



□ 龚海

“不搞小汽车限购也不搞限号,而是限路。”12日,有网友评论济南增加公交专用道以治堵的做法。

根据济南治堵的十大新举措,2016年将是济南市区公交专用道“大肆扩张”的一年,不仅有多条道路增加公交车道,还有“在经十路打造双向四排公交专用道”这种让人眼前一亮的大动作。

公交优先可以,但得科学透明决策

为解决城市拥堵的共识,提高公交车路权可以,但如何保证有限道路被合理高效利用却考验着决策者的水平,而且出台政策本身更需公开透明。

城市发展到底应该是“车本位”还是“人本位”,这背后一直是路权的争夺。我们固然要屏除小汽车为思维导向的发展战略,让小汽车使用者付出合理的代价,但如何合理分配道路

资源,却需要科学考量。保证公交优先是前提,但绝不是一划了之,划设公交专用道应该从提高城市整体运输效率的角度来考虑,这就需要大量的实地调研为决策做支撑,诸如这条道路上有多少公交车,划出公交专用道后,对提高整体运输效率有多大提升,交通平峰期会不会浪费大量道路资源……这意味着决策部门需要把工作细化,并给路权调整涉及的各利益方一个说法。

作为公交优先做得比较好的杭州,其划公交专用道就有一条标准,经过测算,只有单向三车道的道路每小时行驶公交车超过160辆,才会划公交专用道。每个路段的公交专用道都应采用最有利于提高整体交通效率的方式,消除一些增加拥堵的因素,而不是根据上级下达的公交优先任务,自己关着门画图,拍脑袋决策。

商圈周末爆堵成新常态

济南拟建4处慢生活街区

早在去年,济南交警就在济南老城区打造了三天的慢生活街区体验,而根据规划,今年济南将继续打造慢生活街区,除继续推进此前的护城河“慢生活街区”建设外,还将适时启动经一路商圈、经二路华联商圈、花园路洪楼商业圈等3处繁华区域的“慢生活街区”建设筹备工作。这意味着真正的慢生活街区要在济南扎根了。

本报记者 王兴飞 李阳

▶2015年9月22日,济南将“老城区”划为慢生活体验区,泉城路限制机动车通行后,市民们悠闲地散步购物,泉城路成了名符其实的步行街。(资料片)

本报记者 周青先
实习生 刘海天 摄

规划

慢生活街区 将从“0”变成“4”

“体验过才意识到,我们生活的空间几乎塞满了机动车,车多了,路上堵了,空气差了,生活质量下滑不少。”1月9日晚上,济南市民王女士和家人在泉城路都看完电影了,回家路上依然还堵成一片。再回想去年9月老城区的慢生活体验,她不禁感慨,“车多了真不是好事”。

随着机动车无限量增长,城市空间正逐渐被汽车主导。济南市交警支队支队长王宗岩表示,如果现有政策不改变、行动不改变、理念不改变、城市规划不改变,2020年济南市机动车保有量将达到217万,节假日严重拥堵将彻底成为常态。

9日,记者再次来到济南老城区,慢生活体验期间明显慢下来的氛围早消失殆尽,泉城路等路段依然挤满了机动车,公交车也寸步难行。

济南市城市交通研究中心主任刘彤表示,推行慢生活街区,对引导市民改变出行习惯有积极意义,但体验过后,是否在济南建设常态慢生活街区却迟迟没有下文。

6日,在省委常委、济南市委书记王文涛主持召开的研究城市交通工作专题会议上,济南市公安局负责人作了《关于我市城市交通拥堵治理有关情况的报告》,首次明确将在今年推进慢生活街区建设,除了继续推进并于2016年国庆节前完成护城河“慢生活街区”建设,还将适时启动经一路商圈、经二路华联商圈、花园路洪楼商业圈等3处繁华区域的“慢生活街区”建设筹备工作。这意味着济南不仅要突破慢生活街区零的纪录,数量上还有望很快达到4个。



探访 从道路到出行,仨商圈都挺堵

10日上午,记者分别前往济南经十一路商圈、经二路华联商圈、花园路洪楼商圈等3处区域探访。

经十一路商圈紧挨英雄山公园,又有人防商城、新世界商城等商业综合体,不论是旅游景点还是商业氛围,对游客和市民都有独特的吸引力。

适逢周末,人防商城等几大商业综合体中,上午11点左右所有停车场都已爆满。而要将经十一路商圈打造成慢生活街区,必然会影响到机动车通行。

“这条马鞍山路车不少,拥堵一直很常见。”私家车主郑先生表示,如果这一片区

限制机动车出行,势必会加大临近的经十路等路段的交通流量。况且经十一路商圈还分布着信义庄社区以及多家单位宿舍,居民拥有的小汽车数量很多,再加上各驻区单位,还有更多社会车辆要通行该区域。

在经二路华联商圈,华联商厦和西市场周边十分热闹,“这里好像除了能购物,周边也没有什么娱乐休闲场所。”在华联商厦购物的市民陈女士说,在此建慢行街区挺好,但商圈供市民休闲的场所太少。

西市场一位摊主则无法想象在此建慢行区,他说,“如果限制机动车出行,批

发、送货、发货的三轮车就会受限,这样一来西市场还怎么做生意?”

