《公共汽电车站台修编》

北京市地方标准（修订）编制说明

北京交通发展研究院编制组

2025年6月

目录

[一、任务来源，起草单位，协作单位，主要起草人 1](#_Toc199434478)

[（一）任务来源 1](#_Toc199434479)

[（二）本规范起草单位和人员 1](#_Toc199434480)

[二、标准修订的必要性和意义 1](#_Toc199434481)

[三、主要工作过程 3](#_Toc199434487)

[（一）工作安排 3](#_Toc199434488)

[（二）具体工作 3](#_Toc199434489)

[四、制定标准的原则和依据，与现行法律、法规、标准的关系 5](#_Toc199434490)

[（一）制定标准的原则和依据 5](#_Toc199434491)

[（二）与现行法律、法规、标准的关系（用不用排序） 5](#_Toc199434492)

[五、主要条款的说明，主要技术指标、参数、实验验证的论述 6](#_Toc199434493)

[六、重大意见分歧的处理依据和结果 18](#_Toc199434494)

[七、与国内外同类标准水平的对比情况 18](#_Toc199434495)

[八、作为推荐性标准或者强制性标准的建议及其理由 19](#_Toc199434496)

[九、强制性标准实施的风险点、风险程度、风险防控措施和预案 19](#_Toc199434497)

[十、实施标准的措施 19](#_Toc199434498)

[十一、其他应说明的事项 19](#_Toc199434499)

《公共汽电车站台修编》

北京市地方标准编制说明

# 一、任务来源，起草单位，协作单位，主要起草人

**（一）任务来源**

地方标准《公共汽电车站台规范》（DB11T 650-2016）（以下简称《规范》）修订由北京市交通委员会于2022年提出，北京市市场监督管理局于2023年正式批准立项。2023年1月，北京市市场监督管理局发布关于印发《2023年北京市地方标准制修订项目计划（第一批）》的通知，明确开展《规范》修订工作，项目编号：20231015，由北京交通发展研究院起草，北京市交通委员会作为行业主管部门组织实施。

**（二）本规范起草单位和人员**

起草单位：北京交通发展研究院

主要起草人：

# 二、标准修订的必要性和意义

近年来，北京公共交通发展面临新的形势和要求，公交站台作为地面公交系统的重要组成部分，是城市公共服务供给的重要载体，应顺应发展对《规范》进行修订。

**（一）多模式、多样化的公交运营线路不断出现，对站台设置提出新的要求**

近年来，随着市民个性化、灵活性服务需求的增长，北京市定制公交等多样化公交线路大幅增加，公交线路服务功能多样，发车间隔灵活，不同时段站台服务线路数及服务车辆数变化较大，站台设置需灵活考虑相关要素。

**（二）北京公交站牌批量化更新，已针对传统站牌和智慧站牌都做出实践**

为进一步提升公交站台设施服务水平，增强市民公交出行的辨识度，2021年起北京市公交站牌全面更新，站牌样式、字号、牌面内容、材质等全面调整，现行规范需要紧跟形势及实际变化做出调整，对不同类型站台站牌位置、站牌示例等内容进行全面更新。同时，近年来公交站电子站牌逐步普遍并应用，但依然存在位置不统一、信息更新不及时等问题，需要对现行规范有关电子站牌设置位置、数据更新和设施维护等内容进行细化和调整。

**（三）坚持公交轨道融合发展，需要公交站台在位置、配置上给予充分考虑**

为提高公共交通服务水平和整体竞争力，需要促进轨道交通与地面公交深度融合。公交站台作为乘客重要的交通服务设施，一方面，应尽量缩短路口地面公交换乘距离；另一方面，应提供便利的换乘信息服务，方便乘客换乘。

**（四）步行自行车路权保障要求提高，公交站台位置慢行保障应进一步加强**

2020年《步行和自行车交通环境规划设计标准》（DB11/ 1761-2020）发布，对步行、非机动车路权保障提出了更高的要求。2021年，自行车优先标识正式上线，公交站台路段，尤其是设置在外侧分隔带的公交站台，需要严格做好路权分配和通行优先交通保障，处理好公交车停靠与步行、非机动车的关系，因此需进一步细化、完善现有规范对站台空间及标识设置的要求。

**（五）无障碍出行和适老化要求政策不断完善，公交站台无障碍设施要求需同步细化和强化**

近年来，无障碍出行政策制度体系不断完善，要求不断提升。2024年国务院颁布的《城市公共交通条例》提出“城市公共交通基础设施建设应当符合无障碍环境建设要求，并与适老化改造相结合。”2021年《国家综合立体交通网规划纲要》提出，要加强无障碍设施建设，完善无障碍装备设备，提高特殊人群出行便利程度和服务水平；2021年《北京市无障碍环境建设条例》正式发布，提出要“逐步建立无障碍公交导乘系统，方便听力、视力障碍者出行和换乘公交”；《城市公用交通设施无障碍设计指南》（GB/T 33660-2017）对公交站候车亭在轮椅使用、盲道连续性等方面也提出了具体要求，因此结合公交站台空间实际，应进一步细化和强化现行规范中关于无障碍出行的设施保障。

