

【社会现象与社会问题研究】

城市交通发展的绿色转向^{*}

何玉宏

摘 要: 目前,中国正处于前所未有的快速城市化进程中,与此同时,城市的可持续发展越来越受到来自环境、资源、社会等的多重压力,城市交通问题逐渐成为中国城市环境恶化的首要诱因。城市交通作为城市社会大系统中的一个重要子系统,其运行有着特殊的内在规律性。尽快实现绿色交通是解决中国城市交通问题的当务之急。城市交通发展的绿色转向思路与2015年国务院印发的《关于加快推进生态文明建设的意见》中提出的“绿色发展”理念是一致的,其实现过程更是“绿色发展”在城市交通领域的具体实践。

关键词: 城市交通; 绿色转向; 绿色发展

中图分类号: D631.5

文献标识码: A

文章编号: 1003-0751(2018)07-0061-07

目前,中国正处于前所未有的快速城市化进程中,与此同时,城市的可持续发展越来越受到来自环境、资源、社会等的多重压力,城市交通问题逐渐成为城市环境恶化的首要诱因。城市交通发展的绿色转向^①不仅是解决城市交通问题的一个重要出路,而且是实现城市可持续发展的必然选择。那么,何谓交通发展的绿色转向?城市交通发展绿色转向何以可能?如何具体实现城市交通的绿色发展?围绕这些问题,本文详细探讨城市交通发展绿色转向的理论基础、现实意义与制约因素,并对如何实现城市交通的绿色转向提出建议。

一、城市交通发展绿色转向的理论基础

城市化和工业化发展伴生了环境污染、资源枯竭等矛盾,这说明单纯依靠外延式增长的城市发展模式已很难以适应可持续发展的需求。城市交通作为城市建设的重要部分,其发展模式同样需要转型。绿色转向是未来城市交通发展的一个重要趋势。

1. 交通绿色转向是现代生态学发展的必然结果
现代生态学发展的一个突出特点是,其研究不

仅关注生物有机体与其外部世界(即广义生存条件)之间的相互关系,而且更加深入地关注人类这一特殊生物与其生产、生活和环境之间的关系。这主要是由于人类社会进入20世纪60年代以后,全球范围内不断涌现出诸多涉及人类生存和发展的重大问题,如人口膨胀、能源危机、自然资源匮乏、环境恶化等。上述问题从根本上都可归结为人与环境或者更深层次的人与人的矛盾关系问题。解决这些问题迫切需要生态学的积极介入。人类开始意识到,高速发展的社会如果只是一味向环境索取,那么环境也会反过来阻碍社会发展并危及人类生存。现代生态学的发展反映了人类认识自然和自身及两者关系的过程:人不仅作为主体站在自然面前,而且同时作为客体受到自然的制约;无论人类技术多么发达,人类都不能随心所欲地改造自然;人类社会的发展必须遵循自然规律,坚持可持续的绿色发展理念。

根据生态学发展规律,马世骏、王如松等学者早在20世纪80年代就尝试将生态学原理运用到推进经济社会发展中,并提出了“社会—经济—自然复合生态系统”理论。该理论认为大到人类社会,小

收稿日期:2018-01-28

^{*} 基金项目:江苏省高校哲学社会科学重点项目“汽车化时代江苏城市交通综合治理路径研究”(2017ZDIXM088);江苏省“六大人才高峰”高层次人才培养项目(JNHB-020C);南京交通学院重大科研项目(JR1601)。

