

宁波“响应式”公交线路增至15条

啥是“响应式”公交？记者实测体验

日前，宁波“响应式”公交上新，新增10条线路，覆盖260个站点。至此，宁波“响应式”公交线路总数达到15条，覆盖慈城、梅墟、南塘老街以及镇海多个片区。



“响应式”公交。



车内的下车铃按钮。

此前已开通的5条线路：335路、37路、519路、238路、396路。

此次新增的10条线路：13路、331路、22路、25路、18路、51路、505路、362路、27路、342路。

所谓“响应式”公交，是指当站点无候车乘客、车内无下车需求时，车辆将平稳越站通行，大幅减少车辆频繁启停，有效缩短单程出行时间、降低行驶能耗。

为方便市民快速适应乘车新规，宁波公交集团同步完成车厢设施升级：在车厢多处增设下车铃按钮，张贴醒目提示标识，并更新智能语音播报系统，多渠道提醒乘客乘车规则，引导市民规范、安全乘车。

那么，“响应式”公交乘坐的感觉到底如何？记者上车进行了体验。在这辆“响应式”公交上，如果车内没有乘客按下下车铃，站台也没有候车乘客，车辆就不会停靠。需要下车的乘客，可以按一下手边的响应铃，告知驾驶员停靠需求。

对于新变化，市民感受如何？市民张先生表示：“比以前快多了。以前这辆车每站都要停，现在没有人按铃，车辆就直接开过去，对我来说，这一趟下来最起码快5分钟。”

不过，也有乘客提出了自己的担心。市民胡女士说，下车铃有时候会忘记按，“乘过头了才发现！最好汽车上喇叭多喊喊，多提醒提醒我们。”

另一位胡女士则希望，站台或者车厢里的提示能稍微再多一点。

记者了解到，自新模式试运行以来，公交无效停靠大幅减少，车辆运行更加平稳顺畅，市民通勤耗时明显缩短，高效、便捷的公交出行体验得到市民普遍认可。接下来，公交集团还将持续优化乘客下车提醒机制。

宁波公交集团再次温馨提醒广大市民：乘坐响应式停靠线路时，如需下车请提前按下下车铃，主动告知停靠需求，做到文明乘车、安全出行。

记者 蒙子涵

通讯员 邵建荣 金珂迪 文/摄

宁波自然笔记

“亮相”联合国生物多样性大会舞台

作为全国生物多样性保护先行区域，宁波海曙登上联合国生物多样性大会舞台，以自然教育为小切口，递交中国地方落实《昆明—蒙特利尔全球生物多样性框架》的海曙答卷。

日前，2026年《生物多样性公约》第十七次缔约方大会（COP17）在亚美尼亚埃里温举办。海曙区主导打造的青少年自然笔记创作营地探索实践、《青少年自然笔记作品评价指南（征求意见稿）》两大创新成果正式在大会展出，实现从单一地方实践案例到“实践阵地+制度标准”双成果输出的升级。

把课堂搬进大山

全国首个青少年自然笔记营地长啥样？

依托得天独厚的山林本底，全国首个青少年自然笔记创作营地落地建成，以“两站一馆一基地”硬件体系为载体，打通科研监测、科普研学、实地创作的完整闭环。

孩子们在森林生物多样性综合观测站观看溪流生态馆复刻的原生微生境，在蕨与蝶自然体验馆借助VR技术亲历蕨类演化、蝴蝶破茧的生命历程。

龙观乡的山林间布设25处永久野外监测样地，红外相机全天候值守，宁波物种新记录——崇安草蜥就发现于此。

营地打造“观一停一记”野外创作空间。孩子们亲手搭建昆虫旅馆、制作鸟类巢箱，化身“溪流生态侦探”检测水质、辨识水生昆虫，回看红外影像读懂夜行野生动物的生活节律。

告别评审“凭感觉”

自然笔记活动遍地开花，却普遍存在评审尺度不一、缺少统一评判标尺的难题。

为此，海曙在生态环境部宣传教育中心指导下，牵头编制《青少年自然笔记作品评价指南（征求意见稿）》，并随实践成果亮相COP17。

标准跳出“画得好看就是高分”的误区，采用MCDA多指标综合评价框架，从原创性、科学性、伦理性、客观性、传播性等多维度综合评价，并设置特色加分项，生态伦理评价权重远高于绘画技艺。

同时，分4个学段设置差异化细则，规范初筛、专家评审、交叉复核、查重公示、异议申诉全流程，配套负面清单，AI生成、抄袭代写、脱离实地观察的作品直接判定无效。

“指南的出台，就是为自然笔记活动建立一套科学公允的评判标尺，让自然教育回归尊重实地观察的本源。”宁波市生态环境局海曙分局局长周英君介绍。

记者 滕华 通讯员 刘金鑫

■宁波治堵

不搞大拆大建 这个高速口堵点 靠“抠细节”迎来幸福提速

“比以前确实好不少，整体顺畅多了。”近日，市民李先生驾车经过宁波西收费站连接线及广泽南路交叉口，有了最直接的感受。这个宁波市民心中的堵点难点，没有大动干戈拓宽道路，靠着把功夫下在细节里，完成了一次幸福提速。

这个路口地处甬金高速与宁波绕城高速交汇处，是连接宁波市区与金华方向的重要通道。受空间条件限制，叠加早晚潮汐车流，过往车辆和集散车辆在此汇集，交通压力很大。

为摸清症结，宁波治堵机构开展了细致的实地排查和数据采集。他们发现，这个堵点有4块绕不开的“硬骨头”：路口曾在2025年10月完成超宽改造，已没有继续拓宽路面的余地；原有的固定定时信号灯跟不上假期车流的大幅波动，高峰时绿灯不够用、平峰时绿灯又空转；收费站出口最窄处只有28.3米，却布置了“3进3出”6条机动车道，单条车道宽达4.2米，道路资源还能进一步利用；收费站最北侧3个出口平时不开放，车辆出站后还得临时变道，既影响通行秩序，也埋下事故隐患。

没有条件大拆大建，那就把突破口放在“抠细节”上。宁波治堵机构确立了“动态响应、空间挖潜、线性优化”的治理思路，一切改造都围绕盘活现有硬件来展开——

第一步，把信号灯变“聪明”。工作人员分时分段采集车流数据，形成量化模型，再转化为后台算法。今年4月，路口原先固定的信号灯升级为自适应信号控制系统，通过雷视设备实时感知各方向车流，后台算法按车流到达情况动态调配绿灯时长——车多就拉长放行，车少就缩短空等，告别“绿灯空转”。

第二步，向车道空间要潜力。7月，施工人员对收费站广场断面重新划设，把原有“3进3出”调整为“4进3出”，新增一条直行车道，提升广场蓄车能力，并同步优化车道标线标志，让司机提前预判、提前选道。

第三步，理顺行驶线型。收费站出入口与交叉口之间优化对应车道，车辆出站后能直接驶入目标车道，减少反复变道和穿插交织，通行秩序明显改观。

一套组合拳下来，成效立竿见影。如今，这个路口全天车流排队长度平均缩短到50米以内，全平均延误时间从55.33秒降到40.91秒，车辆平均等待时间大幅压缩，早高峰出行的“堵心”逐渐变成“顺心”。

道路好不好走，是城市写给市民最平实的一份答卷。全域畅通建设路上，宁波始终倾听群众出行诉求，坚守保安全、保畅通、惠民生的初心，于细微处精雕细琢，用一场场“微改造”，把市民的“烦心路”修成一路顺畅的幸福路。 记者 张贻富 通讯员 李林杰



宁波西收费站连接线及广泽南路交叉口。