

突破行政区划壁垒,票价仅为长途车一半,多条城际公交陆续上线 公交上的济南都市圈来了



章丘与济南市区首次开通的城际BRT全程58公里,设置22处站点。

济南到周边既有公交及长途线路		
	线路	价格
济南到泰安	K919	15元
济南到济阳	K921	8元(阶梯票价)
济南到茌平	K920	20元
济南到齐河	K904、K906、K909路 K907路	6元(阶梯票价) 8元(阶梯票价)
济南到莱芜	济莱城际快客	20元
济南到章丘	K919路 BRT971	15元 8元
济南到商河	济商城际公交 济商高速快车	18元 30元
济南到长清、章丘	K301	12元
济南到邹平	长途大巴	37元
济南到肥城	长途大巴	30元
济南到齐河	长途大巴	10元

济南至齐河南片区,济南至邹平,济南至肥城……连日来,济南市交通局陆续发布了多条济南重点场站与周边区县的城际公交公示信息。作为一种新型的客运模式,城际公交价格相对低廉,而且可以中途上下客,灵活方便。作为打造济南都市圈的重要方式,城际公交能够打破行政区划壁垒,未来济南和淄博之间也在谋划类似线路。

齐鲁晚报·齐鲁壹点
记者 刘飞跃 实习生 房一平

沿途设站多可上下客 甚至能在村头设站

何谓城际公交?是指在城市与城市之间开通的公交,它有别于目前的省际长途和城际快客,中途可以设站点,票价也更低廉。以公示的济南至邹平城际公交为例,该线路规划全程80公里,往返运行时间约150分钟,济南至肥城城际公交全程80公里,往返运行时间约160分钟。两者票价都为20元/人次,发车间隔为30分钟。

7月21日,记者从济南长途汽车站了解到,从济南到邹平的普通客车票价为37元,几乎是城际公交的两倍。全程大概70公里,需要80分钟,流水发车,40分钟发一趟车。济南到肥城票价30元,全程约100公里,需要2小时,每天流水发车,首班车在早上6点40分,末班车在晚上6点半。

济邹城际公交将设站8座,分别为济南长途汽车总站、泺口服装城站、济南北高速口站、邹平西高速口站、县医院东门、黛溪花园站、崔家新村路站、邹平汽车站。济肥城际公交设站12座,依次为济南长途汽车总站、纬十二路、市立五院、腊山立交桥、济南西高速口、长清老城区(老汽车站)、陈庄路口、漩庄路口、马山镇、五里后、老城镇十字路口、肥城汽车站。

从站点设置上,城际公交明显不同于目前点对点的长途车,而是在一些繁华路段、交通枢纽或者人流量大地段都设置了站点。

“一是可以站外上下客,方便老百姓的出行,甚至能在村头设置站点;二是票价大幅度下降。城际公交是大站快车,方便老百姓出行,又不能太磨蹭了。”济南交通局运输管理处负责人为记者列举了城际公交的两大主要好处。

打造“一小时都市圈” 济淄也将开城际公交

为加强济南与周边区县的联系,一些公交线路和城际公交线路陆续开通。目前,济南市区与章丘、长清、济阳、商河都有城际公交线路,与莱芜之间还是之前开通的济莱城际快客,与泰安、齐河、茌平这些都市圈内的城市也慢慢开通了线路。

此外,BRT971是章丘与济南市区首次开通的城际BRT,该线路全程58公里,设置22处站点。高峰时段运营班次5分钟一班,平峰10分钟一班。线路实行阶梯票价,全程票价8元。

《济南建设国家中心城市指标体系》和《济南建设国家中心城市三年行动计划》

(2020—2022年)》提到,为了引领济南都市圈一体化发展,济南将加快推进综合性交通枢纽建设,强化与各市的交通联系,打造高效便捷的“一小时都市圈”,同时率先在济泰同城化、济淄同城化和济南齐河全面融合等方面实现突破。

“为了落实省会城市群一体化的要求,加强与周边几个市的联系,按照一体化交通联系的要求,陆续推出了这些城际公交线路。”7月21日,济南交通局运输管理处负责人接受记者采访时表示。

