

# 破解 南站地区瓶颈 进行时

羊城晚报

## 焦点问答

广州市交通规划研究院副院长马小毅：

# 南站早期规划“偏理想化” 未来有更多高铁站分担压力

羊城晚报记者 李国辉 实习生 赵乐群

广州南站长期存在的停车难、接送难等现象，引起旅客、车主吐槽。而广州南站的早期规划和集疏运系统的设计也曾被一再质疑。

近日，广州市交通规划研究院副院长马小毅（右图，李国辉摄）接受羊城晚报专访时坦承，作为国内首批高铁站，广州南站在疏散模式的设计上“偏理想化”，服务和运营上仍有很大提升空间。相关部门已经在着力解决停车难、接送难等实际问题，相信一年内有明显改善。

据广州南站地区管委会负责人和广州南站负责人透露，广州南站日均到发（包括到达和发送）人次设计最高值为50万。今年春运期间，南站日均到发人次达到53.16万，已经超过设计最高值。马小毅建议应成立一个稳定有力的多部门协调机构，共同做好南站地区治理。



左右。上世纪九十年代，广州就确立了建设“公交都市”的交通理念，接下来还要建设大概一千多公里的轨道交通。

“广州南站的集疏运系统还是建设得有点慢，规划有三条城际、四条地铁，但现在只有广珠城际、等广佛环线、佛莞等城际轨道交通建好，地铁引入22号线、佛山的2号线和7号线南延线后，公共交通将会分担更大的比例。”

马小毅还谈到，民间对南站的投诉多，也说明广州南站作为广州的交通枢纽的地位越来越重要。接下来，市交研院将按照市委市政府的工作部署，配合有关部门持续跟踪做好广州南站周边交通规划工作，既要加强近期交通改善举措，又要做好中长期南站立体交通接驳规划，努力实现让市民满意。

问：疏散模式设计有问题吗？  
答：当年设计“偏理想化”

问：疏散模式设计有问题吗？  
答：当年设计“偏理想化”

广州市交通规划研究院（以下简称“市交研院”），是广州市交通发展决策的主要参谋机构，主导或参与着广州南站周边地区多年来的交通规划编制工作。

去年11月，广州市人大常委会经济工委办公室发布的《关于加强广州交通枢纽站场服务管理的专题调研报告》指出，“广州南站近年客流持续高速增长与初建规模不相适应”，管理力量、配套设施难以适应客流的高速增长需要。广州南站南、北地下停车场，出租车场容量能力不足，设计和管理有待改善，站内指引标识不清，旅客容易迷失方向感。

对此，马小毅坦承，广州南站是全国第一批高铁站，采用的是网格状的枢纽道路集疏运模式，设计理念比较超前，但也“偏理想化”了。

“早期的设计理念，是一种精英式的理念，存在理想化的倾向。”他说，设计者认为每位旅客的学习能力都很强，很快能熟悉车站环境，知道哪个口通向哪里，该往哪儿去，四通八达的道路，可以很方便地规划自己的最短路径，达到疏散的最高效率。但实际上，大部分旅客都是第一次到南站，不熟悉环境，再加上指示不清晰，就很容易“迷路”。

他认为，基于广州南站外地来穗客流量大的状况，或许更应该采取管道化集疏运交通设计理念。“管道化的理念，简单来说就是让大家不要有太多的方向选择，都往一个方向走，宁愿多走点路。”马小毅解释，“管道化”的疏散理念，尽管会导致实际路程的增加，但或许会有秩序，效率更高。

问：停车难如何破解？  
答：加快城铁、地铁建设

对于停车位高峰期供应不足需求的问题，他表示，这是一种交通理念的差别，也是理想和现实的差距。南站在集疏运交通设计上，一直提倡以地铁等公共交通方式为主。

羊城晚报记者了解到，早在2010年版的《广州南站地区规划》中就提出，“二八”和“双十”的交通目标和策略，即“20%采用个体交通，80%采用公共交通”和“站内10分钟完成交通方式转换，地面交通10分钟接驳快速集疏运系统”。

而在2018版《广州南站周边地区规划修编》中提出，采取相应的措施，使广州南站的公共交通占机动化出行比例提高到80%。为什么要强调这一点？马小毅透露：“现在南站采用公共交通方式疏散的客流约占50%

