

# 推进“创文巩卫”工作, 提倡公共交通文明, 以三亚大众公交为例

## Promote the Building of a National Civilized City and Consolidate the Work of National Health City, Promote the Civilization of Public Transport, Take the Public Bus in Sanya for Example

文婵 陈红颖

Chan Wen Hongying Chen

三亚城市职业学院  
中国·海南 三亚 572000  
Sanya City Vocational College,  
Sanya, Hainan, 572000, China

基金项目: 2018 年度三亚市哲学社会科学规划课题: 推进“创文巩卫”工作, 提倡公共交通文明, 以三亚大众公交为例 (SYSK2018-16)

**【摘要】** 三亚是中国海南省旅游资源丰富、海洋港口贸易及人口聚集的主要城市之一。论文就当前三亚城市公共交通道路拥堵、二轮车乱闯乱串占道、共享车辆与网约车的监督管理等一系列问题及解决措施进行探索解析, 提出完善现有交通基础设施、制订二轮车出行管理办法、引进城市轨道交通及建设立体交通等策略。

**【Abstract】** Sanya is Hainan province, China, rich in tourism resources, Marine port trade and one of the major urban population. The paper is the sanya city public traffic congestion, two car breaking of presence, about car sharing vehicles with the net and exploration on the supervision and management and a series of problems and solutions, put forward to perfect the existing transportation infrastructure, formulate measures for the management of two rounds of car travel, introduction of urban rail transit and the construction of three-dimensional transportation strategy.

**【关键词】** 三亚交通问题; 基础设施; 管理办法; 城轨交通

**【Keywords】** Sanya traffic problems; infrastructure; management methods; urban rail transit

**【DOI】** 10.36012/emr.v2i2.1501

## 1 引言

2016 年末, 三亚提出“创建全国文明城市、巩固国家卫生城市”, 由此, 三亚“创文巩卫”工作成为有形责任事项。近几年也看到了该项工作的具体贡献, 譬如, 城市垃圾站点基础设施的建设与完善、共享单车与滴滴网约车的规范化、二轮电动车安全帽的严抓及城市各交通要道志愿者的车流疏导等; 2019 年 7 月 3 日, 《公安部 12 条新政支持海南自贸区(港)建设》通报出台支持海南全面深化改革开放移民与出入境、交通管理的政策措施<sup>[1]</sup>。三亚因具有旅游资源丰富、海洋港口贸易及人口聚集的特点优势成为海南省建设自由贸易港的主要城市。随着人民生活水平的不断提高, 人们私有汽车量也在不断攀升; 电动车是人民出行最方便的交通工具; 随着科技的发展, 共享汽车与共享单车大规模普及, 滴滴网约车的升级服务, 城市轨道交通的引进, 这些都是公共路面交通的主要组成部分, 也造成了三亚交通拥堵和占道的诸多问题。在多样化交通工具应用和人口不断增加的情况下, 三亚交通应如何应对, 完成轨道、汽车、公交等交通方式互联互通, 实现三亚“创文巩卫”工作之城市公共交通文明出行与文化建设, 有待进一步研

究与探析, 特以三亚大众公共交通系统为例进行深度探索。

## 2 三亚交通发展面临的困境

2019 年上半年, 笔者带领学生团队 40 人在三亚公交集团有限公司 2 路公交进行 8 小时/天班制为期一个月的志愿者车上乘务服务活动, 在服务过程中通过采访笔录方式对公交车上的乘客开展了针对三亚公共交通问题的调研, 在本活动结束后, 收回访问表 160 张, 经过整理访问表的资料, 可整理概括出三亚公共交通发展面临的问题有以下三种:

### 2.1 既有公共道路路面面积不足以承载现有公共交通出行

三亚是集旅游、度假、养老、就业多功能的绿色城市, 也是丰富的海洋资源港口城市, 在海南省建设自由贸易区(港)政策下, 三亚获得了更广阔的发展前景, 资金的注入、人才的引进、企业的加注、新型企业的诞生、就业岗位的剧增、优质教育资源的引入, 并伴随着更多人口前来生活, 这些都将会导致交通工具的多样化和数量的剧增, 再受用地困难影响, 三亚也就面临着既有公共道路路面面积不足以承载现有公共交通出行的局面。

