

高新区开建公共自行车交通智能系统

快看一看 59 个站点哪个离你家最近

一期将建设 59 个站点、投放 2400 辆自行车,计划元旦前投入使用

■本报记者 唐欧

期盼良久，高新区公共自行车交通智能系统真的来了！记者近日从高新区建设局获悉，高新区将在全市率先打造公共自行车交通智能系统，目前布点方案已确定。一期将建成 59 个服务站点和 1 个调度中心，投放并运营 2400 辆自行车。项目争取 9 月动工、元旦前投入使用。

公共自行车交通智能系统的建立，是高新区顺应市民需求、完善交通体系、践行低碳环保发展理念的关键举措，对解决市民出行“最后一公里”难题具有切实意义。

高新区的路网条件为该系统的推行提供了良好基础。此外，高新区还特别在蒸水边的雁鸣溪风光带建设了一条长 2.6 千米、宽 3.5 米的彩色自行车道，希望借此鼓励更多的市民低碳出行。

一期如何布局？
将建 59 个站点，投放 2400 辆自行车

据悉，约一年前高新区启动前期工作，派人前往武汉、长沙、深圳、郴州等多个城市调研和“取经”。

一套完整的公共自行车系统由监控管理调度中心、仓储及设备维修中心、智能化服务站点（包括停车座、锁车器、站点服务控制器）及公共自行车四部分组成。

根据规划，高新区范围内将建 59 个服务站点，投放并运营 2400 辆自行车，2882 套双锁双立柱锁车器。

这些站点主要分布在高新区原 15.09 平方公里的核心区域，布点总体较均匀，住宅、公园、商场等人口密集区域均有兼顾。

59 个站点中，最少的站点将投放 20 辆自行车；最多的站点达到 83 辆，地点为船山公园北入口两侧。其他站点自行车数量维持在 25—50 辆之间。

除了站点，不得不提调度中心。调度中心作用关键，相当于一个“大数据中心”。其掌控所有站点情况，并调度各站点自行车数量，不至于使一些站点“无车可用”，一些站点却“车满为患”。

采用何种运营模式？
采用统一打包模式，建设和管理全部推向市场运作

该项目计划总投资 3345.75 万元，其中建设费用为 1906.70 万元；5 年运营费用 1439.05 万元。项目运营方将全额负担高新区范围内公共自行车系统建设、维护管理及租赁服务等。

而项目建成后所形成的资源收益，如超时收费、广告资源、沉淀资金收益等则归属政府。

目前，高新区正在抓紧敲定项目最终合作方，以尽快启动建设。

此外，对于市民关注的其他细则等将在日后具体确定。

高新区建设部门相关负责人表示，目前布局的只是一期，日后将根据运营实际情况，进一步调整或增加布点，真正使公共自行车交通智能系统发挥最大作用。

布点建设计划表

序号	站点位置	自行车数量(辆)
1	蒸水风光带(爱莲堂旁)	50
2	蒸水风光带(香江水岸新城西入口对面)	25
3	衡府前(祝融路)	30
4	天酬尚都(祝融小学对面)	50
5	珠江·棕榈园(西二环与永和路交叉口东北角)	25
6	银泰红城东入口(西二环)	33
7	珠江·棕榈园(光辉街)	30
8	水利局、南海一号(祝融路)	50
9	长丰大道与祝融路交叉口东北角(新华书店)	25
10	金柘小区(长丰大道与三江路交叉口西北角)	50
11	太阳广场东入口南	50
12	平湖公园西入口北	50
13	平湖公园南入口(民俗广场)	30
14	平湖公园东入口	50
15	雁能	20
16	白云路与长湖街交叉口西南角(围墙旁)	30
17	长丰大道与白云路交叉口西南角	30
18	高新区地税局	50
19	人大花苑东(凤凰中街)	35
20	一中高中部东门以北	50
21	一中住宅东	25
22	愉景湾(岳麓街与白云路交叉口西南角)	33
23	蒸水风光带(衡府对面)	50
24	蒸水风光带(延安路大桥)	50
25	天柱路与岳麓街交叉口东南角	25
26	采霞街与延安路交叉口东南角	30
27	一中初中部	50
28	延安路与光辉街交叉口东北角	50
29	太阳广场北(市委对面)	50
30	物价局(延安路)	33
31	民生银行(解放大道)	33
32	中级法院(解放大道)	50
33	光辉安置小区	50
34	桥头公园	50
35	附二医院西入口南	50
36	市地税局(香江城市花园)	50
37	步步高广场(解放大道)	40
38	高新区管委会(解放大道)	50
39	农发行(解放大道)	50
40	国土局(蔡伦大道)	50
41	检察院(芙蓉路)	25
42	船山公园北入口两侧	83
43	船山公园西	50
44	工商局(长湖街)	50
45	药监局对面(芙蓉路公交站旁)	25
46	民政局对面(芙蓉路公交站旁)	25
47	衡州小学西入口南(光辉街)	50
48	智科电气(生态丽景)	25
49	泰豪通信(采霞街)	35
50	国防教育广场	50
51	华新中学(天台路)	50
52	蒸水花苑(蒸水大道)	50
53	政务中心	50
54	紫御华府	25
55	君升花苑(延安路)	50
56	生态公园(解放大道)	50
57	尚书房	20
58	愉景湾东城南门	25
59	华新苑(祝融路)	30
	合计	2400

