

限牌限号无解城市拥堵顽疾

探求“公交优先”受阻原因及解决办法,“停车难”应纳入城市规划建设管理



■ 本报记者 龚友国

由于城市土地资源日益短缺和道路交通承载量不断加大,交通拥堵现已成为特大型城市普遍存在的“痼疾”。它所造成的社会资源的大量浪费,不仅是城市经

济社会健康发展的障碍,而且直接影响到民众的生活幸福指数。如何将“创新、协调、绿色、开放、共享”的发展理念植入城市交通管理,根治交通拥堵这一“城市痼疾”?《中国企业报》记者就这一话题采访了成都公交集团党委书记、董事长王昌干。

“公交优先”原则难以体现,落到实处需立法保障

《中国企业报》:面对交通拥堵,普遍提出的解决办法不外乎是大力发展公共交通、拓宽城市道路、使用高架桥和限制小车的行驶数量(如限号、限牌)等几项。但实践证明这些办法未必奏效。你怎样看?

王昌干:遍观世界各国城市发展历史,每当城市人口发展到一定规模时,城市道路的资源不可再生性必然凸显,从而导致人们完全自由、无节制、开放式地占用道路资源的“公地悲剧”一再重演。稍加推究,我们不难发现:个人占用道路资源的直接成本远小于社会所需付出的成本,是城市道路资源被过度使用的直接原因。如不改变这一现状,城市道路的拥堵就难以解决。

近年来,作为解决城市交通拥堵的主要措施,“公交优先”已成为社会共识。早在2011年,成都市委领导高屋建瓴地提出“公交优先,就是百姓优先;发展公交,就是发展民生”的交通先行、公交优先的创新理念,明确指出

要从“规划落地、路权优先、线网优化、票制创新、政策扶持、宣传推动”六个方面全力支持公交发展。此后五年,成都市公交专用道双向总长度达724公里,公交集团经营公交线路496条,在册公共汽车11571辆,拥有职工23956人。

今年是“十三五”开局之年,成都市委、市政府确立了“十三五”目标,对应在城市交通顺畅运转的保障措施上,提出“推进公交都市建设,不断提升公交分担率”。

但是,城市交通拥堵目前仍然是限制城市公共交通“从优到精”的关键制约瓶颈。而要打破这个瓶颈,仅靠公共交通行业自身的努力是难以实现的。究其原因,在于城市公共交通在城市交通参与者中的优先地位未能从立法层面给予确认和保证。这个问题不解决,“优先发展城市公共交通”的“优先”原则难以体现。

《中国企业报》:我国在城市公共交通方面的立法是个什么现

状?立法主要解决公共交通的哪些方面?

王昌干:客观讲,我国的城市公共交通立法较为滞后,2009年底交通部就调研起草了“城市公共交通条例”,但到目前为止,这部国家层面的“城市公共交通条例”仍未出台,公共交通的发展缺少法律支撑,如城市公交的界定、权责、监管,在城市公交发展上所必需的用地、资金、路权等。

要从根本上解决城市交通拥堵难题,应当尽快研究制定规范拥有和使用汽车的法律法规。这也是“依法治国”在公共交通领域的具体落实与体现。根据我国的实际情况,我认为目前可以从立法方面着手,以立法明确公共交通在城市交通组织格局中的主导地位。科学构筑城市公交专用道网络,做实公路路权优先。建设公交综合枢纽场站,地铁、公交无缝对接,优势互补,提高城市公共交通整体运营效率,依法全面保障公共交通做优、做强的基础条件落实到位。

结束“公地悲剧”,立法解决停车问题

《中国企业报》:国家刚刚出台城市规划建设管理工作的若干意见,其中要求完善城市公共服务,不再建设封闭住宅小区,实现内部道路公共化,按“窄马路、密路网”的城市道路布局解决城市拥堵,你怎么看?

王昌干:这个“意见”的出台,既说明城市拥堵问题已引起政府的高度重视,更充分表明政府治理城市拥堵的决心。随着相关措施的逐步落实到位,肯定能阶段性地部分缓解交通拥堵。但由于这些措施只是有限地增加了部分道路资源,仍没有从源头上解决“路增车更增”的问题,随着时间推移,其“解堵”效应就会逐步衰减。要从根本上解决城市交通拥堵,关键不仅仅在于平路路网密度与道路

面积率提高多少,而是要通过采取相关措施,抑制人们对无成本占有公共资源欲望的无限扩张,从而走出“公地悲剧”怪圈。否则,道路再宽,路网再密,城市依然拥堵。我们应该认真探讨研究政府调控城市交通领域的边界在哪里,若能由人大立法制定全国或地方城市交通领域治理规则,并且充分发挥市场这只“无形之手”在停车场建设及停车场资源使用配置中的决定性作用,根据“二八”原理,让20%放弃公共交通方式出行的人群,依据“市场对城市停车场资源配置的决定性作用”竞价付费使用小汽车停车位。

《中国企业报》:那么如何解决这个问题?

