**南沙区城建项目公交站场配建技术指引**

**条 文**

**目 录**

[1 总则 1](#_Toc470624684)

[1.1 编制背景 1](#_Toc470624685)

[1.2 编制目的 2](#_Toc470624686)

[1.3 编制依据 2](#_Toc470624687)

[1.4 适用范围 2](#_Toc470624688)

[1.5 编制原则 2](#_Toc470624689)

[1.6 其他 3](#_Toc470624690)

[2 站场功能定位 4](#_Toc470624691)

[2.1 公交站场体系 4](#_Toc470624692)

[2.2 公交站场建设模式 4](#_Toc470624693)

[3 规划指引 5](#_Toc470624694)

[3.1 站场配建原则 5](#_Toc470624695)

[3.2 站场配建标准 5](#_Toc470624696)

[3.3 站场最小规模控制指标 7](#_Toc470624697)

[4 设计指引 8](#_Toc470624698)

[4.1 通则 8](#_Toc470624699)

[4.2 平面布局 8](#_Toc470624700)

[4.3 设计内容 9](#_Toc470624701)

[4.4 功能设施设计要求 11](#_Toc470624702)

[4.5 消防要求 15](#_Toc470624703)

[4.6 环保要求 16](#_Toc470624704)

[5 实施机制 17](#_Toc470624705)

[5.1 配建公交站场规划实施流程 17](#_Toc470624706)

[5.2 规划设计要点相关条文 22](#_Toc470624707)

[5.3 规划报建审查要点相关条文 23](#_Toc470624708)

[附 图 25](#_Toc470624709)

[附 录 28](#_Toc470624710)

[条文说明 28](#_Toc470624710)

# 总则

## 编制背景

### 广州市委十届九次全会提出：“要加快建设广州南沙新区城市副中心，打造高水平对外开放门户枢纽”。但南沙中心区受用地限制，城市交通有效供给存在瓶颈，“公交优先”是解决中心区交通问题的必然选择。

### 目前，自有用地的公交站场用地面积总和约3万m2，仅为公交站场用地需求的30%。规划公交站场仅10%得到落实，公交站场历史“欠账”较多，制约了南沙公共交通的发展。随着城市发展扩容提速，城市用地将更为紧张，独立占地的公交站场建设模式难以适应城市发展要求。

### 国务院2012年发布了《国务院关于城市优先发展公共交通的指导意见》，要求加强公共交通用地综合开发：对新建公共交通设施用地的地上、地下空间，按照市场化原则实施土地综合开发；对现有公共交通设施用地，支持原土地使用者在符合规划且不改变用途的前提下进行立体开发。而配建公交站场正是实现公共交通用地综合开发的绝佳途径。

### 广东省人民政府2013年发布了《广东省人民政府关于城市优先发展公共交通的实施意见》，要求“城市人民政府要加快制订城市城建项目公共交通站场设施配建管理政策，组织开展交通影响评价，作为新建、改建和扩建的居住小区、商务区、大型公共活动场所、大型交通枢纽等项目实施的前置性条件，并督促建设单位严格落实公共交通站场设施配建标准，实现同步设计、同步建设、同步验收投入使用”。对公交站场配建政策的出台提出了明确要求。

### 为落实和推进“公交优先”发展战略，规范南沙区公共交通站场建设管理，改善公共交通基础设施，提升市民公交出行服务水平，特编制本技术指引，指导城市公交站场规划建设，促进城市土地集约利用，为各部门在决策公交站场配建规模、标准等方面提供依据，实现南沙区公交站场设施的可持续发展，有效提升公共交通服务水平。

## 编制目的

### 指导城建项目配建公交站场功能定位和布局设计。从技术上明确配建公交站场配建条件、站场类型及相关控制指标与要求，提出不同站场配套功能及要素布局，提高站场设计和建设质量，提升公共交通运作效率和服务水平。

### 规范配建公交站场审查管理与建设实施机制。从制度上梳理各相关部门职能，规范城建项目配建公交站场在规划、土地出让、报建以及移交、运维等环节的流程，明确部门职责，保障南沙区配建公交站场制度的落实。

## 编制依据

### 本指引是在参照国家、行业、南沙区及其他地方标准的基础上，结合南沙区经济社会发展实际情况而制定的，是科学、合理地确定南沙区配建公交站场功能定位、配建标准、建设内容、设施布置等相关指标的地方性推荐标准。

## 适用范围

### 本指引是编制配建公交站场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、规划许可审批、站场竣工验收等的参考依据。

### 本指引适用于南沙区行政区域内的新建、扩建和改建的配建公交站场，不适用于采用独立用地建设的站场。

## 编制原则

### 可实施原则：集约利用土地和建筑空间，站场规模与用地开发相适应，便于规划落实。

### 可操作原则：设定的配建公交站场指标和实施机制能保证公交站场既定功能的实现。

### 差别化原则：针对不同分区、不同用地的公交站场提出差别化的公交站场配建标准。

### 对接性原则：与国家、广东省和广州市等既有规范标准进行良好衔接。

## 其他

### 本指引未规定的相关内容应按现行的相关规范执行。本指引所引用的规范若有修订，应采用修订后的规范。

# 站场功能定位

## 公交站场体系

### 未来南沙区将形成以公交枢纽站、首末站为支点，以综合车场为保障的公交站场体系，其中，公交枢纽站为公交客流转换节点，公交首末站未公交线路的始末站，综合车场未公交车停车、维修和保养综合服务基地。

## 公交站场建设模式

### 南沙区将形成以配建公交站场为主，独立用地站场为辅的建设模式。其中，无独立用地条件的区域，新建公交枢纽站、首末站原则上采用配建模式；有独立用地条件的区域，新建公交枢纽站、首末站可以独立用地建设；新建综合车场原则上要独立用地。

### 配建公交站场，是根据局部区域公交客流需求，依托大型城建项目配套建设的公交站场，具备公交线路掉头、发车、上下客、乘等候以及首班夜间停放等功能。根据运行线路的数目，配建公交站场又分为两种类型：配建首末站和配建枢纽站。其中，配建首末站是一条或两条公交线路的起终点，主要服务于车辆到发；配建枢纽站是三条及三条以上公交线路的起终点，能为乘客提供集中的换乘服务，具备一定的管理调度功能。

### 独立用地站场，是利用公交设施用地独立建设的公交站场，一般为综合车场，功能包括洗车、加油、充电、小修、夜间车辆停放等。未来的综合车场鼓励采用多层立体开发的建设形式，以集约利用土地。

# 规划指引

## 站场配建原则

### 需求导向原则。公交站场配建应与公交出行需求相匹配，在大型居住区（含安置区）、商务办公区、综合商业区以及人流量较大的公共建筑等项目地块应配建公交站场。

### 便利性原则。配建公交站场应方便乘客和公交车辆方便到达和离开，宜邻近现状或在建及计划近期建设的市政道路。为方便乘客，配建公交站场宜设置在建筑的地面一层，在用地较困难的地方，可设置在地下一层，但须满足相关设计规范。

### 安全性原则。大型居住区的配建公交站场应避免对小区生活和安全环境的不利影响，其布局宜靠近小区外围道路，满足小区内外乘客与站场的快速联系。

### 协调性原则。配建公交站场应与主体建筑整体设计相协调，降低对主体建筑的负面影响，促进站场与建筑的有效融合。

## 站场配建标准

### 应综合考虑站场需求和用地条件，按照建筑规模、用地规模“双控”标准在城建项目中配建公交站场。根据城建项目的建筑规模确定需配建的站场需求，根据城建项目的用地规模确定可配建的站场规模上限，具体配置标准分别参照表3.2.3.1和表3.2.4.3。

### 配建公交站场除服务主体建筑公交出行需求外，还应服务城建项目周边500m范围的公交出行需求，建议开展专题研究（或结合城建项目的交通影响评价分析）确定需加配的站场规模。

### 各类型建筑需配建公交站场的规模启动阈值

#### 不同类型城建项目需配置公交站场的建筑规模阈值应满足表3.2.3.1的规定。

表3.2.3.1 各类型城建项目需配建公交站场的建筑规模阈值（单位：万平方米）

|  |  |
| --- | --- |
| 建筑类型 | 配建阈值（万平方米） |
| 一类区（轨道区） | 一类区（非轨道区） | 二类区（轨道区） | 二类区（非轨道区） |
| 居住 | 21 | 15 | 50 | 25  |
| 商务办公 | 20 | 14 | 48 | 24  |
| 商业服务 | 3 | 2 | 7 | 3  |
| 教育科研 | 7 | 5 | 16 | 8  |
| 医疗卫生 | 4 | 3 | 10 | 5  |
| 文体娱乐 | 11 | 7 | 26 | 13  |

