

# 大型建筑公交场站配建指引

## (2023 年修订版)

深圳市规划和自然资源局

深圳市规划国土发展研究中心

2024 年 02 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、规划实施难问题，推动公交场站规划建设向“立体综合车场+配建公交首末站”模式转型，我局于 2013 年发布实施《大型建筑公交场站配建指引》（以下简称《配建指引》），用以指导城市更新、土地整备、法定图则个案修改等建设项目中配建公交首末站的规划落实。同时，结合实施过程中反映出的配建公交首末站缺乏片区统筹等问题，于 2020 年修订《配建指引》，引入“公交首末站供需分区”概念和区域差异化的片区统筹规则，指导公交首末站精细化配建。

近年来，随着轨道网络的日益完善，深圳公共交通系统发生着结构性变化，常规公交客运量呈现逐年下降趋势，相应的公交首末站需求也将减少。另一方面，随着城市“二次开发”进程加快，建设项目配建公交首末站日益增多，同时叠加法定图则的编制/修编，全市公交首末站规划供给持续增加，公交首末站的供需关系逐渐发生变化。

结合常规公交减量发展新形势下公交首末站供需关系的全面评估，本次修订适当提高了建筑规模阈值（第 3.2.2 条），重点调整了公交首末站供需分区（附录 A）和区域差异化的片区统筹规则（第 3.5.4 条）。

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；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 杨 涛 邓 娜 郭 莉 殷嘉俊  
梁倩玉 胡家琦 王晓波

本指引主要审查人员： 周 军 唐咏慧 徐 电 范新泰 沈晓盈  
龚铭煊 邓 琪 徐旭晖

# 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 公交首末站面积.....	4
3.5 片区统筹规则.....	5
<b>4 设计指引 .....</b>	<b>6</b>
4.1 通则.....	6
4.2 建设内容.....	6
4.3 平面布局.....	6
4.4 空间布局.....	7
<b>5 实施机制 .....</b>	<b>8</b>
5.1 行政审批流程.....	8
5.2 规划审批要点.....	9
<b>附录 A 全市法定图则地区公交首末站供需分区.....</b>	<b>10</b>
<b>附录 B 配建公交首末站的基本形式.....</b>	<b>16</b>
<b>本指引用词说明 .....</b>	<b>17</b>
<b>引用标准名录 .....</b>	<b>18</b>
<b>附：条文说明 .....</b>	<b>19</b>

# 1 总则

## 1.1 编制目的

1.1.1 为指导深圳市配建公交首末站合理规划布局，不断完善公共交通基础设施，进一步提升公共交通服务水平，特制定本指引。

## 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 本指引是指导法定图则个案修改、城市更新单元规划编制、土地整备规划研究、棚户区改造专项规划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）。

1.3.3 当同一法定图则地区内有多个城市更新或土地整备项目同时推进时，宜由所在行政区的更新整备主管部门，结合片区公交出行需求测算配建公交首末站规模，统筹公交首末站布局。

## 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，同时兼作公交营运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	18	11	19	14	20	15
商业办公	15	10	16	12	17	13
行政办公	16	15	20	17	22	18
商业服务	13	9	14	10	15	11
教育医疗	18	10	21	12	25	15

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，匡算出来的线路数按四舍五入原则取整，对应的配建公交首末站规模参照表 3.4.2。（2）居住类项目中的保障性住房（含共有产权住房、保障性租赁住房 and 公共租赁住房等），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）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) 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。(6)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3.2.2.1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)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 公交首末站面积

3.4.1 配建公交首末站的面积,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面积应符合表3.4.2规定。

表 3.4.2 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
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面积标准。

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 当新建项目或更新整备项目位于供应充足片区时，原则上可不新增配建公交首末站；结合法定图则个案修改、城市更新单元规划编制及土地整备规划研究等，可对既有规划公交首末站的建设形式与空间布局进行优化，以促进公交首末站均衡分布。

3.5.4.2 当新建项目或更新整备项目位于供应不足片区时，按照建筑规模、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建筑规模和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、在建公交首末站（临时租赁公交场站除外）及规划未建的配建公交首末站时，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计容建筑规模进行测算，并取其与法定图则规划配建公交首末站面积的高值。

