

广东省交通运输厅文件

粤交运〔2014〕20号

广东省交通运输厅印发《关于加快推进我省城乡道路客运一体化发展的实施意见》的通知

各地级以上市交通运输局（委），顺德区环境运输和城市管理局，省道路运输管理局：

为贯彻落实交通运输部《关于积极推进城乡道路客运一体化发展的意见》（交运发〔2011〕490号，见附件）要求，厅研究制定了《关于加快推进我省城乡道路客运一体化发展的实施意见》，现印发给你们，请结合实际认真贯彻执行。

附件：交运发〔2011〕490号



关于加快推进我省城乡道路客运 一体化发展的实施意见

为贯彻落实交通运输部《关于积极推进城乡道路客运一体化发展的意见》（交运发〔2011〕490号）和《广东省基本公共服务均等化规划纲要》等文件精神，加快推进我省城乡道路客运一体化进程，结合实际，提出如下实施意见。

一、指导思想、基本原则和主要目标

（一）指导思想。

深入贯彻落实科学发展观，以实现城乡道路客运一体化为目标，以转变发展方式为主线，以优化资源配置、加强网络衔接、创新服务管理为重点，积极构建城际、城市、城乡、镇村“四位一体、普遍服务”的道路客运体系，努力为广大城乡居民提供安全可靠、便捷畅通、经济高效、绿色低碳的道路运输服务。

（二）基本原则。

一体化发展。打破区域和城乡分隔，促进不同运输方式有序衔接，构建一体化的城乡客运服务网络，让城乡居民出行更便捷。

均等化发展。优先发展城市公共交通，大力发展农村客运，逐步缩小城乡道路客运服务差距，让更多的人享受普惠性的出行服务。

政府主导。进一步确立城市公交和农村客运公益属性，加大政策扶持和资金投入，促进行业可持续发展。

因地制宜。综合社会经济发展和市场需求特征等因素，探索不同区域科学发展模式和推进路径，有序推进城乡道路客运一体化发

展。

提升服务。以人为本，改进和创新服务方式，努力解决群众关心的突出问题，更加注重服务效率、质量效益、运营效能，不断提升城乡道路客运服务的均等化、规范化、便捷化、安全化、信息化水平，为群众创造更好的出行体验。

（三）主要目标。

到2015年，城乡道路客运站场布局日趋完善，运力资源配置更加合理，运输装备水平显著提高，服务保障能力进一步增强，不同层次城乡道路客运网络定位清晰、衔接顺畅，城乡道路客运一体化体系初步确立，并基本实现以下发展目标：

——城际客运市场结构更加优化。城际客运集疏运网络日益完善，基本实现与轨道交通等运输方式的无缝衔接，跨市公交和短途公交化客运规范发展，精品化、个性化运输服务稳步推进。

——城市公共交通服务明显提升。城市公共交通发展环境逐步优化，多层次服务体系和运营网络初步构建，公交吸引力和行业可持续发展能力稳步提升。

——农村客运保障能力显著增强。在实现农村客运3个100%基础上，农村客运站场设施更加完善，线网通达深度和服务广度逐步提升，农村客运与城市公交衔接更加顺畅。

到2020年，城乡道路客运发展日趋平衡，客运服务供给更充足、高效、优质，全省基本建成惠及城乡、全民共享的多层次、一体化城乡道路客运服务体系，城乡居民出行更加高效便捷、更加安全环

保、更加文明优质。

二、主要任务

（一）编制城乡道路客运统筹发展规划。

各地应按照国家 and 省统筹城乡发展战略部署，加快组织编制城乡道路客运一体化发展规划。规划应以整合城乡道路客运资源和优化线网布局为核心，优先发展城市公共交通，大力发展农村客运，统筹城乡道路客运站场布局，加强各种交通方式间以及与对外交通的衔接，促进城乡道路客运一体化发展。积极协调有关部门，将城乡道路客运站场规划纳入本级城镇体系或城乡总体规划，并同步编制、修编和实施。

