

早高峰快报记者体验公交,过去拥挤不堪现在冷冷清清,公交线路优化调整刻不容缓

# 与地铁重合,“一人公交”开得很无奈

随着南京地铁2号线(东延线)、一号南延线的开通,那些与地铁线重合,或被地铁线覆盖的公交线受到冲击最明显。昨天,记者兵分多路,实地体验部分公交线早高峰运营情况,冷清现状令人吃惊,甚至出现“1个人的公交”。

与此形成鲜明对比的是,地铁车厢里被塞得满满当当,拥挤不堪。对此,南京客管部门表示,近期会对全市公交线路进行一次优化调整。



火爆异常的地铁

公交与地铁怎样配合,才能相得益彰,缓解市民出行难题

冷清寂寞的公交



## 冷清的公交

# 车厢里只有记者一名乘客

5路:早上8点30分,汉中门站

老太太车上“拉吊环”健身

昨天上午8点半,正是交通早高峰最拥堵的时间,汉中门公交车站站满了人。一辆5路公交车驶进站,三四名乘客有序上车,此时车后面还有好几个空座,乘客都能找到位子坐下。5路公交车曾是南京最繁忙的公交线路之一,从始发站莫愁新寓到终点站孝陵卫,全程17个车站,要穿过南京最繁华的新街口商业中心,沟通西面莫愁新寓和东面孝陵卫两大居民区。过去在高峰时间,乘客最大的烦恼就是“挤”,车内不仅座无虚席,常常连站的地方都没有,乘客在前门刷卡后从后门上车,算是常态。

可上个月月底开始,乘客发现公交车“空”了,车上总有空座。“别谈乘客了,就连我们自己都觉得不适应,在车里面坐不满,感觉不像是在开5路了。”自从地铁开通,5路车的客流量大幅跌落,司机也有自己的看法。一方面,客流量下降,司机的压力小了很多,以前车上载满乘客,司机都疲惫不堪,如今司机轻轻松松就开完一趟。可另一方面,司机也担心公交线路这样冷清,自己的收入会受到影响。最极端的例子是,一名头发花白的老太太发现5路车人少,竟然放着空位不坐,拉着公交车上的塑料把手当做吊环,锻炼身体,司机看得惊出一身冷汗。

车队长程女士介绍,原本车队有52辆车,由于现在客流降低,已经将5辆车借给163路使用。地铁开通后,她最大的感受就是学生乘客几乎看不到,只剩下一些短途乘客和老年人嫌地铁上上下下麻烦,才会乘坐公交。

乘客建议:  
地铁一号线开通后,35路有一段时期也出现车厢空空荡荡的情况,后来35路的终点站从红山动物园挪到窑上村,车辆利用率明显提高,现在5路也应该改线,终点站孝陵卫的交通压力缓解了,就考虑一下百水芊城、麒麟镇方向的居民,那边没地铁,公交线路很稀少,公交线路往那个方向延伸一点,居民的日子就好过多了。

51路:早上8点30分,太阳城底站

再听不到“不能再上了”

记者从这里上了车,车上只有7个人,后面几个站几乎无人上车。从太阳城到终点站新街口东站,乘客相对平时减少40%。51路是连接城东与城中的枢纽线路,沿线居民区密集。多年来一到早晚高峰,公交车里“不能再上了”、“从后门上车”喊声不断,如今听不到了。一名司机调度抱怨:“51路受地铁2号线影响太大了,严重亏损。”

“现在开车舒服了,没有那么多挤公交。”51路司机很无奈,“以前都是一周单休的,因为大家都要加班,现在不用再加班,可以双休啦,但收入也低了。以前没开通地铁2号线,任务定的都是每天5个来回,现在只要4个来回。”这名司机说,过去高峰最多能挤上约100名乘客,而现在最多也就30多人。“经常都是空车,只有几个乘客。”

虽然乘客锐减,但这条线还不能取消,51路停靠的新街、太阳城、钟山学院、五棵松、

顾家营、柳营等站都没有地铁站,附近居民出行仍会选择坐公交。记者算了一下,按成本计算,坐公交从马群到新街口1元(空调车2元)。坐地铁从马群到新街口3元。坐地铁成本高于公交。而按时间计算(按交通高峰),坐公交从马群到新街口大约40-60分钟。坐地铁从马群到新街口大约30分钟。坐地铁的时间几乎快一倍。由此不难看出沿线的市民会怎么选择了。

