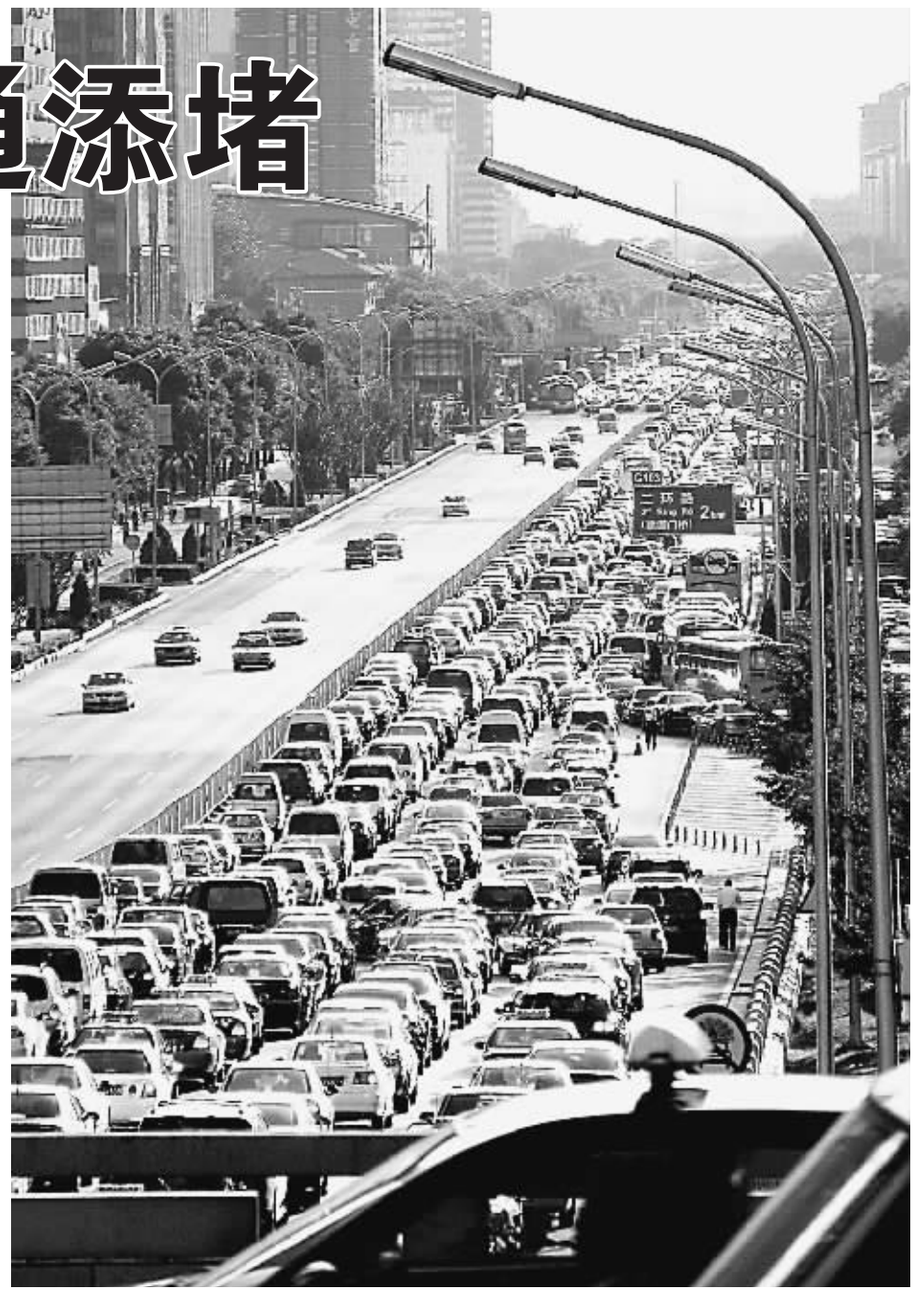
民生视线

城市交通添堵“七宗罪”

本报记者 陆娅楠



堵！堵！堵！城市交通拥堵越演越烈。公安部的最新统计显示，截至今年8月底我国机动车保有量已经超过了1.8亿辆，而且继续呈快速增长之势，其中北京从9月份开始连续7周每周保持超万辆的增长速度。

