



济莱快客有望刷卡乘车,两个半小时直达

客流量较开通之初增加一倍



本报记者 蒋龙龙 实习生 王林林

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。

6日中午12时20分,记者从济南长途汽车站乘坐济莱城际快客前往莱芜,城际快客为高一等级豪华班车,并有统一的标识,外观为蓝白两色。

济莱城际快客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、省立医院东院和龙奥大厦5个停靠点。在车上,记者通过手机搜索到“9797168.com”的无线网络,无需输入密码便可直接免费上网。

班车在济南市区内走BRT专用道,通过港沟收费站上济莱高速,13时50分,班车驶入莱芜市区。在莱芜市区,设有口镇、张家洼、人民医院和

莱芜火车站4个停靠点,方便停靠点周围旅客乘车。14时30分,班车驶入终点站。

据莱芜交运集团董事长途客运有限公司相关负责人介绍,“从济南长途汽车站到莱芜汽车站共需2个半小时左右,与此前长途客车相比,时间大致相等。”原先在市区没有停靠点,开通后,虽在市区增加了停靠点,但可以走BRT专用车道,用时与以前大致相等。

不再搭黑车,方便又省钱

在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

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,多次来行济莱的乘客,有望打折。

目前,莱芜市市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,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农村到济南。”

记者从济南市交通局和莱芜市交通局获悉,虽然两城目前实现公交卡通用,因平台并不统一,还有着技术屏障。目前,双方正在研究解决,实现公

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。据莱芜交运集团董事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。”

代表委员热议济莱城际铁路

改道章丘雪野,打造

本报记者 蒋龙龙 实习生 王林林

根据山东省于2011年的规划和论证,济南到莱芜的城际铁路线路当时规划为走济南西营到泰安,再从泰安东到莱芜。农工党济南市委提出建议,为促进济莱协作区建设,2011年的规划已经不合时宜,建成后轨道交通与现有公路交通相比并无优

势,会比走公路的距离还要远。农工党济南市委提出,济莱构建便捷交通网络,最根本的是启动城际铁路项目规划建设。“城市轻轨如果建成,那么莱芜的房产、服务业、文化、旅游都将活起来。”

济南应结合城市轨道交通建设,研究确定济南至莱芜城际铁路项目规划建设方案以及与城市轨道交通衔接方案。

代表委员热议济莱城际铁路

改道章丘雪野,打造

本报记者 蒋龙龙 实习生 王林林

根据山东省于2011年的规划和论证,济南到莱芜的城际铁路线路当时规划为走济南西营到泰安,再从泰安东到莱芜。农工党济南市委提出建议,为促进济莱协作区建设,2011年的规划已经不合时宜,建成后轨道交通与现有公路交通相比并无优

势,会比走公路的距离还要远。农工党济南市委提出,济莱构建便捷交通网络,最根本的是启动城际铁路项目规划建设。“城市轻轨如果建成,那么莱芜的房产、服务业、文化、旅游都将活起来。”

济南应结合城市轨道交通建设,研究确定济南至莱芜城际铁路项目规划建设方案以及与城市轨道交通衔接方案。

协作前沿带

来自章丘的济南市人大代表弼学峰建议济莱城际高铁从济南至章丘经雪野湖至莱芜。来自章丘的济南市政协委员李志新也建议“济南市轨道R2线东至郭店,已经临近章丘,建议线路继续向东延伸,到达明水主城区”。

弼学峰认为济南经济的主要增长点位于一条东西线上,在这条线上,有着

明水经济开发区、济南高新区、济南保税区、章丘大学城等重点片区,章丘人口规模也达到了130多万,现有的交通条件已经不能满足。

弼学峰和李志新都认为,济莱城际高铁从济南至章丘经雪野湖至莱芜,可以有力地促进济南都市圈建设,“章丘具有良好的区位优势,东接淄博、南靠莱芜。”济莱城际

泰安部分景区公交车已开进济南

将规划济南南部山区到泰安东部公交线

济泰融合,交通成为必要因素。近日,记者奔赴泰安采访,据泰安市交通局介绍,目前两地多种交通规划正在开展前期工作。而有部分泰安景区的大巴车已经开进济南市区,两地正在加紧融合。



济南泰安距离正在拉近,两大规划实现后,泰安东部将会有更多发往济南的车辆。 本报记者 任磊磊 摄

本报记者 任磊磊

上班到济南,下班回泰安

济南和泰安是非常近的“邻居”,两地的市民来往也颇为频繁。泰安市民把铁路当公交车,每天来往济南上班的人不少。

泰安市民孙女士的老公就是其中一员。据孙女士介绍,2013年,老公工作地点由泰安调动到济南,家人对他的要求就是每天回泰安。这样一来,他早上要乘坐火车到济南,晚上再返回泰安。

据孙女士介绍,在她身边,像他老公这样泰安居住、济南上班的人不在少数。“我周围就有四五个家庭是这样的情况,两地公共交通比较发达,所以来往也比较方便。”

