

各国如何治理

编者按 城市交通拥堵问题,向来是困扰各国城市管理者的痼疾。不论是发达国家还是发展中国家,在治理时往往面临着各式各样的限制和困扰,同时产生了许多应对的高招。

今日刊出本报驻外记者发回的一组稿件,力图向读者呈现 当前各国在处理城市交通拥堵时所面临的境况、采取的办法, 以及值得我们借鉴的经验和教训。

莫斯科向交通拥堵"宣战"

本报驻莫斯科记者 廖伟径

作为一座拥有超过1000万人口的特大城市,交通拥堵一直是莫斯科的城市"顽疾"。

近年来,莫斯科市政府狠抓城市交通建设,大力发展道路交通组织系统,特别是重点发展公共交通系统。根据最初规划,2012年至2016年莫斯科市将投资2.2万亿卢布用于城市交通建设,其中1.3万亿卢布用于完善城市道路网和地铁运行线路,计划新增474公里市内道路,在2016年前新修地铁85.6公里。在地面公共交通方面,莫斯科市政府将投资1350亿卢布用于更新公共汽车和有轨电车,并将城市出租车数量由1万辆增至2.5万辆,缓解市民打车难问题。

尽管取得的成就有目共睹,但是莫斯科城市交通建设的"红利"仍被迅速增长的私家车保有量抵消,交通供需矛盾依然严峻。根据莫斯科交警部门统计,该市2013年登记在册的汽车数量已超过500万辆,并且以每年3%至5%的速度持续增长。现在莫斯科市内道路每天行驶车辆超过70万辆。俄专家认为,如要保持市内交通顺畅则日均汽车行驶量不能超过40万辆。上路车辆的增多也带来了交通事故率的攀升,进一步恶化了市内交通环境,莫斯科警方数据显示,现在该市平均

每天发生200至300起交通事故,其中15%为严重事故。为此,2014年莫斯科市政府决定修改《莫斯科市2012—2016年交通运输规划》,并辅以一系列具体措施,努力优化莫斯科的市内交通环境。

根据公布的"升级版"《莫斯科市 2012—2016年交通运输规划》,莫斯科市 政府决定将现行规划的实施年限延长至 2020年,城市交通建设总投资由2.2万亿 卢布增加至4.4万亿卢布。该规划主要内 容为两部分。

首先,莫斯科市将继续加大交通基础设施建设投资。到2020年,莫斯科市将新建72个地铁站,新购超过3000节地铁车厢。在地面道路建设方面,莫斯科市针对现有放射型路网结构,将重点整修超过400公里进出城主干道。为了方便在卫星城镇居住的市民上下班,市政府还将出资新建240公里的城市电气化铁路,新购24列双层电气化火车,改善市民的乘车环境。

其次,莫斯科市将大力发展城市交通 辅助项目。相关项目计划投入超过1万亿 卢布,主要来源于私人投资。目前,莫斯 科正大力发展城市自行车租赁系统,第一 阶段由莫斯科银行和俄储蓄银行出资4.5 亿卢布,市民每日仅需花费150卢布就可 租赁到一辆自行车,在市内凭借信用卡或 公交卡即可方便地支付租金。截至2014年8月,莫斯科建成150个租赁点,到2020年市内自行车道路将延长至300公里。除此之外,莫斯科智能交通管理系统也在不断完善,在过去4年花费已超过160亿卢布,新增800个固定交通监控点,安装了超过7000个监控探头。

在2020年莫斯科交通运输规划完成 后,预计全市公共交通年客运能力可达 66亿人次,地铁将覆盖该市87%的居民区。每天早高峰期间,市民乘坐公共交通车辆从莫斯科大环公路到市中心的平均用时将由现在的67分钟缩短至55分钟。

交通问题是特大城市的"通病",对于这种城市"慢性病"不能指望"药到病除"。据测算,未来6年的全力投入只能争取节约12分钟的平均出行时间,莫斯科的治堵之路依然任重而道远。



E俄罗斯首都莫斯科,汽车行驶在拥堵的马路上。

新华社发

新加坡

公交系统效率亚洲居首

本报讯 记者陶杰报道:新加坡的公交系统因高效率而闻名全球。有英国交通咨询公司一项针对全球35座城市公共交通系统调查显示,新加坡的公交系统成本效率,无论是公交车载客量、舒适度还是可靠度都位居亚洲城市首位,全球位列第三。

