



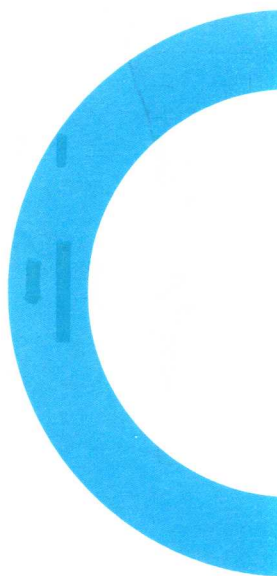
大 / 家 / 译 / 丛
TRANSLATIONS

出行考[○]

全球私家车忧思录

Straphanger: saving our cities and ourselves
from the automobile

Taras Grescoe



[加拿大] 塔拉斯·格瑞斯科 / 著
陈信宏 / 译



海天出版社 (中国·深圳)



大/家/译/丛
TRANSLATIONS

出行考

全球私家车忧思录

Straphanger: saving our cities and ourselves
from the automobile

Taras Grescoe



[加拿大] 塔拉斯·格瑞斯科 / 著
陈信宏 / 译

 海天出版社 (中国·深圳)

图书在版编目(CIP)数据

出行考：全球私家车忧思录 / (加)塔拉斯·格瑞斯科著；陈信宏译. — 深圳：海天出版社，2018.5
(大家译丛)
ISBN 978-7-5507-2285-9

I. ①出… II. ①塔… ②陈… III. ①城市交通运输—研究—世界 IV. ①U12

中国版本图书馆CIP数据核字(2018)第005851号

版权登记号 图字：19-2017-215号

STRAPHANGER: Saving Our Cities and Ourselves from the Automobile by Taras Grescoe

Copyright © 2012 by Taras Grescoe

Published by arrangement with Henry Holt and Company, New York.

All rights reserved.

本书中文译稿由时报文化出版企业股份有限公司授权，同意经由海天出版社出版中文简体字版本，非经书面同意，不得以任何形式任意重制、转载。

出行考：全球私家车忧思录

CHUXING KAO : QUANQIU SIJIACHE YOUSI LU

出品人 聂雄前
责任编辑 胡小跃 幸绍菲
责任校对 林凌珠
责任技编 蔡梅琴
封面设计  知行格致
Tel: 0755-83464427

出版发行 海天出版社
地 址 深圳市彩田南路海天综合大厦 (518033)
网 址 www.htph.com.cn
订购电话 0755-83460239 (邮购) 83460397 (批发)
设计制作 深圳市龙瀚文化传播有限公司 0755-33133493
印 刷 深圳市华信图文印务有限公司
开 本 787mm × 1092mm 1/16
印 张 22.25
字 数 280千
版 次 2018年5月第1版
印 次 2018年5月第1次
定 价 48.00元

海天版图书版权所有，侵权必究。

海天版图书凡有印装质量问题，请随时向承印厂调换。

目 录

引 子

中国·上海	/ 001
一名公共交通运输乘客的告白	/ 005
石油大冲击	/ 008
汽车的祸害	/ 011
轨道与尾灯	/ 014

1 被时间遗忘的地铁线

纽约州·纽约	/ 019
搭乘T线	/ 024
“15分钟抵达哈姆勒区!”	/ 029
第二大道的故事	/ 036
大刀阔斧砍除障碍	/ 043
哈得孙河上的阿姆斯特丹	/ 049
泰珀是一名公共交通运输乘客	/ 053

2 加强联结

加利福尼亚州·洛杉矶	/ 057
10亿美元的玉米卷	/ 058
《谁陷害了兔子罗杰》理论	/ 062
高速公路的折磨	/ 068
公交车乘客与地铁市长的较劲	/ 071
市中心的问题	/ 080
没有空屋	/ 084
洛杉矶品牌	/ 090

