

公交双城记 常州 BRT VS 南京



与南京不同,常州的公交专用道设在路左侧。快报记者 路军 摄

“挤、慢、不准时、候车时间长。”南京市民对公交车没少抱怨。而去过常州的人,往往对那里的公交羡慕不已,“快!便宜!”几乎是他们一致的评价。常州的公交果然那么神奇吗?同样以公交优先为发展战略的南京与之相比还有哪些不足?日前,快报南京常州两地驻地记者分别到对方城市,体验了一番。常州市市长王伟成则向快报透露了一些常州快速公交系统(BRT)建设的一些“内幕”。

体验·常州

候车站在马路中央,高峰期间两分钟一班,车身18米长,每车载客容量多达200余人……最让人称奇的是,红绿灯系统还能自动“等候”班车,确保优先通过路口。常州快速公交系统(BRT)让记者真切地感受了一把“速度传奇”。

BRT 红灯得给它“让路”

刷卡上车像坐地铁

新北公交中心站,是常州快速公交(BRT)的一个起点站。早晨8:40,记者赶到这里,只见一溜外观像子弹头的站台旁,一辆辆长达18米的客车正在等待出发。

据悉,这个场站占地20亩,每个站台长60米、宽3米,顶棚为玻璃钢结构,“风吹雨打都不怕”。站台上还设置了许多座椅,等候的人可以坐着休息。售检票也相当特别,有点像南京的地铁,每个站台上都配有人工售票窗口,市民买票或者刷卡,然后通过闸机,进入等候区。等候区与车道间有半人高的栏杆进行隔离,车驶入时,车门打开,与之对接的栏杆门也同时打开,站台的高度与车台阶一样高,乘客不用抬脚就能上车。“BRT速度要快,行驶速度快,上车速度也要快,在站台上完成刷卡买票,车来了,三个门同时开,同时上车,非常快。”常州公交总公司办公室主任王琦介绍。

这么多车,乘客怎么知道哪辆车先开,记者正疑惑间,喇叭声响起,现在是早上8点45分,乘客们请注意,58560车次即将出发……原来跟火车站一样,还有报站提醒!

20多公里只要6毛钱

常州快速公交一号线(BRT)全长24.5公里,26个站,外加三条快速支线,主线、支线间免费换乘,全程买票1元,刷卡才六毛钱。

记者上车后,发现车内的人性化设计,也让人叹为观止:豪华专用座椅,符合人体生理结构,冬天坐上去不感到冷;在第二个车门处,有一个多功能区,可以停放残疾人车,还有红色的婴儿座椅。此

外,LED路牌、电脑报站器、GPS定位系统、全程监控录像等高科技设备,将给乘客带来舒适、安全的乘车感受。让记者意外的是,车上小电视播放的不是广告,而是热门电视剧,乘客一路看得津津有味!

LED路牌、电脑报站器、GPS定位系统、全程监控录像等高科技设备,将给乘客带来舒适、安全的乘车感受。让记者意外的是,车上小电视播放的不是广告,而是热门电视剧,乘客一路看得津津有味!

“这样设计有讲究,就是为了体现一个快字。如果专用道靠路右侧,势必受到其他车辆的干扰,站台靠路边的话,公交车靠站,需要变道,也会影响速度。”

乘客在马路中央上下车,怎么保证安全?王琦笑着说:“我们的站台设置是有讲究的,你看,一般有对的设,即来、去站台设在一起,这是为了方便乘客往返。你有没有注意到,我们每个站台离十字路口都不超过20米,出了站台上就立马过马路,和路边下车没多大区别。”他透露,正在酝酿建造地下通道或天桥与站台无缝对接,做到彻底安全。

红灯可以为它“让路”

常州的“BRT”很聪明,电子站牌上不但清晰地显示即将来车的时间,离该站有多远,如果其他某站有BRT车辆停靠,就会亮起红灯,让人一目了然。市民王先生自豪地说:“自从有了这个,我们常州人就告别了‘翘首等车’的

