前　言

根据《河南省住房和城乡建设厅关于印发2021年工程建设标准编制计划》（豫建科〔2021〕408号）文件的要求，标准编制组经广泛调查研究，认真总结实践经验，参考国家和行业现行有关标准，结合河南省实际情况，在广泛征求意见的基础上，制定本标准。

本标准共分9章和2个附录。主要内容：1总则、2术语、3基本规定、4步行接驳设施、5非机动车接驳设施、6公交接驳设施、7出租车接驳设施、8小汽车接驳设施、9接驳导向标识。

本标准由河南省住房和城乡建设厅负责管理，由河南省中工设计研究院集团股份有限公司负责具体技术内容的解释。在执行过程中的意见和建议请反馈至河南省中工设计研究院集团股份有限公司（地址：郑州市郑东新区泽雨街9号，邮编：450000，电话：0371-62036196，邮箱：wtongle@126.com），以供今后修订时参考。

主 编 单 位：河南省中工设计研究院集团股份有限公司

参 编 单 位：郑州市规划勘测设计研究院有限公司
郑州市轨道交通发展中心
郑州地铁集团有限公司

主要起草人：王振民　武同乐　何文聪　郭云坤　李聪攀
郑树胜　任　磊　李红伟　李春剑　张　豪
徐毅梅　吴文学　黄春晖　周　城　原小帅
李建康　黄东生　李　瑾　高赛宇　张道媛
张增棨　朱高祥　黄艳均　牛中峰　刘亚琼
温泰琦　吴红蕾　杨晓昌　郭丽洁　罗平义
刘晓燕　扶东辉

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

主要审查人：赵瑞芳　邢瑞新　郭　攀　侯振国　王丹鹏
陈　元　高　耸

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

目　次

1 总　则 1
2 术　语 2
3 基本规定 4
3.1 一般规定 4
3.2 城市轨道交通接驳设施与站点分类 4
3.3 城市轨道交通接驳设施规模预测 7
3.4 城市轨道交通接驳设施规划布局 8
3.5 城市轨道交通接驳设施交通组织 8
4 步行接驳设施 10
4.1 一般规定 10
4.2 集散广场 10
4.3 步行道 10
4.4 行人过街设施 11
4.5 附属设施 11
5 非机动车接驳设施 13
5.1 一般规定 13
5.2 非机动车停车场 13
5.3 非机动车道 14
5.4 附属设施 15
6 公交接驳设施 16
6.1 一般规定 16
6.2 公交停靠站 16
6.3 公交首末站 17
6.4 附属设施 18
7 出租车接驳设施 19
7.1 一般规定 19
7.2 出租车停靠站 19

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

7.3 出租车场站.....20
7.4 附属设施.....20
8 小汽车接驳设施.....21
8.1 一般规定.....21
8.2 小汽车临时接送停靠点.....21
8.3 小汽车驻车换乘停车场.....21
8.4 附属设施.....23
9 接驳导向标识.....24
9.1 一般规定.....24
9.2 站内接驳导向标识.....24
9.3 站外接驳导向标识.....24
附录 A 非机动车停车场停车方式.....26
附录 B 小汽车停车场停车方式.....27
本标准用词说明.....29
引用标准名录.....30
条文说明.....31

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

1 总　则

1.0.1 为提高城市轨道交通与其他交通方式间的接驳换乘效率，规范城市轨道交通接驳设施的规划设计工作，制定本标准。

1.0.2 本标准适用于城市轨道交通接驳设施的规划设计。本标准不适用于有轨电车系统接驳设施的规划设计。

1.0.3 城市轨道交通接驳设施的规划设计除应符合本标准外，尚应符合国家及河南省现行有关标准的规定。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

2 术 语

2.0.1 城市轨道交通接驳设施 urban rail transit transfer facilities

为城市轨道交通乘客换乘其他交通方式设置的交通设施。

2.0.2 城市轨道交通 urban rail transit

采用专用轨道导向运行以服务通勤为主要目标的城市公共客运交通系统。

2.0.3 步行接驳设施 pedestrain transfer facilities

为步行进出城市轨道交通站点的乘客提供集散空间及路径的交通设施。

2.0.4 集散广场 evacuation square

为城市轨道交通乘客提供集散及公共服务功能的场所。

2.0.5 步行道 walkway

道路红线内人行道及道路外侧建筑前区范围内的行人可步行通过的空间。

2.0.6 城市轨道交通站点影响区 urban rail transit station influence area

距离城市轨道交通站点约 500m~800m，步行约 15 分钟以内可以到达站点入口，与轨道交通功能紧密关联的地区。

2.0.7 城市轨道交通站点核心区 urban rail transit station core area

距离城市轨道交通站点约 300m~500m，与站点建筑和公共空间直接相连的街坊或开发地块。

2.0.8 临时接送停靠点 kiss and ride facilities

为接送轨道交通乘客的车辆提供乘客换乘、等候以及车辆临时停靠功能的场所和空间。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

2.0.9 驻车换乘停车场 park and ride parking lot

为城市轨道交通乘客提供停车换乘的机动车停车场所。

2.0.10 二次接驳 secondary transfer

在一次完整交通出行中，通过换乘两种不同方式的交通工具，实现与轨道交通互相接驳换乘。

2.0.11 接驳导向标识 transfer guidance signage

为城市轨道交通乘客提供准确、全面、清晰、易懂的换乘设施信息设置的导向标识。

2.0.12 换乘距离 transfer distance

城市轨道交通站点出入口至其他交通接驳设施之间的步行距离。

2.0.13 附属设施 affiliated facilities

与交通接驳设施相配套的公共服务设施、交通安全设施、市政设施等设施。

2.0.14 接驳适宜区 transferring suitable area

城市轨道交通站点与其他交通方式接驳的合理范围。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

3 基本规定

3.1 一般规定

3.1.1 城市轨道交通接驳设施应由步行接驳设施、非机动车接驳设施、公交接驳设施、出租车接驳设施、小汽车接驳设施、接驳导向标识等组成。

3.1.2 城市轨道交通接驳设施宜与城市轨道交通主体工程、周边市政道路、城市轨道交通场站综合体等同步规划、同步设计、同步建设、同步验收、同步运营；确需分期实施建设的，应统筹规划设计预留实施条件。

3.1.3 城市轨道交通接驳设施规划设计应贯彻“以人为本、安全有序、绿色优先、换乘便捷、用地集约”的原则，满足站点的集散功能、景观功能、服务功能和防灾功能。

3.1.4 城市轨道交通接驳设施应设置无障碍设施，并符合国家现行标准《无障碍设计规范》GB 50763 和《建筑与市政工程无障碍通用规范》GB 55019 的相关规定。

3.1.5 城市轨道交通接驳设施规划设计主要内容应包括站点功能定位分析、接驳设施规模预测、接驳设施规划布局、接驳设施交通组织等内容。

3.1.6 城市轨道交通各种接驳设施的适宜区应根据城市轨道交通站点的区位、周边规划、功能定位等因素综合考虑确定。

3.2 城市轨道交通接驳设施与站点分类

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

3.2.1 城市轨道交通接驳设施组成及设置要求应符合表 3.2.1 的规定。

表 3.2.1 城市轨道交通接驳设施组成及设置要求

序号	接驳设施	接驳设施内容	设置要求
1	步行接驳设施	集散广场	应紧邻城市轨道交通站点出入口设置
		步行道和过街设施	应临近城市轨道交通站点出入口设置
2	非机动车接驳设施	非机动车停车场	应临近城市轨道交通站点出入口设置
		非机动车道	应在城市道路红线内设置
3	公交接驳设施	公交停靠站	应在城市道路红线内设置
		公交首末站	宜结合需求及规划用地条件设置或与站点周边建筑合并设置
4	出租车接驳设施	出租车停靠站	应在城市道路红线内设置
		出租车场站	宜结合需求及规划用地条件设置或与站点周边建筑合并设置
5	小汽车接驳设施	小汽车临时接送停靠点	应在城市道路红线内设置
		小汽车驻车换乘停车场	宜结合需求及规划用地条件单独设置或与站点周边建筑合并设置
6	导向标识	导向标志和动态信息	宜在城市轨道交通站点核心区和影响区设置

3.2.2 城市轨道交通站点可根据所处区位、周边用地功能、交通条件等因素划分为枢纽站（A 类）、中心站（B 类）、组团站（C 类）、特殊控制站（D 类）、端头站（E 类）、一般站（F 类）六大类，其分类应符合表 3.2.2 的规定。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

