治堵之招一 >>

每走几百米就有一个服务点,自行车年租用量达7000万人次

杭州6万余辆公共自行车遍布 全城,济南能做到吗

本报见习记者 宋立山 刘帅 发自杭州

泉城治堵

走在杭州主城区大街小巷,随处可见一辆辆款式一模一样的红色自行车,而每走几百米甚至不足百米就看见一个个停放红色自行车的车棚(服务点)。这就是杭州为治堵所建立的公共自行车系统。2411个服务点,6万余辆自行车,布点与公交站点相衔接,年租用量高达7000万人次,公交与自行车混行,可有效缓解城市交通压力。

虽然天下着小雨,但仍有市民坚持骑公共自行车出行。 见习记者 刘帅 摄

15分钟内6人来租车放车

2月4日,杭州城,随处可见市民或游客骑着红色的公共自行车匆匆赶路或徐徐前行。在黄龙路服务点,记者观察到,虽然下着雨,但在下午3点到3点15分,就有6人来使用或停放自行车。

黄龙体育中心附近的公共自行车服务点咨询员陈婷婷告诉记者,目前杭州可使用4种卡取用自行车,公交IC卡、一卡通、开通公交功能的市民卡和Z卡。"Z卡针对无公交IC卡的市民和中外游客,交存200元租用信用保证金及100元租车资费即可,离杭时可退卡退费。"

关于租车资费,记者了解到,1小时内取用自行车免费,1—2小时1元,2—3小时2元,3小时以上每小时3元。"但杭州主城区服务点密集,多数市民使用时,临到1小时会到附近服务点换车,这样可一直免费骑行。"

"杭州公共自行车使用率很高。"陈婷婷告诉记者,"这个服务点有21个自行车锁止器,早晨9点之前都满位,主要是来上班和晨练的市民多;到中午,市民回家吃饭或参加朋友聚餐,只剩下2到3辆。下午车位又满了,晚上市民回家自行车则被骑走。"

在居民小区周边一般都设有公共自行车服务点,市民可以将自行车停放在离家最近的服务点,停止计费。"所以小区周边一定要合理布点,不然没地方停放自行车。"

不到1000米路段有7个服务点

"主城区公共自行车密度很大,部分路段相隔100米就有一个自行车服务点,市民取用非常方便。"陈婷婷对记者说,每个服务点大约有20个自行车锁止器。

记者数了数,黄龙路曙光路段到天目山段,不到1000米就有7个服务点,140多个车位。而杭州这样的服务点有2411个,投放车辆6万余辆,主城区5.28万辆,主要分布在西湖景区、西湖区、上城区、下城区、江干区、拱墅区等人流密集的地方,其他区县也正在布点。

针对可能出现一服务点停满车辆甚至外面均有摆放而另一服务点则空荡荡的现象,陈婷婷告诉记者,"第二天清晨5点会有工作人员清理,在城区每个服务点分配均匀。所以,不会有无车取用的现象。再者,在布点时会充分考率人流流量和流向,促进良性循环。"

杭州公交集团客运部副总经理吴存钱告诉记者,杭州公交站点与公共自行车服务点相衔接也是一大亮点。"一般公交站牌密集的地方公共自行车服务点就密集,这样方便人们出行。"

黄龙体育中心有B1、303、193、306路等公交车始发站和终点站,此外,还有近20条公交车线的站点,而为其配备的公共自行车服务点有十多个。

与黄龙体育中心相比,相对人流量不是很大的杭州体育场路中河北路段到建国北路段,也是短短一公里,却只有3个公共自行车服务点。而经过此路段的公交线不足10条。

为鼓励市民公交车与自行车混合出行,杭州还出台一些政策:如凡乘公交车,在公交车POS机上刷卡乘车起的90分钟内,租用公共自行车的,租车者的免费时间可延长为90分钟,同时计费结算时间也相应顺延。

专家点评:

