

ICS

CCS 点击此处添加 CCS 号

DB 4201

武汉市地方标准

DB 4201/T XXXX—XXXX

武汉市公交场站配置导则

Guidelines for Wuhan bus depots configuration

（征求意见稿）

在提交反馈意见时，请将您知道的相关专利连同支持性文件一并附上。

XXXX – XX – XX 发布

XXXX – XX – XX 实施

武汉市市场监督管理局 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 总则 2

 4.1 总体要求 2

 4.2 区域划分 2

5 规划导则 3

 5.1 功能与选址 3

 5.2 配置启动阈值 4

 5.3 用地标准 5

 5.4 片区统筹规划 6

6 设计导则 7

 6.1 功能设施配置 7

 6.2 建设标准 9

7 实施流程 10

 7.1 审批流程 10

 7.2 审批要点 10

附录 A（规范性） 区域划分 12

附录 B（资料性） 规划导则说明 13

附录 C（规范性） 全市评估单元公交场站供需分区 17

附录 D（规范性） 公交首末站、枢纽站平面布局基本形式 18

参考文献 19

前 言

本文件按照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。

本文件主要制定内容如下：

- a) 本导则适用于武汉市公交场站的规划、设计和实施；
- b) 明确了首末站、枢纽站、停车场、综合车场等各类公交场站的定义和功能选址；
- c) 制定了需配置公交首末站的建设项目规模阈值；
- d) 制定了需配置公交枢纽站的轨道交通站点客流规模阈值；
- e) 制定了武汉市公交场站供需评估方法，采用区域差异化的片区统筹规则；
- f) 制定了公交场站配置的设计建设要求；

本文件由武汉市交通运输局提出并归口。

本文件起草单位：武汉市规划研究院（武汉市交通发展战略研究院）、武汉市标准化研究院。

本文件主要起草人：

本文件实施应用中的疑问，可咨询武汉市交通运输局，联系电话：……，邮箱：……。对本标准的有关修改意见和建议请反馈至武汉市规划研究院（武汉市交通发展战略研究院），电话：027-82710125；邮箱：liuxianwei@wpdi.cn；地址：武汉市京汉大道1250号，邮编：430017。

武汉市公交场站配置导则

1 范围

本文件规定了武汉市公交场站配置的规划、设计与实施。

本文件适用于武汉市行政区域内新建、改建或扩建的位于道路红线以外具有用地需求的公交场站。

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文件必不可少的条款。其中，注日期的引用文件，仅该日期对应的版本适用于本文件；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。

DJJT15-2011《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》

JT/T1202-2018《城市公共汽电车场站配置规范》

DG/TJ08-2057-2020《公交场站规划用地及建设标准》

DG/TJ08-7-2014《建筑工程交通设计及停车库(场)设置标准》

JGJ100-2015《车库建筑设计规范》

GA1744-2020《城市公共汽电车及场站安全防范要求》

JT/T1486-2023《城市公共交通规划编制技术导则》

GB/T51328-2018《城市综合交通体系规划标准》

武汉市人民政府第248号《武汉市建设工程规划管理技术规定》

DB42/T685-2020《湖北省建设项目交通影响评价技术规范》

3 术语和定义

下列术语和定义适用于本文件。

3.1

公交场站

即公共汽电车场站，指为乘客提供上下车、候车、换乘等服务，并且是车辆停放、运营调度、管理维护等活动的场所和空间。武汉市为规范公交场站发展模式，将公交场站分为四类：公交首末站、公交枢纽站、公交停车场、公交综合车场。

3.2

公交首末站

指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、为乘客提供上下车、候车等具有线路起止功能的场所，有用地条件的还具有夜间停车和能源补给功能。

3.3

公交枢纽站

指为乘客提供公交之间、公交与轨道交通、公交与对外交通方式之间的换乘服务，并具备衔接交通、生活服务等多种配套功能的场所，有用地条件的还具有夜间停车和能源补给功能。

3.4

公交停车场

指为公交车辆运营下线后提供集中停放和能源补给等服务，并具备对车辆进行低级保养和小修作业功能的场所。

3.5

公交综合车场

指为公交车辆提供集中停放、维修保养、能源补给等服务，同时兼作公交企业营运管理及区域调度中心，是集多种功能于一体的公交车辆管理和服务设施场所。

3.6

城市客运枢纽

城市客运枢纽按其承担的交通功能、客流特征和组织形式分为城市综合客运枢纽和城市公共交通枢纽两类。城市综合客运枢纽服务于航空、铁路、公路、水运等对外客流集散与转换，可兼顾城市内部交通的转换功能。城市公共交通枢纽服务于以城市公共交通为主的多种城市客运交通之间的转换。

4 总则

4.1 总体要求

4.1.1 公交场站应编制专项规划并与城市用地布局相协调，场站用地应纳入国土空间详细规划并落实到国土空间规划“一张图”实施管控。

4.1.2 公交场站的规划布局应紧密结合片区公交出行需求，并遵循规模大小合理、空间分布均衡、用地复合集约的原则，新增公交场站应与片区近期建设项目、与既有公交场站、与片区轨道交通覆盖情况等相协调。

4.1.3 公交场站的规划设计应有利于保障公共交通畅通和安全，并应适应城市景观和环境保护的要求。

4.1.4 公交场站应节约资源和用地，积极推动新增用地综合开发，允许新增公交枢纽站，在符合国土空间详细规划、不改变用地性质、优先保障场站交通服务基本功能的前提下配套一定比例的附属商业等面积。

4.1.5 公交场站的规划建设应符合相关上位规划和区域交通组织的要求，与不同交通方式衔接或依附开发建设项目主体工程的配套建设公交场站，应同步规划设计、同步建设施工、同步竣工使用。

