

我市近半公交车夜里“无家可归”，影响公交线路优化和夜间路面交通，公交场站建设滞后问题亟待破解——



公交车何时不再“当街露宿”

本报记者 李东慧 文/图

“公交优先”，不仅能缓解城市交通拥堵、倡导低碳出行，而且还体现了“以人为本”的理念。去年以来，我市新增多批新型环保公交车，并且通过路权优先等措施，进一步提升市民乘坐公交的舒适度和便捷度。然而在洛北城区，由于停车场面积不足，许多公交车只能在马路上过夜。公交场站建设已成为制约我市公共交通发展的一大瓶颈。



夜间“当街露宿”的公交车

走访 公交车夜间无奈占道停放

8日21时30分，记者在春晴路看到，该道路共有四个车道，其中两个车道已经停满了公交车，而且还有一些公交车正在抢占“停车位”。春晴路与解放路交叉口西侧紧邻公交集团公交二公司，由于该公交场站面积有限，许多公交车无奈只好停在马路上。

21时，记者在西关九龙鼎西侧看到，中州路慢车道和快车道两侧，停放了10多辆公交车，车辆基本占用了车道的一半。

记者在8路公交车站台看到，一辆21路公交车司机抢占了快车道上的最后一个“停车位”。该司机介绍，这里是公交三公司所在地，该公司共有17条运营线路。晚上停放在中州东路的公交车有200多辆，但还是无法满足需求——53路等线路的公交车还要停在较远的唐官路上。

事实上，这两处只是我市公交车“无家可归”的缩影，场站建设与日益增加的公交车数量已成反比。记者从市公交集团了解到，目前我市已建成停车场9处，正在建设的停车场3处。

目前，市区共有公交线路90条和公交专线2条，公交车1600多辆，城市公共交通机动化出行分担率为14%。

按照《城市道路公共交通站、场工程设计标准》规定，每辆公交车设置停车面积为150平方米。而根据我市最近制订的综合交通规划，到2015年，我市公交停车场占地面积应不少于52万平方米。市公交集团相关负责人表示，目前市公交集团有停车场12处，停车面积共计31万平方米。由于市区公交场站严重不足，有近一半的公交车只能停在路上。

调查 洛北城区公交场站建设滞后

公交场站建设滞后，致使半数公交车“无家可归”。市公交集团相关负责人表示，目前场站建设主要遇到土地、资金等困难。

该负责人表示，场站建设用地紧张，主要体现在洛北城区。由于用地紧张，现有停车场存在功能不健全、场地难以扩大、无法新建停车场的尴尬。目前，洛北城区只好采取租借场所或占道为主的方式解决问题。

场站建设的滞后影响了车辆保养质量。以公交二公司为例，这里有我市唯一的公交大修厂，但面积仅3.8万平方米。由于大修厂面积小，市公交车只好选择运营

和保养分离的方式：高度保养集中、低度保养分散——大型维修在解放路大修厂进行、简单的维修分散到各分公司进行，这导致车辆保养质量难以提升。

鉴于洛北城区的情况，近两年我市公交场站建设开始往外围发展。但新区公交场站建设因受资金制约，功能始终得不到完善。

“财力有限，只能集中在一些重点场站工程上，无法顾及全部。”该负责人表示，近年来，我市相继建设新区第一停车场、东出口停车场等，但后期建设受到资金影响，不少公交场站的地面仅做了简单的水泥硬化，安装了简易房，缺少车辆修理间、养护车间等。

影响 公交线路难优化 夜间路面被挤占

由于公交车停车场地不足，导致公交线路难以优化。目前市区经常出现“公交车久等不来或是一来就好几辆”的现象，这就是由于首末站少，公交线路过长，导致公交车一遇堵车等情况难以正点进站。

另外，因为公交场站少，公交公司无法调节线路运力，公交线路大量聚集在咽喉路段，如首发或途经东花坛、九龙鼎等地的公交线路有10多条，这就造成公交列车化现象——热门车站，经停的公交车线路太多，多辆公交车同时进站——直接影响公交系统的运营效率，增加道路的压力。

