

广州市公交基础票价优化方案听证会召开,15人中13人支持方案二

1~5元公交票价或变2元、3元

8月17日,广州市发改委组织召开了广州市公交基础票价优化方案听证会。15位听证会参加人就此前公布的两套方案发表意见,2位支持方案一,13位支持方案二。根据方案二,日班车票价不是2元就是3元。也有专家建议,在此基础上,仍然保留短途的1元票价。

需注意的是,目前快车、夜班车基础票价,以及BRT线路票价和现行加收票价规则不变。

■新快报记者 王彤

●现状

目前票价最高为5元

广州现行公交基础票价按线路营运里程确定,分日班车、夜班车、快车三种类型分别定价。目前,日班车全程营运里程≤11.33公里,票价1元;随后按照里程数的增加票价逐步升高,分别为2元、3元、4元、5元。夜班车全程营运里程以21.49公里为界,分为3元和4元。按监审报告口径(市民享受现行票价优惠政策、财政给予补助后口径),现行人次票价为1.25元,年均每公里营运成本为2.50元/公里;不冲减财政补贴年均单位人次营运成本为4.28元/人次,年均每公里营运成本为8.58元。

记者了解到,目前广州运营的1元公交大多以环线和短线为主,截至2020年,共131条。

●方案

▶方案一

基础票价 局部微调方案

优化内容:一是恢复日班车线路起步价格为2元。二是对于全程5元票价线路,取消全程营运里程49.83公里的上限限制。

调价影响:对应人次票价约为1.31元,增幅为4.70%。根据评估,方案一取消1元票价,有助于公交企业提升公交线网线路优化的积极性,大力发展短途公交。同时现营运里程11.33公里以下线路乘客支出有所增加。

▶方案二

日班车线路基础票价 单一票制方案

优化内容:全程营运里程小于或等于15公里的线路票价为2元,大于15公里的线路票价为3元。

调价影响:对应人次票价约为1.67元,增幅为33.32%。根据评估,方案二将票价简化为2元、3元两个层级,取消分段收费,实行一票制。相对于现票价政策,公交基础票价有升有降。11.33公里以下线路票价由1元升至2元;11.33公里~15公里线路票价不变;15公里~22.65公里线路票价由2元升至3元;22.65公里~31.71公里线路,现长距离出行乘客票价3元保持不变,短途出行的乘客票价由2元升至3元;31.71公里以上线路,现长距离出行的乘客票价由4元、5元下降至3元,短途出行的乘客票价由2元升至3元。



■15人参加了8月17日召开的广州市公交基础票价优化方案听证会。新快报记者 王彤/摄

●建议

▶增加公交车班次频次

听证会现场,增加公交车班次频次成为呼声最高的建议。“我希望公交票价变化不大的情况下增加班次,让我们能够在天气炎热的情况下减少等候时间,快速坐上公交车。”关秀芬说。

李美婷指出,自己每天上下班期间,公交人很多很拥挤,自己有时候会挤不上去,而等下一班的时间又比较久。她建议,可以在高峰期公交站人多的情况下增加线路,缩短公交出行时间,给更多市民带来便利。

张笑莹说,自己住在黄埔,平时出行以地铁为主,地铁去不了的地方还是得坐公交。“希望接驳地铁的公交更多一点,这样会方便很多。”

▶在方案二的基础上保留1元票价

华南理工大学的叶贵仁教授在原则同意支持方案二的基础上,增加了一个补充。“希望5公里或者10公里内的车程,仍然保留1元票价。现在接驳可能是个大问题,相比地铁,公交车更加灵活。地铁到大学城或大市场、大社区、大车站之间,可能路程大约就1公里,1元公交有优势。”

▶涨价了应该增加一些服务

何道岚希望公交行业能在服务上做加法,可以无偿或有偿增加相应服务。“既然提价了,市民乘车获得感就应该增加。比如提供更加清洁的环境,提供紧急的必需品,市民能给手机充电等。”邓小雄建议,尽快出台公交与地铁联票优惠政策,给广州市民更加便捷舒适的出行体验。

●现场

参会 15 人 2 人支持方案一

15位听证会参加人中,有2位支持方案一。普通居民消费者包妙玲认为,相比方案二,方案一调整幅度更小,容易接受。“目前全广州市普通日班总数约为780条。以方案二的15公里为界,15公里以下线路为327条,占比42%,票价2元;15公里以上453条,占比58%,票价3元。”包妙玲指出,从以上数据看,方案二涨幅更大一些。

她就正骨医院东行公交车站展开了一个小调查。“普通日班公交线路一共是18条,目前,我调查过正骨医院站日班只有276一班是3元票价的。如果按方案二实行,有将近10条线路都超过15公里,那么票价将由2元增加3元。哪怕我只坐三四个站,都会收3元公交车费,这无疑增加了消费者的日常开支。”包妙玲认为,大家生活不容易,“我心里其实是希望这次公交不要调价,也建议有些地段增加地铁接驳。”

“我觉得方案一票价增幅不大。同时取消了一元票价,还能接受。”同样支持方案一,以公交出行为主的许小燕说。

13人支持方案二 有人认为更简单便民合理

有13位听证会参加人支持方案二。方案二以15公里为界,票价不是2元就是3元,多数参加人认为其足够简洁明了。

“方案二的票价更简单、便民、合理,能够提高市民出行效率,”普通居民消费者钟春娜说。“我希望公交票价简单清晰,”普通居民消费者关秀芬说。“分段收费太复杂了,没有必要把票价搞得太复杂,如果距离远,大家都是坐地铁,公交太长了会塞车。而且1元公交应该不多,我是没坐过,大部分都是2元。”普通居民消费者张笑莹说。

此外,也有居民从省钱角度考虑,支持方案二。普通居民消费者陈伟韬认为,方案二再远也是3元,能够接受。

“我住在天河,到黄埔上班。我住的地方是城中村,离地铁远,每天出行方式就是公交,车程是大于15公里的。我比较下来,方案二比方案一便宜一点。”普通居民消费者李美婷说。

“方案二取消分段,坐长线线路的居民会更加实惠一点。”普通居民消费者林嘉琪说。

“这些年公交行业过着比较紧的日子,方案二将给予公交企业更多支持,让

我们可以增加调度,为市民服务创造更好条件。”来自广州市白马巴士有限公司的经营者梁志鑫说。

作为利益相关方,来自广州客轮有限公司的听证会参加人饶兆杰指出,2004年广州制定规定,空调车2元,非空调车1元。“现在全部都是空调车,回归2元票价合情合理。”饶兆杰还认为,现在市民出行方式主要是短途为主,有很多接驳车、共享单车等可替代的出行方式,恢复2元票价后,居民可以对比出行成本,自主选择出行方式。此外,还能减轻公交企业经营压力。“方案一只是取消了1元票价后就没有其他措施了;方案二有增有减,规则简洁,亲民易懂,所以我支持方案二。”

广州市人大代表邓小雄认为,方案二综合效能更高。“长距离降价4元、5元降为3元,能够更好地照顾坐长距离线路的困难与低收入人群。1元升2元,的确让部分乘客增加支出,但大部分人表示理解。”

广州市政协委员何道岚认为,方案二仅有1元价格差,方案一有2元到4元,市民每次都要计算成本,也是看不见的效率损失,政策应该简明易懂,市民学习成本较低。