

# 泰州市市区大型建筑公交场站配建指引

泰州市交通运输局

泰州市自然资源和规划局

2025年7月

## 前 言

近年来，随着经济社会的高质量发展，城市居民的生活品质不断提升，对城市公共交通服务质量的期望亦不断提高。为了打造人民满意的现代化和谐公交，本市不断创新服务举措，全力构建完善高品质的公交出行服务体系。2023年3月，制定发布《泰州市区公交发展品质提升三年行动计划（2023—2025年）》；2023年12月，创优通过验收，并被授予“江苏省公交优先示范城市”称号；2024年1月，印发《泰州市市区公共交通客运场站规划（2024—2035年）》；2024年3月，出台全省首部公交场站建设地方立法——《泰州市市区公交场站建设管理办法》。

为贯彻实施《城市公共交通条例》，进一步推动和落实公共交通优先发展战略，促进本市城市公共交通的健康可持续发展，根据《泰州市市区公交场站建设管理办法》，制定《泰州市市区大型建筑公交场站配建指引》，用以指导本市大型建筑配建公交场站的规划与建设，促进城市土地集约利用，为各部门在决策公交场站配建规模、标准等方面提供依据。

本指引的主要技术内容是：1 总则；2 术语；3 规划指引；4 设计指引。

# 目 录

|                  |    |
|------------------|----|
| 1 总 则 .....      | 1  |
| 1.1 编制目的 .....   | 1  |
| 1.2 编制依据 .....   | 1  |
| 1.3 编制原则 .....   | 1  |
| 1.4 适用范围 .....   | 2  |
| 1.5 施行日期 .....   | 2  |
| 1.6 其他 .....     | 2  |
| 2 术 语 .....      | 3  |
| 2.1 大型建筑 .....   | 3  |
| 2.2 公交场站 .....   | 3  |
| 2.3 公交首末站 .....  | 3  |
| 2.4 配建公交场站 ..... | 3  |
| 2.5 站务用房 .....   | 3  |
| 3 规划指引 .....     | 4  |
| 3.1 场站设置原则 ..... | 4  |
| 3.2 建筑规模阈值 ..... | 4  |
| 3.3 用地规模阈值 ..... | 6  |
| 3.4 场站规模 .....   | 7  |
| 3.5 片区统筹规则 ..... | 8  |
| 4 设计指引 .....     | 10 |
| 4.1 通则 .....     | 10 |

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| 4.2 建设内容 .....              | 10 |
| 4.3 平面布局 .....              | 11 |
| 4.4 空间布局 .....              | 13 |
| 附录 A 中心城区重点区域和一般区域分区图 ..... | 15 |
| 附录 B 中心城区公交首末站供需分区 .....    | 16 |
| 附录 C 配建公交首末站的基本形式 .....     | 18 |
| 本指引用词说明 .....               | 20 |
| 引用名录 .....                  | 21 |

# 1. 总 则

## 1.1 编制目的

指导城市建设项目配建公交场站功能定位和布局设计。从技术上明确配建公交场站的配建要求、配建阈值及相关控制指标，提出公交场站配建功能及要素布局，提高场站设计和建设质量，提升公共交通运行效率和服务水平。

## 1.2 编制依据

本指引是在参照国家、行业及其他地方标准的基础上，结合本市经济社会发展实际情况，同时落实公交场站规划的相关要求，科学合理确定本市配建公交场站功能定位、配建标准、建设内容、设施布置等相关指标的技术标准。