**（六）****北京着力建设国际一流旅游城市、花园城市、韧性城市，站台设施及环境应持续完善和提升**

国际一流旅游城市、花园城市、韧性城市建设等要求，需进一步优化公交站台设施布局，在安全、便捷的前提下，实现不同交通方式的秩序衔接；提升站台周边的服务设施水平，配置更多人性化设施，吸引游客使用公交深入探索城市魅力。同时，作为城市公共服务的延伸，智慧化公交站台已经出现，并成为未来公交站台发展的新趋势，《规范》修订中需同步体现。

基于以上背景，对站台《规范》进行修订，使其紧跟北京现阶段交通发展方向及社会变化，有利于保持《规范》先进性，有效指导站台新建和改建，为公共交通服务水平提升提供基础保障，提高群众出行便捷性，不断满足居民出行需求。

# 三、主要工作过程

**（一）工作安排**

根据北京市市场监督管理局发布的修订《规范》北京市地方标准的通知，起草单位北京交通发展研究院组织人员成立了标准修订编制工作组，制定了标准修订编制工作大纲，明确了参编人员的分工和详细的编制计划，并要求参编人员严格执行编制计划。

《规范》的修订工作，以现行相关标准、规范为基础，以既有研究、调研、问卷调查成果为依托，充分考虑原标准实施以来地面公交内外发展环境变化，以及未来发展趋势要求等，形成修订后的基本条文，采用专家评审及参与单位征求意见的方式，修正完善标准内容。

**（二）具体工作**

本标准修订工作严格按照北京市交通委员会标准化工作规则的要求开展，具体工作开展情况如下：

1）标准修订项目下达及工作组成立

2023年1月，北京市市场监督管理局发布关于印发《2023年北京市地方标准制修订项目计划（第一批）》的通知，《规范》作为地方标准修订项目。

标准修订计划下达后，在归口单位指导下，北京交通发展研究院成立了标准工作组，并明确了工作职责和范围。受相关要求变化等影响，实际修订工作于2024年正式开始。

2)召开标准修订启动会

2024年4月30日，由北京市交通委员会组织，在首发大厦A座611会议室召开了《规范》标准修订启动和大纲研讨会，来自北京交通大学、北京工业大学、北京警察学院、北京市城市规划设计研究院、北京公共交通控股（集团）有限公司等的专家参加了会议，会议讨论了本标准的研究目标、主要研究内容及工作大纲等。专家组认为：标准修订目标明确、技术路线清晰，研究内容全面，进度安排合理。专家组一致同意大纲通过评审，建议根据大纲尽快推进。

3）召开标准修订论证会

2024年12月9日，由北京市交通委员会组织，在首发大厦A座611会议室召开了《规范》标准修订论证会，来自原北京市城市规划设计研究院、中规院（北京）规划设计有限公司、北京市政路桥市政专业设计院、北京工业大学、北京公交集团线网中心等的专家参加了会议，会议讨论了本标准的工作内容和标准草案稿。专家组认为：标准修订思路清晰，方法正确，内容全面，数据翔实，分析论证充分；标准修订将对北京市公交地面站台的新改建及使用起到重要作用。专家组一致同意修订内容通过评审，建议尽快完成征求意见稿。

4）形成征求意见稿

编制组收集、整理、分析了国内外相关标准和资料，调研近年来典型城市公交站台新建、使用及改建情况、站台相关法律法规、标准等编制和实施效果情况，以及上海、深圳等实施站台标准情况，结合北京市地面公交发展形势及要求，进行多次研讨和修改，于2024年12月形成了标准修订稿，并提交归口单位北京市交通委员会，归口单位认真审查并提出修改意见。在此基础上编制小组经过多次修改和征求组内外意见，2025年6月形成本标准征求意见稿。

四、制定标准的原则和依据，与现行法律、法规、标准的关系

**（一）制定标准的原则和依据**

1) 标准格式统一、规范，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》给出的规则进行修订。

2) 标准内容符合统一性、协调性、适用性、一致性、规范性要求。

3) 通过征询原标准实施以来公交站台在建设、使用中的问题，充分考虑未来地面公交发展要求，对相关章条中的技术内容做了必要的修订和调整。

4) 标准实施后有利于提升公交站台设施服务水平，有效促进城市地面公家系统可持续发展，提高群众出行便捷性。

**（二）与现行法律、法规、标准的关系**

本标准内容与现行的国家各项有关法律法规、国家标准、行业标准、地方标准不构成冲突。参考和引用标准的标准号和标准名称:

