



责编/易勇 美编/王斌 校对/符卓葵

长沙目前仅有的万家丽、湘府路两条高架快速路“不够快”,离设计时速和市民期待还有差距

城市快速路,如何“快”起来?



25日晚高峰,记者乘车来到万家丽高架现场体验。

长沙晚报调查组

在城市运行中,市民每天上下班的通勤效率是与每个人息息相关的重要民生问题之一,关系到日常体验、获得感与幸福指数,甚至城市形象。

城市快速路,无疑是开车上下班的人通勤线路首选。长沙现有两条高架快速路:万家丽高架快速路、湘府路高架快速路,一连南北,一跨东西。今年4月15日,在经过一个月的试行后,长沙交警正式开始对万家丽路高架和湘府路高架实施高峰时段交通管制。

长沙城区道路里程

2865.3公里

路网密度

7公里/平方公里

快速路

95公里

主干路

1342公里

次干路

808公里

支路

1190公里

体验 快速路,高峰期还是不快

家住开福区恒大雅苑的周女士上班比较远,在天际岭隧道附近,一南一北,她每天都是“两点一线”走的万家丽高架。

“以前确实有些堵。我们是9点上班,我平时是7点50分之前必须出门,为了不迟到,我至少要预留1小时15分钟在路上。最近几个月,感觉万家丽高架突然好走些了,8点20分出门我都能提前到达单位。”周女士笑着说。

李先生跟周女士则相反,住在南边,上班在芙蓉区精彩生活超市。“我每天都要走晚报大道上万家丽路高架再转湘府路高架,现在晚报大道北往南的方向晚高峰18:00-18:30会进行常规交通管制,每次我都会在管制前后上桥,40分钟左右就可以到。上下班压力完全没有了。”他告诉记者,现在,到公司和回家的时间明显比以前早一些。“车速快了,小刮擦事故也少了。最近几个月感觉特别明显。”

“我每天都要开车走万家丽路高架再转湘府路高架,去长沙荟聚购物中心上班,早高峰如果堵车需要一个多小时,有时候排队下高架都要半小时,现如今一般40分钟就可以到达。”家住长房·东郡的张先生告诉记者。

普通开车族口中的快,毕竟只是一种主观感受。

按建成时的规划设计,80km/h的车速就是一个标尺。现有的车速如何?

在调查采访时,交警告诉记者这样一个概念:高峰、平峰和低峰。在一天24小时中,总会呈现出现交通高峰、平峰和低峰,每天出现的时段大致接近,因此交通流存在一个以日周期的小时交通量变化规律。

从数据看速度,会有更直观呈现:以2024年6月18日至25日为例,工作日区间,万家丽高架全天自由流速度(一天中最高的小时级车速)为70.4,湘府路高架全天自由流速度为68.1;平峰期,万家丽路高架自由流速度70.3,湘府路高架自由流速度68.1;晚高峰,万家丽路高架自由流速度70.3,湘府路高架自由流速度68;早高峰,万家丽路高架自由流速度70.3,湘府路高架自由流速度70.3。湘府路高架自由流速度68.1。

6月25日16:45,记者赶在晚高峰之前,来到万家丽高架现场体验。万家丽桥下的一中队岗亭里,市交警支队特勤大队一中队的民警们正在忙碌着,通过监控大屏,记者看到此时万家丽快速路比较通畅。

但就一会儿工夫,大屏里车越来越多,踩停刹车的显示红色的车灯也明显多了起来。对讲机里不停地传来路况。“刮擦”“碰撞”“拥堵”……这样的词不时在对讲机中出现,交警们忙着处理,进进出出。刚处理完一起事故进岗亭的一中队队长罗坤根本没空搭理记者,一边对接对讲机,一边调度同事往现场赶。“我们处警要求‘三快’,3分钟内得到现场。不好意思,你们先坐。”接着,他也出门上路。约半个小时,岗亭里只剩下一个民警。

16:50-17:50,短短一小时内,民警在电脑里记录的事故已有7起。

17:55,车流量明显加大,在晚报大道北往南上桥处已经出现了拥堵。大屏里,在万家丽路远大路口的红绿灯处,高架上车行缓慢,排成长龙,而地面的万家丽路远大路口的红绿灯处只有6台汽车等候红灯,比较通畅。

18:00,晚报大道北往南的匝道口入口进行管控后,没有车辆汇入,快速路上方车流逐渐恢复了顺畅。

18:30,管控解除。此时,记者在路上看到,车流明显减少。



制图王斌

路还是那条路。从堵到通,从慢到快,这种变化从何而来?

