

有消息称,颜色预警将成为北京交通管理的重要参考指标。专家在本报奥运沙龙上表示——

北京迟早要实施交通颜色预警



市政府向社会各界及广大市民公开征集 2006 年拟办实事活动刚刚结束,在 4400 余件各类建议中,有 20%直指北京交通拥堵问题。

上周,北京市公安局公安交通管理局高级工程师翟忠民和《车报》周刊总编辑王彤走进本报奥运沙龙。这次对话让我们有机会了解到北京交通拥堵的历史根源、观念变化和应对措施。

交通拥堵·根源解读

古城格局限制北京路网规划

主持人:我们先从北京交通拥堵的根源谈起。说到根源就必须说到城市规划。北京的城市规划源于明朝,经历了若干年,这个城市在不断变化着,但当初打造北京城的那些“骨架”,例如胡同、街巷,已深深嵌入城市的发展中。我们为了“迁就”这些“骨架”而做出的城建交通规划,肯定有先天不足之处,但我们又不能因此而去破坏这些“骨架”。

翟忠民(北京市公安局公安交通管理局高级工程师):北京是在古城的基础上发展起来的。明朝是冷兵器时代,一旦有外敌突破了城墙,不能让他们一马平川跑到紫禁城去,因此当时所有的建筑都是按照横排列,口与口之间错位,这样就消除了骑兵的长处,也创造出步兵打仗的条件,这就是一开始胡同的由来。1949 年新中国成立以后,北京城市的建设基本上还是延续明朝格局,没有太大变化。此后,北京城的建设进入飞速发展时期,但路况没有太大变化。

目前,北京最大的特点就是,一缺南北干道,二缺停车位,这种路网就适合公交车和出租车,不适合私人车。也就是说,从道路资源上北京没有给机动车留下充足的发展空间。

王彤(《车报》周刊总编辑):从新中国成立到现在,交通拥堵问题日益显著,目前已严重影响了我们的生活质量。今年 9 月,一个全国生活质量的排名报告显示,北京不适合居住的最大的瓶颈就是出行条件差。

路网条件不好是造成拥堵的根源

主持人:很多人都说北京的路这么好,为什么还这么堵,北京的车比发达国家少得多,可拥堵问题比发达国家要突出。

翟忠民:北京堵不堵车,不能先看车多少,因为北京的车没有东京多,可是北京的流量比东京大,东京机动车保有量 526 万辆,我们还有 800 万辆自行车,这是从流量上的比较。

第二是路网的比较,首先北京路网的密度不够,众所周知,北京城中间有一个故宫;其次是看路网的通达性好不好,北京的通达性不好,它把几条交通的压力全堵在干道上,路网条件不好是造成我们堵车的根源。我们现在实际上是道路条件好,但是路网条件差,这种情况带来的势必就是交通拥堵。



主持人汪泳



北京市公安局公安交通管理局高级工程师翟忠民



《车报》周刊总编辑王彤



今年 9 月份,四惠桥上的大堵车让人记忆犹新

摄影/李锋

交通拥堵·观念解读

用非饱和眼光看北京交通已行不通

翟忠民:目前,在我们的城市建设中,对一些规律的认识可能还不是很到位。

比如说前两天开通莲西路,有媒体曾报道,这条路开通后,从门头沟到天安门只用半个小时,其实根本做不到,除非是在深夜。

这条路虽然被打通了,可它通车后,长椿街的路因此而堵死了,等于是把城外的堵塞搬到了城内;其次,它把从南到北的拥堵情况加剧了,原来中午走时一点不堵,现在基本是堵死的,也是因为这条路没有截留的地方;第三是天宁寺桥往西二环分流的路口,也因莲西路而形成一个新的堵点。综合这些方面分析,莲西路通车,同时产生了三个新的交通堵点。

主持人:咱们北京的路网建设中,类似莲西路的问题,以前也发生过,比如西直门桥。为什么这种错误一犯再犯呢?

