

# 南京城区交通早晚高峰“添堵”

## 尾号限行不太可能,错时上下班操作空间大

今天起,北京缓解交通拥堵打出组合拳:开始第二轮尾号限行、启动错时上下班制度以及前几天已开始的提高中心城区停车收费标准等。记者了解到,南京的交通拥堵情况虽然不像北京那么严重,但也出现了早晚高峰时间延长现象。面对汹涌而来的车流,南京有没有可能采取类似北京的措施?记者昨天了解到,许多交通系统专家均认为,南京的尾号现行目前还不实际,但是错时上下班的做法不但有实施的必要,而且也具备操作的条件。

□ 快报记者 朱俊俊 陈英



南京道路拥堵出现“朝夕现象” 资料图片

## 尾号限行:实行起来困难

虽然南京道路与车流之间的矛盾在加剧,但南京交警部门采取的管制措施力度并不大,“这主要是考虑到市民的实际出行需要,从人性化的角度进行管理。”

据了解,南京城区对机动车的管制,主要集中在货车上,城区内白天不允许货车通行,拥有通行证的货车必须在夜间10点至早晨6点之间通行,其它时间必须从周边地区绕行。

在中山东路进行地铁二号线施工的时候,曾经禁止外地号牌的小车通行,但是在一个月前,二号线围挡逐渐拆除之外,外地号牌的小车可以从沪宁高速连接线直接穿越中山门,进入中山东路了,所以南京主要城区内,外地号牌的小车可以畅通无阻。但南京长江大桥除外。

“尾号限行的措施,涉及到的市民太多,牵涉的利益太大,实行起来会非常困难。”交管专家告诉记者,南京曾经局部地区实行过单双号限行,取得了非常显著的效果。一个典型的例子就是十运会期间,2005年10月11日起到14日连续4天内,部分南京号牌小型客车分单双号在市内66条道路通行。

由于单双号限行实施的时间比较短暂,而且是在特殊时

期,得到了市民的支持。南京实施时间相对长一点的尾号限行管制措施发生在2008年。为配合新庄立交桥改造以及玄武大道施工,南京市交警部门在当年的2月采取单双号限行措施,九华山隧道新庄出口分单双号通行,以保障该地区畅通。这项管制措施实施了两个多月,争论很大,许多市民反映不方便,特别是出租车,如果要经过管制路段,必须要选择车号。

要不要实行尾号限行,最有争议的事发生在南京长江大桥上。2007年,南京市政府为了缓解大桥的交通压力,曾经酝酿实行单双号通行。在实施前曾下发问卷进行民意调查,从9800多份调查问卷看,超过2/3的市民表示反对,因此这一方案被否决。

在交管专家看来,尾号限行并不切合实际。就拿大桥来说,如果实行单双号通行,在一个月肯定会减少车流量,但从第二个月开始,车流还是会增加,因为许多原本不从小桥走的车,看见大桥畅通之后又回流过来了。

“这其实是一个交通流量的诱导问题。”这位交管专家认为,如果在城区内实行尾号限行,也会有这个情况出现,而且许多单位可能会多购买几辆车,以应对这项措施。

## 北京措施

### 新一轮尾号限行又将开始

同一些国际化的大都市一样,北京无可避免地遭受着交通拥堵的困扰。2008年奥运会期间,北京单双号限行政策获得一片叫好声,此后交管部门趁热打铁,出台机动车尾号限行管理措施,这一限就是将近一年半的时间。尾号限行的效果是显而易见的,根据对前一轮尾号限行的测评,北京市拥堵时间从限行之前的1小时45分下降到了现在的45分钟,减少了1小时;另外,空气质量也得到了改善,环保部门测算,从去年4月11日到今年4月,每日机动车污染物排放量减少310吨,全年削减污染物总量为7.8万吨。

尝到“甜头”的北京日前决定,今天新一轮尾号限行正式开始,新一轮规则基本没有变化,限行区域、限行时段均执行上一轮方案,这一轮尾号限行长达两年。尾号限行罚则也没有任何变化,违禁上路给予100元罚款。全市各交管电子眼,都将抓拍违禁上路车。

## 占道停车费:“被议价”

北京还提高了闹市区的停车费,以“吓退”那些要把车子停在中心区域的车主,特别是让车主尽量少停在路边,避免挤占道路资源。以停车3小时为例,如果停在路边,第一小时停车费为10元,第二、三小时停车费为15元,停车3小时就要交停车费40元。车主当然尽量都停到地下停车场去。

数据显示,目前全国机动车拥有量较大的上海、广州、深圳等城市,一类地区占道停车首小时收费均在10元及以上,如上海中心地区的路面停车场,第一个小时为15元,以后每半小时为10元。也就是说,最高的停车费可以达到每小时20元。此轮调整后,北京的首小时占道停车收费水平仍低于上海、深圳,与广州基本持平。再看看南京,按照去年4月1日起实施的停车服务收费新规,即使是新街口这样的中心地区,路边停车费也只是6元/小时,地下及露天停车场的收费都一样,是2.5元/半小时,更没有累进加价一说。这样的收费标准比新规颁布之前还便宜。