注：（1）上述建筑规模阈值是指达到设置一条公交线路的项目开发量（即建筑面积），匡算出来的线路数按四舍五入的原则取整，对应的站场规模参照表3.3.2。（2）居住类项目中的保障性住房、安居房等，可适当降低配建阈值，提高公交站场供应水平，配建阈值建议降低50%。（3）一类区包括蕉门河、南沙街中心区和明珠湾区；二类区包括除一类区以外的都市区。（4）轨道区是指轨道影响区，即轨道站点500米范围内区域；非轨道区是指轨道影响区以外的区域。

#### 对于多功能的城建项目，应根据表3.2.3.1的建筑规模阈值匡算各类用地的线路需求，再合算该城建项目的公交站场线路总需求。

### 可配建公交站场的城建项目用地规模控制标准

#### 对于居住类城建项目，考虑公交站场对客流的基本需求，配建公交站场占地规模不宜超过居住类项目用地面积的11%。适合配建公交站场的居住类项目用地面积宜大于11000平方米。

#### 对于其他类型用地的城建项目，配建公交站场占地规模不宜超过项目用地面积的15%。适合配建公交站场的其他类项目用地面积宜大于8000平方米。

#### 不同类型城建项目可配置公交站场的最小用地规模控制标准应满足表3.2.4.3的规定。用地条件困难，但公交出行需求缺口较大的情况下，可适当降低控制标准，以满足需求。

表3.2.4.3 各城建项目可配置公交站场的用地规模控制标准

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 用地类型 | 配建公交站场最小用地面积阈值（平方米） | 配建公交站场占项目占地面积的比例 |
| 居住 | 11000 | 11% |
| 其他 | 8000  | 15% |

## 站场最小规模控制指标

### 配建公交站场的规模，应结合用地实际情况，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。

### 配建公交站场的最小规模宜符合表3.3.2的规定，若部分建筑规模难以满足站场各项基本功能的要求，应根据实际需求扩大配建公交站场的建筑规模。

表3.3.2 配建公交站场最小建筑规模（单位：平方米）

|  |  |
| --- | --- |
| 公交站场线路数 | 公交站场规模（平方米） |
| 一类区 | 二类区 | 村居地区 |
| 1条线路 | 800 | 1200 | 350（无停车功能） |
| 2条线路 | 1300 | 2000 | 700（无停车功能） |
| 3条及以上线路 | 每增加一条线路，增加600 | 每增加一条线路，增加900 | — |

注：一类区包括蕉门河、南沙街中心区和明珠湾区；二类区包括除一类区以外的都市区。

# 设计指引

## 通则

### 站内设施应做到功能合理、安全有序、使用方便、用地集约。

### 站场建筑外观应与主体建筑、周围的环境和城市景观相协调，满足相关的建筑设计规范。

## 平面布局

### 平面布局原则

#### 安全有序原则：交通流线顺畅，不与非机动车混用，保障场内交通安全。

#### 功能分区原则：结合场地地形及交通流线，合理设置功能分区。

#### 人车分离原则：合理组织机动车与行人交通流线，减少人车交织。

#### 紧凑便捷原则：从集约用地角度合理布设功能设施，减少人车活动距离。

### 配建公交站场的设计应根据规划要求，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。

### 配建公交站场的形式应根据建筑类型、地形地貌、交通环境和城市景观等灵活确定，宜设置在形状规整、地势平坦的用地上。对于偏向狭长形的地块，可考虑设置港湾式或通道式的配建公交站场或配建停靠站；对于偏向方块形的地块，可考虑设环绕式的配建公交站场。配建公交站场的形式参见附图1。

### 配建公交站场的平面布局宜包括以下几个区域：

#### 车辆运行区域，包括到发车位、回车道、出入口、停车坪、充电车位、消防通道等。

#### 乘客综合服务区域，包括站台、站牌、候车设施、行人通道、无障碍通道、公共信息牌等。

#### 调度管理和后勤保障区域，包括站务用房、洗手间、变电器、配电设施、照明、监控、充电桩等。

## 设计内容

### 配建公交站场的设计内容应符合表4.3.1的规定：

表4.3.1 配建公交站场功能设施

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 功能 | 设施 | 配置 |
| 配建公交枢纽站 | 配建公交首末站 |
| 车辆运行 | 回车道 | √ | √ |
| 到发车位 | √ | √ |
| 停车坪 | √ | √ |
| 消防通道 | √ | √ |
| 充电车位 | √ | √ |
| 客流集散 | 站台 | √ | √ |
| 站牌 | √ | √ |
| 区域地图、公交线路图 | √ | ○ |
| 公交时刻表 | √ | ○ |
| 实时动态信息 | √ | ○ |
| 候车亭 | √ | √ |
| 座椅 | ○ | ○ |
| 候车廊 | ○ | ○ |
| 行人通道 | √ | ○ |
| 无障碍设施 | √ | √ |
| 公共信息牌 | √ | — |
| 公交综合服务中心 | √ | — |
| 交通方式间协调转换 | 非机动车存放 | √ | √ |
| 机动车停车换乘 | √ | ○ |
| 调度管理 | 站场管理室 | √ | ○ |
| 线路调度室 | √ | √ |
| 智能监控室 | √ | ○ |
| 监控 | √ | ○ |
| 照明 | √ | √ |
| 后勤保障 | 休息室 | √ | √ |
| 餐饮间 | √ | ○ |
| 卫生间 | √ | √ |
| 清洁用具杂物间 | √ | ○ |
| 充电设施 | 变电器 | √ | √ |
| 配电设施 | √ | √ |
| 充电桩 | √ | √ |
| 充电车位 | √ | √ |
| 其他 | 绿化 | √ | √ |
| 消防 | √ | √ |

