

小公交跑出大民生，“宝宝巴士”火出圈

越来越小的公交车，如何才能越跑越好

一场公交车小型化潮流，正在席卷全国部分城市。近两个月来，出现在青岛街头的“宝宝巴士”成为当地“网红”。

以个体小、灵活性高为特点，疏通了城市毛细血管的“宝宝巴士”，陆续跑上全国多个城市的大街小巷，能否成为打破公交经营困局，甚至成为变革城市交通现有模式的新出路？

陈晨 李苗 实习生 马华君 青岛报道

每辆“宝宝巴士”每年可省9万元

最近，不少青岛居民发现，新的公交车“缩水”了，以前那种“巨无霸”的公交车越来越少，取而代之的是各种“迷你巴士”穿梭在大街小巷。

据了解，2024年，青岛市更新引进了500余辆新能源公交车和1000余套动力电池。此次车辆更新，青岛挑选了6米、7米、8米三种不同长度的车辆，可更好满足接驳地铁、社区微循环等营运多样化需求。

其中，6米级纯电动公交车创造了青岛公交车辆“最短”纪录，具有小、活、快等显著特点，被市民亲切地称为“宝宝巴士”。

青岛市交通运输局城市交通处处长于冰心表示，引进这批小型公交车，是为了缓解交通拥堵，提升公交服务质量。新车主要投放于微循环公交线路，连接居民区、商业区、学校等重要区域，实现与地铁、大型交通枢纽的有效衔接，为市民提供更加便捷、高效的出行选择。

青岛城运控股公交集团崂山巴士有限公司相关负责人介绍，2024年底，崂山巴士公司一共更新了45辆微型巴士，其中7辆为车身6米长的“宝宝巴士”。

“由于出行方式多样化，现在市民对公交的需求没那么强烈了，乘客多为地铁换乘或老年人。”上述负责人表示。

国家发展改革委综合运输研究所城市交通运输研究中心主任程世东也曾介绍，随着近年来地铁客流量的持续攀升，不少城市开始不断加强地铁与公交的接驳，这类微循环公交线路非常喜欢使用“小公交”。

在一些新修建的微循环线路上，由于道路不宽，运行大型公交车不方便且客流量不大，为避免资源浪费，去年底，崂山巴士公司在3条微循环线路上投放了7辆“宝宝巴士”，既能满足市民出行需求，车辆运行也比较便捷。

据调查，目前这3条微循环线路，平均每个车次的客流量为10人左右，如果客流量有所提升，“宝宝巴士”运转较快，可相应调整发车班次，更加灵活。“上个月每辆宝宝巴士每百公里运行成本节省了200元。”青岛城运控股公交集团崂山巴士有限公司相关负责人表示，相较于大型公交车，宝宝巴士等微型公交车运行时需要的能量更少。

于冰心也表示，这批小型公交车的运行上线，每辆车每年可节约9万元左右，在低碳环保的同时，还降低了公交公司的运营成本，减轻了运营压力。

灵活解决“最后一公里”难题

在青岛“宝宝巴士”吸引网友目光的同时，早在2023年初，为打通出行最后一公



里，济南便推出了小型公交车“红墩墩”。经过两年发展，目前济南已累计开通小巷公交24条，日运量2.3万余人次。

同样，今年1月3日，日照也投放运行了首批10辆“宝宝巴士”，旨在满足市民个性化出行需求，打通城市“毛细血管”，提高市民乘车的舒适度和便捷性。

山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华表示，相较于传统公交车，小型公交车是绿色出行生态体系的重要组成部分，运营线路更加灵活，能够提供短程出行服务，较好地解决了出行“最后一公里”问题。对于一些相对偏僻的地方，它还能起到弥补常规公交服务不足的作用。

以济南为例，张汝华介绍，随着济南后续轨道交通网的扩充，各个轨道交通站之间的连接，可能需要这样的小型公交来实现延伸，丰富公共交通体系，提高公共交通的渗透度和覆盖广度。

“运营小型公交车，可以在客流量不大的情况下节省资源。”张汝华认为，在成本降低的同时，可多添加车辆，提供更频繁的高质量服务，方便市民出行的同时，也能增加公交系统的吸引力。

以前电车的价格比较高，但随着技术发展，近些年电车的价格也在逐渐降低。张汝华表示，如果电车在公交车行业普及，那么运营的花费也会相应降低。

公交小型化是大势所趋？

不难发现，公交小型化在全国范围内已是大势所趋。

近几年，全国多地开始陆续给公交“瘦身”，投放越来越多的“宝宝巴士”。其中重庆是运行较早的城市。

重庆又名山城，地势起伏不平。相较于大型公交车，“宝宝巴士”能更加灵活地行驶在支线小路上。2022年3月，重庆开通了首条小巷公交线路，串联起4所学校，“宝宝巴士”也成为孩子们上下学的“校车”。

今年初，南京也推出150辆车身长7米的“宝宝巴士”，主要投放在主城区客流较小、道路狭窄的新辟支微线路、接驳线路上，覆盖了约30条线路，份额约占全市公交车总量的5%。

