前已有不少社会名人入住。

按照国家相关法规,经适房是政府提供政策优惠,限定套型面积和销售价格,按照合理标准建设,面向城市低收入住房困难家庭供应的,具有保障性质的政策性住房。人才专项用房对应政府官员、社会名流、企业高管等群体,就社会普遍心理而言,他们不可能属于城市低收入住房困难家庭,给予这些群体的住房政策优惠,占用一半的经适房指标,与经适房的基本意涵相背离。

人才资源被确定为经济社会发展的第一资源。现在很多城市都制定了引进人才的各项政策优惠,杭州政府的做法,与其他城市的政策比,并不特别出色。但问题是重视人才,如果不考虑到政府所处的现实情境,将很容易伤害社会公平。

杭州市委人才办的一份答疑材料显示,目前,杭州的经适房已经做到了“房等人”,即有足够数量的经济适用房等待目前符合条件的市民申购。这是否可以说明人才专用房所占的经适房指标不会对其他群体购买经适房带来影响?即使如此,我们仍然可以追问,为什么人才专项房一类就占用了一半的经适房指标,杭州2010年119万平方米的经适房指标是怎么确定的,是一开始就为人才专用房预留了一定的富余空间,还是这个指标在现实执行中有富余,可以因具体情况移作他用?政府是否有权这样做?

经济适用房制度在具体执行中存在着各种问题,舆论关于存或废曾有争论,但从国家政策态度看,其存在的必要从未被否定。2008年,国务院曾要求,各地从实际情况出发,增加经济适用房供给。杭州有因地制宜的权限,但限度在哪里?像人才专用房所在的地块均为市中心或靠近中心,同为保障性住房,其他保障性住房就很难获得这样的待遇。在杭州的人才专用房优惠对象中,包括一些国家工作人员甚至官员,作为

本已享受稳定待遇的人群,他们是否适宣作为人才再给予特别照顾?

过去,我们讲重视人才,很大程度上是因为人才的价值还没有充分体现出来,一些特殊优待的做法为人才支持,但社会发展到现在,人们对政府的职责权限的认识越来越清晰,用什么方式尊重人才、延揽人才,已是一个公共问题。人才专用房被纳入保障房建设的资金有一部分由杭州市财政调拨,区级人才专项用房建设资金由各区自筹,不论哪一种,都是来自公共财政,政府用公共财政、用所掌握的公共资源形成对公共已是富裕或中上阶层的优惠政策,有所质疑在所难免。

比较而言,给人才以特别优惠照顾,相对于公务员福利房等内部政策,负面影响要小得多,但特殊优惠政策占用应给予特定人群的指标,反映了政府兼顾保障社会基本公平与激励人才中存在的漏洞。严格来讲,二者并不在对立和冲突的位置,但作为政府事务,行为的规范化、合宜度是一个问题,关注、争论、质疑的背后,其实目光朝向的不是人才,不是住房,而是政府,或说权力。 玲子