

中华人民共和国行业标准

城市公共交通工程术语标准

Terminology standard for urban public transport engineering

**CJJ/T 119 - 2008**

**J 782 - 2008**

批准部门：中华人民共和国建设部

施行日期：2008年9月1日

中国建筑工业出版社

2008 北京

---

中华人民共和国行业标准  
城市公共交通工程术语标准  
Terminology standard for urban public transport engineering  
CJJ/T 119 - 2008

\*

中国建筑工业出版社出版、发行（北京西郊百万庄）  
各地新华书店、建筑书店经销  
北京红光制版公司制版  
北京市密东印刷有限公司印刷

\*

开本：850×1168 毫米 1/32 印张：4½ 字数：120 千字  
2008 年 7 月第一版 2008 年 7 月第一次印刷  
印数：1 - 10000 册 定价：23.00 元  
统一书号：15112·14738

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题，可寄本社退换  
(邮政编码 100037)

本社网址：<http://www.cabp.com.cn>

网上书店：<http://www.china-building.com.cn>

# 中华人民共和国建设部 公 告

第 817 号

---

## 建设部关于发布行业标准 《城市公共交通工程术语标准》的公告

现批准《城市公共交通工程术语标准》为行业标准，编号为 CJJ/T 119-2008，自 2008 年 9 月 1 日起实施。

本标准由建设部标准定额研究所组织中国建筑工业出版社出版发行。

中华人民共和国建设部  
2008 年 2 月 29 日

# 前 言

根据建设部建标 [2003] 104 号文的要求，标准编制组在深入调查研究、认真总结实践经验，参考有关国家标准和行业标准，并在广泛征求意见的基础上，制定了本标准。

本标准的主要技术内容是：1. 总则；2. 基本术语；3. 公共交通设施；4. 公共交通运营；5. 车辆保养与维修；6. 技术经济指标；7. 公共汽电车交通；8. 快速公共汽车交通（BRT）；9. 出租汽车交通；10. 城市轮渡；11. 客运索道、缆车；12. 客运扶梯、电梯等。

本标准由建设部负责管理，由主编单位负责具体技术内容的解释。

本标准主编单位：中国城市公共交通协会（地址：北京市车公庄西路 38 号；邮政编码：100044）

本标准参加单位：北京市公共交通研究所  
广东省公共交通协会  
北京城建设计研究总院  
深圳市公交集团公司  
贵阳市公交总公司  
武汉市轮渡公司  
上海巴士股份有限公司  
杭州市公交集团公司  
广州市一汽巴士有限公司  
重庆市索道公司  
北京工业大学

清华大学

本标准主要起草人员：朱 滢 杨青山 杨大忠 董志卿  
梁满华 于松伟 赵书民 刘新航  
薛国山 蔡夏英 沈贤德 张立群  
杨孝宽 杨新苗 蒋大林

# 目 次

1	总则 .....	1
2	基本术语 .....	2
2.1	一般术语 .....	2
2.2	公共交通方式 .....	3
3	公共交通设施 .....	6
3.1	公共交通线路 .....	6
3.2	公共交通车站 .....	9
3.3	车内服务设施及相关参数 .....	11
3.4	牵引供电系统 .....	14
3.5	公共交通信息系统 .....	16
4	公共交通运营 .....	20
4.1	乘客和客流 .....	20
4.2	运行及调度 .....	24
4.3	票务 .....	30
4.4	安全与服务 .....	32
5	车辆保养与维修 .....	37
6	技术经济指标 .....	39
7	公共汽电车交通 .....	43
8	快速公共汽车交通 (BRT) .....	45
9	出租汽车交通 .....	47
10	城市轮渡 .....	52
10.1	轮渡设施 .....	52
10.2	航行 .....	54
11	客运索道、缆车 .....	57
12	客运扶梯、电梯 .....	61

中文索引 .....	63
英文索引 .....	88
附：条文说明.....	113





# 1 总 则

**1.0.1** 为使我国城市公共交通工程术语规范化，利于国内外交流，促进公共交通事业的发展，制定本标准。

**1.0.2** 本标准适用于城市公共交通（轨道交通除外）工程。

**1.0.3** 城市公共交通工程术语除应符合本标准外，尚应符合国家现行的有关标准的规定。

## 2 基本术语

### 2.1 一般术语

#### 2.1.1 城市公共交通 urban public transport

在城市地区供公众乘用的各种交通方式的总称。也可简称公共交通或公交。

#### 2.1.2 公共交通方式 public transport modes

按公共交通工具的类型和运行特征划分的各种客运形式。

#### 2.1.3 公共交通工具 public transport means

泛指供乘客乘用的公共汽车、船等运输工具。

#### 2.1.4 客运 passenger transport

公共交通企业运送乘客的业务活动。

#### 2.1.5 乘客 passenger

乘用公共交通工具的人。

#### 2.1.6 城市公共交通工程 urban public transport engineering

关于城市公共交通的研究、规划、设计、建设、运营、管理、维护、更新等全部工作的总称。

#### 2.1.7 公共交通规划 public transport planning

根据居民出行的分布及其发展趋势，统筹安排不同公共交通方式的功能分工、线网布局、场站建设、车船配置以及相应的人员和机构等事项的发展计划。

#### 2.1.8 公共交通运营 public transport operation

公共交通运行和经营。

#### 2.1.9 城市公共交通系统 urban public transport systems

由若干种公共交通方式的线路、场站、交通工具及运营组织等组成的客运有机整体。

#### 2.1.10 城市快速公共交通系统 urban rapid transit systems

城市快速公共汽车系统、快速轨道交通系统和快速轮渡系统的总称。

**2.1.11 公共交通信息系统** public transport information system

利用现代通信、计算机等技术手段对公共交通业务信息进行采集、传输、处理和应用的系统。

**2.1.12 城市交通结构** urban transport structure

居民出行所采用的步行、自行车、公共交通、自备汽车等交通方式，分别承担的出行量占出行总量的百分比。

**2.1.13 公共交通优先** public transport priority

在政策、法规和资源利用等方面对公共交通实行优惠。

**2.1.14 公共交通标志** public transport signs

便于公众识别的表明公共交通行业特征的专用图形符号。

**2.1.15 公共交通企业** public transport enterprise

经营公共交通业务的经济实体。

## **2.2 公共交通方式**

**2.2.1 常规公共交通** regular public transport

单向客运能力小于每小时 1 万人次的公共交通方式，一般指公共汽车交通和无轨电车交通等客运方式。

**2.2.2 中运量公共交通** medium-carrying-capacity public transport

单向客运能力为每小时 1~3 万人次的公共交通方式，一般指轻轨交通、单轨交通和快速公共汽车交通等。

**2.2.3 大运量公共交通** large-carrying-capacity public transport

单向客运能力大于每小时 3 万人次的公共交通方式，一般指地铁交通。

**2.2.4 单向客运能力** one-way carrying capacity

单位时间内从单方向通过线路断面的客位数上限。即车辆

(列车) 额定载客量与行车频率上限值的乘积。计量单位：人次/小时。

#### 2.2.5 公共汽车交通 bus transport

以公共汽车沿固定线路按班次运行的客运方式。

#### 2.2.6 无轨电车交通 trolley bus transport

以无轨电车沿架空接触线网在道路上按班次运行的客运方式。

#### 2.2.7 快速公共汽车交通 (BRT) bus rapid transit

以大容量高性能公共汽电车沿专用车道按班次运行，由智能调度系统和优先通行信号系统控制的中运量快速客运方式。简称快速公交，英文缩写 BRT。

#### 2.2.8 出租汽车交通 taxi transport

一般以客运小汽车按乘客需要的时间和地点行驶的客运方式。

#### 2.2.9 城市轮渡 urban ferry transport

在城市及附近水域，以渡轮沿固定航线按航班运行的客运方式。也可简称轮渡。

#### 2.2.10 城市客渡 urban passenger ferry transport

以运送乘客为主，也可搭载少量货物的城市轮渡。

#### 2.2.11 城市车渡 urban vehicle ferry transport

以运送行驶途中的客(货)车为主的城市轮渡。

#### 2.2.12 客运索道 passenger cable transport

由驱动电机和钢索牵引的客车(吊厢、吊椅)沿架空索道运行的客运方式。

#### 2.2.13 客运缆车 passenger cable car transport

由驱动电机和钢索牵引的车厢一般沿坡面轨道往复运行的客运方式。

#### 2.2.14 客运扶梯 passenger escalator transport

由驱动电机和链条牵引的梯级和扶手带沿坡面连续运行的客运方式。

**2.2.15 客运电梯** passenger elevator transport

由驱动电机和钢索牵引的轿厢沿垂直导轨往复运行的客运方式。

## 3 公共交通设施

### 3.1 公共交通线路

#### 3.1.1 公共交通线路 public transport line

城市公共交通中运营车（船）沿固定路线和车站（码头）运行的通路。也可简称线路。

#### 3.1.2 线路长度 line length

沿公共交通线路的两个运行方向从起点站到终点站的里程的平均值。

#### 3.1.3 线路周长 girth length of operation line

运营车在线路上往返运行一周的里程，即往返线路长度与两端回车（折返）里程之和。

#### 3.1.4 回车里程 turn round distance

运营车从线路一个方向的终点站到另一个方向的起点站的里程。也称折返里程。

#### 3.1.5 线路条数 number of operation line

在一定范围内运营线路的总数，不包括临时线、区间线和专为机关、学校、企事业单位服务的班车线。

#### 3.1.6 线路总长度 total line length

在一定范围内全部线路长度之和。

#### 3.1.7 线路平均长度 average line length

线路长度的平均值。

#### 3.1.8 公共交通线路网 public transport line network

在一定区域内布有公共交通线路的道路组成的网络。

#### 3.1.9 线路网长度 line network length

在公共交通线路网内，各道路中心线长度的总和。

#### 3.1.10 线路网密度 line network density

线路网长度与城市建成区面积之比。

**3.1.11 线路重复系数 line overlap factor**

公共交通线路总长度与线路网长度之比。

**3.1.12 线路非直线系数 line nonlinear factor**

线路长度与起止站之间的直线距离之比。

对于环形线路，为线路所经过的客流集散点之间，里程与直线距离之比。

**3.1.13 线路负荷 line loading**

在考核期内，线路所完成的客运周转量与运营时间之比。计量单位：人公里/小时。

**3.1.14 线路负荷密度 line loading density**

单位线路长度上的线路负荷。计量单位：人公里/小时公里。

**3.1.15 线路衔接 lines connection**

不同线路之间能实现尽可能方便、快捷的换乘。

**3.1.16 线网优化 line network optimization**

综合研究公共交通线路网内的客流变化规律，合理调整运营线路，达到提高乘客出行效率和降低运营成本的目的。

**3.1.17 公共交通线路设施 public transport line facilities**

在公共交通线路上设置的相关建筑物、构筑物、设备及标志等总称。

**3.1.18 线路名 line name**

线路的名称，一般以阿拉伯数码加“路”（“线”）字命名。

**3.1.19 市区线路 urban line**

全部或大部在城市市区运行的公共交通线路。

**3.1.20 郊区线路 suburban line**

全部或大部在城市郊区运行的公共交通线路。

**3.1.21 长途线路 long distance line**

在城市与较远地区之间运行的公共交通线路。

**3.1.22 旅游线路 tourist line**

在城市中较大的客流集散点与旅游景区之间运行，主要为旅

游乘客服务的公共交通线路。

**3.1.23 昼夜线路 day and night line**

每天 24 小时连续运营的公共交通线路。

**3.1.24 夜间线路 night line**

仅在夜间运营的公共交通线路。

**3.1.25 高峰线路 peak-hour (rush-hour) line**

仅在高峰时间内运营的公共交通线路。

**3.1.26 快车线路 express line**

采用大站距运营的公共交通线路。

**3.1.27 临时线路 temporary line**

为临时需求而设的公共交通线路。

**3.1.28 环行线路 loop line**

环绕某一区域运行，起止站合一的公共交通线路。

**3.1.29 内环线路 inner-loop line**

沿顺时针方向运行的环行线路。

**3.1.30 外环线路 outer-loop line**

沿逆时针方向运行的环行线路。

**3.1.31 单行路段 one-way section**

在公共交通线路上的某一路段，往返路径不同，且停靠车站也不同。

**3.1.32 公交专用道路 public transport exclusive way**

在规定时间内，只允许公交车通行的道路。

**3.1.33 公交专用车道 public transport exclusive lane**

在规定时间内，只允许公交车通行的车道。

**3.1.34 公交逆向专用道 retrograde exclusive lane for public transport**

在单行道路上，允许公交车逆向通行的车道。

**3.1.35 全封闭线路 all-separated line**

以隔离墩、护栏、隧道、桥梁等物质实体与其他车辆和行人全线隔离的公共交通线路。



### **3.1.36 半封闭线路 part-separated line**

以隔离墩、护栏、隧道、桥梁等物质实体与其他车辆和行人在部分路段隔离的公共交通线路。在未隔离部分，设有优先通行信号系统。

## **3.2 公共汽车站**

### **3.2.1 公共汽车站 stop of public transport**

在公共交通线路上，供运营车停靠、乘客候车和乘降的设有相应设施的场所。也可简称车站。

### **3.2.2 站名 stop name**

车站的名称，一般以当地地名加“站”字命名。

### **3.2.3 车站序号 series number of stop**

从公共交通线路的首站开始，顺序对沿线各车站所作的编号。也可简称站号。

### **3.2.4 站牌 stop board**

在公共汽车站设置的乘车指示牌，标明本站站名、线路名、沿线各站站名、运行方向、运营时间、票制、票价等。

### **3.2.5 起点站 origin station**

运营车按调度指令开始单程载客运行的车站。也称始发站。

### **3.2.6 终点站 destination station**

运营车按调度指令结束单程载客运行的车站。

### **3.2.7 起止站 origin and destination station**

起点站和终点站的统称。也称端点站。

### **3.2.8 沿途站 stop**

除起点站和终点站以外，沿公共交通线路设置的其他车站。也称中途站。

### **3.2.9 调度站 dispatch station**

具有调度职能的车站。

### **3.2.10 首站 origin station**

在公共交通线路上，设有主调度的起止站。

### 3.2.11 末站 terminal

在公共交通线路上，不设主调度的起止站。

### 3.2.12 首末站 origin station and terminal

首站和末站的统称。

### 3.2.13 中心站 central station

多条公交线路的运营管理中心，也是多条线路首末站的汇集中心，还能为公交车辆提供保养、停放、加油、加气等服务。

### 3.2.14 换乘站 transfer stop/station

能实现不同公交线路之间相互换乘的车站。

### 3.2.15 枢纽站 transfer hub

有多条公共交通线路汇集的客流集散量较大的起止站组合。

### 3.2.16 公共交通综合枢纽 transfer hub of public transport

在多种公共交通方式的线路汇集的特大型客流集散点，为安全、有序、高效地疏导客流而设有相关设施和场地的大型车站集合体。

### 3.2.17 招呼站 call-responsive stop

在公共交通线路上，根据乘客需要而增设的不另设站号的车站。

### 3.2.18 港湾式车站 bus bay

运营车停靠时不占用行车道的车站。

### 3.2.19 站距 stop spacing

在同一线路的同一运行方向，相邻两车站的对应点之间的距离。

### 3.2.20 平均站距 average stop spacing

在城市的同类地区（指市区或郊区）、同种交通方式（指常规公共交通或快速公共交通）中，站距的平均值。

### 3.2.21 车站服务半径 service radius

乘客到车站乘车所需步行距离的上限值。

### 3.2.22 站台 platform

在车站供乘客候车和乘降的高于路（轨）面的平台。

**3.2.23 站台长度 platform length**

由设计停靠车辆数决定的站台全长。

**3.2.24 站台高度 platform height**

站台地面与路（轨）面的高差。

**3.2.25 停车标志 stop sign**

车辆进站停靠时，应与之对齐的标志物，是计算车站在线路上的里程位置的坐标点。

**3.2.26 候车亭 shelter**

在车站供乘客遮阳、避雨的设施。

**3.2.27 候车廊 waiting corridor**

在车站为乘客安全、有序乘车而设置的有护栏的长廊。

**3.2.28 停车坪 parking lot**

在线路首末站，供待发车和歇班车停放的场地。

**3.2.29 回车道 passage way**

运营车从线路一个方向的终点站到另一个方向的起点站的通道。也称折返线。

### **3.3 车内服务设施及相关参数**

**3.3.1 车厢 carriage**

在公共交通工具上，容纳乘客的设有门窗的厢形结构。也称客厢。

**3.3.2 一级踏步 first step of door**

乘客从地面上车时，第一步踩踏的位于车门下端的支承面。

**3.3.3 客座 passenger seat**

在公共交通工具（船）内，供乘客使用的座椅。

**3.3.4 车内通道 passage**

在车厢内，供乘客纵向通行的走道。

**3.3.5 路牌 line number plate**

置于公共交通工具的前、后、侧窗上方，面向车外标有本车运行线路及首末站的指示牌。对于环行线路，则标出首站及中

点站。

**3.3.6 发光路牌 luminous line number plate**

在夜间字迹能发光的路牌。

**3.3.7 售票台 ticket table**

置于公交车内售票员座椅前的售票工作台。

**3.3.8 投币机 slot machine**

供乘客投入票款的设备。

**3.3.9 电子收费机 electronic toll collection**

以电子车票刷卡的方式收取票款的电子设备。

**3.3.10 驾驶员隔栏 operator separator**

为防止乘客进入驾驶员操作空间而设的护栏。

**3.3.11 扶手柱 hand-mast**

置于车内通道范围和车门两侧，供乘客扶握的管状立柱。

**3.3.12 扶手杆 handrail**

置于车内通道上方和侧窗上部，供乘客扶握的管状横杆。

**3.3.13 拉手环 pulling ring**

在车内净高较高的车厢内，悬吊在通道上方的扶手杆上的环形拉手。

**3.3.14 电脑报站机 computer-controlled speaker**

由电脑控制的向车内、外播放本车运行状况和服务用语的设备。

**3.3.15 报站显示屏 display screen in carriage**

在电脑报站机的控制下，向车内乘客显示本车运行状况及服务用语的屏幕。

**3.3.16 车厢空调 air conditioning device in carriage**

车厢内的温度、湿度调节和换气装置的总称。

**3.3.17 顶窗 ceiling window**

设于车厢顶部的通风窗。

**3.3.18 车用监视设备 monitoring device in carriage**

供驾驶员监视中、后车门内乘客下车、关门情况和倒车时车

后障碍情况的闭路电视设备。

**3.3.19 车门防夹装置 anti-nip device**

在关闭（开启）车门时，当阻力大于给定值后，能使车门短暂开启（关闭）动作的装置。

**3.3.20 上车辅助装置 boarding device**

便于轮椅进出车辆的装置，如举升装置、导乘板等。

**3.3.21 导乘板 ramp**

用于车内通道地板与站台地面（或路肩）之间搭桥的板形装置。

**3.3.22 车外允许噪声 out-of-vehicle noise allowance**

公交车辆加速行驶时产生的噪声在车外一定距离处的允许值。

**3.3.23 车内允许噪声 in-vehicle noise allowance**

公交车辆加速行驶时产生的噪声在车厢内的允许值。

**3.3.24 防雨密封性 rainproof seal**

在门窗关闭时，防止雨水或尘土进入车厢的能力。

**3.3.25 行驶平顺性 running smoothness**

公交车辆行驶时所产生的颠簸程度。

**3.3.26 乘行舒适性 passenger's comfort**

由于车辆性能、服务设施及交通环境等因素，使乘客在乘行中感受到的舒适程度。

**3.3.27 车内净高 interior height**

车厢地板表面至顶棚间的最大距离。

**3.3.28 通道宽度 passage width**

车内通道两侧物体（如座椅、护栏等）间的净距。

**3.3.29 车门开度 door opening degree**

车门开启后的空间宽度。

**3.3.30 车内通道地板高度 height of passage floor in carriage**

空车时，车内通道地板表面与地面（轨面）的距离。

**3.3.31 一级踏步高度 first step height**

空车时，一级踏步边缘与地面（轨面）的高差。

- 3.3.32 踏步级间高度 step spacing  
相邻踏步表面间的距离。
- 3.3.33 坐位间距 seat spacing  
前后相邻坐椅的对应点间的距离。
- 3.3.34 坐位数 number of seat  
车厢内的客座总数。
- 3.3.35 车厢站立面积 standing area in carriage  
车厢内乘客可站立的总面积。
- 3.3.36 额定站立密度 rated standing density  
在单位面积上允许站立的人数。
- 3.3.37 额定站位数 rated standing capacity  
车厢站立面积与额定站立密度的乘积。
- 3.3.38 额定载客量 rated passenger capacity  
车厢内坐位数与额定站位数之和。也称客位数。
- 3.3.39 车辆定员 rated passenger capacity of vehicle  
额定载客量与乘务组人数之和。

