

作业 3.4: 通过阅读相关文献, 了解并用自己的话介绍一种交通需求管理措施, 试分析该措施在成都市的适用性。

## 交通需求管理措施之拥堵收费

由于供给角度的交通系统管理的局限性, 近年来, 交通需求管理被大为提倡, 而拥堵收费政策被看作交通需求管理措施中最为有效的缓堵措施。拥堵收费策略是一种通过经济杠杆影响交通的交通需求管理方式, 其缓堵效果, 近年来被很多交通规划者和经济学家所推崇。拥堵收费是指主要为了减轻交通拥堵而收取的费用, 它与通行费、污染收费等有着区别。但拥堵收费策略可以达到减少交通拥堵、改善大气质量、提高交通系统收入等目的, 但近年来实践表明, 其技术性工作和经济问题已经不构成较大阻碍, 公众接受程度较低是影响其推广应用的主要原因之一。

目前世界范围内很多国家地区都尝试推行或已经推行拥堵收费政策, 这其中有很多地区已有成功的实施经验, 如新加坡、英国伦敦、瑞典斯德哥尔摩等; 也有些地区尝试推行却以失败告终, 如美国纽约、英国爱丁堡、曼彻斯特等。分析这些地区的外部因素、成功与失败经验等, 可以用于进一步分析拥堵收费策略在成都市的适用性。

拥堵收费是指依据道路实时的交通状况制定某种适用于某一范围的收费策略, 从而改变通过该路径通行的阻抗来改变路网上的车辆分布, 使车辆更为均匀得分布在路网上。拥堵收费策略主要可以被分为四种类型: 基于通过设施的(facility-based)、以范围划定的(zonal)、以流向划定的(cordon-based)、基于距离的(distance-based)。不同的类别使用不同的计费方式。由于基于距离的拥堵收费策略难度较大, 世界范围内实施的拥堵收费策略以 zonal 与 cordon-based 两种为主。如新加坡的 ALS 系统与英国伦敦采用的就是 zonal 模式, 新加坡的 ERP 系统与瑞典斯德哥尔摩、意大利米兰采用的就是 cordon-based 模式。

拥堵策略的成功实施与公共交通的发展有着密切的联系, 以新加坡为例, 拥堵收费政策是建立在发达的公共交通系统之上的。若希望倡导公交出行, 通过拥堵收费减少私家车使用从而减少交通拥堵, 必须要借鉴伦敦的经验, 长期使用交通拥堵收费收益反哺公共交通投资。而目前成都机动车保有量持续增长, 公共交通还具有各类问题, 如: 公交线网“中间密集外围稀疏”、运营效率低、普通公交运行速度低时间长、公交设施布局不合理、轨道交通建设周期长等问题。

拥堵策略的成功实施与公众的接受程度有着密切的联系, 各国成功经验表明, 在实施前进行公民投票等手段有助于民众表达意愿, 采用交互导向(interaction-oriented)的政策制定模式尤为关键, 可以使公众在一定程度上接受拥挤收费策略。私密性(privacy)、公平性(equity)、复杂性(complexity)、有效性(uncertainty)四个方面与公民对于拥堵收费策略的接受程度密切相关, 因此, 在策略制定过程中需考

考虑实际环境、社会、经济等因素做出充分考虑。我国民众对于拥堵收费策略的接受程度较低，若强制执行会带来一定影响，因此应当采取一定调查手段分层次进行民意调查，一定程度上参照调查结果进行决策和方案的改善。

拥堵收费策略成功实施的城市多具有私人机动车在出行中达到较高比例或私人机动车增长较快的特点，搜集成都市今年来机动车保有量数据，数据表明成都市符合这一特点。但同时需要具备拥挤收费区域之外存在尚未饱和的路网或发达的公共交通的特点，此特点成都尚未符合。

综合以上几点，拥堵收费的交通需求管理措施在成都还尚不适用，未来还需进一步提高公共交通水平，并在一定程度上控制机动车增长速度，为缓堵保畅进一步努力。