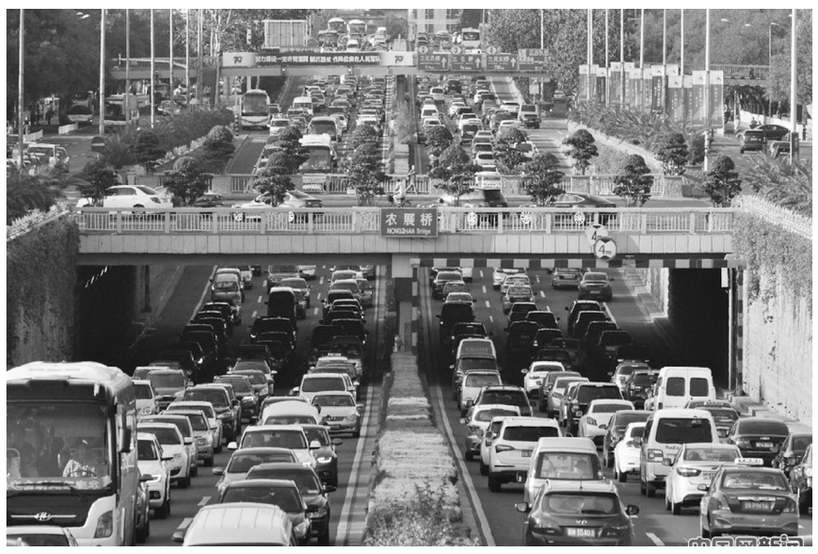
雾霾倒逼交通新政加速出台

拥堵费,真的要来了?

◆本报记者李维



北京市交通委日前召开发布会表示,未来北京市将实施更加严格的需求管理,调节机动车保有和使用量。北京市交通委主任周正宇在上述发布会上透露,明年北京会研究试点征收拥堵费,目前试点开征拥堵费尚处于设想阶段。

近年来,北京市始终在试图通过各种措施破解拥堵难题。其中,早在2013年就曾提出征收拥堵费并引发过争论,当年北京发布了《北京市清洁空气行动计划(2013~2017年)重点任务分解措施》,明确要求交通委和环保局牵头规划低排放区,研究制定征收交通拥堵费政策。 如何征收拥堵费,又如何通过这一经济政策来推动首都的减排,缓解雾霾之困,成为人们关心的焦点。

该不该收拥堵费?拥堵费真能治堵吗?

北京该不该征收拥堵费,这一问题引发了较大争议。在各大网站相关新闻的评论跟帖中,多数为反对意见,理由主要是"收费是'懒政',难治拥堵"。但是也不乏支持的声音,理由主要是"北京现在太拥堵,需要多种手段综合治理"。

家里有车的王女士同意开征拥堵费,她认为,这样提高了出行成本,也许一些人就选择不开车了,"北京现在太堵了,再看看这几天的雾霾,如果开征拥堵费,不仅有助于解决拥堵,对减轻污染也很有益处。"

当然,王女士也有自己的担心,"我的家就住在市中心,假如二环以内都要收费,那我们每天进出家门都要收费,是不是也不太合理啊。"

拥堵费通过对小汽车使用的控制,会提高交通系统中大部分人的出行效率。有数据显示,1996年底,韩国首都开征"交通拥挤费",汽车通行量减少了9%,其中小轿车减少了53%,通行速度提高了一倍。

"在已经限号的情况下,北京现在还是非常拥堵,所以借鉴新加坡等一些国家和地区的经验,收取拥堵费还是有必要的。"中国人民大学公共政策研究院执行院长毛寿龙曾对媒体记者表示。

交通运输部规划研究院环境资源所副所长徐洪磊告诉记者,通过对伦敦、新加坡等城市收取拥堵费的跟踪调研和后续评估发现,合理地运用好拥堵费这个经济手段,还是能在一定程度上缓解城市交通拥堵的。

