

推进“畅通工程”，突破交通“瓶颈”

——桃源县城区交通拥堵治理的困境与策略

张晓雯 陈品杰
中共桃源县委党校

摘要：交通的根本目标是实现人和物自由流动，高效益的交通极大加快了生产要素的流通，促进了城镇的繁荣发展，但随着城市化进程加快，私人交通蓬勃发展，道路容量远超汽车流量，便产生了人和物被限制流通的拥堵问题，事与愿违。作为生活在“人间仙境、滨江小镇”的桃源人，近年来备受开车慢，堵车烦，停车难的困扰，迫切希望突破交通拥堵瓶颈。

关键词：概况；困境；策略

【DOI】10.12252/j.issn.2096-6288.2023.08.076

一、桃源县城区交通概况

湖南省常德市桃源县是人口大县，根据第七次人口普查结果，全县常住人口达80万，城镇化率为42.76%。其中，仅县城区常住人口及流动人口已接近30万。2021年，县城建成区面积为23平方公里，人口向县城聚集倾向越来越明显，导致中心城区交通压力增大。

（一）交通基本情况

桃源县城区有主次干道、街巷50多条，交通信号灯38个。据统计，2021年底民用汽车保有量8.5万，新注册汽车约0.4万。截至2022年3月，摩托车11.3万辆，已上牌电动自行车69222台，未上牌电动车约为4万台。城区日均车流量39万，年均车流量超过1.4亿。2022年1月27日，县城区机动车车流量近11万辆，达到历史峰值。

（二）交通拥堵特点

与绝大多数交通拥堵的城市相比，桃源县城区交通拥堵有其共性，但也有其特性。

首先是时间的规律性，特殊时段出行难。早晚高峰全城堵，上下班、上下学时间，车辆鱼贯而入，川流不息；恶劣天气经常堵，尤其是路况不好、人口聚集的中心城区，更是寸步难行；节假日随时堵，传统节日期间，干道交汇路、进出城通道，车流如潮，堵成长龙。

其次是地点的集中性，关键路段通行难。我县拥堵路段从纵向主干道漳江中路向周边辐射，包括横向干道的武陵路等，纵向干道的渔父路等，通勤时间在红绿灯口受阻排队长度达500米，3—4次绿灯才能通过路口。

最后是区域的蔓延化，新建城区渐行难。近年来，县城南区开发大批小区，鳞次栉比。如以迎宾路为界，县城南区发展建成了十多个大型、中型居民小区，居住人口大幅提升。但相关道路建设跟不上房地产发展的速度，加之征地拆迁建路难度大，效率低，难以形成道路

环线，连成网格。

二、道路拥堵治理困境及原因

近两年来，城区道路建设和交通设施不断完善，居民“出行难”状况有一定改善，特别是去年开展交通秩序专项整治行动，城区交通拥堵有部分缓解，但仍存在不少治理困境。

（一）汽车文明滞后于汽车时代

汽车文明是人类社会加快进入汽车时代后构建的文明体系，是社会文明程度的缩影。它不仅包括民众文明交通意识，还包括政府公共交通管理水平。从现实情况来看，我县在培养汽车文明上还存在一定差距。

第一，文明出行意识不足。一是行人不走人行道、斑马线，强闯红灯，乱象丛生。漳江中路花源酒店路段，前后50米内开设了两处行人红绿灯，保障通行，但行人乱插乱入的不文明行为，仍屡见不鲜。二是机动车违章停靠、随意变道、掉头、跨线，杂乱无章。尤其是出租车之间的无序竞争，搭载乘客随意性强，加之对出租车的管理相对宽容，导致交通更为混乱。三是非机动车长期占用机动车道，甚至逆向行驶，混乱不堪。特别是部分摩托车及老年人电动车视规则于无物。长此以往，既增加安全隐患，又影响道路通行。

第二，交通管理效率低下。一是设备不智能。在交通信号控制方面，智能化程度较低，路口红绿灯时长只能由单独设置的控制器提前设置，不能根据实时路况及时调整。二是信息不共享。监控虽多，但资源没有聚合，路口监控城管不能用，治安监控交警查不到，形成“信息孤岛”。公共停车场信息未能与交通大数据平台实时共享，缺乏合理引导，造成“数据壁垒”。三是治理不协调。交通管理如“群龙治水”，缺乏统筹。例如，道路规划由自然资源局拟定，城区道路建设由住建

