

《城乡公交运营服务规范》团体标准 编制说明

标准编制组

2022年9月

目 录

一、工作简况	1
(一) 任务来源	1
(二) 主要起草单位(人)	2
(三) 编制组主要工作	3
二、标准编制原则	3
(一) 编制原则	3
(二) 与相关国家法律法规、现行强制性标准和推荐性标准的协调性关系	4
(三) 采用国际标准和国外先进标准的程度	5
三、标准主要技术内容	5
(一) 常规章节	5
(二) 城乡公交基本要素要求	6
四、标准的创新性、前瞻性和可靠性	14
(一) 主要试验(或验证)的分析、调研报告	14
(二) 技术经济论证	15
(三) 预期的效果(社会、经济、生态效益等)	17
五、重大分歧意见的处理经过和依据	17
六、标准推广应用的要求和措施建议	17
七、其他应予说明的事项	18
(一) 涉及专利的处理	18
(二) 修订(废止)现行有关标准的建议	18

一、工作简况

（一）任务来源

“十四五”时期是我省由高水平全面建成小康社会向基本实现现代化迈进的关键时期，全省将重点围绕农业农村现代化建设展开创新性、引领性探索，加快推进城乡融合发展。城乡公共交通作为联系城乡、服务居民出行的重要纽带，是城乡经济社会一体化发展的重要基础，是服务乡村振兴的先行领域、基础保障和重要载体。为进一步适应城乡经济发展，满足城乡居民日益增长的美好出行需求，我省城乡客运在经历了农村客运班车通达、镇村公交全覆盖两个阶段后，省交通运输厅印发了《省交通运输厅关于推进城乡公交一体化建设试点工作的通知》（苏交运〔2019〕74号），正式部署开展城乡公交一体化建设试点创建，围绕城乡公交线路配置和运营调度“一张图”、城乡公交智能信息服务“一张网”、城乡居民出行共用“一张卡”、城乡公交服务质量“一个标准体系”等更高要求，总结提炼多类型、可复制、可推广的城乡公交一体化发展模式及实施途径，在全省范围内广泛推广。根据《关于贯彻落实交通运输部九部门印发〈关于推动农村客运高质量发展的指导意见〉的通知》（苏交运〔2021〕40号）要求，到2025年，全省80%以上的县（市、区）实现城乡公交一体化。目前已有溧水区等

11个县(市、区)创建成功首批试点,六合区等32个县(市、区)纳入城乡公交一体化达标县创建名单。

虽然各地都在积极推进城乡公交一体化发展,但各地发展情况不一、公交发展模式多样,面对“城乡公交一体化”这一新概念,相关要求又仅在《省交通运输厅关于推进城乡公交一体化建设试点工作的通知》(苏交运〔2019〕74号)、《关于开展江苏省城乡公交一体化建设试点县(市、区)建设成果评估的通知》(苏交传〔2021〕26号)、《江苏省城乡公交一体化达标建设评价指标》(苏交传〔2022〕132号)等文件中有所涉及,各地对上位的具体要求还缺乏系统认识,细化实施起来尚有难度。因此,为了推动城乡公交行业标准体系建设,江苏省交通运输厅运输管理局和盐城市交通运输局联合启动了《城乡公交运营服务规范》(下称《规范》)编制工作,明确城乡公交相关内涵和基本建设内容,支撑城乡公交一体化“四个一”示范达标建设,为地方人民政府、行业管理部门、公交企业、科研机构、社会公众等提供科学统一的城乡公交建设或评价依据,有效提升城乡公交运营服务的标准化、规范化水平,为城乡百姓提供更高质量、更高水平的城乡公共交通出行服务。

(二) 主要起草单位(人)

起草单位:江苏省交通运输厅运输管理局、盐城市交通运输局、江苏纬信工程咨询有限公司。

主要起草人员:宋国森、李云飞、宋昌娟、刘聪、宋勇、薛华、胡哲峰、钟伟、陈忠兵、丁振强、王苗苗、孙结松、于乐美。

（三）编制组主要工作

为保证本标准制定的科学性、有效性、实用性，标准编制组广泛收集了相关文献资料，同时开展了实地调研和访谈，为标准的研究、起草奠定了基础。本标准已开展了相关工作，具体如下：

