



冰点特稿第1261期

## 你不知道的北京公交

中青报 中青网记者 魏 晔

1924年12月17日,北京前门举行了一场隆重的通车典礼,庆祝北京市第一条供居民乘用的公共交通线路正式通车。第一辆有轨电车从前门出发,叮叮当地经过西直门、西单、西四、新街口,全长7公里。通车当天,北京市数千名人力车夫齐声抵制,有人甚至卧轨,阻止电车通行。

95年后,北京每天有900多万人依靠公交车出行,公交线路增加到1600多条。北京人不再会因为新增一条公交线路而新奇,相反,当老线路调整或撤销时,一些公交车迷甚至会自发搭乘末班车,以自己的方式告别。

## 变了

北京有许多故事,少有人知。在这座城市里,有个母亲常年抱着孩子搭387路公交车,在北京儿童医院下车。十几年过去了,孩子的体型变大了许多,但依然蜷缩在母亲怀里,对外界的变化表现漠然。

在大多数北京人还在睡梦里的清晨,有个集邮迷总赶着387路的头班车,前往西直门的邮局排队,抢新发行的邮票。同样赶班车的,还有一群在立北桥附近租房子的家居建材工人。他们要搭车进城赶工。

作为387路的首席乘务员,张鹤鸣一直在观察、聆听这些乘客:有个视障者,靠着公交车外的语音报站系统,识别该上哪辆公交车。于是,每回到视障者在站台前,他总会用报话器二次播报,确保对方能听见,并在下车时,小声提醒,两级台阶。

等路过居民区,他再把喇叭声调小。一个出色的乘务员,要平衡不同乘客的乘车需求,不能让外放的喇叭,影响居民睡眠。

北京是张鹤鸣出生、成长的城市,他在387路上工作了22年。这条路线从北京西站出发,经过北京儿童医院、北京大学人民医院、北京邮电大学、北京电影制片厂,最终驶向北四环。他看着车窗外一闪而过的野湖,后来修建成莲花池公园。原先380路的公交场站搬走了,在原来的位置上建成了鸟巢。

北京的变化太快了,以至于那些多年没有踏足这里的旅客,经常会向张鹤鸣提问某个旧的地名。前不久,有一对极少出门的老夫妻,想去北辰购物中心购物,这个上世纪90年代初成立的老牌商场,曾是北京北部地区规模最大的百货商厦之一,如今早已停业。张鹤鸣不想让老人白跑一趟,于是,建议,要不去那附近的冬奥场馆看看,或者改道去其他商场。

他能记得北京500多条公交、地铁、城铁的线路,熟悉3000多个站名,被乘客称为“活地图”。早些年,公交车的售票员往往要熟悉线路,为乘客指路。2008年北京举办奥运会时,他特意学习了应用英语100句。那是他在北京的公交车上见过外国人最多的一年。

但如今,向他提问的人变少了,导航软件能计算出多条出行路线,他能明显感觉到乘客的变化:以前乘客的诉求是,能挤上车就行,但现在的乘客追求舒适,上了车,还希望能有个座。

他甚至考虑过,要把公交车的服务水平,对标到航空标准,导游标准,让乘客更舒适地乘车。

追求舒适的诉求还表现在公交车型的变化上:以前的车空地多座位少,能装更多人,现在空地少,座位多。

他还练习过,如何在公交车上与小偷斗智斗勇。早年小偷最猖獗时,他有个售票员同事,下车卖票时,挂在车上的大衣被顺走了。他学会不与小偷在车上直接对抗,发现偷窃时,只能一遛一遛上前向被偷窃的乘客重复查票,希望引起察觉,或者持续按防偷盗的提示音。

近几年,公交车上的小偷变少了。他反复按的提示音改变为,提醒乘客别坐过站。他明显感觉到,乘客的关注点从乘车这件事,转移到手机屏幕。晚高峰时,有乘客刷着手机就睡着,手一放松,咣一声,手机掉在地上。以前,很少有乘客能在公交车上睡着。

在年复一年的行驶中,春运始终是每年最繁忙的时候。在张鹤鸣的记忆里,2000年那会,乘客拎着大包小包的行李,在北京西站的站台上一直排队到地下通道。有人把鸡蛋装进矿泉水桶里,防止鸡蛋破碎。有人带上老家新榨的食用油,张鹤鸣凑到油瓶前闻,确保没有汽油味。

这些从老家回家的人,大多在炎黄艺术馆下站。这是通向昌平、延庆的中转站。但最近两年的春运,因疫情防控需要,387路上的归家人没有往年多。最近一次热闹的春运是2019年春节,一些乘客用行李弹力带捆着婴儿车,拖着带口回老家去。

