

关于公共交通服务提升的实践与思考

李亚明

近年来,我县以安全便捷、满意出行为出发点,高标准推进公交线路优化、城乡公交一体化、“村村通公交”、智慧公交等工作,逐步推出定制公交、新能源汽车租赁、共享电单车等出行模式,着力打造以品质公交为主、多种出行模式补充的公共交通体系,切实解决群众出行“最后一公里”,缓解城市拥堵,有效提升了群众满意度、获得感。

一、新昌公交现状

目前,新昌城市、城乡公交由县汽运公司负责经营,共有公交车辆380辆,公交线路59条,驾驶员465人,管理人员160人,线路总里程5135公里,日均营运里程68800公里,运送旅客9.5万人次,公交客流呈稳步上升良好态势。同时创新发展理念,积极探索多种合作模式。

二、主要成效

(一)创新与保险公司合作模式,实现三方合作共赢。大力推行“互联网+”运营模式,全面推行主动安全报警系统。2018年6月,全省首家实现全部客运车辆(418辆)完成安装并投入使用,报警准确率达到93%以上,大幅提升车辆动态监控效果,提升科技管安水平,违章率和事故率呈逐月下降趋势,实现运输企业、保险公司、设备厂家三方共赢。创新模式被省运管局列入年度工作报告,并在2019年全省“两客一危”车辆中全面推广。

(二)创新与农商银行合作模式,实现移动支付全覆盖。深化与新昌农商银行战略合作,在绍兴市

范围内率先完成公交移动支付全覆盖。2018年5月份,221辆城乡公交车完成移动支付安装,全面实现全县56条线路377辆公交车“市民卡+支付宝+银联云闪付”移动支付全覆盖,公交移动支付呈逐月上升趋势,截止2019年10月,城市公交刷卡量占比78%以上,城乡公交刷卡量占比50%以上。同时联合银联、美团、支付宝等开展绿色出行1分钱乘公交、六折优惠乘公交、绿色出行周优惠乘公交等惠民活动,至2019年11月,累计优惠约150余万人次,优惠金额180余万元。

(三)创新与快递公司合作模式,打通物流“最后一公里”。为进一步运行好“四好农村路”,加快推进农村物流发展,充分利用“村村通公交”城乡公交网络,与快递公司合作,打造“客运+物流”新体系,解决农村物流“最后一公里”问题。目前,已完成镜岭、沙溪、东茗等270个农村客运小件物流配送服务点的铺设。2019年1月至10月,运送货物4.9万件,极大方便农村群众网购,助力乡村经济发展。

(四)创新公共出行模式,满足群众多样化出行需求。推出“石城巴士”定制公交。为满足乘客个性化出行、企业员工通勤、学生上下学需求,6月中旬起逐步推出“石城巴士”定制公交。定制公交可以通过手机预约,定时定点定线,一人一座,彻底改变了乘客对传统公交的印象,积极倡导人人爱坐公交的

新潮流。截止目前,已完成“石城巴士”定制公交小程序开发,开通“企业人才专线”、“园区专线”、“学校专线”等三条线路,反响较好。推出“石城出行”新能源车租赁。面向外地游客、小型企业等客户群体,推出日租、月租、年租等多种租赁模式的新能源汽车租赁业务。创新共享电单车合作模式。为解决城市公共交通出行“最后一公里”问题,创新共享电单车合作模式。目前已在城区范围内118个固定租赁点内投放共享电单车800辆,两个月时间注册用户达22000余人次,骑行量57000余人次。

三、存在问题

(一)站场建设模式单一。目前我县公交站场建设模式单一,均采取平面布局,城区范围内除新昌商城对面、秀水桥两个规模较小的首末站外,其余公交线路都以客运中心、东站、南站等主要站点为依托进行布局。在土地资源日趋紧张的情况下,必须要转变土地利用方式,变传统的单一功能的公交站场为集多种功能于一体的综合性服务场所,进行综合开发获取稳定收益,来弥补建设资金缺口和运营亏损,提高土地利用的集约化程度。

