

■ 中国城市科学研究系列报告

中国城市交通规划 发展报告

2014

中国城市科学研究会
住房和城乡建设部城乡规划司 编
同济大学建筑与城市规划学院

中国城市出版社
CHINA CITY PRESS

中国城市科学研究系列报告

中国城市交通规划发展报告 2014

中国城市科学研究会
住房和城乡建设部城乡规划司 编
同济大学建筑与城市规划学院

中国城市出版社

图书在版编目(CIP)数据

中国城市交通规划发展报告. 2014 / 中国城市科学
研究会, 住房和城乡建设部城乡规划司, 同济大学建筑与
城市规划学院编. —北京: 中国城市出版社, 2016.9

(中国城市科学研究系列报告)

ISBN 978-7-5074-3088-2

I. ①中… II. ①中… ②住… ③同… III. ①城市规
划—交通规划—研究报告—中国—2014 IV.

①TU984.191

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 232909 号

责任编辑: 陈小娟

责任校对: 左文静

中国城市科学研究系列报告

中国城市交通规划发展报告 2014

中国城市科学研究会 住房和城乡建设部城乡规划司 同济大学建筑与城市规划学院 编

*

中国城市出版社出版、发行 (北京海淀区三里河路 9 号)

营销电话: (010) 63454857, 63289949; 传真: (010) 63421417

各地新华书店、建筑书店经销

逸品书装设计制版

廊坊海涛印刷有限公司印刷

*

开本: 787×1092 毫米 1/16 印张: 9.25 字数: 170 千字

2016 年 11 月第一版 2016 年 11 月第一次印刷

定价: 58.00 元

ISBN 978-7-5074-3088-2

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题, 可寄本社退换

(邮政编码 100835)

编制单位：中国城市科学研究会

同济大学建筑与城市规划学院

委托单位：住房和城乡建设部城乡规划司

编 委 会

编委会主任：仇保兴

编委会副主任：孙安军 王静霞 李 迅 潘海啸

编委会委员：（按姓氏笔画排序）

马 林	王亚男	王江燕	毛其智	毛保华	文国玮	邓兴栋
李 枫	李晓松	何东全	汪 科	陆 辉	陆化普	陆锡明
陈金川	陈燕凌	秦国栋	徐文珍	徐道飏	殷广涛	郭继孚
蔡团结	薛美根					

编 写 组：（按姓氏笔画排序）

王一澍	王元庆	王文静	王亚男	王江燕	毛其智	毛保华
邓兴栋	甘勇华	吉燕宁	刘 芳	李 婧	李光一	李雪姣
杨宝路	肖金梅	何学源	沈俊逸	张宇（京）	张宇（沪）	
张永波	张轶楠	陆 辉	陆化普	陈金川	林佩佩	周 园
赵 坚	赵 亮	柏 赟	施文俊	钱 喆	殷广涛	盛志前
脱健艺	傅 彦	蔡团结	潘海啸	薛美根	魏川登	

前 言

近年来,为了减少城市机动化所带来的负面影响,促进城市交通模式的转变,我国城市交通规划在所涉及的内容、技术手段及组织过程方面都有很大的提高。在这些规划指导下,我国城市交通建设在道路、公共交通和应用现代化手段提高城市交通管理水平方面取得很大的进步,但也存在规划目标导向不清、侧重工程项目建设的问题。2014年3月,《国家新型城镇化规划(2014—2020年)》正式发布,明确提出了走以人为本、四化同步、优化布局、生态文明、文化传承的中国特色新型城镇化道路。绿色可持续发展的理念也被人们普遍接受,特别是如何改善城市空气环境质量,已经成为人们关心的重要问题,城市交通发展模式的转型势在必行。

本报告的第二章介绍了国家层面公共交通发展的政策、地方层面城市对国家政策的响应及在城市层面对机动车排放的控制要求。铁路部门也积极鼓励铁路站场的综合开发,这将有利于城市和区域空间布局的优化。

