

苏州市城市公共交通规划

项目承担单位：上海同济规划设计研究院

项目主持人：徐循初

项目参加人：徐循初 汤宇卿 王正 许传忠 纪立虎 张乔 张扬 杨辰 巴今

一、概况

苏州市地处江苏省东南部长江三角洲东部，是我国重要的历史文化名城和风景旅游城市，也是长江三角洲的重要的经济中心。1997年末，苏州市全市行政区面积8488.42平方公里，人口572.89万人，国内生产总值为1132.59亿元，人均国内生产总值为19713元。

苏州市公共客运交通规划的地理范围为苏州市区，包括以古城为核心的中心城区、苏州新区、工业园区、吴县市区和浒关。

本次规划分三期：近期为城市建设用地范围人口规模达到120万人之时；中期为城市建设用地范围人口规模达到150万人之时；远期为城市建设用地范围人口规模达到180万人之时。

二、规划总体构思

1. 任务来源

城市公共交通是指在城市中供公众乘用的公共汽车、电车、出租车、地铁、轻轨、轮渡、缆车、索道等各种交通方式的总称，城市公共交通是城市的重要基础设施，是城市客运交通的主体。发达的城市公共客运交通方便居民出行，促进城市国民经济和社会事业的发展。

城市公共交通规划是城市公共客运交通建设的宏观指导性文件，是城市总体规划、综合交通规划的重要组成部分和必要的深化。为了与苏州新的城市总体规划相配套，上海同济城市规划设计研究院受苏州市公共交通公司的委托，在苏州市规划局和市政公用局的领导和关心下，根据苏州市（1995）208号文件《关于印发〈江苏省城市公共客运交通规划编制纲要〉的通知》和苏州市人民政府的部署以及市人大、市政协的有关意见和提案，结合苏州市公共交通建设的实际需要，特编制本规划。

2. 规划目标

规划目标是建设一个经济、方便、高效、可持续发展的城市公共客运交通系统。

根据苏州市交通需求和投资水平的综合分析，苏州市公共交通近期、中期、远期的发展目标为：

充分挖掘现有设施的潜力，加大公共交通建设的投资力度，并辅以优先发展公交的政策措施，提高公交运营系统的客运能力。为满足市民的不同出行需求，积极发展快速轨道交通、准快速公共汽车、专线旅游车等公交客运方式，根据需要调控出租汽车，建立适合苏州城市形态特点的公共客运结构。努力提高公交线网的覆盖率，使公交网络及运力的布局与城市土地开发的进程相协调。力争在远期，使公共交通承担的出行量由目前占总出行量的4.3%提高到10%以上。努力提高公交车的数量和质量，力争在近期使公交车拥有率由目前的4.3标台/万人，提高到5标台/万人，即平均2000人一辆标准车；中期提高到6标台/万人，即平均1600

人一辆标准车；远期提高到 6.5 标台/万人，即平均 1500 人一辆标准车，加上轻轨交通，可基本满足苏州市居民公交出行的要求。

3. 规划指导思想

苏州市城市公共客运交通规划编制的指导思想是：从我国的基本国情和城市居民的实际需要出发，大力发展和全面优化公共交通，逐步形成以公共交通为主，其它交通方式为辅的城市客运交通系统，确保城市公共客运交通的持续健康发展，为城乡经济建设和人民生活提供更完善的出行服务。

三、现状交通特征及存在问题

1. 居民出行特征

苏州市居民出行抽样调查共调查了 31500 人，日出行总次数为 87571 人次，人均日出行次数为 2.78 次/人·日。在不同年龄的出行者中，7-15 岁的人平均出行次数最多（3.04 人次/日），其次是 21-25 岁的年轻人；另外，51-55 岁及 61-65 岁年龄段人的出行次数也较多。而在不同职业的出行者中，中小学生的出行次数较多（2.96 人次/日）；机关职员出行次数也较多（2.93 人次/日），其他职业人员的出行次数相对较少。

在上班、上学、公务、生活、文化娱乐、回程及其他 7 类出行目的中，除回程外，上班出行比例最大，其次是上学，这两种出行之和为 41.4%，加上这两种出行的回程，因上班、上学因起的出行所占的比例约占 80%。因此，解决好上班、上学及其回程的交通问题，是完善苏州市公共交通的主要内容。

