

高速公路限速值“忽高忽低”被呼“不合理”,有委员建议:

改进高速公路限速标准设置 普通公路亦需“一视同仁”

交通出行关乎每一个人,交通依然是今年广东两会上绕不开的热点话题。在广东省政协十二届三次会议上,多名省政协委员为交通行业建言献策,其中涉及高速公路、高铁建设、共享交通等方面。

就高速公路限速值“忽高忽低”问题,省政协委员苏忠阳直言称,应最大程度提高高速公路的效率,而不是让群众感觉到一种“执法陷阱”。其建议改进高速公路限速标志的设置,推进限速测速设施的清理工作。



■有委员建议,某些路段路况良好时,不妨允许限速从原本的60公里/小时提至110公里/小时。

新华社资料图

●省政协委员、省民建会员、中国侨商会副会长苏忠阳: 建议解决高速公路限速值过低、 限速变化过于频繁的问题

“众所周知,国内高速公路限速是120公里/小时。当真的上了广东的高速,限速变得忽高忽低,限速标志层出不穷,特别是在往返惠州、韶关、清远的高速公路上,这一情况尤其严重。限速标志不合理,间距太近,限速值下降太快等,都容易造成安全隐患,酿成重大交通事故。”省政协委员、省民建会员、中国侨商会副会长苏忠阳说。

他认为,相关部门应当就重点解决限速值过低及变化过于频繁等问题共同磋商,保证车辆安全驾驶的同时,确保科学、合理、充分利用道路资源,最大程度提高高速公路的效率,而不是让人民群众感觉有关部门通过“执法陷阱”手段,达到罚款创收的目的。

●省政协委员、广东省交通运输规划研究中心总规划师金双泉: 解决城市更新片区的交通乱象 提升城市交通品质

“就交通区位而言,龙洞片区处于广州主城区东北向沿国道G324对外通道重要节点,但受狭长带状地形地貌制约,交通网络的舒展性不强,当前广汕路交通拥堵已成常态化。”在今年广东两会上,省政协委员、广东省交通运输规划研究中心总规划师金双泉聚焦交通精细化规划和建设,并以广州龙洞片区为调研对象,在他看来,龙洞片区呈现出典型的城市更新片区交通乱象。

金双泉表示,广州天河区龙洞片区产业形态继续向高端聚集,越来越多的金融、商业、教育等行业进驻,总体上加速向综合商业区转型。不过,地铁6号线龙洞至燕塘段运能严重不足,龙洞片区内城市道路网络主次不明晰,区域交通系统持续恶化。

“随着广州综合交通的进一步优化和提升发展,类似更新片区交通问题已经呈现或即将呈现普遍性。”金双泉认为,交通与用地功能是相互依存、相互影响的关系,尤其对于交通

他建议,应当改进高速公路限速标志的设置,推进限速测速设施的清理工作,在加强限速值的科学论证时,指标、路侧条件和运营环境等条件未有明显变化时,高速公路限速值不宜变化太大。

苏忠阳指出,高速公路的目前限速是60-120公里/小时之间。原则上,高速公路应保持120公里/小时的限速不变。所以,对于某些路段,如果路况良好时,不妨加以特别说明,允许限速从原本的60公里/小时提至110公里/小时。同时,他补充说,限速不科学、不合理、不合规的问题不只限于高速公路,在普通公路同样存在,这直接影响道路的安全、舒适出行、通行效率和人民群众的切身利益。

可达性变化较大的地区,应结合城市更新改造,加强交通规划与国土空间规划的协调与配合。

为此,金双泉建议,要优化和完善规划编制。当高速公路等重大通道进入更新片区或轨道交通枢纽站点在更新片区布局时,对于影响范围内的用地,在片区更新策划方案阶段就应要求同步开展交通专项规划研究和交通影响评估工作,并形成交通优化专章落实到更新策划方案中。

