

台州市市区公交存在的问题研究

台州市交通运输局
党委理论学习中心组

以台州市区融合发展改革为契机,加快推进市区公交基础设施建管养一体化,落实城市建设项目交通影响评价制度,并作为项目实施的前置性条件,严格执行公交基础设施配建标准,实现同步设计、同步建设、同步验收。

公交具有集约高效、节能环保等优点,是缓解城市交通拥堵、转变城市交通发展方式、提升人民群众生活品质、提高政府基本公共服务水平的有效途径。近年来,台州市区公交虽然得到快速发展,但仍面临挑战、存在短板,需要进一步优化完善。

一、基本情况

台州市区公交现有运营车辆1451辆,其中清洁能源车辆885辆;线路138条,线路里程2505.94公里;枢纽场站38个,中途停靠站3278个。建成公交电子站牌456个,实时公交查询软件“台州出行”下载量突破32万人次,移动支付已实现全覆盖。2019年,市区公交客运量8214.8万人次,同比增加4.9%,增幅居全省第四。

二、存在问题

(一)公交基础设施建设比较滞后。在城市化建设过程中,有时忽视了对公交基础设施的同步配建,导致区块开发完成后才要求公交线路的开通和运行往往面临布线难、运营难、停车难等问题。比如,市域铁路S1线在规划建设中考虑站点周边的公交基础设施用地预留及建成后的常规公交衔接问题。

(二)大、中运量公交系统尚未建成。大、中运量公交系统具有高效、便捷、准时的优势,比常规公交拥有更大容量、更快速度和更高服务质量,对推进市区融合发展十分重要,但目前由于跨区公交停靠站点多、耗时长,群众选择跨区出行的意愿不浓。以908路公交车为例,椒江至路桥段沿途10余个站点,耗时超过1个小时,而私家车出行仅需半个小时。

(三)公交运行保障机制不够健全。虽然台州市政府已制定《台州市市区公交专项资金管理办法》,有力支持和推进市区公交事业发展,但仍在公交成本精细化核算及控制方面比较薄弱,部门和企业在对公交补贴额度的核定上存在争议。

三、对策措施

(一)体制改革,推动公交基础设施与城市同步建设。以市区融合发展改革为契机,加快推进市区公交基础设施建管养一体化,落实城市建设项目交通影响评价制度,并作为项目实施的前置性条件,严格执行公交基础设施配建标准,实现同步设计、同步建设、同步验收。在保障公交功能的前提下,支持对公交枢纽场站用地实行TOD等方式的综合开发,通过集约用地提高综合效益。加强公交中途停靠站建设,坚持安全停靠、便捷通行、方便乘车的设置原则,在城市建成区内基本实现站点500米覆盖,优先考虑设置港湾式停靠站,推进站点周边的公共自行车站点布设,解决“最后一公里”问题。推进国有企业事业单位的场站及土地资源向公交企业免费开放使用,对于公交基础设施建设相对滞后地区,允许企业根据公交发展需要,临时租赁使用民营、村集体企业建设的公交枢纽场站,政府给予适当补偿。

(二)克难攻坚,加快推进大、中运量公交系统建设。高度重视以大、中运量公交系统为核心的公共交通快速通行走廊建设,加快市域铁路S1线的建设进程,加快推进快速公交(BRT),缩短城市组团间的公交出行时间,进一步助推市区融合发展。在建设大、中运量公交系统的同时,及早考虑大、中运量公交站点与常规公交的衔接融合问题,以群众高效便捷的出行体验为导向,推进同站换乘、进出站口换乘、短距离换乘等运输组织方式,努力减少换乘时间;以立体互联公共交通网络打造为导向,推进常规公交线路经过大、中运量公交通道再向外辐射,努力扩大覆盖范围;以公共交通引领城市建设为导向,推进站点周边公共交通用地综合开发,努力提升客流集聚。

(三)规划引领,构建覆盖城乡的多元化

公交线网布局。在城乡公交一体化基础上,做好新一轮公交专项规划落地,优化公交线网顶层设计。以群众出行需求为导向,着重研究三方面内容:一是构建因地制宜的农村公交服务,如平原农村受城市化影响较大,人口较多,日常进城出行需求旺盛;山区农村分布相对分散,部分村人口稀少,出行多集中在集市日、节假日,且道路大多较窄、临水临崖较多。因此,要通过量体裁衣的通车方式推进好公交农村通。二是创新特色多样的城市公交服务,城市居民公交出行需求多样,在开好常规公交的基础上,不断创新社区公交、定制公交、夜间公交、旅游公交等多样化特色服务,不断丰富公交服务品类。三是解决好毗邻县市重点乡镇群众的进城公交服务,如杜桥、涌泉、头门港等地与市区相邻,群众日常出行也以市区方向为主,要持续探索毗邻地区公交的长效运营机制。

(四)制度保障,促进公交全方位可持续发展。将公共交通发展放在城市交通发展的首要位置,着力提升公交发展保障水平。按公交成本规制和服务质量考核等配套政策要求,加强公交运行成本的核算控制,合理界定补贴范围,对实行低票价、减免票、承担政府指令性任务等形成的政策性亏损以及企业在技术改造、节能减排、经营冷僻线路等方面的投入给予财政补贴支持,并将服务质量考核结果作为与政府补贴发放挂钩的重要内容。推动完善地方性法规规章,为公共交通的资金投入、土地开发、路权优先等扶持政策提供法律保障。研究建立公交企业职工工资收入正常增长机制,着重提高驾驶员和车辆的人车比例,让驾驶员引得进、留得住、干得好。完善公交运营服务和安全生产标准体系,加强公交服务质量和安全生产监管,推广信息技术在公交运营管理、服务监管和公众服务等方面的应用。

