

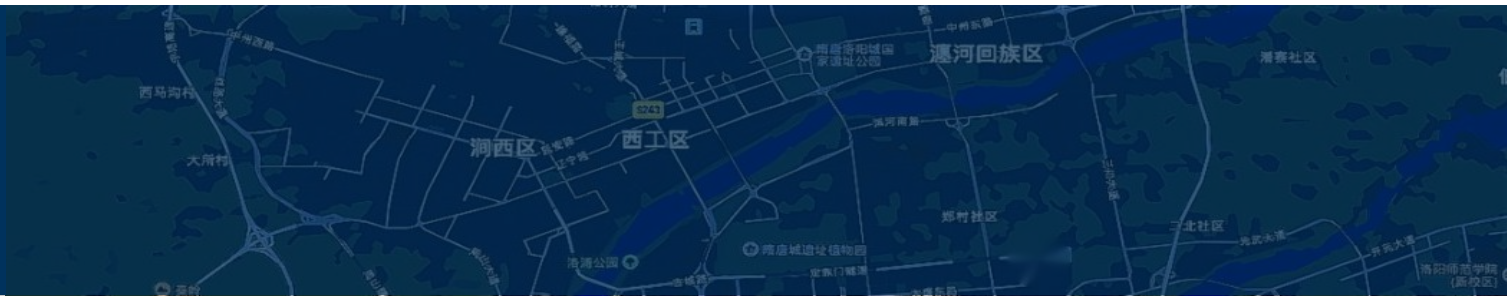
公交运营改革方案

P u b l i c T r a n s p o r t N e t w o r k R e f o r m P l a n



目 录

CONTENTS



● 基本情况	01
I. 洛阳公交现状	01
II. 存在的主要问题	03
● 改革目标	07
I. 改革目标	07
II. 改革举措	08
III. 改革成效预判	12
● 落实举措	13
I. 公交六种业态改革	13
● 工作建议	28
I. 建议一·加快公交枢纽建设	28
II. 建议二·规范公交专用道使用	32
III. 建议三·加快鱼骨线信号灯绿波带建设	33

01

基本情况

- 洛阳公交现状
- 存在的主要问题



洛阳公交现状

- 洛阳市公共交通集团有限公司是服务于洛阳市中心城区的城市道路公共交通运输系统，公司成立于1954年，从1条线、1辆车、3名职工的公共汽车站，目前已发展为下辖6个分公司、3个实体单位、4家全资子公司、1家控股子公司、1家参股子公司的城市交通骨干企业。



现有公交场站22处

其中公交一分公司4处、二分公司6处、四分公司3处、五公司6处、六分公司3处。



现有公交128条运营线路、10条神都游专线。

线路长度2072.599千米。



共有2190辆公共汽电车

站点数量达到2587个，城市建成区公交站点500米覆盖率达到98.2%。



现有职工4475名。

为全市居民提供“安全、舒适、快捷、方便”的出行服务。



洛阳公交现状

- 现有公交枢纽点4处，分别为牡丹广场东、平等街、龙门石窟和高铁站，承担着多条公交线路交汇和乘客集散功能。

牡丹广场东枢纽点



线路汇聚：共有9条公交线路交汇，覆盖涧西区、西工区及城市主干道。

平等街枢纽点



线路汇聚：共有8条公交线路呈放射状布局，是老城区核心枢纽点。

龙门石窟枢纽点



线路汇聚：龙门石窟有6条常规线路、3条神都游线路以及1条服务区摆渡车。

龙门高铁站枢纽点



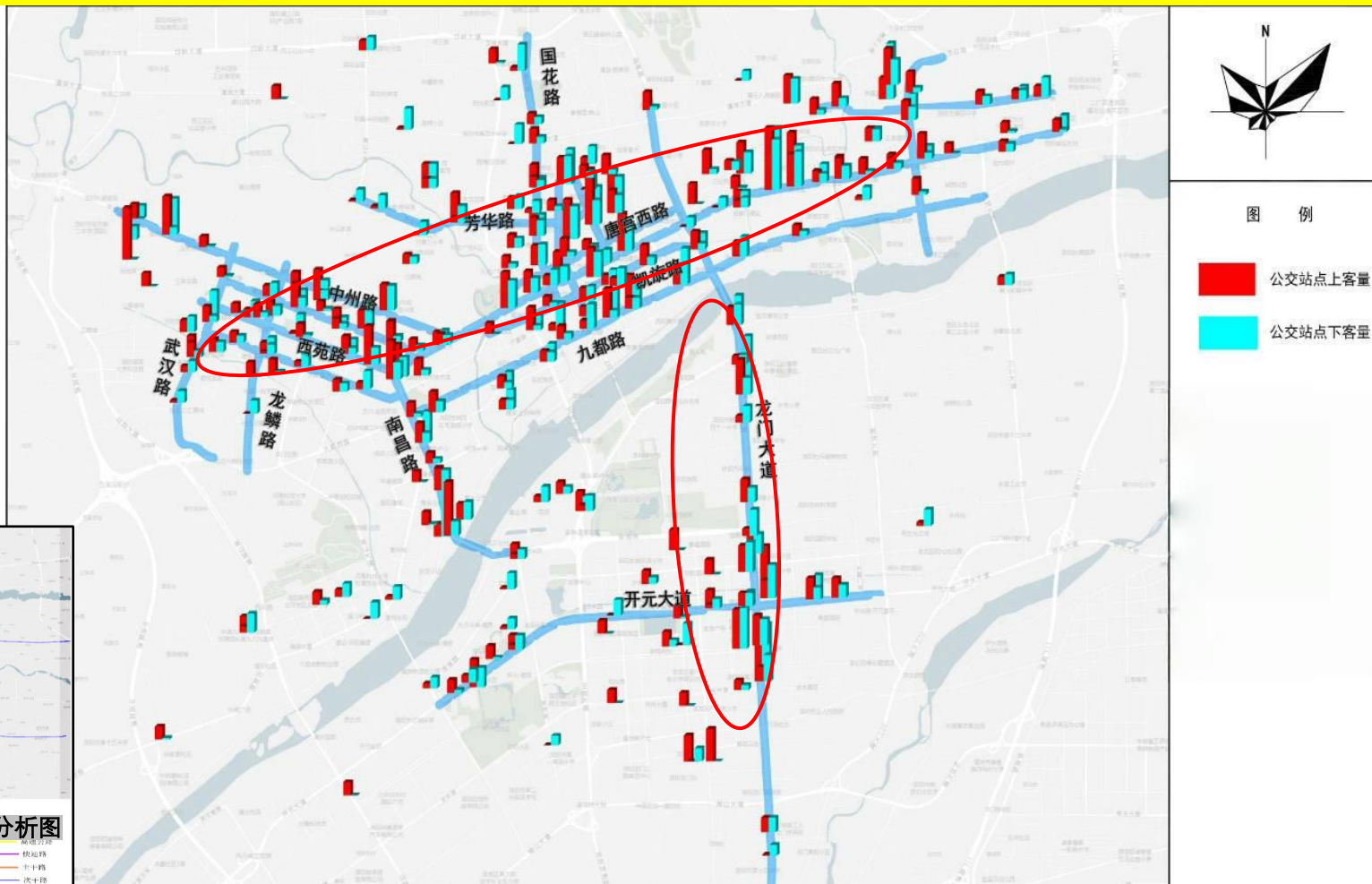
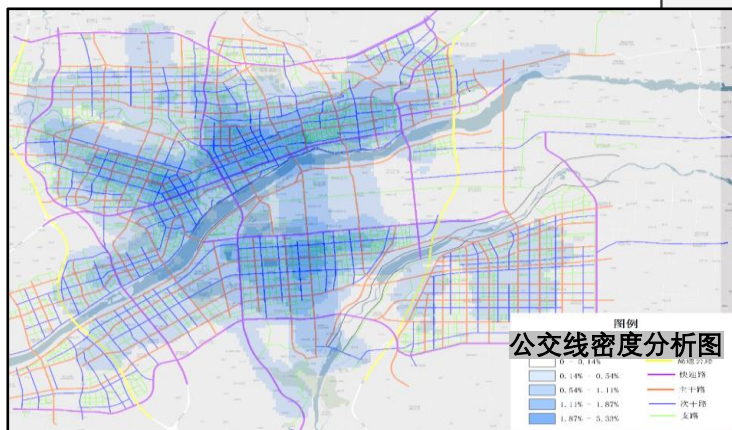
线路汇聚：共16条公交线路，承担“铁路+公交”联运功能。



