

焦点
话题2025年
长春公交将形成
320条公交线网

还没正式开学,吉林建筑大学的杨帆就看到一条振奋的消息,立即微信群发同学,公交线路来了!坐落于新城大街5088号的吉林建筑大学,一个地地道道的“公交育区”,去学校坐轻轨3号线换乘120路副线还要步行近1公里。长期以来,该校学生无论刮风下雨只能靠打车、步行外出,此前曾一度是“黑车”“摩的”的落脚点。为了这里早日通公交,工作人员先后去过5次考察地形,最终规划了轨道接驳专线5号,由长影世纪城轻轨3号线直达该校。其实,吉林建筑大学只是今年《长春市公交线网规划》众多受惠地区中的一个。

幕后揭秘

方案酝酿完稿
历时半年修改数十次

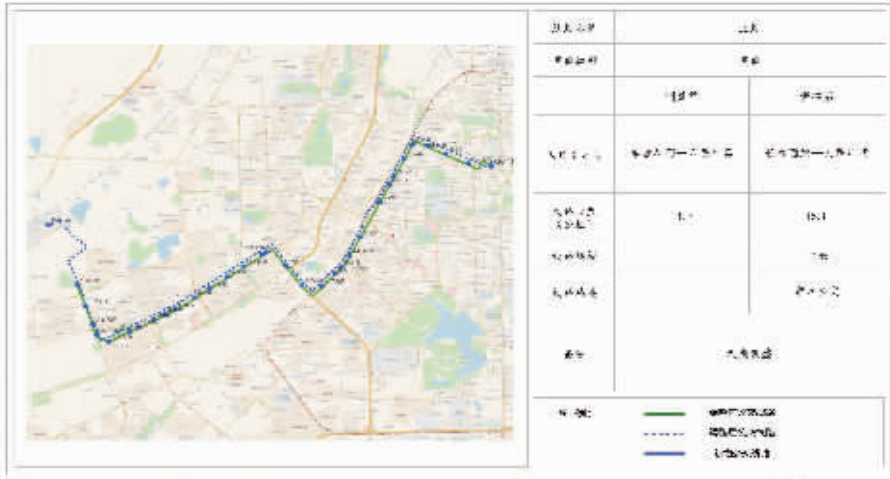
《长春市公交线网规划》(以下简称《规划》)是立项半年之久的改善公共交通项目,它历经100多个工作日的调研分析,320条公交线路的规划规模凝聚着交通人滴滴的汗水和管理者殷殷的期望。

随着城市的高速发展和城市空间的拓展,长春的公交线网布局已经不适应城市的需要。受历史因素限制,长春市很多公交线路存在大弯大绕,发车间隔长、准点率低等问题,但一直难以对其线路进行优化调整。同时,由于抢占主要客流点,吉林大路、人民大街等主要客流集散点有几十条线路公交车停靠,而一些新小区的站点公交车却寥寥无几甚至没有,为市民出行带来了诸多不便。加上部分地段的公交车停靠站非港湾式设计,结果一辆接一辆的公交车一进站就引发了“排长龙”的现象。再者,随着长春轨道交通1、2、4、8号线的开通,长春的轨道交通和公交线网的衔接也出现了一些“断口”。如何让市民出行更加方便?这个问题引起了城市管理者的的高度重视。

2019年5月15日,长春市召开了公共交通发展和交通体制机制改革会议,明确公改改革势在必行,全市要求统筹调度,并提出了公改体制机制改革方案。7月,市政府办公厅下发了《长春市公交行业体制机制改革工作推进方案》。作为改革方案的一项重要内容,《长春市公交线网规划》当月启动。

在长春市委、市政府的支持下,长春市交通运输局加快公交线网规划工作的调研,成立了20多人的工作组。工作组按照新的“构建以城市轨道交通为骨架、常规公交为主体”

长春市公交线网规划图集——常规公交线路规划方案图(部分)

