

# 急救车遭遇“生命通道”堵塞 提示北京“治堵”须再下猛药

## 北京拥堵的五个病灶

本报记者 王梦婕  
实习生 陶旺波

每隔一段时间，北京的“首堵”之名似乎就会被人想起。而最近，“撬开”这一潘多拉盒的是120急救车。

12月7日，一辆急救车因交通拥堵，花40分钟才跑完3公里，车内病人错过了最佳治疗时机，遗憾丧生。在舆论的反思声中，社会车辆“不让道”领受了大部分指责，而“无道可让”，却是另一重无奈现实。

“如果我们的交通网还做不到保证大家的出行舒适、便捷，是否也该保证起码的生命安全？如果不能，这个城市的交通网不是出了问题？”有网友在新浪微博中这样质疑。

作为首善之区，北京的拥堵由来已久。虽然官方在持续采取治堵措施，但北京市交通研究中心的一项网上调查显示，超过3/4网民对明年的拥堵状况“持悲观态度”。在拥堵已由一线城市蔓延到二三线城市的今天，找出拥堵的几大病灶再下药，迫在眉睫。

### 病灶一：占道停车、施工加剧“道少车多”

在120急救车事件中，社会车辆违规占用应急道停车，是促成这场惨案的“主凶”。在“道少车多”已成众所周知的拥堵源时，上述现象似乎意味着，矛盾还在加剧。

今年11月底，北京市交通委宣布：全市机动车的最新保有量已突破518.9万。尽管该增幅已较去年下降了78.1%，但“仍超过2020年北京城市总体规划车辆指标18.9万辆，远高于国际其他城市。”

中国青年报记者查询发现，飞速增长的机动车保有量，多年前，就已令北京路网“不堪重负”。

一组媒体披露的数据显示，北京机动车保有量从300万辆到400万辆，仅用了两年零7个月，而东京实现这一变化用了12年。相应地，“道少车多”的病源至少在2003年就已显现。

当年，北京市交通管理局向媒体宣布，在早晚流量高峰时期，全市90%以上的道路交通已处于“饱和”或“超饱和”状态。全市路网平均负荷率达70%，经常发生拥堵的路段达84处。

而那时，全市道路总里程数有3055公里，全市私人小客车只有92.2万辆，机动车总量也不超过213万辆。道路和机动车的比例约为14:1。

到了2010年，情况未有根本好转。据《2011年北京市交通发展年报》显示，在“摇号”政策以前，2010年年底，北京小客车已飙升到481万余辆，而同期，北京主城区六区的道路总里程仅为6355公里，二者比例仅13:1。

“在继续实行限行措施的情况下，北京的路网容量只能容纳670万辆机动车。到2015年，北京机动车保有量可达700万辆，大大超过路网的最大容量。”2010年8月，北京交通发展研究中心主任郭继孚等专家曾推断，如果不控制和引导，2015年全市的平均车速将低于15公里/小时，被媒体形容为“回到十年前水平”。

今年9月，北京由小雨和“双节”引发的大堵车，令不少公众至今心有余悸。而“经过治堵后”，每小时不超过25.3公里的平均时速，让一些公众相信，15公里/小时并非危言耸听。

“限行”、“限号”之余，北京市交通主管部门也在努力“建”。《2011年北京市交通发展年报》称，今年会力主城市快速路达到300公里，建设城市主干路300公里，建设城市次干路支路微循环系统400公里。但是记者发现，占道停车和占道施工，却在不断地“蚕食”已寸土寸金的道路空间。

据2011年北京市人大常委会城建环保委员会发布的数字，北京所有停车位仅有

约250万个，远低于机动车保有量，城六区停车位与机动车之比只有0.63:1，远低于国际通行1.15—1.3:1的标准。停车位的“高度稀缺”，令一些车主不得不打“占道”的主意。

《北京市交通发展年报》显示，去年私家车在夜间停车时，有专用车位的不足一半，近3成“无固定车位”，约10%会明确“停在路边”。

在此背景下，应急车道被占似乎“不足为奇”。

兴修地铁、公路养护等占道也在困扰着一些人的出行。《年报》显示，截至今年12月9日，北京共发现公路养护事件约2.2万件，日均发现65件。“一堵就堵死，催也催不得”成很多车主的直观感受。

