

“关注郑汴融城一周年”系列报道之一

市民期待郑汴城际公交早日“轻装上阵”

开篇的话

郑开大道的开通,不仅标志着郑汴一体化发展迈出了实质性步伐,而且也两地旅游一体化发展架起了一座来往便捷的“桥梁”。郑开大道的开通,对两个城市的发展,乃至对整个中原城市群的建设都有很好的推动和借鉴作用。

本报将从今日开始,推出“关注郑汴融城一周年”系列报道,您若有交通、旅游、郑汴产业带等方面的想法和建议,不妨告诉我们,让您当一次报道的主角。我们的电话是118114 转郑州晚报。

[切身体验]

去开封:能挤上哪辆上哪辆

金秋开封,全城菊香。本来说是开车去开封,可是来自北京媒体的朋友非要感受一下郑汴城际公交车的风采。

10月20日上午10时10分,记者陪同这位朋友在金水路德亿大酒店买好了两张去开封的票。

车票上开车时间一栏内,打的是“流水”二字,座位号也是空的。询问售票人员,答复很简单:“能挤上哪辆上哪辆。”

到了候车的地方,才明白售票人员话语的道理:黑压压的人群挤作了一团。

正在担心何时能坐上车时,一位司机师傅模样的人招呼我们:“来挤挤,不能等了,等没有个点。”

终于挤上了公交车,站在过道里,实在无法挪动半步,北京的朋友双手紧紧地握着一个把手,担心无法站稳,还把半个身子靠在旁边的座椅靠背上。

“起来,起来,再往后面

走走。”车下,一个乘务员使劲地用手拍打着后门,后门开启,挤上来了几个学生模样的人。

10时40分,汽车出发了。美丽的郑东新区雄姿初展,可是那位北京的朋友根本无法观赏窗外的景色,他正弓着身子,强力地寻找自己的平衡点。

车到雁鸣湖站,有人下车,先是车门附近的人下去,然后乘客下去,他们先下去的人再重新上来。

路途中,有个乘客的小孩子想尿尿,可是根本没有地方解决,只好尿在了垃圾桶内。

一路上下去了4个人,上来了一个人,整个路途中,就一个感觉:“难受”!记者粗略地算了一下,全车大约乘坐了90个人。路途中,遇到的其他公交车也都是挤得满满的。

11时50分,汽车到了开封金明广场站,算是结束了这场“难受”的旅途。



城际公交的开通使得郑州开封两地市民来往更方便。

[人满为患]

“一辆车上咋能坐这么多人?”

记者返回时乘坐的车是由原来郑汴两地间的直达公交车转化而来,车身高13.9米,有50个座位,核载人数118人。发车时间为每天早上6时至晚上8时,每15分钟一班车。中途不设停靠站。可是按照核载人数,乘客会感觉非常的难受。

“这辆车上咋能坐这么多人?”来自郑州工贸学校的学生小童说。因为没有其他的车坐,“挤车”成了唯一的选择。

“可以退票的。但是火车更不好坐。”开封相国寺汽车站的工作人员态度温和,“这几天开封正在举办菊展,人相比平时多了一些。”

其实,郑汴城际公交车人满为“患”早已经见诸媒

体,但是依旧没有得到解决。“即便平时,想坐上一个座位,也需要十几分钟,甚至几十分钟的等待。”刚才那位车站的工作人员告诉记者。坐公交车挤,坐火车又没有更多的选择,那么出租车是不是一种可供选择的工具?答案是肯定的,但是高昂的价格让很多人望而却步。

“一个人30元钱。上满就走。”10月20日下午,开封金明广场,一个出租车司机大声向候车的人招揽生意。

“我们老是在西郊等长途。一个人30块钱,可以拉4个人,从郑州回来的时候也可以捎个油钱。”一个出租车司机告诉记者。

正是因为郑汴城际公交车无法满足人们的出行需

要,才出现了这种“出租长途”市场。无疑,这种“矛盾”伴随郑汴融城步伐的加快还会高涨。

“作为普通的市民来讲,郑汴城际公交车是郑汴融城提供给老百姓最直接、最现实的便利。可是供需矛盾让更多的人只能承受‘不愉快’。”

“郑汴融城的社会支持已经得到了现实的体现,但是这种矛盾的确需要政府的职能部门来疏通,一旦这种矛盾无法得到缓解,将会出现另外一种形式的民间市场,而它将会对郑汴融城的秩序起到反作用。”郑州轻工业学院的社会学老师康绍霞说,“千万不能破坏这张品牌。”

[静心思索]

