



地市“齐亮剑”治堵“创新招”

——展播浙江各地创新推进城市交通拥堵治理方法路径

加快建设交通强国,是以习近平同志为核心的党中央立足国情、着眼全局、面向未来作出的重大战略决策,是新时代做好交通运输工作的总抓手。基于早些年浙江治理城市交通拥堵的探索与实践,2020年8月,浙江获批交通运输部全国第一批交通强国建设试点,成为全国唯一的省域城市治堵试点。

三年来,浙江紧扣《交通强国建设纲要》相关要求,结合既有治堵工作体系,迅速编制推进城市交通拥堵治理试点的实施方案,系统开展城市治堵试点工作。

第三方调查机构数据显示,2022年,浙江城市交通总体评价满意度达93.6%,各城市交通满意度总体评价均超过90%,其中,宁波更是连续两年获得中国社科院等机构测评“地面公交出行幸福指数”全国第一。

这组数据,无疑是试点工作增强美好生活幸福感的有力体现,也佐证着浙江治堵工作的显著成效。在试点工作开展过程中,我省各地市因地制宜、按需施策,在规划、基础设施建设、公交优先、绿色出行、交通管理、数字赋能等方面涌现出了诸多创新举措与优质做法,试点工作的先行先试和示范引领作用日益凸显。

□本版文字 吴迪元 □本版图片及部分文字素材由杭州市、宁波市、湖州市、金华市治堵办提供

杭州:探索公交单元化治理“丁兰模式”

为城市公共交通优先发展和绿色出行贡献杭州方案

“告诉司机,直接送我到小区门口。”近日,家住杭州市上城区丁兰街道的陈阿姨在微信朋友圈分享了张社区穿梭巴士的照片。陈阿姨口中的社区穿梭巴士,正是杭州以丁兰街道为典型案例打造的公交单元化治理模式的重要内容之一。



丁兰单元位于杭州市上城区东北部,是近年来发展迅速、人口快速上升的区域之一,常住人口已超过20万。然而,由于居住比不平衡、对外出行通道较少等问题,丁兰街道的居民对公共交通出行的需求逐年增加。为破解当地群众公共出行痛点,杭州以主动服务为导向,正式启动对丁兰街道的公交单元化治理。

杭州公交有关负责人告诉记者,他们以丁兰街道25个社区、64个住宅小区、4个地铁站、3条对外通道为基础,划分了“大、中、小”三种单元类别。“通过线上分析聚焦中单元,线下问询聚焦小单元,以小单元为治理

单位,派驻‘公交小灵通’实现线上、线下综合分析。”

准确把脉“小单元”为线网优化奠定了坚实的基础,一系列行之有效的服务举措随之跟上。其中,最为人称道的就是社区穿梭巴士。利用增设招呼站、“车跟人走”响应式运营、“一老一幼”场景服务形式,社区穿梭巴士实现了“招手即停、响应停靠、车跟人走”。站点灵活机动、走向多元可变、客群分类管理,穿梭巴士一经推出,就收获了社区居民的高度赞扬。“原来早高峰到市区要一个多小时,现在40多分钟左右就能到。”丁兰街道长虹社区居委会工作人员赵顺表示。

此外,在地铁接驳方面,杭州公交不仅在“硬件”上加强站点设施融合,让居民实现“下了地铁,就上公交”,更在“软件”上协同发力,结合地铁接驳线特性,推出“短频快”(候时短、频次高、速度快)接驳模式,实现“地铁一到,公交即发”。在精准调度方面,通过智能化调度系统的应用,实现精准排班,提高公交运营效率。

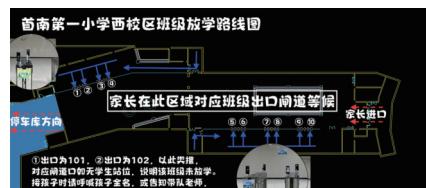
今年以来,在丁兰街道单元化治理基础上,杭州市在全市19个片区探索城市公共交通治理,构建了“一个区域一张网”的公共交通多元化服务体系,初步实现公共交通均衡融合发展。日前,以丁兰街道为典型案例的杭州公交单元化治理模式,更是被交通运输部评为全国城市公共交通优先发展和绿色出行典型案例。数据显示,通过片区治理,杭州市丁兰街道公共交通乘客满意度提升19.7%,公交客流量提升20%,城市公交运营效率提升20.5%。

宁波:校门口上下学堵车问题有“妙解”

这所学校的地下接送系统开启智慧新模式

如何既便捷又安全地接送孩子上学、放学,一直都是学校和家长们老生常谈的话题。

处于闹市区,宁波市鄞州区首南第一小学(西校区)是如何做到上下学期间也很少发生拥堵情况的?出于好奇,笔者在放学时段来到了学校。现场可以看到,在老师、志愿者的带领下,学生从等候区走到地下车库,仅用时5分钟,就找到了父母的车。接送车辆统一从停车区顺畅驶出,学生安全有序离校。



如此方便、快捷、安全的接送方式,得益于学校在设计阶段就规划配建了人车完全分流的地下接送系统,并结合钉钉大数据平台开发,实现了放学时段家长和学生的精准定位、精准接送,有条不紊、随到随走。校书记、校长周鸿辉介绍,学校的地下车库共有215个车位,设置了接送区、停车区,孩子进出学校均需刷脸认证。“首先,学校通过调查