存在的主要问题

问题一：主廊道线路重复度高，客流分散造成空驶多

- 目前**主要公交廊道**为**中州路、南昌路、龙门大道、开元大道等**。
- **中州路**与地铁1号线重复超过5站的线路有12条。
- **龙门大道**重复站点超过5站的线路8条。

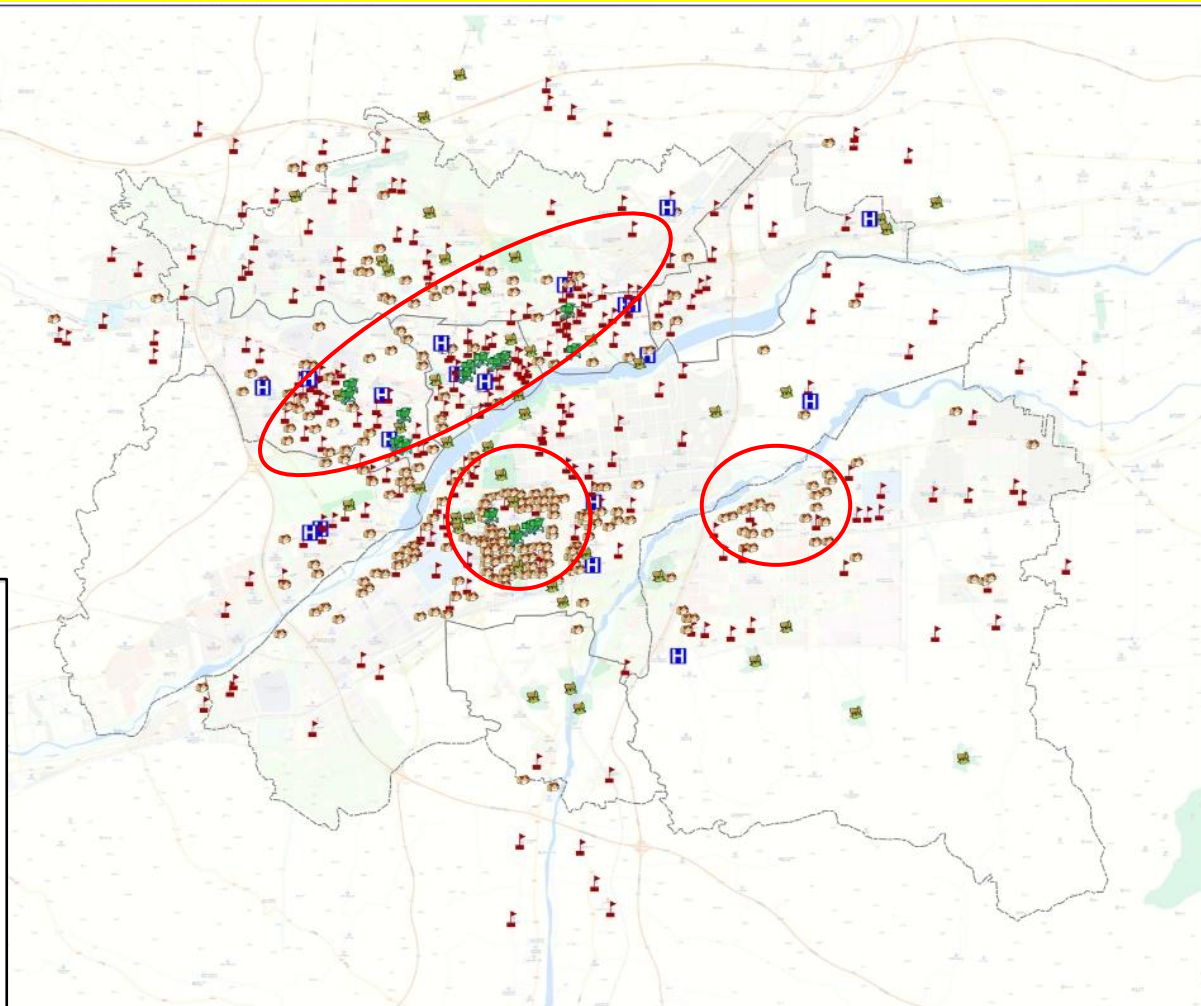
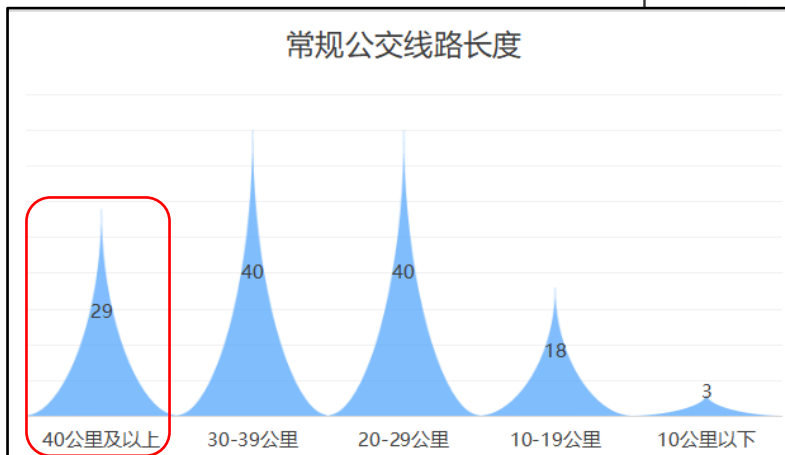




存在的主要问题

问题二：线路长，周转慢，候车时间长、乘坐体验有待提升

- 现有公交线路是历史形成的，“一线到头、一坐到底”现象突出。
- 线路长度**超过40公里以上**29条，**30-39公里**40条。
- 线路**发车间隔60分钟以上**的11条。



