



经十路新公交道将跑直达车

公交公司称堵车致公交车运力下降，直达车将保证速度和准点率

本报济南1月19日讯

(记者 喻雯 范佳) 在19日上午的济南市十五届人大五次会议分组审议后，济南公交总公司总经理薛兴海透露，经十路增设公交车道后，将跑直达公交车。直达车中途不再停靠，保障乘客的乘车效率。

近日，交警部门透露将在经十路(坦山立交至邢村立交)等5条道路上开通双向四排公交专用道。新设的第二排公交专用道供校车、通勤班车、旅游大巴、长途客运等车辆通行。

对此，济南市人大代表、济南公交总公司总经理薛兴海表示，公交公司会与交警部门密切配合。除开通直达车、增设大站快车、高峰通勤车外，还将进一步采取优化线路、站点等一系列措施。

对于增设公交车道，不少私家车主表示反对。但也有不少市民盼望增设公交车车道后，公交公司能提高服务质量。

薛兴海认为，现在私家车的无序增长侵犯了公交车的路权。“过去道路上不拥堵，所以2000多辆公交车时周转很快。现在5000辆车都周转不过

来，由于拥堵，运能下降，准点性就保障不了了。说公交车慢造成拥堵，我觉得是弄反了。”薛兴海说。

想让市民更青睐公交车，准点率和速度就得有保障。薛兴海认为，目前济南的202路高峰大站快车之所以吸引力很大，就是由于速度快，停站少，容量大，而直达车也将实现这一效果。

“目前直达车已经进入客流调查阶段。”薛兴海介绍，只要经十路增设公交车道，会马上增设直达车。

“所谓直达车，在运筹学上是效率提升的一个概念。在人流量非常密集的两站之间，通过直达车连接，能不设站就不设站。这样就节约了时间，提高了车辆利用率，使公交车的运能增加，可靠度增加。”薛兴海举例，如从济南西边的市立五院到燕山立交桥，有很多乘客都将这两处地点作为首站和末站。待这辆车坐满后，中间就不再停靠。

“目前经十路上还没有真正意义上的直达公交，有的只是定制公交。”薛兴海介绍，目前对经十路按客流量精细划分的工作尚未完成，直达车的票价还在制定中。



各种办法已经用尽，但经十路拥堵依旧。

本报记者 周青先 摄

相关新闻

经十路太堵，公交时速降1/3

公交出行分担率4年降5%，设4条公交道能拉回乘客吗

本报记者 王小蒙 张玉岩

最近经十路将要设置双排公交车道的消息引发了人们的讨论。与其他城市采取“限购”、“限号”的思路不同，济南近年来一直通过限制私家车出行空间，来鼓励人们形成“公交出行”的理念。

有市民表示，与其限制私家车的出行，还不如直接“限购”或“限号”。但济南交警支队交通处副处长王峰认为，小汽车限购、限号虽短期有效果，但直接结果是刺激机动车的增长。

“现在买车的成本非常

低，有一辆单号车可以再买一辆双号车。”王峰说，北京、上海都有限购，但依然拥堵就是例子。所以根本上还是要转变人们的用车理念、出行理念。

但被寄予厚望的公共交通，却是让人想爱却爱不起来。几天前的一个晚上，下班后的陈女士冒着寒风，在饮虎池公交站等了近半小时，却等不来一辆5路车，她心里的烦躁感瞬间升级。“5路车的发车频次还是比较高的，怎么就是不来车呢？”无奈之下，她只好打车回家。

速度慢、发车间隔长、乘车不方便和不舒适，让公交的

吸引力逐年下降。根据相关部门统计，2015年济南公交出行分担率(不含步行)仅为25%，较2011年下降了4.69%，且仍在呈下降趋势。远低于北京的46%、上海的49%、深圳的55%、南京的46%。

公共交通不给力，治理拥堵必然后继乏力。而公共交通之所以分担率低，一部分原因是由于公共交通的吸引力并不高，而吸引力不高则跟无法优先保证公共交通有很大关系。

对市民彭女士来说，平常开车上下班，周末选择公交出行已成为常态。“有时宁愿堵在自己车里，也不愿坐公交

车。公交车不敢指望，只能在时间比较充裕的时候才敢坐。”彭女士说，如果公交车像其他城市一样，一会来一辆，她也会选择公交出行。可现实却是，公交车大都被堵在路上，想快也快不起来。

“我们3年新增了1000多辆公交车，运力增加了两成，但被道路拥堵抵消掉了，这也导致公交的竞争力在逐年下降。”济南公交总公司营运市场部副部长李嵩以经十路举例，在刚划公交专用道时，公交平时运行速度能到20公里/时以上，但现在只有13.8公里/时，效率下降了1/3。

两排公交车道

我们咋停车

的哥称今后停车更冒险

本报记者 刘飞跃

对于经十路开设双向四排公交车道的事情，省城不少的哥对此表示担忧，主要是担心以后被抓拍的可能性将会增加。而且因为目前济南出租车即停点并不是非常完善，不少的哥也担心因不能随意停靠，他们被误认为拒载的情况会增多。

