

## 广州区势最关注

## ■关注广州各区便民车

经营便民车成本压力大,为什么市内各地还在不断推出? 记者走访揭示其中奥秘——

## 便民车受乘客欢迎 对城中村村民也有利

新快报记者近日走访广州市内各区,发现便民车的运营模式除了有像白云区云城街那样由街道与公交公司合作,引进“云城1线”如约巴士(公交车),还有像白云区人和镇西成村那样,通过与汽车租赁公司合作,使用中巴车运营便民车线路的模式。而番禺区则在区的层面开通了微公交线路。这些模式虽然各有特点,但有一点是相同的,即运营成本压力不小。既然难赚钱,为什么还要经营这些便民车线路呢?记者走访发现,首要原因当然是有关部门出于便民的考虑;其次,城中村开通了便民车,改善了村里的环境,村民出租房屋的租金也有了提升空间,这也是便民车受欢迎的一大原因。

## ●白云区

## 人和镇西成村经营便民车 连人带中巴一起租

广州市白云区人和镇西成村的便民车线路是白云区辖内4个镇里最先启动的,主要连接西成村与地铁人和站。

据介绍,西成村共有本地居民2400多人,外来租户8000多人,出租房屋成为大部分西成村人主要的收入来源。特别是地铁三号线人和站开通后,西成村因为靠近地铁站成为很多外来租户的首选之地。“西成村是白云机场建设整村搬迁的村,环境和各种商业配套都比其他村好一点,住在这里很方便。”该村相关负责人介绍,村里很多年轻人和租住在这里的异地务工人员都在广州市区上班,每天出行是一件大事。近年来,村里设置了840和715两条公交线路的总站,分别通往广州火车站和花都狮岭,成为村民出行的主要方式。

新快报记者了解到,从西成村到地铁站坐公交车只需两站,但是步行则需20分钟左右,很多人为了少走路、少等车而选择搭乘摩托车或三轮车等“五类车”出行,导致村里的“五类车”越来越多。“我们村周边的106国道、方华路这几条主干道车流量非常大,‘五类车’不

遵守交通规则,乱闯红灯,安全隐患非常大。”该村负责人表示,除了安全问题,“五类车”也给村里的环境带来很大的负面影响,但辖内居民确实有出行的需求,所以村里希望引入便民车,给大家一个更好的出行环境。

新快报记者了解到,西成村目前营运的便民车一共有4辆纯电动中巴,每15分钟一趟,上下班高峰时段为12分钟一趟,6时发车,23时收车,从西成村村委会到地铁人和站,全程6公里,共设14个站点,并设置了专门的便民车标志。车辆采取汽车租赁的方式运营,司机也由租车公司提供。“连人带车一起租,这样车和人都专业公司做保障。”西成村负责人介绍,今年开始,村内60岁以上老人可以凭证免费乘车,其余收费不变。“现在线路运营还是有点压力,村里每年要承担这几辆车充电的电费,大概有几万元,不过为村民和租户考虑,(引进便民车)还是值得的,村民也同意出这笔钱,因为(出租屋)租金也受这个影响,可以有所提升。”该负责人解释。

## ●番禺区

## 微公交8分钟一班 又快又平最受办事群众欢迎

近年来,广州公共交通出行的难点和痛点主要表现为在部分城乡接合部人口聚居区和偏远乡村出行的便捷程度有待提升,需要重点解决人民群众出行的“最后一公里”问题。为强化公交线网的“神经末梢”,进一步提升公共交通服务的覆盖深度,番禺区重点发展微公交线路。

近日,新快报记者走访番禺区会议中心站。这里是番微公交5路的始发站,司机林师傅告诉记者,这条线路连接番禺会议中心、地铁番禺广场站到新政务中心。今年6月开始运营,共有4辆车,发班间隔不大于8分钟,主要是配合政务中心搬迁,方便办事群众。“没有开通之前,坐其他公交车需要20分钟至半小时,有了这条线路直达政务中心,一般情况下10分钟就可以到”。

