

# 重庆实施交通拥堵收费合理性分析研究

丁红霞

浙江西城工程设计有限公司重庆分公司 重庆 400000

**摘要:** 本文介绍了新加坡、伦敦等地基本情况以及实施拥堵收费的方案, 对比各地实施交通拥堵收费的方案, 总结出拥堵收费区域的共同点和拥堵收费的优缺点。并考虑拥堵收费在重庆实施是否合理, 如果要实施此项政策将面临的困难和需要采取的措施。

**关键词:** 交通工程; 拥堵收费; 交通拥堵

## 一、交通拥堵收费案例分析

### 1. 国内案例

#### (1) 新加坡

交通拥堵政策最早起源于新加坡, 于1975年正式开始实施。在1960年至1970年间, 新加坡的私人机动车拥有量增加了超过一倍, 交通基础设施的建设无法满足机动车的快速增长。为了缓解交通压力, 新加坡政府采取了一系列的措施来提高拥车成本, 其中一项措施就是交通拥堵收费。

执行阶段, 交通拥堵收费的区域从6.2平方公里扩展到7平方公里, 收费时间也由最初的周一到周六早高峰为主, 延长到工作日的早上七点半到晚上七点, 节假日早上七点半到下午一点半。新加坡收费对象涵括较广, 私家车和一般的公共交通都需收费, 仅紧急车辆可以豁免。

#### (2) 伦敦

伦敦也是交通拥堵收费实施比较成功的城市。虽然伦敦是2003年才正式开始实施拥堵收费政策, 但是早在上个世纪60年代中期就对区域通行制度进行了研究。伦敦从研究拥堵收费到正式实施, 历时将近40年, 并通过这十几年的实践积累, 对交通拥堵收费政策的运行和管理有了更加深刻的体会。

伦敦拥堵收费开始于2003年, 刚开始执行时面积约为21平方公里, 后来扩展到了约40平方公里, 而后又取消了扩展区域。伦敦虽然限制面积比新加坡大, 但是限制车辆类型较少, 私家车和货车为主要限制车辆, 其区域内的居民拥有的私家车和进入限制区域的低排放车辆都有一定的减免, 并且伦敦非工作日不征收拥堵费用。

### 2. 国外案例

在中国, 目前还没有正式实施交通拥堵收费政策的城市。在21世纪初, 中国几个发达的城市比如北京、上

海等提出过拥堵收费的建议; 但是由于反对声音过大, 中国的交通拥堵收费策略一直没有实现。

#### 3. 成功实施拥堵收费的区域共同点

对比实施成功的城市, 可以看出这些城市实施策略上有一些共同点。

(1) 实施区域面积不宜过大; 新加坡、伦敦等城市实施管控的区域面积均在四十平方公里以内, 且配合低排放区域设置。

(2) 分层次进行收费。对于不同车型、不同路段、不同时段收费标准不同; 一般私家车管控最为严格, 早晚高峰时期收费价格适当提高。

(3) 完善的路网结构; 可以看出实施拥堵收费区域附近的道路网基本完全成型, 过境车辆可以不用行驶进入限制区域也可通行。

(4) 发达的公交系统。新加坡、伦敦等城市均拥有完善的公交系统高峰时期公交分担率达到70%左右。

表1 各地公共交通使用情况

	大运量交通里程 (km)	高峰公交分担率 (%)
新加坡	149	44
伦敦	402	38

## 二、交通拥堵收费的优缺点

### 1. 交通拥挤收费的优点

交通拥堵收费能够被多个地区运用并在新加坡实施长达四十几年, 说明这个政策的某些优势十分明显, 具体如下。

(1) 提高交通运行效率。交通拥堵收费最大的优点就是能够提从改变居民出行方式、居民出行时间等方面提高交通运行效率。在实施交通拥堵收费政策后, 实施区域内的小汽车使用率明显降低, 公共交通和非机动车出行增加。

(2) 鼓励绿色出行, 减少交通污染。许多实施交通拥堵收费的地区同时也是低排放区。在限制区域, 政府鼓励公交出行、绿色出行, 通过分层次的收费标准控制私家车尤其是高污染私家车的出行。

(3) 利用经济手段对交通量进行宏观调控。交通拥堵收费本就是通过收费来调节出行需求, 除了能够防止交通拥堵, 还能控制出行人数和出行方式。

## 2. 交通拥挤收费的缺点

虽然交通拥堵收费有以上几个优点, 但是交通拥堵收费也存在着很多让人诟病的地方, 也正是这些缺点使这项政策迟迟未在中国推广的原因。

(1) 交通拥堵向外转移。私家车为了减低通行费用, 选择不进入管控区域, 行驶一定的绕行距离。虽然内部区域交通得意缓建, 但是这样可能会导致外部道路交通增加, 加重外围交通负担。

(2) 交通量反弹。虽然区域内的交通量大幅减少, 但是交通拥堵延误水平有所反复。

(3) 不利于管控区域内经济发展。新加坡政府做过相应的调查, 未显示拥堵收费会对办公产业产生冲击, 但是管控区域内的零售业会受到影响。

(4) 拥堵收费对汽车产业造成影响。增收拥堵费用, 将导致车辆购买力的降低, 不仅是汽车行业, 还对钢铁等重工业产生一定的影响。

(5) 民众普遍持反对意见。有观点认为, 交通拥堵收费对高收入人群损害不大, 中收入人群却不得不放弃私家车选择公共交通, 但是现在国内很多城市公交并不能够满足这么多居民的出行。

