

# 破解“公交优先”要迈几道坎？

□ 新华社记者 林红梅 齐中熙 樊曦

9月16日是我国首个“公交出行周”启动的第一天。然而，早晨7点多到9点多的早高峰时段，北京地铁4号线发生故障停运，十几万乘客被困路上。加上中秋节前地面本来就拥堵的车流，“公交出行周”就这样“窝心”地在北京拉开了帷幕。

堵在路上，正好思考。国家倡导的“公交优先”要落到实处，真正惠及于民，还要迈过几道坎？

## 头道坎：硬件设施跟不上

早晨7点20分，在北京西单附近上班的王小姐如往常一样，来到地铁4号线安河桥北站。但突然发生的故障逼着她一路小跑，改乘地面的特4路公交车。谁知，公交车走到圆明园东时也就趴窝了。无奈，她只好打车赶到单位。20公里的路程，花了3个小时。

如王小姐这样经历的人，16日早上北京有很多。4号线的故障造成的是“连锁反应”。其沿线各站台、包括出入站口和附近的公交站，都挤满了焦躁的人群。

“一条线路故障造成全城拥堵，只能说明我们的公交设施硬件还很脆弱。要让公众有车坐、能出行，这是公交优先的基本要求。”中国人民大学公共管理学院副院长许光建认为。

交通运输部副部长冯正霖介绍，我国城市公共交通存在设施难以满足需求，服务供给能力不足等问题。

“公交硬件设施不过关，致使乘客遭遇地铁或公交车故障而被困，或者长时间等不来车，或者有的地方干脆就没有公交可坐，是我国实现‘公交优先’战略要迈过的第一道坎。”许光建说。

在大城市里，一些“断头路”或社区“最后一公里”尚未打通。如北京朝阳区翠城小区，这个当初规划6万人的小区仅设了一处公交站点。

硬件不够，造成已有的公交设施利用率也不高。资料显示，北京轨道交通利用率不到20%，而总里程与之相近的东京，其轨道交通出行比例超过80%。

## 二道坎：配套服务不到位

“以前我从来不想买车，今天折腾3个小时后，我第一个念头就是买辆车。”谈起早上的遭遇，王小姐说。

除了硬件设施不能满足外，保障“公交优先”的

配套服务也不到位，一些人“被迫”买车出行，而机动车的迅速增加又加大了路面拥堵，造成恶性循环。这是“公交优先”要迈过的第二道坎。中共中央党校研究室副主任周天勇教授认为。

家住北京海淀的张先生要到北京站附近上班，开私家车比乘坐公交要快一半的时间。最令他无法忍受的是，不论是地铁还是公共汽车，早晚高峰时都拥挤到人贴人的地步。他成为私家车出行的坚定选择者。

“保障公路路权优先措施少、营运效率低、换乘距离远、从地铁换乘公交难等，是导致私家车快速增长的原因之一。”交通部新闻发言人、政策法规司司长梁晓安说。

2012年我国城市化率已突破50%，全国机动车保有量已达2.33亿辆，其中汽车保有量已突破1亿辆。随之而来的是居民交通出行需求与城市交通压力倍增。

公共交通的滞后造成我国城市公交分担率低。“全国大部分城市公交出行分担率约20%，中小城市平均约10%。即使如北京这样的世界大都市，公交分担率只有44%，与国外平均60%的差距较大。”交通运输部运输司副司长徐亚华说。

## 三道坎：服务品质待提升

北京的江先生经常乘坐450路公交车，令他头疼的是，公交车要么不来，要么四五辆扎堆来。许光建教授指出，公共交通是大众日常化的交通工具，更需要贴心的服务和良好的秩序。

“有的公交车开得太野了，扶不稳容易摔倒。”“一些公交司乘人员态度不怎么样，对乘客呼来喝去的，感觉很不舒服。”“有些车晚上七点半就没了车，可那会要坐车的人还多着呢！”

在北京某处公交车站，记者随机采访了一些乘客。他们反映，服务虽然只是软件，但也会对他们选择出行方式造成影响。一想到等车、换乘，以及车上拥挤不堪的环境，他们宁愿选择开车或打车。

