

## “公交优先”各有高招

高路

目前,各地积极推进的“公交优先”国家战略已渐显成效,但与国际先进水平仍有一定差距。有关部门的数据显示,我国城市的公交出行分担率平均不足10%,特大型城市也仅为20%左右,明显低于欧洲等地一些大城市。

首尔

### 公交车开在路中央

在韩国首尔,有8条主干道设有公交专用道,总长达73.5公里。与我国一些城市不同,首尔公交专用道是设在路中央的双向通道,沿线公交站点也随之移到马路中间,呈“私车-车站-公交-车站-私车”的布局。

据介绍,实行这种公交专用道后,公交车行驶速度至少提高了18%,乘客数量增加了15%至38%。在两侧小轿车的“敬让”下,公交车快速驶过、优先拐弯,这样的“公交优先”,百姓“看得见摸得着”。

芝加哥

### 公交车到站“间隔均匀”

美国芝加哥的公交管理则透出浓浓的“技术味”。为使公交车到站间隔变得更加均匀,芝加哥交通局在5条公交线路进行了试验,内容包括在终点站监测发车和抵达时间,安排后行车辆超越先行车辆和调整发车时间等。在芝加哥,154条线路上运营着2000多辆公共汽车,其中一半以上配备有“乘客人数自动计数”技术装置,乘客人数、出行方式都一目了然。

大阪

### 公交推出“百货商店理念”

近年来,大阪公交推出“百货商店理念”,推出了“PiTaPa卡”。其在作为交通卡使用的同时,也能在当地约1.8万家商业场所作为购物信用卡。人们在购物时使用这种多功能智能卡能够享受打折待遇,商品价格的优惠相当于减免了出行费用。

目前,约有100万大阪人持有“PiTaPa卡”。管理者认为,这种卡带来了“多赢”的局面:乘客享受了折扣;营运商在不降低票价的情况下提高了乘客人数;商店人气更旺了,还可缩小停车场面积;降低了二氧化碳排放。

新加坡

### 以乘客为本,进行需求管理

“人多路少”是新加坡的客观现实。新加坡交管部门表示,更多造路,一味扩容,以应付出行需求,是不可持续的,必须从乘客角度出发,进行需求管理。

需求管理之一,是要让低收入群体负担得起。监管公交车和轨道交通票价的新加坡公共交通理事会认为,公交出行成本与就业是互相关联的,因此会定期追踪每个家庭公交支出与收入的平均比例,确保公交票价不致过高。同时,新加坡政府还给予较低收入家庭更多公交费用援助。其中,政府援助包括“工作福利计划”,社会援助包括每年分派的“交通礼券”等。

需求管理之二,是鼓励公交,限制小车。具体做法包括车牌拍卖控制车辆增长、道路拥挤收费制约使用等,其相关收益被用于促进公交发展和排堵保畅。

此外,新加坡正在推动自行车普及,建设自行车停车设施,鼓励折叠自行车上地铁和公交车。数据显示,新加坡在上午高峰时段的公交出行分担率已达到63%。



在日本,车一旦被拖走,就意味着等待车主的将是一笔不菲的罚款,因为违章停车罚款和拖车费相加,一般都要花去3万至4万日元,同时驾驶执照也要被扣分。

英国

在伦敦老区,白天可以看到不少双道马路上,在路中间黄线两侧,画有斜向来车方向的停车线,并标有可停车时间限制。平时这个车道就是普通的行车道,和其他道路无异,而到了晚上规定时间内,只见这些停车格,一下子停满了各式家用车辆,只留路边靠建筑物一侧的道路供车辆通行。

这种方式满足了城市中夜间停车需求大,而地皮不足,不能建设太多停车坪的问题。到了早上,这些停在路中间的车按时散去,又恢复为快车道,车来车往。晚上非繁忙时段,单道行车足以满足交通需要,并且在发生火灾等紧急情况时,不会因为路边停满汽车而妨碍人员疏散和消防人员救火。

俄罗斯

买车容易停车难,也一直是让俄罗斯百姓烦恼的事。

在俄罗斯普通的居民小区,居民为了“圈”一块自己的停车位,干脆直接购买一个简易的铝合金车房。莫斯科市的旧居民小区内,横七竖八的小车房便成了一景。在这些小区附近,也有吃“停车饭”的私人停车场,业主们用铁栅栏把地一圈,铺上水泥,就可以向居民征收停车费了。即便是这种简陋的露天停车场,平均每天也要支付约合40元人民币的停车费。

对停车难问题,莫斯科市增加了停车位,对乱停车现象予以重罚并安装了停车咪表。

除主干道以外,在古香古色的俄罗斯旧式街道小区中,街边停车都是免费的。莫斯科的大型超市和商场,也都附带免费的停车区域让客人们享受实惠,只有寸土寸金的商业写字楼会附带收费的地下停车场,但一般收费也都享受10%,甚至20%的物业折扣。莫斯科有些停车场也有折扣,长期停车能节省10%至20%的费用。

杨士龙

美国

在美国大部分城市里,对于商业和住宅区的停车位安排和管理,都是很重视的。美国毕竟是一个被称为是“汽车轮子”上的国家,如果没有停车场,很难想象他们的日子怎么过。

在美国租房子和买单元住宅,带有停车位是一个很大优惠条件,通常都会在招租和买房广告上放在明显的位置,作为招徕客户的卖点。

美国的专用停车场都是自己定价,政府部门不干涉,唯一的要求是必须在停车场入口处明码标价。短时间临时停车的收费最高。超过24小时算长时间泊车,价格相对低些。一些停车场还对稳定的老客户,出售更便宜的“停车位月票”,总价在平时价格的1/3~1/4。