GB 5768 道路交通标志和标线

GB 50763 无障碍设计规范

GB/T 32852.1 城市客运术语 第1部分：通用术语

GB T 32852.2 城市客运术语 第2部分：公共汽电车

GB/T 33660 城市公用交通设施无障碍设计指南

GB/T 32852.1 城市客运术语 第1部分：通用术语

GB/T 32852.2 城市客运术语 第2部分：公共汽电车

GB/T 22484城市公共汽电车客运服务规范

GB 50057 建筑物防雷设计规范

CJ/T 3076 高杆照明设施技术条件

JT/T 1118 城市公共汽电车车站设施功能要求

JT/T 1355 城市定制公交服务规范

DB11/T 500 城市道路公共服务设施设置与管理规范

DB11/T 648 公共汽电车客运服务规范

DB11/T 657.3 公共交通客运标志 第3部分：公共汽电车

DB11/T 1116 城市道路空间规划设计规范

DB11/T 2112 城市道路空间非机动车停车设施设置规范

DB11/1761 步行和自行车交通环境规划设计标准

# 五、主要条款的说明，主要技术指标、参数、实验验证的论述

1.范围

本标准适用于在道路**范围内**新建和改建的**地面公共汽电车站台**及其服务设施的规划、设计、建设与维护。

本标准不适用于快速公共汽车交通系统（BRT）站台、**枢纽场地内部的**公交站台。

说明：①将范围扩大到所有道路，不定向区分城市道路和郊区公路。②考虑设置在路侧的首末站与中途站在功能上区别不大，因此将适用范围扩大至道路范围内公交车站。③明确枢纽场地内部的公交站台不适用，表述更强调道路红线外的站台。

2.规范性引用文件

说明：引用原标准基础上，增加了GB/T 33660 城市公用交通设施无障碍设计指南、GB/T 32852.1 城市客运术语 第1部分：通用术语、GB/T 32852.2 城市客运术语 第2部分：公共汽电车、GB/T 22484 城市公共汽电车客运服务规范、JT/T 1118 城市公共汽电车车站设施功能要求、JT/T 1355 城市定制公交服务规范、DB11/T 2112 城市道路空间非机动车停车设施设置规范、DB11/1761 步行和自行车交通环境规划设计标准

3.术语和定义

**3.1 车站 stop station为乘客乘降运载工具提供相关服务的城市客运设施或场所。**

说明：增加车站的术语和定义，表述与《GB/T 32852.1 城市客运术语 第1部分：通用术语》（2016年）保持一致。

3.2 站台 platform **车站内供乘客候车和乘降的设施。**

说明：表述与《GB/T 32852.1 城市客运术语 第1部分：通用术语》（2016年）中关于站台的定义保持一致。

3.3站牌 bus stop sign **在车站设置，向乘客提供乘车服务信息的指示牌。**

说明：表述与《GB/T 32852.1 城市客运术语 第1部分：通用术语》（2016年）中关于站牌的定义保持一致。

3.4**电子站牌 electronic stop sign 在车站设置，向乘客显示本线路来车方向、运营车辆的动态位置或预计车辆到达时间等信息的电子显示指示牌。**

说明：根据《GB T 32852.2 城市客运术语 第2部分：公共汽电车》（2018年）中关于电子站牌的表述，补充电子站牌定义。

**3.6港湾式站台 bay platform 在道路车行道外侧，采用局部拓宽路面的方式，设置的供公交车辆停靠的站台。**

说明：根据《JT∕T 1118 城市公共汽电车车站设施功能要求》（2017年），补充港湾式站台的定义。

**3.10定制公交 demand responsive transit 通过整合出行起讫点、出行时间等相近出行需求，向乘客提供预订线路或车次的一种差异化、集约化、高品质的城市公共交通服务。**

说明：根据交通部发布2021年4月1日开始实施的《JT/T 1355城市定制公交服务规范》，补充定制公交定义。

**3.11 招呼站 temporary bus stop 常规公交线路根据乘客的上下车需要，车辆临时停靠的站点。公交车招手即停。**

说明：根据目前公交运营实际，增加招呼站的相关内容。

4.站台

4.1设置

4.1.1**快速路**、主干路的站台，宜采用港湾式站台。

说明：删除“新建”，条款对改建快速路、主干路的站台同样适用。

4.1.2**公交站台应布置在有行人过街设施、轨道交通车站出入口的路段上或者交叉口附近，**在交叉口布置的公交站台应和交叉口的交通设计一体化设计。

说明：根据北京市地标2024年《DB11/T 1116城市道路空间规划设计标准》、其他城市相关标准，以及便利性、人本化的设计要求，增加了站台应布设的位置。

4.1.3 新建快速路辅路、主干路、次干路的站台，宜设置在交叉口出口道、靠近人行横道处，并应避免等候进站的公交车队列溢出。**公交站台的前端与对向车道停止线延长线之间的距离宜为40m～50m。**

