

基于绿色交通系统的德国城市环保交通管理策略

刘涟涟 陆伟 蔡军 (大连理工大学建筑与艺术学院, 辽宁 大连, 116024)

【摘要】以绿色交通为主导的城市环保交通管理是德国城市得以可持续发展的一个重要策略。环保交通管理包括: 优先发展公共交通, 区域化交通安宁, 促进自行车发展, 汽车停车管理等一系列措施。研究揭示出环保交通管理对于德国城市摆脱汽车交通依赖的重要作用。

【关键词】环保交通管理; 绿色交通系统; 城市交通规划; 德国

【中图分类号】F291.1 **【文献标识码】**A

20世纪60年代以来, 西方国家已经无法忍受由于汽车增长带来的交通拥挤, 及其所造成的其他负面影响: 安全事故、热岛效应、空气和噪音污染。他们将这些负面影响归咎于对汽车交通模式的长期依赖, 导致资源的不可持续。今天的德国, 过去由汽车承担的交通出行已经逐步被步行、自行车和轨道交通一体化的绿色交通所代替。德国通过一系列城市环保交通管理策略促进了绿色交通方式的使用, 达到有效减少私人机动车使用率, 降低碳排放, 控制私人汽车交通蔓延的目的, 从而保障了城市、经济、环境的可持续发展, 使得德国城市展现出人性化、生态化的面貌。

1 德国城市绿色交通系统结构

绿色交通(Green Transport)是一种交通政策新理念, 也被称为可持续交通(Sustainable transport)。该理念是通过更节能、节省空间、体现健康生活方式的交通方式取代长期以来私人机动车为主导的城市交通系统。这一术语泛指对环境影响小的各种交通模式。^[1]

从空间使用效率来看, 汽车比其他交通方式需要更多的土地面积。汽车需要面积是步行的30倍, 是自行车的10倍, 是轨道交通的25~30倍(图1)。^[2]从运载容量来看, 同样时间和道路, 私人汽车可搭载的客运人数仅有2000人, 相比使用轨道交

通、步行和自行车的客流量有巨大差距(图2)^[3]。显然, 以私人汽车为主导的城市和交通规划是以牺牲其他城市公共空间(绿地、文化、娱乐等)为代价, 是不可持续和非常危险的。



图1 城市中不同出行方式所需的空间面积 (m²) (来源: 根据参考文献1绘制)

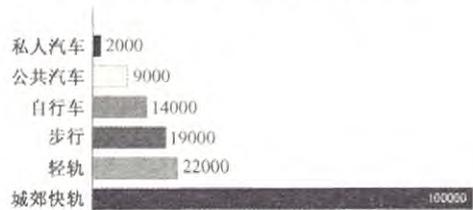


图2 通道中不同交通方式的容量 (3.5m宽通道上每小时的客流人数) (来源: 根据参考文献2绘制)

城市交通要实现环境保护的目的, 必须转向低碳的绿色交通模式: 轨道交通、公共汽车、自行车和步行。轨道交通系统是德国公共交通系统的核心, 德国也被称为“通过电缆连接的国家”。2007年, 德国铁路部门调查研究显示, 轨道交通是唯一降低CO₂排放的交通方式(图3)。^[4]根据服务范围和功效, 德国轨道交通系统结构如下: 城际间的长途客运轨道交通系统是由高速列车(ICE)和区间列车

基金项目: 中央高校基本科研业务费专项资金资助项目 (No. 852006)。

(Regionalbahn)构成,短途客运轨道交通由城郊快

轨、地铁、轻轨和有轨电车组成。



图3 各交通方式的CO₂排放比较(来源:根据参考文献5绘制)

据德国乌珀塔尔气候、环境、能源研究所(Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie)预测,通过鼓励轨道和公共汽车系统,汽车交通将能够减少一半^[5]。降低汽车使用,减少汽车占领的空间,解决汽车交通环境危机,是城市可持续发展的根本。因此,德国城市绿色交通系统,是将“步行—自行车—轨道交通”作为更节能、节省空间、体现健康生活方式的一体化可持续交通系统。