## 1.3 编制原则

**1.3.1 科学性原则：**紧密结合区域公交出行需求，规划设置规模大小适中、空间布局均衡、用地复合集约的公交场站网络体系，支撑常规公交的稳定运营。

**1.3.2 协调性原则：**统筹考虑区域公交首末站规划建设，新增配建公交首末站的规划布局应当与既有（现状、将建）公交首末站、停保场分布等相协调。

**1.3.3 公平性原则：**在优先保障社会公众利益前提下，规划控制指标、区域统筹规则等设定应当尽可能公平公正，同等条件下配建标准统一。

**1.3.4 可实施性原则：**配建公交首末站规划控制标准、片区

统筹规则等设定，应当与国土空间规划与管理实际工作紧密衔接，便于操作、可实施。

## **1.4 适用范围**

**1.4.1** 本指引是编制配建公交场站相关规划的指导性文件，也是相应规划方案、初步设计、施工图审查等的参考依据。

**1.4.2** 本指引适用于新建、改建或者扩建文化、教育、卫生、体育、娱乐、商业等大型公共设施以及具有一定规模的住宅小区的配建公交场站，不适用于采用独立用地建设的场站。

**1.4.3** 本市海陵区、姜堰区和医药高新区（高港区）范围内大型建筑公交场站配建适用本指引，泰兴市、兴化市和靖江市可以参照执行。

## **1.5 施行日期**

本指引自 2025 年 10 月 1 日起施行，有效期至 2030 年 9 月 30 日。

## **1.6 其他**

本指引未规定的相关内容，应当按照现行的相关规范执行。本指引所引用的规范若有修订，应当采用修订后的规范。

## 2. 术 语

### 2.1 大型建筑

开发量大、客流集中的大型公共建筑、商业办公建筑、大型居住区等。

### 2.2 公交场站

为乘客提供上下车、候车、换乘等服务，并且是车辆停放、运行调度、管理维护等举动的场所和空间。

### 2.3 公交首末站

为公交线路提供运营管理、车辆回车停车及检修清洗、后勤保障等功能的场所。

### 2.4 配建公交场站

基于大型建筑及周边用地的公交出行需求，结合建设项目开发同步配建的公交场站，通常为公交首末站。

### 2.5 站务用房

为站务及司乘人员提供办公、调度、休息等服务，并且供配套设备安放、运行的用房。

## 3. 规划指引

### 3.1 场站设置原则

**3.1.1 客流集聚原则：** 配建公交首末站的配置应当与土地利用相协调，大型居住区、就业岗位集中的商务办公区、大型商业区以及公共建筑等主要客流集散点应当优先配置配建公交首末站。

**3.1.2 协调统一原则：** 配建公交首末站应当与主体建筑整体设计相协调，降低对主体建筑的负面影响，促进场站与建筑的有效融合。

**3.1.3 快捷方便原则：** 配建公交首末站在地块中的位置，应当满足乘客和公交车辆方便到达和离开的原则，宜邻近现状或者具有近期建设条件的规划道路，不宜在交叉口附近设置。

**3.1.4 安全绿色原则：** 综合考虑场站设施的使用效率、车辆运作及充电安全性、与主体建筑兼容性等，配建公交首末站宜设置在建筑地面一层。因条件特别困难而采用其他形式建设时，应当保证场站使用效率，并专题论证其合理性。

**3.1.5 交通匹配原则：** 综合考虑建筑的用地类型、开发体量和配建站场规模对周边道路交通的影响情况，尽可能使得配建公交站场与既有的外部交通环境相匹配，避免对现有道路交通通行造成不利影响。

### 3.2 建筑规模阈值

**3.2.1 建筑规模是衡量新建项目或者更新项目是否需要配置**

公交首末站的重要因素之一。根据建设项目的建筑规模确定应当配置的场站需求。

### 3.2.2 需配置公交首末站的建设项目建筑规模阈值

3.2.2.1 不同类型建设项目需配置公交首末站的建筑规模阈值应当满足表 3.1 的规定。

表 3.1 不同类型建设项目需配置公交首末站的建筑规模阈值  
(单位: 万 m<sup>2</sup>)

| 建筑类型 | 重点区域 | 一般区域 |
|------|------|------|
| 居住   | 17   | 22   |
| 商业办公 | 13   | 15   |
| 商业服务 | 12   | 18   |
| 行政办公 | 13   | 16   |
| 教育医疗 | 15   | 21   |

注: (1) 上述建筑规模阈值是指达到设置一条公交线路的计容建筑面积, 匡算出来的线路数按照四舍五入原则取整, 对应的配建公交首末站规模参照表 3.3; (2) 居住类项目中的保障性住房, 可以适当降低配置阈值, 提高公交场站供应水平; (3) 新型产业 (M0)、物流 (W0) 类项目参照办公类的建筑规模阈值规定; (4) 文体娱乐、批发零售类建设项目结合其公交出行需求、地块规模、周边交通条件等专题研究确定; (5) 重点区域指东进路、青年路、泰州大道、姜高路、泰顺路、海军大道和东风快速路合围区域; 一般区域指市区

除了重点区域以外的其他区域（见附录 A）。

**3.2.2.2** 对于混合功能的建设项目，应当综合考虑各类用地所产生的公交客流，可以根据表 3.1 的建筑规模阈值匡算各类用地的线路需求，再合算出混合功能建设项目的公交首末站线路总需求，即根据以下公式分别匡算各类建筑所需公交线路数，当且仅当总体线路数大于等于 1 时，才需配建公交首末站。

$$\text{需配线路数} = \sum (\text{不同类型建筑规模} / \text{不同建设项目需设线路的建筑规模阈值})$$

如果某类建筑的规模占总体建筑规模比例超过 80%，则按照该类建筑的启动阈值进行匡算。

### 3.3 用地规模阈值

**3.3.1** 用地规模是衡量新建项目或者城市更新项目是否具备配置公交首末站的基础条件。根据建设项目的开发建设用地规模确定可以配置的场站供应。

**3.3.2** 可以配置公交首末站的建设项目用地规模阈值

**3.3.2.1** 不同类型建设项目可以配置公交首末站的最小用地规模阈值应当满足表 3.2 的规定。

**表 3.2** 不同类型建设项目可以配置公交首末站的用地规模阈值（单位：万 m<sup>2</sup>）

| 用地性质及代码          | 重点区域 | 一般区域 |
|------------------|------|------|
| 居住用地（R）          | ≥5   | ≥6   |
| 商业服务业用地（C）       | ≥4   | ≥4   |
| 公共管理与服务设施用地（GIC） | ≥6   | ≥6   |

