

堵，济宁城区“路网之困”

文/图 本报记者 晋森 岳茵茵

镜头一

一辆车转弯 几十辆车在等

10日下午3时，记者乘车行驶在供销路上，该路段只有两个车道，车辆不是太密集。“这条路太浪费了，到了刘庄路口就到头了，如果打通过去，能分流很大一部分车辆。”出租车司机王师傅叹着气说。

当车行驶至刘庄路和供销路的丁字路口时，由北向南的车辆只能往东西方向分流，一辆车左转弯被对面直行的车辆挡住，它后面直行的车辆只能堵在路口，等左转弯的车辆过去后再往前走，一时间喇叭声响成了一片。

刘师傅说，市区很多路段都是这种“断头路”，在某种程度上减弱了支干道的分流能力，“像健康路、东门大街，这些路段如果能贯通，车辆就不用挤到几个干道上去。”

“我一般不走供销路，不仅路窄，而且得从刘庄路再转到建设路或者琵琶山路上去，太麻烦。”一位司机王先生说，城区本来车就多，有些小路口直行和左转还是一个绿灯，平常都很堵，高峰期更甚，所以宁愿在主干道上慢慢走，也比走这些小路快。



城市布局是否规整，路网分布是否合理，很大程度上决定了城市的交通状况。经过连续几日的探访记者发现，济宁城区的拥堵现场，除了人车争行、车辆增多等因素外，支路分流能力不足、路口设计不合理也在一定程度上加重了拥堵的状况。“路网之困”，也是造成拥堵的主因之一。



10日下午3时，琵琶山路上车辆排起了长龙。

镜头二

路口“卡脖子” 现象频发

10日下午4时许，由于大雾的原因，车辆在城区的道路上渐行渐停。记者在太白路与琵琶山路口处看到，由于琵琶山路是双向四车道，到了路口处就成了双向六车道，大量车流从北向南行驶过路口，到了路口对面又成了双向四车道，红灯亮起，还有很多车辆没有通过路口，就想被卡住脖子一样，一时间路口成了停车场。

“一到大路口就成了多车道，过去之后又变回双车道，都堵在路口上了。”车主杨先生无奈地说。记者发现，琵琶山路本是双向四车道，而到了路口，车辆争抢着通行，有时甚至会有四五辆同向行驶的车并排，非常混乱。一旦发生刮蹭，就更是堵成一团。

下午5时许，临近高峰期，车流逐渐增多。在红星路上，一辆公交车一靠站，十几辆车立刻堵在了后面，只能等公交车出站再往前走。“公交站牌很密集，路窄又不好超车，公交车走走停停，后面经常堵一堆车。”

“这种走着走着卡住的情况太多了，路口、公交车站，都是高发区。”一位出租车司机告诉记者。

工厂外迁 居民出行距离长

太白楼路和洸河路，是贯通济宁东西的两条主干道，在这两条路与火炬路的交叉路口，记者连续观察发现，早上7点半左右，大量开车以及骑电动车的市民赶往东部上班，晚上6点左右，人们又开始从高新区赶往城区的家，导致这两条道路的通行量非常大。

究其原因，工厂外迁至高新区，而大多数

居民还在城区居住，从而形成居民长距离出行。目前，随着中心城区内工厂的外迁，原厂址开发成了连片的居民区，加之大型企业相继在高新区设厂，但并没有配建相应的生活区，人们还得回到市区居住，使居民工作地与居住地距离增加，居民日常出行距离加长，加重了城市拥堵状况。

密度过大 出行压力太集中

在红星路，从百花公园至古槐路十字路口段，车辆拥堵情况是越来越重。记者11日早9点30分左右，从琵琶山路百花公园附近拐向红星路时，出租车司机一路抱怨：“你看看，都这个时间点了，还是这么堵，现在的红星路也不分交通高峰期和非高峰期了。”

究其原因，除了红星路相对比较狭窄外，

该路段党政机关、企事业单位、学校、医院等都集中在红星路两侧，人口密度过大，人均占有道路资源少，造成人口、出行等密集在较小的中心城区，从而使在非高峰期也出现了拥堵的情况，高峰则更甚。另外，受旧城面积和历史原因所限，旧城道路普遍不宽，也加重了拥堵的现状。

支路太窄 分流能力不大够

目前，市区的交通流量主要集中在主次干道上，由于历史原因，支路被违章经营摊点和“探头”经营的商店挤占，分流能力未能发挥出来，没有形成交通“微循环”。

在红星中路南侧，东西方向的东门大街作为一条支路，连接共青团路和古槐路，如果能够充分利用起来，可以对太白楼路和红星路上的交通拥

堵，起到很好的缓解作用。但是在东门大街的两侧，却经常出现一些违规经营的摊点，阻挡了交通，司机们也大多不愿从这条路上通行。

同样的情况还出现在红星路南侧的总府后街和卫门口街，本应承担红星路分流任务的两条支路，却因为随意停放车辆和占道经营，使其分流的作用大大降低。