注：“√”表示应有的设施，“○”表示可根据具体情况选择，“—”表示可无的设施。

## 功能设施设计要求

### 回车道

#### 直行段宽度应不小于7m，转弯段的宽度宜适当增加。

#### 转弯段应满足车辆转弯半径的技术要求，最小转弯半径应符合《城市道路工程设计规范》（CJJ37-2012）的规定。

#### 在公共交通用地较困难的地方，回车道可利用就近街道，以节约用地。

### 到发车位

#### 到发车位应提供车辆到达轮候与发车的功能，每条线路宜满足3辆车同时等候发车。

#### 到发车位有直列式和锯齿式两种形式，优先选用直列式到发车位。直列式到发车位 宽度宜为3.5m，车辆间应设置安全距离3m；锯齿式到发车位宽度宜为3m，长度宜为13.5m，车位间隔宜为4.5m。到发车位的具体形式与尺寸参见附图2。

### 停车坪

#### 远离停保场、综合车场或首班车客运需求较大的配建首末站应建设停车坪。

#### 公交车停放方式分平行式、垂直式和斜列式三种，公共汽车停放宜采用垂直式或斜列式，边角用地可根据具体情况灵活使用。

#### 公交车的停车位尺寸应符合《城市道路工程设计规范》（CJJ37-2012）的规定。

#### 停车坪应有明显的车位标志、行驶方向标志及其他营运标志。

### 出入口

#### 车辆出口和入口宜分开设置，宽度应为7.5~10m，若合并设置，宽度不宜小于12m。为便于车辆进出，出入口转弯半径不小于12m。

#### 车辆出入口宜与乘客出入口分开设置，安全距离宜不小于5m，若合并设置，应用物理分隔。

#### 车辆出入口宜设置在次干道或支路上，不宜直接设在主干道或快速路上，并应避免靠近平面交叉口。

#### 站场出入口与城市人行过街天桥、地下通道、桥梁等引道口的距离宜大于80m。

#### 条件允许的站场，宜将出入口布置在不同道路上。

#### 车辆出入口必须设置明显的标志标线和指示牌。

### 站台

#### 应根据场地条件、客流需求、运营要求、换乘设置等情况选择合理的站台型式，且应结合建筑柱网形式设置。

#### 直列式站台应设置超车道；锯齿式站台的设置应不影响后车超车要求。

#### 站台宽度不宜小于2m，且应高出地面0.2m，站台长度应至少满足1辆公交车的停靠需求，不应小于15m。站台可设置隔离护栏，护栏离站台边线净距不宜小于0.25m，护栏预留登车口宽度1.0m，护栏高度不应小于0.9m。

#### 通道式站台的长度不宜超过39m，即两个标准车位和三个安全距离之和。

#### 站台宜适量设置座椅，无盖站场的站台应设置候车廊。站台上应因地制宜地设置候车设施和行人通道。可在站台上设置自动扶梯与上盖建筑物相连。具体设置参见附图3。

#### 换乘枢纽站台应设置空调或风扇等降温设施，满足乘客舒适候车需求。

### 候车设施

#### 候车亭的建筑式样、材料、颜色等可根据本地的建筑特点和特定环境特征设计，宜实用与外形美相结合。

#### 候车区域应具有照明、通风设备，有条件可设置风扇、空调等降温设施。

#### 候车亭高度不宜低于2.5m，候车亭顶棚宽度不宜小于1.5m，且与站台边线竖向缩进距离不应小于0.25m

#### 独立站牌底边距地面不应小于1.70m；集合站牌最上面单元站牌顶边距地面的距离不应大于2.20m，最小面单元站牌的底边距地面的距离不应小于0.40m。

#### 应在显著位置设置公共信息导向系统，提供行人导向标志、实时乘客服务信息、换乘信息、周边区域地图等，条件许可时宜建电子信息显示服务系统。

#### 有条件可设置交通卡自助服务设施。

#### 鼓励建筑物内部设置楼梯、扶梯或电梯直接与配建公交站场内部候车区相连。

### 行人通道

#### 应设置连续平顺的行人通道与站内候车设施和出入口、外部道路人行设施（天桥、过街地道、人行道等）以及上盖建筑相连。行人通道宽度不宜小于3m。

#### 人行出入口应通过人行通道与邻近物业及市政人行道连接，人行出入口的宽度不应小于2m。

#### 人行通道与车行道间应设置隔离护栏，护栏高度不应小于0.9m。

#### 每2-3个到发车位宜设置一个过街设施，且合理设置防护栏、地面高度、导向标志 及其他设施，引导乘客使用设计的行人路径。

#### 鼓励建筑物内部设置楼梯、扶梯或电梯直接与配建公交站场内部候车区相连。

#### 过街点应设置缘石坡道，平顺行人通道与车行道的过渡。

### 无障碍设施

#### 应设置坡道、盲道等无障碍设施，实现无障碍通行。

#### 站台有效通行宽度不应小于1.5m。

#### 站台宜为使用轮椅的乘客设置候车位和无障碍的连续通道。单个轮椅候车位面积为2m2（1.4m×1.4m）。

### 站务用房

#### 站务用房应根据配建公交站场的用地条件、建筑类型、平面布局等灵活布置，宜与建筑物相融合，集约节约地利用站场空间资源。

#### 站务用房应在保证其它设施布局要求前提下合理布置，宜临近停车区，方便司乘人员进出及调度管理，减少场内人车干扰。

#### 若站务用房按照两层型式建设，其中调度室、休息室、卫生间和配电室等用房应设置在一层，其他站务用房可布置在二层。

#### 站场须配置调度管理用房，面积不宜小于20m2，每增加3条公交线路需至少增加10m2。调度室须与车辆运行区在同一平面上，宜将调度室布置在站内视野较好的位置，方便对公交车辆的调度管理和突发事件的及时响应。

#### 上盖建筑设计应考虑兼顾配建公交站场的服务配套设施功能，如：配建公交站场的公共厕所可与上盖建筑共用，公共厕所可设置在建筑物的其他站外空间，并在站内明显的位置设置相应的指引标志。

#### 监控室、休息室、茶水间等后勤服务用房可结合配建公交站场用地大小与实际需求配置，监控室可与调度室共用，以节约用地。

### 充电设施

#### 应预留充电设施建设安装条件，包括配电设施空间预留、变压器放置空间预留、充电桩放置空间预留、相关管线通道预留等；各区可根据实际情况在地块规划条件中明确充电设施的建设或预留条件要求；配电房可结合站务用房一并设置。

#### 配建公交站场需根据停靠车辆数布设充电桩，原则上停车坪的每个停车位（不含到发车位）需配套1个充电桩。此外，根据运营需要，每条线路设置1个快充充电桩车位。

### 安保系统

#### 配建公交站场安保系统前端功能设施宜包括：视音频安防监控、入侵报警和紧急报警设施。

#### 应监控区域的图像覆盖率应满足无盲区覆盖的要求，在低照度情况下宜选用高灵敏度摄像机和辅助光源。

#### 配建公交站场财务室、票务室、专用控制室内，应在适当位置设置摄像机，对准工作区域，并设置手动紧急报警按钮

#### 配建公交站场周界视具体情况，可新建或借用现有建筑物形成高度不低于1.8m的围墙。围墙可使用实体围墙，也可使用栅栏围墙。使用栅栏时，栅栏的竖杆间距应不大于150mm，安装应牢固可靠。

### 其他

#### 配建公交站场的层高应考虑建筑结构和各类管道等设备的需要，层高不宜过大。单层公交车辆通行区域的净空高度应不低于3.8m，双层公交车辆通行区域的净空高度应不低于4.6m。

#### 行车道坡道纵坡以直线为主，直线坡道纵坡不宜大于7%。

#### 到发车位、加减速区域和车辆出入口等，应进行路面强化设计，应有防滑措施。

#### 应根据日常管理运营和客流情况，设置司机休息室、蒸饭茶水间、候车室、厕所等，每个项目的建筑面积据每个站的实际情况酌情确定。

#### 营业站的建筑式样、色彩、风格应具有鲜明的地区及出租汽车特点。

## 消防要求

### 配建公交站场进出场道路原则上应独立设置，不应与建筑物内其它机动化交通方式进出通道混合设置，但可与消防通道共用。

### 在用地紧张的情况下，可利用回车道作为消防通道，但需要确保回车道的通畅。

### 安全出口应直接通向室外，安全疏散口及地下配建公交站场的楼梯净宽不得小于1.6m，安全出口应设置明显标志及事故应急照明设施。

### 消防通道净空高度和净宽均不应小于 4m；当消防车道上空遇有障碍物时，路面与障碍物之间的净空不应小于4m。

### 对于单层或设在建筑物首层的配建公交站场，室内任一点至室外出口的距离不应超过60m。

## 环保要求

### 环保设施宜包括排水系统、通风系统、废物处理、降噪系统等，体现节能环保原则。

### 配建公交站场的供电、供水系统应与上盖建筑分开，便于独立管理。

### 配建公交站场的绿化绿不小于20%，停车坪原则上建议采用绿化停车位。

# 实施机制

## 配建公交站场规划实施流程

### 关于配建公交站场的规划实施流程分为五个阶段：规划编制阶段、土地出让阶段、报建审批阶段、竣工验收阶段、移交及运维阶段，参见图5.1。



图5.1.1 配建公交站场实施管理流程图

### 规划编制阶段

#### 区交通运输主管部门应根据城市总规、综合交通规划等上层规划完成公交站场专项规划，并征求区发改、国土规划及公交企业等相关部门意见。

#### 区规划部门在编制控制性详细规划时，应将区交通运输主管部门编制的公交站场相关规划纳入考虑范围，包括独立占地与建筑配建公交站场。

#### 因新建项目、改扩建项目、“三旧”改造、微改造等项目，需对控制性详细规划进行局部调整时，应参照《配建技术指引》，在符合条件的城建项目中落实公交站场配建要求，并征求区交通运输主管部门意见。

#### 区交通运输主管部门根据上层规划的变动对公交站场专项规划进行修编，对修编后与编制控制性详细规划不符的，应提请区规划进行控制性详细规划的调整，保证规划的一致性。

#### 区交通运输主管部门根据行业发展需求制定公交站场建设计划，在并征求区发改、国土规划及公交企业等相关部门意见后，上报区政府审核。



图5.1.2 配建公交站场规划编制阶段管理流程图

### 土地出让阶段

#### 区规划国土部门在制定年度土地供应计划（含“三旧”改造项目）时，应征求区交通运输主管部门意见，但有保密需要的特殊用地供应计划除外。出让计划应包括土地基本情况（地块位置、面积、用地性质等）及拟出让时间。计划外出让地块则由国土规划局逐宗征求交通运输部门意见。

