第一图书网, tushu007.com

<<城脉>>

图书基本信息

书名：<<城脉>>

13位ISBN编号：9787508734866

10位ISBN编号：7508734866

出版时间：2011-2

出版时间：中国社会出版社

作者：刘一达

页数：334

字数：250000

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：http://www.tushu007.com

前言

城脉，让人眼前一亮　　毛保华　　城市是一个以自组织人群为主体、以一定空间和自然环境为客体、以集聚经济社会效益为目的，以集约人口、经济、科学、文化为特点，并与周围环境进行物质、能量、信息交流的空间地域开放大系统。
20世纪以来，世界城市的发展受到政治经济形势变化以及包括第三、四次新技术革命和第三次产业迅速发展在内的现代化浪潮的深刻影响。
1949年新中国成立时我国城市化水平大约为10.6%，到1978年我国城镇化水平也只有17.9%。
我国城市的快速发展始于1978年全国第三次城市工作会议，这次会议总结提出了一系列新的方针政策，加上20世纪80年代后所建立的4个经济特区、14个港口城市，有力地促进了城市规划、建设与管理走向正规化。
到2008年，我国城市化水平达到了45.68%。
这个水平尽管仍低于世界平均水平，但许多大城市中由于人口的快速聚集所产生的各种问题已经成为城市管理者与城市居民关注的重要议题。
作为衣食住行的交通既是经济运行的动脉，对于入口密集的城市来说，也是关乎居民生活质量的、不可或缺的重要工具。
北京是全国人民的首都，也是近年包括户籍人口与流动人口在内的总人口增长最快的城市。
人口的快速增长，加上20世纪90年代中期以来的快速机动化使这个城市的交通问题已经成为人们热议的话题。
对于交通来说，每个人都是参与者与利益相关者。
因此，各种场合经常都可以见到关于“北京交通怎么啦”、“北京交通向何处去”的讨论，这些看法也可谓“仁者见仁，智者见智”。
前些时间，看到刘一达的这部《城脉》，不觉眼前一亮！
作为交通工作者，我还真仔细拜读了这部洋洋二十余万字的书稿。
在我看来，这是部值得一读的好书，好在哪？
首先，作者搜集调查了关于北京交通的许多资料。
在如数家珍的讲述中，可以看到作者对北京本世纪初的出行、改革开放前后北京交通的变化、近年北京交通的建设与交通拥堵现象的出现等故事的诸多论述与看法。
我想，这些资料，也许并不能算正规的历史资料，但对于研究北京交通的专业或非专业人士来说，也不失为一部不可多得的参考资料。
其次，作者从一个交通参与者角度对交通的许多看法值得一读。
交通是大家的交通，作为一个长期居住在北京的作家，作者用冷静的思维阐述了对交通演变的全面认识。
之所以说全面，我认为作者在表述一个交通参与者的许多观点的同时，也表述了许多颇具交通专业特色的看法。
在此北京交通运行状况难尽如人意的时刻，这种客观、全面的认识非常值得一读。
最后，作为北京的文化工作者，作者从文化角度对交通独具京味特色的阐述值得一读。
记得段里仁教授说过，交通是一种文化。
何谓文化？
文化实际上就是人类生活的反映、活动的记录、历史的积沉，也是人类生活中的要求、理想和愿望的体现，是人类高级精神生活的组成部分。
对于一个国家、地区或城市甚至企业来说，文化体现的是全体人员的要求、理想和愿望。
从这个角度来看，无论是交通专业工作者，还是想了解北京文化或北京交通的交通参与者，我觉得这部书所体现的许多深刻的分析确有一读的必要。
系统科学专家于景元先生说过，交通是一个复杂的巨系统。
为啥复杂？
因为其中有人的因素在内。

且不说物质上关于人的身体的许多奥秘目前医学界仍无能为力，人的思维上体现出来的形形色色的奥秘经常具有更大的不确定性，而它们对城市交通的影响与作用就更需要我们从各个角度去思考了。我想，这或许会成为读者读完《城脉》后的感慨吧！

