

# 济南出台十项措施 向交通拥堵“宣战”

□记者 刘振男

近日,济南市召开大气污染和交通拥堵治理工作会议,印发治理交通拥堵的十大措施,公交优先成为济南治堵的重要理念。

治堵十大措施中,特别对优化公交线网做出了规定,将增加公交线路和班次投放,2017年将重点在龙奥、唐冶等区域,新开、优化公交线路分别不少于

10条。还将开通济齐路一纬十二路—阳光新路 BRT 线路,推进经十路、经七路—泺源大街—和平路、济微路—经四路—解放路—工业南路、二环南路等中运量交通走廊建设。

2017年起,济南市将加大公交专用道划定力度,在舜耕路、青年东路等多条现状道路开辟全天候或高峰限时公交专用道。优化提升历山路、经一路、明湖

西路、解放路等公交专用道功能,充分保障公交路权。

此外,在二环西路、经七路、泺源大街等部分城市主干路增设公交专用信号灯。在无公交专用道的道路采用“右转借公交”模式,在部分路口右转车道施划公交专用道,设置待行区,并施划新式公交停靠区,增设固定式公交抓拍设备和公交车载移动式抓拍设备,保证公交通行权。

进一步打通旅游路西段、凤凰路旅游路以南段、七里山西路南段等断头路,瓶颈路,加快推进二环东路南延、二环南路东延工程建设,力争2017年年底前建成通车。推进济青高速公路扩容工程和青兰高速济南段建设,开工建设济南至泰安高速公路,启动济南绕城高速大东环建设和济乐高速连接线建设,构建与高速公路无缝对接的快速路网。

相关链接

公交大数据  
让出行更人性化



市民展示 369 出行 APP

既然被当作治堵“良方”,那么公交部门应如何了解市民的出行需求,从而更科学地开通、优化公交线路,填补公交线网空白呢?

“大数据是公交智能化出行的奥秘。”济南公交营运市场部副部长李嵩说,济南公交通过分析济南市2013至2015年的200余万用户、近170亿条手机数据,以及同时段公交IC卡、GPS数据,动态掌握了城市居民出行特征与规律,更加了解居民的交通需求,从而带给市民最优的出行体验。

“2015年陆续开设的509路、515路和K164路等线路,就是根据市民的出行意愿开通的,尤其是K164路,新开后客流迅速成长,日运量从刚开始不到2000人迅速增长至6000到7000人,并且还在持续增长。”李嵩告诉记者,除了开线之外,目前济南市已有103条公交线路依据大数据作出优化、调整。

此外,369出行APP和智能公交站牌的应用,则可以让市民第一时间知晓公交车的运行情况,减少等待时间,吸引更多市民乘坐公交。

“原来坐公交都得在站牌等,现在在家看看369出行APP,就知道我要坐的公交到哪了,省去不少时间。”市民孙先生说,济南公交研发的369出行APP十分方便,原先的不少公交站牌也升级为新型公交智能电子站牌,其电子显示屏可实时更新车辆运行和到站信息,一目了然,非常实用。

据了解,2016年公交部门已新开普通公交线路14条,优化调整公交线路19条,有效填补了七里山西路、奥体西路北段、黄台南路东段等路段的公交线网空白。推出了通勤快速巴士、社区公交、高峰通勤网、大站快车等多种服务形式,构建了多层次的公交线网。

截至目前,济南现有公交线路247条,公交车5300余辆,公交线路长度为4124.0公里,公交线网长度为1283.8公里。济南市具备公交通行能力的道路都已基本开通公交线路,二环以内覆盖率达到100%,绕城以内覆盖率达到80%多。目前已经形成以BRT为骨干,常规公交为主体,零时公交、高峰通勤、定制公交等特色公交为补充的多元公交体系。不久的将来,公交或许会在城市治堵中发挥重要作用。

记者 刘振男

## 划公交车道,是治堵还是添堵

□记者 刘振男

近日,济南市召开大气污染和交通拥堵治理工作会议,提出“公交优先”的治堵思路,并将在舜耕路、和平路、青年东路等多条道路开设公交专用道。政策一出激起“千层浪”,在本就拥堵的道路上开辟公交车道,是治堵还是添堵?专家认为,虽不能说发展公交就能治堵,但要治堵就必须发展公交,实施公交先行的发展战略,成了包括济南在内的众多城市为治堵开出的一大“药方”。



在经十路上,时常出现行车道拥堵,但公交车道空无一车的现象。记者 李威言 摄

1 增设公交车道引争议  
市民呼吁勿“一刀切”

家住鲁能领秀城的市民高先生是“无车一族”,对于在舜耕路开设公交车道,他很赞成。“我早上坐公交车,路过舜耕路都得走一个多小时,不设专用道的话太堵了。”私家车主张先生的态度却截然相反。“舜耕路本来就堵得这么厉害,再设一条公交车道,私家车往哪走?”另有一些私家车主认为,工作日早晚高峰时启用公交车道,周末没必要全天候公交专用。