说明：为了降低公交车队溢出对道路的影响，根据2024年最新版的《城市道路空间规划设计规范》DB11/T 1116-2024，明确公交站台的前端与对向车道停止线延长线之间的距离宜为40m～50m。

4.1.6 支路上的站台，距交叉口停车线距离**宜为30m～50m。**

说明：对文字进行完善，使表达更清晰明确。

4.1.7站台边缘距客流密集区的距离应符合下列规定：

——距火车站广场、**长途汽车站广场、**体育场（馆）广场主要行人出入口近端不应小于25m，不应大于100m；

**——距学校、医院主要行人出入口近端不应小于50m，不应大于100m；**

**——距商场、景区主要行人出入口近端不宜大于100m；**

**——**距轨道交通车站出入口、居住小区行人出入口**不应大于50m。**

说明：①参考正在执行的《学校、医院、景区、商场共建共治工作指南与技术导则（试行）》，新增了站台与学校、医院、景点、商业距离的相关要求。②按照目前北京市公交、轨道两网融合的要求，将公交站点“距地铁站出入口不应大于50m”。③简化文字，对其他地点进行归并。

4.1.8 **公交换乘距离应符合下列规定：**

**——同向换乘距离不应大于50m，路段异向换乘距离不应大于100m；**

——交叉口换乘距离不宜大于150m，并不得大于200m。

说明：根据2024年《DB11/T 1116 城市道路空间规划设计规范》补充明确相关换乘距离的要求。

4.1.9 道路横断面为三幅路、四幅路的，站台应利用外侧分隔带设置，**辅路或非机动车道应设置连接公交站台的人行横道，辅路****应配套设置机动车减速或警示设施。**

说明：根据北京市地标2020年《DB11/ 1761步行和自行车交通环境规划设计标准》“快速路主辅路分隔带设置公交车站的，辅路应设置人行横道，并应与公交车站衔接”，以及2024年《DB11/T 1116 城市道路空间规划设计规范》的相关要求，为提高行人安全性，辅路应配套设置机动车减速或警示设施。

4.1.10 道路横断面为单幅路、两幅路的，公交车站宜采用岛式站台**或将非机动车道外绕公交车站。外绕占用人行道的，人行道剩余宽度应符合表1规定的最小值，并应保持行道树连续。**

说明：北京市地标2020年《DB11/ 1761步行和自行车交通环境规划设计标准》、2024年《DB11/T 1116城市道路空间规划设计标准》全面提高了对自行车的保障要求。非机动车外绕是当前避免公交与非机动车道冲突的主要做法之一。针对自行车通行，既有道路空间充足的，公交车站宜采用岛式站台或将非机动车道外绕公交车站。外绕占用人行道的，人行道剩余宽度应符合最小值规定，并应保持行道树连续。

4.1.11 沿路侧带边缘设置的，人行道剩余宽度应符合表1的最小值规定。

表1 人行道剩余宽度

|  |  |
| --- | --- |
| 项目 | 人行道宽度（m） |
| 推荐值 | 最小值 |
| 快速路辅路、主干路 | ≥4.0 | 3.0 |
| 次干路 | ≥3.5 | 2.5 |
| 支路 | ≥3.0 | 2.0 |
| 商业、**火车站附近**或公共场所集中路段 | ≥5.0 | 4.0 |
| **长途汽车站附近路段** | **≥4.0** | **3.0** |
| **轨道交通出入口、综合客运枢纽出入口周边50m范围内** | **≥4.0** | **3.0** |

说明：与北京市地标2020年《DB11/ 1761步行和自行车交通环境规划设计标准》要求保持一致，补充“轨道交通出入口、综合客运枢纽出入口周边50m范围内，推荐值≥4m，最小值3m。”同时简化文字，使表达更简洁明了。

**4.1.12 定制公交、响应式公交应优先利用现有的公交站台，必要时也可单独设置停靠站，站台设置应充分考虑与其他交通方式的接驳，与行人出入口的距离应满足4.1.7的要求。**

说明：北京定制公交、响应式公交，通学、通医等多样化公交发展迅速，并已成为普遍的公交形式之一。按照交通部发布2021年4月1日开始实施《JT/T 1355城市定制公交服务规范》中有关于定制公交站点设置相关规定：应优先利用现有的公共交通站点,必要时也可单独设置停靠站点。应合理控制中途站点数量，缩短乘客的出行时间。为顺应现实情况，本次修编新增定制公交、响应式公交等站台设置及设施相关规定。