### 3.4 牵引供电系统

- 3.4.1 牵引供电系统 traction power-supply system  
由牵引变电所、牵引网及自动监控设备组成的将电能供给电动车辆的全部电力装置的总称。
- 3.4.2 供电制式 power-supply mode  
指牵引供电系统中采用的电流制、供电方式及电压等级等。
- 3.4.3 牵引变电所 traction substation  
将中压交流电降压并整流成牵引用直流电的变电所。
- 3.4.4 牵引网 traction network  
经过受电器向电动车辆输送牵引电能的导电网。分为架空接触网和接触轨两种形式。
- 3.4.5 架空接触网 overhead contact-wire network

由触线及悬挂装置组成的供电网。也称触线网。

**3.4.6 双极触线牵引网** double contact-wire traction network  
由正负触线组成的牵引网。

**3.4.7 馈线** feed line  
从牵引变电所向接触网输送电能的导线。

**3.4.8 触线** contact wire  
与电动车辆的受电器相接触，向车辆供电的导线。

**3.4.9 触线网长度** length of contact-wire network  
组成触线网的触线总长度。双极触线网按单向双线计算，单极触线网按单向单线计算。

**3.4.10 触线高度** height of contact-wire  
悬挂点处触线与地面（轨面）之间的距离。

**3.4.11 触线间距** spacing of contact-wire  
正负触线的中心线之间的距离。

**3.4.12 无轨电车偏线距离** trolley bus pantograph deviation distance  
无轨电车行驶时，允许车身中心线偏离触线中心线的距离。

**3.4.13 供电分区** power-supply zone  
在牵引网上电路相互断开的每一个供电区段。也称供电区间。

**3.4.14 供电距离** power-supply distance  
在牵引变电所供电范围内的触线网长度。

**3.4.15 牵引整流机组** a set of rectifier-transformer for traction  
由牵引变压器与整流器组成的电流变换设备。

**3.4.16 整流机组负荷等级** loading level of rectifier-transformers  
根据负荷特性划分的牵引整流机组过载能力等级。

**3.4.17 接触网最小短路电流** minimum short circuit current in contact-wire network  
在最小运行方式下，接触网中离馈入点最远端发生正负极间

短路时的电流。

**3.4.18 接触网最大短路电流** maximum short circuit current in contact-wire network

在最大运行方式下，接触网的馈入点处发生正负极间短路时的电流。

**3.4.19 末端电压** end voltage

在单边供电的接触网中离馈入点最远端的电压。

**3.4.20 双边供电** sides feeding

一个供电区间由相邻两个牵引变电所共同供电。

**3.4.21 单边供电** one-side feeding

一个供电区间只由一个牵引变电所供电。

**3.4.22 受电器** power receiver

集电杆、受电弓和受流器的统称。

**3.4.23 集电杆** trolley pole

无轨电车从正负触线上接取电能的装置。

**3.4.24 接地链** grounding chain

实现无轨电车的车体与大地电气接触的铁链。

### 3.5 公共交通信息系统

**3.5.1 有线通信系统** wire communication system

公共交通调度、管理和业务联络专用的话音、数据和图像的有线通信网。

**3.5.2 无线通信系统** wireless communication system

公共交通调度、管理和业务联络专用的话音、数据无线通信网。

**3.5.3 电视监视系统** TV monitoring system

对公共交通运营状况进行现场监视的闭路电视系统。

**3.5.4 出行信息查询系统** travel information inquiry system

供公众查询公交出行信息的多媒体系统。

**3.5.5 出行信息** travel information



在全市任意两点之间的出行，需要乘行的公交线路及其乘降站、换乘站以及相应的乘行距离、所需经费和乘行时间等信息。

### 3.5.6 智能调度系统 intelligent dispatching system

对车辆运营数据进行自动检测、传输和实时处理的调度监控系统。

### 3.5.7 车辆动态位置 vehicle real-time position

运营车辆在任意时刻所在的位置。

### 3.5.8 车辆定位 vehicle positioning

根据相关数据由系统设备实时判定车辆动态位置。

### 3.5.9 定位误差 positioning error

车辆定位数据与车辆动态位置的真实值之差。

### 3.5.10 定位信标 position signaling

为判定车辆动态位置，在线路上顺序设置的若干标志信号装置。

### 3.5.11 信标定位法 position signaling method

根据车辆收到的信标信号或定位信标收到的车辆信号，判定该车的动态位置的方法。

### 3.5.12 里程表定位法 odometer positioning method

根据车载电子里程表记录的里程信号，判定该车的动态位置的方法。

### 3.5.13 卫星定位法 satellite positioning method

根据车载接收机收到的全球卫星定位系统的定位信号，判定该车的动态位置的方法。

### 3.5.14 运行时刻偏离量 operation schedule offset

在考核点上，车辆实际运行时刻与运行时刻表规定的时刻之差。

### 3.5.15 车辆运营数据 vehicle operation data

运营车辆的线路号、车次、车号、司机号、动态位置、行驶方向、车速、里程、载客量、车辆技术参数、故障、报警等信息的总称。

### 3.5.16 运营图像 operation diagram

在公交电子地图上实时显示运营线路上各受监控车辆的动态位置及其他运营数据。

### 3.5.17 公交电子地图 electronic map for public transport

以计算机软件形式存在的标有公共交通线路、场、站的地图。

### 3.5.18 实时调度 real-time dispatch

调度人员随时掌握车辆运营数据，即时指挥车辆运行，即时解决运营中出现的问题。

### 3.5.19 计算机辅助调度 computer-aided dispatch

调度人员参照计算机推荐的预案，及时处理运营中的问题。

### 3.5.20 远程调度 remote dispatching

借助于智能调度系统，对远离调度室的车辆进行实时调度。

### 3.5.21 集中调度 centralized dispatching

在智能调度系统覆盖的区域内，调度中心对多条线路的运营车进行统一、协调、高效的调度。也称区域调度。

### 3.5.22 线路调度 route dispatching

对一条线路的运营车进行调度。

### 3.5.23 调度中心 dispatch center

对多条线路的运营车进行远程调度的场所，也是公交智能调度系统的数据通信中心、信息处理中心、图像显示中心。

### 3.5.24 电子站牌 electronic stop board

在公共交通中途站向候车乘客显示本线路来车方向运营车的动态位置及预计候车时间等信息的自动电子显示站牌。

### 3.5.25 发车显示牌 departure display board

在公共交通起点站向候车乘客和待发车驾驶员显示待发车次的时刻和车号的自动电子显示站牌。

### 3.5.26 运营数据自动统计 automatic statistics of operation data

公共交通智能调度系统将车辆运营的原始数据，自动整理并

生成相关的统计图表。

**3.5.27 运营时刻表自动优化** automatic optimization of operation schedule

公共交通智能调度系统根据一定时期（数天）内自动统计的运营数据，提出运行时刻表的调整方案。

**3.5.28 计算机辅助线网优化** computer-aided line network optimization

公共交通智能调度系统根据一定时期（数月）内自动统计的运营数据，提出各线路的调整方案。

**3.5.29 公交专用车道监视系统** exclusive lane-monitoring system of public transport

对公交专用道内行驶的车辆和行人进行监视和记录的系统。

**3.5.30 公交优先信号系统** priority signal system of public transport

保证公交车辆优先通行的交通信号系统。

## 4 公共交通运营

### 4.1 乘客和客流

#### 4.1.1 居民出行 resident trip

居民从出发地到目的地的交通行为。

#### 4.1.2 出行方式 trip mode

居民出行所采用的交通方式。

#### 4.1.3 公共交通出行 public transport trip

以乘用公共交通工具为主的出行。

#### 4.1.4 居民出行量 resident trips

在统计期内，居民出行的人次数。

#### 4.1.5 公共交通出行量 number of trip of public transport

在统计期内，公共交通出行的人次数。也称公交出行量。

#### 4.1.6 公共交通出行率 ratio of trip of public transport

公共交通出行量占居民出行量的百分比。

#### 4.1.7 乘行 riding

乘公共交通工具行驶或航行。

#### 4.1.8 乘降 riding-alighting

上车（船）和下车（船）的统称。

#### 4.1.9 出行距离 trip distance

在一次出行中，乘客从出发地到目的地的行程。

#### 4.1.10 乘距 riding distance

在一次乘行中，乘客从上车（船）站（码头）到下车（船）站（码头）的里程。计量单位：公里/人次。

#### 4.1.11 运距 travelling distance

在一个单程中，将一个乘客运送的里程。其值与乘距相同。

#### 4.1.12 里程 kilometer

以公里为计量单位的车（船）行程。

**4.1.13 平均乘距** average riding distance

在统计期内，所有乘客乘行距离的平均值。也称平均运距。  
计量单位：公里/人次。

**4.1.14 步行距离** walking distance

在一次公交出行中，乘客从出行起点至上车站、从下车站至出行终点及换乘中的步行长度之和。

**4.1.15 换乘** transfer

乘客在出行中转换线路或交通方式的行为。

**4.1.16 平均换乘率** average transfer ratio

在统计期内，换乘人次与公交出行量之比。

**4.1.17 换乘距离** transfer distance

乘客在一次换乘中的步行距离。

**4.1.18 出行时间** travel time

在一次出行中，乘客从出发地到目的地所花费的时间。也称出行时耗。

**4.1.19 步行时间** walking time

乘客在步行距离中所花费的时间。

**4.1.20 候乘时间** waiting time

乘客在车站、码头等候乘行的时间。

**4.1.21 乘行时间** riding time

乘客在乘行距离中所花费的时间。

**4.1.22 换乘时间** transfer time

乘客在换乘中的步行时间与候乘时间之和。

**4.1.23 换乘方便性** transfer convenience

乘客在换乘时，在距离、时间、拥挤程度及换乘次数等方面的便利程度。

**4.1.24 驻车换乘** park and ride

在出行途中将自用车辆存放后，改乘公共交通工具。

**4.1.25 客源** ridership source

在某时某地需要乘用公共交通工具的人员。客源包含时间、地点和人数三个要素。

**4.1.26 客流** passenger flow

在一定时间内，一定数量的乘客沿着公交线路的一定方向位移所形成的人流。客流包含时间、地点、方向和流量四个要素。

**4.1.27 客流量** passenger flow volume

在一定时间内，沿某方向通过某线路断面的乘客数。计量单位：人次/小时。

**4.1.28 高峰时间** peak time

一天中，客流量最大的时段。

**4.1.29 早高峰** morning peak

上午的高峰时间。

**4.1.30 晚高峰** evening peak

下午的高峰时间。

**4.1.31 高峰小时** peak hour

一天中，客流量最大的一小时。

**4.1.32 高峰小时乘车（船）率** riding (boarding) ratio in peak hour

高峰小时乘车（船）人次与全日客运量之比。

**4.1.33 高峰主流向** main flow during the peak period

在高峰时间内，线路上客流量最大的方向。也可简称高单向。

**4.1.34 线路断面** cross section of line

为测量客流量而选取的同一线路上某相邻两站间的路段。也称客流断面。

**4.1.35 最大客流断面** cross section of maximum passenger flow

线路上客流量最大的断面。也可简称高断面。

**4.1.36 客流图** passenger flow diagram

描述客流量沿时间和空间变化的图表。

**4.1.37 客流方向不均衡系数** unbalanced directional factor of passenger flow

在一条线路的高断面上，高单向客流量与双向客流量的平均值之比。

**4.1.38 客流断面不均衡系数** section non-equilibrium factor of passenger flow

在一条线路上，高断面客流量与其他断面客流量的平均值之比。

**4.1.39 客流时间不均衡系数** time non-equilibrium factor of passenger flow

在一条线路的高断面上，高峰小时客流量与其他小时客流量的平均值之比。

**4.1.40 客流集结量** passenger collecting volume

在统计期内，从某地上车的人次数。

**4.1.41 客流疏散量** passenger distributing volume

在统计期内，从某地下车的人次数。

**4.1.42 客流集散量** passenger collecting-distributing volume

客流集结量与客流疏散量之和。

**4.1.43 客流集散点** passenger flow collecting-distributing place

客流集散量较大的地方。

**4.1.44 客流主流向** main direction of passenger flow

在客流集散点上，客流集散量最大的方向。

**4.1.45 客流主干线** main line of passenger flow

聚集了多条公交线路和大量客流的通道。也称客流走廊。

**4.1.46 大客流** superabundant passenger flow

在特殊情况下发生的超过正常客运组织措施所能承担的客流。

**4.1.47 客流特性** characteristic of passenger flow

客流量随时间、地点和方向的变化规律。

**4.1.48 客流调查** passenger flow survey

为掌握乘客出行规律所进行的调查。

**4.1.49 全面客流调查** whole passenger flow survey

对线路的所有车次在所有车站的上下车人数及留站人数的调查。

**4.1.50 随车客流调查** passenger flow survey on vehicle

调查人员在运营车上记录本车次在各车站的上下车人数及留站人数的调查。

**4.1.51 驻站客流调查** passenger flow survey at stop (station)

调查人员在车站上记录各车次在本站的上下车人数、车内人数(目测)及留站人数的调查。

**4.1.52 乘客情况抽样调查** passenger sampling

按乘客人数的一定比例,通过问卷方式对乘客的构成和乘车情况的调查。

**4.1.53 节假日客流调查** passenger flow survey on holiday

对客流在不同的节假日较平时的变化进行的调查。

**4.1.54 月票调查** monthly ticket survey

对月票乘客日常出行进行的调查。

**4.1.55 O-D 调查** origin-destination survey

对乘客出行的起点、终点和换乘点的调查。也称起讫点调查。

**4.1.56 客流预测** passenger flow forecasting

根据客流调查数据,对未来客流的变化趋势作出科学的估计。

## 4.2 运行及调度

**4.2.1 运行** operation

运营车(船)在线路上周期性的行驶(航行)。

**4.2.2 运营车(船)** operating vehicle (boat)



投入公共交通运营的车辆（船舶）。

#### 4.2.3 运营调度 operation dispatch

根据运营作业计划，组织、指挥、监督、协调车（船）运行。也可简称调度。

#### 4.2.4 调度指令 dispatching command

调度人员以书面、口头或其他形式，指挥乘（航）务组执行运营任务的命令。也称行车指令。

#### 4.2.5 乘务组 crews

在同一车次（航班）为乘客服务的工作人员的组合。

#### 4.2.6 线路车 regular vehicle

按预定线路和班次运行的运营车。

#### 4.2.7 区间车 interzonal vehicle

在线路的部分区段内运行的运营车。

#### 4.2.8 联运车 combined-operation vehicle

在同一车次内，沿两条以上线路（或线路段）运行，为乘客提供连贯服务的运营车。也称跨线车。

#### 4.2.9 直达车 direct vehicle

在中途站不停靠的运营车。

#### 4.2.10 高峰车 peak vehicle

只在高峰时间运行的运营车。

#### 4.2.11 加班车 extra vehicle

由于客流量的突然变化，在计划车次以外加开的运营车。

#### 4.2.12 机动车 reserved vehicle

未编排车次的只在客流量或运营秩序发生突然变化时投入运营的运营车。也称备用车。

#### 4.2.13 首班车 first-run vehicle

在一条线路上的一个方向，每天发出的第一班运营车。

#### 4.2.14 末班车 final-run vehicle

在一条线路上的一个方向，每天发出的最后一班运营车。

#### 4.2.15 单班车 one-shift vehicle

在一天中只排一个车班间断作业的运营车。

**4.2.16 双班车 double-shift vehicle**

在一天中排有两个车班连续作业的运营车。

**4.2.17 出场车 pull-out vehicle**

离开停车场或保养场开往运营线路的运营车。

**4.2.18 回场车 pull-in vehicle**

离开运营线路返回停车场或保养场的运营车。也称进场车。

**4.2.19 线路配车数 fitted out vehicles for line**

根据客运计划，为一条线路配备的运营车数。

**4.2.20 劳动配班数 working shifts**

根据客运计划，为一条线路配备的车班数。

**4.2.21 运行时刻表 operation schedule**

一条线路全天应完成的运行计划的表格。其中包括车次、车号、乘务组以及在首末站和中途考核站的运行时刻等。也称行车时刻表。

**4.2.22 运行图 operation chart**

以时间为横坐标，距离（车站）为纵坐标的图示运行时刻表。

**4.2.23 车次 serial number of bus run**

一条线路在一天中，按时间顺序编排的各运营车往返运行的次序数。也称班次。

**4.2.24 车班 vehicle shift**

一个乘务组在一天内完成的运营车次的总和。

**4.2.25 整班 one-piece run**

乘务组连续完成其全天运营车次。

**4.2.26 分班 every other run**

乘务组间断完成其全天运营车次。

**4.2.27 替班 relief run**

代替其他乘务组完成其休息日的车班。

**4.2.28 运行周期 operation cycle**

运营车（船）沿线路往返运行一周的时间。

**4.2.29 下行 downward run**

运营车沿首站向末站方向运行。

**4.2.30 上行 upward run**

运营车沿末站向首站方向运行。

**4.2.31 时区 time zone**

为便于前后车班的衔接而将全天运营时间划分成的若干工作时段。也称时组。

**4.2.32 行车路单 booking sheet**

记录本车当天各车次运行情况的表格。

**4.2.33 线路运行记录表 running record sheet**

记录本线路当天各车次运行情况的表格。

**4.2.34 正点 on schdeule**

运营车（船）在各考核点上的实际运行时刻与运行时刻表规定时刻之间的误差小于允许值。也称准点。

**4.2.35 发车正点率 departure on schedule rate**

在统计期内，正点发车次数占总发车次数的百分比。

**4.2.36 运行正点率 on schedule operating rate**

在统计期内，正点运行车次数占总车次数的百分比。

**4.2.37 早点 running hot**

运营车（船）的实际运行时刻早于运行时刻表规定时刻的误差大于允许值。

**4.2.38 晚点 behind schedule**

运营车（船）的实际运行时刻晚于运行时刻表规定时刻的误差大于允许值。

