

成都“民生公交”承载民生幸福

■ 本报记者 龚友国

刚退休的林勇在新二环k1公交车上与记者交谈:“在成都生活很幸福。30多年我都是坐公交上班,探亲访友,公交车从简陋到今天的舒适快速我都经历了,公交的变化让我们普普通通的老百姓感受到了党和政府的细致关怀。”他告诉记者一个小秘密,他每天都要在新二环坐上一次,享受这种舒适和乐趣。

新二环快速公交的运行开通,象征着成都公交驶入了一个新时代。在发展公交上,政府的决策与企业运行管理,自始至终把“百姓”放在首位进行考量。而“公交优先,就是百姓优先;发展公交,就是发展民生”这一思路的内在逻辑也表明了,服务民生、建宜居城市、发展绿色经济的一系列责任,相当程度上就落在了成都公交的肩上。

2014年1月2日,新年的第一个工作日。成都市委副书记、市长葛红林来到成都公交集团现场办公,主持召开现场办公会,逐一落实工作中的具体问题。这不是市长第一次来公交现场办公,但公交成为市长新年开始的案头工作,让这次走访显得格外有意义。



2012年10月10日免费公交开行了

民心快速公交 缓解成都交通难题

成都经过近二十年的高速发展,2000年以前形成的城区交通干道,每平方公里9000人口密度,成都的汽车保有量仅次于北京,使成都在极其狭小的城市容量内,承载了一个区域特大中心城市的人口规模和交通流量。交通拥堵,上下班时间的拥挤乘车环境给了一些歹人可乘之机,犯罪行为时有发生……上下班拥堵是市民反映集中的突出问题。

“扎扎实实解决几个民生难题,努力把成都建成一座‘宜人’的城市。”市委书记黄新初在成都市干部大会上掷地有声的话语表明了市委市政府的决心。

要建设“宜人”城市,关键是要宜居,宜居城市首先是公共交通网络发达,生活舒适便捷。要以非常有限的道路资源来满足人民群众的出行便捷舒适,以公交优先来解决成都——这一特大中心城市的交通难题也考量着政府的智慧。

规划先行,路权优先,线网优

化,票制创新,优质服务,经过精密的调研、精确的测算,成都公交提出了科学而又清晰的发展思路,其中每一个实施环节都以老百姓为中心进行定位。

2012年3月,以快速公交为导向的“双快”工程开工建设,为了尽量减少对沿线10万多居民生活出行的影响,在政府的支持下,成都公交集团自2012年10月10日起在市区内开通了免费乘坐的44条公交线路,日载客量达到22万人次,这一举措,获得市民的由衷赞誉。

公交站台并没有因为免费,就发生乘公交混乱,车辆跟不上的现象。一方面是成都老百姓的素质提高了,另一方面是公交公司的运筹帷幄。33个督查小组近500名公交公司管理人员,起早贪黑随时动态监测近200个站点的线路客流、车辆运行情况,调度中心通过GPS调度和车载视频实时将线路信息反馈给线路调度员,调整发车频率,确保线路正常均衡运行。



快速公交乘务人员服务市民

惠民社区巴士 提升城市幸福感

2012年2月1日,在有效扩大公交覆盖面研讨会上,四川省委常委、成都市委书记黄新初提出:优先一定要体现公交的方便性,让群众能就近、就便乘坐;一定要体现公交的快捷性,让群众能按时到达目的地;一定要体现公交的经济性,让群众能享受

到惠民成果;一定要体现公交的优质性,让群众出行能更加舒适。

方便、快捷、舒适、惠民的民生公交,其实质就是让老百姓能体面有尊严地乘坐公交车,无论是普通市民、上学的、打工的、城市白领或来这个城市旅游的游客,都能领略到城市公交的

2013年5月31日,在市民热切期待中,新二环高架路竣工。成都首条大容量快速公交(BRT)K1、K2线路开通。K1沿内侧环线顺时针方向行驶,K2沿外侧环线逆时针方向行驶,高峰一分钟左右一班,没有红绿灯,全程专用车道。