#### 区财政部门负责审核安排专项研究经费，由区交通运输主管部门依据公交站场年度建设计划，结合周边条件，如人口结构、产业结构、出行方式、周边交通组织及公交资源配置等情况，对年度土地出让计划中的居住、商业、办公、工业、学校、医院、公园及公共广场等宗地的公交配建方案进行研究。

#### 区国土规划主管部门对拟出让土地公交站场配建意见无异议的，应将配建意见落实到地块的《规划条件》中；如有异议的，应及时告知区交通运输主管部门，协商一致。

#### 当具体的宗地实施出让时，由规划国土部门向区交通运输主管部门发函征求公交站场配建意见，区交通运输主管部门依据《公交站场专项规划》、《配建技术指引》复函确认公交站场配建意见（提出配建公交站场规划控制要点，包括站场类型、出入口位置、功能、面积、设施配置等），同时抄送区国土规划主管部门，并向市交通主管部门备案。

表5.1.3.2 配建公交站场规划控制要点范例表

|  |  |
| --- | --- |
| 控制要点 | 要求 |
| 建筑面积 | 配建公交站场（建筑地面一层）建筑面积2000平方米（含站务用房） |
| 出入口位置 | 出入口需在A路或B路 |
| 产权 | 配建公交站场及其管理用房建成后产权归政府所有 |

#### 土地成完成拍卖或划拨后，区国土规划主管部门应将出让土地的《规划条件》一并纳入到该宗地的《土地出让合同》。



图5.1.3 配建公交站场规划编制阶段管理流程图

### 报建审批阶段

#### 公交站场由土地开发单位统一设计、建设。土地开发单位在向区国土规划主管部门报审修建性详细规划或建设工程总平面设计前，应就规划设计条件要求配套公交站场的建设用地情况及交通组织方案征询区交通运输主管部门意见。区交通运输主管部门根据实际情况，提出配套公交站场选址、拟调入公交线路数、公交流线组织、规模和设施要求等专业意见，以便土地开发单位深化项目规划设计。

#### 配建公交站场属公交枢纽站或首末站的，应由开发单位向区交通运输主管部门提交《交通影响评价报告》；对规模较大，组织难度较大、功能布局较重要的公交站场，必要时由区交通运输主管部门对其设计方案组织专家评审会加强论证。

#### 区国土规划主管部门审批规划设计方案时，需征求区交通运输主管部门关于配建公交站场建设的意见，凡未取得区交通运输主管部门审核同意的，区国土规划主管部门不能核发《建设工程规划许可证》。

#### 开发单位在取得《建设工程规划许可证》后，应向区建设主管部门进行项目报建，同时还应征求消防、环保、交警等部门意见，各部门同意由区建设主管部门核发《建设工程施工许可证》后，方可开工建设。



图5.1.4 配建公交站场规划编制阶段管理流程图

### 竣工验收阶段

#### 配建公交站场须与出让宗地的主体建设工程同步验收。分期开发建设的项目，必须在一期开发项目中完成公共交通基础设施的建设任务，且作为第一期开发项目规划验收的前置条件。

#### 配建公交站场工程项目完工后，由区建设和交通部门牵头，区国土规划、消防、交警、环保等部门共同或成立联合验收办对项目进行竣工验收。验收小组或联合验收办参照本指引中的相关规定对配建公交站场进行验收，并出具验收意见。未按规定配套建设公交站场的建设项目一律不予验收。

### 移交管理阶段

#### 在土地出让时明确规定公交站场用地使用权及建筑产权归各区政府所有，并单独发放土地使用证和建筑产权证，由区公有资产管理办公室代表区政府持有公交站场的土地使用证和建筑产权证。

#### 验收通过后由土地开发单位书面通知区交通运输主管部门办理移交手续，将公交站场用地资料、报建审批资料、施工图纸及验收文件等移交区交通运输主管部门，配建公交站场由区交通运输主管部门接收，或委托专业管理机构（或区交通管理总站）接收，并与土地开发单位签订移交协议。

#### 配套公交站场原则上为无偿移交。区交通运输主管部门正式接收配套公交站场后，土地开发单位应按双方签订的移交协议的有关约定，配合做好产权变更工作。

#### 配建公交站场在验收通过后到移交手续办理完成期间，可临时移交配建公交站场的使用权，避免配建公交站场的闲置浪费。

#### 任何单位和个人不得随意迁移、拆除、占用公共交通基础设施，不得擅自改变其使用性质。区交通运输主管部门统筹站场冠名及站场使用。配建公交站场移交后，可委托区交通管理总站（或公交公司）进行经营管养。

### 宜将配《配建技术指引》执行情况纳入年度行政考核。

## 规划设计要点相关条文

### 核发《建设用地规划许可证》时，可参考表5.2.1审查配建公交站场用地的规划设计要点。

表5.2.1配建公交站场规划设计要点参考范例

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 设计要点 | 要求范例 | 相关条文 |
| 建筑面积 | 配建公交站场（建筑地面一层）建筑面积2000平方米（含站务用房） | 3.2、3.3 |
| 位置 | 配置在主要客流集散点；宜近邻现状或具有近期建设条件的规划道路。 | 3.1.1、3.1.2、3.1.2 |
| 出入口位置 | 车辆出入口设置在次干道或支路上，避免靠近平面交叉口 | 4.4.4.3 |
| 供电供水 | 供电、供水系统与上盖建筑分开，可独立管理 | 4.6 |
| 产权 | 配建公交站场及其管理用房建成后产权归政府所有 | 5.1.6.1 |

注：下划线内容为举例说明，具体取值应依据相关条文及实际情况确定。

## 规划报建审查要点相关条文

### 核发《建设工程规划许可证》、《竣工验收备案表》时，可参考表5.3.1核查配建公交站场建设工程的方案设计与建筑要求，亦可作为配建公交站场验收通过标准。

表5.3.1配建公交站场审查要点（验收表）参考范例

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 审查要点 | 要求范例 | 相关条文 |
| 站场占地面积 | ≥1500平方米 | 3.2、3.3 |
| 站务用房面积 | ≥80平方米 | 4.4.9 |
| 停车坪面积 | ≥120平方米 | 4.4.3 |
| 到发车位 | 每条线路不宜少于3个 | 4.4.2 |
| 出口和入口宽度 | 7.5-10米，宜分开设置；合并时宽度不小于12米 | 4.4.4.1 |
| 出入口转弯半径 | ≥12米 | 4.4.4.1 |
| 出入口位置 | 宜设置在次干道或支路；避免靠近平面交叉口 | 4.4.4.3 |
| 站场内道路权限 | 禁止与其他机动车混用 | 4.4.4.3 |
| 交通组织 | 行人与机动车分离 | 4.4.4.3 |
| 站务用房位置 | 方便司乘人员进出 | 4.4.9.2 |
| 场地净高 | ≥3.8米 | 4.4.12.1 |
| 坡道坡度 | ≤7% | 4.4.12.2 |
| 站台净宽 | ≥2米 | 4.4.5.3 |
| 站台长度 | ≤39米 | 4.4.5.4 |
| 候车廊净高 | ≥2.5米 | 4.4.6.3 |
| 照明、通风 | 设施完善 | 4.4.6.2 |
| 人行道宽度 | ≥3米 | 4.4.7.1 |
| 无障碍设施 | 为使用轮椅的乘客设置候车位和无障碍的连续通道 | 4.4.8.3 |
| 护栏 | ≥0.9米 | 4.4.7.3 |
| 回车道转弯半径 | ≥13米 | 4.4.1.2 |
| 回车道宽度 | ≥7米 | 4.4.1.1 |
| 出入口设施设置 | 设置明显的标志标线和指示牌 | 4.4.4.6 |
| 休息室（平方米） | 6 | 4.4.4.6 |
| 卫生间（平方米） | 5 | 4.4.4.6 |
| 调度管理用房 | ≥20平方米 | 4.4.9.4 |
| 标牌 | 一套单柱式单牌标志牌 | —— |
| 标志 | 营运标志、出入口标志、行人导向标志完备 | 4.4.3.4、4.4.4.6、4.4.6.5 |
| 标线 | 出入口标线、回车道标线等标线完备 | —— |
| 非机动车存放点 | 可供10辆非机动车停放 | —— |
| 绿化 | 不宜低于站场面积的20% | 4.4.11 |
| 防火及通风要求 | 满足《建筑设计防火规范》 | —— |
| 应急照明系统 | 满足《建筑照明设计标准》 | —— |
| 实体防护 | 封闭围墙高度不低于1.8m；使用栅栏时，栅栏的竖栏间距应不大于150mm。 | 4.4.11.4 |
| 监控系统 | 无盲区、与上级平台联系畅通 | 4.4.11 |
| 入侵报警设施 | 设施完备 | 4.4.11 |
| 充电设施 | 已预留（或建设）配电设施、变压器、充电桩、管线等建设安装条件，符合相关技术标准要求 | 4.4.10.1  |

