

今年省两会期间,多位省政协委员不约而同聚焦交通问题。对于如何治理日渐严重的“城市交通病”,委员们的看法不乏新意。有委员提议,应借鉴先进国家和地区的预警机制,建立完整的交通影响评价制度。尤其是在城市中每开发一个大型项目,都应对其是否造成交通影响进行评价。而交通影响评价报告,应当和“环评报告”一样,成为建设项目对交通可能产生的负面影响的重要依据。

海南一北一南两个中心城市海口、三亚的交通现状令人担忧:一边是商家抢占繁华地段,一边是道路愈来愈拥堵。“现在交通拥堵是个全国现象,无非是规划不科学,出行不文明,公交不理想。而要从源头上治理,规划论证必须先。”在今年政协海南省五届四次会议上,廖晖委员提议,做好交通影响评价势在必行。

## 不能火了商家堵了路

作为一名成功的律师,廖晖如今在海口的CBD——国贸拥有自己的事务所。而国贸,也是海口交通最拥堵的片区之一。

据他观察,每天傍晚,国贸的精英们几乎蜂拥上路,回家的、吃饭的,总之,把滨海大道和金龙路塞得满满的,有时甚至波及海秀路。到了周末,进城的、出城的、接孩子的,更加重了这种拥堵。最让他头疼的是中秋、元旦和春节,领月饼的、请客的、买年货的,排成几公里的长龙,常常是看着单位近在咫尺又“远在天边”,进退两难。

海口的交通拥堵问题不止让廖晖们烦恼,每到傍晚,海口市交通指挥中心灯火辉煌,忙碌的交警们试图利用高科技手段减缓一下不堪重负的道路,但海府路、和平南路、和平北路、龙华路、滨海大道、龙昆南路、龙昆北路、海秀东路、金龙路、海秀中路、金垦路等主要干道上,汽车还是排成长龙,刹车的红灯乱晃晃的一片。

滨海大道作为海口的景观大道,碧海蓝天,椰影婆娑,曾经让多少人为之骄傲。可就是这样一条标志性道路,一到交通高峰时段便寸步难行。3月4日下午,正值周末,从新华社海南分社至万绿园不到800米路程,廖晖用时4分钟,行车时速12公里,算是严重拥堵了(注:时速18公里即为拥堵)。

看得多了,廖晖发现了一个有趣的现象,即商家开到哪车辆就堵在哪。以海秀东路为例,10年前这里交通还算畅通,自从某商场将停车场改建超市后,挤占了原有停车位,影响了道路的畅通。上邦百汇城开张后,龙华路、金龙路总是车水马龙人流如织。

## 交通拥堵背后的商家利益

廖晖指出,以海口国贸为例,自上世纪90年代起,房地产开发建设的巨型建筑或建筑群,“系统地、大规模地消灭交通系统的毛细血管”,间接造成了区域道路资源的匮乏。

事实上,在城市中每开发一个大型项目,都需要对其是否造成交通影响进行评价。交通影响评价报告,和众所周知的“环评报告”一样,向来是改善建设项目对交通可能产生的负面影响的重要依据。但在实际运作中,却常被忽视。

“交通影响评价有时沦为废纸一张,最后谁说了算,不是交通规划者能决定的。”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在接受采访时说。

海口市交通联席会议的一位专家透露,其实交通部门在争取话语权时也常受冷落。

目前,有关部门正在对海口交通进行调研。调查发现,海口市公交车实际使用的场站用地严重不足,九成以上公交露宿街头。此外,城市建设、房地产开发还不断挤占公交场站,多数没有得到补充,对公交运营和线网布局影响很大。

