

咸宁市中心城区综合交通体系规划

Comprehensive Transportation System Planning for the Main City of Xianning

首城5088



城市客运系统规划

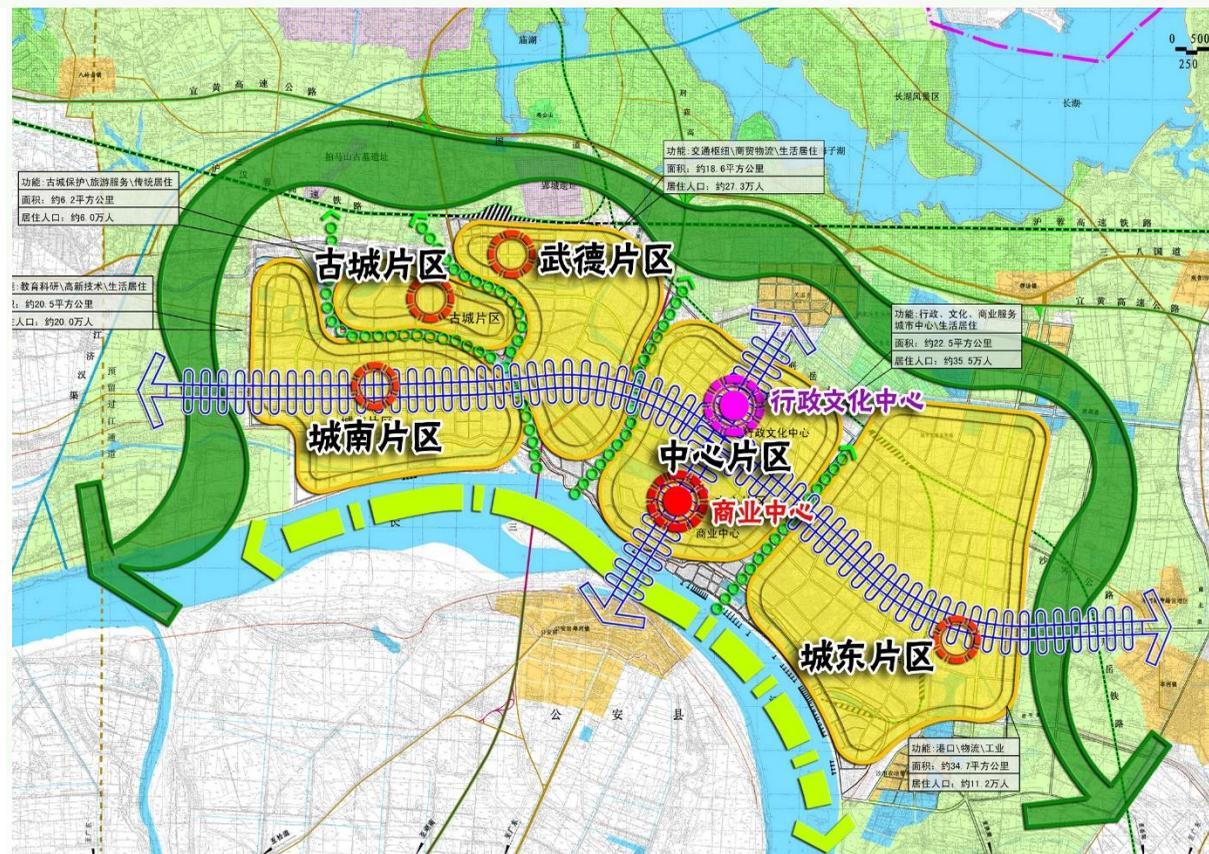
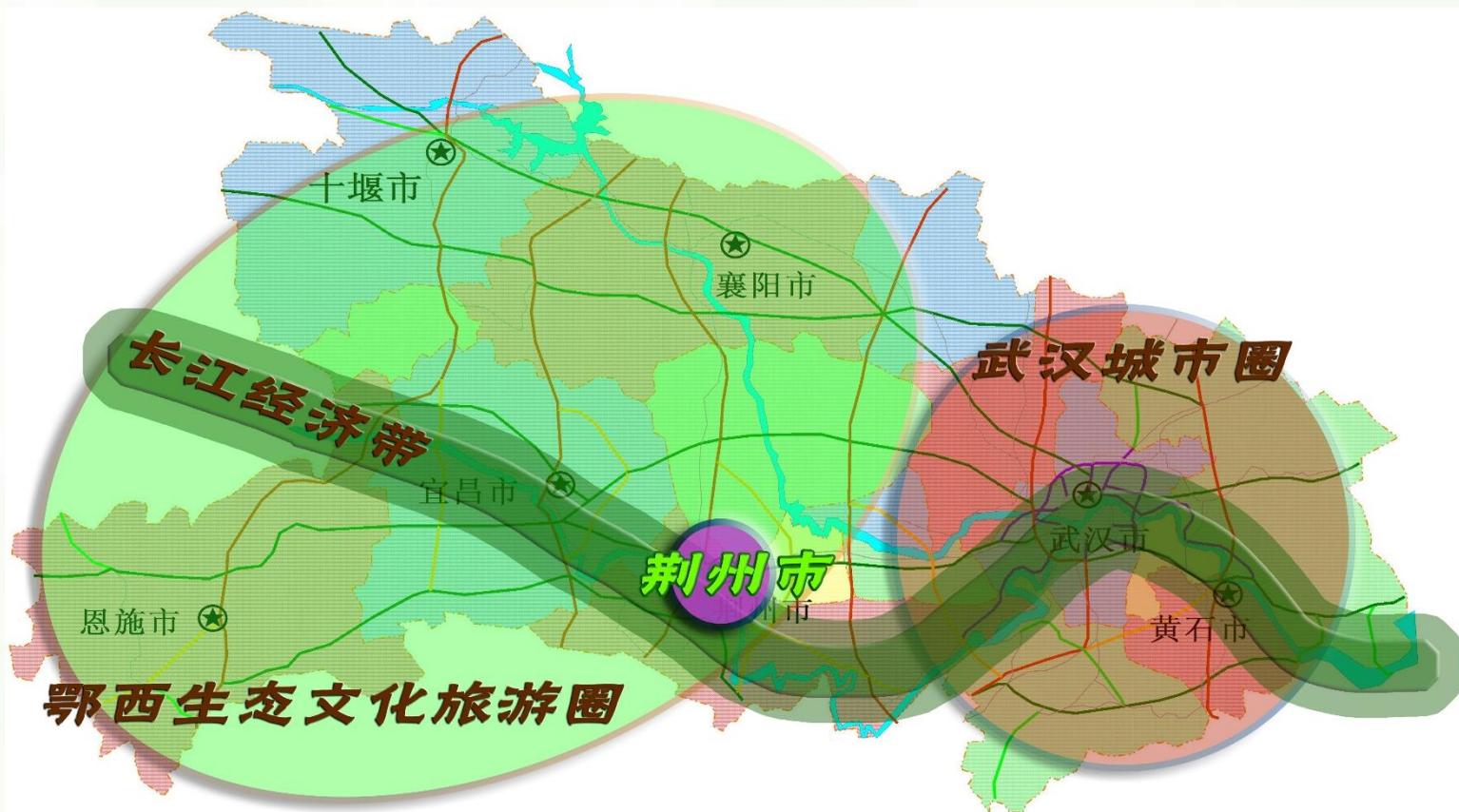
1. 案例分析
2. 规划原则
3. 规划目标
4. 规划方案
5. 客运枢纽规划
6. 场站规划



1. 案例分析

1.1 荆州公交经验借鉴

荆州市地处湖北省中南部，位于江汉平原腹地，处在湖北省“两圈一带”的交接区域，见图2-1-1所示，是国家公布的第一批历史文化名城，鄂中南地区的经济纽带，长江中游枢纽港口城市，国家轻纺工业基地，素有**文化之邦**、**渔米之乡**和**旅游胜地**的称誉。截止2012年，荆州中心城区面积66.4平方公里，人口90.42万人。



1. 案例分析

1.1 荆州公交经验借鉴

根据《荆州市城市公共交通规划（2013-2020）》，荆州市公交客运体系由**“中运量快速公交+常规公交”**构成，近期规划BRT线路7条，总长约86.4km。其中主线2条，总长约26.8km，设置BRT专用车站31对；支线5条，总长约59.6km。线网以客流为导向，并适当引导需求，初步构建了**以东西向为主体，南北向连通的BRT骨架**。



