

公交地铁接驳线路少?车少?《有事好商量》平台就这一问题展开调研

萧岗地铁站周边将建跨涌桥 实现服务覆盖优化接驳时间

如果每天上班,出了地铁站还要走上几百米路才能换乘公交,或是公交线路很少,等半天也等不到车,是不是很麻烦呢?

公交地铁接驳的种种不便有望得到解决啦!近日,广州市政协民生实事协商平台《有事好商量》就这一问题展开调研。市规划和自然资源局副局长郭昊羽介绍,广州正在建设的10条线共135个站点,规划了37个公交首末站和33个综合车站。此外,备受诟病的萧岗地铁站接驳难问题也有望得到解决,在开通跨涌桥的问题上,已完成了土地及地上物补偿协议签订、地上建筑物拆卸、用地结案工作。

■新快报记者 吴晓娴 通讯员 李志洁



■广州首批15辆氢燃料电池公交车即将投入运营。

新快报记者 毕志毅/摄

现状:213个地铁站点中,仅有32个公交站场在运营

“坐完地铁出来,最怕的就是公交站离得远,要走很远。”市政协委员曾春航对接驳痛点深有体会。

据了解,截至2019年底,广州市已经开通14条地铁线路、1245条公交线路。全市213个地铁站点中,有211个站点已全部实现200米范围内公交站场全覆盖。但同时,这213个地铁站点中,周边有在运

营公交站场仅有32个,大部分地铁站点的接驳公交线路以占道经营或者途经停靠为主,线路运营及候乘环境较差,换乘便利性不足。

而在黄沙站换乘的市民就不会有这种烦恼,从地铁站C出口出来,就是配套的公交站场,公交地铁无缝对接,换乘十分方便。

市规划和自然资源局副局长郭昊羽介绍,黄沙地铁站确实是广州市公交地铁接驳的优秀范例。主要有三个特点,一是地铁与公交接驳方便直接,二是公交首末站独立用地、功能完整,三是除了配套公交首末站,黄沙站还按地铁综合体来设计,配套了机动车、自行车停车和大型商场等各类公共服务,最大程度方便群众。

创新案例

便民车点对点接驳 全市已开通16条线路

在回家的最后一公里上,乘客需要的是点对点的接驳。白云区云城街道目前的外来人口已突破10万人,这里的居民通常都是通过白云文化广场站乘坐地铁前往市区各地,存在大量的接驳需求。然而由于城中村道路狭窄,公交车辆难以通行,为了节省时间,很多居民会选择乘坐“五类车”去地铁站。

为了打击违规载客的“五类车”,保障居民出行安全,云城街道和新穗巴士公司合作,根据城中村道路情况量身定制了6米的便民车,于2019年11月11日开通了“云城1线”,共投放11台车辆。今年4月6日,“云城2线”也顺利开通。高峰时间,便民车的发车间隔不超过10分钟。

市交通运输局总工程师沈颖表示,今年4月出台了深化便民服务车试点工作意见,鼓励街道使用中、小新能源客车开行便民服务车。截至目前,全市已累计开行16条便民线路,还有与一批线路相关区的镇(街)正在抓紧和企业洽谈,争取早日开通。

小贴士

市公交集团建议广大乘客积极使用“行讯通”APP或者“广州公交便民服务”小程序等公交查询工具,实时掌握公交车到站情况,通过更好地安排乘车计划来节省候乘时间。

焦点1 规划难落实?

