



规 · 划 · 说

PLANNING

新加坡为何不堵车？

XINJIAPO WEIHE BU DUCHE

文字统筹_刘 珺（本刊记者）



堵车，对于生活在都市的人来说，早已是家常便饭。特别是2006年以后，堵车已经不限于上下班高峰，哪怕上午10点、下午3点这些按理说交通压力相对较小的时段，堵车也成为了一种常态，就连高架这种所谓的快速路也未能幸免。

就在我们堵在路上动弹不得的时候，在赤道边上的新加坡，却上演着道路畅通无阻的另一幕。新加坡这个不到700平方公里的小国容纳了560万人口、接近100万辆机动车，而市区车流的平均速度为每小时24.8公里，远高于纽约、东京、中国香港等城市，即便在高峰期出行仍然能畅通无堵。很多人不禁产生这样的疑问：新加坡如何做到远离交通拥堵？



开家门步行500米之内，便可以走到学校，而且一般不用穿过主干道。再比如，购买生活用品不用坐车。新加坡的商业区规划也是与住宅区的规划相配套的。在每一个邻里街坊都有综合性商业网点和超市，柴米油盐等日常用品出了家门就能买到。在每一个社区，都有大型的商业中心。至于工作，很多人也不用坐车。新加坡住宅区的规划是与工业区、金融区等相协调的。除了重化工区以外，其他企业集中区域的近邻都有住宅区。这样，人们的工作地和生活地的距离较近，可以尽量减少花在交通上的时间。

科学的城市规划和有序的城市建设

有效的管理是建立在科学规划的基础之上的。用新加坡“规划之父”刘太格的话说，城市是一部生活机器，其最高效率应该是节省人力、节省资源、节省土地。

新加坡城市规划分为中心区、城区及邻近区域、卫星镇、邻里街坊等几级，商业网点也相应设立在中央商务区、城区中心、镇中心、邻里中心等。商业中心的最高层次是中央商务区，辐射全岛，接下来的层次被划为5个分区：东部、东北部、北部、西部和中心区，理论上每个区都有各自的商业中心。

科学的城市规划和有序的城市建设，减少了人们日常用车的需求。比如，孩子上小学不用接送。新加坡小学的规划建设是与住宅区的规划建设相协调的，要求做到每一个小学生离



公共交通成为人们出行的首选

新加坡目前已形成以地铁和轻轨为主、公交车和出租车为辅的交通系统，确保每400米或步行5分钟就能到达一个地铁站或快速公交

站。新加坡轨道交通全长229公里，每天承载300万人次，公共交通出行占机动交通出行的67%，世界少见。

地铁是新加坡人出行的首选交通工具。在新加坡这个弹丸之地，车流量和人流量都出奇的小，那是因为“新加坡人都在地下”。新加坡人出行主要靠地铁，一是便利，二是省钱。事实上，新加坡的地铁覆盖整个城市，想去任何地方坐地铁都能到达。在地铁站，当地人会骄傲地告诉你，新加坡有全球效率最高的地铁交通系统。地铁内没有人工售票、没有进站广播通知、更没有维持秩序的工作人员，这些对于新加坡人来说太幼稚了。

四通八达的公共交通线路处处体现了新加坡以人为本的宗旨。地铁线路与公交车路线相连，可以提供从各个组屋住宅区（政府出资兴建的大型高层居民住宅楼群）到市区、商业中心及各个

Explore Singapore MRT map December 2013
新加坡地铁图





旅游景点的快捷交通服务。每一个地铁站同时也是多条公交线路的转换站，而且这些站点通常都建有人行通道，可与附近的组屋住宅区相连，并搭有可防日晒雨淋的顶棚。此外，为了鼓励和吸引更多的人搭乘公交车，政府特意在地铁站附近建有大型购物商场、电影院、小吃中心和夜市摊位等，颇受人们欢迎。

在新加坡，公共交通网以83公里地铁线为纲、240多条巴士线和轻轨线为目、3800多个站点为结。每个站点每15分钟必须有1辆车到达，早不能超过1分钟，晚不能迟到2分钟。居民从家里走出来，不出400米必定能到达一个“站”。



方便、准时、无缝衔接的公共交通系统满足了人们日常的需要，成为出行的首选，不必使用私家车。目前新加坡大部分年轻人都愿意把车子放在家里，搭乘公共交通进出市区。

严控私家车

在新加坡，想要拥有一辆私家车，不仅价格贵，还难。新加坡对所有进口新车一律征收45%的进口税，对旧车的使用年限也有明确规定，汽车寿命超过10年，道路税增加10%，超过14年的增加50%。所以一辆大众高尔夫，在中国15万元人民币左右，而在新加坡是60万到70万元人民币。要买车，首先必须向政府申请，交1万新元的投标费，竞买一张有效期只有10年的“拥车证”，成功拍到这个证之后才能买车、注册。拥车证由新加坡交管部门每月发出公开标售，数量很有限，因此标价不断上涨，如今购买一张拥车证至少需要5万到6万新元，折合成人民币大约25万到30万元。10年期满后，如果还想继续用车，还要支付一笔费用对拥车证进行更新，有效期为





5到10年。更新到期之后，拥车证不再有效，必须重新拍卖获取。除拥车证之外，新加坡还要征收车辆注册与附加注册费、关税、燃油税、路税、停车费等税费，政府希望借高额的用车成本来抑制更多人买车。

为限制小汽车数量增加和上路使用，新加坡还开创性地引入公路电子收费系统（ERP）。ERP是一个利用现代通信手段在拥挤路段进行自动收费的系统。新加坡在车辆流量最大的中心商业区各大通道设置了28个电子收费站，当汽车每次通过收费站时，ERP通过专有短波无线电通信系统，自动从装置在车内读卡器中的智能卡上扣除费用。当然，车主并不需要在所有时间都缴费。除了上午7：30到10：00、下午12：00到20：00的高峰区间外，其他时间系统会自动关闭。为了引导车辆尽量不在高峰期间出行，ERP还根据不同时间段调整缴费金额。如早上8：30到9：00是车辆进入中央商业区最多的时段，因此收费也最高，一辆轿车需要缴纳3元新币（相当于15元人民币）；而在车流量较少的12：00到12：30，每车次只需0.5元新币。

值得一提的是，新加坡的ERP系统是世界上第一个不以增加收入为目的的道路收费系统，其收费的唯一目的就是为调控和管理车流量。ERP的实施，直接减少了进入城市中心区的车流。有数据显示，实施了ERP后，在高峰时段出入某区域的车辆减少了44.5%。