

向香港学习交通管理

——重访香港有感

王元敬

鉴于北京正在治理“京堵”，所以我今年到香港探亲，就特别留意了一下香港的交通情况。与上世纪80年代中期我到香港工作时相比，香港的人口大约增加了四分之一，达702万多人，各种车辆自然也相应地增加了不少。但如今的交通四通八达，每天车水马龙，但秩序井然，即使是上下班时间，也极少出现长时间交通拥堵的情况。

交通全由红绿灯控制

在香港街头，看不到交警，除非出现交通意外，他们才会骑摩托车及时赶来处理。其交通全部由红绿灯控制，市民们大都会自觉遵守交通秩序。

在香港街头，也看不到乱停车现象。要长时间停车，就必须把车开上附近的停车楼或开进地下停车场，否则就要被罚款。两相对比，北京乱停车现象比较普遍，人行道上经常停了不少汽车，影响了行人，但却无人予以干预。

香港地域狭小，许多马路都比较狭窄，所以他们多为单线行驶，这样就大大减少了车辆因交叉行驶容易出现“阻碍”交通的情况。有些地段还建有螺旋形高架路，便于车辆分流。

交通工具种类繁多

香港的交通工具种类繁多。公交有大巴、小巴、地铁、轻轨、有轨电车、登山缆车、火车。通往半山区还有一处上千米长的自动电梯，坡度较缓处是坡式的，较陡处才是台阶式的，每天上午10点半前下行，10点半后改为上行。上下行都是十几分钟。自动电梯旁还有步行台阶，任人上下。

香港还有许多过街天桥，多为与马路交叉的，有些则是与马路平行的，而且很长，这就大大减少了地面交通的压力，也保证了行人的安全。在有的隧道口上方，还有“不要酒后开车”等大字，提醒司机们注意。有的收费站还设有自动记录收费设施，司机们根本不需要停车，可以照开无误，收费单据按月寄给车主，车主再去交费，这就免去了在那里排队堵车。

此外，许多居民小区和豪宅区还设有专线小巴，每天循环送住户人员出入；另有校车接送孩子们上下学，保证了他们的安全。当然，香港还有大量的出租车、私家车和大小不一的运货车。但却极少有人以自行车代步，这是因为马路狭窄和有许多坡道。

有数据显示，截至2009年底，香港机动车总数仅为58.4万辆，其中私家车39.4万辆，占了将近七成，但是在马路上跑的却不到三成，其重要原因是公交发达和开私家车养车成本高昂，所以许多私家车车主平时上下班都选择乘公交车。

“法治”和严管

归结起来，香港的交通秩序遵循的是“法治”和严格的科学管理。香港在大力发展公交系统的同时，通过立法等手段抑制私家车过快增长。如从2004年到2009年，香港的私家车只增加了4.9万辆，而北京2010年前9个月就新增加了52.2万辆。以上这些措施不恰恰都是北京所欠缺的吗？难怪不少网民都建议在解决“京堵”方面要向香港学习。

“京堵”已经发生几年了，如今才来“治堵”，似乎已经为时过晚，“治堵”的难度极大。北京的“治堵”方案基本上是以限制买车和限制用车为主，再加上大力修建地铁等公交线路等等，但这些都难以产生立竿见影之效。如不久前刚刚开通的5条地铁，多为郊区线，并无助于缓解城

区交通的拥堵现状。至于已经修建的二、三、四、五、六环路，可以说是败笔之作，因为它们之间缺乏像蜘蛛网般的放射形路线予以连接。

可如今木已成舟，无法再建放射形路了，除非把大批房子都给拆掉。这无疑是有关部门当初缺乏全面、长远的建设规划所致！

要“法治”别“人治”

那么，有没有能立竿见影的“治堵”良方呢？有！那就是严格限制公车私用！瞧瞧全市的许多小学校，每天不是都有大批公车前往接送孩子？

网民们说：“公车只应该用于公事，在缓解交通拥堵问题上，必须做到人人平等，应该坚决取消所有政府官员的公车私用行为”，“希望政府公开公车的数量和公车的牌照等信息，……只有公车信息公开，才能方便民众监督，……”

可北京到底有多少公车呢？是几十万辆，还是上百万辆？有多少是属于北京市的，有多少是属于中央国家机关的，又有多少是属于部队的，谁能说得清？

新华社 2010 年 12 月 19 日报道说：“北京究竟有多少公车？对于网民普遍存在的这个疑问，有关部门表示‘不便’回应。”

有报道说，韩国首都首尔市市长和三位副市长各有一辆公车，保证他们上下班和公务活动，每天用完都必须开回市政府登记备案，不许任何人私用。

可为什么我国限制公车私用就这么难？我们为什么就做不到呢？看来，恐怕还是“人治”在作怪吧！