



“堵城”成为许多城市无可奈何的别称。图为拥堵的海口海秀东路。

海南日报记者 李英挺 摄

“黑夜给了我黑色的眼睛，我却用它来翻白眼。”一位网民在回答日前海口交通状况的调查时，如此调侃。其实，不惟海口，在国内不少大城市，“路越修越多，车却越来越堵”这一城市公共交通悖论，已发展成为严重磨损社会运行效率的“现代城市病”之一。

城市交通战略的缺失、中心城区土地的野蛮开发、公交系统的严重滞后、道路资源的低效率配置，正是“城市交通病”的病因所在。今年省两会期间，政协委员们热议道路交通拥堵问题，他们呼吁，不彻底摒弃轻视科学依据、用行政手段搞道路建设的常规，不重视科学、理性、前瞻的交通战略规划，城市将永远走不出“车路挤兑”的怪圈。

汽车围城

20万辆机动车挤占老城区

省政协委员廖晖认为，海口交通拥堵之顽疾，非一年两年所积累，亦非一策两策能见效，没有一整套系统的管理办法，不可能根治。

而在一些交通规划学者眼中，当前海口商业和居住集中的道路结构，是加剧拥堵的主因。拥堵堵在路线规划不科学，这本身也是对管理者施政能力的一种考验。

据统计，海口目前拥有机动车 36 万余辆，每天从周边市县进城 10 万余辆，加上过海汽车 5000 辆，每天差不多有 50 万余辆机动车行驶在海口的马路上。

那么道路情况如何？海口老城区 36 平方公里，却聚集 85% 以上的就业岗位和 20 余万辆机动车，相当于 1/64 城市面积的老城区承载着翻倍增长的交通流量，人口稠密、车辆密度大，交通疏导压力沉重。

同时，在道路设施建设中问题不少。有的路口，要么不给掉头车留口，让其跟左转车辆等候绿灯，要么就专留路面掉头，让直行、左转、右转的多路车齐挤仅有的两股道，你争我抢。有些路口的红灯不随车流高峰调整，红绿均等，那厢无车通行，这边却排起长龙。

交通管理措施有时候相互打架，按下葫芦起了瓢，今天这里封了，明天那里堵了。头痛医头、脚痛医脚。繁华地段收了高额停车费，停车场有空位了，周边地段路边就全是车，还有不少车在路上转悠着找车位，路更堵了。

公共建设

“以车为本”路越修越堵

事实上，长时间以来，我们的交通需求是“以车为本”的。“龙昆南的马路宽得能停飞机，新修的路像一条条车河，行人得小跑着才能过马路，孩子和老人非常危险，自行车和人行道上停满了小汽车！”作为从文昌出去的美国道路规划专家，吴里里对海口的交通感到困惑，“无论是修建道路，还是交通执法，太为小汽车考虑，忽略了行人和自行车的需求，而公交十分拥挤，使大家出行很不舒适。”

“以车为本”的城市建设导致当前步行、自行车出行环境日益恶化。“不开车的人享受不到公共建设的好处”，逼迫更多人陷入“越堵越买、越买越堵”的恶性循环。调查显示，海口自行车出行比例由 2005 年的 30% 如今降到不足 5%，5 公里内的出行中小汽车比例超过 40%，受访者对自行车出行环境不满意率达 38%。

权威数字表明，近十年来，中国城市公共交通投资占交通基础设施总投入的比例仅为 15%。而这一投资比例只有长期维持在 50% 以上，才能够确保城市公交系统的顺畅运转。这就解释了为何各地政府大规模修建道路，全国 667 个城市却仍有三分之二在高峰时段出现拥堵。

此外，城市规划和建设的单中心，似乎也在“鼓励开车”。省政协委员丁竹说，海口现在是一个单中心的城市，目前中心组团的地价高、人口密集、车辆拥挤，这是传统的城市病所致。

