

公交夜宵线如何更好服务夜间出行族

市民建议大车换小车 市交通委表示将持续优化线路车型

民生调查

本报记者
任天宝

深夜,城市褪去白天的喧嚣,在上海地铁停运后,一辆辆公交夜宵线穿梭在街头,为夜间工作者点亮一盏回家的灯。

为保证钢铁、纺织等行业职工的需要,1958年9月19日23时30分起,公交65路开始实行通宵行驶,成为上海第一条通宵行驶的公交线路。截至目前,上海共有39条公交夜宵线,数量居全国之首。

夜宵线通常指23时至次日5时之间运营的公交线,之所以被称为夜宵线,主要是因为其运营时间为夜间,类似于夜宵时间。去年12月21日凌晨4时,325路夜宵线发出了最后一班车,此后这条夜宵线路被正式撤销,在社交平台上引发了热烈讨论。

夜宵线的近况如何?乘坐的人到底多不多?为此,记者进行了一番调查。



隧道三线夜宵线的乘客数量算是夜宵线里较多的 本版摄影 任天宝

记者调查

乘客普遍不多 个别线路一晚仅两三人搭乘

乘客是谁

隧道三线起讫站点分别为上海火车站和博山东路龙居路,夜宵线共有4辆车和12名工作人员,包括驾驶员、售票员和调度员。

记者3月10日深夜来到起点站上海火车站南广场,乘坐的23时40分班次准时发车。此时的车厢内只有记者一名乘客,直到行驶至人民广场(福州路)站时,才有一名中年女乘客满脸倦容地刷卡上车,记者上前攀谈,原来张女士是一家连锁酒店的保洁员。“我儿子在上海念大学,为了能时常见到他,我就从沈阳老家搬到了上海,开始还不知道下班后可以坐夜宵线,儿子帮我查了才知道,想着能省一点是一点。”

在延安东路浙江中路站,又迎来两名乘客,一位是酒吧的服务员,另一位是饭馆的服务员。“要是打车的话要花二十几元,每个月下来就是一笔不小的开销。车费也便宜,统一票价二元,还确保有座位。”她们说。

一趟车下来,不包括记者在内,

共有9名乘客上车。售票员丁彩凤说,隧道三线夜宵线每晚客流约为120人,乘客数量算是夜宵线里较多的,主要为下晚班的服务员、上早班的超市及食堂员工,都是非常辛苦的劳动者。“有时候凌晨两点还会遇到地铁维保工人,检修完地铁坐公交回家。”

新线如何

作为上海西南片区最大综合交通枢纽——上海松江站配套公交之一,今年1月5日起,一条全新的夜间公交线路——上松夜宵线开通,为深夜往来上海松江站和市区的乘客提供便利。

上松夜宵线于22时45分从松江站始发,直接抵达上海南站(南广场),中途不设站,途经高速,行车时间约为1小时,票价9元。其中,上海南站(南广场)首末班车时间为23时50分至次日2时05分,松江枢纽首末班车时间为22时45分至次日1时。运营方上海松江公共交通二分公司负责人告诉记者,这是上海时隔6年再次“上新”公交夜宵线,也是上海首次

开通连接郊区新城和中心城区的夜宵公交线路。

记者3月12日23时50分在上海南站上松夜宵线站台看到,始发车上没有乘客。调度员张女士说,乘坐这条线路的乘客多为从松江站出发前往市区的,每晚有七八名。作为一条新辟线路,这样的客流量着实不算多,为此,有居住在松江的市民建议在松江多设置几个站点,方便松江居民的夜间出行。

客流咋样

记者调查多条夜宵线后发现,目前乘客普遍不多,有的一晚上只有不到10位乘客,个别线路甚至只有两三人乘坐。

在过去,夜宵线的作用体现在满足晚间上下班的职工通勤需求和交通枢纽夜间抵沪离沪的出行需求,所以经常能看到很多连接上海火车站、上海南站、南浦大桥(原长途汽车站)等交通枢纽和上南、吴淞、淞南、老闵行、彭浦等居民区的夜宵线路。

物换星移,夜宵线乘客大幅减少

与一些传统交通枢纽运营调整也有密不可分的关系。比如,现在除春运期间外,上海的几大火车站都不会通宵运营,最晚的抵沪列车也在24时前,南浦大桥、新开河路深夜也没有长途客运和航运客流。

此外,随着轨道交通延长末班车时间,一些与地铁线路大相径庭的夜宵线却依然“固守”着先前的营运时间,未能及时顺应调整,也是客流下降的原因之一。比如,轨交1号线已经在周五、周六两天将上海火车站北向外末班车时间延后至次日0时26分,有市民建议,与其同沿共和新路营运的322路夜宵线,可以在周五和周六把从上海火车站始发前往宝山方向的首班车时间延后,避免空驶。

