



■ 本版撰文 本报记者 霍玉菡 杨颖 魏小央

编者按:近年来,为缓解地铁高峰拥堵,相关部门采取了很多措施,社会各界也纷纷为治堵支招,但由于改善拥堵是一个系统工程,这些方法的治堵效果并不明显。

谈及北京地铁治堵,最直观的2元钱票价往往都是众矢之的。去年和今年6月,都曾有过调整地铁票价的报道。一些专家认为,低票价是北京地铁高峰拥堵的重要原因之一,建议通过实施轨道交通高峰、平峰差别化的收费政策促使乘客错峰出行。然而,在早晚高峰的刚性需求下,这种方法的可行性到底有多大,涨价的钥匙能不能打开地铁高峰拥堵这把锁,都是值得我们思考的问题。

地铁涨价治拥堵“给力”还是“逗你玩”？

“空间就像海绵里的水,挤挤总是有的。只要脚能上去,人就能上去。想要挤上车,正确的方式是,先将脚放进车内,双手抓上方扶杆,发力,将全身送入。”这是目前在网络上流传的“北京地铁早高峰攻略”中的一则实用技巧。虽然,颇具调侃意味的“攻略”对早高峰出行的乘客有无帮助不好说,但却透露出了“地铁族”对遭遇北京地铁早晚高峰的无奈与自嘲。

目前,早晚高峰时段的北京地铁已经人满为患。不少地铁线路,尤其是1号线和5号线的拥堵程度已经让乘客很难承受。然而,即使有“攻略”在手,而且在许多地铁站外,有分流人群的防护栏;在地铁站里,有协助维护秩序的引导员,但是,在早晚高峰挤上车,对于乘客来说,仍然是一个“大工程”。

日前,地铁八通线已经开始试点公布早高峰列车拥挤度提示,并与乘客流量限制措施挂钩,希望借此引导乘客错峰出行。如何缓解早晚高峰的轨道交通压力再次引起了各界的讨论。

“四九城”扩容 上下班路程被拉长

乘着经济发展的春风,过去被称作“四九城”的北京,如今已经发展成为了一座拥有广阔面积的大都市。城市扩容带动了郊区经济的发展,也拉长了上班族的上下班路程。一般情况下,市民工作地与居住地往往会相差一个多小时的车程。据国外的相关调查显示,中国上班族每天花费在上班路程上的时间居全球首位。这也使得,每到早晚高峰,北京城都会上演一场浩浩荡荡的地上、地下大迁徙。以至于近年来,早晚拥挤的道路居然成为了北京的一大“景观”。

目前,北京有地铁1号线、2号线、4号线、5号线、8号线、10号线、13号线、八通线和奥运专线等多条线路方便市民出行,地铁正在成为除公交车、私家车之外,人们出行的重要交通工具。据了解,2010年,北京市9条地铁线路正常工作日客流量已高达500万人次,最高日客流量达530万人次。其中主要的8条线路(除奥运专线外)日客流量是430万至460万人次。

在北京早晚高峰时段,每辆地铁几乎都塞得密不透风。一些常年拥堵的地铁线路不仅乘坐环境很差,而且还存在着极大的安全隐患。为缓解高峰拥堵压力,相关部门从缩短发车间隔到近日在八通线开始试点公布早高峰列车拥挤度提示,采取了很多措施,而且地铁工作人员也付出了相当大的努力,但是由于乘客的刚性需求一直没有减少,这些治堵措施的效果大多不明显。面对不断增大的轨道交通压力,一些人在“短时间内就可以收效”的票价上做起了文章。

专家呼吁差别计价 但难降刚性需求

有专家提出,通过提高北京地铁票价,可以把一部分早晚高峰人群分流出来,从而改善北京地铁拥堵状况。据了解,北京市政协委员、北京建筑设计院副院长陈杰就曾提出过“地铁高峰时段加价到五六元”的建议,认为发改委应考虑通过“限时加价”的手段,为高峰时段的地铁运营“减负”。

陈杰建议,在每天上下班高峰时段,即6时30分至9时、16时30分至19时实行“特殊”票价。他强调,此举针对的是“临时”乘客,如游客等需要买票进站的人。而持公交IC卡的乘客则保持2元票价不变。“这样做是为了限制高峰时段的客流,促使一些不是上班族的人选择其他时段乘车或选用其他交通工具出行。”陈杰认为,每张票可加价提升至5元到6元,最高不超过10元。

