

BRT 驰入和谐大郑州

——写在郑州快速公交开通100天之际

■本报记者 杨彦鹏 本报通讯员 赵青海 周存学

(上接第一版)

郑州,是河南人的郑州,也是世界的郑州。

地处中华腹地,九州之中,十省通衢,作为全省第一形象、第一窗口的郑州,是国务院确定的3个商贸中心试点城市之一,也是国家命名的中国历史文化名城、中国优秀旅游城市和国家园林城市。

然而,近年来,随着经济社会迅猛发展,城区快速扩张,城镇化和机动化步伐加快,道路拥挤、交通不便、交通污染等问题逐渐凸显,城市公共交通体系建设已成为政府和社会各界普遍关注的热点和难点。

2006年,郑州市区机动车总量达33.6万辆,其中私人小汽车总量已达13万辆,小汽车年均增长率为28%。从2001年至2006年,道路建设的增长速度为5%~6%,而机动车增长速度为10%~20%,致使目前交通设施建设无论在数量上还是在层次功能上都不能适应交通需求的增长,城市交通拥堵状况依然严峻,市中心核心区域和地段甚至有进一步恶化趋势。郑州市公共交通出行比例仅为22%,距国家“十一五规划”提出的公共交通30%的发展目标还有一定差距,快速公共交通体系急需建立。

中原崛起看郑州。如何快速改善公共交通的乘车环境,提高公共交通的服务水平,提升公共交通的整体形象,吸引城市交通出行向公共交通转移?

这一切,期待着政府和公交企业的新作为、新创造。学习开启智慧,实践成就事业。

2005年,正值贯彻落实国务院《关于优先发展城市公共交通的意见》精神,全国政协人口资源委员会、建设部城市建设司、中国市长协会、中国城市公共交通协会在郑州联合召开了“优先发展城市公共交通战略研讨暨公交场站建设经验交流会”,并发布了以“公交优先在中国,让我们做得更好”为主题的《郑州宣言》。

市公共交通总公司作为国有重点骨干企业,不仅承担着重要的经济责任,也承担着重大的政治和社会责任。总公司把“立道致远、行公为民”作为企业的核心价值观,始终保持一股率先发展的闯劲、服务提升的巧劲、为民办事的实效,以“坚持发展、创造满意、服务乘客、奉献社会”为企业使命,牢固树立“市民满意、政府放心、员工高兴”的经营理念,创新管理,创优服务,努力打造优秀公交。

近年来,本着方便市民出行、降低出行成本的原则,市公共交通总公司在市政府的大力支持下,自筹资金,每年以新购452台车辆、新开18条线路的速度快速发展,至2008年拥有运营车辆达4218台,运营线路209条,年客运总量达7.2亿人次,主干线路平均发车间隔3~5分钟,市内一般不超过500米就可以坐上公交车,基本实现“有路就有公交车”,确立了以火车站为中心点、纵横环线交叉的网状线路网络,形成了市场完整、管理统一、协调发展的城市公共交通格局,公司员工用深厚的为民真情铸就了“中国用户满意鼎”,成为全国公交系统的一面旗帜。

敢于负责、永不满足,要么不做、要做就做第一。正是郑州公交人这么一股执著发展的韧劲,让市民满意,让政府更加放心。公交优秀,赢得的是“公交优先”的好环境,建设BRT系统很快被纳入市委、市政府的议事日程。郑州市首次以法规的形式将“公交优先”的执政理念融入到《郑州市城市公共交通条例》,为郑州公交迎来了一个跨越发展的春天。

2008年,市领导带领财政、市政、发改委、规划、园林、国土资源、交警支队等有关部门和公交企业领导,先后到北京、杭州、常州等城市,参观学习快速公交发展经验,进一步解放思想,抢抓机遇,把建设BRT系统作为一项便民惠民的民生工程来打造,作为确保郑州向特大城市发展的重大战略支撑点,树立绿色交通的发展理念,变以“车”为本为以“人”为本,合理分配交通资源,形成合力,矢志发展,科学决策,要求在发展的问题上始终想在一起、干在一起,强化第一责任,不断关注民生、改善民生。

考察归来,市政府迅速讨论研究,把BRT建设项目作为郑州市重点工程,市领导王文超、赵建才专一听取了关于《郑州市快速公共汽车系统(BRT)规划与研究》方案专题汇报,并对项目做出充分肯定。

信心比黄金更重要,行动比“方案”更实在。

根据市政府第115次常务会议精神,市政府迅速成立快速公交系统(BRT)建设领导小组,时任郑州市委常委、副市长穆为民任领导小组组长,朱建国任领导小组副组长,办公室主任;魏予任快速公交系统建设项目建设部经理,由各相关单位领导任项目部副经理,项目部负责快速公交首期工程项目的的设计、建设工作。在各管线单位的大力支持和配合下工程进展顺利, BRT系统首期建设工程于2月10日分段开工建设,5月20日全面完工,5月22日至26日进行测试运行,5月28日快速公交首期线网正式通车运营。