为了平衡区域发展,促进中西部地区及城市群的发展,必须建立城市与区域整合的综合交通运输体系。第三章介绍了我国区域交通发展的概况、发展规划和建设实践。其中有长江经济带综合立体交通走廊规划、广西北部湾经济区同城化的综合交通规划及山东和浙江的城际轨道交通网络规划等可供参考。

城市交通与空间布局的协调有利于建设集约化可持续发展的城市,第四章结合案例探讨了公交导向的城市用地布局优化及绿色多模式交通微循环系统的规划,这个主题同时涉及城市交通政策导向、城市交通空间设计和管理优化、城市功能布局与多模式绿色交通体系的协调等。

第五章介绍了城市公共交通的发展和规划。2014年全国(不含港澳台地区)共批准了36个城市的轨道交通建设规划。许多城市正在积极发展有轨电车项目,但如何将有轨电车从一个项目提升为城市综合交通体系的一部分,并由此从市民用户的角度出发,促进城市空间环境品质的提升,这样的基本问题有必要在大规模规划和建设前进行多学科细致深入地研究。还介绍了城市公共交通如何解决“最后一公里”问题、结合互联网技术的辅助公交等内容。

第六章是有关城市综合交通枢纽,这里探讨了国家和省级层面交通枢纽的概

念和规划,介绍了若干城市的机场、高铁站枢纽的规划和建设,还包括城市货运枢纽的规划等内容。

城市中步行和自行车交通的回归是实现“以人为本”和“生态文明”的必然趋势,第七章介绍了上海和重庆在改善城市步行和自行车交通的规划和建设实践。这些经验表明,步行和自行车系统的改善不仅能大大提高城市空间品质,而且有利于城市交通问题的缓解。住房城乡建设部、发展改革委、财政部三部委《关于加强城市步行和自行车交通系统建设的指导意见》将有利于城市步行和自行车使用环境的复兴。电动二轮车在我国许多城市得到普遍使用,许多城市都在积极调整政策,广西南宁的经验值得借鉴。

第八章从有关停车规划与管理的经验来看,很多城市对停车问题的态度已经开始转变,具体表现在对停车配建指标的调整,从原来的下限控制改为上限控制,并且将停车与社会管理结合起来,与周边物业单位实现资源的共享,但也有些城市希望通过更多地供给解决停车问题。

第九章是各地在城市交通需求管理和信息化的实践总结。解决交通拥堵问题应在加强交通基础设施建设的同时,采取交通需求管理的措施。备受争议的车辆拥有控制措施已被更多的城市所采纳。手机公交应用软件(APP)使人们对众多公交线路一目了然,公共自行车应用软件也可以帮助人们迅速定位。地铁及公交车上的无线网络有利于改善乘客的使用体验。

第十章介绍了一些针对城市交通热点问题学术研究的成果。附录1为2014年度与我国城市交通规划有关的大事记。

由于受到数据和资料的局限,本报告所涵盖的内容尚有欠缺,也难免存在不足之处,恳请广大读者提出意见和建议,我们将在今后的工作中加以改进和完善。各章文责由相关作者承担。

本报告的编写得到了上海同济城市规划设计研究院、中国城市规划设计研究院、上海市城乡建设和交通发展研究院、广州市交通规划研究院、重庆市交通规划设计研究院、成都市交通发展研究院、同济大学、清华大学、长安大学、北京交通大学、沈阳城市建设学院、中国城市科学研究会、中国城市规划学会、成都市交通委员会、北京市交通委员会、美国能源基金会和宇恒可持续交通研究中心等单位的大力支持,在此深表感谢!

