

新加坡是一个“弹丸”之地，一个城市岛国，人口 508 万人，国土面积只有 712 平方公里，加上旅游商务等流动人口，新加坡已是全球人口最密集的城市之一。

经济的快速持续发展，移民政策的良好实施，人口的急剧增多，使出行的需求不断增长，对新加坡有限的国土空间提出了尖锐挑战。

出乎海南日报记者预料，在新加坡的多天采访中，并没有遇到预想中的塞车。新加坡陆路交通管理局副局长林木岩告诉记者，新加坡在交通设计和管理上未雨绸缪，通过科学规划城市交通、大力发展公共交通、限制私人购买小汽车、进行科学合理的交通管制等措施，使新加坡形成了以公共交通为主导的城市综合交通体系，有效地解除了交通拥堵隐患。

使公共交通成为首选

广铺公交网络，让公共交通工具方便舒适快捷，这样做的结果是，民众放弃私家车代步，更多地选择公交车。

新加坡陆路交通管理局交通执行规划师王利达女士，向记者介绍了新加坡如何让公共交通成为民众出行的首选。

政府首先做的是综合规划公共交通系统。新加坡在立国初期，就聘请联合国专家，历时 4 年，高起点、高质量地编制了概念性发展规划，并以此为总纲，制定城市总体规划。城市总体规划为未来 30 年~50 年城市空间布局、交通网络、产业发展等提供战略指导。同时，新加坡针对规划调整，通过高额收费来进行限制，避免过多地对城市总体规划进行修改。

通过综合规划各种交通方式，以使人们在转换使用交通工具时便利无阻，综合规划每 10 年检讨复核一次。

为了让公共交通被民众接纳，新加坡政府推广了巴士优先政策，整个国家设计有全天巴士专用车道，在巴士车站设有为巴士让路的法定标记，并设有巴士优先信号灯，任何其他车辆不得占用巴士车道。

新加坡的公共巴士四通八达、覆盖全岛。政府扶持的两大运营公司 3800 辆巴士各自负责不同的地段服务，开通 342 条巴士服务路线。

在巴士运营上，政府并未投入一分钱并且没有补贴给运营公司。不仅如此，运营公司还没有票价的制定权，公共交通理事会才是听取民意、负责制定票价和监督服务水平的真正机构。

与此同时，新加坡陆路交通管理部门提供实时的交通信息，减少出行者候车或转车时间。新加坡全岛 4500 个巴士站可以提供巴士路线信息，方便乘客查询。从 2008 年 7 月起，乘客也可通过手机简讯、互联网或热线查询实时巴士抵站信息。

在公共交通系统中，地铁和轻轨系统同样承担着重要任务，服务于繁忙的主要交通走廊，上述两大巴士公司同时运营地铁业务，这样做，避免了巴士和地铁的竞争，更好地服务输送旅客。

新加坡的地铁及轻轨线路全长 159 公里，票价和服务水平同样受到监督，陆路交通管理局负责制定服务标准，公共交通理事会负责制定票价。

做为公共和私人交通的补充，新加坡的出租车起步费用低、营运线路灵活。8 家的士运营公司和少数零散个体户有着自由的士竞争市场，根据市场需求，收费标准由各自自行决定，并允许新的竞争者加入。

为提高了士服务水平，在电话预订的士服务方面政府提倡相互竞争。陆路交通管理局解除对士的管制，但仍然监督其服务水平。

此外，新加坡正在推动自行车的普及，建设自行车停车设施，并鼓励折叠自行车上地铁和公交车。数据显示，新加坡在上午高峰时段的公交出行分担率已达 63%，政策“优先”已让公共交通逐渐成为百姓“优选”。

有效管理和使用公路

新加坡在消除拥堵隐患过程中，一个不可或缺的方法是有效管理公路的使用，包括扩展公路网络，采用先进科技便于使用者充分利用现有的公路设施，同时管理车辆的拥有与使用。

新加坡在扩展公路网络上主要以新增高速公路为主，2008 年已建成加冷——巴子里峇高速公路，2013 年和 2020 年将建成滨海高速公路

新加坡是全球人口最密集城市之一。然而，出乎记者预料，在新加坡的多天采访中，并没有遇到预想中的塞车。

看新加坡如何解决交通拥堵

文\海南日报记者 赵 红



政策“优先”让公交成为新加坡人出行首选。



合理的设计让城市远离堵车。赵红 摄

和南北高速公路。目前新加坡公路网已有里程 3377 公里，高速公路里程达 190 公里。

最新数字显示，新加坡目前拥有车辆总数达 94.58 万辆，小轿车总数也有 59.8 万辆。将先进科技应用于交通管理、事故管理以及信息传播，是新加坡的明智之处。绿讯系统——交通灯的智能控制，EMAS——调整公路监视及指示系统，以及 TRAFFIC.SMART——上网察看路况信息，能最佳地利用公路资源，避免交通拥堵。

