

# 大型建筑公交场站配建指引（修订）

深圳市规划和自然资源局

深圳市规划国土发展研究中心

2020年5月

# 前 言

为从根本上破解土地资源紧约束背景下公交场站用地落实难、规划实施难困境，深圳市紧抓以城市更新为主的土地二次开发契机，于 2013 年明确转变公交场站发展模式，由传统“独立占地、功能混合、平面建设”模式向“立体综合车场+配建公交首末站”模式转型，并发布实施《大型建筑公交场站配建指引》（以下简称“《指引》（2013 版）”），在全市广泛实施公交首末站配建制度。《指引》（2013 版）有力促进了配建公交首末站的用地落实与规划实施，支撑了公交场站发展模式的顺利转型，但在实践过程中亦反映出一系列问题。

在认真总结近年来实践经验的基础上，经全面调研及深入理论研究，并广泛征求各方意见，同时参考国家、行业、深圳市相关规范标准，形成本次修订成果。

本次修订应用大量的定性定量分析，优化了用地规模阈值、场站最小规模等关键规划指标；基于法定图则地区的公交首末站供需评估，新增了片区统筹规则；结合精细化管理要求，形成了贯穿配建公交首末站实施全流程的规划审批指引；践行公共政策公众决策理念，实现了规划、交通、更新、住建等部门与相关规划编制单位及广大市民的多层次多方式参与，对进一步完善我市公交首末站配建制度、提升常规公交服务水平具有重要意义。

本指引的主要技术内容是：1 总则；2 场站功能定位；3 规划指引；4 设计指引；5 实施机制。

本指引由深圳市规划和自然资源局负责管理，由深圳市规划国土发展研究中心负责具体技术内容的解释。执行过程中如有意见或建议，请寄送深圳市规划国土发展研究中心（地址：深圳市福田区红荔西路 8009 号规划大厦；邮政编码：518040）。

本 指 引 编 制 单 位： 深圳市规划和自然资源局

深圳市规划国土发展研究中心

本指引主要起草人员： 梁对对 邓 琪 邓 娜 梁倩玉 郭 莉

谭泽芳 胡家琦 王晓波

本指引主要审查人员： 周 军 唐咏慧 范新泰 杨 涛 徐旭晖

张正军 马 亮 唐和开

# 目 次

<b>1 总 则</b> .....	<b>1</b>
1.1 编制目的.....	1
1.2 编制依据.....	1
1.3 适用范围.....	1
1.4 编制原则.....	1
1.5 其他.....	1
<b>2 术 语</b> .....	<b>2</b>
<b>3 规划指引</b> .....	<b>3</b>
3.1 场站设置原则.....	3
3.2 建筑规模阈值.....	3
3.3 用地规模阈值.....	4
3.4 场站建筑面积.....	4
3.5 片区统筹规则.....	5
<b>4 设计指引</b> .....	<b>7</b>
4.1 通则.....	7
4.2 建设内容.....	7
4.3 平面布局.....	7
4.4 空间布局.....	8
<b>5 实施机制</b> .....	<b>9</b>
5.1 行政审批流程.....	9
5.2 规划审批要点.....	10
<b>附录 A 全市法定图则地区公交首末站供需分区</b> .....	<b>11</b>
<b>附录 B 配建公交首末站的基本形式</b> .....	<b>17</b>
<b>本指引用词说明</b> .....	<b>18</b>
<b>引用标准名录</b> .....	<b>19</b>
<b>附：条文说明</b> .....	<b>20</b>



# 1 总则

## 1.1 编制目的

- 1.1.1 为完善我市公交首末站配建制度，促进配建公交首末站合理规划布局与实施，提升公共交通服务水平，编制形成《大型建筑公交场站配建指引（修订）》，用以指导相关规划中配建公交首末站的规划落实，同时为规划审批提供参考。

## 1.2 编制依据

- 1.2.1 本指引是在参照国家、行业、深圳市相关规范标准的基础上，结合深圳市经济社会发展实际情况而制定的，是科学、合理地确定深圳市配建公交首末站功能定位、配置标准、建设内容等相关指标的地方性推荐标准。

## 1.3 适用范围

- 1.3.1 本指引是指导城市更新单元专项规划编制、法定图则个案调整及土地整备规划研究等阶段配建公交首末站规划落实的重要技术文件，也是相应规划方案审批、建设项目方案设计审查等规划审批的参考依据。
- 1.3.2 本指引适用于深圳市行政区域内结合建设项目新建、扩建和改建的配建公交首末站，不适用于结合交通枢纽同步建设的配建公交首末站（如轨道接驳公交场站）。

## 1.4 编制原则

- 1.4.1 科学性原则：紧密结合片区公交出行需求，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首末站网络体系，支撑常规公交的稳定运营。
- 1.4.2 协调性原则：新增配建公交首末站的规划布局应与既有公交首末站相协调，与片区轨道交通覆盖情况、综合车场空间分布等相协调。
- 1.4.3 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、片区统筹规则等设定应尽可能公平公正，同等条件下配建标准统一。
- 1.4.4 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、实施机制设定等，应与城市规划与管理实际工作紧密衔接，便于操作、可实施。

## 1.5 其他

- 1.5.1 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。

## 2 术语

### 2.0.1 公交场站

为乘客提供上下车、候车、换乘等服务，或为公交车辆提供停放充电、运行调度、管理维保等活动的场所和空间。自 2013 年起，深圳明确转变公交场站发展模式，并将公交场站分为两大类：公交首末站和公交综合车场。

### 2.0.2 公交首末站

为乘客提供上下车、候车、换乘等服务，并且供公交车辆发车、掉头、轮候以及首班车夜间停放等活动的公交场站。

### 2.0.3 公交综合车场

为公交车辆提供夜间集中停放、维修保养、充电等功能，同时兼作公交企业营运管理及指挥调度中心的公交场站。

### 2.0.4 配建公交首末站

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首末站。

## 3 规划指引

### 3.1 场站设置原则

- 3.1.1 配建公交首末站的配置应与土地利用相协调，应优先在大型居住区、办公区、商业区以及公共建筑体等主要客流集散点配建公交首末站。
- 3.1.2 配建公交首末站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，促进场站与建筑的有效融合。
- 3.1.3 配建公交首末站在地块中的位置，应满足乘客及公交车辆方便到达和离开的原则，宜邻近现状或近期具备建设条件的规划道路，不宜在交叉路口附近设置；若邻近轨道站点，应与其无缝接驳。
- 3.1.4 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，配建公交首末站应采用地面架空式。因条件特别困难而采用其他形式建设时，应保证场站使用效率，并专题论证其合理性。

### 3.2 建筑规模阈值

- 3.2.1 建筑规模是衡量新建项目或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满足表 3.2.2.1 的规定。

表 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（单位：万 m<sup>2</sup>）

建筑类型	区域 1		区域 2		区域 3	
	轨道区	非轨道区	轨道区	非轨道区	轨道区	非轨道区
居住	8	5	9	5	9	6
商业办公	9	6	11	7	12	7
行政办公	11	6	13	8	13	8
商业服务	8	5	10	6	11	7
教育医疗	18	10	21	12	25	15
文体娱乐	5	3	6	4	7	4
批发零售	12	7	15	9	16	10

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规模（视建设项目所属法定图则地区的公交首末站供需关系，根据 3.5.4 条规定选用建筑规模总量或建筑规模增量，详见“3.5 片区统筹规则”章节），匡算出来的线路数按四舍五入的原则取整，对应的场站规模参照表 3.4.2。

