

# 公交都市 打造畅行郑州

## ——郑州创建国家“公交都市”示范城市工作纪实

本报记者 聂春洁 文/图

### “公交优先”

#### 从纸上落实到路上

今年7月20日,全市新型城镇化建设暨城市工作会议举行,会议印发了《郑州市深入推进新型城镇化建设新三年行动计划》,同时正式公布《畅通郑州白皮书(2016—2018)》,进一步强调要把公共交通发展放在城市交通发展的首要位置,提升公共交通服务水平,强化与各类交通方式的衔接,完善公共交通体系,在规划、建设、运营、管理等各环节充分体现“公交优先”,使公共交通成为城市主导交通方式。

我市全面实施“公交都市”战略,公共交通得到快速发展。地铁与快速公交是城市公共交通的主力军,目前地铁1、2号线运营平稳有序,1号线二期、城郊铁路一期和5号线等在建设项目加快推进,地铁3号线前期进展顺利。截至今年8月底,我市轨道交通网络运营里程达219.1公里。快速公交方面,2014年6月,三环快速公交B3开通,建成国内唯一的“双环”快速公交系统。今年1月横贯市区的陇海路快速公交B5开通,今年4月联通二环与三环的环线公交B6路投入运营,标志着郑州快速公交网络进入“三环”新时代;目前,农业路快速公交正随着农业路快速化工程在同步建设中。如今郑州快速公交已形成“5主65支”,日均客流量达到80余万人次的快速公交线路网络体系,在国内外公交系统赢得翘楚地位。

截至目前,我市公交各种运营车辆6221台,其中新能源车4017台。共有线路306条,日均客流量280万人次,运营里程80万公里。全市已初步形成分工明确、衔接顺畅、运营高效的“快、干、支、微”四级公交运营网络。

每天依靠公共交通出行的上班族充分享受着“公交都市”创建给生活带来的巨大变化。家住西三环的梁娟娟告诉记者,自己在中州大道农业路附近上班,常常是优选公交出行,一种是乘坐地铁1号线到燕庄站换乘B25,或是乘坐B3从北环绕行。“高峰期我都是坐地铁,因为快,路上只需40多分钟;非高峰期我坐B3,因为省钱,全程只要1元钱。”她深有感触地说,最近几年郑州公共交通的发展可谓神速,规划也很人性化,现在只要看到有关公交的新闻肯定点击,说不定自己出门就用得上。

### “绿色公交”

#### 全面进入绿城生活

根据国家统计局中国经济景气监测中心发布的《郑州市公共交通对郑州市经济社会发展贡献的评价研究报告》相关统计,公共汽车百公里人均能耗只有小汽车的8.4%,如果运送相同数量的乘客,公交比小汽车节约能耗80%以上,这也是公交车人常念叨的“高峰期20辆公交车相当于郑州增加一条车道”。

按照《郑州市新能源汽车示范带动和产业发展行动计划(2013—2015年)》,我市强力推进绿色公交建设。近年来,每年购置新能源公交车均在500辆以上,目前大容量、新能源公交车突破4000辆,占公交车总数的60%以上,已达到“公交都市”的验收标准。黄标公交车全部退出运营,市民出行的舒适度大幅提升,公交车排放全部达到国家规定标准。

我市公交系统主推插电式混合动力公交车。与普通柴油公交车相比,这种新型车辆大气颗粒物(PM)排放量可减少86%,氮氧化物排放量可减少76%,二氧化碳排放量可减少60%,同时还可降低近一半的燃料成本。快速公交B1路车长郑彩霞告诉记者,自己开插电式混合动力公交车已有两年多,这种车辆大大减轻车长的劳动强度,启动、停车非常安静,乘客感受更加舒适。此外,插电式混合动力公交车时速23公里以内就是纯电动驱动。“这种公交车排气筒在冬天也冒白烟,不过基本都是水蒸气,非常干净”。

