

# 郑州公交专用道将全部建成 效果如何？先看看南京！



►近日,记者从郑州交通委获悉,郑州22条305公里的常规公交专用道即将投入使用,“公交都市”创建工作将更进一步。

►郑州的公交专用道有何特点?投入使用后,将在缓解交通拥堵、便捷市民出行等方面,起到哪些作用?作为首个获批国家公交都市的南京市,将为我们提供哪些经验?9月11日,记者跟随郑州交通委、郑州公交总公司前往南京“取经”,了解其公交专用道运营情况。

□东方今报·猛犸新闻记者 王姝/文图

## 郑州创新： 公交专用道一次性成网 科技化提高管理水平

与南京相比,同为首批“公交都市”建设示范工程试点城市的郑州,在公交专用道方面,起步较晚,建设时间更集中。

2017年8月底,郑州市22条常规公交专用道在中原西路、建设路、科学大道、嵩山路—五龙口南路、文化路、京广路、花园路—紫荆山路、东风路—东风南路—经开第八大街、金水路、三全路、大学路、经三路—城东路—紫辰路、东西大街—郑汴路、航海路、莲花街、桐柏路、天河路—江山路—南阳路、紫荆山南路、未来路、黄河路、商务外环、国基路等路段正式开工建设,总长度达到305.3公里。

记者从郑州市交通委获悉,常规公交专用道标线部分已完成可施工工程总量的96%,预计将于9月中旬全部完成;标牌部分已完成可施工总量的93%,抓拍设备已完成可施工总量的77%,相关工作正在加快推进中,即将投入使用。

目前,这些专用道分别在郑州的街头亮相,与快速公交专用道位居路中不同,常规公交专用道位于道路两侧,有明显的“7:00~9:00 17:00~19:30 公交专用”标识。

值得注意的是,在这22条道路中,大学路、文化路、黄河路、东西大街为四车道,而南京设有公交专用道的街道,最少是六车道。在南京市王府大街,记者注意到该六车道比较窄小,而且是单行道。南京交通运输局工作人员告诉记者,为了建设公交专用道,南京将一些狭窄的四车道改造为六车道:“其实,越是四车道,越容易引起拥堵。建设公交专用道,增加固定时间通过的人数,反而可以缓解交通压力。”

郑州市公交总公司副总经理宋霖表示,和南京相比,郑州的公交专用道建设在中心城区一次性成网,覆盖面更广,公共交通运行速度会有更大提升。

宋霖介绍,郑州公交专用道具有规模大、同步化、网络化和科技化的特点,在智能抓拍、标识标志、路口渠化、综合调度、站台结合、与快速公交专用道对接等方面充分借鉴国内外城市的先进经验,并结合我市现有道路实际情况,协调统一、同步推进,待车载抓拍系统投入使用后,专用道管理水平将大幅提升,达到国内领先水平。

据悉,2009年5月,首条快速公交系统开通以来,郑州的快速公交专用道达到139公里,快速公交主线高峰期运行速度为18.17公里/小时,比常规公交线路提升了23.77%。

“目前郑州公交在高峰期平均运行速度每小时13公里多,根据公交都市要求,要在高峰期通车时速达到18公里,还有很大差距需要弥补。公交专用道就是要提高运行速度,相关联的还会提高公交的准点率、乘坐舒适性,做到高峰期不拥挤,非高峰期有位置可坐。”宋霖说。

## ■南京体验：

### ①热点线路早高峰仍有座 一站平均两分半钟

9月11日早晨,记者与交通委工作人员一起,体验“早高峰”期间该市公交运行情况。

在从中山路·珠江路途经新街口南、三元巷、中山南路·升州路和评事街期间,记者拿出秒表,计算出区间运行时间,从2分17秒到2分51秒不等,平均每个站点时间大概两分半钟。

### ②转弯处没有公交专用道 但无私家车驶入

从8:10到8:30期间,35路车并没出现堵车现象,仅在红绿灯路口稍作停留。记者注意到,该条线路上十字路口或转弯处,没有快速公交车道。在35路转弯时,附近的出租和私家车仍沿着原位置行驶,空出一条没有界限的“公交专用道”。

工作人员介绍,南京公交专用道建设较早,当时为了避免给非公交车造成太大压力,没有把公交专用道全部连接起来。很多路段公交直行,社会车辆可以右转,推行过程中也减少了负面效应。

### ③一趟比之前快十五分钟 高峰期乘客增加三分之一

如果有私家车占用公交专用道怎么办?