时代!”这还不算什么,市民都说,BRT最牛,连红灯都得给它让路。原来,为了确保“快速”,常州交巡警部门在交通信号灯上做好了“文章”。BRT进口道距停车线80米处设有感应线圈,当快速公交车辆经过时会产生感应信号,信号灯处理器会给它提供一定的优先权;如果绿灯即将结束,将会延时5-8秒,确保其通过;如果遇到红灯,将考虑行人能否安全横穿马路和红灯是否在最后10秒内,来决定能不能“红灯中断”。

据王主任介绍,BRT的速度比普通公交快一倍左右,速度约在22公里/小时,全程大约耗时64分钟,“还能更快,但我们要求不能再快了,要确保安全。”

“很满意!”记者在常州街头进行的随机调查中,市民对公交进行的统一了口径的答。见到顾洪祥时,他正夹着公文包,坐在公交站台的候车椅上等着24路的到来。他今年61岁,常出差,到过许多城市,让他最满意的还是家乡常州的公交:“太便宜了,不管是BRT、空调车还是普通公交,刷卡都只要6毛,而且环境也好,乘车也不是很挤。”他家有辆私家车,但因为公交的便利,他早就“弃车”改乘公交了,“现在油价这么贵,车轮子一滚就是钱,而我出来办个事,即使转乘三趟公交,也不过1.8元,交个停车费都不止这些。”

高服务,低票价,有人笑称:常州公交亏大了。对此,王琦郑重地纠正这个说法:我们没有亏,只是把本应盈利的那部分还给了市民。

快报记者 毛丽萍 鲍铭东

常州——南京 “对对碰”

■公交票价

常州 空调公交与普通车票价:1元,刷卡0.6元,老年卡0.2元,学生刷卡0.3元。

南京 投币空调车2元,普通车1元,成人刷卡打8折,学生卡打4折,70岁以上老人凭敬老卡乘车免费。春秋季空调车优惠刷卡乘车,1.2元/次,投币仍为2元。

■公交车况

常州 运营公交车达1836辆,其中空调车占37%,今年计划新增公交车600辆。

南京 公交车总数为5343辆,其中空调车1800辆,从今年起3年内每年更新1200辆。

■司机收入

常州 去年,公交司机年均收入为31187元,高于社会平均水平。

南京 去年,公交司机年均收入为25800元,低于全市职工平均水平。

■满意度

常州 设有官方统计,但市民的满意度几近百分之百。记者街头随机调查10多个人,大家对公交的认可是一致的,“便宜、安全,很满意。”

南京 官方统计数据 displays,今年比往年有所下降,主要集中在“车内过于拥挤”、“速度慢,时间不准时”和“候车时间长”,不满意的比例分别占14.6%、34.5%和38.2%。

■公交专用车道

常州 “名符其实”。全线安装“电子眼”,抓拍擅自闯入的车辆。多次占用专用道,干扰公共交通正常运行的将被处以100元罚款。

南京 缺乏监督,公交专用车道上各种车辆混行,没有达到“专用”目的。

快报记者 毛丽萍 鲍铭东

体验·南京

身边的朋友常常爱拿南京的公交和常州比,并举出南京公交的种种缺点来,例如:路上红灯多、车上拥挤、公交专用道被占用等等,记者到南京实地体验后发现,上述情况确实不同程度存在,但司机的服务态度和人性化的夜公交同样令人印象深刻。

14.5公里开了2小时

司机态度很友好

下午4点35分,附近,记者在南京饭店上了一辆34路车。车厢内稍嫌拥挤,女司机一边仔细地观察着上车的乘客,一边不停地发出提示:“老太太你当心点哎,不要被夹住了,后面的不要挤……”“那位男同志,要两块,你只投了一块。”……态度非常和蔼。

34路车开往石门口坎,沿途要经中央门、鼓楼等市区繁华地段。但让人意外的是,一连几站,上车的乘客并不多。“很多公交线路都经过这条线,另外是我们发车的时间比较短,除了早晚高峰,车里还是比较空的。”女司机解释说。

