

# 烟台六区公交 一元可坐到底

## 不论里程长短是否空调车,明年起在152条线路实行

本报记者 梁莹莹  
通讯员 边恒博 郝亮亮  
李洪伟

### 分段计费历史终结 市民享受改革红利

过去烟台市区公交线路实行阶梯制票价,即分段计费。多年来,包括各级人大代表、政协委员提案建议以及市民普遍反映,分段阶梯票价模式,不仅票制繁琐,而且影响到乘客上车通行速度,致使车辆不能正点发车、准时到站,给乘客出行带来麻烦,且时常因票价问题与驾驶员产生矛盾并引发投诉等司乘纠纷。

“改革开放四十年来,城市经济社会发展日新月异,烟台市已连续五届获得全国文明城市。城市公交推行一元一票制,正是站在历史发展新起点,呼应城市发展新形势、新要求、新任务,让广大市民更多感受到改革开放释放的红利,进一步增强获得感和幸福感。”烟台市交通运输局相关负责人介绍,根据工作计划,2019年1月1日起,市区152条常规公交线路,其中,空调车线路6条,非空调车线路146条,全部实行“一票制”,即不论线路里程长短,是否空调车,乘车票价均为1元/人次。“市民卡”(含敬老免费卡、敬老优惠卡、学生卡)及其他享受政府公交乘车优惠政策人群执行原政策不变。

据悉,全国在主城区全覆盖推行“一元公交”的城市,仅有广东省珠海市。



▲一位烟台市民乘坐公交车时扫码支付车票。

记者从烟台市交通运输局了解到,自2019年1月1日起,烟台六区152条常规公交线路正式实行一元一票制,即不论线路里程长短,是否空调车,乘车票价均为1元/人次。烟台市区公交全面进入一元时代。

### 成本上涨车票反降 一元一票是政府惠民

“虽然也就两三块钱的事,但对老百姓来说,就是一个民心。”烟台公交集团相关负责人介绍,公交票价高,线路绕圈、等车难、运行慢,乘车时间长,乘坐的人就越多,如此形成了恶性循环。实行一元一票制,公交吸引力提升了,也将一定程度上缓解城市交通拥堵压力和减排压力。

据悉,在公交企业运营成本不断上涨,其他城市公交车费有所上涨的情况下,烟台公交不涨反降,无论线路长短,是否空调车,全部实行“一元车费坐到底”,充分体现了政府部门的惠民举措,让广大市民真正

体会到幸福感,获得感。

烟台公交集团相关负责人表示,预计一票制实行初期将有客流上升趋势,鉴于目前企业运力配备和驾驶员现状,可能会对公交周转带来一定压力,公交集团将做好相关预案,启用所有符合安全标准要求的车辆,从业人员全员上岗,科学调度安排班次。同时,还要开展排队乘车引导,保障广大市民既享受到红利又能顺利坐上公交。

同时,烟台公交集团呼吁,请私家车主主动避开公交专用道,让公交快起来、更便捷。呼吁不赶时间的市民,最好避开上下班高峰期,错峰出行;呼吁乘客错峰出行,既保障自身乘车安全,同时将有有限的公交资源让给上班族、学生娃。下一

步,市政府将根据财政情况,持续加大对大容量、低碳、环保新能源空调公交车的投入使用。

### 市民出行成本大降 一月节省车费超百元

“从莱山区到开发区上班要4块钱,太贵了,一元公交期盼已久。”市民李先生住在莱山区清泉路附近,他每天需坐23路公交车到开发区上班。李先生算过一笔账,如果每个工作日乘坐两趟公交车,一个月要花近200元车费,实行一元公交后,他每月只需花40多元,出行成本是原来的四分之一。

“实行一元公交前,K61路、K62路、21路、22路、23路等市区路线实行跨段收费,额外增加我们驾驶员的工作强度,而且容易引发与市民的矛盾。”一位23路驾驶员坦言,目前乘坐公交车的乘客中,工薪阶层较多,23路公交全线39公里,全程4元,对于工薪阶层来说交通成本还是挺高的。而且很多乘客根本分不清楚自己乘坐的路线是否分段计费,驾驶员都要时刻观察提醒,无形中加重了驾驶员工作负担。

“太振奋人心了。”得知烟台市区将推行公交一元一票制,一位老烟台人忍不住点赞。他说,实行一票制是公交企业公益特征的一种体现,也是增强公交吸引力、提高出行分担率的有效手段,是便民、利民的好举措。希望一票制实行后,线路优化、车辆更新、站点建设、驾驶员服务、刷卡支付都能够跟上。