新快报记者了解到,2017年8月至今,番禺区先后试点开行了6条微公交线路,共投入运力18辆(均为纯电动车),线路主要覆盖洛浦街、石壁街、大龙街、市桥街等街镇中公共交通较为薄弱的村居。微公交线路运行里程短,车型小,票价低,颇受欢迎。

下一步,番禺区交通运输局计划于2020年1月开行番微公交6路(广州南站环线),配置8辆车,主要连接串通东出发平台与南站周边各停车场,方便自

驾车乘客接驳停车场与高铁站。

番禺区交通运输局负责人介绍,微公交线路效果明显,群众满意度高,但也存在困难,主要是经营成本高而客流量不足,收入低普遍存在亏损严重的情况。据统计,上述微公交线路单车日客流量只有100人次至500人次不等,客运收入难以覆盖运营成本。

此外,番禺区还试点开行定制(预约)便民车(公交)线路。目前共开行定制(预约)便民车(公交)线路15条,投入运力30辆,线路里程主要以5公里范围内为主,车型统一为5.9米长纯电动公交车。通过点对点直达、预约购票的运营模式,有效解决市民短距离、便捷、点到点的出行需求,线路运营效果明显。

目前,番禺区交通运输局正在组织实施新一轮公交线网修编工作,经科学分析规划已形成了番禺区公交线网优化调整规划研究初稿,规划调整公交线路31条,新增开行公交线路22条,其中微公交线路8条。今年11月,这份初稿通过了由华南理工大学、广州大学、广州市市政工程设计研究总院等单位专家组成的评审委员会评审,可为解决番禺区群众“最后一公里”交通出行、加强公交地铁无缝接驳等问题提供有力的决策参考和科学依据。



■白云区的“云城1线”连接城中村的中心地带与地铁白云文化广场站,线路较短且车次较密,颇受欢迎。  
新快报记者 李应华/摄

## ►视点

微公交运营在前  
“云城1线”凭什么竞争在后?  
业内人士揭秘:如约巴士的优势在于“快”和“多”

目前,广州市内各公交公司都有如约巴士的定制服务,白云区云城街的“云城1线”是其中之一。不过,在“云城1线”开通之前,云城街萧岗村一带就已经有一条微公交线路在运营。“云城1线”凭什么和微公交竞争呢?

新快报记者了解到,与微公交相比,“云城1线”在价格上并没有优势。虽然“云城1线”的付费方式和公交车完全一样,但没有被纳入公交优惠的范围,长者、学生、羊城通卡持有者都不能享受优惠。

以现在萧岗村内正在运行的微公交和新开通的街道定制如约公交便民线路(包括“云城1线”)为例,乘客每搭乘微公交1次付费1元,可以享受羊城通优惠,不过线路比“云城1线”长1倍,运营车辆数量只有“云城1线”的一半,所以班车的间隔为15分钟至20分钟;而“云城1线”搭乘一趟付费2元,高峰期3分钟至6分钟就有一趟车,相比之下各有优势。

“市里也在推微公交,但毕竟不

可能一下就覆盖全市,所以像云城街这样主动对接公交公司‘定制’线路的情况,预计会越来越多。白云区其他街镇也开始和公交公司接洽,可以预期未来有更多公交运营的便民车线路投入使用。”新穗巴士营运部负责人透露。

这位负责人介绍,“云城1线”的开通得益于电动车技术的发展,它车身小、续航时间长,可以“钻”进城中村狭小的道路中。“要开通线路,道路环境很重要。”该负责人表示,“有时候除了道路窄,高空中各种线路也是‘拦路虎’”。因为车身有一定高度,有些地方电线、网线拉得太低,公交车也走不了,幸亏现在多数城中村进行了“三线”改造,空中乱拉的线少了很多。在线路开通前的设计阶段,云城街联合白云区住房建设交通局、市交警白云二大队、白云区公安分局交警大队、新穗巴士公司等多个部门和单位在村里开了几次现场会,这才解决了“云城1线”运营环境的问题。