

ICS

CCS 点击此处添加 CCS 号

DB21

辽宁省地方标准

DB21/TXXXX—2023

城市公共汽电车线路衔接城市交通枢纽服务规范

Service specification for connecting urban bus and trolley bus lines to urban transport hub

(征求意见稿)

XXXX-XX-XX 发布

XXXX-XX-XX 实施

辽宁省市场监督管理局 发布

目 次

前言	II
1 范围	1
2 规范性引用文件	1
3 术语和定义	1
4 一般要求	1
5 衔接对象	1
6 衔接方式	2
7 服务要求	2
7.1 车厢服务	2
7.2 车辆	2
7.3 设施	2
7.4 时间	3
8 监督与管理	3

前 言

本文件按照GB/T 1.1—2020《标准化工作导则 第1部分：标准化文件的结构和起草规则》的规定起草。

请注意本文件的某些内容可能涉及专利。本文件的发布机构不承担识别专利的责任。

本文件由辽宁省交通运输厅提出并归口。

本文件起草单位：辽宁省检验检测认证中心、辽宁省交通运输事务服务中心、沈阳市交通运输局、沈阳市规划设计研究院有限公司、葫芦岛市交通运输局、锦州市公共交通总公司、葫芦岛市交通运输综合行政执法队。

本文件主要起草人：曲波、姜辉、孙行、徐强强、崔智涛、郑越、王志成、曹思琪、炳雪、李超、盖靖元、张丽、徐志刚。

本文件发布实施后，任何单位和个人如有问题和意见建议，均可以通过来电和来函等方式进行反馈，我们将及时答复并认真处理，根据实际情况依法进行评估及复审。

归口管理部门通讯地址和联系电话：沈阳市和平区十三纬路19号，024-238720722。

文件起草单位通讯地址和联系电话：沈阳市和平区十三纬路18甲2号，024-23868192。

城市公共汽电车线路衔接城市交通枢纽服务规范

1 范围

本文件规定了城市公共汽电车线路衔接城市交通枢纽的一般要求、衔接对象、衔接方式、服务标准、组织管理等。

本文件适用于辽宁省行政区域内城市公共汽电车衔接城市交通枢纽服务。

2 规范性引用文件

下列文件中的内容通过文中的规范性引用而构成本文件必不可少的条款。其中，注日期的引用文件，仅该日期对应的版本适用于本文件；不注日期的引用文件，其最新版本（包括所有的修改单）适用于本文件。

GB/T 22484 城市公共汽电车客运服务规范
GB/T 32852.1 城市客运术语 第1部分：通用术语
GB/T 32852.2 城市客运术语 第2部分：公共汽电车
CJJ/T 15 城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范
JT/T 1202 城市公共汽电车场站配置规范
JT/T 1355 城市定制公交服务规范
DB21/T 2420 城市公共汽（电）车客运服务规范
DB21/T 3667 城市公共汽电车车容车貌规范

3 术语和定义

GB/T 32852.1—2016和GB/T 32852.2—2018界定的以及下列术语和定义适用于本文件。

3.1

城市交通枢纽 urban transport hub

机场、火车站、汽车客运站、客运码头等可以提供一种或一种以上对外交通出行方式的重点交通设施，不包括城市公交、城市轨道交通等城市公共交通站点。

4 一般要求

- 4.1 为城市交通枢纽提供乘客集疏运服务是城市公共汽电车服务重点，应给予资源倾斜优先保障。
- 4.2 根据实际情况以灵活多样的方式提供衔接服务，兼顾保障服务水平和资源利用效率。
- 4.3 充分利用大数据等信息技术增强衔接服务精准度，提升乘客出行体验。
- 4.4 线路衔接优化应考虑现有公交线路走向及场站设施规模，避免超出场站设施容纳能力。

5 衔接对象

5.1 重点衔接服务城市郊区的机场、火车站、汽车客运站、客运码头等，特别是包括两种以上交通方式的优先重点保障，城市中心区的交通枢纽以既有城市公共交通网络提供服务，不作为本文件衔接重点对象。

5.2 一段时间内日均客运量达到一定规模或达到一定规模的高峰时段持续超过 2 小时的城市交通枢纽，应按本文件作为衔接服务对象。对各种原因导致城市交通枢纽日均客流量过低或过于分散的，宜以其它方式保障。

