

减少拥堵, 郑州警方拟出组合拳

市政工程集中开工、按号牌限行、错时上下班、严管公车、有条件机关配通勤车
专家有建议, 网友有看法, 晒一晒说一说, 到底咋办? 晚报热线67659999恭候您

“市政工程集中开工、适时推行按号牌限行措施、实行错时上下班制度、政府和单位对乘公交车的职工进行补助……”针对交通拥堵顽疾, 郑州警方拟打出组合拳。昨日, 警方邀请有关专家和部分人大代表、政协委员、私家车主, 围绕警方提出的以上缓解交通拥堵的几点建议, 共同讨论治堵良方。自今日开始, 本报将开通热线, 市民对此有什么意见和建议可以找晚报聊聊。

晚报记者 孙庆辉 实习生 王玲



人民路市体育馆门前成了目前郑州著名拥堵地段。晚报记者 张翼飞 图

治堵方案 郑州警方拟出6条措施

在昨日由多方代表参加的“治堵”讨论会上, 市交警支队提出6点建议缓解交通拥堵。

一、市政工程建设集中开工。建议市政府尽可能地把市政工程建设集中开工, 把交通拥堵集中在一个特定时期, 化长痛为短痛。

二、适时推行按号牌限行措施。一是对市区内交通压力巨大的金水路(中州大道至建设路)、花园路(紫荆山至北环路)分时段(早7点至晚9点)实行单双号限行; 二是在市区推行机动车按尾号实行“运六歇一”制度; 三是大型活动、节假日、市政工程建设集中开工期间以及主干道, 分时段实施机动车单双号限行的管理措施。

三、实行错时上下班制度。建议政府出台规定, 对市属单位采取错时上下班制度, 对市直单位、区直单位、学校、企业、医院、商业网点等

不同部门、行业有层次地错开上下班时间, 合理调整交通流量。

四、规范公车管理。建议对市属的公务用车设置显著标志, 便于区分; 要求其在公休日、节假日、下班后, 除保证工作需要外, 其他车辆要统一停放管理。

五、鼓励使用通勤车、公交车上下班。建议政府出台措施, 鼓励有条件的单位, 特别是机关、事业单位配备通勤车。对单位购买使用通勤车的, 政府可给予一定的优惠政策; 对乘坐公交车上下班的职工, 单位应给予交通费补助。

六、推行黄绿标制度。建议市政府在我市市区划定禁行区(拟定为中州大道以西、航海路以北、西环路以东、北环路以南区域), 限制高排放、高污染的“黄标”车辆通行。

民意反映 错时上下班得到力捧

经过3个多小时的讨论, 与会的交通专家、人大代表、政协委员, 公交公司、出租汽车客运管理处、市民代表对交警支队建议的大型活动、节假日实施机动车单双号限行的管理措施, 表示支持, 并建议将来实施时, 对外地进郑车辆也纳入限制范围。日常期间, 在市区适时推行机动车按尾号限行措施, 实行“运六歇一”制度, 并做好相应的政策措施的研究。

推行错时上下班制度受到了所有与会者的

推崇, 特别提议错时上下班时间从上午7时30分至9时30分之间拉长。

而对于花园路和金水路推行按号牌限行措施, 与会者不少持反对态度, 人大代表高汉青认为, 市民购买了机动车, 交纳了相关费用, 就应该上路行驶, 如果限制上路行驶, 是对市民权益的一种侵犯。再者, 如果花园路和金水路实行按号牌限行措施, 受限的车辆势必向其他道路分流, 郑州又没有相应的疏导方案, 必然造成更多的拥堵。

新闻背景 郑州市区道路交通已经饱和

车辆的快速增加使原本已处于饱和和状态的郑州市道路交通更是雪上加霜, 尤其早晚高峰时段的中心城区, 拥堵状况已经达到了非常严重的程度: 金水路与未来路交叉口东西方向, 9月份通过车流量为每小时9000余辆; 农业路

与花园路交叉口9月份每小时平均流量6512辆; 经三路与农业路交叉口每小时平均流量5736辆。截至9月底, 郑州市机动车保有量已经达到131万多辆, 比去年增加12万多辆, 预计今年入户达到15万辆。

外地经验 上海严格控制市区车牌总量

“参照外地经验, 严格控制新车数量, 对市区实行车牌总量控制, 也可以尝试对新车上牌进行拍卖, 每一个车牌, 出价高者得。”省城市规划研究院的总工程师杨友林建议说, 严格

控制新车数量, 实行车牌总量控制, 上海每月投放市场的车牌只有几千个, 新车上牌要参加竞拍, 每一个车牌, 出价高者得。据悉, 目前上海每一个车牌的平均价格已经超过了3万元。

晚报互动 市民提治堵良方有奖励

据悉, 为了更广泛地听取民意, 10月18日上午, 郑州交警还将走进绿城广场, 交警支队长、大队长等一线指挥员将面对面与群众沟通交流, 听取大家对交通管理和缓解交通拥堵方面好的意见和建议, 提前写出书面意见或建议, 到场提交就会有小礼品送给您。如果您在缓解

