

从限购到限用 北京小客车管理探索2.0模式

在平衡交通疏堵与用车需求之间,北京小客车管理模式正悄然改变。近日北京交通领域发布多份规划,均提及小客车指标相关问题,除年度新增小客车指标不超过10万个、持续加大向“无车家庭”配置指标的比例等内容外,也提到加快推动小客车由购买管理向使用管理转变。这意味着,北京小客车管理正从限购转向限用的2.0模式。

年度新增小客车指标不超过10万个
普通指标额度由4万个调减为3万个
新能源指标额度由6万个调增为7万个

普通小客车指标

家庭和个人指标额度共计28600个
家庭和个人同池摇号

新能源小客车指标

家庭和个人指标额度共计63600个,其中家庭指标额度44520个,占比70%
个人指标额度19080个,占比30%



指标配置倾斜“无车家庭”

交通疏堵是关系民生的重大工程。5月11日,北京市交通委发布《2022年北京市交通综合治理行动计划》(以下简称《行动计划》),提出35条措施、190项任务,为首都交通综合治理规划出具具体路线图。

根据《行动计划》,到2022年底,北京中心城区绿色出行比例达到74.6%,市民45分钟以内通勤出行占比达到56%,轨道交通出入口换乘距离小于30米的公交站点占比达到45%,高峰时段平均道路拥堵指数控制在6.0以内。

对于备受市民关注的小客车指标,《行动计划》也有所提及。具体而言,《行动计划》显示,要从方式上调控交通需求,其中就包括继续实施小客车数量调控政策,年度新增小客车指标不超过10万个,持续加大向“无车家庭”配置指标的比例。

10万个指标是对政策的延续,这一数据在去年末发布的《关于2022年小客车指标总

量和配置比例的通告》便有所提及,其中将普通指标额度由2021年的4万个调减为3万个,同步将新能源指标额度由6万个调增至7万个。

家庭仍是政策倾斜的具体方向。根据上述通告,在普通小客车指标方面,家庭和个人指标额度共计28600个,家庭和个人同池摇号。新能源小客车指标方面,家庭和个人指标额度共计63600个,其中家庭指标额度44520个,占比70%;个人指标额度19080个,占比30%。

值得注意的是,两天前《北京市“十四五”时期交通发展建设规划》(以下简称《规划》)刚刚发布,对于小客车指标也有诸多提及,例如明确加强拥车用车管理,降低小客车出行强度。

调控小客车数量,逐步增加新能源指标占比,优先向无车家庭配置小客车指标,加强“一人名下多车”治理,推动个人名下第二辆及以上在本市登记的小客车有序退出等《规划》预计,到2025年,北京全市小客车保有量控制在580万辆以内。

消息一出,“一人名下多车”的治理成为

市场关注焦点。过往摇号政策下,不少人名下拥有多个指标,而有刚需用车需求的人迟迟摇号不到号的情况也时有发生,由此衍生出租售指标获利的灰色交易。全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树对北京商报记者分析称,理论上讲,这一举措的主要目的是促进公平,在总量控制的基础上将指标分给更多没车的家庭。

不过他也提到,在整个交通疏堵的大背景下,这一举措可发挥的作用并不大。北京交通大学教授赵坚也表示,北京小客车存量巨大,相对来说一人名下多车的情况较少,对于整体情况的缓解作用有限。

从购买管理变使用管理

在林林总总的消息中,《规划》也提到一个关键表述,加快推动小客车由购买管理向使用管理转变。在具体措施上,提到运用科技、经济、法律、行政等手段,在管好道路停车基础上,强化居住区停车管理和单位停车管理,综合施策,“以静制动”,调控小客车使用

需求,降低小客车使用强度。

整体来看不难发现,北京正试图在小客车数量和使用强度中寻求平衡点,既能满足市民用车需求,又能缓解大城市交通拥堵。于是解决城市拥堵问题,就从单纯限购,转移到优化路网、提升管理、加大公共交通投资、改善绿色出行环境等方面发力。

例如为配合使用管理《规划》在智慧交通建设、停车设施建设等方面提出诸多举措,在商业区、办公区等出行停车集中区域试点实施道路停车收费价格动态调整;研究出台共享停车鼓励政策;预计到2025年,共享停车位泊位力争达到10万个等。

而5月11日公布的《行动计划》也表示,2022年北京将试点设置分时段道路停车位,梳理中心城区老旧小区周边写字楼、商业设施等公建车位,建立共享协商机制,进一步扩大停车资源有偿借时共享,利用人防工程新增5000个人防车位等内容。

此外,赵坚还提到,另一个方面就是要注重公共交通建设,比如城市发展要发力轨道交通。他举例称,日本东京小客车的保有量也很高,但因中心城区小客车的出行没那么方便,但轨道交通更为密集,所以我们能够看到,东京在中心城区上班的人,乘坐轨道交通的比例高达79%。

在这一点上,无论是《行动计划》还是《规划》,都有了明确回应。例如推进轨道交通的“四网融合”,设置市民45分钟以内通勤出行占比达到56%、轨道交通出入口换乘距离小于30米的公交站点占比达到45%等指标,都是小客车数量使用管理的配套措施。