作者简介:何玉宏,男,南京交通学院马克思主义学院院长、教授,理学博士(南京 211188)。

到区域或城市发展,其实质都是以人的行为为主导、以自然环境为依托、以社会体制为经络的人工生态系统。^②交通同样是一个复合生态系统,交通问题不只是路与车、通与达的物理问题或经济问题,更是一个由车、路、土地、能源、环境和人组成的复合生态系统问题。^③一个城市的交通系统涉及区域内物流人流的规划问题、城乡土地利用的布局问题、社会与经济效益的权衡问题、人与自然的协调问题以及内部调控与外部诱导的关系问题,因此需要从统筹的高度去系统规划、建设和管理生态合理型交通体系。这种生态交通体系既涉及人类活动范围内的自然生态系统如城市生态系统,同时又是由人类活动构筑的一个大型人工生态系统。在这样的体系中占主导地位的生物是人,环境主要指人居环境,交通活动成为联系人与其他生物和环境的纽带。

随着生态科学的不断发展和广泛普及,人们逐渐认识到,要实现人类社会的可持续发展就必须遵循生态规律,按照生态平衡的思想去努力调控经济、社会与自然之间的关系。生态学的思想理论给城市交通发展带来了诸多有益启示,是交通绿色转向理论形成的重要思想基础。可以说,如果没有生态学的指导,交通发展的绿色转向就失去了行动准则。

2. 交通绿色转向是可持续发展环境伦理观的客观要求

环境伦理倡导尊重生命、尊重自然、热爱自然,不仅关心人的幸福,而且关心自然界其他生物的环境福利。然而,人与自然关系的不断恶化迫使人类一次又一次沉痛地反思人在自然界的位置以及人类如何尊重与保护自然等问题。当代环境伦理学在注重伦理研究的同时也注重实践,是一个富有开放性和包容性的新学科,形成了多种理论模式和学说。其中,可持续发展环境伦理观,既避免了对人类特有“能动作用”的过度强调,又规避了非人类中心主义在实践中可能产生的困难,因此更具有适用性。可持续发展环境伦理观在强调人与自然和谐统一的基础上,更承认人类对自然的保护作用和道德代理人的责任,以及对一定社会中人类行为的环境道德规范。任何一种思想,它的活力主要表现在实践中,只有面向现实生活,从理论走向实践,对解决现实生活问题给予指导,才能充分体现它的价值,它才是有前途的。^④可持续发展环境伦理观关注人类的合理需要、社会的文明和进步,倡导与大自然协调相处的绿

色生活方式和可持续发展理念,是人类生态智慧的集中体现。

为了尽快实现全球可持续发展,世界各国在多个领域就不同的问题采取了共同的绿色行为,其中包括绿色交通实践。绿色交通的建设与推广,不仅有赖于交通建设方案的科学化、标准化、绿色化,而且有赖于人的道德自觉。在绿色交通的理论探讨和实践操作过程中,除了要遵循普遍的社会伦理规范,更应考虑人类必须承担的生态伦理义务和责任。反思传统环境伦理观念,建构适应人类可持续发展的环境伦理观,并将其内化为全社会特别是城市居民的自律意识,是绿色交通体系健康发展的重要保证。

二、城市交通发展绿色转向的意义和价值

中国作为一个人口众多、人均资源极其有限的国家,要解决城市交通问题,使之逐步走上健康发展的轨道,必须立足于当代中国的国情。以实现绿色交通为目标的城市交通绿色转向是构建健康的、可持续发展的城市交通体系的必由之路。

1. 城市交通绿色转向的目标——绿色交通

1994 年,加拿大环保学者克里斯·布拉德肖(Chris Bradshaw)首次提出了“绿色交通体系”(Green Transportation Hierarchy)的概念,并对绿色交通工具进行优先性排级,依次是步行、自行车、公共交通、共乘车、单人驾驶自用车。^⑤作为第一个将克里斯·布拉德肖的观点介绍到国内的学者,沈添财指出,绿色交通系基于永续运输的内涵,发展一套多元化的都市交通工具,以减低交通拥挤、降低污染、促进社会公平、节省费用的交通运输系统。^⑥他还进一步对绿色交通作了具体阐述:绿色交通旨在减少个人机动车辆的使用;提倡步行,提倡使用自行车与公共交通;减少高污染车辆的使用;提倡使用清洁干净的燃料与车辆。^⑦台湾大学的张学孔教授从更为全面的角度对绿色交通给予充分的价值肯定:绿色交通本着永续发展的理念,将促进城乡发展、民众生活、交通运输及资源应用等全面的调整改变;绿色交通的意义是,人类完成社会经济活动所需各种运输方式能符合生态均衡及环境容忍力之基准,进而创造适合人类居住的环境,并确保人类在旅途过程中达到安全、便利、舒适及可靠等目标;绿色交通之推动,即兼顾人类居住的环境需求,创造美好交通设施及生活环境。^⑧

