

城市公共交通优先发展体系框架研究

System Framework of Urban Public Transportation Priority Development in China

郭 晟¹, 陆 原², 曾 滢¹

(1.广州市道路交通工程研究中心,广东 广州 510030;2.广州南沙经济技术开发区管理委员会,广东 广州 511455)

Guo Sheng¹, Lu Yuan², Zeng Ying¹

(1. Guangzhou Traffic Engineering Research Center, Guangzhou Guangdong 510030, China; 2. Administrative Committee of Guangzhou Nansha Economic and Technological Development Zone, Guangzhou Guangdong 511455, China)

摘要: 城市公共交通优先发展体系框架是实现公共交通优先发展的基本保障。首先,总结了城市公共交通优先发展的重大战略意义;然后,通过分析公共交通优先发展面临的问题,系统梳理体系框架的主要构成要素。围绕公共交通引导城乡区域健康协调发展、保障公民享有公共服务权利,对体系框架构成要素及其具体内容进行创新与集成,提出包括“四大体系、三个层面”的公共交通优先发展体系框架构想。四大体系即法律法规保障体系、政策扶持体系、科技支撑体系、综合管理体系,三个层面即各体系所涉及的国家、城市与公共交通服务层面,各体系及层面的具体内容相互联系、相互配合、有机统一。

Abstract: A system framework that outlines the fundamental development path is the guarantee of urban public transportation priority development. This paper first summarizes the strategic significance for urban public transportation priority development, and identifies the major system components based on sorting and analyzing the current problems in public transportation priority development. From the perspective of transit oriented development and public service guarantee, this paper proposes a “four-subsystem and three-tier” framework through innovatively integrating different relevant factors. The four subsystems include the guarantee system of laws and regulations, the policy support system, the science and technology support system, and the integrated management system. All the subsystems are related to three tiers, namely nation, city and public transport. System components under three tiers are interconnected, supplementary, and unified as one entity.

关键词: 城市交通;公共交通优先;体系框架;法规;政策;科技;管理

Keywords: urban transportation; public transportation priority; system framework; law and regulation; policy; science and technology; management

中图分类号: U491.1⁺7

文献标识码: A

收稿日期: 2013-01-21

基金项目:国家自然科学基金委员会管理科学部主任基金2012年第1期应急研究项目“我国城市公共交通优先发展战略研究”(71241007)

作者简介:郭晟(1974—),男,浙江诸暨人,高级工程师,副主任,主要研究方向:城市及交通规划、交通综合治理。E-mail:guosun8888@139.com

迄今为止,城市公共交通在中国新型城镇化发展、保护环境、节约能源、集约节约用地、构建和谐社会、缓解交通拥堵等方面发挥的作用依然十分有限,其主要原因之一是尚未科学、系统地建立优先发展体系框架,无法充分形成发展合力。因此,建立健全体系框架对于公共交通优先发展具有重要的现实意义。

1 城市公共交通优先发展的战略意义

公共交通优先发展最初是为缓解城市道路交通拥堵提出的,因此,长期以来对其意义的认识基本停留在交通层面,未能充分、深刻地认识更深层次的战略意义。目前,中国正处于城镇化的快速发展时期,土地、能源、水等资源短缺问题日益突出,生态环境恶化趋势也未得到有效遏制,公众对改善人居环境和生活品质、缓解交通拥堵等的愿望十分迫切。国内外理论与实践表明,优先发展城市公共交通可引导城乡区域健康协调发展,有效提高城镇化发展质量,实现土地

集约节约利用,减少小汽车过度使用导致的交通拥堵、能源消耗与环境污染等。因此,优先发展城市公共交通的根本目的是“保障公民享有公共服务权利、引导城乡区域健康协调发展,为国家城镇化、土地、能源、生态环境、民生等重大发展战略提供支撑”^[1-2]。只有充分认识城市公共交通优先发展的重大战略意义,才能系统、科学地构建其体系框架,从而整体、系统、全方位地推进其发展。

