

“堵城”的结局会怎样? “堵城”未来的出路又在哪里? 如何为城市“堵点”找到治标又治本的解决之道? 近期, 笔者连

续跟踪采访, 对各方热辩中的“堵点”进行梳理, 以期对各大城市急迫出台的“治堵方案”, 提供一些理性的思考。

或许, 国家正在积极规划建设中的综合交通运输体系建设, 将为城市治堵, 找到更多综合性的解决措施。

城市“堵点”的出路 (上)

关注城市拥堵

堵点一

公交优先与路权重组

争议

“中国大城市正处‘小汽车交通时代’, 今后必须进入‘公交优先时代’。”北京公安交通管理局原副局长、长安大学教授段里仁认为, “堵城”的根本出路是发展公共交通。

浙江省交通科学研究所研究员许云飞则认为, 对快速公交等公交方式, 要因地制宜使用, 对本来道路资源不宽裕的道路, 如果给快速公交一个专用道, 就会使其他车辆苦不堪言。

笔者随机采访的多数机动车驾驶员也表示, 开辟公交专用道, 其他车辆的道路使用空间必然受到限制。而地铁, 公交车大部分时间拥挤不堪, 人们不愿选择这些交通方式出行。如果再大量开辟公交专用车道, 只会让出行更加困难。

由北京市交通发展研究中心编写的《2010年北京市交通运行报告》披露, 截至2009年年底, 北京市已经建立了世界上最大的路面公交系统, 并且在不断优化调整公交线路。

即便如此, 北京市仍然满足不了乘客对乘坐公交出行的优质、高效的服务需求。不仅仅是普通的公交线路, 行驶在专用道上的快速公交, 由于存在其他车辆占道行驶等问题, 也没能给市民的出行带来畅通和效率。

出路

A 路权重组

“确保公交优先最重要的措施是: 对行驶在城市道路上的各种车辆的‘路权’进行重组。让公交车拥有优先路权。并在此基础上, 全面提升公交服务。”段里仁说, “保障公交优先的城市路权分配顺序依次是: 公交车、自行车、行人、出租车, 最后才是小汽车。公交车道可以让校车、班车行驶, 但必须严格限制其他非公交车行驶。”

段里仁考察过新加坡、荷兰等多个国家的城市公交系统, 借鉴这些城市的经验, 他建议, 单向只有2个车道的道路, 就可以将其中1个设为公交车道; 单向4车道的道路, 甚至可以开辟出2到3个车道, 作为公交车道。

南京城市与交通规划设计研究院院长杨涛也主张, 加强公交网络的建设, 对轨道交通、快速公交、干线及支线公交进行优化, 让市民换乘无忧, 并且, 要实现公交系统服务的信息化。”

B 四色交通

对此, 段里仁建议, 内地城市可以学习中国香港、巴西库里蒂巴等, 建立一套选择性很强的柔性公交系统, 这种公交系统基本分为四个层次, 可以用四种颜色代表: 第一种是干线公交, 大站快车, 满足城市功能区之间的公交需求; 第二种是放射线公交, 从城市中心区延伸到城郊, 车站间距小于干线公交, 方便人们就近上下车; 第三种是连接区域的公交, 一般行驶于次干道, 以环行为主; 第四是边缘性的支线公交, 可以采用小型公交车, 开到胡同路口或小区门口。同时鼓励发展校车、单位班车。

C 公共自行车体系

北京交通大学综合交通研究中心主任毛保华注意到, 北京市民从小区到公交或地铁站, 往往需要走15分钟左右。他建议建立一套公共自行车体系, 刷一卡通就可以存取车, 免费或低价使用, 连接小区和公交或地铁站, 以此方式解决“最后一公里”的问题。

D 港湾式换乘

段里仁建议, 可以考虑建设更多“港湾式”的交通枢纽, 实现不同交通方式车站的一体化, 这种枢纽既不影响主路上的车辆通行, 又可以在同一个车站内, 换乘不同交通方式。在没有建设交通枢纽的地方, 乘客到最近车站的换乘距离也不应该超过500米。

E 信息化车站

北京的公交车站硬件设施较好, 但动态



▲ 聚焦城市道路拥堵。

信息很少。段里仁介绍, 在日本东京、意大利米兰等城市, 公交车内安装了GPS定位系统, 在车站则设立实时播报信息的电子显示屏, 告诉乘客大约还有多少分钟公交车可以进站。中国城市的公交系统也可以借鉴这种方式。

难点

毛保华表示, 出台保障公交路权的政策措施难度较大。因为改变现有政策, 必然会影响到一部分人的利益, 这些人的反对意见, 却有可能影响政府决策。而且如果私人小汽车的使用量抑制下来后, 公共交通系统的服务不能立刻跟上, 必然会引起公众的抱怨, 这些都是出台相关政策的难点。

