

城事

织密公交地铁一体化网络
广州给出超大城市通勤新解法

“地铁快巴开通后,我能在家吃个早饭了。”

“我从宿舍楼下到地铁站,再也不用淋雨了。”

市民一声声朴素的感慨,折射出超大城市公共交通的民生温度。广州地铁线网纵横舒展,已成为公共出行的骨干。面对出站之后“最后一公里”的换乘难题,广州锚定民生实事,从机制革新、服务迭代、科技赋能多维发力,创新推出地铁快巴、响应式网约公交等特色接驳载体,推动地铁与地面公交深度耦合,交出一份兼具效率与烟火气的超大城市公共交通广州答卷。

■采写:新快报记者 王彤
通讯员 市交通宣



■芳村M01线的开通,为大批市民解决了出行难题。通讯员供图



■学生族排队搭乘地铁快巴。



■地铁快巴统一车辆涂装、线路设计、编码规则、标识指引。

顶层谋篇

锚定民生实事,构建协同联动体系

今年8月,广州轨道交通日均客流量达到975.4万人次,在全市公共交通客流里占比超五成,妥妥扛起城市出行的“大梁”。反观地面常规公交,日均客流回落至226万人次。随着电动自行车、网约车、共享单车的出现,市民出行选择日益丰富,换乘近不近、等车久不久,成为衡量公共交通好不好的新标准。

“广州夏天很长,烈日暴雨轮番伺候,真希望出地铁后能直接坐车到家。”不少市民说道。因此,完善公交地铁两网衔接、打通出行“最后一公里”,被纳

入2026年广州十件民生实事。

谋定而后动,实干方见效。公交地铁接驳站点建设、设施优化等工作涉及多行政区、多街道的用地规划与日常管理,协调层级多、责任主体杂,是项目落地的核心难点。“地铁口那几十米的接驳空间,牵涉的是区里、街里的用地和权责,单靠一家很难落地。”广州市交通运输局相关负责人坦言。

对此,广州组建工作专班,搭建市、区、街道三级联络员队伍,改变以往“一事一议”的零散协调模式,形成“上下贯通、多方联动、齐抓共管”的制度化、常

态化工作格局。广州市交通运输部门联合各区政府、街道及地铁、公交集团实地踏勘、现场协调,优化接驳公交线路设置及运营组织;同时邀请行业专家建言献策,在站点选址、设施规划、用地保障等关键环节,呼吁并推动接驳配套设施加快完善。

围绕“地铁当骨干、公交做接驳”,把地铁快巴开行、接驳线路优化等拆解细化,形成一套标准规范建设指引,地铁快巴统一车辆涂装、线路设计、编码规则、标识指引,让群众“看得见、认得出、用得顺”。

提质焕新

软硬件同步升级,
优化换乘体验

接驳好不好,站点是第一道关口。想要实现舒服换乘,既要改造道路站台等硬件,也要优化指引、环境等软性服务。

硬件改造上,广州市交通运输部门组织广州地铁集团、公交集团拉网式摸排全市地铁、城际各个出入口周边公交站,针对换乘距离偏远的点位,逐一跑到现场实地勘查。结合道路现状、人行道、港湾站建设条件,对16个具备改造条件的站点对症下药:把12个步行超过50米的站点往地铁口挪,补上近距离公交的缺口;借着道路新建改造3处港湾式公交车站,公交车靠站不再挤占主干道;给1个公交站加上地铁站名作为副站名,一眼就能看懂换乘关系。

软环境上,针对开通地铁快巴的27个重点地铁站,广州从标识指路、步行通道、候车便民设施、现场秩序四大维度提升换乘体验。目前同和、车陂南、科韵路、鹤洞东等中心区站点,汉溪长隆、东风等外围站点已经完成升级,候车环境、换乘指引焕然一新。未来还会持续推进更多站点提质,让更多市民出站换乘少折腾、少受罪。

地铁快巴

创新接驳模式,效益达常规公交4倍

在破解出行“最后一公里”难题上,广州地铁快巴交出崭新答卷:主打“短、频、快”,主要在高峰期运行,线路短、发班密,精准匹配市民高峰接驳需求。截至2026年9月,全市已经开出42条地铁快巴(社区类20条、园区类11条、校园类11条),接驳30座地铁站,每天大约3.1万人次搭上便民小巴。

校园里,新和M01线就是这套灵活机制结出的硕果。广州科技职业技术大学校园内禁止电动自行车、共享单车通行,过去学生想要去地铁站,得徒步1.3公里才能坐到普通公交。遇上周五放学、周日返校,大批学生涌向地铁站,打车排队,公交久等是常态。