4.1.6 公交场站在规划选址阶段宜根据需要进行交通影响分析，作为方案设计和交通组织的重要依据。

4.1.7 公交场站建筑外观应与周围环境和城市景观相协调，满足相关的建筑设计规范。

4.1.8 公交场站规划建设除应符合本标准外，尚应符合国家、行业和本市现行有关标准的规定。

4.2 区域划分

公交场站规划建设应考虑区域差异化，在全市土地利用节约集约大背景下，结合市域国土空间总体格局，建立三类分区，区域划分应符合以下规定（分区图见附录A）：

a) 一类区域：二环线内区域范围；

- b) 二类区域：三环线内区域（除一类区域外），以及三环外盘龙城、江湾、武钢、光谷、庙山、青菱、沌口等城市功能组团范围和吴家山、金银湖、五通、阳逻、军山等组团核心区的控规单元范围；
- c) 三类区域：三环线外区域（除一类和二类区域）的建设用地范围。

注：城市功能组团范围、组团核心区的控规单元范围边界由相应总体规划或控制性详细规划确定。

5 规划导则

5.1 功能与选址

5.1.1 首末站服务 1~2 条始发公交线路，具备公交车辆的发车、调度、车辆掉头、候车、上下客登乘等基本功能，具有用地条件的可以具备少量夜间停放、车辆小修、能源补给及车辆清洁功能。

5.1.2 枢纽站服务 3 条及以上始发公交线路，除兼具首末站功能外，提供公交线路转换或多种交通方式换乘，满足客流集散的需要。

5.1.3 首末站、枢纽站应与城市更新、新城建设相结合，并应与城市综合客运枢纽、城市公共交通枢纽、轨道交通站点相衔接。

5.1.4 首末站、枢纽站的选址应符合下列规定：

- a) 首末站宜设置在居住区、商业区或文体中心等主要客流集散点附近，在多种交通方式的衔接点上，宜设置多条线路共用枢纽站。
- b) 宜同区域路网、公交线路相结合，设置在人员集中、客流集散量较大的位置，紧靠客流集散点和道路客流主要方向的同侧。
- c) 在缺乏首末站、枢纽站用地区域，可利用城市立交高架、轨道桥下的空间设置首末站枢纽站，并应做好交通组织优化。
- d) 城市公共交通枢纽应配套建设公交枢纽站，公交枢纽站与其他交通方式的换乘距离不宜超过 200m，换乘时间不宜超过 3min。

5.1.5 停车场的主要功能应为线路运营车辆下线后提供合理的停放空间、场地和必要设施，弥补枢纽站、首末站夜间停车空间的不足，具备能源补给、维保小修、车辆清洁功能，不具备站内上下乘客的功能。

5.1.6 公交停车场的选址应符合下列规定：

- a) 停车场宜分散布局，应满足分区管理的要求；
- b) 一类、二类区域建设公交停车场应考虑与公交首末站、枢纽站距离，宜建设在 1.5km 范围内；
- c) 轨道交通服务较低的三类区域及部分二类区域，停车场宜布置在区域性线网的重心处，以减少空驶里程；
- d) 停车场用地应安排在水、电供应，消防和市政设施条件齐备的地区。

5.1.7 综合车场的主要功能应以承担运营车辆的停放、充电、高级维修保养为核心，并兼具公交企业运营管理和指挥调度中心功能的综合型公交场站。

5.1.8 公交综合车场的选址应符合下列规定：

- a) 公交综合车场选址应尽量靠近公交线路密集区域，不应贴邻对噪音、卫生防疫、环境保护等有较高要求的场所；
- b) 公交综合车场用地应不少于 2 边贴邻道路，并能从 2 个不同方向开设公交出入口；
- c) 用地应选择形状相对规整的长方形，长宽比宜控制在 1.5~2.0 之间；
- d) 用地应地势平缓，场地坡度不大于 8%，应无地质灾害；
- e) 综合车场贴邻的城市道路应规划有给水、雨污水、电力、电信、燃气等市政配套管网；

f) 综合车场电力容量应满足场站用电及车辆充电功能的总负荷需求。

5.2 配置启动阈值

5.2.1 公交首末站或枢纽站需紧密结合市民的公交出行需求，与大型居住区、商办区、公共服务设施等新建或更新项目和城市客运枢纽同步建设。

5.2.2 综合考虑一类、二类、三类区域的不同发展程度、城市轨道交通对区域影响、不同类型建设项目的用地特性，宜采用建设项目的建筑规模衡量是否需要配置公交首末站或枢纽站。

5.2.3 不同类型建设项目需配置公交首末站或枢纽站的建筑规模阈值应满足表 1 的规定。

表 1 不同类型建设项目需配置公交首末站或枢纽站的建筑规模阈值（单位：万 m²）

建筑类型	一类区域		二类区域		三类区域	
	轨道区	非轨道区	轨道区	非轨道区	轨道区	非轨道区
住宅	11	9	8	9	6	9
商业	10	10	8	8	5	7
办公	12	13	8	8	6	6
高等院校	35	33	22	22	14	15
医疗	10	10	8	9	6	7
注1：轨道区是指轨道影响区，即现状已建、在建及市政府发布的轨道近期建设规划中的轨道站点500m范围内区域；非轨道区是指轨道影响区以外的区域。						
注2：上述建筑规模阈值是达到设置一条公交线路的计容建筑规模阈值，线路数对应的场站规模参照表3。						

5.2.4 需配置公交首末站或枢纽站的轨道站点，高峰小时换乘公交客流规模应满足表 2 的规定。

表 2 轨道站点需配置公交首末站或枢纽站的换乘客流规模阈值（单位：人次/小时）

分区	一类区域	二类区域	三类区域
轨道站点换乘公交客流规模	800	600	400

5.2.5 城市综合客运枢纽对外交通集散规模超过 5000 人次/天，即需配置公交首末站或枢纽站。

5.3 用地标准

5.3.1 首末站、枢纽站的用地规模应按照公交线路条数和公交车辆规模确定。

5.3.2 首末站、枢纽站最小用地面积应包括乘客服务设施、车辆到发功能设施、场站运营管理设施等保证公交线路运营的设施面积以及绿地面积，最小用地面积应符合表 3 规定。

