

民有所呼 / 我有所应

点题·爆料邮箱:mssd@xmwb.com.cn 线索一旦采用即付稿酬

《上海市公共汽(电)车客运线路优化导则》今颁布实施 今后公交线路咋调? 导则说了算!



市交通委在前期广泛征询专家、学者、人大代表和政协委员及市民代表意见与建议的基础上,今天正式颁布了《上海市公共汽(电)车客运线路优化导则》,统一了公交线网的优化标准,今后本市公交线路的调整、延伸和撤销将“有据可依”。



公交车仍是市民出行不可或缺的交通工具

图 CH

线路调整“众口难调”

申城公交线网优化涉及广大市民和乘客的日常出行,也是交通“补短板”、聚焦难点瓶颈,深入推进实施公交优先战略的重要举措。近年来上海地面公交线网每年优化调整百余条次,但由于缺少相应标准,社会认可程度较低,一条线路的调整、延伸或是撤销往往“众口难调”:一些得到便利的市民点赞支持,而部分出行习惯受到影响的乘客却吐槽反对,管理部门和公交运营企业有时也显得“举棋不定”,尤其是线路的撤销实施起来阻力较大。

截至2015年底,全市共有公共汽(电)车运营线路1429条,其中“最后一公里”线路达189条,公共汽(电)车在城市客运服务中发挥了基础性作用,逐渐形成网络。但在人口规模增长和出行总量增长的背景下,随着轨道交通新线的建成投运,公共(汽)电车客运量呈下降趋势,吸引力提升日益困难,难以满足市民多样化、高品质的出行需求。

公交线网动态优化

虽然公交线网持续动态优化,“最后一公里”线路与轨道交通衔接大幅改善,但总体来看,公交线网功能布局结构仍不完善,尚未形成以骨干线、区域线、驳运线为特征的三级公交网络,尤其是骨干公交线网不清晰、轨道公交接驳效率不高,主要表现在:中心城一些主要公交客运走廊上,普通公交线路较多,复线程度较高,运能和运行速度无法有效提升;在内外环线轨道交通尚未覆盖的区域,缺少骨干地面公交线路联系;郊区新城内部依托单一的公共汽(电)车服务,服务水平和吸引力不高,缺乏骨干公交服务支撑,联系中心城线路以站站停的普线为主,大站快线较少;外环周边地区,轨道公交驳运线路服务覆盖性不够,导致轨道交通辐射范围有限。

此外,公交线路优化调整机制仍不健全,虽然形成了年度两次线网优化调整的工作机制和冷僻线路评估办法,但事前事后评估机制

尚未覆盖所有公交线路的优化调整,导致公交线路优化调整计划往往受公众投诉意见影响推进阻力较大。为使今后线网优化工作有标准可循、有规范可依,建立一套为市民、政府、企业共同认可的线网优化标准势在必行。

打造一体化综合体系

市交通委表示,本市公共交通体系以构建“以轨道交通为骨干、公共汽(电)车为基础、水上轮渡为补充、慢行交通为延伸,通过综合交通枢纽紧密衔接,安全可靠、经济适用、便捷高效、低碳智能的城乡一体化公共交通综合体系”为目标,其中,公共汽(电)车客运线路由骨干线、区域线、驳运线三级线网构成,形成功能明确、层次清晰、相互协调、分担均衡的线网结构。公交线网优化将遵循出行便捷原则、区域差别原则、功能分级原则和集约高效原则,更好地推进公交和轨道交通网络的相互衔接、有效融合,为乘客提供安全可靠、经济适用、便捷高效的客运服务。 本报记者 张欣平

公交线路调整有哪些“规矩”?

“达标”新开发区应开辟线路

今天颁布实施的《上海市公共汽(电)车客运线路优化导则》有以下主要内容——

■ 线路开辟的规定与要求

公交线路的开辟,原则上以新开发区域为主要服务对象,由于内环内公共交通服务以轨道交通为主,且现有公交线网密度较大,存在一定重复线路,因此内环内将严格控制开辟公交线路,开辟线路以驳运线为主要形式。同时,公交线路开辟将进行客流预测,平均百公里客流低于200人次/百公里时慎重开辟,低于100人次/百公里时严格控制。此外,公交线路开辟所应达到的需求量因服务类型而异,对于新开发地区,达到以下条件的应开辟线路:

一是居住区人口规模达到5000人以上并具备设置公交中途站的,至少配套1条公交线路;人口规模超过2万人的,需按照每2万人至少1条的标准,配置公交始发线路和相应的公交首末站,并配套规划公交线路;如暂不具备实施条件,可根据实际情况先建设过渡站点设施,待基本条件具备后再实施永久设施建设。

二是分片开发的较大规模住宅区,当开发超过1500户后,应当配套建设公交站点设施;如暂不具备实施条件,可根据实际情况先建设过渡站点设施,待基本条件具备后再实施永久设施建设。

