

上海取消老人乘公交免费制度 实行老年综合津贴新政半月 高峰期乘车老人减少五六成

6月26日,上海不再实行70周岁以上户籍老年人免费乘坐公共交通制度,取消了老年人使用“敬老卡”免费乘坐公交车及地铁的待遇。

上海取消老年人免费乘坐公共交通后,取而代之的是老年综合津贴新政:具有上海市户籍且年满65周岁的老年人,可以享受老年综合津贴,标准按照年龄段分为五档,从65周岁一直到100周岁以上,每人每月可享受75元至600元不等的补贴。

上海取消免费交通制度代之以老年综合津贴新政引起网友热议。不同地域的赞同者呼吁在全国推广这一新政,而上海一些老年人依然怀念免费乘坐公共交通的福利。

新政实施半月有余,效果到底如何?此种做法是否值得其他地区借鉴?北京晚报记者近日进行了调查。



乘公交去医院复查无人让座,上海患肺癌老人朱祥林讲述自己的遭遇



在一档节目中,胡歌戴假发扮孕妇和闫妮上公交车,满车人只有两人让座



沈阳女孩(前)在215路给老人让座后不满对方逼让座遭到老人及其儿子、儿媳(右二、右一)的殴打



福州女孩生理期公交车上未让座被老人骂畜生



郑州一老人乘公交车要求让座未果,打小伙儿四耳光后猝死

A “至少一半老人不出来了”

7月13日早上8点,上海惠民路保定路发往颀山路华阴路的47路公交车站旁,三四位老年人坐在站台旁的座椅上,等待公交车进站。

老年人逐一上车,往车厢后部走去。时值早高峰,车厢内已无空余座位,有年轻人起身把座位让给了刚上车的老年人。

公交车门处贴着一纸通知:“根据上海市人民政府《关于建立老年综合津贴制度的通知》,本市自2016年6月26日零时开始,原社会保障卡(敬老服务专用)停止使用。”

“免费的时候,早高峰时几乎每站都能上来几位老人。现在少多了。”一名年轻乘客表示,半个月来,早高峰乘车的老年人较以前减少了五六成。

在新政实施前,73岁的翟大爷享受着免费乘坐公共交通的福利。在他看来,免费政策体现了对老年人群体的关怀。“在一定程度上也是鼓励老年人多出行,多锻炼。要不老年人越来越不爱活动,身体也就越来越老化了。”

新政实施前,翟大爷出行一般会躲过早高峰。“一是人多自己挤不过别人,二是年轻人都集中上班,我们就不去添乱了。”在他眼中,免费乘坐公交取消前,早高峰出去买菜、逛公园的老年人较多。

“免费制度取消后,老年人坐车的比例下降了很多,尤其是在早高峰时段,至少有一半的老人不出来了。”13路公交车一名司机也有同样的感受,在他所跑的线路中,老年人乘车下降比例有五六成。“上海老人免费乘坐公共交通的福利存在时,老人出行频率较高,除了正常出行外,也存在一部分老年人可有可无的出行,甚至有个别老年人夏天空调车图凉快的事情。这些行为增加了高峰时段公交的拥挤程度,公交运行效率也降低了。”

B 近七成受访者支持上海新政

26岁的程晓已在上海工作4年,在他眼中,最头痛的事情就是在早晚高峰时段与老年人一起挤公交车,“老年人岁数大了,身体不那么好,上下车用时比较长。此外,在车上,年轻人一般都给老年人周围留出比较宽裕的空间。”程晓说,年轻人在乘坐公交时如果遇见老年人基本都会让座,但对年轻人来说,高峰期挤公交本就辛苦,也挺希望能有座位坐下。

在上海读大学的刘宇开始实习,在他平时的观察中,公交车上的老年人的确很多,尤其集中在城区公交线路中。

近日,中国青年报社会调查中心通过问卷网对2000人进行了一项调查,受访者中,00后占0.4%,90后占20.2%,80后占52.6%,70后占19.6%,60后占6.0%,50后占1.0%。

调查显示,67.7%的受访者支持上海公交取消免费敬老卡,改为给老年人发放综合津贴的政策。

调查数据表明,有59.2%的受访者认为,上海的这一公交新政会减少“不坐白不坐,白坐谁不坐”的非理性出行,58.0%的受访者表示可以减轻城市交通压力。

在一位年轻人看来,新政出台后,高峰时段乘坐公共交通的确较以往轻松了一些,自己坐车时,不用太顾及频频上车的老年人。“一些没必要在高峰时段出行的老年人就选择不花钱挤公交了。这样也会避免出现因让座而带来的争吵。”

