

2015年进入尾声,这一年来,开车、停车、骑行还是乘公交,在合肥无论选择哪种出行方式一定还会有存在困扰的地方。对于未来的城市出行,大家一定也会有许多个疑问。

合肥的公共自行车什么时候会来?地铁5号线什么时候可以开建?定制公交车离我们还有多远?……日前,市场星报、安徽财经网记者采访了多个市直部门追寻这些问题的答案。

孙锐 记者 祝亮

合肥人最关心的出行问题,



【停车】

问:一直说鼓励单位停车场对社会开放,落实了没?

答:合肥140家单位停车场超万个停车位对外开放

记者从合肥市公安局交警支队了解到,目前,合肥市区共有约140余家社会单位内部停车场、约1.05万个停车位对外开放,占全市面向社会开放停车位总量的17.96%。其中,环城公园路内老城区13家、1816个停车位。

同时,交警部门对违法停车的治理也毫不手软。据悉,合肥现已在火车站、省立医院周边等32个重点区域实施远程抓拍。近期,还将结合智能交通二期工程,增建36处抓拍系统,扩大管理覆盖面。

为从源头控制和减少违法停车行为。

问:老城区拥堵,还有什么新招吗?

答:含山路、舒城路等部分路段临时停车位被取消

合肥市国资委明确表示,由公安交警会同规划、市政等部门根据城市路网结构、交通流量及停车需求,科学合理设置道路临时停车位,按照相关技术标准,完善标志、标线,并根据道路交通流量和停车需求变化,对道路临时停车位设置适时调整。根据不同路段、不同时段制定不同的收费标准。

随着道路通行压力的增加,在易堵路段,合肥市相关部门先后对已批准收费的含山路长江中路至寿春路路段、新华巷、舒城路长江中路至庐江路等路段的临时停车位进行取消,还路于民。做到“在道路上临时停车的,不得妨碍其他车辆和行人通行”。

问:很多道路上和小区里存在不少“僵尸车”,怎么解决?

答:小区“僵尸车”待法院判决后拖移清理

记者从合肥市公安局交警支队秩序科了解到,合肥市公安交警部门对全市主、次干道长期停放、妨碍交通的车辆进行了清理,目前全市主、次干道已基本无“僵尸车”停放。接下来,合肥市交警部门将继续做好道路上“僵尸车”清理工作,依法对“无牌、无车主”等车辆进行处理。

据介绍,由于小区内部、停车场内长期停放的车辆属于《合同法》、《物权法》等法律调整的范围,上述区域的“僵尸车”可由小区物业部门或所在地社区、停车场经营管理单位依法向人民法院提起诉讼,由法院判决执行清理。法院判决后,如果需要交警部门配合拖移的,交警部门将会积极配合相关单位开展好清理工作。

【公共自行车】

问:合肥的公共自行车什么时候出街?

答:有规划,但目前仍处于研究推进阶段

对于合肥公共自行车,市民已是期盼已久,公共自行车为何迟迟未能走上街头,合肥会有公共自行车吗?

记者从合肥市交通运输局了解到,合肥市先后在多个规划中对发展自行车交通系统提出明确要求和具体措施,按照规划,公共自行车租赁点划分为三大类:公建类(结合商业、医院、行政、学校、公园景点等节点)、交通类(结合轨道交通站点、BRT站点、公交枢纽等站点)、住宅类(结合大型居住小区)。近期老城区内共规划设置107个租赁点,其中一类点24个,二类点174个,计划配置6420辆自行车。整个一环内公共自行车租赁点500米覆盖率将达到100%,满足市民出行要求。同时,合肥市公交都市创建任务中明确,至2018年,全市范围内将布设400个公共自行车租赁点,配置20000辆公共自行车,实现公共自行车的全面覆盖。

该局还表示,公共自行车是一项系统性的工程,是由全市统一规划、统一布局的。合肥目前处在建设时期,特别是老城区存在断面多、非机动车道窄的情况,不适合骑自行车。目前,国内已经有不少城市启动了公共自行车项目,就调研的情况看,一些城市的公共自行车运行得并不理想,有的甚至沦为摆设。合肥的公共自行车项目,需要充分汲取其他城市的经验教训,科学谋划,周密部署,否则“民生工程”可能会演变成“烂尾工程”。为此,合肥市交通运输局正在结合前期项目建设调研成果,向市委、市政府建言献策,明确项目建设、管理和运营模式,成立工作组织机构,明确各部门职责分工,倒排时间节点,有序推进各项工作;结合环巢湖大道旅游驿站、轨道交通建设以及新一轮交通发展规划等,科学编制公共自行车项目及慢行系统建设方案,确保项目建设能切实满足群众出行和经济社会发展需求;研究出台合肥市区公共自行车交通系统建设和管理实施意见,规范公共自行车交通系统建设、管理与服务。以及建立合理的财政补贴机制,确保公共自行车项目的可持续发展。

【城市建设】

问:合肥城区很多路段没有非机动车道,会考虑增设吗?

