

# 台山市城市公共交通发展规划（2017-2035年）

## 规划文本

台山市交通运输局

二〇一八年十一月

# 目 录

<b>第一章 概述</b> .....	1	第十七条 常规公交规划方案	8
第一条 规划背景	1	第十八条 微循环公交规划方案	9
第二条 规划范围	1	第十九条 农村客运公交化运营建议	9
第三条 规划期限	1	<b>第五章 公交运力发展规划</b> .....	10
第四条 规划依据	1	第二十条 公交车辆发展规划	10
第五条 规划目标	2	第二十一条 公交车辆选型	10
第六条 规划原则	2	第二十二条 新能源公交车辆发展规划	10
<b>第二章 问题和需求分析</b> .....	3	第二十三条 车型配置方案	10
第七条 主要问题	3	第二十四条 运力配置方案	10
第八条 指标对比	4	<b>第六章 公交场站设施规划</b> .....	12
<b>第三章 目标策略</b> .....	4	第二十五条 规划目标	12
第九条 总体发展战略	4	第二十六条 规划原则	12
第十条 阶段发展战略	5	第二十七条 公交站场分类	12
第十一条 发展指标	5	第二十八条 公交站场用地标准	12
<b>第四章 公交线网体系规划</b> .....	6	第二十九条 公交站场需求规模	13
第十二条 规划目的	6	第三十条 公交枢纽规划方案	13
第十三条 规划原则	6	第三十一条 公交综合车场、停车场规划规划方案	14
第十四条 规划思路	6	第三十二条 公交首末站规划方案	14
第十五条 直达快线规划方案	7	第三十三条 公交充电场站规划布局方案	15
第十六条 快速公交规划方案	7	<b>第七章 运营管理体系规划</b> .....	16
		第三十四条 运营组织方案	16

第三十五条 购买服务机制 .....	16
第三十六条 智能公交系统规划 .....	17
<b>第八章 近期实施计划与投资估算 .....</b>	<b>17</b>
第三十七条 保障升级行动方案 .....	17
第三十八条 枢纽支撑行动方案 .....	19
第三十九条 智慧低碳行动方案 .....	20
第四十条 投资估算 .....	21
<b>第九章 方案效果评估 .....</b>	<b>21</b>
第四十一条 规划方案效果评估 .....	21
<b>第十章 规划实施保障 .....</b>	<b>22</b>
第四十二条 规划管控 .....	22
第四十三条 资金保障 .....	22
第四十四条 用地保障 .....	22
第四十五条 政策保障 .....	22
第四十六条 监督保障 .....	23

## 第一章 概述

### 第一条 规划背景

本规划是在《台山市城市总体规划（2014-2035年）》即将出台，城市空间布局和城市综合运输体系发生重大变化的背景下编制。未来一段时期，随着“一带一轴联动三心、山水田园镶嵌五片”空间发展战略深入推进，北部生产服务核心、南部行政文化核心等建设提速，城市发展步入扩容提质的加速期。此外，城市化和机动化周期叠加，城镇人口和机动车规模激增，道路资源更加趋紧、交通拥堵形势更加严峻；深茂铁路台山火车站等重大交通基础设施的规划建设，对台山市客运方式结构和城市空间格局产生深远影响，对公共交通支撑和引领城市发展，更好地满足人民群众日益美好的出行需求提出新的、更高的要求。台山市人民政府审时度势，正式启动本规划编制工作。

### 第二条 规划范围

与《台山市城市总体规划》中的城市规划空间范围相一致，同时，兼顾区域和城乡一体化发展，具体规划范围涵盖以下三个层面：

——**全局规划范围：**本项目全局规划范围包括台山全市域，总面积 3286 平方公里。

——**重点规划范围：**本项目重点规划范围包括城市建成区、近郊区以及城市周边乡镇，涉及台城街道、四九镇、三合镇、冲蒺镇、白沙镇、水步镇及大江镇等 1 个街道 6 个镇区，总面积约 450 平方公里。

——**核心规划范围：**本项目核心规划范围与城市总体规划规划范围保持一致，

中心城区北至台城街道边界（随规划道路适当取整），南至碧桂园六期用地边界，东至新台高速（于台城河处局部外拓至台城街道边界），西至规划国道 G240，面积 84 平方公里。

### 第三条 规划期限

规划期限为 2017-2035 年，基准年 2016 年，其中：近期至 2025 年，远期至 2035 年。

### 第四条 规划依据

- (1)《中华人民共和国城乡规划法》（2008）
- (2)《国务院关于城市优先发展公共交通的指导意见》（2012 年）
- (3)《城市道路交通规划设计规范》（GB50220-95）
- (4)《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》（CJJ/T 15-2011）
- (5)《广东省关于城市优先发展公共交通的指导意见》（2013 年）
- (6)《珠三角轨道交通一体化规划（2009-2030）》
- (7)《江门市综合交通运输体系发展“十三五”规划》
- (8)《台山市城市总体规划（2014-2035 年）》（人大审议通过稿）
- (9)《台山市土地利用总体规划（2010-2020 年）》
- (10)《台山市综合交通规划》
- (11)《台山市国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》
- (12)《台山市“十三五”近期建设规划（2016-2020）》
- (13)《台开同城（江门副中心）概念规划》
- (14) 台山市城区各片区控制性详细规划（现行）

- (15)《台山市旅游发展总体规划(2015-2030年)》
- (16)《台山市全域旅游发展五年行动计划(2016-2020年)》
- (17)《台山市“7+1”现代新城概念规划》
- (18)《台山市主城区公共停车规划》
- (19)《江门市打赢蓝天保卫战2018年工作方案》

## 第五条 规划目标

以台山市城市总体规划为基础,以适应台山侨乡文化、山水田园和滨海旅游城市特点为出发点,构建高效、便捷、安全、舒适、绿色的多层次、多模式、现代化的公共交通体系,逐步确立公共交通在城市客运中主导地位,实现由贫民公交向全民公交的转变,合理引导城市发展方向,发挥公共交通引导与支撑城市可持续发展的核心作用,推动台山市城乡公共交通一体化协同发展,打造台开恩三市同城化发展先行点,促进台山市社会经济的进一步发展。

### (1) 近期目标

近期以提高公交的可达性便捷性,完善优化线网布局,加强公共交通基础设施建设,合理投放运力,强化运营管理,拓展公交服务范围和覆盖面,提升公共交通服务水平,提高公交分担率为目标,构建“直达快线、快速公交、常规公交及微循环公交”4个层次公交线网,形成“布局合理、容能充分、设施完善、换乘舒适、衔接顺畅、覆盖城乡”的公共交通站场体系。

### (2) 远期目标

远期以全面提升公共交通出行效率和服务水平为目标,构建“以快线、干线、支线多层次常规公交服务网络为主体,个性化、高品质的定制公交系统为补充,

以公共绿道和自行车等慢行系统为延伸的城市公共交通系统”。全面建成“高品质、多层次、一体化、低碳化、智能化、可持续”的公共交通系统。

## 第六条 规划原则

(1)与城市用地布局相协调,促进城市发展;与城市道路建设相适应、与区域交通发展规划和城市交通规划相协调。

(2)兼顾、利用现有线路,综合协调新老线路之间的关系。

(3)力求“线路功能明确、等级结构合理”,加强中心区向周边地区的辐射。在满足“一定直达量”、“一次换乘量”的基础上,提供更方便的换乘,使之最终达到提高城市公交服务水平的优化目标。

(4)遵循宏观定性性与微观定量相结合的原则。在城市与交通发展分析的基础上,进行多层次、多角度客流走廊的分析与把握,确保分析结果的有效性。

(5)体现和贯彻以人为本的思想。根据“无缝换乘(零费用换乘或零距离换乘)”的思想,在主要区域、线路、站点间按最短路的原则布设线路,使全服务区内乘客总旅行时间最少;合理规划设置公交换乘枢纽,更多提供并线换乘,方便乘客乘车与换乘等。

## 第二章 问题和需求分析

### 第七条 主要问题

#### （一）市区公共交通发展总体滞后，基本公共交通服务保障不到位

台山市中心城区公交万人拥有量 4.5 标台，公共交通占全方式出行比例不到 8%，中心城区公交站点 300 米覆盖率仅 26.5%，500 米覆盖率仅 78.9%。台山市中心城区近 5 年公交客运量和车辆规模，分别下降了 13.5%和 26.4%，与同期经济增长和城市化进程等严重不符。基于公交发展水平和发展增速，台山市中心城区公交发展距离国家和省全面建设小康社会、基本公共服务均等化等考核要求存在一定的差距，市区公交保障居民基本出行的能力有待提升。

#### （二）公交服务品质总体不高，难以吸引私人交通出行转移

市区公交线网存在网络层次单一、服务同质化现象，公交线网密度低、重复系数高和绕行系数高等问题突出；公交服务与其他机动化出行方式相比，存在出行时耗最长、运行速度最低、出行计划可控性差等问题。市区公交发车密度较低，85%以上的公交线路发车间隔在 10 分钟以上，公交满意度调查中，认为“应增加发车密度，缩短候车时间”比例达 36%。现状高峰公交线路的平均运营车速为 15 公里/小时，低于 21 公里/小时的社会车辆平均车速；现状公交线网密度为 1.62 公里/平方公里，与规范要求的 3-4 公里/平方公里尚有较大差距，中心地区的线路过于集中，外围地区则缺乏基本的线路覆盖，公交线路也基本布设在主干路，对次、支路的覆盖严重偏低；公交线路的平均非直线系数为 1.8，大于规范要求的 1.4，绕行较远，增加了乘客的出行时间；公交线路重复系数为 2.11，个别路段公