2 环保交通管理理念与措施

20世纪80年代,德国联邦城镇规划、交通和环境部3个部门共同实施一项联合计划,即大范围的推行环境保护交通管理(Environmental Traffic Management)策略。这一策略的目的是将交通和地区规划结合,促进改善交通安全;不依赖私人汽车出行;保障安全的近距离日常生活;地区环境保护。该计划要求对交通安全与出行需求、城市发展以及环境保护等方面给予同等发展权利。^[6]并强调将步行、自行车和公共交通联合发展,进一步优化绿色交通系统的可达性,以此取代汽车交通。因此,德国的环境交通管理策略是以促进一体化绿色交通系统发展为主导,实现摆脱对机动车交通依赖与危害的城市交通可持续发展,促进城市迈向人性化、生态化城市的重要策略。

基于以上理念,德国制定了一系列有利于环境保护的交通管理策略(表1)。这些策略与措施主要是针对某一种交通方式,但制定的原则体现了共同合作与相互协助。

表1 德国城市环保交通策略与措施

环保交通策略	主要措施
优先发展轨道交通为主的公共交通系统	可达性;准时、便利与舒适性;无障碍设计
促进自行车与公共交通系统结合	B + R方式;自行车搭乘公交;电话租借自行车
城市中心的步行化	城市中心步行区;区域化的交通安宁区;共享空间
优化汽车交通使用	P + R方式;停车系统导向;汽车共享;低排放环保区;

2.1 优先发展轨道交通为主的公共交通系统

优先发展轨道交通主导的公共交通策略,必须在管理措施上使公共交通系统服务比私人汽车交通更为便捷、舒适和准时,才对市民更具有吸引力。这主要体现在城市公共短途客运交通网络系统规划,站点规划,车站与车辆设计、票务管理与交通运行管理等方面。

——德国城市公共短途客运交通系统规划,其总体概念建立在轨道交通系统和公共汽车线路整体网络结合之上。首先城市轨道交通系统是其区域化城市发展模式相匹配的。大城市区域内部市镇相互联系主要依靠城郊快轨(S-Bahn)。城郊快轨以主要城市为核心,向城市郊区和其他市镇区域放射状延伸,建立核心城市区域与周边郊区市镇的便捷联系。市区内部公共交通联系主要通过地铁或轻轨、有轨电车交通网络实现。其中,城郊快轨同长途区域列车(RE)均归属德国国家铁路统一管理,而其他的短途轨道系统,地铁(U-bahn)、轻轨(Stadtbahn)和有轨电车(Tram)同公共汽车一样归属城市地方交通联盟管理。公共汽车线路,首先提供远于市中心的不同轨道交通之间的切线连接(辅助的功能),再次是服务于

城郊快轨、地铁或轻轨终点站的郊区联系(起到分发和供给作用)。在郊区,公共汽车交通相比使用轻轨和有轨电车更经济和有效。

——在站点规划方面,德国公共短途客运交通系统(城郊快轨、地铁或轻轨,公共汽车)核心转换站集中在城市中心(火车总站及老城中心),以提高城市中心的可达性。并建立多种交通方式之间便捷的转换。不同轨道线路、不同轨道交通方式,轨道交通方式同公共汽车、自行车、步行等其他交通方式相互之间要考虑近便的转换路径和方式^[7]。通过将公共交通站、停车场、自行车存放区统一规划和设置,促进相互之间的方便换乘,提高了公共交通的使用率。

——在车站车辆设计方面,德国建立了无障碍的公共交通规划指导方针,将车辆与车站的无障碍设计作为德国城市交通规划的重要目标。例如,联系轨道交通车站的天桥或地道,通常配备自动扶梯、电梯和坡道等车站无障碍设计的必要辅助设施。站台高度要求同轨道交通车辆出入口踏板高度一致,以保证车辆和站台之间无高差。公共汽车则可倾斜角度,接近地面,便于行动不便的乘客上下。在弗赖堡市90%的车站为无障碍车站。德国还具有一套统一、简洁而高效的公共短途交通标识规范系统,将城郊快轨(S)、地铁和轻轨(U),有轨电车和公共汽车(H),以三个鲜明的字母标识标明,设置在车站或地下通道口,便于乘客识别和搭乘。

