

惠阳区公共交通发展策略研究专题

惠州市惠阳区交通运输局

2021 年 12 月

目 录

第一章	项目背景	- 1 -
第二章	现状与问题分析	- 2 -
	第一节 公共交通发展现状	- 2 -
	第二节 主要问题分析	- 3 -
第三章	发展趋势与挑战	- 6 -
第四章	目标与思路	- 8 -
	第一节 总体目标	- 8 -
	第二节 发展思路	- 8 -
第五章	策略与措施	- 10 -
	第一节 策略一：公交优先	- 10 -
	第二节 策略二：改革先行	- 11 -
	第三节 策略三：体系多元	- 13 -
	第四节 策略四：设施支撑	- 15 -
	第五节 策略五：服务提质	- 18 -
第六章	近期工作重点	- 22 -

第一章 项目背景

惠阳是粤港澳大湾区城市群的重要节点，惠州市城市副中心，紧邻深圳、东莞，地理位置优越，是惠州“丰”字交通网的集中交汇点，辖区总面积 915.6 平方公里。近年来随着惠阳城市和社会经济的快速发展，城市交通矛盾不断凸显，交通短板逐渐成为制约城市可持续发展的瓶颈之一。国内外城市交通发展经验表明，大力发展公共交通是解决城市交通问题的根本出路。

目前，惠阳拥有航空、高铁、高速公路等多种交通方式的资源优势，在粤港澳大湾区新时期背景下，亟需尽快确立一条适合惠阳未来交通发展的正确路径，引导出行模式由小汽车主导向公共交通主导转变，促进城市与交通的和谐、可持续发展。

研究并制定公共交通整体提升策略与近期行动计划，是惠阳公交发展的当务之急。

为此，特开展惠阳区公共交通发展策略研究专题，提出全方位的公共交通发展策略，大力完善城市公共交通设施，逐步提升公共交通设施规模和服务水平，提高公共交通规划、设计、建设及管理水平，为新形势下惠阳区公共交通发展路径提供战略指导。

第二章 现状与问题分析

第一节 公共交通发展现状

目前，惠阳初步建立了以地面常规公交为主体、以高铁快捷线为轴心、以出租车为补充的公交体系，由于缺乏地铁系统，公交发展重点依赖于地面公交系统。

（一）公交线路

惠阳区目前运营公交线路 40 条，公交线路基本覆盖了辖区范围“三街六镇”，城乡覆盖率 100%。与邻接的大亚湾区、仲恺区、惠城区、惠东县以及深圳市龙岗区均有线路接驳。线路主要分布在白云大道、人民路、惠南大道、秋宝路等道路上，线路总体呈现由中心城区向外发散的形态，线路分布不均。

（二）公交站点

全区公交中途站共 432 个，其中站牌式 295 个，站台式 135 个，港湾式 2 个。其中惠阳城区共建有公交中途站 343 个，公交站点 500 米范围覆盖率为 65.4%。

（三）公交车辆

全区现有公交企业 7 家，公交车辆 279 辆。公交车辆万人拥有量 4.96 标台/万人，远低于国家标准 10 标台/万人。现有新能源公交充电站 8 个，新能源公交充电桩 78 个。

（四）公交场站

惠阳全区现有公交场站 15 处，主要集中在中心城区的淡水、秋长街道，外围的新圩、沙田、镇隆等乡镇共有 5 处场站。其中，73%的场站为租用，自有场站仅 4 处。现状公交场站规模 8.77 万平方米，缺口 1.3 万平方米。

（五）城乡公交发展现状

现状惠阳区辖区范围内的 102 个行政村已实现村村通公交 100%覆盖，共有 35 条公交线路途经乡镇公交站点，基本实现了城乡公交客运一体化运营。近年来陆续改造了 7 条客运公交化改造线路，保障了民生公交出行需求。

第二节 主要问题分析

（一）公共交通在城市交通中的主体地位尚未确立，公交分担率低

现状惠阳公共交通与小汽车相比竞争力、吸引力不足，公交分担率低，交通结构亟需调整。目前惠州机动化出行方式中，小汽车占比 57%，公交车仅 16%。近年来惠阳公交运力、公交客流量呈下降趋势，2016 年至 2019 年公交客流减少 38%，客流流失严重。

