

整装待发的响应公交车。

重庆公交集团供图

重庆开行“响应公交”，提高公交服务效率——

“打”个公交正悄然流行

本报记者 刘新吾

打开手机小程序，确认好上下车地点，一键呼叫……不到五分钟，一辆贴有“响应公交”醒目标识的小型巴士朝着上车地点缓缓驶来。

如今，在重庆，响应公交车可以像网约车一样一键预约、随叫随到，让市民动动手指就能在家门口坐上公交车。它固定服务区域，但不固定线路，利用最少的车辆、线路资源，覆盖广大区域，价格仅需2元钱，比网约车拼车还便宜不少。相比传统公交，响应公交线路灵活、到达迅速，服务效率大大提升。

2024年初，重庆正式开行响应公交。街头巷尾，“打”个公交、说走就走的场景正悄然流行。

手机预约，快速直达——

实现公交乘车自由

早高峰时段，沙坪坝区陈东路上，车水马龙。家住附近的秦女士收拾完毕。拿出手机，轻轻一按，预约好了响应公交。从家门口走到候车点，3分钟的时间，预约的3562路公交车已在站点等候。

“就像打车一样，随叫随到，快速又便捷，上班可以节约十多分钟。”坐上响应公交车，秦女士就夸了起来。

响应公交是一种固定服务区域，而不固定线路的运营模式。市民只需扫描二维码，通过手机小程序预约，响应公会根据客流需求实时动态规划行驶路线，在最短的时间内安排车辆前来接送，是区域内路径可变的“需求响应”公交，让居民出行更加高效便捷。

“以前坐公交，有时候错过一班，要在站点等半天，风吹日晒雨淋，啥都遇到。上班还容易迟到。现在不一样，线上预约，出门就上车，几分钟就到目的地了。”秦女士说。

她告诉记者，自从体验过响应公交后，“打”公交就成为了自己的出行首选，而且还经常自发宣传，推荐给身边的亲朋好友亲身体验。

“叮”“叮，乘客您好。”公交车语音提示不断响起，其他乘客陆续在不同的预约站点上车。

据统计，目前重庆开行的4条响应公交线路，累计服务乘客超50万人，营运里程累计超60万公里，累计订单量超69.61万笔。

天朗气清，惠风和畅，响应公交车一路向前行驶。“公交车的票价，网约车的体验”“不用换乘，可以点对点直达”“随叫随到，现在的公交出行服务真方便”……车内的乘客们你一言、我一语，打开了话匣子，对响应公交赞不绝口。

按需响应，精准服务——

织密区域公交网络

向家岗区域3560路、陈家桥片区3562路、纵五路片区3236线……目前，重庆累计在北碚区、沙坪坝区、高新区开行4条响应公交线路，满足市民公共出行需求。

为什么选择这些区域运行？

“服务跟着需求走，最大限度方便乘客。”重庆交运集团公交集团北部分公司营运生产部部长曹荣晓说。

过去，这些片区由于地形复杂、狭窄道路多，客流量散、需求量不大等情况，缺乏常规公交覆盖，市民出行面临困扰。

针对民众诉求，重庆探索推出响应公交，打破传统公交“定点、定时、定线”的运营模式，开行不固定线

路，利用最少的车辆、线路资源，覆盖更大区域，填补了区域性交通空白，实现按需响应、定点接送，让“人等车”变成“车等人”。

“哪里有市民需求，我们的公交服务就跟到哪里。”曹荣晓说。

作为一种新的公交服务模式，响应公交的模式并不是一成不变。

以高新区的响应公交3236线为例，优化升级的事可不少。运营模式方面，从线上小程序下单调整为线上预约与线下直接候车相结合的方式；服务范围方面，从原先的16平方公里缩减为8平方公里，面积缩小了，公交响应时间更短了，运行愈发高效；票价支付方面，从原有的线上支付调整为线下刷卡+线上付款，票价也由原有的3—5元调整为一票制2元并享受刷卡、换乘等优惠政策，对“一老一小”群体更友好。

“线路开通后，我们通过联动社区学校、接听热线电话、分发宣传单等方式，广泛收集群众意见，及时对响应公交的运营进行动态优化调整，持续升级公交配置，进一步提升公共交通服务质量和效率。”重庆公交集团相关负责人表示。

数字赋能，智能调度——

提高公交运营质效

“您好，请问是手机尾号3579的乘客吗？”“没错！”

“好的，请上车，咱们现在出发前往您预约的目的地。”

这一幕，发生在停靠北碚区向家岗轻轨站点旁的3560路响应公交车上。

“早上，这里预约公交车的订单特别多。很多乘客要从轻轨站出来，前往园区内的不同工厂上班。”驾驶3560路响应公交车的司机杨睿表示。

3560路响应公交，开行向家岗附近区域，主要覆盖工业园区，共有30多个站点。每天，从上午7时到晚上9时，响应公交在路上接单行驶、连点成线，串联起辖区内的轻轨站点和大大小小的工厂、企业。

不同于网约车，响应公交上动辄数十个乘客，上下车地点还完全不同，行车路线怎么设计？

这里面有着科技“狠活儿”。响应公交采用自主研发的智能载客公交算法，通过大数据分析和云计算技术，综合乘客定位、目的地方向、周边公交资源分布、实时路况、运行能力等信息，为乘客快速匹配最佳附近顺路、用时最短的车辆。

