



上路一周 中运量喜忧参半 相关部门积极“补短板”

给些时间 中运量通行将更顺畅

本报记者
张欣平
通讯员
吕高生

备受市民关注的71路中运量公交，从试运营首日数万市民涌向沿线车站“尝鲜”，到工作日客流回归正常，已经历了一周的时间。一些问题相继暴露，质疑之声时有耳闻。不过在近日的采访中，一些业内人士和普通市民向记者表达了一个相同的观点——要从大都市实施“公交优先”的整体战略上来评判中运量公交这一新的探索与尝试，多给一些理解和支持；而中运量公交也应尽快缩短磨合期，对市民提出的“短板”加快整改，进一步完善相关的配套设施，切实把这项惠民利民的好事办实。

喜

一个改变四大作用

尝试在本市的东主主干道延安路上建设中运量公交的初衷，主要是延安路处于中心城区轨道交通网络的空白区域，是中心城区主要的公交客流走廊，实施中运量后可以起到四个主要作用：

① 解决延安路公交出行需求矛盾 延安路公共交通出行需求量很大，高峰高断面客流达到每小时5000人次，预计远期将超过每小时7000人次，但受到建设条件限制，难以铺设轨道交通。

② 优化延安路公交服务能力 先前延安路从河南中路到虹桥路公交专用道为路侧式专用道，受多种因素影响，公交车运营速度为每小时12-15公里。推出中运量公交后，将路侧式专用道转换为路中式，可提高公交车服务能力和运行效率。

③ 促进中心城区道路节能减排 延安路中运量采用纯电动双源无轨电车，可实现线路车辆的零排放。同时配合中运量已逐步实施周边公交线路的优化调整，通过提升区域公交运行效率，来减少公共交通能源消耗和排放。

④ 推动公交线网优化形成示范效应 延安路中运量串联航华、龙柏、古北、虹桥开发区、静安寺、人民广场、外滩等多个重要的交通枢纽，对城市主干道形成“鱼骨状”“主线贯通+支线换乘”的公交线网结构，优化公交资源配置、推动全市公交转型发展具有良好的示范作用。同时，也为提高综合交通体系的整体效率，提高公共交通出行对小汽车出行的比较优势提供尝试。

合理让渡有限资源

以前延安路途经的公交线路高达64条，其中的重复线路较多，浪费了有限的资源。71路中运量公交线路开通后，公共交通的资源得到了有效整合。据承担中运量运营服务的巴士三公司副经理周建平介绍，配合中运量公交线路的试运营，已先后撤消了原71、127、925、936路等多条线路，709、748路也缩线至上海动物园，延安路、虹桥路等主干道上减少公交车103辆、班次1049个，再加上沪朱专线、沪青盈专线等从青浦驶入中心区的郊区线路，减少的车辆、班次更为可观。

“把这些让出的资源投放到其他需要的区域，可以满足更多市民的出行需求”。

节省乘客所用时间

中运量公交的发车间隔较短、乘客候车时间随之下降。“以前我上下班坐71路，在车站等上个把钟，20来分钟是家常便饭的，遇到道路堵塞严重，半小时不来一辆车也经常碰到，现在起码不用等这么长时间了。”在陕西北路工作的蔡女士昨天对记者说。据车队的统计，目前71路中运量配车68辆，平均发车间隔为2.5分钟。

▶ 延安路中运量公交车利用专用车道快速通过道口，为上班族出行提供了新选择 本报记者 陈梦泽 摄

71路今起推“分段准时”举措

积极回应市民的诉求，71路中运量公交从今天起推出“分段准时”举措，尽可能提高车辆的行驶速度。

据介绍，试运营期间暴露出的一些“短板”，让运营方下决心采取相关措施尽快加以解决改善。今天推出的“分段准时”措施，将全程分为三段，第一段从崑崙路到外环路站，第二段外环路站到娄山关路站，第三段

娄山关路站到黄陂北路站，明确各段实施时间，要求驾驶员严格执行，均衡车距。同时，每天早高峰期间分别在外环路站和娄山关路站设置管理岗位，观察车距，积累数据。

此外，营运公司还将在日常的营运过程中，加强对驾驶员的提醒督促和辅导教育，同时不断提高驾驶员对车辆、站点和沿线道路的熟悉程度。营运公司统一制作的周

边线路换乘信息卡，乘务员人手一卡。在所有营运车辆上增设便民服务袋，放置线路介绍、清凉油等物品，以备不时之需。为乘务员配备手持式POS机，供双休日、节假日及突发大客流情况下使用。另外，运营方也将及时提供营运线路调整变更的相关信息，供有关部门对相关站点指示牌换乘信息的及时更新。 本报记者 张欣平 夏韵

而且无论是高峰还是低谷，71路中运量全程的行驶时间基本相同。在虹桥开发区工作、家住七宝的孔宪法先生说，他就是受益者，原来从家到单位，路上要花费1个多小时，遇到堵塞，上班还要迟到，“现在上班坐闵行33路到崑崙路公交枢纽换乘71路，因为有专用道，20多分钟就能到达娄山关路站，每天至少节省30分钟”。