三是开发园区岗位数达到4万个以上的,需按照每4万个岗位至少配备1条线路的标准安排公交始发线路和相应的公交首末站。

四是大型高教园区(高等院校相对集中的区域)内建设一所高校以上,则应开辟一条公交线路并设置公交首末站。大型高教园区的师生人数多,必须保障其日常出行。

五是中心城区以外区域,大型新建文化、体育和卫生设施应配套公交线路并设置首末站。

另外,对于已建成区域,根据轨道交通站点开通、客流需求及服务功能等因素决定是否开辟,且开辟线路主要以驳运线为主。

■ 线路调整的规定与要求

公交客运走廊上,通过线网优化调整,宜逐步形成一条主干道上有一条规模化运营的骨干公交线路。

中心城区重点按照“一路一线、区域成网、方便换乘”的原则推进实施主要公交客运走廊上重复程度较高的线路的优化归并,形成一批公交骨干线,提高主干道公共汽(电)车的运营效率,降低道路资源和运能的浪费,提高运行效率。

与轨道交通同向连续共站3站及以上的公交线路,且轨道交通服务能够满足客流需求时,宜调整走向。

公交线路总长度50%以上与其他线路重

复,且其余部分有其他线路覆盖的,宜对重合部分进行调整。

为了保障公交线路营运秩序,对超过以下长度且影响线路运营效率的,宜进行调整:外环线以内公交线路的长度超过13公里;郊区区域内线路长度超过15公里,郊区跨区线或市郊线路长度超过50公里;中心城区驳运线路长度超过5公里,拓展区、远郊区驳运线路超过7公里。

除了环线、社区巴士外,为减少乘客出行时间,公交线路非直线系数超过以下数值时,宜进行调整:骨干线非直线系数大于1.3时;区域线非直线系数大于1.5时;驳运线非直线系数大于1.6时(环线除外)。

■ 公交线路终止(撤销)的规定与要求

达到以下条件的线路宜终止(撤销):

一是公交线路百公里客流量低于100人次/百公里时,且所经主要路段有其他线路覆盖的。

二是公交线路与轨道交通复线路段达到70%且途经轨道交通运能充分区域时。即公交线路与轨道交通的客流集散点和线路走向存在一定比例的重复时,则应终止。

三是公交线路总长度70%以上与其他线路重复,或者经过其他线路主要客源段且首末站点相近的复线。 本报记者 张欣平



民生解读

在《导则》网上征求意见期间,市交通委收到不少市民的意见与建议,其中87%的居民支持《导则》出台,认为能为本市公交线网的调整提供科学的参考依据;不过也有一些市民提出了一些问题。记者约请市交通委道路运输处副处长王建军,对市民乘客反映的一些问题作出回答——

■ 市民陆冬青:21路较为拥挤,我建议将939路鲁迅公园终点站向前延伸,设花园路—水电路—广中路—凉城路—广灵四路—975路终点站(广粤路广灵四路)。这样既解决了21路拥挤问题,又避免与21路重线的问题。

回复:如果对939路进行延伸,则会增加与21路公交的重复,与《导则》中公交线路总长度50%以上与其他线路重复需调整的思路不符。21路公交拥挤并非公交线路走向不合理所致,而是运能配置不合理的问题。对此,行业管理部门将会同公交企业进行调研,通过合理调配运能提高运行效率。

■ 网民我不是坏小孩:本人对公交优化导则的内容持质疑态度,主要是针对线路公里数的。凭什么常规线路只能13公里?现在市中心很多人都被迫搬到边缘地带,13公里根本不满足到市区的要求。比如康桥半岛到徐家汇唯一的线路572,到人民广场的451路,都是13公里的两倍,这些线路难道要缩线为13公里以内吗?建议公里数调整为20公里,如果是过江线路考虑公里数调整为25公里左右。

回复:实际运营中,公交线路过长,会造成调度效率低下,发车间隔大。为避免超长线路导致的效率低下、乘客出行耗时过长,通常基于平均运距来确定合理的线路长度。如中心城区公交平均运距为5km,线路长度合理范围宜为公交平均运距2.5倍至3倍,即12.5km—15km。实际中如外环线以内公交线路的长度超过13km的公交线路能够保证运营效率的,且确实存在需求的,则无需调整。此外,对于长距离出行,鼓励采用公交和轨道交通换乘的方式。

■ 市民朱寅亮:内环线以内,对于部分区域公交线路比较缺乏的,应该开辟或恢复到市中心、区中心的公交线路。

回复:内环线以内,轨道交通线网密度大,对于部分区域公交线路比较缺乏的,可以通过开辟驳运线与轨道交通接驳。不建议恢复到达市中心的公交线路,会造成轨道交通资源的浪费。

■ 市民李先生:如果按照《导则》中的公交线路终止条件,小区附近公交线路则面临终止的可能,如何解决出行问题?

回复:《导则》中设定的终止条件(比如公交线路百公里客流低于100人次且所经主要路段有其他线路覆盖),均采取的是“符合相关条件的公交线路宜终止”的表述。因此,即使满足终止条件,也需视实际需求和其他线路能否覆盖被终止线路的服务区域等情况决定是否采取终止,而非强制终止。

本报记者 张欣平

公交线路调整「你问我答」