自行车是苏州居民最主要的出行方式，占总出行量的 63.72%，步行次之，占 18.8%；而相比之下，公交出行比率较低，仅占 4.30%。按苏州市用地布局与行政区划，分成中心区（包括古城区）、新区、园区、浒关、及吴县市区 5 个规划分区，各规划分区具有“分灶吃饭”的特点，居住与工作就地平衡，因此，居民出行距离较短，一般不超过 5 公里。由于长期以来城市道路较窄，小街巷多，以及居民出行习惯的影响，加上公共交通不发达，自行车穿越性强，可达性好，才会出现自行车出行的比例偏高，公共交通出行的比例相对较低的不甚合理的交通方式结构。这种状况给城市交通带来很大压力，加剧了道路交通的拥挤和公交运营效率的降低。

在上班出行中，自行车出行所占的比例高，达 20.57%，而公共交通仅占 1.18%；在上学出行中，自行车所占比例为 8.23%，而公共交通仅占 0.37%；其他目的的出行也以自行车为主。

步行出行在 7-15 岁年龄段及 61 岁以上年龄段占有较高比例；自行车出行在各年龄段都占有较高的比例，在 16-20 岁年龄段中，自行车出行比例高达 85.83%；公交出行的比例在各年龄段都较低，在 65 岁以上的老人中，公交出行所占比例最大，也仅有 8.90%；摩托车出行在 21-50 岁年龄段占有一定比例。

在苏州市居民出行中，公共交通的平均出行距离为 9.8 公里。

2. 城市公共交通现状

(1) 公共交通客运量发展状况

1996 年苏州市公交年客运量为 10449.2 万人次，其中最高日客运量为 43 万人次，日平均客运量为 35 万人次。与 1982 年相比，1997 年年客运量下降了 25%，1982 年至 1997 年平均

每年下降了 173.5 万人次。从历年客运量增长情况看，1987 年年客运量达到 14381.06 万人次的历史高峰。1987 年以后，客运量逐年滑坡，1995 年下降到 8605.78 万人次的低谷。1995 年以后，由于一些线路实行了无人售票，每标台职工人数从 95 年的 6.70 人减少到 97 年的 5.96 人，95 年以来，公交公司投入了 120 辆新车和相应的劳动力，运力增加了 30%，无人售票线路的开辟使月票客流上升，因此，95 年以后客运量又开始回升。

(2) 公交车辆及运营发展状况

1997 年底苏州市拥有公共汽车 354 辆，其中铰接车 98 辆，单机车 256 辆，折合 422.6 标准台。1982 年以来，只增加了 157 辆单机车，平均每年增加 10 辆。1991 年至 1996 年新增运营车辆 204 辆，平均每年增长 34 辆，折合 41.75 标准台。

(3) 每标台职工人数

到 1997 年底，苏州市公交公司职工总人数为 2519 人，平均每标台 5.96 人，比 1982 年的每标台 7.31 人下降了 18%，这主要是推行无人售票的结果。

(4) 公交线路及发展状况

1997 年底，苏州市公交线路总长度达 367.3 公里，比 1982 年的 147.8 公里增加了近 150%。自 1994 年 6 月起，苏州市公交公司先后新辟了吴越春秋专线、28 路、38 路、102 路、301 路、901 路、10 路东；延伸了 1 路、2 路、3 路、8 路、9 路、30 路、31 路、19 路；调整了 2 路、7 路、8 路、30 路、31 路、601 路的走向，使线路布局逐步趋向科学、合理。营运线路从 1993 年的 23 条增至 1998 年的 30 条，线路长度从 313 公里上升至 406.2 公里，增加了 93.2 公里，其中：新辟线路 74.7 公里，延伸线路 37.5 公里，调整 18.3 公里。

目前共有 8 条线路进入或途经新区，新区段长度为 32.6 公里，4 条线路进入或途经园区，园区长度为 15.7 公里。公交公司通过内部挖潜、转换机制、深化改革等手段，对线路的布局进行了一系列调整，逐步改善了乘车条件。但由于历史的原因，苏州市公共交通底子薄、欠帐多，公交发展水平远远不能满足市民乘车的需要。

(5) 公交场站设施

苏州市区拥有公交保养场（厂）4 个，总面积 10.6 公顷，驾驶员培训教练场一个，面积 5697 平方米；首末站 20 个，总面积 37734 平方米。

苏州市公交保养场缺乏车辆维修的专用检测设备及诊断仪器，保修质量难以提高；首末站停车及回车道场地面积小并有社会车辆占道等不良现象，站点建筑尚不够规范化、标准化；车辆调度亦需改进。

