

高峰时段市区公交发车间隔多长？记者昨实地探访 147路公交晚高峰让乘客等了18分钟

根据《上海市城市公共交通“十二五”规划》，到2015年，上海的公共汽电车（不含特殊线路）高峰时段（7:00-9:00及16:30-18:30）发车间隔中心城区不超过8分钟，郊区建成区不超过10分钟。距离这一目标，上海公交还存在多大的差距？

昨天下午晚高峰时段，本报记者兵分多路，前往上海市中心多个公交枢纽站，为上海公交挑个“刺”。调查结果，出乎记者意料，大多公交线路已经实现了规划目标。但在一些站点，由于车队缺少车辆或司机，无法及时发车，乘客的等待时间超过了10分钟甚至更长。

本报记者 陈轶珺
见习记者 柏可林
周胜洁 陈晓彬



在人民广场附近，952B路公交晚高峰发车间隔12分钟。

本版摄影 记者 施培琦

人民广场 16:36

952B路坏了两辆车，间隔超限”

952B路是衔接人民广场到宝杨码头的公交线路，每天早晚高峰都承担了接送市民往返宝山与市中心的重任，客流量不小。因为宝杨路码头地处外环线之外，根据规划规定，在高峰时段其的发车间隔时间不能超过10分钟。

16点30分，记者来到人民广场终点站，在调度室门外的电子显示屏上，醒目地标注着：“下一班16点36分开。”几分钟后，电子屏的显示时间刚跳到“36分”，车子出发了。等在后一个车位的车子缓缓补了上来，此时，电子屏变换了字幕：“下一班16点48分开。”

952B路12分钟的发车间隔时间，已超过了规划中规定的10分钟间隔时间。对此，调度员宋先生道出了车队的难题：“我们的车辆不齐，有2辆车的发动机坏了，还在修。”据宋先生介绍，规划出台后，公司在会上向员工传达了相关规定，但受种种客观条件限制，不是所有线路都能达标。

“发车间隔时间与道路情况、车辆状况、驾驶员状态有关。”宋先生告诉记者，在早高峰时段，发车时间通常能控制在10分钟以内，因为早晨车子是直接场里出发的，而一旦上路运营，会遇到各种各样的交通状况，发车时间逐渐拉长。”

无独有偶，记者在武胜路黄陂北路，发现935路公交车的发车间隔时间也不短。下午5点11分，一位中年女乘客错过了一辆刚离站的935路（往忻康里方向），她一边用手挡住刺眼的夕阳，一边沮丧地说：“这下要等很久了。”果然，5点33分，她才挤上扑扑满的935路。调度员坦言，“早高峰每5分钟发一辆车，中午是15分钟，晚高峰是10分钟，晚上九点之后是20分钟。”

935路公交车往返于香山新村和忻康里，记者从调度室得知，车辆行驶距离较长，单程耗时约一小时，客流量较大。然而，高强度的出车任务却得不到充足的劳动力支持，总共21辆车，才36个驾驶员，驾驶员需要轮岗休息，所以几乎每天都有2辆车是空着的，没人开。待司机满员满岗

后，这一状况也能有所改善。

同样在武胜路黄陂北路，23路公交车（往忻康里方向）则争气了不少。在下午5点15分至5点20分的短短五分钟内，先后驶来了3辆23路公交车。

而在一街之隔的隧道六线人民广场终点站，车辆发车也十分迅速。16点53分、17点整、17点05分，一辆辆车子离开车站，载着乘客回家。调度员徐女士把高效的秩序归功于车队的正常运作，“30多辆车全部投入正常运营，60多个驾驶员和3个调度员轮班工作。”

据介绍，隧道六线的起、终点分别是人民广场和银山路金口路，顺利的话，单程耗时40分钟。“17点30分之后，客流量激增。高峰时的发车时间约四五分钟，低峰则是七八分钟。”徐女士介绍。

十六铺枢纽站 17:54

等了18分钟，147路姗姗来迟

十六铺枢纽（公交站）汇集了33路、926路和147路三条公交线路。昨天晚高峰时，记者来到了该枢纽站内。

17点54分，一辆147路载着20多位乘客驶离枢纽站2号门，不一会儿2号门等候区就开始排起了队。在淮海路上班的王小姐排在第11个，她告诉记者，她每天下班都会坐926路到枢纽站换乘147路回家。“有时运气好正好遇到车停在这，奔几步上车，过个一两分钟就开了。而有时则没那么好运，我等过最长一次将近20分钟才来，有时也要十几分钟。”