——在车票系统方面,采取了多种公共短途客运交通方式的票务统一规划。城市根据不同的区域范围、时间,以及人群种类制定了一整套完善而便利的票务系统。地铁、轻轨以及有轨电车、公共汽车采用共同的电子票务系统。一张票可以乘坐不同的交通工具,方便了市民在不同交通方式之间的换乘。并通过天票、周票和周末票等优惠票务措施,实现了德国境内跨区域的公共交通合作,使得人们在城市之间活动,使用公共交通更加便捷,促进了人们使用公共交通出行。

——在交通运行管理方面,德国城市短途公共交通系统同长途交通一样,具有准确的运行时刻表。通过城市交通网站,可以查询到从出发地到目的地的预计出发(抵达)时间内可选择车次、路线和抵达(出发)时间。看表出门乘车是德国人独具的出行习惯。交通系统的准时性也反映了城市交通的畅通性。

2.2 自行车与公共交通的结合

自20世纪70年代后期,随着环保理念的兴起,自行车在德国重新得到重视。20世纪80年代中后期,德国联邦政府将自行车作为公共交通和步行的联系工具,实现步行、自行车和公共交通整合发展。其中,自行车和公共交通的结合发展成为主要目标。经过长期的实践,自行车和公共交通组合方式有以下三种^[8]:

(1)“骑自行车转乘公共交通”(B+R: Bike-and-ride)。骑自行车到达公共交通站,将自行车留在原地,搭乘公共交通工具到达最终目的地。重点在于自行车的停放地点及安全性。自行车停车设施应靠近车站,便于人们转乘公共交通(图4)。



图4 B+R方式,自行车停车设施临近轻轨/快轨车站,斯图加特(资料来源:作者拍摄)

(2)电话租借自行车(Call a Bike “fix”)。^①乘客步行或开车到达第一个车站。离开车站,想使用自行车抵达最后的目的地。租借系统一般设置在火车站和公共交通终点站附近。

(3)自行车搭乘列车(mit dem Fahrrad in Bahn)。使用自行车到达和离开公共交通站。目前,除高速列车(ICE)之外,其他城市轨道交通方式:包括城市区域间的短途火车(RE),地铁、轻轨和有轨电车及公共汽车都可以搭载自行车。在长途列车和城郊列车设置有专门的搭载车厢,但是在工作日高峰期间和夏季休假期间对自行车搭载有相应的限制(图5)。

自行车交通的复兴,对提高公共交通的吸引力,对降低汽车的使用率起到了极其重要的作用。

2.3 城市的步行化

(1)城市中心步行区

步行区作为德国城市规划的重要策略,在城市中心广泛实施。通过步行区规划,实现城市步行者“交通可达的市中心”;步行作为“城市生活方式”,



图5 市民携带自行车乘坐区域列车
(资料来源:www.merkur-online.de)

也是作为城市规划摆脱汽车导向趋势的结果,从而实现“城市的再发现”^[9]。1976年10月,联邦交通部颁布通过了德国各城市的街道交通法规(StVO: Strassenverkehrsordnung),确立了步行区的标识和规定^[10]。今天,德国几乎每个城市中心和副中心都拥有步行区,步行区网络范围包括城市街道、广场、庭院、通道、河岸等,部分步行区长度达到8~10km。步行区为城市中心提供了新的发展机会,改善了居民逗留和居住的环境,为城市生活的多功能混合(购物、文化、娱乐和居住)创造了条件。

(2) 区域化交通安宁

德国的交通安宁区措施始于20世纪60年代城市中心的步行化发展,1988年开始在德国各城市推广。交通安宁措施的基本原则是优先考虑步行者的通行,通过控制机动车速度,保证步行者的安全,由此降低机动车所引起的噪音和空气污染对人和环境的影响。

同荷兰的庭园式道路(Woonerven)模式相比,德国在实践中简化了交通安宁措施,主要直接通过限速和交通标识牌,以标明交通安宁区。德国的交通安宁措施有两种方式:限速30公里区(Tempo-30-Zonen)和交通安宁区(Verkehrsberuhigter Bereiche)。交通安宁措施为解决市民和汽车使用者之间的冲突,最初应用在住宅区,后逐渐在城市中心的商业区实施。

在德国住宅区,交通安宁区(Z 325/326 StVO)标识街道又被称为“游戏街道(Spielstraße)”(图6),在此区域,包括步行者、自行车和汽车所有的交通参与者在這裡拥有同等的交通权利。但是汽车驾驶者要照顾步行者、自行车者以及玩耍的儿童,须以步行速度行驶。在弗莱堡,90%居民都生活在交通安宁区。目前,在一些小城镇推行的共享空间(Share-Space-Zone)被视为交通安宁措施的高级阶段。^[11]