一是组建标准编制组及编写工作方案。2021年11月至12月，组建标准编制组，根据城乡公交相关研究实际，充分讨论《规范》的基本需求和目标等，制定标准编制的工作方案，明确了研究背景、研究思路、研究内容、重难点及工作分工等。

二是开展调研及编写标准初稿。2022年3月至8月，编制组收集了与《规范》相关的城市公交、城乡公交、农村客运等方面的政策法规和标准规范，对城乡公交运营服务现状、问题及发展诉求进行了调研和详细分析。根据政策标准学习、发展需求分析和实际情况调研等，编制组组织编制了《规范》初稿，并结合多次讨论意见修改完善。

三是标准立项和工作大纲评审。2022年9月，编制组结合前期各项工作，进行了《规范》立项和工作大纲评审，并结合专家意见进一步修改完善《规范》框架及初稿内容，形成《规范》征求意见稿。

二、标准编制原则

（一）编制原则

标准制定遵循以下基本原则：

1、依法合规原则。本标准依据《中华人民共和国标准化法》、《中华人民共和国标准化法实施条例》、《国家标准管理办法》、

法》等法律、法规、规章制定，符合《标准化工作导则 第1部分：标准化文件的结构和起草规则》（GB/T 1.1-2020）的有关要求，术语规范、条款通俗易懂。

2、衔接配套原则。国家、省级、行业围绕公交客运出台了多项法律法规、标准规范等，本标准的制定以现行的法律法规、国省标准和行业标准为依据，做好衔接和协调，确保各项运营服务的具体要求与其不产生冲突。

3、贴近实际原则。本标准虽然弥补了城乡公交运营服务规范的空白，属于省级层面乃至全国层面城乡公交运营服务领域的一项引领性、先导性标准，但始终牢牢基于目前全省城乡公交发展现状、旅客出行和行业管理的实际需求，在标准条款内容规定上充分考虑现实条件，不做脱离现实的规定，尽力提高标准的可操作性。同时结合我省城乡公交未来发展趋势，着眼于未来发展需要，具有一定前瞻性。

4、突出重点原则。城乡公交提供服务的过程涉及到的内容非常广泛，包括线网模式、运营车辆类型、基础设施建设、运营服务人员素质、智能化信息服务等，本规范的内容和制定的目的不是要将所有的问题都解决和做出规定，只在关键的核心要素上做出要求、提出规范，比如驾驶员的操作和服务规范、线路的优化流程规范等，通过突出重点、规范核心要素，起到引领和促进城乡公交规范化发展的作用。

（二）与相关国家法律法规、现行强制性标准和推荐性标准的协调性关系

《城乡公交运营服务规范》与相关国家法律法规、现行强

制性标准和推荐性标准保持协调一致、不矛盾，并与已发布的相关管理性文件相配套。

（三）采用国际标准和国外先进标准的程度

目前尚无与《城乡公交运营服务规范》紧密相关的国际标准和国外先进标准。

三、标准主要技术内容

依据《服务标准编写通则》(GB/T 28222-2011)里对服务标准及内容要素的分类,《城乡公交运营服务规范》主要定位在“服务提供标准”和“服务评价标准”,分别从服务提供者(即运营单位)、服务提供条件(包括线路、场站、车辆、人员、票制票价、应急处置等)、服务提供过程(即行车及车厢服务)、服务评价(即服务评价与投诉处理)等方面进行研究,明确具体要求。

因此,按照《标准化工作导则 第1部分:标准化文件的结构和起草规则》(GB/T 1.1-2020),拟定标准具体章节,本标准除包含范围、规范性引用文件、术语定义、总体要求等常规章节外,还包含城乡公交运营服务的各基本要素要求,如运营单位、线路、场站、车辆、人员、票制票价、行车和车厢服务、应急处置、服务评价与投诉处理等。

