

目 录

一、公交都市创建总体思路和目标	1
(一) 总体思路	1
(二) 创建目标	1
二、公交都市创建任务、进度安排和职责分工	3
(一) 体制机制完善行动	3
(二) 顶层设计完善行动	5
(三) 线网优化升级行动	9
(四) 公交运力保障行动	11
(五) 基础设施建设行动	12
(六) 城市公交提速行动	15
(七) 智能公交建设行动	16
(八) 交通需求管理行动	19
(九) 文明服务提升行动	21
(十) 城市绿色出行行动	23
三、公交都市创建评价指标现状值和创建目标值	26
四、保障措施	31

（一）资金保障	31
（二）用地保障	32
（三）权益保障	33
（四）宣传保障	34
附件：创建国家公交都市各成员单位任务清单及进度安排...	35

一、公交都市创建总体思路和目标

（一）总体思路

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的二十大精神，全面落实公交优先发展战略，按照交通运输部关于开展“十四五”期国家公交都市建设示范工程的总体部署和要求，紧紧围绕交通强国试点建设和“碳达峰”目标，以公交都市、绿色出行创建为抓手，着力在补齐短板、优化结构、提升品质、强化融合、深化改革等方面取得突破，加快提升集约化出行的吸引力和竞争力，充分发挥城市公共交通对经济社会特别是城市发展的支撑引领作用。

（二）创建目标

1. 总体目标

通过三年创建，基本达到国家公交都市建设示范城市的验收要求，基本建成安全、便捷、高效、绿色、经济的城市公共交通体系，城市公共交通发展环境明显改善、服务品质显著提高，在公众出行中的主体地位基本确立，人民群众对城市公共交通出行的认同感、获得感和幸福感持续增强。

2. 具体目标

结合阳泉市城市分阶段发展目标、国家公交都市评价指

标体系要求，本次实施方案制定了与之相适应的阳泉市公交都市创建目标。

表 3-1 阳泉市公交都市创建目标

序号	指标名称	单位	2021 年	2025 年
1	城市公共交通机动化出行分担率	%	38.5	39
2	城市公共交通乘客满意度	%	84.2	85
3	城市公共交通过车责任事故死亡率	人/百万 车公里	0.04	≤0.04
4	城市公共交通站点 500 米覆盖率	%	86.2	95
5	城市公共交通正点率	%	73.89	80
6	早晚高峰时段城市公共交通拥挤度	%	92	≤80
7	早晚高峰时段城市公共汽电车平均运营 时速	公里/小 时	17.8	19
8	城市公共汽电车来车信息实时预报率	%	100	100
9	城市公共交通投诉处理完结率	%	100	100
10	万人城市公共汽电车保有量	标台/万 人	15.96	16
11	新增和更新新能源城市公共汽电车比率	%	100	100
12	新增和更新低地板及低入口城市公共汽 电车比率	%	0	100
13	城市公交专用道设置比率	%	4.7	6.5
14	城市公共汽电车港湾式停靠站设置率	%	12.3	15
15	城市公共汽电车进场率	%	95.28	98
16	无障碍城市公共汽电车站台设置率	%	0	4.2
17	城市公共交通企业职工工资收入水平	%	54.33	80
18	城市公共交通运营补贴补偿到位率	%	42.1	100
19	绿色出行比例	%	71	80
20	红色公交专线	条	0	3
21	公交优先绿波带交叉口数	个	0	5

二、公交都市创建任务、进度安排和职责分工

(一) 体制机制完善行动

1. 成立创建工作领导小组

成立由市长任组长、分管副市长任副组长，市相关委局办、各区政府等部门为成员的公交都市创建领导小组（以下简称“领导小组”），发挥政府主导和各职能部门的指导、管理、监督和服务作用，推动公交都市创建各项工作的落实，加强城市交通的组织和管理。

领导小组下设办公室，办公室设在市交通运输局。推进工作组总体负责公交都市建设的实施，协调跨部门工作，解决推进中的矛盾和问题；负责与交通运输部等部委的工作沟通。主要职责是：负责推进工作组日常工作，负责组织、指导、协调、督促、推动创建国家公交都市示范城市各项工作的落实。

牵头单位：市交通运输局

配合单位：市发改委、市财政局、市规自局、市工信局（市国资委）、市住建局、市城管局、市交警支队、各区政府、市公交公司等相关单位

2. 建立部门协调工作机制

建立政府各部门之间的沟通协调机制，统筹创建工作，形成各部门之间的联动机制，协调、解决发展中遇到的突出问题，将公交优先发展贯穿到公共交通规划、建设和运营管理的全过程。领导小组定期研究和协调解决公交发展规划、政策落实、基础设施建设、行业管理等重大事项。同时，细化公交都市发展的创建目标、创建重点、保障措施、投资预算、融资方案、进度安排、职责分工等内容。

牵头单位：市交通运输局

配合单位：市发改委、市财政局、市规自局、市工信局（市国资委）、市住建局、市城管局、市交警支队、各区政府、市公交公司等相关单位

3. 强化督导、绩效考评工作

市委市政府将创建国家公交都市、优先发展公共交通作为市政府重点工作之一，纳入市政府工作报告。市政府有关部门、各相关单位分解落实工作任务，制定各部门工作方案，上报领导小组办公室。领导小组办公室定期对各部门、各单位工作责任落实情况检查考核。制定考核评价体系，将公交都市创建工作的实施纳入政府部门的绩效考核；由领导小组进行考核。将考核结果纳入市政府对各单位年度目标绩效考

核内容。

牵头单位：市交通运输局

配合单位：市发改委、市财政局、市规自局、市住建局、市城管局、市交警支队、市公交公司等相关单位

4. 编制创建工作年度报告

公交都市创建期间，阳泉市将认真做好年度报告的编制工作。年度报告主要内容包括创建工作总体情况、考核评价指标自评、实施方案执行情况、预算资金投入和落实情况、创建工作经验和建议、下一年度工作计划等。

牵头单位：市交通运输局

配合单位：市发改委、市财政局、市规自局、市住建局、市城管局、市交警支队、市公交公司等相关单位

(二) 顶层设计完善行动

1. 完善政策制度、规划体系

根据《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），以及交通运输部关于创建公交都市的相关要求，并结合新形势的发展要求，与时俱进，及时对相关政策文件进行修订，为阳泉市城市公共交通事业发展提供政策法规保障和规划引领。阳泉市将逐步修订完善政策法

规、规划体系，完善公共财政补贴补偿制度，加大政府对公共交通的基础设施、固定资产、运营补贴等投入，出台公交场站、公交专用道、公交财政补贴、公交服务质量考核等管理办法，逐步形成完善的公共交通政策体系。

表 4-1 阳泉市政策规划体系完善一览表

序号	类别	名称	牵头单位	配合单位
1	政策法规类	出台《阳泉市公交企业成本规制办法》	市交通运输局、市工信局（市国资委）	市财政局、市公交公司
2		出台《阳泉市公交财政补贴管理办法》	市工信局（市国资委）、市交通运输局、市财政局	市公交公司
3		编制《阳泉市城市公共交通服务质量考核办法》	市交通运输局	市公交公司
4		发布《阳泉市关于优先发展城市公共交通的实施意见》	市交通运输局	市工信局（市国资委）、市发改委、市财政局、市交警支队、市规自局、市住建局、市城管局、市公交公司、华阳运输部等
5		发布《阳泉市公交专用道管理办法》	市交警支队	市交通运输局、市住建局、市城管局、市公交公司、华阳运输部
6		编制《阳泉市城市公共交通发展专项规划》	市交通运输局	市规自局、市工信局、市交警支队、市公交公司、华阳运输部
7		编制《阳泉市公交专用道规划》	市交通运输局	市交警支队、市住建局、市公交公司、华阳运输部

2. 推进公交用地纳入国土空间规划

按照科学合理、适度超前的原则，编制、修编城市公共交通专项规划，推进公交场站等基础设施用地纳入空间规划。加强与其他交通方式的衔接，提高一体化水平，统筹基础设施建设与运营组织管理，引导城市空间布局的优化调整。在编制城市公共交通规划过程中综合考虑公共交通线网布局、TOD 发展、场站设置和用地保障等。

