

# 从城乡一体化到“互联网+”创新大融合 海宁公交步入“5.0”时代

1995年9月,海宁的城市公交发展起步,公交车从无到有;2002年,海宁在全国率先开启城乡公交一体化改造;

2005年,全国农村客运现场会在海宁召开,海宁成为全国城乡客运发展的标杆。

从2005年到现在,在当地政府持续将公交发展列入“民生实事”、先后出台四轮公交优先发展政策的引领和支持下,海宁运管人秉持“勇立潮头,争先创优”的弄潮儿精神,书写了海宁公交从无到有,从城乡一体化到“村村通公交”,从全域公交迈向“互联网+”智慧大融合的创新篇章。

近年来,海宁城乡客运一体化水平始终保持在5A级,“海宁公交”7次获央视媒体报道。2018年,海宁“公交提升项目”入围“浙江省民生获得感示范工程”竞选单元。

## 时代1.0 公交车从无到有

时间轴:1995—2002年

1995年9月,海宁的城市公交发展起步。30辆承包小公交车投放运营,开通了汽车站——海宁绸厂、海宁火车站——中医院、梅园——西山公园3条线路,那时候,公交对市民来说是个新鲜事物。

2001年开始,海宁城市公交实行公司化集约经营改革,车型更新为牡丹中巴车。

□本版文字 王小峰 郑薇 □本版图片 沈一帆 朱晓青

## 时代2.0 从“招手车”到城乡公交一体化

时间轴:2003—2007年

2002年,海宁市启动城乡公交一体化改造,在2003年1月8日开通了第一条城乡公交T109,汽车南站——盐官。通过“五个统一”(即行业管理体制统一、经营机制与经营模式统一、扶持政策统一、服务标准统一、站点设施统一),构筑全市农村客运公交网络,让广大农民也在家门口享受到了安全便捷舒适的公交服务。由此,全市农村客运市场实现了从粗放型的“招手车”到城乡公交一体化的华丽转身。

2005年5月,时任交通部副部长冯正霖率全国各地160多位交通部门负责人和专家来到海宁,兴致勃勃地参观了海宁城乡公交一体化运营模式。“定线路、定班次、定时间、定票价、定站点,为全国城乡客运一体化发展做了一个示范。”冯正霖对海宁的城乡公交一体化建设给予了充分的肯定。

2005年底,海宁在全省率先完成了城乡公交一体化的改造,线路辐射8个镇、4个街道和所有行政村,实现了“村村通公交”的预期目标。

2007年2月,海宁市客运中心启用。客运中心按照一级站标准建设,将市内停靠客运中心的城乡公交点、市内公交点、出租车停靠点等连接起来,实现“零距离换乘”,再次引发全省乃至全国同行的瞩目。

## 时代3.0 从“村村通”到三个“一”

时间轴:2008—2011年

2008年,海宁市政府加大公共交通扶持力度,完善财政补贴补偿机制,出台了《海宁市优先发展市内公共交通实施意见》,由政府为公交车购置更新、科技投入、承担社会福利及公交站场建设予以财政扶持,从政策上保障了公交发展、完善、提高。

按照能通则通、班次科学、服务优质、安全第一、群众满意的原则,全市通过优化公交线路、加快站场建设、增加公交车辆等,全面开启了“公交便捷工程”,并于2010年初提前实现了“三个一”目标——即每个行政村不少于一个站点、公交站候车距离不大于1公里、班次间隔小于1小时,公交发展再上新台阶。

引进CIS形象策划,实施公交品牌战略。委托第三方专业测评机构,建立公交服务质量评价体系,将测评结果与公交服务扶持资金挂钩,引导公交企业规范运营,优质服务。

## 时代4.0 “4.0”时代从公交普惠到全域提升

时间轴:2012—2015年

2012年,海宁市人大专门出台《关于优先发展城市公交的决议》,全面启动公交提升工程,公交发展连续被列为政府民生实事工程。

通过政策扶持,在执行公交低票价政策的基础上,陆续实施普通卡刷卡优惠、城市公交一小时免费换乘、敬老卡及老年卡优惠、爱心卡优惠等系列惠民措施。此外,针对困难家庭就医、上学发放公交出行专项补助。2012年,央视《经济半小时》栏目对海宁公交发展模式进行了专题采访报道,受到了社会的关注和赞誉。