表 3 首末站或枢纽站最小用地面积控制标准

用地规模	公交线路 1 条	公交线路 2 条及以上
一类区域	1000m ²	每增加一条线路增加 700m ²
二、三类区域	1000m ²	每增加一条线路增加 900m ²

5.3.3 首末站、枢纽站有夜间停车功能的，停车用地面积应根据线路停车需求进行计算，每标台车辆占地面积（车均场站面积）宜不小于 100m²。

5.3.4 首末站、枢纽站总用地面积由最小用地面积和停车用地面积组成，宜按照公式进行计算：场站总用地面积=最小控制用地标准+（场站停车位需求数量-场站蓄车位数量）*100m²。

5.3.5 当建有新能源设施时，其用地可按现行国家、行业标准的要求另行核算面积后加入首末站、枢纽站总用地面积中。

5.3.6 在优先保障首末站、枢纽站交通服务基本功能的前提下，支持利用场站内部闲置设施开展社会化商业服务。

5.3.7 配套建设的公交首末站、枢纽站占地规模最大控制标准应符合下列规定：

- a) 对于居住类建设项目，配套建设的首末站或枢纽站占地规模不宜超过居住类项目用地面积的 20%；

- b) 对于商业类建设项目, 配套建设的首末站或枢纽站占地规模不宜超过商业类项目(包括商业服务、批发市场)用地面积的 15%;
 - c) 对于城市轨道交通接驳枢纽、综合客运枢纽及其他建设项目, 配套建设的首末站、枢纽站占地规模不宜超过项目用地面积的 25%。
- 5.3.8 停车场、综合车场用地面积应满足饱和停车情况下, 公交车辆仍可以自由出入而不受所停车辆的影响。
- 5.3.9 停车场、综合车场可分为平面式和立体式两种建设模式, 并应符合下列规定:
- a) 鼓励停车场、综合车场向立体化发展, 一类区域、二类区域应建设多层停车库, 三类区域宜建设多层停车库; 建设多层停车库需要进行必要性分析, 并通过相关部门组织的安全、技术论证;
 - b) 停车场、综合车场的规划用地标准, 应按照规划的停车规模和保养等级、建设模式、停放类型等综合确定, 在场站建设用地规整、符合绿地空置率控制要求的前提下, 各类停车场、综合车场的用地面积应符合表 4 规定。

表 4 停车场、综合车场的车均用地面积标准

车均用地面积	平面式	立体式
一类区域	120~150 m ² /标准车	70~90 m ² /标准车
二、三类区域	150~180 m ² /标准车	90~110 m ² /标准车

- 5.3.10 停车场、综合车场如需结合市政变电站房、配电站房、油气站建设, 应按有关标准的规定单独计算后再计入停车场、综合车场的用地中。
- 5.3.11 场站因用地条件限制、用地形状不规则, 或土地利用率不高时, 可根据具体情况按 1.1~1.3 的系数适当增加用地面积。

5.4 片区统筹规划

- 5.4.1 为加强新增公交场站与周边既有场站设施的规划协调性, 在新建项目或城市更新项目密集区域有必要加强公交场站的片区统筹规划。
- 5.4.2 基于各评估单元的公交场站供需评估结果, 将全市评估单元划分为公交场站供应不足、供需平衡、供应充足三类地区(具体分区详见附录 C)。

注: 在分析研究单元的停车场总用地规模时, 已有夜间停车的首末站、枢纽站的停车面积不应在停车场用地中重复计算。

- 5.4.3 采用区域差异化的片区统筹规则, 指导公交场站的规划落实:
- a) 当新建项目或城市更新项目位于供应不足片区时, 且开发项目规模达到启动阈值, 若项目周边 1.5km 范围内有规划公交场站用地, 可调整用地位置与开发项目用地相结合, 并应同步建设、弥补缺口; 若项目周边 1.5km 范围内没有规划公交场站用地, 应在项目用地内配建公交场站;
 - b) 当新建项目或城市更新项目位于供需平衡片区时, 且开发项目规模达到启动阈值, 应对项目所在评估单元重新进行供需评估, 若评估结果仍然是供需平衡, 可不需新增建设公交场站; 若评估结果为供应不足, 应按照上一条执行;
 - c) 当新建项目或城市更新项目位于供应充足片区时, 加强项目与周边场站的衔接; 对于有富余空间的场站可采用功能置换, TOD 引导场站资源复合利用。
- 5.4.4 新选址建设项目配套建设公交首末站、枢纽站时, 与周边已建公交首末站、枢纽站之间的中心距离不宜小于 350m。

5.4.5 根据城市发展需求调整，每三年评估一次，动态修订全市公交场站供需评估分区。

6 设计导则

6.1 功能设施配置

6.1.1 公交首末站、枢纽站应具备信息服务功能、上下客与换乘功能、运营管理功能、到发功能、停车功能、维修保养功能、配套公共服务功能与安全环保功能等，各类场站的设施设置应符合表 5 的规定。

