

最近几天，“限行”成杭州市民普遍关心的一件事情。橙柿直通车记者认真做了五个方面的采访，供大家参考。杭州作为一座可沟通城市，坦诚交流，有助于城市更好的发展变化。

01

北上广深成都等城市当前的限行措施

对于经常需要开车出门的市民来说，限行是他们非常关注的问题。

放眼全国，北京、上海、广州、深圳以及成都等城市，对机动车都有限行措施。也有曾经实施限行的城市后来又取消了限行，比如贵阳。

北京限行比较严格

限行对象分为三类

北京的限行相对严格，限行对象分为三类，分别为北京牌照公务用车、北京牌照私家车、外地牌照车。

对于北京牌照公务用车，每周限行一天（0时到24时），范围为整个北京行政区域。

对于北京牌照私家车，限行时段为7:00-20:00，范围为北京五环内道路，不含五环。也就是说，五环外可以随便开；早7:00前和晚20:00后也可以随便开。

对于外地牌照车辆，除了要和北京牌照私家车一样尾号限行外，在每個工作日的7:00-9:00和17:00-20:00都不能驶入五环路及五环以内道路。

此外，外地牌照车进入北京六环以内道路行驶，必须办理进京证，北京市内的多条道路全天禁止外地牌照车行驶，包括二环主路、长安街及延长线三环内路段、广场东/西侧路、南/北池子大街、北/南河沿大街、府右街等。

外地车进上海城区要限行

沪C不能进城

上海是中国最早汽车限购的城市，也是最早限行的城市之一，目前的限行主要针对外地车和沪C牌照车辆。

外地车牌进上海，除了周六、周日和全体公民放假日，在7时至20时不准驶入中心城区的高架、隧道等路段，包括延安高架路、南北高架路、沪闵高架路等。

此外，外地车牌车辆若需要进入上海内环，在周一至周五7时至9时、17时至19时（周六、周日和全体公民放假日除外）需限行，工作日非交通早晚高峰及周六、周日和全体公民放假日不限行。

上海还有一个特殊的存在——沪C车牌，在上海外环以内区域全年都是全天限行。

外地车进广州

需要“开4停4”

广州的限行规定主要针对外地车，外地牌照车驶入广州市管控区域，连续行驶时间最长不得超过4天，之后如果要想再次驶入该区域，必须间隔4天以上。所以这一措施也被称为“开4停4”。

这一限行措施有些“烧脑”，开4天停4天的规则是包括节假日在内的，算的是自然日，比较容易算错，广州市的限行范围也不要规则，大体是广州市的中心城区。

为了方便市民，广州交警还推出了“开4停4”的微信小程序，让车主可以搞清楚这一规则。

深圳早晚高峰

外地车全境限行

深圳的限行也主要是针对外地车。限行范围是深圳市范围内的所有道路（高速公路除外），限行时段为工作日7:00-9:00和17:30-19:30。

也就是说，外地牌照车辆早晚高峰在深圳全境限行。只有执行任务的军车、警车、消防车、救护车、工程救险车，持道路运输证件的客运车辆（不含租赁小汽车）及中型以上客运车辆，香港号牌（含香港内地牌和内地香港牌）、使领馆号牌车辆。不受上述限行措施限制。

成都工作日尾号限行

不区别对待本地牌和外地牌

与其他城市不同的是，成都的限行措施对待本地车牌和外地车牌是一视同仁的。

成都采用尾号限行，每天有两个数字的车辆需要限行。限行时间为工作日7:30-20:00，限行范围为成都绕城高速(G4201)（不含）以内所有道路。

香港没有限行政策

以立体交通解决争道问题

我国的香港人口密集，没有限行政策，但香港的高架桥、双层路、回转线比比皆是。大部分高架桥定为单行道，以弧形分流车辆。因高架桥经过精准的交通测算，如此多的二层三层叠加道路，填补了地面窄路的不足，同时确保车速够快，避免引起车辆堵塞。