山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华认为,城际公交客观上有需求,受济南都市圈的辐射影响,真正打破了行政区划的壁垒,有利于一体化发展。

“现在一直在提济淄同城化,济南和淄博之间的城际公交也准备上了。”济南交通局运输管理处负责人透露。

公车公营,保本微利 之前的经营主体延续

随着高铁的突飞猛进,抢夺了原本属于长途客运班线的客流,再加上长途班线不允许中途上下车,导致长途客运服务市场逐渐萎缩。在此背景下,一些客运企业也在不断创新交通运输形式,积极抢占市场,挽回损失。

开通城际公交便是自救途径之一,这在省外不乏先例。郑州与许昌、新乡、焦作、洛阳、漯河、平顶山、济源,辽宁沈阳与周边的抚顺、铁岭、本溪、鞍山、营口、辽阳等城市早就开通类似线路。

从目前公示的信息来看,济肥城际公交由山东省交通运输集团有限公司、山东泰安交通运输集团有限公司、肥城交通运输有限公司拟联合改造,济邹城际公交则是山东省交通运输集团有限公司、济南市联运有限公司、山东滨州交运集团有限责任公司、邹平市汽车出租公司四家单位联合进行打造,济齐城际公交则涉及山东济齐公共交通有限公司。

因为涉及传统的经营体制,目前长途客运班线都是个人买线运营,虽然市场不景气,但是一些高铁辐射不到的线路以及车程在两三个小时之内的线路还是有一定市场,贸然取消既有线路显然不合适。

济南交通局运输管理处负责人接受记者采访时表示,城际公交改造会谨慎推进,需要市场清空后才能进行。“城际公交必须是公车公营,运营起来后也没有补贴,后期运营基本上保本微利。”

此外,为了兼顾企业、群众等多方利益,在城际公交改造过程中,经营主体不变。“谁是之前的运营主体,这次改造也是运营主体,只有这样才能最大程度地保证客运市场的市场稳定。”上述负责人分析。

□专家看法

后期运营待市场检验,可考虑政府购买服务

不同于长途客运集团主动推出城际公交,国内不少城市,比如北京、廊坊、杭州与湖州、富阳等城际公交线路,则是公交公司参与其中。不管是哪种形式,客运公司都看到了区域一体化带来的市场红利。

“全国都存有这种定制公交,原来长途班线公交,一人一座限制较死,变成城际公交后,票价肯定降下来了,发车密度会提高,而且省会都市圈客流有保证。”张汝华分析。

不过,张汝华提到,这些城际公交将来运营效率到底如何还有待市场检验。“城际公交有客流,有需求自然是好事,但是开通

后如果没有那么多人坐,企业又挣不到钱,那就需要政府购买服务了。”

张汝华分析,除了城际公交,国内还有城乡公交、村镇公交以及城市公交,国家正在推进“四网融合”,不管是都市圈还是城市群,城际公交应该支撑区域之间的联系与发展,因此要注重社会效益。

值得一提的是,相较于目前运营的长途车,这些即将开通的城际公交采用的不是汽油车,而是新能源公交车。“提升城际公交的服务水平,提供更方便的服务,有更多的车型可供选择,甚至是专有路权等等,才能实现效益的最大化。”

天材教育
WWW.JINANTIANCAI.CN

好老师 在天材

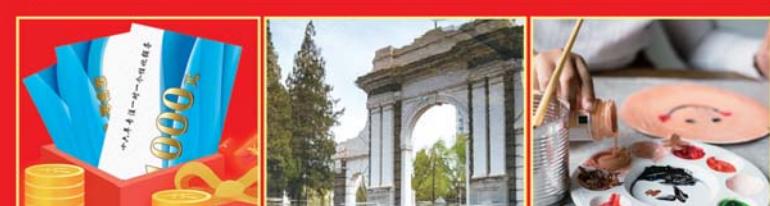
暑期提升 就来天材

★16周年庆 享年度钜惠

小学生 暑期衔接提升课程 + 少年宫特长班

中学生 暑期衔接提升课程 + 1000元奖学金

毕业生 2021中高考冲刺提升课程 + 暑期名校游



暑期课抢报热线:58620877