

应该怎样优先发展城市公共交通

How to Give Priority of the Development of the Public Traffic

史其信

(清华大学交通研究所,教授 北京 100084)

随着国民经济持续高速发展,我国城市化、汽车化进程加快。1994年全国城市数622个,城市人口为1.9亿,占总人口的28.62%。预计城市人口比率,2000年将达32%,2010年达50%。从1980年以来,全国机动车保有量年增长率为13.7%。1993年全国机动车生产量为128万台,比1990年增加151%。

社会、经济的发展对城市交通造成严重压力。目前,我国几乎所有大中城市都面临着交通拥挤、道路堵塞、事故增多等诸多问题,为此,居民怨声载道,而领导则日夜头痛。城市交通日益恶化的局面已经给人民生活、社会及经济发展带来了严重影响。究其原因,除社会经济因素外,交通因素主要是:城市交通结构不合理,缺少大运量快速轨道交通系统;公共电汽车车速下降,服务水平低;自行车拥有量持高不下,又加上私人小客车数量猛增;道路等交通基础设施欠帐多;交通管理手段落后。

值得忧虑的是,大城市目前交通的无序、混乱局面将形成恶性循环,发展下去后果将不堪设想。改善城市交通的出路是:在继续加强交通基础设施建设的同时,优先发展公共交通,以此作为交通政策的核心,并采取有力措施加以实施。

一、优先发展公共交通首先必须提高决策者的理性认识

虽然“优先发展公共交通”早在70年代就有人提出并成为热门话题,但一直没有取得很大成效。原因是决策者对交通本身的规律与特点,对公共交通在交通中的地位缺乏理性认识。笔者认为决策时应把下列原则视为发展交通不可违反的基本原则。

1. 削减交通总量的原则

解决交通需求与供给这一矛盾时,人们往往较多地从供给角度出发考虑问题,即车多就多修路。改革开放以来,我国各级政府在道路等基础设施上投入了相当大的资金,也取得了较大成绩。如1985~1994年,北京市每年用于城市交通建设投资占基

本建设总投资的11~15%;即使如此,修了二、三环快速路后不到半年快速环路上便又产生拥堵。这说明供给是有限的,而需求相对来讲是无止境的。因此,在增加投入的同时,还必须从节制需求的管理上下功夫。

优先发展公共交通,提高其运输效率和服务质量,可大量吸引乘客,大大降低个体交通(如自行车、小客车等)出行量,从而达到削减交通总量、缓解交通拥挤的目的。

2. 资源配置原则

自行车速度慢,每人占有的道路空间远远超过公共汽车,小汽车虽然车速高,但乘坐人数少,对道路空间的占有也比公共汽车大得多。从资源配置的角度看,载量低的交通方式占据大量的道路空间是一种资源的浪费,因此应优先发展公共交通。

3. 可持续发展的原则

车辆拥挤、车速下降,特别是车辆停停走走将导致汽车尾气排量急剧增多,耗油量急剧增大,再加上噪音与振动,将对环境产生严重污染,对城市的可持续发展和人们的生活、健康造成严重危害。而优先发展公共交通,建地铁、设公共汽车专用道可使车辆行驶畅通,提高运量及车速,减轻污染。

二、目前我国优先发展公共交通的重点

目前我国财力物力有限,不可能立即建造大量地铁和轻轨铁路。但从长远来讲,大城市仍需加快快速轨道交通系统的建设。我认为目前应把重点放在以下两个方面:

1. 充分利用市郊铁路,使其在城市交通中发挥作用

发达国家如日本东京都内快速铁路十分发达,共有13条,总长为1710公里,加上总长为210.5公里的10条地铁线,形成了东京都内四通八达的快速轨道交通网,平均每平方公里有1.5个车站,承担了90%的客运量。

我国的一些大城市都有市郊铁路线,如北京市

铁路客运营销要有新思路、新战略

Thoughts on Business Strategy of Railway Passenger Transport

高建男

(铁道部 北京 100844)

在运输市场日益激烈的竞争条件下,铁路客运在场所占份额正在大幅下降。1985年铁路客运量

占全国客运总量的19.8%,到1995年仅占全国客运总量的8.7%。铁路客运当务之急是“建立营销机

区边缘就有几个站。如果市郊铁路用一些支线通过市区形成快速轨道网,或用汽车专用线与这些火车站连接,可以改变城市交通单一的局面。这是一个投资少、见效快的方案。

2. 当务之急是设置公共汽车专用线

公共电汽车是目前我国大城市主要的客运交通方式。如果我们在现有道路上划出一条公共汽车专用线,其它车辆不准进入(全天或分时段),则可保证公共电汽车在专用线上快速行驶,从而成为“地面的准‘地铁’”。

设置公共汽车专用线是合理利用现有道路、投资少、见效快的公交方式。由于公共电汽车充分享有优先权,能以高效、快速和优质的服务来吸引沿线乘客,必将对缓解交通拥挤起重要作用。

利事业,由政府扶持发展,而不是把公交作为自负盈亏的行业全然推给市场。目前由于我国公交经营体制的原因,公共汽车公司为了盈利,添置一批小公共汽车在公共汽车沿线抢生意;更为严重的是,在运营调度上把公共汽车发车间隔拉长,使公交服务水平下降,声誉降低,迫使人们采用自行车出行或乘坐小公共汽车。

上述严重制约公共交通发展的政策、体制若不调整,即使实行了公交专用线仍达不到吸引乘客的目的。因此建议在公交专用线上配置足够的公交车辆,提高发车频率,适当提高票价,同时取缔专用线上的小公共汽车。小公共汽车应另行安排、单独管理,只允许其在旅游路线及通往某些医院、商业中心及大型公共建筑的路线上运营。

3. 提高交通管理的科技含量

为保证专用线上公交车辆能在路口优先通过,需在车辆上安装无线电发射装置,在道路上埋设检测器,或采用GPS科技手段使路口交通信号在公交车辆行将进入路口时及时变更为绿色信号。同时在公交车站台安装交通情报信息显示板,将公交车运行状况显示给候车乘客;公交车还应采用无人售票装置,等等。目前国际上正运用计算机、通讯及电子技术手段解决交通智能化管理问题,取得了重要成果。我国应根据实际情况组织技术力量首先实行公共交通管理的智能化。总之要依靠科技提高公交管理水平、运行效率和服务质量。

4. 解决公交换乘的问题

解决好公共交通与其它交通工具的连接,使出行者换乘方便、减少出行时间是实现公交优先的关键之一。为此,在繁华商业中心区、居民集中住宅区,以及主要旅游点、火车站、地铁站都应建有公交枢纽站,并在公共交通车站附近设置中转性的自行车存车处及停车场。

(责任编辑 蔡德诚)

三、设置公共汽车专用线的几个关键问题

实施公交优先政策,设置公共汽车专用线不只是一项交通工程,而且也是一项社会工程。要真正发挥公共汽车专用线的运行效率,必须解决以下几个关键问题:

1. 全面规划城市主、次干道上公共汽车专用线路网系统

公共汽车专用线应形成网络,应在客运量需求调查基础上进行规划,而后分步实施。目前城市中相当大的自行车交通量是由于公交车速慢、不准时、等候时间长、乘客拥挤等原因而从公交方式中分离出来的。要将这部分出行量吸引到公交方式上,只靠一二条公共汽车专用线是不行的,必须依靠公共汽车专用线路网。专用线形成网络以后,更多道路的优先使用权让位给公共电汽车,使小客车出行不便,从而可以有效地削减交通总量。

2. 对现有的公交政策和管理体制进行调整

世界上所有国家都是将公共交通作为社会福