

沈阳市“十四五”公共交通发展规划

二〇二二年五月

沈阳市交通运输局

目录

一、发展环境	1
(一) 发展基础	1
(二) 问题挑战	3
(三) 形势要求	5
二、总体思路	6
(一) 指导思想	6
(二) 基本原则	7
(三) 发展定位	8
(四) 总体要求	8
(五) 发展目标	9
三、构建多层次公交网	10
(一) 推动常规公交与轨道交通双网融合.....	12
(二) 新增公交快线	13
(三) 优化调整公交干线与普线网.....	14
(四) 丰富完善特色公交	15
四、落实公交场站用地	16
(一) 积极推动公交枢纽站建设.....	16
(二) 持续扩大公交场站规模	17
(三) 探索建立公交首末站配建制度.....	18
(四) 优化提升既有公交场站	18

五、提升公交配套设施	19
(一) 结合城建项目完善公交配套设施	19
(二) 拓展公交专用道网络	20
(三) 优化公交车辆配置	20
六、智慧赋能公交系统	21
(一) 强化公交运营数据发掘与利用	21
(二) 建设智能公交服务场景	21
(三) 打造智能公交示范线路	22
七、重塑行业治理体系	22
(一) 大力推进公交行业体制机制改革	22
(二) 健全标准规范体系	23
(三) 筑牢公交安全防线	24
(四) 加强生态环境保护	25
八、保障措施	25
(一) 加强党的领导	25
(二) 完善体制机制	26
(三) 坚持规划引领	26
(四) 加大财政扶持	26
(五) 增强风险防控	26
(六) 强化公众参与	27

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。为贯彻落实国家及省市交通强国战略精神，深化公交都市建设，推动公交行业高质量发展，依据《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》《辽宁省加快推进城市公交高质量发展试点实施方案》《中国共产党沈阳市第十四次代表大会上的报告》《沈阳市国民经济和社会发展规划第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》《沈阳市“十四五”城乡建设发展规划》《沈阳市“十四五”综合交通运输发展规划》等政策文件与上位规划，全面衔接《沈阳市国土空间总体规划（2021-2035年）》《沈阳市城市核心发展板块划定方案》《沈阳市轨道交通线网规划修编》《沈阳总体城市设计》《沈阳市城市更新专项总体规划》等专项规划，制定本规划。

一、发展环境

（一）发展基础

“十三五”期间，沈阳认真贯彻《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，并成功获得交通运输部授予的成功创建“国家公交都市建设示范城市”，基本形成以城市公交、地铁为骨干，多种出行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。

轨道交通网络持续完善。相继开通地铁2号线北延长线、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。进一步丰富公交服务模式，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，公交线路运营总里程达到 5261 公里，公交线路道路覆盖率达到 43%。

公交站点覆盖率显著提升。现有公交站点 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，新购、更新公交车辆 3359 台，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 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，逐步缓解二环内公交车辆占马路停车问题。

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，早晚高峰时段公交平均运营时速18.1公里/小时。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	公交线路道路覆盖率 (%)	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米半径覆盖率 (%)	100	100	完成
8	公交优先通行交叉口比率 (%)	32	53.4	完成
9	早晚高峰时段平均运营时速 (公里/小时)	18	18.1	完成
10	无缝衔接轨道交通站点设置率 (%)	30	100	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，但在

疫情常态化、轨道交通快速完善等要素影响下，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，公交基础设施能力仍有待加强。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，但与国内交通发达城市对比，仍存在公交线路数量少、公交车辆保有量低、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，公交出行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。

评估公交客流发展趋势，常规公交吸引力正逐步下降。随着地铁线网的快速发展，常规公交客运量与地铁客运量呈现“此消彼长”的趋势。新冠疫情的常态化趋势，逐步转变了部分市民出行方式，常规公交客流从 2020 年断崖式下降后，一直难以恢复到 2019 年客流水平。根据“碳达峰、碳中和”绿色发展要求，测算公交分担率目标与公交客流需求，基于现状公交发展政策，将难以实现绿色发展目标。亟需通过“以静制动”的停车管理政策以及公交优先的道路运管政策，限制小汽车方式出行，大幅提高公交吸引力。

反思公交发展问题症结，现状公交管理体制机制已经成为制约公交高品质发展的重要阻力。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，受经营管制、票价管理等政策限制，叠加客流下降影响，公交企业亏损严重，部分公交线路存在停运的社会稳定风险。

（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，城市轨道交通建设加快推进，但公共交通仍将是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。

