

第一部用京味语言全面系统展示都市交通的纪实文学力作

城脉

CHENGMAI



都市交通大写真

都市交通全景式的扫描
百年交通具象式的画卷

刘一达◎著



中国社会出版社
国家一级出版社
全国百佳图书出版单位

城脉

CHENGMAI

刘一达★著



中国社会科学出版社
国家一级出版社
全国百佳图书出版单位



图书在版编目(CIP)数据

城脉/刘一达著. —北京: 中国社会出版社,
2011. 2

ISBN 978-7-5087-3486-6

I. ①城… II. ①刘… III. ①纪实文学—中国—当代
IV. ①I25

中国版本图书馆CIP数据核字(2011)第002501号

丛 书 名: 《北京眼》书系

书 名: 城 脉

著 者: 刘一达

责任编辑: 张 承

出版发行: 中国社会出版社 邮政编码: 100032

通联方法: 北京市西城区二龙路甲33号

电话: 编辑部: (010)

邮购部: (010) 66060275

销售部: (010) 66080300 传真: (010) 66051713

(010) 66051698 传真: (010) 66080880

(010) 66080360 (010) 66063678

网 址: www.shcbs.com.cn

经 销: 各地新华书店

印刷装订: 中国电影出版社印刷厂

开 本: 170mm×240mm 1/16

印 张: 22

字 数: 250千字

版 次: 2011年2月第1版

印 次: 2011年2月第1次印刷

定 价: 35.00元

本书图片由作者及文章所涉及单位提供。但仍有一些图片无法联系到摄影者本人, 相关权宜, 请与本社联系(010) 66055562

前言

城脉，让人眼前一亮

毛保华

城市是一个以自组织人群为主体、以一定空间和自然环境为客体、以集聚经济社会效益为目的，以集约人口、经济、科学、文化为特点，并与周围环境进行物质、能量、信息交流的空间地域开放大系统。20世纪以来，世界城市的发展受到政治经济形势变化以及包括第三、四次新技术革命和第三次产业迅速发展在内的现代化浪潮的深刻影响。

1949年新中国成立时我国城市化水平大约为10.6%，到1978年我国城镇化水平也只有17.9%。我国城市的快速发展始于1978年全国第三次城市工作会议，这次会议总结提出了一系列新的方针政策，加上20世纪80年代后所建立的4个经济特区、14个港口城市，有力地促进了城市规划、建设与管理走向正规化。到2008年，我国城市化水平达到了45.68%。这个水平尽管仍低于世界平均水平，但许多大城市中由于人口的快速聚集所产生的各种问题已经成为城市管理者与城市居民关注的重要议题。

作为衣食住行的交通既是经济运行的动脉，对于人口密集的城市来说，也是关乎居民生活质量的、不可或缺的重要工具。北京是全国人民的首都，也是近年包括户籍人口与流动人口在内的总人口增长最快的城市。人口的快速增长，加上20世纪90年代中期以来的快速机动化使这个城市的交通问题已经成为人们热议的话题。

对于交通来说，每个人都是参与者与利益相关者。因此，各种场合经常都可以见到关于“北京交通怎么啦”、“北京交通向何处去”的讨论，这些看法也可谓“仁者见仁，智者见智”。

前些时间，看到刘一达的这部《城脉》，不觉眼前一亮！作为交通工作者，我还真仔细拜读了这部洋洋二十余万字的书稿。在我看来，这是部值得



一读的好书，好在哪儿？

首先，作者搜集调查了关于北京交通的许多资料。在如数家珍的讲述中，可以看到作者对北京本世纪初的出行、改革开放前后北京交通的变化、近年北京交通的建设与交通拥堵现象的出现等故事的诸多论述与看法。我想，这些资料，也许并不能算正规的历史资料，但对于研究北京交通的专业或非专业人士来说，也不失为一部不可多得的参考资料。

其次，作者从一个交通参与者角度对交通的许多看法值得一读。交通是大家的交通，作为一个长期居住在北京的作家，作者用冷静的思维阐述了对交通演变的全面认识。之所以说全面，我认为作者在表述一个交通参与者的许多观点的同时，也表述了许多颇具交通专业特色的看法。在此北京交通运行状况难尽如人意的时刻，这种客观、全面的认识非常值得一读。

