

# Analysis of the Policy of “Peak Shifting the Limit Line” in Hangzhou

Xiaokai Liu

College of Education, Zhejiang University, Hangzhou Zhejiang  
Email: leekr23@sina.com

Received: Apr. 1<sup>st</sup>, 2019; accepted: Apr. 15<sup>th</sup>, 2019; published: Apr. 22<sup>nd</sup>, 2019

---

## Abstract

In Hangzhou, with the rapid development of social economy and urbanization, the pressure brought by traffic congestion is becoming more and more obvious, which has become a major challenge in the sustainable development of Hangzhou. In order to effectively alleviate the problems caused by traffic congestion and reduce the traffic load in Hangzhou, the government introduced the measures of “Peak Shifting the Limit Line” in 2011 and implemented them, and adjusted the policy according to the change of road conditions. At the same time, we need to improve the relevant measures to ensure the effectiveness of policy implementation.

## Keywords

Hangzhou, Peak Shifting the Limit Line, Room of Parking, Public Transportation

---

# 杭州“错峰限行”政策分析

刘潇锴

浙江大学教育学院, 浙江 杭州  
Email: leekr23@sina.com

收稿日期: 2019年4月1日; 录用日期: 2019年4月15日; 发布日期: 2019年4月22日

---

## 摘要

随着杭州社会经济的高速发展以及城市化进程的加快, 交通拥堵所带来的压力日趋明显, 成为杭州可持续发展中面临的一大挑战。杭州市政府为了有效缓解交通拥堵所带来的问题以及减小城市的交通负荷, 于2011年出台了“错峰限行”的措施并予以施行。并且根据道路情况变化对该政策进行调整。在政策出台的同时, 还需要完善与政策有关的措施以保障政策实施的效果。

## 关键词

杭州, 错峰限行, 停车空间, 公共交通

Copyright © 2019 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

## 1. “错峰限行”政策出台背景

交通情况很大程度上决定了人们对于出行方式的需求和选择, 杭州市交通拥堵状况日益严重, 尤其在高峰时段, 交通供需矛盾也日益突出, 杭州的私家车数量增长迅速, 然而城市道路建设和公共交通发展虽然有成效, 但机动车保有量的高速增长与主城区范围城市道路增加有限性之间的矛盾仍日益突出。况且杭州市的公共交通体系尚未完善, 地铁建设还不完善, 杭州市的交通压力巨大, 出台适合杭州市的交通缓解措施势在必行。另外, 杭州市作为国内外重要的旅游城市和省会城市, 群众对于空气质量的改进和交通体系的保障都提出了更高的要求, 解决杭州交通拥堵问题迫在眉睫。

对此, 杭州市政府决定于 2011 年 10 月 8 日起实施城区部分区域“错峰限行”政策以缓解交通压力。在“错峰限行”实施的城区区域内, 按“错峰限行”时段禁止通行的对应的“错峰限行”机动车号牌(含临时号牌)末位数字进行车辆管理, 缓解高峰时段机动车拥堵状况, 加快杭州市民的出行[1]。

## 2. “错峰限行”政策介绍

杭州错峰限行时间为每个工作日的早高峰 7 时至 9 时, 晚高峰下午 16 时 30 分至 18 时 30 分时段。机动车在工作日按机动车号牌的最后一位阿拉伯数字进行“错峰限行”。星期一为 1 和 9, 星期二为 2 和 8, 星期三为 3 和 7, 星期四为 4 和 6, 星期五为 5 和 0。公交车、客运长途车以及出租车, 还有警车、消防车、救护车等特殊车辆不受此措施的影响。

