

沈阳市“十四五”城市公共交通发展规划

发展公共交通是现代城市发展的方向,是治理大城市空气污染、交通拥堵的重要举措。《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》等国家相关文件提出,优先发展城市公共交通,持续深化国家公交都市建设,提高城市绿色交通分担率;《辽宁省加快推进城市公交高质量发展试点实施方案》明确要求,通过5年时间示范创建,沈阳等城市力争进入全国城市公交发展先进行列。

为贯彻落实国家及省市公交优先发展战略,推动公交行业高质量发展,支撑沈阳建设成为国家中心城市,强化规划引领,依据国家及省市相关政策文件及上位规划,结合我市发展实际,制定本规划。

一、发展环境

(一)发展基础

“十三五”期间,沈阳市认真贯彻《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),围绕“建设人民满意交通”,坚持实施公交优先发展战略,扎实推进公交都市创建工作,初步形成以城市地铁为骨干、公交为主体、多种方式为补充的城市公共交通发展格局,公共交通服务能力明显增强。2020年沈阳市通过交通运输部公交都市建设示范工程验收,获得“国家公

交都市建设示范城市”称号。

轨道交通网络持续完善。相继开通地铁2号线北延线、9号线、10号线3条地铁线路,形成“一横一纵双L”的网络化运营格局,地铁运营线路长度增加62公里,达到117公里,全国排名第17位。在建地铁4号线、2号线南延线、3号线、6号线和1号线东延线5条线路,在建里程140公里。有轨电车方面,开通有轨电车4号线和6号线,运营里程增加28公里,达到97公里,与高铁、机场、地铁站点形成良好衔接。

公交线网规模大幅增加。新开公交线路91条,其中新增微循环公交线路70条。进一步强化与地铁线路的接驳,调整优化公交线路117条。公交线路总数达到321条,增加公交线路运营里程952.9公里,总里程达到5261公里。

公交站点覆盖率显著提升。设置公交站点4507处,配套公交候车亭共计4929个。建成区公共交通站点500米半径覆盖率达到100%,满足公交都市创建指标要求;300米半径覆盖率达到62%,满足《辽宁省加快推进城市公交高质量发展试点实施方案》文件要求。

公交车辆实现绿色升级。围绕绿色交通发展要求,“十三五”期间新购、更新公交车辆3359台,“十三五”期末,公交车辆总数达到6012台,新能源和清洁能源公交车辆占比达到85%。

多措并举扩容场站规模。通过共享既有公交场站资源、挖掘立交桥下空间、施划公交停车位等措施,扩容公交场站规模,公交

场站总数达到 149 处,占地总面积达到 99 万平方米,逐步缓解公交车辆占路停车问题。

公交配套设施持续优化。沈阳市公交专用道总里程达到 302 公里,配套电子警察系统 65 套,设置公交优先路口共计 280 个。建成区内设置公交港湾站共计 247 处,主要分布于一环路、二环路、黄河大街、浑南大道等城市干路。

专栏 1 “十三五”时期城市公共交通主要指标完成情况				
序号	指标	规划目标	2020 年指标	完成情况
1	公共汽电车线路网密度比率(%)	40	43	完成
2	公共汽电车线路网密度(公里/平方公里)	2	2.42	完成
3	万人公共交通工具保有量(标台)	23	23.5	完成
4	高峰公交平均拥挤度(%)	≤90	82.75	完成
5	公共交通乘客满意度(%)	90	91.2	完成
6	新能源和清洁能源公交车辆占比(%)	80	85	完成
7	公共交通站点 500 米覆盖率(%)	100	100	完成
8	公共交通一卡通使用率(%)	80	81.3	完成

(二) 问题挑战

“十三五”时期,沈阳市公共交通发展成绩显著,但对照建设国家中心城市发展要求和人民群众对美好出行的期盼,依然存在一些薄弱环节和问题。

对比先进城市找差距,公交基础设施建设仍有待加强。近年来围绕公交都市创建工作,沈阳市不断加大公交基础设施投入,但与国内公共交通发达城市对比,仍存在公交线路数量少、公交场站

综合开发数量少等问题,且尚未形成公交场站经营收益反哺公交运营的发展机制。

对照人民满意找短板,公交服务水平仍有待提高。随着公交线网的持续优化,公交服务实现了“连线成网,全面覆盖”,但市民对公交出行服务的诉求从“走得了”升级为“走得好”,对公交服务提出“准点、舒适、方便、快捷、高效”的更高要求。