公交车上的北京城,唯一不变的是,交通拥堵。许多乘客常常堵在离北京西站只差一站地的马路上,不得不提前下车,拖着行李赶火车。当然,那些因交通拥堵而错过火车、高铁的人,现在有了新的出行工具。开通地铁5、7号线后,住在北边的人可以换乘地铁,抵达北京西站,公交车不再是唯一的选择。

## 延展

地铁正在成为这个城市的主动脉,如今,北京有27条线,地铁线路图从最初的一圈一线,变成了现在的电路板,年乘客量达到45.3亿人次。一位老丈人曾经这样形容:高峰时车门一打开,地铁就像“咣”地吐了一样。

可北京还有许多地铁抵达不了的地方。地铁的终点常常是一些公交车的起点,公交让这座城市延展开去。

463路公交车就一头挑着几个地铁站,一头挑着定泗路的村庄。

北五环外的定泗路距离天安门20多公里,城市里的红灯酒绿仿佛从这里绕了



2015年11月25日,北京昌平北七路,因气温骤降,冰雪未化,市民搭乘拥挤的BRT快三公交车出行。视觉中国供图



4月初,463路上的乘务员主动为乘客拎重物。中青报 中青网记者 魏 晔/摄

过去,道路两侧几乎见不到酒吧、KTV等娱乐场所,夜晚出门,行人很少。

这条路上同时存在着成片的别墅区和废弃的裸露着钢筋的拆迁房。那些住着价值超1500万元别墅的户主,几乎从不搭乘公交车。

但这毫不影响公交车驾驶员苏利华成为这条路上重要的人物之一。一定泗路上还住着一群北漂,只花1000多元就能租下村子里农民自建房的其中一间,尽管一层楼能分隔出10个房间,人员密度极大。

苏利华的乘客有七成都是这群租户。他驾驶的463路沿着定泗路行驶,从村子里一直开到地铁站,公交车是他们出行最经济的选择。苏利华经常有被需要的感觉。附近一个村子,特意腾出一片半圆形的空地,方便公交车驶入、掉头。此前,村民得走路一两公里路,才能到达最近的公交站。

别墅区前也有站点,只不过,在这里上车的人,大多是拎着抹布扫把的家政人员。

搭乘463路的乘客都很安静。这里的高峰期要比市区更早开始,早上6点,站台上就有乘客排队。他们挤上463路,等待这辆公交车带着他们通往最近的地铁站。10多公里外8号线地铁的朱辛庄,再换乘地铁进城。

苏利华很难说出乘客的职业、身份,除非对方穿着环卫制服,或拎着清洁用具。但可以确定的是,他的乘客群体相对固定,流动性不大,都是一群20岁到50岁的青壮年。

苏利华感觉,北京人似乎下班更晚了。他记得,2008年那会的晚高峰,在晚上7点多就结束了,而最近几年,很多人大约要到晚上九点十点才姗姗归家。

这个行车14年的公交司机,从没有接送过外国人,也极少接送孕妇、观光客。他驾驶的公交车,靠边停车时可以摁下无障碍设施按钮,使车身向乘客一侧降低、倾斜。但至今,定泗路上,少有残障人士享受过这个无障碍设施。

于是,那些年轻的或提着重物的乘客,成了这个降低车身设计的受益者。这些老人大多进京帮儿女照顾孙辈,料理家务,定泗路上那几家超市和农贸市场,成了他们常去的场所。有时候,乘务员会特意下车,帮老人把沉甸甸的小推车拎到车上。

偶尔也有老人的目的地是公园。苏利华回忆,原先道路两侧那些废弃的荒地,堆着生活垃圾,但如今荒地上种上了树,开辟成公园。

这附近还曾有一条超长线路,836路,全长50多公里,从北五环驶向西南四环。苏利华也曾是这条线路的司机,跑一趟单程要花145分钟,后来,沿线慢慢建成地铁,超长线路不好调度,堵点多,时间长,于是,公交线路也慢慢缩短了。

## 密了

公交线路短了,意味着这个昔日的城市交通老大多要配合着地铁线路、郊区列车线路,把城市的交通大网编织得更密。

在北京,六里桥北里站,和成千上万个公交车站一样,就像一张大网里不可或缺节点:这个位于西三环快速路上的公交车站,连接着北京西部各大交通动脉和毛细血管,人流就像潮汐一样,在早高峰时涌进中心城区,在晚高峰时逐渐退出。

