



快速公交(BRT)的建设让连云港的整体形象得到提升



连云港BRT快速公交贯通连云港城区的东西南北

连云港BRT快速公交 在磨合中向前开进

开通近一月,改善公交系统、提升城市形象的同时,问题初显

连云港市快速公交(BRT)一号线自10月1日正式开通以后,给连云港市的公共交通带来了前所未有的改变,不仅方便了市民的出行,改善了连云港市的整个城市公交系统,同时整个城市的形象也因此得到了很大的提升。然而,自BRT项目建设的消息传出到正式开通运行至今,依然有不少市民以及本地网友对这项政府“1号民生工程”持有质疑的观点,并在开通以后不得不在各自心中将其与之前的同线路公交进行比对,认为BRT公交并没有预期的那么快,快速公交这一新生事物在磨合期问题初显。

为此,10月25日、26日两天,快报记者通过采访多位市民并了解连云港BRT项目建设部的工作人员,通过大家的感受以及专业人士的理解,对BRT项目从立项到最终建成进行了详细剖析,看一条快速公交这座城市的巨大改变。

□现代快报记者 王晓宇



连云港市区独特的哑铃状地形给交通发展制造了天然障碍
制图 李荣荣



10月1日通车当天,市民争相体验BRT

坐上快速公交 61年首次从城东到城西

“这是我第一次到海州来,感觉这边挺不错的,虽然都是市区,但是长这么大,我都一直没到过这边,是BRT带来这次机会。”

今年61岁的连云港市民孙习花阿姨家住连云港东部城区连云区,10月中旬的一天,她在街道的组织下首次体验了连云港市快速公交(BRT)一号线,并且生平第一次从连云港市区的东边走到了市区的最西边,虽然只有短短的大约34公里,但是孙习花阿姨却用了令人难以置信的61年。

孙习花告诉记者,她虽然是连云港人,但是由于家在东部城区,所以一般没事轻易不出家门,即使出来,最多也就到新浦,不会再去城市最西边的海州。

“虽然海州很有历史,也听很多人说过那边的街道很古老,很有文化,但是因为家里没有亲戚在那边,坐车也不方便,去一次要折腾两三个小时,所以这么多年,对海州的印象全是听别人说的。”孙阿姨说。

体验当天,她9点多从连云区出发,一个小时多点就到了海州,随后她跟几个小伙伴一起在海州的大街小巷认真转转,一直到下午4点多才从海州回到墟沟(连云城区)。“海州还是不错的,这公交通了,以后可以常来了。”

其实在连云港,还有很多像孙习花一样的市民,他们虽然没有夸张到几十年都没有从城东到过城西一次,但是他们中间也有很多人常年不从城东往返一次城西。

而这,与连云港独特的地理环境有着很大的关系。

往返全城不便 全因独特的哑铃状地形

翻开连云港市区的地图,不难发现,这座城市的整体布局与绝大部分城市密集分布不同的是,连云港市区可谓“一市双城”,三个核心区并不集中,而是由东至西带状分布,东部是连云区,西部则是新浦区和海州区,并且东西部城区相隔二三十公里,位于西部城区的新浦区与海州区相连,连云区与新海两区之间由一条港城大道相连,三者在地图上就像一只哑铃,呈现两头大,中间长条的形状。

正是这种独特的地形,连云港的公共交通一度成为城市两端市民出行的一个重大难题,成为阻碍城市发展的一个瓶颈,想要从城东来回城西,颇费周折。

在新浦上班的李女士是连云区人,她告诉记者,过去想要从连云区到新浦,就像上战场一样,“两边来回跑的都是大客车,车主之间抢客现象非常严重,有时候衣服都能被他们扯破,还有时候人上了车包却被拉到另一辆车上去了。”一直到2006年前后连云港专线的开通,这种现象才得以好转。

然而,随着城市的发展,特别是应对轴向特征十分明显的带状地形所产生的交通需求,常规公共汽车开始变得无法满足。连云港市城东西长129公里,南北宽约132公里,东、西城区间独特的狭长城市框架和空间结构,使得连云港迫切需要一种大运力、高效率的公交系统,于是,目前国内不少城市正在运行的BRT系统进入连云港城市交通运输研究者与决策者的视野。除了客观的地理条件,客流量也是保证公交运行的另一个更主要因素。“作为连接新海城区和东部连云城区的公交走廊,之

前的连云专线101、102、103、105、106等多条公交线路,从开通初期日均客流量只有1.5万人次飙升到目前的5万人次左右,多的时候能够达到8万人次,这些数据充分说明,该公交线路已具备升级为快速公交的客流条件。”BRT工程建设指挥部工作人员、连云港运输管理处副处长李敏说。

5年前开始规划 并非一时仓促之举

其实,连云港BRT的建设并非领导层的一时仓促之举。

早在2007年,连云港市交通运输管理部门就开始关注快速公交在国内的发展情况。据李敏介绍,2007年在编制连云港市公共交通规划时,就对连云港是否适合建设快速公交系统作了专题研究,并初步制定线网设想。

