



# 到华西看病 告别“堵在门口”

## 交通治堵进行时

“以前坐公交车过来要半个小时，现在治理了，就算遇到红绿灯，最多10分钟就过来了。”说起四川大学华西医院周边的交通变化，家就在附近的王嬢嬢连连感叹。

2024年10月底，成都正式启动了“开门治堵”，先后发布两批次堵点治理任务清单。四川大学华西医院是我国西部疑难危急重症诊疗的国家级中心，地处成都市核心区，单日门诊及急诊总量近2万人，交通吸附效应较强，医院周边道路常发生拥堵，因此，其也成为“开门治堵”的重要点位之一。随着“治堵”措施持续落地，治理后的华西医院附近交通情况如何？7月2日，记者进行了实地探访。



### 华西坝院区

分区抵离分点上下  
拥堵指数由3.28下降至2.44

上午10点左右，记者来到华西医院华西坝院区附近，发现车辆通行顺畅，即使在不少网约车临时上下客的北门，也没有出现明显的拥堵，车辆大都有序顺畅地通行。

“以前在电信路要堵40分钟，现在10分钟就能通过。”说起华西医院周边交通的变化，华西医院的一名医务人员表达了自己的感受，“以前开车上班要走1小时，每天6点50分就要从家出发，现在交通改善了，上班出门时间推迟到了7点20分，让我可以多睡一会儿。”

“真的方便多了。”说起交通问题，患者家属王先生和医务人员有着同样的感受，“以前过来看病进医院，要在医院门口堵四五十分钟，现在明显快多了。”

据成都市公安局交通管理局秩序处民警陈峥峰介绍，为解决华西医院周边主要道路在高峰期“严重拥堵”的问题，这次“治堵”，在华西坝院区实施了“分区抵离、

分点上下”的通行方案。南区有华西医院、公行道停车场，主要服务于开私家车来看病的群众，北区没有停车场，承担起网约车、出租车临时停靠的任务。电信路（公行道至黄门后街）行人流量大，可达到每小时3000人左右，这一路段工作日的7:30至18:00时段，禁止机动车通行，改成了“步行街”。

“从数据上看，综合施策后华西医院华西坝院区片区交通拥堵指数由实施前的3.28下降至2.44，降幅约26%，过境交通流量减少约20%，核心路段电信路拥堵指数骤降41%。”陈峥峰说。

### 锦江院区

增加600余个停车位  
从堵车是常事到基本不堵了

华西医院交通治理的成效不仅体现在华西坝院区。今年2月，四川大学华西医院锦江院区全面启用，随着神经疾病中心、儿童医学中心、感染性疾病中心、胃癌中心、结直肠癌肿瘤中心等专病中心开诊，大量患者来到医院就诊，道路拥堵的问题也随之而来。

“造成拥堵一个很主要的原因是停车难。”四川大学华西医院锦江院区安保负责人蒋太刚向记者介绍，停车位不足，导致开车前来就诊的患者将车停在路边，阻塞了交通，再加上网约车、出租车在路边临时停靠，更是堵上加堵。为了解决这一问题，医院联合相关部门在周边建设了两个停车场，增加了600余个车位，满足患者就诊的停车需求。同时，院内还设置了即停即走通道，让网约车、出租车、私家车等都可以开到医院里来上下客，方便患者，也不再给路面的交通“添堵”。

“刚来锦江院区的时候，我从家出发大概需要三四十分钟，但现在到医院只需要二十分钟左右。”华西医院锦江院区门诊部护师邹雨池表示，以前在锦江院区的门口，堵车是常事，现在措施落地后，基本上不堵了。“以前快到医院门口，转弯的时候，车子根本走不动，现在真的顺畅多了。”患者家属兰阿姨说。

### 新闻延伸

## “一院一策”定制方案 医院治堵清单完成率90%

实际上，华西医院只是一个缩影。记者了解到，为缓解就医“停车难”和医院周边道路拥堵，卫健、交通、公安交管等单位深入开展交通治堵“进医院”走访行动，对全市三甲医院就医停车情况进行深入调查分析。结合市民诉求、院方反馈、日常运行监测等实际情况，为四川省人民医院、成都市第五人民医院等21家长期存在停车难、周边拥堵等问题的医院“量身定制”优化措施。从增加停车位供给、优化停车信息服务、加强交通秩序管

路上，华西路定制公交载着软通动力西南总部的科技工作者准时启程。通过与郫都区巴士公交有限公司及园区企业对接，郫都区以园区为载体，开通了多条通勤专线，有效缩短了员工的通勤时间。