3 通往地狱的公路

亚利桑那州·菲尼克斯	/ 094
扩张型城市的拥护者	/ 097
没落凋零	/ 101
从花园城市沦为市郊贫民窟	/ 105
赖特的错误	/ 114
密集度是否注定了城市的命运?	/ 117
溪谷热	/ 120

4 巴黎的救赎

法国·巴黎	/ 124
一个霸王车乘客的告白	/ 127

巴黎朝圣之旅	/ 131
超级地铁	/ 141
双城忌	/ 146
巴黎浩劫	/ 152

5 哥本哈根综合征

丹麦·哥本哈根	/ 155
自行车天堂	/ 163
对汽车的无声反抗	/ 170
良性循环	/ 175
驯服猛兽	/ 177
快乐因子	/ 181

6 傻瓜与道路

俄罗斯·莫斯科	/ 186
巴洛克大营	/ 190
兴建社会主义地铁	/ 195
地下的恐怖事件	/ 200
公共交通运输的意识形态	/ 205
乘客	/ 207

7 列车城市

- 日本·东京 / 209
 - 列车城镇 / 217
 - 特快列车与叮叮电车 / 219
 - 道路族与铁道迷 / 226
 - 东急, 东急, 东急 / 230
 - 陆地喷气式飞机 / 235
 - 轨道上的教训 / 236

8 窝囊废游艇的逆袭

- 哥伦比亚·波哥大 / 243
 - 街上的地铁 / 246
 - 零钱战争 / 251
 - 市公交车的胜利 / 257
 - 受困于自身的成功 / 262
 - 摆脱悲剧 / 267

9 良好的骨架

- 俄勒冈州·波特兰
- 不列颠哥伦比亚省·温哥华 / 269
 - 高速公路上的野餐 / 272
 - 高速公路反对者 / 278

新郊区主义	/ 282
良好的骨架	/ 289
有好有坏的“温哥华主义”	/ 292
 10 下一座伟大的城市	
宾夕法尼亚州·费城	/ 301
第一城原则	/ 310
朝着目标迈进……	/ 316
无车的西费城	/ 320
头脑不清的选择	/ 326
橡胶轮胎与铁路	/ 328
 11 即将来临的改变	
魁北克省·蒙特利尔	/ 335
 致 谢	/ 345

引 子

中国·上海

在上海车展会场上，对于那些准备购入人生第一部车的买主而言，未来一片光明，甚至灿烂夺目。在宽敞的展示厅里，身材窈窕的车展女郎穿着晶莹闪亮的尼龙晚礼服与人造皮迷你裙，斜倚在流线型的发动机盖上，宛如达利画中披挂在树枝上熔化的钟表。梦幻般的概念车慵懒地在旋转平台上回旋着：吉利魔卡是一辆迷你油电混合动力车，掀背后厢大得超乎寻常，打开后可以从中取出一部摩托车；还有装饰着镀铬栅板的吉利帝豪，配备V8发动机、后座按摩椅与内置冰箱，介绍手册称其“可让人充分享受移动的乐趣”。

身处这拥挤的人潮当中，一个外来访客的心绪不免在消遣与敬畏之间摆荡。“长城风骏”“江铃陆风”等车款名称实在让人印象深刻。每隔几分钟，随着一笔笔交易成交，展示厅里即可见到不断闪烁的闪光灯，掌声此起彼伏地回响着：扬扬得意的新车主获得一束鲜花、一幅裱框照片，还有一袋礼品，同时接过车钥匙，准备把一辆全新的朗逸、旗云或美人豹开回家。

你能明显感受到现场的购买欲望。中国2011年售出了超过1850万辆车，已超越美国，成为世界上最大的汽车市场。在为期8天的展

期内，共有75万人在上海车展17个有如停机坪般的展厅出入——此展目前已是世界大型车展之一，并已超越纽约车展——人们排队等着抚摸车身烤漆、操作排挡、开关车门，梦想着拥有现代世界的终极消费商品——私家车。