注：(1) 上述用地规模指建设项目的开发建设用地规模；(2) 商业服务业用地 (C) 包括表 3.1 的商业办公、商业服务等建设项目；(3) 新型产业用地 (M0)、物流用地 (W0) 参照商业服务业用地规模阈值规定；(4) 公共管理与服务设施用地 (GIC) 包括表 3.1 的行政办公、教育医疗等建设项目；(5) 混合用地参照主导用途的用地规模阈值规定；(6) 重点区域、一般区域与表 3.1 的建筑规模阈值分区一致。

**3.3.2.2** 新建项目或者城市更新项目用地条件困难，但公交出行需求较大且周边公交首末站配置严重不足情况下，可以适当降低用地规模阈值控制标准，以满足需求。

### 3.4 场站规模

**3.4.1** 配建公交首末站的规模，应当结合实际用地情况，按照规划的公交线路数、高峰时段的发车频率、候车乘客数、站内交通组织等确定。

**3.4.2** 结合公交线路的实际运营需要，配建公交首末站的最小面积应当符合表 3.3 规定。

**表 3.3 配建公交首末站的最小面积 (单位: m<sup>2</sup>)**

| 分级       | 配建公交首末站的最小面积   |
|----------|----------------|
| 1 条线路    | 1000           |
| 2 条线路    | 1500           |
| 3 条及以上线路 | 每增加一条线路，增加 700 |

注：面积指配建公交首末站不同建设形式下的占地总面积。

**3.4.3** 配建公交首末站的面积大于 6000m<sup>2</sup> 时，宜拆分成若干个进行配建。单个配建公交首末站的理想规模宜为 3000~4000m<sup>2</sup>。

### **3.5 片区统筹规则**

**3.5.1** 为加强新增配建公交首末站与周边既有场站设施的规划协调性，在新建项目或者城市更新项目密集区域有必要加强配建公交首末站的片区统筹规划。

**3.5.2** 基于不同片区公交首末站供需评估结果，将市区控规编制单元划分为公交首末站供应不足、供应充足两类地区（分区详见附录 B）。

**3.5.3** 采用区域差异化的片区统筹规则，指导配建公交首末站的规划落实。供应不足片区适度增加公交首末站供给，供应充足片区侧重优化公交首末站布局。

#### **3.5.4 区域差异化的片区统筹规则**

**3.5.4.1** 当新建项目或者城市更新项目位于供应不足片区时，按照公交首末站服务覆盖范围内的建筑规模总量、用地规模“双控”标准配建公交首末站，即当建设项目的规划建筑规模总量和用地规模同时达到启动阈值要求时，则须配建公交首末站。配建公交首末站的面积按照建设项目的规划建筑规模总量进行测算。

**3.5.4.2** 当新建项目或者城市更新项目位于供应充足片区时，按照公交首末站服务覆盖范围内的建筑规模增量、用地规模、

周边公交场站覆盖情况“三控”标准配建公交首末站，即当且仅当建设项目的规划建筑规模增量、用地规模同时达到启动阈值要求，且项目用地几何中心周边 1000m 范围内无现状已建、在建及近期预计可建的公交首末站时，才须配建公交首末站。配建公交首末站的面积按照建设项目的规划建筑规模增量进行测算。

**3.5.5** 根据城市发展需求，适时动态修订全市公交首末站供需分区。

## 4. 设计指引

### 4.1 通则

**4.1.1** 配建公交首末站的平面布局应当满足机非分流的原则，避免人车冲突，满足分区明确、布局合理、流线分明的要求。站内设施应当按照人车分离、车流顺畅和布局紧凑的原则设置，保证功能齐全、使用方便，实现场地利用效益的最大化。

**4.1.2** 配建公交首末站建筑外观应当与周围环境和城市景观相协调，满足相关的建筑设计规范。

**4.1.3** 配建公交首末站的设计应当根据规划要求，做到远近结合、留有余地，既能满足近期使用要求，又能兼顾长远发展。

**4.1.4** 配建公交首末站的设计方案、建设标准应当符合本市交通运输部门制定的相关标准规范的要求。

### 4.2 建设内容

**4.2.1** 根据配建公交首末站的功能要求，站内设施宜包括车辆运行、乘客服务、站务用房与公共配套等功能区域。

**4.2.2** 配建公交首末站各功能区域的建设内容宜满足表 4.1 的规定。

表 4.1 配建公交首末站的建设内容

| 功能   | 设施   | 配建要求 |
|------|------|------|
| 车辆运行 | 回车道  | √    |
|      | 到发车位 | √    |

|      |         |   |
|------|---------|---|
|      | 停车坪     | ○ |
|      | 出入口     | √ |
|      | 充电、换电设施 | √ |
| 乘客服务 | 站台      | √ |
|      | 行人通道    | √ |
|      | 候车设施    | √ |
|      | 无障碍设施   | √ |
|      | 非机动车存放  | ○ |
|      | 信息服务    | ○ |
| 站务用房 | 调度室     | √ |
|      | 监控室     | ○ |
|      | 职工休息室   | ○ |
|      | 茶水间     | √ |
|      | 卫生间     | √ |
| 公共配套 | 通风      | √ |
|      | 照明      | √ |
|      | 消防通道    | √ |

