

再见 慢而贵的机场三线、六线

面对地铁竞争 机场大巴面临新一轮调整

■发布厅

市委昨举行 常委学习会

本报讯 中共上海市委昨天下午举行常委学习会,听取中央党校教研部主任谢春涛作《坚持和发展中国特色社会主义的最新理论成果——学习习近平总书记系列重要讲话》的专题辅导报告。市委书记韩正主持会议并强调,中国特色社会主义道路是国家富强、人民富裕的必经之路,是实现中华民族伟大复兴的中国梦的必经之路。习近平总书记系列重要讲话围绕坚持和发展好中国特色社会主义的一系列重大问题进行了全面深刻阐述,我们要认真学习、深刻领会,更好地指导上海的改革发展实践。

湖南党政代表团 抵沪考察访问

本报讯 由省委书记、省人大常委会主任徐守盛,省委副书记、省长杜家毫率领的湖南省党政代表团抵沪考察访问。昨天下午,中共中央政治局委员、上海市委书记韩正,市委副书记、市长杨雄同湖南省党政代表团座谈。

安全生产信息 公开力度将加大

本报讯 市委副书记、市长杨雄昨天主持召开市政府常务会议,研究进一步推进本市政府信息公开等工作。

据悉,2014年本市将重点推进行政权力运行、财政资金、公共资源配置、公共服务、公共监管等重点领域信息公开,其中将加快实施行政权力运行、安全生产等领域信息公开任务,进一步加大财政信息、征地信息、保障性住房、食品药品安全和环境保护等方面信息公开力度,进一步拓展审计信息、水质信息等方面公开范围。同时,还将立足上海实际,结合自贸区管理条例和2014年负面清单发布,积极探索体现投资者参与、符合国际通行规则的信息公开机制。

媒体融合 专题报告举行

本报讯 昨天上午,新华通讯社社长、党组书记李从军在上海展览中心友谊会堂作《推进传统媒体和新兴媒体融合发展》专题报告。市委常委、宣传部部长徐麟出席并主持报告会。

第六届优秀网站 表彰会昨天举行

本报讯 以“倡导网络诚信、共建网络文明”主题的上海市第六届优秀网站表彰会昨天在上海图书馆召开。



机场六线在中山公园的终点站已经看不见车辆和站牌,只有隐约可见的被贴掉的“机场六线”几个字。

青年报记者 吴恺 摄

青年报记者 陈轶珺

本报讯 不会堵车,准点率高,在与地铁的PK中,通往上海两大机场的公交专线全面落败。昨天市交通委宣布由于客流的大幅下降,将全线撤销机场三线(银河宾馆—浦东机场)和机场六线(中山公园—浦东机场),并征求市民意见。

先有机场六线的转型,后有机场专线的退市。昔日风光无限的机场大巴已日暮西山,生存状况堪忧。作为城市交通中不可缺少的一环,机场大巴究竟该何去何从?

现状:

发车间隔延长后依然客流低迷

“老早15分钟一班,还常常坐不下。现在40分钟一班,空跑家常便饭。”作为上海最“长寿”的机场大巴线路,机场三线曾经的客流盛况一直留在每个司调人员的记忆里。“以前发一班车,坐满一班车。车没到车站前就已经排起很长的队伍。”

而一说如今的现状,大家只能唏嘘不已。“没地铁的时段还有些乘客。大多数时段基本没啥人坐啦,特别是下午,空跑常有。”青年记者了解到,由于机场三线离地铁2号线不太远,赶飞机的乘客大多改乘地铁了。由于缺少客流,尽管车队将发车

间从15分钟拉到40分钟,并缩减了部分班次,但乘客依然寥寥,一趟车上经常只有两三个人,还曾出现过连放几趟空车的尴尬情况。而机场六线的客流问题比机场三线更严重,虽然机场六线早已改成了夜间定班车,依旧难解决客流不足带来的运营压力。

“我们撤销这两条线路,主要是为了减少亏损。目前开往浦东机场的几条巴士线路都处于亏损状态,公司每年的亏损总额达近千万元。”相关负责人告诉记者,相比轨道交通,机场大巴票价没有竞争优势,耗时也比较长,还经常遭遇堵车。自从2010年虹桥、浦东机场相继开通地铁后,大部分旅客流失,只有轨交难以覆盖的早晚航班,才能勉强“吃到”一些客流。

乘客:

又慢又贵 撤线不意外

青年记者了解到,机场三线全线除两头起讫站外共设3站——肇嘉浜路天平路(徐家汇)站、打浦桥站、龙阳路站。撤销后,交通委公布的代替方案有:银河宾馆站可换乘地铁2号线(肇嘉浜路天平路(徐家汇)站)、打浦桥站可乘坐地铁9号线换乘2号线,龙阳路地铁站可换乘2号线。

而机场六线除两头起讫站外共设6站,撤销后的代替方案是:安化路定西路(中山公园)、延安西路华山

路站、延安中路石门一路可换乘地铁2号线,老西门站8号线换乘2号线;张杨路东方路站、龙阳路地铁站、龙东大道科苑路站可换乘2号线。

对于机场三、六线的退出,在很多乘客的意料之中。“比地铁慢,还比地铁贵,线路上也不见得比地铁方便。”家住中山公园的叶小姐离机场六线的起讫站并不远。按理说,她从家里出发去浦东机场,乘坐机场六线是很方便的。但他每次出差都是乘出租车到静安寺航站楼再搭乘机场二号线。他说,机场六线沿途要停靠7个站,到浦东机场最起码要1个半小时,比地铁2号线还慢。而乘客不选择机场三线的理由也大抵如此。

建议:
重新规划线路应对

慢与贵是上海各条机场大巴或多或少存在的问题。不少乘客认为,要解决机场大巴客源不足、经营亏损的问题,“撤”并非上策,交通管理部门应该从“病因”着手,来制订解决方案。比如上海8条机场线线路多年来未变,已经完全不适应如今地铁快速发展的交通现状。与其余地铁“贴身肉搏”,为何不适当改变机场大巴线路,把线路迁往部分尚未覆盖地铁的居民区,说不定就会进入一个“良性循环”,问题会逐渐迎刃而解了。

[其他机场大巴小调查]

机场一线

走向:虹桥机场—浦东机场

现状:“苦尽甘来”当“老大”

随着虹桥火车站的投运,大量到浦东机场乘飞机的长三角地区旅客都是乘坐高铁、动车到虹桥火车站,然后乘坐机场一线直达浦东机场,比坐地铁快,这使得机场一线的客流水涨船高。

机场二线

走向:静安寺城航楼—浦东机场

现状:不再是“老大”

客流量曾经是“老大”。不过,这也只是“想当年”,如今机场二

线客流主要是被地铁2号线“抢走”的。

机场四线

走向:虹口足球场—浦东机场

现状:无竞争压力客流稳定

机场四线受地铁的冲击不大,而且沿途也没有其他替代线路,因此与以前相比,客流变化不大。

机场五线

走向:上海火车站—浦东机场

现状:风光不再客流大减

虹桥站已经取代上海站成为上海三大火车站中的老大,机场五线的客流量也随之大幅下降。

机场七线

走向:上海南站—浦东机场

现状:客流下降比机场五线更严重

客流下降的原因与“机场五线”大抵相同,同时由于上海南站铁路班次的缩减,机场七线的空跑现象极其严重。

机场八线

走向:南汇汽车站—浦东机场

现状:此线路上尚未有地铁覆盖

机场八线沿途没有其他线路代替,也尚未覆盖地铁,客流变化不大。