

建设部推行公务自行车

提供18辆车供免费使用;国务院机关事务局计划内部实施

本报讯(记者钟晶晶 蒋彦鑫 仲玉维)节能减排全民行动方案中提到的一些措施,在一些政府部门已经实施。记者昨日了解到,目前建设部已经实施了公务自行车计划。建设部共提供了18辆自行车,其中每个司局分配两三张使用卡,提供给工作人员免费使用。

目前国务院机关事务管理局也与自行车制作企业签订协议,计划在机关内部推行公务自行车计划。

而去年,山东省公共机构节能办公室日前向24家省直单位免费发放100辆

公务自行车。2010年湖北也推出了公务自行车计划。

全国情况 公车限行此前有规定

实际上关于行政机关公务用车每周少开一天并非新内容,国务院机关事务局有关人士告诉记者,早在2008年《国务院办公厅关于深入开展全民节能行动的通知》就有相关规定。这一文件在其全民节能行动中就提出:“每周少开一天车。除特殊公务用车外,各级行政机关、社会团体、事业单位和国有

企业的公务用车按牌号尾数每周少开一天。

从记者搜集到的资料看,目前上海、山东两地曾于2008年下达通知,要求各级公务用车按牌号尾数每周少开一天。

北京情况 已发布全民行动计划

北京市发改委昨日表示,北京此前已经发布节能减排全民行动计划。计划中也提出,要根据公务用车的配备标准和编制数量配置公务用车,严禁超标准、超编制采购。提高新增公

务车中低油耗节能环保型汽车和新能源汽车的比例,鼓励替换报废高耗能、高污染车辆。推动公务用车节油,推广实行一车一卡定点加油制度。倡导合乘用车。

北京还倡导六大节能减排办公行为习惯,包括用电高峰时段每天少开一小时空调;办公场所三层楼以下(含三层)停开电梯等。

北京市目前已实施按车牌尾号轮流限行。国务院机关事务管理局有关人士表示,就全国推进这项工作,今后可能还要出更细的计划,但是目前还没有具体方案。

建议

全国人大代表叶青认为,加强公车监管是关键 “全国公车尾号限行有难度”

对于国家发改委要求公务用车每周按照牌号限行一天的规定,湖北省统计局副局长、全国人大代表叶青认为,这主要是号召性的,真正实施有一定难度。

叶青表示对于公车使用要具体对待。目前如果严格按照国家规定配置公车,那么公车的量上是比较紧张的。以湖北省为例,其厅级干部是以0.8的

比例配车,车辆并非专人使用,而是轮着大家用的。如果限制使用,则可能出现车辆不够用的情况,会延伸出一些其他问题。

如果一刀切限行,可能产生两个后果:一是这个车限行,其他车多跑,从使用结果上看是一样的;第二,部分单位如果限行后车辆不够,可能会买新车,这样还起到相反的效果。

对于北京的限行措施,叶青认为,北京如此做主要是因为堵车,而在北京之外,至少有一半的城市不堵。

要限制公车使用,节约资金,节能减排,叶青认为,主要还是对公车监管到位,防止超标配车,防止公车私用和浪费现象。同时进一步落实车改,取消公车,采用现金补贴方式。

本报记者 钟晶晶

声音

“少开一天车”一是要参与,二是要坚持。“少开一天”不是定量的,而是能少开就少开。目的是以减少机动车出行的方式,节能减排。为了环境少一些借口,多一些行动。
——北京市环保局副局长杜少中

少开车对于环保而言是件好事,应该支持。从效率的角度讲,每周少开一天车也不见得耽误事。毕竟开车办事的成本也很高,一方面路上会遇到交通拥堵,另一方面要花时间找停车位、交停车费。在这样的条件下,少开车未尝不是件好事。
——民政部工作人员蔡先生

开展公务自行车试点,在北京不大可行、也有难度,把送的文件挂车上?以中国文联为例,经常与外交部、中组部、人社部打交道,各个部门之间距离远大于5公里,步行、骑自行车都不靠谱。万一路上丢失了文件,无法承担责任?有的人年龄很大,骑自行车会危及人身安全问题?不如推行公交卡,给公交卡充值统一使用。
——中国文联工作人员李先生

新京报制图/林军明

节能减排政府机构行动

1 绿色办公

倡导用电高峰时段每天少开一小时空调。日常办公尽量采用自然光,离开会议室等办公区时随手关灯。

提倡高层建筑电梯分段运行或隔层停开,上下两层楼不乘电梯,尽量减少电梯不合理使用等。

2 绿色出行

根据公务用车的配备标准和编制数量及时更新购车计划,严禁超标准、超编制采购公务用车。提高新增公务用车中小排量和清洁能源汽车比例。

全国政府机构公务用车按牌号尾数每周少开一天,开展公务自行车试点。机关工作人员每月少开一天车,倡导“135”出行方案。

加快推进公务用车制度改革。

3 资源循环利用

推行公务用车厂家回收置换。

新闻纵深

节能减排有望 推进公车改革

此次节能减排方案,再次提到“加快推进公务用车制度改革”、“严禁超标准、超编制采购公务用车。”公车改革已有近20个年头,全国人大代表叶青认为,未来公车改革的步伐或许会逐步有实质性推进。

车改20年进展不大

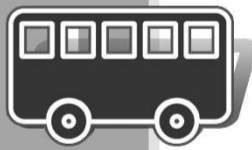
从领导级别配备,到货币化补偿,再到酝酿取消各部门公务用车。然而回顾车改历程,出现了两种不如人意的结果。一是大多数改革最终不了了之,没有进行到底;二是在改革中出现偏差,致使这项顺应民意的改革招来新的指责。叶青说,一些机关人员使用公车享受习惯了,车改后发现日子没以前好过,所以转了一圈又回去了。“事实上,中国的乡镇一级干部就有专车。概括起来就是三个1/3:领导公用1/3,领导私用1/3,司机私用1/3。在一个单位里,公车费用占到了整个行政经费的20%到25%,老百姓意见非常大。”

2011年,公车改革终于被写进政府工作报告,中央和部分地方政府也开始公开“三公”经费预决算。

车改应提供方案选择

车改为什么很难推进?叶青认为,一个重要原因是过分追求“一刀切”。任何一个车改方案,都会有支持者与反对者。应该有两种方案供选择,逐步自然过渡。叶青提出了自己设想的车改方法:自购私车,市内每月1000元,出差实报实销,建议双轨过渡。他表示,如果都实行车改,至少可以节省1/3的费用,这在全国而言,将是一笔极大的数目。 本报记者 蒋彦鑫

5 km



1 km



3 km