

星期四计划

——关于城市交通的新畅通计划

Thursday Program: The New Agenda for Urban Traffic Smoothing

Eric Britton

(Ecoplan International, 巴黎 75006)

(Ecoplan International, Paris 75006)

摘要: 简要介绍了关于城市创新策略计划的提案。这项提案旨在解决城市所面临的双重挑战:如何让城市变得更加畅通,同时又能改善环境质量并提高人们居住、工作和生活的质量。为了进一步说明,通过对 EcoPlan 国际畅通项目的观察总结,提出了6个论点,说明为何需要采取新的综合方案来应对大多数城市所面临的挑战。提出了一个旨在改变城市或邻近地区如何对待小汽车使用的方案,即在精心的准备下过一天没有小汽车的日子,然后对结果进行反思。此方案称为“星期四计划”。该提案强调了:明确这一天的基本目标;精心准备,努力达成共识;对结果进行严格检测,以便做好跟踪和调整工作。希望可以鼓励不同观点,获得进一步的改进意见,促进各个地方制定具体跟进措施和协作项目。

Abstract: This paper outlines a proposal for an innovative urban policy project which embraces the dual challenges of making our cities more accessible, while improving the environment and quality of life in terms of housing, working and living. The paper further makes 6 points through an observational summary of EcoPlan, the international program for improving urban transportation, and explains why a new comprehensive plan is needed to cope with the new challenges facing most of the cities over the world. The general plan introduced in this paper proposes a scenario aimed to change the ways people use autos within a city and its vicinities, that is, to be well prepared for a day without using private cars, and then to think of the outcomes. Named "Thursday Program", this scenario emphasizes the objective of the day, a fine preparation, an endeavor to reach consensus, and a close look at what would happen so that tracking and adjustment can follow up. It is hoped that different voices on further improvement of the scenario can be heard, and solid implement measures and cooperative programs can be developed by cities elsewhere.

关键词: 城市创新策略;畅通计划;监测

Keywords: innovative urban policy project; traffic-smoothing project; monitoring

中图分类号: U491

文献标识码: A

收稿日期: 2007-03-10

作者简介: Eric Britton, 男, 经济学博士, Ecoplan International 机构创始人, 主要研究方向: 城市机动性、交通可持续发展。E-mail: eric.britton@ecoplan.org

1 城市现状

如果在某天清晨透过窗户眺望, 不得不承认许多城市总体的交通状况离“优秀”还相差甚远。一个不争的事实是, 近 50 年来交通状况一直在持续恶化。严酷的现实是, 交通拥堵的程度、交通拥堵的时间、道路危险状况(尤其对于儿童、老人和骑自行车的人)都是前所未有的, 空气污染程度加重, 公共交通规模不断萎缩, 城市生活质量大幅下降。最令人担忧的是: 随着这一情况的继续恶化, 城市本身也在不断变化, 人们甚至有理由怀疑是否还能重建更为合理的交通系统。

倘若这些年来城市没有积极地去尝试做任何改进, 那么出现上述情况或许还可以理解。但具有讽刺意味的是, 为了解决这些问题, 投入了大量人力物力, 花费了纳税人的大量金钱, 但最终却是这样的结局。回头看一看所付出的努力, 不难得出这样的结论: 首先, 这些付出确实花了纳税人的大量钱财; 其次, 这些付出的结果是许多地方的基本问题不仅没有改善反而变得更糟。

将所有这些情况综合起来会清晰地看到, 城市面临的情况正好切合 Jacobs

夫人关于我们在城市建设方面集体无能的警告。事实上，如果仔细回想一下在许多城市所做的主要工作会发现，一些措施恰恰是在摧毁城市，同时也有一些公共政策最终被证明是顾此失彼的，因为它们以损害另外一些地方的居住、工作和生活条件为代价。