以六里桥北里站为中心,1.5公里内有505个公交车站,5个地铁站、两个长途客

运枢纽和1个铁路客运枢纽。59条公交线路在这里停靠,绕着三环跑的300路和北京第一条通往远郊区县区的公共汽车901路都经过这里。其中,29条公交线路开往西南方向,通往丰台区、房山区等地区。

你可以在这里看见北京不太体面的另一面,约4.4万人每天在这个站上下车,早高峰的人流最多。还有站外那排隔离护栏,曾出现过三处一米多宽的豁口,有时刚刚修补好,没过几天又被人破坏。有人不愿走天桥,想抄近路,通过豁口横穿马路。

它还接驳着铁路、长途汽车等多种交通方式:北侧的莲花桥立交通往火车站北京西站;南侧的六里桥立交是京港澳高速公路的起点,前往房山区、河北石家庄的车辆从这里启程;西南方向的六里桥客运站,是北京9个省际客运站客流量最大的客运站。

一个华东理工大学的大学生,耗时6天5夜,从上海坐公交车来北京,也曾在这里换乘,早年,这里还曾自发形成劳务市场,每天有成百上千个来京务工农民聚集在这里寻找生计。

毫无疑问,公共交通使得城市里的居民,有了更多的活动空间,只要你愿意付出通勤时间。

自1986年,北京第一条通往远郊县区的901路公交车开始,公交车网越织越大,9字头、8字头的公交车越来越多。

慢慢地,北京和河北也通了公交车。在河北小镇燕郊,为了赶上第一班进京的公交车,许多人凌晨5点摸着黑去公交车站排队。他们是打工仔,也是儿子、女儿、儿媳、女婿,有时家里的老人也会帮他们排队,只为了让他们能多睡十几分钟,并在公交车上有个座位。

公共交通拓宽了这座城市所能抵达的广度,一定程度上,也包容接纳了各种人群。每天后半夜,许多代驾司机会搭乘夜班公交车,抵达国贸,路边停着的那一排面包车,将这些代驾司机送回燕郊睡觉。

寸土寸金的东三环国贸是一个重要的枢纽,把人们带到和比三环多一环,多两环,甚至更远的地方。国贸,听这个名字多高级。以前就叫大北窑,是工业区,也是许多公交线路的终点,要去通县(如今称为通州)得在那里换车。有人说:

公共交通的触手不仅伸向远方,也伸入每一条道路、每一个小区里。

在北京,10公里以内的微循环公交线路慢慢变多。这些线路围绕着各个地铁站,连接着地铁站和附近小区,让居民不再需要步行最后几百米。还有些微循环公交线路围绕医院、高校在跑。

回龙观、天通苑是近几年公交线路调整最频繁的区域之一。这里早就摘掉了睡城的名头,新增了写字楼、商店、学校、生活超市等配套设施,还开发了许多新楼盘,聚集了年轻的北漂们,以及帮他们带孩子的父母,甚至包括中关村的码农。

北京公交集团客一分公司负责线网优化的工作人员,曾走访了回龙观、天通苑许多小区,寻找居民的出行需要:许多老人希望开通微循环线路,连接小区和公园。她明显感觉到居民对公交车站的需求变化:以前只要有车就行,但现在希望公交车站在楼下、家门口。



北京交通拥堵。视觉中心供图



2020年11月30日,北京,盲人公交站牌。视觉中国供图

## 绿了

北京蓝,也在让公交越来越绿。早从2014年开始,北京大多公交车更换为纯电动车,只有少数行车路程长的线路,公交车依然使用液化天然气作为动力。

就连东西城那些历史悠久的无轨电车,如今也更换为电动车,电量饱满时脱轨而走,电量不足时再支起两条辫子。一位资深的公交迷说,尽管无轨电车如今已经更换为纯电动车,但那些架设在马路上的天线纵横交错,纪念着这座城市过去的模样。

一定程度上,能源的利用影响着城市的景观。在一些历史资料和老北京人的记忆里,上世纪50年代末,能源有限,北京公交汽车曾在车顶着顶着一个黑色的煤气包,用煤气启动汽车。为了省油,有的公交司机特意穿上鞋底很薄的鞋,避免油门踩大了浪费汽油。

后来,柴油成了公交车的主要能源。张鹤鸣回忆,以前柴油味飘进车里,常有乘客被刺激得出现眩晕、呕吐的症状,他得提前准备塑料袋、清凉油,有时还得帮忙按穴位。

上世纪80年代的纪录片《乘车记》,就记录了当年北京公交车的模样:皮座椅、木地板、司机一踩油门,发动机声音特响。乘客人挨着人挤在站牌旁,有人为了挤进车里,没等车停稳,就扒着车窗跑,有时人太多,布包夹在车门缝隙里,抽不出来。

