

公民问政

陈敏◎著

系列评论的

策划与写作

GONGMIN
WENZHENG



暨南大学出版社
JINAN UNIVERSITY PRESS

公民问政

陈敏◎著

系列评论的

策划与写作

GONGMIN
WENZHENG



暨南大学出版社
JINAN UNIVERSITY PRESS

中国·广州

图书在版编目 (CIP) 数据

公民问政：系列评论的策划与写作/陈敏著. —广州：暨南大学出版社，2018. 2

ISBN 978 - 7 - 5668 - 2315 - 1

I. ①公… II. ①陈… III. ①评论性新闻—策划②评论性新闻—新闻写作
IV. ①G212. 2

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2018)第 022908 号

公民问政：系列评论的策划与写作

GONGMIN WENZHENG: XILIE PINGLUN DE CEHUA YU XIEZUO

著 者：陈 敏

出 版 人：徐义雄

策划编辑：张仲玲

责任编辑：亢东昌

责任校对：李林达

责任印制：汤慧君 周一丹

出版发行：暨南大学出版社 (510630)

电 话：总编室 (8620) 85221601

营销部 (8620) 85225284 85228291 85228292 (邮购)

传 真：(8620) 85221583 (办公室) 85223774 (营销部)

网 址：<http://www.jnupress.com>

排 版：广州市天河星辰文化发展部照排中心

印 刷：广州市穗彩印务有限公司

开 本：787mm × 1092mm 1/16

印 张：12.5

字 数：230 千

版 次：2018 年 2 月第 1 版

印 次：2018 年 2 月第 1 次

定 价：38.00 元

(暨大版图书如有印装质量问题，请与出版社总编室联系调换)

自序

《公民问政：系列评论的策划与写作》一书收录了笔者2013—2016年在《新快报》《南方都市报》《羊城晚报》等媒体上发表的111篇新闻评论作品，并以此为基础，探讨系列新闻评论的策划与写作方法。

本书分为五个篇章，分别是：从细节出发，心平气和讲道理；环环相扣，多角度追问事实真相；勾连历史，在时空脉络里展开评论；合乎逻辑地推理，培养批判性思维；揭示被遮蔽的预设，提一个好问题。

坦白地讲，对地方性的公共事务、对一些老问题长年累月地持续追问，每次又要写出新意，并不是一件容易的事。如本书中辑录的这些文章，鲜少指点江山的豪迈、华丽辞藻的修辞，更多的时候，是就事论事、一点点地掰扯细节，追问事情的来龙去脉，探讨问题的解决方法。这种评论文章读起来可能没那么痛快淋漓，但我一直相信，魔鬼藏在细节里，对公共事务的追问应该从细节出发，从地方入手，避免情绪性的煽动和大而无当的说辞，平和、理性地就具体政策展开言说并达成妥协，是我所期待的一种公共讨论风格。

从细节出发，心平气和讲道理

这一章集纳了笔者对广州“限牌”“限外”政策展开追问的13篇文章。在近4年的时间里，几乎每一次广州市政府透露出“限外”的意向，笔者都会及时撰文表达观点，反复提请政府注意“限外”决策的依据是否充分以及可能带来的后果，敏锐地抓住政府决策依据中那些站不住脚的成分。

譬如，广州在讨论要不要“限外”时，经常援引兄弟城市深圳作为参照，而笔者在分析并换算了深圳交警部门提供的数据后发现，“限牌+限外”的深圳，早晚高峰车速每小时竟然只提升0.1~1公里而已，这样大动干戈地限外，换来几乎可以忽略不计的车速提升效果，是否值得呢？^①

^① 参见《不开放交通数据，讨论限外无意义》，原载2016年1月26日《新快报》。

事实上，在论证广州是否需要“限外”、广州“限牌”政策发挥了怎样的作用时，公众特别希望这些决策或结论是有充分数据支撑的，尤其在“大数据时代”，公众有理由期待政府部门提供更全面、详尽及权威的数据来为决策背书。但如果不仔细甄别数据的来源和使用，统计数据又是会说谎的，这尤其需要评论者注意，并将这一风险揭示出来，以免政府部门选择性地提供一些语焉不详的数据误导舆论。