减少开门安全隐患

专用路权和半封闭式公交站点也为上下车时的安全隐患扫清了障碍。

长期以来，公交的站点均设置在道路两侧，平时乘客坐公交车上下车时，常会遇到自行车、助动车急驶而过，往往会有安全隐患；有的车站停靠的公交线路多，一旦多辆车一起到站，乘客还要奔前跑后。“现在中运量使用的是半封闭式公交站点，我们年纪大一点的上下车非常安全和方便，不用担心被脚踏车、助动车撞了。”试运营首日，一对赶来“尝鲜”的老夫妇曾这样感叹道。

有着30多年驾驶经验的朱翔师傅告诉记者，过去开车时总会遭遇社会车辆的“抢、逼、围”，车辆进站停靠后，根本无法驶离站台，“现在好了，安全有了保障。”

行驶速度有待提高

与传统公交相比，中运量的优势显而易见，但试运营一周来也暴露出了一些不足，并得到了有关部门的重视。其中，被“吐槽”最多的主要集中在车辆行驶速度没有想象中的那么快、沿线换乘不够便利及一些服务细节上。

其实，71路中运量公交毕竟还是属于地面公交范畴，公交线路的特点是经过路口多，停靠站点多，加上“巨龙车”车身长且宽，专用道又相对狭窄，还要受架空线所限，要开出地

铁在全封闭状态下的那种速度，也是不现实的。中运量公交也是个系统工程，现在人们反映的道路信号优先并没有完全体现的问题，需要相关部门的协同调整和完善。所谓的“道路信号优先”并非绝对意义上的优先，只是“相对优先”、是以不过多损失横向通行时间为前提的理想状态而已。此外，一味要求驾驶员提高车速，而忽视高架下立柱旁的视觉死角，也会留下安全隐患。我们只是希望加强对驾驶员的日常辅导、督促和管理，不断提高驾驶员车辆的熟练程度，尽可能地提高车速。

乘车习惯受到挑战

71路中运量试运营后，沿线部分公交线路也相应地实施了撤销和调整，确实对原有的乘客长期以来形成的出行乘车习惯带来了一定的影响。原来71路是天山地区居民出行的主要交通工具。家住天山三村的冯志根老伯告诉记者，自1958年搬入天山新村后，每天都要乘坐71路上下班，退休后还是乘坐71路去华东医院看病，与71路有着深厚的感情，换成中运量后，虽然有短驳线，票价也没有增加，“但毕竟要增加一次换乘，总有些不方便。”

在采访中不少市民建议，能否将短驳线与71路中运量的换乘距离尽可能缩短些，以减少乘客的步行距离。如替代原来71路的短驳线1250路，现终点站在凯旋路近延安西路处，从终点站到71路凯旋路换乘需要步行4分钟，还得翻过天桥；如果将1250路终点站设在天山路近延安西路处，步行2分钟过横道线就可进入71路凯旋路站。家住茅台路的范老伯也建议，1250路西向东从双流路到凯旋路站，沿途与190路全覆盖，还要到中山西路、武夷路、凯旋路去转一圈，如果直接从天山路过中山西路在延安西路路口停靠，行驶路程和时间都能缩短，换乘也更加方便。

咨询解答不够“内行”

试运营一周来，71路中运量的乘务员对沿线站点周边的换乘线路不熟悉，沿途对乘客的咨询解答也不够“内行”，缺少必要的提醒等，也受到了一些批评。据了解，目前本市公交绝大多数线路实施无人售票。此次71路中运量试运营，巴士集团特意面向社会招聘了150余名乘务员，这些乘务员虽然经过一定的岗位培训，但面对突发大客流和意外情况，应对能力有限，往往“顾此失彼”。眼下当务之急，就是要加大对乘务员的专题培训，让乘务员尽快掌握包括售票工作、升降集电杆提醒和服务提示语辅导、沿途景点介绍、问询解答等服务技艺，以便更好地为乘客服务。

增加拥堵担忧尚存

至于一些市民对71路中运量会加剧延安路拥堵的担忧，多位业内人士在接受本报记者采访时表示，中运量公交的价值需综合考量，车道堵不堵并不是评判中运量系统优劣的依据，标准应该是有无吸引更多的客流，能否提升公交的效能，是否鼓励绿色出行、压缩私家车使用的空间。

本市交通专家、同济大学教授陈小鸿认为，与一般的公交专用道设置在马路的最外侧相比，将公交专用道放在路中央，的确对整个道路的通行会有一些影响，“但专用道边上的车道堵不堵，并不是中运量能够承担得了的责任”。她表示，现在整条延安路路口的信号配置，都是按照“公交优先”的原则，通行尽量顺畅来设计的，但真实的情况可能还是要对原来的方案有一个互相调整和适应的过程。“试运营初期总会出现一些这样那样的不足和欠缺，相信运行一段时间稳定了之后，再做一些必要的调整和完善，中运量公交的通行将会变得更加顺畅。”

忧