牵头单位：市交通运输局、市规自局

配合单位：市公交公司

3. 推进合理票价优惠政策

充分考虑居民收入水平、企业成本、生产力进步等因素，兼顾公共交通企业的发展与公众承受力，根据不同人群的乘车需求，制定合理灵活的票价优惠政策并有效落实。

牵头单位：市发改委

配合单位：市财政局、市交通运输局、市工信局（市国资委）、市公交公司、华阳运输部

4. 推进公交企业改革创新

一是鼓励公交企业扩大经营规模，开发定制公交等个性化的运营模式，形成以政府投入为主、多渠道盈利的经营模

式。二是实行“国有主导、多方参与、规模经营、有序竞争”的政策，以政府调控为主，市场竞争为辅，推动公交行业的可持续发展。

牵头单位：市交通运输局、市工信局（市国资委）

配合单位：市公交公司、华阳运输部

5. 探索公交场站产权无偿划转

参照国内城市公共交通发展水平较高城市经验，可将已建和今后新建的公交站场等基础设施的产权无偿划转公交企业，可对站场土地进行以出让方式供地以增强公交企业融资能力。

牵头单位：各区政府、高新区管委会

配合单位：市规自局、市住建局、市城管局、市交通运输局、市公交公司、华阳运输部

6. 推进公交投融资体制改革

拓宽投资融资渠道，进一步发挥市场机制的作用，强化企业融资能力和造血功能。考虑 ppp 公私合营模式，政府与社会主体建立起“利益共享、风险共担、全程合作”的共同体关系，减轻政府的财政负担；适度考虑银行贷款贴息支持，逐步消化公交企业因票价限制和承担政策性任务而累积的

政策性亏损；实行公交站场商业开发经营、车辆站牌广告经营等。

牵头单位：市工信局（市国资委）、市交通运输局

配合单位：市财政局、市公交公司

（三）线网优化升级行动

1. 打造四级城市公共交通线网结构

构建分工明确、结构合理、层次科学、安全高效的快线、普线、支线、专线四级城市公共交通线网，形成与城市拓展、功能布局、土地利用相适应的公共交通网络格局。

牵头单位：市交通运输局

配合单位：各区政府、市公交公司、华阳运输部

2. 提升城市常规公交线网运行效率

开展城市公共交通线网优化调整工作。结合阳泉市组团布局及客流需求，通过调整运营模式、加密线路、截短、取直等方法优化调整公交线路，提升公交线网运行效率。重点在阳泉东站增加阳泉东站至矿区、荫营、平定的公交线路。

牵头单位：市交通运输局

配合单位：各区政府、市公交公司、华阳运输部

3. 鼓励公交企业提供多元公交服务

鼓励公交企业提供大站快车、夜间公交、旅游公交、定制公交等多元化公交服务。公交都市创建期间，阳泉市公交企业将在每年的高考期间继续投入公交车辆用于接送考生，方便高考师生乘车，为考生提供快速、准点、安全的接送服务。开通“红8路”（西峪口—铝氧厂）等红色公交专线，进一步宣传阳泉市优秀传统文化、红色文化资源，着力打造“中共创建第一城”，助推文化事业和文化产业繁荣发展。

牵头单位：市交通运输局、市工信局（市国资委）

配合单位：市公交公司、华阳运输部

4. 构建阳泉市微公交网络特色服务

微公交的线路规划应该结合客流集散点布设，需提供便捷的微公交服务来接驳快线公交、干线公交。在线路布设时可将接驳功能与服务社区的功能相结合，并根据沿线居民区、农贸市场、大型超市、商场、学校、医院客流特征灵活设置站点。2022-2025年，根据客流情况及需求实时增开社区微公交，提升公交线路覆盖率。

微公交的线路全长宜控制在3-6公里。点线直达微公交线路的非直线系数宜尽可能选取最小值，服务社区的微公交线路非直线系数应适当增大，接驳补给微公交线路可视区域

客流分布点灵活安排，宜直则直，宜绕则绕。

微公交车型相对较小，可在道路宽度较小的道路设置，但不宜在双向两车道及以下等级道路或路边停车较多、非机动车较多等交通运行状况不良的路段设置。布设路线时应注意道路限高等是否满足支线公交车型要求。

牵头单位：市交通运输局

配合单位：市公交公司、华阳运输部

（四）公交运力保障行动

1. 增加城市公共交通工具投入

针对市区道路资源紧张、道路狭窄等特点，新增购置 8 米左右的公交车辆。2022-2025 年，新增或更新公交车辆 18 标台，年均新增或更新车辆达 6 标台以上，且均为新能源公交车辆，至 2025 年公交车保有量达到 929.7 标台，万人公交车保有量达到 16 标台。

牵头单位：市工信局（市国资委）、市交通运输局

配合单位：市财政局、市公交公司

2. 改造升级城市公共交通工具

提高全市公交车的信息传输技术，实现全时段实时监控

管理，强化公交车安全监控及实时调度管理。对公交车辆的车载设备进行维护，有隐患的及时排除，对有故障的设备及时维修保证车辆报站、监控正常运行。

牵头单位：市工信局（市国资委）、市交通运输局

配合单位：市财政局、市大数据局、市公交公司

（五）基础设施建设行动

1. 推进公交场站建设

在城市客流集散点结合城市用地条件，统筹考虑组团划分、用地功能、人口数量等因素。推进刘备山公交枢纽站、高新区东城水岸停保场、阳泉东停保场（高新区工业园区停保场）等场站建设。

牵头单位：市交通运输局

配合单位：市规自局、市城管局、市住建局、市财政局、郊区政府、高新区管委会、市公交公司

推进与落实港湾式停靠站建设。对全市主要的客流集散点进行梳理，在没有公交港湾的路段，在条件允许的道路原则上设置港湾式停靠站，在原有基础上新、改建 13 个，至 2025 年，城市公共汽电车港湾式停靠站设置率达到 15%。

牵头单位：市规自局、市城管局

配合单位：市交通运输局、市住建局、市财政局、市公交公司、华阳运输部

2. 推进充电桩设施建设

进一步推进充电设施规划实施，推进充电桩建设。公交都市创建期间，在公交场站配套建设充电桩/充电枪 60 个（把）。

牵头单位：市交通运输局

配合单位：市能源局、市住建局、市行政审批局、市机关事务管理局、市城市管理局、各县区人民政府、高新区管委会、市发改委、市财政局、市工信局、市应急局、市规自局、市生态环境局、市市场监管局、市文旅局、市交警支队、省公路局阳泉分局、国网阳泉供电公司、市公交公司、华阳运输部

3. 强化公交与慢行衔接

新开公交线路站点设置应充分考虑既有公交线路、步行道设置等因素，充分考虑与现有公交、慢行的有效衔接，形成便捷的慢行接驳系统。

牵头单位：市交通运输局

配合单位：市规自局、市城管局、市住建局、市交警支

队

4. 推进城市道路网建设

2022-2025年，推进化义路南延工程、洪城北路北延工程、桃宸悦府南巷改造工程、生态新城起步区核心片区路网建设工程、中源路拓宽改造工程、平阳街优化改造工程的实施。

牵头单位：市住建局

配合单位：市规自局、市交通运输局、市交警支队

5. 无障碍通行设施建设

加大对无障碍设施的建设和改造力度。加大力度改造南大街等城市道路无障碍设施。购买低地板及低入口城市公共汽电车，对具备路幅条件的公交站台设有连续盲道和无障碍缓坡，通过新建、改建、扩建等方式，加快完善车站等场所的无障碍出行设施。创建期间，新建、改建20个，至2025年，无障碍城市公共汽电站台设置率为4.2%。

牵头单位：市城管局、市交通运输局

配合单位：市住建局、市规自局、市交警支队、市公交公司、华阳运输部

（六）城市公交提速行动

1. 加快公交专用道建设

公交都市创建期间，计划在原有 20.2 公里的基础上新建公交专用道 10.1 公里，到 2025 年，公交专用道累计总长度达 30.3 公里。通过统一规划、分期建设、逐步成网，全面提升城市公共交通运营速度。

