

发展大公交不能只盯着票价

专家:涨价只是杯水车薪,政府企业公众三方良性互动才能解决问题

本报5月3日讯(记者 孟燕)

“北京公交票价都是1元,刷卡才4毛钱,政府财政补贴占了很大一块。”5月1日起,BRT不能使用月票后,引发了济南各界热烈讨论。不少市民和专家表示,涨价、禁用月票都不是让城市公交良性运转的最终解决方式,政府应加大扶持力度,保障补贴到位。

“大家总觉得公共交通是公益事业,就该实行低票价,但是我们公交公司也有自己的难处。”3日,济南公交公司一位业内人士表示。

对于公交公司来说,涨价

也是无奈之举。由于实行低票价政策,公交公司长期处于亏损状态。根据之前媒体报道,截至2012年第二季度末,济南公交资产总额13.21亿元,负债总额12.97亿元,资产负债率高达98.18%,而其上半年实现营业收入3.47亿元,净利润负1.79亿元。

2011年3月1日,《山东省道路运输条例》正式实施。其中规定,城市公共交通票价低于正常运营成本的,城市人民政府应当给予补贴。这是我省法规中首次将政府补贴城市公共交通列为法定义务。

条例中指出,城市人民政

府应在财政政策、资金安排、城市规划、用地保障、设施建设、交通管理等方面支持城市公共交通优先发展,确保公交在城市交通中的主导地位,鼓励社会公众选择城市公共交通出行。“财政补贴等参照城市公共汽(电)车客运的有关规定执行”。

“BRT涨价、不能使用月票等规定对于弥补公交亏损都只能算是杯水车薪。”山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华表示,公共交通的票价体系必须要考虑到社会效益,票价制定的前提是体现民生,同时兼顾公交系统自身的效益。

“公交公司作为企业,要考虑运营的成本;乘客想享受到既便宜又舒适的公交出行体验。”张汝华解释,这就产生了一定的矛盾。但是,这种矛盾的产生并不是公交公司和市民之间的问题,而是对政府角色的考验。

张汝华说,建公交都市,发展公共交通,不能单靠公交公司,更不能与民争利,需要政府作为。政府应该及时补贴,在资金、政策上加大扶持力度。“公交票价不是几毛钱、几块钱的事,只有政府、企业、公众三者之间良性互动,才能最终解决问题。”

原先上班半小时

现在等车就要30分钟

5月3日,不少市民反映,BRT票价改为两元并停用月票后,很多人换乘相同线路的一元公交车,使公交车上拥挤不堪。有市民称,原先上班半小时,现在等车就要30分钟。

“70路车都开动了,挤得连车门都关不上。”3日,邱女士称,她以前上下班都乘BRT4号线,月票停用后,为节省开支,她选择换乘70路。

邱女士说,她家石门那站只有BRT4和70两路公交车,70路不但车厢小,车次也少,以前车上乘客就很多。“现在从石门到华联,每站都有一大群挤不上去的乘客。”邱女士说,由于人太多,很多乘客挤车时和司机发生了争吵。

市民孙先生也遇到了同样的麻烦,早上等了两辆公交车后,才勉强挤上车。“以前上班一共需要30分钟左右,现在光等车就得30分钟。”孙先生称,不少市民以前乘坐BRT6号线上下班。月票停用后,市民换乘40路公交车。“但40路公交车车厢小,发车间隔时间长,乘客非常拥挤,建议更换为车厢大的公交车,并缩短间隔时间。”

政协委员建议 城郊建停车场

BRT涨价也引起了山东省政协委员、山东建筑大学艺术学院副院长邓相超的关注。邓相超在3日所发的微博中称:“济南要下大力解决的是轨道交通运行之前的拥堵问题!一定要拿出具体措施,而不是BRT涨价。如果解决不好会影响社会的人流、物流、资金流等生产和发展要素流进济南。”

在今年的省两会上,邓相超就在《缓解济南轨道交通建成前拥堵的建议》中提出,环绕济南主城区建设“环济南准轻轨”。基本做法就是利用已建(北园高架、二环东路高架)以及正在建设(二环西路高架)和规划建设的高架(二环南路)六车道中间的两个车道来建设准轻轨交通。“该轻轨具有建设周期短、投资省、见效快、转型灵活性大等特点。”

邓相超分析,还可以在济南市绕城高速沿线出入口适当地点建设几个大型停车场,来“截留”八成外地车辆进入济南。在这些停车场内外,均要配有醒目的现代化停车导引及换乘导乘设施,引导途经车辆顺利驶入,并且能够快捷换乘。