(2) 居住类项目中的保障性住房、安居房等,可适当降低配置阈值,提高公交场站供应水平。(3) 新型产业(M0)、物流(W0)类项目参照商业办公类的建筑规模阈值规定。(4) 区域1指原特区内,包括罗湖区、福田区、南山区和盐田区;区域2指原特区外的各层级中心,包括《深圳市城市规划标准与准则》中原特区外城市建设用地密度一、二区;区域3是指区域1和区域2以外的其他区域。(5) 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。

3.2.2.2 对于混合功能的建设项目,应综合考虑各类用地所产生的公交客流,可根据表3.2.2.1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。

### 3.3 用地规模阈值

3.3.1 用地规模是衡量新建项目或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配置的场站供应。

3.3.2 可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配置公交首末站的最小用地规模阈值应满足表3.3.2.1的规定。

表3.3.2.1 不同类型建设项目可配置公交首末站的用地规模阈值(单位: m<sup>2</sup>)

用地性质及代码	区域1	区域2	区域3
居住用地(R)	≥10000	≥12000	≥15000
商业服务业用地(C)	≥8000	≥8000	≥10000
公共管理与服务设施用地(GIC)	≥15000	≥15000	≥15000

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3.2.2.1的商业办公、商业服务、批发零售类建设项目。(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3.2.2.1的行政办公、教育医疗、文体娱乐类建设项目。(5)混合用地参照主导用途的用地规模阈值规定。(6)区域1、区域2、区域3与表3.2.2.1的建筑规模阈值分区一致。

3.3.2.2 新建项目或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,可适当降低用地规模阈值控制标准,以满足需求。

### 3.4 场站建筑面积

3.4.1 配建公交首末站的建筑面积,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。

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建筑面积应符合表3.4.2规定。

表 3.4.2 配建公交首末站最小建筑面积（单位：m<sup>2</sup>）

分级	配建公交首末站最小建筑面积
2 条及以下线路	1500
3 条及以上线路	每增加一条线路，增加 700

注：用地条件困难、建筑设计表明难以设置 1500 m<sup>2</sup> 公交首末站的建设项目，可适当降低配建公交首末站的最小建筑面积标准。

3.4.3 配建公交首末站的建筑面积大于 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 基于各法定图则地区的公交首末站供需评估结果，将全市法定图则地区划分为公交首末站供应不足、供应充足两类地区（具体分区详见附录 A）。

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。供应不足片区重在弥补公交首末站缺口，供应充足片区重在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 当新建项目或城市更新项目位于供应不足片区时，按照建筑规模总量、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表 3.2.2.1、表 3.3.2.1 的阈值要求时，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，并取其法定图则规划配建公交首末站面积的高值。

3.5.4.2 当新建项目或城市更新项目位于供应充足片区时，按照建筑规模增量、用地规模、周边 500m 范围内公交场站覆盖情况“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、用地规模同时达到表 3.2.2.1、表 3.3.2.1 的阈值要求，且项目用地几何中心周边 500m 范围内无现状已建、在建、近期预计可建及法定图则规划配建的公交首末站时，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。

3.5.4.3 建筑规模总量指建设项目的规划建筑面积；建筑规模增量指与现状相比建设项目实际增加的规划建筑面积。

3.5.4.4 在建公交首末站指所属地块已开工建设的公交首末站；近期预计可建公交首末站指所属地块已签订土地使用权出让合同书的公交首末站。

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 配建公交首末站站内设施应按照人车分离、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方案、建设标准应符合我市交通主管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，站内设施宜包括供客流集散、车辆运营、调度管理、后勤保障、车辆充电等使用的几部分区域。
- 4.2.2 配建公交首末站各区域的建设内容宜满足表 4.2.2 的规定。

表 4.2.2 配建公交首末站的建设内容

功能	建设内容
客流集散	人行通道、上/落客区、候车区
车辆运营	出入口、到/发车位、回车道、蓄车区、消防通道
调度管理	首末站和车队管理办公室、监控室、调度室
后勤保障	休息室、设备室、清洁间、茶水间、卫生间
车辆充电	供配电设施、充电桩、监控室

### 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。
- 4.3.3 平面布局形式
- 4.3.3.1 配建公交首末站应根据上盖建筑类型、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，可考虑设置环绕式的配建公交首末站。配建公交首末站的基本形式参见附录

B。

#### 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，或主干路和快速路辅道上，不宜直接设置在主干道或快速路上，并应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机动车出入口的距离，应符合国家及我市道路交叉口和机动车出入口开设的相关规定。

#### 4.3.5 站务用房设置要求

4.3.5.1 站务用房应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 站务用房应与场地同层建设；若条件限制，按两层形式建设，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%。

### 4.4 空间布局

4.4.1 配建公交首末站应采用地面架空式。条件特别困难采用其他形式建设时，应保证场地使用效率，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满足公交车辆安全通行、建筑结构竖向布局 and 各类管道设置等要求，公交车辆通行区域的净空高度应不低于 3.8m。

4.4.3 行车道坡道应符合《车库建筑设计规范》JGJ100 中的规定，且直线坡道坡度应不大于 6%，曲线坡道坡度应不大于 5%。

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

## 5 实施机制

### 5.1 行政审批流程

5.1.1 配建公交首末站的行政审批按照与新建项目或更新项目同步审批的原则执行，主要涉及五个阶段：土地出让及用地规划许可阶段、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 5.1.1 配建公交首末站的行政审批流程图

5.1.2 土地出让及用地规划许可阶段，在《土地使用权出让合同书》和《建设用地规划许可证》中，明确配建公交首末站的建筑面积、建设形式、移交方式、产权归属、接收部门等基本要求。

5.1.3 建设工程规划许可阶段，与主体建设项目方案设计审查进程相一致，由规划主管部门和交通主管部门对配建公交首末站的设计方案同步进行并联审查，并由交通主管部门先行出具专业审查意见。同时，在《建设工程规划许可证》中，明确配建公交首末站的主要设计要求。

5.1.4 施工许可阶段，配建公交首末站与主体建设项目同步建设。

5.1.5 竣工验收阶段，规划主管部门和交通主管部门联合对配建公交首末站的建设内容进行

规划验收，并在《建设工程规划验收合格证》中，明确配建公交首末站建成后的实际建筑面积。

- 5.1.6 不动产登记阶段，依据《土地使用权出让合同书》的要求，必须先行办理配建公交首末站及其他公共配套设施的移交手续，签订实物移交协议，再办理不动产登记，以保障公共利益。为便于配建公交首末站的日常管理、运营维护及公交企业使用，配建公交首末站宜统一移交至市交通主管部门。