“交通部门现在对100万以上人口城市的万人公共交通车辆拥有量、公交占机动化出行比例等都制定了具体指标。特别是在服务方面，要求从扩大服务范围，提高换乘便利性、出行快捷性、乘坐舒适性四个方面来提升公共交通服务品质。”梁晓安说。

硬件、配套与服务，这三道坎并非不可逾越。2012年底，国务院出台了《关于城市优先发展公共交通的



指导意见》，提出了发展公交的指导意见。梁晓安说，通过分析世界各大城市缓解拥堵的经验，有一个共同点，就是均将发展城市公共交通作为优先选择。

“到2015年，我国城市公共交通需求总量将达到1100亿人次。必须在城市发展战略中，加快确立公共交通在城市交通体系中的主体地位，给未来城市发展‘省下一点空间、留下一片蓝天’。”冯正霖说。

## ■ 新闻背景

### 国外城市实施“公交优先”的经验

**巴西：**大城市库里蒂巴人均汽车拥有量比特大城市圣保罗还高，但却避开了最严重的交通问题——高峰时间的堵车。四通八达的公共交通网络使城市从依赖汽车的危险中解脱出来，这个城市75%的人上下班乘坐公共交通工具。从1974年开始，干线通道的中间车道专供高速巴士运行；沿中轴线的各车站都安装了40英尺长的玻璃管道，乘客进入管道前先交费，然后像坐地铁列车那样，从宽敞的车门上车，不会出现排队拥挤现象。自1975年以来，该市人口增加一倍多，但交通流量却下降了30%。

**日本：**为了确保专线公共汽车畅通，采取了以运行线路多的道路为中心设置公共汽车专用车道、公共汽

车优先车道的办法。从1971年开始，日本在神户、大阪、名古屋等市进行专用车道彩色化施工。有关方面在地面用黄色、红褐色或茶色区分，希望形成视觉感来保证专用道发挥其应有的效能。日本逐步使用公共汽车彩色专用车道后，使车道上停车和普通车辆驶入的次数大大减少，提高了高峰时间公共汽车的车速。

**英国：**伦敦郊外的希思罗机场是英国最繁忙的航空港，来往的旅客多，该机场与伦敦市区之间的公路拥挤不堪。伦敦交通当局在这条公路上划出“公交专用车道”，还为800多辆公交车辆装上了特殊的设备，驾驶员可以凭着它改变市内57个交通要道口的信号灯，从而使“公交优先”真正落到实处。

万公里基本涵盖了整个使用寿命期。环保部科技标准司表示，国V标准实施方案进一步突出了“车、油适配”原则。今年6月8日，车用柴油V标准发布，2017年12月31日实施。根据国务院常务会议的安排，今年年底前，国V汽油标准将发布，过渡期同样至2017年底。自2018年1月1日起，不论是车，还是油，都将同时正式进入“国V”时代。

据悉，通过实施国V标准，轻型汽车的单车将减少25%—28%的氮氧化物，颗粒物将减少82%。

## 2018年全面进入国V时代

# 北京提前实施国V排放标准

物严格了28%。国V标准新增了颗粒物数量限值要求，根据国V标准，颗粒物排放限值严格了82%。国V标准中，汽车污染控制装置的耐久性里程翻

## Q&A

供应时间的决定，国V标准全面实施日期为2018年1月1日，自发布之日起可依据新标准进行型式核准，鼓励具备燃油供应条件的地方依法提前实施新标准。

**Q：京V和国V标准如何衔接？**  
**A：**北京市出于改善区域空气质量的迫切需求，

先行制定了北京V阶段标准。同时，北京市已解决了低硫燃油的供应问题，具备实施第五阶段轻型汽油车排放标准的条件，经国务院批准，2013年2月1日起北京市先行实施北京V阶段标准。在国V标准发布后，立即废止北京V阶段标准，改为提前实施国V标准。