本书编委会
2014年12月26日

目 录

1	城市交通规划发展概述	1
1.1	城镇群交通运输一体化发展	1
1.2	城市交通规划探索	2
1.3	节能减排与绿色交通	3
1.4	交通规划的规范标准的完善	5
1.5	城市交通中互联网的兴起	5
2	交通政策	7
2.1	城市公共交通政策	7
2.2	地方城市的相关政策	9
2.3	铁路交通设施与土地综合开发	11
2.4	绿色交通政策	13
2.5	城市停车政策	15
3	区域综合交通	18
3.1	区域交通发展概况	18
3.2	发展设想	19
3.3	交通与区域发展	20
3.4	铁路交通	29
3.5	城际铁路	31
3.6	公路交通	33
3.7	民用航空	38
4	城市交通与空间布局	41
4.1	公交导向的城市用地布局	41

4.2 以交通规划推动城市中心改造的成功案例	46
5 城市公共交通运输规划	53
5.1 城市轨道交通规划	53
5.2 城市 BRT 规划发展概况	58
5.3 城市有轨电车	61
5.4 常规公共交通发展	65
5.5 辅助公交发展概况	69
6 城市综合交通枢纽	72
6.1 区域层面的综合交通枢纽	72
6.2 省域层面交通枢纽规划布局	75
6.3 城市客运枢纽的综合立体开发	76
6.4 城市货运枢纽规划	78
7 城市非机动化交通	82
7.1 步行	82
7.2 自行车	91
7.3 电动自行车	95
8 停车规划与管理	98
8.1 停车配建指标的调整	98
8.2 居住区停车改善	102
8.3 停车市场化发展	105
8.4 停车充电桩发展	108
9 交通需求管理与信息化	109
9.1 购买管理	109
9.2 使用管理	111
9.3 大气污染与机动车使用控制	114
9.4 智能交通与交通信息服务系统	115
9.5 停车信息化发展	117
9.6 移动网络召车软件快速发展	119
9.7 汽车租赁系统	120

10 学术研究	121
10.1 停车系统研究	121
10.2 街道设计手册研究	122
10.3 长江经济带城镇交通发展策略研究	123
10.4 城市步行和自行车交通系统规划设计研究	124
10.5 “公交都市”考核评价指标研究	125
10.6 市域轨道交通研究	127
10.7 其他研究	128
附录 1 2014 年城市交通规划大事记	131
附录 2 编写人员名单	136

1 城市交通规划发展概述

《国家新型城镇化规划(2014-2020年)》于2014年3月正式发布。这是用于指导全国城镇化健康发展的宏观性、战略性、基础性规划,它明确提出了走以人为本、四化同步、优化布局、生态文明、文化传承的中国特色新型城镇化道路。这项规划对城市建设和城市交通发展的意义体现在多个方面:在空间覆盖上,城市的各项服务既要向上连接城镇群,又要向下延伸到中小城市和乡镇;在发展理念上,要更加关注人,以及人的多元化需求;在发展模式上,要落实生态文明的目标,走绿色发展道路。

2014年5月,习近平总书记在讲话中首次提出关于经济新常态的论断,指出经济发展从高速增长转为中高速增长,经济结构不断优化升级,发展动力从要素驱动、投资驱动转向创新驱动。这是对当前以及今后一段时期内我国社会经济发展基本原则的概括,也是城市交通规划必须面对的现实和挑战,其指导作用在于:要摒弃需求追随型的建设方式,将工作重点从单纯的设施扩张转向服务质量和管理水平提升,从单一方式主导转向多模式协同发展和结构优化,从构建大网络、大骨架转向节点和走廊的优化。

此外,在不断深化改革、简政放权、激活市场潜力的过程中,城市交通需求特征、交通服务供给模式和交通参与主体的角色正经历着新的变化,这些都需要我们站在全行业、全社会的角度进行观察、研究和探索。

1.1 城镇群交通运输一体化发展

我国区域发展的“三大支撑带”战略——“一带一路”、长江经济带和京津冀协同发展,均迈出实质性步伐,各地方围绕着“三大支撑带”战略表现得积极踊跃。“一带一路”沿线的西北地区、东北地区、西南地区、沿海和港澳台地区以及重庆、成都、武汉等内陆地区充分发挥各自比较优势,积极主动地促进开放型经济发展,加强东中西互动合作。2014年9月,国务院公布了《国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》和《长江经济带综合立体交通走廊规划(2014-2020年)》,提出依托黄金水道,建设长江经济带。京津冀协同发展已

