



线网不断优化 智能水平提高 服务层次丰富 上海获授全国首批“公交都市”



本报记者 曹刚

今天上午，上海获交通运输部授牌，与南京一同成为全国首批“国家公交都市建设示范城市”。



■ 申昆路枢纽16辆双开门公交车即将投入运营



■ 已有多个公交站点迁移至地铁站附近

本版摄影 本报记者 陈梦泽

市交通委道路运输处副处长王建军介绍，交通运输部2011年启动“公交都市”创建工程，上海于2013年申报创建，并在全国率先通过验收。满分1000分，上海获得950分的高分(850分即可达标)。

轨交全网运营线路617公里，工作日客运量常态超千万，乡村公交线路全覆盖，多条轨交线路周末延长运营时间，中心城区车站末班车过零点……密、多、全、长，是上海创建“公交都市”成绩单的一个侧面，而许多市民感觉更明显的，可能是另一些细节：公交换地铁，能不能少走几步路；深夜走出地铁站，公交车站还有没有车；中运量和常规公交接驳，是否可以不出站；早高峰坐公交上班，能不能再准点一些……

走五十米 地铁轻松换公交

前不久，家住金桥的市民赵兰芳发现，家门口的一个公交站“搬家”了。从杨高中路金桥路附近向东移了约1公里，来到杨高中路台儿庄路附近。这个车站集中了蔡陆专线、181路、991路、993路和630路等5条公交线路。

“我一开始不晓得为啥要搬，到旁边兜了一圈才明白，新的公交站隔壁造了9号线台儿庄路站，而且距离地铁1号口特别近，走路不到一分钟，以后换乘相当方便。”赵兰芳还发现，在马路对面的台儿庄路站3号口旁有一片新工地，在建一个公交港湾式车站。

“为了配套即将开通的轨交9号线，方便地面地下换乘，蔡陆专线调整线路，其他四条线路新增了车站。”浦东新区城市交通管理署客运管理科副科长石颖健介绍，轨交新线的地面公交配套方案，有了更高级别的升级——通过新建或恢复，地铁站旁都将确保有一处公交港湾式车站；而且，出入口50米范围以内，都有配套的公交车站。

赵兰芳得到了实惠：以后地铁换公交能少走一些路，更轻松。这得益于周密的地面公交配套方案。“我们与轨交站点所在街镇多次沟通，获得他们的认可和支持，新辟了2条线路，调整7条线路的走向，在6条线路上新增站点。”石颖健补充说，新辟或调整后的公交线路，在地铁开通一个星期前会先通

车，等着迎接新增的轨交客流。

晚15分钟 公交延时等地铁

市民乘客还多了一项实惠：“确保每个新建轨交站点，至少与一条公交线路首末班车衔接，为夜归市民护航。这也是地面公交配套方案的另一个亮点。”石颖健解释说，以往首末班车衔接的，主要是轨交站旁的公交首末站，接下来将覆盖到更多公交站。

改变不只发生在赵兰芳身边。今年底计划通车的轨交9号线3期东延伸段，从杨高中路站到曹路站，新设9个站点，依次为芳甸路站、蓝天路站、台儿庄路站、金桥站、金吉路站、金海路站、顾唐路站、民雷路站和曹路站，全部实行同样的公交配套标准。

以最“冷清”的民雷路站为例，站点周边目前只停靠一条公交线路。新线开通后，配套公交线路将增加到3条。与此类似的，终点曹路站附近现有两条公交线路，地铁新线试运营后，蔡陆专线、1053路、浦东27路都会调整线路，向新站靠拢。

配套方案中还包括应急预案。如地铁出现故障等突发情况，导致大面积滞留，地面公交将及时支援，开设3条临时专线疏散客流，共配车18辆，将覆盖9号线所有站点。

“只要道路具备条件，今后新建轨交线路的地面公交配套方案都将参照这个标准。”石颖健说。

设双开门 无缝衔接中运量

申城越来越关注轨道公交两网融合的细节，让赵兰芳感受到更多便利。这样“无缝衔接”的关怀，还体现在更多公共交通服务上。

“今年中运量71路开通后，建立了轨交、中运量、常规公交等多层次公交出行体系。”王建军提到的中运量，是上海创建“公交都市”、坚持“公交优先”的重要工程。中运量车队队长陈寄洲介绍，2月1日开通以来，中运量运营稳定，“充分发挥专用道、专用站台、专用信号灯的优优势，在中心城区东西走向重要客运走廊延安路上，开出了一条高效、快速、正点的新路。”

客流量变化颇具说服力：开通首月，平均客流人次3.79万，此后

稳步上升，到11月，日均客流已突破5万人次，工作日基本稳定在5.6万人次左右。

中运量还带动了接驳支线的发展，更好地满足不同区域和人群的出行需求。9月8日835路开通，从中运量终点站申昆路枢纽到虹桥火车站或虹桥国际机场，填补了最后几公里的接驳空白。许多市民游客刚下飞机和高铁，就能体验独特的中运量。