（一）常规章节

（1）范围

明确本标准适用范围,主要适用于城乡公交运营和服务的管理。

（2）规范性引用文件

列明本标准中引用的各规范性文件。

（3）术语和定义

本部分界定了未在既有相关标准规范中定义的术语，“城乡公交”“城乡公交一体化”是新增术语。

（4）总则

城乡公交一体化发展是我国特殊历史背景下的产物，其最终目标是实现城乡公共交通服务均等化。基于此认识提出总体要求，主要从发展理念、发展规划、新技术应用、补贴考核要求、运营要求等方面进行规定，是对标准具体条文的总领。

（二）城乡公交基本要素要求

明确城乡公交各基本要素要求，从运营单位、线路、场站、车辆、人员、票制票价、行车和车厢服务、应急处置、服务评价与投诉处理等几个方面进行阐述。

（5）运营单位

运营单位作为城乡公交服务的直接提供者，除满足相关资质条件外，还需具备完善的经营条件及良好的服务能力。因此，标准主要从运营单位的经营性质、设施配置及管理制度等方面进行规定。**经营性质方面**，应依法经营、诚实守信，为保证提供规范化的服务，应按相关规定实行公司化经营，与职工签订劳动合同，并参加社会保险，不得挂靠、承包经营；**设施配置及管理制度方面**，应配备合理规模的车辆、人员、设施等，建立长效的管理制度，包括安全管理制度、人员管理制度、车辆管理制度、线路和场站运营管理制度、动态监控管理制度、运

营服务管理制度、财务管理制度等，并持续有效实施。

（6）线路

公交线路是城乡公交服务最基本的载体，其设置的合理与否将直接影响乘客对公共交通的选择。因此，综合考虑线路开通前的规划、开通时的条件、开通后的调整等，从线网规划、走向长度、覆盖程度、线路编号、信息查询、新辟调整、运营时间等方面进行规定。**线网规划方面**，应符合城乡发展相关规划，为了发挥公交点到点的服务优势，还应与道路客运、铁路、轨道交通等其他客运方式衔接融合，构建层次分明、功能互补的一体化服务网络。**走向长度方面**，应根据客流需求、功能定位及服务区域等合理确定线路模式及长度，同时根据直达性需求，合理开通至县城（区域中心）的直达线路或便捷的换乘线路。**覆盖程度方面**，从原来行政村全部通达公交提高到集中居住点也通达公交；同时结合《江苏省城乡公交一体化发展三年行动计划（2021-2023）》要求，对推行城乡公交一体化的县（市、区），提出行政村和集中居住点到县城（区域中心）的公交直达率应不低于60%的要求。**线路编号方面**，应按照功能、线路运营特点等统一编号，遵循规范、有序、便于识别的原则。**信息查询方面**，应可通过信息化方式查询城乡公交线路实时到站信息，范围应覆盖全部线路及车辆，信息应及时准确；推行城乡公交一体化的县（市、区），应建立统一的移动端，功能要求符合JSITS/T 0006 2.1.1的规定；考虑到设区市正在探索全域公交，鼓励设区市范围内推广使用同一移动端提供公交信息服务。**线路新辟调整方面**，要求建立相应的公示、公众意见

征集及反馈机制；线路和站点设置应由相关部门联合勘察，符合安全通行条件；临时调整线路除备案外，还需在正式实施前通过多种方式提前 5 日向社会公告；考虑到农村地区农忙、偏僻等特殊时段或区域特点，还可以通过灵活优化运营方案、提供定制公交等多样化服务来保证覆盖。**运营时间方面**，主要规定了首末班时间、换乘时间衔接、发车间隔和运营班次、发车准点率等。应根据线路客流需求特征、当地城乡居民作息习惯和季节，合理确定首末班车发车时间，主要客流线路春夏首班车不宜晚于 6:00，末班车不宜早于 18:00，秋冬首班车时间可推后 30 分钟，末班车可提早 30 分钟，其他线路可根据居民出行特点适当调整；为方便换乘，线路起讫点与轨道交通、铁路、航空、水路等运输方式相衔接的线路，其运营时间应参照与之衔接运输方式的运营时间，满足乘客接驳换乘需求；发车间隔和运营班次应结合线路里程、客流量、车辆运能等因素确定，高峰时段发车间隔不宜大于 30 分钟，为满足公交化运营要求，同一线路一天发车最低班次不应低于交通运输部城乡交通运输一体化发展水平评估要求的 6 班次，客流量少的镇村公交线路可适当减少班次，但应基本满足城乡居民出行需求；城乡公交运营单位应做到准点发车，首末班发车准点率不低于 99%，全天首末站发车准点率不低于 98%。