BRT主线站点规划情况



BRT线网近期规划示意图

1. 案例分析

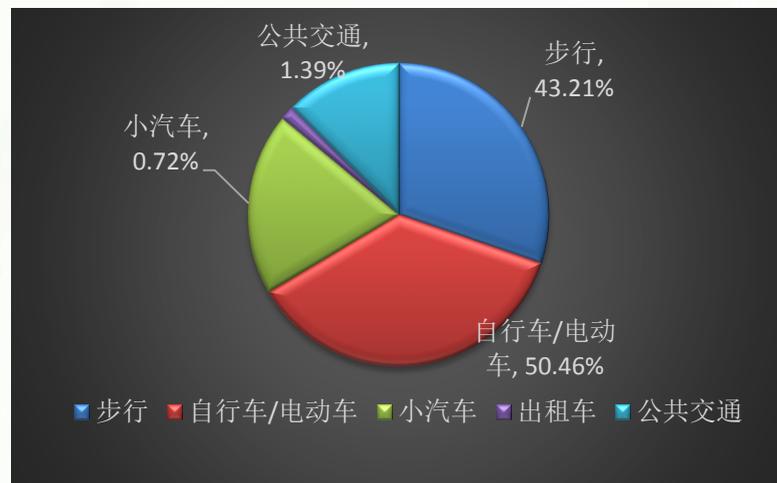
1.2 孝感公交体制改革之路

根据**2004年**孝感市居民出行调查，**公交出行比例为1.39%**。为规范公交运营秩序，构建绿色交通体系，提升公交服务水平，孝感自**2012年**启动**公交体制改革**，至**2017年7月31日**，孝感公交经营**体制改革**工作**全面完成**。

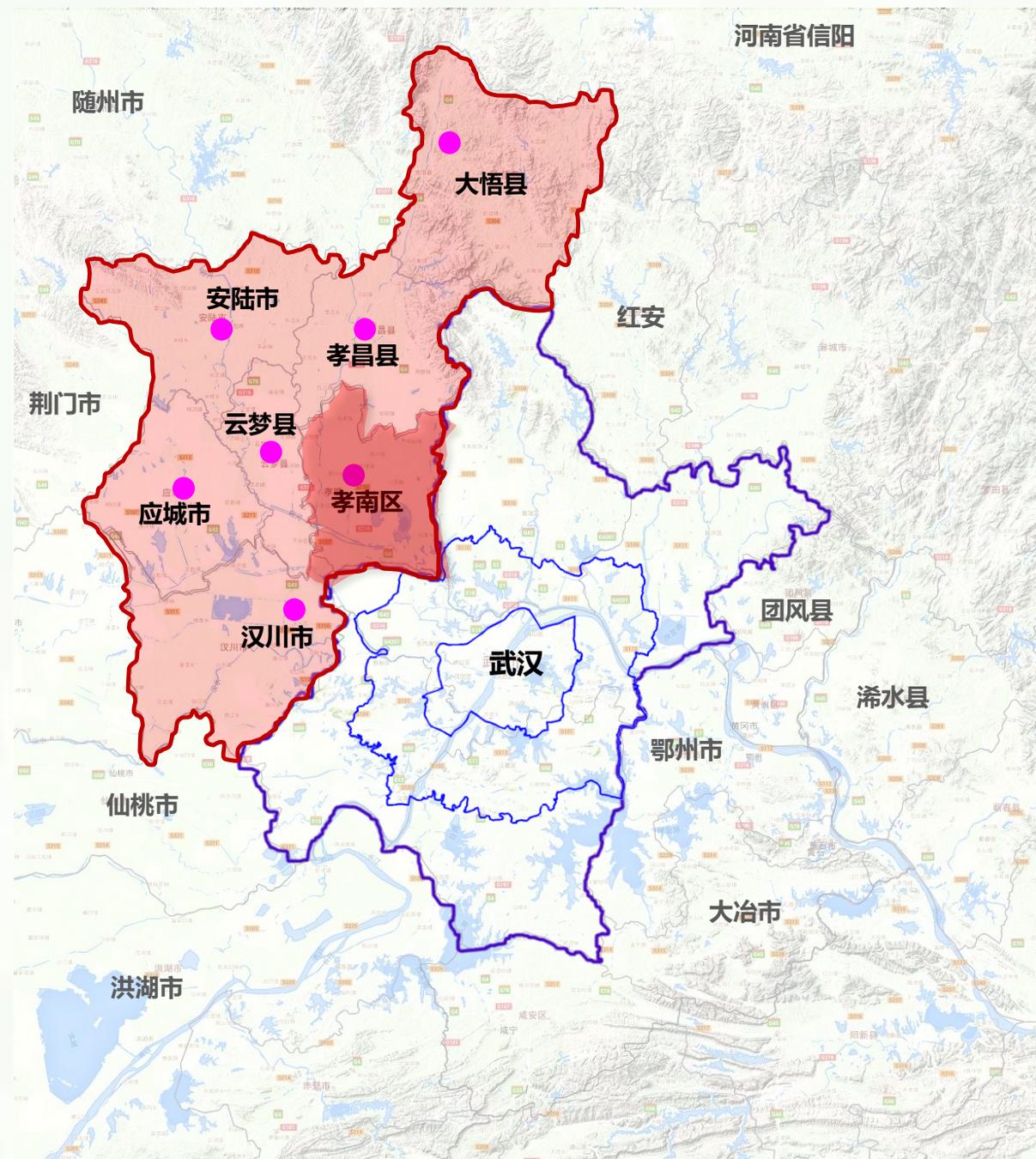
孝感公交体制改革成效：城区公交线路增加8条，增幅88.8%；连通了东山头、临空区、祝站、肖港等7个建制乡镇，公交城乡一体化率84.6%；营运里程突破300公里，增加了2倍；营运车辆新增149辆，增幅58.7%，运载容量扩大1.2倍。公交公营后服务质量提升，**投诉率下降80%**。根据**2017年**居民出行调查结果，孝感市**公交出行比例提升至12.5%**，改革成效显著。



2017年孝感居民出行比例



2004年孝感居民出行比例



1. 案例分析

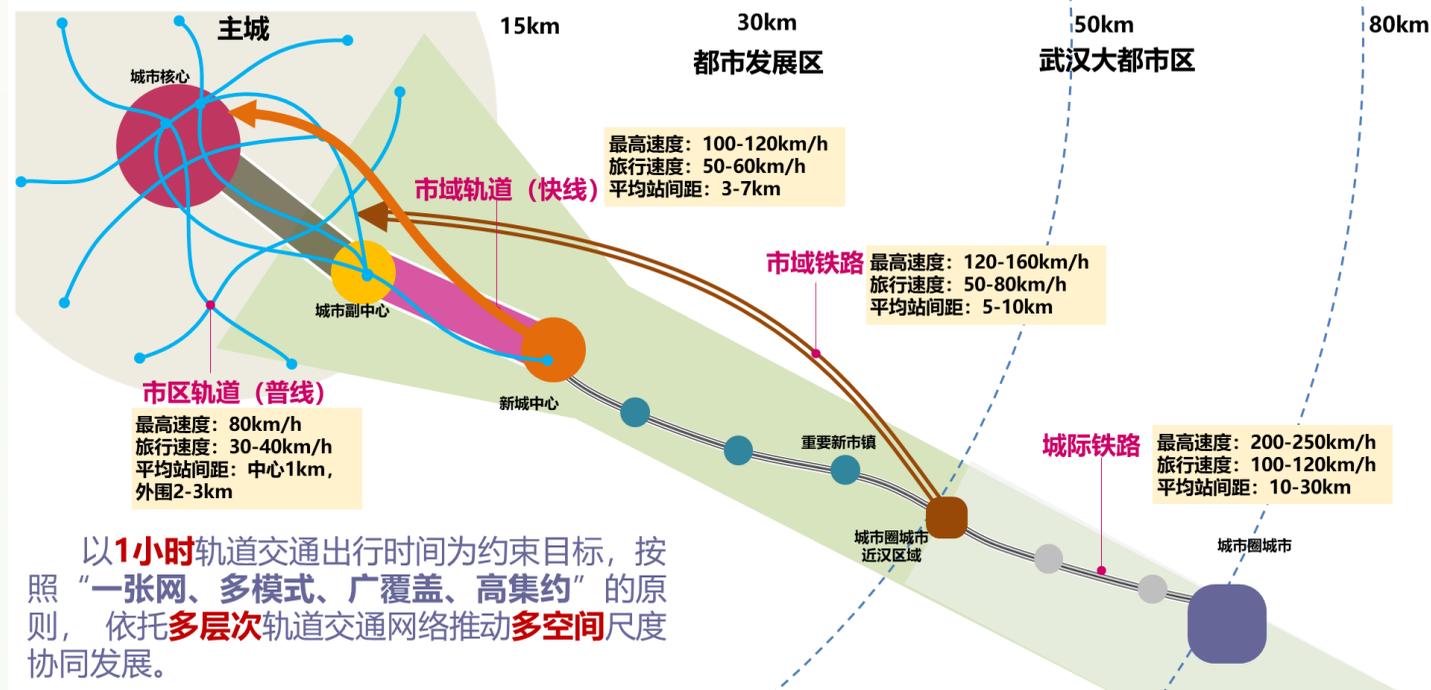
1.3 武汉城市圈大运量对接形势

借助武汉市正编制新一轮2035城市总体规划契机，武汉周边

鄂州、仙桃、汉川、孝感、洪湖等城市结合区位条

件和城市发展趋势，**已积极展开与武汉衔接的大运**

量轨道线网规划。



武汉城市圈范围内谋划大运量轨道线网的城市一览表

城市	衔接线路名称	制式	设计时速 (km/h)	站点数 (座)	线路长度 (km)	备注
鄂州市	轨道11号线葛店段	地铁 (市域快线)	100	1	3.7	已纳入武汉市轨道交通第四期建设规划
仙桃市	武仙城际	城际铁路	200	5	16.4	近期建成武仙城际铁路，远期预留至武汉的市域铁路
汉川市	汉川市域铁路 (经走马岭) +汉川市域铁路 (经蔡甸)	市域铁路	120-160	18	71.8	拟纳入武汉市大都市区轨道线网规划方案，目前已编制区域轨道线网衔接规划
孝感城区	武孝市域铁路	市域铁路	120-160	--	29.2	正编制综合交通规划，进行专题研究
	轨道20号线支线	地铁 (市域快线)	100-140	1	8.5	正编制综合交通规划，进行专题研究
洪湖市	汉洪市域铁路	市域铁路	120-160	8	86.8	拟纳入武汉市大都市区轨道线网规划方案，目前已编制区域轨道线网衔接规划