公交行业现行体制机制已经成为制约公交高质量发展的重要阻力。公交市场经营主体多达 16 家,成分复杂,导致公交线网调整难度大,无法做到车辆统筹调度、场站就近使用,给行业管理体制机制建立造成极大困难。尚未建立公交成本规制和服务质量考核评价机制,导致公交企业缺乏改善服务质量的动力。同时,受经营补贴、票价管理等政策影响,叠加客流下降因素,公交企业亏损严重,部分公交线路存在停运风险。

(三)形势要求

“十四五”期间,沈阳处于全面振兴全方位振兴、建设国家中心城市的关键阶段,公共交通作为城市客运交通的主导方式,是城市提升绿色交通出行比例、提供均等化公共服务的重要抓手。

碳达峰与碳中和战略,要求城市公共交通率先实现绿色安全发展。2020 年,习近平主席在第七十五届联合国大会上提出 2030 年前碳达峰和 2060 年前碳中和的承诺,城市交通节能减碳任务十分艰巨。城市公共交通作为城市的重要基础设施,具有低污染、低能耗、低资源占用等特点,是实现资源节约、环境友好型城市建设

的重要途径。因此,必须优先发展公共交通,吸引小汽车出行者改乘公共交通出行,有效降低汽车尾气排放总量,改善城市生态环境。

新技术变革加速发展,要求城市公共交通更加广泛应用现代信息化技术。随着5G、物联网等新技术的迅速发展和深入应用,智慧出行迎来一场深度的变革。人民群众对实现“有计划出行”和“门到门服务”、城市公共交通企业对提升运输效率和降低运营成本都提出了更高的要求,必须更加广泛应用新技术推动公共交通提质增效、转型升级,满足人民群众对出行智能化、服务实时性、支付便捷化的出行需求。

交通运输高质量发展,要求持续提升公交行业现代化治理效能。目前,公交发展面临着不少问题和挑战,行业服务和保障能力有待进一步提升,企业经营和管理的方向有待进一步明晰,以促进城市公共交通建立完善治理体系,提升治理能力。需要行业管理部门认真贯彻落实国家和省市关于深化改革的总体部署,抓紧做好适应未来发展需要的行业改革总体设计,探索建立适应新阶段要求的发展理念、管理体制和政策措施。

二、总体思路

(一) 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,全面贯彻落实党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中、六中全会精神,深入贯彻习近平总书记考察辽宁重要讲话精神,认真践行“人民城

市人民建,人民城市为人民”重要理念,积极落实省委省政府、市委市政府有关决策和部署,围绕推动沈阳新时代全面振兴全方位振兴取得新突破、努力建设国家中心城市的总目标,牢固树立“创新、协调、绿色、开放、共享”的新发展理念。对标国内先进城市经验,以推动高质量发展为主题,以实施“高品质、高效能”服务导向型的城市公共交通改革为主线,着力构建多层次公交网、落实公交场站用地、提升公交配套设施、智慧赋能公交系统、重塑行业治理体系,更好发挥公共交通对城市发展的引领带动作用。

(二)基本原则

坚持服务大局。贯彻落实国家战略部署,不断提高贯彻新发展理念、构建新发展格局的能力和水平,持续深化沈阳公交都市建设,为新时代全面振兴全方位振兴提供根本保证,全面支撑国家中心城市建设。

坚持人民至上。把增进群众福祉、促进人的全面发展作为工作的出发点和落脚点,满足人民群众美好出行需求,推进公共交通高质量发展,不断实现人民对美好生活的向往。

坚持绿色低碳。落实碳达峰、碳中和目标,推动城市交通绿色低碳发展。建设低投入、低消耗、低排放、高效率的绿色公共交通系统,引导居民选择绿色出行,走资源节约、环境友好的可持续发展之路。

坚持一体融合。加强“常规公交+轨道+慢行”网络融合的城市公交网,协调规划、建设、运营和管理等各个环节,推动各层级

与多方式交通有机衔接,发挥公共交通的支撑和保障功能。

坚持创新驱动。提升公交现代化治理水平,推动交通大数据在公交领域应用,强化信息系统业务协同效应,适应城市数字化转型要求,提升公共交通智慧化水平。

坚持深化改革。深化常规公交行业改革,坚决破除各种体制机制障碍,广泛汇聚资本和资源,持续增强发展动力和活力。

(三)发展目标

以公交行业体制机制改革为抓手,持续深化公交都市建设,打造“便捷顺畅、绿色持续、安全可靠、智慧创新”的公共交通体系。到2025年,推动建成以“轨道交通为骨干、常规公交为主体、其它方式为补充”的现代化多层次公共交通系统,全面支撑国家中心城市建设。

