

962555



小忙 微调查



浦卫线单程87.4公里,停靠103站



堪称上海公交“里程之王”的浦卫线

实习生 洪艺菲 摄

上海超长公交线路转型之困

“跨城公交”遭遇效率与情感的博弈

浦卫线 司机宾馆过夜,翌晨出车

本报记者 陈浩
实习生 洪艺菲

清晨5点,晨曦微露,塘桥新路公交枢纽站褪去了浓重的夜色。驾驶员老张(化名)在宾馆醒来后匆匆洗漱,便踏上了浦卫线公交车。这辆单程87.4公里、停靠103站的公交车须连续行驶超3.5小时,不仅是上海超长公交线路之一,更承载着超长线路驾驶员每月一半天数“以宾馆为家”的特殊日常,成为城市交通版图上的“极限挑战”。

在上海公交版图上,浦卫线并非孤例。975路、鹤莘线、632路……这些承载数十年城市记忆的超长公交线路,正经历转型之困。近日,“新民帮帮忙”栏目接到市民反映,公交线路超长里程吞噬准点率,驾驶员健康亮起红灯;而反对拆分转型的声音,则来自一些“难言割舍”的老乘客。

浦卫线(塘桥新路公交枢纽站—石化汽车站)堪称上海公交的“里程之王”。记者通过百度地图、上海公交网等查询到,该线路单程里程达87.4公里,需停靠103站,实际运行时间超过3.5小时。因站点过多,现场站牌仅能显示57站,剩余46站信息“隐身”于线路表里。

“一名驾驶员一天只能跑三个单程。”驾驶员老张透露,超长里程带来的,是他们“非居家”的工作节奏。为保障清晨5:30的首班车,家住金山的驾驶员需有一晚入住公司安排的连锁宾馆,方能执行“两天四班”制。第一天9:20从石化发车到塘桥,在完成3个单程后,当晚就留宿塘桥的宾馆;次日清晨再发首班,在结束这4个班次后才能返家。如此循环下,驾驶员每月平均有15天“以宾馆为家”。

“孩子视频里喊爸爸时,总觉得亏欠他们。”老张坦言,尽管公司承担房费,但两人一间的宾馆终究难抵家庭温暖。从塘桥始发的班次,全天共有31个,其中上午6个班次的驾驶员和售票员均涉及“过夜班”,每天有12个人要在宾馆里过夜。因为是“住1休1”,一名驾驶员每个月在宾馆“过夜”的平均天数达到15天。这种“候鸟式”工作状态,导致驾驶员流失严重且招聘困难。这批驾驶员和售票员也只能相对固定,而公司也要长年累月承担住宿费这一大笔开销。

数据显示,浦卫线日均客流仅70人次/百公里,远低于《上海市公共汽(电)车客运线路优化导则》“客流低于100人次/百公里宜终止”的标准;其87.4公里的单程里程更超出相关规定,《导则》还提到,郊区跨区线长超过50公里,且影响线路运营效率的,也宜进行调整。2024年12月,市交通委拟将其拆分为浦卫线与亭卫专线B线,试图以“化整为零”提升效率,为驾驶员“减负”。然而,方案甫一公布便遭部分市民反对:“拆分后换乘麻烦,出行不便”。调整于是暂缓,目前相关方面只表示,将根据市民意见,进一步优化方案。而记者致电车队服务热线,接电人员对此不愿详说。

975路 拆分多了换乘 车费多了1元

如果说浦卫线折射的是超长公交线路存续的困境,那么975路的拆分,则展示了调整后可能面临的新挑战。

近日,家住浦东新区周东南路沈梅东路附近的市民诸女士,就向记者提到了对975路“拆分”的不满。“以前一车坐到浦西,现在得中途折腾换乘,许多腿脚不便的老人怎么吃得消!”记者了解到,去年11月,原975路(广灵四路广粤路—周东南路S32)被拆分为两条线路

路广粤路—周东南路S32)被“拦腰斩断”:北段保留975路(广灵四路广粤路—上海科技馆),南段化身浦东121路(上海科技馆—周东南路S32),不再由浦东直达浦西,需中途换乘。

近日,记者走访了两条新线路的换乘点——上海科技馆公交站。该站点位于上海科技馆地铁站6号口对面,设有遮阳候车亭,并配备了座椅供候车乘客休憩,电子站牌动态显示121路和975路本班车的到站时间和线路走向。

两条线路的站牌相距仅10米,属于“同站换乘”,不过,对拄着拐杖、推着小车的老年群体而言,虽是短短10米,却也多了折腾。更现实的是经济账:两小时内换乘有1元减免,这对习惯了全程2元直达的老人而言,每次出行需多掏1元。不过也有乘客表示,此次调整各有利弊。