2. 规划原则



3. 规划目标

目标一：“明确” **公交优先**”，以**公交运营模式的转型**促进公交优先的落实

- 城市公共交通是城市基础设施的重要组成部分，是**社会公益性事业**，其核心是以方便市民出行为根本，坚持公众利益优先，因此**由政府主导**的公共交通**才能更快、更好的推动其发展**；
- 公交运营模式制约着**财政补贴、公交资源整合、线网统筹、行业监管**等多方面，因此对公交优先措施的落实起着至关重要的作用。
- 优先发展公共交通，是**缓解城市交通拥堵**、转变交通发展方式、提升人民生活品质，实现城市健康宜居发展目标的战略选择；



**公交优先：
解决城市交通难题的必由之路**

3. 规划目标

目标二：完善咸宁**多级城市客运体系**

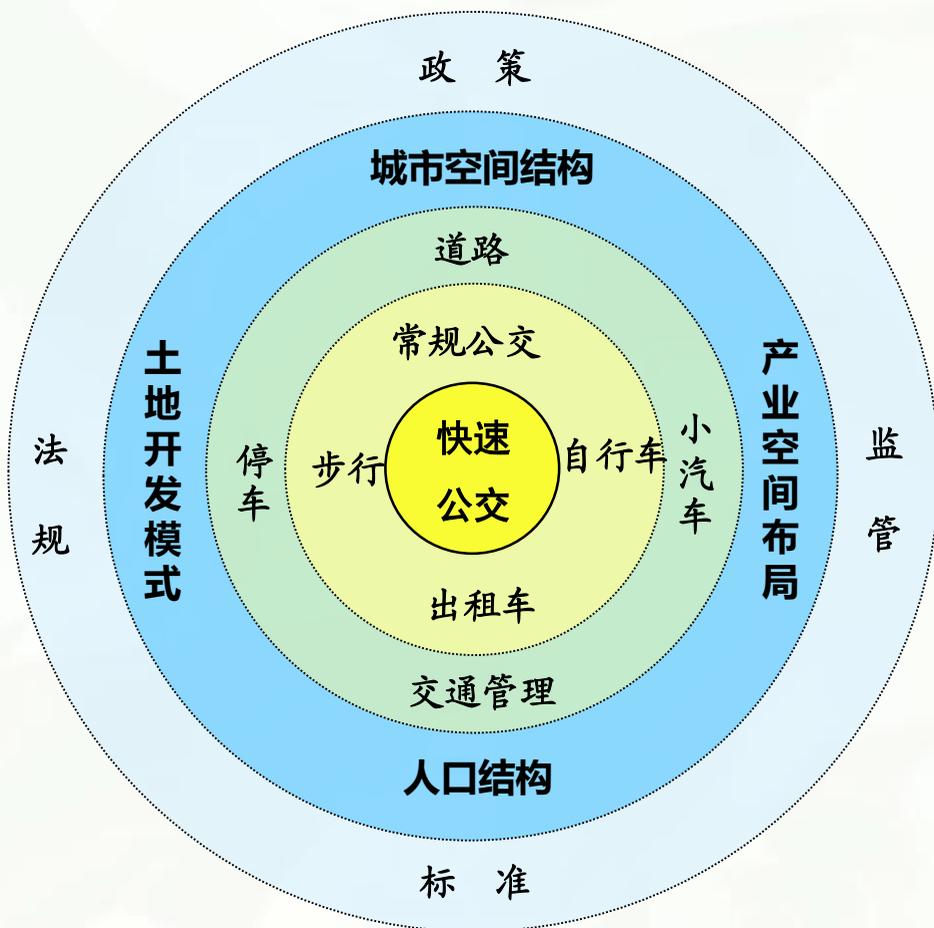


3. 规划目标

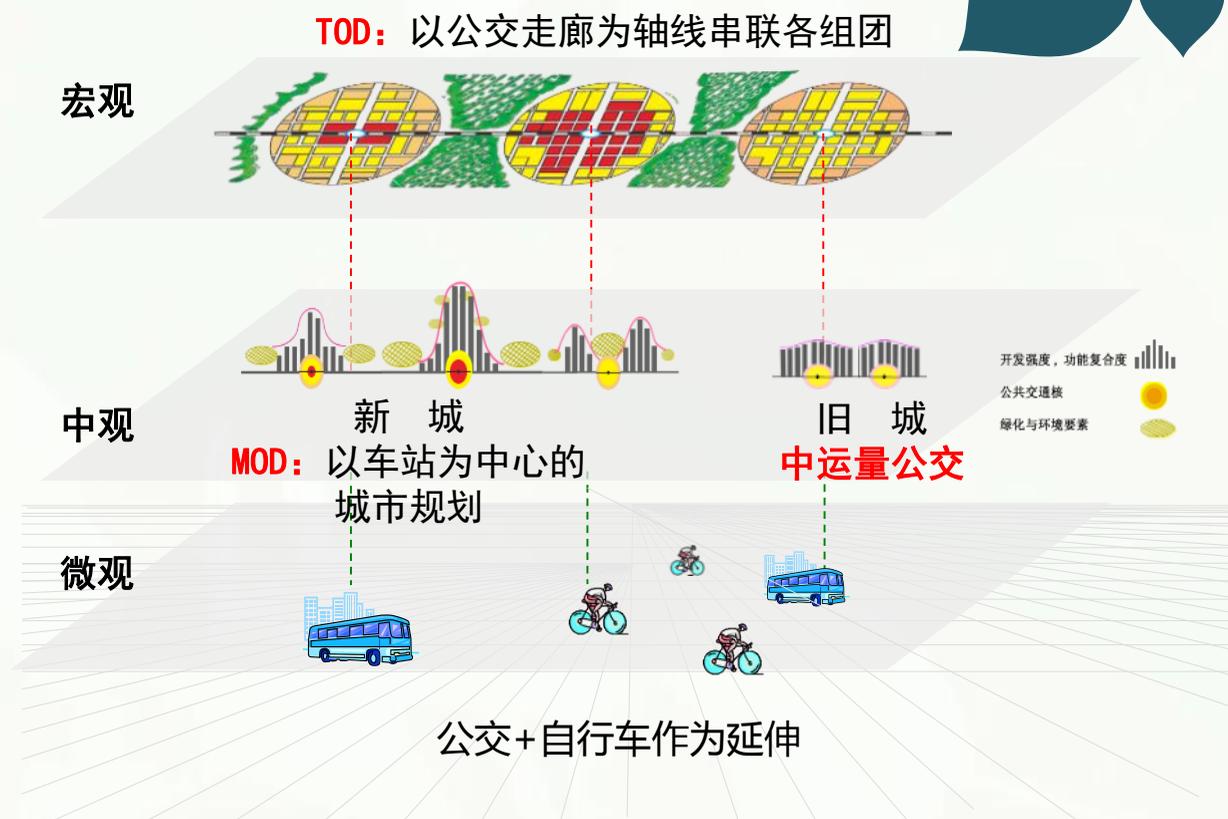
目标三：将**咸宁**打造为武汉城市圈**绿色交通典范**

公共交通

绿色交通



以复合快速交通走廊为核心骨架，构建层次清晰、功能明确、衔接高效的公交系统。



建设富有城市特色的慢行交通系统，引导居民“慢行+公交”合理出行。

3. 规划目标

以**低碳、高效、便捷**为目标，**提升公共交通服务效率和服务质量，改善市民出行环境，为市民提供满意的公共交通。**



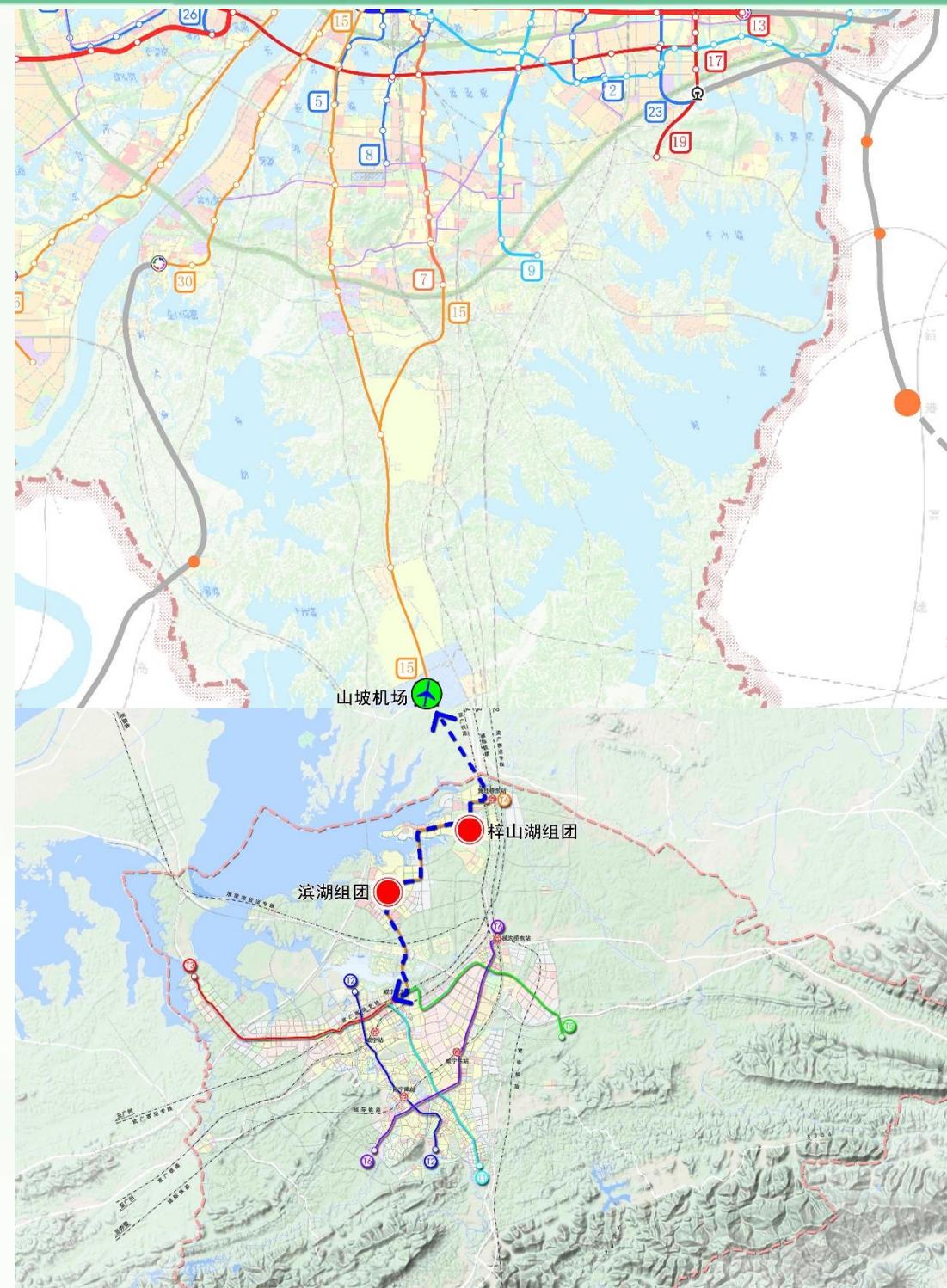
主要规划指标表

目标	战略指标	2025年	2035年
