



① 治堵——

北京:提升轨道交通 破解拥堵难题
建设部原副部长、两院院士周干峙透露,国家有关部委计划以北京为试点,重新规划城市交通体系,缓解交通拥堵

新闻背景:相对于汽车的增长,北京道路的增长则显得力不从心。据北京市交管局介绍,北京机动车数量从9月份开始连续10周每周保持超万辆的增长速度,现保有量几近400万辆。交通拥堵已成为令民众心烦、令市长头痛的一大难题。据悉,北京轨道交通目前已有运营线路8条,在建线路13条,到2020年,轨道交通总里程将超过1000公里。

北京交通拥堵,既是一个老问题,也是一个新话题。
交通枢纽换乘设施是重要的城市交通基础设施,近年来包括北京在内的全国不少城市加大地铁等轨道交通建设,随着轨道线路的增加,换乘站拥堵现象日渐突出。北京

② 治乱——

上海:坚持公交优先 治理交通违规
上海市城乡建设和交通委员会副主任沈晓苏表示,大力推进交通节能,发展集约化交通,实现生态环保型交通是上海未来综合交通发展的目标之一

新闻背景:日前,上海市政协组织的“黑车治理研究”专题调研显示,上海市“黑车”总量是正规出租车的两倍!这些“黑车”来源广泛,报废车辆是“黑四轮车”的主要来源,一些确认报废的车辆到了金属回收公司并没被解体,而是流回运输市场,挂假牌假证进行非法营运。另据悉,下一步,上海将重点治理三种车:一是公务车辆,对公务车的交通违规,将逐步实行通报制度;二是特种车辆,特种车辆只有在执行任务时才有优先通行权;三是公交车、出租车,整治公交车开“霸王车”的违规现象。



城市化进程的加快推动了经济社会的快速发展,同时也给经济社会的全面协调发展造成了新的挑战。例如:急剧膨胀的城市人口,迅猛增长的机动车量,日益严重的交通拥堵和环境污染,高度紧张的能源需求,矛盾突出的土地资源;缺乏协调的城市布局,分工不明的城市功能等等。这些问题极大降低了城市运行效率,造成城市人口、资源、环境的严重失调,城市的可持续发展正面临着严峻的挑战。从本期开始,议政建言周刊将带您分别走进不同的都市,就城市管理中的交通出行、环境整治、行政执法等多个热点问题,与各级政协委员一同热议

城市管理: 如何应对出行难?

本报记者 郭 嘉

营公司、公交集团、金融街开发公司及市公联公司、西城区政府、海淀区政府等,同时还涉及国家发改委、市发改委、区发改委及企业。”
“协调起来确实是件难事,国家大剧院有通道和地铁站相连,就是因为协调工作有困难,通道至今没有开通。”市政协委员、国家大剧院副院长杨静茂说。
市政协委员、北京华磊邦得集团有限公司董事长石向阳认为,随着北京地铁的日臻完善,很多市民都选择了更加绿色的环保出行方式。比如将私家车停靠在地铁口,乘坐地铁上下班。但现在地铁口周围配套的停车场寥寥无几。石向阳表示,很多地铁口处于闹市,设置地面停车场确实有一定困难,因此可以考虑在地下建停车场或者设立明确的指示牌引导车辆就近借用其他停车场。
全国政协委员、北京市市政工程设计研究总院副院长刘勇指出,在城市化进程中必须做好城市协调发展这篇大文章,使城市化进程和城市轨道交通有序衔接,而未来城市轨道交通如何发展,则更需要有长远的眼光。