2012年车展的一大新闻，就是超小型汽车已不再是焦点，各大车厂也将混合动力车与电动车抛在一旁，回头推销老式的汽油轿车。多年来，售价不到5000美元^①的奇瑞QQ——一辆果冻豆形状的省油小车——一直是中国畅销的车款。不过，力争上游的中产阶级近来眼光更高了。中国现在最畅销的车款之一是比亚迪F3，一辆四门轿车，外形与丰田卡罗拉极为相似，标价约9300美元。比亚迪F3在2010年卖了20万台以上，由此可见，中国消费者在汽车购买上已然踏出一大步，从入门小车发展到中型车。

展厅里一辆配备电动天窗、仪表板装有空气清新器的银色比亚迪F3吸引了陈淑丽（音）的注意。她是一名来自上海静安区的年轻妈妈，陪着先生一起来车展参观。

“我们的孩子还小。听说比亚迪F3很安全，又实用。”陈淑丽说，“我们只是看看，还不确定是不是真负担得起。我们现在没有车。我没工作，我先生在一家工程公司上班，我们平时都搭地铁，一趟大概要45分钟。我不确定他开车上下班是不是会缩短时间。”她的先生已走到一旁去看一辆比亚迪S6，那是一辆零售价比F3高出一倍的SUV（运动型多用途汽车）。“不过，”陈淑丽接着说，“我们想买车主要是为了探望我爸妈。他们住在浙江的一个小镇里，我们现在得转两次公交车再叫出租车才到得了。我的朋友们大部分都没有车，出门都是搭公交车和地铁。”

对于陈淑丽和她先生而言，车展上展示的车辆意味着一定的身份地位、自由与便利的未来。不过，那些开车来看车展的人，也许早

① 2012年，1美元约等于人民币6.23元。——编注（本书脚注除特别注明外均为原注。）

已体验到一个遭到汽车大幅破坏的环境。在上海内环线这条双层道路上，雾霾最严重时让人连前车的尾灯都看不太清，通往浦东的杨浦大桥——长度全世界数一数二的桥梁——在交通状况最差时也会变成一座六车道停车场。烧煤厂的废气排放加剧了中国的空气污染程度。在这座人口多达2400万而且挤满车辆的大城市里，如何改善空气质量确实已成为民众和政府最重视的问题。

20世纪60年代，上海最常见的汽车是政府官员所搭乘的红旗汽车。截至2016年年末，上海汽车保有量约为320万辆，为了解决交通堵塞问题，政府收取高昂的车辆登记费，并且禁止自行车骑上主干道。和中国的塞车现象相比较，洛杉矶的交通简直如田园般悠闲。为了促进交通顺畅，中国计划到2030年建成一套总长约12万公里的高速公路网。这套道路系统的规模已超过欧盟和美国的高速公路网。如果不及时地加以治理，中国的二氧化碳排放量将有可能持续高居世界前列。

把西方长达百年的汽车发展史浓缩在短短几年内完成，中国并不是唯一的国家。在印度，汽车制造商拉登·塔塔推出了“纳米”（Nano）小车。这是一种宽1.5米的迷你车，车速97公里每小时，标价2500美元，这是目前印度迅速增长的、人数已达3亿的中产阶级负担得起的价钱。塔塔认为，每个印度人都应该拥有自己的车辆，但在班加罗尔与海得拉巴等城市，新增的数十万辆低价汽车已经造成几乎永远疏通不了的交通堵塞。按照目前的发展速度，全球汽车数量预计将在2050年增长到将近30亿辆。这些新增的汽车有许多都将由中国或印度制造，甚至可能绝大部分都是如此。中国的吉利汽车公司在不久之前买下了沃尔沃汽车公司；塔塔买下了捷豹与路虎；生产比亚迪F3的比亚迪汽车公司——传奇投资家巴菲特是这家深圳企业的主要股东之一——更已设定目标，希望在近几年成为全世界最大的汽车制造商。