（二）公交行业面临多重困境，公交 TC 改革迫在眉睫

公交企业缺乏财政补贴，经营困难；新能源车辆购置能力有限，公交运力减少，难以提供高质量的公交服务；驾驶员外流严重，招聘困难，带来从业人员素质不高、服务质量投诉多等问题。

（三）单一依靠地面常规公交的公共交通体系难以发挥优势

城际轨道、城市轨道交通处于起步阶段。现状仅有厦深高铁捷运线可以发挥城际轨道线路的部分功能，实现惠阳与深圳、汕尾等周边城市的快速联系。惠州市城市轨道交通正处于起步阶段，与深圳对接的轨道交通需要尽快稳定规划线位。深惠城际、深大城际惠州段方案亟需尽快稳定，并与深圳协调推进建设，共同构建都市轨道圈。

（四）公共交通基础设施建设力度不足，制约公交系统的整体发展

城市道路建设滞后，路网密度低，断头路多，公交线路、公交站点设置条件受限。中心城区路网（不含县道、乡道）密度低，总体密度为 $4.9\text{km}/\text{km}^2$ （惠标要求 $8.3\text{-}11.2\text{km}/\text{km}^2$ ）。道路级配不合理，支路密度严重偏低。

公交场站规模不足，制约公交体系的结构调整，规划场站用地难以落实，建设进展缓慢。目前以企业临时租用为主，自有场站数量仅 27%。场站建设涉及的用地、资金等难以落实，进展缓慢。

公交中途站缺乏统一的规划建设标准，候车环境欠佳。由于中心区道路空间不足，目前主要以直线式站台为主，难以设置港湾式公交站，站亭站牌设施建设标准不统一，缺少维护。公交专用道设置缺失，公交路权难以保障。

（五）公交服务水平偏低，公交系统吸引力不足

目前惠阳公交收到的服务质量投诉较多，其中涉及增改设

站点、优化公交线路诉求、司乘人员服务态度不佳、拒载及到站不停、候车时间不稳定或长、不按规定时间发车等多种类型，公交服务水平急需全面快速提升。

公交接驳能力有待进一步提升，现状可以实现公交集中换乘的枢纽仅惠州南站、惠阳汽车客运总站 2 处；与机场接驳能力弱，缺少快线服务，仅 1 条公交线路，设站数量多，时耗长，单程运行时间 90 分钟以上。公交与慢行接驳不足，非机动车缺乏独立路权保障，步行环境有待进一步提升，公共电单车需加强监管。

综上，当下惠阳公交发展面临公交基础设施建设滞后、公交线路及站点设置不合理、公交运能不足、服务质量偏低、公交客流量不断下降、企业运营难以为继等多重困境，必须从源头上实施公交改革、从整体上谋划未来公交发展的方式、从根本上扭转城市公交的困局，实现公共交通体系的整体提升和对城市发展的有力支撑和服务。

在轨道交通建成以前，继续加大地面常规公交基础设施的建设和服务质量的提升，是惠阳公共交通发展的主要工作。惠阳区公交基础设施建设亟需进一步加强，尽快落实公交场站、站点、公交专用道等基础设施的建设，保障城市公共交通的高水平、可持续发展。

第三章 发展趋势与挑战

一、粤港澳大湾区发展背景下，惠阳对接深圳片区的公共交通规划与建设面临新的机遇的挑战

粤港澳发展背景下，惠州将承接深圳部分功能外溢，形成区域互补发展。惠阳地处深惠交界区域，将是两市融合发展的关键区域，城市之间的联系与合作关系更加密切，最新的“丰”字交通主框架仍是以道路对接为核心，需进一步加强公交系统衔接规划。

二、轨道交通建设不断推进的背景下，惠阳需要提前谋划与轨道规划建设相关的行动，积极对接区域、市域轨道网络

全市轨道交通将从战略层面落实到实施层面，在深汕高铁、深惠城际、深大城际等轨道带动下，惠阳区亟需提前谋划轨道交通建设相关行动，推动与惠阳相关的轨道线路尽快规划与建设。

