



除了早高峰之外,玉函路隧道内车流都很顺畅。 本报记者 周青先 摄



本报记者 刘飞跃 张泰来

隧道南向北方向 早高峰时段延后

25日是玉函路隧道开通之后的首个工作日,恰逢周一,这个北接玉函立交,南至英雄山立交桥的隧道,是济南市快速路网的重要一环。对其缓堵作用,市民也是寄予厚望。不过,在25日的交通早高峰,这里还是遭遇了拥堵,大大出乎市民的预料。

交警部门介绍,从25日早高峰的整体情况来看,玉函路隧道以及与之相连接的顺河高架出现了“提早推后”现象,尤其是南向北方向拥堵较为严重。

记者了解到,25日早晨6点50分左右,玉函路隧道车流量就开始增多,出现压车现象,早高峰较平时提前了大约10分钟。从早高峰结束时间看,地面道路的结束时间大概在8点40分,较平时推迟了10分钟左右,更为严重的拥堵发生在隧道内和高架上,大量南向北车辆积压在顺河高架泺源大街下桥口排队下桥,压车现象在9点15分才基本结束。

交警分析,之所以出现压车,其中很大一部分原因是大量车辆由南向北涌来,但是受下桥口限制,下桥速度缓慢,出现了“卡脖”现象。

由于玉函路隧道北出口只能上顺河高架,由南向北的车辆进入隧道后,要一直到泺源大街才能下桥,下一个下桥口就到了经一路。这直接导致的问题就是,泺源大街下桥口车流积压,下桥效率很低。大量车辆积压在顺河高架泺源大街下桥口,压车迅速向南蔓延,一度到了玉函路隧道的南侧。监控图片显示,6点50分左右,玉函路隧道南侧就出现了压车。7点50分,整个隧道排队现象严重,已经堵满了车。

晚高峰不再拥堵 隧道和地面都畅通

早高峰玉函路隧道较为拥堵,晚高峰是不是也是这样呢?25日下午5点半左右,正值晚高峰,记者再次探访了玉函路隧道。

记者从隧道北头看到,从玉函立交自北向南下来的车辆相对较多,这是因为玉函路周边小区众多,市民下班回家时间比较集中。但是远没有达到饱和状态,交通没有出现拥堵状况。

记者注意到,从隧道去玉函

早高峰尝鲜车辆 堵了玉函路隧道 交通优化方案正在研究



25日下午5点半,玉函路隧道北口未出现压车现象。 本报记者 刘飞跃 摄

立交的车辆比西侧道路上的车辆更少,两辆车之间相距三五米,与早上拥堵情况相比,此处上桥口拥堵情况明显减轻。

而在隧道地面道路方面,从玉函立交下来走地面道路的车辆也没出现拥堵情况,三条地面车道甚至都没占满,与平时晚高峰拥堵形成了鲜明对比。

逗留了大约20分钟,记者看到玉函路隧道比较畅通,整体交通状况比上午要好很多。

市民扎堆体验 隧道分流作用明显

玉函路隧道通车后,虽然遭遇了首个工作日早高峰拥堵,但是大多市民还是感受到了隧道带来的出行便利。

“我从奥特莱斯上桥,一路走高架直到经七路,平时走地面道路得用四五十分钟,现在仅需十几分钟就可以了。”省城出租车驾驶员王师傅说。

市民张先生25日中午专门开车跑了一趟玉函路隧道。他告诉记者,隧道内车流顺畅,没有遇上早高峰的拥堵现象。而且根据张先生的了解,当天舜耕路和英雄山路拥堵情况都较以前大有好转。“舜耕路上再也不像以前那样堵了。”

根据网上流传的图片,记者看到,25日上午,玉函路地下地上车流量形成鲜明对比,隧道里面挤满了车辆,而路面上车辆却很少。

记者手记

玉函路隧道 为周边道路解围

玉函路隧道通车了,顺河高架与二环南快速路形成了闭环,地面道路加高架路增加了将近一倍,且通行条件更好,为何还会出现拥堵呢?

业内人士分析,拥堵问题的产生有两方面,一是道路资源的缺乏,二是车辆的数量多、出行量大。修路固然增加了道路资源的供给,但与此同时,道路短时的通畅也会刺激车辆的增加,刺激新的购车需求,导致周边居民购车数量的增多。

且不说新增车辆,即便是现有的汽车保有量若是全部上路行驶,拥堵状况也会比现在严重一倍以上。数据显示,城市一多半的机动车实际上处于“休眠”状态。玉函隧道通车以及顺河高架南延通车带来的通畅必定会刺激用车需求,部分原本藏在家里未用的汽车也有可能上路行驶。

与此同时,由于心理预期作用,周边大量车流也会分流过来,增加道路压力。25日,玉函路隧道开通后首个工作日,隧道与顺河高架拥堵的同时,周边的英雄山路、玉函路、舜耕路等地面道路的交通拥堵却明显缓和了很多。

一句话,道路在增多,但上路的车辆也在不断增加,道路与车辆之间的矛盾还会不断加大,道路增加的优势也会被激增的汽车数量掩盖,因此城市治堵任重而道远。

本报记者 刘飞跃