

公交优先+轨道=不堵

《南京交通发展白皮书》昨天正式发布 ■5-7%的 GDP 用于交通基础设施建设 ■中心区暂时不会收道路拥挤费

由南京市政府和中国城市交通规划学会共同主办的“小汽车高增长背景下的城市交通发展对策”学术交流会昨天在华东饭店召开。会上,南京市规划局副局长赵晶夫正式对外发布了刚刚编写完成的《南京交通发展白皮书》,白皮书敲定了未来几年南京的交通战略:轨道交通和公交优先均衡发展。



坐公交不用挤,什么时候才能实现 (资料图片)

南京交通得感谢人

出席昨天会议的南京市副市长陆冰,用“非常有意义”、“有针对性”和“有紧迫性”来表达自己对“小汽车高增长背景下的城市交通发展对策”学术交流活动看法。

陆冰说,小汽车进入家庭,是城市繁荣的一个特征,但其快速增长,也给城市各个方面带来了巨大压力。对南京来说,虽然持续多年获得全国畅通城市的称号,但这主要得益于我们的先人,在几十年前,南京就确定和实施了现在的路网结构。但陆冰提醒,有专家称南京即将进入“黑色交通”期,如何应对,这是一个亟待解决的问题。

5-7%的 GDP 用于交通

陆冰告诉记者,为了应对交通压力《南京交通发展白皮书》已经完成,它将从各个方面指导南京城市的交通

【号脉】

南京交通六大症结

症结一:长途客运站与市内交通换乘不便

南京铁路建设特别是城际客运专线铁路发展严重滞后。区域运输与城市交通系统缺乏有效整合,长途公路客运站与市内交通换乘不便。

症结二:主城与新区通道拥堵严重

专家认为,南京主城与外围新城、新市区连接的主要通道交通拥堵严重。传统的公共汽车已经不适应主城向都市发展区拓展的需要。

症结三:公交动力、竞争力越来越小

专家调查后发现,南京主城区内特别是中心区地面公交运力不能满足客运需求。

症结四:人车抢路

主要的客流走廊缺少公交优先的路权分配措施,机动车与步行、自行车交通争抢道路通行权,削弱了道路运输效率和服务职能。

症结五:停车位历史欠账多

专家认为,老城内公建和住宅停车位标准很低,配建车位严重不足。

症结六:交通管理水平有待提高

专家认为,南京交通管理的信息化、智能化水平还比较低;道路交通运行组织存在主观随意性。

建设和管理,并提出了“3133、3155”发展目标。

南京市规划局副局长赵晶夫在会上公开了白皮书的核心内容。他透露,在确定未来几年战略时,专家作了四种假设,并在这些不同的背景下逐一对比分析。四种假设包括:解决南京交通完全依赖小汽车、重点发展轨道交通、发展轨道交通和公交优先和全部依靠公交优先。结果发现,只有轨道交通和公交优先均衡发展,才能解决南京交通难题。

赵晶夫透露,未来几年至2020年,是南京建设“富裕、和谐”城市 and 现代化和谐交通体系的关键时期,交通基础设施建设依然是城市建设的重中之重。在2020年以前,交通基础设施建设投资要占同时期GDP比重不低于5-7%;“十一五”期间交通基础设施投入总规模约850-1000亿元。

【探讨】

公交优先7年迈不开步

“目前公交优先的政策只是在口头上,并未落到实处,江苏下一步的目标就是推动各级政府尽快实施这一政策。”说这番话的,是江苏省建设厅规划处的负责人。

公交优先在南京已经喊了7年。但按照2005年度南京交通发展年报,去年公交等车时间创7年之最,客流比非典那一年还少。在昨天的学术交流中,南京市规划局副局长赵晶夫撰写的一篇文章道出了城市公交优先步履维艰的状态。

公交专用道是双刃剑

赵晶夫列举了公交优先战略中容易产生的6大误区。他说,设置公交车专用道虽然能为公交车提供强大的动力,但专用道本身是一把双刃剑。现在有专家说,不设置专用道就不是公交优先,其实,设置公交车专用道是有条件的,在双向2车道上设置专用道行吗?在双向4车道上设置专用道,就等于社会车辆只有一个车行道,而在现在的城市,在老城区和老中心区或人口密度较大的地区,又有多少有双向6车道呢?