三、公共交通在城市发展中的地位需要进一步提升，从城市规划、财政支撑、政策法规、技术保障等多个层面深入落实优先发展公共交通战略

惠阳地处深惠以及全市交通走廊的关键节点上，高快速路网体系占据了大量通道资源，未来可新增的通道资源极为紧缺，迫切需要将公共交通提升至更高的地位，才能满足不断增长的机动化出行需求

四、惠阳公交行业发展面临多重困境，进行公交 TC 改革势在必行

TC（transportcommunity，交通共同体）管理模式，核心是实行“票运分离”，即由政府统一收取票款，对公交网络进行规划，对运营商提出服务质量要求，通过成本核算以及政府购买服务的形式向企业购买公交服务。

近年来惠州市全面推进公交系统 TC 改革，大亚湾、惠城区、仲恺新区分别于 2015 年、2017 年、2020 年实施了 TC 改革并取得良好效果。

目前惠阳各公交企业的经营状况普遍不佳，大部分都依靠财政燃油补贴艰难维持。进行公交 TC 改革，是促进惠阳区公交行业稳定可持续发展必然要求。TC 模式通过政府购买服务，实行“票运分离、微利发展”，既体现了公交的公益性，又不改变企业的性质，充分调动了市场的积极性，是公益性与市场化的有机结合。通过 TC 模式改革，可以有力保障惠阳公交行业稳定和可持续发展，为社会经济发展提供有力的交通支撑。

第四章 目标与思路

第一节 总体目标

根据惠阳区国民经济和社会发展的需要，以服务民生、引导产业为基本要求，以公交优先发展为导向，坚持公交行业的公益性定位，优先安排公交发展所需的建设用地、资金保障、路权分配、政策扶持等，加快构建与惠阳城市发展和市民出行需求相适应的现代化城市公共交通体系，支撑城市经济社会快速发展。

第二节 发展思路

惠阳区公共交通发展阶段总体分培育期、成长期、成熟期三步走。

（一）培育期（2025年以前）：谋篇布局，基础建设

在轨道交通建成以前，以常规公交为主体的发展阶段。主要包括：确立发展策略，明确发展路径；推动实施公交行业 TC 改革；开展各项公交专项规划；配合推进城际、城市轨道交通规划与建设；合理规划并促进公交场站建设落地；滚动优化常规公交线网；改造公交站台、试点建设智能公交站台；发展特色公交；加强互联网自行车/电动车管理等。

（二）成长期（2025-2030年）：网络优化，设施完善

迈入轨道时代，初步形成轨道交通为骨架，常规公交为主体的公共交通出行体系；多层次公交线网体系不断完善。该阶段公交发展的主要工作有：结合轨道建设，建设公交枢纽；围绕轨道、

枢纽整合公交网络，逐步完善轨道公交接驳体系，持续提升公交服务质量；全面建设智能公交系统；加强慢行设施建设，启动禁摩限电政策；适时启动交通需求管理；持续完善相关行业政策，补贴机制，实现行业可持续发展等。

（三）成熟期（2030-2035年）：品质提升，网络融合

以构建一体化、现代化的大交通体系为根本目标，持续完善各类公交系统，构建轨道、公交、慢行网络高度融合的城市公交出行网络。重点工作内容包括：公共交通成为城市交通的主体，公交机动化分担率 50%以上；常规公交发达，多层次一体化；枢纽 TOD 开发，建设车站社区；轨道、公交、慢行三网有机融合；慢行设施完善，出行链条完整，公交全过程出行最优；基本建成智慧公交出行系统等。

第五章 策略与措施

基于公共交通在城市发展、行业改革、体系构建、设施建设、服务质量五个层面的发展需求，提出惠阳区公共交通发展五大策略。

第一节 策略一：公交优先

■ 落实优先发展公共交通战略，大力提升公交分担率，转变出行结构

深入落实公交优先战略，以建设公交出行示范城市为目标，在小汽车持续快速增长的关键时期，尽快确立公共交通在城市交通中的主体地位，明确发展方向和路径，大力推进公共交通系统的基础设施建设和服务质量提升工作，为市民提供可选择且乐意选择的公交出行方式，引导出行结构由小汽车、摩托车/电动车主导向公共交通主导转变，构建高效率、高品质的现代化公共交通出行体系。

