

该收吗?怎么收?收多少?

征收拥堵费,你准备好了吗?

本报记者 阮希琼

对于长期遭受交通拥堵之苦的“首堵”北京而言,是否征收拥堵费一直是社会关注的焦点。去年年底,北京交通委明确表示,2016年将研究试点征收拥堵费。一语激起千层浪,一时间,消费者的质疑声不断。拥堵费离我们越来越近,中国的“堵城”们真的准备好了吗?

拥堵费已到了非收不可的地步?

交通拥堵已经成了国际上各大中心城市的通病。据百度地图数据统计,2015年,北京上下班高峰期间机动车平均时速为23.6公里/时,上海为22.3公里/时,广州为27公里/时,如此龟速让人苦不堪言。同时,拥堵给城市带来的经济损失也是巨大的。据不完全统计,中国15座主要城市每天因拥堵共损失10亿元,一年的损失达到3600多亿元。

除了时间成本和经济损失,人们还必须承受因拥堵造成的污染。去年12月8日,北京首次启动空气重度污染红色预警,工厂停工、学校停课。对此,环保部认为,北京的雾霾污染物主要来自机动车。

严重的交通拥堵几乎让城市失控。有不少人质疑,政府应该通过道路建设来缓解拥堵,而不是通过征收拥堵费这些“简单粗暴”的手段来缓解。然而,国际上大多数城市道路增加的速度难以赶上车辆增加的速度,在此情况下,这些城市都在考虑征收拥堵费。据上海交通大学安泰经济与管理学院执行院长陈宪介绍,上海每5年增加3%-4%的道路,此外,通过拓宽道路,可增加7%-8%的道路面积,但私家车的数量却要增长10%以上。通过收取拥堵费这样的价格机制来引导需求,其目的是希望人们更多地选

择公共交通,改变出行方式,这也是短期内的无奈之举。

消费者该不该为拥堵埋单?

尽管城市道路已经不堪重负,但大多数消费者并不愿为拥堵埋单。不少网友表示,消费者在购买汽车时已经交了车船税,加的汽油也有燃油附加税,而且道路是公用的,现在又要收拥堵费,道理何在?

对此,陈宪认为,消费者必须分清公共服务和公共事业两者的区别。公共服务是为社会公众参与社会经济、政治、文化活动等提供服务;公共事业是指负责维持公共服务基础设施的事业,包括电力、供水、废物处理等。而国家道路属于公共事业,并非公共服务,所以就像水、电、煤一样,消费者使用时是需要付费的,其使用价格也是由国家调控的。征收拥堵费就像如今电费根据波峰、波谷收费一样,通过价格来平衡需求。因此,他认为,对于农村道路和普通的城市道路只要缴纳燃油附加税就可以了,但当某些城市道路的拥堵已严重影响大家的效率时,在特定地段、特定时间段征收拥堵费是有必要的。

如何收费才能做到公平客观?

在政府发出考虑征收拥堵费的消息后,网上怨声一片。车主关心的是,拥堵费该怎么收、收多少,才能公平客观?

这确实是个难题。首先是怎么收的问题。交通拥堵的贡献者不仅是私家车,还有公务车、出租车和公交车。其中,公务车特别受到关注。因为公务车是由公共财政支持,拥堵费对于他们来说不痛不痒,如何才能一视同仁?有专家建议,在收取拥堵费时,也要严控公务车数量,规范其使用流程。

其次是收多少的问题。收少了达不到效果,收多了会让畅顺的道路成为富人专享,引发社会的不满。对此问题,陈宪表示,富人确实对收费不敏感,但不能因为他们不敏感就不收费。毫无疑问,收费影响最大的将是工薪阶层。北京交通大学法学院教授张长青认为,拥堵费推出的同时,应明确调整甚至取消的机制。他建议,拥堵费可与原油价格挂钩,在国际油价长期居高不下的情况下,可调低或取消拥堵费,反之则可以调高。

拥堵费真的是治堵良药?

其实,暂且不论如何收费才能客观公平,如果通过收费真的能够解决交通拥堵问题,相信还是有人愿意花钱买畅通的。只是在征收拥堵费之前,政府已在一些中心城市实施了限号、限行等政策,效果却不尽如人意。因此,消费者难免质疑,拥堵费真的有用吗?

目前,国际上有很多城市都已经开始征收拥堵费,其中包括斯德哥尔摩、新加坡、伦敦、米兰等,我们不妨来看看这些国家实施的效果。斯德哥尔摩是世界公认的收取拥堵费政策实施最成功的城市之一。政策实施期间,统计数据显示,该城市空气污染物排放减少了10%-14%,空气质量提升了2%-10%,交通流量则下降了20%左右。

国家发改委城市中心规划院信息室主任姜鹏认为,从国外经验来看,如果费用收取合理,效果可能比限行大。但也有专家指出,斯德哥尔摩的城市人口仅为80万,和中国的一线城市没有可比性,如果盲目地借鉴国外,效果并不见得会好。

事实上,在征收拥堵费的问题上,并不是每一个城市都像斯德哥尔摩那么成功。譬如,伦敦在收费之后,其城区行车速度一度从每小时13.96公里增至16.99公里。但好

景不长,4年后又回落到15公里。不免令人担心,如果中国在征收拥堵费一段时间后,也像伦敦一样,治理效果下降了,为此是否会继续提高拥堵费价格,导致恶性循环?

