

佛山市创建国家公交都市 示范城市实施方案

佛山市人民政府
二〇一七年十一月

目 录

一、对公交都市的理解.....	1
(一) 公交都市的定义.....	1
(二) “公交都市”与“公交优先”的差异.....	1
(三) 公交都市的核心内涵.....	3
二、建设思路和周期.....	5
(一) 指导思想.....	5
(二) 基本原则.....	6
(三) 建设周期.....	8
三、创建主题及特色.....	8
四、建设目标.....	12
(一) 总体目标.....	12
(二) 具体目标.....	15
(三) 总体架构.....	19
五、公交都市创建关键任务.....	21
(一) 公共政策与措施构建.....	21
(二) 顶层设计优化.....	29
(三) 公交出行一体化工程.....	37
五、保障措施.....	90
(一) 组织机构保障.....	90
(二) 考核评估机制.....	92
(三) 体制机制保障.....	93
(四) 政策法规保障.....	94
(五) 城市资源保障.....	94
(六) 舆论宣传保障.....	97

一、对公交都市的理解

（一）公交都市的定义

“公交都市”最早用于罗伯特·瑟夫洛的著作“公交都市”一书，书中定义：“一个城市能够称为公交都市，是它的公共交通服务与城市形态相互配合默契可以有效发挥公交优势；一个功能卓著和可持续的公交都市并不等同于一个公共交通在很大程度上取代小汽车，或者甚至承担了大多数机动化出行的地区，而是代表一种城市形态和机动化环境，那里的公共交通是比目前在许多工业化国家里存在的更加值得尊敬的，一种能有效替代小汽车出行的交通方式”。

“公交都市”直接着眼于城市形态和交通体系的协调关系，其核心和关键的要素就是妥善处理好人、交通、土地三者的关系，只有当公共交通与城市空间及土地利用、道路路网系统之间充分协调，才能形成有机、高效、健康、宜人的城市布局与人居环境，实现交通与城市、经济、生活的和谐共生。“公交都市”的核心内涵不仅仅要体现在构建以优质公共交通为主导的城市交通体系，更应该涵盖以公交为导向的城市空间形态布局以及以公交为引导的城市土地利用开发模式。

（二）“公交都市”与“公交优先”的差异

“公交优先”和“公交都市”都是以“公共交通”作为载体而形

成的发展战略，但两者最终想要实现的目标和宗旨是有差异的。“公交优先”最终目标还是落点于公共交通发展，旨在形成以公交为主导的公共交通系统，最大作用的发挥公共交通在城市交通中的主导作用。通过“公交优先”战略希望政府部门在综合交通政策上要确立公交优先发展的地位，并在政策上给予支持(包括经济扶持)；在城市规划、建设上，应优先落实公共交通设施用地；在交通资源的使用与管理上，确保优先分配公共交通资源。这些战略目标具体体现还是围绕公共交通的发展作为中心，提升公共交通竞争力，而对公共交通与城市布局、城市用地模式之间的联系，未能做出战略部署。

罗伯特·瑟夫洛在《公交都市》中表述“公交都市是一个公共交通与城市发展形态和谐共存、在发展过程中不断相互支持和促进的城市状态”，是公共交通、城市空间形态、城市土地利用模式等城市要素和谐发展的一种发展状态。要形成这种状态需要经历循序渐进的良性发展过程，通常按照两种模式着手规划建设：一种是通过调整用地模式创造有利于发展公共交通的环境，如形成明显的公共交通走廊，在走廊内重点发展公共交通；另一方面则是调整公共交通的服务和技术，以更好的适应城市发展。“公交都市”的技术策略不只着眼于如何改进“公共交通”，而且也努力寻求如何构建城市与公共交通的和谐。“公交都市”的战略目标宗旨最终落点于城市发展，不仅要实现公共交通在城市交通系统中发挥主导作用，更要实现公共交通主动引领支撑城市的协同发展。

（三）公交都市的核心内涵

1) 以公交为支撑的城市空间布局

公共交通走廊引导城市线形集聚：沿轴线发展的城市形态结构(指、带状)具有针对公共交通的适应性。无论是否受到地形条件限制的地区，这样的轴向发展始终是既有利于城市紧凑集约发展，也有利于公共交通客流吸引和集聚的。不同规模和不同形态城市应当根据自身实际选择适宜的公交方式和公共交通走廊。城市沿轴带延伸的边界取决于所依赖的交通方式。公共交通走廊沿线安排布置的城市功能和用地强度应当与走廊上的公交运输能力相匹配。

公交枢纽、站点引导城市中心体系：公交引领下的城市中心体系规划需要体现的原则是：其一，城市中心体系与城市公交网络和枢纽体系的空间耦合。其二，公交设施容量及服务能够对城市中心地区发展发挥足够的支撑支持。其三，中心地区道路交通设施配置及交通需求管理和建筑总平面合理布置也是中心地区规划建设必须处理好的关键。其中核心问题是平衡中心地区交通的机动性和可达性的关系，平衡中心地区相对高强度开发与道路交通容量之间的关系。

2) 以公交为引导的城市土地开发

在城市用地规划布局时,既要注意用地布局的紧凑性,也要注意用地功能适度混合。用地功能混合的手段主要表现为两类：一类是以减少非通勤交通的出行距离为特征的混合用地类型，即商业、居住、办公以及其他服务性用地的混合，用以减少基于居住地的各类生活性出

行(如购物、就学、部分就业及娱乐出行);另一类是以减少通勤出行距离为特征的混合用地开发类型,即居住用地和就业岗位的用地混合,用以减少通勤出行距离,缓解通勤交通压力。公交优先引导下的城市需要保持一定的建筑和人口密度,在条件允许的前提下,应当尽可能使不同的功能混合,从而避免单一功能过量积聚带来的城市问题。

3) 以公交为导向的交通资源分配

在单位时间内,公共交通可以利用单位道路面积完成较大的客运周转量,其效率远远高于私人交通。由于公共交通在私密性、舒适度方面与私人交通差异巨大,公共交通的优先发展并不存在自发性。此外,公共交通受道路拥堵影响比私人交通更大,而道路服务水平提升带来的公共汽(电)车的车速增加幅度小于小汽车。因此,大量的交通设施投入并不能解决公共交通的发展弱势,若期望公共交通发挥更大的作用,就必须在交通资源上对其作出倾斜,在道路资源分配上保证公共交通在与私人小汽车的竞争中处于相对有利的地位,从城市交通体系上向公共交通倾斜。

4) 以抑制小汽车出行为目标的交通需求管理

公交都市的构建离不开交通需求管理政策的推行,通过限制泊位供给、提高停车成本、部分路段限制小汽车行驶方向等手段,拉大私人小汽车与公共交通之间的使用成本差距,降低小汽车出行便捷性。并通过完善慢行交通系统与公共交通系统的衔接,提升慢行出行环境,缩小公交出行与小汽车出行的舒适度差距。

5) 以公交为主导的城市出行结构。

公交服务体系直接面向乘客，对乘客使用公共交通的意愿起到决定性作用。公交都市必须有完善的公交服务体系，才能保证公交服务具有吸引力和竞争力，才能吸引更多的市民使用公共交通出行，最终实现以公交为主导的城市出行结构。

完善的公交服务体系体现在硬件环境和软件环境两个方面。硬件环境包括多层次多样化的公交网络和换乘设施、良好的车辆状况和行车环境、整洁舒适车厢环境、安全舒适的车站环境、和清晰及时的行车信息服务、公交智能化水平等。这些硬件环境是保障公交服务方便、快捷、安全、舒适、可靠的必要条件。公交服务的软件条件包括公交运营计划安排、公交企业员工技术技能、服务态度与服务水平等。这些软件环境是增强和保持公共交通亲和力、吸引力和竞争力的充分条件。

二、建设思路和周期

（一）指导思想

为全面贯彻落实党的十九大精神，围绕新时代人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾，我市将坚持以人民为中心的发展思想，秉持新发展理念，坚持全面深化改革、坚持推进法治政府建设，积极响应绿色出行行动号召，坚定不移推动可持续发展的公交都市示范城市建设，促进交通强市建设，更好地满足人民群众日益增长的高品质公共交通出行需求。

以都市建设为核心，以公交发展为线索，全面推进公交都市建设，优化与重构城市空间布局，构建以公共交通为主导的综合交通体系，缓解人民日益增长的高品质出行需求和不平衡不充分的交通体系发展矛盾、提高保障和改善民生水平。坚持实施创新驱动、区域协调发展、可持续发展战略，坚持规划、建设、管理、服务多管齐下，实施供给侧结构性改革，努力创建佛山特色、国内领先的品质公交都市示范城市。不断优化公共交通网络，扩大公共交通覆盖面，加快公交基础设施和信息化建设，为乘客提供方便周到、快速准时、经济舒适、绿色环保、安全可靠的优质公共交通服务，引导市民选择公共交通作为主要出行方式，提高公共交通出行分担率。力争建设与城市总体布局相协调、与城市发展目标相适应、有佛山特色、结构合理、功能完善的城市公共交通系统。力争至 2020 年，将佛山市打造成为国内领先的国家“公交都市”创建城市，为建设“先进制造基地、产业服务中心、岭南文化名城、美丽幸福家园”提供有力的交通保障。

（二）基本原则

（1）公交引导，城市重塑

充分利用公共交通走廊在城市中产生的发展动力，实现交通走廊对城市功能发展的优化和提升。注重公共交通枢纽与城市中心体系构建的融合，在不同等级的公共交通站点周边选择适宜的用地性质、开发规模和总体强度，体现交通枢纽对城市中心培育壮大的支撑与引导。摒弃公共交通是土地使用配套的理念，建立公共交通与土地开发间的

有机耦合关系。

（2）政府主导，政策配套

坚持以市政府为统筹引领，区政府履职落实，充分发挥各相关部门的职能优势，进一步完善城市公共交通在规划、建设、资金、用地、路权、税费等方面的配套政策。不断提升公共交通发展水平，增强公共交通的吸引力，使广大乘客愿意乘公交、更多乘公交。

（3）需求管理，资源倾斜

以人民为中心的交通体系，应能高效、集约、规模的利用现有的交通资源，满足最广大市民的出行需求。公共交通作为相对于私人小汽车而言单位时间内运送能力更大的出行方式，是贯彻以人为本理念的最佳交通出行方式。市政府应强力施行交通需求管理、城市资源向公交倾斜的公共政策，抑制小汽车出行需求，营造更为舒适便捷的公交出行环境，引导出行需求更多地通过品质不断提升的公共交通实现。

（4）深化改革，完善体制

按照交通运输“大部制”改革的要求进一步理顺管理体制，加强各单位之间的协调配合，完善工作机制，共同推进国家“公交都市”创建工作。发挥佛山市 TC 模式的优势，促进与现代公共交通相适应的规划、建设、管理和运营体制的完善，为乘客提供优质的公共服务。积极推进 TOD 战略，发挥规划的引导与调控作用，坚持公交与城市协调发展，促进土地使用的混合式开发，提高土地利用效率，结合科学的的城市设计提升城市活力。积极推进公交网络供给侧结构性改革，打造公交骨干线路，形成公交走廊，加快辅助公交建设，为市

民提供灵活、高品质的服务，倒逼区域常规公交网络结构优化。

（5）科技创新，智慧发展

贯彻创新驱动发展战略，充分发挥人才和科技优势，加快构建公共交通科技创新体系，全面提升公共交通系统科技水平。构建佛山市客运一体化数据中心，搭建辅助公交与出租服务平台，协调不同交通方式间的协调调度，实现一体化出行服务，快速匹配需求与运力。创新城市交通大数据的分析与共享，促进数据有效充分利用，以大数据实现智慧发展，加快城市交通运输组织、交通规划和建设方法的革新。

（6）协同推进，分步实施

以为人民群众提供安全、便捷、公平、和谐的公共交通服务为出发点，及时总结国家“公交都市”建设过程中出现的经验和问题，积极推进。坚持标本兼治、长短结合，正确处理好近期与远期的关系，纵向按照“市政府-区政府”高效对接、横向按照“规划、建设、交通、公安、财政等”高效协同，区域按照“城市建成区-乡（镇）村”差异化，分步骤协同推进国家“公交都市”创建工作。

（三）建设周期

佛山市创建国家“公交都市”示范城市的建设周期为 2017-2020 年。基准年为 2016 年，近期为 2018 年，远期为 2020 年。

三、创建主题及特色

树立公共交通主导城市开发的理念，围绕“社区与街道复兴、交

通需求管理、立法统筹以强化土地开发和路权配套、TC 规范优化发展、智能一体化服务、辅助公交驱动服务提升、城乡融合区域示范”主题及特色，引导城市与公共交通的协调发展，抑制小汽车使用，优化慢行交通环境，提高交通资源使用效率，改善交通公共政策与公交发展外部环境。通过顶层设计和政策法规引领，多元网络和衔接支撑、智能一体化公交服务、绿色低碳出行全面建设，综合提升公交运能和行业文化，打造佛山成为国内领先的“公交都市”示范城市。

1.以人为本，推进社区与街道复兴

通过在城市特定区域对机动车出行采取限制，构建强调步行和自行车出行的优先性和安全性的、以慢行优先为特征、以商住区与公交服务节点的连廊无缝衔接等街道复兴示范区，实践由“车本位”向“人本位”的理念转变，实现市民居住、休闲、商业、出行的共赢。通过高效的公共交通和舒适的慢行出行无缝衔接的环境，促进城市居民的生活回归，激活街道商业的发展，带动城市中心的经济、文化与娱乐的繁荣，提升城市活力。

2.结构优化，推行交通需求管理

实施道路交通供给侧结构性改革，在大力发展公共交通系统的基础上，通过提高拥有和使用小汽车成本、降低使用便捷度，改变交通发展模式，改变扩大道路建设供给以缓解交通拥堵的惯性方法，实施道路路权规划和建设，以人为本，还路于人调节小汽车的使用，引导合理使用小汽车出行，并向公交出行逐步转移。采取措施减少非必需出行，促使高峰时间出行向非高峰转移，促使出行从拥挤区域向非拥

挤区域转移，促使低效率运输方式向高效率、集约化运输方式转化。

3.立法保障，强化土地开发和路权配套

坚持推进法治政府建设，推进公交立法，以法规确立公共交通在城市发展中的主导和引领地位，明确各级政府在城市空间布局、土地规划和控制、道路规划建设等交通要素分配中对公共交通发展的职责，实行土地开发交通负荷管理，推进法定化的多层次交通影响评价制度。以法治维护城市规划的系统性、权威性、稳定性，从而在制度上保障以公交引导城市空间结构优化，以法治建立差异化土地定性定量定价及相关激励机制政策，从而保障以公交支持土地集约高效利用，以法治保证公交改善带来的沿线土地增值还原支持公交体系建设与运营的财务平衡和可持续，不被开发商和业主独享，以法治建立刚性的可考核、可监督公交服务体系以及符合市场竞争原则的公交运营模式，从而保障高效率、高品质、高水平公交服务，以法治调节道路交通时空资源，保障公交优先路权和交通安全。系统实施道路路权规划，严格实行道路、公共交通设施同步配置制度，采用更为严格和刚性的公交专用车道等优先设施的建设和使用标准，对新建、改建道路，同步配置公交专用车道和港湾式停靠站等，提升道路时空资源公交优先配置效率，建设公交信号优先通行系统，加强公交专用道使用的监督管理，确保公交专用道的路权专用。

4.细化 TC 模式，加快全市 TC 规范发展

优化公交体制和全市 TC 规范化发展模式，发挥政府对全市公交的统筹引领作用，结合佛山的管理需求和佛山市公交智能平台应用，

提炼符合佛山 TC 公交发展特点的财政补贴模式，制定我市公交成本规制指标和考核评价指标体系，配套相应的执行保障政策，实现全市 TC 模式的规范化，满足区域 TC 的个性化，最终促进全市公交服务的一体化。

5.数据协同，打造智能一体化出行服务体系

构建智能感知、移动互联网下公众服务体系，建设佛山市客运一体化综合数据中心，通过技术创新、模式创新和政策与商业创新，引入高新技术创新企业，打造佛山 MaaS 体系（mobility as a service，交通作为服务），把原来通过拥有一种交通工具解决出行问题的方式，通过大数据整合处理，转变为把出行作为一种服务来进行消费。驱动政府、科研、商业的合作和政策创新，通过大数据整合处理，以 MaaS 提供交通“门到门”全过程无缝衔接的解决方案，当人们有出行需求的时候，不需要再去面对各种各样的交通工具，只需要面对一个 MaaS 系统。

6、供给优化，实施辅助公交驱动服务提升

适应城市化快速发展，推动公交网络供给侧结构性改革，除大力加快骨干公交线路促进公交走廊服务提升外，着力实施辅助公交服务，建设辅助公交服务平台，创新运营服务模式，配套运营管理政策，弥补常规公交服务短板，按市民客流需求灵活组织或量身定制辅助公交服务，提供智能化、高品质、个性化的公交出行服务。贯彻区域协调发展战略，灵活联系广州与周边区域、交通枢纽，满足城市新区、学校等机构和园区、不定期举办重大活动的区域等常规公交难以提供的

