

■ 济南治堵策·公交先行

公交“东拓西进” 打造“立体交通”

公交500米覆盖率达90%，改变市民出行习惯

走公交优先的治堵道路，早就成了济南城市管理者的共识。2012年济南成为国家公交都市试点城市以来，济南城区在公交车轮上东拓西进北跨，治堵形成以公交为核心的立体交通。与此同时，济南正在建设的轨道交通也将补上最重要一环，届时市民购车意愿和出行习惯或许因此改变。

本报记者
刘飞跃 刘雅菲 王皇

东西部公交“供给” 尚未达到预期

家住省城阳光舜城北区的居民感受最深，2009年的时候北区只有137路一趟车，能去英雄山和解放路附近，去泺源大街、泉城路等热门商圈还要转车，短短5公里要个把小时。

“后来增加了28路，可以到齐鲁医院，泉城公园，169路开通之后，我们可以沿旅游路往东直达奥体中心，最近开通了K171路，又能到大明湖了。我们可以坐公交车去市区内主要的地方。”市民唐先生说。

从2012年开始，济南加快了公交发展的步伐。近几年，济南每年新开以及优化的公交线路约为20条，到目前为共有公交线路259条，客流量日均210万人。

2017年高德地图交通大数据研究团队发布的《2017年上半年中国主要城市公共交通大数据分析报告》显示，在全国线网覆盖率TOP20的城市中，济南公交覆盖率为75%，位列第九，覆盖率较去年有所增长；线路重复系数TOP20的城市中，济南为4.67，位列第15，而且呈下降趋势。

济南城区辐射范围在公交的车轮上越拓越远。2013年，28条线路优化后填补了玉函路南端等路段的公交空白，加强了济南西站、机场等对外交通枢纽与市区的联系。2016年以来，开辟公交线路17条，填补了南部山区、西客站片区、龙奥片区、奥体西路北段等区域的公交线网空白。

2013年，济南公交总公司党委书记、总经理薛兴海强调，老城区公交线路已经比较成熟，但是东西部公交线路缺乏，班次少、运力不足逐渐显现，新开辟的公交线路将侧重“东拓西进”，东西部将因此受益。

11月5日，济南公交总公司运营部相关负责人表示，东西部公交“供给”方面尚未达到预期，但是已经有了很大改善。“我们从2015年开始已经布局跨黄河的公交线路，目前跨黄公交已达5条，紧跟济南城市发展步伐。”

拓宽慢行车道 让无路者有路可走

今年9月，市民刘女士终于拥有了一辆电动车。“开车上班会遇到堵车，到单位停车也不好停，坐公交车又不是特别方便，所以我一直想买一辆电动车骑着上下班，但是之前我老公一直不让我买。”

“家人主要是担心路上没有非机动车道，机非混行不安全。”刘女士说，之前马鞍山路没有非机动车道，非机动车只能贴着马路边小心地骑，身边的车辆则呼啸而过。

“去年马鞍山路修路，修完之后两侧都有非机动车道了。”刘女士说，不仅如此，在东向西方向，非机动车的外侧隔着一道绿化带，还设置了木质的人行道，让行人从这里走也更加安全了。

机非混行不仅给行人带来危险，对驾车的司机而言，通过这一路段同样也是高度紧张。“我原来开车的时候，走机非混行的路段都得把速度放到最低，生怕他们突然一晃，我就碰到他们了。”一位司机表示。

济南市公安局交警支队交通处规划研究室主任田云强介绍，通过机非绿化带隔离，增设彩色非机动车专用道，改变了马鞍山路一直以来机非混行的交通现状，进一步明确了通行路权，实现了机非分离，交通事故率下降了近10%，通行效率提高了5%—8%。

除了马鞍山路以外，还有很多的路段是路边停车位占用了原本的非机动车道，或者是机动车违法停在非机动车道上，这些问题经过近一段时间的整治也已经减少了很多。济大路等路段取消了路边停车位，把路权重新还给非机动车。

济南市公安局交警支队副支队长、济南市停车管理办公室专职副主任韩军庆说，如果让私家车占用了过多的道路资源，那么道路资源将会被少数人占用，这样有违公平。

轨道交通 搭建重要一环

济南已确定“一个主中心、一个副中心、五个次中心、十二个地区中心、两个卫星城”的城市框架，构建新的城市框架，拉动新区建设，都需要轨道交通先行到建设。

2015年7月起，济南正式开工建设轨交，如今两条线路R1、R3线在建，多条线路在筹备，济南市区内轨交网络已经渐渐清晰，同时全域轨交建设也进入规划阶段。目前已完成轨道交通线网修编工作，5条普线(环线、M1-M4线)纳入了城市总体规划，并于2016年7月获得了国家批复。

记者了解到，今年上半年济南研究了环线和M1到M4线的工程可行性研究报告。从公开报道的信息来看，M1线路由西客站到东客站，是济南市中心东西交通大动脉，方案比较稳定。考虑济南市快速路网建设基本建成，城市交通得到缓解，计划今年年底前开工建设。

随着线路逐渐开工，济南市内的轨道交通将逐渐成网，而伴随着城市发展，轨交还将拓展到全域，还要合理解决章丘、济阳开通轨道交通。日前，R1线前大彦站已作为样板站率先进入装修安装阶段。11月2日，轨道交通R2线一期工程(天桥段)国有土地上房屋征收范围确定。

“治堵，最终一定是以公交为核心的系统改善。”韩军庆说，现在济南的交通还是以大平面交通为主，以后形成以高架、地面、地铁等构成的立体交通，公共交通则形成以轨道交通加公交再加慢行交通网的融合，慢慢地改变人们的出行观念和出行习惯。

