

身份迷雾重重 百姓质疑不断

南京部分收费公路欠百姓一笔明白账

本报记者 李润文
实习生 王唯

日前,本报记者在南京周边出差,从安徽和县进入南京到达禄口机场,60多公里的路程,途经4个收费站,公路收费高达65元,过路费高达1元/公里。
从浦口区乌江镇进入南京124省道,遇到第一个收费站,收费是10元,道路等级为一级公路。十几公里道路有十几个红绿灯,道路没有封闭,也没有隔离栏,行人任意穿越马路。

从浦口上长江三桥,第二个收费站,过桥费20元。
从长江三桥上南京绕城高速公路,从南庄收费站下,收费15元。

从南庄收费站出来上机场高速,行程6公里,恰遇道路养护,车速不到20公里/小时,车辆排队一度长达两三公里,但机场高速公路收费站仍按原标准收费20元。

4家收费站均表示,他们是按规定收费,并没有多收钱。究竟这些公路的收费有没有问题,本报记者就此展开调查。

收费的三大质疑

“公路收费的投诉很多,但一直无法解决。”南京交通台《智勇在线》节目主持人智勇说,尤其是南京周边,公路收费情况很复杂。

作为南京最受关注的投诉类交通广播节目的主持人,智勇每天接听到的投诉电话中,对公路收费的质疑并不在少数。

智勇介绍说,从车友的投诉和他的调

查了解来看,目前南京周边高速公路收费主要存在三类问题。

问题一,高速公路不“高速”,收费标准还照旧。司机们出行选择高速公路大都是因为它能提供快速、便捷的通行服务,但是在道路养护期间,高速公路通行速度甚至远低于其最低限速60公里/小时,而且道路养护引起的借道行驶,增加了消费者的行驶风险。其中,宁通高速扬州段一年多来一直在道路养护,养护段长达一二十公里。

高速公路在道路养护期间服务质量直线下降,却仍然按照原标准收费,这一做法的合理性遭到很多人的质疑,甚至有人把收费方告上法庭。

2004年7月,南京律师杨森以没有享受到相应的通行服务为由,将江苏宁沪高速公路控股有限公司告上法庭,但最终败诉。

问题二,收费站间距过短。在路网交叉地带,不同公路设置的收费站间距过短,导致较短的里程内,多家公路收费管理机构同时收费。如宁通高速扬州段,下高速进扬州市会途经十五里墩和蒋王两个收费站,而这两个收费站之间距离明显小于50公里。

其他典型例子是沪宁高速、绕城公路连接点的双重、二次收费问题。以及绕城公路车辆经常驶进收费站被多收费。收费高达到了1元/公里,远远超出小轿车0.45元/公里的江苏省高速公路收费标准。

问题三,道路身份不明,收费标准多变。关于南京市绕城公路收费的争论,从2009年至今已持续了不短的时间,其间,相关部门并没有给出确切的解释。至今,绕城公路的身份仍然是一个“谜”。

南京市绕城公路当初按一级公路标准建成,总长度为51.128公里,后来部分路段按高速公路标准进行了扩建。一直按照一级公路标准10元收费。2007年11月,由10元涨到12元;2009年7月,开始按照江苏省一般联网高速公路收费的最低标准15元/次来收费。

然而,在执行《高速公路条例》中“收费排队超过200米免费放行”的规定时,绕城公路却又声称自己是一级公路。这种双重收费标准引起市民议论纷纷:“需要免费放行时,它是一级公路;需要收费涨价了,它又变成高速公路了。”

公路身份迷雾重重

到底被谁收了过路费,这个问题让记者大费周折。记者采访了南京市交通局、江苏省交通控股有限公司、南京市公路集团等多个部门,疑团仍未解开。

记者首先来到江苏省交通控股有限公司下属的江苏省高速公路运营管理中心。该公司办公室一位工作人员说,他们主要负责南京周边高速公路的收费,收费都是按照政府批复收费文件执行。

对于道路养护期间收费问题,该工作人员说:“你要是嫌贵,可以走别的路。”

