

主打



▶10月
24日中午,
在济南南门
大街,车辆
堵成了长
龙,缓慢前
进。

本报记者
王媛 摄

出行遇堵车,周末也不例外

城市交通凸显“供需矛盾”,堵车现象向周末延伸

周末乘车出行,半小时难挪窝

“一条道路怎么会堵得如此严重?”23日中午,省城市民宋先生下班回家,和往常一样,他在体育中心乘坐34路公交车,在从玉函路直至拐进舜玉路不到两公里的路程中,车辆行驶的速度让乘客有些难以忍受,足足走了半个小时。

“一开始是走得很慢,

三四个信号灯也过不去,后来干脆就停在了路口。”宋先生说,在周一至周五的工作日里,他每天下班都走这条路线,虽然上下班高峰也堵车,但不至于堵这么长时间。“更何况这是周末,按理来说,应该会快一些。”

23日下午,记者乘坐出租车,沿着宋先生途经的路

线沿路观察。在玉函路自北向南的方向,的确存在压车的情况,从经十路路口至舜玉路西口,耗时近半小时。在舜玉路上,交通状况已经有所改观,但车辆行驶速度依然较为缓慢,喇叭声此起彼伏。

对于济南日益严重的交通拥堵状况,出租车司机

的感受最为直接。“每天早高峰和晚高峰,我最多只接两个活。”司机王成建告诉记者。

王成建干出租这行已有八年,他终日奔波在街头上,亲眼目睹济南的马路从狭窄到宽敞,也切身感受着马路上的车辆像雨后春笋般,越冒越多。

“最早的时候,道路状况差点,但一般不怎么堵,最堵的时候等两个信号灯也就过去了。马路变得越来越堵,也就是近五年来的事情。”王成建说,济南私家车这几年来迅速增多,道路虽然改造好了,“僧多粥少”的局面却变得更加严重。

周末常有会展,马路几成停车场

让省城市民深受堵车之痛的原因,还来自于省城不断举办各种大型会展活动。活动期间,挂有各地号牌的车辆陆续涌进济南,交通拥堵程度与日俱增。而这些会展活动的举办时间,十有八九是在周末。

23日,从舜玉路走出后,记者沿舜耕路步行至济南大

学东校门口,从这里开始,车辆的行驶速度慢得严重。

在此之前,记者在舜玉路和舜耕路交叉口,等了半个小时也打不到一辆出租车,偶有空车路过,一听说要走舜耕路,司机连连摆手,继而匆忙离开。

在此执勤的市中交警大队普利门中队队长刘现

军说,他们中队从早上7点半开始执勤,所有交警全部上岗,这里的交通状况依然不容乐观。

舜耕路拥堵的原因,是大量行人和车辆涌入舜耕国际会展中心,人们争相赶来参加会展活动。眼下正在举办的一个带有浓郁时尚气息的会展活动,就

吸引了不少有车一族前来参观购物,据交警部门有关人士推算,这次的人流量与前不久的糖酒会相比,有过之而无不及。

“糖酒会期间有早高峰和晚高峰,但这次会展不同,车辆随时都来,完全没有高峰和平峰的区别。”

近年来,济南的交通压

力屡次接受来自会展活动的考验。据有关人士介绍,每当有会展活动,在会展中心的上千个停车位就很难找到空余。而在附近经十路自西向东的行车道上,车辆排起的长龙绵延数公里。远远看去,省体育中心的高架桥上,俨然就是一个“停车场”。

堵车事关生活节奏和工作效率

面对日益严重的堵车现象,省城众多车主认为济南的“堵车时代”已经来临,而要解决这个问题,很多人并不抱太大的希望。“全国一、二线城市,哪个不堵?”在省城一家论坛上,有网友如此反问。

在受访的十几位车主中,大家普遍认为,现在和三年前相比,按同一路线行驶,市内十公里路程要多花

20分钟左右的时间。

“不要小看堵车的时间,这事关一个城市的生活节奏和工作效率。”早前在一次政协会议的小组讨论会上,省政协委员宋传杰曾这样表示。

家住二七南路的宋先生对周末堵车深有感触。“前几年堵到上午9点,基本就能缓解,现在能堵到中午11点。”

