

■ 本报实习记者 严进芳

根据实时动态监测显示：
2016年我市交通运行平均速度为27.95 km/h，2018年平均速度上升为37.49 km/h，2019年截至目前平均速度为38.43km/h，全市交通运行平均速度提升29.3%。

司机感受——开车没有以前那样拥堵了；

学生感受——早上上学不怕堵车迟到了；

游客感受——凌晨到站不担心打不到车了；

市民感受——周末堵在路上交警到场指挥提前了；

……

最近几年，市委、市政府在建设绿色发展样板城市和新时代幸福西宁的进程中，把“两个绝对”具体化作为树牢“四个意识”、践行“两个维护”的思想方法和实践载体，把着力破解道路拥堵问题作为坚持“以人民为中心”发展理念的重要内容来抓，正式启动实施“畅通西宁”攻坚行动，这是一项省市联动的重大民生工程，外环内网、公交都市、智能交通、绿道网络、文明交通……随着一项项重大举措的落地，西宁“外成环、内成网”的交通框架基本形成，交通出行环境极大改善；14公里公交专用道作用明显，312辆新能源公交车改善了市民的乘车体验；智慧交通连接起城市公共交通的每一环，在道路拥堵、事故处置、车辆调配上发挥作用；绿色出行、文明出行，深入人心……城市道路交通拥堵问题有效缓解，广大群众交通出行需求得到保障。



近5年来，我市机动车保有量增长23.3万辆，截至2019年8月，全市机动车保有量为65.2万辆。保有量出现约10%的逐年递增趋势。

在西宁狭长的地域限制下，持续增长的汽车数量考验着城市交通的承载力，但是三年来，根据西宁市交通局市级综合交通管理信息平台监测数据显示，全市路网工作日日均拥堵指数由2.19下降至1.94，下降11.42%，早高峰拥堵指数由3.96下降至2.13，下降46.21%，晚高峰拥堵指数由4.30下降至2.92，下降32.09%。昆仑西路、昆仑中路日均拥堵指数持续下降，早、晚高峰拥堵指数下降明显。

出租车司机刘师傅跑出租已经有十年了，以

前他最担忧的是早、晚高峰遇上堵车，虽然堵车时也有计费，但还是不如跑上几圈赚的多。“以前早上出来最害怕怕路上的乘客去市中心，尤其昆仑桥堵车，一堵就是半个小时，现在早上出来跑就不太担心了。”刘师傅说。这不仅是刘师傅一人的感受，大部分选择开车上班的有车一族，也同样有着这样深刻的体会。随着南绕城路开通、昆仑桥拓宽、柴达木路拓宽，原有道路的交通瓶颈得到消除，片区道路环境得到改善。市民杨女士做过这样的测验：同样是早上8时开车出门，以前花费在路上的时间将近40分钟，遇到堵车就会迟到；现在加上停车的时间8时20分就能到单位。



西宁

畅通了



在路上，出行车辆间发生摩擦不可避免，以往人们总会等候交警来处置，不仅耽误了车主自己的时间，也同样造成了道路的短时拥堵。为了缓解由轻微交通事故引发的道路拥堵，西宁市公安局交警支队利用快速理赔机制，将轻微交通事故处置权交由事故双方司机自行拍照上传处理，极大地缩短了轻微事故处置时间，解决了轻微事故引起的道路拥堵问题。出租车司机夏师傅说，以前遇到轻微事故必须要等交警来，不然怕对方推卸责任，而责任认定时吵架不可避免，现在大家的认识都提高了，一张照片传上去谁的责任很清楚，等保险公司理赔就完事了，没有太多的纠纷。

遇到大的交通事故或者节假日返程车辆造成交通拥堵时，在公安交警智能管理平台上，值班人员会第一时间把拥堵路段的准确位置报告给最近的交警中队，由中队首先派出摩托车铁骑队伍快速赶赴现场进行指挥处置，再由其他相应路段交警配合疏导。平台直接将交通管理模式从独立运行转向了综合协调，增强了政府部门对交通的综合管理能力，实现公安交警对城市交通全面管控，管理、执法和服务能力明显增强。据

西宁市公安局交警支队介绍，目前全市升级改造城区交通信号灯100个，安装制高点视频监控设备15处，安装道路监控设备50处，安装交通事件检测设备15处，增设交通非现场执法设备（电子警察、道路违停自动抓拍系统等）228套，实现了道路监控“全域覆盖、全网共享、全时可用、全程可控”，利用这一平台，西宁市公安局交警支队对市区各条道路开展全天候24小时视频巡检，提前发现易堵路段，提前调警排除障碍、疏通道路。平台的靶向指挥能力促成了地面交警的出警快、出警准，对于交通拥堵治理产生了较大影响。此外交警部门还实施出台了一系列举措，例如转变勤务模式，延长早晚高峰执勤时间；出动摩托车铁骑队伍，提高执法的快速、流动性；全市43个重点路口的全警交通大整治，大幅度降低了道路交通事故的发生率；加强省、市两级交警对接共同开展联动行动，打通外围道路和高速环线，提高车辆入城和返程的能力；对未经批准随意占道施工的建设单位开展清查，直接撤除非法占道施工，保障道路畅通……这些措施的有效实施，对于缓解交通拥堵产生了积极的影响。



