

新闻观察 1+1

公交精准服务 通勤幸福升格

本报记者 朱榕

公交网格化管理 在三个园区启动

本报讯(记者 朱榕)记者从福州市交通运输部门获悉,为方便晋安区福兴经济开发区职工通勤,我市拟于本月开通一条服务园区的通勤专线。这将是福州探索公交网格化管理后结合产业园区职工出行需求开通的又一条通勤公交。

今年,我市交通运输部门在福州软件园、金山橘园洲工业园区、福兴经济开发区3个工业园区试点公交网格化管理,形成行业管理部门、福州市规划院集团有限公司交通院(以下简称交通规划院)、公交企业与园区管委会建立直接对接关系的网格化服务机制,并成立联络工作群,开展用户

需求调查和客流分析,旨在最大化对接通勤需求,提升产业园区交通配套。

何为网格化管理,和以往“一区一策”有何区别?市道运中心公交科相关负责人介绍,网格化的提出,和“一区一策”的理念一脉相承。相较“一区一策”,网格化管理针对的区域更小,从以城市新开发组团为单位,细化到需求较为集中的大型住宅区、产业园区等重点区域。此外,网格化管理把线网规划、运营、管理部门下沉到网格,和网格管理单位直接对接,便于开展调查、成效跟踪、实时反馈等,线网调整可更精准。



地铁接驳5号线高峰期使用小型车。(康驰新巴士公司供图)

具有良好的通勤条件,是青年人落脚城市的一个重要指标。公共交通很大程度上决定了通勤友好度。

调查显示,通勤时间和幸福感有着极大关联,45分钟是幸福通勤的临界点,45分钟以内通勤比重达到80%是改善城市人居环境的重要目标。

今年,我市交通运输部门在福州软件园、金山橘园洲工业园区、福兴经济开发区3个工业园区试点公交网格化管理,解决产业园区公共交通配套短板,提升“幸福通勤”指数。

实施网格化管理后,开通了哪些线路,成效如何?记者前往三个工业园区一探究竟。

福兴开发区

“双地铁”接驳 惠及多家企业

在福兴经济开发区,交通规划院目前正在开展第二轮出行问卷调查。交通规划院规划人员薛朝升介绍:“两轮共计发放600份电子问卷,覆盖园区大部分企业。根据需求,我们初步设计了一条地铁接驳专线并确定行驶走向、停靠点,还在详细论证趟次、运营计划等。”

福兴经济开发区位于晋安,片区人口达2万余人,半数为企业职工。近年来,开发区通过标准化提升,一批园区、路网、租赁住房陆续交付使用。地铁2号线、4号线开通后,片区迎来“双地铁、双站点”的配套跃升。

福兴经济开发区相关经办人林先生介绍,片区企业职工对公共交通出行依赖较大,部分企业反映个别公交线路站点因征迁等原因取消,直接影响附近企业职工的日常出行,管委会了解后立刻出面协调道运部门,迅速恢复了线路站点。

“没想到,今年交通运输部门主动上门征询意见。”林先生说,“企业非常踊跃,通过座谈、问卷提了不少意见。”

薛朝升介绍:“第二轮问卷反映的问题集中在通勤时间长、候车时间不稳定、换乘不方便、停靠点距目的地较远等方面,这是开发区内三个园区存在的共性问题。”

以麦克赛尔公司为例,企业反映门前道路预留公交站未启用,员工需多走数百米到福光路上车。宏捷物流反映正对的塔兴路未设公交站,租户陆续入驻让出行不便逐渐凸显。

针对以上问题,交通规划院运用可视化地理信息软件,设计了一条双地铁接驳线,串联地铁4号线横屿站、地铁2号线上洋站,沿福兴



地铁接驳24号线乘客可按铃下车。 本报记者 石美祥摄

大道途经多家企业、厂房,尽量将站点设在大门、主要出入口。“线路有一半站点属新增,可惠及11家企业、产业园。”薛朝升介绍。

福州软件园晋安分园距地铁横屿站约1公里,园内集聚了喜相逢、中信国安等20余家高科技公司,员工以高科技人才、青年人才为主。

中信国安研发部经理翁焰焰告诉记者:“从软件园晋安分园出发,步行4分钟就有福光路公交站。以后接驳专线开通后,出门坐公交就能直达地铁站口。不要小看这一点改变,通勤便利度,很大程度能影响年轻人的选择。”

公交通到门口,并非很多市民认为的“多往前开一段”“多投几辆车”那么简单,需要综合考虑客流、道路、场站和运营条件。

“车辆的调度、停车、发车、充电都需要首末站,以前我们想开通新线,但实地踏勘发现没有保障设施,公交只能临时停靠、违规停靠。”市道运中心公交科相关负责人表示,随着场站用地规划同步纳入市政规划和道路建设前置环节,公交夜间无站停靠、无地周转现象极大缓解。

以福兴开发区为例,近年周边新建福新枢纽站、宜家南侧停车场等大型停车场,新建道路也预留站点,这些保障设施为线网优化扫平了障碍。

橘园洲工业园区

按铃下招手停 根据需求开行

仓山橘园洲工业园区(橘园洲智能产业园)距最近的橘园洲地铁站还有1.5公里,为方便职工出行,园区门口设“三环纵一路口”站。2019年,地铁接驳5号专线(橘园洲港湾站—淮安高沙)开通,园区职工乘坐地铁到桔园洲站下车,上专线就能直达园区门口。