表 3.2.2 城市轨道交通站点分类

站点分类	功能特征
枢纽站（A 类）	依托机场、高铁站、火车站以及多方式衔接的综合枢纽等大型对外交通设施，承担城市内外交通转换功能和区域级或市级商业商务服务中心连通的城市轨道交通站点
中心站（B 类）	承担城市级中心或副中心功能的轨道站点，原则上为多条轨道交通线路的交汇站
组团站（C 类）	承担组团级公共服务中心功能的轨道站点，为多条轨道交通线路交汇站或轨道交通与城市公交枢纽的重要换乘节点
特殊控制站（D 类）	指位于历史街区、风景名胜区、生态敏感区等特殊区域，应采取特殊控制要求的轨道站点
端头站（E 类）	指轨道交通线路的起终点站，应根据实际需求结合车辆段、公交枢纽等功能设置，并可作为城市郊区型社区的公共服务中心和公共交通换乘中心
一般站（F 类）	指上述站点以外的轨道站点

3.2.3 应根据城市轨道交通站点分类合理配置各类接驳设施，优先设置步行、非机动车、公交等绿色交通接驳设施。各类站点接驳设施配置要求宜符合表 3.2.3 的规定。

表 3.2.3 各类站点接驳设施配置要求

接驳设施	接驳设施内容	枢纽站	中心站	组团站	端头站	特殊控制站	一般站
步行接驳设施	集散广场	★	★	★	★	★	★
	步行道和过街设施	☆	★	★	★	★	★
非机动车接驳设施	非机动车停车场	☆	★	★	☆	★	★

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

续表 3.2.3

接驳设施	接驳设施内容	枢纽站	中心站	组团站	端头站	特殊控制站	一般站
公交接驳设施	公交停靠站	☆	★	★	★	★	★
	公交首末站	★	☆	☆	☆	☆	☆
出租车接驳设施	出租车停靠站	☆	☆	☆	★	☆	☆
	出租车场站	★	╳	/	☆	☆	/
小汽车接驳设施	小汽车临时接送停靠点	★	☆	☆	★	☆	☆
	小汽车驻车换乘停车场	★	╳	/	☆	╳	/
导向标识	导向标志和动态信息	★	★	★	★	★	★

注：★表示一般应配置，☆表示可选择配置，/表示一般无需配置，╳表示一般不应配置，各站点应根据实际需要逐个确认，必要时作个性化调整。

3.3 城市轨道交通接驳设施规模预测

3.3.1 城市轨道交通接驳设施的规模应根据交通接驳需求预测确定，应以满足近期需求为主，预留远期发展用地条件。

3.3.2 城市轨道交通接驳设施需求预测宜采用定性与定量分析相结合的方法。

3.3.3 定性分析应综合考虑城市发展规划、国土空间总体规划、城市综合交通体系规划、城市轨道交通线网规划、城市公共交通专项规

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

划等相关规划，确定城市轨道交通站点功能定位分类和主要接驳方式。

3.3.4 定量分析应以预测目标年全市居民出行特征、全日或高峰小时城市轨道交通站点客流量为基础，采用实地调查、类比、模型预测相结合的方法，科学确定站点接驳方式分担比例，合理计算各类接驳设施规模。

3.4 城市轨道交通接驳设施规划布局

3.4.1 城市轨道交通接驳设施布局应按照步行、非机动车、公交、出租车、小汽车的顺序设置。优先安排接驳比例大、成本低、占地少、效率高的设施，提供方便、快捷的换乘空间。

3.4.2 城市轨道交通接驳设施布局宜分散布置，平衡和调节各出入口客流量，保证接驳换乘安全有序。

3.4.3 城市轨道交通接驳设施布局应综合考虑站点周边地上和地下空间。

3.4.4 城市轨道交通接驳设施布局应满足交通组织安全、高效的要求。

3.5 城市轨道交通接驳设施交通组织

3.5.1 城市轨道交通接驳设施交通组织应保证与外部交通设施衔接流线顺畅，减少设施间相互干扰。

3.5.2 城市轨道交通接驳设施交通组织应坚持减少车流、人流相互干扰，体现人车分离、快慢分离的原则，重点做好接驳设施至城市轨道交通站点出入口的步行交通组织流线。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

3.5.3 城市轨道交通接驳设施交通组织应优先保障慢行交通的连续性，合理设置交通标志和标线，加强对行人、非机动车、机动车有序引导。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

4 步行接驳设施

4.1 一般规定

4.1.1 步行接驳设施应保障行人通行基本要求，任何其他设施不应占用行人通行空间。

4.1.2 城市轨道交通站点核心区范围内宜规划建设高密度、连续性的步行交通网络。

4.2 集散广场

4.2.1 城市轨道交通站点出入口应设置集散广场，其规模应与客流量相适应，面积不宜小于 50m^2。

4.2.2 集散广场宜与步行道、周边建筑、其他交通接驳设施相衔接。

4.2.3 集散广场与城市道路接驳应满足行车视距的要求。

4.2.4 集散广场无障碍设计应符合现行国家标准《建筑与市政工程无障碍通用规范》GB 55019 等有关规定，集散广场的盲道应与轨道交通站点出入口紧邻道路人行道盲道无缝衔接。

4.3 步行道

4.3.1 步行道宜结合人行道、绿化带、设施带与建筑前区等空间设置，其有效宽度不应小于 4m。

4.3.2 步行道应保持路面平整、连续、无障碍物，高差发生变化时，应采用无障碍坡道处理，并应符合现行国家标准《建筑与市政工程无障碍通用规范》GB 55019 等有关规定。

4.3.3 城市轨道交通站点核心区范围可结合周边建筑设置人行地下通道或人行天桥，实现站点出入口与周边建筑无缝衔接。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

4.3.4 城市轨道交通站点出入口与周边建筑可设置与周边环境相协调的风雨连廊相衔接。

4.3.5 步行道机动车出入口处人行道标高应保持不变，并采用差异化的铺装形式予以提示。

4.3.6 步行道铺装应结合区域环境特点进行选择，满足平整、防滑、美观及耐久等方面的要求。盲道铺装应满足安全、连续、畅通的要求。

4.3.7 步行道阻车桩宜根据城市轨道交通站点出入口周边道路和交通条件合理设置。

4.4 行人过街设施

4.4.1 城市轨道交通站点周边行人过街设施应以平面过街为主，立体过街为辅。

4.4.2 当采用平面过街形式时，人行横道距离城市轨道交通站点出入口的距离宜小于50m。

4.4.3 城市轨道交通站点核心区道路交叉口宜选择较小的路缘石转弯半径，并应符合现行国家标准《城市道路交叉口规划规范》GB 50647 的相关要求。

4.4.4 城市轨道交通高架站、地下站宜兼顾行人过街的功能，应在非付费区设置人行过街通道，满足开放使用需求。

4.4.5 兼做城市人行过街通道且有夜间开放需求的城市轨道交通站点出入口，其站厅非付费区应设置客流控制设施和夜间独立的隔离设施。

4.5 附属设施

4.5.1 步行接驳设施附属设施宜包括公共服务设施、排水设施、照明

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

设施、交通安全设施等设施。

4.5.2 步行接驳设施附属设施的设计不应妨碍行人的通行安全，并与客流规模相匹配。

4.5.3 步行接驳设施附属设施的设计应注重便捷性和人性化设计。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

5 非机动车接驳设施

5.1 一般规定

5.1.1 非机动车接驳设施应根据城市轨道交通站点功能定位、周边道路交通条件、规划用地条件、客流需求等进行合理设计。

5.1.2 非机动车接驳设施的设置应符合现行国家标准《城市步行和自行车交通系统规划标准》GB/T 51439 的相关规定。

5.2 非机动车停车场

5.2.1 城市轨道交通站点各出入口均宜设置非机动车停车场，用地困难时，可与周边建筑结合布设。

5.2.2 非机动车停车场应根据停车需求及用地条件，采用分散与集中相结合的原则布设。

5.2.3 非机动车停车场出入口至轨道交通站点出入口距离不宜大于50m，不应大于 100m。

5.2.4 非机动车停车场需求预测方法，可按下式进行计算：

$$S_{bi} = \frac{N_b}{\lambda_b} s_{bi} \qquad (5.2.4)$$

式中：S_{bi}——非机动车停车场规模（m^2）；

N_b——全日非机动车换乘客流量（人/d）；

λ_b——停车位周转率；

s_{bi}——单辆非机动车停车位面积（m^2）。

5.2.5 非机动车停车场宜区分私有非机动车和公共非机动车停放区域。

5.2.6 非机动车停车场车位占地面积应符合下列规定：

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

1 非绿化停车场停车位面积不宜小于 1.5m^2/辆。

2 绿化停车场停车位面积不宜小于 1.8m^2/辆。

5.2.7 非机动车停车场停车设置形式应根据车辆停放规模、用地条件、景观要求综合确定，宜按本标准附录 A 设置。

5.2.8 非机动车停车场车行出入口宜与市政道路行车方向垂直布设，车行出入口处人行道应进行无障碍处理，并应符合现行国家标准《建筑与市政工程无障碍通用规范》GB 55019 等有关规定。