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，站内设施宜包括车辆运行区、乘客服务区、站务管理区等几部分区域。
- 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

功能区域	建设内容
车辆运行区	出/入口、到/发车位、停车坪、蓄车位、车行通道、回车道等
乘客服务区	站台、候车区、信息服务设施、卫生间、母婴室等
站务管理区	调度室、休息室、监控室、变配电室、岗亭等

### 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或规划批复的其他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，不应直接设置在主干道或快速路的主道上，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，可按两层形式建设，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不应小于 4.0m。

4.4.3 站务用房净高不应小于 2.7m。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面积、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，如建设项目涉及配建公交首末站，其设计方案应取得交通主管部门的书面同意意见。规划主管部门依据交通主管部门的批复意见，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面积要求。

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。

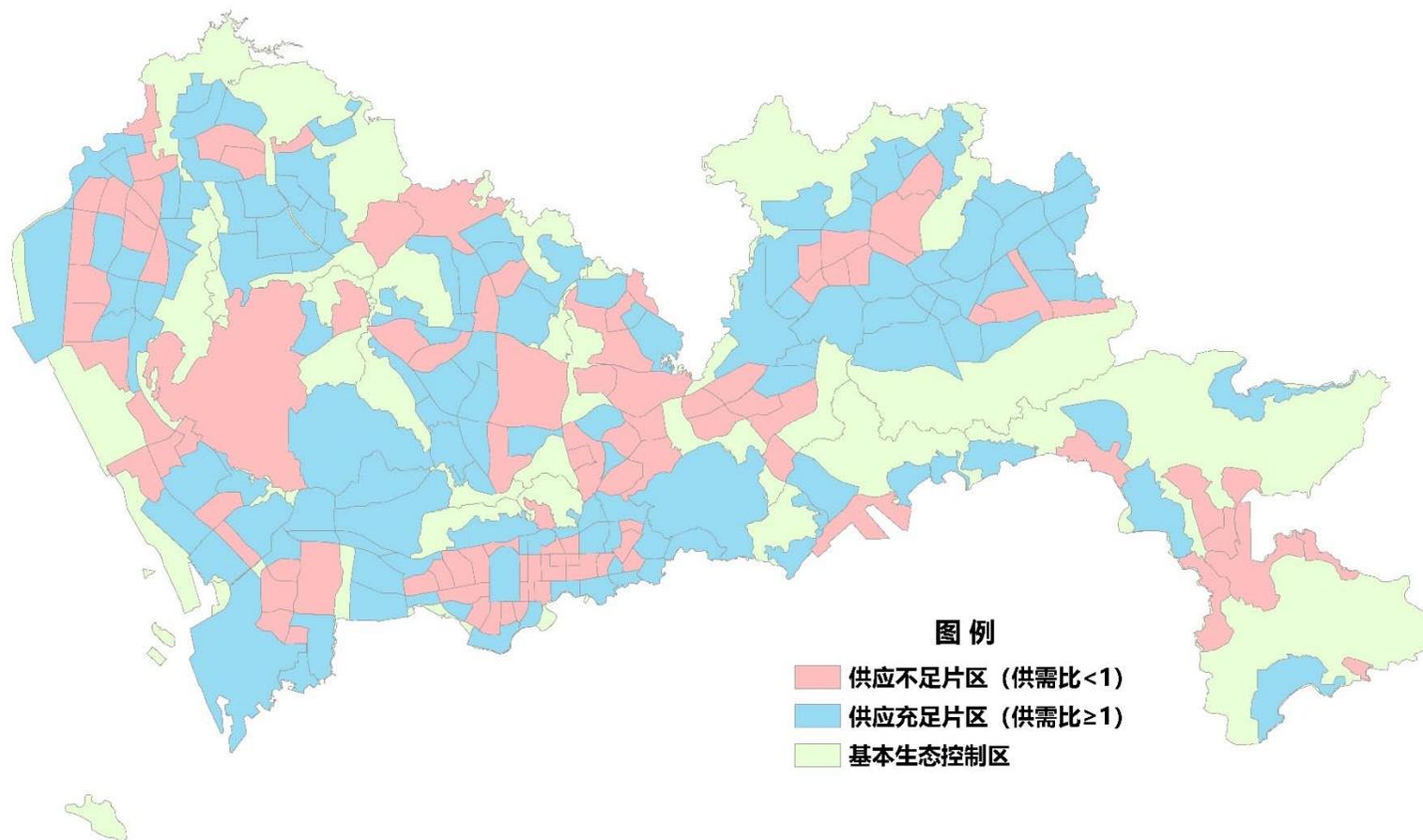
5.2.3.2 在备注部分，视需要注明配建公交首末站的面积、建设形式等主要规划控制要求。

