国外公交优先精准"补短板"

巴西:75%市民通勤依靠公共交通 瑞士:大型活动入场券含公交票

□本报综合报道

地铁高峰期如何疏散人流,71路中运 量公交运行情况如何, 网约车、共享单车如 何强化监管,城市中心区停车难如何缓解 ……上海市交通委主任谢峰近日做客 "2018上海民生访谈",回应热点问题,并 表示会坚持公交优先的发展战略。近年来, 上海大力实施"公交优先发展战略",力争 把上海建成世界一流、国际公认的"公交都

世界上很多城市都十分重视完善城市公 共交通系统, 在很多家庭都拥有私家车的情 况下,规划合理的公交出行反而更受人们欢 迎。他们的经验或将给上海提供借鉴。

【巴西】

"管式车站"距离较近 加快乘客上下车速度

库里蒂巴是巴西第三大城市, 也是巴西公共交通 使用率最高的城市。该城市结构具有典型的单中心集 中布局的特点,核心区呈现为轴向带形发展趋势。

自上世纪60年代中期起,库里蒂巴的交通规划 方案就确立了城市土地利用必须与城市交通的发展相 协调和统一的原则。他们认为,高密度的人口需要具 有高运营能力的专用交通线路的运送,而高容量的交 通网络也需要沿线一定的交通需求以保证系统运营的 效益。基于这个思想,库里蒂巴的公共交通系统以土 地利用、道路系统和公共交通三个要素的关系作为公 共交通系统乃至整个综合交通系统发展的基础,为城 市提供了灵活、有效、低花费的交通解决方案。

目前,库里蒂巴已形成了较为完善的公共交通系 统,其最大特点是利用地面常规公共交通解决城市交 通问题。尽管库里蒂巴是巴西私家车人均拥有量第二 的城市,但其私人汽车的使用率很低,大部分人选择 公共交通上下班。当地媒体的调查显示,库里蒂巴市 75%的市民通勤出行选择使用公共汽车。

库里蒂巴公共交通系统的线路可分为快速线、支 线、区际联络线和环线、大站快车线、常规的整合放 射线及市中心环线等。公共交通系统内共设有三类车 站,即管式车站、大型公共交通站和传统车站。其中 管式车站距离多为 500 米-1000 米,其最大优势是可 大大加快乘客的上下车速度,此外还使乘客免受气候 条件的影响。水平登车设计和进站口自动升降装置, 使年老者和残疾人更方便。大型公共交通站多位于综 合公共交通网络的轴线上,中转式的大型公共交通站 为不同的线路提供分隔开的上下车站台,并以地下通 道的形式连接这些站台,方便乘客换乘。

鼓励市民乘公交出行 老人小孩均可以免票

库里蒂巴的公共汽车有340条线路、26个终点 站,覆盖了该市 1100 公里的道路,其中公共交通专 用道 60 公里,公共汽车日行驶里程为 38000 公里。 全市公共交通车辆分8种车型以6种方式运营:一是 8条在主干道上运营的红色直达巴士;二是30条在 主干道和主要街道上运营的银色快捷巴士; 三是 70 条在大容量干道上运营的快捷双铰接巴士;四是8条 在城市中央商业中心区周围干道运营的绿色市区巴 士; 五是 110 条在城市街道与地区终点站之间运营的 黄色转运巴士; 六是2条为弱势群体服务的白色特别

在合理规划之外, 政府还采取了诸多鼓励市民公 交出行的措施。比如在市中心兴建自行车道,并在商 业区域设立步行区,周边配套公交换乘枢纽,减少私 家车驶人。又如,采用合理的停车对策以减少路面停 车,保证公共交通的畅通。库里蒂巴市区的停车位数 量非常有限且价格昂贵,高停车费进一步限制了人们 驾车进入市区。此外,政府规定,年满 65 岁以上的 老人和5岁以下的小孩可以不购车票而乘坐公共交通 工具。对有工资收入的库里蒂巴市市民,如乘坐公共 交通的费用超过其收入 6%的,其超过部分由政府补 贴,6%以下由个人负担。



【瑞士】

大量设置公交专用道 保证运行时刻"精准"

瑞士苏黎世交通政策的核心理念是运 送更多的人,而不是移动更多的车。交通 经济学"当斯定律"提到: "在政府对城 市交通不进行有效管制和控制的情况下, 新建的道路设施会诱发新的交通量,而 交通需求总是倾向于超过交通供给。"这 种关于交通需求管理的理念在苏黎世城 市交通发展和管理策略中得到了充分的体

那里的道路并不宽敞,但路网结构合 理,支路微循环系统十分通畅,为城市公 共交通系统线网的布设提供了前提条件,

有利于实现公共交通的门到门服务。同 时,城市大量设置了公交专用道网络,在 道路资源紧张的情况下充分保证了公共交 通的优先权,极大提高了公交运能,保证 了运行时刻的精准,增强了公共交通的可 靠性和吸引力。