表 5 首末站、枢纽站功能及配套设施

功能		对应设施配置	首末站	枢纽站
乘客服务功能	信息服务功能	公共信息牌	√	√
		站牌	√	√
		区域地图、公交线路图	√	√
		公交时刻表、实时动态信息	√	√
		智能调度系统	√	√
	上下客	站台	√	√
		人行通道	√	√
		无障碍设施	√	√
		候车亭（廊）	√	√
		座椅	√	√
	换乘功能	非机动车泊位	○	○
		机动车泊位	—	○
		出租车待客位	○	○
运营管理功能		站场管理室	√	√
		线路调度室	√	√
		司机休息室	√	√
		公共卫生间	√	√
		职工餐厅	○	○
		清洁用具杂物间	○	○
		门卫用房	—	○
		配电房	○	○
车辆到发功能		到发车位、蓄车位	√	√
		车行道	√	√
夜间停车功能		停车坪	○	○
		回车道	○	○
车辆服务功能		洗车台	○	○
		新能源充电、变配电	○	○
配套公共服务功能		社会化商业服务设施	○	○
		充值服务	√	√
		代建交通衔接设施等	○	○
安全环保功能		垃圾容器、照明设施等	√	√

功能	对应设施配置	首末站	枢纽站
安全环保功能	智能监控	√	√
	消防设施	√	√
	绿化设施	○	○
注：“√”应设；“○”可设；“-”不设。			

6.1.2 公交停车场、综合车场应具备停车功能、保养功能、车辆服务功能、运营管理功能、安全环保功能等，各类场站的设施设置应符合表 6 的规定。

表 6 停车场、综合车场功能及配套设施

功能	对应设施配置	停车场	综合车场
停车功能	出入口	√	√
	停车坪（库）	√	√
	车行通道	√	√
	试车跑道	—	√
	防冻防滑设施	√	—
维修保养功能	保养车库	○	√
	修理车间	—	√
	车辆检测线	—	√
	材料仓库	○	√
	动力系统	—	√
	保修人员办公室、更衣室	—	√
	低保车库及附属工间	√	○
	场站变、配电室	√	√
车辆服务功能	洗车台（间）	○	√
	新能源充电、变配电	√	√
运营管理功能	场站调度	√	√
	票务用房	√	√
	业务管理用房（办公、会议、培训等）	○	√
	智能信息平台	○	√
	区域调度中心	○	√
	司乘休息室	○	√
	职工餐厅	○	√
	浴室、驻班宿舍	○	√
	公共卫生间	√	√
	门卫、值班房	√	√
安全环保功能	垃圾容器、照明设施	√	√
	智能监控	√	√
	消防设施	√	√
	绿化设施	√	√
注：“√”应设；“○”可设；“-”不设。			

6.2 建设标准

6.2.1 平面布局

- 6.2.1.1 公交首末站在保证土地使用效率和公交车辆进出站顺畅的前提下，应尽量降低对建筑物商业价值、商业氛围和居民生活的影响；
- 6.2.1.2 公交首末站或枢纽站的设计应坚持人车分流、方便换乘、节约资源的基本原则，宜实行上客区、下客区空间分离，上客下客人流、车流互不干扰，并满足分区明确、布局合理、流线分明、通行便捷的要求；
- 6.2.1.3 公交首末站或枢纽站不宜选择在三角地、狭长的带状区域等不规则用地区域，用地面积不大于 3000m² 的首末站的短边长度 $\geq 20\text{m}$ ，用地面积大于 3000m² 首末站的短边长度 $\geq 40\text{m}$ ；
- 6.2.1.4 公交首末站或枢纽站平面布局宜紧凑高效，对于类似长方形的地块，可考虑设置通道式布局形式；对于类似方块形的地块，可考虑设置环绕式布局形式；（详见附录 D）
- 6.2.1.5 公交首末站或枢纽站含蓄车位或夜间停车位的，宜在每个蓄车位和夜间停车位上预留充电桩设置空间，空间尺寸应与现行充电桩尺寸相匹配，且预留防护距离不应小于 1.5m；
- 6.2.1.6 公交停车场或综合车场应保证公交车辆在停放饱和的情况下，每辆车仍可自由出入；
- 6.2.1.7 公交停车场或综合车场如靠近城市办公、生活、医院、学校、休闲区域，应结合实际用地形态和吸声隔声减噪设施布置绿化带；
- 6.2.1.8 公交综合车场平面功能布局应遵循工艺流程、交通组织、安全性、实用性、集约化及经济性的原则进行布局，对于综合利用类项目应将公交综合车场和其他功能分开，单独管理；
- 6.2.1.9 公交综合车场应根据保养能力设置符合城市公共汽电车技术条件要求的试车跑道，试车跑道宽度不应小于 7m，长度不应小于 100m；
- 6.2.1.10 公交综合车场根据区域运营需求可设置区域调度中心，面积不宜小于 5000m²。
- 6.2.1.11 公交场站的公交专用道的车道宽度不小于 3.5 米；中央整体式专用道的总宽度不小于 8 米；分离式单车道专用道总宽度不小于 4.5 米。

6.2.2 出入口设置

- 6.2.2.1 公交场站出入口宜设置在次干路、支路上或主干路和快速路的辅道上，不宜直接设置在主干路或快速路上，并应避免邻近平面交叉口，不应设在人行横道、公共交通停靠站及桥隧引道；
- 6.2.2.2 公交场站车辆出入口设置应避免影响城市道路交叉口的正常运行，距离城市道路交叉口距离不少于 50 米；
- 6.2.2.3 公交场站人行出入口和车辆出入口宜分开设置，安全距离应根据所处位置实际状况来明确，若设置在一起，应作物理分隔；车行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；
- 6.2.2.4 公交场站车辆出入口数量应不少于 2 个，其净距应大于 20 米；停车数量小于 50 标台时，可设一个出入口，但应满足双向行驶要求；停车数量大于 500 标台时，出入口应不少于 3 个，并应单独设置人流专用出入口。

6.2.3 空间布局

- 6.2.3.1 立体式停车场应根据公交车辆的车型、停放形式、安全间隔、车行道布置选择结构合理、经济实用的停车区柱网形式；
- 6.2.3.2 立体式停车场的公交车辆通行空间的净空高度应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，并应不低于 4.2m；