王昌干:一个城市的道路交通

系统犹如一套水系,有江河也有湖泊。我们在治理城市拥堵顽疾时,不妨学习吸收古人治水的经验:除了正确处理好“堵”与“疏”的辩证关系外,还要高度重视城市道路交通“水系”中的“湖泊”,即停车场的作用。目前,占道停车、以路为停车场的现象已比比皆是,这对于本来已不堪重负的城市道路系统无异于雪上加霜。要想从根本上治理城市交通拥堵痼疾,就必须同时解决停车的问题。因此,我们必须加快城市交通立法,加强城市规划执法,新建城市小区至少1:1配套车位,在公园、医院、老城区等区域“开湖泊,建水库”,兴建综合停车楼或地下停车库,给露宿街头的小汽车“安家,设旅馆”。

(下转第十版)

全国人大代表、四川启阳汽车集团董事长王麒:

以市场法则 调控小汽车保有量



在我们国家,也可以采取提高停车位售价,提高城市繁华区域停车费,实行严格的交通管制。没有停车位不能停车,在老城区修建综合停车楼,解决占道停车的问题。还可以像上海通过拍卖车牌的方式等,运用市场手段来控制汽车的持有与使用。

■ 本报记者 龚友国

“我今年还是关注新能源汽车。”全国人大代表、四川启阳汽车集团董事长王麒在接受《中国企业报》记者采访时表示,他对李克强总理在政府工作报告中提出的“下决心走出一条经济发展和环境改善的双赢之路,重拳治理大气雾霾和水污染”很有感触,面对日益恶化的环境,加快发展新能源汽车刻不容缓。

在我们日常生活中汽车排放和大气雾霾紧密相关,面对能源的匮乏与环境的污染,国家大力发展新能源汽车是一个高瞻远瞩的决策。从2009年到2015年新能源汽车一共生产了49万辆,在国家出台购车补助、购车不限牌等政策的强力支持引导下,仅仅2015年新能源汽车整车就实现了近38万辆产量,出现井喷式的发展。这也符合国情民情,但城市拥堵如果找不到好的办法去解决,又必然会制约汽车产业的发展,包括新能源汽车的发展。

王麒告诉记者,交通拥堵,几乎是所有大城市都难以彻底解决的“城市病”,出现这个问题有它的必然性。首先,我们道路网络规划滞后,没有前瞻性是很大的原因。当然,改革开放30多年,经济的高速发展也带来老百姓的收入增加,表现在老百姓的出行与交通工具上过渡很快,从自行车、公交车到拥有私家小汽车,也只有10年的时间,中国就一跃成为世界汽车大国。不要说当时做规划的人没有想到,就是全世界都难以相信中国会发展这么快、这么强大。其次,很多时候的拥堵是人为造成的,如自行车、电动车占据机动车道,行人又占非机动车道,不遵守交通秩序,没有良好的行驶习惯。所以,就要求我们提高人的基本素养,文明出行,文明驾驶。最后,造成城市拥堵最重要的原因是汽车保有量的增加。但地方政府为了控制汽车保有量的增加,就采取简单的限牌限行方式,这个政策从出台就不被看好。因为现在是市场经济,有需求就要购买,每个人都有这个权利,但是可以通过增加汽车持有人的用车成本来达到合理、规范用车。

王麒认为,比如美国在市中心的商业区、经济区车位是非常紧张的,所以停车费远远高于一些非繁华地区的停车费。在我们国家,也可以采取提高停车位售价,提高城市繁华区域停车费,实行严格的交通管制。没有停车位不能停车,在老城区修建综合停车楼,解决占道停车的问题。还可以像上海通过拍卖车牌的方式等,运用市场手段来控制汽车的持有与使用;通过高的养车成本来调剂,减少使用私家车,让大家更多选择公交车、地铁等公共交通出行,达到缓解交通拥堵的目的。当然这也缓解了汽车尾气的排放。增加的汽车成本可以反哺到城市公共交通上。

王麒说,为节约城市道路资源,还可以鼓励拼车上班,比如在一个企业里边上班,或者是上下班是一个路线的就自己组合起来。如果每个人开台车,五个人就要五台车,但是如果五个人坐一台车就节约了四辆车的出行。

所以,解决城市拥堵还有许多办法,比如大力发展公共交通,公交地铁的无缝对接,优化路网等,不仅仅就是限牌限行。我们了解到往往启动限牌限购的时候,那一夜就会通宵卖车,而且可以在一夜之间把一年的车卖完,甚至有些城市在限购的当天晚上还从周边的省去调车来卖。那也就说能一夜之间把本来是准备一年,甚至两年的这个汽车消费在一夜之间全部实现了。这些车一上完牌全部上路,更增加了城市交通拥堵压力,而且是成倍成几十倍的增加,根本没有达到解决城市拥堵的目的。在城市交通管理上,不是没有办法,而是我们是否愿意去思考,可以通过大数据,以“互联网+”的方式去科学规划合理分析,拿出可行的办法治理城市拥堵,造福于民。