



南京双桥门高架经常发生拥堵 快报记者 顾炜 摄

## 车越来越多,路越来越堵 南京该学哪种解堵办法?

### 1 学习上海限牌政策?

从1986年开始,在上海购买机动车,必须要另外交一部分现金,竞拍车牌,普通车牌价格都已突破万元。

### 2 学习香港提高各种税费?

香港大幅度提高车辆的进口税、注册费和牌照费,车辆上牌前的费用一般是汽车购买价格的两倍。

### 3 学习国外收取拥堵费?

新加坡在近600公顷的“控制区域”征收“交通拥挤费”;英国伦敦从2003年2月也采取类似措施。

# 城市拥堵,江苏破国际警戒线

■江苏省政府昨会诊“拥堵病”,释放限车政策信号  
■专家建议:提高购车门槛,以限制私家车过快增长

拥堵已经成为一个无法回避的“城市病”。昨天,江苏省政府首次在常州召开城市道路交通管理工作会议,正视拥堵难题。与会的相关负责人表示,江苏的交通拥堵现状已经由苏南向苏中苏北、由大城市向中小城市蔓延。针对这一问题,会议提出了一系列的解决措施。更有专家建议,限制私家车过快增长,增加私家车在城市的出行成本。

——快报记者 朱俊俊

## »现状

### 拥堵正在蔓延 江苏破国际警戒线

车越来越多,路越来越难走,不少市民都能深切感受到,城市越来越拥堵。昨天,江苏省政府在常州召开全省城市道路交通管理工作会议,多部门会诊拥堵这一“城市病”。江苏省副省长李小敏在会上介绍,这是江苏第一次召开这样的会议,江苏一些大城市路口的拥堵比例已经达到了60%,大范围的拥堵也时有发生。而且,拥堵又加剧了大气污染。

江苏省公安厅副厅长陈逸中分析,从拥堵的区域范围来看,交通拥堵正由苏南向苏中、苏北,由大城市向中小城市蔓延,从空间分布来看,交通拥堵由主要交通节点向路段、路网蔓延,由中心城区、老城区向周边地区蔓延;从时间分布看,由高峰时段向平峰时段延伸。

衡量一个城市拥堵是否严重的标准是机动车的平均速度是多少。陈逸中说,目前,江苏一些大城市早晚高峰交通拥堵时间已经持续1至2个小时甚至更长,中心城区和老城区交通高峰平均车速已经低于国际公认的大城市交通拥堵警戒线20公里/小时。

陈逸中说,造成交通拥堵的原因很多,主要是交通供需的矛盾非常突出。截至今年9月,全省汽车保有量537万辆,今年新增79万辆,其中私人轿车268万辆,今年新增58万辆。但城市道路的建设却远远跟不上汽车增长。

另外一个堵路原因是城市交通结构和路网结构不合理,公共交通发展相对滞后,难以满足市民的出行需要。同时,不文明的交通行为也加重了堵路。

## »政策意向

### 释放限车政策信号

昨天,副省长李小敏在会议上说,机动车增长速度总会超过道路增长速度,所以要完善调控政策,严格执行交通影响评价制度,实行区域差别化的小客车发展政策,合理调节交通供求关系。江苏各地既要落实国家汽车产业政策,又要重视机动车迅猛发展、过度使用对交通带来的负面影响。

“国内外发展的经验表明,任何一个城市,仅仅依靠加快道路建设来解决城市交通问题是不够的。”昨天,江苏省住建厅副厅长王翔也在会议上表示,我们城市的人口密度大、土地资源紧张,解决城市“行车难”“停车难”等交通问题,除必要的硬件建设以外,必须立足于提高城市交通