"但是,我们也不能把缓解交通拥堵的砝码全都寄托在收交通拥堵费这一个政策上,从全球范围来看,拥堵费在英国、意大利、新加坡等汽车多、交通拥堵的国家已经实行了多年。即便具备充分的条件和理由,实施起来也各有成败得失。现在的伦敦还是会堵车。所以,我们对拥堵费这项政策措施,也应有合理的预期,建议可以先在一个条件适宜,相对小的区域范围开展试点,通过试点和及时评估,发现问题,总结经验,再逐步调整征收范围和政策细节。"徐洪磊说。

北京交通大学教授贾顺平认为,拥堵费是政府对交通拥堵产生的社会成本进行强制补偿的管理手段,本质上具有特别税的性质,因此,拥堵费的征收不应该是一个交通或环保的部门政策,应该在社会上形成共识,并上升到法规的层面从制度上加以规范。"比如拥堵费的开征条件、征收程序、特定对象的减免、收费监管等要经地方人大机构授权,并以法规的形式明确。"贾顺平说。

拥堵费应该怎么收?能否效仿国外经验?

征收拥堵费,国外早有尝试。目前,新加坡、伦敦等一些城市对进入市中心的驾驶者收取拥堵费。其中,新加坡在市中心6平方公里的控制区域对进入的车辆每天收费3新元的"道路拥堵费",公交车除外。

那么,北京应该如何开征拥堵费呢?事实上,开征拥堵费面临着一系列问题,包括征收区域和模式、收费标准和用途,这些问题也一直是外界关心的焦点。

此前,北京交通发展研究中心相关负责人曾表示,收交通拥堵费工程复杂,不光涉及工程技术方面的问题,还涉及很多因素,比如如何处理收费区内居民出行问题;某区域设置收取拥堵费后,如何把交通流引导至其他区域等,这都需要系统地研究论证。

北京交通大学教授贾顺平告诉记者,目前在国际上征收拥堵费的模式大致可以分为两种。

"一种是划定某一区域,进出这一区域的车辆要收拥堵费,比如伦敦;另一种是设定一些路段,经过这一路段就要收费,比如新加坡。无论是哪一种方式,都不能照搬到北京,因为北京的城市规模与这些城市不一样,交通状况也不同,另外,资源分布、管理模式也有很大差别。"贾顺平说。

对于收费标准,北京市交通行业节能减排中心主任刘莹此前曾对媒体表示,拥堵费收取将有两个原则,一是在老百姓接受范围之内,二是要真正起到缓解交通拥堵的作用。

学界普遍认为,征收拥堵费需要构建一套完整的政策支持体系。贾顺平告诉记者,能否达到减少拥堵的初衷,不取决于收费的技术手段,关键是相关的管理方案和管理水平能否到位。比如针对特定对象的减免问题就考验我们的城市管理水平,公交、消防、救护车等的减免都有共识且容易实施,其他的像出租车、网络约租车,甚至受影响区域的居民等如何考虑?还有公车问题,这些都应事先充分考量,并有相应的完善措施。

"政府应该对征收拥堵费的科学性、合理性进行论证,不要关起门来研究,一定要向社会公开,征求公众意见,以形成共识,毕竟这些内容关系到每个人的生活,没有不公开的理由。"贾顺平说。

收多少拥堵费可以影响公众出行方式又被公众接受?

