

32载光阴，240余份人大代表建议

小小乘管会用“民主的声音”推动城市公共交通焕新貌

□法治报记者 季张颖

“徐闵线，方向闵行，车辆起步请拉好扶手。”在一代老闵行人的记忆里，只要这一声熟悉的公交车播报声响起，载着满车厢乘客而显得有些“笨重”的徐闵线就又缓缓启动了……

徐闵线公交车是上海中心城区通往市郊闵行江川地区的一条历史悠久的线路。以它的更新为切入口，上世纪90年代致力于解决市民交通问题的“闵行区乘客管理委员会”由此诞生，并延续至今成为上海目前仅存的一家乘管会。

32载间，240余份代表建议，闵行乘管会践行着全过程人民民主，通过区人大代表将市民的声音凝聚在一起，搭建起市民与政府之间的桥梁，推动着闵行区公共交通的整体发展。

近日，记者走进闵行人大，采访了乘管会第六届会长、闵行区人大代表钱天信，听他讲述乘管会一份份小小建议推动“人民城市人民建”的故事。

“推屁股”上车 途中总还“跑不动”

上世纪50年代，闵行区建成卫星城。随着闵行卫星城发展，并称为中国重工业“四大金刚”的上海电机厂、上海汽轮机厂、上海锅炉厂和上海重型机器厂相继落户闵行，万人大厂带来的是大量的人口导入，加之改革开放后在闵行南部创建了国家经济技术开发区，后来又建设了上海交通大学闵行校区和华东师范大学闵行校区，人口激增。

“当时，老闵行仅有3条主要的线路，其中徐闵线是唯一一条能从老闵行到市中心的公交线路，职工每天‘钟摆式’往返于市中心和老闵行，高达五六万客流的压力全部落在了徐闵线身上。”

钱天信告诉记者，彼时的徐闵线仅仅是靠着市区线路替换下来的

30多辆旧车，根本无法承受这么大的客流量。

“碰上工作日早晚高峰，候车的队伍能排到100米开外，乌泱泱一片，而买到票的还需要凭‘本事’挤上车。”钱天信说，当时每天早上都要组织青年“推屁股”挤上公交车，否则根本挤不上去。

从老闵行一路慢悠悠开到终点站徐家汇，因为车辆老旧，途中还总有“跑不动”的时候。“这时候，还要乘客们下车推两把才能再发动。”

现在和记者聊起来，钱天信说，这也是上世纪八九十年代公共交通发展最写实的场景。但人流拥挤、车速慢、易抛锚在那个时候确实已严重影响到沿线居民、学生以及大厂职工的出行。



江川代表之家“站牌的故事”主题长廊

建立群众组织 解决群众“出行难”问题

解决地区“乘车难”问题成为市民最直接的诉求。在基层走访调研过程中，当时，联系老闵行地区的市人大代表、时任闵行区人大常委会主任范钦山进社区听取意见建议，许多群众、特别是地区内许多大中工厂都强烈表达了更新徐闵线的意愿。

如何将这一问题解决好？区人大代表们将选民的声音做了最及时的反馈，并在此基础上提出了诸多建设性意见。在范钦山的推动下，1990年，闵行区人大常委会和公交二汽公司共同牵头，联合闵行地区大中型企业单位，并邀请部分市、区人大代表和社会各界有识之士，建立了一个“立足社会，协作政府，联系公交，服务乘客”的群众组织，定名为“闵行区乘客管理委员会”，并由范钦山担任首任会长。

“通过乘管会把群众引入公交管理与建设中，再依靠全区力量解决‘乘车难’问题。”由此，人民城市人民建的雏形初现了。

在人大代表的推动下，在政府相关职能部门的支持下，乘管会群策群力着手改善公共交通硬件。“针对求大于供的问题，在徐闵线的基础上，区里又联动区属大型企业开出了一班联营线路，定位于为卫星城员工家属服务，通过‘疏’在一定程度上缓解了乘车拥挤问题。”

钱天信告诉记者，之后，几位市人大代表又向市长直陈“更新徐闵线公交”的建议，引起了市政府高度重视，市公交管理部门将34辆新式大功率柴油车投入徐闵线运行，徐闵线面貌焕然一新，车速慢、车辆抛锚问题最终得到了解决。自此，闵行区公共交通发展与市、区两级人大代表紧密联系到了一起。