2.4 优化汽车使用



图6 弗莱堡的所有居民都生活在交通安宁区(资料来源:City of Freiburg)

(1) 城市环路、停车楼与P+R方式

20世纪60年代,德国城市普遍采取的手段是围绕老城建立了城市环路,设置停车设施,采取“停车搭乘公共交通的方式(P+R)”,以限制并减少汽车穿越城市中心。在当时,这些举措对降低城市中心的机动车交通压力,改善城市环境起到了积极作用。今天,随着绿色交通系统的进步,进出市中心的私人汽车量的减少,现存的城市环路、停车场、高架立交桥、宽阔机动车干道与十字路口对城市历史文化建筑、景观环境和步行者形成了阻碍。为此,许多城市开始拆除高架桥,减少汽车的道路使用面积,使得道路更适于步行者或自行车者穿越。“停车转乘公共交通”正由“自行车转乘公共交通(B+R)”这种更环保的方式取代。

(2) 停车管理系统

对于减少不必要的私人汽车交通在市中心最有效的促进方式是停车的管理。在城市停车位供给部门的合作下,德国城市建立了先进的停车导航系统,对于来访者停车的需求,通过城市公共服务网站的实时停车信息和城市中心道路上的停车电子显示牌,提供停车设施处的停车位数据。街边停车,则利用自动停车服务系统根据停车时间长短进行收费。通过交通安宁措施,以及适当的停车管理,城市街道可以使步行者和汽车获得平等的空间使用权。

(3) 汽车共享(Car Sharing)

汽车共享作为机动车交通的公共组织方式,是一种更具成本效益、灵活、方便、环保的汽车使用方式,也是对绿色交通系统的一个补充。^[12]汽车共享该措施为那些在需要时才使用私人汽车的人提供了适当的选择。该措施实施十年间,德国共享汽车和使用者的数量都增长了1倍多。汽车共享在提供机动运输需要的同时,也尽可能地减少对环境的影

响。^[13]其显著效果体现在以下几方面:

成本效益:平均而言,一辆汽车大约有 23 个小时是空置的,相当于将城市宝贵的土地封锁空置一天。因此,汽车共享即通过一个组织,可以让更多人使用 1 辆汽车。人们支付费用只需使用汽车,汽车共享提供车辆、维修、保险、燃油等全套服务。汽车共享者共同分摊了这些固定费用。

灵活:根据使用目的,选择所需要的车型。汽车共享通常位于居住区附近,通过电话或互联网预订,在预订地点取车,并预留车位,回来时不必浪费时间寻找车位。

方便:汽车共享供应商提供了维修、清洁、保险、维修,甚至停车场,使用者只需使用。

环保:一辆共享汽车能够替代 4~10 辆私人汽车。作为降低碳排放的有效措施,根据瑞士的研究评估,每个汽车共享使用者相比假设情况下的非汽车共享使用者,少释放 209kg 的 CO₂。^[14]

(4) 低排放环境保护区 (Umweltzone)

为了保持城市空气的洁净和控制空气污染,德国率先提出了低排放环境保护区策略。即划定一定区域,首先是在市区范围内,限制高污染、尾气排放不达标的私人汽车和货车通行。保护区共设定了 4 个环保标准。政策实施初期阶段,允许红色第 2 级别以上的车辆在德国所有环保区通行。2008 年起,德国已有 30 多个城市建立了低排放环保区^②。对柏林市的环保区调查显示,在第 2 级别环保区实施一年后,柴油发动机煤烟排放已经下降 24%。CO₂ 排放下降大约 14%。每年的空气中将减少大约 63t 的柴油煤烟颗粒,960t 的 CO₂。^[15]2010 年,柏林市中心区实现高标准排放限制的绿色环保区。此外,德国联邦交通、建设与住宅部制定了汽车税收奖励体系,对购买有利于环保的低排放、高能效汽车的用户提供政策鼓励。^[16]