2008年,连云港市交通运输局找到了曾经为厦门、盐城等城市规划和设计过BRT的北京城建设计研究院有限责任公司,为连云港快速公交前期规划进行调研。

2009年12月,《连云港市快速公交线路网规划》、《连云港市快速公交示范线(一号线)规划研究方案》编制完成。

“去年9月,李强书记到连云港以后,在当月的连云港市第十一次党代会上,关于连云港的公共交通问题又一次被提及,针对城区之间相距较远的特点,党代会提出建设大容量的快速公交体系,解决群众出行难题。”李敏说,“由于李强书记在盐城有过指挥建设BRT的成功经验,再加上连云港的发展对BRT公交系统的迫切需求,所以项目的落实也变得顺利很多。”

2011年12月,连云港市BRT工程建设指挥部成立,项目正式启动。

2012年1月至3月,连云港市

政府组织召开了多次专项方案汇报会议,向人大代表、政协委员和普通市民征点子、要建议。BRT工程建设指挥部先后进行多项专题调查、论证,为全面启动BRT建设积极准备。

经过国内外的知名道路和市政建设专家多次反复论证,以数字模拟等方式,最终敲定了几个重要节点路段的改造方案,将长期以来影响交通的三个环岛广场(幸福路、华联、平山)以及两座悬挑桥(幸福桥、贾圩桥)改造。

5个月完工 建设周期最短的快速公交

5月2日,BRT一号线土建工程全线启动,其他配套设施也同时启动,标志着BRT正式进入建设阶段。9月1日,55座中间站亮相,9月23日,沿线重要关节全部打通,开始进行系统调试。10月1日,仅5个月施工建设后,连云港BRT一号线正式开通试运行,并且向所有乘客免费一个月。

据了解,连云港BRT一号线是目前江苏省建设周期最短的一条快速公交线,也是继常州、盐城之后的江苏省第三条真正意义的快速公交线。

它由一条主线B1、两条环线H1和H2及四条配套支线(B11、B12、B13、B15)组成,贯通了连云港城区的东西南北。被称之为“一主两环四支”的快速公交系统,全长136.9公里,其中,主线为34公里,环线为18公里,配套支线为84.9公里。投入运行后BRT一号线日均乘客将达到20万人次,将占到整个连云港市公交日客运量的40%。BRT一号线的开通,进一步拉近了连云港东西三区之间的距离,有助提升城市一体化建设以及整体形象。

■BRT之争议

作为连云港城建的大手笔,BRT项目自立项以来,引发市民的高度关注,对于该项目也有各种质疑的声音,对此,连云港各相关部门一一回应。

■关键词:速度

作为快速公交,BRT的速度始终是大家评议最多也是最直观就能感受到的。然而,BRT开通至今,争议最大的恰恰也还是速度。市民普遍反映,现在的BRT速度还不及原来连云港专线。在新浦区某单位上班的小何,家住开发区久和新城,“以前每天我坐101专线,大概40分钟就能到单位,现在从家里到单位差不多要一个小时,可能是试运行免费,所以人比较多,但是我的总体感觉就是它并没有想象的那么快。”

10月1日,BRT一号线开通当日,记者作为首批体验乘客体验了快速公交。当天首次试运行没有停靠站点,从始发站海州客运站到达终点站连云区的会展中心,仅仅用时46分钟。

为了再次感受BRT的真实情况,10月21日上午,记者又一次登上了BRT公交,从连云区的院前站到新浦的华联,由于当天巧逢周

日,乘车的人特别多,在院前站,记者在连续等了几辆车以后才好容易上了车,车厢内的感觉顿时与首次体验截然不同,人贴人的感觉几乎让人窒息,“以前这路上还有好多车可以选择,现在只有这么一条线,不挤才怪呢!”“怎么这么慢啊,不是说提速了吗,怎么比以前还慢呢?”车厢内的乘客随着车子的缓缓前行开始躁动不安,甚至还带着小小的怨气。从院前到华联,用时50分钟,这与之前正常运行的101公交相比确实慢了一些。

那么为什么BRT的速度没有大家设想的那么快呢?据司机陶师傅介绍,为了确保安全,BRT公交严格限速,18米长的铰链车时速限定为60km/h,12米长则稍微快点,为65km/h,另外为了照顾更多的居民,BRT一号线沿线站点增多,全线除了首末站外,还有27个站,“考虑每个站都得停靠,自然时间就会被耽误一些,尤其到了两边的主城

■关键词:必要性

原有的连云港专线已经能够保证新浦到连云的运行,原有的港城大道道路也很好,为什么还要这么折腾呢?

