

## 免费Style·成都样本

一座城市的33条公交线路免费,尽管每次只能省一块钱,却让人感受到了这座城市的温情。

虽然免费是试探性的,但成都的公交车并未因此让人挤得像沙丁鱼罐头,却也让人欣慰。

于是,从10月10日成都33条公交线路免费第一天起,就有越来越多城市的网友追问,这样的福利,“何时能到我家?”这一如成都人不停求证,等到明年6月30日免费截止日期,是否会扩大到全城公交,或者带来更多的免费?

有限的免费,唤起的是人们对公共福利的普遍期待。

## 刚刚“喂饱”公交车

10月10日,成都,没有想象中那么热闹,却比想象中多了一丝温情。

清晨7点半,成都二环路少陵路路口的公交站牌前,164路公交车如期驶来。

这是成都33条公交线路免费的第一天——方案公布的44条免费线路中,截至这一天,尚有11条线路等待开通。

二环路少陵路路口是164路公交车的一端终点站,作为成都着力解决“最后一公里”出行问题的社区线路,连接着二环路少陵路路口至三环外清水社区等诸多社区的164路公交车,在成都被习惯称为“支线”。

出现在免费首日的33条公交线路里,有30条是这样的“支线”。

“像这种车,平常收费是一元,钱不多,但今天突然觉得一天心情都变得很好。”车厢里,一位姑娘正在议论着免费公交的好处。

“一看到有人上车习惯性地刷卡,大家一起大声提醒:‘免费了!’连司机大叔的脸都笑成了一朵灿烂的大菊花。”在网上,有人这样形容免费第一天的感受。

免费没有带来想象中人们被挤得像沙丁鱼一样的景象。自少陵路到终点站清水社区,记者详细记录,即使在早高峰期间,164路公交车的十几个站点总共有31人上车。返程时人数略多,一共38名。

再换乘一辆车,还是如此。

“这些线路平常基本吃不饱。”成都公交集团副总经理曾彦说,像164路这种7米车,“坐满了11人,站满了35人”,根据这样的密度计算,免费首日,33条免费线路累计运送乘客20.52万人次,较平日的9万客流上涨128%。“看上去数字上涨了很多,实际才刚刚达到饱和状态。”

这也是曾彦希望看到的状态:公交车上有人了,却没有出现超出运能的暴涨。

这样的平稳状态让一直担心“好事变坏事”的曾彦备感欣慰。

两年前的广州,在亚运会前夕推出全市公交、地铁免费方案,暴涨的人流在短短5天内就迫使政府紧急叫停这一原定持续一个月的“大礼包”。而成都,正在小心翼翼地避免重蹈广州的覆辙。

## “赎买”来的福利

成都此次推出的33条公交线路免费,很容易让人把它和两年前的广州联系在一起。

2010年11月,广州亚运会前夕,城市内81条主干道维修整治,导致市区拥堵加剧。于是,广州推出了为期一个月的免费乘车优惠。

“亚运工程扰民,我们也感觉很不好意思。”时任广州市市长张广宁说,“所以我们要利用亚运会举办之机,好好回馈一下广州市民”——广州亚运会期间推出的公共交通免费“大礼包”,一开始就明确了“赎买”的性质。

由于筹办重大活动时间紧张、任务重,很难避免工程扰民,所以政府以派送“大礼包”的方式回馈市民,渐渐被引为惯例,评论界人士称此为“赎买”。

世博会期间,上海就派送“世博大礼包”,向所有上海常住居民每户免费赠送一张世博会参观券和一张价值200元的交通卡。

而此次成都推出“免费公交”,在很多人看来,同样也是一种“赎买”。

“实行免费公交,主要是因为我们成都刚刚推出了机动车限号限行措施。”谈及“免费公交”政策的出炉,曾彦说,如果不是限行,政府也不会想到公交免费。

今年4月底,成都全面实施一项重点工程——“双快工程”。

根据规划方案,这一长为28.3公里的城区核心道路干线,同时全线开工,明年6月30日前完工。与同期处于施工状态的地铁3号线、4号线工程一起,造成了成都“满城开挖”的景象,也给成都人带来了难以忍受的“阵痛”。

