



主编 杨海振 黄编 李飞 审读 王岩 排版 王婷

2023年10月9日 星期一

随着城市更新建设的推进,青岛52条未贯通道路打通,“路网密度”的提升为市民出行、交通疏堵、流量导入提供了更多便利

打通城市“毛细血管”:让“微循环”更畅行

□青岛日报/观海新闻记者 梁超

西起延川路、东至灵川路的合水路,全长393米,开通后有效加强了与铜川路、金川路等道路的交通联系,进一步提升了周边居民出行的便捷度;同德路(劲松三路—劲松五路段)的打通,为浮山后片区东西方向通行提供了一个新选择,有效缓解了周边道路拥堵状况;枣园路(虎山路—金水路段)的竣工通车,有效改善了枣园路、虎山路至金水路段的通行条件,提升了李村商圈核心区的出行效率;……随着青岛城市更新和城市建设三年攻坚行动的持续推进,唐河路—安顺路打通工程、跨海大桥高架路二期、辽阳路快速路等市级重点项目顺利通车,城市交通“主动脉”不断延伸拓展。与此同时,连通着千家万户的“毛细血管”道路也不断打通,加强了城市主干道之间的互联互通,让城市路网更完善、市民出行可选择路径更丰富,进一步提升了交通的可达性和可步行性,方便商业区域导入人流、物流。可以说,纵横交错的路网,为打造宜居宜业宜游高品质湾区城市提供了有力支撑。



■打通后的崂山区峻岭路。 本报资料照片



■枣园路通车,提升了李村商圈核心区对外交通出行效率。 梁超 摄



■同德路通车后,有效缓解了合肥路和滁州路的交通压力。 梁超 摄

打通断点,畅通区域“微循环”

城市的主干道就像一条条“大动脉”,贯穿全城,搭建起城市基本道路构架,许多次干道及支路则形成一条条“毛细血管”,只有打通这些脉络连接,城区交通才会点线贯通、四通八达。

之前,市北浮山后片区同德路驶至劲松三路路口就无法继续向东通行,使得同德路对浮山后片区东西方向交通分流的贡献度有限。如今,随着同德路劲松三路至劲松五路路段施工结束并交付使用,该区域东西通行效率得以明显提升。

日前,记者在同德路实地体验,新贯通的双向四车道往来更加通畅。“浮山后片区人口集中,车流密度大,一直以来都是我们关注的重点。原有道路已经不能满足市民的出行需求,唯有不断完善路网,打通未贯通路才是治本良策。”市北交警大队副大队长李国颂介绍,打通后的同德路,可以有效缓解合肥路和滁州路的交通压力,为市民避开合肥路齐鲁医院堵点,让东西方向的交通更顺畅。经过此处的车辆,可以通过同德路驶入劲松五路,避开劲松三路滁州路、劲松三路合肥路以及黑龙江路同德路至劲松五路区间的堵点,在出行效率上有了明显提升。

道路“毛细血管”深入城市各角落,它们的持续打通,不断放大着区域“微循环”的作用。8月11日,李沧区枣园路打通工程(虎山路至金水路段)正式竣工通车,较原定通车计划提前2个月。记者了解到,枣园路打通工程(虎山路至金水路段)是2023年青岛市城市更新建设重点项目,是畅通市民出行环境、提高出行体验的重要民生工程。近日,记者在枣园路与上苑路路口看到,过往车辆行驶在枣园路双向四车道上十分顺畅。枣园路南起向阳路,北至金水路,与夏庄路、京口路共同组成李村商圈北向对外联系的重要通道。

“这条路改造好后,一改之前逢上下班就堵的状况。”家住保利中央公园小区的市民张先生说,以前这条道路只有双向两车道,早晚高峰时十分拥堵。“之前看着自己的家就在眼前,但就是干着急,一时半会儿回不去。现在双车道变四车道,不光是回家的路通畅了,我们住户的心里也畅快了。”张先生表示。记者了解到,枣园路的打通不仅解决了枣园路北段居民家门口的道路拥堵问题,以后市民开车从金水路转弯,沿着枣园路一路向南,能直接驶入向阳路,进入李村商圈;也可以直接开车从枣园路北段的金水路、上苑路行驶到李村商圈的核心区域,节约不少时间与路程。

李沧区市政设施建设指挥部工作人员、枣园路打通项目负责人辛若嵘介绍,道路通车后,将有效改善枣园路、虎山路至金水路段交通拥堵状况,为道路沿线居民正常生产、生活提供了有力保障,提升了李村商圈核心区对外交通出行效率,完善了区域交通“毛细”路网。

自攻坚行动开展以来,青岛不断补齐城市市政设施的关键短板。据统计,青岛目前已实施市政道路建设工程90余个,跨海大桥高架路二期、唐河路—安顺路打通工程等10条骨干道路实现通车,重庆路快速路、胶州湾第二隧道等工程加快推进,打通52条未贯通道路,全力畅通城市交通“主动脉”“微循环”。

专家指出,当前,城市发展由大规模增量扩张转向存量提质,一方面是由于城市发展空间日趋饱和、交通拥堵等一系列现实问题的存在;另一方面也是为了回应新产业和新业态不断涌现、市民对生活品质的要求不断提升等新情况、新需求。在此背景下,实施城市更新成为缓解这些矛盾的必由之路,而打通未贯通道路,疏浚“毛细血管”,是对存量路网资源的更新和挖潜,也是力图通过“打通一处堵点,盘活一片路网”来进一步提升城市精细化管理水平。

