

打通小循环，能否成校门口治堵良方？

——城市精细化管理系列调查报告之⑫

记者 蒋炜宁



11月20日上午，中山西路1182弄一所学校门口挤作一团。(刘波 摄)



每天下午放学时分，在很多学校门口可以见到这样的场景。(蒋炜宁 摄)



江北区实验小学治堵有效，上学高峰时段门口秩序井然。(刘波 摄)



11月20日下午，德培小学的学生们通过闸机，和等待的家长汇合。(刘波 摄)

各种大小车辆堵在马路，喇叭声、警哨声此起彼伏，身着校服的孩子穿梭在车流中……上学、放学期间，学校门口的拥堵现象在全国各地普遍存在，宁波也不例外，这是城市管理中的一大难题。

校门口治堵怎样才能“长治久安”？记者调查发现，整合校园周边道路和空间，打通小循环，或是一剂治堵良方。

学校周边的交通拥堵“胎里毛病”整治难

上月，一位网友在本地论坛上发帖称，“中山西路1182弄天天堵，一所学校、两个社区，还有一个菜市场的大门都开在这条路上，孩子要上学、居民要上班，路上堵作一团。”记者现场核实后发现，情况并不如网友爆料得那么严重，但上学、放学期间校门口拥堵现象确实存在。昨天下午放学时，记者见学校门前四五十平方米的空地做了些区域划分，但私家车仍是随意停放，电动自行车更是到处乱停，显得有些杂乱。

同样的情况发生在一所小学紧挨着一家幼儿园的鄞州区贸城西路。周边居民告诉记者，每到周五放学时分，家长们提早一两个小时赶到这里等候，还有许多小摊贩挤在人行道上做生意；道路两侧停满了汽车，四车道变成两车道，路面通常会堵上个把小时。

从贸城西路往北，一所寄宿制民办学校附近路段，每逢周五14时许，马路上停满了来接孩子的车辆，短短百来米的距离，车子居然要开上5分钟。

学校周边的交通拥堵，令校方深感头痛。鄞州区第二实验学校校长章国明说，该校有3个校区，其中以西校区的上学、放学拥堵现象最为严重。“建校16年，有15年老教师们被上学、放学管理这件事搞得焦头烂额。”章国明坦言，西校区有上千名学生，以前一到放学时分，各种车辆占据了半幅路面，来接孩子的家长在校门口挤来挤去，两侧人行道的地砖屡屡被踩坏。

记者在一周的调查中发现，每所学校门口都采取了治堵措施：交警部门在校门口划出人行横道线，在道路一侧设置硬隔离或者

将整条道路辟为单行线，划出临时停车位，加强警力疏导车流；城管部门在人行道上划出上学、放学通道；家长志愿者轮流值班，引导接送孩子的车辆即停即走。治堵措施虽多，但校门口拥堵的现象依然存在。

其实，校门口拥堵有它的“胎里毛病”。甬城的中小学、幼儿园要么建在城市主干道附近，要么建在居民区，有的学校和幼儿园紧挨在一起，居民上下班高峰正好与学校的上学、放学时段重叠。此外，随着机动车保有量逐年增长，接送孩子的车辆越来越多。几大因素作用下，学校周边道路的潮汐现象越发严重。

无序的人流和车流，让原本拥挤的空间更是“雪上加霜”。记者发现这种无序表现在四个方面：其一，接送孩子的家长到得太早，一般放学前一两个小时就有车辆前来；电动自行车和小汽车在学校大门口随意停放。其二，学校附近的停车位被周边居民或店铺占用，根本腾挪不出空间。其三，行车路线没有经过合理规划，造成进出两股车流在道路上“打结”。其四，流动摊贩每每赶在放学时分到校门口揽生意，加剧拥堵。