1. 政策引领，聚势赋能

公交优先是国家长期实施的一项交通发展基本策略。《中共中央国务院关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》《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）《交通运输部办公厅关于全面推进公交都市建设等有关事项的通知》（交办运〔2016〕157号）《国家综合立体交通网规划纲要》（国发〔2021〕8号）等文件均对公共交通发展提出了明确的指导意见，要求深入实施公交优先发展战略，提高公共交通出行分担率，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，减轻城市大气环境污染，形成绿色低碳的交通出行方式。

2. 步履铿锵，夯实基础

辽宁省作为全国首批交通强国建设试点省份之一，将城

市公交列为先行先试四大试点方案之一，出台《辽宁省加快推进城市公交高质量发展试点实施方案》，落实主体责任，建立省市联动机制。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。2021年，为落实全省交通强国战略精神、体现我市公交行业高质量发展内在要求，起草《沈阳市加快推进城市公交高质量发展试点实施方案》，以建设人民满意、保障有力的城市公交为目标，通过5年时间示范创建，建立健全公共交通发展体制机制，确保我市公交服务质量明显提升、服务保障能力和可持续发展能力明显增强，确保进入全国城市公交发展先进行列，确保更好地满足经济社会发展和人民群众出行的需要。

3. 蓝图已绘，砥砺前行

“十四五”时期是沈阳大有可为、大有作为的重要战略机遇期，一系列十四五规划已开篇布局，国土空间总体规划、轨道交通线网规划正同步编制，公交体制改革、公交高质量发展正在稳步推进，为沈阳发展指明了方向，要求进一步强化公共交通对城市发展的引领带动作用，全面支撑沈阳中心城市建设。

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，积极落实辽宁省省委省政府、沈阳市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，紧紧围绕交通强国、国家综合立体交通网建设和落实“2030年碳达峰、2060年碳中和”总要求，准确把握新形势下的运输服务时代特征，坚持“公共交通优先发展”战略，倡导绿色出行理念。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，以人民满意为目的，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，推动交通绿色低碳发展。充分利用存量资源，扩大有效供给；推进运输结构调整，推动公交优先战略向纵深发展，鼓励集约绿色出

行。

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间有机衔接；发挥交通在城市更新中的支撑和保障功能。

坚持创新驱动。提升公交治理能力现代化水平，推动大数据、云计算深度应用，强化信息系统业务协同度应用，适应城市数字化转型要求，提升综合交通智慧化水平。

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）发展定位

围绕“公益性+市场化”发展定位，开阔思路、创新举措、锐意进取、寻求突破，着力构建“1公里步行、3公里自行车、5公里常规公交、长距离轨道”的现代城市客运服务体系，全力推动公交高质量发展。

（四）总体要求

全面落实十四五规划与党代会发展要求。依据《沈阳市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》《沈阳市“十四五”城乡建设发展规划》《沈阳市“十四五”综合交通运输发展规划》，围绕建设国家中心城市的总目标，以人民为中心，构建绿色宜行城市交通。

全面支撑城市空间发展规划蓝图。结合正在编制的《沈阳市国土空间总体规划（2021-2035年）》，落实“一枢纽四

中心”发展目标，支撑“一主三副、一河两岸、一廊两轴”空间结构。

全面支撑轨道上城市建设。全面对接正在建设的轨道交通线网与正在编制的《沈阳市轨道交通线网规划》，推动公交-轨道双网融合。

全面服务城市更新建设。结合城市道路建设、街道更新及地块出让，加密重点区域公交线网，开辟特色公交，保障公交场站用地，开展公交配套设施高品质建设。

（五）发展目标

以公交改革为抓手，持续深化公交都市建设，推进公交高质量发展，倾力打造“全覆盖、多层次、有颜值、有温度”的公交体系，提升公共交通出行比例，完善公共交通均等化出行服务，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。实现出门有站点，公交站点 300 米覆盖率 70%；到站车就来，公交来车信息预报率达到 100%；时间有保障，公交专用道设置率 20%；换乘一体化，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。公交进场率 100%，空驶率<2%。

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	公交站点 300 米覆盖率 (%)	62	70	约束型
5	公交专用道设置率 (%)	18.5	20	约束型
6	公交来车信息预报率 (%)	80	100	约束型
7	公交换乘系数 (%)	1.5	1.5	预期型
8	公共汽电车进场率 (%)	88	100	约束型
9	公交基础设施综合用地 (m ² /标台)	168	180	预期型
10	公交车辆空驶率 (%)	2.8	2	约束型