贸然征收,公共交通准备好了吗?

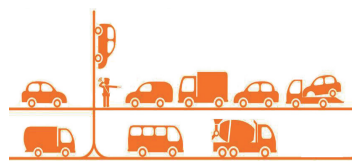
另外,国外虽有成功的案例,但相比这些国家,我国中心城市的规划布局也存在差距。斯德哥尔摩在征收拥堵费的同时,大力建设地铁和轻轨,将公共交通、工业区及商业圈相匹配。也就是说,人们愿意放弃开车,很大一部分原因在于采用公共交通出行够方便。

但看我国,上下班高峰时段,北上广各大公交、地铁几乎都是拥挤不堪。如果说征收拥堵费的目的是为了改变人们的出行方式,从使用私家车转变为公共交通,这势必意味着公共交通的压力会更大。而就目前的情况来看,这些讨论征收拥堵费的城市公共交通似乎并没有能力来迎接这一批转化而来的流量。可见,如果不先从城市规划、公共交通、道路设计下手,就贸然征收拥堵费,或许会激起更多的民怨。

对此,多位专家建议,拥堵费必须取之于民,用之于民。收取的费用必须用在公共交通的建设和环境治理上。国家发改委综合运输研究所城市交通研究室主任程世东认为,经济杠杆能起到一部分作用,发展公共交通才是根本。这需要政府部门加强城市路网规划和建设,加大对公共交通的投入。

到底是先建设再收费,还是先收费再建设,这似乎成了一个先有鸡还是先有蛋的问题。

其实,站在消费者的角度,最重要的还是出行方便。如果乘坐公共交通能更顺畅,即使不收拥堵费,也会有人自觉选择公交或者地铁出行。毕竟,谁愿意开着车在路上堵得慌呢?



2105年第三季度“十大堵城”排行榜

NO.1	济南	拥堵延时指数 2.01
NO.2	北京	拥堵延时指数 2.00
NO.3	杭州	拥堵延时指数 1.99
NO.4	广州	拥堵延时指数 1.95
NO.5	哈尔滨	拥堵延时指数 1.94
NO.6	深圳	拥堵延时指数 1.93
NO.7	上海	拥堵延时指数 1.91
NO.8	大连	拥堵延时指数 1.90
NO.9	重庆	拥堵延时指数 1.89
NO.10	青岛	拥堵延时指数 1.88

“拥堵延时指数”指居民平均一次出行实际旅行时间与自由流状态下旅行时间的比值,比值越高,该城市交通越拥堵。

数据来源:高德地图

不只是拥堵费

看看其他城市如何治堵

香港 道路规划错落有致

在香港,你很难找到一条超过北京环线那么宽的马路,大部分道路是双向或单行道。道路虽窄,层次却非常分明,高架桥、双层路、回转线比比皆是。大部分高架桥定为单行道,以弧形分流车辆。

此外,为了改善市民的出行环境,香港大量建设天桥、地道、空中走廊,为行人拓展了很多步行穿梭的捷径。而且天桥、地道、空中走廊都安装有电梯,极大地方便了行人上下。香港地铁站亦开设便利的行人通道,令行人可沿地下通道走到附近不同方向的出站点,接近目的地。立体空间的科学利用,将人车分流,解决了混合交通的争道问题。

东京 轨道交通四通八达

发达的轨道交通系统,是东京消除拥堵的利器。与各大国际都市相比,东京地铁系统非常“给力”,绝对称得上领先世界。据统计,目前东京的交通出行总量中,地铁系统占86%,远远高于纽约的54%、巴黎的37%和伦敦的35%,而汽车出行只占交通总量的11%。另外公交巴士、摩托车及其他(自行车、步行)分别占1%。

东京轨道交通的发达,并不仅仅限于线路多和覆盖面广,更为重要的一点是“换乘便利”,交叉站点的换乘步行时间平均不会超过5分钟。另外,东京的所有住户中,从住宅到最近车站距离不足500米的占61.9%,超过1公里的只占0.53%。

纽约 灵活的交通管理方式

2008年,纽约曾征收过拥堵费。由于居民反对,政府将拥堵费价格下调,下调后效果并不理想。但是,纽约对于如何治理交通拥堵,有一套灵活的道路管理方法。首先,对于道路是单行还是双向,其规定并非一成不变。譬如,为了缓解从皇后区进入曼哈顿区的车辆常常堵塞在皇后区大桥上的情况,纽约政府把大桥路面改成潮汐车道,灵活管控。另外,驾车人数变化与道路管理相挂钩。纽约高速公路上,交规规定一辆车乘坐3人以上的时候,可以享受优先路权,即可以在专用快车道上行驶。否则,就只能在普通车道上行驶。

新加坡 全球最贵“铁皮”

新加坡是世界上最早征收交通拥堵费的国家,早在1975年就开征了拥堵费。然而,对于治理交通拥堵,新加坡政府可谓是多管齐下。在征收拥堵费的同时,新加坡还实行车牌拍卖制度。目前,新加坡的私家车车牌已经被戏称为“全球最贵铁皮”。最近的拍牌结果显示,新加坡1.6L排量以下车型的私家车牌照价格为64700新加坡元(约合人民币29.5万元),1.6L排量以上车型的私家车牌照价格为71889新加坡元(约合人民币32.8万元),几乎相当于当地两室一厅住宅的价格。