

重点

高峰期外地载客车禁入五环

北京“最严治堵新政”出台,停车费分区收缴,拥堵费暂不开征

文/本报特派记者 董钊 片/本报特派记者 周青先

面对日益拥堵的城市困局,北京市终于施出重拳。23日下午,北京市政府召开新闻发布会,公布《关于进一步推进首都交通科学发展,加大力度缓解交通拥堵工作的意见》。对于征求意见阶段,公众热议的“停车费上涨”、“限制机动车总量增长”、“发展公共交通”、“增收城市拥堵费”等若干问题,意见给出了最终的答案。



>>限车 新车上牌需摇号

23日,北京公布治堵措施的新闻发布会现场,吸引了数十家国内外媒体的关注。北京市政府副秘书长周正宇通报28条缓解交通拥堵意见以及相关治堵措施时,其中“新车上牌需摇号”的信息一出,立即受到媒体关注。

从2005年到2010年,从258万辆到469万辆,短短五年的时间,北京机动车总量几乎翻了一番。城市机动车数量的迅猛增长,让生活在这个城市里的人逐渐感到空间的狭小。为了缓解日益严重的拥堵局面,北京最终打出了这张“限”字牌,即实行小客车保有量增量的调控。

周正宇表示,小客车配置指标将按照公开、公平、公正的原则,以摇号方式无偿分配。北京市政府确定2011年度小客车总量额度指标为24万辆,平均每月约两万辆,指标额度中个人占88%,

营运小客车占2%,单位占10%。

关于个人办理摇号登记的条件,住所地在北京市,名下没有本市登记的小客车,持有有效的机动车驾驶证可以办理摇号登记。这是关于个人的三个基本的条件。关于住所地分成五类人员:本市户籍人员;驻京部队(含武装警察部队)现役军人;在京居住的港澳台人员和外国人;持本市工作居住证的人员;持本市暂住证且连续五年以上在本市缴纳社会保险和个人所得税的人员。

当天下午,此规定一经发布,立即在网上引起热议。有网友认为,摇号上牌的限车措施在治堵方面作用甚微,“还极可能产生腐败”,还有人对于“外地人买车需纳税五年”的规定不予认同。

此外,北京市还规定,“十二五”期间,本市各级党政机关、全额拨款事业单位不再增加公务用车指标。



23日上午10时,北京岳各庄车管所,这位小伙排队24小时后,终于得到新车牌。

七嘴八舌说“堵城”

本报特派记者 董钊

的哥: 每天要堵俩小时

22日晚上11点,北京南站出租车待客区,司机赵瑞怀打开车门,记者成了他当天最后一位乘客。此时,北京交通高峰期已过,赵瑞怀开起车来速度很快,但他似乎还是觉得不过瘾:“要是天天都跟这样似的,谁心里不痛快!”

按照赵瑞怀的说法,北京堵车可以从早上7点半一直持续到晚上9点半。“高峰期,甭说进三环以内,就是五环六环,该堵还是堵。你想不到,今天会堵哪儿!”

在北京,出租车的时速只要低于12迈,就会产生等候费,五分钟按一公里计费,乘客需多付两块钱。赵瑞怀算了一笔账,如果不堵车,一小时他能从北五环跑到北京南站,可以收入上百元;而等候一个小时,他也只能收24元。而赵瑞怀每天花在堵车上的时间,加起来得有两个小时。

上班族: 地铁换乘好辛苦

北京某杂志专栏作者小宋从山东师范大学毕业后,在北京工作已有7年。这些年,地铁是她首选的交通工具。

23日,小宋从位于望京的家里出发,前往市区内上班。每天,像她这样从北京四面八方拥入中心城区的年轻人不知有多少。他们都住在五环、六环甚至更远。

“有几条地铁线,我是坚决不乘的。”小宋说,比如地铁1号线,每每刻乘客都是摩肩接踵。而作为北京较大的换乘站西直门,小宋也很少去,同样是因为人多。

让小宋最不满意的,就是地铁线换乘的漫长等待。她举例说,在东直门,如果她从2号线换乘13号线,需要先上楼,再下楼,走过漫长的一段路,走路花费的时间不下十分钟。

购车者: 连夜排队抢车牌

23日上午,在北京岳各庄机动车检测线,等待审车拿号牌的车辆排了足有两三公里。在附近的车管所业务办理大厅内,人们排起长队。在经历漫长的一夜等待后,有人干脆在椅子上打起了盹儿。

