

更好满足市民便捷出行需求

齐 慧

近日,交通运输部印发通报,决定命名太原等7个城市为国家公交都市建设示范城市。至此,已有33个城市被命名为国家公交都市建设示范城市。

公交都市,顾名思义,就是要在城市中大力发展公交出行、推动公交优先。作为满足人民群众基本出行需求的社会公益性事业,公共交通是城市功能正常运转的基础支撑。

不只是我国,大力发展公共交通已经成为全球大都市的共同选择。东京、巴黎、伦敦、新加坡等世界知名大都市,都有较高的城市公共交通分担比例。

国内外不约而同大力发展公交,是因为在当前的交通条件下,公交优先能够体现公共利益优先和效率最优。

一方面,发展公交都市有助于缓解城市拥堵,改善民生体验。随着城镇化进程的不断加快,我国城市规模迅速增长,人口规模不断扩大,出行总量和出行距离大幅增长。与此同时,经济条件的改善和生活水平的提高,带动汽车保有量快速增长,机动化出行比例迅速上升,城市中心区的交通拥堵日益

严重。日复一日的堵车,严重降低了社会运行效率,也降低了居民的幸福获得感。

另一方面,发展公交都市也有助于减少环境污染,降低能源消耗。交通是能源消耗和碳排放的“大户”。大力发展公共交通,减少私家车出行,能够较大幅度减少交通对能源的依赖,减少污染物排放,有助于尽早实现碳达峰、碳中和目标。

正因如此,我国各大城市创建公交都市的积极性很高,有的大力发展轨道交通,有的优化线路布局,有的加大财政补贴,还有的加强绿色出行宣传教育,都取得了较好的效果。

不过,公交都市的建设并不容易。在命名7个城市为示范城市的同时,交通运输部还取消了3个城市的创建资格。这说明,建设公交都市是一个系统工程,不可能一蹴而就,也不可能一劳永逸,需要投入大量精力。

一要合理规划。交通是经济社会生活的载体,城市交通建设必须与经济布局相匹配。制定交通规划时要统筹考虑城市人居、环境、结构功能、空间布局,促进人口居住和

就业沿公交走廊两侧集聚,逐步形成公交枢纽与城市开发紧密结合的城市发展模式。

二要完善设施。要想公交优先,必须公交“有先”。要加大大公交站、轨道交通等基础设施建设,不断完善公交干线、支线网络,加快换乘通道等配套设施建设,增强公交运力。为此,还要不断探索公共交通建设运营的资金筹集方式,确保公交设施建设持续稳定。

三要加强管理。要让群众自觉公交出行,公交必须要好用易用。不少城市通过开设公交专用道、改革票价制度等办法,向社会释放了对公共交通的善意。此外,还要进一步提高管理水平,优化线路设置、提升智能化水平,做到公交站点好找、公交线路好查,乘客少等待、少换乘,遇到紧急情况也要有相关预案。

需要指出的是,各个城市面积、人口、资源等都不尽相同,在建设公交都市时不能一哄而上、千篇一律,而是要因地制宜、因地制宜,找到最适合自己的方式,持续提升城市交通治理水平,不断满足人民群众美好出行需求。

巡游出租车实现电动化

本报记者 梁 婧

公交都市建设示范工程第一批试点城市。“我们一直在为此而努力,不管评不评、验收与否,我们始终抱着为人民服务的宗旨来改进、加强太原公交的建设,让市民增加幸福指数,也想让全国朋友对太原公交竖起大拇指。”

为了减少交通尾气污染,重现“锦绣太原城”,太原以公交都市创建为契机,加快构建由绿色公交、绿色出租、慢行交通为主体的绿色出行“太原模式”,实现城市交通的绿色转型。在太原,蓝白电动出租车是城市的“绿色窗口”。“2016年年底,咱太原的出租车就全部换成比亚迪纯电动车了,咱是全国首个巡游出租汽车全部电动化的城市。”张德对于自己太原“的哥”的身份特自豪,更让他自豪的是,为太原入围C40全球城市气候领袖峰会“城市交通奖”贡献过一份力量。

同时,太原积极推动新能源公交车更新,实现了从燃油公交到气化公交,再到电动公交的配置升级。2017年至今,全市陆续更新纯电动公交车1928台,绿色公共交通工具比率达到100%。

独具“太原特色”的城市

慢行交通系统同样身披“绿衣”。2012年以来,太原建成1285个公共自行车服务点,投入自行车4.1万辆,实行一小时内免费骑行,最高日骑行量高达56.85万人次,免费骑行率高达99.20%,单日租骑量、单车周转率、免费租用率等多项运营指标居全国前列。