表 4-2 公交专用道建设表

序号	项目名称	建设类型	长度（公	建设年限
1	新泉北路公交专用道	新建	1	2023
2	漾泉大道公交专用道	新建	7.1	2024
3	平阳路公交专用道	新建	2	2024
4	大连街公交专用道	现状	2.4	现有
5	平阳东街公交专用道	现状	2.2	现有
6	泉中路公交专用道	现状	1.9	现有
7	新城大道公交专用道	现状	6	现有
8	宁波北路公交专用道	现状	1.3	现有
9	广阳路公交专用道	现状	6.4	现有
总计			30.3	

牵头单位：市交警支队

配合单位：市交通运输局、市规自局、市住建局、市发改委、市财政局、市公交公司、华阳运输部

2. 探索公交优先通行系统

通过设置允许公交车左转的交叉口（社会车辆禁左），

减少公交车辆在交叉口延误时间，提高公交车辆运行速度、公交正点率。绿波带的设置要优先考虑公交车辆通行。实现公交车连续通行绿灯信号交叉数量 5 个。

牵头单位：市交警支队

配合单位：市交通运输局、市财政局、市住建局、高新区管委会、市公交公司、华阳运输部

3. 加强公交专用道使用管理

加强对专用道的使用管理，出台处罚考核办法。在公交专用道沿线和公交车辆上安装电子监控设备，增设固定电子监控点，加大对违法占用公交专用道的监控和处罚力度。

牵头单位：市交警支队

配合单位：市交通运输局、市财政局、市城管局、市公交公司、华阳运输部

（七）智能公交建设行动

1. 加快推进 TOCC 建设运营

建成运营阳泉市交通综合运行协调与应急指挥中心（TOCC），构建城市综合交通运行监测与应急指挥体系，功能涵盖以下 3 个方面：

一是承担综合交通运行监测、预测、预警，交通运行情

况数据分析与报告编写，面向公众提供交通运输信息服务等业务职能。

二是承担为交通组织、安全生产监管、运行协调、应急指挥等业务提供信息保障职能。

三是承担综合交通数据资产管理职能。TOCC 是综合交通运行监测协调体系的核心组成部分，实现涵盖城市道路、国省干线路网，地面公交、出租汽车等市内交通方式，公路客运、铁路客运等城际交通方式的综合运行监测和协调联动，能够在综合交通的政府决策、行业监管、企业运营、百姓出行等方面发挥重要作用。交通大数据分析处理模块，加大数据挖掘分析力度、研判城市交通运行规律和特点，支持智能交通管理系统，用数据实现城市交通精准治理。

牵头单位：市大数据局

配合单位：市发改委、市交警支队、市工信局（市国资委）、市交通运输局、市住建局

2. 推动互联网+公交融合

阳泉市将在新型智慧城市建设框架下，推进“互联网+城市公交”模式，积极运用互联网创新成果，推动利用互联网整合城市公交运输资源，发展定制公交等新型服务模式，并通过大数据采集和分析为公交规划、决策及运营管理等方面提供支撑，打造阳泉“智慧公交”升级版，为阳泉市民提供丰富

的公交出行信息服务，让市民享受到新技术带来的优质服务和更多便利。

牵头单位：市大数据局、市交通运输局

配合单位：市工信局（市国资委）、市财政局、市公交公司、华阳运输部

3. 提升公交出行信息服务

为方便市民使用，阳泉市计划将存在功能重合的“阳泉公交在线 APP”和“阳泉公交通 APP”整合，推出“漾泉行”APP，实现线路出行查询、线上充值、扫码等功能一体化。提升公交系统智能化水平，推广公交电子站牌等信息化设施。创建期间，在中心城区建设 180 处电子站牌，极大方便市民公交出行。

牵头单位：市交通运输局

配合单位：市城管局、市公交公司

4. 探索 MaaS 出行平台建设

集成各种交通运输服务到个体移动服务平台，精准应对用户出行需求，为其提供完整流畅、无缝衔接、一键结算、快捷可靠、偏好响应的出行服务。运营商提供多种交通服务选项，包括公共交通、汽车、电动自行车、出租车、汽车租

赁、共享交通服务及其组合形式。依托阳泉良好的智能公交发展基础，在“漾泉行”等基础上，增加接口为 MaaS 服务提供支撑，探索基于 MaaS 理念的阳泉公交一体化出行平台建设。

牵头单位：市交通运输局

配合单位：市工信局（市国资委）、市大数据局、市文旅局、市公交公司、华阳运输部

5. 推进无人驾驶公交示范

结合阳泉市车路协同试点建设的优势，探索相关技术引入公交发展，研究无人驾驶公交线路的可能性，推进无人驾驶公交等新技术示范线路建设。

牵头单位：市工信局、市大数据局、高新区管委会

配合单位：市交通运输局

（八）交通需求管理行动

1. 有效实施差别化停车收费

贯彻党中央国务院《关于推进价格机制改革的若干意见》文件精神,围绕使市场在资源配置中起决定性作用和更好发挥政府作用，建立完善主要由市场决定价格的机动车停放服务收费形成机制，按照“统一政策、分级管理”的原则进行

管理，坚持放管结合，强化事中事后监督，规范停车服务和收费行为。

牵头单位：市发改委

配合单位：市交警支队、市交通运输局

2. 加强路内停车精细化管理

梳理和动态施划路内停车泊位，加强路内停车管理，严查路内违法停车；鼓励短时停放，限制长时停放。更新标志标线，对现有标志标线不清楚及缺失路段进行重新施划。

牵头单位：市交警支队

配合单位：市交通运输局、市规自局

3. 加大公共停车场建设力度

摸清停车资源分布情况，停车需求和停车位的缺口情况，完善停车资源数据平台，研究编制《阳泉市停车专项规划》并推进落地实施。结合老城疏解更新、新建公共设施、交通枢纽建设，加强公共停车场建设；结合储备土地出让同步增配公共停车泊位指标，鼓励企事业单位利用自有土地建设公共停车场，增加 ETC 智慧停车场建设，提高停车效率。

牵头单位：市交通运输局

配合单位：市规自局、市住建局、市交警支队

4. 合理选择交通疏导措施

主城区重要交通走廊实施客货分离和限时通行等交通管制等限行措施，缓解交通压力。分析交通拥堵交叉口的交通流量，渠化改造拥堵交叉口，提升道路通行能力，疏导交通拥堵点。

牵头单位：市交警支队

配合单位：市交通运输局、市城管局

(九) 文明服务提升行动

1. 提升服务质量水平

严格执行《城市公共汽电车客运服务规范》和《公交车驾驶员管理规定》。建立公共交通服务质量评估监督体系，实施公交服务质量测评，出台《城市公共交通服务质量考核办法》；定期开展城市公共交通乘客满意度调查。创建期末，城市公共交通乘客满意度达 85%以上。完善城市公共交通乘客投诉处理渠道，受理市民咨询及投诉，提高投诉处理完结率，投诉咨询回复率达 100%。不断提高服务水平，持续提升城市公共交通乘客满意度。

牵头单位：市交通运输局

配合单位：市公交公司、华阳运输部

2. 建立职工工资正常增长机制

合理确定职工工资组成结构，逐步规范公交企业职工收入分配制度，建立与劳动力市场价格相适应，与服务质量、安全运营相联系的职工工资正常增长机制，提高公交驾驶员是薪酬待遇水平。改善公交一线职工工作和生活环境，保障职工合法权益，确保队伍稳定。

牵头单位：市工信局（市国资委）、市交通运输局

配合单位：市财政局、市人社局、市公交公司

3. 提高和完善企业管理

建立完善的现代企业管理制度。创新企业管理方法和手段，优化运营组织调度，提高企业管理水平，打造公交优质服务品牌和典型；加强企业文化建设，通过在职教育、专业化培训、高级人才引进等手段，提高城市公交从业人员素质；建立企业安全责任机制，强化企业安全主体责任，在企业广泛开展安全教育，降低和避免安全事故的发生。

牵头单位：市工信局（市国资委）、市交通运输局

配合单位：市应急管理局、市交警支队、市公交公司、华阳运输部

4. 加大行业监管力度

一是加大行业督导力度。建立和实施企业考核评价体系，定期进行服务质量考核，制定公共汽（电）车运营安全管理规范、安全事故应急保障制度、应急处置机制，强化安全监管。二是加强公交安全保障。逐步完善以企业为主体、以规范管理为重点、以执法为保障的安全生产监管长效机制，实现持续稳定的道路交通安全形势，全力降低公共汽电车责任事故年均死亡率。三是加强对公交车驾驶员的安全教育及培训力度，提高驾驶员处理突发事件的综合能力，保证公交行车责任事故率的逐年降低；加强对公交车辆检测和维修的监管力度。加强车辆维修保养，降低公共交通车辆抛锚率。

