

关于加强荔湾区交通微循环建设的建议

领衔代表 朱利强

城区交通微循环、交通基础设施建设在城市交通系统中具有重要地位。近年来，我区加快了主干道路的建设，在主干道路网逐步完善的同时，与居民出行更加密切相关、同样体现城市交通环境质量高低的交通微循环建设，则因各种原因未得到重视，交通体系不完善，导致荔湾区交通状况与其他几个中心城区相比有很大差距，影响了荔湾人民的日常生活，亟待加强区域内交通微循环建设。

一、我区道路交通现状

根据代表深入调研发现及走访区住建局等政府职能部门了解的情况，我区道路交通主要情况如下：

（一）路网密度总体现状

荔湾全区道路规划密度为 $9.4\text{km}/\text{km}^2$ （2018 年规划数据），道路现状路网密度为 $4.6\text{ km}/\text{km}^2$ ，其中南片（原芳村区）路网密度为 $4.1\text{km}/\text{km}^2$ 。荔湾区有市政道路 1392 条（其中主干路 22 条，次干路 30 条，支路 142 条，街坊路 1198 条），市政桥梁 147 座，隧道 2 座（珠江隧道、洲头咀隧道）。

（二）区域间对外出入口现状

荔湾区共计有对外出入口 20 个，总共 131 条车道。其中通往白云区 5 个，共 30 条车道，通往越秀区 7 个，共 38 条车道，通往海珠区 4 个，共 27 条车道，通往番禺区 1 个，共 6 条车道，通往佛山南海区 5 个，共 30 条车道。南片区

对外联系通道较少，亟待加强。

(三) 主干道路建设基本形态

目前，荔湾区正以“三隧四路五轨道”为核心（“三隧”即如意坊隧道、东沙隧道、康王路下穿流花湖隧道；“四路”即如意大道、广佛出口放射线二期、芳村大道南快捷化改造工程、城市快捷路二期；“五轨道”即轨道交通八号线北延线、十号线、十一号线、十三号线二期、二十二号线），逐步形成“三半环六放射”主骨架道路形态（“三半环”即内环路、城市快捷路二期、环城高速；“六放射”即广园西路、增槎路、广佛出口放射线、龙溪大道、广珠西线、东新高速）。

(四) 荔湾道路交通基本特征

一是南北片区呈现不同特点。荔湾区道路交通既保留了原老城区（现荔湾北片区）路窄内巷多、车多人密，循环不够优化的特点，又具有原芳村区（现荔湾南片区）城乡结合、外来人货混杂，路网不够完善的特征。二是因建设需要，占道施工较多。当前，荔湾区迎来大招商、大建设、大发展的黄金期，开发建设区以及一些在建重点项目区域施工点位较多，全区共有 57 处占道施工，且大多位于中心区。三是区域交通需求日益增长。随着近年来城市更新改造力度不断加大，原广州至尊高尔夫地块、广钢新城、广信花地湾、广船地块等片区相继开发，荔湾南片区人口剧增，交通需求日益增长，现有交通道路供给量明显不足，与经济社会发展程度不相适应。

二、荔湾区道路交通微循环建设存在的问题

经过人大代表的深入调研，综合群众反应普遍比较强烈的情况，依托交警部门大数据分析，梳理出如下比较突出的道路交通堵点、痛点、难点、不通点问题。

1.珠江大桥拥堵点。作为连接广佛及荔湾南北片区的过江要道，从荔湾区南片区（原芳村区片区）进入荔湾区北片区（原荔湾片区）的车流量较多，导致从珠江东桥下中山八路的需求陡增（部分原本绕道珠江隧道进城的车辆因芳村大道地铁施工，选择从珠江东桥进城）；珠江东桥下中山八路的匝道过窄，难以解决车流量下匝道的需求；在下中山八路匝道下一段为南岸路内环路上匝道，高峰时段因南岸路上匝道车流量较大，导致车辆在内环路南岸路上匝道、内环路中山八路下匝道形成拥堵。同时，随着大坦沙岛更新改造，楼盘增多，高峰时段桥中南路汇入双桥路匝道拥堵，排队溢出至交叉口范围；双桥路-桥中南路口行人过街距离较长、非机动车过街通道缺失，道路交通秩序混乱。下桥口红绿灯增加了车量排队等待时间，也是造成交通拥堵的原因之一。