毫无疑问，治堵是年度“热词”之一。今年省两会期间，政协海南省五届四次会议共收到委员提案 500 多件，其中关于交通治堵的提案就有 30 余件。在提案中，委员们呼吁，要彻底摒弃轻视科学依据、用行政手段搞道路建设的常规，重视科学、理性、前瞻的交通战略规划，城市才能真正治好“城市交通病”，走出“车路挤兑”的怪圈。

“堵城”如何破局

——政协委员呼吁治堵需科学理性

文\海南日报记者 文刚

“头疼医头”

“治堵”成为年度“热词”

今年，政协海南省五届四次会议共收到委员提案 500 多件，其中关于交通治堵的提案就有 30 余件。治堵，成为年度“热词”之一。

针对海口最近出台的治堵方案，廖晖委员认为，拥堵是交通问题，但从源头上说是城市问题，规划先行是统筹解决交通的根本。

廖晖举例说，国贸、府城都是出名的“肠梗阻”地方，出行不畅的实质就是规划不足。当我们规划一个住宅小区时，如果不能充分考虑小区配套的教育、医疗、商业、娱乐、文化、体育等公共设施，问题就会成堆出现。

公交优先，是治堵的另一剂药，问题的关键是规划管理不科学。“目前海口的公共交通存在网络不健全、线路不优化、乘坐不快捷等问题，让人‘想说爱你不容易’。”省政协委员代红提出，大力发展公交系统才能根本改善海口交通，并在短期内见效。

“单双号限行、限制外地车进城、上车牌摇号，这些措施都是权宜之计，没有什么管理智慧可言，实际上暴露了城市交通管理的短视和单一。”一些代表委员认为，合理的公共交通规划和管理，能让人感受到方便快捷，有车族才会自愿减少驾车。

省政协委员詹长智提出，北欧的城市人均汽车拥有量大大高于中国，但是城市不堵车，一个重要的原因就是汽车只是周末一家人到郊区度假的工具，平时都用公共交通。但是这里有一个很重要的问题，就是政府的官员必须作出榜样，北欧不少政府官员如部长，包括首相上班都是骑单车，国王还坐公共交通工具去上班。

“堵城”破局

转变模式发展公交科学管理

10 年间，人口增加了两倍，汽车增加了 10 倍，海口在享受房地产和汽车工业带来的荣耀后，不得不独自消化它们带来的苦果。说到底，交通拥堵的“病根”，还在城市规划问题和人口日益膨胀的现状。

海南省建设项目规划设计研究院交通工程研究中心主任栗生认为，应该转变城市发展模式，优化城市空间结构调整和功能布局，实现多中心和“职住平衡”，避免潮汐式交通和早晚高峰的严重拥堵。丁竹委员说，为了解决这个问题，海口市政府从 2006 年开始就在大力打造长流组团和江东组团，很多基础设施也都在建设，随着道路网骨干的拉开，居民会逐步向长流和江东这两个组团分散，把车流也往城市的外围吸引，今后长流组团和江东组团都会形成一个城市的副中心的规模和强度，有助于缓解城市病问题。

省政协委员施耀忠表示，全国很多城市都在实施优先发展公共交通政策，北京治理交通拥堵的措施很大一部分就是把北京市打造成公交城市。他建议做好四个优先措施，一是财政和投入优先；二是用地优先；三是路权优先，道路使用公交要保持优先；四是信号优先，信号的配置优先。

不少委员认为，在通过提高交通管理水平来缓解交通拥堵方面，仍有潜力可挖。城市交通管理应从短项目、粗放式、单一部门的管理，升级为动态性、精细化、智能化的多部门协作。

在今年的省两会上，省政协委员王毅武直言海口交通问题的关键不是车太多，也不是路太窄，而是在管理方面存在着不足。王毅武说：“其实，海口的交通拥堵与内地一些大城市相比，并不很严重。但是，与海口的实际情况相对而言，可以说是很严重的。问题的关键在管理方面存在着一系列的不足。”

在交通管理上，省政协委员叶英萍认为治而禁、禁而又放的交通管治，不仅严重损害了法制的威信，还会使市民对政府的行政行为能力产生怀疑。



没有一整套系统的管理办法，不可能根治交通拥堵之顽症。

海南日报记者 宋国强 摄