注：“√”表示应当有的设施，“○”表示可以根据具体情况选择。

### 4.3 平面布局

**4.3.1** 配建公交首末站宜至少有一面临街，且应当至少拥有一个与市政道路直接对接的人行出入口。

**4.3.2** 配建公交首末站在保证用地使用效率和公交车辆进出

站顺畅的前提下，应当尽量降低对建筑物商业价值、商业氛围和居民生活的影响。

### **4.3.3 平面布局形式**

**4.3.3.1** 配建公交首末站应当根据上盖建筑类型、地块形状、交通组织、场站设施等灵活设置，宜设置于形状规整、偏方形的地块。

**4.3.3.2** 对于偏向狭长形的地块，可以考虑设置通道式的配建公交首末站；对于偏向方块形的地块，可以考虑设置环绕式的配建公交首末站（基本形式参见附录 C）。

### **4.3.4 出入口设置要求**

**4.3.4.1** 配建公交首末站的出入口应当与主体建筑的车行出入口分开设置，且出入口不应设置在弯道处；若因条件限制设置在弯道处时，应当满足公交车辆的转弯加宽要求。

**4.3.4.2** 出入口宜设置在次干路、支路上，或者主干路和快速路的辅道上，不宜直接设置在主干路或者快速路上，并应当避免邻近平面交叉口。

**4.3.4.3** 出口和入口宜分开设置，有效宽度不应小于 7m，若合并设置，有效宽度不应小于 12m。

**4.3.4.4** 配建公交首末站出入口与相邻交叉口或者机动车出入口的距离，应当符合国家及本市道路交叉口和机动车出入口开设的相关规定。

**4.3.4.5** 出入口宜采用“右进右出”的交通组织形式，且必须设

置明显的标志标线和指示牌。

