附件1

国家公交都市评价指标体系

1. 指标名称和定义

| **序号** | **指标名称** | **指标定义** |
| --- | --- | --- |
| 1 | 城市公共交通机动化出行分担率 | 城市居民采用公共交通的出行量占机动化出行总量的比重。（单位：%） |
| 2 | 城市公共交通乘客满意度 | 城市公共交通乘客对城市公共交通服务的可得性、安全性、可靠性、便捷性及舒适性等方面的满意程度。（单位：%） |
| 3 | 城市公共交通行车责任事故死亡率 | 城市公共汽电车、城市轨道交通每行驶百万公里发生的行车责任事故死亡人数。（单位：人/百万车公里） |
| 4 | 城市公共交通站点500米覆盖率 | 中心城区的建成区城市公共交通站点500米半径覆盖面积占中心城区的建成区面积的比率。（单位：%） |
| 5 | 城市公共交通正点率 | 城市公共汽电车、城市轨道交通正点行车次数占总行车次数的比率。（单位：%） |
| 6 | 早晚高峰时段城市公共交通拥挤度 | 早晚高峰时段通过城市公共汽电车、城市轨道交通最大客流断面的客流量占额定载客量的比率。（单位：%） |
| 7 | 早晚高峰时段城市公共汽电车平均运营时速 | 早晚高峰时段城市公共汽电车平均运营速度。（单位：公里/小时） |
| 8 | 城市公共汽电车来车信息实时预报率 | 所有站点均可提供来车信息实时预报服务（包括网络、手机、电子站牌等方式）的城市公共汽电车线路数占城市公共汽电车线路总数的比率。（单位：%） |
| 9 | 城市公共交通投诉处理完结率 | 按规定处理完结的城市公共交通投诉案件数量占城市公共交通投诉案件总数的比率。（单位：%） |
| 10 | 万人城市公共汽电车保有量 | 按城区人口计算，每万人平均拥有的城市公共汽电车标准运营车数。（单位：标台/万人） |
| 11 | 新增和更新新能源城市公共汽电车比率 | 新增和更新新能源城市公共汽电车数占新增和更新城市公共汽电车总数的比率。（单位：%） |
| 12 | 新增和更新低地板及低入口城市公共汽电车比率 | 新增和更新低地板及低入口城市公共汽电车数占新增和更新城市公共汽电车总数的比率。（单位：%） |
| 13 | 城市公交专用道设置率 | 中心城区设置城市公交专用车道的道路长度占城市公共汽电车线路网总长度的比率。（单位：%） |
| 14 | 城市公共汽电车港湾式停靠站设置率 | 中心城区快速路、主干道及次干道上，设置城市公共汽电车港湾式停靠站的站点个数占中心城区快速路、主干道及次干道停靠站点总数的比率。（单位：%） |
| 15 | 城市公共汽电车进场率 | 城市公共汽电车运营车辆平均每天夜间进场停放车辆数（含在城市公交专用停车场停放及在公交首末站、保养场或枢纽站中停放的车辆数）与总运营车辆数的比率。（单位：%） |
| 16 | 无障碍城市公共汽电车站台设置率 | 中心城区设置无障碍城市公共汽电车站台数量占城市公共汽电车站台总数的比率。（单位：%） |
| 17 | 城市公共交通企业职工工资收入水平 | 城市公共交通企业在岗职工的平均工资与当地社会职工平均工资的比率。（单位：%） |
| 18 | 城市公共交通运营补贴补偿到位率 | 城市公共交通实际补贴补偿金额与合理计算的政策性补贴总金额的比率。（单位：%） |
| 19 | 绿色出行比例 | 城市居民采用城市轨道交通、公共汽电车、自行车、步行等绿色出行方式的出行量占全部出行量的比率。（单位：%） |
| 20 | 特色指标 | 创建城市结合本地城市公共交通发展特点提出的指标（1-3个）。 |

