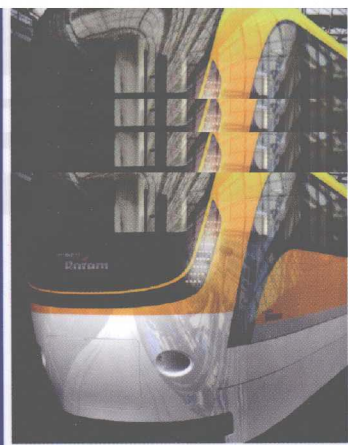
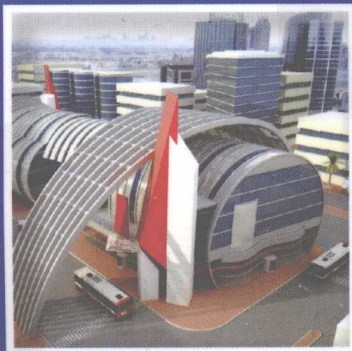


世界主要城市 公共交通

交通运输部道路运输司 编



人民交通出版社
China Communications Press

世界主要城市 公共交通

交通运输部道路运输司 编



人民交通出版社
China Communications Press

内 容 提 要

本书分为上下两篇。上篇汇编了新加坡、首尔、东京、大阪、香港、巴黎、伦敦、斯德哥尔摩、苏黎世、莫斯科、布拉格、纽约、温哥华、库里蒂巴、悉尼、开普敦共计 16 个城市在公共交通发展和管理方面的基本经验和典型案例,对城市背景、公共交通发展沿革、公共交通现状、公共交通管理机构与运营机制、公共交通管理政策和措施等内容进行了客观描述。下篇围绕城市公共交通发展的关键问题进行深入剖析,从城市公共交通立法、管理体制、发展规划、财税政策、设施建设、管理制度、节能减排、信息化建设、公共参与及交通需求管理等方面,归纳总结了世界主要城市的发展经验及对我国城市公共交通发展的启示。

本书旨在为政府部门制定城市公共交通发展政策,有关企业、科研单位和社会各界参与城市公共交通发展的相关工作提供参考和帮助。

图书在版编目(CIP)数据

世界主要城市公共交通/交通运输部道路运输司编.

—北京:人民交通出版社,2010.4

ISBN 978-7-114-08327-3

I. ①世… II. ①交… III. ①城市运输:公共运输—
世界 IV. ①F571

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2010)第 053039 号

Shijie Zhuyao Chengshi Gonggong Jiaotong

书 名:世界主要城市公共交通

著 作 者:交通运输部道路运输司

责任编辑:王振军 顾燊鲁 何 亮

出版发行:人民交通出版社

地 址:(100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街 3 号

网 址:<http://www.ccpres.com.cn>

销售电话:(010)85285969、85285966

总 经 销:北京金飞图书发行中心

经 销:各地新华书店

印 刷:北京市凯鑫彩色印刷有限公司

开 本:787×980 1/16

印 张:14.75

字 数:206 千

版 次:2010 年 4 月第 1 版

印 次:2010 年 4 月第 1 次印刷

书 号:ISBN 978-7-114-08327-3

印 数:00001—10000 册

定 价:58.00 元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)



城市公共交通是广大人民群众最主要的出行方式,是重要的社会公益性事业和服务型行业,关系民生和经济社会发展全局。党中央、国务院一直高度重视城市公共交通事业的发展。在各级城市人民政府和各有关部门的共同努力下,我国城市公交事业持续稳定发展。进入 21 世纪以来,我国确立并积极实施公共交通优先发展战略,推动了城市公交的快速发展。截至目前,全国已拥有公共汽电车 37 万辆,年运送旅客超过 600 亿人次,有力保障了人民群众出行。城市公共交通具有容量大、效率高、能耗少、污染小的显著特点,运送相同数量的乘客,公共交通的道路资源占有率仅为小汽车的 10% 左右;高峰时段公共交通的燃油消耗量和污染物排放比小汽车低 80% 以上。优先发展城市公共交通事业,既是保障民生的必然要求,又是实现城市低碳发展、可持续发展的客观要求,也是缓解城市拥堵、保证人民群众便利高效出行的根本途径。

