

ICS *****

R11

JSDB

江 苏 省 地 方 标 准

DB 32/T XXXXX—202X

城市轨道交通、公共汽电车和慢行交通网络融合 服务规范

Service specification for the integration of urban rail transit, public transit and
pedestrian and bicycle transit

(征求意见稿)

(本稿完成日期:2026 年 4 月 16 日)

202X- XX - XX 发布

202X - XX - XX 实施

江苏省市场监督管理局 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 总体要求	2
5 设施布局	2
6 网络衔接	4
7 运营服务	4
附录 A（规范性附录） 城市轨道交通站点衔接换乘设施配置表	6
附录 B（资料性附录） 城市轨道交通、公共汽电车和慢行交通换乘满意度调查方法	7

前 言

本文件是按照 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。

本文件由江苏省交通运输厅提出、归口并组织实施。

本文件起草单位：华设设计集团股份有限公司、江苏省交通运输厅运输管理局。

本文件主要起草人：龚海波、蔡健、宋昌娟、柳振宇、蒋伟、徐伟、刘妍菱、汪顺伟、李永杰、闫相宇、顾祝雷、耿丽华、游友佳、柳一航、罗轶、高媛媛、蒋明、王晓一、汪其超、花森。

城市轨道、公共汽电车和慢行交通网络融合服务规范

1 范围

本文件规定了江苏省城市轨道、公共汽电车和慢行交通网络融合服务的总体要求、设施布局、网络衔接、运营服务等。

本文件适用于江苏省城市轨道交通、公共汽电车和慢行交通网络融合发展。

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标准必不可少的条款。其中，注日期的引用文件，仅该日期对应的版本适用于本标准；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 51328 城市综合交通体系规划标准
GB/T 32852.1 城市客运术语 第1部分：通用术语
GB/T 50833 城市轨道交通工程基本术语标准
GB 50220 城市道路交通规划设计规范
GB/T 22484 城市公共汽电车客运服务规范
GB/T 37114 公共汽电车线网设置和调整规则
GB/T 51439 城市步行和自行车交通系统规划标准
GB 50763 无障碍设计规范
GB/T 29639 生产经营单位生产安全事故应急预案编制导则
JT/T 1410 城市轨道交通接驳设施技术要求
CJJ/T 15 城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范
DB32/T 2980 城市公共汽电车运营服务规范

3 术语和定义

下列术语和定义适用于本文件。

3.1

网络融合 network integration

将城市轨道交通、公共汽电车和慢行交通网络在设施布局、网络衔接、运营服务等方面进行有机衔接、协同联动与资源共享。

3.2

中运量公交 medium-capacity bus

介于大运量城市轨道交通和常规公共汽电车之间的一种城市公共交通服务方式。包括快速公交系统（BRT）、超级虚拟轨道快运系统（SRT）、“好巴士”高品质公交服务系统（HBS）和数字轨道捷运系统（DRT）等。

3.3

微循环公交 micro-circulation bus

一种用于满足城市较小范围内短途出行需求，解决乘客出行“最后一公里”的城市公共汽电车客运服务。

3.4

慢行交通 pedestrian and bicycle transit

一般为出行速度不大于25km/h的非机动化城市交通出行方式，主要包括步行及非机动车交通。

4 总体要求

- 4.1 应与国土空间规划相衔接，结合城市更新工作要求，与城市空间布局、各类功能用地协同适配。
- 4.2 应从满足出行者需求的角度，构建紧密配合、高效便捷、无缝衔接、经济可靠的一体化绿色出行服务体系。
- 4.3 城市轨道交通、城市公共交通及慢行交通等专项规划，应包含城市轨道、公共汽电车和慢行交通网络融合内容。
- 4.4 城市重大项目规划建设中，交通运输、自然资源、公安、住建等部门和城市轨道交通、公共汽电车、自行车等出行服务提供单位宜结合实际制定城市轨道、公共汽电车和慢行交通融合方案并组织实施。

