

区政府供地,市政府掏钱 4处公交场站年底可交付使用

公交是为人民
公交是形象
公交要优先
公交当自强
——卢展工

本站
建设路



建设: 增加新设施, 夯实基础。

首班车 6:00

东风路

金水路

末班车 21:00

郑密路

解放路

票价一元 自动投币

建设路

友爱路

航海路

未来路

昨天上午,跑完了两趟车的K85路车长张琳把车泊进了郑汴路板材市场旁边的公交场站。去趟卫生间,和休息室里的同事们聊聊天,一路的劳累消除了许多。

可是,在几个月前,张琳和K85路其他车长们可没这么轻松。“K85终点站板材市场只有一个简陋的三四平方米的调度室,连去趟卫生间都成问题,要步行很远到旁边村子里解决。”

这种状态在今年2月份彻底结束了。一年来,郑州公交正在加速推进公交场站的建设,越来越多的车长体会到了舒适和便利。

晚报记者 邢进/文
廖谦/图



公交港湾的建设方便了乘客

选址难、征地难、资金难困扰场站建设

曾经困扰张琳的问题,在郑州公交线路上普遍存在。

目前,郑州公交投入使用的公交场站只有52处,总用地面积96.3公顷,公交车辆进场率为55.48%。

具备较完善条件的线路首末站只有19个,106条线路基本没有首末站,

实行路边停车,条件简陋。部分线路连车长如厕都成了难题。

同时,中心城区公交枢纽站严重缺乏,导致公交线路布局不甚合理,高峰时段无法及时组织车辆上线运营,难以解决乘客集中出行问题。高峰过后,也不能使车辆及时下线回场,减少不必要

的行驶。

随着社会经济的快速发展和城市土地的高强度开发,土地增值越来越快,造成公交场站用地的征迁难度越来越大,征地成本越来越高。

选址难、征地难、资金难成为公交场站发展的几大难题。

困难

在990平方公里区域规划公交场站

城市公共交通场站等基础设施建设是城市公共交通健康发展的重要保障,省委书记卢展工提出“为公交找家”的指导思想,市委书记连维良提出“公交场站建设作为城市基础设施要先行”。

面对公交发展“瓶颈”,市委、市政府充分发挥主导作用,给予公交场站建设最大的政策支持。

一年来,本市公交场站建设全面提速,截至目前,今年已开工建设的公交场站7处,预计年内有4处交付使用。

为加快公交场站建设,市委市政府提出,要加快公交场站规划修编,并要求各级政府重视落实保障公交场站用地。

目前,郑州市公交场站专项规划在中心城

区450平方公里基础上增加了中心城外圈540平方公里,共在990平方公里区域规划公交场站,新编《郑州市公交场站专项规划》中调增公交首末站、枢纽站、综合车场、修理厂共计165处。

“十二五”期间,新增公交场站建设用地面积1750亩,确保公共汽电车进场率达到80%以上。

政策

市区两级财政分担新开线路场站建设

为了满足北大学城、师范学院及周边市民的出行,由师范学院无偿提供用地,在开元路与荷花街口西南角进行场站建设,建设用地面积10亩。

为方便火车站西广场市民出行,市委、市政府拿出近20亩土地用作公交首末站。

商都路85路公交场站在市委书记连维良的直接关怀下,指示由郑东新区投资建设,在

最短的时间内开始进场施工,预计今年底可完工投入使用。

在东区用地指标非常紧张的情况下,连维良明确指示,在新东站长区域保障落实公交场站用地;蜜蜂张村位于京广北路与建设东路,属市中心城中村改造,市委、市政府在该区落实了3200平方米的公交首末站用地。

市政府在《关于对新开通公交线路实行市

区两级财政分担机制的通知》中提出,根据公交场站建设规划,新开公交线路所需配套设施建设用地由线路所在区政府负责提供,市政府出资进行场站建设,并将城市公共交通场站设施作为开发区、新建小区、大型商业网点、机场、高校园区、新城区、风景区以及大型活动场所等工程建设项目部的必备基础设施,实行同步设计、同步建设、同步竣工、同步交付使用。

举措

公交港湾今年已建成21处

公交车要进站,乘客要上车,非机动车要通行,互不相让,拥挤不堪,还造成许多安全隐患。

郑州很多道路上的公交站台都是立式的,直接栽在路边,人车混行。为解决类似问题,服务畅通郑州的建设,2010年10月14日,郑

州市城乡规划局通过媒体公示了一批公交港湾改造项目。

当时,规划了南阳路-石桥东里、东风路-政七街(2处)、东风路-东明路(2处)、东风路-经三路(2处)、东风路-文博东路(2处)、东风路-顺河路、城东路-商城路、城东路、郑汴路、

南阳路-郑纺机北路、太康路-二七路、太康路-大上海、兴盛路(二七广场-正兴街)、北顺城街-铭功路(2处)、红专路-文化路、文化路-丰庆路、文化路-俭学街、大学路-淮河路(2处)、大学路-赵庄南街(2处)、黄河路-姚寨路等34个公交港湾项目,截至目前,已建成21处。

项目

锦上添花“话”

现如今,大家都知道,土地是稀缺资源。同样一块地,特别是“黄金路段”的土地,如果是搞房地产开发,地方财政能因此增收不少,相关的综合效益还会因此带动。如果将这块地用于公益、民生项目的开发,没有土地收益不说,地方财政还须增加投入……

这样一笔简单的账,所有人都会算。但是,民生投入,绝对不能只算经济账,而忽视民生收益——比如公交场站的建设,便是如此。如果公交场站严重缺少,或者布局不合

民生投入就是要不吝成本

理,因地制宜、因时制宜进行的车辆调度,速度和效率必将受到严重影响。而且,因为没有场站,公交车辆不得已停在路边,势必严重影响相关路段的交通。

发现问题,就要致力于解决问题。针对郑州公交投入使用公交场站只有52处、公交车辆进场率为55.48%的现状,新编《郑州市公交场站专项规划》应运而生:“十二五”期间,新增公交场站建设用地面积1750亩,公共汽电车进场率将达到80%以上;基建用地由所在

区政府提供、市政府出资建设的模式,更是明晰了责任归属。

民生投入,就是要不吝成本,才能换来民生收益的最大化。不仅在公交场站建设方面,一段时间以来,郑州在加强快速路和立体交通建设、加快治理积水点、整治出入市口、打通断头路、新建停车场等民生投入上,都是不吝成本。打造“畅通郑州”应该如此,建设郑州都市区各项民生投入亦应如此。

晚报评论员 李记