而在控规调整阶段则要求开展道路交通专题评估工作,专项交通规划或交通影响评估工作的编制应上升为法定或规范程序。

此外,政府主导下的整体规划更新片区应将交通规划部分纳入详细规划与城市设计中,在片区更新方案申报过程具体落实、市场强势驱动下的自发更新应强制推进交通影响评价制度,严格按照相关规划配置进行落实,引导片区的城市更新发展。

●省政协委员、广州市黑石数码科技有限公司董事长李震霄: 建立数据库系统 为共享单车减量提供数据支持

机动车数量的快速增长,城市交通问题越来越突出,而共享单车成为不少人“最后一公里”的出行工具。

不过省政协委员、广州市黑石数码科技有限公司董事长李震霄发现,共享单车的一些问题也对社会造成了一定的影响,如乱停乱放、无序投放、废旧共享单车无人回收,造成“单车坟场”等,“经常可以看到共享单车把地铁出入口、人流密集的道路挤得满满当当,影响城市文明形象。”

对于无序投放问题,李震霄认为,虽说政府通过投标的方式对共享单车投放企业进行了指定,同时也规定了最高投放量,可每家企业的投放量还是没有有一个科学的技术来控制,各共享企业都是独立投放、独立管理,容易造成无序投放和资源浪费的情况出现。

在今年两会上,李震霄认为除了通过立法、教育宣传以及严厉执法等传统办法

外,还可以通过科技的手段去解决这个问题,为此他提出自己的提案《关于建立云数据共享系统科学管理共享交通工具的建议》。

他告诉记者,可以通过建立政府主导的共享单车数据库系统,与各共享企业的系统对接,汇总单车投放、调度以及停放等信息,即时计算出各优化方案,并要求共享企业即时做出行动,以及时解决共享单车因乱停乱放、投放过度或回收不及时而给社会造成的不利影响。

同时也可交通管理部门提供实时数据,以解决因共享单车的上述问题给道路造成的影响。

此外,系统可以通过后台大数据和人工智能,总结一段时期各投放点共享单车投放量的最优方案,同时结合路面交通监控,分析和挖掘共享单车的使用情况,对其进行精细化管理,进而为共享单车减量提供有力可靠的数据支持。

●省政协委员、广东九投资集团董事长赵莉瑜: 聚焦广湛高铁 建议湛江北站按高架桥梁设计建设

交通问题,同样也是省政协委员、广东九投资集团董事长赵莉瑜关注的领域之一,此次她针对广湛高铁建设的情况,提出了自己的提案。

赵莉瑜介绍,新建广州至湛江铁路项目线路全长约400公里,总投资约849亿元,线路起点广州,终点至湛江,全线共10个车站:广州站、佛山站、新干线机场站、新兴南站、阳春东站、阳江北站、马踏站、茂名南站、吴川站、湛江北站,并引入湛江西站。

湛江东站、阳西南站预留站条件。项目茂名先行开工段已于2019年9月30日开工建设。12月11日至14日,广湛高铁初步设计评审咨询会议在北京召开。

赵莉瑜说,根据初步设计方案,湛江东站是预留车站,设计院也做了同步开站方案设计,站房规模为5000平方米、投资

约4.32亿元;湛江北站线路、站场按路基敷设,拟采用高架站房。

不过,她分析认为,湛江东站目前未能同步建设是一个问题,湛江东站很有必要同其他站点同步建设。此外,湛江在中心城区附近选取新建湛江北站,并已委托专业规划设计院对北站区域进行总体规划,赵莉瑜认为,该方案对城市空间的割裂影响较大,土地难以集约利用,南北向下穿铁路的道路与周边其他道路衔接较为困难,且路基方案对城市景观影响较大。

为此,赵莉瑜在提案中建议,湛江东站与沿线高铁站同步规划设计、同步实施建设,“站房按10000平方米建设,考虑湛江财政困难,请省政府按4.32亿元出资,另外所增加的费用由湛江市负担。”而湛江北站线路和站台按高架桥梁设计建设,以减少对城市的分割和对景观的影响。