

附件 2

巴中市哲学社会科学规划项目 结项申请书

立 项 编 号 BZ25YB002

项 目 类 别 一般课题

项 目 名 称 关于优化巴城公共交通供给的路径探究

项 目 负 责 人 王忠正

所 在 单 位 市政协办公室

填 表 日 期 2025 年 10 月 21 日

巴中市社会科学界联合会 制

2025 年 3 月

声 明

本研究成果不存在知识产权争议；巴中市社会科学界联合会享有推广应用本成果的权利，但保留作者的署名权。特此声明。

成果是否涉及敏感问题或其他不宜公开出版的内容：是 否

成果是否涉密： 是 否

项目负责人（签字）

年 月 日

填 表 说 明

一、本表适用于巴中市社科年度规划项目、专项项目等结项申请。

二、认真如实填写表内栏目，凡选择性栏目请在选项上打“√”。
课题申报信息无变更情况的可不填写《项目变更情况数据表》。

三、本《结项申请书》报送 2 份（A3 纸双面印制，中缝装订），并附最终成果打印稿（正文格式要求：主标题 2 号方正小标宋简体，其中一级标题 3 号方正黑体-GBK，二级标题 3 号方正楷体-GBK，三级标题 3 号方正仿宋-GBK 加粗，正文 3 号方正仿宋-GBK）。

四、所有结项材料须经所在单位审核并签署意见。县（区）申报者报送所在县（区）社科联审核后统一报送至市社科联，其他申报者可直接报送市社科联。

一、项目变更情况数据表

立项项目名称	关于优化巴城公共交通供给的路径探究								
结项成果名称	关于优化巴城公共交通供给的路径探究								
是否变更	A、是 <input checked="" type="checkbox"/> B、否	变更的内容							
原计划成果形式	形成报告		现成果形式		形成报告				
原计划完成时间	2025年10月21日		实际完成时间		2025年10月21日				
项目负责人及参与人员变更情况									
原负责人	姓 名		性别		民族		出生日期	年 月	
	所在单位				行政职务		专业职务		
	通讯地址					联系电话			
现负责人	姓 名	王忠正	性别	男	民族	汉	出生日期	1992年8月	
	所在单位	市政协办公室			行政职务	管理八级	专业职务		
	通讯地址	巴中市巴州区白云台街15号				联系电话	18244464165		
原参与人员	姓 名	单 位			职 称	联系 电话			
现参与	姓 名	单 位			职 称	联系 电话			
	周红语	市政协办公室			事业单位 管理九级	15228568877			

人 员				

二、申请人所在单位审核意见

(审核事项:1. 成果有无政治导向问题或其他不宜公开出版的内容; 2. 最终结果的内容质量是否符合预期研究目标。)

签 章

年 月 日

三、县(区)社科联意见

(审核事项:1. 成果有无意识形态问题; 2. 是否同意结项。)

单位(公章):

负责人签字:

年 月 日

四、专家鉴定意见

(请在对应意见栏划“√”)

1. 成果有无意识形态方面问题： 有 否

2. 是否同意结项： 是 否

3. 鉴定等级： 优秀 良好 合格

主审专家签字：

年 月 日

五、市社科联审核意见

单位（公章）：

年 月 日

最 终 成 果

关于优化巴城公共交通供给的路径探究

前言：城市公共交通是保障人民群众日常基本出行的社会公益性事业，关系城市的健康发展，更关系基本的民生保障。优先发展公共交通是转变城市交通发展方式、提升人民群众生活品质、提高政府基本公共服务水平、促进城市现代化建设的必然要求。近年来，随着巴中经济社会发展和城市公共交通优先发展战略的实施，城市公共交通服务供给不断优化、服务能力持续提升，人民群众日常出行获得感、幸福感、安全感日益增强。同时，随着人民群众生活水平的提高，对机动化出行的需求日益增长，社会车辆发展迅猛，巴城城市道路不堪重负，交通严重拥堵成为常态，群众生活质量不断下降。面对困境，优化巴城公共交通供给，是加快城市交通转型发展，提升城市运转效率，节约市民批量单位出行时间，提升市民出行品质，缓解城市交通拥堵，打通“城市血脉”的根本途径。

