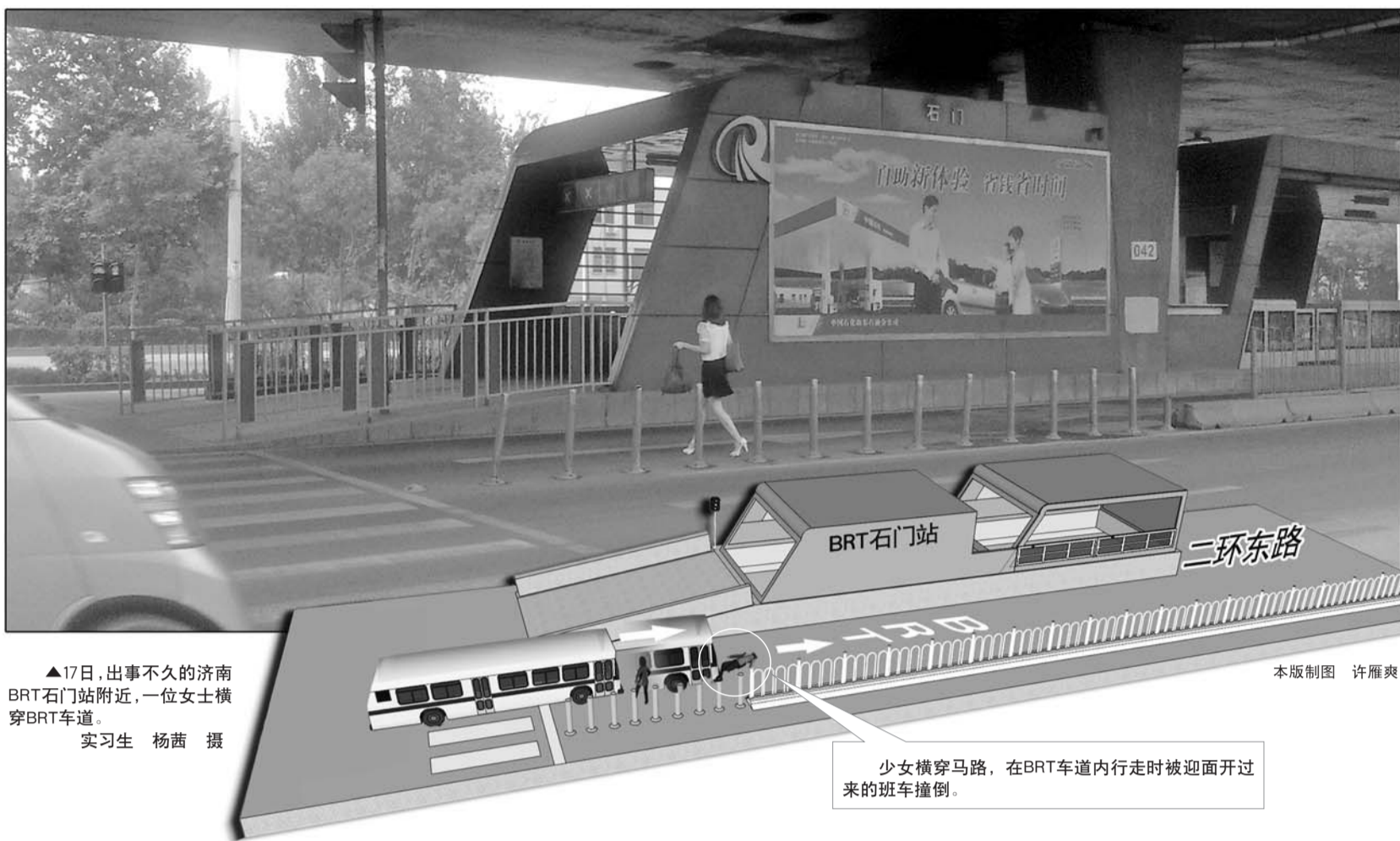


## 重点



▲17日,出事不久的济南BRT石门站附近,一位女士横穿BRT车道。

实习生 杨茜 摄

本版制图 许雁爽

少女横穿马路,在BRT车道内行走时被迎面开过来的班车撞倒。

# 横穿BRT车道 少女轮下凋零

## 目击者称少女闯红灯,肇事车车速过快

本报济南7月17日讯(记者董钊 王若松 实习生杨茜 李亮)“班车将姑娘撞倒以后,又从她头上碾过去,当场就没救了。”回想起17日早晨的一场车祸,省城二环东路石门BRT公交车站附近的商贩老王仍显得十分揪心。在这场事故中,走在BRT车道内的一个姑娘被撞身亡。

上午10时许,记者来到事发现场。BRT西侧车道内,距路口斑马线七八米远的路面上,铺着一摊黄土,透过黄土还能看到斑斑血迹,不远处一摊未经掩盖的鲜血更是扎眼。

“早上7点半左右,大家都挺忙,我突然听到一声巨响,回头一看,发现有人被撞了。”在路边卖鸡蛋汉堡的邢先生说。

“是一辆从南往北走的公司班车把一个姑娘撞倒,姑娘头上伤得很严重,倒在地上流了很多血。”目击者,附近的居民李先生说,姑娘有20岁左右,当时正在BRT车道里沿着护栏从北往南走,可能是要去路口的BRT站台,“结果被那辆车给撞了。”

附近的商贩老王说,事发后肇事车司机报了警,一名环卫工开着环卫车停在了旁边,“环卫工将姑娘散落的手机、包之类的东西聚在一起。”十几分钟后救护车和民警赶到,但是“班车将姑娘撞倒以后,又从她头上碾过去,当场就没救了。”