图例

- 医院
- 商场
- 学校
- 小区
- 景点



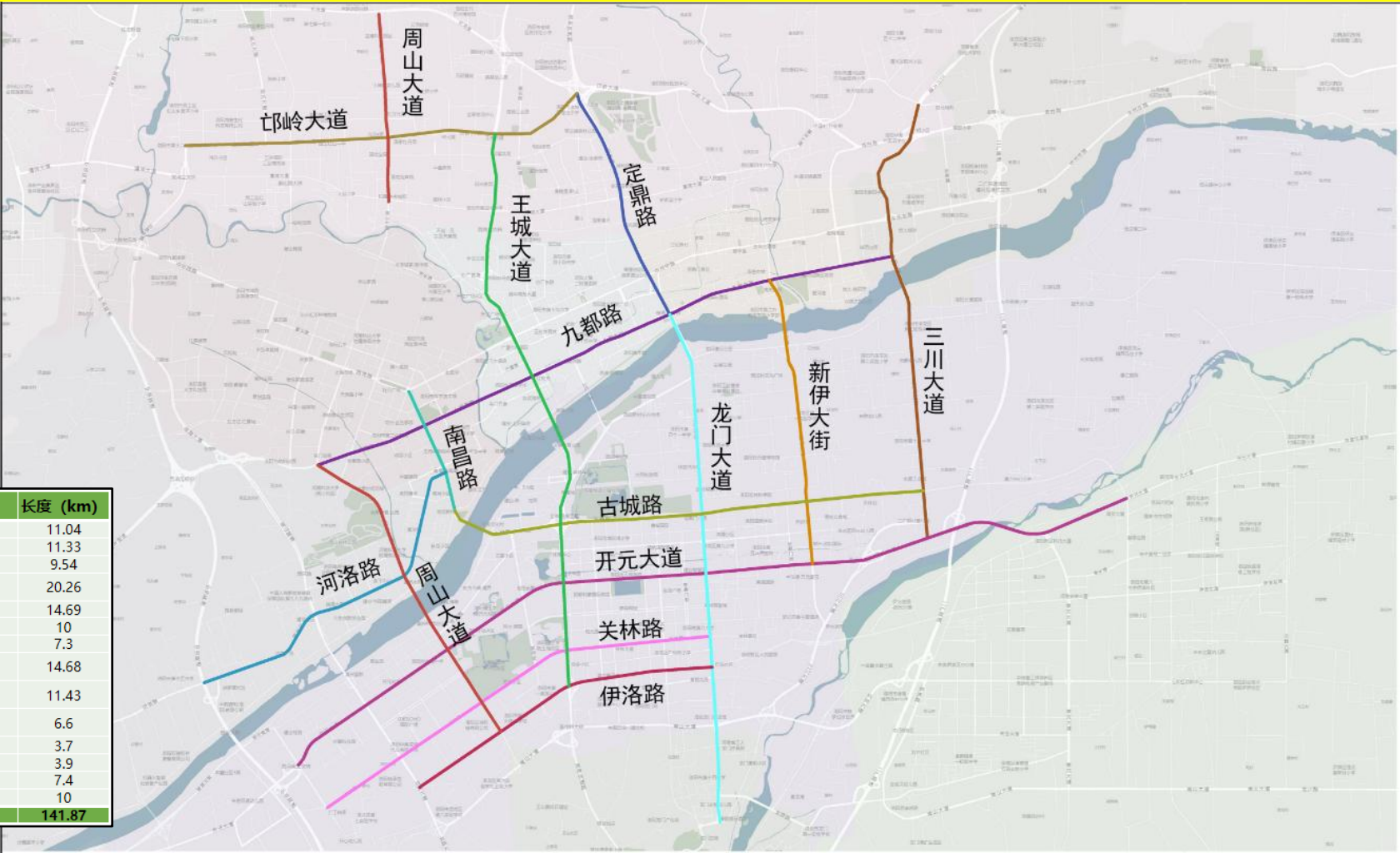
存在的主要问题



问题三：专用道作用未有效发挥，公交快捷的效果未显现

- 七横七纵：14条公交专用道，总里程141.87km。
- 集中于快、主干路：快速路4条、主干路10条。
- 公交专用道**监控设施不完善**，随意侵占现象十分突出。

设施类型	序号	道路名称	道路等级	起止点	长度 (km)
公交专用道	1	河洛路	主干路	西南环-南昌路	11.04
	2	伊洛路	主干路	丝路大道-龙门大道	11.33
	3	关林路	主干路	文仲大道-龙门大道	9.54
	4	开元大道	主干路	文仲大道-光武大道	20.26
	5	古城路	快速路	西苑桥-关林火车站	14.69
	6	九都路	快速路	南昌路-启明南路	10
	7	邙岭大道	主干路	杨冢-国花路	7.3
	8	王城大道	快速路	邙岭大道-伊洛路	14.68
	9	龙门大道	主干路	洛阳桥-龙门景区	11.43
	10	新伊大街	主干路	开元大道-九都东路	6.6
	11	南昌路	主干路	牡丹广场-西苑桥	3.7
	12	定鼎路	主干路	邙岭大道-唐宫路	3.9
	13	三川大道	快速路	中州路-开元大道	7.4
	14	周山大道	主干路	天津路-关林路、机场西路-瀍涧大道	10
合计					141.87

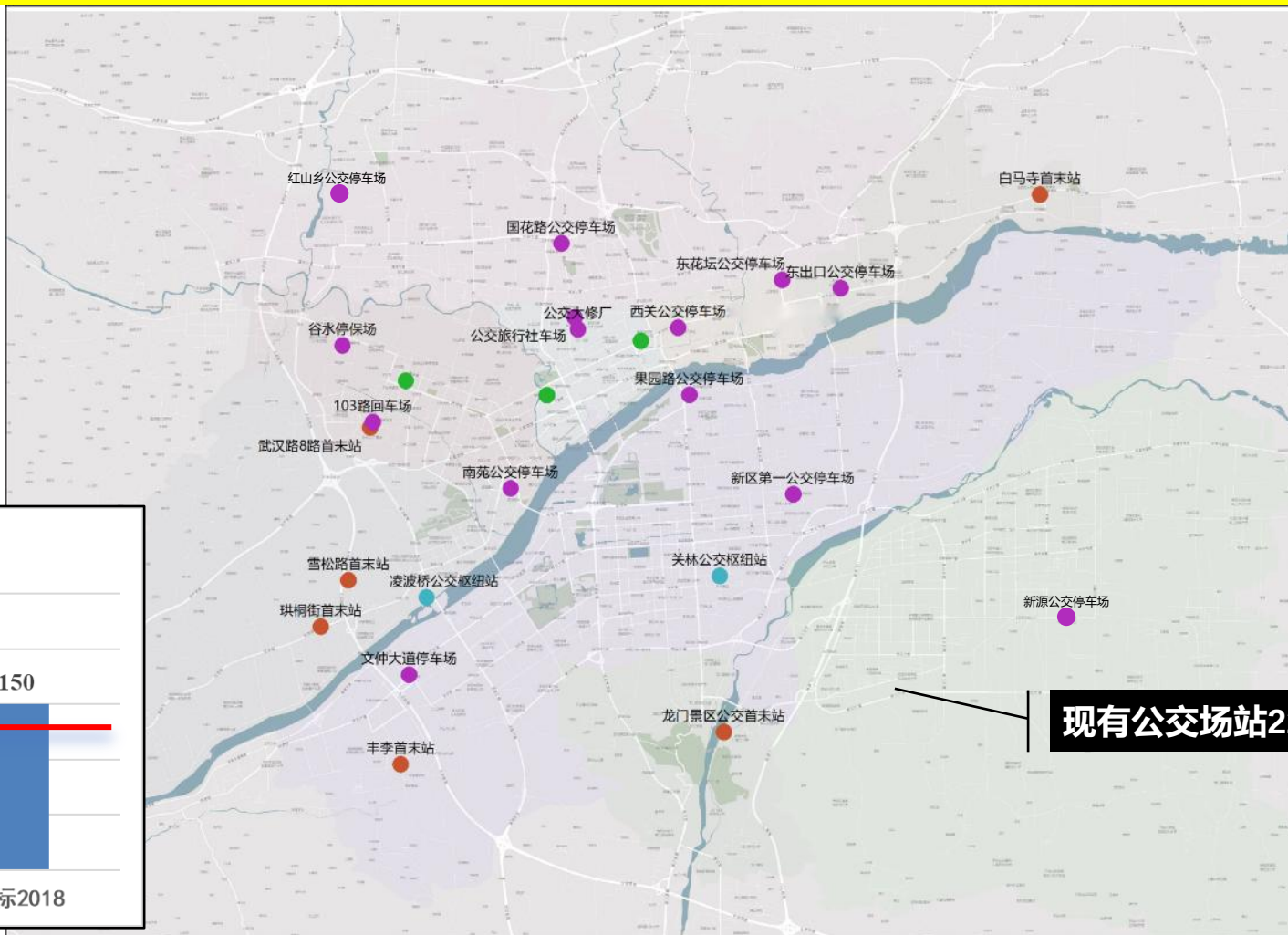
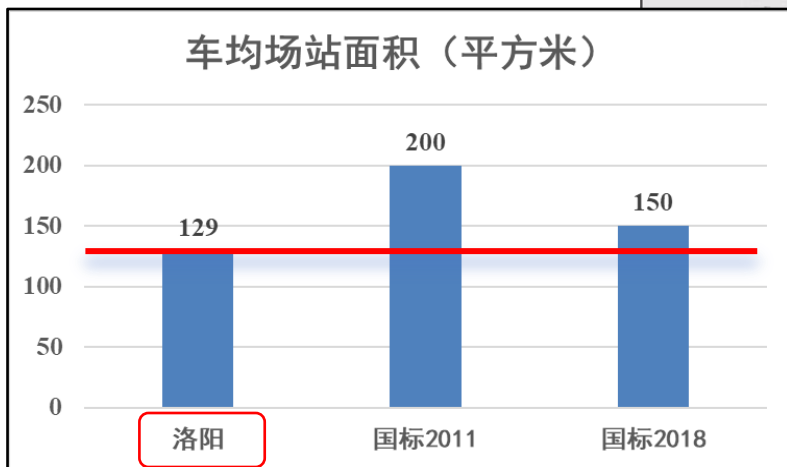




存在的主要问题

问题四：场站少，且部分充电设施不足，线路优化受限

- 部分**场站充电设施不足**，限制公交发车点和停靠点的选择，影响线路优化调整。
- 车辆占用**道路空间停靠或掉头**，影响道路交通，存在一定安全隐患。



02

改革目标

- 改革目标
- 改革举措
- 改革成效预判



《洛阳市人民政府关于城市优先发展公共交通的实施意见》
明确指出：

聚焦公益属性，坚持公交优先，提升服务保障能力。优化线网布局，扩大覆盖范围，提升运营效率与出行体验。通过深化改革，推动公交企业实现可持续、高质量发展，更好地服务民生和城市发展。