**4.2.39 压点 decelerated run**

调度员为调整行车间隔而推迟发车。或运营车（船）因早点而减速运行。

**4.2.40 赶点 accelerated run**

调度员为调整行车间隔而提前发车。或运营车（船）因晚点

而加速运行。

**4.2.41 运营时间 operation time**

线路在一天中，首班车（船）驶离运营起点至末班车（船）到达运营终点的时间。或某运营车（船）在一天中投入运营的时间。

**4.2.42 单程时间 single-trip time**

运营车（船）单程运行的时间。

**4.2.43 单程 single trip**

运营车（船）沿线路的一个方向，从运营起点至终点的行程。

**4.2.44 单程载客时间 single-trip loaded time**

在单程中，从驶离起点站至到达终点站的时间。

**4.2.45 停站时间 dwell time**

运营车（船）到站开门至关门离站的时间。

**4.2.46 滞站时间 delay-at-stop time**

运营车（船）因故延迟离站的时间。

**4.2.47 首末站停车时间 dwell time at origin/destination station**

运营车在相邻两个单程运行之间，在首末站停留的时间。

**4.2.48 首班车时间 first-run vehicle time**

首班车驶离某车站的时刻。

**4.2.49 末班车时间 final-run vehicle time**

末班车驶离某车站的时刻。

**4.2.50 收车时间 off-running time**

末班车到达运营终点，结束运营的时刻。

**4.2.51 发车间隔 departure headway**

同一线路的相邻两车次驶离起点站的时距。

**4.2.52 发车频率 departure frequency**

同一线路在单位时间（小时）内，驶离起点站的车次数。

**4.2.53 行车间隔 service headway**

同一线路的相邻两车次驶离某车站的时距。

**4.2.54 行车频率** service frequency

同一线路在单位时间（小时）内，驶离某车站的车次数。

**4.2.55 运行状况** operating condition

运营车当前的运行线路、行驶方向、所在位置（车站）、前方到站等情况。

**4.2.56 运行秩序** operating order

线路各车次通过车站的顺序及其行车间隔。

**4.2.57 串车** bunching

行车间隔小于规定值的三分之一。

**4.2.58 大间隔** large headway

行车间隔大于规定值的三倍。

**4.2.59 放站运行** slipping-stop running

运营车空驶若干站后，开始载客运行。

**4.2.60 跳站运行** skip-stop running

运营车在部分中途站不停靠的运行。

**4.2.61 待命时间** order-await time

运营车（船）等待调度指令的时间。

**4.2.62 载客时间** loaded time

运营车（船）按规定可载客的运行时间。

**4.2.63 调度空驶时间** unloaded time

运营车（船）按规定不载客的运行时间。

**4.2.64 延误时间** delay time

运营车（船）在运行中因意外事故耽误的时间。

**4.2.65 灯阻时间** red-delay-time

运营车在运行中因遇红灯受阻而延误的时间。

**4.2.66 出场时间** pull-out time

出场车驶离停车场的时刻。

**4.2.67 回场时间** pull-in time

回场车抵达停车场的时刻。

**4.2.68 载客量 passenger volume**

某时某地在运营车（船）内的乘客数。

**4.2.69 满载率 loading rate**

载客量与额定载客量之比。

**4.2.70 高峰小时满载率 loading rate during peak hour**

在高峰小时内，通过最大客流断面的各车次载客量之和与额定载客量之和之比。

**4.2.71 车次兑现率 vehicle-run ratio**

在统计期内，实际完成的车次数与计划车次数之比。

**4.2.72 包车 charter bus**

供团体或个人提前预订，根据车型、用车时间或里程收费的客运形式。

**4.2.73 班车 regular bus**

沿固定线路按班次为团体单位乘客服务的包车。

**4.2.74 校车 school bus**

沿固定线路按班次接送师生到、离学校的包车。

## 4.3 票 务

**4.3.1 票务 ticketing**

有关公共交通票证、票款的业务。

**4.3.2 车（船）票 ticket**

乘客付款乘车（船）的凭证，也是乘客和公交企业建立运输合同关系的凭证。

**4.3.3 票价 fare**

根据乘行距离、车（船）类别和票价率等要素确定的客票价格。

**4.3.4 票价率 fare rate**

根据公共交通工具的运输成本和票价补贴等要素确定的每人每公里运价。

**4.3.5 票价补贴 fare subsidy**

对公共交通票价与运输成本的差额的补偿。

**4.3.6 票制 fare structure**

票价与乘行距离的对应关系。

**4.3.7 单一票制 flat fare structure**

在一次乘行中，无论乘行距离长短，票价相同。

**4.3.8 计程票制 stage fare structure**

由起始票价、票价级差和按一定里程（站数）将乘行距离划分的段数确定客票的价格。也称分段票制。

**4.3.9 起始票价 initial fare**

在执行计程票制的线路上，按里程或站数划分的第一段乘距以内的票价。

**4.3.10 票价级差 difference of fare stage**

票价按乘行距离逐段递增的差价。

**4.3.11 票类 fare ticket category**

按使用的期限和范围划分的公共交通票证的类别。

**4.3.12 普通票 normal ticket**

仅在一次乘行中有效的车（船）票。也称零票。

**4.3.13 本票 ticket book**

将一定面值的代币卷合订成册，乘车时按所需票价取用。

**4.3.14 月票 monthly ticket**

价格优惠，在指定线路上全月有效的卡式车（船）票。

**4.3.15 市区月票 urban monthly ticket**

在指定的市区公共汽电车线路有效的月票。

**4.3.16 通用月票 general monthly ticket**

在指定的市区和郊区公共汽电车线路有效的月票。

**4.3.17 联合月票 joint monthly ticket**

在指定的不同公共交通方式线路有效的月票。

**4.3.18 成人月票 staff monthly ticket**

供成人使用的月票。

**4.3.19 学生月票 student monthly ticket**

供学生使用的月票。

**4.3.20 无人售票 one-person operation**

指常规公共交通车内无售票员，乘客自行投币、示证或刷卡交费。

**4.3.21 电子车（船）票 electronic ticket**

条码、磁卡和 IC 卡车（船）票的统称。

**4.3.22 读卡机 reader**

供乘客以电子车（船）票刷卡交费的设备。

**4.3.23 自动票务系统 automatic fare collection (AFC) system**

由计算机集中控制的进行自动售票、检票、验票及结算的自动化管理系统。也称自动售检票系统。

**4.3.24 公交一卡通 card for public transport**

凭一张电子车（船）票能乘坐各种公共交通工具。

**4.3.25 免费乘车（船） free riding**

按规定免费乘用公共交通工具。

**4.3.26 补票 compensation fare**

未能及时购票或越站的乘客，补买应购车（船）票。

**4.3.27 罚票 penalty fare**

对逃避购票、使用废票、假票或他人月票等的乘客，罚以加倍购票。

**4.3.28 废票 invalid ticket**

已失效的车（船）票。

**4.3.29 越站 beyond stop**

乘行距离超过车（船）票的有效行程。也称过站。

**4.3.30 搭载物品购票标准 fare standard for lifting goods**

与乘客携带物品的体积或重量相对应的应购同程客票的倍数。

## 4.4 安全与服务

**4.4.1 运营安全 operating safety**



在公共交通运营中，人员没有危险、不受威胁和伤害；设施和财物不丢失、不出事故和损坏。

**4.4.2 客运服务 passenger transport service**

公交企业的人员和设施为乘客出行而工作。

**4.4.3 服务质量 service quality**

在客运服务中的安全、快捷、方便、舒适、文明等方面的优劣程度。

**4.4.4 服务合格率 service eligibility rate**

服务质量符合要求的项目数与被考核项目总数之比。

**4.4.5 车厢（客舱）服务合格率 service eligibility rate in carriage (cabin)**

在车厢（客舱）内外，服务质量符合要求的项目数（车数）与被考核项目数（车数）之比。

**4.4.6 车厢（客舱）清洁合格率 cleaning eligibility rate in carriage (cabin)**

在车厢（客舱）内外，清洁卫生符合要求的项目数（车数）与被考核项目数（车数）之比。

**4.4.7 服务用语 service terms**

在客运服务中使用的礼貌、文明、准确、规范的语言。

**4.4.8 服务态度 service attitude**

在客运服务中表现出来的精神面貌和服务意识。

**4.4.9 服务设施 service facilities**

为乘客服务的建筑物、构筑物、设备及标志等。

**4.4.10 服务热线 service hot line**

向社会公开的随时为乘客提供咨询、监督、投诉等服务的专用电话。

**4.4.11 服务标志 service sign**

以简单、醒目、规范的图形或文字，给乘客必要的指示、提示或警示的设施。

**4.4.12 提示标志 guide sign**

向乘客指示某服务场所或设施所在位置、工作状态或服务时间的标志。

**4.4.13 导向标志** directive sign

指导乘客去往某场所或设施的方向或路径的标志。

**4.4.14 警示标志** warning sign

提醒、警告乘客注意预防某种危险的标志。

**4.4.15 禁止标志** prohibitory sign

禁止乘客某种行为的标志。

**4.4.16 公共交通线路图** route map of public transport

标有公共交通线路、场、站的地图。

**4.4.17 公共交通覆盖面积** the covered area by public transport

在公共交通线路网上，以各车站为圆心，以服务半径划圆所围成的面积之和（重叠部分只计一次）。

**4.4.18 公共交通覆盖率** the covered area rate of public transport

公共交通覆盖面积与城市建成区面积之比。

**4.4.19 公交车辆保有率** ownership of public transport vehicle  
城市居民平均每万人所拥有的标准公交车数。

**4.4.20 车（船）况** vehicle condition

公共交通工具（渡轮）的车（船）体结构、机械动力装置及相关设备的技术状况。

**4.4.21 车（船）容** vehicle (ship) appearance

车（船）内外设施的整齐、清洁、美观等状况。

**4.4.22 站容** station appearance

车站（码头）内外设施及环境的整齐、清洁、美观等状况。

**4.4.23 仪容** attendant appearance

客运工作人员的卫生、服饰及精神面貌等状况。

**4.4.24 运营纪律** operating discipline

运营服务人员必须遵守的行为准则。

**4.4.25 文明服务 civilized service**

主动、积极、热情、周到、有礼貌地为乘客服务。

**4.4.26 文明乘车（船） civilized boarding**

遵守乘车（船）秩序，主动购票、示证，关照行动不便的乘客，对其他乘客和乘务人员有礼貌，爱护车（船）内、站内的设备和卫生等。

**4.4.27 乘务纠纷 dispute in service**

在车（船）运营中发生的乘务人员与乘客之间的争执。

**4.4.28 甩客 denial of passenger**

提前开车（船），在车（船）内尚有空位的情况下不等乘客上完就开车（船），或擅自甩站等致使乘客滞留的行为。

**4.4.29 甩站 skip stop**

擅自不停靠车站，致使乘客无法乘降的行为。

**4.4.30 滞站 delay at stop**

故意延迟运营车（船）离站的行为。

**4.4.31 滞留乘客 delayed passenger**

因车（船）满员而不能上车（船）的乘客。

**4.4.32 故障停车 failure stop**

在运营途中，因车（船）故障而停止运行。

**4.4.33 行车（船）责任事故 responsible accident of vehicle (ship)**

运营方应负全部或部分责任的交通和客伤事故。

**4.4.34 客伤事故 passenger injury accident**

在运营途中因急刹车、急拐弯、开关车门操作不当或交通事故等发生的撞、跌、挤、刮、夹伤乘客的事故。

**4.4.35 行车（船）责任事故频率 frequency of responsible accident of vehicle (ship)**

在考核期内，运营车（船）发生的行车（船）责任事故次数与运行里程之比。计量单位：次/百万公里。

**4.4.36 乘客投诉 passenger appeal**

因对服务质量不满，乘客向上级机关或新闻媒体提出对运营方的申诉。

#### **4.4.37 乘客满意度** satisfaction level of passenger

在统计期内，对服务质量满意的乘客数占被调查乘客总数的百分比。

## 5 车辆保养与维修

### 5.0.1 保养 maintenance

为维持车辆完好技术状况或工作能力而进行的作业。

### 5.0.2 分级保养制 classified maintenance system

根据运营车的运行里程或时间，分等级确定保养作业内容和技术要求的制度。

### 5.0.3 车辆保养周期 vehicle maintenance cycle

按车辆运行的里程或时间确定的相同等级的两次保养的间隔。

### 5.0.4 例行保养 routine maintenance

每天对运营车进行的检查、补给、清洁等作业。

### 5.0.5 驻站维修 repair at station

在首末站配备少量维修人员，对运营车出现的异常情况，进行较简单的排除处理。

### 5.0.6 低级保养 low-class maintenance

泛指作业内容较少，难度较低的一、二级保养。也可简称低保。

### 5.0.7 高级保养 high-class maintenance

泛指作业内容较多，难度较高的三、四级保养。也可简称高保。

### 5.0.8 总成互换 unit exchange

用储备的完好总成替换车上的不可用总成，将所换下的总成修复后，再换到其他需要保修的车上。

### 5.0.9 强制维护 compulsory maintenance

有计划、分级别、按周期强制执行对车辆的维护。

### 5.0.10 视情修理 fit repair

根据对车辆检测诊断和技术鉴定的结果，按不同的作业范围和深度进行车辆修理。

#### **5.0.11 报修 reporting repair**

车辆运营单位向主管部门或维修单位报告车辆需要修理的情况。

#### **5.0.12 抢修 rush repair**

在运营途中因故障不能继续运行且不能自行回场的运营车，派抢修车到现场修理或拖回。

#### **5.0.13 抢修车 rush repair van**

配有相关的修理人员和适当器材，对运营车进行抢修的专用工程车。

#### **5.0.14 停车场 parking lot**

供运营车集中停放，备有必要设施，能进行低保和小修作业的场所。

#### **5.0.15 保养场 maintenance shop**

在区域性线路网的重心处设置的进行运营车各级保养及相应的配件加工、修制和修车材料储存、发放的场所。

## 6 技术经济指标

### 6.0.1 客运量 passenger carrying capacity

在统计期内，运送乘客的数量。计量单位：人次。

### 6.0.2 人次 person-times

一个乘客乘公共交通工具一次。是客运量的计量单位。

### 6.0.3 客运周转量 passenger person-kilometer

在统计期内，所有乘客乘行距离之和。即客运量与平均乘距的乘积。也称客运工作量。计量单位：人公里。

### 6.0.4 人公里 person-kilometer

一个乘客乘行一公里。是客运周转量的计量单位。

### 6.0.5 运营车（船）数 operating vehicles (ships)

用于运营业务的全部车辆（船舶）数。计量单位：车（船）。

### 6.0.6 标准运营车（船）数 standard operating vehicles (ships)

不同车（船）型的车（船）数分别与相应的车（船）型换算系数的乘积之和。

### 6.0.7 车（船）型换算系数 vehicle (ship) conversion coefficient

某种车（船）型的客位数与标准车（船）型的客位数之比。

### 6.0.8 标准车（船）型 standard vehicle (ship) type

将客位数不同的各种车（船）型按客位数的多少排序，其中客位数较为适中且使用较多的某种车（船）型为标准车（船）型。

### 6.0.9 车（船）日 vehicle (ship) -day

公交企业对一标准运营车（船）拥有一天使用权。是企业运输能力的计量单位。

### 6.0.10 运营车（船）日数 operating vehicle (ship) -day

在统计期内，企业每一天拥有的运营车（船）数之和。

- 6.0.11 完好车(船)日数** well-conditioned vehicle(ship)-day  
在统计期内，企业每一天拥有的技术状况完好的运营车（船）数之和。
- 6.0.12 工作车（船）日数** working vehicle (ship) -day  
在统计期内，企业每一天投入运行的运营车（船）数之和。
- 6.0.13 完好车（船）率** well-conditioned vehicle (ship) rate  
完好车（船）日数与运营车（船）日数之比。
- 6.0.14 工作车（船）率** working vehicle (ship) rate  
工作车（船）日数与运营车（船）日数之比。
- 6.0.15 完好车（船）利用率** well-conditioned vehicle (ship) utilization  
工作车（船）日数与完好车（船）日数之比。
- 6.0.16 工作车（船）时数** working vehicle (ship) hours  
运营车（船）在一个工作日中所工作的小时数。
- 6.0.17 总行驶(航行)里程** total running(shipping) kilometers  
运营车（船）所行驶（航行）的全部里程，包括运营里程和非运营里程。计量单位：车（船）公里。
- 6.0.18 运营里程** operating kilometers  
运营车（船）在运营中运行的全部里程，包括载客里程和调度空驶（航）里程。
- 6.0.19 载客里程** passenger-carrying kilometers  
运营车（船）按规定可载客的运行里程。
- 6.0.20 调度空驶里程** deadhead kilometers for dispatch  
运营车（船）按规定不载客的运行里程。
- 6.0.21 车（船）公里** vehicle (ship) kilometer  
一运营车（船）运行一公里。是车（船）运行里程的计量单位。
- 6.0.22 里程利用率** kilometer utilization rate  
运营车（船）的载客里程与运营里程之比。



- 6.0.23 车（船）日行程** daily vehicle (ship) -kilometer  
运营车（船）在一个工作车日运行的里程。计量单位：车（船）公里/日。
- 6.0.24 车班行程** vehicle-shift kilometers  
运营车（船）在一个车班运行的里程。计量单位：车（船）公里/车班。
- 6.0.25 客位里程** passenger place kilometers  
运营车（船）的客位数与载客里程的乘积，表示为乘客提供的运送能力。计量单位：客位公里。
- 6.0.26 运力利用率** carrying capacity utilization rate  
客运周转量与客位里程之比。
- 6.0.27 运营速度** operating speed  
线路周长与运行周期之比。
- 6.0.28 运送速度** travelling speed  
线路长度与单程载客时间之比。也称旅行速度。
- 6.0.29 技术速度** technical speed  
线路长度与单程载客时间减去中途停站时间之差之比。
- 6.0.30 单位运营里程成本** unit cost of vehicle-kilometer  
在统计期内，运营成本与运营里程之比。计量单位：元/千车公里。
- 6.0.31 单位客位里程成本** unit cost of passenger-place kilometers  
在统计期内，运营成本与客位里程之比。计量单位：元/千客位公里。
- 6.0.32 单位客运周转量成本** unit cost of person-kilometer  
在统计期内，运营成本与客运周转量之比。计量单位：元/千人公里。
- 6.0.33 人车比** ratio of persons to vehicles  
公交企业的运营职工人数与标准运营车数之比。也称标车综合定员。