翟忠民:重复同样的错误,有几个方面原因:第一,我们很多人看待交通的观念没有进步,还是在非饱和和交通的观念下看待我们现在的交通。

非饱和和交通是什么观念呢,立交桥越多越好,其实这个观点对于饱和和交通来讲是反的。开车的人会有这样的感觉,在交通饱和的状态下,走有信号灯的路口比走立交桥要好走。

第二就是道桥和交通的争论,道桥是静态的,交通是动态的,站在道桥的观点来看,北京的交通是非常好了,在没有汽车的时候,这是最好。一旦有了汽车,你就得站在交通的观点来看问题,交通的观点就是饱和和非饱和。在非饱和时,目前的这种路网条件是最好的。可我们面临的都是饱和和交通,一到饱和和交通时就会出现一个大问题,由于立交桥修多了,就会拥堵。

交通拥堵不能赖群众素质低

王彤:每当遇到拥堵,大家首先都会责怪政府部门管理不善。其实,更多的时候,拥堵是由开车人的素质低造成的,加之一些骑车人和行人不够守法,更加剧了道路的不畅。

翟忠民:这个问题不能全都归咎到人的素质,素质的提高也不是一两天就能解决的。从某种意义上讲,一个人要是不学开车,一辈子都可能受不到一次正规的交通安全教育。

另外,我们有些法律定的不是很明确,很容易让群众误会。我们不能老拿素质低当说词,得从自身找原因。要想搞好交通,不单单是一个教育问题,还有待于我们在其他方面的努力,特别是管理理念的改进,法规的完善,用我自己的话讲,就是交通组织的科学化、交通设备的规范化、交通科技的系统化、交通管理的人性化,这“四大化”来解决我们今天所面临的困难。

交通拥堵·措施解读

奥运会期间实施交通管制是国际惯例

主持人:2008 年,世界各国的朋友会来到北京,他们怎么熟悉并适应我们的交通规范呢?

翟忠民:奥运会是国际赛事,我们必须按国际活动的标准来进行交通管理,不能按照北京常规的方式进行管理,到时候凡是和国际上的法则有违背的地方,我们都要调整。比如现在行人过马路不看灯,2008 年以前,我们会利用各种方式让市民养成过马路看灯的习惯。

王彤:北京在举办大型国际体育赛事时,能够形成良好的交通秩序,我觉得这是交通管制发挥了作用。

翟忠民:大型国际活动期间,实施交通管制的做法哪个国家都有。以悉尼奥运会为例,我到悉尼参观奥运场馆时,我发现那里的停车规模很小,甚至不如咱们工体的规模。人家解释说,政府已经规定,不能开车来看比赛。只能坐轨道交通去,悉尼奥运场馆周边的轨道交通非常发达。

北京的奥运场馆比较分散,我们也在加紧建设奥运场馆周边的轨道交通,2008 年奥运会时,我们也会在一些地点实施限行,但时间和地点都是很有限制的。

北京交通颜色预警机制正在论证

主持人:曾经有消息称,北京交通实施颜色预警的方案已提交审议,颜色预警将成为北京交通管理的重要参考指标。在颜色预警机制中,共分绿、蓝、黄、橙、红五级。绿色表示交通正常,以防范事故为主;蓝色表示交通流量已达峰,以疏导交通为主;黄色则表示需要通过抑制手段缓解交通问题;橙色表示大范围交通流量已降到每小时 20 公里以下,需要在采取抑制措施的同时配以其他辅助措施,比如减少停车位等;红色表示需要采取限制性措施控制交通流量,比如分单双号进城、争取进二环路收费等措施。

翟忠民:五色预警实际上要变成四色,把蓝色去掉。这个颜色预警制度迟早要实施,目前整体方案已经做完,并提交专家去论证了。

北京需要专业的道路应急救援队伍

主持人:前不久,中关村发生了一起大货车撞车事件,结果导致半个北京城交通瘫痪。这件事反映出我们在危机处理的速度和疏散措施方面还有所欠缺,据说当时是因为没有大吨位的车把坏车给拖走。倘若在 2008 年奥运会期间也发生类似突发事件,该怎么办?