段里仁称, “世界上很多发达国家的城市, 主城区都限制小汽车行驶, 北京的四环以内的主城区, 只要多开辟公交专用道, 并保障公交车的专用路权, 就不会再堵车。北京市正考虑实行的单双号限行或征收拥堵费等措施, 都是不治本的办法, 而且有可能带来负面效应, 实现公交扩权, 道路畅通了, 这些措施将不会再是决策者的选项。”

堵点二

占道式拥堵

争议

大量机动车占道停车, 不但导致拥堵, 还会带来交通及消防安全等隐患。

《2010年北京市交通发展年度报告》显示, 2009年共有收费停车场5247个, 共有停车位127.8万个。与此同时, 北京市73.08%的公车拥有停车位, 52.43%的私人机动车拥有停车位。而截至2009年12月, 北京市机动车保有量为401.9万辆, 其中私人机动车为318.6万辆。按此计算, 北京市机动车停车位的缺口已经高达数百万个。

另据当地媒体报道, 截至2010年初, 成都城区的停车位缺口达40万个, 南京市城区的停车位缺口达72万个。

住建部城市交通工程技术中心副主任马林证实, 中国一、二线城市出现大量的停车位缺口, 并且缺口正迅速扩大。

多位交通专家建议, 北京市应该尽快恢复“停车泊位证”制度, 限制机动车的过快增长, 缓解停车位缺失的矛盾。

但也有专家指出, 如果采取此办法, 并严格监督审核, 北京市城区将几乎不会再有新车注册上牌了。应该在现有条件下, 尽可能多地建立立体停车场, 发展停车产业, 并采取部分机关大院对社会车辆开放等方式, 来缓解停车难的问题。

出路

A 政策要求

今年5月, 住建部、公安部、国家发改委联合下发了《关于城市停车设施规划建设及管理的指导意见》, 要求100万城市人口及以上城市要在2010年底前, 编制完成城市停车设施专项规划; 100万城市人口以下城市要在2011年年底前, 编制完成该规划。

马林介绍, 目前很多城市正在根据自身情况, 编制“城市停车设施专项规划”, 预计这将推动各城市更加合理地规划和配建停车设施, 包括将推动在轨道交通站点附近设立机动车停车场。

B 错时停车试点

居住小区与写字楼停车位互相开放, 错时停车等措施, 正在多个城市试点。北京市朝阳区有的街道已经开始试点: 附近写字楼里的工作人员来上班时, 小区居民外出, 上班族将机动车停在小区停车位内。到了晚上, 小区居民又将原本占道停放的车辆, 停入写字楼的地下停车场。

据朝阳区社会办主任张永新介绍, “错时停车方式, 能缓解两到三成的停车压力。试点结束后, 这一措施有望在其他地区推广。”

C 机关停车场开放试点

政府机关停车场对外开放, 也在试点中。9月, 福州市鼓楼区政府机关大院, 率先在下班时间有偿向社会公众开放。

相关的专家认为, 政府机关的大院建设维护资金, 来源于公共财政。开放机关停车场供社会使用, 在某种程度上, 相当于政府部门为社会提供的一种公共服务。这样做可能会给政府机关的管理带来一些困难, 但这些困难并非不可克服, 应该鼓励政府机关开放停车场。

D 停车产业

段里仁认为, 这些合理配置现有停车位资源的方式, 只能是权宜之计。解决城市停车问题, 一是要限制在城市中心区使用机动车, 加强对占道停车的处罚; 二是要靠发展停车产业。“政府部门加强管理后, 投资于建设、运营停车场的资金有望获得合理回报,

这样就可以通过市场手段, 解决城市的停车问题。”

难点

城市规划的基本原则, 不应鼓励人们自驾车去城市中心区, 而且城市中心区的空间使用成本也比较高, 因此在相关的停车场配建标准中, 越往城市中心区, 相同类型建筑物配建停车位比例越低。

据马林介绍, 住建部对于城市停车场配建的态度仍然是按照各城市交通需求管理的目标, 适度供给, 并在城郊配建更多停车设施, 鼓励机动车向城郊转移, 这种大方向不会改变。

然而, 与世界其他城市“中心城区低, 外围高”的机动车保有量分布态势相反, 北京等多个中国城市, 越往城市中心区, 机动车的保有量越高。据北京交通发展研究中心统计, 北京市东、西城区, 人均拥有机动车0.28辆, 而外围的朝阳、海淀等四个区, 人均拥有机动车0.20辆, 远郊区人均拥有0.14辆。这种状况导致越往中心城区, 缺少停车位的矛盾越突出, 使城市停车“一车一位”, 成为难以实现的梦想。 据《财经国家周刊》



▲ 城市拥堵 (资料图)。

欢迎登陆

现代

交通

网

网

网

网

现代交通报
主办唯一
官方网站