经上升为国家战略,三地将在交通一体化、大气治理、产业合作三方面实现新的突破,《京津冀协同发展交通一体化规划(2014-2020)》也在进一步完善。

在设施建设方面,城镇群综合交通网络不断完善,呈现出与发展阶段相适应的网络结构。在长三角、珠三角和京津冀地区,区域交通正越来越明显地表现出城市化的特征,随着多条高速铁路和城际铁路的贯通,区域通道从多极辐射向网络化转变。在成渝、长株潭、武汉城市圈、辽宁中部城市群、关中城市群等地区,以中心城市为核心的辐射式网络结构已经形成,区域内部交通与国家通道的关系正在理顺。

在管理和运营方面,跨越行政区的一体化政策和措施正处在积极探索之中。例如,《北京市城市轨道交通建设规划(2014-2020)》中的平谷线全长72公里,其中约22公里穿过河北^[1]。又如,京津冀交通一卡通于2015年开始启动,2017年三地重点城市将实现一卡通^[2]。从区域交通一体化的实现途径来看,既有自上而下的部署,也有自下而上的主动对接,但总体上交通一体化的实施主体仍是政府主导。

1.2 城市交通规划探索

2014年度的城市交通规划和研究在秉承以往工作的基础上,在交通与空间协调、交通走廊建设、城市交通服务向乡镇延伸这三个方面进行了有益的探索。

交通发展与城市空间规划的关系在本轮超大城市空间优化调整中受到前所未有的关注。北京市启动的城市总体规划的修改工作,将加快中心城区功能疏解、调控人口规模和增速、生态环境保护与构建现代化城市交通系统列为首要任务。上海市在启动新一轮城市总体规划之前,率先开展了未来30年交通承载力的专题研究工作,结合此前开展的新城、新市镇交通发展政策专题研究,可以看到上海把交通系统作为优化市域城乡空间结构的骨架和基础。西安市城市综合交通体系规划将西安市、咸阳市和西咸新区共同组成的大西安都市区作为研究对象,结合核心区、边缘区和外围区的功能空间,提出分区、分层、分级的交通网络体系和枢纽布局方案,将交通体系构建与都市区空间调整紧密结合起来。

在城镇群内部,提升次级城市的交通体系不仅反映了城市自身发展的诉求,也是城镇群整体发展和结构优化的需要。城镇群交通网络的建设,必然伴随着区域内某些节点之间联系速度的加快,并导致各个城市被重新定位。在内江市城市综合交通体系规划中,针对内江市在成渝城镇群中的枢纽地位从成渝联系必经之地日渐式微的演变过程,并结合遂宁、南充等城市的崛起经验,总结了交通可达性影响城市区位价值的规律,提出立足本地专业化职能、加强内外交通衔接、打

造“川中枢纽、川南门户”的发展策略。在蚌埠市城市综合交通体系规划中,分析了蚌埠枢纽在新的国家交通网络中吸引力不强、集聚力下降的原因,有针对性地提出交通支撑产业转移、提高设施能力、改善枢纽转换效率等发展对策。

延伸城市交通服务到乡镇是城乡交通一体化研究的新重点,也是落实国家新型城镇化规划的具体要求。2014年,全国多个地市相继开展了城乡交通一体化规划的编制工作,并将城乡客运一体化发展作为其中的重点内容。但是,各地城乡客运发展存在组织模式不清晰、资源配置不均衡、管理机制混乱等诸多问题。在山东省高唐县、邹平县和诸城市开展的实地调查显示,不同地区的城乡关系具有差异化特征,受城市和乡镇社会经济组织关系的影响,城乡交通需求存在以县城为核心的单中心模式、以乡镇为核心的多中心模式和县城与乡镇相对均衡的模式^[3],城乡客运规划必须建立在准确把握这些空间模式的基础上。

