

## 治堵策

对于堵车,每一位市民都有着切肤之痛。虽然道路越拓越宽,但小汽车数量的快速膨胀似乎抵消了多年治堵的成果。在治堵的诸多举措中,国内外均首推“优先发展公共交通”。不过,让人尴尬的是,省城公共交通的吸引力却在下降,公交分担率由2011年的26.96%降至25%。

如何提升公交分担率来缓堵?这考验着城市交通设计者、管理者的智慧。

► 历山路交通高峰时普通车道车满为患,而BRT车道却挺闲。  
本报记者 张中 实习生 郭松健 摄



# 公交占着路权更要提高利用率

## 公交车道增加要大刀阔斧,也要物尽其用

本报记者 孟燕

### “公交车道空荡荡,私家车道堵成粥”

近日,开了20多年公交车的3路车驾驶员管立峰遭遇了一次近年来最严重的堵车。“三分之一的路段都严重拥堵,没有公交专用道就和其他车辆一起堵,跑一圈比平时多用了64分钟。”管立峰说,步行五分钟就能过去的路口,公交车需要20分钟。“多久到站,我们心里也没底。站台上的市民等不来车,车上的乘客也快被堵哭了。”

同样拥堵状态下,如果公交专用道能成网,公交车运营将实现“可控”。以省城“第一大道”102路为例,去年,经七路泮源大街开通公交专用道。“和以前相比,现在我们投入的班次能跑出来了,而不是都堵在路上。”102路车队队长周鹏表示,有了公交专用道跑一圈就能省二三十分钟,公交车辆周转效率提高。“以前一辆车一天最多能跑四圈,现在跑五圈,运能也提升了。”

但是,对于队伍日益庞大的私家车主来说,每多设一条公交车道,就要多增一分堵车的烦恼。市民姚女士说,在泮源大街历山路路口等信号灯的车辆车数数百米,而公交车道却常常空空如也。“黑虎泉西路也是这样,周边都是商圈,本就拥堵,从东向西一条车道却只让公交车通行。这样设置合理吗?”她抱怨。

今年年初,经十路拟设双排公交车道的消息引发了全民大讨论,又将“路权之争”推到了新的高度。道路资源本就有限,该分配给公共交通、私家车还是慢行交通?

### 公交车道利用率要数经十路最高

经十路是贯通省城东西的交通大动脉,它也是省城公交线路最为密集的道路,沿线至少有20多条公交线路。以117路

为例,这条公交线路贯穿了经十路东西。近日,记者在八一立交桥西站点进行了客流调查,时间从7点到8点16分。

在1小时16分钟内共通过了32部117路公交车,最大间隔为11分钟,最小间隔为0分钟(一次来多辆公交车),平均间隔为3分钟。最大满载率为90%,最小满载率为50%,平均满载70%。这意味着,早高峰一个小时内,经十路上一个站点就有数百部公交车通过。

“经十路公交车道连续性强,线路密集,是济南利用率最高的公交车道。”济南公交一位内部人士介绍,公交车道的利用率并不是以车道内公交车通过数量为衡量标准。“公交车道内公交车都挤油油反而跑不起来,降低运能。衡量道路效率应以通过人数为标尺。”

其实,有的城市早就做出了探索,比如深圳,综合考虑道路条件、公交车流、公交客流、公交分担率和道路交通负荷作为路权分配依据。对于单向机动车道(含辅道)在三车道以上的道路,如果单向公交车达到每小时90辆以上,每小时公交客流人数在4000人以上的,被认为应当设单向公交专用道,保障多数人权益;即使是单向机动车道(含辅道)只有2车道的道路上,如果单向公交车达到每小时120辆以上,每小时公交客流超过4000人,也认为适宜设置一条公交专用道。

相关统计显示,平均每小时,一条车道空间上小汽车可运输3000人,公共汽车6000人以上,轨道交通1万-6万人;运送相同数量的乘客,公共交通与小汽车相比,节约道路资源90%左右。

以往的治堵思路是“以车为本”,首先考虑的是如何满足小汽车拥有者的出行需求,像修路、拓宽道路等。“但道路拓宽后会引发更多的交通需求,吸引更多的小汽车。通过深挖道路资源带来的治堵成果已经不明显,今后只能从路权分配上寻求突破。”交警部门相关人士表示。