#### **4.3.5 站务用房设置要求**

**4.3.5.1** 站务用房应当根据配建公交首末站的用地条件、平面布局等灵活布置，宜与建筑物相融合，集约利用站内空间资源。

**4.3.5.2** 站务用房应当与场地同层建设；若条件限制，按照两层形式建设，其中调度室、监控室、卫生间和配电室等用房应当与场地同层设置，其他用房宜设置在场地的上一层。

**4.3.5.3** 站务用房面积不宜超过配建公交首末站总面积的15%。

#### **4.3.6 充电设施要求**

**4.3.6.1** 配建公交首末站内宜设置充电设施，配置充电设施时，应当设置独立的配电用房、充电设备机房、监控系统、安全防护系统和其他配套设施。

**4.3.6.2** 充电设施应当设在地面式及地面架空式配建首末站内，若条件限制，设在半地下或者地下首末站内，应当进行专题论证。

**4.3.7** 通风、照明、消防等要求按照国家现行规范相关规定执行。

### **4.4 空间布局**

**4.4.1** 配建公交首末站宜采用地面架空式。条件特别困难采用其他形式建设时，应当保证场地使用效率，并专题论证其

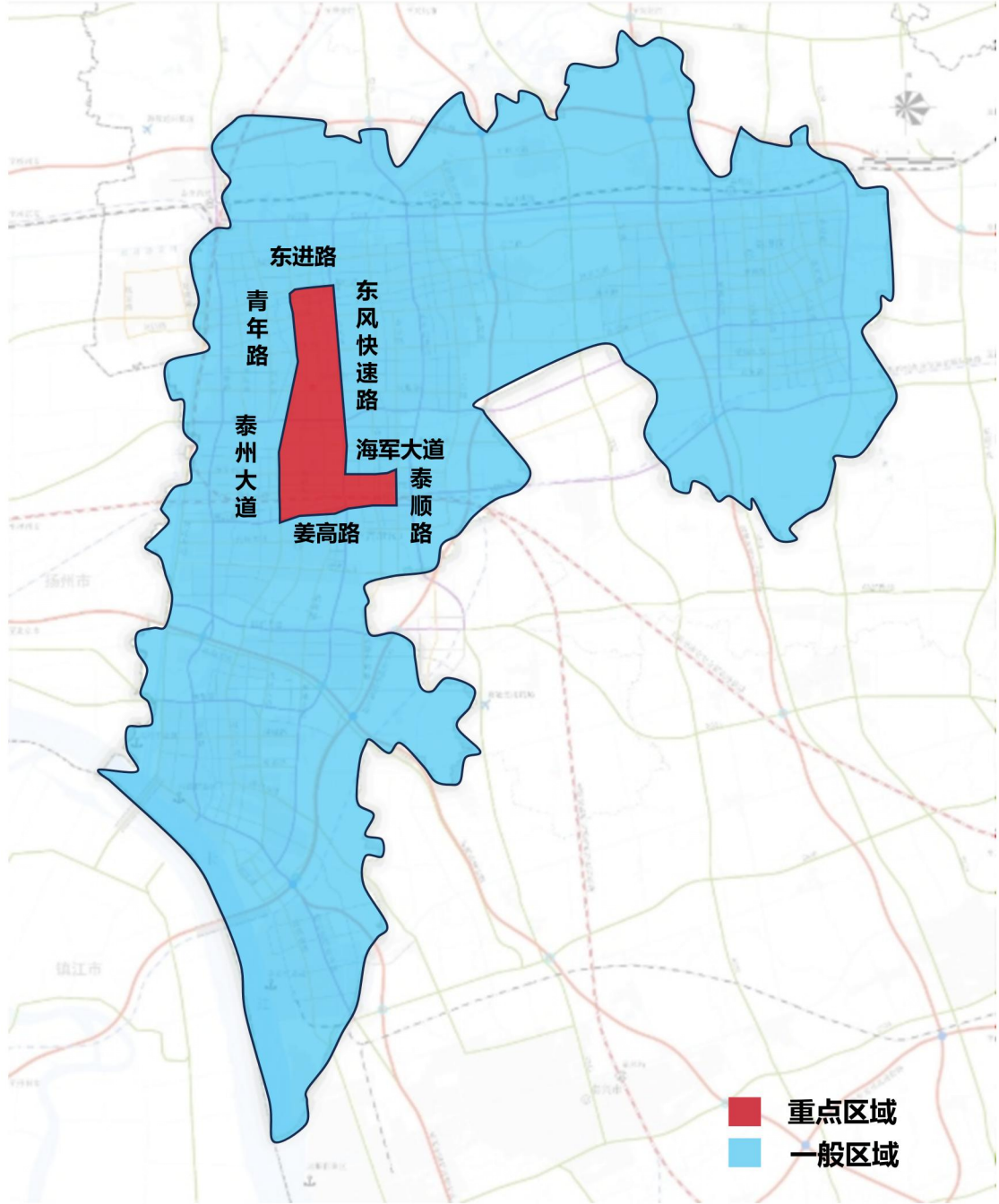
合理性。