“在快速公交开通前后2个多月,我们很多员工放弃休息,管理部门都到一线现场办公,展开工作。”公交集团公司负责人告诉记者,18米的车辆,160人的容量,安全太重要了。快速公交的建设管理运行,对我们公司是个新生事物,对公司团队的管理水平是一个挑战。前后的调研学习,无数次的开会分析,发车频率测算,模拟演练,站台与其他公共交通方式的驳接如何更方便市民,安全应急预案等,所有能考虑到的细节必须要考虑,没有考虑到的也必须去考虑,不能马虎,过程很痛苦,却很享受。

快速公交顺利投入使用得到了市民发自内心的欢迎。“现在坐快速公交车速度快,而且服务好,很舒服,不仅节省了汽油费,而且不用担心开车违章罚款扣分了!”李华高兴地说。她家住城东,在城西一所高校工作,以前自己开车上班,正常情况下需要50分钟左右,如果遇上堵车,则耗的时间更长。自从她选择乘快速公交上班后,8站路耗时18—20分钟,加上两头有一段路需要步行,总耗时最多也就40分钟。运行时间准确,乘客自己也能计算出出行的时间,绝对不会迟到。上下班来回都用公交卡,只需2元钱交通费。

在记者随机采访市民中获知,二环高架快速公交建成开通以来,像李华这样不再开私家车上班,改为乘坐公交车的成都市民不在少数。

“二环高架快速公交早就应该建

了”,40岁的市民朱成孝说:“现在出去至少节约了一半的时间,坐在车上不但速度快,而且风景好”。

据二环高架快速公交车队周队长向《中国企业报》记者介绍,虽然对外公布K1、K2的运行时间是6:00—23:00,但实际上他们每天早上5:30就开始发车了。全长30.5公里的二环BRT高架路,目前有176辆18米长的大容量公交车在运行,高峰时段每隔1.5分钟就发一班。而这种大容量公交车价格也不菲,每辆售价130多万元,左右两侧五扇大门,自然是十分舒适。运行时速28公里,非常方便快捷,加之桥上还有自动扶梯,所以市民乐于乘坐。

二环路竣工与成都首条快速公交的诞生,无疑让2013年参加《财富》论坛与华商大会的各界精英,感受到了成都市的蓬勃朝气;而运作半年之后,市民对快速公交从享受已经到了依赖的程度。

据记者了解,目前成都快速公交的运送速度和客运能力,已达到国家行业标准一级水平——每天的载客量为26万人次,是原二环路环线公交载客量的2.5倍;运营速度达每小时28公里,是常规公交运行速度的两倍以上;高峰时段最快30秒钟发一班车,高峰小时最大断面客流达3.6万人次,而常规公交中客流最大的线路56路也仅达到8000人次。

目前,相关部门的新规划——往成都市城北青白江方向规划一个新的快速公交的通道和一个高架桥的项目——已经提上日程。“近两三年,要完善成都市‘三环16射’的快速路网体系,共有300余公里,目前已完成200公里左右。”成都市建委相关负责人表示,快速路网这个城市主动脉系统全部完成后,才能实现“1+1>2”的效益。

朋友交换图片聊天,愉悦而开心,下车时司机冒出一句四川话提醒乘客注意带好东西的声音,让她突然间明白,大学四年的学习生活已经和这个城市融为一体。

在智能手机成为越来越多年轻人的选择时,2013年5月18日,成都

公交集团顺势而为,与成都移动合作推出了“4G公交专线”——沿一环路绕行的27路、34路公交车安装了4G转WLAN设备,所有乘坐这两路公交车的乘客都可以通过手机、PC、平板等设备免费体验4G网络。已从最初投入的40辆4G公交专线,增加到200台4G公交车,实现了27路、34路公交车网络全覆盖,未来还将逐步扩大到其他公交线路。

不断发现、满足成都市民的多元化需求,成都公交“创新惠民”紧贴老百姓需求。

由于历史上的规划滞后,成都的许多社区、街道狭窄,无法开行公交线路。成都公交集团经过调研后,在2013年国庆前夕,在主城区开通了60条社区巴士线路,小巧别致的社区巴士穿梭在各个居民小区,让更多市民可以就近搭乘公交出行。据了解,目前社区巴士线路总长度达260公里,配车300余台,日均客流量已突破9万人次。