(二)公交优先发展有待提升。受城区道路、站场基础设施限制,我县没有公交专用道,没有信号灯优先政策,公交与私家车比较优势不明显,公交线路过长过绕,站点过密,公交运营实效性相对较差。随着学校撤并,城乡公交早晚

高峰突出,平峰时段客流少,运力难以统筹安排问题突出,加上一体化改革时收购车辆较为陈旧,乘坐舒适性较差。

(三)信息化建设落后。虽然近年来我县以信息化建设为抓手,大力发展“互联网+公交”,取得一定成效,但与发达城市相比,在数据应用方面仍有较大差距,信息化水平有待进一步提升。

四、几点思考

(一)深化主动报警系统应用,着力打造平安公交。继续深化主动报警系统应用,利用对驾驶员13种驾驶行为数据分析,结合事故、保险理赔数据,建立相关数据分析模型。利用大数据分析,实现驾驶员安全行为管控精准化,数据化,对存在驾驶陋习的驾驶员进行针对性教育培训,进一步提升公交安全管理水平。同时积极发动社会力量,参与到公交安全防护管理上,招募平安公交守护志愿者,守护公交车厢安全,对一些乘客过激行为及时进行劝阻,着力打造平安公交。

(二)加快站场基础设施建设,着力打造便捷公交。受客运站场占用空间大、利用率低等传统观念思维束缚,城区公交枢纽站场迟迟不能落地,乡镇站场建设推进难度也较大,公共交通发展受站场建设制约较大。结合大城市公交站场建设经验,试点利用综合开发方式建设商住运一体公交站场枢纽,让公交站场与商业、居住有机融合,最大化发挥土地利用价值。以城

乡公交一体化运营,三个中心镇、两个园区公交同城化为目标,建设县城到乡镇、乡镇至村二级公交网络,进一步缓解公交运输压力。根据城区地形特点,开通贯穿主干线的干线公交及至主要乡镇大站的快速公交,继续深化定制公交、品质公交、校园巴士等模式,打造“常规公交+干线公交+快速公交+品质公交”多层次公交网络,真正打造便捷公交。

(三)建设公交数据大脑,着力打造智慧公交。随着互联网的快速发展,公交已经进入移动支付时代,城市公交现金支付比例不足15%。借助于云计算、大数据等先进的技术,结合大量客流数据分析,创新思路,构筑智慧出行大数据融合系统,建设公交数据大脑。结合移动手机信令数据,对公交全域客流、区域客流、走廊客流、线路客流、站点客流等公交出行状况进行全方位分析,让“数据说话”,让“数据活起来”,真正实现按照乘客需求来安排线路与班次,让公交线路安排真正智能化。同时在当今互联网+发展趋势下,数据已经成为一项运输服务资产,在让数据公交出行规划服务基础上,要继续深挖数据商业价值,推出以互联网广告、金融、商业合作和内容营销为核心的商业运营系统,实现以“商业化运作反哺公益化服务”的良性可持续的公交运营模式,着力打造智慧公交。

(作者系县交通运输局党委书记、局长)

扎实推进土地开发,加快建设美丽乡村

羽林街道关于推进土地开发工作的调研报告

胡立土

党的十九大报告指出:“农业农村农民问题是关系国计民生的根本性问题,必须始终把解决好‘三农’问题作为全党工作重中之重。要坚持农业农村优先发展,按照产业兴旺、生态宜居、乡风文明、治理有效、生活富裕的总要求,建立健全城乡融合发展体制机制和政策体系,加快推进农业农村现代化。”这与土地问题,特别是土地开发整理问题密切相关。为加快推进土地开发整理工作,给大明市新区建设提供更多的土地使用指标,实现土地集约开发与利用,羽林街道成立土地开发调研组,通过召开座谈会、查阅资料、实地走访等方式,对街道土地开发情况开展了专题调研。