一、巴城公共交通发展现状分析

近年来，市委市政府坚定以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面落实城市公共交通优先发展战略，加快转变城市交通发展方式，突出城市公交的公益属性，统筹城市公共交通规划和资源配置，进一步提升公共交通服务水平和社会吸引力，提升公共交通效率和出行分担率，不断满足人民群众出行需求，全力构建安全、便捷、绿色、经济、高效的公共交

通运行体系，提升城市品味和人民生活品质。然而，随着城市化进程加快，群众生活水平提升，一些短板弱项和现实情况不容忽视，主要体现在三个方面。

(一) 城区道路现状分析：结构不优、效率不高。巴州城区为带状城市布局，沿河而建，产业布局、城市商业、居住布局不清晰，江北、江南城区交通完全依靠桥梁连接。数据显示，巴城中心城区现状建成区路网密度为 **5.4km/km²**(其中巴州区建成区路网密度为 **4.5km/km²**)，整体主干路网密度达 **1.0 km/km²**，虽满足国家规范基本要求，但部分区域（尤其巴州区及恩阳区老城区）仍存在断头路未打通问题，特别是承担行政与公共服务功能的江北、江南片区的部分交叉口路段通行不畅；同时，城市道路全为平面道路，结构单一，江南和江北城区分别只有两条主干道，江南城区部分路段实行单向通行后变成了一条道，道路多为双向二车道、单向四车道，导致路网微循环效率不高。

(二) 城区交通现状分析：矛盾突出、拥堵严重。近年来，随着城市化进程不断推进，巴中市主城区（巴州区）**2024**年常住人口约为 **64.44**万人、机动车保有量为 **14**万辆，并每年持续增长，加之城市停车位紧缺，城市道路划定固定停车位，车主素质不高乱停乱放严重，导致城市交通不断拥堵，特别是早、中、晚出行高峰时段和雨天等特殊天气，拥堵日益成为常态，并由初期的江南街心花园区域逐步蔓延到后河、南坝、南

池、回风、老江北片区等，正逐步向江北等城区扩散，严重影响群众幸福感。如，8月7日，随机所测，江北大道：双向小时通行能力为**7030**单位流量，实际单位流量**4015**，饱和度**57**。望王路：双向小时通行能力为**4218**单位流量，实际单位流量**2058**，饱和度**56**。插旗山路：双向小时通行能力为**4218**单位流量，实际单位流量**2487**，饱和度**59**。张思训街：单向小时通行能力为**2519**单位流量，实际单位流量**2338**，饱和度**93**。南池南路：单向小时通行能力为**2519**单位流量，实际单位流量**2415**，饱和度**96**。南池河街：单向小时通行能力为**2519**单位流量，实际单位流量**2493**，饱和度**99**。八角楼街：单向小时通行能力为**2519**单位流量，实际单位流量**2461**，饱和度**98**。新市街：单向小时通行能力为**2519**单位流量，实际单位流量**1993**，饱和度**79**。

(三)公共交通资源分析：资源不够、分担不够。截至2025年7月底，中心城区现有出租车企业**9**家，车辆**961**辆；网约车平台公司**11**家，注册车辆**810**辆；中心城区现有公交车**226**辆，线路**15**条(不含恩阳)，总长度**174**公里，线网密度约为每平方公里**4**公里，站点500米覆盖率为**98%**。因人口密度分布不均，**70%**的人口集中在江南**40%**的城区土地面积以内，公共交通作用未得到充分发挥。以公交车为例，公交运行车辆集中在江南地带，被动绕行路段长，重复路段多，“快、干、次、支”线路层次难以明确，发展受限，运力浪费，线路“越