基于此,巴士集团量身打造了新和M01线。小巴直接开进校园,在学生流量最大的宿舍、饭堂附近设置3个站点,

一脚油门直达14号线新和站、马沥站,真正实现“宿舍楼下直达地铁站”。据悉,线路主要在周五至周日开行,周五放学高峰多派车快速疏散人流,周日返校则拉长运营时间接住晚归的同学。

“以前出门可太折腾了!”在该校读大三的吴同学回忆起往日出行直呼不容易:“从宿舍走到地铁站,我要么走30分钟,要么花15元打车,要么先走15分钟、再等二三十分钟坐公交。”他印象最深的一次拖着行李回家时遇到暴雨,鞋子、衣服全部淋透了。“现在下楼就能上快巴,十来分钟就到地铁站,票价只要3元钱。现在,我可以多休息一会,还能省下不少零花钱,幸福感拉满。”

如今,这条线路日均客流突破2900人次,单车小时载客约60人,运营效益达到周边常规公交的4倍。

产业园区同样尝到地铁快巴的甜头。广州国际金融城写字楼云集,上万名白领每天往返奔波,但园区内部道路管控严格,早期公交很难深入楼宇楼下。刚开通时,车陂南M01、M02、科韵路M01三条快巴日均客流仅仅300人次。运营方没有就此止步,而是认真调研,开启多轮迭代:反复沟通协调,争取开放园区内部道路,把站点挪到写字楼正门;早高峰上班潮,压缩到5分钟一班快速输送人流;晚高峰根据大家错峰下班的节奏动态调配运力;建起企业微信群随时收集白领的吐槽和建议。针对地铁口共享单车乱堆、摊贩占道挡住候车位置的顽疾,交通运输部门联动街道、城管集中整治,清出一条通畅的换乘通道。几番打磨之后,片区地铁快巴日均服务近1500人次,实实在解决上班族的接驳难题。

网约公交

从500米到“零距离”,打辆公交逛街去

城市有终日热闹的核心商圈,也有客流冷热分化的外围片区。广钢新城、钟落潭、琶洲西区等就是典型:早晚上下班高峰期站台人头攒动,可一过高峰,常常连续几小时都没几位乘客。死守固定路线、固定班次的传统公交,就容易陷入“高峰挤不上、平峰跑空车”的尴尬。对此,广州推出需求响应式网约公交,公交可以跟着乘客需求跑。

日前,新快报记者来到广钢新城体验这套新模式。9:00,地铁快巴已经“收工”,片区内人烟稀少。记者点开“广州公交社区”小程序,填好出行人数、起点和终点后提交订单。不一会儿,后台就自动匹配了车辆。等待大约7分钟,预

约的接驳公交就准时来接记者了。值得一提的是,只要在服务范围内,你可以选择任何可停靠的路边,不必拘泥于固定点位。

家住广钢新城的张先生,是网约公交的老用户。“以前非高峰期想出门,要么硬着头皮步行500多米到公交站再换乘地铁,要么花十几块钱打车。现在只花3块钱,就能约一辆公交上门到小区楼下接我,对我们大型居住社区的居民实在太友好。”

网约公交看似简单,背后是一整套数字智慧系统。“我们并不是简单就近派一台车就完事。”广州巴士集团市场运营中心曾刚向记者介绍。在调度后

台,系统会综合研判实时订单、车辆实时位置、载客状态、乘客去向、站点分布等多重信息,智能派单、规划行驶顺序。企业还联合中山大学打磨人工智能模型,在智能拼单、路径规划、动态调度、服务范围划定等方面开展技术攻关,公交调度慢慢告别单纯依靠人工经验,转向数据、算法辅助决策,让公交服务贴合老百姓真实的出行节奏。

科技向前跑,民生温度不能丢。这套模式没有一味依赖手机小程序,还保留了电话召车、家属代约、实体卡刷卡等多种传统服务渠道,兼顾老人和没有手机的学生群体,让科技照顾到每一类市民的出行需要。

业界观察

广州为超大城市
公共交通转型输出范本

广东省城市公共交通协会执行会长叶雪文认为,广州公交地铁“两网”融合实践极具行业参考价值。“它跳出简单增设线路、改造站台的传统思路,重新厘清轨道与公交的功能定位,以灵活机制催生地铁快巴、按需公交等创新产品。既善用数字技术赋能调度,又兼顾困难群体保留传统服务,真正以民生为导向,为国内大城市公交转型输出务实范本。”