

## 破题“最后一公里”苏州金龙园区“微巴”给出解答

暑期已至，学生们迎来了冰棒和电视的美好时光，当然也少不了各种补习班和培训班。对于苏州园区的孩子和家长们来说，乘坐园区微巴至1公里外的地铁站换乘地铁已经成了时下最便捷、最省心的交通出行方式。



滴滴出行和第一财经商业数据中心联合发布的《华北城市智能出行大数据报告》显示，工作日早晚高峰时间，有超过20%的订单行程起点或终点是在地铁站500米服务区之内。“路远，打个车到地铁站”成了公交覆盖不足区域的出行新常态。

与此同时，随着城市地铁的不断开通，城市公交车客流量出现严重的下滑。交通运输部《2017年交通运输行业发展统计公报》显示，2017年全国城市总客运量为1272亿人次，比上年下降1%；其中，城市公共电汽车客运量同比下降3%。

其实，“打车坐地铁”和“公交车客流量下滑”这两个看似相悖的现象，背后却是传统公交车难以满足新形势下市民出行需要的尴尬。

如何破解这被舆论称为“最后一公里”的难题，成为政府乃至社会关注的焦点。苏州工业园区大批量运营的电动“微巴”，似乎就是破解“最后一公里”难题的一种解读。

2018年4月，新惠巴士有限公司成立。这是苏州工业园区为了应对地铁新时代，解决园区居民出行“最后一公里”问题所做出的举措。其目的就是用新的公交模式，吸引园区居民放弃小汽车和电动车，坐到公交车上来。

新的公交模式显然要与传统公交模式不同。新惠巴士副总经理蒋贞群说，传统模式是以车带人，而新模式则是以人带车，用因地制宜的方法，不同对象采取不同方式解决。具体地说就是，按照居民出行的意愿，精准服务，来推动公交的发展。

对于精准服务，园区管委会和新惠巴士可谓做足了功课，深入社区调查，邀请街道、商务区、社区的代表论证座谈，大数据分析。经过反复论证和分析，新的公交模式形成，园区微巴以短途出行服务为主，线路长度控制在5-10公里，采用小环和往返线两种模式。高峰时段，园区微巴平均5-8分钟一班，平峰时段则时刻表化运营。

有人会说，这种模式与许多城市的“最后一公里”解决方案并没有什么大的区别。其实不然，其本质的区别在于，规模效应、车辆选择、按需布局，形成有效的园区居民小区的网络覆盖。

蒋贞群说，对于早晚高峰出行的人们来说，方便、快捷、等候时间短是最讲究的。这就要求巴士的特点是，周转快、频次高、对接准、时间易控制；而园区内居民区和学校往往都在马路的支线上。为此，我们认为用微型巴士形成高密度网络覆盖，是解决“最后一公里”有效的方法。

然而，用什么样的“微巴”才是最合适的？它能在狭窄道路上行驶通畅，能在高峰时最大效率地运载乘客，能在平峰时让乘客感到舒适，能在运营中成本最小化……

这些现实问题就要通过有实力的客车制造商解决。于是，新惠巴士将这些问题提给了客车制造商——苏州金龙海格客车。经过反复的研究和论证，最终形成了6.5米车长，一次充电可行驶150公里的“微巴”方案。虽然这辆海格“微巴”身段远小于常规公交，可通过海格技术工程师的精心配置，最大乘客数可达到33人。为了达到快上快下的效果，“微巴”还采用了前后两门的设置。不仅如此，车内导乘屏、免费WIFI、语音报站器、视频监控、读卡器等也一应俱全。

当海格“微巴”提供给新惠巴士后，很快200辆“微巴”便穿梭往来于地铁、学校、医院、以及社区生活服务中心等人流汇聚区，小区覆盖率达51%。

合适的车辆，规模的效应，使社区巴士的磁力大增。近一年运营数据显示，公交客流明显增加。18条线路，原来客运量一天是18000人次，现在每天的客运量是26000人次。单个地铁站喂给量平均增长200人次/天。

不仅如此，“纯电‘微巴’的精准服务和周转灵活，减少了运力和人力的投入，而较低的购置成本和运营成本，使整个公司的运营成本低于常规公交公司的成本。”蒋贞群认为，“微巴”就像人体中的毛细血管，是居民从家门口到公交站点的末端距离，做好这末端距离的出行服务，公交自然会成为老百姓出行的选择。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/142259.html>