

南京城的拥堵什么时候可以缓解?究竟该如何保证道路通行?昨天,南京市住建委牵头,交管、施工单位等部门与新闻媒体一起,就此开了一个座谈会。在会上,交管专家表示,目前南京交通已经到了历史上最困难的时期,有必要实行错时上下班制度,以缓解早晚高峰的拥堵现象。记者了解到,南京市政府目前正在对错时上下班制的可行性进行调研。

□快报记者 朱俊俊 鲍铭东 鹿伟

南京交通已到最困难时期,专家建议——

“峰尖”明显,不妨试试错时上下班

南京交通已到最困难时期

对于南京城拥堵严重的现状,南京市交管局秩序科科长毕衍蒙坦言,目前南京的交通状况已经到了历史上最为困难的时期。

毕衍蒙此言不虚,市民刘先生就是个例子。刘先生家住首蓿园大街,工作单位在新街口,平时开车至少需要40分钟,但骑车上班15分钟就到了。最近这段时间,只要不下雨,刘先生就每天骑着助力车上班。“现在是骑车的最好季节,不冷不热。而且面对越来越拥堵的道路,似乎骑车上班才是最好的选择。”

在许多市民看来,南京城区道路之所以拥堵,和道路的承载率很有关系。目前,南京机动车的保有总量已经超过了100万辆,其中私人轿车就有30余万辆。城区道路已经趋以饱和,这是南京道路拥堵的根本原因。

不过,也有人认为,南京拥堵有自身的特殊原因。南京的商业区主要集中在新街口地区,而党政机关则在北京西路和北京东路上。每天早高峰的时候,东南西北的车辆分别往这两个地方涌,导致连接城东的中山东路、连接江北的长江大桥、连接河西的城西干道以及连接城南的双桥门立交等车辆严重饱和。

同时,交通规划设计专家表示,南京某些道路设计的不合理,也是造成拥堵的原因之一。比如双桥门立交,从土城头上来的匝道离机场高速连接线过来的车在很短的距离内交汇,很容易非常碰撞事故,这是双桥门立交常常拥堵的原因。所以,趁着这次宁漂路出新改造,建设部门已经对这一“瓶颈”做了修改。

交管专家建议错时上下班

既然目前南京城的路堵难以从根本上解决,那么有没有好办法能够缓解路堵呢?昨天,交管部门就建议,南京市不妨采取错时上下班的办法来缓解路堵。

南京市交管局秩序科科长毕衍蒙提出,面对前所未有的交通困境,可以采用错时上下班的办法来缓解路堵压力。她举例说,目前每天早晚路堵的高峰期分别为7:30—8:40、17:20—18:20。今后随着施工项目的增多,路堵的高峰时段还将延长。面对这种局面,南京不妨学习其他城市,采用错时上下班的办法来分流高峰时段的出行压力。政府也应该推动有条件的单位采用错时上下班的办法,避开早晚高峰。

毕衍蒙坦言,虽然实行错时上下班做起来有一定的难度,要仔细研究可以操作的方案,不过一旦实施,好处将很明显。在实施双休日制度之前,南京城的上班族每周只休息一天。那时,除了机关和事业单位是周日休息外,其他单位一律分区轮休。印象中,玄武区是周一,建邺区是周二,白下区是周三,秦淮区是周四,栖霞区是周五,鼓楼区周六休息。当年之所以实施分区轮休制度,主要是

为了缓解企业用电的压力。有关专家认为,尽管现在电力已经不再是瓶颈,但为了缓解交通压力,除了公共办事机构外,其他单位也可以实施分区轮休制。

南京有条件“错时”

南京交管专家建议实行错时上下班制度,然而不久前,上海交通部门却宣布,上海实施错时上下班制度的余地不大。上海政府部门给出的理由是,其实上海的各个行业现在已经实施了错时上下班。上海的早高峰从7点就开始了,这主要是送孩子上学的车流,如果把上班提前一小时,就会加剧7点半到8点钟这一时段的道路压力,会使整个出行高峰时间进一步延长。同时,上海在9点以后,尽管上班的高峰已过,但是出门办事的高峰却来了。所以整个上午再要实施错时上下班,余地就比较小了。

上海无法实施错时上下班制,根本原因是平峰时间也在堵,无法调配时间来分流车辆。那么,南京是否有条件实行这个管制措施呢?对此,南京市交管局秩序科科长毕衍蒙认为,南京完全有这个条件,因为南京有明显的高峰时间,实施错时上下班后,可以把车流调配到平峰时间上路。

据记者了解,南京的早晚高峰时间一般为7:30—9:00和17:00—18:00。其他时间的车流相对平缓,平峰时段也比高峰时段长许多,所以完全可以接纳这部分分流来的车辆。

交管专家告诉记者,采取错时上下班措施,实际上就是一种削平出行高峰“峰尖”的措施。错开上班时间,就是将原来的一个大高峰削成三个小高峰,即8:00以前第一波高峰,8:00—8:30第二波高峰,8:30以后第三波高峰。一峰成三峰,将分流大量的人流车流,缓堵将立竿见影。错开时间上下班,车流高度集中的时间不再是半小时或1小时,被拉长了。

