

无锡“大交通”更便捷： 新一轮整合，公交打造全市“一张网”

两年前，无锡“大交通”迈出关键一步：无锡市公共交通股份有限公司和无锡锡惠公共交通有限公司、无锡市交通场站建设管理有限公司合并组建了无锡市公交集团有限公司，揭开了无锡公交行业崭新一页。近日，无锡市公交集团“大家族”再添一名“家庭成员”——正式接管马山公交，这也标志着全市公交经营格局从原来的分域经营正转变为一盘棋统筹。据悉，此举将使无锡公交资源利用效率提升，加快无锡公交一体化运作的步伐，让市民出行更便捷。



幕后

无锡公交为何要重组整合？



“合久必分，分久必合”这句话也可以套用无锡的公交行业上。无锡公交集团副总经理王纪明介绍，无锡公交的起点可追溯到上世纪50年代，1956年成了无锡公共交通公司，后来因为改制变更无锡九龙公交股份有限公司、无锡市公共交通股份有限公司。尽管名称有变，但市区1家公交公司的格局一直持续到2008年。

在锡山撤市设区的大背景下，为了推进城乡公交一体化的战略要求，将城市和乡村的公共交通发展纳入到同一幅发展蓝图中，2008年无锡锡惠公共交通有限公司应运而生。锡惠公交公司成立后，立足锡山、惠山两区，完善公交线网，消除公交盲点，构建区到区、区到市、镇到村的三级公交网络，共开通了七八十条公交线路。

与此同时，随着新吴区园区、企业通勤需求的增加，马山旅游度假区公共交通配套需要，新区公共交通有限公司、马山公交有限公司也相继成立，至此，无锡公交经营格局从1家变成4家。此后的10年来，4家公交公司“各自为政”，你开你的，我开我的，新增了不少线路。虽然这些线路的起点、终点不同，但常常不约而同经过同一主干线，好比高峰时段，长江北路一度有21辆公交车在运营，凤翔路同时有11辆公交车在行驶。公交重复系数偏高，既造成公交资源浪费，也给道路通行带来压力。

“无锡公交行业的每一次变动都是需求催生的产物，原来的发散经营模式有其存在的合理性，而今的变革与整合同样是为了迎合新的时势变化。”王纪明说，一方面，随着城市的快速发展，城市骨架、功能逐渐扩大，原来分区域经营的线网布局不合理；另一方面，无锡已迈入轨道交通时代，城市公交和地铁需要统筹考虑、协调资源，因此公交行业资源面临新一轮整合——打造全市公交“一张网”的大格局。

利好

公交合作经营带来哪些变化？

公交和市民出行息息相关，分散的公交公司成为“一家人”后，原有线路、车辆、场站等资源都将在无锡公交集团的全盘统筹之下运作，今后能提供哪些更好的服务？市民的出行将有何变化？

据了解，目前无锡公交集团有272条常规线路，营运车辆2600多辆，年运营里程达1.4亿公里，日发送旅客78万人次左右。梳理现有公交线网发现，线路过长是公交出行最大“痛点”，这也导致公交功能模糊混杂，布局不合理，线网层次不完善，难以满足多层次公交出行需求。据统计，无锡一半以上公交线路长度超过平均值，带来公共运力资源周转下降，效率降低问题，进而造成班次间隔时间难以保

证。调查显示，乘客公交等车时间超过20分钟的占比11.64%，还有8.75%的乘客等车时间超过30分钟。

如果说新一轮公交公司催生是实现公交线路从无到有，本轮公交重组则是实现从有到优。王纪明表示，适应新形势下城市空间格局扩展和公共交通出行结构变化，无锡公交集团正从整体网络层级架构和局部枢纽衔接的角度，全方位优化公交线路的布局，构建“快、干、支、微”公交体系，让公交分层级、分功能，服务精准化。其中，快线沟通中心老城、太湖新城“双核”和马山、阳山、洛社、玉祁一前洲、锡北、东港、羊尖、鹅湖“八大组团”，构建锡城“交通走廊”，提升公交运转效率；干线是城市公交客运

的骨干网络，承担大部分的公交运输功能，联系主要城市片区和大型客流集散点，为片区间长距离公交出行服务；支线、微线则是城市公交线网的“毛细血管”，深入社区、医院、学校、枢纽等，解决市民出行的“最后一公里”。

“在全新的公交体系中，市民的出行模式也将发生变化。”无锡公交集团营运发展部经理秦杰说，未来更顺畅的出行方式将是换乘，通过快速换乘避开“堵点”、少走“冤枉路”，大大提升出行效率。对于市民担心的换乘增加交通成本问题，记者了解到，目前交通部门正在制定市区公共交通换乘优惠方案，未来在限定时间内，公交与地铁之间换乘有望享受优惠，公交与公交之间可免费换乘。

马山公交要做全市最美

被全市规模最大的公交公司接管后，马山公交将迎来腾飞。原先，马山公交公司运营的只有东环线、西环线、耿湾线3条线路、8辆公交车辆，一天36个班次，均为定时班车，并入无锡公交集团后，马山片区的公交配套将全面“开挂”。王纪明介绍，近期无锡公交集团将投放6辆纯电动公交车，为马山公交增添运力的同时，也为市民提供更加绿色、环保、舒适的公交服务。从中长期来看，配合马山国际旅游岛规划，未来

这里的公交线网也将重新规划，会有更多的公交线路进驻马山，构建马山“双心”（中心老城、太湖新城）走廊。

王纪明透露，在后续的线网布设上，马山地区将规划开通公交快速线，定制可以上高速的公交车辆，等到太湖隧道、宜马快速通道建成，快线将从市民中心出发，穿过太湖隧道直达马山，通过宜马快速通道通往宜兴，提升无锡公交的通达性和便捷性。同时，一些公交基础设施也将启动

建设，比如智慧站台、公交基地等。近期霞光路和连峰路附近将新建一个占地面积近40亩的公交综合停车场，建成后将更好地满足马山公交的停车、调度，助力该片区公交线网优化。

同样值得期待的是，在车辆配置上，未来无锡公交集团将结合马山的旅游特色元素，量身定制新的公交车型，打造公交观光线路，满足环山、环湖等不同区域的观光要求，届时马山的公交车辆和线路都将是全市最美。

计划

公共交通出行分担率达31%

交通部门人士表示，随着轨道交通建设的不断深入，轨道网络化运营带来的客运效率将逐步发挥，未来城市公共交通将在公交、地铁“两网”融合、资源协调统筹上下功夫，形成以轨道交通为骨架、地面常规公交为主体、公共自行车等多种出行方式为补充的立体公共交通发展格局。

无锡市公共交通高质量发

展三年行动计划提出，计划通过三年努力，建立起适应无锡城市和交通特征的模式多元、换乘便捷、服务精细、绿色低碳的市区公共交通系统。到2022年，新增、更新公交车辆620辆，新增、更新公交车100%为新能源公交车，新辟、优化调整公交线路50条以上，地铁3号线一期、4号线一期开通运营，轨道交通运营总里程达112公里，城市公共

交通出行分担率达到31%。另外，重点围绕便捷苏锡常都市圈出行、畅通锡澄宜市域交通、推广新能源公交车、加强公共交通安全管理、改造提升公交候车亭设施等工作，补短板、强弱项，提升城市公共交通保障能力和服务水平，更好满足市民绿色出行需求。

（晚报记者 蔡佳 无锡公交集团供图）