对于济南的出租车司机来说，罚款扣分主要是因为轧线、违法停车以及挤占公交车道。“平时我们最害怕的就是公交车，有时候公交车道上一辆车也没有，我们也不敢走，害怕被抓拍。”省城的哥宋师傅说。

在经十路、经七路等人流量大的街道上，经常能看到一辆行驶中的出租车因为看到路边有人招手，便进入公交车道，而后面的公交车只能紧急避让。

“虽然经十路上有出租车即停即走点，不少市民仍是习惯随手打车。我们因为害怕被抓拍而不敢停车，不少乘客都以为我们故意拒载。”宋师傅说，不少的哥宁肯不拉活，也不会冒险停车而被罚100元。

而对于经十路增设公交车道的提议，省城不少的哥反映，增设了公交车道，出租车以后还怎么停？而且公交车道增加了，其他车道势必更堵，拉的活肯定会少。

“出租车只能跟社会车辆堵在一条车道上，对我们的生意肯定会有影响。而且这对出租车来说也未必公平，因为出租车也交了公共资源有偿使用费。”的哥张师傅说。

从探访中可以发现，经十路上的部分出租车即停点设置在了公交车站附近。每当上下班高峰期车流量较大的时候，一排公交车会将即停点牢牢挡住，出租车无法停靠，更不用说双排公交车道了。



在经十路上，大多情况下出租车只有等公交车离开后才能靠边停车。

本报记者 刘飞跃 摄

十八般治堵措施，抵不过疯长的车流

经十路拓宽改造十余年却越来越堵，交警称只能改变思路

说起经十路，很多市民表示，这么宽敞的道路，为何还会如此拥堵？其实，经十路拓宽的速度远远跟不上车流量增加的速度。即使各种治堵措施已经在经十路上使了个遍，拥堵依然是越来越严重。

本报记者 王兴飞

现在一个路口的车流量

顶过去整条经十路两倍

2003年以前，经十路在当时虽然不窄，但大部分路段却是由慢行道路唱主角的。例如青年大街至二环东路路段路宽50米，双向6个机动车道宽21米，非机动车道与人行道宽却有24米。这种机动车道不如非机动车道宽的现象，在经十路上非常普遍。

2004年，改造后的经十路完成了全线通车，燕山立交以西路段路宽达到60米。其中机动车道

宽30米，非机动车道12米、人行道6米，另有8米的机非隔离绿化带。此时，机动车道成为道路路权分配倾斜的主体，慢行通道渐被边缘化。

“经十路修路拓宽时，当时不少人质疑，经十路需要修这么宽吗？”山东大学土建与水利学院姚占勇教授说，这种质疑的呼声在当时还很“盛行”。

市民王先生说，经十路拓宽后让市民耳目一新。“都说这么宽的路10年也不过时、不会堵，但没想到堵车来得那么快。”

2008年，经十路的交通拥堵已经成为常态，经十路与泺源大街、历山路被称为济南三大最堵道路。拓宽后的经十路，其实只撑了不到4年。

造成这种现象的原因就是济南不断增加的机动车数量和经十路的车流量。2004年，济南机动车保有量不足80万辆，2015年已达到167万。而增加更明显的是经十路的车流量。以经十路纬十二路路口为例，该路口1月12日全天交通流量已近8万辆，而2003年整条经十路单日流量仅为35690辆。

经十路成治堵试验场

潜力被挖尽却难见起色

交警部门相关人士表示，在治堵问题上“路越宽越堵”开始成为交通专家所持有的共同观点，治堵不能单纯地与修路联系

起来，因为城市主干道永远是吸引车流量的主力。

在济南全城治堵的过程中，经十路其实扮演了一个“试验品”的角色。继济南交警在经十路开辟第一条公交专用车道后，更多的治堵举措被率先用在了经十路上。

2012年7月，济南交警部门开始对经十路进行禁停试验，这也标志着济南市主干道禁停工作开始。2016年，济南预计将禁停道路拓展至30条，并实施分时段档次处罚。

而随后，经十路上又出现了全国首个“逆向可变车道”，一个信号灯可多走10辆车。目前，逆向可变车道已在经十路各主要路口节点推广，路口拥堵明显降

级。此外，交警还在多个路口开辟了直行待行区、路口提前掉头，并实施了路口禁左措施。

除此之外，济南交警还在经十路上推行全新的“绿波带”。高峰期路段通行能力提高了15%，平峰期路段通行能力提高了20%。目前，绿波带已在历山路、工业北路等主干道上全面推广。

尽管一波一波的措施不断上马，但经十路却难见起色。这种通过深挖道路资源带来的治堵成果，很快被疯狂增长的小汽车埋没。对此，济南交警认为，今后只能从路权上进行再分配，引导、吸引交通参与者放弃小汽车、换乘公共交通方式出行，这也是无奈之举，是必经之路。