乘客建议:  
现在提倡公交和地铁无缝对接,但还有很多地方对接不到位。市民出行首先考虑便捷,从方便大多数人出发,地铁和公交并存很有必要,但有了地铁后,公交线路的格局应该随之而变,那些没有通地铁的区域自然公交线路应该增多,而与地铁线路重合的公交线路出现的车多人多现象,公交部门则应考虑运营成本减少车次,将车辆调剂到没有通地铁的地方。

29路:早上8点50分,钟灵街站

坐车的人没超过10个

记者刚到钟灵街公交站,就看到一辆29路车已经过去,车里的座位大多空着,看上去很空,没几个人。

10分钟后,又一辆29路开过来,记者上了车,车里只有4名乘客。“今天早上,坐车的人没超过10个。”司机说。29路公交车从柳营开往五洲装饰城,其中大约有六七站与地铁2号线重合。以前很多市民包括理工大的学生到市中心都乘29路,但现在基本上改乘地铁2号线了。

记者从钟灵街站到长江路站坐公交用了1个小时,但坐地铁却不到25分钟,公交车投

南广线:早上7点20分,南京火车站

只有一对小情侣

往日热闹非凡的公交南广车站如今几乎见不到人,只有五六名乘客在站台上等车。一名姓陈的先生说,自己一周至少要乘南广线来回两三次,“以前夏天坐南广线,比站在马路上晒太阳还热。到站车门一开,哗里哗啦往人掉人。现在车子空空荡荡的,基本上都坐不满。”

南广线平时最主要的客源是江宁大学城的学生,记者上了车,只看到车里有两人,分别是金陵科技学院和南京工程学院的学生,是一对小情侣。昨晚他俩和同学到新街口逛街,同学坐上早上的火车回老家了。“本来回学校

安广线:早上8时40分,南广学院站

“一个人的公交”

地铁一号线南延线一开通,原本安广线的乘客基本都改乘地铁,这是因为安广线的全程几乎完全被地铁覆盖。

昨天并不是周末,雨很大,从广播电视学院乘坐安广线的没有其他人。市民出行首先考虑便捷,从方便大多数人出发,地铁和公交并存很有必要,但有了地铁后,公交线路的格局应该随之而变,那些没有通地铁的区域自然公交线路应该增多,而与地铁线路重合的公交线路出现的车多人多现象,公交部门则应考虑运营成本减少车次,将车辆调剂到没有通地铁的地方。

记者乘坐的安广线开到海事

币2元,地铁买票也同样是2元,票价没有差别,但乘地铁却节省一半多时间,大多数人自然会选择地铁。

乘客建议:  
有人形容29路公交车是一块鸡肋,首尾两站没有地铁,中间每两个地铁站之间又有几个公交站,如果取消或者改线会给一部分人出行带来不便。但如果维持现状,公交乘客又非常少。不过还是建议仍保留这条线路,但减少车辆投入,延长公交运营的间隔时间。把节省出来的车辆调剂到没有地铁的线路上去。

要做地铁的,可我们坐公交是为了可以多呆一会。”

乘客建议:  
南广线在进入江宁后的站点,基本都被地铁一号线南延线所覆盖,尤其是江宁大学城到义乌小商品城一线。可以将南广线拆分成两部分,一部分只在江宁运行,覆盖各个大学,弥补地铁的不足,并通往义乌小商品城和东山镇等,在江宁内部循环。另一部分从火车站附近出发,沿城东干道运行,可以刷卡和投币,这样既可缩短运营线路,增加公交线路,市区、江宁也能各取所需,不必和地铁重复线路。

学院站时,才上来一名女生,女生姓郑,她说,以前自己和同学出门只有坐安广线,“地铁开通后,进城很方便,现在大家出门基本上都坐地铁,没人坐安广线了。”

乘客建议:  
安广线应该取消,将车辆调给其他路线,并增开贯穿大学校园到地铁站的公交线路。太平花园的居民称,安广线以前人很多,挤不上去,现在发车间隔又长,乘客更少了,不如干脆取消,增加119、105区间车,或者江宁区内10路公交车,都可以提高市民的出行质量,比保留安广线划算得多。

## 火爆的地铁

# 一路挤过来,天凉也得出一身汗

地铁一号线南延线  
不提前“突出重围”,就下不了车

昨天早上7点半,记者从双龙大道站进入地铁站台,正值早高峰,往迈皋桥方向的站台上站满了人,一眼望去,几乎每个门口都站了10来个,大家拎着早饭,夹着报纸,翘首以盼。与隔壁往中国药科大学方向乘客寥寥无几的站台形成鲜明对比。