一、街道土地开发整理的主要做法

羽林街道现有人口5万多人,行政村28个,区域面积约85.5平方公里,今年县下达土地开发任务456亩,共有土地开发项目5个,从本次调研情况来看,羽林街道的土地开发整改项目已全部动工建设,建设面积达到816亩,项目预计在年底全部完工。土地开发整理工作取得了一定成效。

1.强化规划,着眼全局科学统筹

一是注重组织规划。羽林街道注重规划引领,进行整体部署,邀请省、市有关专家对街道可开发利用土地资源进行了全面调查与测绘,将土地开发整理工作与美丽乡村建设紧密结合、统筹推进,推动城乡建设规划、村庄规划、土地利用规划等“多规融合”,同时注重完善土地开发项目中后期工作,积极与上级部门、技术中介等交流沟通,从全局上开展项目。

二是注重立项把关。项目立项上,遵循能大则大的原则。新富村旱改水项目,是今年全县体量最大的项目,要求中标公司单独实

施,不准小项目挂靠,避免出现技术力量薄弱、资金实力差、施工进度和质量难保障等缺点,同时注重集约发展,把新富能开发的资源整合起来一起立项一起实施,确保了工程质量和进度。

三是注重跟踪推进。项目推进由党工委统一领导,领导班子共同抓、各村两委具体抓,一级抓一级,层层抓落实,做到人人头上有任务、个个肩上有担子。建立了项目专人联系制度,定时反馈,跟踪推进,加快项目进度。如新富村南湾等462亩旱改水项目,于2018年年底完成立项,春节后实施招投标,3月份已动工建设,真正做到早立项、早开工、早验收。

2.强化机制,全面推进提高效率

一是听取民声。在项目推进过程中,通过动员会、村民代表大会等形式近距离宣讲讲解土地开发项目相关政策,对直接涉及相关群体切身利益或者公众普遍关注的问题,结合“三服务”活动,上门入户了解思想动态,掌握情况,广泛吸收群众所提的科学、合理的意见和建议,并依法签订相关协议,充分保障村民权益。

二是明晰奖惩。在招投标时,明确所有青苗费由施工方垫付至工程验收,并按规定缴纳保证金,每延期一天相应扣罚一定的保证金,在经济上促使施工方加快工程进度。同时开展落实土地开发后不得抛荒的政策,所有旱改水项目,在2年内如果种植水稻,按政策享受补助,否则由村或大户统一种植;2个旱地项目,均统一流转落实种植,为今后土地开发及利用打好基础。

三是保障效益。全面实施土地开发整理,改善了土地蓄水保水能力,增强抗灾能力,促进了农村生态环境建设,为农村剩余劳动力和城镇下岗职工提供了新的就业

途径,促进了农村经济可持续发展和社会主义新农村建设。有效耕地面积增加,使粮食总产量显著增加,同时也为农业结构优化和农村经济结构调整创造有利的条件,推动农业集约化、产业化进程,增加农民经济收入。

3.强化监管,严抓落实保证质量

一是网上监督到位。依托微信、钉钉等网络平台,构建实时监督管理体系,街道主要领导、分管领导和责任科室人员,以及施工单位、设计单位、监理单位、相关村干部全部纳入,任何一个施工单位及工作人员或村干部在项目实施过程中发现问题能够及时反馈,在第一时间能知晓并协调解决问题,提高效率,确保工程质量。

二是现场监督到位。聘请一名有资质的施工员,专门负责土地开发的进度与质量监督,严把安全生产与工程质量关,切实发挥项目整治效益,确保各项目在预定的时间节点内顺利完工,真正把土地开发整治工程打造成群众满意的民心工程。

三是督查考核到位。严格按照年初制定的目标任务,每月联合街道纪工委、监理、职能科室人员对项目实施进行督查考核,对项目进度滞后的村进行通报,并约谈村主职干部,督促滞后村倒排计划、加快进度,确保任务完成。

