

广东省城市公共交通发展规划 (2016-2020 年)

**广东省交通运输厅
广东省发展改革委员会
广东省住房和城乡建设厅**

二〇一七年六月

目 录

第一章 发展基础	1
第一节 发展成就	1
第二节 主要问题	5
第三节 发展形势	8
第二章 总体要求	12
第一节 指导思想	12
第二节 基本原则	12
第三节 发展目标	13
第三章 发展任务	20
第一节 厘清政府公共交通管理职责边界	20
第二节 普及均等化的基本公共交通服务	24
第三节 提供多元化的城市公共交通服务	30
第四节 构建一体化的公共交通服务体系	34
第五节 打造智慧高效的公共交通系统	40
第六节 提升公共交通绿色低碳发展能力	45
第七节 健全公共交通运营安全保障体系	50
第八节 建立现代公共交通管理体系	57
第四章 保障措施	64
第一节 加强组织领导协调	64
第二节 加强规划编制指导	64
第三节 加大财税扶持力度	65

第四节 强化公共交通用地保障	65
第五节 推进重点任务实施	66
第六节 健全考核监测机制	66
附件 1 广东省城市公共交通骨干网络建设建议汇总表 ..	68
附件 2 广东省区域公共交通枢纽规划布局图和汇总表 ..	69
附件 3 广东省地级以上市公共交通规划符合性审查要点和 要求	76
附件 4 广东省地级以上市公共交通规划符合性审查流程	79
附件 5 广东省城市公共交通重点发展任务汇总表	81
附件 6 广东省城市公共交通发展目标体系指标说明	87

前 言

城市公共交通是满足人民群众基本出行需求的社会公益性事业，是城市全面协调、可持续发展的基础支撑和重要保障，与城市发展和人民群众生产生活息息相关。未来一段时期是广东全面深化改革、加快转型升级的关键时期，也是“率先全面建成小康社会、率先基本实现社会主义现代化”的重要攻坚期，全省新型城镇化建设将快速推进，同时，发展面临的资源和环境承载能力也日益严峻，城市公共交通发展将迎来重要的战略机遇期和攻坚期。

本规划根据《国务院关于城市优先发展公共交通的指导意见》（国发〔2012〕64号）、《广东省人民政府关于城市优先发展公共交通的实施意见》（粤府〔2013〕120号）和中央城市工作会议精神编制，主要明确未来一段时期我省城市公共交通发展的指导思想、基本原则、发展目标，部署主要发展任务，是未来一段时期我省城市公共交通发展的重要指导性文件。

第一章 发展基础

第一节 发展成就

近年来，全省城市公共交通行业深入贯彻落实国家和省委、省政府的决策部署，紧紧围绕城市优先发展公共交通主战略，加快城市公共交通建设步伐，在保障能力、设施规模、体系构建、服务水平、绿色发展和管理创新等方面均取得了显著成绩，为保障人民群众日常出行和促进城市经济社会发展发挥了重要作用。

一、保障能力显著增强

全省城市公共交通客运总量稳步增长。2015 年全省城市公共交通全年完成客运量 109.0 亿人次，规模居全国第一位，较 2010 年增长 48.7%。城市轨道交通实现跨越发展。广州、深圳、佛山三市开通 15 条城市轨道交通运营线路，运营里程达 452 公里、居全国第三位；广州、深圳两市基本实现城市轨道交通网络化运营，广佛地铁首通段成为全国第一条城际地铁线路。广州、中山两市建成城市首条快速公交系统，广州市中山大道 BRT 试验段成为亚洲单线客流量最大的 BRT 系统。广州建成全省首条现代有轨电车运营线路，珠海、深圳、佛山等市启动现代有轨电车系统建设。城市公共汽电车保障能力大幅提升。全省城市公共汽电车规模达 6.3 万标台，线路运营里程达 10 万公里，规模均居全国第一位。

专栏 1 2010-2015 年全省城市公共交通发展概况

指标	单位	2010 年	2015 年	2010-2015 年	
				增幅	年均增速
城市公共交通客运量	亿人次	73.3	109.0	48.7%	8.3%
城市轨道交通运营里程	公里	314	452	43.9%	7.6%
快速公交系统运营里程	公里	22.9	33.5	46.3%	7.9%
城市公共汽电车规模	万标台	4.6	6.3	37.0%	6.5%
城市客轮规模	艘	69	97	40.6%	7.0%

二、基础设施日益完善

城市综合客运枢纽加快建设。至 2015 年底，全省建成城市综合客运枢纽 73 个，较 2010 年增长 92.1%，广州南站、深圳福田站等一批综合化、现代化、一体化的综合客运枢纽初步建成投入使用。广深、广珠等高速铁路和城际轨道交通沿途站点配套建设公交站场、社会停车场、出租车候车点等设施，极大提升了公众出行便利性。公共交通场站设施不断完善。至 2015 年底，全省共建有城市轨道交通站点 288 个、城市客运轮渡站点 59 个、城市公交枢纽站 284 个，较 2010 年分别增长了 39.8%、12.8%和 37.9%，全省 14 个地级以上市中心城区公交站点 500 米覆盖率达到 80%以上。全省公交专用道建设加速。已有 11 个地级以上市中心城区设置了公交专用道，建设总里程达 1174.3 公里，较 2010 年增长了 2.7 倍，极大地提升了公共交通路权优先保障能力。

专栏 2 2010-2015 年全省公共交通运输基础设施建设情况

指标	单位	2010 年	2015 年	2010-2015 年	
				增幅	年均增速
城市综合客运枢纽	个	38	73	92.1%	13.9%
城市轨道交通站点	个	206	288	39.8%	6.9%
城市公交枢纽站	个	206	284	37.9%	6.6%
城市客运轮渡站点	个	52	59	13.5%	2.6%
公交专用道建设里程 (双向)	公里	433.4	1174.3	171.0%	22.1%

三、综合客运体系初步建立

城市公共交通服务体系日益完善。广州、深圳加快国家公交都市示范工程建设，初步形成了以城市轨道交通为骨干，常规公交为主体，城市客运轮渡等方式为补充，换乘衔接良好的现代公共交通体系；珠三角地区其他城市初步形成了城区、城镇和镇内有效衔接的城乡一体化公交网络；其他地区初步形成了以城区为主，不断向周边延伸的城乡便捷客运网络。城市综合客运网络衔接更加顺畅。机场快线、高铁快线发展迅速，市区三级以上道路客运站和城市轨道交通站点实现 500 米半径范围公交站点全覆盖。区域公共交通一体化稳步推进。跨市公交互联互通和城际短途客运公交化改造有序推进，广佛地区初步形成广佛地铁、快巴、城巴、公交四位一体的多层次城际公共交通体系。

四、服务质量不断提高

深圳、珠海、佛山、东莞、中山五市实现全域公交服务，珠三角地区和粤东西北地区中心城市全部实现城区公共交通站点 500 米覆盖率 80%以上，全省顺利完成农村客运 3 个 100%（100%镇有站、符合通客车条件的行政村 100%通客车、100%有候车亭）民生工程建设。直达公交、大站快车、社区公交、观光巴士等特色公交快速发展，较好地满足了公众多样化出行需求。岭南通公交 IC 卡覆盖全省 21 个地级以上市，成为国内发行量最大、应用领域最广的公交智能卡，珠三角地区多个城市推出手机 APP 公交查询服务，极大地方便了群众出行，社会公众对城市公共交通服务满意度不断提升。广州、深圳两市公共交通发展秉承“品质交通”服务理念，公共交通服务在社会服务各事项中持续位居前列。

五、节能环保更加突出

截至 2015 年底，全省新能源公交车辆应用规模达 13315 辆，占公共交通工具总规模的 23.4%，较 2010 年增长 18.3 倍，全省 LNG 公交车辆规模达 16288 辆，较 2010 年增长 2.4 倍，城市公共交通行业成为推广应用新能源汽车和清洁能源汽车的排头兵，深圳市成为全球新能源汽车推广应用规模最大的城市。现代有轨电车系统、快速公交系统等集约环保运输方式快速发展，广州市中山大道快速公交系统获评为联合国“2012 年应对气候变化灯塔项目”。慢行交通发展迅速，截至 2015 年底，全省推广应用公共自行车规模达 83024 万

辆，较 2010 年底增长 2.5 倍。

六、管理水平不断提高

《广东省人民政府关于城市优先发展公共交通的实施意见》明确了公共交通发展的方向和思路，确立了公共交通公益属性和公共资源向公共交通倾斜的政策。城市公共交通财政保障机制初步建立，公共交通投入显著增长，广州市每年从市级财政一般性预算拿出约 4% 的资金用于城乡客运发展，深圳、江门等市设立了公共交通发展基金，提升了行业可持续发展能力。公共交通运输管理模式创新发展，形成了深圳区域专营和成本规制、佛山禅城、顺德 TC 模式改革等具有地方特色的发展经验。广州、深圳、珠海、汕头等有立法权的城市，建立了较完善的公共交通运输行业政策法规和标准体系。

第二节 主要问题

一、基本公共交通服务保障不到位

除珠三角中心区城市，其他珠三角城市和粤东西北地区城市建成区公交站点覆盖率普遍不足 80%，万人公交车拥有量平均不足 6 标台，全省仍有 12 个县市未开通公共交通服务，城乡公共交通末端网络通达广度和深度有待提升。除广佛地区以外，多数城市群城际间基本公共交通服务体系建设滞后，城际间公共交通发展总体处于起步阶段，社会公众城际间出行缺乏基本的公共交通出行方式选择。

二、公共交通服务品质有待进一步提升

特大城市和大城市早晚高峰时段公共交通乘车挤、行车慢、时耗长、不准点等问题突出，公众出行“最后一公里”尚未有效解决，不同网络间衔接换乘效率有待提升，公众利用公共交通出行时间较长，综合出行成本较高。中小城市缺乏符合居民出行特征的灵活公交服务供给方式，乘车不方便、等车时间长、乘车环境差等问题突出。城市公共交通多元化出行需求与传统服务供给单一之间的矛盾日益突出，公共交通相对个体机动化交通出行依然缺乏显著的竞争力和吸引力，除珠三角中心区城市，其他城市中心城区公共交通占机动化出行分担率普遍不足 25%，未能有效吸引私人机动化出行转移。

三、高效融合的综合公共交通体系尚未完全建立

城市群和城市化快速发展背景下，区域不同城市以及城乡之间公共交通体系割裂，城际间多层次、快速化、公交化的公共交通系统建设滞后，区域和城乡规划衔接、设施共享、信息互通、客运市场统一开放的基础相对薄弱。城市公共交通与民航、铁路、城际轨道等对外交通枢纽一体化规划建设和服务衔接水平有待提升，未能有效发挥区域交通的组合效率和整体优势，城际、城市、城乡、镇村快速通达、便捷换乘的客运网络尚未建立，一体化的公共交通服务体系总体滞后于区域和城乡一体化进程。

四、行业可持续发展能力不足

全省城市普遍未建立与经济发展水平、财政补贴、经营成本、服务质量以及行业可持续发展能力等相适应的公共交通票价体系和灵活调价机制，公共交通企业承担大量社会公益性职责，长期依赖政府公共财政投入，缺乏自主经营活力，随着经营成本不断增加，企业普遍经营亏损严重，持续提供优质服务的能力和动力不足。全省城市公共交通场站设施历史欠账较多，每标准车平均综合服务面积不足 90 平方米，新能源公交车充换电设施建设滞后，公交驾驶员招工难现象突出，严重影响公共交通企业的正常有序运营。

五、政府购买公共交通服务边界不清晰

多数城市未能根据公共财政实力、公共交通定位和服务特征等因素合理界定购买公共交通服务的范围，公共财政资金投入存在“大包大揽”现象，未建立科学精准的补贴方式，公共财政资金使用效率不高。随着公共交通规模持续增长，多数城市公共财政压力不断增加，有限的财政资金未能有效用于提供更加优质高效的公共交通服务。多元化的市场投融资机制尚未完全确立，未能有效利用政策、资金等手段引导社会资本投入，推动资源配置优化和公共交通发展。

六、行业发展法规制度不完善

城市公共交通领域法规和标准规范体系总体建设滞后，行业上位法缺失，尤其是公共交通发展面临的土地、路权、

综合开发、交通影响评价等核心问题缺乏强有力的制度保障和规范引导。绩效考核、企业服务质量考核、公众满意度评价等考核及监督评价体系尚未建立，公共交通发展缺乏科学有效的激励和约束机制。

第三节 发展形势

一、人民群众日益多元化、高品质的出行需求，要求提供多层次的公共交通服务

随着经济社会发展，人民群众对出行效率和出行体验的要求日益提升，出行需求更趋于多元化和个性化，城市公共交通传统单一的服务供给模式，难以有效满足差异化的出行需求和吸引个体机动化出行转移。城市公共交通必须在持续提升基本公共交通服务保障能力的基础上，进一步细分城市公共交通市场服务对象，优化公共交通服务供给结构，创新发展多元化、高品质的公共交通服务模式，提升公共交通服务的针对性和精准性，增强公共交通吸引力和竞争力。

二、城市群和城市化的快速发展，要求建设一体化的区域公共交通系统

国家新型城镇化规划明确将城市群作为未来推进城镇化的主体形态，广佛肇、深莞惠、珠中江、汕潮揭等城镇化发展水平较高的城市群加速融合，传统城市间商务、旅游出行为主的交通需求正逐步转变为区域内具有显著通勤特征的交通需求。同时，随着城市化进程推进，到 2020 年，全省

常住人口城镇化率将达到 71.7%，城乡界限日益模糊，农村地区对外沟通交流的机会和需求明显增加，农村居民对共享安全、便捷、经济的基本公共出行服务的需求不断增加。公共交通作为区域和城乡一体化发展的基础性、先导性行业，必须打破区域和行业界限，加快构建多层次、公交化、快速化的城际公共交通系统和城市、城乡、镇村“三位一体、服务均等”的城乡公共交通网络，满足人民群众高效便捷的出行需求，支撑区域和城乡一体化发展需要。

三、互联网时代的公共交通发展，要求更加广泛应用现代信息化技术

随着移动互联网、物联网、大数据、云计算等新一代信息技术的发展和智能手机的普及，人民群众对真正实现“有计划出行”和“门到门服务”，城市公共交通企业对提升运输效率和降低运营成本，政府对实现精准管理和科学决策都提出了更高的要求，未来车联网、自动驾驶等技术的成熟和应用也必将对城市公共交通服务管理提出新的要求。必须全面推进公共交通与互联网更加广泛和更深层次的融合，努力满足人民群众对出行智能化、便捷化、高效化的需求，努力实现企业资源的集约高效利用和经营成本的有效控制，努力提升政府公共交通科学决策和精细化管理水平；必须主动把握新科技、新技术发展趋势，适应新型交通方式和技术发展需求，增强行业服务和管理创新能力，构建更加多元高效的

城市综合客运体系。

四、日益严峻的资源环境压力，要求公共交通率先实现绿色发展

近五年全省民用汽车以年均 110 万辆的速度增长，交通运输行业能耗占能源消费总量的比重快速提升，城市大气环境污染加剧，城市发展与资源环境之间的矛盾日益突出。有关研究表明：公共交通工具每百公里的人均能耗和人均污染物排放仅为小汽车的 10%和 15%左右，地铁和新能源汽车则更低。城市必须将公共交通放在城市交通发展的首要位置，构建以公共交通为主体的城市机动化出行体系，优先发展更加节能环保的公共交通运输方式，有序推动慢行交通发展，加快新能源、新技术、新装备在城市公共交通领域的推广应用，继而带动新能源汽车技术进步和全社会推广应用，打造集约发展、循环发展、低碳发展的公共交通系统。

五、综合公共交通体系的日益完善，要求提升运营安全保障能力

城市公共交通具有点多、线长、面广的服务特征，覆盖人群多，监管难度大，随着城市公共交通服务体系日益多元化和高度融合，公共交通安全生产管理的复杂程度不断增加，传统地面公交运营安全管理体系已不适应综合公共交通体系发展需要。公共交通必须提升源头监管和安全预防能力，建立多部门、跨区域、跨行业的安全监管和应急联动机

制。同时，城市公共交通领域车辆自燃、纵火、恐怖袭击等安全事件的突发性特征，要求公共交通必须提升实时动态监控能力，建立事故现场处置机制，完善运营安全应急保障体系，全方位提升公共交通运营安全保障能力。

