

6月1日起,优化城市公交专用道管理改革措施正式实施。作为城市交通重要组成部分的公交专用道,多年来在提升公交服务水平、倡导市民绿色出行、推动城市可持续发展方面发挥了重要作用,可随着城市规划调整,私家车保有量攀升,轨道交通、共享单车、网约车等交通方式飞速发展,各地公交专用道不同程度存在利用率低的问题。

备受关注的公交专用道使用、管理此次会有啥新变化?如何实现更科学、精准、高效的优化?公交专用道与公交运行线路不匹配、专用时段与公交运行高峰不契合、个别专用道利用率低等问题能否解决?近日,记者在北京、南京等地展开调查。

在精细化管理上下功夫

本报记者 韩秉志

5月12日,一个普通工作日的晚高峰。北京东三环北路由北向南方向因车辆大量汇入造成严重拥堵,但最右侧的公交车道却车辆稀少。记者观察,下午5点03分,一辆公交车经过后,随后四五分钟内未有公交车经过。

国内第一条公交专用道于1997年6月在北京长安街启用。多年来,公交专用道在提升公交服务水平、倡导市民绿色出行、推动城市可持续发展方面发挥了重要作用。随着城市规划调整,私家车保有量攀升,轨道交通、共享单车等多种交通方式飞速发展,地面公交客流出现下降趋势,部分公交专用道使用效率也相应下降。

随着公众对交通精细化管理的需求日益强烈,提高公交专用道利用率成为大势所趋。北京市交通委、北京市公安局公安交通管理局5月20日发布通告,自今年6月1日起,对北京市公交专用道通行措施进行优化调整。

此次优化调整主要集中在三个方面:一是在公休日和法定节假日期间,筛选部分公交专用道允许社会车辆使用;二是允许经政府相关部门核定的单位通勤班车、校车等集约化通勤大客车按规定使用公交专用道;三是优化部分道路公交专用道启用时间。

回应市民关切

为何要对公交专用道的使用规则进行调整?

“公交专用道有力保障了公交运行快速便捷、安全可靠,但有部分市民反映部分公交专用道存在专用时段不合理、利用效率不高、不连续等问题。”北京市交通委副主任容军表示,按照国务院优先发展公共交通的指导意见,北京在坚持公交优先战略的前提下,

结合公安部近期通知要求,针对群众反映的问题,对部分专用车道使用时段和车型等进行优化调整,兼顾效率和公平,最大限度用好道路资源。

近年来,北京市坚持优先发展公共交通,已规划的公交专用道里程达1005车道公里,服务了全市近80%的公交客流,对保障公交快捷、安全运营发挥了重要作用,但也存在部分专用车道专用时段不合理、利用效率不高、不连续等问题。

“北京此次优化调整坚持公交优先、提升效率、分步实施的原则,积极稳妥推进公交专用道优化调整。在保障公交运行速度的前提下,北京将适度放开专用车道使用车型,允许单位通勤班车、校车按规定在专用车道时段内使用专用车道,鼓励集约化、绿色交通出行方式,提高公交专用道使用效率。”容军说。

在北京交通发展研究院主任工程师胡莹看来,优化公交专用道应建立在“公交优先”基础上,结合公交出行实际情况做出优化。“比如,现在的公交专用道,更多保障的是刚性通勤乘客的快速出行,在刚性不明显、出行不集中时段,比如周末、节假日,就可以放开一些,让其他车辆也用一用。”胡莹表示,公交属于大运力、集约出行方式,这类大运力出行工具也包括班车、校车等,允许这些车辆使用公交专用道,也符合“公交优先”理念。

“周末和节假日开放公交专用道”是长期以来市民的重要呼声,也是北京此次政策优化的重要内容。北京市公安局公安交通管理局副局长赵鑫表示,北京结合城市道路交通运行实际情况,在研究论证的基础上,此次对北京三环主路及10条以三环路为起点的城市道路放射线的公交专用道进行调整,公休日和法定节假日允许社会车辆在公交专用道通行,但通行车辆需按道路

交通安全法机动车通行规定行驶。

做好管理配套

5月21日零时,京开、京藏、京港澳三条高速公路的公交专用道优化工程正式开工。施工人员在原有公交车道标志牌上方安装标有“工作日”的交通附属标识。“工作日”辅标为白底黑字,外围还包了一圈黑框,格外显眼。

北京市交管局秩序处处长张磊介绍,在6月1日之前,共有693处公交车道标识和165处地面文字需要调整。“在原有公交专用道标志的基础上,增加‘工作日’的辅标,代表这条公交道在工作日启用公交车专用道。在周末和法定节假日期间,车道会对社会车辆开放。”张磊解释说。

赵鑫表示,交管部门将对涉及道路电子警察设备进行调整,对11条公休日和节假日放开的道路,在公休日和法定节假日将不再对驶入公交道的车辆按违法行为进行拍照取证。对调整时间的道路,将按照新调整的启用时间进行管理。同时,结合此次优化调整,交管部门将对涉及道路周边巡逻警力进行科学调整,加强对重点道路的巡逻管控和维护疏导,特别是针对节假日和公休日放开的重点区域,适时启动高等级上勤方案,最大限度保障交通秩序良好。