记者获悉，市规划局和市公安局曾于2015年6月出台《宁波市建设工程停车位配建指标规定》，其中第十一条涉及教育设施建设工程的停车位配建指标，要求“中学每班0.8个、小学每班1.2个、幼儿园每班1.0个”，并提出“学生接送停车宜在学校用地范围内独立布置”。同时也提倡2015年以后新立项的学校建设地下停车库，将地面的接送纳入地下完成。

一个治堵的好办法。

采访中，记者发现不少学校也在进行各种尝试。

镇安小学正门前的王隘路是南北走向的单行线，道路狭窄，只能容纳两车并行，而往北一个路口就

是师大宁波艺术实验学校西校区，上学、放学时王隘路上的交通压力很大。两校经过协商，实行了错时上学、放学制度。

与此同时，镇安小学把围墙内退3米，在校门两侧建起了20米长的半封闭文化长廊，可遮风挡雨，还有长椅供人休息，把原本等在马路上、校门口的家长吸纳进来，极大地减轻了路面通行压力。

副校长陈浩介绍，该校有1422名学生，上学、放学时段，学校5道大门全开，实行人车分流；不同年级错时放学，比如一年级15时40分从侧门出，二年级15时40分从正门出，三至六年级学生15时45分再从正门出，四点钟学校学生则从长廊小门出。学校东侧大门专为一年级10个班级开放。

今年9月，鄞州区第二实验学校西校区门口新增了一片彩色导流区：黄色网格线是禁停区；校门口两侧的蓝色人行道是学生通道，再通过红线、黄线设置成班级等候

接送转移到地下空间 流程再造思路可循

在鄞州区德培小学，每天上学、放学时段，学校门口见不到一位家长，学生接送在学校的地下停车场完成。车辆从沧海路学校东侧的通道进入地下停车场，接上孩子后再从永达路的北门离去，形成一个交通地下单循环。

而此前在老校区，每天上学、放学时段，车辆和人群常将校门口堵得水泄不通，4名协警疏导也无济于事。

2016年9月德培小学新校区启用。之前学校做了个调查，全校1500名学生中，需要接送的多为一二年级学生，600多人中约有400人用私家车接送，而新校区一共才200来个地下停车位。目前这套地下接送系统是校方与家长多次商讨后形成的，5000多平方米的地下空间被划分为机动车停车区、非机动车停车区、接送区、闸机、步行通道、图书角和休息室等区域。和之前接孩子的方式不同，家长将车停至地下一层的停车区后，无须上楼，走到接送区的休息室等候，液晶显示屏会滚动显示各班学生的离校信息。接送区用油漆刷成绿色，孩子在里面，车子在外面，通过一排12个闸机实现分离。每

个通道有数字标号，孩子们根据自己的学号通过闸机，确保不拥堵。

鄞州区一名机关干部说，地下接送系统需要提前规划和建设，但其流程再造的思路可供各学校借鉴。

比如，鄞州区行知小学的大门正对着一个道口。每逢上学、放学时，这个道口车辆进出最为频繁，实施不同方向的变道，车流如同两股绳子般在道口“打结”。教育和交警两部门分析车流量后，在道口安装了一道伸缩门，上学、放学期间关闭。同时实施错时放学，将流量适度释放。通过这样的流程再造，两侧道路通行顺畅很多。

流程再造，对缓解路面拥堵能起到四两拨千斤的作用。新城第一实验学校也打算将上学、放学接送引进校内完成。记者了解到，与德培小学不同，新城第一实验学校的校内接送系统将在地面上完成。这也是一个整合了各类空间的单向循环系统，通过校园内部挖潜，开辟出车道和学生运动路，在道路两侧划出百余个停车位，搭起一个架空天棚作为家长接送区域，人车分道而行，确保接送安全。

新闻 1+1

江北区实验小学 着力打造“平安上学路”

江北区实验小学地处城区主干道清河路边。以前一到上学、放学时段，3500多名家长、学生以及接送车辆集中在校门口，造成严重拥堵，同时存在安全隐患。

为此，交警部门在上学、放学时段合理就近规划出接送车辆停放区域；学校实行各年级、班级错时放学；划出单、双数班级放学区、家长接送等候区；交警和城管派员定时在校门口巡视；学校安排