调查显示,新加坡公交系统对个人的经济成本影响约占人均国内生产总值的8.9%,低于其他的亚洲城市,如北京(11%)和首尔(11.7%)。

据了解,此项调查根据各地城市公交系统的不同指标,计算出乘客的"一般化出行时间",主要包括公交使用者的出行时间,地铁网络的密集度、车资、拥挤程度以及使用公交的便易度等。调查公司再将调查得到的数据与各城市的人均

国内生产总值挂钩,从而计算出乘客因出行而必须付出的经济成本。成本指数越低,意味着公交系统的效率越高。

不过,也有观点指出,尽管新加坡政府在公交系统的长远规划方面做得相当完善,但是仍有进一步改善的空间,目前需要的是提升地铁网络密度。

根据新加坡2013年陆路交通发展总览图显示,至2030年,新加坡的地铁网络将达到360公里,每10户家庭中步行10分钟以内到达地铁站的户数将从目前的6户提升至8户。专家认为,相比于增加地铁网络密度,新加坡更应该着重改善城市的规划方式,将裕廊区的"分散型发展"扩大到其他地区,在全岛各处发展区域中心,从而进一步提高公交系统的效率。

欧盟

七成民众对城市公交满意

据新华社布鲁塞尔电 欧盟委员会公布的一项调查报告显示,欧盟成员国民众近七成对城市公共交通系统状况感到满意,但只有三成左右经常使用,近四分之一的受访者表示从未使用。

报告说,为了解欧盟民众对城市出行便利性的满意度,欧盟民调机构"欧洲晴雨表"首次就公交系统状况对28个成员国的2.8万人进行了电话调查,内容包括城市定线运营的公共汽车、电车、地铁和火车等。调查结果显示,69%的受访者认为,所在城市公交系统状况令人满意。但欧盟各成员国之间结果相差悬殊,其中满意度最高的是卢森堡,高达88%,满意度最低的是马耳他,只有31%。

电话调查就站点分布合理、站台设施

完善、购票便捷、票价合理、发车间隔适宜、车厢整洁、准点率高等方面征求了意见,结果显示,77%的受访者表示步行10分钟的距离内分布有公交站点,69%的受访者对发车频率满意,70%的受访者认为公交车辆能准点到达。大多数受访者认为公交票价过高,不够合理,只有39%的受访者表示愿意接受目前的票价。

调查还显示,虽然有76%的受访者表示使用过城市公交工具,但只有32%的人每周至少使用一次,12%的受访者乘坐公交车的次数平均每年不足1次,24%的受访者表示从不使用公交工具出行。

欧盟委员会副主席、负责交通事务的 委员西姆·卡拉斯表示,欧盟要提供优质、 高效、经济、环保的公交服务,还有许多方 面需要改进

视为

□ 鲍显铭

埃及缘何重拳整治道路交通

近一年来,埃及政府开始在全国实施被称为埃及"史上最严格"的修订版新交通法,以减少道路交通事故的发生。

据了解,此次整治"导火索"源于2014年发生的

一起严重交通事故。2014年10月13日,三辆客车在南部阿斯旺省沙漠公路相撞,造成30人死亡、15人受伤的惨剧。事故发生后,埃及总统塞西就道路交通改革作出部署,已停止运作多年的道路安全高级委员会立即重新启动。该委员会由运输、卫生、内政等10多个部委和专家学者组成,至今已召开多次会议,制定并推动相关法规的完善和实施。

近年来,埃及机动车数量持续增多,重大道路交通事故频发,造成严重的人员伤亡和财产损失。官方数据显示,2008年至2012年,埃及发生道路交通事故逾10万起,2013年则达到3.3万起,年均死亡人数约1.3万人,造成的经济损失逾150亿埃镑(1埃镑约合0.86元人民币)。

就埃及道路交通事故多发的原因,埃及运输部长

顾问、道路交通专家阿里·萨利姆认为,一是埃及司机普遍存在不良驾驶习惯,包括服用麻醉药品、酒驾和逆行等。在抽查中发现,有七成以上的卡车司机在驾驶时服用麻醉药品,致使一半交通致死事故都与重型卡车相关。在开罗街头,司机开车时接打手机、卡车不沿专道行驶、小中巴随意停车载客等现象十分普遍。

二是道路建设和维护权责不明,交通安全监管漏洞多。由于经费不足,大量主干道年久失修,超负荷运行,缺乏配套的交通指示牌、信号灯、避险设施等,从而埋下了交通事故隐患。以开罗环城高速公路为例,上世纪80年代建成的这条大型货车专用环路,在运营过程中由于权责不明,维护和监管不力,造成了现如今设施老化,轿货车混开的危险局面,已成为埃及"最危险"的公路之一。