975路车队向记者介绍:原975路作为跨江超长线路,单程动辄两三个小时,全程运营里程过长,存在驾驶员疲劳驾驶安全隐患,及调度不可控等问题,准点率不足80%;拆分后各段压缩至1小时,准点率增至90%以上。

对于老年市民反映的换乘不便现象,车队表示将加强宣传引导,并加强驾驶员培训,要求主动协助老年人及行动不便乘客完成同站换乘,努力让换乘“不麻烦”。

121路一名驾驶员告诉记者,相比原975路全程约两小时的总运营时长,拆分后两条线路单程运营时间均约1小时,发车间隔保持12分钟一班。

鹤莘线 多次调整,寻找平衡

超长公交线路的调整转型,在上海并非新现象。市民诸女士还向记者提到了另一条线路:鹤莘线。这条线路的更新,是上海公交线网调整的又一案例。

2001年,以“惠松线”之名诞生,全长70多公里,历时3-3.5小时,连接惠南镇与松江区,成为跨区域干线。2012年,变身“惠莘线”,缩短大约10公里路程,单程总时长2.5-3小时,将终点变更为莘庄地铁站,试图拥抱轨交。2013年,为配合轨交16号线开通,又更名“鹤莘线”,将鹤沙航城与莘庄相连,总时长缩短至2-2.5小时。

2018年,在客流下滑与效率降低的双重压力下,鹤莘线最终被拆解为浦东34路(鹤沙航城地铁站—东泰林路康桥路,行驶里程约25公里,行驶时长约1小时,高峰行车间隔15-20分钟)和873路(东泰林路康桥路—莘庄地铁站南广场,行驶里程约30公里,时长1-1.5小时,行车间隔15-25分钟),直达浦西的功能就此终结。

鹤莘线多次调整的背后,有点赞,也有吐槽。市民诸女士认为“不应该改”。她说,自己当初选择定居浦东,很大程度上是因为当年鹤莘线“一脚油门直达浦西”的便利。“现在直达浦西的公交车越来越少,像被剪断的风筝线。公交车是老年人最常用的交通工具,前往

浦西探望家人朋友一趟,原本一部车直达,我可以在车上睡两个小时,现在中途需要上下车换乘,多花钞票也多花时间,既不省钱又不省力。”

诸女士的叹息,是城市交通巨变下老年群体出行版图缩小的缩影。但个体感受无法代表全局。公交公司人员坦言:地铁成网,网约车普及后,长距离公交客流断崖式下跌,鹤莘线从诞生、延伸、更名到最终拆分的历程,正是这种不可逆趋势下的具体体现,也是公交公司适应乘客需求的一种努力。

依据《客运线路优化导则》,超长线路的“舍长就短”,就是对公交线路的优化调整。一些超长公交线路往往面临客流稀疏、间隔班次长、行车安全风险与人力成本高企(驾驶员疲劳、车辆周转难),服务短板突出等问题。

632路 分拆绕路,居民点赞

也有超长公交线路拆分后,多方满意,得到周边市民大力夸赞而送锦旗的。

近几年,浦东康桥及御桥地区新建了不少居民区,部分小区的公共交通配套没有完全跟上。一个呼声提到,632路公交车能否“辐射”这些小区?但632路全长32.8公里,单程运营时间在2.5小时左右。如果绕行至康桥及御桥地区,将增加3公里多里程,势必影响发车间隔,单程时间还要延长。

2023年末,632路公交实施优化调整,以罗山路地铁站为换乘站,优化为632路和浦东113路两条线路。新辟的浦东113路不仅解决了康桥及御桥地区居民的出行问题,多处站点还可与地铁换乘,发车间隔也比原先的632路有所缩短,提升了运营效率,减轻了司机的工作压力。人大代表和康花社区十个居民区的居民代表,向巴士四公司送上锦旗。

据了解,超长线路的优化主要面临两个问题,一是如果原先是梯次票价的线路,优化后会造一些市民的出行成本有1至2元的上升,征求意见时相关居民会极力反对;第二,优化线路需要新增调度办公、停车、转乘等场地设施,这些硬件条件有时很难满足,一些超长公交线路的优化之所以顺利实施,除了得到相关部门大力支持外,也得到了市民的理解和积极配合。632路优化之所以顺利实施,就是得到了相关部门支持和周边市民配合。

由此一些市民提到,对超长公交线路的“瘦身”“裁短”“拆解”“接驳”等,相关部门应摸清需求,因地制宜,才能在运营效率与民生需求之间,校准到最佳的平衡点。



去年11月,原975路(广灵四路广粤路—周东南路S32)被拆分为两条线路



本版编辑/蔡燕 视觉设计/邵晓艳