然而，面对与日俱增的车流，许多城市交通配套建设与管理措施却没能缓解行车难，甚至成为堵车的“导火索”，被百姓戏称为“越管越堵”。

交通管理不当导致的“人祸”有哪些？哪些细节的改善会有立竿见影的效果？目前的城市交通管理有哪些方面需要升级？记者采访了中国城市规划设计研究院交通研究所所长赵杰。

1 公交道路两层皮
——交管应是永恒的动态管理

镜头：北京东三环双井桥主辅路进出口间设立了公交车站，多条进出站台的公交线路与进出主路的社会车辆，在不到百米的距离内拧麻花。“这公交和道路就是两层皮，谁也不管谁！”私家车主李兰亭常在双井站等候300路公交车，“每逢高峰，从双井桥往北就堵成一个绵延数公里的‘停车场’。只要一过双井桥，车流马上恢复正常！”

由于公交车车体较长，公交车车站占用和使用道路的范围大，而城市干路进出口是车流交汇最密集的地方，将公交车站设置在这个地方，不仅易导致车辆拥堵，也会对进出站乘客的人身安全造成威胁。公交站设置不当，还造成了“撑死”与“饿死”两种出行难。繁华地带的公交线路扎堆，公交车进出车站往往形成长长的“车队”，使周边居民深受早晚高峰期拥堵的困扰，而一些新开发的小区，却因为线路过少，居民出行十分不便。

专家点评：“在快速路出入口之间设置公交车站，属于典型的人为添堵。”赵杰认为，交通管理并不是一蹴而就的短期行为，而目前很多管理还是项目制的，以为通了路、设了公交线路就大功告成了。实际上，公交组织与交通管理是永恒的动态调整过程，一旦调整的步伐没有跟上城市建设与区域功能改变的速度，就会导致交通拥堵。“设站的时候可能车流、人流没有如此密集，一旦周边城市建设与区域功能改变了，主管部门就要尽快对周边区域的人流状况进行分析，及早对车站进行调整。”

2 出口入口“零距离”
——智能交通手段应尽快推广

镜头：北京东三环京广桥南的出口与进口之间相隔不到100米。“想进主路的车进不来，想出主路的车又出不去。北京二、三环主路上这样‘零距离’的进出口特别多，”车主骆先生说，“每天高峰期都堵出一条车龙，剐蹭更是家常便饭！”

如果把城市道路比喻成一张大网，那么主干道出入口就是重要结点，关系到整个网络的运行顺畅。目前部分城市快速路与主干路相重叠，城市主要功能区又集中在主干路两侧，缺乏次级道路来疏散车流，因此车流高峰时期，容易出现出入口排长队，干辅路同时拥堵的现象。

专家点评：“一般快速路上进出口位置设置应该是先出后进，目前这样的先进后出的设置与车流量是不匹配的。出入口间距应该结合车速、流量来设定距离，目前这样的路况在道路设计和交通组织上是有缺憾的。”赵杰介绍，城市环路一般被定位为城市快速路，不应该直接服务道路两侧的城市功能区，而应该通过次级道路来疏散车流，这又牵涉城市规划与道路设计上的不匹配。“尽管出入口很难改建，但是可以通过信号控制和路况提示等智能交通手段，来缓解道路通行压力。

3 路面翻修不停息
——服务百姓出行需多部门协作

镜头：10月下旬，杭州文晖路某路段路面沉降，导致自来水管错位，自来水大量上涌。为抢修供水管网与这段5个月前刚竣工的路面，交警只好封路，却引起了杭州城西一带持续半天之久的大面积堵车，被杭州人称为“世纪大堵车”。

杭州的路面塌陷绝不是个案。武汉白沙洲大道张家湾八坦路曾一个月内出现了4次塌陷，陕西西安市太华路北延伸段4天内出现了3次路面塌陷……质量问题、雨季水损、城市地下管网失修、重车超载，造成路面塌陷的原因是多方面的，但这些事故与之后的封路抢修，都会造成不同程度的交通拥堵。

专家点评：“城市交通管理并不是交通部门的工作，而是多部门协作的动态工作，应该有一套协作监管体系时时监控。”赵杰介绍，城市交通涉及多个主管部门，比如市政部门主管道、桥、管、网等基础设施建设，规划部门主管道路设计规划，建设部门主管招标、施工与质量监管，交通与公安部门主管道路运行，各企业则主管公交线路运营和服务。“任何一个部门监管不到位，就无法铲除交通拥堵的隐患。各主管部门应该意识到，服务百姓出行不仅是交通部门的职责，也是自己的责任。”