为何“宝宝巴士”越来越多？张汝华认为，当前城市集中化减弱，私家车不断增多，且地铁线路不断开通，公交行业的客流量下降已是必然趋势。“客流量越少，发车间隔越大，乘客满意度越低，客流量随之减少，最终形成恶性循环，服务水平难以保障。”张汝华表示，在客流分散和需求提升的“困境”之下，推出小型公交，满足社会多元化的出行需求，是公交公司破局的方式之一。

张汝华还提到，公交行业应探索多种经营模式，通过灵活的线路布局吸引客流量，提升服务水平，利用技术进步、降低成本等措施增强自身竞争力。

记者 李静 李苗
郭辰昊 于泊升 济南报道

2月21日，济南2025年首条小巷公交——541路正式开通，连接解放桥与洪家楼，弥补周边区域“公交空白”，打通了群众出行“最后一公里”。

据了解，自2023年初首条小巷公交线路——“红墩墩”正式亮相以来，济南已累计开通小巷公交25条，日运量达2.3万余人次。此外，青岛、日照、重庆、深圳等地，近年来陆续给公交“瘦身”，“宝宝巴士”越开越多，公交小型化已是大势所趋。

公交越来越小，为居民带来了怎样的便利？大型公交又面临怎样的困境？近日，齐鲁晚报·齐鲁壹点记者乘坐济南577路、568路和508路等多路小型公交车，进行了深入探访。

畅行泉城“毛细血管”

济南小巷公交“红墩墩”长约6米，仅比普通小汽车长1—2米，宽2.02米，小巧的车身带来不少优势。

“红墩墩”最小转弯半径不到8米。相比大型公交来说，这种小型公交在弯道转弯、会车错车时的难度降低了不少，一定程度上解决了常规公交车难以进入小街小巷的问题。在交通拥堵时，小型公交车的优势也很明显。就算在贡院墙根街大明湖站附近和县东巷泉城路路段遇到堵车，它们也只需三四分钟就能恢复通行。

记者了解到，577路发车间隔为8—13分钟，比常规公交车15—20分钟的间隔更为频繁。此外，记者晚上7点左右乘坐568路时也发现，从天桥南到八里桥路段仅需15分钟，远低于常规公交的行驶时长。

小型公交票价仅1元，每车设10个座位，运营成本较低。“这小车挺好！”作为景区线路的小型公交，其乘坐率不比常规公交低。来自外地的陈先生表示，乘坐通往景区的577路公交既方便又便宜。

作为社区线路的小型公交，能有效解决居民出行“最后一公里”的问题。乘客贾女士住在天桥南附近，她感慨：“原来没有568路时，出行太不方便了，坐公交要么得跑到最西边，要么得去堤西路。现在有了这趟车，方便多了。”

小巷公交为啥越开越多

随着小巷公交不断增多，不少市民感到疑惑：济南为何部署这么多小型公交线路？记者采访了解到，济南部署小巷公交主要有两方面原因，一方面是为了填补部分区域公交空白，另一方面是适应目前的公交交通发展趋势。

济南公交有关工作人员介绍，老城区部分街道较为狭窄，大型公交车难以通行，而小巷公交能够轻松穿梭于街巷中，真正实现公交微循环。特别是在一些相对偏僻的地方，小巷公交起到了弥补常规公交服务不足的作用。小巷公交虽小，但其内部配置齐全，为乘客提供了舒适的乘车环境。其票价仅为1元，且执行公交IC卡优惠政策，使得市民出行成本进一步降低。

此外，随着济南地铁网络不断完善和私家车增多，公交客流量一定程度上呈现下降趋势。在客流量不大的情况下，使用小型公交车可以节省资源。同时，小型公交车的购买和使用成本相对较低，有助于降低整个运营成本。

展现城市魅力的新窗口

济南部署小巷公交的这两年，为市民解决了哪些问题？“小巷公交开通后，孩子从家门口就能坐上车，坐9站车再步行200米就能到学校，全程仅需20多分钟。”家住济南CBD片区的市民孙先生说，小巷公交的出现，极大缩短了出行时间，提高了出行效率，居民在享受便捷出行的同时，也感受到了城市的温暖与关怀。

除了方便市民日常出行，小巷公交还串联起城市的文化与商业场所，成为展现济南城市魅力的新窗口。以577路小巷公交为例，这条线路不仅填补了贡院墙根街、县东巷、按察司街等历史名街的公交空白，还串联起超然楼、芙蓉街、宽厚里等知名的“网红”打卡地。游客乘坐这条公交线，可以充分领略济南的历史韵味与现代都市的活力。

同样，508路公交线路的开通，也巧妙地将西市场、中山公园、济南老商埠和大观园等繁华的商业与文化场所串联在一起，让市民和游客能够轻松体验“City Walk”的乐趣。

不过，记者发现，这类小型公交也面临一定的效益问题。“真的就是为了方便群众出行。”568路司机梁师傅表示，该线路已开设两年，沿途多为社区，使用免费卡的老人居多，收益并不理想。小型公交能“跑”多远，还有待于时间的检验。

一元『宝宝巴士』便利与挑战并存

| 济南公交小型化的『服务经』与经济账