赵坚也提到,其实可以尝试放开小客车的购买,但适当增加小客车的使用成本,如此一来,真正有需要的人大多愿意多出这份费用,同时又控制了没那么需要,以及单纯想要获利的人参与其中,进而控制小客车总量。也就是说用市场的办法来解决,而不是行政的方式限制购买。赵坚表示,上海的牌照拍卖,以及新加坡的固定使用期限等,使用的都是这种思路。

释放汽车消费潜力

北京是全国汽车保有量最大的城市。公安部数据显示,截至2022年3月底,全国汽车保有量超过600万辆的仅有北京。另有数据显示,截至“十三五”末,北京市汽车保有量为656.95万辆,其中小客车527.3万辆。

而小客车从购买管理向使用管理转变,不仅关系着城市交通发展,也关联着消费潜力的释放。在2021北京消费季”系列活动中,汽车促销就占据一席之地。彼时,北京市商务局二级巡视员赵立宗就曾提到,“2021北京汽车首届购车节”与“2021北京消费季”活动一脉相承,不仅是新能源汽车普及推广的重要平台,更是激发消费潜力,拉动市场需求的有效手段。

汽车消费在国内社会消费品中占有重要地位,统计数据也显示,过去几年,汽车消费大约占国内社会消费品零售总额的10%左右。而北京作为首屈一指的超大型城市,其汽车消费潜力更加不容小觑。

在经济下行之下,恢复汽车消费也将成为拉动经济的一个重要组成部分,这也决定了在城市治理中,更不能简单粗暴地将民众的购买需求一限了之,从这个意义上讲,使用管理背后的交通精细化运营,着眼的不仅是交通治理,更是经济循环的长远发展。

事实上,在2020年6月《天津市促进汽车消费的若干措施》中就曾提及,完善小客车限购措施,并设置区域指标。据了解,使用区域指标登记的车辆早晚高峰时段禁止在外环线以内区域行驶。当时天津市交通委在解读中表示,天津结合环内外市民的出行特点和用车需求,借鉴其他城市的先进经验,设置区域指标机制,以满足环内外市民的实际用车需求。

“区域指标可以在不增加中心城区交通压力的同时,为环外市民出行提供切实便利,体现了我市调控政策的科学性和合理性,也充分响应了国家要求的从限制车辆购买到引导车辆使用的政策转变。”天津市交通委说道。北京商报记者 杨月涵

X 西街观察 Xijie observation

入户消杀可别蛮干

陶凤

一段防疫人员入户消杀的视频正持续引发关注。视频里,工作人员在新冠病毒感染者家中喷洒消毒液体,其中家里的布艺沙发、晾晒衣物反复被喷洒,各种食物从冰箱中取出,房间地上水渍斑斑。

画面让人感到不适,网友表达了各种不安。比如,消毒液体中的化学物质会不会毁坏家中物品?无论是家具还是衣物,是否经得起如此折腾?由于在视频中未见居民在场,入户消杀是否进行过前期沟通告知?

根据当地工作人员的说法,网传视频是根据防疫政策对阳性病例和无症状感染者住所进行的终末消毒,消杀全程录音录像,按专家指导意见并结合消杀要求执行,事后为居民补偿了食品、消毒礼包等。

由于新冠病毒感染者的居住环境可能有病毒存活,甚至存在物体及环境传播的可能性,因此对病毒感染者住所进行有效的消毒,才能避免病毒进一步扩散。

视频中的消杀场面之所以引起舆论沸腾,不是居民对消毒工作本身不支持,而是大家对看起来粗暴的消杀过程难以接受。

家,是人们日常停靠的港湾,也是居民相对私密的生活场所。整个消杀过程,工作人员如何对待每一个“别人家”尤为重要。

防疫需要全民的理解和支持,越是与居民生活息息相关的环节,越要

细致稳妥。走入居民的私人空间执行消杀工作,应换位思考、设身处地,对待家中物品消毒要做到分门别类,切记无差别化、简单粗暴作业。

对于住户来说,保护自己的隐私以及保障自己的财产不受破坏和损失,可能是他们最关心的。

想要科学的入户消杀,保障人民的健康与安全,进行疫情防控,最关键的就是入户消杀的团队是否专业,执行消杀工作是否有章可循。

在5月10日的新闻发布会上,上海市着重介绍入户消毒作业按过程分三个阶段。包括消毒前,社区工作人员与感染者及其家属积极沟通,争取居民对入户消毒作业的理解和配合。

在消毒过程中,由专业队伍严格按照标准规范作业,并做好消毒记录工作,留档备查;消毒完成后,在社区及时做好公示告知,由疾控部门做好检查,重点关注消毒剂配比、消毒器械和消毒过程的有效性等。

没有规矩,不成方圆。整套流程做到了事前沟通,与居民信息对称。执行过程较为稳妥规范,最大限度照顾了居民家中的财物安全。

防疫当口,制定政策不困难,困难的是在制定政策之后如何保障被执行者的利益。打消老百姓的疑虑,靠的是科学清晰的制度规范,专业细致的落地执行。只有这样,入户消杀才能科学有效,才能获得最大的理解和支持。

与核酸检测互补 北京将对三类人员开展抗原检测

5月10日15时-11日15时,北京新增本土新冠病毒肺炎病毒感染者56例。5月11日,在北京市新冠肺炎疫情防控工作第331场新闻发布会上,北京新冠肺炎疫情防控工作领导小组检疫检测工作组副组长,市卫健委副主任、新闻发言人李昂介绍,北京将对重点区域、重点行业人员开展新冠病毒抗原检测工作。

哪些人测?何时测?怎么测?