公交服务。

7、区域示范，实施区域协同发展战略

实施城乡公交协同发展示范区域建设，区域公交都市创建与乡村（城镇）振兴计划协同推进，以公共交通引导土地开发，配套相应政策，创新发展模式，建立完善站场建设管理体制，细化 TC 模式标准体系，在政府主导下，鼓励支持社会、市场参与公共交通发展建设和运营，鼓励商业用土地与公共交通用地综合开发，在全区乡镇全面布局公交枢纽和配套首末站，结合特色小镇、旅游景点、美丽乡村等发展和交通需求，全面提升城市建成区与乡镇的公交衔接和协同发展。全面布局建设公交网络节点，每一镇（街道）配套建设不少于一个的区域交通枢纽，配备公交首末站、枢纽站、停保场、充电站等功能于一体，作为构建城市建成区骨干线网的网络节点基础设施；每一个规模人口的村（居）要尽可能建设不少于一个的村（居）首末站，有效解决群众出行安全和公交车辆停放等问题，构建城市建成区骨干线路支撑层和接驳层，平衡线网整体布局，促进农村支线微循环建设。通过节点布局，完善网络构建，支撑城乡一体化发展，增强城市各区域间联系，实现区域功能互补，加强城乡公交衔接，促进城乡协同发展。

四、建设目标

（一）总体目标

根据我市打造全国先进制造业基地，国家历史文化名城，珠三角

核心地区辐射粤西沿海、西江流域的商务、物流中心和交通枢纽的城市发展战略，以及“1+2+5”组团式发展格局，按照国内领先的国家“公交都市”示范城市的建设要求，塑造与优化城市空间布局，确立和固化“以公共交通引导城市发展”的战略导向，围绕“社区与街道复兴、交通需求管理、立法统筹以强化土地开发和路权配套、TC规范优化发展、智能一体化服务、辅助公交驱动服务提升、城乡融合区域示范”主题及特色，塑造公交导向的城市空间布局与土地利用，改善公共交通发展外部环境，通过顶层设计和政策法规引领，多元网络和衔接支撑、智慧公交、绿色低碳出行全面建设，综合提升公交运能和行业文化，全面提升我市公共交通的“规划—建设—运行—管理—服务”能力，力争至2020年，使安全、快捷、方便、舒适的一体化都市公交体系成为市民值得信赖的出行选择，打造佛山成为国内领先的公交都市创建城市。

——塑造与优化城市空间布局。确立和固化“以公共交通引导城市发展”的战略导向，将城市形态结构与公共交通走廊有机串联，在土地开发总量不变的前提下，提高公共交通走廊与轨道站点周边的土地开发强度。力争通到2020年，在佛山城市现有格局基础上，深化公共交通引导城市发展模式，提升土地的集约利用，将我市建设为国内领先的国家“公交都市”示范城市。

——改善公共交通发展外部环境。采用交通需求管理政策，抑制小汽车使用，提高慢行交通出行安全性、便捷性与舒适度，构建街道复兴示范区等多种途径，提升除小汽车以外的交通方式的竞争力，实

践由“车本位”向“人本位”的发展理念。

——形成具有鲜明特色的公交 TC 一体化管理体制。加强公共交通行业体制机制创新，推进公交立法，以政府购买服务的方式，建立政府决策调控层、TC 公司管理层和企业营运服务层的三级“交通共同体”机制和管理模式，形成政府财政可持续、公交企业发展有动力、公交服务质量有提升、百姓出行环境有改善的良好局面。

——形成以轨道交通和有轨电车（新型公交）为骨架，以常规公交为主体，以辅助公交为补充的多元公交网络，中心城区公交线网一体化发展的城市公共交通营运结构，打造多层次、一体化、便捷换乘的“公交优先”城市。

——形成适度超前的公共交通基础设施。坚持城市“有机更新”理念，加快推进综合交通枢纽、公交场站等公共交通基础设施建设，不断提升公共交通基础设施的承载能力和服务水平。

——形成绿色、舒适、快捷的公共交通运行环境。新能源公交车辆和充电配套设施建设完善，公交专用道等公交路权得到有效保障，公交出行快速准点，增加公共交通吸引力。

——形成舒适文明的公共交通发展势头。促进公交企业的现代化管理，加强司乘人员的培训和管理，不断提升公交行业企业的素质，重视公交安全，加强公众的监督，形成品质至上的公共交通服务体系。

——形成智能化信息化的公共交通管理系统。以科技创新为手段，加快推进我市公共交通管理规范化、精细化和智能化建设，不断提升公共交通系统运营管理和水平。

——形成协同发展的“公交都市”保障体系。坚持在规划、建设、管理，体制、机制、政策，财力、用地、技术等各方面充分体现公共交通的优先地位，促进城市公共交通全面、协调、可持续发展，促进城市土地开发与公共交通协同发展。

（二）具体目标

通过国家“公交都市”创建，至 2018 年，支撑公交都市创建的公共政策取得突破，公交体制改革取得初步成效，公交规划、建设、管理、财政等形成协调发展，初步形成多层次的公共交通服务网络，公交系统供给和服务能力得到提升。逐步改善居民出行结构，明显缓解城市交通拥堵和乘车拥挤状况；至 2020 年，支撑公交都市创建的公共政策取得新的进展，公共交通引导城市空间和土地利用的发展理念得到逐步落实，街道复兴计划与交通需求管理措施得到有效推进，公共交通服务水平得到全面改善，形成以“轨道交通和快速公交为骨架、常规公交为主体、以灵活公交为补充公交体系，慢行交通持续发展，公共交通成为城市交通出行的主导方式。我市创建国家“公交都市”示范城市发展目标，如表 4-1 所示。

表 4-1 佛山市创建“公交都市”发展目标表

序号	评价指标		单位	2015 年指标	近期目标 (2018 年)	远期目标 (2020 年)	备注
	指标名称	指标类型					
1	公共交通机动化出行分担率	考核指标	%	35.5	45	50	
2	公共汽电车线路网比率	考核指标	%	59.8	62	65	
3	公共交通站点 500 米覆盖率	考核指标	%	96	98	100	
4	万人公共交通车辆保有量	考核指标	标台/万人	11	12	15	
5	公共交通正点率	考核指标	%	79	85	90	
6	早晚高峰时段公共汽电车平均运营时速	考核指标	公里/小时	20.5	22	25	
7	公共交通乘客满意度	考核指标	%	83	85	90	
8	公共汽电车进场率	考核指标	%	49	70	100	
9	公交专用车道设置率	考核指标	%	12.7	14	17	
10	公共汽电车车均场站用地面积	考核指标	平方米/标台	133	140	150	
11	公共汽电车港湾式停靠站设置率	考核指标	%	22.5	26	30	
12	公交优先通行交叉口比率	考核指标	%	0	4	10	
13	绿色公共交通车辆比率	考核指标	%	80.9	85	100	
14	公共汽电车责任事故死亡率	考核指标	人/百万车公里	0.023	<0.02	<0.01	
15	轨道交通责任事故死亡率	考核指标	人/百万车公里	0	0	0	
16	城乡客运线路公交化运营比率	考核指标	%	100	100	100	
17	公共交通运营补贴到位率	考核指标	%	100	100	100	
18	公共交通乘车一卡通使用率	考核指标	%	75.4	80	85	
19	公共交通一卡通跨省市互联互通	考核指标	已建设广佛通·岭南通		已实现	运转良好	
20	公共交通智能化系统建设和运行情况	考核指标	车载终端 100%安装		智能公交平台	使用良好	

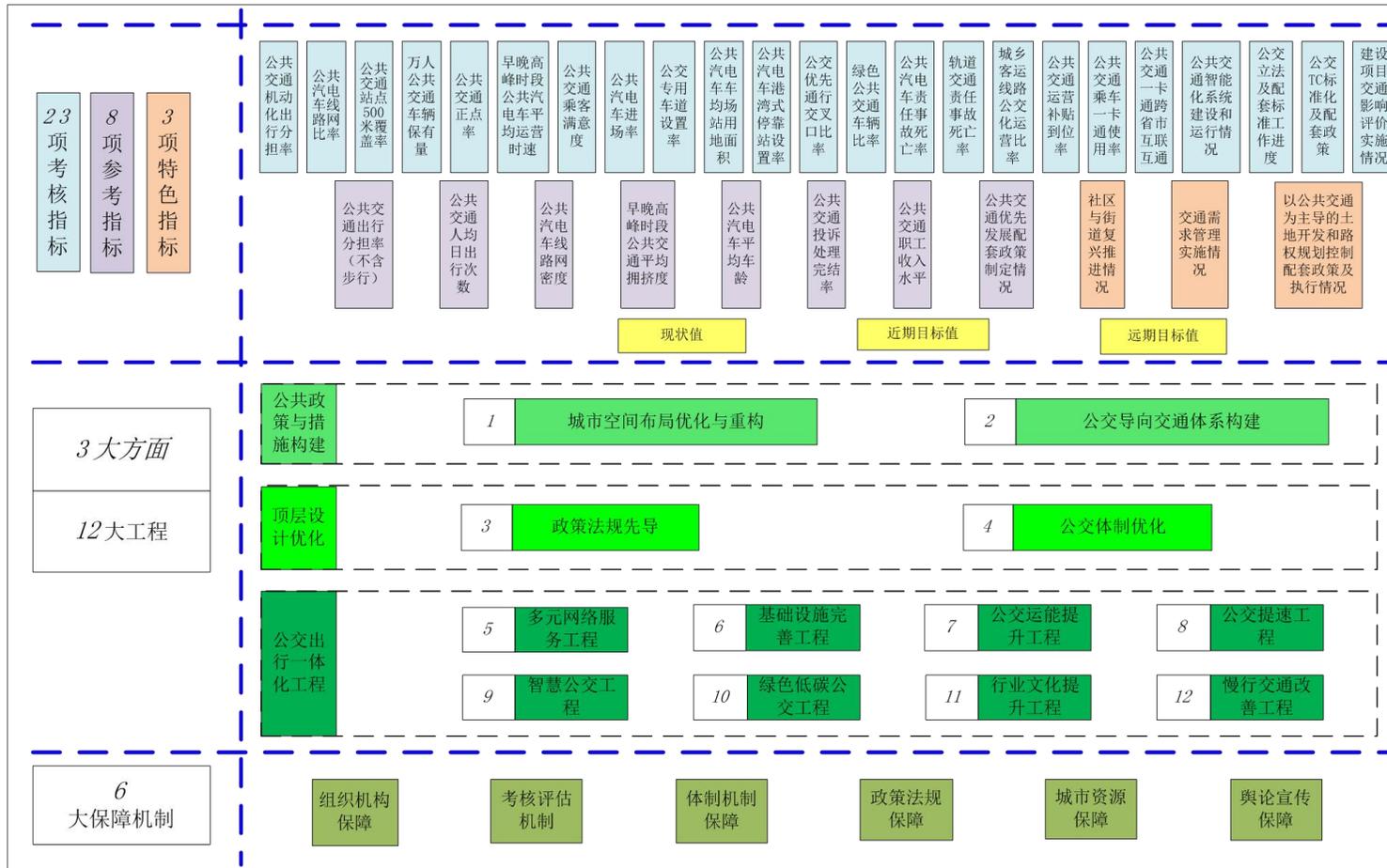
					各使用主体 100%使用，公 交数据 100%上 传		
21	公交立法及配套标准工作进度	考核指标	已编制专项规划		完成《佛山市城 市公共交通条 例》(送审稿)	《佛山市城市 公共交通条例》 出台实施	
22	公交 TC 标准化及配套政策	考核指标	部分区开展		全部区开展	全部按市政府 TC 标准化实施	
23	建设项目交通影响评价实施情况	考核指标	已出台交通影响评价文件		执行良好	执行良好	
24	公共交通出行分担率(不含步行)	参考指标	%	24.7	30	50	
25	公共交通人均日出行次数	参考指标	次	0.203	0.3	0.35	
26	公共汽电车线路网密度	参考指标	公里/平方公里	3.1	3.3	3.5	
27	早晚高峰时段公共交通平均拥挤度	参考指标	%	96.4	90	86	
28	公共汽电车平均车龄	参考指标	年	3.53	3.8	4	
29	公共交通投诉处理完结率	参考指标	%	98.8	100%	100%	
30	公共交通职工收入水平	参考指标	%	1.09	1.15	1.2	
31	公共交通优先发展配套政策制定情况	参考指标	《佛山市公共汽车客运管理办法》(佛府办(2015)14号)、《佛山市城建项目公交场站配件管理办法》(佛府办(2013)26号)、《佛山市公交专用道设置标准和设计指引(试行)》(佛交(2015)356号)、《佛山市公共交通发展专项资金管理办法》		完成《佛山市城 建项目公交场 站配件管理办 法》修编及《佛 山市配建型公 交站场技术指 引》、《佛山市创	完成佛山市公 共交通 TC 标准 化、佛山市智能 公交管理办法 等	

				建公交都市建设示范工程实施意见》、《佛山市创建公交都市建设示范工程细化实施方案》等		
32	社区与街道复兴推进情况	特色指标	---	制定近期实施计划	完成社区与街道复兴示范区示范工程建设	
33	交通需求管理实施情况	特色指标	---	制定交通需求管理实施方案	落实交通需求管理关键措施	
34	以公共交通为主导的土地开发和路权规划控制配套政策及执行情况	特色指标		出台法规、配套政策	全面执行	

（三）总体架构

根据国家“公交都市”政策指导，结合佛山市公交现状评估，提出近、远期建设目标，涵盖 23 项考核指标、8 项参考指标、3 项特色指标，从公共政策与措施构建、顶层设计优化、公交一体化出行三大方面实施十二大任务，完善“六大保障”，全面提升我市公共交通的“规划—建设—运行—管理—服务”能力，提升城市核心竞争力。

图 4-1 佛山“公交都市”总体架构



五、公交都市创建关键任务

（一）公共政策与措施构建

1.城市空间布局优化与重构

（1）城市空间布局向线形集聚发展

佛山市致力于打造“1+2+5+x”的多组团空间结构目标下，必须重视城市公共交通的发展，结合公共交通走廊系统布置城市住宅和就业岗位，避免城市圈层式扩展，确立城市公共交通对城市空间拓展和土地利用的引导作用。

积极推进轨道沿线用地如2号线、3号线、广佛环线TOD优化调整研究，以轨道走廊为核心构筑城市用地空间主轴，办公、商业、公共服务等用地尽量在轨道站点周边集聚，工业用地在外围布局，形成珠链式的用地布局形态，促进轨道沿线用地集约利用。

（牵头单位：市国土规划局，配合单位：市交通运输局、各区政府）

（2）公交枢纽引导城市中心体系

由于大容量公共交通具备很高的运输能力，站点可以承载更高强度的开发，成为城市空间的新增长点。围绕公交枢纽进行居住、商业、

办公、公共设施等土地的高强度混合开发，引导城市中心打造，实现城市精明增长，构建紧凑型城市。积极开展轨道沿线和重要枢纽站点周边土地规划调整和地铁上盖物业的有关工作，积极开展轨道和重要枢纽站点周边用地规划调整，吸引人口和岗位向沿线集聚，着重推进商业、住宅、办公用地紧邻轨道交通站点开发。

结合站点区位及功能，对 TOD 站点进行分级分类，分为枢纽型（佛山西站、佛山新城交通枢纽站）、城市型（张槎站、德胜站、魁奇路站等城市大型综合交通枢纽）、社区站（南庄站、北滘站、伦敦站等以居住为主配以社区级商业服务）等不同类型，整体开发，对不同类型的站点明确开发空间范围和控制开发强度，布设各类功能用地。

（牵头单位：市国土规划局，配合单位：市交通运输局、各区政府）

（3）社区与街道复兴示范区建设

社区与街道复兴计划可从构建 TOD 社区、宜居社区、无车社区、步行街区等方面着手推进。TOD 社区是以公共交通站点为核心的社区，社区本身鼓励人们更多的使用公共交通，同时强调邻里单元的整合，社会的多样性，旧城的保护以及公共安全。宜居社区从抑制小汽车使用出发，以交通稳静化为改善策略，控制车辆的速度和流量，归还步行和骑车空间和其他非交通活动空间，加强步行者、骑车者和其他非交通活动参与者的安全性，以改善社区居住及出行的环境。无车

社区则严格限制车辆驶入，以公交与慢行交通为区内交通出行方式。步行街区集综合功能为一体，与周边自然与人文资源、城市绿地及水系景观整合连接，坚持人与自然和谐共生，构筑“小而多元”、尺度宜人的街区空间，通过空中连廊、步行天桥实现不同地块间建筑的连通，将步行与其他交通放回彻底分离，实现连续无障碍步行。

为推进社区与街道复兴计划，近期可开展以下工作：

①完成社区与街道复兴相关规划与设计。研究筛选适宜推行该计划的站点、区域，充分评估实施该计划对周边用地开发及交通的影响，并提出社区与街道复兴所需遵循的设计要求及标准规范，为后续相关项目实施提供依据。

②制定社区与街道复兴实施计划。明确各项工作的实施年限、责任部门，保障各项工作的有序推进。

③开展社区与街道复兴示范区建设工作。遵循规划与实施计划，选择示范性强，可实施性高的站点、区域先行开展示范区建设工作。以示范区为蓝本，未来逐步向全市范围推广应用。

（责任部门：市国土规划局、市交通运输局、市住建管理局、市公安交警支队、市发展改革局、市财政局、各区政府）

（4）城乡融合示范区建设

贯彻乡村振兴战略，以南海区为示范区，全方位提高乡村公交服务水平。注重基础设施规划建设，形成中心枢纽+村居、景点等首末

站的场站布局模式。以场站为支撑，完善通勤线路布设，引入定制公交、旅游公交、节假日公交等辅助公交线路，支撑城乡一体化公交网络的构建，实现优质公交服务与农家乐、旅游景点、美丽乡村等多元乡村产业业态发展需求相匹配。并可试点开行与广州衔接的水上巴士，形成全方位、多层次的公交体系。

