

在日前召开的济宁市委十二届三次全体会议上,市委书记、市人大常委会主任马平昌提出,济兖邹曲嘉都市区融合发展是提升中心城市规模的最佳路径,2013年必须有实质性突破。要坚持以交通为骨架,抓紧开通全线贯通的都市区大公交,按城市道路标准提升城际道路等级,修建高铁站至兖州、邹城、泗水连接线,解决好城际道路网络布局不合理、相互衔接不顺畅的问题,实现都市区交通一体化。

4日,记者多方探访了解到,目前济宁周边各县市区中,除兖州已于2003年实现城与城之间的城市公交对接,嘉祥、邹城等均未与济宁实现城市公交对接,市民乘坐公交从县市到济宁城区,仍无法实现零距离换乘。

都市区大公交,何时真正畅通

本报记者 姬生辉 韩伟杰



公交直接对接,大家感觉非常方便

镜头一

坐着城区12路公交车到济宁车管所,再花上两块钱坐上兖州6路公交车,在济宁工作的兖州姑娘张玉很快就顺利到了家门口。“坐两趟公交,花三四块钱就到了家,非常方便。”

2003年5月,兖州公交6路车与济宁公交12路车实现对接。在享受公交对接带来便利的同时,众多市民“都市区大公交”的期望也越来越强烈,公交对接的“兖州模式”成为大家期望能够在其他县市区复制的范本。2008年1月1日,兖州公交23路与曲阜

公交2路车也实现了对接,每天有近3000人次乘坐公交车来往在兖州与曲阜之间。兖州公交公司总经理穆保国认为,“兖州模式”的本质就是践行了公交的理念,“让群众舒适经济、便捷安全的出行。”

“最早进行公交对接时,也是因为群众提的建议,希望公交车能够连通兖州与济宁。我们克服困难,最早投入8台公交车。当时是半小时一趟车,第一天差不多就有1000人次,第三天就涨到了5000人次,可见群

众的需求量非常大。”穆保国说,随着乘坐人数的增加,兖州公交6路车逐渐增加到28台车,发车间隔为5-7分钟,单程11公里的路程30分钟左右就能完成。“我们还增加了双层巴士和空调车,现在每天的乘坐人次能达到1.2万。”

“公交车是国家的公益事业,也是社会倡导的安全经济的公共交通出行工具,与群众的生活紧密相关。”穆保国认为,实现兖州与济宁、曲阜的公交对接后,满足了百姓需求,也方便了

群众出行,拉近了彼此间的沟通交流。“实现公交对接需要考虑道路、车辆信息化管理等多方面的因素,道路平坦规范,沿途有企业、村庄等人员集中的地方。”穆保国告诉记者,兖州公交公司也曾考虑与邹城、汶上、宁阳等地建立公交对接,进一步优化群众出行条件。“建立‘大公交’体系,用公交这种经济便捷的交通出行方式把城市连接起来是民生所盼,也是政府提倡的节能减排、便捷高效的出行方式。”

济宁市2013年两会5日起陆续召开,人大代表与政协委员将聚集一起,共商济宁发展大计。本报《今日运河》专门开设“两会留言板”栏目,倾听民众心声,在两会和读者之间搭起一座“连心桥”。读者可通过电话、腾讯微博两种形式反映自己的心声,表达自己对两会的期待。

建设美好济宁是全市人民共同的心愿与责任,您对济宁的发展有什么好建议与良策,对未来生活有什么愿望和期待,都可以充分表达。本报将认真对待您的意见建议,并归纳整理后作为社情民意信息反映给人大代表与政协委员,从而为他们撰写议案与提案提供帮助。

欢迎您的积极参与,来电请拨打0537-2110110;也可通过本报《今日运河》腾讯官方微博(<http://t.qq.com/qlwbjryh>)与我们互动,手机用户可直接扫描C01版二维码直接进入。



相距1.3公里,两地公交却难对接

镜头二

1.3公里的距离,在嘉祥县疃里镇和市中区安居镇居民的眼中,是一段漫长的路程。十多年前,城区25路公交车、嘉祥6路公交车先后开通,却始终没有实现公交站点的对接。无奈之下,出行的居民只能乘坐“黑三轮”奔走在两地的站点之间。

4日上午10点28分,25路公交车停靠在终点站——市中区安居镇官白庄。十几名乘客下车后很自觉地走向路边几辆罩有篷布的三轮车。

“一块钱一位,坐满人就走……”一名包裹严实的中年男子将三轮车后斗的布帘打开,示意坐在里面的八名乘客挤一挤,将记者和一名市民让上车。“你把心放肚子里吧,绝对没问题。”当记者询问这么小的空间是否能容纳这么多人时,中年男子不以为然地说。三轮车发动后缓慢地沿着最右侧的机动车道行驶,不时有大货车紧贴着它飞驰而过。

大约五分钟后,三轮车停靠在嘉祥县疃里镇的新挑河煤矿站点,乘客们纷纷从车斗内下来等待。五分钟后,一辆嘉祥6路公交车驶来,车上的乘客们下车后同样坐上停靠在路边的三轮车;而刚从三轮车内走下的乘客们则坐上了6路公交车。