(7) 场站

场站是城乡公交运营服务最重要的硬件依托，包括各类型的首末场站和中途站，直接关系到公交线网的组织、公交车辆的停放等。因此，标准主要从城乡公交场站统一建设管理、首

末站设置、中途站设置等方面进行规定。**场站统一建设管理方面**，从整体布局考虑，应规划建设与车辆规模、线路运营调度相适应的场站和符合运营条件的配套设施；从部分调研地区场站不共用等实际情况出发，本着资源节约原则，应合理利用场站资源，推进场站设施一体化管理，优先使用现有城市公共交通和道路客运的场站，城市公交、城乡公交线路（含跨境、毗邻线路）和车辆应共享站点、充电桩等资源。同时，要按期巡查、维保，重要场站、中途站等应实行视频监控。**首末站设置方面**，鉴于多地农村客运站利用效率尤其低且功能不全，规定位于农村地区的首末站宜结合农村客运站设置，配置候车、驾驶员休息、燃料添加、卫生等场所和设施；线路起讫点无场站的应设置候车亭（牌）和回车场，并能符合车辆安全运行需求；为进一步促进公交场站的综合利用，提高运营效率和收益，鼓励对具备条件的农村客运站升级改造，增加农村物流、邮政快递、公路服务、商务、供销、农业、便民信息服务等功能，拓展农村物流等与运输主业相关的经营业务。**中途站设置方面**，主要规定了选址、站距、站点形式、信息公示等。中途站应结合客流特征、道路状况、村落位置等设置，应位于居民相对集中、出行方便、安全的地点；应保持合理间距，参考《江苏省“十四五”综合交通运输体系发展规划》提出的“到2025年，城乡公交一公里站点规划发展村庄覆盖率超过98%”要求，提出行政村和规划发展村庄一公里范围内一般应至少设一处停靠站；应设置站牌，客流量大的或有条件的应设置候车亭、座椅，站牌应统一标志标识，形式和技术要求应符合 DB32/T

2980 的规定，宜在城乡结合区域客流密集点设置电子站牌；应标明各种公示信息且齐全，发车间隔超过 30 分钟的线路应列出班次时刻表，夜间应能识别站牌信息。

（8）车辆

城乡公交车辆是直接运送乘客的交通工具，其技术和环境等状况直接与运营安全及乘客舒适度息息相关，是城乡公交安全、高效运营的基础。因此，为保障车辆的良好状态，主要从车辆基本要求、车厢配置、车辆维护等方面进行规定。**基本要求方面**，主要规定了车辆总体规模、车型配置、等级配置、安全性能、车身显示、形象标识、节能环保、新型车辆等。应根据城市规模、人口规模、客流等情况合理确定车辆规模，确保服务能力和高效运营；应根据城乡道路通行条件、实际出行需求和客流满载率等情况合理配置车型；车辆的等级和配置、安全性能应符合相关标准和规定；为方便乘客快速识别线路并上车，车辆的前部、后部和靠站台侧应安装线路指示牌，具备夜间显示功能；为展现公交良好形象，车辆应统一形象标识，标志醒目齐全；为促进节能减排、人文关怀等，鼓励使用新能源等节能环保车辆和无障碍车辆；为促进交邮融合，鼓励推广应用符合相关规定的客货兼顾新型车辆，探索开展城乡公交代运邮件快件服务。**车厢配置方面**，主要规定了车厢内各设施设备安装要求。应按规定安装符合技术标准的卫星定位终端、视频监控、调度设备等，为实现动态监管和调度，还要按规定与运营单位及行业管理系统连接，正常运行；应配备刷卡机、报站器、投币箱、照明、安全锤、灭火器等设施，在规定位置设置