自行车公交混合出行减少私家车使用

浙江大学城市规划与设计研究所副教授曹康告诉记者,"杭州采取多项措施鼓励骑车出行,比如几乎每条道路都有非机动车道,部分地段加设非机动车行车专用的交通廊道,不允许机动车驶入等等。"

曹康说,杭州的公共自行车整体设计和服务点布点比较合理,公共自行车布点和公交车设站牌道理是一样的,建在人流量大的地方,且能良性循环。像黄龙体育中心属于人流集散地,所以不到1000米就有7个服务点,140多个车位。而浙大紫金港校区属于相对偏远地区,服务点没有这么多。"公共自行车年租用量高达7000万人次,能将运送乘客的压力从私家车和公交上转移到自行车上,有利于缓解堵车现象。自行车灵活方便,可到达汽车行驶不进的地方,再者受堵车影响不大,这样促使更多市民选择自行车出行,也有利人流流动。"

治堵之招二 >>

错峰错号限行实施4个月

早晚高峰交通拥堵量下降近40%

本报见习记者 宋立山 刘帅 发自杭州

杭州主城区自2011年10月在早晚高峰期实行错峰限行制度,目前已有4个月时间。堵车现象虽未根除,但相对于未实施错峰限行前堵车问题得到有效缓解。专家认为错峰限行对济南有借鉴意义,但治堵更应注重城市规划。

错峰错号限行仅限主城区

杭州错峰错号限行自2011年10月8日施行,内容主要包括早高峰限行、错号限行、主城区限行三方面。杭州限行仅限周一至周五7:00—8:30和17:00—18:30早晚高峰时段,节假日并不限行。

杭州机动车按号牌最后一位数字对应,在限行时段禁止通行,对应的错峰限行机动车号牌末位数字分别为:星期一为1和9,星期二为2和8,星期三为3和7,星期四为4和6,星期五为5和0。

错峰限行区域主要集中在西湖景区和老城区。此外,杭州市还对不遵循限行规则的车主作出严厉的处罚,如受限机动车在错峰限行时段闯入设置禁止通行标志的错峰限行区域道路,按机动车违反禁令标志指示定性,处100元罚款,扣3分。"杭州有钱人多,罚款100元可能对一些市民来说并无警示作用,他们怕就怕在扣分,扣多了就没驾驶证了。"一位出租车司机对记者说。

早晚高峰车速均提高10%以上

限行措施自推出以来,就饱受争议,一些私家车主和出租车司机的抱怨不可避免。但记者在对6位市民采访中,有4位市民持肯定态度。

2月4日下午,杭州出租车司机闫女士告诉记者,"错峰限行实施后,成效很明显,堵嘛肯定还是堵点,谁让杭州有这么多车,而且车越来越多,但路况比以前好多了,特别是中河高架,原先堵半小时,现在也就堵10分钟,主要堵在上匝道路口。""上班族因为高峰期限行可能一整天不开车,杭州很多私营老板会主动错开早晚高峰期开车。如此一来,高峰期行驶在道路上的车辆总数就可能少三分之一。"闫女士说。

2月6日上午,杭州市解决交通"两难"(停车难、行路难)问题协调小组办公室工作人员黄丹给记者展示了杭州综合交通研究中心针对错峰限行初步效果做出的研究报告。记者看到,限行范围内主干道的早高峰车速比9月份提高18.0%,晚高峰车速提高12.7%,主干道的交通流量早晚高峰期间都比9月份下降约4.5%。早晚高峰的交通拥堵总量比9月份下降约38.6%。

经常堵车的中河上塘高架路况也得到改善,全线早高峰平均车速提高到38.5km/h,比9月份提高31.7%,晚高峰车速达到33.3km/h,比9月份提高47.1%。

针对曙光路部分地段仍像过去一样堵,黄丹也坦言,目前部分地段也有早晚高峰堵车现象,"堵车是全国大城市都面临的问题,我们也正在积极探索。按目前情况,堵车现象很难一时根除,但可以缓解。"