最后，作为北京的文化工作者，作者从文化角度对交通独具京味特色的阐述值得一读。记得段里仁教授说过，交通是一种文化。何谓文化？文化实际上就是人类生活的反映、活动的记录、历史的积淀，也是人类生活中的要求、理想和愿望的体现，是人类高级精神生活的组成部分。对于一个国家、地区或城市甚至企业来说，文化体现的是全体人员的要求、理想和愿望。从这个角度来看，无论是交通专业工作者，还是想了解北京文化或北京交通的交通参与者，我觉得这部书所体现的许多深刻的分析确有一读的必要性。

系统科学专家于景元先生说过，交通是一个复杂的巨系统。为啥复杂？因为其中有人因素在内。且不说物质上关于人的身体的许多奥秘目前医学界仍无能为力，人的思维上体现出来的形形色色的奥秘经常具有更大的不确定性，而它们对城市交通的影响与作用就更需要我们从各个角度去思考了。我想，这或许会成为读者读完《城脉》后的感慨吧！

附录：毛保华，北京交通大学教授、博士生导师，中国综合交通研究中心执行主任。

目 录

目 录

第一章 交通：与百姓息息相关的城市大动脉

衣食住行，行与不行·····	2
一场秋雨，给京城添堵·····	3
连夜给城市“肠梗阻”把脉·····	5
城市交通得了“心脏病”·····	6
700万辆汽车的阴影·····	8
北京的小轿车在全球是最“累”的·····	9
北京月均拥堵成本高达60亿元·····	10
京藏高速路上大拥堵的原因·····	11
跳不出去的都市“怪圈”·····	13
北京已经进入“汽车时代”·····	13
发展公共交通是出路·····	15
北京的城市格局发生巨变·····	16
老百姓为“一卡通”拍巴掌·····	16
“汽车时代”的困扰·····	18



第二章 时光流影：北京曾是自行车“王国”

老北京人出门一般是“腿儿着”	20
轿子并不是老北京人的交通工具	20
李鸿章出行也不敢坐八抬大轿	21
当年的轿夫不是省油的灯	22
北京的胡同不是按走轿车设计的	24
老北京的路面刮风像风箱，下雨像墨盒	26
最早的洋车是慈禧坐的铁皮车	27
袁世凯总统府的“洋车队”	29
祖孙三代洋车夫	30
洋车成为老北京人的交通工具	30
北京最早的自行车	32
老北京的“板儿爷”	33
“老佛爷”把汽车当“怪物”	36
北京最早的汽车行	37
老北京汽车行的兴衰	38
从南京调车调人救“驾”	39
老北京的公交“铛铛车”	39
第一辆国产无轨电车诞生	41
刚解放时，公交车只有9条线路	41
五十年前的京城还是个悠闲和幽静的城市	43
城市规划与否定“梁陈方案”	44
为修路，不得不拆牌楼	46
用拖拉机拉着大炮接受检阅	48
木质车厢的公交车上了路	49
学开车要查祖宗三代	50

到郊区，坐车得大半天·····	51
周恩来总理批示14路不绕行·····	52
20世纪50年代，北京就想修地铁·····	53
城市工业化为交通紧张埋下伏笔·····	53
车票涨5分钱也要惊动国务院·····	55
北京人的自行车情结·····	55
吴冠中把自行车当“宝马”·····	56
“老外”愣不敢骑车上街·····	57
存车处“爆棚”·····	58
丢自行车见怪不怪·····	58

第三章 城市焦虑：公交车里挤出来的叹息

城市大小动脉遭遇梗塞·····	61
各种车辆路上争雄·····	61
喝醉了都敢开车上路·····	62
民工潮对城市交通的冲击·····	63
快把人挤成“相片儿”了·····	64
那会儿的公交车太少·····	64
一平米站了12个人·····	65
战“冬运”与温缸加水·····	66
脑袋卡在了驾驶“楼子”上·····	66
司机出车得求爷爷告奶奶·····	68
增加公交车谈何容易·····	68
把公交推向市场·····	69
售票员在站台卖苹果·····	69
扭转局面，及时转舵·····	70
全面出击缓解“乘车难”·····	71



“首汽”独占鳌头·····	72
“北汽”脱颖而出·····	74
京城出租车的“六统一”·····	75
满大街跑“蝗虫”·····	76
交通的困扰·····	77

第四章 放开眼界：从交通的点线到一个体系

城市的交通就像一条整鱼·····	80
不能以多修路来应对车流量·····	81
交通人才奇缺·····	81
第一次出行规律调查·····	82
走出国门去取经·····	83
从城市结构来优化调整交通体系·····	84
解决交通问题的科学战略决策·····	85