附录：毛保华，北京交通大学教授、博士生导师，中国综合交通研究中心执行主任。

内容概要

交通是眼下老百姓非常关注的话题。
老北京的交通什么样？
现在北京交通拥堵的症结在哪儿？
今后北京交通会有怎样的发展？
由中国社会出版社出版的本报资深记者刘一达的新作《城脉—都市交通大写真》，为读者做了详细的描述、分析和解答。

《城脉》是刘一达继《城色》之后，推出的又一部长篇纪实文学力作。
在这部25万字的作品中，刘一达用敏锐的新闻视角和娴熟地道的京味儿语言，全面系统地展示了一个世纪北京交通?发展状况。
从轿子到马车，从洋车到铛铛车，从自行车到私人轿车，从自行车的王国到汽车轮胎上的城市，从悠闲恬静的古都到喧嚣热闹的世界都市，《城脉》堪称是都市交通全景式的扫描，为我们呈现了一部丰富多彩波澜壮阔的百年交通具象式的画卷。

作者简介

刘一达，北京晚报专版主持人、记者，中国作家协会会员，北京民间文艺家协会副主席。
曾荣获首届全国“百佳”新闻工作者和全国“报刊之星”称号。
从1g80年起开始文学创作。
迄今已出版长篇小说，纪实文学40多部。
作品多次获奖。
刘一达的创作已形成了自己独有的“京味儿”风格，深受读者喜爱。

代表作品：《人虫儿》、《百年德性》、《胡同根儿》、《故都子民》、《大酒缸》、《头火》、《北京爷》、《画虫儿》等。
其中《人虫儿》、《百年德性》、《胡同根儿》、《故都子民》等被改编为电视连续剧播出。
由中国社会出版社出版的北京眼系列《皇天后土》、《苍生凡境》、《凭市临风》以及《爷是玩家》、《开眼》、《城色》等，在图书市场畅销一时，受到读者的好评。

书籍目录

第一章 交通：与百姓息息相关的城市大动脉
衣食住行，行与不行
一场秋雨，给京城添堵
连夜给城市“肠梗阻”把脉
城市交通得了“心脏病”
700万辆汽车的阴影
北京的小轿车在全球是最“累”的
北京月均拥堵成本高达60亿元
京藏高速路上大拥堵的原因
跳不出去的都市“怪圈”
北京已经进入“汽车时代”
发展公共交通是出路
北京的城市格局发生巨变
老百姓为“一卡通”拍巴掌
“汽车时代”的困扰
第二章 时光流影：北京曾是自行车“王国”
老北京人出门一般是“腿儿着”
轿子并不是老北京人的交通工具
李鸿章出行也不敢坐八抬大轿
当年的轿夫不是省油的灯
北京的胡同不是按走轿车设计的
老北京的路面刮风像风箱，下雨像墨盒
最早的洋车是慈禧坐的铁皮车
袁世凯总统府的“洋车队”
祖孙三代洋车夫
洋车成为老北京人的交通工具
北京最早的自行车
老北京的“板儿爷”
“老佛爷”把汽车当“怪物”
北京最早的汽车行
老北京汽车行的兴衰
从南京调车调人救“驾”
老北京的公交“铛铛车”
第一辆国产无轨电车诞生
刚解放时，公交车只有9条线路
五十年前的京城还是个悠闲和幽静的城市
城市规划与否定“梁陈方案”
为修路，不得不拆牌楼
用拖拉机拉着大炮接受检阅
木质车厢的公交车上了路
学开车要查祖宗三代
到郊区，坐车得大半天
周恩来总理批示14路不绕行
20世纪50年代，北京就想修地铁
城市工业化为交通紧张埋下伏笔

