

广州对“拉链路”现象亮剑

所有道路施工纳入统筹管理,今年已驳回261宗占道挖掘申请

家门口的道路封闭施工多年,原本10分钟的路程,因为道路封闭变成了30分钟;本来出门5分钟能到达地铁口,如今却需东绕西绕,穿过重重工地,才能找到地铁口……不少广州市民都遇到过家门口修路,且多次开挖,导致持续时间长等状况。昨日新快报记者从广州市交通运输局了解到,这些现象将不断减少甚至消失,广州市行政区域范围内的所有道路,今后都将纳入统筹管理之中,减少“开挖无序、随意施工、只占道、不施工”等现象。

走访

白云区16条道路同时开工维修

经常到白云国际会议中心开会的杨小姐注意到,最近几个月,周边不少道路同时围蔽施工。昨日,新快报记者来到白云新城云城西道路升级改造项目占道施工现场进行走访。

记者了解到,白云新城周边道路升级改造项目,总投资约2.5亿元,项目改造范围包括云城东路、云城西路、云城南一路、云城南二路、云城南三路、云城南四路、金园路、云城中一路、云城中

二路、云城中三路、齐富路、云城北一路、云城北二路、云霄路、齐心路、松园宾馆进出道路共16条道路,全长约17.09公里。

建设内容包括:机动车道、非机动车道和人行道改造,交通标志标线更新,智慧路灯和城市家具升级改造及部分建筑外立面整饰。拟新建机非分隔栏共计7381.67m,拟新建非机动车道长度12403.4m,智慧路灯688盏。

合理安排建设顺序减少无序开挖

这么多条路段同时开工,地下管线和道路如何同步建设,减少无序开挖,避免道路反复开挖扰民问题?对此,白云区住房和城乡建设局市政管理科工程师蒋武博介绍说,在市交通运输局指导下,分别于2022年3月、5月、7月,通过提前告知、征求意见、召开工作协调会议、组织专家论证讨论等多形式多举措,充分搭建好行政监管机构与建设单位的沟通渠道。

通过充分沟通,将10余家管线建设单位、30余项管线工程的建设计划与需

求和白云新城周边道路升级改造工程建设时序进行综合研判,采用优化工程计划网络图,合理安排建设顺序,找出管线与道路建设计划的最大公约数,统筹实施方案,来保障管线与道路同步建设。

经过研究讨论,各管线施工与道路施工可实现无缝对接,对城市道路地下空间的资源利用程度、管线安全保护、减少道路重复建设都起到积极作用。“下一步,我们也将在全区工程建设中逐步推进这种建设模式。”蒋武博说。

举措

全市道路挖掘施工将统筹管理

广州市交通运输局路政管理处四级调研员肖坤胜对记者表示,广州市现在有很多工程在推进,截至9月1日,轨道交通项目在建12条(段)共计282.6公里地铁线路,约302个工地,广州市地下埋的燃气管道有约6000公里,还有正在推广的5G基站建设、智慧灯杆、雨污分流……上述工作量,都需在道路里面来做。如果每一项工作都分开来做,那不可避免会导致反复开挖施工。

“今后,广州市行政区域范围内的所有道路,都将纳入统筹管理之中。减少无序挖掘,反复挖掘现象……”肖坤胜透露,每一段路都将结合到管线建设的需求当中,路政部门对广州市域范围

内占用挖掘城市道路的挖掘总数进行统筹,对占道面积与施工时间进行控制,对同一路段有开挖需求的各类占道施工予以整合。其中,市中心地区由市一级统一编制占用挖掘计划,其他区域由属地区城市道路部门根据实际情况自行制定占用挖掘计划。

此外,按照《城市道路管理条例》第三十三条“新建、扩建、改建的城市道路交付使用后5年内、大修的城市道路竣工后3年内不得挖掘;因特殊情况需要挖掘的,须经县级以上城市人民政府批准”的规定,广州市区两级道路管理部门将从“计划联合审查+许可审批”双重把关,严格管控上述情形道路的许可审批。

今年驳回261宗占道挖掘计划的申请

据统计,今年以来,市道路事务中心会同区道路管理部门完成对中心城区城市道路共1310宗占道挖掘计划的申报审核工作,纳入计划1049宗,不予纳入261宗,压减19.9%。全市共统筹实施25宗占道工程,其中9个工程与道路品质化提升工程同步实施,压减了道路开挖次数,缩短了占道时间。

为何有些申请不予纳入占道挖掘计划?肖坤胜解释道,有些是理由不合适,“比如说有的早期是提出要横穿黄埔大道、东风路。我们会质疑,为何一定要路面明挖?为何不能通过顶管下去或找其他的路由从旁边进入?广州下面所有管基本都是一个网,为什么不从这个网接到那个网?”如果横穿整

个道路,把道路从中间破开,确实对道路损伤非常大,对交通影响也非常大,这些今后都将不被允许。

肖坤胜表示,有些施工项目,前期准备工作不充分,比如本来的施工图方案,是把整个道路封掉,“肯定不能通过审核的,不能因为你施工,导致别人无路可走。”他还提到,有些是不具备施工条件,比如资金有无到位,前期有无征求规划的意见。

记者了解到,2021年市交通运输局试点通过统筹市本级机场路、东风西路等6条道路品质化提升工程与相关占道项目的施工时序,促使涉及的15个项目占道施工总量减少33%,时间缩短47%。



■白云新城一道路升级改造项目施工现场。



■道路施工围栏上贴有相关负责人等信息。

探索

利用信息化手段,不断提升统筹水平

市交通运输局相关负责人坦言,虽然实施计划统筹管理在避免同路段反复开挖方面做了大量工作,取得了较好的成效,但从日常出行情况来看,还是存在某些道路有多次施工的现象,从客观来讲,这是城市各类基础设施建设的短板和难题,也是道路管理者的一个重要课题。针对一些区域占道修路等扰民问题,相关部门也将加强督导。

肖坤胜介绍,实际工程中,因道路通行条件限制、资金支付、项目立项、施工需求、施工工期与工艺等的不同,各占道施工工程之间的建设计划和关停切换窗口期不一等客观原因造成统筹难,难以在同一路段同时开展施工,不可避免存在某些路段有不同项目施工的现象。部分工程会因城市道路交通与地

下地质条件复杂,征拆难度大,施工进度从主观上难以控制,导致施工计划发生改变。

针对这种情况,道路主管部门会反复强调并引导申请人对具备施工条件的施工项目纳入申报计划,减少盲目开工,减少出现围而不建的情况。

在确实存在合理、正当理由的情况下,对于重点及省市重点民生工程,会在每季度设置“增补”环节,进一步提高计划的科学性,做到动态控制和系统管理相结合,最大程度满足必要的施工需求。

下一步,广州市交通运输局和道路事务中心将不断探索通过利用信息化手段,完善制度及协调机制来不断提升计划统筹的管理水平,更好地做好城市道路的管理工作。