江苏交通控股有限公司办公室主任卢志农介绍,该公司是江苏省人民政府于2000年批准成立的国有独资企业,负责管理的高速公路路段占全省高速公路通车路段的87%,达到4569公里。负责道路运营、管理(收费、养护、扩建、服务区管理等)。沪宁、宁通、宁连高速公路都归该公司管理。

该公司一位吴姓女工程师坚称他们收费合理合法。在记者的一再要求下,该工程师拿出文件,捂住文件内容,只让记者看文件号和收费数额,声称其他内容是“机密”。该工程师说:“文件没有规定我们在道路养护期间减免收费,所以我们当然应该按规定收费。”

记者问道:“法律、法规、文件也没规定在道路养护期间就必须收费呀?服务质量降低不应降低收费标准吗?”

为查明南京绕城公路的身份,记者多次到南京市交通集团以及其下属的南京市公路集团采访,双方相互推诿拒绝接受采访,公路集团说采访需要交通集团批准,交通集团说要公路集团提出申请。最终不得已接受采访。

南京市交通集团成立于2002年,隶属于南京市委、市政府,负责南京市绕城公路的收费管理。

南京公路集团工作人员出示收费文件后说:“上面批了多少,我们就收多少。我们收费过程是没有问题的,只是审批、核定环节涉及合理合法性问题。”

绕城公路到底是高速公路还是一级公路?该工作人员却含糊其词:“我们自己没有说服力的,你到行业主管部门去了解。上面审定了什么就是什么。”

南京市交通运输局公路处工作人员表示,对于绕城公路的身份和收费涨价原因,以及排队200米不免费放行的问题他们也无法做出解释。

一级公路收费归江苏省公路局管,记者也没得到关于124省道身份的相关解释。

江苏公路大部分为经营性收费

多次采访未果,在2010年12月23日交通厅举行的新闻发布会上,本报记者就公路收费问题向江苏省交通厅厅长张仲庆提问。

“公路收费问题比较敏感,你可以联系我们宣传部门来采访。”游厅长说。

两周后,交通厅就本报的采访提纲给予了书面回应。

收费还贷一直是公路部门收费的一大正当理由,然而,江苏省交通厅公路局的回应表明,江苏省收费公路大部分为经营性收费,政府是公路经营的主体。

回函说,在江苏省内,政府委托经营控股公司对高速公路进行收费、管理的情况很普遍。目前,江苏省公路收费机构主要分为三类。

一是普通国省干线公路收费站共57个,其中政府还贷的47个,经营性的10个;二是江苏省交通控股有限公司,共18家经营管理单位,全部为国有,除1家为还贷外,其余17家均为经营性性质;三是地方投资主体共6家,全部为国有性质、经营性。

回函说,目前江苏省公路收费都是省政府批准,省政府特许经营公司对公路进行收费、管理。收费标准分三种情况:1.江苏高速公路基本是联网收费,联网收费的高速公路基本按里程计费,小车收费标准为0.45-0.55元/公里。2.普通公路收费按次收费,绝大部分普通公路小车的收费标准是10元/次。3.跨江桥梁收费:不管是否入网收费,都是按次收费,收费标准为20元至30元/次不等。

回函特别提出,南京机场高速公路、宁

马高速公路、宁合高速公路等高速公路不按此标准执行。

记者了解到,作为江苏门户第一路的南京机场高速,目前收费标准是,小车20元/次,禄口镇到机场,5公里路程收费10元。

关于高速公路养护时期是否应该减免过路费问题。回函表示,高速养护期间按标准收费,符合有关法律法规的规定。

江苏省交通厅工作人员的解释是,道路养护期间减免过路费在实际过程中存在一定难度,行政成本大,因为减免过路费涉及很多具体问题,减免力度等问题需要综合考虑多方考察。

据了解,按照国家相关法律规定,收费站间距不得小于50公里,收费站应该统一部署,跨省的收费公路设置收费站由有关省、自治区、直辖市人民政府协商确定,协商不成的由国务院交通主管部门决定。

