

doi: 10. 3969/j issn 1008-6439. 2009. 03. 019

缓解重庆交通拥堵、减少交通事故和节能减排的出路*

宋小川

(重庆工商大学 a 长江上游经济研究中心; b 财政金融学院, 重庆 南岸 400067)

摘要:特殊自然地理环境造成的交通拥堵、能源浪费和空气污染已经成为重庆市建设和谐大都市的主要障碍。出路在于对城市交通进行需求管理、供给管理和改善城市交通的软硬件设施。需求管理应通过政府部门和企业工作程序的电子化、网络化和办事机构地域分布的优化设置来减少居民不必要的出行需求;供给管理应着眼于交通管理体系的科学化和现代化。

关键词:交通拥堵;节能减排;和谐大都市

中图分类号: F572 88719 **文献标志码:** A **文章编号:** 1008-6439 (2009) 03-0106-03

Countermeasures for Relieving Chongqing Traffic Jam, Reducing Traffic Accidents and Energy Conservation and Emission Reduction

SONG Xiao-chuan

(Yangtze Upriver Economic Research Center, b School of Finance,

Chongqing Technology and Business University, Chongqing 400067, China)

Abstract: The traffic jam, energy wasting and air pollution caused by special geographic environment of Chongqing become the main barriers to construct a hamonious metropolis. The countermeasures are to conduct demand management and supply management of urban traffic and to improve hardware infrastructure of urban traffic. The government should work with the enterprises by electronization, networking and geographic optimization of the management departments to reduce the residents' going out. Supply management should be based on science and modernization of traffic management system.

Key words: traffic jam; energy conservation and emission reduction; hamonious metropolis

重庆城区两江环绕、路陡、路窄,这种自然地理环境造成的交通拥堵、能源浪费和空气污染已经成为制约重庆经济发展的瓶颈。频繁发生的交通

事故,特别是近年来发生的几起大的公交车事故,严重地影响了重庆作为大都市、直辖市的国内、国际形象。笔者在洛杉矶等国外大都市生活了 20 多

* 收稿日期: 2009-04-22

作者简介:宋小川(1958—),男,辽宁东港人,教授,现任重庆工商大学财政金融学院院长,重庆工商大学长江上游经济研究中心研究员。

据统计,我国各类汽车平均每百公里的油耗比发达国家高 20% 以上,其中卡车运输的百公里油耗较国际平均水平高出近 50%,这显然与交通拥堵直接相关。2006 年我国石油的对外依存度已达 47%。目前我国汽车尾气排放已成为大中城市空气污染的主要来源。如北京市汽车排放的碳氧化物、碳氢化合物、氮氧化物已占总排放量的 40% ~ 75%。参见张茅,2008:《关于转变交通发展方式的思考》,《管理世界》,2008 年第 6 期。

年,在国内的许多城市也生活过多年。用切身的经历比较重庆与国内外其他城市的交通状况,感到在缓解重庆的交通拥堵、减少交通事故、节省能源和保护环境方面还有相当大的空间可以作为。

一、减少居民不必要的出行需求

通常,城市交通管理部门只注意增加交通渠道的供给及管理,忽视了对交通需求的管理。随着经济的迅猛发展,居民出行的需求也会随之增加。这些出行的需求有些是必要的,但至少有一半是不必要的,也是居民不情愿、迫于无奈的。不对交通需求进行有效的管理,无论修建多少桥梁、多少轻轨,开辟多少新路,增加多少公交车,也无法解决交通拥堵问题,这一点已被实践反复证明。发达国家的居民与政府部门和私人企业打交道的次数也不比中国的居民少。比如每年的报税,车辆和其他资产的注册、投保,名目繁多的选举,日常银行账户的管理,等等。但他们很少亲自去政府机构和银行,这些活动大都是通过电话、邮件和网络进行的。根据重庆的特点,我们至少可以在如下几个方面做出努力:

第一,认真检索政府部门,特别是与普通居民日常打交道的部门的工作程序,能够通过电话、邮件、网络进行的就不要让居民登门,并把政府部门工作量的网络化、电子化程度作为衡量政府工作效率的考核指标。起始阶段政府可以设立免费的服务网点,帮助居民,特别是老年居民。这种服务通常只需要一次或几次,然后逐步过渡到用财政补贴或税收优惠等办法由社区、小区的管理部门或网吧代劳。同时,将与居民常打交道的政府办事机构设在交通宽松的地段,比如南滨路西段和北滨路等;同时,设专线公交车,并用电话本、广告等方式告知每一个居民。