（责任部门：南海区政府、市国土规划局、市交通运输局、市公安交警支队、市发展改革局、市财政局）

2. 公交导向交通体系构建

（1）交通需求管理

实施交通需求管理措施与完善公共交通系统，是构建公交都市的两大重要手段，前者是拉力，旨在减少小汽车的使用。这种组合能够平衡公共交通与小汽车两大机动化出行方式，鼓励更多的人选择环保的公交方式出行。

➤ 实施差别化停车收费政策

研究进一步合理提高停车费用，通过阶梯价格杠杆调节停车需求，减少社会车辆不必要的出行。建议佛山市采用“小步快跑”的方式实施分区、分时差别化停车收费，逐步提高停车收费标准，逐渐影响市民用车观念。

（牵头单位：市发展改革委，配合单位：市交通运输局、市财政局、各区政府）

➤ 控制核心区停车泊位数量

限制城市核心区域的停车泊位数量供给，抑制通往城市核心区域的小汽车出行需求。

（牵头单位：市公安交警支队，配合单位：各区政府、市交通运输局）

➤ 实施交通组织优化

开展限制区域、限制时间、限制车型控制中心城区特定区域的交通流量等措施的研究，并适时推行。在城市核心区域部分路段对机动车采取部分路段禁行、限行、单向交通组织等措施，缓解道路压力，降低小汽车出行便捷性。

在中心城区交通走廊，针对车辆潮汐现象，设置可变车道；以及在交通拥挤区域的支路，组织单向交通，有效缓解交通拥堵。

（牵头单位：市公安交警支队，配合单位：市交通运输局、各区政府）

➤ 开展交通拥堵收费研究工作

研究实施交通拥堵收费，择机出台交通拥堵收费办法，用者自付，有效调节机动车的使用强度。所收费用用于公共交通基础设施建设。

近期在佛山老城区（汾江路—汾江水道—市东路—卫国路）开展试点研究工作；逐步扩大至中心城区（佛山大道—桂丹路—桂澜路—魁奇路）。

（牵头单位：市交通运输局，配合单位：市发展改革委、市公安交警支队、市财政局）

➤ 推动 HOV 车道设置研究，增强与外围组团联系

在中心城区对外快速联系走廊上开展 HOV 车道设置的研究。

（牵头单位：市公安交警支队，配合单位：市交通运输局、各区政府）

③均衡需求分布

➤ 开展弹性工作时间方面的研究

鼓励均衡出行需求分布相关研究，探索中心城区弹性工作制，以及企事业单位错时工作计划研究，疏解交通出行需求。

（牵头单位：市人力资源社会保障局，配合单位：市交通运输局、各区政府）

（2）完善慢行衔接

完善轨道站点周边自行车停放区域布设，充分利用建筑空地和广场空地、站前广场，实现轨道站点、用地开发与自行车停放设施的有机结合，保证足够的停车位和便捷的换乘条件，并与机动车停车场适当的隔离，保障骑行车的安全。落实慢行交通规划，保障慢行交通通道连续性，使用护栏或绿化带将慢行空间与机动车行车空间隔离，提高慢行交通安全性。

轨道站点与行人步行的换乘设施应达到安全、舒适、便捷的要求，

步行走廊应与机动车行驶空间隔离，连续安全。轨道站点的出入口设置应直接通往大型商场、大型写字楼、公交站点、公共停车场等客流集散点的配套步行走廊和通道，减少步行者换乘的时空距离。乘客的过街需求应尽量采用立体过街形式，实现人车分离。并建设包括标识牌、引导牌、信息牌、警示牌等一系列完善的慢行指引标识系统。

（责任部门：市交通运输局、市住建管理局、市国土规划局、市财政局、各区政府）

（3）城市资源倾斜

1) 公交用地保障

制定公交设施用地控制保障政策，在保证满足公共交通设施用地使用需求的基础上，允许对现有及规划公共交通用地进行立体综合开发。同时，建立公交用地储备机制和场站用地使用跟踪管理制度，明确枢纽周围地区土地储备办法。

城市控制性详细规划与城市综合交通规划和公交专项规划紧密衔接，切实落实规划中确定的公共交通设施用地，将公共交通基础设施的功能、布局、规模及类型作为强制性内容予以明确。安排场站建设和管理财政专项资金，为公交场站建设和管理提供财政支持。

（责任部门：各区政府、市交通运输局、市国土规划局、市住建管理局、市铁投集团、市财政局）

2) 公交路权优化

公交专用道作为分配道路时空资源、引导公交优先发展的重要措施，其设置应符合网络化、多层次、高效、优先和安全等一系列原则，应建立更为严格和刚性的公交路权优先设施建设和使用标准。在道路交叉口对公交优先引导，重要公共交通走廊研究实施公交信号优先控制，合理优化公交车辆与社会车辆之间的信号灯配时，充分发挥专用道效能，进一步推广公共交通走廊信号绿波控制，体现公交路权优先。

（责任部门：市交通运输局、市公安交警支队、市国土规划局、市铁投集团、各区政府）

3) 优化公交停靠站点设计

公交停靠站作为公交系统实现服务必不可少的公交设施，是乘客与公交运输服务之间最基本的联系纽带。公交停靠站规划设计的合理性对公交服务质量、居民的日常出行、城市交通系统运行效率产生重要的影响。在道路建设时，应结合周边土地开发强度、用地功能特征，预留公交停靠站位。新建、改建道路应采用港湾式的公交停靠站形式，并逐步提升公交站台的智能化设施配置水平。停靠站的外观设计也应结合城市景观进行一体化设计，彰显城市形象与历史文化底蕴。

（责任部门：各区政府、市交通运输局、市铁投集团、市国土规划局、市发展改革局、市住建管理局、市财政局、市经济和信息化局）

（二）顶层设计优化

1.政策法规先导

（1）加快公共交通立法

高度重视城市公共交通法规建设，加快出台《佛山市城市公共交通条例》，对城市公共交通规划编制、设施建设、安全监管、资金投入等关键制度进行明确规定，规范行业管理部门、企业和乘客行为，促进佛山公共交通发展，维护人民群众基本出行权利。

（牵头单位：市交通运输局，配合单位：市法制局、市发展改革局、市国土规划局、市住建管理局、市财政局、各区政府）

（2）建立健全政策规范

我市公交优先发展政策体系主要包含年度公交提升计划、一体化体制改革、基础设施建设、交通用地协同发展、公交相关管理法规等方面。2011-2016年期间，通过逐年制定公交提升计划，为公交优先发展提供重要的指导和支持。未来5年，我市将继续完善公交一体化体制改革、基础设施建设、交通用地协同发展等方面的政策法规建设，为公交发展提供政策保障。

1) 政府关于优先发展公共交通的实施意见

开展佛山市公共交通优先发展深化研究，基于佛山市公交现状基础和发展趋势，出台《佛山市“十三五”公共交通优先发展实施意见》，

提出十三五阶段的公交发展目标和策略，明确 TC 一体化、公交线网优化、基础设施建设、场站综合开发等公交优先发展任务的实施计划、责任分工。制定绩效动态考核制度，细化考核评价体系，对各区和市直有关部门责任落实情况考核，强化目标责任制和责任追究制。

2) 公交一体化体制改革

研究建立公交 TC 一体化系列政策及管理办法，包括编制《佛山市深化公交 TC 改革指导意见》、《佛山市公交企业成本规制管理办法》、《佛山市公交财政补贴资金管理办法》等，修订《佛山市公共汽车企业年度服务质量信誉考核实施办法》（2007 年 9 月印发）。

3) 基础设施建设管理办法和标准规范

出台《佛山市公交专用道管理办法》，明确专用道规划、建设、管理及使用层级和主体，细化区域、部门职责任务，加快中心城区公交专用道形成网络体系。

制定《佛山市公交中途站设置指引》，明确公交停靠站设置的相关技术标准，对公交停靠站的设置提供指引，加快港湾式公交停靠站等基础设施覆盖。

4) 交通用地协同发展

制定《佛山市公共交通场站综合开发管理办法》，明确公交场站综合开发的适用条件、建设和运营模式等，提高土地集约利用率。

5) 其他公交相关政策、标准规范

研究出台《佛山市公交驾驶员优惠保障指导意见》，为公交驾驶

员申请廉租房、经济适用房、入户、子女入学等创造条件，提高行业岗位吸引力。

研究制定公共交通运行监测评估办法、城市交通信息资源开放共享等相关政策、标准规范，为建成国内领先的“公交都市”提供保障。

到 2020 年，我市拟制定公交相关政策法规列表如下表所示。

表 5-1 我市拟制定公交相关政策法规

序号	政策分类	名称
1	政府关于优先发展公共交通的实施意见	《佛山市“十三五”公共交通优先发展实施意见》
2	佛山市公交一体化体制改革	《佛山市深化公交 TC 改革指导意见》
3		《佛山市公共汽车企业年度服务质量信誉考核实施办法》修订
4		《佛山市公交发展考核评价办法》
5		《佛山市公交线网管理办法》
6	基础设施建设管理办法和标准规范	《佛山市公交专用道管理办法》
7		《佛山市公交中途站设置指引》
8	交通用地协同发展	《佛山市公共交通场站综合开发管理办法》
9	其他公交相关政策、标准规范	《佛山市公交驾驶员优惠保障指导意见》
10		公共交通运行监测评估办法
11		城市交通信息资源开放共享标准

（牵头单位：市交通运输局等；配合单位：市法制办、市财政局、市发展改革局、市国土规划局、市住建管理局、市公安局、市人力资源社会保障局、市教育局、TC 管理公司等）

(3) 编制完善规划研究

在《佛山市城市总体规划（2011-2020）》的总体框架下，《佛山市综合交通规划》和《佛山市公共交通发展规划》均于近期完成修编和新编工作。即将开展深化公交都市示范城市实施方案研究，制定《佛山市公交都市示范城市创建深化工作方案》。未来5年，拟完成轨道交通建设规划修编工作，并进一步完善公交专用道、自行车交通等专项规划。同时着力保障已有规划的落实。

1) 制定《佛山市公交都市示范城市创建深化工作方案》。

2) 开展新一轮佛山市城市轨道交通建设规划修编。

3) 编制《佛山市轨道交通线网2030年规划方案控制性规划》，进一步研究2030年规划建设各条线路的线路走向、敷设方式、换乘站点、车辆段、停车场等，提出控制性规划方案。

4) 编制《佛山市轨道交通沿线重要站点TOD规划》，并纳入相关单位的控制性详细规划。

5) 编制《佛山市公交专用道规划（远期）》，加快公交专用道的建设，提高专用道比例，确保公共交通的优先通行权，切实提升公共交通运行速度。

6) 编制年度《佛山市自行车交通系统提升与实施方案》及各区自行车交通系统建设方案，落实《佛山市自行车交通发展规划》实施，营造良好的自行车交通环境，鼓励自行车交通出行。

7) 开展佛山市公共交通优先发展深化研究，基于佛山市公交现状基础和发展趋势，提出十三五阶段的公交发展目标和策略，明确TC一体化、公交线网优化、基础设施建设、场站综合开发等公交优先发展任务的实施计划、责任分工。

到2020年，我市拟制定公交相关规划列表如下表所示。

表 5-2 我市拟制定公交相关规划

序号	名称
1	佛山市公交都市示范城市创建深化工作方案
2	《佛山市城市轨道交通建设规划修编》
3	《佛山市轨道交通线网2030年规划方案控制性规划》
4	《佛山市轨道交通沿线重要站点TOD规划》
5	《佛山市公交专用道规划（远期）》
6	《佛山市自行车交通系统提升与实施方案》
7	《佛山市“十三五”公共交通优先发展实施意见》

（牵头单位：市交通运输局、市国土规划局、市公安交警支队、各区政府等；配合单位：市住建管理局、市发展改革局、TC管理公司、市公交集团等）

2. 公交体制优化

佛山市公交体制改革，以政府购买服务的方式，建立了政府决策调控层、TC公司管理层和企业营运服务层的三级“交通共同体”机制和管理模式。在此模式下，政府主管部门，负责政策制定、行业指导和财政投入，TC层由政府授权，进行线网规划优化、线路招投标

管理、公交服务质量监督、运营成本核算、公交票制票价制定与执行等工作；而企业不考虑盈收，只负责按照合同约定，提供相应的公交服务。禅城区率先进行改革，顺德、三水和南海也相继进行了 TC 改革，逐步形成了政府财政可持续、公交企业发展有动力的新局面，百姓出行环境有了较大改善。为进一步发挥体制优势，优化整合全市公共交通资源，提供高质量的公交服务，要逐步推进全市的公交 TC 一体化改革。

(1) 评估佛山 TC 公交发展模式

在调研佛山市 TC 公交发展现状的基础上，总结佛山已有的 TC 公交模式，分析 TC 公交模式的优势和存在的问题，研究提出佛山 TC 公交未来发展的标准化模式以及优化政策，明确政府层、管理层和运营层的权责和职能。

(2) 构建佛山 TC 公交指标体系

结合佛山的管理需求和佛山市公交智能平台应用的实际情况，提炼符合佛山 TC 公交发展特点和使用需求的财政补贴模式、操作制度、补贴考核指标和评价指标体系，尤其是成本核算指标，并阐述每一个指标的内涵、构成、关系和计算过程。其指标体系的标准模式能应用于佛山市公交智能平台系统中。

(3) 形成 TC 公交线路运营服务政府购买服务合同范本

在总结目前各区采用的公交服务招标文件和合同文本的基础上，在国家上位政策“财政部 交通运输部关于推进交通运输领域政府购买服务的指导意见（财建〔2016〕34号）”的指导下，制定符合佛山 TC 公交体系并以政府购买服务为核心的 TC 公交线路运营服务政府购买服务合同范本，实现 TC 公交运营服务采购流程标准化。

目前各区的公交运营服务招标仅采用了服务质量招标，而运营服务价格由招标方预先设定。自 2008 年 TC 改革以来积累的经验为推动政府购买公交运营服务的全要素竞争做了充分的技术储备和市场准备。通过制定公交服务招标文件和合同范本，适当培育公交运营服务的市场化竞争环境，优化区域公共交通服务的资源配置体系和供给体系，使政府购买服务“物有所值”。

(4) 制定 TC 公交线路运营服务质量考评办法

制定 TC 公交线路运营服务质量考评办法和奖惩标准，实现公交服务的精细化和标准化。

进一步完善服务质量考核体系，加强公交行业管理和服务质量管理，规范 TC 公交企业运营服务行为，带动全市运营服务质量的提升。

(5) 形成 TC 公司绩效考评制度范本

目前困扰佛山 TC 公交体系进一步发展的的问题之一是 TC 管理方与政府的边界不清晰。各区对决策层、管理层和运营层自身的职责和定位不明确，需要进一步统一认识。TC 公司的核心职能是政府向 TC 公司购买城市公共交通的技术管理服务。

通过建立 TC 公司绩效考评制度范本，规范政府对 TC 公司的考核标准，统一职责和定位认识，使 TC 公司有效发挥其技术管理与服务职能。

(6) 形成 TC 公交运营成本规制办法

目前已开展 TC 模式的各区采用了不同的成本规制办法，补贴标准模式不尽相同，标准不统一。例如禅城区采用营运费用的结算按各条线路每公里核定价格和线路实际营运里程计算；而三水采用了固定成本与可变成本相结合的办法。在市级层面上需要研究制定一套适合佛山体制特点的成本核算标准，实现成本规制的标准化管理，建立严格、规范的公交企业成本费用评价制度和考核体系，区分公益性亏损与经营性亏损。

根据国家在推进公共交通领域实施政府购买服务制度的有关要求，结合佛山市公交发展需求，通过与行业标准《城市公共汽电车企业运营成本测算规范》（计划编号：JT2015-25）及国内其他城市相关

经验进行对比分析，研究设计佛山市公交运营成本核定方法，明确成本构成、指标及其计算方法，研究提出运营成本核算和补贴办法。

（三）公交出行一体化工程

1.多元网络服务工程

根据佛山市产业布局和社会经济发展需求，以供给侧结构性改革为主线，逐步形成以轨道交通和有轨电车（新型公交）为骨架，以常规公交为主体，以灵活公交（定制巴士和商务班车等）为补充的多元公交网络，重视公共交通的衔接整合，满足居民的不同出行需求，引领城市公交服务水平的全面提升。

其中，常规公交以“区间城巴快速化、城区公交规范化、镇内公交标准化”为目标，中心城区公交线网一体化发展，形成“骨干—支撑—接驳”三级网络。

（1）加快推进轨道交通系统建设，发挥公共交通的骨架作用

在现有的轨道交通网络基础上，加快推进佛山市轨道交通系统建设，支撑“1+2+5+X”的城市组团布局，形成“市域骨架线+市区加密线”两个层次。市域骨架线串联外围城区和中心组团，构成主城区线网骨架；市区加密线和外围辅助线以合理的编织结构形成覆盖面广、可达性强的基础线网，在次级中心承担线网骨架的作用。

截止 2020 年，全市计划建设轨道交通 7 条线，具体如下：

1) 加强广佛对接联系

1 号线（三期）：市域骨干线，东西向线路，加强广佛对接联系。

2) 启动对外围组团中心的轨道交通直接联系

2 号线（二期）：市域骨干线，东西向线路，联系中心城区、广州南站和高明；

4 号线一期：4 号线为市域骨干线，联系三水城区、南海狮山、中心城区、南海三山和广州番禺，其中一期为三水时代城到南海桂城三山新城港口路，线路长 56km；

6 号线一期：6 号线为南北向市区加密线，联系里水、大沥、桂城和佛山新城乐从镇。其中 6 号线一期为从南村到石围塘，由 6 号线南村至九龙公园段和 5 号线大沥段搭接组成，加强了佛山新城、南海千灯湖等片区与广州的联系，全长约 36.8km，其中在建段 3.7km，近期建设 33.1km；