5.2.9 城市轨道交通站点出入口非机动车停车场可结合附近路侧行道树设施带及绿化带设置，非机动车停车场不应占用盲道等无障碍设施。

5.2.10 非机动车停车场设置不宜占用城市轨道交通站点出入口集散广场，不应设置在影响道路安全视距的位置。

5.2.11 非机动车停车场宜结合所在道路管理要求配套设置存车架、感知传输设备、充（换）电等设施。

5.2.12 非机动车停车场标线宜由表示设施边界的边线和非机动车路面标记组成。

5.2.13 非机动车接驳设施应设置交通标志和标线等交通安全设施。

5.2.14 非机动车停车场的铺装应满足平整、坚实、防滑、美观及耐久等方面的要求。

5.3 非机动车道

5.3.1 城市轨道交通站点周边非机动车道应保持连续性、安全性和系统性。

5.3.2 城市轨道交通站点周边非机动车道宽度不应小于 2.5m。

5.3.3 城市轨道交通站点出入口附近非机动车道与机动车道之间宜设置绿化分隔带或护栏等隔离设施。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

5.3.4 城市轨道交通站点周边非机动车道应设置非机动车路面标识。

5.4 附属设施

5.4.1 非机动车接驳设施附属设施布设应遵循安全、便捷、人性化、经济环保的原则，因地制宜合理布设。

5.4.2 非机动车接驳设施应设置连续停车指示标志，非机动车停车场宜与步行系统无缝衔接。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

6 公交接驳设施

6.1 一般规定

6.1.1 公交接驳设施应结合城市轨道交通站点的功能定位、周边道路交通条件、用地条件、换乘客流需求等规划设计。

6.1.2 公交接驳设施应结合公交线网规划、公交线路输送能力、换乘距离及设施服务水平合理设置。

6.1.3 公交接驳设施的设置应遵循“均衡分散”的原则，避免集中换乘。

6.2 公交停靠站

6.2.1 城市轨道交通站点周边宜设置公交停靠站，当道路交通条件允许时，应设置为港湾式停靠站。

6.2.2 公交停靠站新增、改造、迁移等宜与城市轨道交通站点周边设施恢复工程同步进行。

6.2.3 公交停靠站应尽量靠近城市轨道交通站点出入口设置，其换乘距离不宜大于 50m，不应大于 150m。

6.2.4 公交停靠站需求规模预测方法，可按下列公式计算：

$$N_{bus} = \frac{J}{Q} \qquad (6.2.4\text{-}1)$$

$$J = \frac{J_b}{\varepsilon} \qquad (6.2.4\text{-}2)$$

$$Q = \frac{3600BR}{Bt\varphi + t_c} \qquad (6.2.4\text{-}3)$$

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

式中：N_{bus}——公交中途停靠站的有效站位（个）；

J——高峰小时选择公交站上下车客流量（人）；

Q——单个站位高峰小时最大客流量（人/h）；

J_b——高峰小时选择公交接驳城市轨道交通的客流量（人）；

ε——高峰小时换乘客流量与公交上下车总客流量比；

B——公交上下车人数（人）；

R——抵偿停站时间和到站时间波动的折减系数；

t——每个乘客上下车时间（s）；

φ——上下车重叠时间折减系数，建议取上下车人数与总人数比值中最大值；

t_c——公交到站间隔时间（s）。

6.2.5 城市轨道交通站点周边公交停靠站泊位数量和设置条件应符合现行国家标准《城市道路交叉口规划规范》GB 50647 的相关规定。

6.2.6 城市轨道交通站点设置在交叉口范围内时，公交停靠站设置应符合现行行业标准《城市道路交叉口设计规程》CJJ 152 的相关规定。

6.2.7 应在公交站牌、公交线路图上标注对应的公交停靠站名称，公交停靠站与城市轨道交通站点在同一地点时，两者名称宜保持一致。

6.2.8 公交站牌宜包含城市轨道交通换乘信息，换乘距离、方位等，并应与城市轨道交通站点及公交车内换乘信息保持一致。

6.3 公交首末站

6.3.1 公交首末站应设置在城市轨道交通的枢纽站或城市外围区端头站，宜与其他交通接驳设施形成轨道微中心。

6.3.2 独立设置的公交首末站应与城市轨道交通站点出入口无缝衔接，公交首末站行人出入口至城市轨道交通站点出入口换乘距离不宜大于 100m。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

6.3.3 公交首末站宜与城市轨道交通站点、场站综合体或城市轨道交通站点周边综合开发项目进行一体化规划设计，实现无缝接驳、零距离换乘。

6.3.4 公交首末站出口附近宜设置公共非机动车停靠点，便于与轨道交通二次接驳换乘。

6.3.5 可充分利用城市轨道交通站点周边街坊空间和道路，设置路外小型公交首末站。

6.3.6 公交首末站应设置连续、清晰、完善的交通标志和标线，保证交通安全。

6.4 附属设施

6.4.1 公交接驳设施均应设置候车亭、站牌、公共服务信息指示牌等附属设施。

6.4.2 公交接驳设施的附属设施不应占用乘客集散通道。

6.4.3 公交接驳设施应同步设置供电配套附属设施，满足设备用电要求。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

7 出租车接驳设施

7.1 一般规定

7.1.1 出租车接驳设施应结合城市轨道交通站点功能定位、周边道路交通条件、用地条件、换乘客流需求等规划设计。

7.1.2 出租车接驳设施应根据出租车运输能力、接驳换乘距离、设施服务水平等因素合理设置。

7.2 出租车停靠站

7.2.1 出租车停靠站新增、改造、迁移宜结合城市轨道交通站点周边设施恢复工程同步进行。

7.2.2 出租车停靠站距离城市轨道交通站点出入口换乘距离不宜大于 100m，不应大于 150m。

7.2.3 出租车停靠站需求预测方法，可按下式进行计算：

$$N_{taxi} = \frac{J_t t_{taxi}}{3600\lambda_{taxi}} \qquad (7.2.3)$$

式中：N_{taxi}——出租车停靠站站位数量（个）；

J_t——高峰小时选择出租车换乘轨道交通的客流量（人/h）；

t_{taxi}——出租车进站的平均间隔时间（s）；

λ_{taxi}——平均每辆出租车的载客人数（人/辆）。

7.2.4 出租车停靠站应结合城市轨道交通站点出入口位置分散设置，宜设置在交叉口出口道方向。

7.2.5 城市轨道交通站点周边道路交通条件允许时，出租车停靠站宜优先采用港湾式停靠站。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

7.2.6 出租车停靠站宜与公交停靠站分开设置，应设置在距公交停靠站下游不小于 50m 处，存在相互干扰时，应优先布设公交停靠站。

7.2.7 出租车停靠站牌宜包含城市轨道交通换乘信息，与城市轨道交通站点内换乘信息保持一致。

7.2.8 出租车停靠站应设置交通标志和标线，并应符合现行国家标准《城市道路交通标志和标线设置规范》GB 51038 的相关要求。

7.3 出租车场站

7.3.1 出租车场站宜设置在轨道交通枢纽站或城市外围区端头站。

7.3.2 出租车场站宜结合轨道交通线路车辆段或停车场及城市轨道交通站点周边综合开发项目设置。

7.3.3 出租车场站人行出入口应与车辆出入口分开设置，人行出入口应与城市轨道交通站点集散广场或步行道连通，宽度宜与步行交通设施宽度相适应。

7.3.4 出租车场站出入口附近宜设置公共非机动车停靠点，便于与轨道交通二次接驳换乘。

7.4 附属设施

7.4.1 出租车接驳设施应设置站牌、候车亭、公共服务信息指示牌、交通安全设施、无障碍等设施。

7.4.2 出租车接驳设施应设置连续、清晰、完整的交通标志和标线，保证交通安全。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