第五章 历史机遇：奥运让北京道路建设提速

几代人的“奥运”梦想·····	88
交通保障是申奥条件之一·····	88
贷款也要修四环路·····	89
获得举办权水到渠成·····	90
三年三大步·····	91
申奥北京的交通没丢分·····	92
道路建设速度令世界瞩目·····	93
北京交通事业大发展·····	96

第六章 通途良策：公共交通成为城市交通主角

私人轿车的普及如洪水猛兽·····	98
汽车时代的来临值得欢呼吗·····	99
城市无法承受汽车之“重”·····	100
谁也无权让老百姓不买车·····	102
堵车让市长着了大急·····	103
机动车得照着五六百万辆发展·····	104
老教授舌战群儒·····	105
谁也拦不住老百姓要买车·····	106
城市发展的忧虑·····	106
对机动车采取限行措施·····	108
买车要付出公共道路的成本·····	109
靠修路无法从根本上解决交通问题·····	110
出路是发展公共交通·····	111
重要的是调整交通结构·····	112
开辟公交专用道·····	113
私人轿车的出驶率高于发达国家·····	113
交通观念的大转变·····	114
发展公交得动“真章儿”·····	115
公共交通投资占整个交通投资的一半以上·····	115
为什么难以做到公交优先·····	116
“两定四优先”见成效·····	117
治堵要出“组合拳”·····	118
一年拿出120亿元投入公交·····	119
北京公交大换车·····	120
公交车型结构大换血·····	121
环保车成为公交主力·····	122

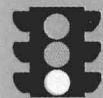
天然气公交车保有量世界第一.....	123
无轨电车摘“辫子”	123
公交车大量采用国内外先进技术	125
北京的公交车坐着舒服了	126
公交车“长”得好看了	127
地面公交线路全国第一	128
有了无障碍公交	129
公交车票牵动百姓神经	130
票价涨了一半也不够运营成本	132
北京公交告别纸质车票	133
低票价让百姓叫好	133
老人坐公交车不花钱了	135
北京公交一年要拉45亿人次	136
“老公交”抚今追昔谈变化	136
坐着公交车看电视	140
城市文明的“窗口”	141
周总理坐公交车感动了一代“公交人”	142
北京人的形象	142

第七章 地下天光：轨道交通的火红年代

当年的“铛铛车”回来了	145
最早的地铁让人很害怕	145
一边打仗一边修地铁	146
背着背包到地铁报到	147
接车时要挥“红宝书”	148
外国元首来华访问也要参观北京地铁	148
北京地铁最早是军事化管理	149



北京修地铁一年投入500亿元	150
发展轨道交通是最佳选择	151
6条地铁线路同时开工	152
北京地铁要达到561公里	152
地铁线上的“两个中心”	153
北京地铁进入网络时代	154
一天之内全部实现刷卡进站	155
3条地铁线同日开通	156
80亿元给两条地铁线大换血	157
地铁也有老的时候	158
给老地铁“换血”得有点胆儿	158
地下作业的“夜猫子”	159
敢在运营线上动“土”	161
1号线、2号线的信号系统全部更新	163
老线用上了新车	165
在细节上较真儿	166
地铁“大脑”的移植“手术”	167
地铁站的华丽“转身”	168
在北京坐地铁心里踏实	170
不但消了隐，而且换了车	171
坐地铁更舒服了	172
无障碍与停车场	173
出门首选坐地铁	173
上班坐地铁最合适	174
一样的地铁，不一样的车	175
发车间隔达到1分50秒	176
上地铁工作得是大专以上学历	176
北京人的地铁情怀	177
老员工倾吐心声	178



世界上地铁票价最低的城市	179
地铁带动了沿线经济的发展	179
地铁让北京南部经济腾飞	180
新西城区打造天桥演艺园	181
新东城区规划天坛文化圈	181
大兴区要直通中心城	182
房山区要跟“杜大爷”告别	182
丰台最牛，要打造金融不夜城	184
北京地铁的运营能力国内第一	185
城铁安上了消音器	186
新线的技术设备在国内首次使用	186
磁悬浮技术上了地铁线	187
3G信号覆盖北京地铁全线	188
新线换乘走不了100米	188
地下地上场站接驳同步建	189
95个“节能坡”	189
等车时间按秒来计算	190
在全线设置“逃生平台”	191
轨道交通将成为北京的主动脉	191

第八章 铸造辉煌：奥运交通为国人争光

举办奥运千载难逢	194
北京交通对奥运会的承诺	194
“中国速度”让国际奥委会的专家吃惊	195
布勃卡的疑虑	196
罗格说北京奥运会办得无与伦比	197
奥运会是对北京交通的一次大检阅	198