低碳	公共交通出行占比 (步行除外)	≥15%	≥20%
	中运量快速公交 占公交出行比例	≥20%	≥60%
	绿色公共交通工具比例	100%	100%
高效	中心城区公交出行时间	≤20分钟	
	骨干路公交路权优先设置率	30%	50%
	骨干路公交港湾站设置率	80%	100%
	公交专用路权长度占干道比例	30%	42%
便捷	线网密度(公里/平方公里)	3.5	4
	城区300米覆盖率	≥50%	≥80%
	城区500米覆盖率	≥80%	≥100%

4. 规划方案

4.1 大运量谋划

咸宁市积极**融入武汉大都市区**的轨道交通规划，**建议咸宁政府提前向湖北省政府申请，促进轨道对接方案的落实，从而实现显示与武汉市各级轨道线网衔接。**



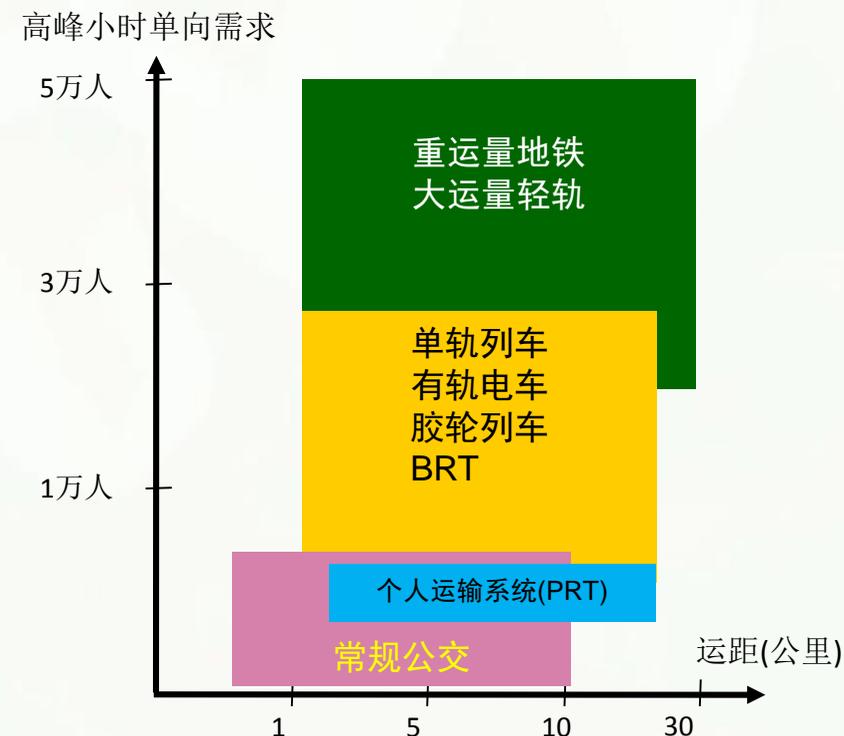
融入武汉轨道交通线网概念图

4. 规划方案

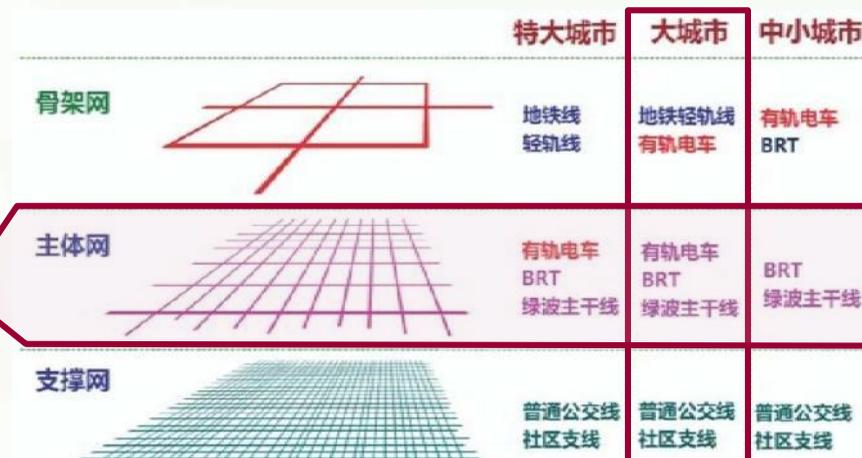
4.2 中运量规划

(1) 适应性分析

- 咸宁城市规模不够单独建设快速轨道网条件，中运量可以担当骨架的功能；
- 规划的组团式空间结构有利于利用中运量快速公交构建客流走廊，担当城市中长距离机动化出行功能；
- **中运量**可以采用定制方式，结合城市特色，**塑造城市名片，提升形象。**



类型	模式	单向运能 (万人/小时)	平均运营时速
大运量公交	市域快轨	3.5-5.0	60公里
	市区快速轨道	3.5-5.0	30公里
中运量公交	BRT、有轨电车等	0.5-1.5	20公里
常规公交	常规公交	0.3-0.8	15公里