长春交通史上最大规模
公交线网规划幕后

长春市公交线网规划——干线第二批次(南北向干线)(部分)



长春市公交线网规划——干线第一批次(东西向干线)(部分)



长春市公交线网规划图集——快线(部分)



规划,进行了长达半年的调查研究,形成优化调整的实施方案,并广泛征询各方面的意见和建议。

期间,召开了数次讨论会议,邀请了包括行业主管部门、运营企业、沿线乘客、社区居民等不同群体参与《规划》提建议。每次会后,工作组根据会上讨论,整理汇总各方意见,再调整再研究,历经数十次反复修改,最终拿出初稿。后来《方案》报市政府批准,今年1月终于形成了《长春市公交线网规划》。《规划》方案最终确定“快、干、支、微、特色”共五个层级的常规公交线网架构,至2025年形成320条公交线路的规划规模。

20余人的工作组
昼夜加班赶出《规划》

线网调整牵一发动全身,事关千家万户,不能有丝毫的马虎!长春市交通运输局综合运输服务处四级调研员于大钊告诉记者,长春市目前有公交线路251条,公交车辆4388台,日均客运量约190万人次/日。近五年来,常规公交出行方式分担比例基本维持在20%左右,相对平稳。此次规划公交线路是长春交通史上最大规模的一次,为了严谨科学,此前工作组曾到广州、长沙、深圳等发达城市调研学习,为此次公交线网规划积累了一定的经验。

不过,外地经验全盘复制并不一定适合长春本土的交通现状,因此如何因地制宜,结合自身的实际,是《规划》编制工作的最大考验。这项工作由长春市交通运输局与长春市规划编制研究中心共同参与编制,全部人员20余人,业务几乎涉及到交通运输局所有处室。

从2019年7月开始,进入了调查资料的研究分析和《规划》制定阶段。这段时间里曾有过多次加班、多少次周末不休,线网组的20余名成员已经记不清楚了。尤其是负责《规划》执笔的工作人员,为了一条线路该如何设置,经常讨论到晚上九十点。累了大家相互说说话,饿了吃上一桶泡面,困了在办公桌前打个盹,有的孩子委托给父母照看……便是在短短数月里赶出了初稿,于今年1月份形成了《规划》。

共收到市民 5000 余封邮件
反馈意见建议

“‘以人为本’是公交线网调整的第一

准则。”于大钊说,为了使方案满足市民出行需求,全市规划的320条公交线路数以千计的公交站点处处留下了工作组的足迹。“公交车通到哪里,我们的组员就出现在哪里;公交车未到的盲点,我们的组员也到了。”通过对中心区部分线路改道或在边缘区域截短,减少中心区内不必要的线路重叠,适当增加中转换乘。规划后,公交线路网密度大幅提升,重复系数降低,实现了规划方案中将公交线路资源由核心区内部向外围区域合理调配的目的。

值得一提的是,在《规划》中,公交主要发展方向之一就是为完善区域内线网及对轨道交通客流的集散。“轨道交通是骨干线路,即便未来轨道交通成网,仍然会有大量的空白地带、服务盲区需要公交去填补,而公交线路设置机动灵活,优化线路布局大有文章可做。”

长春市规划编制研究中心高级工程师李赫楠介绍说,此次优化调整公交线路,重点加强公交与地铁的接驳,新增了14条轨道接驳专线,对轻轨、地铁站附近的公交线路网进行了相应优化调整,强化其衔接换乘功能。此外,还开通了一些夜班的公交线路,重点覆盖长春站、长春西站等客流密集区域,通过延长整个公交线路的运营时间,更好的保障市民出行。

线网优化调整工作将按两个阶段分年度逐步实施:一是2020年至2022年底,主要以现有公交线路优化调整为主,采取延长、缩短或截弯取直等形式,同时将合理配备车辆、科学调整首末车时间,解决当前存在的突出问题和不足;二是2023年初至2025年底,结合轨道交通5、6、7号线建成通车,开设和新辟部分公交线路,采取接驳、喂给及微循环等形式,进一步增强轨道交通的骨架作用,解决城市周边区域公交通覆盖盲点的轨道交通出行需求。