——基于国家碳达峰碳中和战略,全面推动绿色出行。优化出行结构,公共交通机动化分担率达到60%,新能源和清洁能源车辆比例实现100%。

——基于人民美好出行诉求,大力完善公交服务。实现公交站点500米覆盖率100%;公交来车信息预报率达到100%;公交换乘系数不大于1.5。

——基于公交高质量发展,充分保障公交设施用地、公交路权。公交进场率达到100%,空驶率小于2%,公交专用道设置率大于25%。

专栏2 “十四五”时期公共交通发展核心指标				
序号	指标	2020年	2025年	指标类型
1	公共交通机动化分担率(%)	—	60	预期型
2	新能源和清洁能源车辆比例(%)	85	100	约束型
3	公交站点500米覆盖率(%)	100	100	约束型
4	公交专用道设置率(%)	26.3	>25	预期型
5	公交来车信息预报率(%)	80	100	约束型
6	公交换乘系数(%)	1.5	1.5	预期型
7	公共汽电车进场率(%)	88	100	约束型
8	公交基础设施综合用地(平方米/标台)	168	180	预期型
9	公交车辆空驶率(%)	2.8	2	预期型

三、构建多层次公交网

形成多元化的公交服务网络,构建由快、干、普、支四级线路构成的常规公交网和由定制公交、旅游公交、城乡公交组成的特色公交网。着力提升跨区公交出行效率,增加公交快线。着力引导城市核心功能板块发展,加密外围区域公交线网。着力推动国家先进制造中心、区域性文化创意中心建设,探索推行旅游公交、定制公交。

专栏3 城市常规公交网指标体系				
分类	公交快线	公交干线	公交普线	公交支线
功能定位	为城市组团间的长距离公交出行提供快速、直达的服务。	设置在城市主要客流走廊,串联主要客流集散点。	设置于城市次要客流走廊,服务组团内中短距离公交出行。	深入居住区、就业地等,满足“最后一公里”出行需求。
线路特征	大站快车、快速直达,沿快速路、主干路敷设。	运力大、线路长、绕行少,沿快速路、主干路敷设。	中等运力、填补干线服务空白,沿主、次干路敷设。	运力较小、线路较短,沿次干路、支路敷设。

分类	公交快线	公交干线	公交普线	公交支线
线路长度	20 - 30 公里	12 - 22 公里	8 - 15 公里	< 10 公里
与轨道联系	弥补轨道交通空白, 培育轨道客流。	分担轨道交通压力。	弥补轨道交通与干线公交空白。	接驳轨道、干线以上公交站点。
平均站间距	中心城区: 800 - 1200 米 外围区域: 1200 - 2000 米	500 - 800 米	500 - 800 米	500 米以下
非直线系数	≤ 1.4	≤ 1.4	≤ 1.8	无要求
发车间隔	高峰: 5 - 10 分钟。 平峰: 20 分钟 - 1 小时。	高峰: 断面客流 500 人次及以上, 小于 5 分钟; 低于 500 人次, 小于 10 分钟。 平峰: 断面客流 400 人次及以上, 小于 10 分钟; 低于 400 人次, 小于 15 分钟。	高峰: 断面客流 400 人次及以上, 小于 10 分钟; 低于 400 人次, 小于 15 分钟。 平峰: 断面客流 250 人次及以上, 小于 15 分钟; 低于 250 人次, 小于 20 分钟。	高峰: 小于 15 分钟。 平峰: 小于 20 分钟。
公交优先配套设施	公交专用道对全线覆盖率不小于 50%。	公交专用道对全线的覆盖率在 30% 以上。	公交密集的地区和通道设置公交优先通道。	不做优先设施要求。

