

# 《苏州市城市公共交通规划》

## 一、规划范围

本次规划范围为苏州市区，包括姑苏区、吴中区、相城区、高新区、工业园区、吴江区6个行政区。

## 二、规划期限

本次规划期限为2021-2035年，规划基年为2021年，其中近期至2025年，远期至2035年。

## 三、发展目标

构建以轨道交通为主体，中运量系统为补充，常规公交为基础，慢行交通为延伸，共享交通、出租车和水运多方式协调的城市公共交通体系，基本建成国际领先水准公交都市，智慧创新深度赋能，人文关怀高度融合，公共交通与城市、经济、生活和谐共生，与社会主义现代化强市定位相适应，与长三角重要中心城市功能相匹配，与超大型城市空间格局相协调，实现人民享有美好公交的服务愿景。

## 四、规划策略

结合城市发展特色和公共交通发展水平，提出五大发展策略：打完善分层次、引导性的公交体系架构，实现公共交通的主导作用；构建多模式、一体化的公交网络体系，提高公共交通的快速可达；开展多渠道、集约型的公交设施建设，保障公共交通的持续发展；打造精细化、服务型的公交智能

系统，提升公共交通的服务水平；完善全方位、系统化的公交发展制度，落实公共交通的优先保障。

## 五、轨道交通发展规划

构建功能层次清晰、空间布局协调、多网融合发展的市域轨道交通“一张网”，形成“十字快线+中心放射”的整体架构，加强重要片区、重点板块间的直达联系，促进城市中心间联动发展，引领支撑多中心空间格局优化，提升公交服务品质，形成以“轨道+”为主导的绿色交通模式。

## 六、中运量公共交通发展规划

以交通需求与高品质体验为导向，构建与城市土地利用相适应、与轨道交通网络相衔接，与地面常规公交相协调的城市中运量公交系统，开展有轨电车、智轨等多种制式研究，充分发挥智轨优势和特点，强化重点组团、片区之间的联系，打造高效、优质、便捷的城市公共交通体系。

## 七、常规公交发展规划

### （一）公交线网规划

线网功能指引：以全面提升公共交通吸引力为总体目标，围绕“布局区域化、线路短型化、车辆小型化、轨道喂给化、供给多样化、服务智慧化”发展要求，构建干线、普线、微循环线三级线网结构，形成功能明确、层次清晰的公交线网体系。针对不同的运营模式，形成常规公交线路和特色公交线路两级服务体系，实现高效、可靠、品质的公交服务。

线网优化指引：持续推进线网优化工作，通过降重复、强接驳、提服务、优设施等措施，构建轨道公交“一张网、一张图”，促进公交行业提质增效。在资源整合、运力释放的基础上，强化社区、医院、学校、大型园区的服务配套，提升轨道新增站点的衔接换乘，提高公共交通网络的整体覆盖面。

运营服务指引：分析市民出行需求，加强客流监测分析，完善运营组织管理，试点推广公交快慢线穿插运营、大小车穿插运营、高平峰差异化运营、点对点定制化运营、公交响应式停靠等多样化服务模式，精准匹配公交供给与需求。

## （二）公交车辆规划

公交车辆的发展以“规模化、梯度化、绿色化、智能化、人性化”为原则，形成与公共交通出行需求相匹配、与多层次线网结构体系相适应的车辆结构发展体系。持续推进新能源和清洁能源车辆、无障碍公交车辆更新，加强新一代信息技术和智能车载设备应用。

## （三）公交场站规划

不断推出和完善政策、用地、财政及管理多方面的保障，推进和加强功能体系、分级布局、规模控制、建设标准、监督管理、立体开发的具体工作，构建与公交都市建设相适应、与城市交通发展相契合、与公共交通系统相匹配的高效率、高品质、高适应性的公交场站体系。

公交换乘枢纽规划：加快构建“对外交通全配套、轨道交

通全衔接、片区公交全覆盖”的换乘枢纽体系，优化重要交通节点和换乘衔接，实现枢纽内部设施的合理布局及一体化衔接，创造人车分流、行人优先的换乘环境。

公交停保（车）场规划：公交车辆保养与维修采取“集中式的综合停保场为主，一般停车场为辅”的服务模式，因地制宜利用立交、跨线桥及垃圾转运站等城市边角空间开展场站建设。

