上海市浦东新区市场监督管理局
上海市浦东新区建设和交通委员会

浦市监标计〔2023〕8号

关于发布浦东新区标准化指导性技术文件《浦东新区公共汽（电）车客运线路优化调整管理规范》的通知

各有关单位:

上海市浦东新区标准化指导性技术文件《浦东新区公共汽（电）车客运线路优化调整管理规范》已经区政府批准，现予以发布。

文件编号及名称为:

DB 31115/Z 005—2023　浦东新区公共汽（电）车客运线路优化调整管理规范。

以上文件自 2023 年 2 月 1 日起实施。

特此通知

上海市浦东新区　　上海市浦东新区

市场监督管理局　　建设和交通委员会

2023 年 1 月 10 日

上海市浦东新区市场监督管理局办公室　　2023年1月11日印发

ICS 03.220.20
CCS R 11

上海市浦东新区标准化指导性技术文件

DB 31115/Z 005-2023
代替 DB31-115/Z 005-2019

公共汽（电）车客运线路优化调整管理规范

2023－01－10 发布　　2023-02-01 实施

上海市浦东新区建设和交通委员会
上海市浦东新区市场监督管理局　发布

目　次

目次 I
前言 III
引言 IV
公共汽（电）车客运线路优化调整管理规范 1
1 范围 1
2 规范性引用文件 1
3 术语和定义 1
3.1 公共汽(电)车客运线路 1
3.2 线路开辟 1
3.3 线路调整 1
3.4 线路终止 1
3.5 常规线路 1
3.6 骨干线 1
3.7 支线 1
3.8 接驳线 1
3.9 快线 2
3.10 特定运营线路 2
3.11 数字线路 2
3.12 文字线路 2
3.13 穿梭巴士（最后一公里）线路 2
3.14 夜宵线路 2
3.15 高峰线路 2
3.16 区间线路 2
3.17 定班线路 2
3.18 旅游线路 2
3.19 运营里程 2
3.20 票制 2
3.21 复线率 3
3.22 起讫站 3
3.23 非直线系数 3
3.24 满载系数 3
3.25 百公里人次 3
3.26 多样化调度 3
4 优化调整原则 3
4.1 两网融合 3
4.2 结构明确 3
4.3 精准服务 3
4.4 社会效益优先 3

5 公交线网区域优化策略 3
5.1 内环内区域 3
5.2 内外环间区域 4
5.3 外环外区域 4
5.4 重点区域 4
6 组织体系 4
6.1 交通行政管理部门 4
6.2 道路运输事业发展中心 4
6.3 相关部门、机构和单位 4
7 公交线路优化调整管理流程 4
7.1 公交线网优化调整计划制定与实施 4
7.2 征求意见和公示 4
7.3 社会公布机制 5
7.4 公众参与机制 5
8 公交线路开辟 5
8.1 开辟公交线路的条件 5
8.2 开辟公交线路指标控制 5
8.3 开辟公交线路站点设置 6
8.4 首末班运营时间控制 6
8.5 引入试运营与评估机制 6
8.6 公交线路运营成本分担机制 7
8.7 定制班线 7
9 公交线路调整和终止 7
9.1 基本要求 7
9.2 公交线路调整 7
9.3 公交运营方式调整 8
9.4 多样化调度 9
9.5 涉及重大活动及市政工程公交线路临时调整 9
9.6 公交调整运营成本分担机制 9

前　言

本文件按照GB/T 1.1-2020给出的规则起草。

本文件代替DB31-115/Z 005-2019《公共汽（电）车客运线路优化调整管理规范》，与DB31-115/Z 005-2019相比，主要变化如下：

a）更新公共汽（电）车客运线路、数字线路、穿梭巴士（最后一公里）线路、区间线路、百公里人次的术语解释，增加骨干线、支线、接驳线、快线、多样化调度等解释（见3，2019版3）。

