

把脉都市病

——解决大城市交通拥堵难题

本报记者 怀畅

2010 年 12 月 6 日,《中共北京市委关于制定北京市国民经济和社会发展的第十二个五年规划的建议》(以下简称《建议》)对外全文发布。《建议》中提到,通过 5 年努力,北京的基础设施承载能力和城市运行保障能力显著提高,交通拥堵现象得到有效治理。由于出行问题关系到上千万北京市民的切身利益,所以《建议》刚一出台就引发了各方的关注。12 月 13 日,《北京市关于进一步推进首都交通科学发展加大力度缓解交通拥堵工作的意见(征求意见稿)》出炉并向市民征求意见。12 月 23 日,北京市出台治理交通拥堵系列政策,包括未来新车上牌需摇号,外地人购车需提供 5 年的缴税证明等内容。除北京提出治理交通拥堵的方案之外,上海、广州等大城市也相继出台了治理交通拥堵的方案。如广州市交委正在抓紧牵头制定《亚运后广州中心城区交通组织方案(2011-2013 年)》和《逐步解决重点时段主干道和城市出入口拥堵工作方案》,计划在 2011 年实施,希望能在未来 3 年内,使广州中心城区干道车速不低于 25 公里/小时。据媒体报道,目前堵车现象已经从一线城市向二、三线城市蔓延,堵车已成为举国关注的社会问题。交通拥堵问题并不是中国独有的,在纽约,曾经有一句谚语:“有了金钱,你可以在纽约买到任何东西,但是你无法买到一次进出纽约的顺畅旅行”。交通拥堵成为世界每一座大都市的市长头疼的问题。作为世界都市的通病,如何解决交通拥堵,保证市民的顺畅出行引发了各方的思考。

首都变“首堵”?

进入 2010 年以来,北京交通大拥堵现象频发,2010 年初,一场大雪导致北京城区出现 90 余条拥堵路段的峰值;8 月,北京、河北、内蒙古 110 国道交通大堵车,成为了一条世界性的新闻,《纽约时报》称之为“史诗般大堵塞”,将之列入全世界有史以来最严重的一次交通堵塞;9 月 17 日,一场小雨又引发北京城区的超级大堵车。当天北京市区晚高峰拥堵路段峰值超 140 条,年初创造的拥堵“纪录”在不到一年的时间内就被打破。据统计,北京机动车保有量从新中国成立初期的 2300 辆,发展到 1997 年 2 月的 100 万辆,用了 48 年的时间。之后北京市的机动车保有量就进入了快速发展时期。2010 年上半年,北京平均每天净增 2000 辆机动车,增速惊人。按照这个速度,2015 年北京机动车保有量将达到 700 万辆。仅 2010 年上半年,北京市增加近 35 万辆机动车,相当于半年增加了一个石家庄的机动车保有量。

在机动车保有量不断增加的情况下,北京市的人口也不断增加。1998 年北京市人口 1245 万,到 2009 年底实际常住人口已逼近 2000 万。据测算,北京市每增加 1 人,每日交通出行量增 2.64 次。六环路以内地区日出行总量已达 3500 多万人次。在车多人多的情况下,普通居民将大量的时间浪费在了通勤的路上。根据中国科学院可持续发展战略研究组《2010 中国新型城市化报告》的统计,北京居民上下班时间最费时,为 52 分钟,其次为广州 48 分钟、上海 47 分钟、深圳 46 分钟,成都则以需时 31 分钟排名第 36 位。

首都变成了“首堵”,在人们的戏谑中,大城市居民的时间成本不断上升,幸福感不断下降,甚至喊出了“逃离北上广”的口号。在世界大都市的发展史上,以交通拥堵为代表的“城市焦虑症”是个普遍的现象,从发展较早的伦敦、纽约到新兴的大城市曼谷、加尔各答,居民的出行问题都是城市管理者头疼的问题,顺畅的交通不但关系到普通居民的幸福感,而且关系到能否吸收优秀的人力资源,还关系到城市的功能划分、经济运转和社会、文化职能的顺利开展。在“十一五”落下帷幕、“十二五”的大幕拉开之际,交通问题成了城市的一张名片,治愈这一世界性、

历史性的难题当然需要来自各方面的长期努力，而来自社会科学界的“把脉”和“会诊”无疑会为这一难题的解决作出自己的贡献。

综合治理解决交通拥堵

交通拥堵似乎是跟随城市大规模发展必然出现的问题。布鲁金斯研究所交通问题专家安东尼·唐斯认为，因为现代经济生活方式决定了所有人必须在几乎相同的时间上班下班、上学放学，同时使用道路，没有一个大城市的交通系统能够短时间内同时容纳所有居民的出行量，交通拥堵几乎是必然要发生的事情。

