

第二部分 成因

地形对交通的先天性制约

据市车辆管理所提供的数据,目前我市每天办理新入户车辆有300辆左右,每年有8万至10万辆。有关人士认为,不断增加的车辆是导致我市交通拥堵的直接原因。

市交警支队副支队长王从孝认为,造成洛阳交通拥堵的根本原因是洛阳独特的地形,形成了对交通先天性的制约。他说,洛阳为盆地,受北边邙山和南边洛河、流经市区的涧河的限制以及横穿城市的陇海铁路线的影响,洛阳的道路长期以来在东西狭长地带发展,造成了断头路特别是南北向的断头路较多,目前贯通城市南北的主干道只有王城大道和定鼎路,虽然这些年改造和扩建了不少道路,但整个城市道路不能形成一个首尾相连的完善网络,通行能力大打折扣。

王从孝表示,我市洛河以北区域东西向的主干道只有芳华路、中州路、凯旋路和九都路,并且这4条道路均为4车道以下,没有一条是6车道或者8车道,这与一个市区人口100多万的城市不相称。

缺乏过街天桥和地下通道

市交警支队有关负责人和一些网友认为,造成洛阳交通拥堵还有一个重要原因,就是洛阳缺少过街天桥和地下通道,经常出现行人和车辆争抢道路现象。

他们举例说,如今,在华阳广场有华阳广场国际大饭店、万达广场和在建的建业广场,这一区域商业发达,消费者较多,但是没有过街天桥和地下通道把它们连接起来,经常造成辽宁路和丽新路交通拥堵。市公交集团负责线路运营的生产处副处长隋龙凯说,日本媒体报道,在日本的一些大中城市,路口的车辆通过率大概是每30秒钟通过37辆机动车,关键是其建立了很多方便快捷的过街天桥,使拥堵现象大大减少。

多条主干道有大货车通行

从外地情况看,许多城市明令禁止大货车在主干道通行,主要原因是大货车行驶速度较慢,占道较多并且容易轧坏路面,对行人安全构成较大威胁等。记者观察,在定鼎路和解放路,每天上下班高峰期车流不畅,多由大货车通行慢造成。据市交警支队提供的材料,目前我市的多条主干道如定鼎路、解放路、天津路、王城大道、启明路、九都路立交桥以东路段都允许大货车通行。

主干道缺少港湾式公交站

很多公交司机反映,车开到上海市场站时,公交车根本进不了站。站台附近,不是乱停乱放的机动车,就是占道经营的小商贩。公交车只好尽可能在路边停下来上下乘客,结果被动地成为道路拥堵的“制造者”。

中州路沿线仅有不多的几个港湾式车站,在凯旋路、延安路和西苑路等道路上,由于没有港湾式车站,公交车进站困难,堵车现象非常普遍。

长途客车市区随意拉客

据公交司机反映,长途客车在市区道路上随意拉客,增加了道路交通压力。长途客车承担的是城际之间的运输任务,不少车辆为了经济效益,在城市市区道路上慢吞吞地行驶招揽乘客,其结果只能使本已拥挤的道路“雪上加霜”,牡丹桥上情况最为严重。从洛阳站发往栾川、伊川的长途客车经常聚集在公交线路,不但使公交车无法正常进站,由于其体积较大,道路占用面积较多,还致使其他机动车辆无法顺畅通行。

道路拥堵因何在? 市民出行盼畅通

□记者 石文高 赵志伟 实习生 王丹娜 刘可可 通讯员 金燕/文 潘郁/图

编者按 每天一到上下班高峰,我市的多个主要干道上车辆就排起了长龙,给市民正常的生活和工作带来影响,也引起了多方的关注。我市交通拥堵问题是如何产生的?该如何解决?本报记者近日就此进行了深入采访。



公交优先是解决城市市区交通拥堵问题的有效途径之一。

第一部分 现状

王城大道上, 拥堵30多辆车

洛阳道路“堵”到了什么程度?记者在主干道上进行了一番体验。

26日16时57分,记者乘坐8路公交车到达九都路和王城大道交叉口处。此时尚未到下班高峰期,两条主干道上的车流量已经不小,但每次绿灯亮起,遇红灯暂停的车辆尚可全部通过。

