

## 合肥到巢湖轨道交通应尽快上马 新桥机场到地铁终点站亟需通公交

### 委员声音

每一年的合肥市两会上,交通出行问题都是政协委员们关注的焦点。今年亦不例外,从城际轨道交通到小小的交通信号灯,从机场到高铁站的换乘问题……委员们都在发挥自己的才智希望破解一个个交通“肠梗阻”。  
□ 记者 祝亮

#### 破解难题:匡河周边交通不便

合肥市政协委员吴海峰:

#### 岳西路南延至休宁路建设一座便民景观桥

岳西路南段不到200米长度坐落两所学校——稻香村小学和五十中新校区,在两所学校附近有华邦·光明世家、华地公馆、蜀鑫雅苑、维也纳森林花园等众多小区,每天早晚高峰时段,在岳西路南段及望江西路与岳西路交口一带,机动车、非机动车、人流云集,交通堵塞、人车混行,秩序难以维护,不但对望江西路的车辆通行造成严重影响,对没有家长接送的孩子上学、放学也有较大的安全隐患,今年以来已经有几起车辆伤害行人事件。

合肥市政协委员吴海峰建议:将岳西路南延至休宁路,并在匡河上架设一座便民景观桥。潜山路桥和怀宁路桥主要以车辆通行为主,可以把岳西路桥设计成只允许非机动车和行人通行的景观桥,并在造型上要跟匡河景观协调。这样不但能够缓解这一段人车混行、交通堵塞的压力,还能方便岳西路周边众多小区居民去匡河边散步休闲和锻炼。

#### 破解难题:南站打车难

合肥市政协委员丁爱农:

#### 应允许高铁南站高峰时段拼出租

目前合肥南站和合肥站,除早晨时段打车乘客等车时间短点外,从下午至晚上,等候时间一般都要三四十分钟,特别在高铁南站旅客出站高峰时段打车等候的时间更长。乘客等车等得心焦,但一辆车却只上一个人,速度很慢,这是很大的资源浪费。如果同方向、同线路的乘客能2~3人乘坐一辆车离开,就可大大缩短等车时间,加快到站乘客的分流,也减少车站工作人员维持秩序的压力。

合肥市政协委员丁爱农表示:目前高铁南站的出租车等车口不少,但只开放了4~5个等车口,应该在高铁列车到站密集的时间段、乘客等车的高峰期,多开几个等车口,让乘客尽快乘车离开。

车站可以在出租车每个等车口设置不同方向的醒目指示牌,如合肥东、合肥南、合肥西、合肥北、政务区、滨湖新区等,下高铁的乘客可以根据自己去的方向排在不同的等车口,让一个方向的乘客排在一个队伍里。在高峰时段,车站维持秩序的工作人员可以提醒一下,同方向、同线路或线路差别不大的乘客可以自愿组合拼车离开,这样会大大缩短等车时间。

此外,可在高峰时段采用出租车拼车办法,也可以在每个等车口指示牌上标明鼓励自愿拼车、提倡绿色出行。经过一段时间运行大家都了解知晓后,会很快适应的。因为同一方向的乘客站在同一个等车口拼车沟通非常方便。

#### 破解难题:巢湖轨道交通

合肥市政协委员李雪:

#### 尽快上马建设合巢轨道交通线路

巢湖市与合肥主城区同城化进程正不断地加速,合肥主城区至巢湖市交通出行需求明显增加,区域交通面临的压力也越来越大。建设合巢轨道交通线路,加强与合巢产业新城、巢湖半岛生态科学城和巢湖城区的联系已迫在眉睫。

合肥市政协委员李雪认为,合巢轨道交通是解决合肥东向交通瓶颈,缓解交通压力的重要路径。巢湖半岛生态科学城人口集聚度较高,城镇人口规划总量约为50万人,公共交通出行需求量较高,缺口较大。近期合肥与巢湖中心城区通道客运需求量将进一步增加到4~5万人次/日,超出既有设施容量,其中,合巢间轨道交通客运需求约0.6万人/小时。提升合巢间的大运量公共交通成为当前重要任务。

她建议,根据合肥市综合交通规划前期研究成果,建设合肥至巢湖市域快速轨道交通线路,全长约70公里,设计速度按照120~160km/h,主要采取地上敷设方式,由滨湖新区向东,经过肥东县、巢湖半岛至巢湖城区。

#### 破解难题:新桥机场换乘

合肥市政协委员陈杰:

#### 开通地铁终点站到机场的公共交通

飞机出行已成为广大市民愈趋普遍的一种交通方式。以前,机场在骆岗,离城区不远,公交车直达,即使选择出租车也就是二三十块钱就能解决。现在城市在不断扩大,机场也搬离了市区,虽然有好几条线路的机场大巴,但对于全市居民来说,去机场的交通方式仍太单一。机场大巴是定线路定时间定上车地点,没有机动性,而如果选择乘坐出租车动辄上百。目前厦门等大城市都可以公交直达机场,我们合肥作为长三角世界级城市群副中心城市,更应该在绿色出行上多想办法多创思路,为“大湖名城”增添亮点,为青山绿水多做努力。

