

# 限外？限购？交通规划专家建言充分市场化—— 交通治理需要每个人的参与



本报记者  
张炯强

即将到来的2015年第二季度，上海治污治堵的交通新政引来各方关注：进一步限制外地车牌究竟该怎么去限？是否如北京、深圳一样，一律“拒外”，还是“先延长外牌车辆在高架道路的限行时间，观其效果”？对此，各方争议，莫衷一是。

## 双方观点针锋相对

治堵靠什么？一方的意见是：要限！上海市中心的马路拥堵已成为城市建设、城市管理、城市安全的一个重要问题。特别是市中心的黄浦、静安等区人口密集、楼宇密布、道路狭窄，在高峰时段经常出现人车争道现象。近年来，随着城市汽车保有量的增加，这种情况愈演愈烈，道路拥堵现象也愈发突出。根据摸底调查，常驻上海的外省市号牌车辆每年以10万至15万辆速度递增，2012年的数据超过了50万辆。

另一方则持不同的观点：以深圳为例，去年底深圳突然宣布实行汽车限购（拍牌），同时实行严格的限制外地车措施。但是，开放是深圳的核心竞争力，“限外”无疑减弱了这一优势。对其他城市的车辆亮起了黄灯，会极大影响深圳与周边城市的互联互通，提高了外地牌照车辆入深的经济和时间成本，进而影响经济的开放度。有人则对深圳限购政策的合法性提出质疑，随后深圳限购令的合法性遭到审查。

另外，北京、深圳的“限外”之举也没有给城市交通带来实质性变化，两地政府只得无奈表示，若非如此，势必“雪上加霜”。为此，全国人大代表、杭州娃哈哈集团有限公司董事长兼总经理宗庆后提出：尽快取消汽车限购限行。宗庆后认为，现行的汽车限购限行政策治标不治本，车照堵，空气照污染，汽车限购不仅增加了民众的生活负担，还抑制了内需，影响了汽车行业的发展。因此，他建议尽快取消汽车限购限行政策，从根本上解决城市道路拥堵和空气污染问题。

## 限购限行只能治标

同济大学交通运输工程学院教授陈小鸿长期参与上海市道路交通规划研究和公共交通规划研究，作为中国城市交通规划学会的常务理事，她接受本报记者专访时表示，城市治堵治污，仅依赖汽车“限外”“限购”均非治本之举。上海最早实行“限购”，但挡不住车辆总量不断增加、限购效果越来越不明显；“限外”则是“双刃剑”，不限制不仅严重影响限牌效果，对支付不菲牌照费的本地车也不公平，但限制外牌无法区分限的是长期在本地使用的车辆还是来办事的车辆，一刀切的结果会伤害了城市之间交往的便利性。纵观一些发达国家和地区的经验，政策措施与市场化手段结合才是解决问题的根本之道。而上海作为一座海纳百川的城市、长三角区域经济的核心城市，在区域一体化发挥的今天，无论如何，也不应该采取极端的“限外”办法。

何为市场化之道？陈小鸿和记者分享一个故事：她数年前出差来到纽约，住在中心城区之外的长岛，与友人相约晚上去著名的百老汇观看音乐剧。怎么去却引来争执，房主告知当地人很少开车去市中心的曼哈顿，一般都坐地铁去，那位友人却坚持开车前往。结果，开车去百老汇，不仅要付隧道通行费，在曼哈顿停车不过3小时，友人还付了80美元的停车费，后悔不已。

“这就是市场化的一种调节办法，以高昂的停车费抑制人们随意开车前往中心城区的欲望。”陈小鸿介绍，纽约的曼哈顿是全球金融、贸易、创意、时尚中心，区域内高楼林立，密布商业、娱乐设施及办公楼宇，可是，这些大楼却很少提供泊车位。纽约许多著名的五星级酒店没有自有车位更不提供免费泊车，著名的商业街第五大道和梅西百货不设车位，办公重地华尔街也很少设车位。要开车去曼哈顿不受什么“牌照”限制，要么就是根本找不到车位或只能临时停半小时，找到车位也要步行一段距离且必须支付不菲的停车费。因此，久而久之，纽约人去中心城区曼哈顿，就养成了不开车的习惯。与之相对应，纽约建成了便利的地铁系统和直达纽约市中心，上班、购物，纽约人习惯了坐地铁，就连纽约市长上班，也要坐地铁。

