



济齐城际公交的两条线路均从济南市长途客运中心发车,由于客流量较大,高峰期时常爆满。 本报记者 陈玮 摄

济莱通公交 将借鉴济齐模式

本报济南10月20日讯(记者李飞 陈玮) 17日,莱芜召开全市加快济莱协作区建设动员大会,再次就推进济莱交通一体化作出部署。济莱公交这一最可期的交通形式何时能实现?记者从两地交通部门获悉,济莱城际公交还处于前期调研阶段,应该会借鉴济齐城际公交模式,实行沿途设站,分段收费。

自从我省公布“一圈一带”战略规划,并提出开通济莱城际公交线路后,济南和莱芜两城市民对此充满期待。“济莱若能开通城际公交,去雪野湖就更方便了。”济南市民杨斌说,他们一家周末常去雪野湖玩,但开车要1个多小时,有时感到疲惫就没有心情玩了。

记者日前从莱芜市交通运输局获悉,此前济南莱芜两市就济莱协作区建设在济南召开过专题会议,对有关建设推进工作进行了研究部署,估计济莱城际公交的推进也会尽快提上日程。“到两地的交通部门及交运集团会进行对接,商量出方案。”

“应该是借鉴济齐城际公交模式。”济南市交通运输局的工作人员表示,济莱公交沿途会设多个站点,并实行分段收费,“价格肯定比现在的长途客车便宜,但还是会比市内的普通公交贵些。”不过,具体的公交线路还需要省里规划批准。

据介绍,目前济南到莱芜有两条直达线路,一条走高速,票价30元,一条经过章丘,票价17元左右。

尽管能借鉴济齐公交,但济莱之间开通公交还有许多工作要做。济南市交通运输局的上述工作人员说,济南与齐河之间的道路比较平坦,但济南与莱芜之间却有许多弯路。如果没有专门的公交车道,公交车就要与社会车辆混行,存在一定的安全隐患。

至于公交卡两地通用的问题,上述工作人员表示,因为两地公交车的刷卡系统不同,如何实现牵扯到技术问题,也需要两地交通部门对接处理。

济齐城际公交开通一年半,日运七千乘客 两次加车,高峰期仍爆满

本报记者 陈玮 见习记者 王红星

作为济南首条跨市城际公交,2012年4月开通的济齐城际公交已运行一年半,可供正在规划中的济莱城际公交提供宝贵经验。

济齐公交是如何运作的,效果如何?哪些方面可为济莱公交借鉴?

沿途设十多站,分段收费最高6元

“去盖世物流多少钱?”“6块。”在始发站济南市长途客运中心买上票,记者坐上了济齐城际公交K904。

目前,济齐城际公交有K904、K906两条线路,始发站都在济南市长途客运中心,终点站则都在齐河公交停车场,全程45公里的车程,各设十多

站,分段收费,票价最高6元,单程大约70分钟。

在长途汽车总站南区站点,李国斌上了车,他是济南一家商贸公司的业务员,每月要去三四趟齐河。公交没开通前,他要么开车过去,要么坐长途客车。开车的话,算上过桥费和油费,来回要花近百元,长途客

车单程10元,但到齐河后得倒车。“现在如果不赶时间就坐公交,站点正好在公司门口,非常方便,来回才12块钱。”

唯一让李国斌觉得不爽的地方,是公交车上人太多。到了沂口服装城站,车上就站满了人。“要是站一路,实在是不舒服。”李国斌说。

海洋公园设站,吸引不少无车游客

K904到了盖世物流站,五六名乘客和记者一起下了车,向物流园区走去。“都是这里的员工。”门卫告诉记者。

山东盖世物流有限公司行政部经理张玉利说,盖世物流2005年迁到齐河,“当时公司不少员工是济南人,因为搬迁之后回家不便,有的就离职了。”而K904开通后,站点正好在盖世物流门口,不少济南

人又回流了。“今年从济南招来的员工比之前多了三成。”张玉利说。

“对我们企业来说,城际公交开通关键是降低了成本。”信誉物流公司负责人李艳丽说,公司有的业务是济南中介介绍的,员工要经常去取运费。开车一个来回要花上百元,坐长途车也要20多元。“现在K904十分钟一趟,来回12块钱,比开车

省好几十,相当于两个运单赚的钱。”

另一趟城际公交K906,有一站是泉城极地海洋公园。海洋公园一名负责人说,城际公交在公园门口设站,吸引了不少无车的年轻人来玩。“未来海洋公园东侧还要建欢乐王国,那时候城际公交的带动作用将会更明显。”该负责人说。

投诉从每天好几起降到每月几起

据介绍,负责济齐城际公交运营的是山东济齐公交公司。该公司由济南长途汽车运输有限责任公司和齐河县顺达汽车运输有限公司合作成立。山东济齐公交公司副总经理国秀军说,目前K904有20部车,K906有10部。根据公司统计数据,仅8月份,济齐城际公交乘坐人数就达219737人,平均日

运乘客7088人次,共发出5460班次,日均176班次。

“刚开通那半年,一到桑梓店站,乘客就挤不上去了。去年7月进行了增车,12月又增了一次。现在每日客运量基本稳定在七千多人。”

国秀军说,公司成立初期,除了对运量估计不足,乘务员的服务态度也屡遭投诉。经过

整改,投诉量从每天的好几起到现在每月只有几起。“我们车上都配备摄像头,不定期查看车内情况,发现问题就进行谈话或处罚,包括不开空调、服务态度差等情况都要处理。”

目前高峰期乘客依然很多,下一步还有没有增车计划?国秀军说,有增车的可能,但还需要进一步计划和协调。

新引擎



济莱协作区之公交先行

记者观察

城际公交发展需破解资金难题

本报记者 陈玮
见习记者 王红星

“虽然比长途车便宜,但老是站着,实在难受。”“公司不在这条线上,到站还得打个车,要是城际公交多开几条线路就好了。”对于已经运营一年半的济齐城际公交,乘客提出的最多的问题,就是线路太

少,车次太少。

对此问题,山东济齐公交公司的相关负责人提到了一个很现实的困境。目前济齐城际公交“只能保本”,要想再加车,得解决资金问题。

“公交不盈利是很常见的。”山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华说,公交包括城际公交,要承担社会和经

济两方面的效益,是基础化的公共服务,定票价不能只盯着成本,还要看社会承载能力,所以会造成不盈利的情况。

张汝华透露,济南与齐河两地的利益平衡问题,可能也是制约济齐城际公交发展的原因之一。

张汝华认为,一方面,两地政府应该给予适当的投入和财政支持,另一方面,

公交公司也可以考虑开发公交的附加值,比如车体广告等。

对于规划中的济莱城际公交线路,张汝华认为,可以借鉴济齐城际公交模式,由两地客运单位合作,组建新的公交公司,“机制也可以更灵活,从客流需要和经济带动价值上考虑,合理安排站点和票价。”