注：下划线内容为举例说明，具体取值和条款应依据相关规范及实际情况确定。

# 附 图

**附图1：配建公交站场基本形式**

港湾式

环绕式

通道式

**附图2：到发车位基本形式与尺寸（单位：米）**

直列式

锯齿式

**附图3：站台行人设施设置示意图**


# 附 录

**附录1名词解析**

1. 【公交站场】南沙区未来公交站场建设模式将公交站场的分类调整为两类：运营型公交站场与保障型公交站场。其中，运营服务型公交站场包括独立建设公交站场和配建公交站场；支持保障型公交站场包括停保场与综合车场。
2. 【配建公交站场】是根据建筑客流需求附设于建筑（地块）的公交站场，其包括公交线路掉头、发车、上下客、乘等候以及首班夜间停放等功能。
3. 【综合车场】是提供公交车辆的夜间停放，运营车辆的维修、保养、充电，以及公交线路运营与站场管理等功能的公交站场。
4. 【回车道】是指公交站场内供车辆进出、移位、回转方向使用的道路。

**附录2 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，在正常情况下均应这样做的用词：

正面词采用“应”；反面词采用“不应”或“不得”。

3. 表示允许稍有选择，在条件许可时，首先应这样做的用词：

正面词采用“宜”或“可”；反面词采用“不宜”。

1. 条文中指明必须按其他有关规范/标准执行的写法为：“应按……执行” 或“应符合……的要求（或规定）”。
2. 条文中非必须按所指定的规范/标准执行的写法为：“可参照……的要求（或规定）”。

**附录3 相关规范参考**

1. 本指引编制过程中参考了以下文件：

1. 国家相关标准规范文件

《城市道路交通规划设计规范》 GB50220-95

《城市道路工程设计规范》 CJJ37-2012

《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》 CJJ/T15-2011

《城市公共汽车和无轨电车工程项目建设标准》 B99-104

《城市公共交通标志》 GB/T5845.4-2008

《城市公共交通工程术语标准》 CJJ/T119-2008

《道路交通标志和标线》 GB5768-2009

《城市道路和建筑物无障碍设计规范》 JGJ50-2001

《城市道路照明设计标准》 CJJ45-2015

《汽车库、修车库、停车场设计防火规范》 GB50067-2014

《汽车库建筑设计规范》 JGJ100-98

《民用建筑设计通则》 GB50352-2005

《建筑设计防火规范》 GB50016-2014

《城市公共交通标志 第3部分：公共汽电车站牌和路牌》 GB/T5845.3

《公共信息导向系统设置原则与要求第4部分：公共交通车站》 GB/T 15566.4

《无障碍设计规范》 GB 50763-2012

《电动汽车传导充电系统 第1部分：通用要求》 GB/T 18487.1-2015

《电动汽车充电站及充电桩设计规范》 Q/CSG 11516.2-2010

《安全防范工程技术规范》 GB50348-2004

《入侵报警系统工程设计规范》 GB50394-2007

《视频安防监控系统工程设计规范》 GB50395-2007

2. 广州市相关标准规范文件

《广州市社区公共服务设施设置规范（修订）》

《广州市公共汽车电车客运管理条例（2009年修正本）》

《广州市房地产开发项目配套公交站场建设移交管理工作指引》

《广州市公共租赁住房保障制度实施办法（试行）》

3. 地方相关标准规范文件

《香港规划标准与准则》（2011版）

《香港运输策划及设计手册》（1999版）

《北京市公共汽电车站场功能设计要求》 DB11/T715-2010

《上海市公共汽车和电车首末站、枢纽站建设标准》 DG/TJ08-2057-2009

《深圳市大型建筑公交站场配建指引》

《深圳市民用建筑配建公交站场设计导则》

《佛山市公交站场配建技术指引》

《上海市公共汽车和电车客运管理条例》（2010）

《哈尔滨市公共汽车交通基础设施规范》（2012）

《哈尔滨市城市公共交通基础设施规划建设管理规定》（2010）

《武汉市城市公共客运交通管理条例》（2004）

《长春市城市公共汽电车客运管理条例》（2008）

《公共交通安全防范技术要求 第2部分：公交站场安全防范系统》DB11/T 1162.2-2015

**南沙区公交站场配建技术指引**

**条 文 说 明**

**目 录**

[1 总则 34](#_Toc470624711)

[1.1 编制背景 34](#_Toc470624712)

[1.2 编制目的 36](#_Toc470624713)

[1.3 编制依据 36](#_Toc470624714)

[2 站场功能定位 36](#_Toc470624715)

[2.1 公交站场体系 36](#_Toc470624716)

[2.2 公交站场建设模式 37](#_Toc470624717)

[3 规划指引 38](#_Toc470624718)

[3.1 站场配建原则 38](#_Toc470624719)

[3.2 站场配建标准 39](#_Toc470624720)

[3.3 站场最小规模控制指标 42](#_Toc470624721)

[4 设计指引 45](#_Toc470624722)

[4.1 通则 45](#_Toc470624723)

[4.2 平面布局 45](#_Toc470624724)

[4.3 设计内容 45](#_Toc470624725)

[4.4 功能设施设计要求 45](#_Toc470624726)

[4.5 消防要求 48](#_Toc470624727)

[4.6 环保要求 48](#_Toc470624728)

[5 实施机制 49](#_Toc470624729)

# 总则

## 编制背景

广州市委十届九次全会提出：“要加快建设广州南沙新区城市副中心，打造高水平对外开放门户枢纽”。但南沙中心区受黄鲁山森林公园、蕉门河道等山体水系的限制，城市交通有效供给存在瓶颈，随着城市功能提升，未来人口、就业进一步集中，中心区道路交通压力将持续增加，“公交优先”是解决中心区交通问题的必然选择。

南沙公交站场的短缺由来已久。目前，规划公交站场10%得到落实，自有用地的公交站场用地面积总和约3万m2，仅为公交站场用地需求的30%。公交站场历史“欠账”较多，制约了南沙公共交通的发展。随着城市发展扩容提速，城市用地将更为紧张，独立占地的公交站场建设模式难以适应城市发展要求，亟需探索一套符合南沙实际、可持续发展的公交站场规划建设模式。

2005年，建设部等六个部委联合发布《关于优先发展城市公共交通的意见》，要求“公共交通站场是城市公共交通的基础性设施，要按照‘统一规划，统一管理，政府主导，市场运作’的方式，加大政府投资建设的力度，加强公共交通站场的建设”，“居住小区、开发区、大型公共活动场所等重大城建项目，应将公共交通站场建设作为项目的配套设施，同步设计、同步建设、同步竣工”，对配建公交站场制度及其市场化运营提出了初步设想。

2012年，为缓解全国范围城市内逐步蔓延的交通拥堵问题，国务院发布了《国务院关于城市优先发展公共交通的指导意见》，对公交基础设施建设提出了新的要求。首先，要求加强公共交通用地综合开发——“对新建公共交通设施用地的地上、地下空间，按照市场化原则实施土地综合开发；对现有公共交通设施用地，支持原土地使用者在符合规划且不改变用途的前提下进行立体开发；对现有公共交通设施用地，支持原土地使用者在符合规划且不改变用途的前提下进行立体开发；公共交通用地综合开发的收益用于公共交通基础设施建设和弥补运营亏损”。然后，要求拓宽融资渠道——“吸引和鼓励社会资金参与公共交通基础设施建设和运营，在市场准入标准和优惠扶持政策方面，对各类投资主体同等对待”。接着，要求健全技术标准体系——“修订和完善公共交通基础设施的建设标准”。最后，再度强调“落实城市城建项目交通影响评价制度，并作为项目实施的前置性条件，严格落实公共交通配建标准，实现同步设计、同步建设、同步验收；大力加强公共交通和绿色出行的宣传和引导”。在要求推行配建公交站场制度，实现土地综合开发的同时，也要求通过吸引社会资金、明确配建标准等手段，保证配建公交站场的施行。

