

江苏省人民政府办公厅关于进一步推进 城市公共交通高质量发展的意见

苏政办发〔2025〕48号

各市、县(市、区)人民政府,省各委办厅局,省各直属单位:

为深入贯彻习近平总书记关于交通强国的重要论述和对江苏工作重要讲话精神,按照中央和省委城市工作会议部署要求,全面落实《城市公共交通条例》(国务院令 第793号),持续实施城市公共交通优先发展战略,进一步推进城市公共交通高质量发展,经省人民政府同意,现制定如下意见。

一、总体目标

到2030年,公共交通在城市交通中的主导地位进一步巩固,基本建成结构更加合理、网络全域可达、服务优质高效、绿色智慧协同、城乡一体融合的公共交通体系,为公众出行提供换乘便捷、选择多元、全龄友好、安全可靠的公共交通服务,推动提升城市公共交通在机动化出行中的分担比例,绿色出行比例提升至75%以上。到2035年,全面建成安全、便捷、高效、绿色、经济的城市公共交通服务体系。

二、强化公共交通主导地位

(一)发挥规划引领作用。各市县人民政府根据实际情况和需要组织编制城市公共交通规划,统筹城市公共交通基础设施建设,合理配置和利用公共交通资源,强化各种交通方式的衔接协调。城市公共交通规划应依据国土空间规划,与综合交通运输体系规划及其他相关规划有机衔接,强化公共交通与城市土地和空间使用协调。落实城市建设项目交通影响评价制度,将城市公共交通场站布局、线路设置作为重要评价内容,强化项目前置性条件审核。严格落实公共交通配建标准,实现同步规划、同步设计、同步建设、同步验收、同步投入使用。

(二)优化城市公共交通发展模式。根据城市规模、经济社会发展水平、出行结构等特点,在落实公共交通优先发展的基础上,进一步优化城市交通资源配置。市区常住人口500万以上的城市着力构建以轨道交通为主体、城市公共汽电车为基础的公共交通体系;市区常住人口300万—500万的城市着力构建以轨道交通为骨干、城市公共汽电车为主体的公共交通体系;市区常住人口100万—300万的城市因地制宜发展以快速公交为骨干、常规公交为主体的公共交通体系;市区常住人口100万以下的城市构建以城市公共汽电车为主体、与慢行交通协同发展的公共交通体系。各地应开展城市交通需求总量动态评估,统筹城市轨道、公共汽电车和慢行交通发展。

(三)推动公共交通与城市功能高效衔接。强化公共交通设施与生活、商业、产业等布局及功能用地深度融合,以公共交通发展支撑城市空间结构优化升级,促进站城融合发展。在城市更新中,增强就业地、居住地与交通节点、公共服务设施、公共空间的连接性,加强交通全过程参与和引导,推动交通改善与城市更新相互促进。

(四)加强公交优先路权保障。进一步推进在公交线路和车次较为集中的道路以及日常繁忙道路设置公交专用道,优化公交优先信号系统布设,实现公交专用道连线成网。动态评估公交专用道使用情况,根据道路交通流量变化适时调整。优化公交专用道管理,在保障公交运行速度的前提下,允许专用校车、单位班车、旅游包车等中型以上客车使用公交专用道。

三、推进公共交通网络全域可达

(五)推动区域公共交通一体化发展。持续优化城乡公交线网结构,促进城乡公交一体化出行更加便捷。鼓励各地结合实际在城乡公交沿线道路上同步配建停靠设施。完善毗邻地区公交网络衔接,省内毗邻县(市、区)毗邻公交通达率稳定保持在98%以上。紧贴南京都市圈、苏锡常都市圈、淮海经济区多层次轨道交通发展需求,加强公共交通设施网络衔接,推进提升都市圈内公共交通出行同城化水平,助力打造“1小时通勤圈”。进一步提升长三角省际毗邻公交线路开通质效。

(六)优化多层次公共交通网络。坚持适度超前、不过度超前的原则,持续完善既有城市轨道交通网络,有序推进城市轨道交通项目建设,进一步提升公共交通供给水平。建立完善公共交通线网动态优化调整机制,并以需求为导向积极发展通勤线、就医线、校园线、社区线、旅游线、敬老爱老线等特色公交线路。加快发展更灵活的公交接驳网络,推动开行小车型、短距离、高频次公交线路,鼓励结合重点热门景区、重大文旅活动等开行接驳线路。鼓励发展微循环公交服务。打通慢行网络断点,促进轨道、公交和慢行交通网络协调发展。

(七)完善公共出行场站设施。动态优化轨道交通沿线公共汽电车线路走向和站点布局,积极推动有条件的轨道交通站点出入口50米范围内配套公交站点。建立公共交通场站动态供给机制,加强商业、居住、公共服务等客流集中区域公交场站配建,鼓励在老城区等用地受限区域打造公交微枢纽,探索建设城市交通综合服务站,完善公交场站维保机制。依托城市外围换乘需求量大、有用地条件的轨道交通站点、快速公交站点,合理布局小汽车、非机动车停车换乘设施。

