

东京治堵多管齐下

刘少才



日本交通有序，东京治堵有方。别看东京人多车多，但大多数工薪族上下班都是乘坐轨道交通（地下有地铁，地上有轻轨），整个城内交通快捷环保，四通八达，不论是从住地上车，还是下车到要去的地方，步行不会超过15分钟的距离，这么方便的交通，有谁还去开私家车上下班或办事呢。

不过，在东京的周末和节假日，私家车出库，一家老小出游，“堵车”比平日严重得多，但东京治堵有方，所说的堵车，绝对不会堵死，只是慢行而已。

治堵之一：发展轨道交通。

东京治堵已有30多年，30多年来，虽然城市人口急剧膨胀，交通却提速了一倍有余。原来，东京是“解决过河的问题，首先解决桥”而大力发展轨道交通，使市民上下班都乘轨道交通工具，而不是开私家车。东京地铁始建于1927年，经过几十年的发展扩建，地下有好几层线路，每层都是各路车交叉行驶，相互交织，人们可按自己的需要随意换车。在地上则有JR线，JR线(Japan Railway Line)实际上就是电气化铁路，也称新干线。东京都内各条JR线路密集，布局合理。东京的轻轨(也称私营铁路)有东急线、小田急线、京急线、西武线、京王线、东武线、京成线等。东京轨道交通四通八达，30多条轨道交通线在整个东京编织了一张无孔不入的轨道交通网。据日本官方统计，东京人早高峰期91%的人乘坐轨道交通去上班。

治堵之二：改造支线。前方道路堵不堵车，日本有个先知先觉东西——车辆感知器。有信号灯的地方，都设置一块电子看板，这就是车辆感知器系统，驾驶者能看到附近道路的车辆密集程度，从而判断是否改道。改道就得有道可改，东京30多年治堵，也在不断扩建道路，这些不断被改造的道路，形成了东京交

通系统发达的“毛细血管”，目前整个东京已经有330多条改造支线。

治堵之三：整治车辆。东京市府工作人员1万人，仅配公车10辆。东京政府提倡公务员不用公务车，官员以身作则，只有都知事这样的级别才可以配公务车(日本的都知事相当于中国的市长)。这样一来，在东京乘地铁，说不定你身边的某个人就是当地高官或政府议员，他们与普通公务员一样，上下班挤地铁，这就不奇怪了。

此外，私家车在市区的停车费一小时300日元(现比价100日元=6.1485人民币元)，而且限停一小时，超时就会被贴条，随之而来的将是一张1.5万日元的罚单。自助式按时收费停车场大致每小时收费600~1500日元不等。东京市民的月收入也不过20万~30万日元，如果你乱停车，一次就罚款1.5万日元，这样的整治举措，哪个还会开私家上下班和出门办事显大方。

纵观东京交通治堵，不难看出，舆论宣传——交通工具——道路措施——车辆整治等多管齐下，才使世界人口第一大的大都市(东京都市圈总人口，2016年达3700万人)有了畅通的交通环境。