跟堵车情形一样猛增的是各大论坛上成都市民的大倒苦水,成都当地记者形容,这简直成为当地有关部门胸口的一块“悬石”。

家住建设路的成都市民彭琳,正常情况下乘公交车上班仅需20多分钟,但“最严重的一次,在红星路隧道堵了整整两个小时”。

研究新的“缓堵保畅”方案很快被提上议程。由成都市建委、交管局、媒体等组成的考察团在今年7月前往昆明、武汉等地考察,成都公交集团也受命参与,曾彦称,开始他们并没有想到免费,但市领导直接点了题。

没想到,“公交免费”迅速成为全国瞩目的“亮点”。这项突然到来的福利,被成都媒体人称为一次成功的“危机公关”。

## “不是不想全免,是不敢”

“成都给力,全国都得学习啊”,“羡慕ing……如果全国都这样,路上就不会出现堵车现象了吧。”10月11日,成都“免费公交”运行的次日,成都市建委办公室副主任李汝钊注意到,国内各大论坛上,出现了一边倒的叫好声。

在成都本地,市民除了叫好之外,提到最多的就是:“免费的线路还是太少了,公交能不能全部免费?”

实际上,成都33条免费公交线路的选择,是颇费心机的。在当地现有的220多条公交线路中,它们只是一小撮。

此次免费的公交线路,70%都在限行区域。曾彦说,当时的考虑是既然在这个区域内有通行限制,那么就在这个区域内为你提供便利,由此形成特定的福利。

在成都,支线公交线路相对于环线线路是“小线路”。自开通以来,多数线路公交车客流不足,在成都日均400多万的客流中,这33条线路的日均客流总量仅有9万人次。曾彦坦言,选择它们,主要是防止客流猛增甚至超出运能,引起民意不满。

同时,考虑到之前的亏损状态,公交的实际运营成本增加并不多。因此,政府对公交部门的补贴也在客观上降低了很多。曾彦说,成都市政府每年补贴成都公交5亿多元,44条线路实行免费后会有额外的补贴,但更多会依据所增加的成本进行。

“我们也不是不想全部免费,是不敢。”曾彦说,免费线路中最初纳入了小环线137路作为实验,结果,“原本2万的客流量,一下子到了4万,把原先的12米车全部换成了18米的大车,又增加了车辆,这才保障了运营。”

“如果原本就有8万客流的二环大环线免费,同样增加一倍,16万的客流量基本达到了地铁1号线的规模,而一条公交线路怎么可能赶上一条地铁线呢?”曾彦不敢想象那将是怎样一种狼狽,“在现在的公交规模基础上,真的不敢全部免费。”

但他还是想了想——那将会是与两年前的广州如出一辙的情形:拥堵不堪、安全难保、民意喧哗、政府叫停……一场初衷良好的好事,几日后,也许会以闹剧收场。

这是公交免费必然的结局吗?目前来看,成都这悄悄的一小步,还没有变成那样。

不过,17日传来消息:这天下午,成都市规划局、市交委,市公安局、市公交集团等部门负责人,与市民代表以及中央、省、市媒体记者齐聚一室,就成都市第二批免费公交线路方案广泛征求意见。

## 免费公交,成都小步开跑

文/片 本报记者 石念军



10月10日,成都实行免费的公交车上,并未出现拥挤状态。

(上接B01版)

## 收费站拆了别的也都拆了

由于测速、监控等交通设施未及时设置,郑州黄河公路大桥上最近小事故不断,超限车闯关屡禁不止。对于这些现象,张朝祥也很无奈:“大桥免费了,只是迈出了第一步,但是相关部门在还原大桥公益性的同时,不应该让管理落下。”

张朝祥任职于河南省水泵厂,是河南省政协委员,从2009年开始,他先后三次递交提案,但都没有结果。在今年3月,他又一次递交了关于尽快取消郑州黄河公路大桥收费站的提案。