李昂介绍,根据本市疫情防控形势,为加强抗原检测与核酸检测的互相补充和有效衔接,进一步提高“早发现”能力,降低交叉感染风险,努力用最小的代价实现最大的防控效果,按照市疫情防控工作领导小组安排,本市开展重点区域、重点行业人员新冠病毒抗原检测工作。

一是抗原检测人员范围。包括重点区域人员、重点行业人员、重点风险人员。其中,重点区域人员包括封控区、管控区内人员。重点行业人员包括快递从业人员,进口冷链货物从业人员,农贸市场和批发市场从业人员,餐饮单位、超市等食品经营单位、外卖配送等从业人员,宾馆、酒店从业人员,出租车司机(含网约车)、公交、地铁工作人员,装修、装卸、搬运从业人员,医疗机构工作人员,环卫从业人员,物业、保洁、保安从业人员,公安、城管执法、市场监管等一线岗位人员。人员范围根据疫情发展动态调整。重点风险人员包括核酸混管检测阳性人员、高风险人员以及北京健康宝“弹窗”人员。

二是抗原检测时间节点。对于重点区域人员,在封控后的第1、2、3、4、7、10天每日

进行一次核酸检测,第5、6天每日进行一次抗原检测。对于重点行业人员,本土疫情期间,原则上在目前规定的核酸检测的间隔日每日进行1次抗原检测。其中,外卖配送从业人员核酸、抗原检测要求按照市商务部门发布的外卖配送人员防控指引执行。对于重点风险人员,出现1:5、1:10、1:20混管阳性后,在复查核酸同时进行1次抗原检测;对高风险人员以及北京健康宝“弹窗”人员,在按规定进行核酸检测的基础上,核酸检测的间隔日每日进行1次抗原检测。

三是抗原检测具体流程。重点区域人员抗原检测由各区组织街道(乡镇)、社区(村)实施,在实施封控、管控的第1天统一发放检测试剂盒;重点行业人员抗原检测由行业主管部门统筹、属地组织实施;核酸混管阳性人员的抗原检测由组织检测的区或单位组织实施;高风险人员以及北京健康宝“弹窗”人员的抗原检测由属地社区(村)督促相关人员实施。重点区域人员和重点风险人员抗原检测阳性后,即刻向所在社区(村)报告,居民所在社区(村)即刻向辖区卫生健康委和疾控部门双报告;重点行业人员抗原检测阳性后,即刻向组织检测的行业主管部门报告,组织检测的主管部门即刻向辖区卫生健康委和疾控部门双报告。

“需要再次说明的是,核酸检测依然是新冠病毒感染的确诊依据,抗原检测的特点是快速、简便,作为补充手段用于特定人群筛查,有利于提高“早发现”能力,但不能取代核酸检测。”李昂表示。

机关企事业单位严格防疫

根据北京市疾控中心副主任、全国新型冠状病毒肺炎专家组成员庞星火介绍,5月11日0-15时,新增本土新冠病毒肺炎病毒感染者37例。自5月10日发布会起,5月10日15时-11日15时,新增本土新冠病毒肺炎病毒感染者56例,均来自管控人员。庞星火表示,当前本市社会面依然存在隐匿传染源,对新发病例要严格落实“24小时处置法则”,力争分秒,快字当头,从严从紧抓好各项防控措施落地落实,做好复核、落位、管控、转运、流调、排查管控风险人员等每个环节,坚决阻断疫情传播。

北京市委宣传部分副部长、市政府新闻办主任、市政府新闻发言人徐和建表示,首都疫情仍处于胶着状态,有关单位突发聚集性疫情,增加了疫情防控的不确定性。各类机关企事业单位要严格落实内部防疫要求,将第三方服务人员纳入管理;“看好自己的门,管好自己的人”。发生聚集性疫情的相关单位要深刻汲取教训,扛起主体责任,摸清风险人员底数,狠抓问题整改,堵塞防疫漏洞。要紧紧抓窗口,继续从严从紧做好社会面疫情防控。

徐和建提示,5月12日起,进入党政机关、企事业单位及其他社会单位、商务楼宇、商场超市、宾馆酒店、餐饮饭店等公共场所,须查验48小时内核酸检测阴性证明。请大家合理安排时间进行核酸检测,以免给自己的生活和出行带来不便。

北京商报记者 杨月涵