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

### 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	八卦岭地区	供应不足	16	新洲金地地区	供应不足
2	白沙岭地区	供应不足	17	园岭地区	供应不足
3	车公庙地区	供应不足	18	中心公园地区	供应不足
4	福华新村地区	供应不足	19	竹子林地区	供应不足
5	福田南地区	供应不足	20	安托山地区(修编)	供应充足
6	华强北地区	供应不足	21	笔架山公园地区	供应充足
7	皇岗公园地区	供应不足	22	滨河地区	供应充足
8	黄木岗北-体育中心地区	供应不足	23	彩电工业区地区	供应充足
9	金三角地区	供应不足	24	福田保税区	供应充足
10	景田地区	供应不足	25	福田汽车站地区	供应充足
11	莲花北、冬瓜岭地区	供应不足	26	福田中心区（修编）	供应充足
12	莲花村地区	供应不足	27	皇岗口岸地区	供应充足
13	农科中心地区	供应不足	28	梅林地区(修编)	供应充足
14	石厦益田地区	供应不足	29	上沙下沙地区	供应充足
15	香蜜湖地区	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	高新技术区(修编)	供应不足	10	华侨城地区	供应充足
2	大新地区	供应不足	11	塘朗山地区	供应充足
3	后海地区	供应不足	12	大学城地区	供应充足
4	南油地区	供应不足	13	龙珠地区	供应充足
5	同乐地区	供应不足	14	西丽中心区地区	供应充足
6	同乐地区(北区)	供应充足	15	西丽水库地区	供应充足
7	蛇口地区	供应充足	16	曙光仓储地区	供应充足
8	后海湾-东角头地区	供应充足	17	前海蛇口片区及大小南山周边地区	供应充足
9	红树湾地区	供应充足	18		

#### 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	盐田港地区	供应不足	4	沙头角地区	供应充足
2	小梅沙地区(修编)	供应充足	5	盐田港后方陆域地区(修编)	供应充足
3	盐田后方陆域西南地区	供应充足	6	大梅沙片区	供应充足

#### 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	福永桥头地区	供应不足	12	宝安中心区	供应充足
2	福永桥头北地区	供应不足	13	福永东地区	供应充足
3	福永中心地区	供应不足	14	福永凤凰地区	供应充足
4	海上田园东地区	供应不足	15	立新水库北地区	供应充足
5	机场东地区	供应不足	16	立新水库片区	供应充足
6	沙井步涌-后亭地区	供应不足	17	沙井新桥地区	供应充足
7	沙井共和地区	供应不足	18	沙井长流陂水库西地区	供应充足
8	沙井中心地区北片	供应不足	19	沙井中心地区南片	供应充足
9	沙井中心地区东片	供应不足	20	沙井中心地区西片	供应充足
10	石岩东地区	供应不足	21	石岩中心地区	供应充足
11	松岗潭头地区	供应不足	22	松岗东地区	供应充足

23	松岗西北地区	供应不足	33	松岗沙浦-江边地区	供应充足
24	松岗中心地区北片	供应不足	34	松岗燕川地区	供应充足
25	松岗中心地区南片	供应不足	35	松岗燕罗地区	供应充足
26	铁岗-石岩水库地区	供应不足	36	松岗中心地区东片	供应充足
27	西乡固戍东地区	供应不足	37	松岗中心地区西片	供应充足
28	西乡固戍西地区	供应不足	38	西乡平峦山、铁仔山片区	供应充足
29	西乡老城地区	供应不足	39	西乡铁岗地区	供应充足
30	西乡桃源地区	供应不足	40	西乡中心地区	供应充足
31	新安南地区	供应不足	41	新安上川片区	供应充足
32	深圳国际会展城控制性详细规划	供应充足			