3. 公共交通现状水平分析

(1) 公交线网密度与重复系数

苏州市公交线网长度 278.6 公里，线路网密度 1.50 公里/平方公里，其中：中心城区 1.75 公里/平方公里，苏州新区 1.15 公里/平方公里，工业园区（首期开发区）1.09 公里/平方公里，吴县城区 0.82 公里/平方公里。国标规定，在市中心应达到 3~4 公里/平方公里，边缘地区达到 2-2.5 公里/平方公里。苏州市虽然道路数量不少，但多数道路路面狭窄，等级很低，尤其是古城区内，能通机动车的道路很少，因此，线网密度很低，与规范指标相距甚远，现状公交线路布网尚存盲区。由于受设施、资金、效益、管理等几方面的制约，园区、新区的线网密度与经济发展尚不适应。

苏州市公交线路的重复系数为 1.46，其中：中心城区为 1.8，苏州新区为 1.3，工业园区

为 1.7，吴县城区为 1.5。重复线路最多的道路是人民路，有 11 条线路在上面行驶。由于人民路只有双向 3 车道，重复线路过多，使线路相互干扰，而港湾停靠站的缺乏，限制了发车频率的提高。

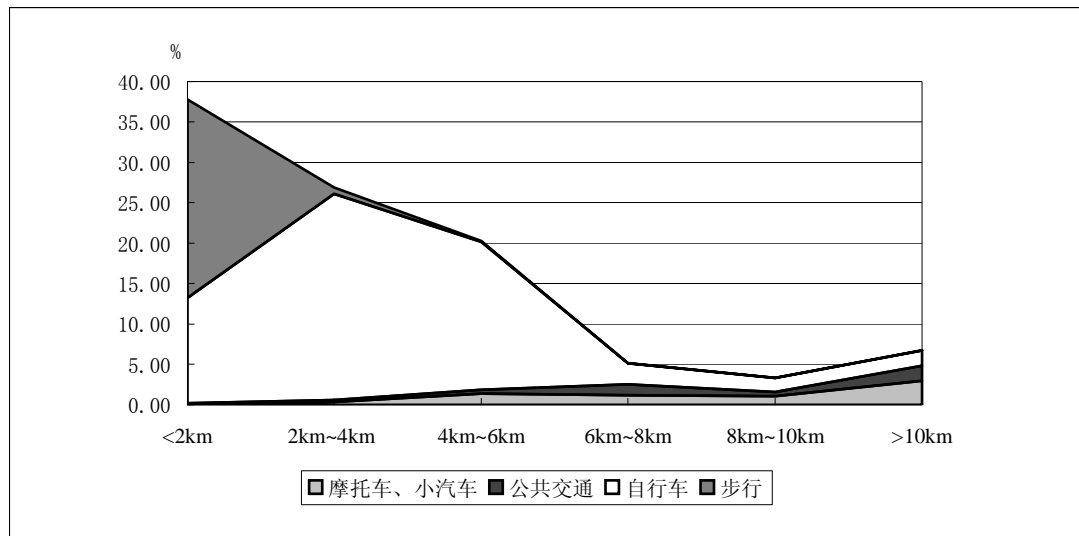
(2) 公交非车内时间

公交出行时耗由车内时间和非车内时间两部分组成。非车内时间由居民出门步行到站点和从站点步行到目的地的时间、候车时间以及换乘时间组成，它是衡量公交服务水平的重要标志。根据 1998 年 8 月公交公司组织的苏州市公交乘客询问调查统计结果，公交平均步行到站点的时间为 7.4 分钟，约 500 米，平均候车时间为 6.9 分钟，加上下车后从车站步行到目的地的时间（约 6 分钟），苏州市公交平均非车内时间在 20 分钟左右，若考虑换乘时间，则更长。由苏州市居民出行调查所得的公交平均出行时耗为 42 分钟，乘客的非车内时间要占出行总时间的近一半。因此，缩短乘客的非车内时间是降低公交出行时耗，提高公交出行比例的有效途径。

(3) 公交转换距离

在居民出行过程中，采用公交出行的比例往往随出行距离的增加而增加，所谓公交转换距离，就是自行车和公交竞争的出行距离与时耗的相互转移值，即两种出行方式等距离、等时耗的临界值。自行车是一种门到门的交通工具，虽然其运行速度一般没有公共汽车快，但它的全程旅行速度常高于乘坐公共汽车，尤其是在短距离出行过程中。要让公交在更大的范围内比自行车省时，是公共交通的发展目标。

图 1 苏州市公交车和自行车的争夺区



根据苏州市公交乘客询问调查统计和公式计算，自行车和公共交通的等时、等距值为 45 分钟和 8.5 公里，即在 8.5 公里范围以内，骑自行车比乘坐公共汽车省时，只有当出行距离大于 8.5 公里时，乘公交才比骑自行车省时。

