



治堵三年,为啥堵得更厉害了

机动车疯狂增长,路修到哪车就堵到哪

出门想不堵车有多难,看看22日的济南市就知道。即便当天是国际无车日,全市大堵车依旧不可避免。

为了治堵,济南市从2012年起,实施了扩宽道路、设置逆向可变车道、潮汐车道等多项措施提高道路通行效率。可三年过去了,道路扩宽不少,拥堵不见缓解,反倒出现逢雨必堵、逢周末节假日必堵的常态。路越修越宽,车越来越多,治堵似乎进入了一个无解的死结。

本报记者 张泰来

►22日早晨,泉城路和黑西路机动车限行,周边的解放路、历山路等堵成了大停车场。本报记者 周青先 实习生刘海天 摄



拓路、提速、禁停……治堵很尽力

汽车本应代表人们追求更快速度、更舒适的出行希望,可随着机动车大量增长,早晚高峰、阴雨天、节假日等拥堵几乎成为常态。于是在2012年,济南市启动了三年治堵计划。

三年期间,济南通过扩宽道路,打通断头路、瓶颈路,提高路网密度。例如建新路、土屋路,和平路等一条条道路改建拓宽,就是为了提高道路面积。与此同时,为提高道路通行能力,先后在历山路、纬二路、解放路、明湖西路、明湖北路、花园路等将近

30条市区道路两侧实施机动车禁停政策。

除了通过扩路、禁停拓展硬件,济南市在软件方面也是做足了文章,想尽办法让汽车在有限的道路上跑得更快些、更顺些,甚至创造出潮汐车道等为数众多的车辆“分流神器”。

2013年4月8日,济南交警在阳光新路与会同路口设置了首条可变车道,车道可根据第一排左转车道车辆长度进行自动调整,当排队长度超过200米且等待时间超过10秒钟时,智能可

变车道自动变为左转弯道;当排队长度小于70米时,智能可变车道自动变为直行车道。

创设之初,路口通行率明显提高,可变车道迅速在市区其他适合的道路推广,截至目前,光经十路上就有十多条可变车道。

潮汐车道、绿波带、社区微循环,提高高架限速值等等,应该说为治堵济南交警不可谓不积极。可是,三年过去了,济南市的拥堵并没有明显的缓解,甚至“堵得更厉害了”成了众多市民的直观感受。



22日早上8点,济南经十路堵车严重。本报记者 王媛 摄

不能为汽车建设城市

做了这么多工作,何以济南越来越堵?对此,多数人把答案指向了机动车保有量的飞速增长。不可否认的是,治堵三年,也是机动车保有量飞速增长的三年,其间济南市新增了60余万辆车,治堵的效果很快被激增的机动车淹没。但是,机动车增长并不是唯一的原因。

新华社著名记者、《采访本上的城市》一书作者王军曾在书中预言,修路不是治堵的好办法,“路修到哪里,车就会堵到哪里,你越为车着想,汽车就越不为城市着想。”王军提到了一个由市长主导三年治堵成功的案

例,或许可以为济南提供借鉴。

早在1998年,哥伦比亚首都波哥大交通拥堵达到了“几乎无望”的程度。在这样的背景下,时任波哥大市长恩里克·佩那罗舍开启了三年治堵改革。“我们不是在谈论交通问题,我们真正在谈论的是:我们需要什么样的城市?”恩里克说,国际上有一种城市建设理论认为,现在多数城市的发展模式都是在为汽车建设城市,而不是为人建设城市,他要做的是给市民以公共空间和空前的出行条件。

在这一思想指导下,波哥大建设了一个具有世界水平的快

速公交系统,拉丁美洲规模最大的自行车道路网络,世界上最长的步行街,通往城市最贫穷地区的数百公里长的人行道。每年有两个工作日,禁止私家车进入全市3.5万公顷的范围。此外,波哥大设置了燃油附加税,把25%的汽油税投入到公交系统。

疏堵相结合,不到三年恩里克在波哥大建成了一个慢行交通系统,以自行车、步行、小汽车作为支线与快速公交无缝对接,实现零距离换乘。市民无需自驾也能方便地上下班,整个城市在很短的时间内远离了噩梦般的拥堵。