4. 规划方案

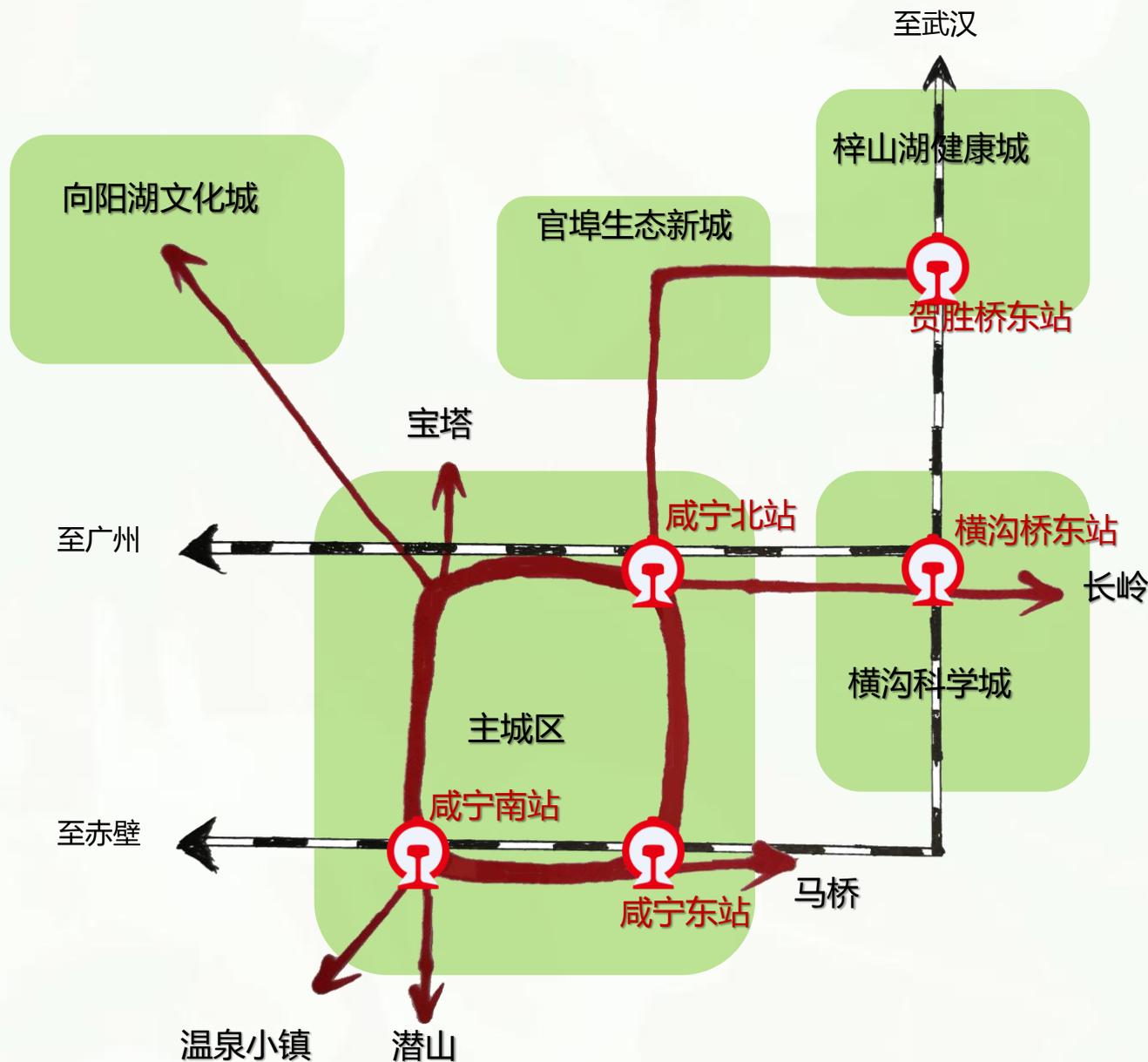
4.2 中运量规划

(2) 规划结构

有轨电车的功能定位是作为城市大运量轨道交通的补充、接驳和延伸，不占据主要的客运交通走廊：

环线：由咸宁北站、咸宁东站、咸宁南站作为核心区外围区域环状和切向连接线；

射线：将**向阳湖组团、贺胜组团、横沟组团**与**主城区**进行交通衔接。



4. 规划方案

4.2 中运量规划

(3) 线网规模

合理的线网规模，决定着合理的供给水平，本次规划采用**交通需求法**进行中运量线网规模的匡算。

交通需求法计算的依据为，由规划人口得到交通出行总量，按照预测的交通出行方式分担率得到中运量的出行总量，再由中运量的相关指标计算得到规划线网规模。



中运量线网规模匡算表

序号	计算指标	指标值
1	2035年规划人口(万人)	120
2	全日出行总量(万人次/日)	312
3	公交方式出行量(万人次/日)	62.4
4	中运量公交出行量(万人次/日)	37.44
5	换乘系数	1.1-1.2
6	中运量公交线网全日客运量(万人次/日)	44.9
7	线网负荷强度(万人次/km*日)	0.45-0.9
8	中运量公交线网合理规模(km)	49.9-89.8

由此确定，2035年咸宁市合理**中运量规模为49.9——99.8km。**

4. 规划方案

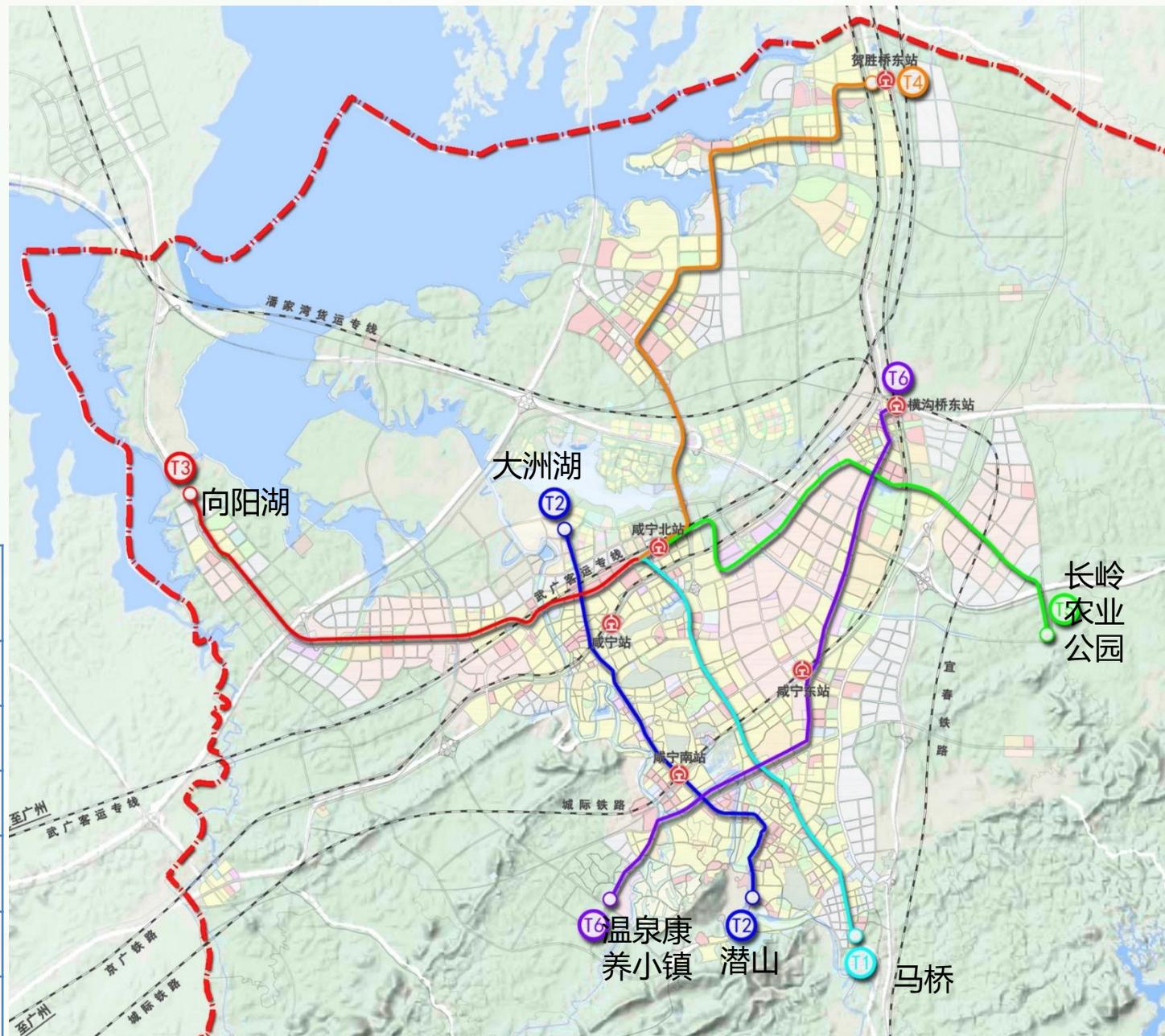
4.2 中运量规划

(4) 线网方案

综合考虑对新一轮总规确立的城市空间结构的支撑，规划构建**“2横4纵”的中运量公交网络**，线网总长**96.3公里**。具体的线路建设形式可结合施工条件及发展需求进行拟定，选择科学合理的建设形式，提高市域骨架公交网的运营效率。

中运量线网规划情况表

编号	起点	终点	长度 (km)	承担功能
T1	咸宁北站	马桥	12.9	承担咸宁主城、马桥之间南北向联系
T2	大洲湖	潜山	13.1	承担温泉谷度假区、咸宁主城、宝塔之间的联系
T3	向阳湖	咸宁北站	15.7	承担向阳湖、咸宁主城之间东西向联系
T4	贺胜桥东站	咸宁北站	20.5	连接贺胜组团、梓山湖组团、滨湖组团、咸宁主城等多个核心区
T5	长岭农业公园	咸宁北站	16.3	承担长岭、横沟桥、咸宁主城之间东西向联系
T6	横沟桥东站	温泉康养小镇	17.8	承担白鹤、咸宁主城、横沟桥之间南北向联系