第二章 总体要求

第一节 指导思想

高举中国特色社会主义伟大旗帜，以邓小平理论、“三个代表”重要思想、科学发展观为指导，深入贯彻习近平总书记系列重要讲话精神，全面贯彻党的十八大和十八届三中、四中、五中、六中全会精神，统筹推进“五位一体”总体部署和协调推进“四个全面”战略布局，坚持创新、协调、绿色、开放、共享发展理念，以建设人民群众满意的公共交通系统为根本出发点，以改革创新为动力，以科技应用为手段，加快推进公共交通体制机制和供给侧结构性改革，全面提升公共交通引领城市发展、出行服务保障、综合交通治理和可持续发展能力，努力构建均等化、多元化、一体化、智能化、低碳化、可持续的公共交通系统。

第二节 基本原则

——**以人为本，提质增效。**将满足人民群众出行和经济社会发展需求作为公共交通发展的根本任务，提高公共交通系统供给能力、服务品质和综合效能，提升基本公共交通服务均等化水平，增强公共交通吸引力和竞争力，让社会公众共享公共交通发展成果。

——**政府主导，市场运作。**厘清城市人民政府在城市公共交通领域的管理职责边界，明确城市人民政府提供基本公

公共交通保障的主体责任，引导以市场化方式推动多元化公共交通发展。

——**统筹衔接，协调发展。**打破行政区域和运输方式分隔，以需求为导向，统筹规划、建设、运营和管理，构建统一开放的公共交通市场，实现不同公共交通方式之间的有效衔接和区域公共交通的协调发展。

——**深化改革，创新发展。**主动适应经济发展新常态，深化公共交通领域体制机制和市场化改革，建立综合高效的公共交通协调管理机制，创新公共交通服务和管理，充分发挥新科技、新技术等在公共交通服务转型升级方面的积极作用。

——**集约高效，绿色发展。**构建以公共交通为主体的城市机动化出行体系，完善公共交通服务体系，优化公共交通能源结构，有序推进慢行交通发展，全面打造集约发展、循环发展、低碳发展的公共交通系统。

——**因地制宜，分类指导。**指导各地根据城市规模、经济发展水平、资源环境条件、自然地理特点等因素，因地制宜确定城市交通出行结构和公共交通发展模式，并按照不同类型城市公共交通出行需求差异，分类确定发展目标和发展任务。

第三节 发展目标

一、总体目标

到 2020 年，全省基本建成普惠均等、优质多元、区域一体、智慧高效、绿色安全、健康持续的现代公共交通系统，城市公共交通出行公众满意度达到 85%以上，城市轨道交通运营总里程突破 1100 公里，全省建成 2 个公交都市、3 个省级公共交通示范城市、1 个城乡客运一体化示范城市。

——普惠均等。城市建成区实现基本公共交通服务全覆盖，多层次的基本公共交通服务网络更加完善，城乡公共交通服务差距不断缩小且更加可持续发展，全省实现较高水平的基本公共交通服务均等化。

——优质多元。公共交通服务管理制度和标准体系初步建立，市场更加开放，多元化公共交通服务更加规范，社会公众个性化、高品质的公共交通出行需求基本得到满足。

——区域一体。统筹高效的区域公共交通协调决策机制基本建立，区域公共交通枢纽和场站设施共建共享，快速畅达的区域公共交通服务网络不断完善，统一规范的区域公共交通市场基本建立，区域公共交通一体化发展格局基本确立。

——智慧高效。现代信息技术在公共交通领域广泛应用、深度融合，开放兼容的综合公共交通信息网络基本建成，城市公共交通领域智能化出行服务、高效化运营调度、科学化决策管理能力显著提升。

——绿色安全。新能源公交车辆应用范围和规模持续扩

大，公共交通单位周转量能源消耗和碳排放逐年下降，公共交通安全监管能力显著增强，预防体系更加完善，现场处置和应急保障能力不断增强，公共交通运营安全形势持续稳定向好。

——健康持续。政府购买基本公共交通服务主体责任有效确立，政府和市场职责边界更加清晰，行业法规标准体系更加健全，综合交通管理能力不断增强，企业发展更具活力，全社会参与公共交通发展的机制基本建立，行业现代治理能力显著提升。

二、具体目标

（一）区域目标。

1. 环珠江口湾区。到 2020 年，环珠江口湾区基本建成以轨道交通系统为骨干，快速公共交通系统和定制公共交通系统为网络，区域公共交通枢纽为支撑，水上客运系统为补充的现代化区域公共交通系统，区域内部各功能中心基本实现 1 小时通达，基本建成具有国际水准的内外通畅、高效便捷、绿色低碳的公共交通系统。

2. 三大新型都市区。到 2020 年，“广佛肇+清远、云浮”、“深莞惠+河源、汕尾”、“珠中江”三大新型都市区核心区域基本建成以轨道交通系统为骨干，快速公共交通系统为网络，跨市公交为补充的一体化区域公共交通系统，三大新型都市区核心区域各功能中心实现 1 小时通达。

3. 粤东城市群、粤西沿海城市带和粤北生态城。到 2020 年，粤东城市群、粤西沿海城市带和粤北生态城核心区域基本建成以中、高速公共交通系统为骨干，以基本公共交通服务网络为基础，以定制公共交通网络为补充的区域公共交通系统。

（二）城市目标。

1. 1000 万以上人口城市。以构建大容量快速公共交通系统为首要任务，以构建多元化、多层次公共交通系统，完善“最后一公里”公交网络和慢行系统为提升公共出行服务品质的主要抓手，到 2020 年，建成国家“公交都市”，实现公共交通体系与城市发展水平相适应，公共交通更加便捷、高效、智慧、安全、绿色，社会公众能够按照自己的意愿选择适合的公共交通出行方式。

2. 300 万-1000 万人口城市。以推进市域基本公共交通服务全覆盖为首要任务，以加快城市主要客流走廊快速公共交通系统建设和构建多层次、一体化的公共交通网络为主要抓手，到 2020 年，建成全省具有示范作用的“公交城市”，基本公共交通服务实现市域全覆盖，快速公共交通主骨架系统基本建成，城际、城市、城乡、镇村“四位一体、高效衔接”的网络体系基本建立，公共交通成为社会公众机动化出行的主要方式。

3. 50 万-300 万人口城市。以实现市区基本公共交通服

务全覆盖为首要任务，以构建多层次公交网络和推进市区道路客运公交改造为主要抓手，适时推进中运量快速公共交通系统建设，到 2020 年，基本建成功能清晰、层次分明、衔接顺畅的城市公共交通系统，较好满足社会公众通勤出行需求。

4. 50 万以下人口城市。以完善市区基本公共交通服务为首要任务，逐步提高城市公共交通线网密度、站点覆盖率和水平，加快推进建制村客运服务全覆盖，统筹推进城乡客运协调发展，到 2020 年，建成初具规模的城市公共交通系统，城市、城乡、镇村客运网络衔接更加顺畅，公共交通可持续发展能力显著提升，城乡客运能够满足社会公众的基本出行需求。

广东省不同人口规模城市公共交通发展目标（2020 年）

指标			≥1000 (万人)	300-1000 (万人)	50-300 (万人)	≤50 (万人)	属性
总体水平	城市公共交通乘客满意度（%）		≥85	≥85	≥85	≥85	预期性
	公共交通占机动化出行分担率（%）		≥60	≥60	/	/	预期性
普惠均等	公共交通站点 500 米半径覆盖率（%）		100	100	100	≥80	约束性
	万人公交车辆拥有量（标台/万人）		17	17	16 [*]	/	预期性
	建制村客运通达率（%）		100	100	100	100	约束性
优质多元	多元化公共交通服务体系		建立	建立	/	/	预期性
	高峰时段公交车辆平均运营时速（公里/小时）		≥18	≥18	≥18	/	预期性
	城市公共汽电车正点率（%）		≥75	≥75	≥80	≥85	预期性
区域一体	区域公共交通协调管理机制		建立	建立	建立	/	约束性
	中心城区到达区域综合客运枢纽公共交通出行时间（分钟）		≤45	≤45	≤60	≤60	预期性
	城市综合客运枢纽不同运输方式换乘时间（分钟）		≤5	≤5	≤5	/	预期性
智慧高效	社会公众综合出行信息服务平台		建立	建立	建立	建立	预期性
	公共交通车船智能化调度和监控率（%）		100	100	100	100	预期性
	公共交通一卡通覆盖率（%）		100	100	100	100	约束性
绿色安全	城市交通绿色出行分担率（%）		≥75	≥75	≥80	≥85	预期性
	新增及更换公交车中新能源公交车比重（%）	珠三角地区	100	100	100	100	预期性
		非珠三角地区	—	≥80	≥80	≥80	预期性
	城市公共汽电车责任事故死亡率（人/百万车公里）		≤0.04	≤0.04	≤0.04 (≤0.05)	≤0.05	约束性

	城市轨道交通责任事故 死亡率（人/百万车公里）	≤ 0. 01	≤ 0. 01	≤ 0. 01	—	约束性
健康 持续	公共交通补贴补偿资金到位率（%）	100	100	100	100	约束性
	每标准车平均综合服务面积 （平方米/标台）	≥ 100	≥ 100	≥ 120	≥ 120	预期性
	多层次差别化公共交通价格体系	建立	建立	建立	/	预期性

备注：1. 城市划分中人口统计口径：广州、深圳、珠海、佛山、东莞、中山城市人口以市域常住人口计，其他城市以市区常住人口计。

2. “万人公交车辆拥有量”指标“50 万-300 万”城市中“16”为 100 万-300 万人口城市目标值。

3. “城市公共汽电车责任事故死亡率”指标“50 万-300 万”人口城市中“≤ 0. 04”为“100 万-300 万”人口城市指标值，“（≤ 0. 05）”为“50 万-100 万”人口城市指标值。

4. 广州、深圳两市除完成上述发展目标，应实现国家“公交都市”创建目标。

5. 表中“/”表示该人口规模城市对应的发展指标目标值根据实际自行确定，“—”表示该指标中“—”对应的人口规模城市规划期内不存在。

6. 发展目标指标说明详见附件 6。

第三章 发展任务

第一节 厘清政府公共交通管理职责边界

一、科学定位城市公共交通服务

（一）科学定位基本公共交通服务。城市基本公共交通服务是由政府主导建设和保障，为满足人民群众日常出行需求提供的普惠、安全、可靠、持续的基本出行服务。基本公共交通服务具有基础设施网络和运营服务网络广泛覆盖、车辆发班密度较高、价格相对优惠、运营服务相对稳定等特征。

（二）科学定位多元化公共交通服务。多元化公共交通服务是指除基本公共交通服务外，以市场化运作为主导，为满足社会公众个性化、高品质出行需求提供的公共交通服务。与基本公共交通服务相比，多元化公共交通服务实行市场化定价，具有更灵活的运输组织方式、更快的速度、更舒适的乘车体验等特征。

二、厘清政府公共交通管理职责边界

（一）明确基本公共交通服务项目和标准。城市人民政府综合考虑经济社会发展水平、公共财政保障能力、公共交通客运市场规模和公众出行需求等因素，在公开征求意见的基础上，科学明确基本公共交通服务项目和服务标准并主动向社会公布。到 2018 年，全省各地级以上市全部建立并公开基本公共交通服务项目和服务标准，并根据相关因素变化

和社会公众意见适时进行研究调整。

（二）持之以恒提升基本公共交通服务水平。城市公共交通管理部门根据上年度社会公众满意度调查结果和企业服务质量考核结果等，在广泛征求意见的基础上，制订城市基本公共交通服务年度提升计划报城市人民政府批准并向社会公布。定期公布年度提升计划实施进展，委托第三方开展城市基本公共交通服务年度提升计划实施效果评估，并将评估报告向社会公布。到 2020 年，城市全部建立基本公共交通服务年度提升计划评估和公布制度。

（三）完善基本公共交通财政资金投入机制。城市人民政府制订以基本公共交通服务为导向的公共财政投入政策和保障机制，将基本公共交通服务投入纳入公共财政体系。改革基本公共交通服务财政投入方式，建立健全公共交通领域政府购买服务制度，明确购买服务的主体、内容、程序和机制。鼓励以综合服务质量和综合服务成本为基础，通过竞争性方式确定基本公共交通服务特许经营主体。科学制订基本公共交通服务政策性补贴补偿目录，合理划分政策性亏损和企业经营性亏损。鼓励城市通过政府和社会资本合作（PPP）模式、政府贴息、“土地+项目”等方式，充分发挥财政资金和土地资源的激励引导作用，吸引社会资本投资。改革公共交通乘车优惠全员补贴模式，针对不同出行群体制订差异化、精准化的补贴政策，充分发挥财政资金对公共交

通出行需求的调控作用。

（四）规范引导多元化公共交通发展。多元化公共交通是城市公共交通系统的组成部分，纳入城市公共交通管理，但不纳入公共财政保障范围。多元化公共交通实行政府许可和市场化运作，城市应当建立多元化公共交通管理制度和服务标准规范，强化多元化公共交通动态监管、服务评价和诚信体系建设，加强事中事后监管，规范市场秩序，引导多元化公共交通服务错位发展、规范经营和优质服务。支持和引导 300 万以上人口城市在优先满足基本公共交通服务的前提下，创新提供多元化公共交通服务。

三、强化公共交通科学引领

（一）提升公共交通规划引领作用。将公共交通发展作为城市交通拥堵治理和环境治理的重要手段及制定城市交通政策的重要内容，在城市总体规划编制工作中应倡导公共交通支撑和引导城市发展的规划模式，统筹城市发展布局、功能分区、用地配置和交通发展，强化城市公共交通系统与土地利用的协调发展，鼓励推行多功能、混合开发土地利用模式，促进公共交通与就业、居住、商业等多功能的合理集中布局 and 相互平衡。城市编制综合交通规划应确立公共交通优先发展原则，统筹重大交通基础设施建设。城市道路规划建设应根据城市发展实际，统筹大中运量公共交通系统、公交专用道、港湾式候车亭以及城市慢行系统等设施建设需

求。建立城市公共交通运输规划与城市总体规划、控制性详细规划、土地利用总体规划等重大规划之间多规衔接的规划编制和征询机制，实现不同规划间的统筹衔接。城市公共交通运输规划应报城市人民政府批准实施并抄送城乡规划、建设、财政、国土、公安等部门。

（二）科学制订城市公共交通运输发展战略。城市应制订城市公共交通运输发展战略，明确城市公共交通运输的发展定位、系统结构和发展模式，提出城市公共交通运输发展的战略目标和任务。各地级以上市应制订专项城市公共交通运输发展战略，并作为城市公共交通运输规划和专项规划编制的重要依据，县级城市编制公共交通运输规划应统筹明确城市公共交通运输发展战略。适时开展城市公共交通运输领域未来交通方式和技术发展战略研究，及时掌握城市公共交通运输领域新型交通方式和技术发展趋势，强化对城市公共交通运输领域新型交通方式、技术试点和推广应用的科学研判，科学指导城市公共交通运输与未来交通方式和技术融合发展。

（三）创新公共交通运输规划编制理念。建立健全地级以上市公共交通运输规划符合性审查制度，科学指导各地级以上市公共交通运输规划编制工作。300万以上人口城市编制公共交通运输规划应当重点统筹城市轨道交通系统与公共汽电车系统、基本公共交通运输与多元化公共交通运输、城市公共交通运输与区域公共交通运输等协调发展。50万-300万人口城市编制公共交通运输规划应当重

点统筹市区多层次公共交通服务网络建设和市区道路客运公交改造，借鉴国内外中运量快速公共交通系统建设经验和成熟模式，建立与当地城市发展、经济社会发展及公众出行需求相适应的城市公共交通主导方式和发展模式。50万以下城市编制公共交通规划应当重点统筹公共交通与农村客运的协调发展。充分发挥大数据、云计算等信息技术在城市公共交通规划编制中的作用，全面整合政府、企业、科研机构、社会组织等的数据资源，深入挖掘分析人口迁徙、公众出行、枢纽客流、车辆行驶等特征和规律，提升城市综合交通、公共交通等规划的科学性。建立基于大数据、云计算等信息技术的公共交通规划修编机制，动态优化调整公共交通线网和场站布局、运力配置等，提高公共交通精细化管理水平。