历城区花园路素有该区第一商业街的美誉,10日上午10点多,花园路北侧洪楼商圈聚拢的人气已经十分可观,不论是商场、教堂、洪楼广场、山东大学洪楼校区,都对市民形成了不小吸引力,而作为济南不多的横贯东西的主干道,花园路车流量也很大。“花园路是商圈里最繁华的,让花园路限行也不大可能。”在山大洪楼校区读大三的小陈表示,在商圈北部区域限行可能容易些,但那里繁华程度“降了好几个档次”。

专家 发展慢生活区得多部门协力

山东省旅游规划设计研究院院长陈国忠在接受采访时表示,慢生活在国际上是一种先进的理念,主要有三个特点:“一是没有快速的交通工具,以低碳环保的交通工具为主,二是提倡出行和工作的一种生态方式,三是要有与之匹配和适应的慢环境,比如慢行绿道和休闲娱乐场所等等。”

打造慢生活街区,限制机动车通行是首要前提,但如何限却是一个系统工程。“打造慢生活限制了机动车的出行,但人们出行的需求不会因此减少,要把限行坚持下去就必须通过其他方法满足出行需求,比如周边设

置停车场、规划设置摆渡公交线路。”业内人士张先生表示,慢生活区集吃、住、行、游、购、娱多功能于一身,这是一个“大人文生态系统”,随着其日渐成熟,将对居民、游客产生越来越大的吸引力,交通出行也将增加更大压力。

事实上,建设、推广慢生活街区需要经历阵痛期。去年仅3天的慢生活体验,不仅对周边交通产生了压力,也对周边商业综合体产生一定影响。山东恒隆地产工作人员罗以恒表示,当时限行三天,恒隆广场车流、人流明显下降。济南世茂国际广场工作人员梁莉也介绍,“9月19

日、20日、22日限行那三天,客流量减少了5000人左右,销售额减少100万元左右。”

“慢生活街区应当是一个让人想慢下来,能慢下来,喜欢慢下来的所在。”陈国忠说,按照这个标准,目前尚未建设慢生活街区的济南仍处于“想慢下来”的阶段,短期尝试也证明济南完全具备“能慢下来”的能力,但让市民如何达到“喜欢慢下来”,将考验政府部门智慧。

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

数读2015济南交通 400人死于车祸 近半因货车出事

12日,济南市交警支队政委曹凤阳介绍了2015年济南市交通情况:

◎机动车 167.5万辆

新增机动车22.6万辆,机动车总保有量达到167.5万辆,汽车154.1万辆,同比增长15.52%。

◎司机 203.45万人

新增机动车驾驶人23.15万人,驾驶人总量达到203.45万人,同比增长19.73%。

◎交通违法 358万起

全年查处交通违法358万起,其中非现场执法312万起,占87%以上。其中,酒后驾驶6957起,醉酒驾驶1050起,无证驾驶22974起,超速66万起;行政拘留1498人,因醉驾刑事拘留1050人。

◎交通事故 169233起

全年接报交通事故169233起,同比增加10088起,上升6.34%。“货车发生交通事故造成死亡186人,摩托车发生交通事故造成死亡166人,电动车发生交通事故造成死亡48人。”曹凤阳说。据此,货车和摩托车酿祸致死人数占总数近9成。

本报记者 王兴飞

早晚高峰车速 仅22公里/小时

近日,济南交警介绍,济南交通拥堵表现在两个方面:一是,早晚高峰交通流量达到或超饱和,平均车速约22公里/小时,40%路段属于“较大延误”(趋于饱和),20%路段属于“严重延误”(达到饱和)。二是,交通拥堵从点状、线状向片状的区域化方向发展,城区道路易发拥堵路段64处(主干路占46%),易发拥堵点187个。

造成上述状况主要有七个因素:一是,中心城区交通量聚集,7.9%的市区面积集中了全市30%的机动车出行量,早晚高峰上下班(学)交通流占比80%,小汽车出行占比15.5%。

二是,小汽车向高增长、高强度、非理性使用发展。济南有车市民工作日平均用车频率为2.9次/日,节假日为2.5次/日。

三是,城市路网密度偏低,结构比例不合理。济南主城区路网密度为4.81km/km²,达不到国家规范要求(5.6~7.4 km/km²)的下限,主、次干路和支路比例为1:0.56:0.63,次干路、支路占比低,不符合国家1:1.3:3.5的比例标准。

四是,公共交通承载能力和分担率不高。济南市公交出行分担率仅为25%。

五是,慢行交通系统功能薄弱。

六是,停车位供需矛盾突出,停车位缺口达74.15万个。

七是,城市交通管理缺少强有力的综合协调机制。本报记者 王兴飞