**4.1.13 相邻站点间距大且站点间有少量乘客需求的，可设置招呼站，招呼站应具备公交车临时停靠条件和乘客候车条件。**

说明：根据目前公交运营实际，考虑提高公交运行灵活性、提高乘客乘车便利性等，增加招呼站的相关内容。

4.2规模

4.2.1 一个站台的停靠位不应超过2个，每个停靠位长度**宜为20m**，**可根据停靠最大一种公交车型长度适当调整。**站台长度不应小于停靠位之和。

说明：根据近年来北京公交发展新形势，公交车车型逐渐成小型化、轻量化趋势。

4.2.2 每个站台，停靠**常规公交车**线路数不宜超过6条。

说明：目前，不同规范规定站台服务线路数不一，根据北京实地调查统计，如不考虑道路拥堵的影响，车辆进出站及停靠时长多为25-50s，双车位理论停靠能力120辆/h，目前，快、干线等公交线路高峰时段发车间隔多为5分钟，但受道路运行影响，会出现车辆集中到站情况。对50余个站点进行调查，单个站台线路超过6条时，车辆溢出的概率明显增加，故停靠公交车线路数不宜超过6条比较符合北京实际运行。考虑到公交车型小型化趋势，删除停靠大型公交车、特大型公交车线路数相关表述。

4.3.3 线路数超过**4.2.2**规定时，可分站台布设，站台间距不宜小于25m，**且不宜大于50m**；站台总数不宜超过3个。

说明：从人本化出发，明确站台间距不宜大于50m，以方便同站点换乘。

**4.2.6 站台宽度不宜小于2.5m，条件受限时，站台宽度不应小于1.5m。站台宽度不得不小于1.5m的，不应设置候车亭。**

说明：根据2024年《DB11/T 1116 城市道路空间规划设计规范》台宽度不宜小于2.5m，且根据对北京公交企业的调查以及对公交车站的实地观测，公交站台宽度至少应达到2.5m左右方可满足乘客的使用要求。增加了站台的最小宽度，依据2012年《GB 50763无障碍设计规范》中4.5.1明确提出站台有效通行宽度不应小于1.5m；依据2017年《GB/T 33660城市公用交通设施无障碍设计指南》5.6 候车亭中提出“站台有效宽度应能方便轮椅通行”，因此站台宽度不应小于1.5m。此外，考虑部分公交站台确有乘车需要且道路断面无调整空间，保留小于1.5m站台规定的描述。

**4.2.7 站台应有足够的安全候车空间，**站台的人均面积不宜小于0.7m2。**当站台乘客****候车空间不足时，应通过设置分站台或拓宽站台宽度提高乘客候车空间。**

说明：从安全性和高峰候车空间考虑，增加站台候车空间，提高站台候车安全性。2024年《DB11/T 1116城市道路空间规划设计标准》，对机动车道最小宽度进行了压缩，单条机动车道可压缩20-25cm，为公交站台拓宽创造了条件。

5 服务设施

5.1.1 候车亭**宜覆盖乘客候车空间，便于乘客遮阳避雨，**不应影响乘客等候和集散。候车亭应安全、实用、通透、美观、简洁、节能，具有标识性。

说明：增加“应便于乘客遮阳避雨”的要求。2016年《GB/T 22484城市公共汽电车客运服务规范》规定“候车亭应便于乘客遮阳避雨，可设置顶篷、座椅、靠架等。”

5.1.2 长安街及其延长线、二环路、三环路、四环路、三环内主要干道、城市副中心、机场临空经济区等重点道路、重点功能区及新建城区，**应采用通透型候车亭，**候车亭挡板不应遮挡视线和影响景观，应采用钢化透明材质。挡板被遮挡面积的比例不应超过挡板总面积的30%。其他道路可参照执行。

说明：根据北京地标2024年《DB11/T 1116城市道路空间规划设计标准》补充重点区域应采用通透型候车亭。同时，为突出乘车有效信息，不突出广告设定相关规定。

5.1.3 顶篷宽度不宜小于1.5m，顶篷篷缘的最低点至站台地面的高度不应小于2.5m，顶篷外廓在地面上的投影线与车辆停靠位一侧路缘石外缘的水平距离不应小于**0.25m。**

说明：为了更多的公交站台有条件设置顶篷，方便乘客候车，以及根据2017年《JT/T 1118城市公共汽电车车站设施功能要求》要求，将顶篷外廓在地面上的投影线与车辆停靠位一侧路缘石外缘的水平距离不应小于0.4m降为0.25米。