党的十七大确定加快行政管理体制改革,探索实行职能有机统一的大部门体制。十一届全国人大一次会议通过的《国务院机构改革方案》,将指导城市客运的职责划入交通运输部,城市公共交通发展进入了新的历史时期,站在了新的起点上。2009 年 10 月 7 日,胡锦涛总书记在视察北京市交通工作时明确指出:“要解决好城市交通问题,必须充分发挥公共交通的重要作用,为广大群众提供快捷、安全、方便、舒适的公交服务,让广大群众愿意乘公交、更多乘公交。”2009 年,温家宝总理先后就城市公交发展问题多次作出批示,要求全面深入研究落实公交优先发展战略,制定优先发展城市公交的政策。中央领导的重要指示,进一步指明了城市公共交通管理和优先发展的方向。当前和今后一段时期,我国正处于全面建设小康社会的关键历史阶段,经济社会快速发展,城镇化、机动化、城乡区域一体化进程加快,

综合运输体系建设日益推进,城市公共交通需求旺盛。深入实施城市公共交通优先发展战略,提高公共交通的供给能力和服务质量,改善人民群众出行条件、缓解城市交通拥堵、降低能源消耗和污染物排放,已成为各级政府和交通运输部门共同面临的重大而紧迫的战略任务。

加快我国城市公共交通发展,是一项复杂而艰巨的系统工程,既需要各级政府和相关行业部门采取综合措施共同努力,也需要学习国外的先进经验。优先发展城市公共交通,已成为国际社会的广泛共识,并在世界许多城市成功实践。为学习借鉴国外先进经验,交通运输部道路运输司会同上海市交通运输和港口管理局、交通运输部科学研究院,组织有关专家编写了《世界主要城市公共交通》一书,分层次、多角度对世界部分主要城市公交发展的历史沿革、发展现状、成功实践和典型案例进行了全面梳理,从规划建设、运营管理、法规制度、财税政策等方面,系统总结了这些城市发展城市公交的经验,归纳了对推进我国城市公共交通优先发展的启示。他山之石,可以攻玉。相信本书的出版发行,将为各级城市人民政府及相关部门提供城市公共交通优先发展的决策参考,为城市公共交通运输管理工作提供有益帮助。

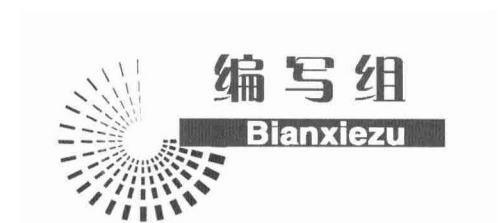
深入贯彻落实科学发展观,坚持以人为本,围绕建立“安全便捷、经济环保、诚信可靠、文明规范”的城市客运体系,大力推进城市公交发展投资安排优先、场站用地优先、路权分配优先、财税扶持优先、换乘衔接优先的“五个优先”发展战略,努力实现城市公共交通事业优先发展、清洁发展、安全发展、绿色发展,是各级交通运输部门和城市公共交通管理机构的重要使命。在大家的共同努力下,我们一定会为广大人民群众安全便捷出行提供可靠保障,为经济社会发展作出新的更大贡献。

交通运输部副部长

二〇一〇年三月十八日



主 任：李 刚
副 主 任：李作敏 孙建平
委 员：徐亚华 李文辉 石宝林



主 编：李 刚
副 主 编：陈毅影 江玉林
主要成员：蔡团结 徐文强 刘美银 刘 岷 郭谨一
彭 琥 吴洪洋 张柱庭 胡 磊 李华强
冯立光 刘蕾蕾 林 敏 张好智 许 飒
徐 剑 陈徐梅 吴心宏 蒋永年 曾 平



