



车厢内空空如也。

本报记者 李云云

春节过后进入淡季 一辆车日均大约 50 人

10 日 9 点 20 分左右，一辆 1 路公交车停至商中路附近的财富广场站牌处，目的地是宏业名庭小区。记者上车时，车上有四名乘客，迎面而来的 3 路公交车上，只有 3 名乘客。在人民公园、农业局等站点陆续有乘客上下车，直到到达终点站时，车上乘客最多时不超过 10 个人。途中，司机见公交站牌处没人等候，有时索性直接开走，不再驻停。

随后，记者从宏业名庭坐回产业园，结果发现，一路上除了记者外仅有两名乘客。中午 12 点前后，记者又乘坐该公交车，发现车内乘客相对较多，有 9 名乘客，“我们在产业园下班回城里的。”一名乘客说。据悉，电动公交车上共有 15 个座位，可载重 38 人，按照记者所遇到公交车所载乘客最多(9 名乘客)的计算，公交车的上座率为 23%。

一位公交车司机告诉记者，从过了春节之后，公交车上的人数开始变少，人数由冬季的每天 100 人左右下降到了每天 50 人左右，除了上下班高峰期，有时候甚至出现了空跑的情况。商河县公共交通客运中心的工作人员表示，冬季至春节过后的一段时间，是公交车客流高峰，春秋这段时间，城区公交开始进入淡季，上个月的客流人数才 22060 人。工作人员说：“估计到了夏季，客流量还会减少，电动公交车功率较小，带动不起空调，天又热，不少乘客就更不坐了。”

办理老年卡的乘客 人数越来越多

一位公交车司机说：“乘车的人不多，其中还有不少是免费票呢，这生意咋看咋赔本。”根据公交车司机的提示，记者回想上午的乘车过程中，前前后后大约有 14 名乘客上车，其中刷卡交钱的才 6 人，其中多数是持有免费乘车卡的老人。业内人士王先生谈到，电动车充电费用、保险维护、再加上司机的工资，每辆车的每天的费用少说也得 240 元，得至少 300 名乘客才能维持收支平衡。王先生说：“现在每天人不到 100，公交车吃不饱，一

2015年12月1日，商河县26辆(24辆上路，2辆备用)电动公交车正式投入使用。开通半年来，24辆电动公交车两条线路，对于方便商河城区居民出行、改善城区交通环境有重要意义。但就目前乘坐情况24辆公交车乘客较少，有时甚至出现空跑的情况。城区内流动人口少，市民乘车出行意识差，使得电动公交车频频遇冷。为此，商河县公共交通客运中心倡议市民出行尽量选择低碳环保的公交车。



车厢内张贴着路线调整告知。



汽车站附近准备发车的3路公交车。

■温馨提示

五一之后 城区公交运行时间调整

记者在商河县公共交通客运中心了解到，自5月1日起城区公交运营时间有所调整。早班车为7:00，末班车为19:00，上下班时间段(8:00—9:00、11:00—12:00、17:00—18:00)每15分钟一辆，其他时间段除12:00—13:00(30分钟一班外)，每20分钟一班。每条线路每天发车80班次，双车对开。

两条线路如下：

1路:宏业名庭-森达汽贸-种子站-全民健身广场-农业局-商业街西门-政务中心-人民公园-大地保险公司-二中-嘉润御景东门-嘉润御景南门-豪门又一城东门-汽车站南门-豪门又一城西门-公路局-檀都小区-泰和名都-新华书店-西八里庄-产业园

3路:汽车站南门-豪门又一城东门-嘉润御景南门-东盛阳光-旭润新城-文昌学校-水木清华-二中-大地保险公司-人民公园-政务中心-商业街西门-林业局-科委-法院-许商街办-六中-青年路西首-西关桥-一中-中央华府-汽车站南门

半又不拿钱，这公交车收支一直在饿肚子，要是没有国家补贴，估计全国没有几家公共交通公司能维持生计。”