在路边停车虽然标准最贵,但有些“聪明”的车主学会与收费员“议价”,只要提出不要发票,收费员也乐得“赚外快”,这样停在路边反而比停在地下停车场还便宜。对此,南京市城市与交通规划设计研究院院长杨涛认为,这样的收费标准就是在鼓励车主将车子开进中心区域停在路边,与当时的初衷是背道而驰的。因此他建议,借鉴北京的方法,大幅提高新街口等中心区域的停车费,特别是路面停车的费用,且严格执行,“逼”得车主少开进这些地方,或者停到地下去。

实际上,在该停车新规征求意见时,闹市区停车费“不涨反降”就引发过争议,当时物价部门的回应是,价格杠杆虽然能起到调节作用,但也并不是万能的,大多数车主不会因为价格降了一两块,就开车去新街口,另外一个重要因素是会不会堵车,如果停个车要排很久的队,再便宜也不会去的。因此在征求意见之后,新规还是维持了中心区较低的收费标准。

## 北京措施

### 第二小时起 停车费15元/小时

4月1日起,北京调整了13个重点区域的停车费,路边占道停车、地面停车、地下停车分别上调为5元/半小时、4元/半小时和3元/半小时。其中,占道停车实行累进加价政策,即第一小时10元,第二小时起15元/小时。

## 南京现状

### 早晚高峰 时间变长

与北京、深圳等城市相比,南京城区道路拥堵有一个显著的区别:朝夕现象严重。交管专家告诉记者,南京市民以坐办公室的居多,不像深圳自由职业者多,也不像北京,游玩和办事的多。所以,车流高峰时间会相对集中,而过了早晚高峰后,南京主干道上的车流基本回归正常,一个路口只要等候一个信号灯周期就能通过。

“所以,南京只在早晚高峰的时候有拥堵现象,平时除非道路状况发生了异常,如车祸等。”南京市一位交管专家告诉记者,相对于其他大城市,南京交通的通行效率算是比较好的,就算在早晚高峰时间,一个路口一般等两个信号周期就能顺利通过。而北京等特大城市,一堵可能有两个小时动不了车。

但是,南京早晚高峰时间却在延长。在两年前,南京早晚高峰的时间一般是7:30-9:00、17:00-18:00。但现在,高峰时间有两头延长的趋势,早高峰已经提前到7:15,中山东路等路段甚至提前到7:00,而早高峰结束的时间却在延后,仍以中山东路为例,一般早高峰延时到9:30,甚至10:00。晚高峰也有类似的趋势,现在晚高峰一般从16:30就开始形成,到18:00达到高峰,有时候19:00之后才能有所缓解。

“在道路格局基本不变的情况下,机动车却在增加,这种矛盾是无法调和的。”交管专家告诉记者,目前南京机动车拥有量已经超过百万,其中私家车近40万辆,而在5年前,南京市机动车保有量为58.14万辆,其中私人轿车仅为6.96万辆。一个鲜明的对比是,私家车的数量在增加,但公共交通的分担比率却并不高,南京市民选择公共交通出行的只有28%,而北京已经达到了43%。

## 错时上下班:具备实施条件

其实南京已经具备了实施错时上下班制的条件。“这几年,多名人大代表提议,要求在南京实行错时上下班制。但这个方案迟迟没有得到批准,估计在一些具体的操作还有待完善。”

据记者了解,南京实施错时上下班有几种方案可选。一种是政府部门与企业之间错时。可以让政府部门主动与企业错开半个小时,如企业一般是上午9点上班,政府部门可以提前半个小时,下班也顺势提前。

另一种方案是局部时间错开。比如北京东路小学由于接送孩子的家长太多,北京东路每天都会发生拥堵,

可以建议年级之间错开上下班,如一、二年级可以晚15分钟,三、四年级不变,五、六年级提前15分钟,这样可以把接送的车辆错开。其他学校也可以采取这样的措施。但这个方案不能在政府部门推广,如果政府部门错开上下班,就会给前去办事的人带来不便。

第三种是分片区措施。比如把居民小区、政府部门、公司相对集中的区域划分为一个交通小区,南京可以划分出100个左右类似的小区,如雨花小区,居民多,周边的公司和工厂也相对密集。在这个雨花小区交通片区内,可以实行错时上下班。

## 北京措施

### 错时上下班 涉及81万人

今天起,除了尾号限行之外,北京还宣布实施新的错时上下班措施,以减轻交通压力,涉及到北京市属各级党政机关、社会团体、事业单位、国有企业和城镇集体企业。相关单位的上班时间将由8时30分调整为9时,下班时间由17时30分调整为18时。预计该项政策将涉及81万人。在京中央国家机关及所属社会团体和企事业单位、学校、医院、大型商场上下班时间不变。