三、构建多层次公交网

围绕轨道上的城市目标，结合沈阳城市空间结构，构建由快、干、普、支构成的四级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，形成多元化的公交服务网络。着力支撑轨道上的城市建设，强化常规公交与轨道交通的衔接。着力提升跨区公交出行效率，开发公交快线服务产品。着力引导城市核心功能板块发展，加密外围发展区域公交线网。着力推动“一枢纽四中心”建设，探索优化旅游专线、定制公交。

专栏 3 城市日常公交网指标体系

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、枢纽点等，满足市民的日常出行“最后一公里”
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，走向相对灵活，沿主干路、次干路敷设	运力较小、线路较短、设置灵活，沿次干路、支路敷设
线路长度	20—30	12—22	8—15	<10
与轨道联系	弥补轨道交通空白，培育轨道交通客流	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、干线以上公交站点客流
平均站间距	中心城区： 800-1200 外围区域： 1200-1800	500—800	300—500	300 以下
非直线系数	≤1.4	≤1.4	≤1.8	无要求
发车间隔	大站快车：高峰 15 分钟，平峰 1 小时。新辟线路：高峰 5-8 分钟，平峰 10 分钟。	高峰：断面客流 500 人次以上，小于 5 分钟；低于 500 人次，小于 10 分钟。平峰：断面客流 400 人次以上，小于 10 分钟；低于	高峰：断面客流 400 人次以上，小于 10 分钟；低于 400 人次，小于 15 分钟。平峰：断面客流 250 人次以上，小于 15 分钟；低于	高峰：小于 5 分钟 平峰：10-15 分钟

专栏 3 城市日常公交网指标体系				
分类	公交快线	公交干线	公交普线	公交支线
		400 人次，小于 15 分钟。	250 人次，小于 20 分钟。	
公交优先配套设施	允许进入城市快速路运行，公交专用道对全线覆盖率 \geq 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，无缝衔接地铁出站口与公交站点，整合轨道交通与常规公交运营管理。

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进行调整。与轨道交通重合 10 个及以上轨道站或重合段公交站点占线路总站点数达 70% 以上的公交线路为强竞争性公交线路，地铁开通半年后公交客流量向地铁转移比大于等于 30%，则应研究采取长线截短、抽疏站点、调整路径或取消线路的方式优化线路；客流转移比小于 30%，宜抽疏站点或调整路径。与轨道交通重合 5~9 个轨道站且重合段公交站点占线路总站点数小于 70% 的公交线路为一般竞争性公交线路，地铁开通半年后公交客流量转移地铁比大于等于 30%，宜对公交线路进行长线截短、抽疏站点或调整路径。竞争线

路中具有旅游、休闲观光等特殊功能的线路，可予保留。

2. 加密延伸接驳线路

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站，增强轨道交通站点的公交接驳服务。

3. 强化轨道站点与公交站点无缝衔接

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，逐步迁移公交车站至地铁出站口，实现公交与地铁换乘距离小于 50m。结合在建地铁站点规划设计，落实微循环公交支线首末站用地，实现公交首末站候客区与地铁出入口无缝衔接。

4. 加强轨道与常规公交运营整合

试点实施与轨道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，实现乘客候车延误不超过 3 分钟。结合地铁运营，逐步延长兴华街、青年大街、鸭绿江街、虎石台大街、南京南街、胜利大街、沈营大街、沈本大街、长青南街、富民街、浑南路、南阳湖街、沈新路、北二路、沈北路等道路公交运营时间，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。研究对现状公交快线进行优化延伸，将 301 路等公交线路延伸至沈阳南站等交通枢纽

纽。探索优化调整既有跨区公交线路运营模式，对 168 路等联系旅游景区的公交线路，在节假日和周末增加大站快车，服务周末娱乐客流需求；对 328 路等联系外围新城的跨区公交线路，在早晚高峰，定点增加大站快车，带动外围新城产业发展。结合城市外围既有跨区客流走廊、新建道路桥梁、核心功能板块地块开发，研究开辟公交快线。探索打破行政壁垒，以沈抚新区为试点，开行沈抚跨市公交，推动沈阳都市圈一体化建设。通过增强公交快线标识、合理制定快线票价、改造升级沿线站点公交站亭，塑造公交快线品牌特色。

（三）优化调整公交干线与普线网

1. 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 35 个核心功能板块划定方案，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公交线网进行加密，带动浑南新城、经开区、沈北新区等外围区域及上沙、中德园、丁香湖、王家湾、汽车城等核心功能板块开发建设，支撑城市高质量发展。

