



探讨在温哥华都会区实施道路收费 (MOBILITY PRICING)： 我们目前所了解到的情况

针对订立切实有效、高瞻远瞩及公平合理的道路收费政策，我们的调研结果及建议摘要

撰写：Mobility Pricing Independent Commission

2018年5月

本摘要将分享我们从这个为期 10 个月的调研及参与项目中所听到和了解到的信息，旨在为本区订立切实有效、高瞻远瞩及公平合理的道路收费政策提供建议。

市长议会（Mayors' Council）及运输联线董事会（TransLink Board）成立了 Mobility Pricing Independent Commission（简称该委员会），考察可如何（并非可否）在温哥华都会区实行一个包括“缓解交通拥堵收费”（decongestion charge）在内的道路收费系统，而该系统将会：



减轻交通拥堵



促进公平



支持投资

感谢大家在 *It's Time* 这个旨在探讨在本区实施“缓解交通拥堵收费”的项目中所给予的关注、支持及所提出的疑问。

第 1 部分：我们从哪里开始



增长意味着机会——本区需要确保人人都受惠于这样的增长。

温哥华都会区不断发展，到 2040 年，居住在这里的人口将会再增加一百万。为了满足这样的增长，我们需要有高效率、可负担及可持续发展的交通运输系统供大家使用，包括儿童、老年人及残障人士。我们还需要这个系统将货物运输到区内各处。

温哥华都会区在增长和交通方面的区域策略，为文化多元、人口稠密的住宅社区制订了持续发展的计划，使这些住宅区适宜步行，且有班次频密的公共交通相连，而且私家车的使用需求得到良好的管理。未来十年将会实现公共交通载客量增加 30%。

交通拥堵意味着并非人人都能够受惠于增长。

当我们在温哥华都会区内行车时，我们都会感受到交通拥堵的影响。交通拥堵不但浪费我们的时间，还影响我们的健康和安​​全——想想每天都听到的撞车事故就知道了。如果去上班的路程有点儿太长或路况难以预料，交通拥堵也许会使我们放弃那份工作。交通拥堵也会对本区的经济有负面影响，导致我们要面对可负担性方面的挑战。2017 年 9 月，即这个项目开始的时候，Ipsos Reid 进行了一项民意调查，结果显示了民众对交通拥堵是怎么看的...



89%

对交通流量高造成的延误感到沮丧。



80%

对行程时间不可预测感到沮丧。



81%

表示每星期交通延误导致他们损失时间。

交通正在改变。

新的交通方式，例如网上约车和合伙用车服务，以及电动和自动化汽车，将会带来崭新而且较廉宜的交通方法。交通运输业将会改变，而当它改变时，政府部门如何管理和协调流动性的方式也将需要随之而改变，以确保人人都可得到合理和可持续的结果。

什么是道路收费以及它可如何帮助解决本区的交通问题？

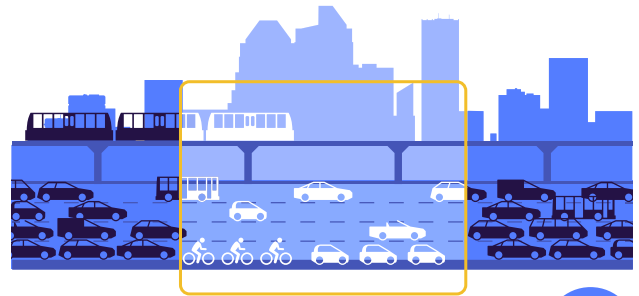
在本区，我们支付形形色色的交通费用：公共交通车费、停车费、保险、燃油税，以及诸如出租车、共享单车和汽车等方面的费用。道路收费的意思是协调我们支付交通费用的方式，另外也意味着通过实行不一样的收费，使得人人都能有更方便的交通。这个目标可通过能够控制交通拥堵并鼓励使用不同交通工具的方式，采用价格讯号来实现。如做得恰当，它可能更公平并能够筹集资金以投资于交通系统。

“缓解交通拥堵收费”，又称为道路使用收费，是一种控制路面需求的道路收费工具。

每条道路容量都有极限。一条每小时可容纳 1,500 辆汽车的道路，在有 1,400 辆汽车使用时是运作良好的。不过，当数字攀升至 1,600 辆时，车流就会放缓。交通拥堵所影响的不单是刚加入的那 200 辆汽车，它影响的是每个人，谁都无法突出重围。在严重交通拥堵时，设法驶过某一点的车辆越多，实际上可通过的会越少。