为了给沥滘周边居住、上班的市民提供更便捷的公交地铁接驳服务,环岛路沥滘地铁站段道路于2011年开始升级改造。

3月26日,市政协提案委组织政协委员前往沥滘站调研,发现该地铁站周边配套市政道路仍在施工,公交车辆无法正常通行,周围200米内没有条件设置公交站点。如果市民要从沥滘站出站换乘公交,需步行超过400米。

“一个大型项目的改造和规划需要时间,要以公交站场建设滞后、道路通行条件差等重难点问题为突破口,加强项目跟进、管理监督、统筹协调,合力加快推进二号线嘉禾望岗和萧岗站、三号线沥滘站等以及陆续开通的各新线路站点配套站场规划和市政道路建设,同时建议加快推进具备条件的公交站港湾式改造,从源头减少问题存量。”市政协委员崔冠星说。

市规划和自然资源局副局长郭昊羽回应称,今年5月1日,沥滘地铁站规划的公交站点和周边道路已经同步开通了。市政基础设施建设涉及土地征拆、项目建设、运营管理方方面面,确实应该在抓统筹方面多动脑筋。

提到公交港湾站的建设,市交通运输局总工程师沈颖介绍,公交中途站建设成港湾式,有利于公交车提速,同时也可以减少对社会车道的干扰。2010年以来,从政策上就明确要求,新建、扩建、改建道路必须设置港湾式公交站。2011年开始,市交通部门结合公交专用道工程

分年度组织港湾站改造工作,先后完成了约100个港湾站的改造。

焦点2 土地问题难解决?

事实上,许多规划难以推进,涉及到一个核心问题。萧岗地铁站是距广东外语外贸大学北校区最近的地铁站。然而出站后前往白云山西门、广东外语外贸大学,步行距离将近2公里,不是很方便。

市政协委员杨静透露,萧岗地铁站10年前就开通了,但是规划的地铁配套没有及时跟进建设,主要原因是白云新城的建设涉及到土地征迁,情况复杂,进展比较缓慢。

“比如游客和市民到白云山爬山,如果选择最近的萧岗地铁站,出来后步行大概要走半个小时,炎炎夏日拖家带口走到白云山西门,估计就不想爬山了。如果选择坐公交车,从地铁A口出来后,要经过一条河涌边的荒凉小路,绕行500多米,才能到达地铁口对面的公交站,非常不方便,夜晚也不安全。到白云山西门的游客很少选择萧岗地铁站,大多乘坐公交,也造成了白云大道北的拥堵。”

杨静认为,如果能够按照原先规划,将地铁口所在的云城北二路的断头路打通,在河涌上建一座人车都能通行的便民桥,既方便了市民和游客的出行,又连通了云城东路,缓解了白云大道北的交通压力。

土地问题难以解决,该怎么办呢?市规划和自然资源局副局长郭昊羽表示,跨涌桥未能与地铁同步开通,主要是遇到了

征拆难的问题。

“为了跨涌桥尽快开通,我们与白云区政府联动,加大与萧岗村村民沟通协调力度。目前,已完成了土地及地上物补偿协议签订、地上建构筑物拆卸、用地结案工作。现已具备施工条件。下一步由市土发中心牵头,委托白云区政府组织建设。”郭昊羽说。

焦点3 地铁公交时间上难无缝接驳?

市政协委员蔡武在官洲站调研时发现,地铁最早的一班车是早上6时07分,最晚的一班是23时27分,但公交最早的一班是早上8时,最晚是22时,中间存在接驳问题。

对此,委员崔冠星认为,除了在“空间”上实现地铁公交服务全覆盖,还要动态优化公交线网布局,以地铁早班车和末班车为轴心,公交线路延长服务时间,合理优化夜班线路,逐步实现公交接驳服务在时间线上的无缝衔接。

市交通运输局总工程师沈颖介绍:“我们追随地铁开通节奏不断优化和延长日班公交线路的服务时间,2018年以来,共组织公交企业延长了将近100条公交线路的服务时间。大力发展夜班公交线路,目前,广州市区共有108条夜班公交线路。可能还是会有一些地偏人稀的地铁站在特殊时段缺少公交的服务配套,我们将逐步完善。”

市政协委员谭国戡则建议公交企业结合郊外地铁站点客流高低峰时段特点,优化线路营运计划,提高公交、地铁接驳的发班与客流匹配性。