“平峰时段,公交车并不密集,单划个公交车道的意义何在?难道眼睁睁地看着公交车道空着也不能走?”车主李先生不明白,有些路本就拥堵,如果设置公交车道,留给社会车辆的通行空间必然会减少,而济南的机动车保有量还在不断增长,“如果汽车买来了没法开,还不如当初就限购呢。”

另外,也有市民提出疑问,新增公交车道是否可以错时向私家车开放?如果全部“一刀切”地要求“公交专用”,是不是有浪费道路资源的嫌疑?

据山东交通学院副教授崔晓介绍,建设公交专用道,保障公交优先路权是当前贯彻公交优先的基本做法。这涉及到私家车和公交车如何分配道路资源的问题。从路面平面交通来看,公交车道多,社会车辆使用车道必然就会减少。

记者就此问题联系了济南市交警部门,相关负责人表示,相关规划正在制定当中,具体细节现在不便透露。

2 提升公交周转效率 专用道建设是关键

在城区拥堵日渐加重的今天,很多市民希望通过乘坐公交车实现快速出行,但济南公交却始终“快不起来”,严重打击了市民的乘车积极性。

究其原因,济南公交营运市场部副部长李嵩认为,一是公交专用道数量不足,路口优先、信号优先未能落实,很多时候公交车要与社会车辆混行,从而越来越堵。二是由于规划问题,公交站台长度严重不足,站台公交车停靠“列车化”,站点延误时间比较长。此外,市区部分道路路网规划不合理,频繁的道路施工也让公交运营效率大幅下降。

“2010年,济南市高峰平均

运行速度可以达到16.8公里/小时,而2016年,这一指标仅为14公里/小时,平均水平同比下降了12%,仅2015年一年公交车速就下降0.9公里/小时。”李嵩说,虽然近几年,济南公交车增加了1000多辆,但运行速度下降,周转时间变长,消耗掉原本增加的运力与公交分担率。

而同样是拥堵状态,如果公交专用道能成网,公交车运营将实现“可控”。李嵩曾做过统计,有了公交专用道跑一圈就能省二三十分钟,公交车辆周转效率能提高20%左右。

“但是公交专用道里并不是车越多越好,目前,经十路公交

专用道每小时能通行180辆公交车,再加上班车,每小时通行超过300辆车,为严重饱和状态,公交车进站时车挨车,通行效率非常低。”

据相关部门统计,以1辆公交车平均拉载90位乘客计算,一条公交车道每小时拉载乘客至少1万人次,而一条普通车道上每小时可通过1200余辆小汽车,平均运输3000人左右,也就是说一条公交车专用道每小时运量至少是普通车道的3倍。

以舜耕路为例,整个走廊的公交线路共计18条,高峰班次合计1486个,日班次合计3966个,日运量合计为20余万人次。

3 线路需调整班次要加密 治堵不能光靠划公交车道

在崔晓看来,虽然不能说发展公交就能治堵,但是治堵就必须发展公交,离开公交来谈治堵绝对不可行。“毕竟从公交车自身的属性来看,其运载人员多,占用道路相同面积的运输效率是小汽车的40倍左右。只有优先发展公共交通,让有限的道路资源为更多人的出行而服务,才是城市交通发展的根本选择。”

按国家发展规划,公共交通是要在大城市建立以道路公共交通为主,轨道交通为辅,私人机动交通为补充,合理发展慢行交通的城市交通模式;中小城市主要以道路公共交通和私人交通为

形式。崔晓认为,就公交本身而言,未来其发展肯定是智能化和综合化,利用各种信息化技术手段提升公交运营的出行体验,通过综合式枢纽、站台的建设与慢行交通、轨道交通、私人机动交通衔接。

山东省政协委员宋传杰则表示,开设公交车道,推广绿色出行,从大趋势上对社会有积极意义。“越来越多的道路上有公交专用道,这实际上是非常好的措施,把更多道路资源让给普通人,道路资源就能够发挥出更好的效果。但是如何让推广的公交车道发挥作用,还需要政府良好

的配套措施,例如要求公交加密班次,增加车辆数量、合理规划线路、消除公交‘盲区’等,如果配套措施跟不上,治堵效果会大打折扣。”

而来自交通部门的消息称,济南2017年将加大投入,购置400部公交车,进一步提升公交车辆装备水平。

济南公交方面也表示,将在新划定公交专用道的同时,陆续开辟新的公交线路,重点围绕龙奥、唐冶、孙村、西客站等区域,新开、优化公交线路分别不少于10条,并对部分既有线路及公交车班次进行调整。