

# 济莱快客有望刷卡乘车

## 记者体验城际快客,两个半小时直达

济莱协作,交通先行。为了方便两地旅客,今年1月1日启动了济南莱芜两地的城际快客。本报济南、莱芜两地记者联动,同时采访,亲身体验了出城ETC、进城BRT的济莱城际快客。记者了解到,目前,城际快客每天运送旅客1500人次左右,上座率较开通之初有了较大提升。济莱快客还将安装IC卡设备,为经常来往的旅客提供车票折扣服务。

本报记者 蒋龙龙 张文娟 陈静

### 城际快客全程2个半小时

2014年1月1日,济莱城际快客在济南和莱芜两地同时开通,济南莱芜两地的城际快客实现了“城际交通公交化,班线客运同城化”。济莱城际快客全程票价20元,车内可免费无线上网,全程3G视频监控。济莱快客公司的负责人告诉记者,济莱城际快客平均30分钟一班,每天共有24班次车辆。早晨莱芜站发车的时间是6点,济南站发车的时间是6点25分,末班车莱芜站发车时间是18点,济南站发车时间为18点30分。沿途共设有9个站点,方便乘客上下行车。

13日,记者从莱芜汽车站出发,体验了一把出城ETC、进城BRT的济莱城际快客。城际快客为高一级豪华班车,并有统一的标识,外观为蓝白两色。登上城际快客记者看到,客车前窗的左右两侧各挂有一块站点红色指示牌,上面写着从莱芜发车和从济南发车的各个站点;车内右前方的行李架上安有Wi-Fi信号接收盒;车内设有投币箱;在司机师傅的车座后还有一个供乘客喝水的饮水机。

上午9点40分,这辆载客51人的豪华大客从莱芜汽车总站出发,莱芜市区内途经站点火车站-人民医院-张家洼-口镇。至莱芜汽车北站时,车已经满员。在途经站点上车的乘客在莱芜汽车北站补票点统一进行了补票。“从济



乘客下车后拿行李。 记者 陈静 摄

南市区站点上车的乘客可以自动投币,车里都有监控。”司机李师傅告诉记者,投币箱现在还只限济南乘客使用,莱芜市区上车的乘客都在口镇补票点由工作人员进行统一补票。

随后城际快客通过ETC(高速公路电子不停车收费系统)进入济莱高速。11点05分左右,快客通过港沟收费站下高速进入济南

市区,在济南市区内走BRT专用道。在济南市区,设有全福立交桥西、工业南路西口、燕山立交桥东、省立医院东区、奥体中心5个站点。为方便市民就近坐车,济南长运公司还联合公交公司在这些站点设有城际快客站牌。

12时10分,城际快客驶入终点站济南汽车总站,全程2个半小时,在济南下车人数也以济南汽

车总站为最多。下午1点记者又跟车返回莱芜,这次司机李师傅却没有走济南市里。“城际快客在济南总站就已经满员了,如果再进市里的话一是不可能再让乘客上车,二是浪费了车内乘客的时间。”李师傅说。目前,除了节假日和春运等客流高峰期,在站点一般都能坐上车,较为普遍的还是车等人的情况。

### 不再搭黑车,省钱又省心

家住里辛镇的魏先生告诉记者,由于女儿在济南上班,他经常和老伴去济南看望女儿一家。由于老伴在济南容易转向,所以以前老伴单独去济南的时候不得不乘坐黑出租。“说心里话我是真不愿坐黑出租,那些司机为了多挣点钱在路上玩命地跑,我每次坐黑出租都心惊胆战地。现在客车便宜了,也能就近下车,这样都把我们打车的钱省出来了,差不多的价格当然是选坐着舒服、心里踏实的了。”秦女士笑呵呵地说。

在济南高新区打工的小王是莱芜市莱城区人,开通城际快客前,每次回家只能乘坐黑车。“每次打个电话,就能订到车。黑车上门来接,送到家门口。”乘坐黑车回家,最多两个小时。