总体而言,绿色交通的本质是建立维持城市可持续发展的交通体系,以满足人们普遍的交通需求。这样一个交通体系必须做到:具有明确的可持续发展的交通战略;能够以最少的社会成本实现最大的交通效率;与城市环境相协调;与城市土地使用模式相适应;多种交通方式共存、优势互补。需要特别强调的是,在推动绿色交通发展的进程中,我们必须紧密结合中国国情,在城市可持续发展的前提下,构建中国特色的城市绿色交通系统。绿色交通的核心观念是倡导步行、自行车等慢行交通以及优先发展公共交通。

2. 绿色交通的发展模式契合当前中国国情

美国城市规划专家利维曾经指出,如果一个人想对美国 20 世纪的规划找到一个核心题目的话,汽车就是关键词。而 21 世纪的中国将经历 20 世纪美国经历的私人交通增长所带来的、现在仍然能看到的一切。如果能从这个方面来审视一下美国的经验,将是非常有益的。^⑨可以说,在中国走向汽车社会的进程中,当前最严重的制约问题就是能源与土地资源的匮乏。若不从这个国情出发,直面挑战,就不能切实解决中国诸多的交通难题。

一是来自能源的挑战。中国的石油储藏量和开采量有限,石油需求将越来越多地依赖进口。汽车拥有量的增加引发了强劲的石油需求,进而对能源供给提出了严峻的挑战。从 1993 年开始,中国就进入了石油净进口国的行列,而且进口量与日俱增。如果中国的汽车人均拥有量达到每 10 人一辆的世界平均水平,那么全世界的石油出口量也不能满足需求。

二是来自土地资源的挑战。以占世界 7% 的耕地养活占世界 22% 的人口,这既是中国人民创造的一项惊人奇迹,也是中华民族背负的一个沉重包袱。中国人均占有耕地面积仅为 1.3 亩,不足世界平均水平(人均 4.8 亩)的 1/3,而且耕地总量以及人均占有量减少的趋势仍然十分明显。耕地已成为中华民族赖以生存和发展的生命线。汽车不同于家电产品,它的使用需要一系列外部配套条件才能实现,除了能源消耗外,还需要道路、停车场等基础设施。然而,中国作为一个人口大国,绝不会允许将养命活口的土地大量用来修建道路或停车场。

根据中国 36 个大城市(包括直辖市、省会城市、计划单列市)的相关数据,“城市交通病”已处于

愈演愈烈的阶段。在汽车保有存量方面,2/3 的城市已达百万辆级,“病体”日益臃肿。截至 2014 年年底,36 个大城市中有 25 个城市汽车保有量超过 100 万辆,10 个城市汽车保有量超过 200 万辆,北京、成都、深圳等城市汽车保有量超过 300 万辆。^⑩在汽车增量方面,2014 年 36 个大城市中 3/4 的城市汽车年增量在 10 万辆以上;根据城市道路网承载力测算,截至 2015 年有 7 个城市汽车保有量处于“非常拥堵”的承载量范围内,如不采取有效措施,今年我国 36 个大城市中还将有近 20 个城市汽车保有量进入“非常拥堵”状态。^⑪

因此,如何重新定义与发展交通系统,成为现代文明下一步发展不可或缺的内容,其中,如何使交通系统的发展兼顾未来环境保护、人类健康、运输安全高效等需要是其重点之一。在此情形下,城市交通发展转向绿色化正切合了中国社会的实际需要。

