



20日上午8点半,经十路公交车道一路通畅。 本报记者 周青先 摄

经十路新增公交道 可限时跑私家车

部分路段将推合乘车道,用红外设备判断车内人数

20日,济南市十五届人大五次会议举行集中面复人大代表活动,在代表们提出的十六条建议当中,四条都与交通相关。济南市交警支队副支队长段富勇表示,济南或将在部分路段建设合乘车道,允许公交车与出租车共同行驶,以缓解交通拥堵。

本报记者 刘雅菲
范佳 喻雯 王皇

1 高峰期出租车也不能走公交车道

对于近日社会热议的经十路将设双排公交车道的问题,济南市公安局交警支队副支队长段富勇透露,经十路新增的这条公交车道可能是限时的。

“目前我们首先想解决公交车的快速通行问题,现在主要是从经十路入手。”段富勇说,现在的公交专用道实际上是列车式通行方式。但公交车的车速提不起来,没法快速到达,因而考虑在经十路设双排公交车道,来提高公交吸引力,并合理

利用第二条公交车道。

段富勇称,新增设的这条公交车道并不一定是全天候的。也就是说,在车流量高峰时,私家车也可以跑。“具体方案要通过调研,根据公交车、通勤车的总量,车流相对比较集中的时间段来确定具体实施细则。”

既然公交车道多了一条,那出租车等运送乘客的车辆能否在高峰期借道呢?济南市人大代表傅强就提出这样一个建议。对此,段富勇表示,出租车肯定是不能借道公交车道的,

“但是应该可以通过在部分道路设置合乘车道,来加快出租车的通行。”

在合乘车道,只有乘坐多位乘客的车辆才能够行驶,“目前乘坐多少人可以走合乘车道,正在调研中,可能是三人也可能是四人。出租车或只能在载客两人以上时才可以走合乘车道。”车里坐了多人如何判断呢?段富勇表示,“目前可以通过红外设备判断。但是如果只靠技术手段,成本就太高了,更多的还是要靠市民自觉。”

2 新设20处24小时自助交通违法处理机

“虽然现在济南处理交通违法记录的网点不少,但大多是人工窗口。”济南市人大代表、北园街道凤凰山社区党委书记张志成建议,交警部门在各大商场、办公楼或小区内安置24小时自助交通违法处理机方便市民处理违法。

对此,济南市交警支队秘书处处长毕垒表示,目前已拟定今年在济南设置20

处24小时的自助处理点,但在点位选择上目前还有一定限制。“自助处理机这几年交警支队一直在推进,截至2015年,我们在全市已经建了87处,2015年通过自助处理机处理交通违法的市民,占了整个处理量的65.5%,方便了市民处理违法。”毕垒说,但是在商场、小区等地安置处理机存在技术难题。

毕垒介绍,自助处理机的网络运行都要通过公安专网,连到机器上才能实现向银行交纳罚款,公安专网对保密性要求非常严格,目前的技术难以解决在这些场所开通处理机。

“但我们肯定会依托交警中队、车管所合理规划布点。”毕垒说,对此,张志成建议可以在派出所设点,既扩大了设点范围,又保障了系统安全。

3 70万个停车位缺口,难支撑限号措施

目前,雾霾和堵车已经成为影响济南人生活的两大因素。耿广平代表建议在城市交通拥堵和环境污染双重背景下,结合济南市实际情况,研究制定济南机动车限号通行方案。

对此,济南市交警支队规划研究室主任田云强在回复时表示,济南短时间内不会推出大规模的限行措施。“大范围限行目前弊大于利”。

田云强表示,限号通行或单双号限行,只是交通需求管理措施中的一种,其他措施还有限购、拍卖等,随着城市交通发展可能还会出现别的措施。但是这都不是缓解拥堵的根本办法。“只是一个刚性临时措施,要想缓解拥堵,还得立足于‘慢行保障,公交优先’,倡导绿色、低碳出行理念。”

具体到限号上,田云强表示,限号是把原有的车辆

按照一定比例限制通行,这种情况下,我们认为,虽然路上的车辆减少了,但是限行下来的车辆仍然存在并需要停放,“而目前济南的停车资源缺口七十万,现在的停车资源难以支撑限号措施”。

此外,田云强认为,限号措施一旦公之于众,将导致很多家庭出现刚性需求,买更多的车,这样反而会造成功能车保有量的翻倍增加。

4 260辆电动公交将跑社区

今年济南将在经十路(担山屯立交至邢村立交)打造双向四排公交专用道,在面复会上,济南市公交总公司副总经理谢刚说,双向四排公交专用道实施后,公交车也将增加中运量大车,并且会跑得更快。谢刚说,20辆18米长的大车已经到位,202线马上就会换成大车,其他大客流线也将考虑换大车。

而对今年济南市两会代表委员热议的新能源电动汽车,谢刚说,目前济南市还没有充电式的纯电动公交车,主要受限于充电桩设置不足。不过,目前济南市已经在社区公交沿线建设充电桩,包括领秀城、仲宫、柳埠、西营等共有20个充电桩在建。春节后,将陆续把已经运行的9条社区公交线路

用车换成纯电动车。此外,还将增加新的社区公交线路。目前,260辆6.6米长的社区电动公交车已经到位,待充电桩建成后投入使用。他说,济南总共将投放400辆电动公交车,主要用于线路较短的社区公交。电动车一次充电5—7个小时,主要利用晚上低谷电,一次充电能跑100公里。

济南全国第二堵 这排名靠谱吗?