2 主要问题梳理

城市公共交通优先发展涉及领域存在的主要问题大体可梳理为法律法规、配套政策、科学技术、综合管理四大方面。

2.1 法律法规

为规范城市公共交通管理,国家有关部门曾先后于2007年4月、2010年10月两次针对“城市公共交通条例”公开征求意见^[3-4],但由于种种原因,迄今仍未正式出台。尽管如此,多年来以原建设部为主先后出台了一批有关公共汽(电)车、出租汽车、轨道交通运营管理等方面的重要规章,对城市公共交通运营管理起到了重要规范和指导作用。相关法律法规也或多或少地为公共交通优先发展提供了一些依据,如《中华人民共和国节约能源法》。此外,部分城市根据国家有关法律法规,制定出台了一些地方性法规^[5],对规范所在城市的公共交通管理起到了重要作用。

目前,城市公共交通优先发展法律法规方面的主要问题是:1)城市公共交通优先发展未充分上升为国家重大发展战略与国家意志,缺乏国家层面专门的法律法规。一方面,由于对出租汽车是否属于公共交通存在争议、难以达成共识,《城市公共交通条例》迄今仍未出台;另一方面,最新的《城市公共交通条例(征求意见稿)》仍相对偏重于行业管理,并未充分体现公共交通优先发展的重大战略意义和全部内涵,难以为城市公共交通优先发展,特别是为公共交通引导城乡区域健康协调发展提供全面、系统、强有力的依据;此外,现有政策性文件虽对城市公共交通优先发展起到一定的规范和指导作用,但这些“通知”、

“指导意见”等实际所能发挥的作用有限。2)城市公共交通优先发展的法律法规尚未形成体系。不同层次、相关领域的法律法规不健全,在衔接性、配合性等方面也不够充分、紧密,难以提供多层次、多方面、相互衔接配合的法律法规依据。

2.2 配套政策

法律法规由于其严谨性、规范性以及立法程序复杂、周期较长等原因,在具体规范和指导城市公共交通优先发展问题上难以做到快速出台、面面俱到,政策则具有更大的灵活性、适应性和时效性,能在相对较短的时间内形成,并给予相对全面、细致地指引。因此,近年来城市公共交通优先发展实际上主要依靠政策性文件推动。1985年,国务院印发《国务院批转城乡建设环境保护部关于改革城市公共交通工作报告的通知》(国发[1985]59号);2005年,国务院办公厅印发《国务院办公厅转发建设部等部门关于优先发展城市公共交通意见的通知》(国办发[2005]46号);2012年,国务院印发《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)。这些政策性文件对规范、指导和推进公共交通优先发展发挥了重要作用。与此同时,国内相当一部分城市,特别是大城市,按照上级政府和部门的有关政策也相继出台了一批地方性文件,对于指导公共交通发展起到了重要作用^[5]。

目前,城市公共交通优先发展配套政策方面的主要问题是:1)现有政策体系不尽完善、系统性不强,尚未形成全方位扶持并充分适应国家城镇化、土地、能源、生态环境、民生等重大发展战略需要。2)国家和地方政策衔接不够充分、紧密。3)限于对城市公共交通优先发展与城乡区域及新型城镇化发展关系的认知,既有政策的具体内容不尽科学与完善。

2.3 科学技术

伴随着城市公共交通的发展,公交科技也取得了长足进步,并起到了一定的支撑作用,主要表现为:1)在城市公共交通发展基础理论研究方面积累了一定的经验;2)相关科技人才培养取得了一定进展;3)相关科研机构发展较快,已初步形成一批由高等院校与中心城市相关科研机构为

主的公共交通科研队伍，在城市公共交通基础理论、关键技术研发、规划、设计、建设等方面发挥了积极作用；4)相关技术标准与规范体系初步形成；5)科研创新与新技术应用成果丰富，尤其在轨道交通领域，通过自主研发、科研创新已逐步掌握了有关核心技术，为提高城市公共交通发展水平奠定了坚实基础。