“136” 的改革举措

➤ 确定1个目标、运用3种途径、实施6种业态，打造协同发展的公交新格局。

1 一网通管·一码通行

整合轨道与公交运营数据及调度管理，实现一网通管，推进两网融合。

“洛阳公交地铁一体化乘车码”已于3月28日正式上线试运行，乘客只需持有一个二维码，就可在市区内公交、地铁中无障碍换乘。

3 削峰·补白·输送

削减轨交并行线路及城市主干道公交线路重复系数。

填补城市建成区域公交线网空白。

输送客流，一方面充分利用地铁、公交干线跨区域、高密度、快节奏输送客流；另一方面织密支线，进社区、进厂矿、进学校、进医院，与主线之间无缝隙输送客流。

6 公交的六种新业态

持续推进公交**六种创新发展业态**，探索以地铁和主干道为干线的鱼骨式常规公交、以地铁站点为原点的辐射式接驳公交，以及点对点的摆渡公交、洛阳特色的文旅公交、多元化形式的定制公交、按需而至的网约公交。



一网通管 · 一码通行

构建以地铁为骨架、公交为网络的一体化公共交通体系，打破地铁与公交在规划、建设、运营、管理及服务各环节割裂、竞争的旧格局，打造**统一的整体、进行一体化管理的**“一网通管”新格局，全面提升城市公共交通的运行效率、服务品质与出行吸引力。

规划一体化

将地铁和公交的线网、站点、换乘枢纽等进行统筹规划设计。公交线网不再是独立的，而是围绕着地铁站点进行接驳、输送和延伸，形成“鱼骨式”和“网格+放射”的高效接驳网络。

运营一体化

通过基础设施、运营服务、信息数据和票务系统的深度融合，将地铁和公交两大系统整合为一个高效协同的城市公共交通网络，提升出行效率，扩大服务范围，改善出行体验，促进绿色出行。

票务一体化

通过技术和管理创新，让乘客使用同一支付工具（如一张卡、一个码或一个APP）实现“一码通行”乘坐地铁和公交，享受换乘优惠，提升出行体验。同时汇聚出行大数据，为线网优化、调度指挥、科学决策提供数据支持。

信息一体化

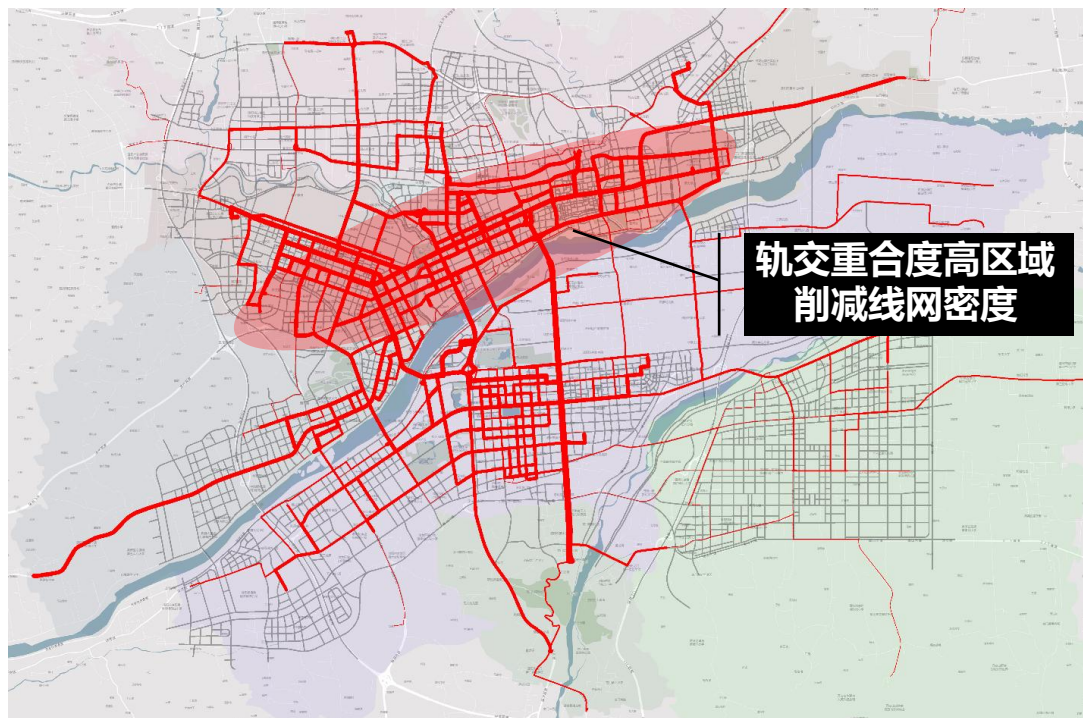
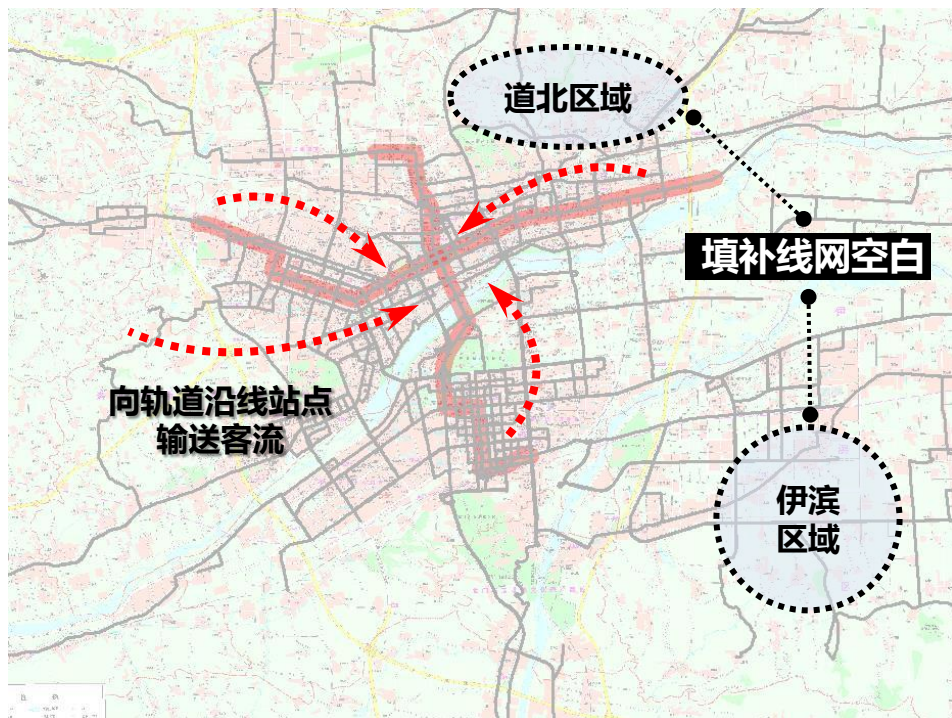
构建统一交通信息平台，整合公交地铁数据，消除“数据孤岛”，利用客流OD数据分析优化线网布局，为集团整体规划管理提供数据支撑。同时为乘客提供地铁公交实时到站、换乘方案等出行信息，方便乘客查询，规划出行。



“136” 的改革举措

- 三种途径的协同策略，可精准覆盖社区、商圈、景区、医院及学校等客流密集区域，减少城市区域主干道公交线网重复度，增加城市周边区域公交线路覆盖密度。

“削峰、补白、输送”确保公交与轨道的无缝衔接





公交的六种业态

常规公交
接驳公交
摆渡公交
文旅公交
定制公交
网约公交

- 构建鱼骨式常规公交线网
- 打造以地铁站点为原点辐射式的接驳公交
- 构建“点对点”的摆渡公交
- 推动公交文旅深度融合，彰显古都文旅特色，兼顾多种需求
- 按需定制，助学助企满足多样化用车需求
- 手机下单，随叫随到，门对门接送