有人录下了当年一款早就被时代淘汰的柴油车的发动声,当司机的油门踩得越深,发动机的声音越鬼哭狼嚎。一位公交车迷回忆,以前,当公交车司机是体力活儿,要用盛满水的洗脚盆在家练,学习抡方向盘。

上世纪90年代末,北京的污染愈加严重,诸如天然气、电等其他能源才开始被重视、利用。2006年北京甚至出现过3辆奔驰燃料电池公共汽车。

这也是北京未来的能源关注点之一。2022年北京冬奥会,使用了200辆氢燃料电池公交车,这是氢燃料电池公交车在北京首次大规模示范应用。

在公交车上做新能源的尝试,还有吉林省白城市,15辆氢燃料电池公交车维持着一条氢燃料公交线路,解决了这个城市每到冬季,燃油公交车发动困难的难题。在北京延庆区,有4个加氢站为那200辆氢燃料电池公交车提供能源补给。公交车每一次能源升级,意味着要在公交场站相应地提供配套设施。

北京市城市规划设计研究院交通规划所见证着北京公交车的多次能源改革。副所长张鑫说,2014年公交车大规模更换为电动车时,就为公交场站规划过充电桩、变电站等配套设施的空间。未来,北京公交场站规划还会考虑加氢站的布局。

研究能源的有关专家发现,公交车的能源改革,会影响公交场站的设计。为一辆公交车做快充,需要消耗200千瓦的电,这相当于附近100户家庭所有电器同时打开的用电功率,对电网的供电能力提出巨大考验。

但对于北京中心城区的老旧小区来说,电网升级是件大工程。专家建议,理想情况下,公交车可以利用夜间低谷用电进行慢充,减少电网压力。

## 远了

在北京,伴随着城市的发展,许多公交场站经历着拆迁、腾挪、新建,尤其在近几年。在南北中轴线附近的天桥场站,曾是电车105路、110路、917路公交车的栖息地,为配合中轴线申遗工作,天桥场站需要挪移,但三条老线路要继续服务,于是,老线路更改到离中轴线200米外的另一个场站夜间驻车。

张鑫说,在高质量发展的总体要求下,中心城区的公交场站正在做减法,一部分场站不再提供大量夜间驻车的功能;公交车夜间更多停靠到外围地区的公交场站里,这些场站还同时提供车辆检修、司乘人员服务等更多功能。

北京市城市规划设计研究院综合办公室主任林静介绍说,在北京市规划和自然资源委的组织下,研究院曾在2011年、2016年、2022年编制过不同层面的北京市公交场站规划。

这3版在规划时,解决的主要问题都是居民不断增长的出行需求与场站总量不足及布局之间的矛盾。但公交场站内部的布局已由平面向立体转变,这也是北京城乡建设发展模式转变为更新与存量的具体体现。

那些立体的公交场站,在满足公交车停放、保养、修理的前提下,还可以兼顾城市服务,比如,将社保中心、银行、便利店复合进驻,让乘客下车就能办理业务。

地铁9号线的末端,连接着郭公庄公交中心站。这个公交场站的屋顶设计了一片绿化花园和一个篮球场,将来会成为附近社区居民的活动场所,还将提供商业服务、小汽车停车换乘停车场等功能。

在城市副中心,80%新建和更新改造的公交场站都和小汽车停车、商业等功能复合利用,并与其他交通工具紧密接驳。2022年年底,这里有一批公交场站将投入使用。

除了这些精心设计的永久场站,在北京,还分布着部分临时场站。张鑫认为,这些因历史原因形成的临时场站是城市发展过程中出现的一种临时性市场行为,也反映出北京城市公交发展尚需进一步努力。

## 告别

当北京不断生长,变得更大、更快、更便捷时,许多人怀念以前慢悠悠的老北京。4月15日晚8点,东皇城根北街上,一个女人提着一袋馒头,准备搭公交车回家。当她走到亮果厂公交车站牌前,她有点发

蒙,站台上挤满了人,有穿着校服的中小學生,头发花白的老年人,还有一些对着手机屏幕念念有词的直播主播。

那是112路电车开通62年后的最后一天。站台上有很多人从北京不同地方赶来,和112路告别。由于自发告别的人数太多,那一天,112路罕见地发了两辆末班车,几乎把公交车站台上的乘客都吞进车厢里。