（四）强化公共交通规划实施管控。建立城市公共交通规划年度实施评估机制，科学制订规划年度实施计划，细化分解规划目标任务，增强规划的指导性和可操作性。建立多部门、强联动的规划实施协调机制，及时协调解决规划实施过程中的规划调整、用地落实、资金保障等重大事项。城市公共交通规划应当主动向社会公布，完善社会参与机制，充分发挥专家和公众的作用，加强规划实施的社会监督。

第二节 普及均等化的基本公共交通服务

一、健全基本公共交通服务设施体系

（一）300 万人口以上城市重点加快公交枢纽场站和专用

道系统建设。落实城市人民政府统筹辖区综合客运枢纽建设职责，提前介入新建和改扩建高速铁路、干线铁路、城际轨道交通车站等枢纽规划，按照综合客运枢纽衔接区域设施设备配置要求，协调落实公交场站设施配套，实现城市公交换乘枢纽的同步规划建设。重点以配建方式推进公交首末站建设，制订公交首末站配建标准和程序，建立城市新建居住区、商务区、旅游景区等建设项目前期审查和后期验收阶段公共交通管理部门征询机制，实现建设项目与公交配建设施的同步设计、同步建设、同步验收、同步交付使用。科学编制公交专用道专项规划，城市新建和改扩建道路统筹公交专用道系统建设需求，同步规划建设或合理预留公交专用道设置和改造条件。科学设置优化城市公共交通优先信号，加强公共交通优先车道的监控管理。到 2020 年，300 万以上人口城市新建公交枢纽立体化设置率和公交首末站配建率均达到 60% 以上，公交专用道覆盖 30% 以上公交快线和干线网络。

（二）300 万人口以下城市重点加快公交首末站和中途停靠站建设。城市新建城区、旧城改造、旅游景区开发等应当统筹城市公共交通场站设施布局，同步规划建设或预留公交场站用地。鼓励通过调整农村客运场站功能、完善农村客运场站服务设施等方式，推进农村客运场站向公共交通工具开放，实现共享共用。建立城市公交站亭规划建设、运营管理主体与公安交警部门的协调机制，城市新建和改扩建城市

道路同步规划建设港湾式公交停靠站设施，城市旧城改造应严格落实交通影响评价和公共交通设施配建政策，以服务公交线网优化调整为重点，完善公交首末站和中途停靠站设施配套，提高旧城区公交覆盖率。根据公共财政实力、道路通行条件、客流需求规模等因素，推广多等级、多模式的公交中途停靠站灵活建设方式。

（三）健全公共交通运营服务设施体系。城市编制公共交通规划应当统筹规划公共交通停车场、维修场、保养场等服务设施，按照“开放共享、集约利用”原则，优化公共交通及道路客运、农村客运等停车场、维修厂、保养场等资源配置。300 万以上人口城市重点以立体化的方式规划建设集停车、维修、保养等为一体的综合公交场站，鼓励对现有公交枢纽站和首末站进行立体化综合公交场站改造，集约开发利用公交场站用地。城市新建和改建公交场站、停车场、维修场等，鼓励实施多功能综合开发。支持和引导企业通过购买服务等市场化方式与维修企业、场地租赁企业合作，保障公共交通正常有序运营。

二、构建高效便捷的基本公共交通服务网络

（一）1000 万以上人口城市重点构建多层次快速公共交通系统和“最后一公里”网络。构建以大运量轨道交通系统为主体，中运量轨道交通系统为补充的多层次轨道交通网络，持续扩大城市轨道交通网络覆盖面。依托城市快速路、

公交专用道网络，构建路权优先的地面公交快线和干线网络，提升公共汽电车运行效率和准点率。建设轨道交通系统与地面快速公交系统共同构成的立体、复合快速客流通道，提升城市主要客流走廊快速通行能力。按照“线路短一点、车辆小一点、换乘优惠点、经营灵活点”的原则，构建大型社区、工业园区等特殊区域连通周边轨道交通站点、公交枢纽的公交接驳网络。支持和引导构建专门服务大型社区、工业园区等特殊区域的社区公交、穿梭巴士等微循环公交系统，提升公交服务特殊区域的能力。到 2020 年，1000 万以上人口城市轨道交通系统占公共交通系统客运量比重达 40% 以上，千人以上规模社区全部开通公交接驳服务。

（二）300 万-1000 万人口城市重点建设多层次、一体化公共交通网络。指导和推进东莞市多层次公共交通体系试点工程建设，及时总结推广试点工程建设经验。构建中心城区连通辖区各组团以及组团之间轨道交通网络和地面公交直达快线、大站快线网络，实现辖区各组团间快速通达。推进中心城区公共客运走廊轨道交通系统建设。城市编制公共交通规划应科学划分常规公交服务网络层次，明确不同层次公交网络功能定位、网络规模和衔接要求，构建“快慢结合、功能清晰、层次分明、衔接顺畅”的多层次公共交通服务网络。试点推进镇村公交网络建设，强化镇村公交网络与干线公交网络衔接，探索建立镇村公交可持续发展机制。到 2020

年，300 万以上人口城市基本建成城际、城市、城乡、镇村“四位一体、高效衔接”的公共交通网络。

（三）50万-300万人口城市重点推进市区基本公共交通服务全覆盖。引导基本公共交通服务网络向城市郊区延伸，优化城乡结合部公共交通网络布局，逐步消除市区范围内的公共交通服务盲区。打破市区道路客运和公共交通行业分割，推进市区范围道路客运班线公交改造，纳入公共交通管理。合理控制公共交通线路长度，实施公共交通换乘优惠政策，构建“层次分明、长度适中、适度换乘、高效衔接”的城市公共交通服务网络。经济发展水平和城镇化率较高的城市适时推进中运量快速公共交通系统建设，提升城市主要客流走廊运输能力和效率。

（四）50万以下人口城市重点提高公交线网通达广度和深度，补齐农村客运发展短板，完善城乡网络衔接。城市编制公共交通规划应统筹农村客运发展，明确城市公共交通和农村客运的功能定位及服务范围，以整合城乡道路客运资源和优化线网布局为核心，逐步实现城市公交和农村客运站场共享及网络衔接。完善多元化的公交车辆配置，合理配置中小型公交车辆，采取灵活的运输组织模式，提升公交运输组织和车辆利用效率。推进城区周边20公里范围内农村客运公交化改造，补充发展城乡结合部、镇与镇、镇到村的客运网络。深入推进“建制村客运通达”工程，完善城乡公共交通

末端服务网络。

三、实现城市综合客运网络高效衔接

（一）强化城市内外集疏运客运网络衔接。以城市综合客运枢纽为支撑，推动不同运输方式实现设施、网络、信息等一站式管理，打造现代化、高品质的公共交通集疏运体系。到 2020 年，全省实现区域综合客运枢纽不同运输方式间 5 分钟换乘。构建中心城区主要集散点连接城市大型客运枢纽的公交快线、公交专线等集疏运网络，重点推进 300 万以上人口城市综合客运枢纽城市轨道交通系统、快速公交系统等大中运量公共交通系统的接入工程，实现同站规划建设或提前做好预留，提升城市综合客运全网运输效率。

（二）强化公共交通不同方式网络衔接。城市编制公共交通规划应当统筹城市轨道交通系统和城市公共汽电车系统发展战略，及时调整城市公共汽电车发展定位，综合平衡和优化城市轨道交通系统与公共汽电车系统服务供给结构，实现城市轨道交通系统与公共汽电车系统的协调发展。新开行城市轨道交通线路应同步配套公交场站设施，优化公共汽电车运营网络。统筹城市客运轮渡网络与地面公交服务网络的衔接，完善客运码头周边公交设施配套，实现水陆公共客运网络便捷换乘。到 2020 年，实现全省城市轨道交通站点、客运轮渡站点周边 300 米半径公共交通服务全覆盖。

（三）强化个体交通方式衔接。城市综合客运枢纽、公

换乘枢纽和主要轨道交通站点规划建设应统筹慢行系统设施配套。城市公共交通主要客流集散点应综合道路交通、居民需求等因素，合理布局自行车停放设施。鼓励有条件的城市建设城市公共交通停靠站点连接周边商场、办公楼、居民住宅等场所的风雨连廊。推进 300 万以上人口城市主要出入口、外围区轨道交通站点驻车换乘系统建设，纳入城市公共交通规划，推进驻车换乘系统信息化服务和管理，制订驻车换乘价格优惠政策，有序引导公众通过驻车换乘方式进入中心城区，到 2020 年，300 万以上人口城市外围区主要轨道交通站驻车换乘系统设置比例达 60%以上。

第三节 提供多元化的城市公共交通服务

一、开放多元化公共交通服务市场

（一）开放多元化公共交通经营主体。有序开放除基本公共交通服务以外的公共交通市场，放宽多元化公共交通市场主体的准入门槛，逐步实现以安全、服务、市场诚信等社会性管制要求代替资金规模、场站规模等经济性管理要求，为社会创造平等进入、公平竞争的市场环境。引导传统公共交通企业、道路客运企业、互联网企业以及其他社会资本依法投资经营和提供多元化的公共交通服务。

（二）完善多元化公共交通定价机制。放开多元化公共交通价格管制，多元化公共交通服务经营主体可以根据多元化公共交通经营成本、服务质量等，实行灵活定价，并提前

向乘客公布价格信息。建立多元化公共交通服务价格监测机制，重点监督以低于成本的价格运营扰乱正常市场秩序的行为，城市认为确有必要的可实行政府指导价。

（三）实行多元化公共交通自主经营。放宽多元化公共交通经营模式管理限制，多元化公共交通服务经营者可根据市场需求，自主设置或调整多元化公共交通线路走向、停靠站点、发车密度和服务时间，并报城市公共交通管理部门备案。自主选择符合要求的车辆类型，提高运输组织效率。多元化公共交通经营主体使用公共交通场站和中途停靠站经营的，应当满足道路安全通行条件以及场站正常发班或停靠能力，并报城市公共交通管理部门批准。

二、创新多元化公共交通服务模式

（一）创新“互联网+多元化公共交通”服务模式。支持和引导多元化公共交通服务经营主体构建出行信息服务平台，多方式收集社会公众公共交通出行需求，依托大数据有效整合公共交通供需信息，及时发布多元化公共交通服务线路、车辆、价格和服务时间等信息，为人民群众提供在线查询、网络预订、在线支付、定制服务、实时评价等个性化的定制出行服务。以广州、深圳为试点，开展“互联网+公共交通”多元服务创新示范工程。深入推进“互联网+交通运输创新创业大赛”，探索互联网思维下“指尖上的智慧出行服务”，推动公共交通服务转型升级。

（二）创新发展多种形式的多元化公共交通服务。以乘客需求为导向，引导企业创新发展个性化出行服务。针对机场、高铁站、城际轨道交通站等特殊区域出行需求，引导企业依托现代信息化技术和多元化的车型，以相对集约的运输方式和优惠的价格，为乘客提供“门到门”的出行服务并实现与网络预约出租汽车的错位发展。引导企业发展城市外围区主要人口集散点快速通达主要客运枢纽或中心城区的直达公交、大站公交。引导企业发展综合客运枢纽、中心城区等主要集散点快速通达旅游景点、产业园区的旅游公交专线、园区公交专线等，合理控制停靠点规模，提高运输效率，实现与常规公交的错位发展。鼓励有条件的城市发展兼顾通勤出行和旅游观光的水上客运服务。

（三）创新升级多元化公共交通服务。以吸引个体机动化出行和满足中高端出行需求为目标，引导多元化公共交通经营主体提升乘客出行体验，实行一人一座，直达运输或大站运输为主，配套空调、免费 WIFI、电子设备充电、视频播放、报刊赠阅等特色服务，并根据市场需求自主提供其他途中增值服务，延伸公共交通服务链条，同步实现品质提升和服务增值。到 2020 年，全省多元化公共交通公众满意度达 95%以上。

三、实现多元化公共交通与基本公共交通融合发展

（一）统筹协调多元化公共交通发展。城市编制公共交

通规划应当统筹多元化公共交通发展，科学预测多元化公共交通发展趋势和需求，统筹制订多元化公共交通与基本公共交通发展战略，协调基本公共交通和多元化公共交通服务设施、网络布局和运力规模增长，优化公共交通资源配置，促进协调融合发展。

（二）统一规范多元化公共交通管理。多元化公共交通经营主体应依法取得城市公共交通经营资质，并与所在地城市公共交通管理部门签订多元化公共交通经营服务协议，明确与基本公共交通服务的差异、线路服务标准和承诺、安全保障等内容并向社会公布。多元化公共交通运营线路纳入城市公共交通出行信息服务查询系统并实时更新运营信息。多元化公共交通车辆应符合公共交通服务和安全设施配置要求，为乘客出行提供有效的乘车发票。

（三）统一多元化公共交通服务监管。多元化公共交通经营主体建立企业智能化管理信息平台，主动开放运营和服务数据，并主动对接所在地城市公共交通监管平台，到 2020 年，实现城市公共交通监管平台对多元化公共交通线路、站点、车辆、人员的全覆盖。城市公共交通主管部门应当强化多元化公共交通服务乘客评价信息收集，建立多元化公共交通服务质量考核机制，纳入城市公共交通诚信评价体系，并及时向社会公布多元化公共交通服务主体服务质量测评结果、乘客投诉处理情况等信息，建立多元化公共交通服务经

营主体和从业人员信用记录，并纳入全国信用信息共享平台。

（四）共享城市公共交通服务保障。建立城市公共交通资源共享机制，主动开放共享基本公共交通服务发展规划、线路布局、站点容能、运营时间和客运量等信息，为多元化公共交通经营主体科学谋划发展提供信息服务。在满足道路安全通行条件和场站容能充分的条件下，开放共享城市公共交通场站和中途停靠站设施。允许多元化公共交通运营车辆在不影响基本公共交通车辆运营的情况下，使用公交专用道运营并享有公交信号优先通行权利，保障多元化公共交通路权优先。

第四节 构建一体化的公共交通服务体系

一、构建统筹高效的区域协调发展机制

（一）完善区域公共交通协调发展机制。探索建立区域公共交通协调管理委员会和技术委员会，协调管理委员会由区域内地级以上市公共交通管理部门组成，主要承担制订区域公共交通一体化发展规划、管理政策并组织实施等职责。技术委员会由协调管理委员会聘请城市公共交通领域专家组成，主要依据协调管理委员会申请，为区域公共交通一体化发展提供技术指导，解决协调管理委员会推进区域公共交通一体化发展难题等，到 2020 年，环珠江口湾区、三大新型都市区、粤东城市群和粤西沿海城市带等区域全面建成统

筹高效的区域公共交通协调发展机制。

（二）规范区域公共交通协调发展程序。探索建立区域公共交通协调管理委员会成员单位轮值制度，由轮值城市定期组织召开年初和年末会议，联合制定区域公共交通一体化年度工作方案，总结评估年度工作方案执行情况。不同城市推进区域公共交通一体化发展难题应当及时提请协调管理委员会召开专题会议，协调管理委员会难以解决的，提请技术委员会确定。区域公共交通协调管理委员会轮值城市定期将年度工作方案和实施评估报告报省交通运输主管部门备案，并主动向社会公布。

二、建立有效衔接的规划编制机制

（一）创新公共交通规划一体化编制理念。区域内城市联合编制区域公共交通一体化发展规划，城市编制和修编公共交通规划应当主动对接区域公共交通一体化发展规划，将区域公共交通一体化发展规划确定的场站设施、服务网络、重点任务和工作要求等纳入城市公共交通规划。城市规划建设综合客运枢纽配套公交设施应当科学预测枢纽辐射范围内其他城市公共交通集疏运需求，同步建设或合理预留场站用地和发车位。城市公交网络应当统筹城市主要客流集散点连通区域综合客运枢纽的公交快线、大站快车网络，并统筹跨市公交、城际公交化客运发展。编制城市轨道交通线网规划，应当统筹考虑与毗邻城市轨道交通网络的衔接或预留接

口。

（二）完善公共交通运输规划编制征询机制。城市编制和修编公共交通运输规划应当科学预测城际间公共交通运输出行需求，相关城市公共交通运输管理部门主动配合开展项目调研并提供辖区范围内毗邻接壤地区公交场站、停靠站布局和停靠能力等相关数据。城市公共交通运输规划征求意见阶段应当同步征求区域相关城市意见，城市公共交通运输规划提请城市人民政府批准实施前应当报区域公共交通运输协调管理委员会同意。城市公共交通运输规划经城市人民政府批准实施后应当抄送区域其他城市公共交通运输管理部门。