葛莹指着位于方向盘的按钮,说:“这是车载抓拍系统的按钮,如果遇到私家车占用公交车道的情况,按一下就拍下来了。车辆信息上传交管局后,车主也会受罚款、扣分等处罚。”

“以前社会车辆随意加塞、变道比较严重,使用公交专用道后情况好多了。这班车跑完一整趟所用的时间减少15分钟左右。车一准点,坐车的市民也多了,高峰期乘客增加了三分之一。”葛莹说。

## ■他山之石：

**上海:**在内环线上修建高架、内外环之间修建封闭式公交专用路。

**宁波:**专门设立了城市公交发展专项基金,在有条件的地段设立公交车专用道和转弯车道等。

**青岛:**结合单向交通特点,根据路网间隔及路幅宽度在单向道路中开辟了多条允许公交车辆逆向行驶的公交专用车道。

**昆明:**从公交站台站区的封闭、公交与步行交通衔接设施建设、公交信息化构建、交通管控优先等方面,科学合理地确定公交专用道建设标准。

**巴黎:**在主要路段设置公交专用道,建隔离设施,形成封闭的车道。

**首尔:**中央公交专用道拥有全天24小时道路通行权,只有公交车和载客30人以上的大巴可以驶入。

**新加坡:**公交专用道在交叉口附近设置了30~200m长度不等的黄色虚线,方便社会车辆进入左侧车道进行左转弯。

## 南京秘籍：

### 政府主导、部门协作 公众参与助推“公交优先”

作为首个获批国家公交都市的城市,南京如今的中心城区,公交出行占机动车出行分担率达63.1%。

南京公交集团运营保障部部长吴良明告诉记者,2012年前,南京在拥堵的地方划了一百多公里公交专用道,早七点到九点,下午四点半到七点期间供公交专用。

2012年10月,南京成为全国首批“公交都市”建设示范工程试点城市后,该市在全国率先成立了市长挂帅,分管副市长任副主任,相关部门和各区政府领导为成员的城市公共交通委员会,建立政府主导市区联动、部门协作的综合保障机制。每年组织召开大会,研究公交都市创建的计划和政策。

“我们树立公交优先发展理念,形成涵盖规划、建设、管理、财政、运营、监管等方面的政策和制度,保障公交优先的长效、可持续发展。”南京市交通运输局客运服务处处长陈兆宏介绍,公交都市的建设,被列入每年市政府重点工作,确保每年建设30公里以上公交专用道,建立公众参与的社会评价机制。如今,南京已新增公交专用道127.8公里,专用时间也根据实际情况缩减了半个小时,下午是五点到七点。

为了提高公交系统的运行效率,南京创立了公交都市建设的智能体系。通过大数据提供调整依据,推进公众出行信息引导体系建设,推进公交信号优先系统建设等。

与基础设施配套的,是响应管理水平的加强。为了加大交管力度,交管部门在路口增设探头抓拍系统,并为一千多辆公交车安装了抓拍系统,根据法规对交通高峰期占用公交专用道的私家车主进行惩罚。

也许,对于居民来说,比惩罚更管用的,是引导其主动参与。在南京,有一个公交乘客委员会,制度化地开展公交服务进社区、网络面对面等活动,形成听取民意、服务民生的常态社会机制。从2011年年底成立至今,历经三届,完成专题调研237项,提出各类建议231份,编发简报40期。

南京市交通运输局宣传处处长吴胜华说,为了营造良好的氛围,南京除了大力开展宣传活动,还打造“人文地铁”“书香公交”,创建“糖果车站”“博爱车站”等主题站点,开辟“博爱”“拥军”“旅游”等特色公交专线,培育公交模范先锋代表,大力开展公交车礼让斑马线,使得全市公交车礼让率达到94%以上。