b）修改了“精准服务”原则，强调要注重市民通勤、就医、就学出行（见4.3，2019版4.3）。

c）新增公交线网区域优化策略这一章节，增加了针对内环内、内外环、外环外以及重点区域的优化策略（见5）

d）将“交通运输管理机构”修改为“道路运输事业发展中心”（见6.2，2019版5.2）。

e）新增公交线网优化调整计划为每年指定一次年度计划，并在年内分批次实施，并补充针对新建轨交等重大工程的说明（见7.1.1）。

f）新增公交线网优化调整自公示1年内未实施的，需重新公示。修改关于线网调整计划的审核部门，同时明确社会公示时间为10个自然日（见7.2，2019版6.2）。

g）在“首末班运营时间控制”条款中，新增针对中心城内外的首末站末班车时间设置要求（见8.4.4）。

h）更新试运营期间线路暂停运营的指标控制及管理流程（见8.5，2019版7.5）。

i）更新公交线路“黄”“橙”“红”预警设定，补充与轨道交通连续共站情况作为条件，重新整理不同预警等级线路的优化方案和措施（见9.2.1，2019版8.2.1）。

j）在“多样化调度”条款中，增加多样化调度的主要措施介绍及采取条件（见9.4）。

k）新增“活动主办方和工程建设方应会同公交企业做好相应的营运调整和对乘客的告知宣传工作”的描述（见9.5，2019版8.5）。

本文件由上海市浦东新区建设和交通委员会提出并组织实施。

本文件由上海市浦东新区建设和交通委员会归口。

本文件起草单位：上海市浦东新区建设和交通委员会、上海市浦东新区道路运输事业发展中心、上海浦东建筑设计研究院有限公司。

本文件主要起草人：李树逊、余挥、韦联春、石颖健、宋志伟、陈龙、赵雅晴、温馨。

本文件及其所代替文件的历次版本发布情况为：2019年首次发布DB 31-115/Z 005-2019，本次为第一次修订。

本文件的某些内容有可能涉及专利。本文件的发布机构不应承担识别这些专利的责任。

本文件为推荐性，有关对本文件的建议和意见，可向浦东新区标准化行政主管部门或上海市标准化行政主管部门反映。

引　言

城市公共汽（电）车客运是为社会公众提供的最基本出行方式之一，是关乎社会公众切身利益的民生工程。2008年底上海市进行第三轮公交改革，公交企业由股份制企业再次回归国有化，公交公益性程度大幅提升。然而，轨道交通运营里程不断增加、公共汽（电）车客流逐年下降、人力成本快速上升和票价长期维持较低水平，导致公交运营效率不高，发展陷入瓶颈。公交线路的优化调整直接影响到公交服务水平、企业经营状况和乘客满意程度。浦东新区作为高水平改革开放和打造社会主义现代化建设的引领区、上海构建社会主义国际化大都市的重要经济引擎，其公交发展应适当超前于城市发展，面对新形势新挑战，浦东勇当标杆、敢为闯将，探索新的城市公交管理新方式，更新一些已明显不适应当前发展需要的管理条款，重构公交线网优化管理机制新模式，实现优化公交线路既能提升运营效率，又能确保公交提供尽可能多的服务，为规范城市公共汽电车客运健康发展提供基础支撑。