8 小汽车接驳设施

8.1 一般规定

8.1.1 小汽车接驳设施应根据城市轨道交通站点功能定位、周边道路交通条件、用地条件、客流需求等规划设计。

8.1.2 小汽车接驳设施设置应符合城市停车规划布局和道路交通组织要求。

8.2 小汽车临时接送停靠点

8.2.1 小汽车临时接送停靠点应结合轨道交通站点出入口临近的周边道路分散设置。

8.2.2 小汽车临时接送停靠点宜设置港湾式停靠站，条件受限时，可设置直线式停靠站。

8.2.3 小汽车临时接送停靠点宜设置在次干路、支路或辅道上，减少车辆进出对道路交通的影响。

8.2.4 小汽车临时接送停靠点设置位置应符合现行行业标准《城市道路工程设计规范》CJJ 37 的有关规定。

8.2.5 城市轨道交通站点周边网约车停靠站宜与小汽车临时接送停靠点合并设置。

8.3 小汽车驻车换乘停车场

8.3.1 小汽车驻车换乘停车场宜设置在轨道交通枢纽站或城市外围区端头站。

8.3.2 小汽车驻车换乘停车场至城市轨道交通站点出入口换乘距离不宜大于 300m。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

8.3.3 小汽车驻车换乘停车场需求预测方法，可按下式进行计算：

$$N_{car} = \frac{\beta Q_{car}}{\psi_c \gamma \alpha} \qquad (8.3.3)$$

式中：N_{car}——小汽车停车场的规模（m^2）；

Q_{car}——全日换乘的客流量（人/d）；

ψ_c——每辆车载客人数（人/辆）；

γ——停车场利用率；

α——停车场车位周转率；

β——小汽车停车比例。

8.3.4 小汽车驻车换乘停车场宜结合城市轨道交通场站综合开发项目一体化规划设计，并设置步行道连接停车场与城市轨道站点出入口。

8.3.5 小汽车驻车换乘停车场附近宜设置公共非机动车停靠点，便于与轨道交通二次接驳换乘。

8.3.6 小汽车驻车换乘停车场出入口数量应符合现行行业标准《车库建筑设计规范》JGJ 100 的相关规定。

8.3.7 小汽车驻车换乘停车场应设置无障碍停车位，并应符合现行国家标准《建筑与市政工程无障碍通用规范》GB 55019 等有关规定。

8.3.8 小汽车驻车换乘停车场平面布局应根据场地的实际情况、车辆的管理、车辆进出要求规划设计，宜按本标准附录 B 设置。

8.3.9 小汽车驻车换乘停车场应设置带充电桩或预留充电设施的停车位。

8.3.10 小汽车驻车换乘停车场宜设置智慧停车收费系统。

8.3.11 小汽车驻车换乘停车场宜设置停车位使用监控设施，宜与路况信息、城市停车智慧系统等联动。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

8.4 附属设施

8.4.1 小汽车接驳设施附属设施的设置不应影响乘客集散。

8.4.2 小汽车接驳设施应设置交通标志和标线等附属设施。

8.4.3 小汽车接驳设施应同步设置供电配套附属设施。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

9 接驳导向标识

9.1 一般规定

9.1.1 接驳导向标识的设置应简洁、大方、易于识别，并应符合国家现行标准《城市道路交通标志和标线设置规范》GB 51038 和《城市公共交通标志》GB/T 5848 等标准的有关规定。

9.1.2 接驳导向标识之间的信息内容应具有连续性，体现层级感，不应因间距过大致使导向信息中断。

9.1.3 接驳导向标识实时动态信息宜采用智能化的信息服务设施设备。

9.1.4 城市轨道交通站点应设置紧急状态下可以使用的应急接驳导向标识。

9.2 站内接驳导向标识

9.2.1 站内接驳导向标识的设置应以城市轨道交通车站导向标识为基础，采用统一标准和规格，并应符合现行国家标准《城市轨道交通客运服务标志》GB/T 18574 的相关规定。

9.2.2 应在城市轨道交通站点出入口和付费区位置设置接驳导向标识，提供出入口附近的其他交通接驳设施等信息。

9.2.3 站内接驳导向标识系统应考虑残疾人和其他有行动障碍者的特殊需求。

9.3 站外接驳导向标识

9.3.1 站外导向标识应在城市轨道交通站点出入口处、核心区、影响区连续设置。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

9.3.2 站外导向标识内容应包括箭头符号和城市轨道交通图形符号，宜包括辅助文字、线路名称、线路标识色、出入口编号、站点名称、换乘距离等元素。

9.3.3 应在城市轨道交通站点核心区内的公交停靠站、大型商业设施、公共服务设施、以及人流密集的主要交通转换节点和站点影响区内的道路上设置连续接驳导向标识，设置间距应满足相关规范要求。

9.3.4 接驳路段内标志内容应包含换乘线路名称和指示箭头。标志应使用线路标志色区分不同线路，室内外标志中的相应符号应统一。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

