

行车难、停车难、交通秩序混乱等已经成为城市道路交通中的突出问题,这些问题有经济快速发展、车辆高速增长、城市扩容等根本原因,也有城市道路交通设施不足、轨道交通较少、车辆发展与道路发展不协调等客观原因,还有交通管理落后、道路使用者的不文明行为等人为原因。城市道路交通问题如何破局?这一话题在石家庄市两会上引起了代表、委员们的热议。

本报记者 刘岚



本报资料片

城市交通拥堵,如何破局?

现状

道路拥堵是驾驶人普遍感受

2月6日16时许,记者从中山宾馆附近打车至河北日报,一路行车并不顺畅,出租车司机抱怨说:“原来上下班高峰期堵,现在好像都不分时段了,啥时候都可能堵。”

近年来,石家庄投入巨资修建槐安路高架桥、和平路高架桥、二环路高架桥等快速路,拓宽改造多条主次干道,地铁也于去年开通,但是路上拥堵仍是广大驾驶人的普遍感受。

拥堵似乎已成常态,主要时段、特殊路段堵车问题则更为突出。石家庄市政

协委员王东刚调研中发现,主城区交通拥堵主要分布在二环(含)以内地区,多出现在上下班、上下学、节假日高峰阶段,时间主要出现在7:00至9:00、17:30至18:45,其中晚高峰时段的拥堵程度较早高峰时段更甚;同时,高峰期的拥堵时间也在延长。

主城区拥堵主要集中在正在修建的地铁围挡、高架桥施工路段、槐安路安平桥上桥口、槐安路时光街出入口、裕华路高速口、西二环和平路交叉口等路段。早高峰时段呈现由外向内拥堵、晚高峰时段呈现由内向外拥堵特征。



本报资料片

施,城市“停车难”问题突出。

在张昕代表看来,无位停车不仅给驾驶员带来不便,车辆大多停在道路和人行道上,也加剧了道路拥挤堵塞和事故的发生。

不文明行为屡禁不止

道路交通中的不文明行为也严重影响了城市的交通安全和通行顺畅。王东刚委员举例说,车辆和行人通过十字路口时,人车混行、人车抢道等现象屡禁不止,虽然现在许多路口设置了“车让人”标识,对机动车抢道现象进行了遏制,但同时也助长了行人不顾红灯限制,任意通过路口,车辆追尾事故次数明显增加。车辆通过交通路口等待时间太长,通行速度缓慢,特别是右转弯车辆的通行速度也明显降低,容易形成堵车。

张昕代表则指出,一些无牌照的电动汽车及电动摩托车一会儿在机动车道上穿梭,一会儿又在自行车道见缝插针,电动车闯红灯、与机动车争道导致的交通事故也绝非孤例,这些不文明行为既增加了安全隐患,又一定程度上影响了道路畅通。

建议

倡导市民文明出行

针对目前交通拥堵的现状,王东刚委员认为,大家的文明出行是确保通行秩序规范、通畅的最基本保障,加强对文明交通的教育、宣传力度和加大对违法行为的处罚力度非常必要。

同时还要倡导公交优先,公交线路要

完善,让市民出门有车可乘;加大公共交通财政保障力度,实施公交优惠政策,根据交通方式、车辆档次、服务质量、乘车距离等建立多层次、差别化的票价体系以及灵活多样的优惠措施,引导市民多乘坐公共交通,少开车。

智能控制红绿灯时长

城市交通管理也需进一步加强。王东刚委员建议,推行智能调控,建成快速高效的路口分辨仪、摄像头,通过高端设备的自主调节,智能解决红绿灯的时间长短,使行人与车辆达到哪个方向行人或车辆多时,延长通过时间;行人或车辆少时,缩短通过时间;无车无人时保证有车人

方快速通过,达到无障碍解决交通堵塞瓶颈问题。

张昕代表建议,对包括老年代步车、残障人士代步车等在内的电动车辆加强管理,可纳入到正常汽车、摩托车管理之中,实行包括上牌、驾考、年检、上保险等措施,以堵塞城市交通管理方面的漏洞。

科学论证斑马线画线位置

为缓解道路拥堵,石家庄市政协社会和法制委员会也提出建议,要科学规划道路交通设施,大力加强交通管理基础设施建设。斑马线画线位置要科学论证。石家庄市政协社会和法制委员会建议,对全市斑马线设置逐一进行实察论证,对不合理的要