9 号线一期；

11 号线：市域骨干线，串联顺德、南海和广州荔湾区，主要经过顺德新城、北滘东部片区和南海三山新城、并衔接广州 11 号线中心城区环线，全长 41km；

13 号线一期；

广州轨道 7 号线西延顺德段。

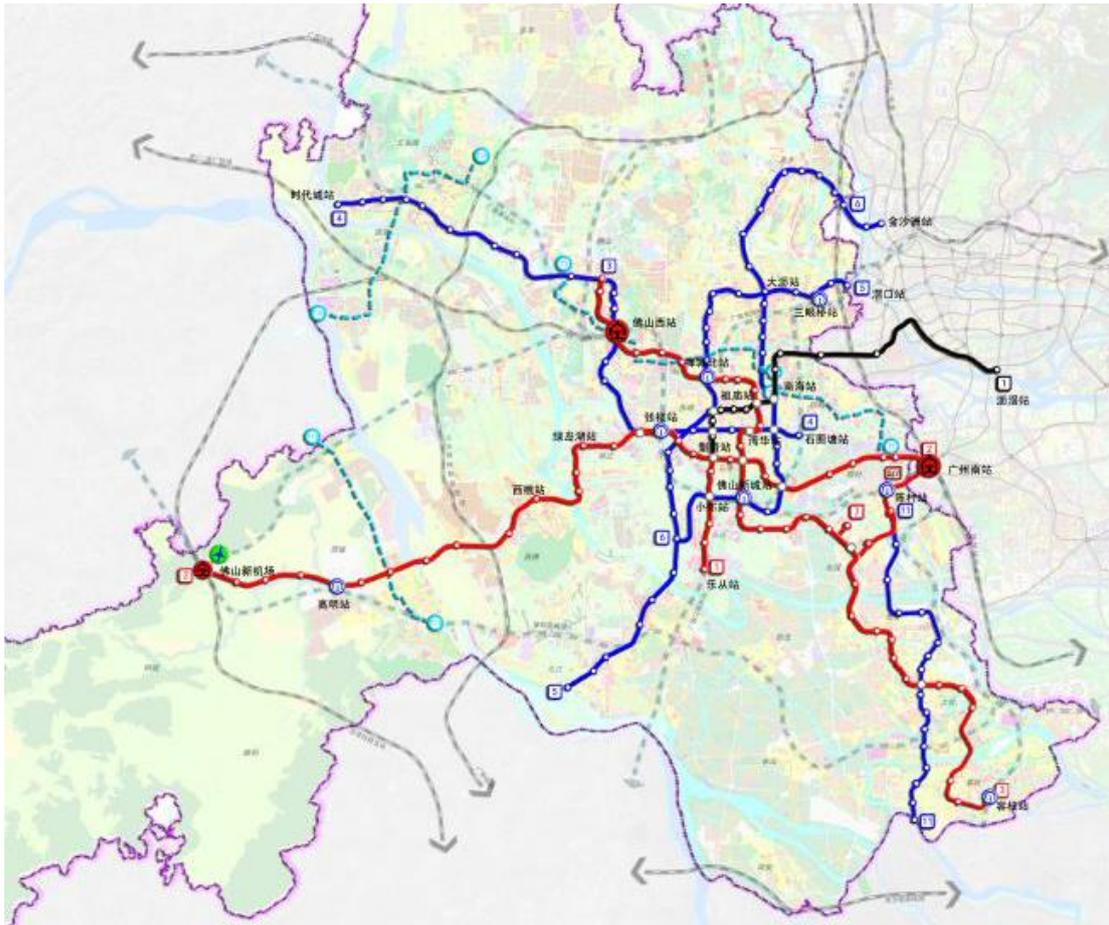


图 5-3 2020 年佛山市轨道交通线网建设计划图

(牵头单位：市铁投集团，配合单位：市国土规划局、市交通运输局、各区政府、市住建管理局)

(2) 发展新型公交，覆盖中等运量客运走廊

作为城市大运量轨道交通的补充、接驳和延伸，在佛山外围城区（外围城区域或副中心：大良容桂、三水和高明），有轨电车作为主干线网，与城市轨道一起构建组团的快速客运骨架。此外有轨电车或其他中运量系统可作为旅游、景观等特色交通存在。至 2020 年，推进 4 条有轨电车的建设。

南海新交通试验段：线路自礪岗公园至林岳西，全长 13.1 公里，连接桂城、三山新城、平洲玉器街、金融高新区等多个核心区。线路与轨道交通 1、2、7、10 号线接驳换乘。目前已开工建设。

南海新交通试验段西延线：线路自礪岗公园至轨道三号线西约站，通过三号线换乘实现千灯湖片区与佛山西站枢纽片区的联系。

有轨电车 T18 线（高明有轨电车试验线）：线路自富湾至高明汽车站，全长 17.3 公里，串联高明新老城区。

T20 线（三水有轨电车一号线）：线路在白坭至云东海，全长 27.7 公里，联系三水西南组团和云东海组团。

（牵头单位：各区政府，配合单位：市交通运输局、市国土规划局、市住建管理局）

（3）构建完善全市“骨干、常规、辅助”的多层次的公交线网

在现状佛山公交线路管理体系框架下，基于出行需求特点，以“区间城巴快速化、城区公交规范化、镇内公交标准化”为目标，建立“骨干、常规、辅助”的多层次公交线网体系。

1) 根据城市结构、城市化发展、城镇化加快及路网更迭完善，规划研究跨组团客运（公交）服务，主要联系禅桂中心区与顺德、三水、高明各区的中心区，串联顺德、三水、高明各区的中心区，承担跨区、跨市的长距离公交出行服务，线路依托市域高快速路布设，采用两端收集，快速直达的模式组织，在各区中心以及重点镇仅停靠一

个或两个枢纽站点。预计 2020 年，开行该类线路共 160 条。近期，新增 9 条跨区运行的线路，依据直达线路标准进行线路设计。

新增线路 1：服务区域为南海-顺德，线路的起终点为南海汽车站—容桂汽车客运站；

新增线路 2：服务区域为南海-三水，线路的起终点为三水汽车站—南海汽车站；

新增线路 3，服务区域为南海-高明，线路的起终点为南海汽车站-高明汽车站；

新增线路 4，服务区域为顺德-三水，线路的起终点为三水汽车站-大良客运站；

新增线路 5，服务区域为祖庙-石湾-乐从-龙江-九江-荷城，线路的起终点为佛山城巴总站-高明汽车站；

新增线路 6，服务区域为桂城-陈村-北滘-伦敦-大良-容桂，线路的起终点为南海汽车站-容桂客运站；

新增线路 7，服务区域为桂城-大沥-狮山-西南，线路的起终点为南海汽车站-三水客运站；

新增线路 8，服务区域为祖庙-石湾-陈村-北滘-伦敦-大良-容桂，线路的起终点为容桂客运站-佛山火车站；

新增线路 9，服务区域为祖庙-石湾-乐从-龙江-勒流-杏坛-均安，线路的起终点为佛山火车站-均安交通中心。

（牵头单位：市交通运输局，配合单位：各区政府、各公交公司）

2) 提供联系南海、顺德、三水、高明各区内部各镇街，承担各区内跨镇街公交中长距离出行服务，线路依托区内快速路或干线性主干道组织，在各区中心区以及重点镇内停靠主要枢纽点，其余区域不停站，线形尽可能顺直。预计 2020 年，开行该类线路 170 条。

(牵头单位：各区政府，配合单位：市交通运输局、各公交公司)

3) 在中心城区及其周边拓展区域，各区的核心区布设，各区城区范围内以及周边临近区域的中等距离公交出行服务，线路沿城区主要公共交通走廊布设，末端延伸至次之道路，串联主要客流吸引点。预计 2020 年，开行该类线路 170 条。

(牵头单位：市交通运输局，配合单位：各区政府、各公交公司)

4) 在各区镇街内部布设，承担各区镇街内中短距离公交出行服务，线路沿镇街内主次干道布设，覆盖镇内各村居以及学校、医院等公共设施，连接镇中心主要枢纽站点，实现与其他线路的换乘。预计 2020 年，开行该类线路 145 条。

(牵头单位：各区政府，配合单位：市交通运输局、各公交公司)

5) 以轨道站点、公交枢纽、大型公建为起点，串联周边的大型居住区、商业办公集中区，线路总长度控制在 10 公里以内，站点间距可以减少至 200-300 米，对部分运行在次支路的线路，可采用扬招停车的模式，承担轨道站点、学校医院、大型居住区等设施周边的短距离接驳公交服务。预计 2020 年，开行该类线路 130 条。

(牵头单位：各区政府，配合单位：市交通运输局、各公交公司)

(4) 推进中心城区公交线网一体化，构建中心城区“骨干-支撑-接驳”三层线网体系

进一步优化佛山市中心城区的公交线网布局，减少线路绕行和市民候车时间，提高公交整体运行效率和服务水平，力争在中心城区形成地面公交“骨干层-支撑层-接驳层”层次分明、功能互补的三层网络体系。

1) 优化推进中心城区公交骨干线网建设

通过新增及调整现有公交线路，加密班次，增强辨向性，扩大服务范围，沿佛山市东西向与南北向的主要干道，覆盖禅桂新区域主要商业区、居住区、就业区、医院、行政服务中心、对外交通枢纽站等的客流需求点，服务城市公共交通的主要客流走廊，构建形成“十横十纵”公交网络基础骨架。

十纵：新胜路-永安路、佛山一环东线、桂澜路、南海大道、文华路、岭南大道、汾江路、佛山大道、雾岗路、禅西大道；十横：海八路、海五路、海三路、佛平路、南桂路、南新三路、季华路、魁奇路、东平路、裕和路。

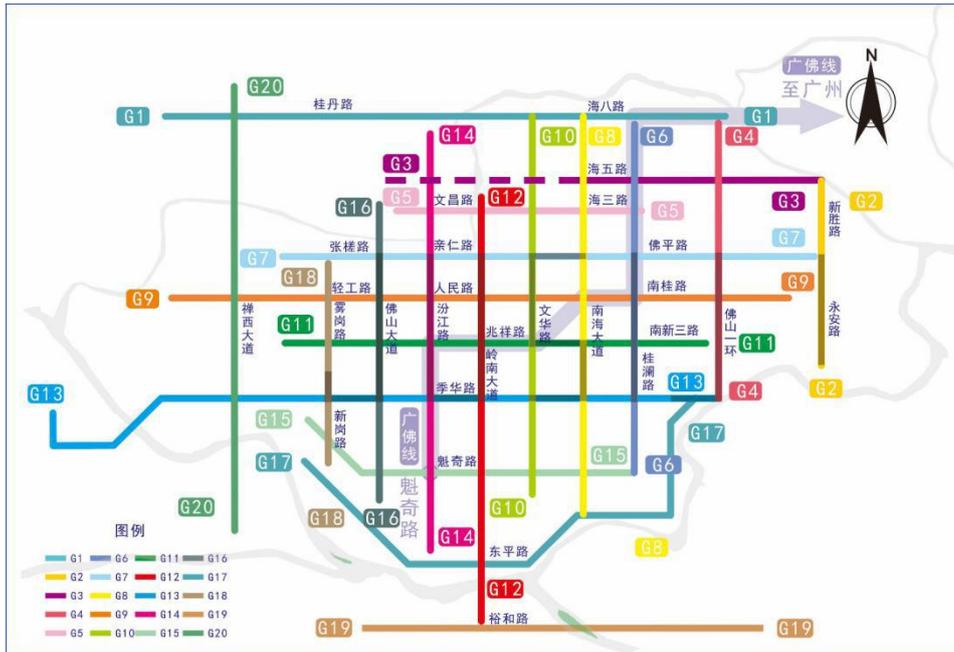


图 5-4 骨干层“十横十纵”走廊示意图

2) 优化完善中心城区的公交支撑层网络

优化完善中心城区的公交支撑层网络，满足乘客直达需求，提高线网的覆盖程度和直达率，完善网络层次和结构，全面支撑骨干层线路的运营和组织。



图 5-5 支撑层走廊示意图

3) 优化完善中心城区的公交接驳层网络

优化完善中心城区的公交接驳层网络，覆盖公交骨干层及支撑层线路无法覆盖的区域，全面覆盖乘客出行需求点，将乘客输送到骨干线网及支撑网络的公交线路，满足不同层次乘客的出行需求，提高网络整体效率和覆盖率。



图 5-6 接驳层走廊示意图

(牵头单位：市交通运输局，配合单位：中心城区各区政府、市铁投集团、各公交公司)

(5) 发展灵活公交，创新公交服务模式

1) 继续发展定制公交服务

为弥补常规线网的不足，借助互联网的新兴技术手段，以社会公众多样化出行需求为导向，鼓励引导市场元素试行网络预约巴士，以新能源纯电动巴士为切入点，结合互联网+线上 APP 定制巴士服务，

拓展丰富网络预约巴士线路，为市民提供全新的、个性化的公交出行服务模式。

拟定《佛山市关于规范网络预约巴士发展的指导意见》，规范、引导网络预约巴士发展，保障运营安全和乘客合法权益，促进公交行业产品多元化发展。

2) 继续鼓励商务班车服务

针对私家车数量大幅增长、上下班高峰期交通安全隐患倍增的现状，建立和推广通勤班车制度，鼓励在通勤人员居住比较集中的地区开行通勤班车，并制定相关支持政策，如允许通勤班车在高峰时段使用公交专用车道、在条件允许路段规划设置通勤班车的临时停靠点等，以通过居住区直达工作区的柔性交通，满足通勤人员的出行需求。

3) 进一步拓展旅游公交服务

积极拓展佛山旅游公交线路，在现有的经过旅游景点的公交线路的基础上，通过新增、调整站点等措施，使得主要交通枢纽、客流集散点等基本都有通达佛山市著名旅游景点的公交线路，为市民的出游提供便利。

（牵头单位：市交通运输局，配合单位：市铁投集团、各区政府、各公交公司）

(6) 城市公共交通衔接整合

针对地铁 1、2、4、6、9、11、13 号等线路开通后，以及南海、

高明、山水各区的有轨电车开通后的客流量、沿线道路交通流量变化、公交运行等有关情况，制订改善措施，做好地铁站、有轨电车站与公交线路和接驳换乘的配套，进一步方便人民群众出行。大力推进轨道交通、有轨电车与常规公交之间的线网整合，通过调整、取消、新增等方法，优化调整与轨道交通和快速公交线网相衔接的公交线路，促进各种公共交通方式之间的线网有机融合。

加强佛山西站、佛山新城交通枢纽站、世纪莲公交枢纽站，以及张槎站、德胜站、魁奇路站等城市大型综合交通枢纽的各种交通方式的衔接整合，提高城市公共交通与铁路、长途客运等不同交通方式的换乘，满足公众出行的便利需求。

加强周边城市跨市公交对接，研究开设城际间相邻镇区之间的公交线路，填补现有运输服务的空白区域，满足佛山与周边城市市域边界区域产业合作区、连绵发展区公交出行需求。重点加强与广州番禺、南沙、芳村、坑口，中山南头、黄圃，江门荷塘，肇庆大旺等区域的城际公交联系。

（牵头单位：市交通运输局，配合单位：市国土规划局、各区政府、市铁投集团、各公交公司）

2.基础设施完善工程

（1）总体实施计划

近年来，我市通过制定公交站场和公交专用道政策法规，稳

步推进公交基础设施建设，公交分担率和乘客满意度明显改善。未来5年我市坚持以基础设施建设促进公交发展水平的思路，通过开展快速路网、城市轨道、有轨电车、公交站场以及公交专用道等基础设施完善工程，为公交都市创建奠定坚实基础。

1) 快速路网

推进高速外环建设（江番高速接珠三环）。

建成市域产业快速联系环（红旗路-龙高路-樵丹路）。

改造提升公交客运快速环（季华路-南海大道-佛平路-佛山大道）。

2) 轨道交通

1 号线（南段）、2 号线、4 号线、6 号线、9 号线、11 号线和13 号线。

3) 有轨交通

南海新交通一号线（T1 线）、南海新交通一号线佛山西站延长线（T3）、有轨电车 T18 线（高明有轨电车试验线）、T20 线（三水有轨电车一号线）。

4) 公交专用道

预计到 2020 年，我市将基本建成 I 级公交专用道 92 公里，II 级公交专用道 483 公里。

快速路网、城市轨道、有轨电车和公交专用道的实施计划在下文其他章节中有详细描述，本部分重点阐述公交站场、公交枢纽以及公交基础设施综合开发的建设计划。

（2）公交场站

1) 建设思路

近年来我市公交场站建设取得了较为明显的成绩，但依然存在中心城区首末站不足、租赁场站比例较高、建设模式较为单一等问题。因此，通过调整场站建设思路，未来5年内逐步引导并形成良性可持续发展的公交场站发展模式。

- 补充场站规模，加密核心片区场站设施

根据2020年公交客运量预测，重点对中心城区“一老三新”策略发展区、外围副中心及各区中心区域等公交出行需求旺盛、既有场站规划存在缺口以及规划场站用地难以落实的区域，加密场站设施建设。

- 优化场站功能：小型首末站+立体综合车场

针对中心城区公交设施用地紧缺问题，对部分首末站承担的公交车辆夜间停放、维修清洗等生产性功能剥离至停保场，减少占地面积和用地需求。

通过建设多层立体式的停保场，集中解决公交车辆的停放、维修等功能，既发挥了规模效应，又提高土地的使用效率。

- 调整首末站建设模式：配建场站为主，独立占地为辅

针对场站用地落实困难的问题，新建首末站采用“配建场站为主，独立占地为辅”的建设模式，鼓励场站设施与大型建筑附设建设，集约化利用土地，并且实现公交基础设施与住宅、商业办公、公共服务