特需乘客专用座位，服务设施要求符合 GB/T 22484-2016 6.5 的规定；考虑到安全驾驶要求，应安装驾驶区防护隔离设施，要求符合 JT/T1241 的规定；为方便乘客快速获取线路信息，应在明显位置设置运营线路走向信息、班次时刻、票价及公交 APP 二维码，公布服务监督电话、服务承诺及乘车规则；鉴于疫情防控常态化需要，要求在公共卫生事件管控过程中，车厢内应按规定配置相关卫生防控设施。**车辆维护方面**，考虑到目前国家发布了多项公共汽车、电车等不同类型车辆的维护技术规范，本标准仅要求运营单位建立车辆维护制度，相关维护符合国家、省市、行业相关规定和标准要求。

(9) 人员

公交服务属于一项面向大众的公共服务，是一个展示城市形象和行业发展水平的重要窗口，因此，相关人员服务的好坏也直接关系着公交的整体形象。标准主要从驾乘人员要求及运营单位对人员管理要求等方面进行规定。**驾乘人员要求方面**，要求身心条件符合岗位工作的要求；具有履行岗位职责的能力；遵纪守法，具有良好的职业道德素质；同时规定了服务过程中的着装、态度、用语及不做其他与本职工作无关的事等要求。**人员管理方面**，要求运营单位应按照国家有关规定对驾驶员等重要岗位建立安全背景审查制度，开展审查；及时组织从业人员岗前适任培训，定期组织继续教育培训；关注从业人员身心状况和行为习惯，落实岗位安全生产责任，定期开展职业健康体检；定期组织考核评定。

(10) 票制票价

票制票价直接关系到城乡百姓所能享受的实惠,是其最关心的问题,因此,标准主要从定价方式、票价形式、优惠制度、一卡通和移动支付等方面进行规定。**定价方式方面**,要求遵守公交票价公益性原则,结合运营成本、经济发展、财政能力等因素,科学制定票制票价体系,可采取单一票制、计程票制、混合票制等,同时对城市公交延伸线路、道路客运班线公交化改造线路给出了具体定价方式。**票价形式方面**,可根据实际情况推行月票、季票、年票等多形式、多层次的票制票价模式。**优惠制度方面**,考虑到目前部分地区城乡公交尚无优惠,为进一步缩小与城市公交服务水平差别,要求城乡公交应实行特殊群体乘车优惠和刷卡优惠,鼓励实行与地铁等其他公共客运方式或其他公交线路换乘优惠。**一卡通方面**,倡导推进城乡公交一体化,全县域内应能使用同一公交卡乘坐全部公交线路,鼓励设区市市域范围内推广使用同一公交卡乘坐全部线路,鼓励刷卡设备支持全国交通一卡通。**移动支付方面**,为响应便捷支付要求,鼓励推广二维码、NFC、刷脸等便捷支付方式,方便乘客出行。

(11) 行车和车厢服务

服务是否规范直接影响到乘客出行体验,需要对其提出相应要求以规范相关服务行为、提高服务质量,更好地满足乘客出行需求。因此,标准主要从行车服务和车厢服务等方面进行规定。**行车服务方面**,考虑到目前已有的标准对公交行车服务做了很多规定,本标准要求驾驶员行车准备及行车中服务应符合

合 GB/T 22484-2016 中第 9 章和 T JSTERA 7-2017 第 10 章的规定。同时，为保证运营单位对行车服务需求的快速响应，提出应根据行车需要做好行车调度日志，宜实行路单电子化管理，同一线路应实现统一调度；且对于推行城乡公交一体化的县（市、区），宜使用统一的公交智能运营调度系统进行调度管理，要求符合 JSITS/T 0006-2022 的有关规定。**车厢服务方面**，应像城市公共汽电车一样提供高质服务，因此本标准提出车厢服务要符合 GB/T 22484-2016 第 10 章的规定；公共卫生事件管控过程中，应按防控要求做好车辆日常消杀和通风，并提醒旅客做好个人防护。