二、指标计算方法和数据来源

（一）城市公共交通机动化出行分担率。

**1.计算方法：**

$$城市公共交通机动化出行分担率=\frac{城市公共交通出行量}{机动化出行总量}×100\%$$

其中：城市公共交通出行量包括城市居民采用公共汽电车、城市轨道交通、城市轮渡等（不含公共自行车、互联网租赁自行车、出租汽车）交通工具的出行量；机动化出行总量包括城市居民采用公共汽电车、城市轨道交通、城市轮渡、小汽车、出租汽车、摩托车、通勤班车、公务车、校车等各种以动力装置驱动或者牵引的交通工具的出行量。

**2.数据来源：**

城市公共交通出行量：依据国家标准《城市综合交通调查技术标准》（GB/T 51334–2018）相关要求，开展的城市居民出行调查。

机动化出行总量：依据国家标准《城市综合交通调查技术标准》（GB/T 51334–2018）相关要求，开展的城市居民出行调查。

### （二）城市公共交通乘客满意度。

**1.计算方法：**

$$城市公共交通乘客满意度=\frac{\sum\_{}^{}单份有效调查问卷得分}{有效调查问卷总数×100}×100\%$$

其中：

$$单份调查问卷得分=\sum\_{}^{}（单项调查内容得分×调查内容权重）$$

（1）调查具体内容。共分为7项，包括候车时间长度、换乘便捷度、服务态度、出行信息服务、乘车舒适度、候车环境、车内卫生环境。

（2）调查范围及方式。随机问卷调查，每年1次，需保证有效调查问卷总数不小于市区人口的万分之三，公共汽电车与城市轨道交通的问卷发放比例按照客运量比例分配。由第三方调查机构组织有关人员在城市公共交通站点采取现场问卷式调查，《城市公共交通乘客满意度调查表》式样见表1。

表1 城市公共交通乘客满意度调查表

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 |  满意度调查内容 | 优秀 | 良好 | 合格 | 不合格 |
| 1 | 候车时间长度 |  |  |  |  |
| 2 | 换乘便捷度 |  |  |  |  |
| 3 | 服务态度 |  |  |  |  |
| 4 | 出行信息服务 |  |  |  |  |
| 5 | 乘车舒适度 |  |  |  |  |
| 6 | 候车环境 |  |  |  |  |
| 7 | 车内卫生环境 |  |  |  |  |
| 其他意见和建议： |
| 调查结果 |  |
| 线路 | 调查日期年 月 日 | 天气 | 调查人 |
| 备注 | 用划“√”的形式，填写表格。 |

（3）单份调查问卷得分计算方法。每项调查内容分为优秀、良好、合格、不合格四个等级。优秀为10分，良好为8分，合格为6分，不合格为0分，单份调查问卷得分为各项调查内容得分与权重的乘积之和，满分为100分。各项调查内容权重详见表2。

表2 城市公共交通乘客满意度调查内容权重表

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 调查内容 | 公共汽电车权重 | 城市轨道交通权重 |
| 1 | 候车时间长度 | 2.0 | 1.0 |
| 2 | 换乘便捷度 | 2.0 | 2.0 |
| 3 | 服务态度 | 1.5 | 1.5 |
| 4 | 出行信息服务 | 1.5 | 1.5 |
| 5 | 乘车舒适度 | 1.0 | 2.0 |
| 6 | 候车环境 | 1.0 | 1.0 |
| 7 | 车内卫生环境 | 1.0 | 1.0 |