二、存在主要问题

1.资源不足,利用不佳。经济快速发展对耕地的需求增加,补充耕地的压力进一步加大;土地粗放利用的观念在短期内还难以完全扭转,引导土地开发整理向内涵挖潜、集约利用转变还需要作出艰苦的努力。随着土地开发整理工作的不断推进,易开发整理的土地后备资源逐步减少,补充耕地的成本提高,难度逐步加大,补充优质耕地、保持和提高粮食综合生产能力

的任务更加繁重。

2.时间紧迫,量质难衡。土地开发整理工作从立项申报、项目实施到竣工验收,周期长、流程多,而工程进度要求比较紧迫,许多环节客观所需时间远超项目进度规定时间,因此在具体推进过程中往往难以严格按照流程时间开展及完成,使得项目进度无法精准赶上预期,有时造成项目滞后,上级部门每月一次对项目进度的督查通报,加大了施工压力,容易出现保量不保质的情況。

3.人才缺乏,管理滞后。土地开发整理工作是一项复杂的系统工程,它涉及农业、林业、环境、机械土方、建筑、农田水利、道路桥梁、农业设施等诸多方面,具有跨行业、多学科和多技术的特点,这为项目的管理与推进带来了不小的困难。街道相关方面的人才比较缺乏,很多工作靠自身摸索开展,在管理上的方法不够科学先进,影响了项目总体规划与推进。

4.宣传缺乏,参与不足。宣传发动不够深入广泛,群众对于土地开发整理工作的理由有偏差,加上土地开发整理补助标准不高,影响有些村干部和群众对土地开发整理工作的积极性。有的群众对项目建设期望值过高,但由于项目本身投资有限,无法完全满足项目区所有群众的要求,部分村民对项目实施产生抵触情绪,甚至阻挠施工。

三、建议和对策

土地开发整理工作是加大支农惠农政策力度、严格保护耕地、增强农业综合生产能力的主要途径之一,羽林街道土地开发整理工作前期进展较为顺利,取得了一定的成效,也存在一些问题,下一步将不断提升工作能力,优化工作流程,加快推进土地开发整理工作。

1.强化宣传引导。提高群众对土地开发整理工作的认知,提高群

众对土地开发整理在全面建成小康社会和新农村、实施可持续发展战略、保护和建设生态环境中重要作用的认识,营造良好舆论氛围,夯实群众基础,让群众明确土地开发整理工作是利民惠民的工程,充分调动广大人民群众参与土地开发整理工作的积极性,全程参与监督,全面参与监督,多种形式参与监督,保证土地开发整理工作更符合广大人民群众的意见。

2.强化资金管理。想方设法将土地开发整理项目列入上级部门计划盘子,在实施土地开发整理项目过程中,坚持做到项目建设与当地自然条件和产业发展相结合,整合农业、水务、扶贫开发、以工代赈等项目资金,统筹安排,综合规划,整体推进土地整理项目,让有限的项目资金发挥最大的效益,同时,对村部落实土地开发专项考核,将土地开发列入村主职干部重点工作考核,街道专列资金进行奖励,激发干部积极性。

3.强化人才支持。邀请上级土地整治相关部门专家对街道土地开发和整治进行有效指导,避免既花钱又破坏环境的情况发生,避免改造的盲目性和无序性,通过对工作人员的培训来加强土地开发整理科技成果和经验的推广,加强土地开发整理实用技术的开发和推广,增加土地开发整理的科技含量。

4.强化后续管理。探索土地开发后续管理新机制。对新造耕地搞好承包,落实责任,全部种上粮食作物或其他经济作物,可以和村干部签订管理责任状,建立长效机制,重点管理3-5年,把开发后的土地打造成名特优农产品基地,也可以制定土地耕种的招商引资机制,加大招商引资力度,向投资企业加大政策倾斜力度。

(作者系羽林街道党工委副书记、办事处主任)