牵头单位：市交通运输局、市工信局（市国资委）

配合单位：市应急管理局、市交警支队、市公交公司、华阳运输部

（十）城市绿色出行行动

1. 鼓励非机动车有序发展

规范互联网租赁电动自行车发展，明确城市不同区域内公共电动自行车的发展定位、设施网络、运营模式和保障机制，测算合理容量，引导有序投放车辆。

牵头单位：市交通运输局、市交警支队

配合单位：市城管局、市互联网租赁电动自行车企业、市公交公司、华阳运输部

2. 推进慢行交通系统建设

加强桃河沿岸步道等建设。依托桃河，打造活力休闲慢道。构建山城绿色网络。推行“绿道+”模式，创造人性化的、独具魅力的活力山城绿道系统，让市民畅享“慢生活”的幸福感。

牵头单位：市住建局

配合单位：市规自局、市财政局、市交通运输局、各区政府、高新区管委会

3. 提升慢行交通环境品质

落实慢行交通建设相关政策规划文件，开展“全局优先、全网连续、全程舒适、全龄友好”的慢行交通系统规划建设。着力推进慢行道品质提升。

牵头单位：市城管局、市交通运输局

配合单位：市规自局、市园林处、市住建局、市交警支队

4. 营造城市绿色出行氛围

结合交通强国试点，大力培育绿色出行文化，积极倡导绿色出行方式，每年组织开展绿色出行宣传月和公交出行宣传周活动，加强绿色出行宣传教育；制作发布绿色出行公益广告，提高公众对绿色出行方式的认知度和接受度；组建绿色出行志愿者队伍，营造政府、社会、公众共同参与的绿色出行氛围，使绿色出行成为社会广泛共识。

牵头单位：市交通运输局、市委宣传部

配合单位：市公交公司、华阳运输部、市出租汽车企业、市互联网租赁电动自行车企业

三、公交都市创建评价指标现状值和创建目标值

结合阳泉市城市分阶段的发展目标、公交都市评价指标体系要求，本次实施方案制定了与之相适应的阳泉市公交都市创建目标，核心指标为公交分担率，2025年阳泉市公交机动化分担率达到39%。

表 5-1 阳泉市公交都市创建评价指标现状值和目标值

序号	指标名称	单位	2021年	2025年	目标测算说明
1	城市公共交通机动化出行分担率	%	38.5	39	通过阳泉市公共交通基础设施建设、信息化建设以及交通需求管理，从而提高阳泉市公共交通的快速性、准时性、可达性、舒适性，提高公共交通吸引力。预测阳泉市公共交通机动化出行分担率在2025年为39%。
2	城市公共交通乘客满意度	%	84.2	85	随着阳泉市公交系统服务水平的提高以及公交发展外部环境的改善，城市公共交通乘客满意度将不断提高，预测阳泉市城市公共交通乘客满意度将达85%。
3	城市公共交通行车责任事故死亡率	人/百万车公里	0.04	≤0.04	通过不断完善公共交通安全行车管理制度，保障行车安全。预测城市公共交通行车责任事故死亡率≤0.04人/百万车公里。

阳泉市国家公交都市建设示范工程创建实施方案

序号	指标名称	单位	2021 年	2025 年	目标测算说明
4	城市公共交通站点 500 米覆盖率	%	86.2	95	公交都市创建期间，阳泉市将不断优化公交线路和增设公交站点，预测阳泉市 2025 年城市公共交通站点 500 米覆盖率达到 95%，进一步方便市民出行。
5	城市公共交通正点率	%	73.89	80	未来阳泉市将通过交通治理、施划公交专用道等方式提高公共交通运营效率。预计阳泉市 2025 年城市公共交通正点率达到 80%左右。
6	早晚高峰时段城市公共交通拥挤度	%	92	≤80	通过不断优化公交线网，合理配置公交运力，新增公交车辆等措施，控制早晚高峰时段城市公共交通拥挤度。预测阳泉市 2025 年早晚高峰时段城市公共交通拥挤度应≤80%。
7	早晚高峰时段城市公共汽电车平均运营时速	公里/小时	17.8	19	未来三年，阳泉将通过建设公交专用道以及信号优先通行系统等，来逐步提高早晚高峰平均运营时速。预测至 2025 年，早晚高峰时段公交平均运营时速达到 19 公里/小时。
8	城市公共汽电车来车信息实时预报率	%	100	100	阳泉市通过电子站牌、手机 APP 等为市民提供出行信息查询服务，目前已实现城市公共汽电车来车信息实时预报全覆盖。未来阳泉市将继续更新改善公交智能系统平台，在调整、新增的公交线路开通运营时同步实现公交信息查询功能。

阳泉市国家公交都市建设示范工程创建实施方案

序号	指标名称	单位	2021年	2025年	目标测算说明
9	城市公共交通投诉处理完结率	%	100	100	提升公共交通服务水平，减少公共交通投诉，同时也继续保持100%投诉处理完结水平。
10	万人城市公共汽电车保有量	标台/万人	15.96	16	未来阳泉市将持续更新购买公共交通工具18标台，考虑人口变化，预测2025年的公共交通汽电车保有量为16标台/万人。
11	新增和更新新能源城市公共汽电车比率	%	100	100	预计阳泉市新增和更新的公交车辆主要将以新能源城市公交车辆为主，保持创建期间新增和更新新能源城市公共汽电车比率100%的标准。
12	新增和更新低地板及低入口城市公共汽电车比率	%	0	100	阳泉市将持续关注弱势群体的公共交通出行需求，在更新购置公交车辆时将全部购买为低地板车辆。
13	城市公交专用道设置率	%	4.7	6.5	中心城区设置公交专用车道的道路长度为20.2公里，中心城区公共汽电车线路网总长度约为430公里。至2025年，通过公交提速行动的实施，全市公交专用道规模达到30.3公里。根据城市路网变化，预测城市公交专用道设置率达6.5%。
14	城市公共汽电车港湾式停靠站设置率	%	12.3	15	创建期间，对全市主要的客流集散点进行梳理，一共有478个站点，在没有公交港湾的路段，在条件允许的道路原则上设置港湾式停靠站，在原有基础上（59个）新改建13个，

阳泉市国家公交都市建设示范工程创建实施方案

序号	指标名称	单位	2021 年	2025 年	目标测算说明
					预测 2025 年城市公共汽电车港湾式停靠站设置率将达到 15%。
15	城市公共汽电车进场率	%	95.28	98	创建期间，通过推进刘备山公交枢纽、高新区区东城水岸停保场、阳泉东停保场（高新区工业园区停保场）等场站建设，车辆购置 18 标台，预测城市公共汽电车进场率将达到 98%。
16	无障碍城市公共汽电车站台设置率	%	0	4.2	阳泉市将持续关注弱势群体的公共交通出行需求，对符合改造条件的公共汽电车站台进行改造，预计创建期内对 20 座站台进行无障碍改造，预测无障碍城市公共汽电车站台设置率将达到 4.2%。
17	城市公共交通企业职工工资收入水平	%	54.33	80	阳泉市将加大对公交运营的补贴力度，同时加强对企业职工的关怀，提高职工工资收入水平。预测 2025 年城市公共交通企业在岗职工平均工资收入水平（年收入）达到阳泉社平工资的 80%。
18	城市公共交通运营补贴补偿到位率	%	42.1	100	目前阳泉市尚未制定公交运营企业成本核算制度，通过每年固定预算对公交企业运营亏损进行补贴。创建期间，阳泉市将出台《阳泉市城市公交成本规制管理办法》，对企业的运

阳泉市国家公交都市建设示范工程创建实施方案

序号	指标名称	单位	2021 年	2025 年	目标测算说明
					营亏损进行核算，预测城市公共交通运营补贴补偿到位率达到 100%。
19	绿色出行比例	%	71	80	预测阳泉市绿色出行比率在 2025 年达到 80%。
20	红色公交专线	条	0	3	阳泉市将结合红色旅游基地，开通“红 8 路”（西峪口—铝氧厂）等红色公交专线。
21	公交优先绿波带交叉口数	个	0	5	阳泉市将通过信号控制系统设置绿波带，绿波带的设置要优先考虑公交车辆通行。实现公交车连续通行的绿灯信号交叉口数量达到 5 个。

