



## 传统公交车的出行人次逐年降低是不争事实，**但这是社会多元化、交通多元化的一个必然结果。**

可见，城市交通与人民生活息息相关，如通勤、商务、产业发展、区域协同等。一座城市的繁荣与发展，更离不开交通网络的连接与配套。

作为中国最大城市之一及目标成为卓越的全球城市，上海一直以来都在不断努力提升城市交通的便捷性和智能化水平。

据去年10月发布的新一轮《上海市交通发展白皮书》显示，经过近十年的持续努力，上海“枢纽型、功能性、网络化”综合交通体系更加完善高效，上海成为首批“国家公交都市建设示范城市”，有效支撑了城市能级和核心竞争力提升。

### 30年干了国外200年的活

上海是国际化大都市，也是国内最早拥有公交车的城市之一。1908年3月5日，首辆有轨电车开始在上海行驶，从静安寺到外洋泾桥上海总会（今广东路外滩），行驶里程6.04公里，开启了上海公交发展的“元年”。

提及公交，在老上海人的记忆里，印象最深的不是马路上车挤车，而是车厢里的人挤人。上世纪八九十年代，上海人出行，除了自行车，基本靠公交车，“乘车难”更是上海的三大难题之一。据当时的统计显示，上海公交的运营负荷很大，每天大概都有1000多万人次

乘坐公交。而车厢内平均1平方米要塞下11双脚。高峰时期，不少人几乎只能踮起脚尖站着，上车需要“推屁股”是一种常态。

为了缓解城市地面交通的压力，上海市政府决定发展轨道交通。同济大学铁道与城市轨道交通研究院院长、中国城市公共交通协会副理事长陈小鸿教授在接受《新民周刊》采访时表示，上世纪90年代对于上海交通是第一个重要的转折点——

1993年5月28日，上海地铁1号线徐家汇站到锦江乐园站的南段全线通车，上海地铁实现了“从无到有”的跨越。此后，原属公交总公司的浦东公交公司于1995年3月实行独立核算；当年12月底，公交总公司下辖的各营运单位都成为独立企业法人，实行独立核算、自主经营。

“一个城市从只有一种机动车出行方式或出行服务供应，开始走向多元化。”陈小鸿表示，2004年，随着国务院81号文件的颁发，标志着出租车行业进入公司化运营阶段，司机通过租赁的方式，向出租车公司租用出租车，并向出租车公司缴纳费用，俗称“份子钱”。

2012年，随着打车软件的出现，网约车登上中国的历史舞台；两年后，共享经济突然大火，ofo的创立被看作是共享单车在中国的开始，大浪淘沙后形成了如今美团、滴滴、哈罗单车“三足鼎立”的局面，占

据了共享单车95%的市场份额。

2021年，上海成为世界首个地铁里程突破800公里的城市，网络规模领跑全球。

“过去30年，我们干了国外200多年的活儿。通过集中建设，轨道交通迅速形成规模效应，城市交通方式也从单一变为综合。”陈小鸿表示，在上海，轨道交通通过地铁干网通达主要城市功能区，地面公交进行主干网络和支线网络的布局，与出租车、网约车、共享两轮车构成多元化的公共出行体系，“传统公交车的出行人次逐年降低是不争事实，但这是社会多元化、交通多元化的一个必然结果”。

### 顶层规划的“顶”与“底”

《上海市交通发展白皮书》称，上海始终坚持公共交通优先发展战略，地面公交服务层次逐渐丰富，近年来，中运量71路、临港T1示范线、奉浦快线、松江有轨电车等多模式公交线路开通运营，沪闵路等12条公交骨干通道建设完成，开设30条省际毗邻客运衔接线路，建成500公里公交专用道。轨道交通与地面公交“两网融合”更加深入，全市75.3%的轨道交通站点周边50米半径范围有公交线换乘。网约车、共享单车、定制班车、分时租赁等“互联网+”交通出行模式蓬勃发展，丰富了出行方式。

“尽管上海很早就提出公交优先，但什么是公交优先，为什么要优先，优先到什么程度？”陈小鸿坦言，“其实到现在社会面都还没有形成共识。”