

000018

广西壮族自治区交通运输厅办公室文件

桂交办运管〔2013〕43号

广西壮族自治区交通运输厅办公室关于转发 交通运输部印发公交都市考核评价 指标体系的通知

各市交通运输局：

现将《交通运输部关于印发〈公交都市考核评价指标体系〉的通知》转发给你们，请参照公交都市考核评价指标体系，因地制宜建立当地城市公共交通发展指标体系，推动城市公共优先发展工作。



交通运输部关于印发 《公交都市考核评价指标体系》的通知

(交运发〔2013〕387号)

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅(局、委):

为指导公交都市创建工作,明确各创建城市考核目标,科学评价公交都市创建成效,按照《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)和《关于开展国家公交都市建设示范工程有关事项的通知》(交运发〔2011〕635号,以下简称《通知》)等文件要求,部研究制定了《公交都市考核评价指标体系》,现予印发,并就有关事项通知如下:

一、科学确定考核评价指标体系。《公交都市考核评价指标体系》共设置指标30个,分为考核指标和参考指标,其中考核指标20个,是考核评价公交都市的约束性指标;参考指标10个,是考核评价公交都市的重要参考依据。各创建城市可结合自身公共交通发展特点提出不超过3个特色指标,经部同意后,连同考核指标和参考指标,一并纳入创建城市的考核评价指标体系。

二、规范考核评价指标计算方法。有关省级交通运输主管部门要组织公交都市创建城市,严格按照《关于〈公交都市考核评价指标体系〉的说明》(见附件)确定的计算方法和数据来源,逐项确定本城市2012年各项指标数值。

三、科学确定考核评价指标创建目标值。各创建城市要结合自身实际,按照《通知》的规定,在公交都市创建实施方案中提出各项指标的创建目标值。部将对各创建城市的创建实施方案进行评审,组织专家分别确定各城市的创建目标值,作为对公交都市创建成效验收考核的依据。

公交都市考核评价指标体系

序号	指 标 名 称	指标类型
1	公共交通机动化出行分担率	考核指标
2	公共汽电车线路网比率	考核指标
3	公共交通站点 500 米覆盖率	考核指标
4	万人公共交通车辆保有量	考核指标
5	公共交通正点率	考核指标
6	早晚高峰时段公共汽电车平均运营时速	考核指标
7	早晚高峰时段公共交通平均拥挤度	考核指标
8	公共交通乘客满意度	考核指标
9	公共汽电车进场率	考核指标
10	公交专用车道设置比率	考核指标
11	绿色公共交通车辆比率	考核指标
12	公共汽电车责任事故死亡率	考核指标
13	轨道交通责任事故死亡率	考核指标
14	城乡客运线路公交化运营比率	考核指标

序号	指 标 名 称	指标类型
15	公共交通运营补贴制度及到位率	考核指标
16	公共交通乘车一卡通使用率	考核指标
17	公共交通一卡通跨省市互联互通	考核指标
18	公共交通智能化系统建设和运行情况	考核指标
19	城市公共交通规划编制和实施情况	考核指标
20	建设项目交通影响评价实施情况	考核指标
21	公共交通出行分担率(不含步行)	参考指标
22	公共交通人均日出行次数	参考指标
23	公共汽电车线路网密度	参考指标
24	公共汽电车平均车龄	参考指标
25	公共交通投诉处理完结率	参考指标
26	公共汽电车车均场站面积	参考指标
27	公共汽电车港湾式停靠站设置率	参考指标
28	公交优先通行交叉口比率	参考指标
29	公共交通职工收入水平	参考指标
30	公共交通优先发展配套政策制定情况	参考指标

附件：关于《公交都市考核评价指标体系》的说明

交通运输部

2013年6月24日

附件

关于《公交都市考核评价指标体系》的说明

一、考核评价指标定义、计算方法及数据来源

(一)考核指标。

1.公共交通机动化出行分担率。

(1)指标定义:统计期内,中心城区居民选择公共交通的出行量占机动化出行总量的比例。(单位:%)

(2)计算方法:

