本版编辑：张丹丹
E-mail：t2@studytimes.cn
Tel：010—62807315

环球瞭望

欧洲的现代有轨电车和城市复兴

编者按：近几年，现代有轨电车已成为我国公交建设的新热点。据悉，全国大约100个城市有建设现代有轨电车的打算，其中40多个城市已经编制规划或已实质性地启动了建设工作。但从天津、上海、沈阳、南京等城市中目前已经建成的现代有轨电车线路来看，使用和运营效果并不理想。是我国城市不适合建设有轨电车，还是我们在规划建设上的考虑有所偏差？近30年来不少欧洲城市重新建设了现代有轨电车，不仅有效改善了城市交通状况，抑制了小汽车的发展，还促进了城市更新，提升了城市中心区的吸引力。他们的经验，值得借鉴。

□ 卓 健



法国波尔多市的现代有轨电车建设前后的城市空间比较。有轨电车建设挤压了小汽车交通的空间，并改变了城市的机动交通组织，城市空间品质得到明显提升。

在小汽车出现之前，有轨电车曾是最重要的城市交通工具。多数欧洲大城市的交通都依靠有轨电车网络，1925年巴黎的有轨电车轨道总长达到了1111公里，上海在上世纪30年代的有轨电车规模也居于全球领先地位。然而，第二次世界大战的空袭轰炸使很多欧洲城市的有轨电车设施遭到破坏，战后随着小汽车交通的迅速发展，上世纪60年代后大部分欧洲城市都拆除了有轨电车，把城市道路让给公共汽车和小汽车。

然而，小汽车交通的过度增长，导致了欧洲城市中心区的交通拥堵和环境质量恶化。中产阶级纷纷迁往郊区居住，依靠小汽车交通的便利，他们住在郊区也能享受到方便的公共服务。这就是二战后欧洲城市出现的“内城渗漏”现象，交通结构的变化直接造成了城市中心区的衰弱。直到上世纪70年代末80年代初，小汽车交通带来的环境问题和道路安全问题逐渐引起欧洲各国的重视，为了复兴老城区，一些欧洲城市开始制定公交优先发展策略，寻找可以和小汽车优点相竞争的交通工具，现代有轨电车由此诞生。和老一代有轨电车相比，新型有轨电车采用低地板设计，方便乘客上下车；车辆采用了时尚而富有个性的工业设计，内部空间宽敞明亮，运行也更加平稳舒适；运营上应用智能交通技术，通过信号优先保证运营速度和准点率，方便使用者。更重要的是，结合现代有轨电车的建设，沿线的城市空间和功能也得到了重新规划和整治，压缩了小汽车交通的空间和通行权，通过这样全方位的组合措施，这些处于衰退的中心城区很快重新获得了发展的活力。

有轨电车是最具有城市特征的交通方式，最适合建设在城市中心区。欧洲城市复兴的经验表明：有轨电车项目不只是建设一个交通设施，它应当作为一个全方位的城市更新和再生计划中重要的推动者和催化剂。欧洲一些城市（如法国的斯特拉斯堡市）索性把有轨电车规划建设的总指挥权交给了建筑规划师，而不是工程师。在城市中心区建设有轨电车，不仅要考虑设施和技术问题，还要综合考虑两侧建筑立面之间公共环境的整体塑造。改善城市交通只是有轨电车项目建设目标中的一个部分，更重要的是以此为契机形成富有特色和活力、引领绿色生活方式的功能复合的城市公共空间环境。后者在提升城市形象和吸引力方面所产生的积极收益是难以估量的，因此很难用简单的成本收益关系来判断有轨电车相对其他交通工具的优缺点。

有轨电车是地面交通工具，它的建设必然要占用现有道路空间，会对现有的机动车交通造成一定的影响。这也是我国很多城市不敢在城市中心区建设有轨电车的主要原因，担心对现有机动交通造成干扰。甚至有观点认为，我国城市的市中心区密度高、空间紧、客流大，不适合建设有轨电车。事实上，一些欧洲大城市的中心区建筑和入口的密度也很高，而正是因为空间的高密度，所以在市中心才应当侧重发展兼顾效率、舒适度和空间集约的现代有轨电车，并通过发展这一替代交通工具，来抑制小汽车的使用。

法国的波尔多市是一个代表案例。为了提振市中心的吸引力，当时的市长阿兰·朱佩决定同时开工建设3条有轨电车线。可以想象，项目建设期间严重干扰了市中心的小汽车交通，也招致不少居民的质疑和反对。但项目建成以后，小汽车减少了，公共交通方便舒适了，整个城市中心区的空间品质得到了综合改善，原先持反对和怀疑态度的市民也终为政府的远见和决心所折服。