14.5公里开了2小时

据司机介绍,34路全程14.5公里,路程不算长,但最难开。“主要是红绿灯太多了,往返一个来回,至少要有80个红绿灯。”

的确如此,进入闹市区后,车速就慢了下来,从鼓楼开始,珠江路、新街口,一直到公园路,沿路不仅拥堵,而且时不时因为红灯而停下,信号灯密集的地段,每隔一二百米就会出现一个“最近还好些,上路执拗,抓闯红灯的人多了,路好走了许多。”司机介绍,她在客运部曾创下了一个尴尬的纪录:下午5:50从起点出发,到终点站已是晚上7:40,“十几公里路,开了将近两个小时,你想想有多堵。”

并非所有的夜公交都会出现801这样的短暂“火爆”,大多数夜公交开通的目的,是为了方便群众。“交警部门介绍,‘像出早摊的商贩、火车站的员工等这样一些需要凌晨出行的普通市民,都需要乘坐公交车,作为社会事业的公交行业,不能一切为了营收。”快报驻常州记者 刘劲松

“普通家庭两块钱就是一个菜”

快报记者:常州的6毛钱公交票价,在全省乃至全国都是偏低的。在做这项决策时,市里的意见真的这么统一吗?

王伟成:当然也有不同看法。开会的时候也有人提出,人家外票价多少多少,哪边哪边又涨价了,我反问他们一句,你们有没有看到另一个新闻,有一个县的公交全免费?“对我们来说,公交全免费目前还做不到,但我们就再苦再紧些,也不能涨价。”

我们很了解群众的心态,降价是欢迎的,涨一分钱都会反对。一块钱,两块钱对我们来说好像是不多,但是对于普通家庭来说,两块钱就是一个菜。以前常州空调车2块,普通车1块,调研时发现,空调车开过来,很多

常州的BRT让南京市民很羡慕。快报记者 路军 摄

V/S 南京公交优先

王伟成每天上班经过通江大道,总要多看几眼流线型的BRT站台。作为常州市市长,他的目光里有一种特别的感情——从去年开工到今年元旦开通,他是看着、陪着BRT一号线一天天建起来、跑起来的。

日前,王伟成在他的办公室接受快报专访,他用“欣慰”来形容自己每天看到BRT时的心情。

常州市长王伟成接受快报记者专访——公共交通还是应该姓“公”

■破题之道

采访当天是周六,王伟成刚从重要的经贸会议上赶回来。作为市长,平时要忙很多关系全市经济发展的大事,而像关系到普通市民“出门坐什么车”这样的民生实事,在他心中又有着怎样的分量?

让买不起轿车的老百姓方便出行

快报记者:常州的公交这两年格外“快”,市委市政府把它作为一件大事来抓。在公交优先的整体战略中,又对BRT情有独钟,这是基于什么样的考虑?

王伟成:老百姓出行是“小康”的重要内涵。近几年,私家车快速发展,但是更多的老百姓在短时间内出行的主要方式和工具都还是公交车。特别是我们这个地区,摩托车、电动车又是限制的,买不起轿车的老百姓怎么办?他们最依赖的出行手段就是公交车,所以一定要把常州的公交搞上去,这是小康建设题目中的应有之意,也是为广大普通群众提供出行方便的重要手段。

快报记者:如今,交通拥堵几乎是城市的通病,常州的破题方法是什么?

