

浅析伦敦交通拥堵费

罗晓燕 河北大学外国语学院

摘要: 随着汽车工业的迅猛发展,交通拥堵已经成为困扰世界各国的突出问题。为了缓解交通压力,提高城市的交通运营效率,伦敦市于2003年开始征收交通拥堵费。本文分析了伦敦2003-2007年与2007-2013年两个时间段里征收交通拥堵费效果及原因,并阐释了伦敦征收交通拥堵费的方法对其他国家的启示。

关键词: 伦敦;交通拥堵费;公共交通系统

一、引言

交通拥堵费是指在交通拥挤时段对部分区域道路使用者收取一定的费用,目的是利用价格机制来限制城市道路高峰期的车流密度,达到缓解城市交通拥挤的目的。

随着伦敦人口与机动车保有量持续增加,2003年伦敦地面交通时速仅为9.5公里。前伦敦市长肯·利文斯通在竞选期间,提出对伦敦市特定区域的车辆征收交通拥堵费的竞选口号并在竞选获胜后,把征收交通拥堵费的想法付诸实践。伦敦于2003年2月17日正式开始对拥堵区域收费。

伦敦交通拥堵费的征收区域是本顿维尔路、老街、塔桥路、大象城堡路等围成的城区。伦敦交通拥堵费征收的时间是星期一至星期五,早上7点到下午6点。拥堵费由最初的5英镑涨到现在的10英镑。

二、2003至2007年伦敦征收交通拥堵费取得效果及原因

2003年10月23日,伦敦交通局发布了交通拥堵费征收半年报告。这项报告显示征收交通拥堵费以来,进入收费区的车辆比收费前的2002年同期减少了6万辆。行车速度由2002年的8.69英里增加到10.56英里。所以,此项措施被证明在初期是非常有效的。

伦敦采用收费方式,以期减少市民使用私家车出行,改而乘坐公共交通工具出行,最终达到缓解交通拥堵的目的。伦敦征收交通拥堵费得以实行,首先得益于伦敦强大的公共交通系统。伦敦市至今共有12条地铁线,地铁站274个,总长度达250多英里。伦敦路面人群主要由港区轻轨、地铁、城市火车和几百条公交线路进行分流,每天还有8000多辆公共汽车运行在700多条线路上。正是因为伦敦舒适便捷的公共交通以及完善的配套设施可以满足日常的出行需要,所以在收费初期交通拥堵得以缓解。另外征收交通拥堵费执行也很严格,据相关规定,除了救护车、警车、消防车、出租车,其他任何车辆在高峰期进入收费区均需要缴费。收费初期,时任英国首相布莱尔就因没有及时向伦敦交通局注册所乘车辆牌照号码而被罚款。2009年,伦敦市长鲍里斯·约翰逊也因匆忙参加活动忘记缴费,而得到一张罚单。以上两个例子可以看出伦敦在征收交通拥堵费时的严格性。

三、2007-2013年伦敦交通拥堵费效果及原因

2007年后,收费区的等待速度与行车速度基本与收费前持平。2007年,交通速度又回落到每小时9.32英里,每行进1公里要等待2.27分钟,而在2002,是2.3分钟。实时交通数据处理公司INRIX 2012年公布数据显示,伦敦以年均66小时堵车高居英国榜首。

致使伦敦交通再次拥堵的一个重要原因是,征收的巨额交通拥堵费没能再次投入到改善公共交通体系工作中。伦敦市征收交

通拥堵费目的是缓解公共交通压力,并且把征收的巨额费用再次投入到公共交通系统中。然而伦敦市征收到的交通拥堵费大部分用于行政开支,被用于改善交通系统的费用大大削减。伦敦交通局2006-2007年财务报告显示,伦敦当年征得的拥堵费约为2.5亿英镑,但接近三分之二的资金被用于行政管理和增加伦敦西区收费设备当中,最终用于改善交通设施的费用不到9000万英镑。很显然,伦敦政府没有做到把钱用到该用的地方。

致使伦敦交通再次拥堵的另外一个原因是价格机制的失调。英国著名经济学家皮古于1920年提出了交通拥堵定价理论,即用供给与需求的关系来解释产生交通拥堵的原因:如果价格上升,供给就会增多,需求就会减少;反过来说,如果价格下降,供给就会减少,需求就会增多。由于道路免费使用,人们对道路的需求量增大,进而产生拥堵。伦敦交通拥堵费从最初的5英镑涨到10英镑,按照价格论,随着交通拥堵费的上升,对道路的需求就会下降,然而,近几年伦敦的机动车保有量过大,道路呈现出供给不足的问题,交通拥堵问题再次产生,陷入越收越堵的困境。另外交通拥堵费作为一种价格杠杆,只对价格敏感者才能产生调整出行交通工具的导向作用,开劳斯莱斯的车主与开普通车的车主,对交通拥堵费的敏感度必然不同,所以交通拥堵费对富人起不到明显限制作用。以上证明利用价格机制来调节交通拥堵是有弊端的。

四、结论及启示

2003年至2007年间伦敦征收交通拥堵费,被证明是非常有效的,最主要是得益于伦敦强大的公共交通以及完善的配套设施。而2007年至2013年期间,伦敦征收交通拥堵费却显示伦敦的交通状况是越收越堵,这是由于在征收的费用支配方面,行政费用占了太大比例,而用于改善公共交通的比例太小,造成了伦敦交通越收费反而越堵的困境,所以伦敦征收交通拥堵费的做法还有待完善。

其他国家想要解决交通拥堵问题,要加大对公共交通体系的建设,并且保证把征收的费用大部分再次用于公共交通的建设当中,这样才能形成良好的循环,改善交通拥堵问题。

参考文献:

- [1] 陈济朋:“拥堵费,国外城市怎么收”,《中州建设》,2012(21)
- [2] 刘明君:“伦敦拥堵收费政策、效果与启示”,《交通运输系统工程与信息》2011
- [3] 岳芳菲:“北京市交通拥挤费的可行性探究”,《北京社会科学》,2010(1)

作者简介: 罗晓燕(1989.04.06-),女,河北大学外国语学院英语语言文学专业硕士研究生。