

重庆市国有资产监督管理委员会

A

同意公开

渝国资函〔2024〕211号

重庆市国有资产监督管理委员会 关于市政协六届二次会议第0865号提案 办理情况的答复函

黄海委员：

您提出的《关于提升中心城区轨道交通服务能力的建议》（第0865号）收悉。经与市财政局、市住房城乡建委、市城市管理局、市规划自然资源局共同研究办理，现答复如下：

一、关于加强轨道站点与城市功能融合的建议

市规划自然资源局组织编制了《主城都市区城市轨道交通TOD综合开发规划设计导则》，提出轨道站点出入口规划设计范围宜扩展至TOD综合开发核心区边缘，并优先考虑结合用地、周边建筑设置，与周边公共建筑实现直接联系，同时宜将轨道站点出入口作为跨越交通干道的人行过街设施的组成部分。并在轨道交通建设工程规划审查意见中提出建议，结合轨道站点周边用

地条件及市民出行需求，各轨道站点尽量多设置出入口服务广大市民出行。

市住房城乡建设委表示积极配合市规划自然资源局开展“站城一体化”、轨道与公交接驳等研究，并严格按照相关批复方案推动建设。

市国资委督促轨道集团对加强轨道站点与城市功能融合的建议进行了研究。在轨道规划阶段，为促进城轨与城市融合发展，提升轨道服务的覆盖率、直通型、便捷性，轨道集团提前开展轨道与城市融合发展的相关规划优化和研究工作：一是结合用地现状和规划布局，合理选择轨道站位，优化出入口位置及数量，与周边居住、商业、公共设施等各类城市用地功能、客流主要出行区域高效衔接、提高覆盖；二是开展了轨道沿线 TOD 综合开发初步分析工作，提前进行综合开发研究策划，提高与周边地块发展的匹配性；三是开展公共交通一体化研究，提出轨道车站与地面公交、步行设施等配合设施规划方案，做好规划阶段衔接，为后续实施预留条件。在轨道建设阶段，为促进“站城融合”，在建的第四期轨道项目中，轨道集团采取了以下措施：一是站点的设置充分与城市功能融合，重点解决交通枢纽、就业中心、服务中心、居住中心等城市大型客流集散点的交通出行需求，支撑城市的高效运转；二是站点的出入口数量较前三期站点出入口数量

平均增加约 1 个，达到 4.3 个，大幅提升站点服务范围；三是采用垂直出入口、长大扶梯等措施，提升站点出入口的进出便捷性；四是所有在建线路均开展了轨道站点交通接驳专项设计，并依据接驳要求，增加风雨连廊、人行天桥、地下通道等，进一步提升站点最后一公里服务质量。

二、关于优化“市区共建”模式的建议

市财政局表示针对轨道项目拆迁成本高、建设周期长、投资金额大的特殊性，市区共建方式有利于明确市区出资责任，更好发挥市区两级各自优势。为帮助各区解决征地拆迁资金短缺的困难，从 2022 年开始，市财政局通过市级代筹支付，各区分年偿还的方式给予支持。下一步，市财政局将配合项目主管部门，在坚持市区两级支出责任不变的基础上，在财力允许的前提下，支持各区妥善解决轨道征地拆迁资金问题。

市住房城乡建设委严格执行市政府现有“市区共建”政策，定期组织各区召开轨道交通建设座谈会，收集各区关于“市区共建”模式反馈的问题，及时与市级相关单位沟通并开展论证研究。

市城市管理局表示城市园林绿化是城市唯一有生命力的基础设施，绿地率是评价城市生态环境优劣、城市竞争力高低的重要指标。为保护绿化成果，尽可能减少城市建设（包括轨道建设）占用城市绿地，维护良好城市生态空间，《重庆市城市园林绿化条

例》第三十五条规定“占用城市园林公共绿地的，由规划自然资源部门按照不少于所占面积的原则就近规划补偿绿化用地，城市园林绿化主管部门负责补建，建设单位按照规定缴纳城市园林绿化补偿费，并对其所占用的城市园林绿地附属设施、苗木给予经济赔偿”。根据该条规定，建设补偿绿地是规划自然资源、城市园林绿化主管部门应尽职责，是保持城市绿地总量不减少的必要措施。规划建设补偿绿地不是逐次逐项进行，规划自然资源部门可以在一定时期及区域集中规划，城市园林绿化主管部门负责建设，实现城市绿地占补平衡。因此，严格按照《重庆市城市园林绿化条例》规定，落实占用城市园林公共绿地的补偿措施，足量建设补偿绿地，不影响各区绿化指标考核。