市区交通拥堵方面的意见或建议被采纳, 还会有一定的奖励。

您也可以把对交通管理或缓解交通拥堵方面的意见或建议, 打交警支队支队长热线66515555, 或打晚报热线67659999告知, 也可以发送到zzjxck@163.com邮箱。 线索提供 邢宏军

« 上一主题 | 下一主题 »



也论BRT与单双号限行的利与弊

发帖者: 程甚么

郑州BRT自开工建设以来一直备受关注, 其实BRT模式作为一项以人为本的交通运输方式已经得到那么多国家和城市的采用。比如阿姆斯特丹、曼谷、北京、常州等城市都采取BRT模式使城市公共交通运输能力得以改善。目前郑州BRT已经运行有一段时间了, 对于BRT的评价褒贬不一。

票价问题

在北京乘坐地铁的票价是2元, 常州的BRT是0.6元, 与之相比, 郑州BRT2元的费用是不是太高了呢?

道路占用问题

郑州市老城区内多数是单向4车道甚至3车道, 现在被BRT站台占用一道, 专用车道占用一道, 剩余两个甚至是一个车道供BRT以外的车辆通行势必会造成交通拥堵。

公交优先方便了谁

政府在主导公交优先的概念。但是公交优先了以后, 市民驾车出行是不是就该拥堵呢?

建设BRT的一种主导声音就是要引导私家车主放弃开车而选择公交出行。首先不得不承认这种主导的确能够在一定程度上限制私家车出行, 但是多数私家车主的选择是不会改变出行方式。如果限行措施出台, 我想这在一定程度上损害了私家车主的利益。

单双号限行问题

机动车单双号限行的措施在其他城市屡试不爽, 北京就在奥运期间用这样的方式有效缓解了道路交通压力。但是在郑州能行得通吗? 个人认为, 一些私家车主既然能买得起车就不在乎再买一辆换着开, 这个从车管所上牌的趋势上可以看出。而单位的公车更不用担心这个问题, 大不了单双号换着开。所以一旦限行也许交通压力仍然存在, 可是从一定程度上促进了汽车消费, 汽车厂家和销售商背地里偷着乐呢!



论坛调查

单双号限行人群心态一览

有车一族: 买个车就是为了方便, 不让开, 买车干啥?

挤公交一族: 路顺了, 公交跑得更快, 上班不堵不迟到。

骑车一族: 车少了, 再没有车跟俺争边道了。



网友声音

郑州实施单双号限行, 真的能根治交通拥堵吗, 这是唯一且最有效的解决办法吗?

声音一: 交管部门多管好道路, 市政府多搞道路基础设施建设才是正道。

声音二: 外地车辆进入郑州, 应该在一定区域限制。每逢节假日, 来郑州串亲访友的私家车就特多。

声音三: 这边实行单双号限行, 那边买车的人越来越多, 车管所每天都有大量新车上牌, 恐怕到时, 按单双号出行也还会一样拥堵。

声音四: 实行重点区域单双号限行, 比如说, 火车站、二七广场等繁华区域。

声音五: 鼓励绿色出行。

(以上资料据大河网, 请有关作者及时与本报联系, 以便发放稿费)

媒体观点

单双号长期限行面临多重挑战

单双号长期限行, 对于有关政府部门来说, 挑战来源于两个方面: 第一, 能否把公车限行的制度长期坚持下去, 并且更进一步, 用醒目标志将公车与社会车辆明确区别开来, 便于社会监督; 同时启动公务员班车或单位班车制度。第二, 能否保持公交优先力度, 在道路建设上确保公交优先的路权落实。在这方面, 如果公职人员能率先垂范, 实现从公车族到公交族的转身, 定能够更快、更好地促进公共交通的发展进步, 进而使更多有车族乐于接受公交。(据《新京报》)

单双号限行并不涉及车主物权

单双号限行, 并不涉及车主权益, 而是公共资源的分享。单双号限行, 并不是没收车主的车, 而是限制车主使用公路等公共设施的权利。

公共设施是公共资源的一部分。当这种资源非常丰富时, 公众可以不对这种资源的使用进行规约。但是, 当这种资源变得稀缺时, 就另当别论了。单双号限行, 其实就是绝大多数人发现少数开车的人过分挤占了这种稀缺资源, 希望建立自己之合理利用的权利。

另一种说法, 是“法律不溯既往”。根据这一理论, 车主买车时, 并不知道自己在单双号的限制下上路, 现在突然把人家的这种权利剥夺了未免太专断。这样的理论, 还是建立在对公私资产混淆的基础上。车主买车时应该明白: 车是自己的, 路是人家的(这里的“人家”固然包括自己, 但毕竟自己所占的份额很小, 要听命于人)。人家今天让你用, 明天不让你了。这就好像你买车时假设自己可以自由购油, 但一场前所未有的石油危机造成严重短缺, 燃油要配给了, 你开车的权利受限制了, 但这并不是你的物权受到侵犯。

因此, 在使用公共资源的问题上, “法律不溯既往”不能乱用。(据《中国青年报》)