**6.0.34 人均客运周转量** passenger person-kilometers per capita

在统计期内，客运周转量与公交运营职工平均人数之比。计量单位：千人公里/人。

**6.0.35 人均客运量** passenger carrying capacity per capita

在统计期内，客运量与公交运营职工平均人数之比。计量单位：千人次/人。

**6.0.36 人均客位里程** passenger-place kilometers per capita

在统计期内，客位里程与公交运营职工平均人数之比。计量单位：千客位公里/人。

**6.0.37 人均运营里程** operating kilometers per capita

在统计期内，运营里程与公交运营职工平均人数之比。计量单位：千车（船）公里/人。

**6.0.38 人均运营收入** operating income per capita

在统计期内，运营收入与公交运营职工平均人数之比。计量单位：元/人。

**6.0.39 运营收入** operating income

与公交运营直接有关的经济收入。含票款、租车、包车等收入，不含补贴、赞助和广告等收入。

## 7 公共汽电车交通

### 7.0.1 公共汽车 bus

供乘客搭乘的大、中型客运汽车。车内设有数量一定的座席、立席、扶手以及路牌、售检票、报站等服务设施。也称巴士。

### 7.0.2 铰接式公共汽车 articulated bus

以铰接机构和伸缩棚将前后车厢连接贯通的大容量公共汽车。也称通道式公共汽车。

### 7.0.3 双层公共汽车 double-deck bus

具有上下两层车厢的大容量公共汽车。

### 7.0.4 小公共汽车 minibus

定员在 19 人（含）以下的公共汽车。

### 7.0.5 空调公共汽车 air-conditioning bus

装有车厢空调的公共汽车。

### 7.0.6 低地板公共汽车 low-floor bus

车内通道地板与一级踏步之间无台阶的公共汽车。

### 7.0.7 高地板公共汽车 high-floor bus

车内通道地板高度不低于轮胎罩顶的公共汽车。

### 7.0.8 无障碍公共汽车 non-obstacle bus

残疾人轮椅能从车门自行通过的公共汽车。

### 7.0.9 后置发动机公共汽车 rear engine bus

发动机置于车体后端的公共汽车。

### 7.0.10 压缩天然气公共汽车 compressed natural gas (CNG) bus

以压缩天然气为燃料的公共汽车。

### 7.0.11 液化石油气公共汽车 liquefied petroleum gas (LPG) bus

以液化石油气为燃料的公共汽车。

### 7.0.12 两用燃料公共汽车 dual-fueled bus

能分别使用两种燃料的公共汽车。

**7.0.13 混合燃料公共汽车 mixed-fueled bus**

使用两种燃料混合物的公共汽车。

**7.0.14 电动公共汽车 electric bus**

以车载电源为动力的公共汽车。

**7.0.15 市区公共汽车 urban bus**

在市区线路上运行的公共汽车。车内座席少，立席多，乘客门不少于两个。

**7.0.16 城郊公共汽车 suburban bus**

在郊区线路上运行的公共汽车。车内座席较少，立席较多，乘客门不少于两个。

**7.0.17 长途公共汽车 long-distance bus**

在长途线路上运行的公共汽车。车内座席较多，立席较少，一般只有一个乘客门，有行李等物品搭载设施。

**7.0.18 旅游车 touring bus**

在旅游线路上运行的公共汽车。车内服务设施比较齐全，乘坐舒适性较好。

**7.0.19 无轨电车 trolley bus**

以集电杆从触线网获取的电能为动力，以轮胎在道路上行驶的客运车辆。

**7.0.20 铰接式无轨电车 articulated trolley bus**

以铰接机构和伸缩棚将前后车厢连接贯通的大容量无轨电车。

**7.0.21 双能源无轨电车 dual-powered trolley bus**

既能从触线网获取电能，又备有车载动力电源的无轨电车。

**7.0.22 单机车 single carriage bus**

只有一节车厢的公共汽（电）车。

**7.0.23 双动力公共汽车 dual-powered bus**

能分别使用内燃机和电动机作动力的公共汽车。

## 8 快速公共汽车交通 (BRT)

### 8.0.1 快速公共汽车 rapid bus

在快速公共汽车交通中使用的高性能、特大型客车。

### 8.0.2 路权 road right

道路使用权。例如专用权、优先权、公用权、无权等。

### 8.0.3 中央公交专用道 median exclusive bus lane

靠近道路中心线的公交专用车道。

### 8.0.4 路侧公交专用道 side exclusive bus lane

靠近道路边线的公交专用车道。

### 8.0.5 物体隔离 object separation

以隔离墩、护栏、隧道或桥梁等物质实体实行车道隔离。

### 8.0.6 岛式车站 island stop

可在站台两侧乘降的车站。

### 8.0.7 侧式车站 side stop

只在站台一侧乘降的车站。

### 8.0.8 封闭式车站 closed stop

与外界隔离,可避雨雪,乘客凭车票进站候车和乘降的车站。

### 8.0.9 站台安全门 safety door of platform

设在站台边缘,使候车区与客车运行区相互隔离的自动门。

### 8.0.10 水平乘降 horizontal riding-alighting

在快速公共汽车或快速轨道交通系统中,站台高度与车内通道地板高度相近,乘降时无明显台阶。

### 8.0.11 列车化运行 trainize operation

由多辆客车组成同一车次,连续进出车站,连续通过路口的

运行方式。

#### 8.0.12 路口等候率 wait ratio at crossing

BRT 车辆在路口停车等候绿灯的次数与其到达路口的总次数之比。

## 9 出租汽车交通

### 9.0.1 出租汽车 taxi

供乘客租用的客运小汽车。也称的士。

### 9.0.2 出租汽车标志 taxi sign

用于识别出租汽车的专用标志，包括图案、顶灯和车身颜色等。

### 9.0.3 顶灯 taxi light

置于车顶上的出租汽车标志灯。

### 9.0.4 出租汽车营业站 taxi station

在较大的客流集散地设置的办理出租汽车业务的场所。

### 9.0.5 出租汽车运营 taxi operating

关于出租汽车的调度、揽客、载客、行驶和结算等服务过程的总称。

### 9.0.6 出租汽车调度站 taxi control station

对所辖出租汽车进行调度和监控的场所。

### 9.0.7 出租汽车停靠点 stop place for taxi

在城市的主要街道及其附近，允许出租汽车停靠并有明显标识的地点。

### 9.0.8 空车 deadhead taxi

处于待租状态的出租车。

### 9.0.9 空车标志灯 unloaded light

表示本车处于待租状态的指示灯。

### 9.0.10 重车 loaded taxi

处于租用状态的出租车。

### 9.0.11 计价 charge the amount

根据里程、时间及车速等运行要素和单价计算租车价格。

**9.0.12 计价器 taximeter**

测量出租汽车的里程、时间及车速等运行要素，并计算租车价格的计量仪器。能实时显示运行要素、单价和收费金额，结算时打印票据。

**9.0.13 计程收费 charge the amount on distance**

按租用中的出租车行驶的里程，计算收费金额。

**9.0.14 计时收费 charge the amount on time**

按租用中的出租车在低速状态行驶的时间，计算加价。

**9.0.15 时距并收 charge the amount on distance and time**

租用中的出租车在低速状态行驶时，按计程和计时同时收费。

**9.0.16 切换速度 switch speed**

计程收费与时距并收的切换点车速。

**9.0.17 低速 low speed**

租用中的出租车的行驶速度等于或低于切换速度（含车速为零）的状态。

**9.0.18 暂停计时 counting pause**

因运营方的原因停车、不进入计时收费状态，车辆重新启动后，此状态消失。

**9.0.19 起程 basic kilometers**

租用出租车的起始计价里程。

**9.0.20 起价 base price**

起程以内的租车价格。

**9.0.21 续程 extended kilometers**

起程以外的计价里程。

**9.0.22 昼间 day time**

按规定以基本单价计费的运营时间（不含终止时间）。

**9.0.23 夜间 night time**

按规定执行夜间加价的运营时间（不含终止时间）。

**9.0.24 基本单价 basic unit price**



按车辆的档次规定的不含起价和加价的每公里租金。

**9.0.25 加价 added price**

在规定条件下，比按基本单价多收的租金。

**9.0.26 单价 unit price**

出租车的总租金除以载客里程，即含起价、基本单价和加价在内的平均每公里租金。

**9.0.27 门到门服务 door to door service**

乘客从出行起点到终点，无需步行和换乘的客运服务。

**9.0.28 电话订车 phone call destine**

乘客通过电话向出租车营业站预订上车的时间、地点、车型和去向等。

**9.0.29 营业站服务 station service**

与固定的营业站联系或办理出租车业务。

**9.0.30 营业站服务半径 station service radius**

在以出租汽车营业站为圆心的一定半径范围内，可调度出租车为乘客提供上门服务。

**9.0.31 出租车 GPS 调度系统 taxi GPS dispatch system**

利用卫星定位技术，对出租车进行实时监控和无线调度的管理系统。

**9.0.32 流动服务 moving service**

出租车在道路上空驶，随时为路边乘客提供服务。也称路抛制服务。

**9.0.33 未应业务 taxi unresponsive service**

因乘行起点地区运力不足、车型不符、去往目的地的道路和安全情况等客观原因，未能承接的租车业务。

**9.0.34 未应率 taxi unresponsive rate**

在统计期内，出租汽车未应业务次数与乘客要车总次数之比，表示出租汽车未能满足乘客需要的程度。

**9.0.35 拒载 refusal service**

出租汽车司机无理拒绝乘客租车的行为。

- 9.0.36 车班载客次数** person-time per shift  
出租汽车一天内一个车班的载客次数。
- 9.0.37 出租汽车载客里程** taxi loaded kilometers  
出租汽车在租用中行驶的里程。
- 9.0.38 出租汽车空驶里程** taxi deadhead kilometers  
出租汽车在运营中空车行驶的里程。
- 9.0.39 出租汽车调度空驶里程** taxi deadhead kilometers for dispatch  
出租汽车由停车地点到达乘客上车地点的空驶里程，或出租汽车揽客空驶的里程。也可简称调空。
- 9.0.40 回程空驶里程** deadhead kilometers for backhaul  
出租汽车运送乘客到达目的地后返回原停车地点的空驶里程。也可简称回空。
- 9.0.41 正常空驶里程** ordinary deadhead kilometers  
出租汽车在运营中，两次业务之间不超过 15 公里（含）的空驶里程。
- 9.0.42 非正常空驶里程** unordinary deadhead kilometers  
出租汽车在运营中，两次业务之间的空驶里程超过 15 公里以外的部分。
- 9.0.43 出租汽车运营里程** revenue kilometers  
定点服务出租汽车的调度空驶里程、载客里程和回程空驶里程之和。  
流动服务出租汽车的载客里程与正常空驶里程之和。
- 9.0.44 出租汽车载客时间** taxi carrying time  
出租汽车在运营中，载客行驶时间与等候乘客时间之和。
- 9.0.45 正常揽客时间** ordinary deadhead time  
出租汽车在运营中，相邻两次业务之间不超过 1 小时（含）的揽客时间。
- 9.0.46 非正常揽客时间** unordinary deadhead time  
出租汽车在运营中，相邻两次业务之间超过 1 小时的揽客时

间（含 1 小时以内的部分）。

**9.0.47** 出租汽车运营时间 taxi operating time

出租汽车载客时间与正常揽客时间之和。

**9.0.48** 载客行驶速度 carrying running speed

出租汽车载客行驶里程与载客行驶时间之比。

**9.0.49** 调度空驶速度 deadhead speed for dispatch

调度空驶里程与调度空驶时间之比。也称接客空驶速度。

**9.0.50** 回程空驶速度 deadhead speed for backhaul

回程空驶里程与回程空驶时间之比。

**9.0.51** 合乘车 cabpool

两位以上乘客合资租用一辆出租汽车。

**9.0.52** 租赁车 rental vehicle

供自驾出行者租用的客车。

## 10 城市轮渡

### 10.1 轮渡设施

#### 10.1.1 渡轮 ferryboat

具有机械动力装置及辅助设施的船舶。

#### 10.1.2 客渡轮 passenger ferry

用于城市客渡的渡轮。

#### 10.1.3 车渡轮 vehicle ferry

用于城市车渡的渡轮。

#### 10.1.4 驳船 barge

被拖挂航行的无动力装置的船舶。

#### 10.1.5 客渡驳 passenger barge

用于城市客渡的驳船。

#### 10.1.6 车渡驳 vehicle barge

用于城市车渡的驳船。

#### 10.1.7 高速客船 rapid passenger boat

静水航速为每小时 35 公里以上的内河客船。

#### 10.1.8 游览船 touring boat

用于游览、观光和娱乐的客船。

#### 10.1.9 客舱 class berth

在客渡轮中供乘客停留的舱室。

#### 10.1.10 机舱 engine room

在渡轮中设置动力和机电设备的舱室。

#### 10.1.11 前舱 front cabin

靠近船艏的舱室。

#### 10.1.12 后舱 back cabin

靠近船艉的舱室。

**10.1.13 客渡轮额定载客量** rated passenger capacity of passenger ferry

船舶检验部门核定的客渡轮的允许载客人数。也称渡轮客位数。

**10.1.14 客渡轮定员** rated person capacity of passenger ferry  
客渡轮额定载客量与航务组人数之和。

**10.1.15 救生浮具** lifesaving float

为落水者提供浮力的救生用具，例如救生圈、救生衣等。

**10.1.16 船舶电台** ferry radio station

用于渡轮对调度和海事部门的业务联系、通报航行动态、报告险情及呼救等的无线通信设备。

**10.1.17 对外扩音装置** amplifier device

用于渡轮对轮渡码头和过往船舶以语音表达航行意图的扩音装置。

**10.1.18 号笛** hooter

用于渡轮对轮渡码头和过往船舶以笛声表达航行意图的装置。

**10.1.19 号钟** direct bell (siren)

用于渡轮对轮渡码头和过往船舶以钟声表达航行意图的装置。

**10.1.20 号灯** signal light

用于渡轮在夜间对轮渡码头和过往船舶以灯光表达航行意图的装置。

**10.1.21 号旗** semaphore flags

用于渡轮在白天对轮渡码头和过往船舶以旗语表达航行意图的信号旗。

**10.1.22 标志旗** indicator flag

表示轮船的工作性质及所属关系的旗帜。

**10.1.23 轮渡航线** liner

渡轮在江河、湖泊或海峡的码头之间运行的路线。也可简称

航线。

**10.1.24 横江轮渡** river-crossing ferry

两岸码头之间的距离小于当地江面宽度 1.5 倍的过江轮渡。

**10.1.25 斜江轮渡** angled river-crossing ferry

两岸码头之间的距离为当地江面宽度 1.5 至 3 倍的过江轮渡。

**10.1.26 顺江轮渡** along river ferry

起止码头之间的距离大于当地江面宽度 3 倍的轮渡。有的设有中途站，有的不设中途站；有的过江，有的不过江。

**10.1.27 轮渡码头** ferry jetty

供渡轮停靠和乘客（车辆）购票、候船和乘降的场所。也可简称码头。

**10.1.28 趸船** storage barge

固定在江、湖、海边，供渡轮停靠和乘客乘降的，无动力装置的矩形平底船。

**10.1.29 跳桥** float gangboard

在趸船和边岸之间，用跳船和跳板搭成的浮桥。

**10.1.30 跳船** pontoon boat

支撑跳板的船形浮体。

**10.1.31 跳板** gangplank

搭放在趸船、跳船和边岸之间的桥板。

## 10.2 航 行

**10.2.1 配船数** fitted out ships

为一条线路配备的渡轮数。

**10.2.2 航行时刻表** shipping schedule

一条航线全天应完成的运行计划的表格。其中包括航班、船号、航务组、开船时刻、到达终点码头时刻等。也称航行计划表。

**10.2.3 航行日志** shipping log

本渡轮当天各航班航行情况的记录。

#### 10.2.4 轮机日志 engine log

本渡轮当天各航班机舱设备运行情况的记录。

#### 10.2.5 航务组 shipping crew

在同一航班上为乘客服务的工作人员的组合。

#### 10.2.6 航班 ship shift

一条航线在一天中，按时间顺序编排的渡轮往返航行的次序数。也称航次。

#### 10.2.7 上水航行 upstream shipping

渡轮的船艏面向河湖上游或规定基点的航行。简称上行。

#### 10.2.8 下水航行 downstream shipping

渡轮的船艏面向河湖下游或背向规定基点的航行。简称下行。

#### 10.2.9 开航 shipping

渡轮按调度指令开始航行。

#### 10.2.10 首班船 first ship

在一条航线上，每天开出的第一班渡轮。

#### 10.2.11 末班船 final ship

在一条航线上，每天开出的最后一班渡轮。

#### 10.2.12 首班船时间 first ship time

首班船的开航时刻。

#### 10.2.13 末班船时间 final ship time

末班船的开航时刻。

#### 10.2.14 上客时间 boarding time

渡轮开航前，乘客（车辆）登船的时间。

#### 10.2.15 下客时间 alighting time

渡轮停靠码头后，乘客（车辆）下船登岸的时间。

#### 10.2.16 停泊时间 anchor time

运营中的渡轮在码头或途中，动力装置停止运转的时间。

#### 10.2.17 晚点船 late ship

晚点到达终点码头的渡轮。

**10.2.18 误班船 delay ship**

误班后才开出的渡轮。

**10.2.19 误班 delay**

渡轮因故不能按时开航，其延误时间超过一个航班以上。

**10.2.20 误班时间 delay time**

误班船的实际开航时刻与航行时刻表规定时刻之差。

**10.2.21 收船时间 off-shipping time**

末班船到达终点码头结束运营的时刻。

**10.2.22 开航正点率 on-time shipping rate**

在统计期内，正点开航的班数占开航总班数的百分比。

**10.2.23 重航里程 loaded shipping kilometers**

渡轮载客航行的里程。

**10.2.24 空航里程 deadhead shipping kilometers**

渡轮不载客航行的里程。

**10.2.25 包航里程 charter boat kilometers**

机关、团体等包乘客渡轮的航行里程。

**10.2.26 封航 banning shipping**

因水势汹涌、流急等全流域性的险情或其他情况而停止一切船舶航行。

**10.2.27 停航 suspend shipping service**

因大雾等局部暂时的险情或其他情况而停止部分航线、航班航行。

**10.2.28 禁航 no shipping**

因水下或上空施工作业而禁止在施工区域附近航行。

**10.2.29 航行意图 sail intention**

渡轮将要进行停靠、直行、转向、加速、减速、开车、停车、倒车、抛锚和求救等行为。



## 11 客运索道、缆车

### 11.0.1 架空索道 ropeway

将钢索悬挂在支承结构上，作为客车运行轨道的客运系统。也可简称索道。

### 11.0.2 双往复式索道 double to-and-fro ropeway

两个客车分别沿线路两侧的承载索交替往复运行的索道。

### 11.0.3 循环式索道 circulating ropeway

多个吊厢（椅）沿线路两侧的运载索循环运行的索道。

### 11.0.4 水平长度 horizontal (level) length

索道或缆车线路从起点站口到终点站口的水平投影长度。

### 11.0.5 高差 difference in level

索道或缆车线路从起点站口到终点站口的标高之差。

### 11.0.6 斜长 sloping length

索道或缆车线路从起点站口到终点站口的直线距离。

### 11.0.7 爬坡角 upgrade angle

索道客车（吊厢、椅）的悬挂处，钢索垂悬曲线的切线与水平面的夹角。

### 11.0.8 索距 gauge (track centers)

索道线路两侧的承载索或运载索中心线之间的水平距离。

### 11.0.9 站房 station

位于客运索道或缆车线路两端，供乘客候车和乘降的建筑物及相关设施的总称。

### 11.0.10 上站 mountain station (upper station)

设在客运索道或缆车线路高端的站房。

### 11.0.11 下站 valley station (lower station)

设在客运索道或缆车线路低端的站房。

- 11.0.12 锚固站 anchorage station**  
在索道上设置钢索锚固装置的站房。
- 11.0.13 锚固座 anchorage**  
钢索锚固端的构筑物。
- 11.0.14 张紧站 tension station**  
在索道上设置钢索张紧装置的站房。
- 11.0.15 张紧重锤 tension weight**  
悬挂在钢索的适当位置，以其重力保持钢索一定张力的装置。
- 11.0.16 驱动站 driving station**  
在客运索道（缆车）系统中，设有驱动机的站房。
- 11.0.17 驱动机 drive**  
在客运索道（缆车）系统中，由电动机、制动器和驱动轮组成的带动牵引索和客车运行的装置。
- 11.0.18 迂回站 return station**  
在索道系统中，设有牵引索或运载索自动回转装置的站房。
- 11.0.19 索道支架 telfer bracket ropeway trestle**  
在索道系统中用以支承钢索的构筑物。
- 11.0.20 钢索 steel wire rope**  
在索道、缆车、电梯系统中使用的钢丝绳的总称。
- 11.0.21 承载索 track rope (carrying rope)**  
在索道中用于客车支承和导向的钢索。
- 11.0.22 牵引索 hauling rope**  
在索道或缆车系统中，用于客车牵引的钢索。
- 11.0.23 运载索 transport rope**  
既是承载索又是牵引索的钢索。
- 11.0.24 辅助索 auxiliary rope**  
在往复式索道上作救护用的有独立驱动的钢索。
- 11.0.25 避雷索 lightning cable**  
平行架设在索道上方的避雷用钢索。