3. 绿色交通符合可持续发展的战略要求

改革开放以来,中国的经济社会发展取得了世界瞩目的历史性成就,但是在多年经济快速发展的过程中,不少生态环境问题长期得不到有效解决,有些已变得十分突出。生态环境破坏和污染不仅影响经济社会可持续发展,而且已影响到国民的身体健康。加大生态环境保护建设力度已成为举国上下的统一共识。“保护生态环境就应该而且必须成为发展的题中应有之义”^⑫。加快推动绿色、循环、低碳发展,形成节约资源、保护环境的生产生活方式,不仅是贯彻新发展理念的必要要求,也是发展观的一场深刻革命。

人类社会应从发展以耗费大量自然资源创造财富的资源经济转向发展无污染的知识经济,人类应从大自然的掠夺者变成与大自然和谐共处的亲密朋友。绿色交通正是这一理念在交通方面的具体化。欧美一些国家先后推广的“自行车交通”“交通安宁运动”“无车日”以及使用轨道交通、电动汽车、氢气汽车、太阳能汽车等无污染新能源交通工具,正是这种努力的具体表现。可以说,绿色交通是世界发展对 21 世纪交通提出的一种更高要求,它是交通可持续发展的必然趋势,是解决长期以来交通发展与交通环境污染之间矛盾的重要途径。

4. 绿色交通是“绿色化”在城市交通领域的重要体现

党的十八大提出,促进工业化、信息化、城镇化、

农业现代化同步发展。2015 年国务院印发的《关于加快推进生态文明建设的意见》指出,协同推进新型工业化、城镇化、信息化、农业现代化和绿色化。这是国家首次提出“绿色化”概念,并将“四化”拓展为“五化”,由此可见党中央对生态文明建设的高度重视和战略定位。

“绿色化”概念内涵丰富。“绿色”是生态系统生机勃勃的自然展现“化”是一个过程,指事物要达到的某种状态。“绿色化”不仅表现生态系统的自然本性,而且体现人的生态伦理精神,即把绿色的理念、价值观内化为人的道德素养,外化为人的日常行为。党的十八大把绿色发展作为生态文明建设的重要发展方式之一,绿色化正是绿色发展的内在要求和外在体现。绿色化赋予了生态文明建设新的内涵:生态文明建设不仅是一种绿色化的生产方式,也是一种绿色化的生活方式,更是一种以绿色为主导的价值观。

“绿色化”意味着自然观、发展观的革新以及生产方式、生活方式的转变,要求在全社会培育生态文化,使之成为公民的基本价值底色,代表了一个以观念转变助推制度建设,继而由制度建设凝练价值共识的社会良性发展路径。“绿色化”是生产方式、生活方式与价值取向的多重改变,是社会关系与自然关系的和谐共进。^⑬作为一种新的理念和目标,绿色交通与可持续发展密切相连,也是“绿色化”在城市交通领域的具体实践。

三、城市交通发展绿色转向面临多重制约因素

城市交通问题是一个复杂的综合性问题,同时是一个不断发展演变的实践过程,其中很多具体环节涉及面广、受制因素多。城市交通发展要实现绿色转向同样受到制度性因素、非制度性技术因素等多种因素的制约。

1. 来自法律法规方面的制约

一是城市绿色出行的法规体系有待完善。迄今为止,中国还没有建立起全国性的旨在保障城市公交优先发展的法律法规体系。由于缺乏国家层面的城市公交管理条例,所以公共交通发展的规划、建设、运营和管理等诸多环节缺乏有效的政策支持,面临无法可依的窘境,进而影响公交优先发展战略的具体落实。