车票涨5分钱也要惊动国务院
北京人的自行车情结
吴冠中把自行车当“宝马”
“老外”愣不敢骑车上街
存车处“爆棚”
丢自行车见怪不怪
第三章 城市焦虑：公交车里挤出来的叹息
城市大小动脉遭遇梗塞
各种车辆路上争雄
喝醉了都敢开车上路
民工潮对城市交通的冲击
快把人挤成“相片儿”了
那会儿的公交车太少
一平米站了12个人
战“冬运”与温缸加水
脑袋卡在了驾驶“楼子”上
司机出车得求爷爷告奶奶
增加公交车谈何容易
把公交推向市场
售票员在站台卖苹果
扭转局面，及时转舵
全面出击缓解“乘车难”
“首汽”独占鳌头
“北汽”脱颖而出
京城出租车的“六统一”
满大街跑“蝗虫”
交通的困扰
第四章 放开眼界：从交通的点线到一个体系
城市的交通就像一条整鱼
不能以多修路来应对车流量
交通人才奇缺
第一次出行规律调查
走出国门去取经
从城市结构来优化调整交通体系
解决交通问题的科学战略决策
第五章 历史机遇：奥运让北京道路建设提速
几代人的“奥运”梦想
交通保障是申奥条件之一
贷款也要修四环路
获得举办权水到渠成
三年三大步
申奥北京的交通没丢分
道路建设速度令世界瞩目
北京交通事业大发展
第六章 通途良策：公共交通成为城市交通主角
私人轿车的普及如洪水猛兽
汽车时代的来临值得欢呼吗

城市无法承受汽车之“重”
谁也无权让老百姓不买车
堵车让市长着了大急
机动车得照着五六百万辆发展
老教授舌战群儒
谁也拦不住老百姓要买车
城市发展的忧虑
对机动车采取限行措施
买车要付出公共道路的成本
靠修路无法从根本上解决交通问题
出路是发展公共交通
重要的是调整交通结构
开辟公交专用道
私人轿车的出驶率高于发达国家
交通观念的大转变
发展公交得动“真章儿”
公共交通投资占整个交通投资的一半以上
为什么难以做到公交优先
“两定四优先”见成效
治堵要出“组合拳”
一年拿出120亿元投入公交
北京公交大换车
公交车型结构大换血
环保车成为公交主力
天然气公交车保有量世界第一
无轨电车摘“辫子”
公交车大量采用国内外先进技术
北京的公交车坐着舒服了
公交车“长”得好看了
地面公交线路全国第一
有了无障碍公交
公交车票牵动百姓神经
票价涨了一半也不够运营成本
北京公交告别纸质车票
低票价让百姓叫好
老人坐公交车不花钱了
北京公交一年要拉45亿人次
“老公交”抚今追昔谈变化
坐着公交车看电视
城市文明的“窗口”
周总理坐公交车感动了一代“公交人”
北京人的形象
第七章
地下天光：轨道交通的火红年代
当年的“铛铛车”回来了
最早的地铁让人很害怕
一边打仗一边修地铁

背着背包到地铁报到
接车时要挥“红宝书”
外国元首来华访问也要参观北京地铁
北京地铁最早是军事化管理
北京修地铁一年投入500?元
发展轨道交通是最佳选择
6条地铁线路同时开工
北京地铁要达到561公里
地铁线上的“两个中心”
北京地铁进入网络时代
一天之内全部实现刷卡进站
3条地铁线同日开通
80亿元给两条地铁线大换血
地铁也有老的时候
给老地铁“换血”得有点胆儿
地下作业的“夜猫子”
敢在运营线上动“土”
1号线、2号线的信号系统全部更新
老线用上了新车
在细节上较真儿
地铁“大脑”的移植“手术”
地铁站的华丽“转身”
在北京坐地铁心里踏实
不但消了隐，而且换了车
坐地铁更舒服了
无障碍与停车场
出门首选坐地铁
上班坐地铁最合适
一样的地铁，不一样的车
发车间隔达到1分50秒
上地铁工作得是大专以上学历
北京人的地铁情怀
老员工倾吐心声
世界上地铁票价最低的城市
地铁带动了沿线经济的发展
地铁让北京南部经济腾飞
新西城区打造天桥演艺园
新东城?规划天坛文化圈
大兴区要直通中心城
房山区要跟“杜大爷”告别
丰台最牛，要打造金融不夜城
北京地铁的运营能力国内第一
城铁安上了消音器
新线的技术设备在国内首次使用
磁悬浮技术上了地铁线
3G信号覆盖北京地铁全线
新线换乘走不了100米