进既充满活力又健康和谐、可持续发展的客运交通格局建设,必须坚持公交优先,增强集约化公交运营,处理好集约化公交与私家车、出租车、非机动车及公务用车等个性化出行方式的关系,坚持疏堵结合,坚决整治“黑车”及非法营运的其它车辆,建立长效管理机制。
“应有效配置有限的公共交通资源,使之与轨道交通运营时间相匹配,同时进行线网改革,线路不一定都要‘一线到底’,票制上也可相应变通,加强优惠换乘的力度。”市政协提案委员会副主任、致公党市委秘书长凤慈伦调研后认为。
闵行、浦东倒钩事件,引起了政协委员们的普遍关注。市政协人口资源环境建设委员会常务副主任徐海峰说,倒钩事件说明本市客运交通配置资源与市民乘车需求日益增长之间的矛盾越来越尖锐,他表
示要从切断需求上加以整治,可考虑开发免费租赁自行车、区域性小公交等多种出行方式,解决老百姓的出行问题。
市政协委员、香港豪都国际有限公司董事长屠海鸣指出,上海出租车行业共有4.8万辆正规出租车,而“黑车”却有10万辆。屠海鸣建议政府购买一些廉价的小型车,“收编”非法营运从业人员供其使用,“与其让他们偷偷摸摸,不如让他们弃暗投明”。
“如何使城市运转流畅,交通问题是关键。”市政协主席冯国勤强调,在整治非法营运车辆联合行动中,市政协要充分发挥平台、渠道作用和委员的智力优势,为有效依法整治非法营运车辆多做贡献。

压题照片:车辆缓慢行驶在北京北三环蓟门桥东西向车道。
西 西摄(人民图片)
图①:上海:乘客激增时地铁将限流。
沈井韦摄(人民图片)
图②:杭州市公共自行车服务网点向杭州市民及外地游客提供租赁服务。
李 忠摄(人民图片)

长沙:科学“治堵”

在机动车保有量已经突破70万辆的长沙市,这两年通过实施有技术含量的交通疏导工程,用4亿元投资,就让市区道路通行能力提升了15%以上。
长沙市交通疏导工程,委托同济大学采用现场数据采集和分析、计算机模拟和优化设计等手段指导实施,致力于疏通堵车“节点”、打通路网“微循环”、清除主干道堵车“病灶”、革新



③ 治污——

杭州:增加单车数量 倡导低碳出行
杭州市政府已开始加快老旧车辆的更新和新能源客车的推广应用,从2010年1月1日起,杭州对高污染的“黄标车”限行范围将扩大至杭州市绕城高速

新闻背景:杭州市机动车保有量以每年20%的速度增长,机动车尾气污染物排放量也迅速攀升,成为城市空气污染的主要来源之一。2008年4月,在杭州市政府的主导下,杭州公交集团与杭州公交广告公司共同出资500万元,组建国有独资的“公共自行车公司”,专司公共自行车试验。从今年年底起,杭州市将有5万辆公共自行车、2000个租赁点,全面覆盖所有的小区、大型商厦和超市。政府甚至计划在高架桥上设立自行车专用道。
前不久,浙江省杭州市政协城建和人口资源环境委员会、九三学社界别组联动,组织委员对公共自行车交通系统进行考察,委员们认为,经过一年以来的发展,公共自行车交通系统实现了从无到有、从小到大的转变。目前,已有服务网点400余个,免费单车11200多辆,租用次数已达1170多万次。对于解决交通“最后一公里”,破解交通“两难”;改变出行方式,节约道路资源,减少车辆尾气排放;彰显城市品位,建设生活品质之城产生了积极影响。
市政协委员刘志义认为,“自行车是‘零碳’排放,是典型的适应于低碳城市生活的交通工具。”他建议把自行车放在城市客运交通大系统发展战略中进行规划和研究,建设一个低碳绿色交通系统。
对此,杭州市委书记王国平回答

沈阳:严管“破肚”

为了不影响居民冬季交通出行和工程施工的质量,沈阳市规定每年从11月1日至次年4月15日期间停止审批道路挖掘施工行为。除煤气、供暖等公用设施管道紧急抢险工程外,其他道路挖掘工程都将被叫停。
据沈阳城建部门介绍,沈阳将进一步加强对于马路挖掘施工行为的管理,防止随意对马路“开膛破肚”。挖掘完工后,要由城市管理部门和监