设施的无缝紧密结合。

● 挖潜建设小型首末站，解决现阶段场站供需矛盾

在中心城区及外围组团中心区域，现阶段公交场站供需矛盾突出，独立占地场站难以落实，采用挖潜手段建设小型首末站，缓解近期公交场站供需矛盾。挖潜手段包括利用路侧、街角、公园绿地、立交桥底等零散用地，灵活设置供 1-2 条线路使用的小型首末站。

2) 建设计划

根据上述建设思路，结合现状场站需求迫切程度和实施难易程度，梳理出各区新建首末站和停保场选址方案、建设模式和实施时间等。

1) 首末站建设计划

表 5-4 公交首末站建设计划

序号	名称	行政区	建设模式
1	新城北	禅城区	配建
2	扶西综合开发市场	禅城区	配建
3	镇安工业区	禅城区	配建
4	义乌小商品城	禅城区	配建
5	华夏陶瓷城	禅城区	配建
6	澜石公园	禅城区	配建
7	棉纺厂	禅城区	配建
8	桂城街道办	南海区	独立占地
9	星汇云锦广场	南海区	配建
10	中海锦城	南海区	配建
11	佛罗伦萨	南海区	配建
12	三山保利	南海区	配建

13	创智新城	南海区	配建
14	桂城C18街区	南海区	配建
15	金融翘楚	南海区	配建
16	碧桂园总部	顺德区	配建
17	大沙围工业区	顺德区	配建
18	棉纺厂生活区	三水区	配建
19	翠坑	三水区	配建
20	富湾	高明区	配建
22	高明体育中心	高明区	配建
23	河江	高明区	

2) 停保场建设计划

表 5-5 公交停保场建设计划

序号	名称	行政区	建设模式
1	城东停保场	禅城区	独立占地
2	城西工业开发总公司	禅城	独立占地
3	智慧新城	禅城	独立占地
4	富湾停保场	高明区	独立占地
5	罗村下柏停保场	南海区	独立占地

(牵头单位：各区人民政府，配合单位：市交通运输局、市国土规划局、市住建管理局、市铁投集团)

(3) 公交枢纽

公交枢纽站主要覆盖重要区域交通设施、地区性客流转换点、城市强客流集散点，承担对外枢纽接驳、多模式线网锚固、城市用地开发支撑的功能。包括四种类型：

(1) 城市公共交通与两种及以上对外交通方式相衔接的综合客运枢纽；

(2) 城市公共交通与城际客运站相衔接的综合客运枢纽；

(3) 城市公共交通与城乡公路客运站相衔接的综合客运枢纽；

(4) 适当考虑与城市轨道交通相衔接的综合换乘枢纽。

未来 5 年通过新建佛山西站、新顺德人民医院等 14 个公交枢纽站，推进城市公交与轨道交通、对外客运的衔接，促进我市交通一体化发展进程。

具体的枢纽建设计划如下表所示。

表 5-6 公交枢纽建设计划

序号	名称	枢纽类型	面积	行政区
1	佛山西站	综合客运枢纽		南海区
2	普君北路	综合换乘枢纽	2000	禅城区
3	祖庙枢纽	综合换乘枢纽	1000	禅城区
4	城北公交枢纽	综合换乘枢纽	3000	禅城区
5	季华园地铁枢纽	综合换乘枢纽		禅城区
6	岭南大道公交枢纽	综合换乘枢纽		禅城区
7	绿岛湖	综合换乘枢纽		禅城区
8	新城世纪莲交通枢纽	综合换乘枢纽	7000	顺德区
9	新顺德人民医院		6000	顺德区
10	保利东湾北站		6000	顺德区
11	佛山新城交通枢纽中心	综合客运枢纽	7000	顺德区
12	乐平枢纽站		8000	三水区

（牵头单位：各区人民政府；配合单位：市交通运输局、国土规划局、市发展改革局、市国资委、市财政局、市住建管理局、市铁投集团）

（4）公交停靠站

目前公交停靠站由各区自行建设，建设标准和形式不一致，个别公交站台客流乘降需求较大，而站台供给能力有限。为解决这一矛盾，我市拟分步完成下列两项工作：

1) 市交通部门要组织制订《佛山市公交中途站设置指引》，明确公交停靠站设置的相关技术标准，对公交停靠站的设置提供指引。

2) 各区组织专门力量，对长期拥堵路段的非港湾式停靠站进行位置、方式的排查和优化设置，确保禅城、南海、顺德、高明区港湾式停靠站设置率分别达到 30%、20%、15%、15%，三水区落实新建 50 个港湾式公交站点。

（牵头单位：各区人民政府；配合单位：市交通运输局、市国土规划局、市发展改革局、市财政局、市住建管理局、市铁投集团）

（5）综合开发

针对城市用地控规明确为公交场站设施用地的地块，通过在该地块公交设施基础上进行地上地下立体空间的综合开发，有利于提高土地集约利用率。

未来 5 年，由政府主导和投资，适当吸取社会资本，在不改变产

权性质的前提下，选取条件具备的公交停保场和公交枢纽站进行综合开发。具体实施计划如下：

1) 佛山西站

佛山西站，选址在南海狮山与罗村交会处，距离禅城约 8 公里，距离佛山机场约 1.5 公里，总占地面积约 4 平方公里。建成后的佛山西站综合交通枢纽设计定位为：集铁路、城际线、地铁、公交、长途巴士等多种交通方式高效、集成的综合交通客运枢纽。通过对其进行综合开发，将其打造为集商业、停车和换乘等功能于一体的综合客运枢纽综合体。

2) 佛山新城交通枢纽中心

佛山新城交通枢纽中心建成后，将构建成一个可 15 分钟抵广州南站及佛山各区镇，30 分钟畅达珠江新城及广州各区，60 分钟快速融入珠三角国际都会圈的集城际轻轨、地铁、空港及高铁服务、公交、出租车于一体的立体交通中转服务平台。通过综合开发，可最大限度地发掘枢纽吸引客流的潜在价值。

2) 绿岛湖公交枢纽

佛山、云浮两市依托对口帮扶战略合作平台自主研发的氢能源公交车即将在“绿岛湖公交枢纽——岭南大道公交枢纽”示范运营线路中投入使用，通过对绿岛湖公交枢纽进行综合开发，配套建设加氢站，未来实现商业、住宅、停车和加氢等功能。

4) 公交枢纽

综合开发华远东路西侧、深村胜利村北侧地块（面积 4053 平方米），建成公交枢纽和充电楼，底层架空作为公交枢纽充电站，满足 60 辆公交车和 240 辆出租车的充电需求，二至三层设置出租车（社会车辆）停车位及充电桩，四层以上办公楼用作商业用途。公交枢纽建成后面向社会开放使用。具体运营由禅城区交通运输局和市燃气公司对接，市交通运输局予以协调。

（牵头单位：市交通运输局；配合单位：各区政府、国土规划局、市财政局、市住建管理局、市铁投集团）

3.公交运能提升工程

（1）增加公交运力投放

根据公交优先发展战略和公交线网规划，加大投入，及时更新和增加公交车辆，以增强公交运力；提高公交运营效率，加大大容量、低地板、环保车辆和空调车辆的比例，选用安全可靠、配置合理的车辆，提高乘坐舒适性。以大载体车辆为主、中小车辆为辅，优化车辆结构，满足不同客运条件的需求；改善乘客乘车环境，降低满载率降低早晚高峰时段平均拥挤度。

截止 2020 年，预计配置车辆数约 1 万辆。

（牵头单位：各区政府，配合单位：市交通运输局、各公交公司、市财政局、各区政府）

(2) 完善公交准时服务

在跨区域和郊区等客流需求较小的地区逐步建立“准时服务体系”，完善定时发班措施，同时加强发班时间站牌公示和宣传，引导乘客“按时乘车”，减少候乘时间；在中心区等客流集聚区域建立“稳定连续服务体系”，采取灵活的调度措施，通过空车切入、增加短线、大站快车等方式，加快车辆周转，确保班次运力与客流相匹配。在公交总站逐步推广总站发班时间公示制度，方便市民掌握发班信息。

（牵头单位：各公交公司，配合单位：市交通运输局、各区政府）

(3) 规范和完善现代企业制度

以市场经济为导向，以资本为纽带，进一步深化企业改革，建立和完善以股东大会、董事会、监事会为核心的法人治理结构，推进企业实行规范的公司制改革。

按照 ISO9001 质量体系认证的要求深化公交企业管理，并对建立企业绩效管理评价制度进行了认真探索，使各项成本得到有效控制。规范企业内部和各子公司的经营行为。强化法律顾问意识，加强风险控制和依法经营的力度。按要求对劳动用工进行清理，完善内部劳务市场管理。

（牵头单位：各公交企业，配合单位：市交通运输局、各区政府）

(4) 加强司乘人员培训和激励

1) 对司乘人员定期进行操作守则及微笑服务等方面的培训和考核。

2) 出台驾驶员更新驾驶证的优惠和补贴措施。通过系统培训、开通 A1、A3 驾驶证考试绿色通道、驾驶证考证补贴等措施，提高驾驶员改善专业驾驶技能的能动性，倡导驾驶员文明行车，积极落实“文明驾驶、公交先行”成为常态。

(牵头单位：市交通运输局，配合单位：市公安局、各公交公司)

3) 提升驾驶员的佛山认同感和职业荣誉感，推进驾驶员奖励机制。在全员足额参保的基础上，依法建立企业年金，鼓励企业逐步建立完善的公交驾驶员工资增长机制，根据驾驶员的工作绩效等进行奖励，研究外地驾驶员落户佛山、优先申请廉租房及子女入学与本地生同待遇等优惠政策，增强驾驶员归属感。

(牵头单位：市人力资源社会保障局，配合单位：教育局、住建管理局、市交通局、各公交公司)

(5) 创建安全公交

规范公交行业安全生产工作，加强公交站亭安全防护建设，强化公交企业安全主体责任，坚决遏制较大交通事故的发生，促进公交行业安全健康发展。

1) 推进公交企业安全生产标准化建设。督促公交企业定期组织

安全检查，落实安全生产主体责任，将安全生产标准化内容落实到日常运营生产中，强制配备车辆安全锤、灭火器等救生器材，全面提升企业安全生产管理水平。

2) 逐步推进公交车车载快速报警系统和自动破玻装置的建设，落实车载安全设施终端，通过智能公交系统打造安全、可靠、快速响应的应急系统，初步实现公交车应急报警系统与公安部门的直接联通，提高应急处置效率和能力。

3) 保障公交车厢安全，打击公交车内、车站偷抢等治安行为。推动公交车内、车站安防系统的升级改造，从模拟监控升级为高清数字监控，多角度监控基本实现零死角。

4) 加强公交车辆技术保障和站点设施安全防范。严格落实车辆检测维护制度，持续完善公交车辆技术保障工作的常态管理和创新发展，从常态化、制度化、规范化的角度，形成以“加密检查、配套协同、分级启动、重点保障、考核评估、应急有效、责任追究”为主要内容的常态管理机制。开展公交站场安全隐患排查和评估，学习借鉴新加坡的先进经验，完善公交站亭防撞安全防护设施，调整、建设高安全性的港湾式停靠站，保障市民候车安全。

5) 广泛开展公交安全宣传，进一步加强从业人员安全培训教育。加强公交企业安全生产文化建设，通过应急演练等活动提高从业人员应急反应和防恐处置能力，确保从业人员在突发情况下能够优先保障乘客的生命安全，营造“尊重生命、安全出行”氛围。

6) 提高公共交通突发安全事件应急处置能力。一是修编应急预案，建立完善公共交通安全事故应对管理机制；二是明确责任，依据统筹安排、分工合作，预防为主、综合治理，依靠科技、加强管控的原则，完善和健全分级负责的应急管理体制；三是开展应急演练，通过实战演练，进一步强化应急联动协同，提高处置能力，确保有效应对公交突发事件。

7) 充分利用新媒体，提高乘客安全防范意识。借助公交 APP、网站、微博、微信、智慧驿站、公交地铁视频、楼宇视频等新媒体，打造全方位的公交安全出行宣传网络，广泛宣传公交安全防范、逃生的理念和技能等，着力提高公交安全知晓率，共建安全出行环境。

8) 落实公共交通运输行业安全生产“一岗双责”工作机制。依照“属地管理”“源头管理”“谁主管、谁负责”和“抓行业经营必须抓安全”的原则，各区必须强化安全生产管理，建立健全企业安全生产保障机制，确保公共交通运输行业安全有序发展。

(牵头单位：各区人民政府，配合单位：各公交公司、市公安局、市交通运输局、市安全监管局)

4. 公交提速工程

为了规范公交专用道的建设设计标准，我市交通运输局制定了《佛山市公交专用道设置标准和设计指引（试行）》，按照此项标准和《佛山市公交发展规划》，未来 5 年，我市将加快公交专用道的建设，

提高专用道比例，加强公交专用道的监控和管理，优化交叉口公交信号优先和路权优先建设。确保公共交通的优先通行权，切实提升公共交通运行速度。

(1) 构建公交专用道网络

在联系中心城区“一老三新”及中心城区拓展区各组团间的主要公交客流走廊，结合中心城区骨干公交线网布设，建设 I 级公交专用道网络，通过扩容公交站台、设置连续的路中/路侧公交站台、设置封闭式停靠站台、采用大型公交车辆等类似 BRT 走廊改造的措施手段，实现公交扩容提速。预计到 2020 年，我市将按照规划，基本建成 I 级公交专用道网络和 II 级公交专用道网络。

1) I 级公交专用道网络

I 级公交专用道布设在中高强度客流走廊，与轨道交通构成复合走廊或是在轨道交通建设前环节走廊内供需矛盾。在中心城区对外城市发展轴及内部客运走廊上，建设“一横二纵”I 级公交专用道网络，满足中心城区高强度走廊客流需求。

表 5-7 I 级公交专用道建设分布表

序号	路段		起止点	道路里程 (km)	建设 时限
1	横一	桂丹路-海八路	工贸大道-一环东线	16.4	
2	纵一	岭南大道	同济路-荷岳路	7.1	
3	纵二	桂和路-南海大道-佛	广佛路-陈村大道	24.3	

		陈路		
--	--	----	--	--

（责任单位：市交通运输局；配合单位：市公安交警支队、各区政府、市国土规划局、市铁投集团）

2) II级公交专用道网络

在中低强度客流走廊布设II级公交专用道,补充轨道交通的覆盖不足,全市建设“三十四横二十八纵”II级公交专用道网络,采用路侧式公交专用道形式建设,覆盖中心城区和外围组团中心的主要公共交通走廊。

表 5-8 II级公交专用道建设分布表

区域	路段	起止点	道路里程 (km)	建设时限
禅城区	吉利大道西	陶博大道-西樵大桥东	2	
禅城区	市东下路	锦华东路-兆祥路	1.2	
禅城区	紫洞路-龙津东路	季华路-南庄大道	5.7	
南海区	海五路-清风路	南一路-新生路	6.4	
南海区	佛平路-南港路	一环东线-三山西桥	4.3	
南海区	三山大道-港口路	三山西桥-槽尾撬桥	6	
南海区	南桂路-桂平路	文华路-明德路	7.7	
南海区	永安路	沙尾桥-佛平五路	2.7	
南海区	海三路	文华路-明德路	7.7	
南海区	江浦路-锦湖路-北社大街	西樵大桥西-樵高公路	8.16	
南海区	樵高公路	樵金公路-高明大桥东	12.65	
南海区	桂丹路	狮山工业大道-丹横路	11.3	
南海区	广云路-广佛路	广海大道东-广州西环高	31.8	

		速		
南海区	文华北路	海三路-海八路	2.3	
南海区	灯湖西路	海三路-海八路	2.2	
南海区	灯湖东路	海三路-海八路	2.2	
南海区	桂澜路	魁奇路-汾江路	9.4	
南海区	佛山一环	季华路-汾江路	6.5	
南海区	新胜路-明德路	桂平路-清风路	2.6	
南海区	佛平五路	永安路-佛平路	1.7	
南海区	樵金公路	樵高公路-江浦路	2.9	
南海区	佛山大道北-广佛路	桂丹路-广云路	6.6	
南海区	佛山一环西线-博爱路	桂丹路-红星北路	4.9	
南海区	红星路-小塘工业大道	广云路-桂丹路	7.7	
南海区	松岗大道-永安大道- 官河路	广云路-和顺大道	18.5	
南海区	里河路-里水路-北村 公路	官和路-广佛路	18.1	
顺德区	桂洲大道	伦桂路-碧桂路	8.6	
顺德区	容奇大道	伦桂路-碧桂路	9	
顺德区	南国路	碧桂路-佛山一环	11.5	
顺德区	凤翔路-凤山路	伦桂路-桂畔路	9.4	
顺德区	新丰路-伦教横九路- 龙洲路	伦桂路-碧桂公路	8.1	
顺德区	三乐路	佛山大道-105 国道	14.5	
顺德区	荷岳路-林上路	佛山大道-105 国道	14.2	
顺德区	佛山大道	荷岳路-沙龙路	10.6	
顺德区	105 国道	横五路-文华路	31.2	
顺德区	伦桂路	文登路-红旗路	28.8	

顺德区	宝林路-祥和路	105 国道-德胜中路	8.9	
三水区	广海大道	贤兴路-塘西线	4.5	
三水区	西河路-文峰路-沙头大道	西南大道-塘西线	9.2	
三水区	南丰大道	文峰路-三花公路	17.1	
三水区	三水大道-云东海大道	港口大道-南丰大道	19.3	
高明区	高明大道	高明大桥西-兴源路	12.3	
高明区	沧江路	高明大道-沿江路	3.2	
高明区	沿江路	沧江路-高明大道	3.2	
高明区	荷香路-苏河路	沿江路-明西路	7.8	