5 设施布局

5.1 轨道站点分类与功能定位

- 5.1.1 依据城市轨道交通站点在城市区位及周边功能布局，将站点划分为枢纽站、中心站、端头站和一般站四类。
- 5.1.2 枢纽站依托机场、火车站、汽车客运站综合枢纽等大型对外交通设施设置，承担城市内外交通转换功能和区域级或市级商业商务服务中心连通的城市轨道交通站点；中心站承担城市级中心或副中心功能，多条城市轨道交通线路交汇的城市轨道交通站点；端头站为城市轨道交通线路的起、终点站；一般站为不具备以上站点功能的中途站。

5.2 城市轨道交通站点接驳设施设置

- 5.2.1 城市轨道交通接驳设施应按照步行、非机动车、公共汽电车、停车换乘系统接驳的优先顺序，合理布设接驳设施。
- 5.2.2 城市轨道交通站点接驳换乘设施应结合所在区位和周边用地特征设置，按附录 A 在接驳适宜区内配置适宜的接驳设施。
- 5.2.3 新建城市轨道交通站点沿线公交场站、非机动车停车场等应同步规划、设计、建设、验收和投入使用。

5.3 城市轨道交通与公共汽电车设施融合

5.3.1 公共汽电车接驳客流规模较大的城市轨道交通站点核心区范围内，宜配套设置公交枢纽站或公交微枢纽。

5.3.2 公交首末站与城市轨道交通站点出入口衔接，步行换乘距离宜不大于 100m。公交停靠站与城市轨道交通站点出入口衔接，步行换乘距离宜不大于 50m。

5.3.3 城市轨道交通站点宜结合周边道路条件，设置港湾式公共汽电车停靠站。

5.3.4 城市轨道交通站点周边的城市次干道、支路等不具备设置公共汽电车停靠站的道路，在不影响道路通行的情况下，可根据换乘客流需求设置公共汽电车临时停靠点。

5.3.5 应对城市轨道交通枢纽站、中心站衔接道路的公交专用道优化升级，合理设置公交优先信号系统，保障接驳公共汽电车优先路权。

5.3.6 宜保持公共汽电车停靠站站台与城市轨道交通站点出入口整体风格统一，设计标准宜根据区域功能划分，与城市形象融合。

5.4 城市轨道交通与慢行交通设施融合

5.4.1 城市轨道交通站点出入口周边应设置非机动车停靠点，步行换乘距离宜小于 50m，具备条件的宜小于 20m，应保障非机动车独立停放空间。

5.4.2 城市轨道交通站点出入口周边非机动车停靠点空间布局及规模应根据换乘客流需求确定，非机动车的单个停车位面积宜取 $1.5\text{m}^2 \sim 1.8\text{m}^2$ 。

5.4.3 非机动车停车场应结合城市轨道交通站点出入口和停车需求分散布设，出入口应避开交叉口和主干道，并与站前广场和机动车停车场适当隔离。

5.4.4 城市轨道交通站点出入口周边应规范互联网租赁自行车停靠位置，划分互联网租赁自行车停靠区域，不应占用盲道等无障碍设施，不应占用消防通道。宜在必要处设置互联网租赁自行车禁停标识及电子禁停围栏区域。

5.4.5 城市轨道交通枢纽站、中心站周边 3km 范围内，非机动车道最小宽度宜大于 3.5m，应采用物理隔离，城市轨道交通端头站和一般站非机动车道最小宽度宜大于 3m。

5.4.6 城市轨道交通（含中运量公交）站点周边 800m 半径范围内，枢纽站和中心站步行道最小宽度宜大于 3.5m，端头站和一般站步行道最小宽度宜大于 3.0m。

5.4.7 与城市轨道交通出入口衔接的公共汽电车停靠站之间，在不影响交通行驶安全条件下，宜建设风雨连廊。

5.4.8 慢行交通设施的规划设计应满足无障碍通行的要求，符合 GB 50763 的规定。

5.5 公共汽电车与慢行交通设施融合

5.5.1 中运量公交停靠站站台设计应综合考虑公共汽电车停靠，满足中运量公交与公共汽电车上客需求。

5.5.2 中运量公交站点应与周边公共汽电车停靠站换乘便捷，畅通步行通道。

5.5.3 公共汽电车枢纽站和首末站周边应配套设置非机动车停车场，宜与公共汽电车枢纽站、公共汽电车首末站一体化规划、设计、建设、验收和投入使用，公共汽电车停靠站 50m 范围内应设置非机动车停靠点。