比如，广州市交委2016年初公布的数据显示，2015年最堵月份是9月；但同样是交委，2015年发布的8—10月数据却显示，道路运行速度略有提升，交通拥堵减轻了。仔细对比可发现，两次发布的数据针对的是不同的道路以及不同的监测时段，参照对象也不同。这相应就带来一个疑问，政府部门评估交通拥堵是否有一套稳定、科学、公正的标准？如果可以通过任意剪裁数据来获得极为不同的结论、服务于不同时期的决策目标，那么这些数据的意义何在？^①

另外，需要指出的是，广州的“限外”政策，在过去几年里一次次风声乍起，又一次次归于平息，至今尚未推出，给公众的生活带来很多不确定性。每一次传出“限外”风声，广州的车牌拍卖价格都会相应地产生剧烈波动，使车牌竞价变成事实上的“政策市”，公众对政府决策不再抱有规范的程序性的期待，而是过一种不确定的生活，这无论从哪一种意义上来说，都不是市民和政府之福^②。

撰写新闻评论，很多时候需要作者细致爬梳所能搜集到的材料，从中找出支撑观点的论据，跳出“为反对而反对”的对立情绪。

环环相扣，多角度追问事实真相

和那些“打一枪换一个地方”，紧跟新闻热点跑的新闻评论写作不同的是，本书中围绕地方性公共事务而展开的新闻评论，往往需要就一个话题展开多角度、长时间的追问。

在这一章中，围绕广州停车费涨价问题，笔者从听证会阶段质疑听证方案的一面倒，到停车费上涨之后质疑收费去向不明、停车乱象有增无减，及至住宅停车费纠纷背后的小区业委会成立之难……步步跟进，环环相扣，多

^① 参见《数据又打架，评估广州交通拥堵究竟有无稳定标准？》，原载2016年1月11日《新快报》。

^② 参见《何时限外？我猜，我猜，我猜猜猜》，原载2014年5月5日《新快报》。

角度追问事实真相，以厘清停车费上涨这一链条串起的一系列社会问题。

在停车费涨价听证会前夕，仅笔者个人就在2014年3月12日至28日这半个月的时间里连续发表6篇评论，连同广州城内其他评论作者的发声，迅速形成舆论声势。遗憾的是，现在回过头看，没有相应的制度性参与渠道保障，媒体上的很多言论也只能是说说而已。

这让我想起很多人常说的“民主的细节”问题，民主实践一定是需要相应的细节作保障的。比如，在美国，普通公众可以就某个特定议案或自己认为应该立法的领域与立法者进行交流，如果不清楚应该与哪位国会议员联系，可以登录相关网站输入邮政编码查询所在地的参议员和众议员电邮。^①相比之下，我们很多时候却无法方便地获得所在地人大代表的联系方式，遑论与他们进行有效的交流、督促他们履行职责了。

广州停车费涨价问题发展到后来，所揭示的问题越发触目惊心：一个是咪表车位收费问题。媒体调查发现，过去大量存在着非法停车位，它们为咪表公司带来的收益去向不明，即便是合法存在的停车位，上缴的停车费和支出明细也未向公众详细披露过；另一个是小区业委会成立比例低、法律地位不明的問題。广州约80%的小区是没有成立业委会的，且目前《物权法》对小区公共配套的规定比较模糊，业主的公共物权并不是非常明确，小区业委会甚至不具备法人资格，导致业委会与物管之间的纠纷很难通过法律途径解决……这一系列问题所涉及的社会问题的深度和广度，已不再仅仅是广州一地的问题了。

