

英德市交通运输局

《英德市城市公交线网规划（2024-2035年）》 的政策解读

一、文件出台的背景、必要性

公共交通是一项基础民生工程，是人民群众幸福指数的重要体现。在我市城市化快速发展背景下，随着我市中心城区扩容提质，路网建设延伸及出行方式变化，中心城区公共交通发展相对滞后，缺乏符合居民出行特征的公交服务供给方式，尚未能形成高效融合、快速通达、便捷换乘的公交线网体系，与铁路等对外交通枢纽一体化规划建设和服务衔接水平有待提升等问题，公共交通机动化出行比例不高、城市公交运载率低与市民乘车不方便、等车时间长等供需矛盾突出。为适应新时期我市经济社会发展形势，组织开展《英德市城市公交线网规划（2024-2035年）》（以下简称《规划》）编制工作，发挥规划引领作用，优化公交线路布局，推动公交优先发展战略有效实施，为市民出行提供更高质量公交服务。

根据《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）、《城市公共交通规划编制指南》（交运发〔2014〕236号）、《英德市国土空间总体规划（2021-2035年）》和国省相

关规划，结合我市公共交通发展实际，编制了《规划》。

二、实施目标与政策意义

（一）实施目标

基于英德中心城区居民出行特征及城市发展诉求，构建高协调、高覆盖、高吸引的公共交通系统，争创市民满意度高、示范效应强的公交服务，引导“两核两轴一廊多组团”城市结构拓展，支撑“独具魅力的北江宜居文化名城”发展愿景的实现。

高协调：公交线网布局与城市空间结构布局、枢纽场站布局实现高协调，支撑城市空间拓展及英德融湾入穗、实现区域一体发展的诉求。

高覆盖：构建城区高密度覆盖、兼顾城乡一体的公交交通网络，提供网络化、换乘便捷化的公共交通服务。

高吸引：优化城市公共交通运营组织方案，促进公交运营组织进一步契合居民出行时间、空间特征，从而提升公共交通服务的高吸引力。

（二）政策意义

开展《规划》编制工作，总结分析我市公共交通的发展现状和主要问题，研判近远期我市公共交通发展面临的新形势和新要求，明确近远期我市公共交通发展战略、发展目标、发展任务和保障措施，对于推动建立我市公共交通优先发展体系，实现公共交通资源的优化配置，进一步提升我市公共交通服务水平和服务

品质，有效保障我市人民群众的美好出行需求具有重要而深远的意义。

三、主要内容解读

《规划》总结分析了英德市公共交通的发展现状和主要问题，结合近远期公共交通发展面临的新形势和新要求，明确近远期我市公共交通发展战略、发展目标、发展任务和保障措施。主要包括以下四个专项：

（一）公交线网优化

针对现状公交线网存在的问题，根据公交线网分层分级规划思路，提出打造“城区骨干线、城乡一体线”2个层次的线网体系，满足城区及近郊公共交通出行需求。

城区骨干线——线路覆盖城区内重要交通走廊，沟通区内主要居住区、商业区、工业区，满足居民生活、就业、就学、娱乐等出行。常规公交线路采用“10X”开头。

城乡一体线——为中心城区与城市规划区内重点乡镇联系的城乡公交，主要辐射菠萝坑、廊步等。线路采用“20X”开头。

近期落实“增覆盖、填空白、减重复”的优化理念，增加公交服务空白区的线路覆盖率，减少公交在主干道的重复系数等方式，规划形成城区骨干公交线路6条、城乡一体线路4条的公交线网结构，线路总长度138km，线网密度 $2.52\text{km}/\text{km}^2$ ，公交站点300m覆盖率66%。

远期智慧公交服务全面升级，与多元出行需求适应。公共交通体系与城市发展水平相适应，结合城市空间拓展情况，形成“公交快线+公交普线+微循环”的三级公交线网体系，加强城市与客运枢纽及新开发城区之间联系。通过实施信息共享、创新升级智慧公交服务，公交出行更加便捷、高效、智慧、安全、绿色，绿色出行成为社会公众出行的主要选择。

