

嘉善生态绿色公共交通 高质量发展路径研究

□嘉善县交通运输局局长 滕少波

今后三年,嘉善将在生态绿色公共交通高质量发展方面积极探索,打造示范区三个“半小时”公共交通出行圈(高铁半小时到达长三角主要城市、市域轨道半小时到达长三角示范区主要节点城市、公交半小时到达县域内任意乡镇)。探索谋划对外集高速铁路、普速铁路、城际铁路、市域(郊)铁路于一体的现代轨道交通,对内以中运量公共交通为骨干,常规公交为基础,定制客运服务、出租车、公共自行车为补充的公共交通体系。

城市公共交通是城市重要的公共基础设施和社会公益事业,也是衡量城市综合服务功能的重要标志。2019年11月,《长三角生态绿色一体化发展示范区总体方案》发布,提出要探索生态绿色公共交通发展新模式。近年来,嘉善县城市公交事业虽取得了一定发展,但与经济社会发展新形势及市民出行需求相比,仍存在较大差距。为推动嘉善县公共交通更高质量发展,提升人民群众出行品质,深入实施“城市公共交通优先发展”战略,特对嘉善县生态绿色公共交通高质量发展开展路径研究。

一、嘉善生态绿色公共交通高质量发展的现实背景

1. 生态绿色公共交通高质量发展是示范区建设的必然要求。2019年10月29日,国务院正式批复同意长三角生态绿色一体化发展示范区方案,嘉善县被列入一体化示范区范围内。根据方案,示范区将建设以生态绿色为主导的公共交通模式,对外以轨道交通为主,公共交通出行占比要达到70%;内部以公交、慢行、共享出行

为主,绿色交通要占到90%。

2. 生态绿色公共交通高质量发展是缓解交通拥堵的根本出路。近年来,嘉善县国民经济和机动车保有量呈现爆发式增长,城市交通拥堵的问题逐渐开始显现。公共交通具有人均占用道路面积小、污染指标低、能耗小等优点,对于缓解交通拥堵等矛盾,促进城市可持续发展具有

明显的优势。

3. 生态绿色公共交通高质量发展是提升获得感的重要体现。为人民服务始终是示范点建设的出发点和落脚点。加快推进生态绿色公共交通高质量发展,实质上是践行百姓优先、大众优先、多数人优先的理念,有利于进一步增进民生福祉,促进经济社会高质量发展。

二、嘉善生态绿色公共交通高质量发展中面临的难点及存在的问题

一是服务供给与市民需求脱节。民众对于出行品质需求日趋高涨,公交运力的均匀投放与运营模式的固化,较难满足市民多样化出行需求;客流走廊服务效率低,缺乏示范性公交干线线路;公交运营模式单一,无法有效承接高铁客流;旅游交通需求猛增,相应公交服务供给滞后,公交分担能力低。

二是场站规模不足,功能缺失。公交场站规模不足,车均公交场站占地面积为154.9平方米;远低于国标《城市公共交通站场厂设计规范》(CJJ 15-2011)规定的每辆公交车平均占地200平方米。仅满足停放需求,维修保养功能缺失严重,不利于未来车辆规模提升;部分乡镇首末站用地大量缺失。

三是线网结构缺失,路权优先度低。在现有按照区域划分的城市公交线路、城乡线路、镇域线路基础上,尚未形成“干、支”两层级线网构架,线路运速较为均衡,难以支撑差别化出行需求。公交专用道建设刚刚起步,尚未联网成片。

三、嘉善县生态绿色公共交通高质量发展的先行探索

今后三年,嘉善将在生态绿色公共交通高质量发展方面积极探索,打造示范区三个“半小时”公共交通出行圈(高铁半小时到达长三角主要城市、市域轨道半小时到达长三角示范区主要节点城市、公交半小时到达县域内任意乡镇)。探索谋划对外集高速铁路、普速铁路、城际铁路、市域(郊)铁路于一体的现代轨道交通,对内以中运量公共交通为骨干,常规公交为基础,定制客运服务、出租车、公共自行车为补充的公共交通体系。

(一)政策引导,明确公共交通发展方向。

1. 加快公交规划深入研究。坚持以规划为引领,深化“多规合一”,加快《嘉善县公交发展专项规划》《嘉善县中、低运量轨道交通专项规划》等专项规划的编制,开展公共交通品质提升、公交线路优化、公交基础设施建设等课题研究,明确嘉善公共交通发展目标、方向、举措和政策导向,统筹“建、管、养、运”全面发展,指导公共交通更高质量发展。

