

北京等地出台治理交通拥堵新措施

“新政”能否破“堵城”困局？

□据 新华社

13日,北京市治理交通拥堵综合措施开始征求意见,政府首次公开表示将“抑制小客车过快增长”和“重点路段高峰时段单双号限行”。为解决城市道路拥堵问题,除北京外,近期江苏、浙江、四川等省市多个地方政府酝酿出台“限车令”。各种“严限传闻”引发新一轮购车热潮,11月,中国乘用车销量创历史新高接近134万辆,而截至12月5日,北京今年新增机动车超过70万辆,且近期每天以3000辆的速度增长。

一方面“限”的城市不断扩散,“限”的措施不断升级;另一方面急速膨胀的汽车保有量超出了管理部门的控制,拥堵纪录年年刷新。专家指出,单纯限制容易出现短期化效果,城市缓堵需要创新方法,跟进配套设施及系统性疏导政策。



北京城市主干道西二环路复兴门桥双向车流量大行驶缓慢。

1 限车限行:政策预期促成消费井喷

北京市首次明确提出“按照无偿原则抑制小客车过快增长”、“加强外埠进京车辆管理”、“实施重点交通拥堵路段高峰时段机动车单双号行驶措施”以及“研究重点拥堵路段或区域交通拥堵收费,择机实施”等措施。

尽管关于限制机动车增长、单双号限行等关键问题“表达模糊”,却也在一定程度上印证了此前关于北京将出台“史上最严治堵新政”的传闻。

事实上,从10月起,就有网友在博客上透露“京版严治堵新政”,内容除加强轨道交通、公交优先、收取城市拥堵和治污费

外,还包括提供停车泊位证、限制外地户籍购车、限制外埠进京车辆、局部路段时段单双号限行等措施。

在京顺车管所门口,记者遇到了刚办完牌照的田先生,他说:“市场疯传明年北京将限制机动车上牌,本来想等大众CC,但没有现车,我赶紧抢买了一辆帕萨特,先占个牌号再说!”

和田先生一样心态的消费者不在少数。据中国汽车流通协会有形市场分会会长苏晖介绍,11月北京汽车销售近9.6万辆,为今年单月最高纪录,去年同期仅为7.2万辆,预计12月销售会继续突破,达到

10万辆。全国的情况也类似,11月中国乘用车销量创历史新高接近134万辆,同比增长29.27%。

来自北京市交管局车管所的数据显示,11月22日至28日,北京新增机动车2万辆;11月29日至12月5日,北京新增机动车2.1万辆,平均日增机动车3000辆。北京市交管局局长宋建国表示,北京道路交通形势非常严峻,截至12月5日,机动车保有量达到471.1万辆,净增机动车70万辆。

苏晖分析称,多地关于明年车辆“限量限购”的各种政策传闻是促使年底车市销售“大爆发”的重要因素之一。

2 公共建设:以人为本还是“以车为本”?

针对上述质疑,北京市相关主管部门表态,认为“限制”仅仅是治堵措施很小的一部分,“治堵新政”更多地体现在完善城市规划、疏解中心城功能和人口、增加交通建设,尤其是公交投入、改善自行车步行出行条件以及提升管理水平等方面。

因为增加建设和投入、提升管理等措施属于改善政府服务和治理,老百姓容易接受和理解,而限制性措施直接影响到每一个老百姓的出行,影响到市场,所以更让社会关注,也更令管理部门纠结。

事实上,“限车限行”只是对以往“以车为本”的一个矫正。长时间以来,我们的交通需求是“以车为本”的。“北京的马路宽得能停飞机,新修的路像一条条车河,行人得小跑着才能过马路,孩子和老人非常危险,自行车和人行道上停满了小汽车!”比利时人范克高夫作为北京“十二五”规划的咨询顾问之一,对北京的交通感到困惑,“无论是修建道路,还是交通执法,太为小汽车考虑,忽略了行人和自行车的需求,而地铁公交十分拥挤,使大家出行很不舒适”。

“以车为本”的城市建设导致当前步行、自行车出行环境日益恶化。“不开车的人享受不到公共建设的好处”,逼迫更多人陷入“越堵越买,越买越堵”的恶性循环,并对政府出台的限车限行措施不满。城市规划和建设的单中心,似乎也在“鼓励开车”。上海城市综合交通规划研究所所长陆锡明说,城市中心区聚集了太多行政、经济、文化、金融、商贸区以及医院、学校等公共资源,城市外围建设大量特大型组团住宅区,这样再多的公共交通配套也难以满足“万箭穿心”的需求。

3 “堵城”困局:破解需系统性创新

住建部城市交通工程技术研究中心王有为等专家指出,需求管理并不意味着控制交通需求,而是要在出行者的交通方式选择上进行调控,简单限制购买和使用小汽车无法解决拥堵问题,系统性解堵需要新思路。

交通拥堵的“病根”,还在城市规划问题和人口日益膨胀的现状。北京交通发展研究中心主任郭继孚认为,应该转变城市发展模式,优化城市空间结构和功能布局,实现多中心和“职住平衡”,避免潮汐式交通和早晚高峰的严重拥堵。

尽管北京已宣布向“多中心”的城市格局发展,但一些专家对目前的城市规划仍表示担忧: CBD东扩、金融街西扩、丽泽商务区……这样还是把行政、金融、商务办公区集中在三环内,五环内居高不下的房价将很多人赶到远郊区甚至河北、天津居住,结果可想而知。

许多专家指出,需求管理最重要的不是限制,而是改善需求结构,优化非机动车出行环境。洛杉矶大都会交通局副局长Taylor先生说,在丹麦哥本哈根,每建成一条新的自行车道,这个路段的骑车人数就增加20%,而开车者减少10%,超过40%的市民选择骑自行车通勤。

上海城市综合交通规划研究所所长陆锡明认为,针对现在的拥堵状况,应进一步提高公共交通在公共投入中的比例,补上过去的欠账,减少道路基础设施建设占比,应该优先保证地面公交车辆的路权,建设更多的公交车道,缩短公交车驶达时间,提高公交运行效率。

在通过提高交通管理水平来缓解交通拥堵方面,仍有潜力可挖。城市交通管理应从短项目、粗放式、单一部门的管理,升级为动态性、精细化、智能化的多部门协作。北京大学教授郑也夫认为:“很多拥堵,属于典型的人为添堵,是管理不到位,或者说是城市综合管理水平较低造成的!”北京警方建议,针对潮汐式交通的特点,上班高峰时,可以将出城道路调出1到2个车道改为进城道路,下班高峰时,将进城道路调出1到2个车道改为出城道路,这样的动态调整和管理将有效缓解。

中国人民大学新闻传播实验中心殷强主任认为,全面推行家庭办公、网络办公可以极大缓解交通拥堵问题,可以鼓励有条件的单位“远程办公”,允许员工有一定比例的时间在家工作,非保密机构政府部门强制推行电视电话会议等,如果有30%的人实现家庭办公,将在很大程度上缓解交通压力。

洛阳人, 看洛阳手机报

权威、专业、及时、准确

- 洛阳手机报由洛阳日报报业集团精心打造,荟萃本地、国内、国际新闻资讯,时尚实用,服务贴心
- 洛阳手机报本地新闻资讯内容丰富总量占到了60%以上

● 移动用户发送短信 LYD 到 10658300 订阅, 3元/月。不收GPRS流量费。

● 联通用户发送短信 712 到 10655885 订阅, 3元/月。不收GPRS流量费。