地下地上场站接驳同步建
95个“ 节能坡 ”
等车时间按秒来计算
在全线设置“ 逃生平台 ”
轨道交通将成为北京的主动脉
第八章 铸造辉煌：奥运交通为国人争光
举办奥运千载难逢
北京交通对奥运会的承诺
“ 中国速度 ”让国际奥委会的专家吃惊
布勃卡的疑虑
罗格说北京奥运会办得无与伦比
奥运会是对北京交通的一次大检阅
23条奥林匹克专用道
机动车单双号，北京市民没得说
“ 绿色通道 ”保民生
临时性交通管制措施被市民认可
开闭幕式的人员疏散只用了70分钟
创造地铁45小时不间断运行纪录
开设34条奥运公交专线
调动人马在地铁站安检
确保奥运会的安全万无一失
动用警犬嗅机车
保证老百姓的正常出行
奥运会用车之多前所未有
八千司机齐上阵
运筹帷幄，组织“ 两年新 ”大巴
残奥会北京地铁的“ 点对点 ”服务
千名调度员为奥运交通解忧
招募志愿者司机
司机统一留“ 毛儿寸 ”
热诚感动外国记者
“ 首汽 ”的“ 一杯水 ”功夫
萨马兰奇为“ 首汽 ”司机竖起大拇指
克雷文给“ 北汽 ”司机授勋
关键时刻UPS物流公司掉了链子
北京交通的“ 王牌军 ”应急受命
六次“ 转场 ”惊心动魄
转场运输方案改了20稿
120部车转运开幕式的舞台
制作爬梯巧运缶
连续60多个小时司机没下车
一笔无形的“ 遗产 ”
第九章 谱写新篇：为新中国60周年庆典保障交通
阅兵和群众游行盛况空前
60辆彩车走过天安门
一面国旗600平方米
在天安门广场拼出2万平方米的巨幅“ 国画 ”

交通保障准备了7个月
车接车送，一个人也没少
保证受阅军车安全通行
市委书记亲临现场指挥
为临时增加的游行方阵演练调整车辆
北京公交集团再立新功
京承高速路全线通车
地铁4号线开通
日客运量达31853人次
十多万人戴红箍上街为交通“维稳”
在北京站开设摆渡车线
为“花博会”开通3条公交专线
国庆交通人民满意
第十章 科技造化：智能谱写北京交通历史新篇章
北京交通进入智能化时代
公交的IC卡已达2800多万张
一个平台七个应用领域
一抬脑袋就知道车啥时到站
3万科技大军给交通换“脑”
九大地面公交运营服务应用系统
1535个路口交通信号控制系统全覆盖
28万条废轮胎“铺”在了高速公路上
城区90%以上的道路实现了路况监控
建成交通三大基础数据库
动态导航终端将达100万台
交通智能化，北京有优势
九条线路的调度一起办公
进出高速路收费站不用停车
GPS装置帮出租车司机逃生
“交通流”的信息收集
动态信息5分钟刷新一次
智能交通前景广阔
第十一章 展望未来：公交城市成为现实
新的城市总体规划
北京的六次城市总体规划
两个规划方案被否决
新规划首次提出“宜居城市”的概念
什么叫“两轴两带多中心”
建设11个“新城”
各村都有规划蓝图
“两带”与“两轴”连接要靠交通
五环内通勤出行不超过一小时
优先发展公交成效显著
轨道交通将达到561公里
将解决公共出行效率偏低的问题
轨道交通日客流量将达到1000万人次以上
出门500米能坐上公交车

