



欧洲国家城市公交管理对厦门城市公交的启示

□ 赵俊

关键词: 欧洲国家; 交通意识; 城市公交; 公共优先; 厦门市

欧洲国家交通总体状况良好,城市人口与建筑密度低,道路面积率高,交通结构合理,各种交通方式协调发展,因而城市道路交通畅达,较少出现交通拥堵。这些国家的城市公交管理理念可以为我国思考和破解城市交通问题提供借鉴。

一、芬兰、德国、荷兰等城市公共交通基本概况

作为世界上城市交通的发达地区,欧洲北部的芬兰、中部的德国以及西部的荷兰尤其具有代表性。赫尔辛基、慕尼黑、法兰克福、不莱梅哈芬港、阿姆斯特丹等城市都确立了以城市公共交通为主导的交通政策,同时采取各种优惠和便民措施吸引市民乘坐,改善城市交通结构,强化城市交通功能。各大城市都建立了轨道交通系统,轨道交通车辆既可在地下行驶,也可在地面和高架上行驶。欧洲的公交车设计新颖,宽敞明亮,低踏步,大容量(铰接车多),均实行无人售票。城市道路普遍设置了公交专用车道,同时交通信号灯控路口对公交车辆实行优先放行。在交叉口附近的相关道路上相对集中地分布着多条线路的公交车站(包括首末站),一般均为港湾式车站,形成了集发送、到达、换乘的公交路网枢纽,方便乘客出行及就近换乘,既满足了人们的出行需求也提高了公共交通的运送效率。值得关注的是,这些城市的多数公交线路无人调度,完全由驾驶员按时刻表准点运行,这既实现了公交运营节奏的平顺有序,也保证了公共交通服务的标准化。公交站距不长,平均五六百米,站点均有候车设施(实用的座椅、遮风挡雨的廊棚、醒目的站牌),甚至还有自动售票机、公交运行电子显示屏等,充分体现了公交优先、市民优先、人的出行优先的理念。

二、欧洲国民的交通意识

遍观欧洲各国的居民,均有着强烈的节约能源和减少大气污染的理念。尽管汽车交通和公共交通十分发达,但居民仍然喜爱骑自行车出行。欧洲各国都有一群人数庞大的绿色交通的践行者。另外,欧洲各国对下一代的交通知识、交通观念的教育非常重视,孩子们从小就养成了自觉遵守交通规则的良好习惯。这样的国民素质所体现出来的是一种自觉的公众意识和强烈的社会责任感。

三、芬兰、德国、荷兰等国的交通特点和经验

1. 芬兰

芬兰首都赫尔辛基的公共交通工具主要有公共汽车、

有轨电车、地铁和轻轨列车。赫尔辛基大力发展城市公共交通,不断提高公交的运营效率和服务质量。为了确保公交车准点运营,赫尔辛基市区主要干道上均设有公交车专用道,每个公交车站牌下均标有车辆运行时刻表,公交车辆实际到站时间与运行表上的时间误差很小。此外,赫尔辛基的每个地铁站不仅有时刻表,还有地铁到站时间的倒计时显示牌。赫尔辛基公共交通系统实行1小时内免费换乘。乘客乘车时使用电子乘车卡刷卡或从司机那里购买单票价,车票在打卡后1小时内有效,公交车、有轨电车、地铁、轻轨列车或轮渡通用,可以随意换乘,不用付费,十分方便。

为了减少私家车在市区造成的交通拥挤现象,赫尔辛基市交通部门采取在市区停车高收费的手段予以限制。在赫尔辛基市中心,交通部门只设定有限的停车位,按市区不同地段设立3种不同的停车收费标准,这一措施效果明显。由于在市中心停车难、收费高,许多人改乘公共交通工具,上下班高峰期市中心交通拥堵的现象得到缓解。

2. 德国

地铁和有轨电车是德国慕尼黑的主要公共交通工具。慕尼黑公共交通分属不同企业,这些企业主要在公共交通联合会的协调下,确保在各自负责的线路上按商定的时刻表运行。每个公交站点都张贴所有停靠本站点公共交通线路的运行时刻表,各公共交通线路及各班次车辆均保证其准点率。各公共交通线路班次间隔时间设置合理,通常为6~15分钟,在城市中心地段,公共交通线路在高峰时段乘客2分钟左右就能等候到可以乘坐的车辆。

在城市道路建设中,德国城市都遵循公共交通路权优先,地面轨道交通一般单独设立信号系统,在与其他道路平交时轨道交通信号优先,一般不出现等待现象,确保准点运行。在主次干道设置公交车专用道,有时公交车单设信号传感装置,在交叉处传感设定红绿灯设置,确保其优先通行。这种车辆自控装置与交通控制中心相分离,大大减少了公交车在道路交叉口的等待时间,提高了运行效率。

3. 荷兰

荷兰阿姆斯特丹公共交通十分发达,其公交系统包括地铁、城市与区域公共汽车和有轨电车。城市规划的设计者还为有轨电车和公交车开辟了位于道路中央的公交专用道,禁止其他车辆(包括警车)通行,最大限度地实现公共服务效率的优先。与此同时,荷兰政府还通过各种措施