美国大多数商场都自备停车场。在商场打烊后,这些场地都空置一夜,所以这些停车场晚间都会出租,一般价格不太高,条件是早上商场营业前,一定要离开。

在美国,路边停车,白天必须打表计费。到了晚上一定时间,停车不需再打表计时,而周日整天都免费。

日本

日本政府仅涉及停车方面的法律就有五六部之多。根据日本法律规定,个人或单位在买车时都必须出具拥有固定车位的证明,这种固定车位既可是自有的,也可以是长期租借的,车位必须在离单位或住所500米至2000米的范围之内,否则交管部门将拒绝给新车上牌照。为杜绝乱停车,交管部门会发给新车一个停车位证明标志,以便有关方面随时检查。日本的法律还对建筑规划做了规定,如城市中心地区每250平方米建筑面积配1个车位,一般地区为每200平方米配1个车位。

日本政府还十分重视鼓励引导私营停车场,对营业性停车场减免税。在一些特别繁华和拥挤的路段,日本政府积极倡导“小而分散”的原则,不主张停车场的“扎堆”设立,特别是鼓励经营者多建立体停车场,因此在日本,有的停车场只有两三个车位。

在商场和超市的地下停车场,对客户免费停车时间的长短,往往取决于购物金额的大小。

## 美国乡村的现代农业

大民

飞赴美国进行了45天的探亲之旅,其中所见所闻的美国乡村生活,他们先进的农业科技、城乡均等化的发展水平等,都给我们很多感触和思索,让我们不能忘怀。

到美国的第二天,我们向儿子提出:“想先去看看美国农村的面貌。”吃罢早饭,儿子开车载我们到距离他家200里以外的两个农村社区去参观。离开国内的时候,山西老家的小麦都收割完了。可在纽约州的农村,我们又赶上了他们的麦收时节。

当地农场主用联合收割机收麦子的过程,有几个我们看了觉得新鲜的地方。一是大片金黄的麦秆都长得很低,只有一尺左右高,麦穗结得却都不小;二是前面有收割机收割、脱粒,后面紧跟着是卷草机,把麦秆像理发一样割得干干净净,又像卷布一样把麦草卷成大捆,马上又有汽车拉走送往造纸厂;三是拖拉机带配套的播种机,一次性进行深耕、耙地、保墒和秋粮播种;四是大片麦田、秋田不见杂草;五是玉米秸秆低、留苗稠,身秆只有四尺来高,但结的玉米不算小;六是脱出的麦子不用太阳晒,在收割机内加热烘干,不用装也不用扛运,直接拉到粮库装人不锈钢的储粮罐。整个过程既科学方便,又大大地解放了劳动力。

从田野走到相距不远的农村社区,我们看到道路都是笔直的柏油马路,两边是水泥砌的人行道和高大的绿化树;房屋是一排排相对的六间房屋。恰巧遇到一位当地的农场主,参观他家时,我们注意到院子里有草坪、花园和停车场,房屋并不高,带地下室是两层,都是红木板楼,瓷砖砌墙。这里房屋的格局和习惯与中国农村可大不一样:一是不垒院墙,不盖门楼;二是窗户上不加钢筋防盗窗,却设置有两道玻璃窗一道纱窗,起隔音和保洁作用;三是有壁炉和暖气起防潮和供暖

作用;四是水电气和排污等都走地下管道;五是每家每户都有一个带轮子的垃圾箱,每天早晨八点钟送到公路边,由专车带走分类垃圾。据说这些垃圾大部分都能够循环利用。

我们又随处在社区走走,看到青年人和中年人都是开车去上班,小学生由校车接去上学,老年人在公共游乐场休闲健身,与城市生活没有两样。我们了解到,美国的城乡之间基本没有差别,在城里上班的人大多也住在郊区或小镇,农场主也大多住在小城镇,只有进行农田操作时才到田野去,城乡的各方面设施和条件基本上做到了均等化。

不久后我们还参观了农产品市场。纽约州农贸大市场占地足有十多亩地,有六个大过道,分类摆放着各类高质量蔬菜、瓜果、鲜玉米、肉食等。售货员都配带口味刀,凡是能吃的,都用刀切开,让你先品尝然后

决定是不是要买;不能生食的也打开货物让你看新鲜;买走货后,你可以带走货主的信誉卡,上面写有住址姓名,质量有保证,同时也是进一步扩大销售的宣传凭据。在这里转了一圈就是没有看到在中国市场必不可少的一样东西:秤。别说杆秤了,就是天平秤和电子秤也一个都没有看到。再仔细看才发现,这里的商品都是以箱、袋、个去标价,产品的重量、品级、产地等信息都标注在商品标签上。有销售商的信誉作担保,看来缺斤短两之类的事情在这里已经被解决了。

此次美国之行尽管还参观了很多地方,但让我们印象最深刻、收获最大的还是对美国乡村的了解。如何解决好我国农业机械化生产的配套问题、农村社区的规划与水电路气配套和垃圾污染处理问题,以及资源的循环利用等问题,是我们近来一直思考的问题。