为应对交通混乱、拥堵趋势,化解日益突出的停车问题,高新区交通组织和停车管理将全面升级

所有停车位都将进行规范和规划



主干道交叉路口将是此次交通组织优化的重点

■文 / 本报记者 唐欧
图 / 本报记者 王翟

本报讯 记者从高新区建设局获悉,高新区正着手编制“高新区交通组织方案和停车管理方案”,以应对辖区交通运行方面日益凸显的一些问题。

据悉,本项目包含两大内容:道路交通组织优化,主要对高新区道路(交叉口)制定科学的交通组织方案,并进行渠化,共涉及 75 公里长的道路和 50 个交叉口;停车管理优化,将对高新区原 15.09 平方公里核心区域内所有停车位进行规范和规划。

拥堵、占道停车等问题考验高新区交通格局

经过多年建设,高新区方格状路网已形成,各项交通管理设施配备较齐全,基本能满足交通需求。但随着近两年居住人口大幅攀升及汽车保有量的快速增长,高新区交通体系由畅通向局部混乱、拥堵发展,部分道路占道停车现象严重,导致交通事故时有发生。

与此同时,部分道路资源未得到充分有效利用,如一些辅道利用率低,部分道路交叉口车道划分不合理,造成一边车道排长队、一边车道闲置。干路与支路相交路口交通组织不合理,导致支路上的车流对主干路车流产生较大的影响。部分道路未施划地面标线,或已模糊不清,丧失其规范交通参与者通行的作用,给行车秩序和安全带来负面影响,尤其是人行横道基本未布设指示标志及警告标志。一些道路路幅较宽,行人在一次绿灯的时间内无法完全通过交叉口,存在较大安全隐患等。

此外,占道乱停乱放现象严重。如长湖街、光辉街、祝融路的部分路段,众多私家车占道停车,导致沿线居住区早晚高峰出入异常不便。相反的是,高新区内大量配建的停车场空置,甚至部分被挪为他用。

方案编制已启动,现正进行全面调研

这些问题的存在,加上我市创建全国“交通管理模范城市”对高新区交通管理和秩序提出的更高要求,今年 4 月,高新区建设部门正式启动关于编制“高新区交通组织方案和停车管理方案”的工作。

7 月底,该项目完成招投标,中标的华蓝设计集团目前已启动对高新区所有路段和路面停车情况的勘测和梳理。

此项勘察将对高新区在道路网、停车、慢行、公共交通、交通管理等方面存在的问题进行深层次分析,并提炼焦点问题,指引近期优化重点。

交通组织方案将科学组织交通流,保证干路畅通,支路有序;将系统全面地优化标志标线,根据交通流进一步优化、渠化交叉口;强化违停、限速、闯红灯等电子监控设施的建设等。

停车管理方案则将分析高新区停车现状和需求,系统梳理现状路内停车泊位,科学合理地利用建筑物红线外空间,制定停车泊位布局方案;将结合公园、绿地、广场的分布,在分析交通需求的前提下,提出充分利用地下空间布局的公共停车场建议方案;将制定停车管理的系统化措施与建议等。