从立项到建成通车,政府投资近6亿元的工程仅用了短短8个月。车辆从“老”到“新”,从“新”到“优”,由常规11米车辆到18米大容量的豪华公交,网络由单线到环线,由常规线路到快速专用道,郑州公交划出一道奋起的曲线。

把民生工程建设好 同心协力,集民智、聚民气、惠民生

“专用道”在哪?就在郑州市区的二环线。

快速公交二环主线,途经航海路—桐柏路—农业路—未来路,全长31.8公里,共设有38对76个中央侧式站台,平均站距为800米,全程采用概念隔离式中央专用车道。

2月10日,快速公交系统工程分段开工。这是有史以来政府投资最大、战线最长、动员人数最多、社会参与度最高、影响最深远的一次公建设大攻坚。

谈及BRT,市公共交通总公司总经理巴振东激动地反复介绍,在这场攻坚战中,市政府动员和聚集了一个城市的力量,得到了广大市民、有关政府职能单位和社会各界人士极大的理解和支持。

BRT工程建设,是在城市的“脸面”上动工。市区二环线是郑州交通的大动脉,人流、物流、车流量大,施工期间难免会给本就拥堵的城市交通带来影响,加上地线管网复杂,工程涉及园林、供电、通讯、热力、自来水等50多个单位,项目建设的压力特别大。

攻坚战一打响,市政府“明电”通知各有关单位全力配合项目建设,共同推动快速公交的全面实施。市长赵建才要求,既然是政府的民生工程,就要把实事办好,一定要让老百姓满意,把建设期间给市民带来的交通不便减到最小,把市民受益面扩至最大。

市公共交通总公司副总经理田金雨激情地感叹道,一“小”一“大”,旨在惠民便民,相同内涵折射出公交新一轮发展战略的新起点、新要求。

市领导主动上阵促协调,多次率领与工程有关的职能部门,为项目建设擂鼓助阵,现场听取汇报,现场督促进度,现场帮助解决问题。



副市长张建慧是位城管专家,他满怀热情地投身到BRT系统建设项目上。项目部按照团结、务实、廉洁、快速、一流的工作方针,实行准军事化管理,实施项目协调例会制度,每早7点半准时召开,雷打不动,督查进度,解决问题,鼓励施工单位加速发力,大胆推进。每个标段工程由一个项目部领导包干,保证24小时有人驻守工地。环境、供水、供电、通讯等部门有关领导,全部盯在施工现场,发现问题,随时解决,保证事不过夜。

工程开建,绿化带迁移需先行,单是桐柏路就需要2000平方米绿化带搬家,园林处组织职工日夜奋战,既迅速又稳妥,及时为“快速公交”腾了地。

在工程渠划段,有那么多路灯杆需要迁移,一声令下,市路灯管理处连工程预付款都没提,迅速完成了灯杆迁移工作。

车流量特别大的农业路是工程一标段,共设置22个站台,地管线路尤其复杂,涉及省直机关多,施工任务非常重。期间,恰逢4天连阴雨,项目部工程一部部长张建军连续4天日夜驻守在工地,现场督导施工单位雨中日夜不停地干。

BRT是一项新事物。项目部坚持以更加开放、透明的态度,积极主动向新闻媒体通报工程各方面进展情况,先后召开6次新闻通气会,在省市31家媒体刊发各类信息1000多篇,印制各类宣传品14万张,印制免费测试运营体验票5万张,组织市民免费体验5天,组织人大代表、政协委员和社会各界参观5次,从而将建设快速公交系统的意义讲透、讲清,把一发“而动”全身的火候、尺度、分寸拿准、谈到位,从而把信息及时传达给全市人民,为快速公交的建设、开通运行营造了良好的舆论氛围。

施工期间,市政府提出“保质量、保安全、保通行、保工期”。这本身就是矛盾的,但没有任何人有怨言。市政府统筹安排,提前打通了市区交通支道,防止出现拥堵,交警奋战在各个路口为群众导航,每天工作8小时以上,确保不出现一个严重堵点。每逢遇到交通不畅时,市民都会非常理解地说:过一段儿就会好的。

其实,就在竣工前的一个月,连最乐观的项目部顾问徐康明教授也对工程进度忧心忡忡。他是来自美国3E交通系统咨询公司的专家,北京、杭州、常州等8个城市的BRT就是他组织规划设计的,按照经验,郑州BRT项目建设工期至少需要一年多。

然而,在这里,BRT大攻坚,创造出令人惊讶的“郑州速度”,也创造了国内乃至世界纪录:投资近6亿元的BRT建设工程,仅仅用了100天。

和项目部的同志并肩战斗的徐康明教授,在100天的BRT攻坚战中他没有回过一次家。回顾难忘的战斗历程,徐康明感慨万千。

“郑州的干部身上都有一股子劲儿,咬定目标不放松,只要是为民办事就不惜千辛万苦,不惜千方百计,不惜千言万语,他们特别能吃苦,特别能战斗,特别能开拓。”徐康明深有感触地说:“大家有这样一种共识,就是得干事,得为郑州做点什么。这种执政为民的理念和昂扬奋进的斗志,正是郑州精神‘博大、开放、创新、和谐’的精髓所在!”

