

城区交通“肠梗阻”该咋治?

城市交通是城市品味和文明程度的直接反映,也直接关系到群众的幸福指数。随着城市的发展和人民生活水平的不断提高,我县城区车辆拥有量大幅增长,交通拥堵成了市民最迫切希望解决的问题,交通治堵成了县委、县政府十分关注的大事、要事。

1 拥堵之痛

记者从县交警大队获悉,我县城区主要的拥堵点为江滨路人行桥头路段、老104国道(上礼泉村至羊毛衫皮毛市场路段)、西镇北路及城西大桥路北段、人民路水电局路口、城南大道盘龙路口及南泥湾菜市场门口、横街、各中小学周边道路。

城区交通的“肠梗阻”到底是怎样一个情况呢?昨日,新昌新闻网记者兵分三路,在城区感受了交通情况。

17:05,第一路记者从老西站出发,驱车沿人民路前往鹤群大酒店。一驶上人民路,就感觉融入了车的海洋,每前进一步,都是那么艰难。经过银城街边的十字路口时,正好遇上红灯,只好排在长长的车队后面,粗略一数,前面有二十来辆车等着。这个红灯有一分多钟,好不容易等绿灯亮起,慢慢地跟在车队后面移动,等到前面还剩五辆车时,又是红灯了,只好再等上一分多钟。在第二个绿灯亮起时,记者的车子总算成功“出线”。一路过去,沿路挂得最多的是一

挡,往开开一点点,就得刹车。在县政府大院门口,一辆出租车斜冲过来“加塞”,使本来就不畅的路更堵了,车流直接停顿了三分钟。在耀达百货门口,也出现了长时间的堵车。17:30左右,从东区大转盘往湖莲潭方向开时,正遇湖莲潭公园门口两车相撞了,只好调头,直接前往鹤群大酒店。等到达鹤群大酒店时,已是17:45。本来只需十分钟左右的车程,在上下班高峰期一走就是40分钟。

17:07,第二路记者的车子开出单位前往新中路。此时,路上车来车往,很是热闹。车子来到路口时,正好有一辆红色的车子想转弯进来,一辆自行车想要横穿马路,被车流堵在那里,都无法动弹。好在当时该路口有交警执勤,待部分直行车辆驶过后,交警示意车辆让行自行车,记者的车子才得以顺利右转。前进途中,车子档位都挂在二档,脚踩的基本是刹车,跟着前面的车子前行。接近西镇路口时,前面是临时红灯,车辆排

起了长队,大概有十几辆,好在一个绿灯就过了。车行至天姥路口附近时,因为有车辆进出天姥路,有短时间的等待。大佛城门口的信号灯刚好是绿灯,车辆通行无阻。西环岛通行速度不快,但未造成拥堵。来到三信附近时,由于前方红灯,出现暂时拥堵。放眼望去,原本三条车道上停起了数排车子,不成队形,更有许多车辆还从旁边的非机动车道直接转向新中路。等记者的车子通过该路口时,时间已是17:25。而在这1.8公里的路程上,几个相对容易产生拥堵的路口,都有交警执勤,加上城西小学尚未开学,交通情况比往常要好很多。

17:18,第三路记者从单位出发,驱车经过西镇路,沿老104国道往塔山方向行驶。也许因为晚高峰的时间差不多过了,路上车流量没有想象的多。17:20,记者的车子进入西镇路,路上没有拥堵。一直到“有意思”附近,因为有几辆车停在路

边,使原本就不宽的路通行更加困难,两边车子根本无法交汇,车子排起队来。过了城西大桥,在桥头位置,行人、车辆都无序横穿,有点影响交通。在“服务街”,许多行人在路中央行走,影响了车辆通行。等车子来到老104国道路口时,时间是17:27,而西镇路总长不到一公里。在老104国道行驶,今天的路况还可以,不堵。

