

济南治堵这一年

◆可变车道、路口禁左禁右、社区微循环、高架桥提速……自2012年3月19日开始,济南市治堵行动正式启动。治堵一年来,新的交通出行方式、新的标识标线等治堵新政陆续出现在济南的街头。

治堵一年,这些治堵新政的探索收效几何,哪些问题还没解决,今后该如何做?近日记者进行了相关调查。

□本版稿件由记者冯磊采写



频出新政缓解拥堵

今年治堵关键词

可变车道总数已达14条

2012年7月份,经十路环山路路口出现全市第一条可变车道。逆向可变车道是指左转车不影响来向通行时进入逆向车道,根据试用结果,每个信号可多通过8—10辆车。

可变车道刚刚实施时,有不少司机迷茫:“当时我就琢磨,这左转弯都跑到逆行车道去了,对面来了车可咋整?”私家车主孙先生对记者说。但可变车道实施一年后,很多司机都对可变车道竖起了大拇指,“我开车二十几年了,没见过

这种车道,北京上海都没有。这种车道确实管事,路就那么宽,加不成车道,就改到对面去,佩服济南交警!”

2012年10月份,在高新区舜华路出现了济南市第一条潮汐可变车道。“潮汐车道”根据两个行驶方向车流量的多少,相应增加或减少某个行驶方向的车道,提高车道使用效率。

除了左转可变车道、潮汐可变车道,济南市还设置了同向可变车道。同向可变车道根据车流的不同,在信号灯的指

示下可在直行和左转之间相互转换。

英雄山路的六里山路口根据通行规律在该路口设置同向可变车道。例如英雄山路的六里山路口设置的同向可变车道,晚高峰17:00—18:30期间为两排左转、两排直行;晚高峰以外其他时段为一排左转、三排直行。同时,具有这样功能的可变车道还有一条设在二环东路山大北路下桥口。

3月11日,建设路的潮汐车道投入使用,至此,济南已建成14条可变车道。

开放社区道路微循环

道路微循环改造,已经实施4年多,逐步实现了小区交通区域“循环”向小区之间“循环”的延伸。历下交警大队负责人告诉记者,历下区18个开放式小区,近期将全部实现微循环的改造。

3月20日,记者对司里街小区、齐鲁医院片区等处实地探访。

“我在这个小区住了快十年了。”司里街小区居民李女士说,原先小区道路比较窄,东西方向的车经常堵成一团,实

行微循环改造后,道路就畅通多了,“我早晨起来送孩子就不用提前出门了。”

住在司里街小区的王先生是一家单位的司机,原来下班后把车开回小区,结果很拥堵也很难找到地方停车。微循环改造后,画上了单行线,规范了停车位,“现在就舒服多了。”

齐鲁医院片区的微循环改造是2012年4月启动的。记者在齐鲁医院附近的西双龙街遇到了停车泊位管理员常先生。常先生说,他以前摆摊卖水果,实施改造

取缔了摊位,但是相关部门给他提供了这份工作。“以前那种堵起来乱糟糟的情况现在没有了。”常先生说,现在居民出行停车十分规范,道路比以前明显畅通了。

交警介绍,今年济南计划完成环山片区、领秀城社区、玉函南区、七里山社区、岔路街片区、王官庄社区七区、郎茂山小区南区、闫千户小区、工人新村南村社区等21处社区交通微循环改造项目。

24条主干道已实施“绿波带”

2012年3月,济南市主干道工业北路实现了“绿波带”。这条“绿波带”,按设计时速行驶,充分预计车流到下一个路口的时间,以确保该车流到达每个路口时正好遇到绿灯。这样的“绿波带”,目前已经在济南市的24条主干道上实施了。

经十路的交通压力,不少市民都有亲身体会。2012年5月,经十路进行了信号灯“绿波带”设置。东到邢村立交桥,西至齐鲁大道路口,涉及34个路

口,路程总长52公里左右。“绿波带”设置之后一个月的调研结果显示,在高峰期通行能力提高了15%,平峰期通行能力提高了20%。

3月19日上午,记者搭乘朋友私家车再次体验了“绿波带”的效果。上午9:30左右,记者从经十路十二路口西侧向东行驶。时间已经过了早高峰,但是车辆还是不少。一路上,车速在35—45公里/小时之间,经过纬十二路口之前,遇到红灯。绿灯后通行,而后一

连经过四个路口,都是绿灯亮起;在山大路路口,遇到红灯,停车;随后直接开上燕山立交桥,在桥南侧等待红灯。

到达燕山立交桥南侧旅游路附近的目的,车程正好10公里左右,一共花了25分钟左右,其中等待大约5分钟。而在2012年5月之前,记者曾两次搭乘出租车走过同样的路线,花费大约40分钟。10公里的路程能节省15分钟左右。不过,这是在平峰期的通行效果,若遇到早晚高峰,“绿波带”的作用就不是十分明显。