公共汽（电）车客运线路优化调整管理规范

1 范围

本文件规定了上海市浦东新区公共汽（电）车客运优化调整原则、公交线网区域优化策略、组织体系、公交线路优化调整管理流程、公交线路开辟、公交线路调整和终止。

本文件适用于上海市浦东新区区域内公共汽（电）车客运线路优化调整管理工作。

2 规范性引用文件

下列文件对于本文件的应用是必不可少的。凡是注日期的引用文件，仅所注日期的版本适用于本文件。凡是不注日期的引用文件，其最新版本（包括所有的修改单）适用于本文件。

GB/T 32852.2-2018 城市客运术语 第2部分：公共汽电车

CJJ 152-2010 城市道路交叉口设计规程 第8部分：开辟公交线路站点的设置

3 术语和定义

3.1 公共汽(电)车客运线路

指在城市人民政府确定的区域内按照核准的线路、站点、时间和票价运营，为社会公众提供基本出行服务的活动的公共汽车和电车线路。

3.2 线路开辟

交通行政管理部门根据公交实际客流需求以及道路条件新增开设全新公交线路的行为。

3.3 线路调整

交通行政管理部门对既有公交线路的线路走向、站点布局、运营组织模式等方案进行变更的行为。

3.4 线路终止

交通行政管理部门对既有公交线路进行评估并批准终止运营的行为。

3.5 常规线路

数字线路、文字线路及穿梭巴士（最后一公里）线路。

3.6 骨干线

主要承担中、长距离出行，提供较大运量、快速可靠的公交服务，包括中运量线路。

3.7 支线

主要服务于区域内中、短距离出行，具有线路短、站距短、客流量较小特点的线路。

3.8 接驳线

主要实现居住社区、商务区、产业园区和主要公共活动区域之间的短距离连接与覆盖；主要实现社区与轨交、骨干线之间的“最后一公里”衔接服务。

3.9 快线

主要服务于跨区域出行，具有线路长、站距大、速度快、直达性强等特点，包括市通郊、郊通郊线路。

3.10 特定运营线路

夜宵线路、高峰线路、区间线路、定班线路及有轨电车线路。

3.11 数字线路

名称为“数字”或“区域+数字”形式的公交线路。

3.12 文字线路

市通郊或郊通郊、且跨越多个镇域范围和运营里程较长，以文字命名的公交线路。

3.13 穿梭巴士（最后一公里）线路

主要为轨道交通站点到居民社区接驳服务的以“1”开头的四位数字公交线路，以短距离为主方便居民前往就近社区办事中心、学校、医院等生活配套设施的公交线路。

3.14 夜宵线路

在中心城区具备一定客流的地区，仅在夜间提供公交出行服务，且行驶在客运走廊上的公交线路。

3.15 高峰线路

主要为缓解高峰时段出现的大客流现象，仅在高峰时段运营，双休日、节假日可停运的公交线路。

3.16 区间线路

区间线是全程线的一部分，其走向大部分附属于全程线，部分走向与全程线走向偏离的公交线路。

3.17 定班线路

根据实际客流需要，运营方式采用30分钟以上发车间隔的公交线路。

3.18 旅游线路

主要途经重要旅游景点，且提供旅游观光出行服务的客运线路，一般采用市场性定价方式。

3.19 运营里程

运营车辆为运营而出车行驶的全部里程，包括空驶里程。

3.20 票制

价格及交通管理部门制定的计算客运票价的方法。

公共汽（电）车票价执行单一制、多级制两种票制类型：①单一制，不计算运距，每乘次执行均一票价。②多级制，按运距计算，以人公里费率乘以计价里程计算分段票价。

3.21 复线率

计算某一条线路与其它线路等复线情况，B线相对于A线的复线率等于B线重复A线的线路长度除以A线等总长度。

3.22 起讫站

常规公交线路的起点和终点站，承担客流集散服务，公交车辆的始发终到服务，司乘人员的后勤服务，公交车辆的运营调度、检修清洗、夜间停车服务等。

3.23 非直线系数

公交线路长度与起讫站的直线距离之比。

3.24 满载系数

一定时间内反映线路上运行车辆乘客满载程度的相对值。

3.25 百公里人次

公交每运营百公里载客人次，即载客量/运营里程（百公里）。

3.26 多样化调度

为提高线路运营效率，在符合行业服务规范的前提下，根据客流在时间、站点、断面、方向上不均衡的特点，形成区间车、大站车等多种灵活调度形式的公交运营服务方式。

4 优化调整原则

4.1 两网融合

构建以轨道交通为骨干、地面公交为基础的城市公共交通体系，基于竞争、补充、接驳三重关系促进轨道和公交在线路、站点、时间和信息等方面实现两网融合，提高公交系统整体效率和服务水平。

4.2 结构明确

全区公交线网由骨干线、支线、接驳线、快线及特定运营线路构成，确保各级公交线网功能明确、层次清晰、相互协调、分担均衡。

4.3 精准服务

重点关注市民通勤、就医、就学出行，采取灵活多样的运营组织方式，满足不同客流需求。针对个性化出行需求，采用定制班线等模式，在保证以人为本的同时体现公交运营的个性化发展。