（二）加强城乡道路客运基础设施建设和管理。

1. 加快基础设施建设。积极推动国家和省级道路客运枢纽建设，重点建设与机场、高铁、城际轻轨相互衔接的综合客运枢纽和站场设施，完善现有道路客运站场城市公交、出租汽车等配套设施，推进城市公共交通枢纽和站场设施建设，充分发挥农村客运站场作用，逐步实现城市公交和农村客运站场共享，提高资源利用效率。

2. 建立建管养运长效机制。城乡道路客运站场建设坚持政府主导，各地应争取地方政府从资金、用地等政策方面予以重视和扶持，鼓励以市场融资、商业开发等方式，广泛吸收社会资本参与建设和管理。有条件的地市可参照农村公路管养模式，探索建立新型农村客运站（亭）管养的长效机制，提高场站设施利用效率和服务水平。

（三）加快城际道路客运结构调整。

1. 优化城际道路客运资源配置。科学编制省际客运发展规划,有序发展省际客运。科学调控城际道路客运运力规模,严格控制新增市际客运班线,适度发展市际客运包车。探索发展新的客运模式,因地制宜解决现实道路客运需求。受高铁、城际轻轨影响停开的客运班线经营者可在省厅公布的年度市际包车发展计划内,经所在地市级交通运输主管部门同意,申请按照一定比例将市际客运班车变更为市际包车,或根据交通运输主管部门的规划和计划,申请调整开行机场快线、高铁和轻轨专线等集疏运班线。强化包车客运监管,积极推行包车客运服务质量招投标,促进行业健康、可持续发展。

2. 加快结构调整,推进转型升级。积极推行省、市际客运线路专营和农村客运区域专营,出台强优企业扶持政策,鼓励强优企业通过联合、兼并、重组等方式实行跨区域经营,引导强优企业积极参与中小城市城市公交、农村客运经营,逐步实现由单一性的区域性经营向综合性的网络化经营转变,促进城乡道路客运从传统、分散向规模、集约转变,力争在“十二五”期间培育若干家全省布局的客运企业。大力发展先进的运输组织模式,积极推广应用清洁能源运输装备及工艺,提高运输车辆的轻量化、标准化水平,促进城乡道路客运从粗放向精细转变,实现绿色低碳发展。

3. 提升综合服务水平。加快建立覆盖城乡客运的公众出行信息服务系统,完善全省道路客运联网售票系统,逐步推行电子客票,全面提升城乡道路客运服务信息化水平,方便公众出行。进一步细分城乡道路客运市场服务对象,有针对性的发展精品班线、商务快

客、短途驳载等特色客运和品牌服务，满足高品质、个性化的运输需求。

（四）优先发展城市公共交通。

1. 优化发展环境。组织编制全省城市公共交通发展规划，明确公共交通发展目标和主要任务，科学引领城市公共交通发展。认真落实国家和省关于城市优先发展公共交通有关政策，加快建立政府主导、多部门分工协作的公共交通发展统筹协调机制，为城市优先发展公共交通创造良好的政策和体制机制环境。

2. 构建多层次公共服务体系。加快广州、深圳、佛山、东莞等地城市轨道交通建设，优化和完善运营网络，鼓励有条件的城市规划建设现代有轨电车、BRT等大运量快速公交系统。积极构建快、干、支公交线网体系，鼓励发展直达公交、大站快车、社区公交、观光巴士等特色公共交通服务模式，满足不同层次出行需求。

3. 完善公共交通服务网络。加快建立与城市发展水平相适应的公交服务网络，不断优化线网布局，合理引导城市公交向城市郊区、周边乡镇以及人口集散点延伸，不断扩大公交服务覆盖范围。加快“岭南通”和其他交通智能卡的互联互通，在城市公共交通、道路客运、城际轨道交通等领域推广应用，实现全省及港澳地区交通出行链的全覆盖。提高城市公交与其他运输方式的换乘衔接水平，构建便捷、高效的城市综合交通运营网络。