在很多人看来,北京的拥堵不是简单的道路、机动车保有量、管理等等单一方面原因造成的,而是多年以来多种原因形成的"慢性病"。

如果通过收取拥堵费来推动人们选择绿色的出行方式,优化首都市民的交通出行环境是有关部门必须思考的问题。

徐洪磊认为,人们选择开车出行还是公交出行,拥堵费的收费标准很关键。拥堵费的设置应足以影响到人们的出行行为,才能够起到作用。"既不能因为过高的费率给人们的出行带来过多不便,增加负担;也不能因为费用过低,开车出行的人群对此并不敏感,无关痛痒起不到作用。所以说,费率设置一定要找到这个平衡点。"他分析说。

在很多专家看来,收取拥堵费的前提条件是其他配套措施要一起实施,多管齐下,否则征收拥堵费的政策效果将会大打折扣。

交通出行是人们刚性需求,推动人们选择绿色的出行方式,才能不仅减少机动车的使用,还能大大起到减排的作用。"人们不开车了,就必须有完善和高服务水准的公交系统来替代,吸引人们选择轨道交通、公共交通甚至自行车出行。这也要求我们在收取拥堵费之前,重点完善城市公交系统,优化城市交通体系。另外,对于一些特殊区域和有特殊需求的人群,比如居住或工作在收费区内的人,也要出台一定的减免政策。"徐洪磊说。

"治堵根本上是要优化公共交通,搞好城市规划和精细化管理,提高市民乘坐公共交通的便捷度、舒适度。"首都经济贸易大学城市经济与公共管理学院副教授刘业进表示。他认为,长期来看,要消解城市特权,加快疏解非首都功能。目前北京公共资源过分集中在城中心地区,应该让优质公共服务资源多中心分布。

贾顺平也表示,任何方法如果在管理上跟不上,其效果也无从谈起,另外,政策的目标也要明确,到底是为了治堵还是减排?"两者的目标虽然有关联,其实还是不一样的,如果为了减少拥堵,所有的车辆都该征收,如果为了减少排放,电动汽车就不该征收。"他告诉记者。

不论拥堵费何时开征,如何开征,从长远来看,解决北京交通拥堵问题归根到底要靠医治"大城市病",要靠疏解非首都核心功能,要靠调整产业结构、优化城市布局,要靠京津冀协同发展。政府需在治标的同时,在治本之策上多动脑筋,才能获得公众对治堵措施的理解和支持。

他山之石

新加坡——车越多,费越高

新加坡是世界上最早征收交通拥堵费的国家。1975年,新加坡就开始在市中心6平方公里的控制区域征收"交通拥堵费",除公交车辆外,进入收费区的车辆都要缴费。最开始是采用人工方法,1998年开始应用公路电子收费系统。

新加坡除了自行车以外的所有车辆,都必须安装与车牌号唯一对应的读卡器。手掌大小的仪器,可以插入现金储值卡。当经过电子收费系统时,司机无须停车,收费器就可以自动扫描扣费。如果储值卡中余额不足,车主将会在两周内收到罚款单,除补交拥堵费外,还要交10新元罚款。如果一月内都未交罚款,就有可能面临最高1000新元或拘禁一个月的处罚。

交通管理局会根据车流量调整收费标准,每车次收费多为0.5元新币~3元新币,具体标准公布在网上。

新加坡征收拥堵费一直面临争议,但也确实改善了交通,高峰路段车辆减少了2.5万辆,平均车速提升近20%。而且这些年来,新加坡政府也一直在加大路网建设力度。

伦敦——时间越长,效果越差

作为老牌大都市,伦敦除了大力发展公共交通外,为缓解市中心区拥堵现象,自2003年其开始征收拥堵费,划定区域约为20平方公里。

收费区内设置了大约800个摄像头,专门识别车牌号。根据规定,周一到周五早7点~晚6点半之间,驾车进入这一地区的司机每天必须缴纳10英镑(约合100元人民币)拥堵费。

缴纳拥堵费的地点和方式多种多样,人们可在停车场、加油站、售货亭和邮局等专门设立的报税网点缴纳,也可以通过网络或电话缴纳。对于要进城的车辆,驾驶者可在进城当天缴纳,也可以提前预付,如果需要经常开车进城,还可按周、月或年缴费。