三是埃及迟迟未推行交通违规扣分机制。以前 的法律对交通违规等行为处罚较轻、执法不严,导致 违法成本过低。虽有"重型卡车在每天6点至23点之间不允许开进开罗市内"的规定,但由于违法成本低,司机们完全无视这项规定。

高端矿线

用"智慧发展"思路合理布局建筑群落

——访美国资深交通规划设计专家梁康之

本报记者 连 俊

近年来,我国各大城市积极倡导公共交通出行,大力发展地铁、轻轨、公交车,对缓解城市交通拥堵,建设宜居城市起到了推动作用。不过,在我国一些城市当前的规划中,仍存在居住区域过分集中等问题。如何做好城市规划来解决这些问题,国内外专家学者提出的许多建设思路可资借鉴。

日前,《经济日报》记者就城市规划的有关问题,采访 了美国马里兰州蒙哥马利郡运输部官员、美国资深交通 规划设计专家梁康之。

问:您如何看待当前的中国城市规划?

答:早期中国的机关、大学、企业等"大院文化",住宅是围绕在工作区周围步行即可达范围之内。随着城市的发展建设,为了有效管理和区域安全,城市规划采用了独立单一功能用途的区域建设。尤其在居民小区,新开发科技、工业园区以及商业购物区等,多采用分离跳跃式的区域结构。生活区与工作区是分离的,步行难以达到。而商业服务则更多地采用集中单一的形式,并从生活区分离出来。随着科技的发展,管理水平的提升,手段的多样化,混合土地利用同样能建设安全舒适的生活环境。合理规划不同功能的建筑群落,是当前中国城市发展应该注意的问题。

问:经常有专家提出,中国的城市规划需要更新观念,您认为在新常态下,应该如何建设新型的交通模式?

答:我认为,新型的城市,所占用的土地应是混合使用,使居住、工作、学习和商业成为一体,并具有满足不同收入层次、质量保证的住宅。现代城市区域规划是以该区域核心活跃的公共场所为中心。土地的用途将决定人的日常活动,这些活动又依赖于城市空间和建筑物的结构。因此,分布合理、综合规划的建筑群体是新型城市的基本体现

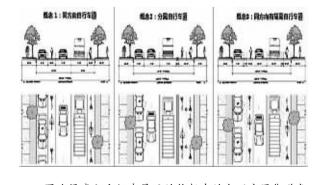
在目前城市交通领域规划应用中,我们建议采取"智慧发展"(smart growth)的模式来规划。所谓"智慧发展"是以更理性的方式来规划新型的城市结构,以人的日常生活出行为基点,降低对交通工具的依赖,提高生活质量的宜居城市。智慧发展的理念是:发展建设应综合考虑工作、购物、学校和居住以及多种模式的交通有机结合及合理布局,并融入当地经济和环境保护。让每个人都可以选择居住、工作和学习在一个美丽、安全、价格适中和容易通达的区域内。

问:如何应用"智慧发展"的规划思路来解决城市交通问题。

答:智慧发展的城市,交通模式是多样化的,包括不同类别的道路和交通工具,为区域内部或跨区域间的出行和商业服务创造可流动性的条件。选择驾驶个人汽车出行,往往是由于不便利和不可靠的人行道、自行车道和公共交通等。因此,现代的城市必须具有便捷联通的人行道和自行车道,方便可靠的公共交通系统,提供可靠安全和高效的运输体系,才可吸引更多的人使用。

目前在中国,已认识到公共交通的重要性。各大中型城市大力发展地铁、快速公交,优化现有公交系统等,都加大了公共交通的服务水平。但往往过于集中发展大运量的地铁等主干线,忽视了连接各集散点的支线公交和短线快速公交,使大量的人流在高峰时段集中在几个地段,可选择性很小。处于居民区的地铁等集散站,缺乏大型的停车场地。行人和自行车的通行也并不方便。

因此,在大力发展快速大运量公共交通的同时,还应考虑与之配套的连接方式。应该结合土地的混合使用和建筑体系的合理布局,形成适宜步行的街区,联通住宅、工作、学习和日常商业,建设多模式的交通体系,创造适合人居的城市。



图为梁康之向记者展示的构想中的合理市区街道各类车道配置概念图。