

从百废待兴到生机蓬勃

——北京公交70年发展纪实

□本报记者 盛丽



中华人民共和国成立70周年
我和我的祖国

从新中国成立初期的起步奠基，到改革开放时期的创新发展，再到新世纪新时代的奋勇开拓，在北京公交的发展进程中，几代公交人艰苦创业、立足首都、服务市民、锐意改革。截至2018年年底，北京公交由诞生时的5条线路、总长31.89公里，到如今成长为全世界最大的公交公司，拥有员工9.49万人，运营车辆30926辆、运营线路1266条、公共电汽车年行驶里程达12.07亿公里，年客运量达30.17亿人次在首都城市地面客运中处于主体地位，运营水平跻身于世界特大城市的前列。

1949年至1977年 创业

【新中国成立之初，北京公交百废待兴。公交职工克服重重困难，自力更生、奋发图强，历经近三十年的艰苦创业，使北京公交呈现出崭新风貌。】

国产客车上公路

提到公交，人们首先会想到车辆。从1949年到1977年期间，公交职工发挥着聪明才智，通过自己的摸索和研制让公交车辆发生不小的变化。为解决燃油紧缺困难，1950年五一前夕，公共汽车公司修理厂副厂长、新中国第一代劳模朱临带领职工研制成功“煤气发生炉”。将这项研制成果安装在T234大道奇车上，并命名为“五一式煤气炉”。

公交人研制发明的脚步没有停止，在随后的1951年至1952年中，公共汽车公司工程师李丹设计出“控温式煤气炉”，电车修造厂厂长、工程师黄伯金带领职工试制成功52式8轮气制动车辆有轨电车。除了这些饱含着智慧的发明逐一诞生，更让公交职工自豪的是在上个世纪五十年代北京公交客运开始有了国产汽车。

那是在1957年，北京客车制配厂改装了CA-10解放牌货车。并且打制出了木制车厢，制作出简易客车投入到郊区运营中。这也标志着，北京公交客运开始了国产汽车。在同年的12月，客车制配厂还试制成功“57型”（BK640型）国产公共汽车。从此，公共汽车不再依赖进口。

开通第一条无轨电车

新中国成立不久，不少公交线路陆续开通，其中既有有轨电车也包括无轨电车。1950年，电车公司开通平安里至平安里有轨电车环形路。1955年，该公司又开通崇文门经红桥、一巷、天桥至永定门的有轨电车线路，解决了龙须沟一带居民的乘车问题，改善了南城金鱼池一带聚居区的交通状况。在做好市区公共交通的同时，1952年汽车公司还陆续开辟京顺线、京石线、京长线、京苑线、京通线、京门线、京永线、东郊工业区等8条郊区线路。

据统计，1957年是北京有轨电车发展鼎盛时期，在册运营车辆250辆，营业线路9条。1958年10月起，一些有轨电车线路陆续停驶。到1966年5月6日，北京最后一条有轨电车线路——5路停驶，这也意味着结束了行驶42年的北京有轨电车历史。

1957年开通了北京第一条无轨电车营业线路——1路无轨电车。这一年的2月26日，这个线路在阜成门至北池子北口的区段进行试运行。同年8月13日，该线路动物园至朝阳门全线通车。在1961年和1963年，电车公司又先后开辟了东直门至酒仙桥商场、北京站至酒仙桥商场的郊区无轨电车线路。数字显示，到了1966年，本市无轨电车线路已达16条，初步形成网络。

值得一提的是，1958年，为适应夜班职工上下班和市民夜间活动的需要，还开辟了由湾子经广安门、



1957年，首辆“57型”国产公共汽车试制成功。



1997年全国第一条公交专用道开通典礼。



2013年，定制商务班车在国贸地区首次开通。

珠市口、珠市大街至十里堡沿市区1路、9路站点停车的夜班线路。不仅如此，1963年1月，20路还延伸了营业时间满足火车站夜间乘客进出站的需求。1972年11月23日，调整路号为203路（北京站—永定门火车站），同日开通201路（和平街—莲花池）、202路（十里堡—花园村）、204路（北京站—北京站）。

1978年至2012年 飞跃

【1978年，我国迎来改革开放，北京公交也开始了飞跃发展。1980年，北京公交初步形成规模，改组更名为“北京市公共交通总公司”，成为首都地面公共交通的经营主体。进入新世纪，随着“公交优先”发展战略的确定，2004年改制更名为“北京公共交通控股（集团）有限公司”，简称北京公交集团。北京公交的运营规模在不断扩大，服务质量也在不断提高。】



北京公交集团调度应急指挥中心全景。

第一条空调公共汽车开通

改革开放后，北京公交的车型不断进行着创新。从1978年到1984年，北京公交先后自主研发出14.75米长的铰接式无轨电车和14米长的大型铰接式公共汽车，使运营能力大幅提高。在1987年，北京的公共汽车全部实现了国产化，解放、黄河、黄海等大型公交车成为当时的主力车型。