目前，城市公共交通优先发展科学技术方面的主要问题是：1)对优先发展的战略意义认识不充分，直接影响了公交科技发展的方向、内容与水平；2)城市公共交通优先发展、城市及综合交通发展等基础理论有待进一步深入、完善、协调；3)各级、各类城市公共交通相关专业技术人才的培养有待进一步加强，尤其是在高等教育领域，城市公共交通相关专业的学科地位与其学术地位、重要性很不相称；4)高水平专业科研机构的数量和质量有待进一步提升；5)科研创新与新技术应用能力不足，先进适用技术的缺乏与广泛应用已成为制约公共交通优先发展的障碍；6)以公共交通优先为导向的相关技术标准与规范体系有待进一步健全与完善；7)作为城市公共交通的主要参与者和直接管理者，公共交通企业的研发能力有待进一步加强。

2.4 综合管理

管理问题是城市公共交通优先发展中不能回避的重要问题，直接关系到法律法规、政策措施的落实效率与质量。经过多年的改革和发展，中国城市公共交通管理体制仍处于完善之中，从国家到地方大体上呈多种模式并存的格局。地方城市的公共交通管理主要有“多部门交叉管理”、“城乡道路运输一体化管理”、“大交通综合管理”三种模式^[6]。其中，“大交通综合管理”模式是城市公共交通管理体制改革的趋势，即由交通部门对城市公共交通及其他客货运输的规划、建设、运营等实施统一管理。该模式虽然进一步精简了管理机构、集中管理职能、提高管理效率，但也存在一些问题。

目前，城市公共交通优先发展综合管理方面的主要问题有：1)总体上仍基本属于行业管理模式，而城市公共交通优先发展及管理的根本目的并非是“公共交通行业发展”。现有的管理模式，

即便是大交通管理模式，也仍未充分实现城市公共交通优先发展规划与城市规划、土地利用规划、综合交通规划、城乡开发建设与管理等高效、紧密地协调与融合。2)未充分建立现代公共事务管理模式，构建政府、市场、社会团体的合作治理模式，尤其是社会团体在参与城市公共交通优先发展及管理方面的作用有待进一步加强。3)国家各有关主管部门的管理职责与分工有待进一步理顺与明晰。4)公共交通管理多种模式并存的格局有待进一步改革与优化。

3 体系框架的构建原则

城市公共交通优先发展体系框架的构建主要遵循以下原则：

1) 系统性原则。具体体现在：①全面性、系统性，体系框架要基本覆盖影响城市公共交通优先发展的各主要因素，并对各主要因素进行科学、系统地梳理与组合；②协调性、关联性，对各主要因素的梳理与组合要充分考虑彼此之间的承接递进与协调配合关系。

2) 科学性原则。体系框架中各构成要素及其内容要符合科学规律和城市实际情况，以免影响体系框架的有效性、适用性。

3) 创新性原则。国内有关城市公共交通优先发展体系框架的研究成果相对空白，只有通过科学、合理地创新与发展，才能更好地构建体系框架。

4) 前瞻性原则。构建体系框架时要充分预见未来中国城市及交通发展的趋势和需要，并在有关构成要素及其内容中予以充分体现。

5) 实施性原则。中国正处于城镇化、机动化的快速发展时期，通过城市公共交通优先发展解决有关问题的需求十分迫切，因此体系框架不仅要包含理论部分，更要包含实施部分，为后续推进落实奠定基础。

4 体系框架的构想

基于城市公共交通优先发展问题分析，依据上述原则，构建了由“四大体系、三个层面”组成的体系框架，见图1。“四大体系”即法律法规

保障体系、政策扶持体系、科技支撑体系和综合管理体系,“三个层面”是各体系涉及的国家、城市及公共交通服务层面(由于省级政府(不含直辖市)在公共交通优先发展方面起到的作用主要是承上启下、监管、指导,故未单列一个层面,而将其纳入国家层面)。这些体系及层面的具体内容彼此相互关联、承接递进、协调配合、有机统一。具体为:

1) 横向上成体系推进。建立健全法律法规保障体系,为公共交通优先发展提供法律法规依据。健全并完善规划、投融资、建设、运营、监管等政策,全方位扶持公共交通优先、快速发展。完善城市公共交通基础理论及技术标准与规范,加强专业研究机构培育与人才培养,强化科技创新及新技术应用,为公共交通优先发展提供科技支撑。理顺公共交通优先发展的综合管理体制,充分发挥各级政府、市场及相关社会团体的作用,高效推动落实公共交通优先发展战略。

2) 纵向上在不同层面按照职责权限逐级落实。基于中国国情并按照现代公共事务管理理念,明确国家(中央政府)、城市(城市政府)、公共交通服务(参与城市公共交通服务的公交企事业单位及相关行业协会、学会等社会团体等)三个主要层面对城市公共交通优先发展起到实际推动作用。在推进落实公共交通优先发展各体系工作中,各层面起到的作用、重要程度不尽相同:国家层面主要在宏观上对各体系进行规范、指导、监管;城市层面是公共交通优先发展的责任主体,主要在中观上对各体系进行具体组织、实施与管理;公共交通服务是整个体系框架的重要组成部分,主要在科技支撑与综合管理体系的微观层面落实并推动公共交通优先发展战略。

4.1 法律法规保障体系

法律法规保障体系主要以城市公共交通优先发展专门法律法规为核心、以城市公共交通优先发展为导向的城市及交通相关法律法规为支撑、充分体现城市公共交通优先发展精神的其他法律法规为辅助与配合,具体分为国家和城市两个层面。

4.1.1 国家层面

重点围绕具有全局性、普遍性、原则性、突出性的问题,建立健全法律法规体系。

1) 城市公共交通优先发展专门法律法规。

① 建议出台《城市公共交通优先发展促进法》。以国家有关城乡规划、节约能源、环境保护、大气污染防治等法律法规为基础,以规范、指导并促进公共交通与城乡区域健康协调发展、保障公民基本权利为基本原则,论证出台《城市公共交通优先发展促进法》,将城市公共交通优先发展上升为国家的城市发展战略。作为最高层级的专门法律,主要解决:城市公共交通地位不明确,重大意义认识不充分,定义、内涵和范围不统一,政策体系不健全,管理职能不清晰,以及其他制约性问题等;② 加快出台《城市公共交通条例》,规范、指导公共交通行业管理。③ 健全和完善有关轨道交通、公共汽(电)车、出租汽车、公共自行车等管理和服务方面的其他行政法规。

2) 以公共交通优先发展为导向的城市及交通法律法规。

以公共交通优先发展及引导城乡区域健康协调发展为导向和原则,充实、增补《中华人民共和国城乡规划法》、《中华人民共和国道路交通安全法》、《中华人民共和国公路法》等城市及交通相关法律法规。

3) 充分体现城市公共交通优先发展精神的其他法律法规。

充实、增补《中华人民共和国节约能源法》、《中华人民共和国环境保护法》、《中华人民共和国大气污染防治法》、《中华人民共和国清洁生产促进法》等,并与《城市公共交通优先发展促进法》、《中华人民共和国城乡规划法》等形成有机互动,从而进一步在国家法律法规层面全方位体现公共交通优先发展理念。

4.1.2 城市层面

结合各城市人口与空间规模、经济水平、地域分布、自然条件等具体情况,根据上一层级法律法规,建立健全地方性法规或相关管理规定、实施办法(或细则)等。

4.2 政策扶持体系

主要包括发展与规划、投融资与建设、运营与管理、监督与考核、综合配套五大方面,具体分为国家与城市两个层面。

4.2.1 国家层面



图 1 中国城市公共交通优先发展体系框架
Fig.1 System framework of urban public transportation priority development in China

围绕五大方面,提出18个具体政策方向。

1) 发展与规划。

① 发展战略优先政策。将城市公共交通纳入国家基本公共服务范畴,明确城市公共交通的公益性及其对居民出行服务均等化的保障性。将城市公共交通优先发展纳入国家重大战略体系,并与其他相关战略紧密融合。