“我在济宁城区居住,在嘉祥县城上班,每天要在这条线路上往返一次。”市民常先生说,三年来,他每天早早从家出门,从汽车南站附近坐上25路公交车到达终点站官白庄,之后挤“黑三轮”来到与城区交界的嘉祥县疃里镇新挑河煤矿站点,最后才能坐上嘉祥县6路公交车赶往县城,一趟下来至少要一个半小时。



◀想换乘公交,必须要坐三轮车行驶一段。姬生辉 摄

延伸阅读>>

站点曾对接过,却被莫名叫停

嘉祥6路公交车司机张师傅告诉记者,嘉祥县与市中区的界线位于官白庄与新挑河之间,公交线路没有实现对接的根本原因在于济宁城区公交与嘉祥县城公交没有沟通好。“前年夏天,两个站点曾对接过,但不知为何却被交通部门叫停了。”张师傅说,当时嘉祥县公交线路东延到了两地的交界处,大约向东延长了

七八百米的距离,“虽然乘客下车后仍要步行500米,但相对以往有了很大改观。”线路东延两周后,嘉祥县交通部门的工作人员突然赶来检查,告知6路公交车的司机们超线路运营,必须退回到新挑河煤矿,并以此为终点站。

“线路延长有啥不好,不仅方便了市民,公交车的经济效益也提高了。”6路公交车另

一位司机杨师傅不解,这本是一件两全其美的事情,为何迟迟不能落实。“最好的办法就是将这一段距离纳入公交线路之内。”市民张先生说,如确实存在公交跨地域运行不便的问题,城区25路公交车和嘉祥6路公交车可相应延长,并以两地交界处为终点站,这样市民也可以换乘车辆,不必再跑1.3公里的冤枉路。

盼着坐上公交 来济宁购物游玩

政协委员、嘉祥县曾子研究会办公室主任 曾令霞

“城市的框架有了,首先需要的就是交通。只有交通先行,把县市区连接起来,才能真正形成一个大城市。”4日下午,曾令霞与几位政协委员一起乘坐大巴车来济宁报到,用了大约30分钟,便顺利到达了目的地。今年,曾令霞带来了份关于统一规划道路绿化的提案,而这也与“济兖邹曲嘉”都市圈的设想相契合。

“形成这样一个都市圈,就是让这些县市区都在一个大城市里,统筹城乡发展,推进城市化进程就是这样的路子。既然我们有了这样的城市框架,那么下一步就是把设

建设大公交体系 是城市发展趋势

政协委员、曲阜师范大学历史文化学院教授 李绍强

想落实到具体行动上。”曾令霞认为,完善城市交通是形成都市圈过程中非常重要的一步,“通过合理的规划布点,形成畅通的线路,对群众出行会带来非常大的便利,所以开通城际公交是越快越好。”

“如果能用公交把济宁、嘉祥、邹城等县市区连接起来,那以后人们到济宁购物游玩,坐着公交车就能到。”曾令霞说,都市区大公交体系的建成既能方便群众,也能节约能源,最重要的是推进城市建设的步伐,“坐着公交来往,便宜又方便,老百姓高兴,也能带动城市发展。”

“现在,我们的出行条件也很便捷,但如果能在现有的出行方式上再增加更多城

际公交,那么可选择的机会就更多了。”李绍强以曲阜到嘉祥为例,“在沿途设上站点,人们上下车就非常方便。建设大公交体系能够拉近城市间的距离,而它最重要的就是方便群众。”

“建设大公交体系,开通城际公交实际上是给百姓更多的选择,让他们根据自身的需要选择出行方式。”李绍强认为,不同出行方式间可能存在竞争,但建成大公交体系是城市交通发展的趋势所在。

通了公交车了 还要调配好运力

“从济宁到邹城、嘉祥、曲阜等县市区可以乘坐公交车,那将太方便了,但加强管理更重要。”市民齐风云说,她家在济宁市中区喻屯镇,每天坐52路公交车,早晨七点从家出门,晚上五六点钟回去,从喻屯到济宁需要四十多分钟,但等车有时需要一个多小时,比如3日早上八点左右,等了五辆52路公交车,但人太多了,没有挤上去,直到第六辆公交车开过来,车上的人才少些。现在济宁建立公交体系,希望增加公交路线的同时加强管理和调度,让好事办好,群众得到更多的实惠。

有了大公交体系 可推进周边旅游

“嘉祥有机场、邹城有孟庙、曲阜有三孔、兖州有火车站,加强城市公交建设,不仅方便群众出行,缓解交通,也有利于发展济宁周边旅游。”市民陈国伟说,周末,市民就可以带着孩子到邹城参观孟庙,早晨去,晚上回,价格便宜,还很方便。一条隧道就把青岛和黄岛连接了起来,接近了相互之间的距离,对整座城市都有很好的发展。如果济宁城市公交建立,去一些县区可以直接乘坐公交车,对群众来说,是件大好事。

本报记者 范少伟 整理