咸宁市规划区中运量公交线路规划方案

4. 规划方案

4.2 中运量规划

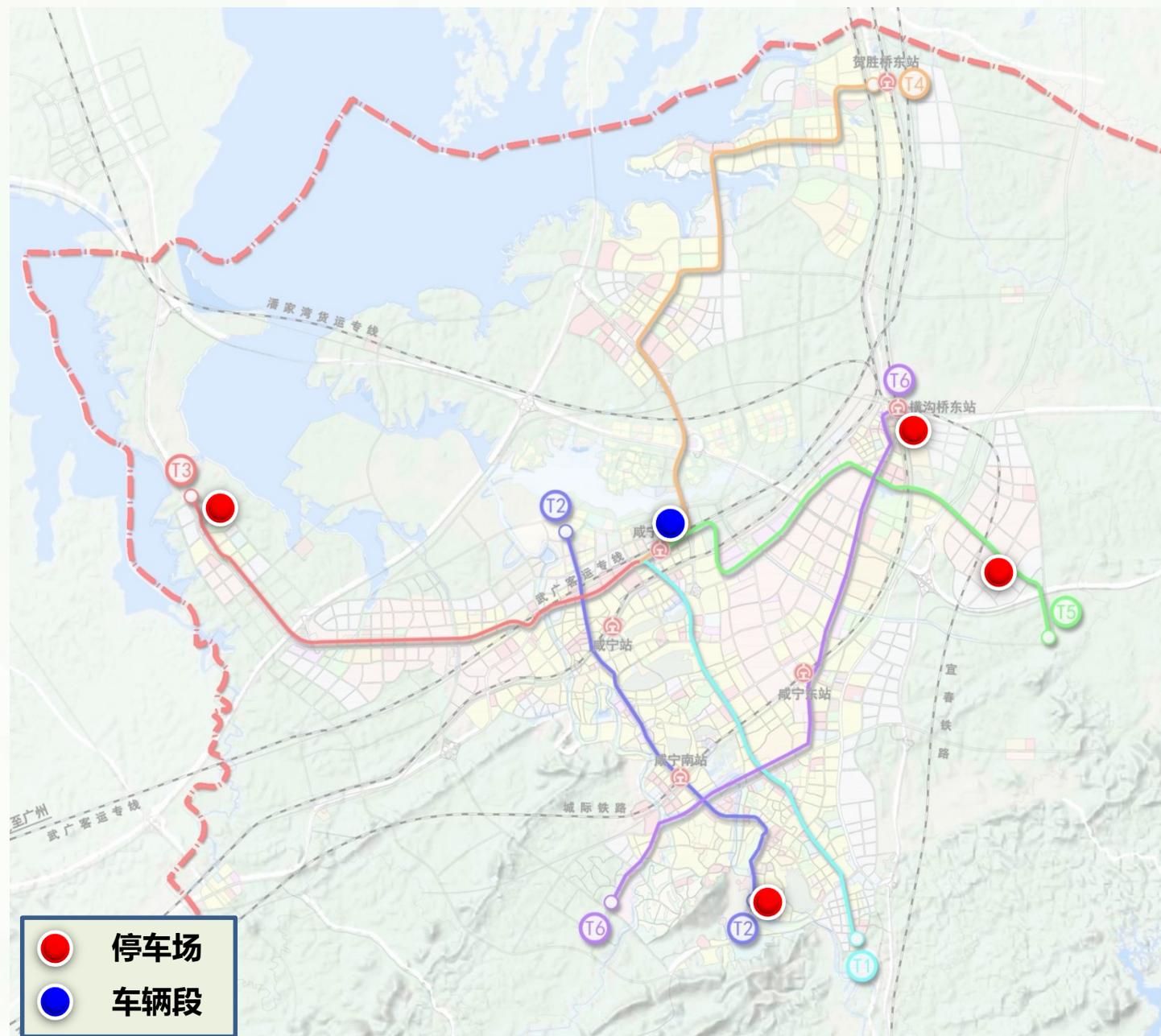
(5) 场站规划

根据线网规模，若选择有轨电车，则需**有轨电车车辆预计为120辆**，**场站**规模共计**27.6~33.6万方**，其中停车场面积9.6~12万方，车辆段面积18~21.6万方。因场站占地面积较大，建议采用复合开发的形式控制。

