

暴力“维权”，医患双方都受伤



9月15日,北京同仁医院患者王宝洛持刀闯入医院,将耳鼻咽喉科主任徐文砍伤。根据王宝洛博客记录,徐文先后两次为其进行手术治疗,但效果均不能让其满意,双方发生了医患纠纷,已经对簿公堂。

医生和患者之间,本应是相对和谐的共同体。医生仁心妙手救死扶伤,患者谨遵医嘱

力战病痛，双方的目标是一致的，那就是患者尽快康复。遗憾的是，医患矛盾已经成为各地普遍存在的现象，并有升级的趋势。不少病人对医院有强烈的不信任感，日常就诊也想着找关系走门子；一旦出现医患纠纷，轻则可能成为“医闹”，重则可能使用暴力手段袭击医生，用以血还血的方式进行“暴力维权”。

在文明社会,以暴力方式解决医患纠纷的极端思维,是必须坚决摒弃的。医院的社会属性,决定了这是一个救死扶伤的圣地,不容任何形式的暴力存在。在国际公约的规定中,即使是在战争阶段,也要保证军队医院

和医务人员的中立地位;医疗单位及其建筑物、器材和人员不受侵犯。为泄一己之愤在医院里公然行凶,首先就有违人类的基本道德准则。

退一步讲,即便医院和医生有过失,患者也不能采取暴力手段“维权”。医生在治疗过程中出现失误,大多数属于职业过失而非蓄意伤害,这种过失可能会受到相应的行政处罚,比如吊销行医执业证书等。情节严重的,也可能追究刑事责任。但无论哪一种处罚都不应由患者来执行,更不允许对医生进行暴力报复。以弥害医生的身体和精神,来弥补自己身体和精神上的创伤,只会加

深双方的痛苦,绝不是一种理性的维权,只是一种野蛮的泄愤。这种以血还血的扭曲心态,让“维权”异化为“侵权”,受害者变成了施暴者,是一种两败俱伤的选择。

当然,我们也必须看到,医患关系紧张背后的深层原因。据媒体报道,王宝洛是一位小有成就的书法家,平常看不出个性暴戾,也通过法律途径与同仁医院进行过交涉。但这个大众眼中的艺术工作者,为何还是走上了这样一条极端之路?这多少也折射出了现行医疗制度面临的信任危机。

医疗事业本应是一项服务大众的公益事业,一旦被

推向了市场之后,收支一条线的医院也就成了盈利机构。部分医院为了“以药养医”,小病大治、滥用贵药的行为屡见不鲜,人为加重了患者“看病贵”的困难。而在医患纠纷产生之后,虽然有行政调解、双方和解、司法鉴定等多种解决方式,但由于医学鉴定程序繁琐,标准模糊,患者一方维权难度相对较大。在实际操作中,由于医疗鉴定机构自身的行政化和非中立性,也加深了一些患者对于鉴定结果的不信任。原本应该在医患之间起到缓冲作用的机构“失灵”了,患者在医疗过程中遇到了压力,就可能直接转移到与之面对

面的医生身上,矛盾只会变得更加尖锐。

对医生的不信任、对医院的不信任、对医患纠纷处理制度的不信任累加起来,就造成了很多患者难以排解的焦虑。这种焦虑感累积到一定程度,很可能冲破道德和法律的约束,转化为赤裸裸的暴力。

无论遇到什么情况,以暴力来解决医患纠纷,都是绝对不可取的。在谴责暴行的同时,我们也希望政府能够尽快完善医改,解决群众“看病难、看病贵”的问题;同时加强对医疗机构的监管,重塑医患之间的信任,从源头上消弭暴力进而酿成悲剧的可能。

“筹钱”不是永远收费的理由



□本报评论员 吴华伟

“行程1600公里，共被收了5次费，一共是3.1美元”，这是中国人民大学教授方汉奇先生最近在美国的经历，这种经历引发了公众公路收费的热议。方先生引发的热议还没有消退，19日交通运输部部长李盛霖在《人民日报》上有关“收费公路政策需要继续下去”的表态，又把公路收费的问题推向舆论的焦点。

作为国家的公路管理部门,做出这种判断当然有根据,比如“‘贷款修路、收费还

费站”三个字，搜索后，在这张地图上，密密麻麻地显示了18900多个收费站，如果不放大地图，你根本分不清个数。收费站多，路桥费也就很高。有网友透露，从北京自驾到大连，一共820公里，费用是380元，约合每公里5毛钱。“820公里380块钱”和方先生的“1600公里3.1美元”一对比，当然有很大的心理落差，公众当然会有意见。

其次,“贷款修路、收费还贷”,谁都能理解,但是公路不能成为某些利益集团的“提款机”,甚至由于收费不透明,管理不规范,引发了一些腐败案件。有些公路的还贷期早过了,但是还搬出种

种理由照样收费不误。比如，北京市审计局2005年的一份报告显示，总造价约10.15亿元的京石高速早在2000年已还清本息，到2004年底已盈余近6亿元。而北京市路政局却曾于2004年答复社会质询称，京石公路还清贷款本息的时间是2026年，还有8亿贷款没还清。什么时候能还清，成了一本糊涂账。更有一些高速公路已经被纳入了上市公司，成了母公司的“摇钱树”。上述情况并非个别例子，这让公众如何感受到公路的“公益性”？

再者,交通费用过高会对经济发展产生不利影响。据世界银行专门发布的一份有关

中国高速公路的研究报告,在车辆通行费所占人均GDP的比例中,中国超过2%,超过美日德等发达国家。中国的通行费可承受性是全世界最低的几个国家之一。如此高的通行费,不利于社会的物资流通,在一定程度上推高了物价水平,不利于应对通货膨胀。

公路要不要收费?还要收多长时间的费?对于这样的一个民生问题,管理部门更需要听听公众的切身感受。据财政部的最新数据表明,前8个月全国财政收入74286.29亿元,同比增长30.9%。由此测算,今年财政收入将突破10万亿。因此,在居民收入增长不快的背景

下,再说“缺钱”、“筹钱”就有点太简单了。

我们不可否认有关部门制定了一系列政策措施,努力减少收费,但是这些措施与民众的预期和感受还有差距。在公路收费这样的问题上,有关部门还更应该考虑民众的要求,对于公路收费的情况要向公众做一个详细解释;能取消的,尽量取消,让民众切实感受到收费下降的好处;暂时难以取消,也要制定一个时间表,从而对终结公路高收费乱象树立信心。

■本版投稿邮箱:
zhangjinling@qlwb.com.cn

[illegible]