要建13个大型公交枢纽
打造无障碍交通出行网络
新能源车达到5000辆
让一半的北京人上班坐公交车和地铁
形成1—1—2小时交通圈儿
拥堵变通途，人们期待的城脉
第十二章 面对现实：城市交通任重道远
前景光明，现实严峻
堵车引起“迁都”危言
迁都可不是张嘴那么一说的
没车位不给新车上牌照的争议
别一着急就下“战书”
德黑兰的教训
城市化发展快得惊人
“城市病”是城市人自己找的
在东京感受堵车
怎么立交桥会成了堵点
老爷子与立交桥的故事
立交桥的设计要有前瞻性
交通事故是造成拥堵的一个原因
谁是“马路杀手”
莫斯科新市长一上任就治堵
开车进城得交钱
政府奖励市民少开车
国务院支持北京治堵方案
年末北京车市最后的疯狂
北京交通治堵新政出台
北京的洽堵方案“三管齐下”
机动车轮号限行是权宜之计
进城收取拥堵费势在必行
收取拥堵费各国都有各国的高招
韩国每周少?一天车，减免汽车税
在日本坐公交车比开车方便快捷
日本市区没有路边停车场
纽约曼哈顿的市民平时不开车
美国的弹性工作时间是治堵良策
德、法两国用税限制车流
缴交通拥堵费冤不冤
世界各大城市都在打发展公交这张牌
日本把发展公交当国策
伦敦的公交线路有700多条
加拿大的公交网与公交专用道
坐公交和地铁省钱省时省心
公车改革大势所趋
美国的公务车管理极为严格
日本局级干部的公车只管接送到地铁站
首尔市政府只有4辆“官车”

第一图书网, tushu007.com

德国司局长愣没专车
伦敦市长午夜骑车救“ 美 ”
绿色出行别无选择

章节摘录

老北京人出门一般是“腿儿着”　　说到交通，人们首先会想到车与路。
这也许是最简单明了的交通概念，当然现代意义的交通概念也离不开车与路，只不过它已经不是单纯的车与路的关系，它不但是整个城市管理的重要环节，而且与方方面面的部门和行业有着千丝万缕的关系。
自然，交通的概念，对老北京人来说是陌生的，因为老北京人的出行方式非常简单，除了出远门，人们一时想不到交通。
所谓“远门”就是出城。
“城”的概念，也仅限于现在二环路以内的范围。
那会儿，去趟清河或南苑，就算是出“远门”了。
很多时候，出“远门”也是走着，比如到妙峰山去进香。
老北京人一般出行都是靠两条腿。
老北京人平时串门或聚会，见了面，通常不会问您是怎么来的，因为不用说，都是走着来的。
北京人戏称“腿儿着”。
出“远门”也不过是坐骡车或骑马骑驴。
现在北京人说到老北京这个词，通常是指解放以前的北京城。
其实“老北京”这个概念比较模糊。
“老”到什么份儿上，才算老北京，并没有统一的说法。
轿子并不是老北京人的交通工具　　人们常说，有皇上的时候，文官坐轿，武官骑马。
其实，这只是民间的说法。
在京城没有这一说，甭管什么官，出行没有骑马的。
您什么时候听说过，武官骑着马上朝的？
当然，执行任务或出兵打仗另说。
有人说，老北京的街道是按走轿子，或者是走轿车（这个轿车是指马或骡子拉的车）设计的。
《明史·舆服志》上说，“轿者，肩行之车。
”这句话很有意思，敢情明朝的人是把轿子视为车的。
前一段时间，清代历史题材的电视剧和电影比较多。
在这些影视作品中，我们看到不但是官员，有钱的商人，就是一般百姓，出行也都坐着轿子。
好像那会儿的轿子是主要的交通工具，实际上这是一种“戏说”。
清代以前，或者干脆说在有皇上的年代，不是任何人都可以坐轿子的。
《清史稿》载：“汉官三品以上，京堂舆顶用银，盖帷用皂，在京舆夫四人，出京八人。
四品以上文职舆夫二人，舆顶用锡。
直省督抚舆夫八人，司道以下，教职以上，舆夫四人，杂职乘马。
”舆，就是轿子，舆夫，是指轿夫。
您看，当时不但规定什么官职可以乘轿，而且坐什么轿子都给您规定下来。
出了京城，山高皇帝远，在偏远的西南或西北地区那另当别论。
京城却不行，因为在皇上的眼皮子底下，等级制度森严。
在乾隆朝以前，三品以上的官员才可以用轿，按现在的级别说，得够得上正部级才能坐轿子。
后来乾隆上了岁数，体会到人上了年纪腿脚不利落，才特许六十岁以上的文官，可以用轿。
李鸿章出行也不敢坐八抬大轿　　明清时期，中央政府的规模并没有现在的人想象的那么大。
据史料记载，清朝全国有品级的官员，包括七品芝麻官的县令，在册的才二万五千多人。
官分九品，九品相当于现在的科长，更没有坐轿子的份儿了。
当时各个衙门口也都有编制，一个县衙门大一点的不过五六十人。
县的衙役，包括师爷都是县太爷自己掏银子雇的。
县太爷出门想坐轿子，对不起，您也得自己花钱雇人，中央政府没给您配专用轿子。
除了王爷以外，在北京够得上三品以上的高级官员，满打满算也就是那么三四十多号，即便皇上