郑州市推广新能源公交车得到市委、市政府的大力支持,相关配套设施建设进展顺利。截至目前,郑州公交已建成10个无线充电工位;商都路、博学路两个换电站;在石楠路、花寨等11个公交场站建设纯电动公交车充电站,可供1000台纯电动公交车同时充电。根据市政府近日印发的《关于新能源汽车推广应用及产业化发展的实施意见》,今年全市将建成城市充换电站5座,充电桩3000个。到2020年,基本建成“适度超前、车桩相随、智能高效”的充换电基础设施体系,充电桩与电动汽车的比例力争达1:3,基本满足10万辆左右电动汽车的充电需求。其中,公共充电桩与电动汽车的比例不低于1:8,城市核心区公共充电服务半径小于1公里。

优选公交,绿色出行。今日,我市一年一度的“公交出行宣传周”活动再次启程,动员市民用绿色出行保卫蓝天、顺畅交通,向创建“公交都市”示范城市目标阔步前行。

畅达、绿色、高效、舒适的“公交都市”是全球各大城市的发展方向,也是现代都市实现可持续发展的必然选择。2012年10月,我市成为全国首批15个创建国家“公交都市”示范城市之一。根据《郑州市“公交都市”建设示范工程实施方案》,我市力争到2017年建设成为国内领先的“公交都市”示范城市。目前创建工作取得哪些成效?未来还有哪些愿景可以期待?本报记者对此进行了采访。

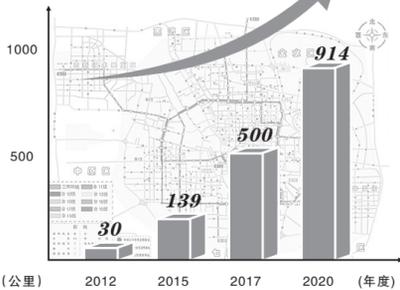


轨道交通

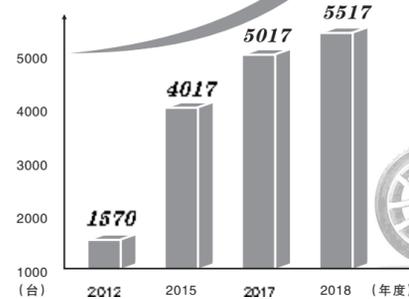
- ◎2012年郑州市轨道交通为0公里
- ◎2013年12月28日,地铁1号线一期开通,全长26.6公里
- ◎2016年8月19日,地铁2号线一期开通,全长20.7公里
- ◎按照计划,2020年郑州轨道交通将达394公里

- ◎2009年5月28日,快速公交B1路开通,线路长度31.8公里
- ◎2014年1月26日,快速公交B2路开通,线路长度21公里
- ◎2014年6月26日,快速公交B3路开通,线路长度33公里
- ◎2016年1月26日,快速公交B5路开通,线路长度14公里
- ◎2016年4月28日,快速公交B6路开通,线路长度42公里
- ◎目前我市快速公交网络“5主65支”线路总长度达到1050.8公里

快速公交



来源:郑州市“十三五”公交专用道建设规划



来源:《畅通郑州白皮书(2016—2018)》

### 智能公交让出行更加从容

如果你正在二七广场逛街,突然朋友叫你去樱桃沟景区吃农家饭,坐公交怎么过去?别急,只要你在手机APP中下载了“郑州行”客户端,输入目的地“樱桃沟”,详细的换乘方案就出来了:到东大街坐60路,在中原路京广路换乘4路,再在侯寨换乘187路。这还不算,手机还会提醒你最近一辆60路距离你还有几站,步行过去怎么走……

这只是郑州公交智能化众多的服务项目之一。通过“郑州行”客户端,乘客不仅可以查询换乘路线、车辆查询,还可以定制公交线路,设定到站提醒等。通过智能监控和调度系统,车长可以提前知道

