

作为滨海旅游城市，每年迎来上千万游客，旺季的交通拥堵已成为困扰三亚发展的瓶颈问题

三亚如何打通“堵点”？

■本报记者 沈昌勋

三亚交通 “堵”在哪？

- ◎机动车需求与旅游需求的快速增长
- ◎小城市的设施规模VS大城市的交通负荷强度
- ◎老城区承担旅游服务职能，交通压力大

从空中俯瞰三亚，临春河、三亚河将狭长形的市区划分为4个区域。金鸡岭桥、月川桥、新风桥、三亚大桥、情人桥（不通机动车）是5条连接三亚河东与河西的大动脉。见桥、临春桥、丰兴隆大桥则是连接临春河两岸。榕根桥则是位于两河（三亚河与临春河）交汇处，连接三亚河上游一条支流的两岸。

桥梁不通畅

大部分桥梁狭窄、老化严重

随着三亚城市发展，游客与日俱增，再加上市民私家车辆的增多，以及大部分桥梁狭窄、老化严重，连接河两岸的交通“动脉”明显感觉到“输血”不畅，每逢上下班高峰期，特别是旅游旺季，拥堵成为三亚一大难题。

“特别是到了冬季旅游旺季，外来车辆汇入，而位于三亚河西的解放路一带又是城市中心地区，从河东进出车辆尤其多，经常发生堵塞，如果发生车辆刮碰，更是一堵几个小时。”家住解放路的三亚市民孙鸣说，连接三亚河两岸的4条能够通行机动车的桥梁过于拥挤。

景区附近拥堵

旅游旺季车流量猛增

“堵”不仅发生在桥梁上，还在路上。据三亚交警部门统计，春节期间旅游旺季时，三亚市区每天车辆总流量近26万辆，进城和出城每天车辆也分别达到10多万辆。市区内，榆亚路、荔枝沟路、凤凰路、迎宾路、河东路、三亚湾路、春园路、解放路等路段交通易拥堵；南山景区、天涯海角附近的223国道，大东海景区临近的榆亚大道、鹿岭路、海韵路、海花路，亚龙湾景区内的亚龙湾路、龙海路，蜈支洲岛景区临近的江林路等景区临近道路也是异常拥堵。

“特别是大东海附近道路，如今大东海已经成为成熟的景区和商业区，游客市民往来频繁，此外，榆亚路大东海段又是下东线高速后进入三亚市区的一条通道，每年冬季，这个地区格外拥堵。”三亚市交通局有关负责人说。

拥堵成发展瓶颈

交通是决定旅游质量的重要因素之一

省委常委、三亚市委书记张琦坦言，三亚作为滨海旅游城市，每年迎来上千万游客，在旺季，交通拥堵已经成为影响三亚舒适度和困扰三亚发展的瓶颈问题。

“作为旅游城市的三亚，其交通有着特殊性。”中国城市规划设计研究院规划设计所主任工程师范嗣斌说，“机动车需求与旅游需求的快速增长；小城市的设施规模VS大城市的交通负荷强度；老城区承担旅游服务职能，交通压力大等，是三亚面临的主要交通问题。”

范嗣斌认为，交通是旅游要素之一，也是决定旅游质量的重要因素之一。三亚要从交通空间的整体修补入手，逐渐完善交通基础设施，在服务市民的同时，也服务游客，服务三亚旅游产业的发展。



三亚红沙隧道贯通，预计明年春节前可实现功能性通车。

本报记者 武威 通讯员 向天摄

打通“经脉”从哪入手？

黄浦江蜿蜒穿过上海，流入大海。上海的城市格局与三亚相似。在上海的核心城区，可见其交通路网呈现若干个相连的“田”字型布局，打通了城市的各个角落，在黄浦江上建有十多座过江大桥和隧道。张琦率三亚考察团考察上海时就表示，上海在交通网络布局上值得三亚借鉴。三亚可以将城区主干道与绕城高速公路之间、主城区主干道之间打通若干条连接线，形成快进快出的交通路网结构；同时，在不破坏两岸景观的基础上，可以考虑三亚“两河”内规划建设人行隧道通道，进一步分流老城区交通压力。

新建大桥畅通三亚河两岸

■新建月明、跃进两座跨河大桥 ■专家建议：修建鹿回头隧道

三亚河、临春河穿城而过，而城市也依河而建。早期，三亚主城区主要集中在河西，随着城市扩张城东大片区域发展迅速，人口数量增加，往来河两岸的车辆和人流增多，曾经的桥梁已经不堪重负。

“很多城市都是江河穿城而过，古时由于桥梁修建不易，城市很容易在河的一边发展，导致两岸发展不均衡现象，例如上海、南昌等城市均是如此，三亚也基本相似。”专家表示，要破解河两岸发展不均衡，实现城市一体化发展，桥梁是重要的“连接线”。

“今年7月中旬，榕根桥重建工程实现全面通车。”三亚市住建局局长王铁明说，此外还将新建两座大桥跃进桥和月明桥连接三亚河东与河西两岸，分别于6月底、7月初进场施工。

记者走访榕根桥看到，新大桥桥面十分宽阔，由之前的双向四车道改为双向六车道，此外还有两条宽为3米的非机动车道，以及两条宽约1米的人行道。与以前车辆在桥面上“扎堆”的境况相比，如今的桥面交通秩序良好，车

