

公交“响应式停靠” 杭州即将试点,南京会实行吗?



扫码看视频

乘客委员会:近期将对部分远郊线进行调研



杭州公交近日宣布,7月1日起在20条公交线路试点“响应式停靠”,即到站语音播报提示乘客“如需下车请按铃示意”,若没有乘客按铃且停靠站内无乘客等候,将减速越站通过,不再站站停靠。是“响应式停靠”还是“站站停”,哪种更合理?6月23日,现代快报记者探访发现,杭州公交“响应式停靠”使用的按铃,南京的公交车上基本都配备了。也就是说,南京各条公交线路也具备实行“响应式停靠”的客观条件。不过,目前南京公交企业均执行“站站停”的服务规范,这个按键也就很少有人使用。南京市城市公共交通乘客委员会相关负责人表示,将在近期组织委员对部分远郊线进行“响应式停靠”试行调研。

现代快报+记者 李娜 孙玉春 谢喜卓 文/摄

探访

南京公交“站站停”,有按铃装置却少有人用

6月23日上午,现代快报记者在青石街坐上一辆46路公交车,发现车后门边的两根金属栏杆扶手上,成人抓手的高度有一个黄色的长方形按钮,这就是下车呼叫按铃,部分车上的按铃上还有英文“stop”字样。

车行驶至春天家园站时,站内空无一人,也没有乘客提前走到后门或有人表现出准备下车的样子,驾驶员缓慢停靠入站,刹停两秒后再次起步出发。到了花神美境站,公交车刚刚停稳,驾驶员

还没来得及开门,后门一个阿姨着急下车,但她没按铃,而是下意识喊了一句“开下门”。记者一路坐到底站,沿途共有20多人上下车,但无一使用按铃。车子停稳前记者按压门铃,随着“叮咚”一声,从驾驶员方向传来一声“您好,请开门”的机器提示音。

在768路上,记者按铃多次均未听到声音;719路和46路一样,按键是正常的,但没有乘客使用。现代快报记者随机探访的这3路

公交车有一个共同点,即每经过一个站点必定停车,即便没人上下车也会停留两三秒钟。

一名公交司机表示,目前南京的公交车基本都有按铃呼叫下车的功能,但由于是站站停靠,这个功能有些“鸡肋”。通常,在乘客较多有人担心驾驶员会提前关门,或者乘客走神了即将错过下车驾驶员又没注意的情况下,才会有人去按。有的乘客不下车也按着玩,根本不知道这是连着操作台,“您好,请开门”的呼叫声会扰乱驾驶员正常驾驶。

“站站停”已写入南京公交企业服务规范

杭州即将试行的“响应式停靠”,其实类似于公交行业传统的招呼站,这在南京曾经有过,就是乘客在站台需要上车时招手,下车时提前和驾驶员说一声,驾驶员就会停车,否则招呼站就不停了。杭州这是通过公交车按铃替代招呼。

“现在是逢站必停,已经写入企业服务规范。”南京公交集团相关负责人表示,乘客的乘车习惯不同,有的是快到了提前站在

后门口等,有些人不会,驾驶员到站询问时,如果声音小了或是因为车辆噪音太大等原因,乘客没听到而错过下车,就容易引发投诉。但是驾驶员正常进站停靠,乘客错过下车,就不会把责任推到驾驶员身上。出于提高服务质量、提升乘客满意度考虑,公交企业制定了“逢站必停、一次进站、二次进站”等规定。

“‘站站停’是最基本的要求,企业还规定驾驶员进站后要等几

秒。”江宁公交集团相关负责人表示,即便是“站站停”,还是会产生一些投诉。比如有些乘客认为,“我就差几秒没赶上,为什么司机不能等等?”而一般情况下,即便乘客当时没在站台等待,驾驶员观察到对方在赶过来上车,也会再等待几秒钟。

据了解,目前公交企业制定的运营计划中,通盘考虑了进站等待、拥堵时长等因素。

“响应式停靠”还是“站站停”? 大家看法不一

502路是一条较长的公交线路,从六合方州广场到市区的莫愁新寓,单线47公里多,共停靠52个站点。该线路的一名驾驶员表示,看到杭州公交改革停靠方式的报道后,他很赞同这种做法。

“我们的线路非常长,站点多,有时候乘客也会讲‘这个站没人上没人下,干吗还要停啊?’”这名驾驶员说,这是公交公司明确规定的运营准则,驾驶员每站必停,否则就是违规,就可能面临考核处罚。他认为,对于在视线范围内看不到有人候车,也没人下车时,驾驶员减速不停靠过站,是可以节省运营时间的,尤其是像502路,单线运行至少两个半小时。节省运营时间可以降低驾驶员的疲劳程度,减少机械磨损,也可以让乘客早点到达目的地。

采访中,上述公交企业负责人也坦言,“响应式停靠”挺好的,可

以减少驾驶员进站出站的麻烦,减少车辆油耗,在一定程度上提升运营效率。

现代快报记者随机采访了一些乘客。张先生表示,这个应该视情况而定。如果线路不太长,停靠与否对时间影响是不大的,这种线路应该逢站必停,毕竟公交运行安全和稳定是第一位的。如果是在一些相对偏的地方,公交车可以考虑“响应式停靠”。但有一个前提,就是驾驶员要严格执行相关规定,一定要在确认无人在站台及附近时才不停车通过,否则一旦实施“响应式停靠”,可能会让“溜站”现象突出。



南京的公交车上基本都配备了按铃装置

乘委会

将对部分远郊线进行“响应式停靠”试行调研

“关于公交车是否逢站必停,确实有不同看法。”南京市城市公共交通乘客委员会秘书长郎亮表示,企业有要求,但有些驾驶员和乘客是不希望“站站停”,没有人上下的站也都去停,操作麻烦也耽误车上乘客的时间。

他认为,有些线路特别是城郊及一些园区线路,沿途多个站点很少有乘客上下车,减少停车可以让乘客更快到达目的地,也缩短运营时间,提高运营效率,企业可以减少运力投入,其实是双赢的。只是在有些站,如果乘客没有主动到后门等待或者没有打招呼就不停,会出现乘客不能下车的问题,也就是所谓的“溜站”,通过按铃的方式就可以较好地规避这个问题。

他表示,乘客委员会将会在近期组织委员到仙林、江宁、江北等区域线路上开展调研,看是否有试行“响应式停靠”的可能性,并把调研结果和具体建议反馈给公交企业。

他山之石

国内已有多地公交试点“响应式停靠”

“响应式停靠”并不是个例,除了杭州,国内不少城市已在试行类似的运营模式。

今年6月10日,陕西西咸公交宣布开始试行“招呼站”模式,率先在沣西新城辖区1067路、1161路两条公交线路试运行。在这两条线路的招呼站点,不再采取站站停车上下乘客的方式。乘客在这些站点等待上车时需招手示意,到这些站点下车时,需提前按铃。

早在2021年,深圳和宁波已经试行这种模式。深圳在福田、盐田、南山、龙岗等四个行政区,共开通8条接驳巴士线路,每条线路依托地铁站进行接驳,开启“招手即停、按铃即下”服务模式。宁波累计开通7条微公交线路,并设置“招手即停”站点,市民只要在小区门口发现有圆形的“招手即停站”,看到公交车过来,招手车就会停,然后就可以乘车前往最近的地铁站。



南京公交目前采取“站站停”模式