



如果说,第十一届中国航展交通组织中形成的2.0版本只是刚刚解决了拥堵问题,那么第十二届中国航展则是带来了根本性的转折:大型活动的交通正常化。以综合性的管控手段,抹平大型活动对本地交通的影响。本届航展交通组织成熟完善的框架体系,对今后珠海举办各类大型展会将产生巨大的样本意义。

撰文:本报记者 何绥坡
摄影:通讯员 杨小江



党员先锋岗
55岁的老交警,
每天带着5种药
丸上路执勤。

航展交通组织转折点:大型活动交通正常化

看不见的付出 看得见的畅通

11月9日,第十二届中国航展进入公众日首日。上午8时交通最高峰时,记者驱车从新香洲出发,顺畅地沿着珠海大道、机场路进入展区,一路上平静的交通恍如平日,甚至连早高峰排长队的现象也大有改善。如果不是沿途航展公交专用道的提示牌,在交通上一点也感觉不到当天有10万辆车涌入珠海,有8万人进入展区带来的拥堵和拥挤。

这样的感觉有数据为之佐证。本届航展公众日,最大的交通瓶颈珠海大桥,车辆平均时速超过了60公里,这种平均速度放在平时,也只有夜晚10时到凌晨6时之间才能达到。珠海大桥、前山大桥、金湾立交桥除了航展开幕式当天外,其它时间段车流量均没有突破最大承载负荷。

从首届到第十届航展,中国航展都会从展区停车场开

始,用20公里到30公里的拥堵带昭示航展的到来,即使是不堵车的第十一届航展,也会有珠海大桥东水马龙排队上桥的场面为航展刷存在感。相比往届航展,本届“航展堵”消失了,犹如龙入大海、大雪无痕,难以追寻其足迹。

在9日最高峰时,珠海外围各大高速收费站同时迎来了滚滚车流,7时到7时15分,金台收费站车流量比平时攀升47%,7时15分到7时30分,江珠高速收费站车流比平时大涨617%。

位于广珠城轨站点附近的前山枢纽站航展大巴专线乘车点,8辆大巴一字排开,黑压压的人群扑来,大巴一台接一台的鱼贯驶出。航展期间,最多的一天,有近1万人预约乘坐这里的专线巴士。

航展热闹非凡,交通却井然有序。这是第十二届中国航展交通呈现出的新面貌。

执行层面

千头万绪又要万无一失

集约观展、单双号限行加上上届航展中的分流诱导、智能管控、货车限行,构成了本届航展交通组织的精华部分。这种方案的好处是显而易见的,集约观展并不仅仅是减少了机动车的数量,因为观众大多是坐航展专线车前来,而专线车是主办方事先安排的,其车辆数量、路线、乘客人数都可以被实时掌握。

专线车哪怕是在广州、深圳,从出发开始,后台指挥部就能通过车内监控和GPS实时掌握其车速、路线等情况,从而较为精确地推算其到达展区的时间,然后根据沿途路况及各个停车场的情况提前诱导调整其路线和需要进入的停车场。这与小车观展时,不知道会来多少人,他们会怎么来,其中有多少车,也不知会从哪个方面来的抓瞎状态相比,不可同日而语。

方案虽然展现了诱人的前景,但纸上的方案要落地,其间有着巨大的鸿沟。比如单双号限行,并不是公安部门要求限行,公众就会无条件配合。如果参展人员不知道、不理解单双号措施,依然有大量车流闯入限行区域,在进入该区域之前,会被警力拦截。如果闯限行车辆过多,就会形成大量车流被拦在区域外,如果车辆掉头,甚至出现司机和交警扯皮争吵,那车辆就会越聚越多,这样一来,珠海大桥两头都会聚集形成两大波车流,反而人为造成交通拥堵,单双号限行措施因此会“成也萧何、败也萧何”。

集约观展同样如此,并不是珠海交警部门宣布不允许开小车来观展,就没有人开小车来。如果有外地游客坚持开小车进入展区,被警方拦截在外围,如何处理?这些棘手的问题,需要执行层面的主导者——珠海交警部门给出答案。

为了贯彻落实市委、市政府的决策部署,让方案圆满落地,珠海交警部门设计了多个润滑“零部件”,首先在航展前半个月,交警部门启用多个全国性的移动互联网平台进行饱和“轰炸”,集约观展和珠海大桥的单双号限行措施相关新闻信息总点击量超过500万次。

