

新闻观察 1+1

我省首批
7米纯电动公交启用

本报讯(记者 朱榕)近日,福建省首批7米无障碍地板新能源公交车在福州166路、181路、122路等线路上率先投用。

据了解,该车采用短后悬、一级踏步、全平通道结构,在车身缩小的情况下,实现了载客量不变,核载52人,与传统8米级公交客车相当。全车设19个座位,从前门到后门为全平通道,方便老幼乘客一步登乘,大通道大空间设计,让乘客体验感更佳。

此外,车身升级了智能化配置,拥有右侧盲区监测、斑马线自动识别,斑马线超速提醒及告警功能,使行车安全性得到进一步提升。

据康驰新巴士公司相关负责人介绍,该型纯电动公交车车身小、空间大,顺应公交“大转小”变化趋势,满足了乘客乘坐舒适、驾驶员操控方便、企业降本增效、安全要求高等多方面需求。纯电动公交车作为绿色出行的重要方式,正逐步改变人们的出行方式,引领城市走向更加环保、便捷的未来。



▲福建省首批无障碍地板新能源公交车近日投入使用。
本报记者 石美祥摄

▲昨日下午,市民在金山乘坐地铁接驳车。本报记者 石美祥摄

车辆大转小 线路大小配

——福州城市公交“瘦身”的精细解法

本报记者 朱榕

近来各大城市都兴起了公交“瘦身”潮,福州也不例外,随着车辆更新换代,新采购的车型以中小型为主。早在2022年5月,福州在首批33条线路上用中小车替代部分大车,中小车型占比从29.4%提升至

45.9%。一年多来,线路运行状况如何?公交“瘦身”背后投射出什么信号?“大转小”会成为公交突围的出口吗?记者近日进行了走访。

高峰用大车,平时用小

合理搭配解决出行难

在工作日上午8点,记者从鼓楼出发前往仓山智能产业园,搭乘地铁4号线从橘园洲出站后,步行百余米到橘园洲港湾公交站,地铁接驳5号专线已在站内,车厢内的20多名乘客基本都是前往产业园的。9点前,一车近30名乘客被拉到两站外的“三环纵一号路口”站,下了车就是办公大楼。地铁接驳5号专线是“大小配”较成功的线路之一。“这趟车发车频次挺高的,一般10分钟以内能等到车。”职工刘女士告诉记者,“以前高峰时段车少,发车不够密,小车只有9座,车厢内非常拥挤,后来高峰时专门采用大车运输,舒适性提升了,大家都能上车。”

去年年中,智能工业园迎来企业大规模入驻,现有企业20余家,职工5300余名。接到园区职工反映“发车少、车厢挤”,市道运

中心建立公交出行网格化工作机制,牵头康驰新巴士与园区管委会专门成立了工作群,通过前期问卷调查、实地踏勘和客流分析,完善车辆配比和排班方案。

康驰新巴士经营管理部经理王建祥介绍,调查显示,园区在早上8点40分、9点左右,单边候车人数超40人,这两个高峰时段投入8.5米的大车,替换5.99米的微公交。同时,接驳专线精准对接地铁运营时间,从地铁站步行出来无需多等就能上车,基本实现“零等待”“无缝接驳”。

园区运营部负责人江雨珊表示,推行“大小混搭”模式后,员工反映普遍不错,既满足了高峰期集中出行需求,又节约了公共资源和公交运营成本,“接下来我们还会陆续开放其他办公区域,希望公交继续为园区提供更优质的出行方案。”

公交小型化

探索集约绿色出行

公交太难等,转车太麻烦!这是很多白领选择其他通勤工具的原因。业内人士分析,“大小配”是城市公共交通供需关系改变后,管理部门在出行便捷性和运营效率中寻找“最佳点”的探索,意在减少一些“车空人少”线路。

财政补贴是公交资金主要来源之一。自2019年公交行业推行成本规制办法后,交通运输部门逐步引导企业在保证客运质量的同时,配置中小车型。33条线路中,康驰新巴士就占了17条。

车型调整后,企业最大的感受是,运营成本节省了。王建祥说:“车辆购置占企业运营成本20%,我们统计过,将一部10.5米长的大车更换为7米长小车,车辆购置成本节约20万;因为车身自重轻,电耗可降低

20%;事故率也同比降低30%。”

166路司机朱继伍深有同感,他说,在交通状况复杂、转弯半径大的城市道路上,小车展现了更多优势,“大车转弯容易蹭路,不如小车灵活,跑得快。新车还有语音随时提醒变道、压线、行人进入盲区等,辅助驾驶员行驶。”

