

13



策划 孙璇 刘云 冯茵 设计 杜丹

# 广州城市更新

## 铺设“轨道上的都市圈” 交通枢纽畅通城市“血脉”



### 智慧交通 畅通节点

在数字信息技术发展的背景下，城市品质、出行体验关注度的提升，对城市交通综合治理提出了新的要求。交通拥堵治理在相关的设计过程中，运用智慧道路交通管控新理念，充分利用交通大数据资源和分析方法畅通节点。

据了解，智慧道路交通管控新理念主要包括路段潮汐车道、交叉口进口道、出口道可变车道、路段、节点分段动态交通信号管控、实施智慧斑马线和主动交通诱导等。相关设计人员表示，在开展交通拥堵治理选点、点位治理方案、后评估治理全过程中，调取了交通运输局城市道路交通运行分析系统交通流量、车速数据，精准判别拥堵点位，准确评估交通运行状态。

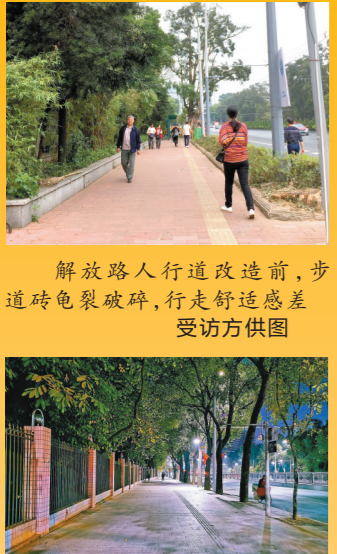
例如，在茶滘路路段交通组织优化项目中，通过“左转远引”的交通治理方法，有效提高交叉路节点的通行能力。设计人员在分析项目的后评估结果时，根据监测得出的早晚高峰车速、排队长度和平均时间，评估交通拥堵治理的综合效果。

根据后评估结果数据直观可见，治理措施实施后，茶滘路路段的交通通行效率大幅提升。其中，早高峰车速由18.3公里/小时提升至23.8公里/小时，晚高峰期间由17.8公里/小时提升至23.9公里/小时。在高峰时段，改进前，茶滘路-葵蓬路交叉西进口直行方向拥堵排队长度达160米；改进后，最大排队长度减少50米。

在交通拥堵点的设计中，设计人员还注重市民的出行体验，打造智慧路口。夜晚，天河北路-体育东路口的“智慧斑马线”亮起，为过街行人带来全新的道路交通环境。智慧道路交通管控新理念，提升城市交通系统运行效率，让城市“血脉”更畅通，为老城市增添新的风景线。



▲广州区域交通发展体系更一体化 受访方供图



解放路人行道改造前，步道砖龟裂破碎，行走舒适感差 受访方供图

解放路人行道改造后，重新铺设石材步道砖，平整舒适 受访方供图

2020年，广州成为全国首批“综合运输服务示范城市”。

广佛同城、粤港澳大湾区1小时生活圈、“轨道上的广州都市圈”……一张张广州交通新名片，背后依托着多元化、多层次、立体式的现代化综合交通运输体系，成为展示广州城市更新、城市形象的新名片——

11月23日，广州东环城际（花都站至白云机场北站）和广清城际（花都站至清城站）开放试乘；11月30日，广清城际、广州东环城际正式通车。这意味着，从清远出发，搭乘广清城际，只需1.5小时即可达广州市中心。而广州东环城际的开通，将为白云机场实现“空铁联运”迈出关键性的一步。

11月26日，广州地铁八号线北延段正式开通，“同德突围而出”，搭乘北延段全程需时约28分钟，全线单程约57分钟。更多公共交通服务建设将给街坊带来更快捷的出行体验，至2023年年底，广州预计将建成超过800公里的城市轨道交通线网。

如此快速的交通，曾经不可想象。近日，羊城晚报记者专访了广州市交通运输局党组书记、局长潘双明，潘双明表示，广州将在城市交通高质量发展基础上，进一步推进安全、便捷、高效、绿色、经济的综合交通运输体系建设。



▲广州区域交通发展体系更一体化 受访方供图

车辆穿梭于广州大街小巷的公交便民车，解决了社区居民“最后一公里”的问题；一个个交通拥堵点的微改造，市民出行更安全。当下，广州已基本建成“以轨道交通为骨干，公共汽（电）车为主体，水上巴士、出租车、共享单车等多种交通方式补充”的现代立体公共交通体系。城市交通飞速发展，以高质量推进实现“老城市新活力”“四个出新出彩”。