交线路重复情况较为严重。台山市正处于机动化进程加速阶段，现有公交服务难以吸引小汽车、摩托车等私人交通方式转移。

#### （三）公交服务网络结构单一，多层次公交体系尚未确立

台山市由于公交线网结构相对单一，以干线为主，缺少公交快线和支线，未能体现不同功能线路长度、运行模式、服务对象需求、定价机制等差异，造成部分公交线路过长、公交线网密度不高、线路绕行系数偏高等布局不合理现象。城市公交和城乡公交线路功能和服务趋同，服务同质化特征明显，未能根据居民多元化、差异化出行需求和不同类型线路功能特征，形成“层次分明、功能清晰、结构合理、衔接顺畅”的多层次服务体系。

#### （四）公交场站设施严重不足，制约公交正常运营和快速发展

台山市中心城区车均公交场站面积仅约 7 平方米/标台，与行业推荐值每标台车均场站面积 200 平方米/标台相比较，缺口达 193 平方米；现有公交首末站独立占地比例仅 15%，车辆路边停靠现象突出，对城市道路交通形成较大干扰；市区仅一处充电站，为企业自用，无法适应未来新能源公交车大规模推广应用。公交出行需求旺盛的主城区场站严重不足，多数客流集散点的换乘需求无法满足，制约公交线路优化布局。现有公交场站功能单一，缺乏运营调度、司乘人员休息等设施，港湾式候车亭比例较低，部分简易站牌缺乏基本的遮阳挡雨功能。

#### （五）公共交通信息化建设有待加强，行业可持续发展能力不足

台山市公交 IC 卡已得到一定程度的应用，但利用率不高；此外公交信息化的程度还不高，未建立公交监控系统，尤其在乘客获取公交信息方面，需要加强诸如手机 APP、语音报站等信息系统的建设；同时，公交 IC 卡的使用范围和功能扩

展方面还需进一步完善。

现有的公交票价体系较为单一，缺乏短期使用通票、多次乘坐公交票价优惠、换乘优惠等多样化的票制体系。同时，目前建立的公共交通补贴机制和政策对企业承担的社会公益性服务和完成政府指令性任务所增加的支出，未能补偿到位。

### 第八条 指标对比

基于台山市公交发展主要技术指标，与国家公交行业标准规范推荐值进行对比，评价台山市公交发展水平。

表 1 台山市公交发展主要技术指标对比表

指标类别	具体指标	现状水平	国家规范要求
公交线网	线网密度	1.42 公里/平方公里	市中心区：3~4 公里/平方公里；城市边缘地区：2~2.5 公里/平方公里
	非直线系数	1.80	≤1.4
	线路重复系数	2.11	1.25-2.5
基础设施	每辆公交车的站场用地面积	7 平方米/标台	180~220 平方米/标台
	万人公交车拥有率	4.5 标台	6.67~8.33 标台
运营服务	公交站点覆盖率	300 米站点覆盖率 26.5%	300 米覆盖率 ≥50%
		500 米站点覆盖率 78.9%	500 米覆盖率 ≥90%
	新能源公交车比例	10.1%	100%（2020 年）
	公交一卡通覆盖率	100%	-

## 第三章 目标策略

### 第九条 总体发展战略

#### 策略一：加强落实国家公交优先发展政策

近几年，国家、省和江门市先后颁布了关于公交优先发展的若干意见，充分体现了各级政府对城市公共交通发展的重视，台山市应加快贯彻落实国家提出的相关政策，针对台山市城市发展的实际情况，出台相应的公交优先发展政策及保持措施，明确公共交通的公益性，加大对公交的扶持力度，促进城市与交通的协调发展。

#### 策略二：建设层次清晰、功能完善的一体化公交网络

台山市现状公交网络单一、层次不清，随着旧城区的改造以及城市新区的建设，优化调整现有的公交网络，根据城市不同等级客运走廊的分布，合理布局不同等级公交线路，在城市道路条件允许的前提下，积极建设城市快速公交、干线公交，完善一体化公交网络。

#### 策略三：推进公交与城市用地的协调发展

从台山市城市发展演变来看，老城区已经比较成熟，同时受自然地理条件的限制，老城区的发展重点是功能的优化与空间的整合，不可能进行大规模的拆迁与改造，因此公共交通系统对该地区的服务重点是支持老城区的改造，为城区内部与对外的出行提供便捷的公共交通服务。根据新一轮的城市总体规划，未来台山市重点向南发展，同时在中心城区以外又将形成相对独立的城市新区，公共交通系统对城市新区的建设重点以引导城市发展为主，需要更高标准的、高水平的公共交通系统给予支撑。

#### 策略四：加强公交枢纽和场站设施的建设

公交场站设施是公交网络的重要节点，是保障公共交通系统有序运营的重要交通基础设施，合理建设与规划公交场站设施是建立高效率、一体化公交系统的重要基础。台山市公交场站建设明显滞后，应加强公交首末站、枢纽站、综合车场、停靠站等公交场站设施规划、建设和管理；建立完善的公交换乘枢纽体系，为多方式、一体化的公交网络提供设施平台。

#### 策略五：加强台开恩公交一体化发展

实施公交一体化是台开恩城市交通发展战略的需要，是利用公共交通积极引导台开恩经济一体化发展、提高城市化发展水平，促进区域内生产要素快速低成本流动，促进台开恩经济一体化的具体措施，是解决台开恩三市相向地区居民出行困难的根本途径。

#### 策略六：积极推动智能化公交系统的建设

积极利用高新技术，改造传统的公共交通系统，以信息化为基础，促进乘客、车辆、场站设施以及交通环境等要素之间的良性互动，推动智能公共交通系统建设。建设公共交通线路运行显示系统、多媒体综合查询系统、乘客服务信息系统，使广大乘客能够方便了解公共交通信息，合理安排出行。充分运用信息技术，建立电脑营运管理系统和连接各停车场站的智能终端信息网络，加强对运营车辆的指挥调度，提高运营效率。

#### 策略七：加强运营监管，提高运营服务

加强对公共交通企业经营和服务质量的监管，规范经营行为，依法查处非法营运、妨碍公共交通正常运行、危害公共交通安全等行为。逐步推行等级服务评

定制度，开展文明线路创建活动，加强行业自律，促进企业不断提高自身素质。

#### 第十条 阶段发展战略

第一阶段（2025年）：加大投入，优化布局。出台台山市城市公交发展规划，优化公交线路与场站设施的布局，积极发展直达快线、快速公交和旅游公交，加快台开恩公交一体化建设。

第二阶段（2035年）：引导发展，优化整合，协调发展提高水平。构建以快线、干线、支线多层次常规公交服务网络为主体，个性化、高品质的定制公交系统为补充，以公共绿道和自行车等慢行系统为延伸的城市公共交通系统，加强智能化公交信息平台的建设。

#### 第十一条 发展指标

以总体目标为指导，细分公共交通发展指标，共设置4大类23项具体指标，结合台山市发展实际，研究出台山市城市公共交通不同发展阶段规划目标。

表3 台山市公共交通主要技术指标规划目标汇总表

评价项目	指标	指标			指标类型
		现状	2025年	2035年	
城市 公交 网络	主城区线网密度(km/km <sup>2</sup> )	1.62	≥2.0	≥3.0	预期性
	公共交通占全方式出行比例	8%	≥12%	≥20%	预期性
	平均非直线系数	1.8	≤1.6	≤1.4	预期性
	主城区站点300米覆盖率	26.5%	≥50%	≥70%	约束性
	主城区站点500米覆盖率	78.9%	≥80%	≥90%	约束性
保障 设施	主城区万人公交拥有量 (标台/万人)	4.5	≥7.0	≥8.0	约束性

## 第四章 公交线网体系规划

### 第十二条 规划目的

台山市公共交通线网规划以总体目标为指导，重点突出三大规划目的：

- （一）补足公交服务短板，满足居民公共交通基本出行需求
- （二）提高居民出行效率和品质，增强公交吸引力和竞争力
- （三）顺应城市化进程，服务区域和城乡一体化发展

### 第十三条 规划原则

（一）**与客流需求一致性原则**：公交线路应与客流主流向一致，线路的布设应沿着主要的客流走廊布设，并沿着城市主干道布设，尽量提高线网覆盖率和通达率，服务更多的居民。

（二）**与城市发展适应性原则**：公交线网布局与城市发展相适应，加快完善新开发区公交服务，各组团间快速通达的公交线路，并注重加强和完善组团内公交线网。

（三）**城乡统筹规划原则**：统筹布局城乡公交线路，增设市区到城市外围组团、重要乡镇、旅游景区及其他主要客流集散点的公交线路；考虑将城乡公交线路接入城市公交枢纽内，实现城乡客流便捷换乘。

（四）**分层规划原则**：伴随中心组团及周边组团的快速建设与发展，组团间公交出行需求将明显增大。规划应充分考虑组团间公交快速运行的需求与组团内公交网络全面覆盖相结合，建立合理的公交线路网等级结构。

### 第十四条 规划思路

	新能源公交车比例	10.1%	100%	100%	约束性
	公交车夜间进场率	-	100%	100%	预期性
	港湾式停靠站比例	-	≥30%	≥50%	预期性
城市 公交 运营 服务	乘客到站时间	10	≤5分钟	≤5分钟	预期性
	干线平均发车间隔（分钟）	-	≤15	≤15	预期性
	支线平均发车间隔（分钟）	-	≤18	≤12	预期性
	乘客满意度	59%	≥80%	≥90%	预期性
	短途班车公交化改造率	-	≥80%	100%	预期性
	高峰平均运营车速（km/h）	15	18	20	预期性
	旅游公交线路条数（条）	0	1~2	3~4	预期性
公交 信息 化指 标	车载 IC 卡系统安装率	100%	100%	100%	约束性
	实时监控与 GPS 系统	未建立	100%	100%	约束性
	公交调度指挥系统	未建立	初步建成	更加完善	预期性
	公交企业 ERP 系统	未建立	初步建成	更加完善	预期性
	乘客出行信息服务系统	未建立	初步建成	更加完善	预期性
	智能电子站牌比例	未建立	初步建成	更加完善	预期性
	安全应急系统	未建立	初步建成	更加完善	预期性

