



治堵拆招·错峰不易

上下班高峰期或限行外地车

业内认为应通过调整高速收费引导过路车不走市区

本报济南11月7日讯(记者王兴飞) 近日,济南提出,在特定时段、特定路段限制外地车辆驶入市区。据了解,对外地车的限行将主要是在上下班高峰期、恶劣天气造成城市特别拥堵的时候。而要实施外地号牌车辆高峰期常态化限行,政府部门需要突破的难题还有不少。

首先,外地车在济南的日常交通拥堵中做出的“贡献”尚不明确。“简单地讲就是外地车辆在节假日、节假日交通流量到底有多少,多少车辆是临时过境?多少车辆又是以济南为出行的目的地。”一名一线民警表示,这两大类型车辆交通需求存在明显差异,限制通行也必须分别制定措施。

据了解,普通工作日,省城市区道路上行驶的外地牌照车辆约占1成左右,在节假日期间,外地牌照车辆则会明显增多。但关于外地牌照车辆有多少属于上述两种类型,尚未有政府部门发布相关信息。

其次,针对过境行驶的外地牌照车辆,要限制其在市区通行较为容易,但也需要综合考虑各

类问题。“如果不入市区,一般就需要走绕城高速,但目前绕城高速需要支付通行费。不走市区就要多花钱,这多出来的出行成本该由谁承担?”该人士表示,如果政府部门借鉴深圳等地的经验,对经绕城高速绕行的外地牌照车辆施行免费通行,应该能起到一定作用。但这又涉及动辄上亿元的财政支出。

最后,一些外地车以济南为出行目的地,但市区限行后他们可能面临被拦在城外的命运。“要么像渣土车大货车一样等到限行时间结束后进入市区,要么在绕城高速外停放车辆换乘其他方式进入济南。但没有安全的停车场、便捷的换乘方式,很可能促使其被迫限行。”该人士称。

谁来错峰?怎么错峰?

专家表示城市治堵应配套公交、公车改革

6日,济南发布消息称,为治堵省城拟推错峰上下班,预计三月底制定政策并实施。不少市民表示,若仅对机关事业单位职工进行错峰,政策难以起到作用。而专家表示,错峰“治标”意义更大。要想彻底改善交通,还须落实交通影响评价制度、推动公车改革以及调整公交车运力。

本报记者 刘雅菲 刘飞跃

单位有班车,机关错峰意义有多大

市民王先生在济南龙奥大厦上班,家就住在旅游路上,和单位相隔不远。因为要送孩子上学,他每天出门的时间都很早,7点半左右就能到单位。

他们单位开车上班的人算是少数,“整个龙奥大厦里坐班车的人估计占六成。”王先生介绍,还有不少人是坐公交或者步行来的,开车上班的人比较少。

据记者了解,限于人力物力,目前不管是交通主管部门还是学术界,都没有做过机关事业单位人员对城市拥堵贡献率的研究。

“造成交通拥堵的到底是哪些人?他们占了拥堵的多少份额?济南出台错峰出行的依据是什么?在具体政策落地前,必须先要解决这些问题。”山东大学交通规划设计研究中心主

任张汝华说。

山东交通学院交通与物流工程学院副教授张萌萌也认为,错峰上下班肯定是解决拥堵的一种办法,但是要真正制度化且把负面影响降到最低,其实不容易。“这关系到每个公司和企业的问题,政府不可能强制推行。而且政府不可能强制规定企业员工的上班方式。”

错峰缓堵会否鼓励市民开车

2014年12月,上海市城市发展研究中心提出,上海要实行错时上下班制度,会面临三对矛盾:交通与单位的矛盾、错时与生活的矛盾、错时上下班与高速机动化的矛盾。

对此张汝华认为,这三对矛盾同样适用于济南。同时济南还面临小汽车增长过快的问题,交通供给能力远远小于交通需求。

2015年济南新增机动车225535辆,按照济南700多万的人口计算,平均每31人购买了一辆新车,平均每天就有617辆车被购进。

张萌萌认为,一旦实行错峰上下班制度,即使短时间内交通拥堵情况得到缓解,但由于机动车数量的上涨态势,效果不一定会长久。“错峰甚至可能会刺激开车。市民会评估政策带来的影

响,本来不开车的人一旦觉得路上不堵,可能重新选择驾车。”张萌萌说。

张汝华也认为,错时上下班跟拓宽马路、修高架以及修建停车场思路是一样的,无非是鼓励更多的人去开车。“治堵应该同样重视另一个方面,即鼓励汽车少上路,提倡绿色可持续出行的理念。”

公交短板得想法补上

研究者认为,在济南实行错峰上下班制度,不仅需要进一步讨论研究,还需要相应配套政策来检验效果。

张萌萌称,除了常规性的治堵措施,济南应该在土地开发利用方面做文章,应该严格执行交通影响评价制度。

一个大型商业综合体、体育场馆、高密度的住宅在开建前,若没有注意其对周围交通环境

的影响,那建成后很有可能堵塞一方道路。“十年前可能还是偏僻路段,现在可能成了高密度住宅区或者商业区,哪能不堵?”