2 关于小汽车使用的6个论点

EcoPlan International机构通过多年来对很多城市的密切关注，并对累积的证据进行详细分析，得到了“6个论点”。虽然这些论点自身非常简单直白，但当它们组合在一起后，就意味着在许多城市必须找到并采用一些完全不同的方法才能对这些紧急问题实施重大干预。

1) 每个人都可以或者愿意购买并使用汽车

全球各个国家和各个城市有大量统计证据可证明该论断基本是正确的。这种情况下的政策关键是“在其他方面都相同的情况下”。下文将对此略作探讨。

2) 小汽车在城市中不能发挥作用

小汽车至少不能在所有城市一直都发挥作用，这是显而易见的。或者更稳妥地说，世界上没有任何一个城市在设法将高峰车流量降低1/10后，各项指标(即便包括经济)却不能够得到大幅改进。

3) 没有小汽车，城市照样可以运转

当前有充分的证据表明，越来越多的城市由于近年来大幅削减了私人小汽车的使用，不仅使城市更适于居住和观光，而且在经济方面也取得了不俗的成绩。而从另一方面看，虽然认为在小汽车数量大量减少的情况下城市仍可以正常运转，但这并不意味着这种转变无需精心准备和策划即可一蹴而就。无论计划的最终目标如何令人称道，但如果准备不当，都可能会威胁到城市的正常运转。此外还有充分的证据表明，在许多城市，任何试图强制实施此类计划的做法迟早都会以失败而告终！

4) 缩减小汽车使用的基本条件

经过几十年的实际经验积累，我们深谙在任何指定地方需要具备哪些条件才能大幅度减少小汽车的数量，改善相关的设施。但事实也证明，具备这些条件非常难。根据目前已获得的成效，简要列出进行这种

转变所需的一般条件：

① 有远见且负责的政治领导，市政府和公共服务机构中的执行行政官员；

② 具有杰出的能力且掌握专业技术的交通规划人员；

③ 对区域内所涉及的各种公共和私人利益具有良好的协调能力；

④ 崇高的集体精神和强大的社会凝聚力；

⑤ 与郊区/延伸地区的实质性合作；

⑥ 一个不受政党、政治或短期选举结果影响的持久共识；

⑦ 严明的风纪；

⑧ 城市/地区通常要相当富裕；

⑨ 然后用5~20年使其完全发挥作用。

如果说这是唯一经过论证的成功公式，那么这并非对其他所有城市来说都是一个好消息。全球有多少城市已经达到或者将要达到成功所需要具备的上述所有前提条件？这就意味着，只有首先在城市中取得所有这些前提条件，才能实现更加合理和可持续的交通系统。

如果不具备这些条件，城市就不可能实现成功变革，迄今为止，仅在极少数情况下成功实现了小汽车的大幅减少。

5) 行之有效的长期计划

有些城市曾一度得出必须对这些问题采取措施的结论，但随后出于各种原因而无法将这种决心转化成最终能改变城市面貌及其交通体系效率的实际行动。在这些情况下看到的不是行之有效的长期计划，而是无所作为或者是一时之举。这些临时举措充其量只能算孤立事件，它们无法实现广泛的连续性和所需的互动效应。因此，开辟步行区、设立公交专线服务、偶然确定一个无车日或空气警报日的做法，既算不上畅通计划，也无法改善城市状况。

6) 对小汽车的使用和依赖是一种习惯

所有拥有小汽车的人对小汽车的依赖性几乎都是一种上瘾行为，就像根深蒂固的日常生活习惯一样，这种依赖性非常难以克服！并且几乎总是阻碍理性！与任何一种上瘾行为一样，这些人容易被那些已上瘾者的言论(他们为自己的选择所给出的理由)所蒙蔽。

这样一来，一方面是各种理由、口号和崇高目标，而另一方面不可避免的事实是，这些人会继续我行我素——尽管他们会作出与此相反的鲜明表白和声明——直到他们无法再这样做时为止。