答:老城区多条路段已增设非机动车道

记者从合肥市公安局交警支队秩序科了解到,合肥市交警部门针对非机动车道设置不连续、不合理等问题,开展交通组织优化。先后对徽州大道(长江中路至淮河路)、徽州大道(芜湖路至环城南路)等34条路段,通过增加隔离护栏和交通标志的方式,增设了非机动车道;对新蚌埠路等13条主要道路的非机动车道交通设施进行了修补。并对市区22个主要路口进行了系统性调研,重新施划了非机动车停车线,对具备条件的路口采用护栏确定了非机动车待停区。

今年,重点针对一环以内中心城区的交通开展了专项调研,与庐阳区政府、市规划局、城乡建委等部门配合,并邀请了部分专家,组织召开了一环路以内中心城区交通组织优化会议,确定首先由环城公园路以内老城区入手,按照“分离、分流、控制”的原则进行优化调整。其中,将非机动车道的管理列为重要内容。现已完成了淮河路片区,即:徽州大道以东(含徽州大道)、寿春路以南(含寿春路)、环城东路以西(含环城东路)、长江中路以北(含长江东路)区域的优化设计方案。计划于近期上报市政府审议批准后组织实施。

问:巢湖旅游要火,能否将环巢湖大道建成高架桥?

答:环巢湖大道不适宜建成高架

合肥市规划局交通处认为,环湖大道城市段主要为深圳路至重庆路段,修建于2012年,除了考虑交通与景观功能外,还起到以路代堤的防洪作用,若采用高架方案,将不能起到防洪作用,须另外建设防洪堤坝。此外,高架方案对沿线景观破坏比较大,对从陆地看往巢湖的视线有明显的遮挡作用。

此外,若采用“拱桥”方案,与环湖大道相交道路穿过环湖大道后到巢湖岸边截止,仍是断头路,环湖大道南端将会成为机动车的停车场,极大地占用岸线清水空间,破坏沿岸景观。

如果是为了使人更方便地前往亲水空间,未来合肥市有关部门将规划建设一批停车场,方便市民停车后前往亲水空间,沿岸修建一批新的观景平台,给市民提供休憩游览空间。

问:能不能建一个环线高架串起合肥目前各条高架桥?

答:合肥不打算建设中环高架

记者从合肥市规划局交通处了解到,实施高架工程将形成大量的拆迁,高架带来的空间挤压和大流量车流会对沿线居住小区及商业环境形成严重的负面影响。此外,建设高架桥将不可避免地及部分地铁的地下轨道相冲突,增加建设难度与拆迁风险。

同时,畅通二环工程完工后,二环将实现全线畅通无红灯,合肥市高架系统可以互联互通,进一步加强交通疏解作用。

此外,临泉路、潜山路、望江路也已列入合肥市大建设计划。其中望江路目前已建设完成,临泉路、潜山路正在开展前期工作。合肥市将在规划设计中进一步优化设计方案,挖掘上述道路的交通潜力,方便沿线居民出行。

问:合肥火车站和合肥汽车客运总站能不能无缝换乘?

答:地铁站通道可方便行人从火车站到客运总站换乘

合肥市规划局交通处相关人士表示,合肥火车站前广场综合改造工程与轨道1号线工程目前已开工建设,根据上述工程的建设方案,轨道1号线与轨道3号线换乘站在胜利路与站前路交口设置了地下过街通道,建成后,行人也可通过该通道前往合肥站与合肥汽车客运总站,同时,行人还可以通过现状人行天桥进行过街。

远期如果过街需求进一步增大,上述两种过街方式均不能满足行人过街需求,合肥市规划部门将根据客流情况综合考虑地下空间的开发利用,探索更有效的过街方式,保障行人过街。