上个世纪九十年代，空调终于在公交车上实现了应用。1997年7月18日，本市第一条空调公共汽车808路开通。两年后的1999年，公交车使用的燃料又发生了变化。这一年的10月1日，本市首批300辆压缩天然气（CNG）公交车在1路和4路公交线路上正式投入使用。数字显示，截至2008年，北京公交集团天然气城市公交车达到4157辆，成为世界使用单一燃料天然气车最多的公交企业。

此外，2003年，5辆低入口公交车投入830路内外环运营，也拉开了公交车降低地板高度、方便乘客上下车的序幕。这一年，还试验应用纯电动公交车。2005年，公交集团淘汰了全部斯太尔柴油车。2006年，组建121路电动车队在线路载客运营。2008年，开发生产出第一批50辆锂电池电动公交车。2009年，在国内率先使用油电混合动力车，与同长度国IV柴油车相比，节油率在20%左右。2010年，在国内率先使用国V排放标准柴油车。可以说，北京公交车有了飞跃式发展。

规划全国第一条公交专用道

与此同时，在公交线网的编织上，同样突出了“快速”“便捷”“专业”。其中，公交专用道的诞生就是值得提到的一笔。1997年6月25日，本市第一条公交专用道、全国首条公交专用道在长安街公主坟至大望桥段规划。下半年，又相继在朝阳门内、崇文门

外、阜成门外、白颐路等骨干道路上划出公交专用道40公里，公交优先通行的措施率先开始落实。2011年，京通快速路施划公交专用道，成为我国第一条施划于城市快速路的公交专用道。

除此之外，其他公交线网也按照“满足多层次乘客的需求”而设置着，这其中就包括“小公共汽车”。在不少人的记忆中，在公共汽车的庞大成员中曾经有着“小公共汽车”的身影。的确，在1984年，北京公交总公司开通了第一条北京站至动物园的小公共汽车线路。1994年12月，北京公交总公司成立小公共汽车管理处，共有小公共汽车441辆、运营线路30条，年客运总量1454.5万人次。

北京公交整体运营服务水平的提升促进了公交的发展。到1996年，公交车辆达到4033辆，公交线路达到163条，年客运量达到31亿人次。随着公交线路网的规范发展，2000年，北京公交总公司用大公共汽车替代了小公共汽车。2001年，北京八方达长途巴士客运有限责任公司成立，迅速发展近郊9字头线路，北京郊区客运开始走向公交化。2008年8月1日，北京公交集团正式开通奥运场馆观光线和古都风貌观光线。

首次启用智能调度系统

不仅是车辆和线路的提升为乘客出行提供更多便捷，从1978年到2012年期间，公交服务的升级还体现在了热线和调度上的“智慧”融入上。“96166”这简单的五个数字，却在北京公交的发展史上留下了浓重的一笔。1999年，北京公交总公司开通了“李素丽服务热线”。每天都有不少乘客通过拨打“96166”这个号码，来获得出行的各种资讯，这个号码也扮演着质量监督的渠道、联系市民的桥梁的角色。也是在这一年，北京公交还在全国范围内率先建成运营调度指挥中心，并立足互联网建设首次启用了智能调度系统。

公交的“智慧”元素还在增加。2001年1月1日，北京公交网站开通。在2008年1月31日，成立了公交集团调度指挥中心、11个分调度中心，配备了应急调度指挥车，通过视频实时监控奥运会29个相关公交场站的客流和6000部奥运车辆的运营情况。三级联网的智能调度指挥系统初步成形，为奥运会、残奥会集中调度指挥发挥了重要作用。

率先试点无人售票

提到公交，售票员和驾驶员一直是乘客心中的“标配”组合。其实，在上个世纪九十年代，这样的组合早就发生了改变。1994年8月，本市无轨电车114

2017年12月30日，现代有轨电车西郊线开通试运营。

路、公共汽车7路、49路，双层公共汽车特1、特2、特3、特4路这7条公共汽车线路率先试点无人售票。

值得一提的是，1999年6月7日，本市首条IC卡公交线路开行。当日，从衙门口至公主坟的16辆无人售票605线路公交车，全部安装上IC刷卡设备上路运营。2006年5月10日，本市全面实行IC卡刷卡乘车，公交纸质月票被替代，“一卡通”的全面推行。2007年1月1日和2008年1月15日，按照市政府公共交通低票价政策，北京公交集团市区和郊区先后实行了持IC卡乘车2折、4折的低票价优惠。

1978年至今 现代化

【当前，1200多条公交运营线路，遍布市郊区，通达津冀地区。一张“快、普、支、微、多、夜、郊”七个层次的大网已经编织成型，现代化的公交系统更好地满足了乘客出行。】

夜班公交线路达36条

夜幕降临后的北京，穿梭于城市的公交车仍然没有停止车轮的滚动。夜间公交的不断完善，让夜归人的步伐加快、顺畅、便捷。2014年，公交集团对本市夜班公交线路进行重新规划。针对社会各界提出的较为集中的意见，集团先后组织工作人员进行了多次的实地踏勘和调研，对夜班公交线路规划方案进行了二次优化和完善，最终确定了六条环线、八条放射线、九条南北向线路、十一条东西向共计34条线路的新夜班线网，夜班线路由原来的15条增加到34条，线路长度从305公里增加到787公里。2014年9月22日，新夜班线网规划方案正式实施，实现了中心城区主要骨干道路夜班线网全覆盖，满足夜间出行热点地区的出行需求。

