

# 优化布局,构建“快、干、支”三级公交线网 主干道实现“有路就有公交车”

公交是为民  
公交是形象  
公交要优先  
公交当自强  
——卢展工

本站  
郑密路



郑密:郑州  
公交线网越来越  
密集。

首班车 6:00

末班车 21:00

票价一元 自动投币

东风路

金水路

郑密路

建设路

解放路

友爱路

航海路

未来路

早上7点半,家住国基路丰庆路口的刘悦准时出现在B20路四月天站。她要在这里乘坐快速公交前往陇海路站,这是她每天上下班必经的路线。8点半,她能准时到单位打卡。

但在几年前,刘悦上下班可完全没有这么从容,她要搭乘130路到碧沙岗,再换乘211路到陇海路文化宫路口,然后步行到公司。“那时候每天要提前一两个小时出门,还不能保证不迟到。”

而现在,郑州公交线网的快速发展,彻底解决了刘悦上班的问题,“现在省心多了,快速公交出站就到单位楼下。”

晚报记者 邢进/文 廖谦/图



郑州公交网络密布,极大方便了市民。

## 50年前,郑州只有7条公交线路

不久前,本报刊发了一位酷爱收藏地图的市民牛志强的报道,在老人出具的珍藏地图上,显示50年前郑州只有7条公交线路。

这偶然的来自50年前的数字,与现在的郑州公交线网形成了强烈的对比。

来自郑州公交总公司的数字显示,截至2011年8月,郑州公交运营车辆总数已达5153台,公交线路总量已达到231条,线路总长度3685公里,线网长度1305.7公里,平均每天运营里程67万公里,运送乘客249万人次,公交分

担率上升至26%。

而“十二五”时期,本市公共交通的发展目标是:力争到2015年,公交车辆总量达到8400标台,公交线路311条,建成区公共交通出行分担率达到40%,万人拥有公交车辆达到20标台。

## 优化布局,成就郑州“大公交”

布局

郑州“大公交”线网的形成,与郑州公交总公司不断优化线网布局的举措密不可分。

从2010年至今,郑州公交线网布局在不断优化和扩大。

首先,按照区域化管理要求,郑州公交总公司将原有的8个运营公司按照东、西、南、北

四个区域整合为5个运营公司,将公交资源进行更加科学的规划和管理,从而更好地为城市发展服务。

2010年,郑州公交总公司在广泛征求广大市民意见的基础上,先后优化调整线路64条,新开线路12条。

今年截至9月份,已经新开线路26条,优

化调整线路43条。

尤其是新增了快速公交B10路、B20路、B21路三条支线,进一步扩大了快速公交线网的覆盖范围,使快速公交系统扩展到“一主十一支”。

目前,快速公交日均客运量已经稳定在40万人次,最高达到47.6万人次。

## 调整线路,方便市民出行

变革

在调整、新开线路时,郑州公交总公司将快速公交线网扩展、方便市民夜间出行、方便港区市民出行、缓解三环内线路满载率过高、填补三环内的新开道路及解决市民出行较密集的区域作为工作重点。

这样从市民角度出发的例子比比皆是:

为方便市民来往火车站西出口,郑州公交2010年12月调整3条线路进入火车站西出口站前广场。

2011年4月初,火车站西广场交通枢纽站完工,郑州公交4月12日及时调整15条公交线路进入西出口站枢纽站。

结合客运南站搬迁,及时将公交线路与之

配套,目前,途经客运南站公交线路共有19条,其中,进入新南站内部的线路有2条,6条线路进入新南站广场。

在航空港区开通621路、622路、623路公交车,并开通了市区至航空港区的600路公交车,进一步方便富士康、航空港区居民的出行。

## 布局“快、干、支”三级公交线网

线网

经过一系列的调整和新开,目前,郑州市已有124条公交线路延伸到了三环以外,占总线路的54%。

公交车已覆盖至周边郊游景点、经开区、高新区、郑东新区、马寨开发区;向东,公交车已开通至板材市场中牟交界处;向西,公交车已开通至荥阳乔楼;向北,公交车已开通至黄河大桥、大河路东赵、黄河风景名胜;向南,

公交车已开通至郑平路小刘庄。

郑州公交正在逐步构建和形成“快速公交线路+主干公交线路+支线路”的功能突出、结构合理的“快、干、支”三级公交线网布局。

截至目前,郑州市平均城市万人拥有公交车16标台,在中心城区,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,形成了“快线网+主干线网+支干线

网+区域线网+城乡线网”的公共交通系统。

在长江路、航海路、陇海路、中原路、东西大街、郑汴路、建设路、金水路、黄河路、农业路、东风路、秦岭路、桐柏路、嵩山路、南阳路、大学路、文化路、二七路、京广路、花园路、紫荆山路、经三路、城东路等“八横八纵”主干道上组建了主干与辅干线路网,基本上实现了“有路就有公交车”。

锦上添花“话”

在市区,若想坐公交车从甲地到乙地,首要的一点,两地之间必须有车可乘;如需换乘,必须考虑到流畅衔接。同时,“因地制宜”、“因时制宜”的问题也应被考虑,因为在不同地段、不同时段,对公交车的发车频率、发车密度等均有要求。还有,天气、季节等因素,更对公交车的合理、有效调度提出了高标准、严要求。

线网建设与优化方面,去年郑州先后优化调整公交线路64条,新开线路12条;今年,截至9月份,新开线路26条,优化调整线路43

## 更优组合,倍增效益

条。目前,已有124条公交线路延伸到了三环以外,周边郊游景点、经开区、高新区、郑东新区、马寨开发区……当下的郑州,主干道上基本实现了“有路就有公交车”。

科学组织与调度方面,现如今,不少路段公交站牌电子显示屏上:“×路车还有×站到达”随时都在提示乘客;手机“GPS候车查询”系统,能满足市民随时查询公交运行状态;GPS公交智能调度系统,基本实现了公交运营生产的全程可视化监控、智能调度、双向通话、自动报站和车辆满载率统计等功能;《郑

州市优秀星级车长奖励办法(试行)》的下发,更是极大提升了服务质量……技术升级和服务提升,实现了有机融合。

学过化学的人都知道,金刚石和石墨是碳的同素异形体,分子结构不同,存在形态迥异。更优组合,使效益倍增,是门复杂的学问——貌似做好增删改查、排列组合即可,实则需要不断地摸索与演进,才能实现效益的最大化。所以,实现畅通郑州,优化组合、倍增效益没有终点。

晚报评论员 李记