**11.0.26 索道客车 ropeway passenger car (cabin)**

由行走小车、吊架和客厢组成的沿承载索行驶的载客设备。

**11.0.27 索道救援车 ropeway rescue car**

当索道客车因故在中途停车时，由辅助索牵引的将乘客接救到车站的小车。

**11.0.28 救援吊篮 rescue basket**

当索道客车因故在中途停车时，由乘务员操作的将乘客降落到地面的吊篮。

**11.0.29 吊厢 cabinlift**

由吊架和客厢组成的悬挂在运载索上的载客设备。

**11.0.30 吊椅 chairlift**

由吊架和座椅组成的悬挂在运载索上的载客设备。

**11.0.31 抱索器 rope-grip**

用于索道客车（吊厢、吊椅）与牵引索（运载索）相连接的装置。

**11.0.32 固定式抱索器 fixed grip**

紧固在牵引索（运载索）上的抱索器。

**11.0.33 脱挂式抱索器 detachable type grip**

在进出站房时能与运载索脱开和挂结的抱索器。

**11.0.34 缆车 cable car**

由钢索牵引的沿坡面轨道运行的客车。

**11.0.35 行程限位器 motion limiter (travel limiter)**

在索道、缆车和电梯系统中，当客车（轿厢）接近和到达停车位置时，能自动减速和停车的装置。

**11.0.36 速度限制器 speed limiter**

在索道、缆车、扶梯和电梯系统中，当运行速度超过额定值时，能自动减速的装置。

**11.0.37 超载限制器 overload limiter**

在索道、缆车和电梯系统中，当客车（轿厢）载荷超过额定值时，能发出警告信号并使客车（轿厢）不能起动的安全

装置。

**11.0.38 牵引索松弛停车器 slack rope stop**

在索道系统中，当牵引索松弛超过规定值时，能自动停止运行的装置。

## 12 客运扶梯、电梯

### 12.0.1 自动扶梯 escalator

由循环运行的电动梯级和扶手带沿坡面运送乘客的设备。

### 12.0.2 升降高度 rise of escalator

自动扶梯或电梯的进、出口处地板表面之间的垂直距离。

### 12.0.3 扶梯倾斜角 inclination angle of escalator

梯级和扶手带运行方向与水平面之间的夹角。

### 12.0.4 梯级 steps

在自动扶梯中供乘客站立的阶梯状运输单元。

### 12.0.5 扶手带 handrail

在自动扶梯中与梯级同步运行的供乘客握扶的带状部件。

### 12.0.6 扶手带防夹装置 anti-nip device for handrail

在自动扶梯入口处，当乘客手指或其他物品被夹进扶手带缝隙时，能使自动扶梯停止运行的装置。

### 12.0.7 电梯 elevator

由轿厢、导轨、井道、曳引绳、曳引机、对重等组成的垂直运送乘客的电动升降设备。

### 12.0.8 轿厢 lift car

能沿垂直导轨移动的装载乘客的箱形轿体。

### 12.0.9 导轨 guide rail

供轿厢和对重垂直运行的导向轨。

### 12.0.10 井道 well (shaft)

容纳轿厢和对重沿导轨垂直运行的建筑空间。

### 12.0.11 曳引绳 hoist rope

在曳引机的驱动下带动轿厢和对重交替升降的钢丝绳。

### 12.0.12 曳引机 traction machine

由电动机、制动器和曳引轮组成的带动曳引绳、轿厢和对重运行的装置。

**12.0.13 对重 counterweight**

由曳引绳经曳引轮与轿厢连接，在运行过程中起重力平衡作用的装置。

**12.0.14 层站 landing**

在各楼层供乘客候车和出入轿厢的场地。也称层厅。

**12.0.15 平层 leveling**

轿厢停靠时，使轿厢地面停到层站地面的同一高度。

**12.0.16 平层准确度 leveling accuracy**

轿厢停稳后，轿厢地面与层站地面之间在高度上的偏差值。计量单位：毫米。

**12.0.17 联锁装置 door interlock (door locking device)**

轿厢门与层站门联动关闭并锁紧后，轿厢方能开始运行的机电控制装置。

# 中文索引

## B

巴士	7.0.1
班车	4.2.73
班次	4.2.23
包车	4.2.72
包航里程	10.2.25
保养	5.0.1
保养场	5.0.15
报修	5.0.11
报站显示屏	3.3.15
抱索器	11.0.31
半封闭线路	3.1.36
本票	4.3.13
备用车	4.2.12
避雷索	11.0.25
标车综合定员	6.0.33
标志旗	10.1.22
标准车(船)型	6.0.8
标准运营车(船)数	6.0.6
驳船	10.1.4
补票	4.3.26
步行距离	4.1.14
步行时间	4.1.19

## C

侧式车站	8.0.7
层厅	12.0.14
层站	12.0.14
超载限制器	11.0.37
常规公共交通	2.2.1
长途公共汽车	7.0.17
长途线路	3.1.21
车班	4.2.24
车班行程	6.0.24
车班载客次数	9.0.36
车(船)公里	6.0.21
车(船)票	4.3.2
车(船)日	6.0.9
车(船)日行程	6.0.23
车(船)容	4.4.21
车(船)型换算系数	6.0.7
车次	4.2.23
车次兑现率	4.2.71
车渡驳	10.1.6
车渡轮	10.1.3
车(船)况	4.4.20
车辆保养周期	5.0.3
车辆定位	3.5.8
车辆定员	3.3.39
车辆动态位置	3.5.7
车辆运营数据	3.5.15
车门防夹装置	3.3.19
车门开度	3.3.29



车内净高 .....	3. 3. 27
车内通道.....	3. 3. 4
车内通道地板高度 .....	3. 3. 30
车内允许噪声 .....	3. 3. 23
车外允许噪声 .....	3. 3. 22
车厢.....	3. 3. 1
车厢（客舱）服务合格率.....	4. 4. 5
车厢空调 .....	3. 3. 16
车厢（客舱）清洁合格率.....	4. 4. 6
车厢站立面积 .....	3. 3. 35
车用监视设备 .....	3. 3. 18
车站.....	3. 2. 1
车站服务半径 .....	3. 2. 21
车站序号.....	3. 2. 3
成人月票 .....	4. 3. 18
承载索.....	11. 0. 21
城郊公共汽车 .....	7. 0. 16
城市车渡 .....	2. 2. 11
城市公共交通.....	2. 1. 1
城市公共交通工程.....	2. 1. 6
城市交通结构 .....	2. 1. 12
城市客渡 .....	2. 2. 10
城市快速公共交通系统 .....	2. 1. 10
城市轮渡.....	2. 2. 9
乘降.....	4. 1. 8
乘距 .....	4. 1. 10
乘客.....	2. 1. 5
乘客投诉 .....	4. 4. 36
乘客满意度 .....	4. 4. 37
乘客情况抽样调查 .....	4. 1. 52

乘务纠纷 .....	4.4.27
乘务组 .....	4.2.5
乘行 .....	4.1.7
乘行时间 .....	4.1.21
乘行舒适性 .....	3.3.26
出场车 .....	4.2.17
出场时间 .....	4.2.66
出行方式 .....	4.1.2
出行距离 .....	4.1.9
出行时耗 .....	4.1.18
出行时间 .....	4.1.18
出行信息 .....	3.5.5
出行信息查询系统 .....	3.5.4
出租车 GPS 调度系统 .....	9.0.31
出租汽车 .....	9.0.1
出租汽车标志 .....	9.0.2
出租汽车空驶里程 .....	9.0.38
出租汽车调度空驶里程 .....	9.0.39
出租汽车调度站 .....	9.0.6
出租汽车交通 .....	2.2.8
出租汽车停靠点 .....	9.0.7
出租汽车营业站 .....	9.0.4
出租汽车运营 .....	9.0.5
出租汽车运营里程 .....	9.0.43
出租汽车运营时间 .....	9.0.47
出租汽车载客里程 .....	9.0.37
出租汽车载客时间 .....	9.0.44
触线 .....	3.4.8
触线高度 .....	3.4.10
触线间距 .....	3.4.11

触线网.....	3.4.5
触线网长度.....	3.4.9
船舶电台.....	10.1.16
串车.....	4.2.57

## D

搭载物品购票标准.....	4.3.30
大间隔.....	4.2.58
大客流.....	4.1.46
大运力公共交通.....	2.2.3
待命时间.....	4.2.61
单班车.....	4.2.15
单边供电.....	3.4.21
单机车.....	7.0.22
单程.....	4.2.43
单程时间.....	4.2.42
单程载客时间.....	4.2.44
单价.....	9.0.26
单位客位里程成本.....	6.0.31
单位客运周转量成本.....	6.0.32
单位运营里程成本.....	6.0.30
单向客运能力.....	2.2.4
单行路段.....	3.1.31
单一票制.....	4.3.7
导乘板.....	3.3.21
导轨.....	12.0.9
岛式车站.....	8.0.6
导向标志.....	4.4.13
灯阻时间.....	4.2.65
低地板公共汽车.....	7.0.6

低级保养	5.0.6
低速	9.0.17
的士	9.0.1
电动公共汽车	7.0.14
电话订车	9.0.28
电脑报站机	3.3.14
电视监视系统	3.5.3
电梯	12.0.7
电子车(船)票	4.3.21
电子收费机	3.3.9
电子站牌	3.5.24
吊厢	11.0.29
吊椅	11.0.30
调度	4.2.3
调度空驶时间	4.2.63
调度空驶速度	9.0.49
调度空驶里程	6.0.20
调度指令	4.2.4
调度站	3.2.9
调度中心	3.5.23
顶窗	3.3.17
顶灯	9.0.3
定位误差	3.5.9
定位信标	3.5.10
读卡机	4.3.22
渡轮	10.1.1
渡轮客位数	10.1.13
端点站	3.2.7
对外扩音装置	10.1.17
对重	12.0.13

趸船..... 10.1.28

## E

额定载客量 ..... 3.3.38

额定站立密度 ..... 3.3.36

额定站位数 ..... 3.3.37

## F

发车间隔 ..... 4.2.51

发车频率 ..... 4.2.52

发车显示牌 ..... 3.5.25

发车正点率 ..... 4.2.35

发光路牌..... 3.3.6

罚票 ..... 4.3.27

防雨密封性 ..... 3.3.24

放站运行 ..... 4.2.59

非正常空驶里程 ..... 9.0.42

非正常揽客时间 ..... 9.0.46

废票 ..... 4.3.28

分班 ..... 4.2.26

分段票制..... 4.3.8

分级保养制..... 5.0.2

封闭式车站..... 8.0.8

封航..... 10.2.26

扶手带 ..... 12.0.5

扶手带防夹装置 ..... 12.0.6

扶手杆 ..... 3.3.12

扶手柱 ..... 3.3.11

扶梯倾斜角 ..... 12.0.3

服务标志 ..... 4.4.11

服务合格率	4.4.4
服务热线	4.4.10
服务设施	4.4.9
服务态度	4.4.8
服务用语	4.4.7
服务质量	4.4.3
辅助索	11.0.24

## G

赶点	4.2.40
钢索	11.0.20
港湾式车站	3.2.18
高保	5.0.7
高差	11.0.5
高单向	4.1.33
高地板公共汽车	7.0.7
高断面	4.1.35
高峰车	4.2.10
高峰时间	4.1.28
高峰小时	4.1.31
高峰小时乘车(船)率	4.1.32
高峰小时满载率	4.2.70
高峰线路	3.1.25
高峰主流向	4.1.33
高级保养	5.0.7
高速客船	10.1.7
公共交通标志	2.1.14
公共交通车站	3.2.1
公共交通出行	4.1.3
公共交通出行量	4.1.5

公共交通出行率	4.1.6
公共交通方式	2.1.2
公共交通覆盖率	4.4.18
公共交通覆盖面积	4.4.17
公共交通工具	2.1.3
公共交通规划	2.1.7
公共交通企业	2.1.15
公共交通线路	3.1.1
公共交通线路图	4.4.16
公共交通线路设施	3.1.17
公共交通线路网	3.1.8
公共交通信息系统	2.1.11
公共交通优先	2.1.13
公共交通运营	2.1.8
公共交通综合枢纽	3.2.16
公共汽车	7.0.1
公共汽车交通	2.2.5
公交车辆保有率	4.4.19
公交电子地图	3.5.17
公交逆向专用道	3.1.34
公交一卡通	4.3.24
公交优先信号系统	3.5.30
公交专用车道	3.1.33
公交专用车道监视系统	3.5.29
公交专用道路	3.1.32
工作车(船)率	6.0.14
工作车(船)日数	6.0.12
工作车(船)时数	6.0.16
供电制式	3.4.2
供电分区	3.4.13

供电距离 .....	3.4.14
固定式抱索器 .....	11.0.32
故障停车 .....	4.4.32
过站 .....	4.3.29

## H

航班 .....	10.2.6
航次 .....	10.2.6
航务组 .....	10.2.5
航行日志 .....	10.2.3
航行时刻表 .....	10.2.2
航行意图 .....	10.2.29
号笛 .....	10.1.18
号灯 .....	10.1.20
号旗 .....	10.1.21
号钟 .....	10.1.19
合乘车 .....	9.0.51
横江轮渡 .....	10.1.24
后舱 .....	10.1.12
后置发动机公共汽车 .....	7.0.9
候乘时间 .....	4.1.20
候车廊 .....	3.2.27
候车亭 .....	3.2.26
换乘 .....	4.1.15
换乘方便性 .....	4.1.23
换乘距离 .....	4.1.17
换乘时间 .....	4.1.22
换乘站 .....	3.2.14
环行线路 .....	3.1.28
回场车 .....	4.2.18



回场时间 .....	4.2.67
回车道 .....	3.2.29
回车里程 .....	3.1.4
回程空驶里程 .....	9.0.40
回程空驶速度 .....	9.0.50
回空 .....	9.0.40
混合燃料公共汽车 .....	7.0.13

## J

加班车 .....	4.2.11
加价 .....	9.0.25
架空接触网 .....	3.4.5
架空索道 .....	11.0.1
驾驶员隔栏 .....	3.3.10
基本单价 .....	9.0.24
机舱 .....	10.1.10
机动车 .....	4.2.12
集电杆 .....	3.4.23
计程票制 .....	4.3.8
计程收费 .....	9.0.13
计价 .....	9.0.11
计价器 .....	9.0.12
计时收费 .....	9.0.14
计算机辅助调度 .....	3.5.19
计算机辅助线网优化 .....	3.5.28
技术速度 .....	6.0.29
集中调度 .....	3.5.21
铰接式公共汽车 .....	7.0.2
铰接式无轨电车 .....	7.0.20
郊区线路 .....	3.1.20

轿厢 .....	12.0.8
接触网最大短路电流 .....	3.4.18
接触网最小短路电流 .....	3.4.17
接地链 .....	3.4.24
接客空驶速度 .....	9.0.49
节假日客流调查 .....	4.1.53
进场车 .....	4.2.18
禁航 .....	10.2.28
禁止标志 .....	4.4.15
井道 .....	12.0.10
警示标志 .....	4.4.14
救生浮具 .....	10.1.15
救援吊篮 .....	11.0.28
居民出行 .....	4.1.1
居民出行量 .....	4.1.4
拒载 .....	9.0.35

## K

开航 .....	10.2.9
开航正点率 .....	10.2.22
客舱 .....	10.1.9
客渡驳 .....	10.1.5
客渡轮 .....	10.1.2
客渡轮定员 .....	10.1.14
客渡轮额定载客量 .....	10.1.13
客流 .....	4.1.26
客流调查 .....	4.1.48
客流断面 .....	4.1.34
客流断面不均衡系数 .....	4.1.38
客流方向不均衡系数 .....	4.1.37

客流集结量 .....	4. 1. 40
客流集散点 .....	4. 1. 43
客流集散量 .....	4. 1. 42
客流量 .....	4. 1. 27
客流时间不均衡系数 .....	4. 1. 39
客流疏散量 .....	4. 1. 41
客流特性 .....	4. 1. 47
客流图 .....	4. 1. 36
客流预测 .....	4. 1. 56
客流主干线 .....	4. 1. 45
客流主流向 .....	4. 1. 44
客流走廊 .....	4. 1. 45
客伤事故 .....	4. 4. 34
客位里程 .....	6. 0. 25
客位数 .....	3. 3. 38
客厢 .....	3. 3. 1
客运 .....	2. 1. 4
客运电梯 .....	2. 2. 15
客运扶梯 .....	2. 2. 14
客运服务 .....	4. 4. 2
客运缆车 .....	2. 2. 13
客运工作量 .....	6. 0. 3
客运量 .....	6. 0. 1
客运索道 .....	2. 2. 12
客运周转量 .....	6. 0. 3
客源 .....	4. 1. 25
客座 .....	3. 3. 3
空车 .....	9. 0. 8
空车标志灯 .....	9. 0. 9
空航里程 .....	10. 2. 24

空调公共汽车·····	7.0.5
跨线车·····	4.2.8
快车线路·····	3.1.26
快速公共汽车·····	8.0.1
快速公共汽车交通（BRT）·····	2.2.7
馈线·····	3.4.7

## L

拉手环·····	3.3.13
劳动配班数·····	4.2.20
缆车·····	11.0.34
里程·····	4.1.12
里程表定位法·····	3.5.12
里程利用率·····	6.0.22
例行保养·····	5.0.4
联合月票·····	4.3.17
联锁装置·····	12.0.17
联运车·····	4.2.8
两用燃料公共汽车·····	7.0.12
列车化运行·····	8.0.11
临时线路·····	3.1.27
零票·····	4.3.12
流动服务·····	9.0.32
路侧公交专用道·····	8.0.4
路口等候率·····	8.0.12
路牌·····	3.3.5
路抛制服务·····	9.0.32
路权·····	8.0.2
旅行速度·····	6.0.28
旅游车·····	7.0.18

旅游线路 .....	3. 1. 22
轮渡航线 .....	10. 1. 23
轮渡码头 .....	10. 1. 27
轮机日志 .....	10. 2. 4

## M

码头 .....	10. 1. 27
满载率 .....	4. 2. 69
锚固站 .....	11. 0. 12
锚固座 .....	11. 0. 13
免费乘车（船） .....	4. 3. 25
门到门服务 .....	9. 0. 27
末班车 .....	4. 2. 14
末班车时间 .....	4. 2. 49
末班船 .....	10. 2. 11
末班船时间 .....	10. 2. 13
末端电压 .....	3. 4. 19
末站 .....	3. 2. 11

## N

内环线路 .....	3. 1. 29
------------	----------

## O

O-D 调查 .....	4. 1. 55
--------------	----------

## P

爬坡角 .....	11. 0. 7
配船数 .....	10. 2. 1
票价 .....	4. 3. 3
票价补贴 .....	4. 3. 5

票价级差 .....	4.3.10
票价率.....	4.3.4
票类 .....	4.3.11
票务.....	4.3.1
票制.....	4.3.6
平层.....	12.0.15
平层准确度.....	12.0.16
平均乘距 .....	4.1.13
平均换乘率 .....	4.1.16
平均运距 .....	4.1.13
平均站距 .....	3.2.20
普通票 .....	4.3.12

## Q

起程 .....	9.0.19
起点站.....	3.2.5
起价 .....	9.0.20
起讫点调查 .....	4.1.55
起始票价.....	4.3.9
起止站.....	3.2.7
前舱.....	10.1.11
牵引变电所.....	3.4.3
牵引供电系统.....	3.4.1
牵引索.....	11.0.22
牵引索松弛停车器.....	11.0.38
牵引网.....	3.4.4
牵引整流机组 .....	3.4.15
强制维护.....	5.0.9
抢修 .....	5.0.12
抢修车 .....	5.0.13

切换速度 .....	9.0.16
区间车 .....	4.2.7
区域调度 .....	3.5.21
驱动器 .....	11.0.17
驱动站 .....	11.0.16
全封闭线路 .....	3.1.35
全面客流调查 .....	4.1.49

## R

人次 .....	6.0.2
人车比 .....	6.0.33
人公里 .....	6.0.4
人均客位里程 .....	6.0.36
人均客运量 .....	6.0.35
人均客运周转量 .....	6.0.34
人均运营里程 .....	6.0.37
人均运营收入 .....	6.0.38

## S

上车辅助装置 .....	3.3.20
上客时间 .....	10.2.14
上水航行 .....	10.2.7
上行 .....	4.2.30
上站 .....	11.0.10
升降高度 .....	12.0.2
时距并收 .....	9.0.15
时区 .....	4.2.31
时组 .....	4.2.31
实时调度 .....	3.5.18
始发站 .....	3.2.5