允许他们坐轿子，他们也轻易不敢用。
为什么？
因为坐轿子的成本让他们得掂量掂量。
那会儿的高干，可跟现在不一样，配备专车，从司机到车的养护和油钱，一切都由政府包了。
他们得自己往外掏腰包。
北京有一句俗语，有人请你参加个什么活动，你不想去，往往会说，八抬大轿请我也不去。
所谓八抬，就是八个人抬着的轿子。
好像一般官员都坐的是八抬大轿。
在一些电视剧里也有这样的镜头，京城的街头出现了八抬大轿，其实这是误解历史。
地方督府出行可以用八抬大轿，整个仪式包括“顶马”、“跟班儿的”，算下来，要用一百九十二个人，气势非常大。
地方督府不在皇上眼皮子底下，而且是代天子巡守，所以他敢耍这排场。
京城就不同了，官儿再大，上边还有皇上，你搞这么大排场，皇上出行怎么办？
所以通常官员出行，都是四抬轿子。
李鸿章的官儿不小了吧，他出门也只能坐四人抬的轿子。
别说八抬大轿，就是四人抬的轿子一般高官也不坐。
为什么呢？
这些高官坐不起。
咱们就说一顶四人抬的轿子吧，一顶轿子至少得配三班轿夫，一班四个人，三班就是十二个人。
当然出行的时候，不能光有轿子，前边还得有两个骑马的开路，行话叫“顶马”，后边也得配跟班的车，行话叫“班儿车”，这套人马算下来，一年少说也得八百两银子。
当时的银子可还是银子，那东西值钱到什么份儿上？
干脆这么说吧，一两银子，一个人能过一个月。
您说一般的官员用得起轿子吗？
当年的轿夫不是省油的灯　　当然，让这些高级官员对坐轿子受用不起的另一个原因是，这帮轿夫们并不是省油的灯。
您别看这些高官在官场上八面威风，可是惹不起轿夫，怕轿夫刁难。
老北京有句话：“车船店脚牙，无罪也该杀。
”您别看轿夫这个行当，干的是力气活儿，而且是伺候人的差事，但是他伺侯的是这些高官，而他本身也难伺候。
高官再有势力，往往也得哈着他们。
换句话说，谁也不敢得罪他们。
尤其是这些高官贴身的轿夫，如果有照顾不到的地方，他们要是使个阴坏，官再大也拿捏不了他们。
比如皇上要召见这位高官，走到半道儿上，轿夫们冒坏，说轿子坏了，给您撂在半道儿上，您有脾气吗？
所以过去那些达官显贵，对轿夫一般不敢严管，有的时候还得哄着他们，否则他们在褙节儿上，真能给你撂挑子坏事。
而且还有一样，那会儿京城的轿夫们都在行里混，脸都熟，同命相连，同气相求。
您把这个轿夫给辞了，有可能在京城您雇不到轿夫了。
前些年，汽车比较少的时候，只有局级以上的领导才可以配专车。
那会儿，司机是社会上非常吃香的职业。
有道是：汽车一响，黄金万两。
尤其是给领导干部开车的司机，属于首长的贴身的差事，给个科长都不换。
当时有一种说法：“一个司机半个儿。
”　　即便是这样，领导干部对司机也不敢慢怠，否则就要受治。
那会儿的司机爷儿劲大了。