辆、行人各行其道。

据介绍，榕根桥修建于1986年，是三亚河两岸的重要交通纽带，也是进入三亚中心城区的重要入口之一，在三亚市道路交通网络中作为市区南部贯通城市东西方向的交通主干道之一，春光路、临春河路、河东路等路段车流在榕根桥汇集。由于老桥狭窄老化，承受不了来自城区与进入城区的巨大车流量。

三亚市民孙先生家住月川而工作在新凤桥附近，每次上下班都要经过榕根桥，他说，以前上下班时常在桥上堵上十几分钟，甚至半个小时，而新桥建成后基本上不堵车。

8月19日，记者在跃进路口跃进桥施工场地看到，靠近三亚河一侧的人行道上竖起了蓝色围挡，挖土机、混凝土机正在紧张作业，向河中填土，做好修桥的前期准备工作。跃进桥起点于河西与跃进路相交处，终点与河东路相交，桥长289米，宽30米。而新建的月明桥起点在河西与月明路相交，工程全长约453米，桥梁长度为

210米，桥面宽34米。

“跃进桥位于三亚城市中心区，为城市次干道，项目的建设，可完善路网，缓解城区交通。”三亚市住建局相关负责人介绍，月明桥是规划中三亚河上一座重要的道路交通桥梁，项目修建后，将方便新凤桥与迎宾路之间的河东区与河西区之间的交通联系，同时分流迎宾路和新风路的交通。

■专家建议 ■美国UI公司主席托马斯认为，三亚河入海口处，鹿回头与水产码头也应该“连接”起来。范嗣斌也认为，连接鹿回头与水产码头可以优化城市发展空间，建议修建鹿回头隧道。

托马斯表示，鹿回头与水产码头是三亚最具本土特色的两个区域，现在鹿回头已经成为旅游区域，而水产码头连接着三亚繁华的市中心，可以通过索道和桥梁、旅游观光船等形式连接，一方面增加旅游服务项目和设施，另一方面也可以实现两个区域联动发展。

打通断头路形成微循环

■修建红沙隧道、春光路延伸段等

7月29日，三亚市红沙隧道正式贯通，比原计划提前了一个月，预计今年春节前可实现功能性通车。三亚市红沙隧道起点位于河东区临春社区规划一路，与凤凰路连接道路顺接，路线向东南方向下穿龙岭路，设置红沙隧道穿越凤凰岭后，向南至项目终点与榆亚大道交叉。

“项目建成后，可以有效缓解红沙地区经大东海的现有道路交通压力，缩短通过红沙地区进入市区的路程及时间，由原约8公里所需时间15~20分钟减至为5公里所需时间5~10分钟。同时也增加了一条从东线高速、海榆东

线、海榆中线等市区外进入市区的通道。”三亚市交通局副局长陈凤祥介绍。

而在去年年底今年年初，三亚市新改建道路共计26.25公里，新改建道路面积近百万平方米，一批道路改造和新建完成，完善了道路网。春光路延伸段打通了“断头路”春光路、穿过海螺村直达迎宾路；凤凰岭公园段市政道的建设让去凤凰岭公园路线多一条选择；三亚绕城高速公路榕榔互通连接线实现功能性通车，可直接从火车站旁育新路绕上绕城高速公路，省时7分钟；解放二路四车道变七车道；机场路、迎宾路拓宽完成，让道路更加顺畅。

■专家建议 ■作为旅游城市的三亚，道路服务的对象不仅仅包括居民，而且包括游客。范嗣斌认为，游客在一个城市里不仅是简单的通行，更有散步、购物等。“道路既要‘宜车’，也要‘宜人’，方便游客旅游购物，这也有助于拉动旅游消费。因此，坚持提高密度，而不是增加宽度。完善道路网络，加密路网特别是支路网系统，形成微循环。”

范嗣斌建议，三亚交通以“高网络密度、核心区窄道路、外围过境适度加宽”为原则，核心区干路原则上以4车道为主，部分对外交通功能强的道路可以建设6车道。

城市交通需多条腿走路

■启动有轨电车、水上交通等项目

8月3日下午，三亚市政府与国家开发银行在三亚市委举行高层联席会议，并签署了《全面深化战略合作备忘录》。备忘录中拟重点合作项目包括三亚市有轨电车示范线项目、旅游观光铁路项目（既有西环铁路三亚市区至崖州区段改建）、三亚市水上交通项目、三亚河口海底隧道工程项目等。

“我们原来有一条老铁路，从三亚往西线走的铁路，目前运力空闲空间还比较大。可以把这条路改造成慢速的旅游铁路线。”三亚市委副书记、市长吴岩峻表示，今年下半年有轨电车三亚湾至动车站段等项目要尽快启