注：净空高为从地面面层(完成面)至吊顶、设备管道、梁或其他构件底面之间的有效使用空间的垂直高度。

6.2.3.3 公交场站行车道直线坡道的纵坡度应小于 10%，曲线形坡道的纵坡应小于 8%；坡道面层构造应有防滑措施。

7 实施流程

7.1 审批流程

7.1.1 公交场站建设项目的行政审批流程主要涉及五个阶段：用地规划许可及土地供应阶段、建设工程规划许可阶段、施工许可阶段、竣工验收阶段与不动产登记阶段。

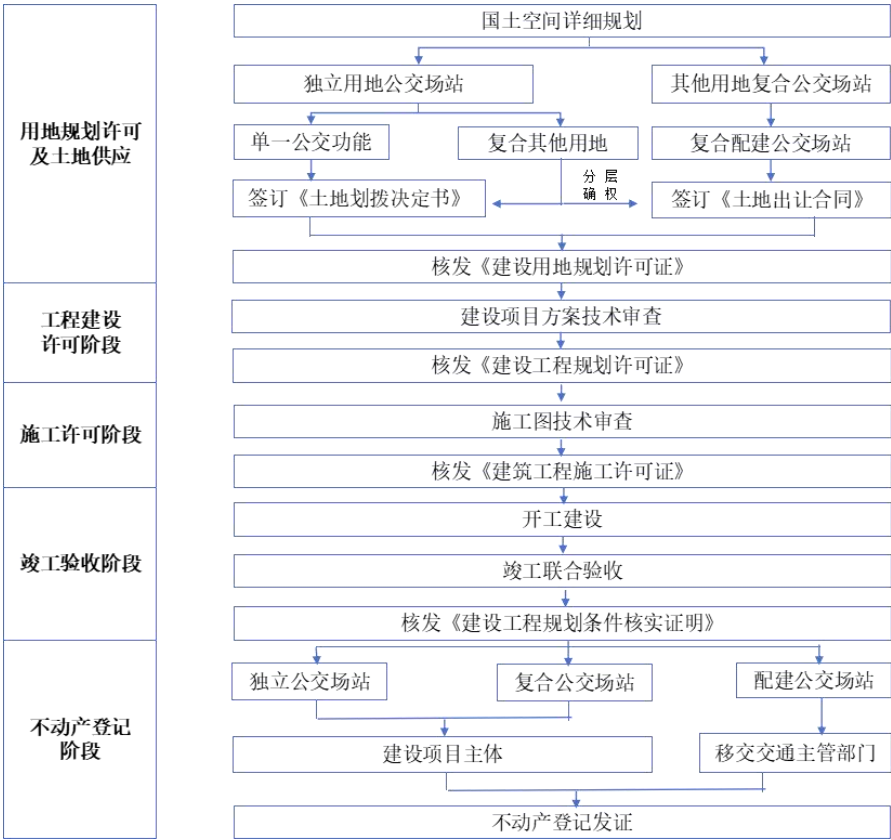


图 1 公交场站项目的行政审批流程图

7.2 审批要点

7.2.1 立项用地规划许可阶段

7.2.1.1 市交通运输部门制定场站近期建设计划，对于纳入近期建设计划的独立公交场站用地，市自然资源和城乡建设部门优先将其列入到年度土地供应计划；对其他用地需要复合配建公交场站的，纳入主体项目同步报批。

7.2.1.2 市自然资源和城乡建设部门联合市交通运输部门对拟建公交场站的建设方案控制要点（包括功能和面积、出入口位置、与轨道站点接驳要求等）开展联合审查，并纳入《规划条件》中。

7.2.1.3 土地供应后，市自然资源和城乡建设部门应将包含场站建设方案控制要点的《规划条件》纳入宗地的《土地出让合同》或《土地划拨决定书》，对于配建公交场站应明确移交方式、产权归属、接收部门等。

7.2.2 建设工程规划许可阶段

7.2.2.1 建设单位按照《规划条件》开展建设项目方案设计，宜根据需要向市自然资源和城乡建设部门提交交通影响评价报告。

7.2.2.2 市交通运输部门或公交运营单位根据实际情况，提出公交场站拟调入公交线路数，公交流线组织、面积和设施要求等专业意见。

7.2.2.3 市自然资源和城乡建设部门在审批建筑方案时应要求建设单位落实市交通运输部门或公交运营单位的意见。

7.2.3 施工许可阶段

7.2.3.1 建设单位在取得《建设工程规划许可证》后，应向市自然资源和城乡建设部门进行项目报建，完成施工图技术审查，在取得《建筑工程施工许可证》后方可开工建设。

7.2.3.2 对于其他用地复合配建公交场站，应与主体建设项目同步建设。

7.2.4 竣工许可阶段

7.2.4.1 公交场站项目完工后，参照《武汉市建设工程联合验收暂行规定》要求对公交场站进行验收，并出具验收意见。

7.2.4.2 对于其他用地复合配建公交场站，应与主体建设工程同步验收。分期建设的项目，应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。