2. 优化调整核心区公交线路

结合地铁开通、道路施工，以满足市民出行需求为导向，按照“一线一策”的优化思路，逐步优化调整既有公交线路。针对公交线路过长的公交线路，按照公交干线公交 12-22 公里、公交普线 8-15 公里、公交支线小于 10 公里的划分标准，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，按照公交干线不大于 1.4、公交

普线不大于 1.8 的划分标准，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率。

（四）丰富完善特色公交

1. 优化旅游公交线路

为全面支撑沈阳国际文化旅游城市、区域性文化创意中心、国内生态休闲旅游目的地、国家文化和旅游消费示范城市建设，显著提升沈阳文化影响力、旅游吸引力、产品供给力、产业竞争力，全面优化旅游公交线路。强化旅游公交公益性属性，设置观光巴士线、景区直通线、夜游观光线 3 类旅游线路，覆盖全部重要旅游景区的旅游专线，实现“快进出、慢游玩”。

观光巴士线在现状旅游观光 1 号线基础上，基于城市文化脉络，进一步丰富完善，串联沈阳重要景区、历史文化街区、地标建筑等，展现沈阳城市风光，打造城市名片。

景区直通线在现状观光一线、浑河西峡谷旅游专线、蒲河廊道观光旅游 1 线基础上，进一步优化调整线路走向与运营服务，结合沈阳客流特征，串联大型景区和综合交通枢纽，提供“快速直达、一客一座”的高品质出行服务。

夜游观光线重点围绕一河两岸、青年大街等城市夜间景观、亮化街道、地标建筑，开行公交专线，展现万家灯火、不夜盛京。

2. 试点推广定制公交

研究在城市外围新兴产业区及不具备开通公交条件的区域，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。探索搭建定制公交 APP 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. 推动农村客运公交化与城乡公交一体化

因地制宜选择农村客运运营模式。对城镇化水平较高、经济基础较好的中心镇，灵活采用城市公交延伸、城乡公交、镇村公交、班线客运公交化改造等模式推动全域公交发展。对临近主要城镇和国省干线的地区，可灵活选用城乡公交或客运班线延伸的方式统筹推进通客车工作。

四、落实公交场站用地

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“新能源、小型化”的转型需求。

（一）积极推动公交枢纽站建设

强化轨道交通站点与公交场站多方式一体化换乘，续建完成沈阳站西广场、钻石山等公交枢纽，升级改造世纪大厦等公交枢纽，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、蒲河路南等外围枢纽，探索对月星、曹仲、轩兴四路等枢纽结合地块开发进行 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 公交枢纽站建设项目

1、续建完成

钻石山枢纽、沈阳站西广场枢纽。

2、升级改造

世纪大厦枢纽。

3、外围新建

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、蒲河路南枢纽。

4、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

积极落实沈阳市公交场站专项规划，结合核心功能发展板块，统筹规划控制枢纽场站，探索公交场站综合开发。

二环以内核心区，按照“促疏解，保服务”的要求，优先满足公交车辆运营停放需求，以满足接驳换乘、夜间停放功能为主，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。规划储备新增惠民新居、高官台街场站、兴隆大天地等公交停车场，扩大公交场站数量规模，实现城市核心区域公交车辆全部进场。

二环以外中心城区，以“强便利，重复合”为引领，结合控制性详细规划公交场站用地，建设大通湖街细河路、劳动路场站、长堤湾西等公交场站。探索建立公交场站综合开发反哺运营机制，形成“以站养站”良性循环。

高快速路周边交通设施用地，按照“助实施，增用地”的要求，扩大公交场站规划控制面积，提高建设标准，在满足城市外围公交线路车辆停放需求的同时，承接四环以内城市公交车辆停保功能。重点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，通过完善公交车辆停保设施，逐步完善服务全市公交的驻车保养场站体系。

专栏 5 公交停保场建设项目

1、停保站(6处)

劳动路停保站、细河路停保站、造化停保站、长堤湾西停保站、沈祝线停保站、胜利大街东停保站。

2、停车场(13处)

创新二路南停车场、高官台街停车场、辽宁大学南停车场、建设路南停车场、大通湖街细河北路停车场、惠民新居南停车场、兴隆天地南停车场、远大西停车场、白塔河二路停车场、怒江北街停车场、麦子屯村北停车场、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