附录 A 非机动车停车场停车方式

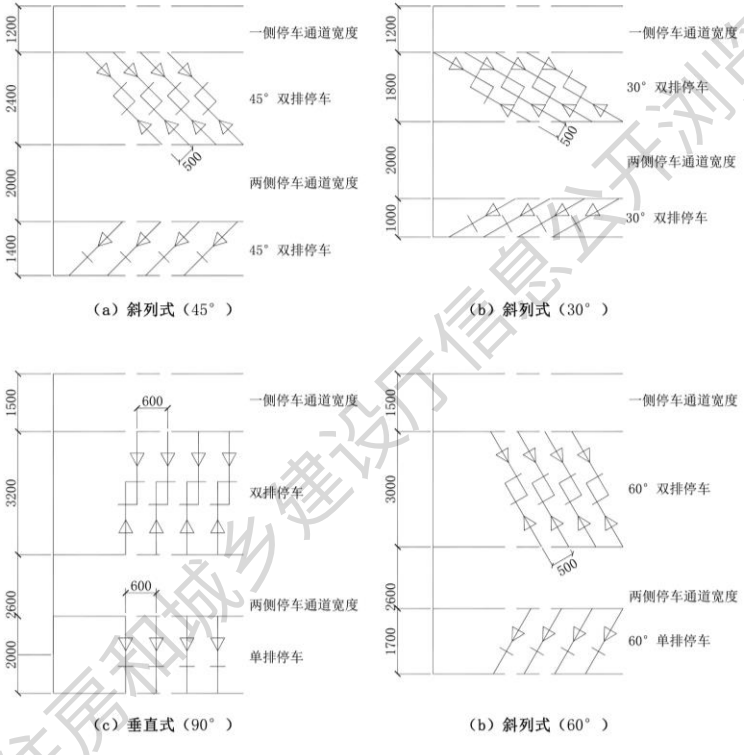

图 A　非机动车停车场车辆停放示意图（单位：mm）

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

附录 B 小汽车停车场停车方式

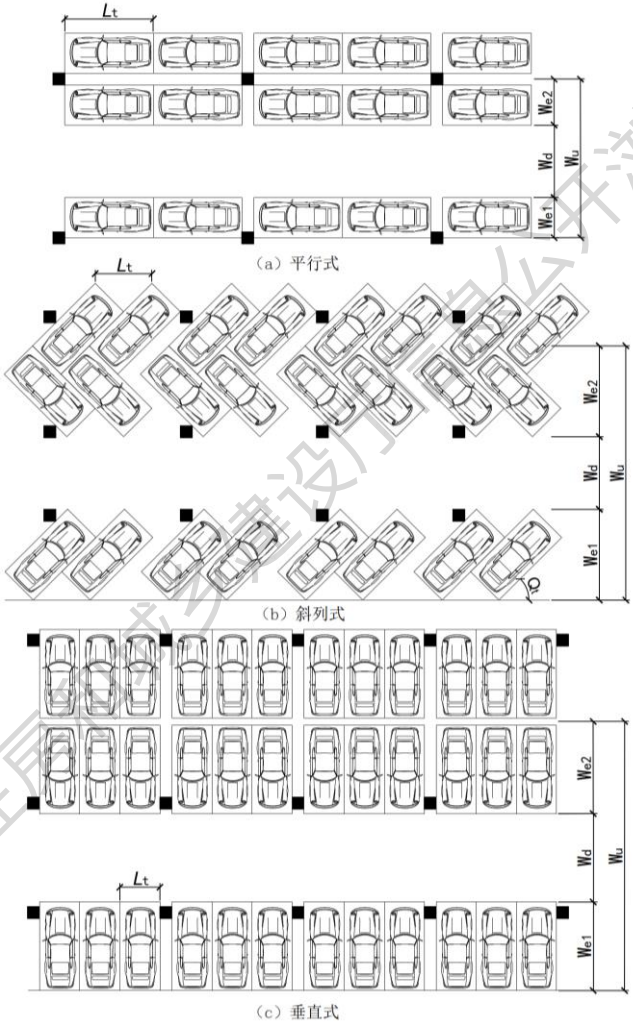

图 B　小汽车停车场停车方式

河南省住房和城乡建设厅官网公开浏览专用

注：

L_t——平行于通车道的停车位尺寸（m）；

W_{e1}——停车位毗邻墙体或连续分隔物时，垂直于通（停）车道的停车位尺寸（m）；

W_{e2}——停车位毗邻时，垂直于通（停）车道的停车位尺寸（m）；

W_d——通车道宽度（m）；

Q_t——机动车倾斜角度（°）。

机动车最小停车位、通（停）车道宽度可通过计算或作图法求得，且库内通车道宽度应大于或等于 3.0m。小型车的最小停车位、通（停）车道宽度应符合表 B 的规定。

表 B 小型车的最小停车位、通（停）车道宽度

停车方式			垂直通车道方向的最小停车位宽度（m）		平行通车道方向的最小停车位宽度 L_t（m）	通（停）车道最小宽度 W_d（m）
			W_{e1}	W_{e2}		
平行式		后退停车	2.4	2.1	6.0	3.8
斜列式	30°	前进（后退）停车	4.8	3.6	4.8	3.8
	45°	前进（后退）停车	5.5	4.6	3.4	3.8
	60°	前进停车	5.8	5.0	2.8	4.5
	60°	后退停车	5.8	5.0	2.8	4.2
垂直式		前进停车	5.3	5.1	2.4	9.0
		后退停车	5.3	5.1	2.4	5.5

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

本标准用词说明

1 为便于在执行本标准条文时区别对待，对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：

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：

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：

正面词采用“宜”，反面词采用“不宜”；

4） 表示有选择，在一定条件下可以这样做的，采用“可”。

2 条文中指明应按其他有关标准执行的写法为：“应符合……的规定”或“应按……执行”。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

引用标准名录

1 《城市道路交叉口规划规范》GB 50647

2 《城市道路交通设施设计规范》GB 50688

3 《无障碍设计规范》GB 50763

4 《城市道路交通标志和标线设置规范》GB 51038

5 《建筑与市政工程无障碍通用规范》GB 55019

6 《城市轨道交通分类》GB/T 44413

7 《城市轨道交通线网规划标准》GB/T 50546

8 《城市停车规划规范》GB/T 51149

9 《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328

10 《城市步行和自行车交通系统规划标准》GB/T 51439

11 《城市轨道交通客运服务标志》GB/T 18574

12 《城市公共交通标志》GB/T 5848

13 《城市客运术语第 1 部分：通用术语》GB/T 32852.1

14 《城市客运术语第 2 部分：公共汽电车》GB/T 32852.2

15 《城市道路交叉口设计规程》CJJ 152

16 《城市道路工程设计规范》CJJ 37

17 《城市人行天桥与地道技术规范》CJJ 69

18 《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》CJJ/T 15

19 《城市公共交通分类标准》CJJ/T 114

20 《城市公共交通工程术语标准》CJJ/T 119

21 《车库建筑设计规范》JGJ 100

22 《城市轨道交通接驳设施技术要求》JT/T 1410

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

河南省工程建设标准

城市轨道交通接驳设施设计标准

DBJ41/T 311－2024

条文说明

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

目　次

1 总则 33
2 术语 35
3 基本规定 36
3.1 一般规定 36
3.2 城市轨道交通接驳设施与站点分类 36
3.3 城市轨道交通接驳设施规模预测 37
3.4 城市轨道交通接驳设施规划布局 37
3.5 城市轨道交通接驳设施交通组织 37
4 步行接驳设施 38
4.1 一般规定 38
4.2 集散广场 38
4.3 步行道 38
4.4 行人过街设施 39
5 非机动车接驳设施 42
5.1 一般规定 42
5.2 非机动车停车场 42
5.3 非机动车道 44
6 公交接驳设施 45
6.1 一般规定 45
6.2 公交停靠站 45
6.3 公交首末站 46
7 出租车接驳设施 47
7.1 一般规定 47
7.2 出租车停靠站 47
7.3 出租车场站 48
8 小汽车接驳设施 50
8.1 一般规定 50
8.2 小汽车临时接送停靠点 50

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

8.3 小汽车驻车换乘停车场 50
9 接驳导向标识 53
9.1 一般规定 53
9.2 站内接驳导向标识 53
9.3 站外接驳导向标识 54

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

1 总则

现行的行业标准《城市轨道交通接驳设施技术要求》和团体标准《城市轨道交通站点周边地区设施空间规划设计导则》内容较为宏观，具有普遍性，缺乏对我省轨道交通自身特点的考虑，难以完全适应我省轨道交通接驳设施规划设计。为切实规范城市轨道交通站点接驳设施的规划设计工作，充分发挥城市轨道交通骨干作用，扩大城市轨道交通客流吸引范围，提高城市轨道交通运营服务水平，制定本标准。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

2 术语

本标准给出的术语和定义，是本标准有关章节中所引用的。

在编写本章术语时，参考了国家标准《城市轨道交通分类》GB/T 44413-2024、《城市步行和自行车交通系统规划标准》GB/T 514391-2021、《城市客运术语第 1 部分：通用术语》GBT 32852.1-2016、《城市轨道交通接驳设施技术要求》JT/T 1410 等标准中相关术语。

本标准的术语是从本标准的角度赋予其含义的，但含义并不一定是术语的定义。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

3 基本规定

3.1 一般规定

3.1.1 城市轨道交通接驳设施主要包括步行接驳、非机动车（包括私人非机动车、公共自行车、共享单车等等）接驳、公交接驳、出租车接驳、网约车接驳、临时车辆停靠接驳、机动车驻车换乘接驳、导向标识等设施。

3.1.2 城市轨道交通接驳设施规划、设计、建设应与轨道交通主体等工程同步规划、设计、施工建设，确保能够同步投入使用，避免建设时序不一致，重复拆建，造成资源浪费。

3.1.3 城市轨道交通接驳设施的规划设计应结合站点周边用地规划、环境和道路交通条件的要求，按照各种接驳设施的特点，遵照“以人为本、安全有序、绿色优先、换乘便捷、用地集约”的原则进行规划设计，接驳设施的设置应首先考虑交通功能，其次还要考虑景观功能和消防功能，确保交通接驳设施与周边环境及配套相协调。

3.1.5 城市轨道交通接驳设施规划设计应与轨道交通主体工程紧密相连，贯穿于线网规划、建设规划、工程可行性研究、初步设计、施工图设计、建设运营等各个阶段，两者应密切配合，交通接驳设施规划设计内容包括但不仅限于站点功能定位分析、接驳设施规模预测、接驳设施规划布局、接驳设施交通组织等内容。

3.2 城市轨道交通接驳设施与站点分类

3.2.2 根据轨道沿线站点周边城市功能定位、交通服务功能和范围、站点在城市中所处的位置、建设程度等因素，确定各站点的功能定

河南省住房和城乡建设厅信息公开测试专用

位，将轨道交通站点划分为枢纽站（A 类）、中心站（B 类）、组团站（C 类）、特殊控制站（D 类）、端头站（E 类）、一般站（F 类）六大类。

3.2.3 根据轨道交通站点分类和功能定位、结合各种交通接驳方式的出行特征、站点周边用地条件、站点周边交通现状、站点区域差异性需求，确定轨道交通站点核心区内接驳设施配置要求。

3.3 城市轨道交通接驳设施规模预测

3.3.1 城市轨道交通接驳设施需求分析预测应以轨道交通线网规划阶段线路客流预测需求为基础，工程可行性研究阶段和工程初步设计阶段客流预测年限包含初期、近期和远期：初期为建成通车后第 3 年；近期为建成通车后第 10 年；远期为建成通车后第 25 年；接驳设施规模应根据近期客流和远期客流需求预测确定，满足近期需求，预留远期发展条件。