终于,地铁缓缓进站了,大家一窝蜂挤进,车厢内别找座位了,过道里已站了不少人,加上刚进来的人潮,立刻显得拥挤起来,不过好在彼此之间还有点空隙。地铁经过花神庙站、软件大道站,陆续继续又上来一批人,此时车厢已处于饱和状态。

可谁想艰难的还在后头,驶进安德门站,车还没停稳,透过车窗就看见站台上黑压压的一片人墙,门刚打开,一股“热浪”扑面而来,大家争先恐后挤进来,里面的人只好往后退,几个眼疾手快的赶紧占据有利地形,顿时整个车厢就成了闷罐子。家住南方花园的周小姐说,过去她上班是坐101路,然后再从中华门转车,家门口通地铁后,每天坐车地铁了,可是早高峰地铁人很多,位置基本不用想,一站就站半小时。”

等到了中华门站,拥挤情况就更别提了,有人要上车,有人要下车,在门口形成了尖峰对撞,呼吸呛挤进来一批人,一位中年妇女直嚷嚷,“哎哎哎,我还没下车!”她使出吃奶的劲,瞧那架势,恨不得生出一对翅膀冲出去,她突出重围,惹来门口几人直发牢骚,“早干什么的啊。”就在这一千钧一发之际,她终于冲出去了,而车门刚好关上。车启动了,见她还在站台上整理衣服喘气。有了该女士的前车之鉴,挤在里面的一位男士拉着老婆就往门口挪。“借过,借过,马上下车了。”边挪,该男士还边自言自语道:“早点准备,省得到站冲不下去。”

该趟车直到新街口站,人潮才哗啦啦下去不少,原本挤得都快成“沙丁鱼”的乘客顿时舒了口气,挪挪位置,活动一下。“我的天呀,那个天挺凉快的,可我却挤出一身汗。”一位男士说。

地铁二号线  
进了地铁就保持一个姿势吧

到达新街口后,正是早上8点5分左右,记者来到二号线站台,这里已是人头攒动。车一进站,只见每节车厢都装满了人,有些乘客贴门而站,看上去门一开就会掉下来一样。上车下车同样是艰难的运动,“快点,快点。”后面还没上车的人催促着,不管三七二十一,反正往里挤,只要能进去

就是胜利。地铁工作人员见状,开始吹哨,“快,快。不能上就别上了。”有几人最后一刻侧了个身才挤了进去。

一下一上之间,车厢又满了。此时记者试图找个抓手握着,发现已经被抢光了,想抓个扶手,基本够不着,前迈不开步,后挪不开脚,只能保持一个姿势,基本不能换姿势。“不能挤了,没地了。”边上一位乘客说,整个车厢就跟罐头一样,塞得满满的,占好位置就别挪了,保持一个姿势吧。

(更多内容见本版右下)

### 平坦 大胸怀 新赛欧两厢 180°纯平超大空间

平坦大胸怀,180°纯平超大空间,给您带来前所未有的驾乘体验。全新赛欧两厢,给您带来前所未有的驾乘体验。全新赛欧两厢,给您带来前所未有的驾乘体验。

### 头部腿部空间更大,在车里幸福地伸个懒腰

全新赛欧两厢为您提供别具一格的宽敞大空间,前后排头部空间高达1385mm,肩部空间175mm,完全消除小空间的压抑感。

### 180°纯平空间设计,给幸福一个平台

打开新赛欧BOXY方舱开口,平坦的后备箱空间映入眼帘,后排46分拆可折叠座椅可完全放平,彻底呈现180°纯平超大空间,利用一体化座椅滑动设计,轻松将座椅,纯平空间即可平铺,有了平坦大胸怀的新赛欧,自然可以轻松更多惊喜!

### 有车生活,轻松如“易”

## 新赛欧全新E.M.T车型,省油又好开

E.M.T相当于一个“智能驾驶高手”帮你控制车轴

“机器手”来帮忙,和自拍一样开!

新赛欧E.M.T车型就是在手动变速箱上加了一个相当于“智能驾驶高手”的机器人,机器人由TCU电脑控制模块,传递器控制执行器总成组成,而TCU电脑控制模块相当于“机器手”,传递器相当于“中枢神经”,控制执行器总成相当于“机器手”。

“机器手”能让您轻松控制自如,更省力更省功,让您不再惧怕倒车,只需把换挡杆拨到D挡(自动挡),转动方向盘,再用右脚踏控制脚踏即可完成倒车动作。

“精打细算的“机器脑”,和手排一样省!”