当时的伦敦市长利文斯通表示,推广这项政策可以大幅度减少市内的交通拥堵现象。在拥堵费政策推出之初,确实提高了行车成本,起到了立竿见影的作用。根据伦敦市政交通管理部门提供的数据,在实行交通拥堵费政策后的一段时间里,进入收费区的车辆减少了21%,相当于每天减少7万辆车,而在收费时间段乘坐公共汽车的人数上升了6%。

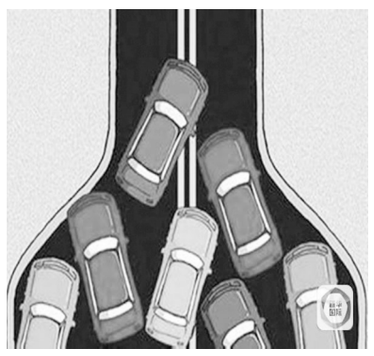
为了做好收费管理,伦敦市投入巨大。在征收区域的路口增设了200多部摄像头实时监控,将车牌号码拍下来后,传往中央计算机数据库。数据库再进行读号和信息比对,确认该车是否缴费。如未按时缴纳,则将被处以高额罚款。

虽然拥堵费的价格在过去10年中翻了一番,但效果却在不断减弱。而且行政费用花掉了拥堵费收入的一大部分,用于改善公共交通系统的费用却被削减。这拥堵费收的,有点越收越堵的趋势了。

英国伦敦交通部公路部门负责人谈到实行拥堵费的难点时曾说,征求拥堵费在技术上需要花很多钱,比如要监控哪些车进来了,并且要迅速地识别,不能有漏网之鱼;其次要确定哪些车收费、哪些车不收费,这些车辆的识别、确定都存在难度;另外,部分民众对规则的认识不完善,所以在征收过程中会碰到困难。

斯德哥尔摩——管理为主,收费为辅

斯德哥尔摩被认为是拥堵费效果最成功的城市,因为其在收费的同时大力加强公共交通建设,并形成绿色出行概念,可谓以拥堵费为辅,以改善交通管理为本。



为缓解交通堵塞以及改善环境,鼓励更多驾驶者使用公共交通,或者避开交通高峰时间出行,2005年,瑞典首都斯德哥尔摩效仿伦敦和新加坡,在改善公共交通的同时,决定试行对进入市中心的驾驶者收取拥堵费。

除周末和法定节假日外,每天上午6:30~下午6:30,行车人在进城或出城时须支付10瑞典克朗~20瑞典克朗不等的拥堵费。具体金额要根据不同的时段收取,但每天最多不超过60瑞典克朗。自行车、紧急车辆、特定商用车以及国外牌照的汽车不在拥堵费征收对象中。在2006年初的统计显示,斯德哥尔摩市内及周边的交通量减少了20%。

在限制人们开车进城的同时,斯德哥尔摩市政府致力于发展公共交通,尤其是使用清洁能源,便利的公共交通被认为是征收拥堵费的必备因素。目前,68%斯德哥尔摩人步行或者骑车上班。

微言议政

@曹林:
城市在大拆大建大摊饼的过程中。只顾建设不顾城市承载力,只有短期政绩不顾长远发展,加上吝啬于公共交通的投资,加剧了城市拥堵。堵起来了,开始收拥堵费又是一笔收入,车主两头受损,是典型的"从错误中获益":先把城市弄堵,然后再借拥堵收费。

@阿波罗David:
除了收钱收费,增加经济负担,从来没有看到路线改造和其他有利于疏堵的措施,香港为何拥而不堵,不知道当政者有没有去考察过。

@金汕博客:
关于收拥堵费之所以反响如此之大,就是几年前飙升停车费并没有起到多大作用,反而给一些不法分子和利益集团带来黑钱的机会,每个开车人都遇到过明知对方非法却只能就范,其实管理部门哪怕在技术手段上用点心也不至于这样混乱。征收拥堵费后可以预料,很多车避开收费,不少马路成为行车如蜗牛的停车场。

@米瑞蓉:
造成拥堵的原因有很多,车辆多只是其中一种原因,如果已经采用了单双号依然堵车就不单单是交通使用者的原因了,交通管理者也有很大责任,如果还要再收取什么交通拥堵费就没有道理了!为什么不让城市规划者、城市管理者承担责任?