游客若想逃离车展的拥挤人潮，可以有两种选择：第一种是叫

一辆出租车，闯入上海的车流当中；第二种则是搭乘地铁。中国在展开其雄心勃勃的公路兴建计划之际，也对城市公共交通运输及城际铁路进行了庞大的投资。重庆、杭州与成都——这些城市在西方人耳中听来虽然非常陌生，却都是人口比芝加哥还多的大城市——轨道总长达数千公里的全新地铁系统都已接近完工。中国的主要城市早已由长度超过2.2万公里的高速铁路连接——其中包括以350公里的平均时速往返于广州与武汉的和谐号列车。上海地铁在第一条路线开通之后，短短十几年已增至14条路线，轨道总长度也达到617公里，成为世界上里程最长的地铁系统。

选择比亚迪F3还是地铁？中国未来的道路建设，为私家车和公共交通工具双双做了规划。然而，地球的命运恐将取决于人们会在这两个选项之间做出何种取舍。若是依循西方世界的经验，以汽车和高速公路为核心，扩张城市，那么发展的前景似乎不妙；若是把赌注压在一般公共交通工具和适合人们步行的道路设计，那么环境保护就还有希望。

至少就今天而言，陈淑丽和她先生做了务实的选择。在车展逛了一个下午之后，他们走到几百米外的地铁站，穿越闸机，在月台上看着悬挂屏幕上播放的孕妇装与冰咖啡广告，等着下一班列车到达。搭乘一趟地铁的费用相当于45美分^①，而且每一分半钟就有一班车。列车上虽然人满为患，乘客也不免互相推挤，但这些由庞巴迪公司制造的列车全都洁净明亮，又有空调。这对夫妻在车厢中央找到了立足的空间，抓着垂挂在车顶栏杆上的拉环。不到半个小时，他们就能回到位于静安区的公寓。

汽车不免引人遐想，但在未来发展迅速的城市里却不一定是最好的出行方式。在21世纪的上海，地铁绝对是回家最快的方式。

① 1美元等于100美分。——编注

只有窝囊废才会年过四十还搭地铁。

——萨尔瓦多·达利

26岁以上的人要是还搭公交车，无疑是个失败者。

——第49任英国首相玛格丽特·撒切尔

一名公共交通运输乘客的告白

我承认：我搭公交车。

更重要的是，我经常搭乘地铁、电车、轻轨与高铁。我虽有驾照，却从未拥有过汽车。除了偶尔租车之外，我在这40多年的人生中，日常出行都是依赖自行车、步行以及公共交通工具。要是你认同英国前首相撒切尔夫人的话，那么我将近20年都过着失败的人生。平日出入都由司机驾驶凯迪拉克接送的达利比较仁慈，根据他的说法，我身为窝囊废只有几年而已。但我丝毫不以自己的乘车卡为耻，反倒认为这是荣誉的标志：我是个公共交通运输乘客，而且只要我还能靠着自己的双腿走到街边的公交车站，我就打算保持这样的身份。

我并不孤单。地球上有多达9亿辆车，而且数目还在不断增加，但人口却有70多亿，也就是说，绝大多数人都是靠着公交车、渡轮、火车、电车或地铁出行。换句话说，这些人往返于工作地点、学校或菜市场，都必须扮演公共交通运输乘客的角色：这样的人不论出于自愿还是被迫，都依赖公共交通工具而非私家车。

纽约、多伦多与伦敦皆有半数人口没有私家车。在亚洲与非洲这两个全世界人口最多的大洲，大多数人都都利用公共交通工具往来各地。地铁系统每天载运的乘客达1.55亿人，是全球飞机乘客数的34倍。据估计，当今全球公共交通运输市场一年的价值达4280亿美元。在内燃机诞生一个半世纪后的今天，驾驶私家车仍是少数现象。