7.2.5 不动产登记阶段

7.2.5.1 对于独立用地公交场站，由建设主体根据《建设工程竣工测量报告》办理不动产登记。

7.2.5.2 对于其他用地复合配建公交场站，依据《土地出让合同》的要求，应先行办理配建公交场站移交手续，签订实物移交协议，再办理不动产登记，以保障公共利益。

附录 A
(规范性)
区域划分

A.1 全市区域划分图

全市区域划分图如图A.1所示。

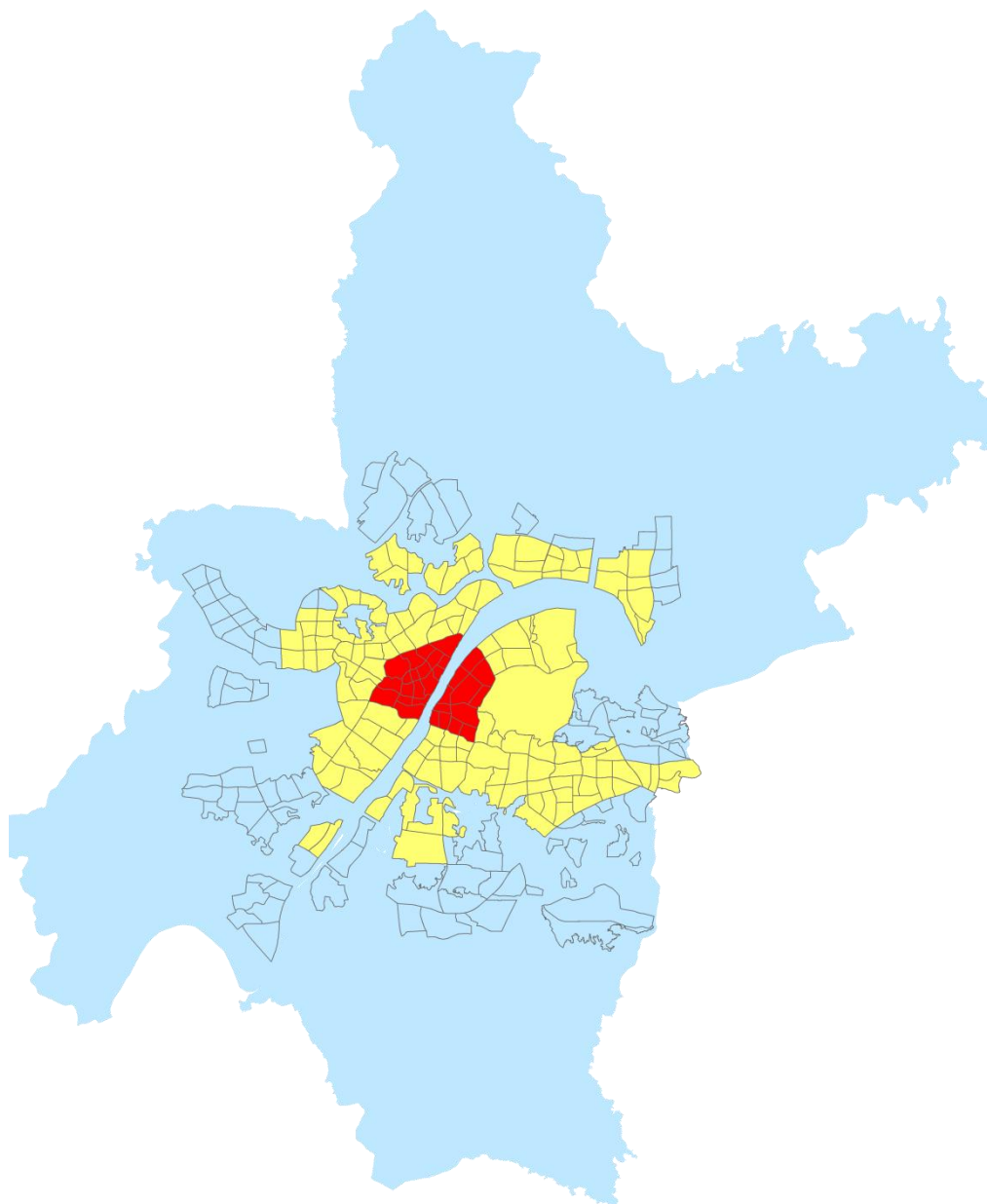


图 A.1 全市区域划分图

建筑类型	一类区域		二类区域		三类区域	
	轨道区	非轨道区	轨道区	非轨道区	轨道区	非轨道区
商业	13%	13%	12%	12%	13%	10%
办公	13%	12%	14%	15%	14%	14%
高等院校	12%	13%	15%	15%	16%	15%
医疗	13%	14%	13%	12%	13%	10%

表 B.2 首末站配置计算中部分参数设定

分区	标准车运力[人次/(标 台·日)]	单向配车数 (标台)	首末站客运量 占比	公交换乘系 数	选择首末站出 行比例
一类区 域	220	8	15%	1.25	30%
二类区 域		8		1.23	40%
三类区 域		7		1.15	50%
注 1：轨道区是指轨道影响区，即现状已建、在建及市政府发布的轨道近期建设规划中的轨道站点 500m 范围内区域；非轨道区是指轨道影响区以外的区域。 注 2：根据交通模型测试结果和武汉市近几年不同建筑类型建设项目具体实践，结合武汉市未来公共交通发展目标，明确轨道网络化运营背景下常规公交分担率的参数取值。 注 3：结合目前武汉市公交运营水平和近年来公交首末站使用情况，确定首末站配置计算中其他参数。					

B.2 需配置公交枢纽站的城市客运枢纽客流规模阈值

- B.2.1 需配建公交首末站或枢纽站的轨道站点公交换乘客流规模阈值参考广州市地方标准《轨道交通衔接设施规划标准》（DB4401/T97—2020），结合武汉市一类、二类、三类区域轨道站点换乘公交客流的实际情况进行确定。
- B.2.2 对于城市综合客运枢纽应配置公交首末站或枢纽站的客流规模阈值，参考《城市综合交通体系规划标准》（GB/T51328-2018）阈值取值。

B.3 公交首末站和枢纽站用地标准

- B.3.1 公交首末站和枢纽站用地标准结合公交场站主管部门的诉求、公交线路的运营需求、现状场站的使用情况，通过定性定量分析，提出公交首末站和枢纽站的用地面积范围。
- B.3.2 公交首末站、枢纽站按照不同区域、增加的公交线路数和停车位来控制增加的场站总面积。以《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》CJJT 15-2011为基础，参考《公共汽电车场站功能设计要求》DB11T715-2018FDIS，首末站、枢纽站总用地面积应包括服务乘客设施、车辆到发功能设施、场

