

## 步行齐鲁 微观“城市病” 巨型社区

编者按

我国的城市发展举世瞩目,但近年来,也有越来越多的城市患上了“城市病”,环境污染、交通拥堵、房价虚高、千城一面、管理粗放、应急迟缓等问题日渐突出,这给市民工作和生活带来了许多不便,降低了人们的幸福感。“十三五”期间,中央决心根治“城市病”。即日起,本报推出系列报道问诊微观“城市病”,以社区为样本,聚焦城市发展中的典型问题,以期引起重视。

### 大型社区连成片,住得集中出行也挤在一起

# “要么堵在门口,要么自觉加班”

## 1 排队出小区 要花20分钟

1月8日上午7点半,记者来到济南市槐荫区阳光100国际新城A区南门处。正值上班高峰期,粗略一数,等着出门的车有七八十辆,从小区门口一直排到小区内兴济河石桥边缘,东西绵延上百米。

阳光100堪称济南市区规模最大的社区之一,约8000余户,居民3万人左右。社区紧邻刘长山路,建新路、阳光新路,距济南东西主干道经十路仅400米,距八一立交桥1000米。谈起小区的堵,业主吴女士说,早高峰光堵在小区门口就要将近20分钟,“我们阳光100社区的居民都已经习惯了,这就是每天早上出门的常态。”

吴女士告诉记者,A区南门拥堵情况还稍好点,F区刘长山路上的南1门早高峰堵车更严重。那里面有阳光100小学。“学生一般七点半上学,如果不想被学生堵住,只能打提前量,否则多浪费10分钟,20分钟都算是少的。”吴女士说。

记者看到,阳光100小区内道路并不宽,车辆并排行驶几无可能,出小区的车只能排成一列。“路太窄了。”业主刘先生抱怨,现在小区车这么多,里面的路多半单向只能通一辆车,且门口还有出入卡口,导致车辆通行不顺畅。

除了路窄,业主戴先生告诉记者,早高峰时小区多数车辆都是先去阳光新路,再上经十路。“对绝大部分业主来说,小区其实就一个出口干道,大家都得往这儿挤。”戴先生无奈地说,“阳光新路早高峰车流那么大,我们小区的车根本就出不去。”

## 2 自觉绕远路 还能快半小时

其实,阳光100社区原本交通优势明显,地处济南西南市区,周边四通八达,该小区的建设更是给周边环境带来明显提升,阳光新路就是由原“水泥厂路”更名而来。

不过,挨着宽阔大道,并不意味着能享受便利交通。除了阳光100社区,附近还有不少超大型住宅区。比如汇统花园,有1500户约五千人,三箭·如意苑有1300户约四千人,世纪佳园有1000户约三千人。

随着周边居住人数增多,阳光新路车流量猛增。“去经十路要么走建设路,要么走英雄山路,那些路都没阳光新路宽,所以周边居民只能选择这条路。”业主吴女士称,“这还不包括王官庄和中海社区的居民,他们也常从阳光新路走,所以每到早晚高峰,我们都发憊。”

交警部门也表示,由于阳光新路中段有不少小区,早晚高峰潮汐现象非常明显,交通压力极大。2013年4月,交警在此专门设了潮汐车道。“增设潮汐车道后,阳光新路到经十路拥堵比之前好了一些,不过只有一条潮汐车道。”业主于女士称,纬十二路的开通也对缓解阳光新路交通拥堵起了一些作用,但如今看来远远不够。

在阳光100生活了三年多的居民王笛(化名)对此深有感触。他的工作单位到小区直线距离近15公里,早上七点半出门,因为经十路太堵,他选择绕行二环南路,再上二环东路。路程虽然远了一半多,但是时间能够保证在一个小时之内。“我就从经十路走过一次,那一次花了至少一个半小时,从此再也不敢从经十路走了。”王笛说。



即便是白天,阳光100小区里的车位也几乎全被停满。本报记者 时培磊 摄

## 3 堵的时间短反而觉得不适应

“堵车厉害的时候,出个门要等近20分钟”、“走经十路上班比绕道二环南路路程少近一半,但是要多花半个多小时!”这是济南阳光100小区业主面临的常态。

随着大城市车辆增多,交通拥堵现象由城市公共道路逐渐蔓延进了大型社区。越来越多的居民开始有这样的苦恼:在早晚高峰期,车辆还没开到城市主干道就先被堵在小区里;更闹心的还有停车难,不少车主经常担心找不到车位,租了车位也得早点回来抢。

本报记者 刘飞跃 时培磊



由于济南西南部很少大型的工厂企业单位,阳光100小区的居民大多在离家稍远的北部或东部上班,很多人早高峰需要穿越半个济南城。

在济南奥体中心附近上班的阳光100业主何英云(化名)就是这样。上班绕道二环南路,下班走经十路这种“两点两线”的生活,自他2013年入住阳光100便开始了。

1月8日下午7点,比平时下班早了一个多小时,何英云从鲁商国奥城的办公室出来,匆匆去奥体中心免费停车场开上自己的车往家赶。他说,从奥体中心定位到家,如果走二环南路,行车距离为23公里,而走经十路行车距离为14公里。

