从逢站必停到按需停靠 响应式、预约式、铃停式公交降本增效便利市民

“花式”背后藏着公共交通精细账

响应式公交、预约公交、铃停公交……近年来，这些“新名词”频频出现在岛城公共交通领域。记者调查发现，虽然名称不一，但这些新运行方式背后，都藏着一本城市公交运营精细账，这也是新形势下我市公共交通系统主动求变、增强公交出行吸引力的不断尝试。青岛城运控股集团在公交精细化运营理念指导下，先后推出不同模式的新型公交，虽然名称不一，指向却清晰：提升车辆运营效率、降低能耗、减少成本、方便市民出行。



预约式公交让出行变成点单。



响应式公交让出行更便利。



铃停公交将全面推广。

发布
精细运营有“花式”名称

青岛公交的“花式运营”，最早从响应式停靠起步。2024年4月，35路成为青岛首条“响应式公交”试运行线路，上车招手、下车按铃，站台无人时车辆慢速滑行通过。到2025年5月，城运控股公交集团已累计开通“响应式”“招手停+响应式”线路14条，随后再增10条，总量达到24条，并设置“招手停”站点。到2026年9月，规模已扩大为36条“招手上车、按铃下车”的响应式停靠线路、17处“招手停”站点。

如果说响应式停靠解决的是车辆途经站点时的无效停靠，那么预约公交则把需求前置到发车之前。2025年9月24日，首条鼎世华府预约公交开通，覆盖3.2平方公里、18处预约站点，乘客线上提交需求，系统秒级派单、就近派车。公交市北公司相关负责人表示，自上线以来，预约公交以“按需发车、智慧出行”为特色，精准衔接小区、学校、集市、地铁站点等人员密集区域，通过与地铁的无缝接驳，大幅提升市民出行效率。“点单式”预约模式匹配不同出行需求，广受上班族通勤、老年群体购物等用户的认可。预约公交服务随后延伸至周末及假期，实现“工作日有保障、周末不打烊”。2026年以来，东大洋游船码头、高新区1号线、高新区2号线、蓝色硅谷等线路相继落地，服务范围覆盖主城核心区、高新区和蓝谷。

最新加入“花式运营”朋友圈的是“铃停公交”。15日，青岛城运控股集团在铁路青岛北站、高新区、蓝谷核心区三大区域启动20条“铃停公交”试点。所谓“铃停”，原则是“有人必停、无人不停”：站台无候车乘客、车内无人按铃，车辆缓速通过；有人候车或有人按铃，正常进站。它保留全线全部站点，区别于跳过部分站点的大站快车，其本质是对“逢站必停”的精细化修正。名称不同，逻辑相通——用更灵活的供给形态，替代低客流时段“固定班次硬跑”的传统方式。

说法
降能耗提效率便利出行

无论是响应式、预约式还是铃停式，给公交运营带来的成效实实在在。响应式停靠取代“逢站必停”后，35路试运行期间每车次运行时间较以前有所减少。“招手停”站点运行半年，乘客满意度好评率97%。铃停公交停靠次数少了，单程时间短了，同样数量的车就能在一天里多跑几趟。

383路线作为公交崂山巴士公司首批试运行“响应式停靠”服务的线路，运行以来受到不少乘客认可。公交崂山巴士第一分公司相关负责人介绍，383路相比之前平均运送时间缩短8–10分钟，在高峰时段单程运行效率提高约8%，在平峰时段运行效率提高约10%。为了让乘客更好地适应这种新模式，试运行期间驾驶员们站点都会进站停靠，但和传统的逢站必停相比，在没有上下车乘客的情况下，公交车不再开启前后门。“这样每个站下来至少也能节约几十秒时间，对乘客来说节省了出行时间。”该负责人表示，响应式公交是公交降本增效的新模式，也是让市民出行更美好的新模式。据统计，实行“响应式”停靠的公交线路高峰时段平均运行时间缩短了5—10分钟，乘客出行时耗最高缩短19.34%。