提高道路限速

高架路上限只有60公里/小时,即使是平峰期车辆也跑不起来,增加了车辆在路上的时间,无形之中也会给道路“添堵”。近几年两会上,屡屡有政协委员提议,济南市的高架路应该根据现有的交通流量和道路情况适当提速,以缓解道路拥堵的现状。

为此,2012年6月1日起,济南市交警将二环东路高架路和北园高架路最高时速由原来的60公里/小时调整到80公里/小时。同时,市区76条主干道、115条次干路、189条支路的最高时速也进行了调整:全市大部分主干道由原来的50公里/小时调整为60公里/小时,次干路由

原来的40公里/小时调整到50公里/小时,支路40公里/小时。

随着路网限速的整体提升,不少市民明显感觉到,在市区开车速度比以前更快了,尤其是在北园高架和二环东路高架路上,车速能提到每小时80公里,都能赶上高速公路的最低时速了,有些车



□胡劭伟 制图

记者手记

治堵良药是什么?

主甚至感慨,如今在高架路上开车都有种上了高速的感觉。据济南市交警相关数据显示,最高时速调整后,快速路车辆通行效率平均提高了33.3%,主干路提高了20%,次干路提高了25%,高峰期拥堵率同比减少20%。

正常工作日的早晚高峰,逢一场大型体育赛事或音乐会、一场突如其来的降雨,我们的城市都会遭遇超过中度拥堵而直达严重拥堵的状态。把交通拥堵的原因简单归结为城市规划和车、路之间的矛盾,虽有道理,却只是表象。某种程度上在于,与“先污染后治理”一样,即便是有几十年缓冲时间,城市也不可避免地走上“先发展汽车再修路”、“先拥堵再治堵”的老路。

放直行?济南交警相关人士介绍,一般路口直行车辆较多,相应直行车道也就多,先放左转弯,几排直行车都可以提车至直行待行区,会相应增加路口的通行能力。

目前济南的“直行待行区”都设置在经十路上,一般结合“左转可变车道”实施,根据济南交警的统计,这些路口的通过率提高了20%—30%。

交通拥堵已经成为城市发展过程中不可避免的阵痛,如果此时还不大手段力度将其截流,那么将会给今后的可持续发展埋下无穷隐患。今年1月17日,为治理雾霾,济南市出台单双号限行规定,效果不错。虽然执法部门并未对路上的限行车辆予以处罚,但路面上的车辆少了不少。这也让很多人看到了治堵的希望。不过,也有人发现,到限行后期,不遵守限行令的人已经有越来越多的迹象。也有人说,如果以后限行常态化,很多人会再买车,单号开单号车上路,双号开双号车上路,到时候汽车保有量可能会增长得更快,问题也会更多。

多年来,一些专家学者一直呼吁:不能盲目发展私家车,城市交通不能以私家车为主,面对滚滚而来的“汽车潮”,必须进行适度的控制。

接二环南路高架路,再加上南延至二环南路的顺河高架路,“日”字形网络呼之欲出,快速路网将绕全城。

除高架路开建外,济南还在酝酿将部分二环道路延伸,实现城区路网与高速公路网顺畅衔接。

面对持续增加的机动车,北京已经采取“差别化停车收费”等经济手段来引导汽车使用,上海车牌拍卖价格已过9万,日前又传出了深圳一天收200多元停车费的消息。然而,北京在限号、限购、外地车辆条件限行的高压政策下,并未有效缓解拥堵。和北京一样,十多年来,上海交通拥堵状况并没有随着高架路增多、实行汽车牌照拍卖等措施而得到缓解。有的专家认为这是典型的“头痛医脚”,似乎什么问题都要用价格杠杆来“一涨了之”。

所以,有专家指出,单纯的限制措施也不是办法。通过交通需求管理控制小汽车的使用,鼓励并切实落实公共交通和慢行交通的发展,才是城市交通的良性发展。但这只是一个看上去很美,实施起来并不容易的事。很多人有喜欢开车的心态和习惯,另外,我们的城市公交系统目前还不是尽善尽美。城市轻轨、换乘枢纽、快速公交、专用车道等一系列现实而又紧迫的问题摆在我们面前。并且,公共交通还有一个“最后一公里”问题,“最后一公里”靠什么去解决?最好的方式其实就是自行车。但是,自行车在小汽车夹缝中穿行,谁还愿意骑自行车呢?不骑自行车,更不愿意步行,解决不了这个问题,愿意乘坐公共交通工具的人自然就少了。

济南市目前进行的经十路等主干道禁停、双向六车道以上道路配备公交专用道等措施,都是明显的优先公共交通出行政策。虽然目前公共交通出行问题很多,困难很大,但我们放眼长远,如果公共交通出行效率逐步接近甚至赶超小汽车出行效率,又有多少人会同固执地选择小汽车呢?