市区公共汽车 .....	7.0.15
市区线路 .....	3.1.19
市区月票 .....	4.3.15
视情修理 .....	5.0.10
收车时间 .....	4.2.50
收船时间.....	10.2.21
首班车 .....	4.2.13
首班车时间 .....	4.2.48
首班船.....	10.2.10
首班船时间.....	10.2.12
首末站 .....	3.2.12
首末站停车时间 .....	4.2.47
首站 .....	3.2.10
受电器 .....	3.4.22
售票台.....	3.3.7
枢纽站 .....	3.2.15
甩客 .....	4.4.28
甩站 .....	4.4.29
双班车 .....	4.2.16
双边供电 .....	3.4.20
双层公共汽车.....	7.0.3
双动力公共汽车 .....	7.0.23
双极触线牵引网.....	3.4.6
双能源无轨电车 .....	7.0.21
双往复式索道 .....	11.0.2
水平长度 .....	11.0.4
水平乘降 .....	8.0.10
顺江轮渡.....	10.1.26
速度限制器.....	11.0.36
索道 .....	11.0.1



索道救援车·····	11.0.27
索道客车·····	11.0.26
索距·····	11.0.8
随车客流调查·····	4.1.50

## T

踏步级间高度·····	3.3.32
梯级·····	12.0.4
提示标志·····	4.4.12
替班·····	4.2.27
调空·····	9.0.39
跳板·····	10.1.31
跳船·····	10.1.30
跳桥·····	10.1.29
跳站运行·····	4.2.60
停泊时间·····	10.2.16
停车标志·····	3.2.25
停车坪·····	3.2.28
停车场·····	5.0.14
停航·····	10.2.27
停站时间·····	4.2.45
通道宽度·····	3.3.28
通道式公共汽车·····	7.0.2
通用月票·····	4.3.16
投币机·····	3.3.8
脱挂式抱索器·····	11.0.33

## W

外环线路·····	3.1.30
晚点·····	4.2.38

晚点船	10.2.17
晚高峰	4.1.30
完好车（船）利用率	6.0.15
完好车（船）率	6.0.13
完好车（船）日数	6.0.11
卫星定位法	3.5.13
未应率	9.0.34
未应业务	9.0.33
文明乘车（船）	4.4.26
文明服务	4.4.25
无轨电车	7.0.19
无轨电车交通	2.2.6
无轨电车偏线距离	3.4.12
无人售票	4.3.20
无线通信系统	3.5.2
无障碍公共汽车	7.0.8
物体隔离	8.0.5
误班	10.2.19
误班船	10.2.18
误班时间	10.2.20

## X

下客时间	10.2.15
下水航行	10.2.8
下行	4.2.29
下站	11.0.11
线路	3.1.1
线路长度	3.1.2
线路车	4.2.6
线路重复系数	3.1.11

线路调度 .....	3. 5. 22
线路断面 .....	4. 1. 34
线路非直线系数 .....	3. 1. 12
线路负荷 .....	3. 1. 13
线路负荷密度 .....	3. 1. 14
线路名 .....	3. 1. 18
线路配车数 .....	4. 2. 19
线路平均长度.....	3. 1. 7
线路周长.....	3. 1. 3
线路条数.....	3. 1. 5
线路网长度.....	3. 1. 9
线路网密度 .....	3. 1. 10
线路衔接 .....	3. 1. 15
线路运行记录表 .....	4. 2. 33
线路总长度.....	3. 1. 6
线网优化 .....	3. 1. 16
小公共汽车.....	7. 0. 4
校车 .....	4. 2. 74
斜长 .....	11. 0. 6
斜江轮渡.....	10. 1. 25
信标定位法 .....	3. 5. 11
行车（船）责任事故 .....	4. 4. 33
行车（船）责任事故频率 .....	4. 4. 35
行车间隔 .....	4. 2. 53
行车路单 .....	4. 2. 32
行车频率 .....	4. 2. 54
行车时刻表 .....	4. 2. 21
行车指令.....	4. 2. 4
行程限位器.....	11. 0. 35
行驶平顺性 .....	3. 3. 25

续程 .....	9.0.21
学生月票 .....	4.3.19
循环式索道 .....	11.0.3

## Y

压点 .....	4.2.39
压缩天然气公共汽车 .....	7.0.10
沿途站 .....	3.2.8
延误时间 .....	4.2.64
液化石油气公共汽车 .....	7.0.11
夜间 .....	9.0.23
夜间线路 .....	3.1.24
游览船 .....	10.1.8
曳引机 .....	12.0.12
曳引绳 .....	12.0.11
一级踏步 .....	3.3.2
一级踏步高度 .....	3.3.31
仪容 .....	4.4.23
营业站服务 .....	9.0.29
营业站服务半径 .....	9.0.30
有线通信系统 .....	3.5.1
迂回站 .....	11.0.18
月票 .....	4.3.14
月票调查 .....	4.1.54
越站 .....	4.3.29
远程调度 .....	3.5.20
运距 .....	4.1.11
运力利用率 .....	6.0.26
运送速度 .....	6.0.28
运行 .....	4.2.1

运行时刻表 .....	4. 2. 21
运行时刻偏离量 .....	3. 5. 14
运行图 .....	4. 2. 22
运行秩序 .....	4. 2. 56
运行状况 .....	4. 2. 55
运行正点率 .....	4. 2. 36
运行周期 .....	4. 2. 28
运营安全.....	4. 4. 1
运营车（船）.....	4. 2. 2
运营车（船）数.....	6. 0. 5
运营车（船）日数 .....	6. 0. 10
运营调度.....	4. 2. 3
运营纪律 .....	4. 4. 24
运营里程 .....	6. 0. 18
运营图像 .....	3. 5. 16
运营时间 .....	4. 2. 41
运营时刻表自动优化 .....	3. 5. 27
运营收入 .....	6. 0. 39
运营数据自动统计 .....	3. 5. 26
运营速度 .....	6. 0. 27
运载索.....	11. 0. 23

## Z

载客里程 .....	6. 0. 19
载客量 .....	4. 2. 68
载客时间 .....	4. 2. 62
载客行驶速度 .....	9. 0. 48
暂停计时 .....	9. 0. 18
早点 .....	4. 2. 37
早高峰 .....	4. 1. 29

站房	11.0.9
站距	3.2.19
站号	3.2.3
站名	3.2.2
站牌	3.2.4
站容	4.4.22
站台	3.2.22
站台安全门	8.0.9
站台长度	3.2.23
站台高度	3.2.24
张紧站	11.0.14
张紧重锤	11.0.15
招呼站	3.2.17
折返里程	3.1.4
折返线	3.2.29
正常空驶里程	9.0.41
正常揽客时间	9.0.45
正点	4.2.34
整班	4.2.25
整流机组负荷等级	3.4.16
直达车	4.2.9
智能调度系统	3.5.6
滞留乘客	4.4.31
滞站	4.4.30
滞站时间	4.2.46
中途站	3.2.8
中央公交专用道	8.0.3
中心站	3.2.13
中运量公共交通	2.2.2
终点站	3.2.6

重车 .....	9.0.10
重航里程 .....	10.2.23
昼间 .....	9.0.22
昼夜线路 .....	3.1.23
驻车换乘 .....	4.1.24
驻站维修 .....	5.0.5
驻站客流调查 .....	4.1.51
准点 .....	4.2.34
自动扶梯 .....	12.0.1
自动票务系统 .....	4.3.23
自动售检票系统 .....	4.3.23
总成互换 .....	5.0.8
总行驶（航行）里程 .....	6.0.17
租赁车 .....	9.0.52
最大客流断面 .....	4.1.35
坐位间距 .....	3.3.33
坐位数 .....	3.3.34

## 英文索引

### A

- accelerated run ..... 4. 2. 40
- added price ..... 9. 0. 25
- air-conditioning bus ..... 7. 0. 5
- air conditoning device in carriage ..... 3. 3. 16
- alighting time ..... 10. 2. 15
- all-separated line ..... 3. 1. 35
- along river ferry ..... 10. 1. 26
- amplifier device ..... 10. 1. 17
- anchor time ..... 10. 2. 16
- angled river-crossing ferry ..... 10. 1. 25
- anti-nip device ..... 3. 3. 19
- anti-nip device for handrail ..... 12. 0. 6
- anchorage ..... 11. 0. 13
- anchorage station ..... 11. 0. 12
- articulated bus ..... 7. 0. 2
- articulated trolley bus ..... 7. 0. 20
- a set of rectifier-transformer for traction ..... 3. 4. 15
- attendant appearance ..... 4. 4. 23
- automatic fare collection (AFC) system ..... 4. 3. 23
- automatic optimization of operation schedule ..... 3. 5. 27
- automatic statistics of operation data ..... 3. 5. 26
- auxiliary rope ..... 11. 0. 24



average line length .....	3. 1. 7
average riding distance .....	4.1. 13
average stop spacing .....	3. 2. 20
average transfer ratio .....	4. 1. 16

## B

back cabin .....	10. 1. 12
banning shipping .....	10. 2. 26
barge .....	10. 1. 4
base price .....	9. 0. 20
basic kilometers .....	9. 0. 19
basic unit price .....	9. 0. 24
behind schedule .....	4. 2. 38
beyond stop .....	4. 3. 29
boarding time .....	10. 2. 14
booking sheet .....	4. 2. 32
bunching .....	4. 2. 57
bus .....	7. 0. 1
bus bay .....	3. 2. 18
bus rapid transit .....	2. 2. 7

## C

cabinlift .....	11. 0. 29
cable car .....	11. 0. 34
cabpool .....	9. 0. 51
call-responsive stop .....	3. 2. 17
card for public transport .....	4. 3. 24
carriage .....	3. 3. 1
carrying capacity utilization rate .....	6. 0. 26

carrying running speed .....	9. 0. 48
ceiling window .....	3. 3. 17
central station .....	3. 2. 13
centralized dispatching .....	3. 5. 21
characteristic of passenger flow .....	4. 1. 47
charge the amount .....	9. 0. 11
charge the amount on distance .....	9. 0. 13
charge the amount on distance and time .....	9. 0. 15
charge the amount on time .....	9. 0. 14
chairlift .....	11. 0. 30
charter bus .....	4. 2. 72
charter boat kilometers .....	10. 2. 25
circulating ropeway .....	11. 0. 3
civilized boarding .....	4. 4. 26
civilized service .....	4. 4. 25
class berth .....	10. 1. 9
classified maintenance system .....	5. 0. 2
cleaning eligibility rate in carriage (cabin) .....	4. 4. 6
closed stop .....	8. 0. 8
combined-operation vehicle .....	4. 2. 8
compensation fare .....	4. 3. 26
computer-aided dispatch .....	3. 5. 19
computer-aided line network optimization .....	3. 5. 28
computer-controlled speaker .....	3. 3. 14
compulsory maintenance .....	5. 0. 9
compressed natural gas (CNG) bus .....	7. 0. 10
contact wire .....	3. 4. 8
counterweight .....	12. 0. 13
counting pause .....	9. 0. 18

crews .....	4. 2. 5
cross section of line .....	4. 1. 34
cross section of maximum passenger flow .....	4. 1. 35

## D

day and night line .....	3. 1. 23
day time .....	9. 0. 22
daily vehicle (ship) -kilometer .....	6. 0. 23
deadhead kilometers for dispatch .....	6. 0. 20
deadhead kilometers for backhaul .....	9. 0. 40
deadhead speed for dispatch .....	9. 0. 49
deadhead speed for backhaul .....	9. 0. 50
deadhead shipping kilometers .....	10. 2. 24
deadhead taxi .....	9. 0. 8
decelerated run .....	4. 2. 39
delay .....	10. 2. 19
delay at stop .....	4. 4. 30
delay-at-stop time .....	4. 2. 46
delayed passenger .....	4. 4. 31
delay time .....	10. 2. 20
delay ship .....	10. 2. 18
denial of passenger .....	4. 4. 28
destination station .....	3. 2. 6
departure display board .....	3. 5. 25
departure frequency .....	4. 2. 52
departure headway .....	4. 2. 51
departure on schedule rate .....	4. 2. 35
detachable type grip .....	11. 0. 33
difference in level .....	11. 0. 5

difference of fare stage .....	4. 3. 10
direct bell (siren) .....	10. 1. 19
directive sign .....	4. 4. 13
dispatch center .....	3. 5. 23
dispatching command .....	4. 2. 4
dispatch station .....	3. 2. 9
dispute in service .....	4. 4. 27
direct vehicle .....	4. 2. 9
door interlock (door locking device) .....	12. 0. 18
door opening degree .....	3. 3. 29
door to door service .....	9. 0. 27
double contact-wire traction network .....	3. 4. 6
double-deck bus .....	7. 0. 3
double-shift vehicle .....	4. 2. 16
double to-and-fro ropeway .....	11. 0. 2
downstream shipping .....	10. 2. 8
downward run .....	4. 2. 29
drive .....	11. 0. 17
driving station .....	11. 0. 16
dual-fueled bus .....	7. 0. 12
dual-powered bus .....	7. 0. 23
dual-powered trolley bus .....	7. 0. 21
dwelling time .....	4. 2. 45
dwelling time at origin/destination station .....	4. 2. 47

## E

electric bus .....	7. 0. 14
electronic map for public transport .....	3. 5. 17
electronic stop board .....	3. 5. 24

electronic ticket .....	4. 3. 21
electronic toll collection .....	3. 3. 9
elevator .....	12. 0. 7
end voltage .....	3. 4. 19
engine log .....	10. 2. 4
engine room .....	10. 1. 10
escalator .....	12. 0. 1
evening peak .....	4. 1. 30
every other run .....	4. 2. 26
express line .....	3. 1. 26
exclusive lane-monitoring system of public transport .....	3. 5. 29
extended kilometers .....	9. 0. 21
extra vehicle .....	4. 2. 11

## F

failure stop .....	4. 4. 32
fare .....	4. 3. 3
fare rate .....	4. 3. 4
fare standard for lifting goods .....	4. 3. 30
fare structure .....	4. 3. 6
fare subsidy .....	4. 3. 5
fare ticket category .....	4. 3. 11
feed line .....	3. 4. 7
ferryboat .....	10. 1. 1
ferry jetty .....	10. 1. 27
ferry radio station .....	10. 1. 16
final-run vehicle .....	4. 2. 14
final ship .....	10. 2. 11

final ship time .....	10. 2. 13
first-run vehicle .....	4. 2. 13
first-run vehicle time .....	4. 2. 49
first ship .....	10. 2. 10
first ship time .....	10. 2. 12
first step height .....	3. 3. 31
first step of door .....	3. 3. 2
fit repair .....	5. 0. 10
fitted out ships .....	10. 2. 1
fitted out vehicles for line .....	4. 2. 19
fixed grip .....	11. 0. 32
flat fare structure .....	4. 3. 7
float gangboard .....	10. 1. 29
frequency of responsible accident of vehicle (ship) .....	4. 4. 35
free riding .....	4. 3. 25
front cabin .....	10. 1. 11

## G

gauge (track centers) .....	12. 0. 8
gangplank .....	10. 1. 31
general monthly ticket .....	4. 3. 16
girth length of operation line .....	3. 1. 3
grounding chain .....	3. 4. 24
guide rail .....	12. 0. 9
guide sign .....	4. 4. 12
guidway transit .....	2. 2. 23

## H

hand-mast .....	3. 3. 11
-----------------	----------

handrail .....	3. 3. 12
hauling rope .....	11. 0. 22
height of contact-wire .....	3. 4. 10
height of passage floor in carriage .....	3. 3. 30
high-class maintenance .....	5. 0. 7
high-floor bus .....	7. 0. 7
hoist rope .....	12. 0. 11
hooter .....	10. 1. 18
horizontal (level) length .....	11. 0. 4
horizontal riding-alighting .....	8. 0. 10

## I

inclination angle of escalator .....	12. 0. 3
indicator flag .....	10. 1. 22
initial fare .....	4. 3. 9
inner-loop line .....	3. 1. 29
intelligent dispatching syetems .....	3. 5. 6
interior height .....	3. 3. 27
interzonal vehicle .....	4. 2. 7
invalid ticket .....	4. 3. 28
in-vehicle noise allowance .....	3. 3. 23
island stop .....	8. 0. 6

## J

joint monthly ticket .....	4. 3. 17
----------------------------	----------

## K

kilometer utilization rate .....	6. 0. 22
kilometer .....	4. 1. 12

## L

landing .....	12.0.14
large-carrying-capacity public transport .....	2.2.3
large headway .....	4.2.58
late ship .....	10.2.17
length of contact-wire network .....	3.4.19
leveling .....	12.0.15
leveling accuracy .....	12.0.16
lifesaving float .....	10.1.15
lift car .....	12.0.8
lightning cable .....	11.0.25
line length .....	3.1.2
line loading .....	3.1.13
line loading density .....	3.1.14
line name .....	3.1.18
line network length .....	3.1.10
line network optimization .....	3.1.16
line nonlinear factor .....	3.1.12
line number plate .....	3.3.5
line overlap factor .....	3.1.11
liner .....	10.1.23
lines connection .....	3.1.15
liquefied petroleum gas (LPG) bus .....	7.0.11
loaded taxi .....	9.0.10
loaded time .....	4.2.62
loaded shipping kilometers .....	10.2.23
loading level of rectifier-transformers .....	3.4.16
loading rate .....	4.2.69



loading rate during peak hour .....	4. 2. 70
long-distance bus .....	7. 0. 17
long distance line .....	3. 1. 21
loop line .....	3. 1. 28
low-class maintenance .....	5. 0. 6
low-floor bus .....	7. 0. 6
low speed .....	9. 0. 17
luminour line number plate .....	3. 3. 6

## M

main direction of passenger flow .....	4. 1. 44
main flow during the peak period .....	4. 1. 33
main line of passenger flow .....	4. 1. 45
maintenance .....	5. 0. 1
maintenance shop .....	5. 0. 15
maximum short circuit current in contact-wire	
network .....	3. 4. 18
median exclusive bus lane .....	8. 0. 3
medium-carrying-capacity public transport .....	2. 2. 2
minibus .....	7. 0. 4
minimum short circuit current in contact-wire	
network .....	3. 4. 17
mixed-fueled bus .....	7. 0. 13
morning peak .....	4. 1. 29
monitoring device in carriage .....	3. 3. 18
monthly ticket .....	4. 3. 14
monthly ticket survey .....	4. 1. 54
motion limiter (travel limiter) .....	11. 0. 35
mountain station (upper station) .....	11. 0. 10

moving service .....	9. 0. 32
number of trip of public transport .....	4. 1. 5

## N

night line .....	3. 1. 24
night time .....	9. 0. 23
non-obstacle bus .....	7. 0. 8
normal ticket .....	4. 3. 12
no shipping .....	10. 2. 28
number of seat .....	3. 3. 34

## O

object separation .....	8. 0. 5
odometer positioning method .....	3. 5. 12
off-shipping time .....	10. 2. 21
off-running time .....	4. 2. 50
one-person operation .....	4. 3. 20
one-piece run .....	4. 2. 25
on schedule .....	4. 2. 34
on schedule operating rate .....	3. 4. 36
one-side feeding .....	3. 4. 21
one-shift vehicle .....	4. 2. 15
on-time shipping rate .....	10. 2. 22
one-way carrying capacity .....	2. 2. 4
one-way section .....	3. 1. 31
operation .....	4. 2. 1
operation chart .....	4. 2. 22
operation cycle .....	4. 2. 28
operation diagram .....	3. 5. 16

operation dispatch .....	4. 2. 3
operation schedule offset .....	3. 5. 14
operation time .....	4. 2. 41
operating condition .....	4. 2. 55
operating discipline .....	4. 4. 24
operating income .....	6. 0. 39
operating income per capita .....	6. 0. 38
operating kilometers .....	6. 0. 18
operating kilometers per capita .....	6. 0. 37
operating order .....	4. 2. 56
operating safety .....	4. 4. 1
operating speed .....	6. 0. 27
operating vehicle (boat) .....	4. 2. 2
operating vehicles (ships) .....	6. 0. 5
operating vehicle (ship) -day .....	6. 0. 10
operator separator .....	3. 3. 10
order-await time .....	4. 2. 61
ordinary deadhead kilometers .....	9. 0. 41
ordinary deadhead time .....	9. 0. 45
origin and destination station .....	3. 2. 7
origin-destination survey .....	4. 1. 55
origin station .....	3. 2. 5
origin station .....	3. 2. 10
origin station and terminal .....	3. 2. 12
outer-loop line .....	3. 1. 30
out-of-vehicle noise allowance .....	3. 3. 22
overhead contact-wire network .....	3. 4. 5
overload limiter .....	11. 0. 37
ownership of public transport vehicle .....	4. 4. 19