## 5.2 规划审批要点

### 5.2.1 《土地使用权出让合同书》的行政许可要点

5.2.1.1 在总建筑面积及分项指标部分，明确配建公交首末站的建筑面积、建设形式。

5.2.1.2 在产权及移交方式部分，明确配建公交首末站的移交方式、产权归属、接收部门等，规定配建公交首末站建成验收合格后产权归政府。

### 5.2.2 《建设用地规划许可证》的行政许可要点

5.2.2.1 在总建筑面积及分项指标部分，明确配建公交首末站的建筑面积、是否计容等基本要求。

5.2.2.2 在退红线及建筑总体布局部分，视需要明确配建公交首末站的建设形式、在地块中的大致位置、与轨道站点的接驳要求、出入口设置要求等。

5.2.2.3 在备注部分，明确配建公交首末站的建筑设计方案应征得市交通主管部门的同意。

### 5.2.3 《建设工程规划许可证》的行政许可要点

5.2.3.1 在总图和附图中，明确表达配建公交首末站的平面布局、空间布局等主要设计要求，具体设计方案应与经交通主管部门审查通过的配建公交首末站设计方案相一致。

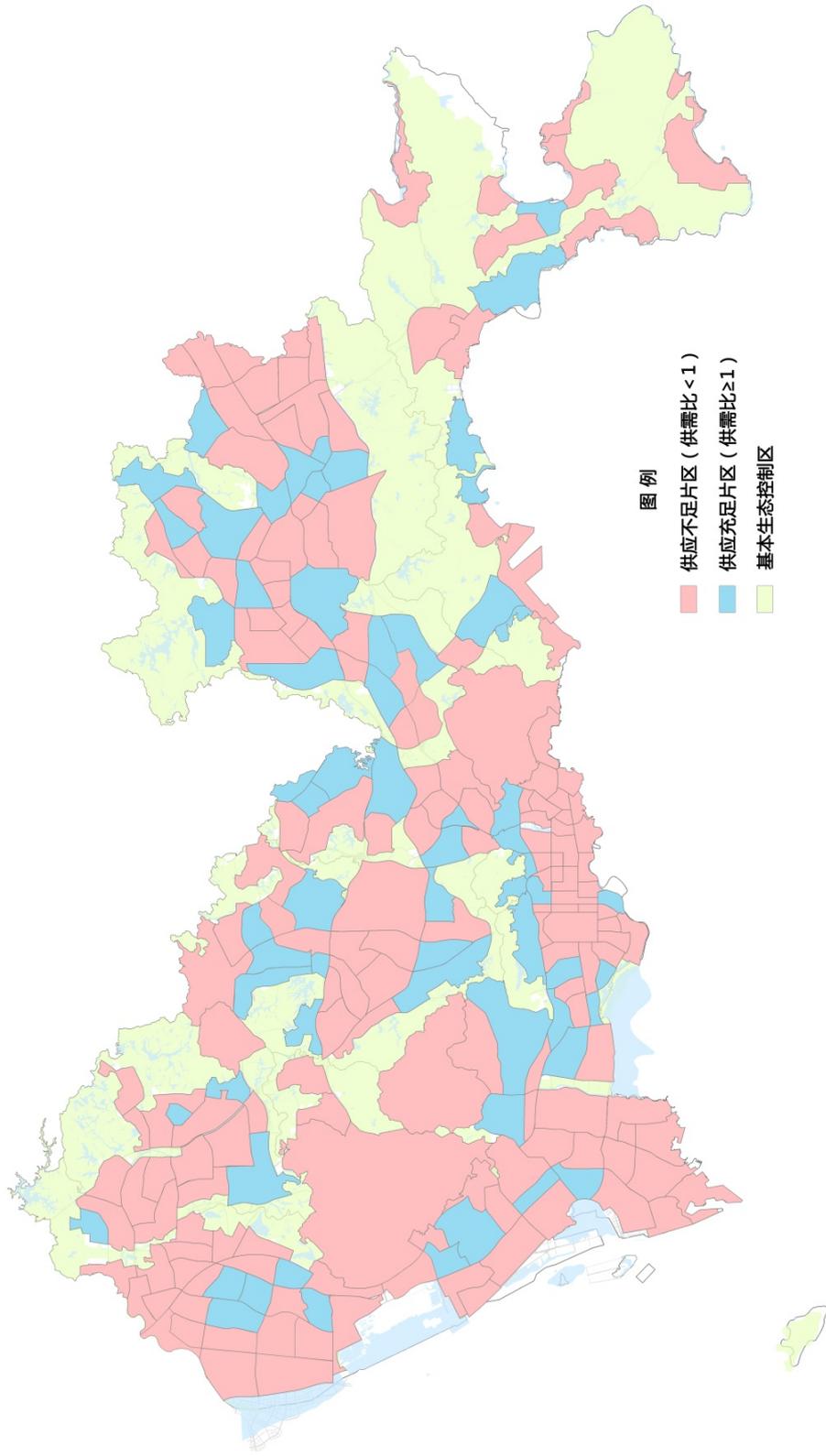
5.2.3.2 在备注部分，视需要注明配建公交首末站的建筑面积、建设形式等主要规划控制要求。

### 5.2.4 《建设工程规划验收合格证》的行政许可要点

5.2.4.1 在备注部分，注明根据《建设工程竣工测量报告》，配建公交首末站建成后的实际建筑面积。

## 附录 A 全市法定图则地区公交首末站供需分区

A.0.1 全市法定图则地区公交首末站供需分区总图



## A.0.2 各行政区法定图则地区公交首末站供需分区

### A.0.2.1 罗湖区法定图则地区公交首末站供需分区

序号	图则名称	供需分区	序号	图则名称	供需分区
1	布心地区(修编)	供应充足	10	文锦渡-北斗地区	供应不足
2	泥岗地区	供应充足	11	东门地区	供应不足
3	银湖地区	供应充足	12	水贝地区	供应不足
4	清水河地区(修编)	供应充足	13	罗湖商业中心区	供应不足
5	碧波花园地区	供应不足	14	中兴路地区	供应不足
6	笋岗地区	供应不足	15	红岭-通新岭地区	供应不足
7	莲塘地区(修编)	供应不足	16	大头岭地区	供应不足
8	太安路地区	供应不足	17	黄贝岭地区	供应不足
9	新秀罗芳地区	供应不足	18	深圳水库地区	供应不足

### A.0.2.2 福田区法定图则地区公交首末站供需分区

序号	图则名称	供需分区	序号	图则名称	供需分区
1	安托山地区(修编)	供应充足	16	车公庙地区	供应不足
2	笔架山公园地区	供应充足	17	八卦岭地区	供应不足
3	上沙下沙地区	供应充足	18	华强北地区	供应不足
4	福田汽车站地区	供应充足	19	石厦益田地区	供应不足
5	皇岗口岸地区	供应充足	20	莲花北、冬瓜岭地区	供应不足
6	梅林地区(修编)	供应充足	21	景田地区	供应不足
7	香蜜湖地区	供应充足	22	滨河地区	供应不足
8	福田南地区	供应不足	23	福华新村地区	供应不足
9	彩电工业区地区	供应不足	24	黄木岗北-体育中心地区	供应不足
10	皇岗公园地区	供应不足	25	金三角地区	供应不足
11	福田保税区	供应不足	26	莲花村地区	供应不足
12	福田中心区(修编)	供应不足	27	园岭地区	供应不足
13	新洲金地地区	供应不足	28	中心公园地区	供应不足
14	农科中心地区	供应不足	29	竹子林地区	供应不足
15	白沙岭地区	供应不足			

### A.0.2.3 南山区法定图则地区公交首末站供需分区

序号	图则名称	供需分区	序号	图则名称	供需分区
1	西丽中心区地区	供应充足	11	红树湾地区	供应不足
2	华侨城地区	供应充足	12	蛇口地区	供应不足
3	前海片区	供应充足	13	前海湾物流园区	供应不足
4	塘朗山地区	供应充足	14	龙珠地区	供应不足
5	赤湾地区	供应不足	15	曙光仓储地区	供应不足
6	大学城地区	供应不足	16	大南山地区	供应不足
7	妈湾地区	供应不足	17	大新地区	供应不足
8	同乐地区	供应不足	18	南油地区	供应不足
9	后海湾-东角头地区	供应不足	19	高新技术区(修编)	供应不足
10	西丽水库地区	供应不足	20	后海地区	供应不足