社会生活确实是“牵一发而动全身”的，这尤其警示主政者对推行的任何一项公共决策，都要尽可能考虑到方方面面的后果。而作为评论作者，保持持续的关心和追问，在看似琐碎实则重大的问题上不放弃，不仅仅在新闻发生的时候及时跟进评论，很多时候，也需要由评论引领新闻，持续引起公众对此问题的关注，甚至为进一步的新闻调查指引方向，这或许是本地评论尤为重要的一点功能。

勾连历史，在时空脉络里展开评论

作为长期关注本地公共事务的新闻评论作者，一个突出的优势在于对事件的来龙去脉有一定把握，并对当地生活感同身受。这使得笔者在撰写新闻

^① 朱迪丝·博斯著，岳盈盈、翟继强译：《独立思考：日常生活中的批判性思维》，北京：商务印书馆，2016年，第352页。

评论时，能够勾连相关历史，把事件放在具体的时空脉络里展开分析，使评论写作少一些凌空蹈虚，而更有针对性。

比如，笔者在分析为何广州将25年垃圾处理特许经营权交给广日集团是一笔赔本买卖时，特别提到了广日集团此前在李坑垃圾焚烧厂项目与金沙洲真空管道垃圾收集系统项目中的不良表现；^①在分析政府部门迟迟不肯表态、没有对广日集团涉嫌违规行为进行调查时，笔者又自然勾连出四年前的两则旧闻，剑指广日集团和部分政府工作人员存在利益关联的事实；^②而在分析广州番禺金山村菜农使用未分类的垃圾堆肥种菜一事时，笔者迅速联系起半年前媒体对此的曝光及政府部门的种种治理承诺，并与彼时厨余垃圾处理厂的缓建相对比，讽刺之意不言而喻……^③

这些在评论写作中看似不经意勾连出的历史，有赖于笔者对广州本地公共事务的长期观察与介入，而在寻找这些事实性论据的时候，评论员不能完全依赖记者，有时也要自己动手查资料。

比如，在广东省政协常委孟浩“死磕”的“39号文”公开之后，媒体又爆出广州市政府还有一个神秘的“6号文”没公开，这个文件关涉到政府帮水投集团还债的问题。笔者在评论这一事件时，特地查询了广州市政府网站信息公开板块，发现政府文件的公开竟频频出现“跳帧”现象^④——这是否与“阳光政府”的承诺相悖？如果政府部门有相当大的自由裁量权，可以自行规定哪些文件不予公开、哪些文件依申请公开，那么，普通公众在无法得知这些文件存在的前提下，谈何有效监督呢？

和很多职业化的评论写作者不同，身为高校教师，我没有精力每天浏览重要新闻，并从中挑选合适的选题进行评论写作。我对于广州本地公共事务的关注和评论，主要出于对自己生活的这座城市的关心，对一个好公民应积极参与公共生活的理念的践行，希望通过公民问政，能促使我们生活的城市、我们这个社会更好一些。

① 参见《25年垃圾处理特许经营交给广日集团，是笔赔本买卖》，原载2013年1月9日《新快报》。

② 参见《垃圾处理特许经营问题重重，人大该出手了》，原载2013年4月16日《新快报》。

③ 参见《“垃圾菜”的死灰复燃与厨余垃圾处理厂的缓建》，原载2013年8月2日《新快报》。

④ 参见《39号文，124号文，6号文，下一个呢？》，原载2013年5月14日《南方都市报》。

合乎逻辑地推理，培养批判性思维

在公共讨论中，很多时候事实问题、价值问题、情感问题交织在一起，容易出现混乱，导致论辩双方无法沟通。虽然评论写作不完全排斥情感的融入，但至少写作者自己应有这样的自觉，多诉诸逻辑推理而非情感说服，并且意识到情感说服的有限性。从本质上说，批判性思维就是提出恰当的问题和做出合理论证的能力。