对于各家经营单位各自为政,造成收费间距过短的问题。回函说:江苏省境内的收费站设置均按程序进行了报批,相关收费符合国家规定。

江苏省交通厅公路局工作人员的解释是,收费站间距过短属于历史遗留问题,收费站都是在《收费公路管理条例》施行之前修建的。

该工作人员说:“收费站设置需要考虑很多问题,拆、建收费站更浪费社会资源,容易引起新的问题。”

关于公路身份界定问题,回函说,除了道路封闭要求不同,高速公路一般设计速度为100~120公里/小时,一级公路一般80~100公里/小时。

回函明确表示,南京市绕城公路不符合高速公路技术标准的要求,也没有向社会公告按照高速公路进行管理。124省道不符合2003年后新的《公路工程技术标准》规定的一级公路技术要求,但鉴于其是按旧标准修建的一级公路,“因此仍属于一级公路范畴”。

从乌江镇到机场,公路局在回函中给记者建议了三条可以节省过路费的路线。
本报南京1月9日电

本报记者 林洁
实习生 韩欢

亚运后,广州市结束了机动车的单双号限行,对大多数有车族来说,一路畅通的日子就此一去不复返:现在是早高峰小堵,晚高峰大堵。

就在亚运会结束后的不久,广州市邀请了30名国内外知名交通专家共商治堵大计,并于近日发布了《亚运后广州中心城区缓解交通拥堵方案(讨论稿)》(以下简称《方案》),提出将用3年的时间重点发展公共交通,缓解中心城区交通节点拥堵,力争实现中心城区主干道车速不低于25公里/小时。与北京不同,广州的治堵方案并未“限制私家车上牌”。

《方案》分为8个板块共30项措施,从加强交通基础设施建设、调节交通流量、加强交通管理三方面入手。广州治堵首先体现的是“公交优先”。《方案》提出,用3年时间重点发展公共交通,2011年率先从财政、用地、路权、信号等方面制定“公交优先”的相关措施,包括新建110公里的公交专用道网络;2013年,公交专用道里程超过300公里,2013年全市公共交通占机动化出行比例力争达到65%(目前为59.6%);2015年力争实现公交地铁占机动化出行比例达70%的目标。未来5年,预计将新建地铁线路9条,增加公交车3000辆,公交站场16个,同时积极推进中心城区港湾站改造及公建配套的公交站场建设。

为提高公交运行效率,《方案》还提出了推进早晚高峰公交专用道的施划。到2013年施划公交专用道214公里,总里程超过300公里,实现公交车早晚高峰较快通行。对已设置公交专用道、公交线路密集、客流量较大且交叉口有条件的干道则进行公交优先信号配置。到2013年,计划在中心城区新建50处公交优先信号系统,进一步提高常规线的运输效率。

另外,广州将加快打通断头路,拓宽瓶颈路段,改造重要交通交叉口。建设安全、连续的步行系统,适度发展自行车,缓解自行车与机动车和行人争道的现象,为慢行

后亚运时代 广州治堵30计

交通接驳公共交通提供便利,解决市民“最后一公里”的交通出行问题。

市民李女士是公共交通的拥护者,她建议半小时内地铁公交换乘有优惠,并提出“从政府领导做起,效仿国外一些政府官员的做法,带头乘坐公共交通工具上班”。而每天要驾车往返广州大学城和市区的黄老师则表示,如果驾车,在半个小时内可以轻松回到学校;挤地铁再换乘公交车,会耗费1个小时左右,而且上班高峰期,通常要等两三趟才能挤上地铁。

根据专家组“通过经济手段调节机动车的合理使用”的建议,继北京、上海后,广州也将通过提高停车场收费的办法,调控中心城区的出行。《方案》规定,今年广州将着手调整全市停车场的收费标准,提高停车费用,并按照“区域差别化、时间差别化”的原则,将市区划分成三类不同区域,实施差别化收费。

