

北京地铁票价改革与居民出行方式改善

郝晓龙

北京地铁票价改革受到社会关注。自1971年第一条线路试运营到2013年,北京地铁票价共经历了6次调整,每次调整客流量都会发生变化。其中,1991年票价涨至0.5元后,年客流量下降至3.71亿人次;1995年,地铁客流达到历史新高5.58亿人次,为了减少地铁客流量,降低对运营安全的冲击,1996年票价从0.5元调至2元,调价后年客流量下降至4.44亿人次;1999年,票价涨至3元,年客流量下降至4.22亿人次;2007年,票价又降为2元。此后北京市加大城市地铁修建力度,多条线路陆续通车运营,而地铁票价始终为2元直至2014年12月28日调价。

每张2元车票的背后,都有近2元的政府补贴。据测算,北京地铁年亏损达10亿元以上,因此政府每年对于公共交通都有巨额财政补贴,如2012年补贴为175亿元,2013年补贴为180亿元。从政府角度来讲,长期追求公共交通“低票价、高补贴”的做法是不明智的,因为还有很多民生项目需要政府投入,而公共交通补贴过高就会挤占其他民生项目的投入。同时,进一步扩大公交服务覆盖面、扩展服务层次、提升服务品质,也都需要加大投入。

除加重财政负担外,地铁投资成本较大、高峰期客流量激增、安全隐患凸显等因素,致使地铁票价在2014年调整上涨,而地铁票价上涨对于居民出行具有重要影响。对于需求刚性的人群,如

工作地点离居住地点较远的上班族,地铁是其主要出行工具,即使票价上涨也不会改变他们的选择,因为涨价的成本不会超过选择其他交通工具所带来的经济和时间成本。而对于非刚性需求的人群,就会对他们的出行方式选择产生较大影响。据中国青年报社会调查中心的调查,对于不坐地铁后的替代出行方式,首选公交车,占79.4%,其次是自行车,占30.2%;第三位是自驾车,占29.4%;此外,步行占24.6%,出租车占24.1%,拼车占18.7%。

对于北京地铁票价改革后,如何改善居民出行方式,笔者提出以下几点建议:

一是大力建设密集便利、价格合理的地铁线路系统。在一些交通拥堵的国际大城市,如伦敦和莫斯科,地铁都是市民出行的首选。在北京,即使票价上涨,处于对交通拥堵的顾虑,地铁仍是居民出行的主要选择,特别是具有刚性需求居民上下班的首选交通工具,因此可以通过建设四通八达的地铁线路鼓励更多居民选择地铁出行。可制定不同距离、不同时间段的公共交通票价机制,适当推出日票制和月票制,即合理分流地铁人群,保证地铁交通的安全、舒适与快捷,又尽可能减少远郊居民的交通开支。地铁舒适度的提高会减少居民对汽车的使用,进一步舒缓城市高峰期的拥堵现状,使城市功能和规模得以顺利延展和外扩。

二是着力优化调整公交线路系统。公交车是地铁的首选替代出行方式,因此优化调整公交线路对于方便居民出行显得尤为重要,应切实调研有哪些线路需要增开和缩减。北京市交通委在2015年工作会上表示,将进一步优化调整公交线网,新开、调整公交线路40条,大幅增开连接社区和地铁、公交车站、商圈的“袖珍”公交线路。同时,完成30公里公交专用道规划工作,研究推进在京藏高速、西北四环设置公交专用道;加快建设北苑交通枢纽,开工建设郭公庄、草房等9处公交车站;优化一卡通站点布局 and 手机客户端实时查询服务等,方便居民出行。

三是积极提倡居民绿色出行。自行车是仅次于公交车的替代地铁的出行方式,在短距离的情况下提倡自行车和步行出行,绿色环保的同时还能锻炼身体,呼吸户外新鲜空气,有益于身心健康。据调查,小汽车出行中,5公里以下的出行比例竟超过40%,而这段距离是步行和自行车出行的最佳距离,居民绿色出行还可以降低城市汽车尾气排放量。可以通过以下途径提高自行车出行比例:恢复一定数量的自行车道;在地铁站周边开辟一定面积的自行车停车场;广泛推行公共自行车租赁模式;政府还可以考虑对自行车停车场给予建设和运营补贴。

(作者单位:新兴重工集团有限公司)

责任编辑 韩璐