（责任单位：市交通运输局；配合单位：市公安交警支队、区政府、市国土规划局、市铁投集团）

（2）完善公交专用道沿线配套设施

1) 专用道沿线公交站点扩容提升

在全市构建公交专用道网络的同时，将同步对公交专用道沿线的公交站点进行扩容，以保证其运量需求，将扩容改造的公交站点包括：一级站台 24 个，二级站台 30 个，其中禅桂中心区一级站台 13 个；顺德区一级站台 6 个，二级站台 14 个；高明区一级站台 2 个，二级站台 7 个；三水区一级站台 3 个，二级站台 9 个。

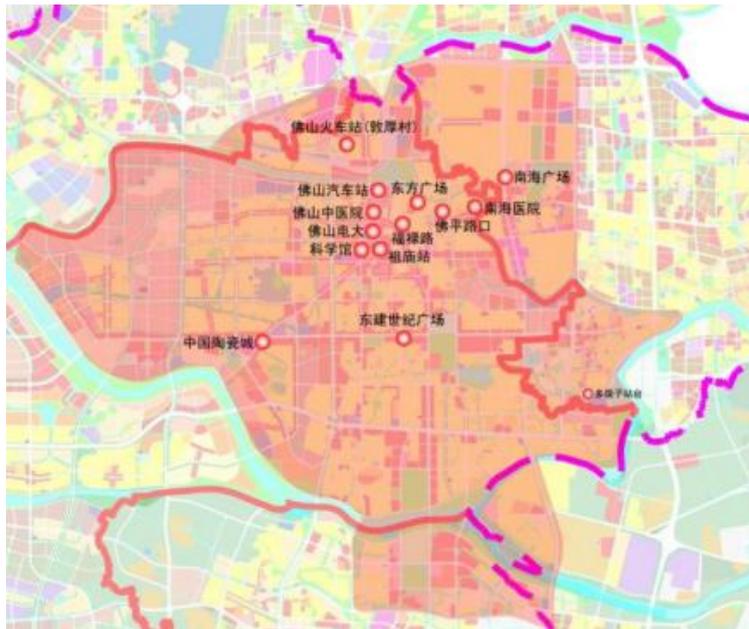


图 5-7 禅桂中心城区公交站台扩容分布图

根据集散客流，站台建设规模为：对于集散客流低于 500 人次/小时的站台，考虑设置单子站；对于集散客流介于 500~1500 人次/小时的站台，考虑设置双子站，4~6 个停靠泊位；对于集散客流介于 1500~3000 人次/小时的站台，考虑设置三子站，6~9 个停靠泊位；对于集散客流超过 3000 人次/小时的站台，考虑设置四子站，12 个停靠泊位。

（牵头单位：各区人民政府；配合单位：市交通运输局、各区交通局、市住建管理局、市国土规划局、市铁投集团）

2) 增设路口公交专用进口道

为保障公交在路口的优先权，对中心城区重要交叉口增设公交专用进出口道，以保障公交车辆在交叉口处的路权连续，在公交专用进口道连接段，设置黄色网格线，在出口道车道中央标注“公交专用”，高峰公交专用出口到施划“公交专用+时间”字样。

表 5-9 增设公交专用进口道分布表

序号	路口名称	设置方向	建设时限
1	汾江路丝织路口	南北直行进出口道	
2	汾江路亲仁路口	南北直行进出口道	
3	汾江路卫国路口	南北直行进出口道	
4	汾江路同济路口	南北直行进出口道	
5	汾江路同华西一路口	南北直行进出口道	
6	汾江路季华路口	南北直行进出口道	
7	汾江路绿景路口	南北直行进出口道	
8	汾江路文昌路口	南进口到左转方向	
9	岭南大道季华路口	南北直行进出口道	
10	岭南大道绿景路口	南北直行进出口道	
11	岭南大道魁奇路口	南北、东西直行进出口道	
12	南海大道海五路口	南北直行进出口道	
13	南海大道海三路口	南北直行进出口道	
14	南海大道佛平二路口	南北直行进出口道	
15	南海大道南桂东路口	南北、东西直行进出口道	
16	南海大道南新三路口	南北直行进出口道	
17	南海大道同济东路口	南北直行进出口道	
18	南海大道季华六路口	南北、东西直行进出口道	
19	南海大道绿景三路口	南北直行进出口道	
20	南海大道魁奇路口	南北直行进出口道	

(牵头单位：各区政府；配合单位：市公安交警支队、市交通运输局、市国土规划局、市铁投集团)

3) 统一标志标线，路面铺装标准。

遵循“醒目、易识别”的原则，我市将在中心城区开展统一专用

道标线形式工作，在“黄色实线+普通路面铺装”基础上，适当考虑使用道钉（样式如下图），以区别公交专用道和其他普通车道。

公交专用道将采用“黄色实线+普通路面”的模式设计，路段及交叉口出口道采用间隔 12 米，铺装 1.2 米长度的彩色路面。

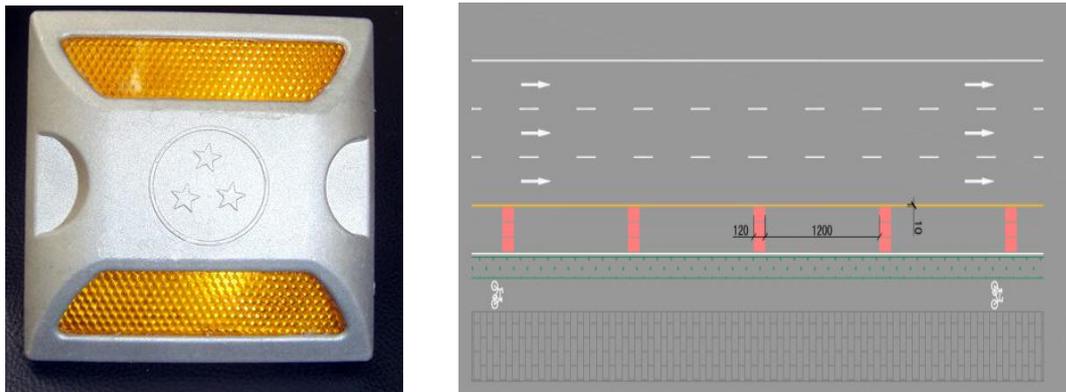


图 5-8 专用道铺装形式

（牵头单位：各区人民政府；配合单位：市交通运输局、各区交通局、市住建管理局、市国土规划局、市铁投集团）

（3）提升道路交叉口公交优先通行权

1) 开展道路交叉口公交优先引导

路口通行条件设置是交通运行效率的关键，我市各区将根据市里发布的标准规范，对属地主要组团建成区道路交叉口（包括专用道借道口）施划公交优先标志标线。到 2016 年，各区分别实现建成区单向三车道以上的道路施划路口占三车道以上的道路路口比例为：禅城 60%，南海桂城和罗村 40%，顺德大良、乐从 30%，高明荷城 20%，三水西南 20%。

（牵头单位：各区政府；配合单位：市公安交警支队、市交通运输局、市国土规划局、市铁投集团）

2) 规范设置公交专用道沿线路口借道区域

2016年，我市中心城区将再增10条公交专用道，所有公交专用道的路口将采用黄方格代替白虚线表示借道区，社会车辆需通过借道区变道。

高峰期内，在黄方格外进入公交专用道，罚款，如图5-9所示。

高峰期内，无论是社会车辆还是公交车，遇到红灯时停在“黄方格”内等灯，罚款并扣分，如图5-10所示；

高峰期内，公交专用道上没有车，社会车辆压公交专用道实线进入该车道停车等灯，罚款并扣分，如图5-11所示。

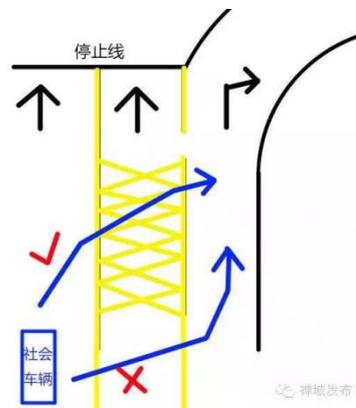


图 5-9 高峰期内社会车辆通过公交借道区方式



图 5-12 设置公交优先信号控制信号灯

（牵头单位：市公安交警支队；配合单位：市交通运输局、市国土规划局、市铁投集团、各区政府）

（4）加强公交专用道管理

1) 完善并推进公交专用道监控平台建设

对现已有的公交专用道监测和视频抓拍处罚系统，我市将进一步完善推进平台的建设使用，并在途径专用道的公交车辆前后加装监控摄像头，对占用公交专用道的社会车辆进行拍照，将所拍摄社会车辆占用公交专用道的违章影像，纳入违章执法管理系统。在专用道路段、站台增设违法检测、监控、牌照识别等电子监管设备，加强违法监控。预计到 2020 年，全市将新增公交专用道违章抓拍系统 1000 套，增加 600 套高清摄像头，覆盖中心城区、副中心及组团中心内的主干道、快速路。



图 5-13 抓拍公交专用道违章车辆系统与车载电子眼

（牵头单位：市交通运输局；配合单位：市公安交警支队、市铁投集团、各区政府）

（2）加强联合执法和违法占道管理

我市将加大交警联合执法力度，建立流动巡查管理模式、增配流动执法车上路、加派交通督导员、对违章车辆罚款等措施加强占用公交专用道执法力度，确保公交专用道“专用”。

（牵头单位：市公安交警支队；配合单位：市交通运输局、市铁投集团、各区政府）



图 5-14 加强占用公交专用道执法力度

（3）加强宣传教育、文明驾驶，减少违法

我市在强化公交专用道监管与执法的同时，也将加强培养驾驶员文明行车意识，从源头杜绝影响行车秩序的不文明驾驶行为，交通部门将加大“进社区”宣传私家车文明驾车活动、对违章占用公交专用道的司机加强行车文明教育，如担任交通义工等，并联合市教育部门开展公开课程、讲座或专题活动等措施，加强对公交专用道知识的普及。

（牵头单位：市公安交警支队；配合单位：市交通运输局、市铁投集团、各区政府）

5.智慧公交工程

（1）构建佛山市客运一体化数据中心，整合城市客运数据

构建佛山市客运一体化数据中心，搭建软硬件环境，实现佛山市公交（含辅助公交）、出租、地铁、公共自行车、客运等不同客运交通方式数据的整合，形成平台自有的数据资源优势。

（牵头单位：市交通运输局；配合单位：市住建管理局、市国土规划局、市公安交警支队、市铁投集团）

（2）搭建辅助公交与出租服务平台，实现需求与运力的匹配

建成并启动辅助公交平台系统，为公众提供“一人一座、舒适直达、专线定制”的辅助公交服务。建成出租车服务平台系统，提供有出行保障的网约车服务，推动传统出租行业利用互联网转型升级。

（牵头单位：市交通运输局；配合单位：市住建局、市国土规划局、市公安交警支队、市铁投集团、TC 公司）

（3）形成平台自有调度资源，实现一体化出行服务

基于客运一体化平台数据资源，立足于百姓一体化出行需求，通过行政手段、与相关企业建立相关合作关系等方式，建立自有调度资源，如辅助公交、出租车队等，将其培养为平台“子弟兵”，通过先进的资源调度算法等技术力量，形成平台自有调度方案，双管齐下，实现跨不同交通方式的一体化协同调度，实现出行的无缝换乘衔接，并提供一票到底服务。结合 PC 端网页、移动终端 APP、微信小程序、公众微信平台及信息服务微博等信息发布途径，实现涵盖佛山市内所有客运方式的一体化出行服务。

（牵头单位：市交通运输局；配合单位：市住建局、市国土规划局、市公安交警支队、市铁投集团）

（4）实现旅游交通与交通社区服务

搭建旅游交通与交通社区系统，实现旅游交通及交通社区服务，为出行者提供一日游线路规划，景点周边商圈、美食等信息，以及交通社区等相关服务。

（牵头单位：市交通运输局；配合单位：市住建局、市国土规划局、市公安交警支队、市铁投集团）

(5) 实现基于城市交通大数据的数据分析与开放共享

基于一体化平台庞大的数据资源，对辅助公交、出租服务、一体化出行服务进行统计分析，并为行业管理部门提供城市扫描、出行OD分析、区域热力分析、路况拥堵分析、等行业决策数据支持，为企业提供运营反馈数据支持。

面向社会公众与企业，为用户提供涵盖公交、出租汽车、轨道交通、班线客运等多种出行方式出行数据的资源开放、数据市场、众创服务，促进数据的有效充分利用，促进大众创业、万众创新。

（牵头单位：市交通运输局；配合单位：市住建管理局、市国土规划局、市公安交警支队、市铁投集团）

(6) 完善佛山市交通运行监测中心

佛山市交通运行监测中心是对各种交通信息资源进行统一存储、统一管理、统一发布的枢纽，并在更高层面对常态及应急状态下进行多种交通运输方式协调运行指挥调度。监测中心在2014年建成，为了满足随着云平台、互联网等新技术而出现的信息发展需求的增长，监测中心需要进一步的更新改造，将其打造为集监测管理、信息服务、应急指挥、决策支持为一体的中心机构。深化提升监测中心运行监测与决策支持的应用效能、提高多种运输方式之间协调联动水平、提升公共交通出行信息服务水平。

按需完善数据接入，改善接入数据的颗粒度、时效性，提高数据

质量和可靠性，满足日常监测、协调联动的应用需求。

完善交通综合运行监测指标体系，构建全局性、综合性指标，实现各领域的综合监测和自动预警。

面向深层次挖掘、关联分析以及综合应用，建设一批业务支持系统，全面提升对各业务部门决策支持服务的针对性和精细化，并重点在缓解交通拥堵精细化管理、出租车运行时空分析、公交线网评价及优化调整、城市路网网格化管理、视频图像智能化提取分析、养护工程/新建设施交通影响分析和疏堵工程效果评价等方面取得突破。

提升公众出行信息服务的精准化，在一体化交通路况信息服务、面向公共交通乘客的动态交通信息服务、停车综合信息服务等方面实现突破，并积极探索交通信息服务的产业化推广。

（牵头单位：市交通运输局；配合单位：市住建管理局、市国土规划局、市公安交警支队、市铁投集团）

（7）实现佛山公交管理与服务的智能化

依托“佛山市交通运行监测中心”部署佛山市智能公交管理与服务平台，该平台是以“一套终端、三大平台、十六大应用系统”为主要内容，实现全市的公交智能监管、调度、服务、评估和考核。并推进专用道智能监控、反恐实时报警系统建设，提升大数据决策支持能力，全面提升公共交通信息化发展水平。

完成平台一期建设，包括公共交通数据中心、企业智能调度平台

（含智能调度系统、企业 ERP 系统和服务质量管理体系）、行业决策支持平台（含行业审批系统、运营状态监管系统、成本补贴核算、服务质量考核等系统）、公众信息服务平台（含网站发布系统、电子站牌发布系统、移动终端信息服务系统等）建设。加快公交车车载智能服务终端的改造或更新，统一接入市级智能公交平台。完成全市大部分区域公交车车载智能服务终端的更新改造，2016 年底，公交车车载智能服务终端接入市级智能公交平台的接入率要达到 70%以上，接入市智能公交平台的公交车在线率要达到 90%；完成公交专网建设，实现市、区、TC 公司、公交企业的互联互通。

完成市级公交专用道智能监管平台系统建设。禅城区、南海区加紧推进专用道智能监控系统（主要是外场系统）项目，并接入市级平台，实现与公安部门的数据共享交换，加快公交专用道协同管理执法。

加快推进公交车反恐实时报警系统建设，2016 年在中心城区 160 台公交车上开展试点建设；同步有序推进公交车载专用道监控系统建设。

开展公交大数据挖掘分析，为决策、管理和服务提供数据支撑，加快与专业机构的合作，提高大数据应用的专业能力。

搭建公交资讯服务平台，统一公交用户民意入口，建设全市统一的、与市民互动的公交资讯服务平台，实现全市居民公交诉求、服务评价、民意调查、信息咨询等一体化服务。

（牵头单位：市交通运输局；配合单位：市铁投集团、市发展改

革局、市财政局、市经济和信息化局。)

(8) 公共交通 IC 卡功能扩展推广

进一步扩大公交 IC 卡的发售规模，扩展使用功能。以公交 IC 卡为基础，整合轨道交通、出租车、自行车等使用功能。至 2018 年，实现公交刷卡率达到 80%以上，着力提高常住人口的刷卡乘车比例。

(牵头单位：市一卡通公司；配合单位：市交通运输局、市市财政局、市公交公司)

(9) 加快“互联网+公交”落地服务

推进公交服务新模式，开辟 3 条互联网+定制巴士路线，结合互联网+线上 APP 定制巴士服务，为市民提供全新的、个性化的公交出行服务模式。同时初步拟定了《佛山市关于规范网络预约巴士发展的指导意见》，规范、引导网络预约巴士发展，保障运营安全和乘客合法权益，促进公交行业产品多元化发展。

(牵头单位：市交通运输局；配合单位：市铁投集团、市经济和信息化局。)

6.绿色低碳公交工程

我市积极响应国家及省的财政、工业和信息化、交通运输等部门对新能源公交车推广考核要求，截止到 2015 年，我市新能源公交车

共 1040 辆，其中纯电动公交车 493 辆，插电式混合动力公交车 547 辆，新能源出租车 180 辆，随着新能源公交和出租车的数量大幅增长，结合新能源汽车在运营中出现的困扰和问题，借助“公交都市”创建契机，将在以下几方面建设完善。

