

2019年长三角一体化发展中 城市公共交通便利性研究（下）

◆上海市质协用户评价中心 / 文

五、问题与建议

1. 存在的问题

(1) 配套政策有待提升, 共享优惠的便利性有待加强

从各城市当前的综合交通“十三五”规划中可以看出, 各城市在综合交通发展规划主要集中于打造本市现代化、一体化的综合交通体系, 几乎未涉及推动长三角一体化发展和与其他都市圈城市群协同发展的内容, 因此各城市在规划的协同方面平均得分率仅为53.75% (图5)。

如今“长三角一体化战略”已上升为国家战略, 《长江三角洲一体化发展三年行动计划(2018-2020年)》和《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》为长三角明确了“一极三区一高地”的战略定位和发展规划, 因此各省市对于公共交通领域一体化发展的配套政策落实有

待提升。

评价结果显示, 在优惠共享性方面, 各城市的平均得分率为12.5%, 表明各城市在乘车优惠共享方面存在不足(图6)。当前上海、南京、杭州和合肥4个核心城市之间无法共享当地的乘车优惠, 在都市圈城市群之间的优惠共享范围也相对较小, 不能充分满足长三角百姓便利

出行的需求。因此, 在优惠政策共享的范围方面还有待加强。

(2) 城市间的客运衔接和出行的便利性有待提升

尽管核心城市均已针对特定都市圈城市群开通了城际公交线路, 如上海与苏州和嘉兴, 南京与马鞍山和滁州, 杭州与湖州、嘉兴和绍兴, 合肥与六安和淮南均已开通城际定

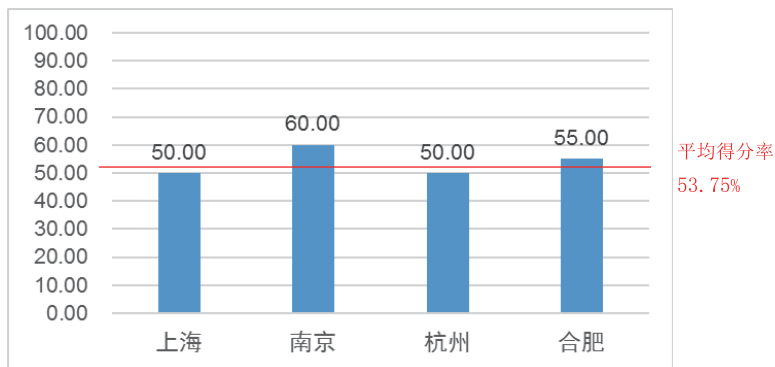


图5 规划协同性的得分情况

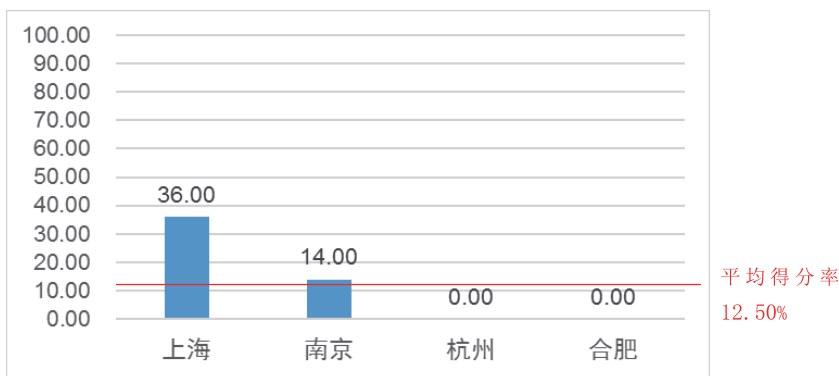


图6 政策优化共享的得分情况

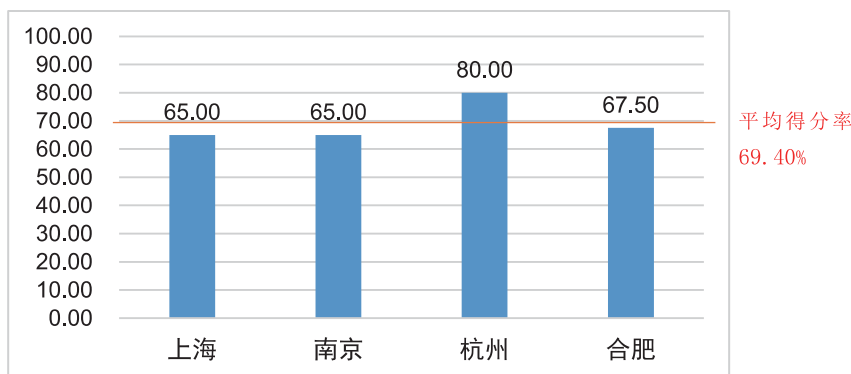


图7 定制线路布局的得分情况

制公交线路,但是核心城市对各自都市圈城市群的辐射和覆盖范围还远远不足,难以完全满足毗邻区群众的出行需求。调查结果表明,各城市在定制线路布局情况的平均得分率仅为69.4%(图7),表明核心城市与长三角地区其他城市间的客运衔接还有待进一步提升。