每天6时40分，家住西川南路51号的初中生小茜出门乘坐22路公交车上学，经过15分钟后她提前到达学校虎合中学，而在以前她需要6点20分准时出门才能按时到校。如今，家长开车接送的少了，学校周围不堵车了，更主要的是公交车更换为新能源车辆后，运行速度提升了，相同道路环境下，私家车和公交车的到达时间相差不多。

根据西宁市交通运输局提供的数据，三年中，西宁市公交机动化出行分担率提升4.6个百分点，达到65%；公交线路网比率提高24.9%，达到73.2；公交站点500米覆盖率达到100%，公共交通正点率达到85%，公交服务水平明显提升；信号控制协调区域内旅行时间减少15%，停车次数减少25%，区域高峰时段拥堵持续时间缩短13%。

公交车速度变快了，反应最明显的是行驶在我市14公里公交专用道上

的途经公交车辆。早高峰出门上班时，李女士根据所乘9路公交车到达家门口站点的时间出门。李女士说，自从公交专用道开通后，她已经很少打车上班了，因为9路公交车速度很快，也很方便，所以已经养成了乘公交车出行的习惯。

截至目前，全市累计投放新能源公交车312辆，新更换的公交车，乘坐更舒适了，速度比以前更快了、公交车排放更加环保，市民们交口称赞。三年中，我市调整优化和新开公交线路76条，改造21条城乡公交线路；公交车辆不断更新、智慧公交水平明显提升，14公里公交专用道作用发挥；150处公交港湾实现500米、300米道路覆盖，公共交通的便捷性和交通高峰时段的运行效率明显提升，公共交通覆盖广度和深度不断拓展。市民出行，选择公共交通的意愿增加了。



除了基础设施建设，我市启动市级综合交通管理信息平台、交通运输智能管理平台和公安交警智能管理平台建设，为城市交通开启“智慧大脑”。在这些平台上，交通运输部门采集了公交车、出租车、停车场数据和公交一卡通数据，公安交通管理部门通过视频监控、交通流量检测、电子警察等准确判断出城市交通运行态势，动态识别交通拥堵状态，为缓解城市交通拥堵提供有力的决策支持。

在乐都路西宁市综合交通信息中心，通过车载设备清晰记录着全市5516辆出租车运行的路线、时间和载客的情况，它们串联起来成了道路上来回浮动的数据。

8月12日8时10分，记者在综合交通信息中心监控屏幕前看到，这些浮动的数据为城区各条道路“涂上”

了赤橙黄绿青五种颜色。青色代表的基本畅通几乎覆盖了所有的城区道路，在西关大街和五四大街人流量集中的城区主路口出现了短暂黄色轻度拥堵和橙色中度拥堵，高速出入口和一些有道路施工的路口出现了零星的红色交通拥堵状况，8时30分以后所有道路全部被青绿色浮动数据覆盖，出租车在市区内各条道路畅通行驶。

平台工作人员将2017年8月12日至18日与2019年8月12日至18日一周道路状况进行了对比，全路网日均拥堵指数下降31.44%，早高峰拥堵指数下降40.39%，晚高峰拥堵指数下降43.5%。全路网日均速度上升2.65%，早高峰平均速度上升3.98%，晚高峰平均速度上升4.47%。

记者手记

面对持续走高的汽车保有量，面对日益加剧的道路交通压力，“畅通西宁”三年攻坚行动计划，从根本上扭转了我市的道路现状，改善了道路出行状况。市区交通拥堵系数由2016年底的3.75降低至1.86，降低49.6%，2017年、2018年连续两年入选全国十大拥堵缓解城市。车辆出行畅通了，公交车便捷了，停车难停车贵问题解决了，过街天桥、地下通道、天桥电梯了，市民的出行更加安全便利。与此同时，横穿马路、横穿隔离带、抢行等不文明交通

行为减少了，慢行系统让人们喜欢上了绿色出行，养成了健康出行的良好习惯。下一步，“幸福西宁，绿色交通”三年攻坚行动计划将通过8个专项，进一步对西宁的交通出行环境提档升级。21个路网专项已经启动，公交场站建设加大、公交线路继续优化，城市轨道交通有望早日批复启动实施，智慧交通信息平台功能完善，便捷出行、慢行系统建设加强，城市设施建设增加5G投入……可以预见，西宁交通出行环境将进一步提升，市民满意度、获得感将更高。