

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 况昌勃

三亚交通“堵”在哪？

- ◎ 机动化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。潮见桥、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,外来车辆涌入,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,春节旅游旺季时期,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、天涯海角临近的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,“机动化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,交通是旅游六要素之一,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

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、非机动车超载带人、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查发现,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分流设施,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,规范电动车行车秩序。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证才能上道路行驶,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,有左转延长待转区的;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”等不规范行驶情形,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,不仅少,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《摩的司机管理规范》,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)

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,形成快速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,桥梁是很重要的“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。

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,预计今年春节期间可实现功能性通车。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

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。”三亚市副书记、市长吴

岩峻表示,老铁路改造项目正在加快推进,争取9月前开工建设。此外,今年年底,西线铁路贯通后,高铁从亚龙湾至崖城会全线贯通,如果把相关站点合理地进行布局,对快速连通三亚这样一个从中到西长条型城市会起到积极作用。

此外,三亚筹划水上交通,利用海域资源,把旅游、观光和交通的功能结合在一起,从亚龙湾到三亚湾一直到南山,合理地布局码头,加以推动。

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。

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。”

- 专家建议:道路从“宜车”到“宜人”

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。

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。

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支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。