2 拥堵之因

我县城区交通遭遇肠梗阻,并非是一原因造成的“肠胃炎”,而是一种综合征,既有客观原因,也有人因为素。

地理位置和车辆猛增,无疑是造成交通拥堵的客观因素。我县城区面积26.84平方公里,处在鼓山和南明山之间,呈东西带状分布。老城区处于一江两岸的狭长地带,南北最狭处仅为1100米,面积为3.3平方公里。我县城区这样的独特地形,给城市布局、道路建设等方面形成了先天缺陷。同时,近年来,我县机动车呈现加速增长态势。据交警部门统计,我县2009年6月拥有汽车20066辆,其中小型汽车18248辆;截至2012年底,我县机动车总数99901辆,其中,2012年全县新增的小型汽车达7099辆。大批车辆的涌入,不断挤压着原有的道路空间。

调查中,有许多市民表示,我县市民的交通意识淡薄是造成拥堵的第一要素。造成现今交通不畅的主要原因,还是与交通参与者的不良行为习惯等人为

因素有着很大的关系。年前,记者的一位同事经历了这样一件事。当时,他驾车经过银城四街,一辆别克车停在路中央,过了几分钟,一中男子拿了东西从旁边的店面出来。有人按了下喇叭,那男子非但不觉得是他阻碍了他人通行,还理直气壮地说:“我停车拿东西怎么了?我等下还要在这里吃饭呢!”网友“慕容小婉”说,最可怕的是行人习惯于抢红灯、闯红灯,本来就堵的车流被迫更加缓慢。昨天上午,记者驾车途经南明花园门口红绿灯时,信号灯是绿灯,待前面的面包车驶过,一个人影突然从边上跨出来,记者一脚急刹,停在了离那人几米之外,心脏狂跳,而那人似乎对危险毫无觉察,继续朝着对面静立的红色信号灯横穿马路……

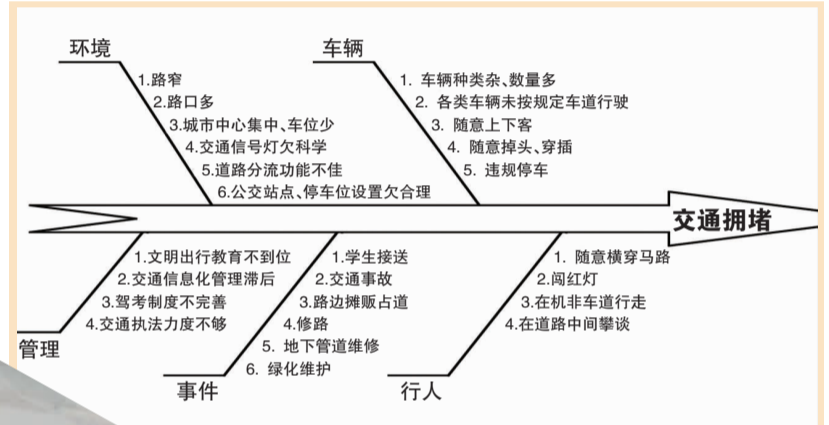
一些市民指出,交通管理、道路设计等方面也是造成拥堵的重要原因。“鼓山桥与江滨路交叉处的红绿灯设置欠合理。”小石每天上班都要经过江滨路,他抱怨说,“江滨路走向的绿灯实在是太短了,才二十秒左右;要通过那个路口,一般要等2次绿灯。”上下班时间,许多人为了避开西环岛的拥堵,都会选择从江滨路进出老城区,这样一来,从那里通过的车辆就增多了,但绿灯时间还是没有变化。与小石一样,记者每天通过江滨路到单位,不同的是,记者注意到的是另一个问题:从新中路由南向北进入江滨路的路口比较窄,直行车

与转弯车辆需要在很短的距离内并道,存在较大的安全隐患。记者还发现,在城区,不规范的交叉路口、畸形路口不在少数,如南明北园、西环岛的鸡爪形路口、新世纪广场南北两头、西环岛的鸡爪形路口、新世纪广场南北两头的两个五叉路口、诸多的X叉路口、三叉路口,给交通的渠化导流和信号灯控制等带来了相当的难度。还有许多主要道路连通性不良,时宽时窄,断头路、迂回路、丁字路较多,削弱了道路的整体通行能力。另外,在东、西两个环岛,即使所有车辆都有序行驶,但道路的通行仍然不畅,经常出现各个路口拥堵的情况。司机朋友们无奈地调侃,“转盘转不起来”。