## 研究实施拥堵收费

有一个数据始终困扰着大家，就是国内即便是一线城市，如北京、上海等，虽然近年来汽车总量成倍增长，但私家车拥有水平始终及不上纽约、东京、洛杉矶等国际大都市。可给人的感觉是，北京、上海却更堵。这是为什么？陈小鸿解释，根本原因是国内一些大城市，虽然平均车辆拥有水平比国外大城市低，但100平方公里左右的中心城区拥堵程度却有之而无不及。中心城区越拥堵，车行缓慢、尾气排放增加，越增加城市的污染。

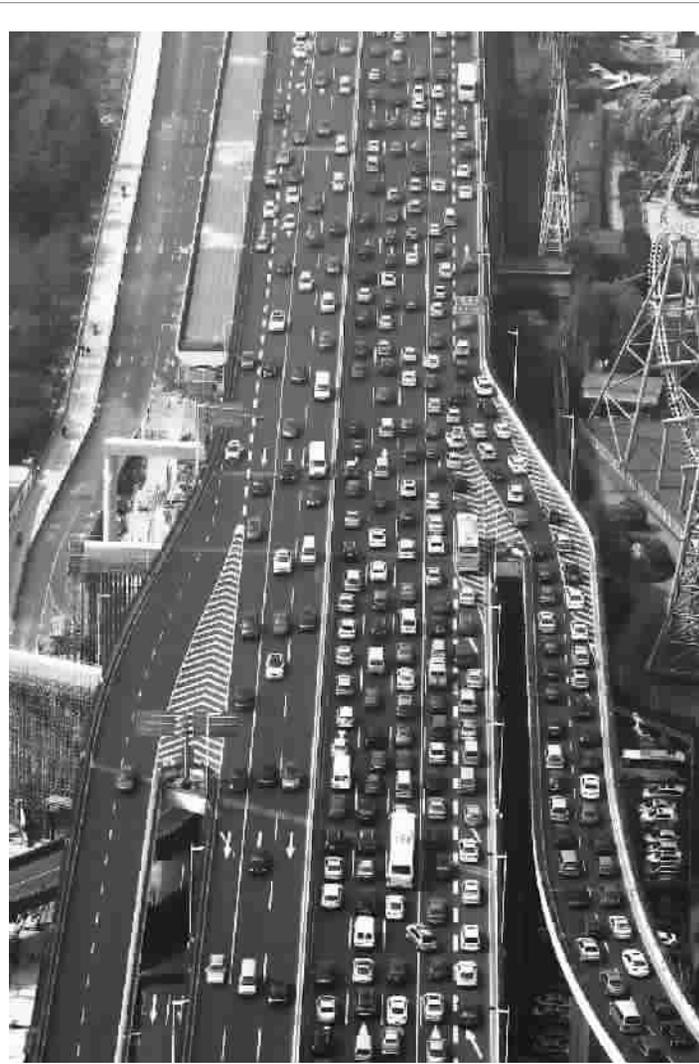
陈小鸿认为，严格意义上讲，上海的治堵治污，关键是中心城区的交通治理，“我们所说的‘限’，如果要真正起到效果，不仅仅是限购或限外，而是要限制所有进入中心城区的车辆。”她举例说，在纽约、东京，尽管很多人拥有私家车，但极少用来进市中心上下班，而在上海，许多私家车主要的用途是出入中心城区的上下班。

“中心城区车位要控制总量、提高泊车成本，拥有与使用管理双管齐下。这一点应该向深圳学习，让更多的车主知难而返、知贵而返”，陈小鸿表示，“随着公共交通的进一步完善，如果多数市民能够逐步放弃开车上班，上海的交通环境、空气环境会有改变。”

“借鉴国外经验，上海对特别拥挤的区域和道路实施拥挤收费已研究多年，技术上没有任何障碍，主要在于共识和决心。”陈小鸿说。“能否设想把路的使用权公平地分给在本地纳税的市民，少用路则通行权可以存着、多用就要另外付费？鼓励大家少用车。而外来办事的车辆，有需要可付费通行，既讲公平也行方便。”

## 市场化探索少车道

陈小鸿说，高收费、罚款只是用



■ 上海市民对拥堵早就习以为常

本报记者 张龙 摄

市交通委昨  
回应网络传闻

## 外牌限行措施 将提前公告

本报讯（记者 张欣平）针对近日网络信息平台上有关外牌限行措施确定的传言，市交通委相关人士昨天傍晚表示，传言内容有不实之处，一些内容只是讨论征求意见的方案，准确信息将以公告为准。交通委再次明确，针对上海道路交通资源实际情况和道路交通通行压力，市交通管理部门目前正在会同市政府相关职能部门和区政府，按照《中华人民共和国道路交通安全法》和《上海市道路交通管理条例》，积极研究缓解城市交通拥堵综合治理措施，相关措施形成后将提前向社会公告。

