

“最后一公里”出行难 BRT站台外停满自行车

文/片 本报记者 李飞 实习生 刘保健 胡慧

数百辆自行车和电动车将BRT站台外的人行道区域占得满满的。这是21日,记者从BRT1号线终点站黄岗站台外看到的一幕。不仅是终点站,记者在BRT公交车的三孔桥、东工商河、生产路北口、无影山路、历黄路、西苑小区等站台外,均有不少自行车停放。

BRT站台外“变身”停车场

BRT公交车的人,早上放下车子,下午下班后再骑走。”市民李女士说,她每天都要从站台外的人行道经过,上下班时都走不动。记者注意到,站台外的人行道区域本来就不宽,大量自行车的停放使得空间更加狭小,只要要进出的乘客一多,出口外面就会堆积大批的乘客。

21日,记者来到位于天桥区无影山中路的黄岗站台,正冲着站台进出口的人行道区域果然停满了百余辆车,多数为自行车,甚至连紧邻的绿化带里也有车子停放,俨然一个小型停车场。

“天天如此,都是上下班坐



在BRT1号线某站台,停满了自行车和电动车。

停放没人管,丢失是常事

采访中,一些市民表示,站台外停放自行车,阻碍了乘客进出,一旦遇到危险容易造成拥堵,存在安全隐患。而停放车辆的乘客也向记者大倒苦水:“在这儿停车真是没办法”,“住的地方没有公交车,步行又太远”,“附近也没有存车的地方”。

在黄岗站附近修车的颜师傅告诉记者,他修车三年多,站台外无序停车占用人行道的情况一直存在,因为没有人看管,停放的自行车经常丢失。

对于自行车的停放,BRT公交站台里的工作人员也无奈地表示,由于自行车停放在站外,他们也没办法管理。

市民建议站台附近设存车点

市民出了家门,无论是上班还是办事,距离公交站牌都存在一定的距离,近的可以步行,远的则要骑自行车,这段路程被称为出行的“最后一公里”。采访中,记者发现,遭遇“最后一公里”出行难题的市民不在少数,而即使有了自行车,却无处可放,更是困扰着他们。

在BRT黄岗站附近修车的颜师傅告诉记者,之所以很多人选择将自行车停放在站台外,是因为附近没有专门的存车点。采访中,很多市民建议,能否在公交站台、站牌附近设置存车点,彻底解决“最后一公里”的出行难题。

家住二环西路的张女士每天要骑20多分钟的电动车,到黄岗站后再乘BRT1号线到位于生产路北口附近的单位。“最好在站台附近有个专门停车的地方。”住在匡山小区的高先生同样表示,“有关部门能否在站牌附近划出一个



徐家庄小区门口的公交站牌已建成一年,可至今没有公交车通行。

附近公交场站缺失,“绊”住138路东延

站台建好一年 也没等来公交车

文/片 本报记者 殷亚楠 实习生 郭金凤

“站台都建好一年了,138路公交车往东延长一段就行,可公交车至今还没过来,这到底是怎么回事?”近日,家住济南高新区凤凰路北段徐家庄的林先生向记者反映了这一情况。记者从济南公交总公司了解到,主要是因为基础设施问题,徐家庄附近的东部城区缺乏公交车停车场。

据记者了解,去年济南市两会上,济南市交通运输局副局长、济南市公交公司总经理薛兴海曾表示,济南目前正在着手解决“最后一公里”问题,初步打算就是在著名景点、大型居住社区、商场、大型交通枢纽、公交始末站等人流聚集地设置一定规模的自行车停放和租赁点,实现慢行交通,尤其是自行车交通与其余交通方式之间的零距离换乘。

22日下午,山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华告诉记者,市民“自行车+公交车”的绿色出行方式应该得到鼓励,相关部门应该考虑居民的“最后一公里”出行难题,在公交站台附近提供自行车停放区域,同时保障车辆的安全。“绿色出行多了,开车的就少了,对交通、环境都有好处。”

居民困惑>>
小区已住两千人
至今没通公交车

民很多,村委也曾做过多方努力,早就找过公交公司,但当时没找到负责相关工作的人,这事就放下了;年前还找了市政公用事业局一次,不过现在还没办成。

路书记介绍,徐家庄村改造盖的楼房共有28栋,原有村民约640户,算上外来人员现在能达到2000人。目前80%的居民已经搬进楼房了,估计再有几个月,最后一批楼房将完工。“人越来越多,不通公交不行啊!”他感叹说。

部门说法>>
附近没有停车场
公交线路难延长

路书记认为,不通公除了影响居民的出行,还间接影响了附近区域的经济发展。该小区外围建了很多商品房,徐家庄往北就是历城区,沿凤凰路往南就是历下区,三区连接,如果能尽快通车,可以说发展潜力巨大。他还表示,如果公交公司能把车通过来,“有任何问题,我们都全力协助解决!”