因“鸠占雀巢”而造成交通拥堵,也是市民普遍反映的原因。胡祖高是个体工商户,经常要给客户送产品。他觉得,城区交通拥堵的最重要原因是机动车、非机动车、行人做不到各行其道。车子停在人行道、非机动车道上,而行人优哉游哉地走在非机动车道、甚至机动车道上,自行车、电瓶车、三轮车在机动车道上左突右闪……交通就这样成了“一锅粥”。家住城东大桥附

近的张先生给记者来电抱怨说:“大桥桥头的报亭设置不合理,占了人行道不说,还从报亭窗口向外延伸出一块铁皮,用来展示各种报刊杂志,小孩子从那里经过经常撞到头。如果行人到了那个地方,不走非机动车道还能往哪儿走?”

记者在调查中发现,导致交通“肠梗阻”的原因还有很多,比如,城区的公交网线和站点设置不科学,在鼓山中路、人民路设置的站点多达50多个,且间距都很小,特别是人民中路横街电信大楼和家友超市两个站,相隔才几十米,就设在红绿灯的东西两边,对车流通行来说,肯定是不利的;再比如,停车位稀缺,虽然在各部门的共同努力下,去年新增停车位约700个,但相对于车辆的增加,700个车位仍然是杯水车薪,在横街一带经常会遭遇“停车难”的尴尬,从而出现众多“乱停车”现象,影响其他车辆通行。再比如,规划设计的前瞻性问题,建设与设计“两张皮”问题,等等。为了更清晰地分析原因,记者把调查中发现的各种原因综合成了一张“鱼刺图”(见下图)。



3 治堵之方

城市化发展专家、经济学教授郁鸿胜说:“交通是城市的血脉,交通干道、轨道交通沿线都是城市人流、资金流、信息流的聚集带,城市交通通畅对于城市发展的意义不言而喻。”

面对拥堵的交通,县委、县政府高度重视,各相关部门积极行动,县规划局将对城区的地下空间进行规划;县建设局与县交警大队联合勘查了城区易堵路段现场,一起提出改造方案;县交通运输局在做好公共交通的服务工作上下功夫;县交警大队对部分路段设置了中心隔离栅,对部分路口设置了禁左、单行,加强路面警力等;县教体局向学生家长发放“文明交通学生接送卡”,并实行分年级错时上学、放学;县城管局加强对主要道路、菜市场等地的巡查……治理交通拥堵并非是一朝一夕的事,有关职能部门和广大市民从不同角度开出了一张“治堵之方”——

治堵是项系统性综合性工程

县交警大队办公室主任梁黎东说:“要做好这项工作,首先要改变原先‘治堵找交警’的理念。”县建设局公共事业科副科长吕永清也表示,城区治堵是一个需要各部门联动的综合性

大工程,牵涉到规划、建设、公安、交通、城管、教育等方方面面,也更需要每一个交通参与者管好

集约化方式出行是出路

被称为购物天堂的香港,总面积1070平方公里,80%以上都是山地,道路条件跟我县城区相差无几。而就是这样的“弹丸之地”,交通却十分顺畅,狭窄的道路上车辆行驶秩序井然。曾经到过香港的人们都会发现,在香港的路面上,基本上看不到电瓶车、自行车。原因是由铁路、巴士、小巴、的士、渡轮、电车、缆车等多种交通工具组成的运输服务网络延伸至香港的各个角落,构成了堪称世界上交通最为完善的都会城市。目前,香港的各类公共交通工具每日载客量约占各类交通工具载客总人数的90%,占路面交通量7%的巴士载客量达到各类交通工具总和的30%左右,“公共交通”优先被确定为香港交通运输的基本政策之一。