若选用BRT，则需**BRT车辆共计150辆**，**场站**规模共计**3.9万方~4.2万方**。

中运量线网规划情况表

中运量模式	场站面积 (万平方米)
有轨电车	27.6~33.6
BRT	3.9~4.2



咸宁市规划区中运量公交场站规划方案

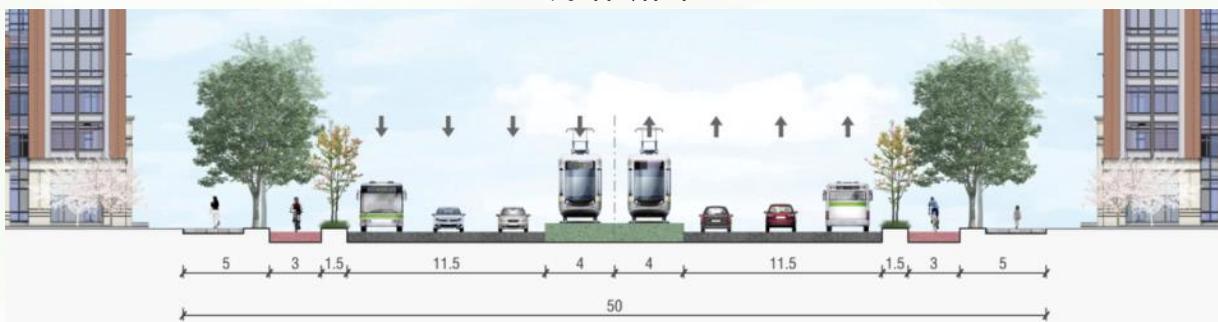
4. 规划方案

4.2 中运量规划

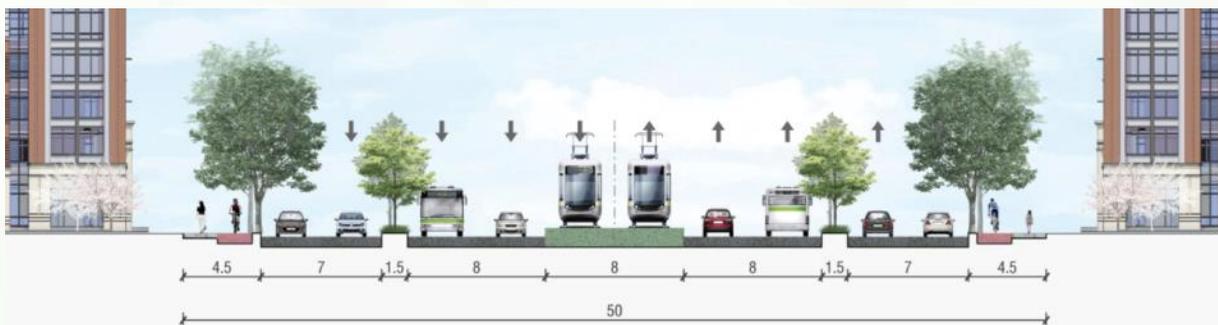
(6) 断面方案

考虑有轨电车断面要求、建设难度、运营管理等因素，建议有轨电车线网布置于干道路中。

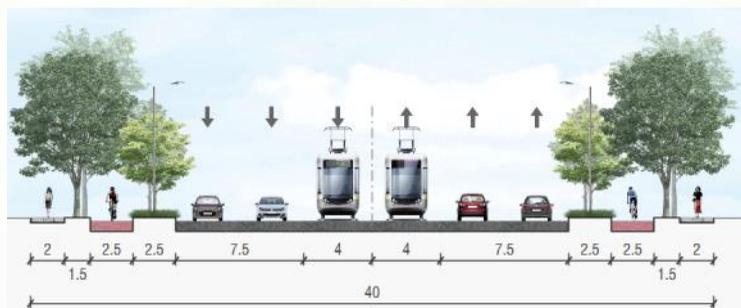
线路断面



50m红线标准断面1

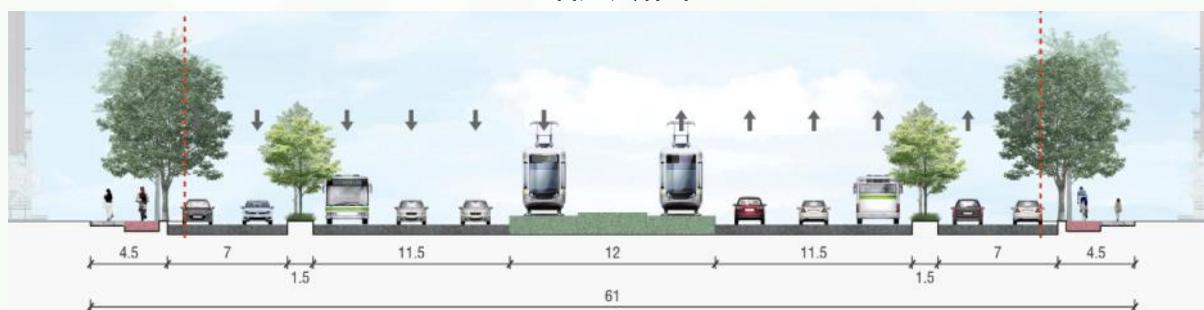


50m红线标准断面2

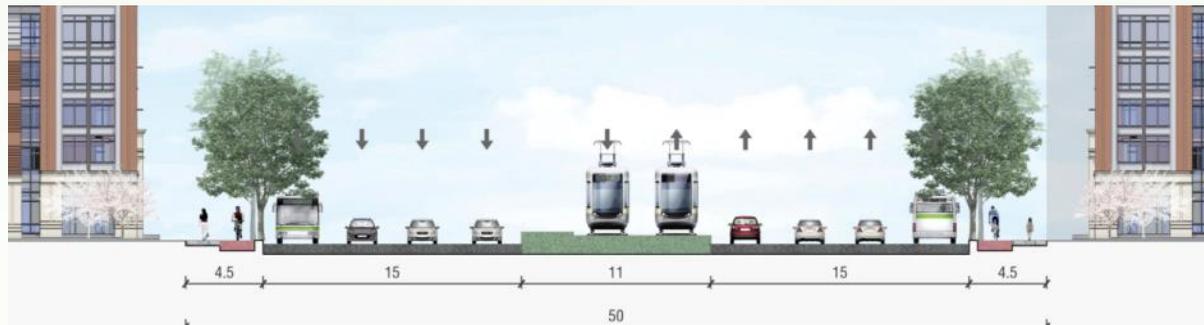


40m红线标准断面

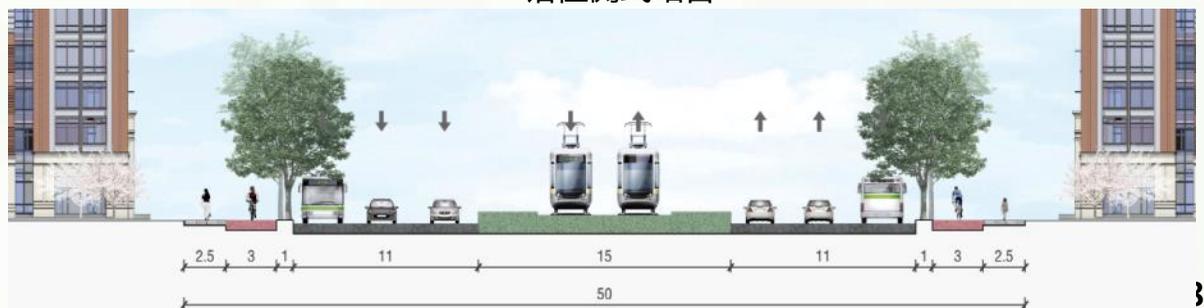
站点断面



岛式站台



错位侧式站台



错位侧式站台

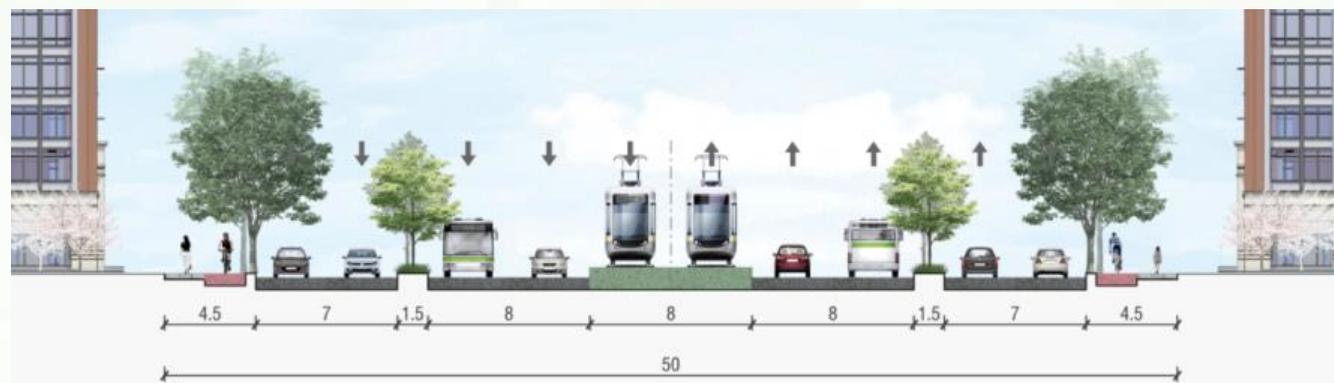
4. 规划方案

4.2 中运量规划

(6) 断面方案

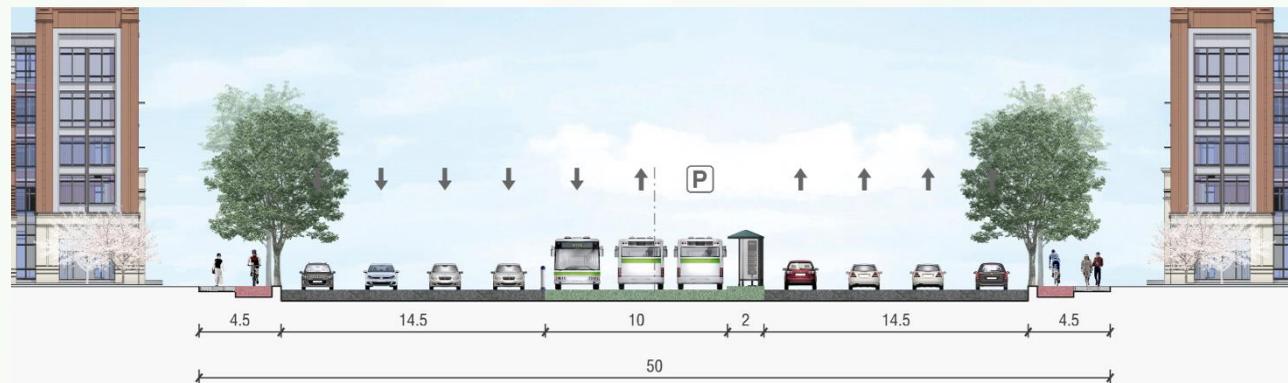
考虑BRT断面要求、建设难度、运营管理等因素，建议BRT同样沿路中布置。

线路断面

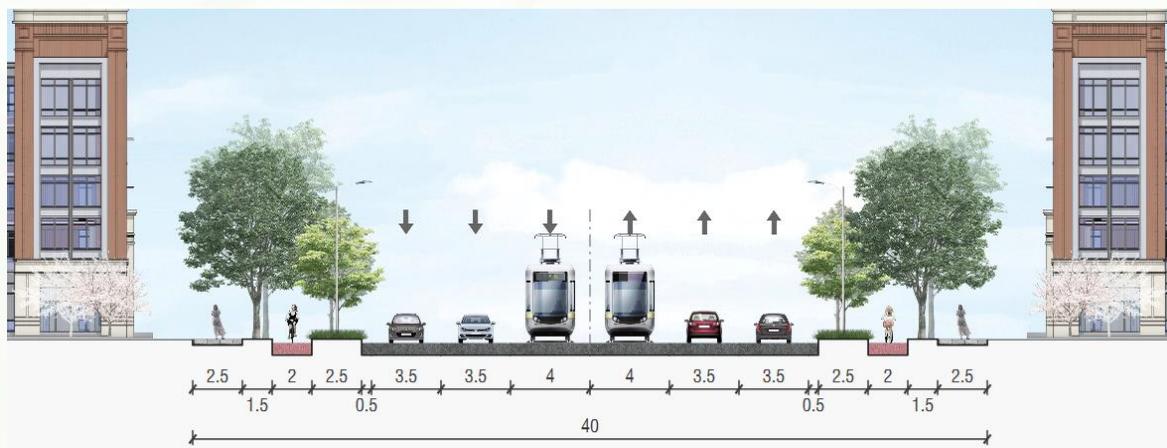


50m红线标准断面

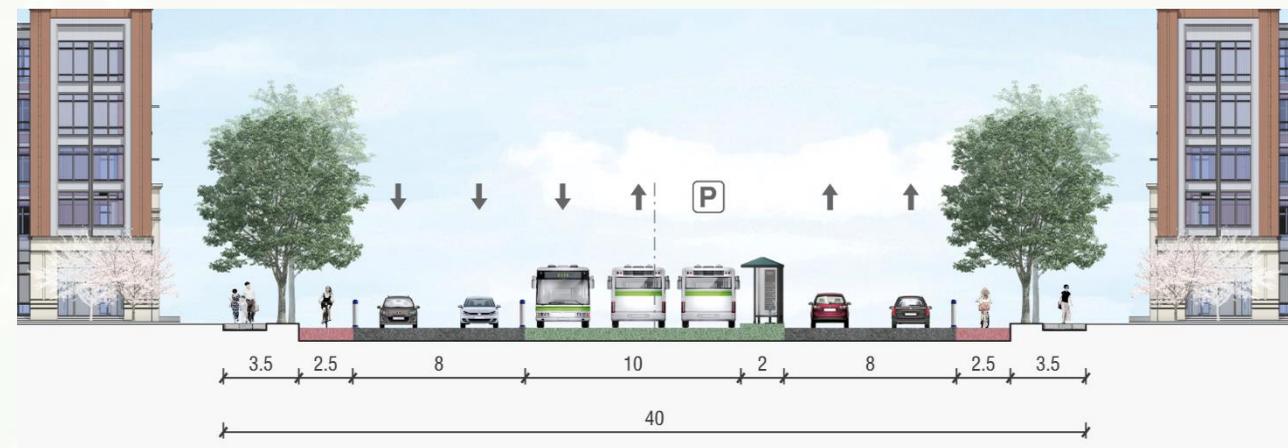
站点断面



错位侧式站台



40m红线标准断面



错位侧式站台

4. 规划方案

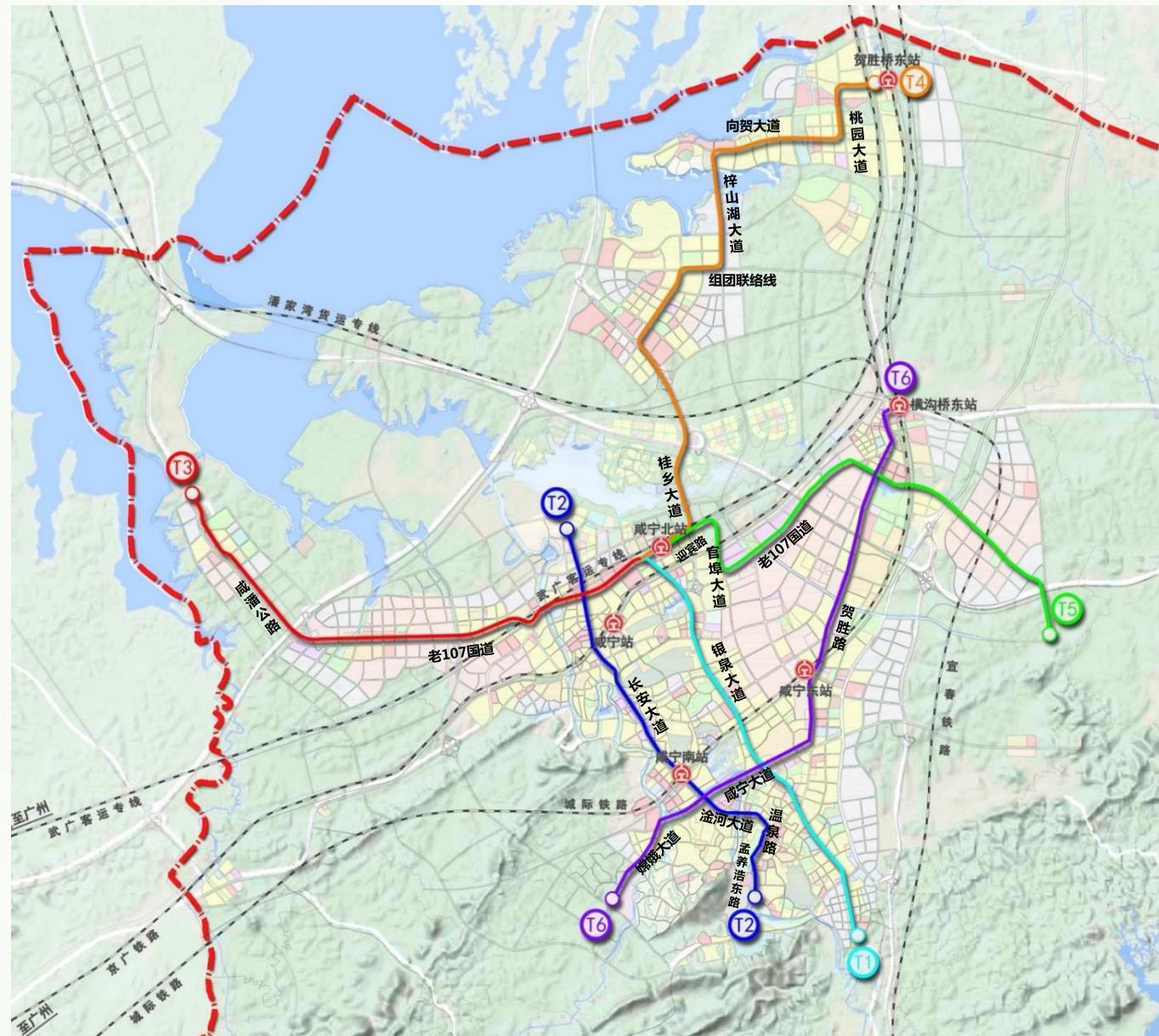
4.2 中运量规划

(7) 途径道路红线控制方案

结合中运量线网方案及断面方案，**T2线温泉路段 (1.1km)**、**T4线规划路段 (约800m)**、**T5线迎宾路段 (约1.5km)** 红线宽度不足，建议**拓宽规划红线宽度**，为中运量建设预留合理的道路条件。

中运量线路途经道路红线控制情况表

线路	途径道路	红线	备注	线路	途径道路	红线	备注
T1线	G107	60m	—	T4线	梓山湖大道	45m	—
	规划路	50m	—		向贺大道	45m	—
	银泉大道	45m	—		桃园大道	44.5m	—
	马柏大道	40-42m	—		规划路	30m	拓宽至40m
T2线	长安大道	40-50m	—	T5线	迎宾路	35m	拓宽至40m
	淦河大道	42m	—		官埠大道	42m	—
