

成都开门治堵效果如何？ 交通管理“小切口”让市民出行更“丝滑”

成都发展 Chengdu Development

2000多万人口，汽车保有量已达687万辆，成都人车也多。道路拥堵是目前市民较为关切的问题。出行总量大、出行时段集中，高峰拥堵常态化，是现实也是“痛点”。这个“城市病”牵制着千家万户，也让各行各业都有所感知。

两周前，成都开门治堵，第一批63个点位正式提上日程，武侯区华西医院片区、高新区剑南大道锦城大道路口等热门点位均在其中。在更早之前，成都市委、市政府已将交通治堵工作作为民生实事的重要内容，明确了“科学治堵、高效治堵、开门治堵”的工作思路，成立常态化治堵工作专班。通过交通管理的“小切口”，不少市民感受到了变化，出行更“丝滑”了。

华西都市报·封面新闻记者 赖芳杰

堵的原因是什么？ 出行需求大，道路资源紧缺

交通是保障城市正常运转的“血脉”，也是提升城市综合竞争力的关键。看得见的“堵”背后，究竟是由哪些原因造成的？科学认知城市交通，决定了如何治堵。

“从城市性质来讲，成都已然迈入超大城市行列，机动车数量增长快、人口数量多、出行时间和区域相对集中，市民弹性的通行需求与固定的道路承载能力之间存在矛盾，所以交通拥堵时常发生。”西南交通大学交通运输与物流学院教授霍娅敏认为，交通拥堵，源于交通需求与供给之间的矛盾。

记者了解到，根据成都市日常交通态势监测，目前全市道路交通运行态势主要呈现如下特征：出行区域集中，出行总量较大。截至目前，全市汽车保有量已达687万辆，成为全国汽车“第一城”，全市日均汽车出行总量约427万辆，“5+1”城区在道路资源仅占16%的情况下，日均出行量约为248万辆，占全市58%的汽车出行量。

出行时段集中，高峰拥堵常态化。在“5+1”城区每天的高峰时段（按2小时测算），汽车出行量高达80万辆，这相当于在全天十二分之一的时段内，承担了汽车日均出行总量的三分之一。放射性主次干道、环状高快速路等交通干道拥堵状况尤为严重，部分交通转换节点及连接路段已处于超负荷状态。

常态运行饱和，路网韧性不足。在举办大型活动、降雨降雪天气或是节假日临近时段，道路通行能力明显下滑。比如，今年9月29日，由于周日被调整为工作日、未实行尾号限行措施，加之降雨天气干扰，成都晚高峰期道路拥堵指数较前一工作日（周五）激增了59.55%。

近年来为系统解决交通拥堵“城市病”，成都市各有关部门从规划、建设、管理三方面入手，做了大量富有成效的工作，但交通出行需求与道路资源紧缺的矛盾较为突出，空间资源供给不合理、交通出行方式不平衡、管理治理手段不精细等问题仍然存在。

挂图作战 年底18个项目撤围退围

按照“经济实用、可行性强、快速显效”的原则，日前成都通过持续监测日常交通状况并聚焦群众反映集中的问题，初步梳理出全市第一批次常发堵点清单。

这份清单将日常交通监控数据与12345服务热线收集的市民反馈作为信息采集的主渠道，重点关注与市民生活息息相关的学校、医院、居民区、交通枢纽等易发堵点，最终梳理出堵点



成龙路围挡拆除后的路面。图据成都发布



武侯大道顺江段，“车位串联”的新型调头交通组织模式减少调头的等候时间。图据成都交警



升级后的成都西站巴士换乘站。成都公交集团供图

道施工规范管理，科学设定占道打围施工时间、范围等情况。成都市“5+1”区域目前占道打围的点位约353个，预计到今年年底，将完成18个占用城市快速路、主干路等对交通影响较大的项目撤围退围。

优化公交站点治堵 大数据助力“微创”治堵

公交车站点过于集中，也是引起道路拥堵的一个因素。华西都市报·封面新闻记者从成都公交集团获悉，成都公交围绕便利市民出行、保障城市畅通，全面排查研究全市“5+1”区域范围内6000余个公交站点，找准公交“堵点”，按照“一站一策”制定优化方案，分阶段开展提升行动。目前，已优化实施27个公交站点“治堵”。

结合BOCC大数据分析，针对离路口过近（主干道路口50米以内）、经停线路数过多（站点条数超过8条）、公交车左转弯变道等问题点位，成都公交全面分析站点拥堵“病灶”，目前已制定70余份公交站点治堵初步方案。成都公交将公交“拥堵”问题分为站点问题、线网问题以及秩序问题三大板块，通过采取站点迁移、站点分设、优化线网、加快建设巴士换乘站和港湾式站点等方式实施“微创”治堵，在方便乘客乘车的前提下，又有效缓解公交线路集中停靠导致的拥堵现象。

交通堵点的治理，是城市智慧治理的一个“切口”。治理过程，考验的是城市是否能下“绣花功夫”、采用“微创手术”，进行精细化管理的水平。科学合理做好规划设计，不断优化城市空间布局，科学评估和优化交通干道环、射线功能划分设计，系统施策促进职住平衡，则是现象背后的深度治理思维。每一位市民，都是城市交通的参与者与“评分员”。“丝滑”的交通体验，也将是城市民生体验的“试金石”。

治理任务63项。

作为城市主动脉，成龙路（二环路至三环路）道路改造工程的治堵工作位列其中。10月底，该项目已完成2.6公里的撤围工作，给市民让出6条宽敞明亮的车道。11月11日，周一早高峰时段，成龙路道路宽阔，车辆行驶有序。据悉，该项目最后100米施工道路将在12月底前完成施工、撤围。

华西都市报·封面新闻记者了解到，成龙大道（二环至三环）位于成都市锦江区，起于二环路，止点为三环路娇子立交，全长约4.09公里，是成都中心城区连接龙泉驿区、简阳市的一条重要城市主干道，也是连接成都天府国际机场、服务成渝地区双城经济圈建设的重要市政基础设施，每天都有许多上下班的市民经过此处，但由于长期打围施工，也给市民通勤、出行带来烦恼。

该项目执行经理罗世明介

绍，这条路段使用10多年来，已出现路面不平整等情况。此次打围改造主要以完善市政基础设施、优化交通组织为主要目的，对道路、桥涵、排水、智慧路灯、绿化景观、立交等工程进行升级改造。在施工过程中，他们通过缩小打围面积和缩短打围时间来尽量减少影响。他以该路段的最后100米施工改造为例，此处原本有6条主车道，均需要进行改造，但一次性全部打围对交通影响很大，于是在前期，他们会同交管部门、城管部门以及属地街道等做好交通组织设计，分3期进行打围改造。“每期打围2条车道，保留剩下4条车道的通行能力，并设置专门的非机动车道和人行道，做到人车分流，以保障行人和非机动车安全。”

华西都市报·封面新闻记者从成都市住建局获悉，为提升道路通行效率，该局全面梳理成都市内占道施工情况，全面加强占