部门负责，车辆管理由交警统管，两侧人行横道管理又由城管执法承担，各部门难以形成整治合力。

（二）汽车流量超越于交通容量

当前，县城区居民对于交通的需求已经向更高层次的“好不好”转变，私人交通蓬勃发展，而公共交通发展缓慢，两类交通发展不均衡也是当前拥堵治理的又一大难题。

第一，私人交通发展迅速。随着科技的发展，从“门到门”的私人化汽车备受青睐，私人交通发展蒸蒸日上。一方面，居民的收入水平和消费水平逐年增长，汽车不再望而不得。汽车行业整体制造工艺大幅提升，价格降低，质量更精，也极大提高了民众的购买率。另一方面，人口聚集加大了县城的交通需求，自国家推进县城城镇化建设以来，县域经济发展，人口回流，新增不少私家车，极大增加了通勤压力。

第二，公共交通发展缓慢。解决堵车的根本之道，在于完善公共交通。目前，要控制县城汽车总量，不太现实。最合适的方法在于引导民众合理用车，但前提是公共交通明显改善。但当前公交车运营远远达不到公众需求水平。一方面，公交车数量严重不足。根据《2014年城市道路交通规划设计规范》，城市公共汽车和电车的规划拥有量，中小城市每1200人—1500人1辆标准，出租车每千人不宜少于0.5辆。以我县城区常住人近30万来计算，应规划拥有公交车200辆，出租车150辆。但实际县公交车仅40辆，出租车达220辆，与城市公共交通的规定严重不符。另一方面，公交车运营极度艰难。以2021年数据为例，四条公交线，40辆公交车客运量400万人次，每人收费1.5元，但其中30%—40%是老年人及其他优惠人群。对于公交事业国家、县政府虽说有一定补贴，但总的来说，公交运营仍是入不敷出。抱着“跑得少，亏得少”的心理，公交发班频次渐低，民众对其准时性高度不满，致使公交运营更是捉襟见肘，陷入恶性循环。

（三）道路建设落后于交通需求

城市道路系统体现城市交通运输能力，其规模和结构影响城市交通畅通水平。当前，由于道路建设功能配套欠账，“畅通工程”备受限制。

第一，硬件短板多，配套设施建设不足。一方面，城区交通要道欠缺。我县城区临沅江，呈南北狭长形分布，辖区内南北直通的干道仅3条，跨沅江桥梁仅2座，且均是两车道，均限载。另一方面，城区公共车位匮乏。根据国家住建部《城市停车设施规划导则》，人口

规模小于50万的城市，停车位总量宜控制在机动车保有量1.1—1.5倍之间。按城市公共停车位配比测算，应配套公共停车位8300个以上。而桃源县城现有公共停车位仅2446个，中心城区仅三个公共停车场，300多个车位。车位不足致使汽车违停屡禁不止，既挤压了道路容量，又影响了市容市貌。

第二，布局调整慢，功能规划落实不够。一方面，我县是典型的“南居北业”格局，南区小区林立，北区机关单位、商场、医院、工业区等工作地点集中。以武陵路为界，“南居北业”的住户达1500户以上，工作日车辆集中，极易形成“肠梗阻”。另一方面，“南居北学”的格局没有改变。近年来，南区未建成一所学校，学校仍集中在老城区。上下学期间，学校门口学生和家長、机动车和非机动车混作一团，交通秩序一塌糊涂。学校，成了城市道路上的“脑血栓”。

三、道路拥堵治理策略

打好一场仗，没有阵地不行，没有武器不行，没有战术战略更不行。治理交通拥堵，好比是马路上的“战争”，要想打胜仗，我们就必须建好“阵地”，磨好“武器”，用好“战术”。

（一）建好“阵地”，解决承载基础问题

公共配套设施建设是解决交通拥堵问题的基础，加快推进项目建设刻不容缓。今后，要充分考虑基础设施建设、交通容量和承载力，在科学规划与落实上下苦功夫。

第一，优化城区功能布局。一是改善桥路建设。桥梁建设上，应适时启动南北直通桥梁延溪桥重建项目；东西向互通也需争取沅水三桥建设项目。南区路网建设上，“三纵三横”建设紧锣密鼓地进行中，“三纵”荷花路居民拆迁工作基本完成，“三横”尧河路、白马路部分路段道路也正在建设中。绕城公路建设方面，环城路（桃花大道）由于城区规模扩大，现已是主要干道之一，急需工业园区至第四大道公路建设缓解城区压力。二是改进教育布局。近年来，学龄人口激增，老城区形成了许多“超级”学校。南区学校规划及建设，迫在眉睫。文津中学选址于南区浔阳街道尧河社区，总投资2.6亿元，共3480个学位，是城区唯一一所集幼儿园、小学部、初中部一体的学校，拟定2024年秋季投入使用，极大地缓解了燃眉之急。