广州交通枢纽畅通城市“血脉” 受访方供图

### A 区域交通发展体系更一体化

国际综合交通枢纽是广州的立市之本、治市之基。近年来，广州正大步向国际化综合交通枢纽迈进，区域交通发展面貌日新月异。2018年，广深港高铁全线开通运营，这一连接广州铁路枢纽和东莞、深圳、香港的高速铁路，将香港拉近了广州1小时交通圈内，广州南站至香港西九龙站最快行车时间仅为47分钟，粤港澳大湾区1小时生活圈正式形成。

“2019年，广州铁路枢纽旅客发送量达1.45亿人次，日均39.73万人次，其中高铁和城际铁路旅客发送量占比达到81.2%，已经成为铁路客运的主体。”广州市交通运输局党组书记、局长潘双明表示，广州区域交通发展体系的一体化格局已初步形成。

目前，广州已经建成京广高铁、广深港高铁、贵广高铁、南广高铁等高速铁路以及广珠城际、广佛肇城际、穗莞深城际等城际铁路，是全国重要、华南地区最大的铁路枢纽。

一张网、一张票、一串城。今年8月，国家发展改革委批复《粤港澳大湾区城际铁路建设规划》，形成与大湾区内高铁、普速铁路、市域（郊）铁路等轨道网络的融合衔接，形成“轴带支撑、极轴放射”的多层次铁路网络，将助力广州打造“粤港澳大湾区铁路交通中心”和“轨道上的广州都市圈”。通过推

进白云站、广州站、广州东站等多个铁路站点的建设或改造规划，广州将实现高铁进城，这也将使广州作为华南最大铁路枢纽的地位再次得到提升。

“除了华南最大铁路枢纽，广州与周边城市共形成56个衔接通道，大湾区公路枢纽地位也将进一步凸显。”潘双明说。

11月1日，花莞高速太成立交至仙村互通立交段顺利开通，广州东部及东莞、惠州的市民通过花莞高速前往白云国际机场，可节省15-20分钟车程。随着花莞高速、汕湛高速惠清段的建成通车，广州已建成高速公路通车里程1120公里，建设规模位居全省第一。

在区域交通发展中，城市道路既要实现城市间“外联”，也要强化城市内部各片区的“内通”，加强中心城区与外围组团间的快速联系，促进市域组团及产业平台间联系，按照这一方向，广州正持续推进城市骨架路网规划建设。

潘双明介绍：“一方面，我们重点大力推动车陂路北延线-车陂路过江隧道-城市快捷路（东沙至石岗隧道）-如意坊隧道等项目，通过连接现状路网，在环城高速与内环路之间打造新的快速环路系统；另一方面，通过规划建设龙-开发区西区隧道、南大干线、玉兰路-港口路隧道等项目，构建连接穗莞佛新的通道，支撑区域联动发展。”

### B 城市道路环境提升更品质化

“以前人行道不好走，现在平整多了，也更放心让孩子跑跑跳跳。”自今年9月，市民周先生发现越秀区解放路焕然一新。曾经，行走在解放路两侧的人行道上，市民会发现步道砖龟裂破碎、崎岖不平、颜色不一，行走舒适感差；如今，经过提升后的人行道重新铺设坚硬的石材步道砖，路面颜色统一、平整舒适。迎宾馆的人行天桥电梯也已经开通，为市民提供便利的过街设施。

城市道路是城市重要的活动载体，其功能的完善以及环境品质的提升，将满足市民美好生活需要，提升城市形象。“随着城市发展理念变化和社会经济不断改善，社会公众对城市道路运行品质的关注度也不断增强。”潘双明说，通过“一路一品”的提升策略，着力改善城市道路路域环境，实现道路功能

精细化、品质化。在潘双明看来，推进道路功能精细化、品质化，将建设理念由关注“车”向关注“人”转变，正是广州市委市政府满足民生需要、提升市民福祉、改善营商环境的重要举措之一。近年来，广州市交通运输局在广州大道、解放路、环市路等市民通行需求较大、能较好体现广州城市建设特色与发展需求的主要通行干道，持续开展路域环境改造提升工作，在改善道路通行功能的同时，提升道路通行质量，凸显广州城市基础设施硬实力。

走在焕发新活力的解放路上，行人可以看到在沿线迎宾馆等路段，新增的“口袋公园”呈现着色彩单纯的艺术创作，简洁大方的线条与绿植相相成，营造环境整体性，增强园林景观建设。“我们通过城市主要道路的

提升带动，着力践行全要素、精细化、品质化的道路管理理念，实现道路设施从有用到好用，不断满足市民新时期美好生活的需要。”潘双明介绍，道路品质提升，不仅关注道路主体设施，更结合现场实际延伸周边公共空间，比如桥下空间、“口袋公园”等较易被忽视的区域，实现从“路径”建设到“区域”的塑造，提高空间利用效率，提升城市生活幸福指数。