拉越长”运行效率低，在全省五线城市排名为：高峰平均运营速度为每小时 **11** 公里，排倒数第一；车辆利用率每日运行 **151** 公里，排倒数第二；百公里成本 **738** 元，排倒数第一；分担率 **11.7%**，排倒数第二；公交准点率 **93%**，排第三。以上数据说明城市公共交通的组织和管理直接关系到群众出行效率，也直接关系到群众满意度。

二、发展巴城公共交通必要性分析

一直以来，市委市政府认真贯彻落实新发展理念，以完善城市功能、提升城市品质为目标，全面推进城市建设与管理，有效提升城市形象和综合承载能力，巴城城市形象得到显著提升。但是，由于静态交通挤压动态交通空间、私家车或其他非机动车出行挤压公共交通出行空间，陷入车辆数量越多、城市人口越多，巴城交通越拥堵、越不畅、出行越困难的管理和发展困境，城区亟待调整和优化城市公共交通供给，从源头和根本上解决城市发展“顽疾”。

(一) 破局交通困境：拥堵与繁华的必然。城市交通拥堵是城市发展到一定阶段的产物，反映了社会经济活动的活跃性。随着经济的发展和汽车保有量的快速增长，城市道路承载了过多的压力，在车潮的冲击下显得力不从心，交通拥堵已成为制约城市发展、影响居民生活质量的关键因素。其主要原因是“亚当斯定律”：新增交通设施会刺激更多出行需求，导致供给永远滞后于需求增长。这一规律在全球城市（如纽约、伦敦）均被

验证。巴城经过数十年的发展，城市建筑和道路设施已基本形成固态，高施工成本和时间消耗下进行大规模城市交通改造已不现实、再扩、再建更多的道路和桥梁，即或对部分节点和局部进行改造，也只是杯水车薪，不能从根本上解决现实困难和问题。

(二) 把准政策导向：战略与重构的需要。去年以来，交通运输部、国家发展和改革委员会、公安部、财政部、人力资源和社会保障部、自然资源部、国家金融监督管理总局、中国证券监督管理委员会、中华全国总工会联合印发《关于推进城市公共交通健康可持续发展的若干意见》，交通运输部印发《关于贯彻实施《城市公共交通条例》的通知等政策文件，进一步从国家层面确立的公共交通优先发展战略，正在推动行业评价标准发生根本性转变。**5G+AI+物联网**的技术融合，正在重塑公共交通的运营逻辑。部分城市构建的公交大脑平台，将线网优化响应速度大幅提升；通过车路协同系统，使准点率显著提升，事故率大幅下降，多维度构建起现代城市治理框架。

(三) 聚焦比较优势：运力与效率的选择。巴城以城市公共交通来引领城市交通发展的理念，优化供给模式，行成以公共交通出行为主、其他出行方式为辅的交通出行格局，使道路资源和车辆充分发挥作用、相得益彰，是必然选择更是现实需要。以公交出行为例，主要有三大优势。一是节约道路资源。在高峰运行中，**10**米公交车的载客量在**75**人，轿车的载客量

平均为 2 人，即 1 辆公交车的载客量与 37 辆轿车相当；公交车占道为 10 米，轿车占道平均为 4 米（含间距），37 辆轿车为 150 米，公交车占用道路仅为轿车的约 7%，节约 93%，仅相当于 2.5 辆轿车所占用的道路。二是节能。1 辆 10 米载客 75 人的公交车百公里耗油 30 升，同样的 75 人需 37 辆轿车，按每车百公里耗油 8.5 升计算，则百公里总耗油约 315 升，为 1 辆公交车的 10.5 倍，百公里多耗油 285 升。三是环保。公交车使用的能源为清洁能源，轿车大多数为汽油，其尾气排放量高，造成较严重的环境污染。