在异地出行结算方面,2019年5月,上海、杭州、宁波、温州、合肥、南京、苏州实现7城轨道交通二维码手机扫码过闸“一码通行”。但根据实际调查,目前7座城市尚未完全实现7城之间的互联互通,真正能够全部通行其他6座城市的只有上海,南京

只在上海和杭州通行,各城市“一码通行”的平均得分率仅为49.38%(图8)。因此,“一码通行”的适用范围有待进一步扩大和提升。此外,评价结果显示,各城市在一卡通行方面这一指标的平均得分率仅有35.6%(图9),表明核心城市在本市公交卡异地适用性方面也有待提升。

问卷调查结果表明,93.3%的长三角受访者认为出行便利。受访者认为主要的不便利体现在人多拥挤、换乘距离长、标识不够清晰、等车时间长等(图10)。据统计,23.3%的受访者步行换乘用时10分钟及以上;20.3%的受访者平均等候时间在

10分钟及以上;49.3%的受访者换乘时再次遇到安检;2.2%的受访者对票制独立不满意。众多数据表明,长三角地区市民出行的便利性还有待提升。

(3) 信息化平台建设及不同省市的信息互联互通有待提升

从评价结果看,各城市在信息获取便利性这一指标的平均得分率为71.9%,得分率相对较低,表明各城市在信息获取的便利方面还有很大改善空间。目前上海、江苏、浙江、安徽各地都各自拥有在线交通出行服务平台,但各平台提供的信息差异明显,而且各区域平台只能覆盖本省内部分城市的交通出行信息,与长三角内外省地市的交通实时信息不能及时有效对接。在公共交通行政管理信息方面,各市的交通出行信息平台基本可以与行政管理方面的服务平台进行有效对接,但仅限于本省或本市内,尚无法与长三角内其他省市的行政信息互联互通,如交通领域的信用信息。因此,各地信用信息平台的建设以及信息的互通共享还有待提升。

2. 主要建议

(1) 完善规划和监督机制,探索“一体化”共建机制

1) 完善共商机制,统筹规划布局
调查发现每个核心城市都有各自的综合交通十三五规划,但关于长三角公共交通领域一体化发展方面的规划相对较少,仅合肥市提出了全方位参与长三角城市群一体化发展,因此在规划融通方面得分相对较高。另外,城市内的公共交通便利程度好于城市间的公共交通便利程

