

# 从专用到共享,公交专用道优化改革即将开始

■新华社记者 任沁沁 鲁畅 王阳 魏一骏 张骁

公安部近日宣布,优化城市公交专用道管理改革措施将于6月1日起实施,该措施包括优化公交专用道专用时段,允许部分社会车辆使用公交专用道等。

全国公交专用道总长度已超过1.8万公里。从专用到共享,背后是什么考量?如何实现更科学、精准、高效的优化?如何做好公交专用道优化后的管理配套?新华社记者进行了采访调研。

## 适时回应关切

4月,一个普通工作日的早高峰。北京南三环西路,内环方向车辆因前方事故造成拥堵严重,走走停停,最右侧公交车道却车辆稀少。记者观察,7时36分,一辆300(内)路公交车驶过,随后七八分钟内未再有公交车经过。

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。例如,京港澳高速出京方向公交专用道平均运送速度为44.45公里每小时,专用道启用前则为25.1公里每小时,提速77.1%。

近年来,随着城市规划的调整,私家车保有量的攀升,轨道交通、共享单车、网约车等其他交通方式飞速发展,地面公交客流出现了下降趋势,公交专用道使用效率也相应下降,各地不同程度存在利用率低的问题。

一些地方市民反映:早晚高峰,社会车辆拥堵,而一些公交专用道车辆稀少;有的公交专用道限行时间设置不甚合理,24小时公交专用道利用率

较低;双休日和节假日依旧保持限行……

“公众对提高公交专用道效率的诉求,表达了对交通精细化管理的需求。”北京交通发展研究院院长郭继孚认为,提高专用道利用率是大势所趋。

在4月初召开的公安部新闻发布会上,公安部交管局局长李江平指出,实践中一些城市公交专用道管理不够精细,存在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。“为回应人民群众关切,改进管理优化服务,公安部推出优化城市公交专用道管理的改革措施。”

## 探索适时适度开放

近些年,在不影响公交车正常通行的情况下,一些地方开始探索优化措施。

2017年开始,济南结合道路实际情况,科学调整公交专

用道的专用时段,节假日允许社会车辆通行,设置公交借道保障高峰期班车、校车等大运力车辆通行等。据统计,调整后,早晚高峰时段公交车出行率平均提高约20%,平峰时段公交车出行率平均提高约35%,公交分担率平均提高约10%。

济南交警表示,下一步将继续探索优化公交车道的专用时间,尝试限时与常规混用;设置路口双排公交车道或公交借道,最大程度保证通行效率;设置快速公交系统与普通公交共用车道,公交车道与非机动车道混用;优化站点设置等。

一些城市在确保公交享有优先路权的前提下,探索有序推进利用率较低的专用道向符合条件的社会车辆开放使用。无锡兴源路将公交专用道变为多乘员合乘车道,允许公交车和实载人数3人及以上的客车通行;上海启用首条“公交专用道+多乘员合乘车道”的复合型集约车道,高峰时段载客两人

小轿车可驶入……

北京交通大学交通系统科学与工程研究院教授徐猛提出,在交通流呈现明显潮汐特征的路段,可对公交专用道进行时段划分:早晚高峰设为公交专用,在其他平峰期允许社会车辆使用,以缓解整体交通压力;允许社会车辆在不影响公交车运行的情况下临时使用专用道,提升整个道路通行效率。

## 进一步优化城市公交道路

公安部公布的优化城市公交专用道管理改革措施中,在优化时段方面,将根据道路类型、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,其他时段允许社会车辆通行;在允许部分社会车辆使用方面,在保障公交车运行速度的前提下,鼓励地方结合实际允许单位班车、专用校车等大运力车辆,在公交专用道专用时段通行。

