

票价改制后乘客减少,却仍占用大量主干道资源

BRT,对得起专用车道吗?

本报5月2日讯(记者 孟燕 张子森) BRT禁用月票后,记者连续两日采访发现,越来越多市民因多掏成倍的费用而转乘其他公交车,造成本来就拥挤的沿线普通公交更拥挤。采访中,无论政协委员、交通专家还是普通市民都表示,同样的质疑:“提价并禁用月票,BRT对得起占用了大量道路资源的专用车道吗?”

山东省政协委员宋传杰多年来一直非常关注济南城市交通发展的问题。他介绍说,2008年4月22日,济南BRT正式开通。开通之前,一些私家车车主认为BRT专用车道“很是浪费”,“社会车辆被堵得走不动,BRT车道却闲着不能用。”但BRT运行多年,对路权的重新分配,考虑到了无车市民的公共利益,得到了社会效益和公共利益的双赢。目前济南市6条BRT线路日搭载乘客人次达22万,运行里程达76公里,市民也习惯了乘坐BRT出行。

在BRT运行势头良好的情形下,“提价、不能使用月票等规定并不合适,市民只能‘用脚投票’,选择普通公交出行,在一定程度上造成了BRT资源的浪费,浪费了专用快速车道。”宋传杰表示。

山东交通学院教授蔡志理也表示,从BRT的任务和角色来看,其本身就定位于城市大运力、快速公共交通工具。“在济南市打造公交都市的前提下,BRT的发展应该有利于提高公交的分担率和承载率,在相关规定的制定上应该考虑如何吸引市民乘坐,而不是让市民弃乘。”

2日,一些私家车车主对BRT取消月票、提价表示了不满,再度提到了“占用公共资源问题”。“我不反对发展BRT,这毕竟是无车市民的一个快捷选择,但如果因为提价和取消月票导致市民不会继续乘坐,BRT对得起专用车道吗?车道是不是也应该放开?”私家车车主张先生表示。

蔡志理也强调,BRT享有专用车道,占用城市道路等公共资源较大,理应本着公益性的原则为市民提供出行方便。

“但BRT线路提价、不能使用月票等规定出台后,降低了载客率和分担率,造成了公共资源的大量浪费,与建设的初衷背道而驰。”蔡志理称。



5月2日,在BRT3车厢内乘客并不多,车内空座不少。 本报记者 王媛 摄



BRT站台上贴出了“不使用月票”的提示。



5月2日,在文化东路BRT站牌不远的普通公交车站牌前,候车椅上坐满了乘客。本报记者 王媛 摄

新闻背景

**BRT已运行5年
日均运客22万**

本报记者 孟燕

从2008年4月22日BRT1号线开通运营,济南BRT已经走过了5年的历程。

BRT的全称为“快速公交系统(Bus Rapid Transit)”,是一种介于快速轨道交通与常规公交之间的新型公共客运系统,是一种大运力交通方式,通常也被人称作“地面上的地铁系统”。BRT定位“快、准、捷、廉”,依靠设立专用车道、信号优先系统、停靠站时间比普通公交短、准时。同时,发车密度大,实行低票价。

济南市从2004年11月开始着手进行快速公交的规划、设计和建设工作。2008年4月22日北园大街BRT1号线开通运营,开启了济南BRT时代。2009年10月13日BRT6号线开通运营,济南市仅用了一年半的时间开通了6条BRT线路,初步形成了沿北园大街—工业北路、经十路、历山路、二环东路、奥体中路BRT客流走廊的“二横三纵”网格化格局。BRT线路总长度76公里,日均运送乘客达22万人次,济南成为全国首个实现快速公交独立成网的城市。

2012年,BRT护栏拆与不拆的问题又起争议。2012年上半年,交警部门宣布,基于市民对于BRT通行道路优先权的认可,将逐步拆除历山路BRT隔离护栏。

2012年10月30日,济南市成功申建公交都市,成为全国15个公交都市建设示范工程第一批创建城市之一。济南公交表示,将新建二环西路、纬十二路及北园大街延长线、腊山北路等BRT走廊,实施BRT电车行动计划,规划建设二环西路电车BRT线路,快速公交形成“五横七纵”网络。

