

今日运河

主打

# 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了口气说。

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,大量开私家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,高峰期则更甚。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,如果能够有效利用起来,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,本应能够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。