# 5个高速公路收费站取消 鲁苏省界轻松过

28日下午3点,我省正式取消鲁苏省界全部5个高速公路收费站,与江苏省高速公路正式联网运行。今后,驾车在通行省界时不再需要停车交卡、交费和领卡,而是直接通过。

本报记者 王瑞超

### 不停车直接通过 收费站不再堵车

山东省与江苏省高速公路省界收费站共有5个(均为合建站),从东往西分别是齐鲁交通发展集团所属沈海高速(G15)、长深高速(G25)、京沪高速(G2)鲁苏收费站,山东高速集团所属京台高速(G3)鲁苏收费站,中铁建济鱼公司所属济徐高速(山东S33,江苏S69)鲁苏收费站。

28日上午11点,在临沂市郯城县红花镇的京沪高速公路鲁苏省界收费站,人工收费和虚拟收费同时存在。齐鲁交通发展集团临沂分公司鲁苏收费站副站长王洪安介绍,“下午3点开始车辆直接通过,速度很快,一点也不堵车。”

取消省界收费站后,ETC车辆仍然可以不停车驶入和离开高速公路,实现“分省计费、分省收费,自动扣费”;非ETC车辆在驶入高速公路时需要在入口收费站领取通行卡,在驶

出高速公路时需要在出口收费站交还通行卡并交纳全路程通行费,实现“分省计费、统一收费”;在通行省界时不再需要停车交卡、交费和领卡,而是直接通过。

### ETC卡可照用 CPC卡丢一张补60元

“ETC用户会更方便,全程无需停车,即可完成交费,通行效率更高。未安装ETC的车辆通过入口领取卡,出口还卡交费的方式通行。”山东高速股份有限公司总经理助理、运营事业部总经理崔建称,如果车辆安装了OBU,可以继续使用ETC卡正常通行ETC车道,不受任何影响;持有ETC卡但未安装OBU,或者安装了OBU但从人工车道上高速,需领取一张CPC卡才能上高速,下高速时也必须走人工车道交回CPC卡,可以现金支付,也可以刷ETC卡支付,其ETC卡仅作为电子钱包使用。

CPC卡内含有通信与存储芯片以及小型电池,可以精确记录车辆的实际行驶路径,成

本较原来的IC卡高不少,丢失一张需要补60元。

### 一个收费站 一年节省成本600万元

取消省界收费站,为何在鲁苏两地试点?山东省交通运输厅工作人员表示,山东省和江苏省均为高速公路收费大省,运营服务水平较高,山东ETC用户目前约有470万,在全国位列前五。

“一个收费站大概有70人,需要保留的人员按照10人计算,一年一个人的成本按10万元计算,取消一个收费站可节约成本600万元。”业内人士称,取消收费站的主要作用还是提高通行效率、节能减排。

“以前一到收费站时速从80公里降到0,然后再慢慢提速,还得排队等时间,现在这种情况取消了,省钱省时。”货车司机王先生说。

据山东省交通运输厅信息中心统计,鲁苏5个收费站日均通行车辆4.8万辆,特别是沈海、京沪鲁苏收费站仅人工车道日均通行车辆就超过1万辆。

# 日兰高速巨野西至菏泽段 改扩建工程正式开建

本报济南12月28日讯(记者 白新鑫) 28日上午,由齐鲁交通发展集团投资建设的日兰高速巨野西至菏泽段改扩建工程正式开工建设。

日兰高速巨野西至菏泽段改扩建工程,起自济广高速与日兰高速交叉的王官屯枢纽立交,终点为日兰高速与菏宝高速交叉的曹州枢纽立交,途经巨野县、郓城县、牡丹区,路线全长46.173公里,由双向四车道改扩建为双向八车道,整体式路基宽度42米,设计时速120公里,全线设大桥5座、中

桥15座、小桥6座、涵洞53道、互通式立交4处(均为改建,其中枢纽互通2处,一般互通2处)、分离立交12处、通道79道,设服务区两处(其中新增1处)。

日兰高速改扩建工程项目办副主任巩喜彪介绍,日兰高速公路巨野西至菏泽段车流量很大,尤其是五轴以上大型运输车辆占总车流量60%以上,大部分大型运输车辆集中前往巨野、郓城、单县等地,需要对该路段实施改扩建,进一步提高道路通行能力。

# 山东高速集团联手科瑞集团 拓展高端能源装备制造市场

本报济南12月28日讯(记者 刘相华) 12月27日,山东高速国际合作公司与山东科瑞控股集团在济南签署战略合作协议,共同出资设立山东高速科瑞能源装备科技有限公司,联手打造高端能源装备制造高新技术企业。

山东高速国际合作公司与山东科瑞控股集团合资设立山东高速科瑞能源装备科技有限公司。合资公司将利用山东高速集团产业优势和山东科瑞控

股集团的专有技术,打造拥有高新技术、具备高端能源装备制造能力的专业性、国际化科技企业,加快科技成果转化,助推我省装备制造产业“走出去”,向“一带一路”沿线国家,特别是山东高速集团有产业布局的国家输出技术和装备,深度融入共建“一带一路”。这次合作,也是山东高速集团落实中央和全省经济工作会议精神,推动省属企业混合所有制改革的具体举措。