“今年2月28日前是按照辖区的划分对高架快速路进行管理,9个中队来负责2条快速路的管理,有利有弊。弊端是前期因为多头管理、不够精细,高架上也并没有常备的值守警力,这就容易造成警情的延误,事故车及抛锚车的处置不及时,也会出现长时间长距离的拥堵。优点在于高架和地面可以协调管理,上下疏导,高架上面要走得动,下面也要畅通。”长沙市公安局交通警察支队特别勤务大队综合中队中队长袁浩向记者介绍,今年1月,他们赴杭州高架大队考察学习。交警有专业高架大队的全国只有两三个城市,其中就有杭州。“上级部门进行了研究,决定让我们大队来进行统一化、专门化的集中管理。下设两个中队,一中队负责万家丽高架快速路,二中队负责湘府路高架快速路。”

根据现状,大队构建了一套组合模式。主要围绕高架优先、缓进快出的核心理念,在全线辖区内落成13座瞭望哨岗亭进行日常值守。同

万家丽高架快速路北起福元路,南至湘府路,2015年建成通车,全长16.63公里,设计车速为80km/h。湘府路高架快速路是长沙南部东西向重要通道,2019年建成通车,主线全长19.1公里,设计车速80km/h。

无论是观感上的“比之前好多了”,还是“拥堵指数下降了”,实事求是地看,目前的万家丽、湘府路两条高架快速路,还是“不够快”。

“快速路还能不能更快?”

“河西到河东什么时候能快起来?”

“长沙的快速路什么时候可以成环成网?”

记者调查时,很多驾驶员有这样的疑问。特别是对于万家丽高架快速路这样的南北通道,总感觉有阶段性“肠梗阻”,上下班高峰期时,别说“快”,要上桥甚至都有些“畏难”。

路还是那条路,跑的车却越来越多,这是不争的事实。

长沙市公安局交通警察支队指挥中心主任刘俊接受记者采访时透露,长沙汽车保有量达350万辆,日均活跃车数达260万辆,城区电动自行车保有量200万台。

“我们对城区活跃车辆出行数据进行了深度分析。从时间特征来看,城区工作日车辆通勤高峰主要出现在7:28至9:00,17:28至19:00,其中,峰值分别出现在8:08至8:18、18:18至18:28;从空间分布来看,枫林路、芙蓉路等25条主干道,车辆集中出行的特征比较明显。”刘俊介绍,根据这些情况,交警专门针对25条主干道拥堵路段,在早晚高峰来临之前,加大主干道绿灯时长,实施3至5个路口小绿波带,减少路口车

疏堵 老路上新办法,实现“一升一降”

时根据支队“高架优先、兼顾地面”的原则,协同地面,在高架沿线设立5个管制点,在早晚高峰期间进行科学管制,卡车分流,削峰填谷,平衡高架与路面流量。

“管控时段,交警在快速路的匝道口处设置管控提示牌,提醒过往车辆该入口已经实施管控措施。同时,对应桥下地面段道路的信号灯配时也会同步进行优化,通过加长直行绿灯的时间来确保未进入快速路的车辆在地面也能正常通行。”一中队队长罗坤告诉记者。

与此同时,积极探索“专业+机制+大数据”新型警务运行模式,点上有人守、线上有车巡、面上有人控。以视频巡查岗为例,由专人盯屏幕,通过主动快速发现、精准定位事故、抛锚警情,从而减少报警警情的被动处置时间。

记者了解到,警情处置已经有了“三快”(快速发现、快速处置、快速撤离)机制,要求2分钟发现、3分钟到达、3分钟处置。

6月28日调查采访时,交警告诉记者两个晚高峰的案例。上月,视频

期盼 再快点,真正能跑到设计时速!