此外, 杭州市政府在 2018 年对“错峰限行”政策作出了一些调整。2108 杭州新出炉的限行措施, 对浙 A 车牌以外的车辆影响更大。以前的限行, 杭州是一视同仁, 浙 A 的和非浙 A 的, 限行范围和时间都一样。这次, 非浙 A 车辆的限行时间和限行区域都扩大了。非浙 A 车牌车辆的限行区域, 除了包括老的错峰限行区域外, 增加了一些高架道路。错峰限行的时间也扩大了: 非浙 A 车牌车辆工作日高峰时段实行机动车全号段禁行, 换句话说, 只要是非杭州本地车牌的车, 在每个工作日的高峰时段都不可以在限行区域内行驶。而在杭州市内行驶的机动车中, 非浙 A 车牌的车辆不在少数, 所以限制非杭州本地车牌的车进入限行区域也对缓解交通拥堵起到了促进作用。

## 3. 我国主要城市治理交通拥堵的情况及启示

其实杭州市出台“错峰限行”政策的根本目的就是缓解城市交通拥堵, 随着城市机动车数量的增加, 交通拥堵带来的压力已经被越来越多的城市重视起来, 因此大部分国内外的大城市都依照自己城市的实际情况出台并实施了有关的限行措施, 以此来缓解大都市的道路拥堵压力。

2008 年北京借由北京奥运会时机实施尾号“单双号限行”措施, 此后的限行措施则改为“尾号轮换限行”, 即周一至周五每天限行两个尾号并且三个月进行一次尾号轮换[2]。与此同时, 政策规定北京市的各级机关单位以及国企需实行错峰上班的政策, 即根据早晚高峰的时间错后上班和下班, 这样一来,

会大大缓解北京市早晚高峰道路上的车辆饱和度同时减少早晚高峰期间乘坐公共交通的人数，由此老百姓也会感到公共交通的服务水平的提高。所以对于北京市来说，缓解城市交通压力问题的主要措施就是对机动车进行限行政策和大力发展市区的公共交通网络。

除了北京之外，最近广州也出台了限行政策，并且有一个响亮的名字——“开四停四”。它是广州市公安局交通警察支队对非广州市籍中小客车通行实行的管理措施，即非广州市籍中小客车驶入广州市中心区连续行驶时间最长不得超过4天，再次驶入须间隔4天以上(这里的天数是包括周末的)。虽然这个政策主要针对的是非广州市籍的机动车，但是也切实有效的缓解了广州主城区的交通拥堵状况。

北京以及广州相对比较成功的限行政策说明，想要有效缓解交通压力就需要因地制宜地制定符合自己城市实际情况的措施，虽然可以对这两个城市的措施进行借鉴，但还是要以自己城市的状况作为最主要的考虑因素，这样才可以及时有效的缓解道路交通压力。

对于杭州市而言，造成交通拥堵的主要原因有两个。一是由于其特殊的地理环境，城市的主干道以及繁华的商圈都紧挨着西湖景区，导致本就窄小的城市主干道几乎没有拓宽的可能性，不能通过增加行车道来缓解拥堵，而本就人流量大的主要商圈与前往西湖景区的大批游客形成冲突，为城市交通带来极大压力；二是由于杭州市的公共轨道交通还不够发达与便捷，无法有效通过轨道交通来帮助缓解地面交通压力[3]。

所以，在借鉴北京及广州等城市的经验之后，杭州市根据自身情况，因地制宜地制定出了相对比较符合杭州市实际情况的限行措施，杭州市“错峰限行”所规定的主要限制区域就是西湖景区周边的道路，在早晚高峰期时，被限行的车辆禁止驶入该区域，与此同时，非常值得注意的一点是限行措施还限制了非浙A车辆，也就是非杭州本地的车辆在限行时间内也不可以驶入限制区域，这极其有效的控制了该区域内车辆的数量，缓解了地面交通压力。这是杭州市“错峰限行”政策的优势所在，这样的交通治理可以说是一针见血、直击要害，把造成交通拥堵最主要的原因都抓住了并予以解决。