上篇 世界主要城市公共交通发展概况

概述	3
第一章 新加坡	4
一、城市背景	4
二、公共交通发展沿革	4
三、公共交通现状	5
四、公共交通管理机构与运营机制	7
五、公共交通管理政策与措施	9
第二章 韩国首尔	15
一、城市背景	15
二、公共交通发展沿革	15
三、公共交通现状	17
四、公共交通管理机构与运营机制	18
五、公共交通管理政策与措施	21
第三章 日本东京	29
一、城市背景	29
二、公共交通发展沿革	29
三、公共交通现状	30
四、公共交通管理机构与运营机制	31
五、公共交通管理政策与措施	33
第四章 日本大阪	36
一、城市背景	36
二、公共交通发展沿革	36

三、公共交通现状	37
四、公共交通管理机构与运营机制	37
五、公共交通管理政策与措施	37
第五章 中国香港	42
一、城市背景	42
二、公共交通发展沿革	42
三、公共交通现状	43
四、公共交通管理机构与运营机制	45
五、公共交通管理政策与措施	47
第六章 法国巴黎	51
一、城市背景	51
二、公共交通发展沿革	51
三、公共交通现状	53
四、公共交通管理机构与运营机制	54
五、公共交通管理政策与措施	56
第七章 英国伦敦	60
一、城市背景	60
二、公共交通发展沿革	60
三、公共交通现状	62
四、公共交通管理机构与运营机制	63
五、公共交通管理政策与措施	64
第八章 瑞典斯德哥尔摩	70
一、城市背景	70
二、公共交通发展沿革	70
三、公共交通现状	71
四、公共交通管理机构与运营机制	71
五、公共交通管理政策与措施	73
第九章 瑞士苏黎世	77
一、城市背景	77

二、公共交通发展沿革	77
三、公共交通现状	77
四、公共管理机构与运营机制	78
五、公共管理政策与措施	79
第十章 俄罗斯莫斯科	82
一、城市背景	82
二、公共交通发展沿革	82
三、公共交通现状	83
四、公共管理机构与运营机制	83
五、公共管理政策与措施	85
第十一章 捷克布拉格	87
一、城市背景	87
二、公共交通发展沿革	87
三、公共交通现状	88
四、公共管理机构与运营机制	89
五、公共管理政策与措施	90
第十二章 美国纽约	92
一、城市背景	92
二、公共交通发展沿革	92
三、公共交通现状	93
四、公共管理机构与运营机制	94
五、公共管理政策与措施	96
第十三章 加拿大温哥华	100
一、城市背景	100
二、公共交通发展沿革	100
三、公共交通现状	100
四、公共管理机构与运营机制	102
五、公共管理政策与措施	102
第十四章 巴西库里蒂巴	104
一、城市背景	104

二、公共交通发展沿革	104
三、公共交通现状	105
四、公共交通管理机构与运营机制	106
五、公共交通管理政策与措施	109
第十五章 澳大利亚悉尼	113
一、城市背景	113
二、公共交通发展沿革	113
三、公共交通现状	114
四、公共交通管理机构与运营机制	115
五、公共交通管理政策与措施	116
第十六章 南非开普敦	119
一、城市背景	119
二、公共交通发展沿革	119
三、公共交通现状	121
四、公共交通管理机构与运营机制	121
五、公共交通管理政策与措施	122

下篇 世界主要城市公共交通发展经验

概述	125
第十七章 城市公共交通立法	129
一、高度重视城市公共交通立法工作	129
二、建立完善的城市公共交通法律体系	130
三、明确政府在公共交通发展中的责任	130
四、规范公共交通运营企业的经营行为	131
五、保障乘客的合法权益	132
第十八章 城市公共交通管理体制	133
一、建立综合的交通运输管理体制	133
二、科学界定政府职能	134
三、合理划分国家和地方的事权	134

