



编者按

时至今日,交通拥堵已成为国内各大中城市越来越严重的“城市病”,每天有大量时间耗在路上,致使城市形成巨大的资源效率浪费,并且使城市发展迟滞。就在一年前,北京对备受诟病的交通状况重拳治理,限购、摇号、提高停车收费标准等一系列措施引起社会广泛热议。有官方数据表明,时隔一年,北京治堵已收到初步成效。近几年来,杭州市在治理城市拥堵方面也大力推出多项举措。近日,本报记者兵分两路赶赴北京、杭州,就两个城市的治堵情况调查走访。虽然这两个城市的治堵举措未必适合济南,我们也不必照抄照搬,但至少可以给济南治堵提供一些思路和借鉴。

首都推出“28条”一年来初见成效

# 济南治堵,该向北京学点啥

本报记者 董钊 喻雯 发自北京

**1 摆号**

2月6日早7时,北京气温骤降,家住北京西站南路附近的房地产公司职员赵永准时从家中出发,顶着寒风在路边苦等出租车。“原来没钱买车,现在钱够了,买车还不一定能挂上牌。”

赵永所说的“挂不上牌”缘于2010年年底北京开始施行的治堵新政——小客车配置指标需要政府分

配,即通常所说的“摇号”。也正是得益于“摇号”,截至2011年年底,北京市机动车保有量约500万辆,从400万到500万,这一量变经过了两年,2011年机动车保有量的增幅创2000年以来的最低值。如果没有“摇号”,500万个这个数字应该提前11个月到来。

今年1月6日,济南市一天的新

车注册量突破2000辆,创历史新高,于是有业内人士大胆预测:“济南限车是早晚的事。”

然而,要缓解直至解决城市拥堵问题,远远不是“一限了之”这么简单。山东省第九届政协委员、交通专家许云飞表示,像济南这样规模的省会城市,人均拥有机动车的上限标准应为每4人拥有一辆机动车。

车,但济南目前并未达到这一标准。

“从长远来看,我们不应排除限制机动车数量的可能性。”山东交通学院交通与物流工程学院博士、教授蔡志理认为。



2月6日接受本报记者采访时,说起与济南的渊源,周干峙笑着说是上个世纪50年代前后,他就来过济南。“当时怎么也没想到济南会发展成一个有600多万人的城市。”周老感慨,600万人的济南和200万人的济南完全是两回事,怎么可能不堵!从济南目前的状况来看,就交通来说是解决不了问题的。

“用行业的话来说,这是个综合问题,首先涉及城市化方向的问题。”周老说,如果城市化都以发展大城市、特大城市为主,认为“城市越大越好”,这样交通问题就甭想解决了。

“摊大饼”形象地说明了城市发展的一种形态。简单说就是以现有市区为中心,向城市郊区圈层扩散的城市规划。当城市规模无边缘地发展时,必然会带来交通、环境上的问题。以济南为例,600多万人完全可以分配成中心几百万人口,外围有若干个十几万人、再外围有若干个几十万人的……总之,把人口分散布局。

“城市发展为什么非得‘摊大饼’呢?”周老用一种反问的语

## 城市规划专家、两院院士周干峙谈济南城市规划和治堵:限车没问题,支持建地铁

本报记者 喻雯 董钊 发自北京

由济南的治堵谈起,原建设部副部长、全国著名建筑学和城市规划专家、两院院士周干峙和记者在较大范围内探讨了他对目前交通拥堵的认识。他认为,对堵车问题必须有全面准确的认识和系统综合的措施。



周干峙(右)与本报记者合影

局上,大城市周围应有卫星城市,形成城市群。城市群之间的交通,卫星城与主城区的交通,这些都应该有一定的比例关系。

周老坦言,短期内解决城市交通拥堵问题是不可能的,必须有长期作战的准备。

说起“限车”,周老肯定地说:“济南应该限车,没有问题。哪有不限的道理?”紧接着,周老指出,如果限制了开车,还要想办法解决一系列的出行问题,比如开校车、班车等。此外,像提高停车费、发展公交等,都是可以借鉴的政策,但也不是一两天就能奏效的。

在济南不要建地铁的问题上,周老的意见也很明确:济南完全有必要建地铁。但这也是比较新、比较复杂的专业问题。大城市新的交通系统如何规划,如何分工,这个问题要组织专业队伍进行调研拿出方案,城市之间也可以互相借鉴。济南的交通规划就可以借鉴北京、上海的一些经验。

周老指出,现在要主动解决好交通系统的发展问题,加大对交通建设的投入。“北京的公共交通,世界第一。”现在济南还达不到这种条件,但是可以逐步提高公交车数量的增长,引导大家少开车出行。

除了城市交通体系的建设和完善,周老还指出,市民的交通理念也需要更新,文明交通意识很重要,这些都是治堵必须考虑的。