效率时代,公交也在追求“提速”,市道运中心交科科长吴昊告诉记者,近年来,城区公交平均发车间隔逐步缩短,如今干线公交高峰期发车间隔已从10分钟缩至5分钟-8分钟,平峰期用小车速节约成本,又可以保证发车频次,缩短乘客等待时间。

此外,小型车占路面积小、更灵活更快,意味着对城市交通的影响越小,这也为城市缓堵提供了另类“思路”。



地铁西门站旁就是公交车站,市民可以实现无缝对接。本报记者 石美祥摄

5年“瘦身”之旅

实现平稳过渡

朱继伍6年前还开着12米的大车,不知何时起,和他重线的46路、133路、23路、K2路上,几乎没看到10米以上的大车,“不管是哪家企业,车辆基本都在八九米。”

市道运中心提供了一组数据,从侧面印证了他的印象。2019年至今,10米以下中小车型占比从19%提升至38.2%。与此对应的是,25公里以上的长线公交越来越

少,仅占12.2%,15公里以下线路占36.3%,一半线路长度在15公里~25公里之间。

当前,在多种出行工具冲击下,北上广深城市纷纷给公交“瘦身”。在中部某些省份的三四线城市,公交企业难以维系,部分线路停运。但很多人或许没有注意到,这些问题其实2019年在福州也初露端倪。

从“被动改变”到“主动求变”——市道运中心交科科长吴昊这样总结公交车型的变化。2019年,地铁2号线开通之际,福州首批地铁接驳专线陆续上线,在线路上投用小,5.99米

的微公交一度成为街头“网红”,开始扭转车身越来越长的趋势。“当时受限于道路条件,福州的街巷路面较窄,购置小型车方便走街串巷。后来,我们在总系统层面,更多从降本增效、精细运营角度,在政策和资金方面主动引导企业完善配比。”

得益于福州公交在“大转小”上谨慎的先行探索,福州并未像部分城市一样,在激烈变革中产生大量车辆空置、停运现象,实现了平稳过渡。迄今,大部分公交线路依然保持着一票制1元、2元的全国低票价。



▲早高峰的地铁接驳5号线车厢。
本报记者 朱榕摄

▼地铁接驳1号专线。(市道运中心供图)

出行方式多样化

探索精细“解法”

如今,“大转小”的趋势不仅出现在社区巴士、接驳专线等支微线上,在一些干线上,很多大车也趋于中型化。以163路为例,自地铁4号线开通后,康驰新巴士公司将10.5米大车更换成8.5米的中型车,高峰小时最大断面满载率从43%提升至55%。

发车间隔、趟次、满载率、日均客流、公共出行分担率,是考核公交能力的重要指标。地铁五线齐发,彻底改变了公共出行格局。当前,以地铁为主干、公交为补充的公共交通层级已构成,私家车、电动车、网约车、出租车、共享单车……人们出行方式更加多样,势必影响公交客流。

随着地铁线路增多,公共出行分担率一直在上升,日均客流量达160万人次。而交出了公共交通“主力”的接力棒,公交还能从哪些方面突围?“大转小”会成为一个契机吗?

福建理工大学交通运输研究所所长吕英志在接受采访时表示,交通流、客流都会有波浪状的到达现象,大小车混派可以使车辆及驾驶资源充分运用,可以有效消化客流。平峰期,都按小班距派大车,容易形成运力浪费,拉长班距又会导致乘客候车时间变长,服务水平降低,公交更难载到乘客,形成恶性循环。

吕英志认为,在地铁时代,公交仍然具备线路灵活的优势,公交该思考与地铁合作双赢而非竞争,使用小车,可以加快车辆周转,提高公交及门(door-to-door)的“可达性”。

“公交不能再以只仰赖政府补贴供给方式运营,要能更精算成本与合理,按需经营,才能可持续运营。因此选择个性化、小型化、弹性化的运营方式,发展需求响应公交(DRT)将是公交发展的一个趋势。”吕英志说。

相关链接

福州公交车型进化史

1983年9月29日,全市首批无轨电车在51路亮相。

2011年9月,福州第一辆CNG公交车投用,让公交车告别了排放黑烟的时代。

2014年底,福州公交集团、康驰新巴士启用首批纯电动公交车,标志着福州公交“新能源浪潮”到来。

2018年,首条社区巴士205路,采用8米长的19座中型纯电动公交,线路总长仅9公里,短驳线、快周转、可达性成为公交车新发展路线。

2019年4月,福州首批地铁接驳专线开通;2019年7月,专供地铁接驳专线使用的新型公交——金旅星辰5.99米纯电动轻型客车投用,仅有9座。