



单双号限行考问城市公共交通

□中心城区人口10年增近40万,但公共交通规划10年未变

□限行期间公交、出租运力全开仍有不少市民乘车难

淄博单双号限行,来得突然,去得匆匆。然而,这短短6天限行,却在一定程度上暴露出了城市公共交通的软肋。限行期间,公交车、出租车运力全开,但仍有不少市民表示上下班打车难,公交车也经常爆满。记者了解到,淄博现在的公共交通规划已经10年未变。

本报记者 臧振

市民:
一连三辆都爆满
半小时没挤上公交

家住张店西十路附近一小区的刘先生在市人民公园附近上班,他说,之前他开车上班,30分钟能到单位。由于没有直达单位的公交车,他想打车去上班。“西十路附近跑出租车少,经过的公交也只有2路车。早上8时,我等了将近20分钟也没打上车,只能坐公交,到单位的时候已经快9时了,迟到了将近半个小时。”

同样的情况也出现在晚高峰。市民杨女士在张店西六路附近上班,限行日她选择坐公交上下班。“因为我家在公交终点站附近,上班时还好,但下班的时候,一连过了3辆公交车都是爆满,根本挤不上去。”

公交公司:
启动应急预案
每天增加200车次

限行首日,市公交公司就启动了节假日公交运输方案,加开了多路公交车车次,并安排多位驾驶员作为应急。除例行检修外,6000多辆出租车也全部上路载客。即使这样,仍然不能满足限行后数量激增的市民出行需求。

7日至11日17时到18时,本报记者先后到市人民公园站、市委站、华瑞园小区站、理工大学东门站等站点观察发现,公交车上人都非常多。据统计,限行期间公交公司平均每天增加200多车次,并在火车站、各大商超、学校等人流较大的区域,安排专人引导市民乘坐公交车。一名公交公司工作人员介绍,公交车运力增加了不少,但几路热点区域的公交车,早晚高峰仍会出现爆满的情况。

此外,也有市民建议:“有的地方原来人少,现在建了商场或小区,人多了,是不是应该加开几条线路?”市民孙女士说。



公交公司在限行期间准备的大量应急客车。 本报记者 王鸿哲 摄

限行显现公共交通之困

据记者了解,淄博市现行的公共交通规划制定于2004年,截至今年已10年未变。而在这10年间,淄博市人口和机动车保有量已经发生巨大变化。根据淄博市公安局统计数据,2004年,淄博市机动车保有量为76万多辆,截至2014年3月,机动车保有量已达98.7万辆,10年增长了28%。而在这10年间,中心城区人口增长近40万(外来人口

增长不计入)。有专家认为,当时做出的公共交通规划,已经越来越难以承载中心城区的人口增长。

参与制作2004年淄博公共交通规划的山东理工大学教授、交通专家王晓原说,2004年制定规划时,当时淄博市民出行方式以为摩托车、自行车等非机动车为主,对公共交通的需求并不像现在这么大。而随着淄博城镇化水

平的提高以及中心城区人口的增加,市民出行方式发生了改变。“以公交车为例,原来规划中一些人流量少,对公交需求小的区域,现在已经成为了大型商场或者学校,公交需求增加。一些线路也随着城市化的推进发生了变化。”

王晓原认为,淄博市应根据城市实际,着手重新制定公共交通发展规划。

专家建议:合理配置资源,公共交通要先行

“优先发展公共交通是城市交通发展的根本战略。”山东理工大学教授、交通专家王晓原说,随着淄博市尤其是中心城区的发展,“寸土寸金”的现象越来越明显,交通资源也变得更加稀缺,应当重视公共交通换乘设施与土地利用相结合,用公共交通的发展去指导土地开发,加强公共交通枢纽设施建设。“例如,可以在

一些大型公共交通枢纽设施周围,集中设置金融、商业、咨询、娱乐等各种服务设施,这样乘客可以利用换乘时间,一次性完成多种出行目的。既减少了交通量,也推动了土地开发。”他说。

王晓原提出,应建立公共交通优先的政策保障体系,全方位实施“公交优先”政策,确保公交设施用地、建设、优化公共交通专用

道,始终把公共交通放在一个优先发展的位置上。

吉林大学交通学院博士生导师赵淑芝认为,目前,国内许多城市都存在因私人小汽车快速增长带来的道路资源紧张问题。各地市应合理配置交通资源,优先发展城市公共交通,制定高效的公交优先政策,提高公共交通对其他交通方式的分担率。

相关链接

河北三市: 机动车限行 公交车免费

11月4日,为应对河北省可能发生的空气质量达到中度至重度污染的不利气象天气,河北多地开始采取机动车单双号限行措施,石家庄、唐山、衡水三地还推出了公交免费的惠民之举。

据燕赵都市报报道,石家庄施行免费乘车制度以来,从平时平均每天乘车人数大约170万—180万人次增加到300万人次(6日统计结果)。

在公交车免费的促使下,许多车主即使不被限行,也主动选择乘坐公交车绿色出行,使得限行效果在一定程度上超出了预期。

11月7日,依据公安交管部门的最新观测,当前石家庄的日车流量较限行前下降了54%,降幅超出了限行的预期效果。

我省公交站点4年内 实现500米全覆盖

2005年,国务院转发了住建部(原建设部)等六部委《关于优先发展城市公共交通的意见》,明确要求各地政府从贯彻落实科学发展观和建设节约型社会的战略高度出发,加强领导,采取措施,大力发展城市公共交通。

2012年,国务院再次发文,要求各地科学研究确定城市公共交通模式,根据城市实际发展需要,合理规划建设以公共汽(电)车为主体的地面公共交通系统,保证人民群众的出行需求。

2013年,山东省人民政府办公厅下发《关于优先发展公共交通的若干意见》(以下简称《意见》)。我省将用5年时间,构建以公共交通为主的都市机动化出行系统,确立公共交通在城市交通系统中的主体地位,其中突出了公共交通的路权优先与绿色出行。单向3车道及以上的城市道路以及有条件的干道要辟建公共交通专用道,市区新建、改建的主干道也要同步规划、建设公共交通专用道。

5年内,争取初步形成城市公共汽(电)车专用道网络;公共汽(电)车平均运营速度不低于15公里/小时;基本实现中心城区公共交通站点500米全覆盖。