近年来，受制于用地难以保证、专项资金缺乏、政策倾向不均衡等诸多因素影响，南沙区公交站场的建设进度缓慢，规划的公交站场也没有及时落到实处，严重制约了城市公共交通的发展。公交站场设施的有效供给是保障公共交通高水平服务的重要因素，目前，国内大部分城市都在积极探索和实践利用住宅、商业、办公等建筑配套建设公交站场的建设模式，在集约用地的基础上，对加快推进公交站场的建设也有着积极的作用。

针对南沙区公交站场的发展现状，迫切需要从规划、管理方面等探索适合南沙区城市特色的配建公交站场发展政策，并通过相关技术标准的制定引导和规范新政策的顺利实施。

在上述背景下，为了加快推进公交站场建设，提高公交站场供给水平，促进南沙区公交站场设施的可持续发展，特制订本指引，指导城市公交站场规划建设，促进城市土地集约利用，为各部门在决策公交站场配建规模、标准等方面提供依据，实现南沙区公交站场设施的可持续发展，有效提升公共交通服务水平。

## 编制目的

### 本指引作为技术性指引，解决配建公交站场功能定位和布局设计等技术规范问题是首要目的。因此，本指引要从技术上明确配建公交站场配建条件、站场类型及相关控制指标与要求，提出不同站场配套功能及要素布局，提高站场设计和建设质量，提升公共交通运作效率和服务水平。

### 鉴于目前南沙新区公交场站规划和实施管理机制不明确，导致各部门对公交场站建设不重视，很大程度上限制了公交场站的建设。因此，本指引还需要从制度上梳理各相关部门职能，规范城建项目配建公交站场在规划、土地出让、报建以及移交、运维等环节的流程，明确部门职责，保障南沙区配建公交站场制度的落实。

## 编制依据

### 本指引的编制，首先参照国家及行业相关规范及广州市相关标准的有关内容；其次，在借鉴香港、深圳、佛山和上海等其他城市经验基础上，针对南沙区的城市发展目标与实际情况，编制适合南沙区的配建公交站场技术指引。

# 站场功能定位

## 公交站场体系

### 来南沙区将形成以公交枢纽站、首末站为支点，以综合车场为保障的公交站场体系，其中，公交枢纽站为公交客流转换节点，公交首末站未公交线路的始末站，综合车场未公交车停车、维修和保养综合服务基地。新体系主要体现两个方面的调整：一方面，简化了公交站场类型划分，将功能更为简化的配建公交站场作为运营服务支点之一，将与线路运营关系不是非常密切的功能（维修、大规模夜间停车等）剥离至支持保障型站场集中解决；另一方面，拓宽了公交站场的选址选项，公交站场不一定需独立占地，可以附设于建筑（地块）。

## 公交站场建设模式

### 根据《建设部等部门关于优先发展城市公共交通意见的通知》，公交站场纳入城市旧城改造和新城建设计划，作为新建居住小区、开发区、大型公共活动场所等工程项目配套建设的一项内容，实行同步设计、同步建设、同步竣工、同步交付使用。目前，城市建设已进入土地二次开发的转型时期，既有独立用地公交站场模式缺乏动力，用地难落实，将公交站场的建设与城市土地二次开发相结合存在重要的现实意义。参考国内其他城市经验，以及广州市中心区多年来的实践，配建公交站场的方式已成为发展趋势，因此，南沙新区未来也应形成以配建公交为主体，独立用地站场为辅的建设模式。其中，无独立用地条件的区域，新建公交枢纽站、首末站原则上采用配建模式；有独立用地条件的区域，新建公交枢纽站、首末站可以独立用地建设；但是，鉴于综合车场的特殊性，难以通过配建的方式解决，因此原则上要独立用地。

### 本指引对配建公交站场的内涵主要是参考国内其他城市的相关内容，将配建站场分为配建首末站和配建枢纽站两类。其中，配建首末站是一条或两条公交线路的起终点，主要服务于车辆到发；配建枢纽站是三条及三条以上公交线路的起终点，能为乘客提供集中的换乘服务，具备一定的管理调度功能。

### 本指引对独立用地站场的内涵主要是参考国内其他城市的相关内容，并结合《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》（CJJ/T15-2011）中关于公交停车场、保养厂和维修厂的定义，统一将此类配套服务功能的站场统称为综合车场。未来的综合车场鼓励采用多层立体开发的建设形式，以集约利用土地。

# 规划指引

## 站场配建原则

### 需求导向原则是指配建公交场站要符合地区公交出行需求。为了使配建公交站场能更好地服务区域公交出行需求，公交站场的规划建设应与城市土地利用、道路网、公交线网、以及其他交通方式相协调，优先设置在人流集中、客流集散量较大的地方，主要考虑在居住、商务办公、商业服务、教育科研、医疗卫生、文体娱乐以及批发零售建筑的配建需求，便于乘客快速安全集散和换乘。

### 便利性原则是指配建公交站场应方便乘客和公交车辆方便到达和离开。为方便乘客，配建公交站场建议设置在建筑的地面一层。考虑公交车辆的运行性能需求，公交站场不宜设置在地下。因为如设置在地下，公交车辆的爬坡一般会带来噪声和尾气等负面影响，而且上下坡道的设置会增加站场的用地需求，不利于站场与建筑（尤其是居住类建筑）的有效融合。若用地条件困难而站场需求较大，可考虑设置在地下层，但站场的设计（包括出人口、坡道、通风照明、防火等）须满足相关设计规范。当在建筑一层配套建设站场，服务上盖建筑及周边的客流需求时，可通过设置有盖天桥、楼梯、扶梯等良好的步行设施将乘客与配建公交站场快速连接，保障公交设施的便利性。

### 安全性原则主要是指配建公交站场不能影响到主体建筑生产生活的安全。原则上要与主体建筑进行分离。

### 协调性原则主要是指配建公交站场应与主体建筑整体设计相协调，包括设计风格、设施外部颜色等等，要尽量降低对主体建筑的负面影响。

## 站场配建标准

### 3.2.1 对于如何配建公交站场，本指引从城建项目的建筑面积、用地面积两方面进行控制：建筑规模阈值是为了体现不同区域、不同建筑类型的公交客流需求差异特点；用地规模控制标准是考虑城建项目的站场配建条件。因此，分别给出配建公交站场的建筑规模阈值和可配建公交站场的用地规模控制标准。

### 3.2.2 新建项目（含城市更新项目）配建公交站场除服务自身需求外，应适当考虑周边500米范围内的公交出行需求。

根据《广州市社区公共服务设施设置规范（修订）》，公交站点服务半径为500米。因此，应考虑新建项目500米范围内的公交需求缺口。根据表3.2.3.1的建筑阈值确定周边需求，并在充分考虑项目用地条件的前提下，适当增加站场供应以满足周边需求，统筹落实站场用地。

### 3.2.3 对于建筑需配建公交站场的建筑规模阈值计算方法，首先根据《广州市社区公共服务设施设置规范（修订）》中配建公交首末站服务人口规模和《广州市社区公共服务设施设置规范（修订）》中的人均住宅建筑面积，计算居住类建筑需配建公交站场的配建启动阈值，然后参考《建设项目交通影响评价技术标准（CJJ/T141—2010）》各类型建筑项目的出行率，以计算对应的配建启动阈值。

配建启动阈值（居住）=配建公交首末站服务人口规模×人均住宅建筑面积×计算最小公交站场面积/建议最小公交站场面积

配建启动阈值（其他）=配建启动阈值（居住）×其他用地出行率/居住用地出行率

针对一类区域和二类区域，分别取规范中服务人口规模的下限和上限。

按照《广州市社区公共服务设施设置规范（修订）》，一类区建议最小公交站场面积为1200平方米，计算最小面积为800平方米（参见3.3节）；二类区建议最小公交站场面积为1500平方米，计算最小面积为1200平方米（参见3.3节）。