其实早在2013年,《济南市城市公共交通条例》便要求新建、改建、扩建大型公共场所、公共设施以及居住小区建设项目,预留出公交场站等基础设施建设空间,让公交主动引领城市发展。

但因为交通主管部门没有执法权,此条例对于大型公共场所几乎没有约束,真正执行下去难度非常大。从实行结果来看,也没有实质性的作用。

此外,目前公交出行班次和早晚高峰一致,早高峰公交车发车频次要高一点。有专家认为,实行错峰制度后,公交出行班次也要做相应调整,此外,降低公车数量等意见也被专家频频提起。

医生冯先生:单位内部错峰更有效

冯先生在济南城东的省立医院东院工作,每天早上他要从槐荫区的家中赶到单位,对于济南的早高峰他也感受得很明显:“7点出门,走到一半的时候,早高峰就来了。”

下班时,为了避免交通高峰期,冯先生一向是主动错开高峰期出行。下午5点半就能下班,一般都等到6点半之后再回家。

其实,冯先生所在的医院中,本来也已经形成了一种错时上下班。冯先生介绍,外科医生要从8点半开始做手术,因此医生都要在8点之前到病房查完房,然后再开始做手术。抽血化验的科室,开始工作的时间就更早了。“我觉得这种依据需要而形成的调节机制,要比政府规定上下班时间要更有效一些。”

商场员工郝女士:想拉动消费还得尊重习惯

郝女士在经十路上一家商场上班,每天上午9:30,商场准时开门。她介绍,济南的大型购物中心大多是9:30开始营业。“上午会有市民来买点东西吃,还会有周边的居民来逛超市。”

目前,北上广等一线城市商场的营业时间一般为上午10点到晚上11点,济南的商场则大都在晚上10点便关门了。在关于错时出行的讨论中,有人提出商场要将营业时间往后延。

郝女士认为这不太符合济南的情况。“商场制定营业时间需要根据顾客的生活习惯和消费习惯,我们现在的忠实顾客已经习惯我们在这个时间开始营业,如果我们把时间往后推,会给这部分顾客造成不便。”

本报记者 刘雅菲 刘飞跃

市民观点

济南为啥这么堵

单位离家远

公交出行率仅为深圳一半



堵车已是常态。 本报记者 周青先 摄

很多市民都会发问,作为二三线城市,省城济南为什么会这么堵?据了解,造成交通拥堵还有以下七大方面因素。

1 中心城区交通量聚集,新区配套设施建设滞后,很多市民不得不去距离遥远的单位上班。这导致潮汐交通、长距离交通增多,使私人机动化出行急剧增加。

2 城市道路交通资源配置不科学,小汽车向高增长、高强度、非理性使用发展。个体机动化出行距离分布在5公里以内的比例超3成。

3 包括支路在内的城市道路路网密度相对偏低。目前济南每平米支路总长度不足3千米达不到国家规范要求(5.6—7.4 km/km²)的下限。

4 公共交通承载能力和分担率不高。济南公交出行分担率仅为25%,较2011年下降了4.69%,且仍在呈下降趋势,远低于北京的46%、上海的49%、深圳的55%、南京的46%。

5 慢行交通系统功能薄弱。慢行交通通行环境较差,道路修建过多倾向于机动车道,甚至挤占自行车道、人行道,缺乏立体人行过街设施。

6 停车资源供需矛盾突出,停车难、停车乱加剧交通拥堵。目前共有各类停车泊位为68.03万个,缺口达74.15万个,且公共停车泊位只有3.24万个,占比仅为4.85%,明显低于我市停车设施专项规划中15%的比例要求。

7 城市交通管理层面缺少强有力的综合协调机制。各部门间统筹推进的力度不大,数据信息难以高效整合利用,决策部署的前瞻性、持续性和科学性缺乏支撑。

此外,交通参与者交通法制观念不强;老年代步车、电动车等执法盲区、执法难点突出;公安交警警力不足,管理水平和效能与形势任务还有差距;突发事件、雨雪雾霾恶劣天气、大范围的道路施工、外埠来济与过境车辆交通出行需求增加等都客观上加剧了城市拥堵。

本报记者 王兴飞