措施 1：深入落实公交优先战略

要在法律、投资、财政、税收、土地、规划、建设、管理和服务等各个环节，为公共交通可持续发展提供优先条件。从政策优先、规划优先、路权优先、财务优先四个方面全力确保公共交通优先发展。

政府部门在综合交通政策上确立公共交通优先发展的地位；在规划建设上确立公共交通优先安排的顺序；在道路通行权上确

立公共交通优先的权利；在资金投入、财政税收上确立公共交通优先的倾斜做法；优化公交发展环境，建立健全交通发展政策、法制和管理体系，保障公交优先的落实。

措施 2：明确选择以公交为主体的城市交通发展道路，争取建设公交出行示范城市

城市发展经验证明，道路设施的建设，永远赶不上小汽车的增长进程。只有打造以轨道交通为核心的一体化绿色交通体系，在公交引领城市发展理念（TOD）引领下，从交通、环境、土地利用、技术等多角度综合审视城市空间体系的发展，形成有利于依赖公交出行的城市空间体系，才能从根本上解决交通问题。

措施 3：以公共交通为导向，协调交通与土地利用布局，引导可持续的城市用地开发

第二节 策略二：改革先行

■ 积极推进公交行业 TC 改革，保障行业良性可持续发展

措施 4：大力推行公交行业 TC 改革

首先要统一认识，现阶段进行公交行业改革，是保障公交系统品质提升、企业良性发展的关键和基础，是惠阳公交未来发展道路上必须首先完成的重要工作。

通过 TC 模式改革，促使惠阳区公交行业实现公交服务质量明显提升，化解公交公益性和市场化的矛盾，解决公交线路覆盖率低、热线扎堆、冷线少车、发车间隔大、服务不到位、政府补贴难等突出问题，为市民提供安全、便捷、舒适的公共交通服务。

措施 5：实行公交财政扶持政策，保障公交服务水平

从惠阳公交发展的现实出发，在运营补贴、税费减免等方面予以积极的财政扶持，提高公交服务覆盖面和服务水平。出台相关公交行业成本规制补贴政策，改革成本规制，出台配套文件，对公交行业实行以“购买服务大包干制”为核心的定额补贴，为企业发展注入持续动力。

措施 6：票制票价一体化，完善票制结构，坚持适度的公共交通优惠票价政策

公共交通具有准公益性与经营性的二重性。惠阳区目前公交客流不足，票款收入无法覆盖成本，企业亏损，企业丧失造血机能，多劳多损。按照受益者支付费用的原则，政府作为市民利益的集中代表，应当支付享受社会效益产品所需的费用，出台补贴政策解决此问题。通过建立多层次价格体系，合理确定不同公交服务品种的票价比价关系，是提供差异化公交服务，提升公交吸引力，促进公交线网优化的基本保障。

措施 7：适时启动交通需求管理政策，引导公交出行

在未来路网持续建设、道路资源供给增加的基础上，有必要适时启动需求管理政策，控制和引导小汽车合理使用。

通过调整停车配建标准，重点提高住宅类配建指标，满足居民基本需求；降低工业办公的配建标准，引导市民公交出行。实施“区域差别”停车收费标准，重点提高非居住区公共停车场收费；调整后政府所增加的收入纳入交通专项资金，用于发展公共

交通；适时推行交通拥堵收费等其他需求管理措施。

第三节 策略三：体系多元

■ 规划建设多层次公交系统，构建现代化大公共交通体系

措施 8：全面推进大、中运量公共交通系统建设，构建多层次多样化的公共交通体系

细化公交内部分工，构建以轨道交通为骨干的多模式一体化的公交体系，为不同需求的乘客提供有品质、多样化、高效率的公共交通服务。

1、推进城际交通建设：推进深惠城际等线路建设，接入大湾区城市群轨道网，升级城市公交出行系统。

2、重点推动与深圳衔接的轨道线路的建设：支持《深圳建设交通强国城市范例发展策略及近期行动计划》提出的创新都市圈交通协同发展机制，参与探索设立都市圈交通一体化协调机构相关工作；协调稳定深圳 14 号线惠州延长段等规划方案，加快融入粤港澳大湾区城市轨道网。