### A.0.2.4 盐田区法定图则地区公交首末站供需分区

序号	图则名称	供需分区	序号	图则名称	供需分区
1	盐田港后方陆域地区 (修编)	供应充足	4	沙头角地区	供应不足
2	小梅沙地区(修编)	供应充足	5	盐田港地区	供应不足
3	盐田后方陆域西南地区	供应充足	6	大梅沙片区	供应不足

### A.0.2.5 宝安区法定图则地区公交首末站供需分区

序号	图则名称	供需分区	序号	图则名称	供需分区
1	沙井中心地区北片	供应充足	12	松岗东地区	供应不足
2	立新水库片区	供应充足	13	沙井共和地区	供应不足
3	新安南地区	供应充足	14	福永桥头地区	供应不足
4	西乡平峦山、铁仔山片区	供应充足	15	西乡桃源地区	供应不足
5	沙井中心地区南片	供应充足	16	西乡固戍西地区	供应不足
6	福永凤凰地区	供应充足	17	松岗燕罗地区	供应不足
7	沙井中心地区西片	供应充足	18	松岗中心地区西片	供应不足
8	松岗燕川地区	供应充足	19	西乡中心地区	供应不足
9	西乡固戍东地区	供应充足	20	松岗中心地区北片	供应不足
10	福永桥头北地区	供应不足	21	松岗潭头地区	供应不足
11	机场东地区	供应不足	22	福永中心地区	供应不足

23	沙井长流陂水库西地区	供应不足	34	石岩东地区	供应不足
24	石岩中心地区	供应不足	35	海上田园东地区	供应不足
25	沙井中心地区东片	供应不足	36	西乡老城地区	供应不足
26	福永东地区	供应不足	37	松岗江边地区	供应不足
27	松岗西北地区	供应不足	38	松岗沙浦片区	供应不足
28	宝安中心区	供应不足	39	立新水库北地区	供应不足
29	新安上川片区	供应不足	40	铁岗-石岩水库地区 (修编)	供应不足
30	沙井新桥地区	供应不足	41	沙井步涌-后亭地区	供应不足
31	松岗中心地区南片	供应不足	42	海上田园风光及 周边片区	供应不足
32	松岗中心地区东片	供应不足	43	西乡铁岗地区	供应不足
33	福永西地区	供应不足	44	西乡麻眉山片区	供应不足

#### A.0.2.6 龙岗区法定图则地区公交首末站供需分区

序号	图则名称	供需分区	序号	图则名称	供需分区
1	布吉中心地区（修编）	供应充足	18	辅城坳-新木地区	供应不足
2	大运新城地区	供应充足	19	坂田北地区	供应不足
3	坂田南地区	供应充足	20	坪西地区	供应不足
4	新南-鹅公岭地区	供应充足	21	六约北地区	供应不足
5	龙平地区	供应充足	22	罗岗地区	供应不足
6	龙西五联地区	供应充足	23	山厦地区	供应不足
7	水径地区	供应充足	24	坪东地区	供应不足
8	宝龙东-新布地区	供应充足	25	荷坳地区	供应不足
9	横岗大康—安良片区	供应充足	26	爱联地区	供应不足
10	横岗中心地区（修编）	供应充足	27	回龙埔及龙城公园地区	供应不足
11	大康地区	供应充足	28	荷康地区	供应不足
12	南约地区	供应充足	29	石芽岭地区	供应不足
13	平湖凤凰山地区	供应充足	30	龙岗大埔片区	供应不足
14	平湖中心地区	供应充足	31	上李朗地区	供应不足
15	坪地吉坑地区	供应充足	32	龙东地区	供应不足
16	坪地中心地区	供应充足	33	南联地区	供应不足
17	沙背坳地区	供应充足	34	布吉老街地区	供应不足

35	下李朗-良安田地区	供应充足	42	八仙岭地区	供应不足
36	横岗老墟镇地区	供应不足	43	宝龙东地区	供应不足
37	六约南地区	供应不足	44	高桥地区	供应不足
38	丹竹头地区	供应不足	45	南岭-求水山地区	供应不足
39	三联地区	供应不足	46	横岗西坑地区	供应不足
40	宝龙工业城地区	供应不足	47	吉祥路地区	供应不足
41	新生地区	供应不足	48	龙岗中心城中心区	供应不足

#### A.0.2.7 光明区法定图则地区公交首末站供需分区

序号	图则名称	供需分区	序号	图则名称	供需分区
1	凤凰碧眼片区	供应充足	9	公明薯田蒲地区	供应不足
2	公明田寮-玉律片区	供应充足	10	公明中心地区(修编)	供应不足
3	光明中心地区 (老城东片区)	供应充足	11	公明中心北地区	供应不足
4	光明高新技术产业园区 东片区	供应不足	12	公明将石地区	供应不足
5	光明高新技术产业园区 西片区	供应不足	13	光明北地区	供应不足
6	公明中心地区南片地区	供应不足	14	白花地区	供应不足
7	公明北地区	供应不足	15	公明楼村地区	供应不足
8	光明中心地区	供应不足			

#### A.0.2.8 坪山区法定图则地区公交首末站供需分区

序号	图则名称	供需分区	序号	图则名称	供需分区
1	坪山中心区	供应充足	10	沙田地区	供应不足
2	坪山坪环地区(修编)	供应充足	11	燕子岭及石井地区	供应不足
3	坑梓龙田地区	供应充足	12	金沙地区	供应不足
4	坪山中心(老城)地区	供应充足	13	聚龙山地区	供应不足
5	沙湖-碧岭地区	供应不足	14	坑梓沙砾地区	供应不足
6	竹坑地区	供应不足	15	上洋地区	供应不足
7	出口加工区地区(修编)	供应不足	16	田心田头地区	供应不足
8	江岭-沙壩地区	供应不足	17	松子坑水库地区	供应不足
9	坑梓中心及老坑地区	供应不足			

