



11月23日,几辆公交车“淹没”在车流中。
据有关部门统计,郑州市的公交车平均时速正在呈现逐年下降趋势,每年减少1至2公里,今年高峰时平均时速只有14.7公里,基本上就比骑自行车快一点。造成公交车时速下降的原因,主要是城市交通基础设施滞后、私家车增长太快等。
新华社发

郑州交通拥堵现状能否有更好的解决方法,昨日,市政府组织召开了《郑州市城市综合交通规划》评审会,省委常委、郑州市委书记王文超,市长赵建才,副市长张建慧及各厅局、各区负责人参加。同济大学交通运输工程学院教授彭国雄等国内13位知名交通、规划、管理专家组成评审委员会,对该规划进行了讨论和研究。与会专家们总结了郑州道路交通拥堵的7大症结,并分别对症下药、开出良方。
晚报记者 王菁 李萌 孙庆辉

规划郑州交通

【相关新闻】

郑州交通现状调查
三成市民步行上班
市区公交线路209条
日均客运量达200万人次

昨日召开的《郑州市城市综合交通规划》评审会上,也透露了郑州的交通现状。

出行方式 居民首选“环保出行”

截至2009年6月,郑州市区机动车总量52.3万辆,从2000年~2008年间,市区机动车保有量增长15.4%,私家车发展速度年均29%,并呈逐年加速增长的态势。



据2007年11月对居民出行调查,中心城区居民人均出行次数2.68次,自行车、电动自行车和步行仍然是主要方式,自行车、电动自行车所占比例达47.5%,步行达30.4%,公交达12%。

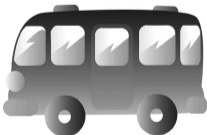
城区交通 穿越铁路道路车流量大

在对道路交通调查中发现,与铁路线相交的道路车流量比较大,主要集中在陇海铁路和京广铁路的重合部分。另外,在三环路,进出东三环和北三环的交通量也非常大。



公共交通 每日有近200万人次的客运量

据统计,2008年郑州市公共交通客运量达到7.24亿人次,日均公交客运量达198.4万人次。至2008年底,万人拥有率14.31标台,在全国同等规模城市中属中等水平。



在城区,现有公交线路209条,线路总长度3230.7公里。市区公交线路主要集中在建设路—金水路、中原路、花园路—紫荆山路、南阳路、文化路。

“铁公机” 连接郑州对外交通

铁路:郑州拥有全国最繁忙的货运和客运枢纽,2008年铁路旅客发送量为2624万人次,货运总量3108万吨。
公路:2008年底郑州市域公路总里程达到11767.3公里,形成以郑州市区为中心,连霍高速、京港澳高速、G107、G310构成的双十字骨架。市区现有10个公路客运站。2008年郑州市公路完成客、货运量分别为25465万人、34239万吨。
航空:新郑机场是全国五大航空门站之一,一类航空口岸。2008年郑州市航空客吞吐量达356万人次。



晚报记者 李萌 孙庆辉 王菁

郑州交通为什么拥堵?

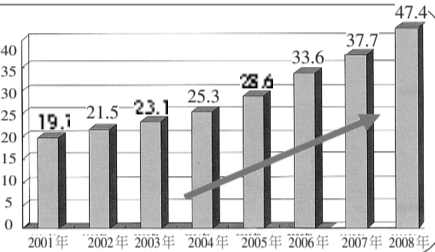
专家找出七个症结

提出多项对策,首先完善城市对外交通体系

七种原因困扰交通

车、路供需矛盾日益加剧

据统计,目前我市机动车保有量为133.2万辆,今年前10个月,全市新入户车辆达到13.6万辆,市区新入户车辆9.1万辆,年底将突破15万辆。同时,市区还保有60多万辆电动车,360多万辆自行车。城市车辆的增长速度太快也造成交通拥堵。



停车泊位数量严重供不应求

按照国家标准,百辆汽车停车位需要达到35~45个停车位,郑州至少需要约20万个停车位,目前我市仅有停车位12.3万个,缺口近8万个。

群众交通参与意识淡薄

我市外来人口、流动人口较多,市区暂住人口和流动人口达200万人,占常住人口的56%。据统计,杭州、西安、石家庄外来人口分别为145万、120万、24万,分别占常住人口的23%、17%、10%。郑州外来人口群体多数是来郑打工者,闯红灯、翻越护栏、占道经营等交通违法现象普遍。