县交警大队某负责人表示,着眼于发展人均占有道路面积少、载客量大的公共交通,倡导集约化方式出行也将是新昌这个小山城破解“两难”问题的最终出路。

而在倡导集约化方式出行的过程中,政府无疑要担起主角。为了吸引更多的市民选择公共交通工具出行,改善公共交通工具的乘坐环境、优化公共交通的线路和网点设计、降低公共交通收费甚至免费等,都是政府要考虑的事情。“上车有位置坐,夏天有空调吹,价格又不高(甚至免费),想去哪里都可以公交到达……如果可以这样,谁不会选择这样的出行方式呢?”该负责人如是说。同时,他也提倡人均占有道路面积少的“慢行交通”(步行、骑自行车),希望可以为市民提供安全、优越的慢行通道,让更多的市民选择绿色、环保的出行方式。他戏言:“用车辆节约的道路交通资源来改善慢行交通条件,肯定有得赚。”

回归各种公共资源功能

2005年,浙江省发布了浙江省工程建设标准《城市建筑工程停车场(库)设置规则和配建标准》,对大中小城市各类建筑物停车场(库)的配比分别作了详细的规定。

由于历史建设等原因,我县城区停车位(场)明显不足,遭遇“停车难”的尴尬已越来越多。然而,有关部门提供的资料显示,我县城区仍有不

少单位的停车场被挪作他用,或作仓库、或搞批发、或开超市,不一而足。而这些地方被“挤”出来的车辆,只能在其他地方寻找立足之地,从而影响其他车辆通行。

县规划局副局长张国良表示,面对日渐严峻的“停车难”问题,让原有建筑物配建的停车场(库)功能回归,对中心城区的交通秩序来说,是至关重要的。当然,还要加强城市交通空间研究,理顺对外交通网络,逐步分流城区交通流。

此外,对停车场和道路两旁公共停车位实行停车收费管理,避免长期非出行性占位的情况,也可以在很大程度上提高停车公共资源的利用效率。公共资源不是市场资源,无论以何种方式进行经营,实质上都是与民争利。城市道路和交通设施属公共产品,是政府提供给全体市民的必要的生活保障,任何人不能以牺牲公共利益来满足少数人利益需求。城东的张先生也提出,城区要规范摊点的建管,在设置摊点时不占用人行道、非机动车道等公共资源,如果公共资源不能公用,而成为商家或个人无偿使用的私家财产,那“提升城市品质”就成了一纸空谈。

当人行道、非机动车道等都真正发挥出其本应有的功能时,道路应该会顺畅多吧。

治堵先治乱 治乱先治人

香港的交通秩序世界一流,除了政府建设、部门管理十分“给力”之外,市民的自律意识和规范行为令人赞叹。

说起香港的交通秩序,去过香港的盛先生赞不绝口:“他们可不会拿自己的生命去冒险。绿灯亮时,行人、车辆都会快速通过;红灯亮时,大家都规矩矩地等在线后;前方道路受阻时,大家都耐心排队等待,不会见缝插针,给道路添堵,也不会不停按喇叭……”

调查中发现,在不同的路口,交通秩序良好于交通混乱的情况下,实际通行效率可以相差几倍,所以治堵必先治乱,治乱重在治人。有网友“五月”的话来说,每个交通参与者各自都遵守交通规则是最好的良药。那么,如何提高市民遵守交通法规的意识呢?其他城市里已采取了一些新举措,这些措施可能值得我们借鉴。去年,绍兴城区对行人和非机动车闯红灯的“零成本”叫停了,专门在路边设置罚款台处罚违法者;深圳市对机动车未按规定礼让行人的驾驶员开出高达500元罚款单。

网友

“细尖山”表示,对于乱停车、乱占车道的车辆作出经济处罚很重要,特别是对汽车停在人行道、电瓶车骑在机动车道都要罚款。“只有心疼钞票了,才会长记性,治堵也就有所成效。”

网友“大愚”建议,要加强文明出行的宣传,做到不开“霸王车”、不开“堵气车”,形成文明礼让、和谐出行的良好氛围。



新昌新闻网记者 胡秋萍