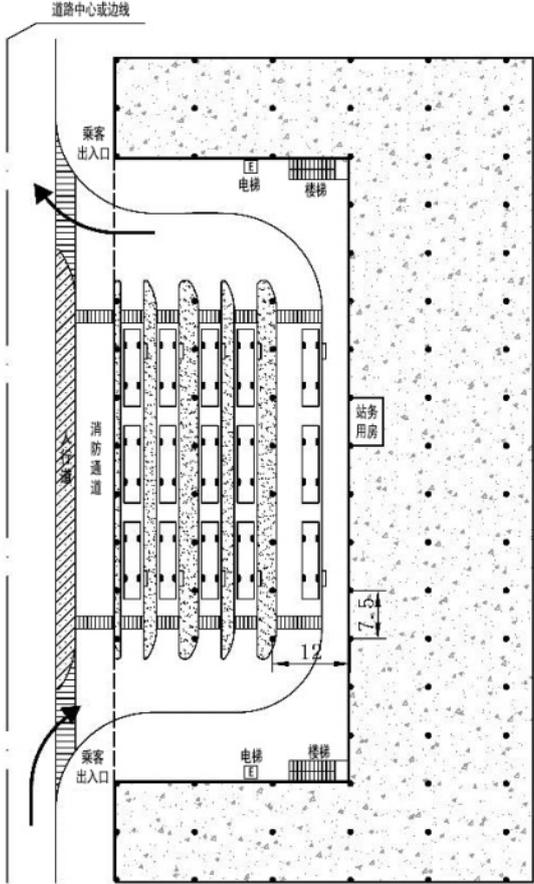
A.0.2.9 龙华区法定图则地区公交首末站供需分区

序号	图则名称	供需分区	序号	图则名称	供需分区
1	观澜樟坑径片区	供应充足	12	油松地区	供应不足
2	观澜大水坑地区	供应充足	13	龙华旧城核心地区	供应不足
3	大浪石凹片区	供应充足	14	大浪西南地区	供应不足
4	民治中心地区	供应充足	15	民乐地区	供应不足
5	观澜中心地区西片	供应充足	16	清湖地区	供应不足
6	观澜竹园片区	供应充足	17	观澜东地区	供应不足
7	龙华新城核心地区	供应充足	18	大浪南地区	供应不足
8	观澜老中心地区北片	供应充足	19	大浪中心地区	供应不足
9	观澜老中心地区南片	供应不足	20	观澜北(企坪)地区	供应不足
10	观澜西北地区	供应不足	21	观澜新中心地区	供应不足
11	大浪东地区	供应不足			

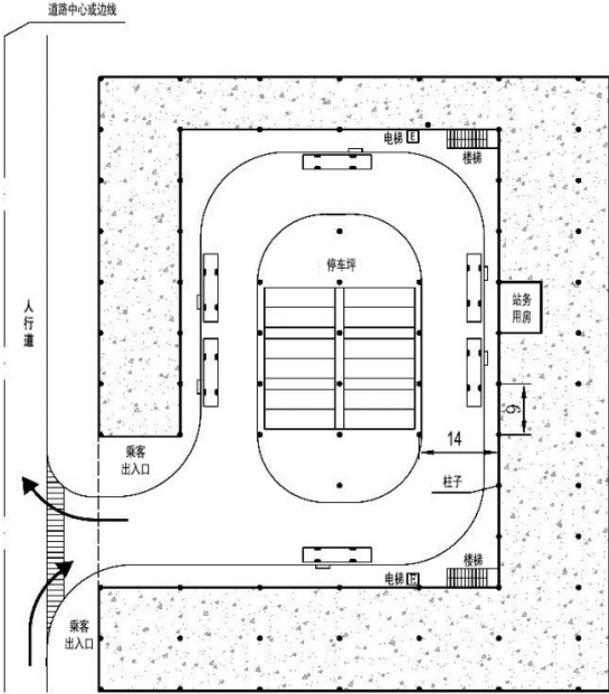
A.0.2.10 大鹏新区法定图则地区公交首末站供需分区

序号	图则名称	供需分区	序号	图则名称	供需分区
1	龙歧湾-水头地区	供应充足	8	桔钓沙地区	供应不足
2	下沙迭福地区	供应充足	9	西冲地区	供应不足
3	溪涌地区	供应充足	10	新大-东山地区	供应不足
4	土洋、官湖地区	供应不足	11	坝光地区	供应不足
5	葵涌中心地区	供应不足	12	南澳中心区	供应不足
6	大鹏中心区	供应不足	13	东涌地区	供应不足
7	大鹏鹏城地区	供应不足			

# 附录 B 配建公交首末站的基本形式



通道式



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”。
2. 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）”。
3. 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）”。

# 引用标准名录

## 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/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. 深圳相关标准规范文件

- 《深圳市规划标准与准则》（2018年局部修订稿）
- 《深圳市民用建筑配建公交首末站设计导则》（修编稿）（2017）
- 《建设项目机动车出入口开设技术指引（试行）》（2015）
- 《深圳市绿色城市规划设计导则（试行）》
- 《深圳市轨道接驳公交总站建设标准指引（试行）》
- 《深圳市独立占地公交总站建设标准指引（试行）》

# 大型建筑公交场站配建指引（修订）

## 条文说明

# 目 次

<b>1 总 则</b> .....	<b>22</b>
1.1 编制目的.....	22
1.2 编制依据.....	22
1.3 适用范围.....	22
1.4 编制原则.....	22
<b>3 规划指引</b> .....	<b>23</b>
3.1 场站设置原则.....	23
3.2 建筑规模阈值.....	23
3.3 用地规模阈值.....	26
3.4 场站建筑面积.....	27
3.5 片区统筹规则.....	29
<b>4 设计指引</b> .....	<b>31</b>
4.1 通则.....	31
4.2 建设内容.....	31
4.3 平面布局.....	31
4.4 空间布局.....	31
<b>5 实施机制</b> .....	<b>32</b>
5.1 行政审批流程.....	32
5.2 规划审批要点.....	32

# 1 总则

## 1.1 编制目的

- 1.1.1 本指引旨在通过指导城市更新单元专项规划编制、法定图则个案调整及土地整备规划研究等相关规划中配建公交首末站的合理规划布局与实施，支撑“立体综合车场+配建公交首末站”建设模式的顺利转型，进一步完善我市公交首末站配建制度，并逐步提升公交场站设施发展质量和服务水平，同时为配建公交首末站的规划报建、审批等行政管理提供参考。

## 1.2 编制依据

- 1.2.1 本指引的编制，首先参照国家规范及深圳市相关规范标准的有关内容；其次，在借鉴国内外经验与总结深圳既有实践经验的基础上，结合深圳市的城市发展目标与实际情况，科学地编制适合深圳的配建公交首末站规划设计指引。

## 1.3 适用范围

- 1.3.1 深圳市行政区范围内的城市更新单元专项规划编制、法定图则个案调整及土地整备规划研究等阶段的配建公交首末站规划落实工作，应按照本指引执行，具体法定图则有特定规划要求的除外。

公交场站规划体系应包括宏观层面的全市性公共交通总体规划、中观层面的分区域公交场站专项规划及在其指导下的法定图则地区公交场站规划、微观层面结合城市更新单元规划编制或新建项目规划研究的公交场站规划。城市更新、个案调整中的公交场站规划仅是对法定图则等片区层面公交场站规划布局的局部调校，不能替代片区层面（尤其是法定图则地区）公交场站的规划编制。

## 1.4 编制原则

- 1.4.1 本指引遵循科学性、协调性、公平性、可实施性原则，配建公交首末站规划应紧密结合片区的公交出行需求，同时应加强与周边既有公交场站设施、轨道交通等的协调性；配建指引的制定应在优先保障公共利益的前提下，兼顾社会公平，同时应与实际规划管理工作紧密衔接，便于操作、可实施。

## 3 规划指引

### 3.1 场站设置原则

- 3.1.1 为使公交首末站的布局更合理、覆盖范围更广、服务水平更高，配建公交首末站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，便于乘客快速、安全集散和换乘。

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》，公交场站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。我市正处于城市规划建设以“二次开发”为主的转型时期，公交场站的建设与城市更新紧密结合具有重要的现实意义。

- 3.1.2 作为大型建筑的公共配套设施之一，配建公交首末站一方面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；另一方面，宜通过设置楼梯、扶梯或电梯等设施，将配建首末站与主体建筑紧密衔接，促进场站设施与建筑有效融合，提高场站设施的便利性。