动。今年年初，《三亚市有轨电车项目线网规划》已经获批。根据规划，三亚将建4条有轨电车（含2条支线），线网总长60公里。

4条有轨电车线路分别是：T1线是市区骨干线路，承担城市生活服务、旅游观光和机场疏运功能，起点为凤凰机场，终点为建港路，T1线起点为三亚火车站，终点为胜利路；T2线起点为海月广场，终点为吉阳镇；T3线起点为海坡，终点为天涯海角；T4线起点为三亚火车站，终点为红沙，T4支线起点为凤凰路（龙岭路），终点为凤凰岛。

交通秩序混乱怎么破？

治理城市交通，不仅要完善道路交通网等硬件设施，还要提高管理等软件能力。目前，三亚各主要交通路段和十字路口仍然存在行人、非机动车、机动车混杂拥挤和抢道逆行、违规占道等现象，特别是在上下班高峰期和旅游旺季更为严重，致使城市交通秩序混乱，道路更加拥堵。

电动车行驶无序“添堵”

■市民：管理需要常态化
■他山之石：苏州立法规范电动车行驶

8月20日上午8时，正值上班高峰期，三亚市榆亚路车辆往来频繁，在大东海至红沙地段，可以看到不少电动车、摩托车“穿梭”于机动车中间。特别是，部分电动车行驶到机动车道，将本来双向4车道变成了“双向2车道”，导致交通拥堵。

“与机动车相比，当前摩托车、电动车超载带人、随意占用机动车道行驶、随意在机动车道上变道行驶、乱闯交通信号灯等现象更为突出。”三亚政协委员尹维克调研发现，三亚因电动车违规造成的交通事故屡见不鲜。

尹维克建议，三亚应该完善道路交通设施，机动车道、非机动车道和人行道要“泾渭分明”。对违规占道的车辆和摊贩，要加大管理力度，避免非机动车及行人因非机动车道被占道而与机动车抢道。

今年，三亚开展“城市管理年”，持续开展对乱停乱放行为的治理管理，规范电动车行驶秩序。不过，有市民表示，管理需要常态化，否则“一阵风”后就容易反弹。

苏州的经验值得借鉴。记者在苏州采访时发现，苏州人口密度大、老城区道路狭窄、电动自行车数量庞大，上下班高峰期时可以看到道路两旁挤满了电动车。但是，电动车行驶非常规范，基本上行驶在非机动车道，不会占用机动车道。

据介绍，苏州整治交通环境持续5年多，采取教育、引导和处罚三者相结合的方式，让市民遵守交通秩序形成习惯。同时，苏州早在2012年就通过人大立法，制定地方法规《苏州市道路交通安全条例》，给电动车管理戴上“紧箍咒”。

根据《苏州市道路交通安全条例》，电动自行车必须领取牌照才能上道路行驶，具有“行人、驾驶非机动车进入城市快速路的；同方向直行车辆放行时，有左转等待区的，左转弯车辆未依次进入待转区等待的；临时停车未紧靠道路右侧并开启危险报警闪光灯或者右转向灯”的不规范行驶情形，由公安机关交通管理部门进行处罚。

“摩的”一禁了之？

■市民：部分路段“摩的”有市场
■他山之石：泰国实行摩的规范化运营

在三亚，载着客人的“摩的”时常在道路上上演“速度与激情”，超速、闯红灯、逆行、行驶在汽车中间屡见不鲜，给交通安全带来了不少隐患。记者发现，“摩的”之所以不规范行驶，有着“赶时间”赚更多钱的利益驱使，也有管理不到位的原因。

今年，三亚继续查扣和销毁非法营运的三轮车、摩托车、电动车，并探索建立常态化管理机制。不过，不少市民向记者坦言，“摩的”还是很有市场的，一是出租车、公交车不完善，而且一些相对较偏僻地区还没有；二是在上下班高峰期道路拥堵时，“摩的”也可以疏散很多人流，相比出租车、摩托车、电动车所占道路更小，更能实现道路的最大化利用。

“摩的”一直是三亚交通管理的一道“顽疾”，由于有市场有需求，政府“屡禁不止”。或许泰国的经验能够提供一些参考。

今年6月底，记者在泰国曼谷采访时就在道路上看到一道“风景”，“摩的”的司机骑着黄色车牌摩托车或电动车（在泰国，黄色车牌为运营车，白色车牌为非运营车辆），身穿条形橙色马甲，背部的马甲有一纸牌，上面清楚写着摩的司机姓名、电话、牌照等信息。

“曼谷堵车世界闻名，很多人愿意坐摩的。”曼谷市民张杰说，因为政府管理规范，“摩的”的司机的信息透明，不会担心安全问题。曼谷摩的可以分区域、按固定路线进行运营。

在泰国金佛寺附近的一个摩的站点，记者看到一个用泰文写的海报架，上面写着5条线路的价格，同时张贴《司机管理条例》，规定摩的司机在规定区域停放摩托车、遵守交通法规；使用礼貌用语和手势；每年按时上税，有第三者意外伤害保险和摩托车驾驶执照等。同时，公布了机动车管理局、曼谷警察总局、曼谷片区警察局等电话，如果遇到纠纷或违法违规行为可以投诉或举报。

（本报三亚8月24日电）



随着每年上千万游客的到来，一个“堵”字成了三亚的梦魇。

本报记者 武威 摄