(1) 继续加大公共交通领域新能源汽车的推广力度

2016 年广东省人民政府下发了《关于加快新能源汽车推广应用的实施意见》（粤府办〔2016〕23 号），要求从 2016 年起珠三角地区更新或新增的公交车和出租车中，纯电动公交车比例不得低于 90%，纯电动出租车比例不得低于 70%，其余的全部使用新能源汽车，不得使用燃油车。为了更好地贯彻省政府要求，我市将严格按照上级要求的目标任务执行。在完成的基础上，适当推广混合动力、科学开展氢燃料电池示范线，合理构建公共交通能源结构，确保城市公交可持续发展及公共应急需要。

我市根据云浮氢能产业一体化发展的工作要求，将大力推动氢燃料电池公交车项目，率先开通氢燃料城市公交车示范运营线路。

预计 2016 年，开通“高丰公园首末站—水都首末站”全国首条氢燃料城市公交车示范运营线路。

2017 年底前，将在我市各区开通氢燃料城市公交车示范运营线路，同时积极推动“广佛肇清云”经济圈开通跨区域示范运营线路。

（牵头单位：市交通运输局；配合单位：各区人民政府、市发展改革

局、市国土规划局)

(2) 加快新能源车辆充电配套设施建设

根据《电动汽车充电设施“十三五”规划》和《电动汽车充电基础设施发展指南》中明确的充电基础设施重点任务，我市各区将在公交枢纽站、首末站、停保场加快充电设施配套建设，其中禅城区新改建2个公交枢纽-充电站，南海区实现“镇镇有站”，顺德区制定了《顺德区新能源汽车充换电基础设施规划》，将结合规划中的具体任务实施，高明区也将在荷城、富湾、明城、杨和、更合完成70套有线充电桩的建设。

(牵头单位：各区人民政府；配合单位：市交通运输局、市供电局、市发展改革局、市住建管理局、市国土规划局、市财政局、市公安局)

(3) 制定新能源车辆的补贴和优惠政策

参照北京、上海、深圳、太原等城市的经验，我市将明确纯电动公交和出租车的地方补贴标准。结合全国各地城市配套新能源车辆优惠政策，我市也将研究出台相应的补贴和优惠政策，例如：提高地方补贴标准、免收新能源汽车城市道路桥梁隧道车辆通行费、当天车位首小时免费停车、免牌照费、给予机动车交通事故责任强制保险补贴等优惠政策。

（牵头单位：市发展改革局；配合单位：市财政局、市交通运输局、市环保局、市国土规划局、市住建管理局、市公安局）

7.行业文化提升工程

加强公交行业文化建设，开展公共交通周及无车日活动，加强宣传教育活动，鼓励市民参与公交服务评价，评定“星级驾驶员”“文明线路”，打造公交文明窗口形象。

（1）开展公共交通周及无车日活动

以“绿色出行、低碳佛山”为主题，策划实施公交信息服务终端应用推广、公交民意车厢进社区、公交线路指南等方式，积极倡导“文明乘车、节能减排”的公交出行理念，引导市民采取绿色低碳的公共交通方式出行。

（牵头单位：市交通运输局；配合单位：各区政府、TC公司、各公交公司）

（2）鼓励市民参与公交服务评价

调动各方面积极性，发挥乘客对公共交通的监督，在公交车、站点、网站、手机APP等设置公交服务评价窗口，不定期开展问卷调查，积极互动，发动市民对公交服务质量打分、评价、吐槽，为公交发展建言献策，充分收集、听取市民意见，提高市民对公共交通服务

的满意程度，共谋共建人民满意公交。

（牵头单位：市交通运输局；配合单位：各区政府、各公交公司）

（3）开展关注公交司机宣传活动

组织媒体，发动社会，开展关注公交司机活动，从客观真实的角度反映司机的真实生活，让市民理解司机，社会关心司机，营造和谐文明的司乘人文环境。在公交枢纽站场，配套设置和完善司机吃饭、如厕和休息等生活设施。

（牵头单位：市交通运输局；配合单位：市铁投集团、各区政府、各公交公司）

（4）开展“星级驾驶员”“文明线路”示范窗口建设

以文明驾驶员、文明线路作为打造优秀公交服务软环境的重要抓手，提高民众参与公交建设发展的积极性。针对“星级驾驶员”和“文明线路”示范窗口建设，明确目标，落实责任，把文明行车与驾驶员星级评定、绩效考核和工资增长挂钩，促进服务意识和职业道德的提高。

（牵头单位：TC公司；配合单位：市交通运输局、各区政府、各公交公司）

(5) 打造公交车文明窗口形象

加强驾驶员文明服务教育培训，统一驾驶员着装，提高驾驶员文明素质，开展学先进竞赛活动，鼓励公交司机向先进模范学习，培养更多的优秀驾驶员，打造佛山公交文明流动的风景线。

（牵头单位：TC 公司；配合单位：市交通运输局、各区政府、各公交公司）

8.慢行交通改善工程

构建多层次、与公共交通良好衔接、路权保障、空间有序的安全、便捷、连续、绿色的自行车交通系统，营造良好的自行车交通环境，鼓励自行车交通出行。私人自行车为自行车交通发展的主体，公共自行车为政府引导自行车发展的措施与手段。

(1) 加强专项规划编制，落实规划实施

在《佛山市自行车交通发展规划》基础上，深化近期设施性规划和专项规划方案的研究，编制年度《佛山市自行车交通系统提升与实施方案》及各区自行车交通系统建设方案。

（牵头单位：市交通运输局；配合单位：各区政府、市国土规划局、市公安交警支队、市发展改革局、市财政局。）

(2) 完善自行车道网络规划，近期新建连续的自行车道网络

城市自行车道网络规划包括：自行车重要主通道规划、一般主通道规划和集散道规划。

自行车重要主通道规划：十三纵十一横，305km，密度 0.84km/km²。

表 5-10 中心城区自行车重要主通道规划方案

分类	廊道
十三纵	南庄一环、紫洞大道、禅港路-庄尾路、槎湾路、雾岗路-东鄱路、汾江路、岭南大道、文华路、南海大道-华阳路、桂澜路、永安路、明德路、长泰路
十一横	海五路、塍沙路-罗村大道、佛平路、南新三路-兆祥路-建新路-五峰路、同济路、季华路、魁奇路、南庄大道、裕和路、荷岳路、三乐路-吉利大道

自行车一般主通道规划：484km，密度 1.34km/km²；

自行车集散道规划：737km，密度 2.04km/km²。未统计次要支路和街巷里程。

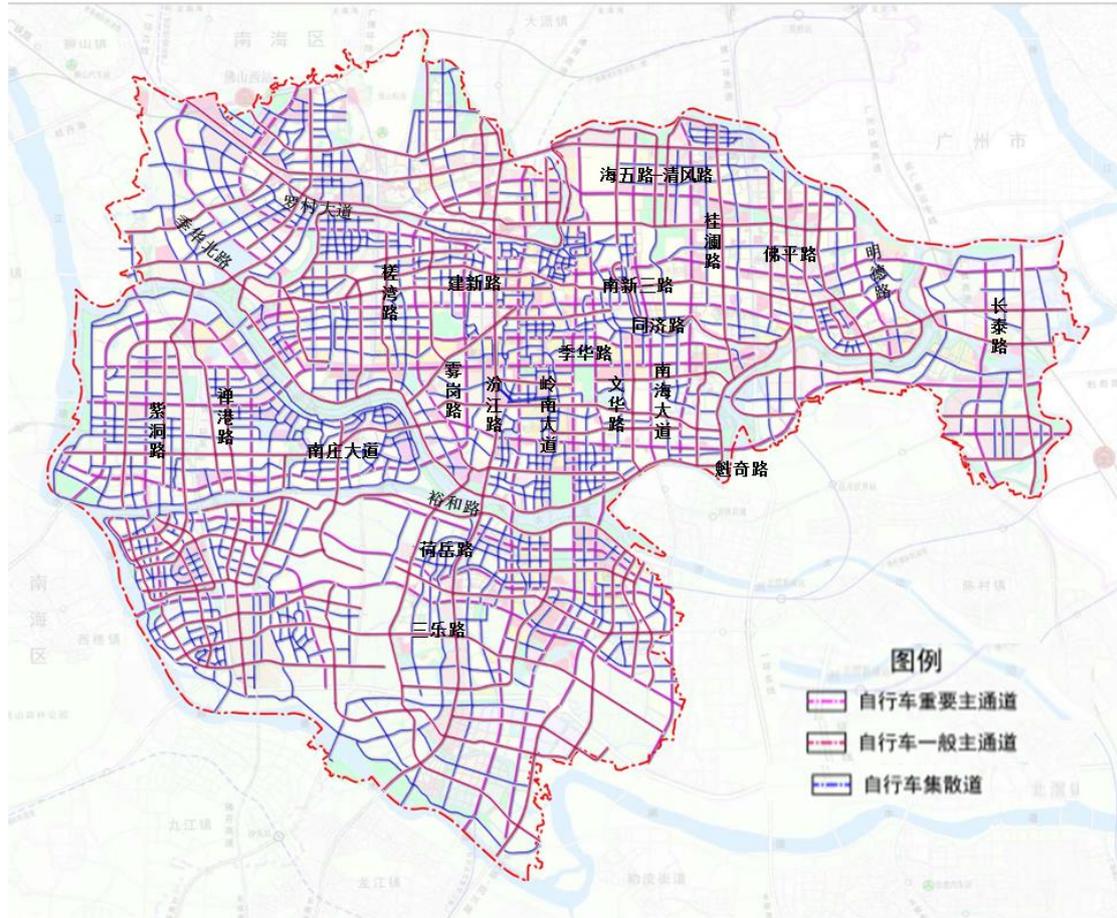


图 5-15 城市性自行车道网络规划图

近期，新建自行车道如下表所示：

表 5-11 近期新建自行车道统计表

序号	道路名称	区段	等级	长度 (km)
1	岭南大道	富华路-荷岳路	重要主通道	2.0
2	汾江路	魁奇路-东平路、 天虹路-荷岳路	重要主通道	6.7
3	雾岗路	季华路-五峰路	重要主通道	1.7
4	同济路	南海大道-桂澜路	重要主通道	1.0
5	绿景路	南海大道-桂澜路	一般主通道	0.9
6	魁奇路	桂澜路-东平水道	重要主通道	1.4
合计				13.7

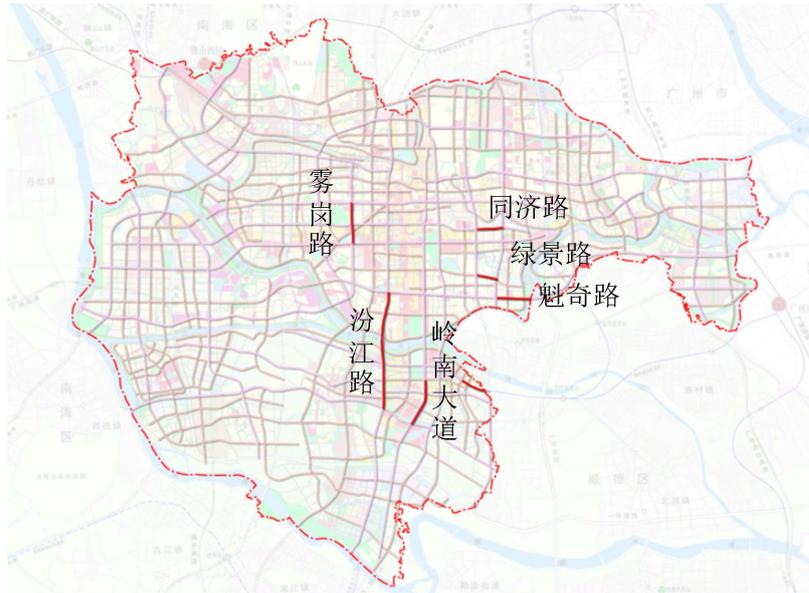


图 5-16 中心城区近期新建自行车主通道布局图

(牵头单位：各区政府；配合单位：市交通运输局、市国土规划局、市公安交警支队、市住建管理局、市发展改革局、市财政局、。)

(3) 已有的自行车的车道隔离设施、路面铺装及标识改善

对已建自行车主通道进行隔离设施整改，改善路面铺装，采用彩色混凝土或铺砖，加强自行车道主通道标识系统建设。近期建议选择岭南大道、裕和路、文华路、南海大道、季华路等构筑“五横五纵”的自行车主通道体系，约 78km。

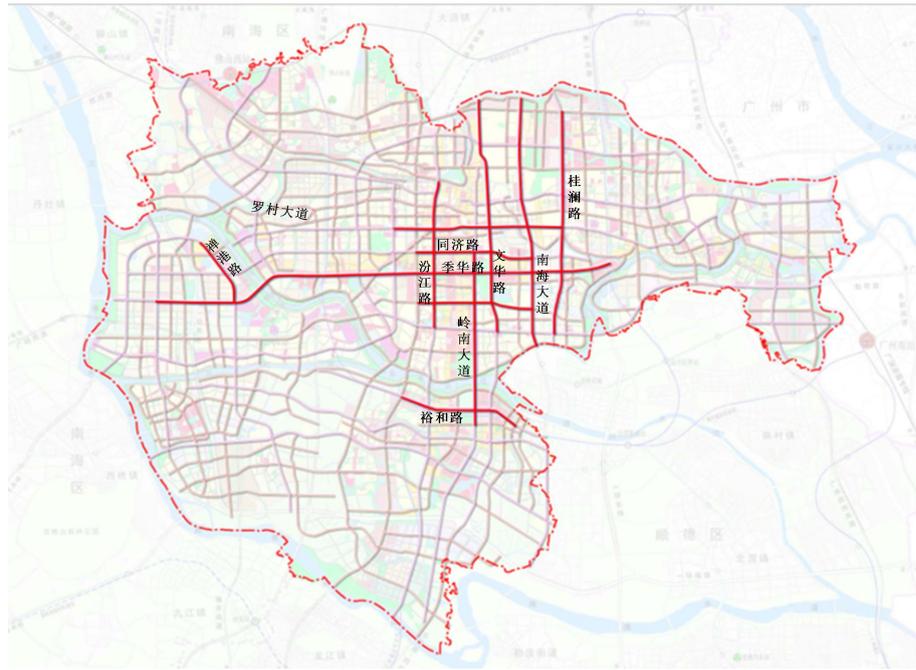


图 5-17 中心城区自行车主通道改善布局图



图 5-18 中心城区道改善示例图

(牵头单位：各区政府，配合单位：市交通运输局、市国土规划局、市公安交警支队、市住建管理局、市发展改革局、市财政局、)

(4) 新建自行车景观休闲道 40 公里

结合佛山市岭南特色水系和风景节点规划，休闲性自行车道网络规划如下所示：

休闲性自行车廊道规划：依托岭南特色水系如东平河、汾江河等打造郊野型自行车道网络，共 182km；

休闲性自行车节点规划：重点依托中心城区绿化景观及历史风貌打造 24 个，在节点内部打造都市型自行车休闲道；

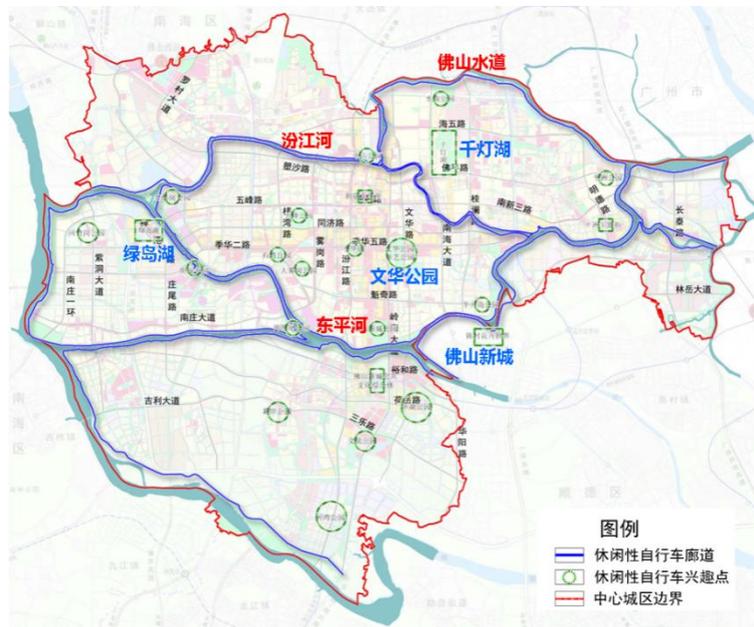


图 5-19 休闲性自行车道网络规划图

表 5-12 休闲自行车廊道规划一览表

名称	主要功能	长度 (km)	起讫点	通道用地情况	功能类型	慢行道形式
汾江河廊道	重点加强汾江河南岸地区如绿岛湖、张槎、祖庙、叠滘等沿线休闲自行车服务，串联绿岛湖、王借岗公园、中山公园等	14.3	东平水道~佛山水道(南侧廊道)	沿线绿地及道路	都市型	共享式
	服务汾江北岸如罗村、佛山火车站、中轴线北段等沿线休闲自行车服务，串联绿岛湖、中山公园等	14.0	东平水道~佛山水道(北侧廊道)	沿线绿地及道路	都市型	共享式
佛山水道	服务金融高新区、平洲、夏东等区域，串联千灯	21.0	汾江河~广州芳村	利用沿江防洪堤顶	郊野	自行车与堤坝

