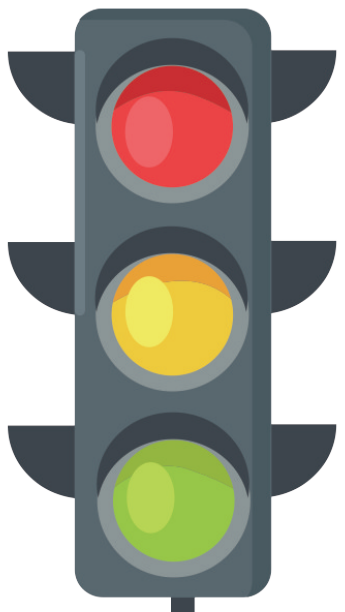
创新治理招式 破解城市“堵”局

南海中心城区交通综合治理三年行动计划收官，综合施策缓解城市交通拥堵取得良好效果

家住桂城的李桂施，曾经为了避免在下班高峰期碰上堵车，选择在公司加班到晚上8时才离开。而现在，她可以放心地按时下班，比以往有了更多时间陪伴家人。这个转变的背后，正是南海用三年时间开展中心城区交通综合治理的成效。

交通是城市的血脉，支撑着经济社会各项事业发展。能否通过实施有效措施让道路畅通起来、缩短市民的通勤时间，体现了一座城市的治理水平。今年是南海中心城区交通综合治理三年行动计划的收官之年。如今，南海取得了“公共交通高品质、交通基建稳推进、交通管理强有力、交通需求有调控”四大成效，全区交通系统整体发展水平迈上新台阶，在一定程度上达到了“车提速、路畅顺、人满意”的效果。

■桂城平洲南港路，车辆有序通行。



成效

三年行动 为城市发展“加速度”

据统计，早在2017年，南海区私人小汽车保有量已突破71万辆，机动车年均增长量超过10万辆，交通需求高速增长。然而，同期受一环高速化改造等因素的影响，道路资源供应有限，加上部分项目施工占道，增加了城市交通压力。如何有效破解这一“堵”局，成了南海在城市治理中必须经过的“考验”。

锁定目标，迎难而上。2017年，区政府印发《南海区中心城区交通综合治理实施意见的通知》（1+8文件），并成立区中心城区交通综合治理办，正式开展“中心城区交通综合治理三年行动计划”。

围绕调控需求、优化结构、增加供应、提升管理4大方面，南海系统梳理了交通综合治理项目库，综合施策治理。《实施意见》涉及相关交通治理工作191项，包括道路建设、公交提升、慢行、停车、管理、智慧等多方面的项目。

今年是该计划的收官之年，在区联席会议综合统筹下，各责任部门、镇街单位通力合作，排除客观因素影响，区中心城区交通综合治理办交出了一张靓丽的答卷——据统计，在全区小汽车较2016年新增24万辆，地铁2、3号线以及一环高速化改造全面施工的情况下，2019年全区小汽车高峰期车速为28.5km/h，比2017年提升8.8%；中心城区高峰期车速为24.1km/h，比2017年提升5.2%，比佛山市中心城区高约6.2%。在多重不利背景下，经过三年交通综合治理的全面推进，南海有效地保障了全区交通平稳运行。

综合施策 交通系统整体水平提升

公交线网的优化改造，公共自行车网络的全覆盖，让家住颐景园的徐静改变了出行方式。“以前开车上下班，现在会尽量选择公共交通，毕竟公交专用道通行效率高，还可以省下油费。”徐静说，如今她已经成为绿色出行的铁杆“粉丝”。

破解城市“堵”局，还需公交先行。在交通出行结构优化方面，南海过往三年已完成建设G1、G3等5条骨干公交线路建设，骨干公交已然初步成网；不断强化广佛区域公交互联互通，广佛互通线路达到七十余条；打造快线枢纽中心，构建快线公交体系，开通11条区内、区与区、广佛间的快线公交；优化新增公交线路50条以上，开设九江中学定制公交等3条辅助公交线路，及26条佛山西站配套公交线路，更新公交车辆2000余辆，实现公交车辆百分百新能源化；完成了公交TC体制机制改革等工作。

在慢行系统改造方面，在佛平路新建三座人行天桥及连续机非分隔的非机动车道，在南海大道等道路新增建设非机动车道、3D人行过街横道，重点打造金融高新区等慢行系统体系，南海中心城区重要道路慢行品质显著提升。

不断优化的还有交通管理工作。三年来，南海开展全区标志标线优化、机非隔离栏设施完善、施工疏解保障、宣传引导等日常管理强化工作，并完成交通信息发布系统和服务系统完善、增设干线信息发布系统、智能车载终端安装等，让城市交通秩序进一步改善。

在站得更高的交通需求调控方面，南海区在三年间完成了综合交通规划（修编）等16项规划引导项目，同步开展了南海区停车需求管理项目研究，编制并发布了停车顶层管理文件，在从源头调控需求的工作取得了有效突破。在综合施策下，交通系统整体发展水平得到全面提升。

招式1 微创新

“短平快”模式引央媒点赞

“以前送孩子上学，每次都提早近40分钟出门，就怕在靠近学校的路段堵车。”灯湖小学学生家长梁小姐是学校附近交通拥堵整治前后的亲历者，“现在即便是上学时间，校门口也没那么堵了，孩子每天还可以多睡一会。”