这两天在微信朋友圈和微博等网络信息平台上，流传着一份有关本市外牌限行的文件截图，称从4月10日起高架道路对外牌车辆早晚高峰各延长1小时的禁行时间，4月20日起不能在延安东路隧道及浦东南路通行，5月1日起，不能在北横通道（北翟路至军工路）通行，6月1日起，禁止范围扩大到西藏路全线。

## 记者手记

拥堵和雾霾，如同一对孪生兄弟，困扰着当下中国的大多数城市。这一对“城市病”竟然此长彼也长，相互推动，有越演越烈之势。于是，近期听到最多的便是一个“限”字——车辆限购摇号、限外地车进城等等。其实，这些都并非新招，有的城市实施“限”字诀已多年，城市的环境问题并没有得到根本性改观，城市管理者亦多有无奈，称此举实为万不得已。实际上，拥堵的

价格杠杆治理交通拥堵的一个方面，另一个方面或许更为重要，即中心城区的公交建设，“不提倡上班族开车，就一定要为他们提供另一种方便、快捷、舒适的出行方式。”

上海现在是拥有全球最大港口、国内唯一拥有2个国际机场的国际性交通枢纽城市；它已经建成近千公里高速公路网、近600公里轨道交通网，可以说，其交通基础设施的总量，规模与其他世界级城市相比毫不逊色。但陈小鸿指出，增长不等于发展，规模更不同于质量，上海综合交通运输体系仍存在问题，最突出的就是轨道交通对于人口、岗位集聚不足；轨道交通缺乏快速线路，地面公交缺乏网络化专用空间。简单说，人们坐地铁、坐公交到中心城区上班，有时并不方便。同时，交通管理过于依赖保有量控制，对现有机动车使用放任以及对停车设施无差异的供

## 向市场要办法

根本问题并不仅仅是因为车多。

同济大学著名的交通规划专家陈小鸿指出，对交通治理，不能光顾着限制新增车辆，更重要的是在已有车辆控制上做文章，而这种控制应采用市场化原则，不是仅仅靠行政干预。

可以设想一下，如果市中心的办公商业机构不再提供车位，如果中心区高额停车收费可以吓退车辆，久而久之，开车进入中心城区的

给策略，部分抵消了公共交通的发展成效。

陈小鸿领衔的研究团队向上海市提供了一份新的交通研究报告，建议上海未来应在中心城区，以市场化方式探索无车区、少车区和减车区建设。其中，中心区依托高密度轨道交通网络，形成“公共交通+慢行”为主导、清洁能源车辆的短租与合用为补充的客运交通模式。轨道交通提速、补缺，常规公交提质、优先，慢行交通连通、组合，道路交通慎建、严控，使得公共交通分担率能达到45%以上、个体机动化交通分担率削减到15%以下。

对于构建上海的“绿色交通”体系，陈小鸿有信心，她说，与20年前相比，上海的机动车构成已经从公务和营运性车辆为主，转为私家车为主，更有利于推进市场化的调节手段，也更有利于管理措施的公平与有效。

车辆日益减少，我们的城市环境会发生怎样的变化？

当然，对于治堵治污，陈小鸿还有一点没有提及，即我们每位车主的文明素养。时下，一听说“限外”，本地牌车主一片赞声，外地牌车主则纷纷抱怨，利己化的心态毕露。如果大家能为这座城市想一想，无论本地牌的，还是外地牌的，都少往中心城区开车，放弃开车上班的习惯，或许，去堵去霾早晚晚会迎来光明的那一天。城市是大家的，不能仅靠政府管，还得靠人人来爱护。

张炯强

### 相关链接

#### 各国治堵招数

● **新加坡** 实施电子道路收费系统，依靠自动化技术检测车辆，对凡进入中心城区拥挤路段的机动车收费，可以在最繁忙的道路收取最高费用。

● **意大利罗马** 每逢星期日，都会取消各类车辆进入中心城区的限制，所有公共停车场免费停车；路边比较随意的停车，警察也不那么较真。可是一旦过了周末，就会采取严格的限行措施，只允许9座以上巴士进城，市内有无数个摄像探头监控，罚款高达几百欧元。

● **英国伦敦** 为限制车辆进入中心城区，征收“拥堵费”，并限制家长用私家车接送孩子。据官方数据，属于征收区的内城，道路的平均交通流速提高了37%，而上下班高峰期的交通拥堵程度下降了40%。