23日下午3点至5点,记

者沿路调查走访,济南东部至市中心的交通压力较大,经十路、和平路、泺源大街、山大路部分路段已经出现压车现象。此外,人流聚集的经一路延长线、济泺路、泉城路等路段的交通压力也不小。

遇到恶劣天气,济南的交通压力更大。今年4月底的一天,济南遭遇强风天气,车主孙先生在火车站附近遭遇堵车。他干脆把车停在路边等

着,两个小时后才开车离去。

车主王先生家住汇花园,单位在二环东路。“我上午9点上班,每天7点半就从家里出来,一个多小时左右可到单位。如果晚10分钟出家门,可能就会迟到。”王先生说,每天早上,经十路五里牌坊路口至建设路由西向东方向,以及体育中心附近经常压车,如今他已放弃开车,改骑电动车上班。

“目前,济南市民乘坐公交车出行的比例在20%以上,而驾车出行的市民比例也接近20%,如何引导市民更多地乘坐公交车,是政府需要认真考虑和践行的。”山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华认为,交通也有供需矛盾,一座城市除了修路增加“供给”外,还应合理引导需求,优先发展公共交通。

私家车快速增长,周末普遍不闲着

周末堵车的状况,与省城私家车数量的增长也存在密切联系。“周末公务车外出活动相对较少,但私家车外出办事、游玩、购物的越来越多,这让省城的周末交通显得并不轻松。”省城交警部门有关人士表示。

“仅今年10月12日一天,济南市就有1051辆新车挂牌,如果排成一排,可以从七里山排到泺口。”市车管所有关人士介绍。从2006年到2008年,济南市汽车保有量基本以每年15%的速度递增,去年增幅甚至达到23.78%。这其中,私家车的

增长非常明显。今年前9个月,挂牌新车达11.8万辆,其中私家车占了较大比例。而最新数据显示,济南私家车保有量占到汽车保有量的83.37%。

新车挂牌量能更直观地体现购车情况。市车管所有关人士分析,近年来,汽车下

乡、以旧换新、节能汽车补贴等扶持政策陆续出台,一定程度上拉动了汽车消费。现在百姓生活水平逐渐提高,兜里的钞票足以让人们购买汽车作为代步工具,加上汽车价格降低及各类车展的频繁举办,也都起到了一定的推动作用。

周末交通拥堵正在找寻解决之道

有专家指出,如果将周末城市拥堵单纯归咎于私家车的迅速增长,似乎有失偏颇。交通研究专家许云飞曾表示:“汽车拥有量是衡量城市居民生活水平的指标之一,能在一定程度上反映一个城市的现代化程度。”

前不久,在比济南交通拥堵状况更为严重的北京,有专家建议借鉴国外经验,“限制家庭拥有第二辆车”。

此建议一度遭到业界炮轰。

与迅速增长的汽车数量相比,省城道路的配套改造及发展速度则相对平缓。张汝华介绍,截至2009年年底,济南绕城高速以内的支路以上等级道路(宽度14米以上)长度为927公里,比2007年年初增加了89.93公里,面积增加18.38平方公里。三年里道路长度增长幅度为10.74%。

“汽车数量一年增长

23.8%,道路长度三年才增加10.74%,虽然不能拿两个数据单纯比较,但已能看出道路的发展与汽车增长不太匹配。”张汝华说,近几年,济南的道路设施情况有了明显改善,但部分道路仍不能满足汽车通行需求,这在周末也逐渐显露端倪。

在糖酒会期间,省城交警部门负责人表示,“道路这么拥堵,我们能看出实现

交通微循环是多么重要。”

该负责人表示,实现交通微循环,打通主干道之间的小区道路,保持支路畅通,这样就能对主干道的车辆有效分流。“现实情况是,在遇到道路拥堵时,多数情况下车辆没有小路或支路可以绕道行驶,而且大多数私家车主不熟悉路线,不敢轻易绕道。”

目前,济南市的交通微循环改造正在由点到面铺

开,以“咪表”为代表的停车诱导系统逐步完善,对于日益明显的交通拥堵问题,济南市正在探索解决之道。

“对于交通拥堵来说,固然有路网结构不合理的因素,但不是唯一因素。在机动车数量急速增加的背景下,道路拥堵背后是城市化发展中的公交优先战略,尤其是对周末交通来说,更是应当提倡的。”张汝华表示。

关注变化中的城市

本期策划
王立龄
稿件采写
本报记者
董 钊

