



北京拟将降低机动车使用强度入法 降低机动车使用强度 还有啥大招可使？

□本报记者 盛丽 孙艳

1月25日市十四届人大四次会议上审议的市人大常委会工作报告显示，降低机动车使用强度的规定2016年有望制定出台。在今年市政协全会上，也将降低机动车使用强度加快治理交通拥堵写进了工作报告。如何缓解北京的交通拥堵问题，市政协委员们一直保持支招热度。有的主张单双号常态化，但这样会严重影响市民生活；还有的主张停止摇号，让机动车总量封顶，但这对无车族是严重损害……对此，市政协表示，至于如何降低机动车使用强度，将组织委员们开展多方位调研，进行重点协商。此外，市民们也为降低机动车使用强度出谋划策。

市民声音： 加大公共交通配置 让公交出行更便捷

去年12月26日，地铁14号线中段正式开通试运营，与14号线东段实现了贯通。14号线中段此次开通9座车站，线路中包括5座换乘车站，实现了与1号线大望路站、7号线九龙山站、10号线十里河站、5号线蒲黄榆站、4号线北京南站的换乘，极大地方便了乘客出行。

近些年，本市轨道交通建设快速发展，不少新的地铁线路陆续开通。翻看北京地铁线路图，不少市民在为错综交织的线路震撼的同时，也会感觉到公共交通对于降低机动车使用强度发挥了不小作用。

市民张先生家住莲花池，以往他出行的主要交通工具是私家车，然而自从地铁10号线开通后，

地铁便替代了私家车的“老大”位置。“我单位在刘家窑，开车不过是两个路线，二环或者三环，说实话，这都是出了名的易堵路段。”张先生介绍，“坐公交，没有直达的，但是坐地铁，不仅快还为降低机动车使用强度做出了贡献。”

调查中，不少市民提到加大公共交通配置，是降低机动车使用强度的一个办法。“现在北京的地铁四通八达，人们乘坐不仅不会遭遇交通拥堵，而且让出行时间更有保障。”市民赵先生在称赞轨道交通发展的同时，也提出建议：“相关部门在增加线路地铁外，是不是可以考虑出站后，加大接驳车辆的配置，这样的组合让人们的出行更便捷，从而降低机动车使用强度。”

多配商务班车 方便自行车出行

除去轨道交通的发展，还有人提到公交线路的私人化定制——商务班车的出现，也让更多的人出行上减少对于机动车的使用。所谓商务班车是指，依托定制公交平台而设计的一种多样化公交服务方式。

通过在定制公交平台上招募乘客、预订座位、在线支付，乘客便可以根据约定的时间、地点、方向乘坐。“这样的商务班车，满足着上班路程较长的乘客的需求，减少不少上班族早起、挤车、长时间站立的苦恼，一人一座、车上还能眯上一觉，还降低机动车使用强度。是种安全、快捷、舒适、环保的公交出行方式。”市民王先生建议，相关开

通更多的商务班车线路。

提到降低机动车使用强度的办法，不少热爱骑行的市民建议，需加大公共自行车的配置。早在2008年，本市开始设置公共自行车。设置在地铁站周边、居民区、商业区附近的公共自行车租赁点，为市民出行破解“最后一公里”的难题。不少人，也开始放弃使用机动车，而改为“自行车+公共交通”的绿色出行方式。

近些年，公共自行车推广在不断创新。去年，昌平区公共自行车管理中心启用支付宝扫码功能，使用时，只需完成扫码的程序就能取车，还车时，只需将自行车推入锁止器，听到语音提示即完成还车步骤。

委员建议： 实行电子车牌 精细化控制用车过度

与往年一样，交通问题仍是大会上委员们热议的话题，也是委员们提交的提案中比较集中的一个内容。今年，朱良委员连续第五年提交关于电子车牌的提案。朱良提出，限行政策应当精确抑制机动车过度使用才合理。有效解决限行难题的技术前提是实行电子车牌，也即汽车电子标识。

朱良表示，首都交通拥堵趋势越来越严重，治理拥堵靠“疏”的策略还是靠“堵”的策略始终有争议。有的主张单双号常态化，但这样一来副作用也很大，会严重影响市民生活。还有的主张停止摇号，让机动车总量