本报记者 廖雯颖

1月19日,高德地图公布2015年度中国堵城排行榜,济南的拥堵程度仅次于北京,成为全国第二大堵城。就在大家对各自所在城市的排名吐槽不已时,1月20日滴滴出行也公布了《中国智能出行2015大数据报告》,排名却与高德大相径庭:重庆出人意料地成为全国“首堵”,青岛从第九跃升为第二,济南则干脆不见踪影。

到底哪个排名靠谱?拥堵数据是如何收集,又是如何计算得出的呢?这些城市排名科学吗?记者采访了高德地图大数据分析师方兴。

数据哪来的?

自家APP数据和交通行业浮动车

在高德地图发布的2015年度堵城榜单中,决定城市拥堵排名的,是一个名为“高峰拥堵延时指数”的数据,即早高峰(早7点至9点)加晚高峰(晚5点至7点)两个拥堵高峰时驾车所花的时间除以畅通状态下所花时间的倍数。济南的高峰拥堵延时指数是2.04,说明济南驾车出行的上班族通勤要花费畅通状态下2倍的时间才能到达目的地。“首堵”北京的指数则为2.06,青岛为1.85。

高德地图发布的2015年度交通报告数据来源何处?方兴告诉记者,一半来自安装了导航APP“高德地图”的私家车。目前高德已有超过4亿用户,“我们的调研范围覆盖全国364个城市加全国高速,其中选取样本量足够大的45个城市参与排名和计算。”高德地图数据分析师王宇静告诉记者。

另一半来自交通行业浮动车,包括出租车、物流车等,这些可集中反映城市交通状况的车辆安装了车载GPS定位装置,会把城市主干道的交通实况反馈给服务器。“有些电子设备厂商会给我们提供数据。”此外,高德地图还有一些来自交通行业内的数据收集渠道。

两家排名咋不同?

数据来源和分布有差异

与高德地图一致的是,滴滴出行也用了高峰拥堵延时指数作为排名依据,最后结果却相差悬殊。那么滴滴出行的拥堵城市排名与高德差异在哪里呢?

“主要是数据源不同造成的。”方兴告诉记者,高德地图数据来源于交通行业浮动车和4亿高德地图用户,覆盖不同类型的车辆和区域,比如物流车倾向于高速跑长途,而私家车主多活跃在市区内。在数据源分布上,方兴认为,滴滴打车软件的数据来源可能会有偏差,使用打车软件的车主以上下班通勤居多。“衡量一个数据是否准确,最重要的要看样本量是不是足够大,覆盖足够广。”

此外,虽然排名依据一样,但双方后台数据挖掘技术、大数据处理技术和模型算法也有差异,关于城市范围的界定可能也有不同。

拥堵延时指数靠谱吗?

这样统计可忽略

各地路网结构差异

济南高峰拥堵延时指数2.04,高峰平均车速21.23公里/小时。而北京的高峰拥堵延时指数虽然高于济南,但高峰平均车速却比济南要快,为22.81公里/小时。有观点认为,拥堵延时指数反映的是市民对拥堵可感知程度的高低,是纵向比较的结论,但不能拿来对不同城市之间拥堵水平高低的横向比较。城市之间的拥堵程度比较,更公平直观的指标不应该是平均车速吗?

对于这种说法,方兴并不认可。不同城市的路网结构不同,不同道路的设计车速也有差异,“比如快速路为主的,即使很拥堵,也可能比普通道路或者小路通行能力好,车速快。”所以,拿平均车速比较各个城市之间的拥堵程度并不合适,但每条道路都有高峰和平峰之差,拥堵延时指数可以忽略掉城市之间路网结构的差异。

名词解释

什么是合乘车道

多乘员专用车道,国外叫“HOV车道”(High occupancy vehicle lane),就是“大容量车辆车道”,是美国、加拿大及欧洲等一些国家,为提高道路使用率、缓解交通拥堵、促进交通节能减排而采取的交通管理措施。比如去年5月16日,无锡市开行的江苏首条HOV车道,规定只要载有3名乘客及以上(包括司机)的车辆就能通行。

合乘车道 旅游路上就有

2015年7月30日,旅游路东段6.6公里路段正式通车,济南市首条多乘员专用车道也首次亮相,不过当时对于专用车道咋用,不少市民心里也犯迷糊。媒体报道称,由于交警部门尚未出台该车道的具体使用细则,这条车道将暂时先不启用,普通车辆仍能通行。