以广州推出“河长制”为例，笔者认为，河涌整治本身就是市长或区长分管的众多工作中的一部分，非要额外再给他们一个“河长”的称号，无非噱头而已；至于公布他们的手机号码，使之成为投诉热线，更是有哗众取宠之嫌。如果凸显任何一项工作重要性的方法都要靠单设一个“名头”甚至“职位”的话，这本身就说明当下政府职能部门运作中存在很大问题。^①

这其实就是逻辑推理的力量，官方想通过新设立职位来证明自己对工作的重视，但这恰恰在一定程度上反过来说明以往的职能部门工作没做好，在叠床架屋的新机构设置中形成对原有职能部门的架空。在现实的行政运作逻辑中，又何止“河长制”一项工作如此呢？又何止广州一地如此呢？太多为了凸显领导对某项工作高度重视而临时组建的这个小组、那个部门，到头来往往成为行政运转中的“肿瘤”，既扰乱原有的行政逻辑，又往往成为政府扩张、增加冗员的源头。遗憾的是，这一在逻辑推演上显而易见的问题，却未能在实际生活中得到足够的重视。

再比如，对于存在巨大争议的深隧项目的讨论，有关部门绕过了“建设的必要性”这一关键问题，而在“如何建设”这样技术性的问题上打转。我敏锐地抓住专家的反对意见，认为水务部门应该先检讨浅层排水系统的利用问题，出台有针对性的改造方案，之后再讨论深隧是否需要建的问题，避免又走上城市设施重建设、轻管养的老路。^② 我还记得这篇文章发表后，有位老工程师辗转通过编辑要到我的联系方式，激动地打电话给我，表扬我这篇文章说到点子上了，并邀请我去参加他对于深隧建设的民间论证会。

关于深隧建设，我特别欣赏时任广州市市长陈建华说的，市政工程在可行性研究之外，也要注重“不可行性研究”。遗憾的是，这一振聋发聩之声尚未成为共识，很多市政工程，总是为之背书的多，唱反调的少。

① 参见《河长问责制难产，治水承诺如何兑现？》，原载2016年5月27日《新快报》。

② 参见《讨论建深隧前，应先把“浅隧”改造利用好》，原载2013年10月22日《南方都市报》。

揭示被遮蔽的预设，提一个好问题

在新闻评论写作中，笔者深感辨析并揭示出一个问题的预设，是非常重要的，这能首先帮助我们确认一个问题是否属于误导性问题，以免公共讨论在一开始就陷入官方设定的议程里，遮蔽了更为基本和重要的问题。

以这一章中《是谁把“公交优先”问题偷换成“BRT 模式推广”问题？》一文为例，在广州第一条 BRT 开通近 4 年后，官方开始在媒体设置议程，讨论第二条 BRT 要建在哪里。对于这个问题，笔者指出其潜藏的预设是“应该建设第二条 BRT”，但是，为什么一定要建呢？笔者认为，这需要回到问题的最初，即建 BRT 的目的是什么。如果是发展公共交通、减少拥堵，那么 BRT 只是其中一个备选项而已，并非必选项。^①

笔者不敢断言这篇评论一定产生了很大的影响，但至少，广州至今没有再建第二条 BRT，相关讨论也已偃旗息鼓。事实上，公共讨论中有太多潜藏了预设的话题，限制了公众参与的空间，第二条 BRT 选址如是，深隧建设如是，限外听证亦如是。在“限外”合法性没有得到充分讨论的情况下，听证会的内容已经被设置为“怎么限外”，而不是先讨论“要不要限外”，^② 公众无法跳出“限外”这个框架去讨论城市治堵的其他可能。

因此，对于误导性问题，评论写作应该予以揭示，并针对问题的预设进行修正性回答，创造一个更有价值的公共讨论空间，特别要警惕城市建设中，那些本可以寻求更多元解决之道的问题被某些利益集团偷换议题，绑架成某个项目的推广问题。

对于很多评论写作来说，提供解决问题的方案和思路固然是一种写法，但更多时候，批评本身就是有意义的，评论者没有必要一定肩负给出解决方案的重任，提出一个好问题、指出矛盾的症结所在，同样非常关键。