《方案》还规划了实现停车场动态信息的资源共享,将在中心城区周边的大型P+R停车场建设信息服务系统及P+R票务优惠系统(即停车和搭地铁的联动优惠),提高中心城区内公共交通分担率;以CBD的珠江新城为试点,建设应用停车位预定系统,提高停车效率,减少车辆“巡游”造成的大量无效交通流。到2013年,实现全市50%以上的停车场动态信息资源共享,30%以上的停车场提供车位预定服务。

《方案》将研究推行禁止非本市籍机动车在市区内行驶的措施。另外,广州还将通过进一步优化和扩大货车交通管制,分离过境交通,减少过境交通进入中心城区。2011~2012年重点解决分离环城高速过境交通,提高其承担城市内部交通功能的作

用,从而缓解其他干道交通压力。

广州市政协委员韩志鹏表示,广州仿效北京实施主干道、高峰时间限制外地车进入十分有必要。他认为,广州的机动车辆本身总量就非常大,交通状态也很拥堵。有很大一批外地车只是路过广州,如今有城际路满足他们的需要,绕进城内就没有必要了。而佛山南海的车主高志立每天都要广佛往返接送妻儿,他说,“假如真要实施在高峰时段限制外地车进入广州,出门只能要么早点、要么晚点。限制外地车后,每晚我估计要迟1个小时才能回到家,这样晚再去找朋友换车,确实是个麻烦事儿。”但也有专家质疑此举的合理性:广州无论机动车总数还是拥堵程度,均没有北京严重,而北京并未全面禁止,仅限限制地客车早晚高峰进入五环以内。

在专家会议上,征收交通拥堵费也被首次正式提出,借鉴新加坡和伦敦通过征收交通拥堵费调节车辆数量的经验,研究提出符合广州实际的调节交通拥堵费的时段、范围、定价标准和收费形式。去年,华南理工大学组织国内外专家考察广州交通时,已有专家提出“拥堵费”一说,但记者了解到,许多车主对征收拥堵费持反对态度。而“公交族”市民林先生却表示赞成,提出用交通拥堵费补贴“公交族”,凡是三口以上人口户籍家庭,家庭成员没有汽车驾照的给予公共交通奖励补贴,每月100到1000元。

北京的《治堵方案》规定了“十二五”期间,北京市各级政府机关,全额拨款事业单位不再增加公务用车指标。对于广州治堵不提公车,广东省政府参事王则楚提出,广州收拥堵费不如限公车,他表示,拥堵费怎样收取、怎样监督,都需要耗费大量精力,而如果所有公车都不上路,广州拥堵至少可以减少30%。

据介绍,近5年来,广州市私人小客车

的平均增长率达到22.1%,高于北京、上海。根据广州交警部门的数据,广州目前机动车保有量达到214.5万辆,其中汽车保有量161万辆,仅2010年新车上牌量就超过30万辆,并以每天近千辆的速度上涨。车多路少矛盾突出。2010年9月,晚高峰全市60条主要道路中,速度低于拥堵标准20公里/小时的道路15条,仅占25%。交通部门表示,如不采取有效措施,2013年交通拥堵范围将扩大至大部分中心城区,平均速度降至20公里/小时以下的道路将大于60%,交通形势堪忧。

中国工程院院士、北京邮电大学校长方滨兴教授公布专家组讨论结果时表示,《方案》内容系统全面,方案科学合理,具有



针对性、可操作性及前瞻性,可用于指导广州今后交通治理工作,专家组原则上同意方案,并建议加快城市交通结构调整和功能规划,中心城区应逐步提高机动车出行成本,重视单向交通组织,强化微循环道路与主干道的连接,整合提高公交服务水平,提高公共交通出行比率。

东南大学交通学院教授、博导冉斌则表示,广州的治堵方案比北京的更全面,除了考虑到跟交通拥堵直接相关的道路建设问题,还涉及其他跟交通间接相关的方面,比如城区职能划分等内容。

另外,从去年年末的广州车展看,尽管“治堵”问题被推到了风口浪尖,但汽车行业有关人士透露,广州的“治堵”不会学习北京的做法,起码广州大力发展汽车工业,以萝岗区、南沙区、增城区为首的,都有大的汽车产业基地。况且,广州作为珠三角的中心区域,“一小时经济圈”的打造也是离不开汽车的,这种往来非常重要。

