

青岛的公交车数量已经达到4300余辆,每天乘坐公交的人数达到200万人次,公交车已经成为人们最主要的交通工具。但是经历了高能耗、高污染的汽油车、柴油车,如今部分公交已经换成了低能耗、低污染的电动公交、燃气公交,公交的发展与环境保护的矛盾越来越为广大市民关注,今年年底青岛将更新1000余部燃气公交。燃气公交大量上路,配套设施是否完善?燃气站是否已经具备加气能力?青岛的新能源环保公交还有多少路要走?



千部燃气公交上路配套不够完善

环保公交英雄“气”短

文/片 本报记者 赵波

1 年底将更新1000余部燃气公交

自2006年提出环保公交的概念后,推行燃气公交的计划就被青岛市环保局提上议程,直到2010年7月16日,青岛市区在21路公交线路上更新了36部燃气公交。此后,367路、309路、12路、366路相继更新成燃气公交。截止到2011年8月,青岛有公交线路200余条,4300余部公交车,其中燃气公交车数量已经达到700余部,涉及20多条公交线路。

“从更新公交车环保公交所占的比重逐年增加的情况来看,国家越来越重视环境保护了。”青岛公交集团巴士公司的张鹏告诉记者,环保公交车有很多好处,其中燃气公交车不仅环保也节省成本。“新型天然气公交车具有排放低、污染少,使用燃

料成本下降等优点。”张鹏说。根据2011年公交车更新计划,到2011年年底,将更新1200部新能源公交,其中燃气公交占了90%左右。

资料显示,一辆普通燃油公交车每年可排放碳氢化合物0.2吨,一氧化碳0.22吨,二氧化碳0.32吨,颗粒物0.02吨。而新型天然气公交排放检验结果显示,每公里小时排放一氧化碳0.638克(标准数值是每公里小时5.45克),大大低于环保要求。另外,按照天然气每立方4.28元、汽油7.5元每升来计算,新型天然气公交车比普通的汽油公交车每百公里可节省燃料费用65元左右,如果燃气公交车能大量推广的话,每年光成本能节约上千万元。

2 站点太少司机唉声叹“气”

9月7日中午11时许,记者在兴隆路的加气站看到,三辆7路车正在加气。据了解,这个加气站共有八个加气口,其中两个是专供7路公交车。“每次加气差不多要30分钟,如果碰上车多排队的话,得45分钟。”正在加气的一名司机说,从早上到现在还没吃饭,连加气都是牺牲自己的个人时间来,要不然跑不够工作量。“我们每次剩下五六个气都不敢跑了,如果不及时加气将罐跑空了,就是事故了。”这名司机说,加气不如加油方便,只能定点定时加。

“燃气公交车的确很环保,可就是加气不方便。”7路车的司机孙宝聚说,2010年年底换成了燃气公交后,因为加气站在板桥坊,为了加气方便,7路车只能将起点站由原来的沧口体育场移到板桥坊。由于加气车辆越来越多,现在每次去板桥坊只能排队加气。6月份兴隆路加气站投入使用后,他们这些7路车的司机每次再从四方终点站跑出两站到兴隆路上加气。

同样开燃气车的309路的任师傅则表示,他跑的是市内线路,从洛东小区一直到辛家庄,平均每两天就要加气。但是因为市内加气站太少,尤其是到市南、市北加气更是难题,于是只能到主站洛东小区加气。而每次加气站内总是车满为患,有时光堵车和排队就耗去半个小时。

青岛交通俱乐部的刘喆反映,目前20路路队的公交车除了209路是柴油车外,其他的20路,309路,310路100多部燃气公交都要在洛东小区加气,平均每辆车加气用20分钟的话,等待的时间也能让这些公交车排起长队,而这处加气站还有其他燃气公交车和社会出租车辆前来加气。“以前的366路和375路也在洛东小区加气,直到阎家山那边的加气站建成才转移过去。”刘喆说。

3 数量少位置偏,加气站“气短”

青岛市规划局王亚军局长日前接受网民访谈时表示,市规划局组织编制的综合交通规划确定2020年地面常规公交线路达到300条以上,公交车12000—13000辆。公交车未来几年内将迎来大的发展,其中像燃气公交这样的新能源公交将更受青睐,但对于燃气公交车来说最大的难题是加气站少加气难。

2010年,230路、123路和385路全部更新成了燃气公交,但是由于当时总站周围没有加气站,这些公交车只能跑到振华路立交桥附近去加气,光来回时间就需要一个小时,非常不方便。为此,有关部门相继在李沧区新建四座加气站。青岛市燃气管理处统计数据显示,相比两年前,加气站数量有所增加,但不少司机反映,市区加气站的数量还是偏少,且分布不

均。

而记者了解到,2010年公交车车站内有加气站的只有三处,分别是南丰路224路总站,洛阳路20路总站以及板桥坊313路总站。据青岛市燃气管理处的负责人介绍,现在青岛市有30余座加气站,其中市内四区有16个,大部分都分布在四方、李沧等区域,而且位置很偏僻,司机加气不太方便,相对于青岛市现有的7000多辆加气车辆,加气站显得更是凤毛麟角。

青岛交通俱乐部的刘喆认为,新能源公交虽然对城市发展有益,但推行过程中难度不小,最重要的就是解决新能源基站问题和电动公交的造价昂贵问题。而记者了解到,目前青岛除了建成最大的充换电站外,还在市内新建10座加气站,青岛的新能源环保公交前途值得期待。

相关链接

电动公交需要从长计议

电动公交比燃气公交具有更加环保和节能的效果,但是因电池成本太高,充换电站基础设施投资较大,推广起来不是很容易。目前青岛市区除了隧道公交和沿海一线的20余部电动公交外,今年更新的公交车中将再引进17部无轨电动公交车,电动公交车的比例也将逐步提

高。

根据规划,2011年青岛供电公司将开工建设四座充换电站,分别位于薛家岛、汽车东站、园博会、开发区生态智慧城。其中薛家岛充换电站目前是世界最大的电动汽车充换电基地,位于薛家岛公交枢纽站内,可以同时为青岛市120辆、黄岛区60辆电动公交车提供换电服务。但是相对于青岛市内四区193平方公里的面积,四个充换电站显然只是杯水车薪。