3、研究引入中运量公交方式的可行性

措施 9：优化常规公交网络结构，建立“骨干+接驳”的公交线网体系

结合城市空间特征，建立“骨干-接驳”的公交网络服务模式，形成功能明确、结构合理的公交网络架构体系，改变现状公交线路单一化、同质化的问题，从根本上优化公交线网的组织模式，运行效率和服务质量。

◇ 骨干线：一是强化惠阳与周边区域的快速衔接，承接产业要素快速流动，包括城际公交、区域快线（惠阳至惠城、大亚湾等周边片区）、机场快线等；二是覆盖城市主要客流走廊，服务城市各组团及组团内部的公交出行，包括城市常规公交、城乡公交等；

◇ 接驳线：服务城市内部日常出行的常规线路，短距离、多站点，以覆盖更多的片区为主，包括支线巴士、微巴等。

措施 10：调整常规公交线路布局，提升线网运行效率，升级公交服务

结合新建小区、产业园区分布情况，优化调整公交线路，增加公交覆盖面积，满足公交服务薄弱地区的公交出行需求。根据现有线路开行及运营情况，结合城市建设发展，尤其是三和片区、叶挺大道沿线、秋长中心、内环路沿线、雅乐居片区等新建成片区的交通出行需求，规划新增或调整线路，加强对公交薄弱区域的覆盖。主要包括调整线路走向、站点、发车间隔、首末班时间等，提高公交服务的水平。同时，进一步研究增加与深圳联系的公交线路及运力，满足跨市通勤需求。

结合现状公交出行需求以及线网布局，研究开通中心区公交环线，串联中心主要发生吸引点，增加公交线路的覆盖力度，加密中心城区公交线网的密度，优化公交线网布局。经初步研究，公交环线大致沿北环路、河背街、永兴路、星河东路、爱民路、东华大道、滨河北路等现状中心区的主要道路布设。

措施 11：开设特色公交线路，丰富公交产品

结合惠阳公交出行需求日益多样化、个性化，对出行效率、品质要求的特征，研究开设城际快线公交、定制公交、旅游公交等特色线路，精准服务，满足多样化出行需求。

措施 12：全面推进城乡客运一体化发展，提升农村公交客运的服务品质

以新型城镇化发展为契机，完善城乡一体客运服务，对现状城乡公交线路进行整合优化，增加线网覆盖深度，提供农村客运站、首末站、站牌等基础设施保障，加大票价优惠力度，加强对弱势群体的服务。按照城乡公共服务均等化的要求，继续推进城镇客运班线公交化运营，实现城乡公交一体化。

建立对城乡公交线路的补贴经营机制，稳定“村村通”线路运营；继续推进创新“村村通”公交运营模式，打造农村“定制公交”；推进农村道路建设，增加城乡公交线路的覆盖范围；完善场站设施建设，规范农村客运候车亭和站牌信息。

措施 13：完善公共电动车使用及停放管理办法，促进多元公交发展

第四节 策略四：设施支撑

■ 加快推进公交基础设施建设，支撑公交体系升级发展

公共交通基础设施是优先发展公共交通重要支撑和保障，要立足于系统、网络和枢纽，坚持建管并举，全面推进公共交通换乘枢纽、公交专用道、公交场站、智能公交系统等基础设施建设，

大力提高城市公共交通体系的整体发展水平。

措施 14：持续基建，加快道路交通、枢纽场站设施建设

城市形态、路网结构、枢纽场站与公交线网是决定与被决定的关系，必须从决定性要素入手，从根本上来解决公交系统的问题。近期按照惠州市的统一部署要求，落实以“丰”字交通轴线为主的重要道路的建设，为公交系统的发展提供基础。