本报广州1月9日电

禁租 隔断房” 让“北漂族”闹心

住建部《商品房屋租赁管理办法》将于2011年2月1日施行,对市场中将房屋分拆、隔断“化整为零”群租行为明令禁止,打隔断出租最高将罚3万。北京“隔断房”只容得下一张小床,这样的房子月租580元。

CFP供图

在高校看病可报销 多数学生不知道

信息不畅折减高校医保效果

况娟 骆轶琪 张希雯

2010年12月中旬,平时很少生病的大学生张晓晨发了一次高烧,在校医院住院两天,但出院结账时,她意外地发现,自己只需要支付50余元。一向才知道,从2009年起,大学生正式纳入城镇居民基本医疗保险,在校医院看病可以报销。

张晓晨是江西财经大学会计学院一名大二学生,据笔者了解,从2011年1月1日起,江西财经大学在校大学生可凭一卡通刷卡进行相关医疗费用报销。可日前,笔者在南昌各大高校调查时发现,像张晓晨这样不知道医保政策在校大学生不在少数。

多数大学生对医保政策不了解

不久前,江西财经大学人文学院的学生刘萍萍被确诊患了尿结石,医生认为她需要手术治疗,但上千元的手术费让刘萍萍犯难,她怕手术费报销不了,于是想回河北老家住院。后来,班主任告诉她,类似的病,只要经校医院出具一个转诊证明,在南昌市指定的医保医院住院,是可以报销的。

同在南昌一所高校读书的小郭从来没有报销过自己的医疗费。近年来,他看病前前后后花了不少钱,却从来没听说过可以报

销,甚至不知道自己是否参保。一次他与就读于南昌航空大学的朋友刘露聊天时无意得知,刘露去学校医院买药,只花了1.7元。小郭惊讶地发现,原来刘露所在学校给学生发了医保卡,买药可报销80%。

此前,教育部财务司负责人透露,将大学生纳入城镇居民基本医疗保险体系后,只要是在同一地区,学生都可以享受政府同样的财政补贴和同等的基本医疗保险待遇。但笔者调查发现,同是在南昌的高校,一些学校报销医疗费成为常态,而另外一些却很难落实。

据笔者调查,以江西财经大学为例,2010级的新生入学报名时缴纳保险费用时,有两类缴费方式可供选择,一项是“城镇居民大病补充医疗保险”,另一项是“中国平安保险”。前者每人4年需缴60元,后者则为每年50元。

江西财经大学软件学院的邓勤告诉笔者,“开学报名时交钱的名目太多,没注意这个项目,晕晕乎乎交了钱,我还真不知道60元是什么费用”。

有无医保卡均可享受优惠

江西农业大学的学生秦业林告诉笔者,他在开学的时候收到一张学校发的就

诊卡,卡内有120元,到门诊看病时可以用,用完为止。

而江西财大对参保大学生发生的符合规定的普通门诊医疗费用实行包干管理,门诊包干的单次费用按规定报销80%,每生每年门诊累计报销额度不超过130元(含)。具体规定是,校医院是大学生普通门诊的主要定点医院机构,并承担大学生医保的具体管理工作;参保大学生发生疾病,应先到校医院就诊,门诊费用在校医院刷医保卡或学生一卡通即可完成报销结算;另外,门诊转诊须由校医院医生开具转诊单,经科主任或业务副院长签字后(急症情况除外),可就近转入南昌市医保定点医院机构,发生的医疗费用先自行垫付,治愈后凭学生证、原始发票、转诊单、病历、药品清单到校医保办按规定审核报销。

事实上,多数学生对医疗保险都感到陌生。据了解,从2010年11月1日起,江西财经大学在校大学生在医保卡未发前可凭学生证、原始发票、病历到医保办办理报销手续。江西财经大学医疗办透露,自上月初文件下达后,仅两个月就受理门诊报销将近200人,报销金额达一万余元。但也有学生感到纳闷:自2009年9月起江西高校学生就被纳入城镇居民医保,但江西财大的