3 城市创新策略计划提案

1) 目标

迄今为止，一个城市解决交通问题最好和最保险的方法无疑是制定一个受广泛支持的长期计划，只有符合极其严格的先决条件，这些计划才可能成功。此外，从成功维护这些计划的城市来看，在总体系统变革所实现的外在成效中，最醒目的当属对造成麻烦的小汽车混乱状态的控制力度。当然，为了让这样的系统完全发挥作用，还必须采取其他多种措施。

现在，以此为目标来介绍提案的大概框架，相信此提案是一个相当易于实施的“政策行动项目”。其目标是以示范性项目的方式在一个或多个城市实现私人小汽车使用量的大幅度减少。此提案的首要目标是，在一个或多个城市组织并实施示范项目，并为相关的社区提供直接借鉴。其次，按照这样的方式执行每一个项目，这对那些一直在寻找解决方法的城市和愿意沿着这些路线尝试某些举措的城市很有帮助。

2) 实验要素

本提案的实际背景是街道本身，但可以用一个包括所有直接相关者(行政官员、技术专家、市民等)的“实验室”环境，使他们有机会集体观察、见证和了解，然后根据这种实际情况来确定下一步应该做的事情。其直接目标是，基于对相关问题的共识，组织起能够以可接受的成本水平执行的项目。为了确保所取得的成果能得到广泛接受和支持，这些项目还应该可以随着时间的推移而不断被调整和修正。目前，这还不是一个简单的任务。但通过下述的星期四方案，可以大幅度减小对这种任务的畏惧心理。

需要强调的是，这并不是一个以环保为主题的项目，或者说“绿色项目”。其动力来自人们对环境和生活质量的高度关注，但同时也是为了将城市变成高效的经济载体以及舒适和健康的地方，使人们能更好地在那儿居住、工作和成长。

3) 利用现有的或已规划的无车日项目

目前，除了大量的小规模市中心禁车项目以及不同面积和类型的步行区域，对于无车日或无车日项目的提案还没有任何新的内容。在过去 20 多年来，有上百个城市曾在某一天、由于某个特殊事件或某个特殊时期(通常为紧急事件)内禁止小汽车上路。

所有这些项目的共同点是，几乎在所有情况下，它们都是作为一次性活动进行的。通常来说，这种“一阵风”项目来得快去得更快，人们很快就会遗忘，而不会根据试验的结果按照系统的方式采取任何跟进措施。同时，这些项目也没有经过精心的规划。

在面对许多地方所固有的保守主义的时候，也许最为稳妥的无车试验应当是利用现有或已规划的项目来有条不紊地探查将来的政策组合。在此变化中，无车日被重新定义为一种集体学习体验，目的是为如何让他们的城市或邻近地区变得井然有序提供一些新的构想。在这种情况下，精心的前期研究、广泛的咨询和协调以及谨慎的监控和评估将对未来可能具有永久性的一些策略变更提供有价值的透彻了解和支持。

这种极其保守的方法的成本和破坏性相对较低。它最大的优势在于可以帮助那些相关的人通过完全不同的视角观察他们的城市和日常生活，前提是社区的规划者已准备好利用此独特的优势。另一个优势是，由于此方法基于团体已规划并已接受的活动，因此，它不需要投入太多的精力来达成实施共识。尽管它的目标不高，但不能认为此类项目没有价值。这种项目本身就是一种巨大的贡献!

但是，在某些地方也可以考虑使用稍微激进一些的方法，这就是所谓的“星期四计划”。

4 星期四计划——突破性策略

简单地说，“星期四计划”是一项建议，是一个城市或很多城市度过一个精心准备的无车日的提案。

1) 为什么是星期四

星期四是一个不错的选择，因为需要在一个“正常工作日”进行这样的活动，而不是像通常那样选择在节假日或周末进行，这一点非常重要。这样做的原因是试图营造一种情景，让所有人从不同的视角来观

察他们所在的城市在“正常”情况下的样子。同时，在组织项目时还需要注意两点：①不要在周一进行；②在每周的后半周进行要强于在每周的开始时进行，因为前半周人们要有足够的时间来完成那些比较重要的任务。

