



近年来，在市委、市政府和市交通委“公共交通引领城市发展、支撑城市治堵和生态建设”总体思路的指引下，在市民群众和社会各界的支持下，我市公交行业以勇担重任立潮头的干劲、韧性和魄力，高标准开展公交都市创建，全身心投入城市交通治堵，扎实推进民生实事工程，历史性地构筑了“以轨道交通和中运量公交为骨干、常规公交为主体、出租汽车为补充、公共自行车为延伸、城乡一体化为拓展”的“四车一体”大公交体系，为服务民生和支撑城市发展发挥了重要作用。

释放区划调整红利
绘就未来发展蓝图

我市公交一体化格局日渐完善

前身今世

在公共汽车问世前，宁波人代步的工具主要是人力车和人力三轮车。1956年2月，杭甬铁路通车至宁波庄桥站，为连接市区与铁路的交通联系，我市第一条公共交通线路——1路开通，屈指算来，已经有61个年了。

从1路车起步，我市公交总公司以原海曙、原江东和江北为核心，逐步开始了城区公交线网的建设，渐渐地，镇海、北仑、鄞州以及其他区县（市）也有了自己的公交线网，并组建了公交公司。截至目前，市区共有9家公交公司，其中原海曙、江北、镇海主要由1家运营，原鄞州3家，奉化2家，北仑2家，大榭1家。

目前，市区有公交线路553条，公交车5554辆，线路运营长度1.09万公里；从业人员1.18万人，其中驾驶员8322人，占比70.3%；公交首末站292个，大大方便了群众出行。

然而，随着各区县（市）交流的频繁，各地在发展各自公共交通的同时，需要不断与其他地区融合，公交线路优化、公交场站维保站等资源共享、公交服务规范化等需求不断增大。去年，我市行政区划调整，为此带来了契机。

张燕 方新年 储鹏飞 文/摄
部分图片由市客管局提供

我市行政区划调整后，市区公交最大的变化主要体现在两方面：一是管理体制更加顺畅，鄞州区3家公交企业纳入市本级统一规划、统一部署，真正做到资源的统一调配；二是加快了区域公交线网融合，主要是针对海曙西片区和奉化区实行公交一体化调整。

行政区划调整后，鄞州、海曙、江北的公交正式形成统一的管理模式，公交行业由市级实行统一监管，公交线网布局规划、场站资源等方面按照统一的计划和安排，为进一步整合现有资源，促进市区公交服务更快更优起到了积极的推动作用。

在整合市区现有公交资源的基础上，我市还计划创新公交线路招投标模式，以后新开辟的公交线路将对线路的各项指标进行预评估，用线路打包的形式向市场推出，通过引入市场竞争机制，在保证服务水平的前提下，压缩运维成本。同时，已开始研究调整公交企业的绩效考核办法，公开向社会征求意见，由乘客对各线路进行打分，打分结果直接影响到公交企业的考核成绩，建立基于服务水平的考评机制，从而进一步提高服务水平。

区域公交发展更加完善。一方面，奉化区线网加快融合。今年，宁波开通了3条直通奉化区的公交线路，分别是186路（潘火高架桥—奉化滨海新区）、987路（火车站南广场—奉化溪口客运中心）、988路（火车站南广场—奉化雪窦山游客中心）。另一

随着城市规模的不断扩大，未来几年，宁波公交将围绕公交线网优化、轨道换乘接驳、公交资源结构调整、体制机制创新等方面进行供给侧综合改革，通过“扩容、提质、增效、协同”，努力打造高效优质的公共服务体系。

持续推进公交线网优化调整。未来几年，我市有关部门将继续以调结构为重点，主要围绕海曙西片区、鄞州和奉化，打造公交同城化，加快区域公交协同发展。同时，我市正在谋划2018—2020市区公交线网调整行动计划，力争每年新辟和调整公