为了改善市民的出行环境，香港大量建设天桥、地道、空中走廊，为行人拓展了很多步行穿梭的捷径。立体空间的科学利用，将人车分流，解决了混合交通的争道问题。

此外，香港的养车费用也不菲。登记税、牌照费、油费、燃油税以及停车费、海底隧道费等多项开支，令不少人对开车出行望而却步。

02

国外大城市多不限行但有拥堵费等市场化调节办法

国外的大部分城市没有严格的限行措施，依靠的是完善公共交通、征收拥堵费等治堵。

比如英国伦敦，会采取收“拥堵费”等方法，削减市民开车出行的意愿。2003年起，伦敦出台政策，开始征收“城区交通拥堵费”。

该政策首先划定了一个交通拥堵区，主要为城市中心区域泰晤士河沿岸。规定凡在指定时段内进入该区域的车辆都应缴纳一定金额的“交通拥堵费”。规定缴费时间为工作日上午7时至下午18时，收费标准为每辆车每次进出区域5英镑。

伦敦出台“交通拥堵费”缴纳政策，是期望能控制中心城区机动车流量，从而缓解交通压力；同时，征收的这些费用，将用于公共交通设施的改善和公共交通服务的提升。

从实际效果看，征收“交通拥堵费”在伦敦取得较大成效。分析认为原因在于其配备了完善的公共交通出行系统。地铁、公交、轻轨和城市火车这4种交通工具，是伦敦主要的交通分流方式，足以满足普通市民的日常生活出行需求。这也是伦敦实施“交通拥堵费”缴纳政策的坚实基础。

此外，国外也有一些城市是有限行政策的，但大多是为了环保限行。

比如法国巴黎，就决定当大气污染达到一定程度时，以汽车登记牌的奇偶数来决定能否上路。

同时，国外对车型的限制比较严格，尤其是污染严重的柴油车。

比如日本东京，是禁止所有柴油车上路的，加装了排放净化器的除外，否则将面临严厉的惩罚。

相对来讲，雅典的做法更温和一点，会在高污染日根据车牌号对柴油车进行限制行驶。

意大利的米兰，也禁止所有高排放车辆进入市区，鼓励市民们选择公共交通工具出行。相应的，有关部门会给予一定的公交优惠政策。与之类似的还有比利时的布鲁塞尔，明令禁止高排放柴油车进入市区，同时在高污染日实行公共交通工具全免费政策。

03

杭州高效互联的新一代公共交通

网络已基本成形：

地铁线网总里程正式达到516公

里，覆盖十城区；快速路通车总里程达480公里，居国内城市前列

在杭州，地铁和快速路这对城市交通的“双生子”，十多年来茁壮成长，一步步用速度换取市民出行的时间，用时间来拉近城市多极的空间，用空间来换取沿线的发展机会。到今天，杭州高效联通的新一代公共交通网络体系已然成形。

2012年11月24日，浙江省第一条地铁杭州地铁1号线在武林广场始发，不仅吹响了浙江省交通治堵五年攻坚计划的号角，更悄然改变着城市空间。

地铁1号线开通后，地铁改变了人们的“区位”概念，西湖、湘湖与金沙湖，不过是一趟地铁的距离。

2015年2月2日，杭州地铁4号线首通段开通，与已开通运营的1号线、2号线东南段初步成网。这张网将萧山副城、下沙组团紧密相连，也将钱塘江“揽江入怀”，用地下动能，推动城市实现高质量发展。2016年12月，杭州地铁三期建设规划获得国家发改委批复，总里程196.1km。紧接着，2017年6月，杭州市发布《轨道交通建设五年攻坚行动计划(2017-2021年)》，杭州将全面开通运营10条地铁线、2条城际线，建成总里程达446公里的轨道交通网络。5年间，杭州新建了将近400公里轨道交通线网。