在尽了告知义务之后,警方在进入珠海的各高速公路附近设置了5个停车场。凡是高速下来的车辆先引导到停车场,如果只是过境车,由停车场直接放行,如果是观展车辆,则通知驾乘人员下车,乘坐接驳车辆进入展区。航展前,交警部门在珠海高速外围设置了12个卡口,有多少车正通过高速进入珠海,且车牌来自哪些城市,后台指挥部屏幕上一目了然。

为了配合集约观展,交警部门与高德导航展开了合作,用户如果驾驶小车来珠海看航展,在导航仪上输入“航展馆”等关键词的话,导航在诱导车辆下了高

速口之后,会自动关闭导航功能,同时发出一段提示语音:“导航结束,请服从路面交警指挥”。

有了这些措施,航展交通在实操阶段很快进入了良性运转状态。11月9日是工作日,面临着航展车流与上下班早晚高峰叠加的问题,机场北路、九州大道、珠海大道等各路段车流均环比大涨,但作为交通瓶颈的珠海大桥因单双号的有力措施,车流量自早上7时开始持续下降,最高峰时7时30分至7时45分,环比下降26%,桥上车速高达时速69公里。

一通百通,节点被打通之后,各路畅通无阻。11月10日,虽然没有早晚高峰的叠加,但因为恰逢周末,外地看展人数比星期五有大幅上升,特别是高速车流急剧攀升。早上7时,西部沿海高速上罕见的出现了高峰,车队浩浩荡荡绵延4公里。但这支庞大的队伍一通过收费站就如“泥牛入海,了无痕迹”。

有些车辆想进入展区,结果被引导到附近的停车场,转乘接驳巴士;有的知道不能进展区,进入市区后,自行找地方停好了车,到珠海市内乘车点搭乘大巴进展区。也正是因为集约观展的实施,使得星期六的航展车流被外围“过滤”,即使是观展交通最高峰的上午9时,珠海大桥的车流量逼近4100辆/小时,但依然没有突破4500辆/小时的承载极限,平均车速仍然在时速55公里以上。

市交警支队指挥中心相关负责人是交通指挥部的指挥员之一。他已经连续参加了三届航展交通指挥。这届航展是他最轻松的一届。感觉最明显的变化是,对讲机不怎么响了。因为展区疏导的车辆以大巴为主,大巴该进哪个停车场,上面有多少车,事先都已经知道,因此大巴来之前,停车场早就准备了相应数量的接驳车在等待,一切都是自动化运行。只有偶尔屏幕上的数据有些小变化,需要微调了,他才拿起对讲机呼叫一下,指挥部里最多的是点击电脑鼠标的声音。

与上届航展只是解决了堵车相比,本届航展因为新的交通组织方式,呈现整体交通顺畅、流量分布均匀、通行速度较高、出行体验良好的显著特点。航展六天进出珠海的交通流量为234万辆次,较上届航展上升了14.9%。进出展区的交通流量为33.9万辆次,上升3.9%。进入停车场的车辆为10.9万辆次,较上届下降20.7%。其中,小汽车为6.9万辆次,下降36.8%;大客车为4万辆次,上升29.6%,集约观展交通组织效果明显。

“航展期间在珠海大桥上开车比平时畅通多了。”这是不少市内媒体记者自驾前往采访航展时的感触。

市民配合

有付出也有理解

市民鲁先生家住湖心路口一个小区内,航展期间,恰逢外地朋友到访,临别时他要送对方前往机场。原先从家里出发去机场非常方便,只要20分钟,滴滴打车大概40元左右,那一天他出门绕行机场高速,滴滴打车时花了90多元。多出的50元他戏称是航展特别费。

在鲁先生所在的小区里,业主群里最热的关键词是“求拼车”,很多人在询问上班路线,寻找配对。第二天上班的时候,保安发现早起的业主特别多,很多人赶着挤公交车。在交警部门划定的单双号限行范围内有包括华发水岸等多个小区,涉及到的居民数以十万计。

其他的珠海市民只要不经过珠海大桥,其实不必理会单双号限行的规定,而这些小区的业主一出门就是限行区,必须经历6天的单双号限行生活。采访中,不少业主自嘲:我们是第一批过上“北京生活”的珠海人。