笔者跟原北京市的老副市长王纯是忘年交。
老爷子在晚年的时候，常跟我聊天。
有一次聊起了市政府领导的司机。
他给我讲了这么一档子事。
那是20世纪70年代末，有一年，北京持续干旱，他和另外一位副市长到密云考察旱情。
他的车在前边，那位副市长的车在后面，那位副市长的司机开着车，走到半山腰的地方，突然熄了火，死活也打不着了，副市长急得直跺脚。
那会儿也没手机，车坏在半山腰上，没法跟山下的人联系。
司机对副市长说，您要着急，就只能自己走着下去。
副市长无可奈何。
王纯的车到了村里，还不见这位副市长的车来，等了有半个多小时，只好让他的司机往回开，去看看究竟。
他的司机开到半山腰，才接到这位副市长。
十多年以后，王纯才从别的司机嘴里得知内情，原来当时那辆车根本就没毛病，而是司机有意给领导出难题。
再一深问，敢情这位司机的小孩高中毕业找不着工作，想让这位副市长说句话，但这位副市长没管他的事，让这位司机心生怨气，玩了这么一出儿。
北京人管这叫“蔫坏”。
当然，后来这位司机也被调离了。
由此可见，领导干部虽然有专车，但司机却万万得罪不得。
咱们接着说坐轿子的事，由于坐轿子的成本太高，明清两朝的京官坐轿子的并不多。
当时的马车、骡车、驴车是主要交通工具之一，有点像现在的出租车。
因此官员出门，不坐轿子的话，一般都是坐马车或骡车的，临时雇辆车，比“养”一班轿夫要划算得多，所以说，老北京的街道是按走轿子的宽度来设计的，有点儿不切实际。
说是按小推车的宽度来设计的，倒是靠点谱儿。
……

编辑推荐

《城脉：都市交通大写真》作者刘一达搜集调查了北京交通大量的资料，语言如此生动，真是把交通给写活了。
作为一个长期居住在北京的作家，能够用冷静的思维，轻松流畅的文笔，全面地阐述交通的演变过程，并表达出许多颇具交通专家的看法。
在北京交通出行不尽如人意的时候，《城脉：都市交通大写真》开阔了人们的视野，非常具有参考价值，而书中的丰富知识，对于人们了解城市交通，大有帮助，具有难得的史料价值。
此外，书中大量的照片，直观生动地唤起读者对每个时代的亲切回忆。
刘一达从2008年开始，历时3年，深入北京交通系统的各个部门，从北京市的副市长、政府副秘书长、交通委主任到普通的公交司机、售票员，从交通专家学者到普通市民，先后采访数百人，记录了他们对交通问题的见解和亲身感受，也融入了作者对城市交通问题的思索，对“城市病”根源的剖析，对交通拥堵痼疾的反思，对私家车出路的探寻，对大都市未来的展望。
尽管交通问题细说起来显得枯燥，但经过刘一达用京味语言的描述，变得生动有趣，诙谐幽默了。

第一图书网, tushu007.com

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:http://www.tushu007.com