4 路口设置不合理
——建平面叉口不如修立体通道

镜头：北京朝阳区大望路路口到红庙路口间新添了红绿灯，常跑这条路的出租司机刘师傅抱怨，“起步停车太频繁，高峰期一堵就半小时，这哪儿是添灯，简直是添堵！”大望路路口到红庙路口有3个红绿灯，而从红庙路口到金台路，距离与前者一样，却只有一个红绿灯供行人过马路。“那边是高档小区，有钱就能开路，就不能在我们这里再修个天桥或地下通道？”住在附近社区的夏大爷说。

短短一条路设计好几个红绿灯交叉口，究竟有没有必要？一般来说，设置信号灯的路口要具备几个条件，首先是各方向的车流量较大，其次是周围有医院、学校等重要的公共建筑，或者该地区属于事故高发带，需要信号灯提示，但效果一定是停车时间延长。

专家点评：“道路开口设信号灯后，同样还是这条路，却要分一半时间等候，只有一半时间可以通行，属于强制性的通行时间减半，很容易人为造成拥堵。”赵杰介绍，设计交叉口属于交通流优化组织，开口设计不合理反而影响通行效率。如果路程较短，不建议密集开设交叉口，应建立过街天桥、地下通道等立体交通来满足行人需要，车辆则尽量行驶到较大路口掉头。

5 一上立交就犯迷
——单跨立交桥更适合城市

镜头：经北京西直门立交桥由西向南的90度转弯，要经过3个360度转弯才能完成。经北京玉蜓桥由北向西的90度转弯，也要经过3个360度转弯才能完成。“我一上这些立交桥就迷糊！”北京白领魏珍说。

上世纪八九十年代，我国很多城市道路都是当公路来设计的，设计初衷几乎都是既要保证主要交通方向的机动车顺利通行，又要显示桥梁的造型美观。建于1999年的西直门立交桥堪称这一时期的代表作。这种大体量、枢纽式的立交桥占地面积大、绕行线路复杂，很多司机在桥上迷路，导致通行速度降低，车流量累积。

专家点评：“随着城市机动车保有量的增加，这些枢纽式立交桥反而成为了城市交通的灾难。”赵杰介绍，目前一些城市都在尝试避免类似建设，深圳市就制定政策禁止城区内建设大体量立交桥。“公路以车为主，而城市道路以人为主，因此简单的单跨立交桥更适合城市交通。但是现有的立交桥很难改建，不妨通过通信技术和加大交叉口通行能力，来提升现有交通设施的通行能力。”

6 换乘要走二里地
——放权基层部门改善公交换乘

镜头：“火车站挺漂亮，就是出站坐公交车、打出租车都不方便。”从铁路烟台新站北出口出来的李女士提着3个大包走了500米，仍没找到公交站点。站前道路上车流、人流十分密集，不仅拥堵严重，而且十分危险。

无论是位于市郊的上海虹桥机场，还是位于市中心的铁路北京西站、北京西直门地铁站等大型枢纽，常常是交通拥堵的节点。究其原因，主要是“零换乘”公交线路的缺失。许多旅客出站后不愿意负重远行，出租车、黑车、社会车辆便在枢纽周边扎堆载客，最终造成交通拥堵。

专家点评：城市交通拥堵问题的解决依赖标本兼治。治本就是要立足长远，优先发展公共交通运输，并用价格杠杆调节人们对私车出行的依赖。

“公交系统不完善，服务水平不高，势必加强人们出行对小轿车的依赖，从而加重交通拥堵。其实，只要将周边地面公交车站的位置稍作调整，就可以改善换乘条件。市一级的部门可能无法周详到一个车站的挪移，这需要调动更基层的行政部门，”赵杰介绍，目前上海在推进各区交通部门来改善配套设施，效果不错，“越基层的部门，越容易体察到百姓出行的不便，市一级主管部门不妨放权到基层，这样可以大大提高改善交通配套设施的效率。”

7 路标指代不清晰
——重视细节管理

镜头：到上海出差的何宗渝乘坐出租车去浦东新区松林路的通茂大酒店。谁知车子驶出松林路也不见饭店，只有一个住宅小区横亘其间。原来绕过小区，还有松林路的另一段。“按路标寻找根本行不通的，不知道这些路标都有什么用！”连出租车司机也跟着抱怨。