公交地铁公司应该合并

对于公交优先发展不畅的现状,赵晶夫觉得,有

道路拥挤费暂时不会收

白皮书还透露,在小汽车的发展中,南京将本着社会资源公平分配、社会成本公平分担的原则,将针对不同区域资源条件、不同出行时段交通特性和不同目的出行需求,差别化供给,提供多样化服务。

而在先前通过专家评审的白皮书建议稿上,曾明确提出“在必要和适当的时机,对部分通道、中心区等实施高峰期道路拥挤收费”。但在昨天的会上并未提及,相关人士称,确实有这一想法,执行也很复杂,近期实施的可能“绝对没有”。

此外,白皮书还提出,包括步行和自行车组成的慢行交通系统,在“十一五”期间是需要优先保障和积极支持的,到2010年,慢行交通要承担居民出行量近60%的份额。快报记者 尹海峡

【“3133、3155”目标】

南京与长三角50万人口以上大城市3小时内通达,南京都市圈1小时通达,都市发展区通勤交通3刻钟(45分钟)到达,主城85%的出行时间控制在30分钟以内。城内15分钟上快速路、出城15分钟上高速公路、市域所有自然村15分钟内能通达国省干线公路网。城市居民5分钟能到达公交、地铁站。

【观点】

观点一:中心区拥堵,不妨试试单双号和阶梯停车收费

发布人:陈必壮(上海市城市综合交通规划研究所副所长)

陈必壮昨天说,小汽车消耗掉了中国30%的能源。在他看来,控制小汽车规模的方法有两类,一是拥有限制,二是使用限制。现在谈的比较多的是收取拥挤费,但暂时还难实施。眼下要解决的是中心区拥挤状况,可以采用在高峰时段单双号行驶的方式。此外,在停车体系上也要解决。在城市中心区,应该采用阶梯停车收费的模式,例如,以半小时为单位,第一个半小时收4元,第二个半小时收8元,第三个半小时收10元……提高停车场的使用效率。

观点二:路堵是由于交通供需失衡

发布人:王炜(长江学者特聘教授、东南大学交通工程学院院长)

在中国,不少城市出现拥堵,其实是城市交通需求与交通供给失衡才导致拥堵的。

在以往的城市建设中,都是不停修路应对交通的需求,但路好了又刺激了小汽车的增长,从而使城市陷入了“道路越修越多、交通越来越堵”的怪圈当中。通过对国外几个城市的考察,王炜发现,现在国内不少城市小区过大,导致路网密度不够,从而使得城市拥堵。此外,在交通管理上的不足,也是造成拥堵的症结。快报记者 尹海峡

与地铁对接的小行公交枢纽、安德门公交枢纽已投入运营多日,但记者昨天获悉,地铁增加的客流并不是很多,仅有4000人次左右,与预期的增加2万人次相比差距很大。问题可能出现在“零换乘”耗时间太长上面,因为“一等就是半小时”是家常便饭。

一等就是半小时,黑车还在凑热闹 公交地铁换乘不便

【调查】

小行公交枢纽站

现场镜头:公交车站里有黑车

昨天下午,记者从地铁小行站一号出口刚出来,就有黑车司机迎上来,“去哪里啊?”“我乘公交。”一名扛着大包的乘客回答,黑车司机并不罢手,继续尾随,“告诉我去哪里啊,说不定比公交还便宜哎!”