停车场有专门的快速干线与城区内部公共交通枢纽形成对接,通过枢纽进入发达、舒适的城区公共交通网络系统。

本报官微调查

六成网友嫌票贵

3日,针对“济南BRT线路恢复2元票并禁用月票”一事,本报在新浪、腾讯官方微博发起投票。其中,六成多网友感觉两元票价太贵,两成网友建议推出BRT专用月票。

3日上午,本报在新浪、腾讯官方微博发起“济南BRT线路恢复2元票并禁用月票,你怎么看?”的投票,在八个多小时的投票中,有近400名网友参与。

在新浪微博上,有近39%的网友认为票价“接受不了,太贵”,32.6%的网友感觉“不能使用月票不合适”,还有16.3%的网友建议“应推出BRT专用月票”,只有7.7%的网友认为“2元能接受”。而在腾讯微博上,71.23%的网友认为票价“接受不了,太贵”,只有5.48%的网友认为“2元能接受”。

在投票的同时,不少网友也是纷纷留言表达自己的观点。网友“鸟巢时代”称:“BRT作为长线快车,占用了巨大的社会资源,却无法发挥出它的价值,那么它在济南就没有存在的必要。如果要让BRT发挥作用的话,那就应该摸索出一套济南BRT专用的票价制度,比如专用月票、区间票价、中档单程票价等。”

本报记者 赵伟 实习生 孙笑阳

BRT票价制定能否更灵活些

本报记者 赵伟 实习生 孙笑阳

“ BRT票价改制后乘客减少,却占用大量主干道资源引起广大市民关注。不少市民建议BRT票价应更灵活些,希望恢复月票。另外,IC卡打折力度可以更大一些。也有市民提议持老年优惠卡半价。



涨价可以但是有一些要求

BRT线路恢复2元票价并禁用月票也引起网友的广泛争论。网友“-我的征途是星辰大海-”说:“平常不坐,影响不大。不过,一边提倡绿色出行,一边却是公交提价,到底让人如何绿色出行?没有便宜畅通的公共交通体系,怎么来

保障绿色出行?”

网友“angela1316”也表示:“济南的BRT快速公交,还没有形成四通八达的交通规划,就开始涨价了。一下子涨到两元,涨了一倍,致使乘车人员骤降,车上空空荡荡。BRT是专车专线,占着济南这么大的资源,却

将大部分人拒之门外,这简直就是浪费资源,也造成其他车辆的拥挤、拥堵。”

网友“lovefss”则认为:“公共交通应做的是努力调低票价,服务更多的老百姓,从来没见过涨价一说。”网友“年轻的扯淡人”直接建议:“向郑州学习吧,不论

空调车还是BRT统一一元钱。”

也有一些网友认为票价可以,但也是有要求的。网友“龍新一V”就称,“一、多开几条BRT;二、现在的1号线、4号线、6号线不能实现免费换乘,应该改进;三、IC卡公交卡的打折力度应该加大。”



IC卡打折力度能否更大一些

“BRT涨到2块钱致乘客减少,这是价格弹性的必然结果。”针对BRT取消月票后客流减少的问题,市民林荣耀称,BRT除了占用大量主干道资源,比普通公交并无优势,车辆投放量也远远达不到消除拥挤

的程度。“BRT的固定投资要高一些,但是涨价而乘客锐减,与维持原票价乘客爆满相比,这笔账不难算清。”

“公交作为公益事业,不能钻进钱眼里,而理应由财政负责固定投资,票价能够抵消日

常运营成本即可。”

网友“張樂觀”则建议,月票注定会向IC卡过渡的,这是城市公交发展的必然趋势,“这样把月票取消,IC卡打折,也能缓解目前两元票价的棘手问题。”

网友“巴士客-济南版”称,

应当降为一元月票,或者推出BRT、空调车专用月票。

网友“城中有泉”则称,建议学习北京的做法,取消月票,降低票价,如IC卡五折(相当于1元),增加乘用率,提高公交资源利用率。



持老年优惠卡坐BRT能否半价

3日,市民周女士反映,她现在用老年优惠卡乘坐BRT和普通IC卡一样,是按票价9折收费,对老年人一点都没有优惠。她提议,BRT提价后持老年优惠卡坐BRT能否半价收费。

3日,周女士介绍,她今年67岁,前年办理了老年优惠卡,乘坐市区内使用月票的公交车,可以按半价收费。坐其他公交车,按票价的九折收费。“以前坐BRT只需要花5毛钱。”

“现在BRT不能用月票了,这样来,我就得按票价的9折刷卡,一次就是1.8元。”周女士称,她现在靠1000多元的退休金生活,花销上不得不精打细算。“现在只能换乘其

他公交车了。”

周女士觉得,BRT这样收费,自己的老年优惠卡和普通的IC卡就没有区别了,“我建议BRT还能按5折收费,这样每次乘车花1块钱,我可以接受。”