当前，很多欧洲城市都把健康、宜居、有活力、环境友好、可持续发展设定为首要的发展目标，而建设高效、低碳的人性化城市交通体系则是实现这些目标的主战场。经过多年实践经验的地方政府也逐渐认识到，要有效地控制城市中小汽车交通的增长，一方面要发展建设有吸引力的、具有和小汽车相媲美的公共交通工具，来替代一部分小汽车的使用，另一方面还需要地方政府有明确的决心和态度，特别是针对小汽车交通，地方政府的政策导向和鲜明立场至关重要。现代有轨电车不应当是哪里有地方就建在哪里，而应当建在能最大限度地发挥公交优先发展的作用、抑制小汽车增长的地方。

还有一种观点，认为现代有轨电车投资造价高，而运送能力有限，经济性不如快速公交或地铁，对公交优先发展的拉动作用有限，因此我国城市应当优先选择建设地铁。中运量的有轨电车，在运送能力和单位公里造价上优势不明显。但欧洲城市并不是单单从建设的经济性来考虑，而是看中了现代有轨电车的服务质量和它对提升城市空间活力的积极作用。它的舒适度、准时性和设计感，可以有效提升公共交通的形象和服务水平，代表环保的当代城市生活方式——“乘公交也可以高大上”，这将有助于从观念上鼓励更多的人放弃小汽车选择公共交通。相比地铁来说，在地面上运行的有轨电车是看得见的，它也将是宣扬公交优先理念、展示公交都市风采最好的工具。

中运量的有轨电车网络可以填补现有地铁和常规地面公交之间的空缺，对整个公交集运体系形成有益的补充，特别是高峰时段可以分流一部分短途出行乘客，缓解地铁站点公共安全压力。如法国巴黎中心区的密度也很高，已建有地区快轨、地铁、常规公交、出租车、公共自行车和电动汽车租赁等不同层次的公交系统，近年来仍不遗余力地推进建设中运量的现代有轨电车和快速公交。

从欧洲城市建设现代有轨电车系统的经验，可以总结得出：倡导公交优先、建设公交都市，城市的公交系统需要在层次和方式上为乘客提供更多的选择性。现代有轨电车尽管在经济性上的优势不明显，但作为高品质的公交工具，它不仅提升了公共交通服务的形象，直接体现了政府优先发展公共交通的政策决心，而且还可以有效促进城市更新，提高沿线城市空间的环境品质。现代有轨电车建设不仅是为了解决城市交通问题，而且是一个以可持续发展为导向的综合的城市更新计划。而对我国一些城市来讲，现代有轨电车及其设备的制造，还意味着一个全新装备制造的产业发展机遇。

他山之石

美英如何建设防灾社区

□ 李 宇 吴新昱 牛珍珍

近年来，世界各地自然灾害频繁发生，各国在应急工作中逐渐意识到，仅靠专业队伍和行政力量很难完成灾害的预防和应急工作，社区在防灾减灾以及灾后重建中能够发挥重要作用，于是纷纷开始强调社区防灾减灾的重要性，并陆续进行了社区防灾能力建设。

防灾社区是指在政府或非政府组织的协助下，有能力完成自然灾害管理的相关工作。在此过程中，以社区民众为主体，进行社区培育与赋权，凝聚社区共识与力量，并通过预防措施主动减灾，减少社区的致灾因子，降低灾害发生的机会。当发生灾害时，民众也应该能够及时开展灾害应急与救助，并能够迅速推动灾后社区复原与重建工作。防灾社区建设第一注重人的力量，第二注重灾前预防作用。因此，对人的培训和灾前的模拟演练尤为重要。很多国家利用计算机技术实现社区民众的防灾减灾知识培训，并通过情景模拟方式在社区民众中展开演练，使社区民众能够熟悉救灾流程，以及与政府、社会团体、专业队伍等的协调配合，提升社区的防灾救灾能力。

一些发达国家已经建立了比较完善的防灾社区。本文对美国和英国的做法作一些介绍。

美国：社区特点促进防灾社区建设

美国的社区特点是其并不作为政府的一个基层管理单元（行政区划）而存在，联邦各州乃至各个市、镇，都有其独特的社区治理方式，但是在社区发展和管理上，基本都采取了“政府负责规划指导和资金扶持，社区组织负责具体实施”的运作方式。他们将具体事务交给社区组织和民间团体，政府只负责宏观调控。在社区的日常运作中，社区委员会、社区主任、专业社区工作者、非营利组织和社区居民、志愿者均是社区治理的主体，对社区建设和社区发展负有职责和义务。