三、构建区域共享的公共交通运输枢纽体系

（一）科学定位区域公共交通运输枢纽。区域公共交通运输枢纽是指已纳入全省区域公共交通运输枢纽目录，以服务区域综合客运枢纽与辐射范围内城市公交网络衔接以及区域毗邻城市间跨市公交网络衔接换乘为主，按照“服务区域、共享共用”模式管理的公共交通运输枢纽。区域公共交通运输枢纽主要包括依托民航、铁路、城际轨道交通等综合客运枢纽设置的衔接型区域公共交通运输枢纽，以及服务毗邻接壤区域跨市公交和公交化客运网络衔接换乘为主的区域公交换乘枢纽。

（二）区域公共交通运输枢纽建设原则和方式。衔接型区域公共交通运输枢纽主要依托区域综合客运枢纽一体化规划建设或通过改造的形式，新增区域公共交通运输枢纽功能。区域跨市

公交换乘枢纽主要依托毗邻接壤区域道路客运站、公交场站等公共交通走廊主要节点设置。区域公共交通枢纽应当具备满足跨市公交和城际公交化客运车辆运营的服务场所和设施，兼顾城市内部公交换乘需求。鼓励区域综合客运枢纽已有公交配套场站以及毗邻接壤区域汽车客运站、公交场站通过开放共享场站设施、优化调整枢纽功能等方式，提供相应的停车卡位，满足跨市公交和城际公交化客运发展需求。鼓励以区域共建共享的方式推进区域公共交通枢纽投资建设，到 2020 年，全省基本建成一批布局集约化、衔接网络化、换乘便捷化、运行高效化的区域公共交通枢纽。

（三）构建区域共享的公共交通枢纽体系。加快珠三角地区和汕潮揭地区等城镇化发展水平高、城际间公共交通需求大的区域公共交通枢纽规划建设，重点推进广州南站、深圳北站等衔接型区域公共交通枢纽和中山八路公交枢纽、松山湖公交枢纽等区域跨市公交换乘枢纽建设（详见附件2），并纳入全省区域公共交通枢纽目录。到2020年，全省基本建成以“机场、高铁、城际轨道交通站为核心的衔接型区域公共交通枢纽+区域公交换乘枢纽”的枢纽体系。建立省区域公共交通枢纽目录定期更新机制，符合区域公共交通枢纽定位、特征和管理模式的公共交通枢纽，城市可申报纳入省区域公共交通枢纽目录，并同步纳入城市公共交通规划和交通固定资产投资计划，明确枢纽功能定位、具体选址和设施要

求，保障用地供给。

（四）完善区域公共交通枢纽共享机制。区域公共交通枢纽纳入城市公共交通监管信息平台，在满足区域公共交通枢纽发车位供给能力并符合线路开行条件的前提下，可开行通达区域公共交通枢纽的跨市公交和城际公交化客运线路。途中需异地设置停靠站点的，由起讫地市级公共交通管理部门共同规划设置，鼓励共享沿途公共交通场站设施。

四、构建快速通达的区域公共交通网络

（一）构建多层次的区域轨道交通网络。推进珠三角地区连接粤东西北地区中心城市间干线铁路、高速铁路和珠三角地区城际轨道交通网络建设，有序推进广州、深圳、佛山、东莞等市城市轨道交通网络衔接，加快推进粤东地区城际轨道交通网络规划建设。到2020年，珠三角地区基本建成由国家干线铁路、高速铁路、城际轨道交通、跨区域的城市轨道交通组成的多层次、多元化的轨道交通系统。

（二）构建快速高效的城际道路客运网络。依托高速公路网和城市快速路网，构建以直达快运为主导的区域快速道路客运网络，高效连通区域中心城市、主要客运枢纽等客流集散点。改革传统城际道路客运运输组织模式，构建区域大站快车客运网络，通过合理规划设置中途配客点或共享公共交通场站设施的方式，有效串联城市主要客流集散点。稳步推进道路客运领域改革，以市场化的方式构建区域性客运服

务网络定制平台，创新城际客运组织模式和运行机制，推广多元化的车型结构，满足快速化、小型化、多批次、高品质的道路客运出行需求，到 2020 年，珠三角地区基本建成以直达快运网络为骨干，以大站快车网络为基础，以个性化定制快速客运为补充的城际道路客运体系。

（三）构建毗邻区域便捷通勤客运体系。以城际间 50 公里范围内客运班线公交化改造和 30 公里范围内跨市公交发展为抓手，构建毗邻区域便捷通勤公共交通系统。按照“存量改造为主、适度发展增量”的原则，有序推进城际道路客运公交化改造，符合跨市公交发展条件的城际公交化客运，原许可机构与终点地市级交通运输主管部门协商一致，可改造为跨市公交并纳入公共交通管理。

五、统一区域公共交通运营服务

（一）统一城际公共交通服务标准。区域公共交通协调管理委员会制订跨市公交和城际公交化客运服务标准，同一线路由同一企业经营或捆绑经营，实行统一站点、统一票价及优惠标准、统一服务和统一管理。制订城际公共交通线路编码规则，统一线路编码，统一城际公共交通车辆车身外观和站牌信息标志标识。城际公共交通线路和车辆纳入起讫地城市公共交通监管平台和出行信息服务平台，确保信息实时更新，实现城际公共交通服务联合监管。

（二）引导城际公共交通客运市场改革。支持和引导区

域道路客运企业、公共交通企业跨区域、跨行业合作，以资产为纽带组建区域公共交通运输联盟，探索建立优势互补、资源共享、风险共担的区域公共交通运输组织，打破区域条块分割、地方保护等障碍，促进市场融合和一体化发展。鼓励有条件的区域打破区域道路客运和公共交通行业界限，探索区域公共交通一体化发展新路径，促进区域道路客运和公共交通融合发展。支持和引导企业通过收购兼并、股权转让、资产置换等方式整合公共交通线路资源，实行区域专营、线路专营或捆绑经营，优化区域公共交通线路资源配置。

第五节 打造智慧高效的公共交通系统

一、强化全省公共交通信息化顶层设计

（一）制订智能公共交通信息平台总体框架。编制全省城市公共交通客运信息平台规划，明确省、城市、企业三级公共交通系统智能化建设思路、建设目标和建设任务。重点构建全省城市公共交通综合运行监测体系、构建城市公共交通大数据中心、构建省、市两级城市公共交通管理平台，指导和推进全省城市公共交通管理平台、公众出行信息服务平台和企业运营调度管理平台建设，实现行业、企业、公众等多个系统的融合统一，到2020年，全省基本建成涵盖“一套体系、一个中心、两级管理、三大应用平台”的智能公共交通信息化平台。

（二）统一公共交通信息系统建设标准。建立全省城市

公共交通信息化标准体系，重点推进城市公共交通行业监管平台技术、乘客出行信息服务、车载智能终端技术、车载终端通讯技术、公共交通数据交换与共享技术等标准规范建设。城市新建或升级改造原有智能公共交通系统应当严格执行国家和行业标准，加强与国家和省城市公共交通信息平台相关技术标准的统一，主动协调城市公共交通内部应用系统与外部应用系统之间的标准，促进城市公共交通不同层级、不同方式之间信息系统的有效衔接和资源整合。

（三）统一基础信息化硬件设施设备安装配置。在全省智能公共交通信息平台总体框架下，重点推进车载卫星定位终端、车载视频监控终端、车载行驶记录仪、车载驾驶员考勤机、车载POS机、车载红外客流采集器、公共交通场站视频监控终端、场站RFID检测终端、场站闸机终端等硬件设施设备技术标准的统一，到2020年，基本实现全省公共交通信息源终端标准的统一。

二、打造高度融合的智能公共交通服务系统

（一）建设公众出行综合信息服务平台。以市场化方式推动面向公众的出行信息服务平台开发和应用，以互联网、移动智能终端为主要应用方式，建立覆盖民航、铁路、轨道交通、水路客运、公路客运、公共交通等多种运输方式的综合信息服务平台，为社会公众提供全出行链、一站式出行信息服务。拓展城市公共交通出行信息查询和发布渠道，推广

移动智能终端、网络查询、服务热线等多种形式的出行信息服务，有条件的城市可在城市公共交通走廊、客流密集站点设置公共交通电子站牌，为社会公众提供及时可靠的出行信息服务。到2020年，各地级以上市实现基于移动智能终端的城市公共交通出行信息服务全覆盖。

（二）推进公众出行支付智能化应用。推进公共交通一卡通在城市公共交通运载工具的全覆盖以及在城乡道路客运、城际轨道交通等领域的应用，城市新开通的轨道交通、城市客运轮渡站点应当提供可以使用公共交通一卡通的进站闸机，城际和城乡公交化客运车辆应当安装使用符合标准的公共交通一卡通终端设备。协调推进全国交通“一卡通”互联互通，到2020年，基本实现与全国重点区域间及公交都市创建城市的互联互通。推动移动支付等新技术在公共交通快捷支付和出行信息采集等方面应用，鼓励有条件的城市建立上下车自动感应支付系统，为乘客提供快捷、便利的支付方式。

（三）拓展公众服务评价和监督通道。以市场化方式推进广东省公共交通工具服务与安全质量评测系统和全省统一的客运车船WiFi网络体系建设，引导乘客通过WiFi网络对出行服务进行实时点评，保障服务接受方的监督权。引导城市公共交通企业依托二维码、APP等技术，主动公开运营企业、车辆、人员服务和诚信信息，提升社会公众知情权和

选择权。建设全省统一的 12328 交通运输服务监督电话系统和运行监测中心，拓宽公众服务监督、投诉举报、咨询服务和意见征集渠道，并逐步实现与全省道路运输服务 96990 一号通系统的并网运行。

三、普及智能化的公共交通运营管理系统

（一）实现企业智能化运营调度。地级以上市城市全面推进城市公共交通智能调度系统建设，到 2020 年，实现企业基础数据采集、运营信息管理、运行动态监控、调度计划与动态排班、智能调度管理等信息化管理。县级城市重点推进城市公共交通工具符合标准的车载卫星定位系统安装，到 2020 年，实现全省公共交通运输工具车载卫星定位系统全覆盖。推进城市公共交通运输工具以及综合客运枢纽、公交换乘枢纽、首末站、停保场等重点场所服务范围视频监控设备安装，并实现与辖区公共交通监管平台对接，到 2020 年，实现全省公共交通运输工具、重点场站的实时动态监控。

（二）实现企业信息化管理。依托企业运营调度管理平台，开发企业资源管理和监督管理系统，实现企业人力资源、物资资源和财务结算管理的信息化，实现企业内部服务质量的智能化，提升企业管理效率和水平。开发企业运营成本核算和监测模块，实现成本核算指标信息化采集全覆盖，并实现与交通运输、财政、审计等主管部门监管平台对接，推动公

公共交通企业运营成本的公开透明。

四、建设功能完备的公共交通监管系统

（一）整合城市公共交通信息资源。按照“纵向分级建设、横向有效整合”的原则，建立基于云计算、云储存技术的省、市两级行业数据中心和数据资源汇集、整合、共享机制，实现不同层级公共交通数据的有效整合和共享。依托公共交通管理信息系统、车载卫星定位系统、视频监控系统、车辆客流采集系统等平台和终端设备，实现城市轨道交通、公共汽电车、城市客运轮渡等基础数据和运行数据的实时采集，并实现与省公共交通数据中心数据规范和平台接口的统一。依托现代信息化技术，推进跨区域、跨部门、跨行业的异构系统互联互通，到2020年，地级以上市基本建立公共交通与公路、水路、民航、铁路等行业以及规划、建设、公安、气象等部门的信息交换、共享和应用机制。

（二）统一公共交通管理信息平台。建设全省统一的城市公共交通管理信息平台，覆盖省、市两级公共交通行业管理部门，涵盖城市轨道交通、公共汽电车、客运轮渡和出租汽车等行业业务管理子系统，并具有城市公共交通业务管理、综合运行监测、绩效考核评价、综合统计分析、燃油补贴管理等系统服务功能。到2020年，全面建成全省统一的公共交通管理信息平台。加强城市公共交通规划、投资、建设、价格等领域信息化综合支撑能力，提升行业精细化管理水

平。

（三）建成实时动态的公共交通监管平台。部署车载监测终端和场站监测终端，增强城市公共交通客运信息采集能力和实时数据传输能力。推动城市公共交通企业运营调度系统与城市公共交通监管平台的有效对接。到 2020 年，各地级以上市基本建立集行业监督管理、车辆动态运行监测、安全应急管理、绩效考核评价、辅助决策管理等于一体的公共交通监管平台。

第六节 提升公共交通绿色低碳发展能力

一、提升绿色公共交通运输方式出行比重

（一）优先发展绿色公共交通运输方式。推进国铁干线、高铁、城际轨道交通系统建设，逐步实现城际公共交通由道路客运主导型向轨道交通主导型转变。300万以上人口城市优先发展以地铁、轻轨、单轨、现代有轨电车等为骨干的低能耗、零排放公共交通系统，逐步提升城市轨道交通系统占机动化出行比重。50万-300万人口城市适时推进中运量的轨道交通系统建设。鼓励有条件的城市编制城市客运轮渡发展规划，重点推进广州、湛江、惠州等市城市客运轮渡系统建设，有序发展城市水上客运等辅助公交服务。

（二）有序推进慢行系统建设。根据城市发展定位、公众出行特征等，科学确立慢行交通系统在城市交通系统中的发展定位，以市场化方式推动城市慢行体系建设。尊重慢行

空间，城市编制中心城区步行和自行车交通系统专项规划并纳入城市总体规划。新建和改扩建城市道路应合理规划建设非机动车道和人行道，重点围绕大型居住区、主要公共交通站点等合理设置自行车停放点，实现人口密集区与周边城市轨道交通和公交站点等公共设施的便捷联系，引导公众采用“步行、自行车+公共交通”等绿色方式出行。50万人口以下城市构建连续、系统的步行和自行车交通系统，将慢行交通作为城市交通出行的重要方式，不断提高慢行交通出行比例。鼓励和引导共享单车等新业态、新模式发展，规范自行车停放管理，减少乱停乱放对城市交通和秩序的影响。到2020年，全省城区步行和自行车交通方式占全方式比例达到55%以上。

二、推进公共交通领域新技术应用

（一）扩大新能源公交车应用规模。全面落实国家和省新能源公交车推广应用政策，制订和完善辖区新能源公交车推广应用实施方案，明确年度推广应用计划、配套基础设施建设计划、综合保障措施等，保障新能源公交车推广应用目标任务有效落实。引导环珠江口湾区、三大新型都市区、粤东城市群和粤西沿海城市带等区域构建新能源客车推广应用联盟，统筹推进区域新能源汽车充换电设施网络布局并统一技术标准和信息管理系统。开展城际公共交通新能源客车推广应用试点，率先在珠三角城际间开行新能源汽车客运专

线。城市新增和改造城际公交化客运、城乡道路客运线路，同等条件下优先考虑使用新能源客车的企业。鼓励和引导多元化公共交通服务经营者自有车辆优先使用新能源车辆提供服务。到 2020 年，全省新能源公交车保有量占全部公交车比例达 75%以上，其中纯电动公交车占比达 65%以上。

（二）完善新能源公交车充换电设施。制订全省交通运输行业新能源汽车充换电设施规划并主动对接全省新能源汽车充换电设施发展总体规划。城市编制充换电基础设施专项规划、配套电网建设与改造规划，并纳入城乡建设和城市公共交通运输规划，优先保障新能源公交车辆充换电设施建设用地。城市新建和改扩建公交换乘枢纽、首末站、停车场、保养场等设施应根据新能源公交车规模和运营需求同步配建或预留充换电设施接口，逐步推进已建和在建的公交场站设施增建充换电设施，沿途合理建设独立占地的快充站和换电站，并完善城市新能源公交车充电基础设施的道路交通标志。到2020年，全省初步建成数量适度超前、布局合理、使用便利、标准规范统一的公共交通充换电设施服务体系。

（三）优化新能源公交车推广应用政策环境。积极争取国家新能源汽车购置补助和充换电基础设施建设综合性奖励等资金支持。制订全省新能源公交车运营补助政策，形成鼓励新能源公交车应用、减少燃油公交车增长的发展机制。城市应制订新能源公交车在交通管理、用地指标、城市规划