### 病灶二：公交网络“不成网”，有时反成“拥堵源”

“私家车数量猛涨只是表象，而深层问题是：北京公共交通不够发达，人们被迫开车。”这是不少网民赞成“大力发展公共交通”来治堵的理由。

据《2011年北京市交通发展年报》，北京去年公共交通出行比例已达42%，其中地面公交承担了近30%的运量。2011年年底，仅北京市公交集团总公司一家，就拥有约2.83万辆公交车。北京市公共电汽车年运营量从2005年到2010年增长了三分之一。

而今年8月出台的《北京市“十二五”时期交通发展建设规划》提出，到“十二五”末，中心城区公共交通出行比例力争达到50%。

但交通部公路科学研究院主任工程师王旭东告诉中国青年报记者，发展公交也需合理规划，不然公交自身反而会成“拥堵源”。

记者走访发现，尽管官方在大力推进公交发展，但候车时间长、线路设置不尽合理、换乘时间长等，已令一些市民对公交产生“排斥感”。

在圆明园附近的一个公交车站，每天从这里乘上班的王先生向记者“吐苦水”：“感觉等车的时间越来越长。情况好的话，几分钟就来车，但最长的一次，20分钟还没来，足够我走前面坐另外一辆车了。”他还给记者算了一笔账，他每天上班需要一次换乘，若公交车的实际行驶时间在40分钟左右，“加上换乘，一般要1个小时”。

这并不鲜见。“目前北京公共交通平均出行速度仅为小汽车速度的40%，公交车换乘不便，完成一次公交出行，平均需要66分钟，有约20分钟左右在换乘路上。”早在2011年6月，郭继孚主任就明确指出。

“主路上车次多，支路上车次少”则困扰着另一批市民。

家住朝阳区石佛营附近的石磊告诉记者，从他住的炫特嘉园小区出发，步行10分钟有一个公交站，但在5种公交车中，能从该支路到干道的公交车只有区区1班，“每次有车进站，等到我想坐车的几率只有1/5。左转拐过一个路口，干道上就有好几趟车去我单位。但这段距离有1.5公里，常常等也不是，走也不是。”他慨叹。

公交车的发车频率和到站准时率不高，更令司机烦恼的是，他将这一现象概括为“一等等半天，一来来两辆”。

“线路设计不够科学，是北京公交发展的主要问题之一。”北京工业大学交通研究中心教授陈艳艳告诉中国青年报记者，“尤其是主线和支线的设计规划上不够合理，人们出行的直达效率会下降”。

陈艳艳教授还认为，公交线路自身过分重叠，令公交自身产生“内部拥堵”。“在一些车站观察一段时间，你会发现经常是近十条线路，一大批公交车进站，造成拥堵。空了一段时间后，又是一大批公交车进站。公交车很多时间都损耗在进站点上了，对此，应该进行一些合并或优化



2012年12月13日，北京东三环北路，道路拥堵不堪。

CFP供图

工作。”她表示。

交通部公路科学研究院主任工程师王旭东还提示，目前北京大力发展“大容量公交车”的做法，可能反而加剧拥堵。

“你看路面上的大容量公交停在车站，把不少公交、私车都堵在那里了，本身就是一个堵车点。”王旭东告诉中国青年报记者：“一辆大容量公交车在街上跑，它造成的拥堵，可能超过很多小车造成的拥堵。”

### 病灶三：“低密度”地铁难和道路成互补

由于不会占用宝贵的地面道路资源，“大力发展地铁”也是很多公众的呼声。

“在现代城市中，轨道交通是极为重要的公共交通形式，不仅快捷、便利，而且在最大限度上分流了地面客流。但目前看来，北京的轨道交通网络仍然存在较大的缺口。北京交通大学姚恩建教授告诉中国青年报记者。