合肥市政协委员陈杰建议,合肥地铁已经开通两条,并很快会有新增线路,可以考虑在地铁终点站与机场相近的地点增设公交线路,考虑到运行成本,这种小公交可以比普通公交票价略高,成为市民选择绿色出行的又一个途径。

#### 破解难题:交通信号灯不合理

合肥市政协委员童晓云:

#### 红绿灯可以根据车流量合理变化

合肥市政协委员童晓云调查发现,目前,合肥市区交通信号灯设置总体上比较合理,但也存在一些亟待改正的

问题,主要有以下几类:

大部分路口没有交通信号灯倒计时显示屏,少数虽设置了但没有显示。这些情况明显降低路口车辆通行效率,极易造成车辆追尾事故。

“丁”字路口的直行车道受红绿灯限制,造成车辆无效地等候。重要路口交通信号灯时间间隔设置和车道分配不尽合理,特别是在车辆通行高峰期,重要路口车辆通行效率低下是造成交通拥堵主要原因。部分路口交通信号灯不符合安装规范国家标准。安装位置超过标准高度或者被遮挡,造成驾驶员看不清楚交通灯变化间接造成违章问题,更不利于人流疏散。

童晓云建议:城市双向四车道以上的路口必须设置倒计时显示屏,保证正常有效显示。城市双向四车道以上的“丁”字路口设置车道信号灯,直行车道为“闪光警告信号灯”,左转是机动车信号灯。

在车辆通行高峰期,根据重要路口不同时间各方向车流量的变化情况,合理、科学分配车道和设置红绿灯时间,保障车流高峰时交通顺畅,提高路口的通行效率,方便人民群众出行。

#### 破解难题:低速电动车乱象

合肥市政协委员吴涛:

#### 应该对不合规的低速电动车进行严管

合肥市政协委员吴涛表示,低速电动车主要指行驶速度低、续航里程短,电池、电机等关键部件技术水平较低,用于载客或载货的三轮、四轮电动车,包括老年代步车等。电动车具有价格低、体积小、功能全、易操作、购置手续少等优点,日益成为人们购买代步工具的首选,开起来也是飞快,人们忽略了它电动车的本质,当成汽车来开,甚至有些还驾驶上高架路桥。

据相关部门2017年统计,近五年全国发生低速电动车交通事故83万起,造成1.8万人死亡、18.6万人受伤,由低速电动车引发的事故起数和死亡人数逐年增长,近三年年均分别增长23.3%和30.9%。合肥市的街头巷尾发生低速电动车引起的交通事故不在少数,电动三轮车、四轮车车速快、车身脆,但却频频闯红灯,横穿车流,同时在小区楼道单元内私自拉线,不合规地充电,给交通和消防安全带来不少隐患。

吴涛建议,合肥市应严格落实中央六部委印发的《关于加强低速电动车管理的通知》,集中严管,清理整顿。同时加大宣传力度,呼吁市民尊法守法。不要盲目购买老年代步车,选择合法交通工具出行;子女不要愚孝,把“老年代步车”当作礼物送给老人;不贪图便宜乘坐非法运营的“老年代步车”。

## 2018年安徽省空气质量优良天数比例达72.1%

### PM10、PM2.5达到历史最好水平

部1月7日通报的2018年1~12月全国空气质量状况来看,黄山市空气质量排名全国第二,阜阳、铜陵两市空气质量改善幅度进入全国前二十。

根据监测数据统计,去年安徽省PM10年均浓度为76微克/立方米,同比下降13.6%;全省PM2.5年均浓度为49微克/立方米,同比下降12.5%;全省空气质量优良天数比例达72.1%,比2017年提高了5.1个百分点,实现了“两降低一提高”,PM10、PM2.5达到历史最好水平。此外,全省未达标城市PM2.5年均浓度为51微克/立方米,比2015年下降12.1%。

2018年是蓝天保卫战开局之年。去年,我省以控煤、

控气、控车、控尘、控烧等“五控”为抓手,调整优化产业结构、能源结构、运输结构、用地结构。原省环保厅开展为期1年的大气污染防治督查,剑指影响PM2.5的行业、“散乱污”企业等;对相对突出和典型环境违法问题,定期向有关市政府发函交办,并公开曝光。

根据此前出台的《安徽省打赢蓝天保卫战三年行动计划实施方案》,到2020年,二氧化硫、氮氧化物排放总量均比2015年下降16%。PM2.5未达标设区市浓度比2015年下降18%以上,设区市空气质量优良天数比例达到国家考核要求,重度及以上污染天数比例比2015年下降25%以上。



星报讯(记者 徐越馨) 昨日,记者从省生态环境厅获悉,去年全省PM2.5年均浓度为49微克/立方米,低于国家52微克/立方米的考核标准,空气质量优良天数同比大幅增加,标志着我省蓝天保卫战首战告捷。另外从生态环境