四、保障措施

(一) 资金保障

1. 加大政府对公共交通的投资力度

进一步提高城市公共交通投入资金，重点增加场站建设、公交智能化以及车辆设备购置和更新的投入。认真贯彻落实“十四五”期间免征城市公共交通企业新购置公共汽电车的车辆购置税、城市公共交通行业成品油价格补贴政策，对城市公交场站道路客运站按照国家规定免征城镇土地使用税，每年逐步提高城市公共交通投入资金占地方财政收入的比例。

2. 拓展公交设施建设资金途径

为了积极解决公交站场建设资金投入问题，研究及试点推进公交站场配套适当的商业指标，加大推进城区有条件的公交站场综合开发改造升级工作，吸引社会资金参与，拓宽公交站场建设资金渠道。建立财政资金为引导，社会、企业等参与的多渠道资金保障机制，进一步放开公交建设经营市场，允许并鼓励各类资本以合资、合作或委托经营等方式参与公共交通投资、建设和运营，逐步建立起多元化的投资机制。鼓励和支持公共交通企业盘活资产、改制上市等方式筹集资金。贯彻“TOD”的理念，统筹考虑公共交通基础设施建

设与周边地区用地开发，充分发挥项目建设的综合效益。

（二） 用地保障

1.落实保障新、扩建公交站场建设用地

根据区域规划总人口，按照国家标准规范规划公交站场用地，符合《划拨用地目录》的，可按划拨方式供地；落实《山西省实施<中华人民共和国土地管理法>办法》。落实充电站建设用地。公交建设用地被擅自改变用途的，由相关部门收回并按规划用于公交基础设施建设。

2.加强公交用地综合开发

将城市公共交通运输规划纳入城市控制性详细规划，优先保障公交设施用地。对现有公交设施用地，支持原土地使用者在符合规划且不改变用途的前提下进行立体开发；对新建公交设施用地的地上、地下空间，按照市场化原则实施土地综合开发。建立城市公共交通用地综合开发和收益反哺机制，公交用地综合开发的收益用于公交基础设施建设和弥补运营亏损。

3.加强公交用地实施监管

市政府确保城市交通各专业规划落地，相关部门做好项目前期的各项准备工作。规划等部门加强对公共交通基础设

施的用地和实施建设规划的管理，加大对城市公共交通规划实施的监管力度，未经法定程序，不得随意挤占公共交通设施用地或改变土地用途。切实防止和纠正违反规划、侵占公共交通基础设施及其建设用地的行为，优先保证发展公共交通的需要。

4.全力做好道路通行保障

新增设交通指示标志、新施划各类交通标线，全力加强重点地区及周边道路的交通疏导，有针对性地优化重要点位的交通组织、信号配时和道路渠化，进一步提升道路通行能力，全力做好道路通行保障。

（三） 权益保障

公交都市创建应紧紧围绕通过人才结构的改善提升公交规划、建设、管理、运营服务水平目标，以培养和用好创新型、高技能人才为重点，扎实做好人才引进和培养工作，努力为公交都市创建工作提供有力的人才保障。政府层面，吸纳更多高层次创新型人才和高技能人才进入规划管理部门，提升公交场站、线网的规划和维护水平。及时根据全市居民出行需求对既有公交线网进行优化调整。吸纳更多高水平管理人才进入交通管理部门，提升行业管理水平。同时，扶持企业聘请高水平人才，对高级技术人员提供资金扶持。企业层面，应当通过有竞争力的薪酬体系提升人才结构，通

过人才结构的改善实现企业从劳动密集型向技术和资本密集型转变。通过智能公交调度水平的提升，公交运营数据库的挖掘，无人售票系统的推广等手段，提升运营调度水平，增收减支。同时，加强专业技术人员继续教育。通过企业内部培训使一线工作人员的知识和技能不断得到更新、补充、拓展和提高。

（四） 宣传保障

积极利用电视、报刊、广播、网络、大屏等主流媒体优势，加大对国家公交都市示范工程建设工作的宣传报道，提高公众对创建公交都市工作的知晓度，改善公交发展环境，提升公共交通形象，提高公共交通吸引力。积极开展公交宣传进社区、进家庭、进学校、进单位等活动，号召市民文明行车、乘车。深入开展排队日、让座日、交通志愿者服务活动和公交、出租汽车等窗口行业创建文明行业、文明单位活动，提升交通服务、管理文明水平。同时，以开展“绿色出行宣传月”和“公交出行宣传周”等活动为载体，让全社会理解公交优先与城市环境和自身利益的关系，引导交通参与者转变出行方式和消费观念，提高全社会低碳出行意识。

附件：创建国家公交都市各成员单位任务清单及进度安排

工作任务		具体内容	牵头单位	配合单位	2023年	2024年	2025年
(一) 体制机制完善行动	成立创建工作领导小组	成立由市长任组长、分管副市长任副组长，市相关委局办、各区政府等部门为成员的公交都市创建领导小组。领导小组下设办公室，办公室设在市交通运输局。	市交通运输局	市发改委、市财政局、市规自局、市工信局（市国资委）、市住建局、市城管局、市交警支队、各区政府、市公交公司等相关单位	已完成	/	/
	建立部门协调工作机制	建立政府各部门之间的沟通协调机制，领导小组定期研究和协调解决公交发展规划、政策落实、基础设施建设等重大事项。同时，细化公交都市发展的创建目标、创建重点、保障措施、投资预算、融资方案、进度安排、职责分工等内容。	市交通运输局	市发改委、市财政局、市规自局、市工信局（市国资委）、市住建局、市城管局、市交警支队、各区政府、市公交公司等相关单位	已完成	/	/
	强化督导、绩效考核工作	将创建国家公交都市、优先发展公共交通作为市政府重点工作之一，纳入市政府工作报告。制定考核评价体系，将公交都市创建工作的实施纳入政府部门的绩效考核；由领导小组进行考核。将考核结果纳入市政府对各单位年度目标绩效考核内容。	市交通运输局	市发改委、市财政局、市规自局、市住建局、市城管局、市交警支队、市公交公司等相关单位	1. 纳入市政府工作报告。2. 制定考核评价体系。3. 将考核结果纳入市政府对各单位年度目标绩效考核内容。	/	/
	编制创建工作年度报告	公交都市创建期间，阳泉市将认真做好年度报告的编制工作。	市交通运输局	市发改委、市财政局、市规自局、市住建局、市城管局、市交警支队、市公交公司等相关单位	认真做好年度报告的编制工作。	认真做好年度报告的编制工作。	认真做好年度报告的编制工作。
(二) 顶层设计与完善行动	完善政策制度、规划体系	发布《阳泉市关于优先发展城市公共交通的实施意见》 编制《阳泉市城市公共交通服务质量考核办法》 编制《阳泉市公交专用道规划》 修编《阳泉市城市公共交通发展专项规划》	市交通运输局	市工信局（市国资委）、市发改委、市财政局、市交警支队、市规自局、市住建局、市城管局、市公交公司、华阳运输部等	1. 发布《阳泉市关于优先发展城市公共交通的实施意见》；2. 编制《阳泉市城市公共交通服务质量考核办法》；3. 编制《阳泉市公交专用道规划》；4. 修编《阳泉市城市公共交通发展专项规划》。	/	/