完，剩下的都是比较难啃的硬骨头。“包括让小汽车接送、停靠更方便的措施，都是很大的工程，有将快速路直接引到落客点上的规划设想，但工期较长，真正落实下来需要一定的时间。”

马小毅还谈到，民间对南站的投诉多，也说明广州南站作为广州的交通枢纽的地位越来越重要。接下来，市交研院将按照市委市政府的工作部署，配合有关部门持续跟踪做好广州南站周边交通规划工作，既要加强近期交通改善举措，又要做好中长期南站立体交通接驳规划，努力实现让市民满意。

问：如何改善接送体验？  
答：推动高铁地铁安检互信

谈到近年来广州南站存在的“停车难”“接送难”的情况，马小毅坦承，自己也有着切身的体验。“我也觉得停车很难，停车位在地下和一层，环境非常不好，指示模糊。像我这么熟悉南站的人，一般也是开到出站口接人，不会进入地下或一层，因为地下停车场风控系统很糟糕，根本待不住。”

对各方面提出的批评以及带来的舆论压力，广州市规划和自然资源局牵头与广铁集团协调广州南站内部功能优化，提供石山大道西侧地块移交给公共交通做出租车临时蓄车使用，以解决现状占用石山大道蓄车问题。市交研院也配合市交通部门提出了详细的近期实施方案。针对小汽车的快速接驳问题，近期将会设置小汽车快速接驳区。

“虽然我们倡导大家公交出行，但还是有很多人开车，我相信一年内应该会有较大改善。”马小毅认为，南站在提升服务水平上，应多做些软的措施。如：让地铁、高铁的安检实现互信，安全措施能做得更好，真正让高铁逐步公交化。

此外，马小毅还建议，南站应进一步利用科技手段，在高速出口、停车场入口以及周边道路做好交通提示和指引，让车主和旅客方便规划时间，缓解内心焦虑；在地下车库，可以加大手机信号的覆盖强度，让车主和旅客找不到地方的时候可以借助手机导航。

在周边道路规划的规划设计上，马小毅称，如今南站地区交通的衔接上，容易做的基本都已做



广州南站周边易发生拥堵，交通协管员在车流中疏导交通  
羊城晚报记者 黄巍俊 摄



## 南站地区“瓶颈”怎破？整改措施是否落地？

# 15位市人大代表追踪一年多 整改效果力争下半年见分晓

羊城晚报记者 李国辉 实习生 赵乐群



广州市人大代表蒋厚泉 李国辉 摄

“高峰期出现拥堵，我们还可以理解，但是连闲时也同样拥堵，这就绝不仅是设计存在问题的原因了。”

在今年广州市两会上，中科院华南植物园策划副总工、广州市人大代表蒋厚泉联合多位代表提交了他们细心调研之后形成的《关于规范广州南站接送客的建议》，要求解决广州南站接送客难、停车难、长年堵塞等问题。在过去半年多时间里，15位市人大代表曾多次暗访南站并追问进展，问题却始终未能得到解决。

蒋厚泉、谢小能、廖小丽、潘映珊等代表认为，他们调研后发现，本可以通过多种手段解决的停车、接客等问题迟迟不见有效措施，规划设计的便民措施也迟迟不能投入使用，广州南站管理上存在管理主体责任不清问题。

## A. 人大代表联名提建议

在今年年初的广州市两会上，一份数名代表联名提交的《关于规范广州南站接送客的建议》引起了社会广泛关注。而在与蒋厚泉代表电话沟通后，2019年5月24日，番禺区政府就他们在两会上提出的建议进行了回复，称近年来已在不断完善广州南站及周边地区配套设施、交通组织和标识指引等。

蒋厚泉却认为，这一回复并未提出行之有效的解决措施。他们再次暗访发现，南站南路交通堵塞、停车难、接送难等问题依然严重。为此，针对番禺区政府这一回复，蒋厚泉直接在人大平台上给予了“不满意”的评价。

“5月24日收到回复之后，我们几位代表再次进行了暗访调查，现场情况与他们回复的情况并不符合。”蒋厚泉告诉羊城晚报记者，人大代表们的坚持和多次暗访，引起了番禺区政府的高度重视，希望能够邀请他们到南站实地考察，指出问题。