预约公交的逻辑不是让车按固定班次空着跑，而是乘客先表达需求、系统再匹配运力。鼎世华府线开通一年累计运营22856公里、服务乘客超5900人次。单看绝对客流不算大，但放在传统固定班次下，这些零散短途需求对应的往往是平峰期的大段空驶，预约模式把“车先跑”变成了“需求先到”。“预约公交太贴心了，给我们带来了实实在在的便利！”社区工作人员与居民纷纷点赞。“以前出门要提前很久准备，现在打个电话就能预约，公交车在楼下等候，再也不用担心赶不上车了。”暖心便民服务赢得群众广泛认可，居民专程送感谢与赞誉，称线路“把服务做到了心坎里”。为让“预约公交”服务更易操作、更接地气，预约公交精心打造“便民服务主题车厢”，通过可视化、场景化设计，降低老年人的操作门槛。运行以来，预约公交用数据筑牢服务根基，用创新破解出行痛点，用温暖传递城市善意，乘客满意度保持在98%以上。

调查
提速降本提升吸引力

花式运营背后，藏着青岛公交打破传统运营方式、适应新时代公交、提升公交出行吸引力的努力。从2025年青岛公共交通客运量来看，公交虽仍是日均客流最大的公共交通方式，但地铁网络在快速拉长：2026年9月地铁8号线全线通车后，运营线路达8条、里程365公里、车站176座，256条公交线路与地铁接驳，地铁站出入口150米范围内公交站点衔接率从90.7%提升到93.4%。

地铁承担了长距离、大运量的干线功能，公交如果继续按“干线化、全站点、固定班次”的方式运营，大量线路会同时面临压力，为此我市交通部门提出了“减低效、降重复、强衔接、优服务”导向。

公交是劳动密集、能源密集、资产密集的行业，一辆车一天跑多少公里、停多少次站、耗多少气或电、需要多少调度和后勤人力，每一项都直接进入运营账本。减少无效启停可降低机件损耗，预约公交从源头减少空跑，省下的是里程、驾驶员工时和能源。这些账目单独看每一项都不惊人，叠加起来才是“精细化运营”的真正含义。无论响应还是预约、铃停，最终目的都是用灵活的供给形态去覆盖低密度、潮汐化、碎片化的需求，而不是让固定班次在低客流时段硬跑。

“首批20条铃停公交实行后，我们正在密切跟踪关注运行数据，将根据情况，适时在所有公交线路推广。”青岛城运控股集团相关负责人表示，受道路通行条件等因素制约，市区公交平均时速只有18公里左右。通过采取有人必停无人不停的铃停模式，在降低能耗的同时也可以缩短运行时间，进一步提升公交吸引力，让更多市民愿意乘坐公交出行。

深度
花式运营背后的经济账

把角度放大，青岛的探索与城市公交改革方向非常吻合。2026年9月底，交通运输部、国家发展改革委、财政部、人力资源和社会保障部联合印发《关于促进城市公交企业深化改革的指导意见》，明确坚持城市公共交通公益属性，深化公交企业改革，并提出构建“常规公交为主体、定制公交为补充、响应式服务为延伸”的多元供给体系。

青岛的三种模式恰好对应了文件的题中之义。常规公交仍是主体，铃停保留全部站点，预约公交重点补的是“最后一公里”盲区和零散短途需求。花式名称的实质，是在公益框架内做供给侧的“精准减量”——减掉的是空驶、无效停靠，不是减掉线路和站点本身。对乘客来说，可提高出行效率、节省出行时间成本，缩短出行时间。对公交驾驶员来说，可降低工作强度、提高驾驶专注度。对公交公司来说，提高运营效率，提升公交车的运行速度和运营效率，减少运营成本。对城市来说，环保节能降耗，可减缓交通拥堵，降低油耗和排放，助力绿色出行。

从“逢站必停”到“按需停靠”，从“人等车”到“车找人”，青岛公交正在做的，是把一辆公交车的每一次减速、每一次开门、每一公里空驶都变成实实在在的账本。公益属性没有变，变的是供给方式；线路站点没有少，少的是空驶和无效停靠。这本精细账，算的是运营成本，也是市民的出行体验，更是城市公共交通可持续发展的长远账。 **青岛晚报/观海新闻/掌上青岛记者 徐美中 摄影报道**