4.4 社会效益优先

遵循社会效益优先的原则，为城市居民提供安全、舒适、高效、经济、方便的服务，既方便城市居民出行，又兼顾公交运营成本，保障线路客流分布合理，充分发挥运载工具的运能。

5 公交线网区域优化策略

5.1 内环内区域

对轨道交通密集区域，减少公交重复线路、缩短超长运营线路；对存在轨道交通客流溢出区域，灵活设置公交线路疏解轨交客流压力；对轨道交通非密集区域，结合公交客运走廊设置骨干线提高线路运营效率、可靠性。

5.2 内外环间区域

以轨道交通、骨干线为骨架，优化支线布局提升公交覆盖；增加连接轨道交通、枢纽站、商业设施及居住区间的接驳线，便于市民换乘。

5.3 外环外区域

对轨道交通途经区域，强化与就近轨道交通的衔接，提升大型居住社区公交覆盖面；对轨交未覆盖区域，增加公交“最后一公里”接驳服务，完善镇域内及建制村公交出行服务。

5.4 重点区域

围绕陆家嘴金融城、世博园区、金桥开发区、张江科学城、保税区、度假区及花木、川沙、张江、金桥4个城市副中心，强化区域通勤及轨道交通衔接，推动多层次、多样化、定制化公交运营，实现精准服务。

6 组织体系

6.1 交通行政管理部门

浦东新区建设和交通委员会是区交通行政管理部门，负责组织编制和实施浦东新区公共交通专项规划、公交线网规划和场站规划，制定公交线路开辟、调整、终止年度计划，对新开辟公交线路组织开展评估。

6.2 道路运输事业发展中心

区道路运输事业发展中心（以下简称为区道运中心）协助区交通行政管理部门做好制定公交线路开辟、调整、终止年度计划及实施，做好线路调整日常管理，承担行业统计、考核等工作。

6.3 相关部门、机构和单位

浦东新区各镇政府、街道办事处、开发区管理委员会等相关部门、机构和单位配合区交通管理部门和区道运中心做好相关开辟调整公交线路的基础设施建设、设施改造及协助区交通行政管理部门做好市民解释工作，承担个性化运营成本补贴。

7 公交线路优化调整管理流程

7.1 公交线网优化调整计划制定与实施

7.1.1 公交线网优化调整计划每年制定一次年度计划，并在年内分批次实施；对于新建轨交等重大交通组织配套可制定专项计划。

7.1.2 公交线网计划应以文件形式确定，公交企业每季度须向区交通管理部门汇报线网计划实施进程，未经同意不应擅自改变线网计划，未列入公交线网计划的线路需专项论证后实施。

7.2 征求意见和公示

7.2.1 公交线路开辟、调整、终止须编制进入线网调整计划，由区道运中心初审、汇总，经区交通行政管理部门同意后向社会公示10个自然日，在征求社会意见后，由区道运中心对意见和建议进行汇总、研究、完善和确定方案。

7.2.2 公交线网优化调整自公示后1年内未实施的，应重新公示。

7.3 社会公布机制

7.3.1 年度公交线网优化计划确定后，由区交通行政管理部门将公交线网调整计划公布至浦东发布、浦东公交服务云等媒体。

7.3.2 公交线路开辟、调整、终止和运营方式改变的信息由区交通行政管理部门公布。

7.4 公众参与机制

7.4.1 公交线网优化计划公示前，宜走访相关开发区管委会、街镇，听取市民意见。

7.4.2 公交线网优化计划公示后，应根据市民反馈意见，再次走访相关开发区管委会、街镇，听取市民意见，完善实施方案。

8 公交线路开辟

8.1 开辟公交线路的条件

8.1.1 新建居民小区、人才公寓、动迁保障和居住社区人口规模达到5000人或超过1500户，并具备设置公交站点条件，应至少配套1条公交线路；人口规模超过2万人，需按照每1.5万人至少1条线路的标准配置公交始发线路和相应公交首末站；如暂不具备实施条件，可根据实际情况先建设过渡站点设施。