第二，增加停车泊位供给。一是加快公共停车场建设。我县大中型停车场基本由城资公司建设，城区已建7个停车场，共1308个停车位。今后要继续推进停车场

建设,包括已建停车场设施配套完善,如设置指示牌或电子显示屏,科学引流;包括公共停车场扩大化,如双休日各机关事业单位免费向社会开放停车场;也包括将建成区闲置空坪隙地改造,作为临时停车场等。二是完善临时停车位供给。老城区街边停车位奇缺,经营门店长期占用公共停车位,私设地桩。因此,城管部门要全面整治,规范经营秩序,还停车位于市民,还人行道于市民。过去,老城区人行道盲道设置过于居中,设置车位要么堵住门店经营,要么侵占盲道。因此,新城区建设,要充分考虑路边停车位设置问题,不能重蹈覆辙。

(二)磨好“武器”,解决自身建设问题

解决交通拥堵问题,管理主体的建设也应摆在突出位置,完善体制机制,加大科技投入是大势所趋。

第一,加强组织领导,明确职责边界。治理交通拥堵“顽瘴痼疾”,必须得到县委、县政府高度重视,必须依靠职能部门密切配合。要进一步完善综合协调的整治机制,进一步落实“街长制”,重点路段明确一名县领导包保。在实际工作中,各部门管理职责或有交叉,极易出现多头管和无人管,要进一步明确职责边界,杜绝“缺位”“越位”现象。

第二,抓好队伍建设,加大保障力度。以交警队和城管执法局为例,目前我县民警83人,职工7人,辅警125人,但按照万人比配备,正式民警最低编制应为100人。城管执法局目前在岗在编仅80人,远低于周边县人员配备水平,一线人员明显不足,队伍“5+2”“白加黑”成为常态,加之待遇低激励少,影响队伍稳定性。要逐步解决管理队伍人员少、激励措施少等缺陷,从体制、机制、保障各方面深入,化解突出问题,完善长效管理。

第三,完善交管设备,提升工作质效。当前,城市交通管理方式较为落后,智慧化程度不高。今后,要加大科技投入,利用信息化手段,开发“智慧桃源”公众号,逐步完成交通状况及停车场实况诱导系统建设。同时,升级交通信号控制设备,根据实时路况设置红绿灯时长,提高通行率;采用智能斑马线、电子哨等新技术,以科技创新推动智慧交通发展。

(三)用好“战术”,解决拥堵治理问题

“上兵伐谋”,最上乘的用兵之法即是用谋略制敌。就像柔道比赛,不能单靠力量,灵活的战术才是制胜法宝。解决交通拥堵也是如此,要运用好“战术”降低车流量,才能解决主要矛盾。

第一,公交优先,大力发展公共交通事业。首先是

要降低时间成本。优化路线布局和站点设置,积极引导公交企业缩短站距,加密车隔,准时准点,以实实在在的便捷增加公交出行的吸引力。然后是要降低的金钱成本,适时抓住政策机遇,保障对公交的补贴及时到位,如落实近两年未到位的燃油费补贴等。同时,多措并举引导市民公交出行,如各基层工会给会员发放公交卡等。

第二,绿色出行,积极引导市民低碳生活。绿色出行是国家实现“双碳”目标的重要举措,也是解决拥堵的终南捷径。深化教育引领,开展多方面教育宣传活动,引导市民采用公交、合乘车、自行车、步行等方式出行。利用学生班会课宣传教育,再开展“小手拉大手”等活动,达到节能减排,解决拥堵的目的。开展文明劝导,充分吸纳、合理调配志愿者参与文明劝导工作,鼓励群众参与监督,通过行车记录仪,随手拍等方式举报交通不良行为,形成全社会共同参与交通治堵的良好氛围。

第三,整治乱象,严厉打击交通违法行为。首先是加大对非标车辆的打击力度。目前,县城公共道路上穿行的、不符合国家规定标准非标车辆约有5000辆,不上牌照、不买保险、不用驾照,隐患极大。交警部门要发挥主力军作用,严厉打击非标车辆上路行驶,无证驾驶等违法行为;市场监管部门也要从销售渠道着手,禁止销售非标车辆。然后是加大对交通违法行为的处罚力度。交管部门要将集中攻坚和常年监管相结合,加大巡查力度,对违规行驶、违章停车、随意上下客等行为从严从快查处,形成震慑,全力营造稳定安全、通畅和谐的交通环境。

交通拥堵综合治理是一个量变引起质变的过程,只有长期坚持,才能聚沙成塔、善作善成。我们相信,在党的坚强领导、各部门认真履职、人民群众积极支持下,一定能构建起安全、便捷、高效的现代化交通体系,为交通强国建设贡献力量。

参考文献

[1]李佳芯.精细高效治理城市交通[J].道路交通管理,2023(04):86-87.

[2]覃永晖,王晶,刘杰等.新农村交通干线环境综合整治专项规划的实践探索——以湖南常德桃源县为例[J].国土与自然资源研究,2012(02):48-50.

作者简介:张晓雯,1992年10月,女,民族:汉,籍贯:湖南省常德市桃源县,学历:本科,职称:(现目前的职称)初级。