### C 城市道路交通管理更精细化

计过程中，我们主要采用常规的道路交通基础设施完善和智慧道路交通管控新理念相结合的方式，因地制宜。”潘双明举例说，黄埔路（科韵路-天河路）西行路段、金沙洲路-增槎路合流路段这两个点位，以前均因为路段下游车道数不足，形成交通瓶颈、引发拥堵，且道路、桥梁不具备拓宽改造条件。“因此，我们采用设置可以动态调节的流量控制灯，根据道路上游各方向的流量变化特征以及下游合流

段通行能力和拥堵程度，实时进行分车道放行，一定程度上缓解合流段拥堵。”潘双明说。

据悉，今年广州全市共完成81个交通拥堵点治理，均通过“小而快”的微改造技术，缓解路段、节点的排队和拥堵问题，改善交通秩序，打通节点交通瓶颈；优化利用既有道路资源，有效、快速疏通城市“血脉”。精细化的交通管理体系，为城市更新快速推进增添光彩。

## 立体城市交通体系 助力城市出新出彩

### 民生配套之“新” 便民服务车进社区

“有了‘龙湖1号’如约便民服务的无缝对接，孩子可以自行坐车上学，省心更放心。”谈到如约便民车，家住黄埔区万科幸福荟的何女士笑着说道。今年5月，黄埔区首条如约便民车线路“龙湖1号”正式开通，切实解决了龙湖街道各社区居民“最后一公里”的问题。

“龙湖1号”车长范雄师来自广州公交集团三汽四分公司，他还清晰地记得线路开通首日的情景：“当天很多市民来咨询运营时间、途经路段、票价等问题，大家对线路开通的热情都非常高。”范雄师介绍，“龙湖1号”于早高峰7时至10时、晚高峰17时至19时运营，“这条线路衔接了社区与学校、商业体和主干道交通，为周边社区居民提供了出行便利”。记者跟随“龙湖1号”环线体验时发现，该线路起止站点为知识城南（地铁何棠下站）-狮龙大道北（万科幸福荟），沿途经过地铁何棠下站、凤湖四路、会元学校、万科幸福荟、时代天韵等路段



“龙湖1号”如约便民车 受访方供图

和社区，交通配套更新，市民出行幸福感提升。

目前，广州已基本形成品质化的公共出行服务体系。据统计，广州公共交通（含公交和地铁）日均客运量1519万人次，中心城区公共交通占机动化出行比例61.2%，地铁客流强度达1.89万人次/公里，位居全国超

大、特大城市首位。自2019年以来，为了给市民提供便利、安全的“最后一公里”出行服务，充分发挥市场的力量，全市累计开通了37条便民车线路，服务超过100万人次。

### 过街设施之“新” 人车交通冲突分离

纪念堂地铁站D2出口与中山纪念堂公交站位于东风中路西行-连新路路口两侧，在今年6月以前，经常过街的市民发现，高峰期间该路口行人过街需求较大，但过街斑马线靠近东风中路，造成市民连续密集穿越斑马线时，东风路右转车辆经常因礼让行人无法进入连新路，这既影响了东风中路主线直行车辆的通行，也会导致公交车辆不能进站。

这一过街拥堵问题在今年6月底得到解决。广州市道路工程研究中心高级工程师杨帆介绍，东风路-连新路口的微改造通过人行道位置改变、增加信号灯等措施，减少高峰期过街人群对东风路主线车辆的影响，增加蓄车空间，改善过街秩序，让市民过街更安全。

“我们根据东风中路右转连新路的车流量大小，精准计算排队长度，在连新路上北斑马线，设置了两条长度为25米的右转弯排队车道，分离人车交通，右转车辆等待信号灯时，也不会回塞到东风中路路段。”杨帆表示，通过信号灯控，将机动车交通流和行人交通流在时间上分离，消除了人车冲突点，显著改善了交通秩序混乱的现象。

近日，记者在东风中路西行-连新路路口看到，由于原过街斑马线北移，给右转车辆提供了排队等待的空间，在红灯时不会出现车辆无法进入连新路的情况。在下班高峰期，右转车辆的通行情况也较顺畅，未见长时间排队现象。根据后期评估效果，交通高峰期时，东风中路右转车道平均排队长度由60米下降至24米，较治理前减少60%；东风中路右转车道平均延误时间从22秒减少至12秒。



前入车冲突 受访方供图

东风路-连新路路口微改造后消除入车冲突点 严艺文摄