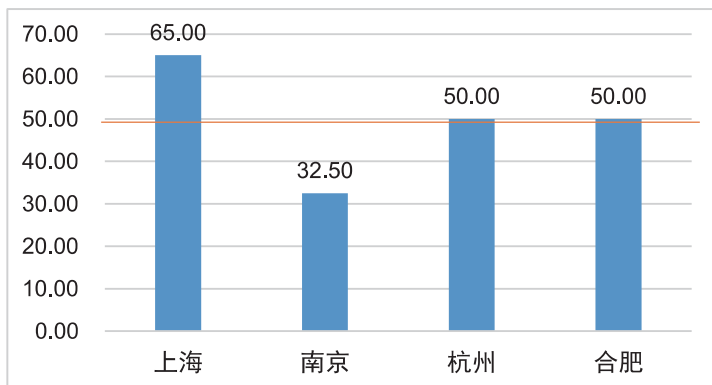


图8 一码通行的得分情况

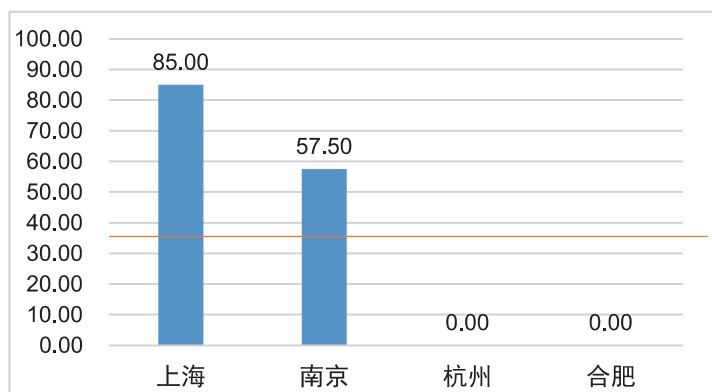


图9 一卡通行的得分情况

度,说明各核心城市打造便利交通的着力点还在自身范围内,在统筹规划与携手共建方面稍显不足。

因此,上海、江苏、浙江、安徽等三省一市交通运输部门一方面应建立并完善长三角地区公共交通共商共建工作机制,推动“规划统一先行”。建议三省一市共同研究毗邻线路发展模式,统一规划目标,按照“一张网、多模式、广覆盖、高集约”的规划理念,制定统一的《长三角交通一体化十四五规划》,促进核心城市间、核心城市与都市圈城市间公共交通规划合理布局,让城市公共交通为长三角一体化发展先行

试水,为长三角更多市民提供切实便利。另一方面,应完善国家战略层面的顶层设计机制,对标世界级城市群,借鉴国际先进经验,构建并完

善一体化的出行体系,切实提升群众获得感、幸福感、安全感。

2) 创新监管机制,优化监管体系
在监督机制方面,应创新监管机制,建立一体化、联动性、高效率的政府监管体系。积极争取交通运输部支持,开展推进长三角地区在公共交通领域一体化发展的相关课题研究,制定适合毗邻地区公共交通一体化发展的运营监管机制,在线路审批、沿途停靠站点设置、实名制管理、旅客行李安检等领域明确和细化管理要求,推进监管机制不断创新,为提升长三角地区市民出行的便利性提供可靠保障。

(2) 推进客运衔接工作试点,不断优化客运服务

1) 打破行政界线,构建一体化公共交通网络

打破行政界线,有效促进资源合理优化配置是长三角地区公共服务一体化的重要举措,而这一举措必须建立在公共交通对接基础上。因此,应积极推进长三角毗邻地区交通客运衔接线路试点工作,拓展公共交通服务网络覆盖范围和深度,构建一体化的轨道网、公交网