1.3 节能减排与绿色交通

机动车对环境的污染正逐渐成为部分城市的主要污染源,并呈日益加重的趋势。机动车尾气对整个大气污染的贡献率在逐年上升。从2014年北京市环保局发布的北京大气细颗粒物(PM_{2.5})来源的最新解析结果来看,北京全年PM_{2.5}来源中,区域传输约占28%~36%,本地污染排放占64%~72%。而在本地污染源中,机动车尾气排放占比高达30%以上。

为加强大气污染防治,改善城市空气质量,落实国家《大气污染防治行动计划》,北京、上海等城市率先出台了清洁空气行动五年计划,在城市交通领域制订了相应的实施措施,包括:控制机动车保有量、淘汰老旧机动车、提高机动车排放标准、改善城市交通结构、大力发展新能源和清洁能源车辆、实施与环境指标联动的限行政策等。在城镇化和机动化的双重需求持续高涨的情况下,交通系统的节能减排工作任重而道远。

当前我国私人汽车保有量已经超过一亿辆,城市交通拥堵现象正呈现大城市交通拥堵向常态化和区域蔓延,中小城市高峰时段拥堵逐渐显现的趋势。随着汽车保有量迅速增加,特别是私家车的快速发展,停车需求远远超出停车泊位供给,再加上管理不到位,导致停车难和乱停车的问题愈演愈烈。同时,我国城市交通还存在公共交通服务水平不高、缺乏竞争力,步行、自行车出行环境逐步恶化,电动自行车缺乏有效管理等诸多问题。

为了应对上述问题,全国各地纷纷制订了相应的政策和措施,其中包括:①出台城市交通发展行动纲领性文件,如《上海市交通发展白皮书》和《北京市交通发展纲要(2014-2030)》;②制订交通需求管理政策,如深圳在2014年年底

正式出台汽车限购政策，成为继北京、上海、广州、贵阳、天津和杭州之后，全国第 7 个汽车限购的城市；又如北京、兰州等十余个城市实行的机动车限行政策；③加强城市停车管理，如上海、成都、厦门等城市修订了停车设施配建标准；④专项政策或治理方案，如北京针对公共交通进行的票制票价改革，杭州、南宁等城市出台的电动自行车管理办法等。

城市交通问题是一个复杂的综合性问题，其产生和发展的原因涉及诸多方面。既有属于社会的客观原因、人为的主观原因，也有城市发展阶段的原因；既有制度性因素，也有非制度性技术因素。应对城市交通问题，应该避免以车为本、复杂问题简单化、政策之间缺乏协同的误区，真正建立“以人为本”的观念和思路，建立规划统筹、综合管理、决策执行监督分离的体制机制，实施远近结合、综合“调理”的治理路径。

转变城市交通发展模式，推动城市交通向以人为本、绿色、低碳方向发展，促进节能减排的工作已经迫在眉睫。中国的国情决定了中国不能走美国式的以小汽车为主导的城市交通模式，中国城市应坚定不移地大力发展城市公共交通、步行和自行车交通，引导城市机动化的健康发展，坚定不移地走集约化、绿色交通为主的发展道路。

截至 2014 年，交通运输部已经先后确定了两批共 37 个城市作为公交都市创建城市，并出台支持政策。公共交通优先发展战略下一步应该明确将公共交通纳入国家基本公共服务范畴，完善相关的法律法规体系，规定城市公共交通在规划、建设、运营各层面需要保障的内容。加快建设多层次的公共交通设施，大力推进公交专用道、信号优先、公共交通枢纽和场站建设，因地制宜加强公交运营管理，开设定制公交、商务快巴、微循环公交等创新服务，提升公交服务水平。