因此，星期四是最佳选择。

2) 预备工作

不同的城市会有不同的情况，但是，这个计划应该是一个精心准备的计划。星期四无车日7:00—19:00，所有的私人小汽车都不允许在城市街道上行驶。为这一天的到来所做的预备工作极其重要，至少应提前几个月开始进行(其中要涉及到组织团队、众多民众、机构、参与者、媒体等)，以便使所有相关方面能够有充足的时间作好充分的准备共同迎接无车日的到来。在此之后，是一个调整期(也许是三个月)，可以研究、深入理解和广泛讨论从此事件中得到的经验，然后在下一个阶段或步骤中进行相应的调整。

3) 具体活动

可能有人会问，在每月的第一个星期四，城市中的人们如何出行？城市的日常生活会完全混乱吗？现有公共交通运营系统是否会因运输压力过大而瘫痪？商店和企业将会关门吗？

事实上，有很多种方法可以用来处理此类情况。一些人可以乘坐公交车或骑自行车，一些人可以跑步或步行，还有一部分人可以乘坐出租汽车、享受特殊的班车服务、采取跨校乘车计划，也可以远程办公，将一些“家庭作业”带回家做，还可以到附近的医疗机构检查身体，与家人待在一起，进行大扫除等等。总之，如果能做足准备和协调工作，那么对于所有人来说，这一天不会是一年中糟糕的一天。非但如此，这一天还可能成为很多人最棒、最有趣的一天。

4) 监控与咨询

对于居住在市中心或前往那里的人来说，监控和跟进项目尤其重要。他们是否喜欢城市在星期四所呈现的样子？城市中是否有任何重大变化？此类情况带来了多大的不便？如果同意再次举行这样的活动，怎样做才能使效果更好？

极其简单的一点是已实现了一个主要的模式转移，人们有机会适应形势变化所带来的局限性和优势，并

在适当的时候，制定一些非常有趣和有创造性的决策，然后向新的方向前进。

这需要进行详细咨询和制定行动计划，会牵扯到各行各业的各个方面。在最终的分析中，无论此经历有何种局限性，人们都将有许多机会从一个全新的角度来审视城市以及自己的生活。即使仅限于此，此次活动也算一次有意义的经历。

5) 民意支持

一个准备不足的项目肯定会失败。但也没有原因证明这样的项目就做不好。“星期四计划”不一定适用于所有城市，但地点的选择很重要。很明显，项目必须要得到领导人、绝大多数的市民和机构的认可，并且需要他们投入巨大的热情。如果这样的活动由管理机构在城市中强制开展，那么永远也不会取得成功。因此，在任何时候，“星期四”项目必须得到当地多数民众的一致认可才会有成效。

当然，如果试验的结果令人不满意，就没有必要继续执行下去。如果项目是失败的，那么就不必再重复。即使是最糟糕的情况，失败所付出的代价也不会达到无法承受的程度，与无法吸引目标乘客的城市轨道交通或大量在城市街道上空驶或堵成一团的公交车相比，付出的代价要小很多。事实上，即使试验不令人满意，只要在开始准备工作、监控及反馈上做出了相应的努力，我们一定会在此过程中收集到大量有用的信息和意见。

6) 跟进第二个“星期四计划”

从一开始就应寻求持续修改和推广“星期四计划”的方法，采用大众认为成功的经验。例如，第一个星期四的结果一经分析和讨论，就可在三个月后组织第二个“星期四计划”。如果有效的话，可改变一些策略并将项目内容向更大的范围扩展。在此阶段，城市内可能会出现每月的第一个星期四见不到私家车的情况。该阶段可能会持续一段时间，并需要进行必要的监控、测量、讨论、对比和适应。此阶段的主要目标是为下一年的措施奠定基础，到那个时候，也许城市会决定从下一年开始，每个星期四都实施此计划。

7) 一个涉及所有城市的“星期四计划”

