

武汉市人民政府文件

武政〔2018〕1号

市人民政府关于优先发展城市 公共交通的实施意见

各区人民政府,市人民政府各部门:

为促进城市公共交通持续健康发展,进一步满足城市经济发展和人民群众日益增长的出行需求,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)、《省人民政府关于城市优先发展公共交通的实施意见》(鄂政发〔2013〕46号)精神,结合我市“公交都市”创建工作实际,现提出如下实施意见。

一、总体要求

以党的十九大精神和习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,全面树立公交优先发展理念,坚持政府主导、科学统筹、以人

为本、低碳环保、因地制宜的原则，围绕公共交通规划布局、设施建设、路权保障、政策扶持等方面创新体制机制，推动城市公共交通持续健康发展，为人民群众出行创造良好条件。

二、发展目标

认真贯彻落实公交优先发展战略，实施相关保障措施，提升公共交通服务水平，使公共交通发展与城市规模、人口和经济发展、生态环境相适应。到 2020 年底，主城区公共交通机动化出行分担率达到 60% 以上，其中，轨道交通出行量占公共交通出行总量的比例达到 60%；全市公交站点 500 米覆盖率达到 90%，其中，主城区公交站点 500 米覆盖率达到 100%；公共汽电车进场率达到 90%；绿色公交车辆比例达到 70%；公交空调车比例达到 100%；公交专用道里程增加 100 公里。

三、主要任务

（一）强化公共交通规划先导和调控管理

1. 完善公共交通发展规划。将公共交通发展规划纳入城市总体规划，以新一轮城市总体规划编制为契机，结合近年我市城市发展布局调整，人口分布变化和武汉“长江主轴”、长江新城（新区）规划建设等新情况，完善公交场站建设规划，并通过控制性详细规划依法对其加强刚性控制。规划修编要充分考虑轨道交通站点与常规公交站点、共享单车投放点之间的有效衔接，以及常规公交停车场、保养场、充电站（桩）、首末站、换乘枢纽等用地需求，优先保障公共交通发展用地，充分体现以公共交通为导向的城市发展和

土地配置新模式,有效发挥公共交通规划的先导作用。

2.加强公共交通发展规划调控和管理。在城市旧城改造和大型城市建设项目中,优先保障公交场站设施建设。因城市建设需要,确需调整公共交通场站建设规划或者改变现有公交场站设施位置、规模和功能的,市国土规划部门应当征求市交通运输部门的意见,并按照公交场站原有规模就近规划或者还建。建立健全公共交通发展规划监督管理机制,每年对规划实施情况进行全面检查,对违反规划规定、侵占公共交通建设用地的行为依法进行处罚并予以纠正,确保公共交通发展规划得到有效落实。

(二)加快公共交通基础设施建设

1.大力推进轨道交通建设。按照“十三五”时期我市轨道交通建设规划,继续大力推进轨道交通建设,到2020年底,轨道交通通车里程达到400公里,形成完善的轨道交通骨干网络。

2.加快公交场站建设。以满足常规公交车停放、保养、充电和公交线网调整需要为目标,进一步加大公交场站建设力度,积极推进公交停车场、保养场、换乘枢纽、候车亭、首末站等设施建设,不断提高公共交通基础设施服务能力。到2020年底,建成公交场站66座,总用地面积达到78万平方米。研究制定城市建设项目公交场站设施配套建设管理政策及标准,在新建、改建、扩建居民小区及大型商业街区、旅游景点、体育场馆等大型建设项目,严格落实公共交通配套设施建设标准,将公交场站设施与建设项目主体工程同步设计、同步建设、同步验收、同步投入使用;对未按照规划要

求落实公共交通配套设施的建设项目,依法不予批准办理相关开工手续或者实施项目竣工验收。

3.加快港湾式公交站点建设。在新建、改建城市道路及轨道交通规划建设,建设单位要同步设计、同步建设港湾式公交站点,并预先建设供电、通信等配套管道设施。

4.促进公交场站与综合客运枢纽融合发展。按照我市推进综合交通枢纽示范城市建设的要求,全面提升城市公共交通与综合客运枢纽的一体化发展水平,提高多种交通运输方式中转、换乘的便捷性,将公交场站更好地融入机场、火车站等综合客运枢纽的设计、建设和管理。

5.大力发展绿色低碳公交。全面推广应用清洁能源、新能源纯电动公交车,淘汰传统燃料公交车;配套建设加气、充电设施,完善配套设施网络。提高公交车技术性能、舒适程度和空调车的比例;完善公交车技术准入和维修保养制度,规范车辆维修管理,确保运营公交车技术状况良好。

6.鼓励、规范共享单车发展。对新建、改建、扩建城市主干道,按照相关规范要求同步建设非机动车道,设置隔离设施;对具备条件的现状道路,研究划设非机动车道并设置隔离设施。按照“交通相宜、方便接驳、规模适度、因地制宜”的原则,在轨道交通站点、常规公交枢纽、大型商业圈(体)等公共场所划设共享单车停放点,合理调控共享单车投放规模,为市民工作、生活及骑行创造良好环境和条件。