把德政工程实现好 绿色公交,环保化、人性化、信息化

公交就是城市形象,城市就是市民精神。

BRT攻坚战,对于望眼欲穿的市民来说,也许100天的建设工期實在是太长太长。

5月22日至26日,快速公交进行测试运行,市四大班子领导和广大市民一样迫不及待地来品味和体验快速公交,就如何为BRT营造一个快速成长的好环境,还热情提出自己的意见和建议。自此,在郑州人的言谈中,“BRT”成为点击率最频繁的一个关键词。

在BRT开通之际也曾受到个别人在网上非议:一部公交车占据了一条道,那么多的小车怎么办?众多郑州网友纷纷为之解惑,并且一个声音喊到底——如果没有以民为本的理念就很难明白:让公交优先,让普通老百姓优先。

快速公交能否跑得快,也是对市民文明素质的一次考验。BRT专用道采用软隔离,政府担心社会车辆会抢入专用道,导致快速公交“快”不起来。路口也没设交警,并没执行抢入专用道罚款。然而,BRT开通以来,却很少有社会车辆误入专用道。

自5月28日BRT正式开通以来,快速公交沿线的交通情况确实在向好转变。

快速公交人均占有道路资源仅为小汽车的二十分之一。郑州最有效地利用城市道路资源,给市民注入了“绿色”的交通理念。以前市民最担心的是农业路堵车,现在居然缓解了许多。有不少市民乐意放下私家车、电动车,改乘快速公交,踏着时间点去上班。BRT比普通公交的速度提高了30%,速度和打的差不多。

为了让市民受益面更大,BRT首期线网增加8条支线,“一主八支”共配置车身18米的豪华车辆65台,车身12米的支线专用车辆155台,平均发车间隔为3~5分钟,高峰发车密度达到1~2分钟,开通三个月每天平均运行4.6万公里,运送乘客16万人次以上。

仅仅开通100天,对于特别关注BRT的市民来说,时间也许太短太短。在短短的100天里,市民叫好,BRT叫座。

20米的缓冲带,确保乘客人身安全。

市公共交通总公司实行系统管理信息化,运用GPS卫星定位、GMS语言通信、GPRS数据传输系统进行智能远程调度指挥,线路还配备有乘客服务信息系统,通过GPS自动控制,实现了语言、文字报站和综合信息播报。

快速公交车辆采用四开门,低地板与站台齐平可实现平行上下,使乘客进出更方便;车辆采用空气悬挂,车辆底板高低可根据需要调控,在行驶中更加平稳;车窗宽阔给人以动感和冲击力,车厢内安装有两台移动电视、三组高亮度车载LED显示屏,可通过与GPS车载设备连接实现远程无线控制,通过PS机进行修改,实时在车厢内显示站名、路名、服务用语等信息;车厢内装有车内报站器,实时显示车辆到达站点。同时在车辆的3号门处还特意设置了残疾人轮椅手动翻板以及轮椅专用停放区,充分体现郑州公交的人文关怀。

车辆环保化,服务人性化,管理信息化。在市民的心目中,方便快捷的快速公交就是“公交优先、公交优秀”的生动体现。

把便民惠民发展好 公交服务,更快、更高、更优秀

在位于农业路与中州大道交会处的快速公交场站,设置有一个车长星级服务大赛光荣榜。说是“光荣榜”,其实就是把所有车长星级服务每月的成绩全都公示在上面,谁摘星多,谁摘星少,谁连一颗星没得到,展板上写得一清二楚。

这是市公共交通总公司力创“公交优秀”推出的一项新举措。总公司以BRT开通为契机,深入开展优质服务年活动,实行《公交优秀全息管理体系车长星级服务管理制度》,建立三级联动检查机制,实行日检周报、每月评价、奖惩兑现,不仅看生产经营指标,更注重车厢服务、行车秩序、遵章意识、安全生产、文明行为等方面的评价与考核。在班组之间和车队之间开展挑战赛,争创文明示范单位、文明红旗车队、文明先进车长,极大地调动了广大员工争先创优的积极性。

