

近日,来自市交通委缓堵工作处的数据表示,今年上半年本市高峰交通指数是5.0,同比下降了3.8%。高峰期间车辆运行速度,从26.3公里/小时提高到27.9公里/小时,这主要得益于本市交通部门缓堵计划实施进展顺利。据悉,今年年内全市计划实施疏堵工程100项,其中市级20项、区级80项。截至目前,市交通委、城六区及城市副中心等相关部门共完成了分钟寺桥匝道改造等86项疏堵工程建设,预计在12月底前完成全市100项疏堵工程建设的工作任务。

出入口“增肥”给道路消肿

近日刚刚改造完工的京哈高速漷县进出口路段拓宽工程来说,记者在现场看到,改造后的京哈高速漷县收费站,进出京车辆有序通行,没有出现堵车排队现象,从高速出口匝道行驶至数百米外的红绿灯,用了四五分钟,而在改造之前,这段路的通行时间往往接近半小时。

漷县收费站进出口是一个重要交通节点,车流量较大的103国道和通香路在此与京哈高速形成交通转换。”市交通委路政局项目中心副主任王栋告诉记者,过去收费站进出口车道最窄处路面宽度仅8.5米,只有一上一下两条机动车道,形成“瓶颈”路段,收费站外拥堵排队车辆经常延伸至京哈高速主路。同时,驶出车辆经常占用对向入口车道逆行,与驶入高速车辆存在严重交织问题。

为了消除瓶颈,交通部门向路侧边坡和排水边沟动手。在保持功能不变的情况下,对边坡和排水边沟进行改造,为道路挤出地儿。改造后,进出口瓶颈路段由8.5米拓宽至27米,双向两车道升级为6车道,其中,入口方向三条直行道路,出口方向左转、直行、右转各一条,通行能力大大提高,通行时间由原来15至30分钟缩短为4至8分钟。

事实上,漷县收费站进出口改造已是近两年京哈高速的第3台“消肿手术”,此前已经完成豆各庄辅路拓宽及增设出口、台湖收费站进出口拓宽工程。王栋介绍,“这三处堵点的疏通形成综合治理效果,对京哈高速乃至整个北京东部地区及城市副中心的路面交通具有积极意义。”

车道“瘦身”增加一条车道

除了大刀阔斧的“增肥”、拓宽,有时候为车道“瘦身”也能发挥很大作用。

王栋用已经完工的安立路举例说,安立路是北京北部地区重要的交通干线,由于该地区人口密集、潮汐现象显著,成为一处常态拥堵路段。但安立路也有个优点,路面宽、车道多,交通部门通过调研决定,将出京方向三条车道各削减30厘米,再借用一些路侧空间,竟然“挤”出了一条车道。经过测算,出京方向通行能力提高了20%。

记者了解到,现行国标规定



小疏通解决大拥堵

本市百项疏堵工程今年底完成

□本报记者周美玉/文周世杰/摄



城市道路单条普通车道设计宽度为3.5米,中心城区机动车以车宽1.8米的小型车为主,在相对“宽松”的条件下,车辆超速或两条车道并行三辆小车的情况时有发生,存在交通隐患。在有条件的路段适当压缩车道宽度,有助于缓解拥堵、提升通行安全,同时也节省了建设费用。

大山子五岔口“解扣儿”

酒仙桥区域是北京东北部最著名的堵点,而大山子路口又是酒仙桥地区拥堵最严重的地方。从地图上看,这里是一个罕见的五岔路口,机场高速大山子出口、京顺路、酒仙桥路、酒仙桥北路、机场辅路及高速入口匝道都在此交会。路口周围,电子总部、IT工业园、798艺术园区和恒通国际园等都是车流汇聚处,交通组织非常复杂。王栋直言:“这处交通瓶颈已经成了周边居民及途经此处广大司机的一个心结。”

对此处疙瘩的“解扣儿”将通过一系列“软手段”实现。路政部门与市公安交管局、朝阳区政府等单位多次召开专题会议,确定了改造措施,比如将现状路口北侧的机场辅路调整为南北向单行,通过彩虹路、酒仙桥北路进行适当绕行,来缓解大山子路口交通压力。同时,配合交通组织调整,对机场高速大山子桥下道路南北两侧进行拓宽,