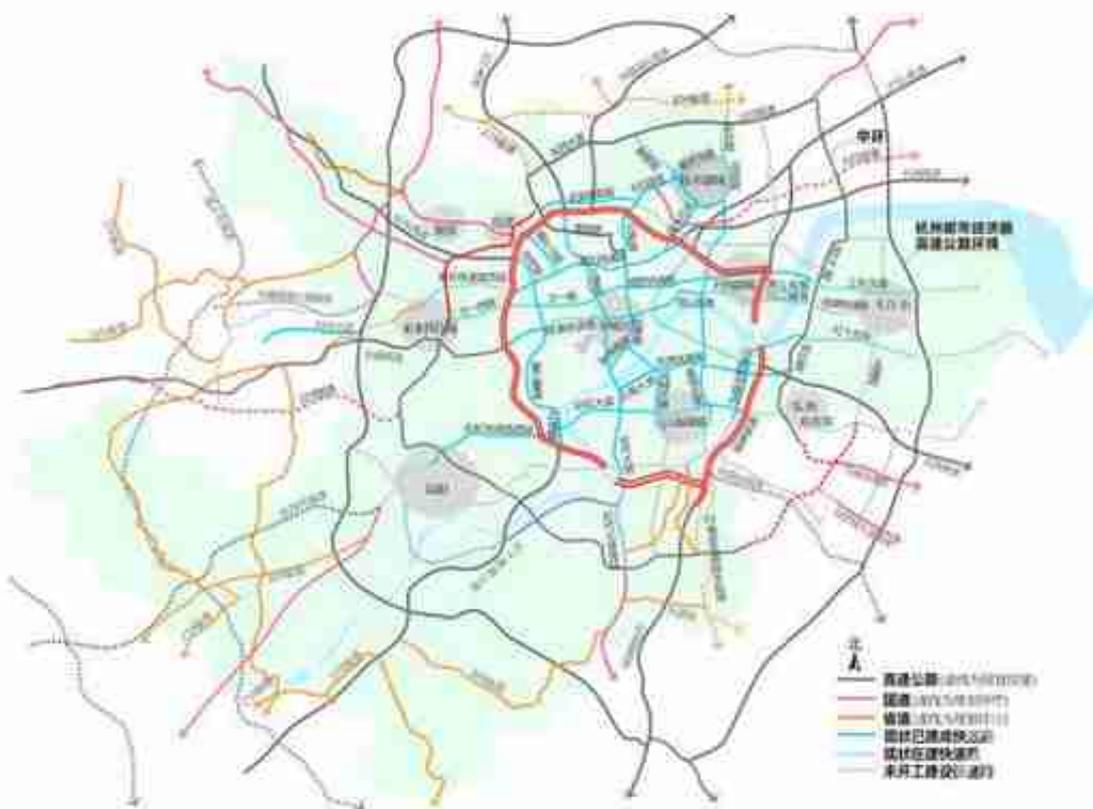
2016年，地铁16号线驶进临安，成为第一条开通的城际线路。

2018年，《杭州市城市轨道交通第三期建设规划调整（2017年-2022年）》获批，杭州首条轨道快线，机场轨道快线（19号线）落地，规划线网总里程达到516公里。

2020年12月30日，杭州地铁首次连接机场，杭州首次实现地铁在“十城区”全覆盖，线网运营里程突破300公里。

2021年6月28日，杭州-海宁、杭州-绍兴2条城际铁路与杭州地铁线网贯通运营，首次实现杭州都市区轨道交通互联互通。

2022年9月，杭州地铁一、二、三期建设规划项目全部通车，杭州地铁线网总里程正式达到516公里。实现十城区全覆盖。



杭州的快速路网

如今，在城东，钱塘快速路、江东大道快速路两条快速交通走廊，承担起“城市东扩”的重要使命。

在城西，天目山路、文一西路、留石快速路、彩虹快速路西延4条东西向大动脉，共同构成了城西科创大走廊“一体两翼”的“金纽带”，串联起大走廊区域重量级的产学研高地。

在城南，彩虹快速路、江南大道、时代大道、风情大道、通城大道南延，推动了江南副城深度融入主城区，实现“萧滨一体化”发展。

在城北，莫干山路、秋石快速路、东湖快速路北延，推动城市有机更新和大城北建设。

杭州绕城内，“四纵五横”快速路网全面成型；绕城外，快速路网十城区全覆盖，实现了“1小时交通时空圈”。

纵横交错的快速路网，链接了交通枢纽，串联起产业集聚区，释放了地面交通压力

，同时对杭州城市空间结构扩展起到了骨架支撑和积极引导作用。

目前，杭州已启动新一轮综合交通专项规划（2021-2035年），向着“两环八横五纵八连”的快速路网新格局、新目标迈进，预计到2023年，杭州快速路总里程数将突破500公里。