**2.数据来源：**

单份有效调查问卷得分：第三方调查机构。

有效调查问卷总数：第三方调查机构。

### （三）城市公共交通行车责任事故死亡率。

城市公共交通行车责任事故死亡率包括城市公共汽电车行车责任事故死亡率和城市轨道交通行车责任事故死亡率。

**1.计算方法：**

$$城市公共汽电车行车责任事故死亡率=\frac{城市公共汽电车行车责任事故死亡人数}{城市公共汽电车运营总里程}$$

$$城市轨道交通行车责任事故死亡率=\frac{城市轨道交通行车责任事故死亡人数}{城市轨道交通运营车公里}$$

**2.数据来源：**

城市公共汽电车行车责任事故死亡人数、城市轨道交通行车责任事故死亡人数：城市交通运输等相关管理部门。

城市公共汽电车运营总里程、城市轨道交通运营车公里：公路水路交通运输企业一套表统计调查制度。

### （四）城市公共交通站点500米覆盖率。

**1.计算方法：**

### $$城市公共交通站点500米覆盖率=\frac{城市公共交通站点500米半径覆盖面积}{中心城区的建成区面积}×100\%$$

其中，城市公共交通站点包括城市公共汽电车站点和城市轨道交通站点，城市轨道交通站点位置按照进出站口位置计算。中心城区的建成区面积参照《城市公共交通发展水平评价指标体系》（GB/T 35654–2017）要求计算。

### 2.数据来源：

城市公共交通站点500米半径覆盖面积：城市交通运输主管部门。

中心城区的建成区面积：城市交通运输等相关管理部门。

### （五）城市公共交通正点率。

城市公共交通正点率包括城市公共汽电车正点率和城市轨道交通正点率。

**1.计算方法：**

$$城市公共汽电车正点率$$

$$ =\frac{\sum\_{}^{}（始发正点班次+末站到站正点班次）}{\sum\_{}^{}（计划发车班次×2）}×100\%$$

$$城市轨道交通正点率$$

$$=\frac{\sum\_{}^{}（计划兑现列次+加开列次−始发晚点列次−末站到站晚点列次）}{\sum\_{}^{}（计划兑现列次+加开列次）}×100\%$$

城市公共汽电车发车时间以首站离站时间为准，实际发车比计划排班晚2分钟以内（不允许提前发车）记为发车正点；末站到站正点定义为“快2慢5”，即实际末站到站时间比计划排班早2分钟或晚5分钟以内记为末站到站正点。城市轨道交通列车在始发站出发或到达终点站的时刻与列车计划时刻相比大于等于2分钟记为晚点；对于中途退出的列车，按其退出运营的车站作为到达站计算晚点；列车中途变更列车车次，到达晚点按初次变更前的列车车次计算；同一列次不重复计算晚点次数。

**2.数据来源：**

城市公共汽电车始发正点班次、末站到站正点班次：城市交通运输主管部门。

城市轨道交通计划兑现列次、加开列次、始发晚点列次、末站到站晚点列次：城市交通运输主管部门。

### （六）早晚高峰时段城市公共交通拥挤度。

早晚高峰时段城市公共交通拥挤度包括早晚高峰时段城市公共汽电车拥挤度和早晚高峰时段城市轨道交通拥挤度。

**1.计算方法：**

$早晚高峰时段城市公共汽电车拥挤度=\frac{\sum\_{}^{}（早晚高峰时段城市公共汽电车最大断面乘客数）}{\sum\_{}^{}（早晚高峰时段城市公共汽电车最大客流断面班次的额定载客量）}×100\%$

$早晚高峰时段城市轨道交通拥挤度=\frac{\sum\_{}^{}（早晚高峰时段城市轨道交通最大断面乘客数）}{\sum\_{}^{}（早晚高峰时段城市轨道交通最大客流断面列次的额定载客量）}×100\%$

