

兰考县人民政府文件

兰政〔2015〕9号

兰考县人民政府

关于城市优先发展公共交通的实施意见

各乡镇人民政府，县政府有关部门：

为进一步提升我县城市公共交通发展水平，加快实施我县城市公共交通优先发展战略，充分发挥公共交通对改善城市交通状况、促进经济社会协调和可持续发展的作用，根据《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）文件精神，结合我县实际，提出如下实施意见：

一、优先发展城市公共交通的重要意义

城市公共交通具有集约高效、节能环保、方便快捷等优点，优先发展城市公共交通是缓解交通拥堵、转变城市交通发展方式、提升人民群众生活品质、提高政府基本公共服务水平的必然要求，

也是构建资源节约型、环境友好型社会的战略选择。目前我县正在实施“三年脱贫、七年小康”大战略，优先发展城市公共交通对进一步提升我县对外形象、改善城市交通现状、促进全县经济社会协调和可持续发展具有重大作用。

二、总体要求和发展目标

（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。加快城市公共交通发展，要强化政府的主体责任，突出城市公共交通的公益属性，按照“方便群众、综合衔接、绿色发展、因地制宜”的原则，将城市公共交通发展放在城市交通发展的首要位置，做到“规划建设优先、土地配置优先、路权分配优先、财税扶持优先”等方面对城市公共交通发展给予优先保障，形成城市公共交通科学发展、优先发展新局面，努力使公共交通成为公众出行首选。

（二）发展目标

着力构建政府主导、保障有力、节能环保、便捷高效的城市公共交通系统。具体分为三个层次：

1. 公共交通引领城市发展能力显著提升。《兰考县城市总体规划（2010—2030）》、《兰考县控制性详细规划》、《兰考县交通运输发展规划（2014—2020）》与《兰考县城市公共交通规划》的衔接更加顺畅，规划落实更加到位。城市公共交通引领城市发展和缓解城市交通拥堵的作用显著增强，通过提高运输能力、提

升服务水平、增强公共交通竞争力和吸引力，适时发展多种形式的大容量公共交通工具，建设综合交通枢纽，优化换乘中心功能和布局，提高站点覆盖率，提升公共交通出行分担比例，到 2020 年，基本确立公共交通在城市交通系统中的主体地位。

2. 公共交通服务质量显著提升。公共交通服务覆盖范围不断扩大，线网结构不断优化，公交换乘更加方便；万人公共交通工具拥有量大幅提升，车辆装备技术水平显著提高，乘车环境更加舒适；车辆运行速度和准点率明显提高；枢纽场站建设滞后和乘车不便状况明显缓解；科技支撑作用显著增强，智能公共交通系统初步建成，运营调度、公众出行信息服务和安全应急管理更加高效；公共交通吸引力明显增强，公共交通出行分担率明显提升，城乡公共交通一体化水平全面提高。到 2016 年要基本实现中心城区公共交通站点 300 米覆盖率达到 60%以上，公共交通占机动化出行比例达到 20%左右，公共交通准点率 60%以上，每万人拥有公共交通工具达到 7 标台以上。到 2020 年要基本实现中心城区公共交通站点 300 米覆盖率达到 80%以上，城市新建成区和城郊 500 米全覆盖，公共交通占机动化出行比例达到 60%左右，城市公共汽车进场率达到 95%以上，公共交通准点率 80%以上，每万人拥有公共交通工具达到 10 标台以上。

3. 公共交通可持续发展能力显著提升。公共交通法规政策和标准规范体系基本建立，优先发展理念深入人心，优先保障政策全面落实，可持续发展机制比较完善，城市交通综合管理稳步推

进，社会监督更加到位。公共交通现代企业制度基本建立，行业队伍更加稳定。以郑徐高铁综合客运枢纽为依托，力争5年内在城市建成区规划建设4—6座公共交通首末站，对城市整体规划远期预留公共交通用地，实现城市公交、城乡公交、长途车、出租车及高铁客运的无缝衔接。如条件具备，力争用3年时间建成1—2座集停车、维修保养、加油、办公为一体的公交综合服务中心。

三、主要任务

（一）提升完善规划调控能力。按照城市发展目标要求，以服务经济社会发展、改善城市交通环境、方便城市居民出行为目的，提高公交客运覆盖面。结合城市经济社会发展要求和居民出行需求，合理规划建设以公共汽车为主体的地面公共交通系统，优化线网结构、场站布局、换乘枢纽和重要交通节点设置，逐步实现城市公交网络化。

倡导公共交通支撑和引导城市发展的规划模式，加强与有关部门协调，在编制和调整城市总体规划、土地利用总体规划、城市控制性详细规划时，应充分考虑城市公共交通发展和公众出行需要，统筹城市空间布局、功能分区、土地利用和交通需求，科学谋划公共交通发展与城市功能布局，提升公共交通引领城市发展能力。