6 衔接方式

6.1 城市交通枢纽已与城市轨道交通网连接的，城市公共汽电车线路衔接原则上不再重复同方向轨道交通线路。

6.2 城市交通枢纽与轨道交通网较近，但交通枢纽出口与最近的轨道交通站点出入口距离超过 500 米的，可以城市公共汽电车短距离接驳方式衔接。

6.3 城市交通枢纽客流量较大的，宜以公交专线方式衔接到其他城市交通枢纽或城市公共交通网络重点换乘枢纽站，并以少设或不设中途停靠站方式保障运营速度。

6.4 城市交通枢纽客流量一般的，宜以普通公交衔接城市公共交通网络重点换乘枢纽站，沿线客流不足的可适当增大途中停靠站间距。

6.5 对到达班次（航班、轮次）时间非固定或变动较大的，可以定制或预约响应式公交方式衔接，实现时刻表动态对接。

7 服务要求

7.1 车厢服务

7.1.1 车厢服务应符合 GB/T 22484、DB21/T 2420 等标准规范。

7.1.2 通过张贴提示信息、语音视频播报、人工提示等方式告知换乘信息、发车时间等。

7.1.3 城市公共汽电车企业宜配备优秀驾驶员从事衔接线路服务工作，视乘客需要做好行李安置、特殊人群乘车等协助工作。

7.1.4 利用车厢宣传地方风土人情、历史文化、旅游景区等，展现辽宁之美，讲好辽宁故事。

7.1.5 须提供现钞付费方式，应配备满足主要移动支付方式的支付设备，宜提供带有“交通联合”标志的城市公交一卡通刷卡付费。

7.1.6 宜以出行即服务的理念，拓展相关服务内容，改善乘客出行体验。

7.2 车辆

7.2.1 公交车辆应符合相关标准及无障碍要求，宜采用低地板（低入口）公交车。

7.2.2 新投运公交车辆宜为新能源公交车。

7.2.3 具备条件的，可投放无人驾驶公交车。

7.2.4 在主要城市建成区外的城市道路上行驶的，需投运不设站立区公交车。

7.2.5 车容车貌应符合 DB21/T 3667 等标准规范。

7.3 设施

7.3.1 应根据城市公共汽电车衔接服务需要配建公交首末站等设施，宜与城市交通枢纽一体化建设。公交首末站功能应符合 CJJ/T 15 标准，最小规模控制应符合 JT/T 1202 标准，占地不宜小于 1000 平方

米，配套完善的水、电供应及消防、充电桩等设施。公交首末站与城市交通枢纽衔出（入）口距离不宜大于 100 m；条件受限时，不应大于 150 m。

7.3.2 首末站外上下客的或不具备首末站建设条件的，应建设规模较大、功能较全的公交站台。公交站台应位置优越，具有安全、连续、舒适的步行（扶梯）接驳空间，宜设专门（或共用）通道（连廊）直达，公交站台与交通枢纽出（入）口的换乘距离不宜大于 50 m。

7.3.3 城市交通枢纽内公交首末站或站台可设置乘客刷卡（扫码）付费区，并以闸机（屏蔽门）隔离，便于乘客提前支付车费和车辆运行组织管理。

7.3.4 城市交通枢纽内公交站牌、候车亭应符合相关标准，造型美观、牢固耐用、易于维护，其中站牌应为电子站牌，并接入运营调度系统，动态显示相关信息等。

7.4 时间

7.4.1 城市公共汽电车衔接线路运营时间应与城市交通枢纽客流到发时间相协调，根据到发班次时刻表编制城市公共汽电车运营计划并动态调整，鼓励应用智能信息系统自动生成调整计划和安排。

7.4.2 公交专线或首末站停靠的，以首位乘客上车后 20 分钟内发车为宜，有临近班次、航班达到的，在向乘客说明后可进一步延长，但最迟应在 30 分钟发车。仅以停靠站方式衔接的，考虑到达班次航班等因素，可停靠待客但以宜不超 3 分钟。

7.4.3 实现城市交通枢纽与一个或多个城市公共汽电车重要换乘枢纽高效衔接，合理控制线路长度，减少进站停靠次数，提高运行速度。

7.4.4 城市交通枢纽客流在城市公共汽电车线网正常运营时间以外到达的，宜以定制公交、预约响应式公交、出租汽车等方式满足出行服务需求。

7.4.5 针对假日、旅游旺季、重大赛事等可预见性客流变化，应制定城市公共汽电车衔接线路运营方案或预案。

7.4.6 遇雨、雪、降温等恶劣气象天气，车辆可适当提前到达候客，提升乘客候乘体验，并及时告知乘客。

8 监督与管理

8.1 城市交通枢纽管理单位、城市公共汽电车企业应在城市交通运输部门指导下建立信息共享联动机制，定期协商沟通改进提升衔接服务保障工作，鼓励实现有关信息系统对接联动。

8.2 城市交通枢纽应完善引导标识，应提供可视电子屏，显示衔接公共汽电车发班动态、乘降位置引导等信息。

8.3 城市公共汽电车企业应利用 APP、公众号或第三方软件提供动态来车信息，方便乘客规划行程。

8.4 城市交通枢纽客流呈明显的季节性、周期性变化特点的，应结合变化情况灵活调整衔接方式。

8.5 遇突发事件和恶劣天气时，应按相关应急预案规定，采取应急响应措施，在保证安全的前提下减少对城市交通枢纽衔接服务影响，如无法保证安全，应立即停运，并采取相应措施保障乘客安全。