问卷,将接送方式分为步行(非机动车)接送和小汽车接送两种模式。”周鸿辉说,选择步行(非机动车)接送的统一安排在学校东门,上学时孩子自东门进入学校,放学时,家长在规定的放学时段直接从东门步行至地下等候区。

选择小汽车接送的家长,则由南门进入地下停车库,按指定线路行驶到达停车区。家长们只需要通过手机进行钉钉签到,精确的位置信息就会第一时间出现在学生班级电子屏上,班主任根据家长签到信息安排学生出班。紧接着,孩子由学校“护苗队”的老师和志愿者护送直至看到家长,有序离开学校。“孩子放学的时候队列很整齐,我们家长就在指定区域等,不用着急找孩子,基本上每天10分钟内肯定能接到小孩。”学生家长乐先生告诉笔者。

此外,家长也可通过地下等候区的电子大屏、广播通报与钉钉通知知晓自家孩子的放学信息,提前在指定接送位置等候。“系统自开学运行三个多月来,家长反映体验感很好,大约10分钟内孩子可以接送完毕,基本实现了家长到位、班级放学、学生按序离校的精准接送步骤。”周鸿辉说。学生“一出班门,即上车门”,将家长接送从地上转为地下,精准快速的衔接极大地缓解了学校周边道路的交通拥堵。

湖州:全息刻画城市路口交通流特征

数字化手段助力城市拥堵治理

近日,笔者来到湖州市南浔区的香山路与虹阳路交叉口,实测绿灯放行时长。测试结果显示,车流较少时,虹阳路绿灯放行时长为24秒;早高峰期,绿灯自动加长至37秒。湖州市民俞先生告诉笔者,日常开车出行时经常能体验到“一路绿灯”。“路上时间变短了,停车次数也少了,开车心情也畅快了不少。”俞先生说。

这加长的13秒,不仅可以增加路口通行量,还能帮助缓解早高峰压力。路口交通数据变化的背后,是湖州交通数字化手段助力城市拥堵治理的生动实践。“在这些路口,信号灯不再是几个固定的时间,配时方案一天最多优化次数超过700次,从而更好地分配绿灯时间,有效减少路面车流排队长度、绿灯空放时间,提升路口通行能力。”湖州市南浔区分局交警大队南浔中队负责人表示。

围绕数字路口建设方向,今年,湖州新增设了两个数字化路口,以数字化孪生的方式全息刻画城市路口交通流特征,做到路口运行全过程精细化监测,交通流运行指标全面掌握,为交叉口交通冲突点研判、交通通行效率提升研究、交通组织变更效果评估提供多维度分析模型,助力打造交

通秩序井然、道路畅通有序、出行文明安全的交通环境。



雷视设备可检测路口的车道级流量、排队长度、车头时距等指标,数据反哺中心端应用平台,结合信号配时数据即可计算得到空放、溢流、失衡、车流不均、流量异常和服务水平异常等指标,以数字化手段量化表征路口交通指征,服务信控配时专员进行路口信号灯放行策略的优化,做到“底数清、情况明”,实现“调度准、配时优”。目前,湖州市域内已完成50余个路口的雷视车检器架设,数字化感知道路交叉口的微观交通态势。

金华:金义东轻轨新增临时上下客点

使准“巧劲”助力缓解跨城交通拥堵

去年,金义东市域轨道交通开通试运营,串联了金华、义乌、东阳三个主城区,为沿线居民提供了快速、便捷、舒适的公共交通服务。

然而,轻轨站的开通,也带来了部分涉站路段车流、人流激增,出租车、网约车随意停靠路边上下客等问题。来自东阳的市民金先生告诉笔者:“轻轨体验感虽好,但站点进出口随意停车、上下客的情况确实很多。我们坐了几次轻轨后还是选择自驾回家。如果站点情况改善,我们也愿意多乘坐轻轨。”



为解决这一问题,金华市有关部门想出了一个巧妙的小办法——在万达轻轨站A出口100米处,增设6个上下客临时停车位,限停时长60秒,为出租车、网约车打造一个便民的停车空间。出租车、网约车有了便民停车位后,乘客便有了固定的候车点,司机也有了固定的停靠点,能够最大限度地保障驾乘人员的出行安全。



在李渔东路万达广场东往西方向,机非隔离花坛中间以及轻轨站出口处设置了一块标有“100m出租车网约车临时上下客点”的指示牌,引导需要上下客的车辆及乘客在非机动车道中的停车区域完成上下客车,随后根据路面箭头标线指示在前方开口处驶出非机动车道进入主路。

近日,笔者再次前往万达轻轨站,发现该路段拥堵情况有所缓解,网约车、出租车上下客行为也规范了不少。“上下客临时停车位规划好以后,我们上下车前往站点也踏实了许多,确实更愿意选择轻轨作为出行方式了。”从金华前往义乌的市民陈女士说道。

看似6个小小的站点,却用“巧劲儿”撬动了市民们选择公共交通出行的心,为缓解跨城同行拥堵提供了优质方案。目前,金华已经在光南路万达金街路段、东市南街嘉华酒店路段以及李渔东路轻轨站A出站口路段陆续设置了临时上下客点位。