- 3.1.3 配建首末站在地块中的位置与主体建筑的功能密切相关。大型居住区的配建公交首末站宜设置在小区边缘，减少对居住区的不利影响；商业办公区的配建公交首末站宜设置在背街面，尽量减少对商业整体业态的影响。同时，应确保乘客和公交车辆方便到达或离开；附近有轨道站点时，应加强配建首末站与轨道站点的无缝接驳，引导公交出行。

- 3.1.4 考虑综合场站设施的使用效率、公交车辆运行安全性、场站及与主体建筑的兼容性、充电设施的消防要求等因素，配建公交首末站不应设置在地下。因为当配建公交首末站设置在地下时，公交车辆的爬坡一般会带来噪声等负面影响，而且上下坡道的设置会增加场站的用地需求，不利于场站与主体建筑的有效融合；此外，消防部门要求公交充电桩不宜设置于地下，因此建议配建公交首末站应设置于地面架空层。若条件特别困难采用其他形式建设时，应保证场站使用效率，并专题论证其合理性。

### 3.2 建筑规模阈值

- 3.2.1 作为常规公交发展的重要支撑，场站设施的完善与否关系着公交运营效率和服务水平。为实现“门到门”、高品质的公交服务，公交首末站需紧密结合市民的公交出行需求，与大型居住区、商办区、公配设施等新建或更新项目同步配套建设。那么，如何衡量新建项目或更新项目是否需要配建公交首末站呢？指引采用建设项目的建筑规模衡量是否需要配建公交首末站，并研究提出达到设置一条公交线路的计容建

筑规模阈值。

3.2.2 基于公交供需平衡原则，研究提出需配建公交首末站各类建设项目的建筑规模阈值标准。近年来实践表明，表 3.2.2.1 的建筑规模阈值设置较为合理，因此本次修订未进行调整。

3.2.2.1 新建项目或更新项目需配建公交首末站的建筑规模阈值计算方法：首先建立新建或更新项目建筑开发量、规划人口（岗位）与公交出行需求之间的关系，然后基于公交场站供需平衡，测算多大开发规模的建筑应配建一条公交线路。参考《深圳市绿色城市规划设计导则》和借鉴香港经验，新建或更新项目需配建公交首末站的建筑规模阈值测算思路如下：

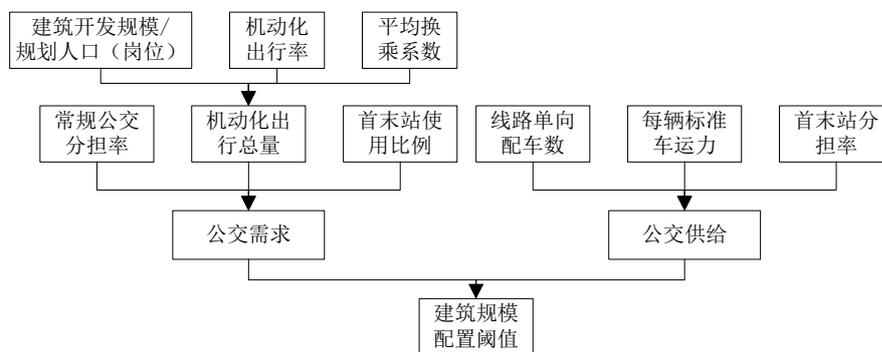


图 1 建筑规模配置阈值测算思路

式 1：场站需求=建筑开发量/人均居住、岗位面积×人均机动化出行率×常规公交分担率×平均换乘系数×首站使用比例

式 2：场站供给=线路单向配车数×每辆标准车运力×首站分担率

式 3：需配场站的建筑规模=线路单向配车数×每辆标准车运力×首站分担率/（人均机动化出行率×常规公交分担率×平均换乘系数×首站使用比例）×人均居住、岗位面积

其中：根据现状调查，我市单条线路单向平均配车数约 10 辆，每标台公交车运力不足 400 人次/日；参考香港经验，为满足较高的公交服务水平，假设线路首末站占全线运力的比例为 15%，即首站分担率取 15%；参照《深圳市打造国际水准公交都市五年实施计划》的公交分担率规划目标，2020 年公交占机动化出行分担率达到 60% 以上，结合模型测试结果，假设轨道影响区的常规公交占机动化出行分担率取 25%，非轨道影响区取 42%；根据居民出行调查分析，平均换乘系数为 1.2；合理安排中途站与首站，使场站资源得到有效利用，借鉴香港经验，公交客流选用首站的比例取 60%，即首站使用比例为 60%；人均面积是通过建筑量统计；人均机动化出行率是根据交通模型测算结果，参数具体取值如下：

表 2 不同建筑类型的人均面积和人均机动化出行率测算值

建筑类型	人均居住（岗位） 面积（m <sup>2</sup> ）	人（岗）均机动化出行率（人次/日）		
		原特区内	原特区外各级中心区	其他
居住	31.3	2.02	1.76	1.69
商业办公	29.6	1.56	1.30	1.27
行政办公	48.0	2.22	1.89	1.81
商业服务	36.7	2.40	1.93	1.65
教育医疗	77.8	2.21	1.86	1.58
文体娱乐	24.0	2.40	1.93	1.65
批发零售	44.1	1.88	1.51	1.36

利用上述计算公式（式 3）与相关参数，测算出不同建筑类型建设项目需配建公交首末站的建筑规模阈值，具体计算结果见表 3.2.2.1。为了便于操作，利用表 3.2.2.1 配置阈值测算的新建项目线路需求按“四舍五入”原则取整。

本次修订基于全市公交首末站供需评估，将所有法定图则地区划分为公交首末站供应不足、供应充足两类地区，并新增配建首末站片区统筹规则内容（详见条文“3.5 片区统筹规则”）。根据条文 3.5 章节相关规定，供应不足、供应充足两类地区公交首末站的配建要求、规模测算方法不同。其中，供应不足地区，按建设项目的规划建设规模总量，依据表 3.2.2.1 判断是否需配建公交首末站，并测算需设置的线路条数；供应充足地区，按建设项目的建筑规模增量（与现状相比），依据表 3.2.2.1 判断是否需配建公交首末站，并测算需设置的线路条数。

由于小户型居住小区的收入水平相对较低，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，以满足更多的公交出行需求。因此，对于保障性住房、安居房等户型较小的居住小区，可适当降低配建阈值，提高配建水平。具体降低幅度结合建设项目周边的轨道覆盖、道路交通、场站供应等条件综合确定。

结合近年来新型产业（M0）、物流（W0）类项目的建设情况，其交通出行特征与商业办公类建筑较为相似。因此，本次修订明确规定新型产业（M0）、物流（W0）类项目的建筑规模阈值参照商业办公类建筑执行。

针对工业地块，规划认为单个工业地块的公交出行需求通常较低，可依靠过境公交线路承担，无须新增配建公交首末站。成片工业区须从片区整体出发，如结合法定图则编制或修编等，统筹规划工业区的公交首末站设施。

为体现不同区域公交客流的差异性，将全市划分为三个区域：原特区内、原特区外的各级中心区、以及其他区域。

为便于规划管理，本条明确了轨道区与非轨道区具体定义。

3.2.2.2 对于混合功能的建设项目，应综合考虑各类用地所产生的公交客流，根据表 3.2.2.1 按下式分别匡算各类建筑所需的公交线路数，再求和，当且仅当求和结果大于等于 1 时，才须配建公交首末站，并对求和结果四舍五入取整，得到混合功能建设项目整体需设的公交线路数。