经过5年的试运行,BRT运行模式得到社会认可,试运行在今年3月31日截止。根据有关规定,今年4月1日起,济南BRT已经恢复每乘次2元票制;月票5月1日起不再使用。

月票停用后出行成本增加一倍多

六成被访者选择弃乘BRT

本报记者 赵伟 实习生 孙笑阳 卢腾 孙秋月



5月2日,是BRT禁用月票的第二天。记者调查发现,BRT与平时相比空座多了。接受调查的六成市民表示,考虑到出行成本增加一倍多,会优先选择改乘普通公交车,放弃BRT。

调查: BRT有空座了,沿线公交更挤了

2日下午,记者在经十路千佛山站、长途汽车站、山东东路站、奥体中路站等随机对近百名乘客进行采访,针对停用月票的情况,近六成乘客表示会弃乘BRT,优先选择普通公交车。

事实证明了市民的选择。5月2日下午3点,BRT6号线奥体中路站到省立医院东院区站路段,车上的乘客不超过15人。在贤文庄站车内

仅有8人,燕山新居站则只有7人。而该路段同路线的40路公交车,每个站点都有七八人在候车。

在微博上,不少网友也发现BRT车上的人少了。网友“蛇马子”称,“取消BRT使用月票上班的第一天,上班时段似乎BRT车上人明显少了。”网友“Happy-小悠”也称,“实行两元票价,BRT上居然有空座了。”月票无法在BRT公交上使用,

一些普通公交车上更拥挤了。在二环东路一家广告公司上班的司女士观察到,早上7点,平时有20多人等车的BRT西苑小区站台,现在只有寥寥六七人,这一段只有一辆又小又破的32路车,开出三站地已经挤满了人,根本无法满足附近居民的出行需求。还有一些市民称,40路平时人很少,这几天早上也是爆满。

算账: 禁用月票,出行成本增加一倍多

“BRT不用月票后,每月多支出一倍多,而且没其他选择,太无奈了。”家住浆水泉路附近的孙女士介绍,每天她先坐151或131路车到燕山立交桥东,再转BRT4或BRT5去上班。她给记者算了一笔账,如果选用IC卡后,每天上下班就要花5.4元,按每月22天上班时间算,每月花费要118.8元,而平时只要充50元的月票就能解决。

市民张女士则是宁可花2400元买电动车,也不想每年花1500元坐公交。“完全是被逼的,真是很气人。”张女士称,之前上下班坐BRT1可以直达,很方便。现在再坐BRT的话,每天四块钱,一个月约120元,一年约1440元。原先一年600元就足够了。

“乘坐BRT的市民减少,还是主要考虑到出行成本的问题。”山

东省政协委员、山东建筑大学艺术学院副院长邓相超称,现在乘坐BRT的大多是一些工资较低阶层。政府应该考虑这些人群的利益和社会效益。

对于如何解决这方面问题,市民康宁建议,希望管理部门能考虑推出80元的月票,普通车、BRT和K系列车都可使用,这样就可以大大缓解社会矛盾。

应对BRT票价改制 32路加开区间车

本报5月2日讯(记者 孟燕) 2日是BRT线路不能使用月票后的第一个工作日,为应对BRT票价改制带来的普通公交客流增加,公交二公司二队32路车在无影山路段早高峰时段增加班次,并开通了区间车。

32路配车从22部增加到23部,早高峰期间从其它线路抽调两部10米大型车支援32路,早高峰期间平均发车间隔4分钟,并开通黄岗一村石桥区区间车5部,交通学院—杆石桥区区间车2部,同时,车队营运调度管理人员每天早高峰期间上线路主要站点观察客流,维护乘车秩序。