记者从北京市公安局获悉,截至5月31日,北京市858处需要调整的公交车道标识和地面文字均已完成施工,与这些公交车道相关的非现场执法设备也已调试完毕。

“公交专用道优化调整,不能一蹴而就,而是应该结合实际需求分步实施。”胡莹指出,除了优化启用时间、使用车辆,公交专用道自身也应不断完善。“有断点要打通,缺的地方要补上,在更好保障公交乘客出行的同时,也为其他大运力出行提供更好保障。”

公交专用道

5月23日,北京三环联想桥附近,公交车道上的新标识牌加装了“工作日”字样的辅标。(视觉中国)

- 公交专用道是落实公交优先发展战略、提高公交运行速度、增强公交吸引力的重要保障措施
- 国内第一条公交专用道于1997年6月在北京长安街启用
- 全国公交专用道总长度已超过1.8万公里

公安部宣布,优化城市公交专用道管理改革措施于6月1日起实施

- 优化公交专用道专用时段
- 因地制宜允许部分社会车辆使用公交专用道
- 规范设置公交专用车道标志标线、借道区等,引导车辆规范有序通行
- 坚持公交优先发展理念,积极推进公交专用道连续成网

怎么用更优化

兼顾公交优先与通行效率

本报记者 蒋波

6月1日起,由公安部统一部署的优化城市公交专用道管理等服务群众发展便利新措施正式实施,该措施包含了优化公交专用道专用时段,因地制宜允许部分车辆使用公交专用道等社会高度关注的新举措。作为拥有近千万人口的南京,面对公交出行的庞大需求,怎样利用好城市公交专用道来进一步提升城市公共交通治理能力和服务水平?如何兼顾公交优先与通行效率?

适时适度开放

虎踞路是南京市快速内环西线的重要组成部分,承载着从南京长江大桥方向而来的大量车流。在这条路上,家住南京鼓楼区古平岗与虎踞路交叉口的市民李玲每个工作日都要走上两趟。“从家到工作单位不到10公里,不长也不短,只要天气允许,第一选择还是公交出行。”李玲说,因为虎踞路设置了公交车专用道,早晚高峰公交通行基本畅通无阻,相比自驾,上班单向通行计算,可以节约10多分钟。

为了验证李玲的说法,5月24日早上7点多,记者在虎踞路古林公园站登上了一辆21路公交车,实地感受公交专用道的便捷性。从古林公园到集庆门,10站路仅用时23分钟。随后,记者乘坐一辆网约车返程,同样的距离行驶了35分钟。

除了虎踞路,虎踞路周围几公里范围内的江东路、中山路、新模范马路等城市主干道均设有标志明显的公交专用道。

南京市交通运输局运输管理处处长陈兆栋告诉记者,早在1997年南京就施划了第1条公交车专用道,经过26年的发展,公交专用道布局形态从“零星分散”逐步实现“成环成网”,设置里程得到大幅提升。截至目前,南京市公交专用道路总里程已超过290公里,车道里程超过534公里。

记者调查发现,南京的公交车专用道专用时段为早晚高峰时段的4小时时段,且校车、通勤班车等特殊车辆并不受管制限制。

“为了提高特殊群体通行效率,早上7点至9点和下午5点至7点,公交专用道允许校车、大中型新能源客车、大型燃油客车以及其他法律规定的特殊车辆通行。”陈兆栋说,除了单行线逆向设置的公交专用道仅允许公交车通行外,无论是单位、公司、学校的班车或包车,只要符合上述条件均鼓励使用公交专用道通行,早晚高峰之外的20个小时里,公交专用道正常开放供所有机动车使用。

提高通行效率

设置公交专用道的目的是提高道路的通行效率,不过,记者在调查时也发现,在公交专用

道,公交专用道时不可能会被抢占。

下午5点多正值公交专用时段,在南京公交21路虎踞路·汉中门站附近,偶尔也能看到接学生放学的私家车,为了通行便利,直接驶入公交车专用道。此外,少数网约车也会停靠在公交专用道上上下客。

“随着城市发展提速,社会车辆保有量不断攀升,在出行高峰时段,公交车道一路通畅,而另一侧车道则车满为患,一些着急出行的私家车、网约车难免会冒险借道。”21路公交车司机屈德飞告诉记者,公安部优化城市公交专用道管理新措施既是对民意民情的积极回应,也是对地方提高公交专用道运行效率提出了新的考验。

记者了解到,为进一步提高公交车专用道通行效率,南京市交通部门已经开展了公交线网优化配套方案编制,加大推进轨道、公交、慢行三网融合,加快“智慧公交”建设,全力提升公交运营效率。