做“乘客的代言人”和“企业的贴心人”

乘管会成立后，闵行区公交建设、管理、服务由从前封闭式管理，转变为开放式管理，群众意见建议也被及时收集起来。人大代表通过乘管会平台深入了解群众对地区公交建设等方面诉求，经过代表现场考察、座谈交流等调研后，形成了多件有关改善地区公交建设等建议，并将群众呼声传达到政府相关部门。

在随后公交线路的规划中，人大代表与乘管会通力合作，极大改善了地区公共交通。在闵行区江川路街道代表团人大代表推动下，1993年开通了“闵红线”，该线路从闵行红旗新村至虹梅南路，中间

途经交通大学闵行校区；次年又开通了“闵昆线”，该线路连通着闵行老街汽车站至闵行经济技术开发区，这两条区间公交线开通，使得交通大学闵行校区和闵行经济技术开发区有了便捷的公交车……

钱天信告诉记者，在地铁一号线通到莘庄后，闵行乘管会又极力促成了“莘荷线”的开辟。这条从莘庄地铁站北广场到闵行昆阳路荷巷桥一带的公交线路，改变了闵行南部地区公交落后的面貌。

随着乘管会运营步上正轨，地区“乘车难”问题也开始慢慢得到解决，有人建议是否应该将乘管会完全交付群众自治，此时正担任乘

管会会长的闵行区副区长汪祖超指出，“乘管会工作是人大代表工作的一部分”。

“这句话让我印象非常深刻，我们常说人大代表是选民的代言人，我们一只手拉着选民，另一只手拉着政府。”钱天信说，放在乘管会，人大代表就是乘客的代言人，是企业的贴心人，也是政府的献计献策人。

有了这样定位之后，乘管会不再仅仅局限于为老闵行地区服务，更将范围扩大到整个闵行区所有街镇，并且逐渐吸纳了全区各街镇代表团的人大代表加入，共同为闵行区公共交通发展出谋划策。

时代不同着眼不同 代表建议改变民生

截至目前，合计共有26位区人大代表参与到乘管会中，提出建议240余件，相继推动闵行区开通“闵行21路”等51条区内公交线路。

“在履职的过程中，我们也会侧重去听一听群众这方面的呼声，看看有哪些线路设置不规范，在公共交通体系的建设中还需要做哪些完善，哪些方面市民感受度还不是很高。”钱天信告诉记者，在这之后，他们会带着这些问题实地走访调研，形成一份份意见建议，推动公共交通发展趋于完善。

就在前几年，钱天信就瞄准无证客运车辆问题，提出了一份“关于整顿区内客运市场的建议”，最终推动政府加强对客运市场整治工作，并进一步规范了公交运营，改

善了闵行区公交客运市场情况。

钱天信坦言，在他担任会长的10年间，城市交通现状也和过去完全不一样了，“我们不再局限于要增加一个车站，开通一条线路，不再仅限于推动老旧车辆更新迭代。随着信息化发展，我们的主导方向都变得不同了，比如我们会去考虑智能站点建设、静态交通领域地面停车位情况，以及如何去保证地面交通畅通性等等问题。”

钱天信告诉记者，此前，自己就在调研中发现，大多数老年人年依靠公交出行，但不少老年人不会使用智能手机，在站点候车时也无法得知自己所候车车辆何时到达或还有多久到达，遇到车辆间隔时间长，却又是雨天冬季等恶劣天气时，候车体验其实并不好。

为此，钱天信通过人大工作平台“有问必答”渠道提出了试点开展公交站点智能化改造的建议，这一建议很快得到了区交通委回应。据悉，目前这项工作正在推进之中，到明年底前，闵行区将基本实现全区公交电子站牌的全覆盖。

上世纪90年代的上海共有10多家乘管会，如今仅存闵行区一家。在市域轨交发达的今天，当初作为主线路连通闵行到市区的徐闵线虽已“退居二线”，却定格成为了众多市民内心的一种情怀。不论是过去还是今天，闵行区乘管会都践行着全过程人民民主，通过人大代表的参与，让群众呼声有了传递渠道，也写着“人民城市人民建，人民城市为人民”最朴实的故事。



闵行客运公交