3 城市环保交通策略的作用

3.1 私人汽车使用率与拥有量减少

在舒适、便利、快捷和准时的德国公共交通体系支持下,城市中心步行区和密集的自行车交通网络,为德国的城市中心创造了良好可达性,使得出行者逐步减少对私人汽车的使用。20 世纪 80 年代以来,德国城市公路上的私人汽车数量明显减少。1983 年德国已有超过 65% 的家庭拥有一辆汽车,但是一天只有少于三分之一的成员使用汽车^[17]。20 世纪 90 年代

之后,德国的私人轿车拥有量依旧上升,西南部富裕的巴登-符腾堡州 (Baden-Württemberg) 私人汽车拥有量 (Pkw-Dichte)^③ 达到了 638 辆/每 1000 成人,但是该州的三个城市,斯图加特 (529 辆/1000 成人)、海德堡 (411 辆/1000 成人)^[18] 和弗莱堡 (408 辆/1000 成人)^[19] 的私人汽车拥有量均低于该州私人汽车拥有量的平均水平。原因在于,这三个城市拥有大范围的步行区和高效的公共交通系统,其中海德堡和弗莱堡市的自行车交通网络发达。

3.2 居民出行交通方式的改变

随着“步行—自行车—公共交通”一体化绿色交通系统的成熟,德国市民减少了对私人汽车交通出行方式的依赖。根据蒙海姆教授在 2003 年对 6 个案例城市^④ 的调查显示^[20] (图 7),公共交通、步行和自行车交通已经成为德国市民出行的主要交通方式。公共交通成为进出市中心的首要出行选择。特别是在那些公共交通系统发达的大城市,如慕尼黑,70% 居民出行使用公共交通,仅 18% 选择开车,绿色交通使用综合比例超过 80%。在中小城市,步行比例要远高于大城市,其中,吕贝克市步行交通比例超过了 30%,绿色交通使用比例总和也超过了 60%~70%。

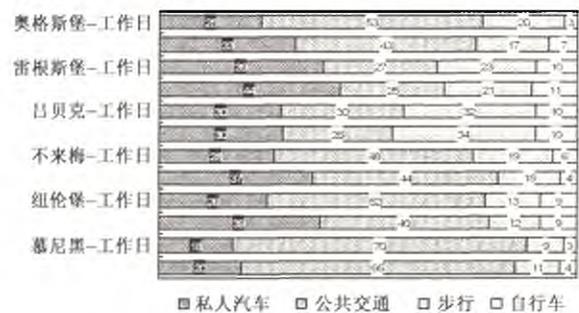


图 7 德国 6 座城市居民到市中心的交通方式 (资料来源:参考文献 20)

3.3 城市交通碳排放量的减少

自 1990 年开始,德国的碳排放量逐年递减。道路交通的碳排放量占整个交通排放的 85%,其中私人汽车占到了 60%。^[21]因此私人汽车对于降低碳排放具有重要的意义。由于国内汽车消费量下降,以及燃油价格和经济等因素的综合影响,1999 年,来自交通的碳排放量达到最高的 21%,到 2007 年,下降到 18.1%^[22]。

4 结论

德国城市环保交通策略的成功经验表明,城市

交通不可能依赖于单一的交通模式,它倡导的是多种交通方式相协调、整合式的交通合作发展模式。其中以一体化绿色交通系统为基础,通过区域化交通安宁区,自行车同公共交通结合使用,以及汽车共享等先进理念对城市交通可持续发展产生了深远影响,德国走出了一条独特的绿色环保城市交通发展模式。德国的环保交通管理策略虽然产生于其城市交通发展的实践中,但对于各国城市交通建设具有普适价值,是当代城市交通规划的新方向、新理念、新内容。其内容与特点主要是:

——它强调以轨道交通作为公共交通系统的主导,并把自行车交通、个人步行方式纳入城市交通系统之中,促进在城市交通规划与建设实践中实现“公共交通—自行车—步行”一体化绿色交通模式。

——它强调以人为本,倡导有助于人们健康生活的绿色交通的主导作用,但同时尊重每个人出行方式的自由选择,并不排斥人们使用私人汽车出行,因此是一种建立在社会公众自觉自愿基础上的人性化交通管理策略。

——它强调城市交通系统的可持续性,由于轨道交通、自行车和步行一体化的交通构成,其节约能源、减少污染当为绿色交通系统应有之义,因而是一种适应步行化、生态化城市发展的生态化交通管理。