表3.2.3.1广州市社区公交首末站设置规范

| **项目名称** | **一般规模（㎡/处）** | **服务规模****（万人）** | **设置要求及服务内容** |
| --- | --- | --- | --- |
| **建筑面积** | **用地面积** |
| 居委级配建公交首末站 | 半径500米范围内无轨道交通站点 | 120150 | 12001500 | 0.7～1.0 | 应设置项目。新建住宅小区或其他建设项目0.7～1.0万人设置线路1条、1.0～2.0万人设置线路2～3条、2.0～3.0万人设置线路4～5条。中心城区内公交首末站宜设置在城市道路以外的独立用地上，用地紧张时可结合商业、娱乐设施集中设置，设于建筑首层。公交车运营净用地面积不应低于总用地面积的70%。公交首末站出入口宜设置在次干道或支路上，出入口应分隔开，出入口宽度应为7.5-10米。 |
| 240300 | 24003000 | 1.0～2.0 |
| 450550 | 45005500 | 2.0～3.0 |
| 半径500米范围内有轨道交通站点 | 120150 | 12001500 | 1.0～2.0 | 应设置项目。新建住宅小区或其他建设项目1.0～2.0万人设置线路1条、2.0～3.0万人设置线路2～3条。中心城区内公交首末站宜设置在城市道路以外的独立用地上，用地紧张时可结合商业、娱乐设施集中设置，设于建筑首层。公交车运营净用地面积不应低于总用地面积的70%。公交首末站出入口宜设置在次干道或支路上，出入口应分隔开，出入口宽度应为7.5-10米。 |
| 350450 | 35004500 | 2.0～3.0 |

表3.2.3.1《建设项目交通影响评价技术标准（CJJ/T141—2010）》出行率参考表

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 类别 | 高峰小时出行率参考值 | 出行率单位 |
| 普通住宅 | 0.8～2.5 | 人次/户 |
| 行政办公 | 1.0～2.5 | 人次/百平方米建筑面积 |
| 综合型商业 | 5～25 | 人次/百平方米建筑面积 |
| 科研与企事业办公 | 1.5～3.5 | 人次/百平方米建筑面积 |
| 综合医院 | 3～12 | 人次/百平方米建筑面积 |
| 文化场馆 | 1.5～3.5 | 人次/百平方米建筑面积 |
| 体育场馆 | 0.2～0.8 | 人次/座位 |

表3.2.3.1 广州市城市交通模型不同类别建设项目出行率

|  |  |
| --- | --- |
| 建筑类型 | 高峰产生率 |
| 居住 | 0.72 |
| 商务办公 | 0.74 |
| 商业服务 | 5.08 |
| 教育科研 | 2.18 |
| 医疗卫生 | 3.47 |
| 文体娱乐 | 1.39 |

#### 3.2.3.1 对于保障性住房、安居房等户型较小的居住小区，收入水平相对较低，拥车水平也相对较低，其客流出行主要采用公交出行方式，故其建筑规模阈值可适当降低，可依据人均居住面积进行配建阈值调整可参考《广州市公共租赁住房保障制度实施办法（试行）》，保障房单套建筑面积控制在60平方米以下，以40平方米左右为主；而《广州市社区公共服务设施设置规范（修订）》规定每户100㎡的住宅建筑面积作为1个标准户，故配建阈值建议降低50%。其他类型居住建筑可根据专题研究确定。

为了便于操作，利用表3.2.3.1配置阈值测算的新建项目线路需求按“四舍五入”原则取整。

#### 3.2.3.2 混合功能城建项目的公交出行需求与相应的用地开发类型有关，所以根据不同用地的需求总量来确定配建公交站场规模，即需设线路规模。混合功能城建项目需设的线路规模的计算方法如下：

需配线路数=∑（不同类型建筑规模/不同类型城建项目需配建公交站场的建筑规模阈值）

### 3.2.4 对于城建项目可配建公交站场的用地规模控制指标，主要考虑不同类型用地的公共配套设施需求因素，分析城建项目可用于配建公交站场的用地条件。

#### **错误！未找到引用源。** 根据《广州市社区公共服务设施设置规范（修订）》，居住小区级的需独立占地的公共服务设施包括：幼儿园（≥1800m2）、居民健身场所（≥1200m2）、小区游园（≥5000m2）、托儿所（≥1200m2）、垃圾收集站（≥250m2）、出租车停靠站点（≥300m2）。配建公交站场最小面积以约1200m2计算。需独立占地设施至少需要用地10950m2。因此，居住用地地块至少需10950m2才可配建公交站场，以11000m2作为控制指标。其中配建公交站场所占用地面积为11%。

#### **错误！未找到引用源。** 对于其他类型建筑，相关规范没有对其底层建筑的设施配置提出特别需求，故参考深圳、佛山等城市经验，站场用地规模占项目用地面积的比例建议取15%。按公交站场最小占地1200 m2计算，项目用地面积宜大于8000m2。

## 站场最小规模控制指标

由于环绕式配建公交站场用地相对较大，因此以通道式与港湾式的配建公交站场为例计算控制指标。

配建公交站场的用地面积包括两部分：车辆运行与乘客通行区域的面积和站务用房面积。

《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》（CJJ/T15 2011）规定，首站办公用地不宜小于35m2，绿化面积不宜低于20%。

港湾式配建公交站场：最小规模为790m2。若增加一条线路，需要额外增加用地530m2。

1. 港湾式配建公交站场示意图

通道式配建公交站场：最小规模约810m2。若增加一条线路，需要额外增加用地420m2。

1. 通道式配建公交站场示意图

在村居地区，公交线路发车频率较低，为避免用地浪费，单条线路可仅设置到车位和发车位，不设候车位及停车坪。最小规模约350m2。

1. 村居地区配建公交站场示意图

根据《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范（CJJ/T15 2011）第2.1.3条，每辆标准车首末站用地面积应按100 m2~120 m2计算；当首站不用作夜间停车时，用地面积应按该线路全部运营车辆的60%计算。按线路运营车辆为12辆测算，首末站的规模应为700~840m2。

结合国家规范综合考虑，最小规模配建公交站场用地面积控制为800m2。

在用地紧张的一类区，可建设最小规模配建公交站场，其他地区不推荐；用地较为宽松的外围片区，可适当提高配建面积控制标准，宜提前建设公交充电设施，为未来公交发展预留空间，本标准参考《广州市社区公共服务设施设置规范（修订）》要求，建议最小规模为1200 m2；若确有配建公交中途站的必要，则开发商需在地块内部道路或建筑一层，根据政府要求，配建公交中途站。

1. 含专用充电车位（色块区域）的配建公交站场示意图

# 设计指引

## 通则

### 站内设施一般要求是要符合站场的功能定位，满足使用要求，其次是要确保站场内部的车辆和行人安全，交通流线有序；第三是要从人性化角度出发，方便乘客和司机的使用；最后是要确保集约用地。

### 站场建筑作为地块的组成部分，为确保景观和谐，要求外观与主体建筑、周围的环境和城市景观相协调，满足相关的建筑设计规范。

## 平面布局

### 参考通则的要求，平面布局安全有序功能分区、人车分离和紧凑便捷等布局原则。

### 根据城市规划的一般要求，配建公交站场的设计也应做到远近结合、既能满足近期使用要求，又能兼顾长远发展。

### 根据最小规模的匡算过程，直列式站场适合建设的地块长度宜大于80米，而通道式或回车道型式的站场适合在边长大于50米的地块上。

### 站内必须具备车辆运行区域、乘客综合服务区域、调度管理和后勤保障区域，其他公共配套设施宜根据实际需求以及周边用地、公共设施布局情况，结合上盖建筑的设计功能，酌情设置。

## 设计内容

### 4.3.1 参考《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》（CJJ/T15-2011）第 2.1.7条，结合配建公交站场的需求，确定配建公交站场的设计内容。

## 功能设施设计要求

### 回车道的平面、横断面、纵断面等其他方面的设计可参照《城市道路工程设计规范》（CJJ37-2012）、《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》（CJJ/T15-2011）的有关规定或要求。

在用地紧张的地方，规模较大的公交站场遭遇的落实难度也较大，为此可通过利用就近街道作为回车道，以减少配建公交站场对新建项目的用地需求，但必须满足不影响就近街道交通的正常通行为前提。

### 到发车位与线路运营参数密切相关，主要依据车辆在首末站的停留时间来设置到发车位的数量。参考香港经验（《香港运输策划及设计手册》），停留时间是线路运行时间的函数，计算方法为：

停留时间=线路高峰配车数×高峰发车间隔-运行时间

其中：线路单向高峰配车数为12辆，高峰发车间隔5分钟，线路单向运行时间为15分钟。所以需要3个到发车位。

本条的编制，主要参考香港、北京、深圳、佛山等城市的经验（《香港运输策划及设计手册》、《北京市公共汽电车站场功能设计要求》DB11/T715-2010）、《深圳市大型建筑公交站场配建指引》、《佛山市公交站场配建技术指引》，给出到发车位的基本形式和尺寸。

