

中心绿化带往里缩2.4米,增加高架下行直行道 市民高票选出的这个堵点 **通了!**



“以前晚高峰时,这个路口堵得水泄不通,没有三四个灯次是肯定过不去的。现在好了,回家吃晚饭都能早点了!”昨日,家住海曙区高桥镇的朱先生给本报热线来电,描述其上班路上的通行变化。

记者采访得知,他所说的“路口”是通途高架东往西落地后的第一个路口:通途西路与长乐路交叉口。最近一周,早晚高峰途经这里的他明显感觉到

通行顺畅了。“以前车流量大的时候,下高架的速度非常慢,通常接近路口还有100米左右就开始排队,现在拥堵现象改善了很多。”



改造前后晚高峰车流对比图。

流量大、车道有限是拥堵主因

当天,记者来到现场查看,发现这个路口被重新施划了标线,凑近瞧还能依稀看到原有标线留下的淡淡痕迹。东往西地面道路共有6条车道,除辅道1条直行右转道和1条左转道外,高架下行就有3条直行道和1条左转道。

那么,朱先生所感受到的通行变化,是否与这个点位的车道重改有直接关联呢?记者随后联系了海曙交警大队。

据民警介绍,路口交通组织的调整是最近才完成的。在今年市治堵办发起的“民选民评”治堵乱点活动中,通途西路与长乐路交叉口是市民高票选出的8个堵点之一。之所以拥堵,有多重原因。通途西路是高桥、集士港往来中心城区的一条主干道,也是宁波城西的一条东西向大动脉。这条道路流量很大,加上东边连接的是通途高架,又间接与机场高架通过互通立交相连接,使得大量车辆会将通途西路作为通行选择。

大流量必然带来拥堵。晚高峰时段东往西沿着通途高架下来的车辆在这个路口后方会排起绵延的长龙,一般情况下,至少需要3个灯次才能通过。

除了流量大、路口宽度不足,车道有限是造成拥堵的另一因素。“东往西地面道路有五车道,但高架单向下行的只有三车道,其中一条还是左转道,这意味着下行车辆直行往西的通行能力有限。”

缩减绿化带,增加直行车道通行效果立竿见影

民意当前,路口改造势在必行。记者采访得知,今年5月海曙交警会同道管养部门及海曙区交通运输局,结合实际情况,科学提出改造方案。最终确定通过缩减路口中心绿化带的宽度,同时对原中心绿化带上各种立竿进行移位的方式,拓宽路面,给路口东侧东往西方向增加一条车道。原先五条车道提升为六条车道,高架下行多了一条直行道,有效提升了落地车流的通行效率。

各部门经过十多天的奋战,于8月19日完成改造。通过多角度对比改造前后晚高峰时段的通行情况,效果是立竿见影的。

从截取的路口公共视频可以看到:8月14日晚上6点23分,通途高架下行车辆十分密集,后方排起长队;8月21日晚上6点24分,这个点位的车流已很稀少,高架后方不见排队现象。

民警说,改造前,晚高峰一般要持续到晚上6点50分,而如今6点20分左右已明显回落,通行基本恢复正常。通途高架往西直行车辆原先需要3个灯次通过路口,现在1到2个灯次内就能通行,信号灯周期设定也可适当调低。

民警提醒,如今地面辅道的左转车道已从原先的最右侧调整到了左侧,而原先最右侧的左转加右转车道,已变更为直行加右转车道。“因此,通过地面辅道往西行驶的车辆一定要注意观察车道设置的变化。” 记者 陈焯 通讯员 高志成



城市交通治堵 公交都市创建 第一线

新增停车位4万个以上 至少600个社区完成车位改造提升 今年我市多方面调节停车供给

机动车保有量快速增长的同时,亟待缓解的是日益突出的停车矛盾。据记者了解,今年我市将继续多方面调节停车供给,在全大市范围内新增停车位4万个以上,市六区完成不少于600个宜居和谐社区车位改造提升计划。

众所周知,老旧小区、医院、学校是停车供需失衡的“重灾区”,今年我市继续推动这些区域的停车场建设。主城区范围内重点对老旧小区停车矛盾突出的海曙江夏、鄞州东柳、繁裕、江北槐树、正大等片区进行整治,市六区范围内新增老旧小区改造停车位不少于600个。优化路内停车布局,深化错时停车举措,试点在老旧小区周边次干道等级以下道路设置潮汐车位。

同步推进的还有立体停车设施建设,大力推进琴桥西、孝闻街、东裕、宁波三院等试点项目。此外,继续深挖资源,推动中小学进行地下接送系统建设,缓解家长接送学生及周边居民的停车需求。进一步完善学校内部学生接送系统,疏通中小学校门交通,合理利用路面停车位。争取至2020年底,市六区中小学公共停车场新增3处,续建1处,开工1处。

挖潜重点区域停车资源的同时,推动停车共享,完善停车体制机制,也是促进停车供给可持续发展的有效方法。今年,政府机关、高校、国企等企事业单位内部停车位错时对外开放优先实行,同步推动错时停车平台建设,提升车位利用效率。进一步深化停车收费政策研究,优化停车供需关系。实施区域治理、智慧管理、依法管理,发挥资源整合、市场运作优势,推进停车产业化发展。

为弥补公共停车缺口,缓解停车压力,今年继续加快停车基础设施的建设,尤其是停车泊位缺口大的城市核心区。积极组织学习国内外其他城市的成功经验,通过挖掘绿地、交通设施、市政设施等用地地下空间,持续完善路外公共停车设施的供给。今年,市六区将新增公共停车位3500个以上,其中主城区新增公共停车位不少于2000个。

此外,完善配建停车标准,探索配建停车位有偿对外开放政策研究。适时修订《宁波市建设工程停车配建指标规定》,适当增加学校、医院、居住区等建设工程的停车配建指标,明确宁波轨道交通站点周边停车配建指标的折减比例,明晰停车配建折减范围、停车配建折减用地性质、停车配建折减比例,取消对机械式车位的折减系数等内容。探索配建停车位有偿对外开放政策研究,进一步增强城市停车泊位的利用效率。

记者 陈焯 通讯员 汤林



琴桥西立体停车场。记者 刘波 摄

快评

更多的民生堵点、痛点需要“民意直通车”

开车的都懂“不怕路远,就怕路堵”这个理。要是上下班途中摊上个堵点,憋出路怒怕是迟早的事。堵得多了,不少老司机慢慢悟到:其实许多时候,流量大并非路堵主因,道路设计与交通管理才是。如果哪个地方堵,就发动那些老司机通过“民意直通车”支招,其效果或许堪比有关部门现场踏勘、办公会商。

需要用“民意直通车”来破解的堵点还有许多。比如,长期以来通途路与院士路交叉口左转弯只有一个车道,经常堵成长龙,直到去年增设一个左转弯车道才有所

改观;江南路往小港方向的不少路段,说好的“绿波速度”却经常被“无厘头”亮起的红灯阻断,让司机不知道找谁评理;明州大桥等一些路桥一修就是数月半年,让人不胜其烦、不明就里——难道就不能在修桥铺路现场醒目地公示施工原因与工期吗?

智慧在民间,因为最了解情况的非置身其中的市民莫属。要是便捷的“民意直通车”来时时倾听、集纳相关的民情民意,那么,更多民生堵点、热点、痛点就有可能解决得更快更好更科学,也更能少走弯路。交通领域如此,其他领域又何尝不是如此! 胡晓新