目前，有一种可能情况越来越引起人们的关注，那就是同时在多个地方组织“星期四”示范项目，可

以是在同一个国家/地区内，也可以跨越不同的国家/地区。此类交叉项目协作的优势将立即显现出来。不但对媒体的影响力更大，而且城市间的协作也可为高质量、有计划地顺利实施提供保障。同时，城市之间相互参照，相互学习，一个城市会尝试着做得比另一个城市更好，从而形成一种良性的竞争。

5 星期四计划相关问题思考

1) 民众主动性

此类计划最好由各个城市或社区自发组织，并将其作为一个协作事业来完成。任何外部力量试图集中管理，甚至在最终分析中对带有高度个人主义色彩的当地活动进行“编排”，只会阻碍计划的顺利实施。每个“地方形态”从许多方面来讲都是唯一的，因此，它会强烈抵制统一方法或标准化。事实上，为了所有相关方的利益，各种不同的变化和方法都是可能存在的。“星期四计划”的效果在于数量、多样性和对民众主动性的依赖，因此，必须强烈抵制所有试图统一化或平均化的干涉措施。

2) 城市协作与互助

如果能在各个独立的示范项目之间建立一些沟通、反馈和结果共享的方法，将是最有帮助的。这里存在许多共同的要素和需求，其中大部分可通过城市与社区之间自愿共享来获得。城市间通过以下方面的交叉协作可实现互助：

① 一般材料和专业技能的共享；

② 活动计划的制定(如要完成的准备任务、涉及的组织等)；

③ 工具共享(保证项目顺利实施所需要的分析工具，以及随后监视其绩效、缺点和调整需求等所需的分析工具)；

④ 媒体资料包和指南；

⑤ 同伴支持；

⑥ 网络和通讯系统(城市间、地区间、国家间等，包括综合“信息室”，专门针对在不同级别共享的信息和专业技能)；

⑦ 交叉财务或协作财务。

3) “畅通计划”电子书库和论坛

在适当的时候，还应当有一个重要的方面——构建工具包。可以将所有的最佳实践、材料和日常事务集合在一起，通过这样的方式，之后的“星期四计划”就能够从之前其他的项目经验中受益。尽管如此，应该注意，构建工具包只是一种可提供帮助和提高效率的技术，并不能取代个人的主动性、判断或控制。

就这些协作事项而言，有很多构建协作网络的方法。一个值得考虑的方法是利用ECTF计划中现有的“畅通计划”电子书库和论坛。它最初由欧洲委员会启动，但现在，所有感兴趣的个人都可以利用这个高效的信息交流渠道。另一种方法是鼓励城市和民间组织的现有网络按照这些思路积极参与示范和活动项目，但是，他们同样要针对其成员和地区的特殊情况调整这些项目。

4) 政府的角色

这样就会产生一些问题：中央或地方政府以及其他“外部”机构在这样的项目中相应扮演什么样的角色呢？如果这些公开活动完全由地方控制、完成、评估等，那么国家甚至国际机构为其提供帮助就比较零散，而且干预也会更少。在过去，集中决策、财物控制和技术统治是公共部门的主要模式。在类似这样的项目中，政府可以学会如何起关键作用，然后能够将它的支持作用扩大到以上提到的方面和其他方面。这对于许多公共部门来说将是一个新的不同的运营模式，但是“星期四计划”同样也会给他们带来良好的学习经验，因为从此项目中学到的正是他们将来在很多领域需要进行改善的方面，而不只是交通方面。

5) 自己的“星期四计划”

无论这种想法多么地适合，很多人会发现他们所处的城市或邻近地区还未准备好尝试“星期四计划”。例如，如果碰巧居住在洛杉矶、伦敦、东京的中部地区，那里会有很多“聪明人”说“它在这里行不通”(附带说明一下，这是大多数城市人们的第一反应)，而又有人十分迫切地想要参加这一活动，那又该怎么办呢？