在太原公共交通、城市建设等多个相关部门的共同努力下,布局合理、绿色低碳、智慧便捷的太原城市公共交通体系逐步形成。今年7月30日,交通运输部正式命名太原市为“国家公交都市建设示范城市”。太原市交通运输局党组成员任选平表示,下一步,太原市交通运输局将运用新一代信息技术应用赋能基础设施、推动智慧城市发展;加快推进5G东山智慧旅游公路建设,打造集专用型、安全型、智慧型、友好型于一体的旅游公路,助推文旅融合发展。



“走得早不如走得巧。我下载了太原公交APP,通过手机就能看到下一趟公交车还有多远到达站点。看着差不多的时候,我就往站点走,能节省不少时间。”家住太原下元的陈霞,其饭店开在迎泽桥西,她每早在家先查看好1路车的预计到达时间,“掐点儿”出发,“赶巧”到达,刷手机上车,“车内环境好,上车还能发个呆、刷个剧、补个觉,比自己开车‘香’多了”。

陈霞所说的太原公交APP功能强大,是太原市民心里妥妥的“网红”。APP上有线路规划、收藏线路、使用帮助、定制公交。在定制公交里输入起点和终点就可以查询到几点几分可以坐,且价格优惠,1元至6元不等,堪称“私家公交车”。更难能可贵的是,太原公交平均运营速度达到17.8公里/小时以上,首末班正点率达86.88%。

在太原,不光乘车方便、等车方便,买票也很方便。如果临上车时才发现没带现金和公交IC卡,没关系,太原公交支持支付宝、微信扫码等多元化支付方式。“这只是我们山西智慧公交的一小部分。”太原市交通运输局的工作人员告诉记者,早在2012年10月,太原市就被交通运输部列为国家



8月19日上午,新建贵阳环线小碧至白云北段正式开始联调联试,通车运营进入倒计时。该段与前期通车的白云至小碧铁路相连后,贵阳环线正式形成闭环。

贵阳市相关负责人表示,贵阳环线实现闭环运行后,将把轨道交通、公交、大铁路等交通形式有机连接起来,形成更加便捷的城市公共交通系统,可有效解决外围团组的旅客、市民出行,进一步使市区外围组团与中心城区融为一体。

近年来,贵阳市以创建国家公交都市示范城市为抓手,着力构建适应多组团式城市发展空间布局的城市公交系统,打造“以轨道交通为主体、常规公交为基础”的多层次公共交通网络,市民公交出行意愿不断增强。

长期从事交通规划工作的贵阳交通发展研究中心主任钟宇告诉记者,该市根据城市发展条件、市区道路条件和公交车辆通行需求,逐步加快城市轨道交通、BRT城市快速公交、公交专用道、域快铁等建设,实现公共交通快捷出行,有效缓解了主城区交通拥堵,市民出行的时间成本得到降低。

近日,贵阳被交通运输部命名为“国家公交都市建设示范城市”。

提升交通智能化水平

本报记者 王新伟 吴秉泽

特殊的地形决定了贵阳“山中有城,城中有山,城在林中,林在城中”多组团式空间布局。如何解决组团之间的交通互联问题?贵阳早在城市规划之初,就推动城市公共交通规划与城市总体规划全过程相协同,以“一张网”的理念,对城市公交进行统一规划、统一建设和统筹运营管理。

同时,贵阳积极推动规划变成现实。据了解,“十三五”以来,该市相继建成开通了轨道交通1号线、2号线,以及中环路、花冠路、人民大道等一批城市快速连接通道,路网循环通达能力大幅提升;同时,轨道交通3号线、S1线加快建设。城市各组团间大容量公共交通连通率大幅提升。数据显示,截至2020年底,贵阳城市道路总长度突破2100公里,路网密度进一步提升。

在完善道路网络体系的技术上,贵阳把“公交优先”理念落实到城市发展的各个环节,不断加大城市大公交系统的优化力度,扩大公交覆盖范围。一方面,积极推进公交专用道建设,累计建成共计125公里的公交专用道;另一方面,加快公交换乘中心等公交场站

设施的建设,陆续建成投用高铁北站、高铁东站、龙洞堡机场等综合交通枢纽,并以这些交通枢纽为起始站,开通多条公交线路,成为服务周边地区居民公交出行的“端点”。

作为我国首个国家级大数据综合试验区核心区的贵阳,还大力推进城市公共交通智能化应用示范建设。

据了解,贵阳下一步将充分发挥大数据产业发展优势,加强城市公共交通行业信息采集能力,建设全面、可感知的数据采集体系,试点建设城市级公共交通管理与服务云平台,全面提升城市公交的智能化、便捷化水平,增强市民出行幸福感。