尽管如此，公共交通工具在许多人的心目中却仍是光鲜亮丽的反义词——是那些时常违反交通规则、没钱负担汽车保险或是体衰病弱得无法操控方向盘的人士不得不采用的交通方式。这种看法在北美洲的大部分地区确实没错：搭乘公共交通工具实在是种令人沮丧的体验。你只要在街边等过姗姗来迟的公交车，上车之后又发现车上不仅人满为患，行车速度更是缓慢不已；或是曾经奋力拖着行李搭乘地铁或接驳车前往大城市的机场，就会知道这里的公共交通工具通常都因经费不足而保养不佳，路线规划也令人摇头。只要有会机会，谁不想开车？自己开车似乎总能更快抵达目的地。

事实上，也许并非如此。公共交通运输若是做得好，速度可比自己开车更快，舒适度更高，成本也更低廉。在上海，由中国和德国合作制造的磁悬浮列车以430公里的时速在高架轨道上滑行，以超过声速三分之一的速度将乘客送往机场。在法国的乡下城镇，电车靠着橡胶轮胎安静地行驶，沿着嵌于石板路的单一导轨滑行于狭窄的街道上。从西班牙到瑞典，配备无线网络的高速铁路与路网密集的地铁系统无缝衔接，可让上班族当日往返距离遥远的大城市间参加会议，并在途中利用笔记本电脑准备会议所需数据。在拉丁美洲、中国与印度，上班族搭乘快速公交车，行驶在有如地铁线般的公交车专用道上，而富人驾驶的轿车与SUV只能在堵塞的车流里眼睁睁看着公交车呼啸而过。有些城市还在街道开辟出自行车快速通道，大幅提升公众安全及健康指数，以及城市的居住舒适度，使寻常的自行车得以转变成一种可行的公共交通工具。

你若是认同人口统计学家的看法，那么这种公共交通运输趋势显然具有可持续发展的潜力。在21世纪初出生长大的“千禧世代”，如今人数已超越“婴儿潮世代”^①，他们在居住选择上都倾向于舍市郊而就市区，也比父母更愿意搭乘公交车和地铁。部分原因是他们经常使用平板电脑、MP3（音乐播放器）、Kindle（电子书阅读器）和智能手机等电子产品，一旦不开车，即可利用上下班时间发些短信，而且耳机又可尽可能隔离上下班途中各种恼人的事物。尽管美国当前的青少年人数比以往都要多，却只有1000万人持有驾驶执照（上一辈则是1200万人）。婴儿潮世代也许生长于《天才小麻烦》（*Leave It to Beaver*）剧集里的那种典型市郊居住区，但他们退休之后，却有一大部分人宁可住在较为老旧的城市或密集的城镇里，便于步行或骑自行车出行。此外，老年人也较倾向于搭乘公共交通工具；到了2025年，美国预估将有6400万人年龄超过65岁。目前，华盛顿、亚特兰大与丹佛等地的老区，特别是接近轻轨或地铁车站的社区，房价都已远高于市郊地带。欧洲与亚洲城市的经验显示，只要政府愿意构建便利、舒适、快速又安全的公共交通运输系统，放弃自驾车而改搭公共交通工具的人口比例将会出乎意料的高。

对于那些希望自己居住的社区与外界隔绝、出入都驾驶SUV，并且喜欢逛精品购物中心的人士而言，公共交通运输系统在他们眼中不免永远显得简陋、危险又不便。不过，如今世界各地都已开始掀起一场出行方式的革命。先前以汽车为中心的城市也因此出现了本质性的变化，不但把街道改造得更为宜人，也恢复了城市迫切需要的元素——真正的公共空间。

