

郑州市人民政府文件

郑政〔2015〕52号

郑州市人民政府

关于优先发展城市公共交通的实施意见

各县（市、区）人民政府，市人民政府各部门，各有关单位：

为加快实施城市公共交通优先发展战略，构建现代化城市公共交通体系，满足市民出行需求，促进城市可持续发展，按照《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）和《河南省人民政府关于城市优先发展公共交通的实施意见》（豫政〔2014〕66号）要求，结合我市实际，特制定以下实施意见。

一、总体要求

城市公共交通是为社会公众提供基本出行服务的公益性事

业，是与人民群众切身利益直接相关的重大民生工程。要以政府为主导，突出城市公共交通的公益属性，树立“公共交通引领城市发展”的科学理念，把公共交通发展放在城市交通发展的首要位置。要按照“以人为本、统筹衔接、绿色发展、因地制宜”的原则，在设施用地、投资安排、路权分配、财税扶持等方面对城市公共交通发展给予优先保障，并建立健全优先发展公共交通的长效机制。要把“公交都市”作为城市交通发展的核心战略，作为城市发展战略的核心内容，在公共投资和空间分配上向公共交通倾斜，形成公共交通科学发展、优先发展的新局面。

二、发展目标

以创建国家公交都市示范城市为目标，努力形成以轨道交通和快速公交（BRT）为骨干、常规公共汽（电）车为主体、微型公交和慢行交通为补充的多层次的城市公共交通服务体系。

到2017年，中心城区公共交通占机动化出行比例达到60%，万人公共交通车辆拥有量达到18标台，公共交通汽电车平均运营速度早晚高峰时段达到18公里/小时，公共交通车辆进场率达到80%，公共交通站点500米全覆盖，城乡客运线路公交化运营比率达到85%，城市快速公交主线网力争达到170公里。初步确立公共交通在城市交通中的主体地位。到2020年，中心城区公共交通占机动化出行比例达到65%以上，万人公共交通车辆拥有量达到20标台，公共汽电车平均运营速度早晚高峰时段达到19公里/小时，城市轨道交通线网达到166.9公里，

在主城区和各组团间形成布局合理、快捷方便的快速公交走廊，基本形成换乘方便、快捷高效、安全舒适的城市综合公共交通体系。

三、主要工作任务

（一）强化规划引导和落实

城市总体规划要体现公共交通引领城市发展理念，以城市轨道交通、快速公交走廊为城市的发展轴，以大型站点为城市发展节点，统筹规划布局产业集聚区、城市新区的功能区，推动规划区域内形成多中心城市结构。城市综合交通规划要坚持公共交通优先发展原则，统筹重大交通基础设施建设，合理配置和利用各种交通资源。城市公共交通规划要以构建高效的公共交通体系、便捷的枢纽换乘系统为重点，科学规划线网布局，优化重要交通节点的一体化衔接，明确公共交通不同方式的构成比例和规模，促进城市内外交通便利衔接和城乡公共交通统筹发展。

要制定城市公共交通规划年度实施计划，加强对公共交通规划实施过程的监管，建立规划落实责任机制，保障规划的组织实施。

（二）优化线网布局和资源配置

按照“方便、快捷、减少重复、扩大覆盖范围”的要求，围绕轨道交通和快速公交线路对中心城区地面常规公交线网进行优化、调整。强化“快速线路、主干线路、支线路、微型线路”四级公交线网结构和功能定位，明确不同功能线路间的衔接关系。

按照“一体规划、全面实施、成网成系、景观协调”的原则，加快公共自行车服务系统建设，到2017年，建设完成便捷的公共自行车服务系统。到2020年，基本形成功能分明、布局合理、运转高效、衔接顺畅、换乘方便的公共交通综合服务网络，不断增强公共交通的吸引力。

（三）加快公共交通基础设施建设

基础设施是公共交通发展的支撑和依托。旧城改造和新区建设应按规定配套建设相应的公共交通基础设施。

要继续加大公共交通换乘枢纽、停车场、保养场、首末站等基础设施建设力度，改善公共交通运营生产条件，到2020年，公共交通车辆进场率不低于85%。城市主次干道上要建设港湾式公共交通停靠站，完善站牌、路线图、候车棚、护栏等站务设施，合理设置公共交通站点。

要加快建设综合换乘枢纽，通过减免停车费、低价位、换乘公共交通优惠等激励手段，引导市民以换乘公共交通方式进入中心城区，缓解中心城区交通压力。

加快绿色交通体系建设。加快建设新能源车辆充电桩、充电站，大力推进新能源车辆发展。积极改善自行车、步行道路设施条件，主城区新建、改造道路要设置非机动车道，有条件的要实行非机动车道与机动车道实物隔离、自行车道与步行道分离。

