

A20/A21 北京地理·城市年轮之莲花桥—丽泽桥



5月12日,周六,中午,公主坟公交车站。老陈肩上扛着一个大包,手里拿着旅行袋,跟两个同乡一起在等运通201。从公主坟坐车去六里桥长途汽车站,只有这一趟车。同样在公主坟坐车,去莲花池长途汽车站和丽泽长途汽车站的公交车则有很多。西三环莲花桥到丽泽桥一线,驻有三个长途客运站。其中六里桥客运主枢纽是北京城市总体规划中的交通基础设施项目,是全国45个主枢纽城市中规划的一级客运枢纽。相距最远不超过三公里,在这个交通运输的焦点地带里,还有北京西站以及京港澳高速的起点,可谓北京连通全国的一个重要地理节点。



丽泽桥附近,路边电线杆上密密麻麻的小广告,内容多为良莠不齐、真假难辨的招工信息。

梦想漂移或者滞留在西南三环

从这里离开或者进入北京

乘坐运通201,穿过一条不宽的小路,经过一片工地,在终点站下车,就是六里桥客运主枢纽的入口,从入口可进入地下停车场,也可通过电梯或楼梯进入二楼售票厅和一楼候车厅,整个枢纽有些类似航站楼。也许因为目前并非客运高峰期,整个车站看起来平静、有序。

21岁的李武杰和他的老乡站在候车大厅的柱子旁边,手里拿着一根烟,另外一只手拎着一个红色的塑料袋,里面放着饮料和方便面,脚下的黑色行李包非常大,好在带有轮子。

李武杰一说话就笑,带着些年轻小伙子的不好意思。来北京两年多了,这是他第四次回家,“每次都在六里桥坐车”。北京没有到家乡杨林浩特的直达火车,在六里桥坐长途汽车很方便,10个小时的车程,“睡一觉,醒了就到了家”。让李武杰感到欣慰的是,两年来,回家的票价一直没变,这次他买了200元一张的票,是个比较高档的客运班车。

这个车站最让李武杰满

意的是,票好买,车好坐;即便在春运期间,六里桥车站的人虽然多,但也不需要整宿排队买票,“比火车站好多了”。

六里桥客运主枢纽的容纳容量设计曾经进行过严密的计算和前瞻性规划。该枢纽设计者、北京建筑设计研究院顾问总建筑师朱嘉禄介绍,六里桥长途客运主枢纽在当时是我国所设计的规模最大的汽车客运枢纽,在站型设计中采用了高架候车的设计,在内部平面设计中采用了将售票、进站服务、中转服务、中转休息、商业服务四种功能合为一体的综合式进站大厅的设计。同时,根据对汽车客运站实际情况的调研,对售票窗口数目、到发车位数量的计算方法进行了调整,并对到发车位的排列组织方式、货运组织方式进行了革新、设计。

相比六里桥站的规模和设计风格,丽泽站显得更为传统。进门,售票大厅,再进门,候车大厅,简单直接,没有太多设计风格可言。车站外有北京最早的尾货市场,以“外贸原单”、“物美价廉”著称。

在三个客运站中,莲花池站距离北京西站最近,近得几乎称得上是无缝接驳,但它也是这一带最老的一

个车站,经常让不少初次到这里的人“吓一跳”。“我没想到到北京还有这么破的车站。”居住在东北三环的LILY上个月开车到这里来取回老家捎来的包裹,找不到停车位,陈旧的进站大厅、散发着浓烈气味的厕所,让LILY感觉像是穿越到了上个世纪六七十年代。

进入北京后的第一个落脚点

如此稠密的交通站点把许多人带到北京,在西三环莲花桥至丽泽桥一带停留甚至聚集下来,把这里作为进入北京后的第一个落脚点,然后生根、发展。提着行李的旅客行走在这一带的各个站点和角落之间。三环路东侧,总能看到一些小巷子,这些小巷里大都有不少用于出租的自建平房,租户绝大部分都是外地来京务工人员。紧靠环路的店面十之八九都是一些小门脸——饭馆、装修、修车等等。

一个“北京人”这样描述他在六里桥的“遭遇”：“有一次去六里桥办事,找不到地址,准备找个本地人问问,找了20分钟没有一个人上去像是本地人,好不容易在21

分钟左右找到了一个,对方说不清楚。于是我只好问外地人了,问了3个,都说了同一地点。当时我很诧异,原来外地人对这里的熟悉程度远比北京人更高。”

居住在西局东街的刘大妈就常遇到问路的人,“去丽泽站怎么走”、“去尾货市场怎么走”等等。刘大妈在巷口摆了一个卖饮料的摊子,初夏的阳光下,她正在整理废纸箱里的饮料瓶。刘大妈的“货柜”是附近小摊贩中最小的,只有一米长,玻璃柜里放着十几根香烟,柜子上面摆着几瓶饮料。

刘大妈来北京一年多了,之前一直在山西老家带孙子,现在孙子要上小学了,就带着他投奔了在北京打工的儿子。刘大妈的儿媳在附近尾货市场卖童装,儿子跟着装修队老板干活,刘大妈的生意还不错,很多去南边尾货市场买东西的人,路过了买包烟、买瓶水,“挺好的”。最让她高兴的是,孙子可以跟在父母身边,可以在北京上学。“村里很多年轻人出来打工,把孩子扔在老家,都是奶奶姥姥看孩子”,刘大妈觉得那样的孩子很可怜。