泰安小伙小刘在北京一家汽车4S店工作,从前一天晚上9点开始,他在检测线外坚守了12个小时。他说,前几天,有关限车的传言甚嚣尘上,许多准车主“宁可信其有,不可信其无”,继而掀起了购车热潮。

在车管所业务大厅内,一对夫妇等待一夜后,终于拿到了牌照。他们说,为了避免以后真的限车,干脆趁这几天抓紧把车买了。



>>停车 分区收费缩短计时单元

北京此次治堵,保留了征求意见稿中有关三类区域分别收费的办法。即按照“中心高于外围、路内高于路外、地上高于地下”和差别化原则,进一步调整停车收费标准。一类地区为三环(含)以内及CBD商业区、燕莎地区、中关村核心区、翠微商业区等现有4个繁华商业区;二类地区为五环(含)以

内除一类地区以外的区域;三类地区为五环路以外区域。路侧停车、路外露天停车、停车楼(库)停车价格实行阶梯价格,居住区及夜间停车收费标准原则保持不变。

会上,北京市发改委公布的《北京市非居住区停车价格调整方案》明确规定,三环以内及其以外的重点区域为一类区域,将停

车收费计时单元由半小时调整为15分钟。一类地区占道和路外露天停车收费标准为每小时10元和每小时8元,地下停车费标准为每小时6元;二类地区占道和路外露天停车收费标准为每小时6元和每小时5元,地下停车费标准为每小时5元;三类地区占道和路外露天收费标准为每小时2元,

地下停车收费标准为每小时2元。据了解,该方案于明年4月1日起正式实行。

对于征求意见稿中提出的“对一类区域占道停车收费拟实行累进加价制度,也就是说占道停车第一小时按10元收费,而后每小时按加价50%收费”,此次方案没有明确提出。



>>行车 建400公里微循环道路

此次意见中明确提出,北京将继续实施“每周少开一天车”的尾号限行措施以及黄标车限行规定。遇有恶劣天气、重大活动、重要节日等,将适时采取重点交通拥堵路段高峰时段机动车单双号行驶措施,禁止非北京载客汽车早7时至9时,晚5时

至8时进入五环以内。

意见指出,要加快建设中心城区道路微循环系统,打通支路和次干道的交通微循环,让车辆在小路上动起来,以达到分流车辆的目的。

北京市将建设400公里微循环道路,打通一批中心城的断头

路,改造一批次干道、支路,畅通道路微循环系统。2012年底前,重点建设中心城区内多条支路和次干道共计200公里。

同时,北京人流量密集的商业区属于拥堵的重灾区,为了分流这里的人流和车流,意见指出,将严格控

制中心城建设总量增量,加快新城建设,有效疏解中心城功能和人口。加快教育、行政、医疗卫生等公共服务资源向新城配置,鼓励就近就业,从源头上减少交通出行需求。

此前众说纷纭的拥堵费,暂无开征计划。



>>乘车 3万车位方便驻车换乘

在国内,北京的公交网络、地铁及轻轨设施已经算是比较成熟的,然而市民选择公共交通工具的比例却与发达国家相去甚远,这也一定程度上加剧了城市拥堵的状况。许多北京市民表示,他们之所以选择开车或者乘坐出租车,主要是因为公交、地铁、轻轨等交通

工具换乘时间较长。

为了更多地吸引市民乘公交出行,北京计划在“十二五”期间,实现新开通的轨道交通线路中心城占80%,并按2至2.5分钟的发车间隔配备车辆,增购354辆列车,实现地铁2号线、4号线、5号线、10号线一期高峰发车间隔2分钟,高峰

时段运力分别提高12.5%、50%、25%、50%。新增公交专用道150公里以上,提高地面公交运送速度,支持公交快速通勤网络建设。

同时,北京将积极发展中小校车服务系统和鼓励单位开行班车,各级党政机关和国有企事业单位,要充分利用电视电话会议等现

代化手段,提高效率,减少交通出行。鼓励有条件的企事业单位实行弹性工作制,错峰出行。

为了提高换乘效率,北京将建成3万个以上车位的驻车换乘停车场,实行低收费政策,同时建成1000个站点、5万辆以上规模的公共自行车服务系统。