



# 记者体验快速公交,近3小时走完全程

## 为啥慢? 试运行期间限速,社会车辆占道

昨日是郑州BRT(快速公交)试运行首日,9时,14个站台同时发车。记者在陇海路站出发,登上该站的第一班车,也是该站台唯一一名乘客。到达农业路立交桥下记者转车走完整个环线回到出发点,历时2小时56分钟。而按照最初设计,BRT跑完全程需要1小时50分钟。

晚报记者 张华 实习生 邵亚男



第一次乘坐快速公交的市民很兴奋。晚报记者 王银廷 图

### [登上首发车] 30辆主线BRT车试运营,14个站点同时发车

“8时车就到站等候了。”昨日8时30分许,陇海路站台,4名站务人员已经到位,还没到发车时间,一辆BRT车已经在站台边停放。工作人员介绍,9时发车。因是第一天试运营,站务人员比较多,一个站台平均有4名,专门进行导乘。正式开通后,一般一个站台保持1~2个工作人员。

根据要求,昨日快速公交主线,早上9时,在农业东路站、金水路站、郑汴路站、航海东路站、紫荆山路站、客运总站、孙八寨站、航海西路站、陇海路站、建设路站、冉屯路站、南阳路站、文化路站、经三路站等14个站点,双向发车,共有30辆BRT车进入试运营。

### 试运营车速最高不超40公里,专人记录时间精确到秒

9时,准时发车,在陇海路站,记者登车体验,成为该站第一辆车的唯一一位乘客。在航海西路站,有大量乘客等待上车。接下来,沿途各站台乘客多少冷热不均。

“我们要记录到达各测试站点的时间,还有拐弯时间。”昨日除车长外,还有2名工作人员随车测试。工作人员李涛介绍,在试运营期间,主要测试4个点:站台与车门的对应,到达各个站台的时间,社会车辆闯入专用道情况,4个大路口转弯时间。

在试运营期间,快速公交公司要求车速最高不能超过每小时40公里,正式开通运行后,速度控制在最高时速不超过50公里。记者一路跟随,该车速度控制在每小时25公里。

### 没票乘客也能上车体验,有票的用完还舍不得扔

前日和昨日,公交公司志愿者小分队在社区和快速公交沿线,派发体验票。由于数量有限,部分市民未能领到票。但在昨日,在不少站台,站务人员见有乘客试车心切,网开一面,有不少市民无票也如愿以偿登上车。

“这票不交中不中?”在航海西路站,不少持票的老年乘客一上车,先问手中的票能否留着作纪念。习惯刷卡的他们不知道,这票是归自己保管的。

### [道路见闻]

#### 专用道上社会车辆、行人闯入多,专用道效果打了折扣

9时06分,桐柏路沁河路口正是绿灯。车长正要过路口时,4辆要左转弯的社会车辆突然闯入,堵个严严实实。车长只能眼睁睁看着绿灯无奈。先等左转弯信号灯,再等右转弯信号灯,本来能一路通过的BRT车,在沁河路等了足足2分钟还多。

“行人也跑到专用道上了,车子开得提心吊胆。”9时15分,嵩山路站,该站末端

未封闭,不少行人没有从前端的斑马线进入,而是直接从专用道上穿行。

9时36分许,航海路茶叶市场附近,成排的社会车辆进入专用道,骑着摩托赶来的交警赶紧指挥,所有进入专用道的车辆都被强令左转弯,沿路返回。

与社会车辆违章情况较多相比,普通公交很少有进专用道的。

#### 立交桥、下穿道、终点站不设专用道,方便社会车辆通行

“你看这儿为啥没划线啊,都挤到一起了?”车辆行驶到航海路华中水果市场时,正逢下穿道,车辆比较拥挤,坐在车里的乘客发现,这部分路段没设专用道,BRT车和普通社会车辆一样,照常行驶。