二是一些法规、规范性文件的修订工作滞后于

当前的交通发展理念与城市出行的实际需要。例如,《城乡规划法》规定城市总体规划的内容应包括城市综合交通体系规划,但没有明确其作为专项规划的具体要求,也未就综合交通与土地利用、环境保护的关系进行具体规定,城市交通发展目标与城市社会经济发展和环境保护目标在法律层面脱节。如此,交通规划、土地利用、环境保护三者的目标在实践过程中就难以协调一致,由此导致交通规划与土地利用规划“貌合神离”。

由于城市交通规划定位模糊,缺乏统一、科学、规范的规划编制指南,所以城市交通规划的编制内容存在较大随意性。各城市的交通规划不仅在范围、期限以及内容方面有着很大差异,而且与各自所在城市的总体规划体系缺乏有机衔接。因此,当前的城市交通规划尚无法充分发挥交通引领城市转型发展的实际作用和创新价值。

2. 源于体制机制方面的制约

改革开放以来,我国交通“硬件”(如道路、立交桥、交通设施及其用地)建设实现了前所未有的巨大发展,甚至在一些方面赶超欧美发达国家,但是交通“软件”(如交通规划、交通需求、交通决策及其机制)的先进性亟须提升。长期以来,我国城市规划、道路建设、公交运营、交通管理、轨道交通的管理职能分别隶属于不同管理部门。城市交通的管理体制和机构设置从中央到地方都缺乏综合协调机制,城市一体化交通规划及其实施尚缺乏相关部门之间协调机制的保障。尽管通过 2008 年、2013 年两次国家层面的交通运输大部制改革,一体化综合交通运输管理体制架构得以初步建立,城市交通系统中大部分的政府职能得到优化,但随着城市发展和环境变化,交通发展与环境保护之间的矛盾依旧存在且时有激化。

交通管理体制机制与交通发展不相适应的现象日益突出,并集中表现在两个方面:其一,在条块结合的政府管理体制下,各主管部门在法规制定和执法过程中仅考虑本部门所管辖范围,缺乏一种全方位、多角度考虑问题的管理机制。相关综合机制的缺失,导致更高层面的顶层设计难以实现,相应的政策制定和行动计划等工作更无从展开,城市交通治污减霾工作在具体的开展过程中常常缺少有效抓手。其二,地方交通运输大部制改革还不到位,许多交通运输职能还分散在多个平行部门。例如,公路、

铁路、水运及航空等各种运输方式的管理各自归属不同的部门,环保、建设、住房、地区发展等与交通事业密切相关的部门一般都是“各管各事”。这种多头管理导致各相关部门面对城市交通服务投诉往往相互推诿,其结果一般是问题被悬置。

3. 基于财税补贴政策的制约

一是中央财税政策对城市公共交通的支持力度不够。资金短缺是许多城市交通发展中遇到的最大困难之一。长期以来,地方城市财政承担了城市公共交通发展的主要支出责任,而中央财政的直接投入仅为燃油税补贴,这难以满足公共交通基础设施发展所需资金。据联合国相关组织研究,一个城市的基础设施投资占该市 GDP 的 3%—5% 比较合适,公共交通投资占城市基础设施投资比重以 14%—18% 为宜,但是我国城市公共交通投资占市政公用设施建设固定资产投资的平均比重长期低于上述数值范围。^⑭

二是缺乏规范、稳定的公共交通补贴机制。长期以来,公共交通企业的运行主要依靠政府补贴,运营效率、服务质量都缺乏规范的财政激励措施。面对补贴、运行成本、服务质量三个问题,经营者最看重的是如何争取更多的补贴,而不是认真钻研如何降低运行成本或提高服务质量。由于低票价、特殊人群减免票、承担政府指令性任务等原因,公交企业普遍存在政策性亏损。然而,由于多数城市尚未建立对公交企业经济效益的考核评价机制,企业的经营性亏损和政策性亏损无法得到明确界定,加上缺乏科学合理的公交定价机制和稳定的补贴机制,所以不少城市政府只能通过与公交企业讨价还价的形式确定补贴额,以致很多需要补贴的线路和公交企业无法获得足额补贴,影响了公交企业的运营积极性和服务质量。滞后的公交服务水平与市民的出行需求产生愈来愈大的矛盾,导致小汽车拥有量与使用量过快甚至过度增长,成为城市交通可持续发展的重大障碍。