以方便居民出行为出发点，以公交换乘枢纽为核心，进行公交线网布局，实现直达公交、公交快线、常规公交和微循环公交的无缝衔接。针对既有线路存在的问题进行优化调整，针对公交服务薄弱地区以及近期新开发建设地区，新开通一批公交线路。通过调整线路功能和新增线路，初步构建直达快线、快速公交、常规公交及微循环公交等 4 个层次公交线网体系。

表 4 台山市公共交通线网体系

线路性质	线路功能	公交车型
直达公交	主要是服务于台山与开平、台山城区之间的通达。以安全为核心，以直达快线或大站快车的形式，点对点解决较长距离的出行需求。	大巴车型
快速公交	主要服务于台山市行政中心与所辖镇（街）之间的联系。以快速为核心，整合现有农村客运班线，改造为公交线路，以大站快车的形式，解决公交提速的需求。	以大巴车型为主，依客源灵活设置
常规公交	主要是台山市内现有的常规公交线路，以便捷为核心，通过优化改造线路，整合线路过长、绕路过多的问题，提高公交运行速度和到站准点率。	以大巴车型为主，依客源灵活设置
微循环公交	服务于镇（街）内部、社区间、产业园区内部的公交出行，以灵活为核心，对外连接区内常规公交或快速干线，使市民通过 1-2 次换乘到达目的地。	以小巴车型为主，依客源灵活设置

### 第十五条 直达快线规划方案

近期规划直达快线公交 3 条，其中调整 1 条，新增 2 条；含 2 条跨市公交线路，1 条旅游专线，规划运营总里程 99.0km。远期规划直达快线 6 条，其中调整 3 条，新增 3 条；含 3 条跨市公交线路，1 条旅游专线，规划运营总里程 253.7km。

表 5 直达快线规划方案

序号	首站	末站	途经	长度(km)	性质	阶段
1	台山车站	簕冲大道枢纽	站西路-黄道益大道-簕冲大道	15.7	808 线(改)延长	近期
2	台山火车站	山咀客运站	站前路-陈宜禧路-舜德路-新台高速-西部沿海高速-S365-进港路	66.0	高速快线、旅游专线	近期

3	台山火车站	开平南站	站前大道-陈宜禧路-石花北路-桥湖路-S274-开平南站	24.1	新建	近期
4	台山火车站	广海汽车客运站	站前路-陈宜禧路-S273-冲蒺镇-斗山镇-X546(那洲村)-S274-解放路	43.4	813 线延长	远期
5	台山车站	广海汽车客运站	宁桥东路-环市西路-台海路-G245(S274)-三合-端芬-广海	42.1	新建	远期
6	台山车站	恩平汽车总站	宁桥东路-环市西路-台海路-S367(赤水镇)-X559-美华东路-新平中路	69.2	814 线延长	远期

### 第十六条 快速公交规划方案

近期规划快速公交 13 条，其中调整 1 条，新增 5 条，保留 7 条，含 1 条旅游专线，规划运营总里程 235.7km。远期规划快速公交 17 条，其中调整 3 条，新增 9 条，保留 5 条，含 1 条旅游专线，规划运营总里程 344.3km。

表 6 快速公交规划方案

序号	首站	末站	途经	长度(km)	性质	阶段
1	台山车站	白沙	台山车站-新宁大桥-环市西路-台沙路-X545-台沙路-白沙	31.0	812 线	保留
2	台山车站	公益车站	桥湖路-新宁大道-S273-新上海街-公益车站	23.0	811 线	保留
3	塔山车站	水步(茅莲)	塔山车站-环市西路-环市中路-环市东路-陈宜禧路-水步大道-茅莲村	19.2	810 线	保留
4	台山车站	赤水	宁桥东路-环市西路-台海路-S367-赤水镇	38.0	814 线	近期保留，远期与台恩线合并
5	塔山车站	冲蒺中心小学	塔山车站-环市西路-环市中路-台冲路-台村路-S273-冲蒺中心小学(先锋村委会)	22.0	822 线、823 线	保留
6	台山火车站	盈水翠苑	站前路-陈宜禧路-凤凰大道-沙岗湖路-南环路-盈水翠苑	15.6	新建	近期
7	工业新城管委会	四九	龙山路-站前路-陈宜禧路-舜德路-高速路口-李树芬中学-S273-四九工业区-四九	13.4	新建	近期

8	塔山车站	四九	塔山车站-宁桥东路-桥湖路-西南路-环城西路-环北大道--舜德路-高速路口-李树芬中学-S273-四九工业区-四九	17.9	804线	保留
9	台山车站	四九	台山车站-桥湖路-环北大道-台东路-东城大道-富城大道-舜德路-Y030-Y389-四九	19.3	805线	保留
10	台山火车站	四九	台山火车站-站前路-陈宜禧路-舜德路-高速路口-李树芬中学-S273-四九工业区-四九	13.4	新建	近期
11	台山火车站	公益车站	站前路-陈宜禧路-水步大道-S273(益兴路)-新上海街-公益车站	20.4	新建	近期
12	金星湖公园枢纽	四九	南安路-凤凰大道-长安北路-西湖路-东外环路-S273-四九工业区-四九	9.1	新建	近期
13	鹏权路首末站	三合	鹏权路-东外环路-凤凰大道-沙岗湖路南环路-G240-三合	11.7	新建	近期
14	石花北路枢纽	四九	石花北路-新宁大道-宁桥东路-环市西路-环市中路-台冲路(南门站)-莲花路-东成路-S273-四九工业区-四九	15.7	新建	远期
15	东外环路枢纽	大江	金星大道-陈宜禧路-凤凰大道-台冲路(南门站)-环市中路-环市西路-宁桥东路-新宁大道-水步客运站	17.4	新建	远期
16	塔山车站	五十圩	宁桥东路-桥湖路-环北大道-石花路-东郊路-大亨路-五十圩居委会	10.8	新建	远期
17	石花北路枢纽	白沙	石花北路-桥湖路-宁桥东路-S274-三八圩-X553-X545-白沙	31.8	新建	远期
18	东外环路枢纽	都斛	东外环路-南环路-陈宜禧路-冲菱-斗山-S365-都斛	32.9	新建	远期

### 第十七条 常规公交规划方案

近期规划快速公交 12 条，其中调整 2 条，新增 8 条，保留 2 条，规划运营总里程 135.4km。远期规划常规公交 20 条，其中调整 2 条，新增 16 条，保留 2 条，规划运营总里程 231.2km。

表 7 常规公交规划方案

序号	首站	末站	途经	长度(km)	性质	阶段
1	塔山车站	南门车站	宁桥东路-桥湖路-环北大道-台东路-东城大道-富城大道-环市东路-南门路	7.2	801线	保留
2	台山火车站	南门车站	台山火车站-石花北路-新宁大道-桥湖路-西南路-通济桥-台海路-环城南路-南门路	12.4	802线调整	近期
3	骏景园	南门车站	新宁大道-桥湖路-宁桥东路-环市西路-台荻路-通济路-环城南路-南门路-台冲路	10.4	803线调整	近期
4	碧桂园凤凰酒店	上来村	台山凤凰商业大道-环城西路-宁桥东路-桥湖路-环北大道-台东路-东城大道-海源路-河滨东路-南门路-沙岗湖路	15.8	807线	保留
5	鹏权路首末站	敬修中学首末站	鹏权路-东昌路-环市东路-富城大道-东城大道-台东路-环北大道-西南路-龙舟路-台海路	9.8	新建	近期
6	东坑	高速路口首末站	东坑-工业大道-新宁大道-桥湖路-西南路-河滨中路-沿河路-河滨东路-海源路-富城大道-舜德路-高速路口首末站	9.4	新建	近期
7	石花北路枢纽	金星湖公园枢纽	石花北路-新宁大道-朝阳路-北郊路-环北大道-台东路-富城大道-陈宜禧路-金星大道-南安路-金星湖公园首末站	12.6	新建	近期
8	石花北路枢纽	盈水翠苑首末站	石花北路-新宁大道-桥湖路-宁桥东路-环市西路-台山凤凰商业大道-盈水翠苑	11.6	新建	近期
9	石花北路枢纽	东外环路枢纽	石花北路-新宁大道-桥湖路-西南路-通济路-环城南路-南门路-台冲路-南安路-德政路-东外环路枢纽	10.7	新建	近期
10	石花北路枢纽	高速路口首末站	石花北路-新宁大道-桥湖路-宁桥东路-环市西路-环市中路-南安路-凤凰大道-长安北路-西湖路-高速路口首末站	11.4	新建	近期
11	台山火车站	东外环路枢纽	站前路-陈宜禧路-西湖路-南盛路-东外环路	11.6	新建	近期
12	大亨路首末站	金星湖公园枢纽	大亨路-东郊路-环北大道-环城西路(健康路)-环城南路-通济路-台荻路-环市西路-台山凤凰商业大道-凤	12.5	新建	近期

			鳳大道-南安路-金星湖公园			
13	工业新城管委会	南门车站	龙山路-站前路-陈宜禧路-新宁大道-宁桥东路-环市西路-南门路	12.8	新建	近期
14	金星湖枢纽	东坑首末站	南安路-德政路-公园前路-长安北路-西湖路-东外环路-舜德路-陈宜禧路-石花北路-顺安路-东坑首末站	13.4	新建	远期
15	永安路首末站	鹏权路首末站	永安路-北新区大道-新宁大道-桥湖路-台东路-东城大道-富城大道-陈宜禧路-东成路-东外环路	11.9	新建	远期
16	大亨路首末站	敬修中学首末站	大亨路-策文路-舜德路-东外环路-凤凰大道东段-凤凰大道中段-台海路	9.5	新建	远期
17	台山火车站	东外环枢纽	台山火车站-策文路全段-德政路-东外环枢纽	9.8	新建	远期
18	石花北路枢纽	东外环枢纽	石花北路-陈宜禧路-星衢路-东外环路	12.2	新建	远期
19	台山火车站	敬修中学首末站	站前路-顺安路-石花北路-仓下路-朝阳路-桥湖路-宁桥东路-台海路	11.8	新建	远期
20	凤河路首末站	东外环枢纽	凤河路-黄道益大道-站西路-桥湖路-西南路-河滨西路-河滨中路-河滨东路-海源路-富城大道-陈宜禧路-东成路-东外环路	14.4	新建	远期