阳泉市国家公交都市建设示范工程创建实施方案

工作任务	具体内容	牵头单位	配合单位	2023年	2024年	2025年
	发布《阳泉市公交专用道管理办法》	市交警支队	市交通运输局、市住建局、市城管局、市公交公司、华阳运输部	/	发布《阳泉市公交专用道管理办法》	/
	联合出台《阳泉市公交企业成本规制管理办法》	市工信局（市国资委）、市交通运输局	市财政局、市公交公司	联合出台《阳泉市公交企业成本规制管理办法》	/	/
	联合出台《阳泉市公交财政补贴管理办法》	市工信局（市国资委）、市交通运输局、市财政局	市公交公司	联合出台《阳泉市公交财政补贴管理办法》	/	/
推进公交用地纳入国土空间规划	推进公交场站等基础设施用地纳入国土空间规划。加强与其他交通方式的衔接，提高一体化水平。	市交通运输局、市规划局	市公交公司	推进公交场站等基础设施用地纳入国土空间规划。加强与其他交通方式的衔接，提高一体化水平。	推进公交场站等基础设施用地纳入国土空间规划。加强与其他交通方式的衔接，提高一体化水平。	/
推进合理票价政策	充分考虑居民收入水平、企业成本、生产力进步等因素，兼顾公共交通企业的发展与公众承受力，根据不同人群的乘车需求，制定合理灵活的票价优惠政策并有效落实。	市发改委	市财政局、市交通运输局、市工信局（市国资委）、市公交公司、华阳运输部	根据不同人群的乘车需求，制定合理灵活的票价优惠政策并有效落实。	根据不同人群的乘车需求，制定合理灵活的票价优惠政策并有效落实。	/
推进公交企业改革创新	鼓励公交企业扩大经营规模，开发定制公交、红色专线等个性化运营模式，形成以政府投入为主，多渠道盈利的经营模式。实行“国有主导、多方参与、规模经营、有序竞争”的政策，以政府调控为主，市场竞争为辅。	市交通运输局、市工信局（市国资委）	市公交公司、华阳运输部	/	1. 鼓励公交企业扩大经营规模，开发定制公交、红色专线等个性化运营模式，形成以政府投入为主，多渠道盈利的经营模式。2. 实行“国有主导、多方参与、规模经营、有序竞争”的政策，以政府调控为主，市场竞争为辅。	/

阳泉市国家公交都市建设示范工程创建实施方案

工作任务		具体内容	牵头单位	配合单位	2023年	2024年	2025年
探索 公交站场 产权无偿 划转		探索将已建和今后新建的公交站场等基础设施的产权无偿划转公交企业，可对站场土地进行以出让方式供地以增强公交企业融资能力。	各区政府、高新区管委会	市规自局、市住建局、市城管局、市交通运输局、市公交公司、华阳运输部	将已建和今后新建的公交站场等基础设施的产权无偿划转公交企业，对站场土地进行以出让方式供地以增强公交企业融资能力。	/	/
	推进 投融资体制 改革	拓宽投资融资渠道，进一步发挥市场机制的作用，强化企业融资能力和造血功能。考虑PPP公私合营模式，政府与社会主体建立起“利益共享、风险共担、全程合作”的共同体关系，减轻政府的财政负担；适度考虑银行贷款贴息支持，逐步消化公交企业因票价限制和承担政策性任务而累积的政策性亏损；实行公交站场商业开发经营、车辆站牌广告经营等。	市工信局（市国资委）、市交通运输局	市财政局、市公交公司	拓宽投资融资渠道。考虑PPP公私合营模式、适度考虑银行贷款贴息支持、实行公交站场商业开发经营、车辆站牌广告经营等渠道。	拓宽投资融资渠道。考虑PPP公私合营模式、适度考虑银行贷款贴息支持、实行公交站场商业开发经营、车辆站牌广告经营等渠道。	/
(三) 线网 优化 升级 行动	打造 四级城市 公共交通 线网结构	打造四级城市公共交通线网结构，构建分工明确、结构合理、层次科学、安全高效的快线、普线、支线、专线四级城市公共交通线网。	市交通运输局	各区政府、市公交公司、华阳运输部	打造四级城市公共交通线网结构，构建分工明确、结构合理、层次科学、安全高效的快线、普线、支线、专线四级城市公共交通线网。	打造四级城市公共交通线网结构，构建分工明确、结构合理、层次科学、安全高效的快线、普线、支线、专线四级城市公共交通线网。	/
	提升 城市 公共交通 线网 运行 效率	开展城市公共交通线网优化调整工作，结合阳泉市组团布局及客流需求，通过调整运营模式、加密线路、截短、取直等方法优化调整公交线路，提升公交线网运行效率。重点在阳泉东站增加阳泉东站至矿区、荫营、平定的公交线路。	市交通运输局	各区政府、市公交公司	1. 开展城市公共交通线网优化调整工作。2. 重点在阳泉东站增加阳泉东站至矿区、荫营、平定的公交线路。	1. 开展城市公共交通线网优化调整工作。2. 重点在阳泉东站增加阳泉东站至矿区、荫营、平定的公交线路。	/
	鼓励 公交 企业 提供 多元 交通 服务	鼓励公交企业提供大站快车、夜间公交、旅游公交、定制公交等多元化公交服务。开通“红8路”（西峪口—铝氧厂）等红色公交专线，进一步宣传阳泉市优秀传统文化、红色文化资源，着力打造“中共创建第一城”，助推文化事业和文化产业繁荣发展。	市交通运输局、市工信局（市国资委）	市公交公司	1. 鼓励公交企业提供多元化公交服务。2. 开通“红8路”（西峪口—铝氧厂）等红色公交专线。	1. 鼓励公交企业提供多元化公交服务。2. 开通“红8路”（西峪口—铝氧厂）等红色公交专线。	1. 鼓励公交企业提供多元化公交服务。2. 开通“红8路”（西峪口—铝氧厂）等红色公交专线。
	构建 阳泉 市 微 交 通	2022-2025年，根据客流情况及需求实时增开社区微公交，提升公交线路覆盖率。	市交通运输局	市公交公司、华阳运输部	根据客流情况及需求实时增开社区微公交。	根据客流情况及需求实时增开社区微公交。	根据客流情况及需求实时增开社区微公交。

阳泉市国家公交都市建设示范工程创建实施方案

工作任务		具体内容	牵头单位	配合单位	2023年	2024年	2025年
	网络特色服务						
(四) 公交运力保障	增加市公共车辆投入	针对市区道路资源紧张、道路狭窄等特点，新增购置8米左右的公交车辆。2022-2025年，新增或更新公交车辆18标台，年均更新车辆6标台以上，且均为新能源车辆，低地板车辆比例为100%。	市工信局（市国资委）、市交通运输局	市财政局、市公交公司	/	新增购置8米左右的公交车辆，新增或更新公交车辆18台，且均为新能源车辆，低地板车辆比例为100%。	/
	改造升级市公共车辆	提高全市公交车的信息传输技术，实现全时段实时监控管理，强化公交车安全监控及实时调度管理。对公交车辆的车载设备进行维护，有隐患的及时排除，对有故障的设备及时维修保证车辆报站、监控正常运行。	市工信局（市国资委）、市交通运输局	市财政局、市大数据局、市公交公司	/	1. 提高全市公交车的信息传输技术，实现全时段实时监控管理。2. 对公交车辆的车载设备进行维护，有隐患的及时排除，对有故障的设备及时维修保证车辆报站、监控正常运行。	/
(五) 基础设施建设	推进公交站建设	在城市客流集散点结合城市用地条件，统筹考虑组团划分、用地功能、人口数量等因素。推进刘备山公交枢纽、高新区东城水岸停保场、阳泉东停保场（高新区工业园区停保场）等场站建设。	市交通运输局	市规自局、市城管局、市住建局、市财政局、郊区政府、高新区管委会、市公交公司	推进刘备山公交枢纽、高新区东城水岸停保场、阳泉东停保场（高新区工业园区停保场）等场站建设。	/	/
		对全市主要的客流集散点进行梳理，在没有公交港湾的路段，在条件允许的道路原则上设置港湾式停靠站，在原有基础上新建13个，至2025年，城市公共汽电车港湾式停靠站设置率达到15%。	市规自局、市城管局	市住建局、市财政局、市交通运输局、市公交公司、华阳运输部	对全市主要的客流集散点进行梳理，在没有公交港湾的路段，在条件允许的道路原则上设置港湾式停靠站，在原有基础上新建8个。	对全市主要的客流集散点进行梳理，在没有公交港湾的路段，在条件允许的道路原则上设置港湾式停靠站，在原有基础上新建5个。	城市公共汽电车港湾式停靠站设置率达到15%。
	推进充电桩建设	进一步推进充电设施规划实施，推进充电桩建设。公交都市创建期间，在公交场站配套建设充电桩/充电枪60个（把）。	市交通运输局	市能源局、市住建局、市行政审批局、市机关事务管理局、市城市管理局、各县区人民政府、高新区管委会、市发改委、市财政局、市工信局、市应急局、市规自局、市生态环境局、市市场监管局、市文旅局、市交警支队、省公路局阳泉分局、国网阳泉供电公司、市公交公司、华阳运输部	在公交场站配套建设充电桩/充电枪40个（把）。	在公交场站配套建设充电桩/充电枪20个（把）。	/