快速公交公司领导班子率先垂范,带领行政后勤人员分布在主要站点,坚持到站台搞服务,组成了一支公交志愿者服务队。在每天早7点、晚7点乘车高峰,他们主动帮助站务人员维持上车秩序,老人上车有困难就主动上前扶一

BRT的开通提升了城市品位,不仅在于快速公交硬件先进,更关键的是为市民提供了一种高品质的公交服务。

BRT除设有专用道外,还拥有优雅的专用站台。为方便乘车,站台尽可能设置在二环路沿线大型居住区、商场、学校等客流较为集中的道路路口。乘客先买票后乘车,站台备有靠椅,在此候车也不必担心雨雪天气。同时,在站台前还预留了

把,遇到残疾人便赶快伸手推推车,找到空闲就掂起扫把清扫站台垃圾,乘客把他们亲切地称谓“传递文明的使者”。

忽如一夜秋雨来,郑州满城行车难。8月17日,凌晨5点,公司所有管理人员都奔赴到线路上。BRT环线上3座立交桥下的积水到底有多深,公交车能不能通过,公司领导下水里用身子量一量,积水减退,随时组织BRT快速通过,生怕误了乘客上班时间。尔后依据一线调研情况,公司迅速拿出了雨天BRT运营的应急方案。

在快速公交公司,站务员队伍都是经过礼仪专家培训的大学生,其中有3名乘务员会使用三种外语,他们遇到国外来宾,都能够熟练运用外语报站。

为了做到“起步稳、行驶稳、进站稳、转弯稳”,公交车长硬是把“一碗水”摆上驾驶台,练就“一碗水”和“一脚踩”的硬功夫。

公司实行出行行动军事化,迎送乘客礼仪化,行车服务规范化,工作程序标准化,服务用语文明化,一心一意为乘客服务,一言一行对乘客负责,一点一滴想乘客所想,一举一动让乘客满意。公司着力打造优秀公交,“温馨伴你同行”,不仅让乘客认同公交,还要信任公交、欣赏公交、依赖公交、忠诚公交。

一个公交车厢就是一个小社会。郑州公交的让座率在全国城市中领先,文明乘车蔚然成风。在农业路BRT场站调度室,打开“BRT失物登记表”,发现从7月4日到8月18日,共记录了26件,失物中现金少10元,多达2000元,身份证、毕业证、户口本、笔记本电脑等物件,件件都铺垫着一个动人故事,干部职工用他们的思想、言行和智慧,组成句子,构成故事,著成一部“和谐公交”的大书!

他们“写”得踏实,丰富,精彩。

8月14日下午5点,大学生小谢把心爱的小提琴落在了快速公交车上,乘客发现及时交给车长张艳,张艳赶忙交给调度,通过服务信息系统播报招领信息。小谢的小提琴失而复得,返回途中,在快速公交上执意要为大家献上一曲。那是一首著名的小提琴协奏曲,主题是“知足知不足”,旋律优美明快,如诗如歌,一曲未了,赢得满车掌声。

交通是一种文化,交通也是生产力。

市政府大视野、大格局、大气魄发展快速公交,不断提升民享期盼,以民生需求为和谐郑州的建设增强动力,推进经济和民生同步提升,必然推动郑州经济又好又快发展。“一主八支”快速公交网络犹如把一条盘着的巨龙展开,串起大郑州的新兴商业“黄金圈”,形成强有力的带动效应,助推沿线房地产升值,四面八方聚集的客流改变了“辐射3公里生活圈”的超市规则,辐射面向纵深发展。BRT如同开往郑东新区、高新科技开发区和郑州大学城等地的快速班车,如果每天每人在途中节省20分钟,那么,数万人工作效率的提高,为社会多生产的财富那该是一个多大的天文数字。

采访结束,乘快速公交看郑州,顿觉家乡的秋天,格外的透亮和清爽。

蓝天白云,高楼大厦,还有那秩序井然的快速专用道上飞驰而过的快速公交,和着商城熙熙攘攘、其乐融融的车流、人流,构成省会郑州一道靓丽风景。当初,许多专家期望郑州BRT日客运量能达到12万人次,没想到BRT开通后,虽然正值公交客流淡季,BRT客流却逐月提升,如今平均日客流量稳定在16万人次以上。

BRT开通已近100天,就像一个刚落地的“娃娃”,从头到脚都是新的,在明媚的阳光下,在和谐的氛围中,在温暖的怀抱里,健康康康地生长着。

郑州很大,“BRT”很小。目前在上下班高峰期,BRT车厢依然显得拥挤,依然满足不了郑州快速发展的需求。大力发展快速公交系统是实施公交优先发展战略的一个重要措施,广大市民盼望着BRT快快长大,坚信BRT系统的二线、三线项目启动指日可待,大格局的公交服务体系形成,必将进一步改善郑州的人居环境。

一个博大豪迈、和谐气派的大郑州值得期待!