## 传统解决方式治标难治本

廖晖的调研也得到了专业人士的指点,美国佛罗里达州高级规划师吴里里在网上给出了自己的建议。

## 传统解决方式治标难治本,政协委员建议另辟蹊径——

# 建立交通影响评价制度迫在眉睫

文\海南日报记者 文刚



日益严重的“城市交通病”,考验着管理者的智慧。图为海口滨海立交桥。  
海南日报记者 李幸瑞 摄

吴里里籍贯文昌,从事城市规划近30年,现为美国城市规划学会(APA)会员、美国交通工程学会(ITE)会员。吴里里分析说,海口作为中国最年轻的省会,近年来城市发展之快有目共睹。伴随城市经济的迅速发展及私人小汽车普及率的不断提高,交通拥堵已成为日益严重的问题,这也是城市化进程中世界各大城市的通病。这归因于城市发展的不均衡性,即城市部分地区出现“超负荷”发展,由于城市发展的历史原因,加上城市缺乏合理的规划,往往造成城市大部分的交通量拥挤在少数的道路上。

吴里里认为,解决交通拥堵状况究其根本就是尽量减少道路车流量和增加道路的通行能力。减少道路车流量,主要靠城市管理来实现,合理规划,错时上下班,积极发展公共交通,鼓励使用自行车等措施;而增加道路通行能力,主要通过道路建设来完成,例如拓宽交通拥堵的道路,建设与交通拥堵道路平行的新干道。另外,影响一条道路通行能力的最大因素是交叉路口的多少(尤其是红绿灯交叉路口),可以通过城市规划与管理的法规,减少主干道交叉路口数量,从而达到增加道路通行能力的目的。

海口目前正在实施畅通工程,当地政府决心用一年时间,打通五条“断头路”,架起四座人行天桥,全面推进七个公交场站建设,规范全市道路交通护栏,加大对交通违法现象整治力度。

吴里里评价说,这些举措表示出相关部门对海口交通状况的高度重视及治堵的决心和力度,但影响车流量和道路通行能力的制约因素有很多,权宜之计常常是顾此失彼,很难平衡好各方利益并长期实行,从根本上缓解并治理交通拥堵现象。因此借鉴先进国家和地区的预警机制,建立完整的交通影响评价制度是迫切和可行之举。

## 交通影响评价制度势在必行

经过一年的调研,廖晖在《关于建立海口市交通影响评价制度的建议》中分析道,大型公共设施及大规模商业开发项目会对交通产生极大的影响,城市建设项目交通影响评价制度建立的目的,是为保证城市规划、建设和管理的科学协调,促进社会的和谐发展。有效的办法是将其作为规划审批的前置条件,确定该项目可能导致的交通问题,依据交通影响评价的结论,开发商、政府有关部门等通过协商,确定解决该投资项目所引起的交通问题的对策,这样既可为规划部门提供用地规划、控制开发强度和交通发展的决策依据,又可保护交通环境,为改善交通筹措资金,达到抑制局部交通拥堵扩大化和控制中心区交通需求的目的。这样做能充分避免项目建成投入使用后,因缺乏预先介入机制和整体规划,在车辆停放、人员出入以及周边道路交通组织等方面引起的系列问题;也可以有效防止建成后发现交通问题被迫改建引起的资金浪费。

有例为证,上世纪80年代以来,交通影响评价在美国、加拿大、英国等发达国家得到广泛应用,并具有“一票否决权”,对城市土地利用和项目建设起到了合理配置和科学指导的作用。我国自上世纪九十年代开始对城市交通影响评价工作的研究,目前北京、大连、成都等大中城市已初步建成了一套有效的交通影响评价制度和工作机制,为城市的合理规划和健康发展起到了举足轻重的作用。

廖晖在提案的结尾称,此项制度的建立和实施必须与现行的城市建设项目的规划和管理现状相结合,建立可操作性强的实施程序和实施的办法。 ■

>>>

### 相关链接

交通影响评价,是指针对建设项目对周围交通环境产生影响的程度和范围进行预测、评价和分析,进而提出减少和缓解交通压力的对策和措施。其主要内容就是采用交通规划技术和交通预测软件,进行较为精确的交通需求预测,预先发现由于项目设施的开发兴建将要在目标年时对周围路网所造成的影响,进而提出合理的改进措施,以满足控制条件下的路网服务水平要求。