老司机,他抱怨说:“万家丽高架桥主匝合流及地面接驳点的设置不合理。比如万家丽广场上来的车流量比较大,而且离路口比较近,缓冲车道比较短,车辆一入主道就要变道,变道就容易刮擦。地面下匝道选点选在了城市繁华商圈,匝道口距路面红绿灯路口太近,不到50米,上下匝道的配合也有一点问题,上下距离太近,交叉变道严重影响通行。”

也有市民建议,长沙应该进一步加强路网规划及建设,毕竟目前两条高架快速路布局在城市东部和南部,而河西只有成环的二环线,导致其通行压力往往在节假日和高峰时段尤其明显。高架成环成网后,道路就还会有提速空间。

据记者了解,长沙城区道路里程2865.3公里,路网密度7公里/平方公里,低于国家标准8公里/平方公里,快速路和支路严重不足。

正因此,近年来长沙多方发力,加快交通路网改善。“河东万家丽高架北延线通车后和星沙联络线形成互通,长沙城区高架体系正式成环,城区快速路交通更有保障了。”长沙交警支队秩序科民警诸凡艺告诉记者,“同时,我们也致力于进行拥堵点、拥堵路段的交通组织优化,比如在洋湖路的翠湖路口至罗谷塘路口段,我们提出运用相邻道路分流左转与掉头车流的方案,在洋湖路实施禁左、禁掉头,同时采取优化斑马线设置,压减信号灯相位等措施,破解洋湖路交通瓶颈。”

此外,规划建设需科学前置。调查中,不少驾驶员表示有话要说,“真的想吐槽”。驾驶员贺先生是每天走万家丽高架的

巡查发现,有一辆车在行驶过程中突然放慢了速度,靠边停车打开双闪。民警火速赶到现场,得知驾驶员心脏疾病突发,联动急救中心第一时间将病人紧急送医。还有一个是一周前刚刚发生的,6月21日17时10分,视频巡查发现,在万家丽高架荷花路至人民路路段由北向南有一名女子骑着电动自行车逆行,车辆发现该女子逆行后纷纷紧急避让,情况十分危险。一中队迅速调度在人民路值守的警力,成功将该女子拦停,并引导护送女子驾驶电动车驶离高架至地面道路。

“按要求,自主发现警情占比要到70%。目前已经做到60%。下一步,目标是80%。与此同时,警情处置时间平均由原7分钟减少到3分钟内,大部分处置时间在1分钟左右。”记者了解到,2月28日至6月28日,共四个月时间,两条快速路交通拥堵明显减少,平均车速大幅提高。“早晚高峰通行车速较之前提升了30%左右,日间平峰时期车速提升了45%,通行能力和通行效率大幅提升。”袁浩告诉记者。

“车辆拥堵主要是因为突发警情引起的,比如事故、抛锚、车辆故障、货车、摩托车、电动车闯禁通行等。其次就是匝道并入主道的车辆无序导致的,一个小小的拥堵需要几分钟甚至十几分钟才能消化。”记者采访中,交警也吐槽,说有的驾驶员太“糊涂”太“任性”。

“上周,通过视频巡查发现,在湘府路高架东往西洞井路上行匝道处有一辆车抛锚。当时下着暴雨,这辆车造成了路面拥堵,民警赶到现场后发现居然是车没油了。我们只能把车辆移至路边,立刻调度警力前往加油站帮忙加油。这样的事情还不少,也有司机看到车辆仪表盘亮了,就停在路边不动了,造成后面的堵车。有常识的司机都知道仪表盘报警还可以开一段距离,说到这里,交警摇了摇头,显得很无奈,“驾驶员出门之前,一方面要检查车辆的安全性能,另一方面要查看车辆的油料是否充足,这是最起码的。”

交警介绍,面包车本身不能违规载重,但是去年有个面包车司机把座位拆掉,装载160包水泥沙子上了快速路,在行驶中发生爆胎。虽有交警调派大型拖车赶到现场卸货装运施救撤离,堵车仍持续近半小时。