专家点评

限行值得借鉴但更重要在于做好城市规划

针对杭州的限行措施是否对济南有借鉴意义,曹康告诉记者,错峰错号限行对济南这样规模的城市确实有借鉴意义,但每个城市都有自己的特殊情况,"要根据自己情况来。"

杭州机动车保有量250多万辆,济南只有130万多辆,有无必要限号限行?她告诉记者,保有量并不与是否要限号限行完全对等,还要考虑城市规模,主城区交通拥堵状况等。"像建设公共自行车服务系统、快速公交、错峰限行等方式都是'标'。而'本'在于城市多中心发展以及城市中心结构合理布局。"曹康对记者说。

曹康还举了个例子:现在杭州最好的医院集中在老城区,全市患者大多往老城区跑,"自然加重老城区交通承载压力,应对城市进行前瞻性规划。""规划副中心将减少城市中心的人流量和交通压力。当然有些可能难以改变,像杭州大厦和银泰百货这样的奢侈品购物场所,可能由于消费惯性,很难改变其中心位置。但政府可以规划其他城市副中心,比如在钱江新城,政府建了市民中心、图书馆等,慢慢会形成集聚效应,现在很多公司总部搬迁至那边,之后医院可能迁入。"

治堵之招三 >>

高峰期拥堵路段设快速公交专用车道

市民可换乘普通公交或骑公共自行车到达最后目的地

本报见习记者 刘帅 宋立山 发自杭州

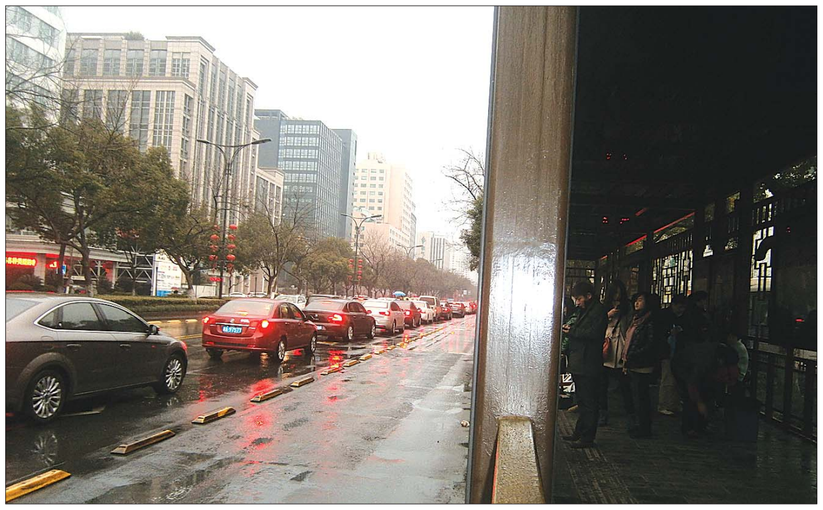
从2006年至今,杭州已拥有5条快速公交线路,其快速和准点吸引了更多的市民乘坐公交出行。杭州的快速公交在专用车道设置、主线和支线网络布局等方面很有特点,对济南的BRT或许存在一些借鉴意义。

越是拥堵的地方越需要专用车道

杭州公交集团客运部副总经理吴存钱说,整个杭州的快速公交系统平均运送速度达到20公里/小时,比普通公交线路提高了31.21%;准点率达到83.6%,比普通公交线路提高了1.79倍。快速公交之所以能实现高速运行,主要得益于专用车道。

但是专用车道的设置是有讲究的。据吴存钱介绍,由于城市道路资源十分有限,专用车道不太可能实现全覆盖。"而且在一些不拥堵的普通路段本身就没有必要设置专用车道,要想提高快速公交的速度,关键是在高峰期的拥堵路段设置专用车道。"吴存钱说,合理、充足设置专用车道,保障公交路权优先是发展快速公交的核心。