站运营管理设施等面积以及绿地面积，绿地率按照《武汉市建设工程项目配套绿地面积管理办法》（政府令320号）执行。

B.3.3 以相关国标为依据，并调研市交通运输局及公交运营企业，公交线路日常运营要求的基本配置应满足1个到车位、1个发车位及3-5蓄车位/线路，根据武汉市现状实际运营情况，现状用地面积为1000m²的公交首末站可基本满足1条公交线路的运营需要，建议服务1条公交线路的首末站的最小面积标准为1000m²。

B.3.4 根据近年来建设公交首末站或枢纽站的经验，在一类区域土地资源紧张，对于类似长方形的地块，每增加运营一条公交线路，所需要增加的场站面积约为700m²，对于类似方块形的地块，每增加运营一条公交线路，所需要增加的场站面积约为760m²；在二、三类区域每增加运营一条公交线路，所需要增加的场站面积约为900m²。

B.3.5 配套建设的公交首末站、枢纽站占地规模最大控制标准按照《城市公共汽电车场站配置规范》JT/T1202-2018执行。

B.4 公交停车场和综合车场用地标准

B.4.1 根据本市节约集约用地发展原则，对停车场、综合车场建设形式作出引导，结合现行行业标准《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》BJJ/T15中的在用地紧张的城市，停车场可向空间或向地下发展，提出鼓励停车场、综合车场向立体化发展。

B.4.2 针对停车场、综合车场的用地标准，结合武汉实际情况，参考国家标准《城市综合交通体系规划标准》GB/T51328-2018和上海地标《公交场站规划用地及建设标准》DG TJ08-2057-2020，按照不同区域、不同建设模式控制每标准车的综合用地面积。对于平面式停车场或综合车场，一类区域用地面积宜按120m²-150m²/标准车确定，二、三类区域用地面积宜按150m²-180m²/标准车确定；对于立体式停车场或综合车场，一类区域用地面积宜按70m²-90m²/标准车确定，二、三类区域用地面积宜按90m²-110m²/标准车确定。