式 4：需配线路数=∑（不同类型建筑规模/不同建设项目需设线路的建筑规模阈值）  
因新型产业（M0）、物流（W0）类项目建设项目的配套宿舍的服务人口与主导功能存在重叠，按式 4 匡算混合功能建设项目需配线路数时，可不计入配套宿舍的建筑规模。

### 3.3 用地规模阈值

3.3.1 用地规模是衡量建设项目是否具备配建公交首末站的基础条件。综合考虑不同类型用地的公共配套设施需求、商业价值等因素，《指引》（2013 版）研究提出新建或更新项目可用于配建公交首末站的用地规模阈值标准。近年来实践表明，《指引》（2013 版）提出的用地规模阈值标准偏低，部分用地规模较小地块在落地地库出入口、人行出入口、沿街商业街面等建筑布局基本要素后，通常很难进行配建公交首末站的规划布局。因此，本次修订重点研究用地规模阈值的调整。

3.3.2 统计数据表明，与表 3.2.2.1 的建筑类型相对应，居住（R 类）、商业服务业（C 类）、公共管理与服务设施（GIC 类）三类用地为公交首末站的主要配建对象，也是本次用地规模阈值调整的主要研究对象。

为研究提出科学合理的用地规模阈值，本次修订采用定性定量相结合的方法，按照如下思路展开研究（见图 2）：

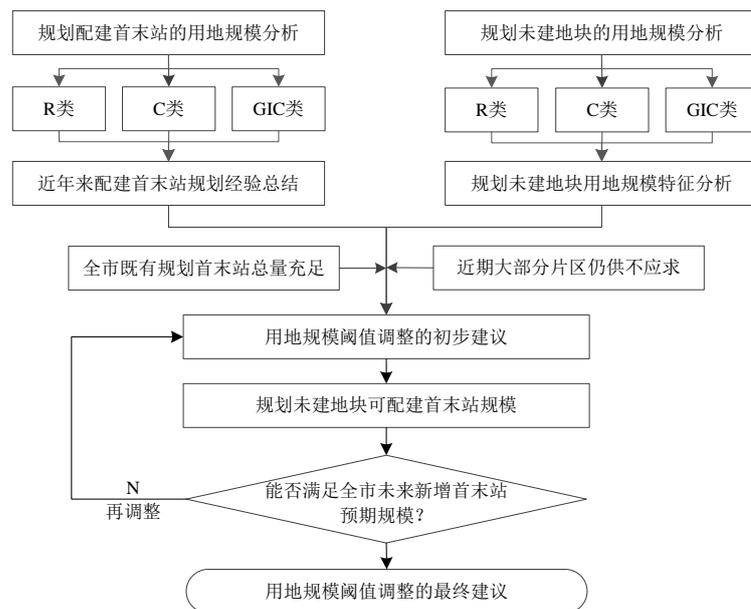


图 2 用地规模配置阈值调整思路

首先，统计分析既有规划配建公交首末站各类用地（R类、C类、GIC类）规模情况，总结近年来配建公交首末站的规划经验；并统计分析全市规划未建地块的用地规模特征。其次，结合全市公交首末站供需评估，对全市未来需新增的配建首末站预期总量进行判断。最后，借鉴近年来配建首末站规划经验，结合规划未建用地规模特征，基于对全市未来新增配建公交首末站预期总量的判断，通过不断试探、调整、反复迭代，研究提出科学合理的用地规模阈值调整建议。

按照上述思路，通过大量的量化分析，研究提出不同类型建设项目可配建公交首末站的用地规模控制标准，具体可参照表 3.3.2.1 执行。

与《指引》（2013 版）相比，修订后的用地规模阈值采用分区分类原则，以体现不同区域位置、不同功能用地集约节约利用要求不同等差异性。

混合用地（如 R+C、C+R）参照主导用途的用地规模阈值规定。

### 3.4 场站建筑面积

3.4.1 配建公交首末站的建筑面积，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。

《指引》（2013 版）借鉴上海公交首末站最小规模的匡算方法，依据深圳公交场站设计标准推算出配建公交首末站的最小建筑面积控制指标。近年来实践表明，配建公交首末站建筑面积过小时，通常因高峰期蓄车位不足难以满足常规公交日常运营管理需要。

3.4.2 本次修订结合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，以及近年来配建公交首末站的设计经验，通过定性定量分析，研究提出配建公交首末站最小建筑面积调整建议。

根据交通主管部门的诉求，配建公交首末站适用面积应为 3000m<sup>2</sup> 以上，最小建筑面积应为 1500m<sup>2</sup>。若配建公交首末站的建筑面积小于 1500m<sup>2</sup>，扣除柱网、坡道面积并考虑场站用地通常不规整等因素后，蓄车位数量通常不足，导致公交线路高峰时段实际运营不便。

经调研市交通运输局及公交运营企业，公交快线、干线普遍要求配建公交首末站至少配置 1 个到车位、1 个发车位和 3~5 蓄车位/线路；支线要求配建公交首末站至少配置 1 个到车位、1 个发车位和 1~3 蓄车位/线路；综上，公交线路日常运营要求配建公交首末站的基本配置应满足 1 个到车位、1 个发车位及 3~4 蓄车位/线路。根据近年来的设计经验，达到上述基本配置的公交首末站至少需 1200m<sup>2</sup>。

经调研，现状建筑面积为 1200m<sup>2</sup> 的配建公交首末站虽可满足 1 条线路的运营需要，

但场站管理及运维成本较高；而建筑面积为  $1500\text{m}^2$  的配建公交首末站基本可满足 2 条公交线路的运营需要，且无须增加场站管理及调度人员，因此经济性、实用性及线路布设的灵活性等更好。综上，建议配建公交首末站的最小建筑面积标准提高至  $1500\text{m}^2$ 。

此外，根据近年来配建公交首末站的设计经验，《深圳市民用建筑配建公交首末站设计导则》（修编稿）提出：长方形配建公交首末站，每增加运营一条公交线路，所需要增加的场站面积约为  $700\text{m}^2$ ；方形配建公交首末站，每增加运营一条公交线路，所需要增加的场站面积约为  $756\text{m}^2$ 。