（二）公交场站布局规划

构建布局合理、功能完备、规模适宜、服务完善的公交站场体系，保障中心城区公共交通系统整体运营效率，为实现中心城区公交跨越式发展创造基础设施条件。

规划布局 4 处综合场站，集保养场、停车场、修理厂或首末站于一体，便于统一集中管理、节约人力资源，同时就近停保，减少车辆保养空驶里程，总计 1.7 公顷。

规划布局公交首末站 12 处，总规模 1.2 公顷。建议远期结合大型居住小区、商业设施中心配建公交首末站，坚持“面广点小”的布局原则，增强公交线路的灵活性和便利性。

对于本次《规划》确定的公交场站，其具体位置和范围不作为强制性规定，由下层次控规编制中确定。

（三）公交运营组织方案

依据中心城区公交出行需求发展态势，城区 6 条骨干线高峰小时发车间隔在 15-20 分钟/班次，平峰期间 30 分钟/班次，晚

班时间延长至 18:00-18:30，满足市民晚高峰公交出行需求。

城乡线 201 路按照“主线+接驳线”形式运行，主线为城南市场-英德西站，早晚班时间与英德西站高铁车次衔接，加快英德西站客流集散；接驳线为英德西站-眉山村，全日定点发班，满足市区南部乡村公共客运出行。

城乡线 202 路按照“主线+接驳线”形式运行，主线为茶果场-英德火车站，高峰期间发车间隔缩短至 20 分钟，平峰期间发车间隔调整至 30 分钟，保障城区南北向公交出行和与英德站的高效联系。白沙村接驳线为白沙村-茶果场，以定点、定班形式运行，满足近郊乡镇与城区联系。

城乡线 203 路高峰小时发车间隔在 30 分钟/班次，平峰期间 60 分钟/班次。

城乡线 204 路按 A、B 线运营组织，其中 A 线由城南市场至菠萝坑，高峰小时发车间隔在 30 分钟/班次，平峰期间 60 分钟/班次；B 线由城南市场至下糖寮，初期以定点发班形式运营，一天两班，后期视线路客流动态调整。

按照以上运营组织方案，预计全日运行公交班次约 547 个。

（四）公交车辆发展规划

近期依据调整后线路公交线路运营里程及近期各线路运营组织方案，测算近期调整后英德公交共需配置公交车辆 82 辆。

远期综合考虑人口规划及居民出行特征，规划公交车辆按

180 标台控制。

四、保障措施

（一）体制机制保障

公共交通的发展涉及交通、规划、国土、财政、公安等诸多部门。落实英德市公共交通运输规划，需要建立不同部门间的协调机制，以形成合力促进发展。建立部门联动协调机制，统筹推进公共交通的建设、规划、用地、资金落实及各职能部门的综合协调管理等工作。

（二）跟踪评估，动态优化

公共交通发展规划并非一次性的工作，而是一个持续的动态优化的过程。应建立一套完善的跟踪评估机制，定期对公共交通系统的运行状况、服务质量和乘客满意度等方面进行监测和评估。这些评估结果能够及时揭露出公交线网存在的问题和不足，为下一步的改进提供依据。

（三）配套资金保障

贯彻落实城市公共交通优先发展战略，推动城市公共交通高质量发展，健全完善城市公交补贴补偿制度，形成以“运营专项补贴+投资回报调节+服务质量调节”的公交财政补贴制定。

（四）设施用地保障

建议政府强化公共交通的用地保障与管理，建立公交用地优先制度，并督促相关部门严格执行。

（五）人才科技保障

健全权益保障制度，提升人员综合素质。建议政府制定出台公共交通职工收入指导意见，建立公交企业职工工资与其产生的社会效益相联系、与劳动力市场价格相适应的稳定增长机制，规范驾驶员、乘务员的作息时间和职工的劳动报酬，维护职工合法权益，确保队伍稳定。

努力加大科技投入，发挥科技支撑作用。加大对公共交通规划编制、运营管理、安全保障、信息服务等领域的科技研发和推广应用支持力度，切实发挥科技对优先发展城市公共交通的基础支撑作用，不断改进公交服务质量。

（六）宣传教育保障

政府部门要转变观念，明确公交优先发展是城市发展的必然选择，并带头选择公共交通出行。要进一步加大公交优先理念的宣传力度、频度和广度，发挥社会新闻媒体的力量，在社会上烘托出优先发展公共交通的浓厚氛围，让市民真切体验到公交优先氛围及效果，以此提高市民公交出行意识，形成全社会的共识和自觉行为。