**4.4.2** 配建公交首末站的建筑层高应当满足公交车辆安全通行、建筑结构竖向布局和各类管道设置等要求，公交车辆通行区域的净空高度应当不低于 4.0m。

**4.4.3** 行车道坡道应当符合《车库建筑设计规范》中的规定，且直线坡道坡度应当不大于 6%，曲线坡道坡度应当不大于 5%，积雪或者冰冻地区，道路路面应当设置防滑措施。

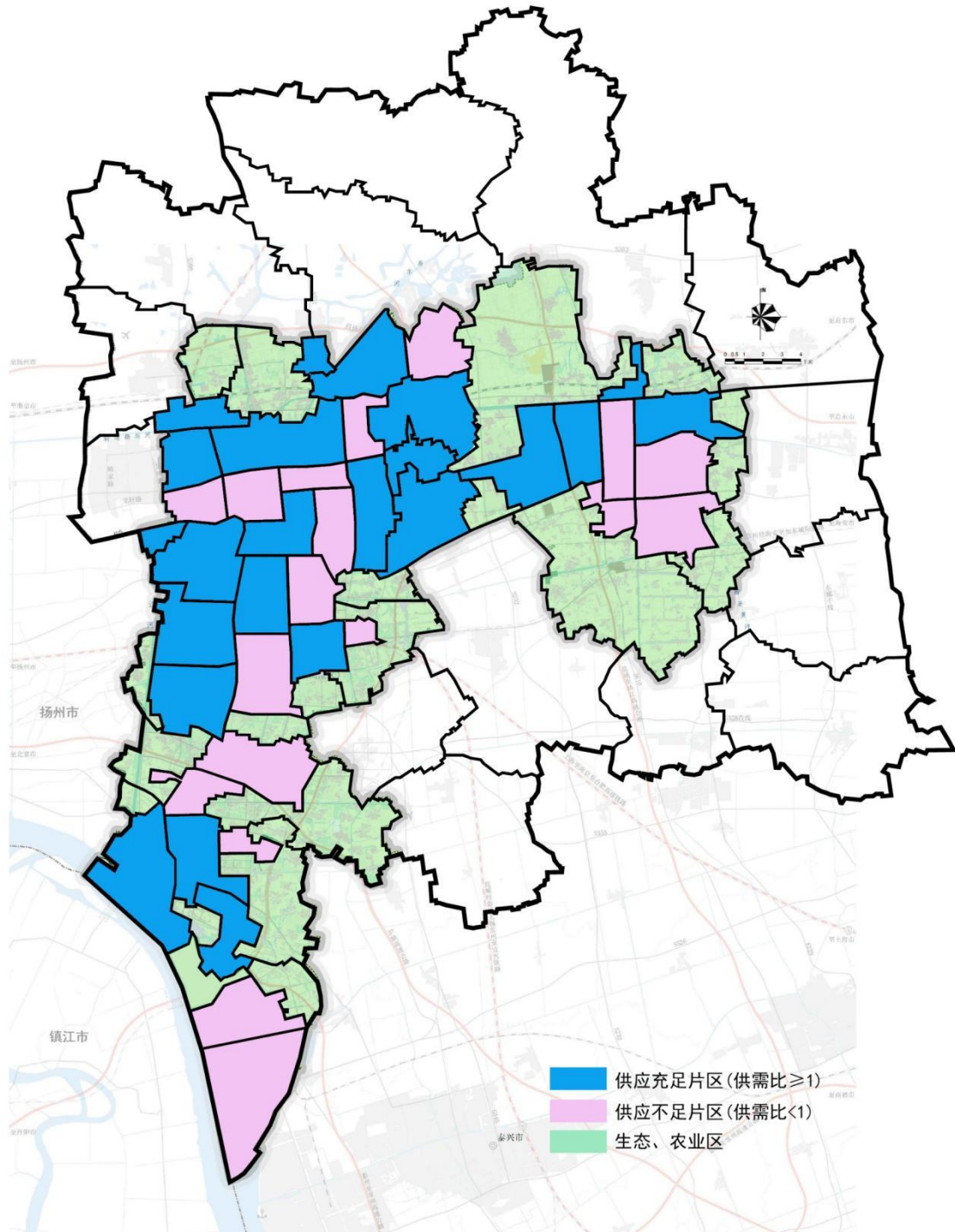
**4.4.4** 站务用房净高应当不小于 2.6m。在条件受限及场内净高条件允许的情况下，可以考虑多层设置。

# 附录 A 中心城区重点区域和一般区域分区图



## 附录 B 中心城区公交首末站供需分区

### B.1 中心城区公交首末站供需分区总图



## B.2 中心城区各片区公交首末站供需状况

### B.2.1 海陵区

| 序号 | 片区名称  | 供需状况 | 序号 | 片区名称 | 供需状况 |
|----|-------|------|----|------|------|
| 1  | 北郊生活片 | 供应充足 | 8  | 城西片区 | 供应不足 |
| 2  | 红旗片区  | 供应充足 | 9  | 老城核心 | 供应不足 |
| 3  | 生态保障园 | 供应不足 | 10 | 春兰片区 | 供应不足 |
| 4  | 城北物流片 | 供应充足 | 11 | 莲花片区 | 供应充足 |
| 5  | 西北片区  | 供应充足 | 12 | 春景片区 | 供应不足 |
| 6  | 北部片区  | 供应充足 | 13 | 京泰路片 | 供应充足 |
| 7  | 泰州火车站 | 供应充足 | 14 | 苏陈片区 | 供应充足 |