“传统公交车辆须进站必停,但我们已经试点响应式停靠,即按铃下车,如车厢内无乘客示意,且车辆减速进站后确认站台无乘客候车时,可不予停靠,越站通过。”陈兆栋说,根据测算,以1条公交线路20个站台计算,如有10个站台无乘客上下车,该趟线路的运营周转时间便可减少10分钟至20分钟,能有效缩短市民的出行和候车时间。

此外,南京公交专用道的标识标线已全部重新施划,宽度达到30厘米的新型公交专用道标线与原标线相比更宽更醒目。

南京市公安局交管局秩序管理大队民警郭凯介绍,交警部门通过加宽黄虚线宽度、在允许借道的地方划设黄色网格线、划设黄色三角提醒标识、加密专用道徽标等措施,进一步提高了公交专用道的辨识度。交警部门还专门设置了公交“绿波带”,在信号路口匹配符合公交车特点的信号配时。

“通过计算公交车上下客时间以及行驶速度,确定每个路口之间的相位差,确保公交车在正常载客行驶的情况下,可以连续不间断通过多个信号灯路口。”郭凯说,目前,南京交警在全市范围内公交车流量较大的主干道均试行、推广了公交优先信号控制方式,减少路口延误等待时间,实现道路资源使用效率最大化,方便更多市民搭乘公交车出行。

“争取到2023年年底,公共交通满意度达90%以上;到2025年,实现南京市公共交通45分钟通勤占比达到80%以上。”陈兆栋介绍,下一步,南京市将开展新一轮公共交通年度行动计划,围绕数字公交发展目标,强化公共交通智慧系统应用,提升城乡公交信息化服务水平,优化升级共享单车行业监管平台,探索一站式全链条出行服务,研究推进“MaaS(出行即服务)”平台建设,打造数字化出行助手,将公共交通优先发展战略落到实处。

点评

高效利用道路资源是关键

王炜

新型城镇化加速了我国人口向城市聚集,引发交通结构转型,优先发展公共交通是缓解城市交通问题的根本出路。我国提出“公共交通优先发展”战略,并于2011年启动实施“国家公交都市建设计划”,目的是推动建设以公共交通为主体,步行、自行车、私人小汽车等交通方式协同发展的城市综合交通体系。公交专用道的设置有助于解决公交车辆通行速度慢的问题,也能为公交网络布局优化、站点换乘、车辆调度优化等提供支撑。通过大数据、智能交通技术的应用,实现公交车辆优先通行、公交主干线绿波通行,大幅度提高公交车辆的通行速度、减少交叉口排队延误。

“公交优先”的前提是“公交优秀”,但在实际发展中也存在一些亟需解决的问题。构建公交主导的城市综合交通体系,关键要为城市居民提供一个高品质的城市公交系统,让大家坐公交方便、舒适。但目前的城市公交系统离优秀还有差距,比如存在公交网络布局不合理,公交车辆通行速度慢、换乘距离长、候车时间长及准点率低等问题。公交专用道在实际使用中主要存在两大问题:一是

在空间布局上,公交专用道与公交运行线路不够匹配,公交专用道上运行的公交线路较少,承担的公交客流较小,造成公交专用道利用效率不高。二是在运行管理上,公交车专用时段与公交运行高峰不够匹配,专用道限行时间设置不够灵活,导致一些时段专用道公交车辆稀少、社会车道却十分拥堵。

要解决这些问题,需要协同规划公交专用道布局和公交网络布局,改革公交专用道运行管理模式。当前城市道路交通拥堵比较严重,道路资源有限,在有限的城市道路上开辟公交专用道实属不易。我们要进一步提高公交专用道的空间布局合理性与运行管理科学性,避免造成资源错配与浪费,提高整个城市交通系统的运行效率,更好地满足广大城市居民出行需求。

要从管理层面上推动城市交通资源的有效整合。公安部发布的优化城市公交专用道管理的改革措施,对提升公交专用道的优化利用、促进城市交通资源有效整合有重要作用。公交专用时段的设置不能“千城一律”,要根据道路类型、交通状况、公交车班次密度等情

况,科学调整公交专用道的专用时段,统筹兼顾公交车通行需求和道路资源利用率。不同城市有不同的公交出行高峰,需要通过居民出行大数据分析来科学制定合理的公交专用时段。此外,公交专用道是具有公共交通运行特征的运输车辆的专用道。单位班车、专用校车等大运力车辆具有公共交通的运行特征,在保障公交车运行速度的前提下,允许这些车辆在公交专用时段通行也是提高公交专用道利用效率的有效措施。

交通规划部门、公交运营部门、交通管理部门要通力协作,进一步解决空间布局上公交专用道与公交运行线路匹配等问题。从城市交通系统供需平衡角度,通过城市道路网络布局、地面公交网络布局、轨道交通网络布局、公交专用道网络布局的一体化协同规划,实现城市交通资源的高效利用,推动以公共交通为主体,步行、自行车、私人小汽车等交通方式协同发展的城市综合交通体系建设,更好地满足城市居民多样化出行需求,实现人畅其行、车畅其流。

(作者系东南大学城市智能交通重点实验室主任)