8.1.2 各类开发区、产业园区岗位数达到3万人，且具备公交站点条件，应至少配套1条公交始发线路。高教园区人口规模达到2万人，并具公交站点条件，应至少配套1条公交始发线路。

8.1.3 市、区两级大型居住社区、中央商务区、开发区至少有1条公交线路衔接轨道交通站点。

8.1.4 涉及重大市政、民生等公益性项目，经讨论后，可考虑开辟线路。

8.2 开辟公交线路指标控制

8.2.1 线路客流控制：

8.2.1.1 拟开辟公交线路应进行客流预测，平均百公里客流低于200人次/百公里时慎重开辟，低于100人次/百公里时严格控制开辟。

8.2.2 线路通行条件控制：

8.2.2.1 拟开辟公交线路外环内路幅应不小于8米，具备人行道；外环以外路幅须不小于7米；途经桥梁承载不小于15吨。道路转弯半径不小于12米。道路限高不小于3.6米。两侧起讫站应至少一处具备公交首末站设施，且首末站应具备供水、供电、厕所和照明等必要设施。

8.2.3 线路长度控制：

8.2.3.1 外环以内拟开辟常规线路公交线路的长度宜在13公里以内；外环外宜在15公里以内。

8.2.3.2 外环以内拟开辟穿梭巴士线路不超过5公里，外环外不超过7公里。

8.2.4 非直线系数控制：

8.2.4.1 骨干线非直线系数不宜高于 1.3。

8.2.4.2 支线非直线系数不宜高于 1.5。

8.3 开辟公交线路站点设置

8.3.1 拟开辟公交站点和新增公交站点的站间距一般为：内环内 300–500 米，内外环间 500–800 米，外环以外为 800–1200 米。途经桥梁的线路可适当放宽站间距。站点设置宜在道路交叉口下游设置。

8.3.2 公交线路途经设有公交港湾式车站的路段时，公交车站须设置在公交港湾式车站内。在无公交港湾式车站的路段设站时，应设置在非绿化覆盖及没有隔离设施的路段上，确保公交车靠站安全。

8.3.3 新增公交站点不宜设置在纵坡大于 1.5%的桥坡和路段上。

8.3.4 新建轨道交通站点出入口 50 米范围内应设置公交站点。

8.3.5 转弯地点、涵洞、桥梁、桥拱上端、陡坡、消防龙头、狭路、变压器、隧道、铁路道口和危险地段等不宜设置公交站点。

8.3.6 站点换乘距离

8.3.6.1 同向换乘距离不宜大于 50 米。

8.3.6.2 异向换乘距离不宜大于 150 米。

8.3.6.3 特殊情况下不宜大于 250 米。

8.3.6.4 与长途汽车站、火车站、客运码头及住宅区主要出入口的换乘距离宜小于 150 米；与机场主要出入口的换乘距离宜小于 200 米。

8.4 首末班运营时间控制

8.4.1 起讫站均在外环线以内的数字线路，首班车不宜晚于 5：30，末班车不宜早于 22：30；起讫站均在外环线以内的文字线路，首班车不宜晚于 6:00，末班车不宜早于 21:00。

8.4.2 起讫站一处在外环线内，另一处在外环线外的常规线路，首班车不宜晚于 6:00，末班车不宜早于 21:00。

8.4.3 起讫站均在外环线外的常规线路，首班车不宜晚于 6:00，末班车不宜早于 19:00。

8.4.4 中心城轨道交通站点 100 米内设置首末站的线路，凡服务居住区的，末班车时间宜与轨道交通运营时间衔接；中心城以外的轨道交通站点根据客流情况逐步衔接。

8.4.5 外环以内的高峰线运营时间宜为 6:30—9:00 和 16:30—19:00，外环以外可根据实际情况适当调整。

8.4.6 穿梭巴士（最后一公里）线路、除高峰线以外的其他特定运营线路、定制班线的首末班车时间可根据客流实际情况自行确定。

8.4.7 首、末班车人次少于 10 人的可向区道运中心申请调整首末班车时间。

8.5 引入试运营与评估机制

公交线路正式开辟前3个月作为试运营评估期，试运营评估期内每百公里低于30人次的线路，公交企业可向区交通行政管理部门提出线路暂停运营；每百公里大于30人次低于100人次的线路应进行线网调整。