调整等方面的优先政策，将新能源公交车充电设施纳入绿色交通体系指标，制订辖区纯电动公交场站综合开发政策，支持引导企业对新建和原有纯电动公交场站等公共设施用地的地上、地下空间，实行土地综合开发。建立区域新能源公交车运行监控中心，建立健全新能源公交车事故应急处置预案，完善新能源公交车维修救援保障体系。

（四）推进新能源公交车商业化应用。进一步放宽市场准入，推动新能源公交车由政府大规模补贴向成熟商业化运营转变。城市推广应用新能源公交车可采取经营性租赁、融资租赁、分时租赁、合同能源管理（EMC）、买方信贷等模式，缓解公交企业一次性购买新能源公交车的资金压力。依托行业协会主动整合新能源公交车和新能源客运应用企业、充换电设施建设主体、运营商、整车生产企业、政策性金融机构等多方主体，成立新能源公交车推广应用联盟，开展市场化合作。引导城市公交企业采取轻资产运营，在整车生产企业承诺保证产品质量、运行里程和建设充电设施的前提下，通过油电差价合同能源管理方式降低运营成本。提高现代信息技术在新能源公交车商业运营模式创新中的应用水平，发展“新能源公交车+物联网”，引导公交企业与互联网企业合作开发新能源公交车定制运营服务，到 2020 年，全省基本实现纯电动公交车的规模化、商业化运营。

（五）推广节能驾驶技术和装备。引导城市公共交通企

业定期组织开展公共交通驾驶员节能驾驶技术培训，鼓励有条件的城市推广智慧客车运营系统，依托智能化、电子化和信息化手段，辅助公共交通企业运营管理，纠正驾驶员不良操作，改善驾驶技巧，降低运营过程能耗。推广公共汽车轻量化技术和运用低滚阻轮胎等装备，减少公共交通车辆行驶阻力，提高车辆行驶效率。引导城市公共交通企业实施发动机技术改造，改善发动机性能，逐步降低公共交通车辆运营过程能源消耗和碳排放。

三、创新公共交通低碳发展管理模式

（一）创新公共交通低碳发展模式。创新公共交通低碳发展思路，将低碳理念贯穿到城市公共交通规划、建设、运营和管理等各个环节，引导公共交通发展由“局部低碳”向“系统低碳”转变。城市新建城区应当确立“以公共交通为导向”的规划和开发模式。鼓励 300 万以上人口城市试点建设“公共交通社区”，支持公共交通社区实施综合体开发，以公共交通场站为依托，在较小的服务范围内采用多用途土地开发模式，努力构建强开发、高集聚的社区中心，源头降低公共交通需求。

（二）健全公共交通能源管理制度。城市制订城市公共交通车辆燃料消耗和碳排放限值标准，建立健全公共交通车辆燃料消耗和碳排放限值准入退出制度。建立符合国家标准的城市公共交通行业能耗计量与统计标准体系，依托现代

信息化技术，建立健全城市公共交通领域节能减排数据监测和采集系统，强化城市公共交通工具能源消耗和排放动态监控和评估，到 2020 年，实现全部公共交通运输工具能耗和碳排放数据的精准采集。

（三）打造绿色低碳出行文化。积极宣传新能源公交车在环境改善、能源节约等方面的显著效果和重大作用，主动公开新能源充换电设施布局和建设计划，增强社会各界对新能源公交车的认知度和接受度，充分发挥新能源公交车对全社会新能源汽车推广应用的引领带动作用。普及公众绿色出行理念，通过地球日、环境日、无车日、公交出行周等活动，持续开展多种形式的绿色公交宣传和体验活动。制作绿色交通出行宣传视频，利用城市公共交通场站和车船视频播放设备、手机 APP 等媒介，定期播放绿色出行的公益广告和视频等，增强公共交通绿色发展软实力。

第七节 健全公共交通运营安全保障体系

一、健全公共交通安全源头监管体系

（一）落实企业安全主体责任。强化城市公共交通运营单位运营安全主体责任，建立健全企业安全生产管理制度，完善安全管理机构设置和安全管理人員配备。建立企业法定代表人、运营和安全管理人員、驾驶员和关键岗位人員等多岗位、全覆盖的安全学习培训制度。加大安全管理投入，建立以技防为主导、人防为基础、物防为辅助的公共交通安全

防范体系，将安全管理投入纳入成本费用核算。推进城市公共交通企业安全生产标准化建设，建立新型安全管理体系，到 2020 年，全省城市公共交通企业安全生产一级标准达标率达 90%以上。建立城市公共交通企业安全生产等级与服务质量考核、线路资源配置等挂钩制度，定期向社会公布企业安全等级评估结果。

（二）加强车辆技术管理。严格落实国家和省公共交通领域车船安全管理制度，制订城市公共交通运载工具和设施设备日常安全检查和定期维护保养制度，保障良好运行。制订公共交通运载工具和设施设备安全排查治理制度，建立安全隐患台账，及时跟踪整改车辆安全隐患。提高公共交通运营车船准入安全门槛和运营车船安全配置要求，逐步淘汰安全性能低的车船。完善公共交通工具安全逃生设施设备，鼓励推广具备自动爆破玻璃装置或快速逃生装置的公共交通工具。

（三）加强从业人员安全管理。严格驾驶员和关键岗位人员准入把关，建立城市公共交通从业人员安全培训制度，将安全培训纳入从业人员继续教育重点内容，强化从业人员安全生产意识和责任。落实关键岗位持证上岗制度，加强从业人员运营安全和应急培训，提升司乘人员事故预防、现场处置险情、后期救援处理等方面的能力。建立公共交通从业人员安全考核制度，强化从业人员安全考核结果应用，将考

核结果纳入从业人员诚信体系，主动向社会公布，并实现与从业资格、收入分配等挂钩。

（四）强化公共交通场站安全管理。优化公交站台设置，确保乘客上下客安全和减少道路交通影响，完善城市轨道交通站点、城市公交枢纽站、首末站、客运轮渡码头等重点场所安全设施设备配置和安全逃生指示标志。针对人流量密集的公共交通场站，合理配备安全员，提升重点场所安全管理能力。全面推进城市公共交通场站视频监控系统建设，到2020年，实现全省城市公共交通系统重点场站全覆盖并100%对接行业监控平台。强化重点场所充换电设施等运营辅助设施安全管理，落实充换电设施运营商安全管理主体责任和应用单位日常监督责任，定期开展充换电基础设施安全检查和维护，确保充换电设施安全运行。

二、构建公共交通运营安全预防体系

（一）建立突发事件预防处置预案体系。坚持“预防为主、预防与应急相结合”的原则，将公共交通运营安全预防工作贯穿公共交通规划、建设、运营、管理等各个环节，统筹配置安全预防、应急救援设施设备并兼顾安全疏散和逃生需求，源头预防和减少突发事件发生，控制和减轻突发事件引发的经济损失和社会危害。针对自然灾害、公共卫生、大客流等影响公共交通运营和安全的突发事件，建立涵盖城市公共交通系统不同运输方式的突发事件应急预案并及时向

应急管理部门和相关管理部门备案，并实现政府部门与企业应急预案统一和衔接，到 2020 年，全省基本建成上下贯通、协调联动、响应迅速、处置有效的应急防控和处置体系。

（二）健全实时动态的信息监控体系。依托城市公共交通行业监管平台、城市轨道交通运行监控平台、企业运营调度管理信息系统等信息化平台和车载监控终端，强化不同监控平台对接，实现企业日常安全监管、视频监控等数据与行业监管平台、公安治安监控平台、智能交通监控平台等实时传输，到 2020 年，基本建成城市公共交通运营监控体系，实现城市公共交通系统全方位的实时动态监控。强化信息收集和研判能力，建立城市公共交通行业与城市公安、安监、气象、卫生、应急办等相关职能部门信息共享和通报机制，提升对突发大客流和洪涝、气象灾害、地震、公共卫生等可能影响公共交通运营安全信息的收集能力。

（三）健全公共交通运营安全评估体系。建立城市公共交通系统日常运营安全评估制度，定期开展公共交通突发事件应急能力评估工作，加强对公共交通基础设施建设与运营、运输生产活动中突发事件的风险源、风险因素、风险影响、风险防范与应急对策进行识别和分析，强化日常风险评估与防控。建立突发事件前期安全评估制度，根据突发事件前期特点和发展规律，加强城市公共交通系统重点设施设备、环境状态以及客流情况等实时动态监测，开展安全隐患

排查和风险评估，预估可能造成影响的范围和程度，启动相应等级的预警预防预案，及时向相关管理部门、运营企业和工作人员发出预警，并多渠道向社会公众发布预警信息，迅速采取措施预防和控制事态发展。

（四）构建社会公众安全应急教育体系。建立城市公共交通安全出行公益宣传机制，充分发挥传统媒体和现代媒体优势，实现刊播城市公共交通安全宣传教育公益广告制度化、常态化。加强社会公众安全乘车和应急知识宣传教育，制订城市公共交通安全乘车行为规范，制作全省城市公共交通乘车安全和突发事件应急手册和公益视频，建立公益视频动态播放制度，加大城市公共交通运输工具和场站播放力度。积极开展互动式、体验式交通安全宣传教育，组织社会公众参与应急演练，引导公众理性应对突发事件，提高乘客安全防范意识和自救互救能力。

三、建立公共交通安全事故现场处置机制

（一）建立突发事件现场处置应对体系。制订不同类型突发事件现场处置工作流程，落实城市公共交通运营企业先期应急处置责任，细化突发事件现场司乘人员、站务人员、运营企业管理人员等应急处置操作规程和信息报送程序，全力控制事件发展态势。建立突发事件现场救援和处置协调机制，明确城市公共交通应急管理机构和相关职能部门不同预警等级现场处置职责分工和工作流程，加强衔接和配合，建

立现场处置超越本级应急处置能力的多方支援机制，全面提升突发事件现场处置和应对能力。

（二）提升从业人员事故现场处置能力。建立从业人员突发事件现场处置培训机制，依托行业协会或第三方培训机构，编制不同类型突发事件从业人员现场处置培训教材和视频，纳入从业人员日常安全学习和继续教育，确保城市公共交通企业安全管理岗位和从业人员全员掌握突发事件现场应对方式和处置流程，强化现场处置演练，提高快速处置事故现场的能力，到 2020 年，实现城市公共交通驾驶员和关键岗位人员现场处置培训和演练 100%覆盖。加强城市公共交通突发事件现场应急救援队伍建设，推动城市公共交通事故救援专业化和市场化，城市轨道交通和城市客运轮渡运营企业应建立专业和兼职相结合的应急救援队伍，鼓励城市公共交通企业联合建立专业应急救援队伍，保障运营安全。

（三）建立现场处置硬件设施配备标准和维护机制。针对不同类型突发事件特征，建立城市公共交通领域突发事件现场处置设施设备配置标准，将现场处置硬件设施设备纳入城市公共交通安全生产设施配置要求和城市应急物资储备。强化现场处置设施设备的动态管理和日常检测维护，确保现场处置设施设备完好。引导企业强化与社会化应急处置物资储备运营主体合作，支持和引导运营突发事件应急处置先进技术、装备的研发，提升现场处置硬件设施设备技术水平。

四、完善公共交通运营安全应急保障体系

（一）建立跨部门、跨区域的应急联动和救援机制。建立城市人民政府统一领导，交通、安监、公安等部门和城市公共交通企业共同参与的安全监督和应急救援机制，明确不同部门和运营企业应急救援职责分工和协调程序，全面保障运营安全。强化城市公共交通应急管理平台与公安、安监、医疗、气象等应急管理平台和城市公共交通企业运营管理系统对接，依托现代信息化技术，实现公共交通指挥调度和应急处置的高效协调联动。建立跨区域公共交通运营突发事件应急合作机制，对跨城市运营的城市轨道交通和跨市公交线路，明确相关城市和运营主体应急响应的责任分工，完善信息通报和协调处置机制。建立城市公共交通应急资源互助联动机制，开展应急队伍跨区域、跨行业支援和物资调用，统筹协调各地应急队伍和物资的支援行动。

（二）建立多方式的应急联动机制。依托全省交通运输安全监管和应急管理平台，建设“统一管理、多网联动、快速响应、协调一致”的城市公共交通安全监管和应急处置系统，覆盖城市轨道交通、公共汽电车、城市客运轮渡、道路客运、出租汽车等行业，并实现省、市、县、企业四级智能监管系统有效衔接。城市建设城市公共交通行业监管平台涵盖基础设施监控、车辆运行监测和预警、突发事件应急处置等功能的安全监管和应急处置功能，实现上下级公共交通应

急平台的互联互通。引导企业完善智能调度系统功能，开发安全监管和应急处置模块，并主动对接城市公共交通安全监管和应急处置系统。推动城市轨道交通应急管理平台与城市公共汽电车、出租汽车企业应急管理系统对接，建立不同运输方式突发事件接驳运输预案，强化城市轨道交通、城市客运轮渡和地面公交的应急演练，及时高效应对和处置突发事件。

（三）建立公共交通运营安全责任追溯机制。建立城市公共交通突发事件应急处置调查和评估制度，城市公共交通突发事件响应终止后，履行统一领导职责的应急管理机构应及时组织对事件处置过程进行调查和评估，形成应急处置评估报告。针对城市公共交通运营安全事故，按照《生产安全事故报告和调查处理条例》，严格执行运营安全事故责任追究制度，建立运营安全事故问题整改和督办审核制度，并纳入安全生产工作目标考核，实行“一票否决”。

第八节 建立现代公共交通运输管理体系

一、健全公共交通运输法规标准体系

（一）建立公共交通运输法规规章体系。充分发挥法治在城市公共交通运输体系建设中的规范引领作用，加快建立健全广东省城市公共交通条例等公共交通运输法规体系，重点谋划城市轨道交通运营安全管理、公共交通票价管理、诚信体系建设、公共交通大数据管理等领域政策法规体系建设，省内有立法

权的城市加快公共交通行业地方性法规体系建设，重点谋划辖区公共交通运营安全管理、政府购买基本公共交通服务、多元化公共交通服务管理等法规规章，构建多层次、全方位的公共交通政策法规体系，提升公共交通依法治理能力。

（二）完善公共交通标准规范体系。组建广东省城市公共交通标准化技术委员会，开展城市公共交通标准规范体系前期研究，明确全省城市公共交通领域标准规范编制清单、编制时序等。重点建立涵盖基本公共交通运营服务、多元化公共交通运营服务、城际公共交通运营管理、城市轨道交通运营服务、公交场站设施建设、公交专用道设置、以及公共交通信息化建设、节能减排、安全生产等方面的标准规范体系。积极参与和主持国家标准的制修订，提升行业规范化、标准化发展水平。

（三）完善公共交通重点领域管理政策和制度。省重点推进城市公共交通场站配建、综合开发、路权优先、企业成本费用核算等重点领域的管理政策和制度建设。城市根据城市特征和公共交通发展需求，细化落实和健全配套管理政策和制度。不具有立法权的城市重点以规范性文件的方式，建立地方公共交通运营管理、公共交通财政投入等管理政策和制度，强化公共交通行业管理。

二、创造公共交通良好发展环境

（一）改革公共交通票价体系。修订《广东省城市公共

《交通客运价格管理办法》，根据基本公共交通服务和多元化公共交通服务市场定位和服务差异，分类制订公共交通价格管理政策。建立基于成本、兼顾公益的基本公共交通服务政府定价机制，根据基本公共交通服务模式、乘车距离、出行时间、服务区域等建立多层次、差别化的票价体系，形成公共交通系统内部不同方式以及与其他运输方式间合理比价关系，利用价格杠杆调控公共交通客流时空分布，提高资源利用效率。建立总体稳定、适度调整的公共交通弹性调价机制，根据企业人工成本、燃料成本、居民消费价格指数等因素变化，及时调整基本公共交通票价。

（二）加强公共交通人才队伍建设。加强公共交通驾驶员队伍建设，将公共交通驾驶员培训纳入职业教育体系，完善公共交通驾驶员培训政策，放宽公共交通企业自主培训、联合培训等条件，简化公共交通企业自主设立公交驾驶员培训机构审批程序。建立驾培市场、技工院校、企业自主培训等多渠道驾驶员培训机制，鼓励公共交通企业开展自主培训模式，鼓励公共交通企业和技工院校、驾校等联合开展公交驾驶员培训业务，推行订单制培养机制。城市制订公共交通从业人员就业综合扶持政策，从待遇、生活、培养计划等方面提供全方位保障，指导企业建立健全企业职工工资与本地经济社会发展水平、社会平均工资、劳动强度等相适应的收入和增长机制。主动顺应新科技、新技术发展，合理调整人

