

灵山大街、东岳大街、泰山大街、长城路和龙潭路南段

泰城五条路要建公交专用道

本报记者 王世腾 梁敏 通讯员 林慧

近日，泰安市出台《泰安市人民政府关于优先发展城市公共交通的意见》(以下简称《意见》)，制定未来3年的城市公交发展的10个具体目标，其中包括新建大津口、京沪高铁泰安站、泰安高新技术开发区南区等6个公交停车保养场;新建京沪高铁泰安站、泰山火车站、泰安汽车东站等6个公交换乘枢纽;建设灵山大街、东岳大街、泰山大街、长城路、龙潭路南段公交专用道，同时推进BRT建设。

拥挤路段，公交挤不进来

“每天下午来接孩子，青年路上都堵得水泻不通，36路过不来。我带着孩子得走到东岳大街坐4路车。”11日，市民王先生说。

记者了解到，泰安市近日出台的《关于优先发展城市公共交通的意见》中规定，公安部门要合理配置道路通行权，专门设置公交车辆优先通行信号系统，保证公交车辆尽可能不受路段单向通行、路口禁止左转等禁行限制。科学设置并逐步扩大机动车、非机动车的禁行、限行区域，形成以公交出行为主、其他车辆为辅的优势互补的城市综合交通体系。对人流、车辆密集的城市道路，要实行个别时段公交车辆通行、其他车辆禁行措施。

目前泰城万人拥有7部公交车，公交出行分担率为17.8%。《意见》规定，到2015年，泰安的公交出行分担率将提高到30%，公交出行成为市民出行的首选方式。城市公交逐步向农村延伸，逐步形成以泰城为中心，以周边重点乡镇、村为节点，放射状的城乡公交一体化格局。到

2015年，泰城万人拥有公交车达到12标台，公交车总体数量达到300标台以上。

五条路将建公交专用道

据悉，到2015年，泰城双向六车道及以上道路，将逐步建公交专用道。新建、改建、扩建城市道路以及建设大型活动场所等设施，开展专项交通影响评价。到2015年，建设灵山大街、东岳大街、泰山大街、长城路、龙潭路南段公交专用道，稳步推行、路口禁止左转等禁行限制。科学设置并逐步扩大机动车、非机动车的禁行、限行区域，形成以公交出行为主、其他车辆为辅的优势互补的城市综合交通体系。对人流、车辆密集的城市道路，要实行个别时段公交车辆通行、其他车辆禁行措施。

到2015年，泰安城市快速干线的公交平均承运速度达到25公里/小时，普通干线达到20公里/小时，准点率达到90%以上。泰城主城区公交车间隔时间达到5到10分钟，首末站之间公交可达时间原则上不超过60分钟。

新建6个公交换乘枢纽

“现在目前泰安只有易初莲花和火车站两个大公交换乘枢纽，到2015年，泰安将

建6个公交枢纽。”泰安市交通局工作人员说，到2015年，泰安将新建京沪高铁泰安站、泰山火车站、泰安汽车东站、泰安高新技术开发区南区、红门、天外村6个公交换乘枢纽。此外，新建大津口、京沪高铁泰安站、泰安高新技术开发区南区、青春创业园、泮河大街上高、博阳路6个公交停车保养场。夜间公交车进场率达到100%。

“泰城公交线路现有39个首末站，但其中27个首末站没有停车场地。”泰安市交通运输局相关负责人说，到2015年，泰安将新建、改建泰安高新技术开发区南区、泰安高新技术开发区东区、泰山青春创业园、宝龙城市广场、红门、天外村、桃花峪、方特欢乐世界、花样年华等27个首末站，做到公交车不占道调头发车。新建477个港湾式停靠站或站亭(牌)。

同时泰城新增、调整公交线路20条以上，新开通至周边重点乡镇、村的城乡公交线路，公交线路总体数量达到50条以上。建成区内公交线路站点覆盖率按300米半径计算达到40%以上，居民小区公交通达率达90%以上。



11日中午，行驶在青年路上的公交车被“卡住”无法变道进站。 本报记者 赵苏炜 摄

记者探访

建公交专用道 先得打通“拥堵”点

本报记者 梁敏 王世腾

“泰安要建公交专用车道?太好了，早该建了!”11日，泰城多位公交车司机听说要在泰城一些路段建公交专用道的消息后，连连叫好。

人车混行公交压力大

“到站后先拐进公交车港湾，再拐出来，每次进出都提心吊胆的。”11日中午，4路公交车女司机冯辉说，平日开车最头疼的是非机动车道上的行人。“东岳大街本来就不宽，划成双向6车道后，两侧的非机动车道变得很窄，大量自行车、电动车行人不顾危险走上外侧机动车道，给我们带来很大压力。”

记者11日中午在东岳大

街多处公交站点看到，由于公交站设在路边的人行道处，公交车驶入港湾停靠，大量乘客下车也给骑电动车、摩托车的市民带来不小的麻烦。

“和我们比起来，4路车的司机算比较幸福的了。”7路公交车司机王女士说，她最头疼的就是过东岳大街和龙潭路交会十字路口。“修路把银座商城东岳店的站台往

东移了很远，早晚上下班高峰时，这个十字路口对我们来说就是一道坎。”7路、6路等公交车需要在这左转进入龙潭路。进站前，这些公交车一直靠右侧车道行驶，出站的时候却要横跨2个直行车道提前进入左转弯车道。王女士说，出站的时候风险最大，大多数事故都发生在这里。公交司机们最盼能有公交专用道。

专用道让公交“跑起来”

记者采访了1路、4路、6路、7路、10路、16路、18路公交车的十几位司机，他们希望开辟公交专用道让公交车可以顺畅地“跑起来”。只要公交车能够正班正点到达，乘客不再担心堵车，坐公交车的人就越来越多，更有利于推广低碳出行。

司机冯辉说，以前早晨7点20左右，公交车行驶到市福利院附近才会坐满人。现在很多人为了避免堵车迟到，出门时间提前了，早晨7点钟到唐营路附近时，车上就满员了，比以前提前了3站。“要是有了公交专用道，正点到站率提高了，坐公

车的市民就更多了。”

“坐公交车的人多了，私家车就会少一点，交通压力也会下降一些。”另一辆4路车司机王先生接过话头，泰山学院的教职工就是一个例子，原来学校有10辆班车，后来取消后，很多人自己开车上下班，出行压力增加得很明显。

关键是打通拥堵点

在《泰安市人民政府关于优先发展城市公共交通的意见》中提到，到2015年，灵山大街、东岳大街、泰山大街、长城路、龙潭路南段公交专用道。记者11日探访了这些路段。

灵山大街目前尚未全线贯通，东段较为狭窄，车流量特别大，特别是早晚高峰，双向六车道照样堵塞严重，开辟公交专用道困难很大。东岳大街东西两端车流较少，其中校场街到龙潭路段拥堵最为严重。为照顾左转弯车辆，银座

商城东岳店附近的十字路口勉强画出4车道。公交司机们说，这个路口的一个车道还不如公交车车身宽。龙潭路南段和东岳大街面临的问题相似，堵车路段主要集中在老汽车站附近，公交司机呼吁尽快安装交通信号灯。

泰山大街全线只有迎胜路路口处比较拥堵，18路车的两位司机都认为，由于机动车和非机动车有绿化带隔开，以目前的交通状况看，设不设公交专用道，没什么明显的区别。长城路路

况较好，车速较快，非机动车较少，对公交车的行驶影响不大。



小出租、公交车、电动车混行。 本报记者 赵苏炜 摄