

江苏省地方标准  
《城市轨道、公共汽电车和慢行交通  
网络融合服务规范》

编制说明

《城市轨道、公共汽电车和慢行交通  
网络融合服务规范》编制组

2026 年 4 月

## 目 录

一、目的意义 .....	1
二、任务来源 .....	2
三、编制过程 .....	2
四、主要内容 .....	3
五、重大分歧意见的处理过程和依据 .....	7
六、与相关法律法规和国家标准的关系 .....	7
七、实施推广建议 .....	8
八、起草单位和起草人员信息及分工 .....	9

## 一、目的意义

2019 年，交通运输部等 12 部门 and 单位联合印发《绿色出行行动计划（2019-2022 年）》（交运发〔2019〕70 号），2020 年，交通运输部和国家发展改革委联合印发《绿色出行创建行动方案》（交运函〔2020〕490 号），要求通过开展绿色出行创建行动，整体提升绿色出行水平。江苏省交通运输厅联合省发改委、公安厅和住建厅印发，积极组织南京市等 11 个城市开展国家绿色出行示范城市创建行动，并于 2023 年全部获评“国家绿色出行创建考核评价达标城市”。2025 年 12 月，《省政府办公厅关于进一步推进城市公共交通高质量发展的意见》（苏政办发〔2025〕48 号）印发实施，明确要求：促进轨道、公交和慢行交通网络协调发展，需要与上位政策做好衔接，促进全省城市公共交通高质量发展。

2023 年，江苏省交通运输厅印发《江苏省城市轨道、公共汽电车和慢行交通网络融合服务指南》，各地结合实际情况，认真组织实施，全省所有设区市中心城区实现公交站点 500 米全覆盖、轨道站点 150 米内公交接驳全覆盖。随着绿色出行基础设施不断完善，面向高质量发展，省内部分城市存在交通枢纽设施“临而不接”、服务网络“连而不畅”、指引信息“标而不明”、人民群众“行而不便”等问题，设施精细化衔接、网络及运营服务融合存在短板。迫切需要就城市轨道、公共汽电车和慢行交通网络融合情况开展系列调研，梳理发展现状和存在问题，找到解决问题方法，借鉴好的发展经验，提炼好的做法，并在全省范围推广应用，因此有必要组织编制《城市轨道、

公共汽电车和慢行交通网络融合服务规范》（以下简称《规范》），为推动全省城市公共交通高质量发展提供有力支撑，也为交通强国建设打造更多江苏样板和服务品牌。

## 二、任务来源

省市场监管局组织开展了 2024 年度省地方标准申报立项工作。本规范由江苏省交通运输厅提出，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联合编制。根据《江苏省标准监督管理办法》要求，经项目材料初审、专家论证、公示，本标准经江苏省交通运输厅推荐、江苏省市场监管局批复同意后立项，项目批复文件为《省市场监管局关于下达 2024 年度江苏省地方标准制修订计划的通知》（苏市监标〔2024〕143 号），项目名称为《城市轨道、公共汽电车和慢行交通网络融合服务规范》。

## 三、编制过程

### 1. 前期准备及工作大纲阶段

2023 年 2 月至 6 月，课题组根据城市轨道、公共汽电车和慢行交通网络融合相关研究的实际，实地调研淮安、无锡、苏州等城市，研究提出了《规范》的基本需求和编制内容，分解了项目组各参加成员的编制任务，并经课题组内部多次讨论，最终起草完成了《规范》的大纲框架。

### 2. 资料收集及形成初稿阶段

2023 年 7 月至 2023 年 12 月，课题组收集了与《规范》相关的城市轨道、公共汽电车和慢行交通网络融合服务等方面的政策法规和

标准规范，并对全省网络融合服务现状、问题及发展诉求进行了详细的分析，于 2023 年 8 月在徐州组织全省开通城市轨道交通城市进行座谈。根据政策标准解读、发展需求分析和实际情况调研等，课题组组织编制了《规范》初稿。

