

逐步撤销罗冲围、天河、芳村等10大客运站

乘客:这里乘车最方便经济 专家:需充分考虑市民需求



■罗冲围客运站，曾经热闹的车站如今冷清了。



■芳村客运站，乘客在买票。



■旅客拖着行李进入天河汽车客运站。



■罗冲围客运站，旅客正在买票。

芳村汽车客运站

七旬阿公:在这里坐车几十年,最方便

广州市芳村汽车客运站建得很漂亮，建筑整体呈银白色，分左、右、中三部分。中部楼顶呈弧形，左右两侧楼顶呈从中间向两边的线条逐渐升高；整体看起来像展翅欲飞的燕子风筝。

12月22日傍晚，这里人流稀疏，候车室里坐着的乘客不超10人。这是毕业两年的小陈在广州的最后一晚。不久前，她决定辞去工作，回家乡发展。“我学的是会计，家在江门台山，每次回家都是从这里坐车。”小陈说，家乡是个县级市，除了长途客车外，没有其他直达的交通工具，长途车经过自家时，可以喊师傅停车，是最省时省心的方式。“为什么要取消呀？”小陈不解。

坐在小陈前方的朱阿公两口加起来有150多岁了，他们这次是要回阳西老家。“孩子们都在外地，我们已经在广州定居好多年了。时不时就回去，中秋、清明、

春节肯定回，这次家里有事。”朱阿公说，自己几十年来都是从芳村客运站坐车回家的，距离近、操作简便是他们钟情于客运站的最主要原因。“我们就住在附近，方便。以前火车经常没票，我也不怎么会从网上买，看不清，不太会操作。来客运站坐车就方便很多，直接买，直接走。”朱阿公很是不舍芳村客运站。

“工作日可能会有四五百人，周末大概1300人至1500人。”芳村客运站的工作人员告诉新快报记者，自己也从新闻上看到了相关信息，“我在这里工作了20年，你说舍不得？”

公开资料显示，广州市芳村汽车客运站是广州开展三年一中变、五年一大变活动中调整广州长途汽车客运布局的一个重要工程，大楼总建筑面积21000平方米，于1999年3月设计，2000年8月建成投入试运营。

广州那些撤销的客运站

越秀南客运站变身文化广场

公开资料显示，2019年越秀南汽车客运站正式停运。根据规划，广州东园文化广场将在原广州越秀南客运站原址上，分两期建设。去年，广州东园文化广场（一期）项目勘察设计施工总承包开始招标，

其中透露，该项目将拆除东园横路北侧越秀南汽车客运站、西侧住宅楼及办公楼，新建展览馆、市民广场等。今年6月，广州市越秀区东园文化广场核心片区正式对公众开放。

夏茅客运站地块将打造产城融合综合体

夏茅客运站于2020年10月停运，停运后的汽车站变为招呼站，继续为周边群众提供客运出行服务。今年8月，广州公交集团微信公众号发布消息，该集团与珠江实业集团联合开发的夏茅客运站一期地块项目举行奠基仪式。夏茅客运站项目将成为

该集团打造的首个公交TOD项目，拟建7栋高层建筑，1栋公寓，1栋政府性房源，并设有幼儿园、商业及辅助配套。项目建成后将成为白云湖数字科技城首个大型产城融合项目和交通综合体，带动区域成熟与价值提升，坐拥地铁22号和24号线双线换乘。



■海珠客运站。

声音

广州市博士科技创新研究会会长

彭澎：

仔细研究哪里乘客较多 进行拆减合并与升级

广州市博士科技创新研究会会长彭澎认为，现代出行方式发生了深刻的变化，坐长途客车的人越来越少，坐轨道交通的人越来越多。“我很多朋友以前还会开车或者坐长途车去潮汕、揭阳，但现在他们都是坐动车过去。我问过当地人，也是坐高铁动车，这客观上分流了客源，拆减合并是必然的。”

彭澎说，反思广州过去的交通建设，高铁站与机场设置得偏远。可以考虑一种模式，把所有的交通枢纽资源放在一个地方，比如虹桥机场并没有撤销，接入高铁站之后反而更受欢迎。“长途客运站需要注意加强地铁与它的接驳，解决了这个问题，很多需求就解决了。”

此外，还需要考虑到长途客车直达农民工聚集地的情况，需要细化政策。“比如这个站可能直接开到农民工的村子里；或者虽然高铁方便，但他就是想省钱。”彭澎建议交通部门与规划部门仔细研究，还有多少这样的客源，哪里的客人比较多，不一定全部撤销10座客运站，可进行拆减合并与升级。

广州市人大代表曾德雄：

若撤销需论证 理由要充分

广州市人大代表曾德雄认为，官方出台这样的意见，应该是出于市场选择，“或许还有其它原因，但客流量一天比一天少，客运站利润低、成本高，导致亏本应该是主要原因。”曾德雄指出，撤销10座客运站是一项大决定，无论是哪一座，希望政府部门尽可能论证一下，理由要充分，争取大家的理解。“考虑到一定会有人有坐客车的需求，希望政府部门能寻找到替代方案。如果要保留部分客运站，这个客运站要比较靠近中心位置，方便坐车，覆盖面广，辐射面广。”

华南城市研究会会长、暨南大学教授

胡刚：

在外围规划新站 建好后再撤销

华南城市研究会会长、暨南大学教授胡刚指出，近几年，广州陆续取消客运站。“比如越秀客运站停运，一是在市区中心，易造成周围交通拥堵。二是轨道交通发达，私家车也多了起来，客运站流量越来越少。”从城市发展角度来说，火车、客运站、机场原来都设置在城市的边缘，随着城市扩张，又都往外搬迁。“比如新塘镇边缘原来也有一个客运站，随着周边发展，它渐渐处于镇上中心地段，所以往外搬迁了。”

另一方面，撤销客运站确实会对没有私家车的、习惯坐车的居民造成一定影响。胡刚建议，可以同步在城市外围区规划建设新的客运站，新建建好后再撤销旧站。亦要考虑多重枢纽的一体开发，把高铁、地铁、汽车客运站建到同一个地方。“乘客下了高铁之后，坐一下电梯，就能到客运站。”

胡刚还指出，如果真要撤销，撤销后的土地将非常值钱，后续利用一定要秉持一个原则：为公共利益服务。“这里本来是城市公共基础设施，是公益性项目，不能搞商业开发，不能做商住楼。”

华南城市研究会副会长孙不熟：

保留有历史文化价值 的客运站

华南城市研究会副会长孙不熟认为，长途客车是跨城出行的一种方式，随着其他交通工具的发展，其功能性没原来那么强，经济产出效益逐渐降低。“大巴客车能够解决乡镇居民最后一公里的问题，票价也是相对市场化的，如果真取消说明一些站的需求在降低。”孙不熟指出，根据广州目前的规划，未来将发展“轨道上的大湾区”，其中高铁、火车站将去中心化，每个区至少一个火车站，包括南沙的庆盛、万顷沙站，黄埔区的鱼珠站等，这样也能保证居民出行有车坐。“每个站的情况不一样，建议保留有历史文化价值的客运站，没有价值的站可以做产业、公租房、或公共服务设施”。

■采访:新快报记者 王彤

■摄影:新快报记者 郭思杰