## 2.2 汽车出行面临“停车难”的问题

伴随着人口流量的增多,汽车的保有量也会随之增多,家家一辆车,人人有车开的愿景得以实现,在没有新的规划和改变下,汽车出行将会面临停车困难的问题,这个问题具体表现为:①三亚现有停车位数量上远远不能满足现有汽车量的比例;②在用土困难条件下停车位的建造增多受到一定的限制。

2018年9~10月发起主题为“城市停车难现象调查”的社会问卷调查,发出问卷200份,收回有效问卷187份。本调查主要面向三亚居民,主要设置了被调查对象的月收入、购车愿望、停车要求、停车难的时间段、停车费支出的接受性、停车场合、违规停车原因、停车过程的困难、停车难的关键因素与改造意见等10个问题。整理出的数据报告中指出三亚城市内部“停车难”的影响因素有:停车位供不应求、停车场合效应、停车难的高峰时段、开车司机遵纪守法的意识感薄弱和自觉性低、停车费用、交管执法力度、违规停车及发生的原因等。

## 2.3 二轮车辆的不规范交通行为

海南本土居民的出行习惯里永远都有电动车、摩托车的陪伴,但城市交通对摩托车的强制禁用,一般在城市内部看不到摩托车了,摩托车更多出现在乡村中供人们使用。一辆二轮电动车对于海南居民来说,从经济上讲,是一般经济收入水平的居民可以支付得起的交通代步工具;从方便角度分析,二轮车辆适合于短途距离出行,海南本土居民的基本就业与生活范围涉及家、工作地、购物及其他,这些地方基本在一个城市或小地域范围内就可以到达,同时,因二轮车自身的小巧性能,在路面出行过程中,便能很快穿梭在各种小道与胡同,特别是在城区主要干道交通拥堵的情况下,给予人们很好的助力性。还有二轮电动车体积小,占用空间不多,可随意停放,车辆动力来源广,只要有电源的地方都可随充随用,给人们带来很大的便利性与实效性。

在使用二轮电动车出行交通时,总会发现这样的情形:二轮车辆串道至机动车道,导致机动车急停或擦碰,发生追尾交通事故,也会对交通拥堵产生一定的负面影响。另外,人们因为可能只是暂时停留某地办事或上下班停放车辆,看到只要有足够的空间位置就停放,造成了二轮车辆遍地停放,影响市容市貌。

针对以上三类三亚交通发展可能面临的情况,亟需思考与探索新的解决方案,通过一系列调研与研究,整理出以下三种对策方案,供三亚政府或社会各职能部门参考,具体阐述如下。

## 3 三亚交通问题的解决方案

### 3.1 既有地面交通设施的完善

2018年,海南省交通运输系统开展的七一专题党课中,省交通运输厅党组书记、厅长林东指出了交通人要以国际一流标准做好全省“海、陆、空一体化”的交通规划,加强顶层设计,创新体制机制,为海南建设自由贸易试验区,逐步担负起建设中国特色自由贸易港做好交通运输基础设施保障建设的使命<sup>[2]</sup>。

自海南省建设国际旅游岛以来,三亚成为旅游热点城市,三亚公共交通也在越变越好,电子眼的数量增加、交警巡查站亭的增设、新增设的公交线路、公交车辆统一新能源化应用、公交电子站牌,等等。伴随着旅游人数增加,城市人口急增,公共出行依然会出现新的问题,根据上面提及的三亚公共交通调研记录的问题可归类出:公交换乘不方便、中老年人乘车支付问题、二轮车辆乱串乱闯占道问题、非公交车辆占用公交站亭问题及拥堵带有交叉路口转弯处设斑马线的安全隐患等问题,克服解决这些问题就需要升级完善三亚公共交通的基础设施建设,根据以上问题提出以下几点改进建议:

#### 3.1.1 规划建设换乘不超过一次的公交线网

三亚公交集团应大量调研和真实体验现有公交线路,记录三亚居民真实出行需要,以达到一个目的地换乘不超过一次的快捷方便的公交线网规划与建设。

#### 3.1.2 统一乘车支付方式

新型公交支付方式的不便之处在于城市一卡通需实点充钱,乘车码扫码支付需“下、绑、充、获、扫”的操作,这些操作步骤对于对中老年人来说太过冗杂,及不上携带零钱的方便,但现在随处手机支付现状下,零钱的换取也不是易事,这给中老年人带来极大不便。

在这种形势下,应该统一的乘车支付方式,即开发“出行一卡通”支付,具体为:交通银行与国家政府机关联合开发“出行一卡通”银行卡,可充值、可绑定支付、可作为工资卡或信用卡使用,重要功能为城市市民或中国公民在身份证审核认定通过后注册办理此卡,选择海陆空任何公共交通工具出行至中国内海陆空任何交通工具可到达的任何地方,都可以凭此卡刷卡支付出行,同时,中国公民凭此卡支付出行的痕迹可实时记录作为个人里程积分,数据同步上传交通运输信息系统,形成大数据。

#### 3.1.3 升级和增设多样化道路公共交通电子监控设备

为公交站点站亭、交叉路口、人行道、机动车与非机动车隔离带等设置安装相应的电子监控设备,能有效精准监测行

人和车辆是否违规,一旦有违规行为发生或发生之前,实时亮起红灯闪烁并语音自动播报某姓名或某车牌号的何种违规违章行为。这需要一套完整的监控系统,只要在城市相关部门登记过的人或车出行,其发生的一切出行行为与轨迹都能记录,并在违章违规行为发生时做出警告和行为记录,产生的违规行为将记入个人信用交通档案,违规者必须自行前往相关交通职能部门接受学习与惩罚来为自己加分抵消扣分,个人信用交通档案也可以作为个人征信档案的子系统,多形式、全方位监控管理市民的交通文明出行规范,有效避免与防范一切乱闯乱串占道等不良违规行为,甚至在发生交通事故时,都能检测到,及时为交警、120 急救播报或反应伤员情况。

### 3.1.4 人行斑马线应尽可能设置在平直道路,或修建人行天桥

一切交通设施都是以保证人员安全为基础去实施建设的,城市公共交通中,人行斑马线作为现代城市交通中最常见的行人专用通道,应该尽可能被设置于平直道路,避免在交叉路口车流量较密集的路段以及弯道口设置,最大程度消除行人安全隐患,也可在客流量较大的路段,在不影响任何基础设施规划与建设的基础上,根据需要修建人行天桥,达到人车空间隔断,有效分流的作用。

## 3.2 引进城市轨道交通

2019 年 1 月 1 日,三亚有轨电车示范性 PPP 项目正式开始试运营<sup>①</sup>。该示范线从规划、建设、试运营、继续建设至今备受关注,也饱受议论。议论的内容无非两点:其一,三亚道路交通本就拥堵,修建一条有轨电车线路来分摊公共交通土地面积,给三亚交通出行带来了压力,而且有轨电车是城轨交通运输中最为落伍的形式,要顺应海南省建设自由贸易港政策,发展三亚经济,就应该引进更先进的城轨交通形式;其二,该示范线路规划至今还未正式开通,一直处于停滞状态,对未来三亚交通带来或弊,未能得知,而且三亚市民出行大多选择私家小型汽车与二轮电动车,后者更多些,这已是多年形成的出行习惯,确实有其优势,很难去改变。

根据以上对三亚有轨电车提出的两点质疑,不难得知,人民群众还未能看到城市轨道交通对三亚公共交通出行带来的有效贡献,当然人民群众的争议与意见就是对当前状况最直接的反应,更能帮助三亚相关政府机关或职能部门去全面了解问题,解决问题。三亚有轨电车示范线的在建现状与规划线路图皆可查找,这就需从其线路规划进行优势解析:

### 3.2.1 建设成本低

有轨电车是众多城市轨道交通方式中,唯一可以跟道路交通共享路面开展同步交通出行,无需重新开辟地下或

空中线路,因此大大降低了建设成本。

### 3.2.2 输送客运量大

有轨电车在专用轨道运行,轨道是列车编组的基础,有轨电车的编组优势可以解决大运量客流运输,为三亚全年热点旅游最大程度客运分流,避免交通拥堵问题。

### 3.2.3 信号技术先进

在现有的公共交通信号系统基础上搭建起有轨电车的列车信号系统是最为简单的,同时轨道也是列车信号的载体,发挥中国城轨交通的信号技术优势为三亚公共交通大数据统计最直接输送真实客运数据。

### 3.2.4 站台用地面积合理

三亚有轨电车线路站点多采用岛式站台,有效利用双行线的中间土地面积,不为道路交通增加一点负担。

以上四点可以概括为实现“互联网+‘共享路权、信号优势’的城轨交通”,由此可见,三亚公共交通引进有轨电车是利大于弊的,而且目前所看到的弊端都是可以克服的。然而目前应该做的是增设群众反应渠道、明确规划、顺利修建、尽快开通、正常运营、做好宣传。

## 3.3 二轮车辆出行管理办法的细化与跟踪操作

### 3.3.1 二轮车辆出厂统一化

三亚市政机关联合生产厂商,统一生产具有三亚特色外形设计的二轮电动车和安全帽,标配专属条形码贴于车辆外壳,作为车辆的车牌号标记。三亚市政再出台以旧换新或购车补贴政策,让三亚全部市民都能顺利更换统一款式的二轮电动车,并强制执行非统一车辆不得出行的措施,当上百上千统一式的二轮车开行在三亚城市道路上,将成为最具三亚旅游城市特色的统一风景线。

### 3.3.2 管理制度细化与有效实施

周密的管理制度与有效实施制度管理才能规范好各类人与事。则需着眼于两点:其一,管理制度细化,根据现状发现的问题做出原有制度的调整与增加,以达到细化全面周密;其二,制度管理有效实施,制度出台就要严令实行,在实行之前给予市民群众一定时间与过程去明确了解与学习制度,开展多种宣传活动,按单位、学校、社区及村委会层层铺开进行宣传讲座,也可以在考取各类驾驶证和购车前进行必要考核,以监测落实每个有车有证的市民司机均能系统学习制度,一旦发生违章违规出行行为,执行细化后的惩处办法,惩处办法可多样化,可发挥新媒体的快播作用,进行违章行为视频发布、学习分享与积赞、个人承诺公告等多种多样形式执行惩处与加分,以达到警告处分违章者深刻反省的作用,同时个人发生

(下转第 5 页)

增速外,其他年份的地方财政收入增速均大于经济增速<sup>[9]</sup>。

### 2.3 地方财政收入占全国国内生产总值比重

地方财政收入占 GDP 比重能够反映政府以地方财政方式支配与使用社会资源的份额。表 1 反映了 2008—2018 年地方财政收入占全国 GDP 的比重情况。2015 年作为所占比重最高点 12.1%, 同时也是分界点, 在 2015 年以前, 财政收入所占占比都呈逐年上升趋势, 这说明地方政府参与国民收入分配的份额越来越多<sup>[9]</sup>。

## 3 地方财政收入与 GDP 的总量分析

建立计量经济模型, 地方财政收入  $Y$ , 国内生产总值  $X$ , 构造  $Y=c+dX$ , 运用 Eviews 软件进行线性回归分析得出结果  $Y=-8926.948+0.126X$  选取决定系数  $R^2$ 、矫正决定系数  $R^2$ 、 $F$  统计量、 $DW$  值等参数, 检验回归方程的拟合度。因为  $R^2=0.976$ , 调整  $R^2=0.973$ , 这两个数值都大于 0.8, 说明回归方程的拟合优度较高。并且  $F$  统计量=366.113,  $DW$  值为 0.491, 可以得出  $F$  值检验也达到了显著水平, 回归方程和各参数的显著性较高, 说明了地方财政收入与国内生产总值之间呈正相