18点05分，147路依旧未出现，队伍中有些许骚动，排在队首的乘客干脆蹲在了地上，队伍中不时有乘客探出脑袋张望车辆，嘴里嘀咕着：“怎么那么久都不来。”直到18点12分，147路才姗姗来迟，等候区30多人鱼贯而上，今天等了18分钟，是够久的。”王小姐对记者感叹道。还没等乘客都上车，后一辆147路又紧随而来。不少乘客只能感叹：“要么不来，要来来两辆，估计是路况问题了。”

说说话，一位司机拿着单子来让调度员签，调度员看着单子对记者说：“你看，这辆147路本来是18分06要到的，现在都18分15分了，路上堵，这没办法的。”

而在枢纽站5号门上的33路公交车

则比较规律，记者观察了三辆33路，间隔时间基本在5至7分钟。

漕溪路枢纽站 17:00

10余条线路发车间隔基本全达标

漕溪路公交枢纽站内有49路、157路、718路、926路、138路、42路等10余条线路每天从这里发车，使这里成为了周围白领下班时的聚集地。昨天下午5点左右，记者到达时正赶上下班晚高峰，许多人正走进公交总站大门。

枢纽站内的小卖铺老板告诉记者，就算是低谷时期，这里的公交线路发车间隔也一般在15分钟之内，很少看到乘客长时间等不到车的情况，有些比较线路甚至车比人还多。果不其然，记者看到在枢纽站门口的49路站边已经停着3辆公交车，但车上的乘客却寥寥无几，许多线路都有2辆车同时停在站台中。

754路的调度员告诉记者，754路高峰时间的间隔一般控制在8分钟，偶尔会因堵车有所超时，一般而言不会超过10分钟。现在处于暑假时期，所以学生的客流量减小了很多，他们也就减少了班次。到了9月份时会根据客流的情况增加车次，届时两班之间的间隔会控制在7分钟之内。

经过记者调查，高峰时期漕溪路枢纽站内的市中心车辆发车间隔，基本都在8分钟之内，驶往郊区建成区的线路发车时间没有超过10分钟。

19路终点站 16:28

晚高峰时间平均5分钟一班车

昨天晚高峰期间，记者来到位于普陀路江宁路的19路终点站，观察了六班车，从一班车16:28出发后，随后的车辆发车时间依次为16:35、16:38、16:44、16:48和16:53，间隔时间平均在5分钟左右。

19路调度员表示，从16点到18点是高峰，发车间隔控制在5分钟左右，还有早上6点半到8点半也是高峰，一般会根据实际情况调整发车时间，基本都在5分钟左右。”但调度员也表示，一般低峰时间，发车间隔肯定会拉长，就像晚上9点之后，一般要12至15分钟才发一班。”

》巴士一汽

车辆养护挪到夜间 报修率降低25%

为了实现“十二五规划”内高峰时段发车间隔中心城区不超过8分钟，郊区建成区不超过10分钟的目标，上海巴士集团麾下部分公交公司正逐步将原本白天进行的公交车小修和保养工作，挪到了夜间进行，最大限度的让车辆在线路上行驶。巴士一汽是率先启动的企业之一，他们甚至还将原先三个月一次的例行保养缩短至两个月一次。

“2月底开始，我们完成白班夜班分班调整，每天有几十个汽车维修工人披星戴月坚守自己的岗位。机、电、铜、胎四大工种的工人，每晚对车辆进行体检。”上海巴士一汽车辆修理分公司党支部书记张璟告诉记者，以往，车辆小修和保养都在白天进行，这就意味着车辆只能退出运营。一辆车子在厂子里不能开，无疑会拉长发车时间，这不但造成了车辆的运营损失，来往于停车场还会产生油耗的浪费。

记者了解到，五个月试点后，车辆的抛锚率和重复报修率都降低了25%以上。张璟告诉记者：“在排除突发事件的情况下，已能保证巴士一汽所有市区线路在高峰时段的发车时间在8分钟以内。”

至于，由于司机缺口大、线路长，造成的发车间隔时间过长的的问题。记者了解到，随着轨交的发展上海每年都会跟会根据实际情况进行公交线路的调整，或撤销、或合并、或缩线。调整后的公交线路设置将更合理化，人员的使用也将最大化。



隧道六线晚高峰发车六七分钟一班。