② 差别化发展政策。各城市必须结合具体因素,坚持差别化发展政策。在交通模式选择上:特大城市可积极构建以轨道交通为骨干,大运力快速公交与公共汽(电)车为主体,出租汽车、自行车等方式为补充的多层次、多类别的城市交通体系。大、中城市要积极构建以大运力快速公交为骨干,公共汽(电)车为主体,出租汽车、自行车、步行等方式为辅助和补充的城市交通体系。小城市及城镇要积极发展以自行车和步行为主体,公共汽(电)车作为保障,出租汽车、电动自行车等方式为补充的有机协调的城市交通体系。城镇群地区要加快发展多种形式的城际轨道交通或专线公交等,并与城市公共交通体系有机融合,形成一体化发展格局。交通枢纽城市或地区要加快发展城市公共交通与对外交通枢纽间高效、便捷的有机衔接与换乘体系。

③ 城乡规划与开发优先政策。转变城市规划编制原则与理念,确立公共交通优先发展、公共交通组织和引导城乡区域发展原则,突出公共交通在组织和引导城市空间结构、功能布局、土地利用等方面的先导性作用。科学编制城市规划、综合交通规划及城市公共交通优先发展规划,确保各规划协调融合、有机统一。大中小城市、小城镇等不同规模和类型的城市结合自身实际情况,因地制宜、因势利导地选择公共交通优先发展模式并编制发展规划。建立健全近期建设规划、土地出让计划、城乡建设和交通固定资产投资与公共交通近期发展的协调机制,实现城乡开发建设与公共交通发展紧密结合。完善交通影响评价制度,尤其强化对大型居住、商业、公共服务设施的公共交通服务评价。强化公共交通优先发展规划作为法定规划的实施管理。

④ 用地保障政策。规范、引导、建立、健全公共交通设施用地的土地储备与供应保障制度及土地出让阶段配建公交场站制度等^[7-8]。

2) 投融资与建设。

① 公共财政投资保障政策。规范并引导各级政府将公共交通优先发展资金纳入公共财政体系,明确资金所占比例,确保将公共财政资金优先投入公共交通领域。② 投融资保障政策。积极推进公共交通投融资体制改革,充分发挥市场作用,吸引社会资本参与城市公共交通的投资、建设和经营。③ 公共交用地综合开发利用政策。规范和引导城市科学、合理地综合开发公共交通设施用地,并将开发收益用于公共交通基础设施建设、弥补运营亏损,从而加快公共交通的建设、改造与升级。

3) 运营服务与管理。

① 特许经营管理政策。坚持有效调控监管和市场竞争相结合的原则,进一步完善特许经营政策。② 经营优惠政策。科学、合理地减免有关营业税、费,建立票价定价机制,完善公共交通运营补贴政策。③ 道路资源优化利用政策。在积极实行公共交通路权优先的基础上,充分提高公交专用通道的资源利用效率。④ 特殊群体、地区公共交通出行服务保障政策。通过多种形式和办法,促使城市公共交通更好地为特殊群体、地区提供基本出行服务保障^[9]。⑤ 行业协会等社会团体扶持政策。鼓励和扶持城市公共交通行业协会等相关社会团体,增强其作为政府与企业之间的桥梁和纽带作用,切实发挥其参与城市公共交通优先发展及管理方面的作用。

4) 监督与考核。

① 城市公共交通优先发展绩效考核评价政策。建立健全以市民乘客满意度、公共交通与城乡区域发展协调度为导向的中央政府对各城市政府的绩效考核评价机制;建立健全以市民乘客满意度为导向的城市政府对公共交通企业的绩效考核评价机制。② 安全监督与考核政策。健全并完善各级政府对公共交通建设、运营的安全监督与考核机制。

5) 综合配套。

① 综合交通协调发展政策。公共交通优先发展政策必须与综合交通发展政策相协调、配合且辩证统一,尤其要以城市交通需求管理(TDM)、交通系统管理(TSM)为支撑,有效推动并实现交通结构优化。② 科研创新与新技术推广应用政