(一) 推动常规公交与轨道交通双网融合

遵循优势互补、适度竞争的原则, 结合地铁线路开通, 逐步增加公交接驳线路、优化公交竞争线路, 无缝衔接地铁车站与公交站点, 整合轨道交通与常规公交。

1. 优化调整竞争线路

在定量分析的基础上,结合轨道交通线路走向、客流走廊特性等因素,对轨道运营后客流损失量较大的竞争性公交线路,通过长线截短、抽疏站点、调整路径或取消线路等方式进行优化调整。

2. 新增接驳线路

结合轨道交通沿线大型居住社区、商业中心及生产制造区等客流聚集地,新增微循环公交支线,加强与轨道交通站点的接驳。对于首末站在轨道站点 2 公里服务范围内,但未形成接驳的公交干线和普线,选择合适的路径延伸至邻近轨道交通车站,增强轨道交通站点的公交接驳服务。

3. 强化公交站点与轨道站点无缝衔接

结合在建地铁、街路更新、地下管线建设及道路拓宽等工程项目建设,逐步向地铁车站周边迁移公交站点,减少公交与地铁换乘距离。

4. 加强常规公交与轨道交通服务衔接

试点实施与轨道交通运营计划相协调的接驳公交线路运营时刻表,减少乘客候车延误。结合地铁运营,逐步延长途经兴华街、青年大街、长青南街、浑南大道等道路的公交运营时间,让城市夜归人感受公交温度。

(二) 新增公交快线

公交快线作为轨道交通重要补充,为城市组团间的长距离公交出行提供快速、直达的服务。一是调整既有跨区公交线路运营模式,在早晚高峰、节假日增加大站快车,满足通勤客流、休闲旅游

客流需求；二是结合城市外围既有跨区客流走廊、核心发展板块建设，研究新增公交快线。

（三）优化调整公交干线与普线

按照“一环内调减、二环内优化、三环四环区域加密”的总体思路，优化公交干线与普线布局。

1. 优化调整核心区公交线路

按照“一线一策”的优化思路，逐步优化调整既有公交线路。针对运营里程过长的公交线路，通过线路拆分、增加配车数量，保障公交运行准点率。针对非直线系数过高的公交线路，通过裁弯取直、调整线路走向，提高公交运行效率，降低热点路段公交线路重复系数。

2. 加密外围地区公交线路

围绕“一主三副、一河两岸、一廊两轴”空间布局和核心发展板块划定方案，重点对南部主城、西部副城、北部副城、东部副城等公交覆盖薄弱区域的公交线网进行加密，带动铁西经开区、沈北新区等外围区域及上沙、中德园、丁香湖、王家湾、汽车城等核心发展板块开发建设，支撑城市高质量发展。

（四）丰富完善特色公交线路

1. 优化旅游公交线路

为显著提升沈阳文化影响力、旅游吸引力，支撑沈阳区域性文化创意中心建设，全面优化旅游公交线路。规划设置观光巴士线、景区直通线、夜游观光线3类旅游公交线路，覆盖城区重要旅游景

区,实现“快进出、慢游玩”。

2. 试点推广定制公交线路

在城市外围新兴产业区,结合市民实际出行需求,探索发展定制公交,强化点对点的直达客运服务。搭建定制公交出行平台,优先在科创园区、国有企业、政府单位等机构宣传推广使用,逐步培育定制公交客流。

3. 探索农村客运公交化与城乡公交一体化

因地制宜选择城乡客运运营模式。对城镇化水平较高、经济基础较好的中心镇,可采用城市公交延伸、镇村公交、客运班线公交化改造等模式;对临近主要城镇和国省干线的地区,可采用城乡公交或客运班线延伸等模式;对于需求严重不足的地区,可推广农村客运片区经营模式。

四、大力推进公交场站建设

以“全市统筹,车随站走”为原则,按照“外扩、内优”的发展思路,持续加大公交枢纽站、停保场和首末站的建设力度。城市外围新增场站用地以建设枢纽站和停保场为主,城区内部新增场站用地以建设小型首末站为主。全面实现公交车进场率达到100%,新建场站100%配建充电桩,满足公交车辆“新能源、小型化”的转型需求。