(4) 公交站点覆盖情况

以 300 米作为公交车站的服务半径，计算苏州市区公交车站的服务面积率，结果为中心城区 56.31%，新区 39.27%，园区（一期）43.98%，吴县城区 14.95%；公交车站 500 米半径服务面积覆盖率，中心城区约 93%，新区约 49%，园区（一期）约 57%，吴县城区约 38%。根据国标，公交车站服务面积以 300 米半径计算，不得小于城市用地面积的 50% 和 90%，苏

州新区、工业园区和吴县城区均未达标。

(5) 乘客换乘情况

在苏州市火车站、长途汽车站、商业中心、旅游景点、大型居住区、对外交通设施等人流集散点中，规划选择 18 个交通吸引点，根据公交线路的走向和站点设置，检查乘客在这些吸引点之间相互活动时，乘坐公交直达和换乘的情况。在这 18 个吸引点之间流动的 153 对联络线中，直达的有 69 对，占 45.1%；换乘一次的有 82 对，占 53.6%；换乘两次的有 2 对，占 1.3%；平均换乘系数为 1.56（按国标要求，中小城市应小于 1.3，大城市应小于 1.5）。在这 18 个吸引点中，火车站、观前街、石路等人流集散点的可达性较强，而大多数吸引点的直达性较差，特别是浒关、吴县市政府、苏州乐园等地到市内其它吸引点的公交可达性差，换乘率高。

(6) 公交运输效率

单车客运量

和全国其他城市一样，苏州市每辆公交车完成的年客运量日趋下降。1982 年每标台年客运量完成 49.1 万人次，到 1997 年每标台年客运量已下降至 24.7 万人次，下降了近 50%，平均每年下降 3% 左右，一方面是由于公交车辆增长，另一方面是由于道路交通拥挤，导致车内时间过长，部分乘客转向私人交通的缘故。单车年客运量最低的年份是 1995 年，每标台年客运量仅 21.9 万人次。近两年由于取消了中巴，单车客运量有所回升。

人均年公交乘次

1982 年至 1997 年的统计资料显示，苏州市人均年公交乘次以每年 3% 的递减速度，从 1982 年的 194.8 人次下降至 1997 年的 98.8 人次，下降了近 50%。尽管公交线网密度随城市人口和用地扩张有一定的延伸，公交对居民出行的吸引力仍不断下降，人均年公交乘次最低的 1995 年仅 81.4 人次，1995 年以来，无人售票线路的推行带来每标台职工人数的下降，同时，120 辆新车的投入使运力增加了 30%，因此，95 年以后苏州市人均年公交乘次有所回升。

运输成本

公交运输效率下降还表现在完成单位客运量的运输成本在上升。1982 年公共汽车每百车公里的成本为 445.5 元，由于实行低票价制和开放客运市场，单车客运量连年下降，加上汽油费和职工工资的上涨，到 1997 年底，每百车公里的成本上升到 2612.5 元，上涨了近 5 倍，年平均递增 25%。

苏州市公交公司在 1991 年以前一直是国内少数几家公交盈利企业之一，自从 1992 年开始，由于运输成本的急剧上升，公司效益迅速滑坡，1994 年亏损达 866.7 万元，创历史记录。1995 年以后，由于实行了无人售票，票价也从 5 角调整到 1 元，亏损状况有所好转，1997 年亏损 724 万元。1998 年前 8 个月亏损 330 万元，预计 1998 年全年的亏损将减少到 500 万元左右。

(7) 万人公交车拥有率

苏州市规划建设用地范围内公共汽车拥有率为 4.3 标台/万人。中心城区为 4.28 标台/万人；苏州新区为 7.72 标台/万人；工业园区仅 0.92 标台/万人；吴县新区为 3.71 标台/万人。苏州市万人公交车拥有率低于 22 座城市平均 9.2 标台/万人的水平，也低于国标大城市每 800~1000 人一辆标准车的水平。

(8) 乘客意见和要求

乘客对上下班时间增加发车班次，缩短候车时间和延长夜间行车时间，增设通宵车的要求最强烈，占近 40%，表明苏州市公交发展水平难以满足人民群众乘车的需要。其次，乘客对增加空调车，无人售票车要方便上下车，增设兑零处的呼声也较高，占近 30%，说明需进一步加大对车辆等公交硬件设施的投资力度。此外，乘客对站点布设和换乘条件的改善等要求也占有一定比例。

四、公共交通线路与站场规划

1. 线网布局结构

以“十字加两环”形成公交网络的骨架

在由北环路、东环路、南环路、桐泾路构成的城市环路上，开辟联接中心城区与新区、园区和吴县市区的公交环路；在由东大街、司前街、养育巷、中街路、桃花坞大街、西北街、临顿路、凤凰街、带城桥路、竹辉路和新市路组成的古城内环路上，开辟联系观前街、南门商业中心和拙政园、狮子林、网师园、沧浪亭等著名园林的旅游环路。人民路公交干线联接火车站、观前街、南门和吴县市区，它与干将路上的轻轨线路构成十字型城市公交走廊。

