

春天里

蚁居城市



济南山师东路路段的车辆排起了长龙。本报记者 王媛 摄

快不起来， “堵局”转眼包围你我！

本报记者 董钊 刘德峰

这几天，北京城忽然间成了焦点，这次不为别的，就因为它的“堵”与“治堵”。“堵”是个可怕的传染性城市病，从一线城市到二线城市，从二线城市到三线城市。似乎是无城不堵，无堵不城。

这种传染病来得是这样的猛烈。上世纪九十年代初，乘坐黄色面包出租车对济南市民来说，是一件很奢侈的事情。如今，这座城市的出租车早已换成了桑塔纳3000、悦达起亚和红旗。十几年弹指之间，上下班高峰期浩荡的自行车流已经不见踪影，取而代之的是喇叭齐鸣，济南的交通正在也必将接受严峻的考验，如何治堵正在检验着这座城市的智慧和勇气。

15块的行进与 15万的速度

12月22日一早，46岁的济南市民刘爱莲从家中匆匆出门，这种工作节奏从不久前买了车开始，她必须争取赶上上班高峰期之前穿过那条让人头疼的经一路延长线。在她所居住的单位公寓，同事们几乎和她保持着同样的步调。

这一天，她出发迟了些。等她行驶到纬二路时，长长的车队已经望不到头。她眉头皱了皱，拉起手刹，开始愣愣地看着前方的信号灯，信号灯离她很远。

刘爱莲中专毕业后来到这座城市，如今已是24年。就在这24年里，她切身经历着这座城市交通状况的变迁。

刚毕业时，她从集市上花15元买了一辆二手自行车。每天上下班，她的自行车涌入庞大的自行车队伍。如今，这样的自行车队伍逐渐消失了。“现在的马路宽了，自行车道却窄了。”刘爱莲价值15万元的汽车在慢速行进，在她的右侧，几辆汽车停在了副道上。

当回家午休 成为奢望

“中午堵车的时间实在耗不起，还不如在办公室休息一会儿。”这是济南市民邓先生最不愿意接受的。现在，邓先生有一套舒适的四居室，而18年前，他还住在仅有十平方米的单身宿舍。如今，那些房子还在，接纳着一批批怀揣梦想来城市打拼的年轻人。

“开车堵得慌，不买车吧有事的时候就麻烦。”邓先生的车是在两年前买的，他算是同龄人中买车较晚的。其中一次搬家，住处离单位较近，他选择坐公交车。“其

实，三年前，大街上还不怎么堵，但现在开车有些不便了。”

促使邓先生买车的主要原因还是方便办事。他说，以前没买车的时候，到了节假日，如果要走亲访友，根本别想打到车。而对于上班的他来说，乘坐公交与开车没啥两样。“只要道路畅通，从家到单位也就半小时。可是，这种顺利的情况越来越少了，一个月碰不到几次。”

如今，越来越多的人选择在省城东部和西部买房定居，然而车辆拥有量的迅速上升，让济南不得不面临“堵城”的困局。经十路、泺源大街、和平路等贯通东西的交通动脉，时常出现堵车现象，这座城市的步履正在变得沉重。“如果大家都不开车去上班，那会是啥样？”邓先生这样设想。

出生在 出租车里的孩子

李师傅开出租车已经有7年的时间了，在这7年的时间里面，他对济南交通的整体印象就是“堵”。

李师傅告诉记者，刚开出租车的时候堵车还不是很严重，只有经十路、汽车站、火车站等地方堵车较为严重。“但这几年不同了，堵得太多了，说不定在什么路段，什么时间就会出现堵车。”

在李师傅的印象中，经十路、玉函路和舜耕路堵车最为严重，而华龙路、东外环路口、洪楼附近的花园路路段和泉城广场周围的几个路段，是新增加的容易发生堵车的路段。

“在舜耕路和经十路的路口处，从早上7点半到中午11点半一直很堵，下午从2点就开始堵上了，一直到晚上。”李师傅说道。

堵车的时候，李师傅的车速只有十迈左右。“我朋友的车上有次坐着一个待产的孕妇，

结果还未到医院，就把孩子生在了车上。”

李师傅认为，济南市私家车数量的增长是造成道路堵塞的主要原因，另外，骑自行车的市民抢道、闯红灯等现象，也在一定程度上带来了堵塞。当被问到天气原因对堵车的影响时，李师傅说：“下雨的时候容易堵，但下雪的时候则不容易堵。”他说，下雪的时候，新手不敢上路，所以像是行车途中车辆熄火、开车速度慢、拐弯速度慢、生疏变道等问题，就减少了许多。

李师傅说，要改变堵车的现象，也确实没有多少好的想法。但他认为，首先应该在混合交通的状态下，规范各类交通参与者遵守交通规则的意识。

驾驶出租车已有6年的颜先生，则感觉到和平路与历山路也应该加入到“最堵”的行列中。颜先生说，“其实济南的交通变化也不小，但是无奈私家车增加太多了。”堵车时，他开车的速度低于20迈。颜先生认为，除了天气、车祸等原因外，BRT车道占用过多的道路空间，也是造成堵车的原因之一。颜先生说：“BRT车道里面没车，而车道外堵得严严实实是常有的事。”

从一人值勤到 三人疏导

12月18日中午，天气依然寒冷。济南历下交警大队大队长刘金亮放下警用摩托车，搓着双手回到办公室。他刚从同事们的值勤岗点回来，办公室里没有一丝暖意。“冬天，我办公室里的空调就是摆设，人根本在屋里呆不住。”

刘金亮干交警十余年，他几乎站遍了历下区的每个路口。回忆当初的工作情景，他似乎还有些留恋：“那时候，执勤的任务和现在比，根本不重，每天按时上下班，现在根本做不

到。”

最初，刘金亮在趵突泉南门附近值勤时，作为济南繁华地段之一，车流量比较大，但也不用像现在这样来回走动疏导。“现在，一个信号能放近百辆车，原来的时候，哪有那么多车！”当初，相对于机动车辆的稀少，他们查纠违法行为的时间多花在了自行车和摩托车上。

如今可不一样了。比如在泺源大街和历山路交叉口，遇上交通高峰期，再加上附近有放学的中小學生，需要三个交警在路口疏导。这个路口放在多年前，一个交警足够。

现实情况是，现在省城的交通高峰期所持续的时间越来越长，他们的工作时间也不能得到根本保证。“我们现在工作，上下班根本遇不到交通高峰期，因为必须要提前到岗，高峰过后才算完成任务。”

十几年间，刘金亮亲眼目睹身边的道路两旁高楼林立，商业片区渐成规模，车流量增加幅度自然也超乎他们的想象。“到了节假日，车流能堵得延伸至泉城广场以西，如果不及疏导，很快就会乱了套。”

在刘金亮的眼里，交通压力完全没有因为省城道路的拓宽而缓解，反而愈发严重。据车管部门预计，到今年年底，济南机动车保有量将突破120万辆，更多的马路交通流量达到饱和，更易发生拥堵。

济南交警部门的人士分析，济南市区部分路段的饱和度和在高峰期达到1.2-1.5。而据专家分析，饱和度和在0.8至1.0之间容易发生交通拥堵，超过1.0后极易发生交通拥堵甚至交通瘫痪。截至今年9月底，济南机动车保有量达到118万余辆，仅9月份就增加了7000多辆。按照这种增长速度，济南的交通必将面临“堵”局考验。



12月18日中午，刘金亮在执勤。本报记者 张中 摄