

新世纪城市公共交通的任务与道路

南京市规划局 张际宁 南京市交通规划研究所 杨涛

1、公交发展处于极为关键时期，肩负着历史的重任

未来15-20年城市交通结构和模式正处于发生重大历史性转变的关键时期。小汽车过度发展和使用须耗费政府巨额资金，并将对城市健康发展构成严重威胁。小汽车化是我国大城市必须尽力避免的道路。南京城市交通规划顾问、日本名古屋大学教授河上省吾先生的告戒：“必须在小汽车进入家庭高潮到来之前，确立公共交通的优先地位，将居民出行更多地吸引到公共交通方式上来”。

必须指出，公交优先并非排斥小汽车的适度发展和自行车作用的正常发挥以及其他交通方式的合理使用。相反，只有优先发展公共交通，确立公共交通的主导地位，才能腾出更多的道路时空资源，保障小汽车、出租车等交通工具的合理正常使用，保障道路交通良好秩序和可持续发展。

2、“公交优先”将经历艰难历程

尽管我们期望公共交通肩负起历史的重任，但是，要真正确立公共交通的主体地位将是一条艰难的道路。

(1) 所谓公共交通占主体，其承担的出行比例至少应在40%以上。而我国大城市目前公交承担的客流比重还很低，一般在10-20%，现实与需要差距甚远。

(2) 国际经验表明，200万人口以上的特大城市，要确立公共交通的主体地位，最终必须依靠快速大运量轨道交通来支撑。尽管南京、武汉、沈阳、长春等大城市正积极准备启动城市轨道交通建设，但真正要建成并形成规模至少尚需15-20年时间。而这段时期恰恰正是城市交通结构和模式转变的关键时期。在这段关键的过渡时期，地面公交

服务效率和质量至关重要。

(3) 从人的出行选择行为看，公共交通由于很难实现门到门服务，因此相对于个体交通处于天然的劣势。

(4) 许多大城市，特别是南京这样的历史文化名城，道路交通条件无论是路网密度、等级结构还是道路标准以及交通管理等制约着地面公交的有效拓展和运行。

(5) 公交系统本身在体制改革、法制建设、监督保障等方面还有许多工作要做，要达到先进国家那样优质、高效、舒适的公交服务水准还有很长的路要走。

3、“公交优先”，政府责任重大

在此关键时期，政府的战略选择和政策导向十分重要。一方面，国际经验表明，公交优先只有成为政府一贯的政策理念并得到政府强有力的支持才能实现，另一方面，政府能否坚持并最终实现公交优先，不仅决定着城市未来的机动化道路、城市交通系统的效率和服务状况，而且将对城市整体发展及人民生活产生重大影响，决定着未来城市布局演化、城市活力与效率、古都特色保护及城市长远可持续发展。

当然，我们还有时间和机会，我们并非束手无策。香港、新加坡以及巴西的库里蒂巴等城市良好的公交服务、交通秩序、城市环境和气氛为我们提供了成功的楷模！我们已经开始行动。南京的公交体制改革已经走出了可喜的第一步；南京地铁一号线工程正在启动；道路交通综合整治已将优先发展公交列为工作目标和行动纲领；《南京城市交通发展战略》进一步明确了以优先发展公共交通为核心的南京城市交通长远发展战略。