5.1.5 设置在外侧分隔带的站台，外侧分隔带宽度小于等于1.5m的，不应设置候车亭。

说明：调整说法，与4.2.6内容合并。

**5.1.5 既有道路公交站台设置在路侧带，且设置候车亭后**人行道剩余宽度小于本规范表1中最小值的，**宜采用通透的反向候车亭或结合路侧绿化设施带设置候车亭。**

说明：根据北京地标2024年《DB11T 1116城市道路空间规划设计标准》，在行人通行空间不足时，可考虑设置候车亭的其他形式。

**5.1.6 分站台设置的，候车亭顶篷应明示当前站站名和线路名。**

说明：加强分站台指引，以避免乘客找不到分站台或不清楚乘车位置。另外，删除“候车亭顶篷应明示当前站站名和线路名，并应确保乘客在 20m 以内能够识别。”受各人视力有较大差别影响，无法保证20米以内识别的要求。

**5.1.8** **重点功能区、特色街区的站点候车亭可采用有吸引力的造型和色彩，形成城市特色景观。**

说明：根据花园城市、国际旅游城市、四个中心等城市建设要求，补充重点功能区、特色街区的站点候车亭设计的情况，鼓励站台向智慧化、景观化转型，以便站台提供多样化服务。

5.2 站牌

5.2.1 **站牌应标明本站名称及汉语拼音、线路编号、首末站、中途站、首末班车时间、票价及票制、行驶方向，应公布服务监督电话，宜列出早晚高峰、平峰时线路发车间隔。**站牌及电子站牌的牌面设计应符合 DB11/T 657.3 和DB11/T 648 的相关要求。

说明：根据最新的《GB/T 22484 城市公共汽电车客运服务规范》,补充站牌应包含的内容。

**5.2.2 定班公交站牌应明显标出线路类型，应标明每日运营时段、发车间隔或发车时刻表。**

说明：定班公交运营时间与常规公交线路差异大，故新增定班公交站牌的牌面信息相关要求，便于市民乘车。

**5.2.3 宜在站牌上标明可便利换乘轨道交通的公交站点，方便乘客公交轨道换乘。**

说明：公交轨道融合发展是城市公共交通发展需求，在公交站牌上体现轨道换乘信息，是重要的融合发展方式，能够提高乘客出行体验和城市公共交通的整体效率和服务品质。

5.2.4多块站牌竖向排列，最上面站牌（不含电子站牌）顶边距地面的高度不应大于2.2m；最下面站牌底边距地面的距离不应小于1.0m，空间不足且线路较多的不应小于0.8m。**线路较多的，站牌应设置两面或与候车亭一体化设置。站牌两面设置的，两侧均应留有足够的站立可视空间。**

说明：考虑部分站台停靠线路多，为避免设置多个公交站牌，提出线路较多的，站牌应设置两面或与候车亭一体化设置，根据北京实际情况，删除三面站牌的表述。为重点避免站牌背面受绿化带及树木影响，增加站牌两面设置的，两侧均应留有足够的站立可视空间。

**5.2.5 应设置电子站牌向乘客提供车辆到站预报服务，实时公交动态信息的更新周期应不超过30s，电子站牌宜与站牌一体化设计。**

说明：根据最新的《GB/T 22484 城市公共汽电车客运服务规范》,补充电子站牌的相关要求。根据北京站台实地调研情况，和电子站牌设置的未来趋势，5.2.5 删除“有候车亭的站台，电子站牌宜结合候车亭顶篷悬挂设置，其方向应与道路垂直，与站台地面的净空不应小于2.2m；没有候车亭的站台，电子站牌宜单独设置”的相关要求。

**5.2.6定制公交、响应式公交站牌的牌面宜与常规公交有所区别，应展现线路类型、线路站点等基本信息。**

**5.2.7 定制公交、响应式公交独立设站的，站牌可与灯杆等设施合并设置，其他设施参照常规公交站可按需设置。**

说明：增加定制公交站牌的相关内容。背景详见4.1.12说明。

**5.2.8 招呼站站牌可与灯杆等设施合并设置，其他设施可参考常规公交站按需设置。**

说明：招呼站乘车需求低较低，为方便设置，提出招呼站站牌可与灯杆等设施合并设置。

**5.2.9 宜设置盲文站牌及语音提示服务设施，盲文站牌的位置、高度、形式与内容应方便视觉障碍者的使用。**

说明：根据2012年《GB 50763无障碍设计规范》和最新的《室外盲道规划设计标准》（征求意见稿）等，补充盲文站牌的相关要求，以提升无障碍出行的公共交通体验。

5.3其他设施

5.3.1**站台应设置街区导向图，有候车亭挡板的，应结合挡板设置；没有候车亭挡板的，可单独设置或结合辅助功能区的街区导向标识设置。**街区导向图应符合 DB11/T 657.3 的相关要求。