① 婴儿潮世代指二战之后的1946年至1964年在美国出生的近7600万婴儿，约占美国目前总人口的三分之一。——编注

石油大冲击

美国是史上汽车化程度最高的国家。^①2010年,美国的登记车辆共有2.55亿辆,持有驾照的驾驶员却只有1.96亿人。换句话说,现在美国的汽车保有量与驾驶员人数的比例约为5:4。平均每个美国家庭拥有1.9辆汽车,每年保养的花费达1.67万美元——这些还不包括停车与罚单的支出——比饮食和医疗的花费加起来还多。

2008年夏季,原油价格飙升到创纪录的每桶约147美元。自此之后,原本在20世纪90年代每加仑^②要价不到1美元的汽油,在部分加油站的价格已大致维持在每加仑4.5美元以上。这次价格飙升造成的震撼效果丝毫不亚于1973年与1979年的石油危机。两家世界最大的汽车制造商因此破产。曾是全球最大汽车企业的通用汽车公司,在接受了500亿美元的政府补助金之后,现在已由美国财政部持有部分股份。2008年的金融风暴成因复杂,许多经济学家认为金融自由化与次级房贷危机并非最主要因素,是高涨的油价给消费者信心带来了致命一击,从而导致全球性的经济衰退。

过去20年,在日本早已成为风潮的去汽车化现象,如今可能也已传入美国。2009年,美国人的汽车购买量为1000万辆,但却报废了1400万辆。这400万辆的净减数,是美国自第二次世界大战以来首度出现汽车数量减少。(联邦政府推行“旧车换现金”计划,以现金

① 运输学中以“汽车化”一词描述一个国家里私家车的普及程度。只要每千人拥有400辆汽车,即达到了大规模汽车化。美国在1958年达到大规模汽车化;中国目前每千人有140辆汽车,预计将在2050年达到大规模汽车化。

② 本书中的加仑指美制加仑,1加仑约等于3.78升。——编注

鼓励民众报废旧车，换购较为省油的新车；不过，这项计划仅促成70万辆车的替换，因此在这次减量现象中只扮演了极小的角色。）人均汽车行驶里程——目前最可靠的汽车依赖程度指标——在2005年前后开始下降，2012年已达到自2000年以来的最低点。在生产方面，汽车行业里稳定的终身工作机会已成往昔回忆。随着底特律的失业率逼近20%，并有数以千计的住宅遭到拆除，这座曾经号称“汽车之城”的城市已有不少地区回归荒野，在距离市中心仅几分钟车程的地方还可见到河狸在水中建造水坝。^①

投注资金促使汽车产业复苏，本是明智的做法，问题是，能源生产的前景极为严峻，特别是在化石燃料方面。所谓的“石油峰值”^②，即全球石油存量的消耗已近半数，长久以来被认为是阴谋论者所言，但近来却被地质学家、金融家与石油业者公认为是迫在眉睫的情况。2010年，高度保守的国际能源署宣布，如果石油需求一如既往地持续增长，传统石油的产量将在10年内达到峰顶。

“就算石油需求量维持在当前的程度不再升高，”国际能源署首席经济学家法提赫·比罗尔在2011年坦言，“全球每日石油总产量也必须增加超过4000万桶——相当于4个沙特阿拉伯的石油产量——才能抵消当前的衰退情形。”

随着现有油田逐渐干涸，其他非传统的石油来源——例如加拿大艾伯塔省的油砂——已开始受到重视。不过，从油砂提炼石油需要消耗大量的水和天然气，不但耗费能源，而且严重危害环境。用于从页岩沉积层当中提炼天然气的水力压裂技术，早已被怀疑是导致北美洲地下水普遍遭受污染的元凶。2010年美国墨西哥湾原油

① 2013年7月18日，底特律正式申请破产保护，成为美国历史上最大的破产城市。

2014年12月10日，底特律宣布将结束法庭保护，正式宣告摆脱破产。——编注

② 石油峰值论为1953年美国地质学家哈伯特所提出的理论，他认为，石油作为不可再生资源，任何地区的石油产量都会达到最高点，达到峰值后，该地区的石油产量将不可避免地开始下降。——编注