



▲济南经十路晚高峰场景。徐延春 摄

治堵，这是整座城的博弈

本报记者 董钊 实习生 袁丹

去年8月，青岛市将解决交通拥堵作为“最迫切的民生问题”提上议程。今年3月，济南市城区交通拥堵治理工作全面启动，济南、青岛这两个山东副省级城市，试图在冗长的车水马龙中寻找良方。

机动车的暴增与道路资源的捉襟见肘，二者的对峙情势日趋凸显。“拥堵”的背后，是一场盘根错节的博弈。

“绿波带”能给主干道解围吗？

4月28日早晨7点，赵景春准时来到工作单位——济南市交警支队，在食堂匆匆吃了早饭，换上警服，喊上两名同事张元顺、王吉峰，迅速下楼，坐上警车直奔经十东路。

他们的工作是信号配时调研。从燕山立交桥东口开始，王吉峰用力按下手里的秒表。由此往东，每到一个十字路口，红灯亮起时，他都望向窗外，眼光延伸至每个方向车流的尽头，转瞬绿灯亮起，他低头察看秒表上飞速变化的数字。

“洪山路——转山西路，68秒。”王吉峰在笔记本上快速记下。在三人驱车驶过的经十东路上，从一个路口到下一个路口，都必须记下通过这段路时的精确时间。“要最大限度地保证，车辆在到达下一路口前，绿灯能及时亮起。”赵景春说，这就是渐渐被人熟知的“绿波带”。

今年3月，济南市主干道工业北路实现了“绿波带”。这条“绿波带”，是赵景春和同事花了近半年时间设计出来的——根据路口的间距，按设计时速行驶，充分预计车流到下一个路口的时间，以确保该车流到达每个路口时正好遇到绿灯。这样的“绿波带”，目前已经在济南市的24条主干道上实施了。

“在城市主干道上普及‘绿波带’，就是能让主干道上的车跑起来。”赵景春说，“绿波带”在平峰时效果明显，能减少停车次数和

景春打了个比方。

5月14日，经过三个月调研，经十东路信号灯配时最新方案实施。结果表明，在平峰期，从洪山路到邢村立交桥最多一次停车，就可以到达目的地。

“一个信号灯红绿灯的秒数设计不好，整个路段就有拥堵甚至瘫痪的可能，我的工作压力大，也是因为这个。”赵景春说。从今年3月“治堵”纳入济南市新一届党委政府决策到现在，赵景春和同事手机24小时不敢关机，“别管白天多忙、晚上多困，半夜信号灯坏了，也要爬起来去修。”王吉峰说。

职业的焦灼不止来自行政指令，更多的是来自社会压力。“路顺了，大家感觉理所当然；万一不顺，就有人骂路骂信号灯了。”赵景春说。

14日当天，经十路的情况和往常没有任何不同。这条马路早在8年前拓宽改造建成通车时，路上的车还不多，如今这条双向十车道，被称为“全国最长城市主干道”的道路已显露疲态。

经十路的拥堵只是一个缩影。这几年，国内大城市主干道越修越宽，2009年，厦门最宽的道路翔安大道建成通车，主道和辅道双向12车道。2010年披露的兰州新区规划中，主干道最宽处达到了156米。

“最早这条路还是双向四车道，根本不挤。现在经十路上最长的绿灯达到90秒，能放近百辆车。”济南交警支队干佛山中队中队长谈小靖多年来一直在经十路指挥交通，从最初的双向四车道，到现在的双向十车道，路越拓越宽，可也越来越堵。

济南市民台应新曾查过济南公交网站，每天在经十路上往返的公交车就有50多个线路，每个线路平均每10分钟发一班车，每天运营按15个小时计算，那就是4500次（单向行驶）以上。“再加上通向济钢和高新区的班车、校车、私家车，一条经十路，很难容得下处于下班高峰期的滚滚车流，让医生形容，就是‘肠梗阻’；让水暖工形容，就是‘管道堵塞’。”

堵不起，躲得起吗？

经十路这条原本存在了半个多世纪的道路，历经数次改造。2005年，经十路道路及环境建设工程被评为“山东省市政金杯示范工程”，这是山东省市政工程的最高奖。然而，七年之后，这条宽阔的主干道就被急剧增长的车辆塞满。

这样的增速，已远远超出老济南人的想象。佛山苑小区坐落在济南市的黄金地段，居民张峰在这里住了十多年。“原先骑自行车半小时的路，现在开车40分钟到不了。”张峰说，就连出门买菜也要在车流中左躲右闪。

十几年前，张峰从朝山街去纬三路上班骑自行车花30分钟，后来有了摩托车，也就15分钟。2008年他

买了汽车，但因为银座商城、泉城广场、恒隆广场等周边商圈的发展，泺源大街一度拥堵严重，有时甚至比骑自行车还慢。

“堵不起，我躲得起。”张峰卖掉房子，在旅游路重新购置房产。

与张峰有相同经历的是，临沂人展山在青岛流亭机场附近一家企业工作七年，最终在城阳区买了房子，看重的是这里交通便利。但是七年过去，这个建了不过18年的城区，主干道、转盘路、岔路口和交通枢纽地段也开始出现不同程度的拥堵。

来自青岛市交警部门的统计数据显示，目前青岛市中心城区道路平均车速为21.7公里/小时，交通高峰时，香港中路、莱阳路、山东路、福州路等道路车速仅有10公里/小时左右，“比自行车快不了多少”。