在微博上率先透露此事的网友“小本本一点也不小”说,他是早上7点45分左右时路过的,那时120已经赶到。“被撞的姑娘年龄不大,个子在一米六上下。”

二环东路石门段BRT车道有护栏,行人怎么可能走到里边?记者看到,事发地就在路口BRT车站旁边,铁制栅栏距路口斑马线约10米处就没有了,取而代之的是15个彼此相隔半米多远的塑料隔离桩,行人可轻松穿过。“那个姑娘可能为了走近路没走斑马线,而是直接穿过隔离桩,结果出了事。”目击者李先生说。

据交警部门介绍,除BRT专用车辆外,其他公共客运车辆也可以在BRT车道行驶,有目击者称,肇事的班车开过来时速度很快。网友“世纪潮流物流门晓斌”说,“今天早上在历城区石门路口一个年轻的姑娘因闯红灯被行驶过快的客车给撞了。”

目前,事故正在调查中,有关姑娘闯红灯及班车行驶速度过快的说法都未被交警部门证实。



17日,在济南BRT文化东路西口站出口人行道上,许多行人对红灯熟视无睹。

本报记者 张中 摄

### 记者调查

## 20分钟23乘客闯红灯

本报记者 王若松 董钊 实习生 李亮 杨茜

20岁左右的姑娘,本应灿烂绽放的生命却瞬间消逝,让人扼腕叹息。记者调查发现,因为BRT车站设在马路中间,每位乘客乘坐BRT都要过马路,不少进出站台的乘客为了能赶上趟车,或者为省时间,选择闯红灯、抄近路,产生不少交通隐患。

由于事发路段的BRT站台为设在马路中间的中央岛式站台,乘客无论是上车还是下车均需过马路。就在命案发生后不久,17日上午11点多,记者在BRT4路车石门公交站看到,仍有一名路人沿着机动车道的护栏行走,穿过BRT出入口处的隔离护栏到马路对面。

随后,记者在BRT山东新闻大厦站、文化东路西口站和解放桥站蹲点调查发现,过往行人在乘坐BRT时闯红灯现象较为普

遍。上午10点40分到11点间,在山东新闻大厦的BRT站点,记者共发现10名闯红灯的BRT乘客,在下午4点到4点20分,闯红灯的BRT乘客更是高达23名,也就是说平均每分钟至少有一名乘客闯红灯。

“虽然是红灯,但车已经比较少了,我就趁机过去了。”采访中,问及闯红灯的原因,一名60多岁的老大爷笑着说。

对于行人无视红绿灯的现象,解放桥路口一名干了七八年的协警说,他也很无奈,“没什么办法,他都过去了,你也不能把他拽回来,一般吹哨他也不会管,而且自打路中间建了BRT以后,乘客急着坐车,闯红灯的就更多了,站台要是在路边,闯红灯的估计能少一些。”

### 相关新闻

## 行人违章引祸 须负主要责任

今年1月,广州中山大学BRT黄村站,一名妇女没有按照规定从站台出站,而是从车头前方绕行后横穿BRT翻越护栏到对面。结果刚走到内侧机动车道时,被后面一辆疾驰而来的公交车直接撞上,当场死亡。

经过交警部门认定,该事故是由于行人没有使用安全过街设施乱穿马路导致的,事故车辆仅需承担次要责任。

广东胜伦律师事务所律师陆宇星表示,根据道路的设置不同,行人违章导致的交通事故在责任认定中有所不同,如果在高速公路导致的,行人须承担全部责任。在城市道路上,行人须承担主要责任,机动车仍需承担次要责任。”此次事故中,承担次要责任方的机动车只需承担40%的赔偿。

据《信息时报》

### 他山之石

## 建地下通道 可减少横穿

有报道指出,不仅在济南,在常州也有市民提出质疑,认为将线路及站台布置在道路中间不安全,容易增加过马路的难度。对此,时任常州市公交集团常务副总经理的孙鲁明举例说,如果是一个每天在家门口上班的市民,每天出门就可以坐公交,但下班后肯定要从路对面返回,而路中间的站台设计,每次只要过半条马路就可以实现通行,这其实是安全的保证。

在硬件上,除了路面通道,常州BRT沿线还有多个地下通道和天桥,减少乘客横穿马路的次数。在居民素质方面,在常州随意横穿马路的现象较为少见。本报记者 董钊 王若松

### 专家说法

## 中央岛式站台 未降低安全性

本报记者 王若松 董钊

实习生 李亮 杨茜

一位长期研究交通规划的业内人士表示,BRT侧式站台和中央岛式站台各有利弊,关键还是要看城市的道路交通情况,“中央岛式站台的主要优势是可以双向换乘,也就是说对向开行的公交车用同一个站台就可以了,乘客不用走出站台就能换乘,能在很大程度上节省售票机构、人员、路面等资源。”

这位人士说,即使站台靠边,换乘也需要过马路,所以“没法比较哪个更安全。”

据了解,目前国内已经建设运营BRT的城市除济南外,广州、常州、郑州等都是采用中央岛式站台。

在济南BRT建成之初,曾有人大代表提出过取消设在路中间的BRT站台的建议,建议指出,站台设在路中间给群众上下车带来一些不便和不安因素。

对此,济南市市政公用事业局答复称,路中间的BRT站台有效降低了道路资源占用和站台建设投入的支出。因为公交客流出行一般为早、晚往返式的,采用中央岛式站台(过街横穿一半道路)和路边侧式站台(过街横穿整个道路)乘客过街总量是相同的,没有因BRT运营模式给乘客增加不便。