擦掉;在斑马线前合理距离内设置明显提示牌或标志,有效提醒机动车礼让行人。

同时,要合理规划、设计、建设过街天桥。石家庄市部分路段因为没有天桥,行人过马路非常不便;而一些天桥使用者很少,又发挥不了应有的作用。

打通支小路促进道路“微循环”

张昕代表认为,建立立体交通是缓解城市拥堵的重要措施之一。张昕代表分析,在平面交叉路口建设地下人行通道、高架快速公路桥,形成立体交通,可大大提高通行能力。将城市道路所能提供的交通方式,由间断流交通方式(即每到交叉口需停车等待绿灯)改造成连续流交通方式(无红绿灯,无冲突点,途中无须停车),才能实现道路交通特性与车流特性相匹配。

而不堵,别一上去,就下不来了,甚至有的还需要走回头路,无形中更加剧了道路车辆拥堵现象。

另外,城市交通需要有畅通的“大动脉”,还要疏通“毛细血管”,张昕代表还建议,要打通市区各支路、小路,促进城市道路的“微循环”。

石家庄市政协社会和法制委员会则提出了推广“直行待行区”的建议。直行待行区可大大缩短驾驶员等红绿灯时间,增强路口通行能力。目前“直行待行区”设置较少,在具备“直行待行区”路口通行模式实施条件的路口,在进行相关道路优化的基础上,分期分批地进一步推广实施该模式。

“城市交通是一个动态的整体,不能仅靠几项大工程解决问题。”张昕代表举例,如石家庄的城市道路交通建设,一是要着力打通历史遗留下来的一些断头路,二是要结合城市原有主路,科学设计,多给二环、三环及高架桥留一些上、下口,疏

将停车设施纳入城市总体规划

针对停车难问题,石家庄采取了在中心城区设置临时停车泊位等措施,全力缓解市内停车供需矛盾,有效改善了停车秩序,但停车问题依然是影响道路交通的重要矛盾。

王东刚委员建议,规划部门要将城市停车设施纳入城市总体规划,合理布局,统筹规划,根据人流和车流情况在各个区域建立规模不等、数量适中、功能齐全的停车场,特别是要加强人流和车流密集地区公共停车场的建设。

要加强居民小区、商业、学校和提供公共服务单位(房管、公安、税务等)周边停车设施建设,加大住宅小区的停车场配建力度,利用学校操场、公园绿地等建设地下停车场,鼓励社会资本建设经营性停车设施。

另外,还可通过经济杠杆,差异化收费全面挖掘背街小巷停车资源,尝试、鼓励、支持党政机关、企事业单位和社区停车设施适时面向社会开放使用,错时停车,共享车位。

原因

汽车增速过快

进入冬季以来,石家庄实施了机动车限行,但道路拥堵状况并未根本好转。王东刚委员分析,井喷式的汽车保有量增长,给有限的道路资源带来了巨大的交通压力。

数据显示,石家庄市2013年末机动车190万辆,2015年末为210万辆,2016年末为227万辆,至2017年6月已达到238万辆,远超《石家庄市控制机动车保有量工作方案》规定的“石家庄市机动车保有量到2017年底控制在230万辆以内。自2013年开始,石家庄市每年新增机动车控制在10万辆以内”的目标,这必将造成当下以及随后几年城市交通的恶化。

道路容量不足

交通拥堵与道路容量不足有直接关系。石家庄市人大代表张昕分析说,近年来城市道路建设不断上升,但道路建设的增加主要分布在新开发的市区或郊区。在城区房地产开发集中区域,又产生了过量的交通量,使道路超负荷负载加重。

张昕代表坦言,一些城市热衷建设高标准的大型交通工程,如立交桥、高架桥、环城路等,认为这是一劳永逸解决交通问题的措施,但实际上这种办法只能缓和暂时矛盾,拥挤问题不但得不到彻底解决,还可能诱发聚集更多的交通量,引起结构性的“负效应”。

停车场严重短缺

从停车场看,停车场的建设大大滞后于机动车的增速,是各地普遍存在的现象,大城市特别是中心区严重短缺停车设