

私家车出行成本一降再降,“打公交”制约也不少

治堵,省城定制公交扩张有点慢

2013年11月11日,省城首条通勤定制公交“鲁能领秀城—齐鲁软件园”线路开通。近2年时间,“打公交”逐渐被更多市民接受。近日,记者了解到,加上西客站到机场的1条交通口岸定制公交,目前省城“跑”在路上的定制公交共有18条。然而,在环保和缓堵的呼声下,这个发展速度有点“滞后”。随着私家车出行成本一降再降,定制公交也面临着吸引力不足的问题。

本报记者 孟燕



2013年11月济南首条通勤定制公交线路开通。(资料片)

相关链接

目前在运行的18条定制公交

交通口岸定制公交1条:

① 济南西客站—机场快速专线
途经路段:齐鲁大道、经十西路、京台高速、济广高速、机场高速

通勤定制公交3条:

② 定制公交1号线:鲁能领秀城—高新区管委会
途经路段:二环南路、旅游路、舜华南路、舜华路
③ 定制公交2号线:德兴东街—美里路
途经路段:德兴东街、德兴街、经十路、二环西路、美里路
④ 定制公交3号线:万达广场—美里路
途经路段:经四路、纬二路、经十路、二环西路、美里路

学生定制公交14条:

⑤ 定制公交4号线:济钢南—雅居园小区
途经路段:工业北路、工业南路、崇华路
⑥ 定制公交5号线:全福立交—桥南—雅居园小区
途经路段:二环东路、花园路、花园东路、奥体中路、新泺大街、崇华路
⑦ 定制公交6号线:山师北—雅居园小区
途经路段:文化东路、山大路、经十路、二环东路、山大南路、工业南路、崇华路
⑧ 定制公交7号线:上海花园—雅居园小区
途经路段:东晨大街、祝甸路、西周南路、花园东路、奥体中路、康虹路、颖秀路、新泺大街、崇华路
⑨ 定制公交9号线:济南大学—西门—经六纬三
途经路段:济微路、南辛庄西路、经十路、纬十二路、经七路、纬六路、经五路
⑩ 定制公交13号线:动物园—化纤厂路北口
途经路段:济泺路、北园大街、历山路、花园路、化纤厂路
⑪ 定制公交14号线:茶叶市场—化纤厂路北口
途经路段:张庄路、纬十二路、顺河街、大明湖路、东关大街、山大路、山大北路、二环东路、化纤厂路
⑫ 定制公交15号线:王官庄—化纤厂路北口
途经路段:南辛庄西路、经十路、二环东路、解放路、工业南路、化纤厂路
⑬ 定制公交16号线:仲官镇政府—化纤厂路北口
途经路段:龙山路、宏成路、S103、英雄山路、经十路、燕子山路、解放路、工业南路、化纤厂路
⑭ 定制公交17号线:彩石镇政府—化纤厂路北口
途经路段:春晖路、经十东路、春博路、世纪大道、春晖路、飞跃大道、工业北路、奥体中路、花园路、化纤厂路
⑮ 定制公交18号线:济大路—东头—小纬六路
途经路段:济大路、玉函路、民生大街、经七路、纬四路、经六路
⑯ 定制公交19号线:济大路—东头—经六纬三
途经路段:济大路、玉函路、经十路、纬二路、经五路
⑰ 定制公交20号线:龙泉山庄—和平路西口
途经路段:转山西路、经十路、历山路、和平路
⑱ 定制公交21号线:财经大学—和平路西口
途经路段:二环东路、经十路、历山路、和平路

本报记者 孟燕 整理

目前,济南有18条定制公交跑在路上

“去年初朋友推荐我预订时,我还不知道定制公交是个啥。现在坐了一年半的定制公交了,就是到家门口的高级班车。”20日,一名乘坐“万达广场—美里路”定制公交3号线的上班市民表示,“打公交”这种舒适度较高的通勤方式已经被很多上班族接受。

网络预订,一人一座,免费报纸、WIFI、手机充电等高端配置让定制公交“高端大气上档次”。“比开车轻松方便,比打车便宜还容易,比坐普通公交可舒服多了。”市民苏先生表示。

