

“网约公交”受关注, 济南早已有同款 “街区约巴”让“人等车”变“车找人”



近日,河北石家庄、邯郸等地推出的“网约公交”凭借灵活运营优势引发关注,各地网友纷纷追问“我家楼下何时会有同款”。记者发现,其实在济南,一款性质相近的“街区约巴”已悄然运营一年多。从CBD通勤族的换乘到社区居民出行,济南开通的两条“街区约巴”目前运营情况如何?为市民解决了哪些出行难题?记者近日进行了探访。

► 济南已开通两条“街区约巴”公交线路。

文/片 记者 于泊升 济南报道

手机下单、站点按铃 两条线路接单超15万个

在济南西部的杨柳春风社区,每天都能在一些“特殊”的公交站点看到按铃叫车的老年乘客,还有年轻乘客直接用手机下单,呼叫附近车场的车辆。

“以前从小区走到地铁站得15分钟,现在在家门口按个铃,三分钟就能坐上车。”家住杨柳春风社区的张先生,是521路“街区约巴”的常客。作为济南首条“街区约巴”线路,521路自2024年8月24日开通以来,已累计响应超过7万个订单。

对于“街区约巴”开通后带来的革新,济南公交西部分公司一队队长李东岳深有体会。“传统公交线路固定站点、固定班次的模式,难以满足社区、写字楼与地铁站之间的‘最后一公里’出行需求,往往出现‘要么挤不上,要么跑空车’的尴尬。”李东岳表示,“街区约巴”采用“固定服务区域、不固定线路”的运营模式,恰好破解了这一痛点。

“街区约巴”的乘坐模式与“网约公交”有异曲同工之处。在运营区域内,乘客既可以通过“369出行”App线上预约,也能在沿途站点按下“呼叫”按钮。系统接到订单后,通过精准派单引擎将信息即时发送至司机端,实现3分钟内响应发车。车辆运行中会根据乘客上下车点动态调整行驶路线,实现“一站直达”或“少站停靠”,平均送达时间仅4.5分钟。

“街区约巴”在西部社区积累经验后,济南公交又于今年4月开通了第二条线路,将其配属在CBD片区,满足上班族的通勤需求。

记者从济南公交中部分公司三队获悉,520路“街区约巴”途经齐音路、奥体西路等核心路段,串联起平安金融中心、大都会万科中心等人员密集楼宇,设置5处站点直接对接地铁安成街站,截至目前接单近8万个,服务乘客近8万人次。

这种站点设置给乘客带来了“点到点”的出行便利。交通运



市民在站点按铃叫车,公交马上就到。

输部办公厅发布的《关于加快推动班车客运定制服务创新发展的通知》提到,定制客运具有“点到点、门到门”优势,是有效满足人民群众多样化、便捷化、个性化出行需求的出行服务模式。

“从单位直达地铁口,不用多走冤枉路,几分钟就能换乘,每天能省出10分钟通勤时间。”在平安金融中心工作的赵女士,已经把520路当成了上下班的标准交通工具。

随叫随到、精准送达 凭实惠与智能“圈粉”

“‘街区约巴’票价和常规公交差不多,便利性却堪比网约车,这种既便宜又方便的出行方式太适合我们了。”在杨柳春风社区居民王先生眼中,“街区约巴”既省钱又省时,不少坐过“街区约巴”的乘客都有相同体会。

不少从业者认为,“街区约巴”的成功,核心在于守住了公交的普惠底色。与网约车动辄十几元的票价不同,它按照常规公交标准定价,两条线路票价均为一元,且执行公交IC卡优惠政策,让市民以最低成本享受定制化服务。“这种‘普惠性+灵活性’的组合,既区别于网约车的商业化定位,又弥补了传统公交的服务短板,实现了社会效益与出行体验的双赢。”

数据显示,521路运行满月时,日均接单量就达到89单,累计运送乘客2855人次,高使用率印证了市民对这种普惠型创新模式的认可。

记者发现,为了让“街区约

巴”实现“随叫随到、精准送达”,济南公交对其进行了技术迭代与系统优化。

济南公交集团技术部门工作人员透露,开通一年多来,521路已完成四次技术升级,让“车找人”的服务模式更为稳定可靠。

车载系统的整合升级是效率提升的第一步。济南公交将接单系统直接整合至车载智慧屏,接单效率大幅提升。“现在能实时查看订单信息、乘客位置和规划路线,还能同步收到最优路线提示,减少了很多操作麻烦。”521路司机王先生介绍,智慧屏的应用让他能够精准响应每一个订单。