比如，笔者注意到，有的政府部门肩负的多项职能之间存在“左右互搏”的矛盾现象：城管委一方面要推进垃圾分类，统计垃圾减量的成绩，另一方面却要以垃圾围城的困境推动垃圾焚烧厂的建设；交管部门一方面要以拥堵减轻程度证明推动公交出行有效，另一方面却要以拥堵加剧来推行限牌和限外措施^③——一个管理部门肩负两项相互矛盾的任务，必然导致其在执行中有

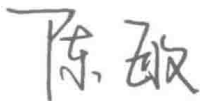
① 参见《是谁把“公交优先”问题偷换成“BRT 模式推广”问题？》，原载 2014 年 1 月 13 日《新快报》。

② 参见《限外搞闭门听证，交通部门诚意何在？》，原载 2013 年 4 月 22 日《新快报》。

③ 参见《何时限外？我猜，我猜，我猜猜猜》，原载 2014 年 5 月 5 日《新快报》。

所偏重，不能两全，这种矛盾不解决，相关的工作就不可能真正推进，很多说辞也必然是左支右绌，这在上文分析限外数据的矛盾时已经体现出来了。因此，新闻评论在写作中致力于发现有价值的问题，并把它提出来引起公众的注意和讨论，这同样是非常重要的。

在本书即将付梓之际，我想特别感谢《新快报》评论部冯树盛、张凯阳，《南方都市报》评论编辑李建平、苏少建，《羊城晚报》评论部郭启钊、朱阅进、张齐、郑华如、傅铭途等诸位师友，感谢他们在我的评论写作生涯中给予的鼓励。感谢中山大学传播与设计学院 2013 级本科生熊忞在书稿整理过程中提供的帮助。本书部分篇章见报时有删节，书稿以原文为准。



2017 年 7 月

► 目 录

CONTENTS

001 自序

001 从细节出发，心平气和讲道理

- 003 决策依据充分，“限外”才能有的放矢
- 004 缺乏详尽数据支撑，限外合理性大打折扣
- 006 限外搞闭门听证，交通部门诚意何在？
- 008 “限牌+限外”的组合拳接下来该怎么打？
- 009 何时限外？我猜，我猜，我猜猜猜
- 011 广州限牌作用巨大？警惕统计数字说谎！
- 012 只因已经“限牌”，所以必须“限外”？
- 014 跳出“限字诀”，治堵应有更宽广视野
- 016 “精准限外”的效果如何，可以精准估计下吗？
- 017 推出“治堵30条”前，何妨检讨问责先？
- 019 数据又打架，评估广州交通拥堵究竟有无稳定标准？
- 020 广州并未限外，为何催专车平台限外？
- 022 不开放交通数据，讨论限外无意义

025 环环相扣，多角度追问事实真相

- 027 物价局怎么成了停车费涨价的“代言人”？
- 028 咪表停车费去向不明，再谈涨价于理无据
- 030 讨论停车费上涨前，政府应反思什么
- 031 拟涨停车费背后：政府捞过界，协会不作为
- 033 以治堵为名“绑架”七成非公共类停车位涨价，合理吗？
- 035 停车费调价听证会召开，期待疑问得到澄清
- 036 25位代表中19人反对，住宅停车收费还要涨？
- 038 整治路内停车，请先算好停车收费这笔账