8.6 公交线路运营成本分担机制

在达到公交服务水平的地区，街镇、开发区管委会等提出开辟线路、延长线路、加密班次、延长运营时间等服务需求的，应由提出需求方承担增加运营成本部分的运营补贴。

8.7 定制班线

8.7.1 定制班线定义

8.7.1.1 在满足公交基本服务水平的区域，拟开辟的公交线路预计客流不能达到开设标准的线路。

8.7.1.2 既有运营线路因客流过低实行拆并、缩线、终止，较多乘客或街镇、开发区管委会仍提出公交服务需求的线路。

8.7.2 开辟定制班线须满足的条件

8.7.2.1 拟开辟定制班线路幅大于等于7米，单向通行大于等于5米，途经桥梁载重应大于定制班线车辆吨位，及确保定制班线正常运营所具备的其他安全条件。

8.7.2.2 拟开辟定制班线两侧起讫站至少一处具备定制班线用作始发的基础生活设施。

8.7.3 定制班线运营成本分担机制

定制班线一般由需求方按照公交基础成本予以资金支持，采取灵活多样的运营组织方式，以满足不同客流需求和提高运营效率为目标。

8.7.4 定制班线转化方式

定制班线连续3个月平均百公里日均客流达到200人次及以上，可转变为常规公交线路。

9 公交线路调整和终止

9.1 基本要求

9.1.1 公交线路调整后应不产生新的服务空白区域。

9.1.2 公交线路调整不宜过于频繁，一般情况下，1条线路一年内不得调整2次，确需调整的应尽可能保持原线路的基本线形。

9.1.3 涉及调整后路段内公交线路下降比例超过50%、增加2次换乘、增加较多出行成本的调整，应严格控制调整，宜采用客流大数据调查及充分评估出行影响，经区交通行政管理部门同意后方可实施。

9.2 公交线路调整

9.2.1 “黄”“橙”“红”预警线路调整

9.2.1.1 公交线路“黄”“橙”“红”预警设定

满足以下一个条件的为黄色预警公交线路：

——近 6 个月平均百公里人次低于 100 人次高于 60 人次的线路；

——月均非高峰时段满载系数低于 20%的线路；

——与轨道交通连续共站3-4站的公交线路。

满足以下一个条件的为橙色预警公交线路：

——近 6 个月平均百公里人次低于 60 人次高于 30 人次的线路；

——月均非高峰时段满载系数低于 15%的线路；

——与轨道交通连续共站5-6站的公交线路。

满足以下一个条件的为红色预警公交线路：

——近 6 个月平均百公里人次低于 30 人次的线路；

——月均非高峰时段满载系数低于 10%的线路；

——与轨道交通连续共站7站及以上公交线路。

9.2.1.2 “黄”“橙”“红”预警线路优化

——黄色预警线路宜列入公交线网计划征求社会意见，宜采用调整线路走向等调整方式，提升百公里人次。

——橙色预警线路宜列入公交线网计划征求社会意见，宜采用缩线调整、拆分、合并、拉长发车间隔、改定班线或改高峰线等调整方式，提升公交运营效率。

——红色预警线路宜列入公交线网计划征求社会意见，因乘客需求和运营客流低，宜先实施暂停，本着社会效益优先的原则，线路暂停后如产生新的公交服务空白区域，可实施改高峰线、改定班线等调整方式，暂停期满无异议的方可实施线路终止，保障公交资源得到充分利用。