加密“路网”,提升可达性和可步行性

有专家认为,一个城市的路网结构可喻为“金字塔”,由快速路、主干道、次干道和支路组成。快速路是连接城市组团的纽带,以交通为目的,起到快速连接中心城区与次中心的作用。城市主干道以到达为目的,满足疏通城市交通大容量的需要,而次干道和支路是城市交通的“毛细血管”,可大大缓解城市主干道交通拥挤的状况。

在日本,很难找到一条正南正北、横贯东西的主干道,反而是小马路触目皆是。这些“毛细血管”般的小马路条条通畅,只要路口没有“此路不通”的标识,即使道宽仅可通过一辆车,也可以放心地朝里面开,不会因对向来车出现“进退两难”的窘境。

纽伯里街是美国波士顿最知名的购物街之一,从公共花园到马萨诸塞州大道,纽伯里街沿线与多条主干道交叉,形成了四通八达的路网。牛津街是英国伦敦最繁忙的购物街道之一,云集了超过300家大型商场,牛津街的公共巴士、出租车很多,为伦敦中心提供了一条重要的交通干线,每小时有50辆公共汽车运行,4个地铁站与5条线路相连,但这条街道,只有不到两公里。

细察可看出,这些国际大都市的城市道路有一个共同特点:“窄马路、密路网”。街区之间,住宅区的楼与楼之间,各类大型建筑物之间,都会留有或宽或窄的道路,并且互联互通,其中一条堵塞时,可以及时选择另外的出路,车辆得以及时分流。

“密路网”除了可以缓解城市拥堵之外,对于商业发展也至关重要。美国规划学者阿兰·B·雅各布斯在《伟大的街道》一书中写道:“最优秀的街道能给人带来强烈、持久、积极的印象;它们抓住你的眼睛和想象。这里是快乐的地带,让人们不知不觉希望故地重游。”

空间距离可以对人们的消费心理产生潜移默化的影响,“宽街无闹市,窄巷存旺铺”说的就是这一道理。路网密度越高,交通可达性和可步行性就越强,也让布局更多商铺成为可能。与此同时,更高密度的商铺可以吸引更多人流,营造更浓厚的商业氛围。

有研究指出,路网密度一方面会影响出行速度,也就是交通的可达性以及商品和服务的可获得性;另一方面会影响出行频率,比如不少关于日本和美国的大数据统



▲打通后的李沧区合水路。 本报资料照片



◀青岛老城区支路纵横,一定程度上缓解了区域交通拥堵。 刘栋 摄

计发现,当地的非通勤出行不仅频率高、离居住地近,而且对服务业消费和就业的带动作用十分明显。

道路是城市最重要的基础设施之一,是城市形态与功能分布的骨架,也是交通运行的基础和载体。路网结构不合理,交通控制和管理将变得艰难,管理效果也会很大程度上受到影响。明明直线距离仅有1—2百米,但就是因为种种原因两端的道路难以“握手”,导致需多绕行一两公里;本来宽敞的道路一到了某处就突然少了两个车道,出现了“梗阻”,导致常态化拥堵……作为畅通市民出行环境,群众看得见、摸得着的民生工程,这类未贯通道路,是道路网络中的“断点”,也是市民出行的“堵点”,更是影响城市品质的“痛点”。近年来,我市每年都将进一步打通未贯通道路作为重点工作来部署、推动,进一步补足市政基础设施短板,加强城市不同片区之间的交通联系,盘活城市空间,带动周边经济发展。

上海是国内最早引入单向交通并开展相关研究的城市之一,上世纪80年代即开始尝试单向交通管理模式。上海市公安局交通警察总队在认真评估单向交通实施效果的基础上,积极听取相关部门及市民意见、建议,以疏通、治理区域性交通拥堵,提高支小道路利用为重点,深入挖掘支小道路“毛细血管”潜力,完善区域性路网结构,提升道路通行效率。

香港寸土寸金,人口和建筑的密集程度是世界少有的,虽如此,香港交通拥堵情况却并不严重。在香港几乎见不到四车道以上的马路,大部分道路都是两车道且很多路段是单行道,道路虽窄,但层次分明,立体交通非常发达,双层路、回转线、高架桥比比皆是。陆续建成的干线道路,加之密密麻麻分布在在香港楼宇间的“毛细血管”,为香港道路畅通提供了强力保障。

单向交通是一种行之有效的缓解交通拥堵方法,就像人体的毛细血管一样,小路打通了,主干道才能更加顺畅。当然,要根治交通拥堵,也需要交通管理的精细化和智能化,大力发展公共交通,建立立体交通体系。

作为可以有效缓解区域拥堵的“毛细血管”,管理部门应不断加强支小道路的规范治理,保障畅通有序。“通过有机更新,利用‘城市针灸’的方式让道路焕发新活力。”韩青认为,未来,在街区更新的同时,不应遗漏对交通条件改善的考量,针对不断出现的机非混行、违章停车等突出难题,加强对道路设施的精细化设计与改造,让道路交通运行状况向着高效、有序、安全、绿色的方向迈进。

为城市道路系统增加更多“毛细血管”,强化次支路为主干路网分流减压和增加可选路径的功能,可使路网流量更均衡,提高整个城市道路系统的运行效率,城市的通透性和微循环能力,从而可解决交通路网布局问题,达到有效缓解拥堵的效果。同时,便利的通达性也将带动区域“烟火气”的生成,为“闹市、旺铺”导入流量,促进商业发展。