通过对在繁忙时段或严重拥堵地区驾车收取较高费用，“缓解交通拥堵收费”可解决这个问题。设立这种收费的目的是促使足够多的人改变其交通方式——使用另一条路线、多人共乘一车、改用其他交通工具，或者干脆避开在高峰时段出门。

在世界各地的城市，“缓解交通拥堵收费”使得汽车流量降低 10-35%，也缩短了行程时间。随着道路上车辆的减少及交通拥堵时汽车空转减少，城市里温室气体排放得以降低，且空气质量和交通安全得以改善。这些城市能够将收入用来建设更理想的公共交通方式。



您知道吗？



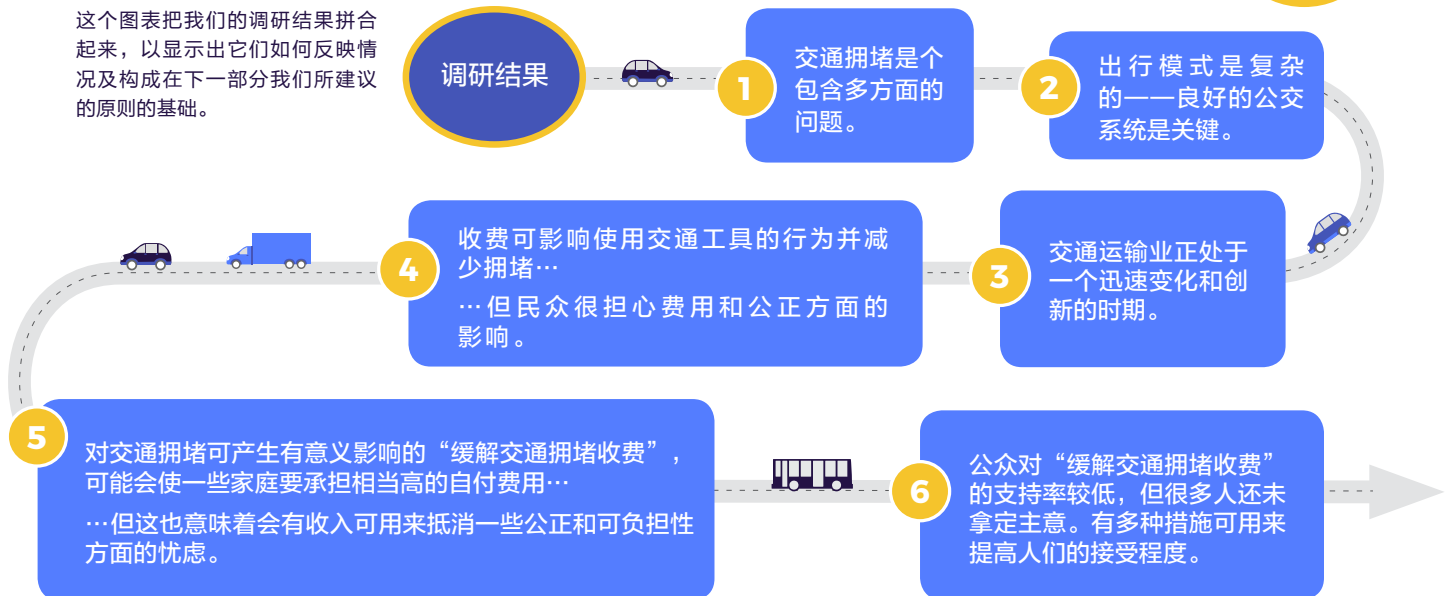
在早高峰时段使用各种交通工具的人当中，只有略多于半数是在上下班的，而在晚高峰时段使用各种交通工具的人当中只有略多于三分之一是在上下班的。