（12）应急处置

运营安全是城乡公交工作的重中之重，运营单位除了建立完善的安全管理制度外，还要掌握正确的应急处置以便应对各种突发情况。因此，标准主要对运营单位、驾乘人员应急处置提出要求。《城市公共汽电车应急处置基本操作规程》（JT/T 999-2015）对运营单位及驾乘人员在不同情况下应急处置基本操作进行了详细规定，城乡公交运营单位和驾乘人员应对照执行。除此之外，本标准还结合近年来经常利用的应急技术及常见的突发情况提出了其他要求，包括运营单位还应在线路运营服务过程中实时监控和管理运营车辆和驾驶员，宜安装使用主动安全智能防控系统，以提高应急处置效率；车辆行驶途中，若发生乘客抢夺方向盘或变速杆等装置、殴打拉拽驾驶员或者其他妨碍安全驾驶行为时，驾驶员应在确保安全的情况下及时停车，向乘客求助并拨打报警电话；车辆行驶途中，若乘客拒

不执行公共卫生措施要求，驾乘人员可拒绝提供服务，发生影响正常运行的情况时，驾乘人员应及时拨打报警电话；若发生公共突发事件，应服从当地政府统一调度、指挥。

（13）服务评价与投诉处理

开展服务评价与投诉处理，对于及时了解乘客诉求、改进服务不足、进一步提升服务水平具有重要促进作用。因此，标准主要从社会监督、投诉处理及满意度调查等方面进行规定。**社会监督方面**，要求运营单位应建立服务监督投诉处理制度，公布监督投诉电话等联系方式，并在适当的场所设立乘客意见箱。**投诉处理方面**，要求运营单位应在收到乘客投诉之日起按照 GB/T 17242 的有关要求及时处理乘客投诉，一般 5 个工作日内完成答复，处理不及时，所在地行业主管部门应对相关运营单位进行问责；**满意度调查方面**，运营单位应建立乘客满意度调查制度，每年至少开展一次满意度调查，并定期向社会公布。

此外，标准在附录中给出驾驶员道德规范和服务忌语、乘客满意度调查方法等具体内容，参照一并执行。

四、标准的创新性、前瞻性和可靠性

（一）主要试验（或验证）的分析、调研报告

本标准为服务规范，主要对城乡公交的总体要求、经营者、线路、场站、车辆、人员、票制票价、行车和车厢服务、应急处置、服务评价与投诉处理等方面提出要求，未进行相关实验，无实验分析。

编制组已对溧水区、丰县、沛县、睢宁县、溧阳市、吴江

区、海门区、赣榆区、金湖县、姜堰区、泰兴市等 11 个城乡公交一体化试点发展情况进行了实地调研，了解各地发展规划编制、公交线网优化、基础设施建设、运营单位运营、票制票价制定、服务水平提升、保障措施制定等多方面具体发展情况，对标准制订及落地具有现实参考意义。

（二）技术经济论证

镇村公交和城乡公交一体化示范达标系列文件能够为标准的制定提供参考。镇村公交十年发展期间，形成了《城市公共汽电车运营服务规范》（DB32 T 2980-2016）、《镇村公交运营服务规范》（DB32 T 2979-2016）、《城乡客运公交化运营规范》（T JSTERA 7—2017）等多个标准，对于《江苏省城乡公交运营服务规范》制定有一定参考意义。同时，省级出台了《省交通运输厅关于推进城乡公交一体化建设试点工作的通知》（苏交运〔2019〕74号）、《关于开展江苏省城乡公交一体化建设试点县（市、区）建设成果评估的通知》（苏交传〔2021〕26号）、《江苏省城乡公交一体化达标建设评价指标》（苏交传〔2022〕132号）等系列文件，对城乡公交一体化发展目标、主要任务（经营主体、基础设施、线网、票制票价、信息化建设、服务标准等）等提出了具体要求，明确了示范达标从创建到验收的系列流程及具体评分细则，这些对制定《江苏省城乡公交运营服务规范》都具有很大的参考意义。