### 3. 中间成果阶段

2024 年 1 月至 2024 年 6 月。课题组在完成初稿的基础上，内部多次讨论修改完善，根据意见形成《规范》中间成果，提交行业主管部门讨论。

4. 征求意见及送审阶段。2024 年 6 月至今，课题组在中间成果基础上，省厅充分征求全省 13 个设区市交通运输局意见，共征求 46 条意见，其中已采纳意见 11 条，部分采纳意见 28 条，未采纳意见 7 条。

## 四、主要内容

本规范除范围、规范性引用文件外，主要包含术语和定义、总体要求、设施布局、网络衔接、运营服务等 5 个部分内容。

### （1）术语和定义

本部分主要界定了未在既有相关标准规范中定义的术语，“网络融合”“微循环公交”“慢行交通”是新增术语。

### （2）总体要求

总体要求从四个方面提出相应规范标准，一是与国土空间规划的衔接，二是构建一体化绿色出行服务体系，三是加强规划融合，四是建立多部门协同联动机制。

国土空间衔接方面，应结合城市更新工作要求，与城市空间布局、功能用地协同适配。

从出行者需求角度，应构建紧密配合、高效便捷、无缝衔接、经济可靠的一体化绿色出行服务体系。

规划融合方面，编制城市轨道交通、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。

多部门联动机制方面，交通运输、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因地制宜制定城市轨道交通、公共汽电车和慢行交通融合方案并组织实施，确保落地实施。

### **(3) 设施布局**

设施布局从轨道站点分类与功能定位、城市轨道交通站点接驳设施设置、城市轨道交通与公共汽电车设施融合、城市轨道交通与慢行设施融合、公共汽电车与慢行设施融合五个方面提出相应规范标准。

轨道站点分类与功能定位方面，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。

轨道站点接驳设施按照步行、非机动车、公共汽电车和停车接驳的优先顺序，合理布设接驳设施，附录 A 明确不同类型轨道站点配置接驳设施。

城市轨道交通与公共汽电车设施接驳方面，围绕轨道站点，布设公共汽电车设施。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，明确公交首末站和停靠站与轨道交通站

点出入口步行换乘距离。城市轨道交通站点周边道路具备条件，宜设置港湾式公共汽电车停靠站，在城市次干路、支路等不具备条件的道路，可根据换乘客流需求设置公共汽电车临时停靠点。应对轨道交通枢纽站、中心站衔接道路的公交专用道优化升级，优先保障公共汽电车优先路权。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。

城市轨道交通与慢行设施融合方面，城市轨道交通站点出入口周边应布设非机动车停靠点，明确步行换乘距离。明确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。城市轨道交通站点出入口周边非机动车停放区空间布局及规模应根据换乘客流需求确定，明确单个停车位面积。明确不同类型城市轨道交通站点周边非机动车道、步行道的宽度和物理隔离要求。鼓励在有条件的区域，在不影响交通行驶安全条件下，建设风雨连廊。

公共汽电车与慢行设施融合方面，结合我省多个城市开通快速公交、好巴士等中运量公交城市的实际，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。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。明确公共汽电车枢纽和首末站周边应配套非机动车停车场，公共汽电车停靠站周边应配套非机动车停靠点，并做到非机动车停车设施与公共汽电车设施同步规划、设计和建设。对城市轨道交通站点和公共汽电车停靠站周边，应规范互联网租赁自行车停放秩序。

#### （4）网络衔接

网络衔接从基本要求、城市轨道交通与公共汽电车网络衔接、城市轨道交通与慢行网络衔接、公共汽电车与慢行网络衔接四个方面提出相应规范标准。

基本要求方面，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。按照城市轨道交通服务圈层，划分步行接驳适宜区、非机动车接驳适宜区和公共汽电车接驳适宜区，加强不同类型网络融合。

城市轨道交通与公共汽电车网络衔接方面，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。城市轨道交通服务空白区，应新辟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。城市轨道交通沿线学校、医院和大型居住社区等场所，结合高峰时段客流特征，发展公交接驳网络，宜开行小车型、短距离、高频次的微循环公交。城市轨道交通端头站宜与城乡公交、毗邻公交线路衔接。