关关系。相关系数  $d=0.126$ , 这说明每增加的一单位 GDP, 地方财政收入就会增加 0.126 单位。

## 4 结语

文章使用实证分析的方法对地方财政与经济增长的关系进行阐述, 得出地方财政收入与国内生产总值具有明显的正相关性。随着近年来中国经济的快速发展, 地方财政收入与经济增长之间有稳定的联系, 且地方财政收入的增速有时明显的高于经济增速。由以上的分析可知, 地方财政收入在国内生产总值中的占比较低, 这说明地方经济的结构需要调整以及经济质量需要提高。

### 参考文献

- [1]孟丽静.我国财政支出与经济增长的关系分析(1978—2009)[D].石家庄:河北经贸大学,2012.
- [2]周忠辉,丁建勋,王丽丽.我国财政收入影响因素的实证研究[J].现代物业(中旬刊),2011,10(4):16-17.
- [3]何凌云,胡振虎.我国财政收入超 GDP 增长的比较研究[J].财政研究,2013(6):64-68.

(上接第 3 页)

的交通奖惩痕迹同步上传个人信用交通档案,既能为市民群众做好自我教育与管理,又能有效促进建立与完善三亚公共交通信用交通系统。

### 3.4 逐步建成上下两层的立体交通模式

2019 年 2 月 3 日,中国国务院发布《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》明确指出现代综合交通运输体系和交通运输现代化的目标。交通运输部部长李小鹏指出,在“十三五”期间,交通运输总投资规模将要达到 15 万亿人民币,其中公路 7.8 万亿。同时分析了交旅融合和绿色交通两个政策<sup>[10]</sup>。在未来自贸港建设与打造国际旅游热点城市的趋势下,应逐步建成上下两层的立体交通模式。

#### 3.4.1 地面层为公交车辆、有轨电车线路及二轮车辆共享道路

公交线路与轨道线路共享地面主干道路,二轮车道基于地面主干道路两侧进行隔离出专用二轮车辆专用道,同时,完善二轮车专用道基础设施建设,使二轮车专用道应该与主干道路为同等质量等级且适当加宽的平顺道路。

#### 3.4.2 地上层为高架桥道路

空中架起高架桥道路作为机动车专用道路,同时修建安

装先进精准的基础设施建设,特别是电子监控与警报电子设备,做到实时监测与通报。

## 4 结语

三亚交通问题在一定程度上反应了三亚公共交通的未来困境,需要深刻思考与研究其内部本质,结合三亚公共交通现状,努力探索有效方法整治,推进三亚“创文巩卫”工作之大众公共交通系统文明出行与文化建设,以满足三亚未来交通发展需要。

### 参考文献

- [1]中国日报网.公安部 12 条新政支持海南自贸区(港)建设[EB/OL].<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1638015160547693948&wfr=spider&for=pc>,2019-07-03/2020-06-30.
- [2]海南省交通运输厅.七一专题党课一为建设自由贸易区(港)扛起交通人的使命担当[EB/OL].[http://zizhan.mot.gov.cn/st/hainan/jiaotongxinwen/201807/t20180705\\_3042745.html](http://zizhan.mot.gov.cn/st/hainan/jiaotongxinwen/201807/t20180705_3042745.html) 交通运输部网站,2018-07-05/2020-06-30.
- [3]腾讯网.热烈祝贺三亚有轨电车示范线试运营开通[EB/OL].<https://xw.qq.com/cmsid/20190102G0Y2JV00>,2019-01-02/2020-06-30.
- [4]李信均,李文勇,季洋玲.旅游城市交通指标体系构建—以桂林市为例三分钟读懂[J].交通技术,2019,8(3):P.233-241.