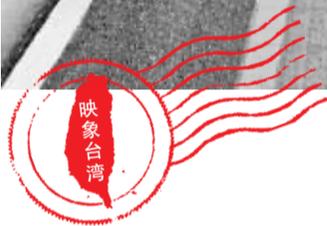




高铁把台湾联成“一日生活圈”。



时速 300 公里的高速列车。



俯瞰台北立交桥。

快捷台湾

高速路“一脚油门踩到底”

文\海南日报记者 黄晓华

在台湾 8 天,乘坐了飞机、大巴、高铁,无论哪一种交通工具,感受都是共同的:方便。岛内密布的高速公路网和高速铁路,将整个台湾打造成“一日生活圈”。

高速公路不设收费站

高速公路,是我们这些天途经最多的路。乘坐大巴飞驰在高速公路上,我们发现,台湾的高速公路也像海南一样,一路没有设收费站,可以“一脚油门踩到底”。

记者了解到,原来台湾实行的是电子收费。台湾启用了高速公路电子收费系统(ETC)。ETC 收费方式是将车机或车上单元(OBU)置放或粘贴于车上,透过监测、录影等设备扣除费用。ETC 的车辆监测、扣款、照相等收费程序只需 9% 秒,车辆无需减速,交通管理或营运人员也不必担心收不到通行费。

还有一个有意思的现象是,我们乘坐的大巴车后面印着司机刘政党名字。原来,台湾的客运汽车都把司机的名字印在车身上。既让人能清楚地看到,又能增强司机的责任心。后来发现,台湾的出租车上也印着司机的名字。

台湾公路遍及全省,线路相当稠密,总长度达 4 万多公里,包括高速公路、环岛公路、横贯公路、纵贯公路、滨海公路等。在台湾期间,对公路的总体印象是质量都比较高,车辆行驶在上面,感觉平稳舒适。

岛上大小机场 18 个

此次台湾之行,我们往返乘坐的直航飞机是从台北松山机场起落。台北松山机场创建于日本统治台湾时期,1930 年代起即开设定期航班。原来松山机场是国际机场,是台湾的对外门户,台湾民众出境旅

游、留学都是从松山机场出入境,松山机场曾风光一时。

随着两岸“大三通”的到来,松山机场成为两岸直航的主要机场,再现旅客如织的热闹景象。两岸开启天天包机直航后,台北松山机场一周要迎接近 50 班的两岸航班。

台湾目前使用的国际机场是位于桃园县大园乡的台湾桃园国际机场和高雄市的高雄国际机场。桃园机场专营国际航线,高雄机场兼营国际和岛内航线。此外台中水湳机场关闭后启用的清泉岗机场、花莲和澎湖马公机场可供国际包机起降。台湾的机场包括台北松山、嘉义水上、台南、屏東屏北等,一个小岛上竟有大小机场 18 个。

三“铁”串联全岛

当我们来到台北高铁站时,发现该站还可连接台铁及捷运,转乘非常方便。

台湾最先进的交通莫过于铁路交通系统。台湾的铁路运输主要分为传统铁路(台铁)、高速铁路(高铁)、大众捷运系统(捷运)以及产业轻便铁路等系统。

我们原来以为,高铁是高架铁路,捷运相当于大陆的地铁,但实地了解才知道,高铁除了高架轨道,还有地下轨道,而捷运也是地下轨道和高架轨道并行。因此,台湾没有像北京、广州那样被专称为“地铁”的轨道。据了解,台湾的传统铁路系统,在台北、高雄与其他主要城市也将改建为较不会影响市区道路交通的地下铁路。

台湾的传统铁路总长度 1000 多公里,核心是以西部干线、东部干线、南回线构成的环岛铁路网络,其它路线则为运量较小的支线铁路。高速铁路系统连结台湾西

南部各县市及台北、高雄、台中三大都会区,路线全长 345 公里,列车的最高营运速度为每小时 300 公里,台北至高雄南北交通的行车时间仅需 1 小时 36 分。捷运系统包括台北、高雄、台中、桃园等都会城市捷运。台湾的产业轻便铁路多数已经撤除,少数留做观光用途。

