



齐鲁晚报  
今日青岛

## 温馨巴士 真情换来真意

本报讯 近日,持续的低温让候车的乘客,有些受不了,温馨巴士为了照顾海尔工业园周围的上班族,将462、465、622三条线路延长到海尔工业园南门,结果线路延长后站房意外地收到了海尔集团送来的空调,原来温馨巴士投之以桃得到海尔集团报之以李。

海尔集团从市区大规模搬迁到城郊以后,交通不便就成了困扰海尔人的一大难题,公司的班车只能每周发一次,“这多多少少也会影响着我们工作情绪和效率啦”。海尔员工小李说,随着631路温馨巴士的开通,海尔人不但可以方便地从工业园区出发坐公交车就能回家,还可以下班后到各购物中心休闲放松一下。

一切为老百姓着想,急百姓之所急是温馨巴士放在第一位考虑的,近日,温馨巴士为了给更多人提供更多更好的温馨服务,又将462、465、622三条线路延长到海尔工业园南门,这下更大大方便了海尔员工们的出行。因为地处偏僻地段,温馨巴士的司机和调度员们很长时间内只能在附近的左岸风度小区门卫处租借的站房办公,最近才刚刚搬进了新的简易站房内,海尔员工们了解到此情况,不但给站房拉上电,还给温馨巴士的工作人员提供了大桶水,这次送来的空调也将安装在这个小小的站房里,希望能给在此工作的调度员和小憩的驾驶员们送去暖意。温馨巴士的工作人员为这份情谊也特意赶制了锦旗,彰显了两家企业的真情真意。

另据了解,温馨巴士也启动了“温暖车厢”工程,所属500余部公交车全部开启暖风,并要求驾驶员提前到岗、提前热车、提前进站,减少乘客等车时间并保证车内室温维持在10℃至18℃之间。从细节入手,将温暖服务进行到底。(刘淼)

# “公交优先”该如何破题？

### 代表委员热议“出行难”，目光对准城市“大多数”

文/片 本报记者 刘腾腾 周衍鹏



线路设置不合理、候车时间长等问题使得很多市民不愿乘坐公共交通工具出行。对此,人大代表和政协委员纷纷建议增开公交专用车道、保障公交路权优先,吸引市民乘坐公交出行。7日,记者了解到,本月10日,公交集团将投放97部可承载150人的大公交用于执行高峰运输任务,开放5条微循环便民服务线,缓解道路拥堵和市民出行难的问题。



市民公交出行率低,私家车数量逐年递增。(资料片)

## 现状：

### 数据显示：市民公交出行率不足30%

根据青岛市交警支队最新一次的市民出行方式调查,数据显示,仅有不到30%的市民选择乘坐公交车出行,大部分人都选择开私家车或乘出租车出行,相比

于北京等城市,市民乘公交出行率明显偏低。据统计,岛城私家车保有量已近200万辆,仅原市内四区保有量就高达120万辆,相对于现有的道路交通资源,交通压

力骤增。

市民表示,之所以不愿意乘坐公交,主要是由于等车时间长、换乘不方便、拥堵等原因。公交线路长,加上行路难等不确定因素,致

使公交车到达各站点的时间难以掌控,经常出现断档(长时间没有公交车进站)和咬尾到站(多辆公交车同时到站,后面几辆相当于放空车)现象。

## 线路重复车速慢,公交车待提速

据了解,在线路方面,岛城公交线路最大的问题就是部分线路重复率太高,而有的区域覆盖不足。目前岛城共有6000多部公交车,近几年来,受道路整体运行速度下降影响,作为城市交通的主

要载体,公交车的运行速度下降幅度惊人。调查显示,2002年,全市的公交车高峰时间平均运行车速为22.8公里/小时,其中市区线路的平均车速为20.3公里/小时,近郊线路为26.7公里/小时;到