(一) 积极推动公交枢纽站建设

续建完成沈阳站西广场公交枢纽,规划新增铁西宝马、中关村、全运路、世博园、沈阳南站西广场、望花街等外围公交枢纽,探

索对月星、曹仲、轩兴四路等枢纽进行 TOD 综合建设,实现公交与国家铁路、城市轨道、小汽车、长途客车等其他交通方式一体化接驳换乘。

专栏4 公交枢纽站储备项目

1. 续建完成

沈阳站西广场枢纽。

2. 新建枢纽

铁西宝马枢纽、中关村枢纽、全运路枢纽、世博园枢纽、沈阳南站西广场枢纽、望花街枢纽。

3. TOD 开发

月星枢纽、曹仲枢纽、轩兴四路枢纽。

(二)持续扩大公交场站规模

二环以内核心区,按照“促疏解、保服务”的要求,优先满足接驳换乘、夜间停放需求,逐步疏解现状场站驻车保养功能,实现公交场站资源集约化、功能专业化。储备惠民新居、沈河体育场等公交停车场,扩大公交场站数量规模。

二环以外中心城区,以“强便利、重复合”为引领,强化公交场站用地控制,储备劳动路、细河路等公交停保场以及创新二路南、辽宁大学、长堤湾西等公交停车场。

高快速路周边,按照“助实施,增用地”的要求,高标准控制公交场站规模,在满足城市外围公交线路车辆停放需求的同时,承接城市公交车辆保养功能。结合四环快速化改造及服务区建设,储备胜利大街东、沈祝线等公交停保场,进一步完善全市公交驻车保养场站体系。

专栏5 公交停保场储备项目

1. 停保场

劳动路停保场、细河路停保场、造化停保场、沈祝线停保场、胜利大街东停保场。

2. 停车场

大通湖街细河北路停车场、惠民新居南停车场、白塔河二路停车场、金山停车场(改造)、软件园停车场(改造)、创新二路南停车场、辽宁大学南停车场、建设路南停车场、怒江北街停车场、沈河体育场停车场、沙岭停车场、长堤湾西停车场、中欧班列集结中心停车场、迎宾路高架桥下停车场、金阳大街沈抚铁路桥下停车场。

(三)探索建立公交首末站配建制度

探索制定《大型建筑公交场站配建指引》及《建筑配建公交首末站设计导则》，在大型居住区、办公区、商业区以及公共建筑体配建公交首末站，逐步以配建首末站就近替代地块周边临时公交场站。

(四)优化提升既有公交场站功能

试点既有场站综合利用。探索对经济效益、社会效益较好的公交场站进行综合开发，完善城市公交用地增值效益反哺机制，缓解公交公司运营资金缺口。

充分挖掘既有场站富余能力。建立完善统筹机制，协调好、维护好场站经营主体利益，促进公交场站资源整合与高效利用。根据既有公交场站运营使用情况，结合公交线网调整，通过公交车辆调度集中化、场站运营信息透明化，充分盘活具备富余能力的场站。

五、提升公交配套设施

(一)加快充电基础设施建设

充分利用各类公交场站优化新能源公交车辆充电基础设施空

间布局,特别是新建公交场站要同步建设充电设施,推广智能群充技术,确保新购置的公交车辆实现一车一终端,不断提高纯电动公交车辆使用效率。

(二)结合城建项目完善公交配套设施

将公交港湾站、公交候车亭纳入街路全要素管控导则,结合地铁、街路更新、快速路及市政管线等城建项目道路施工恢复工程,实现公交站点与道路建设同步设计、同步施工、同步验收。

建设公交港湾站。统一公交港湾站建设标准,根据慢行空间设置条件,灵活建设深港湾站、普通港湾站、标线港湾站。

更新公交候车亭。依据《沈阳市公交候车亭设计导则》,结合公交港湾改造、公交站点迁移等工程同步更新改造公交候车亭。

(三)拓展公交专用道网络

完善公交专用道网络。结合我市路网规划建设的总体安排,针对新建道路,通过流量预判及公交线路布设等前提条件,适时增设公交专用道。新增专用道以早、晚高峰时段公交专用道为主,并允许通勤车、大客车借道通行。

推动公交节点优先。针对公交专用道交叉口断点,延伸公交专用道至交叉路口,保障公交专用道的连续性。探索采用智能手段确保高峰时段公交车辆信号优先,充分发挥专用道网络化效益。

六、优化公交车辆运力配置

(一)更新公交车辆

积极推广新能源、清洁能源车辆在城市公共交通领域的应用,

新增及更新运营公交车 100% 使用新能源、清洁能源车辆。依据“快—干—普—支”公交线网,精准匹配公交车型,公交快线、干线原则采用大型车辆,公交普线逐步调整为中型车辆,公交支线逐步调整为小型车辆。

