

## 让人们心甘情愿使用公交

### 狮城脉搏

最近全国交通调查显示,更多的高收入者和地铁站附近的居民,选择公交而放弃驾车,为新加坡推行公交优先发展战略,提供了有力支持(《联合早报》2013年10月9日)。当越来越多的人选择公交时,城市交通将会是另一番景象。但是,许多人转换交通方式并非心甘情愿,而往往迫于无奈。拥挤不堪的车厢、一两个小时的站立、偶有中断的公交,可能成为每个上班族的噩梦。公交使用率已步入“高原期”,如何让人们心悦诚服地使用公交,可能是未来全国交通发展的重要目标。笔者以为,以下方面或可考虑。

破除“新加坡梦”中的汽车元素。如今汽车俨然成为一个人的社会身份象征。交通问题的症结在于,普罗大众的拥车梦,同公交优先发展战略直接冲突,以致矛盾不可调和。经济越发展,人们越富裕,追求豪车的梦想就越强烈;而日渐攀高的购车税、拥车证等费用,使人们更倾向于选择豪车。汽车泛滥导致交通拥堵风险加大,以致陷入恶性循环而难以抽身。

正如波哥大前市长佩纳罗萨(Enrique Penalosa)所言:“发达国家不是穷人拥车,而是富人使用公共交通。”国大公共政策学院院长马凯硕撰文指出,成功的城市交通不是只有穷人使用公交,而是富人也使用公交(《海峡时报》2013年9月14日)。新加坡人的梦想不能系于拥有汽车,而应是人人都可以选择绿色低碳、健康时尚的交通出行方式。

使公交系统更加便捷高效。与舒适的驾车体验相比,拥挤劳顿的公交经历,可能使交通转换者重新选择驾车。随着更多地铁线路的开通和巴士提升计划的推行,公交系统将会得到极大改善,但仍然值得持续提升。例如,可以学习香港地铁,在确保安全和稳定的同时,逐步增加车次并缩短等候间隔,提高公交载荷能力。此外,还可以再行完善公交车内设施,提升乘车舒适度。

进一步开放交通数据并鼓励创新开发。陆路交通局开放了一些基础数据,开发了My Transport等手机程序。在大数据和Web 2.0的技术时代,交通部门应加大数据开放力度,鼓励社会研发更具实用性的应用程序。例如,目前公众可获知下一班车的到达时间,但却无法预知其路上拥堵和车内拥挤的状况。如果聚合此类数据,并以不同颜色推送,相信会进一步改善公众的交通选择。

多措并举管理交通需求。目前的优惠车资和灵活工作计划,一定程度上改变了人们的出行方式,但公司营业时间、孩子上学时间、路途远近和换乘车次等多方面因素,都会影响人们的选择,而不只是车资多寡。城市规划、商业布局 and 住房管理等方面,都需要有更大举措,使人们就近解决就业、购物、教育、休闲等方面的需求,减少对交通系统的依赖性和公交压力。作者为南洋理工大学南洋公共管理研究生院研究员。文章只代表个人观点