根据我市综合交通规划的统计数据显示，我市目前共有首末站75个，其中两条以上公交线路共用的站点有30

个，这些首末站除少数有停车场外，大多数都没有专用场地。

数据显示，2000年至2010年，我市公交车的日均客运量持续增长，但2010年之后，日均运量增长乏力，这与近几年来我市公交车数量的增长不成正比，说明公交线网的布局已经影响我市客流的增长。“如果公交场站问题没有解决，优化公交线路就是空谈。”市公交集团负责人如是说。

另外，“无家可归”的公交车还存在安全隐患。一位驾驶21路公交车的司机表示：公交车夜间停在路上，花费更大；一些人伺机进行偷电瓶、扎轮胎等破坏活动，这样一来，还要找人来查看车辆，导致成本提高。

出路 落实“用地优先” 探索“上天入地”

针对公交场站建设滞后的问题，我市已制订公交发展专项规划，并列入城市总体控制规划予以控制。市规划局局长马朝信表示，落实公交用地优先，各级各部门在征迁上要优先，在供地上支持，在资金上支持，加大投入力度，真正落实到行动上。

“此外，建设公交站场的土地都是划拨用地的性质，因此无法进行综合性经营和开发，如果能打破藩篱，以商业开发来反哺场站运营，则有望破解场站发展的瓶颈。”马朝信如是说。

2012年，国务院出台《关于城市优先发展公共交通的指导意见》，提出了“综合开发”的理念。专家表示，城市公共交通停车场在运作上应该更具市场性。公交场站的功能无非是停车、发车，土地资源没有得到集约化利用。如果能将单一的场站变为多功能综合性场所，就能充分挖掘

土地资源潜力。

目前，国内许多城市已经在探索“上天入地”综合开发模式，如成都德源公交场站综合体集公交、餐饮、娱乐、办公为一体，是成都首个现代化公交场站综合体。广州将一个公交站建成地下三层、地上八层的建筑物，地上的一层、二层用于公交站台，七层、八层作为公共停车场，其余的楼层用于商业用途，地下三层也可用作停车场、地铁接驳及商业之用。香港采取“地铁+物业”的运作模式，以商业运作反哺场站运营，成为场站综合开发的成功先例。

市规划部门相关负责人表示，如果在停车数量不减、功能不削弱的基础上，以综合开发补贴公交事业，这也是解决公交资金投入不足的一个渠道，值得尝试。我市规划部门正与公交企业沟通，探索公交事业市场化运作的新路子。

洛阳·视界



晒场



和红薯淀粉

粉蒸肉、猪肉炖粉条、炒扁豆……这些过年期间常吃的菜，都少不了红薯粉条。它是洛阳人的必备年货之一。近日，记者来到新安县一红薯粉条加工现场，用镜头记录了制作粉条的忙碌景象。

寒冬腊月，正是制作红薯粉条的最佳时节，在这个已成立15年的粉条作坊里，工人已经架起大锅，然后打灰、和红薯淀粉、漏粉、捞粉、冷却、冻粉、晾晒、捆扎、包装……记者看到了传统手工红薯粉条制作的全部流程。

53岁的郝书见，做了20多年的红薯粉条。他告诉记者，由于劳动强度较大，许多年轻人不愿意学习这一手艺，现在作坊里最年轻的手艺人也已40多岁。再加之制作过程繁琐，只有部分老作坊仍坚持手工制作红薯粉条。

“春节临近，市民大量购买年货，如何鉴别红薯粉条是否掺假，成为市民关心的话题。”新安县薯业协会会长张书明介绍，一是看，手工制作的粉条，粗细不均匀、颜色微黄，如果颜色发白，说明掺杂了其他物质；二是烧，用火将其点燃，好的粉条易燃，且灰烬捏碎后无杂质；三是煮，红薯粉条容易被煮烂，掺了食用胶的红薯粉条则久煮不烂。

本报记者 刘冰 文/图

手工漏粉条：传承中的坚守



漏粉条



晾晒



入库

记录河洛 品读生活

本版长期征集原创图片，您可在洛阳网“洛阳社区”摄影天地 (<http://bbs.lyd.com.cn/forum-67-1.html>)、河图网发帖或发送邮件至 lyrbshb@163.com，我们将择优选用。

瞬间



回家路上 “心船” 摄



炉内作业 “老渔翁” 摄

三百六十行 河洛影像 13937967110

根在河洛酒 河洛文化旅游节唯一指定接待用酒 团购招商电话:13103796999

请以上作者将个人联系方式发送至 lyrbshb@163.com，以奉薄酬。