记者来到清水河片区的1059路社区巴士,遇见很多老年人拎着从附近超市买回的东西坐车回家。65岁的大妈黄淑惠告诉记者,“走出小区大门就可以坐社区巴士好安逸哦!出行很方便,解决了我孙子的上学问题。”

2013年8月,成都市社情民意调查中心对社区巴士实施情况和社会公众满意度进行了调查,在1100名受访乘客中,九成乘客认为社区巴士线路规划合理,服务好。

这样的惠民措施还在不断增加。记者从成都公交集团获悉,未来社区巴士覆盖的面积还要扩大,2014年计划新开行社区巴士线路40条,按照市民需求,对满足社区免费巴士开行基本条件的中心城区区域实现全覆盖,构建起“快、干、支、微”完善的公交线网体系。

更深层次的创新服务,公交舒适的个性化服务——定制公交也在成都公交悄然试运行。2月11日,在电子科技大学沙河校区等待上车的几位学生告诉记者,现在乘坐396路定制公交到新小区,安全舒适,直达快捷,和以前挤公交相比简直是天壤之别。

定制车只识别电子科技大学的一卡通,学生乘坐刷卡扣减2元,有座位。据公交集团新城市公司相关负责人介绍,396路是专门为电子科大师生量身定做的一条公交线路,在电子科大清水河校区和沙河校区之间往返,服务两个校区之间的需求。

根据成都公交集团的计划,今年年内,还将开行15条定制公交线路。

公交一体化的同步发展

2014年1月10日,市长葛红林在成都市第十六届人民代表大会第二次会议上所作的《政府工作报告》提出:“多中心、组团式、网络化”的市域城镇空间结构,统筹市域交通组织,推动圈层融合发展。

所谓“圈层融合”,即主城区与周边区县市的融合发展;而“融合”中一个重要环节,就是公交一体化。

3月1日,一个周六的上午,几个在郫县富士康上班的年轻人告诉记者,周末到市区玩,转一次车就能到想去的地方,刷卡坐公交车,才让他们感到是在成都上班,和这个城市在一起。

郫县是成都二圈层中率先与主城区实现公交融合的。融合主要分为几个环节:整合当地公交企业,实现公交国有化经营;取消原有的梯形票价制,实行新的价格体系;引进GPS智能管理系统,完成郫县公交信息化改造,通过天府通卡和成都市区的公交卡实现互通刷卡;建设完成占地38.24亩的公交配套场站,配置10条公交线路从快铁、地铁站始发,实现了公交与“双铁”的同站换乘;郫县和中心城区老年卡实现互通。

2013年初,郫县完成了公交城乡一体化整合工作,开始全面施行票制惠民政策,真正步入了公交“平价时代”——单程票价比过去下降了65%,降幅最高的达75%。

王林生家在成都老城区内,每周都要去郫县看望住在养老院的一位亲戚。他家离养老院约25公里,以前自己开车,路上堵车让愉悦的心情变得十分烦躁,而且耗时又耗油。现在从家门口乘坐公交车直接就到了,空调车刷卡只需1.8元,时间也不比自己开车多多少。他笑着对记者说:“真的是太方便了!”

据介绍,目前已有26条公交线路往返于成都中心城区与郫县之间,郫县有4条主干道与中心城区对接,今后将以干线路为骨架,以公交中心站和铁路配套站为枢纽形成公交线网,让村镇、产业化集群、学校、乡村旅游点等点位都通公交。

2014年,成都公交集团将继续推动二圈层和中心城区的公交融通,力争年内完成二圈层所有区县城乡公交一体化整合工作。温江区和龙泉驿区已完成城乡公交一体化整合经营主体建立。其中,温江区对区内线路,龙泉驿区对进入中心城区公交线路进行票制改革,建立了空调车2元、普通车1元的票价体系。

(下转第三十五版)