城高速免费的相关内容:将绕城高速公路纳入我市快速路网,定位为三环路,对本市号牌车辆通行绕城高速公路免收通行费。

省城一位交通专家也认为,对济南号牌车辆通行绕城高速公路免收通行费,确实能对治堵起到积极作用。

“日”字型快速路网

“杆石桥路口由西往东压车300米,左转弯需要等待3个以上信号灯”、“北园高架路长途汽车站下桥口压车到了桥上”、“阳光新路海鲜市场附近几乎已经成为停车场,建议过往司机选择其他路段绕行”……近几年,早晚高峰路况播报逐渐变成了堵车路段播报。

数据显示,自2007年至2012年12月底,济南市机动车保有量从99.59万辆增至139.58万辆(其中,济南市内五区及高新区77.4万辆)。今年1月4日、5日、6日3天的新车挂牌数就达4620辆,也就是说济南市目前机动车保有量已超140万辆。面对成几何倍数增长的机动车总数,如何才能更加有效地缓解拥堵呢?

关键词:

“车多不是导致拥堵的‘唯一杀手’,同样的汽车数量,同样的城市面积,如果在城市规划、道路建设、管理方面进一步改善,可能会延迟拥堵时代的到来。”山东交通学院交通与物流工程学院蔡志理认为。

根据最新的济南市缓解交通拥堵议案,今年,济南市将在城市道路方面投入巨资,打造“日”字型城市快速路网。3月21日,济南市二环南快速路的一些建设细节已初步敲定:西起G104立交(待建),东至扳倒井立交(待建),设计为

双向六车道,由高架、地道、隧道和路堑构成。作为济南“三横五纵”城市快速路系统和“五横六纵”快速公交系统中不可或缺的重要组成部分,二环南快速路的建设一直是市民广泛关注的焦点。省城二环西路高架路南延后,将对

城高速免费的相关内容:将绕城高速公路纳入我市快速路网,定位为三环路,对本市号牌车辆通行绕城高速公路免收通行费。

省城一位交通专家也认为,对济南号牌车辆通行绕城高速公路免收通行费,确实能对治堵起到积极作用。

绕城高速何时免费

关键词:

对济南治堵的建议,市民周先生对记者说:“去年年初,媒体曾报道政府将把绕城高速公路纳入济南的快速路网,对济南号牌的车辆免收通行费。现在都一年了,怎么还收费?”

周先生告诉记者,他家住十六里河附近,因为工作上的业务关系,经常

开车去章丘。如果先上南绕城高速,再到邢村立交桥,一般用不了半小时;如果不走绕城高速,就得通过其他路段走到经十路,然后一路东行到邢村立交桥,一般花费的时间近一个小时。

但绕城高速是收费的,“虽然只收10块钱,但一个月去七八趟就不划算了。”周

先生说,他和不少朋友交流过,绕城高速免费,不少车辆可以有更多的出行路线选择,对治堵是有积极作用的,所以希望相关部门尽快实施免费政策。

记者了解到,在2012年年初,济南市治理交通拥堵指挥部出台的关于缓解城市交通拥堵的工作方案中,确实有绕

关键词:

虽然已过去两个多月,但很多市民对1月17日那次因治理雾霾而出台的单双号限行印象深刻。在济南市政府未采取强制措施的情况下,限行效果依然明显,不少的哥的姐反映车辆少了三四成左右。于是,一次旨在治理雾霾的限行,却对济南交通拥堵起到了立竿见影的效果。

“限行措施可以在诸如全运会以及严

重雾日雾霾天气时作为一个应急预案,但不是长久之策。”交通专家分析,遇到这类应急措施的特殊情况,大多数驾驶人短期内都能响应限行措施,但绝非长效之策。或许因工作需要,或因公共交通不足够便捷,限行措施肯定会给很多市民带来不便,也存在部分市民确实几乎每天都有用车需求。如果单双号限行长期实行,这部

分市民可能会购买第二辆车来应对,刺激私家车的消费需求,无形之中不仅增加了交通总量,还需占据停车资源,反而会起到适得其反的效果。长远来看,限行只是“止疼剂”,不是“长效药”。

“拥堵,也不仅仅是私家车的责任,公共车的责任也很大。”采访中,很多市民对公车很有“意见”。

限私车更要限公车

如何加强公车管理?为加大公众对公车的监督,“公车统一标识”呼声最高。记者在省直机关事业局了解到,我省将探索公务用车统一标识制度,条件成熟的地区和部门推行公务用车统一标识、GPS定位等,公车满编单位必须先交旧车才能配新车,相关部门将定期向各单位抄告所属车辆和驾驶员人员交通违法行为信息。