（二）完善基础设施建设，提升公共服务能力。加大公交场站和城市公交基础设施建设力度，要在投融资方面予以重点支持，

在用地、拆迁、税费等方面给予最大限度的政策倾斜。对纳入城市公共交通规划范围内的基础设施，县交通运输主管部门应列入投资建设计划。积极拓宽融资渠道，吸引社会资金参与城市公共交通基础设施建设和运营。要在城市路网建设规划中设计公交停车场，在有条件的路段设置公共汽车港湾式停靠站，将相应的公交站点等设施同步设计、同时建设、同时验收并设立相应的建设维护保障资金。加强对公交基础设施运营管理人员的职业培训，提升管理效能和服务能力。

（三）积极推进绿色公共交通体系建设。根据线路和客流量情况，逐步推广应用大容量、安全舒适、技术性能强的节能环保车辆。推广使用混合动力、纯电动、天然气等新能源和清洁能源车辆，加快车辆的升级改造，淘汰安全性能差、排放标准低的老旧车辆。完善公交车辆无障碍设施，方便残疾人士乘坐。城区新建、改造道路应设置非机动车道，有条件的道路要实施非机动车道与机动车道实物隔离。公共交通机动车辆要与公共自行车服务系统相结合，积极开展公共出行宣传和无车日活动，倡导“绿色交通、低碳出行”理念。

（四）加快公交智能化管理设施建设步伐。加快发展和完善智能化交通管理设施建设，提高公共交通管理现代化水平。加快城市公交调度指挥中心和智能化建设系统的建设步伐，引进调度通信智能化管理手段和车辆自动监控系统、运营信息管理系统等，充分发挥现代化公共交通运营管理的重要作用。建立源头管理、

动态监控和应急处置相结合的安全防控体系，实现车辆运行监控和预警、突发事件应急处置的统一管理、快速响应、处置高效的公共交通应急反应系统，加强城市公交车的安全检测工作，提高车辆安全性能。加强城市公共交通与其他交通方式、城市道路交通管理系统的信息共享和资源整合，提高服务效率。进一步完善城市公共交通移动支付体系建设，全面推广普及城市公共交通“一卡通”，加快其在城市不同交通方式中的应用。

（五）确保公交行驶路权优先。在有条件的主干道及其他条件具备的路段为公交设置和划定“公共交通专用车道”、优先单向、逆向专用线路等，保证公交车辆对道路的专用和优先使用权，要落实道路叉口的“公交优先”的通行权。在有条件的路口增设公交车专用导向车道。在道路交叉口，公交线路的走向可不受禁左、禁直等交通管制限制。对具备公交车辆通行条件的道路，允许公交车驶入社会车辆禁驶区域。科学合理设置公共汽车优先通行信号系统，减少公共交通工具在道路交叉口的停留时间。

相关职能部门要按照有关法律法规加强对城市公共交通企业经营和服务质量的监管，规范经营行为，依法查处非法营运、妨碍公共交通正常运行、危害公共交通安全等行为。在2014年整治规范电动三轮车基础上，加大整治非法营运力度，确保公共交通运营秩序和公交企业权益。

（六）加大城市交通综合管理力度。在拥堵区域和路段充分利用科技手段，加大对交通违法行为的执法力度，综合运用法律、

经济、行政等手段，有效调控、合理引导个体机动化交通需求。根据城市交通供求状况，尝试不同区域、不同类型停车场差异化收费和建设驻车换乘系统等需求管理措施，加强停车设施规划建设及管理。发展中小学校车服务体系，加强资质管理，制定安全和服务标准。

建立城市建设项目交通影响评价制度，对规划建设公路客运站、居住区、商务区等大型建设项目，按照有关评价技术标准，组织开展交通影响评价，实施交通影响分析、预测和评估，提出预防或减轻交通影响的设计方案、管理措施和公共交通设施配建要求。建设单位要按照交通影响评价结果，严格落实公共交通配套设施建设标准，确保配套设施与城市建设项目主体工程同步设计、同步建设、同步验收、同步交付使用。

（七）规范行业管理制度和队伍建设。完善公交现代企业管理制度。规范城市公共交通企业法人治理结构，推行政府购买公共交通服务发展模式，鼓励规模经营、适度竞争，积极推进以服务质量招标方式配置公共交通资源。

加强城市公共交通行业队伍建设，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管理人员和从业人员素质。切实维护公共交通企业职工合法权益，逐步建立职工工资的正常增长机制，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，为在职职工缴纳基本养老、医疗、失业、工伤、

