

类别标记：A类

舟山市人民政府办公室文件

舟政办提函〔2020〕26号

签发人：顾建斌

舟山市人民政府办公室关于对市政协七届 四次会议第74169号提案的复函

九三学社市委会：

贵委提出的《关于加大城市公共交通运输基础设施建设的建议》收悉。感谢贵委对我市公共交通事业一如既往的关心和支持。我们对此提案高度重视，综合各协办单位的意见，结合我市实际，认真组织调查研究，并与贵委领导面商沟通。现将提案中涉及的有关问题答复如下：

一、公共交通运输基础设施现状

近年来，特别是进入“十三五”期间，市委市政府高度重视公共交通事业发展，相继下发了《关于加快城市公共交通优先发展的若干意见》（舟政发〔2014〕3号）、《舟山市城市公共交通“十三五”实施计划》（舟政办发〔2016〕76号）、《舟山本岛公共交通场站布局建设方案》（舟政办发〔2018〕

120号)等文件,针对我市城市发展迅速而公共交通设施不相匹配的现状,明确了科学规划建设公交基础设施属地政府主体责任和年度计划。按照上述文件要求,每年以市公交优先发展领导小组名义下发年度计划,对每年实施的公交基础设施项目予以推进,取得了一定的成效。白泉潘家山首末站、岑港枢纽站、小干岛首末站、长峙岛首末站、朱家尖枢纽、东港停保场、党校停车场、鸿毛湾首末站等相继建成使用,主城区公交站场规模达到42个,总用地面积约为10公顷,其中有枢纽站6个(定海公交东站、东门综合体、盐仓客运中心、新城公交总站、长峙码头站、东港BRT站)、首末站33个、停保场2个、停车场1个,累计建成公交充电桩123个,一定程度上缓解了公共交通场站建设以及充电桩等基础设施的需求矛盾。

值得注意的是,随着近几年公交车辆逐渐朝大型化、新能源化发展,现有公交场站规模以及充电设施仍旧无法匹配我市公共交通的发展要求,车辆充电难、加气难、停保难的现象较为突出,严重制约新能源车辆发展与公交日常运营。截至目前,“十三五”期间计划新建的公交场站尚有6个未完成,《舟山本岛公共交通场站布局建设方案》明确近期先行重点实施的4处枢纽站、11处首末站以及1处停保场,实际仅完成1个枢纽站(白泉北枢纽)、1个首末站约0.37公顷(鸿毛湾首末站),党校停保场已实现停车功能,但保养场功能未实现。

二、基础设施建设滞后的原因分析

我们在“十三五”期间一直致力于推进公共交通基础设施建设，特别是近三年，将“公交十三五实施计划”推进比较缓慢的几个公共交通场站建设列入交通大会战项目清单，并对推进实施情况予以全程跟踪督查，但是普陀城北枢纽、新城上南山停保场、普陀墩头码头枢纽等项目至今未确定建设方案，公交场站建设进度相对缓慢。通过分析，主要有以下几点原因：

一是政府规划建设与资金保障不足。近年来在公交线路、公交车辆快速增长的同时，公交场站建设需求急剧上升，公交场站用地规划不足，同时一些项目虽有规划，但正式启动仍需大量资金，属地政府在资金筹集上存在一定难度，项目落地建设较难。

二是资源利用效率不高。公交场站往往功能简单，缺乏深度、多元开发，尤其对于城市核心区域公交场站而言，造成土地资源的单一利用。最终方案与实际运营之间存在一定差距。

三是综合开发面临诸多困难。虽然国家层面已经出台了多项政策鼓励公交场站综合开发，如国务院《关于城市优先发展公共交通的指导意见》（国发〔2012〕64号）明确说明要加强公共交通用地综合开发，将综合开发的收益用于公共交通基础设施建设和弥补运营亏损，但公共交通场站的综合开发在土地审批和规划方面缺少相关的配套政策和实施细则，再加上公交企业本身就是公益性企业，综合开发前期投入资金巨大，仅依赖财政补贴资金远远不够，与社会资本合