2.珠江隧道（黄沙水产市场）对出路面拥堵点。为原芳村片区与主城之间联系的主要过江通道。大量进出黄沙水产市场的车辆在黄沙大道路面排队等候，经常出现大面积拥堵，周边交通秩序较混乱，加剧珠江隧道拥堵；加之市场只有一个入口和出口，内循环不畅通，加剧珠江隧道拥堵。结合群众生活习惯，每逢重大节假日，进出黄沙水产市场采购水产品的车辆剧增，水产市场内外交通拥堵更为明显。即便水产市场搬迁，也难满足周边几个新增楼盘的交通出行要求。

3.龙溪大道—花博大道交叉口拥堵点。位于广佛交界处，物流出入流量大（货车多），也是广东东西部扶贫协作产品交易市场的出入口，与之衔接的裕海路和增南路道路基础设施差，通行能力不足，影响龙溪大道通行效率。环城高速下龙溪大道货车多、流量大，与龙溪大道车流交汇也严重影响交通。加上周边的加油站、检测站，车流集中影响主干道疏导。

4.周门街及中山八路交叉口拥堵点。该路段路幅较窄，却为双向通行，交通秩序较为混乱，加上地处公交站场车辆调度、西关外国语学校接送学生车辆等，周门南路整个路段通行效率不高，周门南路—中山八路交叉口往西掉头更是困难。

5.多宝路-宝华路口拥堵点。该路段交叉口临近长寿路地铁站，大量去往上下九步行街的非机动车、行人和路口机动车冲突严重，交通秩序混乱。

6.芳村大道—东漵北路交叉口拥堵点。该路段交叉口，在芳村大道一侧东出口的花地公交站停靠线路多达 25 条，有时进站公交车排队溢出至交叉口范围，影响交叉口正常运行；西进口排队空间不足；路口范围太大，非机动车过街流量大，无非机动车过街通道，秩序较为混乱。

7.花地大道—海南村交叉口拥堵点。交叉口南进口道车流量大，排队空间不足，高峰时段车辆排队长度约 250m；花卉大街违章左转、直行车辆多，交通秩序混乱；南北向人行过街距离较长。

三、加强荔湾道路交通微循环建设的建议

（一）解决交通微循环建设的总体思路与建议

为改善荔湾区道路微循环、提升城区交通环境，需加快片区道路微循环建设，建议综合采用以下几种措施加以实施。

1. 加快完善区内路网交通体系。加大交通供给，解决结构性不足问题。结合荔湾发展战略做好交通建设“十四五”规划，加大交通建设投入。区政府及相关职能部门应加强市政府及市相关职能部门的协同联动，加快推进重点市政道路建设，打通中心城区内重要节点及中心城区向外围疏散的快速交通通道，发挥辐射效应和中心枢纽作用。优化街区路网结构，研究白鹅潭、海龙、东沙等片区路网建设工作，打通断头、瓶颈路段，提高城市支路网密度；同时，有效利用社区小区道路，缓解主、次干道交通压力。

2. 加大交通堵点的设施、线路优化工作力度。统筹推进、精准治理交通拥堵点点位，优化部分路段慢行交通提升；充分利用无人机航拍和监测流量、交通仿真、“互联网+”大数据、新型标线等新技术辅助研究，开展交通组织微循环、交通设施微改造“双微”改造工作。通过优化交通信号灯配时、公交线路和停靠点、新增路口非机动车通道、完善转弯导向标线、增设礼让行人提示设施等投资少、短期见效快的工程“硬”措施和交通管理“软”措施，有效分离过街行人与非机动车，减少交通安全隐患，提高通行效率，挖掘道路的通行潜力。

3. 积极拓展建设资金筹集渠道。一是对于 30 米宽以下且位于城中村改造范围或开发出让地块及周边的道路，通过

加大城市更新及城中村改造步伐、加快地块收储出让，由更新改造主体或地块受让方进行市政道路配建，不断完善片区路网。二是对于需区财政出资建设的项目，由区相关职能部门先行开展前期研究，确定建设方案明确项目可行性，做好建设前期工作后，争取通过申报专项债券、鼓励企业参与建设等方式，解决建设资金来源，逐步实现道路建设。三是针对区财政无法承受的“宽 30 米以下且总车道为 5 车道以下的市政道路”的建设维护资金问题，建议由区政府及相关职能部门积极与市政府及市相关职能部门联系，争取市的支持，合力采取措施加以解决，促进区内市政道路建设。