四、压缩精简管理层级和管理队伍规模	135
五、建立完善的监督机制	135
第十九章 城市公共交通发展规划	136
一、科学编制城市公共交通规划	136
二、积极推进以公共交通为导向的城市发展模式	137
三、注重公共交通与土地利用的协调发展	138
四、实施跨行政区域的城市公共交通规划	140
五、注重与其他运输方式的协调发展	141
六、加强各专项规划间的协调与整合	143
第二十章 城市公共交通财税政策	144
一、建立稳定的公共交通资金投入机制	144
二、实施规范的城市公共交通补贴补偿制度	146
三、扶持公共交通企业发展	147
第二十一章 城市公共交通基础设施建设	150
一、确保公共交通基础设施建设用地的落实	150
二、加强城市综合客运枢纽建设	151
三、大力发展城市轨道交通系统	152
四、积极推进城市快速公交系统建设	153
五、注重城市公交专用道网络建设	154
六、加强公共交通场站建设	155
第二十二章 城市公共交通管理制度	157
一、建立规范的城市公共交通准入退出机制	157
二、加强城市公共交通线路及区域许可管理	159
三、建立服务质量考核评价制度	160
四、建立完善的安全应急管理制度	164
五、建立科学合理的票制票价制度	165
六、建立规范的交通影响评价制度	167
第二十三章 城市公共交通节能减排	169
一、大力推广节能减排公共交通工具	169

二、完善城市公共交通节能减排标准体系	170
三、加快促进车用燃油低碳低硫化	171
第二十四章 城市公共交通信息化建设	173
一、大力推进城市公共交通信息化发展	173
二、建立城市公共交通决策支持信息系统	174
三、建立智能化的公共交通运营调度系统	175
四、建立全方位的出行信息服务系统	176
五、建立城市公共交通信息整合共享机制	178
第二十五章 公众参与及交通需求管理	180
一、建立城市公共交通公众参与制度	180
二、建立城市公共交通专家咨询制度	181
三、开展城市公共交通优先主题活动	182
四、采取多种措施引导小汽车合理使用	182
五、鼓励步行和自行车出行	185
附录 部分国家、地区城市公共交通政策法规节选	187
一、欧盟城市交通行动计划	187
二、欧盟交通运输政策绿皮书	194
三、英国公共交通法规	199
四、美国公共交通法规	202
五、新加坡公共交通法规	205
六、中国香港特别行政区公共交通法规	209
参考文献	217
后记	221

上篇

世界主要城市

公共交通发展概况

*Shijie Zhuyao Chengshi Gonggong
Jiaotong Fazhan Gaikuang*

概 述

建立便捷、畅通、安全、绿色的城市交通系统是城市发展的永恒主题。虽然世界各国城市因历史文化背景、经济社会发展水平和人口产业布局不同,影响着城市交通的发展历程,呈现出多样性的交通特征,但 20 世纪由城市化进程带来的交通问题,使各国普遍意识到城市公共交通的重要性,优先发展公共交通已成为国际社会的广泛共识。世界许多国家和地区因地制宜采取了多种政策措施,大力推进公共交通优先发展,积累了许多很有价值的经验,对于我国城市贯彻落实公共交通优先发展战略、推进城市公共交通又好又快发展具有重要的借鉴作用。

本书上篇侧重于客观、系统地描述世界主要城市在城市公共交通发展和管理方面的主要做法、经验等,重点介绍了城市背景、公共交通发展沿革、现状、公共交通管理机构与运营机制、管理政策与措施等内容,并对一些重点城市在公共交通发展过程中形成的极具特色的典型案例进行了详细介绍,例如香港的“地铁+物业”联合开发模式,首尔市 2004 年的公共交通改革,库里蒂巴的快速公交运营管理,新加坡的公共交通票价管理和服务质量监管等,以求为读者提供点面结合的参考材料。

