

出行,你能不开车吗?

无车日的由来



市要率先发起“无车日”的倡议?

卓健:战后,小汽车在欧洲得到普及,开始的时候大家都觉得它是件好东西,方便,高效,舒适。当时欧洲的经济状况良好,政府也加大小汽车交通建设力度,像法国总统蓬皮杜就提出“为小汽车交通改造我们的城市!”的倡议。上世纪70年代的能源和经济危机,突然让人们认识到它可能带来的很多负面因素:空间资源浪费、消耗能源、威胁交通安全、污染环境……但这个时候,小汽车拥有者已经成为社会的大多数,即便政府有干预的愿望,也不得不考虑这些“大多数”人的利益。

无车日的倡议正是在这样一个背景下被提出来。它旨在寻找解决小汽车问题的另一条道路:通过唤醒人们(包括大多数小汽车拥有者)的觉悟,劝说人们合理地有节制地使用小汽车,从而配合政府干预,从根本上解决城市交通问题。

主持人:“无车日”1998年诞生在法国,2000年,无车日倡议被纳入欧盟的环保政策框架内。全球前后有1488座城市加入了这一活动。现在它来到中国,我们应该怎么理解它的到来?

卓健:首先,我认为有必要澄清一个认识上的误区。不少人认为无车日就是要限制人们买车,其实不然。一个现代化城市如果真的完全没有汽车,也是不可想象的。就拿“无车日”的诞生地法国来说,现在的活动口号已经被“不开车进城”这一新倡议代替。也就是说,它鼓励人们在城市里少用小汽车,多用其他交通方式。而且这些活动都由民间的协会等机构发起和主导的,政府只是起到协助和倡导的作用。也就是说它是自下而上的民间自发的活动,而非政府实施的强制性措施。我想,我们国家加入国际无车日活动,出发点也是一样的。

主持人:您在法国留学多年,是否能为我们介绍一下为什么法国城

城市生活因小汽车而改变

主持人:有不少人认为我们国家的小汽车数量和欧美国家相比还差得很远,现在就讲“无车日”是不是太早?

卓健:他们说得不错。近几年,几乎所有品牌的国际汽车制造商都进入中国。但相比欧洲国家,中国目前拥有小汽车的人还是少数。上海的机动车总量虽然已经达到238万辆,而私人小汽车不过40万辆左右,只是私人摩托车的三分之一(2006年末数据)。这与欧美城市中,机动车几乎都是私人小汽车的确很不一样。

令人担心的是中国城市中私人小汽车的增长速度。即使上海采取了严格控制措施,每年新增小汽车数量还一直维持在八万辆,照这样的速度,小汽车拥有者很快就会成为社会的大多数,那时我们政府再要采取一些限制措施就为时太晚

有节制地使用小汽车

主持人:这么说小汽车在带来便利的同时也会造成负面的影响,那么怎样才是一个好的平衡呢?

卓健:首先,买车和用车是两个问题。我们倡导无车日,是倡导一种更合理的有节制的用车方式和环保意识。买什么样的车要根据自己切实需要,大部分欧洲人开的都是经济型的小型车。车买回来了,你怎样用车?是做任何事情都以车代步,还是只在必要时(比如长途出行和周末休闲)使用?在上海个别人为了节约自己的时间,开车喜欢抢道,这种做法不但影响了整体车流的速度,浪费了别人的时间,既造成安全隐患也增加了污染排放。我们要谴责这种不文明的驾驶行为。

主持人:在有节制地使用小汽车方面,欧洲城市有没有什么具体的经验和做法?

卓健:一个基本原则是不能影响居民的交通出行需求。要劝说人们少开车,就要提供其他可以替代的交通工具来满足人们的需要。许多欧洲城市政府都为提高公共交通的效率和舒适程度不遗余力,并鼓励人们在短距离交通中使用自行车和步行。另外,他们也采取激励手段提高小汽车的载客率,对载有多位乘客的小汽车开辟快速专用道。有些城市还鼓励“拼车”,通过信息化管理,让同一街区的人可以共享一辆小汽车上下班,而把更多的小汽车留在车库里。

【本期主持人】

阿 竹

【本期嘉宾】

江玉林

交通部科学研究院副总工程师,交通可持续发展研究中心主任

卓 健

法国桥路大学城市规划博士,现任教于同济大学建筑与城市规划学院



主持人的话

9月16日到22日,城市公共交通周及无车日的活动在全国一百多个城市展开。昨天,是上海的“无车日”。当选择公共交通出行,将小汽车留在车库里的个人行为乘以N,它所产生的效果将令人惊讶——中心城区交通拥堵现象明显缓解,城市空气质量明显好转。在无车日这天,问自己:“出行,你能不开车吗?”让它成为一个开始,从这一天起,思考有车与用车的和谐关系。

BBS

有车族有话说

■上海市区停车太难了,一个小时10元的停车费实在价格不低,问题是还经常找不到停车位!