王伟成:我们一直在研究,常州如何才能成为一个交通不堵的城市。除了加快道路建设等手段外,一定要发展公交,做到公交优先,让广大市民出门的时候有两种选择:我有私家车,我还有公交车。私家车到哪儿都要找停车的地方,我还不如坐公交车。只有在这样的情况下,交通才能真正“不堵”。

现在都在大张旗鼓地创建“全国文明城市”,我认为评定标准里应该加上一条,凡是交通拥堵的城市都不应该成为文明城市。一个城市交通这么拥堵,老百姓出行这么不便,结果还堂而皇之地“文明城市”,这显然是不合理的。”

■政府买单

9月14日“西祠网友看常州”活动中,网友们对换乘方便、价格便宜的BRT赞不绝口。特别是南京人,更羡慕“到哪儿都是6毛钱”的低票价。去年,常州在全省乃至全国率先降低了公交票价,一度引发全国性关注。

公共交通还是应该姓“公”

快报记者:这样的话题,意味着政府要背沉重的包袱。能否以2007年、2008年为例,算算财政拿了多少钱出来补贴给公交?

王伟成:这两年常州在公交上的投入比较大。去年我们对低票价的补贴近1个亿,今年估计至少在1.6-1.8亿之间。其次,仅增加空调车辆,今年就4个亿。另外,除了低票价和买车的钱,公交相关投入也不少,一辆BRT开出来,连同沿线的拆迁、建设,至少十几个亿。

快报记者:政府要用钱的地方很多,为什么财政舍得在公交这样的公用事业上作这么大投入?

王伟成:以民为本,就是以老百姓最基本的需求为本,解决他们的“衣食住行”,就是要以这些“东西”为先。我们的财政要向群众最迫切的需求倾斜。项目是上不不完的,但老百姓的利益更迫切。在常州,公园免费、公厕免费,住房保障、社区卫生服务,政府都要补贴很多钱,要为老百姓

买单。要心里真正装着老百姓,一个地区要做的事情确实有很多很多。

快报记者 路军 摄



王伟成:常州的公交优先才刚刚开始。快报记者 路军 摄

王伟成:我们一直在研究,常州如何才能成为一个交通不堵的城市。除了加快道路建设等手段外,一定要发展公交,做到公交优先,让广大市民出门的时候有两种选择:我有私家车,我还有公交车。私家车到哪儿都要找停车的地方,我还不如坐公交车。只有在这样的情况下,交通才能真正“不堵”。

公共交通工具应该姓“公”

快报记者:这样的话题,意味着政府要背沉重的包袱。能否以2007年、2008年为例,算算财政拿了多少钱出来补贴给公交?

王伟成:这两年常州在公交上的投入比较大。去年我们对低票价的补贴近1个亿,今年估计至少在1.6-1.8亿之间。其次,仅增加空调车辆,今年就4个亿。另外,除了低票价和买车的钱,公交相关投入也不少,一辆BRT开出来,连同沿线的拆迁、建设,至少十几个亿。

■坚守原则

常州BRT站台的造型也很有个性,有点像“子弹头”;敞开式的公交专用道非常通畅,记者很少看到有专人在看管、维护,更没发现有被占用的现象。

快报记者:在很多地方,BRT都面临着相同的难题,就是怎样和其他一些交通工具,例如私家车、社会车辆的磨合问题,对此常州如何解决?

快报记者 路军 摄

我们制定了一个根本原则,就是快速公交在建设的时候只能增加一个公交专用车道,而不能挤占社会车道,是“多一个”,而不是“少一个”。例如我们一号线在建江大道就是典型的例子,还有在建的二号线,也同样严格坚持这个原则。

快报记者:如果道路条件不具备新增专用道的条件呢?

王伟成:如果不具备“多一个”的条件,我们就不搞专用车道。本来就够拥挤了,不能再把有限的社会车道拿一个走,否则广大社会车辆会有强烈意见;公交专用道空空的,我们挤得要命却不让走……这个问题不解决,会带来很多矛盾。不久前南京市政府来常州考察快速公交,我说,常州搞快速公交有个非常深刻的体会,那就是必须坚持一个原则:一定是在原有道路上增加一个车道,而不是在原来车道上挤占一个车道。

领导的车“带头”不上公交

快报记者:我们注意到,常州的公交专用道是敞开式的,但是社会车辆非常自律,都会主动避让。

王伟成:搞BRT之前,我们也出去看了。有些城市用全封闭的护栏,既不文明也不协调。我们回来后决定常州不这么搞,我们要做敞开式的公交专用道。

快报记者:但是这样管理起来难度岂不是增加了?