试点既有场站综合开发。深入研究北一路、九一八、软件园等既有公交场站综合改造，探索对经济效益、社会效益

较好的公交场站进行用地综合开发试点，完善城市公交用地综合开发增值效益反哺机制，缓解公交公司运营资金缺口。

充分挖掘既有场站富余能力。根据既有公交场站的运营使用情况，结合公交线网的完善与调整，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。建立完善统筹机制，打破经营主体壁垒，协调好、维护好场站经营主体的利益，促进公交场站资源整合与高效利用，优先解决周边马路停车及新增公交需求。

五、提升公交配套设施

落实公交高质量发展要求，全面优化公交配套设施，着力提升运营品质。因地制宜，多措并举，合理设置公交港湾站、更新公交站亭。增设公交专用道，实施交叉口公交优先，强化公交路权，提高公交核心竞争力。优化公交车辆配置，支撑多层次公交线网发展，及时更新运营车辆，提升车辆品质，保障运营安全。合理制定公交车身广告导则，塑造良好城市形象。

（一）结合城建项目完善公交配套设施

结合地铁建设、街路更新、快速路及市政管线施工后道路恢复工程，研究将建设公交港湾站、更新公交站亭纳入街路全要素管控导则，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。按照街道全要素设计导则，结合道路施工恢复工程，高标准建设完善公交港湾站。统一公交港湾站建设标准，对慢行空间不小于 14 米的路段，设置深港湾

站，满足公交双排停靠；对慢行空间小于 14 米，不小于 10 米的路段，设置普通港湾站，满足公交单排停靠；对慢行空间小于 9 米的路段，设置标线港湾站。

更新公交站亭。依据《沈阳市公交候车亭设计导则》，结合公交港湾改造、公交车站迁移、街路更新等项目同步更新改造公交站亭。

（二）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建设等前提条件，适时增建公交专用道。新增专用道以早、晚高峰小时公交专用为主，并允许通勤车、大客车借用走行。

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，探索采用智能手段确保高峰时段公交车辆信号优先，全面实现公交专用道连续性和通达性，充分发挥专用道网络化效益。

（三）优化公交车辆配置

优化公交运力配置。结合公交线网完善及客流需求，进一步扩大公共汽（电）车辆数量规模。对运营里程达到 40 万公里的公共汽（电）车实施报废更新。新增、更新车辆向安全化、电动化、小型化、多样化、高档化转变，依据“快-干-普-支”公交线网，精准匹配公交车型，公交快线、干线采用 12-15 米车长大型巴士；公交普线逐步调整 8-10 米车长中型巴士；公交支线逐步调整为 5-7 米车长小型巴士以适应支路街巷通行条件。

提升公交车辆服务形象。进一步对公交快线、支线车身进行设计，增加线路定位与编号等标识性，提升车辆质感，打造城市名片。研究制定《沈阳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，符合沈阳都市形象。

六、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、视频监管和信息服务系统的智能网联。推动大数据、物联网、人工智能、5G、北斗卫星、区块链等新技术与城市公共交通的深度融合应用。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，利用实时数据灵活制定运营组织方案，提升社会效益与经济效益。推动运用场景接入“一网统管”平台，运营数据反哺其他政务系统开发需求。

（二）建设智能公交服务场景

将公交出行服务纳入“盛世通”APP，为市民提供公交实时信息、等车时间等服务，强化“一码通城”。推广应用电子站牌等智能终端设备，为乘客实时提供班次到达、车厢拥挤与路况信息。试点建立MaaS（出行即服务）一体化出行服

务平台，不断完善平台的应用场景，逐步推广 MaaS 平台在城市交通领域的应用。

（三）打造智能公交示范线路

通过大东汽车城专线、经开区智能自动驾驶示范线试点，逐步实现道路公交绿波引导、ADAS（高级驾驶辅助系统）车速控制、自动精准停靠等功能，使公交运行更加安全畅通、精准可控。构建“车、路、云、网、图”协同的 V2X（车用无线通信）公交车联网系统，打造全市精准智能公交网。依托智能公交示范线路运营经验，不断完善驾驶辅助系统功能，开展探索无人驾驶公交。

七、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、企业管理等行业改革。

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》，推进公交票款统一平台结算，精准补贴公交企业。制定《沈阳市城市公交运营财政补贴暂行办法》《沈阳市城市公交运营服务质量考核暂行办法》，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。按照公平公正的原则，依据规划对公交线网逐步进行调整，科学解决公交线网重复系数高、非直线系数高、车辆空载率高、运营成本高的问题。完成对外围公交线路回收计划，重点统筹外围副城、新城公交运输服