第二,鼓励业务繁忙的银行在业务厅内设置上网服务点。主要工作是教客户如何使用网上服务,并提供各个小区的服务网点资料。其实,2/3的私人银行业务,包括存款、取款、转存、交易记录和各种交费等都是可以通过ATM、电脑和电话进行的。邮政部门可以借鉴发达国家在城市的马路旁设置邮箱的办法,这样既方便了群众(24小时7天“服务”),又减少了人们乘车去邮局排队的需要。

第三,参照发达国家的做法,免费提供全市所有机构,特别是商业机构和政府机构的电话、电子邮箱和地址的分类电话本,费用由这些机构的广告费支付,第一年可提供一点财政补贴或银行贷款。这种百利无一害的好事没有理由不做。这样就

以大大减少或避免人们像无头苍蝇一样为寻找某一个商店或机构到处乱转;通过先打电话咨询所要商品的有无和价格,既可以减少空跑一趟造成的时间、能源浪费和交通拥堵,也可以避免因商店或政府机构关门、下班和休息等造成的白跑。

二、建立现代化的、科学的交通管理体系

第一,简化交通标志。其实,重庆的人口密度、人均车辆数远低于国内外其他许多城市,很多交通混乱是人为造成的。重庆的交通标志是我所见到的最复杂、最混乱的。人们常常不得不在高速路上停车,仔细阅读这些不清楚、常有误导性的路标,特别是对外地人来说,有时不得不专门请人带路,或者干脆放弃来渝。最大的问题是路标的不一致性和路名的多变性。比如:杨公桥一带的高速路口竟然不标南北,误入高速路的人要开很远才能转回来;人和立交桥的进出口就更加混乱啦,当地人也搞不清东西南北。我们可以参照发达国家和我国许多其他城市(如南京)的做法,在路标上面标一个大的方向(如巴南),然后在下面标上小出口的名字(如四公里、七公里),而不是一会儿巴南、一会儿四公里,搞得要去南岸的外地人如坠五里云中。比如,通过菜园坝大桥去江北的人需走牛角沱,一个不熟悉牛角沱地名的人十有八九会误入解放碑,加重了解放碑一带已经十分严重的交通拥堵;可以用上面标江北、下边标牛角沱的办法来简化。建立简单、清晰的路标体系,关键是要更新观念。路标主要是为不熟悉路的人,包括外地人设立的,而不是为熟悉路的本地人设立的,后者从一定的意义上讲并不需要路标。不熟悉路的人,特别是外地人迷路同样会对当地的交通、能源和空气质量造成负面的影响。因此,政府提供清楚的路标是每个行人应享有的权利,而不是本地人拥有的特权。

第二,加强对出租车和公交车的管理。发达国家的出租车和公交车是最规矩的,在路上常受“欺负”,因为交通管理部门对它们格外严厉,肇事几次就会失去执照和工作。而在重庆,这两类车基本上是“横行霸道”,绝大多数交通肇事都与出租车和公交车有关。交管部门应当严厉惩罚这两类车的违规肇事者,因为这两种车的违规和肇事更容易对普通居民的生命和财产造成伤害和损失,不利于社会的稳定和和谐社会的构建。可以考虑用交通协警违规摄像罚款提成的办法从根本上减少直至消除这一隐患。

第三,尽快用燃油税取代路桥收费。收费站不仅浪费了人力和物力资源,还人为地造成交通拥

堵,浪费被堵车辆的汽油,加重污染。有人说,路桥收费站主要是针对外地人设立的,因为重庆的车辆已经交了年费,用燃油税取代路桥收费对我们没什么意义。这种闭关自守的做法与“解放思想、扩大开放”的思路是格格不入的,是一种只见芝麻,不见西瓜的封建管理方式,只能阻碍,而不是促进重庆经济的发展。其实,外地的车辆到重庆也要用重庆的汽油,燃油税的收费方式仍然适用。并且,燃油税是“交多少税取决于纳税人从税收中得到多少好处(benefit approach)”这一公平税收标准的经典案例。因为燃油税可用作高速公路和其它公路的建设和维修,使用这些基础设施多的人自然交的税就多。重庆可以把每年交的2300元路桥费按燃油税的方式征收,这样还可以鼓励人们少开车,节省能源,降低污染,减少交通堵塞和事故。