“以前通勤要坐普通公交，要么打车上下班。开通定制公交以后，通勤时间缩短了很多。”“下班后直接到地铁站，非常方便。”乘客表示。据PD06路驾驶员介绍，该线

## 破解“最后一公里”出行难题 郫都定制公交线从地铁站直达园区

路单程约20至30分钟，每趟载客40至50人，早晚各三班，发车时间精准匹配员工需求。

据郫都区道路运输服务中心工作人员郭建凯介绍，针对郫都高新技术产业园区（筹）以及地铁接驳“最后一公里”的痛点区域，郫都区优化调整了3条通勤专线和新开了1条定制专线。采用“点对点”和“大站快线”模式，有效提升了通勤效率，减少私家车出行需求，缓解高峰时段道路压力。

成都日报锦观新闻记者 栗新林



## “夕发朝至”破壁垒 重塑区域协同模式

夜间动卧的一大亮点是“夕发朝至”。

从事通信行业的吴磊要去深圳做市场调研和推广，“有了蓉深夜间动卧，睡一觉就到，不会影响第二天的工作进度。”从事餐饮行业的张润要去深圳与伙伴商议下一步市场规划，“以前坐飞机浪费一天的时间在路上，现在晚上睡一觉就能到，很舒服。”

睡眠休息和赶路奔波同时进行，这样的“时空折叠”被追求速度与效率的当下所需要。而需求的背后，是区域间日益紧密的交往。

今年以来，成都先后走进粤港澳大湾区、长三角地区开展投资促进系列活动；3月，成都中心五区组团赴北京海淀区学习考察，仅武侯区就与海淀区签下35亿元订单；西博会期间，50余家上海企业到访新都，30余家上海企业考察双流……你来我往中，成都站上新的起跑线。

“夜间动卧的开行将极大改变跨区出行的方式和格局，东南西北4个城市群由此进入24小时协同圈。”仲量联行成都战略顾问部负责人张雨放认为，成渝城市群和其他三大经济集群的关系已从“产业—人才—资金—技术”的梯度转移，变成更多的双向流动。

# 夜间动卧 的 「时空折叠术」

## 首席观察室

昨日19:28，D966次列车从成都东站驶出，一路北上开往北京丰台站。

自7月1日全国铁路实行新的运行图以来，成都新增至北京、上海的往返动卧列车。至此，成都至北上广深均实现夜间动卧直达。

有观点认为，这并非“雪中送炭”，因为成都与北京、上海之间的出行方式本就繁多。但从另一个角度来看，相比单纯连接两地，夜间动卧开通具有更深层的意义。



## “移动旅居”拓场景 延长文旅消费链条

上月，孟先生利用周末去了一趟北京环球影城，“为了能多耍一下，我买了周六一大早的机票。”孟先生说，“如果有夜间动卧，周五晚上就可以出发，整个旅程会从容很多。”

暑期已至，途牛统计显示，上海、北京、广州、成都等城市更受毕业旅游用户的青睐。成都至北上广深的夜间动卧列车，或将为火爆的暑期旅游增添新体验。

此前开通的成都至深圳夜间动卧列车上，每节车厢均设有婴儿护理台，每个卧铺上方都设置了小夜灯及衣架，餐车24小时提供服务，方便家庭式出行。

在开行的成都至北京、上海动卧列车上，在高级动卧席位配备了装有一次性牙具、洗脸中等的洗漱袋，为旅客打造“移动旅居空间”；在会客室，备有各类书刊，形成“移动图书馆”。

夜间动卧列车的开通创造出新的“夜间消费场景”，激发出“高铁+旅游”新需求。

张雨放表示，“通过将文旅消费场景前置到高铁，形成新的旅居模式，并极大地延长文旅消费链。”四川省委省政府决策咨询委员、西南交通大学教授陈光认为，这样的出行方式为“周末游”新市场打下良好基础，刺激旅游产品更新，激发文旅市场活力。

## “一城之便”带全域 提升支点带动能级

成都与北上广深实现夜间动卧直达，值得关注的不仅是起始点和目的地，还有沿线经停点，比如绵阳、广元、自贡、泸州。

因为增加了夜间动卧，上海虹桥至泸州列车从2列增加至4列。“作为外贸企业，我们在上海有不少客户和供应商。”泸州综保区投资发展有限公司业务部经理张乾峰表示，“夜间动卧给我们提供了更多出行选择，与上海往来更方便了。”

日前，省委、省政府印发《关于支持成都做优做强极核功能加快高质量发展的意见》，其中一方面的考虑在于，四川促进“五区共兴”，成都是主引擎，支持成都高质量发展就是要带动全省区域发展更加协调。

在陈光看来，此次夜间动卧的开通将提升成都辐射周边带动全域能力，“一方面，成都周边城市会因此获得通向其他经济区的高效便捷的交通途径；另一方面，将加强成都和周边区域的人员往来，促进成都和周边区域之间的经贸合作，加快产业链上下游迅速配套，实现共同成长。”

成都日报锦观新闻记者 吴皓 孟浩 陈煦阳 文/图