



为了让人们少吸一点雾霾，北京环保局和交通委等部门近日明确表示，已经初步制定交通拥堵收费政策方案和技术方案，目前正处于进一步深入研究和论证阶段。

如果北京实施征收“拥堵费”了，那其他城市离“拥堵费”还会远吗？

其实北京也是在效仿一些国外城市的做法。那么“前辈们”都是怎么做的呢？

拥堵费来了！每月交上千？ 来看国外大城市怎么做的

**通行收费指标：人均收入的8%
每月不超过1500元**

对于中国实施“拥堵费”政策，大家最关心的问题无外乎以下2个：要征收多少钱？真的会有效果吗？

据了解，国际上有一个通行指标，人均交通成本占人均可支配收入的比重不超过8%。据北京统计局和国家统计局数据，2015年北京市人均可支配收入为48458元，按照8%的标准收取拥堵费的话，北京车主每年最多可能要交3876.6元。中国综合交通研究中心执行主任毛保华说：“根据我的理解，因为根据收入的水平，像北京目前的市民收入水平，我觉得它（拥堵费）实际上（应该在）每天20到50元。”按照毛保华主任的说法，北京车主每年要交的拥堵费用已经超出了国际的通行标准。这样算来，如果经常开车的话，每月可能要交上千元的拥堵费。

其实城市拥堵从经济学上讲就是“公地的悲剧”。公地的悲剧说明，当一个人使用公共资源时，就减少了其他人对这种资源的享用。由于这种负外部性，公共资源往往被过度使用。公路也是一种公共资源，如果没有更好的规范制度，公路也会被过度使用，过度使用的后果就是：拥堵！那么“拥堵费”能不能让中国一线城市城市的公路摆脱公地式的悲剧命运呢？

**伦敦：划定区域
每天约缴纳110元人民币**

伦敦自2003年开始征收拥堵费，划定区域约为20平方公里。根据规定，周一到周五早7点到晚6点半间，驾车进入这一地区的司机每天必须缴纳10英镑（约合90元人民币）拥堵费。

伦敦交通闭路电视摄像机网络会捕捉进入“拥堵收费区”的车辆牌照，车主须在当天午夜之前支付费用，如未按时交费，就会面临按天累加的罚金。伦敦的拥堵费最初为每天5英镑（1英镑约合9.62元人民币），2005年7月上涨为每天8英镑，2014年6月再次上涨为

每天11.5英镑（约合110元人民币）。

当2003年时任伦敦市长利文斯顿打算征收交通拥堵费时，曾遭到机动车车主群体的强烈反对。然而十多年过去，征收交通拥堵费并没有引起交通瘫痪，反而带来立竿见影的效果，减少了英国首都心脏地带大约15%的车流量。

另外，首尔征收拥堵费效果也颇为显著。1996年底韩国首尔开征“交通拥挤费”，汽车通行量减少了9%，其中小轿车减少了53%，通行速度提高了一倍。

链接

长沙会跟进征收拥堵费吗

据高德地图发布的《2015年度中国主要城市交通分析报告》，2015年度中国“堵城”排行榜中前10位分别为：北京、济南等，而长沙某排名则居第十三位，也不算落后。那么，如果北京实施“拥堵费”政策之后，其他城市包括长沙会不会采取同样的政策呢？虽然现在下结论言之过早，但有一件事大家可以参考，曾经房地产市场火热的时候，北京采取限购政策之后，其他城市也效仿北京，进行限购。

解决交通拥堵问题，仅仅实行“拥堵费”政策一样还不够，除此之外，还应完善交通基础设施，提高交通技术，提高能源利用技术，推广新能源汽车以及高效整洁的公共交通工具。具体不应该收取拥堵费，还是要根据导致拥堵问题的根源而定。

综合环球时报、搜狐财经

**新加坡：按次收费
每次收2到14元**

对于收多少钱，按什么标准来收，有专家表示，应该参考国际惯例，目前有两个可供参考的国际惯例。新加坡（按通行次数收费）和伦敦（按区域收费）。

世界上最先实施“拥堵费”政策的是新加坡。后来由于实施效果好，伦敦、纽约、首尔等世界级大都市也相继实施了征收“拥堵费”的政策。

新加坡1975年开始征收“交通拥堵费”，是世界上最早征收交通拥堵费的

国家。按照不同路段、时段、车辆种类，收费标准为0.5新元/次至3新元/次（约合2元至14元人民币）。越是拥挤的路段，越是高峰期收费越贵，同样是小汽车，私家车比出租车收费贵。

而据一位媒体人士的体验，新加坡高峰时段的实际拥堵费要比这个更高，可达将近30元。因为收费系统还会根据实时交通拥堵情况调节收费价格，越拥堵收费越高。



关注三湘都市报微信
看E报。