步行和非机动交通方式日益得到重视。上海、重庆等城市结合自身特点，编制并实施了步行交通系统规划，全国已有 100 多个城市建立了公共自行车租赁系统，实践证明，完全靠私人资本建设公共自行车系统是不可持续的。更多的城市正结合《城市步行和自行车交通系统规划设计导则》的要求，抓紧编制相关规划。在规划编制和实施过程中，首先，保障人们在城市交通系统中的安全性，统筹考虑连续性、方便性、舒适性等要求；其次，以优先、大力发展公共交通为基础，针对城市交通需求特征鼓励发展自行车交通，完善自行车路权和停车设施，鼓励公共自行车发展；最后，建立步行、自行车与公共交通良好的换乘系统，重视公交枢纽周边步行与自行车集散道路的空间规划，完善公交、步行与自行车一体化交通出行，大力推广“步行与自行车+公交”的出行方式。有些城市将原来的机动车停车位改为自行车停车场的尝试受到好评。

1.4 交通规划的规范标准的完善

我国正处于城镇化和机动化快速发展的阶段,交通规划的理念和技术方法也处于不断更新和完善过程中,现有的一些交通规划技术规范和标准应根据当前城市交通发展的特点进行调整。因此,修订完善城市交通行业发展的标准规范体系,尤其是当前迫切需要而又缺失的标准规范,具有紧迫性和时效性。

《城市道路交通规划设计规范》(GB 50220-95),作为我国唯一的城市道路交通规划设计规范,体现的是保证交通畅通、满足交通需求、支撑城市发展和经济发展的传统交通规划目标,在当时我国城市道路建设水平非常落后的情况下,把道路设施建设作为规划的重点。随着交通特征的转变、机动化需求的迅猛增长和城市交通发展可用资源的制约日益增强,虽然原规划对步行、自行车和货运等多方面都有涉及,对道路网的密度也有规定,但是保证交通畅通和满足交通需求这种以需求为导向的交通规划实践随着城市发展在不同规模的城市都开始受到不同程度的挑战和制约。为了有效指导新形势下的城市交通规划工作,由住房城乡建设部委托,中国城市规划设计研究院牵头,多家国内交通规划研究单位共同参与的《城市综合交通体系规划规范》目前已在编制之中。新规范试图将综合考虑城市规模、经济水平、空间形态、地理区位的差异性和发展阶段性,重新审视城市交通规划的目标和指标体系,反映交通与城市空间、综合交通体系协调、发展约束与交通需求管理、市场与公益等基本观点。

此外,住房城乡建设部《城市停车设施规划导则》、《城市步行和自行车交通系统规划设计导则》、《城市交通设计导则》、《城市轨道沿线地区规划设计导则》等一系列标准规范已经颁布实施或正在编制当中,将用于指导相关领域的规划工作。

1.5 城市交通中互联网的兴起

移动互联网技术对城市生活和生产的影响正在加速渗透,网络购物、打车软件、电子导航、交通信息服务、大数据处理等新事物的出现,给城市交通领域带来了不小的冲击,包括:人们的交通出行习惯正经历着潜移默化的改变,生产、消费和货物运输组织方式的变化,数据挖掘给交通规划的数据分析带来了广阔的应用前景,包括交通规划设计的革新以及城市交通的精细化管理等。

参考文献

- [1] 8条地铁新线年底开工建设 [EB/OL]. <http://news.163.com/15/0930/08/B4OEO1Q300014AED.html>.
- [2] 京津冀交通一卡通2015年启动 [EB/OL]. <http://news.163.com/14/1202/01/ACE2M3PF00014AED.html>.
- [3] 王继峰,陈莎,姚伟奇.县域农民工职住关系及通勤交通特征研究[J].国际城市规划,2015,(1).