- 039 停车费说涨就涨，收费去向能否明晰起来？
- 041 停车收费如期上涨，收费乱象何时整治？
- 043 停车收费乱象有增无减，说好的整治呢
- 044 停车收费乱象愈演愈烈，广州交委何时出手？
- 046 停车收费乱象：不愿管，还是管不了？
- 047 评估涨价治堵，几时能有方案？
- 049 没有问责机制，摆摊接受问政又如何？
- 050 论证交通拥堵缓解，不能选择性发布数据
- 052 咪表车位被裁撤，果真因为亏损吗？
- 053 咪表停车收费问题多，有无利益输送当严查
- 055 停车场协会在为谁“挡枪子”？
- 056 停车场的“管理真空”远不止于无证经营问题
- 058 公共停车场建设亟须政府部门动真格的
- 059 住宅停车费“一放就乱”，应寻求法治解决之道
- 061 从住宅停车费博弈开始，推进社区自治
- 062 遏制停车费乱涨价，仅靠“告诫”还不够
- 064 咪表腐败已被查，内街内巷停车乱象何时破？
- 065 政府对小区业委会的态度才是停车费博弈中的关键
- 067 业主发决议书清退物管公司一事的几大看点
- 068 停车费涨价纠纷四起，亟须出台实施细则
- 070 住宅停车涨价“后遗症”多，实施细则出台应有时间表
- 071 咪表涨价一年半，增收多少说不清？
- 073 从物管纠纷再看小区业委会行使权力之难
- 074 应尽快在法律层面明确业委会诉讼主体资格问题
- 076 不公开经营账本的咪表整顿仍是避重就轻
- 077 小区停车费涨价难题，消委会能破解多少？

079 勾连历史，在时空脉络里展开评论

- 081 25 年垃圾处理特许经营权交给广日集团，是笔赔本买卖
- 083 破除垃圾处理垄断，当务之急是终止广日集团特许经营权
- 084 “39 号文”公开，垃圾焚烧特许经营真相不能仍旧无解
- 086 垃圾处理特许经营问题重重，人大该出手了
- 087 39 号文，124 号文，6 号文，下一个呢？

- 089 垃圾处理是否暴利岂能由企业自说自话
- 091 广日集团“后悔”介入垃圾处理背后有何玄机?
- 093 “垃圾菜”的死灰复燃与厨余垃圾处理厂的缓建
- 094 垃圾分类“造假”勿误导决策
- 096 改变垃圾混运,要等居民 100% 垃圾分类再说?
- 097 警惕火烧岗垃圾填埋场以“整治”之名行“扩建”之实
- 099 垃圾计量收费:试点情况摸不清,如何推广?
- 100 垃圾分类引入社会资本,步子不妨迈大一点
- 102 垃圾分类引入社会力量,要舍得“割肉”
- 103 广州创垃圾分类示范城市,造声势不如建机制
- 105 每年近 4 亿元垃圾费没收上来,城管委应先检讨自身
- 106 关于垃圾分类,我们需要树立怎样的“广州标准”
- 108 垃圾“前期分类”VS“后期处置”,究竟谁跟不上谁?

- 111 合乎逻辑地推理,培养批判性思维

- 113 河涌水质反弹,当反思治水方式
- 114 挖深隧前,须先检讨“雨污分流”落实情况
- 116 河涌返黑返臭,治水表彰的小红花还能要回来吗?
- 117 深隧工程会出现河涌返黑返臭的后遗症吗?
- 119 巨额投入换来劣 V 类,河涌整治该如何“充分肯定”?
- 120 改善河涌水质,比整饰绿化更重要
- 121 没有问责,谁来担保新一轮治水不会重蹈覆辙
- 123 东濠涌深隧环评:请用专业回馈公众信任
- 125 东濠涌深隧上马前,有必要再听听那些反对意见
- 126 东濠涌深隧,再论证几年又何妨?
- 128 讨论建深隧前,应先把“浅隧”改造利用好
- 129 石井河整治逾 14 年,如今才来搞情况摸查?
- 131 治水不治本,投入恐成无底洞
- 132 猎德涌整治再砸 1 亿,水清可期乎?
- 134 严查治水腐败,方能警示后来者
- 135 猎德涌:一直在截污,为何水质无改善?
- 137 分段管理绝不是河涌整治不力的挡箭牌
- 138 河涌水质何时才能有稳步改善的可能?

