规划设计“先天不足” 公交换轨交“差一口气”

市民期盼社区与轨交 站之间早日实现无缝衔接

城市换乘调查①

编者按>>>

随着城市建设的日新月异，四通八达又快捷环保的轨道交通已成为许多市民出行的第一选择，但对于不少远离城市中心的居民来说，从小区到轨交站的一段路，也就是我们常说的“最后一公里”，却走得有些艰难。乘公交车吧，站点远、耗时长；骑自行车或是自驾吧，又担心轨交站无处停放；即使搭乘出租车，早晚高峰一车难求的窘境同样令人抓狂。

城市换乘到底存在哪些障碍？居民的出行如何才能更加便捷？即日起，本报推出“城市换乘系列调查”，记者实地走访居民小区，体验换乘之难，并问诊相关部门，寻找破解良药。今天，我们首先聚焦公交和轨交（Bus+Railway）的换乘难题。

实地走访

“最后1公里”换乘有麻烦 走得人腿酸 等得人心焦

站点设置不合理

【投诉】我家住在宝山区松兰路328弄杨泰康苑，工作单位在大柏树，如从家里去上班，乘坐轨交3号线是最快捷的出行方式。但从我们小区到最近的轨交站点水产路站，仅有宝山1路一条公交线，而且最近的公交站点也离我们太远，步行过去至少需要20分钟，再加上等车和坐车时间，光是到轨交站就要花费四五十分钟，实在不方便。（李先生）

【调查】杨泰康苑位于宝山区松兰路杨鑫路口，距离轨交三号线水产路站约3公里，沿途仅有宝山1路一条公交线，居民如要搭乘公交车，必须步行1公里才能到达。

昨天上午，记者实地走访，从杨泰康苑西门出发，沿着松兰路南行，至水产路口右转，直至杨泰路口东侧的公交站台，足足走了20分钟，如果是上了年纪的老人，这段路走上半小时也不夸张。到了晚上，从水产路站乘坐宝山1路回家，公交车停靠的站台在水产路杨泰路口西侧，比去程时上车的站台还要远上一百多米。

【回应】记者致电宝山区城市交通运输管理署，客运科一名工作人员解释说，公交站点的设置需要考虑道路条件、客流状况等多重因素，就拿宝山1路来说，距离杨泰康苑最近的水产路松兰路口刚好有一座跨线桥，根据惯例，桥梁上下坡处不宜设立站点。针对居民出行难问题，交通部门表示，将尽快召集交警、市政、公交公司研究解决方案。

营运时间不同步

【投诉】我家住在浦东新区和融路55弄士韵家园。每天，家人都是通过乘坐短驳公交1034路至轨交芦恒路站换乘地铁进市区上下班。然而，作为连接小区与轨交站的唯一一条公交线路，公交1034路头班车和末班车都与地铁的运营时间不吻合，这让小区内不少早出晚归的居民十分不便。（郑先生）

【调查】记者调查发现，离邱先生居住小区最近的轨交站是8号线芦恒路站。轨交站与小区的距离大概在1公里左右。前几年，交通部门在此处开辟了短驳公交1034路方便居民出行，但难以跟上地铁节奏。

记者调查发现，8号线芦恒路站往市区方向的头班车为5时40分，而公交1034路的头班车6时40分才开出，有不少早出的小区居民只能通过徒步等其他方式前往8号线。每天晚上8时30分，该短驳车就早早停止了运营，这与8号线的运营时间也无法“吻合”。不少晚归市民的回家之路只能摸黑步行或者通过黑车来解决。

【回应】浦东新区交通管理部门答复称，1034路共设7个站点，高峰时段班车间隔时间为15分钟，低谷时段是30分钟一班。经调查，此线路客流主要集中在早晚高峰期间。根据市民的意见，公交公司会针对实际情况对该线路运营时间进行适当调整。

【投诉】我家住嘉定南翔朗诗绿色街区，家人在市中心上班，每天都通过地铁换乘南翔4路的方式出行。然而，从市区乘11号线至南翔后，作为东部社区唯一的一条公交线路，4路在晚上8时前就结束了运营，回家之路只能通过黑车来解决。（陈先生）

【调查】南翔朗诗绿色街区位于宝翔路，最近的轨交站是11号线南翔站。从轨交站出发到小区，最方便的线路是南翔4路，总车程约2.4公里。不过，由于南翔4路晚上8时就结束运营，且平时发车间隔约20–25分钟，给南翔朗诗绿色街区的居民带来不便。陈先生说，他的家人因为下班较晚，常常赶不上末班车。

【回应】嘉定区交通管理部门答复称，南翔4路由南翔北火车站至科盛路蕴北路双向营运，目前线路配置营运车辆4辆，日营运74班次，班次间隔20–25分钟，班次平均客流38人次。经调查，南翔4路客流主要集中在早晚高峰期间。根据市民的意见，嘉定公交公司已将南翔4路列入2014年度增能计划，目前已在进行驾驶员招录及车辆购置等先期工作。