《长春市公交线网规划》于2020年1月24日开始陆续向社会公开征求意见,截止目前共收到社会各界的反馈意见建议5000余封邮件,这些建议经过整理后,将分类丰富到线网规划中。

相信在不久的将来,长春公交一定会线网如彩带,公交线路通,阡陌纵横的公交线路延伸向远方,清洁舒适的公交车将和城市快速轨道交通一起构架出长春市民出行的快捷无忧“宽带网”。

市民声音

1 增加高峰班次延长首末班车时间

“我更加关注新规划的60条微循环,这些与轨道交通站点连接,希望首末车时间与地铁同步,这样夜间出行就不用担心走回家了。”家住绿园区吉粮康郡小区的杨丽燕建议,与地铁配套的公交线路延伸至主要小区的同时,增加高峰时间班次,延长首末班车时间,让周边居民在“最后一公里”的出行上实现最大程度的便利。

2 希望接驳公交线与地铁的站名时间同步

与杨丽燕一样,关注“最后一公里”距离的不少市民都有着同样呼声,大家的愿景多集中为希望能够以地铁站为核心,配套相关公交站,实现真正的“无缝”。

家住晨光花园小区的张先生接受记者采访时表示,站点优化调整的同时细节不容忽视。希望公交车站与地铁站的站名尽量保持一致,公交换乘指示牌清晰。尤其在移动互联时代,各换乘站点和线路在高德地图等手机应用程序上同步优化并及时更新,方便乘客查询。

3 不少小区居民希望一线直达

长春市锦绣新城是新建小区,目前有14路、289路、195路公交车,但去往市政府、桂林路、光复路以及中东北大市场、永春批发市场,都需要换乘倒车,希望规划直达线路。

也有市民建议,规划后的66路应该将终点站延长至长春市博物馆,周边还有长春市展览馆、美术馆等,方便市民周末游览参观。

4 部分新增快线没有必要

人民大街沿线的小区居民认为,《规划》中的快线E7、E9、E10设置没有必要,这些线路与地铁1、2号线以及66路重合过多,应该增设三环、四环的环城线路,多设置轨道交通与小区间的接驳公交线路,解决出行“最后一公里”是关键所在,百姓所需。

5 取消部分公交线路获广泛认可

除新增、延长部分线路外,《规划》中还有部分线路被取消和整合,采访中多数乘客对此表示认同和支持。

如人民大街的306路与地铁1号线重复过长,取消后6路、66路覆盖原线路路径,306路可谓运多舛,2017年6月30日,长春地铁1号线开始试运营,306路从此前的每天客流量为1.5万人次,降低到不足万人次。一年后,306路通宵车取消。此次《规划》中取消,市民多表示,对出行影响不大。

同时,363路由于沿线道路拥堵,大站快车效率不明显,此次规划将与362路整合。这条线路同样处于尴尬地位,整合后,线路车隔将进一步缩短,对市民出行将更加方便。

征集建议

你对公交线路规划有哪些建议意见?

为配合规划方案实施,满足新的发展需要,长春市将建立“每半年评估调整”的动态工作机制,重新评估城市发展最新要求和市民出行需求,对规划方案进行跟踪完善。依据客流需求情况,动态优化规划线路走向,调整配车数量和发车间隔,以满足最新发展需求。同时,提出建设公交专用道、公交场站等基础设施作为推动公交系统提质增效的保障措施建议。

广大市民可登录长春市交通运输局官方网站(<http://ccjtsyj.changchun.gov.cn/>),在“通知公告”栏里查看并反馈意见建议,反馈意见可发送电子邮件至ccjiaotong@163.com。

也可通过扫描右侧二维码,或搜索“掌上吉林”微信公众号,通过文章下方留言功能留下宝贵意见。
/城市晚报记者 刘佳雪 报道