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

其中:公共交通出行量包括采用公共汽电车、轨道交通、城市轮渡等(不含公共自行车、出租汽车)交通方式的出行量;机动化出行总量是指使用公共汽电车、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。

(3)数据来源:

公共交通出行量:居民出行调查;

机动化出行总量:居民出行调查。

2.公共汽电车线路网比率。

(1)指标定义:统计期内,中心城区公共汽电车线路网长度占

城市道路网长度的比例。(单位:%)

(2)计算方法:

$$\text{公共汽电车线路网比率} = \frac{\text{公共汽电车线路网长度}}{\text{城市道路网长度}} \times 100\%$$

其中:公共汽电车线路网长度是指中心城区布有公共汽电车线路的道路中心线长度;城市道路网长度指中心城区的快速路、主干路、次干路和支路的长度。

(3)数据来源:

公共汽电车线路网长度:由城市交通运输主管部门提供;

城市道路网长度:城市规划部门。

3.公共交通站点 500 米覆盖率。

(1)指标定义:统计期内,中心城区的建成区内公共交通站点 500 米半径覆盖面积与中心城区的建成区面积之比。(单位:%)

(2)计算方法:

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

其中,公共交通站点包括公共汽电站点和轨道交通站点,轨道交通站点位置按照进出站口位置计算。

(3)数据来源:

公共交通站点 500 米半径覆盖面积:由城市交通运输主管部门提供;

中心城区的建成区面积:城市规划部门。

4.万人公共交通车辆保有量。

(1)指标定义:统计期内,按市区人口计算的每万人平均拥有的公共交通车辆标台数。(单位:标台/万人)

(2)计算方法:

$$\text{万人公共交通车辆保有量} = \frac{\text{公共交通车辆标台总数}}{\text{市区人口}}$$

其中,公共交通车辆标台换算系数见表1、表2。

表1 各类型公共汽电车车辆和有轨电车换算系数

类别	车 长 范 围	换算系数
1	5 米以下(含)	0.50
2	5 米~7 米(含)	0.70
3	7 米~10 米(含)	1.00
4	10 米~13 米(含)	1.30
5	13 米~16 米(含)	1.70
6	16 米~18 米(含)	2.00
7	18 米以上	2.50
8	双层	1.90

表2 各类型轨道交通(除有轨电车)车辆换算系数

类别	车 长 范 围	换算系数
1	7 米以下(含)	3.15
2	7 米~10 米(含)	4.50

类别	车 长 范 围	换算系数
3	10 米~13 米(含)	5.85
4	13 米~16 米(含)	7.65
5	16 米~18 米(含)	9.00
6	18 米以上	11.25

(3)数据来源:

公共交通车辆标台总数:由城市交通运输主管部门提供;

市区人口:城市建设统计年鉴。

5.公共交通正点率。

(1)指标定义:统计期内,公共汽电车正点率与轨道交通正点率的平均值。(单位:%)

(2)计算方法:

$$\text{公共交通正点率} = \frac{\text{公共汽电车正点率} + \text{轨道交通正点率}}{2}$$

其中:

$$\text{公共汽电车正点率} = \frac{\sum(\text{始发正点班次} + \text{末站到站正点班次})}{\sum(\text{计划发车班次} \times 2)} \times 100\%$$

$$\text{轨道交通正点率} = \frac{\sum(\text{始发正点列数} + \text{末站到站正点列数})}{\sum(\text{计划开行列数} \times 2)} \times 100\%$$

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。轨道交通列车在始发站出发或到达终点站的时刻与列车运行图(时刻表)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统计晚点;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统计。对无轨道交通的城市,公共交通正点率即公共汽电车正点率。

(3)数据来源:

始发正点班次(列数):由城市交通运输主管部门提供;

末站到站正点班次(列数):由城市交通运输主管部门提供;

计划发车班次:由城市交通运输主管部门提供;

实际开行列数:由城市交通运输主管部门提供。

6.早晚高峰时段公共汽电车平均运营时速。

(1)指标定义:统计期内,早晚高峰时段公共汽电车实际运送乘客的年平均运营车速。(单位:公里/小时)

