

# 公交专用道不少路段利用率低 网友热议:能否变为公交优先道

“

公交专用道在各大城市越建越多,但不少路段存在利用率低的现象,有网友建议公交专用道变为公交优先道。

近日,现代快报记者调查发现,与其他城市设置较多24小时全天候公交专用道不同,南京绝大多数公交专用道仅在早晚高峰启用,而且在规定的时段内并不是只允许公交车通行,大型客车、校车等也可以走公交专用道,通行效率相对还是不低的。不过,记者在调查中也发现,南京部分区域公交专用道被占用情况也较为严重。对此,南京交通部门表示,近期将对全市公交专用道使用情况进行梳理摸底,力争吸引更多客流到公共交通上来,为城市疏堵提畅。

现代快报+记者 李娜 文/摄



校车可停靠公交专用道



小车占用公交专用道



全天候公交专用道



早晚高峰启用的公交专用道

探訪

## 南京实为“公交优先道”,绝大部分早晚高峰专用

现代快报记者调查发现,截至2021年,南京共划定了约400公里公交专用道,这些公交专用道绝大多数都是在早晚高峰期间使用。在使用范围上,在规定的时间内,校车、燃油大客车以及其他法律规定的特殊车辆也可以使用公交专用道。

随着新能源汽车市场的发展,自2017年3月28日开始,经南京市政府批准,悬挂本市公安部门核(换)发的新能源汽车号牌的大、中型客车也可在公交专

用道(不含单行道路设置的)行驶。除此之外,规定时间以外的时段,公交专用道没有通行限制。一名大巴企业负责人告诉记者,对于企业班车能否在早晚高峰使用公交专用道,南京目前没有明确规定,但也不惩罚。

此外,记者发现,2018年8月,南京才在龙蟠路岗子村公交车站台北向南方方向设置了首条全天候公交专用道,全长只有200米左右。

“公交专用道不一定非得是

24小时的,也不一定只有公交车能走。”南京市城市与交通规划设计研究院股份有限公司董事长杨涛介绍,为企事业单位、学校、旅游等提供多员合乘集约化服务的班车、大巴车、中巴车等,都可以纳入广义公共交通的范畴。

从这个意义上来说,杨涛认为,南京目前的公交专用道并非狭义上的公交专用,而是以提升公共交通效率为前提的公交优先道。

热议

## 公交专用道利用率不高 其他车能不能用?

日前,有媒体探访发现,北京周末某公交专用道上15分钟内仅经过了一辆公交车,利用率太低了。随后,北京交通发展研究院发布《预约技术提升公交专用道利用效率的建议》,建议将部分公交专用道调整为公交优先道,在不影响公交车正常通行前提下,优先允许班车、大巴车等使用公交专用道,也允许部分高乘载率(多乘员)车辆、新能源车通过预约方式使用公交专用道。

此举引发各地网友对公交专用道的关注和争议:“北京公交道周末限行能取消吗?”“成都政协委员建议启用公交车道HOV(两人及以上的多乘员车辆车道)功能”“公交客流逐渐下滑,公交专用道还有必要吗?”

公交专用道,是指在规定时间内仅允许公交车通行的车道。不过,现代快报记者注意到,国内不同城市对公交专用道“专用”的范围定义并不相同。比如,北京在规定时间内只准公共汽车、电车通行,后来也允许校车运载学生时使用。重庆的公交专用道在周一到周五允许公交车、特种车、校车和大巴车通行。西安允许新能源汽车在市内公交专用道行驶。

此外,有些地方为了追求公交专用道里程的逐年增加,在市区道路资源有限的情况下,将公交专用道向市区外围拓展建设,而这些路段本来交通流量不大,公交车较少。这些因素也导致了各地公交专用道利用率高低不一,引发公众质疑。

## 南京部分区域公交专用道被抢占严重

南京龙蟠路是一条车流量较大的主干道。从板仓街路口向北至两侧的龙蟠路·岗子村公交车站,都设置了公交专用道,其中,东侧时间为7点-9点、17点-19点,西侧则是南京首条全天候公交专用车道。