而与地铁站只有咫尺之远的小行公交枢纽站里,153路很多,可让人奇怪的是,停得满满的车站里居然还横七竖八地停着几辆黑车,“去9424啊,五元钱!”“中巴车去四处招揽生意,但由于前往‘9424’的公交153路挺多,基本上10分钟一趟,所以黑车的诱惑并不大。不过,附近居民告诉记者,这些黑车之所以会生存,一是因为很多公交一等就要半小时左右,二是因为公交‘下班’早,客流量最大的153路晚上9点就没了,而地铁却运营到夜里11点,很多市民不得不选乘黑车。”

记者调查:

小行公交枢纽站内共停有153路、154路、155路、158路4条公交线,除了前往9424方向的153路配车23辆,发车间隔时间较短外,其余发车间隔时间都较长,例如前往祖堂山的155路配车只有3辆,前往雨花开发区的158路配车也只有4辆,前往东善桥的154路配车也不过8辆。

安德门公交枢纽

现场镜头:学生等得一肚子怨气

正对地铁安德门站二号出口的就是安德门车站的一个公交枢纽站,在137路、清安线的公交牌下聚着一群等车的人,南航学生谭小姐抱怨说,她都等了20多分钟了,连车影子都没见着,“我们学校就在江宁,其实那一带学生挺多的,但到市区我们却只有清安线可以乘,每天都爆满,几乎没有一次抢到过座位”。而有同感的市民挺多,“地铁、公交距离是近了,可时间也实在太长了,动不动就半个多小时,碰上路堵,等一个小时也有过,这种无缝换乘还是算了吧……”

走到地铁的三号出口外,右拐爬个坡就是安德门车站的另一个公交枢纽了,让人吃惊的是里面全是黑车,没有一辆公交的影子。据地铁安德门站的员工介绍,这个公交枢纽尚未启用,8月份就建好了,具体原因他们也不知道。

记者调查:

安德门公交枢纽有两个,一处公交枢纽现停有公交137路(前往江宁区浙江义乌小商品城)和清安线(前往清水亭大道),前者配车10辆,高峰时11分钟左右一班车,平峰时18分钟左右一班车;后者配6辆车,高峰时20分钟一班车,平峰时35-40分钟一班车。公交调度人员也承认,发车间隔时间长,由于路堵,实际上发车间隔时间可能会更长。而经核实,另一处公交枢纽确实尚未启用。

【说法】

客管部门:逐步增加公交配车

对于安德门被闲置的公交枢纽、迈皋桥公交枢纽何时投入运营及发车间隔时间如何调整,客管部门都给出了相应的答案。

据介绍,迈皋桥公交枢纽站中地铁高架桥下面的部分已经建好,河上原先农贸市场改造部分预计12月底交付。初期将引进3条公交线,分别是前往新港、仙林、幕府东路和幕府西路方向。等迈皋桥公交枢纽站全部投用后,最终将有7条公交线进来,方便仙林新区和城北地区的居民换乘地铁一号线。而对于安德门目前未投用的一块公交枢纽站,客管处也表示即将启用,预计有两条分别前往铜井、小丹阳地区的郊区公交线将入驻。

距离上拉近了,那么时间上如何“零距离”,客管处相关负责人表示,他们将逐步增加公交配车,并逐步增加进入枢纽站的公交线路。新城巴士负责人告诉记者,从昨天起,他们已经增加了137路的配车,由10辆增加到13辆,相应的发车间隔也将缩短。而且,在考虑引进枢纽站的公交线路时,他们也考虑到了客流的需求,如在江宁铜山,由于有金肯等两大学院数万师生,因此开辟公交线是方便他们换乘。

【建议】

换乘公交与地铁同步

如何让地铁公交真正达到“无缝换乘”,业内人士给了三大建议:一、安德门公交站虽然位置不大,但考虑到两条线路配车不多,而且随时发车,不在站内滞留,因此还有新增加一条公交线的能力;二、小行公交枢纽站站内虽然利用率较高,但仍有黑车占据,应当加大打击和管理力度,进一步挖掘潜力;三、153路客流量较大,末班车却只到21:00,远早于地铁的末班车(23点),为了方便市民换乘并挤占黑车的生存空间,不妨延时到与地铁同步。

快报记者 毛丽萍 鲍铭东



公交枢纽站里的黑车 快报记者 毛丽萍 摄