措施 15：构建枢纽场站体系，为公交线网组织、换乘服务提供基础支撑和设施平台

围绕机场、高铁、城际等重大设施建设，规划建设一批综合交通枢纽，集成多种交通方式，实现不同交通系统之间的快速转换，为城市公共交通网络体系构建锚固重要节点。如平潭机场综合交通枢纽、惠州南站综合交通枢纽等。

措施 16：改进公交场站建设模式，推进公交场站建设

既有规划场站规划建设模式不合理，导致公交场站建设推进缓慢。惠阳需要尽快改变传统公交场站独立占地、平面建设、客流服务+车辆服务功能混合的设置模式，结合新建项目和城市更新实施“配建公交首末站+综合车场”为主的公交场站体系，集约高效利用土地，促进公交场站建设落地。

1、加快已有规划和计划的公交场站建设

惠阳近期首先需要加快推进白云坑、洋纳等公交基地的建设，尽快增加公交场站用地供应，并优化公交场站与市政道路的对接方式，完善场站内部功能布局，争取建成 1-2 座新型公交场站标

杆，为后续公交场站的规划建设提供参照标准。

2、以“一街镇一场站”为目标，推进乡镇公交场站的建设，覆盖所有周边乡镇

“十四五”期间，推进 8 处公交场站用地建设，保障辖区内每一街镇均有一处以上公交场站用地，为公交线路的开设及优化调整提供设施保障，尤其是乡镇公交场站的建设，为城市公交线路向周边乡镇延伸、促进线网均衡布局、加强乡镇公交覆盖等提供场站设施支撑。

措施 17：落实公交枢纽、场站的规划建设保障机制，研究公交场站配建标准

1、建立公交场站用地储备、使用跟踪管理制度

一是要将公交设施用地纳入城市控制性详细规划，依法进行严格管控，保证规划用地完全落实；二是建立公交场站用地使用跟踪管理制度，防止侵占公交用地或改变用地功能。

2、研究简化公交场站建设和改造手续

研究出台场站建设审批流程优化具体实施办法，建立场站建设绿色通道政策，简化公交场站建设和改造手续。

3、研究建立枢纽场站综合开发机制

逐步建立场站综合开发制度，利用综合开发收益实现公交建设“投资-回报-再投资”的良性循环，调动公交企业发展的积极性。

4、研究建立民用建筑公交场站配建制度

制订公交场站配建标准与设计导则，形成民用建筑配建公交

场站的刚性意见；建立配建公交场站落实保障机制，实现政府部门严格把控。

措施 18：合理规划建设公交专用道，保障公交路权优先

系统推进公交专用道建设，开展全市公交专用道网络规划建设；研究出台公交专用道设置规范，推进在新建和改造道路上公交专用道的同步设计、同步建设、同步完工、同步验收。

惠阳中心城区范围内，考虑在秋宝路、人民路、白云大道、仲恺路、内环东路等主要公交走廊上设置公交专用道，并在其他道路新建/改建中优先考虑公交专用道的设置或者预留空间。近期结合白云大道改造，在白云大道上设置公交专用道。

措施 19：提高站点覆盖率，升级改造公交中途站，提升候车环境

查漏补缺，对于公交覆盖不足的建成区进行增设公交站点，逐步提升公交站点覆盖率，争取实现中心城区 2025 年 500 米覆盖率 95%、300 米覆盖率 80%的预期目标。分批次对公交站点设施进行升级改造，统一“站台、站牌、站亭”建设标准。创新公交站亭建设模式，利用 BOT 等模式引入建设资金。近期首先结合白云大道改造对沿线 30 对公交站实施改造。

第五节 策略五：服务提质

■ 逐步提升公交服务质量水平，提高公交吸引力和竞争力

公交线网优化的核心思想就是对公交线网进行合理分层，实行不同的运送标准，针对不同的交通需求提供差别化的公交服务。

措施 20：服务民生，改进公交运营服务水平，满足多样化出行需求

1、丰富公交产品，提供多样化、精准化公交服务

促进定制公交、社区巴士、出租车、网约车、共享电动车等多样化的公共交通出行方式发展，支撑构建多层次公共交通方式协同整合的公共交通体系，丰富公共交通出行选择及多需求体验，提高公共交通整体分担率。