# 日法混血儿

跑了。雪铁龙首款引入中国的SUV C4 AIRCROSS的知名度却不是很高。早在几年前，雪铁龙曾借助三菱欧蓝德平台推出过品牌首款SUV车型C-Crosser。而C4 AIRCROSS同样是借助三菱车型重新改造外观内饰而成，并直接由三菱代生产。相比于熟悉的劲炫，C4 AIRCROSS会带来完全不同的法兰西风情，细节把握的更为考究精致。

作为一款紧凑型SUV，雪铁龙C4 Aircross给人的视觉效果并不是很大，它要比目前热销的CR-V和途观略小一圈，车身整体显得更加紧凑。外观上，雪铁龙C4 Aircross采用了特点鲜明的家族化前脸，贯通的一体式LOGO中网识别度很强。从侧面来看，雪铁龙C4 Aircross上扬的腰线与下压的车顶让车辆整体显得颇具动感。

内饰方面，雪铁龙C4 Aircross为我们传达的是一种平易近人的简洁设计，整体显得低调而不过分张扬。尽管如此，新车却在用料上下足了工夫，例如软性材质与钢琴烤漆的运用，让车内丝毫感受不到太多的塑料感。其多功能真皮方向盘手感很不錯，下面还具有黑色钢琴漆点缀，凸显出较强的质感。

这款车不得不说的一个设计就是配备了全景天窗，尽管它不能打开或开启，但宽敞的大玻璃顶也可以让后排乘客享受更多的阳光照射。车辆的后排虽说还算不上宽敞，但起码保证了日常使用，如果您不是身材高大乘客，坐在车辆的后排应该不会感觉到压抑。

C4 AIRCROSS搭载了三菱4B11 2.0L自然吸气发动机，配有MIVEC可变气门正时技术，最大功率

110Kw/6000rpm，最大扭矩198Nm/4400rpm。发动机装饰板上并没有印上LOGO，但铭牌上的信息，揭露出车辆确实由三菱工厂代生产。配备了动力衔接平顺的CVT变速箱，它确实可以保证不错的乘坐感受，但如果急加速的话提速表现确实一般，基本没有推背感可言。

正如很多人所言，除了外观，C4 AIRCROSS确实给我们留下太深刻的印象，驾驶起来也是一款具有“闲情雅致”性格的标准城市SUV。从严格的性价比角度来说，她似乎太过平庸了，或者说根本不具备理性消费者的购买标准，但是汽车不单单是一件冰冷的工业产品，她被赋予了更多的人性元素，去取悦那些对其有独特偏爱的消费者。

**Q：国V标准适用于哪些车辆？**  
**A：**新标准适用最大总质量小于3.5吨的汽车。从燃料类型来看，包括了汽油车、柴油车、气体燃料车（如天然气、液化石油气）、两用燃料车及混合动力车等。适用于新车定型、生产和销售环节，不涉及已经使用的在用车辆。

## 试乘试驾



试驾车型：雪铁龙C4 Aircross四驱豪华版  
试驾人：柯佳

提到雪铁龙的C4，相信大家不会陌生，像C4两厢、C4 COUPE、C4毕加索还有C4 L这些车型早已满大街

# “大气十条”将对汽车业产生倒逼作用

□ 南辰

国务院9月12日发布《大气污染防治行动计划》，十条内容中，多项与汽车及相关产业相关。记者认为，这将对中国汽车产业的转型升级产生倒逼作用。新能源汽车发展慢、低速汽车升级难、黄标车淘汰难、车油不匹配、能源转绿难等多年的“老大难”问题面临全新的外部环境推动力，这正是中国下决心治理“雾霾危机”给汽车业带来的转型发展机遇。

## 新能源汽车零排放优势更加凸显

《大气污染防治行动计划》提到：大力推广新能源汽车。公交、环卫等行业和政府机关要率先使用新能源汽车，采取直接上牌、财政补贴等措施鼓励个人购买。北京、上海、广州等城市每年新增或更新的公交车中新能源和清洁能源车的比例达到60%以上。

科技部部长万钢近日在2013中国汽车产业发展国际论坛透露，国务院正式批复出台新一轮新能源汽车示范推广办法，四部门正在制定实施细则，不日将正式启动。主要内容有以新能源汽车为主开放市场，以试点城