### B.2.2 医药高新区（高港区）

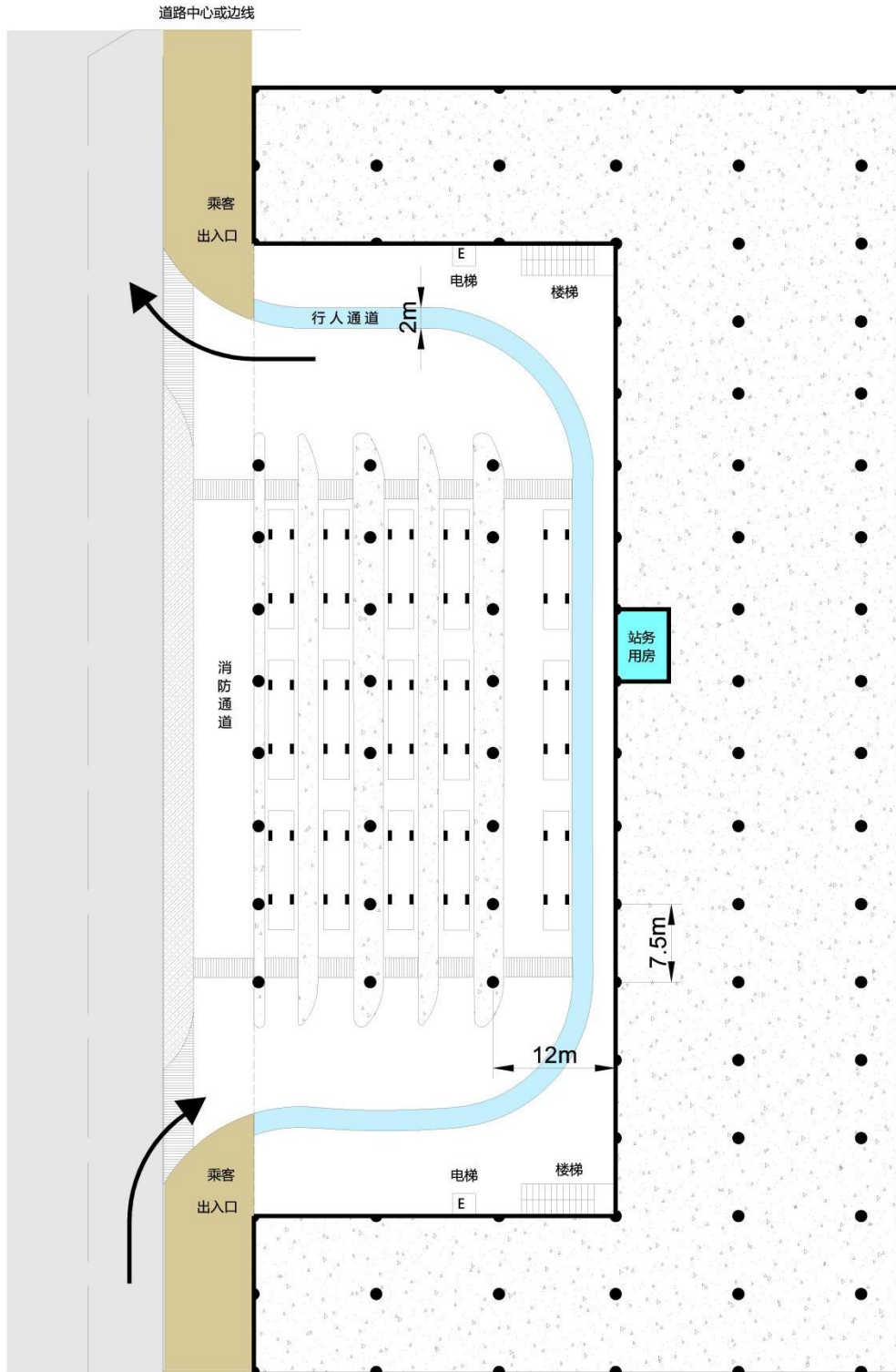
| 序号 | 片区名称    | 供需状况 | 序号 | 片区名称     | 供需状况 |
|----|---------|------|----|----------|------|
| 1  | 电子信息产业园 | 供应充足 | 9  | 刁铺片区     | 供应不足 |
| 2  | 电子信息产业园 | 供应充足 | 10 | 口岸片区     | 供应充足 |
| 3  | 周山河片区   | 供应充足 | 11 | 口岸东片     | 供应不足 |
| 4  | 塘湾片区    | 供应不足 | 12 | 化学新材料产业园 | 供应充足 |
| 5  | 高铁枢纽片区  | 供应充足 | 13 | 高端装备     | 供应不足 |
| 6  | 白马片区    | 供应不足 | 14 | 高端装备     | 供应充足 |
| 7  | 城市新中心片区 | 供应不足 | 15 | 港口物流     | 供应不足 |
| 8  | 生物医药产业园 | 供应充足 | 16 | 港口物流     | 供应不足 |