“这是城市发展必经的阵痛。”济南市交警支队历城大队副大队长李连忠认为，中国人多，经济发展又快，车多路少的矛盾迟早会出现。现在这个阶段，就是阵痛期。

种种数据支撑着李连忠的观点。截至今年4月，青岛市机动车保有量突破180万，驾驶员达200余万人；截止到2011年底，济南市机动车保有量已达130余万，其中私家车79万辆。从2007年到2011年五年间，汽车保有量从46万辆猛增至93万辆，而私家车的年均增长达到30%以上。

一位交通专家给了个形象的说法——多年来，济南市的机动车保有量以每年十几万辆的速度增长，按照每辆车4米车身计算，需要的道路长度约为640公里，这比济南到北京的距离还要长。

此前，一位中央部委官员来济南调研时说，按照目前的机动车增长速度，到2030年，中国的机动车数量将超过4亿，“石油从哪里来？停车场又从哪来？”

山东省交警总队统计，截至今年一季度，全省机动车保有量已突破2192万辆，继续在全国领跑。而过去一年新增道路通车里程只有4000公里，其中绝大部分是高速路，城区道路很少。

“目前，县级市都开始堵了。”省交警总队道路交通安全秩序支队支队长张成远说，在招远、栖霞、滕州这样的县级市，早晚高峰都开始堵车了，人车混行现象进一步加重。

“这是整座城的博弈。”济南市交警支队交通处交通规划研究室副主任田云强说，拥堵折射出的问题，最终在人、车、路三者的矛盾中展现，但是城市规划、路网结构以及人们对出行工具的选择，成为最终缓解拥堵、寻找各方平衡点的决定性条件。

思考这些问题是田云强的“必修课”。几乎每天，包括双休日，田云强都以随时待命的姿态，等候每一次规模不等的“治堵讨论会”的召唤；或者拿着密密麻麻标注各种颜色线条和数字的图纸，奔波在若干条等待调整的马

路上。

哪个不管都不行

哪个部门全管也管不了

如今，作为贯穿济南市东西交通的主干道，作为2013年“十艺节”的主要运输通道，经十路亟待再次变身，对于经十路的改造计划将很快启动。

城市居民和媒体对于交通问题的质疑，不仅仅止于经十路。“我工作十多年，从来没有任何一个时期，关于交通管理的宣传报道占了那么多报纸的版面。”济南市交警支队宣传处一位人士感慨道。

前一段时间，济南市历山路南段一段BRT护栏被拆除。历山路全段护栏存在不过两三年时间，此次“试验性拆除”再次引发热议，“拆”与“不拆”的观点激烈碰撞。

抛开人为因素，这座城市在不断发展的节奏中仍然存在顽疾——因诸多建筑的崛起，使城市道路多了“断头路”和“瓶颈路”。

在道路资源已无力增加的背景下，交警部门着力于内部挖潜，于是，打通“断头路”，打造“微循环”的构想一次次被提出并付诸实践。

田云强、赵景春就具体负责这样的“内部挖潜”——针对每一条具体的道路，每一组信号灯进行调研并调整。“这些措施只能算修修补补的小手术，并不能祛除病根。”赵景春说。

和济南不同的是，青岛旅游业的发展为城市交通带来的负荷将持续存在。去年，针对旅游业火爆带来的交通拥堵问题，青岛市旅游局要求各旅行社安排行程时，对热点景区采取错峰安排。今年“五一”前，青岛前海一线干脆限行旅游大巴，但随之带来的是“五一”期间客流量减少。交警部门认为“效果有目共睹”的这一举措，却在旅游业界引发了争议。

“治堵，不是哪个部门拿出哪个举措，就能一蹴而就。”田云强说，每天，济南有百余所小学或幼儿园门前家长开车接送孩子；主干道有数百辆机动车抛锚；有数千家路边汽车洗车店，汽车修理部占用道路；数千家沿街商店或数百处马路市场占用便道，行人通道甚至道路等公共设施；每天有数千辆汽车随意变换车道，掉头或左拐；每天无数次行人和非机动车违法通行；每天有数千车次违法占道停车；每天有数百起轻微事故车未及时撤离……缓解拥堵，哪个不管都不行，但不是哪个部门就能全管得了的，以上情形，不能完全寄望于交通建设或交通管理工程，只能用社会工程的办法解决。

“很多时候，我们在交通管理工作中把功夫花在了部门间的协调上。”一名参与济南城市交通管理的工作人员这样表示。据了解，一个涵盖了交通管理设施从规划到建设、验收，再到交接和管理的整个流程的办法，早在2010年就已经起草完毕，但目前尚未有明确说法。



▲赵景春(中)和同事在经十路早高峰时调研。董钊 摄

停车延误，但车流量一旦接近饱和就不管用了。

从燕山立交桥东口开始，东行至邢村立交桥，共计12.7公里、11个路口。为此，赵景春他们必须赶在早上7点半之前出发，9点之前完成至少两个来回。这样的工作节奏，至少要保持三个月。

赵景春是济南市交警支队信号研究室的负责人。在他看来，一个路口的拥堵，可能会因为绿灯多延长一秒迎刃而解。“一辆车正常通过路口的平均时间为2.1秒，以经十路双向十车道为例，东西方向多放行2.1秒，那么就会有10辆车通过路口，交通压车自然就减轻了。”赵