王伟成:对。当时大家最担心的就是,如果其他车辆全部上去了怎么办?我们的做法一是宣传,二是严管。一开始,我们给所有有市委市政府机关车辆的驾驶员开会,要求严格遵守制度。后来发现,对开道车、警车也要进行约束,于是规定警车也不能上,紧急情况除外。同样,驻常部队的驾驶员也来开会,与我们一齐遵守规定。不久前,一位中央领导来,很惊叹于常州的司机都这么自律。我跟他讲,除了我们自己的车不上公交专用道外,请您也委屈一下,他连声说“好,好”。

我们应质疑,利多弊少我们就能

快报记者:我们也听到一些专家对BRT提出质疑,认为它侵占路权、造价高,并不经济,对城市总体规划布局产生影响等,对此您怎么看?

王伟成:任何事物都有利弊两个方面,利多弊少的我们就做,反之我们就不做。快速公交也不是十全十美,也有其不足的地方。将来我们还是要发展地、立体公交,但我们已经有规划了,但现在条件还不成熟。

在地铁没有建设以前,BRT是个过渡的非常好的形式,它起到了公交优先、造福市民的作用。今年初的一场大雪,常州市民就靠BRT这条生命线完成出行。我们全力保障这条生命线,畅通、车辆容量又大。我还记得,网上有一个市民给我发帖子说,“今后我再也不反对BRT了”。

原来,这位市民平时开私家车,大雪期间全靠BRT出行(笑)……

快报记者 郑春平 夏强

应网民之“邀”——

市长也曾体验“桑拿公交”

采访中,多次听到王伟成提到网民,“市民在网上给我发帖子”“网民建议”……网络是他倾听民意的一个重要渠道。一些公交方面的“大手笔”,也有网民的参与、互动。

除了快速公交线,常州还有不少线路是普通线、普通车。今年上半年,有一位网民给他发帖,“王市长,我们的××路公交车没空调,夏天热得不得了,还有清潭路,挤得不得了,你一定要来乘一乘……”

“看了这个帖子后我说,好,不光我去乘,两位分管副市长也要去,一个是管公安的,一个是管公安交通的。而且,我们要乘就乘群众反映强烈的路线。先去体验,然后再坐下来讨论。”

“哎!体验后感受很深,群众反映的情况是存在的。一是车况太差了,我们上去开门,一看门两边压了两块砖头。问驾驶员为什么,他说,不用转头关不上。天热,驾驶员的衬衫全湿了。到今年底,常州全市区公交基本全部空调化,而路况太差的清潭路,财政将再拿出1个亿用于改造。王伟成说,全市两年来围绕公交优先做了很多事,但是还有更多的事等着去做。”

快报记者 郑春平 夏强

市长心中“之最”——

公交优先常州才刚开始

短短两三年间,常州公交出行率大大提高。日均客运量从2005年的47万人次,“翻跟斗”到了眼下的90万人次,增加了91%!对这样一张成绩单,王伟成的评价是:常州的公交优先才刚刚开始。

>>>> 最着急的

我心里最急的事情,一是车况的改造,二是道路跟不上车辆,公交发展的需要。老城区要增加一个车道,要拆掉的建筑太多了,现在的“加密”方法也面临很多难题。

>>>> 最想说的

我最想说的一句话,就是常州的公交优先才刚刚开始,真正实现还需要一个过程,我们离市民的要求还有距离。除了车况、路况的改造,还有线路优化、站点布局等问题。我们也希望市民理解,常州公交几十年的水平不可能在一两年内彻底得到提升,解决全部问题还需要时间。

>>>> 最不满意的

现在看来,最不满意的的就是老的公交车车况太差了。坐在里面确实和我们社会大不相称。小我们会全力以赴,分三年全部更新,改造空调车,总量超过2000辆,面广量大。……

快报记者 郑春平 夏强