城市轨道交通与慢行网络衔接方面，规定了城市轨道交通站点周边路网密度，尤其是步行接驳适宜区和非机动车接驳适宜区的路网密度。城市轨道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。城市轨道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。



公共汽电车与慢行网络衔接方面，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，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，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。

### **(5) 运营服务**

运营服务从运营管理、出行信息服务、应急服务和服务评价四个方面提出相应规范标准。

运营管理方面，要求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，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。城市轨道交通站点、公共汽电站点周边的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。城市轨道交通与机场、火车站和汽车客运站等对外交通方式换乘接驳时，宜推行安检结果互认。宜结合城市轨道交通不同发展阶段，制定轨道、公交联程双向优惠政策。

出行信息服务方面，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。应加强城市轨道交通、公共汽电车、公共自行车等信息互联互通，宜采用“一码通行”进行智能行程规划。

## **五、重大分歧意见的处理过程和依据**

无。

## **六、与相关法律法规和国家标准的关系**

《城市轨道、公共汽电车和慢行交通网络融合服务规范》符合《城市公共交通条例》《江苏省道路运输条例》等法律法规要求及《省政府办公厅关于进一步推进城市公共交通高质量发展的意见》等上位政策的要求，与现行法律法规和政策以及有关基础和相关标准不矛盾，并与已发布的相关行业管理性文件相配套，具体标准衔接关系已在标准规范性引用文件中说明。

## 七、实施推广建议

（1）结合城市轨道、公共汽电车和慢行交通融合发展现状，为规范标准的实施提供实际依据

建议各地方结合已开展的网络融合方面的具体情况与《规范》对应的内容进行核对，提供有效的建议和意见，以实际的运行情况论证《规范》的效果，持续提升城市轨道、公共汽电车和慢行交通网络融合服务水平，全面提升绿色出行发展水平。

（2）加大标准宣贯力度，深入学习，广泛宣传

在本地方标准实施后，对相关各方单位的人员进行标准的宣贯培训。标准的宣贯工作不仅包括标准文本本身，还应包括标准的编制说明，使得标准使用者不仅了解标准文本中规定的内容，还了解本标准编制说明中对于标准制定背景、制定依据等内容，以利于标准的贯彻执行。

（3）做好信息反馈和适用性评价，提高标准实施效果

标准宣贯实施过程中，注重将标准的宣贯工作落实到实际中。在本标准宣贯后，时刻跟踪全省城市轨道、公共汽电车和慢行交通网络

融合服务工作,记录标准在实际应用中的具体效果,对于实用性不强、适用性差的条款要及时反馈到相关行业管理部门,以便采取相应的措施。

## 八、起草单位和起草人员信息及分工

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。

本文件主要起草人员详见下表:

表 1 主要起草人员信息和分工一览表

序号	姓名	单位	项目分工
1	龚海波	江苏省交通运输厅运输管理局	项目负责人
2	蔡 健	江苏省交通运输厅运输管理局	标准总体协调
3	宋昌娟	江苏省交通运输厅运输管理局	标准审核
4	柳振宇	江苏省交通运输厅运输管理局	标准审核
5	蒋 伟	华设设计集团股份有限公司	标准审核
6	徐 伟	华设设计集团股份有限公司	标准编写
7	刘妍菱	华设设计集团股份有限公司	标准编写
8	汪顺伟	常州公共交通集团有限责任公司	标准编写
9	李永杰	常州公共交通集团有限责任公司	标准编写
10	闫相宇	无锡市铁路航空事业发展中心	标准编写
11	顾祝雷	淮安市交通运输综合行政执法支队	标准编写
12	耿丽华	华设设计集团股份有限公司	标准编写
13	游友佳	华设设计集团股份有限公司	标准编写
14	柳一航	华设设计集团股份有限公司	标准编写
15	罗 轶	华设设计集团股份有限公司	标准编写

16	高媛媛	华设设计集团股份有限公司	标准编写
17	蒋 明	华设设计集团股份有限公司	标准编写
18	王晓一	华设设计集团股份有限公司	标准编写
19	汪其超	华设设计集团股份有限公司	标准编写
20	花 森	华设设计集团股份有限公司	标准编写