第四,逐步取消“转盘”。转盘是苏联模式的产物,其政治意义大于经济意义。目前世界上绝大多数国家的交通路口都采用红绿灯控制,因为转盘只能使交通恶化。比如杨家坪的转盘大循环,几乎天天堵塞,车辆相互摩擦和碰撞。此外,应当逐步将交通枢纽撤离步行街和商业中心,当然这需要有一个过程。

第五,简化交通违规处理程序,加大惩戒力度。交通管理部门有责任向违章者提供罚单交款地点的地址、电话或简图,最好能网上交费,以避免人们为交罚单到处乱跑和到银行排队造成的交通拥堵;交通肇事发生后,交管警察应在几分钟内到达现场,并简化处理手续(在美国只需3到5分钟);交管部门应把交警到达现场的速度作为考核交警工作的指标;指定的评估中心应设在交通条件好的地段;等等。这些措施可以有效地减少违章处理过程中人为地增加交通拥挤和堵塞以及能源浪费和空气污染现象。我国交管部门的罚款太轻,而且有许多漏洞可钻,无法有效地起到惩戒作用。其实罚款力度的增加未必会增加人们的负担,因为它会迫使人们遵守交通规则,或许会减少罚款的总金额。当然200块钱对一个有钱人的惩戒作用小于对工薪阶层的惩戒作用,可以考虑参照有些国家根据收入(比如车的价值)适当提高罚款额度的办法。交强险应当随交通肇事频率的增加而增加,以减少冒险者,尤其是那些置他人的生命和财产于不顾的驾驶人的冒险动机。违章行为不但是个人的素质和道德水准问题,更主要的是管理体制问题。交管部门不严

格执法不仅会使遵守交通规则者寸步难行,还会妨碍其它车辆的行驶,造成身后车辆的鸣笛和抢路。

三、改善现代化软硬件交通设施和环境

第一,组织专家绘制包括重庆城区所有街道和街名的详尽地图册。首先要对重庆所有的建筑、住宅编排门牌号,在所有的街口树立清晰可见的街名,这样就可以有效地减少和避免迷路现象,减轻交通拥挤和堵塞。开始可以用财政补贴或银行贷款的方式,逐步过渡到用出售地图的收入逐期修改和更新。这是一项百年大计,发达国家都有这种地方的地图册,要去哪里从地图的索引中一查便知,使用起来极其方便,它是一个现代城市经济发展的必备软件条件。

第二,新建小区的开发商,必须建立配套的停车场所,以减少马路旁乱停、乱放现象。有关部门要清理占道经营,严禁在马路和人行道上摆摊和洗车,还可用疏通人行道的办法拓宽车道。

第三,通过立法,规定日落后所有机动车行驶时必须开灯。这不光是为了行车本身的安全,更重要的是保证其他行车和行人的安全(在美国夜间行车不开灯要吃罚单)。所有的机动车,特别是大卡车在城区,特别是校区附近严禁鸣笛,以减轻噪音污染对儿童的伤害。

第四,参照发达国家用财政补贴和税收优惠等办法,降低节能车的成本和价格,使补贴和优惠后的节能车价格与普通车拉平。这样既可以节省能源、降低空气污染,同时由于节能车车体较小,可有效地减轻行车和停车的拥挤状况。

第五,我们应当参照发达国家,开设“公路工程”专业(highway engineer),专门研究交通管理体系(包括交通路标、路牌)和软硬件设施的科学性,减少混乱。建议重庆有关部门组织交通管理方面的专家到我国和发达国家交通管理好的城市去考察,以防止用重庆城市的特殊性否定现代城市规划和管理的共性和科学性的偏见。

致谢:感谢重庆工商大学财政金融学院的许多老师对初稿提出的宝贵意见;第三节的第一条、第二条和第三条分别吸收了谭湘渝、陈勇阳和韩昭敏老师的意见。

(编辑:南北;校对:段文娟)