

杭州快速公交一号线简介

2004年7月8日，杭州市委、市政府下发了《关于构建“城市公交优先”体系，解决市民“出行难”问题的实施意见（试行）》，提出了“建设以快速公交为核心的城市公共交通系统”的城市公交发展战略。2004年12月8日，杭州市发展和改革委员会正式批复杭州快速公交一号线项目建议书。在近两年时间里，杭州公交集团完成了可行性研究、方案设计论证、工程项目建设、车辆招标选型和线路整合优化等各项准备，2006年4月26日，杭州市首条快速公交线路正式试运营。

杭州快速公交一号线是一条贯穿杭城中部呈东西走向的线路，全长28公里，西起黄龙公交站，途经天目山路、环城北路、艮山东路等道路，东至下沙高教东区，贯穿六个行政区，连接杭州市主城区和下沙副城。开通初期设13对中途停靠站，平均站距为2公里，按照最终设计要求，杭州快速公交一号线将设置23对中途停靠站，平均站距1.17公里。

按照“快速公交”的基本要求，结合杭州城市建设实际，杭州快速公交一号线采用“道路右侧专用车道；路口信号优先系统；侧式封闭专用站台；大容量铰接式客车；信息服务管理系统；关联线路整合优化”的总体设计思路。

杭州快速公交一号线，配置48辆大容量铰接式、低地板空调城市客车，全程运行时间为65分钟，运行速度为25公里/小时（比常规公交线路快20%），发车间隔平峰为5分钟/班，高峰为3分钟/班，日营运里程1.38万公里，平均日客运量4万人次，最高达5万人次，预计关联线路整合优化全部完成后，日客运量最高可达6万人次。

杭州快速公交一号线，实行全程一票制，票价为每人每次4元，

各类公交 IC 卡均可使用。其中：成人优惠 A 卡按票价的 50% 收费；学生优惠 B 卡按票价的 25% 收费；普通卡 D 卡和一卡通 T 卡及各类卡的电子钱包区按 91% 收费；70 岁以上老人、伤残军人、盲人、离休干部等，均可凭有效乘车凭证免费乘车。

杭州快速公交一号线建设，主要涉及专用车道、信号优先、封闭站台、专用客车、信息管理和线路优化等 6 个方面的要素。

一、专用车道：杭州快速公交一号线根据沿线道路资源，在市中心区域 21 公里的道路右侧，设置了双向各 18 公里的快速公交专用车道，其中，环城北路至黄龙公交站，安装了 4.8 公里的黄色分道器。

二、信号优先：杭州快速公交一号线根据沿线道路路口的通行能力，在道路沿线 31 个灯控路口安装了 SCATS 信号控制设备和 RFID 车辆身份识别系统，从交通管理部门数据统计，平均每个路口信号优先时间为 8 秒。

三、封闭站台：杭州快速公交一号线根据沿线道路机非隔离带实际，共设置 13 对 45—60 米长的侧式专用封闭站台，站内安装了通讯通信、自动检票、数据实时传输、站台门控制、候车区域实时监控、周界防范和乘客信息服务等系统。

四、专用客车：杭州快速公交一号线采用金华尼奥普兰有限公司生产的低地板、全承载、后置铰接式空调城市客车，客车长 18 米，右侧 4 开门，额定载员 160 余人，配置空气悬挂（带侧倾功能）、欧 III 柴油发动机、自动变速器、双系统空调，以及 ABS 和 ASR 等。同时，客车还配备自动报站、停靠站信息显示、移动电视和 GPS 卫星定位系统。

五、信息管理：杭州快速公交一号线采用了多项信息技术，在管理方面，主要有 GPS 卫星定位系统（带通话功能）、场站实

时监控系统、路口信号优先系统、数据实时传输系统，智能检票系统、站台门控制系统、周界防范系统等。在服务方面，主要有车载移动电视、自动报站、停靠站信息显示、到站信息显示等。

六、线路优化：根据杭州快速公交一号线总体配套设计，杭州公交集团对快速公交一号线关联线路（快速公交沿线及下沙区域）的公交线路分二期进行了整合优化，第一期，共停驶线路6条，调整线路3条，新辟线路1条；第二期，共停驶线路2条，调整线路1条，新辟线路3条。今年8月9日，杭州公交集团K900、K506、K509等3条线路进入快速公交（快速公交）专用道行驶，K900路与B1线实行同台免费换乘。

杭州快速公交一号线自2006年4月26日试运营以来，得到了道路沿线和下沙区域乘客，以及绝大多数市民认可。同时，也引起了国内各类媒体的高度关注，中央电视台、人民日报、中国汽车报等中央和地方新闻媒体先后对杭州快速公交一号线进行了报道，特别是市民比较关心的专用车道、分道器、票价、乘坐率已成为关注热点。快速公交作为城市公交的新成员，城市建设的新事物，短期内引起社会的关注是必然的现象，但最终必将被市民所接受和认可。根据美国斯伟拔公司设计方案，杭州在“十一五”期间，将要完成9条快速公交线路的建设，我们相信，快速公交作为中国城市实现可持续发展的具体实践，一定会得到健康和快速的发展。