美国的社区特点促进了美国防灾社区的建设。美国联邦紧急管理署（FEMA）在1997年开始推动“影响方案”计划，鼓励由社区主动采取行动来减少灾害发生的几率，减低民众的生命财产损失。选定多个易受灾的社区进行灾前减灾工作，如加强房屋结构、建立逃生通道等。“影响方案”计划是美国政府建构防灾型社区的重要指南，同时FEMA制订了社区版的“可持续减灾计划”，推行以社区为基础的全新灾害减缓计划，要求建立包括各利益相关者（主要为社区内的）在内的伙伴关系，识别并减少灾害风险，把风险及风险规避决策纳入到社区日常决策之中。

美国建立防灾社区的机制为：一是构建社区协作关系。社区与公共部门、私人企业、学校及居民等共同组成强有力的公众力量，他们相互间是非常重要的伙伴关系。这些社区伙伴关系的建立，影响推动社区防灾的进行，尤其对于长年遭受灾害困扰的社区，如能建立社区伙伴关系，将为长期推行社区防灾的计划创造良好的环境。二是评估鉴定社区灾害。根据社区内可能致灾的地点，研究灾害防范范围，制作相关社区地图，并针对社区致灾地点充分利用现有公共资源管道，查找和防范易致灾的隐患。三是制订社区减灾计划。社区居民参与协商讨论，分析和评估灾害所造成损失的程度，参照灾害评估鉴定结果，列出各项社区风险减灾计划，制定适合社区短期与长期的减灾策略。四是建立防灾型社区。经过建立社区伙伴关系，灾害风险评估及研究制订社区防灾计划后，社区需经常参考和利用美国联邦紧急管理署提供的资源、工具及计划，对社区民众展开防灾救灾培训，并定期进行演练，不断地完善和提高社区的防灾减灾能力。

美国建立的防灾社区按照灾前、灾时和灾后可以实现：灾前的减灾及准备。社区规划相关防救灾计划，并制定社区防救灾编组，制订有针对性的应变计划；对社区民众进行防灾救灾知识培训，组织社区民众进行模拟演练，使民众熟练社区组织下的各项防救灾工作及联系运作方式，在灾害发生时，从容不迫完成各项紧急处理工作，降低伤亡损失。灾时应变的能力。灾害发生时，依照既定组织及事前演练模式展开互助互救的工作。灾后的重建工作。利用社区防救灾编组系统，有效安排受灾居民的复建工作，按照地区及居民需求，建立“抗灾社区”；灾后重建以社区居民为主导，听取相关社区居民经验，进行规划设计。

英国：社区服务中心发挥重要作用

英国是社区建设的发源地，早期的社区建设具有较强的自发性质。随着社区在应对社会问题中作用的日益提升，政府越来越重视社区在应急管理体系中的作用和地位，积累了比较丰富的社区建设经验。

英国政府行为与社会行为相对分离，政府通过制定各种法律法规规范社区内不同集团、组织、家庭和个人的行为，为社区成员参与减灾救灾工作的民主程度提供制度保障。此外，英国内阁办公室制定《关于形成社区系统抗灾力的战略框架》，细化了在形成社区系统抗灾能力中个人、社区和其他参与者行为的指导原则，解释了“战略框架”应用后可能出现的效果，理清了参与社区减灾救灾合作者的角色分工，规定了中央政府如何帮助地方政府提高当地社区系统抗灾能力等。

英国社区服务中心设施功能完善，是集社会福利、老年保健、儿童看护、娱乐休闲、职业培训等功能于一身，能够面向社区居民开展各种服务。因此在构建防灾型社区时，英国政府将社区服务中心作为社区宣传减灾救灾知识的重要阵地。

英国政府通过公共服务一体化网站，将如何预防灾害，灾后如何向保险公司寻求赔偿，以及帮助社区居民了解一般性灾害的紧急求助电话等信息集成化，在理念上推动形成“社区自救”的应急能力。为提升社区抗逆力（Resilient），英国政府建立了“社区防灾数据库”，推广好的经验和做法。英国政府在内阁办公室内成立了“社区防灾论坛”，针对社区在减灾救灾中的成功案例，分析总结经验，帮助社区形成应对灾害的成熟预案，依据成功案例开展应急培训与演练，提升社区防灾能力和快速回应灾害的能力。英国内阁办公室建立了“社区应急方案模板”，将防灾救灾知识及信息通过网络提供给社区居民。“模板”中包括社区风险评估、社区资源和技能评估、应急避难场所地址选取、应急联系人员、沟通联系方式“树状图”、社区可提供服务的组织机构名称、应急响应机制、社区应急小组会议地点、联络中断的备用方案等。