三、关于合理确定接口资源管理费标准的建议

市规划自然资源局在轨道交通建设工程规划审查意见中提出建议，结合轨道站点出入口通道与周边物业衔接条件，尽量预留出入口通道与周边物业的接口，便于轨道站点与周边用地衔接，提高轨道站点出入口服务能力，提升轨道站点与周边用地衔接便利性，有效满足市民出行需求，减少不必要绕行。

市国资委督促轨道集团对合理确定接口资源管理费标准的建议进行了研究。轨道交通出入口的规划建设、主要考虑出行人员的安全、便捷，以及跟地面交通设施的一体化换乘等方面因素，

故轨道交通部分车站出入口与市政道路相连，以满足市民出行需求，该出入口的接口增设未收取接口资源占用及管理费用。而与轨道交通出入口相连的周边单位，为提升自身物业的价值，希望在轨道交通车站新增商业接口，对此，轨道集团积极配合周边单位提供车站资源与其进行接驳，提升轨道商业价值，并按照《轨道交通车站与周边物业接口资源管理办法》收取接口资源占用及管理服务费。轨道集团作为公益性企业，严格按照审计、市财政成本规制的相关规定收取商业接口费用，该费用主要用于减轻财政负担，弥补轨道交通运营亏损。若无故取消或减少商业接口费用，并无相关依据，同时加大财政负担。

为积极落实委员建议，同时激发市场活力，轨道集团将适时优化《轨道交通车站与周边物业接口资源管理办法》，持续与轨道交通出入口相连的周边单位联动，加强沟通协调，合作共赢，联手打造轨道生活圈。

四、关于开展现状轨道站点服务能力提升研究的建议

市住房城乡建设委积极推动既有轨道站点品质提升，近期针对卡点、断点、堵点等问题，正开展运营轨道车站出入口挖潜攻坚，努力提升轨道站点服务能力，切实提高轨道交通出行分担率。

市规划自然资源局在轨道交通附属设施风貌设计审查中，结合轨道站点周边用地布局、建筑景观、市政交通条件等对轨道出

入口及附属设施进行风貌审查，对不符合整体风貌的出入口及附属设施提出修改建议。同时，在轨道交通建设工程规划审查意见中，要求轨道风亭组均设置为敞口低风亭，并结合车站周边环境与周边景观融合，尽量使用绿植进行遮蔽，做到整体风貌协调一致。

市国资委督促轨道集团对开展现状轨道站点服务能力提升研究的建议进行了研究。轨道集团一是协调相关单位做好公交—轨道换乘接驳公交港湾建设，并协调公交集团优化接驳线路，解决市民出行“最后一公里”问题；二是配合市规划自然资源局、市住房城乡建设委等部门，开展轨道站点周边步行便捷性需求分析与提升工程实施，通过完善步道、增设电扶梯、人行天桥或地下通道等，减少绕行情况、提升轨道站点与周边居民小区等的步行便捷性。2020年至2023年，轨道集团已配合市住房城乡建设委及各区开展60个轨道站点步行便捷性提升工作。

目前，轨道集团从提升轨道分担率出发，进一步深化相关研究。一方面，继续研究轨道步行便捷性，分析存在的问题及需求，将相关信息反馈给相关市级部门；另一方面，分析轨道站点周边居民小区等公交接驳情况，查找公交覆盖薄弱区域或空白区域，向公交集团提出公交微循环等开行需求。此外，轨道集团根据各站点出入口覆盖及周边客流等情况，正在梳理新增轨道出入口需

求及初步意向方案，待后续与相关部门对接后，逐步推动相关工作。

下一步，市国资委将督促轨道集团继续加强轨道交通服务能力提升研究，积极配合相关部门开展工作，努力提升轨道交通服务能力，为市民提供更加优质的出行服务。

此答复函已经我委曾菁华主任审签。对以上答复您有什么意见，请填写在回执上寄给我们，以便我们进一步改进工作。

重庆市国有资产监督管理委员会

2024年5月11日

联系人：陈曦

联系电话：67678189、17749938091

邮政编码：401121