四、提高公共交通服务质效

(八)增强交通联程运输服务能力。强化公共交通线路与铁路、民航等综合交通枢纽的衔接,加强运营协同,基本实现换乘不超过2次到达主要交通枢纽。推动城市轨道交通与铁路出行深度融合,在安检、标识等方面高效衔接,积极推进安检互认。实施驻车换乘、联乘等乘车优惠。充分利用轨道交通富余运力,探索开展运输邮件快件。

(九)提供多样化公共交通运行服务。优化城市公交车型结构,科学组织运营服务,提升高峰时段城市交通客流走廊公交运行效率。高峰时段首末站发车正点率应不低于99%,市区常住人口100万以上城市公交快线、干线的高峰时段平均发车间隔原则上控制在8分钟以内。发车间隔30分钟以上的线路沿途站点明确到站时刻表。鼓励高峰时段开通大站快车、区间车。在保障基本出行的前提下,鼓励结合客流分布特征,发展定制化公交,探索需求响应式公交,促进服务和效率双提升。

(十)营造人文关爱出行氛围。加强枢纽场站设施和运输工具的无障碍、适老化、儿童友好型建设。完善盲道、无障碍电梯、母婴室、第三卫生间等无障碍服务设施,逐步建立城市无障碍公交导乘系统。在具备条件的城市轨道交通站点与公交站点、大型公共建筑出入口,探索建设风雨连廊,增设非机动车停车场,持续改善出行环境。加快推广应用低地板及低入口公交车辆。促进公共交通与文化融合发展,打造具有人文特色的主题车型、线路、站点、服务、文创产品。推进城市公共交通服务场所双语标识规范建设。

五、推动公共交通智慧绿色安全发展

(十一)提升公共交通智能化绿色化水平。充分利用大数据、大模型加强公交网络运行监测和智能调度,推动公共交通领域智能体应用,促进城市公共交通数智化转型。依法依规、稳慎推进智能辅助驾驶技术在城市公共交通领域的示范应用。城市新增或更新公交车实现新能源和清洁能源车辆占比达90%以上。鼓励因地制宜发展零碳或近零碳公交场站,合理布局光伏发电和充换电等设施,促进交能融合发展。开展绿色出行水平监测,逐步完善绿色出行领域碳普惠机制。

(十二)提升数据应用服务水平。推动整合共享公共出行数据资源,构建一体化的出行服务平台,提供全链条、多方式、多场景的出行服务,加快推进公共交通领域一卡通行、一码通行。进一步完善乘客信息系统,鼓励在有条件、有需求的公交首末站和中途站配置公交电子站牌。

(十三)提升公共交通本质安全水平。压实公共交通企业安全生产主体责任,强化安全风险分级管控和隐患排查治理,推动安全生产监管模式向事前预防转型。加强职业健康管理和安全技能培训,提高操作能力和应对水平,关注重点岗位人员身心健康,保障从业员工工资待遇水平。及时组织实施城市轨道交通设施设备养护维修和更新改造,强化公交车辆定期查验检测,保障设施设备良好技术状态。加强公共交通应急能力建设,完善应急管理制度和预案体系,健全多部门联动、多方式协同、多主体参与的应急响应机制,进一步提升突发事件防范和应对能力。

六、保障措施

(十四)加强组织保障。城市人民政府是城市公共交通发展的责任主体,要加强对城市公共交通发展工作的组织领导,统筹协调本辖区内各相关部门加强政策衔接和协同配合,及时解决城市公共交通发展遇到的重大问题。要根据城市公共交通实际和财政承受能力安排城市公共交通发展所需经费,并纳入本级预算。强化公共交通运营服务质量评价和成本费用年度核算等,将评估核算结果和财政补贴紧密挂钩。

(十五)完善支持政策。健全城市公共交通优先发展政策体系,完善城市公共交通法规制度体系,研究制定城市公共交通运营服务、场站设施建设、公交专用道建设等标准规范。各市县城城市公共交通主管部门通过与企业签订运营服务协议等方式,明确城市公共交通运营服务标准、规范和要求,并建立健全运营服务质量评价机制。丰富公共交通票制票价体系,研究公共交通票价动态调整机制,推进轨道、公交联程双向优惠。定制公交推行市场调节价,给予企业自主定价权。

(十六)持续增强造血功能。坚持问题导向,推动公共交通设施用地综合利用。在符合国土空间详细规划、不改变用地性质、优先保障场站交通服务基本功能的前提下,鼓励土地混合使用,允许新增城市公共交通枢纽场站配套一定比例的附属商业面积,支持有条件的公交停保场开展综合开发试点,分层设立建设用地使用权。延伸公交产业链,鼓励企业创新服务业态,利用闲置设施装备探索开展多元化经营。鼓励、引导金融机构在依法合规、风险可控的前提下,及时、高效提供城市公共交通发展所需的金融服务。

(十七)合理引导公众出行。组织开展绿色出行宣传系列活动,营造绿色出行良好氛围。研究以经济杠杆和碳减排、碳普惠为主要手段的交通需求管理政策,合理调控出行需求,降低小汽车使用强度,激励和引导绿色低碳出行。

江苏省人民政府办公厅

2025年12月25日