

公交优先,让城市“绿”起来

Public transport priority, let cities become "green"

随着城市人口的增多和规模的扩大,如何让城市更美好,让市民更幸福,确保城市不同地区之间人和物的顺畅流动,成为城市管理者面对的挑战。

虽然不同国家不同城市当局做过不少尝试与努力,但是有关通勤半径过大、时间过长、公交设施差、线路覆盖面不高以及换乘不便、汽车尾气污染严重等问题的抱怨依然不绝于耳。久而久之,交通拥堵,以及因交通而产生的空气污染,就成为世界大多数城市的通病,亦称“城市病”。

英国国家统计局调查发现,交通问题降低了居民生活满意度和幸福指数,增加焦虑感。前程无忧发布的《2018职场人通勤调查》表明,受访者工作日平均通勤半径为15.64公里,其中,北京以16.79公里占据榜首,有近20%的受访者通勤时间超过一个小时,上海位居第二。

于是,加大财政投入修建更多更宽的路,特别是机动车道和强制对私家车限行成为一些城市治病的“猛药”。遗憾的是,前者进入了一个恶性循环,即一味地修建道路使更多的轿车上路,于是产生新的道路阻塞,进而又影响公共电汽车及轿车的运行速度,致使空气和噪声污染加重,为解决新的堵塞再修建新的道路、拓宽旧路和修建更多的停车场,于是再增加更多的轿车、再修建更新的道路……如此循环往复。而私家车限行的“猛药”,则致使车辆使用时间减少,降低其使用效率,也让不少家庭增购车辆以轮换使用。

与众不同的是,欧洲的苏黎世、斯德哥尔摩和南美的库里提巴,呈现的是另一番风景:公交发达且出行率高、交通顺畅、汽车尾气污染控制得力、游客流连忘返、市民满意又自豪。

1997年,笔者出访苏黎世,被古朴依旧的城市和远处天际轮廓线清晰可见的阿尔卑斯山脉

所触动,为央视《人与自然》写下如下解说词:苏黎世的道路基本保留了她建城时的原貌。为吸引更多的人乘坐公共交通,苏黎世制定了公交优先政策,即路面优先、路口信号优先和利用计算机系统对全市公交车辆进行统一调度。苏黎世公共交通的安全、舒适、快捷、经济与环保吸引了42%的苏黎世人乘坐公共交通,也吸引了绝大多数来苏黎世旅游的外国游客。

瑞典近1/5的人口居住在斯德哥尔摩,每千人就拥有400多辆小汽车,瑞典政府着力发展清洁高效的公共交通,计划到2025年所有的公交车都使用清洁又低碳的燃料——乙醇。与伦敦、新加坡相似,斯德哥尔摩在高峰时段也采取“拥堵收费”制度,但不同的是,在科学评估的基础上,斯德哥尔摩对从事特定职业的低收入者和移民减免拥堵费,充分考虑环境公共政策对弱势群体的影响。

面对交通拥堵难题,巴西的库里提巴则从源头开始,通过城市规划,将住宅区、办公区、商场、文化娱乐场所和道路的设计与管理相结合,组成以快速公交道为核心,慢速和小容量公交、自行车专用道及人行道为辅的综合网络,这个230万人口的城市每天的公交运行能力超过200万人次,是全球“最绿”的城市。

城市是否宜居,是否有活力?城市交通在其中有着关键作用。城市交通政策的核心是运送更多的人,而不是移动更多的车。为了城市的宜居和活力,城市管理应促进交通方式从小轿车向与环境为友的公共交通转变,合理疏导交通,限制停车泊位,减少机动车流量,降低汽车尾气污染,最终发展现代化的公共交通网络系统,这是现代城市管理必须要完成的作业。📍