翟忠民:应急抢险任务严格来讲不是由交通部门单独承担的。交通管理部门只起协调作用。一个国家应该至少养一支应急救援队伍,碰到这样的事都是按照专业要求来操作。目前我们还没有这样的救援队伍。如果发生了重大事故,第一个到现场的往往都是交通部门。

北京目前说是四警联动,但现在要联动起来比较难。现在救护车随着警察到现场的作法正在推广。

从长远发展看,我们需要专业救援队伍,专业救援装备,不能仅指望交通管理部门协调。文/本报记者 郭静 摄影/本报实习记者 张雷

体育观察

细节关乎成败

十运会带给北京奥运会的启示

新华社电 在江苏举办的十运会,是 2008 年北京奥运会前国内举办的最后一次最大规模的综合性运动会。盘点十运会,给人留下深刻印象的,除了一流的体育场馆等硬件设施,还有软件细节的保障。

任何一项大型赛事,都是由竞赛组织、安保、交通保障、媒体服务等方方面面的系统工程构成。每一个细节的成败对整个赛事的顺利与否都有连环效应。十运会给正在紧张筹备的北京奥运会提供了借鉴的样本。

开幕 细节铸成“水乡”特色

十运会开幕式,以浓郁的中华文化特点,尤其是江南水乡特色吸引了众多中外观众。总导演陈维亚透露,开幕式成功的一个重要原因,是他们在一些细节上有突破。

十运会开幕式在历届全运会开幕式历史上首次采用了超大型中心舞台。中心舞台里设置的水调节系统,还可以使舞台变成波光粼粼的水面,演员们在其中自在地演绎水乡风情;中心舞台的水中游弋着活生生的鸭子;道具渔船上充满灵性的鸬鹚,更平添了几分江南水乡的生活意趣。

交通 方便了大会也方便了市民

南京市十运会期间的交通疏导方案,重在一个“便”字,即,既便于大会通行,也要便于市民出行,两者都要兼顾。如果单从管理成本上说,封路、禁行是最省事的做法,但这只照顾到一头,惹来的却是老百姓的抱怨。十运会在交通疏导上,尽一切可能缩小控制路面的范围,让路于民。另外,即便是控制路段,也以分秒精确计算,任务一结束立即恢复社会使用。同时,十运会期间领导干部公务活动尽量采用集体乘车的办法,减少了“公车争道”问题。这些都值得北京有关方面借鉴。

赛事 多点开花成全“人民的节日”

十运会的主题口号是“体育的盛会,人民的节日”,目标就是要让更多的群众能够看到高水平的赛事,乐在其中。江苏省通过申办的形式,确定了 13 个省辖市、9 个县级市、4 所高校承担十运会的单项办赛任务,还通过“政府+市场”的力量,新建和维修体育场馆 132 个,“县市联动、多点开花”让体育真正走进老百姓的生活。

形象 爱心出租车一天少挣 100 多元

在无锡、扬州等赛区,都有一支由几十名出租车司机自发组成的爱心车队,十运会期间在固定场所轮流值班,免费接送参加十运会的运动员、裁判员及工作人员。

一位爱心车队的出租车司机告诉记者,十运会期间,他有 7 个半天都要在大会指定的宾馆和场地附近值班,半天会少赚 100 多块钱,但能为家乡举办的赛事出点力,这点损失不算什么。

教训 英文成绩公报仍然“缺席”

任何一项大型赛事的组织工作都不可能做到万无一失,十运会也不例外。以服务记者为例,类似成绩公报发布不及时,没有英文成绩公报等问题看起来微不足道,但就是无数这样的细节,构成了赛事组织工作的鸿篇巨制。