新赛欧E.M.T车型百公里油耗低至5.9升,比普通自动挡省油10%,甚至比普通自动挡省油10%的驾驶员省油近5%,是什么让E.M.T如此“精打细算”呢?主要有两个:

一、E.M.T的“机器脑”(TCU电脑控制模块)在行驶过程中,依据行驶路况进行精确计算,选择最佳换挡时机,所以E.M.T像一个经验丰富的老司机;

二、变速箱换挡更平顺,大功能的变速箱有着“小排量”,轻巧的重量为爱车减负节能,从而降低油耗,让车主拥有省油又省心!

车型	排量	百公里油耗
1.6L	1.6L	5.9
1.8L	1.8L	6.5
2.0L	2.0L	7.2

### 回应·公交冷清地铁火爆

## 南京客管部门:公交线路优化调整近期实施

“其实公交线路的客流变化早就预料到了!”业内人士称,当初地铁一号线开通时,也遇到了类似现象,后来调整了33路、35路、1路等地铁沿线的公交车发车间隔,上路车数量。地铁二号线等3条新线开通近两周来,公交企业、客管部门也在进行客流量变化统计。近期将会根据情况调整优化公交线路。

### 最大线路客流量降低50%以上

眼下,尽管相关的统计数据尚未出台,但从部分线路的统计情况来看,客流下降非常明显,其中客流下降最大的一条线路为安广线,下降了50%以上。

新城巴士相关负责人表示,137路客流也降低了45%,148路客流降低了25%以上,最低的线路也下降了15%左右。他表示,新城巴士除村村通以外共有49条公交线路,其中42条与地铁线相衔接,特别是江宁大学城和进城的客流减少明显,由于江宁客流比较集中在地铁沿线,地铁一号线南延的开通,对沿线一公里范围内客流吸引力很大,而江宁客流的特点,也给公交调整线路带来较大的困难。

除了江宁外,仙林大学城公交客流也受到明显的影响,公交总公司相关负责人表示,70路、97路、D1线等客流下降都很明显,特别是平时客流本就少,就更显得车上人不足。

### 两招应对,先减车次再改线路

据了解,公交部门打算采取两招来应对。第一招是减车,将多余的公交车补充到运力紧张的线路上去。如安广线配车近日就从15辆削减至10辆。南广线虽然没有减少配车,但也削减了班次。

为了便于调配多余的运力,公交总公司6月1日起还将原来属于东郊客运部的163路、141路、142路、143路等3条公交线路一并划到第二客运部,随即,第二客运部将5路调整出5辆公交车支援到原来配车33辆的163路,解决了早高峰163路挤不下的问题,公交部门表示,随着经济适用房入住

率进一步提高,今后163路还将进一步增加运力,配车将超60辆。试运行了一段时间的麒麟门到马群社区巴士,本月也将升级优化为全天运营的东郊小镇到钟山学院的社区巴士,弥补东郊小镇等小区居民出行的问题。相关负责人表示,多出来的运力主要充实到二、三类中小线路上。

如果将运力调配比作小手术的话,修改调整线路就是大手术,江宁就打算将102路取消掉,理由是盛大路与148路重合,双龙大道后又与101、106路同路,只有盛大路到双龙大道1.4公里有客流,以前可以弥补101路等线路运力不足的问题,现在101路客流也下降明显,102路基本上失去了作用,留着也是资源浪费。

另外,公交总公司也打算对51路、9路、5路、179路等线路进行优化调整,例如将51路避开中山东路,避免179路绕圈。目前,相关线路调整报告已递交给客管处。

### 客管处:调整近期实施

对于公交线路的优化调整,南京市客管部门表示会很慎重,公交可以弥补地铁的覆盖率不足的问题。考虑到运行时间的问题,像5路这种通宵线路,可以弥补地铁夜间停运带来的空白,作用还是很明显的,因此不会取消掉。

从目前客流实际情况来看,江宁与预期相差比较大,公交客流减少幅度远远大于预期,但仙林基本上与预期一致,城东一带客流与预期相比变化不大。客管处负责人表示,按照计划,围绕地铁线开通后的公交线路调整,应该在近期就会有动作,目前正在进一步论证调整的方案,在调整时会注意填补地铁的盲区。 快报记者 鲍铭东