#### 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	龙岗中心城中心区	供应不足	19	水径地区（局部修编）	供应不足
2	横岗大康—安良片区	供应不足	20	水径地区	供应不足
3	下李朗-良安田地区	供应不足	21	回龙埔及龙城公园地区	供应充足
4	横岗西坑地区	供应不足	22	宝龙工业城地区	供应充足
5	坪东地区	供应不足	23	坪地吉坑地区	供应充足
6	坂田北地区	供应不足	24	龙西五联地区	供应充足
7	六约南地区	供应不足	25	龙岗大埔片区	供应充足
8	八仙岭地区	供应不足	26	宝龙东-新布地区	供应充足
9	沙背坳地区	供应不足	27	布吉中心地区（修编）	供应充足
10	吉祥路地区	供应不足	28	平湖中心地区	供应充足
11	南联地区	供应不足	29	新生地区	供应充足
12	龙平地区	供应不足	30	宝龙东地区	供应充足
13	南岭-求水山地区	供应不足	31	三联地区	供应充足
14	布吉老街地区	供应不足	32	山厦地区	供应充足
15	辅城坳-新木地区	供应不足	33	新南-鹅公岭地区	供应充足
16	横岗老墟镇地区	供应不足	34	大康地区	供应充足
17	石芽岭地区	供应不足	35	坂田南地区	供应充足
18	龙东地区	供应不足	36	南约地区	供应充足

37	六约北地区	供应不足	44	大运枢纽站及其周边地区	供应充足
38	丹竹头地区	供应不足	45	高桥地区	供应充足
39	上李朗地区	供应不足	46	坪地中心地区	供应充足
40	平湖凤凰山地区	供应不足	47	坪西地区	供应充足
41	罗岗地区	供应不足	48	荷康地区	供应充足
42	横岗中心地区（修编）	供应不足	49	爱联地区	供应充足
43	辅城坳-新木地区&平湖中心区（局部修编）	供应不足	50	深圳市坪地国际低碳城拓展区控制性	供应充足

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

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

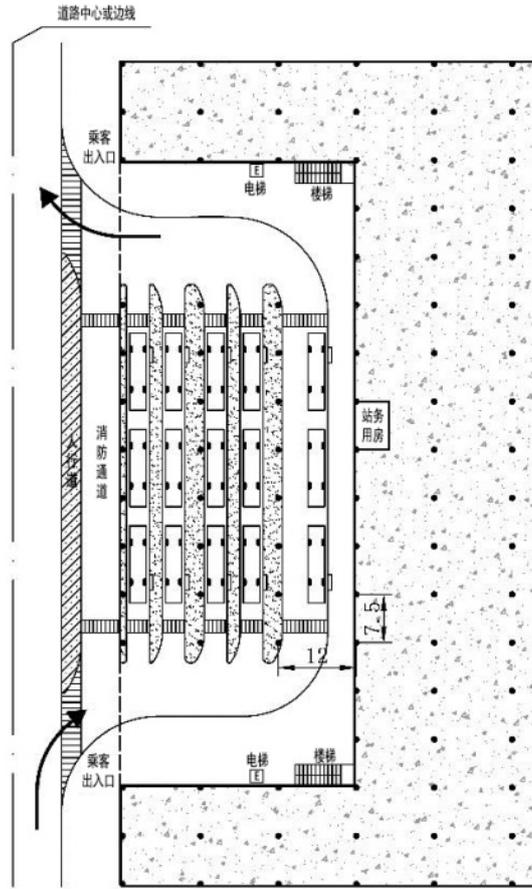
A.0.2.9 龙华区法定图则地区公交首末站供需分区

序号	图则名称	供需分区	序号	图则名称	供需分区
1	观澜新中心地区	供应不足	12	大浪石凹片区	供应充足
2	观澜老中心地区南片	供应不足	13	大浪东地区	供应充足
3	观澜西北地区	供应不足	14	大浪西南地区	供应充足
4	大浪南地区	供应不足	15	民治中心地区	供应充足
5	大浪中心地区	供应不足	16	观澜竹园片区	供应充足
6	民乐地区	供应不足	17	观澜中心地区西片	供应充足
7	龙华新城核心地区	供应充足	18	观澜老中心地区北片	供应充足
8	龙华新城核心地区（局部修编）	供应充足	19	观澜大水坑地区	供应充足
9	龙华旧城核心地区	供应充足	20	观澜东地区	供应充足
10	清湖地区	供应充足	21	观澜樟坑径片区	供应充足
11	油松地区	供应充足	22	观澜北(企坪)地区	供应充足