阳泉市国家公交都市建设示范工程创建实施方案

工作任务		具体内容	牵头单位	配合单位	2023年	2024年	2025年
	强化公交与慢行衔接	新开公交线路站点设置应充分考虑既有公交线路、步行道设置等因素，充分考虑与现有公交、慢行的有效衔接，形成便捷的慢行接驳系统。	市交通运输局	市规自局、市城管局、市住建局、市交警支队	新开公交线路站点设置应充分考虑既有公交线路、步行道设置等因素，充分考虑与现有公交、慢行的有效衔接，形成便捷的慢行接驳系统。	/	/
	推进城市道路网建设	2022-2025年，推进化义路南延工程、洪城北路北延工程、桃宸悦府南巷改造工程、生态新城起步区核心片区路网建设工程、中源路拓宽改造工程、平阳街优化改造工程的实施。	市住建局	市规自局、市交通运输局、市交警支队	推进化义路南延工程、洪城北路北延工程、桃宸悦府南巷改造工程、生态新城起步区核心片区路网建设工程、中源路拓宽改造工程、平阳街优化改造工程的实施。	推进化义路南延工程、洪城北路北延工程、桃宸悦府南巷改造工程、生态新城起步区核心片区路网建设工程、中源路拓宽改造工程、平阳街优化改造工程的实施。	/
	无障碍设施建设	完善无障碍设施建设。对具备路幅条件的公交站台设有连续盲道和无障碍缓坡，通过新建、改建、扩建等方式，加快完善车站等场所的无障碍出行设施，创建期间，新建、改建无障碍站台20个，至2025年，无障碍城市公共汽电站台设置率为4.2%。加大力度改造城市道路无障碍设施。	市城管局、市交通运输局	市住建局、市规自局、市交警支队、市公交公司、华阳运输部	完善车站等场所的无障碍出行设施，加大力度改造城市道路无障碍设施，创建期间，新建、改建无障碍站台15个。	完善车站等场所的无障碍出行设施，加大力度改造城市道路无障碍设施，创建期间，新建、改建无障碍站台5个。	无障碍城市公共汽电站台设置率为4.2%。
(六) 城市公交提速行动	加快公交专用道建设	公交都市创建期间，计划在原有20.2公里的基础上新建公交专用道10.1公里，到2025年，公交专用道累计总长度达30.3公里。	市交警支队	市交通运输局、市规自局、市住建局、市发改委、市财政局、市公交公司、华阳运输部	新建新泉北路公交专用道1公里。	新建漾泉大道公交专用道7.1公里；平阳路公交专用道2公里。	公交专用道累计总长度达30.3公里。
	探索公交优先通行系统	通过设置允许公交车左转的交叉口（社会车辆禁左），减少公交车在交叉口延误时间，提高公交车运行速度、公交正点率。绿波带的设置要优先考虑公交车通行。	市交警支队	市交通运输局、市财政局、市住建局、高新区管委会、市公交公司、华阳运输部	/	1. 设置允许公交车左转的交叉口（社会车辆禁左）。2. 绿波带的设置要优先考虑公交车通行。	/
	加强公交专用道使用管理	加强对专用道的使用管理，出台处罚考核办法。在公交专用道和公交车辆上安装电子监控设备，增设固定电子监控点。	市交警支队	市交通运输局、市财政局、市城管局、市公交公司、华阳运输部	/	1. 加强对专用道的使用管理，出台处罚考核办法。2. 在公交专用道和公交车辆上安装电子监控设备，增设固定电子监控点。	/
(七) 智能公交建设行动	加快推进TOCC建设运营	建成运营阳泉市交通综合运行协调与应急指挥中心（TOCC），包括交通大数据分析处理模块，加大数据挖掘分析力度，研判城市交通运行规律和特点，支持智能交通管理系统，用数据实现城市交通精准治理。	市大数据局	市发改委、市交警支队、市工信局（市国资委）、市交通运输局、市住建局	建成运营阳泉市交通综合运行协调与应急指挥中心（TOCC）。	/	/

阳泉市国家公交都市建设示范工程创建实施方案

工作任务		具体内容	牵头单位	配合单位	2023年	2024年	2025年
	推动互联网+公交融合	推进“互联网+城市公交”模式，积极运用互联网创新成果，推动利用互联网整合城市公交运输资源，发展定制公交等新型服务模式，并通过大数据采集和分析为公交规划、决策及运营管理等方面提供支撑，打造阳泉“智慧公交”升级版。	市大数据局、市交通运输局	市工信局（市国资委）、市财政局、市公交公司、华阳运输部	推进“互联网+城市公交”模式，积极运用互联网创新成果，推动利用互联网整合城市公交运输资源，发展定制公交等新型服务模式，并通过大数据采集和分析为公交规划、决策及运营管理等方面提供支撑，打造阳泉“智慧公交”升级版。	推进“互联网+城市公交”模式，积极运用互联网创新成果，推动利用互联网整合城市公交运输资源，发展定制公交等新型服务模式，并通过大数据采集和分析为公交规划、决策及运营管理等方面提供支撑，打造阳泉“智慧公交”升级版。	/
	提升公交出行信息服务	整合“阳泉公交在线APP”和“阳泉公共交通APP”，推出“漾泉行”APP。推广公交电子站牌等信息化设施，在中心城区建设180处电子站牌。	市交通运输局	市公交公司、市城管局	推广公交电子站牌等信息化设施，在中心城区建设100处电子站牌。	1. 推出“漾泉行”APP。2. 推广公交电子站牌等信息化设施，在中心城区建设80处电子站牌。	/
	探索MaaS出行平台建设	在“漾泉行”等基础上，增加接口为MaaS服务提供支撑，探索基于MaaS理念的阳泉公交一体化出行平台建设。	市交通运输局	市工信局（市国资委）、市大数据局、市文旅局、市公交公司、华阳运输部	/	在“漾泉行”等基础上，增加接口为MaaS服务提供支撑，探索基于MaaS理念的阳泉公交一体化出行平台建设。	/
	推进无人驾驶公示	结合阳泉市车路协同试点建设的优势，探索相关技术引入公交发展，研究无人驾驶公交线路的可能性，推进无人驾驶公交等新技术示范线路建设。	市工信局（市国资委）、市大数据局、高新区管委会	市交通运输局	结合阳泉市车路协同试点建设的优势，探索相关技术引入公交发展，研究无人驾驶公交线路的可能性，推进无人驾驶公交等新技术示范线路建设。	/	/
(八) 交通需求管理	有效实施差别化停车收费	建立完善主要由市场决定价格的机动车停放服务收费形成机制，按照“统一政策、分级管理”的原则进行管理，坚持放管结合，强化事中事后监督，规范停车服务和收费行为。	市发改委	市交警支队、市交通运输局	建立完善主要由市场决定价格的机动车停放服务收费形成机制，按照“统一政策、分级管理”的原则进行管理，坚持放管结合，强化事中事后监督，规范停车服务和收费行为。	建立完善主要由市场决定价格的机动车停放服务收费形成机制，按照“统一政策、分级管理”的原则进行管理，坚持放管结合，强化事中事后监督，规范停车服务和收费行为。	/
	加强路内停车精细化管理	梳理和动态施划路内停车泊位，加强路内停车管理，严查路内违法停车；鼓励短时停放，限制长时停放。更新标志标线，对现有标志标线不清楚及缺失路段进行重新施划。	市交警支队	市交通运输局、市规自局	1. 梳理和动态施划路内停车泊位，加强路内停车管理，严查路内违法停车。2. 鼓励短时停放，限制长时停放。3. 更新标志标线，对现有标志标线不清楚及缺失路段进行重新施划。	1. 梳理和动态施划路内停车泊位，加强路内停车管理，严查路内违法停车。2. 鼓励短时停放，限制长时停放。3. 更新标志标线，对现有标志标线不清楚及缺失路段进行重新施划。	1. 梳理和动态施划路内停车泊位，加强路内停车管理，严查路内违法停车。2. 鼓励短时停放，限制长时停放。3. 更新标志标线，对现有标志标线不清楚及缺失路段进行重新施划。

