



快报记者跑两会★

互动热线: 96080

上下班高峰遇到堵车是常事,如果两三个人合乘一辆车,路是不是就不堵了?此次两会,全国人大代表,南京铁路办事处主任、党组书记兼上海铁路局副局长姜曦晖建议,应该鼓励合乘拼车。这一建议,得到了江苏团多位代表的附议与响应。

现代快报记者了解到,无锡于2014年开通了全省首条合乘车专用道,早晚高峰的交通压力明显缓解,目前全市合乘车道已增至3条。

现代快报特派记者 郑春平 鹿伟 记者 薛晟

江苏多位代表联名建议鼓励拼车 快报记者探访全省首条合乘车道

开通后路段通行率提升了约10%,目前无锡的合乘车道已增至3条

北京专访

京苏联动·快报专访

无锡探访



全国人大代表姜曦晖

姜曦晖代表： 提出鼓励拼车合乘 出自亲身经历

“之所以提出鼓励拼车合乘的建议,来自我自己的堵车经历。”姜曦晖告诉现代快报记者,有一次上班路上堵了,下车后看了看,发现几乎95%的车里都只有一个人,最多带个小孩,是送孩子上学的。他当时就在想,这几年路修了不少,可为啥还是路建到哪里,堵到哪里?为此,他专门进行了一番调研,发现特别是

现代快报特派记者 郑春平 鹿伟

上下班高峰期,家用小客车普遍空载,道路利用率很低。“比如20辆车,可能其中18辆车里都是一个人。”而这样的情况,不光南京有。姜曦晖问了外地大城市的朋友,发现也存在大清早汽车使用率低这样的问题。

据公安部交管局统计,截至2015年底,全国汽车保有量达1.72亿辆,预计到2020年将超过2亿辆。“由于汽车迅速增加带来的交通拥堵,已经到了十分严重的地步。”姜曦晖说。

鼓励合乘 车辆就会减少很多

“试想一下,如果两个人拼一辆车,车辆就会减少一半,这样既能节约资源,也能缓解交通拥堵。”在代表们相互交流时,姜曦晖把这个建议跟其他代表一说,大家都纷纷表示,要联名递交,支持合乘。

姜曦晖表示,从现状看,我国家用小客车使用方面有三个显著特点:一是主要作为个人上下班代步工具及接送孩子上下学等使用,一人一车的个体驾乘情况较为普遍。据2005年统计资料,人均日用车3.16次,每次平均载客1.26人,且随着小客车保有量的上升,载客率呈下降趋势。二是由于城市功能区划割裂,个体工作(生产)区与居住区距离相对较远,车流“潮汐”现象比较突出。三是城市发展扩张与基础设施配套存在落差,公共交通尚不完善,个体开车

出行成本相对较高,平均一辆家用小客车一年上下班开车的基本费用在10000元人民币左右。同时,开车的人多了,发生交通事故的几率也提升了;汽车尾气排放,已成为许多大城市的主要污染源。

建议出台拼车政策 设合乘专用车道

姜曦晖等多位代表建议国家交通运输部尽快出台鼓励小客车合乘(拼车)政策,对相关事项提出规范性管理意见,为家用小客车合乘(拼车)提供政策支撑。

其实关于合乘一直以来都有争议,姜曦晖认为,目前,在是否鼓励家用小客车合乘(拼车)问题上,尽管否定者认为私家车没有运营证、私家车私自运营会造成国家税收损失、私家车没有单位统一管理安全现象混乱、私家车载客会增加治安案件等,但是,社会各方面对于国家现行的相关管理制度已经不再适应汽车快速增长的形势,必须放松家用小客车合乘(拼车)管理方面的看法,还是比较一致,意愿比较强烈的。

“办法总比困难多。”姜曦晖表示,这个建议只是方向性的,首先需要国家层面的顶层设计,鼓励支持合乘。比如,三人以上拼车,建议过收费站可以免费,面包车六人以上可以打折,等等。

“从国外来看,在英美等发达国家,小客车合乘出行较为普遍。”姜曦晖介绍说,在韩国,政府大力鼓励市民拼车以减少私家

车的出行数量,缓解交通问题,对于载有三人或三人以上的给予免去隧道通行费的优惠;对于9座以上的轿车和小型面包车,若载6人以上即可享受走高速巴士专用通道的权利。因此,他建议可以设合乘专用车道。

尽快建立公益性 基础信息平台

目前,不少打车软件也有自己的叫车平台,姜曦晖认为,这些平台都是企业为自己营利和发展做的平台,共性权威性不够,需要建立公益性的平台。他建议,尽快建立公益性基础信息平台。交通运输部应充分运用互联网等电子信息手段,尽快建立相应的网站、叫车系统等全国性的小客车合乘(拼车)基础信息发布平台,为家用小客车合乘(拼车)提供技术支持。“加入这个平台的人,要把信息资料包括姓名住址等信息全部登记,规定好权利义务。同时关于叫车、付费等的规则要制定好”。