“还有就是,有轻微刮擦时,请车主们快速拍照,快速离开。”说到这里,袁浩颇为无奈。在他印象中,总有不少的车主认为要等到交警来才放心。一个小刮擦,就把桥上堵成了大长龙。“目前的快处快赔制度是很完善的。城市快速路不像其他道路,有其特殊性,类似高速公路,只能前进,不能后退,一处堵塞处理不及时,就会把‘大动脉’堵成‘巨型停车场’。”

袁浩呼吁:“想要快速路既快又畅通,光靠我们交警努力还不够,希望各位驾驶人遵守标志标线、不随意变道、正确使用转向灯、开车不玩手机、不过慢行驶、发生轻微交通事故,快处快撤;出行前检查车况。”

呼吁 齐努力,莫“添堵”

无论筑路者,还是驾驶员、交警,车辆畅通,是大家共同的心愿。

既然都不想堵,但有时候路上偏又这么堵,到底谁在“添堵”?

“还是有部分驾驶员对于工作日早晚高峰时期的常态化管制不理解。这些常态化的管制是根据高架快速路高峰时期的车流量、车行速率进行的短时段管制,只有高架这条‘大动脉’通畅了,围绕它的‘微型血管’式的匝道和地面道路才能顺畅汇入通行,如果在不在高峰时期以科学管制,任由匝道车辆大量汇入本来拥堵的高架主道,超过了主道的承载力,那最终的结果就是高架主道、上行匝道甚至周边地面道路全部拥堵。”袁浩希望,这些常态化的管制能得到驾驶员的支持和理解。

6月份,晚报调查组的多名记者在万家丽、湘府路两条高架快速路上驾车时,发现这样一些现象:有行人走路上高架,有司机上桥直接变道、抢道,有司机靠边停车开视频会议,有司机边开车边拨打电话……这些不文明行为可谓五花八门,有的让人心惊胆战。

“车辆拥堵主要是因为突发警情引起的,比如事故、抛锚、车辆故障、货车、摩托车、电动车闯禁通行等。其次就是匝道并入主道的车辆无序导致的,一个小小的拥堵需要几分钟甚至十几分钟才能消化。”记者采访中,交警也吐槽,说有的驾驶员太“糊涂”太“任性”。

“上周,通过视频巡查发现,在湘府路高架东往西洞井路上行匝道处有一辆车抛锚。当时下着暴雨,这辆车造成了路面拥堵,民警赶到现场后发现居然是车没油了。我们只能把车辆移至路边,立刻调度警力前往加油站帮忙加油。这样的事情还不少,也有司机看到车辆仪表盘亮了,就停在路边不动了,造成后面的堵车。有常识的司机都知道仪表盘报警还可以开一段距离,说到这里,交警摇了摇头,显得很无奈,“驾驶员出门之前,一方面要检查车辆的安全性能,另一方面要查看车辆的油料是否充足,这是最起码的。”

交警介绍,面包车本身不能违规载重,但是去年有个面包车司机把座位拆掉,装载160包水泥沙子上了快速路,在行驶中发生爆胎。虽有交警调派大型拖车赶到现场卸货装运施救撤离,堵车仍持续近半小时。

“还有就是,有轻微刮擦时,请车主们快速拍照,快速离开。”说到这里,袁浩颇为无奈。在他印象中,总有不少的车主认为要等到交警来才放心。一个小刮擦,就把桥上堵成了大长龙。“目前的快处快赔制度是很完善的。城市快速路不像其他道路,有其特殊性,类似高速公路,只能前进,不能后退,一处堵塞处理不及时,就会把‘大动脉’堵成‘巨型停车场’。”

袁浩呼吁:“想要快速路既快又畅通,光靠我们交警努力还不够,希望各位驾驶人遵守标志标线、不随意变道、正确使用转向灯、开车不玩手机、不过慢行驶、发生轻微交通事故,快处快撤;出行前检查车况。”

调查组成员: 洪宜春 胡建红 梁瑞平 李霞 何乐

←长沙市交通警察支队特别勤务大队综合中队中队长袁浩向记者介绍万家丽高架快速路、湘府路高架快速路的情况。 均为长沙晚报全媒体记者何乐 摄