### 第十八条 微循环公交线路规划方案

近期规划快速公交 5 条，其中新增 2 条，保留 3 条，规划运营总里程 40.4km。

远期规划微循环公交 9 条，其中新增 6 条，保留 3 条，规划运营总里程 63.2km。

表 8 微循环公交线路规划方案

序号	首站	末站	途经	长度(km)	性质	阶段
1	四九	红岭	长安路-长龙工业区三路-S273-红岭工业区	12.8	809 线	保留
2	水步客运站	罗边村	水步客运站-新市路-水步中心小学-乔庆村-S273-罗边村	6.1	815 线	保留
3	水步客运站	簕冲站	水步客运站-X552 全线-簕冲大道-簕冲站	13.5	815 线	保留
4	石花山公园站	石花山公园站	环北大道-石花路-东城大道-富城大道-白石路-教育路	3.8	新建、环线	近期

5	体育广场站	体育广场站	河滨中路-南门西路-双亭街-南门路-东云路-城东路-县前路-台西路-环城西路-通济路	4.2	新建、环线	近期
6	体育馆	体育馆	德政路-陈宜禧路-凤凰大道-台山凤凰商业大道-金星大道	8.5	新建、环线	远期
7	金海湾站	金海湾站	金海路-宁桥东路-环市西路-台海路-龙舟路-祥龙一路	5.5	新建、环线	远期
8	广海客运站	华美五金站	广海客运站-解放路-海滨路-海波东路-环城路-Y469-华美五金	6.2	新建	远期
9	广海客运站	广海客运站	广海客运站-解放路-广海镇政府-西南大道-S274-S365-建设路	5.2	新建	远期

### 第十九条 农村客运公交化运营建议

采取循序渐进、先易后难的方法分步推进。对城乡衔接紧密、运距较短、班次密、客流量大、路况好的短途客运班线应率先实行改造；对运距、班次密度、客流量适中，路况较好的客运班线，通过科学调整运营网络，增加客运班线覆盖面，适度加密发车班次，缩短发车间隔，逐步完善公交化运营的基础条件，成熟后实施改造；对运距较远、客流量较少、路况等级低的客运班线，通过优化客运资源配置，整合区域内客运班线，合理调整运行线路、运营方式和车型，逐步改善群众出行条件。

表 9 城乡客运公交化实施时序建议

实施时序	已实施	近期实施	中远期实施
乡镇	四九、水步、大江、冲菱、三合、白沙	广海、斗山、端芬、都斛	赤溪、海宴、海侨、汶村、深井、北陡

## 第五章 公交运力发展规划

### 第二十条 公交车辆发展规划

根据公交车辆发展规模预测，2020年主城区公交车辆应达到144标准台（111辆），万人公交拥有率6.0标台/万人，2025年中心城区公交车辆应达到210标准台（162辆），万人公交拥有率7.0标台/万人，2035年中心城区公交车辆应达到336标准台（258辆），万人公交拥有率8.0标台/万人。

表10 台山市公交车辆发展预测

年份	人口（万人）	万人拥有量（辆/万人）	公交车辆数（辆）	公交标台数（标准台）
现状（2017年）	22.93	4.5	99	103.8
2020年	24	6.0	111	144
2025年	30	7.0	162	210
2035年	42	8.0	258	336

### 第二十一条 公交车辆选型

根据台山市公交客流规模、道路条件、经济发展水平等因素，并参照其它城市发展经验，对台山市公交车辆选型提出如下建议：

（1）近期主力车型宜采用10~12米中型车，其中微循环线路宜采用3.5~7米小型车。

（2）对客流量大且道路条件允许的公交线路，宜采用大中型车，对客流量较小的公交支线以及在老城区等狭窄街道运行的公交线路，宜采用小型车。

（3）公交车辆应装配GPS定位系统、视频监控系统、自动报站系统、IC卡刷

卡机、电子显示屏等设备。

（4）车辆设计应人性化，车门宽敞，地板平坦，使乘客上下车安全、省时。

（5）车辆应设残疾人士及老年人、孕妇等人群专座，车内设公益播报语音。

### 第二十二条 新能源公交车辆发展规划

根据《广东省打好污染防治攻坚战三年行动计划（2018-2020年）》以及《广东省打赢蓝天保卫战2018年工作方案》，2020年底前台山市应实现新能源公交车比例达100%。测算2025年、2035年台山市纯电动公交车的发展规模分别为210标台（162辆）及336标台（258辆）。

### 第二十三条 车型配置方案

按照车辆总体规模预测，以及各线网层次规划线路条数和线路发车间隔、各层次车型配置，2025年各层次线网总体配置方案如表所示：

表11 近期各层次线网运力配置总体方案

线路分类	直达快线	快速公交	常规公交	微循环公交线路条数
线路条数	3	13	13	5
配置车型	中型公共汽车	中型公共汽车	中型公共汽车	小型公共汽车
换算系数	1.3	1.3	1.3	0.6
平均每条线配置车辆数	4~5	5~6	6~7	2~3
公交规模（标台）	16	80	76	16

注：微循环公交线路如采用小型车，公交车辆数可按照小型车标台数进行折算。

### 第二十四条 运力配置方案

以发车频率为目标，在既定目标下制定公共交通车辆投入规模，测算2025年

台山市公交线路车辆配置方案如表所示。

表 12 2025 年台山市公交线路车辆配置方案

线路类型	序号	首站	末站	长度 (km)	平均运营速度 (km/h)	发车间隔 (min)	配置车辆数 (辆)
直达快线	1	台山车站	簕冲大道枢纽	15.7	20	18	4
	2	台山火车站	山咀客运站	66	50	25	5
	3	台山火车站	开平南站	24.1	25	20	5
快速公交	1	台山车站	白沙	31	25	20	5
	2	台山车站	公益车站	23	25	10	9
	3	塔山车站	水步(茅莲)	19.2	25	18	5
	4	台山车站	赤水	38	25	18	4
	5	塔山车站	冲菱中心小学	22	25	18	5
	6	台山火车站	盈水翠苑	15.6	20	15	5
	7	工业新城管委会	四九	13.4	20	12	4
	8	塔山车站	四九	17.9	20	15	5
	9	台山车站	四九	19.3	20	15	5
	10	台山火车站	温泉圩	18.5	25	15	5
	11	台山火车站	公益车站	20.4	25	15	4
	12	金星湖公园枢纽	四九	9.1	20	12	5
	13	鹏权路首末站	三合	11.7	20	15	5
常规公交	1	塔山车站	南门车站	7.2	15	10	5
	2	台山火车站	南门车站	12.4	15	15	7
	3	骏景园	南门车站	10.4	15	10	6

	4	碧桂园凤凰酒店	上来村	15.8	15	12	6
	5	鹏权路首末站	敬修中学首末站	9.8	15	12	5
	6	东坑	高速路口首末站	9.4	15	15	5
	7	石花北路枢纽	金星湖公园枢纽	12.6	15	12	6
	8	石花北路枢纽	盈水翠苑首末站	11.6	15	12	6
	9	石花北路枢纽	东外环路枢纽	10.7	15	12	6
	10	石花北路枢纽	高速路口首末站	11.4	15	12	6
	11	台山火车站	东外环路枢纽	11.6	15	12	6
	12	大亨路首末站	金星湖公园枢纽	12.5	15	15	4
	13	工业新城管委会	南门车站	12.8	15	15	4
微循环公交	1	四九	红岭	12.8	20	20	4
	2	水步客运站	罗边村	6.1	12	20	3
	3	水步客运站	簕冲站	13.5	20	30	4
	4	石花山公园站	石花山公园站	3.8	12	15	3
	5	体育广场站	体育广场站	4.2	12	15	3

## 第六章 公交场站设施规划

### 第二十五条 规划目标

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，支撑公交线网布局优化，保障公共交通系统整体运营效率，为公交健康、可持续发展提供基础条件。具体目标包括：

- (1) 加大站场总体供应面积，实现公交运力规模与公交站场规模相匹配；
- (2) 打造城市内外、城乡间、综合客运体系之间高效换乘枢纽场站体系，实现乘客高效便捷出行；
- (3) 优化公交站场空间布局，实现站场布局与土地利用的相互协调。

### 第二十六条 规划原则

依据交通需求和发展战略控制规模，结合城市用地情况和规划布局，力求做到运营高效、管理方便、经济合理、节约用地。具体体现在：

#### (一) 场站功能优化

适应公共交通系统运营规模扩大所带来的运输管理的结构性调整，合理布置场、站内各功能区，满足运调和保修生产工艺等场站基本功能的实现与优化。

#### (二) 运营效益优化

与公交骨架路网方案密切结合，保障公共交通运输效益的最佳发挥。场站设施应保证线路运营车辆所需停、保、运调工作的基本要求，力求使场站设施所服务公交线网的车辆在停、保作业时总空驶里程尽可能少。

#### (三) 土地利用优化

结合土地资源情况和总体规划的要求，适应台山市城市发展的趋势和城市结构的转变，落实公共交通优先政策，有利于研究各组团内公交场站用地落实以及规划新建组团公交场站用地控制，考虑环境并寻求城市土地资源的合理配置和有效利用。