封顶。但这只控制了增量，不能控制存量，对有车族影响不大，但对无车族是严重损害。

朱良提出，用电子车牌来更精细化的管理。“有电子车牌后，可以对城区路网全覆盖监测装置，使得每一条路段的进出车辆都可以随时识别，也就是可以对机动车实时定位，从而可以针对每一辆车进行精细化管理。”

朱良介绍，电子车牌应每月给每辆车一定的拥堵状况行驶里程额度，只要“添堵”就扣额度。对于拥堵程度不同的路段可规定不同的调节系数。例如对进入严重拥堵路段的，行驶1km可

扣1.5km的额度；对进入稍微拥堵路段的，行驶1km可扣0.5km的额度。对于进入不拥堵路段的，调节系数为0，不扣额度。对于超出“添堵”额度的，应当额外付费。

他建议，政府应开始研究电子车牌实施后的新限行政策。用机动车每月的拥堵状况里程额度、当量里程额度、重污染天当量里程额度这“三大额度”代替现在的尾号限行、重污染天单双号这种粗放措施，使得限行政策更精细化、更人性化，能够更合理地配置道路使用权这种稀缺公共资源。

利用经济手段 引导车主降低用车频次

利用经济手段，引导车主合理用车是苏号朋委员的主张，苏号朋在提交的《采取综合措施进一步治理大气污染和交通拥堵的建议》中提到，继续分区域提高北京市中心的停车费，可将市中心分为二环以内、三环以内、四环以内三个区域，以现有收费标准为基础，提高停车费标准。

苏号朋建议，应在三环以内征收拥堵费，并尽快利用技术手段予以落实。并根据机动车行驶里程，收取排污费，建议按照每辆机动车每年的行驶公里数，在第二年年初收取上一年度的排污费。

同时，他建议放松限行政

策。“很多人因限行被迫买第二辆甚至第三辆汽车，不仅多花钱，而且还多占车位，不仅造成财产的巨大浪费也给车主带来诸多不便。”

苏号朋还提出，限制使用机动车绝非治理大气污染的首选、唯一手段。人口数量过多是导致大气污染和交通拥堵的根本原因，工业污染是大气污染的最重要源头。

他建议，继续实施严格的人口控制措施，建立京津冀户籍制度改革联动机制，探索在京工作、在河北落户的政策。同时，通过严格的产业升级、转移措施，尽最大努力让高污染行业搬离北京，如石化、发电、钢铁、

汽车制造等行业。

在未来调整城市规划时，必须将就近就业、降低交通拥堵作为最优先考虑的因素。苏号朋认为，不宜再发展诸如CBD、金融街、中关村这样的相同产业过于密集、工作人员数量众多的产业集聚区，而应在北京市整个地域范围内发展数量众多的区域中心。每个区域中心既有政府机构、学校、医院，又有综合性产业布局，从而使居住在该区域的人口尽可能实现就地就业，从而大大降低拥堵。同时，将目前中心城区现存的吸引大量人流的医院、高校、政府机构等，尽可能搬迁至靠近地铁站点附近的城市边缘地带。

拥堵严重区域 试点单双号限行

市政协委员、东方时尚驾驶学校股份有限公司总经理闫文辉在提案中提到，近几年，北京多次实施单双号限行，在缓解拥堵和降低污染方面取得成效。如果单双号限行的确能让蓝天得以持续，相信市民也愿意支持。

但是，如果单双号限行常态

化，也会给市民出行带来很多不便，特别是在公共交通不发达区域，地铁分布密度低，公交车发车间隔大，再加上距离远需要多次换乘，致使出行既无便捷性也无舒适性可言，让他们放弃开车就比较困难。

闫文辉建议，在公共交通发

达、出行便利的区域，或者交通拥堵严重的商业区，可以尝试区域性的单双号限行。比如在四环或者三环以内，尤其是国贸、金融街等商业区。另外，对于污染严重的区域也可以实行单双号限行，但是空气质量较好、车辆保有率低的郊区就可以不限行。