人才培养和储备结构，支持和引导公共交通企业与科研机构、高等院校和互联网企业等通过技术合作、管理协作等形式开展人才培养合作，引导从业人员转型发展，培养既熟悉公共交通业务又具备较高科技信息水平的复合型人才。

（三）激发公共交通企业经营活力。深化城市公共交通领域市场化改革，推进公共交通领域简政放权，建立城市人民政府和相关部门公共交通管理权利和责任清单，减少对公共交通企业市场经营的干预，发挥市场推动公共交通转型升级发展的积极作用。科学清算和及时划拨企业政策性亏损补偿资金，提升政府公信力。鼓励城市公共交通企业适度开展与运输服务主业相关的其他经营业务，改善财务状况，促进企业良性发展。加强城市公共交通行业服务质量评价和监督，建立科学有效的企业服务质量奖惩激励机制，将服务质量考核结果作为企业诚信体系建设、财政补贴补偿资金发放、线路资源配置等方面的重要依据。

三、构建公共交通综合管理体系

（一）完善公共交通统筹协调发展机制。充分发挥城市优先发展公共交通联席会议制度统筹协调作用，按照权责对等原则，明确联席会议成员单位职责分工，在联席会议制度框架下，制订城市公共交通年度工作计划，联合确定公共交通年度重大项目建设计划、资金投资计划、用地保障计划等重点任务，细化分解任务分工，明确重点任务实施主体和工

作要求。联席会议各成员单位按照年度任务分工，制订推进方案，定期将实施情况报送承担联席会议日常工作的交通运输部门。

（二）强化城市综合交通管理。引导城市合理划分公交优先发展区、公交与小汽车平衡发展区、小汽车宽松发展区、机动化限制发展区等区域，制订差异化的城市交通管理政策。300万以上人口城市依法建立以经济手段为主、行政手段为辅的差异化交通拥堵治理政策，交通拥堵严重的区域适时研究推进城市交通拥堵收费政策，合理引导个体机动化交通需求。支持中心城区实行分区域、分时段、分标准的差别化停车收费政策，对停车换乘枢纽停车场鼓励采取免费或低收费政策，引导公众换乘城市公共交通进出中心城区。加大城市交通领域非法营运打击力度，营造良好市场秩序。

（三）建立社会需求导向的新型管理模式。建立城市公共交通领域社会公众满意度调查制度，依托现代信息化技术，为社会公众提供实时评价渠道，定期收集公众对公共交通发展意见和建议。建立城市基本公共交通和多元化公共交通服务评价体系，委托第三方中介组织机构开展年度服务评价。将第三方评价结果和满意度调查结果作为政府制定公共交通发展政策和规划、公共财政资金分配、经营权配置的重要依据。300 万以上人口城市建立城市交通运行指数发布机制，科学评估和及时公布城市交通运行状况。建立城市公共

交通企业信息征集和反馈机制，定期收集公共交通经营者需求和建议，及时反馈企业服务评价和公众满意度结果，实现决策、管理、运营之间的有效沟通。

（四）构建公共交通信用评价体系。运用法治思维和互联网思维推进公共交通领域信用体系建设，建立覆盖城市公共交通企业、运营服务供应商、从业人员等不同服务主体的信用评价指标体系和评价制度，完善信用公开、查询和惩戒机制，以信用体系建设推动行业服务转型升级。依托城市公共交通大数据中心等基础信息平台，整合行业大数据资源，构建公共交通信用评价信息系统平台体系，推进跨区域、跨部门、跨业务的信用评价信息系统融合，推动信用评价结果共享和信用联动，实现一处失信、联合惩戒。依托移动互联网技术等信息化手段，创新信用评价征信方式，为服务对象提供便捷、及时的评价渠道，提升信用评价覆盖面和公信力。

四、打造全社会共同参与的公共交通发展机制

（一）营造公共交通发展良好舆论氛围。城市应持续开展多种形式的公共交通主题宣传活动，将公共交通出行纳入政府公益广告内容，增加公益广告播放力度。利用新闻、报刊、网络、车载视频等媒介加大城市公共交通发展规划、重点工程建设宣传力度。建立企业普及社会公众公共交通出行教育机制，明确宣传教育内容和要求，纳入城市公共交通企业考核内容，鼓励公共交通企业建立公众开放日制度，定期

开展公共交通服务进社区活动，加强企业与社会公众互动交流，让公交优先理念深入人心。

（二）建立社会综合监督体系。建立城市公共交通重点事项公布制度，明确政府、公共交通企业、相关服务提供商等公开事项、形式、程序和要求，构建行政监督、行业自律、社会监督、公众参与的综合监督体系。健全城市公共交通重大决策程序，落实重大决策的社会公示、公众听证和专家咨询论证制度，提高重大决策的科学化、民主化水平。完善城市公共交通规划编制和实施的公众参与和民主监督机制，建立公众意见征集和反馈机制，实现公众参与的制度化、常态化。

（三）发挥社会中介组织作用。组建全省城市公共交通专家库以及城市轨道交通运营安全管理、标准规范体系建设、安全生产管理等专项专家委员会，为城市公共交通发展提供技术咨询和人才支撑。充分发挥高等院校和科研机构等第三方中介组织在城市公共交通重大技术攻关、制订城市公共交通发展战略、行业规划、法规标准体系等方面的作用，充分发挥行业协会组织在公共交通行业诚信体系建设、组织行业交流、联系企业与政府主管部门的桥梁纽带作用，提高公共交通行业科学决策水平。

第四章 保障措施

第一节 加强组织领导协调

省城市优先发展公共交通联席会议总体协调督导本规划实施，统筹本规划重大政策制订、重点项目推进和规划实施考核评价等。省交通运输主管部门指导和推进规划实施，研究制订分年度规划实施计划，细化落实规划年度目标任务，具体协调和督导规划实施。省城市优先发展公共交通联席会议其他成员单位按照职责分工，协调配合推进规划实施。城市人民政府全面贯彻实施本规划，将本规划确定的目标和任务，贯穿到城市规划、建设和城市交通管理的全过程，纳入到保障和改善民生、为民办实事的工作计划，推进规划落实。建立规划实施省市联动机制，城市难以协调解决的跨区域、跨行业等公共交通发展难题，可报省城市优先发展公共交通联席会议协调解决。

第二节 加强规划编制指导

地级以上市按照本规划提出的发展目标、发展任务和符合性审查要点（见附件 3、4），编制和修编城市公共交通发展规划，建立完善的城市公共交通专项规划体系，并做好与城市总体规划等相关规划的衔接。省交通运输主管部门加强对地级以上市公共交通规划的编制指导，做好地级以上市公共交通规划符合性审查工作，并将地级以上市公共交通规划

与本规划衔接落实情况纳入城市公共交通发展绩效评价体系。各地级以上市可参照省符合性审查工作要求，指导辖州市县科学编制城市公共交通发展规划。

第三节 加大财税扶持力度

城市人民政府应将公共交通发展资金纳入公共财政体系，建立与城市公共交通规模和需求相匹配、持续稳定的公共财政投入机制。加快建立完善的公共交通领域购买服务制度，提高财政资金的使用效益。严格落实城市公交企业购置公共汽电车辆免征车辆购置税，依法免征公共交通工具的车船税和公交场站城镇土地使用税等扶持政策。完善城市公共交通行业的成品油价格补贴和新能源公交车运营补助政策，确保补贴及时足额到位。落实城市轨道交通运营企业电价优惠政策。推进公共交通投融资体制改革，进一步发挥市场机制的作用，吸引和鼓励社会资金参与公共交通基础设施建设、运营和公共交通运输服务等，在市场准入标准和优惠扶持政策方面，对各类投资主体同等对待，构建开放包容的投资环境。

第四节 强化公共交通用地保障

城市控制性详细规划要与城市综合交通规划和公共交通过规划相互衔接，优先保障公共交通设施用地。严格落实纳入控制性详细规划和修建性详细规划公共交通设施用地安

排，明确空间布局、建设用地性质、建设使用强度等控制性指标并纳入土地出让条件。加强公共交通用地监管，改变土地用途的由政府收回后重新供应用于公共交通基础设施建设。城市加快制订公共交通场站设施综合开发政策，在符合规划且不改变用途的前提下，按照市场化原则高效多元开发利用场站设施，支持公共交通持续健康发展。

第五节 推进重点任务实施

继续支持和推动国家“公交都市”和省级公共交通示范城市、城乡公共交通一体化示范城市等示范工程建设，开展汕潮揭地区公共交通一体化示范建设，并重点加大公共交通服务创新试点、区域公共交通枢纽等专项示范工程和重点建设项目支持力度。城市人民政府应重点推进纳入本规划重点发展任务的实施（见附件 5），加强重点发展任务的资金投入、土地保障、建设管理等。省城市优先发展公共交通联席会议重点加强重大项目跟踪监测，确保重大项目有效落实。

第六节 健全考核监测机制

落实城市人民政府公共交通发展主体责任，建立健全全省城市公共交通发展绩效评价机制。省城市优先发展公共交通联席会议每年度对各地城市公共交通发展情况进行综合考评，考评结果定期向社会公布。建立规划中期、终期评估和重大项目专项监测制度，加强规划实施的动态监测与跟踪

分析，有效推动本规划顺利实施。

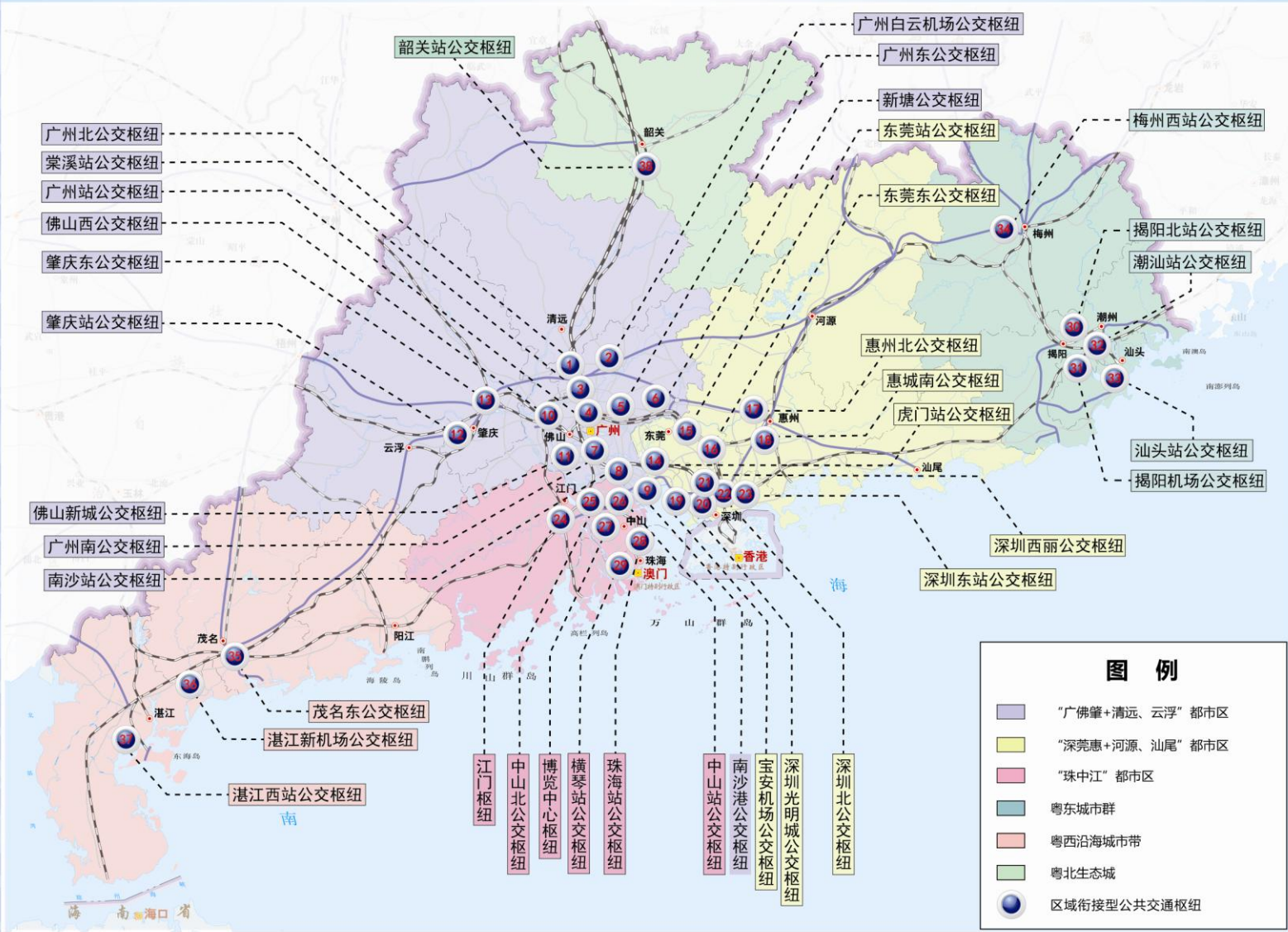
附件 1

广东省城市公共交通骨干网络建设建议汇总表

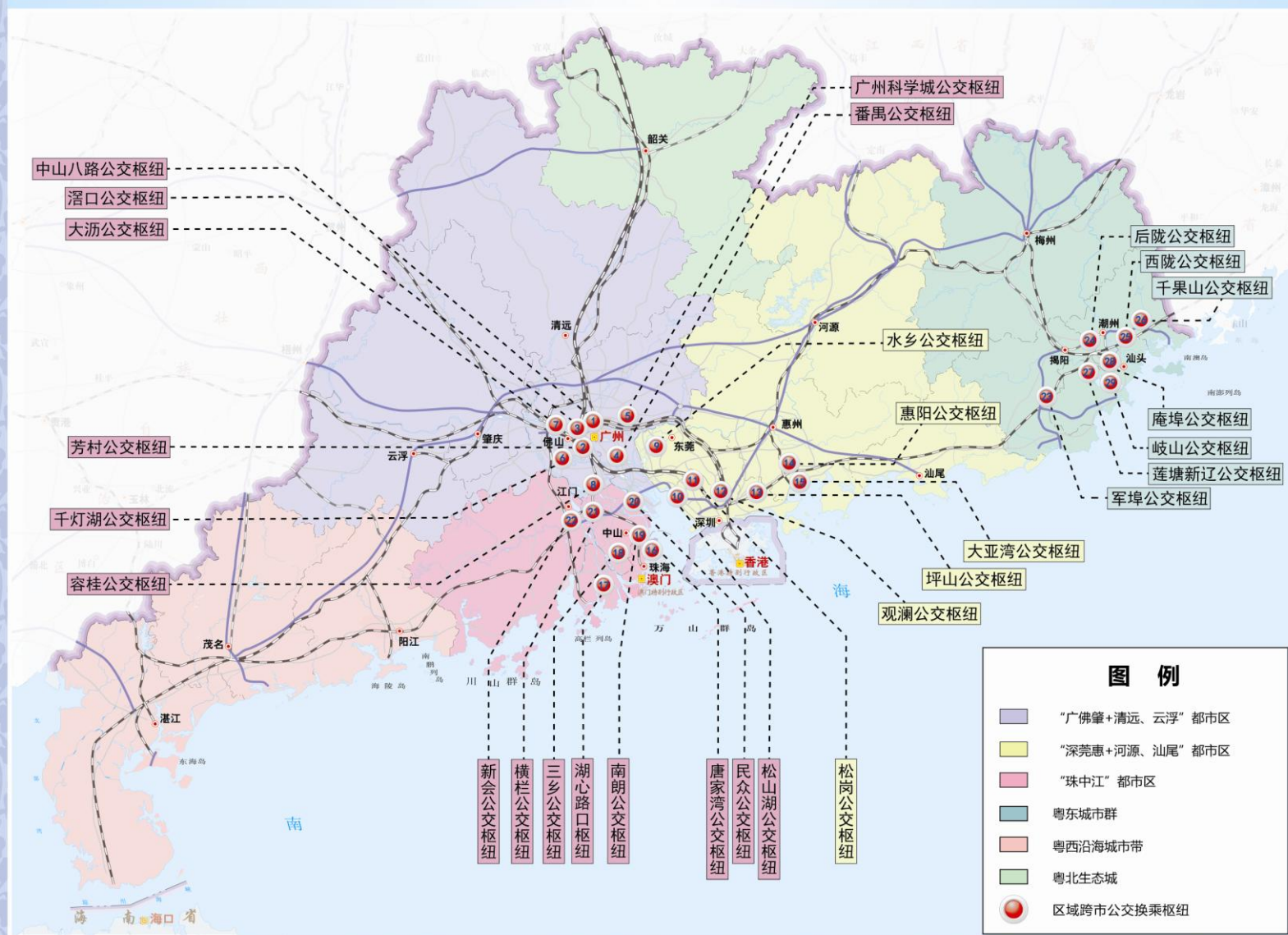
城市类型	骨干网络建设模式	不同模式建设规模	不同模式发展定位
≥ 1000 万	大运量轨道交通系统+ 中运量快速公交系统+ 路面公交专用道系统	1) 大运量轨道交通系统 广泛覆盖主要客流走 廊; 2) 中运量快速公交系统 广泛覆盖次要客流走 廊; 3) 公交专用道广泛覆盖 公交快线和干线网络。	1) 大运量轨道交通系 统为公共交通骨干 网络的服务主体; 2) 中运量快速公交系 统为公共交通骨干 网络的重要补充; 3) 基于公交专用道系 统的快线和干线公 交网络为路面公交 系统服务主体。
300 万-1000 万	大运量轨道交通系统+ 中运量快速公交系统+ 路面公交专用道系统	1) 大运量轨道交通系统 基本覆盖主要客流走 廊; 2) 中运量快速公交系统 基本覆盖主要和次要客 流走廊; 3) 公交专用道基本覆盖 公交快线和干线网络。	1) 大运量轨道交通系 统和中运量快速公 交系统为公共交通 骨干网络的主骨架; 2) 基于公交专用道系 统的快线和干线公 交网络为路面公交 系统服务主体。
50 万-300 万	中运量快速公交系统+ 路面公交专用道系统	1) 中运量快速公交系统基 本覆盖主要客流走廊; 2) 公交专用道基本覆盖公 交快线网络。	1) 中运量快速公交系 统为骨干; 2) 公交快线和干线网 络为主体。
≤ 50 万	常规公交网络	常规公交网络广泛覆盖城 市干线和次干线路网。	1) 常规公交网络为服务 主体。