对公共交通以外的车辆拥有管制和车辆使用限制，也是新加坡有效管理交通的方法。

买车必须先有拥车证，这对新加坡来说算不上首创，利用拥车证的杠杆作用调节城市汽车拥有量，有效地缓解交通压力，新加坡的做法恐怕是唯一的。

在新加坡，有钱不一定能够买到拥车证。因为城市汽车容量基本饱和，政府发放拥车证数量的多少得视每年报废车辆的情况而定，报废的车辆多，拥车证就多；报废的车辆少，拥车证就少。拥车证价格也非一成不变，通常由政府部门先定价，然后由各汽车销售行来投标竞买(因为每辆车必须有一个拥车证才能卖出去)，然后再连同汽车一起卖给想买车的人。在拥车证市场，根据汽车的类型和排气量大小，不同的汽车拥有不同的拥车证价格。

除了拥车证，新加坡在车辆拥有管理上还有税收调控，买车需要缴纳附加注册费、关税、路税等。

此外，还有车辆使用的限制，每辆车在注册投入使用前就安装了智能感应系统，高峰时期上路，电子公路收费系统会自动计算流量并增加收费。通过电子公路收费制，影响驾车者的驾驶习惯，使其改变出行的时间、重新选择路线、重新选择交通工具，乃到放弃出行，这一切，都能有效控制车辆上路。

为缓解交通压力，新加坡政府在小区和住房设计时就考虑了交通因素，尽量把生活社区设计在离工作地点最近的地方，尽量使全新加坡人从家里到办公地点，交通最长时间不超过 1 小时。减少行人和车辆在路上的时间，是治理交通拥堵的最有效方式之一。

以人为本管理交通

新加坡在有效管理交通、拒绝拥堵的同时，充分满足不同社群需要，真正做到了“以人为本”。

新加坡在所有交通枢纽处都兴建了“无障碍”设施，方便老年人和残疾人乘坐。同时不断增加过街天桥、人行横道、有盖长廊，改造步行街，翻新巴士候车亭。

林木岩说，新加坡陆路交通管理局的责任是不断提升公共交通系统，确保公路不会交通阻塞，同时也要兼顾每个人的需要，包括行人、脚踏车骑士、年长者、残疾者和贫困者。

记者对新加坡印象最深的以人为本的管理交通之处是，所有的巴士站都有便捷通道与社区组屋连接，而且通道都是有盖长廊，可以防雨遮阳。

新加坡的轨道系统换乘点绝大部分设计为同站台换乘，只有个别是立体换乘。同站台换乘是最人性化的换乘方式，也是最方便的换乘方式，真正体现了以人为本的规划理念。

让低收入群体负担得起也是新加坡以人为本的管理交通之处。监管公交车和轨道交通票价的新加坡公共交通理事会认为，公交出行成本与就业是相关的，因此会定期追踪每个家庭的公交支出与收入的平均比例，确保公交票价不致于过高。同时，给予较低收入家庭更多的公交费用援助，其中政府援助有“工作福利计划”，社会援助有每年分派的“交通礼券”等。

保持交通告知信息准确及时也是以人为本的作法之一。

2011 年 8 月 27 日是新加坡总统大选的投票日，新加坡警方事先发文告呼吁，请选民尽量选择乘坐公共交通工具或步行到各投票站投票。对于驾车的投票者，警方提醒不要把车辆停放在设有投票站的学校和民众联络所范围内。

做为新加坡的陆路交通管理部门，陆路交通管理局还开设了陆路交通展览馆，展览馆于 2008 年 1 月开放，与民众就交通管理进行交流，展示新加坡陆路交通的发展，让人们更多地了解身边的交通状况。此前该局还完成了 VR-10 电子游戏电脑程序，教授小学生掌握陆路交通知识。