(2)计算方法:

$$\text{早晚高峰时段公共汽电车平均运营时速} = \frac{\sum \text{早晚高峰时段班次平均运营车速}}{\text{早晚高峰时段班次总数}}$$

其中:

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

(3)数据来源:

早晚高峰时段班次运营里程、班次运营时间和班次总数:由城市交通运输主管部门提供,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。

早晚高峰时段:由城市交通运输主管部门提供。

7.早晚高峰时段公共交通平均拥挤度。

(1)指标定义:统计期内,早晚高峰时段公共汽电车拥挤度与轨道交通拥挤度的平均值。(单位:%)

(2)计算方法:

$$\text{早晚高峰时段公共交通平均拥挤度} = \frac{\text{早晚高峰时段公共汽电车拥挤度} + \text{早晚高峰时段轨道交通拥挤度}}{2}$$

其中:

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

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

(3)数据来源:

早晚高峰时段各班(列)次乘客数:抽样调查;

早晚高峰时段各班(列)次的额定载客量:由城市交通运输主管部门提供。

8.公共交通乘客满意度。

(1)指标定义:统计期内,公交服务质量乘客满意度调查有效调查问卷的平均得分率。(单位:%)

(2)计算方法:

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

其中:

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

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。

调查范围及方式。随机问卷调查,每季度 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各大站点采取现场问卷式调查,《公共交通乘客满意度调查表》式样见表 3。

表 3 公共交通乘客满意度调查表

序号	满意度	优秀	良好	合格	不合格
	调查内容				
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。		

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。各调查内容权重详见表 4。

表 4 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	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

(3)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。

9.公共汽电车进场率。

(1)指标定义:统计期内,公共汽电车运营车辆平均每天夜间进场停放车辆数(含在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)与总运营车数的比率。(单位:%)

(2)计算方法:

$$\text{公共汽电车进场率} = \frac{\sum \text{公共汽电车每日进场停放车辆数}}{365 \times \text{公共汽电车车辆总数}} \times 100\%$$

其中,进场停放车辆含在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;租赁的公交停车场必须有规范的租赁合同并且租赁期限在10年(含)以上。

(3)数据来源:

公共汽电车每日进场停放车辆数:由城市交通运输主管部门提供;

公共汽电车车辆总数:城市(县城)客运统计报表。

10.公交专用车道设置比率。

(1)指标定义:统计期内,中心城区设置公交专用车道的道路长度占公共汽电车线路网总长度的比例。(单位:%)

(2)计算方法:

$$\text{公交专用车道设置比率} = \frac{\text{设置公交专用车道的道路长度}}{\text{公共汽电车线路网总长度}} \times 100\%$$

其中,设置公交专用车道的道路长度指城市中心城区内设置了公交专用车道的道路中心线长度。

(3)数据来源:

设置公交专用车道的道路长度:由城市交通运输主管部门提供;

公共汽电车线路网总长度:由城市交通运输主管部门提供。

11.绿色公共交通工具比率。

(1)指标定义:统计期内,绿色公共交通工具标台数占公共交通工具标台总数的比例。(单位:%)

(2)计算方法:

$$\text{绿色公共交通工具比率} = \frac{\text{绿色公共交通工具标台数}}{\text{公共交通工具标台总数}} \times 100\%$$

其中,绿色公共交通工具包括:地铁、轻轨、有轨电车,混合动力车、燃料电池电动车、氢发动机车、纯电动车、其他新能源(如高效储能器、二甲醚)车,液化石油气汽车、压缩天然气汽车、液化天然气汽车、压缩煤层气汽车,无轨电车等。

(3)数据来源:

绿色公共交通工具标台数:由城市交通运输主管部门提供;

公共交通工具标台总数:由城市交通运输主管部门提供。

12.公共汽电车责任事故死亡率。

(1)指标定义:统计期内,公共交通每行驶相应里程发生的同等及以上责任的交通事故死亡人数。(单位:人/百万车公里)

