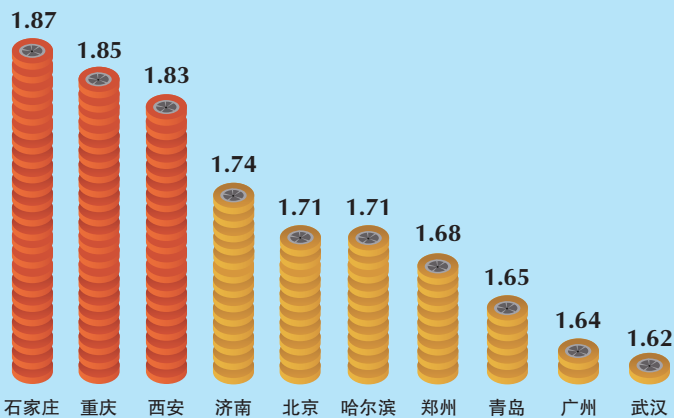


上海退出全国拥堵城市排名“前十”追踪

“补短板”让城市交通由堵变畅

2016上半年
中国十大拥堵城市排行榜

注：高峰拥堵延时指数=自由流（畅通）车速/早晚高峰平均车速，延时指数越大表明越拥堵。

上半年，全国
400座城市的
平均车速为

24.8
km/h

上海、哈尔滨和济
南市民要按时到达
目的地，每公里需
要预留出约

2
分钟

工作日
8:00-9:00
18:00-19:00

是打车难度最大时段

本报记者 严瑶

两年前，上海被一项报告列为全国十大“堵城”之首。

两年后，滴滴出行发布《2016上半年中国城市交通出行报告》，根据大数据显示，多个二三线城市的拥堵状况比北上广等一线城市更为严重。其中，石家庄成为上半年全国最拥堵的城市。值得关注的是，上海从2015年排名第8退后至第18，退出全国拥堵城市排名“前十”，彻底摘下了“堵王”帽子。

“最严”交通整治不是一阵风

家住辽源西路的张先生刚刚入职，因为单位离家较远便买了辆代步车，然而出行仍是不便，“单行道马路本来就窄，边上停了车后就好像设了障碍，有时真是急煞人。”

今年3月起，上海市政府开始了一场“最严”交通大整治行动。几个月来，上海市区重点路段几乎天天能见到这样的场景——每隔一个路口就有“重兵”把守，交警、协管、辅警，大大小小的违章无一逃过他们的法眼。

不久前，中共上海市委书记韩正在“加强本市综合交通管理工作座谈会”上强调，交通问题是特大型城市永恒的主题和难题之一，要落实最严厉的整治行动，补好上海交通管理中的短板，以工作的实际成效取信于广大市民群众。

一语甫落，雷厉风行。

据上海警方统计，6月份，全市日均道路交通类110报警比4月减少11.3%。其中，拥堵类报警减少超过20%，道路交通事故比去年同期下降40.9%，87.1%的受访群众对大整治行动成效表示满意。

“现在好了，乱停车、乱占道的现象明显少了，我们开车更顺畅了。”张先生说。不仅是张先生，每天在马路上开车的出租车司机感受最深，“我发现占用公交车道的情况也几乎不见了。”

相关数据显示，交通大整治以来，南北高架、内环高架、延安路高架拥堵时间每日分别减少1.2、0.8、1.1小时；静安寺、瑞金医院、南京西路商圈、中山公园等区域的拥堵时间较整治前每日分别减少0.7、0.1、0.5、2小时；地面道路中，放射性道路和主干道早晚高峰总体呈提速状态，共和新路、延安路等路段提速10%以上。

人口减少、轨交建设“起疗效”

想要“堵城”不堵，光靠单一

的整治是不够的，上海轨道交通建设的迅速铺开也在一定程度上缓解了地面交通的压力。

“我住在市中心，从公司到家大约3公里。13号线通车以后，从家出门到坐进办公室泡茶，只要花半小时。自己开车的话，一般也要20多分钟。有几次遇上下雨天堵车，开了1个小时才到家，真是彻底崩溃，还不如步行来得快。”在外企上班的白领蔡女士这样告诉记者，“平时短途出游还是会选择自驾，但上下班的话觉得地铁更方便，而且更环保。”

一面“堵”违法，一面“疏”交通，上海城市交通正越来越顺畅。7月14日，虹桥路延安西路（近S20）交通改善工程顺利完工，虹桥路增辟出一根车道，经测算，路口车辆通行速度明显提高。据了解，上半年全市共完成缓拥堵专项工程项目（含道路断面和交叉口局部优化工程）34个，下半年还将计划实施30个缓拥堵项目，从而进一步缓解道路拥堵的拥堵状况。此外，完善道路指示系统设施、改善拥堵交叉路口设施、优化停车设施和管理、加大非法客运整治等工作也在齐头并进。

与此同时，一项颇有意思的数据也引人关注：截至2015年年末，上海市常住人口总数为2415.27万人，较2014年的2425万人减少10万人，这是近40年来上海常住人口总数首次出现负增长。