阳泉市国家公交都市建设示范工程创建实施方案

工作任务		具体内容	牵头单位	配合单位	2023年	2024年	2025年
	加公共停车场建设	摸清停车资源分布情况，停车需求和停车位的缺口情况，完善停车资源数据平台，研究编制《阳泉市停车专项规划》并推进落地实施。结合老城疏解更新、新建公共设施、交通枢纽建设，加强公共停车场建设；结合储备土地出让同步增配公共停车泊位指标，鼓励企事业单位利用自有土地建设公共停车场，增加ETC智慧停车场建设，提高停车效率。	市交通运输局	市规自局、市交警支队、市住建局	1.摸清停车资源分布情况，停车需求和停车位的缺口情况，完善停车资源数据平台，研究编制《阳泉市停车专项规划》并推进落地实施。2.结合老城疏解更新、新建公共设施、交通枢纽建设，加强公共停车场建设。3.结合储备土地出让同步增配公共停车泊位指标，鼓励企事业单位利用自有土地建设公共停车场，增加ETC智慧停车场建设。	/	/
	合理选择交通疏导措施	主城区重要交通走廊实施客货分离和限时通行等交通管制措施，缓解交通压力。分析交通拥堵交叉口的交通流量，渠化改造拥堵交叉口，提升道路通行能力，疏导交通拥堵点。	市交警支队	市交通运输局、市城管局	1.主城区重要交通走廊实施客货分离和限时通行等交通管制措施。2.分析交通拥堵交叉口的交通流量，渠化改造拥堵交叉口，提升道路通行能力，疏导交通拥堵点。	1.主城区重要交通走廊实施客货分离和限时通行等交通管制措施。2.分析交通拥堵交叉口的交通流量，渠化改造拥堵交叉口，提升道路通行能力，疏导交通拥堵点。	1.主城区重要交通走廊实施客货分离和限时通行等交通管制措施。2.分析交通拥堵交叉口的交通流量，渠化改造拥堵交叉口，提升道路通行能力，疏导交通拥堵点。
(九) 文明服务提升	提升服务质量水平	定期开展城市公共交通乘客满意度调查。创建期末，城市公共交通乘客满意度达85%以上。建立和完善城市公共交通乘客投诉处理制度。	市交通运输局	市公交公司、华阳运输部	1.定期开展城市公共交通乘客满意度调查。2.建立和完善城市公共交通乘客投诉处理制度。	1.定期开展城市公共交通乘客满意度调查。2.建立和完善城市公共交通乘客投诉处理制度。	1.定期开展城市公共交通乘客满意度调查。2.城市公共交通乘客满意度达85%以上。3.完善城市公共交通乘客投诉处理制度。
	建立职工工资正常增长机制	合理确定职工工资组成结构，逐步规范公交企业职工收入分配制度，建立与劳动力市场价格相适应，与服务质量、安全运营相联系的职工工资正常增长机制，提高公交驾驶员是薪酬待遇水平。改善公交一线职工工作和生活环境。	市工信局（市国资委）、市交通运输局	市财政局、市人社局、市公交公司	/	1.推动公交公司合理确定职工工资组成结构，逐步规范公交企业职工收入分配制度，建立与劳动力市场价格相适应，与服务质量、安全运营相联系的职工工资正常增长机制，提高公交驾驶员是薪酬待遇水平。2.改善公交一线职工工作和生活环境。	1.推动公交公司合理确定职工工资组成结构，逐步规范公交企业职工收入分配制度，建立与劳动力市场价格相适应，与服务质量、安全运营相联系的职工工资正常增长机制，提高公交驾驶员是薪酬待遇水平。2.改善公交一线职工工作和生活环境。

阳泉市国家公交都市建设示范工程创建实施方案

工作任务		具体内容	牵头单位	配合单位	2023年	2024年	2025年
提和善业理 高完企管 力度	高完企管	建立完善的现代企业管理制度。创新企业管理方法和手段，优化运营组织调度，提高企业管理水平，打造公交优质文明服务品牌和典型；加强企业文化建设，通过在职教育、专业化培训、高级人才引进等手段，提高城市公交从业人员素质；建立企业安全责任机制，强化企业安全主体责任。	市工信局（市国资委）、市交通运输局	市应急管理局、市交警支队、市公交公司、华阳运输部	1. 建立完善的现代企业管理制度。2. 创新企业管理方法和手段，优化运营组织调度，提高企业管理水平，打造公交优质文明服务品牌和典型。3. 加强企业文化建设。4. 建立企业安全责任机制，强化企业安全主体责任。	1. 建立完善的现代企业管理制度。2. 创新企业管理方法和手段，优化运营组织调度，提高企业管理水平，打造公交优质文明服务品牌和典型。3. 加强企业文化建设。4. 建立企业安全责任机制，强化企业安全主体责任。	1. 建立完善的现代企业管理制度。2. 创新企业管理方法和手段，优化运营组织调度，提高企业管理水平，打造公交优质文明服务品牌和典型。3. 加强企业文化建设。4. 建立企业安全责任机制，强化企业安全主体责任。
	加行监力度	一是加大行业督导力度。建立和实施企业考核评价，定期进行服务质量考核。二是加强公交安全保障。	市交通运输局、市工信局（市国资委）	市应急管理局、市交警支队、市公交公司、华阳运输部	1. 加大行业督导力度。建立和实施企业考核评价，定期进行服务质量考核。2. 加强公交安全保障。	1. 加大行业督导力度。建立和实施企业考核评价，定期进行服务质量考核。2. 加强公交安全保障。	1. 加大行业督导力度。建立和实施企业考核评价，定期进行服务质量考核。2. 加强公交安全保障。
(十) 城绿出行	鼓励非机动车有序发展	规范互联网租赁电动自行车发展，明确城市不同区域内公共电动自行车的发展定位、设施网络、运营模式和保障机制，测算合理容量，引导有序投放车辆。	市交通运输局、市交警支队	市城管局、市互联网租赁电动自行车企业、市公交公司、华阳运输部	/	规范互联网租赁电动自行车发展，明确城市不同区域内公共电动自行车的发展定位、设施网络、运营模式和保障机制，测算合理容量，引导有序投放车辆。	/
	推进慢行交通系统建设	加强桃河沿岸步道等建设。依托桃河，打造活力休闲慢道。构建山城绿色网络。推行“绿道+”模式，创造人性化的、独具魅力的活力山城绿道系统，让市民畅享“慢生活”的幸福。	市住建局	市规自局、市财政局、市交通运输局、各区政府、高新区管委会	1. 加强桃河沿岸步道等建设。依托桃河，打造活力休闲慢道。构建山城绿色网络。2. 推行“绿道+”模式，创造人性化的、独具魅力的活力山城绿道系统。	/	/
	提升慢行交通品质	落实慢行交通建设相关规划，开展“全局优先、全网连续、全程舒适、全龄友好”的慢行交通系统规划建设。着力推进慢行道品质提升。提升人行道及非机动车道品质。	市城管局、市交通运输局	市规自局、市住建局、市交警支队、市园林处	/	落实慢行交通建设相关规划。开展“全局优先、全网连续、全程舒适、全龄友好”的慢行交通系统规划建设。	/
	营造绿色出行氛围	积极倡导绿色出行方式，每年组织开展绿色出行宣传月和公交出行宣传周活动，加强公交都市创建宣传引导；制作发布公交都市创建公益广告，提高公众对公交都市创建的认知度和接受度；组建公交都市创建志愿者队伍。	市交通运输局、市委宣传部	市公交公司、华阳运输部、市出租汽车企业、市互联网租赁电动自行车企业	1. 积极倡导绿色出行方式，每年组织开展绿色出行宣传月和公交出行宣传周活动。2. 制作发布公交都市创建公益广告。3. 组建公交都市创建志愿者队伍。	1. 积极倡导绿色出行方式，每年组织开展绿色出行宣传月和公交出行宣传周活动。2. 制作发布公交都市创建公益广告。3. 组建公交都市创建志愿者队伍。	1. 积极倡导绿色出行方式，每年组织开展绿色出行宣传月和公交出行宣传周活动。2. 制作发布公交都市创建公益广告。3. 组建公交都市创建志愿者队伍。