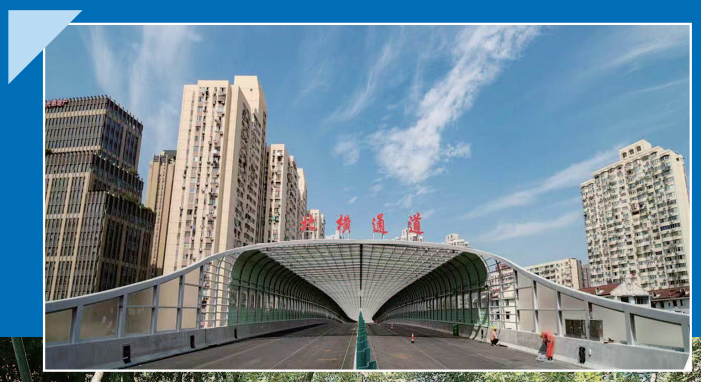
民声化实景 交通惠民生

近年来，针对市民群众对城市交通建设和管理的新期盼，围绕“互联网+”时代交通领域出现的一些新情况、新问题，市交通委始终以“人民城市人民建，人民城市为人民”重要理念为指导，重视社会资源、群众智慧的吸取和运用，汇集民声民情、发挥民智民慧，坚持“民有所呼，我有所应；民有所需，我有所为”，努力当好问题的“发现者”、情况的“研究者”、工作的“推动者”。



◀ 北横通道 忻耀进 摄

▼ 城市慢行系统 市交通委供图

▶ 地铁站提升通行效率 申通地铁供图（资料图）

北横通道 嵌入快速公交

建议>>>

北横通道是中心城区东西向交通大动脉，沿线地区生活密度大、通勤需求高，在市北区域仅内环西段的日均客流就达到38.5万人次。与此同时，目前地铁的高峰客流已接近饱和，地面公交又难以满足及时快捷的要求。因此，在北横通道建设快速公交系统具有重要的现实意义和可操作性。

一是可在路面修整、新建车站、通信信号、供电及标志标线等方面，与北横通道工程同步推进，争取快速公交系统与北横通道贯通同步投入使用，切实提升地面公交运行效率和服务水平。

二是可提早安排每个站点的公交接驳，优化现有公交线路，接通城市“毛细血管”，使城市交通得到整体优化，最大限度方便市民出行。 建议人 **徐肖**

回应>>>

市交通委会同市发展改革委、市规划资源局、市交警总队，结合北横通道建设契机，已组织城投集团结合地面道路设计，研究完善北横公交专用道设置方案，进一步论证公交专用道的实施范围、公交专用道的适用性，以及车站的布置方案。系统评估公交专用道实施效益以及对社会车辆运行的影响。同时，已组织市道运局、久事集团，结合北横公交专用道工程方案，同步研究北横通道公交客流特征分析及公交线网调整优化方案。

慢行系统 引领出行风尚

建议>>>

《上海市交通发展白皮书(2022版)》提出“打造全龄友好、活力四射的慢行交通”目标，但和市民与日俱增的“绿色出行”意愿相比，城区自行车慢行系统的建设和更新略显滞后，存在着路网通达性不够、缺乏高品质示范区、综合监管不够等问题。建议应加强慢行交通基础设施建设，打造五个新城慢行示范区，通过宣传引导和综合治理引领绿色安全出行新风尚。 建议人 **鲁玉坤**

回应>>>

市交通委会同市道路运输局等努力提升本市慢行交通品质。中心城道路在聚焦解决“禁非道路”问题的同时，有效利用公共通道、街坊道路，适时开放地块内部道路，增强自行车骑行品质。中心城以外地区，提高慢行网络密度，对城镇段公路增设慢行系统。增强跨水系、铁路、高(快)速路等慢行连接。按照轻重缓急编制近期计划和远期规划。注重完整连续慢行网络的构建，推进解决与绿道系统衔接、公共通道利用等群众关注的热点问题，有效缓解过街设施、轨道站点非机动车停放等慢行突出矛盾。鼓励依托新城枢纽、中心商务区“一体化、多功能、综合型”的立体开发模式，构建高效连通且功能复合的全天候立体慢行系统，构建“骑行—交通枢纽—停车”体系，实现交通枢纽与道路、公共设施的融合。

