1公共交通的定义：

公共交通，英文：Public Transportation ，一般而言有广义和狭义两种解释。广义而言，公共运输包括[民航](http://baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E8%88%AA" \t "http://baike.baidu.com/_blank)、[铁路](http://baike.baidu.com/item/%E9%93%81%E8%B7%AF" \t "http://baike.baidu.com/_blank)、[公路](http://baike.baidu.com/item/%E5%85%AC%E8%B7%AF/34336" \t "http://baike.baidu.com/_blank)、[水运](http://baike.baidu.com/item/%E6%B0%B4%E8%BF%90" \t "http://baike.baidu.com/_blank)等交通方式；狭义的公共交通是指城市范围内定线运营的公共汽车及轨道交通、公共自行车、渡轮、索道等交通方式。但无论哪种解释，公共交通都是人们日常出行的主要方式。

公共交通(Mass transit)，泛指所有收费提供交通服务的运输方式，也有极少数免费服务。公共交通系统由道路、交通工具、站点设施等物理要素构成，在一些场合中，公共交通同义于公共运输。

通常，公共运输包括人员与货物运输两个方面，而公共交通则只是指人员运输方面。狭义的公共交通包括城市范围内定线运营的公共汽车及轨道交通、渡轮、索道等交通方式。

——《百度百科》

《城市公共交通》

城市公共交通，是指在城市及其所管辖区范围供公众出行乘用的、经济的、方便的诸种客运交通方式的总称。——《城市公交事件应急系统关键技术研究》

2应急处理系统

《智能公交应急联动系统研究》

当发生应急事件时，应立即启动城市公交应急联动系统的应急响应程序。应急响应程序按流程分为应急事件检测并报警和自动预警、应急响应预案确定、应急联动、应急恢复和应急结束等。

可由城市应急管理中心牵头，公交运营单位和联动各单位共同制定预案，建立历史数据库和应急预案数据库。应急预案中明确各相关机构的应急职能，成立相应的组织机构，建立高效统一的协调机制，保证应急工作的有序、高效进行。实施预案时需要将实时信息和应急预案、应急调度、应急救援加以整合。应急预案包括：车辆异常、重大事件、客流激增、自然灾害、交通事故、突发事件，针对不同的事件有不同的处理办法。

建设智能公交应急联动系统，公交企业与城市应急管理中心、各相关单位建立联系，明确与相关单位的协作关系，通过分析应急事件形成机理，界定应急事件类型，制定应急预案并形成规范的应急程序，建立反映迅捷、稳定可靠的信息处理系统，缩短应急救援的响应时间，提高应急预案的有效性，为保护国家利益和人民群众生命安全、恢复正常运营提供保证。

在检测判断完警报信息之后，根据事件位置、事件程度、影响范围等信息，判定应急级别，选择出相应的应急预案。指挥中心以GIs地理信息系统为实时信息的显示平台，用来传达与公交应急事件相关的事件性质、影响范围、发展趋势，反映各类救援人员和单位的部署、进展和机动状况，显示救援设施和设备的位置、状态以及周边的自然环境等信息，以向应急联动各行动梯队提供各种信息资源和服务，增强指挥决策能力和行动能力。其中，智能公交应急联动系统涉及的组织单位和人群有：公交车辆与指挥中心、乘客、交警、110刑警、119火警、120急救、医院等。

以动态数据实时采集系统和基础数据库系统为应急联动系统的基础；指挥通讯系统为桥梁联接各系统、各单位之间的工作，根据不同的任务和现场情况，指挥人员以数据或音视频对话等方式下达任务、交流任务执行情况；地理信息系统以电子地图等直观方式为指挥人员展示现有资源情况及现场任务执行情况。

《城市公交事件应急系统关键技术研究》……智能化协调调度

公共交通系统事件可以描述为：导致公交运力下降或运输需求不正常升高的非周期性发生的情况。事佳或是可预测或是不可预测。公共交通系统事件管理是指系统地、有计划地、协调地使用人力、法规、救援设备和技术手段来减小事件的持续时间和它的影响。

3公交供给侧改革

伴随着我国经济增长速度的放缓， “供给侧结构性改革”被提出。亦即： 从提高供给质量出发， 用改革的办法推进经济结构调整， 矫正要素配置扭曲， 扩大有效供给， 提高供给  
结构对需求变化的适应性与灵活性和全要素生产率， 更好地满足广大人民群众的需要， 促进经济社会持续健康地发展。 所谓“供给”是指把生活中必需的物资、 财产、 资料等给需要的人使用， 常用“供给能力”来反映提供货品或资源的能力， “供给水平”则取决于社会生产力的发展水平， 以及一切影响社会生产总量的因素。

公共交通是指维持社会上多数民众的日常生活与活动， 可以公用而且具有平等性的交通服务， 其基本特征是定点定线定时， 与汽车交通相比机动性较差。 另一方面，为了维持公共交通的服务与发展，必须投入相当的社会资本和成本。研究表明， 若要提升公共交通的吸引力和出行比例， 其关键是公共交通的服务必须比小汽车交通更具竞争力和吸引力， 亦即比小汽车具有更高的服务品质——准时性、 计划性和舒适性， 以及更短的出行时耗、 更小的出行成本和相当的便利性。 同时， 提高公交的绩效， 降低其运输成本也非常之关键。 因此，亟须切实地面向公共交通的需求，用改革的办法推进多模式公共交通 结构的调整， 矫正要素配置扭曲及错位的公共交通供给， 扩大有效供给， 提高供给对于交通需求变化的  
适应性与灵活性， 更好地满足广大民众的需要， 促进经济与社会持续健康地发展。 具体的改革重点应围绕如下几方面展开：

基于高品质与高绩效服务重构公共交通发展需求体系；建立精准与高效能公共交通供给体系；建立基于服务质量与绩效评估的公共交通供给评价机制和评价体系 ；精细化与精准化提升公共交通供给水平 ；抓好公共交通时刻表及站点和枢纽供给建设 。

供给侧改革作为当前国家发展的政策主线，核心在于通过质量、品质、创新引领发展。交通供给侧改革以满足日趋多元化的交通需求为目的，以提高供给质量为主攻方向，以深化改革为实施路径，以加强优质供应、扩大有效供应为主要内容。

城市公共交通供给侧改革的目标：通过提升公共交通服务质量与效率，优化城市交通结构，支持城镇化空间拓展，保障城市活力和健康有序发展。

随着交通先行战略的深入实施，特别是西部综合交通枢纽主枢纽建设的加快，需求侧这端的强劲势头已经对成都交通运输行业转型升级、破题前行提出了更高、更紧迫的要求。而定制公交开行、市民网投公交、驾培网络预约平台的建设正是我是交通运输行业在供给侧改革方面的“破题”。

城市公共交通，必然迎来新作为，要以人民群众出行幸福为导向，顺势而为，启动公共交通供给侧结构性改革，为城市经济建设服务，满足广大人民群众交通出行的新期盼。