（四）回应现实需求：民生与未来的必要。据统计，巴城群众出行选择以乘坐公交车等公共交通工具的乘客日平均约达 12 万人次，其中社会特殊人群免费人次已超过 67.3%，优惠人次已超过 81.7%，城市公交为更多老弱病残群众提供了福利性服务，可见以公交为代表的公共交通，是满足绝大多数人特别是中低收入者的出行需求，与体现社会公平的公共政策完全一致，是道路资源为绝大多数人享用的最好途径。同时，优化巴城公共交通供给，提升城市公共交通竞争力和吸引力，是落实市委“工作+安全”要求，鼓励、引导公众优先选择公共交通出行理念，破解城市发展瓶颈，加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的城市公共交通体系最佳发展模式。

三、对策和建议

立足巴城民情事情，结合财力和发展政策，优化巴城公共

交通供给，需要从六个方面持续发力。

(一) 提升公交专用道路权。为根治或缓解城市交通拥堵，全国各地城市政府积极实施建设公交专用道来实现城市的通畅。巴城要持续推动《巴中市中心城区公共交通发展规划(2016—2030年)》(巴府函〔2018〕191号)文件落地落实，合理规划布局公交优先路段，在符合条件的城区主干道划设早、晚高峰期公交优先道，在符合条件的单行路段施划公交专用道，救护车、校车、执行任务的警车、应急抢险车和19座以上客车借道通行不受限制。如：提升现有八角楼街、南池中路、张思训街、南池河街、南池中路、新市街、江北滨河路江北车站段公交专用道路权，明确规定在早中晚高峰时段禁止社会车辆驶入，早上7点半至8点半、中午11点半至1点、下午5点半至6点半为专用时间段，加速高峰时段批量、集体出行流量。在望王路、红军路、巴州大道、将军大道以及具备条件的兴文新区道路等单向三车道或三车道以上、双向六车道或六车道以上的路段设置公交专用道，在单向二车道或二车道以上、双向四车道或四车道以上的路段设置公交优先道，调整公交车与其他社会车辆的路权使用分配关系，准许公交双向通行上述单行道路，体现公交优先就是大众优先的朴素理念，普遍提高公交在城市道路上的运行效率，提高道路资源利用率，方便市民快速出行。通过专用道、优先道的设置，将公交线路“拉直”和优化，实现“往返同线”，减少线路“发叉”，降低线路“分歧”，普

遍提公交高运行效率，对运力资源利用提升、加速要素流动、节约群体批量出行时间、减少社会车辆开行、降低交通管理难度、优化城市人居环境、促进城市整体效率等均有较大贡献。

（二）提升公交车运营质量。采取多种融资方式规划建设公交首末站、综合站和停靠站，特别是高质量管理和维护陇桥、南坝、火车站等公交首末站，加快建设恩阳区、巴中经开区公交首末站，确保东西南北四个方向公交车可停靠、可调度。推进公交综合站建设，加快回风、黄家沟（二期）、巴中东站、汉巴南铁路恩阳站公交综合站建设，确保公交车就近停放、集中保养、灵活调度。坚持公交首末站、综合站、停靠站“谁用谁养”原则，日常维护保养由使用单位负责，停靠站的清洁卫生由环卫部门负责。倡议党政机关事业单位积极参与临近公交停靠站志愿服务。鼓励和支持对道路符合公交开行条件的农村客运班线实施公交文化改造，积极推动城市公交线路向城市周边延伸，并结合工业园区人群出行特点，积极提供通勤公交、定制公交、接驳公交等多品种、多层次的特色公交服务，适应公众多样化的出行需求。推进智能公交建设，增设主干道公交电子站牌，推广实时公交查询 APP 应用。下调移动支付、电子支付结算标准，大力推广电子支付方式。坚持高峰不超过 6 分钟/班、平峰不超过 10 分钟/班发班频次，提升乘车体验。