23条奥林匹克专用道	198
机动车单双号,北京市民没得说	199
“绿色通道”保民生	200
临时性交通管制措施被市民认可	200
开闭幕式的人员疏散只用了70分钟	200
创造地铁45小时不间断运行纪录	201
开设34条奥运公交专线	203
调动人马在地铁站安检	204
确保奥运会的安全万无一失	205
动用警犬嗅机车	206
保证老百姓的正常出行	207
奥运会用车之多前所未有	208
八千司机齐上阵	209
运筹帷幄,组织“两年新”大巴	210
残奥会北京地铁的“点对点”服务	211
千名调度员为奥运交通解忧	212
招募志愿者司机	214
司机统一留“毛儿寸”	215
热诚感动外国记者	215
“首汽”的“一杯水”功夫	216
萨马兰奇为“首汽”司机竖起大拇指	217
克雷文给“北汽”司机授勋	218
关键时刻UPS物流公司掉了链子	220
北京交通的“王牌军”应急受命	221
六次“转场”惊心动魄	223
转场运输方案改了20稿	224
120部车转运开幕式的舞台	225
制作爬梯巧运缶	226
连续60多个小时司机没下车	227
一笔无形的“遗产”	228

第九章 谱写新篇：为新中国60周年庆典保障交通

阅兵和群众游行盛况空前·····	230
60辆彩车走过天安门·····	231
一面国旗600平方米·····	231
在天安门广场拼出2万平方米的巨幅“国画”·····	232
交通保障准备了7个月·····	233
车接车送，一个人也没少·····	234
保证受阅军车安全通行·····	235
市委书记亲临现场指挥·····	236
为临时增加的游行方阵演练调整车辆·····	237
北京公交集团再立新功·····	237
京承高速路全线通车·····	238
地铁4号线开通·····	238
日客运量达31853人次·····	239
十万人戴红箍上街为交通“维稳”·····	240
在北京站开设摆渡车线·····	241
为“花博会”开通3条公交专线·····	242
国庆交通人民满意·····	243

第十章 科技造化：智能谱写北京交通历史新篇章

北京交通进入智能化时代·····	246
公交的IC卡已达2800多万张·····	246
一个平台七个应用领域·····	247



一抬脑袋就知道车啥时到站·····	248
3万科技大军给交通换“脑”·····	249
九大地面公交运营服务应用系统·····	250
1535个路口交通信号控制系统全覆盖·····	251
28万条废轮胎“铺”在了高速公路上·····	251
城区90%以上的道路实现了路况监控·····	252
建成交通三大基础数据库·····	253
动态导航终端将达100万台·····	254
交通智能化,北京有优势·····	255
九条线路的调度一起办公·····	256
进出高速路收费站不用停车·····	257
GPS装置帮出租车司机逃生·····	257
“交通流”的信息收集·····	258
动态信息5分钟刷新一次·····	259
智能交通前景广阔·····	260

第十一章 展望未来: 公交城市成为现实

新的城市总体规划·····	262
北京的六次城市总体规划·····	263
两个规划方案被否决·····	264
新规划首次提出“宜居城市”的概念·····	265
什么叫“两轴两带多中心”·····	266
建设11个“新城”·····	266
各村都有规划蓝图·····	267
“两带”与“两轴”连接要靠交通·····	267
五环内通勤出行不超过一小时·····	268

优先发展公交成效显著·····	269
轨道交通将达到561公里·····	270
将解决公共出行效率偏低的问题·····	274
轨道交通日客流量将达到1000万人次以上·····	275
出门500米能坐上公交车·····	275
要建13个大型公交枢纽·····	276
打造无障碍交通出行网络·····	276
新能源车达到5000辆·····	277
让一半的北京人上班坐公交车和地铁·····	277
形成1—1—2小时交通圈儿·····	278
拥堵变通途，人们期待的城脉·····	279

第十二章 面对现实：城市交通任重道远

前景光明，现实严峻·····	282
堵车引起“迁都”危言·····	283
迁都可不是张嘴那么一说的·····	286
没车位不给新车上牌照的争议·····	287
别一着急就下“战书”·····	289
德黑兰的教训·····	290
城市化发展快得惊人·····	290
“城市病”是城市人自己找的·····	292
在东京感受堵车·····	293
怎么立交桥会成了堵点·····	294
老爷子与立交桥的故事·····	295
立交桥的设计要有前瞻性·····	297
交通事故是造成拥堵的一个原因·····	298
谁是“马路杀手”·····	299