作又缺乏指导意见，最后的开发利益又存在政府、公交企业、开发商三方无法平衡的局面。

三、下一步打算

充分借鉴贵委提出的建议，结合《交通强市实施意见》，在近期已经以市公共交通优先发展领导小组名义出台《关于建设“公交都市”，推进舟山城市公共交通高质量发展的若干意见》，明确公共交通基础设施建设的目标和任务：

一是加强规划管理。将公交场站用地需求纳入国土空间规划和相关区域控制性详细规划，并做好土地供应保障工作，加强控制性详细规划与交通专项规划融合，同时将公共交通场站和配套设施纳入旧城改造计划，把公共交通设施工程作为项目建设的一部分。面向2025年，启动编制《舟山市城市公共交通“十四五”实施计划》和《舟山本岛公共交通场站布局建设方案修编》，确保从城市总体发展和综合交通系统协调的战略高度，推进城市公共交通基础设施建设高质量发展。

二是建立公共交通用地保障的配套机制。公共交通场站用地在城乡建设用地计划中予以优先保障，作为强制性内容进行控制，不得随意调整。大型公交停保场、公交停车场、公交枢纽、公交首末站用地要明确用地功能、面积、位置和边界，严格按照年度实施计划，落实土地保障。各属地政府也在协办意见中，对推进缓慢的几个项目予以了确认，其中，在《普陀区墩头片区控制性详细规划》中，落实了墩头码头首末站；在《浙江舟山群岛新区(城市)总体规划(2012-2030

年) (2018年局部修改)》中，落实了新城洞岙水库南侧交通场站用地。根据《舟山市城市公共交通“十三五”实施计划》，以市公交优先发展领导小组办公室名义下发了2020年的年度工作任务，对公交场站建设任务予以明确，其中，定海区建成文化路公交首末站，启动党校北停保场（完成工程量50%）、盐仓公交首末站、定海北公交首末站建设，普陀区改建东港停保场、启动普陀城北枢纽和墩头公交首末站建设，新城管委会启动洞岙水库停保场编制控规工作。

三是创新建设模式。确保将公交场站产权依法无偿划转给公交公司，对具备综合开发利用价值的公交场站，鼓励依法按程序由行政划拨用地变更为商业用地性质，提高场站容积率，在满足公共交通使用需求的条件下，吸引有开发经验的社会资本共同参与公交场站综合开发利用，将综合开发后的土地增值收益用于公共交通基础设施建设和弥补运营亏损，反哺公交事业。允许、鼓励公交企业在保障自身需求基础上，开展公交企业在车辆维修、站牌广告等多元化经营，探索挖掘城乡公交货仓运力资源和城乡公交首末站的仓储资源，发展农村小件快运、同城快递等服务市场。

通过以上举措，至2022年，力争建成新城洞岙枢纽站（兼停保场）、普陀城北客运站枢纽站、定海北首末站（红卫水库下）、盐仓首末站、墩头码头首末站，提高公交车辆进场率达到97%，新（改）建公交港湾站100个，增加重点开发区域、公交服务盲区的公交停靠站，公共交通站点500米覆盖率达到100%。到2025年，建成白泉枢纽站（兼停保

场)、西码头首末站、马岙首末站、小沙首末站、东港二期(北部)枢纽站,浦西(舟渔公司)公交首末站,实现公交车车辆进场率 100%。结合公交停保场及枢纽站的新改建,同步推进公交充电桩配套建设,公交充电枪按照 1:3 的桩车比进行配置,满足新能源公交车充电需求。在符合规划要求且保证公交设施功能的前提下,至 2025 年,力争建成 1-3 处综合开发公交站场。为打造“重要窗口”海岛风景线提供有力的交通运输保障。

再次感谢贵委对我市交通工作的关心和支持。

舟山市人民政府办公室

2020 年 9 月 28 日

(联系人:林海辉,联系电话:2280170)

抄送:市政协提案委,市资源规划局,市交通局,市交投集团,定海区政府,普陀区政府,普朱管委会,新城管委会。