

你在看我·我在看世界 国外深度游

今日目的地
【日本】

“ 东京人很少开车上下班的另外一个原因是停车费实在太贵,任何单位都不会预备免费的停车场。

——东京治理交通的一大法宝

面积是北京1/8 人均汽车保有量是北京2倍 从没实行过单双号限行、限上牌照、错峰上班 东京为何不再堵车?



东京发达的交通网络

12日,北京市政府首次公开表示将“抑制小客车过快增长”、“重点路段高峰时段单双号限行”。同样深受堵车困扰的广州,在亚运会之后如何处理行车难的问题也成为市民热议的话题。

堵车其实是一个世界性难题,世界很多大城市都曾或正在面临交通拥堵的难题。以日本东京为例,30年前东京也曾被堵车难题困扰,上下班高峰期主要道路也会变成巨大的“停车场”。然而现在,拥有1300多万人口、500万汽车保有量的东京,即便是在上下班高峰期也很难再看到堵车现象。汽车数量和北京差不多,路比北京窄,东京解决交通拥堵靠的是什么呢?

东京的路面交通,可以说治理有方;发达的公共交通设施,使人们有条件选择更科学、更合理的出行方式;东京的司机严格遵守交通规则,也成为道路畅通的必要条件。从东京路面交通的点滴之处,我们或许能获得有助于改善我们身边交通环境的某些启示。

【第一招】交通管理“疏”字当头

目前,整个东京地区的人口是1300万左右,面积是2155平方公里。北京地区的人口大约2000万人,面积是16807平方公里。北京的面积是东京的8倍,人口只是东京的近两倍。按照最新数字,持有东京牌照的汽车有462.8万辆,在北京上牌的汽车是471.1万辆。也就是说,北京的人口密度只是东京的1/4,人均汽车保有量是东京的1/2,那么,凭什么人均汽车保有量高一倍的东京畅通,而北京拥堵呢?

未曾尝试过限行

东京也曾有过不堪回首的大堵车时代。那是上个世纪八十年代末九十年代初,日本泡沫经济正处于鼎盛时期,企业活动频繁,业务往来密集,街上的车辆自然也就拥堵不堪。

当年工作日的白天,东京街头的车辆时速在10公里以内是再正常不过的事情。

然而,东京并没有尝试过诸如“单双号限行”、“尾号限行”、“限上牌照”、“错峰上班”等说法,也没有听说过哪种类型的车在特定的时间段不能进入或通过市区。在东京市区,只要是车,无论是私家小轿车还是大型货车、运土方的卡车,都有在路上平等行驶的权利。

不停扩建道路

东京的路面交通管理是“疏”字当头。政府在处理交通问题时,更注重“疏导”,而不是采取各种限制措施。

按照“疏导”思路,街上的车多了,东京交通管理部门首先想到的并不是限制车的数量和出行,而是拓展道路、完善交通设施。

最近几十年,东京一直不停地扩建道路,特别是一到晚上10时以后,车流渐少,灯火通明的筑路工地随处可见。



东京一地段停车的价位。从8:00至24:00,每20分钟200日元,合人民币16元;那么一个小时就要48元。

【第二招】“毛细血管”很发达

一座城市的道路网络恰如密布于人体的血管,无论动脉、静脉还是毛细血管,哪根血管堵塞都会影响到肌体的健康。在东京,很难找到一条正南正北、横贯东西的主干道,而迷宫般的小马路比比皆是。

而恰恰这些“毛细血管”般的小马路条条通顺,只要在路口看不到“此路不通”的标志,即使仅可通过一辆车的双向通行的小马路,你也可大胆地往里开,绝不会因对向来车而卡在“进不去,出不来”。这一点恰恰是国内城市建设没有注意到的地方。

这些年国内很多城市道路建设很快,但往往更注重城市主干道的建设,一般道路环境设施跟不上,集中在主干道上的大量车辆分流不出去,造成主干道交通严重拥堵。

东京每条道路的设施都很完备,车辆易于分流,因而在东京,通常情况下很难看到哪条道路拥堵不堪或被堵死的现象。

现在,东京已拥有完善的立体化道路交通体系,在硬件方面缓解了拥堵问题。

【第三招】停车费出奇贵

东京人很少开车上下班的另外一个原因是停车费实在太贵,任何单位都不会预备免费的停车场。足以令车主心疼的高昂停车费用是东京政府治理交通的又一法宝。

在东京,如果想开车上班绝对没人阻拦,但车主肯定舍不得支付路旁或大厦内每小时从600日元到1500日元(约合人民币48元至120元)的停车费,据说这与东京普通白领的时薪相差无几。

停车费贵了,违章乱停车的现象就会突出。为了治理乱停车,东京市政府从前年开始专门雇用“职业杀手”——停车监督员,大多是退休老警察,两人一组,配备相机和记录仪器,发现违章车辆就拍照贴条,一次罚款1.5万日元(约合人民币1200元),扣两分(日本驾照满分6分)。重罚让东京的车流畅通了不少。

【第四招】开车违规要重罚

如果说公共交通发达是日本治理交通的硬件,那么驾驶员良好的交通意识则是防治拥堵的软件。日本司机开车“一根筋”,极少并线。常见一条车道排成一溜,旁边的车道却空着。看似有些“资源浪费”,但由于乱并线的现象减少,既降低了追尾擦碰发生事故的频率,同时又增加了车辆行驶的整体速度。

尽管日本全国的汽车总保有量与中国相差不多,但是日本每年机动车交通事故并不多。以2008年为例,日本机动车交通意外造成的死亡人数已经降到了1万以下,这一数字是中国的1/10。公路上交通意外减少了,通畅程度自然有很大提高。

也许有人会奇怪,为何东京的驾驶员素质高?这除了驾驶员本身的修养问题外,还与日本完善的交通法律体系有关。如果驾驶员违规将付出很高的代价。

日本对酒后驾驶、违规变线、违章停车和超速驾驶等情况的处罚非常严厉,罚款额由几千日元到几十万日元,违章者还可能被吊销驾照甚至面临牢狱之灾。如果执法人员执法不公,则可能因此丢掉饭碗。

他山之石

伦敦收取拥堵费 效果差 巴黎推广自行车 值得学

伦敦从2003年2月17日开始,对进入市中心8平方英里范围内的车辆,从早晨7时到傍晚6时30分征收2英镑的拥堵费。

在伦敦征收拥堵费的第一年,行车速度达到了20年来的最快,但随着时间推移,拥堵情况又开始严重,甚至出现“越收越堵”的尴尬现实。如今,进入伦敦市中心的拥堵费已从每天2英镑上涨到了10英镑,但交通拥堵仍然困扰伦敦人。在伦敦市中心,工作日白天的平均车速只有每小时16公里。

交通拥堵也一直是法国巴黎市政府很头疼的事。为了缓解地面交通,巴黎市政府2007年夏天引进“自行车城市”计划,到2007年年底,有2.06万辆自行车散布在巴黎市内1450个自行车租赁站,为市民提供几乎免费的自行车租赁服务。

巴黎的一个重要经验是,缓解交通拥堵重要的不是限制,而是优化非机动车出行环境。有实验表明,每建成一条新自行车道,该路段的骑车人数就增加20%,而开车者则减少10%。

据12月14日《广州日报》A11版 李明波