教师、学生值周岗；家委会成立“护苗队”引导学生、家长过人行横道。

多措并举，该校门口拥堵情况明显改善，还承办了全国“平安上学路现场会”，被评为“平安上学路”先进单位。(蒋炜宁 郑时玲)

评说

治堵需要多方合力

在一周的实地调查中，记者也听到一些不和谐的声音：一所幼儿园打算在门口立起隔离栏治堵，结果社区居民认为会妨碍其出行，不肯点头；校门口划出的停车位，却被街对面一排店铺占用；一所初中乔迁新址后，增加了公交车站点，可是家长却不舍得让孩子坐公交车，还是早早把车停在学校附近的马路上，等待孩子放学……

校门口治堵并不是一个部门、一个部门的事情，需要多方配合方能奏效。要走出校门口治堵屡治屡堵的怪圈，学校、家长、交警和周边街道社区四者缺一不可。没有交警部门的权威支撑，治堵开展不了；没有学校做工作，秩序维持不

了；没有家长理解支持，良好的习惯养成不成；没有周边街道社区的配合，腾挪空间受限。学校、交警、家长和街道社区应形成一个互动的长效机制，实现联动共治。

此外，从更高层面来看待校门口治堵，需要城市规划先行。在新学校规划建设时，按学校规模、周边道路承载能力、居民住宅分布情况，通盘考量作规划，让学校周边的交通不再拥堵。(蒋炜宁)

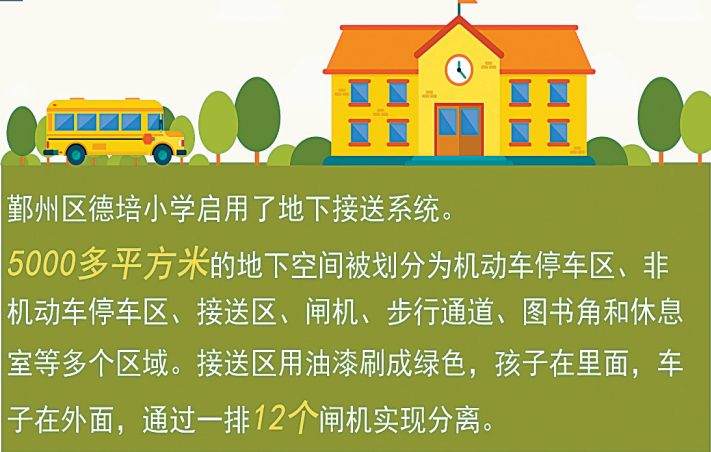


图 示

根据2015年6月出台的《宁波市建设工程停车位配建指标规定》，教育设施建设工程的停车位配建指标为“中学每班0.8个、小学每班1.2个、幼儿园每班1.0个”，并提出“学生接送停车宜在学校用地范围内独立布置”，同时提倡2015年以后新立项的学校建设地下停车库。

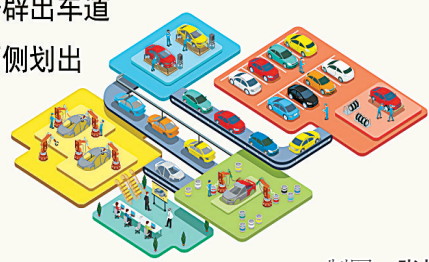


曙光中学将紧邻民安路一侧的围墙向里退了5米，腾出的地方足够划出27个停车位。本月起，这个“停车场”正式启用，白天供接送车辆停放，夜晚归周边居民免费使用。



新城第一实验学校的校内接送系统将在地面上完成。

通过校园内部挖潜，开辟出车道和学生运动路，道路两侧划出百余个停车位。人车分道而行，确保接送安全。



制图 张悦