城市资讯

济南试行海绵城市设计导则

让泉城像海绵一样呼吸

本报记者董若义 通讯员赵小明济南报道 为加快海绵城市建设步伐,有效落实海绵城市建设要求,经过专家评审及几轮修编,山东省济南市日前正式印发试行《济南市海绵城市绿地设计导则》(以下简称《导则》)。

今年4月,济南市获批成为全国首批16个"海绵城市"建设试点城市之一后,迅速启动了《导则》编制工作,对园林绿地设计导则的编制目标、技术指标进行深化、细化。

在充分调研和借鉴国内外先进海绵城市规划建设经验的基础上,结合济南市集雨型绿地研究成果和实践经验,按照市领导提出的导则编制要坚持"边实践、边完善,结合济南实际,充分考虑季节性降雨特点和泉城特色,以强渗为主,利用植物性能和合理搭配,增强水源涵蓄能力"的原则,积极开展导则编制和相应示范工程的具体设计,并通过示范工程的设计研究,丰富和完善总体设计导则。

据了解,《导则》结合全市南高北低地势地貌,雨水在绿地中渗透、径流、汇集等方面呈现"南渗北蓄"的特征,提出山地与平原复合型绿地低影响开发雨水系统构建,确定山体及山体公园、公园及开放绿地、道路及河道绿地、附属绿地、生态隔离带及湿地五大类绿地在海绵城市建设中雨水系统的构建格局。

《导则》强调,优先利用植物性能和合理搭配,增强水源涵蓄能力,通过植草沟、雨水花园、下沉式绿地、透水生态铺装等绿色措施来组织排放径流雨水,以慢排缓释和源头分散式控制为主要规划设计理念,充分融合海绵城市"渗、滞、蓄、净、用、排"六字理念,具有很强的针对性和可操作性。

江苏成立海绵城市技术中心

加快制定指标体系及检测评价方法

本报记者李莉南京报道 江苏省海绵城市技术中心日前正式揭牌。它将成为一个提供技术支撑和服务的开放性平台,也将成为密切联系政府、研究机构和企业的重要纽带。

据了解,江苏省海绵城市技术中心设立于省城镇供水安全保障中心内部,为非独立法人单位,采取"1+1+X+N"的模式进行运作,其中"1"为城镇供水安全保障中心,负责海绵技术中心日常事务,另一个"1"为专家库,"X"为若干研究机构和基地,"N"为若干研究课题。

目前,海绵城市技术中心已吸纳包括中科院南京植物研究所、东南大学、南京工业大学、深圳大学、省城市规划设计研究院、镇江市规划设计研究院、苏交科集团、北京世纪千府江苏分公司等单位在内的一批专家学者,正在组织开展《江苏省海绵城市建设技术导则》等课题研究工作。

作为江苏海绵城市建设技术的专门研究机构,海绵城市技术中心旨在辅佐政府制定政策,为海绵城市建设提供必要的技术指导。今后一段时期,江苏将加快研究制定海绵城市建设相关指标体系、检测评价方法,加强海绵城市技术标准体系建设。

据悉,镇江市目前正在开展海绵城市试点建设,先后已建成具备海绵功能的金山湖路、周湾路、观塘路下凹式水景公园以及康湾小区等示范性项目,并在官塘新城、高校园区、北汽汽车城、镇江新区建设了总长约40公里的生态化道路。江苏其他一些城市也在积极推进海绵城市建设。

西安发布城市充电桩地图

打造便捷充电服务网络

本报通讯员王泽琳西安报道 由陕西省最大的充电网络服务商——陕西充电网络运营公司主办、西安市新能源汽车推广小组等单位支持举办的"'桩'点三秦 守护蔚蓝"全国首份城市充电桩地图日前在陕西省西安市发布。