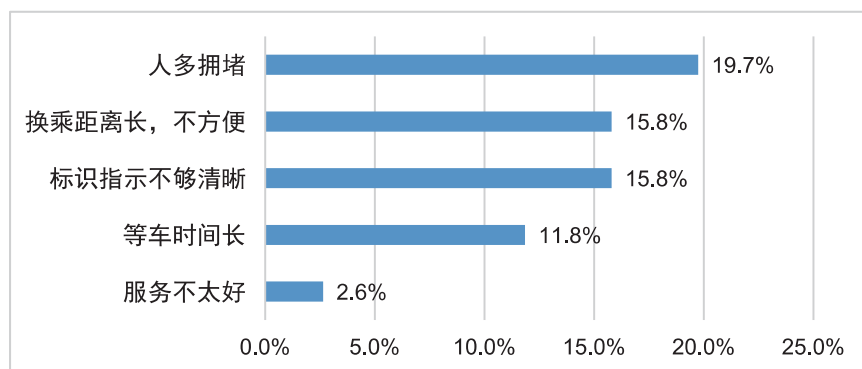


图10 不便利的原因

等,继续推动重要核心城市和周边都市圈城市、节点城市间实现1到2小时的交通圈,减少异地出行的换乘时间,进一步满足毗邻地区市民的出行需求,发挥长三角地区在交通强国建设中示范引领作用。

2) 扩大一码通行范围,提升异地出行便利性

在异地出行结算方面,目前上海、南京、杭州、合肥、宁波、温州、苏州7个城市已开通异地刷码服务,但并未完全实现7城之间的互联互通,而越来越多的长三角乘客选择出行“一码通”,便利通行的需求在不断提升。因此,未来应不断扩大“一卡通”、“Metro大都会”和各市公交卡的适用城市范围,提升长三角地区市民出行的便利性,使城市公共交通互访更方便,加速长三角地区人才、资源的流动,有效带动长三角互动经济的发展与共赢。

3) 突破组织和技术的掣肘,推进全过程智能服务

全过程实现智能服务,包括全过程行程规划、虚拟票务、换乘等,覆盖旅客出行的全过程链。因此,一方面应改变过去票制分离、出行不便捷的方式,研究从虚拟票务到一次全过

程的行程规划购票,到车站自动制作二维码或者视频识别的方式自动验票,通过验票实现全过程的行程自动规划和修改,以及最后票务的结算,实现全过程出行的便捷和高效。另一方面应不断完善组织管理模式,优化设施布局,构建一体化的技术体系,研制形成符合交通运输管理的智能控制系统,有效疏散人流,缓解交通拥堵,有效减少乘客的换乘、等车时间和不必要的重复安检。同时,统一并完善相关标准,如各地市设施建设标准、道路和站点等标识设置标准等,实现设施建设标准统一、运能配置人/车比例统一、车辆技术标准统一、规范服务要求统一、运价结构统一,形成集约高效、环境友好、大众便捷的一体化公共交通服务,提升城市内部的便利性,使市民的便利感受不断升级。

(3) 打造综合信息化平台,实现信息互通与共享

1) 打造跨区域统一的交通出行信息平台

在信息化建设方面,应逐步整合现有平台和功能,建设长三角交通综合信息服务网站,形成统一的跨行政区政府交通管理和出行服务

信息平台,提供基于智能手机和车载终端的移动终端信息服务。通过整合高速公路管理信息、长途客运班次线路信息、各城市道路交通运行信息、公交出行信息等交通信息,不断升级和完善平台功能,将长三角各城市交通信息纳入一个网站、一个移动终端,提供“一门式”交通信息服务,为出行者提供长三角区域内跨地区出行路径和出行方案的服务。

2) 实现信息互通与共享,探索信息应用领域

在信息互通与共享方面,各地政府一方面应积极探索平台与本市其他平台的互联互通(如市信用信息平台的对接),探索联合惩戒的管理模式,有效减少交通违章违法事件,保障城市公共交通安全高效运行;另一方面应加强各城市之间公共交通信息的互通与共享,实现长三角地区公共交通领域行政服务的联合通办,促进长三角地区信息资源的高效流通,为行政管理和长三角地区市民出行提供切实便利。此外,各地政府部门还应统一信息共享的目标考核标准,从而保障信息共享的效果。■

(全文续完)