苏黎世公共交通发展历史上的一个重 要里程碑是1973年。那一年,城市交通 拥堵情况空前严重,空气污染加剧,市民 纷纷抱怨市中心居住质量下降。通过利弊 权衡, 苏黎世通过了促进公共交通发展的 公民投票议案。

此议案提出:从公共投资基金中划拨 2亿瑞士法郎,在今后的10年,每年计 划使用 1500 万法郎到 2500 万法郎, 用来 扩建和改善苏黎世公共交通运营公司的公 交网络,以消除小汽车交通对有轨电车和 公共汽车的干扰,确保轨道交通和公共汽 车能够无障碍快速行驶。这些资金将用来 建设有轨电车及公共汽车的专用道, 兴建 和改建交通信号灯系统,确保有轨电车及 公共汽车可以控制交通信号灯以及改造重 要的十字路口来满足苏黎世公共交通车辆 和行人的要求。

大型节日庆典等活动 入场券含公共交通票

此外, 为吸引更多的人乘坐公交, 苏 黎世制定了公交路权优先的政策,即路权 优先、信号优先和实行全市公交车辆的智 能调度。同时,通过严格控制停车泊位的 增加、全部实行咪表计时收费以及限制中 心区域停车时间等方式,引导市民更多选

择公共交通出行。

创新的票价体系也是苏黎世公交的一 大亮点。此前, 苏黎世推出了联合票, 凡 是去参加音乐会、球赛、大型会议和节日 庆典活动的市民, 手中所持的入场券中会 包含公共交通的车票 (通常是全天或可多

次乘坐的票)。这样就保证了相当一部分 市民会乘坐公共交通参与活动,避免了私

在城市中心地区的一些酒店, 甚至还 会将公共交通的车票费用包含在房费中, 鼓励客人乘坐公共交通出行。

【加拿大】

无人驾驶"空中列车" 与其他交通互联互通

加拿大温哥华的公共交通由陆路和海 上交通系统组成,包括:公共汽车、空中 列车、西岸快车和海上巴士、渡轮。空中 列车和海上巴士采取无人驾驶,由调度室 内的电脑设备遥控。

空中列车是温哥华综合快速交通系统 的支柱, 也是温哥华公共交通的一大特 色。该系统始建于1986年,是目前世界 上最长的无人驾驶全自动化快速轨道交通

系统,运营线路总长49.2公里,包括 28.9 公里的世博线和 20.3 公里的新千年 线, 共建有车站 32 座, 日均客运量约 18.4万人次。它是温哥华地区公共交通网 络的一个重要组成部分,其意义和作用在 于能确保由市中心向外辐射的 100 公里范 围内的交通, 在任何气候条件下都能畅 通、便捷、高效。此外,空中列车连接了 公共汽车、海上巴士和西岸快车等多种公 共交通方式, 共同构成了温哥华完整的公 共交通网络。

其他城市少见的海上巴士也是温哥华 公共交通系统的特色之一。海上巴士位于 巴拉德海湾,该海湾是一个客运大航道,也 是货物集装箱的出入口。温哥华开发海上 巴士系统的主要目的是为了减少市中心至 北郊区通过狮门大桥的公共汽车的数量, 避免拥堵,并且缩短乘客的出行距离。

【法国】

公交企业缴纳交通税 支付运营成本补亏损

巴黎作为"公交优先"理念的发源 地,公交系统十分发达,主要由市内地 铁、郊区地铁(或称郊区列车)和公共汽 车组成,其中地铁是最主要的公交工具。 巴黎的"公交优先"首先体现在公共交通 税政策上,它规定凡是提供公交服务且职 工数超过9人的企业,不管是国有还是私 营,都要按工资总额的1.2%-2%上缴公 共交通税。

巴黎交通管理委员会每月将收取的公

共交通税分配给公交企业, 用于支付运营 成本,这是弥补企业亏损的重要来源。巴 黎市政府不允许公益性质的公交企业以盈 利为目的,要求企业每三年制定一次规 划,保证收支总体平衡,差额全部由财政 补贴; 并从 2001 年开始向公交企业派驻 税务人员进行经常性检查,以确保财政补 贴正常发挥作用。

此外,巴黎还对公交车道实行了专门 "保护"。虽然多数街道狭窄,且80%为单 行线,但在主要路段都设置了"公交专用 道",印有醒目的"BUS"字样,不少单 行车道甚至开辟"逆行公交车道",配上 专门的公交车通行信号灯,让公共交通工 具优先通行。

为了防止私家车抢占公交专用道,很 多路段都建有隔离设施,形成封闭的车 道,对在公交专用道上乱停乱放的车辆进 行严厉处罚——罚款 135 欧元,远高于普 通违章停车罚款的35欧元。