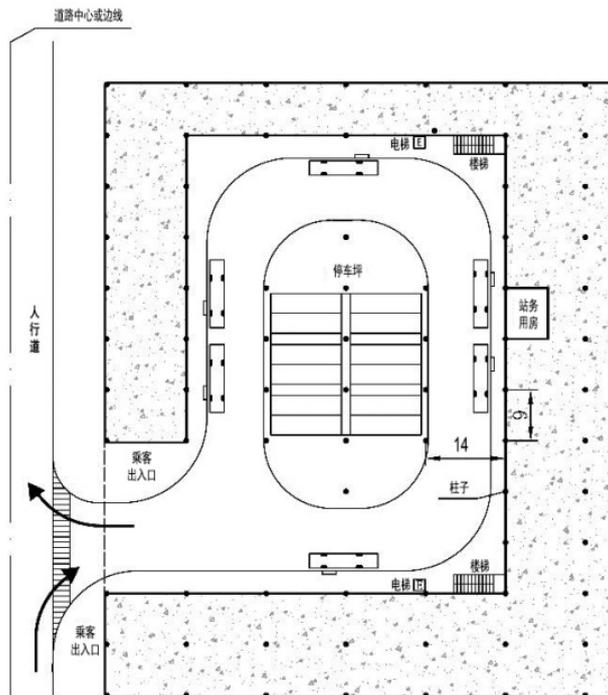
A.0.2.10 大鹏新区法定图则地区公交首末站供需分区

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

- 《深圳市城市规划标准与准则》（2023 年局部修订稿）
- 《深圳市建筑配建公交首末站设计导则》（2022 年修订版）
- 《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 (2023 年修订版)

## 条 文 说 明

# 目 次

<b>1 总 则 .....</b>	<b>21</b>
1.1 编制目的.....	21
1.2 编制依据.....	21
1.3 适用范围.....	21
1.4 编制原则.....	21
<b>3 规划指引 .....</b>	<b>22</b>
3.1 场站设置原则.....	22
3.2 建筑规模阈值.....	22
3.3 用地规模阈值.....	25
3.4 公交首末站面积.....	26
3.5 片区统筹规则.....	27
<b>4 设计指引 .....</b>	<b>29</b>
4.1 通则.....	29
4.2 建设内容.....	29
4.3 平面布局.....	29
4.4 空间布局.....	29
<b>5 实施机制 .....</b>	<b>30</b>
5.1 行政审批流程.....	30
5.2 规划审批要点.....	30

# 1 总则

## 1.1 编制目的

- 1.1.1 本指引旨在通过指导建设项目配建公交首末站的合理规划布局，不断完善深圳公共交通基础设施，进一步提升常规公交服务水平。

## 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 深圳公交首末站规划主要包括两个来源，一是以法定图则等为代表的片区层面公交首末站规划，二是结合新建或更新整备项目等规划配建的公交首末站。其中，后者是对前者的局部调校。

本指引是指导单个新建或更新整备项目规划配建公交首末站的技术文件，不适用于指导法定图则编制/修编、城市更新或土地整备片区统筹规划等片区层面公交首末站的规划落实。

- 1.3.3 当同一法定图则地区内有多个更新整备项目同时推进时，若每个建设项目均依据本指引规划落实公交首末站，可能导致配建公交首末站总量过剩、局部扎堆布局等问题。因此，本次修订提出该类情况下，宜由所在行政区的更新整备主管部门参照法定图则等片区层面公交首末站的规划方法，结合片区公交出行需求测算需配置的公交首末站规模，并统筹片区公交首末站布局。

## 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，随着轨道网络的日益完善，深圳公共交通系统发生了结构性变化，常规公交减量发展趋势明显，公交首末站需求也将相应减少。另一方面，随着城市“二次开发”进程加快，建设项目配建公交首末站日益增多，同时叠加法定图则的编制/修编，全市公交首末站规划供给持续增加，公交首末站供需关系已逐渐发生变化。为更加合理地指导配建公交首末站的规划建设，有必要适度提高建筑规模阈值，仅针对开发体量较大的新建或更新整备项目配建公交首末站。