3.3.4 城市轨道交通接驳设施定性需求预测方法通过参考国家、行业标准的相关参数，并结合河南省实际交通出行特征进行修正，综合确定站点接驳方式近远期分担比例，计算各类接驳设施规模。步行、公交、出租车等接驳方式不需要长时间占用用地的设施，采用站点高峰小时客流量计算，非机动车、小汽车等需要单独且长时间占用用地的设施，采用全日客流量计算。

3.4 城市轨道交通接驳设施规划布局

3.4.1 城市轨道交通接驳体系构成中，首先应明确不同接驳方式的功能定位，在此基础上依次确定优先规则、资源配置和组织方式。根据城市交通发展坚持绿色低碳、集约高效的发展导向要求，优先保障步行、城市公共交通和自行车等绿色交通方式的运行条件，并根

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

据站点功能定位和所处区域位置，因地制宜布设小汽车驻车换乘停车场、公交场站等大型接驳场站。

3.4.2 城市轨道交通站点接驳设施布局要根据客流预测中各个象限或方向、各出入口客流量、以及站点出入口所在象限建筑业态等因素，充分考虑客流分布特性，包括时间和方向的不均衡性、短时冲击性等分散布局接驳设施，尤其是换乘站点，适宜的换乘方式和合理的设施布局有利于减少客流交织，同时需要加强交通标志和标线的引导。

3.5 城市轨道交通接驳设施交通组织

接驳设施交通组织应优先考虑公共交通和行人、非机动车交通，充分保障各类交通流的有序流动，降低交通冲突概率；在时间和空间上，将行人、非机动车、机动车交通流分离，减少混合运行和互相干扰；通过设置标志和标线等交通设施，明确各种换乘组织流线，人车分离、快慢分离，对行人和车辆进行有序引导。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

4 步行接驳设施

4.1 一般规定

步行方式是进出轨道交通站点最直接、最便捷的接驳方式，使用其他交通工具接驳时，最终都将转化为步行方式进出站点，是站点交通接驳设施中最重要的接驳方式。步行接驳设施是接驳规划的核心。在轨道交通接驳规划中，步行接驳设施要优先考虑，充分体现“以人为本”的理念，重点考虑为乘客创造一个安全、连续、便捷、舒适的步行环境，做好步行人流的交通组织和交通设施的规划设计，避免步行通道拥挤，减少乘客的体力消耗。

4.2 集散广场

4.2.1 站点出入口集散广场是乘客快速到达和离开的集散场地，同时也是消防设施的场地。《城市轨道交通线网规划标准》GB/T 50546-2018 第 7.5.2 条和《城市步行和自行车交通系统规划标准》GB/T 51439-2021 第 5.4.3 条中要求客流集散广场的面积不宜小于 30m^2。北京、重庆、郑州等城市使用以出入口台阶外 8m 为步行道，站点出入口通道宽度一般不小于 6.5m，站点后退规划道路红线距离一般不小于 3m，因此综合考虑站点出入口前方规划可利用面积，集散广场面积取值一般不宜小于 50m^2。

4.2.2 站点出入口集散广场应与其他交通接驳设施、周边建筑、规划商业出入口无缝衔接，提高步行吸引范围，提高换乘的便捷性。

4.3 步行道

4.3.1 为保障步行交通的方便与通达，轨道影响区应通过规划建设高

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

密度、连续性的步行通道和步行路径。根据《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328-2018第10.2.4条，大型公共建筑和大、中运量城市公共交通站点800m范围内，人行道最小通行宽度不应低于4m。《城市步行和自行车交通系统规划标准》GB/T 51439-2021第5.3.3条中规定，轨道站点出入口、长途汽站点、快速公交站点所在路段人行道最小宽度一般值不小于4m，最小值不小于3m。《城市道路工程设计规范》CJJ 37-2012（2016版）第5.3.4条中规定，商业或公共场所集中路段以及火车站、码头附近路段的人行道宽度下限为4m。综合考虑我省城市道路规划建设条件，站点周边步行道有效宽度不小于4m。

4.3.2 各种交通方式接驳换乘最终都需要经过步行的方式进入轨道交通场站，为体现以人为本，本条文规定了城市轨道交通站点周边步行道无障碍设置具体要求，具体设置要求符合《建筑与市政工程无障碍通用规范》GB 55019和《无障碍设计规范》GB 50763的有关规定。

4.3.4 鼓励轨道站点核心区范围内，在保证地面步行系统的完整与畅通的条件的前提下，设置风雨连廊连接站点出入口和周边公共建筑以及交通接驳换乘设施，形成便捷步行换乘体系，延伸轨道交通直接服务范围。

4.4 行人过街设施

4.4.1 本条明确了轨道交通站点周边过街设施的设置形式，具体应结合城市轨道交通站点位置、人流量、相邻道路的等级综合研究确定，原则上以平面过街为主，立体过街为辅，除快速路外的其他各类城市道路应优先采用平面过街方式。

4.4.2 本条明确了行人过街设施的位置，应与交叉口周围公交站、轨道站点、大型公建等人流集散点紧密结合，并应在过街设施附近设置必要的交通引导设施和交通安全设施。《城市步行和自行车交通系统

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

规划标准》GB/T 51439-2021第6.1.3条，过街设施设置于公交站及轨道站点出入口的距离不宜大于30m，且不应大于100m；《城市轨道交通站点周边地区设施空间规划设计导则》T/UPC 003-2021第5.2.2.3条中规定，利用平面过街的，人行横道距离城市轨道交通站点出入口距离不宜大于50m；同时参考北京、成都等地行人过街设施距公交停靠站、轨道交通站点出入口一般不超过50m，故人行横道与轨道交通站点出入口的距离宜控制在50m以内范围。

4.4.4、4.4.5 轨道交通站点过街通道或过街天桥应作为过街设施的补充，有夜间开放需求的城市轨道交通站点出入口，其站厅非付费区应设置客流控制设施和夜间独立的隔离设施，通道宽度应考虑过街客流量。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

5 非机动车接驳设施

5.1 一般规定

非机动车是间接吸引范围内极其重要的接驳方式，间接吸引范围内居住用地是自行车接驳需求的主要来源，不同区域城市土地资源不同、站点吸引范围不同，对非机动车停车场设置也应采取不同供给政策。

5.2 非机动车停车场

5.2.1、5.2.2 结合对普通自行车和电动自行车不同的发展政策，保障非机动车交通接驳换乘设施用地，通过完善自行车专用道路、停车设施，并提高对停车场的管理水平，引导自行车换乘轨道交通出行。《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328-2018 中规定，自行车公共停车场的服务半径为 50m～100m，并不得大于 200m。因此结合轨道交通站点出入口与周边建筑一体化无缝衔接，利用建筑开发增设非机动车停车场实现非机动车接驳换乘，公共自行车体量小、操作灵活、可达性好、投资少可作为轨道交通接驳的辅助工具，在公交站和公共建筑附近设置公共自行车，实现非机动车接驳换乘，满足不同人群出行需求。非机动车停车场的设置应考虑乘客骑行方向，优先在来向车流的路口上游设置，减少对路口交通的影响，并尽量分散设置。

5.2.3 非机动车停车场应紧邻轨道交通站点出入口布设，缩短步行距离和时间。本条文参考《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328-2018 第 9.3.6-3 条的规定，城市轨道交通站点非机动车停车场

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

选址宜在站点出入口 50m 内、《城市步行和自行车交通系统规划标准》GB/T 51439-2021 第 5.4.3 条的规定，轨道交通站点出入口与自行车停放设施的接驳距离不应大于 50m、《城市轨道交通线网规划标准》GB/T 50546-2018 第 7.5.3 条的规定，非机动车停车场应布设在站点出入口附近，接驳距离宜小于 50m，综合要就考虑确定非机动车停车场至轨道站点出入口换乘距离宜小于 50m，最大距离不应超过 100m。

5.2.4 非机动车停车场设施规模应根据轨道交通线路站点客流初期、近期、远期预测的规模，按照站点全日客流量、非机动车接驳分担比例、非机动车停车位周转率、单辆非机动车停车位面积等参数综合计算得出。