随后,记者走访了徐家庄的村委。村委的路书记说,反映这一情况的居



原本是公交场站规划用地的位置,正在平整土地准备开发。

营运部相关负责人邓部长介绍,公交公司确实有向徐家庄方向通138路车的打算,之所以迟迟没能通车,“主要是基础设施的问题”。

邓部长说,之前徐家庄周围人员较少,所以公交公司没有规划相应路线,只在工业南路路上设立一个站点,也就是现在的“凤凰路”站,以前就叫“徐家庄”站。后来,高新区有关部门提过公交车线路的问题,他们也在考虑,很重视徐家庄这片地方的交通。去年,高新区在凤凰路给公交车公司提供场地建停车场,“现在建设这个停车场的方案正在申请中。”

目前状况>>
规划用地有三处
一个都没建起来

在2006年到2020年的济南市公交场站规划图中,记者看到徐家庄周边2公里行车间内,共规划了三处公交车场站用地。最近的一处在东辰大街,刘智远路交叉口东侧,离徐家庄有900米。

第三处位于康虹路,开拓路交叉口西北角的地方,正在平整地块,据现场的一名工作人员说,这里为开发商所用,要建设一个项目。

徐家庄村委表示可以提供一定的停车场地,公交公司邓部长得知这个情况后,表示将随村委人员查看该村可以提供的场地,然后再次决定怎样改善徐家庄处的交通。

市区规划用地130多处 目前只建成二三十处

利益牵扯大,公交场站规划落实好难

本报记者 殷亚楠 实习生 郭金凤

近日,记者多处走访了解到,徐家庄小区面对的情况并不是个例。城市和交通规划方面的专家介绍,由于前期规划的公交场站在建设时往往落实不了,使得公交场站的建设远远落后于实际需要和居住区的建设速度。当新建小区的入住居民越来越多后,公交场站配备不足引发的连锁反应会更加突出。

“提前规划、建设 落实”,听上去很美

在2010年,济南市政府曾出台了《关于优先发展城市公共交通的意见》。该意见中提到“为确保公交线路的畅通,新建居住小区、棚户区改造、开发区建设、商务区、大型城市综合体和大型公共活动场所以及城市道路等城市基础设施,须按照国家有关标准配套建设相应的公交基础设施,其中包括公交换乘枢纽、公交场站、首末站、公交港湾式停靠站及立体换乘过街设施。”该项条款算是目前能对公交场站的建设起到一定指导约束作用的唯一文件。

日前,记者从济南市规划局了解到,济南市规划局等部门于2007年启动编制了济南市公共交通专项规划,该项规划在2011年9月完成最新修订。规划局市政规划处有关负责人介绍,据规划,二环东路以东规划预留了公交场站用地53处,市区共130多处。除了编制了公共交通专项规划,规划局还在济南市控制性规划中对相关用地进行了落实,即具体位置、规划用途、用地面积大小等信息都有涉及。“前期规划都有,就看之



有了场站“歇脚”公交才能通到那里。
本报记者 徐延春 摄

处,三分之一左右是国家划拨土地建起来的,其余的场站都是公交公司临时借用或租用的,实在没有地方,公交车只能在路边、高架桥底下临时停放,有时甚至会被交警贴上违章停车的罚单。而临时借用的场地,人家说不准哪天就赶人,“盖家沟那里近期还在撵呢!”

用地资金规模 大,谁来建设不明确

据有关专家介绍,公交场站的用地一般都走国家土地划拨,但即使是土地划拨也得缴纳一定的费用。要满足实际需求按照前期规划建设足够数量的场站,用地资金的规模相当大,如果没有政府财力补贴支持,公交公司难以独自承担。

而实际上,真正建起来的场站很少。公交公司相关工作人员透露,他们现有的几十个场站中,只有二三十

场站用地要留住,资金也得有支持

题,一些原本规划为公交场站的好地段往往留不住,最终被开发商或其他单位占去。

采访中发现,有些郊区规划的公交场站用地尚未开发,处于闲置状态。至于具体到某个新建小区的问题时,即使有了空地,如果没有强有力的政策支持,公交公司也可能

因为客流不足,而不愿意多开公交线。

“公交场站就像BRT站台一样,都属于市政基础设施,应该由市政公用事业局来建设,公交公司只是使用。”而记者咨询济南市市政公用事业局,市政设施建设处的负责人说,公交公司内部有一个场站建设分公司,公交场站应由他们负责。

这位专家还认为,虽然济南市此前也有《优先

在记者采访过程中,提到公交场站的建设问题时,建设单位确实无法明确。

济南市公交总公司相关工作人员说:“公交场站就像BRT站台一样,都属于市政基础设施,应该由市政公用事业局来建设,公交公司只是使用。”而记者咨询济南市市政公用事业局,市政设施建设处的负责人说,公交公司内部有一个场站建设分公司,公交场站应由他们负责。

增加公交吸引力 改变市民出行习惯

交通专家开药方“治堵”

本报2月25日讯(记者 任志方) 面对越来越拥堵的城市道路,如何提高公交系统的吸引力,保证大多数市民的顺利出行?25日在济南公交总公司,来自山东大学、东南大学、美国能源基金会、济南公交交警支队、济南公交公共交通分局以及济南公交的多名专家和相关负责人对此进行了探讨,从不同角度给城市拥堵病开出了“药方”。

对此他提出的对策是,要想提高公交出行的分担率,就要考虑公交出行是否具有吸引力,这就包括公交车运行速度,还有上车以后的舒适性,“另外就是公交的便利性,如果将来济南公交的出行率达到50%,那么就要考虑公交车是否能承担这么大的客流量。”

而美国能源基金会技术专家刘岱宗从另一个角度提出了治堵的思路,“在缓解交通拥堵方面,我们有一个基本的价值取向,那就是到底先提高小轿车的通行速度,还是建设完善的公共交通系统,保证大多数人的出行?美国现在在这个问题上开始有了一个转向,就是以接人来换

算通行量代替了按车来换算通行量。”

他认为,解决交通拥堵是让大多数人的出行更方便了,而不是私家车出行更方便,大家对小汽车都有一种向往,但如果不能满足这种需求,那么只会让小汽车的拥堵向更严重的方向引导。

济南公共交通分局相关负责人表示,治堵应该首先从规划的层面解决问题,“如果这个问题解决不了,其他问题都好解决。”其次,要从道路交通网络衔接以及交通服务方式等方面进行优化。同时,他还透露道路管理部门下一步可能要对BRT道路资源的合理利用进行优化,提高车道的利用率。