吴存钱以快速公交1号线为例,该线路从黄龙公交中心站到下沙高教东区,自西向东贯穿杭州城,全程28公里,是目前专用车道覆盖率最高的一条线路,但也远远达不到全程覆盖,只设置了18公里的专用车道。"从黄龙公交中心到公交公司站之间都是市区比较繁华的地方,高峰期车流量非常大,一般都会设立专用车道,但是线路东段的多数路段并不拥堵,就没有必要过多设置专用车道。"吴存钱说。



旁边车道上的汽车排起了长队,但没有一辆车抢占公交专用车道。 见习记者 宋立山 摄

23条线路实现同台免费换乘

杭州快速公交性质与济南的BRT相似,都是速度快、换乘便捷的公交系统,但杭州的快速公交站间距更长。杭州B1线一期工程全程为28公里,共建成23个中途站,平均站距为1.2公里(1200米)左右。而济南的BRT站点间距则要小得多,以BRT1为例,平均站间距只有700米左右。相比之下,济南快速公交的站点分布更加密集一些。"快速公交首先要快,不能布点过密,快速公交把你带到目的地所在的大体区域,你可以通过换乘普通公交或者公共自行车到达最后的目的地。"浙江大学城市规划与设计研究所副教授曹康说。

快速公交要避免与普通公交发生冲突或者线路重复,进而加剧拥堵,而是要相应地优化线路。据吴存钱介绍,杭州B1号线投入运营之后,先后停驶了8条公交线路,调整优化了10条线路,沿线减少200余辆公交车。杭州整个快速公交系统(BRT)已建成149座站台,开通了5条主线,同时配备了10条支线和9条接驳线,形成23条线路同台免费换乘,17条公交线路共享快速公交专用道,快速公交网络服务面覆盖20余个城市人口集散的区域。"依托快速公交专用道,通过'同台免费换乘'方式,形成一个围绕快速公交线专用道的公交网络系统。"吴存钱说。

杭州快速公交的另一个优越条件是,密布的公共自行车为市民解决了最后一公里的问题。杭州快速公交的多数站点附近设有公共自行车停靠点,下公交之后市民可以再骑公共自行车迅速、便捷地到达目的地,"这也是杭州的快速公交能够实现分布更稀疏、速度更快的原因。"此外,通过技术检测,在交叉路口对快速公交实行信号优先,在一定程度上加快其运行速度。

专家点评

快速公交要符合城市规划布局

对于快速公交专用车道造成道路资源浪费的争议,吴存钱不以为然。他说,道路是为人服务的,而不是为了车。虽然专用车道只供几辆快速公交使用,车辆通行量远远低于其他车道,但是一辆快速公交的核定载客就达到160人。以人为计算单位,以实际运量计算,B1线专用道的效率约为城市主干道的4—5倍。以此推算,城市只要有20%的车道实行快速公交专用道,就相当于把城市现有道路实际通行能力增加了一倍。"其实专用车道还远远不够,而不是浪费。"

另外,浙江大学城市规划与设计研究所副教授曹康提醒,快速公交的分布一定要符合城市规划的布局。杭州城市结构为"一主三副六组团",主城与组团、副城距离均在30公里以内,快速公交可以在很短的时间内将市民从一个城区带到另一个城区,拉近了各个城区的距离,吸引市民放弃私家车改乘快速公交。"济南发展快速公交也应该注意这一点,充分考虑城市功能布局和客流规律,如果快速公交的功能与普通公交无异,就没有存在的必要了,专用车道也成为一种无谓的浪费。"

杭州设全国首个"两难办" 治堵车和停车难

本报见习记者 宋立山 刘帅 发自杭州

堵车也是杭州的难题,市委市政府特别重视。为此,针对停车难和行路难问题,杭州2002年就设立了杭州市解决交通"两难"问题协调小组办公室(以下简称"两难办"),主任和副主任分别由市委副书记和市政府副秘书长担任。而这样针对治堵的非常设协调机构是全国首个。