策。积极加大科研创新投入，完善有利于公共交通科研创新的体制机制；加大城市公共交通优先发展重要问题研究力度，充分形成有利于推广应用先进科技成果、技术的制度和环境。③教育、培训与宣传政策。加强高等院校城市公共交通学科建设，积极培养高水平专业技术人才；加强高等职业教育与培训，提高公共交通行业从业人员的职业技能；加强城市公共交通优先发展重大战略意义的宣传，真正形成有利于公共交通优先发展的社会氛围。④重大决策法制化、民主化、公开化政策。在完善城市公共交通优先发展法律法规体系并依法推进其发展的基础上，进一步提高公众参与度，实行规划公示和运营价格听证等制度。

4.2.2 城市层面

首先，结合城市实际情况，根据上级相关政策，规范并细化制定具体实施政策和管理机制，进一步明确有关政策的实施原则、流程、责任部门等。其次，在遵循国家有关法律法规、政策的前提下，结合城市具体情况，有针对性地出台一批有利于城市公共交通优先发展的特殊地方性政策，如地方性税费优惠政策、换乘优惠政策、特殊群体乘车优惠与保障政策、新能源及低碳交通工具鼓励政策等。

4.3 科技支撑体系

相关技术标准与规范，虽属于法规范畴，但其本质是对科学技术问题的规定，本文将其纳入科技支撑体系，并主要围绕基础理论、专业技术人才、科研机构、科研创新及新技术推广应用、技术标准与规范五个方面进行论述。

4.3.1 国家层面

1) 组织研究和完善基础理论。通过教育、科技、城乡建设、交通运输、自然科学基金等多种渠道，加大专项科研经费投入与组织力度，依托国内相关高等院校和科研机构，不断丰富、完善有中国特色的城市公共交通优先发展基础理论。

2) 培养专业技术领军人才。提升公共交通在高等教育中的学科地位，以提高专业技术人才培养水平；依托国内相关高校和科研机构，培养一批专业技术领军人才，以人才战略促进并带动城市公共交通科技发展。

3) 培育国家级重点专业科研机构。成立代表

中国最高水平、相对独立的国家级城市公共交通优先发展研究机构，专注于公共交通优先发展相关领域的重大问题、科学技术研究与推广，为中央政府制定出台及组织实施相关法律法规、政策，提供权威的前期研究基础，特别要为城市公共交通优先发展中存在的跨学科领域、跨行政区域问题的破解提供高效、及时、直接的技术支撑与服务。

4) 组织开展城市公共交通基础性问题的科研创新及新技术推广应用。依托国内相关高校与科研机构，积极组织开展城市公共交通优先发展基础性问题的科研创新，形成完备的科研创新与新技术推广体系。

5) 组织健全和完善国家相关技术标准与规范。加快健全和完善与城市公共交通优先发展相适应的城乡规划与建设、城市道路与公路、轨道交通、公共汽(电)车乃至环境保护、节约能源等的相关技术标准与规范体系，为城市公共交通规划、设计、建设、运营、管理、设施装备等提供技术依据。

4.3.2 城市层面

参与研究完善基础理论、培养专业技术人才、培育地方性专业科研机构、组织开展城市公共交通具体问题的科研创新及新技术推广应用；组织健全和完善地方性相关技术标准与规范。

4.3.3 公共交通服务层面

城市公共交通相关企事业单位及行业协会等社会团体，通过加强教育和培训不断提高公共交通职业技术及管理人员的文化素质、服务意识和操作技能；通过提高自身科研能力或依靠其他社会科研力量，积极开展日常管理及技术问题的科研创新、推广并应用新技术；健全和完善相关服务规范、守则等，为城市公共交通高质量、高水平发展提供应有的科技支撑。

4.4 综合管理体系

基于国家机构改革有关精神并充分吸收现代公共事务管理理念，重点围绕高效实现公共交通与城乡区域健康协调发展的目标提出综合管理体系框架。

4.4.1 国家层面

建立健全城市公共交通优先发展统筹协调机

制。围绕实现公共交通与城乡区域紧密、高效、健康、协调发展,着力提高公共交通优先发展规划与城市规划、土地利用规划、综合交通规划及城乡开发建设管理工作的协调效率和力度,进一步优化各相关主管部门职能分工。国务院各相关主管部门根据职能分工,按照城市公共交通优先发展体系框架,负责(或参与)出台相关法律法规、政策,建立健全相应的管理机制、制度,并做好指导与监管。建立健全并强化城市公共交通优先发展绩效考核评价机制。