但是,许多每天乘坐地铁的上班族表示这项提议作用不

大。居住在天通苑的李小姐向记者表示,自己每天都乘地铁上班,但是在早高峰时段等地铁的,大多都是和她一样的上班族,所谓的“临时”乘客很少见。

而据经常乘坐1号线的小杨介绍,该线路在早高峰时段遭遇“临时”乘客的概率也很小。据她介绍,虽然1号线的军事博物馆站靠近北京西站,遇到“临时”乘客的几率较高,但早在地铁到达该站之前,车内就已人满为患。她认为,实行“特殊”票价起不到解决高峰拥堵的作用,因为1号线拥堵的一个重要原因是居住在石景山方向的上班族太多了。为什么要住那么远?其中又涉及了市内房价过高,普通上班族无力负担等因素。因此,有网友呼吁,想要地铁不拥堵,首先要让房价降下来。尽管这种说法被视为笑谈,但也可以看出北京地铁拥堵背后有着大量让人“纠结”的因素。

此外,运用票价杠杆调节市民出行时间并不是一种非常见效的方法。目前,有很多城市的地铁票价比北京贵。以上海地铁为例,一般是3元起价,以里程计算费用。相对于北京2元的票价高出不少,但上海地铁早晚高峰的拥堵状况并没有因此改善。有上海市民反映,在拥挤的早高峰,“带着饼干上去,拿着面粉下来”是常见的现象。

由此来看,要想靠涨价来缓解地铁高峰拥挤的压力,不太现实。这也是目前消费者对地铁涨价反对过多支持的重要原因。专家表示,还是应该在改善交通条件上多下功夫,合理规划地面、地下、地上的立体公共交通体系,辅以提高公共交通的运力水平,满足出行基数较大的市民出行的要求,最终,让地铁高峰拥挤的刚性需求得到分解。

涨价要涨得有价值

“其实,北京修建地铁,就是为了缓解地面交通压力,低票价是理所应当的。而且地铁也属于公共交通范畴,服务性远比盈利重要,应该由政府补贴。”经常乘坐地铁的杨先生告诉记者。但是,专家指出地铁低票价也并非长久之计。

“虽然票价上涨对缓解地铁高峰拥堵的作用不大,但是,长期采用低票价,老百姓只是表面上得了实惠。”对外经贸大学经济学教授袁力说,“要注意到,政府用于公交系统的高补贴费用,还是来自于纳税人本身。随着北京地铁里程的不断增加,这项补贴也将会水涨船高。市民一方面享受了‘低价’的实惠,另一方面,还是要为这些‘低价’买单。”

袁力告诉记者,与其这样“取之于民用之于民”,不如直接给市民真正的实惠。他认为,目前香港地铁的运营模式就很值得内地城市借鉴。

“香港的地铁是盈利性地铁,地铁运营商自负盈亏。表面上看,票价比较高,但是,原来用于补贴地铁票价的钱,也被用到了其他的公共基础设施建设上。”袁力说。他给记者粗略地算了一笔账:以外界呼声较高的地铁5元起步价、10元封顶的票价为例,对比现在2元的票价,市民每天上班的出行(往返)成本将上涨6元至16元,这样的上涨空间上班族还是可以承受的。

“把有限的资源与资金用在更有价值的地方,让市民享受到畅通的交通,比给予其表面的实惠更有意义。”袁力指出,提价不是不可以,但一定要让百姓看到它的价值。如果以此来缓解拥堵,意义不大,但是以此来抵消每年政府的补贴费用,将它们用到改善交通环境上,长远来看还是很有意义的。不过,他也提示,涨价一定要循序渐进,不要操之过急,以免起到反作用。

编后语:“北京地铁早高峰攻略”已经在诙谐中透露出了“地铁族”的辛酸,政府要急民之所急,想民之所想,不能再让“天天地铁皆春运”的局面长久持续。专家建议,在短期内,可以借鉴香港地铁减少座椅的做法,加大容量。长期来看,要完善城市规划与布局,需要大力发展地面、地下与地上的立体公交系统,让地铁拥堵得到根本解决。

北京地铁高峰拥堵成因复杂,这个“疑难杂症”不是一朝一夕可以消除的,但“头疼医头脚疼医脚”是最要不得的。不管是涨价,还是改变地铁经营方式,都绝不是决策者拍脑门、下文件就能决定的事情。“没有调查就没有发言权”,在解决拥堵问题上,这句话一样适用。