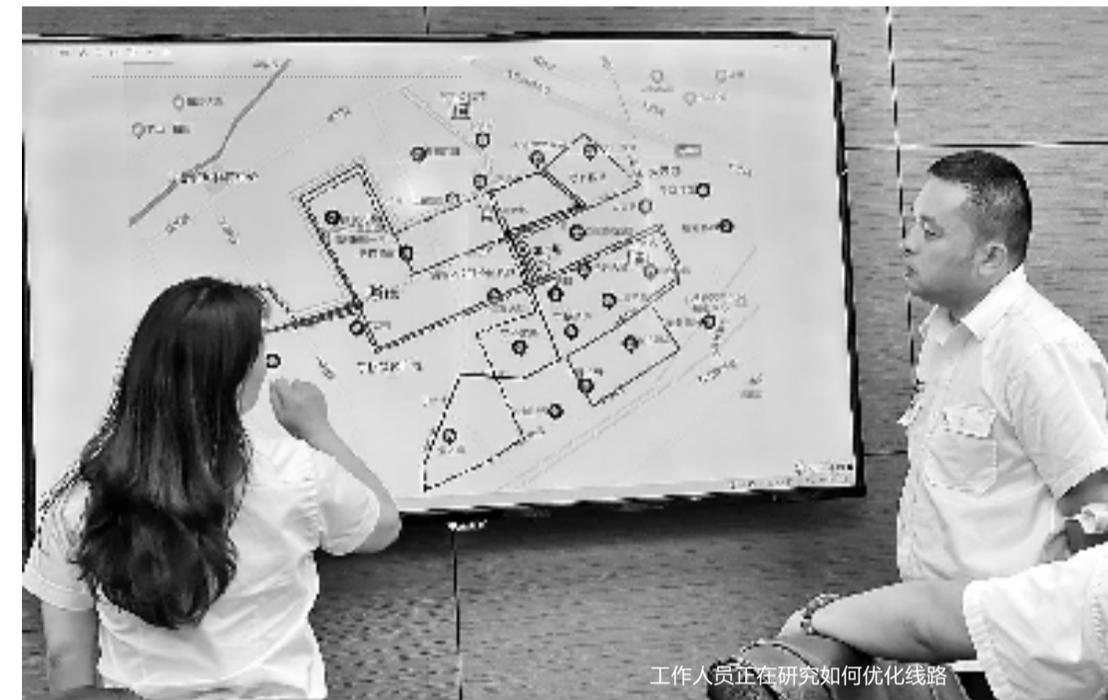


1100条!杭州公交有这么多线路,你想不到吧 20条线不再“站站停”,大数据管理“网红站”……众多尝试你更想不到 百岁杭州公交,想为你再多省几分钟



工作人员正在研究如何优化线路

本报记者 黄伟芬
通讯员 黄佳琪

杭州已有1100多条公交线路,组成了纵横交错的城市交通网。今年是杭州公交开运百年,如何继续为市民游客提供更安全更便捷的公交服务,公交公司一直在思考。

线路如何确定?公交车班次如何调度?这些大家偶尔好奇的问题,却是杭州公交集团客运部副经理林琦几乎每天都要面对的问题。

这两年疫情反复加上地铁不断成网,对公交带来不小的影响。

钱江晚报·小时新闻推出“问企·钱江晚报记者大型蹲点系列报道”,多路记者走进社会百业,走进各类市场主体,以蹲点亲历的形式,从微小切口,观察当下浙江如何稳住经济。

这一次,我们走进杭州公交集团,跟着林琦,从日常工作的点滴看公交集团如何在时代的洪流中发挥和突围。

让越来越多的人选择公交出行,作为一家国企来说,主要是承担社会责任,满足市民和乘客的出行需求,提高乘客公交出行的满意度,“最终的目的是要提高公交在城市交通出行中的分担率。”林琦说。



本报记者(右)在公交集团蹲点采访

不断尝试新举措 月初起杭州20条线路不再“站站停”

7月起,杭州公交在20条线路上试点“响应式停靠”。

当公交车到达一个站点,同时满足“车上没有乘客下车、站内没有乘客、站台没有其他公交车”三个条件,司机可以减速越站通过。

7月6日上午8点10分,我坐上了从武林广场开往天都城的535路公交车。每次车子停靠前,起步后,车厢里都会响起“如需下车,请按铃示意”的提示音。

刚开始,提示音会被车厢里热热闹闹的交谈声弱化,不过也不要紧,工作日的上午,开头几个站点乘客上上下下比较多。

“我们要去肿瘤医院,在哪个站下比较近?”乘客说着一口地道的绍兴话。“廻龙村和半山桥东都行,廻龙村更近一点。”司机孟繁良是河南人,在这条线路上开了14个年头,不仅对线路和站点熟悉,什么样的乘客会在哪里下,多多少少心里有点数,听明白之后他会告诉乘客。