市为核心扩大辐射范围，改变原有补贴方式等。

记者认为，与上一轮新能源汽车示范推广办法的实施背景相比，中央和地方加大对细颗粒物治理的考核力度，将从顶层设计的高度抓住“牛鼻子”，同时依靠更科学的补贴办法，清除在推广新能源汽车过程中的地方保护主义，以及依然受限牌、摇号等“玻璃门”。一直以来对发展纯电动汽车存在的“路线质疑”也可以偃旗息鼓了。同时，新能源汽车未来有可能因为零排放的优势，获得重污染天气不限行更多“隐性补贴”。依靠更多补贴实惠，以及社会环境赋予使用者的更加绿色环保的“炫绿”效应，新能源汽车推广普及有望加速。

## 老旧机动车淘汰应本着契约精神、法治精神

《大气污染防治行动计划》提到：加快淘汰黄标车和老旧车辆。采取划定禁行区域、经济补偿等方式，逐步淘汰黄标车和老旧车辆。到2015年，淘汰2005年底前注册营运的黄标车，基本淘汰京津冀、长三角、珠三角等区域内的500万辆黄标车。到2017年，基本淘

汰全国范围的黄标车。

目前，北京等大城市采取双管齐下的思路，一方面设立黄标车限行区域，一方面加大报废或转出补贴力度。从国务院公布的行动计划看，划定禁行区域、经济补偿等方式也成为加快淘汰黄标车的主要思路。记者认为，由于黄标车淘汰完后，国一、国二标准的机动车难免会成为“环保末位淘汰制”的重点，因此，国家有关部门有必要从法律高度明确机动车“环保淘汰风险”，建立合理的淘汰补偿标准，本着契约精神、法治精神，让公共政策在私家车提前报废、转出导致的贬值受损和公共环境保护中寻找平衡点。

## “冒黑烟”的低速汽车产业转型升级势在必行

《大气污染防治行动计划》提到：加快推进低速汽车升级换代。不断提高低速汽车（三轮汽车、低速货车）节能环保要求，减少污染排放，促进相关产业和产品技术升级换代。自2017年起，新生产的低速货车执行与轻型载货车同等的节能与排放标准。

长期以来，保有量很大的低速汽车一直是机动车领域的“尴尬地带”。这部分车辆多在农村、城郊作为货运或者非法客运使用，安全性能、环保性能极差。不但是交强险中的理赔大户，冒黑烟的排放水平对环境造成的污染更不可轻视。2009年，根据汽车产业调整振兴规划的要求，国家曾经安排资金，对农民报废三轮汽车和低速货车换购轻型载货车以及购买1.3升以下排量的微型客车，给予一次性财政补贴。在汽车下乡的过程中，一部分低速汽车被淘汰、更换。但是由于低速汽车保有量巨大，这部分机动车造成的环境污染依然不容忽视。自2017年起，新生产的低速货车执行与轻型载货车同等的节能与排放标准。

记者认为，《大气污染防治行动计划》给中国汽车业带来的既有压力，也有动力。以行动计划为重要实施纲领的未来5年，既是中国汽车产业科学发展、加速升级、由大转强的战略机遇期，也是中国汽车消费和汽车社会向绿色环保转型的重要发展期。（据新华社）

## 召回台

### 12988辆东风标致3008被召回

科技日报讯 自2013年9月18日起，神龙汽车有限公司召回2012年10月25日至2013年4月30日期间生产的部分东风标致3008轿车，共计12988辆。

本次召回范围内部分车辆真空助力器皮膜托板强度不足，工作时可能产生变形，皮膜托板无法正常回位，极端情况下会造成行驶阻滞，导致车辆无法正常行驶，存在安全隐患。神龙汽车有限公司将为召回范围内的车辆免费更换改进后的真空助力器，以消除安全隐患。