同时，面对乘客们多样化、个性化的出行需求，系统可以依托智能算法，计算出高效优质的公交接驳线路，及时进行运行线路的动态调整，灵活调度车辆，调整班

次安排，实现出行需求与运力供给信息实时共享与精准匹配，助力公交提高运营效率。

“不用自己规划行驶路线，交给后台系统就行。”杨睿表示，“每次有乘客下单，公交车上加装的平板设备会自动弹出消息提示和乘客位置，直接按照动态导航路线去接送乘客，非常省心、省时。”

响应公交只是重庆探索多元化公交服务，创新为民服务举措的生动缩影。在重庆，类似的特色公交服务还有很多，比如：“小巷公交”开进社区、医院，打通群众出行“最后500米”；“赶场专线”连接起“菜园子”与

“菜篮子”，方便居民买菜购物；“赏花公交”带领市民共赴美景，助力乡村旅游；“按铃公交”缩短乘车时间，市民出行再加速……

民有所呼，必有所为。在细微处下功夫，重庆不断延伸公交服务触角，持续打通便民交通的“神经末梢”，最大限度满足群众所需所盼。

重庆公交集团相关负责人表示，未来，还将结合区域实际，进一步创新公交运营模式，持续探索更多场景应用，逐步织就“快、干、支、微”多层次公交线网，为居民美好出行赋能。



响应公交车行驶在路上。

雷键摄



重庆响应公交小程序页面。受访者供图



乘客正在上车。

重庆公交集团供图

大学生选课要注重个人长远发展

倪嘉慧

选课，可以说是大学生的一门“必修课”。一些课程给分友好，“选到就是赚到”；部分课程则可能让一些学生直呼“选课不对，努力白费”。如今，紧盯“性价比”，成了不少大学生的选课标准。每位同学都有选择的自由，在有限的时间精力内，计算学习的投入产出比，无可厚非。但是，课程选择如果不考虑自身的真实兴趣和成长需要，仅凭一些功利性因素权衡利弊，有悖于教育的初衷和目的。

大学生选课不仅关乎某个学期的安排和规划，更影响着个人长远的发展。我们应关注到部分学生紧盯“性价比”的选课逻辑，更重要的是透过此种行为，分析其背后的原因，从而找到解决的方法。

学生选课为什么顾虑多？一方面，是因为身上背负着一定的“绩点包袱”。学生选课在意“给分友好”，无外乎是想要个漂亮的成绩单。鉴于绩点与保研资格、出国申请、奖学金评定等有着密切关联，选择给分高的课程，才成为竞争压力下的策略之举。

另一方面，要正视学生背负的“时间包袱”。当学校提供的许多课程没有真正满足学生迈入社会的实际需求时，学生们便可能选择将时间投入到参加实习、实践等课外活动上，从而选择一些负担较轻的课程。

功利性选课行为的成因复杂，其间折射出的一系列问题亦有待反思：例如，绩点这一评价指标是否窄化成了狭隘的分数追求？仅用排名来衡量学生的成长是否过于单一？高校的课程供给是否真正满足学生的实际需求？……只有追根溯源，才能让学生卸下包袱、减轻后顾之忧。

大学教育的目的，是培养人，是习得长远的能

力，不是取得一时的分数。要想营造更健康的选课氛围，让学生学有所得，还需要从多个方面努力。

对于高校而言，要不断优化教育评价导向，尝试创造“容错率”更高的教育环境。例如，改革课程考核方式，引入过程性评价指标，合理调整绩点在评价体系中的权重，注重考查学生的实际能力和创新思维等。包括体育课、公选课在内的部分课程，可以尝试用等级赋分制代替绩点制，让学生在更宽松的评价体系下感受学习的乐趣。

教师应把好课程“内容”关，在打造“金课”上多下功夫。近年来，越来越多高校特色课程频频“出圈”，让我们看到了关于选课的良性循环：北京大学的历史、电影赏析等课程，将通选课变成了大师课，能够容纳上百人的教室时常一座难求；中国人民大学尝试开设劳动教育烹饪实践课，上线即秒没，让很多没抢到课的同学直呼“太遗憾”……高校“爆款”课程广受欢迎，生动诠释了一个道理：当内容深刻有趣且精准切合学生需求时，吸引学生主动参与就并非难事。

对于学生而言，应有长期主义的定力。要认识到真正的竞争力来自实际能力的提升，而不是简单的分数积累。不妨把课程的选择放在更长远的人生坐标系来考量，在个人兴趣、职业需求与学分绩点之间找到平衡，真正“选”有所得、“学”有所获。

社会 杂谈

近期，全国各地陆续开学。开学当日，各地举办了多种多样的“开学第一课”主题活动。

► 2月17日，四川省眉山市彭山区第二中学学生在开学第一课科普活动上观看机器狗表演。
翁光建摄（新华社发）



◀ 2月17日，新疆维吾尔自治区乌鲁木齐市第十三小学学生们在操场上进行趣味游戏。
新华社记者 高晗摄

▼ 2月17日，上海同济大学附属澄衷中学的学生在上海博物馆东馆在古书画修复技艺展台前体验电子版模拟接笔补绘技术。
新华社记者 方喆摄