2 交通政策

随着我国社会经济的发展，城镇化进程的发展，小汽车保有量迅猛提升，大城市的交通系统日益不堪重负，交通拥堵成为困扰居民生活和社会经济发展的城市病之一。人们日益认识到道路建设永远不可能满足小汽车增长的需求，单纯依靠新建或者扩建道路永远不可能解决交通拥堵问题。在这样的背景下，优先发展公共交通、鼓励绿色交通，已经成为全社会的共识。

2.1 城市公共交通政策

在国家层面上，国务院出台了《国务院关于城市优先发展公共交通的指导意见》，提出“优先发展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，是构建资源节约型、环境友好型社会的战略选择”。

在部委层面，交通运输部出台了《交通运输部关于开展国家公交都市建设示范工程有关事项的通知》，通过开展公交都市建设示范工程项目，力争在试点城市建成“保障更有力、服务更优质、设施更完善、运营更安全、管理更规范”的城市公共交通系统。截至 2014 年年底，我国已有 37 个城市作为试点，开展公交都市建设。

目前，我国公共交通的发展已经取得了一定成就，相关基础设施的建设规模不断增大，运营服务水平持续提高。然而在新时期，特别是即将到来的“十三五”时期，我国公共交通的发展仍然需要加快进程，主要原因包括：我国许多城市的产业布局与空间结构正处于优化升级中，推进公共交通体系的建设、实施公共交通创新驱动战略有助于加快我国城市的转型升级发展；随着社会经济水平的提高，人们对公交出行的服务质量要求提高，我国公共交通在理念、规划、建设等方面仍然存在一定的差距。在新常态时期我国公共交通的发展仍然是一个艰巨的任务。

国家有关部门认为提升公交吸引力和统筹城乡客运十分重要，在提升公交吸引力方面：

一是要提升公交快捷性和可靠性，重点围绕解决城市公交“等车时间长、运行速度慢”等突出问题，实现公交既快捷又可靠，增强城市公交的吸引力和竞争力。

二是建立多样化公交服务体系，大力推广定制公交、旅游专线、接驳公交等多种类、多层次的特色服务方式，更好地满足群众差异化的出行需求。

三是加快建设智能公交系统，以开展的城市公共交通智能化应用示范工程为依托，按照示范工程建设指南和有关工程标准的要求，加快落实配套资金，充分利用现代信息技术手段，提升公交智能化调度、监管和出行信息服务水平。

四是进一步提升换乘便利性，加快推进城市客运枢纽建设，提升枢纽运营和管理效率，优化线网结构，提高换乘效率，逐步实现零距离换乘。

在统筹城际、城市、城区一体化交通发展方面，要进一步梳理道路运输和城市公交的服务定位和范围，进一步完善群众出行链，强化各环节的衔接和协调，提升服务能力和服务水平；加快完善公交引导城市发展机制，梳理明确城市主要客运通道，加快轨道交通、快速公交等大运量公共交通运输规划，以公交发展带动城市“多中心”发展。

要求各地城市打造快速通勤系统，提升城市公交快捷性和城市应急反应能力。要因地制宜打造公交快速通勤系统，500 万人口以上的城市，要加快规划建设城市轨道交通网络，形成以轨道交通网络化运营系统为主体、快速公交网络化运营系统为补充的城市快速通勤系统。

300 万人口以上的城市，要加快规划建设以城市轨道交通为骨干、以快速公交网络化运营系统为主体的城市快速通勤系统。

100 万人口以上的城市，要加快规划建设快速公交网络化运营系统，发挥其在城市公共交通系统中的骨干性作用。要加快公交专用道和优先信号系统建设，规范公共汽（电）车专用道设置标准，符合条件的城市道路，争取设置全天或者高峰时段公共汽（电）车专用道，并加强公共交通优先车道的监控和管理；在城市主要交叉路口，加快设置公共汽（电）车优先通行的标志信号，形成优先通行网络，保障公交出行的高速、快捷。

公交都市创建过程中，各城市强化公交导向城市发展的理念，科学制定城市综合交通规划和公共交通运输规划，出台公交土地保障、资金补贴、路权优先等方面优惠政策，解决公交发展难题；因地制宜加强公交运营管理，特许经营、综合开发等创新模式不断涌现，智能化服务便民提效，公交行业运营效率显著提升；公交服务水平显著提升，定制公交、商务快巴、微循环公交等新服务深受百姓好评。

目前，公交优先的社会氛围日益浓厚，全社会共建共享公交都市的局面正在