神龙汽车有限公司将通过东风标致特约销售服务商主动与所有召回范围内的车辆用户取得联系，安排召回事宜，用户也可致电东风标致客户服务热线4008877108进行咨询。用户可登录国家质检总局网站、国家质检总局缺陷产品管理中心网站及中国汽车召回网，或拨打国家质检总局缺陷产品管理中心热线电话010-59799616、65537365，了解更多信息。

据质检总局介绍，真空助力器是汽车制动系统的重要组成部分，它在制动时可帮助减少驾驶员所需施加的制动踏板力。通常情况下，如果真空助力功能失效，制动时驾驶员需要施加更大的力，驾驶员会感觉到制动变“硬”。但本次召回涉及的真空助力器缺陷会导致车辆出现起步和加速困难的故障，如果车辆在出现故障后继续加速行驶，可能会导致制动片过热，在车外会闻到焦味。车主如遇上此情况，建议及时将车辆停靠至安全地带，并联系相关维修店对车辆进行维修。

### 18135辆东风悦达起亚K5被召回

科技日报讯 自2013年9月17日起，东风悦达起亚汽车有限公司召回2012年9月7日至2012年12月31日生产的部分K5汽车，共计18135辆。

本次召回范围内部分车辆在行驶过程中，当轮胎胎压不足，同时轮毂边缘受到强烈冲击时，少数车辆的轮毂可能发生断裂，存在安全隐患。东风悦达起亚汽车有限公司将为召回范围内的车辆免费更换合格的轮毂，以消除安全隐患。

东风悦达起亚汽车有限公司将通过特约销售服务店，以电话和短信的方式与客户联系。同时用户可以通过客户热线4007990000或各地东风悦达起亚特约销售服务店的热线电话进行咨询。用户也可以登录国家质检总局网站、国家质检总局缺陷产品管理中心网站及中国汽车召回网，或拨打国家质检总局缺陷产品管理中心热线电话010-59799616、65537365，了解此次召回的详细信息。

据质检总局介绍，确保轮胎胎压在合理范围内是车辆安全行驶的重要保障。在装有胎压传感器的车辆上，若发生轮胎失气等状况，胎压传感器警示灯通常会点亮。用户在看到上述警示灯点亮后，应第一时间到4S店对车辆轮胎进行检修，必要时更换轮胎。

## 行业动态

### 捷成加大在华业务投资

科技日报讯（记者姜靖）9月17日，大中华地区优质产品市场规划及分销的领导企业捷成集团（捷成）在京宣布，尽管中国经济增速放缓，捷成2012年的营业额仍达到156亿港元（约合人民币123亿元），较2011年实现两位数增长。其中，在汽车零部件制造等主力推动下，捷成工业在2012年实现了超过20%的年营业额增长，并于2013年上半年保持良好的发展势头。

据了解，捷成已建立第三家汽车零部件合资工厂美斯捷成科技，而首家合资工厂服务于国际汽车品牌外，将会从2014年起，为国内两个知名汽车品牌的OEM厂商提供汽车平衡轴。捷成将在未来两年继续实施对保时捷代理业务投资5.75亿港元的计划，而亚洲最大的保时捷中心即将于今年10月在上海正式开幕。

### 日产汽车进入中国40周年

科技日报讯（刘佳琳）近日，日产汽车在美国加州举办了为期一个月的“Nissan 360（以下简称N360）暨日产汽车公司成立80周年”庆典活动。此次N360活动全面展示了日产汽车旗下创新车型，及其作为世界领先的汽车制造企业之一在车型技术、公司可持续发展性和市场扩张等领域所取得的最新突破。

日产汽车公司首席运营官(COO)志贺俊之和日产汽车公司副总裁兼日产(中国)投资有限公司董事总经理西森隆在N360活动上专程与来自中国的媒体进行了座谈。

志贺俊之表示：“中国已经成为世界最大的、竞争最激烈的汽车市场。也是日产汽车全球最重要的市场之一。”西森隆先生也分享了日产汽车进入中国40年来的成长历程，“今年是日产汽车进入中国40周年，同时也是郑州日产成立20周年，东风汽车有限公司成立10周年。日产汽车已经成为中国汽车市场的主流品牌。”