(二)探索试点氢燃料公交车辆

结合我市氢能源产业规划和公交场站建设,提前谋划加氢站建设,在公共交通行业探索氢燃料电池公交车应用,规划开通试点公交线路。

(三)提升公交车辆服务形象

对公交车辆车身进行设计,增强线路辨识度,提升车辆质感,打造城市名片。依据《沈阳市公交车身广告设计导则》,对车身广告展示内容、位置、画面色彩、制作品质等实行全要素管控,力求简洁、清晰,符合沈阳城市形象。

七、智慧赋能公交系统

聚焦“人、车、线、站”等关键要素,进一步优化公共交通运营调度、智能化监管和信息服务系统。推进公交大数据平台与智能公交服务场景建设,支撑政府规划决策、行业运营管理和公众智慧出行服务,提升公共交通系统智慧化、精细化管理水平。

(一)强化公交运营数据发掘与利用

有效收集分析公交车辆定位、视频监控、客流量等数据,为公交日常指挥调度、线网优化调整提供科学决策的依据。针对平峰、高峰、特殊赛事活动等时段,利用客流数据灵活制定运营组织方

案。推动公交运营数据接入“一网统管”平台,提升公共交通智能化管理水平。

(二)建设智能公交服务场景

建设公交出行服务平台,推广应用安全防范、客流统计等智能设备,为乘客提供实时班次到达、等车时间预估、车厢拥挤度等服务。强化“一码通城”服务,全面推进公交支付便捷化、智能化。鼓励市民乘坐公共交通,通过奖励碳积分获取乘车优惠。

(三)探索无人驾驶公交线路应用

结合道路建设、公交站点改造、车辆选型升级等工作,制定并完善无人驾驶示范公交线路方案,探索试运行无人驾驶公交车辆,推动公交出行智慧升级。

八、重塑行业治理体系

(一)大力推进公交行业体制机制改革

结合《沈阳市城市公交行业体制机制改革方案》,开展成本规制、资源整合、票制优化等行业改革。

完善公交补贴机制。制定《沈阳市城市公交运营成本规制暂行办法》,精准补贴公交企业。制定《沈阳市城市公交运营财政补贴办法》《沈阳市城市公交运营服务质量考核办法》,实行服务质量考核与成本规制补贴相挂钩机制,搭建行业运行监管综合平台,健全行业管理制度,不断提高行业的服务质量和能力。

整合优化公交资源。尊重市场规律,兼顾总体公平性和可操作性,化解国有公交企业历史遗留问题,依法依规处理混合所有制

公交企业后续问题,逐步建立政府调控下的公益性与经营性相结合、以公益性为主、市场主体适度竞争的公交运营体制。

稳慎推进公交票制改革。按照国家、省相关要求和市政府部署,以“财政可承担、乘客可承受、企业可持续”为原则,加强公共交通换乘优惠政策研究,择机推进城市公共交通票制改革,建立多层次、差别化公交票制票价体系,优化公交社会效益,进一步提升公共交通的整体吸引力。

(二)健全标准规范体系

制定出台《城市公共汽电车线路衔接城市交通枢纽服务指南》,结合交通枢纽设施布局,制定公交站点优化调整原则,实现公交与其他交通方式一体化接驳换乘。出台《沈阳市公交线网优化调整导则》,明确公交线路优化调整的原则、方法,打造功能明确、层次清晰、协调均衡的公交线网体系。

(三)筑牢公交安全防线

建立更加规范的安全管理制度,进一步压实各级安全责任、落实安全防范措施,切实保障人民群众生命财产安全。督促企业建立健全安全生产责任制和安全生产规章制度,强化主要负责人为安全生产第一责任人的法定责任。加强公共交通行业安全生产重大风险管理,摸清风险底数,建立风险清单,确定防控要点,强化动态监测。建立健全常态化应急管理领导机制,优化部门应急管理职能配置,完善应急预案体系建设。强化安全生产教育培训,推动公交企业建立健全安全生产培训教育制度,推进安全生产教育常

态化,牢固树立“以人为本、安全发展”理念。

(四)加强生态环境保护

坚持生态优先,全面推动公共交通规划、设计、建设、运营、养护全生命周期绿色低碳转型,形成绿色低碳发展长效机制,让公交车辆更加环保、公交出行更加低碳。推广低碳设施设备,对达到运营年限的老旧公交车辆进行更新,持续推广新能源车辆,建设公交场站充电设施,鼓励合理布局光伏发电及储能设施。