最后一公里 亟待加强

虽然现在济南公交500米覆盖率达90%以上，但是总还有覆盖不到的地方。

张女士家住历城区花园小区，距离她家最近的有两条公交线路，分别是165路和113路。“不管坐哪趟公交车，我都得步行十分钟，然后再等公交车，离公交站台不远不近真难受。”

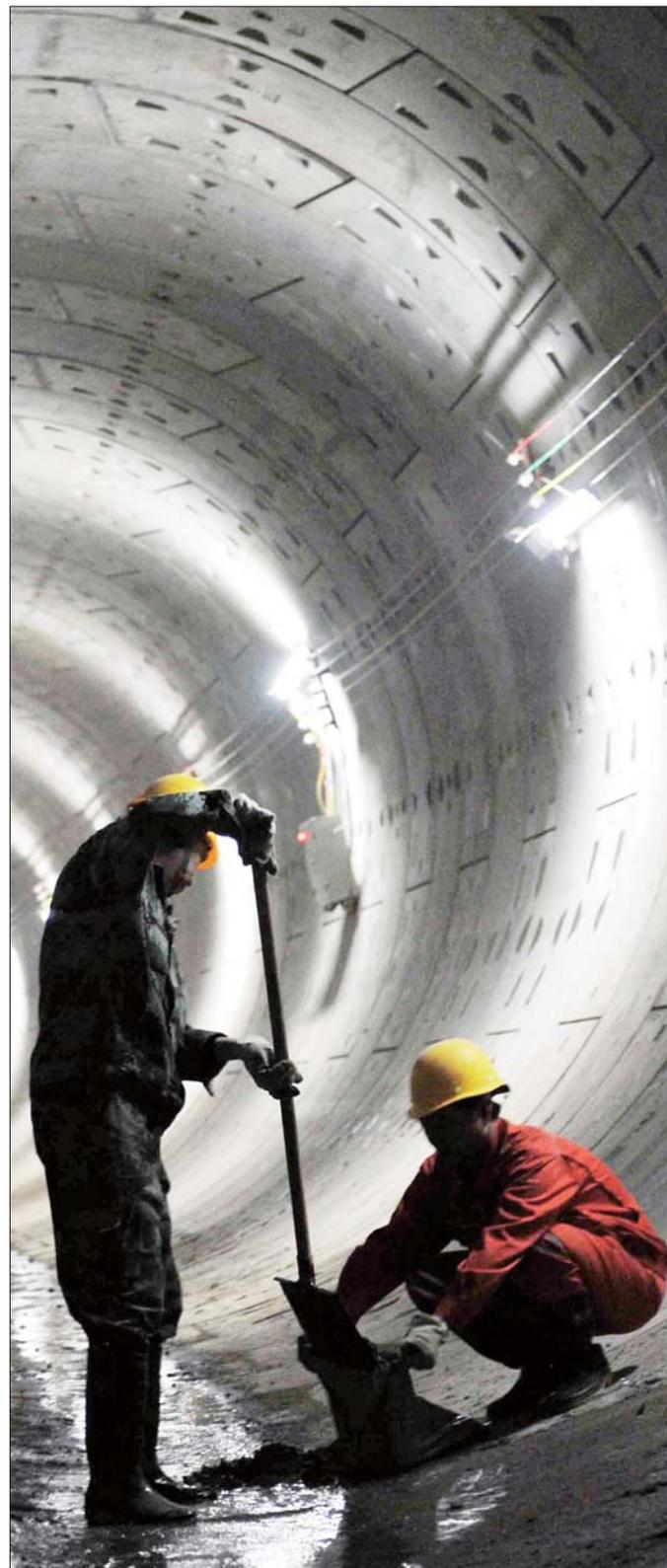
2017年年初，济南引进了摩拜单车，这让张女士的出行方便多了，摩拜分布在公交站台以及小区周边，她外出和回家都可以借助摩拜单车了，“关键是省时间，也方便。”

来自济南交警的信息显示，截至本月初，济南共设置规划共享单车停放点3838处，交通流密集区域方圆1公里内共享单车停放点不低于10处，真正实现“家门口”的单车出行服务，彻底解决市民出行“最后一公里”的问题，“共享单车就在市民身边”。

虽然骑共享单车成为时尚，但是因为济南单车仅仅维持在一万辆，供给远远小于需求，导致了想用却没有车的情况出现。“之前找车很容易，现在上下班的时候几乎找不到，有时候找到了也是坏的。”张女士说。

一位业内人士透露，济南共享单车点位布置也不尽合理，比如长途汽车站、火车站里面几乎没有固定停车点，都是临时的，这些人流量大的区域应多部门协调后进行精准投放。“每到节假日以及学生放假的时候，我们需要重新制订转运方案。”

“小汽车是个性化的出行方式，要控制在一定规模之内，比例降下来，让公共交通得到优先发展。”山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华认为，政府需要调整交通系统的结构，给公共路权更多的空间和包容。



济南轨道交通R1线实现了首个区间双线贯通，距济南地铁开通又迈进一步。 本报记者 陈文进 摄

数读济南公交

济南每年新开以及优化的公交线路约为**20**条

现有公交线路**259**条

客流量日均**210**万人

公交站点**500**米覆盖率年底将达**95%**以上

到今年主城区**500**米范围内上车

5分钟换乘

在全国线网覆盖率TOP20的城市中

济南公交覆盖率为**75%**，位列第**9**位

线路重复系数TOP20的城市中

济南为**4.67**，位列第**15**位，而且呈下降趋势



部分数据来源：
高德地图交通大数据