公交首末站规划：考虑供需平衡总体和片区层面的平衡，以各层次交通规划为依据，保障公交使用方便、经济合理，方便客流需求。

公交微枢纽规划：根据市民出行需求和部分公交线路运营缺乏回车场地的痛点，积极推动公交微枢纽建设。通过桥下空间利用、轨道微枢纽共建、社会停车场共享、港湾公交站提升等方式，进一步提升市民公交出行的效率和便利性。

#### （四）公交优先规划

围绕依托客流、完善网络、衔接服务、运管并重、因地制宜、远近结合的布局思路，因地制宜采用路段专用道、路口公交优先、多乘员专用车道等多种建设形式。结合客流需求、道路条件等因素，稳步推进公交优先网络建设，切实保障城市公共道路路权优先。

#### （五）市域公交一体化规划

紧扣“高质量”和“一体化”两个关键，发挥市域一体化交

通“先行官”作用，促进市区与县市统筹协调发展，提升公交资源配置效率。重点加强长三角生态绿色一体化发展示范区、虹桥国际开放枢纽北向拓展带、苏州与无锡毗邻地区公交服务。结合区域城际铁路、市域轨道建设，加强公交线路与就近地区枢纽站点衔接，逐步实现市域公交基础设施一体化、运输网络一体化、运营服务一体化、政策管理一体化。

#### （六）公交智能化规划

围绕公交行业人、车、线、场、站、路全要素，面向规划、建设、运营、管理、服务全环节，加快前沿技术与公共交通行业深度融合，推进公交行业数字化转型和智慧发展。推广建设公交智慧场站、轨道智慧车站，丰富智能驾驶公交、公交车路协同主动优先应用场景，开展MaaS一站式出行服务平台、智慧客运枢纽等示范项目建设。

#### （七）票制票价

按照“居民可承受、财政可负担、企业可持续”原则，根据服务质量、运输距离以及各种公共交通换乘方式等因素，建立多层次、差别化的价格体系。研究出台苏州与各县市之间、包括县市与县市间公共交通票价优惠政策互通互惠方案，推进市域一体化发展。

### 八、其他出行方式发展指引

出租车为城市公共交通的重要补充，为公众提供个性化“门到门”便捷运输服务，在坚持公共交通优先发展的前提下，

动态调控总量，统筹发展巡游出租车和网络预约出租车，使出租汽车与经济社会发展相适应，与公共交通发展水平相协调，促进行业平衡发展。统筹布局出租车停靠点、候车泊位等服务设施，在医院、居民集中居住区、重要商业中心等场所开展“一键叫车”服务试点，方便老年人打车出行。

## 九、近期实施方案

### （一）推动枢纽场站综合开发，完善轨道换乘衔接

结合城市用地功能，加强停保场、枢纽站用地的预留和布局，结合城际铁路、轨道交通开通运营，系统推进公交停保场、换乘枢纽、首末站建设。提高场站设施建设水平，提升场站配建或综合开发利用比例，推动公交场站向“土地集约化、功能综合化、管理智能化”转型。

### （二）推动公交示范走廊建设，提升公交通行效率

结合客流需求和道路条件，打造“准时、快捷、方便”的公交示范走廊，试点建设“公交绿波”智慧线路。加强公交走廊秩序管理，创新专用道监管模式。推广“公交专用道+多乘员车道”共享利用模式，提高专用道使用效率。

### （三）推进公交充电设施建设，保障车辆高效运转

推动充电基础设施建设。以“车-桩-网”协同发展为目标，适度超前布局充（换）电基础设施。加强公交充电场站建设，对具备充电桩建设条件的场站进行电动化改造。

### （四）系统优化公交中途站点，提高换乘衔接效率

优化公共交通换乘衔接，缩短换乘距离，实现轨道站点100米内公交车站覆盖率100%。优先保障同站换乘，鼓励有条件的地区建设公交“风雨连廊”等服务设施，进一步完善绿色出行链。

#### （五）打造舒适智能候车环境，提升便民服务水平

持续更新公交候车亭，因地制宜优化公交候车亭形式，提升公交候车环境，进一步提升公交候车亭和信息化站台覆盖比例。加强公交站台无障碍建设改造，完善进出站台缘石坡道、盲道，积极探索应用无障碍设施信息化导视系统。拓展公交站台服务功能，鼓励提供便民服务。