九、保障措施

(一)加强组织领导

充分发挥沈阳市城市公交行业体制机制改革领导小组作用,强化组织协调,统筹研究和解决规划实施中存在的重点难点问题,确保各项任务顺利推进。

(二)坚持规划引领

开展公交线网、公交场站等专项规划研究,强化与国土空间总体规划的衔接,发挥城市公共交通专项规划对保障城市公共交通科学发展的先导作用。建立公交场站投资建设项目库动态更新制度,制定重大项目实施的时间表和路线图,并结合每年需求动态更新,确保规划实施组织到位、责任到位、投入到位、措施到位。

(三)加大资金投入力度

城市公共交通的投入要坚持以政府投入为主,建立健全投入、补贴和补偿机制。以公交运营成本规制为切入点,完善公共交通运营的财政扶持政策。积极争取上级部门资金支持,鼓励社会资

本参与相关项目建设、运营,建立场站基础设施多元化资金筹措渠道。

(四) 建立用地保障机制

将公共交通设施用地规划控制作为城市空间规划的重要内容,在法定规划中明确刚性化的公共交通设施用地指标,并出台用地开发过程中的强制性实施意见和配建制度。积极协调自然资源、城乡建设等部门,优先保障综合客运枢纽、公交场站用地,加强对公共交通设施用地的监管,保障用地落实,禁止侵占、挪用或转让公共交通设施用地。

(五) 强化公众参与

坚持问政于民、问需于民、问计于民,利用多种渠道和方式,强化公交线网调整、公交场站建设等的公众意见征询工作。积极推广绿色出行理念,大力宣传绿色出行,让公交出行成为“社会新风尚”。

附件

“十四五”期间沈阳市城市公共交通行业主要工作任务统计表

主要任务	工作内容	具体内容
一、构建多层次公交网 (11项)	1. 推动常规公交与轨道交通双网融合(4项)	优化调整竞争线路、新增接驳线路、强化公交站点与轨道站点无缝衔接、加强常规公交与轨道交通服务衔接
	2. 新增公交快线(2项)	调整既有跨区公交线路运营模式、新增快线
	3. 优化调整公交干线与普线(2项)	优化核心区公交线路、加密外围地区公交线路
	4. 丰富完善特色公交线路(3项)	优化旅游公交线路、推广定制公交线路、农村客运公交化与城乡公交一体化
二、大力推进公交场站建设 (30项)	1. 枢纽站(10项)	沈阳站西广场、望花街等10处公交枢纽
	2. 停车场(15项)	大通湖街细河北路场站、惠民新居南场站等15处公交停车场
	3. 停保场(5项)	包括劳动路停保场、细河路停保场等5处停保场
三、提升公交配套设施 (5项)	1. 加快充电基础设施建设(1项)	建设电动公交车车辆充电设施
	2. 结合城建项目完善公交配套设施(2项)	建设公交港湾站
		更新公交候车亭
	3. 拓展公交专用道网络(2项)	完善公交专用道网络 推动公交节点优先
四、优化公交车辆配置 (3项)	1. 更新公交车辆(1项)	积极推广新能源、清洁能源公交车辆
	2. 探索试点氢燃料电池公交车(1项)	探索氢燃料电池公交车应用
	3. 提升公交车辆形象(1项)	对公交车辆车身进行设计,增强线路辨识度,提升车辆质感

主要任务	工作内容	具体内容
五、智慧赋能公交系统 (3项)	1. 强化公交运营数据发掘与利用 (1项) 2. 建设智能公交服务场景 (1项) 3. 探索无人驾驶公交线路应用 (1项)	推动公交运营数据接入“一网统管”平台 建设公交出行服务平台 制定并完善无人驾驶示范公交线路方案, 探索试运行无人驾驶公交车辆
六、重塑行业治理体系 (7项)	1. 大力推进公交行业体制机制改革 (3项) 2. 健全标准规范体系 (4项)	完善公交补贴机制、整合优化公交资源、稳步推进公交票制改革 研究制定《城市公共汽车线路衔接城市交通枢纽服务指南》、《沈阳市公交线路网优化调整导则》、《大型建筑公交场站配建指引》及《建筑配建公交首末站设计导则》