

城市规划相关知识之公共交通站点布置城市规划师考试 PDF
转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/536/2021_2022__E5_9F_8E_E5_B8_82_E8_A7_84_E5_c61_536738.htm 公交线路布置原则 1.

公交线路的布置，应以城市公交规划为基础，以便更好地适应公交乘客的交通需要。 2. 路线分布密度要适当，所有城市干道上均应布置公交线路，另外在支路上还应适当布置一些公交线路，使公交覆盖面尽可能大一些，以方便居民乘车出行。

3. 除远郊路线外，公交各路线应有良好搭接，形成闭合线网，以利乘客换乘。 4. 避免在交通条件和道路状况差的街道上布置公交线路，以保证公交车辆的运输效率。 5

. 公交线路应根据居民出行调查资料，按主要人流方向设置。 6. 在高峰时间乘客流量特别大的路段上，除一般公交线路外，宜增设区间运行的公交线路或称公交专线。

公交站点的布置 (一)站台的种类与布置 公交站点主要分两类：一类称终点站(也称端点站)，另一类称中间停靠站。 1. 终点站 终点站是供车辆始发、折返或暂时停放，同时兼作乘客上下的站点，除环形公交线路外，每条公交线路都有两个终点站(端点站)。

终点站在布置时主要应考虑回车(调头)和车辆暂时停放的要求。 终点站的布置形式最好是在路边专辟一块场地(如图71)，这样既利于回车，又便于车辆停放，同时车辆的运行调度、加水、保养小修等工作也可以开展。有些路线终点站位于市区，单独辟一块专用场地有困难，这时可利用车行道回车，但车行道宽度应在20~30m(铰接汽车)或30~40m(无轨电车)。

若道路宽度有限，不能直接回车，亦可利用交叉口回车或绕街坊回车。 2. 中间停靠站 公交运输是一种定时定点

的客|百考试题|运系统，与出租车不同，特点是有规律、可控制。公交线路中间停靠站设置得当与否，将直接影响乘客利用公交的方便程度和公交自身的运输效率。中间停靠站的平面布置形式与道路横断面形式相关。通常有以下三种：1)沿人行道布设(图72)在机动车与非机动车混行的一幅路和两幅路上，多采用这种形式的公交停靠站。为改善乘客的候车条件，应对站点附近人行道进行适当铺砌，设置安全栅栏和防雨、防晒设施。该种站点布置形式，便于乘客上下，但对非机动车行驶干扰较大，同时，由于非机动车需绕行而可能进入机动车道，常给机动车行驶带来一定干扰。为不过分压缩机动车道，往返站点应错开设置。2)沿机、非分隔带布设(图73)在设站处，将分隔带适当铺砌，并设置栅栏和防雨、防晒设施。这种形式站点对于车辆来说，停靠方便，无须驶入非机动车道，机动车与非机动车没有相互干扰。但乘客需穿越非机动车道，此外，公交车辆停靠时占据道路外侧车行道，从而使道路通行能力下降，为此，便产生下面第三种公交站布设形式。3)港湾式停靠站(图74)对于三幅路或四幅路断面形式，机、非分隔带在4.0m以上时，在公交站点处将分隔带辟筑成港湾形式，这样既有利于公交车停靠，又有利于乘客上下车安全，是目前为止最理想的公交车停靠站形式。“港湾式”的做法，亦可用于上述第一、二种停靠站的布置。第一种是压缩人行道；第二种是压缩非机动车道，在站点处将机、非分隔带向非机动车道方向挪移。注意，这种港湾式的做法其前提是人行道足够宽或非机动车道足够宽，保证在压缩以后，行人或非机动车仍能通过。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com