2010年底,公交专用车道由70多条减少到55条,市内四区高峰时段公交车运行速度不到10公里/小时。

在公交线路设置上,许多线路重合交叉,重复系数大。市内

四区公交线路平均重复系数为3.7,市南、市北则高达4.8和4.7,大大超过国家1.25—2.5的标准。加之公共交通站距过短,候车时间长,导致不少市民不愿选择公交车出行。

## 站点同名不同处,乘客乘坐有不便

青岛的公交站牌常出现同名不同站的情况,这不仅仅是令外地人头疼的一件事,即便是青岛本地人,有时也因搞不明白而被忽悠。家住镇江路的邵先生向记者抱怨,

前几天,老家来了个亲戚,到了青岛火车站,他告诉亲戚坐公交车在延吉路站下车,结果等亲戚给他电话说到了时,他在车站却怎么也找不到人,后来才得知两人到的不

是同一个延吉路站。

记者调查发现,像邵先生反映的这种情况并非少数,以香港东路站为例,125路车的香港东路站在啤酒城门口,226路和227路的则

设在青大一路上,而这两车站相差了将近4公里。台东站更乱,11路车设在延安二路,125路设在郭口路上,301路车设在辽宁路,即使是地地道道的青岛人,有时也分不清。

## 建议：

### 政协委员孙琦： 公交线路要成网,定价要合理

政协委员孙琦认为,公共交通最大限度地提高覆盖面、通达率和机动性,可以让市民感到便捷高效,安全可靠。实行城市交通公交优先,快速公交BRT,被许多国内外城市的交通实践证明是有效的举措。

孙琦认为,要实现这一目标,公交线路要成网,线路的设计要合理,通达性好,公

交车之间的换乘要方便;公交车数量要足够多,服务时间要足够长;定价要合理,有研究表明,当公交出行费用占平均工资的5%以下时,市民就更乐意选择公交。

市人大代表、公交集团董事长邱伟方也建议,要保障公交路权优先,适当降低票价以增加公共交通出行率,分担交通拥堵压力。

### 政协委员陈素伟： 多次换乘应有大幅优惠

政协委员陈素伟认为,针对乘客反映的公交车定价高的问题,公交部门可对乘客实行刷卡换乘优惠。在一定时间如90分钟或2小时内一次或多次换乘公交车享受5折或免费换乘优惠,减轻包括中低收入在内的广大市民的经济支出压力。

同时,陈素伟认为,公交运输是快速分流人群,减轻道路压力,缓解城市交通

拥堵的最佳途径。相关部门首先应进一步扩充公交线路,增设公交专用车道,减低线路重复率,其次是规范、限制私家车行驶路线与停靠场所,确保公交路线的顺畅高效。同时要培养市民的公交通勤意识,大力倡导上班靠公交,郊游靠轿车;城内靠公交,城外靠轿车;平日靠公交,假日靠轿车的思维模式。

## 举措：

### 大公交10日上岗 微循环便民服务

邱伟方介绍,目前岛城的公交车车体平均长度为11米,承载量是90人。为缓解早晚高峰道路拥堵不堪的现状,公交集团即将在本月10日投放97部14米长、承载量为150人的公交车用于执行早晚高峰的运输任务。“今后,我们还计划发展车体长18米、承载量达200人左右的公交车,同时提高驾驶员的服务质量,吸引市民乘坐公交车。”

此外,邱伟方介绍,为了便于市民查询公交车到站距离,目前已有100多条公交线路实现了智能查询。今年内,公交集团将争取175条公交线路全部实现智能查询。“这样既可以便于我们内部管理,也可以让市民监督公共交通的服务质量。”邱伟方称。

此外,为了方便市区较为偏远小区的居民出行,公交集团将于今年开放5条微循环便民服务线。“让居民一出小区就能坐上公交车,解决市民‘最后一公里’乘车问题。”据介绍,普通公交车的全程行驶距离大约在15公里,而这5条微循环便民服务线的公交车行驶距离约为6公里,然后摆渡到主干道或公交总站,便于乘客换乘。