枢纽站、组团中心与郊区首末站组成公交网络的节点

“十字加两环”的公交网络骨架和环路上的枢纽站以及各组团中心、郊区首末站，形成由环向切线和径向放射线相交织的公交线网的“脉络”。新区、园区一期、二期和三期开发区及吴县市区内部的公交环线，与环向切线或径向放射线相连。

2. 线路规划

本次公交规划在多次实地了解苏州现有道路状况的基础上，对调整、延伸和新增线路的走向进行反复推敲，力求线路规划的合理性和高效性。最后规划了 59 条公交线路，这些线路分为三类：保留线路 在苏州原有的公交线路中，一部分线路走向合理，运转效率高，客流稳定，规划中应予以保留。本次规划保留了 10 条线路。调整、延伸线路 原有公交线路中，一部分线路走向基本合理，但由于城区的扩展，或因整个线路网的调整，需要进行线路走向的部分调整或延伸。本次规划调整、延伸了 18 条线路。新增线路 为适应苏州市社会经济的发展，本次规划在分析道路的行车条件以及居民出行流量流向的基础上，新增了 31 条线路（近期增加 7 条线路，中期增加 17 条线路，远期增加 7 条线路），形成比较完善的城市公共交通网络系统。

苏州市规划的公交枢纽站（含原有）有：火车站（南、北广场）、南环大桥、石路、园区管委会、坝基桥、苏州乐园和新升新苑等。

3. 公共汽车发展规划

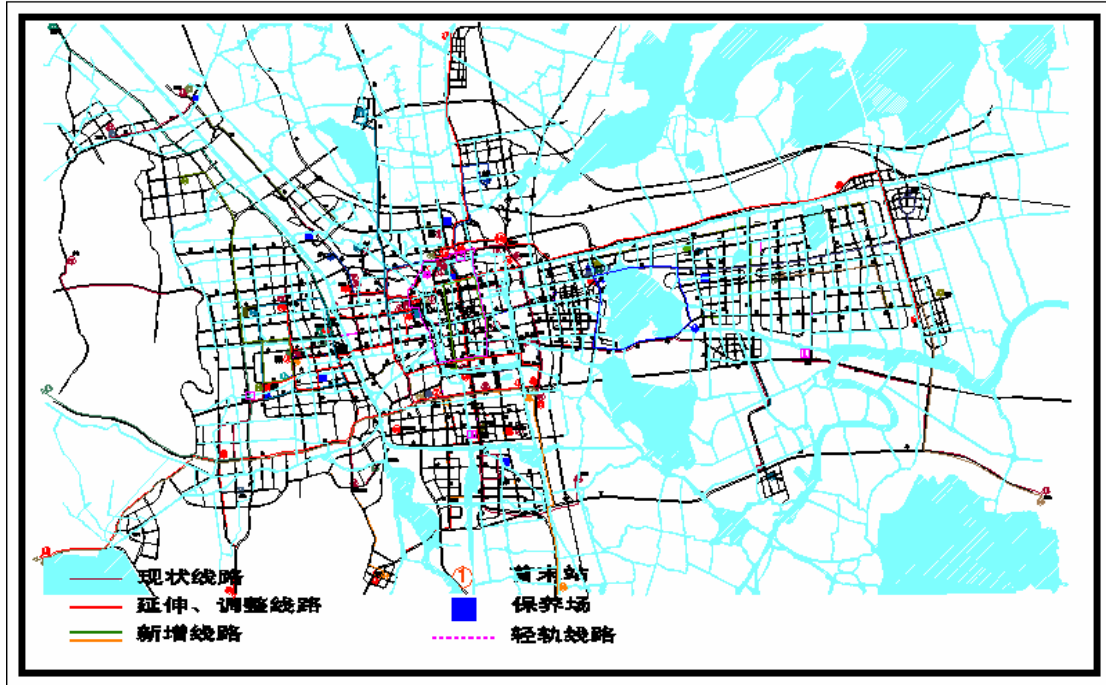
规划确定了 2000 年、2010 年线路配车数，由于苏州是全国著名的旅游城市，客流量随季节变化显著，旅游季节的客流量比平时大得多，因此，规划保管车辆以线路配车加 15% 备车（供修理、保养、计划外线路配车使用）组成。远期配置约合 1560 人一辆标准车，加上轻轨交通，可基本满足苏州市居民公交出行的要求。