“我们小区来东面上班的居民和我一样,大都选择早走二环南,晚走经十路。”何英云说,其实晚上好多业主都自觉选择加班,免得把时间耗在路上。

由于是周五,晚高峰一般

持续时间较长,此时经十路上一路往西,进城的车非常多。“燕山立交桥是一个拥堵点,碰巧了这里能堵15分钟。”他说。不过,已是高峰期后半段,当天的燕山立交桥并不是很堵,一直到了现代皮肤病医院才开始堵车。记者粗略估算了一下,这段大致堵了七八分钟,用何英云的话说,已经非常不错了,“平时晚上六七点钟,经十路根本走不动,车都密密麻麻的,今天还好一点。”

按照何英云的经验,“过了燕山立交桥就开始堵了,山大路堵一下,舜耕路堵一下,建设路路口再堵一下,我们都习惯了。”果然,在跟记者说话的当口,车行至山东电视大厦便开始堵了,耗了有10分钟。

晚上8点,何英云终于到达阳光100位于刘长山路的小区门口,他说:“今天堵得没有平日那么厉害,还真是不适应。可能晚高峰已经结束,平时我都会避开晚高峰再回家。”

## 4 车回家了,车位还得靠抢

除了出门堵,好不容易回到家,小区居民还得面临停车难问题。“这里一天到晚车位就没有空过。”住在阳光100B区的房女士指着B区南邻的道路说。由于社区占地面积太大,为了方便居民生活,社区里设置了很多门头房,银行、房产中介、美容院、美食店等一应俱全,小区的街道商户林立。“小区居民的车本来就不少,加上外边来上班的就更多了。”房女士告诉记者。

“下了班经常找不到车位,有时候得来回找上十来分钟。”开车的戴先生说,他在小区租了个室外的车位,“但也得抢,回来晚了没有车位很正常。”

小区张贴的收费标准显示,常住户小型汽车室外每月80元,室内每月100元。记者从一位安保人员处了解到,小区地下停车场目前处于饱和状态。

据记者了解,类似阳光100

社区遭遇的交通拥堵情况,不管是在鲁能领秀城那样的新建小区,还是工人新村那样的老小区都或多或少存在,这似乎已是大型社区的通病。

对此,山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华认为,“不管是老小区还是新小区,功能还是比较单一,工作地点和生活地点是分离的,甚至求医上学也不能在本小区解决。就算新建小区有大型商超、医院,但也不一定就够,出现拥堵问题是必然的。”

张汝华称,从根本上解决超大型社区交通拥堵问题非常困难,目前能做的也只是通过道路设定微循环等方式健全交通路网体系,同时保障公交优先通行权,让公共交通发挥最大作用。“还要做的就是尽可能转变出行结构,放弃小汽车,通过公交、自行车等绿色交通体系解决出行问题。”

## 济南公交分担率 四年来不升反降

本报记者 孟燕

按照高德导航数据显示,济南的拥堵程度多次排名全国第一。在城市治堵的举措中,大力发展公共交通被多次提及。不过,济南的公共交通分担率目前尚不及深圳的一半,而更让人尴尬的是,比起2011年,公交分担率反下降了4.69%。

根据统计,去年济南公交出行分担率(不含步行)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%。

公交分担率是指城市居民选择公共交通的出行量占总出行量的比率。公交分担率提高,主要靠大容量载客的公交车和轨道交通,特别是后者能分担大量客流。以深圳为例,在轨道交通成网运营后,约有100万个个体交通转向公交。

但对济南来说,目前既无轨道交通,也无限购限牌措施,公共交通仅靠常规公交。私家车实际使用成本极大降低,舒适性更高,公交车显然不具优势。2011年济南公交分担率为29.69%,目前仅为25%。

入冬以来,济南BRT车队都要统计满载率。“周五花园路7点15分60%,7点半90%,8点100%。”工作人员表示,和前几年相比,能感觉公交客流在下降。

私家车急剧增长,拥挤导致公共交通也快不起来,乘客体验糟糕。“公交车走公交专用道确实快,但在普通线路还是和私家车一样堵。”济南市民周先生表示。

根据规划,济南2016年公交出行分担率将提高至35%,2017年提高至45%,2020年达到60%以上。能否一年就提升至35%,面临巨大考验。

为此,有人建议加大财政补贴力度,落实公交换乘1小时内免费、严重雾霾期间免费、早晚高峰票价优惠或潮汐票价等措施。

“公交票价优惠是民生举措,能吸引部分人群选择乘坐公交车。”山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华同时强调,“票价优惠对私家车主吸引力有限”,目前使用私家车成本低,如果没有相应限制性措施,仅靠公共交通“吸引”作用有限。