人最多的一天是最后一天啊。车厢里有人感慨。

一位穿着军绿色大衣的老人走到车厢正中央,展开一张用报纸卷好的长长的纸,竟是自制的112路的站牌。他把这份告别作品举过头顶,表情肃穆,请旁人帮忙拍了张照。

参与告别的人,有人住在附近,和112路是老邻居;有人和112路相伴着成长,从小学直到退休,还有个90后公交迷说,他小姨曾是112路的售票员,他高考考过11路,和女朋友分手也在112路的站台前,它已经成了我生活的一部分。当他回忆起早年家人受到公交售票员的无偿帮助时,忍不住红了眼眶,他说,那会的北京更有人情味儿。

他们以搭乘末班车的方式,感谢112路62年的付出,同时也怀念着老北京,尽管其中许多人,如今也极少搭乘112路。

112路最早是为棉纺织工业区的工人开辟的,在62年前,公交车是最主要的公共出行工具。上世纪80、90年代,112路客流量极大。最高峰时,其他线路要支援112路,把工人尽快送回家。班次最密的那几年,前一辆车刚走,还没过马路,乘客就能看到下一辆车进站。

但随着棉纺织工业区外迁,地铁6号线建成,112路的乘客没有以往那么多了。有媒体报道,在撤销之前,112路日均客运量在2000人次左右,平均每车客运量24人,这对一条近12公里、20站的线路来说,效率极低。

另一个原因是,112路的首末站亮果厂在东黄城根北街,根据《首都功能核心区控制性详细规划》的要求,需要外迁历史文化街区内部公交场站。

对于许多公交车迷来说,这样的告别仪式一点儿也不陌生。

那条被誉为“南城大动脉”的17路,从前门出发,一路向南,依次经过永定门的鞋铺、沙子口的文具店、木樨园的浙江村;过去,操着浙江口音的夫妻俩各自扛着3个编织袋上车,人往住嗓门特大,是吆喝的能手。人最多时,乘客要齐声喊口号,1、2、3,听着口号声往车里挤。如今,这条线路已经撤销,只有网友自制的纪念视频,记录了沿线的北京。

北京东北侧曾有个马各庄,是几十万外来人口的栖息地。上世纪90年代末,这里不断新设公交线路,直达国贸。后来,马各庄拆迁,改造成公园,那些公交线路和城中村一同,从北京地图上抹去。

## 永恒

公交是一座城市体现公平、普惠、绿色的交通工具。坐在公交车上,你能看见北京同时存在着天安门和城乡接合部,同时生活着开敞篷车兜风的人和骑着小电驴左拐右拐的外卖员,而那些街上的行人、马路上的司机、飞驰而过的外卖员,也能在公交车的车身上,看到当下最时兴的广告。

许多人都说,公交车是城市的活名片,反映着时代审美。上世纪80年代中期,能在北京公交车上做车身广告的,都是响当当的大品牌:好彩香烟、Maxell、富士胶卷、必胜客、东芝笔记本等等。到2004年左右,互联网兴起,搜狐、网易等门户网站快速占领了这个广告领地。

但如今,北京有了多样化的出行选择:地铁、共享单车、网约车、私家车分流了曾经的公交车乘客,很难再见到上世纪那种推着屁股才能挤上公交车的情形。

曾被誉为“公都”的香港,也遇到类似的情况:一半以上的香港人使用地铁出行,并穿梭在地铁站内的商店和超市完成一天的购物行为。有学者担心,这会让原先的城市生活的活力减弱,变成无街之城,邻里小区和街坊逐渐被消灭,取而代之的是地铁站内的超级市场。出行交通改变的是市民的生活习惯。

资深的公交迷刘爽越来越少搭公交车了。有一次,他难得兴起,搭公交车去协和医院,却堵在北京早高峰里。他百无聊赖地看着车窗,打扮精致的白领从地铁口匆匆走出,钻进摩天大楼里,然后,他迟到了。公交车误事啊。他开玩笑。

但在追求效率的当下,仍有人愿意把时间浪费在公交车上:一个在北京长大的年轻人,每天下班后花一个小时搭公交车回家。透着车窗,看看熟悉的城市夜景,是他一天中难得的放风的时刻。而且,他经常能在公交车上找到座位。

参考书目:《北京公共汽车1949-2019》刘爽,新华出版社

《香港公都都市剖析》黄良会,中国建筑工业出版社

《当代北京公共交通史话》刘牧,当代中国出版社

《城市的胜利》[美]爱德华·格莱泽,上海社会科学院出版社



▲4月15日,运行62年的112路电车最后一天行程。中青报 中青网记者 魏 晔/摄

▲2021年8月10日,北京市西城区大红罗厂西口公交站台。视觉中国供图