



今年以来,济南公交进行了大规模的线网调整。一周开通三条BRT,史上罕见,57条定制公交瞄准个性化服务,与互联网公司合作以激发沉睡的庞大用户,未来还要疏解中心城区线网,织密新城以及黄河北线网……这些大招连续祭出,意在让市民重拾对公交的信心,提高公交出行的吸引力和分担率。



近年来,济南的公交车逐渐全部更换为新能源和清洁能源车辆,更加环保,也带给乘客更佳的乘车体验。本报记者 刘飞跃 摄

线路密集开通,乘客自主定制,车费“一分钱” 公交喊你来乘车



本报记者 刘飞跃

一周开通三条BRT 将形成两条环线

9月22日是“世界无车日”,BRT9号线开通引发济南市民的关注。BRT9号线从燕山立交往南,穿过老虎山隧道和搬倒井立交后进入二环南快速路。这是济南第一条上高架并且穿隧道的BRT线路,终结了“怪坡”附近不通公交的历史。

领秀城、华润、山大兴隆山校区等大型社区和学校的居民通过二环南路走廊、二环东路走廊去往燕山片区、经十路等,可通过燕山立交桥北BRT站台实现与BRT4号线、5号线的免费换乘。

在此之前,9月17日,解放桥北至郭店立交桥西的BRT8号线开通;9月21日,黄岗路(西)开往凤凰山立交的BRT10号线开通。一周内连续开通三条BRT线路,这在济南公交发展史上是罕见的。

记者从济南市交通委获悉, BRT3号线延伸至纬十二路运行后,在黄岗路与BRT1号线相连,形成了中心区四大交通干道BRT环形网络。BRT8、BRT9、BRT10开通后, BRT运营线路增加到10条。BRT北园大街—工业北路、二环西路、二环东路以及二环南路将实现BRT“闭环”。随着快速公交线网的完善,市区将形成两条BRT环线,可大大提高市民的出行效率。

在地铁尚未正式发挥作用之前, BRT是目前济南运量最大的公交系统。根据城市发展和保泉的需要,早在2006年,济南市便制定了“近期大力发展BRT,远期BRT与轨道交通相

结合”的发展规划。

目前,济南轨道交通建设全面铺开,R1线将于2019年元旦通车,“轨交+BRT”模式很快就会到来。据悉,目前相关部门也正在积极研究包括BRT在内的常规公交系统与轨道交通的接驳问题。

市民可以自主设计 定制公交将达57条

多年以来,公交因其固定路线、固定价格而显得有些“冷冰冰”,近期,济南公交连续推出了多条定制公交线路。这些线路有的是基于互联网后台大数据,有的则是老百姓自主设计、自主定制。

9月7日上午,省城首条由市民自主设计、公交响应的定制公交S24线正式上路运营。S24线起止点为燕子山西路北段至省杂技团,全程票价三元。记者体验发现,线路单程5公里,运行约20分钟。

这条线路是学生家长通过微信群定制的。“本来抱着试一试的想法,没想到公交公司很快就把我们的想法变成了现实。这样的公交车让我们感觉好像‘点菜’一样,既方便又舒心。”定制公交的发起者王先生说。

济南定制公交“爱巴士”首批共开通了39条线路。其中S类高峰通勤线路23条,主要服务功能是满足济南东西两翼“职住分离”高峰出行需求;J类假日专线16条,主要服务功能是满足济南市民及游客假日近郊旅游出行需求及交通口岸快速接驳出行需求。

9月17日,济南公交开通了历山吉第小区至历山东路的首条市民点菜式“爱巴士”R线路。不同于S线,R线提供旅游大巴车,一人一座的出行服务,乘车体验要好很多。

“定制公交是对传统实体公交的有效补充,实现了需求响应式的公交服务,较好地满足了个性化需求。个性化需求与集约化出行有效结合,对更加有效利用道路资源、缓解交通拥

堵将起到积极的推动作用,我们期待更多市民选择低碳环保的绿色出行服务。”济南市交通委副主任罗卫东表示。

9月20日,济南公交总公司发布消息称,将再推16条定制公交,其中S线12条、R线4条。也就是说,济南定制公交将达到57条,分别为S线35条、J线16条、R线6条。这些定制公交将提高公交运行效率,满足市民多样化出行需求,进一步提高公交出行分担率。

“互联网+”送福利 更多乘客“回归”

今年1月10日,在K52路试运行成功后,支付宝坐公交在济南公交所属的线路上全面铺开。3月29日,腾讯乘车码上线,其中4月市民坐公交享一折优惠。整个6月份,市民用银联手机闪付和二维码直接一分钱乘车。

“七八月份我坐公交貌似就没怎么花过钱。”提起今年公交联合互联网公司推出的福利,经常坐公交的市民冯先生说。

今年5月底,来自济南公交总公司的信息显示,手机支付(微信、支付宝以及银联)支付能占到总收款额的20%,而现金支付占比16%,传统支付方式占比在逐步下降。2014年济南公交每天收到零钱100万张,而到了2018年这一数据降至70万,也从侧面反映出了乘客付款方式正在悄悄发生变化。

在移动互联网时代,手机成了市民生活的必需品,谁抢占了手机这个小屏幕就会在竞争中赢得先机。公交公司作为传统企业,潜在用户非常大,但是往往处于沉睡状态,一旦激发起来,市场将会越来越大。

济南公交总公司总经理石军说,济南公交探索出了商家出资、市民受益的发展模式,取得了良好的社会效益,提高了公交出行的分担率和满意度,为缓解交通拥堵、鼓励车主放下小汽车出行起到了积极作用。

相关链接

济南重构公交线网 中部疏解新城加密

今年3月11日,济南市交通运输工作会议召开。记者从会上获悉,济南将优化线网布局,重构公交线路,编织公交重构规划。此后的半年时间,济南史上最大规模公交线网重构工作悄然展开。

8月3日,在济南公交首批线网优化成果通报会上,济南市交通委副主任罗卫东在肯定济南公交取得成绩的同时,直言公交目前存在功能、层次以及规划等问题,点明了线网优化的缘由。

济南城区辐射范围在公交的车轮上越拓越远。随着济南城市规模的不断扩大,公交线网向东部、西部两翼不断展开,可以说是简单的历史叠加。“在老城区,线网还没有进行大规模优化和梳理,导致公交线跟‘毛线球’一样越缠越粗,相对来说不是很规整。”罗卫东强调。

“我们在今年年初对经十路的线路做了一次全面的摸底调查,经十路上有95条公交线路,济南市现有公交线路约270条,途经经十路的公交线路占到三分之一,导致有些干线上线路重复率比较高。”罗卫东表示。

进入9月以来,不少市民发现有些公交线路进行合并,9月22日无车日当天,BRT4号线优化延伸后变为高墙王开往山东技师学院,撤销路侧的二环东路文化东路、燕山立交桥北站点。BRT5号线调整至二环东路(甸新南路至经十路)BRT走廊后,增设燕山立交桥北站点,可实现与BRT9号线的免费换乘。

9月20日,原公交K4路、K35路整合为K4路。新K4路贯穿济南市的英雄山路—纬二路—一纬路南北走廊,打造南北客运“复兴号”。新线还能减少乘客换乘次数,更好利用城市道路资源优化公交线路,提高乘客的出行效率。

9月21日,济南市交通委召开2018年“世界无车日”通报会。会上,济南公交总公司相关负责人对媒体透露,下一步降低公交线网的重复率主要集中在中心城区,而在东部新区、西部新区以及黄河北区域将加密公交线网,这也是第四批线网优化的重点。本报记者 刘飞跃