地铁高峰 减少客流积聚

建议>>>

由于起步较早，受制于当时技术、资金、政策等，上海部分地铁在线路规划、车站布局、运行管理等方面存在“先天不足”。由于站台层面积偏小、站厅层闸机偏少、运行调度联动不够等问题，导致高峰期的客流集聚，造成了一定的安全隐患。建议根据客流数据和拥堵情况，合理调度上下行列车的到站时刻，尽可能避免相向列车同时到站的情况；根据各个闸机的客流负荷，通过增加闸机数量、调整闸机位置、完善闸机布局等提升通行效率。 建议人 **山连根**

回应>>>

申通地铁集团根据实际情况，已对问题突出的车站到站时间进行调整，如2号线龙阳路站、4号线世纪大道站、15号线上海南站站等，在一定程度上缓解了拥挤情况，后续将持续跟踪，适时调整。

针对部分出站客流较为集中的车站，已调整闸机位置、完善闸机布局。4号线浦东大道站，6、8、11号线东方体育中心站等通过增设闸机或灵活调整双向闸机，提升了出站通行能力；15号线上海南站站、16号线龙阳路站等则调整了扶梯运行方向，增强站厅至站台输送能效，有效缓解了客流拥堵现象。同时，通过广播宣传、增派人员、加设隔离栏杆等，加强客流聚集处的疏导和安全监护，切实保障市民的出行安全。

打造绿色交通体系 厚植绿色出行文化

品质出行让上海更美好

上海市交通委员会全力打造绿色交通体系，提升交通服务品质，厚植绿色出行文化，推动习近平生态文明思想在上海交通领域落地生根，为提升上海城市能级和核心竞争力，推动高质量发展、创造高品质生活提供重要支撑。

公交服务优品质

公交作为人民群众的开门七件事之一，它的服务品质直接关乎群众的获得感、幸福感、安全感。如今，公交出行更便捷，车辆到站信息预报服务得到了广大乘客的欢迎，在中心城区全面覆盖的基础上，深入推进郊区公交电子站牌的建设，不断优化提升报时准确率；运营车辆更环保，每年新增和更新车辆全部为新能源车，助力2025年全市公交车全面实现新能源化；文化内涵更丰富，49路汉口路江西中路站、926路老西门站、76路凯旋路宜山路站等站点旧貌换新颜，以复古、园林、摩登等不同风格，充分体现了公交与城市文化生活的融合，与20路百年历史特色线路等，共同打造上海公交都市风景线。

慢行交通求舒适

自2016年首次开展“慢行交通补短板”以来，全市平均每年完成慢行交通设施完善项目30个。2021年起，进一步加强力度，完成慢行交通品质提升项目54个，2022年完成71个，一批解决人民群众急难愁盼的慢行交通项目脱颖而出。

长宁区着力打造无隔阂的慢行空间网络，推动苏州河滨水空间、华政校园、中山公园的融合开放、无缝衔接；黄浦区着眼适老、适儿、无障碍，打造了重庆南路、中华路、徐家汇路和制造局路等多条道路串联的全龄友好步道，保障了周边学校、医院不同群体安全出行的需求；崇明依托生态岛建设和发展，将农村公路与慢行系统有机结合，慢行系统更加系统化、网格化，塑造乡村慢行新空间；金山结合滨海旅游度假区，打造休闲游览的自行车专用路，将城市沙滩融入骑行，成为市民休闲、健身的新地标。

江南阡陌变通途

2018年起，本市深入开展“四好农村路”建设，全面助力乡村振兴战略实施。把农村路建设好，编制农村公路建设规划，出台规划设计导则，新改建逾420公里；把农村路管理好，全面深化管养体制改革，设立三级路长组织体系，推进治理数字化转型，金山区“智慧路长”、青浦区自动化检测案例成功入选交通运输部典型案例；把农村路养护好，提档升级改造2400公里，安全隐患整治1200处，优良路率达到97.8%；把农村路运营好，完成郊区32条线路、655个站点实时到站信息预报服务，因地制宜设置27处农村公路驿站，城乡交通一体化水平始终保持在5A级。

5年来，上海成功创建2个全国示范县、54个市级示范镇和566条示范路。“农村公路+文化+旅游+产业”示范效应不断溢出，以美丽公路为纽带，串珠成线，推出一批令人向往的生活秀带和网红打卡点，让每个村、每个镇都有故事可讲、有风景可看，人民群众的获得感、幸福感和安全感不断提升。

■ 百年公交焕新再出发 久事公交供图