线路绕远耗时长

【投诉】我居住在宝山区华和路中环一号小区，周边还有梧桐城邦、琉樽尚品数个社区，居住着大量的年轻人，他们工作都在市区，但周边的交通却十分不便。能够到达附近轨交站的公交车只有923路，但车次少，间隔时间长，客流量大。希望管理部门能够考虑开设从华和路真大路附近开往轨交7号线的短驳车。

【调查】记者来到中环一号小区附近，经过走访调查发现，离该小区最近的轨交站是轨交7号线行知路站，然而小区附近并没有开通至该站点的公交车。附近居民出行只能乘坐923路至下一站的大华三路站换乘轨交。但令不少居民头疼的是，923路公交车并非直达轨交站点，而是需要绕行至附近的大场镇，并停数站后才能到达，这让不少早上赶车的上班族浪费了不少时间。

【回应】宝山区交通管理部门答复称，对于不少居民反映的情况，他们也曾在去年开会进行了探讨。但由于靠近小区的7号线行知路站附近道路存在隔离带，难以设置公交终点站，所以开设此站的短驳线路存在一定的困难。至于公交923路的线路问题，是通过客流需求，反复考虑才最终设定的，是目前比较合理的线路选择。

断头路无公交车

【投诉】松江九亭虬泾路到底，有个象屿都城小区。居民乘公交车要走到九亭广场或到涞亭南路顾戴路，走过去都要15–20分钟，再加上等车至少20分钟左右，每天上下班苦不堪言，不知这条路何时可以开通公交车。（宋先生）

【调查】虬泾路900弄象屿都城小区是一个有着2000多住户的大型居住区，东至虬泾路，南至别墅区，西至沪亭南路，北至淀浦河路。不过，因虬泾路往南是条断头路，尚未开发完毕，导致无法开辟公交线路。此外，淀蒲河路有限高车辆通行标志，导致公交车辆不能通行。

【回应】松江区交通运输管理局表示，目前象屿都城小区的公交出行问题尚无法完全解决，但周边可供选择的线路并不少，居民可以通过西大门走到沪亭南路上候车。交通部门也将加强调研，新辟、调整线网、增加运能，为乘客提供便捷服务。

选址特殊缺配套

【投诉】我们是金鼎香樟苑一期的居民，小区地理位置靠近外环S20，同时金鼎路往西过了定边路就是一条断头路，给上下班路带来诸多不便。有车一族尚能凑合，但步行外出就显得有些远了。虽然远期规划有14号线的草案公路站，但最近这几年内，不知如何解决居民的出行问题。（郑先生）

【调查】作为普陀和嘉定的交界，因小区选址本身就较为特殊，加上没有配建公交首末站基础设施，市民出行的确麻烦。

【回应】真新街道计划在香樟苑小区的西侧、外环内侧建设一个公交枢纽站。枢纽站建成后，计划调整真新1路、江桥1路等公交线路至该站始发。目前，站点建设方案正在征询相关部门的意见，计划于年内建成启用。

本报记者 **房浩 陆常青 左妍**

▲ 许多市民选择乘坐公交车从小区抵达轨交站

▼ 在9号线佘山站，乘客们正在公交站点候车

本报记者 **陈意俊** 摄

把脉症结

轨交公交线网“脱节”

经过十多年的快速建设和发展，上海的轨道交通已形成了567公里的运营长度、14条运营线路的网络格局，同时也拥有15000辆营运车、1200多条线路的地面公交网路，轨道交通与地面公交换乘客流不断增长。然而，由于中心城区土地资源的稀缺、规划难以落地以及轨道交通客流分布不均和地面公交运营服务可靠性较差等众多原因，目前依然有不少轨交站点与地面公交的衔接较差，市民出行乘坐公交车换乘轨道交通线仍不便利，尤其是那些建设较早的轨交站点的换乘设施存在的问题更为突出。

规划有欠缺

分析一下轨道交通与地面公交换乘不便的原因，在轨交站点规划设计上的“先天不足”、没有充分考虑到公交的配套恐怕是主要因素，如轨道交通1号线虹梅南路站，因车站设置在虹梅路立交旁，受制于立交桥和道路走向，配套公交线路的车站只能远离轨交站点，造成从凌云、长桥、梅陇等大型居住区乘坐公交车到此换乘轨交的乘客需要步行800米左右。

有些轨道交通线路在事先规划时尽管也做了相应的地面公交配套规划，包括地面公交线路调整和地面公交设施规划等，但是地面公交配套规划的约束力不强，选址落地较为困难，从而导致最终接驳线路难以开通，乘客换乘不便。轨交9号线中春路站作为已开通多年的车站，周围公交配套至今仍不成熟，距离轨交车站最近的出口也有四五百米远，公交配套未落实的主要原因是轨交站点周边土地难以协调。

高峰难应对

当下大型居住区相对集中，规模无限制扩大，客观上在早晚高峰时段形成出行的“潮汐式”客流，导致高峰时段一些轨交线路拥堵严重，而进出轨交站点的大客流又造成不少路段的公交车拥挤不堪，给公交运营服务带来了较大的冲击，也给乘客换乘轨交造成了不便。