专家表示,城市交通规划、建设和组织管理单位要转变观念,强化服务意识,建立高效协调机制。

“运用大数据等先进技术手段,将城市公共交通、常规交通与应急交通和智慧城市建设相贯通,以全方位、精细化、高效率管理,确保交通有序、市民方便、城市安全。”北京工业大学城市交通学院副教授熊杰说。

徐猛认为,细化落实改革措施时,应在公交优先发展战略的大背景下,系统、科学、有依据地给出公交专用道的设计和管理措施,真正实现公交专用道的合理利用。

郭继孚建议,随着移动通信、精准定位、车联网等技术发展,可以充分利用预约技术对公交专用道实施灵活管控使其成为公交优先道,“既能保障公交车优先行驶,又能允许其他预约车辆在通行能力限度内使用公交优先道,实现道路资源利用最大化。”



## 铁路“五一”小长假 预计发送旅客1.2亿人次

据中国国家铁路集团有限公司消息,铁路“五一”小长假运输4月27日全面启动,为期8天。全国铁路预计发送旅客1.2亿人次,较2019年同期增长20%,超历史同期最高水平,日均发送旅客1500万人次。图为4月27日,郑州东站党员服务台工作人员正在解答旅客问询。

人民图片

# 北京慢行出行比例创近10年新高 倡导“3510”出行模式

■中国城市报记者 张阿婧

步行、自行车友好城市如何建立?培养慢行出行习惯至关重要。近日,由北京市交通委联合团市委举办的“慢行优先引领绿色出行,3510助力首善交通”主题骑行活动在北京市通州区大运河森林公园举行。

“3510”是指“3公里步行、5公里骑行、10公里公共交通”的出行模式。在“慢行优先、公交优先、绿色优先”的发展理念引领下,北京努力建设步行自行车友好城市,市民慢行出行意愿持续提升。2022年,北京

中心城区绿色出行比例达73.4%、慢行出行比例达49%,创近10年来新高,北京成为首批全国“绿色出行创建城市”。

3年来,北京持续推动慢行系统品质提升。比如,打通6条瓶颈路的慢行系统断点,完成35.9公里独立自行车道设置和80.6公里自行车道宽度拓宽,设置非机动车一次左转路口近50处,部分商业区试点应用了智能斑马线,慢行系统连续性、安全性得到有效提升;稳步推进中心城区“两轴—三环—三横—四放射”慢行廊道建设,推动慢行系统连线成网、联

网成片。

此外,北京还建成了全国第一条自行车通勤专用路,并进行东拓、西延、南展工程;强化区域慢行环境综合治理,打造了朝阳CBD、东城王府井等独具特色的慢行系统示范街区;加强水路绿三网融合,建成了玉渊潭滨水绿道、三山五园绿道等巡河路、绿道与慢行系统互联互通工程,慢行出行品质显著提升。

“十三五”期间,北京通州区城市副中心也在持续推动慢行系统建设、提升慢行系统出行品质、提高慢行交通出行效

率。如今,城市副中心绿色出行比例已达74.5%。

在保障慢行交通者“路权”方面,2020年以来,北京城市副中心已累计完成82条主干路共计66公里的慢行交通标线施划工作,实现自行车图标和导向箭头“应标尽标”;同时全面开展路幅宽度12米以上道路非机动车道摸排整治工作,确保非机动车道通行宽度达到2.5米以上,共计完成33条路12.8公里整治任务,保障自行车“路权”。

到2025年,城市副中心慢行系统里程将突破1500公里,

形成行政办公区、老城地区、文旅区、运河商务区、城市绿心等区域连片成网的交通体系,构建绿色、畅通、便捷、舒适的慢行系统交通网络。

随着慢行系统不断完善,自行车出行正回归城市。中国城市报记者从北京交通委获悉,北京市骑行比例已由2014年的9.4%提升至2022年的17.5%,这一增长趋势在全面引入共享单车服务后尤为显著。2022年,全市共享单车骑行量达9.68亿人次,车辆周转率由2019年的日均0.9次提升至3.02次。