次干道微循环作用发挥不够

近年来我市拓宽改造了大部分道路,但是这部分道路基本属于先天通行条件优越和交通环境良好的道路,由于道路面积的增加,交通增量暂时有所缓解,于是便引来了更多的客流,产生了“诱增交通量”,使这条路重新趋于饱和,时隔不久又恢复到昔日的拥堵程度,次干道不能吸引交通流,有效分担交通压力,并没有从根本上达到缓解交通拥堵的目的。

路网不完善,交通管理滞后

目前的郑州建成区道路长度已达到1386公里,建成区路网密度4.7公里/平方公里,但路网密度偏低,城市快速路系统未完成,都影响了城市交通。与此同时,我市虽然建立了城市交通指挥中心,但功能不完善,特别是区域性的交通指挥系统等手段应用较少。同时市区多数信号灯是10年前引进西班牙系统时安装的,系统严重老化。目前我市绿波带、电子警察等数量也不足。

公交、机关位置影响城市交通

在二七广场,有十多条公交线路都在此交会,因此经常出现七八辆公交车同时进站的情况,影响了由西向东方向的其他机动车的通行。在现状公共交通中,公共交通的枢纽站、首末站不足,造成公交和其他方式也相互干扰,路段堵塞。另外因为城市中心区机关密集,建设开发强度偏高,整个交通与空间利用发展并不协调。

市政工程施工影响不容小觑

近年来,郑州市区10条精品街的施工改造,BRT快速公交、轨道交通1号线、解放路立交桥、陇海路高架桥、京广路—沙口路快速通道和多条道路下穿涵洞等建设项目的陆续开工,对交通阻碍与疏导将造成诸多困难,交通拥堵随之加剧。

交通事故也是原因之一

目前市区主干道的交通流已经基本处于饱和状态,市交警部门实施了轻微交通事故快速处理办法,但平均每天800多起的交通事故中,仍有20%需要使用一般程序处理,现场的撤离需要15分钟左右,有的重大事故则需要更长时间,这样仅交通事故就造成每天有160多处交通拥堵点。

专家提出解决之道

完善城市对外交通体系,加快中心城区快速路建设

解决市区拥堵首先要加快高速公路出入口的建设,中心城区在既有的10个高速公路口的基础上,继续建设7个高速公路出口。

另外,建设安阳至信阳一级公路其中一部分的郑州至新乡、许昌一级快速公路,建设至焦作郑焦公路和黄河大桥。建设至航空港四岗连通大道和紫荆山南路。建设至中牟航海路重点线和南三环重点线。至新郑、新密要改造既有郑新公路和郑密公路。另外连通和改建新密到中牟的快速通道。

扩宽三环以内跨铁路通道,建设4条跨南水北调的连接线

郑州市区内铁路立交较多,分别是东风路、黄河路、嵩山路、紫荆山路、长江路5个铁路立交,遇到火车经过就容易出现堵

车情况。专家建议加强主干路与快速通道连通,首先是将这几处立交进行扩孔拓宽,并修建19条主干路,总长度70公里。另外,南水北调的实施近期要建设4条跨南水北调的连接线。

优化优先发展公交,改善自行车出行

专家认为建设和完善快速公交系统,要加快公交枢纽首末站建设。适当优化公交线路,培育公交的主干线。避免重复线路过多。实施公交优先,扩大公交专用道的范围。

根据调查,郑州市自行车以及电动车比重占人们出行交通工具的47%,但目前没有专用道的情况下基本上干扰是非常严重的。建议在道路改造中要保障自行车的路权,适当的开辟专用道,实施连续性。在公交枢纽点、商业密集区和公园、游园主要的自行车出入口实施自行车租赁系统,引导

“骑乘”转换。加强和规范对电动车的管理。

解决停车难,三环内新建23处停车场

专家们认为,今后要加快道路停车场建设,在三环以内建设23处,停车位5360个,在外围结合轨道交通建设5处。适度提高建筑物的配件指标。规范路边停车,加大停车设施管理的力度。大力发展不同类型的停车场,立体停车位逐步增加。

实施单向交通,重大节日单双号限行

目前郑州市区单向交通比之周边城市单向交通的数量远远不足,原因是单向交通层次比较低,由于配置路不好,像双向六车道的道路,现在是双向四车道。

建议尝试尾号限行,如果遇到重大节日实行单双号限行。