记者在商河县公共交通客运中心了解到，整个客流中，45%—50% 是正常缴费或者刷卡的乘客，剩下的多是老年票。工作人员说：“我们开通半年的时间，办了 1400 张乘车卡，这还不包括 65—60 岁的老人，随着电动公交车的不断运行，办理老年卡的人数越来越多。”

“有了公交车之后，我都来中润买菜，坐车还真挺方便的。”在人民公园附近上车的刘女士说道。刘女士家住宏业名庭，隔两三天她就逛趟中润，用她自己的话说就当锻炼身体了。

家住武夷山附近的刘先生，没事的时候也喜欢乘公交车来人民公园。在人民公园溜达溜达，玩够了就回家。刘先生说：“有时候乘车的时候，会碰到很多老熟人，都说有了公交车，就不自己骑车了，自己骑着老年代步车，孩子们还都不放心。”据了解，最多的时候，一辆车上拉了 19 个老年人。

流动人口较少 市民乘公交意识差

刘先生说：“乘车的多数是我们老人，要是年轻人出行，他们都习惯了骑车或者开车去。”刘先生谈到，公交车开通以后，他的儿子几乎从来没有坐过，不管出行距离远近，每次出门都是开车外出。

“城区本来就不大，骑着电动车基本上能从南头跑到北头，也不需要等车。”市民张先生介绍，自己平时出门办事，基本上都是骑着电动车，遇到紧急事，就干脆打车。与 20 分钟一班的公交车相比，商河县出租车的确较为快捷。记者在公交车站牌等车的 5 分钟内，便有 7 辆空车出租车、2 辆面的来“揽活”。

市民小杨则认为，迅速增加的私家车的数量，在一定程度上分流了公交车的部分乘客。“有私家车了谁还坐公交车？”小杨称，虽然上下班期间部分路段有点堵，但私家车主们依然不愿意把车子闲置在家而去乘坐公交车，“还是自己开车方便些，大家主动乘车的意识较差。”

公交车司机王先生一语道破天机：“商河县城就这么大，来来回回的没有几个人，乘车的人

真多不了。”王先生认为，县区内流动人口太少，再加上部分路段修建时没有设立公交车停靠装置导致像县医院等人较多的地方，公交车线路暂时难以到达门口，使得公交车客源稀少。

将市民“请”上车 习惯养成任重道远

据悉，根据试运行的客流情况，商河县公交车运行路线正式确定为 2 条。其中像武夷山、豪门又一城、檀都等小区，商业街、中润时代购物广场等商业区，实验中学、文昌中学等教学区赫然在列。商河县公共交通客运中心的工作人员表示，目前运行路线已经包含了 90% 的主要客源，单纯通过更改路线吸引客流效果不大。

“倡导大家乘坐公交车，不仅是为了我们公司的效益，更重要的是这是一种低碳环保的出行方式。”商河县公共交通客运中心的工作人员称，城区公交车都是电动公交，大家多坐公交少开车，不仅减少了汽车尾气排放，也会有效缓解城区交通拥堵的状况。

但要想把更多的市民“请”上公交车，工作人员坦言，仅靠客运中心单方面的倡议是远远不够的。“关键是要市民养成乘坐公交车的习惯，让他们知道坐公交既省钱还是低碳出行。”工作人员给记者算了一笔账，目前年票是 200 元，单人乘坐不限次数，如果上班族全年用 280 天，每天来回四次，单程费用不足 2 毛，比其他出行方式要便宜。

山东大学交通规划设计院研究中心主任张汝华表示，市民乘坐公交车出行这种习惯的养成需要一个相对长的过程，“急不来”。相较于市区，城区居民对于公交车路线、时间要求更多。张主任解释道：“县城整体距离较小，市民出行距离较短，等车的空当，可能骑电动或者步行就到了，大家就会放弃乘坐公交车，所以在时间、路线安排上要更加合理化。”

除此之外，张主任建议城区公交经营可以多样化，将城区公交与距离县城较近的乡镇村庄结合，增加城乡之间的联系，使得运营线路更加丰富。张主任说：“城区公交车是完善城区交通的重要举措，是市民出行的基本方式，随着运行时间的增长，一定要让居民尝到公交车的甜头，吸引他们上车。”