现在离北京奥运会只有 1000 多天了。我们由衷地希望,有关方面能从十运会的经验和教训中悟到:“细节关乎成败”的精髓。

文化观察

书香在民间

观察人/本报记者 高晓岩

“第三届全民民间读书报刊研讨会”几天前在朝阳区文化馆举行,《开卷》、《书人》、《书友》、《日记报》、《书简》、《秀州书局简讯》、《读书人》、《清泉》等一批民间读书报刊与读者见面。所谓民间,实际上就是小圈子流传的印刷品,登载的都是书人书话书事,有人出资,印出来赠送同道,发行量都不大。这些民间所收录的文章,用藏书家韩三洲的话来说,“大都是正式物中难得一见的上乘之作,所选用的尽是洋溢着平民之气的文章,说的都是实话、真话,还有不少是名家的肺腑之言,读起来让人赏心悦目。”据估计,这类报刊目前全国有二三十家之众。这些民间大都付稿酬,可偏偏有不少名流看好这些民间,喜欢把文章投给他们。如果把这些人名单开列出来,会让人有花团簇拥之感:谷林、绿原、流沙河、黄永玉、何满子、于光远、钟叔和、董桥、舒芜、范用、屠岸等等。《开卷》、《书友》、《芳草》三家刊物已拥有相当影响力,不登广告,不用关系稿,他们追求的是好文章、高品位。

民间读书报刊之所以能形成气候,有这样几个原因:一是日趋宽松和谐的社会氛围,读书人有钱有闲,能静下心来做自己喜欢的事,对他们而言,读书写文章就是生活中最好的享受;二是这些民间背后有着一批高素质的编辑,他们本身就是一批志趣相同的爱书人、读书人和藏书人,深知读书三昧,所编的刊物自然容易进入到读书人的心里;三是当读书报刊普遍商业化之后,容纳读书心得的地方已少而又少,不吹捧不炒作、只记录自己读书心得的文字很难得到发表机会。

或许有人会问,他们不过自娱自乐罢了,对社会又有什么益处?那就举两个例子吧。

范笑我办《秀州书局简讯》,最初是想出名。后来在嘉兴地方志办公室工作时,对故乡文化有所了解,有了感情,才找到自己的定位:即记录与书、与秀州书局、与嘉兴文化有关的每一件事。从 1994 年至今十多年的记录,登载在他办的《秀州书局简讯》上,人们开始了解嘉兴的文化,这个江南城市也随着刊物的流布,渐渐成为外地许多文化人的向往之地。

蔡玉洗在 1998 年与范笑我见面后,便决定回南京办一个刊物。蔡是南京凤凰台饭店的总经理,曾任译林出版社社长,他有一个以文化带动饭店经营理念。他请来在译林出版社的董宁文作为《开卷》执行主编,确定了《开卷》朴素而又独特的风格。不久,《开卷》就被读书、文化、出版界人士知晓,凤凰台饭店的名声也比前不同。蔡玉洗任总经理的第二年,凤凰台饭店就评上四星级饭店。

文化的渗透有自己的方式,那就是“润物细无声”。一个文明社会必定闻得见书的幽香,对酿造书香的人,我们除了感谢,还应该为他们做点什么吧。

更正及致歉

10月21日本报B1版刊登的《刘翔:我不喜欢在国内外比赛》一文中,使用了刘翔夺冠后接受媒体采访的图片,与之相对应的正确图说应为“刘翔笑对媒体”,特此更正,并向广大读者致歉。

奥运北京·影像志 2005-2008

一千多个镜头为您记录新北京新奥运



“小兵”的梦想

10月23日,2岁的姚沛霖一副“小兵”模样,正回头看站得笔直的武警叔叔。刚退伍的爸爸特意让他穿上这身“迷彩服”,来到天安门广场,希望孩子长大后能像自己一样成为一名军人。摄影/本报实习记者 赵小军

北京全国投资理财网有限公司 注册号:1101081679204

贷款咨询

您是否在为个人购车、购房首付款为难?

您是否想创业,因为没钱而发愁?

您是否正在为资金周转不灵而闹心?

我们有专业人员、专业团队帮您解决这些问题!无费抵押,无户籍限制!

电话: 010-84801092 (6线) 84801192

地址: 朝阳区双井九龙花园8号楼B10室

飞扬国际 贷款咨询 (节假日不休)

您是否在为个人购车、购房首付款为难?

您是否想创业,因为没钱而发愁?

您是否正在为资金周转不灵而闹心?

我们有专业人员、专业团队帮您解决这些问题!无费抵押,无户籍限制!

电话: 010-84801092 (6线) 84801192

地址: 朝阳区双井九龙花园8号楼B10室