最近，申昆路枢纽又迎来一批“新客人”——16辆崭新的双开门公交车，有望年内投入1250路和1251路运营。这两条接驳线将使用新车型，调整新线路，并在凯旋路、定西路与中运量同站换乘。“‘双开门’能方便乘客无缝衔接71路。与中运量接驳时，左边开门，在其他站点，则是右边开门。”陈寄洲补充说，接驳线属于“最后一公里”线路，收费1元，优惠换乘再节约1元，相当于免费接驳，天山仙霞地区的居民出门将更加方便。

差点满分 努力提高正点率

在国家公交都市创建的33项指标中，上海有32项超额完成或达到了预定目标，仅有1项没有达标：公共交通正点率。截至2017年6月，全市地面常规公交的正点率为78%、轨道交通正点率为98.8%，全市公共交通正点率（公交与轨交两个数据的平均值）为88.4%，离目标值94%还有一段距离。

由于轨道交通的正点率一直较高，要想平均值达标，地面公交正点率需达到89%左右。王建军解释说，地面公交受到城市整体交通状况的影响，提高正点率的难度相对比较大，但仍有很多潜力可挖。

他分析，一是继续推进公交专用道建设，在新增公里路的同时，探索路中专用道等形式，提高设置水平；二是针对社会车辆违规占用专用道，加强执法和监管，保障公交路权优先；三是不断推进信息化建设，加强动态监控和调度，积极推行公交信号优先系统，提升车速，减少高峰时段主要交叉口的等待时间；四是督促公交企业用好现有数据，加强精细化管理，优化线路时刻表。“全市已有约320条时刻表挂牌公交线路。三年内，地面公交正点率有望从现在的78%提升到85%。”

【相关链接】

数说上海智慧公共交通

11月20日、21日，交通运输部专家组来沪集中听取上海市公交优先推进办、市交通委、财政局、发改委、公安交警、规划国土资源等部门介绍，实地察看芦恒路综合枢纽、成山路公交停车场、陆家嘴“五个一流”枢纽站、71路中运量申昆路枢纽、静安寺交通枢纽和上海轨交网络运营协调与应急指挥室等重点项目。专家组高度评价上海的创建工作：联合工作推进机制高效顺畅；公共交通服务层次丰富；牢牢抓住信息化“牛鼻子”；坚持抓创新和精细化服务；积极推广P+R等枢纽换乘；积极推行公交土地综合开发利用；财政资金保障有力；重视行业精神文明建设。专家组认为，上海的成绩和经验，有引领示范作用，值得其他城市学习和借鉴。

● 中心城区公共汽电车线路网长度占城市道路网总长度的比例，由2012年的70%增至2017年的75%

● 早晚高峰公共汽电车平均运营时速，中心城区骨干路网达14公里，专用道为15公里

● 早晚高峰时段公共交通平

均拥挤度，2017年上半年为83%，达到不超过85%的目标。其中，全市公共汽电车高峰平均拥挤度为61%，轨交平均拥挤度超过105%

● 公共交通乘客满意度，2017年上半年为87%

● 中心城区公交专用车道设置比率达16%，达到2017年的目标值10%

● 绿色公共交通工具比率，已由2012年的64%增长至2017年的81%

● 公交一卡通使用率(不含出租)由2012年的79.4%增长至82%

● 中心城区公共交通出行分担率(不含步行)达到50.2%

● 公共交通人均日出行次数，2016年已达0.39次

● 公共交通投诉处理完结率，自2012年以来每年都是100%

● 中心城区公共汽电车港湾式停靠站设置率，已达100%

● 2017年上半年全市75%的轨交站点50米半径范围内配有公交线路，比前一年提升近2%；89%轨道站点周边100米半径范围内有公交线路



■ 中运量公交车提升了市民出行的便捷度和舒适度

【背景知识】

公交都市

美国教授罗伯特·瑟夫洛在著作《公交都市》中最早提出“公交都市”的定义：“城市的公共交通服务与城市形态配合默契，能有效发挥公交优势；可持续的公交都市，代表一种城市形态和机动化环境，一种能有效替代小汽车出行的交通方式”。书中评出了世界闻名的八大公交都市：东京、巴黎、伦敦、新加坡、香港、首尔、斯德

哥尔摩和哥本哈根。

“公交都市”是为应对小汽车高速增长和交通拥堵所采取的一项城市交通战略，已成为全球众多大都市的发展方向。主要特征包括：较高的公共交通分担比例，多元化的公共交通服务网络，以人为本的公共交通优先政策，以及高效的城市交通综合管理。