改革成效预判

➤ 通过“136”的改革举措，达到**两升两降**

两升

公交运行密度提升

空白区域覆盖率提升

两降

乘客候车时间下降

运营成本下降

03

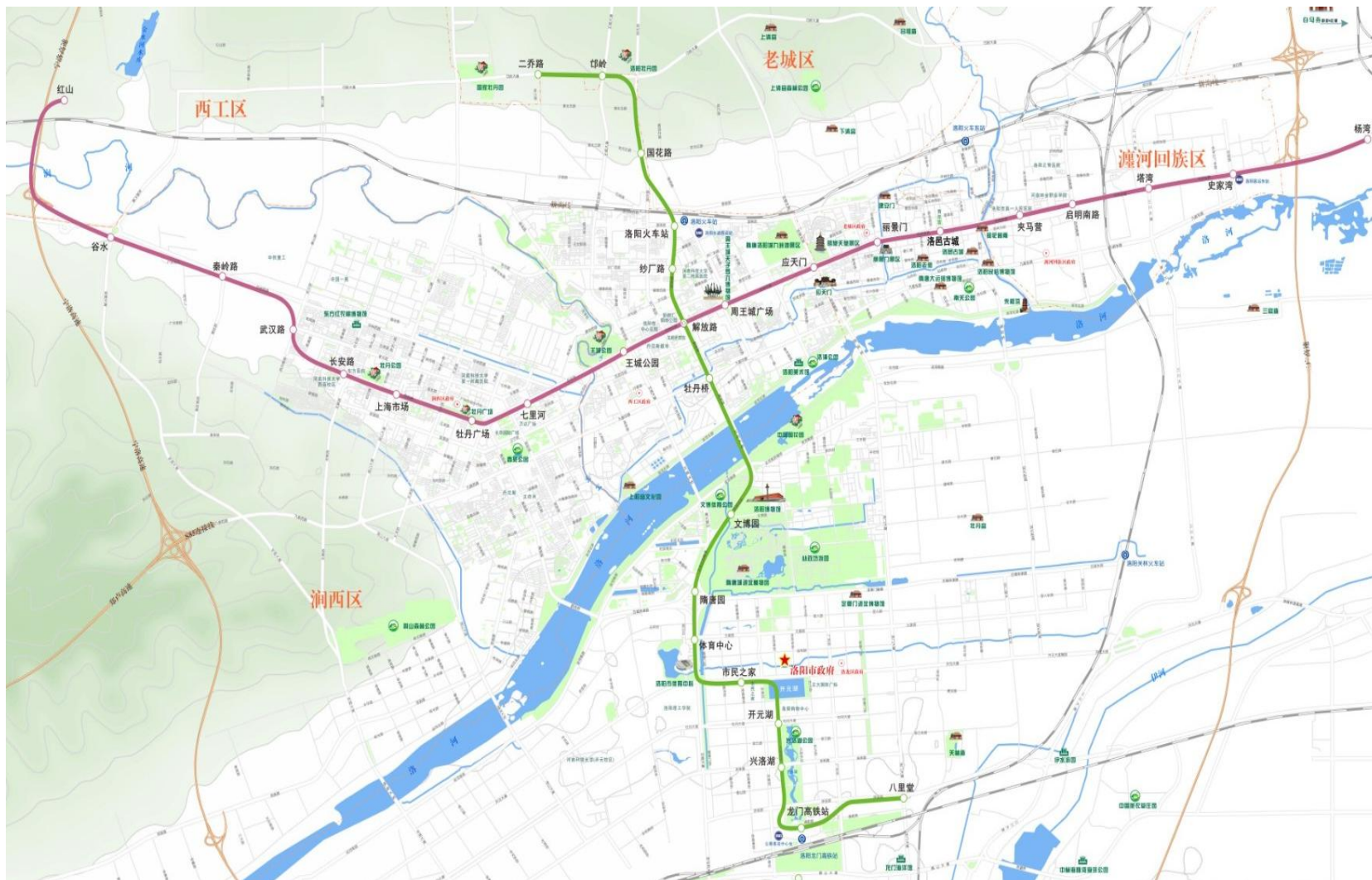
落实举措

- 常规公交
- 接驳公交
- 摆渡公交
- 文旅公交
- 定制公交
- 网约公交



六种业态改革之一·常规公交

- 以地铁1号线和2号线为核心支撑，优化调整地铁沿线重复度较高的公交线路，减少与地铁的重复度，提升运营效率。





六种业态改革之一·常规公交

- **打造6条鱼骨主线**，分别是**中州路**：启明南路至牡丹广场；**九都路**：启明南路至南昌路；**开元大道**：文仲大道至新伊大街；**龙门大道**：应天门至龙门石窟；**伊洛路**：八里堂至提驾庄街；**河洛路**：延秋市场至南昌路。通过配置12米公交车型，负责大运量、跨区域快速运输。
- 其余线路为**社区支线**，负责将社区内客流输运到主线站点，乘客下车换乘主线客车快速运输，之后再换乘社区支线客车到达目的地。同时，支线公交按客流需求合理调度，科学配置车型，方便乘客出行。





- 15





六种业态改革之一·常规公交

主支协同、分层互补：形成“强干优支”的线网格局

- 鱼骨式公交线网采用主支协同架构，通过短支线精准接驳沿线乘客，广域覆盖扩大服务范围。支线长度控制在**10公里**内，线路周转快、候乘时间短，提升公交网络运行效率和出行分担率。

例：伊滨区鱼骨式公交线网

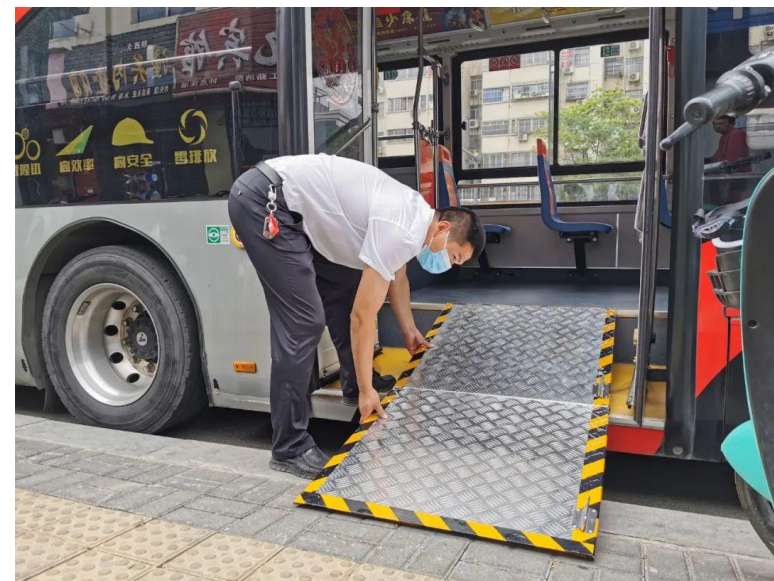
短距离微循环线路设计，灵活匹配客流分布，高频接驳主线及轨道，缩短乘客候车时间，增强公共交通吸引力与可持续性。





