深规划资源函〔2021〕1666号

市规划和自然资源局关于市政协七届一次会议第20210155号提案答复意见的函

庄义婷委员:

您在市政协七届一次会议期间提出的《关于修订完善<大型建筑公交场站配建指引>的建议》（提案第20210155号）收悉。此件由我局主办，市交通运输局汇办。我局高度重视，经认真研究，现就您的建议事项答复如下：

一、总体意见

关于研究和完善现行《大型建筑公交场站配建指引》（以下简称《指引》），以及试点建设立体公交场站、统筹解决建成区城市更新密集片区公交场站配建问题的建议，思路新颖、见解深刻，对指导我市公交场站规划建设及政策优化具有重要作用，我局将结合实际工作系统研究、借鉴吸收。

公交场站设施是常规公交发展的重要载体，是实施公交优先战略、优化公交线网布局、提升公交服务水平的基本保障。然而，由于土地资源紧缺、土地历史遗留问题多、居民反对等，长期以来我市公交场站用地落实难、规划实施难问题突出，因场站供应不足、空间分布不均引发的公交车辆停放难、充电难、公交线网优化调整难现象普遍，严重制约着我市公共交通系统的健康发展。

为从根本上解决公交场站面临的上述问题，2012年至今我局会同市交通运输局已开展大量工作，如研究明确转变公交场站发展模式，构建“立体综合车场+配建公交首末站”的两级场站体系；规划布局26处立体综合车场，并有序推进车场实施；出台并适时修订《指引》和《深圳市建筑配建公交首末站设计导则》，指导配建公交首末站的规划设计等。实践表明，上述工作已取得显著成效，大大加强了公交场站设施的规划建设，有效缓解了全市公交场站的缺口压力。但是，随着城市发展、场站供需关系变化等，公交场站设施不断涌现出一些新问题，如贵委员提到的城市更新密集片区配建首末站缺乏统筹等，我局将会同市交通运输局持续跟踪既有规划及政策措施的实施情况，并结合城市发展需要不断优化调整，力争促进全市公交场站设施合理设置、高效利用，真正服务市民日常出行。

二、关于《指引》细分轨道枢纽片区配建阈值、降低公交首末站配建要求的建议

作为公共交通系统的重要组成部分，常规公交与轨道交通存在相互竞争、补充喂给的关系。较轨道未覆盖地区，轨道站点周边一定范围内常规公交的出行需求相对较小，对公交场站设施的需求相应降低。

为体现轨道覆盖条件不同区域公交客流的差异性，《指引》建筑规模阈值的设定已充分考虑了轨道覆盖与否的影响，划分了轨道区和非轨道区，且轨道区的建筑规模阈值普遍高于非轨道区，即轨道区的公交首末站配建要求已普遍低于非轨道区。

三、关于用地紧张地区公交首末站立体建设、解决配建首末站小而散问题的建议

我局高度认同贵委员关于用地紧张区域公交首末站宜立体建设，以集约高效利用土地资源的观点。目前全市规划构建的“立体综合车场+配建公交首末站”两级场站体系、《指引》要求建设项目配建的公交首末站，旨在通过建筑配建增强公交首末站的用地落实性，同时加强客流集散点与公交首末站的紧密联系，引导市民公交出行；但是，未限定配建首末站仅可建设一层。用地条件允许、建筑布局兼容、道路交通可承载前提下，配建公交首末站的建设形式、具体层数可结合实际情况灵活选择，以保障公交线路安全运营和良好服务品质为目标。

四、关于试点建设立体公交场站、解决更新密集片区配建首末站统筹难问题的建议

为解决新建/更新项目集中片区多个配建公交首末站规划协调问题，《指引》2020年修订版新增片区统筹规则，针对公交首末站供应不足、供应充足片区，提出区域差异化的公交首末站配建要求。供应不足片区按建筑总量、用地规模“双控”标准配建，重在弥补片区公交场站缺口压力；供应充足片区建筑增量、用地规模及周边场站覆盖情况“三控”标准配建，重在优化公交场站空间布局。

以罗湖清水河为例，依据《指引》附录A，清水河地区为公交首末站供应充足地区，则应按“三控”标准进行配建。清水河地区空间尺度相对较小，现状已建及已规划配建首末站500米服务半径基本可覆盖全部城市建设用地，因此，按照《指引》2020年修订版“三控”标准要求，后续城市更新项目无须再配建公交首末站。

您提出的试点建设立体公交场站、解决配建公交首末站小而散问题的建议，较适用于城市开发建设相对成熟、稳定片区，近年来市交通局亦在试点推进立体钢结构公交停车库建设，如南山中心区、科技园总站和福田福荣路下沙总站立体化改造。片区内有新建/城市更新项目的，优先推荐通过建设项目配建落实公交首末站，片区整体的土地利用效率整体更集约高效。

感谢您对我市交通事业的支持。

此函。

市规划和自然资源局

2021年7月2日

（联系人：沈晓盈，联系电话：83949062）

|  |
| --- |
|  |
| ~ggimg2021070216214200 |