



一条20路公交线竟有4家公司管

“多龙治水”掣肘集约化改造;市民:20路改为“大公交”还要等到何时

临淄到张店集约化运营公交缺乏的问题,一直以来广为市民诟病。20路公交突然涨价一事,再次将集约化改造推到风口浪尖。近年来,对20路公交进行集约化改造的呼声越来越高,临淄区交通局也将其列入今年工作计划。2015年过去近一半,20路公交集约化改造的可行性规划依然没有形成。对此,不少市民不禁要问,20路改“大公交”究竟难在哪,还要等到何时?

本报记者 臧振

报道回顾:

张店到临淄仅有一路“大公交”

今年1月,本报《市长,我想对你说》栏目对临淄到张店集约化运营公交线路缺乏一事进行了报道。报道刊出后,多位临淄读者致电本报,表达了对增加200路班次,尽快对小公交线路进行集约化改造的想法。交通部门也表示,将根据市民建议及本报报道,尽快启动对20路公交的集约化改造。本报将市民建议一一归纳整理,并于

今年淄博市两会期间递交给市长周连华。

近日,20路等公交线路集约化改造再次成为热点话题。“张店到周村、桓台有多路大公交,到其他区县也有发车间隔短的客车,而到临淄的大公交只有1路,非常不方便。”6月1日上午,此前反映临淄到张店集约化公交问题的临淄市民朱玉生再次致电本报。

改造难在哪儿?

多头管理,承包期未到

“我们一直在研究20路公交集约化改造的问题,难度较大。”临淄区交通局一负责人告诉记者,20路公交线路有公交、大众、万和、唯达4家公司运营,总公司均在市里,由于长期承包经营的模式,加上不同公司车辆之间为追求利益存在一定不正当竞争问题,协调起来难度大。“4家公司运营

一条线路,仅靠临淄交通部门很难做到对该线路的集约化改造。”

淄博市交通部门一业内人士表示,除多头管理外,承包期限未到也是制约20路公交集约化改造的原因之一。“20路的承包期是到2017年,承包期未到,再加上个人利益,导致改造及线路新开存在困难。”



临淄通往张店的公交车多为“小公交”(资料片)。 本报记者 王鸿哲 摄

交通部门:

仍在调研中,何时实现不好说

20路涨价风波再度激起了市民对集约化改造的期盼。

今年1月,淄博市人大常委会副主任王树武到临淄区重点调研了市十四届人大四次会议代表提出议案及建议、批评和意见落实情况。其中,“关于将张店至临淄20路公交车改造为大公交模式”的建议,被列为重点督办的议案和建议。

今年,淄博市交通运输管理处工作计划中也提出,将研究制定公交线路集约化改造方案,分期推进公交客运承包租赁车辆集约化改造,将私人运营的“小公交”逐步更新为公交公司集体运营的“大公交”,对符合条件的农村客运线路进行

公交化改造,逐步建立城乡一体的客运服务体系。

临淄区交通局2015年工作计划中也明确提出,张店至临淄的20路公交线路相对落后,群众意见很大,临淄交通局将积极配合市交通局搞好集约化改造,方便群众出行。6月1日记者采访时获悉,市区两级交通部门一直在对20路公交集约化改造问题进行调研,而何时实现依旧难以确定。

“建议将20路和6路改成无人售票,设定固定的站牌,这样既能提高运输效率,又能方便乘客上下,建议学习一下34路或51路,不然太乱了。”署名“niu”的市民建议。

记者手记:

公交优先更应注重区间资源平衡

山东理工大学教授、交通专家王晓原曾多次提出,优先发展公共交通是城市交通发展的根本战略,在交通资源变得更加稀缺的情况下,更应重视公共交通换乘设施与土地利用相结合,用公共交通的发展去指导土地开发,加强公共交通枢纽设施建设。多年以来,淄博市也一直在倡导“公交优先”战略。

作为一个组团城市,区间交通是扼住城市发展的命脉所在。“公交优先”确实是一项利民强市的重大战略,然而,在人口密集区域布局更多公共交通资源的同时,也不能忽略了区间公共交通资源的配置。加速区间公共交通建设,不仅便于市民生活,也能加速区县间人力资源与物质资料的沟通。应该说,淄博市应在中心城区与其他区县公共交通资源分配中,找到平衡点,尽快补位。

衷心希望,在《淄博市公交客运集约化经营改造实施方案》最后期限的2016年之前,临淄市民能坐上更多条“200路”车。 本报记者 臧振

宾馆出租转让

位于张店柳泉路与新村路路口, 4层3千--4千平方,有独立停车场。宾馆、医院、办公、培训等均可。租金面议

电话: 15692330116