



# 莫道谣言会“蔽日” 真相一出“雾霾”散

## ——网民和代表委员“会诊”网络谣言



核心提示

□新华社记者 姜辰 王新明 傅勇涛 南婷 吴小康

随着互联网的快速发展,网络谣言这颗“毒瘤”也由此滋生。温家宝总理在政府工作报告中强调:加强和改进互联网管理,营造健康的网络环境。

网络谣言为什么难管控?谣言出现时,政府该怎么作为?代表委员和一些网民对此进行了“会诊”。



受到“食用碘盐能防核辐射”网络谣言影响,重庆经历了一场抢盐风波。图为市民在超市排长队购买食盐。(新华社 2011年3月17日摄)

### ▶▶ 仅靠自律难有保证

【网友声音】新华网网友“一花一世界”:现在网络成“谣言集散地”了,光去年就有“皮革奶粉死灰复燃”“食用碘盐能防核辐射”“少林方丈嫖娼被抓”“金庸逝世”等网络谣言,管管网络谣言吧!

【代表委员评议】全国政协委员、贵州省法院副院长李汉宇:网民在互联网上发言的自由性、互联网交流工具的多样性以及互

网虚拟空间与现实空间的巨大差异性,造成网络谣言难辨别、难追溯、难防控。

全国政协委员、中国电子信息产业发展研究院副院长徐晓兰:目前针对网上虚假信息的管理尚缺乏长效机制,未形成完善的法律手段来管理网络信息。互联网牵涉到各方利益,仅靠相关方的自律难以保证网络内容的真实性。

### ▶▶ 面对谣言不能回避

【网友声音】网友“三界外id”:为什么有谣言?你不说,其他人就说;其他人说,就会乱说。

【代表委员评议】全国政协委员、海南省政协副主席史贻云:网络谣言的产生,一方面固然有少数人别有用心和部分网民信谣、传谣的原因,但另一方面,有关部门对一些事件的处理不透明,也给谣言提供了生存空间。

全国政协委员、钦州市政协教科文卫主任张小玲:现在传播得广的谣言多与收入差

距、官员腐败、官民冲突等有关,问题不是老百姓不能分辨谣言,而是他们在事情真相不明确时,就可能选择相信谣言。

全国人大代表、遵义医学院研究生院副院长束晓梅:一有事故发生,一些部门第一反应通常是封锁消息,这样往往会陷入被动境地。封锁消息,谣言就有了滋生的土壤。面对谣言不能回避,堵不如疏,应在第一时间给予回应,让公众在最短时间内了解事情真相。俗话说,谣言止于真相。

### ▶▶ 网络辟谣考验智慧

【网友声音】网友“qetuo”:有些辟谣像是给谣言添油加醋。

网民:一些部门仍然习惯于“我说你听”“我说你信”的传统思维,不适应网络时代“人人都有麦克风”的舆论格局。

【代表委员评议】全国人大代表陈鸣明:我在工作中会碰到一些处理网络谣言的案例。现在确实出现一种趋势:在网络上出现谣言时,政府部门或者专家学者出面辟谣,但并不明显起到稳定人心的作用。在思考如何制

止谣言的同时,我们也许更应该思考,有关部门如何通过依法行政和公开透明,重塑在老百姓心目中的公信力。

全国政协委员李汉宇:这种现象与辟谣言辞含糊甚至自相矛盾等原因有关,主要是不能满足急于知道真相的群众的要求。第一,辟谣内容简单,缺乏说服力,无助于谣言及时破除。第二,辟谣语言呆板冰冷,过于形式化,没有贴近性及亲和力,缺乏让群众信任的实际内容。

### 征收交通拥堵费:

## 这张“牌”要谨慎打



核心提示

□新华社记者 凌军辉 李志勇 陆文军

全国两会期间,一些代表委员提案建议“征收交通拥堵费”,以缓解城市交通拥堵。深圳交警部门有关负责人近日也表示,公共交通网络完善后将在中心城区收取交通拥堵费,引发公众热议。

收了养路费该不该再收交通拥堵费?开征交通拥堵费能缓解交通拥堵吗?……围绕一系列相关疑问,代表委员激烈争论,深入剖析。

### ? 交通拥堵费,该不该征收

【焦点】面对城市拥堵问题,近年来不断传出征收交通拥堵费的声音。对此,专家学者众说纷纭,管理部门不置可否,一些市民深表忧虑。

【观点一】全国政协委员、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,而且不少税费包含了城市基建、交通管理等费用,再征收交通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。

【观点二】全国人大代表、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,收取交通拥堵费对减少汽车出行数量有促进作用。从这两个角度看,我赞成收取交通拥堵费。

【观点三】全国政协委员、北京大学第三附属医院院长陈仲强:需要先搞清楚造成交通拥堵的主因是什么,是规划、建设问题还是管理问题。如果管理部门总是用收费来解决,不仅加重群众负担,也是一种缺乏智慧和能力的“懒政行为”。

【记者点评】:收费只能抑制部分刚性需求,难以解决整个系统的问题。征收交通拥堵费之所以备受质疑,除了缺乏法律依据和民意基础,更因为其没有什么管理智慧可言。

### ? 收了费,就能管用吗

【焦点】提出征收城市交通拥堵费者,主要理由是能够大大缓解交通拥堵。事实上有这么简单吗?

【观点一】全国政协委员、南京大学教授高抒:征收交通拥堵费可能导致不公。有钱人对收费并不敏感,开征交通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,不管交通拥堵费多高,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。

【观点二】全国人大代表林繁:仅靠收取交通拥堵费不可能解决交通拥堵问题,但也要看到,通过收取交通拥堵费这一经济杠杆,可以引导车主的行为,缓解道路交通拥

堵压力,也可以提高车主的交通意识。

【观点三】全国政协委员宋林飞:无论限号、限牌,还是涨停车费、收取交通拥堵费,都只是调节出行结构,不能抑制出行总需求。当前,解决交通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,而非加征交通拥堵费。征收交通拥堵费是治堵的最后一招,不宜草率使用。

【记者点评】:从伦敦等城市的实践看,征收交通拥堵费会陷入一个怪圈:限行或收费——短暂缓解——需求猛增——供给不足——更多限行或收费。我们有我们的国情,收费不宜简单地“与国际接轨”,解决交通拥堵问题要靠综合治理。

### ? 如果收,该具备什么条件

【焦点】对于京、沪等大都市而言,或许交通拥堵费迟早“不得不收”。如果征收交通拥堵费,一些关键环节不容忽视:在什么前提下征收?在多大范围内征收?

【观点一】全国政协委员、同济大学交通工程系主任杨晓光:当前国内征收交通拥堵费并非“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,那是因为这些城市的公共交通设施极为发达,加之老城街道狭窄,通过提高管理水平可挖掘的潜力已相当有限,才决定收交通拥堵费。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。为什么不在公共交通设施的基础建设、管理升级上下工夫,反而老想着在收费上学国外城市?

【观点二】全国人大代表王生:如果征收交通拥堵费,一定要具体情况具体分析,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。行政管理部门不能搞“一言堂”,应该举行听证会,广泛听取市民和专家的意见。征收全过程应该公开透明,让公众有据可查。同时不能“一收了之”,必须“专款专用”,用于缓解本地交通拥堵。

【观点三】全国政协委员、北京市工商联副主席张杰庭:收取交通拥堵费肯定不能在路上设卡收费,要采取智能化征收模式,否则只能是“堵上加堵”,到时又该怎么办?

【记者点评】:征收交通拥堵费,是缓解交通拥堵的“最后一张牌”,只能是“不得不收”,而不应该是“主动去收”。