学生并未领取到一张医保卡。

“其实没有医保卡一样可以享受优惠。”江西财经大学医保办主任武晶解释说,“医保卡由南昌市医保局下发,需经过招标、制作等一系列工作才能满足全省医保卡的供应。”

江西已有南昌大学、井冈山大学等几所高校发放,另外也有一些高校发放临时卡。

另据武晶透露,2010年12月15日上午,南昌市医保处居民医保科下发文件称未办理医保卡的高校在年底前需上报学生信息,统一制卡。

揭开高校医保面纱

前不久,江西财大职业技术学院学生肖鑫由于急性阑尾炎发作,在校住院,出院后拿着平安保险的保险单去学校报销,“压根儿没有想到还会有医保报销”。在商业保险封顶价之外的费用是由他本人承担的。

虽然江西财大的学生可以凭借学生证、医疗发票、病历等材料前去报销,但很多人不知情仍自掏腰包。“学生很少关心医保相关信息。”武晶以江西财经大学为例介绍说,从2009年9月

任何人都应该从自己的错误获益

经济时评

欧木华

备受关注的“广州治堵”终于有了新进展——《亚运后广州中心城区缓解交通拥堵方案(讨论稿)》(下称《方案》)出炉,包括“年内提高停车费”、“研究收取交通拥堵费”、“研究推行限行禁外来车进城”等30剂药方,拟为“堵城”舒筋活血,力争5年内中心城区主干道车速不低于25公里/小时。

这些“药方”大多指向了收费或者提高收费,对决策者来说,这似乎很合乎经济学“等价交换”的原理,消费者拿出更多的钱来购买更好的服务,合情合理,收费取之于民,用之于民,道理上似乎无懈可击。然而,笔者认为,“收费杠杆”无助于解决问题,这种解决问题的思路不说是刻意放弃责任,至少是有点欠公平。

保障城市通畅的交通秩序,本是政府的责任和义务,实则和“等价交换”关系不大,所谓的“等价交换”是指所有的交换都应该是等价的,而不是说所有的行为都是在交换,更不是说政府的所有行为都应该由百姓掏“银子”来交换。现在有一种倾向,是把政府当成一个巨大的公司,政府的一切行为都似乎是在做买卖,都要收费,以这种思路来决定政府的行为,很容易导致“与民争利”,这是不公平之一。

其次,任何人都应该从自己的错误获益,这是一个原则。交通拥堵的原因固然和车辆大幅增加有关,但也和政府城市规划不当,交通管理水平落后等不无关系,政府没有给市民提供一个便捷的交通环境,本就不应该,却还要试图收取交通拥堵费,这算不算从自己的错误中获益?

有网友戏言,交通拥堵费应该倒过来看,政府应该给百姓拥堵补偿费。我以为这种戏言比很多专家的观点要高明,因为这种近乎问责的方式更能促进政府解决问题。那么一种错误可以成为收费的理由,那么这种错误很可能难以纠正。设想一下,如果一家饭店的饭菜中苍蝇成堆,解决问题的办法,是让消费者缴纳“无虫费”,还是对这家饭店进行罚款?如果饭店不能保证基本的卫生条件,反而可以以此为理由进行收费,这将是多么荒唐的逻辑。交通拥堵费也是如此,荒谬地看,这种收费行为很可能进入一种恶性循环:为了保证收费能长期存在下去,城市交通拥堵“有必要”长期存在。

如果交通拥堵费是按车来缴纳,比如不管你你是天天出行还是一个月用一次,都同等缴纳,这无疑是霸王条款,等于是变相增加养路费。如果按出行次数来缴纳,不难想象,出行的车辆确实会减少,但减少的很可能主要是普通百姓的私家车,而对于富人和开公车者来说,几乎没有影响。

笔者相信,治理不一定要依赖收费,比如可以从减少公车出行、改善公交车服务质量、提高交通管理水平等方面下工夫,而不必采取“向下突破”的思路——习惯于性地伸向百姓口袋。