4.4.2 城市层面

城市公共交通优先发展及管理是一项复杂的系统工程,落实的关键在城市层面,而管理的关键在于:要高效、紧密地协调、融合城市公共交通优先发展规划、经济社会发展规划、城市规划、土地利用规划、综合交通规划、土地出让计划及城乡开发建设与管理,确保高效实现城市公共交通优先发展与城乡区域健康协调发展的有机统一,从根本上构建高品质的公共交通服务系统。在此基础上,通过理顺并强化运营服务监管,进一步提高公共交通日常运营服务质量与水平。具体可参照国家层面的管理体系框架进一步完善城市层面的管理体系。

4.4.3 公共交通服务层面

公交服务层面,即城市公共交通相关企事业单位及行业协会等社会团体,不仅体现了现代公共事务管理理念、参与城市公共交通优先发展及管理的重要环节,而且符合国家机构改革精神,侧重于协助政府深入贯彻落实有关政策,强化对城市公共交通行业服务质量与水平的有效监管,充分发挥桥梁和纽带作用,积极主动地做好企业与市场服务等。

5 结语

本文提出了中国城市公共交通优先发展的体系框架,并就其中的有关具体内容提出了原则性、方向性的意见或建议。为加快推进中国城市公共交通优先发展,更好地支撑国家新型城镇化发展、保护环境、节约能源、集约节约用地、构建和谐社会等重大战略,下一步迫切需要围绕体系框架开展有关具体内容的专题研究、论证与细

化,并需整体、系统地推进落实相关内容。

参考文献:

References:

- [1] 汪光焘. 树立和落实科学发展观 促进城市公共交通优先发展: 在全国城市公共交通工作会议上的讲话[EB/OL]. 2004[2013-01-21]. <http://www.sdjs.gov.cn/2714754096765/2715447484280/4115/1099460214955.html>.
- [2] 汪光焘. 全面落实优先发展公共交通战略 促进城市科学发展和社会和谐[J]. 城市交通, 2007, 5(1): 6-10.
Wang Guangtao. Promoting Advances in Urban Science and Harmony in Society through Transit Priority Strategies[J]. Urban Transport of China, 2007, 5(1): 6-10.
- [3] 中国网. 国务院法制办就城市公共交通条例(草案)征求意见[EB/OL]. 2007[2013-01-21]. http://www.china.com.cn/policy/txt/2007-04/11/content_8103541.htm.
- [4] 中央政府门户网站. 国务院法制办公室关于公布《城市公共交通条例(征求意见稿)》公开征求意见的通知[EB/OL]. 2010[2013-01-21]. http://www.china.com.cn/policy/txt/2007-04/11/content_8103541.htm.
- [5] 董志卿, 王景需. 中国城市公共交通手册[M]. 北京: 中国经济出版社, 2006.
- [6] 交通运输部办公厅. 关于印发《地方交通运输大部门体制改革研究》和《深化中心城市交通运输行政管理体制改革研究》的通知(厅函体法[2008]172号)[EB/OL]. 2009[2013-01-21]. http://www.gov.cn/gzdt/2009-02/17/content_1233821_2.htm.
- [7] 赖慧芳, 王玉. 基于效率的轨道交通沿线土地储备规划: 以广州市为例[J]. 规划师, 2008, 24(12): 118-122.
Lai Huifang, Wang Yu. Efficiency Based Railway Corridor Land Reserve Planning: A Case Study of Guangzhou[J]. Planners, 2008, 24(12): 118-122.
- [8] 吴迪. 苏州市公交场站建设用地新对策及保障措施研究[J]. 科学与财富, 2012(4): 142-143.
- [9] 张泉, 黄富民, 杨涛. 公交优先[M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2010.
Zhang Quan, Huang Fumin, Yang Tao. Public Transport Priority[M]. Beijing: China Architecture & Building Press, 2010.