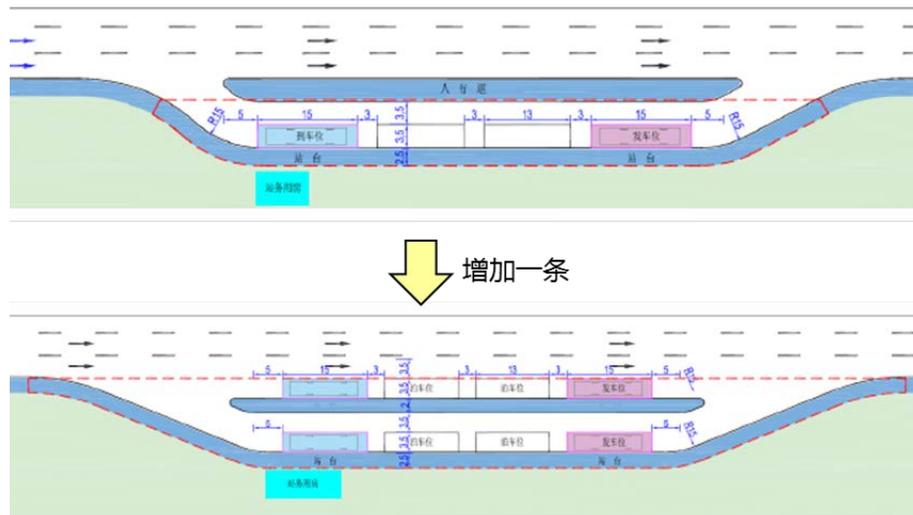


图 3 长条形站：每增加 1 条线路需要约  $700\text{m}^2$  场站面积

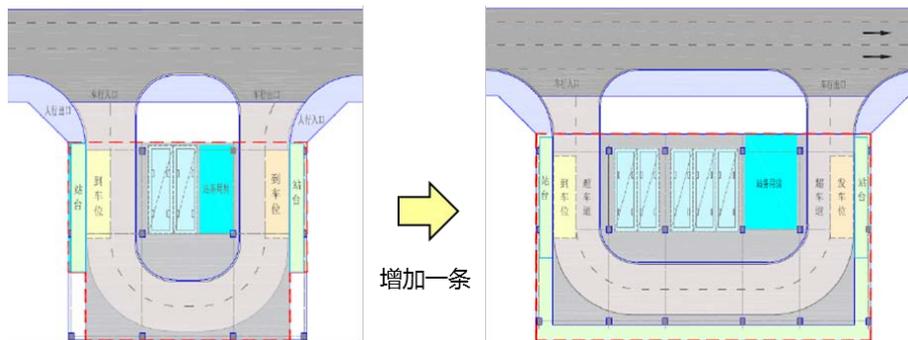


图 4 方形站：每增加 1 条线路需要约  $756\text{m}^2$  场站面积

综合分析，本次修订建议适当上调配建公交首末站的最小建筑面积标准，即服务 2 条及以下线路的配建公交首末站最小建筑面积不低于  $1500\text{m}^2$ ；服务 3 条及以上线路的配建公交首末站，每增加 1 条线路，场站面积增加  $700\text{m}^2$ 。

当建设项目用地困难，且建筑设计表明难以设置建筑面积为  $1500\text{m}^2$  的配建公交首末站时，可适当降低配建公交首末站的最小建筑面积标准，重点通过精细化运营管理

提高场站使用效率。

- 3.4.3 当配建公交首末站面积过大时，宜拆分成若干个进行配建，以加强与主体建筑的兼容性。根据交通主管部门及公交运营企业反馈，单个配建公交首末站的理想规模宜为 3000~4000m<sup>2</sup>。因此，当配建公交首末站建筑面积大于 6000m<sup>2</sup> 时，宜拆分设置。

### 3.5 片区统筹规则

- 3.5.1 《指引》（2013 版）要求用地规模、建筑规模同时达到阈值要求的建设项目，均需配建一定规模的公交首末站。这种“一刀切”政策大力促进了配建公交首末站的规划落实与实施，但在城市更新全面推进阶段面临新着增配建公交首末站与周边场站设施如何规划协调等问题，且难以满足城市规划管理日益精细化要求。因此，为加强新增配建公交首末站与周边既有场站设施的协调性，统筹新建项目或城市更新项目密集区域的配建公交首末站规划布局，有必要加强配建公交首末站的片区统筹规划。
- 3.5.2 全市公交首末站供需评估结果表明，若计入规划未建的独立占地公交首末站，全市既有规划公交首末站总量上基本可满足未来发展需求，但空间分布上既有规划公交首末站与各片区实际场站需求不尽匹配，远期部分法定图则地区公交首末站供应仍存在不足。基于上述判断，本次修订依据各片区公交首末站供需关系，将全市法定图则地区划分为公交首末站供应不足、供应充足两类地区，并给出具体的公交首末站供需分区指引，详见附录 A。
- 3.5.3 鉴于不同片区公交首末站供需情况具有差异性，为区域差异化地加强配建公交首末站片区统筹规划，本次修订的规划导向为：供应不足片区重在弥补公交首末站的规模缺口，供应充足片区重在优化公交首末站的规划布局。
- 3.5.4 按照上述规划导向，本次修订提出区域差异化的片区统筹规则：供应不足片区，当建设项目的建筑规模总量和用地规模同时达到阈值要求时，则须配建公交首末站，并按建设项目的规划建筑规模总量测算需配建的首末站规模，并取其与法定图则规划配建公交首末站面积的高值；供应充足片区，适当放宽公交首末站的配建要求，当且仅当建设项目的建筑规模增量、用地规模同时达到阈值要求，且项目用地几何中心周边 500m 范围内无现状已建、在建、近期预计可建及法定图则规划配建的公交首末站时，才须配建公交首末站，并按建设项目的规划建筑规模增量测算需配建的公交首末站规模。

为统一规划管理，明确建筑规模总量指建设项目的规划建筑面积；建筑规模增量指与现状相比建设项目实际增加的规划建筑面积。

同时，明确在建、近期预计可建公交首末站的时间节点要求。其中，在建公交首末站指所属地块已开工建设的公交首末站；近期预计可建公交首末站指所属地块已签

订土地使用权出让合同书的公交首末站。

- 3.5.5 为及时解决因新增配建公交首末站或建筑增量累积导致片区公交首末站供需关系发生变化这一问题，须建立动态调整机制，建议根据城市发展需求，适时评估各法定图则地区的公交首末站供需情况，并动态修订全市公交首末站供需分区。

## 4 设计指引

### 4.1 通则

根据深圳建设项目审批制度改革的相关要求，配建公交首末站的方案设计须经交通主管部门与规划国土部门同步审查，并由交通主管部门先行出具专业审查意见。因此，配建公交首末站设计方案、建设标准应符合交通主管部门相关标准规范的要求。

### 4.2 建设内容

参考《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》（CJJ/T15-2011）、《深圳市民用建筑配建公交首末站设计导则》（修编稿），结合深圳的实际情况，提出配建公交首末站的功能分区建议及各区的建设内容。

### 4.3 平面布局

参考《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》（CJJ/T15-2011）、《深圳市民用建筑配建公交首末站设计导则》（修编稿）的相关规定，提出配建公交首末站在地块中的布设位置、平面布局形式、出入口及站务用房的相关设置要求，指导规划阶段配建公交首末站关键规划设计指标的确定。为与设计阶段良好衔接，相关指标与交通主管部门执行的《深圳市民用建筑配建公交首末站设计导则》（修编稿）进行了良好对接，以避免规划与设计阶段要求冲突问题。

### 4.4 空间布局

参考《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》（CJJ/T15-2011）、《深圳市民用建筑配建公交首末站设计导则》（修编稿）的相关规定，对配建公交首末站的建设形式、建筑层高、坡道坡度和站务用房层高等关键规划设计指标提出要求。

## 5 实施机制

### 5.1 行政审批流程

贯彻落实《深圳市政府投资建设项目施工许可管理规定》（市政府第 310 号令）、《深圳市社会投资建设项目报建登记实施办法》（市政府第 311 号令）等关于建设项目审批制度改革的最新规定，提出配建公交首末站实施全过程的行政审批流程，以及各阶段的重点审批内容，指导配建公交首末站的规划管理。

### 5.2 规划审批要点

结合我市建设项目规划审批的相关要求，为进一步规范规划行政许可中关于配建公交首末站的相关规定，明确土地出让、规划许可、工程许可及规划验收阶段关于配建公交首末站的规划审批要点，以促进公交场站配建制度的公正合法、可持续推广实施。