2016年9月21日，公交集团新开通夜27路和夜38路，并延长夜26路，实现与既有市区夜班线网的有序衔接，方便沿线市民的夜间出行。据了解，目前，夜班线路共有36条，线路长度848公里；日均发车792次，日均运送乘客1万余人次。

推出定制班车等多样化服务

“私人定制”在很多人看来和公交出行应该没有太多的联系，但是从2013年9月开始，公交和定制完成

了“牵手”。在做好常规公交线路调整工作的同时，北京公交集团还依托“互联网+”信息平台建设，积极转变出行服务理念，广泛听取市民出行需求，加快推进公交服务模式创新。全国首条定制商务班车在京通快速路开通运营，多样化公交自此走进人们视野。

北京公交集团在全国率先建设定制公交商务平台后，陆续推出了定制商务班车、快速直达专线、节假日专线、高铁快巴、休闲旅游专线等多样化服务，并打破常规开通了首条考斯特车型的儿研所专线，全面满足市民多层次公交出行需求。截至2017年底，北京公交集团开设的多样化线路已达363条次。其中商务班车167条，快速直达专线148条，就医专线2条，节假日专线30条次，高铁快巴4条次，旅游公交3条，9条市政府定制专线。多样化公交日均发车1261次，日均运营2.9万余人次。

建成首个综合性公交立体停车楼

偌大的场站中停放着一排排公交车，这是公交场站留给不少人的印象。如今，北京的公交车早已开始告别粗放简陋的“大杂院”，住进智能宜居的“新楼房”，完成着升级。2016年6月15日，北京公交集团与首钢总公司共同签署了战略合作协议。双方在公交车机械式立体停车楼、小轿车机械式立体停车楼、充电设施建设等基建领域展开深入合作。

2016年9月，北京首个综合性公交立体停车楼在马官营公交场站开工建设，并于2018年投入使用。2017年8月1日，国内首个机械式公交立体停车楼在首钢二通厂开工建设，预计2019年底投入使用。项目建成后停放169辆纯电动公交车和84辆小汽车，将有效改善场站周边静态交通环境。

据了解，未来三年，计划再开工30个公交立体停车楼项目。未来十年，计划建设百万平方米公交场站。

建设乘客信息服务大数据平台

近年来，北京公交集团持续推进车辆、场站、中途站点等领域的信息基础设施建设，为打造智慧公交夯实各类软硬件基础。公交集团陆续建立了集团、分公司、场站三级网络通信系统，为运营数据和服务信息的自动传输插上了智慧翅膀；开展了多重虚拟化应用，初步实现了计算资源的整合，为运营大数据的高效处理提供了中枢支持。

2013年7月1日，北京公交集团官方微博、微信公众号正式上线运营。立足公益性定位，发挥新媒体优势，为乘客提供公交资讯和在线出行服务。2017年9月，北京公交集团调度应急指挥中心基于原有公交运营调度业务系统进行了全方位升级，成为以866条公交骨干线网为主体、遍布全市各方位的6大应急调度指挥分中心为依托的协同指挥平台。

调度应急指挥平台整合接入了公交调度、视频监控、决策支持、运维保障等现有系统，保障业务数据的高效传输与共享交换，实现了多类型业务的集中展示与融合。立足线路运营服务，高效运转海量出行数据，为首都市民绿色、安全、便捷的公交出行提供了强有力的智能中枢保障。

同时，北京公交集团在出行服务领域积极创新实践，先后建设了北京公交动态乘客信息服务、运营调度辅助支撑系统和大数据应用平台，不仅使乘客可以通过“公交e路通”手机APP查询车辆到站等出行信息，还可以通过北京公交网、微信公众号等多种渠道了解以车辆到站预报信息为核心的动态信息服务，还能为企业内部运营调度系统提供服务数据支撑，大大提升了北京公交集团的乘客信息服务能力和运营调度管理水平。

京津冀地面公交互联互通

在京津冀地面公交互联互通上，截至目前，北京公交集团公司共运营跨区域运营线路41条，线路长度2826.16公里，配车1075部，日均客运量40余万人次。目前，外埠线路已覆盖多个河北省市用地区。

2015年12月25日，北京互通卡应用范围为139条京津冀一卡通互联互通试点线路，包括69条由四座火车站始发的公交线路、39条进入河北省的八方达公交线路、2条观光线路（“铛铛车”）、29条“运通”路号的公交线路，还包括天津和河北的京津冀一卡通互联互通试点线路。2016年12月25日，市区全部地面公交线路（除商务班车）完成了车载刷卡终端升级改造，具备京津冀一卡通互联互通功能，三地居民公交出行更便捷。