4. 有关技术规范等方面的制约

随着城市规模不断扩大,市政管理日趋复杂,对城市治理技术提出了更高要求。理念先进、技术可靠且具可操作性的技术标准(规范、指南等)是政府部门引导城市绿色出行的有效抓手和重要手段。国外发达国家对技术标准的作用给予高度重视,使其发挥了实实在在的引导、促进与支撑作用。相比之

下,我国的城市客运标准体系建设尚处于起步阶段,交通引导城市发展、TOD 模式、BRT 系统、公共自行车系统、智能公交等新的理念、方法、科技成果层出不穷,但由于缺乏统一的、权威的国家(或行业)标准、规范或指南性文件,城市交通系统建设相对粗放。目前缺失的标准、规范及指南主要有:公交专用道设计标准、公交优先信号设计标准、人行道与自行车道设计标准、城市交通污染测量与统计标准等。

四、城市交通发展绿色转向的五大着力点

城市交通发展绿色转向是一个系统工程,涉及交通运输的每一个环节和相关要素,从车、路(基础设施)到交通环境、交通组织、交通管理乃至其所处的整个社会系统均有涉及。城市绿色交通体系的形成必须依靠政府的力量进行推动,避免各种交通方式以自我为中心,各自规划、各自建设,导致系统总体效率降低和资源浪费。具体地讲,可从以下五个方面入手推动城市交通发展绿色转向。

1. 重建“慢行系统”,让步行融入城市生活

门到门的汽车出行固然方便,但对于人们的健康、家庭、社区以及城市发展不一定有利。城市的绿色发展需要步行这种基本的交通方式,但是当前的城市交通设计普遍缺乏对步行、步行者路权的应有关注。2014 年年初,为切实改善居民出行环境,倡导绿色出行,加强城市步行和自行车交通系统建设,住房和城乡建设部首次发布了《城市步行和自行车交通系统规划设计导则》,要求设区城市编制步行和自行车交通系统规则。实行“慢行系统”专用道,真正让城市交通规划从“车性”回归到“人性”,并不是让城市发展减慢速度,而是让城市发展更加和谐。实行“慢行系统”专用道不仅意味着环保型交通模式,更是现代城市文明的标志。一个具有充分自由选择权的交通系统,必须给步行者、骑车者留有足够的空间。尽管鼓励更多的人步行可能并不如改变物理环境那样简单易行,但是很有必要自上而下地宣传步行的价值,呼吁人们在力所能及的情况下主动选择绿色出行方式。

2. 让自行车回归城市,规范共享单车出行

20 世纪,自行车是很多中国家庭最常用的交通工具。但在社会经济发展的洪流里,不少人将自行车视为落后的交通工具,不少城市一再发生将非机动车道缩减或改建为机动车道的现象。2016 年,共

享单车在资本的大力支持下快速进入市场,并在全国一、二线城市全面铺开。“共享经济”“低碳生活方式”等概念伴随共享单车迅速回归国人视野。但共享单车在快速发展中也遇到不少问题:如乱停乱放导致市容混乱;有些人独占私藏车辆,甚至故意严重损耗车辆导致共享失灵等等。