3.2.2.1 新建或更新整备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《城市综合交通体系规划标准》（GB/T 51328-2018），建设项目需配建公交首末站的建筑规模阈值测算思路如下：

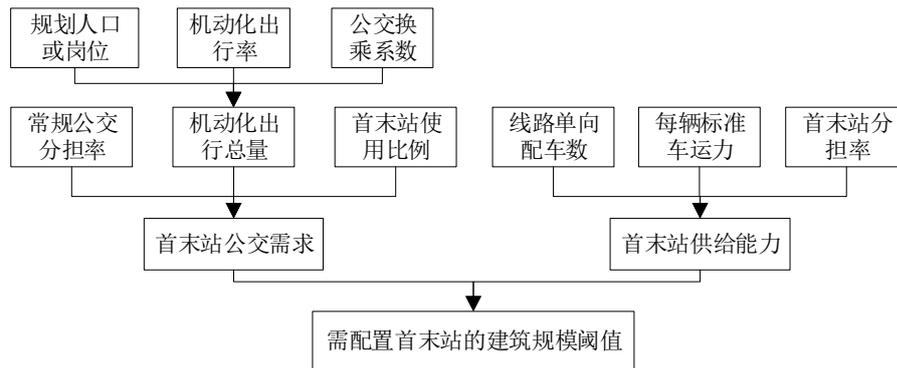


图 1 建筑规模配置阈值测算思路

式 1：首末站公交需求=（建筑面积总量/人均居住或岗位面积）×人均机动化出行率×常规公交分担率×公交换乘系数×首末站使用比例

式 2：首末站供给能力=线路单向配车数×每辆标准车运力×首末站分担率

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

本次修订结合最新的居民出行调查、第七次人口普查、公交刷卡、建筑物普查数据等，以及未来公共交通发展目标，重新校核了轨道网络化运营背景下人均机动化出行率、常规公交分担率等参数取值。

表 1 分区分类的人均机动化出行率测算值

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
居住类	1.255	1.209	1.107	0.896	0.722	0.649
商业办公	1.261	1.058	1.041	0.841	0.812	0.616
商业服务	2.360	1.989	1.910	1.701	1.610	1.263
行政办公	1.791	1.502	1.478	1.194	1.153	0.875

表 2 分区分类的常规公交分担率测算值

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
居住类	0.17	0.28	0.19	0.30	0.25	0.36
商业办公	0.20	0.35	0.22	0.35	0.25	0.42
商业服务	0.15	0.25	0.17	0.27	0.18	0.30
行政办公	0.17	0.25	0.20	0.35	0.22	0.35

此外，结合目前公交运营水平和近年来公交首末站使用情况，重新校核每辆标准车运力、首末站使用比例等参数取值。其中，每辆标准车运力取 230~250 人次/标台；首末站分担率取 15%；首末站使用比例取 30%；公交换乘系数区域 1 取 1.10，区域 2 取 1.15，区域 3 取 1.20；人均居住或岗位面积、线路单向配车数等基本保持不变。参照近年来我市公交车辆规模及线路条数，线路单向配车数约 10~11 标台。

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。近年来实践表明，教育医疗类项目的建筑规模阈值较为合理，本次修订未做调整；文体娱乐、批发零售类项目规划案例较少，本次修订不再明确具体配建要求，宜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是否需要配建以及配建多大规模的公交首末站。

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，可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/修编等，统筹规划工业区的公交首末站设施。

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

3.3.2 本条款结合近年来配建公交首末站的规划经验、全市规划未建地块用地规模特征分析，以及未来新增配建公交首末站预期总量的判断，采用如下思路，通过不断试探、调整、反复迭代，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。