“精准派单引擎”则解决了订单分配不均的问题。针对同一区域内可能出现的多个预约订单,系统会根据车辆位置、载客情况、路线顺次等因素智能分配,避免出现部分车辆扎堆接单、部分车辆闲置的情况。而“最优路径规划”功能更是实现了秒速计算最短路线,车辆在运行中可根据乘客上下车点动态调整行驶轨迹,实现“一站直达”或“少站停靠”,减少绕行和耗时。最后,通过“一键按铃”闭环实现自动生成订单,避免漏单。

数据显示,通过技术升级,“街区约巴”平均响应时间较开通初期缩短30秒。

“点菜式”定制化服务 为公共交通转型“打样”

记者发现,济南“街区约巴”实践一年多后,恰逢全国多地“网约公交”热潮兴起。从西安的

“捷巴士”,到杭州的预约公交、石家庄的网约公交车,越来越多城市开始探索公共交通的创新模式,试图在传统公交的普惠性与网约车的灵活性之间找到平衡点。

据交通运输部《2025年上半年交通运输经济运行情况》,今年上半年,全国公共汽电车完成客运量185.1亿人次,同比下降5.0%。

中国城市规划设计研究院副总工程师、城市交通研究分院院长赵一新在接受媒体采访时曾提到,当前不少城市公交系统面临客流下滑、营收减少等问题,“网约公交”作为一种新兴模式,将传统的定线定站模式转变为更灵活、精准的响应模式,改变传统公交依赖大规模运力但需求对接不够直接的状况。

在山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华看来,济南“街区约巴”摒弃了“端菜式”的传统服务模式,转而提供“点菜式”的定制化服务,让公交主动适应了乘客需求。“济南的探索虽未沿用‘网约公交车’的名称,却在逻辑和路径上提供了具有价值的参考,为全国城市公共交通转型带来启示。”

同时,精准对接场景需求也是创新成功的关键。“济南没有盲目跟风推广‘全域网约公交’,而是针对大型社区与地铁站之间的微循环、CBD区域的通勤刚需,推出针对性的线路和服务。”济南公交集团有关负责人说。

例如在520路运营区域,地铁安成街站等站点成为上下客最频繁的站点,有时甚至出现“一趟车全是CBD通勤族”的情况。这种供需精准匹配的模式,既避免了“空驶率高”的情况出现,又确保了高峰期出行需求能够得到及时响应,让“运力跟着需求走”。“网约公交的核心价值在于场景化服务,只有找准市民出行的痛点场景,才能让创新模式落地生根、持续发展。”该负责人称。

城市公共交通作为民生服务的重要组成部分,体现着城市的温度。张汝华认为,济南“街区约巴”符合市民需求导向,通过技术创新和普惠公平,在一定程度上提高了公共交通的竞争力。

评论

近日,河北石家庄、邯郸等地推出的“网约公交车”引发社会关注。市民通过手机小程序预约并自选起点、终点,即可在指定区域内以常规公交票价“打”到公交车。这种融合网约车灵活性与公交普惠性的创新模式,为城市公共交通发展提供了新思路。

“网约公交车”将分散、动态的出行需求与闲置公交运力进行实时匹配,打破了传统公交“定点、定线、定时”运营模式,实现了从“人等车、人找线”到“车找人、线随人走”的转变。其价值体现在多个方面,对市民而言,许多新区、郊区,常规公交覆盖不足,出租车成本较高,“网约公交车”以其普惠性和便捷性,提升了出行便利度;对管理者而言,通过智能调度优化运力配置,有望在提升服务质量的同时,盘活存量资源、降低空驶率。

作为新生事物,“网约公交车”在从试点走向普及的道路上,仍需不断探索和完善。首先是效率与普惠的平衡问题。既然是“拼车”,为满足不同乘客需求,车辆绕行在所难免。如何在保证普惠性的前提下,通过优化算法和智能调度,将绕行时间控制在可接受范围内,确保多数乘客的出行效率,是其保持吸引力的关键。

其次是可持续运营挑战。未来,如何探索兼顾公共服务属性与可持续运营的商业模式,需要政府有关部门、企业与社会共同求解。此外,还需做好规则设计,明确其在整个城市公共交通体系中的定位——作为常规公交和地铁的“有益补充”而非替代者,与出租车、网约车等形成良性互补、错位发展的格局。

“网约公交车”让公共交通服务从“大水漫灌”式供给,转向“精准滴灌”式服务,是推动公共服务改革的有益探索。我们乐见并鼓励这样的创新尝试,期待各地在实践中持续优化运营策略、完善技术支撑,让“网约公交车”跑得更稳、更远,真正成为群众便捷出行新选择。

据新华每日电讯

期待『网约公交车』跑得更稳更远