城际快客开通前,小王想要乘坐长途车回家的话,首先要乘坐近一个小时的公交车赶到长途汽车站,乘坐两个半小时的班车到莱芜汽车站后,再打车回家。“从出门到回到家,需要用将近4个小时的时间。”小王告诉记者,乘坐长途班车要花38元,而黑车只需要30元至35元。“所以很多人都是直接坐黑车到莱芜方便。”

城际快客开通后,小王可直接从省立医院东院乘坐快客,到莱芜人民医院附近下车,共花2个小时,而且票价为20元,比黑车便宜了10块钱左右。据莱芜交运集团长途客运有限公司相关负责人介绍,快客开通后,“客流量比原先至少提高了一倍,每天能有800人次左右,从莱芜乘坐班车到济南。”

### 一张IC卡将能自由行济莱

据莱芜市交通局相关负责人介绍,班车上将要安装IC卡装备,多次来往济莱的乘客,有望打折。

目前,莱芜市内共有城乡公交和城市公交两种,两种公交卡不能通用。“今年,莱芜市交通局将采取措施,力争实现两种公交卡的通用。”通用后,公交卡有望在快客班车上使用。“完全实现后,莱芜居民可以一张卡从莱芜的农村到济南。”

记者从济南市交通局和莱芜交通局获悉,虽然两城力争实现公交卡通用,因平台不统一,还有着技术屏障。目前,双方正在研究解决,实现公交卡通用。“通用后,济南人拿着公交卡,便可以乘坐快客到莱芜,然后再经莱芜公交到莱芜城区和农村,真正实现双城自由行。”莱芜市交通局相关负责人告诉记者。

>>>相关链接

### 钢城区也通济莱快客 票价为25元

本报记者 张文娟 陈静

为切实方便莱芜市民乘车,1月2日起,济莱快客公司就在莱芜市钢城区增加了4辆城际快客。“我们在莱钢增加了4辆城际快客,来回共八个班次。”莱芜长运的马科长说,这些快客也全部在莱芜汽车站停车上客。

据了解,从莱芜钢城区发车的两辆客车由单身公寓始发,经过钢城区汽车站,颜庄补票点进入莱芜汽车站。钢城区发车时间分别为:6点、8点30分、11点30分、13点30分,共四个班次。济南至莱钢的发车时间分别为6点25分、9点25分、12点25分、14点20分,共四个班次。

>>>济莱能否通公交?

### 城际公交不可复制 城轨更具优势

本报记者 孟燕 穆静  
见习记者 王红星

“坐着公交车融入省城”成为齐河的形象写照,2012年4月29日,全省首条跨行政区划的公交线——济齐公交开通,目前有K904路、K906路两条营运线路,由济南市长途客运中心发往齐河公交停车场,单程在45公里,设20多站,分段收费,票价最高6元,单程时间70分钟左右。济齐公交运营不到两年,每年运送乘客240万人次,济齐两地人才、技术、资金要素的流动也随之加快。

省会城市群经济圈和济莱协作区战略提出后,莱芜、德州、聊城、泰安等省会周边城市都积极融入,同城效应显现。1月1日,济莱城际快客正式开通,票价20元,迈出了济莱城际交通公交化、济莱班线客运同城化的一步。那么,济莱能否像济齐那样开通公交车呢?

和城际快客不同,城际公交的票价更低,更倾向于“公交化”运营。“企业自负盈亏,目前处于亏损的境地。”济齐公交公司总经理马卫东坦言,作为城际公交,两个城市之间的距离不能太长,还要在沿线设置站台、站牌等。“我们使用LNG车辆,每辆车价格在42.5万元,加上各种成本,每年亏损80万元左右。”

有业内人士分析,对于省会城市群经济圈来说,泰安到济南的距离在70公里左右,聊城到济南在110公里左右,德州到济南也在110公里左右,莱芜到济南70公里左右,突破交通瓶颈首选应该是城际轨道交通。“跨市城际公交的模式或不可复制,距离太长,时间太久,中间设站点也很不方便。城际快客可以一站直达有一定优势,但价格较高,最具优势的还是城轨。”



魏先生乘坐济莱快客去济南看女儿,他说现在乘车又方便又省钱。 记者 陈静 摄



乘客从市医院站下车。 记者 陈静 摄