**2.数据来源：**

早晚高峰时段城市公共汽电车最大断面乘客数、早晚高峰时段城市轨道交通最大断面乘客数：抽样调查。

早晚高峰时段城市公共汽电车最大客流断面班次的额定载客量、早晚高峰时段城市轨道交通最大客流断面列次的额定载客量：城市交通运输主管部门。

### （七）早晚高峰时段城市公共汽电车平均运营时速。

**1.计算方法：**

$$早晚高峰时段城市公共汽电车平均运营时速$$

$$ =\frac{\sum\_{}^{}早晚高峰时段班次平均运营速度}{早晚高峰时段班次总数}$$

其中：

$$早晚高峰时段班次平均运营速度=\frac{早晚高峰时段班次运营里程}{早晚高峰时段班次运营时间}$$

早晚高峰时段班次运营里程、班次运营时间和班次总数原则上应以车载定位终端数据为准，对于未安装车载定位终端的车辆，可以通过行车路单计算获得。

**2.数据来源：**

早晚高峰时段班次运营里程、班次运营时间：城市交通运输主管部门。

早晚高峰时段班次总数：城市交通运输主管部门。

（八）城市公共汽电车来车信息实时预报率。

**1.计算方法：**

$$城市公共汽电车来车信息实时预报率=\frac{提供来车信息实时预报服务的城市公共汽电车线路数}{城市公共汽电车线路总数}×100\%$$

其中，提供来车信息实时预报服务的城市公共汽电车线路是指所有站点均可提供来车信息实时预报服务（包括网络、手机、电子站牌等方式）的城市公共汽电车线路。

**2.数据来源：**

提供来车信息实时预报服务的城市公共汽电车线路数：城市交通运输主管部门。

城市公共汽电车线路总数：城市交通运输主管部门。

### （九）城市公共交通投诉处理完结率。

**1.计算方法：**

$$城市公共交通投诉处理完结率=\frac{按规定处理完结的城市公共交通投诉案件数}{城市公共交通投诉案件总数}×100\%$$

其中：城市公共交通投诉内容包括服务态度、线路设置、其中：城市公共交通投诉内容包括服务态度、线路设置、卫生环境、候车间隔、基础设施配备、信息公开等；城市公共交通投诉案件来源包括交通运输投诉咨询服务电话、市长热线、报纸、广播、电视、网站等。

