

纬十二路通车,西城快跑BRT啦

8号线5个站台主体基本完工,正在设计与其他线路连接



纬十二路25日放开通行了。本报记者 王媛 摄

本报4月25日讯(记者 王皇 实习生 田黎明) 25日,济南市纬十二路最后一层沥青全部铺设完成,双向八车道路面已放通车。不过,BRT站台、过街天桥、过街地道等仍在施工。纬十二路是济南城西贯通南北的主干道,建成后将补齐城西的BRT线路。

25日上午,纬十二路换上新装,沥青路面和白色交通标线非常惹眼。对已忍受这条路近两年施工的周边市民来说,放通车行开车上路已经迫不及待。铺设完成的纬十二路双向八车道,道路中间有了中央绿化带。最中间的两条车道是BRT专用车道,在路口增加了掉头车道。由于BRT站台还未建设完成,BRT车道上也还未跑BRT车。

不少私家车尝鲜,跑上了BRT车道。

纬十二路除了快车道比原先拓宽外,还实现了机非分离。非机动车道和人行道已铺设完成,部分路段上还有施工人员正铺井盖。人行道和快车道之间的两行绿化带还未完成绿化,路面快车道已划线。纬十二路实现通车后,将填补沿线的BRT线路空白。整条路建起5个BRT站台,由南至北依次在经七纬十二、经五纬十二、经二纬十二站、八里桥、济齐路交校路附近。目前,BRT站台主体已基本建起。

纬十二路经十路至经七路段正在修建地下人防通道。市民未来可以通过地下人防通道到达经七纬十二附近的BRT站台。在经五纬十

二、经二纬十二BRT站台的北侧也修建了过街天桥,市民需通过天桥到站台。过街天桥目前还未建成,在天桥中间建了楼梯通往站台。据相关负责人介绍,两座通往BRT站台的天桥后续还将各建设3个直梯。八里桥和济齐路交校路的两处BRT站台则需要走斑马线到达站台入口。

公交部门此前曾表示,将新开一条BRT线路,不过目前整条道路仅有5个站台,如何与其他线路接驳还在研究设计中,会满足市民需求,尽快开通BRT线路。

根据此前规划,纬十二路南段阳光新路也将建设BRT站台,BRT8号线将从黄岗直通九曲,西部快速公交网络将更完善。

□延伸阅读

七条BRT拉了济南一成公交客流

八年里质疑变期盼,网络接驳和免费换乘还需更给力

随着纬十二路道路改造接近尾声,市民期盼已久的BRT8号线也将揭开神秘面纱。从2008年开通之初,BRT就伴随着争议和质疑。8年来,省城已陆续开通7条BRT线路,日最高运量达到24万人次,承担了公交总客流量的10%。回头来看,BRT已悄然成为城市生活一部分,改变着省城市民的出行。

本报记者 孟燕
实习生 赵倩云

曾有质疑:
堵了私家车
速度没体现

“之前根本不知道BRT是什么,BRT1号线开通当天特地坐了一个小时公交车去尝鲜。”谈起当时的感受,市民王伟至今觉得兴奋,18米长的公交车,完全是“地面上的地铁”。

2008年4月22日,贯通北园大街的BRT1号线开通,济南成为继北京、杭州、常州之后,全国第四个开通BRT线路的城市。而此前从2005年2月济南首次论证上BRT项目,已经历时3年多。不过,也有市民指出BRT速度优势并没有真正体现出来,而且换乘也不方便。

2008年9月26日,穿行历山路的BRT2号线开通。由于历山路中间两个“黄金车道”被设置护栏仅供BRT使用,同时BRT站台设在了路中央,BRT又遭遇铺天盖地的质疑。“觉得两个车道都给BRT跑,堵了我们私家车。”市民孙凯还记得当时的“愤愤不平”。

2009年4月16日,从全福立交桥西到信义庄的BRT3号线开通;8月27日,BRT4号线开通,从高墙王到燕山立交桥;10月1日,开通了从全运媒体村到火车站的BRT5号线;10月13日,从北全福到省立医院东院区的BRT6号线路。一年中开通了4条BRT线路,BRT“两横三纵”网络初具规模,即以历山路、二环东路、奥体中路为纵线,北园大街—工业北路、经十路为横线。