记者探访时正值周五下午,当时车流量不太大。在一个绿灯的时间里,有5辆以上的公交车由南向北行驶,也有网约车进入公交专用道内停车下客。虽然没到晚高峰的公交专用道使用时间,但多数车辆都自觉绕开公交专用道行驶。在西侧虽然是24小时公交专用道,但也允许右转进入阳

光路的车辆借道行驶。

下午4点多,记者乘上一辆2路路公交车,从龙蟠路·岗子村公交车站经北京东路再到太平北路,沿途公交专用道基本能紧密衔接,除北京东路略有拥堵外,沿途非常顺畅,而进入长江路、洪武路后,由于失去了“专用道”加持,公交与社会车辆开始混行,速度也降了下来。

在江宁岔路口,记者注意到,这里也施划了大幅的公交专用道,当时已经进入晚高峰时段,但仍有不少社会车辆从公交专用道行驶。下午5点40分左右,记者从利源北路乘上一辆704路公交车

往主城,车上乘客一直保持在10多名。记者发现沿途施划连贯的公交专用道,在多个路口都被取消了一部分,路面上能看出原本“公交专用”的痕迹。从利源北路到岔路口,有多辆私家车进入公交专用道,公交与小汽车混行,无法实现晚高峰期间“公交优先”。

记者从南京交警发布的交通违法行为举报案例中得知,在南京主城区,警方联合交通部门在部分公交线路上加装了一键拍装置,也鼓励网友对违法占用公交车道的行为进行举报,核查属实后,机动车违规使用公交专用车道的将被罚100元不记分。

专家

## 原则上不赞成公交专用道向新能源小汽车开放

随着南京地铁建设成网成环,作为地铁补充和衔接的公交客流也逐年下滑。因此也有人提出,“公交客流逐年下滑,公交专用道还有没有必要继续建设吗?”“实施新冠疫情‘乙类乙管’常态化防控后,很多人开车出行,南京城区堵得厉害,新能源车能不能走公交专用道?”

南京市城市公共交通乘客委员会秘书长郎亮认为,在主城区设置公交专用道,保障公交的专属路权极为必要。“我们现在感觉比两年前堵了很多,那是因

为这两年许多市民的出行习惯改变了,开车出行的更多了。可能还需要通过一段时间的努力,吸引更多的市民优先选择公共交通出行来缓解城市的拥堵。”

“只有保障路面公交足够充分的路权优先,才可能充分保障路面公交的快速、高效、准点、可靠,才能树立起广大市民选择公交出行方式的信心和意愿,最大限度减少对小汽车的出行依赖,促进城市交通模式走向绿色低碳。”交通专家杨涛认为,这才是各城市推广设置公交专用道、充

分保障公交路权优先的初衷和意义。

杨涛说,南京目前实行的公交专用道通行政策,将多员合乘集约化服务的班车、大巴车、中巴车等纳入广义公共交通的范畴,这样既可以充分发挥公交专用道的功效,也可以减轻非公交专用道的拥堵状况。不过,“原则上我不赞成不建议公交专用道向社会新能源小汽车开放,五人以下的小汽车合乘也不赞成走公交专用道,除非该公交专用道的通行能力确实有大大富裕。”

## 交通部门

### 坚持公交优先 将全面摸底 南京公交专用道使用情况

采访中记者了解到,目前南京地铁的日均客流已经约300万人次,最高超过350万人次,公交日均在150万人次左右。而2019年南京公交的日均客流为250万人次左右,相比地铁,公交的客流还远没有恢复。

“今年我们感觉南京变堵了,是因为疫情期间大家的出行习惯改变了,这也导致了目前的交通情况发生了改变。”南京市交通运输局相关负责人表示,随着经济的逐渐恢复,可以预见道路拥堵情况

还会加剧,南京作为首批“国家公交都市建设示范城市”,大运量的公共交通运输是缓堵的重要手段,所以还是要坚持公交优先的理念,保障公交的路权优先。

该负责人表示,由于公共交通客流的恢复需要一定的时间,所以交通部门也设定了观察期限,大约需要经过一个季度的恢复,对客流进行观察,对现有的公交专用道进行复盘,把客流重新吸引到公共交通上来。