建言 无障碍交通 文明度考量

全国政协委员 李书福

无障碍环境建设不仅体现了一个国家、一个城市的社会文明程度,而且是构建社会主义和谐社会的重要内容。残疾人和老年人是社会群体的重要组成部分,全世界残疾人及65岁以上的老年人比例占到全社会人口1/4—1/5。老年人和残疾人由于身体的原因导致他们不能像正常人一样利用公共交通系统,因此在进行城市交通系统设计建设时,应该突出“以人为本”的理念,注重考虑残疾人和老年人的通行,为他们提供无障碍的设施及工具。
目前,世界发达国家如美国、英国和日本等,以及我国香港、台湾等地区,无障碍交通系统都非常完善,给人们出行带来极大的方便。美国是世界上第一个制订“无障碍标准”的国家,其无障碍环境建设有多层次的立法保障,规定在公共建筑、交通设施及住宅中必须实施无障碍设计。英国认为残疾人和健全人之间的界线是模糊的,任何人都有可能暂时性残疾,提供更好的、包容性的无障碍环境,不仅能使残疾人受益,也会使所有人受益。因此,英国的公共交通系统都是无障碍的,包括大街小巷跑的都是无障碍的出租车和公共汽车。
虽然近些年我国城市交通在无障碍建设方面取得了一定的成绩,但总的来看,设计规范没有得到较好执行,同残疾人的需求及发达国家的情况相比,我国的无障碍公共交通系统建设还有差距。建议:
严格执行并进一步完善城市无障碍公共交通系统方面的法规,加快无障碍公共交通环境建设;
对城市无障碍公共交通系统设计、建设、验收进行严格审批考核,并加强对无障碍设施的管理和维护;
增加城市无障碍公共汽车和出租车等公共交通工具的数量,达到占总量5%—10%的比例。

公交兴行路顺

全国政协委员 乐美真

北京公共交通以奥运会为契机,得到了全面的发展。北京市政府坚持“公交优先”的理念,采取了一系列措施,使北京的交通紧张得到了缓解。公交汽车的更新,一卡通的推行,公交票价调低,轨道交通的加速修建,新建公路的增加,出租车的改善,包括汽车每周一天限行,以及“无车日”、“排队日”等一系列活动,都使北京交通得到改善,这无疑都是应该充分肯定的。但是应该看到,随着城市的发展,人口和车辆的增加,北京交通仍面临着严峻的形势,对此,我们丝毫不能放松。
在大城市的公共交通网络中,地铁起着中心骨干的作用。在“公交优先”的理念下,城市公共交通要优先发展地铁。限行只能治标,以地铁为带动的城市公交通网的大发展才是治本。北京7条地铁同时开工建设,是非常鼓舞人心的。可以预见,13条地铁和轻轨建成后,必将大大改善北京交通。
但是,北京地铁的配套工程很差,欠账很多,出行转乘不方便,群众意见很大。比如,有些地铁换乘站中,让人上上下下绕大圈子,很多人转乘提着包气喘吁吁。比如,地铁自动扶梯少,让乘客爬五六层楼。有的地铁120多级台阶没有下行扶梯,60多级台阶没有上行扶梯。不要说残疾人,许多老人也都视为畏途。还比如,地铁出口处与公共汽车衔接不好。市民出行往往要地铁、公交互换,因衔接不好,造成多绕路,耽误时间,且造成地面拥挤。郊区与城市的结合部地铁站没有私家车停车场,使人转乘地铁不方便。以上种种情况,使很多人,尤其是老年人认为地铁绕路爬楼,上下不方便,出口过马路,因此不愿乘地铁。
为了更好地贯彻“以人为本”,建议进一步落实“建管并重”理念,借鉴各国行之有效的办法和经验,找出适合我国国情的轨道交通运行管理模式。