9.2.2 重复线路调整

与公交线路和轨道交通线路复线率高于50%，且其他部分有其他线路覆盖的，应对重合部分进行调整。

9.2.3 公交站点调整

9.2.4 公交站点调整设置按照本规范第 8.3.1 条-8.3.6 条执行。

9.2.5 外环线内公交站点停靠的公交线路数超过 12 条以上的，因班次较密、乘客较多影响车辆正常停靠和通行的，在客观条件允许下应分开设置站点，其间距一般为 50 米。外环线外公交站点停靠的公交线路超过 10 条以上的，其间距可适当放宽。

9.3 公交运营方式调整

9.3.1 首末班运营时间调整

首末班运营时间调整按照本规范第8.4.1条-8.4.7条执行。

9.3.2 发车间隔调整

9.3.2.1 载客百公里人次大于等于300人次的常规线路，高峰时段发车间隔8分钟以内，其他时段20分钟以内。

9.3.2.2 载客百公里人次200-299人次的常规线路，高峰时段发车间隔10分钟以内，其他时段25分钟以内。

9.3.2.3 载客百公里人次100-199人次的常规线路，高峰时段发车间隔15分钟以内，其他时段29分钟以内。

9.3.2.4 载客百公里人次小于100人次的常规线路，可根据实际客流实施大于等于30分钟的发车间隔，并实施挂牌服务。

9.3.2.5 载客百公里人次评估每半年实施一次，区道运中心根据百公里人次对公交线路运营方式进行调整。

9.3.2.6 线路主要途经开发区、产业园区、高教园区早晚通勤出行需求为主的区域，以早晚高峰时段运营为主，低谷时段可拉大发车间隔。

9.3.3 运能调整

9.3.3.1 两个月内高峰时段满载系数平均超过80%的公交线路，应当在高峰时段增加运能或增加班次。

9.3.3.2 两个月内非高峰时段满载系数平均超过60%的公交线路，应当在非高峰时段增加运能或增加班次。

9.4 多样化调度

9.4.1 区间车设置

对线路运营区间段内存在固定时段明显客流变化的，应向区道运中心申请设置固定式区间车，区间车要素写入线路经营权证；对线路运营区间段内存在非固定时段明显客流变化的，可设置临时性区间车，应向区道运中心报备。

9.4.2 大站车设置

为满足高峰时段部分站点较高客流需求，可设置跳站停靠的的大站车线路，应向区道运中心报备。

9.4.3 多样化调度应符合《上海市公共汽车和电车客运线路服务规范》相关要求。

9.5 涉及重大活动及市政工程公交线路临时调整

公交线路因配合重大活动、市政工程及其他可能影响线路正常运营的活动等需进行调整，活动主办方和工程建设方应报经区交通行政管理部门同意并确定调整方案，涉及公交线路临时调整或站点变更的，活动主办方和工程建设方应按照规定向区交通行政管理部门、区公安分局办理相关手续，活动主办方和工程建设方应会同公交企业做好相应的营运调整和对乘客的告知宣传工作。活动主办方和工程建设方应按照相关规定承担相关公交线路临时调整、站点变更等配套费用。未经交通行政管理部门同意，活动主办方和工程建设方擅自施工、擅自改变公交车站位置、损坏公交设施或拖欠公交配套费用的，移送区公安及区城管执法等部门按规定处理。

9.6 公交调整运营成本分担机制

涉及公交线网计划中的缩线、拆分、终止的线路，因街镇、开发区管委会等提出反对意见而无法实施，其经营成本宜由提出需求方承担。

参 考 文 献

[1] GB/T 37114-2018 公共汽电车线网设置和调整规则

[2] GB/T 22484-2016 城市公共汽（电）车客运服务规范

[3] CJJ 152-2010 城市道路交叉口设计规程

[4] 上海市公共汽车和电车客运管理条例（2010年7月30日上海市第十三届人民代表大会常务委员会第二十次会议第三次修正）

[5] 上海市公共汽车和电车客运服务规范（上海市交通运输和港口管理局 2009年7月1日）

[6] 上海市公共汽（电）车客运线路优化导则（沪道运客〔2022〕132 号）

上海市浦东新区市场监督管理局办公室　　2023年1月11日印发