



新体路街道:社区篮球赛点燃居民运动热情

»07版«



3325名学子入读集宁师范学院 开启大学新旅程



○志愿者帮新生行李

本报记者 马佳敏 摄

»06版«



多一些“响应式公交”的城市治理探索

■萧钟

近日,湖北武汉推出的“响应式公交”颇受好评。据媒体报道,该公交车在服务范围内动态巡游,乘客既可路边拦停,也能用手机预约乘车。“响应式公交”可以将乘客送至服务区内任意目的地,拼车每人只要3元,包车只要20元,让不少乘客感慨:“比打车便宜,比公交方便!”

从“逢站必停”到“响应停靠”,“响应式公交”的最大优势在于运营灵活,有效提升了公共交通的运行效率。对普通市民而言,它直击出行“最后一公里”难题。传统公交遵循“站到站”的运营逻辑,不少乘客上下车之后,仍要耗费不少时间前往最终目的地。这段短途接驳

的不便,让一部分人放弃公共交通,转而选择私家车出行,进一步加剧城市拥堵,也增加了环境承载压力。

从公共资源配置的角度看,这一模式更具探索价值。如今私家车普及,市民出行需求越发分散。传统定线、定站、定时的公交体系容易出现空驶率偏高、接驳效能不足的问题,投入不少公共资源,却难以充分释放公共服务效益。而“响应式公交”以灵活调度适配碎片化出行需求,为破解上述难题提供了新思路。来自武汉的实地调研显示,开通该类线路后,日均客流从35人次增长至160人次,涨幅达3.5

倍,交出了亮眼成绩单。

城市公交是典型的公共服务事项,政府财政理应支持投入,但如何最大化财政资金的使用效率,把钱花在刀刃上,值得深思。随着地铁普及,地面公交客流持续收缩,传统定线公交空驶率抬升,单位客流对应的财政投入压力不断加大。在此背景下,通过运营模式创新提升客流、降低无效空驶,能够提高财政资金使用效率,切实增强市民群众的获得感。

当然,对于城市公交运营的改革,需要考虑各地实际情况,因地制宜、因城施策,并及时根据实际成效进行动态调整优化。比如武汉

的“响应式公交”,其效益来自集约化,更适宜在人口集中的片区运行,用于地铁接驳等短途出行场景,优势会更加凸显。但在实际运营中,如何设置老年群体的优惠票价,如何解决老年人、残疾人在预约乘车时的“数字鸿沟”等问题等,都需要在实践中不断摸索完善。

无论如何,城市公共交通企业根据客流变化,动态优化线网布局,提升服务精准度,这个大方向符合社会发展需求。近年来,国内多地都在探索公交运营改革,如江苏苏州、常州等地保留原有线路站点,只是改变停靠方式,节约无下车乘客的停车时间成本,上海、浙江温州上线

预约乘车服务,依据实时预约动态调配运力。对比来看,武汉这套模式创新力度更大,也需要更多真实运行数据持续检验实践成效。

城市治理需要下绣花功夫,公交线路的调度运营亦是如此。同等公共资源,经由机制优化,便能释放更大民生红利。就现阶段而言,武汉的探索颇有借鉴意义:既不过度消耗公共财政补贴,也不单纯走市场化路线,而是兼顾资源利用效率,平衡社会效益与市场效益。期待这套模式持续打磨优化、有序推广,让公交少一些无效空驶,让老百姓实实在在享受到公共交通的便利。