“虽然拥挤不一定是老年人出行造成的,但是现实中,确实有老人有不坐车就亏了的心态。我以前就嘱咐家里的老人,没什么事情,最好不要在高峰时间去挤公交。”刘宇认为,新政能够减轻公共交通压力,还可以保证老年人自身的安全。“现在家里的老人们也说,像以前去菜市场一站地也要坐公交的情况以后可能就不会再出现了。”

C “能少坐一点就少坐一点”

47路公交车进站停稳后,一位白发老人慢慢地靠近车门,用力拉紧扶手,双手有些颤抖地扶着栏杆在车内缓慢移动。对于新政带来的变化,老人有些怀念当初免费时的情景,“一般是去医院或者有事要办的时候我才会赶在早晚高峰坐车,一周能坐两三次。有时候也去公园走走,这其实对老年人身体挺好的。现在不免费了,有些老年人可能就不出去了。”

一位阿姨每天早上要回搬家前的老地方晨练,她喜欢与熟悉的舞伴儿一起锻炼。“这样的话我肯定得赶早高峰坐车,现在的新政对我这样需要天天出门的人来说就不划算了,可能自己还要额外花钱。”

根据新的综合津贴制度,具有上海市户籍且年满65周岁的老年人,可以享受老年综合津贴,标准按照年龄段分为五档,从65周岁一直到100周岁以上,每人每月可享受75元至600元不等的补贴。津贴不仅可以用于乘坐公交车,还可以用于购物等消费。

与这位老人一样,许多老年人在新政实施之后算起了经济账。

一位74岁的老年人算了一笔账,他的每月补贴为150元。乘坐一次公交车的费用为2元,而后换乘其他线路需要1元。“如果需要换线路的话,一个来回需要6元钱。20天的话就要120元。以前免费的时候,一两站也肯定要坐车的,现在有点犹豫了,能少坐一点就少坐一点,卡里的钱花不完还可以去做别的事情。”

这位老年人的想法在其他老年人中也普遍存在。一位老年人表示,其实自己并不经常出门坐车,以往的敬老卡一个月也就使用两三次,“对于我来说作用不大。能变成补贴,我还是挺高兴的。”

上海巴士集团的数据显示,2015年日均老年人免费乘车约为41.26万人次。

庞大的出行数字背后,许多人都感受到了公共交通的拥挤。

D 福利货币化 贴心实用利好多

上海取消老年人乘坐公共交通免费,代之以现金补贴的做法,在网络中也持续发酵。一些网友甚至呼吁所在城市借鉴上海的做法。

对此,北京大军智库主任仲大军认为,上海市老年综合津贴制度涉及260万老年人,预计年财政投入超过45亿元。这样的财政投入让许多想借鉴的城市感受到了资金的压力。“一些老年人有早起锻炼、买菜的生活习惯。一些地方可以在上海做法的基础上,错峰分段出行、接替出行。早晚高峰时出行需要花钱,其他时间便可以免费。可以让一些需求不强烈的老人错开交通高峰时段出行。”

北京大学社会学教授夏学奎认为,在现实情况中,一些年龄较大老人的公交出行需求在下降。从现实角度来看,发放老年综合津贴的方式可更加灵活,以便让一些无法出行的老年人同样受益。

仲大军表示,社会需求多元化,一些福利手段也应该随之变化。免费乘车变成补助津贴的方式,使老人享受的福利货币化,让老年人获得更多实际的福利,也较为贴近实际生活。它可以起到调节客流的作用,也会在高峰时段降低一些年轻人与老年人因让座等问题产生冲突的概率。

夏学奎认为,上海出台的新政给出门较少的老人带来了更多的利好。货币化的做法也让一些老年人“不坐白不坐”的心态消失。津贴的发放,也可以让有晨练、买菜习惯的老年人保持原有的生活方式。

“一些地方无须照搬上海的做法,在老人的福利问题上,我们能做的事情还是挺多的。”仲大军表示,根据各地不同的财政水平与出行、拥挤情况,通过政策加以引导,才能更有针对性地解决出行问题与矛盾。

(北晚)