6 网络衔接

6.1 基本要求

6.1.1 应根据轨道交通网络的建设与开通，及时调整公共汽电车运营网络。

6.1.2 应根据城市轨道交通的接驳适宜区，综合考虑换乘需求，配置适宜的接驳网络，出入口 800m 范围内为步行接驳适宜区，应加强慢行交通网络连续性和空间保障；出入口 3.0km 范围内为非机动车接驳适宜区，应加强非机动车网络融合；出入口 5km 范围内为公共汽电车接驳适宜区，应加强公交专用道网络通达。

6.2 城市轨道交通与公共汽电车网络衔接

6.2.1 城市轨道交通建成运营后，应以高峰时段城市轨道交通线路满载率情况为依据，动态优化沿线公共汽电车线路。

6.2.2 城市轨道交通服务空白区，应配置公共汽电车接驳线路，在城市轨道交通站点开通时同步完成公交车站的建设、车辆配置、线路开通。

6.2.3 城市轨道交通沿线学校、医院、大型居住社区等客流集中场所，结合高峰时段客流特征，宜发展公交接驳网络，宜采用小型化运营车辆、高频化发班模式的微循环公交。

6.2.4 微循环公交在社区、支路端的首末停靠站设置，相关部门和街道社区应支持配合，应充分利用辖区停车泊位、活动空间、路内交通空间等灵活设置。

6.2.5 城市轨道交通端头站宜与城乡公交、毗邻公交线路衔接。

6.3 城市轨道交通与慢行交通网络衔接

6.3.1 城市轨道交通站点周边路网密度应符合 GB/T 51439 4.2 要求。

6.3.2 步行接驳适宜区内，步行交通网络密度宜大于 $14\text{km}/\text{km}^2$ ，步行通道间距宜不大于 150m。非机动车接驳适宜区内，非机动车交通网络密度宜大于 $10\text{km}/\text{km}^2$ ，非机动车通道间距宜不大于 200m。

6.3.3 城市轨道交通站点核心区内宜设置城市家具等设施，宜建设智慧街道、人文街道。

6.3.4 城市轨道交通站点覆盖区内宜建设基于慢行交通优先的“窄路密网”城市道路，宜优化交叉口非机动车进口道。

6.4 公共汽电车与慢行交通网络衔接

6.4.1 公共汽电车首末站、枢纽站周边应布设安全、连续的步行交通网络和非机动车交通网络。

6.4.2 公共汽电车枢纽站周边行人过街设施应以平面过街形式为主，立体形式为辅。

6.4.3 非机动车道、人行道、行人过街设施等应与公交场站顺畅衔接。

7 运营服务

7.1 运营管理

7.1.1 公共汽电车系统首末班车时间宜与城市轨道交通运营到站时间衔接，与城市轨道交通服务同步投运、同步调整，宜做好城市轨道交通和公共汽电车之间的运营时刻表衔接，将换乘时间控制在合理范围内。

7.1.2 与城市轨道交通站点、公共汽电站点衔接的城市公共自行车站点和互联网租赁自行车停靠点，应在高峰时段对用车量大的站点配备工作人员，及时填充备用自行车或移除堆积自行车，宜采用电子围栏、高精度定位等数字化手段辅助停放管理。

7.1.3 城市轨道交通与机场、火车站等对外交通方式换乘接驳时，宜推行安检结果互认。

7.1.4 宜结合城市轨道交通不同发展阶段，提供城市轨道交通和公共汽电联程双向优惠。

7.2 出行信息服务

7.2.1 应推动各类交通信息开放共享，鼓励平台型企业共享交通出行信息资源，提供实时信息服务。

7.2.2 应加强城市轨道交通、公共汽电车等信息互联互通，宜采用一卡通行、一码通行。

7.2.3 城市轨道交通站点出入口内应设置换乘标志标识，内容应凸显醒目，宜包含公共汽电车停靠站和非机动车站点道路分布、接驳公共汽电车线路信息及无障碍设施位置指示等。