“缺口”首先体现在总路程数相对“不足”。

记者查询发现，虽然近几年北京加快了规划和建设步伐，但根据北京地铁和京港地铁提供的数据，目前北京市地铁网络由15线218站组成，总里程372公里，日均客运量在70万人次以上。

“这个数字已经排在全世界的前五名，超过这个数据的城市不多。”北京交通大学轨道交通专家毛保华教授在接受中国青年报记者采访时表示，“但现在，乘坐地面交通工具的人约有1300多万，而乘地铁出行的人数仍然不高”。

数据显示，2011年，北京轨道交通出行比例只占到12%，远低于地面公交的30%。“这种情况的根源还是地铁总里程不足。”姚恩建教授说，“从现在的线路运行状况来看，每条线路基本上都是饱和的，所以，在现有同样的轨道里程上，不可能有更好的效果”。

按照北京交通委的规划，北京轨道交通将在2015年形成一个较为完善的网络，总里程将达到660公里。但姚恩建认为，相比北京市2000多万的人口总数和持续旺盛的出行需求，即便是2015年达到了660公里，北京轨道交通的总里程“也不是很多”。

对比几个主要国际大都市可见，北京目前每3万多人有1公里地铁，而同1公里

地铁在纽约是1.9万人，在伦敦是约1.8万人，柏林则是0.7万人就拥有1公里轨道交通（含地铁和城铁）。

“低密度、高运量”，也被毛保华教授认为是北京地铁的缺憾之一。

他告诉记者，北京地铁的372公里中，在四环或者在三环以内的并不多，很多线路分布在外环乃至大兴、通州等郊区。毛保华教授曾考察过伦敦地铁，他借此反思了北京的地铁思路：“伦敦地铁大部分在中心城区范围，在市区内，坐地铁就可以去你想去的地方。而我们是中心城区的线路少、密度低，导致单纯依靠轨道交通很难到达目的地。”

最重要的是，受访专家认为“北京的地铁网络难以跟道路形成互补”。

“对于北京这种经济、文化、政治中心相对集中连片的城市，地铁网络应该采取‘环状’与‘放射状’相结合的网络结构，并且中心城区的线路有多条轨道交通并行，来分散地面客流。但北京的地铁网络更像是网格形状，放射状线路较少。”姚恩建教授说。

“你要是猛一看北京地铁图，直接以为是道路网络，它跟道路是非常相似的。”毛保华教授告诉中国青年报记者，当所有的轨道都基本“在道路的底下”时，“跟道路实际上是重复了，互补作用没有发挥出来，可以说‘没有互补’”。

照此发展下去，专家认为可能未来北京的轨道网会更加密集，但出行的便利度未必增加。

“正确方法是，随着轨道网的建设，它和原来的公交网络功能上会有一定重叠，这时公交线路就应该作一定调整，比如，适当地进行一些裁并。”陈艳艳教授说。

### 病灶四：“最后一公里”倒逼私车出行

“我家小区离最近的地铁站约两公里，遇到急事时，公交车不靠谱儿，出租车打不着，骑自行车太危险，又不想坐‘黑车’、‘蹦蹦’，只能自己买车大军。”

对一些北京市民来说，在出租车和自行车均“指望不上”时，买车，似乎成了解决“最后一公里”问题的唯一选择。而这对于拥堵来说，无疑是一对恶性循环。

早晚高峰“打车难”，拦到车却遭遇拒载、挑活儿、议价……出租车本来是一个城

市公共交通的重要补充，但在陈艳艳教授看来，其作用却没有充分发挥。

北京市交通委提供的数据显示，目前全北京出租车约6万余辆，“是上世纪90年代的规模”。总量失衡首先令“打车难”逆势难扳，而新出台的《北京市“十二五”时期交通发展建设规划》中明确，2015年前，出租汽车总量仍将在6.66万辆左右。

日渐升高的“份子钱”更令拒载现象“雪上加霜”。在北航西门附近餐馆采访时，几个出租车司机向记者一致诉苦：“每人每月的‘份子钱’已经涨到了4000多元，每天起早贪黑先得把‘份子钱’赚了。要是堵车时耗在路上，利润最低，这一天差不多白干，还不如拿来吃饭、补觉。”

