

BRT,下一站驶进三环

与轨道交通、常规公交共同打造郑州公共交通系统

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
 航海路



航海：快速公交扬帆起航，跑得更快更远。

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

昨晚7时许,在花园路农业路口某公司工作的杜丽走出办公室,径直前往BRT经五路站。

她要在这里搭乘B1路车赶回航海路帝湖花园的家中,“从这里到家,不会超过一个小时,今天8点钟前估计可以到家”。

这是杜丽每天上下班都要走的路线,自从2009年快速公交开通之后,这条线路给她的生活带来不少便利。“之前,我要先在花园路坐K9到郑州日报社站,再换乘211路,这两条线路都途经市中心,上下班高峰期,一堵车就没个准点。”

晚报记者 邢进/文 廖谦/图



郑州的BRT极大方便了市民的出行。

快速公交首期线网工程创造全国“四个之最”

战略

像杜丽一样享受到快速公交便捷、舒适服务的市民还有很多。2009年5月正式开通的郑州快速公交系统(简称BRT)吸引着越来越多的人选择快速出行方式。

BRT现拥有线路12条,站台38对,运营车辆360台,职工1000余人。

经过两年的运营,快速公交客运量不断刷新,截至目前,日均客流量已达40万人次,最高达到47.6万人次。

大力发展快速公交系统,是确保郑州中部崛起、向特大城市发展的重大城市建设战略举措,是一项便民与惠民的民生工程。

来自郑州市公交总公司的数字显示,仅郑州快速公交首期线网工程就创造了全国的“四个之最”:单程线路最长,在城市中心区域二环路上建设的国内唯一一条环线,主线和支线网络规模最大,建设周期最短。

线网扩展至“一主十一支”

发展

2010年9月,为了提高快速公交专用道路利用效率,满足市民出行需求,经征求市民意见和反复论证,郑州市公交总公司对快速公交支线进行了调整和扩充,由“一主八支”调整为“一主十一支”,新增加了B10路、B20路和B21路。

同年,郑州市公交总公司分别对B13、B15、B16、B18路4条支线进行了延伸服务,缓解B1线高客流在桐柏路、农业路上的运力紧张

局面及弥补南北向支线的缺失,提高专用道的利用率,方便了沿线市民出行。

目前,“一主十一支”线网总长度达到192.2公里,主线上76个站台均能实现与支线同台同向免费换乘,市民出行费用相对减少。

此外,在交通优先信号系统未投入使用情况下,BRT的运行速度远高于常规公交,主线平均运行速度约每小时20公里,而常规公交的平均运行速度为每小时14.7公里,快

速公交主线平均运营速度与市区常规公交平均运营速度相比较,平峰期提高了25%,高峰期提高了59%。

目前,快速公交主线共配置车辆100台,平均发车间隔为3~5分钟,高峰发车密度达到1~2分钟。而市区常规公交平均发车间隔为5~7分钟,高峰期发车密度为2~5分钟,这组数字的对比,充分显示乘客候车时间明显缩短,准点率大幅提高。

郑州BRT成功申报联合国CDM项目

接轨

根据《联合国气候变化框架公约》第三次缔约方大会签署的《京都协定书》,清洁发展机制(CDM)项目是发达国家缔约方可以提供资金和技术支持,在发展中国家开展温室气体减排项目,项目所产生温室气体减少的排

放量,发展中国家可以用来进行转让交易,在经济上获益。

郑州市快速公交项目符合CDM在城市交通领域的识别要求,在郑州公交总公司的配合下,与项目有关的快速公交和常

规公司及有关的客流、车辆调查已经完成,格鲁特咨询公司编制的CDM项目设计文件(PDD)已经国家发改委审查通过。

目前,联合国审定机构正在审查并编制审定报告。

将在三环上建设准快速公交线路

展望

“十二五”规划指出,郑州快速公交作为轨道交通的补充,与轨道交通共同承担公共交通的骨干功能,并与轨道交通、常规公交形成功能结构合理、完善的公共交通系统。

按照这一定位,郑州BRT下一步将在首期线路公交专用道的基础上进行扩展和延伸,在三环上建设准快速公交线路。

结合BRT的发展,郑州公交总公司建议

本市启用信号灯优先系统,在二环上设置BRT专用信号灯,这样即可避开与社会车辆间的冲突,保证快速公交在主干道上畅通行驶,体现公交优先权,更好更快地将乘客送往目的地。

同时,减少专用道护栏开口,在二环主线专用道上减少开口数量,有效控制主干道上车辆拥堵现象,降低安全隐患,从而提高车辆的

运行速度。

通过首期快速公交建设经验,郑州市公交总公司还建议在以后的建设中加强快速公交场站建设,与线网规划同步进行;道路工程方面应对专用道路面进行特殊处理,加大路面承受程度,特别是站站内定点停靠的地方;对快速公交今后发展应纳入政府计划,并立法予以使用。

锦上添花“程”

BRT刚开通的那段时间,有朋友抱怨说:“BRT简直成了老年人的‘观光公交’了,没事就来个‘郑州一日游’……”这样的抱怨,应算是夸赞:这是一条民众坐得起、速度快、舒适度高的公交线路。

回头看看不难发现,为市民出行提供便利的BRT,并不是没有“硬币的另一面”。比如有人质疑,BRT专用道挤压了本已有限的道路空间,对道路整体运行产生负面影响……

完善细节,务求完美

回应质疑,要用事实说话。数据显示,截至目前,郑州BRT日均客流量已达40万人次,最高达到47.6万人次;而且,城市道路资源本就不应按“车”分配,而应按照车辆运载的“人”进行分配——BRT速度更快、载客更多,理应承担更多的责任。

当然,郑州BRT当前的运行并非尽善尽美。比如,尽管线网总长度已达192.2公里,但覆盖范围还是有限。所以,根据规划,下一步,

郑州将在三环上建设准快速公交线路。同时,能准确“分流”车辆的BRT专用信号灯,目前为止还未启用……

完善细节,有硬件,也应该有软件。根据建议,“快速公交今后发展应纳入政府计划,并立法予以使用”。彼时,从决策到建设再到运行,能否多设置一些民意参与程序,让民众的智慧充分渗透到细节完善的每一个细枝末节。

晚报记者 李记