#### （六）加快绿色公交车辆推广，促进行业节能减排

持续推广新能源公交车辆，市区公交线路新能源公交车全覆盖，新增公交车辆中新能源和清洁能源车辆比例保持100%。加快车辆小型化发展，优化车型结构，加大适应微循环线路车辆的投入力度。

#### （七）示范应用新一代信息技术，融合发展新兴业态

推进出行即服务（MaaS）系统建设，打造苏州交通出行一站式服务，让乘客出行“换乘零等待、支付零转换、服务零距离”。在高铁新城长三角科创示范区、园区金鸡湖景区、太湖生态岛等特色功能区，建立“公交智能驾驶示范区”，实现“公交智能驾驶”，“出租车智能驾驶”示范应用。融合定制公交与智能驾驶新业态，使得定制公交应用场景从预定化向实

时化转变。

#### （八）推进轨道交通建设，完善轨道交通网络

加快城市轨道交通建设，丰富线网功能层次。建成轨道交通6、7、8号线，加快推进2号线延伸线、4号线延伸线、7号线延伸线、10号线（苏虞张段）建设，完成轨道交通四期建设规划报批。

#### （九）研究中运量公交建设，推动示范线路落地

推进有轨电车T5线一期工程、捷运T2线一期工程建设。加强智轨公交研究，围绕市委市政府重大决策部署，瞄准重要发展节点和城市开发片区，结合群众出行实际需要，高水平研究编制智轨建设规划，确保项目建设科学规范有序。

#### （十）持续优化公交线网，促进公交转型升级

推进地面公交线网重构。以提升品质，提高可靠性、便捷性，增强吸引力为目标，贯彻“布局区域化、车辆小型化、线路短型化、轨道喂给化、供给多样化、服务智慧化”实施要求，统筹协调各区线网资源，推进公交线网顶层设计，打造功能完备、层级明晰的公交出行网络。

#### （十一）科学投放公交运力，丰富运营组织模式

完善定制公交运营模式，制定苏州市定制公交开行管理办法，创新服务思路，扩展服务场景，形成以服务通勤通学为主、兼顾购物、旅游、敬老等多样化需求的定制公交特色服务体系。以提高品质、提升效率为目标，中心城区提供高



频公交服务，城市外围提供挂表运营和响应式停靠服务，打造一批品质公交线路。

#### （十二）完善城乡一体化发展，推进毗邻互联互通

持续完善城乡公交一体化发展，统筹城市公交、镇村公交、乡村旅游、农村物流等资源整合，实现城乡公交融合协调发展。扩大毗邻地区公交客运覆盖面，重点加强长三角生态绿色一体化发展示范区、虹桥国际开放枢纽北向拓展带、苏州与无锡毗邻地区公交服务。以11号线开通运营为契机，构建市域一体的公交的票价优惠政策。

#### （十三）加强行业规划管理，提升规划引领作用

强化公交优先发展在各类各级规划的统筹协调，加强公共交通系统规划与综合交通运输规划体系及其他规划的“多规合一”，开展多网融合线网优化工作、规划实施评估提升工作、公交设施提质研究、行业标准化研究、重点片区公交提升工作等多项规划研究编制工作。

#### （十四）深化行业一体发展，统筹兼顾公益效益

深化市区公交行业体制改革，实施人员、车辆、场站、线路等资源的统筹管理与一体化运作。构建公益性资产体系和经营性资产体系，分层组建资产管理平台，推动以资产管理为核心的投融资业务带动出行服务升级。

#### （十五）深化政府购买服务改革，激励企业提质增效

充分发挥绩效考核对成本规制的调节作用，建立完善运

营指标与服务质量相结合的绩效考核机制。探索线路差异化成本规制及绩效考核管理办法，研究对不同线路采取托底保障和盈利奖励等不同财政保障模式。

（十六）优化公交票价定价机制，拓展支付优惠场景

按照基于成本定价的原则，根据服务质量、运输距离以及各种公共交通换乘方式等因素，不断完善公交定价机制。扩大换乘优惠政策应用场景，实现各公共交通方式“一卡通行”、“一码通乘”，换乘优惠实施对象从实体卡进一步拓展至移动支付。

（十七）深度应用“城市数据大脑”，提高公交智能水平

推进公交智能应用示范工程（二期）建设，围绕服务公交企业、乘客、行业管理部门等三方需求，通过提高数据采集实时性、推进行业综合管理智能化，不断提高公交运营与管理效率，增强行业管理、决策与应急能力，全面提升公交出行信息服务水平。