换言之，道路上有许多其他人是可以更改其使用交通工具的时间，以减轻早、晚高峰时段交通拥堵程度的。

第 2 部分：我们了解到的情况



这个图表把我们的调研结果拼合起来，以显示出它们如何反映情况及构成在下一部分我们所建议的原则的基础。



我们是如何听取意见的？

在八个月的时间里，该委员会通过两轮参与活动和外展活动，听取了约 18,000 名居民、利益相关方和民选官员的意见。

在这个过程中，通过 *It's Time* 项目的网站及多个社交媒体渠道分享了信息，而且通过报纸广告及多种语言的纸质和数码广告对参与活动进行了宣传。

- 在 2017 年 9 月和 2018 年 3 月向区内 **2,000** 名居民进行了 **2** 轮公众民意调查
- 就该委员会的工作及在区内实施道路收费，在 **16** 份地区报纸和 **11** 份非英文报纸上展开了 **2** 次多种语言教育宣传活动，在 Facebook 上的信息触及到 **898,099** 名居民并有 **65,752** 次网页浏览量
- 进行网上公众参与活动及举办亲身参加的研讨会，以协助制订原则，在第 1 阶段听取了 **6,078** 名居民及 **176** 名利益相关者和政府官员的意见，而在第 2 阶段则听取了 **11,474** 名居民及 **130** 名利益相关者的意见
- 把网上平台翻译成繁体中文、简体中文和旁遮普文（本区最多人使用的非主流语言），以方便使用；从超过 **16** 个区域社区办事处收到 **310** 份填妥的纸质问卷，并与服务机构一起进行外展工作
- 召集了一个由市民组成的使用者顾问小组（User Advisory Panel），这个小组包括 **15** 名代表温哥华都会区的成员（通过外部招聘公司挑选出来），负责作出建议和提供意见



您对“缓解交通拥堵收费”有什么看法？

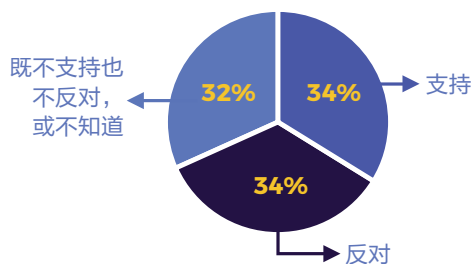
在这个进程期间，我们听到“缓解交通拥堵收费”可能会令大家中的一些人担心和焦虑。

“缓解交通拥堵收费”是具争议性的，每当探讨和实施这种收费时，民众都担心它会否起作用以及要付出什么代价。在许多情况下，他们担心的情况都没有出现，而交通拥堵的减轻程度比民众预期的却要高。

在温哥华都会区，我们向居民进行了民意调查，发现公众意见分布均衡。

在其他城市，我们发现在实施后支持程度上升。

温哥华都会区：公众对“缓解交通拥堵收费”的支持程度



结果是以 2018 年 3 月 Ipsos 向温哥华都会区 1,000 名居民所做的民意调查为基础的。

其他城市：在实施前后对“缓解交通拥堵收费”的接纳程度

城市	之前	之后
伦敦	39%	54%
卑尔根	19%	58%
斯德哥尔摩	21%	67%

第3部分：我们的建议



这些原则以我们听取的意见和了解到的信息为基础

我们听取了居民和利益相关者对于以下各方面的最大忧虑：交通选项的可负担性、可用性和无障碍性；公正性以及收入管理的可问责性。

些忧虑是可以理解的，并且也是能够解决的。我们从分析中得知，设计出一种与公交使用成本看齐并且尊重私隐的“缓解交通拥堵收费”是有可能的。一种不会令以下各类人士处于不利地位的设计也是有可能的：行程较长的人士、残障人士、老人或较低收入的人士。

根据我们的调研和举办的参与活动，我们提出以下原则，作为设计道路收费政策的指南：



原则：

温哥华都会区切实有效、高瞻远瞩及公平合理的区域道路收费政策应该：



交通拥堵

- A. 实现有意义的交通拥堵缓解
- B. 确保人人支付公平的份额
- C. 协调我们支付交通费用的所有方式，包括新兴的服务



公平

- A. 确保一致性且有理有据
- B. 支持公正性
- C. 道路使用成本应与公交使用费用看齐



支持投资

- A. 确保在如何使用收入方面的问责性
- B. 不以开源为主要目标



其他考虑因素

- A. 提供正面的经济效益
- B. 保护个人的隐私权
- C. 可预测，也可调整
- D. 支持区域发展、气候变化和环境方面的目标
- E. 继续与公众和利益相关者一起共同探讨