### 第二十七条 公交站场分类

根据《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》(CJJ/T15-2011)，城市公共交通系统运营所需的场站设施可分为枢纽站、首末站、中途站、停车场、保养场和修理厂，公交车站又可分为首末站和中途站，其中多条线路共用的首末站或换乘站作为公交枢纽站，各自功能如下表所示：

表 12 公交枢纽场站分类及功能

分类	功能
枢纽站	多条公交线路共用的首末站，为线路到发车和乘客上下车服务
首末站	为线路到发车和乘客上下车服务，部分具备夜间停车功能
中途站	为公交线路途经的客流集散点乘客上下车服务
停车场	为线路营运车辆下线后提供合理的停放空间、场地和必要设施等主要功能，并能按规定对车辆进行低级保养和小修作业。停车场应包括停车坪（库）、洗车台（间）、试车道、场区道路以及运营管理、生活服务、安全环保等设施。
保养场	应具有承担营运车辆的各级保养任务，并具有相应的配件加工、修制能力和修车材料及燃料的储存、发放等功能。保养场应包括生产管理设施、生产辅助设施、生活服务设施和安全环保设施。

### 第二十八条 公交站场用地标准

#### (1) 公交枢纽用地标准

枢纽站面积根据客流集散量、接驳换乘线路数进行计算，一般一条线路需要

的枢纽站面积可取 800~1000 平方米，公交枢纽站面积宜取 2000~8000 平方米。

表 13 公交枢纽站用地规模要求

枢纽站分级	分级界限	用地规模要求
一级	公共汽电车到达/发车位数大于等于 20 个	≥12000 平方米
二级	公共汽电车到达/发车位数大于等于 10 个且小于 20 个	≥6000 平方米
三级	公共汽电车到达/发车位数小于 10 个	≥2000 平方米

### (2) 公交首末站用地标准

根据规范要求，每辆标准车首末站用地面积应按 100~120 平方米计算。当该线路所配营运车辆少于 10 辆或所用地狭长、高低错落等不宜使用等情况之一时，可乘以 1.5 倍以上的用地系数。首站在不用作夜间停车时，应按该线路全部营运车辆的 60% 计算；首站如用作夜间停车，用地面积应按该线路全部营运车辆计算，且不宜小于 1000 平方米。末站用地面积应按线路全部营运车辆的 20% 计算。

表 14 公交首末站用地规模要求

首末站分级	分级界限	用地规模要求	
		夜间停车数符合该级要求时	始发/到达线路条数符合该级要求时
一级	夜间停车数大于等于 60 标台，或者始发/到达线路条数大于等于 6 条	≥6000 平方米	≥3600 平方米
二级	夜间停车数大于等于 30 标台且小于 60 标台，或者始发/到达线路条数大于等于 3 条且小于 6 条	≥3000 平方米	≥1800 平方米
三级	夜间停车数小于 30 标台且始发/到达线路条数小于 3 条	≥1000 平方米	≥1000 平方米

注：公共汽电车首末站的用地规模按夜间停车数、始发/到达线路条数确定的最高用地规模。

### (3) 综合车场用地标准

根据《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》(CJJ/T15-2011)，综合车场的车均用地指标宜取 150~200 平方米/标准车。若考虑兼作行政办公用地、运营调度中心，应另行增加用地，新增用地面积不宜小于 5000 平方米。

表 15 公交综合车场、停车场、保养场用地规模要求

场站分类	用地规模要求
综合车场	宜不小于 150 平方米/标台
停车场	宜不小于 150 平方米/标台
保养场	宜不小于 200 平方米/标台

## 第二十九条 公交站场需求规模

### (1) 公交首末站与公交枢纽站需求规模

按照公交首末站与枢纽站 100 平方米/标准车的用地标准计算，预测 2035 年公交首末站与枢纽站的用地需求为 28000 平方米。

### (2) 综合车场、停车场需求规模

公交综合车场按 150 平方米/标准车的用地标准计算，公交车夜间进场率取 60% (其余车辆夜间停放通过部分公交首末站解决)，预测 2035 年公交综合车场用地需求为 25000 平方米

## 第三十条 公交枢纽规划方案

在对台山市七大片区及主要城镇客流集散枢纽现状与规划情况进行分类梳理的基础上，结合台山火车站、台山车站(长途汽车站)、塔山车站(城乡客运站)及南门车站(城乡客运站)等对外交通站场布局以及主城区内主要片区公交站场用地情况，规划形成“1 主 3 副 3 节点”的公交枢纽布局结构，总用地面积 41000 平方米。公交场地用地控制过程中，独立占地型公交枢纽按刚性控制；配建性公

交枢纽可根据枢纽总体布局进行调整，实行弹性控制；对于主城区用地紧张的三级公交枢纽，可在规划点位周边 500 米范围内进行调整，但应保证基本用地规模。

表 16 规划公交枢纽站一览表

枢纽等级	枢纽名称	位置	服务地区	衔接方式	用地规模(平方米)	用地情况
一级公交枢纽	台山火车站	北新区站前路东段	主城区及周边乡镇	铁路、长途汽车、城乡公交、常规公交、出租车、小汽车、自行车	19000	在建、控规保留
二级公交枢纽	台山车站	北区桥湖路 41 号	主城区及周边乡镇	长途汽车、城乡公交、常规公交、出租车、小汽车、自行车	3000	已建成
	塔山车站	西区环市西路 190 号	主城区及周边乡镇	城乡公交、常规公交、出租车、小汽车、自行车	2000	已建成
	南门车站	南区台冲路路口	主城区及周边乡镇	城乡公交、常规公交、出租车、小汽车、自行车	800	已建成
三级公交枢纽	石花北路公交枢纽	北区石花北路西段	主城区	常规公交、出租车、小汽车、自行车	6000	控规保留
	金星湖公交枢纽	南区南安路南段	主城区	常规公交、出租车、小汽车、自行车	5500	控规保留
	东外环路公交枢纽	南区东外环路与金星大道交叉口处	主城区	常规公交、出租车、小汽车、自行车	4700	控规保留

### 第三十一条 公交综合车场、停车场规划规划方案

按照分区服务、布局均匀的原则，本次规划形成公交综合车场 1 个，公交停车场 3 个，公交保修厂 2 个，综合车场兼顾车辆停车、维修及保养功能。其中综合车场、停车场结合公交枢纽合并建设，保留既有保修厂 2 个。

表 17 规划公交综合车场、停车场一览表

序号	综合车场、停车场、维保场名称	占地面积(平方米)	位置	备注

1	台山火车站综合车场	19000	北新区站前路东段	结合公交枢纽建设
2	石花北路公交停车场	6000	北区石花北路西段	结合公交枢纽建设
3	东外环路公交停车场	4700	南区东外环路与金星大道交叉口处	结合公交枢纽建设
4	金星湖公园公交停车场	5500	南区南安路南段	结合公交枢纽建设
5	台山汽车保修厂	600	台城桥湖路 41 号	现状保留
6	台山南门汽车保修厂	300	台城台冲路南门站内	现状保留

### 第三十二条 公交首末站规划方案

结合城市土地利用、客流分布、公交线网布局等情况，并与既有规划公交站场进行充分对接，本次规划中心城区形成公交首末站共 11 个（含始发枢纽站），总面积为 8700 平方米。根据规范要求，首末站用地应该保持在 1000 平方米以上，对于用地紧张的区域，由于受客观条件所限无法预留足够用地的，可从附近停车场安排车辆进入始发车位。

表 18 规划主城区公交首末站一览表

序号	首末站名称	所在道路	面积(平方米)	备注
1	骏景园公交首末站	彩虹路	300	现状改建
2	碧桂园酒店公交首末站	台山凤凰商业大道	300	现状改建
3	上来村公交首末站	沙岗湖路	500	现状改建
4	鹏权路公交首末站	鹏权路	2000	控规保留
5	高速路口公交首末站	舜德路	600	落实近期建设规划，建议调整控规或结合商业用地配建
6	敬修中学公交首末站	台海路	1000	落实近期建设规划，建议调整控规
7	盈水翠苑公交首末站	沙岗湖路	1000	配建，控规保留
8	东坑公交首末站	顺安路	1000	现状改移

9	大亨路公交首末站	大亨路	1000	建议调整控规
10	永安路公交首末站	永安路	500	建议调整控规
11	凤河路公交首末站	凤河路	500	建议调整控规

城镇公交首末站是城乡公交在乡镇一段的重要节点，重点服务于乡镇客流，是乡镇客流的重要组织场所，乡镇首末站其功能设施简单，以满足乘客上下车和夜间停车功能为主，一般结合乡镇客运站建设，原则上单个乡镇首末站面积不宜小于1000平方米，本次规划单个乡镇首末站用地面积控制在1000平方米，共规划16座乡镇公交首末站，规划总面积16000平方米。

表 19 规划乡镇公交首末站一览表

乡镇首末站	用地规模（平方米）	始发/到达线路
四九公交首末站	1000	4条城乡公交线路
温泉圩公交首末站	1000	1条城乡公交线路
白沙公交首末站	1000	2条城乡公交线路
公益车站公交首末站	1000	2条城乡公交线路
冲葵公交首末站	1000	1条城乡公交线路
三合公交首末站	1000	1条城乡公交线路
大江公交首末站	1000	1条城乡公交线路
水步茅莲公交首末站	1000	1条城乡公交线路
工业新城管委会首末站	1000	2条城乡公交线路
三合公交首末站	1000	1条城乡公交线路
五十圩公交首末站	1000	1条城乡公交线路
广海公交首末站	1000	2条城乡公交线路
都斛公交首末站	1000	1条城乡公交线路
簕冲公交首末站	1000	3条城乡公交线路
红岭公交首末站	1000	1条城乡公交线路
山咀公交首末站	1000	1条旅游公交线路