要“让自行车回归城市”,首先得“让城市对自行车更友好”,即在全社会形成一种尊重自行车的文化。当前最重要的工作主要有以下四个方面:第一,城市规划设计包括道路基础设施的扩充重建、自行车停车场的规划和建立等,能够支持或满足一座自行车友好城市的建设标准;第二,应从制度入手规范“共享单车”出行,制定与完善单车管理法律条例;第三,营造共享单车公平竞争的市场环境,坚持市场在资源配置中起决定性作用;第四,提高公众对共享单车的认知水平。共享单车作为一种新的交通方式,要求使用者秉持共享理念,主动促进单车的有效利用率,通过合理停放、主动爱惜、及时报修等自律行为让单车实现最大限度的循环利用。这一场由单车(更准确地说应是单车背后的资本)掀起的交通革命能否取得成功,既取决于政府的引领和顶层设计的科学性,也和投资者的获利本能与公益爱心考量以及普通城市居民对单车的文明素养提升与适应息息相关。显然,在中国的许多城市道路管理、规划设计等已遗忘了自行车的今天,自行车友好城市还有很长的一段路要走。我们不仅要明确自行车在城市交通中的不可替代性,更应该明确自行车在城市公共交通体系中的定位,这才是切合实际的、符合绿色交通转向的真正要义。

3. 优先发展城市公交,构造“公交都市”

优先发展公共交通是当今世界各国解决城市交通问题的共识。自 2005 年国务院发布《关于优先发展城市公共交通意见的通知》,公交优先发展就成了我国城市和交通发展的核心战略。多年来通过积极推动公交优先政策,部分城市交通发展质量得到不同程度的提升,但也有专家认为内地大部分城市的表现乏善可陈,一个有力的证据是至今内地还没有建成一个如香港、东京那样国际公认的“公交都市”。^⑤成功的公交都市不仅在整个区域范围享有良好的出行机动性,而且支持着更大的政策性目标,包括促进城市的可持续发展、建设更宜居城市等。

从当前我国实际情况来看,积极推动公共交通

与城市和谐共存已到了一个刻不容缓的重要关口。第一,完善的法律法规体系建设是构建公交都市的重要前提。建议以现行《城乡规划法》等法律的相关内容和精神为基础,结合实际情况,推动出台国家层面的《城市公共交通优先发展促进法》,通过基本立法为中国城市公交优先发展提供全局性、纲领性依据。第二,以城市规划推进和保障城市公交优先发展战略的实施。公交优先发展的关键是在公共交通服务和城市形态发展之间创建和谐关系,因此,在城市规划方案的制定和实施细节中应体现公交优先的思想理念。

4. 建立“汽车共享”制度,减少汽车依赖现象

城市交通绿色转向的最大威胁是市民对私人汽车出行的严重依赖。“汽车共享”对我国城市交通机动化发展有着重要的意义。据统计,一辆共享汽车可以解决 14 个人的自驾出行需求。^⑥对于中国这样一个人口大国而言,“汽车共享”的实施效果会比欧美国家更明显。鉴于汽车共享所带来的多种效益,有必要由政府组织推动,在全国推广这种交通出行方式,使这种新型交通方式惠及国内民众,并在缓解城市交通问题中发挥重要作用。不过,“共享汽车”的使用权下放至流动的个体,也对使用者的素质和社会诚信度提出了很高要求。因此,建议加快实现企业内部信用信息与社会诚信体系建设的衔接,并以此为依据出台相关法律法规来约束、规范汽车租赁企业与使用者的行为。

5. 调控和引导私家车发展,从拥有管理转向使用管理

基于我国国情,有必要实行小汽车“计划生育”政策,走控制性发展小汽车交通的“因势利导”之路。政府有充分的理由和必要,引导对小汽车的拥有行为,同时限制和管理小汽车的使用行为,让消费者支付真实的成本。当斯定律告诉我们:道路增加永远赶不上车辆增加,单靠修路无法解决交通拥挤问题。无论怎样限购限行,有限路网上的车辆都会只增不减,甚至连机动车保有量的期望值也难以设定。因此,必须从拥有管理逐渐转向使用管理。

那么,如何调控与引导?一要在政策设计上下功夫;二要注重使用管制。目前,北上广深等一线城市对小汽车采取了限购政策,但其中又有不同。有的实行摇号如北京;有的实行牌照拍卖,如上海。拍卖和摇号两种方式的目的一致,都是为了控制小汽车