幸运的是，可以有这样一个选择。任何希望参加的人可以走出去并根据自己的条件组织自己的“星期四计划”，而不一定要在整个城市内开展。例如，如果是公司的老总，可以将所有的员工集合起来，询问他

们是否愿意尝试一下这样的试验。当然也可以与桥牌俱乐部、教堂以及空手道团队的成员商量，决定一起看看一天不开车究竟会发生什么事情。还可以只和自己的家庭成员商议或就自己一个人决定去体验一下会发生什么事情。

当然，这里面没有所谓的最佳方法。每个人、团体和地方都要找到适合自己的规则。在某些情况下，拼车和共乘一辆出租汽车是可被接受的，除此之外，只允许使用非机动车或公共交通工具。每个团体可以决定自己的规则并亲身体验。但是，需要强调的一点是，这可以是个人的决定，不必由某一政府机构或一些组织集体发起。

坦白地说，这样的方法不会吸引那些循规蹈矩的市民们。只有那些更有思想、强调个人主义和自信的个人和团体比较容易接受这些想法。但是，有理由相信，社会中后一类人比多数人想象的要多。

6) 分享个人体验

每个“星期四计划”背后都有许多挑战，其中之一是：为所有决定参加该项目的人寻找具有创造力的方法。这些人的目的不仅是为了在那一天获得亲身体验，而且还为了之后将自己的体验与其他人的分享，以便能够从社区或团体的角度汇总和调查所有个人在那天所做和所学的内容。这表示需要将类似个人日记的东西组合在一起，通常每个参与者或团体会将他们的特殊体验记录在个人日记中，还需要通过一些方法将这些体验集合在一起以便从中得出一些比较重要的经验。关于如何以最佳方式处理这些细节还没有具体的建议，不过相信此问题一旦明确提出，个人和团体

将会明白下一步如何去做。良好的组织和精心的规划将大有帮助，巧妙利用先进的电子通讯也会有所帮助。

6 结语

从星期四无车日活动在托莱多被发起到现在的十多年里，最好的无车日项目是那些最深入到社区，拥有新的想法、规划和措施并进行跟踪的项目。那些不太成功的是我们称作“行政无车日”的项目。这些项目没有做充分的准备，没有将信息准确地传达出去得到公众、媒体广泛的支持。实际上这样的项目有很多，应该说占了绝大多数。但是比抱怨更有用的是继续观察那些真正带来变化的项目、集体和行动。十几年的经验教训使我们清楚地知道，这一切背后最核心的挑战是在城市中建立更为可持续的交通发展模式，一个彻底改变我们的实践、我们的想法以及实践背后的选择的过程。这是永远不能忽略的根本。

把无车日和与他相关的种种活动当作一个有用的工具，是保证巨大转变能够实现的一个小部分。尽管十几年过去了，尽管人们对问题的基本事实都有清晰地认识，但在全世界大部分国家的大部分地区有关城市交通的问题正在进一步恶化。好消息是越来越多的城市和项目正在寻求达到更美好未来的途径，尽管这还只是一小部分。伴随着对环境、气候变化等问题的考虑，这一问题最终得到了公众和决策者的全面关注。从这点来讲，至少2007年不是1994年，人们可以看到如何利用这些新的力量去关注和支持必要的转变过程。

(上接第69页)

着不同的发展重点。但不论是现在或将来，只有将城市用地、交通需求管理和可持续性的公共交通三者结合起来共同考虑，才能保证整个城市步入持续繁荣的良性发展轨道。

参考文献

1 Transport for London. London Travel Report 2005 [R]. London: Transport for London, 2006

2 Transport for London. The Mayor's Transport Strategy [R]. London: Transport for London, 2001

3 Department for Transport. Smarter Choices—Changing the Way We Travel [R]. London: Department for Transport, 2004

4 白帆. 2005年武汉市交通发展年度报告 [R]. 武汉: 武汉市城市综合交通规划设计研究院, 2006

5 Transport for London. London Bus Strategy Review [R]. London: Transport for London, 2004