（五）大力发展农村客运。

1. 进一步确立农村客运公益属性。积极争取政府和有关部门支

持，建立农村客运公共财政保障制度。有条件的地市应参照城市公交制定农村客运在补贴、规费、土地等方面的扶持政策，努力提升农村客运可持续发展能力。

2. 提高农村客运覆盖面。对新的达到安全通车条件的行政村应及时开行农村客运班车，支持客运企业按照《关于进一步加强广东省农村客运班车安全保障工作的通知》（粤交运〔2010〕1389号）有关要求选用符合当地公路通车条件的农村客运班车车型，大力发展镇村班车，逐步开行人口较多、确有需求自然村的农村客运班车，努力解决集中连片特困地区居民的出行问题，不断提高农村客运覆盖面。依托农村客运场站，重点抓好城乡结合部、镇与镇、镇到村的农村客运线网布局，实现农村客运与城市公交、干线客运的有效衔接。

3. 增强企业发展活力。大力推行农村客运区域专营，允许专营企业在保障基本公共服务的基础上，根据客流变化自行调整运力和班次。支持开行隔日班、周末班、节日或赶集班等固定或非固定的班次等模式，鼓励城镇化水平和居民出行密度较高等有条件的区域推行农村客运班线公交化改造，确保农村客运开得通、留得住。

（六）构建高效便捷的城乡客运网络体系。

1. 构建无缝衔接的集疏运网络。鼓励开行机场快线、高铁和轻轨专线等集疏运线路，主动对接机场、高铁、城际轻轨等运输网络，推进与其他运输方式的协调发展。不断改善城市轨道交通与地面公共交通、公共自行车系统的换乘设施，方便群众出行。

2. 有序发展跨市公交。跨市公交是为满足毗邻市一定区域内公众跨市通勤出行需求，通过现有城市公交线路延伸至毗邻市行政区域内开行的一种新的城市公交模式，线路长度原则上不超过30公里，延伸到毗邻市行政区域内的线路里程不得超过线路总里程的50%。跨市公交属常规公交，纳入延伸前公交线路所在市的城市公交管理，执行公交票价。具体线路、停靠公交站场等应在毗邻市双方交通运输主管部门协商一致且公示后，由延伸前公交线路所在市的交通运输主管部门许可，并报厅备案。

3. 规范发展短途公交化客运班车。县际、县内客运班车和线路长度不超过50公里的毗邻市市际客运班车可参照城市公交运行模式改造为公交化客运班车，公交化客运班车仍按照道路客运进行管理，沿途应在县级以上交通运输主管部门统一规划设置的站亭上下旅客，运行线路不得以数字编码方式命名。毗邻市市际客运班车实施公交化改造的，应由两市交通运输主管部门共同商定后报省厅备案。符合城市公交或跨市公交条件的短途公交化客运班车进行公交改造后可纳入城市公交进行管理。

（七）加强城乡道路客运安全生产管理。

认真落实城乡道路客运企业安全生产主体责任制，引导企业加大安全生产资金投入，充分利用视频监控、卫星定位等科学技术手段，加强客运车辆的安全监管，构建源头防控、过程监控与安全应急相结合的安全管理体系，提高安全生产监管水平和保障能力。加强农村客运源头管理，加快建立和完善乡镇政府实施农村客运安全

监管制度。积极协调公安、安全监察等部门制定短途公交化客运班车管理政策，为公交化客运班车安全运营和规范管理提供制度保障。

三、保障措施

（一）加强组织领导。各地要高度重视，积极争取地方政府支持，切实加强与其他相关部门的协调配合，健全组织机构，完善工作机制，统筹推进城乡道路客运一体化发展。

（二）建立健全政策法规和标准体系。在已出台的《广东省道路运输条例》基础上，加快《广东省城市公共交通条例》立法步伐，为统筹城乡道路客运发展提供法律依据。建立健全有关规范和标准体系，推动城乡道路客运服务的法制化、制度化。

（三）加大资金投入。厅将根据城乡道路客运统筹发展规划，加大资金投入，重点用于城乡道路客运基础设施和公交示范等项目建设。各地应逐步建立以政府投入为主的财政政策，拓宽资金渠道，稳定资金来源，形成长效机制。

（四）加强行业引导。各地应积极开展试点，打造一批城乡道路客运一体化发展示范县、示范镇，及时总结推广试点经验，发挥示范引领作用。

公开方式: 主动公开

广东省交通运输厅办公室

2014年1月5日印发