为了提高出租车的运转效率，北京市交通管理部门推出了出租车智能调度平台。市民拨打96103即可叫车，但一位焦师傅坦承，“应承”的师傅并不多：“除非是跑机场、跑远程，有时我在附近也没工夫搭理，再说，要是我到的时候乘客不在，找谁赔去？”事实上，当乘客呼叫一辆出租车时，由于交通拥堵，出租车也很难保障“准时到达”。

总量不增的条件下，为了让出租车的作用更大一些，陈艳艳教授建议从政策上给出租车以更多便利。“比如，可以考虑将出租车在设置公交专用通道时，适当地提供一些公交车和出租车‘共用’的道路，让两者在特定时段内‘共享路权’。”她提出。

更多专家提出，自行车作为绿色环保又便捷的交通工具，应该是解决“最后一公里”问题的最好方案。但在中国，自行车的地位却在无可阻挡地“边缘化”。

按照2010年北京市交通委发布的规划，北京在2015年将保证自行车出行比例维持在23%以上。但从北京交通发展研究中心的数据来看，新世纪以来，北京市自行车出行比例连续年均下降2%，到2010年时已经只剩17.9%。

“自行车停车难，非机动车道被挤占得越来越窄，尤其是违章停车加上途经公交车站时极度不便，都严重影响自行车的路权和安全。自行车出行，变得既不方便又不健康。”问及“为何不骑车出行”，大多数网民作出了上述回答。

怎样才能让老百姓愿意骑车？国外的经验或许能给我们提供借鉴。

中国青年报记者查询发现，为了打造

“自行车之都”，美国洛杉矶计划在未來30年里修建2560公里长的自行车道，并严防机动车与自行车“抢道”。欧洲11个国家也都拨款兴建自行车专用车道，以丹麦首都哥本哈根为例，目前拥有超过390公里的自行车专用道和自行车高速公路，接近90%的居民拥有自行车，36%的居民以自行车为主要交通方式，根据规划，2015年哥本哈根自行车出行率将达到50%左右。

除了自行车，陈艳艳教授认为，发展深入到城市“毛细血管”的社区接驳公交专线，也是解决“最后一公里”问题的不错选择。

北京市交通委已迈出步伐。2011年前后，它联合公交集团为北京部分小区提供平均单程运营里程2-4公里的接驳专线，早晚高峰双向或循环在部分小区到附近地铁、公交站点之间，解决了很多人的出行困难。

“用一些快速、便捷的小型社区公共交通，实现从家到公交再到目的地的‘全程无障碍换乘’，才可能解决更多‘被迫买私家车’的问题。”陈艳艳教授说。

### 病灶五：“中国式过马路”下的素质短板

“不看红灯、绿灯，攒够一撮人就走”，日前，一段名为“中国式过马路”的视频红遍网络。

在受访专家看来，这反映的不止是行人的素质短板，某种程度上，也是国人出行习惯不佳的综合体现。“交通拥堵的一大肇因是‘人’，不因你在车内、车外而有所不同”。

你不时能在北京的一些大交通路口，看到这样一幅“人车混战图”：行人过街的信号灯仍是红色，但一撮行人已“挪”到了路中间，占据了1/3到一半的车道。侧面来车只能从其身边“绕过”，加剧拥堵不说，车祸的危险系数亦猛增。

据媒体报道，今年1-10月，全国平均每天有2.6人死于“闯红灯”。

车主的驾驶习惯也有颇多问题。强行并道、强行挑头、直行车停在右车道上……这些都是每个司机都可能遇到过的不良驾驶习惯，每每激起身后“堵成一片”、“怨声载道”。

“一座城市的交通要想顺畅有序，有赖于所有的道路使用者遵循规则。然而在北京，不论是机动车、非机动车还是行人，都在某种程度上漠视了一些规则。”北京交通大学李克平教授告诉中国青年报记者。

美国电气和电子工程师协会智能交通学会首任会长、中国科学院自动化研究所研究员王飞跃在接受中国青年报采访时坦承：“国内城市道路五成以上的拥堵，其实是交通管理水平和驾驶行为造成的。”