### 第三十三条 公交充电场站规划布局方案

按照纯电动车辆类型+快充模式，根据国内各城市新能源公交建设运营经验，纯电动公交车充电桩桩车比经验值为1:3；随着技术进步，纯电动公交车充电桩桩车比可达1:5。近、远期在桩车比分别为1:3、1:5的情况下，预测得到台山市中心城区2020年（推广111辆纯电动公交车）、2025年（推广162辆纯电动公交车）及2035年（推广258辆纯电动公交车）需要配套建设充电桩的数量为分别为37套、47套和66套。

依托现有及规划场站，至2035年，台山市中心城区规划新增4处公交车充电站，保留1处公交车充电站。公交车充电站场地面积绝大部分依托于既有场站或规划综合车场、停车场及枢纽站，为确保有足够的用地空间，新能源公交充电站占地面积不宜小于3000m。

表 20 规划公共交通充电站一览表

序号	充电站名称	占地面积（m <sup>2</sup> ）	位置	性质	土地性质
1	台山火车站充电站	19000	北新区站前路东段	规划	综合车场
2	石花北路公交充电站	6000	北区石花北路西段	规划	停车场
3	东外环路公交充电站	4700	南区东外环路与金星大道交叉口	规划	停车场
4	金星湖公园公交充电站	5500	南区南安路南段	规划	停车场
5	祥安公交充电站	-	台城廛溪村委会东成村	现状	自留地

## 第七章 运营管理体系规划

### 第三十四条 运营组织方案

#### (一) 运营组织目标

1. 建立与不同区域、不同群体公众出行特征相匹配的运输组织模式，提高乘客出行品质和效率；
2. 提高公共交通运输力资源利用效率，实现公交精准服务，提升企业可持续发展能力；
3. 根据差异化的服务，制定差异化的价格体系，实现政府购买服务和市场机制相互补充，降低公共财政压力。

#### (二) 运营组织策略

1. 专线要快：如城际公交线路、里程超过 30 公里的城乡公交线路，以及衔接铁路枢纽、景点等特殊区域和群体的公交专线。
2. 城区要密：中心城区公交发展应当采取“密线网、密站点、密班次”，提高中心城区线网密度、站点覆盖率，提升高峰期发车密度。
3. 郊区要准：部分郊区线、农村地区公交客运建议采取“准点服务”和“精准服务”的运行模式，提高发车的准点率，保障服务的稳定性。

#### (三) 运营组织建议

##### 1. 专线公交

根据旅游专线、高铁专线等线路服务对象出行特征，建议放宽部分直达快线公交经营模式管理限制，在满足行业主管部门提出的发车密度、服务时间等基本

要求的前提下，企业可根据市场需求，自主设置或调整发车密度和服务时间；自主选择符合要求的车辆类型。建议此类直达快线公交价格管制，实行市场化运作，不纳入公共财政补贴范围，采取差异化、市场化的定价机制。

##### 2. 准点公交

针对城市郊区、农村地区客源稀少、常规公交经营困难等实际，以“准点服务”和“精准服务”为原则，以可持续发展为目标，允许服务城市郊区和农村公交线路采用圩日公交、早晚公交、节假日公交等灵活多样的组织形式，探索符合城市郊区和农村地区出行特征的“定制客运”，突破“一线一车一牌”经营限制，企业可对通行政村客运车辆在不同线路上灵活调配，允许按照实际需要配置多种型号客运车辆。重点加大城市郊区和农村地区的公共财政的投入和保障力度。

### 第三十五条 购买服务机制

根据台山市公共交通规模、发展水平、财政实力等因素，建议采取“虚拟票价+专项补贴”模式。通过虚拟票价的模式，模拟票价反映运营成本，政府优惠体现公交公益性，政府可根据自身财政能力和公交发展导向灵活调整公交公益性优惠标准。

(一) 虚拟票价差额补贴：市财政部门会同市交通部门聘请有资质的中介机构，对公交企业财务状况进行审计，形成审计报告，提交市发改部门；市发改部门根据审计报告，按照政府定价原则和价格成本审核规则，组织专业人员和专家实施成本监审，成本监审报告作为模拟核定公交基准票价的依据。市财政部门根据市发改部门核定的公交模拟基准票价和市交通部门核定的当年全行业客运量，计算公交模拟基准票价收入，与经中介机构审计的实际票价收入之间的差额，确

定每年公交行业财政补贴金额。

(二) 专项补贴: 包括公交场站设施建设、新能源公交车购置补贴、智能公交系统建设, 特殊群体优惠补贴、政府指令性任务等补贴等由相关政府职能部门根据实际规模和国家标准据实补贴。

### 第三十六条 智能公交系统规划

台山市公共交通发展应紧跟时代发展, 现代公共交通系统越来越依靠科技和信息化手段, 逐步引入现代化科技设备与手段, 努力实现智能化交通。从国内公共交通系统智能化特点与需求出发, 结合台山市公共交通智能化水平发展现状, 台山市智能公交系统由智能调度系统、公交 ERP 系统、出行信息服务系统 3 大子系统构成。

**智能调度系统:** 运用先进的卫星定位、无线通信、GIS 地理信息、计算机网络、数据库等技术, 结合公交车辆的运行特点, 对公交车辆进行自动规划调度, 实现运营车辆实时监控与自动调度, 提高公交车运营效率。

**公交 ERP 系统:** 建立在 MIS 系统上(企业管理信息系统)上, 以系统化的管理思想, 为企业提供决策运行手段, 能提高企业的管理水平、服务水平和工作效率, 实现企业运营过程管理的精细化、优化资源配置目标。

**出行信息服务系统:** 该系统面向服务对象, 让乘客实时掌握公交运行线路、停靠站信息、运营时间、换乘线路信息等, 能为乘客进行出行线路规划, 在基于某种前提下, 为乘客提供一条最佳乘车路线及几条备选乘车路线, 提高了出行效率, 实现乘客出行便利化。

## 第八章 近期实施计划与投资估算

### 第三十七条 保障升级行动方案

#### 措施 1: 运力更新及增长计划

根据台山市区公交车辆运力发展规划方案, 近期重点加大公交更新改造, 增加公交运力投放, 提高基本公共交通服务保障能力:

■ 第一阶段: 到 2020 年底, 中心城区公交运力达到创文要求最低水平, 既有公交车型全部更新为新能源公交车, 新能源公交车规模达 144 标台(111 辆); 在现有规模的基础上, 共需更新及新增新能源公交车辆 131 标台(101 辆)。其中 2018 年应更新新能源公交车 52 标台(40 辆), 2019 年应更新新能源公交车 44.2 标台(34 辆), 2020 年应更新及新增新能源公交车 35.1 标台(27 辆)。

■ 第二阶段: 到 2025 年底, 中心城区万人公交车拥有辆达 7 标台, 公交运力总规模达 210 标台(162 辆); 在 2020 年运力规模的基础上, 2021-2025 年, 共需新增新能源公交车辆 66.3 标台(51 辆), 平均每年新增 13 标台(10 辆)。

表 21 台山市近期公交车辆实施安排

年份	万人拥有量(辆/万人)	公交拥有量		新能源公交车拥有量		新增公交车数量(标台数)	
		车辆数	标台数	车辆数	标台数	车辆数	标台数
2017 年	4.5	99	103.8	10	13	—	—
2020 年	6.0	111	144	111	144	101	131
2025 年	7.0	162	210	162	210	51	66

#### 措施 2: 线网重构计划

根据台山市线网规划方案, 近期重点优化公交网络结构, 重塑公交网络体系, 构建“层次分明、功能清晰、布局合理、衔接顺畅”的多层次公交线网体系, 共规划调整直达快线 3 条、快速公交 13 条、常规公交 13 条、微循环公交 5 条。

■ 第一阶段: 到 2020 年底, 调整公交直达快线 1 条; 保留快速公交线路 5 条, 调整快速

公交线路3条，新增快速公交线路2条；保留常规公交线路2条，调整常规公交线路2条，新增常规公交线路3条；保留公交支线3条。

■ 第二阶段：到2025年底，新增直达快线公2条；新增快速公交线路3条，新增常规公交线路6条；新增公交支线2条，总里程达510.5km。

表 22 台山市近期计划开通直达快线一览表

序号	首站	末站	途经	长度(km)	性质	发车间隔(min)	配车数量(辆)	优先度	实施阶段
1	台山车站	筋冲大道枢纽	站西路-黄道益大道-筋冲大道	15.7	808线(改)	20	4	★	2020年
2	台山火车站	山咀客运站	站前路-陈宜禧路-舜德路-新台高速-西部沿海高速-S365-进港路	66.0	高速快线、旅游专线	25	5	★★	2025年
3	台山火车站	开平南站	站前大道-陈宜禧路-石花北路-桥湖路-S274-开平南站	17.3	新建	20	5	★★★★	

表 23 台山市近期计划开通快速公交线路一览表

序号	首站	末站	途经	长度(km)	性质	发车间隔(min)	配车数量(辆)	优先度	实施阶段
1	台山车站	白沙	台山车站-新宁大桥-环市西路-台沙路-X545-合沙路-白沙	31.0	812线	20	5	★★★★	保留
2	塔山车站	四九	塔山车站-宁桥东路-桥湖路-西南路-环城西路-环北大道-舜德路-高速路口-李树芬中学-S273-四九工业区-四九	17.9	804线	15	5	★★★★	
3	台山车站	四九	台山车站-桥湖路-环北大道-台东路-东城大道-富城大道-舜德路-Y030-Y389-四九	19.3	805线	15	5	★★★★	
4	台山车站	公益车站	桥湖路-新宁大道-S273-新上海街-公益车站	23.0	811线	10	9	★★★★	
5	塔山车站	水步(茅蓬)	塔山车站-环市西路-环市中路-环市东路-陈宜禧路-水步大道-茅蓬村	19.2	810线	18	5	★★★★	
6	台山车站	赤水	宁桥东路-环市西路-台海路-S367-赤水镇	38.0	814线	18	4	★★★★	
7	塔山车站	冲菱中	塔山车站-环市西路-环市中路-	22.0	822线、	18	10	★★★★	