备注：1、本表城市公共交通骨干网络体系建设建议主要适用于城市中心城区；
2、中运量快速公交系统包含轻轨、单轨、现代有轨电车等中运量轨道交通系统和快速公共交通系统等。

广东省区域衔接型公共交通枢纽规划布局图（2016-2020年）



广东省区域跨市公交换乘枢纽规划布局图（2016-2020年）



广东省区域衔接型公共交通枢纽规划布局汇总表

序号	枢纽名称	枢纽区位	枢纽功能	建设方式
1	广州北公交枢纽	广州火车北站	承担广州市公交集疏运，兼顾清远市南部、肇庆市南部公交衔接。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
2	广州白云机场公交枢纽	广州白云国际机场	承担广州市公交集疏运，兼顾清远市南部公交衔接。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
3	棠溪站公交枢纽	棠溪火车站	承担广州市公交集疏运，兼顾佛山市南部公交衔接。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
4	广州站公交枢纽	广州火车站	承担广州市公交集疏运，兼顾佛山东部地区公交衔接。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
5	广州火车东站	广州火车东站	承担广州市公交集疏运，兼顾佛山市东部地区公交衔接。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
6	新塘公交枢纽	广州新塘站	承担广州市东部公交集疏运，兼顾东莞市公交衔接。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
7	广州南公交枢纽	广州火车南站	承担广州市公交集疏运，兼顾佛山市公交衔接。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
8	南沙站公交枢纽	南沙高铁站	承担广州市南部公交集疏运，兼顾中山市北部地区公交衔接。	依托南沙高铁站一体化规划建设
9	南沙港公交枢纽	南沙港	承担广州市南部、中山市公交集疏运，兼顾珠海市东部片区公交衔接。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
10	佛山西公交枢纽	佛山火车西站	承担佛山市公交集疏运，兼顾广州市西部、肇庆市东南部地区公交衔接。	依托佛山西站一体化规划建设
11	佛山新城公交枢纽	佛山新城	承担佛山市公交集疏运，兼顾广州市西部公交衔接。	依托佛山新城站一体化规划建设
12	肇庆站公交枢纽	肇庆火车站	承担肇庆市南部公交集疏运，兼顾云浮市东北部、佛山市西北部公交衔接。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。

13	肇庆东公交枢纽	肇庆东站	承担肇庆市东部公交集疏运，兼顾佛山北部公交衔接。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
14	虎门站公交枢纽	虎门火车站	承担东莞市公交集疏运，兼顾深圳市北部地区公交衔接。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
15	东莞站公交枢纽	东莞火车站	承担东莞市公交集疏运，兼顾广州市东南部地区公交衔接。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
16	东莞东公交枢纽	东莞火车东站	承担东莞市公交集疏运，兼顾惠州市西部地区公交衔接。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
17	惠州北站公交枢纽	惠州北站	承担惠州市中部地区公交集疏运，兼顾东莞市东部地区公交衔接。	依托惠州北站一体化规划建设
18	惠城南站公交枢纽	惠城南站	承担惠州市南部公交集疏运、兼顾东莞市东部地区公交衔接。	依托惠城南站一体化规划建设
19	宝安机场公交枢纽	宝安机场	承担深圳市西部片区公交集疏运，兼顾东莞市南部公交衔接。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
20	深圳光明城公交枢纽	光明高铁站	承担深圳市公交集疏运，兼顾东莞市南部公交衔接。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
21	深圳西丽公交枢纽	深圳西丽	承担深圳市公交集疏运，兼顾东莞市南部地区公交衔接。	依托深圳西丽站一体化规划建设
22	深圳北公交枢纽	深圳北站	承担深圳市公交集疏运，兼顾惠阳市西部、东莞市南部地区。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
23	深圳东站公交枢纽	深圳东站	承担深圳市公交集疏运，兼顾惠州市南部地区、东莞市东南部公交衔接。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
24	江门枢纽	江门火车站	承担江门市东北部公交集疏运，兼顾中山市公交衔接。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
25	中山北公交枢纽	中山火车北站	承担中山市公交集疏运，兼顾广州市南部、江门市东部公交衔接。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。

26	中山站公交枢纽	中山火车站	承担中山市公交集疏运，兼顾广州市南部、江门市东部公交衔接。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
27	博览中心枢纽	博览中心	承担中山市公交集疏运，兼顾江门市东部、珠海市公交衔接。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
28	珠海站公交枢纽	珠海火车站	承担珠海市公交集疏运，兼顾中山市南部公交衔接。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
29	横琴站公交枢纽	横琴客运站	承担珠海市公交集疏运，兼顾中山市南部公交衔接。	依托横琴站一体化规划建设
30	揭阳北站公交枢纽	揭阳北站	承担揭阳市北部公交集疏运，兼顾汕头市西部、潮州市西部公交衔接。	依托揭阳北站一体化规划建设
31	揭阳机场公交枢纽	揭阳潮汕国际机场	承担揭阳市北部公交集疏运；兼顾汕头市西部，潮州市西部公交衔接。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
32	潮汕站公交枢纽	潮汕站	承担潮州市西南部公交集疏运，兼顾揭阳市东北部，汕头市公交衔接。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
33	汕头站公交枢纽	汕头站	承担汕头市公交集疏运，兼顾揭阳市东部，潮州市南部公交衔接。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
34	韶关站公交枢纽	韶关火车站	承担韶关市中部公交集疏运，兼顾清远市英德市公交衔接。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
35	湛江新机场公交枢纽	湛江新机场	承担湛江市东部公交集疏运，兼顾茂名市西南部公交衔接。	依托湛江新机场一体化规划建设
36	湛江西站公交枢纽	湛江火车西站	承担湛江市中部公交集疏运，兼顾茂名市西南部公交衔接。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
37	茂名东公交枢纽	茂名火车东站	承担茂名南部公交集疏运，兼顾湛江东北部公交衔接。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
38	梅州西站公交枢纽	梅州火车西站	承担梅州西部公交集疏运，兼顾河源市东部、赣州市东南部等公交衔接。	依托梅州火车西站一体化规划建设

广东省区域跨市公交换乘枢纽规划布局汇总表

序号	枢纽名称	枢纽区位	枢纽功能	建设方式
1	中山八路公交枢纽	广州中山八路公交总站	衔接广州西部、佛山南部等毗邻接壤区域。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
2	芳村公交枢纽	芳村汽车客运站公交站	衔接广州西部、佛山南部等毗邻接壤区域。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
3	滘口公交枢纽	滘口汽车客运站公交站	衔接广州西部、佛山南部等毗邻接壤区域。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
4	番禺公交枢纽	番禺汽车客运站公交站	衔接广州南部、佛山东南部等毗邻接壤区域。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
5	广州科学城公交枢纽	广州萝岗广州科学城	衔接广州东部、东莞西北部等毗邻接壤区域。	新建
6	千灯湖公交枢纽	佛山千灯湖公交总站	衔接广州、佛山东部等毗邻接壤区域。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
7	大沥公交枢纽	大沥汽车客运站公交站	衔接广州西部、佛山东北部等毗邻接壤区域。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
8	容桂公交枢纽	容桂汽车客运站公交站	衔接广州南部、佛山南部、中山市北部等毗邻接壤区域。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
9	观澜公交枢纽	观澜汽车客运站公交站	衔接广州南部、佛山南部、中山市北部等毗邻接壤区域。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
10	坪山公交枢纽	坪山汽车客运站公交站	衔接深圳、东莞东南部、惠州西南部等毗邻接壤区域。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
11	松岗公交枢纽	松岗汽车客运站公交站	衔接深圳西部、东莞等毗邻接壤区域。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
12	松山湖公交枢纽	松山湖科技产业园区	衔接深圳西部、东莞等毗邻接壤区域。	新建
13	水乡公交枢纽	东莞汽车客运西站公交站	衔接东莞、广州东北部、深圳西北部等毗邻接壤区域。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
14	大亚湾公交枢纽	大亚湾汽车客运站公交站	衔接惠州南部、深圳东部等毗邻接壤区域。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
15	惠阳公交枢纽	惠阳汽车客运站公交站	衔接惠州南部、深圳东部等毗邻接壤区域。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
16	唐家湾公交枢纽	城轨唐家湾公交站	衔接珠海、中山市等毗邻接壤区域。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
17	湖心路口枢纽	珠海湖心路口枢纽站	衔接珠海西部、江门东南部等毗邻接壤区域。	新建

18	三乡公交枢纽	三乡汽车客运站公交站	衔接中山市、珠海、江门等毗邻接壤区域。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
19	横栏公交枢纽	深茂横栏站	衔接中山市西部、江门等毗邻接壤区域。	新建
20	南朗公交枢纽	轻轨南朗公交枢纽	衔接中山市、珠海东部、广州南部等等毗邻接壤区域。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
21	民众公交枢纽	深茂民众站	衔接中山市、广州南部、珠海东部等毗邻接壤区域。	新建
22	新会公交枢纽	新会汽车客运站公交站	衔接江门东部、中山市等毗邻接壤区域。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
23	军埠公交枢纽	普宁军埠镇	衔接汕头、揭阳等毗邻接壤区域。	新增
24	后陇公交枢纽	后陇公交首末站	衔接潮州、汕头、揭阳东北部等毗邻接壤区域。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
25	西陇公交枢纽	西陇公交首末站	衔接潮州、汕头东部等毗邻接壤区域。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
26	千果山公交枢纽	汕潮公交换乘总站	衔接潮州、汕头东部等毗邻接壤区域。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
27	莲塘新辽公交枢纽	莲塘新辽公交站	衔接潮州南部、汕头、揭阳东部等毗邻接壤区域。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
28	庵埠公交枢纽	潮安车站公交站	衔接潮州南部、汕头、揭阳北部等毗邻接壤区域。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。
29	岐山公交枢纽	岐山汽车客运站公交站	衔接潮州南部、汕头、揭阳北部等毗邻接壤区域。	基于现状改造，新增区域公交换乘枢纽功能。

附件 3

广东省地级以上市公共交通运输规划符合性审查要点和要求

审查类别	审查要点	审查要求
技术性审查	总体要求	1. 满足交通运输部《城市公共交通运输规划编制指南》对规划目的、规划范围、规划原则、规划程序的总体要求。
	主要内容	2. 满足交通运输部《城市公共交通运输规划编制指南》对规划报告编制的11项主要内容的总体要求。
	技术要点	3. 符合交通运输部《城市公共交通运输规划编制指南》提出的规划编制技术要点要求。
	主要成果	4. 包含交通运输部《城市公共交通运输规划编制指南》提出的主要规划成果内容。
衔接性审查	发展目标	5. 城市公共交通运输规划目标指标体系应当包含本规划目标体系对应类别的所有指标；约束性指标的目标值不得低于本规划约束性指标值，预期性指标的目标值应当与本规划预期性指标值总体相接近。
	服务体系	6. 城市公共交通运输规划应当按照第三章发展任务第一节至第三节相关要求，统筹基本公共交通运输服务和多元化公共交通运输服务发展。

衔接性审查		7. 城市公共交通运输规划应当按照第三章发展任务第四节相关要求，统筹区域公共交通运输发展。
		8. 非珠三角地区地级以上市城市公共交通运输规划应当按照第三章发展任务第二节相关要求，统筹市区道路客运公交改造和农村客运发展。
	基础设施	9. 城市公共交通运输规划应当按照本规划第三章发展任务第四节和附件2相关要求，统筹规划区域公共交通运输枢纽。
		10. 300万以上城市公共交通运输规划应当按照本规划第三章发展任务第二节相关要求，统筹规划城市外围区主要轨道交通站点等驻车换乘系统。
		11. 城市公共交通运输规划应当按照本规划第三章发展任务第六节相关要求，统筹规划新能源公交车充换电基础设施。
	服务网络	12. 城市公共交通运输骨干网络主导模式应当与附件1主导模式建设建议总体要求相适宜。
		13. 城市公共交通运输规划应当按照第三章发展任务第二节相关要求，构建规划布局多层次的公共交通运输网络。
		14. 城市公共交通运输规划应当按照第三章发展任务第四节相关要求，统筹城际公交化客运、跨市公交以及连通区域综合客运枢纽的集疏运网络发展。

衔接性审查	其他方面	15. 城市公共交通运输规划应当按照本规划第三章发展任务第六节相关要求，统筹新能源公交车推广应用目标落实等。
		16. 城市公共交通运输规划应当按照本规划第三章发展任务第五节相关要求，统筹城市公共交通信息化系统建设等。
		17. 城市公共交通运输规划应当按照本规划第三章发展任务第七节相关要求，统筹公共交通安全管理设施设备配置等。
		18. 城市公共交通运输规划应当统筹对接纳入本规划附件5的重点项目。

附件 4

广东省地级以上市公共交通运输规划符合性审查流程

一、前期准备

（一）省交通运输主管部门按照本规划相关要求，制订《广东省城市公共交通运输规划符合性审查方案》。

（二）地级以上市交通运输主管部门按照《广东省城市公共交通运输规划符合性审查方案》要求，组织编制或编修城市公共交通运输规划及公共交通行业相关专项规划。

二、申报程序

（三）地级以上市交通运输主管部门将新编或修编后的城市公共交通运输规划报区域公共交通协调管理委员会审查。

（四）地级以上市交通运输主管部门将区域公共交通协调管理委员会审查同意后的城市公共交通运输规划以书面和电子版形式一并报省交通运输主管部门。

三、组织实施

（五）省交通运输主管部门收到符合性审查材料后，组建符合性审查技术委员会。

（六）符合性审查技术委员会按照《广东省城市公共交通运输规划符合性审查方案》，开展符合性审查。

（七）符合性审查技术委员会根据审查情况，出具地级以上市公共交通运输规划符合性审查意见，提交省交通运输主管部门。

四、结果采纳和反馈

（八）省交通运输主管部门将最终确认的符合性审查意见，以书面形式反馈地级以上市交通运输主管部门并抄送城市人民政府。

（九）地级以上市交通运输主管部门按照符合性审查意见，进一步修改完善城市公共交通运输规划及公共交通行业相关专项规划。

（十）地级以上市交通运输主管部门将修改后的城市公共交通运输规划报城市人民政府批准实施。

（十一）地级以上市交通运输主管部门将城市人民政府最终批准实施的城市公共交通运输规划报省交通运输主管部门和区域公共交通协调管理委员会备案。

附件 5

广东省城市公共交通重点发展任务汇总表（2016-2020 年）

序号	项目名称	建设内容和要求	实施年限
1	厘清政府公共交通职责边界	1) 制订基本公共交通服务项目和服务标准。	2016-2018 年
		2) 制订基本公共交通服务年度提升计划并建立第三方评估制度。	2018-2020 年
		3) 建立以基本公共交通服务为导向政府购买服务制度以及公共财政投入政策和保障机制，并纳入公共财政预算管理。	2018-2020 年
		4) 改革基本公共交通服务财政投入和补贴模式，提高公共财政资金利用效率。	2018-2020 年
		5) 建立多元化公共交通服务标准规范体系和监督管理机制。	2016-2020 年
		6) 建立城市公共交通规划与城市总体规划、控制性详细规划、土地利用总体规划等重大规划之间多规衔接的规划编制和征询机制，实现不同规划间的统筹衔接。	2016-2018 年
		7) 编制城市公共交通发展战略，明确城市公共交通发展定位、系统结构和发展模式，提出城市公共交通发展的战略目标和任务。	2016-2020 年

