

昨日零时起,位于北四环内的北郊长途汽车站正式谢客,停止办理客运业务,原运营的23条客运班线和客运车辆分别迁移至六里桥、四惠、永定门、莲花池、八王坟等省际客运站继续运营,这也是近十年来,本市关停的首家长途客运站。北京晨报记者调查走访本市其他长途客运站发现,随着航空、铁路等多样化出行模式的逐步完善,长途客运的客流正逐年下降。

探访1 北郊长途汽车站

现场:
乘客不知停运购票扑空

从地铁10号线健德门站出来,沿着京藏高速辅路出京方向步行七八百米,就到了北郊长途汽车站。昨日零时起,北郊长途汽车站停止办理客运业务,这个自1994年建成使用、为旅客服务了22年的长途客运站终谢幕。

昨日一大早,北京晨报记者前往北郊长途汽车站探访,两张关于北郊长途汽车站停止经营及客运班线车辆调整的告示张贴在客运站西大门上,格外显眼。几

名尚不知情的乘客正站在门口阅读着告示。偶有粗心没有看到告示的旅客直奔门内走去,会被门口的工作人员拦住,告知停办业务、不再发车的消息。

北京晨报记者看到,告示中详细地写着每一条线路调整到哪个车站、具体发车时间以及从北郊客运站到其他客运站的换乘方式等。“还准备买票提前回家过年呢。往年我都是从这里坐车回老家。”现场一位乘客表示。

现状:
客流量五年下降一半

北郊长途汽车站副总经理李育良从事长途客运工作已经有30余年,在北郊站工作也已足足11年时间。“1994年,北郊长途汽车站从德胜门外迁到现在的位置,之后稳步发展。可以说,我是看着客运站客流从波谷到波峰,再到波谷。”他告诉北京晨报记者,长途客运前期发展非常快,2011年前后达到顶峰,之后客流便逐步减少。

他举例说,2011年10月1

日当天,北京各长途站都迎来客流高峰,北郊长途汽车站当天出站量更是达到了4500人。“今年‘十一’当天,出站量仅有2000多人,比2011年‘十一’减少了一半儿还多。”李育良说。

其实,不仅是“五一”、“十一”这样的节假日,北郊站日均客流也在逐年下降。“前两年日均出站量在600多人,而现在基本在500人至550人之间。整体客流差不多下滑近20%。”



航空铁路网络逐步完善 长途汽车

李育良告诉北京晨报记者,近几年,随着航空、高铁等多样化出行模式不断发展、完善,越来越多的旅客不再乘坐长途客运。

李育良称,北郊长途汽车站谢客前共有23条客运班线、78辆省际客车,主要去往内蒙古、张家口等方向。“去张家口班线目前客流相比其他线路要好一些。不过,预计2019年京张高铁开通后,去往张家口班线客流或就将受到较大冲击。”李育良表示,目前,旅客乘坐长途车前往张家口一般需要3个小时,乘坐

普速火车也需要3个多小时,很多旅客因此还是会选择长途客运。

不过,北京晨报记者查询发现,目前,从北京去往张家口的长途汽车车票大概80元一张,而北京站或北京西站始发至张家口的火车票,最贵的软卧车票约110余元,最便宜的硬座车票不到30元。

李育良介绍说,“北郊汽车站原运营的23条客运班线和客运车辆现在已经迁移至六里桥、四惠、永定门、莲花池、八王坟等省际客运站继续运营了,为了防止旅客跑冤枉路,我们提前就贴出告示、通过媒体通知旅客了。14日以后从北郊站出发的车票也早就停止预售了。”

京张高铁将带走大客流



北京北站



旧事重提

长途车的憋屈,拜拜!

最近一次乘坐长途大巴回老家还是七八年前了。我的家乡在山东省高密市,离北京六七百公里,记得那年春节因为没抢到火车票,只好硬着头皮去坐汽车。为了赶上早8点的那班车,我早上6点就摸黑出门,车开出早高峰的北京就用了一个多小时,中午停靠服务区,司机和售票员下车就餐,很多乘客就从包中掏出面包、火腿肠、煮鸡蛋……各种气味混杂。

因为职业原因,我见过很多车祸现场,所以很抵触坐长途车,但除了安全因素,还有一个重要原因就是车辆一旦上了高速,乘客“拼”的就是肾和肠胃。记得有一年,同车有位大叔半路闹起了肚子,但司机大哥很有原则:“高速不能停车,憋着!”大叔头上直冒冷汗……而这一切,都可以拜拜了!我回家的火车,已从普快、特快、动车发展到如今的高铁,每天从6点多到17点多,北京南站始发停靠高密站的高铁就有7趟。

面对被碾压的竞争局面,曾经炙手可热的长途车逐渐被冷落,后来听人说,高铁开通后,去往我家乡的长途车每天只有几个人坐,再后来,线路直接被取消了。

北京晨报记者 岳亦雷

现场:
候车大厅一片繁忙景象

位于二环边、紧邻北京南站的永定门长途汽车站于1976年建成使用,是目前在北京既有的11个省际长途客运站中,历史最久远的。此次北郊

长途汽车站停办业务,23条班线中的9条都迁到了永定门长途汽车站,相比四惠、莲花池等客运站,永定门长途汽车站手中的“接力棒”最重。

昨天,北京晨报记者也专

永定门长途汽车站业务部李芸告诉北京晨报记者,以前,永定门长途汽车站班线主要开往“9省1市”,现在开往“1市”的班线已经暂时取消了。“‘1市’指的就是天津市,因为我们离北京南站比较近,自铁路开往天津方向城际列车开通后,我们去往天津方向的客流就逐步在减少,以至于最终暂时取消运营。”李芸说,

以前去往天津方向的班线是比较热门的班线之一,每天要发不少车,而去往天津方向的城际列车开通后,差不多20分钟至半小时就有一趟车,票价也比较合理,那么很自然地,旅客就会选择去乘坐高铁。

门前往永定门长途汽车站探访。和已经停止办理业务的北郊长途汽车站不同,永定门汽车站从站外到候车大厅倒是一片繁忙的景象,随处可见拎着大小行李的旅客。“其实,这几年站里的客流也有所减少。”永定门长途汽车站业务部李芸表示。

现状:
年出站量比尖峰降13%

李芸告诉北京晨报记者,永定门长途汽车站最繁忙的时候是在2011年前后。“那年‘十一’,我们站日均出站量在1.3万人,而今年‘十一’,日均出站量约1万人,下降了20%多。”李芸表示。

北京晨报记者从张贴在站内客运部门墙上的一张2009年至2015年客运情况柱状图中看到,2009年,永定门汽车站全年出站量共有60.9万人,随后逐步攀升,2011达到尖峰,年出站量为81.3万人,随后几年出站量出现轻微起伏,直至去年再次回落至72.1万人,相比尖峰下降了13%左右。

天津方向班线暂时取消运营



北京南站

本版撰文除署名外 北京晨报记者 曹晶瑞
本版摄影 北京晨报记者 王巍