B.4.3 部分场站用地由于规划限制，场地不规整，可结合具体情况，增加标准车的单车用地指标，调增用地总量。

B.5 片区统筹规划

B.5.1 公交场站供需评估

B.5.1.1 评估单元划分：一类区域、二类区域的评估单元按照城市控规单元划分，三类区域的评估单元按照国土空间规划城镇组团的控规单元划分；

B.5.1.2 公交场站需求应根据当前公交线网运营的实际需求确定；

B.5.1.3 公交场站供给应根据场站提供的有效停车面积计算；

B.5.1.4 各评估单元按照表 B.3 的规定划分为供应不足、供需平衡、供应充足三类地区。

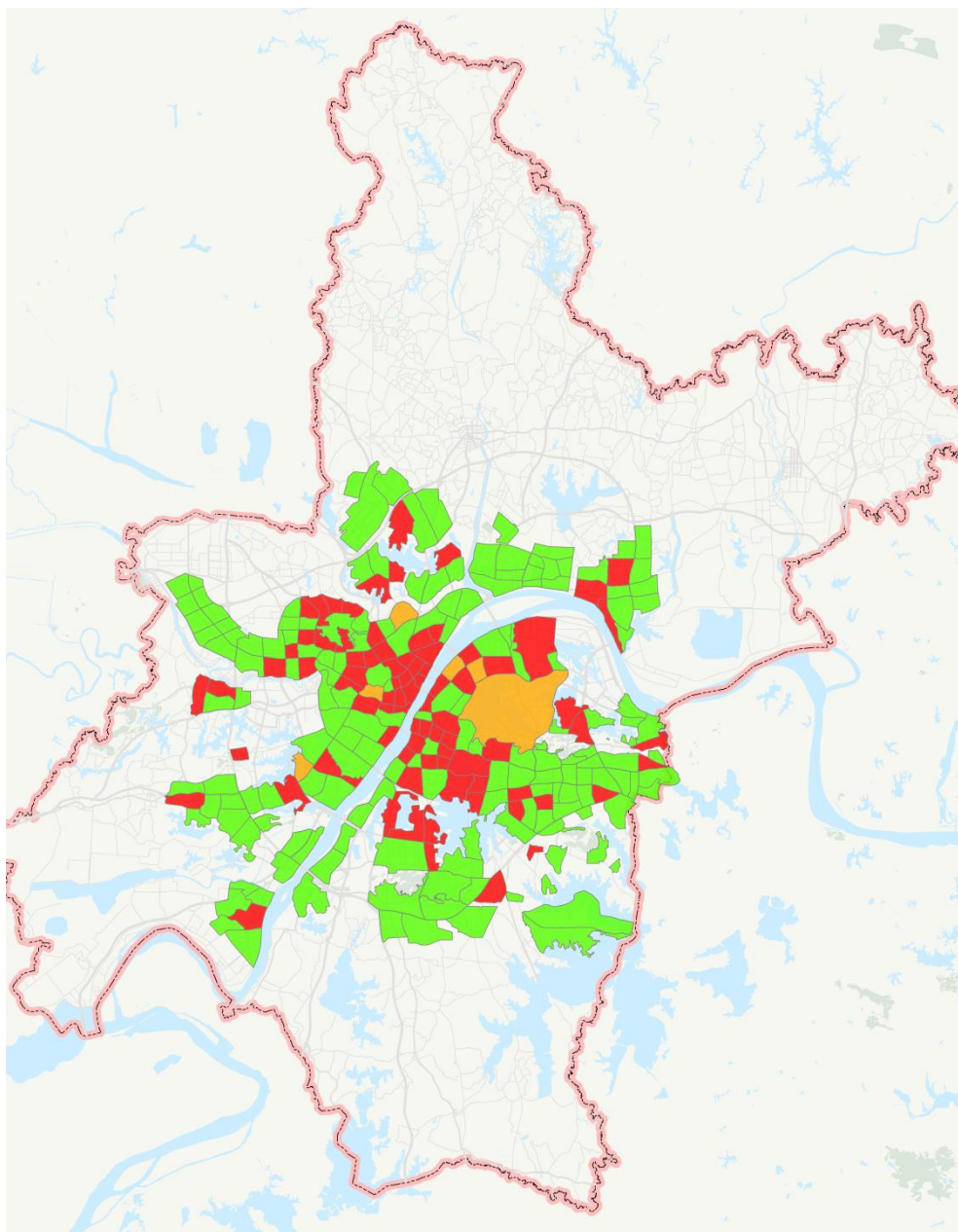
表 B.3 评估单元划分的车均面积标准

	供应不足	供需平衡	供应充足
一类区域	<120m ² /标准车	120-150m ² /标准车	>150m ² /标准车
二、三类区域	<150m ² /标准车	150-180m ² /标准车	>180m ² /标准车

附 录 C
(规范性)
全市评估单元公交场站供需分区

C.1 全市评估单元公交场站供需分区总图

全市评估单元公交场站供需分区总图如图C.1所示。

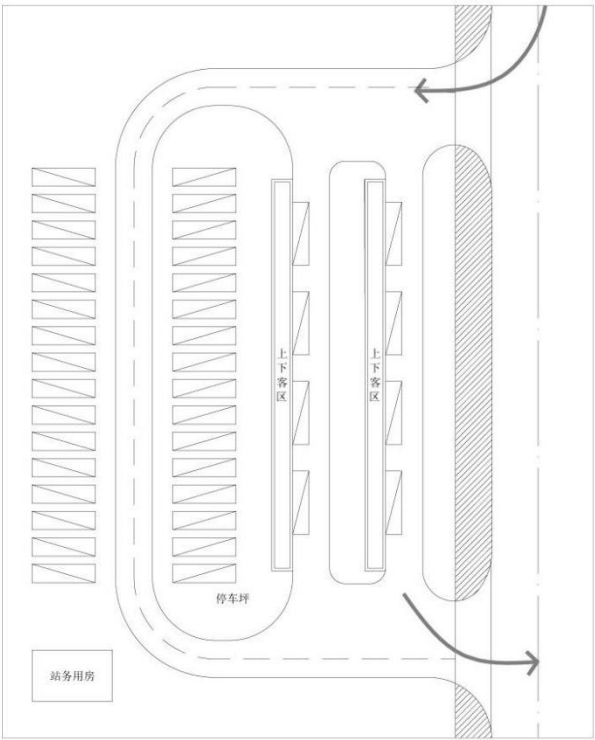


图C.1 全市评估单元公交场站供需分区总图

附录 D
(规范性)
公交首末站、枢纽站平面布局基本形式

D.1 通道式布局形式

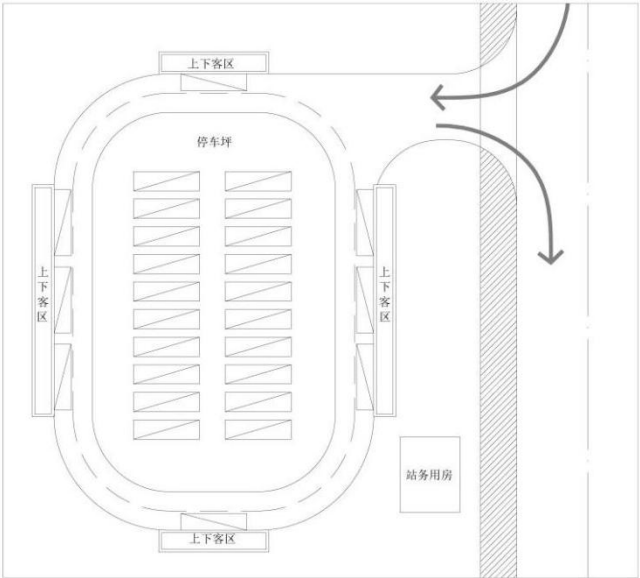
通道式布局形式见图D.1。



图D.1 通道式布局形式

D.2 环绕式布局形式

环绕式布局形式见图D.2。



图D.2 环绕式布局形式

参考文献

- [1] 《城市综合交通体系规划标准GB/T51328-2018实施指南》
 - [2] JT/T1118-2017 《城市公共汽电车车站设施功能要求》
 - [3] GB/T51149-2016 《城市停车规划规范》
 - [4] GB/T15566.4-2020 《公共信息导向系统设置原则与要求》第4部分：公共汽车站
 - [5] DJJ/T119-2008 《城市公共交通工程术语标准》
 - [6] 《大型建筑公交场站配建指引（2023年修订版）——公示稿》深圳地方标准
 - [7] 《大型建筑公交场站配建指引（2020年修订版）——公示稿》深圳地方标准
 - [8] DG/TJ08-2057-2020 《公交场站规划用地及建设标准》上海地方标准
 - [9] DB11T715-2018FDIS 《公共汽电车场站功能设计要求》北京地方标准
 - [10] DB4401/T97—2020 《轨道交通衔接设施规划标准》广州地方标准
 - [11] BQJTY/TL01-2022 《公交站场标准化建设指南》重庆市交通行业推荐性标准
 - [12] 武交〔2024〕71号《武汉市交通运输局等九部门关于印发武汉市推进城市公共交通健康可持续发展实施方案的通知》
 - [13] 武政办〔2022〕94号《市人民政府办公厅关于印发武汉市交通强国建设试点实施方案的通知》
-