六种业态改革之一·常规公交

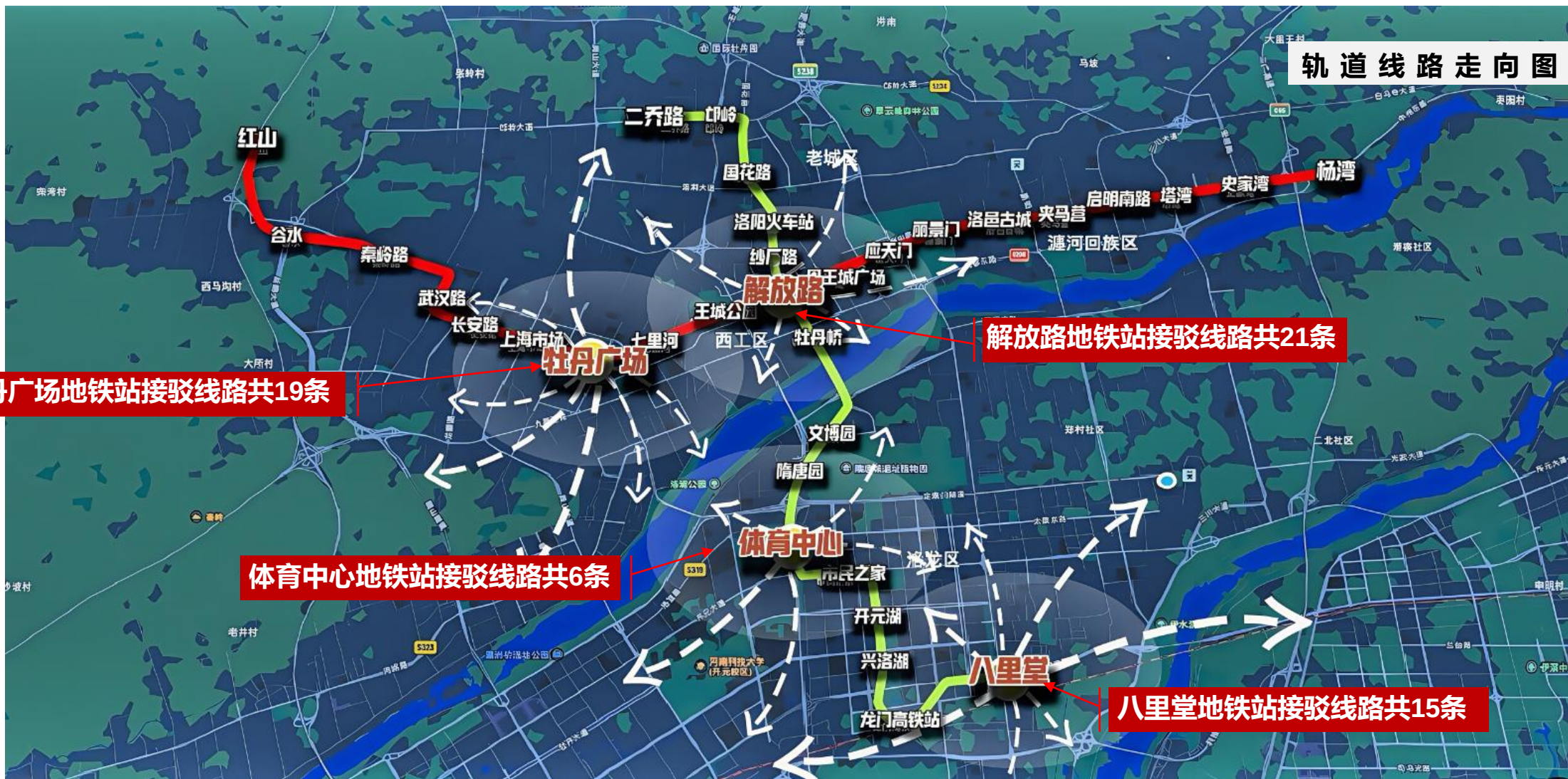
- 全方位提升公交服务水平，切实满足老年乘客、残障人士等特殊群体的出行需求，鱼骨主线采用**低踏板车辆**，同时配备无障碍踏板，为使用轮椅、拐杖等辅助器具的乘客提供安全便捷的上下车条件，车内增设**防滑扶手、爱心座椅**等设施，全方位保障特殊群体的出行安全与舒适体验。
- 在线网优化过程中，采取**同站换乘、无缝衔接**等措施，通过科学设置公交站点、优化线路走向、精准匹配运营时刻表等举措，确保特殊人群在不同线路之间能够实现高效、便捷的换乘，无需长时间步行或等待，减少换乘过程中的不便与风险，真正构建起一个安全、便捷、舒适且优质的公交出行环境，让特殊群体出行无忧，充分彰显公交服务的人文关怀与社会担当。





六种业态改革之二·接驳公交

□ 现有常规线路总计128条，与33个地铁站点存在接驳的线路116条，占比约为90%





六种业态改革之二·接驳公交



接驳公交·服务到家

- 建立“**公交+地铁+社区**”无缝衔接，串联居民生活相关的社区、学校、超市、医院、园区等“生活圈”，最大限度补齐公交服务短板，**打造“15分钟通勤圈”，接驳公交免费换乘。**
- 在符合条件的社区内，接驳公交**进了社区招手停，出了社区站站停。**

目前已开通3条轨道接驳线路

➤ 二乔路地铁站接驳线

服务二乔路地铁站B1口周边乘客

服务时间：（仅工作日）：6:30-9:00、17:30-19:30

➤ 杨湾地铁站接驳线

服务由史家湾至中州东路释源广场段乘客。

服务时间：

史家湾地铁站A口：7:00-8:45、17:15-19:00

中州东路释源广场：7:15-9:00、17:30-19:15

➤ 牡丹广场地铁站接驳线

服务南苑路南昌路口至牡丹广场范围内乘客

服务时间：7:00-10:00、16:00-19:00

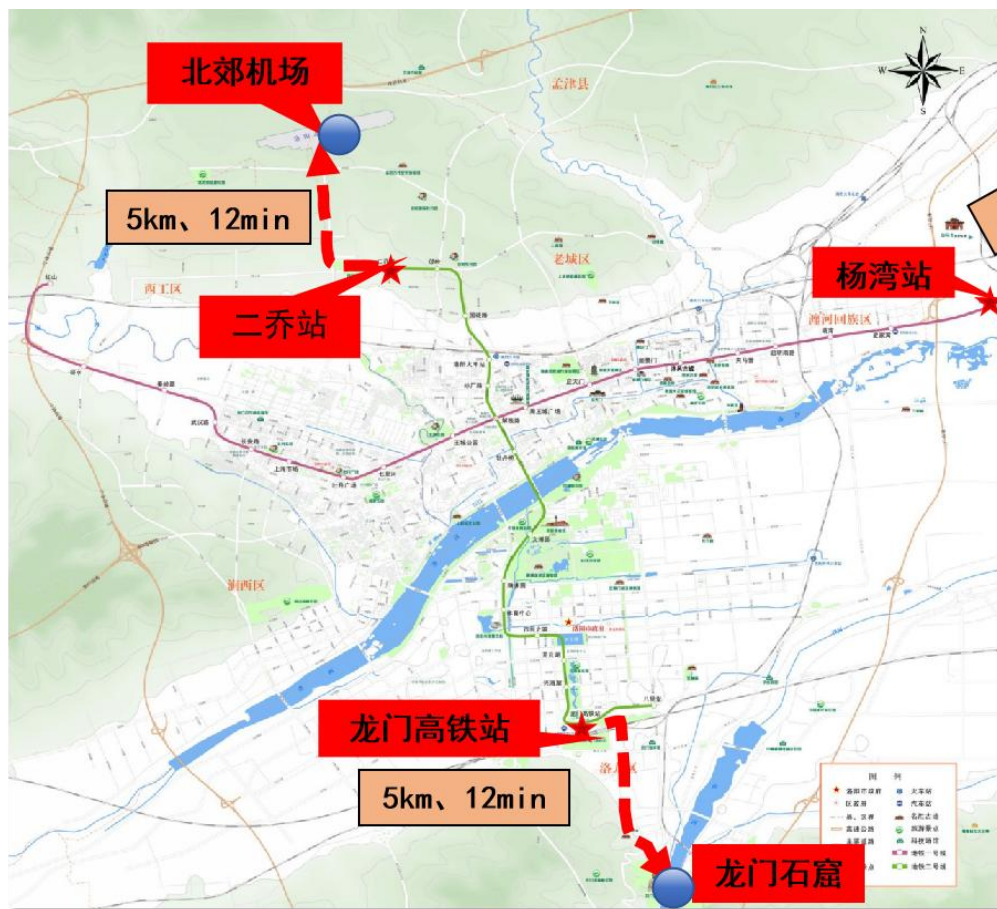




六种业态改革之三·摆渡公交

摆渡公交·点对点服务

□ 构建"轨道+公交+端点"直达快线，提升热点地区通达度。



开设三条摆渡公交线：

- 1.二乔路站~北郊机场，距离约5km,12min;
- 2.杨湾站~白马寺，距离约6km,15min;
- 3.龙门高铁站~龙门石窟，距离约5km,12min。



六种业态改革之三·摆渡公交

➤ 龙门高铁站-龙门石窟摆渡公交采用单线线路

分别在高铁站出站口东侧及龙门博物馆北侧设置接驳点；全程约5km，用时约12分钟。

➤ 二乔路站-机场摆渡公交采用环线线路

去程：由二乔路站出发沿周山大道至机场，约5km，用时约12分钟；

回程：由机场出发沿机场路、王城大道至二乔路站，约6.7km，用时约15分钟。

➤ 杨湾站-白马寺摆渡公交采用单线线路

约6km，用时约15分钟，杨湾站北侧及释源广场中部西侧场区设置接驳点，强化公共交通衔接



“点对点”一站式摆渡公交服务



六种业态改革之四·文旅公交

“公交+文旅” 一线一风景，一车一特色

□ **现已开通10条**神都游系列旅游专线公交，主要连接洛阳的主要旅游景点和交通枢纽，方便游客出行。

特色服务 · 暖心关爱 · 便捷出行 · 文明行车

神都小巴

- 环线运行，**常态化运营**；
- 洛阳站始发，途经王城广场、西工小街、应天门、周公庙、天堂明堂、九洲池等6大景区及大型商圈；
- 可接驳地铁1、2号线
- 服务时间：15:00-20:30

