

43分钟才等来一辆317路

南京市民吐槽车难等,公交企业:正试点优化部分线路

“

要等的公交车许久不来,不要坐的车却一辆接着一辆。近日,有不少市民向现代快报反馈,近期出门坐公交,常会遇到这种情况。这种现象是不是属实?五一前后,现代快报记者进行了调研,发现目前在一些公交线路,确实存在车辆比较难等的情况,其中,最长的一班车竟然等了43分钟,且部分线路空车接龙的现象仍然存在。对此,公交相关负责人表示,这些线路除了副站条件不佳难调度、路堵等因素外,在调度上也存在需要改进的地方。目前,公交企业正对公交线路的配车、发班时间等进行试点优化。未来还将引进智能化的大数据调研系统对公交客流、发班时间进行优化。

现代快报+/ZAKER南京记者
李娜 王益 蔡梦莹



313路公交车有点难等
网友供图

快报
调查

热线:96060

探访 发车频次不均匀,候车时间忽长忽短

4月29日上午10:30,现代快报记者来到了汉中门大街莫愁新寓公交站。记者发现,路两侧的两个公交站公交发班的频次非常不均匀。最明显的是68路,从10:30到11:30,湖西街开往月苑南路方向的68路一共来了7辆,算下来平均8分半钟一辆。但是月苑南路开往湖西街方向的68路只有3辆,差不多20分钟一辆车。

同一天同一时间段,记者在集庆路南侧的集庆门公交站也进行了探访。10:35之后的45分钟内,14路的第一辆车等了11分钟,第二辆车则等了20分钟。而19路来了4辆车,第一辆车等了14分钟,第二辆车等了10分钟,第三辆车2分钟,第四辆车12分钟。

部分线路很难等,一等三四十分钟

在313路的始发站集庆门站,记者等了32分钟才等来一辆车。站台上等待换乘的小刘告诉记者,“你看我和同事的聊天记录,我是上午10:10在317路始发站城头城站坐上车的,但在那之前我已经等了43分钟!”

在莫愁新寓站,两个方向的9路公交车都很难等。从10:30-11:30,宁工新寓开往总统府方向的9路车只来了3辆,总统府开往宁工新寓方向有4辆。

住在附近的李大妈说,在她的印象里,9路车一向都比较难等。“我要去南京图书馆,公交站比地铁站离我家更近,而且公

交比地铁便宜。但是没想到刚到公交站一辆9路开走了,不知道又要等多久了。”

同时段里,127路有3辆车进入莫愁新寓场站,其中第一辆等待了40分钟。

平峰等待时间过长的现象也出现在了26路。4月28日,记者20:51到达青石街公交站,这时,刚走了一辆车,第二辆一直到了9:08才到。5月1日,同样在青石街公交站,开往小行方向的26路在过去了18分钟以后,智能公交站牌上仍然没有显示下一辆26路的距离,也就是说,鼓楼方向没有车辆发出。

换乘不方便,不是花钱多就是车难等

公交难等,对于需要换乘的市民来说,更加不方便。

家住西善花苑的方阿姨告诉记者,她通常坐62路到集庆门,再换乘313路公交到大行宫站,刷卡免费换乘,只要1.6元。要是中途在油坊桥站换地铁2号线,

公交刷卡1.6元,地铁4.75元,公交换乘地铁优惠1元,一共要花5.35元。而且坐公交车是同站换乘,换地铁得跑上跑下。但是,最近公交不太好等。方阿姨表示,要是每次换乘313路都要等半小时以上,这也太糟心了。

线路	调查时间	车辆间隔
26路	4月28日18:00-23:00	出现21分、20分、23分较大间隔
68路	4月29日9:00-12:00	10:48出现20分大间隔
127路	4月29日9:00-12:00	11:11出现最大间隔22分钟
313路	4月29日9:00-12:00	9:22出现30分钟大间隔
9路	4月29日9:00-13:00	出现21分、25分、26分、27分大间隔
317路	4月29日9:00-12:00	出现43分、45分大间隔

大间隔调查

规定 早晚高峰发车间隔不应大于8分钟

公交车发车间隔到底应该间隔多久?

现代快报记者了解到,南京规定,公交企业应以乘客需求为导向,打造“快、干、普、支”多层次地面公交线网。其中,快线公交比较少,干线公交线路长度在12-18公里,主要沿快速路和主干路布设。普线公交在8到15公里,沿主干路和次干路布设。支线则是指运营里程在10

公里以下的线路。

根据南京市客管处相关规定,干线公交和普线公交在早晚高峰时段发车间隔不能大于8分钟,而对平峰期的发班时间则没有强制性的规定。主要是公交企业根据每条线路的车流状况来自由确定。一般平峰期,发班时间不大于15分钟,早7点和晚9点之后,则不大于20分钟。

回应 正试点优化部分线路

“从主站发班时间来看,基本都在规定范围内。”公交企业内部人士分析,这些线路调度比较困难,副站条件较差是一个很大原因。比如,9路的副站大行宫站,根本没有停靠点。317路的燕子门站也是没有场站的,313路在抗日航空纪念馆的主站很小,副站是现有35路的公交场站,已经满载,后期将对这个场站进行重新划分。而26路在鼓楼和67路共用一个停靠点,最多只能停2辆,多了就得开走。317路出现大间隔的主要原因则是因为道路比较拥堵。

“公交企业主观上的运营调度也存在问题。”该人士坦言,此前,公交车的发班情况由巴士公司集中调度,但无论是

主站还是副站,控制力都比较弱。2018年,公交企业把线路的调度权下放到了车队,车辆发班在公交车队队部所在地进行直接调度。目前来看,各个车队调度水平不一致,导致发车间隔不均衡。

该人士表示,企业将会对主观上存在的问题立即改进。此外,从今年一季度开始,公交企业对所辖的公交线路进行了重新分类,对客流状况进行了重新分析,对配车和配员进行了重新核定,并制定了发班规划,并于4月份在部分车队进行了试点。此外,为保障客流和配车数量的科学性,后期也将引进智能化的客流统计手段,通过大数据分析进行科学规划。

建议 线路优化应充分发挥副站调度作用

“伴随城市越来越拥堵,副站发车间隔和司机方便问题会越来越严重。”南京公共交通乘客委员会委员郎亮认为,针对以上线路出现的问题,公交企业一方面应该把现在有副站线路的副站用起来,加强副站对间隔的调节功能,避免副站的发车间隔不均匀和接连发车现象。另一方面,在线网优化中充分考虑副站问题,尽可能让线

路有副站可进。同时,通过智能管理手段,确保主站发车的间隔均匀。

他指出,除了公交企业,南京还应该加强公交专用道的建设和使用,建议在有条件的路段加大公交专用道的设置,对于现有的公交专用道要确保专用,延长专用时间。这样才能吸引更多市民优先选择公共交通出行。



安德门站100路公交上客
现代快报+/ZAKER南京记者 王益 摄



市民在公交站台等车 网友供图



一辆309路已经满员,挤不上去了
网友供图