人口总量得到控制，轨道交通建设迅猛，“堵城”正以自己的姿态悄然转变。

“沪牌难拍，外牌受限”更多车辆错峰出行

虽然常住人口在减少，但是申城汽车的保有量依然维持上涨态势，仅2015年就比前一年净增29.53万辆，达到了291.08万辆。其中，私家车的比重占到了近三分之二。据上海市交警部门介绍，上海现在每百户家庭约拥有52辆私家车。

想拥有一辆汽车的渴望让上海的车牌拍卖持续火热。也正如此，“一块铁皮超八万，拍了一年没到家”成为许许多多上海地区拍牌者的痛。据了解，今年以来，上海车牌拍卖人数已经从187533人一路飙升升至275438人，6月份车牌拍卖中标率仅4.2%。

“因为无法拍到沪牌，只能继续开外牌车。我家住在闵行，而上班单位在市中心，还好公司实行‘弹性工作制’，可以选择错峰出行。”周先生向记者“吐苦水”。今年4月份起，上海加大限行力度，每日7时至10时、15时至20时外牌

车在部分路段禁止通行。

在上海，房子限购后，汽车的限制也越来越多。

7月19日，新修订的《上海市非营业性客车额度拍卖管理规定》正式施行，名下已有上过牌照车辆的人及名下已有沪牌的人不能再次竞拍沪牌。沪牌不再是你想拍就能拍了。

限牌、限行、限拍，“三限”政策虽然备受争议，但就目前而言，它至少在拥堵的增量上缓解了一定压力。

“共享”“智慧”期许不一样的未来

根据毕马威咨询公司对美国交通状况的研究：每增加一辆共享汽车，公路上将可以减少9-13辆四人汽车。同时，在所有减排项目中，汽车共享占减排总额的70%。通过互联网技术把私家车整合起来，在没有增加城市的车辆保有量、没有增加道路资源消耗的同时提高了运力，缓解了城市出行的潮汐问题，也提高了空气质量。

当共享经济的思潮席卷全球，中国的汽车共享业也乘势而起。在车水马龙的大城市中，共享出行的好处显而易见。“本来女儿上下学接送都是我自己开车，有了打车软件后，便和几位家长一起拼车，这样更方便、更经济。”同样从事媒体工作的林先生家住普陀区，而女儿上学却在静安区。

从滴滴出行发布的《报告》看，如果按照上半年因拥堵造成的人均货币损失来进行排名，一线城市因人均GDP更高、受到的损失更大而位居前列。数据显示，上半年上海因交通拥堵导致的人均成本达4497元，仅次于北京，位列第二。

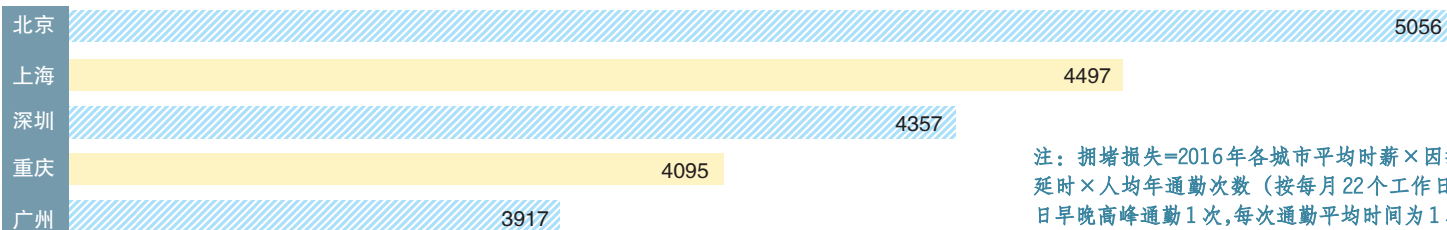
“共享”弥补了不必要的资源浪费。然而，仅仅拥有这些还不够。此前已经有一些企业为用户提供了智能交通服务，比如上汽集团的inKaNet智能行车系统、上汽通用安吉星系统、福特SYNC系统、宝马iDrive系统等。这些导航系统的诞生为车主合理避堵、节约用车成本等起到了辅助作用。

汽车企业正积极参与到“智慧交通”的建设中。万物互联网时代，对车企来说，“互联网+汽车”或许就是下一个“金矿”。两周前，上汽集团和阿里巴巴独辟蹊径，发布了全球首款互联网汽车。与普通导航不同的是，它能将多条路线合理规划，还增加了不少娱乐性项目，在堵车的时候不再“堵心”。

当先进的科学技术手段遇上智能交通系统，我们可以期许一个不一样的未来。

上半年因拥堵造成的时间货币损失排行，北京、上海和深圳居前三

(单位:元/人)



注：拥堵损失=2016年各城市平均月薪×因拥堵造成的延时×人均年通勤次数（按每月22个工作日，每个工作日早晚高峰通勤1次，每次通勤平均时间为1小时计算）