不过孙女士也有自己的担忧,现在泰安到济南的普通火车要一个小时,高铁站又离市区比较远,如果能有一条从泰安东部经过的

交通路线就好了,这样就能拉近两地的距离。

而泰安东部乡镇的村民更盼望着两地能够加紧交通规划。据悉,泰安市岱岳区的多个村庄与济南的历城区仲官镇相连,附近的村民骑摩托车到仲官只需20分钟,周围村民到仲官赶大集,到济南市区购物也去泰安市区方便。村民们日夜盼望着这两地能够早一点通上公交。

济泰东部连线正在调研中

目前济南泰安之间已经有104国道、京福高速、高铁等交通方式相连接,但是,这几条道路都是经过泰安西部和济南相连,而泰安人口、景区则主要集中在东部,济泰两地往来需要绕一个很大的圈子,济南南部山区和泰安东部虽然距离更近,但是因为大山的阻隔,只有一条环山公路相贯通,道路不够宽敞,也存在安全隐患。

“如果能打通泰安东部山脉和济南南部山区的

交通要道,那么济泰两地的距离将拉近七八十公里。”泰安市交通局相关工作人员表示,济泰公路和济泰高铁两大项目恰恰是为此提出来的。不过这两个项目提了好几年,一直都停留在调研阶段。

两大项目面临的最大问题是筹资,交通局工作人员告诉记者,济泰公路提出了好几年,但是方案一直没有确定,“现在讨论的焦点是修一级路还是高速公路,有关方面倾向修高速公路,

比较好融资,修一级路筹资上会比较困难”,济泰铁路面临的也是资金问题,“济泰铁路预计投资60亿,之前铁路方面曾经打算投70%的资金,但是后来就没有下文了,这一规划暂时也搁浅了。”

另外,根据济南市交通规划,济南南部山区至泰山东部大津口、济南仲官镇至泰安岱岳区黄前下港的公路近期将改造。改造完成后,将规划济南南部山区到泰安东部的公交线路。

部分景区先行开通济泰公交线路

政府规划的大项目尚在调研,不过泰安市一些景点早就盯上了济南这个大市场,目前已经有景区开通了到济南市区的公交线路,拉近两地旅游市场距离。

由泰安宝泰隆旅游度假区至济南解放桥的公交线路成为首批尝鲜者,由于

该景区位置稍显偏僻,在泰安市区内仅能乘坐13路公交车,为了方便周边城市的游客,景区联系济南公交部门,决定开通泉城到景区的旅游公交车。2013年9月20日,从济南到泰山山下大裂谷景区的第一班车正式运行。直通公交车每日推出一

班次,早上七点从解放桥发车,下午3:30从景区返回,极大地方便了市民到泰安旅游。

另外,公交车开通后,游客可在景区换乘泰城公交到市区内游玩,景区成为了泉城和泰城旅游公交的中转枢纽。

临邑至济南公交年内将开通

济北综合运输中心主体已完工

“坐着公交车融入省城”成为齐河的形象写照,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。记者从德州市发改委获悉,临邑至济南的城际公交也将于今年开通。

本报记者 孟燕 穆静 见习记者 王红星

齐河市民:

“有了公交车,感觉像济南人”

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。

“公交开通了,去济南更方便了。”8日上午,记者在齐河汽车站上K906路后,家住齐河的张女士说,有了济齐公交后,周末他们一家人经常去郊外服装城买衣服。“从家门口直接到济南购物,10分钟一班车,有了公交车,感觉自己像是济南人了。”

K906路公交车上已经有不少从齐河县城到济南的乘客,半个小时后,公交车过建邦黄河大桥,已行驶在济南

的路上。约1小时后,K906路就到达了终点站济南长途客运中心。

济齐公交的站点设在了泉城极地海洋世界、盖世物流、齐河开发区等大型园区和企业门口,吸引了大量人流物流。“以前要么开车,要么做普通客运班车,交通不方便,很多人来园区一看就走了。现在站点正好在公司门口,非常方便。”盖世物流园区内一家企业员工刘女士表示。另外,这条城际公交也给齐河的旅游带来了利好,泉城极地海洋世界接待的济南游客量直线增长。

德州市发改委:

临邑至济南公交今年将开通

负责济齐城际公交运营的是山东济齐公交公司。公司副总经理国秀军表示,目前济齐公交每天乘客达到六七千人次,最高时有近万人次,“每年运送乘客240万人次,车辆从最初的18部增加到30部,全年运送乘客240万左右。”国秀军表示,和之前客运班车10

元的票价相比,济齐公交最高票价6元,最低仅有2元。

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。

记者从德州市发改委了解到,除了齐河县,德州的临邑至济南的公交将于今年开通。目前公交线路已确定,以后临邑居民从济北综合运输中心坐上公交车,就可到达济南长途客运中心。“等济北综合运输中心投入使用后,公交线路就可正式开通。”

7日,记者在临邑县城南看到,济北综合运输中心主体已经完工,几名工人正将最后几块玻璃幕墙固定。该项目总建筑面积15万平方米,由山东省交通集团投资2.3亿元兴建,分为交通站场、商务办公和商业服务三大区域,预计将于2014年“五一”前投入使用。

业内人士:

城际公交不可复制,城轨更具优势

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。”



济齐公交开通后,大大拉近了两城距离。(资料片)

本报记者 陈玮 摄