航展前,珠海交警微信公众号推送了单双号限行措施,微信负责人特别交待编辑,把负面的留言,特别是骂人的留言搜集整理上报。他想借此做一次舆情评估。令他意外而感动的是,留言中没有他想象的负面留言,大多数是咨询单双号限行措施实施后的许多细节疑问。

11月10日早上6时,刘先生携全家去看航展,因为怕堵车,想着要错开高峰,全家凌晨5时起床,6时就到香洲客运总站坐上了大巴。令他惊讶的是,车上早已坐满了人,原定6时30分发出的专线车,因为提前客满,6时05分就发车了。

市民赵伯告诉记者,航展专线车从华发商都出发,1个小时不到就能到航展馆,返回时也只用了50分钟。一位市民表示,以前总觉得自己开车去看航展更方便,可是自己开车只能堵在半路上,坐专线车虽然要赶时间赶班次,但这样大家都不用堵车,综合起来还是这样更划算一些。

市交通运输局数据显示,航展公众日3天,预约专线巴士的人数多达60%,人数最多的是前山枢纽站,预约人数近1万人,其次是华发商都,达到7000多人。因为人数多,很多市民自觉的在大巴前排队队长。

航展6天内,每天闯单双号限行的小车仅有200多车次,外地自驾观展车被引导进应急停车场的只有1000多辆,货车闯禁行的每天只有10多辆,与每天10万的观展总人数相比,不足3%。

交警部门负责人表示,本届航展交通组织是珠海人给各地来客集体创作的一幅作品。

决策前后

探索未知兼需预防风险

第十二届中国航展的交通组织从一开始,就面临着巨大的难题。2018年,珠海全市机动车保有量达到69万辆,与2016年航展时相比增加了14万辆,各主干道珠海大道、九州大道、105国道、港湾大道、明珠路、迎宾路等交通流量增幅达8%到18%。航展举办的主要交通线路珠海大道承担了东西部地区68%的交通量,日均交通量达12.5万辆次,比上届航展增加了30%。

珠海大桥是珠海大道的交通瓶颈,珠海大桥的早晚高峰拥堵消散时间从2016年的90分钟增加到150分钟。大桥应对早晚高峰已经十分困难,无力承载航展所叠加的交通量。

市公安局按照上述数据状态进行推算,很快得出结论,珠海的道路条件不具备承接航展交通量的能力,要想从根本上解决问题,就必须换一种观展模式。结合上一届航展的举办经验,公安部门拿出了一种不同于以往的交通组织方案。

方案与2016年的换乘方案相比有了重大升级改造。2016年靠的是换乘,即小车不能进入展区,必须在离展区一定距离的停车场换乘大巴前往,这种模式针对的是停车场拥堵,即车辆在停车场进出时速度变慢,进而产生连锁反应,将拥堵一直传导到20公里以外。

但这种方式与前10届航展相同的局限性是,它依然是一种小车观展模式,只是在未

端做了局部优化,虽然解决了停车场拥堵问题,但沿途超负荷的车流以及对市区其它路段所产生的交通影响并没有得到改善。

要彻底解决问题,公安部门提出了一条全新的思路,集约观展。所谓集约观展,指的是不允许观展人驾乘小轿车前往,必须以航展执委会制定的专线巴士前往展区,从源头上减少机动车数量。

对于珠海大桥的节点性问题,公安交警部门大胆给出了单双号限行的方案。根据这份方案,在航展举办期间,珠海大桥及其周边区域单数日只允许车牌尾号为奇数的车辆通行,双数日仅限尾号为偶数的车辆通行。这份方案一旦实施,珠海大桥将减少50%的通行量,但对限行区域的居民出行而言,无疑要产生一定影响。

方案在讨论研究过程中,也有人提出担心,单双号限行在实际执行过程中会有多大影响,居民到底持什么样的态度,尚无准确的分析研究,是否有其他更好的替代措施?但在讨论过程中,大多数与会者坚持原方案,认为这是最直接有效的办法,但同时要做好限行区居民的解释工作。

新方案从未在任何大型活动中使用,究竟会产生怎样的效果,一直还是未知。决策者需要面临各种风险压力,市委、市政府经过研究,最终拍板决定,采纳公安部门提出的新方案,以集约观展模式进行交通组织。



航展现场,交警全力疏导车流、人流,每天工作时间超过16小时。



市民在华发商都排队乘坐航展专线大巴。