李涛介绍,根据道路通行能力,在立交桥、下穿道以及终点站,都不设专用道,方便其他社会车辆通行。在农业东路终点站,因两边临时站台同时靠路边设置,不需要专用道。

#### 两个BRT专用信号灯“站岗”,还有两个未到位

在未来路航海路口西南侧,有个信号灯很特别,标注“BRT”。与其他信号灯不同,这是专门为BRT提供的转弯信号。

由于航海东路站的站台设置在未来路东侧,在左转弯时若没有专用信号,会与未来路直行方向车辆发生冲突,特设了该信号灯。按照规划,这种信号灯在主干线上4

个大转弯道上都应设置。昨日记者发现,该信号灯只有未来路航海路口、农业路桐柏路口到位。

“标志太小,根本看不见。”对该信号灯,开车一族的赵先生说,位置离路口太远,而且“BRT”字样太小,万一没看到直行时,还是会与左转弯的BRT车冲突。

### [终点换乘]

#### 终点站换乘分清走内环还是外环,不小心会坐反

10时41分,从陇海路站出发的第一辆车进入中州大道立交桥下,即终点站。在此站,市民可选择下车乘坐另一辆车,或者在原车内等候整理内务后再次发车。记者和该车所有乘客一样,进入已经准备启动的另一辆快速公交。

“你去内环还是外环?”10时41分,记者上车后,车长首先询问走哪个环?记者一下子反应不过来。外环走哪儿?内环走哪儿?去哪

儿乘坐?

车长介绍,内环就是从该站出发,向未来路、航海路行驶,外环就是走农业路、桐柏路路线,方向相反。由于是临时终点站,站台停车位就以桥墩为界限,前4个桥墩下的车辆走内环,后4个桥墩下的车辆走外环。

本报提醒市民,若您在终点站乘车时,别坐反了。

### [转车再上路]

#### 拆除沿线护栏工作车,占用专用道

10时48分,在经过7分钟的车上等候后,该车缓缓驶出站台,驶上农业路。

“为啥没划线啊?”从农业路经五路站开始,记者发现,沿线往西没有划专用道的虚黄线,一时间,社会车辆违章增多。不少社会车辆骑行在原有的实黄线上,而一些加塞的车子半截屁股在专用道,头塞在其他车道。

在农业路西段、桐柏路上,沿途有不少工作车堵在了专用道上,BRT车只得改线到其他车道上行驶。在桐柏路冉屯路站,工作人员正在拆护栏,工作车把专用道占个严严实实。在桐柏路陇海路站附近,清洁护栏的清洁工,一看到BRT车到来,只好紧贴护栏等待过车。

### [到达始发站]

#### 3个小时走完全程,速度没有想象的快

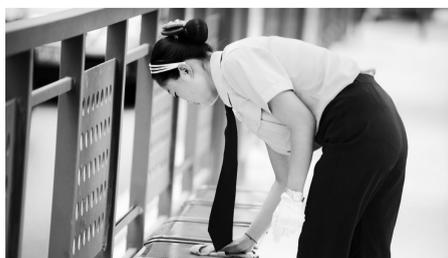
11时56分,陇海路站到达。记者乘坐两辆BRT车走完全程,用时2小时56分,除去7分钟的等车时间,全程在路面行车2小时49分。而按照设计,BRT一辆车走完全程的时间是1小时50分钟。为啥比设计多用了将近1个小时?

“慢在路口,还有试运营期间速度限制。”车长王师傅介绍,沿线路口非常多,每到一个路口都要减速,而且专用信号灯没有完全到位,本来可以等一个信号灯就能通过路口,现在要等两三个,时间耗费不少。另外,社会车辆闯入较多,虽然BRT车车驾龄都在8年以上,还是不能与社会车辆抢道,“200万的车交到自己手里,责任是很重的”。

3个小时慢,普通公交若跑完这个全程需要多长时间?“肯定比BRT车慢”。王师傅说,BRT进出站时间平均为30秒,而普通公交因上车需要排队刷卡、投币等,耗费时间较长。



航海东路和未来路交口,BRT信号指示灯。晚报记者 赵克 图



快速公交员工清洗坐凳。晚报记者 王银廷 图



研究研究车里的设施。晚报记者 常亮 图