**2.数据来源：**

按规定处理完结的城市公共交通投诉案件数：城市交通运输主管部门。

城市公共交通投诉案件总数：城市交通运输主管部门。

（十）万人城市公共汽电车保有量。

**1.计算方法：**

$$万人城市公共汽电车保有量=\frac{城市公共汽电车标准运营车数}{城市城区人口总数}$$

**2.数据来源：**

城市公共汽电车标准运营车数：公路水路交通运输企业一套表统计调查制度。

城市城区人口总数：城市建设统计年鉴。

（十一）新增和更新新能源城市公共汽电车比率。

**1.计算方法：**

$$新增和更新新能源城市公共汽电车比率=\frac{新增和更新新能源城市公共汽电车数}{新增和更新城市公共汽电车总数}×100\%$$

**2.数据来源：**

新增和更新新能源城市公共汽电车数：城市交通运输主管部门。

新增和更新城市公共汽电车总数：城市交通运输主管部门。

（十二）新增和更新低地板及低入口城市公共汽电车比率。

**1.计算方法：**

$$新增和更新低地板及低入口城市公共汽电车比率=\frac{新增和更新低地板及低入口城市公共汽电车数}{新增和更新城市公共汽电车总数}×100\%$$

**2.数据来源：**

新增和更新低地板及低入口城市公共汽电车数：城市交通运输主管部门。

新增和更新城市公共汽电车总数：城市交通运输主管部门。

（十三）城市公交专用道设置率。

**1.计算方法：**

$$城市公交专用车道设置率$$

$$ =\frac{设置城市公交专用车道的道路长度}{城市公共汽电车线路网总长度}×100\%$$

其中，设置城市公交专用车道的道路长度是指城市中心城区内设置了城市公交专用车道的道路中心线长度。

**2.数据来源：**

设置城市公交专用车道的道路长度：城市交通运输等相关管理部门。

城市公共汽电车线路网总长度：城市交通运输主管部门。

### （十四）城市公共汽电车港湾式停靠站设置率。

**1.计算方法：**

$城市公共汽电车港湾式停靠站设置率$

$$ =\frac{设置城市公共汽电车港湾式停靠站的站点个数}{城市公共汽电车停靠站点总数}×100\%$$

其中，设置城市公共汽电车港湾式停靠站的站点个数与城市公共汽电车停靠站点总数是指城市中心城区快速路、主干道及次干道上的停靠站点。

**2.数据来源：**

设置城市公共汽电车港湾式停靠站的站点个数：城市交通运输等相关管理部门。

城市公共汽电车停靠站点总数：城市交通运输等相关管理部门。

### （十五）城市公共汽电车进场率。

**1.计算方法：**

$城市公共汽电车进场率=$

$$ \frac{\sum\_{}^{}城市公共汽电车每日进场停放车辆数}{\sum\_{}^{}城市公共汽电车每日运营车辆总数}×100\%$$

其中，进场停放车辆含在城市公交专用停车场停放及在公交首末站、保养场或枢纽站中停放的车辆数。

**2.数据来源：**

城市公共汽电车每日进场停放车辆数：城市交通运输主管部门。

城市公共汽电车每日运营车辆总数：公路水路交通运输企业一套表统计调查制度。

### （十六）无障碍城市公共汽电车站台设置率。

**1.计算方法：**

$$无障碍城市公共汽电车站台设置率$$

$$ =\frac{无障碍城市公共汽电车站台数量}{城市公共汽电车站台总数}×100\%$$

其中，无障碍城市公共汽电车站台数量与城市公共汽电车站台总数是指城市中心城区的城市公共汽电车站台。无障碍城市公共汽电车站台应符合《无障碍设计规范》（GB 50763–2012）有关要求。

**2.数据来源：**

无障碍城市公共汽电车站台数量：城市交通运输等相关管理部门。

城市公共汽电车站台总数：城市交通运输等相关管理部门。

### （十七）城市公共交通企业职工工资收入水平。

**1.计算方法：**

$$城市公共交通企业职工工资收入水平$$

$$ =\frac{城市公共交通企业在岗职工平均工资}{当地社会职工平均工资}×100\%$$

其中，当地社会职工平均工资指当地在岗职工的平均工资。

**2.数据来源：**

城市公共交通企业在岗职工平均工资：城市交通运输主管部门，相关专项审计报告。

当地社会职工平均工资：城市统计年鉴。

### （十八）城市公共交通运营补贴补偿到位率。

**1.计算方法：**

$$城市公共交通运营补贴补偿到位率$$

$$ =\frac{城市公共交通实际补贴补偿金额}{合理计算的政策性补贴补偿总金额}×100\%$$

其中，城市公共交通实际补贴补偿金额指地方政府实际给予的票价补贴（含特殊人群优惠补贴）、新线和冷僻线路补贴、指令性任务补偿等补贴补偿。合理计算的政策性补贴补偿总金额指经第三方机构根据城市政府购买城市公共交通服务、公共交通成本规制等运营补贴制度测算的应该由地方政府承担的票价补贴（含特殊人群优惠补贴）、新线和冷僻线路补贴、指令性任务补偿等补贴补偿。

**2.数据来源：**

城市公共交通实际补贴补偿金额：城市交通运输等相关管理部门，相关专项审计报告。

合理计算的政策性补贴补偿总金额：第三方机构测算。

### （十九）绿色出行比例。

**1.计算方法：**

$$绿色出行比例=\frac{绿色出行方式出行量}{全部出行量}×100\%$$

其中，绿色出行方式包括城市居民采用城市轨道交通、公共汽电车、自行车和步行等出行方式。

**2.数据来源：**

绿色出行方式出行量：省级交通运输主管部门每年公布的相关数据，或依据国家标准《城市综合交通调查技术标准》（GB/T 51334–2018）相关要求，开展的城市居民出行调查。

全部出行量：省级交通运输主管部门每年公布的相关数据，或依据国家标准《城市综合交通调查技术标准》（GB/T 51334–2018）相关要求，开展的城市居民出行调查。

（二十）特色指标。

**1.计算方法：**

根据指标定义确定。

**2.数据来源：**

根据指标计算所需数据确定。