（三）加强出租车等营运车辆管理。实行中心城区城市公交客运、出租汽车、网约车等客运经营权由市级集中审批，坚

持“谁主管、谁负责”和“属地管理”相结合的原则，进一步明晰审批、调度、监管、服务、执法等各方责任。综合考虑同城一体化发展要求，打破巴州区、恩阳区、巴中经开区三城区间出租汽车分区域运营格局，加快实现中心城区出租客运同城一体化运营。严格准入资格，加大出租车（网约车）驾驶员资质审查，通过有序推进驾驶员从业资格证考试、依法清退不合规营运车辆等举措，进一步加大合规车辆、驾驶员供给。强化平台责任，聚焦网约车平台违规派单、司机无证运营等突出问题，建立“联合办案+快速处置”机制，确保安全有序。强化管理责任，坚持正面教育为主，从提高从业人员素质入手，组织出租车（网约车）全体从业人员开展以遵纪守法、文明服务、安全行车等为主要内容的教育培训，与司乘人员签订文明服务、诚信经营承诺书，促企业建立企业自查机制，建立健全车容车貌监督检查、从业人员教育管理及日常巡查、安全监管等企业自查制度，切实履行企业主体责任。强化科技赋能，依托省网约车管理平台与“云上巴中”智控平台，通过大数据分析检索乘客信息、车辆动态等数据，构建线上线下公共交通服务体系。

（四）科学管理与发展共享单车。倘若将公交、出租车视作城市公共交通的主动脉，那么共享电单车无疑是城市公共交通不可或缺的重要补充力量。据中国城市公共交通协会初步统计数据显示，全国已有超 300 个城市投放运营共享电单车，投放数量突破 1500 万辆。共享电单车有效拓展了公共交通服

务半径，满足了部分市民中短距离出行需求。作为新兴业态，共享单车从初期的无序扩张逐步迈向智慧规范管理，巴城必须要根据城市空间承载能力、停放设施资源、公众出行需求等因素，合理规划共享单车投放总量和停车点位。督促共享单车经营企业履行常态化管护责任，利用电子围栏等方式引导用户规范停车。

（五）加快推进辅助措施。一是取缔车行道占道的停车泊位。江南城区许多路段均设置了车行道停车泊位，在部分公交停靠站点上也设置了停车泊位，特别是通行繁忙的通佛路、张思训街、新市街、装饰材料市场以及横向设置的停车泊位路段，导致人为拥堵，以方便少数而带来大多数拥堵，也因对少数需求的满足而催生了车辆数量的猛增，助推城市拥堵，陷入出行困难的管理和发展困境。通过单位停车场对外开放、地下停车场改变规划用途清理、已经规划的立体停车场迅速落地、在公交首末站建设大型停车场换乘、利用闲置地下空间和对乱停乱放实行严管重罚等办法解决停车和秩序混乱问题。二是公交优先使用交通信号。在设置公交专用道以后，在不影响其他车辆通行和安全的前提下应当准许公交不受转向禁行信号的限制，提高运行效率。如三号桥江南至中南大厦、西华街巴师校路口至区卫生局和西华街至城西市场、南泉寺街至二小等路段公交应当可以左转和从人民医院至一小公交应当可以右转，让群众乘坐公交车不但“进得去”，而且“出得来”，不断增强公交对公

众的吸引力，减少自驾车出行，缓解拥堵。三是治理非公交车辆随意占用公交停靠站台。公交停靠站台社会车辆任意停靠现象异常突出，严重影响了公交安全进出站和快速、准点运行。为减少等候靠站带来的车行道交通拥堵和保障公交乘客安全、节约公交进出站等候时间，可以对出租车实行规定区域停靠，超区域停靠实行严管重罚，同时公共财政支持建设非公交车辆占用公交站点视频抓拍系统，加大处罚力度，提高城市交通参与者违章违规成本，促进城市交通参与者遵守规则，持续改善城市交通秩序。

(六)合理布局途中停靠站和人行天桥。推进公交停靠站、人行天桥与新(改)建城市道路、快速通道同步规划、建设、验收和使用。综合考虑在江北大道、将军大道、回风大道等红绿灯密集地区、商住密集区、流动人口集散地、城市道路等因素，突出城市文化、绿色内涵和地方特色，加快规划建设一批人行天桥，实现公交停靠站300米覆盖率超60%、500米覆盖率超95%，提升城市主干道车辆通行率和路网综合使用率。