4. 公交线路规划评价

苏州市公交规划线路的总长度为 835 公里，线网长度为 546 公里，比现状分别增加了 427 公里和 268 公里。2010 年苏州城市规划建设用地范围的面积为 180 平方公里，由此算出公交

线网密度为 3.02 公里/平方公里，其中：中心城区 3.43 公里/平方公里，新区 2.87 公里/平方公里，园区 2.73 公里/平方公里，吴县城区 2.95 公里/平方公里，均达到国标要求。公交规划线路的重复系数为 1.45。

图 2 苏州市公交线路规划图



以各公交站点为中心，乘客步行至公交车站的距离 300 米（即步行 4~5 分钟）和 500 米（即步行 6~7 分钟）为半径绘制公交站点服务面积复盖图，视其对城市用地的覆盖情况，表达乘客乘坐公交的方便程度。现状公交站点，服务半径为 300 米和 500 米的，所覆盖的面积分别占总用地面积的 40%和 75%左右；规划线路站点，服务半径为 300 米的和 500 米的，所覆盖的面积分别占总用地面积的 73%和 94%左右（按国标要求，应分别不小于 50%和 90%）。

在苏州市区和郊区的各主要人流集散点中，选择了 21 个交通吸引点，根据规划公交线路的走向，检查乘客在其间相互活动时乘公交直达和换乘一次的情况，在 21 个集散点之间流动的 210 对联络线中，直达的有 134 对，占 63.8%；换乘一次的有 76 对，占 36.2%；没有换乘两次的。平均换乘系数为 1.36，如扣除郊区的浒关，平均换乘系数为 1.32，均达到国标要求。

公交等时线是指由城市某一个吸引点出发，在规定的出行时耗内可到达的用地范围。根据苏州市城市规模，居民的最大出行时耗按国标规定应为 50 分钟。

在公交规划中，分别选择了火车站和观前街作为主要客流吸引点绘制等时线图，评价居民在不同出行时耗内到达该吸引点的用地范围。考虑到道路交通拥挤情况的不同，在古城，公交运送速度取 16 公里/小时，在新区、园区、吴县市区和郊区，公交运送速度选用 24 公里/小时，步行速度取 4 公里/小时，绘制公交等时线图，从而进行规划方案的比较与评价。