发展红利

方面，统筹考虑了海曙西片区公交线路网，考虑到高桥、集士港等并入海曙区，今年开通了50路（集士港—镇明路公交站），方便老百姓去海曙区行政中心办事；同时还对622路（横街—苍松路公交站）和637路（蜜岩—苍松路公交站）进行调整，调整后这两条线路都将途经市核心区及海曙行政中心。

此外，我市还在特色公交方面加大探索力度，使公交接驳换乘更加便利。已开通微循环公交线路10余条，如微51，连接了鄞州东吴镇和轨道宝幢站，38路健康医疗专线，特8、特9赏花专线，用于解决上下班通勤的定制1号线，连接宁波大学学生村的828路等。

下一步，市交通委将把轨道交通鼓楼站、铁路宁波站、客运中心站、天一广场等客流集中区作为重点，提高支线公交对轨道交通的喂给能力。核心区计划开通串联轨道交通西门口、城隍庙、鼓楼站和孝闻街、永寿街、月湖、天一阁、天一广场、莲桥第等历史资源和商业节点的两条微循环线路，计划今年共开通6条微循环公交线路。



市民为开往溪口的公交车点赞

蓝图绘就

交线路30条以上。到十三五末，市区公交总里程力争达到12000公里以上，公交线网平均密度达到每平方公里2.4公里以上，非步行公交分担率突破45%。

持续打造高效快捷的公交专用网络。努力打造八横八纵公交专用道网络，十三五末总里程达到160公里。加强公交线网与专用道网络的匹配和融合，新开辟公交线路优先布局公交专用道。每年完成20条公交线路提速，力争主城区早晚高峰公交行驶速度达到每小时15公里以上。

加大新能源公交车投放力度。随着中车超级电容和比亚迪纯电动公交车的投放，十三五期间加大超级电容车、比亚迪纯电动公交车的投放力度，市区清洁能源公交车比例将达到65%以上，万人公交车保有量达到19标台以上。

大力发展智慧公交。促进“互联网+公共交通客运”深度融合，推动服务与决策提档升级。实施交通部“一卡通”工程，在轨道交通和公交车上试点实施手机移动支付功能，扩大“无线公交”覆盖范围；结合中山路、解放路改造工程，推广应用智能公交电子站牌。加快建成宁波南综合客运枢纽信息服务与协同管理平台。完善公交智能化应用示范工程，探索建立基于大数据分析技术的公共交通出行体系。



乘客在查看铁路宁波站至奉化的公交信息

宁波公交简史

1956年2月，杭甬铁路通车至宁波庄桥站，为连接市区与铁路的交通联系，宁波市第一条公共交通线路——1路开通，由公私合营宁波长途汽车运输公司业务股直接管理，同年11月，宁波市公共汽车总站成立。

1978年8月1日，宁波市公共交通公司正式挂牌成立，隶属于宁波市交通运输管理局。

1984年7月，宁波公交首座标准化停车场——南门停车场(马园路79号)交付使用,占地面积1.74万平方米，可停公交车90辆。

1993年8月8日，成立宁波市公共交通总公司。

1997年，公交第一次被列入市政府实事工程之一，当年开通15条公交线路，超额完成实事工程。

2000年1月6日，镇海公路运输总公司整体划归公交总公司,改制成为第五分公司,开启了宁波城乡客运一体化的新局面。

2000年11月1日，成功在公交车上全面推行IC卡，首次发卡5.9万张，至当年底共发卡7.4万张，不仅成为全省首创，并且在国内也属于前列。

2007年12月13日，市政府为进

一步推进落实“公交优先”战略，启动了中心城区公交综合改革。

2013年，浙江在全国率先开展全省交通拥堵治理行动，同年，宁波成功申报第二批公交都市创建城市，在这两个平台的大力促进下，我市公共交通发展突飞猛进，公交服务水平大幅提升。

2014年5月起，轨道交通1号线、2号线一期相继建成投用，标志着我市进入了以轨道交通为骨干、常规公交为主体、出租汽车为补充、公共自行车为延伸的多模式、一体化的公共交通客运新纪元。