组织管理水平,使有限的道路资源得到充分利用。

因此,王翔认为,要注重政策引导,如研究出台限制私家车过快增长,增加私家车在城市的出行成本等一些政策措施,通过利用行政、经济等手段,缓解交通拥堵。

限制私家车过快增长,提高使用成本,政策信号已经释放。

## »专家观点

### 提高购车门槛,限制私家车

“制定这样的政策是对的。”南京市城市与交通规划设计院院长杨涛告诉记者,他曾多次以全国人大代表的身份提议,中国要对汽车的拥有和使用作出合理调整。世界上没有一个城市可以让小汽车无限制发展。尤其在中国,人口基数大,资源匮乏,更要对小汽车消费进行调整。在大城市,人口密度高,道路资源有限,而且大部分中国的大城市都有很深厚的历史文化资源,因此路网条件受到先天限制,更不能一味发展小汽车。“在中国大城市,不加限制地发展小汽车,是没有出路的。”

杨涛认为,限制机动车过快增长和提高机动车出行成本,两者必须结合起来实行。

“限制私家车过快增长,有两层含义,一是对私家车拥有量的增长要限制,另外,也要对已有的机动车使用频率进行限制。”杨涛说,限制私家车拥有量的增长,就是提高购车的门槛。目前,世界各地主要有三种方式,提高机动车的购买和使用成本,限制机动车增长,调控机动车使用频率,值得借鉴。

## »分析数据

### 南京日上牌量在240辆左右正合适

每万人拥有机动车辆数,是反映城市机动化程度的指标,也是道路交通管理难易程度的判断指标之一。另一个可以直观描述的是,南京主城区面积为4700平方公里,以80%的机动车集中在主城区计算,

每平方公里机动车拥有量为170辆。根据交管部门2009年度统计,当年南京主城区高峰时段的平均时速是30.16公里。如果在道路总量基本不变的情况下,150万辆机动车,时速将不会超过20公里。

而据《南京年鉴》数据,南京中心城区机动车道面积每年平均增加也在145万平方米左右,按照这个公式套用,南京每日上牌量控制在240辆左右正合适。但南京目前的日均上牌量已经超过了800辆。

## »解堵亮点

### 常州 今年补贴公交3个亿

在昨天会议上,常州市长王伟成介绍了常州缓堵的经验和亮点,并提出“建设不堵城市”的目标。

常州是全省率先、国内第三个拥有大容量快速公交系统的城市。10月27日下午,记者乘坐常州的BRT快速公交二号线,乘车里程共有12公里,仅仅10分钟就到达了目的地。目前,常州已经形成了快速公交“十字”骨架网络,日均客运量达25万人次,市区公交日旅客运送量105.2万人次,公交出行率由8.9%增长至25.8%。为此,常州财政今年已补贴3个亿,而南京的财政补贴只有常州的一半,1.6个亿。

### 南京 114条道路有绿波带

许多南京的私家车主开车时喜欢“讨巧”。一旦在一个路口遇到绿灯,只要匀速行驶,下面一个路口一般也是绿灯,这就是南京首先试点的“绿波带”。记者近日了解到,南京将新增247个由绿波带信号灯控制的路口。南京市副市长徐珠宝介绍,目前南京城区114条道路上已有67个绿波带,控制了759个路口,占全市路口的70%,这让早晚高峰时的车辆通行速度提高5.7%。除了潮汐式的绿波带之外,南京交管部门还根据车流的多少设置绿波带的方向。另外,在北京西路上交管部门还安装两个LED诱导屏,不但显现周边路况,还通过文字提醒绿波带方向。

### 苏州 试点出租车“电召”

在所有的机动车中,出租车的的使用频率是最高的。为了带到客人,的哥采用“扫马路”的方式,来回在街道上“巡逻”,不但增加交通压力,而且还污染环境。江苏交通运输厅副厅长李先友在会上要求,大力发展电召服务,减轻城市道路压力。

这种出租车的电召服务,苏州早已尝试。苏州市副市长张跃进介绍,今年苏州对出租车电调中心进行大规模扩容,尝试推行“驻站泊车+电话招车”运营模式,改变了传统的扫马路揽客方式。