7.2.4 城市轨道交通站点出入口 100m 范围内，宜设置接驳信息示意图、路径导向图、指示标志牌等引导标识，清晰展示接驳公交停靠站点、接驳停车场位置等出行服务信息，标识内容应准确规范、及时更新。

7.2.5 公共汽电车枢纽站、首末站 100m 范围内应设置城市轨道交通和慢行交通指引标识，与城市轨道交通站点接驳的公共汽电车线路，宜在公交站牌标注相应城市轨道交通线路名称。

7.3 应急服务

7.3.1 在节假日、重大文旅活动期间，应加强城市出行客流量监测和预判，可临时新辟优化与城市轨道交通接驳的公共汽电车线路和途径客运枢纽、旅游景点等客流密集区的线路。

7.3.2 应制定城市轨道交通运营突发事件后的公共汽电车及慢行交通接驳应急预案，应急方案的具体细节应符合 GB/T 29639 的规定。

7.3.3 发生公共突发事件时，应按照预案执行。需变更运营计划时，城市轨道交通和公共汽电车运营单位应及时向行业主管部门报备，并通过多渠道向乘客发布运营调整公告。

7.4 服务评价

7.4.1 宜建立城市轨道交通、公共汽电车和慢行交通融合服务质量评价体系，每年至少开展一次评价。

7.4.2 宜建立乘客满意度调查制度，每年至少开展一次满意度调查，调查方法和调查表见附录 B，可根据实际情况细化调查表。应根据服务质量评价结果，持续提升改进服务。

7.4.3 城市轨道交通、公共汽电车和慢行交通融合服务评价宜纳入城市公共交通服务质量和绿色出行监测一并进行。

附 录 A
(规范性附录)
城市轨道交通站点衔接换乘设施配置表

城市轨道交通站点衔接换乘设施配置见表A. 1。

表 A. 1 城市轨道交通站点衔接换乘设施配置表

衔接方式	换乘设施	枢纽站	中心站	端头站	一般站
步行	步行道	○	○	○	○
非机动车	非机动车停靠点	○	○	○	○
	非机动车停车场	○	△	○	△
公共汽电车	公交枢纽站	○	/	△	/
	公交首末站	○	△	○	△
	公交停靠站	○	○	○	○
出租车	出租车上落客点	○	○	○	○
	出租车蓄车区	○	/	△	/
社会车辆	社会车辆上落客点	○	○	○	△
	社会车辆停车场	△	/	○	/

备注：○表示应配置的设施，△表示宜配置的设施，/表示一般无需配置。

附 录 B
(规范性附录)

城市轨道交通、公共汽电车和慢行交通服务满意度调查方法

本附录从采集周期、调查方式、调查对象、调查地点、调查抽样率、问卷设计和指标计算等方面规定了“城市轨道交通、公共汽电车和慢行交通换乘满意度”调查和计算的要求。

B.1 采集周期

每年至少一次。

B.2 调查方式

问卷调查或网络调查。

B.3 调查对象

在城市内使用轨道、公共汽电车与慢行交通进行换乘的市民。

B.4 调查地点

集轨道、多条公共汽电车线路及慢行交通接驳点于一体的大型枢纽、轨道站点出口周边的公共汽电车停靠站、等换乘乘客聚集的场所。

B.5 调查抽样率

有效调查问卷总数不低于城市常住人口的万分之三。

B.6 调查内容

可从换乘距离、时间、区域环境、信息服务、票制票价等方面内容对城市轨道交通、公共汽电车和慢行交通换乘的满意度。为方便准确地获取采集信息，问卷主要采取选项答题的方式。

指标计算

乘客满意度是按公式B.1计算。

$$\text{乘客满意度} = \frac{\sum \text{单份有效问卷得分}}{\text{有效调查问卷总数} \times \text{单位调查问卷满分}} \times 100\% \quad (\text{B.1})$$