说明：提高街区导向图的引导作用，对街区导向图的设置形式进行突出。

5.3.2 删除站台公交线路图的相关表述。

说明：根据目前北京公交线路图的使用效果和手机地图的普遍应用，删除公交线路图的相关表述。

5.3.2 在邻近轨道交通车站的公交车站附近,应设置城市轨道交通车站导向标志,以方便公交乘客换乘轨道交通。

说明：根据公交轨道两网融合的要求，为提升公共交通整体出行效率和换乘体验，增加公交换乘轨道相关指引标识的要求。

5.3.3站台**应有座椅，座椅宜有靠背。座椅高度不宜低于0.4m。站台宽度大于2.5m的，应结合候车亭挡板设置前置长椅，空间不足的，应结合候车亭挡板设置连接式座椅。没有候车亭的，应在路侧带空间结合绿化就近设置。**

说明：提升对座椅的配置要求，根据2016年《GB/T 22484城市公共汽电车客运服务规范》和《JT/T 1118 城市公共汽电车车站设施功能要求》对座椅的高度进行明确。根据适老化的相关要求以及尽量提升候车舒适度，站台空间充足的，鼓励尽可能的多设置座椅数量。

5.3.5 站台内应统一设置排队引导标识，**并应符合GB 5768.2和5768.3的要求。**有候车厅的，宜结合顶篷设置线路引导牌。

说明：补充排队引导标识应符合的要求。

5.3.6 站台及其前后**30米**范围内的车行道路面应施划禁停标线。

说明：根据《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》第六十三条的明确规定，公共汽车站距离30米以内的路段，不得停车。

5.3.9 距站台两端 15m 范围内不应设置报刊亭、早餐车、活动厕所、变电箱等设施。

说明：根据目前实际情况，删除公用电话亭、邮筒（箱）、信息亭等描述。

5.3.10 站台及两侧各5m以内，不应设置非机动车停车设施。

说明：根据DB11/T 2112 《城市道路空间非机动车停车设施设置规范》最新要求，公交中途站的站台及其两侧各5m以内不应设置非机动车停车设施。

5.3.11 **站台范围内无障碍设施应与周边道路的无障碍系统相衔接，**外侧分隔带上的站台应结合人行横道设置无障碍坡道、警示盲道砖等无障碍设施。无障碍设施设计标准应按照GB 50763、**GB/T 33660和DB11/T 1116的规定执行。**

说明：北京市地标2024年《DB11/T 1116城市道路空间规划设计标准》全面提高了对无障碍的保障要求，根据规定要求站台内的无障碍系统与周边道路无障碍系统相连接。

**5.3.12 在不影响社会车辆和公交车辆通行的情况下，可利用港湾空间设置公交车临时停车区，有条件的宜设置公交车司机临时休息用房，建立公交微场站。**

说明：为提高公交便捷服务水平，建议在站台前后有空间的位置设置公交车停车位，建立公交微场站，提高公交快速调度能力和服务水平。

5.4各类站台设施配置及适用条件

5.4.1**按在道路设置的位置分类，公交站台可分为设置在外侧分隔带和设置在路侧带两大类。各类站台**的设施配置及适用条件应符合表2、表3的规定。

说明：①简化概念，便于明确要求。②按照空间，将设置在外侧分隔带上的站台，由4类简化为2类；将设置在路侧站台上的站台等级简单处理为4类。③删除线路图的表述。④提升座椅、街区导向图的配置要求，以适应无障碍公共设施的建设要求，提升候车和换乘体验。

表**2** 站台分类、设施配置及适用条件——设置在外侧分隔带的站台

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 空间条件 | 外侧分隔带宽度≥2.5m | 1.5m≤外侧分隔带宽度＜2.5m | 外侧分隔带宽度＜1.5m（无道路改造空间且有乘车需求的） |
| 站台内设施 | 候车亭 | ★ | ★ | ╳ |
| 站牌 | ★ | ★ | ★ |
| 座椅 | ★ | ☆ | ╳ |
| 废物箱 | ★ | ★ | ★ |
| 排队引导标识 | ★ | ★ | ★ |
| 安全护栏 | ★ | ★ | ○ |
| 无障碍设施 | ★ | ★ | ○ |
| 电子站牌 | ★ | ★ | ★ |
| 街区导向图 | ★ | ★ | ╳ |
| 照明设施 | ★ | ★ | ○ |
| 辅助功能区 | 街区导向标识（轨道交通车站引导标志等） | ★ | ★ | ★ |
| 座椅 | ○ | ★ | ★ |
| 注：“★ ”为应设置的设施；“☆ ”为宜设置的设施；“○ ”为可设置的设施；“╳ ”为不应设置的设施。 |