关于黄岩永宁江旅游航道建设的思考

台州市黄岩区交通运输局
党委委员、总工 林云法

永宁江航道是台州市黄岩区唯一一条国家六级航道,也是黄岩的母亲河。永宁江发源于黄岩西部大寺尖,自西向东贯穿黄岩区中西部和北部,至三江口与灵江汇合为椒江,全长80公里,有九溪、元洞溪、西江等汇入,流域总面积889.80平方公里。

近年来,随着台州经济的快速发展和人民生活条件的提高,观光、旅游、休闲、健身、运动等日益成了广大市民的生活方式。人民群众旅游热情的不断高涨,永宁江两岸的滨江公园、永宁公园、永宁江城区至长潭段两岸绿道、柑桔博览园等一大批休闲民生项目的建成,使永宁江发展生态旅游具有了得天独厚的优势。内河游船(船)将会给城市带来休闲幸福的生活,带来生机和活力,黄岩内河游船(船)业的兴起,仅是时间问题。游船、游艇休闲项目将越来越受到人们的推崇和关注,当前如何建设永宁江游船航道,推动城市形象的提升和地方经济发展,有待于我们共同的探讨和思考。2019年,黄岩区委提出进入永宁江时代,赋予了永宁江更多神秘的色彩。

一、永宁江旅游航道的前景分析

内河水运作为旅游发展的重要平台和载体,使游客乘船由单个景“点”到河流沿“线”,极大带动河流沿线旅游产业开发,成为支撑腹地旅游、生态建设发展的引擎,大大提高河流腹地资源附加值,更直接带动沿岸地区的农民致富。目前黄岩永宁江的治理工程建设已初显成效,黄岩区政府对此也十分重视,做了大量工作:

(一)前期治理与“五水共治”项目的建设

近年来,政府部门十分重视水环境的保护与建设,内河整治与城市规划同步进行,

在城市规划建设中考虑到保留、保护、整治和开发利用内河在文化、休闲、生态方面的重要功能。特别是永宁江,截至目前,黄岩区政府已投入数以亿计的经费开展整治工作。定期进行河道清淤,把沿江沿河的违章建筑拆除,对沿河床生活的居民进行搬迁,杜绝各种生活污染源流入河道,河道及河岸得到了保护和修缮。

(二)投入巨资进行沿江景观绿化改造

自从永宁江沿岸园林绿化改造工程开始后,黄岩区投资数亿拉开了城区沿江景观改造工程的序幕,沿永宁江两岸建成了永宁公园、滨江公园、绿化长廊、柑桔博物馆、潮济老街、江口老街。今后黄岩区将分批分期对所有河流两岸都进行景观改造,所有裸露的泥土都进行绿化覆盖,并分段建造园林小景,以保护河流水土、优化生态、美化居民生活环境。

(三)内河文化旅游发展的带动作用

当前各地文化旅游逐步朝着生态化、休闲化、慢节奏化的方向发展。各旅游热点城市的母亲河、内河水系、湖泊都成为文化旅游的亮点,如绍兴、周庄、乌镇、西塘等地以传统船舶为载体的内河文化旅游都是热门。哈尔滨内河的太阳岛已成为旅游品牌。就连北京等缺水严重的北方旅游城市,都相继开发了内河文化旅游项目。

二、建设永宁江旅游航道的建议

随着永宁江整治工程的初见成效,沿线两岸公园、绿化长廊、景观带的建成,生态环境持续好转,各种栖息的水鸟、鱼类逐渐增多,来永宁江两岸观光休闲健身的人群也越来越多。随着永宁江旅游项目的开发,可吸取国内外的先进经验,逐渐提升和树立当地品牌形象,发展部分高附加值的产业,带动其它配套产业的协调发展,促进传统产业的转型升级。

(一)永宁江水清、波平,出海和内河出入方便,交通便利,随着生活服务配套陆续跟上,可考虑在永宁江游船开发的基础上提升“水上巴士”的旅游项目,发展夜游、垂钓、餐饮等休闲商务项目;可沿线建设3-4个观光停泊码头,并建立一个游船游艇服务基地,包括专用码头建设、游艇维修、俱乐部建设和管理、零配件制造、驾驶培训及考核、专业保险等。以线连点,将周边景点如黄岩石窟、九峰公园、划岩山、潮济老街等一线穿之,打造黄岩的黄金旅游带,成为光彩夺目的金名片。

(二)永宁江航道段全长40千米,江面上游宽度在50米以上,下游江面宽度均在100米以上,水深均在2.5米以上,桥梁净高均在4.5米以上,可考虑在永宁江开发游船(船)旅游项目。其中,下游江面宽阔,与沿线群众日常生活关联度较低,适合游艇俱乐部开发利用;上游江面较窄,与当地群众日常生活密切,并且沿线景点众多,适合大众化游船的水上旅游。