良好的镇村公交发展基础及城乡公交一体化发展实践能够为标准制定提供落地保障。全省已经基本实现镇村公交全覆盖，为开展城乡公交一体化建设打通了末端壁垒，且城市公交

体系相对完善,因此最重要的是解决中间传统的农村客运班线问题,着重促进三者融合、一体发展。同时,多地正在探索全域公交模式,11个城乡公交一体化示范县已通过验收,32个城乡公交一体化达标县正在建设中,已形成了相关创建经验,可总结提炼出更符合地方发展实际的建设要求,并在标准中予以明确,从而提高标准的实操性。

多单位参编及制定完善的研究方案为标准制定提供具体编写保障。本标准由江苏省交通运输厅运输管理局、盐城市交通运输局和江苏纬信工程咨询有限公司共同开展,分别为标准编制提供行业指导、地方实践和专业技术支撑。江苏省交通运输厅运输管理局作为全省城乡客运行业发展主管部门,不仅制定发布过多项城乡客运相关标准,且各参与人员均有多年的城乡客运管理经验,熟悉行业政策及导向,可为标准编制提供顶层指导;盐城市交通运输局正在指导下辖各县(市、区)推进城乡公交改革和一体化发展,了解发展过程中的具体做法与问题,具有丰富的实践经验,可为标准编制提供落地支撑;江苏纬信工程咨询有限公司长期从事省、市、县公交及城乡客运相关规划和咨询工作,在城乡客运方面进行了大量的理论探索和应用实践,将组织多名具有相关标准研究经验的技术骨干参与本标准研究,可为标准编制提供专业技术支撑。

标准制定重点依据理论研究及相关调研,将以最少的资源保障研究成果。本标准是在现有系列标准规范和政策文件基础上,进行系统梳理,同时结合城乡公交相关理论研究和相关调研情况,制定城乡公交运营服务规范的具体条款,且投入人

员除江苏纬信工程咨询有限公司为第三方咨询单位,其余单位均为行业内管理部门,投入的人力、物力、财力都相对较少且可控。因此,本次研究十分重视研究方案的经济合理性,将尽可能利用最少的人力、物力、财力成本,发挥各资源使用效果,完成符合预期的研究成果,确保经济合理性。

(三) 预期的效果(社会、经济、生态效益等)

本标准的制定、发布与实施,将提升城乡公交运营服务水平,使城乡公交运营单位有统一标准可依,达到标准化、规范化运营要求,推动和引导城乡公交行业的健康可持续发展,使城乡居民享受更高水平的基本公共服务,提升经济社会效益。同时,还将为城市人民政府或交通运输主管部门、社会团体、咨询机构、公交运营单位、科研机构、社会公众等对城乡公交的建设和评价提供科学、统一的依据,有利于提高服务质量评价的科学性、规范性和可比性,有利于城市人民政府或交通运输主管部门、社会团体、咨询机构等多类型团体对城乡公交运营服务的监督,不断促进提升服务质量。

五、重大分歧意见的处理经过和依据

《城乡公交运营服务规范》团体标准在起草过程中尚未出现重大意见分歧。

六、标准推广应用的要求和措施建议

一是加大标准宣贯力度。《规范》发布后,在全省范围内及时开展宣传贯彻,由标准编制组组织开展对标准文本、编制说明等具体内容的培训工作,提高各地对标准制定背景、制定依据、详细内容等的认识,促进《规范》的推广应用和有效实

施。

二是加快标准实施应用。建议各地交通运输行业主管部门及城乡公交运营单位在本《规范》颁布后，积极遵照本《规范》的规定，规范城乡公交运营服务，逐步提升城乡公交服务水平，推动城乡公交可持续发展。

七、其他应予说明的事项

（一）涉及专利的处理

本标准不涉及专利。

（二）修订（废止）现行有关标准的建议

无。