



# 合肥地铁票价制定听证会昨日召开 多数代表希望2元8公里起步

□ 汪婷婷 记者 沈娟娟

昨日,合肥市轨道交通(地铁)票价制定听证会正式举行,两套方案提交听证。公布的两套方案中,都是2元起步,唯一不同的是,一套方案中2元可乘坐4公里,另一套方案是2元可乘坐6公里。市场星报、安徽财经网记者从现场了解到,虽然绝大多数听证代表倾向于“2元乘坐6公里”的方案二,但他们觉得,以合肥目前的实际情况,2元应该可以乘坐更长的距离,比如8公里、10公里……

## 2元起步,想坐更远

“两套方案反差不大,就是100元和99元的关系,我肯定选99元的。”消费者代表冯克军明确表示,自己是方案二的拥护者。

上海申通运营管理中心副总经理王子强特地做了一项调查,合肥提交听证的地铁票价与国内部分城市相同,比广州、昆明、深圳等2元4公里更优惠,比上海、北京的3元6公里还要低1元,“更能体现中长距离优势和递远递减的定价原则。”

消费者代表黄小龙和冯克军有着一样的想法,在他看来,地铁在中长距离上有优势,所以2元起步价应该可以乘坐更长的距离,“参考周边城市南京,2元可以乘坐10公里,合肥应该在6公里的基础上再增加2公里,2元可以乘坐8公里。”

在参加听证会之前,消费者代表万亚波做了一个调查,大家都表示:“起步里程太短了”“希望能调整到8~10公里”。

## 票价9.5折,没诚意!

除了对起始里程有自己的意见,黄小龙还觉得,单程票票价9.5折的优惠“没诚意”。“合肥公交刷卡乘车7折,部分区域内甚至5折。”黄小龙觉得,9.5折的优惠显然幅度太小,不足以吸引乘客。

黄小龙的意见得到了很多听证代表的赞同。“2元起步,9.5折优惠算下来只便宜了1毛钱,根本就不算有优惠。”冯克军在周边城市比较了一圈,其他城市的优惠幅度基本上都在9折、8.5折、8折,有的乘坐次数或者金额越多,享受的折扣越大,“合肥也可以参照学习。”

## 60岁以上也能免费乘车

票价优惠方案中,70周岁以上老年人凭有效证件办理优惠卡后在工作日高峰时段(7:00-9:00,17:00-19:00)享受票价半价优惠,其余时间免费乘车。

在冯克军看来,老年人免费乘车的年龄限制定的似乎高了一点。

“参考周边省份,大多数都是65岁免费,甚至是60岁开始就免费。”冯克军说,70岁以后,老人出行会受到影响,如果想老人享受合肥地铁的红利,应该把免费的年龄控制线降到65岁。

消费者代表陈正杰提倡,60岁以上老人都可以纳入免费乘车的范围。来自合肥市消保委的代表陈静建议,如果免费乘车的年龄控制线不降低,也可以对60~69岁的老人给予优惠政策,比如半价购票。

合肥城市轨道交通运营公司副总经理胡勇健解释,高峰期客流量大,人多拥挤,考虑老人乘车安全问题,在高峰期只能享受半价优惠。

## “二孩”能不能免费?

根据公布的方案,一名成年乘客可免费带一名身高不足1.3米的儿童乘车;超过一名的,按超过人数购全票。

消费者代表万亚波觉得,现在孩子身高发育很快,1.3米的标准可以适当上调一些。而合肥市人大代表马长潇认为,不光是二孩家庭,还有一些双胞胎家庭,可以将优惠的尺度放宽一些,“比如可免费带两名身高1米以下的儿童。”

消费者代表徐晓东态度很坚定:一个就够了。“能生得起二胎的家庭,还会在乎这点钱吗?”徐晓东觉得,相对生养二胎的支出,乘坐地铁的花费其实很少。

消费者代表万亚波看来,“超过人数购全票”的规定不太合理,“技校学生、中小學生可以享受半价优惠,儿童却得买全票,有点说不通。”

## 票价能不能再低点?

在听证会现场,有不少代表都希望地铁票价能更低点,加大优惠力度,或者2元可以乘坐更远的距离,“吸引更多市民去乘坐地铁”。

降低票价,作为经营者代表,合肥城市轨道交通运营公司副总经理胡勇健解释,过低的票价对企业不利,“如果企业长期入不敷出,服务质量、行车安全、设备安全等都无法保障,不能使企业持续发展”。

## 要设置“封顶价”

虽然开通运营的地铁1号线长度是20多公里,但是随着地铁线开得越来越多,地铁线跑得会越来越长。

“地铁票价不能高不见顶。”合肥市消保委的代表陈静说,参照其他城市的经验,合肥地铁可以设置一个“封顶价”,也能惠及更多中长距离的乘客。

## 假币、游戏币要小心

合肥地铁还没开通,葛大店地铁站扶梯上就已经被人画上“到此一游”的字样。消费者代表陈正杰提醒,合肥公交车会收到很多假币甚至是游戏币,地铁也应该有相应的应对措施,“比如设置智能识别和语音警示,对当事人教育提醒”。

## 大学生也要半价优惠

消费者代表蒋亚男是一名90后,在合肥读大学已经4年了,平时乘坐公交车时跟普通乘客一样刷卡消费,在公布的票价优惠方案中,她说:“大学生应该跟中小学生、技校学生等一样,享受半价优惠。”

## 地铁优惠应按体重

“地铁靠电运行,优惠不只有身高这把尺子,还有体重呢!”消费者代表徐晓东举了个例子,比如一个身高没有1.3米,体重100斤的“小胖墩”,还有一个身高1.6米,体重80斤的“骨感美女”,“小胖墩能免费,骨感美女要交钱,这不合理。”

## 地铁一日票可尝试

消费者代表蒋亚男去过上海,地铁一日票给她留下很深刻的印象,她觉得,等地铁相继开通后,合肥也可以推出一日票、三日票等票种,吸引游客的同时也可以增加收入。黄小龙建议,合肥可尝试一些制作精美的旅游单程票,不仅可以用于乘坐地铁,也是外地游客对合肥的纪念。

## 轨道交通“鸭梨山大”

“轨道交通意义何在?就在于人的快速移动。”南京理工大学交通研究所所长徐永能一发言就抛出了问题。都说南京地铁盈利,可徐永能却并不这么认为。他说,不考虑固定资产的折旧,仅依靠票价收入、市场营销、资源收入等,地铁能维持到均衡的状态就已经很不错了。徐永能表示,地铁人力资源成本、设备维护成本,运行成本都很大。

## 各地情况有不同

南京2元可以乘坐10公里,武汉2元可以乘坐9公里,为啥合肥只能坐6公里?

合肥市物价局服务价格处处长张卫东:南京第一条地铁2005年开通,武汉2004年开通,开通时间距今已有十多年,所以他们起步的公里数相对较多。而且,南京和武汉本身人口多、旅客也多,客流量大,单位成本低,再加上两座城市在地铁开通时享受了一些优惠政策,对成本降低产生了一定的影响,因而起步里程较长。

## 代表现场算账

每天早上,消费者代表徐晓东都会乘坐109路公交车从五里冲到工大北区,每天两趟,单程7.5公里,“按照这个距离乘坐地铁的话,我每年要多花700多元”。

徐晓东昨日在听证会上算了一笔账,按照公布的两套方案,他每次需要支付3元,按每个月上班22天算,每年乘坐地铁的花费比公交车要多上700多元,“我不会轻易选择地铁这种方式”。