在今年的提案中,张朝祥再次提出,郑州黄河大桥收费站自1986年开始收费,到现在已经收了26年,所收费用早已超出还贷的数倍,但目前仍设卡收费,直接影响了郑州经济向北辐

射的能力,影响中原经济区建设。

令张朝祥没想到的是,今年递交提案后,河南省交通运输厅人员突然约见了她。

张朝祥说:“今年五六月份,河南省交通运输厅先后有多位官员主动联系我,希望跟我沟通黄河大桥取消收费的具体方案。当时有两种选择,一是分阶段分地区车辆取消收费,二是全面取消收费。”

实际上,早在2008年2月,黄河大桥就被国家审计署“点名”,认为“河南省郑州黄河大桥总投资1.78亿元,其中银行贷款7100万元,在1996年已用收费还清了全部银行贷款后,违规继续收费14.5亿元,在地方政府重新核定的收费期内还将收费30亿元。”

对此,河南省交通运输厅的工作人员解释说,郑州黄河公路大桥在2000年8月以后,经批准转为经营性收费公路,经过国家相关部门批准,收费年限到2020年,这也意味着收费是经过

认可的合法行为,因此一直没有取消。

对于今年的提案为何被“重视”,张朝祥认为:“一方面舆论压力太大,另一方面又赶上全国收费公路专项清理。”

2011年6月,交通运输部、国家发改委、财政部、监察部、国务院纠风办联合下发通知,全面清理超期收费、通行费收取标准偏高及不合理收费等行为。

免费后,张朝祥曾专门到大桥上体验了一次,高兴之余,他也发现了一些问题。

原为中原高速公路股份有限公司管理的大桥被转交给河南省公路局管理后,两家单位采取交接期内并行管理。“然而,只是做了拆设备、撤人员这些简单、仓促的工作交接,却未对汹涌的车流有预期的控制计划。”张朝祥说。

10月10日,大桥免费第三天,在郑州黄河公路大桥南端原收费站外,三名交警和三名路政人员刚从各个大队抽调赶过来,其中一位交警告诉记者,他们只

是辅助路政人员对限行车辆进行查处。

另一位路政人员也不清楚他们具体要执勤到何时,他说:“听说大桥过一段时间需要加固、维修,并安装测速仪、监控等交通设施,这段时间内,我们估计需要在这里轮流执勤。”

## 捡了西瓜,丢了棒子

随收费站撤销的,还有大桥上的收费员和保安。

王喜成是去年初到郑州黄河公路大桥做保安的,现在,桥上只留下四名保安。这些天,他们天天看着超限超车辆从身边呼啸而过。

“真是应了一句老话,一管就死一放就乱。”

但交通违规、乱象不断的源头是大桥免费吗?

河南警察学院交通管理系教研室主任王斌认为,免费通行政策对百姓来说是重大利好,但配套措施应及时跟上。

王斌说:“对超重、超员车辆

以及对流量的控制,我们都要进行科学的规划,对重型的三轴以上车辆、超员车辆,以及节假日怎样对交通流量进行诱导和管理,这些我觉得作为后续发展的课题,早该纳入我们的视野。”

王斌认为,从黄河大桥的乱象中,人们可以看到,要在这些方面落实监管,必须做好公共政策的衔接。“桥已经免费了,大桥的收费管理方已经撤走,在公共方面,交警监管怎么落实到位,是非常值得研究的。”

相比张峰的苦闷,曹大伟更多的是担忧。当张峰仍蹲在黄河大桥南端路边抽烟时,曹大伟已经将货卸下,带着孩子在驶往郑州动物园的途中。一路上,他再也不敢猛踩油门,小心地开着车。

事后,曹大伟回想了一下此次出行的感受,他说:“大桥免费对于我们来说,就像是眼前有一个大西瓜,而良好的配套措施就像我们手中拿的棒子,丢了棒子去捡西瓜,是不是像个只顾眼前的黑瞎子?”