## B. 番禺编制责任分工表

6月27日，在番禺区委政府的组织下，蒋厚泉等9位市人大代表和一名市代表与广州南站地区管委会及交通、公安、广铁、公安、交警等近20个部门共同走访了出发平台、南站南路、地下停车场等多个区域。人大代表们现场提出问题和建议，并要求必须尽快解决“接送难”、交通堵塞和停车难等问题。

“我们当时提出，不管是车主还是旅客，都要保证他们的知晓权。通过各种科技手段，让大家到达南站之后都知道在哪里接送方便，哪里停车场有位置，到晚上11时多以后，要保证

## C. 政府承诺今年见成效

在广州市番禺区人民政府关于广州市十五届人大四次会议第20192143号建议再次答复的函中承诺，为解决广州南站无专门接客区域问题，缓解旅客接驳及拥堵情况，番禺区和广铁集团正牵头研究在广州南站P3停车场及周边规划建设快速接驳区，并拟委托广州高铁通信服务有限公司负责建设，目前正在优化设置方案，计划今年10月31日前完成P3地面停车场快速接驳的设置工作。

与此同时，回复函中提到，将由广州市交通局牵头在广州南站周边政府储备地块规划建设大型停车场，并安排摆渡车接送，缓解广州南站停车位少、接客难问题。

回复函还承诺，将由广铁集团牵头优化站内停车场管理，改善站内停车场标识不清、与站内外出口衔接不畅、未优先保障旅客车辆停放、卫生和灯光不佳等问题，设置停车场余位显示屏，方便旅客了解车场情况，缓解停车难问题。番禺区政府还将协调广州南站、广东铁青国际旅行社有限责任公司、广州高铁通信信息服务

有限公司研究拟定广州南站站内停车场智能化升级方案，由广州高铁通信服务有限公司分步实施，整体提升站内停车场环境，争取2019年下半年初见成效。

同时，番禺区政府还将加强南站周边项目施工管理，改善因项目施工问题造成的广州南站周边道路拥堵情况，在加强施工项目审批管理的同时，做好交通指引、道路封闭宣传及交通指引措施。

为方便旅客出行，番禺区政府还将协调广铁集团牵头对站内标识系统进行整治，在显眼位置减少大型广告，取消地铁出入口周边广告牌，调整摆渡车接送，缓解广州南站停车位少、接客难问题。

回复函中最后承诺，为了便利旅客经隧道横过马路，将由番禺区政府牵头完善人行隧道设施，加快广州南站地区人行隧道电梯及其他隧道设施修复完善，强化交通标识系统，开通人行隧道电梯。

“如果协调机构能够更有力度一些，我相信在现在的条件下，南站的管理可以做得更好。”蒋厚泉认为，或许番禺区政府在一定程度上，提高协调机构的等级和地位，以便高效、快速地应对南站面临的问题。

半年多时间来，蒋厚泉等人也陆续接到许多企事业单位、大学和科研机构的人打电话向他投诉南站的问题依旧没有解

## D. 代表吁建立长效机制

在与相关部门现场督查和调研、座谈之后，人大代表们并未因此而结束暗访和追问。近两个月来，蒋厚泉、谢小能、廖小丽、潘映珊等多位代表仍不时去南站暗访回复函中的承诺落实情况。

“南站做了一些改变，但还有很多问题在整治，暂时还未见到明显效果，接送旅客的南站南路和南站北路堵车同样严重。”蒋厚泉表示，他看到南站的站内标识、增加志愿者服务方面已经有了变化，但更多问题的解决还需要时间验证。

半年多时间来，蒋厚泉等人也陆续接到许多企事业单位、大学和科研机构的人打电话向他投诉南站的问题依旧没有解

## 代表说法

谢小能：在暗访时发现，当地下停车场入口显示满位的时候，里面却还是可以找到空位。从一些地面停车场走到进站口的地下通道和电梯，据说是因为“验收问题”迟迟未能对公众开放。

潘映珊：几天前到广州南站回访时发现，从大巴停车场走到进站口，有很长一段路，要穿过地下隧道，却由于没有电梯等设施，暑假出行的孩子们不得不提着重重的行李箱走楼梯。

廖小丽：进出广州南站的指引要做得清晰一点，停车位的设置要智能化一点，接客服务要人性化一点，有关部门需要“贴心”一点。