三种方案各有利弊

据记者了解,南京实施错时上下班,各方提出了多个方案供讨论。

一种方式是政府部门与企业之间错时。由于企业上下班时间政府无法从行政命令上解决,所以可以让政府部门主动与企业错开半个小时,如企业一般是上午9点上班,政府部门可以提前半个小时,下班也顺势提前。

另一种方案是局部时间错开。比如北京东路小学接送孩子的家长太多,北京东路每天都会发生拥堵,可以建议年级之间错开上下学,如一二年级可以晚15分钟,三四年级不变,五六年级提前15分钟,这样可以把接送的车辆错开。

第三种错时方式是分片区措施。比如把居民小区、政府部门、公司相对集中的区域划分为一个交通小区,南京可以划分出100个左右类似的小区,如雨花小区,居民多,周边的公司和工厂也相对密集。在这个雨花小区交通片区内,可以实行错时上下班。

这三种方案都有优缺点,第一种方案,虽然政府部门的

上下班时间方便调配,但企业只要在不违反劳动法的情况下,有自由调配的权力,有些企业的上下班时间本身就不一致,也无法通过行政命令来推行,所以在具体实施的时候,可能会打折扣。而且,许多有车的家庭组合,基本都是一个在政府机关上班,一个在企业上班。错时上班后,这部分家庭的人将无所适从。

学校错开上学时间也会遇到操作上的困难。现在的孩子,无论是幼儿园还是中小学,都需要家长接送。在政府机关中,近一半工作人员的子女正是上学高峰期,在上午七点钟到七点半孩子必须到校上课,当孩子送到学校后,家长是去家里休息一会,还是马上去单位?一旦上学时间错开之后,这些家长可能无法调配自己的时间,所以在执行上也有难度。

第三种方案也要考虑到南京城区的不均衡性,因为南京的许多单位都扎堆在新街口或北京西路上,最拥堵的道路无法进行划区错时,所以操作性也不太强。

市政府:正在调研当中

“正在陆续调研,目前还在研究。”南京市新闻发言人曹劲松介绍说,北京实行错时上下班后,不少市民、网民、专家、人大代表给南京市政府提建议,希望能实行错时上下班制度,对此,政府也积极采纳了他们的建议,目前正在做各项调研,并将请一些专家进行分析论证。

“这项制度涉及面广,实施前需要合理评估,权衡利弊,要以实效、方便为主。”曹劲松举例说,哪些单位实行错时上下班、具体错时多长的时间、错时上下班之后是否能真正缓解交通拥堵、方便市民出行等等这些因素都需要认真考虑,前期做大量的调查。“例如,需要选一些拥堵的路口,记录每天每个时段的流量变化,并合理分析车流的构成,比方说有多少车是政府机关的,有多少是送孩子上学的,有多少是企业的等等,这样经过详细的调查分析,才能评估出错时上下班在南京是否能缓解交通拥堵。”曹劲松表示,调研的过程中,需要分析造成每个堵点和出行高峰的原因,都涉及哪些人群,然后才能有针对性地采取措施。此外,他表示,南京是省会城市,如果形成错时上下班方案,还需要省政府的批准。

“我们也在观察北京实行错时上下班制度的成效。”曹劲松表示,实行错时上下班制度其实是一项系统工程,涉及的面非常广,因此需要全面考量。北京实行错时上下班后出现一种情况,不少市民由于要送孩子上学,因此还要按照以往的时间出门,这造成很大一部分人不能按照预想的错时上下班的时间出行。有专家表示,这种现象会弱化这一制度。对于北京出现的这种制度弱化的问题,曹劲松说,每个城市的情况不同,南京在研究错时上下班制度的时候,会借鉴北京具有实效的做法,同时根据南京的情况,全面考虑,充分论证,避免出现以上问题。



晚高峰时南京玄武大道堵车严重 快报记者 路军 摄

»相关新闻

错时上下班好处多

许多市民认为,实行错时上下班有不少的优点。一个明显的效果就是交通拥堵有望缓解。其实,在缓解交通拥堵的同时,错时上下班还会带来一系列正面效应。

南京市政协委员、致公党南京市委副主委刘嘉英曾经在政协会议上递交《实行错时上下班作息制的建议》。在刘嘉英看来,实行错时上下班,不仅能提高道路资源利用率,减少因交通拥堵造成的噪音和尾气污染,也可以避免办公场所高峰同时用电等不利状况,节约了能耗。

道路拥堵缓解后,也能在一定程度上提高公交线路运行速度,降低运营成本,确保公交车辆的准点率和运行效率,这样,选择公共交通工具出行的人也会相应增多,减少对其他交通工具的依赖。

更可以预见的,这项措施还可以改变城市的布局。刘嘉英在建议中说,上班时间推迟后,上班族在早晨有了更充裕的时间,在居住地选择方面可以不再考虑距离单位的远近,有利于解决市区中心居住区人口过于密集及由此引发的一系列问题。

当然,错时上下班带来的负面效应也不容小觑。“其实拥堵的原因,也和驾驶员的素质有关。”一位在新街口广场值勤的交警告诉记者,有些看上去没有堵点的道路拥堵,其实都是一些不守法的司机惹的祸。比如有些司机在等待通行的时候乱变道,不但容易引发碰撞事故,还降低了车辆的通行效率。“关键是培养市民文明出行的习惯。”

此外,还有市民担心,错时上班会降低政府部门的办事效率。