摩托车密度高得惊人

摩托车多,红绿灯多,这是我们在台湾各地城区穿行时的最大感受。

原来一直觉得海口的摩托车多,但在台北,发现这里的摩托车更多。坐在大巴上,不时可看到摩托车飞快地跑过。尤其是上下班高峰时刻,十字路口红灯亮起,那黑压压一片的摩托车阵营煞是惊人。在台湾的其他城市,摩托车也较为多见。与海南不一样的是,在台湾无论男女骑的都是在大陆被认为是女式的摩托车。

在台湾,摩托车被称为“机车”。导游告诉我们,台湾 2300 万人口,摩托车的拥有量竟超过了 1400 万辆,其密度高得惊人。导游说,由于人口密度高,大中城市存在着交通拥堵的情况,汽车停车一位难求,摩托车体积小、停靠方便,在交通高峰时间最受上班族青睐,台北不少上班族先骑摩托到捷运车站,再搭乘捷运。但摩托车因为噪音、尾气污染,危险性等因素,摩托车在台湾也越来越受到诟病。“你这个车很机车。”这在台湾是骂人的话。

同样,设置那么多的红绿灯,也是因为台湾人口密度过高而导致的无奈之举。

还有一个印象台湾对交通违法的处罚力度较大。司机告诉我们,在台湾一般不劝酒,因为对酒后驾车处罚很重,高达 1.5 万元到 6 万元新台币。

乘高铁 很新鲜

文\海南日报记者 黄晓华

因为海南正在建设东环高速铁路的缘故,我们在台湾期间特意去坐了一次高铁列车。在台北与桃园两地往返,单程时间只需 22 分钟,确实感觉很新鲜。

2008 年 12 月 27 日上午 9 时,我们来到台北高铁站时,该站的规模之大令我们吃了一惊。该站整体建筑地上 6 层,地下 4 层。该高铁站与台铁及捷运共站,还是公共汽车、客运汽车、出租车的据点,是台湾北部生活圈的中心枢纽。

还有令我们惊讶的是,台北车站本身及周边即为热闹商圈,位于 2 楼的微风美食广场及地下 1 楼的新世界购物广场,有许多小吃和商品供旅客选择。

在车站大厅,我们看到有《高铁时刻表及票价咨询》手册供自由

取阅,拿来一份翻看,上面的路线、时间等信息一目了然。大厅里设有高铁警察,有车站地图和各种指引牌指引,电子显示屏上也有列车信息,令人感觉安全又温馨。

大厅内设有自动购票机,我们按提示选择路线、票数,然后投币,票自动从下面出口滑出。从桃园至台北自由座单程价格为 145 元新台币。

顺着指示牌找到月台,看到一辆一列子弹头流线型的橙色列车停在下面。走进列车车厢,感觉到的是干净、整洁。柔和的灯光下,绿色的座椅柔软舒适。车上有普通话、台语、客家话、英语等 4 种语言的语音播报,对旅客进行提示。

车上的各类设施一应俱全。列车两边的上方有放置行李的铁架。每张椅子的后面有像飞机上一样的

自由伸缩板,可便于乘客使用便当。椅子后面的网兜中有高铁转乘资讯、列车安全说明和高铁便当资料。

伸缩板的后面,印着车上服务资讯,上面可以清楚地看出哪些车厢有厕所、垃圾桶、公用电话、自动贩卖机等设施。上面提示,“敬请将手机铃声转成震动模式,使用手机时请轻声通话”。从上面的标示还可以看出,所有车厢都禁止吸烟。

9 时 30 分,列车准时出发,前往板桥站。车速很快,但车身却并不摇晃,列车跑动引发的声音也不大,我们在车厢内仍可轻声交流。至板桥站前,车辆一直在地下通行。仅 9 分钟,列车便抵达了板桥站。

列车驶出板桥站后,开始在高架上行驶。从玻璃往外看,两边的风景飞快地倒退,有一种风驰电掣的感觉。不一会儿,列车又驶入了地下轨道,此后地上地下多次交替。

13 分钟后,车辆抵达桃园站。