来努力减少小汽车的使用频率,如鼓励“多人共乘”、使用自行车、步行以及通过电信手段远距离工作等。

四、对发展厦门城市公交的启示

1. 认识公共交通的重要作用,破解城市发展困局

城市经济的快速发展给城市交通带来了巨大压力,交通拥塞日益严重,道路供需矛盾日益尖锐,仅靠传统的挖掘、扩建道路资源已难以为继。发展公共交通不仅是对交通资源的最有效利用,还能有效地缓解能源紧张和环境污染,既体现了社会经济的合理性,又提供了有效破解城市交通困局的途径。就厦门市而言,在经济迅速发展的背景下,城市交通问题面临着越来越严峻的考验。由于私家车的迅猛发展,城市道路等基础设施的建设速度已不能与私家车的增长相适应。公共交通毕竟是一种大运量、高效率的交通方式,在多种城市交通构成中,城市公共交通在占用道路空间、环境污染和能源消耗等方面具有其他交通方式无法比拟的优越性。因此,充分认识城市公共交通的重要作用,将“公交优先”作为厦门市城市发展和城市交通发展的正确战略选择,这将是缓解城市交通拥堵的有效措施,也是减少污染、方便居民出行、改善城市人居环境、实施城市可持续发展的必然要求。

2. 确立公交优先地位,转变城市交通管理理念

要将“公交优先”的理念通过各种渠道广泛宣传,使之成为社会共识,得到全社会的支持与响应,鼓励少开小汽车、多坐公交车的绿色出行方式。同时,政府也要凝聚社会共识,设立相关规则,通过实行适度的限速、限行、提高停车费用等措施,制约小汽车的使用率。因此,确立公交优先地位,选择高效的公共交通方式是城市实现可持续发展的重要基础。对于厦门市而言,将轨道交通、快速公交(BRT)和常规公交相结合,是公共交通方式的较好选择。此外,积极探索以公共交通为导向的城市发展模式(TOD模式),就是要确立“以人中心”的城市交通管理理念,精心设计各种公共交通系统的有效衔接,降低市民出行时对私家车的依赖性和使用率,实现各种交通方式与轨道交通的零换乘,从而突出TOD模式的优越性,再加上轨道交通的准时性、高效率,这更使人们愿意选择在车站周围工作居住,从而可以大大提升轨道交通的通勤客流。

3. 统筹规划城市交通,确保低碳环保的公交设施优先权

作为城市交通规划重要组成部分的城市公共交通规划,应统筹考虑路网、公共交通设施用地、公共交通方式、地面与地下交通等诸多因素,同时应对行人和自行车行驶等低碳环保的出行方式作出合理安排。尤其是自行车作为一种健康环保的大众出行交通工具,其通行权理应得到有效的尊重。随着厦门市的不断发展,近年来城市交通建设主要集中在车行道路和大型交通设施建设方面,忽略了城市步行系统和自行车骑行系统的建设,人行步道和自行

车道被机动车道挤占、挪用的现象较为普遍。因此,统筹规划以低碳出行目标的公共交通设施建设,努力营造一个健康、环保、安全、便捷的公共出行系统是一项重要课题。

4. 加大政府扶持力度,为建设高效公共交通体系创造条件

首先,应从完善城市路网结构上加大政府财政投入,加大城市公交路网密度,提高公交车辆运行速度,从根本上提高公共交通的吸引力,实现公共交通出行分担率的有效提升。其次,加强城市间的合作,尤其是闽南地区,依托厦漳泉同城化发展进程,共同建设区域轨道交通系统,从经济社会发展规划、土地综合利用、资源合理配置等战略高度,从互惠互利的角度,尽快规划建设区域轨道交通系统,构建闽南金三角经济发展带的城际公共交通体系。第三,在争取社会共识的基础上,通过对社会车辆采取适度使用限制(如限行、限速、限购),合理提高公共资源占用成本(如提高中心城区停车收费、研究试行城市拥堵收费),建立环境污染补偿收费机制(如制定较严格的车辆环保标准、对不达标车辆收取排污费)等措施,制约社会车辆尤其是私家车的使用率。第四,在城市规划建设,做好与城市交通规划及城市公共交通规划的有效衔接,同时通过合理规划和安排自行车道及人行步道,规划建设城市慢行系统,积极构建公共自行车租赁系统,鼓励健康、低碳、环保的出行方式。第五,要加大对公共交通的财政支持力度,充分认识公共交通的公益性特点,只有确保了城市公共交通的运行效率,才能为城市的正常运转提供基础条件。

5. 完善运作机制,不断提高城市公共交通运营服务水平

确立公交票价调整机制和财政合理补偿机制,建立对城市公共交通考核体制和考核机制,引导社会各界和舆论媒体对公共交通服务质量进行监督,使公共交通企业尽快走上自主经营、自我约束、自我完善的轨道。促进公共交通企业朝着管理精细化、运行智能化、安全标准化、服务规范化方向转变,努力通过加强和改善企业基础管理,培育和建设企业管理文化,进而健全企业的社会责任管理,推动企业全面提升综合价值创造能力、运营透明度和品牌美誉度,实现公共交通企业的可持续发展,并与城市建设同步协调发展。此外,还可以借鉴德国公共交通联合会的经验,发挥公共交通协会的作用,赋予其对城市公共交通日常管理和协调职能,提高行业自律,促进行业发展。

从欧洲国家城市公共交通运行情况来看,公共交通在政府管理、中介机构和公交企业3个层面上均有诸多可借鉴经验。建立完善的城市公共交通体系,需要各方的努力和协作,高效运行的公共交通体系是城市可持续发展和城市竞争力不可或缺的重要力量。(作者单位:厦门公交集团开元公共交通有限公司)