李克平教授认为，由“人”造成的拥堵，一方面是我们本身的意识和自律不足，另一方面，“交通管理部门在制定和执行规则上也存在问题”。

这种管理“短板”包括：人行横道、过街天桥等设施设置不合理，导致很多行人过马路需要走较长一段路，直穿马路和翻栏杆的行为时有发生；也包括十字路口的信号灯等待时间“过长”，要让行人忍无可忍、违法穿越，要么是右转车辆与直行行人“相互抢道”。

“行人等红灯是有忍耐限度的，德国人的忍耐限度是60秒，因此德国的马路红灯最长时间不超过60秒。英国人的忍耐限度是45秒，中国人可忍受的等待时间约70秒到90秒。”前不久，在中德交通信号灯学术交流的年会上，曾发布这样一组数字。

“在红绿灯时间配置与流量数据明显不符的时候，这种管理就是不合理的，要进行优化。”李克平教授告诉记者，“比如，一个路口的交通流量是相对固定的，但如果旁边建了一个大型超市或者商务休闲中心，附近某个方向的交通流量就会改变，信号灯时间也需要适当改变”。

“而在交通流量已大到一定程度，无法用提高信号灯管理水平来解决时，就要考虑设置环形天桥等设施了。”他说，“对于一个城市的交通管理者来说，如何更科学和更人性化地去考虑人们的实际需求并进行规划，是最重要的”。

北京交通大学交通运输学院贾元华教授提示，“各方素质的提高，是一个国民教育问题”，也需要交通管理部门的宣传和倡导。怎样才能让老百姓愿意骑车？国外的经验或许能给我们提供借鉴。

中国青年报记者查询发现，为了打造

本报记者 董碧水  
通讯员 郑时华 余根铃

经过消防官兵连续30多个小时的大搜救，12月9日晚10点，4名“驴友”在浙江衢州消防官兵的一路护送下，安全抵达山下并送往医院救治。

### 30小时的生死营救

4名被困的驴友均为衢州人。前一天，他们相约攀登衢州高峰的药王山水门尖，其中1人意外摔下，严重受伤。

当天下午4点多，警方接到报警。当地消防、公安等部门救援人员在当地村民带领下，向药王山进发。驴友们攀爬的水门尖海拔1451.8米，山路路滑，“非常难走。走了半个多小时，前方就没有了路。”参加救援的民警说。曾在山上烧炭多年的村民罗荣福告诉参加救援的消防民警，接下去的山路废弃多年，沿途全是荆棘，还会经过几处陡壁，十分危险，一般人徒步到水门尖，至少要4个小时。

山上丛林密集，大部分路段只能拉着树枝弯腰攀爬或干脆滑下去，手机信号时断时续。已是半夜时分，被困人员的位置仍不明晰，现场指挥员命令携带的照明设备尽量少开几盏，节约用电。到晚上11点23分，救援人员再次与被困人员取得联系，确认他们所处的位置在北纬28°45'2"，东经118°56'56"。位置明确，

# 驴友不走“寻常路” 救援费用谁埋单

但茫茫大山，夜深漆黑，没有一条确切

的路线。

行进了两个小时，罗荣福说，被困人员可能就在周边的悬崖下，我们一起大声喊话。突然听到了被困人员的回应，声音很轻，但因为山上到处都是回音，仍然无法确认他们的确切位置。

此时，救援人员已连续行进了约10个小时，照明设备也只剩下两盏，随身携带的饼干每人只分到一两块，消防队员和向导商量后，决定现场休整，等天亮后继续搜寻。

深夜的山上，气温越来越低。参加救援的消防队员都是在训练时接到报警急赴现场，大部分人只穿了两件衣服，不停地搓手跺脚。实在挡不住睡意，依偎在一起，围着火堆和衣而卧。

去。

受伤的驴友姓姚，脚踝受伤。原来，前一天下午，4名驴友准备天黑前返回营地，但绳降到干枯瀑布第二级时，发现再也下不去了。姚姓驴友在寻找新的前进方向时，不慎掉落悬崖。

上午10点35分，救援人员将受伤驴友用担架抬到一处相对平整的乱石堆后，面对8米高、近90度的悬崖，又饿又困的救援人员人手不够，只得暂停，研究新的救援方案。中午11点多，第二批救援队员柯山消防大队特勤中队消防队员赶到了现场，经过种种努力，队员将伤者抱在身上，一起被缓缓拉上悬崖。