2月6日上午,杭州"两难办"工作人员黄丹告诉记者,"两难办"主要在治堵方面起协调作用,协调规划、建委、城管委、交通、交警五个部门。"如设置公交专用车道,由建委和城管委审批,交警和公交公司配合驾驶员的审批。建立公共自行车服务系统也需要多部门协商。"包括"错峰限行"在内的杭州治堵措施,都是在"两难办"协调下完成的。

"要治堵,当地市委市政府下力气才管用,否则不管用。毫不夸张地说,职能部门的决心是治堵成功的一半。"2月6日,杭州公交集团客运部副总经理吴存钱对记者说道。而记者也了解到,杭州市委市政府将各个部门解决停车难和行路难问题纳入到考核中,对治堵不得力的部门要扣分,年终向社会公布。

杭州四招解决停车难

本报见习记者 刘帅 宋立山 发自杭州

一组来自杭州市公安交通信息网的数据显示,截至2012年1月,杭州市的机动车保有量达到256.88万辆,年增长率远超过两位数。与济南相似,杭州也面临着越来越大的停车难压力,杭州采取了那些措施缓解停车难呢?

小区路边划定的停车位上,停靠的车辆秩序井然。 见习记者 宋立山 摄

路边划车位

因为停车位缺口较大,杭州也无法消除路边停车的现象,而是在不造成交通拥堵的前提下,在一些特定路段划定停车位,规范和引导合理的路边停车。在一些容易引发交通拥堵的路段,则严厉禁止路边违章停车,违者罚款150元。所以在杭州,随处可见路边停车,但停放都非常整齐,多不会妨碍正常通行。

路边的停车位既有收费的,也有免费的。在市区较为繁华的路段,车位一般都是收费的,每小时5—6元,引导人们不要把车开到车流较多的闹市区。但在一些车位紧缺的旧小区周边,即便是收费的路边车位也会在夜间时段对小区的私家车停放网开一面。"一般晚上七点晚高峰过去以后,允许在小区路边停放私家车,但是要在第二天早上七点早高峰来临之前把车开走。"在曙光路上的一位收费员说,放开的时段正好为上班族停车提供了便利。

小区与单位错时停车

错时停车是一项有效利用现有停车位的特殊开源措施。很多车位紧缺的旧式小区分布在市中心繁华地段,周边分布着很多大型企事业单位,这些单位多有较为充足的停车位,等到单位职工下班之后,多数车位就会空置下来。小区车主可以和周边单位达成协议,下班后将私家车停到邻近单位的空置车位上。而等到单位员工第二天开车来单位时,小区的居民已经开车去上班,时间正好是错开的。

据杭州市"两难办"负责人介绍,在小区与单位间开展"错时停车",全市有103个社区与113个单位相互开展"错时停车",利用泊位5775个。其中进展最快的江干区,已经有16家社区和32家单位达成错时停车协议,可利用的错时停车位达到1028个。

严查挪用停车位

杭州市"两难办"还通过排查违规挪用的停车场(库),还库于车,增加可用的停车资源。主要排查两类违规行为:一是违反法律、法规和有关规定,未经规划部门许可,擅自将已建成的配建停车场(库)改作其他非停车用途;二是虽经规划部门许可,但超过批准使用期限、尚未恢复停车功能的配建停车场(库)。截至目前,已经查处违规挪用的停车场(库)37处,共计1380个停车泊位。"排查挪用停车场的工作,需要与市民充分互动,借助市民的举报,每年都会查处很多违规挪用的情况。"杭州市"两难办"的一位负责人说。

停车诱导信息系统

通过停车位的分布信息,引导车辆避开车位紧张的地段,停到车位充足的地方。市民在路边划定的停车位泊车,管理人员会将车牌号码和对应的车位号码输入特制的POS机,通过这种方式,每一个停车点的停车情况以数据的形式被收集起来,并形成一个统一的停车诱导信息查询平台。市民可以通过手机短信和互联网等多种形式查询,并就近选择方便的停车点。