一条路几个路标，几条路一个路标，无论是行人还是司机，越来越多的人抱怨看着路标找不到路。道路标识管理属于交通精细化管理的一部分，虽然仅仅是交通基础设施的配套建设，却关系到道路通行效率的提升。

专家点评：“道路建设一般建成后几十年内无法改建，而像路标这样的交通配套设施，要根据道路周边城市功能区的车流人流特点随时调整。”赵杰说，城市发展与道路建设是一个相互适应的过程，交通建设往往跟不上城市建设的速度，那么就需要不断的调整细节，“现在城市建设的速度越来越快，调整路标这样的细节就会越频繁。但这些小细节却越关系到百姓出行的便捷。”

上图：北京，下班高峰期，从国贸桥上看建国门外大街自东向西的车流。 人民图片

他山之石

车流虽不小 堵车不严重

——看香港如何解决堵车难题

本报记者 刘 韬

香港的公路总长至2008年为2040公里，车辆总数57.5万辆，平均每公里道路承载约275辆汽车，是世界上道路交通密度最高的城市之一。

“先天”虽不足，堵车却不严重，香港市区平均车速多年均保持在30公里以上。尽管每天也有车流量大的高峰，但除非发生事故，极少出现路面被“堵死”的情况。香港的“秘诀”不在于加建拓宽道路，而在于以通畅为目标的高效交通管理。

公交优先——
大量私家车平时“休眠”

地铁及城市铁路403万人次；大巴375万人次；小巴185万人次；“打的”92万人次；渡轮、缆车、班车等47万人次。这是特区政府最新公布的每天乘坐公交工具人数，总共1102万人次，占每天出行总人次的九成。换言之，除了用双腿走路的，只有不到一成的香港市民每天开私家车出行。

香港道路通畅，首先归功于“公交优先”的交通管理战略，优先发展公共交通，并运用政策和市场杠杆限制私家车上路，从而减少路面车流。

各种公共交通工具中，铁路是“重中之重”。香港铁路交通系统四通八达，全长239.5公里，由地铁、轻铁、机场快线等行车网络构成，总共152个站点。地铁站台内换乘简单，只要是两条路线之间，一定是对面站台换乘，无需上下楼梯或兜圈。而且，每个铁路站就是一个公交中心，大量公交线路接驳，市民通常只倒一趟巴士就能坐上地铁。

“在香港，买车便宜养车贵，开车的成本极高，现在汽油14块多钱一升，外面停车费动辄三四十块一小时，平时上下班搭巴士，也不辛苦，赶时间就打车，算下来都比开车划算。”家住湾仔的李先生说，香港的私家车大部分都不是“代步工具”，平时呆在停车场里，周末才开出去。

香港运输署公布的数字显示，在总共57.5万辆汽车中，私家车38.5万辆，占2/3，但平日在路面上跑的私家车只有不到三成，而公交车占去七成以上，大量私家车平时“休眠”，大大缓解了道路压力。

科学管理——
“按需调节”红绿灯等交通要素

9月3日上午8时10分，记者乘坐的汽车从跑马地开出，一路经过湾仔、金钟、中环、上环，15分钟后到达位于西环的单位，全程7公里，约5公里路程属于城市快速路段，经过6个红绿灯，最高时速超过80公里。一路遇到4个红灯，最长的一个，前面排了15辆车，但一个绿灯也就过去了。每天上下班，路面情况和路上用时都大致如此。

运输署高级工程师符致日说，运输署会持续调查每个路口在高峰期通行的车辆数，以及每个灯放行的车辆数，以此作为设置红绿灯时长的依据，主干道上还有摄像头监控，除了特别拥挤路段，通常一个绿灯可放行所有排队车辆。路面交通划线有虚线、实线、虚实线，指示车辆能否并线，从何方向并线，将不同目的地车辆分开，减少了随意并线。“即使是上班繁忙时段，港岛市区的平均行车速度也可达20公里。”

不仅红绿灯，交通划线、标识、行车方向等交通管理要素也会“按需调节”。运输署策划科工程师李群说，比如虚线换实线、增加标识等简单操作，既可以由运输署职员提出，也可以接受市民和司机的意见，在通过工程师的评估后即可通知路政署修改，整个过程几天足矣。