17时25分,九都路和王城大道交通拥堵情况已经十分严重。在王城大道上,车辆已经从王城路与九都路交叉口向南排到了河南六建建筑集团大门前,共30多辆。

记者取出手机计时,尽管下班高峰期机动车通行路口的绿灯时间已

延长至40秒,但由于此时行人、非机动车多,机动车真正可通行的时间仍为30秒左右,每次最多可通行12辆车,排在后面的车只能一点点儿向前挪。

值班交警张建权告诉记者,近段时间,通过在王城大道采用中心隔离的办法,九都路与王城大道交叉口拥堵的状况已有所改善,以前每天17时10分到18时30分,“车都能堵到王城大桥上”。

拥堵主要集中在这些路段

根据记者观察和市交警支队提供的情况,目前我市易出现交通拥堵的路段主要集中在西工区和涧西区天津路以东区域。主要道路有7条,分别是:九都路(体育场路至南昌路段)、中州路(解放路至七里河岗路段)、王城大道(王城大桥至中州路段)、解放路(九都路至唐宫路段)、凯旋路(周王城广场南端至涧河桥段)、南昌路(西苑桥至牡丹广场段)、天津路(九都西路至牡丹广场西段),出现拥堵的时间在每天的上下班高峰期尤其是17时半到18时半。

交警提醒,在上下班高峰期,机动车应尽量避开这些路段。

第三部分 对策

多设辅助车道和隔离带

面对日益突出的交通拥堵问题,市交警支队探索出一些有效的解决办法。王从孝介绍,去年,为了增强王城大道通行能力,他们在该路中州路至洛河段采用道路两边各开通一条机动车辅助车道的办法,为保证高峰期车辆通行发挥了重要作用。在中州路百货楼段采用设中心隔离带的办法,强化道路的单向通行能力,收效也很明显。

王从孝说,今年,将在解放路的九都路至中州路段开通上下两个辅助车道,主要供轿车通行;在中州路的解放路岗至七里河桥之间,采用设中心隔离带的办法,挖掘中州路的通行潜力。届时,该路段两边慢车道将不再允许停放车辆,所有车辆需停放在支道和沿路的庭院里。

加快道路路口改造

网友“丛中笑”认为,目前我市道路普遍为3车道,路口处除去一个左转弯、一个右转弯,能够直行的只有一个车道。路口存在的“卡脖子”问题,是导致路口交通拥堵的主要原因。“丛中笑”说,他经过实地测量发现,如果对现有道路进行简单改造,从距离路口100米处开始把道路拓宽1米,就可增加一条右转弯车道,使得所有右转弯车辆不受红灯限制,这样路口就可由现在的“三进一出”变为“三进两出”,通行能力会增加1/3。

发展快速公交系统

隋龙凯说,《洛阳市城市公共交通规划》颁布实施以来,我市公交基础设施建设明显加快。另外,从2006年开始,相继规划了8个公交场站,已建成4个,共2万平方米左右,都已投入使用。东出口占地62.8亩的停车场已办完征用地手续,正在建设中;占地28亩的郭寨停车场已进入征用地办理阶段;占地7亩的宝龙公交枢纽站也已与宝龙公司签订协议。这3个公交场站建成投用后,将使公交车入场率达到65%以上。

隋龙凯说,我市在加大城市公交基础设施建设力度的同时,要逐步在城市的东、西、南、北出入口建设公交停车场。按照城市客运管理的惯例,市区应限制长途汽车进入,由出入口的公交场站进行对接。

隋龙凯说,加快建设快速公交系统是当务之急,可以建设公交专用道,作为过渡措施以提高公交车的运行速度。初步设想,未来将在市区设置8条快速公交系统线路,线路长度为127.2公里,具体走向为:磁涧—洛龙,西苑公园—东花坛,邙山—洛阳龙门站,洛阳桥—龙门石窟,洛南西—洛龙路,洛龙路—东花坛,洛阳龙门站—李村镇,李楼—李村镇。

打通唐宫路修建滨河大道

面对洛河以北城区东西狭长的现状,交警支队有关负责人和一些网友认为,增强洛河以北城区东西向的通行能力,是解决交通拥堵问题的关键。眼下,应该尽快打通唐宫路,使该路向西继续延伸,过涧河与建设路连接,以减轻中州路的压力。

另外,在洛河北沿河修建一条高标准、美观的滨河大道,滨河大道因一面临河没有十字路口,自身通行能力很强;另外,它还可以把所有南北向的断头路连接起来,提高其他道路的通行能力。目前,滨河西路已经建成,该路东延伸工程已经开工,但只修到珠江路还不够,应该继续向东延伸,与七一路甚至环卫路相连接,使之真正成为一条通行能力强、景观宜人的城市大动脉。



道路畅通为民所盼。