同时,鼓励社会各方面广泛参与。社会宣传部门要广泛倡导不以营利为目的的私人小客车合乘,营造互助合作新风尚。交通、公安部门要切实加强乘车安全行驶管理。政法部门要加强小客车合乘(拼车)中的法律关系研究,为妥善处理相关纠纷提供法律依据。财政、税务等部门也要在私人小客车合乘等方面给予相应的倾斜政策。

合乘车道 通行率提高10% 又增设两条

只要车内有3个人以上,就可以走专用车道。2014年5月16日,无锡开辟江苏首条HOV(多乘员车辆专用)车道以来,不仅提高了道路使用效率,也缓解了交通拥堵。现代快报记者昨天从无锡市交警支队了解到,这条合乘车道的通行率比实施前提高了约10%,特别是早晚高峰的交通压力明显缓解。

开了20多年出租车的李师傅告诉现代快报记者,以前兴源路上是公交车专用道,他们不敢走,现在只要车上坐两个客人,他就能直接走合乘车道,很便捷。

昨天下午4点多,记者来到兴源路和永乐路交叉路口,短短一分钟内,由南向北方向就通过了35辆汽车,在现场观察的近10分钟内,确实没看见有少于3人乘坐的小车驶上合乘车道的。

记者从无锡市交警支队了解到,对于合乘车道的管理主要是依靠司机的自律,司机一旦发现闯闯的,应该快速安全地驶离。交警会不定期地对合乘车道进行抽查和现场检查,一旦发现车内不满3人的车辆,将以未按规定车道行驶对司机处以100元罚款。

鉴于合乘车道缓解交通压力的效果,无锡交通部门又在2015年7月起在蠡湖大道、西环路上各增设了一条合乘车道。

宁启铁路5月开通动车计划未变

姜曦晖代表还呼吁:尽快开建南京到淮安高铁,建议2018年开工

作为一名资深的“铁路人”,全国人大代表,南京铁路办事处主任、党组书记兼上海铁路局副局长姜曦晖几乎每年都要提出多件与铁路发展有关的建议、议案。昨天他在接受现代快报记者采访时,对近期备受关注的宁启铁路开通动车计划作出回应,并呼吁尽快开建南京到淮安的客运专线。

宁启铁路预计 5月开行10对动车组列车

此前有消息称,宁启铁路运行时间有变,原定的5月开通动车计划,因设备问题可能要延期。对此,姜曦晖明确表示,这一消息不实,“目前没有新的变化。”

记者了解到,宁启铁路复线经过几年的升级改造,今年年初正式运营。不过开通的是普速K字头列车,而不是D字头动车组列车。对此,姜曦晖介绍说,原因在于宁启铁路复线改造是按照当时制定的线路标准改造的,2010

年之后,国家对快速铁路的标准进行了升级,对照新的标准,宁启铁路复线的线路、设备等方面又出现了差距。他透露,对照新的项目验收标准,宁启铁路正在紧锣密鼓地进行设备上的完善,预计5月即可开行,目前准备开行10对动车组列车。这意味着,南京到南通只要2个多小时,这对于整个苏中都是利好消息。

呼吁尽快开建宁淮高铁

连淮扬镇、徐宿淮盐铁路正在建设中,两条铁路在淮安交会,建成后淮安将成为苏北重要的铁

路枢纽。姜曦晖此次专门带来一份建议,呼吁建设南京至淮安铁路客运专线,建议国家发改委将该项目列入国家中长期铁路网规划(2030年),中国铁路总公司加快推进该项目的前期工作,力争2018年开工建设,届时南京到淮安只需要一个多小时。

“从南京到淮安,坐车还是太慢了。”姜曦晖曾多次到苏北调研,对于宁淮两地交通不便的状况,他深有体会,也深切感受到苏北百姓对加快高铁建设的迫切愿望。

姜曦晖认为,建设南京至淮

安铁路客运专线,联结淮安、南京铁路枢纽,既扩大了苏北腹地对外开放的联系通道,有利于充分发挥淮安、南京两个铁路枢纽的作用,同时也加强了苏北地区淮安、宿迁、连云港、盐城等城市与省会南京的快速客运通道,对于发挥省会南京对苏北地区的带动辐射作用以及促进南京江北国家新区的发展都具有重要意义。

对于具体的线路,建议起于南京,向北经盱眙、洪泽至淮安,线路全长200多公里,等级为客运专线,设计速度目标值250公里/小时。