### 出于节约资源能源、减少空驶里程和方便运营调度管理需要，远离停保场、综合车场或有较大早班客运需求或高峰时段换乘客流较大的公交站场，应设置供应停运车辆停放的停车坪。

停车坪及停车位的相关设计标准参照《城市道路工程设计规范》（CJJ37-2012）、《汽车库、修车库、停车场设计防火规范》（GB50067-2014）、《汽车库建筑设计规范》JGJ100-98的规定。

相关标志参照《城市公共交通标志》GB/T5845.4-2008、《道路交通标志和标线》GB5768-2009的相关规定。

### 出入口设计参照《城市道路工程设计规范》（CJJ37-2012）、《广州市社区公共服务设施设置规范（修订）》的相关规定。

相关标志参照《城市公共交通标志》GB/T5845.4-2008、《道路交通标志和标线》GB5768-2009的相关规定。

### 站台应符合《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》（CJJ/T15-2011）的要求。

配建公交站场的基本设计理念是：站场是一个向乘客开发的公共空间。即：主体建筑的乘客可通过电梯等行人设施到达站内候车与乘车，建筑外的乘客可通过行人通道等行人设施到站内乘候车，以提高公交的可达程度与服务水平。

楼梯、电动扶梯及电梯设计应符合《民用建筑设计通则》（GB50352-2005）的规定。

此外，本进一步提高公交出行品质，建议在换乘枢纽增设公交综合服务中心，在枢纽候车站台增加空调、风扇等降温设施，提高对乘客综合服务水平。

### 候车设施应符合《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》（CJJ/T15-2011）的要求。

站牌设计参阅《城市公共交通标志 第3部分：公共汽电车站牌和路牌》（GB/T5845.3）的详细规定。

照明应符合现行行业标准《城市道路照明设计标准》CJJ45-2015的规定。

公共信息导向系统应符合现行国家标准《公共信息导向系统设置原则与要求第4部分：公共交通车站》GB/T 15566.4的规定。

### 行人通道设计标准可参照《深圳市民用建筑配建公交站场设计导则》的相关规定。

### 无障碍设施参照《无障碍设计规范》（GB 50763-2012）的规定。

### 站务用房应符合《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》（CJJ/T15-2011）、《公共建筑节能设计标准》GB50189-2015的要求。首末站的办公用地不宜小于35平方米，其中调度室不小于15平方米；枢纽站的办公用地不宜小于75平方米，其中调度室不小于30平方米。上海规定首末站、枢纽站管理用房建筑规模宜大于50平方米。结合其他城市的经验，站务用房必须配置调度室，面积不小于20平方米；其他配套设施（监控室、休息室等）可依据实际需求和场地限制条件来配置。

### 充电设施应符合《电动汽车传导充电系统 第1部分：通用要求》（GB/T 18487.1-2015）、《电动汽车充电站及充电桩设计规范》（Q/CSG 11516.2-2010）以及《广州市充电桩(站)设置标准与近期布局规划》的要求。《广州市充电桩(站)设置标准与近期布局规划》要求公交车结合运营、停车及充电需求，建议按照车桩比1:1建设慢充桩，同时配套一定比例的快充桩作补充。一个快充桩满足12辆公交车的充电需求，即一条线路配车的车辆充电需求。

### 安保系统应符合《安全防范工程技术规范》（GB50348-2004）、《入侵报警系统工程设计规范》（GB50394-2007）、《视频安防监控系统工程设计规范》（GB50395-2007）的要求，还可参照北京市地方标准《公共交通安全防范技术要求 第2部分：公交站场安全防范系统》（DB11/T 1162.2-2015）的相关规定。

### 到发车位、加减速区域以及车辆出入口等区域路面使用频率高，为了保障路面完好和行车安全，对道路强度提出增强处理与防滑处理要求。同时，配建公交站场的服务配套设施应符合《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》（CJJ/T15-2011）的相关规定。

## 4.5 消防要求

若回车道与消防通道共用，必须避免车辆占用消防通道，影响消防通道应有的功能。

配建公交站场的防火设施应符合《建筑设计防火规范》（GB50016-2014）与《汽车库、修车库、停车场设计防火规范》（GB50067-2014）的相关规定。

## 4.6 环保要求

结合实际经验，将配建公交站场与上盖建筑的供电、供水系统分开独立管理，可尽可能避免站场与上盖物业之间的矛盾。

根据《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》（CJJ/T15 2011）规定，首站绿化面积不宜低于20%。

# 实施机制

### 本指引参考深圳、佛山等城市经验，并结合广州市中心区的现有机制，将配建公交站场的规划实施流程分为五个阶段：规划编制阶段、土地出让阶段、报建审批阶段、竣工验收阶段和移交及运维阶段。

### 规划编制阶段主要包括公交站场专项规划、城市控规以及公交站场建年度设计划三个环节，其中公交站场专项规划主要是在城市规划、综合交通规划等上层规划的指导下，从公交运行需求出发制定的专项规划。该项工作由区公交主管部门负责，规划编制过程要区发改、国土规划及公交企业等相关部门意见。城市控规阶段主要是针对公交站场专项规划中未能符合城市控制的站点进行规划调整，主要由区国土规划主管部门负责，但区交通运输主管部门要做好配合工作。公交站场建年度设计划编制主要是根据公交运营需求，在公交站场专项规划的框架内制定年度建设的计划，用于指导下一步公交站场的实施工作，主要由区交通运输主管部门负责。

### 土地出让阶段主要包括制定年度土地出让计划、确定地块出让条件和签订土地出让合同三个环节。制定年度土地出让计划主要是根据城市发展需要做好城市建设用地的拍卖和划拨计划，主要由区国土规划部门负责。为确保公交站场的落地，在制定土地出让计划时应先征求区交通运输主管部门的意见，确定在计划出让的地块中需要配建公交站场的地块，这是确保配建公交站场落地的关键一环。确定地块出让条件主要是参照地块的规划情况，拟定地块开发建设的要求，主要由区国土规划部门负责，但关于配建公交站场的要求建议由区交通运输主管部门提出。在地块完成出让程序后，在签订土地出让合同时，要明确将配建公交站场的要求纳入出让合同，成为后续规划审批、验收及移交等环节的法律依据。

### 报建审批阶段主要包括规划报建和建设报建两个环节。规划报建主要是由区国土规划主管部门对土地开发单位的规划设计方案进行审查，确保地块规划条件有效落实到地块的开发建设方案之中。在此阶段，关于地块配建公交的落实情况，应征求区交通运输主管部门的意见。尤其是针对地块开发量比较，配建公交比较复杂的地块，需要土地开发单位聘请专业机构开展交通影响评价工作，并提交专家审查意见，以此作为部门审查的参考依据。如区交通运输主管部门确定不符合审查要求的，区国土规划主管部门应该要求土地发开单位进行改正，否则不予核发《建设工程规划许可证》。通过规划审查后，土地发开单位还需向区建设主管部门申请开工备案，区建设主管部门根据相关流程完成审查后核发《建设工程施工许可证》。

### 竣工验收阶段主要是要确保配建公交站场须与主体建设工程同步验收。尤其是对分期开发建设的项目，必须要求在一期开发项目中完成公共交通基础设施的建设任务，且作为第一期开发项目规划验收的前置条件。在验收时，应由区建设和交通部门牵头负责。验收合格后，方可发放《竣工验收备案表》。未按规定配套建设公交站场的建设项目一律不予验收。

### 移交管理阶段主要包括产权移交和日常运营管理两个环节。产权移交主要是确保配建公交站场的产权归属于政府，参考香港等城市经验，建议采用无偿移交的模式，由政府部门在土地出让阶段补偿土地开发单位的建设成本，完成产权的过渡。在日常运营管理方面，目前南沙新区的公交站场主要由区交通管理总站代为管理，部分有公交企业自行管理，因此本指引建议配建的公交站场由区交通管理部门作为主管部门，区交通管理总站作为执行部门统筹管理，具体站点可以根据要由公交公司负责管理和维护。

### 为确保本指引能够有效落实，建议将本指引的执行情况纳入年度行政考核。