2. 倡导公共自行车绿色出行方式。加快公共自行车布点,并逐步延伸至各镇。2020年实现投放40个布点、共计2000辆自行车,另改造升级1500辆自行车,实现公共自行车电子围栏停放,进一步方便群众。杨庙公交场站拟建建筑面积约900平方米,立项总投资1093.4万元,2020年底完工。

3. 推出高速公路部分客车免收通行费政策。11月10日零点起,正式实行嘉善县境内高速公路部分客车通行费免收政策,凡安装使用ETC记账卡的浙F牌照一类客车,进出均在嘉善县境内高速公路6个收费站站点,免收通行费。据统计,政策实施后,车流量上升至3500辆/日,增加了2400辆/日,免收金额约为35000元/日,一定程度上缓解了县内道路拥堵情况。

(二)提升体验,落实高质量公交服务示范工程。

1. 完善公交服务网络体系。以满足民众需求为首要目的,深化全县公交运行体制机制建设,构建“干、支、特”服务网络。根据客流分布合理调整公交干线,每年优化新增调整公交线路5-10条;结合县域新建公路开通城乡支线,着力构建中心城区快速通达各镇(街道)、中心村、旅游景点、交通枢纽、产业园区以及各镇间互联互通的公交体系。2020年,新增或优化公交线路15条,高铁嘉善南站交通优化提升工程完成建设,有效优化了站外交通组织秩序。

2. 开展公交个性化定制服务。响应市民多样化出行需求及县域产业结构需求,探索社区微巴特色公交服务,形成嘉善分类公交线路服务标准体系。积极开展“十百千”文明出行示范线创建活动,推出了“党员示范公交班线”“文明示范公交班线”“退伍军人示范线”等,打造“一线一品”特色线路。

3. 加大早晚高峰公交运力投入。配合公交专用道设置及交叉口公交优先设置,研究线路客流情况,在早晚高峰适时增加公交运力投入,进一步缩短市民出行时间和换乘时间,降低交通拥挤程度,提高交通舒适度。今年新增学校辅助公交专线2条,推动出台公交限时免费通行和限时换乘免费政策。

(三)开放融合,提升区域客运网络一体化水平。

1. 推动县域轨道交通建设先行。以“半小时”可达上海都市圈重要节点城市为目标,开展集高速铁路、普速铁路、城际铁路、市域(郊)铁路于一体的对外轨道交通运输体系研究,加快县域轨道交通系统与上海17号线、苏州10号线的衔接,力争及早开工建设,并同步开展县域内中、低运量轨道交通线网研究。

2. 构建对接示范区的公共交通体系。加快与上海、江苏毗邻地区的省际公交沟通,落实客运“一票制”、信息服务“一站式”的服务网络。特别是加强与上海虹

桥枢纽、苏州南站枢纽的公交联系,方便公众出行。完善与上海青浦、金山、江苏吴江等地的公交化客运班线运营管理,结合需求增加公交班次。目前已开通省际毗邻公交线路6条。

3. 构建融合发展的区域协作机制。建立完善嘉善、青浦、吴江三地定期交流与多边合作机制,探讨交通规划、技术标准体系、交通执法和公共交通合作共享,聚焦关键通道、关键节点和重点工程,实现优势互补、资源互享和发展互惠。

(四)完善设施,提升公交优先服务能力。

1. 打造中心城区公交专用道网络。切实贯彻公交优先理念,在主城区实现具备公交专用道改造条件的城市道路应改尽改,至2022年建成“四横四纵”的公交专用道网络,公交专用道总里程不少于30公里,允许旅游巴士、校车、班车使用公共交通专用道。对道路资源有限的老城区道路,加快道路路口划线及信号灯改造,保障公交车优先通行。

2. 推进公交新能源辅助设施建设。积极推进公交综合供能站、充电站、加气站建设。结合公交停车场及枢纽站的新建、改建项目,同步开展公交充电站、加气站的一体化建设。公交车辆充电桩按照桩车比1:3进行配置。新增50辆氢能源公交车、50辆纯电动新能源公交车,充电桩城西公交停车场完成建设,公交服务中心、高铁换乘区于11月底建成。

3. 打造智慧公交管控与大数据系统。对300余个关键公交站点进行智能化、规范化和标准化设计与建设,实现了向旅客乘客展示到站信息、路径规划、市民卡账户充值圈存的功能,另外还配备了无线WiFi、USB充电口等。打造智慧公交管控与大数据系统和面向乘客的智能公交产品“公交行”APP,方便市民随时随地查看所乘车辆的到站时间,实现车辆的合理运行、公交运力与客运资源的最优配置。