#### 4. “错峰限行”现存问题

“错峰限行”政策的实施虽然取得一定的成效，但也存在着问题。比如早晚高峰时间段“被”延长了，在限行时段一过后，被限行的车一下子全出行了，会造成更大的交通压力。再比如杭州的配套设施跟不上城市政策措施的发展，公共交通设施的不完善是城市私有机动车辆持续增长的重要原因，市民不愿乘坐公交出行很大程度上是由于公共汽车的拥挤不堪，完善配套设施的对政策的成效提高尤为重要。还有一个问题就是“错峰限行”政策引发了“停车难”的问题[4]。在“错峰限行”政策施行后，那些被限行从而无法上路的机动车便产生了之前没有过的停车需求，由此给杭州市带来了“停车难”的问题，造成了许多地方存在机动车乱停乱放的现象。由此可见杭州市“错峰限行”的相关政策还需进行一些完善及改进。

#### 5. “错峰限行”的完善方案

首先需要完善一些与“错峰限行”政策有关的配套措施。“停车难”的问题极为严重，停车位的不足，也影响了群众对错峰限行的满意程度，停车位必须得到增加。例如许多车位间的空隙较大，可以缩短间隙并合理安排车位空间，以产生更多车位。错峰限行还对学生上课产生了影响，应得到妥善处理。有关是提前放学时间还是延后放学时间的问题亟待解决，需要有关交通管理部门以及有关教育部门进行有效的沟通与评估，从而出台一个相对比较完善的方案，这个地方可以借鉴北京市一些中小学的方案，有些小学依照不同年级来规定不同的放学时间，例如一年级课业压力最小，那么一年级的学生最早放学，以此类推，二三年级的同学在一年级学生放学后的半小时之后再放学，由此不仅解决了学校路段的交通

拥堵问题，同时还为整个城市缓解交通压力带来了帮助。这一点杭州市可以借鉴相关经验，根据杭州市中小学的实际情况来出台措施。

其次需要优先发展杭州的公共交通[2]。公共交通作为缓解城市交通压力中不可缺少的一个环节，在“错峰限行”措施实施后，变得更加重要。这里依然可以参照北京市的相关经验，北京市的公共交通极为发达尤其是轨道交通，所以在限行政策出台后，治理交通拥堵的成效极为明显，所以解决杭州交通出行的根本出路应该是提高轨道交通的通达性，在保证公交线路优先大力发展的前提下，同时保证地铁等轨道交通的快速发展，从而在不占用已有的城市道路前提下缓解交通压力。同时，为了方便骑自行车的市民乘坐公共交通，建议在公交站以及地铁口附近设置共享单车停放点。

最后，还需要控制杭州机动车数量。杭州市也出台了小客车摇号政策，“错峰限行”政策和摇号政策是有相关性的，只有确保了摇号政策的正确有效实施才可以保障“错峰限行”政策的效果。

### 参考文献

- [1] 邵丹娜, 刘学敏. 杭州市城区交通错峰限行措施效果分析[J]. 城市问题, 2014(11): 86-89.
- [2] 赵野松. 对杭州市实施限行等交通控制措施的若干思考[J]. 公安学刊(浙江警察学院报), 2010(2): 90-93.
- [3] 陈和, 赵坚. 从空间资源稀缺性视角探寻城市交通拥堵问题的成因及对策[J]. 生产力研究, 2007(6): 90-91.
- [4] 马嘉琪, 白雁. 基于出行成本管理的城市交通拥堵治理策略[J]. 综合运输, 2010(5): 59-62.

#### 知网检索的两种方式:

1. 打开知网页面 <http://kns.cnki.net/kns/brief/result.aspx?dbPrefix=WWJD>  
下拉列表框选择: [ISSN], 输入期刊 ISSN: 2169-2556, 即可查询
2. 打开知网首页 <http://cnki.net/>  
左侧“国际文献总库”进入, 输入文章标题, 即可查询

投稿请点击: <http://www.hanspub.org/Submission.aspx>  
期刊邮箱: [ass@hanspub.org](mailto:ass@hanspub.org)