5.2.6 现行标准对非机动车停车位占地面积规定不完全一致，现行标准中，《城市停车规划规范》GB/T 51149-2016 第 5.1.5 条的规定，非机动车单个停车位建筑面积宜采用 1.5m²～1.8m²、《城市步行和自行车交通系统规划标准》GB/T 51439-2021 第 7.5.2 条的规定，单个自行车停车位尺寸宽度宜为 0.6m～0.8m，长度为 2.0m，《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328-2018 第 13.2.5 条的规定，非机动车的单个停车位面积宜取 1.5 m²～1.8m²，根据实际对市面上合标电动自行车、普通自行车、互联网租赁自行车尺寸进行测量，停车位尺寸宽度应至少为 2m，结合车把宽度，停车位尺寸宽度在 0.5m～1.0m 范围之间；由于目前非机动车停放主要占用城市道路等公共空间，在节约空间和不影响骑行人存取车辆的前提下，同时考虑站点出入口周边用地紧促，本设计标准中非机动车停车位占地面积取 1.5 m²/辆～1.8m²/辆。

5.2.7 现状城市道路的人行道和设施带宽度不一，但非机动车停放需求分散在不同宽度不同等级的道路空间内。考虑轨道交通站点出入

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

口周边用地紧张，目前非机动车停放主要占用城市道路等公共空间，较宽的设施带可采用垂直排列，较窄的设施带只能采用斜列式排列，非机动车停车具体方式可按照本标准附录 A 中的布设方式进行设置。

5.2.8 为方便非机动车换乘停车，人行道存在高差，应设置坡度顺接步行道，使路缘石节点保持平顺，零高差。

5.2.10 非机动车设置出入口直接接入市政道路时，应保证出入口两侧无障碍物、建筑物等遮挡非机动车驾驶人视线，保证骑行安全，非机动车停车场设置不应占用集散广场位置、交叉口转弯半径等人流集散空间点；对道路安全视距有较高要求的地点，不应设置非机动车停放区域。

5.3 非机动车道

5.3.2 本条文主要对轨道交通站点周边非机动车道宽度进行约束，非机动车道的宽度取值，参考《城市道路工程设计规范》CJJ 37-2012（2016 年版）第 5.3.3 条和《城市步行和自行车交通系统规划标准》GB/T 51439 -2021 第 5.3.5 条的规定，轨道交通站点周边非机动车流量大，连续贯通的非机动车道是非机动车快速集散的保障，因此非机动车道宽度最小值不应小于 2.5m。

5.3.3 非机动车交通接驳是城市轨道交通接驳设施重要组成方式，然而目前无论是从规划、建设还是管理上看，非机动车的路权得不到保障，为保证非机动车交通系统连续性和完整性，本条文要求在城市轨道交通站点出入口周边次干路以上等级道路上应设置机非分隔带或护栏，保障非机动车的接驳通行空间。

河南省住房和城乡建设信息公开浏览专用

6 公交接驳设施

6.1 一般规定

6.1.1 公交接驳换乘是轨道交通间接吸引范围关键接驳方式，公交人均占用资源少、效率高，应成为首要提倡的接驳工具。不同站点周边交通、用地开发、客流量差异较大，因此在规划设置公交接驳设施时应综合考虑上述因素。

6.1.3 轨道交通站点周边均应设置公交停靠站，原则上设置在交叉口的各个出口道上，保证各个方向公交均能够接驳换乘轨道交通，避免集中换乘对轨道交通站点和周边道路交通带来过大客流压力，对交通流造成干扰冲突。

6.2 公交停靠站

6.2.1 《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》CJJ/T 15-2011 第 2.2.9 条的规定，中途站宜采用港湾式站点，快速路和主干路应采用港湾式站点，通过调研郑州、洛阳、许昌等地方轨道交通公交停靠站接驳现状，在道路交通条件允许的情况下，公交停靠站多采用港湾式停靠站，包括浅港湾式停靠站、深港湾式停靠站。

6.2.2 为避免部分轨道站点出入口与周边设施规划建设统筹不足，配套道路、站台设施、公交港湾等不能同步投入使用，造成公交与轨道交通换乘困难，本条建议在前期研究和新建阶段将轨道站点与接驳地面公交等交通设施同步规划、设计、建成、运营，及时响应换乘需求、预留换乘空间、控制规划站点出入口位置。同时，道路规划重视接驳换乘条件。站点周围道路规划设计应满足公交车通行条

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

件、公交站设站条件，道路建设应与站点建设同步竣工验收。

6.2.3 参照《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328-2018 第 9.3.6 条的规定，城市轨道交通站点与公交首末站衔接时，站点出入口与首末站的换乘距离不宜大于 100m；与公交停靠站衔接，换乘距离不宜大于 50m，《城市轨道交通线网规划标准》GB/T 50546-2018 第 7.5.4 条的规定，公交站点与城市轨道交通站点出入口的接驳距离不宜大于 50m，并不应超过 150m，《城市轨道交通站点周边地区设施空间规划设计导则》第 5.4.1.1 条的规定，距离城市轨道交通站点出入口不宜大于 50m，困难条件下不应大于 100m，并参考北京、广州、青岛、郑州等地方相关技术规范，要求控制公交与轨道交通接驳换乘距离不超过 50m，为实现公交与轨道交通零距离换乘，无缝衔接的目标，同时公交停靠站设置还要考虑《城市道路交叉口设计规程》CJJ 152-2010 相关规定，符合城市公交网络的站点规划设置原则及设计标准，考虑地面公交站点设置的区域交通需求，因此在轨道站点周边公交停靠站应尽可能靠近站点出入口布置，与轨道交通换乘距离不应大于 150m，宜小于 50m。

6.2.4 公交停靠站的有效站位与高峰小时的上下车客流量、换乘比例、停靠站每小时最大乘客量、每个乘客上下车时间等参数有关，公交停靠站需求规模预测按照单个站位高峰小时最大客流量、高峰小时公交站上下车客流量等综合计算得出。

6.2.7 城市轨道交通站点与公交停靠站在同一地点时，两者名称宜保持一致；两者名称不能保持一致时，应在公交站牌、公交线路图上标注对应的城市轨道交通站点名称。

6.3 公交首末站

6.3.1 在城市轨道交通线路的枢纽站和端头站，结合周边用地开发的

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

情况和公交线路布设条件，设置公交首末站。

6.3.2 参照《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328-2018 第 9.1.2 条的规定，城市公共交通不同方式、不同线路之间的换乘距离不宜大于 200m，换乘时间宜控制在 10 分钟以内，第 9.3.6 条的规定，城市轨道交通站点与公交首末站衔接时，站点出入口与首末站的换乘距离不宜大于 100m，《城市轨道交通站点周边地区设施空间规划设计导则》第 5.4.2.1 条的规定，距离城市轨道交通站点出入口不应大于 150m，第 6.5.2 条的规定，公交换乘场站与轨道站点出入口的步行距离宜控制在 150m 以内，《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》CJJ/T 15-2011 第 2.1.2 条的规定，长途客运站、火车站、客运码头主要出入口 100m 范围内应设置首末站，同时参考北京、广州、郑州等地方目前正在执行的有关标准和规范，要求控制公交首末站与轨道交通站点接驳换乘距离不宜超过 150m，综合考虑确定公交首末站行人出入口至站点出入口换乘距离宜小于 150m。

6.3.3 根据国家、省级出台的一系列政策文件，支持建设综合交通枢纽，推动土地集约高效利用，鼓励公交场站、轨道交通场站构建高效便捷的立体交通体系，以解决站城分离、换乘不便、用地浪费等难题，打造交通场站综合体，通过内部交通核、立体步行系统、建筑预留接口等互相衔接，实现无缝衔接，一体化换乘。

6.3.4 通过在公交首末站周边设置公共自行车或共享单车停靠点，有效衔接轨道交通站点出入口与首末站之间的出行，提高端头站二次接驳换乘便捷性。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

7 出租车接驳设施

7.1 一般规定

出租车作为公共交通的子系统补充和辅助，满足不同层次需求，体现了公交多层次服务的特点，应在交通接驳设施规划研究中加以考虑。出租车接驳设施设置时应综合考虑使用需求、交通环境、用地条件、设施服务水平等实际情况。

7.2 出租车停靠站

7.2.1 本条研究提出在接驳规划前期研究和设计阶段将轨道站点与接驳设施同步规划、设计、建成、运营，及时响应换乘需求、预留换乘空间、控制规划站点出入口位置，同时，道路规划重视接驳换乘条件。站点周围道路规划设计应预留出租车停靠站的位置，出租车停靠站与道路恢复同步建成。

