附件1

**西咸新区智能轨道快运系统票制票价方案**

根据《中华人民共和国价格法》《政府制定价格成本监审办法》《重大行政决策程序暂行条例》《关于优先发展城市公共交通若干经济政策的意见》《陕西省定价目录》《陕西省定价成本监审操作规范》《陕西省城市轨道交通客运服务定价成本监审办法》等相关规定，结合西咸新区实际情况，在调研和成本监审的基础上研究制定了《西咸新区智能轨道快运系统票制票价方案（送审稿）》。

一、总体要求和基本原则

（一）总体要求

西咸新区智能轨道快运系统是西咸新区公共交通网的重要组成部分，同时也是区域内独立或衔接地铁和其他具有较大客流承载需求的交通系统，对西咸新区智能轨道快运系统的交通出行和乘客分流发挥着重要作用。通过制定并优化合理的票价政策，积极发挥价格杠杆对供需关系的调节作用，能持续培育和引导客流，有助于长期有效地缓解西咸新区公共交通出现的压力，提高交通资源的优化配置效率。

（二）基本原则

（1）公益性原则。突出公共交通的价格优势，体现轨道交通服务的公益属性。即要求城市公共交通企业在合理的成本支出范围内，为乘客提供优质、充足的高质量服务。同时，项目经营方应在满足乘客基本出行需求的基础上，尽可能控制公共交通的经营成本，以实现整体福利水平的最大化。

（2）可持续发展原则。统筹考虑企业运营成本、居民经济承受能力和公共财政的承受能力，促进轨道交通的可持续发展。

（3）合理比价原则。轨道交通与地面公交等出行方式应保持合理比价关系，以引导居民根据自身需求合理选择出行方式，从而体现各类交通工具与提供服务质量之间的比较关系。

二、智轨票价方案适用范围

本方案适用于西咸新区智能轨道快运交通系统的票制票价制定。

三、智轨票价核定说明

**（一）方案一票价核定说明**

**1.方案一核定依据：**

单一票制，票价为2元/人次。

在目前国内已正式运营智能轨道快运系统的城市中，株洲和哈尔滨均执行单一票制的票价方案，明细情况如下：

| 城市 | 票价情况（元/次） | 实际已运营总里程（公里） |
| --- | --- | --- |
| 株洲 | 2 | 13.4 |
| 哈尔滨 | 2 | 18.2 |

参照上述票制方式，结合西咸新区无人售票线路公交车车票的实际情况（普通车票价为1元/人次，空调车票价为2元/人次），拟定的票价方案一为：单一票制，票价为2元/人次。

**（二）方案二票价核定说明**

**1.方案二核定依据：**

里程计程票制，票价：起步价2元6公里，每增加1元，可继续乘坐6、6、10。即0-6公里2元；6-12公里3元；12-18公里4元;18-28公里5元;28公里以上每增加10公里增加1元。明细情况如下：

智轨交通票价表（方案二）

| 分段 | 乘坐里程（公里） | 跨度 | 单程票票价 |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | 0≤里程≤6 | 6公里 | 2元 |
| 2 | 6＜里程≤12 | 6公里 | 3元 |
| 3 | 12＜里程≤18 | 6公里 | 4元 |
| 4 | 18＜里程≤28 | 10公里 | 5元 |
| ≥5 | 28＜里程 | 每增加10公里 | 增加1元 |

①在目前国内已正式运营智能轨道快运系统的城市中，宜宾市执行里程计程票制的票价方案，明细情况如下：

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 城市 | 基础票价情况 | 里程价情况 | 实际已运营总里程（公里） |
| 基础价格（元） | 基础里程（公里） | 每1元乘坐公里数（公里） | 每1元乘坐公里数（公里） |
| 宜宾 | 2 | 6 | 3 | 6、6、10、10、1553公里以上每递增15公里增加1元 | 17.7 |

②根据本次市场调研情况，若实行里程计价票制，有82.60%的居民能够接受2元的起步价。

③参考宜宾智轨的票价标准，将最高的固定里程计价区间设定为“18＜里程≤28”，可以满足西咸新区智能轨道快运系统的中期线网规划最长24.45公里里程计程票制方案的需求。

④在考虑上述最长线路票价定价需求因素后，**按照“递远递减”原则（即乘坐的距离越远，票价相对越便宜）。**拟定方案二在28公里以上每增加10公里则票价增加1元。

四、影响分析

根据相关的公开统计信息表明，交通支出占个人年可支配收入的合理范围一般在5%至10%左右。西安市统计局发布的统计数据，2021年度全市城镇居民人均可支配收入为46931元，2021年度全市居民年人均交通费支出为1803.6元，计算的交通支出占个人年可支配收入比例为3.84%，与上述合理范围进行比较后，表明智轨交通票价处于合理的定价范围。

目前该项目实际建设并运营的线路为“西咸新区智轨示范线1号线工程（斗门至欢乐谷）”，该线路总长约12公里，则以该条线路对应的不同方案的平均票价，居民在同区间内的出行方式上有了更多选择，以此对居民经济承受能力进行分析。

（1）方案一平均票价2元/人次，与西咸新区内公交票价相同，故对年度交通费用支出无影响。

（2）方案二可比人均单位加权平均票价为2.5元/人次,增加的年度交通费用支出为264元/年, 年度交通费用支出增加后计算的比例为4.41%，与西安市交通支出占个人年可支配收入3.84%相比高出0.57%，故对年度交通费用支出无较大影响。