总量,但性质和基础有所区别:摇号带来的车辆壁垒让有购车愿望者(而非计划购车者)蜂拥入场,在此情景下,中签者不会放弃来之不易的“幸运”,客观上刺激了无车族“得牌为安”的心理,并产生部分不必要汽车消费;而车辆牌照有偿拍卖本质上是无车群体让渡道路资源使用权、购车群体通过付费获得道路使用权、牌照费用再投入公共交通实现对无车群体反馈的制度设计。显然,牌照拍卖的限购政策可能更为有效。我国有必要实现道路资源从有偿限制使用到基于激励的有价有限使用管制的转变。

五、结语

任何事物的发展都有其客观规律。人们一直在努力寻求解决城市交通问题的对策与摆脱交通困境的途径,但问题似乎永远层出不穷。究其原因,固然有诸多主客观因素的制约,但很大程度上还是由于我们对城市交通的特征及其内在发展规律缺乏全面准确的认识。城市交通问题不仅是一个工程技术问题,更是一个社会生态问题。解决城市交通问题需要超越交通发展的技术、经济指标,重新审视交通与人、交通与社会、交通与自然(资源、环境)等的关系,透过交通思考人类生存的方式和意义。解决城市交通问题应有社会学、生态学及环境哲学思想的指导,选择绿色交通体现了城市交通治理思路的转

变。从汽车导向转变为步行、单车和公交导向的绿色出行,转型异常艰难,但为了中国城市的未来,我们已经到了一个必须反思并采取切实行动的阶段,否则,我们将无路可走。

注释

- ①“绿色”是象征生命的颜色,代表生机和活力,在当代语境中,特指尊重生态规律、实现生物多样性的和谐发展。“转向”则表征着一种不同于以往的趋势,且具有不同于以往的异质性。②参见马世骏、王如松《社会—经济—自然复合生态系统》,《生态学报》1984年第1期。③参见王如松《北京应向“生态交通”方向发展》,《光明日报》2004年9月2日。④参见余谋昌《生态伦理学——从理论走向实践》,首都师范大学出版社,1999年,第3页。⑤⑥⑦参见沈添财:《绿色交通与空气质量的改善》,《城市交通》2001年第2期。⑧参见张学孔《永续发展与绿色交通》,《台湾:经济前瞻》2001年第76期。⑨参见[美]约翰·M·利维《现代城市规划》(第五版),孙景秋等译,中国人民大学出版社,2003年,第5—6页。⑩⑪李红昌、林晓言《中国城市交通服务质量指数报告(2016)》,社会科学文献出版社,2017年,第4、5—6页。⑫习近平《习近平谈治国理政(第二卷)》,外文出版社,2017年,第392页。⑬光明日报编辑部《为什么要在“新四化”之后增加“绿色化”》,《光明日报》2015年5月6日。⑭参见周伟、马克·马其尔主编《促进绿色出行》,中国环境出版社,2016年,第54—55页。⑮黄良会《香港公交都市剖析》,中国建筑工业出版社,2014年,第8页。⑯参见[美]彼得·纽曼等《可持续发展与城市:克服汽车依赖问题》,游宏滔等译,中国建筑工业出版社,2016年,第131页。

责任编辑:翊 明

Green Transformation in Urban Transportation Development

He Yuhong

Abstract: At present, China is in an unprecedented rapid urbanization process. Meanwhile, the sustainable development of the city is getting more and more pressure from the environment, resources, society and so on. The urban transportation problem has gradually become the primary cause of the deterioration of the urban environment in China. As an important subsystem of urban social system, urban transportation has its own inherent regularity. Realizing green transportation as soon as possible is a pressing matter of the moment to solve the urban transportation problems in China. The idea of green transformation of urban transportation development is consistent with the idea of "green development", which was issued by the State Council in 2015 on accelerating the construction of ecological civilization. The actual process is the concrete practice of "green development" in the field of urban transportation.

Key words: urban transportation; green transformation; green development