

公交首末站布局优化研究——以重庆市巴南区为例

张诚 李雪

重庆市交通规划研究院

DOI:10.32629/bd.v4i4.3225

[摘要] 公交首末站是城市重要公共交通基础设施,本文以重庆市巴南区为例,分析了巴南区公交首末站的供给情况,从需求、服务效能、交通设施协调三个方面开展规划评估,分别针对中心城区、小城镇、未编控规区域提出优化思路及优化方案。

[关键词] 公交首末站; 巴南区; 中心城区; 小城镇; 未编控规区域

引言

城市公共交通场站是保证城市公共交通正常运营的重要保障,是城市基础设施的重要组成部分^[1]。近年来巴南区逐渐重视公交基础设施建设,但公共交通设施的发展与居民出行需求增长仍存在较大的差距,如公交首末站的建设远远跟不上线路发展的需求,且现状公交首末站全部“露宿”街头。公交首末站系统是城市公交系统的重要组成部分,它合理的设置和布局,可以提高公交出行的便捷和舒适程度,提高公交分担率,降低道路上机动车的交通量,有利于城市交通问题的解决^[2]。

1 规划评估

1.1 需求评估

公交首末站规划满足总量需求。公交首末站一般配建标准为0.1-0.15公顷/万人。根据巴南区规划人口,可推算出公交首末站需求规模。巴南区远期规划人口为150万人,按照0.1公顷/万人的最低配建标准,需配建15公顷首末站用地。根据控规资料,巴南区共规划17.51公顷首末站用地,满足总量需求。

1.2 服务效能评估

路段公交停车港湾间距一般为300-500米,而由于公交首末站通常会汇集2-5条公交线路,其服务半径应相应增大。在控规编制过程中,公交首末站布点一般以也800米为服务半径进行布设,因此以800米半径作为基准服务范围进行分析。根据首末站800米服务半径对规划公交首末站进行分析,对首末站服务重叠的区域进行提取,规划区首末站服务缩减效能面积约1396公顷。李家沱、龙洲湾、鹿角、界石、南彭等板块首末站覆盖基本为无重叠或一次重叠,服务效能较好。花溪、鱼洞等板块存在二次重叠,服务效能较低。

1.3 交通设施协调评估

全区规划公交首末站与公交站场协调性较好。同公交枢纽站、公交停车场分散布设,提高首末站服务范围;靠近公交维保场,弥补维修、保养车辆上下客问题。公交首末站应与城市公共客运走廊相临近,便于客流换乘。因而首末站的设置应充分考虑轨道客流集散换乘需求,在轨道沿线或周边设置首末站。全区规划公交首末站与轨道协调性较好,能较好地与轨道交通形成良性客流集散与转换。

2 优化方案

2.1 中心城区

结合既有规划情况,抽密4处公交首末站,抽密面积合计2.40公顷。在规划公交首末站密集区域抽密3处公交首末站,抽密面积合计0.92公顷;在职教城片区抽密1处公交首末站,抽密面积1.48公顷。填疏9处公交首末站,面积共计2.7公顷。

2.2 小城镇

根据巴南区已批及在编的小城镇规划,梳理控规用地,其中接龙镇规划有1处S41性质用地、丰盛镇规划有1处S41性质用地、东泉镇规划有2处S41性质用地,其他小城镇均规划有S3性质用地。建议在其他小城镇S3性质用地中加入S41功能,完善巴南区小城镇公交首末站布局规划。

2.3 未编控规区域

提出以下规划控制要求:

(1)需求适应原则。考虑常规公交运行特点和乘客出行需要,保障公交首末站能够满足当前需求及未来发展的需要。

(2)区域差别化原则。核心区域用地紧张,同时公共交通的出行需求又较为集中,可适当缩小公交首末站用地标准,按1000平方米/万人配置用地;外围区域用地相对富裕,应以满足需求、合理布局、适当增加为目标,适当放宽公交首末站用地标准,按1500平方米/万人配置用地。

(3)相对均衡原则。首末站应结合用地和交通系统进行布局,宜设置于居住、商业、医疗、办公等客流集散点附近,便捷公众出行;并考虑站点800米覆盖要求,避免出现单个站场用地过大,站点间距过长且分布不均衡现象出现。首末站的规模应按线路所配营运车辆确定,不宜过大也不宜过小;单独首末站规模不应低于1000平方米;不宜高于9000平方米。

(4)交通易达原则。公交首末站用地应紧邻城市道路,方便公交车辆的进出,并考虑到公交车出入对城市交通的影响,尽量在城市次干道周边选择首末站用地。

3 相关建议

加快公交首末站的建设力度,解决公交车“无家可归”的困境。积极推进公交首末站综合开发,即平面布局转为空间拓展、单一功能转为互动的枢纽居住商业集成,提升土地利用价值,保障公交首末站发展后劲^[3]。

【参考文献】

[1]王敏,马昌喜.城市公共交通场站建设研究[J].城市公共交通,2008,(01):23-25+30.

[2]林锦山,孙永海,梁倩玉.深圳市公交首末站配建实施机制研究[J].规划师,2013,29(07):70-73.

[3]苏跃江,潘雷,崔昂.公共汽(电)车首末站规划建设策略——基于香港经验[J].城市交通,2017,15(02):77-82+17.

作者简介:

张诚(1986--),男,汉族,内蒙古人,硕士,高级工程师,重庆市交通规划研究院,交通规划工作。

李雪(1987--),女,汉族,黑龙江人,硕士,高级工程师,重庆市交通规划研究院,交通规划工作。