(三)保障公共道路权优先

1.推进公交专用车道网络建设。将公交专用车道建设作为落实公交优先发展战略的重点工作,不断加大推进和完善力度。在城市主干道及有条件的次干道的资源分配中,提高公交专用车道比例,全面落实单向3车道以上等级道路设置公交专用车道的要求,推动形成科学合理的公交专用车道网络系统。

2.加强公交专用车道管理。大力宣传和严格落实《武汉市公交专用车道管理办法》(市人民政府令第274号),完善公交专用车道监控设施和标志标线系统,不用或者少用物理隔离,多用智慧城市管理手段,实行分时、分段动态化管理,以提高道路资源使用效率。进一步强化公交专用车道管理,依法对违规占用公交专用车道行为予以处罚。

3.科学设置公共交通优先信号系统。在现有基础上,进一步优化和扩展公共交通优先信号系统,编制完善城市道路交叉路口公共交通优先信号设置方案,并有序推进实施。

(四)进一步完善公共交通票价体系

建立健全公共交通票价管理机制,建立多层次、差别化的票价体系,完善票价听证制度,科学合理设置票价,不断增强公共交通吸引力。进一步落实老年人、残疾人、军人(现役军人、伤残军人、军队离退休干部和退休士官,下同)、伤残警察等特殊群体免费乘车(船),及刷卡和换乘优惠等政策。

(五)加强公交行业劳动保护

公交企业要结合公交行业发展实际,建立健全职工工资正常增长机制,确保职工收入不低于我市社会平均工资水平;要保障职工休假和休息权益,依法、依规为职工缴纳基本养老、医疗、失业、工伤、生育等保险,缴存住房公积金。

(六)加强公交服务质量管理

健全城市公共交通法规制度体系,推动修订《武汉市城市公共客运管理条例》,完善城市公共交通特许经营管理制度、运营服务规范和考核评价标准,加强公交客运市场监管、公交行业服务质量监督管理与考核,并将考核评价结果与政府财政补贴挂钩,与公共交通特许经营授权相结合,促进公交服务质量和水平提升。大力开展公共交通文明创建和“公交进社区”“公交车礼让行人”等文明服务、文明行车活动,提升公交服务形象。

四、保障措施

(一)加强组织领导。在市优先发展城市公共交通工作领导小组的领导下,充分发挥市交通运输委、市城乡建设委、市发展改革委、市财政局、市国土规划局、市公安局交通管理局等相关部门的作用,建立健全领导小组成员单位联席会议制度,推动形成部门联动机制,定期研究解决公共交通发展中遇到的问题,合力推进城市公共交通优先发展。

(二)完善体制机制。实行城市公共交通年度发展报告制度,为公共交通发展提供决策依据。围绕公共交通优先发展的目标和任务,修订完善公交企业成本规制办法,合理界定公交企业成本标

准,建立第三方考核评估机制,对公交企业成本和费用实行年度考核评估,考核结果作为政府财政补贴的依据。建立健全公交投入、财政补贴市、区分担机制,新城区要将服务于本辖区的公交企业和公交线路纳入区级财政成本规制范围,落实补贴政策。研究制定轨道交通运营补偿机制,并适时组织实施。

(三)强化政策扶持。鼓励公交企业盘活公交场站资源,对具备开发条件的公交停车场、保养场、换乘枢纽和首末站,可采用“场站+物业”等模式实施综合开发利用,物业开发收益用于公交场站建设。对公交场站改变土地性质后出让所得净收益,在扣除国家政策规定计提的专项资金后,全部用于公交场站建设。落实免征公交企业购置公共汽(电)车、渡船的车(船)购置税、公交场站城镇土地使用税等政策。轨道交通、常规公交场站建设可以享受市级重点建设项目优惠政策,免缴市属权限内的行政事业性收费。对轨道交通运营企业和新能源公交车实行电价优惠。

(四)加大财政投入。实行政府购买公共交通服务政策,对公交企业因承担老年人、残疾人、军人、伤残警察等特殊群体免费乘车(船),及刷卡和换乘优惠等公益性服务而减少的收入,根据服务购买量据实给予补贴。加大资金投入,将城市公共交通的发展纳入公共财政预算体系,完善城市公共交通补偿机制。今后5年,市级财政每年安排1亿元资金专项用于支持主城区公交场站建设;各新城区要结合本辖区范围内公交场站建设需要,制订并落实相应的资金支持计划。

(五)加强监督考核。由市优先发展城市公共交通工作领导小组组织制定公共交通发展考核指标体系和办法,并将考核内容纳入市级绩效目标管理,实行年度考核。



抄送：市委办公厅,武汉警备区,各人民团体,各民主党派。
市人大常委会办公厅,市政协办公厅,市法院、检察院。
各新闻单位,各部属驻汉企业、事业单位。

武汉市人民政府办公厅

2018年1月26日印发