	站	心小学	台冲路-台村路-S273-冲菱中心小学(前锋村委会)		823线				
8	台山火车站	温泉圩	站前路-陈宜禧路-东郊路-环北大道-桥湖路-宁桥东路-环市西路-台海路-S274-温泉圩	18.5	806线(改)旅游专线	15	5	★★★★	2020年
9	工业新城管委会	四九	龙山路-台山火车站-站前路-陈宜禧路-舜德路-高速路口-李树芬中学-S273-四九工业区-四九	13.4	新建	12	4	★★★★	2025年
10	台山火车站	盈水翠苑	站前路-陈宜禧路-凤凰大道-沙岗湖路-南环路-盈水翠苑	15.6	新建	15	5	★★	
11	台山火车站	公益车站	站前路-陈宜禧路-水步大道-S273(益兴路)-新上海街-公益车站	20.4	新建	15	4	★	
12	金星湖公园枢纽	四九	南安路-凤凰大道-长安北路-西湖路-东外环路-S273-四九工业区-四九	9.1	新建	12	5	★	
13	鹏权路首末站	三合	鹏权路-东外环路-凤凰大道-台海路-G240-三合	11.7	新建	15	5	★	

表 24 台山市近期计划开通常规公交线路一览表

序号	首站	末站	途经	长度(km)	性质	发车间隔(min)	配车数量(辆)	优先度	实施阶段
1	塔山车站	南门车站	宁桥东路-桥湖路-环北大道-台东路-东城大道-富城大道-环市东路-南门路	7.2	801线	10	5	★★★★	保留
2	碧桂园凤凰酒店	上来村	台山凤凰商业大道-环城西路-宁桥东路-桥湖路-环北大道-台东路-东城大道-海源路-河滨东路-南门路-沙岗湖路	15.8	807线	12	6	★★★★	
3	台山火车站	南门车站	台山火车站-石花北路-新宁大道-桥湖路-西南路-通济桥-台海路-环城南路-南门路	12.4	802线调整	15	7	★★★★	2020年
4	骏景园	南门车站	新宁大道-桥湖路-宁桥东路-环市西路-台荻路-通济路-环城南路-南门路-台冲路	10.4	803线调整	10	6	★★★★	
5	鹏权路首末站	敬修中学首末站	鹏权路-东昌路-环市东路-富城大道-东城大道-台东路-环北大道-西南路-龙舟路-台海路	9.8	新建	12	5	★★	2025年

6	东坑	高速路口首末站	东坑-新宁大道-桥湖路-西南路-河滨中路-沿河路-河滨东路-海源路-富城大道-舜德路-高速路口首末站	9.4	新建	15	5	★
7	石花北路枢纽	金星湖公园枢纽	石花北路-新宁大道-朝阳路-北郊路-环北大道-台东路-富城大道-陈宜禧路-金星大道-南安路-金星湖公园首末站	12.6	新建	12	6	★★
8	石花北路枢纽	盈水翠苑首末站	石花北路-新宁大道-桥湖路-宁桥东路-环市西路-台山凤凰商业大道-盈水翠苑	11.6	新建	12	6	★
9	石花北路枢纽	东外环路枢纽	石花北路-新宁大道-桥湖路-西南路-通济路-环城南路-南门路-台冲路-南安路-德政路-东外环路枢纽	10.7	新建	12	6	★★
10	石花北路枢纽	高速路口首末站	石花北路-新宁大道-桥湖路-宁桥东路-环市西路-环市中路-南安路-凤凰大道-长安北路-西湖路-高速路口首末站	11.4	新建	12	6	★
11	台山火车站	东外环路枢纽	站前路-陈宜禧路-西湖路-南盛路-东外环路	11.6	新建	12	6	★★
12	大亨路首末站	金星湖公园枢纽	大亨路-东郊路-环北大道-环城西路(健康路)-环城南路-通济路-台荻路-环市西路-台山凤凰商业大道-凤凰大道-南安路-金星湖公园	12.5	新建	15	4	★
13	工业新城管委会	南门车站	龙山路-站前路-陈宜禧路-新宁大道-宁桥东路-环市西路-南门路	12.8	新建	15	4	★★★★

表 25 台山市近期计划开通微循环公交线路一览表

序号	首站	末站	途经	长度(km)	性质	发车间隔(min)	配车数量(辆)	优先度	实施阶段
1	四九	红岭	长安路-长龙工业区三路-S273-红岭工业区	12.8	809线	20	4	★★★★	保留
2	水步客运站	罗边村	水步客运站-新市路-水步中心小学-乔庆村-S273-罗边村	6.1	815线	20	3	★★★★	
3	水步客运站	簕冲站	水步客运站-X552全线-簕冲大道-簕冲站	13.5	815线	30	4	★★★★	
4	石花山公园站	石花山公园站	环北大道-石花路-东城大道-富城大道-白石路-教育路	3.8	新建	15	3	★★	2025年

5	体育广场站	体育广场站	河滨中路-南门西路-双亭街-南门路-东云路-城东路-县前路-台西路-环城西路-通济路	4.2	新建	15	3	★
---	-------	-------	--	-----	----	----	---	---

### 第三十八条 枢纽支撑行动方案

#### 措施 3: 公交枢纽建设计划

根据台山市城市化进程及综合运输发展情况,近期台山市主城区重点建设 5 个公交枢纽站:

■ 第一阶段:到 2020 年,重点推进台山火车站公交站场建设,新增公交枢纽用地面积达 19000 平方米。

■ 第二阶段:到 2025 年,重点推进石花北路公交枢纽、金星湖公交枢纽及东外环路公交枢纽建设,新增公交枢纽用地面积达 16200 平方米。

表 26 台山市计划建设公交枢纽站一览表

枢纽等级	枢纽名称	位置	服务地区	衔接方式	用地(平方米)	用地情况	优先度	建设时序
一级公交枢纽	台山火车站	北新区站前路东段	主城区及周边乡镇	铁路、长途汽车、城乡公交、常规公交、出租车、小汽车、自行车	19000	在建、控规保留	★★★★	2020年
二级公交枢纽	台山车站	桥湖路 41 号	主城区及周边乡镇	长途汽车、城乡公交、常规公交、出租车、小汽车、自行车	3000	已建成	★★	现状
	塔山车站	环市西路 190 号	主城区及周边乡镇	城乡公交、常规公交、出租车、小汽车、自行车	2000	已建成	★	现状
	南门车站	台冲路路口	主城区及周边乡镇	城乡公交、常规公交、出租车、小汽车、自行车	800	已建成	★★	现状
三级公交枢纽	石花北路公交枢纽	北区石花北路西段	主城区	常规公交、出租车、小汽车、自行车	6000	控规保留	★★★★	2025年
	金星湖公交枢纽	南区南安路南段	主城区	常规公交、出租车、小汽车、自行车	5500	控规保留	★★	
	东外环路公交枢纽	南区东外环路金星大道交叉口处	主城区	常规公交、出租车、小汽车、自行车	4700	控规保留	★★★★	

合计					41000		
----	--	--	--	--	-------	--	--

#### 措施 4：公交首末站建设计划

根据台山市城市化进程、公交线网和运力发展计划，近期台山市主城区重点新建及改造公交首末站 11 个：

■ 第一阶段：到 2020 年，重点推进骏景园公交首末站、碧桂园酒店公交首末站、上来村公交首末站、鹏权路公交首末站建设，新增首末站用地 3100 平方米。

■ 第二阶段：到 2025 年，重点推进高速路口、敬修中学、盈水翠苑、东坑公交首末站建设，新增首末站用地 3600 平方米。

表 27 台山市计划建设公交首末站一览表

序号	首末站名称	所在道路	面积 (平方米)	备注	优先度	建设 时序
1	骏景园公交首末站	彩虹路	300	现状改建	★★★★	2020 年
2	碧桂园酒店公交首末站	台山凤凰商业大道	300	现状改建	★★	
3	上来村公交首末站	沙岗湖路	500	现状改建	★★★★	
4	鹏权路公交首末站	鹏权路	2000	控规保留	★★★★	
5	高速路口公交首末站	舜德路	600	落实近期建设规划， 建议调整控规	★★	2025 年
6	敬修中学公交首末站	台海路	1000	落实近期建设规划， 建议调整控规	★★	
7	盈水翠苑公交首末站	沙岗湖路	1000	配建，控规保留	★★	
8	东坑公交首末站	顺安路	1000	现状改移	★	
合计			6700			

#### 措施 5：综合车场、停车场建设计划

根据台山市城市化进程、公交线网和运力发展计划，近期台山市主城区重点推进 1 个综合车场及 3 个停车场的配建工作：

■ 第一阶段：到 2020 年，重点推进台山火车站综合车场配建工作，结合台山火车站公交枢纽建设。

■ 第二阶段：到 2025 年，重点推进石花北路公交停车场、东外环路公交停车场、金星湖公园公交停车场配建工作，结合各公交枢纽建设。

表 28 台山市计划开建公交综合车场、停车场一览表

序号	综合车场、停车场、维保场名称	占地面积 (平方米)	位置	备注	优先度	建设 时序
1	台山火车站综合车场	19000	北新区站前路东段	结合公交枢纽建设	★★★★	2020 年
2	石花北路公交停车场	6000	北区石花北路西段	结合公交枢纽建设	★★	2025 年
3	东外环路公交停车场	4700	南区东外环路与金星 大道交叉口处	结合公交枢纽建设	★★	
4	金星湖公园公交停车场	5500	南区南安路南段	结合公交枢纽建设	★	
5	台山汽车保修厂	600	台城桥湖路 41 号	现状保留	★★	现状
6	台山南门汽车保修厂	300	台城台冲路南门店内	现状保留	★★	