此后,BRT开线速度放缓。更大的质疑还在后面,2013年4月1日起,BRT实行票改,恢复2元票价,同时从5月1日起不能使用月票乘车。紧接着5月21日,为实现乘客在BRT1号线、4号线、6号线之间免费换乘,满足市民出行需求,开始试运营BRT1号线、4号线摆渡车。与此同时,将BRT6号线延长至北全福,实现了BRT1号线、3号线、4号线、6号线的免费换乘。再加上之前1、2、3号线可免费换乘,4、5号线可免费换乘,BRT可免费换乘的范围进一步扩大。

2014年4月16日,从大魏西开往济南大学的BRT7号线正式开通,贯通整个二环西路,不过BRT7号线尚未实现与其他BRT线路接驳。

根据济南市公交总公司的统计,济南BRT走廊长度71公里,线路总长度97.1公里。

换乘遗憾:
仅能部分免费换乘
2元钱坐不遍泉城

看着家门口即将完工的BRT站台,住在路劲御景城的市民李先生满心欢喜。“出门就能坐上BRT,以后线网完善了,还能免费换乘,就更方便了。”李先生强调。

24日,在纬十二路施工现场,新建的5处BRT公交站台主体已经完工,自动屏蔽门也安装完毕。蓝色的外墙设计与现在使用的BRT站台基本一致。5个站台中,有2个较长,约为60米,紧邻站台两侧的车道已经施划了BRT公交专用的标志。

济南公交相关负责人表示,纬十二路BRT8线路开通早就提上了日程。“将新开一



2020年建成“五环九射”
现代无轨电车网

号线与其他BRT线路的接驳,BRT1号线需要至少西延至无影山中路与济齐路交叉口,而BRT3号线需要至少西延至纬十二路与经十路交叉口。

据了解,BRT8号线比较“理想”的状态是“黄岗—纬十二路—阳光新路—九曲”。这样由北向南贯通,为省城BRT网络再添一“纵”,同时接驳BRT1号线和BRT3号线。但是目前实现难度较大,阳光新路尚没建设BRT站台,另外原有BRT线路延长后,又面临着运行效率低等问题。

但是,目前距离快速公交连成网、连成环,“2元钱坐遍泉城”的目标还较远,这7条快速公交线路之间仅能实现部分接驳和免费换乘。

按照此前规划,BRT1号线将延伸至西客站(需要青岛路建设BRT站台),1号线和7号线将在匡山交会;BRT3号线将西延至五院与BRT7号线交会。同时,纬十二路开通BRT8号线,整个BRT线网将更为完善。未来,二环东路高架南延后,BRT线路将连通二环东路和二环南路。

未来愿景:
将升级无轨电车
年省能源费1.3亿

不少市民正在期盼BRT出行的“质变”。济南市城市公共交通规划显示,近期(到2017年)计划建设的公交专有路权走廊总长度为222.9公里。其中中运量公交走廊总长度为131.2公里,公交专用车道走廊总长度为91.7公里。远期(到2020年)规划公交专有路权走廊总长度为534.7公里,其中中运量快速公交走廊长度477公里,公交专用车道走廊总长度57.7公里。

目前BRT车多为柴油车,仅有少量燃气车。未来BRT将逐步升级为无轨电车,构建“五环九射”线网。济南将投入24亿元发展现代无轨电车,目前获得亚洲开发银行贷款1.5亿美元(折合人民币约10亿元)贷款。

今后无轨电车线网总长度达201.4公里。2020年现代无轨电车线路全部开通后,日运量将达到158万人次,约占主城区公交客流总量的60%(不含轨道交通)。据测算,采用现代无轨电车将比使用燃油车,每年平均节约能源费用约1.3亿元,济南现代无轨电车网络建成后每天将减少小汽车出行量164万辆·公里/天,可减少燃油消耗约16万吨,每年可实现二氧化碳减排8.9万吨。