通过“定制化”服务，满足“高品质、低频次”公交服务要求，弥补发车频次及覆盖不足的问题，节约运营成本。

2、提升常规公交本身服务质量，增强公交竞争力

公交改革后，将由政府统一进行公交资源调配，优化公交运营模式，提高资源配置效率。从线网整合优化、增加运力投放、延长服务时间、增加发车频率、提升服务水平等方面，全面提升惠阳公交的服务品质，吸引和满足更多的公交出行需求，为市民提供满意的公交出行服务。

- ◇ 线路优化，减少绕行：公交改革后，由政府进行统一的线网调整规划，优化公交线网结构，改变现状热线扎堆的局面，提高线路覆盖的相对均匀性，优化公交运力配置。
- ◇ 增加车辆投放：中心城区公交车万人拥有量不低于 10 标台；定期更换车辆，保障使用 5 年内的新车率不低于 50%；
- ◇ 持续改善公交候车、乘车环境，提升公交场站、站点建设标准，提高司乘人员素质，提升服务质量。

措施 21：建立公交线网优化调整机制，滚动优化公交线网

建立“近期+年度”分级优化模式，滚动实施的工作机制：以三年为一个阶段，明确近期公交改善重点和目标，并以年度为单位，分别制定线网调整方案，以针对城市各片区公交诉求的变化情况，及时进行调整和应对。

措施 22：完善公交接驳设施，构建公交出行全程链条

通过公交枢纽场站规划建设，服务机场、高铁、城际轨道站点以及客运场站，全面接驳大交通出行。

结合轨道线路建设计划及站点规划方案，在轨道建设期间开展轨道线路-常规公交-慢行方案接驳规划研究，构建“轨道-常规公交-慢行”无缝接驳出行体系，提高提升公共交通系统的供给能力、服务质量和综合效能，构建“全程出行体验最优”的公交出行链。

加强非机动车道和步行系统设施建设，不断完善公交接驳设施环境。加强对互联网电动车/自行车的管理，制定出台互联网电动车/自行车行业发展相关政策及配套停放设施建设指引。

措施 23：开展智能公共交通系统规划建设，提高公交运营服务质量

以“互联网+”为切入点，探索智慧公共交通发展，借助互联网、大数据、云计算等新技术，加快信息化和智慧化公共交通体系建设，分期建设惠阳智能公交系统，提升公共交通行业精细化管理和服务水平。

措施 24：持续推进新能源公交发展，促进公交低碳发展

逐步完善公交充电基础设施的建设和持续优化新能源公交车的运营环境，保障安全运营。结合综合车场、配建场站等的建设，同步配建纯电动公交充电桩。建立公交电动车辆使用监管机制，定期报废车辆，定期检查维修，确保车辆使用安全。加大财政补贴，促进企业增加新能源车辆的投放，增加公交运力。

第六章 近期工作重点

1、推进公交体制改革，完善公交优先发展配套政策

制定惠阳区公交系统 TC 改革实施方案，逐步实施公交改革；研究资金保障体系，拓展公交运营补贴和基础设施建设资金来源；建立国土空间规划、控制性详细规划、城市更新规划等多层次规划保障体系，加大公共交通用地和弹性发展空间的控制和预留。

2、构建“骨干+接驳”公交网络架构，提升公交网络出行效率

优化常规公交网络，加快公交场站建设，升级完善公交中途站设施；完成若干公交社区试点方案，探索公交、出租车、公共电单车及慢行系统一体化发展经验；提前谋划深惠城际站点 TOD 综合开发，积累 TOD 模式经验；确定惠阳区中长期公共交通供给模式，制定公共交通基础设施建设实施方案。

3、提升公交运营服务水平，满足居民基本公交出行需求

努力实现中心区公交 300m 公交覆盖率达到 75%，500m 覆盖率达到 85%，中心区公交发车间隔提升至 10-20 分钟以内，准点率达到 95%以上。推行定制公交、特色公交线路规划实施，满足公交多样化出行需求，实现各镇街有场站，村村通公交，城乡客运一体化运营；开展轨道-公交-慢行接驳设施规划建设等工作等。