在城市的选择上,主要考虑城市特点及城市公共交通发展的典型经验,从国际性大都市、区域性大城市、国家或地区性城市等三种类型城市中分别遴选了东京、巴黎、纽约、悉尼等 16 个具有代表性的城市,并按照亚洲、欧洲、美洲、澳洲和非洲的顺序进行排列和介绍。

本书的资料和数据主要来源于编写人员实地考察时收集的资料、国际城市公共交通研究文献以及国际城市官方统计网站等渠道,力求数据真实可靠。

第一章 新 加 坡

新加坡长期致力于建立一体化的公共交通服务体系,将城市公共交通定位为能与小汽车竞争的、高品质的交通方式。通过完善运营管理制度,充分发挥政府调控和市场竞争的双重作用,促进了公共交通系统运营效率和服务水平的不断提升。通过采取有效的交通需求管理政策,合理调控公众的出行行为,实现了城市交通与城市发展的良性互动。

一、城市背景

新加坡是东南亚岛屿国家,常住人口约 500 万,其中新加坡籍居民 384 万,面积约 700 平方公里。人口密度约 6800 人/平方公里。新加坡地理位置独特,但自然资源缺乏,一直采取优惠政策吸引外资进行制造业、金融业、商业等方面的投资。

截至 2006 年,新加坡各类道路网络长度为 3300 多公里,其中快速路 150 多公里,机动车总量 79.94 万辆,其中各类轿车(出租车除外)总量为 47.23 万辆,且绝大部分为私人轿车,约 42.2 万辆。

二、公共交通发展沿革

新加坡公共交通经历了自由发展、政府强力干预和政府适度宏观调控三个时期,政府在促进公共交通发展方面发挥着越来越重要的作用。

(一)自由发展时期

1902 年新加坡有轨电车公司成立,1905 年有轨电车开始运营。1925 年新加坡动力公司成立,接管了有轨电车运营业务,成为主要的公共交通运营公司。在郊区,主要由个体单位经营零散的公共汽车业务,后来逐渐发展为

一些由华人经营的小型公共交通公司。这一时期,政府很少关注公共交通事务,公共交通处于政府管制失效状态。二战后,虽然新加坡公共交通线路不断增加,但直至1965年新加坡独立,既有的公共交通服务仍严重滞后于经济社会发展的需求。

(二)政府强力干预时期

20世纪70年代初,新加坡有11家公共交通公司,经营117条线路。每家公司服务于不同区域,没有统一规定的票价、路线和运营时间表,公共交通服务水平比较落后。政府逐步认识到提高公共交通服务的重要性和私人小企业经营公共交通业务的弊端,开始干预公共交通的发展。为克服管理障碍,首先选派政府官员介入,并努力改善公共交通财政状况。1971年,政府制定了《新加坡重组汽车运输服务》白皮书,强制性地将11家小型公共交通企业合并成3家大公司。1973年,政府进一步将这3家公司整合,成立了新加坡巴士公司,该公司于1978年在新加坡证券交易所上市;1982年,第二家公共交通运营企业——八达巴士公司成立;1987年,城市轨道交通公司开始运营,形成市场适度竞争格局。

(三)政府适度宏观调控时期

2001年,受“公共汽车—轨道交通联合运输”模式的启发,新加坡诞生了第一家公共汽车与轨道交通联运企业,即城市轨道交通公司收购了八达巴士公司的公共交通运营业务,成立了城市轨道交通公司下属的巴士公司。2003年,新加坡巴士公司也开始经营轨道交通运营业务。至此,政府不再过多干预运营事务,主要在总体发展上进行宏观调控。

三、公共交通现状

新加坡公共交通由城市地铁系统(新加坡称之为捷运系统)、轻轨系统、公共汽车系统组成。以地铁为主,其他客运方式为辅,各种交通方式之间优势互补、协调发展。新加坡坚持实施有效的公共交通发展策略。目前,公共交通承担出行总量比例达到63%,远期目标将达到75%。