顺着刘大妈的烟摊往东

走,西局东街里有不少孩子正在玩耍。一片铁栅栏门里的小树林,是这些孩子的游戏天堂。在家门口就能拥有一片树林,对孩子们来说也是非常幸福的事情。附近居民说,铁门一般不上锁,工作日的时候有人看管树林,所以孩子们都喜欢在这里玩,“大部分都是外地人,平时都上班,也不敢让孩子跑远了”。

一位居民介绍,这条街上的住户大部分都是做小买卖的,开饭馆、摆小摊,或者是给别人打工,装修工、修理工等等。如果是夫妻二人,好的一个月也能挣万儿八千的,这里租一间平房一个月几百元钱,交通又方便,所以,这条街上的房子很好租,总是人来人往,很像毗邻三环路的“城中村”。

但随着城市改造的逐渐推进,“城中村”作为城市发展过程中的产物,也将渐渐消失。货柜焊接工冯师傅的店面在三环辅路边上,冯师傅全家就租住在附近。说起这几年的“城中村”拆迁,冯师傅一点也不担心:“清洗纱窗”等字样的简陋牌子在路边一溜排开。一有雇主停车,他们便蜂拥而上。

“城中村”乱象与待开发的“厚望”

西南三环曾经是北京主要的“城中村”所在地,六里桥北里地区就曾是丰台区2006年“城中村”环境整治工程的重点项目之一。

去年5月,北京警方公布治安问题问卷调查结果,在这次312万人次参与的活动中,六里桥地区“入选”北京十大治安乱点。对此,六里桥所在的太平桥街道办事处综治办负责人称:“没感到意外”。他认为火车站、长途客运站带来的流动人口聚集,是造成六里桥地区治安混乱的主要原因。过去几年,六里桥地区一直是治安案件高发地区,拎包撬锁,入室盗窃,甚至还有刑事案件。

事实上,六里桥的“乱”,还体现在这里屡禁不止的黑劳务市场。一位已经在这一带居住了7年多的山西人回忆,以前每到春节过后,六里桥下草坪附近、人行便道上就总是聚集着一群群农民工,拿着写有“泥瓦工”、“清洗纱窗”等字样的简陋牌子在路边一溜排开。一有雇主停车,他们便蜂拥而上。

据媒体报道,六里桥“黑



六里桥客运主枢纽候车大厅内候车的乘客。作为高标准设计的一级客运枢纽,这里的运输潜力似乎一直未能得到充分的发挥,而这和西南三环一带的客运站布局有着极大的关系。



莲花桥南,从北京西站开出的列车横跨过三环路。



西局东街这片树林成了住在外地孩子的游戏天堂。



丽泽桥东南,围挡后的工地正是未来的丽泽金融商务区。

客运枢纽站应该做到合理接驳

朱嘉禄,北京建筑设计研究院顾问总建筑师,六里桥客运主枢纽主设计师

按照规划,六里桥客运主枢纽距离地铁很近,公交换乘也比较方便。在设计上,对公交车站、停车场以及出租车都设计了很好的路线。但现实的问题是,公交车不愿意开到这个位置。六里桥枢纽这块地是早就预留出来的,我们当时的设计任务是与其他车种较好地接驳起来,在这种要求下,如何管理和调度就显得很重

要。结果开通之后,有那么大的公交停车场,公交车调不动,不好调配。当时我们还跟甲方讨论,是不是可以开展短途电瓶车,方便乘客换乘,或是把其他客运站开过来。

原来的设计是地铁从地下就可以进到车站,后来挪了位置,必须走到地面上才能进站。虽然垂直交通没有浪费,平面交通还是浪费了一些。另外,原来设计中考虑到车站北侧的大台阶和绿地,可以让旅客在这里休息,

都是很人性化的设计,但后来在管理上也没有实现。

长途汽车站虽然是偏低端的,但从目前来看,六里桥站还有很大的接纳空间。按照我的想法,枢纽站就应该做到合理的接驳,比如与地铁(火车站)、航空、公交等的接驳。可是现在的接驳路比较长,要坐车一两站才能到。当然,现在要跟北京西站接驳也不现实,但是不是可以在未来的调整规划中与其他站点更加接近呢,比如丰台火车站。

高标准客运枢纽为何“不叫座”?

据计算,六里桥客运主枢纽旅客日吞吐量设计在27万人次,然而目前这里的最高客流量也就在10万人次左右。高标准设计出的客运枢纽为何“不叫座”?这与莲花桥至丽泽桥一带的客运站布局有极大的关系。

六里桥站、莲花池站和丽泽站,三个客运站间距最短不到一公里,最长也只有两公里,势必造成运营竞争;从发车方向来看,三个车站也多有重合,并没有形成严格的分工。

对六里桥站来讲,与公交接驳不便是很多人不来这里

乘车的重要原因。莲花池站距离公交车站仅100米,丽泽站门口有多路公交车直达,但六里桥站则只有运通201和刚刚修好的地铁9号线。愿意在这里趴活的出租车司机很少,拉客的更多是“黑车”。

丰台区的长途客运站分布和规划问题,多年来已成为业界和社会关注的问题。早在2005年,交通部门就表示,将对北京的长途客运站进行重新规划,将现有的11个长途客运站整合成7个,今后三环以内将不再有长途车站。

而目前这些站点主要集中在三环沿线,每天4000多辆长途大巴进出城区。

去年12月份,丰台区副区长高朋在该区人代会上表示,2012年将推动六里桥等长途汽车站搬迁,提高长途车站的运营能力,缓解交通拥堵。搬迁后的新车站将选址在能与轨道交通、公共交通接驳的区域。

客运站规划作为整个城市规划的一部分,也体现着城市布局的科学化进程。合理规划客运站将有效引导长途客运规范有序发展,优化客运线网。