因为要抬着担架下山，两名向导在前面用柴刀劈出了一条山路，艰难地将受伤人员往山下转移。下午3点多，大批民警陆续和消防队员会合，轮流抬着被困人员下山。经过30个小时的彻夜救援，直到9日晚10点多，4名被困驴友才被安全送到山下，受伤驴友也被送往医院。

此次驴友被困救援，衢州市消防支队先后调集了衢江、特勤、柯城3个消防中

队，50多名消防战士前往搜救。同时，当地还先后组织了民警、村民等100多人进行搜救。

### 不走寻常路，找不到来时路

据温州消防部门统计，近两年，温州消防参与的营救被困驴友救援就有36起，这其中还不含公安、森林等部门的救援。据悉，温州消防部门为了针对这一特殊的救援，下属各个救援中队为此都专门配备了多功能担架、攀岩绳索等山区救援设备，山林覆盖率较广的文成消防大队还因此成立了一支专业山区救援突击队，以备紧急突发救援。

消防部门综合分析，驴友探险被困一是对当地地形不熟悉，准备不充分，盲目登山后，结果迷路遇险；二是没有及时掌握当地天气，探险过程中遇到暴雨后被困；还有的是缺乏自我保护意识，在探险中遇到险情不够冷静，在慌乱中迷失方向。

记者了解，目前国内不少“驴友”组织户外活动，一般是先通过网络发帖召集，然后“驴友”自发报名组团前行，由

于组团的随机性，导致选择队友、装备配

备、信息登记、路线确定等准备更缺乏专业的指导，也进一步增加了“驴行”的风险。

不走寻常路，找不到来时路，大多驴友最为一致的做法是：拨打110或119电话求救。生命无价，为了挽救冒险者的生命，每次“驴友”遇险，不论公安、消防还是其他的政府部门、民间救援组织，都会积极参与到救援工作中。

记者注意到，驴友遇险后，往往都要动用公共资源实施救援。也因此，几乎是每次遇险事故发生后，社会各界在对遇险驴友担心的同时，都会引发一场“驴友遇险，谁为救援埋单”、“救援是否浪费社会公共资源”的争议。

### 救援费用谁埋单

温州消防支队相关人员告诉记者，救援工作中有些成本是无形的，根本无法统计出某次的救援到底需要支出多少成本。“这些时间、人力到底值多少钱，很难有个统计的数字”。

是在公共危机事件中所应该履行的义务，费用当然该由政府部门承担。但如果户外运动中被救援者属于“违规”行为，可以依据相关法律法规对其进行处罚，“这与收取救援费用不能混为一谈”。

“从法律层面上讲，民间救援力量在参与救援活动中所产生的费用，被救援者可以不承担。”孙勤说，因为救援活动不是商业行为，民间救援者在参与救援活动时，应该能预见到救援成本的问题，他所行使的是自愿行为。但是，从道德上讲，被救援者也可以选择支付救援者一些成本费用。

市民王世清认为，在百姓生命遭遇威胁时，政府的需要伸出援手，但对于驴友救援，是否可以建立健全可收费的社会化专业救援队伍。“公共资源毕竟有限，这种做法可以对随意浪费社会资源的驴友起到较好的惩戒作用，促使其‘三思而后行’”。

记者了解，作为自我价值实现的一种方式，登山、探险在国外并不鲜见。在国外，违规旅行的驴友遭遇遇险时，政府也会立即出动救援队全力搜救，但当事人被救出后，必将面临严厉的费用。

随着探险旅行成为时尚，遇险和救援的情形肯定会增多，不少网友提出，除了提醒驴友提高避险能力外，对违规的户外运动，一定要有所处罚，“只有这样，才能起到惩戒的作用”。