引智入交,科学发展。海宁交通部门与长安大学进行校地合作,为公交事业科学发展提供智力支持,先后完成了城市、城乡公交专项发展规划编制。在科学规划的引领下,从站场建设、线网设置、运营标准、服务设施、车辆配置等方面进行优化提升,对城乡公交线网进行优化调整,形成组织科学、运行高效、覆盖全面的城乡公交网络;坚持站运同步协调发展,大力建设公交枢纽站、港湾式停靠站等各类城乡公交站场,先后建成投用公交总站1个、乡镇公交站及城市公交首末站17个、沿途公交站点1867个,其中候车亭站点达到1407个,形成了市区以客运中心、火车站为主要换乘枢纽,乡镇以公交站、回车场为节点,沿途以候车站点为发散点的复合型公交辐射体系;全面实施公交候车亭更新改造,基本完成了市区公交候车亭更新改造并亮化,其中新建公交候车亭175个,旧候车亭改造153个,同时建成328套电子公交站牌,在嘉兴率先实现了市区电子站牌全覆盖。

通过实施公交提升工程,到2015年底,全市已建成了相对完善的城乡三级公交网络,各项便民、惠民措施全面落实,公交线网、车辆数量、档次、智能化均走在行业前列,公交考核补贴机制也日趋完善有效。在2012年、2013年、2014年《福布斯》发布的全国最佳县市排名中,海宁的客运指数始终名列前茅,其中2013、2014年均排名全国第5位。海宁城乡公交已然成为全国县域公交发展的“排头兵”。

伴随着互联网时代的来临,海宁公交也开始步入“互联网+”时代,“智慧、创新、绿色”引领城乡公交融合大发展。

2017年底,海宁出台新一轮公交优先扶持政策,进一步优化公共交通服务购买机制,为全域公交的提升发展提供有力的政策保障。

目前,全市所有公交车均安装卫星定位装置、3G视频等系统,实现全境内公交车载WIFI信号全覆盖,全域公交实现移动支付;2017年起,全市启动新一轮电子站牌升级改造工作,完成196个55吋智能多媒体电子站牌更新工作,增加了多媒体发布窗口;推出“大元云”手机APP、公交微信、公交微博、和公交官网,让乘客一手掌握公交实时信息,实现了公交信息实时查询、咨询、投诉、建议双向互动。

创新公交服务模式,满足不同出行需求。利用公交智能调度系统,加强运营动态管控,在站牌明示车辆到站时间,让沿途乘客有计划地乘候车,现已开通“守时公交”线路6条,平均准点率达到98.98%;探索实施社区巴士“微公交”服务模式,以机动灵活的服务模式,解决镇区、工业园区等特殊环境的公共交通出行需求,现已在全市4个乡镇、开发区进行推广,运营线路达到13条,运营车辆达73辆;探索定制公交、通勤公交服务模式,服务商业区、园区、居民区、学校等出行需求,缓解“潮汐交通”压力,现已开通运营定制公交线路1条、通勤公交2条。

## 时代5.0 从互联网+到创新公交再出发

时间轴:2016—至今

加快绿色公交建设。2017年全市新购公交车中新能源车比例达到100%,全市清洁能源及新能源车保有比例达到82%,并先后建成了公交车加气站两座、公交车充电车位92个。目前,新一轮公交车充电桩建设正有序实施中。

今年7月1日,海宁实施全域公交“两元一票制”,43条城乡公交线路全部调整为“两元一票制”,且原有刷卡优惠政策保持不变,刷卡仅需1元即可到达最远的乡镇。据统计,实施后境内城乡公交人均出行成本下降32.7%,客运量增长11.11%,同时拉动城市公交客运量增长5.33%。

今年12月11日,海宁市运管部门组织实施的《海宁市城乡公交普遍服务保障技术规范研究》完成项目评审,再创业内之先河。