5. 公交场站规划

确定近期新建停车保养场位置与数量，停车规模，分期进行建设。

图3 苏州市观前街公交等时线图

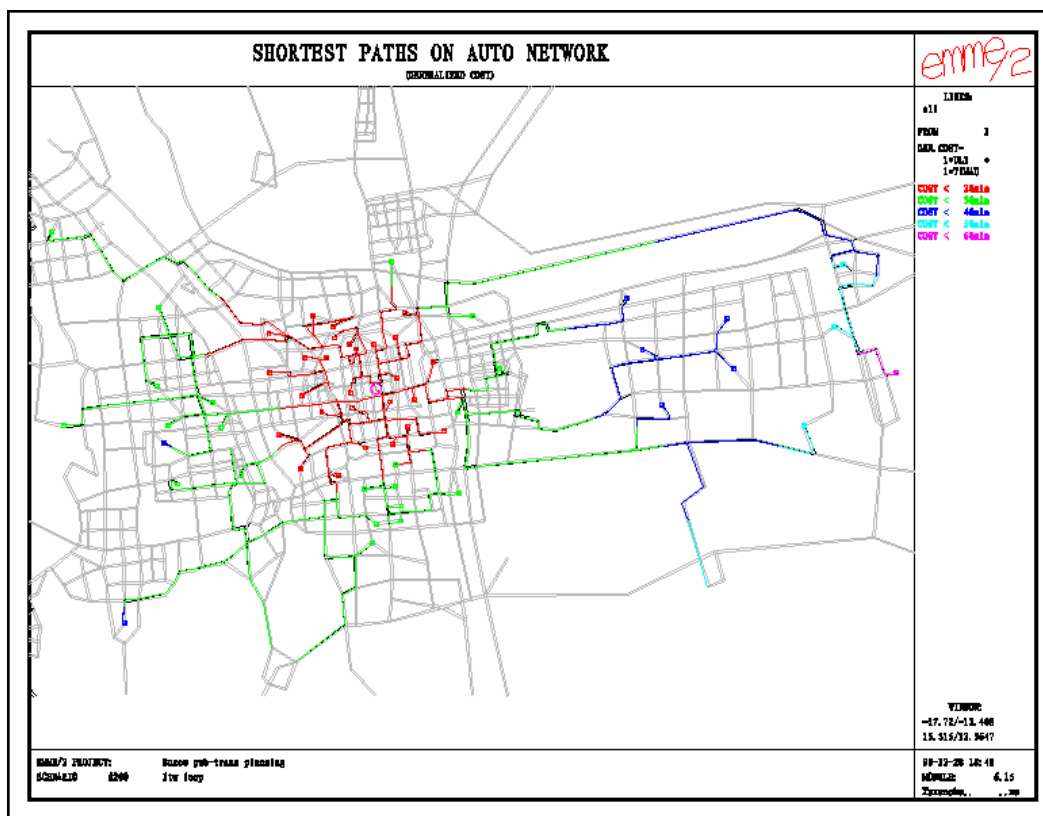
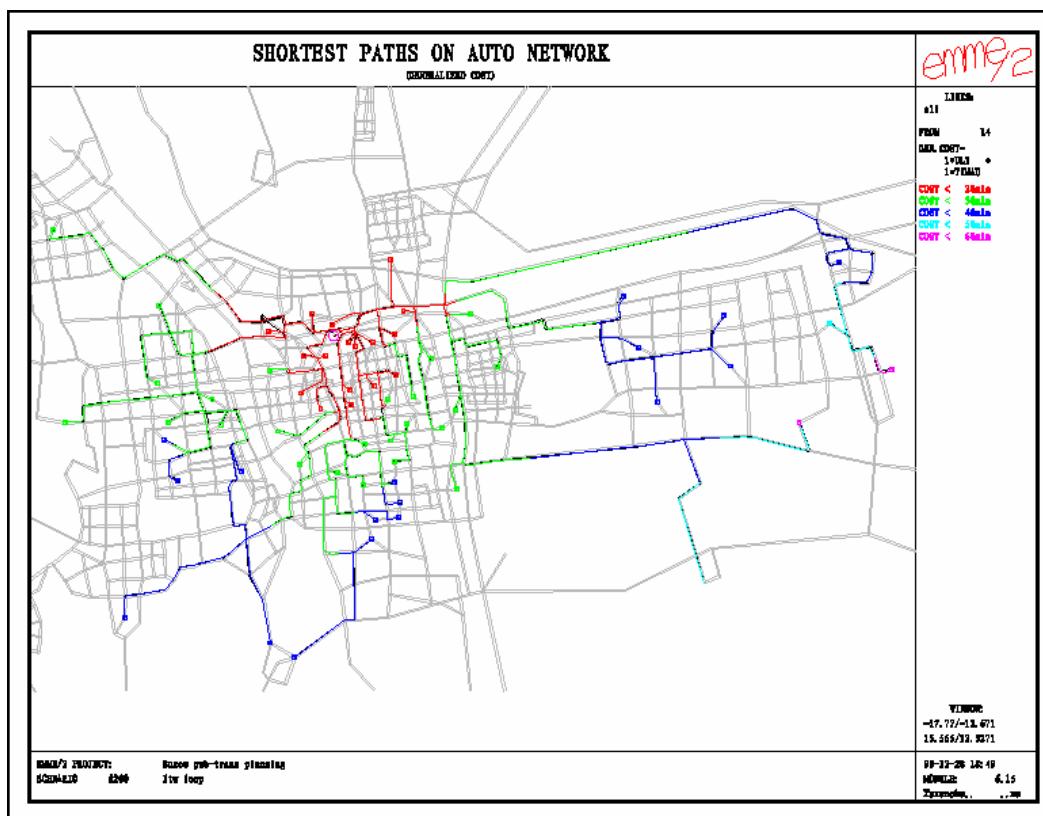


图4 苏州市火车站公交等时线图



根据线路规划,需在火车站、南环大桥、石路、园区管委会、坝基桥、友联新村、新升新苑、苏州乐园等地新建和扩建公交枢纽站。还有一些线路的首末站,如何山花园、嘉宝花园、吴县市政府、中心路、煤气厂等,在城区建设中应予以统建。属于郊区城镇的首末站,其选址应与有关部门协商解决。另外,撤消公交招待所、向阳桥、友谊宾馆、南环新村、蠡墅等现有首末站。

在路段上设置停靠站时,上下对称的站点宜在街道上平面错开,以免收缩车行道,造成瓶颈现象,影响道路通行能力,如绿带较宽,应采用港湾式停靠站。

根据台湾的经验,公交站点一般设在十字路口道路中央的人行横道线旁,以便乘客穿越马路,及时得到换乘,从而缩短公交出行时耗,提高公交吸引力。在人行横道线旁设置公交站点要求交叉口的路幅宽度不小于34米。

