

岳阳市交通运输局

岳交字〔2026〕56号 A1类 同意公开

岳阳市交通运输局 对岳阳市九届人大六次会议第029号提案的 答 复

雷欣等代表：

您提出的《关于优化君山绿色研学品牌的建议》收悉。我局高度重视君山绿色研学文旅产业发展及师生出行保障工作，针对提案提出“优化交通接驳、调整新增市区至君山研学基地公交或旅游专线”的建议，我局组织君山区交通运输局及市公交集团、君山区公交公司两家公交运营单位会商研究，调取近年来君山研学和旅游专线试运营数据、测算新开专线运营成本和客流收益进行分析，研究了两套方案：一是新增固定线路，二是优化现有公交接驳网络，并对两个方案进行可行性分析。具体情况如下：

一、新增跨区固定专线可行性分析

（一）试运营专线成效不佳。君山区此前先后开通两条研学旅游专线试运营：一是2025年省旅发大会临时专线，串联火车

站、1959 研学基地、洞庭博物馆等点位，试运行两月；二是 2026 年“五一”理工大学至麋鹿园专线。两条线路空驶率达 95%-99%，运力与客流严重不匹配（详见附件 1）。

（二）新增专线巨额亏损压力大。经市公交集团、君山区公交公司测算，跨区直达研学专线运营成本偏高（其中君山公交测算年运营成本为 463 万元，市公交集团测算年运营成本为 428 万元，详情见附件 2、3），根据君山区试运营情况分析，该线路在旅游旺季绝大多数班次无乘客或仅零星 1-2 名乘客乘车，如长期运营将持续大额亏损。

（三）政府财政补贴约束明显。依据《城市公共交通条例》及我市公交成本补贴管理规定，公交补贴实行“谁受益、谁承担”。服务君山区产业发展的研学专线政策性亏损需由君山区财政全额兜底，长期开通将持续加重区级财政负担。经初步了解，君山区现阶段暂无专项资金保障新增专线的常态化运营。市本级公交集团受历史遗留问题影响，年度资金缺口接近 7000 万元、社保欠缴约 2.9 亿元，企业自身亦无财力承担新增线路的亏损。

综合考虑君山区研学、旅游等客流流量，以及公交经营权限、运营成本、市区两级财政承载能力等因素统筹研判，现阶段不宜新增长期固定研学直达专线。

二、优化现有公交接驳网络接驳

兼顾产业发展与公交可持续运营，实行“优化现有跨区接驳+推广研学定制公交”双路径保障出行。

（一）升级跨区常规公交接驳网络。统筹市公交集团、君山区公交公司力量，各自优化区域内线路，建立快速公交主干通道，保障君山主要客源区、旅游景点和研学点至岳阳东站、机场、市主城区景点快速通行。在洞庭汽车站建立接驳点，优化公交接驳时间，实现君山与市城区无缝对接，保障乘客顺畅换乘。在春秋研学和旅游旺季动态优化跨区线路发班频次。同时，建立市、区公交联动调度机制，旺季共享客流数据、统筹调配车辆人员，提升通行周转效率。

（二）推行定制研学、旅游专线服务。定制公交适配研学、旅游客流季节性特征，按需发车、成本可控，覆盖市区、岳阳东站、三荷机场至各研学基地和旅游景点。两家公交企业已搭建研学、旅游预约平台，每年3—5月、9—11月研学、旅游高峰提前储备运力，根据预约订单灵活增派车辆。同时，面向外地研学、旅游团队开通高铁站、机场直达君山研学基地、旅游景点定向定制班车，补齐跨区域交通配套短板。

（三）提升旅游运输企业预约响应能力。旅游客运企业作为特定群体公共交通的有效补充，我局将指导这类企业加强与教育、文旅部门以及研学机构、旅行社信息沟通，进一步提升服务质量，丰富旅游包车、研学包车交通出行组织，确保在研学、旅游旺季提供足够运力满足市场需求。

附件：1. 君山区两条旅游专线试运营情况报告

2. 君山区专线成本测算

3. 市公交集团专线成本测算



承办负责人：黄宇辉

承办人及联系电话：高强 18707300087