- 139 “河长制”问责能有效推进广州治水吗?
- 141 深隧不是整治水浸街的救命稻草
- 143 对于治水,我们究竟该抱有怎样的期待?
- 144 广州治水的“河长制”问责,落到实处了吗?
- 146 “河长制”能否终结河涌水质反反复复
- 147 公布“河长”手机号,并非公众监督的最佳形式
- 149 每条河涌都应该有自己的治水档案
- 150 资金重复投入,治水何时不再是“无底洞”?
- 152 防城市内涝不能总是“重建设、轻管养”
- 153 河涌整治:不彻底截污,重复捞垃圾、清淤泥有何用?
- 155 治水滞后仅被通报批评,宣告河长制破产
- 156 石井河治理十几年,“感冒”也要拖成“癌症”了
- 158 河长问责制难产,治水承诺如何兑现?
- 159 广州治水是纸上考题,更是现实难题
- 161 问责制仍未出台,年底如何问责“河长”?

163 揭示被遮蔽的预设,提一个好问题

- 165 先进的 APM,不先进的服务理念
- 166 耗资百亿建有轨电车有些蹊跷
- 167 有轨电车会否重蹈 BRT “性价比不高”覆辙?
- 169 公交推广 LNG 当以 LPG 为鉴
- 171 低性价比的 BRT 不应再有第二条
- 172 BRT 审计结果警示若再建要三思
- 174 是谁把“公交优先”问题偷换成“BRT 模式推广”问题?
- 176 广州将有轨电车定位为“第三套公交系统”为时尚早
- 177 公交能源推广不能总搞“一刀切”
- 179 硬推 BRT 模式有“削足适履”之嫌
- 180 试验运行情况未知,有轨电车且慢谋划推广事宜
- 182 有轨电车争议中上马,摊子先别铺那么大
- 184 有轨电车争议再起,核心问题不能回避



► 从细节出发，
心平气和讲道理

► 决策依据充分，“限外”才能有的放矢

广州市交通工作领导小组办公室日前发布“限外”听证公告称，广州计划采取“区域+路段”的限行模式，即工作日早晚高峰限制外地车在中心城区通行，工作日白天指定时段限制外地车在中心城区部分高架路段和部分主干道通行。“限外”听证会将在4月19日举行，“限外”措施具体实施时间则有待明确。

与去年突然出台的“限牌令”相比，这次的“限外令”能召开听证会听取公众意见，体现了一定的进步；但听证会的功能仅仅是听取各位代表对“限外”政策的意见，代表无权否决“限外令”的决策。也就是说，这是一次限定“前提”的有限讨论，那么，在这样有限的讨论之下，各位代表如何商定出科学合理的“限外”措施，就显得尤为重要。

不过，遗憾的是，目前“限外”措施的详情还没有公布，其中早晚高峰具体指哪些时段、中心城区范围边界线在哪里、白天指定时段指哪些时段，以及部分高架路段和部分主干道是哪里等具体问题都有待进一步明确。按规定，这些关键信息最迟在听证会前10天要送达听证代表。

其实，类似“限外”这样重要的公共决策，相关部门越早公布详细方案，就越能充分听取社会各界的意见，进而留给政策的相应调整时间也就越充裕，完全不必拖到法律规定的最后日期再公布。

而且，要公开的不仅仅是“限外”的详细方案，相关政府部门更应向社会公开制订方案的依据，即有关的调查数据、研究结论等，供公众和听证代表参考，否则，“限外”具体限哪里、什么时间限，就只能凭感觉来定，政策的效果也必将大打折扣。

但从目前媒体报道来看，相关部门的前期调查很可能不够充分。市交通工作领导小组办公室有关负责人表示，对广州通行的外地车辆暂时没有精准的统计，此前曾在中心城区选取了几个节点，于上下班高峰期时，统计来往各节点的外地车数量，得出的结论是，外地车只占交通总流量的约10%，但这并不意味着“限外”之后，早晚高峰期可为中心城区减轻10%的交通流量压力。