

东莞市交通运输局

(B):城市规划和建设

东交函〔2023〕165号

对东莞市十七届人大三次会议代表建议 第 20230171 号的答复

尊敬的李亚鹏代表:

您在东莞市十七届人大三次会议提出的《关于将石龙镇作为全市“提升公交出行率”试点镇的建议》收悉。经综合松山湖管委会、市财政局、市交投集团等单位意见,现答复如下:

一、关于建议将石龙镇作为全市“提升公交出行率”试点镇,并给予政策和资金支持

我市于 2019 年底完成了第二轮公交资源整合,全市公交服务由原来的“市区、镇内、跨镇”的三级服务体系,转变为以片区为主体的五大片区(城区、滨海湾、松山湖、东部、水乡)服务格局,其中,石龙镇纳入松山湖公交运营片区。截至 2023 年 5 月底,途经石龙镇的公交线路共有 26 条(不含 2 条公交学生专线),按线路的运营区域分,镇内的有 3 条,跨镇(指线路起讫点的其中一端在石龙,或中途段途经石龙)的有 23 条,可基

本覆盖石龙镇内的主要道路、客运枢纽、公共服务场所、大型居住小区和重点企业，并与茶山、石碣、石排等周边镇，毗邻市惠州博罗的园洲、石湾镇，及中心城区 4 个街道和松山湖功能区实现了互联互通。上述 26 条线路目前的日均公交客运量约 3.7 万人次，其中，仅石龙的日均公交客运量约 1 万人次（约占 27%）。

为全面提升石龙公交服务水平，提高居民公交出行效率，打造石龙特色公交新名片，前期，石龙镇委托第三方机构启动了《石龙镇公共交通综合提升及实施方案》专项研究，针对公交线路层级单一、公交服务盲区、站场配套不足、智慧化程度低等问题，初步提出了构建“1+4”多层级公交服务体系、建设智慧化公交站台及公交专用道等规划建议。目前，编制单位正结合相关部门意见对《实施方案》作修改完善，待下来《实施方案》印发后，我局将结合松山湖片区公交出行需求分布，支持有关优化措施的落地，进一步提高石龙镇公交服务覆盖广度，推动石龙镇公交服务持续提升，加强老城区、新城区、西湖区内部及跨区的出行联通。

二、关于建议支持镇属东莞市微巴运输有限公司探索多元便捷交通出行模式，尽快批准我镇“定制商旅出行”系列运营许可

我局将结合全市道路客运市场、公交发展实际情况，在现行法律法规及政策框架内予以统筹考虑。

三、关于建议公交补贴分摊比例以行政区域面积为主要分摊

因素，将更加贴合公交运营实际

（一）市委、市政府对发展公共交通非常重视，自 2019 年底完成了第二轮公交资源整合后，同步建立了覆盖全市的公交运营补贴制度，设立公交运营补贴专项，为持续推动公交服务的稳定供给提供了重要资金保障。目前，公交运营补贴专项资金由市、镇（街道、园区）两级财政分担，具体情况为：

1.2020 年城巴、小巴、水乡公司的补贴资金按市、镇 5:5 共担；松山湖、滨海湾、东部分公司的补贴资金由片区内各镇承担，市财政以市实际承担 2018 年跨镇线路运营补贴金额为基数，对三个片区的相关镇实施公交运营补助。另根据《东莞市人民政府关于印发东莞市“十四五”财政体制改革总体方案及六个分领域改革实施方案的通知》（东府〔2020〕83 号），2021 年 1 月 1 日起将公交运营补贴支出调整为市、镇 3:7 共担。

2. 涉及各镇（街道、园区）的资金分担比例按各镇（街道、园区）常住人口确定，各镇（街道、园区）承担的资金由市财政先行垫付，在各镇（街道、园区）当年税收分成中抵扣。

（二）近期，我局先后就 2020-2022 年东莞市公共交通运营补贴有关事项、《东莞市公共交通定额补贴实施方案（2023 年）送审稿》征求各镇（街道、园区）等有关单位意见，对维持按各镇（街道、园区）常住人口确定片区内各镇（街道、园区）的资金分担比例的方式，有关单位意见基本一致，未提出异议。同时，

公交服务作为具有公益性质的行业，其属性是为市民提供基本的出行服务，从某个角度来说，人口密度越高的区域，公交服务受惠的人口数也越高。综上，按各镇（街道、园区）常住人口确定片区内各镇（街道、园区）的资金分担比例的方式，能较好适应目前我市实际。接下来，我局将会同市财政局、各镇（街道、园区）等单位结合补贴政策的实施情况，不断加强政策研究，在统筹考虑政府财政状况等因素基础上，持续优化运营补贴政策。

感谢您的宝贵建议，希望您继续关心和支持我市交通事业的发展，提出更多好的建议。



（联系人:邓建平，联系电话:0769-22002231）