

市区公交专用道车速低于“平均数”,代表委员建议—— 升级“公交电子警察”震慑违规者

专用道难名副其实

2012 年本市公交客流调查数据显示,目前全市范围主要公交专用道高峰时段运营车速为:平均运营车速约为 12.9 公里/小时,个别路段最小运营车速不足 10 公里/小时,低于市区范围内早高峰常规公交线路平均车速 12 公里/小时。

与此相对应的是,目前公交专用道普遍存在“专道不专用”的现象,除公交车外,专用道上也行驶着其他类型的机动车和非机动车。

公交车专用道为什么难以名副其实?一种误解是,设置公交专用道后,不能充分利用道路资源,降低了机动车的通行速度,造成道路资源浪费。事实上,市交港局统计数据显示,若按在市区同样运送 100 名乘客计算,使用公共汽车与使用小汽车相比,道路占用长度减少近 9 倍,节省油耗约 5 倍,排放有害气体最多可降低 15 倍左右。

现有技术尚有不足

公交优先,加强公交专用车道的“专一化”,是提高交通资源利用效率,提高公交运营车速,方便市民出行,缓解交通拥堵的重要手段。要确立公共交通在城市交通中优先地位,

目前,本市已有 30 多个路段建成了 161.8 公里的公交专用道;3 年内,公交专用道将达 300 公里。

去年 6 月起,本市延安路沿线 127 路公交车率先安装“公交电子警察”(见右图 肖健 摄);8 月 14 日向不当驶入公交专用道的社会车辆开出第一张罚单,2 个月内共开罚单 25 张。但实践表明,要推动公交专用道“专道专用”,技术、管理尚待“双提升”。

就必须把公交专用道还给公共交通。去年 1 月,市十三届人大代表王文杰为此向市十三届人大五次会议提出书面意见。

去年 6 月,延安路沿线 127 路公交车率先安装了监控设备,开展前期测试。8 月 14 日,第一条违法告知单开出——“公交电子警察”当天抓拍到社会车辆不当驶入公交车专用道的违

法行为,执法部门挂号邮寄了违法处理告知单。两个月内,这样的违法告知单已开出 25 张。

“但目前‘公交电子警察’技术上尚有不足——因为无法准确定位,如果要对疑似占道车辆处罚,难以做到‘铁证如山’;同时,行进中的‘电子警察’很难拍摄清楚、有效的照片作为有力证据。”今年,市十四届人大代表郭

海鹏继续就公交优先提出书面意见,他说,“公交电子警察”的技术升级,无疑有助于执法的权威性。

市政协委员钱君律也认为,对恶意占用公交专用道的车辆进行处罚,关键要有充分可用的证据,因此,除了增设“高清电子警察”,还要开发更好的科技手段来锁定证据,震慑违规者。

建议设置彩色标识

市政协委员林明月建议通过设置彩色公交专用道并配以醒目标志,以避免社会车辆误入。“目前,上海大部分公交车专用道都以黄色虚线与其他普通车道区分,仅在每个路口的地面上标注‘公交专用’的字样,部分路段会配以交通指示牌进行提示。但标识不够醒目,的确可能造成误点。”

林明月透露,在国外,有很多通过醒目颜色来区分公交专用道和普通车道的成功例子,比如韩国首尔、法国里昂设置的是红色路面公交专用道,日本名古屋设置的是黄色路面公交专用道。她建议也通过在水泥或沥青中掺入彩色乳剂设置彩色公交专用道,用醒目颜色将公交专用道路面与普通车道加以区分,并在即将出现公交专用道的路口提前设置醒目的交通指示牌,提醒社会车辆驾驶员不要误入。

市政协委员石威则建议将目前的公交专用道改为“消防、救护、公交专用道”,用红色等醒目色彩划分车道,并在每日 9—17 时非交通高峰时段,限制任何社会、军用、民用、出租车辆等驶入,这样可以在确保公交优先的同时,也为其他需要紧急避让的特种车辆提供快速通道。

本报记者 姚丽萍 潘高峰

提供更多“慢行空间” 交通拥堵难以“宜行” 人大代表提出方案

骑车出行常“无路可走”

市人大代表朱如安经常骑车上下班,从家门口的天钥桥路骑到单位中山南路,花费半小时左右。“PM2.5 污染中,机动车尾气排放‘贡献’很大。我们应该鼓励低碳环保的出行方式。”但令他苦恼的是,这一段骑下来,波折不断,“骑着骑着就没路了,要么骑到人行道上,要不只能穿梭于公交车、出租车、私家车之间。”

朱如安调查发现,这样的现象并不少见。“比如,陆家浜路过去比较窄,现在已经成了一条大马路,但没有专门的非机动车道;在虹桥路附近有条路,骑到路口,自行车的交通指示标识是引导到人行道上去的。”非机动车道上停着一辆辆小汽车时或是摆着摊位时,骑车人往往不得不骑在机动车道上,与速度更快的汽车“抢跑道”,或者骑上人行道,与行人“争先”,这样的场景在上海各处经常可见。