李敏认为,很多市民看到的只是眼前的情况,从长远的发展以及城市公共交通的行业管理角度分析,连云港之前的公交体系已经不能承载每天往返东部与西部的乘客需求。上BRT项目,对城市的规模具有一定的要求,连云港的城市

规模虽然没有那么大,但是客流已经完全具备了条件。

另外,BRT一号线并不仅仅是一条简单的公交线,它的建设与城市旧城改造、道路拓宽、线网综合、城市形象等多个方面融为一体,是一项综合工程。“很多改变都是大家看不到的,比如我们借BRT的建设对沿线所有地下管网进行整合,连云城区多年的供水不足问题等也借机得以解决,要不是这个工

■关键词:保护

市民老周至今仍然对港城大道两边的绿化耿耿于怀,“那都是在盐碱地上多年辛苦长出来的,就这么被平了,真的很可惜。”

记者注意到,为了进行道路拓宽,BRT一号线沿线确实有的地方在盐碱地上多年辛苦长出来的,尽可能多地争取空间进行重新植树

■关键词:治堵

“解放路小学门前不但没有解决拥堵问题,现在每天的情况比以前更加糟糕,这是为什么?”这是BRT开通近一个月以来一直困扰着解放路小学学生家长的问题,由于该学校位于城市最核心地段,学

生众多,每天接送孩子的家长都会在学校门口排起长龙。

李敏表示,BRT一号线在建设的时候就充分考虑了局部地区的拥堵问题,其中解放路小学作为一个重点进行研究,最终确定的方案

■关键词:安全

随着BRT沿线道路设施以及标志标线的逐步完善,有不少市民发现在多个路口新画出的斑马线设计与以往的直线条形状并不一样,而是从路中间错开,两边并不对称,呈Z字形,对于这种少见的斑马线一些人觉得不安全。

对此,连云港市交巡警支队秩

序科科长李海亚解释,BRT沿线的规划都是经过充分研究的,Z形斑马线设计是从人性化的角度考虑,确保行人安全,“现在经过改造后不少道路两边比较宽,行人住往一次绿灯时间内不能通过马路,这个时候如果还继续在路中间行走就非常危险,采用Z字形设计,让行人

■BRT之声音

让时间去检验利弊

对于新事物,人们去认识和适应它始终需要一个过程,在此过程中,大家有不同的观点也很正常,让我们听听不同人对BRT的感受,对于BRT的未来,或许时间可以说明一切。

“从新浦到港口过去106可以直达,现在还要等一次车,我觉得有点不方便。”70多岁的市民刘大爷在体验后说。

“我觉得BRT挺好的,去墟沟我妈妈方便多了,以前我要去一趟不仅要转几次车,而且费用还高,

区,站点比较密集,速度自然就会慢一些。”

另外,多位BRT司机均表示,由于BRT车道是专车专用,但是目前有不少司机还不能遵守或者不适应这种新规则,所以会经常出现突然有车变道进入BRT车道,这给BRT司机增加很多麻烦,为了防止意外发生,虽然在专用道上也不敢轻易将车子开快。

对于运行速度,李敏也发表了自己的看法,“虽然BRT速度感觉并没有之前的公交快,但是作为专线,可以充分保证发车的时间以及每段路程的运行时间,这对上班的人来说就增加了更多的稳定性。而且,现在BRT还处在试运行阶段,等所有设置都正常投入使用并开始进入正轨以后,速度应该还能更快一些。”李敏表示,作为惠民工程的BRT虽然不能满足每个人的需求,但是可以让更多的人得到实惠。

程,这些问题一时半会都很难解决。除了看不见的改变,还有很多改变都是大家看得到的。两座悬挑桥的重建、高压线从地上到地下、道路从6道变8道、沿线的街道改造、公交车本身的更换等等,这么明显的改变都能给大家带来全新的感受。从长远看,BRT的建设对我们连云港还是意义非常重大的,所以它的建设很有必要,是发展的必需。”

种草。据了解,过去沿线的一些树木在拆迁的过程中都进行移植,比如幸福路上原有长约300棵梧桐就全部搬到海宁西路主干道两侧。

是建设地下通道来缓解,由于目前该地下通道还在加快建设,没有正式开通,所以出现拥堵问题也只是暂时的,等工程全部完工以后,相信困扰着解放路小学多年的拥堵问题也将会迎刃而解。

走到路中间的时候可以停一下,采取二次过街,就安全很多。”另外,不少网友还反映由于BRT站台都是设在路中间,行人进出站台都需要穿过马路非常危险,对此李海亚称,所有BRT进出站台路口都设置了行人红绿灯,行人通过时只需按照信号灯指示进出就没事。

和形象,跟国际性的沿海城市很匹配。”连云港市老领导邵桂芳觉得。

“沿途的变化确实比较大,花了钱能够真正让大家看到东西,这点很重要。”公务员何先生说。

“好与坏,时间可以说明一切,目前看来确实让连云港的形象改变不少,最终不适合连云港这座城市的发展,还需要随着时间的推移去慢慢检验,或许这只是发展的一个阶段性产物,当前需要而已。”一位媒体人说。