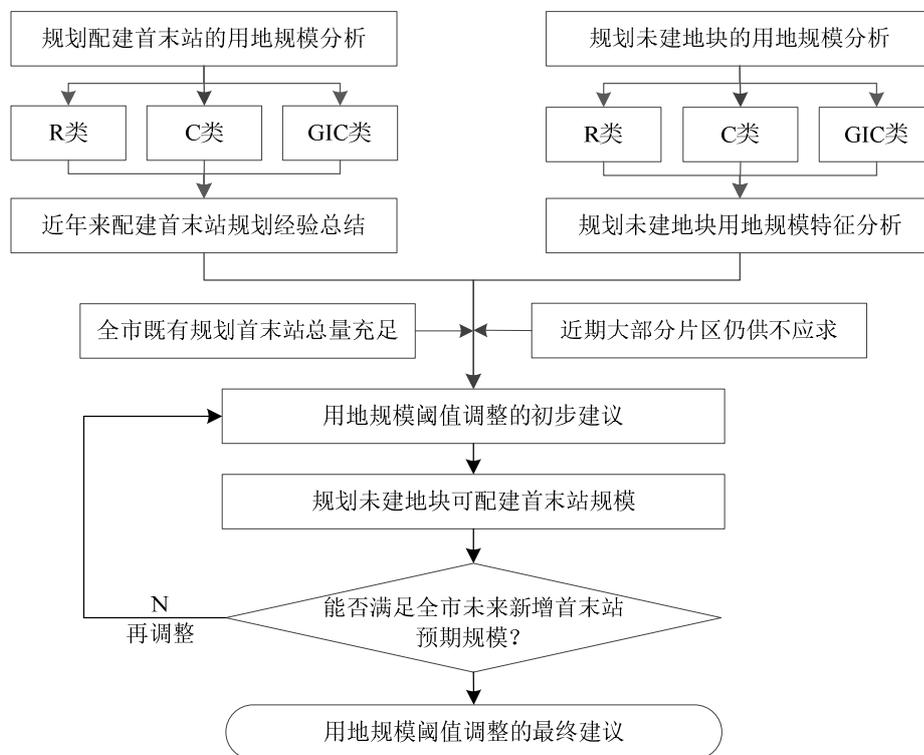


图 2 用地规模配置阈值分析思路

### 3.4 公交首末站面积

3.4.1 2013 版、2020 版《配建指引》的配建公交首末站面积均特指建筑面积，实践表明难以涵盖部分公交首末站采用无顶盖设计、只有场地面积而无建筑面积等情况。因此，本次修订结合宝安区政府、市交通运输局等部门意见，将 3.4.1~3.4.3 条原“建筑面积”的相关表述修改为“面积”，内涵更广，包括配建公交首末站不同建设形式下的场地面积、建筑面积等。

3.4.2 本条款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  $3000\text{m}^2$  以上，最小面积应为  $1500\text{m}^2$ 。若配建公交首末站的面积小于  $1500\text{m}^2$ ，扣除柱网、坡道面积并考虑场站用地不规整等因素后，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  $1200\text{m}^2$ 。

经调研，现状建筑面积为  $1200\text{m}^2$  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  $1500\text{m}^2$  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，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  $756\text{m}^2$ 。

