

香港公共交通考察感想录

Thoughts on the Visit of Hongkong's Public Transportation

编者按：2007年1月11—14日，中国国际民间组织合作促进会和美国环保协会(Environmental Defense)率内地民间环保组织赴香港考察学习公共交通管理经验。考察团的成员组成从民间组织的环保人士到交通、环保专家再到媒体记者，不同的职业给了每个人不同的感受和洞察力，现将这些感想与大家一起分享。

香港考察的一个深刻感受，就是政府为百姓出行的便捷想尽了办法。如：交叉口行人过街信号配备了声音，为盲人等残疾人提供方便；人行横道在道路中间设置安全岛，实行二次过街的措施，可以使一次绿灯来不及通过的行人在安全岛等待；公交站台设置的站牌，明确行车时刻；地铁站设置多个出入口，站内基本实现了“零”换乘，地铁换乘时间不超过2 min，使人们真正体会乘地铁出行的便利。香港的经验说明，公交优先不是仅仅依靠划几条线路和调低票价就能实现的，这是一个复杂的系统工程。香港对小公共的有效利用及各种公交工具之间便利的接驳值得借鉴。内地城市应该向香港学习从实现人民群众的便捷出行出发，整合资源，改革体制，尽快加快实现“以人为本”的各项交通的规划、建设与管理。

(史其信 清华大学交通研究所教授)

现在很多内地城市都在向香港取经，但香港基本没有自行车道和自行车。希望香港能有更多的自行车道，推广自行车，这对内地许多城市将产生很好的示范作用。

(潘海啸 同济大学城市规划系教授)

香港的大部分驾驶人素质比较高，强行并线的情况很少见，遇到堵车懂得谦让。交通拥堵，先是心堵，心堵了路就堵。在北京，公交车超车，出租汽车抢道，行人闯红灯，自行车像无人驾驶，军车逆行……交叉口只要发生拥堵，警察不来就会永远堵下去。

(孙君 北京绿十字生态文化传播中心)

香港在早高峰期间，某个交叉口一个信号周期共通过22辆机动车，其中11辆公交车，5辆出租汽车，私人小汽车6辆。香港每20个人中有1辆车，而在北京

每5个人就有1辆车。看来，倡导大家减少使用私人小汽车，采用公共交通出行真是太有必要了！

(刘敬奇 北京市环保宣教中心)

香港地铁是公司化经营，已经在香港上市，发展速度极快，而且有物业管理等相关产业来支持其发展。现在，香港地铁几乎遍及整个香港，包括机场、迪斯尼等旅游地区。北京地铁相对于北京城市的面积、人口来说，发展速度仍然缓慢，而且规模小、线路少。但北京已经发展规划地铁四号线、五号线、十号线，而且四号线是香港地铁公司和北京一起投资经营建设的，感觉北京城市地铁的发展前景无限。

(袁轶 美国环保协会)

香港地铁第一感觉是，方便、干净、有秩序、车速快，换乘车站标识清楚、换乘口多不至于拥堵、车厢宽敞不拥挤，通体式列车更方便，能收到手机信号。而且，每个站台都有下一班列车的到达时间，极大方便了乘客。

(王昊 美国环保协会)

香港的城市规划和公交系统都很成熟，很多经验值得北京借鉴。以地铁为例：上下班高峰期间，地铁间隔时间仅为1 min，在客流量大时也不会产生拥堵；良好的安全设施，保障乘客的安全；清晰的指示标牌，可以在最快的时间找到正确的路线；地铁路线几乎通遍全城，换乘也十分便利；设有机场及旅游景点专线；以人为本的设计，设有残疾人专用车门，即使在行驶过程中也可接收手机通讯信号等。

(魏圆 美国环保协会)

(下转第85页)