04

不限行的绿牌车（新能源车）突破40万

辆，部分新能源网约车行驶强度高，几乎整天在路上跑，路面整体车流量占比不小

今年1月13日，浙江省公安厅交通管理局发布的全省道路交通管理数据显示，杭州汽车保有量超过300万辆。

对比数据可以发现，2012年浙江燃油汽车注册登记量是新能源汽车的1706倍，到2021年，两者差距已经缩小到6.2倍。

近几年，杭州新能源车辆上牌量还在持续增加。

2021年，快报曾报道，根据相关数据显示，当时杭州已有新能源机动车近16万辆。而据电力部门数据，从2021年起，杭州电动汽车市场进入井喷式增长期，截至去年9月全市电动汽车保有量突破40万辆，其中电动私家车突破28万辆。

在杭州上路的新能源车辆中，有相当一部分“绿牌车”从事网约车运营，这些新能源网约车行驶强度高，几乎整天在路上跑，增加了路面上的整体车流量。

今天下午3点半，杭州市交通拥堵指数实时监测平台显示，快速路平均车速为42公里/小时，主要地面路平均车速为27.6公里/小时，交通拥堵指数为3.71。

其中，较为拥堵的区域，包括留石快速路石祥路附近、德胜快速路东向西方向从红普路至文一路附近，秋石高架与艮山西路附近。

另外，景区北山路、杨公堤一带，灵溪隧道、南山路与万松岭隧道等道路拥堵系数明显，市区地面道路包括中河路南北向，环城西路往景区方向也较为拥堵。



05

杭州限行政策的历史

2011年10月8日起，为缓解城区交通“两难”，杭州主城区实施周一至周五早晚高峰时段机动车尾号限行措施，市区机关事业单位实行错时上下班。

当时，限行时段为7:00-8:30；17:00-18:30的早、晚车流高峰期。按机动车号牌（含临时号牌）最后一位阿拉伯数字对应限行。限行后，早、晚高峰平均车速分别提高18%和16.9%。

2014年3月26日零时起，杭州在全市实行小客车总量调控措施，同时采取控制总量和“错峰限行”调整的双重措施。

简单说，就是从当年3月26日起，杭州开始限牌，并准备从当年5月5日起，扩大限行时间。杭州为此还新辟城西环线、地铁接驳线，开通高峰地铁换乘线，双层巴士、快速公交也纷纷增援城西区域。杭州市交通部门表示，杭州在出台限牌措施前，酝酿了2个月的时间。

2019年3月11日，《杭州市人民政府关于部分开放非浙A号牌小型客车工作日高峰时段在我市错峰限行区域内通行的通告（征求意见稿）》在杭州市政府门户网站公布。为妥善解决非浙A号牌小型客车高峰时段进出杭的紧急通行需求，经杭州市政

府研究，决定按照“提前报备、次数控制、急事通行”的原则，实施“部分开放非浙A号牌小型客车工作日高峰时段在杭州错峰限行区域内通行”的便民利民措施一年开放12次，1月内确有紧急需求多次来杭的，可在12次总量内自行调剂。

2019年7月29日，又一新政实施：从当天开始，杭州部分开放非浙A号牌小型客车工作日高峰时段在限行区内通行。每辆非浙A号牌的小型客车，在一个自然年度内允许通行的次数不超过12次（2019年为6次）。

2021年2月3日，杭州首次尝试在春节期间暂不实施错峰限行措施。

根据当时城市大脑的分析，杭州市2021年春节前交通流量较2020年同期有明显下降，延误指数也呈逐日下降趋势，高峰时速明显上升。数据据显示：高峰在途量下降10%，最高在途量低于30万；高峰平均延误指数下降13%，不到1.5，处于畅通水平；主干道高峰均速上升12%。交通运行明显好于日常工作日。

2021年3月1日起，杭州错峰限行新开始实施，新政中设置了“浙A区域号牌”，同时对外地车在杭高峰期通行时间和路段有了进一步限制。

2022年春节期间，杭州第二次推出暂不实施错峰限行的便民措施。

从去年12月21日开始，杭州市区地面道路暂停错峰限行，至目前已近两个月，至于何时取消暂停，还没有明确消息。

欢迎广大市民，在评论区发表您的意见。我们每一个人，都是城市交通出行的参与者，我们每个人的意见建议，能让我们自己的城市变得更好、更开放、更包容。

橙柿互动记者 岳雁 许晖 黄煜轩 董吕平

制图 高薇

编辑 许晖