

理特城市出行指数 3.0 – 评估标准		
成熟度 (最高 36 分)		
标 准	权重	定 义
1. 公共交通的经济吸引力	4	<ul style="list-style-type: none"> 在集聚区内, 私人交通工具 5 公里行程的价格与公共交通工具 5 公里行程的价格之比 私人交通工具中汽车或摩托车取决于在分担率中占主导地位的车辆类型 个人机动交通出行成本: 仅包含燃油成本, 根据油耗和燃油价格 (含税)、汽油和柴油的平均成本计算 公共交通费用: 5 公里路程的票价
2. 公共交通分担率	6	<ul style="list-style-type: none"> 在最后一项可用的统计方法中, 使用公共交通工具的人次占总人次的百分比 只有正式的公共交通才会被考虑。非正式公共交通 (如辅助交通) 被认为是私人机动交通的一部分 分担率范围定义: 城市群居民出行, 包括机动化出行和非机动出行; 包括所有目的的出行; 包括工作日和周末的出行
3. 零排放模式分担率	6	<ul style="list-style-type: none"> 在最后一项可用的量度中, 以自行车及步行方式计算的总人次的百分比 对于新兴交通系统且非机动车占比非常高的城市, 为了不显示交通系统的高成熟度, 对分担率数据进行了修正
4. 道路密度	4	<ul style="list-style-type: none"> 城市群道路总长度与城市面积的比值 总道路长度定义: 所有向公共交通开放的道路 (包括铺装的和未铺装的), 包括高速公路网, 不包括位于城市群边界内的农田、森林和私人道路 表示偏离最优值的值。根据 Fei(2011), 道路密度最佳值为: 城市核心区平均 11.0 公里 / 平方公里, 郊区平均 3.7 公里 / 平方公里, 混合区域平均 7.35 公里 / 平方公里
5. 单车径网络密度	4	<ul style="list-style-type: none"> 城市群中自行车道和自行车道总长度与该城市群城市化表面积的比值 自行车道: 道路上标有自行车标志的车道, 只供骑自行车的人使用 单车径: 供单车使用的越野径, 包括专用单车径 (只供骑单车人士使用)、共用单车径 (供骑单车人士及行人使用), 以及分隔单车径 (供骑单车人士使用的部分与行人部分分开)
6. 城市群密度	4	<ul style="list-style-type: none"> 城市群人口与其城市化表面积的比值 联合国在《世界城市化前景》中确定的城市群 城市化表面积不包括海洋、湖泊、水道、森林、森林等, 仅指已建成区的地表
7. 公共交通频率	4	<ul style="list-style-type: none"> 城市群中最繁忙的公共交通线路 城市轨道交通最繁忙线路频率; 如果城市轨道交通不可用, 则考虑最繁忙的公交线路的发车频率
8. 公共部门在客运方面的措施	2	<ul style="list-style-type: none"> 从 5 个维度对公共部门关于客运的战略和行动进行定性评价: 一般可持续性; 替代引擎; 多峰性; 基础设施; 激励措施
9. 公共部门在货物流动方面的措施 (城市物流)	2	<ul style="list-style-type: none"> 公共部门关于城市货运的战略和行动的定性评价, 从两个维度进行: 改善城市配送的“经典”措施 (促进货运低排放区、时间窗政策、城市配送中心等); 最后一英里的创新概念和交通工具试点

图 3 理特城市出行指数 3.0 – 评估标准的定义