（四）建立公共道路路权优先系统

积极推进中心城区公交专用道的规划建设，城市双向六车道

及以上道路原则上设置公交专用道，双向四车道的主次干道根据道路公交客流情况设置公交优先道。公交专用道要相互联结成网，在条件具备的道路交叉口要配套设置优先通行信号系统，保障公交车辆优先通行。根据道路和交通流量的实际情况，允许公共交通工具不受禁左、禁右转向和单行道的限制。公交专用道要配套设置全程监控设施和标识系统，加强对公交专用道的监控和管理，对占用公交专用道、干扰公交车辆正常运营的交通违法行为要加大执法力度，切实保障公共交通优先通行权，提高公共汽（电）车的运行速度和正点率。到 2017 年，公交专用道总长度达到 476 公里，公交专用道设置比率达到 30% 以上，到 2020 年，公共汽（电）车早晚高峰平均运送速度达到 19 公里/小时，公共汽（电）车正点率达 90% 以上。

（五）加快城乡公共交通统筹发展

结合郑州都市区与新型城镇化发展需要，统筹城区周边各组团公共交通发展，构建城乡公共交通统筹发展格局，实现公共交通全覆盖。加快对城市周边客运班线的公交化改造，加快推进主城区与各组团间快速公交走廊的规划建设，满足城乡广大群众特别是郑州都市区组团式发展的需求。到 2020 年，城乡客运线路公交化运营比率达到 90% 以上。

（六）推进公共交通智能化建设

将公共交通智能化建设纳入城市信息化建设体系，推进信息技术在运营管理、服务监管和行业管理等方面的应用，提升城市

公共交通信息化服务水平。加快建设公众出行信息服务系统、公交智能查询系统、车辆运营调度管理系统、道路监控系统联网的安全监控系统和应急处置系统。加快城市公共交通与其他交通方式、城市道路交通管理系统信息资源整合共享，向公众提供“一站式”综合交通信息服务。积极推进不同公共交通方式之间、不同城市之间公共交通“一卡通”互联互通。

（七）完善公共交通票制、票价体系

综合考虑社会承受能力、企业运营成本、交通供求状况和经济发展水平等因素，根据服务质量、运输距离以及各种公共交通换乘方式等条件，建立多层次、差别化的票制票价体系，灵活提供日票、月票、季票、年票、换乘优惠票等多种票制票价，引导和鼓励使用公共交通方式出行。同时，建立城市公共交通票价与企业运营成本和政府补贴的联动机制。

（八）持续提升公共交通服务水平

公共交通企业要创新服务方式，积极开展商务快巴、定制公交、通勤班车等多品种、多层次的特色公共交通服务模式，满足不同乘客需求。进一步完善公共交通企业运营服务规范，强化职业技能培训和职业道德教育，提高公共交通职工服务意识和服务技能。到2020年，城市公共交通乘客测评满意度达90%以上。加强公共交通行业精神文明建设，做到服务优质、秩序优良、环境优美，使公共交通成为展示城市文明的窗口。

四、保障措施

（一）保障城市公共交通发展资金

将公共交通场站建设资金纳入郑州市公共交通基础设施建设发展专项资金，完善公共交通场站设施专项资金使用管理办法，保障公共交通发展需求。建立公共交通用地综合开发机制，综合开发收益用于公共交通基础设施建设和弥补公共交通企业运营亏损。

（二）完善公共交通补贴制度

建立公共交通企业绩效评价制度，将绩效评价结果作为衡量公交企业运营绩效及对公共交通企业亏损补贴的重要依据。进一步完善政府对公共交通企业的亏损补贴政策，推进公共交通企业可持续发展。

（三）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规划相互衔接，确保城市公共交通设施用地预留，预留的用地符合《划拨用地目录》的，要以划拨方式优先供给。公共交通用地征迁由用地所属各区政府、管委会负责落实。立交桥（高架桥）底层在保障城市生态景观和车辆正常通行的前提下，合理规划建设公共交通枢纽站和换乘站。加强规划实施和土地使用的监督管理，防止公共交通用地功能改变或被侵占，已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。

（四）加强职工队伍建设

强化职业技能培训和职业道德教育，提高城市公共交通行业从业人员素质。切实维护城市公共交通企业职工合法权益，逐步

建立职工工资正常增长机制，职工收入应充分体现岗位劳动强度和技术要求，与我市经济社会发展水平和社会在岗职工平均工资水平相适应。严格按照国家规定，为职工缴纳基本养老、医疗、失业、工伤、生育等保险费用和住房公积金。

（五）加强行业管理

规范公共交通重大决策程序，不断完善公共交通线网规划编制公示制度、运营价格听证制度以及运营成本和服务质量信息公开制度，充分采纳社会各方面的合理意见，加强社会监督。建立服务评价制度，制定行业考核监管办法和公共交通发展水平评价准则，定期对公共交通企业运营服务水平进行评价，评价结果与政府补贴挂钩。

2015年12月31日

主办：市交通委

督办：市政府办公厅五处

抄送：市委各部门，郑州警备区。

市人大常委会办公厅，市政协办公厅，市法院，市检察院。

郑州市人民政府办公厅

2015年12月31日印发