## 三、重庆交通拥堵收费策略

### 1. 现阶段提出的重庆拥堵收费策略

#### (1) 渝中区概况

渝中区三面环水, 是重庆的行政、金融、商贸中心, 其陆地面积约23.24平方公里, 常住人口超过66万。由于渝中区政治经济上的优越性和地理位置上的特殊性, 导致渝中区成为重庆最拥堵的区域。根据高德地图提供的数据, 渝中区高峰时期拥堵指数达2.39。从前面的总结来看, 一般限制区域的面积不宜过大, 且都是公交系统比较发达的城市核心区, 渝中区刚好满足这些条件。

#### (2) 跨组团桥梁实施拥堵收费

桥梁是路网的瓶颈路段, 根据高德地图提供的数据, 重庆主城区中最拥堵的路段中, 红石路、渝澳大道、渝航大道、石坪桥正街均靠近跨江大桥。

我国桥梁收费的政策由来已久, 在引入BOT模式后, 我国部分桥梁开始对采用收费模式。但是我国桥梁收费的目的主要是回收资金, 维护运营成本, 与拥堵收费存在本质上的区别。

## 2. 重庆实施拥堵收费的难点

近年来, 重庆交通的拥堵程度一直排在我国前列。我国很多大中型城市为了缓解交通压力, 选择限行限购的方式控制交通增长, 但是重庆一直未采取其他措施。宏观上来讲交通拥堵收费也是限行的一种。重庆对交通管控如此慎重的原因主要如下。

(1) 汽车产业是重庆的支柱产业之一。重庆的汽车保有量在全国排名第3, 超过460万辆车。同时, 重庆也是全国重要的汽车产地。不论是对车辆限行限购还是实行交通拥堵收费, 对汽车产业都会产生冲击。

(2) 重庆公交系统不完善。重庆公交存在着常规公共交通换乘次数多、轨道交通与地面交通换乘不方便、轨道交通覆盖率不高等问题。如果实施拥堵收费将增加公共交通的负担, 降低公交整体舒适度。

(3) 居民反映强烈。中国汽车税收普遍偏高, 居民认为汽车税收已经包含了上路的各种费用; 且民众认为政府无法保证税收能够被合理的利用。

## 3. 重庆实施拥堵收费可采取的措施

### (1) 宏观层面

①在产业上, 扩大第三产业比重, 加快第三产业的发展, 减少对单一工业的依靠, 完成产业结构转变。

②交通上, 加快对公共交通的建设, 降低公交出行换乘次数, 提高公交舒适度, 大力发展轨道交通, 在2035年建成“29线1环”的轨道线网。并且需要完善道路路网, 构建组团之间多通道。

③在政策上, 不仅需要经济措施对交通进行管控, 还需要采取其他措施在协调作用下限制车辆的增长速度。

④收费采取循序渐进的方式, 防止群众反应过激。

### (2) 具体措施

#### ①收费区域

结合国外的成功经验和重庆的交通拥堵情况, 收费区域可设置为渝中区除过境通道(石黄隧道、八一隧道-四新路、南北大道)之外的区域。

渝中区是重庆最为拥堵的区域, 也是重庆的核心区, 渝中区以第三产业为主, 主要发展金融业、商贸业、旅游业等。渝中区的公共交通比较发达, 现状1、2、3、6号轨道线均在渝中区设置站点。同时南北东面均环水, 设置收费关口比较容易。

## ②收费时机

到2035年,渝中区将再建成一条普线12号线,2条快线27号线和28号线,远景规划一条普线18号线。到2035年,渝中区轨道交通基本建成,公共交通战机动车出行量70%以上,能够满足居民基本公交出行。

同时,随着重庆产业结构的升级,以汽车制造业为主的重庆工业需逐渐向新兴产业转变,但是这个转变是缓慢的。不仅如此,近年来重庆第三产业发展迅速,现在增加值和增速均超过第二产业。

考虑到公交承载力和重庆产业两个因素,如果要在重庆实施交通拥堵收费,建议在2035年轨道交通基本建成之后。

## 四、结语

拥堵收费存在一定的优点,但是它的缺点也是无可避免的。如果重庆要实施拥堵收费,不能够照搬其他地方的政策,应当因地制宜制定相应的方案,并且拥挤收

费的实施是一项复杂的系统工程,它涉及收费技术、公众的认可程度、社会公平性的保证,以及收费收入的使用等方面问题。在重庆实施拥堵收费还有很长的路要走。

## 参考文献:

[1]刘梦竹,王雅璨,陈佩虹,耿可心,马慧,王启帆.城市道路拥堵收费政策设计研究——基于典型国际案例分析,2018:8.

[2]李龙跃.城市跨组团桥梁拥堵收费模型研究,2018.

[3]阮英俊.胡志明市道路交通拥挤收费研究,2014.

[4]郑健,吴晓飞,王卓群.新形势下超大城市交通拥堵收费政策研究,2019:110.

[5]刘胜洪,尹晓水.国外大城市交通拥堵收费的典型实践及其对重庆的启示,2012(S1):102-105.

[6]丁千峰.重庆市中心区拥挤收费研究,2007:5.