表**3** 站台分类、设施配置及适用条件——设置在路侧带上的站台

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 空间条件 | 站台宽度≥2.5m，设置站台后人行道剩余宽度大于等于表1最小值规定的 | 设置候车亭后人行道剩余宽度小于表1最小值规定的 | 无行道树设施带和绿化设施带，且宽度≤2m |
| 结合路侧绿化设施带设置形式 | 反向候车亭设置形式 |
| 站台内设施 | 候车亭 | ★ | ★ | ★ | × |
| 站牌 | ★ | ★ | ★ | ★ |
| 街区导向图 | ★ |  |  | ○ |
| 座椅 | ★ | ★ | ○ | ☆ |
| 废物箱 | ★ | ★ | ★ | ★ |
| 排队及停车引导标识 | ★ | ★ | ★ | ☆ |
| 安全护栏 | ★ | ★ | ☆ | ○ |
| 无障碍设施 | ★ | ★ | ★ | ○ |
| 电子站牌 | ★ | ★ | ★ | ☆ |
| 照明设施 | ★ | ★ | ★ | ★ |
| 辅助功能区 | 街区导向标识（轨道交通车站引导标志等） |  | ★ | ★ | ○ |
| 座椅 |  | ○ | ★ | ★ |
| 注：“★ ”为应设置的设施；“☆ ”为宜设置的设施；“○ ”为可设置的设施；“╳ ”为不应设置的设施。 |

5.5 安全防护要求

5.4.4 **重要站点宜能实现对停靠上下客区域、车辆进出站区域的视频监控。**

说明：为提升安全性，在重点站台应实现视频监控功能。

5.5.5 应根据需要在客流量较大的站台靠路缘石内缘设置防撞护栏，**护栏高度不应低于1.1m，**水平荷载能力应不小于1kN/m。

说明：根据2016年《GB T 22484 城市公共汽电车客运服务规范》护栏高度不应低于1.1m。

7 其他要求

7.1 **新建、改扩建车站时，车站配套设施宜充分考虑乘客出行多样化需求，宜预留电力和高速互联网接入条件，为物联网、人工智能、自动驾驶等新技术的发展提供支持。在满足用地的情况下，宜预留手机充电、自动售货机、周边一体化查询机等设施设置条件，提升车站服务多样化水平。**

说明：根据花园城市、国际旅游城市、四个中心等城市建设要求，对公交站台未来个性化、智慧化发展预留空间。

7.6 站台新建、改建以及日常维护中，涉及其他部门主管的，应与其他部门协商一致。例如与路政部门协商站台地面铺装、与园林绿化部门协商树坑平整化、与环卫部门协商废物箱、与电力部门协商电力接入、与交管部门协商站位改移等。

说明：本条内容为管理方面的内容，不在本规范的范畴，删除本条。

# 六、重大意见分歧的处理依据和结果

标准在修订过程中没有出现重大分歧意见。

# 七、与国内外同类标准水平的对比情况

1.本标准未采用国外标准。

2.本标准在修订过程中参考了国标、行标和北京相关地标对公交站台的相关要求。

3.本标准水平为国内先进水平。

从未来发展要求来说，公共交通服务向纵深化迈进，各交通子系统之间的服务衔接要求更加精细化；轨道公交作为公共交通整体，两网融合成为新的发展趋势。从现实变化来讲，定制公交、响应式公交等多种服务形式不断出现，站牌更新等公共服务水平提升，以及无障碍要求不断完善，又反推《规范》修编不断迭代。本次标准修编，重点聚焦以下几个方面的更新：

（1）在设置方面：提高乘客进出站安全、便利、无障碍程度

（2）在规模方面：鼓励增加站台候车空间

（3）在站牌更新方面：规范站牌位置、信息

（4）在候车亭等设施方面：提高候车亭覆盖空间、增加座椅

（5）在引导标识方面：加强对分站台、周边轨道站点等引导标识

（6）在定制、响应式公交站台方面：提高站台设置灵活度

（7）在多样化服务方面：体现个性化、智慧化转型

# 八、作为推荐性标准或者强制性标准的建议及其理由

本标准属于指导北京市站台新建、改建的地方标准，标准中所规定的技术内容等符合北京市地面公交站台实际情况，标准中涉及到的安全技术要求等内容与国家的相关法律和强制性标准相协调、建议本标准以推荐性地方标准发布实施。

# 九、强制性标准实施的风险点、风险程度、风险防控措施和预案

本标准为推荐性标准。

# 十、实施标准的措施

本标准发布后，建议北京市各级建设单位、运营单位、设计单位及相关厂家广泛组织宣贯培训。

# 十一、其他应说明的事项

无。