4. 加强道路的日常管理养护。一是逐步压实非市政道路的管养职责。对于权属不清的道路进一步进行核查，督促完善相关道路情况资料，组织属地街道、规划部门等相关单位逐步开展道路确权工作。二是完善违法行为报送、处罚、执法工作流程。区相关执法部门通过工作群转办、定期函件转办等方式，进一步压实对于道路违占、偷挖执法的主体责任，加强道路巡查，做好违占、偷挖情况的相关资料汇总工作，加大查处力度，尽量减少道路被随意开挖占用影响交通秩序。三是通过加强日常巡查，优先保障市政道路主、次干道的维护管养；结合荔湾大建设的背景，压实城市道路各占道开挖单位道路维护管养的主体责任，督促施工单位严格按照要求做好占道作业施工现场围蔽及路面恢复工作。

5. 加大城市支路管理力度。加强城市支路沿线环境整治，整体设计、多措并举，统筹实施交通道路整治、建筑立面整

治、完善充电桩等公共配套设施改造等；加强上街巡查，督促规范快递、送餐等非机动车辆行驶；依托技术手段创新共享单车常态化管理模式。引进蓝牙道钉、蓝牙嗅探、电子围栏等技术手段，通过蓝牙道钉强制要求用户必须在停放区内锁车，以及通过蓝牙嗅探实时监测计数进行总量控制的形式，实现共享单车精细化、常态化智能管理。同时，要加快在建工程施工进度，加强规范管理，最大限度减少对道路交通的影响。

6. 深化便民小公交的试点工作。倡导绿色健康出行，深化便民小公交试点工作，探索更多形式的公交服务，更好更便捷满足群众出行需求。根据荔湾区10月份出台的《荔湾区深化便民服务车试点工作的整体方案》，区政府相关职能部门积极对接各街道、电车公司和新穗巴士公司，不断深化全区便民服务车试点工作。同时，积极探索多种形式的便民公交服务，实现满足企业效益、群众出行需求双赢，争取开通更多线路。

7. 持续加强停车场建设和智慧管理工作。一是依托大数据做好交通调度工作，盘活挖潜停车资源，规范停车管理，严格查处违法停车，全面整治违规占道停车。同时加强停车场配套建设。二是积极引导机械式立体停车场建设，在荔湾老城区或商业中心可向地上或地下发展，充分挖潜利用老城区的公共用地，见缝插针建立地上或地下机械式立体停车场，实现建设用地的立体开发和复合利用。三是积极推动停车场智能化改造，引导各停车场企业、商业中心和住宅小区安装

停车或智慧停车系统，采取先试点后逐步推广的模式，不断推动停车场的智能化改造，提高停车场的使用效率。积极推进智能化充电桩建设。

（二）针对七个交通堵点问题的具体改进建议

通过汇总群众意见及参与调研的代表提出的意见，针对以上梳理出来的 7 个交通堵点问题，特提出如下具体改进建议。

1. 针对珠江大桥拥堵问题。一是尽快推动广佛大桥系统工程，减少金沙洲进城车辆交通压力，畅通珠江大桥东桥往中山八路、内环路衔接的出口；二是在双桥路与桥中南路汇入匝道合流段设置分车道控流灯，根据流量变化进行动态控制，缓解匝道拥堵；三是结合大坦沙规划建设，对坦尾地铁站周边交通组织进行优化；四是完善双桥路-桥中南路路口行人及非机动车过街设施。

2. 针对珠江隧道（黄沙水产市场）对开路面拥堵问题。一是加快推进如意坊隧道建设，缓解珠江隧道交通压力；二是加快推进黄沙水产品市场搬迁及改造。

3. 针对龙溪大道—花博大道交叉口拥堵问题。一是取消环城高速出口主辅分隔的标线导流带，调整为车道分界线，增加交织长度；二是建议东进口道压缩车道宽度，增加 1 条左转车道；三是引导车流远端分流，减轻增槎立交压力。

4. 针对周门街及中山八路交叉口拥堵问题。一是建议周

门南路调整为北往南单行，改善秩序，提升效率；二是结合道路单行调整，合理优化周门南路一中山八路交叉口的交通组织，提升运行效率。

5. 针对多宝路-宝华路口拥堵问题。一是建议该交叉口增设信号灯控；二是建议取消北进口道路侧停车泊位，增设非机动车道，通过车道瘦身加宽非机动车道，宽度满足则增设机非隔离护栏。

6. 针对芳村大道一东漵北路交叉口拥堵问题。一是优化交叉口交通组织，如增加导流线、待转区等，改善交通秩序；二是增设非机动车过街通道，完善慢行设施。

7. 针对花地大道一海南村交叉口拥堵问题。一是通过增设交通岛或交通标线、设立标志，疏导、引导花卉大街路口交通流，减少违章车辆对交叉口的影响；二是调整北侧人行过街位置，增设人行过街安全岛，交叉口增设非机动车专用道。