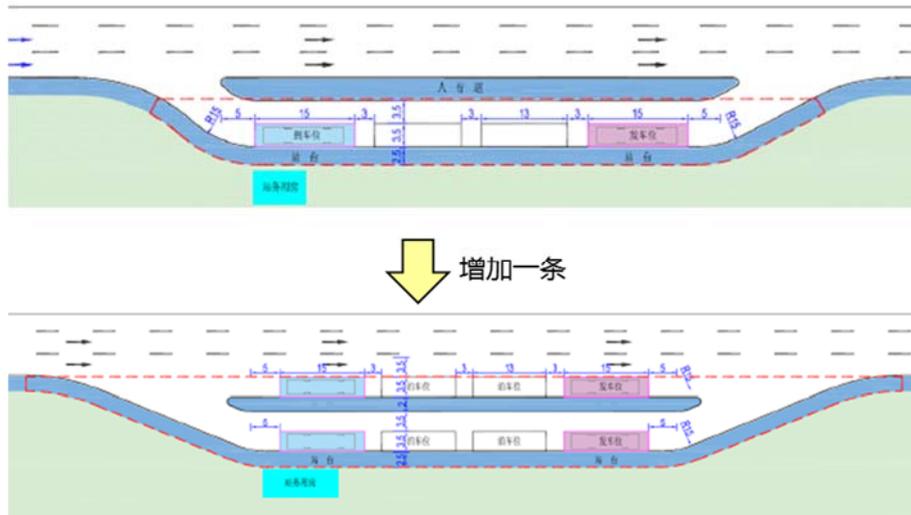


图3 长条形站：每增加1条线路需要约700m<sup>2</sup>场站面积

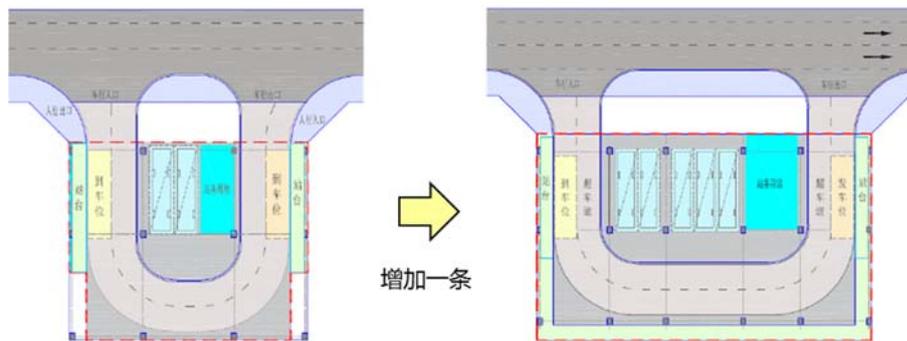


图4 方形站：每增加1条线路需要约756m<sup>2</sup>场站面积

综上所述，本条款提出了配建公交首末站的最小面积标准，即服务2条及以下线路的配建公交首末站最小面积不低于1500m<sup>2</sup>；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700m<sup>2</sup>。

当建设项目用地困难，且建筑设计表明难以设置1500m<sup>2</sup>的配建公交首末站时，可适当降低配建公交首末站的最小面积标准，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 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，统筹新建项目或更新整备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 本次修订结合近年来公交首末站规划建设情况，以及对轨道网络化运营背景下常规公交出行需求和公交首末站需求的研判，全面评估各法定图则地区的公交首末站供需关系，并据此调整全市公交首末站供需分区，详见附录 A。

各法定图则地区的公交首末站供需评估与分区调整流程为：首先，基于各法定图则地区的人口岗位、土地利用、交通出行特征、轨道覆盖情况等，通过建立交通需求预测模型，测算各地区的公交出行需求和公交首末站需求。其次，基于城市规划“多规合一”拼合数据，梳理各法定图则地区的公交首末站供给情况。最后，以近期公交首末站供给能否满足近期需求为依据，对比分析，调整公交首末站供应充足、供应不足片区的法定图则数量和分布。

3.5.3 针对全市既有规划公交首末站总量过剩、空间分布仍不均衡问题，本次修订提出“控总量”、“优布局”的规划思路，并延续区域差异化的片区统筹规则，明确供应不足片区适当增加公交首末站供给、供应充足片区重在优化公交首末站布局的规划导向。

3.5.4 按照上述规划思路和导向，本次修订重点优化了区域差异化的片区统筹规则，明确：

供应充足片区的新建或更新整备项目，原则上可不新增配建公交首末站；建议结合法定图则个案修改、城市更新单元规划编制及土地整备规划研究等，对法定图则规划公交首末站的建设形式、规划布局等进行优化，以促进公交首末站均衡布局。

供应不足片区的新建或更新整备项目，按照建筑规模、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建筑规模和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、在建公交首末站（临时租赁公交场站除外）及规划未建的配建公交首末站时，才须配建公交首末站。

3.5.5 为持续跟踪全市公交首末站供需变化，并不断完善我市公交首末站配建制度，须建立动态调整机制，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，配建公交首末站的设计方案应取得交通主管部门的书面同意意见。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）、《深圳市建筑配建公交首末站设计导则》（2022年修订版），结合深圳的实际情况，提出配建公交首末站的功能分区及各区域建设内容建议。

### 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）、《深圳市建筑配建公交首末站设计导则》（2022年修订版）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《深圳市建筑配建公交首末站设计导则》（2022年修订版）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）、《深圳市建筑配建公交首末站设计导则》（2022年修订版）的相关规定，对配建公交首末站的建设形式、建筑层高、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。