交通环境日渐恶化的中国大城市,要改善城市环境,实现城市的可持续发展,当务之急是摆脱汽车交通的束缚,大量减少汽车的数量,才有可能实现一个具有更好的可达性、适宜环境和充满活力的城市。环保的绿色交通系统,低交通量和高生活品质的人性化城市发展模式必将取代高消耗、高费用的汽车城市。△

【注释】

- ① 详情见 <http://www.callabike-interaktiv.de>.
- ② 巴登符腾堡州(Baden-Wuertberg)的多数城市,北威州(Nordrhein-Westfalen)大部分城市均设定了低碳环保区。
- ③ Pkw-Dichte:德国每1000成年居民的人均拥有机动车数量。信息详见 <http://statistik.baden-wuerttemberg.de>.
- ④ 6个城市的居民数量(以调查时间为准):奥格斯堡(Augsburg) 275.000,雷根斯堡(Regensburg) 142.000,吕贝克(Lübeck) 217.000,不来梅(Bremen) 540.000,纽伦堡(Nürnberg) 490.000,慕尼黑(München):120万。

【参考文献】

- [1] Sustainable transport. [EB/OL]. [2010-03-4]. <http://en.wikipedia.org/>.
- [2] Monheim, H. Strassen fuer alle [M]. Hamburg: Rasch und Roehring Verlag. 1990:36.

- [3] Breithaupt, M. Towards Liveable Cities -International Experiences [EB/OL]. [2010-06-24]. www.sutp.org/documents/PRES-04-MB-SHEXPO-240510-EN.pdf.
- [4] On track for clima protection [EB/OL]. [2010-06-24]. http://www.deutschebahn.com/site/.../Klimaschutzbrochuere_englisch.pdf.
- [5] Monheim, H. Better mobility with fewer cars; a new transport policy for Europe[J]. *Geographical Paper* No 165. 2003.
- [6] Doeldissen A, Draeger W. Environmental Traffic Management Strategies in Brxtehude and Germany.//Tolley, R. S. (ed.): *The Greening of Urban Transport: Planning for Walking and Cycling in Western Cities*[C]. London: Belhaven Pr.,1990:266-284.
- [7] Stark, S. StadtKernZiele: Innenstadtkonzept Entwurf [M]. Stuttgart: Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung. 2006:117.
- [8] Brunsing, J. Public Transport and Cycling: Experience of Modal Integration in West Gremany [A]. Tolley, R. S. (ed.). *The Greening of Urban Transport: Planning for Walking and Cycling in Western Cities*[C]. London: Belhaven, 1990: 231-243.
- [9] Monheim, R. Fußgängerbereiche und Fußgängerverkehr in Stadtzentren in der Bundesrepublik Deutschland [M]. Bonn: Dümmler. 1980.
- [10] Dilling, J. Öffentlicher Personennahverkehr und Verkehrsberuhigung [M]. Köln: Gemeinsame Ad-hoc-Arbeitsgruppe FGSV VÖV. 1990.
- [11] What does Shared Space mean [EB/OL]. [2009-11-4]. <http://www.sharedspace.eu/en/about-us/what-does-shared-space-mean>.
- [12] Was ist eigentlich CarSharing? [EB/OL]. [2009-11-6]. http://www.carsharing.de/index.php?option=com_content&task=view&id=28&Itemid=54.
- [13] Loose, W. Public utility -Car sharing as a complementary means of urban mobility [A]. Christ, Wolfgang. *Access for All: Zugänge zur gebauten Umwelt*[M]. Basel: Birkhäuser Basel, 2009.
- [14] Der Beitrag des CarSharing zur Klima- und Umweltentlastung[EB/OL]. [2010-4-19]. http://www.carsharing.de/index.php?option=com_content&task=view&id=185&Itemid=144.
- [15] Umweltzone-Allgemeine Regelungen [EB/OL]. [2010-5-17]. http://www.berlin.de/sen/umwelt/luftqualitaet/de/luftreinhalteplan/umweltzone_allgemeines.shtml#u5.
- [16] 经济手段[EB/OL]. [2010-5-19]. <http://www.sutp.org/dn.php?file=1D-EI-cn.pdf>.
- [17] Hall P., Hass-Klau, C. Can rail save the city? [M]. Aldershot [u. a.]: Gower. 1985:116.
- [18] Brachat-Schwarz, W., Büringer, H. Die Entwicklung des Pkw-Bestands bis 2025 [EB/OL]. [2010-05-11]. <http://statistik.baden-wuerttemberg.de>. 2007.
- [19] Verkehrsentwicklungsplan Freiburg [EB/OL]. [2010-03-7]. <http://www.freiburg.de>. 2009:12.
- [20] Heller, J., Monheim, R. Die Augsburger Innenstadt im Bild von Verhalten und Einstellungen der Besucher und Bevölkerung. Leipzig, Bayreuth. 2004:21.
- [21] Verkehr und Umwelt-Herausforderungen[EB/OL]. [2010-06-27]. http://www.bmu.de/verkehr/herausforderung_verkehr_