(2)计算方法:

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

(3)数据来源:

公共汽电车责任事故死亡人数:城市公安部门;

公共汽电车运营总里程:城市(县城)客运统计报表。

13.轨道交通责任事故死亡率。

(1)指标定义:统计期内,城市轨道交通每行驶相应里程发生的同等及以上责任的交通事故死亡人数。(单位:人/百万车公里)

(2)计算方法:

$$\text{轨道交通责任事故死亡率} = \frac{\text{轨道交通责任事故死亡人数}}{\text{轨道交通运营总里程}}$$

(3)数据来源:

轨道交通责任事故死亡人数:城市公安部门;

轨道交通运营总里程:城市(县城)客运统计报表。

14.城乡客运线路公交化运营比率。

(1)指标定义:统计期内,中心城区周边 20 公里区域内,按照城市公共交通模式运营的城乡客运线路数量占城乡客运线路总数的比例。(单位:%)

(2)计算方法:

$$\text{城乡客运线路公交化运营比率} = \frac{\text{公交化运营的城乡客运线路数}}{\text{城乡客运线路总数}} \times 100\%$$

其中:城乡客运线路是指起讫点其中一端在中心城区内,另一

端在中心城区外 20 公里范围内的线路；票价水平、运营服务方式、补贴状况等均作为城乡客运线路公交化运营的重要依据。

(3)数据来源：

公交化运营的城乡客运线路数：由城市交通运输主管部门提供；

城乡客运线路总数：由城市交通运输主管部门提供。

15.公共交通运营补贴制度及到位率。

(1)指标定义：统计期内，城市公共交通实际补贴额与合理计算的政策性补贴总额的比。（单位：%）

(2)计算方法：

$$\text{公共交通运营补贴到位率} = \frac{\text{城市公共交通实际补贴额}}{\text{合理计算的政策性补贴总额}} \times 100\%$$

其中：城市公共交通实际补贴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总额指经第三方机构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。

(3)数据来源：

城市公共交通实际补贴额：由城市交通运输主管部门提供；

合理计算的政策性补贴总额：由第三方机构测算。

16.公共交通乘车一卡通使用率。

(1)指标定义：统计期内，使用一卡通的城市公共交通客运量

与客运总量的比例。(单位:%)

(2)计算方法:

$$\text{公共交通乘车一卡通使用率} = \frac{\text{使用一卡通的城市公共交通客运总量}}{\text{公共交通客运总量}} \times 100\%$$

其中,公共交通一卡通客运总量指考核年度内使用公共交通一卡通的客运总量。

(3)数据来源:

使用一卡通的城市公共交通客运总量:由城市交通运输主管部门提供;

公共交通客运总量:城市(县城)客运统计报表。

17.公共交通一卡通跨省市互联互通。

(1)考核评价内容:城市公共交通一卡通应采用部统一技术标准,实现跨省市互联互通,并可在出租汽车等城市客运交通工具使用。

(2)考核评价依据:城市交通运输主管部门提供的有关资料文件。

18.公共交通智能化系统建设和运行情况。

(1)考核评价内容:城市应当按照公共交通智能化应用示范工程有关技术标准要求,建成城市公共交通智能化系统,并建立可持续的运行维护保障机制。城市公共交通智能化系统应当具备线路运营调度、出行信息发布和行业管理决策支持等功能。

(2)考核评价依据:城市交通运输主管部门提供的有关资料

文件。

19.城市公共交通运输规划编制和实施情况。

(1)考核评价内容:城市应当编制并实施了城市公共交通运输规划。在规划编制中,应将城市公共交通运输规划纳入城市总体规划,并保证城市公共交通运输规划与城市土地利用总体规划、控制性详细规划和综合交通规划的衔接。

(2)考核评价依据:城市交通运输主管部门提供的有关资料文件。

20.建设项目交通影响评价实施情况。

(1)考核评价内容:城市应当对规划建设和改扩建航空港、铁路客运站、水路客运码头、公路客运站、居住区、商务区等大型建设项目实施交通影响评价。交通影响评价应包括现状交通分析、交通量预测、改进措施、结论与建议等内容。