这个转变，得益于“短平快”治理项目的实施。过去三年，在总体协调推进交通综合治理相关项目的同时，区中心城区交通综合治理办还重点针对42个拥堵情况突出的道路、节点（医院、学校、交叉口）及片区，开展以“短平快”（即改动小、花费少、速度快）手段为核心的交通综合治理工作，从而提升关键拥堵黑点的通行服务效率，消除城市交通瓶颈，缓解城市整体拥堵态势。

三年来，南海一直在创新通行方式上频做尝试，通过挖掘道路潜力，打破常规模式，缓解交通拥堵。

其中一个典型例子是“潮汐车道”。2018年9月12日，全市首条“潮汐车道”正式在南海大道-海五路口西进口落地，这是一条根据早晚交通流量不同情况，设置车辆行驶方向随不同时段变化的车道。如今，“潮汐车道”分流效果明显，有效缓解路口拥堵情况。

除了“潮汐车道”外，南海还创新性地对大量左转车切割主线车流的节点实施“外侧车道左转”，在左转流量较大的节点启用“借道左转”和“左转待转区”，在部分老旧城区实施单向交通微循环。通过制定“一堵点一方案”，南海三年共计完成35项重点“短平快”项目的落地实施。

在这样的精准治理下，全区一批重点学校、医院、交通拥堵热点的交通情况得以改善，所改善的各个“点、线、面”处通行能力提升了10%以上，实现了“花小钱、办大事”，取得了“点上出彩、线上开花、面上结果”的效果。三年来，市、区两级领导多次到交通治理现场调研，予以高度肯定，南海治堵模式成为全市推广的标杆工程。这种以“短平快”为特色的治理模式，更被人民日报誉为“绣花治堵”，对此进行了专题报道并给予高度赞扬。

招式2 通“经络”

优化路网缓解交通拥堵

三年来，在多点发力下，南海通过政府发力治理、施工组织优化、媒体宣传引导、群众参与支持等措施，全方位滚动治理解决城市交通拥堵热点难点，保证了交通运行的稳定性。

例如，在一环改造期间，区中心城区交通综合治理办深入各镇街开展调研，系统梳理沿线堵点，联合交通、交警等相关部门以及镇街，实施“挂图作战”。经综合施策后，高峰期拥堵指数较一环改造项目开工时下降8.3%，高峰期平均车速为27.47km/h，较此前提高7.9%，有效缓解了项目施工带来的交通压力。

建成更科学合理的城市路网，让城市道路的承载力大大提升，也是有效缓解城市交通压力的重要举措。为此，南海近年持续增加交通基建供应，如完成了林岳大道、宝翠路（清风路-夏平路）、华翠路（海七路-海八路）、泰山路下穿隧道等22条道路工程建设工作；按计划稳步推进地铁2号、3号线的建设工作。

治理交通拥堵，南海还注重在道路停车方面下功夫，编制并发布了《佛山市南海区人民政府关于加强佛山市南海区公共停车场建设管理工作的实施意见》《关于佛山市南海区利用自有用地设置临时机械式停车设备的实施意见》等一系列停车发展顶层文件，重点简化了停车场建设审批流程，鼓励停车场建设，加快全区停车场建设及资源的优化配置调整，以停车管理为切入口调控车辆使用，稳步推进南海区停车管理工作。

■南海大力推动新能源公交车更新换代。

■桂澜路-南桂路“外侧左转”运行情况。

招式3 智能化

从靠经验管控到数据化治理

在互联网时代，交通治理也可做到“心中有数”。过去三年，南海引入大数据及新技术支撑综治工作的开展，通过整合分析超过300亿条出租车和公交车GPS、刷卡数据，建成综治工作数据库和南海区时间、空间、强度“三维一体”的离线指数模型，出具10期南海区交通运行分析报告。此外，南海还采用无人机进行“短平快”项目工作调查，直观识别拥堵成因。

智能化的手段，为治理带来了更高的效率。大数据分析的应用，有效支撑了城市交通拥堵识别、诊断、实施效果评估，并可在重大基建、异常天气、疫情等事件发生期间，对全区的交通出行进行全方位数据分析，以大数据支撑综治工作开展。

凡是过往，皆为序章。随着汽车保有量持续攀升和城市发展的提速，南海交通仍将面临不小的挑战。目前，南海正在推进新一轮《佛山市南海区交通综合治理实施方案（2020年~2023年）》的完善工作，在总结第一轮综治经验的基础上，开展面向全区的下一个三年交通综合治理工作，力争进一步巩固“车提速、路畅顺、人满意”的治理成效。

城区提速

2019年全区小汽车高峰期车速：28.5km/h
比2017年提升 8.8%

中心城区高峰期车速：24.1km/h
比2017年提升 5.2%
比佛山市中心城区高约 6.2%

公交先行

骨干公交初步成网

在交通出行结构优化方面，南海过往三年已完成建设G1、G3等5条骨干公交线路建设，骨干公交已然初步成网。

广佛公交互联互通

不断强化广佛区域公交互联互通，广佛互通线路达到七十余条。

打造快线枢纽中心

构建快线公交体系，开通11条区内、区与区、广佛间的快线公交。

优化新增公交线路

优化新增公交线路50条以上，开设3条辅助公交线、26条佛山西站配套公交线路，更新公交车辆2000余辆，实现公交车辆百分百新能源化。

统筹/珠江时报记者 赵艳丽
文/珠江时报记者 李翠贞
通讯员 李雪琴 李鸥
图/珠江时报记者 方智恒