一位太原市民正在搭乘公交车。
本报记者 李红光摄



图为长春市公交集团13路公交线路枢纽站。

本报记者 李己平摄



公交都市出行提速

完善立体交通网络

本报记者 李己平

近日,北京一家公司的工程师王志龙从北京乘机降落到长春龙嘉机场,他在长春龙嘉机场通过载人输送带接驳高铁,用时15分钟抵达长春站,再转乘1号线地铁或者选择公交就能抵达目的地。

“以前都是公司出车接送或者打车,现在乘坐长春的立体公交不仅节省时间,花费也少。”走南闯北的王志龙对长春市快捷便利的公共交通赞不绝口。

长春公共交通建设曾全国领先,但进入新世纪,低水平的公共交通成为城市的痛点。2013年交通运输部批准长春市创建公交都市建设示范工程,长春的公交理念愈加清晰:布局“立体交通”,工具“绿色多元”,体现“以人为本”。

“‘立体交通’是个复杂的多元体,既涉及道路布局,也涉及车辆走向,是若干节点与线路的复合体。”长春市交通局综合运输处处长马志达说。在长春交通中,点是枢纽,把各类交通工具聚合在一起。以长春龙嘉机场为例,在机场候机大厅建设地铁,涉及多个部门,之后又建成长春站和长春西客站。在综合枢纽站,不用出站台,旅客便可以自由选择乘坐地铁、轻轨、公交车、出租车。大枢纽之外还有小枢纽,是各类公交车出发和终末停泊场站,共计65处。记者在长春市公共交通集团巴士二车队枢纽站看到,枢纽站内是车库。公交车保养、停放、充电都在车库内完成。

交通工具变得“绿色多元”。在长春,许多市民津津乐道的是轻轨车,轻轨车在高架桥上或地面上行驶,与地面上的车辆可以混行。车体是低地板车型,乘客不用登高上下车。

在长春,传统公共汽车早已绿色化,新能源车占比达到99.6%。长春市公交发展集团南通汽车公司副总经理庞志学说,13路公交车共计37台汽车,其中有纯电车22台、液化气动力车15台。电动车都是利用夜间电力谷时充电,大大降低了成本,提高了能源利用率。利用发动机余热,他们还为公交车加装取暖设备,冬天的公交车内温度保持在10℃以上。

“以人为本”是公交都市建设的出发点。近年来,长春不断优化公交站布局。以13路公交车为例,全程11.5公里有20个站点,在人口密集处,不到500米就有1站。同时,不断提高服务质量,提高乘客出行体验。目前,长春市公交线路多达232条,公共交通工具保有量由2013年的13标台/万人提升到现在的29.4标台/万人。如今,长春的公交车有专用行车道,整体车速达到了每小时30.48公里。

经过多年建设,长春形成了以轨道交通为骨架、常规公交为主体、出租汽车为补充、新型公交为延伸、慢行系统为辅助的大公交立体格局。如今,许多市民不再把车开到单位,而是从家里出来后,把车停留在地铁口附近,然后转乘公交车上班,这已经成为很多市民新的出行选择。

引导绿色出行回归

本报记者 周 斌

江沿线、东风广场轨道站点等市中心以及重要人流密集地区的步行和自行车系统开展试点示范项目建设,实施自行车道系统无障碍化和稳静化改造,建设滇池环湖和盘龙江慢行游道,逐步构建中心城区系统、连续、舒适的步行交通和自行车网络,目前全市建成自行车道884.8公里。同时,出台文件科学指导共享自行车规范有序发展,选取关键轨道站点出入口、公交站、主干道、大型住宅、商业中心等,加密共享自行车租赁点覆盖范围,建成区范围内20.4万辆共享自行车已经实现地域覆盖达76.4%,对公交站点盲区覆盖达到100%。

建设公共电子围栏,实现单车共用共管。昆明市实施“有桩+无桩”共享自行车规范停放管理模式,公共自行车通过“电子围栏”技术实现了无桩借还,并启动建设电子围栏停车系统的试用及推广工作,有桩锁车与无桩停车相结合,实现了公共自行车与各品牌共享单车的统一借还、共同监管,成为真正意义上的“公共电子围栏”,初步实现了公共自行车与共享单车的融合发展。下了公交,骑一段共享单车成为当下市民出行的常态。全市地铁站均实现公交和自行车接驳,轨道交通站点100米范围内公交线路接驳比率达100%,形成了有春城特色的“轨道交通+常规公交+共享单车”三位一体的公交综合立体复合系统。

昆明公交还逐步以清洁能源车代替传统能源公交车,多渠道推进公交充电和加气配套设施建设,目前绿色公交车辆达到3512辆,占公交车辆总数的77.5%,配套充电站14座,充电桩281个。