(2)考核评价依据:城市相关管理部门提供的资料文件。

(二)参考指标。

21.公共交通出行分担率(不含步行)。

(1)指标定义:统计期内,中心城区居民选择公共交通的出行量占不含步行的居民出行总量的比例。(单位:%)

(2)计算方法:

$$\text{公共交通出行分担率(不含步行)} = \frac{\text{公共交通出行量}}{\text{不含步行的居民出行总量}} \times 100\%$$

(3)数据来源:

公共交通出行量:居民出行调查;

不含步行的居民出行总量:居民出行调查。

22.公共交通人均日出行次数。

(1)指标定义:统计期内,市区居民公共交通人均日出行次数。

(单位:次)

(2)计算方法:

$$\text{公共交通人均日出行次数} = \frac{\text{公共交通年客运总量}}{365 \times \text{换乘系数} \times \text{市区人口}}$$

(3)数据来源:

公共交通年客运总量:城市(县城)客运统计报表;

换乘系数:居民出行调查;

市区人口:城市建设统计年鉴。

23.公共汽电车线路网密度。

(1)指标定义:统计期内,中心城区每平方公里城市用地面积上的公共汽电车线路网长度。(单位:公里/平方公里)

(2)计算方法:

$$\text{公共汽电车线路网密度} = \frac{\text{公共汽电车线路网长度}}{\text{中心城区的建成区面积}}$$

其中:公共汽电车线路网长度是指中心城区范围的建成区内布有公共汽电车线路的道路中心线长度;中心城区的建成区面积是指中心城区范围内的建成区面积。

(3)数据来源:

公共汽电车线路网长度:由城市交通运输主管部门提供;

中心城区的建成区面积:城市规划部门。

24.公共汽车平均车龄。

(1)指标定义:城市公共汽车的平均使用年数。(单位:年)

(2)计算方法:

$$\text{公共汽车平均车龄} = \frac{\sum \text{公共汽车单车使用年数}}{\text{公共汽车车辆总数}}$$

(3)数据来源:

公共汽车单车使用年数:由城市交通运输主管部门提供;

公共汽车车辆总数:由城市交通运输主管部门提供。

25.公共交通投诉处理完结率。

(1)指标定义:统计期内,处理完结的公共交通投诉案件数量占公共交通投诉案件总量的比率。(单位:%)

(2)计算方法:

$$\text{公共交通投诉处理完结率} = \frac{\text{处理完结的公共交通投诉案件数}}{\text{公共交通投诉案件总量}} \times 100\%$$

其中: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、基础设施配备等;公共交通投诉案件来源包括公交投诉咨询服务电话、市长热线、报纸、广播、电视、网站等。

(3)数据来源:

处理完结的公共交通投诉案件数:由城市交通运输主管部门提供;

公共交通投诉案件总量:由城市交通运输主管部门提供。

26.公共汽车车均场站面积。

(1)指标定义:统计期内,平均每标台公共汽车所使用的公

交场站面积。(单位:平方米/标台)

(2)计算方法:

$$\text{公共汽电车车均场站面积} = \frac{\text{公共汽电车场站总面积}}{\text{公共汽电车标台总数}}$$

其中,场站包括停车场(含专用停车场、公交首末站、枢纽站中的公交停车场等)、维修场、保养场等。租赁的公交停车场必须有规范的租赁合同并且租赁期限在10年(含)以上。

(3)数据来源:

公共汽电车场站总面积:由城市交通运输主管部门提供;

公共汽电车标台总数:城市(县城)客运统计报表。

27.公共汽电车港湾式停靠站设置率。

(1)指标定义:统计期内,中心城区快速路、主干道及次干道上,设置港湾式停靠站的站点个数占城市中心城区快速路、主干道及次干道停靠站点总数的比例。(单位:%)

(2)计算方法:

$$\text{公共汽电车港湾式停靠设置率} = \frac{\text{设置港湾式停靠站的站点个数}}{\text{停靠站点总数}} \times 100\%$$