增加机动车道来提高桥下路口通行能力。另外,路政部门将现状上机场高速出京方向的匝道入口进行北移。“主要是疏解这个路口目前承担的过多功能,缓解交通拥堵。”

今年86项疏堵已经完工

万泉河立交是常态堵点,拥堵原因主要是缺少西向北方向的匝道。“目前,车辆如向北去往万泉河路等地,只能走桥下,需要连续经过三四个红绿灯,导致高峰期交通拥堵十分严重。最堵时,车辆一般要堵20分钟到半小时。”王栋说。

本次改造则主要新建一条全长约1.4公里的西向北远引匝道。“设计速度30公里,预计开通后,平时市民驾车从此处经过大概仅需要三五分钟。即便是高峰期,最少也将比走桥下节省15分钟左右。”王栋说。此次新建匝道将实现四环路内环与万泉河快速路出京方向的快速转换,有效缓解万泉河附近交通压力。“预计10月完成主体结构施工,近期将实现通车。”王栋表示。

截至11月20日,市交通委、城六区及城市副中心等相关部门共完成了分钟寺桥匝道改造等86项疏堵工程建设,预计在12月底前完成全市100项疏堵工程建设的工作任务。

记者了解到,为了缓解京通快速路辅路交通拥堵现状,交通

部门对京通快速北侧辅路双桥至双会桥路段830米道路进行拓宽改造,此前已经对该路段绿化带进行挪移,计划将现状辅路调整为两条机动车道,并在北侧新建非机动车道和人行步道。按照计划,这项改造工程将于今年12月底完工,车道“一变俩”,将为京通快速有效减压。

清华周边的路网也将进一步畅通,本月底前,双清路斜交铁道路口堵点将打通。改造工程中将拓宽南北走向的荷清路,同时将过去被铁道阻断的清华东路西延,与荷清路连通,使双清路、荷清路、清华东路形成的三角形每两点间都能互通,从而提高区域通行能力。

五年完工718项疏堵工程

2012年至2016年的五年期间,北京交通领域投资3400亿元,其中公共交通投资占市级交通基础设施投资比重达75%。与此同时,北京优化投融资模式吸引社会资金。在建设的同时,北京大力实施疏堵工程。过去5年,同步对既有的交通拥堵“顽疾”进行了治理。“5年来,市交通委、城六区政府完成了分钟寺桥匝道改造等86项疏堵工程建设,预计在12月底前完成全市100项疏堵工程建设的工作任务。”市交通委委员容军表示。

记者手记

小工程缓解大拥堵

从2003年起,本市先后实施了1744个疏堵工程。疏堵工程大多是小投资、小工程,但能起到缓堵大作用。但疏堵工程不能根治北京市交通拥堵的源头问题。这些项目多是针对某个堵点起到缓堵作用,要靠不断积累才能显现更大的作用。

城区交通治堵方案的实施要靠部门,但维护城区交通秩序还得靠我们每一个人。作为一位交通参与者,如果我们能尽量选择公共交通出行,出门尽量避开高峰期,在上下班高峰期尽量避开堵点,那么交通拥堵问题就会缓解。因此,我们每个人都应树立文明交通意识,养成文明交通习惯。从现在做起,如果我们每个人都坚持文明出行了,那么城区交通就有可能不那么堵了。

【链接】 重点疏堵工程

紫竹院路与三虎桥南路交叉口改造

三虎桥南路是周边居民出入紫竹院路的主要通道,路政部门通过退建西侧绿化带,增大西侧转弯半径,对路口进行改造。完工后,将有效改善周边交通组织,减少交通安全隐患。

北京东站新建临时接驳道路

北京东站地处朝阳区西大望路通惠河南侧,工程主要内容为新建一条宽6米长1.2公里的临时接驳道路,为市郊铁路城市副中心线开通运行提供交通接驳保障。

大望桥南侧修建人行步道

工程路段位于建国路大望桥南侧,改造中在现状地下通道两侧进口处拆除绿化带、修建人行步道,引导行人使用地下通道过街。

北四环学院桥下路口改造

在学院桥下路口南进口、北进口方向分别增加1条左转车道(南向西、北向东),在学院桥最底层东、南、北进口各增加1条掉头车道。该工程已于11月13日完工通车。