#### 第三十九条 智慧低碳行动方案

##### 措施 6：智能公交系统建设计划

近期，以整合台山市辖区公交信息资源和提升公众出行信息服务和便捷支付为重点，加快推进台山市公众出行信息服务系统和公交综合管理系统建设，有序推进台山市公共交通大数据平台建设。

■ 第一阶段：到 2020 年，制定台山市智能公交系统建设方案；前期重点推进移动支付在市区公共交通工具全覆盖，建设面向公众、覆盖各子行业的城市公共交通综合信息服务平台；完善电子收费系统，城区所有公交车辆安装五邑通 IC 卡；建立实时监控系统，城区所有公交车辆车载监控系统与 GPS 系统。

■ 第二阶段：到 2025 年，整合辖区公交系统信息资源，建设台山市公共交通大数据平台、公交综合管理信息平台；初步建立城区公交调度指挥中心，初步建立集中运营调度系统，预留江门市调度系统接口；在新城区主干道建立一批港湾式公交站、电子站牌候车亭示范工程；初步建立公交企业 ERP 系统。

##### 措施 7：新能源公交车辆推广和设施建设计划

近期，以服务公交运力跨越式发展为目标，结合公交枢纽场站等建设，同步推进新能源公交车充电设施规划建设。

■ 第一阶段：到 2020 年，台山市主城区重点推进台山火车站公交充电站建设，确保充电能力与新能源公交车规模相适宜。

■ 第二阶段：到 2025 年，台山市主城区重点推进石花北路、东外环路、金星湖公园公交充电站，初步建成数量适度超前、布局合理、使用便利、标准规范统一的公交充电设施服务体系。

表 29 台山市规划建设公共交通充电站一览表

序号	充电站名称	占地面积 (m <sup>2</sup> )	位置	性质	土地性质	优先度	建设时序
1	台山火车站充电站	19000	北新区站前路东段	规划	综合车场	★★★	2020 年
2	石花北路公交充电站	6000	北区石花北路西段	规划	停车场	★★	2025 年
3	东外环路公交充电站	4700	南区东外环路与金星大道交叉口处	规划	停车场	★★	
4	金星湖公园公交充电站	5500	南区南安路南段	规划	停车场	★	
5	祥安公交充电站	-	台城廬溪村委会东成村	保留	自留地	★★★	现状

#### 第四十条 投资估算

本次规划主要对近期公交基础设施的投资进行匡算，主要包括公交场站建设及改造费用、公交车辆购置费用及智能化建设费用。经测算，本次规划投资估算共计 17546 万元。

表 30 近期投资估算表

序号	项目	数量	单价	估计投资 (万元)
1	公交枢纽、停车场建设	35200 平方米	1500 元/平方米	5280
2	公交首末站建设	6700 平方米	1000 元/平方米	670
3	公交车辆购置 (补贴后)	128 辆	73 万元/标台	11096
4	智能化系统建设	1	500 万元/项	500
5	合计			17546

## 第九章 方案效果评估

### 第四十一条 规划方案效果评估

通过本规划，市区公共交通网络体系、线网布局合理性、车辆保障能力、场站供给能力和运营服务水平等核心指标均得到较好的改善，实施效果评价汇总如下：

表 31 台山市公交规划方案实施效果评价汇总表

指标类型	主要指标	发展现状	规划实施效果	改善幅度
网络体系	常规公交线路主导模式	干线	快线+干线+支线	-
线网指标	线网密度 (km/km <sup>2</sup> )	1.42	2.91	104.9%
	非直线系数	1.80	1.22	32.2%
	线路重复系数	2.11	1.83	13.3%
车辆指标	万人公交拥有量 (标台)	4.5	7.0	55.56%
	新能源公交车比重 (%)	10.1%	100%	约 10 倍
场站指标	公交场站车均综合面积 (m <sup>2</sup> )	7	169	约 24 倍
	公交站点 500m 覆盖率 (%)	78.9%	92.6%	17.4%
服务指标	中心城区公交平均发车间隔 (分)	17.8	12.2	31.5%

## 第十章 规划实施保障

### 第四十二条 规划管控

建立《规划》年度跟踪实施机制，科学制订《规划》年度实施计划并报市政府批准，细分目标任务，明确职能部门工作重点、建设时序和要求，分阶段、分步骤推动本规划实施。建立城市优先发展公共交通联席会议制度，建立多部门、强联动的规划实施协调机制，及时协调解决《规划》实施过程面临的规划调整、用地落实、资金保障等重大事项。

### 第四十三条 资金保障

保障公交优先的最主要方面是保障公交发展有充裕的资金支持，除不断加大政府在公交方面的投资外，应“开源节流”，积极探索可持续的公交资金保障措施。

一是拓展公交设施建设资源建立稳定的公共财政优先投资来源，以保证公共交通建设投资的可持续性。可从以下两个渠道保障公共财政对公交优先的持续投入。

(1) 鼓励公交运营企业拓展经营模式。

(2) 设立公共交通发展专项基金。开展公交设施资金来源拓展研究，可考虑将车辆购置税、车辆拍卖、燃油税、停车费、车船使用税、减免公交企业税收返还营业税等手段用于公交补贴。

二是加大对新能源车辆推广应用的投入力度，在现有补贴基础上，加大新能源公交车的购置补贴，建立对配套充电设施的建设进行补贴的机制，促进台

山市公交车充电设施建设工作的快速、稳定开展。

三是对智能公交项目的建设提供资金支持。

### 第四十四条 用地保障

城乡规划部门制定或修编重点片区控制性详细规划或修建性详细规划，应当优先将纳入本规划的公共交通用地纳入相关规划。严格落实纳入控规和修建性规划公交用地安排，明确空间布局、建设用地性质、建设使用强度等控制性指标，并纳入土地出让条件。出台重点项目公交场站设施配建政策，依托大型市政项目、大型社区以及旅游资源开发等同步配套公交场站设施；将部分道路客运站场和乡镇客运站通过改造、功能调整等模式，增加公交服务功能。

### 第四十五条 政策保障

由市政府层面出台《台山市人民政府关于优先发展城市公共交通的实施意见》，明确公交优先发展的任务目标，行动计划和各部门工作任务并建立考核机制，建议将优先发展公交的内容列入市政府对各职能部门的年度“重点工作”考核工作中，提高各职能部门对优先发展公交工作的重视。为切实用好用足这项政策，应进一步明确分年度工作目标和建设任务，明确各职能部门的具体分工，相关职能部门领导为第一责任人，并制定严格的考核机制，确保各项优先发展政策落到实处。

建立健全一把手亲自抓负总责，分管领导具体负责，有关部门分工协作的城市公共交通发展责任制，形成职责明确的工作制度，参照广东省优先发展城市公共交通联席会议制度，建立和完善台山市公共交通发展联席会议制度，及时研究和协调解决公共交通发展过程中的矛盾和问题，形成统筹协调的工作机制，共同

推进城市公共交通优先发展。

#### 第四十六条 监督保障

建立健全《规划》实施的公众参与和民主监督机制，健全城市公共交通重大决策程序，落实重大决策的社会公示、公众听证和专家咨询论证制度，提高重大决策的科学化、民主化水平。建立《规划》实施分年度评估制度和重大项目专项评估制度，加强规划实施的动态监测与跟踪分析，有效推动本规划顺利实施。

表 32 近期实施保障工作任务一览表

序号	工作任务或措施		牵头单位	协助单位	完成期限
1	规划 管控	建立台山市优先发展公共交通联席会议制度	市交通运输局	规划委员会成员单位及其它相关单位	2019年1月
2		建立《台山市城市公共交通发展规划》年度跟踪实施机制，制定年度实施计划	市交通运输局	市优先发展公共交通联席会议其他成员单位	规划实施年度1月底
3		建立多部门、强联动的规划实施协调机制	市交通运输局	市优先发展公共交通联席会议其他成员单位	2019年1月
4	资金 保障	开展台山市区购买基本公共交通服务专题研究，厘清政府公共交通购买服务职责边界，科学明确台山市区基本公共交通服务项目和服务标准。	市财政局	市交通运输局	2019年6月
5		建立以基本公共交通服务为导向的公共财政投入政策和财政可持续的购买服务机制。	市财政局	市交通运输局	2019年
6		建立适用于城市公共交通企业的财务会计和成本费用核算评价制度，科学制订基本公共交通服务政策性补贴补偿目录，规范补贴补偿行为。	市财政局	市交通运输局、市发改局、市审计局	2020年

7	用地 保障	严格落实纳入控制性详细规划和修建性详细规划公共交通设施用地安排，明确空间布局、建设用地性质、建设使用强度等控制性指标。	市城乡规划局	市交通运输局、市国土资源局	2019年
8		加快出台重点项目公交场站设施配建政策。	市交通运输局	市城乡规划局、市城市综合管理局	2019年
9		制订台山市道路客运场站与公共交通融合集约利用工作方案，实现资源整合、共享共用。	市交通运输局	——	2019年
10	政策 保障	出台《台山市人民政府关于优先发展城市公共交通的实施意见》	市交通运输局	市优先发展公共交通联席会议其他成员单位	2019年
11		研究制订城市公共交通场站设施综合开发政策。	市交通运输局	市城乡规划局、市国土局	2020年
12		研究建立多层次、差别化的票价体系和总体稳定、适度调整的弹性调价机制。	市发改局	市交通运输局、市财政局、市审计局	2020年
13	监督 保障	研究制订市区公共交通公众满意度调查制度，并定期组织开展专项调查。	市交通运输局	市统计局	2019年
14		建立《规划》实施分年度评估制度和重大项目专项评估制度，并开展中期评估。	市交通运输局	市优先发展公共交通联席会议其他成员单位	2020年