## P

park and ride .....	4. 1. 24
parking lot .....	3. 2. 28
parking lot .....	5. 0. 14
part-separated line .....	3. 1. 36
passage .....	3. 3. 4
passenger .....	2. 1. 5
passenger appeal .....	4. 4. 36
passenger barge .....	10. 1. 5
passenger carrying capacity per capita .....	6. 0. 35
passenger cable car transport .....	2. 2. 13
passenger cable transport .....	2. 2. 12
passenger-carrying kilometers .....	6. 0. 19
passenger carrying capacity .....	6. 0. 1
passenger collecting-distributing volume .....	4. 1. 42
passenger collecting volume .....	4. 1. 40
passenger's comfort .....	3. 3. 26
passenger distributing volume .....	4. 1. 41
passenger escalator transport .....	2. 2. 14
passenger elevator transport .....	2. 2. 15
passenger ferry .....	10. 1. 2
passenger flow collecting-distributing place .....	4. 1. 43
passenger flow diagram .....	4. 1. 36
passenger flow survey .....	4. 1. 48
passenger flow survey at stop (station) .....	4. 1. 51
passenger flow survey on holiday .....	4. 1. 53
passenger flow survey on vehicle .....	4. 1. 50
passenger flow forecasting .....	4. 1. 56

passenger flow volume .....	4. 1. 27
passenger injury accident .....	4. 4. 34
passenger place kilometers .....	6. 0. 25
passenger-place kilometers per capita .....	6. 0. 36
passenger person-kilometers per capita .....	6. 0. 34
passenger person-kilometer .....	6. 0. 3
passenger sampling .....	4. 1. 52
passenger seat .....	3. 3. 3
passenger transport .....	2. 1. 4
passenger transport service .....	4. 4. 2
passenger volume .....	4. 2. 68
passage way .....	3. 2. 29
passage width .....	3. 3. 28
peak hour .....	4. 1. 31
peak-hour (rush-hour) line .....	3. 1. 25
penalty fare .....	4. 3. 27
peak time .....	4. 1. 28
peak vehicle .....	4. 2. 10
person-kilometers .....	6. 0. 4
person-times .....	6. 0. 2
person-time per shift .....	9. 0. 36
phone call destine .....	9. 0. 28
platform height .....	3. 2. 24
platform length .....	3. 2. 23
positioning error .....	3. 5. 9
position signaling .....	3. 5. 10
position signaling method .....	3. 5. 11
pontoon boat .....	10. 1. 30
power receiver .....	3. 4. 22

power-supply distance .....	3. 4. 14
power-supply mode .....	3. 4. 2
power-supply zone .....	3. 4. 13
prohibitory sign .....	4. 4. 15
priority signal system of public transport .....	3. 5. 30
public transport enterprise .....	2. 1. 15
public transport exclusive way .....	3. 1. 32
public transport exclusive lane .....	3. 1. 33
public transport information system .....	2. 1. 11
public transport line .....	3. 1. 1
public transport line facilities .....	3. 1. 17
public transport line network .....	3. 1. 8
public transport modes .....	2. 1. 2
public transport means .....	2. 1. 3
public transport operation .....	2. 1. 8
public transport planning .....	2. 1. 7
public transport priority .....	2. 1. 13
public transport signs .....	2. 1. 14
public transport trip .....	4. 1. 3
pull-in time .....	4. 2. 67
pull-in vehicle .....	4. 2. 18
pulling ring .....	3. 3. 13
pull-out time .....	4. 2. 66
pull-out vehicle .....	4. 2. 17

## R

rainproof seal .....	3. 3. 24
ramp .....	3. 3. 21
rapid bus .....	8. 0. 1

rated standing capacity .....	3. 3. 37
rated standing density .....	3. 3. 36
rapid passenger boat .....	10. 1. 7
rated passenger capacity .....	3. 3. 38
rated passenger capacity of passenger ferry .....	10. 1. 13
rated passenger capacity of vehicle .....	3. 3. 39
rated person capacity of passenger ferry .....	10. 1. 14
ratio of persons to vehicles .....	6. 0. 33
ratio of trip of public transport .....	4. 1. 6
reader .....	4. 3. 22
real-time dispatch .....	3. 5. 18
rear engine bus .....	7. 0. 9
red-delay time .....	4. 2. 65
regular bus .....	4. 2. 73
regular public transport .....	2. 2. 1
regular vehicle .....	4. 2. 6
refusal service .....	9. 0. 35
relief run .....	4. 2. 27
remote dispatching .....	3. 5. 20
rental vehicle .....	9. 0. 52
rescue basket .....	11. 0. 28
resident trip .....	4. 1. 1
repair at station .....	5. 0. 5
reporting repair .....	5. 0. 11
reserved vehicle .....	4. 2. 12
resident trips .....	4. 1. 4
responsible accident of vehicle (ship) .....	4. 4. 33
retrograde exclusive lane for public transport .....	3. 1. 34
return station .....	11. 0. 18

revenue kilometers .....	9.0.43
ridership source .....	4.1.25
riding .....	4.1.7
riding-alighting .....	4.1.8
riding distance .....	4.1.10
riding (boarding) ratio in peak hour .....	4.1.32
riding time .....	4.1.21
rise of escalator .....	12.0.2
river-crossing ferry .....	10.1.24
road right .....	8.0.2
rope-grip .....	11.0.31
ropeway .....	11.0.1
ropeway passenger car (cabin) .....	11.0.26
ropeway rescue car .....	11.0.27
route dispatching .....	3.5.22
route map of public transport .....	4.4.16
routine maintenance .....	5.0.4
running hot .....	4.2.37
running record sheet .....	4.2.33
running smoothness .....	3.3.25
rush repair .....	5.0.12
rush repair van .....	5.0.13

## S

safety door of platform .....	8.0.9
sail intention .....	10.2.29
satellite positioning method .....	3.5.13
satisfaction level of passenger .....	4.4.37
school bus .....	4.2.74



seat spacing .....	3. 3. 33
section non-equilibrium factor of passenger flow .....	4. 1. 38
semaphore flags .....	10. 1. 21
service attitude .....	4. 4. 8
service eligibility rate .....	4. 4. 4
service eligibility rate in carriage (cabin) .....	4. 4. 5
service quality .....	4. 4. 3
service facilities .....	4. 4. 9
service frequency .....	4. 2. 54
service headway .....	4. 2. 53
service hot line .....	4. 4. 10
serial number of bus run .....	4. 2. 23
series number of stop .....	3. 2. 3
service radius .....	3. 2. 21
service sign .....	4. 4. 11
service terms .....	4. 4. 7
shelter .....	3. 2. 26
shipping .....	10. 2. 9
shipping crew .....	10. 2. 5
shipping log .....	10. 2. 3
shipping schedule .....	10. 2. 2
ship shift .....	10. 2. 6
side exclusive bus lane .....	8. 0. 4
sides feeding .....	3. 4. 20
side stop .....	8. 0. 7
single carriage bus .....	7. 0. 22
single-trip loaded time .....	4. 2. 44
signal light .....	10. 1. 20
skip stop .....	4. 4. 29

skip-stop running .....	4. 2. 60
slack rope stop .....	11. 0. 38
slipping-stop running .....	4. 2. 59
sloping length .....	11. 0. 6
slot machine .....	3. 3. 8
spacing of contact-wire .....	3. 4. 11
speed limiter .....	11. 0. 36
standard operating vehicles (ships) .....	6. 0. 6
standard vehicle (ship) type .....	6. 0. 8
standing area in carriage .....	3. 3. 35
staff monthly ticket .....	4. 3. 18
stage fare structure .....	4. 3. 8
station .....	11. 0. 9
station appearance .....	4. 4. 22
station service .....	9. 0. 29
station service radi .....	9. 0. 30
steel wire rope .....	11. 0. 20
stop .....	3. 2. 8
storage barge .....	10. 1. 28
stop board .....	3. 2. 4
stop name .....	3. 2. 2
stop of public transport .....	3. 2. 1
stop place for taxi .....	9. 0. 7
stop spacing .....	3. 2. 19
student monthly ticket .....	4. 3. 19
suburban bus .....	7. 0. 16
suburban line .....	3. 1. 20
superabundant passenger flow .....	4. 1. 46
suspend shipping service .....	10. 2. 27

switch speed ..... 9.0.16

## T

taxi .....	9.0.1
taxi carrying time .....	9.0.44
taxi control station .....	9.0.6
taxi deadhead kilometers .....	9.0.38
taxi deadhead kilometers for dispatch .....	9.0.39
taxi GPS dispatch system .....	9.0.31
taxi light .....	9.0.3
taxi loaded kilometers .....	9.0.37
taximeter .....	9.0.12
taxi operating .....	9.0.5
taxi operating time .....	9.0.47
taxi sign .....	9.0.2
taxi station .....	9.0.4
taxi transport .....	2.2.8
taxi unresponsive service .....	9.0.33
taxi unresponsive rate .....	9.0.34
technical speed .....	6.0.29
telpher bracket ropeway trestle .....	11.0.19
temporary line .....	3.1.27
tension station .....	11.0.14
tension weight .....	11.0.15
terminal .....	3.2.11
the covered area rate of public transport .....	4.4.18
the covered area by public transport .....	4.4.17
ticket .....	4.3.2
ticket book .....	4.3.13

ticket table .....	3. 3. 7
ticketing .....	4. 3. 1
time non-equilibrium factor of passenger flow .....	4. 1. 39
time zone .....	4. 2. 31
total line length .....	3. 1. 6
total running (shipping) kilometres .....	6. 0. 17
touring bus .....	7. 0. 18
touring boat .....	10. 1. 8
tourist line .....	3. 1. 22
track rope (carrying rope) .....	11. 0. 21
traction machine .....	12. 0. 12
traction network .....	3. 4. 4
traction power-supply system .....	3. 4. 1
traction substation .....	3. 4. 3
trainize operation .....	8. 0. 11
transfer .....	4. 1. 15
transfer convenience .....	4. 1. 23
transfer distance .....	4. 1. 17
transfer hub .....	3. 2. 15
transfer hub of public transport .....	3. 2. 16
transport rope .....	11. 0. 23
transfer stop/station .....	3. 2. 14
transfer time .....	4. 1. 22
travel information .....	3. 5. 5
travel information inquiry system .....	3. 5. 4
travel time .....	4. 1. 18
travelling speed .....	6. 0. 28
traveling distance .....	4. 1. 11
trip distance .....	4. 1. 9

trip mode .....	4. 1. 2
trolley bus .....	7. 0. 19
trolley bus pantograph deviation distance .....	3. 4. 12
trolley pole .....	3. 4. 23
turn round distance .....	3. 1. 4
TV monitoring system .....	3. 5. 3

## U

unbalanced directional factor of passenger flow .....	4. 1. 37
unit cost of passenger-place kilometers .....	6. 0. 31
unit cost of person-kilometer .....	6. 0. 32
unit cost of vehicle-kilometer .....	6. 0. 30
unit exchange .....	5. 0. 8
unit price .....	9. 0. 26
unloaded light .....	9. 0. 9
unloaded time .....	4. 2. 63
unordinary deadhead kilometers .....	9. 0. 42
unordinary deadhead time .....	9. 0. 46
upgrade angle .....	11. 0. 7
upward run .....	4. 2. 30
upstream shipping .....	10. 2. 7
urban bus .....	7. 0. 15
urban ferry transport .....	2. 2. 9
urban line .....	3. 1. 19
urban monthly ticket .....	4. 3. 15
urban passenger ferry transport .....	2. 2. 10
urban public transport .....	2. 1. 1
urban public transport engineering .....	2. 1. 6
urban public transport systems .....	2. 1. 9

urban transport structure .....	2. 1. 12
urban rapid transit systems .....	2. 1. 10
urban vehicle ferry transport .....	2. 2. 11

## V

valley station (lower station) .....	11. 0. 11
vehicle barge .....	10. 1. 6
vehicle condition .....	4. 4. 20
vehicle ferry .....	10. 1. 3
vehicle maintenance cycle .....	5. 0. 3
vehicle operation data .....	3. 5. 15
vehicle positioning .....	3. 5. 8
vehicle real-time position .....	3. 5. 7
vehicle-run ratio .....	4. 2. 71
vehicle shift .....	4. 2. 24
vehicle (ship) appearance .....	4. 4. 21
vehicle (ship) conversion coefficient .....	6. 0. 7
vehicle (ship) -day .....	6. 0. 9
vehicle (ship) kilometer .....	6. 0. 21
vehicle-shift kilometers .....	6. 0. 24

## W

waiting time .....	4. 1. 20
wait ratio at crossing .....	8. 0. 12
walking distance .....	4. 1. 14
walking time .....	4. 1. 19
warning sign .....	4. 4. 14
well-conditioned vehicle (ship) -days .....	6. 0. 11
well-conditioned vehicle (ship) rate .....	6. 0. 13

well-conditioned vehicle (ship) utilization .....	6.0.15
well (shaft) .....	12.0.10
whole passenger flow survey .....	4.1.49
wire communication system .....	3.5.1
wireless communication system .....	3.5.2
working shifts .....	4.2.20
working vehicle (ship) -days .....	6.0.12
working vehicle (ship) hours .....	6.0.16
working vehicle (ship) rate .....	6.0.14





中华人民共和国行业标准

城市公共交通工程术语标准

CJJ/T 119 - 2008

条文说明

---

## 前 言

《城市公共交通工程术语标准》CJJ/T 119 - 2008 经建设部 2008 年 2 月 29 日以第 817 号公告批准发布。

为便于广大设计、施工、科研、学校等单位有关人员在使用本标准时能正确理解和执行条文规定，《城市公共交通工程术语标准》编制组按章、节、条顺序编制了本标准的条文说明，供使用者参考。在使用中如发现本条文说明有不妥之处，请将意见函寄中国城市公共交通协会（地址：北京市车公庄西路 38 号；邮政编码：100044）。

## 目 次

1	总则 .....	116
2	基本术语 .....	117
3	公共交通设施 .....	120
4	公共交通运营 .....	124
5	车辆保养与维修 .....	128
6	技术经济指标 .....	129
7	公共汽电车交通 .....	130
8	快速公共汽车交通 (BRT) .....	131
9	出租汽车交通 .....	133
10	城市轮渡 .....	134
11	客运索道、缆车 .....	135
12	客运扶梯、电梯 .....	136

# 1 总 则

城市公共交通工程术语标准是对公共交通领域内各种事物的定义和基本规范，是社会各界涉及公交事务的共同依据，内外交流的共同语言。

在本标准收集的词条中，凡是本行业的专用术语或以本行业为主的术语，均为自主解释和定义，而少量与相关行业通用术语或以相关行业为主的术语，则注意了与相关领域的协调。

本标准所列术语及其定义主要来源于以下几个方面：公共交通及相关领域的标准、规范、规程；国家颁布的有关法律、法令、条例、规章；有关论文、专著及词典等。

本标准第2~6章为城市公共交通行业的通用术语，第7~12章为按城市公共交通方式（不含城市轨道交通）划分的专用术语。

## 2 基本术语

### 2.1 一般术语

**2.1.1** 在居民出行所采用的步行、自行车、公共交通、自备汽车等交通方式中，公共交通的突出特点是：可供社会任何人员乘用，人均占用资源少，运输效率高，票价低廉，因此，是大多数居民出行的首选方式，在城市交通中应占有主体地位。

**2.1.2、2.1.3** 目前我国已经投入运营的公共交通方式有以下14种：公共汽车、无轨电车、有轨电车、快速公共汽车、出租汽车、轮渡、地铁、轻轨、单轨、磁浮、索道、缆车、扶梯、电梯。此外，市郊铁路、市域快速轨道交通及轨道交通等也在规划发展中。

**2.1.4** 公共交通企业运送乘客的业务活动包括在乘客从乘行起点进站到乘行终点出站的运输全过程中所进行的经营管理和服务工作。

**2.1.7** 公共交通规划是城市总体规划的组成部分之一，为了保证居民出行量快速增长的需要，现代城市必须优先安排公共交通发展计划。公共交通规划必须以客流调查为依据，做到交通资源的优化配置，社会效益和经济效益的最大化。

**2.1.8** 运营是公交企业直接为乘客服务的工作，是公交行业一切活动的核心，是其社会效益和经济效益的主要体现。

**2.1.9** 对城市公共交通系统总的要求是安全、方便、快捷、经济，其客运能力应能满足高峰客流的需要。不同规模的城市，应配备与客流量相适应的公共交通方式，并能做到不同线路之间、不同交通方式之间的通达衔接。

**2.1.11** 公共交通信息系统包括：运营调度管理系统、乘客出行信息服务系统、行业管理信息系统等。

**2.1.12** 以公共交通为主体的城市交通结构，能最大限度地提高城市交通的整体效益，减少能源、土地和其他资源的消耗，减少交通对环境的污染，因此是可持续发展的城市交通结构。这是国家制定的优先发展城市公共交通战略的理论依据。

## 2.2 公共交通方式

**2.2.1** 常规公共交通对道路和场站要求低，投资少，建设周期短，运营成本低，机动性好，乘用方便，票价低廉，适合在各类城市中发展，是居民出行最常用的交通方式，是城市公共交通的主体。

**2.2.2、2.2.3** 大、中运量公共交通系统以大容量公交车辆（列车）在相对封闭的专用道路（轨道）上运行，排除了其他交通方式的干扰，按设计速度行驶，能在单位时间内运送大量乘客。以大、中运量公共交通系统为骨干，是现代化大城市交通的主要标志。

**2.2.4** 线路单向运送能力等于车辆（列车）的额定载客人数与发车频率上限值的乘积，是由不同交通方式的技术特征所决定的，也是根据城市客流发展的需要，规划建设不同公共交通方式的主要依据。

**2.2.7** 快速公共汽车是一种介于轨道交通与常规公交之间的新型交通方式：具有专用路权、封闭运行、水平乘降、大容量车辆、交通信号优先等。使公共汽车基本达到轨道交通的服务水平，单向客运能力可达2万人次/小时，而投资及运营成本则远低于轨道交通。

**2.2.8** 出租汽车的可达性和方便性比其他公共交通方式更好，但其运营成本和价格较高，是紧急或重要出行或出行不便者的理想交通方式，是常规公共交通的必要补充。

**2.2.9~2.2.11** 具有水域的城市，陆上交通被水域阻断，靠轮渡将客流连通，但运送速度较低，且易受水情、水势和天气的影响。当客流量发展到一定程度后，投资建桥可极大地改善两岸之

间的交通状况，但以旅游观光为主的轮渡，则仍将长期存在。

**2.2.12~2.2.15** 客运索道、缆车、扶梯、电梯是在山地城市特有的公共交通方式，对降低山城居民过高的步行率和登山难度，提高出行机动化水平是十分有效的。

## 3 公共交通设施

### 3.1 公共交通线路

**3.1.1** 线路布局的原则是：线路的走向应与客流主流向一致，线路的客运能力应与客流量相匹配，在主要的客流集散点，应有多条线路（含不同交通方式）通过并能方便换乘。

**3.1.2** 以起点站到终点站的里程定义的线路长度是公交企业为社会提供服务的重要参数，是乘客在线路上乘行距离的最大值，是计算载客里程、平均站距、运送速度、技术速度、客运周转量、全程票价、线路非直线系数、线路重复系数、线路负荷密度等的依据，是国际上公认的标称值。

