

乘客换车不出站,时间仅3~6分钟。

苏联解决城市交通问题的政策

苏联城市人口已占全苏人口65.6%。为解决城市交通问题,苏联采取了一系列措施。

苏联城市交通概况和发展方针

苏联10万人以上的城市计277个。苏联规定,25万人口以上的城市,交通覆盖密度为1500~2000米/公里²,80%~90%的居民路途花费时间不应超过40分钟(包括转车、步行)。据此规定,住宅点至交通站距离不超过500米,站距小于600米。

为达到上述要求,苏在100万人口以上的大城市积极修建地铁,甚至还将电气化铁路作为市内交通的一部分。人口25万以上的城市,交通工具主要是快速有轨电车,再小的城市,多采用公共汽车。

苏联根据如下三项原则设立交通网和交通设施:在最短时间内把乘客和货物送到目的地;交通工具安全、舒适;把城市噪音和污染减至最小。同时还考虑城市的经济能量、地理气候条件等。

城市交通采取的经济政策是,交通建设经费全部由国家投资,公共交通事业不以赢利为目的,采取低票价政策。几十年来,一切公共车辆票价一直是全程5戈比。

发展城市交通的方针是,全国普及公共汽车,中小城市根据不同情况,发展不同的重点交通工具。大城市发展多样化交通工具,且所有交通线彼此衔接,组成较完善的交通网。

莫斯科的交通

莫斯科市的交通发展速度居世界前列,尤以公共汽车、无轨电车、地铁发展最引人注目。从1940年到1983年,莫斯科人口增加近1倍,运输能力却增加6倍多。现在,莫斯科拥有三层地铁网,总长度为214公里,132个站。地铁每日运行20小时,客运高峰期间发车间隔为80~90秒。每昼夜运输量占全市运输量45%,达738万人次。莫斯科地铁运输能力大大超过巴黎和伦敦。

有轨电车也是莫斯科的有效交通工具之一。它成本低、容量大、无污染。为解决有轨电车的噪音问题,已研究出消音措施。电气火车也起很大作用,特别是在连接市区与郊区方面。

莫斯科每日发车8500辆,500多条线路。高峰干线每小时发车三四百辆,间隔10~15秒。为适应发展要求,莫斯科公共汽车和电车发展趋势是,增大容量,加快速度。据说已造出载300人的大型公共汽车。而有轨电车的电气火车能够高速运行。据说正考虑进一步发展有轨电车。

到2000年的莫斯科总体规划要求加快发展郊区运输线,充分发挥地铁作用。目前莫斯科共有九个火车站,都已与地铁衔接。几个火车站下面就是地铁站,上面是立交桥,形成了路面、空中、地下三层立体交通网,

在大城市发展地铁

发展地铁是经济、合理、有效的措施,能解决容量、速度、噪音、污染等问题,所以,近几年苏联在大城市大力发展。目前已有11个城市建了地铁,还有8个城市正在兴建。1986年苏联全国地铁总长650余公里。正加紧研制车速达80~100公里/小时的高速地铁机车。

大城市铁路布局的特点

苏联大城市火车站有综合性设施,配有商店、各种服务机构和娱乐场所。莫斯科、列宁格勒等大城市都建造了地下火车站,站内有各种零售店、自动电话亭。为方便残废者、儿童、老人,还设有专用上下设备和斜坡走道。

苏联在设计这种运输中心时,十分注意考虑如下因素:

确保换车人安全。人行道与车道绝对分开,互不交叉;

所有设施布局紧凑,使换车时间缩至最短限度;

所有通道设计都考虑到最大人流量;

人行路线要合理,避免不必要的往近或上下;

为行人创造一切方便条件,设置各种标记,包括各种问讯处;

在主要车站的走道上配备休息设施、咖啡店和其它服务设施。

建设大城市交通的三个原则

节约能源 要使大城市交通节省能源,首先要制订合理的城市规划,减少居民的远距离活动。目前苏联和东欧各国的大城市都在大力建设合理的生活区的卫星城。每个区都设有方便居民工作、生活和文化娱乐的场所和条件。

合理的科学化的交通管理,如车辆合理分道,大流量货运车不经住宅区,主要线路采用计算机管理信号系统等,可以节省能源。据统计,仅减少不必要的停车就可节约能源5~7%。为节约能源,苏联不少研究机构加紧研究大容量的公共汽车和挂车,并提倡骑自行车。

为了系统研究城市交通问题,成立了全苏市政规划研究中心。该中心已对九个城市提出了科学合理的城市布局。此举能大量节约能源。

减少污染 在现代化大城市中,汽车运输量若从每小时450辆增加到1000辆,空气污染会增加4倍。若运输量相同,宽马路受污染远小于窄街小巷。因此,苏联要求道路设计得宽一些,并要求考虑绿化和净化空气措施。为减少污染的噪音,还要求扩大电气化交通,并把交通分布于地下,这也可腾出地面搞绿化、建设文化设施等。目前苏联道路面积占城市面积10%。

保护文化古迹 交通现代化曾破坏了一些城市的名胜古迹。现在苏联要求在安排城市交通的同时,要保护历史古迹。莫斯科市委规定了九个游览保护区,其中不少区改为人行区。为解决保护和发展游览区与交通的矛盾,苏联很多城市都在重新修改城市规划。