### 早高峰让人“抓狂” 公交体验待提升

“有时候半天也等不来一辆,好不容易来了一辆,人太多还挤不上去。”每天早晨7点半,市民王洋都要乘坐116路前往高新区上班,早高峰乘车人挤人,时常让他“抓狂”。遇到解放路、工业南路堵车,乘车时间延长,体验更糟糕。

这几年,省城对公交线网进行优化,换新车开新线的速度也在提升。2015年新开公交线路25条,优化调整公交线路51条次。

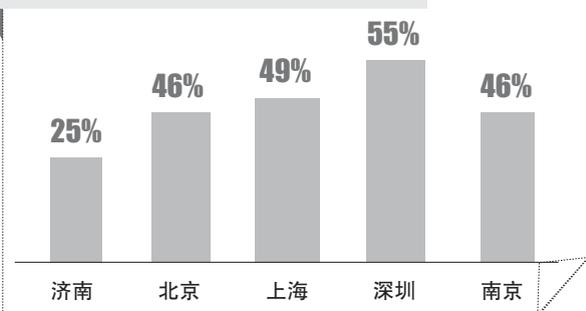
让人尴尬的是,去年济南公交出行分担率(不含步行)仅为25%,较2011年下降了4.69%,且仍在呈下降趋势,远低于北京的46%,深圳的55%。

为了让公交车跑起来,济南的公交专用道逐年增加。今年以来,舜耕路南段、俭秀路等设置了14条公交专用道,增加25.75公里。截至目前,全市公交专用道已达116条,里程达374.086公里。不过,这个数字尚不足深圳的四成,2015年深圳公交专用道里程为1033.6公里,一年间就新增了213公里,和济南相比可谓“大刀阔斧”。

深圳在大规模推进公交专用道的前提下,常规公交高峰车速稳步提升,从2010年的时速15.9千米提高到20.2千米,提高了27%,人均公交出行时间也较2010年的38分钟下降了6.8分钟。而目前省城公交车平均时速为13.8千米。

山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华是公交优先的坚定支持者。他说,公交优先直观地体现在优先分配道路资源,使公交车比小汽车跑得快、跑得快。“公交车道可以在一定程度上空闲一点,这样才能保证公交车优先跑。”当然,要想公交公司提供更满意的服务,离不开社会的支持,建设和规划专用道空间、场站空间,政府的投入也很关键。当然,政府和社会大力支持的前提是,有了足够的资源后公交公司能有效运营。

### 公交出行分担率对比(2015)



## 想方设法让市民爱上坐公交

### bianjikuai ping 编辑快评

堵路之痒,那种感觉,让人又愤怒又无奈。高德地图公布的数据显示,济南的堵经常“名列前茅”,堵似乎已成“常态”。不过,你有没有想过,现在的堵只是个开始,将来只会更堵!

一个城市的交通发展,必须先有理念作为先导。采用何种交通理念,也最终决定了路权如何分配。而一旦确定了路权的分配方式,那么市民就会按照被赋予最大路权的交通方式出行。如果理念错误或者是没有理念任其自然发展,则会导致一团乱麻。国内绝大多数城市,尤其是在过去,小汽车的拥有者作为城市的精英阶层拥有更多的话语权,他们确定的交通理念也决定了路权的分配方式为“车本位”,道路优先保证小汽车通行。一路走来,“车本位”交通理念的结果就摆在眼前,道路拥堵、污染环境、霸占行人和非机动车的路权……

以济南为例,目前,机动

车保有量超170万辆。仅仅上半年,新增小汽车近12万辆,12万辆车首尾相接排起来,可以绕济南绕城高速六圈。一条路刚修起来,没过几年就被塞满。因此,说济南将来只会更堵并不为过。

“车本位”的交通理念给出的教训,不可说不深刻。可喜的是,省城的交通发展理念已经扭转,更多向TOD模式看齐,即“公共交通导向型发展”模式。开辟更多公交车道、设非机动车道,压缩小汽车的路权。让公交车与非机动车,尤其是在交通高峰时,在市区内跑得比小汽车更快。一旦市民觉得乘坐公交车更方便,自然会弃用小汽车。这就是先进的交通理念的导向作用。

当然,想让市民弃用小汽车,还得靠公交车本身舒适度的提高,站点离家近、少换乘、发车快、有座位、更经济……目前,路权在更多地施予公交车,那么,如何更好地利用好路权,让路权不白白浪费?下一步,就得看公交运营方如何提高服务质量了。一方面守着大好的路权,另一方面,更要提高公交出行分担率。

(李师胜)