期待城际公交顺畅对接两个城市

郑开大道的开通,已经承载了太多的“河南骄傲”,这是两个城市发展的桥梁。

“桥梁”成为新理念的“传送带”,做大做强开封旅游业的紧迫感明显增强。由于郑开大道对郑汴两地特殊的“对接”作用,日益增多的两地交往对硬件设施和软件服务方面的要求明显提高。

“不是菊展的时候,已经出现了这种情况。菊展的旅游高峰期,有关部门更应该做到未雨绸缪,这是一个管理方面的细节。”北京媒体的朋友如是说。

他的这番话不是没有道理,城市管理更多从细节方面进行体现已经不是什么理论,“人性化”管理也已经更多地被当做城市管理经验推崇。郑汴城际公交作为郑汴融城的先行者,已经是一个老百姓为之欢呼、鼓掌的举措,可是如

何能提升它的品牌,我们的确可以有太多的思考。

“以前没有开通郑开大道的时候,我们的大梁路几乎没有堵过车,可是现在天天堵。”10月20日中午,一个出租车司机向记者抱怨不让他绕路行驶。

“郑州市区的道路也是经常塞车,为什么还让大型的郑汴城际公交车来到市里?”那位北京媒体的朋友搞不明白,“成都的长途客车都是停靠在距离成都很远的地方,这样既可以发展市内公交,也能防止堵车。”

无法否认的一个事实是,一旦郑汴城际公交车只在郑开大道上跑,这样的速度肯定会提高,运输效率也会相应地提高。

“我们光进郑州市区都要很长的时间。”黄河科技学院的尚亚辉抱怨,他本来

要坐到郑州火车站,可是坐得难受,不得不在金水路下车转乘市内公交。

“也许是正值开封一年一度的菊展,游客的增多,已经大大地超过了公交运力。可是一年有五、国庆,还有众多的双休日,基本上公交车都是挤破头。”河南大学的研究生聂海滨说,他下一步想坐火车到郑州了。

伴随郑开大道产业带众多工业项目的启动,乘坐郑汴城际公交车的市民会越来越多,如果我们能在这个时候,启动品牌发展战略,肯定对促进郑汴融城进程的知名度有很大的帮助。“那个时候,说不定很多有车族会乘坐公交车到开封吃夜市,因为,即使喝多了,也不用担心回不来。”北京媒体的朋友说。

这也是我们的一种美好期待。



67659999

光阴荏苒,时至今日,郑开大道城际公交车已开通近一年。可是记者的实地体验并不全是“美丽”:在郑汴城际公交车郑州德亿站,买好车票,等了几十分钟才坐上车;在开封相国寺郑汴城际公交车始发站,等候上车的队伍排了200米长,在开封市金明广场站,买好票的乘客,硬是挤不上车。这不是每年的春运,而是10月20日,一个普通的星期六。一个跟随着我去开封旅游的北京客人不由得惊呼:让河南人骄傲的郑汴融城,千万不能让拥挤煞了风景。

晚报记者
卢曙光/文
常亮/图

回郑州:等车乘客排队 200 多米

10月20日下午4时,记者和朋友准备从开封返回。

在开封相国寺车站,记者打听了一下大巴车的情况,得到的答复是:开往郑州的大巴车已经取消,全部是郑汴城际公交车。

记者买了两张车票。候车的地方让人目瞪口呆:一条队伍蜿蜒了200多米。

在队伍的后面排了20分钟,只见后面的队伍越来越长,不见前方的队伍缩短。

一个站务人员走过来招呼:“想站着乘车的可以到前边去。”

按照这种状况,排队也要等1个半小时左右,其实站在车上也是1个多小时,计算一下,还是先走。

下午4时40分左右,记者乘坐的公交车上已经没有了任何的立足之地,几个抱小孩的女士坐在了下车门的那个台基上。就在车即将开动的时候,后门突然打开,又

挤上来几个人。

在忐忑之中,公交车开到了开封的金明广场站。

100多个乘客蜂拥到车门,可是汽车实在无法容纳下更多的人,在乘客的强烈要求下,又从后门挤上来两个人。

上车的乘客说,他们已经等了1个多小时了,前面的几辆车都是挤得满满的。

相国寺车站的工作人员告诉记者,投入使用的郑汴城际公交车部分时速可达115公里,远高于普通公交车的80公里,并且车内设豪华航空式软座,还配置有电视、VCD、饮水机、报刊架以及监控系统等。

条件那是相当不错,但一切在“拥挤”面前,所有的“舒适”都会缩水:速度达不到是因为限速,这无可厚非;报刊架上没有报纸,即使有报纸,狭小的空间也无法展开翻阅;饮水机已经成了行李架……