### B.2.3 姜堰区

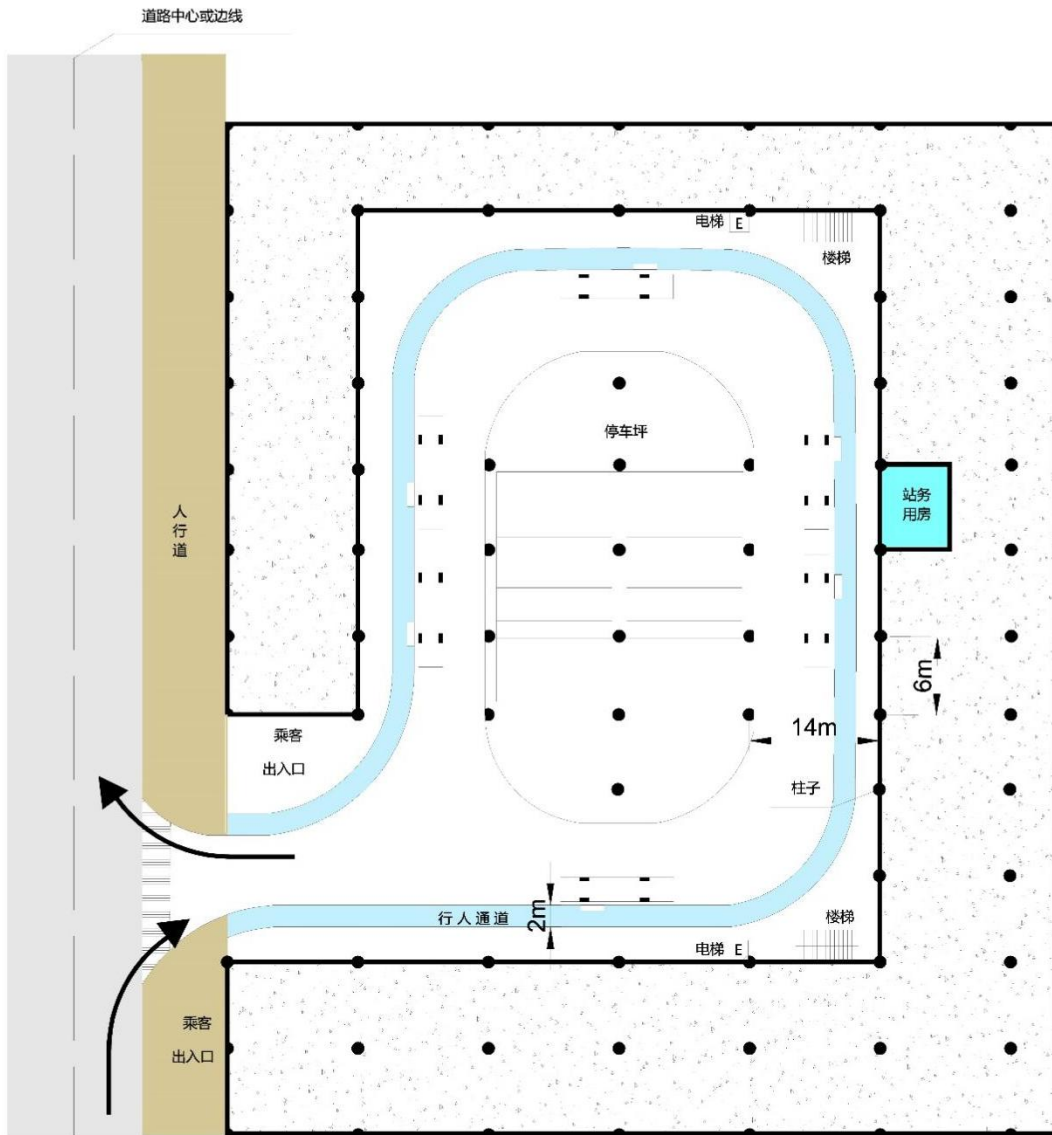
| 序号 | 片区名称    | 供需状况 | 序号 | 片区名称    | 供需状况 |
|----|---------|------|----|---------|------|
| 1  | 姜堰开发区西区 | 供应充足 | 5  | 罗塘片区    | 供应不足 |
| 2  | 姜堰开发区东区 | 供应充足 | 6  | 姜堰高新区   | 供应不足 |
| 3  | 三水片区    | 供应不足 | 7  | 梁徐片区    | 供应不足 |
| 4  | 天目山片区   | 供应充足 | 8  | 姜堰火车站片区 | 供应充足 |

## 附录 C 配建公交首末站的基本形式

### C.1 通道式



## C.2 环绕式



## 本指引用词说明

1. 为便于在执行本指引条文时区别对待,对于要求严格程度不同的用词说明如下:

(1) 表示很严格,非这样做不可的用词:

正面词采用“必须”;反面词采用“严禁”。

(2) 表示严格,在正常情况下均应当这样做的用词:

正面词采用“应当”;反面词采用“不应当”或者“不得”。

(3) 表示允许稍有选择,在条件许可时,首先应当这样做的用词:

正面词采用“宜”或者“可以”;反面词采用“不宜”或者“不可以”。

2. 条文中指明必须按照其他有关规范/标准执行的写法为:“应当按照……执行”或“应当符合……的要求(规定)”。

3. 条文中非必须按照所指定的规范/标准执行的写法为:“可以参照……的要求(规定)”。

## 引用名录

### 1. 国家相关标准规范文件

《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328-2018

《城市公共汽电车场站配置规范》JT/T 1202-2018

《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》CJJ/T

15-2011

《车库建筑设计规范》JGJ 100-2015

《汽车库、修车库、停车场设计防火规范》GB

50067-2014

《城市道路工程设计规范》CJJ 37-2012

《城市公共交通标志》GB/T 5845.4-2008

《城市公共交通工程术语标准》CJJ/T 119-2008

《城市道路交通标志和标线设置规范》GB 51038-2015

《无障碍设计规范》(GB 50763-2012)

### 2. 泰州相关规划文件及政府规章

《泰州市国土空间总体规划（2021—2035年）》

《泰州市城市综合交通规划（2021—2035年）》

《泰州市市区公共交通客运场站规划（2024—2035年）》

《泰州市市区公交场站建设管理办法》