朱如安建议,尽快制订出台道路

陆家嘴金融区域没有非机动车道,可在国金中心、金茂大厦等商务楼前,自行车随处可见。既然有实际需求,为何不能开辟专门的非机动车道?地上资源越来越紧张,能否大力开发地下空间,改善步行环境,让更多人出行更为悠闲、便捷?今年两会上,不少人大代表提出,城市有必要为人提供慢生活的空间。

上设置自行车、人行道专用道的科学标准;对于已建好的道路,如短期内无法改造,应采取补救措施,用隔离栏划分出自行车道、人行道。可在快速路周边的支小马路上开辟非机动车道,尽可能地给非机动车创造通行条件。新建的非机动车道,可以容纳

网友点题

“高峰时想打车,真是难上加难。低谷时,满大街又都是空驶的车辆,排放出大量的尾气。”上海滩微博网友 @ 苏罗明觉得,如果能提高出租车载客的效率,就能减少车辆的数量,不仅能缓解交通拥堵,还可以降低尾气排放量,减轻对空气的污染。

市红十字会常务副会长、市政协委员马强

观点: 倡导并推行出租车顺道载双客

在中心城区试点比较难,马强委员建议,优先在机场、火车站、轮船客运码头、长途汽车站等场所率先倡导、推行出租车乘客自愿顺道载双客制度。

具体操作方法是:一辆出租车可以同时搭乘两位不认识的、顺道的乘客,可以让乘客在候车点自行组团,也可由驾驶员在接收客源时组成。收费方面,实行乘客个人付费打折,如每位乘客只需支付行程费用的七成,或更低。驾驶员则可以分别收取每位乘客行程的 70% 费用,乘客与的哥各自得益。

在技术层面,可以在出租车

出租车顺道载双客可行吗?

上安装两个计价器,分别计价。或者更新软件,一机二用。因为难免有绕道的可能,如果能对后一位下车的乘客进行卫星定位路线计费,则更加科学。

在制度上,市级层面要制定招揽乘客的具体操作规范;物价审核收费标准;管理部门推进对管理人员和驾驶员的培训、制定操作制度。

上海尚伟律师事务所主任、市政协委员黄绮

观点: 载双客须充分尊重乘客个人意愿

出租车不属于公共交通,乘客选择了这样一种“点对点”的出行方式,追求私密性和舒适度,是他的个性化要求。“现在我们从环保角度倡导载双客,充其量只能‘倡导’,不能强制,还是要尊重乘客的个人意愿。”黄绮说,要改变出租车这种非公共交通工具的性质,前提是乘客必须自愿放弃原来能享受到的舒适和便利。

“还有一点必须强调,就是对出租车司机的监管。”黄绮说,如果乘客不愿意拼车,司机绝对不能为了收双份车费而拒载乘客,也不能“给脸色”。

本报记者 徐轶汝 孙佳音

北外滩打造立体步行系统

记者在今年两会上获悉,申城多个慢行示范路段正在抓紧规划,北外滩将打造立体步行系统。

上海将加快建设以步行、自行车和使用清洁能源的观光车为主体的滨江慢行交通体系,合理布局公共自行车租赁点,与轨道交通、大型交通枢纽站实现“无缝对接”。虹桥地区将规划三条慢行交通示范路段:娄山关路(天山路—兴义路地下通道出口)、遵义路(天山路—仙霞路)、紫云西路

(娄山关路—遵义路),将通过增加自行车道和步行停留区域、错位设置路边停车道等方式,实现非机动车空间和公交空间的扩大,又不对机动车交通产生明显影响。

北外滩将打造立体步行系统,通过空中、地面、地下三个层面,分层组织人流与车流,互不干扰,换乘便捷,实现北外滩核心功能区地块间互联互通。根据规划,12 号线通过北外滩地区有三个地铁站。北外滩开发将充分利用地下空间,与地铁站无缝衔接,以白玉兰广场和海门路 55 号地块为中心,通过空中平台和连廊加强区域内各地块之间商业商务功能的联系。市人大代表、虹口区规划和土地管理局局长白爱军在两会现场介绍,滨江步道将成为未来北外滩的最大亮点。规划中对沿江各区段整合设计,实现外滩—北外滩—苏州河滨江滨河区域公共空间连通。未来的北外滩滨江将由海鸥广场、中轴广场、高阳广场等多个广场组成,滨江步道将把这些广场串联起来。

本报记者 叶薇

浦东前滩交通设施将更人性化

本报讯 (记者 宋宁华)前滩已紧锣密鼓投入建设,未来交通设施将更人性化;迪斯尼项目正按时间节点推进,确保 2015 年开园。这是昨天在两会会场上市人大代表、浦东新区区委常委、副区长彭崧向记者透露的信息。

彭崧介绍,前滩的规划起点高,将打造为陆家嘴的“姐妹城”。无论在建筑、交通、能源上都将凸显低碳的特点。未来的前滩将有 3 条轨道交通