而随着上海城市道路拥堵的加剧，公交车在站点等候时间、路途行程时间上存在着较大的不确定性，导致可靠性下降。受到道路交通幅较窄、交叉口多、社会车辆随意侵入等影响，公交专用道使用效率不高，公交运行车速没有足够的保障，也给便捷换乘轨交带来一定影响。

穿梭巴士少

此外，眼下为满足“最后一公里”出行、与轨交站点衔接的“穿梭巴士”，线路数量相对较少，并未形成接驳服务的主体，仍无法很好地解决居民从大型商圈、医院、学校、公共服务中心等地方到居住区的短距离出行问题。而“穿梭巴士”考虑到路况和成本问题，一般使用8米左右的中小车型，一旦早晚高峰时段“潮汐式”客流出现时，车厢便会显得十分拥挤。

本报记者 **张欣平**

成功案例

南汇公交：让车轮跟着乘客需求跑

去年底正式通车的轨道交通16号线，北起罗山路南至滴水湖，大多数的站点因种种原因均设置在远离城区的偏远落乡处，一定程度上给沿线居民的出行和换乘带来了不便。主要承担与轨道交通16号线公交配套任务的浦东南汇公交公司，坚持以“开门办公交”的服务理念，根据居民的实际出行需求和客流的变化，不断调整和完善公交运营服务供应，让公交车轮始终跟着广大乘客跑。

轨交开通前先探路

在轨交16号线开通之前，南汇公交就数次派出业务人员前往沿线现场踏勘，在市政道路还不完善的情况下，想方设法从便利乘客换乘出发规划设计相应的公交配套线网和站点的设置。轨交16号正式开通时，南汇公交新辟、调整的24条公交线路与其同步配套投入运营，加上原来就途经轨交16号线各个站点的19条公交线路，总共有43条公交线路与轨交16号线“搭界”。此外，根据轨交16号线各个站点的具体情况，南汇公交在营运时刻表的安排上，均保证在每个站点上有一条“穿梭巴士”与轨交16号线的末班车进行衔接，从而真正做到了公交线网与轨道交通的“无缝衔接”。

轨交16号线开通后，吸引了较大客流，尤其是早晚高峰时段和节假日，出现了临港大道站学生流、滴水湖站观光流、野生动物园站游玩潮、新场站古镇游市民潮等高客流。为积极应对突发大客流，南汇公交周密部署，在公交各个站点配备充裕的机动车，确保站点客流的及时疏运，极大程度缓解乘客在站点候车排队造成的拥堵和不便。

临港大道站每逢周五和周日晚高峰时段，附近海洋大学、海事大学和电机学院的学生客流较为集中，原先配备的4辆车满足不了需求，南汇公交调配运营班次，采取加车的形式，有多少需求就加多少车，不让学生候车时间加大。

野生动物园站双休日、节假日客流较高，刚开始时考虑不够充分，公交投放的车型为9米左右的中型车辆；几周后根据实际客流情况，南汇公交立马将公交车型调整为10.5米和12米的大容量车型，及时疏散客流。

居民自行设计线路

公交线网与轨道交通实现“无缝衔接”后，增加营运班次、减少出行时间又成为广大乘客对公交服务供应新的要求。南汇公交根据轨交16号线运营至今的客流变化和居民出行新的需求，已开始规划实施下阶段公交线网的调整优化方案。

南汇公交首先与轨交运营方、轨交沿线街镇建立了三方长效互动协调机制，并不定期走访街镇，召开居民座谈会征询意见，各街镇则将平时居民乘坐轨交16号线公交的配套及其他要求和建议等信息，及时告知公交和轨交运营企业；同时南汇公交将下阶段调整和优化方案意见征询表印制近万份分发到居民手中，让居民就公交线网、站点布设、发车间隔是否合理提出意见和建议，并让居民根据实际需求自行“设计”公交线路的走向。

根据收集反馈到的居民意见和建议，南汇公交在“一增一减”即增加营运班次和减少出行时间两大乘客最为关注的问题上做足做好文章。

据南汇公交公司总经理张春光介绍，在调整和优化线网方案中，将试点在超长线路上实行全程车定班和区间（高客流区域）相结合的营运模式，在提高主高峰、高客流断面区域加快车辆周转。

比如龙新芦专线，把全程线龙阳路地铁站至芦潮港站改为定班线，做到高峰班次不变，减少低谷班次实行挂牌服务。目前龙新芦专线的总班次是121只（高峰38只，低谷83只），调整后，定班线总班次约60只（高峰38只，低谷22只），而区间班次约达86只（高峰28只，低谷58只），调整后的总班次比调整前约多25只。显然在主高峰、高客流断面区域提高了服务供应，而在低客流区域也能保证正常的服务供应，从而使出行方式不同的市民有了更好的选择。

本报记者 **张欣平**