智能产业园面向三环路呈狭长状分布,以“向天要地”形式聚集了星网锐捷、宝宝巴士等近30家智能产业头部企业,是福州创新型产业园区建设样板,园区A、D、B地块已先行启用,职工人口增多。去年康驰新巴士公司在该线路采取“变距调度”运营模式,在早晚高峰期使用8.5米车型、平峰期使用5.99米微型公交,精准匹配实时客流和地铁时刻表。

家住晋安的职工小许深有感触地

说:“公司从闽侯搬到橘园洲后,乘坐地铁2号线反而不便,还好5号接驳专线公交开通了,经过调整,高峰期坐车方便多了,极大节省了通勤成本。”

今年5月,另一条服务园区的通勤快线23(桥南—三环路纵一路口)开通。线路强化金山片区和橘园洲的交通联系,在工作日开通,早上从桥南发车,傍晚从园区发车,每日四趟次,实行“点到点”公交服务。

该线路有两大特点:响铃式停靠,无人上下车不靠站,大幅提升通行效率;按需响应,除常规发车外,员工可在“康驰快巴”平台提前预订公交,达到一定人数后排班发车。“快巴最高可连续预约一周,实行定线、不定站、不定时方式。”康驰新巴士公交经营管理部负责人介绍。

7月22日,地铁接驳5号专线开通了智能

产业园D区站(响铃停靠),职工小刘说,公司就位于前后两个站点之间,设了招手即停站后,每次可少走400多米。

薛朝升介绍,线网优化过程中,不管是车型配比、班次计划、停靠方式都以实际客流需求为依据。

对职工来说,精准调度缓解了高峰期“等车慢、车厢挤”的困扰,对公交企业来说,按需运营可节省运营成本,康驰新巴士经营管理部工作人员对“大小车搭配”的模式做过成本统计,“仅将10米大车更换为7米小车,车辆购置成本能节省约20万元,每公里电耗可降低20%,事故率也同比降低30%”。

对社会整体效益而言,“按需响应”可节省社会公共运力,将有限的公共资源用在刀刃上,打造高效、低碳、便捷的公共交通网络。

福州软件园

大数据加持 地铁到站公交发车

昨日上午7点半,在福州软件园上班的娜娜走出地铁凤凰池站,前方福大北门公交站,地铁接驳28号专线早已等在站内。上车不到3分钟,公交就朝软件园出发,18分钟后到达鲲鹏大厦站,娜娜走了一小段路就到达公司。

“以前为了赶公交,每天6点半就要起床,现在有了地铁4号线,路上的时间大大缩短了,每天能多睡20分钟。”娜娜说。

接驳28号专线是全市首条采用智能排班的接驳专线。规划部门通过现场调研、问卷调查和手机信令大数据分析,结合通勤园区潮汐特征采取智能排班,调度平台实时掌握地铁到站时间,基本实现“地铁一到,公交即走”。

近年来,大数据在公交线网中发挥了越来越显著的作用,尤其是手机信令数据应用,便于规划人员准确掌握客流流向、位置、规律。福州软件园公交系统的完善,是大数据应用的一个生动案例。

手机信令数据是通过用户手机和基站的信息交换来确定用户空间位置的数据,能够精准记录用户移动轨迹,由此生成的热力图,可显示区域客流密度。“我们借此掌握了软件园片区职住分离现象,并发现五北片区的通勤需求。”薛朝升介绍。

福州软件园约有3万职工,职住分离现象明显。园区一位管理人员介绍,2020年前,只有49路贯穿园区,跨区出行职工经常要转两趟公交,路上就要1.5小时。

不到4年,福州软件园公共交通迎来大升级,累计开通6条通勤快线、3条接驳专线,另有9条常规线路连接各主要道路,辐射覆盖荆

溪组团、五四北组团、金山组团、大学城组团、东二环片区等,和地铁1号线、4号线接驳。目前管理部门针对软件园职工上下班时间,调整通勤快线11运行时间,从早晚各发车一次增至两次。

研究显示,通勤时间和幸福感之间有着极大关联,中心城区通勤人口中单程距离小于5公里的通勤人口比重是衡量城市职住平衡和通勤幸福的指标。5公里以内通勤比重越高说明城市能够就近职住,绿色出行、拥有幸福通勤体验的人口比重越高,60分钟以上通勤被视为极端通勤。

45分钟是幸福的临界点,通勤快线的开通从侧面印证了“45分钟理论”。福州软件园开

通的6条通勤专线,线路平均长13.6公里,单趟用时不到1小时。薛朝升介绍:“这几条通勤快线开通后,客流是持续上升的,证明通勤线路满足了人群需求。”

研究显示,公交早晚通勤客流占了全天40%,从“一区一策”到网格化管理,大数据时代的线网优化更加精细、精准。

福州市交通运输局相关负责人表示,城中产业园通勤特征明显,需求集中,对时效性要求高,网格化管理在职住平衡、绿色出行等方面可发挥作用,且效果较为明显。接下来,交通运输部门会把公交网格化管理应用于更多园区、学校、医院等区域,为绿色、韧性、宜居城市建设贡献公交力量。



地铁接驳5号线为市民出行提供方便。 本报记者 池远摄

讲文明 树新风 公益广告

有礼有福 争做文明福州人

讲文明 树新风 公益广告

有礼有福 争做文明福州人

爱岗敬业 无私奉献

服务他人 奉献社会

中共福州市委文明办 宣

中共福州市委文明办 宣