廊道	湖、平洲玉器街、平洲公园等			路面设置	型	修护等少量车辆共享
佛山涌廊道	服务禅桂沿河两岸的休闲自行车出行，串联中山公园、千灯湖、南新文化公园、怡海公园等	17.0	汾江河～东平河	利用沿江防洪堤顶路面设置	都市型	共享式
东平水道廊道	服务东平河两岸的绿岛湖、禅西新城、南庄、佛山新城、平胜、奇槎、平洲及三山片区等休闲自行车出行，串联绿岛湖、王借岗公园、坦围公园、周围尾公园、新城公园、佛山新城文化综合体、陈村花卉、平洲玉器街等	72.6	顺德水道～广州芳村	利用沿江防洪堤顶路面设置、沿线绿地	都市型、郊野型	共享式、自行车专用道
顺德水道廊道	服务南庄及乐从等沿线休闲自行车出行	22.3	东平水道～中心城区边界	利用沿江防洪堤顶路面设置、沿线绿地	郊野型	自行车与堤坝修护等少量车辆共享
吉利涌廊道	服务南庄、吉利片区等沿线休闲自行车出行	20.7	顺德水道～东平水道	利用沿江防洪堤顶路面设置、沿线绿地	郊野型	自行车与堤坝修护等少量车辆共享

注：“共享式”指步道和自行车道共享道路空间，步行和自行车之间通过铺装、绿化等分隔。

近期，重点建设佛山水道、汾江河和东平河两侧自行车廊道，改善廊道路面骑行条件，完善沿线照明设施等市政配套设施设置，构筑网络化的休闲自行车道，新建约 40km；重点打造千灯湖、佛山新城、绿岛湖、文化公园等景观节点，将城市和休闲功能的自行车道网络融

合在一起。建设佛山水道、汾江河等河道两侧以及禅城通往西樵、高明、三水景区的休闲健身绿道及服务设施。

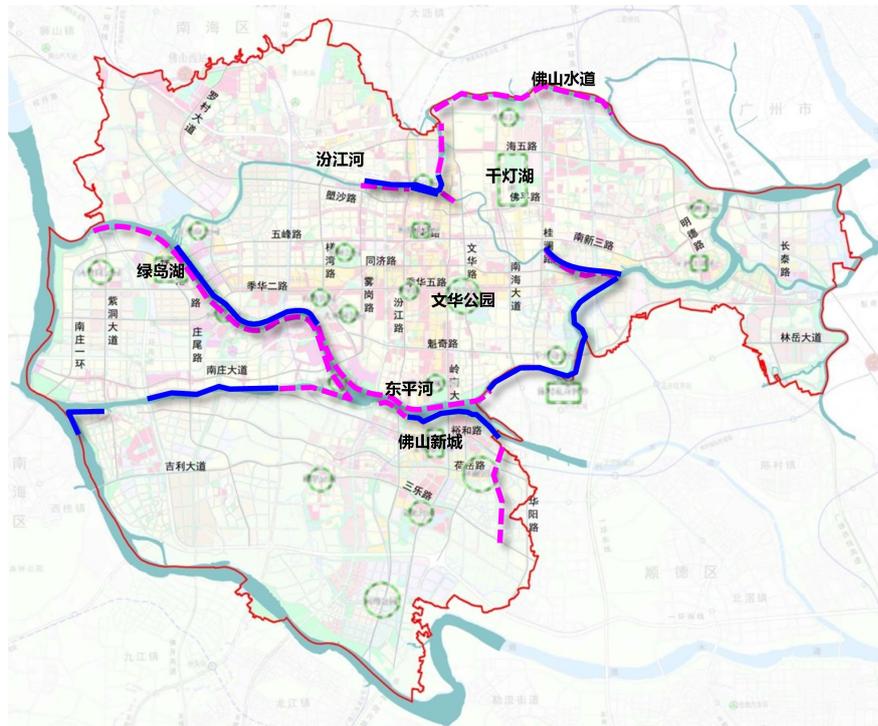


图 5-20 中心城区休闲性自行车道改善规划图



图 5-21 休闲性自行车道指引标识示意图

(牵头单位：各区政府；配合单位：市交通运输局、各区政府、市住建管理局、市国土规划局、市财政局。)

(5) 加强公共自行车与公交站点的衔接，规范共享单车发展

完善公共自行车租赁网点与公交站点的衔接，方便市民最后一公里的出行。完善轨道1号线(广佛线)已开通站点周边步行自行车接驳设施建设，结合轨道交通二期工程线路，逐步开展轨道站点周边交通接驳设施建设，大力提升轨道站点周边步行自行车交通环境品质。鼓励共享单车发展，规范共享单车的车辆投放及停放区域界定，加强对共享单车的监管力度。

(牵头单位：各区政府；配合单位：市交通运输局、市住建管理局、市国土规划局、市财政局)

(6) 升级佛山市公共自行车智能管理与服务平台

升级已有的佛山市公共自行车租赁系统，构建与公共交通衔接良好，点多面广，管理有序、使用便捷、运转高效，具有佛山特色、高品位的佛山市公共自行车智能管理与服务平台，加强公共自行车的管理和服务监督，满足市民对站点空余柱位查询及车辆有效调度，通过公共自行车发展解决公交出行最后一公里的问题。

(牵头单位：市交通运输局；配合单位：各区政府、市住建管理局、市国土规划局、市财政局)

五、保障措施

（一）组织机构保障

1. 成立佛山市公交都市示范城市建设领导小组

“公交都市”是一项牵涉面广、点多的城市发展战略，为了推动公交都市的顺利建设，需要统筹协调国土、规划、建设、交通、公安交警、发改、财政、经信等相关部门的力量，成立佛山市公交都市示范城市建设领导小组，由市长任组长、分管副市长任副组长，市政府分管副秘书长、各区人民政府和市相关部门主要领导担任成员。佛山市公交都市建设领导小组下设公交都市示范城市建设办公室，负责全市公交都市示范城市创建工作的日常开展，同时要明确职责，配套编制和人员，确保公交都市示范城市创建工作顺利开展。

各部门需要明确工作要求，形成自上而下责任明晰、自下而上层层负责的工作落实体系，各区政府要明确属地相关单位、部门任务，合力协同推进。各区要落实区国土规划等部门在公交站场、路权等基础设施规划、控制上的职责任务，区交通运输部门在公交线网调整优化及其组织运营监管的职责任务，区公安交警部门在公交路权优先建设和管理的职责任务等。

佛山市公交都市示范城市建设办公室的主要职责为负责统筹公交机制改革、财政投入、规划、运营、管理中的决策和多部门跨区域

的协调监督工作，以及各职能部门的指导、管理、监督和服务作用，需要建立政府各部门之间的沟通协调机制，定期研究规划建设遇到的问题，并负责对其进行监控，确保规划建设的实施达到预期目标，将“公交都市”的实施纳入政府部门的绩效考核。其次，公交都市示范城市建设办公室对领导小组各成员单位工作进度每月通报，保障各项任务的全面推进。此外，市交通运输局、国土规划局和公安局分别对各区交通运输、国土规划和公安部门等落实属地公交都市建设任务定期开展检查，检查情况同时抄送各区人民政府、市分管领导、市委督查室和市公交联席会议办公室。

2. 成立公交都市示范城市建设专家委员会

在佛山市“公交都市”创建城市实施、验收全过程，引入专家咨询机制，成立由交通规划和公共管理方面的知名专家组成的公交都市示范城市建设专家委员会，科学打造“公交都市”佛山建设模式。定期对佛山市创建公交都市示范城市工作进行咨询，为对我市公交都市示范城市创建工作提出建议，相关咨询建议成果提交公交都市示范城市建设领导小组审议。

3. 城市公交都市监督委员会

成立由政府、公交企业、第三方独立评估机构、科研院所专家、市民代表、人大代表和政协委员等共同参与的公交咨询与监督委员会，对各区、各部门落实市人民政府的公交都市发展措施执行情况进行监督，定期发布评价结果，并且将结果报送市公交都市办公室。监督委

员会可组织不定期的明查暗访，检查工作进度，并将相关单位落实情况报佛山市公交都市办公室核实后，视情况由新闻媒体进行跟进报道。

（二）考核评估机制

（1）落实责任分工.

制定《佛山市国家公交都市创建城市工作实施分工方案》，把目标任务及试点任务按年度细化，责任落实到各部门。实现公交都市建设目标责任制，领导小组定期对各部门、各单位工作责任落实情况检查考核，并纳入部门年终目标考核内容。

（2）将公交都市创建纳入政府绩效考核

加强佛山市公交都市各项工作的监督管理，促进公交都市按照计划如期推进，建立对各项任务的跟踪、落实评估机制，在现有的政府年度绩效考评对公交纳入考虑的基础上，将“公交都市”的实施纳入《佛山市年度绩效考评指标体系评分标准操作规程》中，并且定期开展检查督促，督促各项任务的全面推进。

（3）做好公交都市阶段总结和交流

做好公交都市的阶段总结工作，强化各项任务的全过程管理，各部门定期形成月报、年报，报送佛山市公交都市建设管理办公室，办公室进行年度总结，并且向省厅、交通运输部进行报送。

对创建过程中的经验案例，可不定期开展公交都市的总结交流活动。

(4) 引入公众咨询机制

建立公交管理部门和公交运营企业对市民的建议定期征询和走访制度；加强公众对公交服务的参与和监督，公交企业每年向社会做出服务承诺，并量化服务指标；加强对公交服务的监督考核，定期实施公交满意度调查和服务质量调查，向公交公布调查结果。

(三) 体制机制保障

以科学发展观为指导，围绕公交优先发展战略，建立完善公交发展相关机制，规范流程，细化指标，市政府牵头，在全市层面建立面向各区的 TC 一体化工作督查督办保障机制，明确各项制度及任务的牵头单位和实施期限和目标，并跟踪 TC 一体化工作的实施情况，推动公交一体化工作有效进行。实现公益属性与市场运作的有机结合、国有主导与多方参与的有机结合、集约经营与市场竞争的有机结合，完善公交业务各专项管理机制、标准规范和工作流程，加强和完善公交发展统筹的力度和合理性。

市交通运输局牵头，对 TC 一体化的运营效果、市区财政投入以及系列制度的运行效果进行评估，建立长期的反馈评估机制，按照一定的周期将评估结果反馈到市区各级政府。并根据评估结果，持续更新完善相应的办法或制度。

（四）政策法规保障

加快制定出台《佛山市城市公共交通条例》，建立公交 TC 一体化系列政策及管理辦法，包括编制《佛山市深化公交 TC 改革指导意见》、《佛山市公交企业成本规制管理办法》、《佛山市公交财政补贴资金管理办法》等；出台《佛山市公交发展考核评办法》，明晰层级，明确主体，构建系统化指标体系，建立完善相关流程，对各区、各部门落实公交发展任务、公交网络服务效率、公交财政绩效等实施评价考核，促进公交发展相关规划、任务、计划和目标的严格落实。加快出台《佛山市公交专用道管理办法》，制定《佛山市公交中途站设置指引》；加快出台《佛山市公交线网管理办法》；制定《佛山市公共交通场站综合开发管理办法》；研究出台《佛山市公交驾驶员优惠保障指导意见》等。

此外，研究制定公共交通运行监测评估办法、城市交通信息资源开放共享等相关政策、标准规范，为建成国内领先的“公交都市”提供保障。

（五）城市资源保障

1. 公交用地

坚持公共交通引导城市发展（TOD）的理念，将其作为佛山市城市规划、交通规划的指导思想。城市建设严格按照规划进行实施，提

高轨道交通、公交专用道沿线土地开发强度。优先保障城市公共交通设施用地，在保证满足公交使用需求的基础上，鼓励土地的综合开发利用。

建立公交用地储备机制，对于新建公交场站用地问题，依据佛山城市规划的公交场站位置和将公交场站建设用地确定为城市基础设施用地，优先保障公共交通设施用地，确保城市交通用地布局一体化协调发展。对于通过划拨招牌挂的方式取得的土地，要按照规划要求无偿提供公交场站建设用地，将规划安排的公交场站用地列为获取土地的条件；将大型的公交首末站、换乘枢纽点与周边用地协调开发，将立体换乘枢纽的地下空间利用与其他经营项目开发结合起来。

加强公共交通用地监管，防止和纠正侵占城市公共交通设施用地或者擅自改变其土地用途的行为。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。建立公交场站用地使用跟踪管理制度，规划中确定的公交场站用地和空间，任何单位和个人不得侵占或者改变其用途，如确需调整的，应按照程序报批。

2. 公交路权

进一步完善《佛山市公交专用道设置标准 and 设计指引(试行)》，明确设置公交专用道的车流量阈值及道路断面要求，提出公交专用道的设置方法及相关标志标线的设置要求，并且明确公交专用道在交叉口处的处置方式以及公交专用道沿线公交停靠站的设置要求。并大力落

实各类监控设备，加大对占用公交专用道、在公交站台违规长时间停车等违章行为的监管力度，为公交车辆的运行营造良好的外部环境。

3.道路设计

道路设计的稳静化有助于促进交通环境与生活环境的相容，在机动性与可居住性、安全性间取得平衡，真正体现以人为本的道路设计理念。交通稳静化设施通过流量管制和速度管制设施，降低机动车行驶速度与行驶便捷性，以达到减少交通冲突、合理交通分流、减少环境负面影响的目的。从道路设计层面，实现步行系统与自行车系统的优先发展。

4.衔接设施

在城建项目建设时，充分预留与周边慢行系统及公交站点的衔接通道建设空间，保证交通衔接设施建设力度，努力做到开发项目与周边交通衔接设施“同步规划、同步设计、同步建设、同步使用”。步行走廊和通道应结合大型商场、写字楼、公交站点等交通吸引源布设，减少行人在各种出行方式之间换乘衔接的时间，改善公交站点与出行目的地间的慢行空间。

5.资金投入

将“公交都市”建设纳入公共财政预算体系，佛山市已建立《佛

山市公共交通发展专项资金管理办法》，各区、镇（街道）政府参照此办法，相应建立城市公共交通发展专项资金，将城市公共交通投入纳入政府公共服务和改善民生支出范围，纳入本级政府公共财政体系，形成长期稳定资金来源和长效机制。公共交通专项资金主要用于我市智能公交建设、新能源（低污染）公交车投入、公交车节能减排、站场建设、公共自行车投入等公共交通基础设施建设项目的补贴，并对公交企业完成政府指定任务形成的亏损和执行低于成本的票价、刷卡打折以及对老年人、军人、残疾人等特殊群体实施免费（优惠）政策增加的支出进行补贴。同时加强对公交企业的运营成本审计，通过公交企业的成本核算，及时调整政府对公交运营的财政补贴，促进公交企业正常经营和发展。

在推进“公交都市”建设过程中，各区 TC 机构要有效履行提高财政资金使用绩效，在各项任务推进过程中，市级、区级财政可适当增加补助，提升“公交都市”的建设效率。

此外，要积极拓展资金来源，积极申报获取国家交通运输部和省交通运输厅对“公交都市”示范城市的资金支持。

（六）舆论宣传保障

加强对佛山市创建“公交都市”示范城市的宣传力度，统一策划，促进工作落实，包括采集报道各区阶段工作进度和成果、开展民意调查和评价、组织开展各区和市直部门媒体上线活动等。积极倡导公交

驾驶员文明行车、文明服务，开展文明公交驾驶员、文明线路的评优活动；此外，积极倡导市民文明乘车、文明礼让，打造文明和谐的公交文化，提升佛山公交整体素质和城市文明。

六、需要国家交通运输部和省交通运输厅支持的事项

积极争取国家交通运输部和省交通运输厅对我市公交都市示范城市建设的支持，

（一）支持我市符合条件的综合客运枢纽项目，申报纳入“十三五”综合客运枢纽建设方案，争取部资金支持。

（二）支持我市积极开展客运一体化出行试点，构建智能感知、移动互联网下公众服务体系，建设佛山市客运一体化综合数据中心，通过技术创新、模式创新和政策与商业创新，引入高新技术创新企业，打造佛山 MaaS 体系（mobility as a service，交通作为服务），把原来通过拥有一种交通工具解决出行问题的方式，通过大数据整合处理，转变为把出行作为一种服务来进行消费。驱动政府、科研、商业的合作和政策创新，通过大数据整合处理，以 MaaS 提供交通“门到门”全过程无缝衔接的解决方案，当人们有出行需求的时候，不需要再去面对各种各样的交通工具，只需要面对一个 MaaS 系统。

（三）支持我市积极推进城乡融合区域示范。实施城乡公交协同发展示范区域建设，区域公交都市创建与乡村（城镇）振兴计划协同推进，以公共交通引导土地开发，配套相应政策，创新发展模式，建

立完善站场建设管理体制，细化 TC 模式标准体系，在政府主导下，鼓励支持社会、市场参与公共交通发展建设和运营，鼓励商业用地与公共交通用地综合开发，在全区乡镇全面布局公交枢纽和配套首末站，结合特色小镇、旅游景点、美丽乡村等发展和交通需求，全面提升城市建成区与乡镇的公交衔接和协同发展。全面布局建设公交网络节点，每一镇（街道）配套建设不少于一个的区域交通枢纽，配备公交首末站、枢纽站、停保场、充电站等功能于一体，作为构建城市建成区骨干线网的网络节点基础设施；每一个规模人口的村（居）要尽可能建设不少于一个的村（居）首末站，有效解决群众出行安全和公交车辆停放等问题，构建城市建成区骨干线路支撑层和接驳层，平衡线网整体布局，促进农村支线微循环建设。通过节点布局，完善网络构建，支撑城乡一体化发展，增强城市各区域间联系，实现区域功能互补，加强城乡公交衔接，促进城乡协同发展。积极争取纳入省公共交通示范项目。