哪段路拥堵,哪个涵洞积水,及时选择绕行;调度中心也可以适时了解每个站点的候车情况,及时向人多的站点增发车辆,增派志愿者现场疏导乘客……

近年来,围绕建设“一个中心、三个平台、五大应用系统”,我市积极推进城市公共交通智能化应用示范工程建设,基本建成一个中心、三个平台、五大应用系统,实现公交车、出租车、地铁等GPS智能调度和监控的全覆盖,开通的郑州交通出行网站和手机APP出行信息服务,方便市民随时进行到站查询。我市在公共交通信息化建设投入巨资,投入资金超过4.6亿元,实现不同公共交通方式动、静态信息

的全面采集、可靠传输和融合应用,使全市公共交通运营和管理“可视、可测、可控、可服务”。

我市所有公共交通基本实现GPS监控全覆盖,成为全国城市“一卡通”互联互通城市,城市“一卡通”系统已进入一个由点到面、由单一到多元的综合服务体系,与全国50余个城市 and 地区(包括澳门特别行政区)实现互联互通,郑州公共交通信息化建设走在全国同行业前列。



我市所有公共交通基本实现GPS监控全覆盖。



今年4月28日,联通二环与三环的环线公交B6路投入运营,目前我市快速公交系统已形成“5主65支”,日均客流量达80余万人次。

### 基础设施建设提速升级

不少市民或许会有疑问:既然我市公交线网在不断增加,公交车辆也在不断增加,为什么高峰时段部分公交车仍然十分拥挤,部分线路仍需长时间候车?

对此问题,深圳市都市交通规划设计研究院院长薛博表示,当前郑州正处于快速发展阶段,城市空间格局不断扩张,市民出行距离不断拉长,传统的公交出行模式面临很大挑战。过去从家到单位可能几站路就到了,现在却需转车,要坐一个小时公交才能到,这种转变对于乘客和公交都是一种考验。

薛博认为,对于郑州这样一座现代化大都市而言,建设公交都市不能仅围绕公交车本身的优先工作,而是要把公交都市战略作为城市交通的总战略,从交通、环境、土地利用、技术等多角度综合审视城市空间体系发展,打造一个更具竞争力的公共交通系统。

市创建“公交都市”领导小组办公室工作人员介绍,轨道交通起步较晚以及公交场站、公交专用道等建设配套不足等问题,长期制约着我市公共交通事业的发展。

我们都知道,公交专用道设置到位、畅通无阻,可以提高公交车行驶速度,大大提高地面公交的吸引力和竞争力。

公交场站建设尤为重要。快速公交公司相关负责人以快速公交B3为例,向记者解释了公交场站对于市民乘坐的影响。B3全长40多公里,一辆车跑完一趟要两个多小时,如果其间某个路口发生拥堵,车辆就过

不去了,后面站点的乘客就要长时间等待。这时候从线路两端加车用处也不大,因为赶到这些站点最快也要1个多小时。如果三环沿线有多个公交场站,公交就能从最近的场站调配车,向不堵车的路段补充车辆,等车的乘客就能迅速上车。

事实上,由于缺少必需的公交场站,我市不少高校园区、新建居民小区无法及时开通常规公交线路,给居民出行带来不便。

“公交场站用地是否充足,布局是否合理,影响整个公交线网的规划,公交线路怎么调整和规划都可以,但是场站是基础设施,是公交车的‘家’,是公交线网规划和优化的前提和基础。”市公交总公司相关负责人说。

结合“畅通郑州”工程建设,围绕地铁、快速公交运营需要,公交场站建设正在加快推进。2012年以来,我市已建成郑州高铁站、郑州火车站、西流湖地铁站等多个大型换乘枢纽中心,同时还建成27处公交场站,总面积540亩;这些场站枢纽站的建设,对于进一步优化公交线网,实现常规公交与地铁、快速公交的衔接发挥了积极的作用。

公交专用道建设方面,我市编制了《郑州市公交专用道建设规划》,加大了公交专用道建设力度。目前,我市公交专用道里程达139公里。根据规划我市将在城区双向六车道以上道路设置公交专用道。到2017年,我市公交专用道里程将达500公里以上,基本满足城区主干道公交快速通行需求。