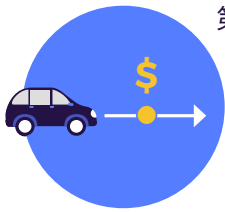
可作进一步探讨的“缓解交通拥堵收费”方面的解说性概念

在参与活动的第二阶段，我们向公众和利益相关者介绍了几个“缓解交通拥堵收费”的例子：区域交通拥堵收费及按距离收费。

根据交通模拟、分析及居民和利益相关者提供的意见，该委员会认为，以下的两个解说性概念最符合上述原则。

在落实可平衡众多必须考虑的因素的“缓解交通拥堵收费”之前，将需要有更多分析和反复申明。

这里所包括的数字是以该委员会所进行的早期分析为基础的。这些数字将需要进一步阐释和完善。平均家庭开支是过高的估计，因为很多家庭将能够通过某些日子改用别的交通方法来降低开支。就本调研而言，每年要用交通工具的日数估计为 335 天，这代表了一般家庭的出行模式。



第一个解说性概念是**区域交通拥堵点收费**。这种收费会使一般家庭每天要付 5-8 元，并可能减轻交通拥堵 20-25%。算起来每年每个家庭估计要付 1800-2700 元。可能会有每年费用上限、给予某些驾驶者的豁免、降低驾驶的其他费用或给予低收入人士的支持。

如采用这种方法，可能会在本区各地 12 条主要桥梁或附近设收费点。由于在远离桥梁的地方也会有交通拥堵，特别是在布拉德半岛（Burrard Peninsula）内，除了这些收费点之外，还应该在其他关键地点增设收费点。

就我们的分析而言，收费点已设于北路（North Road）（本那比/新威斯敏斯特与高贵林/穆迪港之间的分界）。也探讨了可能值得进一步研究的其他方法。将需要进行更多的工作，去找出设置所有收费点的最理想地点。



第二个解说性概念是**多区按距离收费**。这种收费会使一般家庭每天要付 3-5 元，并可能减轻交通拥堵 20-25%。算起来每年每个家庭估计要付 1000-1700 元。每公升 17 分钱的燃油税可能会取消，另外可能会有每年费用上限、给予某些驾驶者的豁免、降低驾驶的其他费用或给予低收入人士的支持。

这种方法的分区数和确切分界仍有待确定和完善。收费会因分区和时段而异。

就我们的分析而言，已经订立了八个分区，各有不同的按距离收费费率。也探讨了可能值得进一步调研的其他方法。将需要进行更多的工作，去找出最理想的分区数和地点。

该委员会建议展开进一步的工作，研究一下若引入“缓解交通拥堵收费”，行车的其他费用、公共交通车费或其他种类的税项可如何降低。

您可以在该委员会报告里找到更多有关这些解说性概念的信息，包括经济效益、交通拥堵的影响、收入、家庭开支、对环境的影响、收费水平及车程收费的例子。

第 4 部分：后续工作



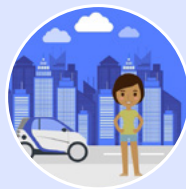
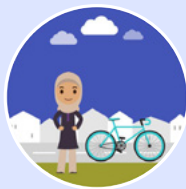
这些解说性概念将需要更多探究，特别是去了解家庭和企业要承担的费用；应如何处理燃料税、公共交通车费及其他税项；每天费用是否需要设上限；以及是否需要为某些人士或汽车提供豁免。

可能要经过好几年本区才能准备好引入“缓解交通拥堵收费”：



如果在此阶段想要的就只是一种足以支付交通投资费用的方法，那么一个包括“缓解交通拥堵收费”在内的协调一致的道路收费系统，可能不是未来的路向。不过，如果本区愿意进行一些复杂的讨论，那么道路收费则提供了一种控制交通拥堵和开源的方法，可以转化为一种高效率、可负担、可持续的交通运输策略的一部分，使温哥华都会区民众受益。

**继续这方面的对话，让本区及其居民能保持兴旺发达，
现在正是时候！**



您可以在 *It's Time* 网站 www.itstimemv.ca 上找到更多信息、报告以及该委员会的全部调研结果和建议。