一个信号灯压200多米的车

“无车日,那叫一个堵呀”

本报济南9月22日讯(记者刘飞跃 张泰来)“无车日尽在单位听喇叭了,路上那叫一个堵。”这是22日一位网友发布的微博。没错,22日是国际倡导的无车日,济南多数人的直观感受不是车少了,而是更堵了。尤其经七路、经十路、经一路以及山大南路等慢行区周边路段,拥堵更为严重。

22日早上7点半,记者来到无车日限行区内的明湖路,整条明湖路从西往东并没有出现拥堵的情况,道路非常顺畅。“根据我们掌握的路况情况,早高峰相比平时有所推迟,大约推迟了半小时左右。”济南交警支队副支队长韩军庆说。

拥堵出现在8点以后。上午8点10分,记者在泮源大街和趵突泉南路交叉口看到,东西向车辆在路口处会合到一起,道路南侧数十辆私家车自东向西排了将近100米。在泮源大街另一路段,西向东方向上机动

车一直从天平街口压到了银座桥底,长达200多米。

受限行政策影响,在泉城路周边的无车区和慢行区,包括19日、20两天在内,车辆较以往均大幅减少,实现了“零报堵”。而在慢行区以外的市区道路,从22日的情况来看,车辆未明显减少,反倒拥堵严重。

无车日作为一个倡导性的节日,到底能促使多少人放弃开车。对此天桥交警做了一个统计,结果让人诧异。

据了解,在无车日到来前一周,天桥交警在堤口路小学向全校930名学生和67名教师发放了无车宣传单,并要求所有师生家长在宣传单页上的回执单签名交回,基本做到了全覆盖。不过在22日当天,堤口路小学附近车流量只是略有减少,确有一部分家长、老师放弃驾车,选择了公交车或者电动车,而更多的学生家长依然选择了驾车出行。

没有各方协调,再好的尝试只能昙花一现

三年治堵期间,济南也在增加公交专用道,减少私家车出行比例方面做了不少工作,还在无车日期间组织“慢生活街区”体验活动,但相同的措施为什么有不同的结果?

首先,人们对于任何新事物的接受都有一个过程,波哥大也是在三年的时间里才取得了良好的效果,在治堵之初同样受到非议。更重要的原因在于,波哥大是由市长主导的综合各方的治堵,限制机动车通行的前提是发展了发达的公交和自行车系统,是集全市之力推动这项复杂工程。

而在济南,虽然公交公司宣称全市已有公交车4700多辆,公交线路230多条,但公交拥挤、公交难等和公交覆盖面不全依然是众多市民的共同感受。22日无车日当天,市民吴先生特地放弃了开车乘坐公交上班,结果是开

车需要25分钟的行程坐公交花了一个小时。再说自行车道、人行道,不仅宽度不够时有“断头”,且常被机动车、商贩占用。

在这样的大环境下,不论是交警还是任何其他部门凭借单一之力,在不给出私家车禁行之后替代交通方式的前提下限制机动车出行,哪怕是一个很小的区域,也必然会对附近乃至全城的交通造成重大影响,招致非议。

“打造慢生活不只是交警一个部门的事儿,需要各个部门配合协作,也需要市民的理解支持。”济南交警支队副支队长段富勇说。

也就是说,不论是治堵还是打造慢生活都是综合的复杂工程,需要各方协调发力,否则将只会是热闹一时。正如恩里克所说:“交通不是技术问题,而是政治问题。”



22日,在泉城路天地坛街交会处,不少骑行的市民骑自行车出发,呼吁全民绿色出行。本报记者 王媛 摄

慢生活体验最后一天:

免费自行车只租出不足一半

22日也是济南交警慢生活体验活动的最后一天,根据济南交警发布的体验报告。三天活动期间,泉城路路段机动车流量较日常周末下降50%,慢生活街区环线道路通行顺畅。

“周边的解放路、历山路、泮源大街、南门大街等路段在上午的11时、下午2时先后出现短时间压车的情况,同比日常周末流量变化不大。”济南交警相关负责人说。

此外在22日慢生活体验活动的最后一天,公共自行车的热度意外降低,一天的时间只有100人次租用,不足总数的一半。

本报记者 张泰来 刘飞跃