### “公交都市”未来美景可期

明年,我市“公交都市”建设就要迎接国家验收,但是对照目标审视工作,目前我市“公交都市”创建工作仍处于“啃硬骨头”的攻坚阶段,部分考核指标距离完成仍有相当差距,相关工作仍需要提速前进。

比如,根据交通运输部“公交都市”示范城市的验收标准,到2017年底,我市公共汽车进场率应达到80%,公交专用道设置率应达到30%。而根据我市创建“公交都市”领导小组办公室提供的数据,截至目前,我市公交车进场率仅达到60%,公交专用道设置率不足10%。

市创建“公交都市”领导小组办公室工作人员告诉记者,公交场站、公交专用道是创建“公交都市”工作中至关重要的两项指标,直接影响公共交通正点率、早晚高峰公共汽车平均运营时速、早晚高峰公共交通平均拥挤度等考核指标的完成进度,决定着我市创建“公交都市”工作的成败,相关单位和部门必须高度重视,加快推进,确保我市真正创建成为国内一流的“公交都市”示范城市!

2017年是我市“公交都市”建设的收官之年,但并不是这项惠民利民的工程冲刺终点。根据《畅通郑州白皮书(2016—2018)》,

我市将通过地铁、公交网络、步行系统和公共自行车的建设,全面提升公共交通的竞争力与吸引力。使公交机动化出行分担率提高到60%以上,早晚高峰时段公共汽车平均运营时速达到18公里。推进快速公交(BRT)网络工程建设,力争2017年底建成169公里的快速公交走廊。加快公交专用道设置,2017年底,公交专用道总里程超过500公里,2018年力争中心城区主干路设置率超过90%。

根据《郑州现代综合交通枢纽发展规划(2014—2020年)》,未来我市还将结合“公交都市”建设,大力发展轨道交通和快速公交,加快公交专用道和公交场站建设,加快建设公共交通换乘枢纽站、公交港湾、慢行系统等城市公共交通基础设施,完善社区巴士网络,逐步形成以轨道交通和快速公交为骨干、以常规公交为主体、以慢行交通为延伸的一体化城市公共交通体系。

市公交总公司相关负责人表示,到2020年,全市公共交通机动化出行分担率要达到65%,进入全国公共交通综合发展水平第一方阵城市,成为全国一流的公交都市示范城市,届时市民可以享受到更加安全、畅通、快捷、绿色的出行服务。

### 评论

#### “公交都市”是城市发展的必然选择

“公交都市”是国际大都市发展到高级阶段,在交通资源和环境资源约束的背景下,为应对小汽车高速增长和交通拥堵所采取的一项城市战略。东京、巴黎、伦敦、新加坡、首尔、斯德哥尔摩、哥本哈根、中国香港是公认的世界八大公交都市,他们的交通实践证明,“公交都市”是解决城市快速扩容与缓解交通拥堵的一个有效战略。

郑州,这座古老而又朝气蓬勃的中部大都市,如今正在阔步朝着国家中心城市、国际商都的目标迈进。城市要发展,交通须先行。因为交通是基础,体现着城市的综合承载能力。以郑州近年来的发展经验来看,优先发展公共交通,全力打造“公交都市”,不仅是治理交通拥堵的需要,也是改善城市环境的需要,更是实现城市可持续发展的需要。

深圳市都市交通规划设计研究院院长薛博在接受本报采访时表示,郑州打造“公交都市”,应通过全方位的规划和策略,“公交线网密度、站点覆盖率取决于路网密度,而公交线路的布局取决于公交枢纽站、公交线网的重复系数取决于路网结构。要让公交快起来,必须先解决基础设施与需求匹配的问题”。

对于普通市民来说,公交快起来了,则意味着全新的生活方式、出行观念和置业理念。试想不久的将来,准点、快捷、舒适、方便、安全的公共交通成为市民出行的首选,绿色出行成了社会时尚,市民选择公共交通还需要督促吗?道路还会拥堵吗?