记者了解到,近两年的时间,根据客流及预订情况,定制公交线路在不断征集和调整。“目前正常运营的定制

公交共有18条,1条西客站到机场交通口岸定制公交,3条通勤定制公交,还有14条学生定制公交,运行情况良好,客流比较稳定。”济南公交旅游公司营运管理部相关负责人介绍。

根据通勤定制公交开线以及停运标准,通勤定制公交线路预订乘客达到车辆座位数80%以上时,具备开线条件。已开通定制公交线路,接受下一运行周期的座位预订。当预订人数低于车辆座位数60%时,停止运行。“有几条曾开通的线路,由于下月预订人数达不到要求而停运。定制公交和普通公交线路不同,它可以根据乘客数量随时调整,比较灵活。”济南公交该人士表示。

“打公交”优势下降

和互联网巴士能在北京等城市1个多月时间内开通200多条线路相比,济南近2年时间开通18条定制公交线路的速度,显得“太慢了”。定制公交开通的目的在于城市缓堵和环保,价格比私家车和打车便宜,舒适度又比普通公交高。属于个性化出行需求,吸引出行距离较远的自驾一族。

作为定制公交的运营单位,济南公交旅游公司一位内部人士坦言,“油价从7块多降到了5块多,私家车出行成本一降再降。和私家车比起来,定制公交的价格优势越来越不明显,同时舒适度又赶不上私家车,这让定制公交和其他

公共交通工具一样,吸引力在下降。”

另一方面也和城市规划布局、出行距离等有关。“工作地、居住地相对分散,有些市民确实有定制公交出行需求,但是征集起来人数达不到开线最低人数。像领秀城这样的大型居住社区,虽然居民很多,但工作地太分散。”该人士表示。

从省城的西边西客站到东边高新区,距离在20公里左右。“城区面积不像北上广那么大,我们的客流调查显示,大部分市民的通勤距离较短,最长在10公里左右。定制公交通勤的优势也体现不出来。”该人士解释。

延伸阅读

定制公交平台将升级综合租车网站

和定制公交运营相似的互联网定制巴士正在北京、深圳等城市快速发展。记者获悉,济南定制公交平台今后将升级为综合租车平台。

本报记者 孟燕

互联网定制巴士在大城市兴起

互联网打车、专车的“战火”也烧到了公共交通领域,滴滴大巴、哈罗同行、嘟嘟巴士等互联网定制巴士相继运营。19日滴滴巴士宣布,从8月24日开始,将在北京增开200条线路,达到500个班次,满足更多用户限行期间的出行需求。届时,滴滴巴士在北京开通的线路将近300条,超过700个班次。而距其7月16日正式上线运营仅1个多月时间。

20日,记者采访了一位在北京某大型通讯公司工作的刘先生。“以前每天上班乘坐单位班车,单程价格为8元。这一个多月来,开始转战网络定制巴士了。”刘先生表示,他使用了“哈罗同行”和“滴滴巴士”两种。

同行单程6元,手机号注册可获得6张免费乘车券,微信活动、邀请朋友都可以获得免费券。”刘先生表示,滴滴大巴通过微信公众号就可预约坐车,“上线第一周1分钱就能体验”。

刘先生表示,在北京这样的大城市对通勤巴士的需求量特别大。“我乘坐的线路3个大巴车都是满满的,居住地工作地比较集中。单双号限行也为互联网定制巴士提供了发展机会。”

平台目前无法与用户无障碍沟通

互联网定制巴士正在搅动城市公共交通领域的变革。虽然目前“战火”尚未烧到济南,但是今后“互联网+巴士”将倒逼传统公共交通的变革。

“我们早就注意到了互联网定制巴士的兴起。从运营模式来看,互联网定制巴士和定制公交是相似的。”济南公交旅游公司



北京的互联网定制巴士。(资料片)

一位内部人士坦言。2013年10月28日,济南定制公交平台开通上线试运行,市民可电话或网络填写目的地和出行地。

记者了解到,互联网定制巴士公司是“砸钱”来赚用户。”记者了解到,互联网企业利用高整合度的平台、大量的用户规模、海量的大数据分析、线上线下的低转化率,开发出全新的网络定制巴士服务,市民只需在客户端或者微信公众号中,选择线路购票,即可乘车。对于本地企业来说,这些都“望尘莫及”。

“作为本地的公司,我们的资金、技术、营销手段肯定不能