此外，交通标识醒目清晰，让司机少走弯路；十字路口设为黄色网格禁区，车辆不能停留，即使绿灯亮也要在确保穿过网格区才能通行，消除了十字路口车辆互不相让的“拧麻花”现象；设计大量“空中行人系统”，减少路面人流；隧道、桥梁等交通“瓶颈”处安装交通管制及监察系统，令安全性和容车量大大提升；主干道交通状况视频信息通过网站实时告知全港，让出行者早做安排……点点滴滴，汇成一个完整高效的交通管理系统。

灵活执法——
车开慢了也不行

若说运输署的工作是交通管理的“硬件”，那么交通警察上街执法是交通管理的“软件”。香港一共有1700多名交警，平时执勤都开着摩托在大街小巷巡视，只要见到有堵车或突发情况便立即到场疏导处理。

“有一次，开车到港岛南区的薄扶林，但我路不熟，开得较慢，这时就过来一位警察，向我示意靠边停车，验完驾照，说‘你开得太慢，路是大家的，不能影响别人’。”在中资企业工作的蔡先生连忙解释说是迷路了。警察听后，没有罚款，说了句“跟我走”，开着摩托把他带到目的地。

驾摩托快速处理，车开慢了也不行，等等，这些都是每天在香港发生的交通执法故事。“确保交通畅通”是交警的首要职责，也是道路通行的重要保证。

民生·民声

治黑车，“罚”不如“法”

曲哲涵

●有垄断就容易有“黑市”。消除垄断、为百姓提供价廉质优且充足的交通服务，“黑车”才没有存活的空间

报载，国庆中秋两节期间，京沪高速公路客运一票难求，扬州一对夫妇“灵机一动”，借辆大客车跑起了客运，不料这辆“黑车”途中被查，两人弄巧成拙。

眼下，不论在哪个城市，无照经营、非法揽客的“黑车”可不少，有三轮、摩的、小轿车，也有中巴、大客。谓之以“黑”，是因为这类车低价揽客，大大挤占了正规运营车辆的盈利空间；他们只赚钱不纳税，影响国家税收收入；他们不定期强制检测车况，不投保三者险，不提供任何乘车凭据，乘客安全缺乏保障。基于此，从公安部、交通部到基层管理部门，都千方百计对黑车围追堵截。某市运输条例规定，“黑出租”拉活儿，将被罚款3万—10万元，管理部门的决心，可见一斑。

然而仔细思量，围堵、重罚绝不是办法。

有需求就会有供给。正是因为“一票难求”——公共交通服务资源的严重不足，才让老百姓不得不求诸“黑车”。“黑车”在一定程度上弥补了城市交通的“脱节”，尤其在大城市的城郊接合部，公交线路稀少、候车间隔时间过长，居民早晚出行，全仗“黑车”帮忙。而管理部门整治“黑车”，反令人们叫苦不迭。增加公共交通供给，满足百姓的出行需要，才是打击“黑车”的治本之策。

有垄断就容易有“黑市”。就拿出租车来说，出于管理需要，有关部门一定程度上控制着行业门槛。与此同时，出租车“份儿钱”沉重，增加的运营成本，最终都转嫁给了乘客。这样一来，谁能开车、车钱多少老百姓都说了不算。而“黑车”的车钱总是好说好商量，人们焉能不动心？笔者今夏出游，在南北两个旅游城市的火车站打出租，都被告知不打表、“一口价”。知情者说，几家出租车公司“霸占”了站前接客的活计。我们一家人大包小包站在路边，简直是望眼欲穿盼“黑车”。消除垄断加强管理，为百姓提供价廉质优且充足的交通服务，“黑车”才没有存活的空间。

事实证明，围堵、重罚，并不能根治“黑车”，反给管理部门提供了“寻租”空间，增加了交通管理的难度。在北京城南某水产市场附近拉活的三轮车夫们，要向街道管委会购买价格三倍于出厂价的三轮车，否则就按“黑车”论处。对“黑出租”3万—10万元的“弹性”罚款，同样也给权力寻租提供了可能。

“黑车”司机大多是下岗职工，或者城郊的失地农民。一辆“黑车”，往往是全家的生活来源。与重金“罚他个倾家荡产”相比，想办法让这些“黑”车变“白”——降低出租车行业门槛，适当减免税费，使其成为正规的运营车辆，既服务百姓出行，也解决自身的生存难题，才是两全之策。简单的罚款禁令，粗暴的“砸车”……触目惊心的惩罚背后，总是管理的粗放和低效。多些“人情味”，多份民生情怀，“黑车”之难或许迎刃而解。