**3.1.3** 以在线路上运行一周的里程定义的线路周长是车船运行的实际值，是公交企业内部计算运营里程、运营速度、里程利用率、运输成本等的依据。

**3.1.5、3.1.6** 线路条数和线路总长度是衡量城市公共交通规模和可达性的指标。线路条数越多，线路总长度越长，则公交出行可到达的范围越大。

**3.1.9、3.1.10** 线路网长度和线路网密度是公交出行的方便性指标，取值越高，在公交出行中所需的步行距离越少。在城市中心区的线路网密度应达到 3~4 公里/平方公里，在城市边缘地区应达到 2~2.5 公里/平方公里。

**3.1.11** 线路重复系数是衡量公共交通线路在城市道路网中的布局是否均匀的指标。随着城市道路网的拓展、完善和客流的变化，应尽量将过分集中的线路分散开，适当降低线路重复系数。

**3.1.12** 线路非直线系数是衡量公共交通线路是否捷近的指标，一般不应大于 1.4。线路曲折，虽可扩大服务面，但也使不少乘客增加了多余的乘行时间和费用。随着城市道路网的拓展、完善



和客流的变化，应及时调整线路的走向，适当降低线路非直线系数。

**3.1.13、3.1.14** 线路负荷、线路负荷密度是衡量公共交通线路的社会效益和经济效益的主要指标，但取值应该适当，运力配置应留有余地。

**3.1.15** 线路衔接的好坏主要包含下列因素：各线路走向决定的换乘次数；车站位置决定的换乘距离；行车间隔决定的换乘时间和拥挤程度。

**3.1.18** 以地名或其他文字命名的公共交通线路，将显得繁杂、无序、难以快速识别，并且在不同民族、不同国家之间有语言障碍。惟有以阿拉伯数字编码命名，能使线路名称变得简单、有序、易于识别，全世界的人都一目了然。因此，以阿拉伯数码表示线路名，是世界通用的标准化名称。

**3.1.19~3.1.21** 市区线路一般线路长度和平均站距较短，全天天车次较多，运营时间长。郊区线路一般线路长度和平均站距较长，车次较少，运营时间较短。长途线路一般线路长，站距大，车次少。

**3.1.32~3.1.36** 仅在少数道路上设置公交专用道的效果是不明显的，仅有公交专用道而无公交优先信号的效果也是很有限的。只有在多数交通拥堵的道路上都划出公交专用道，并在相关路口设有公交优先信号设备，才能大大提高城市交通的效率。

## 3.2 公共交通车站

**3.2.3** 车站序号也是计程票制线路按乘行站数计算票价的编号。

**3.2.10** 线路的首站不仅设有主调度室，而且设有线路办公、主停车坪、车辆保养及加油等必要设施。

**3.2.15、3.2.16** 在多条公共交通线路汇集的特大型客流集散点，乘客换乘是比较困难的，例如：找不到所需换乘线路的车站，换乘距离过远，与车行道有交叉不安全，到达换乘站后不知道上哪一辆车，不知道本次车何时发出，候车秩序混乱等等。因

此，将各线路的到离站场地集中布置，渠化换乘路径，配备引导标志、提示标志、无障碍设施、照明设备、播音设备、发车显示（发车车号、发车时间、发车间隔等）装置等服务设施，并实行多条线路的集中调度、紧密衔接，达到换乘方便、快捷，有序、合理、高效地疏导客流的目的。

**3.2.18** 在大中城市机动车拥堵现象日趋严重，公交车辆占用行车道停站也成了交通不畅的原因之一。因此，在城市交通干道，宜将公交车站建成港湾式车站。

**3.2.19、3.2.20** 城市中心区客流密集，出行目的地密集，上下车频繁，站距宜小。郊区线路一般乘距较长，出行目的地分布较稀，站距可大些。公共汽电车线路的站距，在市区宜为 500~600 米，在郊区宜为 800~1000 米。为保证快速公共交通有较高的运送速度，快速公共汽车和轨道交通线路的站距，在市区宜为 1000~1200 米，在郊区宜为 1500~2000 米。

**3.2.21** 车站服务半径是与线路网长度和线路网密度相关的指标。只有当线路网长度和密度达到一定值后，才能将车站服务半径缩小到适当的取值范围，使公交出行中的步行距离较小。

**3.2.25** 常规公共交通车站的停车标志即站牌，而快速公共汽车和轨道交通车站则设有专用停车标志。

### 3.3 车内服务设施及相关参数

随着社会的发展进步，车内服务设施也日益增多和完善，对于不同类型的公共交通车辆，应具有相应的服务设施和技术要求。

**3.3.36** 在现行国家标准中规定了额定站立密度的上限值：市区公共汽车为 8 人/平方米，郊区公共汽车和地铁车辆为 6 人/平方米，长途公共汽车不设立席。

### 3.4 牵引供电系统

电车、地铁、轻轨、单轨、索道、缆车等客运车辆属于直流

牵引，对供电系统有特殊的要求，因此在本章内列出了相应的术语。而在扶梯、电梯等系统中，属于一般的市电供电，故未列入本标准的范围。

**3.4.4** 电车、地铁、轻轨等客运车辆属于电动机在移动状态下的牵引，必须以牵引网将车辆与变电所相连，具有本标准所列的完整的牵引供电系统。而索道和缆车属于电动机在固定状态下的牵引，整流机与电动机直接连接，无需牵引网和受电器。

### 3.5 公共交通信息系统

全面实现公共交通运营调度、服务质量、运行安全、设施状态及客流调查的信息化、智能化管理，可大大提高工作的质量和效率。建立和完善公共交通信息系统，是公交现代化的重要标志。

**3.5.6** 公共交通智能调度系统具有下列功能：

- 调度室能实时监控系统内全部车辆的运行；
- 能实现远程调度、实时调度和计算机辅助调度；
- 能实现多条线路的集中综合调度；
- 各车站的电子站牌向乘客显示即将到达本站的车辆动态位置和预计候车时间；
- 借助车辆定位技术，能实现车内外的自动报站服务；
- 按车次自动采集各车站的上下车人数；
- 按统计期自动生成运营统计数据；
- 根据运营数据，提出行车计划修改方案；
- 根据客流统计数据，提出线网优化设计方案等。

## 4 公共交通运营

### 4.1 乘客和客流

各种客流参数是公共交通的基础数据，是确定公共交通方式、线网布局、线路配车（船）数、运营时间、发车（船）频率等各种业务活动的主要依据。

**4.1.14** 在公交出行中，步行距离的长短，说明了公交服务覆盖率的高低、可达性的好坏、换乘的方便程度等。缩短公交出行中的步行距离是公交线网调整的主要目的之一。

**4.1.15、4.1.16** 在统计期内，换乘人次与公交出行人次之比，相当于平均一次出行需要换乘几次，反映了公交出行的可直达程度。平均换乘率在特大城市不宜大于 1，大城市不宜大于 0.5，中小城市不宜大于 0.3。

**4.1.17** 在路段中的同向换乘距离不宜大于 50 米，异向换乘距离不宜大于 100 米；在平交路口，换乘距离不宜大于 150 米；在立交路口，换乘距离不宜大于 200 米；在快速轨道交通车站的出入口 50 米范围内，应设有公共汽（电）车站；在长途汽车站、火车站、客运码头的主要出入口 100 米范围内，应设有公共交通车站。

**4.1.18** 出行时间是一项重要的综合性指标，公共交通方式的选择、线路布局、站点设置、线路衔接、配车数量、发车频率等都应服务于缩短出行时间的总要求。在一般情况下，特大城市的市区出行时间不宜大于 50 分钟，大中城市的市区出行时间不宜大于 30 分钟。

**4.1.24** 在轨道交通车站附近应设自行车存车换乘停车场（库）。

**4.1.34** 在一条线路上的任何相邻两站之间，车内的乘客人数是不变的，以此人数表示线路在该路段的客流量十分准确。在不同

时段内，全线路各断面客流的组合，能充分反映该线路客流的时空分布情况。

**4.1.35** 最大客流断面的客流量，是运力配置（车型和发车频率）的主要依据。

**4.1.36** 客流量沿时间和空间的分布，是决定各个时段的发车间隔、区间车、大站快车、机动车（加车）等的主要依据。

**4.1.37** 客流方向不均衡系数一般具有潮汐性，即早高峰与晚高峰的互易性，这是确定上下行高峰发车频率的主要依据。

**4.1.38** 客流断面不均衡系数过高，将造成客流量较小的路段的运力浪费，开行部分区间车，是优化运力配置的措施之一。对该系数特别高的线路，应进行调整。

**4.1.39** 客流时间不均衡系数是确定不同时段发车频率的依据。

**4.1.40~4.1.44** 客流集散点的客流集散量和客流主流向是确定线路走向、线网布局和运力配置的重要依据，以保证集散点的线路衔接、客流畅通和换乘方便。

**4.1.45** 客流主干线聚集的多条公交线路和大量的客流是长期、逐渐发展形成的，当预期客流将达到每小时1~2万人次时，应建设快速公共汽车交通系统或轻轨交通系统；当预期客流将达到每小时3万人次以上时，应建设地铁系统。

**4.1.48~4.1.56** 对大城市而言，作全市范围的全面客流调查是非常浩大而繁杂的工程。一般只能采取抽样的方法，分期分批地对主要线路和较大的客流集散点作调查，在此基础上以合理的数学模型进行测算。调查的成果是为线网和运力的优化发展提供科学的依据。此类调查一般为若干年进行一次，由全市统一组织。

仅在一条线路范围进行的客流调查，着重记录不同季节、不同时段以及节假日，本线路各典型段面的客流数据，为制订线路行车时刻表提供依据。这是线路调度员的日常工作之一。

## 4.2 运行及调度

**4.2.19** 线路配车数根据本线路的最大断面客流量、线路长度、

单程时间、发车频率等参数计算，再加上一定比例的机动车数后确定。

**4.2.21** 运行时刻表是根据不同时间的客流情况编制的，例如平日、节假日以及不同季节的客流量及其小时分布是不一样的，因而运行时刻表也应不同。

**4.2.22** 在快速公共汽车和城市轨道交通中，封闭式运行排除了其他交通方式的干扰，便于按计划准时到离各车站，因此，可按车站和车次用运行图实施调度。横坐标以分钟为单位，纵坐标以公里或车站为单位，各车次为相互平行的斜线。

**4.2.43** 运营车沿线路的一个方向，从运营起点至终点的行程包含从首（末）站停车场（折返点）至起点站，从起点站至终点站，从终点站至末（首）站停车场（折返点）三段行程之和。

**4.2.51~4.2.54** 客流高峰时间的发车频率，应按高峰小时的最大断面客流量、运营车的额定载客量及计划满载率计算确定。客流低谷时间的发车频率不应使乘客候车时间过长，例如：在市区不宜超过 15 分钟，郊区不宜超过半小时。

**4.2.56~4.2.58** 串车和大间隔现象将大大延长乘客的候车时间，且造成运力的浪费。保持正常的行车秩序，行车间隔均衡，是保证乘客出行效率的重要条件。对于串车和大间隔的量化定义，是首次提出。

**4.2.59、4.2.60** 放站运行和跳站运行是在运行秩序受到严重破坏，出现大间隔、串车现象，或在某站出现大量乘客滞留时，所采取的调度措施。

**4.2.63** 运营车（船）按规定不载客的运行时间是指在起止站调头（折返）、放站运行、中途故障或其他原因空驶到终点或车场、从线路到车场的往返以及包车回程等空驶时间。

**4.2.68、4.2.69** 载客量是与时间和地点相关的动态参数。满载率应在最大客流断面处考核，其值不宜大于 80%。

**4.2.71** 由于线路运行不畅、车次大量晚点、车辆技术完好率低、乘务组误班等原因将造成车次兑现率低下，影响运营服务

质量。

### 4.3 票 务

**4.3.2** 车票是乘客付款乘车的凭证，也是乘客和公交企业建立运输合同关系的凭证。随着无人售票制的推行，投币式付款乘车已不存在有形的“车票”，但所建立的运输合同关系依然存在。

**4.3.14** 纸质月票不限乘行次数，电子月票限定乘行次数。

**4.3.21** 乘客使用电子车（船）票时，在单一票制的线路，应在上车（船）或进站时刷卡，验证票证的有效性并扣除一次票款；在计程票制的线路，上车（船）或进站时刷卡，验证其有效性并标记乘行起点，下车（船）或出站时再次刷卡，验证乘行距离并扣除相应票款。

### 4.4 安全与服务

**4.4.17、4.4.18** 公共交通覆盖率，按车站服务半径 300 米计算，城市建成区应不低于 50%，中心城区不低于 70%；按车站服务半径 500 米计算，建成区应不低于 90%。否则，应增加和调整线路，增加线路网长度，提高线路网密度，以减少公交出行中的步行距离。

**4.4.19** 根据我国社会发展的实际情况，目前关于公交车辆保有量的规定为：大城市每万人不少于 10~12 辆标准车、20 辆出租车；中小城市每万人不少于 6~8 辆标准车、5 辆出租车。

## 5 车辆保养与维修

**5.0.2** 由于公交企业所拥有的运营车辆的种类不多，数量很大，使用频繁，工作条件相近，因而其损耗、老化情况具有较强的普遍性和规律性，便于实行统一的强制性的按运行周期分级保养与维修的制度，以确保行车安全和服务质量，降低消耗，延长使用寿命。

**5.0.3~5.0.7** 对于不同类型的运营车辆（如公共汽车、电车、地铁、索道、缆车等）的同级保修，具有不同的保修周期（时间或里程），但其作业范围和技术要求，则是一致的。

**5.0.10** 贯彻车辆视情修理的原则，既防止了拖延修理造成车辆技术状况恶化，又可避免提前修理造成的浪费。



## 6 技术经济指标

公共交通技术经济指标是全面、科学地反映公交企业综合实力、技术状况、工作效率、社会效益、经济效益的量化指标体系，是企业考核的本质内涵。

**6.0.3** 客运周转量是对公交企业运营工作的综合衡量指标，社会经济效益的最终体现。然而，对每一个乘客的每一次乘行距离调查，几乎是不可能的，只能以每一条线路的客运量与平均乘距的乘积来计算客运周转量。

**6.0.5~6.0.8** 由于车（船）型不同，其客位数也不同，单凭运营车（船）数不能准确地反映企业所拥有的运输能力，没有可比性。只有以某种车（船）型为标准，将不同类型的车（船）数换算成标准车（船）数，才能以统一的尺度准确地反映企业拥有的运输能力。

**6.0.9~6.0.16** 车（船）日数包含了公交企业每一天所拥有的标准车（船）数，能够充分说明企业在统计期内实际拥有或使用的运输能力。

**6.0.20** 运营车按规定不载客的运营里程是指在起止站调头（折返）、放站运行、中途故障或其他原因空驶到终点或车场、从线路到车场的往返以及包车回程等空驶里程。

**6.0.33** 不同规模的公交企业，应有不同的人车比。企业规模越大，拥有车辆越多，线路越多，运营越复杂，功能越完善，机构越齐全，因而人车比也越高。

**6.0.34~6.0.39** 人均客运周转量、人均客运量、人均客位里程、人均运营里程、人均运营收入是公交企业全员劳动生产率的不同表达形式。其中人均客运周转量是社会效益的集中体现，人均运营收入是经济效益的衡量标准。

## 7 公共汽电车交通

**7.0.1** 公共汽车是使用最广泛的公共交通工具，随着国民经济的快速发展和现代化水平的提高，公共汽车呈现出用途和功能多元化，配置和档次多元化，燃料多元化等品种和规格繁多的局面，可以满足不同城市、不同条件、不同要求的需要。

**7.0.7** 高地板公共汽车的车内通道地板高度一般在 1.2 米以上，提高了乘客视线，改善观光效果，地板以下设有行李箱，因此适合做高档旅游车和长途客车。

**7.0.21** 在特大城市的大型路口或重要路段，为了景观的需要，不宜架设电车触线网，双能源无轨电车可借助自备车载动力电源在 1~2 公里距离内脱线行驶，较好地解决了这个城市发展中出现的新问题。

## 8 快速公共汽车交通 (BRT)

快速公共汽车交通 (BRT) 的基本特征:

### ① 车辆容量大

BRT 运营车一般为铰接式特大型客车, 载客量不低于 150 人。根据需要经主管部门特许, 可选用长度为 25 米以上的超长特大型客车。

### ② 运送速度快, 准时性好

专用车道和路口信号优先可提高行车速度; 站内售票和水平乘降可缩短停站时间。运送速度不低于 25 公里/小时。

### ③ 客运能力强

利用专用车道的优势, 实行多车连发列车化运行, 单向客运能力可达 1~1.5 万人次/小时。

### ④ 乘车、候车条件好

道路条件、客车等级和车内配置均按 1 级标准要求, 乘行舒适性好;

封闭式车站、自动售检票、乘车信息服务、水平乘降等便于乘客候车和乘降。

### ⑤ 安全、可靠性高

与其他交通方式隔离, 行车事故少;

车辆性能优良, 并有完善的保修和故障紧急救援系统, 故可靠性高。

### ⑥ 能耗低, 污染少

专用车道和路口信号优先, 有效避免拥堵和频繁变速、停车, 可降低能耗和尾气污染。

### ⑦ 资金投入较少

快速公共汽车系统的投资约为相同规模轻轨系统的 1/10~

1/5。

⑧建设和改造难度较低

与轨道交通相比，快速公共汽车系统的建设比较容易，其车辆监控设施和优先信号设施等还可分步建立。当客流量达到运力上限时，易于向轨道交通方式升级改造。

## 9 出租汽车交通

**9.0.27~9.0.32** 合理的出租汽车运营服务系统应以营业站服务为主，流动服务为辅。在 GPS 设备的监控下，营业站对服务半径内的所有待租车（不分所属公司）实行统一调度。乘客可电话订车或到附近停车点上车，从而大大减少出租车的空驶里程，减少乘客的候车时间和步行距离，从总体上提高服务水平和效率，提高社会效益和经济效益。

## 10 城市轮渡

**10.1.13** 为了保证客渡轮航行的安全，其额定载客量不是由制造厂或使用单位确定，而是由船舶检验部门核定。

**10.1.24~10.1.26** 由于江水有一定的流速，致使轮渡往返航行的时间和运行成本都有明显差别，其中横江轮渡差别较小，斜江轮渡差别较大，顺江轮渡差别最大。对于横江、斜江和顺江的量化定义，是首次提出。

**10.2.26~10.2.28** 城市轮渡受水情、水势、天气和施工的影响很大，是城市交通的薄弱环节。

## 11 客运索道、缆车

**11.0.7** 由于索道客车（吊厢、椅）的重心在承载索下方，稳定性很好，爬坡角可达 $55^{\circ}$ 。而缆车的重心在轨道上方，爬坡角不大于 $45^{\circ}$ 。

**11.0.12~11.0.15** 由于往复式索道的跨度很大，钢索受到的张力是非常大的，将钢索一端锚固，另一端经过滑轮悬挂张紧重锤，随着客车的运行和重锤的升降，使索道支架之间的钢索长度不断得到调整，张力始终保持给定的安全值。

**11.0.16~11.0.18** 在缆车系统中，以上站为驱动站，两个客车分别与牵引索的两端相连，互为配重，受驱动机牵引的一端往上一站行驶，另一端在重力作用下往下站滑行。

在索道系统中，牵引索（运载索）为环形，它在线路的一端绕过驱动站内的驱动轮，在线路的另一端绕过迂回站的迂回轮。

**11.0.35~11.0.38** 在索道、缆车和电梯系统中，客车或轿厢均以钢索悬挂在空中，其安全性和可靠性十分重要。行程限位器、速度限制器、超载限制器和牵引索松弛停车器等是从多方面保证人员和设备安全的设施。

## 12 客运扶梯、电梯

**12.0.1** 一条客运扶梯线路应有两部扶梯并列相向运行。当线路长度大于 100 米时，宜分段设置。当扶梯上无乘客时，应自动减速运行。