其中,设置港湾式停靠站的站点个数与停靠站点总数的统计对象均为城市中心城区快速路、主干道及次干道上的停靠站点。

(3)数据来源:

设置港湾式停靠站的站点个数:由城市交通运输主管部门提供;

停靠站点总数:由城市交通运输主管部门提供。

28. 公交优先通行交叉口比率。

(1) 指标定义: 统计期内, 城市主干道交叉口中拥有公交优先通行权的交叉口的比例。(单位: %)

(2) 计算方法:

$$\text{公共优先通行交叉口比率} = \frac{\text{公交优先通行交叉口数量}}{\text{城市主干道交叉口总数}} \times 100\%$$

其中: 公交优先通行交叉口包括信号优先和路权优先的交叉口; 城市主干道交叉口指城市主干道与主干道相交、主干道与次干道相交、主干道与城市快速路的辅路相交的交叉口。

(3) 数据来源:

公交优先通行交叉口数量: 城市公安部门;

城市主干道交叉口总数: 城市规划部门。

29. 公共交通职工收入水平。

(1) 指标定义: 统计期内, 城市公共交通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: %)

(2) 计算方法:

$$\text{公共交通职工收入水平} = \frac{\text{公共交通在岗职工平均工资}}{\text{当地社会职工平均工资}} \times 100\%$$

其中, 当地社会职工平均工资指当地在岗职工的平均工资。

(3) 数据来源:

公共交通在岗职工平均工资: 由城市交通运输管理部门提供;

当地社会职工平均工资: 城市统计年鉴。

30. 公共交通优先发展配套政策制定情况。

(1)考核评价内容:促进公交优先发展政策措施的制定及实施情况;保障公共交通用地政策措施的制定及实施情况;交通需求管理政策措施的制定与实施效果;城市交通拥堵评价与监测体系的建立及应用情况。

(2)考核评价依据:城市交通运输主管部门提供的有关资料文件。

二、考核评价指标相关名词解释

(一)公共交通。指在城市人民政府确定的区域内,利用公共汽电车、轨道交通车辆等公共交通运输工具和有关设施,按照核定的线路、站点、时间、票价运营,为社会公众提供基本出行服务的社会公益性事业。

(二)公共交通线路网。在一定区域内布有公共交通线路的道路组成的网络。

(三)公交专用车道。在规定时间内,只允许公共汽电车通行的车道(在道路条件具备的情况下,也允许机场巴士、校车、通勤班车通行)。

(四)早晚高峰时段。包括早高峰时段和晚高峰时段,其中,早高峰以当地城市人民政府上班时间的先后各1小时作为统计时段,晚高峰以当地城市人民政府下班时间的先后各1小时作为统计时段。

(五)中心城区。以城市主城区为主体,并包括邻近各功能组团以及需要加强土地用途管制的空间区域。根据城市各自的建

设、发展程度,在城市总体规划(目标年为2020年)中划定,以道路或河流等地理要素为界而划定的区域。

(六)建成区。城市行政区内实际已成片开发建设、市政公用设施和公共设施基本具备的区域。对核心城市,它包括集中连片的部分以及分散的若干个已经成片建设起来,市政公用设施和公共设施基本具备的地区;对一城多镇来说,它包括由几个连片开发建设起来的,市政公用设施和公共设施基本具备的地区组成。因此,建成区范围,一般是指建成区外轮廓线所能包括的地区,也就是这个城市实际建设用地所达到的范围,一般不包括水域面积。

(七)市区人口。指城市行政区域内有常住户口和未落常住户口的人,以及被注销户口的在押犯、劳改、劳教人员。未落常住户口人员是指持出生、迁移、复员转业、劳改释放、解除劳教等证件未落常住户口的、无户口的人员以及户口情况不明且定居一年以上的流入人口。地级以上城市行政区不包括市辖县(市)。按公安部门的户籍统计为准。

抄送：自治区道路运输管理局。

广西壮族自治区交通运输厅办公室 2013年7月16日印发
