

办理结果: 解决采纳

公开属性: 主动公开 · 全文

上海市浦东新区建设和交通委员会

浦建委提复〔2025〕120号

签发人: 李树逊

对市十六届人大三次会议 第0295号代表建议的答复

林莉等代表:

你们提出的《关于进一步加强老港地区轨交和公共交通的建议》(第0295号)收悉,经研究,现将办理情况答复如下:

一、老港镇公交布局及近期开展的工作情况

你们在建议中提到老港地区居民公交衔接轨交不便,建议新增公交线路衔接周边轨交站及优化现有公交运营方式。经查,老港镇镇域内没有轨交站,就近的轨道交通站点有2个,其为:轨交16号线惠南东站,距老港镇中心约6公里;轨交16号线惠南站,距老港镇中心约9公里。途经镇域且衔接轨交16号线惠南站的公交线路有3条线路,为浦东31路、浦东57路、浦东107路;另有1035路、老港1路等2条线路是镇域内“村村通”线路。

同时，为方便老港镇域内企业职工出行，2023年3月18日开通了老港特约定制班车——“逐梦巴士”。经与老港镇协商，今年3月底对该线路进行了优化调整，目前线路绕行南港公路、沪南公路，市民可乘坐该线抵达16号线惠南东站，同时增加了早晚高峰时段的班次，每天的总班次由原先的10个增加至20个，更加方便老港镇沿线居民，同时该线路可达南港公路牛肚站，方便市民前往文旅景点——红窑。

目前老港地区公交客流主要集中在建中路、南港公路沿线，乘车对象大部分为通勤、通学出行的上班族和学生，还有每周相对固定时间出行的老年人，上述乘客主要流向为16号线惠南站、惠南镇各大商业中心及周边医院和学校等。

二、相关问题的情况说明

老港地区公交资源相较周边地区确实不多，但再进一步增加公交服务也存在难点：

一是公交出行需求低。经统计，目前5条公交线路平均客流强度为56人次/百公里，其中镇域内的老港1路及1035路客流强度仅为13和26人次/百公里，根据市交通委发布的《上海市公共汽车和电车客运线路优化导则》，客流强度低于100人次/百公里的线路已符合线路暂停运营的条件，但考虑到老港镇居民出行，我委仍要求公交公司继续运营。公交客流低的主要原因为：一是老港地区人口持续导出，如两港公路以东区域居民基本已外迁；二是当地居民更偏向于开私家车和电动两轮自行车出行。

二是公交首末站设施有限。老港镇范围内共有6处公交起讫站，但仅有1035路始发纬二路建中路临时公交首末站1处具备公交停车条件，其余5处均为路边停靠始发，其中浦东31路、

1035 路在沈家港路欣铁路起讫站路边始发，浦东 57 路在通源路南滨支路路边始发，老港定制班线起讫站在建中路沪南公路路边始发；老港 1 路在老港镇成日村及建中路大河村（沈港 9 组）农村道路上始发。公交首末站设施规划及配建相对滞后，影响该地区公交线路进一步优化完善。此外，老港镇周边的轨交 16 号线惠南东站设有临时公交首末站，可供 2 条线路停车候客，但已有 1072 路、1073 路和老港特约定制班线等 3 条线路在该站始发，始发线路已超饱和。

三、下一步改善措施及计划

针对你们提出希望进一步加强老港地区轨交和地面公交配套的建议，我委会同老港镇政府、浦东公交公司等开展专题研究，拟实施以下完善措施：

（一）近期措施

一是优化运营服务方式。对现状公交客流及市民出行需求情况进行排摸，计划在浦东 57 路早晚高峰时段，在南港公路建中路站至 16 号线惠南站区段开展多样化调度，视情增加 1-2 个区间段直达班次，多样化调度实施后该断面高峰时段间隔可由原先的 15-25 分钟缩短至 10 分钟，减少乘客候车时间，计划 5 月底前实施。如实施一段时间后客流未达到预期的，考虑在上述区间段内增设“可网约”功能。为提高精准服务水平和加快公交通行效率，浦东正在推行公交数字化转型，市民和企业可通过支付宝或微信小程序，搜索“浦交行”小程序中提出公交出行需求和进行线上预约。

二是加大公众宣传。加强公交公司与老港镇政府沟通，涉及公交运营方式变化的，运营信息与老港镇互联互通，联合老港镇

及相关单位通过微信公众号等方式加大宣传。同时公交公司定期组织行业动态宣传，让老港地区居民和企业了解更多有关公交出行方式的各类信息。

（二）中远期计划

一是加强周边轨交站衔接。围绕规划在建的轨道交通南汇支线，研究增设老港地区至南汇支线下盐路站的接驳线路，为市民提供前往更多就近轨交站的出行选择。

二是研究优化老港动迁安置区公交配套。根据未来老港地区集中居住区安置相关规划及居民实际出行需求，进一步优化公交线网，增强公交服务的可达性和舒适性。

上海市浦东新区建设和交通委员会

2025年4月27日

联系人姓名： 石颖健

联系电话： 021-28282831

联系地址： 世纪大道 2001 号 5 号楼

邮政编码： 200135