森林蚂蚁

■市中心一些区域道路特别窄,还尽是单行道,我是个新手,一开到这样的地方就发蒙,完全找不着北。

天天天蓝

■我生活在离上海不远的一个小城市,别以为这里就没有小汽车问题。我们小区建造时间比较早,根本没有足够的车位给我们这些买了车的业主停车。为了停车的事情,邻里矛盾不断。

沙滩上的雪人

本版插图 郑辛遥

D 小汽车消耗掉的比你看到的更多

主持人:曾经,大家都认为小汽车是生活水平提高的标志,但是当小汽车的数量增长到一定程度,它也给我们带来了许多社会问题。江主任专门从事有关交通可持续发展政策方面的研究,能否为我们介绍一下?

江玉林:交通健康问题可能是目前最值得我们关注的问题之一。这包括汽车尾气排放带来的空气污染和汽车造成的伤亡事故。据统计,每年我国大约有近十万人因为交通事故而死亡。

主持人:除了交通健康问题,小汽车的使用还牵涉到哪些我们没有意识到的“成本”?

江玉林:随

着社会的进步,小汽车迅速发展。小汽车的发展使人们实现了从甲地到乙地快速移动,并且,在移动过程中还能拥有相对自由的空间。但是,当每个人都要占有这样的资源时,就会带来许多社会问题,因为道路空间是有限的。你买了一辆小汽车,在住处要占用一个停车位,在道路上需要占有相应的空间,去单位或者其他地方,也会需要相应的车位,此外,小汽车的使用还需要消耗燃油——所以,一辆小汽车消耗的资源比你想象的要多得多。目前在中国,如果你拥有一辆小汽车,那么你需要缴纳的费用几乎都是直接费用,如燃油税、通行费等。但那部分因为你使用小汽车造成的污染,和可能带来的安全隐患,并因此产生的费用其实并未计算在内。

E 改善城市交通需要政府和市民的共同努力

主持人:在北京、上海这样的大都市里,堵车几乎是每天都会遇到的麻烦。我们的主管部门现在正采取哪些措施,来缓解和改善这个情况?

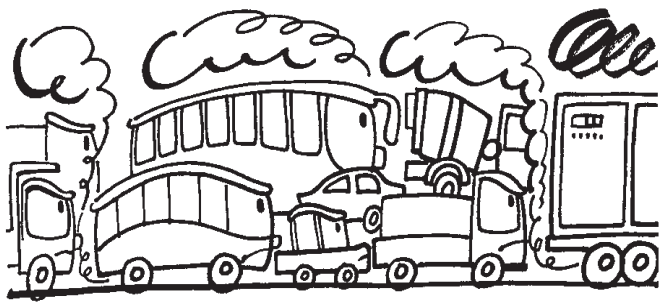
江玉林:1998年的时候,我在北京每天到单位上班,路上大约花半个小时,现在这个时间大大增加了。事实上,最近5年内,在中国的中心城市,交通拥堵问题已经越来越突出。现有的道路有不少在修建时,设计标准较低,当小汽车越来越多,这样

的道路条件不再能满足需要,政府为了改善交通状况,对许多城市道路进行改造。与此同时,政府一直在研究如何提高公共交通服务能力。

主持人:我们注意到,这次的国际无车日和公共交通周是同时推出的,很多人还收到了专门宣传无车日、倡导大家多多使用公共交通的短信息。这次活动范围似乎很广?

江玉林:这次无车日的活动是由建设部倡导的,国内大约有100多个城市参与其中,是规模最大的一次。

无车日和公共交通周同时推出,是希望倡导大家在可能的情况下更多地使用公共交通。城市交通状况的改善,需要政府的投入,也需要广大市民的参与。



F 上海与北京以不同的方式“提速”

主持人:上个月北京推出了机动车单双号限行措施,有报道称,实行单双号限行的日子,北京的交通拥堵有了明显改善。但是我们也在网上看到,有人认为,如果这成为一种常态,也是无法接受的。对此你怎么看?

江玉林:在单双号限行期间,早高峰车速有了明显提高。三环、四环的提速尤其明显。同时,公交的运速也增长了40%左右。

需要指出的是,单双号限行是一种特殊情况下采取的措施。作为2008奥运会东道主,我们要保证奥运期间的交通行驶通畅和空气质量良好。如果这一措施成为常态,那许多相关的法规也要随之修改。

主持人:上海有个比较特殊的政策,就是车牌拍卖。有人认为这是限制城市里小汽车数量的有效手段,也有人认为这个做法不妥,对此你怎么看?

江玉林:欧美国家也采取了各种手段,包括经济手段来控制城市内的小汽车数量。上海的车牌

拍卖是一种限制城市内私车增长数量的手段,在实施中因为这只是一个城市的地方政策。所以,有人去上海周边城市上车牌,又继续在上海市内用车,这个政策的限制力度就被削弱了。很多人对这项收费有疑问,我认为重要的是这笔钱是否用在了建设公共交通上,为更多的不开车的市民改善出行的条件。

主持人:2008年北京将迎来奥运会,2010年上海将举办世博会,在将来我们该怎样面对“小汽车问题”?

江玉林:从政府层面说,要加大大地铁的运力,延长地铁线路,同时也要更好地整合地面交通。从私人角度来说,就是在平时生活中,尽量使用公共交通。

在欧洲买地铁票非常容易,并且会有不同程度的优惠,你甚至可以在一个卖巧克力的商店里买到套票。上海和北京也都在酝酿相关的政策,使市民在乘坐地铁和公交车时,得到更多的便利和实惠。