生育等保险费用和住房公积金。

（八）落实责任，加强安全运营管理。城市公共交通企业应加强安全生产管理，配备专职安全生产管理人员，完善安全生产责任制，落实车辆、人员、场站、安全应急等方面的安全管理制度和标准规范，加大安全经费投入，定期开展安全检查和隐患排查，严格实施车辆维修和报废制度，全面落实企业安全生产主体责任。建立有关部门“各司其职、各负其责、齐抓共管”的安全监管机制，落实监管责任，加大安全投入，定期组织安全检查和隐患排查。

加强应急管理，健全城市公共交通应急保障体系和预防预警机制，制定完善应对自然灾害、运营事故、恐怖袭击和公共卫生等突发事件的城市公共交通应急预案，加强应急队伍建设和应急演练，提高防范和应对公共突发事件的能力。利用信息技术，加快完善日常监管和应急处置相结合的公共交通安全防控体系。

（九）推进“公交优先示范城市”创建工作。政府成立由县发展改革、财政、交通运输、住房和城乡建设、公安、国土资源等相关部门共同组成的组织协调机构，切实加大领导力度，完善城市交通管理体制，为建设河南省“公交优先示范城市”提供基础保障。

四、加大对城市公共交通的政策扶持

（一）加大政府对公交发展的投资力度。将城市公共交通发展资金纳入公共财政体系，依照《兰考县城市总体规划（2010—

2030)》和《兰考县城市公共交通规划》，对城市发展具有全局性影响的公交综合换乘枢纽（首末站）、停靠站、候车亭、公交专用道等公交基础设施建设项目、车辆设备购置和更新及城市公共交通科技创新项目所需资金，纳入政府财政预算和城市建设投资计划。在城市维护建设资金和国有土地使用权出让金收入中安排一定比例的资金用于城市公共交通基础设施建设；城市出租汽车经营权有偿出让收入主要用于城市公共交通基础设施建设；城市公共交通建设资金占城市建设资金支出的比例保持在5%以上。

（二）对公交企业实行税费减免补助政策。按照有关政策规定，对公交企业购置用于城市公交线路运营的车辆免征车辆购置税及车船使用税；对城市公共交通站场城镇土地使用税，由纳税人申请，经税务机关批准后可以免征；制定城市公共交通行业用气、用电价格优惠政策，做好对城市公共交通行业的成品油价格补助工作；城市公共交通场站免征城市基础设施配套费、城市道路占用挖掘费等费用。

（三）完善票制票价和补贴补偿制度。

1. 完善城市公共交通定价和调价机制。综合考虑社会承受能力、企业运营成本、交通供求状况和城市经济社会发展水平等因素，完善价格形成机制，科学制定城市公共交通票价。根据服务质量、乘车距离以及各种公共交通换乘方式等因素，建立多层次、差别化的票制票价体系，推行优质优价。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，根据城市经济发展状况、

社会物价水平和劳动工资水平等因素，及时调整城市公共交通票价，逐步改变城市公共交通票价严重背离企业运营成本的状况。

2. 完善公共财政补贴补偿制度。建立城市公共交通企业成本评估制度、城市公共交通补贴补偿制度，合理界定公共财政补贴补偿范围。对城市公共交通企业执行政府指令的低票价，承担老年人、伤残军人、残疾人、小学生等实行免费或优惠乘车，以及持月票和“一卡通”优惠乘车等方面形成的政策性亏损，县财政给予足额补偿；对城市公共交通企业车辆购置更新、技术改造，以及安全监控系统建设、安全设备购置、租赁场站、推进节能减排、经营冷僻线路等方面的投入，县财政予以适当补贴。

五、城市优先发展公共交通的保障措施

（一）加强领导，提高认识。优先发展城市公共交通是一项惠及广大人民群众民心工程，各乡镇、各有关部门要统一思想、提高认识，增强抓好公共交通工作的责任感和使命感，切实把此项工作作为改善我县人居环境、提升城市品位和构建和谐、美丽兰考的重要工作抓紧抓实抓出成效。

（二）广泛宣传，营造氛围。通过新闻媒体、网站论坛、公众平台等，采取多种形式进行全方位宣传，引导广大人民群众养成良好公共交通出行习惯，形成尊老爱幼、互助礼让、文明交通的良好风尚。

（三）精心组织，统筹安排。各乡镇、各有关部门要结合实际，落实好优先发展公共交通的各项工作任务，精心组织，合理

安排，加强规划研究，科学制定发展公共交通的工作方案，采取切实可行的扶持措施，推进我市公共交通发展。

（四）加强监督，整体推进。加大督查力度，认真检查各项工作、措施的落实情况，及时通报工作进展情况。将优先发展公共交通作为有关部门年度考核的主要内容之一，明确由“一把手”作为公交发展的第一责任人。各乡镇、各有关部门要按照职责分工，主动协调、密切配合，推动城市公共交通实现又好又快发展。