6. 劳动规划

公交企业一直被认为是劳动密集型产业。按规范规定:每标台综合定员为10人。近年来各城市都在裁员,苏州市由于实行了无人售票,1997年公交公司职工人数下降到6人/标台。参考其它城市公交系统定员情况,近期按5人/标台计算,职工总人数将达到2995人;中期和远期按4.5人/标台计算,职工总人数将分别达到4109人和5144人。

7. 轨道交通发展规划

根据苏州市总体规划,苏州城市建设用地范围远期人口规模将达185万人,加上流动人口,总人口将在200万人以上。因此,应控制预留设置快速轨道交通的用地。从公交客流量预测可知,未来苏州市在东西方向(由园区经古城到新区)和南北方向(由火车站经石路至吴县市区)各有一条适合修建轨道交通的城市走廊,东西方向的高峰小时流量将达25000人次。因此,要从根本上改善苏州市公共交通的服务水平,适应中远期运量的增加,开发大容量快速轨道交通是必然的。

根据客流预测分析,若园区一期和二期的房地产开发滞后,则东面的客流量很小,轨道交通若由园区(一期)始发,因线路客流小,而将出现车辆空驶和运营亏本现象。所以,首先要启动园区一期用地的房地产,再启动轨道交通,进而拉动园区二期用地的开发,不断吸引本地和外地居民迁入,同时,也可促进古城的改造。考虑到轨道交通的造价昂贵,为了与苏州市的财力相适应,轻轨交通的建设宜在苏州市人均收入达到12000~15000元时启动,地铁的建设宜在人均收入达到20000~25000元时启动。

根据苏州的城市布局和社会经济发展,经多方案比较,推荐线路的走向为:东自位于工业园区三区东南角的中港田(即车场),往北经龙潭折向西行,经南小庄、圩田村、叶家浜、杨家一村到东环路与相门路交叉口,沿相门路、干将路穿越古城区到阊胥路与干将路交点,经彩香新村、桐泾路、市政府、三元四村,跨京杭大运河,沿新区金山路经新区管委会、狮山新苑、芸江路,折向南,沿长江路经过狮山乐园、新升小区等到达终点天平山。第一期方案为东连工业园区、中间沿古城干将路、西通苏州新区的东西线,从金鸡湖西侧到狮子山,长约32.5公里,沿途设车站33个左右,车站间距800~1200米。一期工程车辆段设在终点站金枫路站附近。

快速轨道交通系统是一项长远性规划,既要考虑实施计划进度的合理性,又要考虑国民经济的承受能力和可能性。苏州城市总体规划确定的苏州市经济发展目标是:至2010年,全市国内生产总值超过5000亿元,人均国民收入超过8万元,根据国内外城市的经验,市政公用设施建设费占城市国内生产总值的1.5%~2.5%,苏州市取2%,即100亿元;而城市交通(包括快速轨道交通)建设费通常占市政公用设施建设费用的10%~25%,苏州市取15%,

即 15 亿元。快速轨道交通工程建设投资额度拟按城市交通建设费的 50% 计算，即 7.5 亿元。若轻轨交通工程每公里造价为 3 亿元，则每年可建 2.5 公里长的轻轨交通。

8. 出租汽车发展规划

控制各规划期内的千人拥有量。根据规范标准，营业站的面积宜考虑停放 10~25 辆出租汽车，用地面积为 250~500 平方米。在乘客比较集中的火车站、长途汽车站、饭店、宾馆等公共场所和旅游景点，客运管理机构应设置出租汽车营业站，并组织一定数量的工作人员负责维持秩序，按顺序派车。各出租汽车营业站必须对所有出租汽车经营者开放，不得以任何借口独占和垄断业务。在繁华的主、次干路上可以设置专门的出租汽车停车道，除了上下客以外，也允许出租汽车在此短时间排队等候乘客。这样，既方便了乘客，又不影响道路正常交通；在快速路上禁止出租汽车停车上下客，必须转到其它等级的道路上上下客。积极发展有线、无线相结合的通讯网络。

苏州市出租汽车在数量上要依据规划部门的预测，由市纪律委员会监督、公证，采取审核分配的方法有计划地发展，做到既公平有效地分配当年有限的发展限额，又促进企业在经营管理上的持续发展，使出租汽车行业稳定健康地发展下去。

五、公共交通发展对策与建议

苏州市公共交通应坚持优先发展公共交通的政策，采用联合开发策略，广开渠道筹集资金；国企应成为城乡客运市场的主体；加大政府扶植力度，完善企业自身改革；有条件地开辟公共汽车专用道；确保公交发展与城市土地开发进程相协调；道路建设和交通管理并重；应用现代信息技术提高公交服务水平。