一拨人在廻龙村下车后,车厢里一下子安静了不少。孟繁良说早高峰的时候从天都城往武林门方向人会更多一些,“要是桃花开的时候或是清明节,上午往天都城方向人就多了。”

车子再往前开出几个站点,路面愈加畅通,有的公交站点老远能看到空无一人。孟繁良拿起扩音器提醒“金门西到了,金门西,金门西”,连着播报三次后,他通过后视镜观察到没有乘客要下车,减速路过了这个站点。

一路畅行。23公里,23个站点,9点20分,我们到了天都城站。比以往未实行“响应式停靠”时至少节省了十多分钟,对早高峰出行的人来说,感受还是比较明显的。

网红站点藏着的秘密 背后是大数据

几天运行下来,“响应式”停靠究竟带来什么变化?孟繁良的感受是比平时快了一些,平峰期更明显,“公司应该是从服务的角度出发吧?毕竟每个乘客,都希望‘快’一点到。”

孟繁良的猜测我在林琦那里得到了证实。试行“公交站点响应式停靠”实际上是公交对现有运营模式的一次“局部改革”,也是公交在服务方面的一次“局部创新”。

林琦说,公交集团要做的是,把现在的乘客“留”下来,同时吸引更多的人来乘坐公交车。具体的做法一是通过先进的调度方式,二是优质的服务。“每个决策都有依据,大数据会给施策提供参考。”

历经百年的杭州公交已经实现了“数字赋能”。为什么

首批“响应式停靠”线路会选择535路等20条线路,林琦打开“公交云客流分析系统”,秘密就在这里面。因为这些线路有“客流不均衡,站点多或是站距短”等共性,而这些特征导致的出行规律,会通过大数据反馈到林琦这里。

当他输入杭州任意一条现有公交线路,可以查询丰富的客流信息。比如网红1314路公交车,在上天竺站是上客最多的。

每条公交线路可以是一个数据库的样本,每个站点也是。拿上天竺站来说,什么时候有多少乘客乘坐公交、分别上了途经的哪一趟、具体公交车在途经的站点上了多少人……这些信息都有。

这也是为什么每逢双休日、节假日,林琦和同事们可以通过各类调度措施,比如加密车辆班次、提前储备运能等,在高峰客流期能迅速完成乘客疏散的原因。

数据通过一段时间的沉淀更加准确和具有可参考性。林琦说:“做好服务其实说起来也简单,就是多帮乘客想一点,早上多睡五分钟,游玩结束早点回市区吃饭逛街,都是小小的幸福感。”

算好大家出地铁的时间 让乘客一出站就能坐上公交

目前,杭州公交集团拥有超过1万辆公交车。

林琦一直和我说,公交集团努力的目标是提高公交在城市交通出行中的分担率,也就是通过优化让这些车辆在提供优质服务的同时更加高效运转起来。

当大数据反馈一条线路不合理,线路上乘坐的人过少时,该取缔吗?“大数据总归是冷冰冰的,公交说到底还是和乘客打交道。”林琦说,“考虑优化之前,会帮乘客们找一个替代出行的方案。”

这是公交人性化服务的一种。杭州街头已有好些公交站台可以在电子显示屏上看到公交车到站时间等信息。

目前电子站牌的建设还在逐步推进中,这除了需要资金投入,车站还需要满足通电、通网络等客观条件。

一些地铁站点,已经实现乘客出站,公交即达站台。接下来林琦他们要做的是结合地铁的客流数据,根据每趟地铁到站的时间和乘客人数来调度公交班次,以“地铁+公交”的组合来解决现有的时间和空间上的瑕疵。

1911M路和1912M路是公交集团花心思做的案例之一。3月份天都路道路施工改造,这两路公交始发站调整到了华鹤街上的地铁华鹤街站E口。

但经过调查发现,在D口附近,市民们乘车会更加方便,不仅可以少走几步路,而且红绿灯更少,公交线路的走向也更加合理,可减少绕行。

“算好大家走出地铁车厢走到站台的时间,让一辆辆接驳车准确无误停到站点,这些都做到位的话,人们是愿意选择公交的。”林琦说。

杭州公交想说的话:满足群众出行需求、优化线网布局、持续完善配套建设,公交人一直在努力。我们也将进一步破解难点、痛点问题,与相关部门做好沟通协调工作,为群众提供更安全更高效更便捷更智能的出行服务。