		8) 开展城市公共交通领域新型交通方式发展战略研究。	2016-2020 年
2	普及均等化的基本公共服务	9) 完善城市公共交通场站设施, 推进城市公交枢纽站、首末站、停车场、保养场、中途停靠站等设施建设, 推进 300 万人口以上城市中心城区公交专用道系统建设和城市外围区轨道交通站点驻车换乘系统建设。	2016-2020 年
		10) 1000 万以上人口城市推进多层次快速公共交通系统和“最后一公里”出行服务网络建设。	2016-2020 年
		11) 300 万-1000 万人口城市推进市多层次、一体化公共交通网络建设, 试点推进镇村公交发展。	2016-2020 年
		12) 50 万-300 万人口城市推进市区基本公共交通服务全覆盖工程。	2016-2020 年
		13) 50 万人口以下城市完善市区公交网络, 统筹公共交通与农村客运协调发展。	2016-2020 年
3	提供多元化的城市公共服务	14) 建立多元化公共交通运输管理政策体系, 引导传统公共交通企业、道路客运企业、互联网企业以及其他社会资本依法投资经营和提供多元化的公共交通服务。	2016-2020 年
		15) 完善多元化公共交通定价机制, 建立多元化公共交通服务价格监测机制, 实现多元化公共交通灵活定价。	2016-2020 年

		16) 创新发展多种形式的多元化公共交通服务, 引导多元化公共交通实现与其他运输方式的错位发展和规范经营。	2016-2020 年
		17) 以广州、深圳为试点, 开展“互联网+公共交通”多元服务创新示范工程, 探索新型公共交通服务模式。	2016-2020 年
4	构建一体化的公共交通服务体系	18) 环珠江口湾区、三大新型都市区、粤东城市群和粤西沿海城市带等区域加快建设协调高效的区域公共交通协调发展机制。	2016-2018 年
		19) 创新城市公共交通规划编制理念, 完善公共交通规划编制和征询机制, 强化区域不同城市公共交通规划衔接。	2016-2018 年
		20) 推进纳入全省区域交通枢纽目录的公交枢纽规划和建设, 建成布局集约化、衔接网络化、换乘便捷化、运行高效化的区域公交枢纽体系。	2016-2020 年
		21) 加快珠三角城市轨道交通网络建设和粤东地区城际轨道交通网络规划建设, 推进广州、深圳、佛山、东莞等市城市轨道交通网络衔接。	2016-2020 年
		22) 推进城际道路客运市场改革, 构建多层次、快速化的城际道路客运体系。	2016-2020 年
		23) 环珠江口湾区、三大新型都市区、粤东城市群和粤西沿海城市带等城市群建立区域公共交通服务标准, 逐步提供一体化的区域公共交通运营服务。	2016-2020 年

5	打造智慧高效的公共交通系统	24) 编制全省智能公共交通信息平台总体框架, 建立公共交通信息系统和设备终端等标准体系, 科学指导和推动全省公共交通智能化建设。	2016-2018 年
		25) 建设全省统一的公众出行信息服务平台, 为社会公众提供全出行链、一站式出行信息服务。	2016-2020 年
		26) 推进“岭南通”在城市公共交通运输工具的全覆盖以及在城乡道路客运、城际轨道交通等领域的应用, 推进全国交通“一卡通”互联互通。	2016-2020 年
		27) 建设全省统一的 12328 交通运输服务监督电话系统和运行监测中心, 建设广东省客运车船服务与安全质量评测系统, 建成全省运输行业云监管平台, 拓展公众服务监督便捷通道。	2016-2020 年
		28) 构建公共交通大数据中心, 建立城市公共交通数据开放平台, 实现不同层级公共交通数据资源有效整合。	2016-2020 年
		29) 建设全省统一的城市公共交通管理信息平台 and 行业监管平台。	2016-2020 年
		30) 推进全省城市公共交通运输工具车载卫星定位系统和场站视频监控工程。	2016-2020 年
6	提升公共交通绿色低碳发展能力	31) 推进国家新能源汽车推广应用示范城市和示范区建设, 引导城市群建立区域新能源汽车推广应用联盟, 推进新能源汽车在短途道路客运、新型公共交通服务领域推广应用。	2016-2020 年

		32) 推进城际和城市新能源汽车充换电设施建设，建成数量适度超前、布局合理、使用便利、标准规范统一的公共交通充换电服务体系。	2016-2020 年
		33) 探索新能源公交车和充换电设施商业化运营，依托行业协会构建多方参与的新能源公交车推广应用联盟。	2016-2020 年
		34) 加快淘汰黄标公交车。	2016-2017 年
		35) 推进广州、湛江、惠州等市城市客运轮渡系统建设。	2016-2020 年
		36) 推进城市慢行交通系统建设，构建连续、系统的步行和自行车交通系统和公共自行车系统，规范引导共享单车发展。	2016-2020 年
		37) 推进 300 万人口以上城市试点“公共交通社区”建设。	2016-2020 年
		38) 建立城市公共交通能源管理制度，健全公共交通领域节能减数监测和采集系统。	2016-2020 年
7	健全公共交通运营安全保障体系	39) 推进城市公共交通企业安全生产达标化。	2016-2020 年
		40) 制订全省城市公共汽电车突发事件应急预案和城市轨道交通突发事件应急预案，建立健全全省交通运输安全监管和应急管理平台。	2016-2020 年

		41) 完善城市公共交通安全监督和应急救援机制, 建立跨区域、跨部门、跨行业的应急联动机制, 提升公共交通安全管理水平。	2016-2020 年
		42) 建立健全城市公共交通突发事件现场处置应对体系, 提升突发事件事故现场处置能力。	2016-2020 年
		43) 落实新开通城市轨道交通线路试运营评审制度和已开通运营城市轨道交通线路的第三方运营安全评估制度。	2016-2020 年
		44) 制作城市公共交通乘车安全和突发事件应急手册和公益视频, 普及公众安全应急知识。	2016-2020 年
8	建立现代公共交通管理体系	45) 建立以广东省城市公共交通条例为统领的公共交通政策法规体系和标准规范体系。	2016-2020 年
		46) 改革公共交通定价机制, 建立多层次、差别化的票价体系和弹性调价机制。	2016-2020 年
		47) 建立驾培市场、技工院校、自主培训等多渠道驾驶员培训机制, 制订公共交通从业人员就业综合扶持政策, 缓解公交驾驶员“招工难”。	2016-2020 年
		48) 建立城市公共交通信用评价体系和公共交通满意调查制度。	2016-2020 年

附件 6

广东省城市公共交通发展目标体系指标说明

1、城市公共交通乘客满意度

(1) 指标定义：统计期内，城市公共交通服务质量乘客满意度调查有效问卷的平均得分率。（单位：%）

(2) 计算方法：

$$\text{城市公共交通乘客满意度} = \frac{\sum \text{单份有效调查问卷得分}}{\text{有效调查问卷总数} \times 100} \times 100\%$$

其中：单份有效调查问卷得分 = $\sum$ （单项调查内容得分 × 调查内容权重）

2、公共交通占机动化出行分担率

(1) 指标定义：统计期内，中心城区居民选择城市公共交通的出行量与机动化出行总量之比。（单位：%）

(2) 计算方法：

$$\text{公共交通机动化出行分担率} = \frac{\text{城市公共交通出行量}}{\text{机动化出行总量}} \times 100\%$$

其中：城市公共交通出行量包括采用公共汽电车、轨道交通、城市客运轮渡等交通方式的出行量；机动化出行总量是指使用公共汽电车、轨道交通、城市轮渡、小汽车、出租汽车、摩托车、通勤班车、公务车、校车等各种以动力装置驱动或者牵引的交通工具的出行量。

3、公共交通站点 500 米半径覆盖率

(1) 指标定义：统计期内，中心城区的建成区内城市公共交通站点 500 米半径覆盖面积与中心城区的建成区面积之比。（单位：%）

(2) 计算方法：

$$\text{公共交通站点 500 米半径覆盖率} = \frac{\text{公共交通站点 500 米半径覆盖面积}}{\text{中心城区的建成区面积}}$$

其中：城市公共交通站点包括公共汽电站点和轨道交通站点，轨道交通站点位置按照进出站口位置计算。

4、万人公交车辆拥有量

(1) 指标定义：统计期内，按市区常住人口计算的每万人平均拥有的公共交通工具标台数。（单位：标台/万人）

(2) 计算方法：

$$\text{万人公交车辆拥有量} = \frac{\text{市区公共交通标台总数}}{\text{市区常住人口规模}}$$

其中：公共交通标台总数包括公共汽车、电车和轨道交通（含地铁、轻轨、有轨电车等）车辆按一定的比例折算的标台数。

5、建制村客运通达率

(1) 指标定义：统计期内，辖区已开通公共客运的建制村占辖区全部建制村规模的比重。（单位：%）

(2) 计算方法：

$$\text{建制村客运通达率} = \frac{\text{辖区已开通公共客运的建制村数}}{\text{辖区建制村总规模}} \times 100\%$$

其中：公共客运包括城乡道路客运、公共交通等客运方式。

6、多元化公共交通服务体系

指标定义：多元化公共交通服务体系是指除基本公共交通服务外，城市针对社会公众个性化、高品质的出行需求，以市场化方式为主导，提供的定制公交、网络预约公交、直达公交、大站公交、旅游观光巴士等多元化公共交通服务。

7、高峰时段公交车辆平均运营时速

(1) 指标定义：统计期内，高峰时段中心城区公交车辆行驶里程与行驶时间之比。（单位：公里/小时）

(2) 计算方法：

中心城区高峰时段公交车辆平均运营时速

$$= \frac{\text{高峰时段内中心城区公交车辆行驶里程}}{\text{行驶时间}}$$

8、城市公共汽电车正点率

(1) 指标定义：统计期内，城市公共汽电车始发站正点发班班次和末站到站正点班次之和与计划总班次之比。（单位：%）

(2) 计算方法：

$$\text{城市公共汽电车正点率} = \frac{\Sigma(\text{始发正点班次} + \text{末站到站正点班次})}{\Sigma(\text{计划发车班次} \times 2)} \times 100\%$$

其中：城市公共交通汽电车发车时间以公共汽电车首站离站时间为准，实际发车比计划排班晚 2 分钟以内（不允许提前发车）记为发车正点；末站到站正点定义为“快 2 慢 5”，即实际末站到站时间比计划排班早 2 分钟或晚 5 分钟以内记为末站到站正点。

9、区域公共交通协调管理机制

指标定义：城市所在城市群建立了区域公共交通协调管理委员会和技术委员会，统筹高效、协调顺畅的区域公共交通协调管理机制有效建立和良好运作。

10、中心城区到达区域综合客运枢纽公共交通出行时间

指标定义：城市中心城区乘客选择公共交通方式到达距离最近的区域综合客运枢纽的出行时间。（单位：分钟）

11、城市综合客运枢纽不同运输方式换乘时间

指标定义：同一城市综合客运枢纽空间范围内，乘客通过步行或枢纽内免费换乘运载工具等方式，实现不同运输方式之间换乘的出行时间。（单位：分钟）

12、社会公众综合出行信息服务平台

指标定义：城市建成了以智能手机为主要查询方式，涵盖民航、铁路、轨道交通、公路客运、公共交通等多种运输方式出行信息的统一服务平台。

13、公共交通工具智能化调度和监控率

（1）指标定义：统计期内，纳入城市公共交通管理部门监控平台的城市公共交通营运车船数占城市公共交通营运车船规模的比重。（单位：%）

（2）计算方法：

公共交通工具智能化调度和监控率

$$= \frac{\text{纳入智能化调度和监控平台的公共交通工具船数}}{\text{公共交通运营车船总数}} \times 100\%$$

其中：公共交通工具包括城市轨道交通系统、公共汽电车系统运营车辆及城市客运轮渡系统营运客轮。

14、公共交通一卡通覆盖率

（1）指标定义：安装使用全省公交一卡通标准终端的公交车辆数占公交车辆总数的比例。（单位：%）

（2）计算方法：

$$\text{公交一卡通覆盖率} = \frac{\text{安装使用公交一卡通标准终端公交车辆数}}{\text{公交车辆总数}} \times 100\%$$

15、城市交通绿色出行分担率

（1）指标定义：统计期内，中心城区城市公共交通、自行车、步行等出行量与全方式出行总量之比。（单位：%）

（2）计算方法：

城市交通绿色出行分担率

$$= \frac{(\text{城市公共交通} + \text{自行车} + \text{步行}) \text{出行量}}{\text{全方式出行总量}} \times 100\%$$

16、新增及更换公交车中新能源公交车比重

（1）指标定义：城市年度新增及更新的新能源公交车辆数与年度新增及更新公交车总数之比。（单位：%）

(2) 计算方法:

新增及更换公交车中新能源公交车比重

$$= \frac{\text{年度新增及更新的新能源公交车辆数}}{\text{年度新增及更新的公交车辆数}} \times 100\%$$

其中: 新能源公交车是指纳入国家“新能源汽车推广应用推荐车型目录”的纯电动公交车、燃料电池公交车和插电式混合动力公交车。

17、城市公共汽电车责任事故死亡率

(1) 指标定义: 统计期内, 城市公共汽电车每行驶相应里程发生的同等及以上责任的交通事故死亡人数。(单位: 人/百万车公里)

(2) 计算方法:

$$\text{城市公共汽电车责任事故死亡率} = \frac{\text{城市公共汽电车责任事故死亡人数}}{\text{城市公共汽电车运营总里程}} \times 100\%$$

18、城市轨道交通责任事故死亡率

(1) 指标定义: 统计期内, 城市轨道交通车辆每行驶相应里程发生的同等及以上责任的交通事故死亡人数。(单位: 人/百万车公里)

(2) 计算方法:

$$\text{城市轨道交通责任事故死亡率} = \frac{\text{城市轨道交通责任事故死亡人数}}{\text{城市轨道交通运营总里程}} \times 100\%$$

19、公共交通补贴补偿资金到位率

(1) 指标定义：统计期内，公共财政实际支出的公共交通补贴补偿资金占公共财政实际应当承担的公共交通补贴补偿资金规模比重。（单位：%）

(2) 计算方法：

公共交通补贴补偿资金到账率

$$= \frac{\text{公共财政实际支出公共交通补贴补偿资金}}{\text{公共财政应当承担公共交通补贴补偿资金}} \times 100\%$$

20、每标准车平均综合服务面积

(1) 指标定义：统计期内，公共交通车辆场站服务面积与公共交通标台数的比值（单位：平方米/标台）

(2) 计算方法：

$$\text{每标准车平均综合服务面积} = \frac{\text{公共交通车辆场站服务面积}}{\text{公共交通标台数}}$$

其中：公共交通车辆场站服务面积包括停车场、维修场、保养场、枢纽站、首末站等场所的实际占地面积；公共交通标台数是指城市公共汽电车营运车辆按相应的标准当量折算成的营运车辆数。

21、多层次差别化公共交通价格体系

指标定义：城市综合考虑社会承受能力、企业运营成本和交通供求状况等，完善公共交通价格形成机制，根据服务质量、运输距离以及各种公共交通换乘方式等因素，建立多层次、差别化的价格体系。