umwelt/doc/print/40764.php.

[22] CO₂-Emissionen nach Quellkategorien[EB/OL]. [2010-06-29]. <http://www.umweltbundesamt-daten-zur-umwelt.de/umweltdaten/public/theme.do;jsessionid=4454320C03C7AF388B104884EABBB119?nodeId=2842>.

作者简介:刘连连(1976-),女,大连理工大学建筑与艺术学院城市规划系,博士,讲师。研究方向:城市绿色交通,城市中心更新与保护等。

收稿日期:2011-12-18

German Urban Environmental Traffic Management Based on the Green Transport System

LIU Lianlian, LU Wei, CAI Jun

[Abstract] This paper examines urban environmental traffic management as a vital strategy based on the green transport system for achieving and sustaining urban sustainable development in Germany. Traffic management is discussed with a series of instruments that includes public transport, area-ride traffic calming, bicycle use, parking management etc. It explores the role of environmental traffic management for the German city to escape the dependence of car traffic.

[Keywords] Environmental Traffic Management; Green Transport System; Urban Transport Planning; Germany

中国经济论坛(2012)征文启事

中国经济论坛是由中国社会科学院经济学部主办的年度高层经济论坛,近年来已经在国内外产生了广泛影响。中国经济论坛(2012)定于2012年9月14-15日在北京召开,由中国社会科学院城市发展与环境研究所和北京市社会科学院承办。论坛主题为“城市转型与绿色发展”,主要议题包括:(1)城市转型与绿色发展的国际经验;(2)城市转型与绿色增长理论;(3)中国城市转型的方向与战略路径;(4)城市型社会的特征及其演变趋势;(5)转型期中国城市化道路的选择;(6)首都圈与城市群的可持续发展;(7)大城市人口规模调控与膨胀病治理;(8)生态环境保护与城市绿色转型;(9)绿色城市建设的理论与实践;(10)绿色发展的制度安排与政策选择。

论坛组委会特向海内外科研机构、高等院校、全国社科院系统等公开征文。征文采取单位推荐和自由投稿相结合的办法。希望受邀定向征文单位特别推荐1~2篇能够代表本单位学术水平的论文,参与征文活动(若一个单位推荐数超过2篇,则其中2篇为特别推荐,其他为一般推荐论文)。征文活动欢迎广大学者特别是中青年学者踊跃参与,不设名额限制。

对入选正式参加论坛的论文,由论坛学术专家委员会部分委员组成专家评审组,评选优秀论文,并在论坛上颁发证书。会后将正式编辑出版中文论文集,由国家级出版社出版。论坛征文和评选活动不收取任何费用,论坛参会不收取注册费、会务费和资料费。

论文要求:(1)提交论文应是规范的学术论文,选题范围请参考论坛的主要议题;(2)论文一律采用电子邮件方式提交,以附件形式发送,并在邮件主题中注明“中国经济论坛(2012)征文”;(3)论文格式请参照《经济研究》,字数在12000字以内,包括中英文摘要、关键词等;(4)论文需注明作者的相关信息,包括:姓名、单位、职称、职务、通信地址、邮编、电话、电子信箱等;(5)投稿截止日期:2012年5月30日前提交提要,2012年8月10日前提交论文(以电子邮件发送时间为准)。

联系方式:

组委会电话:010-65256155

联系人:黄育华 13911196688

田超 18911906193

邮箱:huangyuhua1964@126.com;sky_tianchao@126.com

中国经济论坛(2012)组委会

2012年3月18日