7.2.2 出租车候客区的设置应在考虑符合道路交通法规、不影响公交停靠站的使用、不影响道路交通流及其他方式的衔接换乘等条件基础上，尽可能靠近站点出入口布设。参照《城市轨道沿线地区规划设计导则》第 6.5.2 条的规定，出租汽车上下客区与站点出入口步行距离宜控制在 150m 以内，第 7.3.9.5 条规定，出租汽车与小汽车停靠站点可合设，并应与公交停靠站分开设置，宜设置在距公交停靠站不少于 50m 处；参考深圳、上海已出台出租车场站设置规范要求，并根据北京、成都、郑州等城市相关经验得出，出租车停靠站距离轨道交通站点出入口换乘距离不宜超过 150m。

7.2.3 出租车停靠站的站位数量与轨道交通站点出租车高峰小时需

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

求量、出租车平均载客量、出租车进站的平均间隔时间等参数有关，城市轨道交通站点周边出租车停靠站的有效站位数量通过上述参数综合计算得出。

7.3 出租车场站

7.3.1、7.3.2 轨道交通线路城市外围区端头站和大型枢纽换乘站客流量大、站点吸引范围大，是区域重要交通集散点，交通接驳方式需求多元化，因此本条提出在此类站点周边设置出租车场站，满足出租车接驳换乘需求。城市外围区端头站出租车场站可结合轨道交通车辆段或停车场的综合开发合并设置，实现土地集约化利用。

7.3.3 根据交通组织“人车分离、快慢分离”的原则，出租车场站车辆和行人出入口宜分开设置，减少混合运行和互相干扰，为实现出租车场站与轨道交通站点出入口的无缝换乘，应设置步行道衔接站点集散广场，其宽度满足步行交通设施相适应。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

8 小汽车接驳设施

8.1 一般规定

小汽车是城市外围区站点重要衔接方式，城市外围区站点吸引范围大，周边公共交通覆盖率低，小汽车作为外围区域重要接驳方式，应结合区域差别化需求管理政策，建立小汽车临时接送临时停靠点和小汽车驻车换乘停车场系统，实现城市中心区和外围区小汽车接驳换乘。

8.2 小汽车临时接送停靠点

8.2.1、8.2.3、8.2.4 为了提高从城市外围到达市中心的便利性，临时接送换乘模式成为提高交通效率的一种有效方式。当网络预约出租汽车停靠点和小汽车停靠点与轨道交通之间的换乘距离较短时，会吸引更多的乘客选择换乘轨道交通；相反，当换乘距离较长时，换乘乘客人数会不断下降，处于临时接送换乘的可忍受距离和时间的快速降低区间，此时这种模式已不具备优势。主要是对小汽车临时接送停靠点设置位置、设置形式等内容进行规定，提高小汽车临时接驳换乘的安全性和便捷性。

8.2.5 在构建多样化服务体系方面，随着网络预约出租汽车的逐渐兴起，在城市轨道交通接驳换乘中比例逐渐增大，是小汽车临时接送换乘重要组成部分，因此本条文明确网络预约出租汽车与小汽车临时接送停靠点合并设置，规范网络预约出租汽车的停车管理，提高站点周边交通秩序。

8.3 小汽车驻车换乘停车场

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

8.3.1 本条规定了小汽车停车设施的设置原则，小汽车驻车换乘停车场是指为了鼓励公众使用公共交通工具出行，引导个体交通使用者换乘公共交通而设置的停车场，当外围端头站设置小汽车驻车换乘停车场用地条件受限制时，可采用立体化方式布设。

8.3.2 本条参照《城市停车规划规范》GB/T 51149-2016 第 5.2.9 条的规定，城市公共停车场宜布置在客流集中的商业区、办公区、医院、体育场馆、旅游风景区及停车供需矛盾突出的居住区，其服务半径不应大于 300m，《城市轨道沿线地区规划设计导则》第 6.5.2.（5）条的规定，小汽车停车场与轨道站点出入口的步行距离宜控制在 200m 以内，同时调研上海、成都、南京等地接驳技术要求中对小汽车驻车换乘停车场与轨道交通站点出入口步行换乘距离均不超过 300m，根据轨道站点步行吸引范围半径不宜超过 300m~500m，轨道交通站点与各类交通设施之间换乘步行时间，以不超过 5 分钟为宜，综合考虑提出小汽车驻车换乘停车场与轨道交通站点换乘步行距离不宜超过 300m，宜小于 200m。

8.3.3 小汽车驻车换乘停车场规模与站点全日客流量、停车场车位周转率、停车场利用率、停车比例、每辆车载客人数等参数有关，停车场需求规模应根据各参数综合计算预测得出。

8.3.4 本条明确小汽车驻车换乘停车场宜与轨道交通场站综合开发项项目合并设置，集约化土地利用，提升轨道交通场站土地价值，同时设置步行换乘通道无缝衔接停车场和站点出入口。

8.3.5 通过在小汽车驻车换乘停车场周边设置公共自行车或共享单车停靠点，构建二次接驳换乘，提升轨道交通站点出入口与小汽车驻车换乘停车场之间的无缝衔接，提高端头站接驳换乘便捷性。

8.3.8 本条文主要参照《车库建筑设计规范》JGJ100-2015 中第 4.3.3 条和 4.3.4 条的规定。

河南省住房和城乡建设厅征求意见稿 公开浏览专用

8.3.9 本条文参考《城市停车规划规范》GB/T 51149-2016 第 5.2.3 条的规定，停车场应结合电动车辆发展需求、停车场规模及用地条件，预留充电设施建设条件，具备充电条件的停车位数量不宜小于停车位总数的 10%、《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328-2018 第 13.1.4 条的规定，机动车停车场应规划电动汽车充电设施。公共建筑配建停车场、公共停车场应设置不少于总停车位 10%的充电停车位，《河南省加快电动汽车充电基础设施建设的若干政策》中规定，新建大型公共建筑停车场、社会公共停车场、公共文化娱乐场所停车场建设充电设施的车位比例不低于 15%，并将其纳入整体工程验收范畴。本标准起草调研了郑州市、洛阳市、许昌市等城市城市规划管理技术规定提出的电动车停车位数量占停车场停车位总数的比值情况，综合考虑我省城市经济社会发展的差异性，因地制宜提出小汽车驻车换乘停车场宜设置或预留充电车位，可根据电动汽车发展采取近远期相结合的建设模式。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

9 接驳导向标识

9.1 一般规定

本章节主要对接驳导向标识的设置原则、要求、内容进行规定。具体包括站内、站外接驳导向标识设置位置、设置内容、设置形式等内容。

导向标识系统是以标识系统化设计为导向，利用文字、符号和标志牌等元素形成特定的视觉展示，帮助使用者快速获取信息，顺利到达目的地或者通过某个空间。接驳导向标识是轨道交通接驳设施重要组成部分，合理、完善的客流导向标识系统能够为乘客进出站和换乘提供便利，提高乘客换乘效率、提升轨道交通运行效益。

9.2 站内接驳导向标识

9.2.1 车站内的接驳导向标识应采用统一标准和规格并应符合现行的国家标准轨道交通公共标识中所涉及的图形符号应符合 GB/T 10001.1、GB/T 10001.2、GB/T 10001.3、GB/T 16900、GB/T 16903.1 和 GB/T 16903.2 的有关规定。具体规格和尺寸应与轨道交通工程设计标准中导向标识设计保持一致。

9.2.2 在车站出入口和付费区位置地图宜为三维街区图，街区应按照地图上的位置正确标注主干道和次干道、标识性建筑物、旅游景点和公园名称，还应标注出租车上下站位置、公共交通线路、公交车站名、站点位置、周边交通接驳相关的重要内容等信息。信息图可采用平面图或立体图的表达方式。

9.2.3 导向标识系统应考虑残疾人和其他有行动障碍者的特殊需求。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用

应在站点出入口设置含有出口信息的盲文导向牌，导向牌的位置、高度、形式、内容应方便视觉障碍者使用。

9.3 站外接驳导向标识

9.3.1 根据城市轨道交通站点核心区、影响区的范围以及乘客步行接驳最大距离，站外接驳导向标识应在轨道功能紧密关联的地区设置。

9.3.3 为提高城市轨道交通站点核心区轨道交通的换乘信息服务，宜结合城市轨道交通站点出入口、大型商业设施、公共服务设施、道路交叉口等主要人流吸引点的集散场地设置站外接驳导向标识。

河南省住房和城乡建设厅信息公开浏览专用