和世界其他大城市一样，北京为解决交通拥堵问题直接采取的手段是增加交通供给，致力加强城市交通设施建设，在瓶颈地段新建道路和扩大路面容量。1978年，北京的城市道路总里程只有1900余公里，道路面积1446万平方米。2007年底已达4460公里。1992年，北京建成中国第一条全封闭、全立交、无红绿灯城市快速环路——二环路。此后，1994年三环路，2001年四环路分别竣工通车。2003年和2009年为疏导过境车流又加了两条环城高速五环路和六环路。与此同时，地下铁路也在发展。截至2009年底，北京共建9条地铁运营线路，147座运营车站，运营线路总长近228公里。然而，大规模扩建交通设施的结果，并没有改善北京市的拥堵问题，反而使拥堵问题越来越严重。在道路越修越多的前提下，北京的公共交通仍不发达，据统计，北京市目前5公里以内的出行中，小汽车出行占到44%。在相同的道路供给下，使用公共交通出行无疑可以大大提高道路的使用效率，然而仅仅通过增加道路供给和发展公共交通解决拥堵问题是不够的。

此次《建议》还关注了北京的城区规划问题。北京的中心城功能、人口仍然过于集中。50%左右的居住和公建项目仍聚集在中心城，职住分离现象仍较为严重。北京目前的格局是以旧城为核心的中央大团与14个边缘集团组成的市区，城市发展以同心圆的方式向外蔓延，从二环路、三环路，直至六环路，这种布局被老百姓形象地称为“摊大饼”。这种发展造成北京市周边的四、五环路两侧集中了大量的居民小区，但居民们大多在市内上班，每天早晚往返于城市与郊区之间，如此“潮汐式”的人流车流涌动，交通系统不堪重负。在《建议》中，限制城区大规模商业建设，将城区商业、医疗、教育设施外移，鼓励就近就业等措施无疑提出了从城区功能划分的角度解决交通拥堵的思路。

除了硬件上的解决措施，软件上的解决措施也值得关注。西方汽车社会历经几十年的成长，交通文明已经深入人心。而我国汽车社会当前是爆炸式增长，汽车文明的提高明显滞后于机动车数量的膨胀。根据公安部交管局的数据显示，不文明、违法交通行为导致事故多发。2008年，在驾驶机动车导致的道路交通事故中，因不遵守基本通行规则的行为和不礼让的行为导致的事故占事故总数的37.6%；在行人导致的道路交通事故中，因违反交通信号、违法占道等导致的事故分别占到了35.8%、8.0%。因此，提升交通文明水平是促使汽车社会和谐、通畅的有效途径。从加强道路的修建、提高道路的使用效率到加强公共交通建设、重新规划整合城区功能，再到提高交通文明，构建出行文化，只有通过综合治理的手段才有可能解决这一世界性难题。

治堵需跨学科综合研究

在本报记者对法国里尔大学教授斯蒂芬·卡伦斯就交通问题进行专访时，卡伦斯教授表示，治理交通拥堵问题需要跨学科的综合，需要很多理论上的准备。他认为“大量交通悲剧的发生，需要我们认真思考人工智能体系发展中隐藏的问题，需要我们严肃对待，也需要大量的经济学研究跟进，非常细致，非常具体，根据不同细节来设计非常微观的研究”。他本人就从道路交通背后的民主问题，以及安装道路监控设施是否符合伦理的角度来试图解释交通治理中的各种难题。因此解决交通治理问题需要地理、信号、气候、建筑等科学技术方面的知识，也需要管理学、政治学、社会学、经济学、人类学，甚至伦理学和心理学等社会科学的支撑。衣食住行是人的基本需求，因此出行问题也可以外溢为社会福利、流行疾病控制、清洁能源推广等各种衍生问题。在这种背景下，通过跨学科、多领域的综合，才能为解决交通问题提供扎实的理论准备。

本期特别策划中，我们邀请中外专家从世界大都市解决交通问题的经验、城市发展的生态模式、解决交通难题的经济学、社会学思路，以及交通规划、出行文化等方面为大都市的交通拥堵问题把脉，并制定药方。尽管曾经在伦敦和洛杉矶等地工作生活过的媒体人李汉文在接受本报记者专访时表示，“没有一座世界型的大城市能够有效解决交通拥堵问题。在城市的发展过程中，随着越来越多的机动车加入到城市的交通网络之中，城市的交通拥堵问题只会越来越严重。”但是在各个学科的理论准备下，随着城市发展模式和出行方式、出行文化的转变，大都市的交通拥堵难题仍然有可能逐步缓解，甚至彻底解决。