神都游1号线

- 单线运行，**常态化运营**；
- 洛邑古城始发，途经丽景门，到达应天门；
- 可接驳地铁1号线
- 服务时间：16:00-22:00

神都游2号线

- 单线运行，**常态化运营**；
- 洛阳站始发，到达古墓博物馆（去程邙岭地铁站停靠）；
- 去程可接驳地铁2号线
- 服务时间：
洛阳站：9:00-15:00
古墓博物馆：10:00-16:00

神都游3号线

- 单线直达；
- 高铁龙门站始发，直达到达龙门石窟；
- 可接驳地铁2号线
- 服务时间：9:00-17:00

神都游5号线

- 单线直达；
- 杨湾地铁站始发，直达到达白马寺释源广场；
- 可接驳地铁1号线
- 服务时间：9:00-17:00

神都游6号线

- 单线直达；
- 红山地铁站始发，直达红山欢乐谷，主要服务红山欢乐谷游客出行；
- 可接驳地铁1号线
- 服务时间：9:30-18:00

神都游7号线

- 单线直达，**常态化运营**；
- 龙门石窟始发，直达白马寺，连接热门必去景区，服务游客出行；
- 服务时间：
龙门石窟：10:00-15:30
白马寺：11:30-16:30

神都游8号线

- 单线直达，**常态化运营**；
- 白马寺始发，直达洛邑古城，连接热门必去景区，服务游客出行；
- 服务时间：11:30-18:00

神都游9号线

- 单线运行；
- 白马寺始发，达到史家湾地铁站D口输送客流后返回；
- 可接驳地铁1号线
- 服务时间：10:00-18:00

神都游10号线

- 单线直达；
- 洛阳博物馆始发，直达龙门石窟；
- 服务时间：11:00-17:00



六种业态改革之四·文旅公交

文旅融合新体验：以“网红公交IP”为核心，打造洛阳公交新名片

- 区别于常规公交线路，通过年轻化视觉设计、社交化传播标签等方式，将“公交+文旅”的创意相互融合。
- 下一步将按客流高峰与平峰时段**灵活调整发车间隔**，提升公交资源利用率，兼顾服务质量和成本控制。

例：神都小巴

- 神都小巴将“**午后休闲游+夜间沉浸游**”（15:00-20:30）作为聚焦重点，结合科学数据分析游客出行特点，精准设定线路运营时段，把握“夜经济”客流高峰
- 贴合年轻化审美，**制作专属卡通公交形象**，配合设计专属灯箱广告、车外导乘图、内外线路指示牌等运营策略，吸引客流
- 网红车长们更是化身“洛阳文旅代言人”用“**公交+汉服**”服务沉浸式圈粉。





六种业态改革之五·定制公交

定制公交·精准服务

□ 在城市公共交通的多元化发展进程中，定制公交作为一项创新举措，正以其独特的优势和精准的服务，逐渐成为乘客出行的重要选择。

“六进”模式



“公交+N”





六种业态改革之五·定制公交

定制专属校车服务：学生有保障，公交来护航

- 按照 **“一校一策”** 的原则，为师生量身定制线路运营方案，并提供“点对点”接送、在有效缓解校园周边交通压力的同时，也解决了家长接送孩子的不便，更为广大师生提供了安全、便捷的出行服务。
- 周末学生返校时间集中，返校行李多的问题，可安排“公交摆渡车”进校园，切实解决学生进校“最后一公里”。





六种业态改革之六·网约公交

网约公交·按需而至

- 已于**5月1日**开始试点运行，在**151个**站点内，市民可通过手机下单，自定上下车点，也可支持预约出行。
- 突破传统公交固定线路、站点和服务时间的限制，形成区域覆盖**弹性化**、线路**动态化**的运营体系。





六种业态改革之六·网约公交

试点区域选择

聚焦社区密集、通勤**需求旺盛的5公里半径区域**（如伊滨区、高校区、老城西工区），动态规划线路串联社区、景区、学校、交通枢纽和商超等节点，填补常规公交服务盲区。

技术支撑

依托数字化平台，通过**智能算法与大数据分析**，实现乘客出行需求与运力资源的动态匹配，构建高效便捷的公交出行网络。

服务定位

主要面向短途通勤族、学生及游客群体，同时兼顾：

- 解决社区“最初一公里”和“最后一公里”接驳痛点
- 满足区域快速直达需求
- 提供**“点到点”精准化公交**服务

创新价值

通过动态响应机制与弹性调度，实现公共交通资源的**高效利用**，提升城市公交服务效能。



推动公交服务从“固定供给”向“需求驱动”转型

04

工作建议

- 加快公交枢纽建设
- 规范公交专用道使用
- 加快鱼骨线信号灯绿波带建设



建议一·加快公交枢纽建设

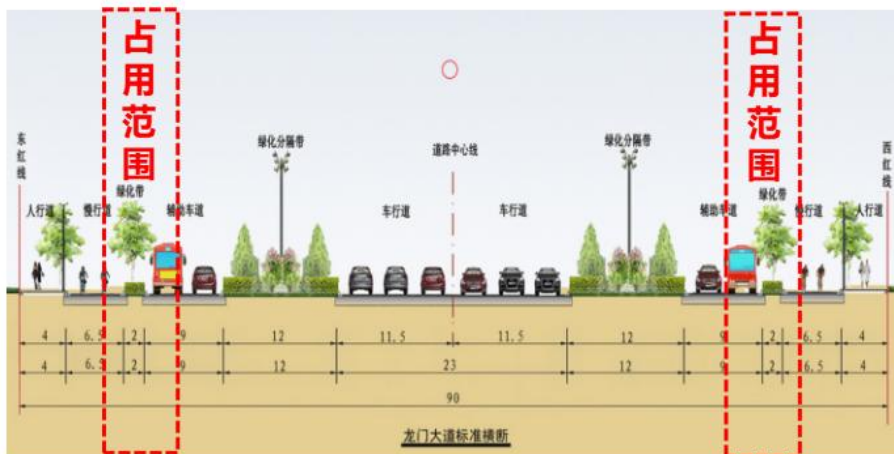
- 公交枢纽在多个方面发挥着重要作用。不仅可以确保乘客快速、方便的进行换乘，也可通过优化交通流线，提高出行效率，
- 目前22个公交场站的平均占地面积129平方米/标台，**低于150平方米/标台的国家标准**，目前仍有300台公交车在马路边停放。
- 建议**构建“安乐、体育中心、八里堂”三个综合公交枢纽场站。**