防灾社区的建设关键是社区居民的防灾意识，通过充分调动及发挥个人在社区应急中的作用，提升社区防灾救灾能力。在计算机时代，各国在构建防灾社区时充分利用计算机技术和网络通信技术，对社区居民展开防灾救灾培训及演练，增强社区居民防灾救灾能力，提升防灾社区的抗逆力。

另眼看世界

阿根廷的国家文化名片

□ 赵 畅

提起探戈，很多人会自然想到阿根廷。阿根廷的探戈由“草根舞蹈”变身为“国家文化名片”，其间尽管走过了较为漫长的时间，但其发展脉络和变化轨迹却十分明晰，那就是：发掘继承传统、改革激活传统、产业扩张传统、推广保护传统、“开门”提升传统。

在阿根廷，探戈被发掘缘于二战后阿根廷遭遇美式文化的大举入侵。在事关文化“变色”、记忆“变异”、感情“变质”的紧急关头，正是探戈唤起了阿根廷人强烈的民族认同：探戈文化传统不能丢，探戈文化资源不能弃，因为她蕴藏着丰富的国家记忆、民族情感和价值认同，以及战胜一切困难的巨大精神力量。“文化的入侵”是最大的入侵，“文化的伤害”是最大的伤害，当探戈文化被抬升到“关系国际利益”高度的时候，“掀起轰轰烈烈的探戈推广运动，探戈大学、探戈俱乐部、探戈学会等的应运而生”，便拉开了发掘继承探戈这一文化传统的序幕。

鉴于“探戈来自社会底层，歌词不免污秽、舞蹈流于粗俗”，于是，如何通过改革手段来激活传统“探戈”内在的灵魂，从而让探戈文化深深融入阿根廷人民共同的价值记忆，如何与时俱进，净化和充实歌词内容，创造新的表演形式，以适应现代人的审美和欣赏习惯，吸引更多的年轻观众，便成为一个不可回避的话题。为此，阿根廷艺术界开展了“净化”运动，对探戈舞蹈形式、服装样式、歌词风格进行整改。改革提升活力，改革提升质量，之后，“探戈的观赏性和艺术性得到提升，很多歌曲和舞剧甚至成为经典剧目走出国门”。包括探戈在内，文艺的鲜活正体现在用创造的变化与社会的变化发生共振，借创新表达人们对于当代生活的新体验、新阐释。

对传统的探戈文化进行整体扩张，最有效的手段便是开展产业化运作，以不断增强自身的造血功能，激发蕴藏着的不断积聚的潜力。事实上，也只有实行产业化运作，才能实现社会效益和经济效益的双丰收。目前，阿根廷探戈已发展成为规模达30亿美元的文化产业：顶级的海外演出团体全年无休，布宜诺斯艾利斯旅游项目——“港口探戈秀”每晚座无虚席，市面上随处可见有关探戈的唱片、光盘、书籍和工艺品，每年举行的探戈主题博览会更是吸引着成千上万的国内外游客……恰恰是产业化的运作，令探戈文化在阿根廷人中入心入耳入脑。

作为阿根廷的国粹，对探戈文化传统既要进行推广又要进行保护。如果说，推广注重的是量的拓展，确保其长期而稳定的发展的话，那么，保护注重的则是质的提高，保障其又好又快的发展。在振兴探戈的运动中，政府的保护和扶持发挥了巨大作用。1990年，阿根廷政府成立了“国家探戈学会”，专门负责对其进行整理、推广和创新；1996年，国会通过《探戈法》，宣布探戈为国家文化遗产，从此有关探戈的文学、音乐、演出、展览、教学等均受到法律保护，并规定政府有义务为探戈文化创业提供经费。正是阿根廷政府持续的推广和保护，令探戈文化形成了量质并重、互为犄角，青春永驻、长盛不衰的可喜局面。

阿根廷政府非常重视探戈文化的海外推广，除了为各演出团体提供经费、海关通关和税收减免外，还资助建立了许多探戈学校和学习班；并且接纳和培养外国学生，让他们将探戈



阿根廷探戈

的影响力带到国外，从2002年布宜诺斯艾利斯市政府组织首届世界探戈锦标赛，至今已连续举办12届。毫无疑义，阿根廷政府开放搞活的战略，终令探戈文化声名鹊起、享誉海外，并成为其一张不可多得、无可替代的“国家文化名片”。