据了解,这份充电桩地图基于近一年的分散式智能充电桩推广及安装交付,以及对西安全市充电桩建设布局的权威了解绘制而成。

这些点位主要分布于全西安市各大酒店、大型商业综合体、超市、写字楼、产业园区、旅游景点、医院等各类型物业形态的公共开放停车场,为电动汽车车主的城市绿色出行,打造了一张便捷的充电服务网络。

截至目前,陕西充电已在全市安装交付了364台分散式智能充电桩,覆盖六大物业类型、112个物业停车场。

2016年,西安布局分散式充电桩有望增至1.6万台,满足整个西安市电动汽车出行的日常需要。届时,基于城市出行生活场景、满足电动汽车车主城市日常出行生活需求的充电网络将覆盖全城。

上海中心获绿色建筑白金级认证

270台风力发电机年发电超过100万瓦

本报记者蔡新华 实习记者郭舒上海报道 上海中心日前被正式授予有着绿色建筑"奥斯卡"之称的LEED-CS白金级认证,成为获得中美"双认证"的世界最高绿色建筑,也是全球范围内400米以上的第一栋LEED-CS白金级建筑。

早在建设之初,上海中心就确定了建设绿色建筑的目标。上海中心的绿色建筑团队针对超高层建筑体量大、系统设施复杂、室内环境质量要求高、集中排放负荷大、可再生能源的利用约束大等条件,围绕"节地、节能、节水、节材、室内环境质量和运营管理"等方面,因地制宜采用多项绿色建筑适用技术。上海中心相关负责人透露,40多项绿色技术的综合运用使得总节能率达到22%,可为上海中心每年节省下千万级别的能源运行费用。

据介绍,上海中心的一系列绿色建筑适用技术包括:通过收集塔楼屋面和裙楼屋面的雨水及酒店部分中水,用于办公部分冲厕、水景补水、绿化浇灌等用途,整幢建筑的节水率超过50%;利用外遮阳系统,在保证窗户的采光、通风、日照、视野等前提条件下,减少了夏季阳光直射,有效降低空调能耗。同时,上海中心针对用电量、水耗、燃气、供热、供冷、热水、可再生能源都设置了分项计量,由总控中心控制管理着整座建筑的能耗。

经过精心设计,上海中心内9成以上面积都有良好的室外视野;装修时,全部采用低挥发性涂料;室内空气实时监测,确保新风量随二氧化碳浓度及时变化;建筑内的节水率也达到52.9%。

此外,上海中心采用独特的双层幕墙结构。尽管是市中心"寸土寸金"地建设的超高层大厦,上海中心的绿化率还是达到了33.33%,屋顶绿化达到一半。"上海中心的场地绿化面积超过1万平方米,通过屋顶绿化降低'热岛效应',增加雨水渗透,同时提供开放空间。"上海中心的相关专家工程师表示,绿色建筑技术每年预计将节省下千万元级的运营成本。

不仅自身节能,上海中心还能"增能"。这位专家工程师透露,由于高空上海中心屋顶全年风速可达每秒8米~10米,非常适合利用风力来发电,因此,上海中心的外幕墙上开了3个很大的开孔,安装高空风力发电系统。上海中心的121层~123层,安装了270台风力发电机,每年可以发电超过100万瓦。

据介绍,与常见的风电机拥有宛如"大风车"般的巨大桨叶不同,上海中心屋顶钢结构上的一个个"小圆筒",就是270台"垂直轴涡轮"风力发电机,总额定功率为135千瓦,每年可以为大厦提供1.19百万度的绿色电力,供屋顶、观光层中的设备使用。

值得一提的是,为了鼓励新能源车辆的使用,上海中心设置新能源车车位94个,均为靠近电梯口的优先停车位。