

杭州到了取消限行的时候吗② >>>

杭州每天约有2000万人次需要出行

公共交通网能否承受放开限行之重

本报记者 孙燕 盛锐

2011年10月8日,杭州推出错峰限行政策,至今近12年。

今年,疫情防控政策优化调整,经济社会发展渐渐复苏。在这个关口,关系到每位市民最基本需求的出行相关政策会不会调整,引发猜测。本报邀请两位深耕城市建设的专家,谈谈他们的意见。

对交通需求进行管理

不是只有“双限”这种“削峰”方式

汤海孺 杭州城市规划专家

进入新世纪以来,杭州机动车呈现快速增长态势,路网建设进程跟不上机动车增长速度。按世界大城市交通建设管理的经验,都是从供需两方面着手,一方面,通过政策工具对交通需求进行抑制来强行达到供需平衡;大的方向是采用收取拥堵费、提高停车费等价格杠杆、限行限牌限排等管理政策,鼓励公交出行、绿色出行而抑制小汽车出行,目的是把有限的道路资源优先提供给运量大的公共交通,以提高道路的运载能力,从而缓解高峰期出行需求与供给不平衡的问题。

另一方面,是大力建设大运量的轨道交通、快速路网,通过增加交通承载容量来主动适应交通需求的增长。

2011年10月8日,杭州根据其它兄弟城市的经验,开始实行限行政策。这是在机动车出行需求增长很快,而常规公交速度较慢,轨道交通线网尚待建设,如放弃机动车出行又缺乏替代方案的情况下,不得已而为之的刚性管控措施。

如今,杭州通过交通大投入建设,快速路通车总里程已达480公里,居国内城市前列,绕城范围内四纵五横快速路框架成型;杭州地铁运营里程达516公里,地铁线路达12条,运营车站262座,形成了纵横交错的城市轨道交通骨干网络,实现了十城区全覆盖,后续还有152.9公里的四期工程。建成后,杭州市轨道交通网络将达669公里。

由此,城市快速路和轨道交通线网已经形成,交通的供给能力相比10年前已经大大提升,具备了取消限行限牌的先决条件。

同时,杭州轨道交通线网虽然已经形成,但客流量还没有上来,很多线路或远郊线段载客量还有很大余地,为替代开车出行提供了很好的条件。

限行限牌政策在有效消减存量机动车出行量的同时,也带来一些负面影响。如因为限行,造成家庭出行不便,很多家庭出现了购置第二辆车的需求。曾有高校开展了交通出行意愿调查,结果表明,有40%的受访家庭,因为限行想买或买了第二辆车。鼓励减排之下,因新能源车不限牌,也造成绿牌车大量增加。这些都跟限行限牌的初衷背道而驰。

实际上,从过年前开始,杭州市区车辆已不限行。有关部门似乎是在做一项交通压力测试。目前看来,路上虽然变堵了,但还在可控范围内。

反过来讲,交通堵一点,也会促使人们思考,要不要换一种方式出行。

对交通需求进行管理,不仅仅只有限行限牌这种“削峰”方式,也可以实施弹性工作时间、错峰上下班等。此外,增加大运量轨道交通供给(如建设快线网,而不只是目前一条19号线),提高时速和覆盖范围,也能很好地增加轨道出行的吸引力。

限行限牌是政府对交通出行采取的强制性行政措施。这种限制没法精准地照顾到不同人群的利益,必然会造成一部分人的权利受损,特殊需求无法满足。而一旦取消,就意味着政府把机动车出行的权利交还给出行者,由出行者根据交通状况及自己的需求自行选择。

这将是政府交通治理理念和方式的重大转型。

城市居民出行是多方式的 需要多种交通方式来分担

朱小康 浙江省城乡规划设计研究院教授级高工

2021年的数据显示,杭州常住人口1220.4万,机动车保有量近380万辆,也就是311辆/千人,算是比较高的,超过北上广深成渝。

再来看看,目前杭州路网在总量上、密度上是否能满足这么多车辆通行?

公开报道显示,如今杭州的快速路通车总里程近480公里,绕城范围内的四纵五横快速路框架成型。2021年,杭州建成区组团内路网密度为8.19公里/平方公里,是国内路网密度相对较高的城市之一,道路主干道的密度超过了国家标准。杭州如今的路网结构,是很长一段时间以来形成的,基本是合理的。

随着杭州都市区的发展,城市空间快速向外拓展,以前居民的活动圈层在市中心15公里半径范围内,而近几年都市区已向15~30公里半径圈层发展。目前杭州路网的结构性问题还应持续完善解决,比如主干道密度比较高,但支路网的密度不够;在老城区背街小巷改造过程中,因为老城区小区停车难,设闸封闭支路用于周边小区停车,减少了城市支路密度,阻断了城市慢行交通,没有真正发挥支路应有的作用。

与此同时,随着城市规模不断扩大,城市居民职住平衡问题突出。城市居民的职住相对平衡,是城市交通有序运行的关键。居民居住地和工作地较近时,交通拥堵会减少。前几年职住分离问题严重,近两年有所改善。

另外,机动车增加的同时,常规公交、轨道交通等也要发展平衡。目前,杭州轨道交通的运营总里程达516公里,居全国第六位,还是比较高的,但轨道交通全网总客流量相对较低。

在轨道交通快速发展过程中,机动车、常规公共交通如何与之协调,需要持续、动态关注。这不仅是交通结构是否合理的问题,也是政府财政能否可持续的问题。

我个人观察,早高峰坐公交的人并不多。在这样的情况下,常规公交怎么应对和改变?

城市居民出行是多方式的,杭州现在每天约有2000万人次需要出行,平均每个人出行时间单程在30分钟左右,平均出行距离8公里左右。因此需要轨道交通、常规公共交通、个体机动车、慢行等多种交通方式来分担。

有数据显示,目前全方式出行比例中公交分担率在18%~23%(各区域会有所不同),而小汽车的出行比例高达27%。对于杭州这类特大城市,小汽车在全方式的出行中较为合理的占比应低于20%。

杭州是否要限行限牌,取决于高峰机动车出行总量和路网的容量及结构性级配的匹配度。

我建议可以通过现有的技术手段,检测早晚高峰杭州在途的车辆,可以基于居民或管理者对拥堵的容忍程度,以及拥堵的空间分布情况,确定一个合理的在途车辆总数阈值,作为决策参数。

取消限行等,还应充分考虑20%出行者受限和局部拥堵的平衡关系。最后建议杭州解决交通拥堵,今后可以在织密支路网上动动脑筋。