务，逐步推行城乡客运公交化改造，推行城乡间换乘优惠等措施，实现城乡公交一体化服务。按照“场（站）运分离、资源共享、有偿使用”的思路，对公交场站实行统一经营，建立场站反哺公交机制，为各公交营运企业提供开放的服务平台，实现资源共享。

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，使公交的社会效益达到最优化，进一步提升公共交通的整体吸引力。

提升公交企业管理水平。进一步深化国有公交企业体制机制改革，配强领导班子，引进先进人才，推动企业向“公益性+市场化”运营模式转型升级。鼓励企业开通定制公交、旅游公交、通勤公交，满足广大市民差异化出行需求。在满足不同时段和不同区域市民需求基础上，科学调配和使用大中小车辆，用最低的资源投入满足最大的出行需求。

（二）健全标准规范体系

从公交接驳换乘、公交港湾站设计、配建公交首末站、专用道设置、公交线网优化、公交车身广告等全方位制定公交行业标准规范，建立内容完整、结构合理、层次清晰的城市公共交通标准体系。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，制定公交车站优化调整原则，实现公交与其他交通方式一体化接驳换乘。制定《沈阳市建设项目公交首末站配建指南》，明确

配建公交首末站规模要求、配建区域，制定相关行政审批、验收流程。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，形成功能明确、层次清晰、协调均衡的公交线网体系。制定《沈阳公交车身广告设计导则》，对车身广告展示内容、位置、画面色彩等实行全要素管控。

（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。

深化安全监管体系建设。进一步落实和强化公交企业安全生产主体责任与政府监管责任，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。大力推进安全监管工作规范化运行，制定完善安全生权力力和责任清单，明晰安全监管职责。

完善双重预防机制。加强交通运输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；加强事故隐患排查治理，持续推动隐患清零，落实重大隐患“一事一办”“专人督办”制度。建立专家“体检”式检查评估机制，定期评估安全管理状况，提出针对性整改措施。

强化应急保障能力。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，定期开展应急演练，加强应急队伍建设和物资装备配备，建立健全快速发现、及时救援、有效救治、妥善救助“四位一体”

联动工作机制，强化信息共享、部门联动、专家辅助决策等工作机制，实现内部运转高效、外部衔接顺畅。

构建安全文化体系。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，严格常态化教育，特别加强对企业法定代表人和高危岗位人员安全事故警示教育，牢固树立“以人为本、安全发展”理念。深化交通行业“安全生产月”活动开展，多渠道、多方式宣传“平安交通”建设内容，不断提升行业整体安全文化氛围。

（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。推进公交场站等基础设施生态建设，严格执行建设规划和建设项目环境影响评价、环境保护“三同时”和建设项目水土保持方案编制制度，优化工程设计方案，提高土地资源的利用效率，积极推广使用绿色环保施工材料。推广低碳设施设备，对达到运营年限的老旧公交车辆向新能源汽车更新，推进公交场站充电设施设备建设，鼓励合理布局光伏发电及储能设施。

八、保障措施

（一）加强党的领导

坚持和加强党对公交事业发展的全面领导，充分发挥党总揽全局、协调各方的领导核心作用，始终把党的领导贯穿到公共交通建设发展的全过程。深入学习领会构建新发展格局的重大意义和深刻内涵，增强“四个意识”、坚定“四个

自信”、做到“两个维护”，不断提高贯彻新发展理念、构建新发展格局、推动高质量发展能力和水平。为实现“十四五”目标任务提供强大动力和坚强政治保障。

（二）完善体制机制

强化组织协调，健全综合交通决策协调机制。构建大交通管理格局，成立市政府领导下的“大交委”常设机构，作为协调推进交通发展工作的牵头部门，定期组织召开联席会议，就重大交通决策进行讨论、协调与决策。

（三）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。

（四）加大财政扶持

明确城市公交社会公益性属性，完善对城市公交的财政扶持政策。建立多元化资金筹措渠道，创新投融资政策，推广政府和社会资本合作（PPP）、资产证券化、政府投资基金等筹融资模式，引导社会资本等参与公共交通项目建设。

（五）增强风险防控

提前研判公交体制机制改革风险，制定有效预案，做到早发现、早化解，确保公交改革顺利推进。防范化解债务风险，构建形成效益增长与风险防控可持续发展的投资机制。

（六）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、公交场站建设等规划的公众意见征询工作。积极推广绿色出行理念，大力宣传绿色出行创建行动和绿色生活理念，让公交出行成为“社会新风尚”。