另外,“夜宵线的换乘没有地铁那么方便,”夜宵线343路乘客李春雷告诉记者,“相比常规公交的同站换乘,夜宵线换乘并不方便,尤其是在浦东,夜宵线只有浦东南路和浦东大道两个方向,我乘坐的343路更是与其他夜宵线完全不沾边。”

建言献策

资深业内人士胡先生提出,既然现有的夜宵线乘客那么少,是否可以将“大车”换成“小车”?目前上海公交行业的主流车型长度一般为12米,夜宵线如果换成8米长的“宝宝巴士”显得刚刚好,16个座位也能满足夜间客流需求,从节流的角度来说比较划算。不过,记者从久事公交巴士五公司获悉,行业规定公交车开行8年后报废,即使要换“小车”,也要等到原有的车型“寿终正寝”。

在线路设计方面,网友“陈先森”建议,可以根据商圈、娱乐场所、交通枢纽、居民区等地的夜间出行

数据重新规划线路走向,让夜宵线覆盖更多夜间活动密集区域。同时减少重复线路,合并或取消客流量较低的线路,集中资源服务高需求区域。此外还可以在重点区域,如外滩、人民广场、徐家汇等区域设计更多环线,方便市民夜间换乘。

另外,这两年遍地开花的定制班线也可以作为一种借鉴。初期可以通过小程序预约的方式收集客流需求,再通过大数据优化线路走向和时刻表,在阶段性优化后可改成常规线路。

“公交公司甚至可以和夜市、餐

饮企业等合作,推出‘消费满额赠公交券’活动,提升夜间经济与公交利用率。”“陈先森”说,夜宵线服务方面也要跟上,如在手机地图中能清楚标注走向位置,并提供到站时间预测;在站牌、车辆上使用荧光或LED灯突出“夜宵线”标识,避免乘客混淆等。

夜宵线到底该如何优化?同济大学交通运输工程学院陈小鸿教授认为,在夜间,公交比地铁更适合承担运输职能,运营成本相对较低、更加灵活的线路调整都是公交的优势。政府部门在提供托底服务的时候,也要考虑效益。

候,也要考虑效益。

具体可以从三方面来改善:一是要先了解需求,线路走向上需要重新做一些梳理调整,首先要知道夜间什么地方、有多少人需要公交服务,夜间经济特别发达的地方需要重点考虑;二是服务频率上的调整,只要做好发车时间的宣传,可以把发车间隔固定在半个小时左右;三是统筹考虑夜间的各类服务需求,夜宵线是否能承担更多的服务类型和职能?例如,现在有些农村的公交车集客运、快递和邮政功能三合一,夜宵线可以“大开脑洞”发展创新。

市交通委

记者从上海市交通委获悉,根据城市产业结构调整及建设发展变化,市交通委将持续对夜宵线进行

优化调整,三年来已累计对11条夜宵线进行了调整优化,2025年将结合年度线网优化工作继续深化。例如329路夜宵线,计划调整走向更好服务沿线高校学生以及夜间经济较为发达区域的市民出行活动。

下一步,市交通委将继续指导夜宵线运营企业在优化调度方式、调整线路走向、车型选配等方面开展探索,更好地满足市民夜间出行需求。

持续优化调整 更好满足市民夜间出行需求

对于夜宵线的运营现状,久事公交运营业务部经理杨黎明说,可以考虑采用“预约制”发车,通过网络端征集乘车需求,再有的放矢地优化班次投入,这也是降低成本的一种方法。“但是‘预约制’存在三个难点:一是如何做好宣传让市民乘客知晓提前预约,二是乘客的乘车习惯有所改变,三是要会使用智能手机。”

夜宵线有很大一部分乘客是上

夜班和年纪比较大的乘客,对新事物的接受程度可能不高,出行方式是有习惯性的,要改变很难。那么夜宵线是否就这样一成不变?杨黎明也给出了自己的看法:“目前上海各大公交公司都在慢慢推出定制公交,这是一个改变乘车习惯的潜移默化过程,通过网上预约制或众筹制让市民去体验,一点点改变。等到大部分乘客都了解并接受后,‘预约制’坐公交就水到渠成了。”

【记者手记】

夜宵线是城市公共交通的托底保障,也体现了都市的温度。因此,夜宵线不是“开”或者“不开”的问题,而是如何

在满足乘客需求的同时,让公交企业开得更加实惠,不造成公共资源浪费。夜宵线的优化是一个系统性的难题,只有

形成良性运营的循环,才能运行更长久。当,夜半需要回家时,一辆夜宵线就在附近,是对都市夜归人最好的安慰。



乘客 ▲ 上海南站上松夜宵线始发车上没有乘客