安乐公交枢纽规划方案

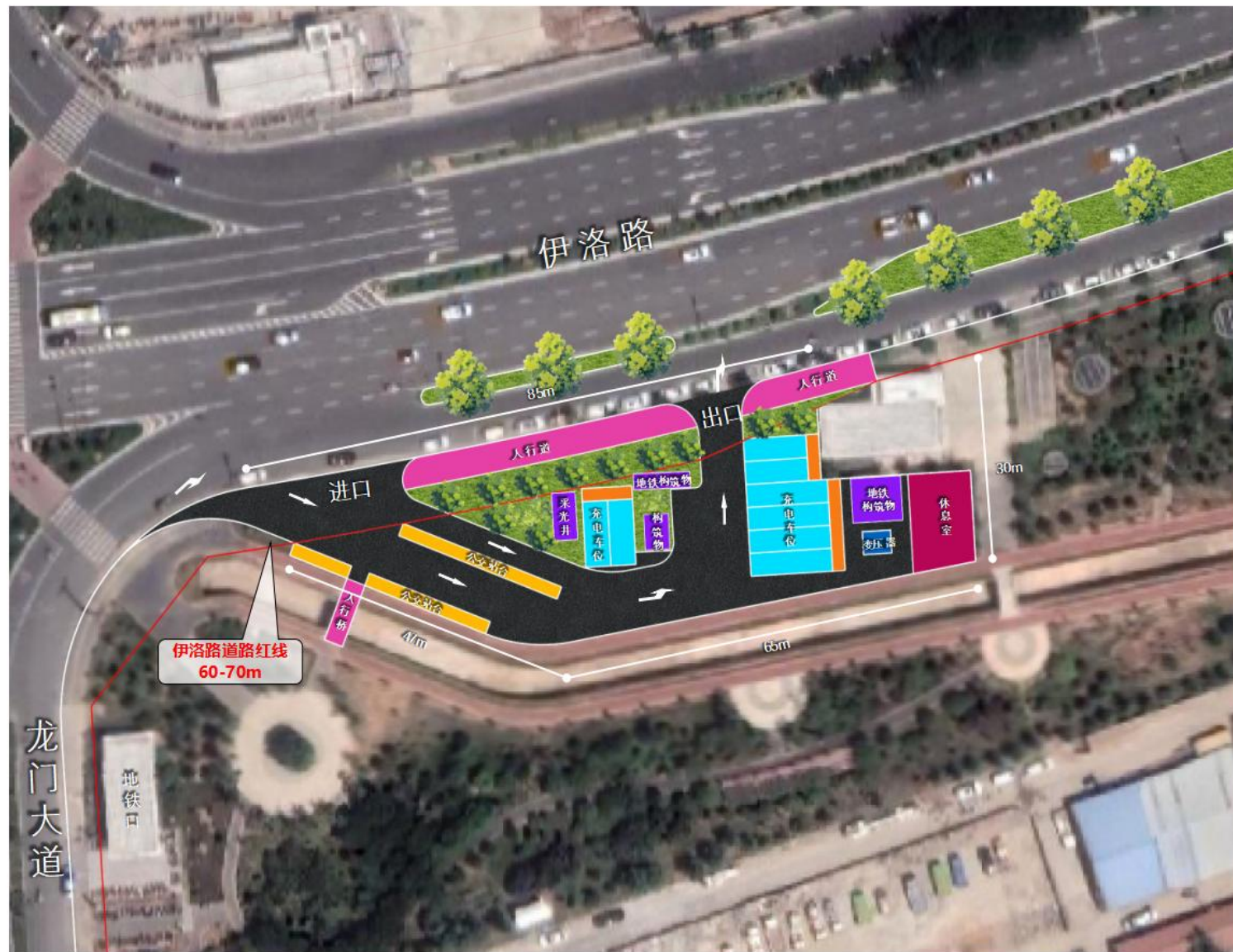
- 安乐公交枢纽站设置于滨河南路龙门大道口南侧，临近中国国花园景区。
- 占用2m侧分带及2m非机动车道空间，作为4m公交站台，封闭式管理。
- 龙门大道两侧设备设置1组直接式公交站台，单侧可停靠7辆公交车。站台两端设置付费区，需扫码进入，公交站台内为免费换乘区，站亭与行道树结合设置一体式风雨连廊，侧面设置多个出口闸机。





八里堂公交枢纽规划方案

- 八里堂公交枢纽始发站设置于伊洛路与龙门大道东南角，临近2号线八里堂地铁站出入口。
- 占地面积约2000m²，设置2组公交站台，可停靠6辆公交车，并设置8个充电桩车位及休息室。
- 交通流线：公交车沿龙门大道辅路右转进入，上下客后沿伊洛路右转驶出并入主线。





体育中心交通枢纽规划方案

- 体育中心交通枢纽始发站设置于太康路与王城大道口西南角，临近2号线体育中心地铁站出入口。
- 占地面积约3800m²，设置3组公交站台，可停靠9辆公交车，并设置11个充电桩车位及休息室。
- 交通流线：公交车沿王城大道右转进入，上下客后沿太康路右转驶出。





建议二·规范公交专用道使用

因路施策、动态管理：平衡公交优先与道路资源高效利用

- 为进一步落实公共交通优先发展战略，加强公交路权保障，建议构建一个连续且成网的公交专用道路系统，高峰期优先通行，使用信号优化提高公交服务水平。
- 通过强化执法与政策协同，破解公交专用道使用率低的困境，**实现公交优先与城市缓堵的双赢**，“**道路通畅、公交提速**”。

➤ 优化专用道使用

消除“断点”：对部分路段进行改造，确保专用道成网运行。

拥堵路口微改造：如公交专用道与右拐道并用、调整信号灯时长等。

➤ 加强技术赋能与执法监管

智能化监测与动态调度：利用交通流量监测系统、视频检测器等技术设备，动态采集数据评估专用道利用率。

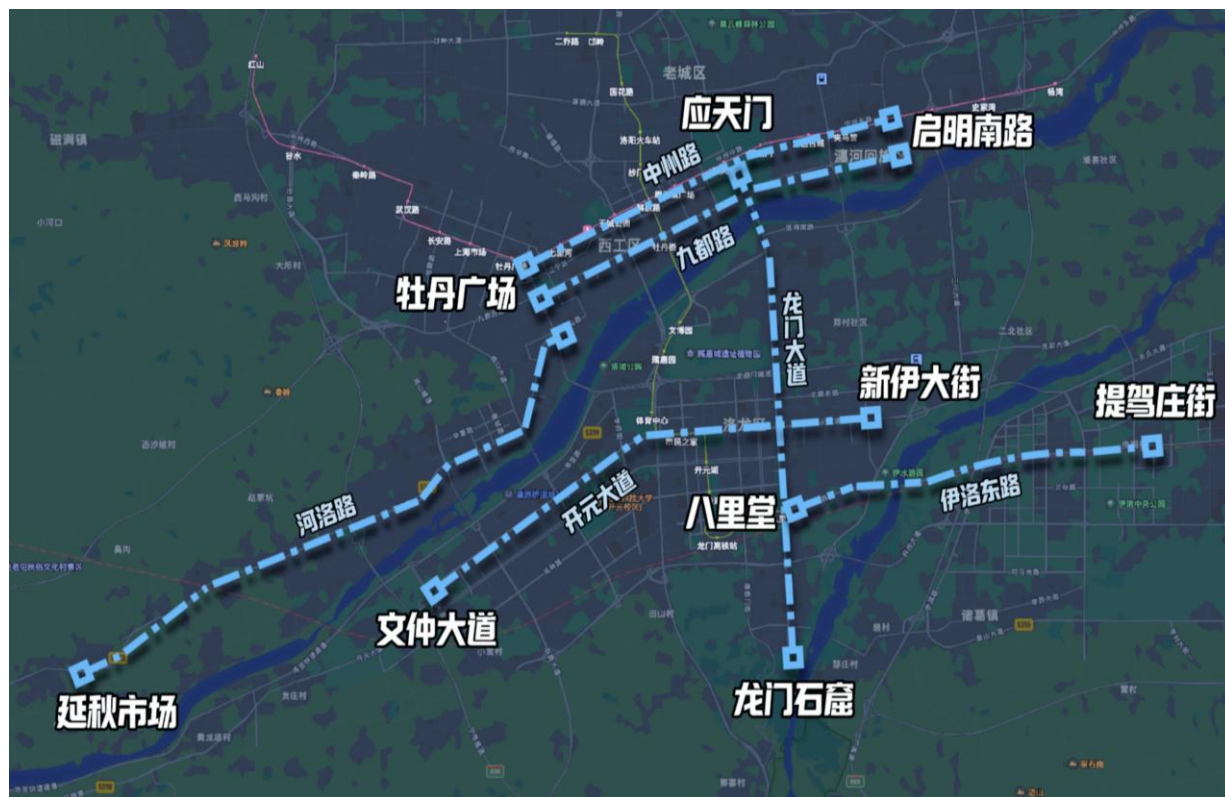
严格执行监管与违规治理：完善电子监控设备，对老旧道路标线进行修缮，加大专用道占用行为处罚力度。目前九都路、开元大道、河洛路三条路公交专用道暂无抓拍设备，建议市财政拨专款对公交专用道抓拍设备进行建设。





建议三·加快鱼骨线信号灯绿波带建设

- 建议交警部门对6条鱼骨线信号灯绿波带进行改造，建立公交优先通行绿波带，保障公交优先通行权。
- 经与交警部门沟通，可以龙门大道先行试点。龙门大道（应天门—龙门石窟段）约12公里，通过联网改造信号机、设置公交优先系统等，建议市财政拨专款建设。





乘势拓新 担当共赢

Seize Momentum, Pioneer Innovation | Commit to Shared Success