	温泉路	38m	拓宽至40m		老107国道	45m	—
	孟养浩东路	40m	—		规划次干道	40-45m	—
T3线	咸潘公路	57-64.5m	—	T6线	规划路	45m	—
	老107国道	60m	—		贺胜路	40m	—
T4线	桂乡大道	200m	—		咸宁大道	42-60m	—
	规划路	50m	—		嫦娥大道	42m	—
	组团联络线	48m	—				



咸宁市规划区中运量公交线路规划方案

中运量模式指标对比表

4. 规划方案

4.2 中运量规划

(8) 模式选择

咸宁作为旅游城市，应选择**节能环保、**

形象美观、快捷舒适的中运量模式。



契合 **城市特征**

塑造 **城市名片**

提升 **城市形象**

对比指标	现代有轨电车	BRT (快速公交)	单轨系统	新型捷运系统 (APM)	中低速磁悬浮	
驾驶模式	人工驾驶	人工驾驶	无人自动驾驶	无人自动驾驶	无人自动驾驶	
客运能力 (万人次/h)	0.5~1.2	0.45~0.9	0.6~0.9	0.5~1.5	3	
旅行速度 (km/h)	20~25	15~20	20~25	25~30	30-100	
路权形式	封闭/半封闭/混合	封闭/半封闭	封闭路权	封闭路权	封闭路权	
运行与车辆	最小转变半径 (m)	10.5/20	12	30	30	50
最大坡度 (‰)	130/60	约130	104	70	70	
供电方式	触网/无触网	\	轨道集成 (AC 380V)	轨道集成 (AC 600V)	轨道集成 (DC 750V)	
编组形式	2~8模块	单节车辆	1~6节	1~6节	3-8节	
产业化基础	好	好	差	差	好	
人性化	乘坐舒适型	高	中	中	高	高
乘坐便捷性	高	中	中	中	中	中
疏散安全便捷性	高	高	低	一般	低	低
经济效益	工程投资 (亿元/km)	1~2	0.4~0.8	1.2~1.5	1~3	2~6亿
运营维护成本	低	高	高	高	高	高
环境效益	能源形式	电力	汽/柴油	电力	电力	电力
尾气排放	无	有	无	无	无	无
噪音影响	小	大	小	小	小	小
空气污染	无	有	有	有	有	无
城市景观	好	一般	差	差	差	差
交通效益	对交叉口交通影响	小	大	无	无	无
施工对交通影响	大	大	小	大	大	无
运营组织	网络化运营	可	可	不可	不可	不可
工程审批		地方	地方	大运能：国家 中低运能：视情况		国家

4. 规划方案

4.3 常规运量规划

(1) 规划原则

- 

优化公交运营体制：建立适合咸宁的公交管理运营体制，合理调配公交资源
- 

与城市建设相协调：与城市总体布局规划相一致，与用地布局相协调
- 

完善公交基础网络：明确公交线路等级结构与功能层次
- 

完善公交接驳体系：结合大中运量公共交通建设，注重接驳，充分发挥大中运量公共交通骨架主体功能
- 

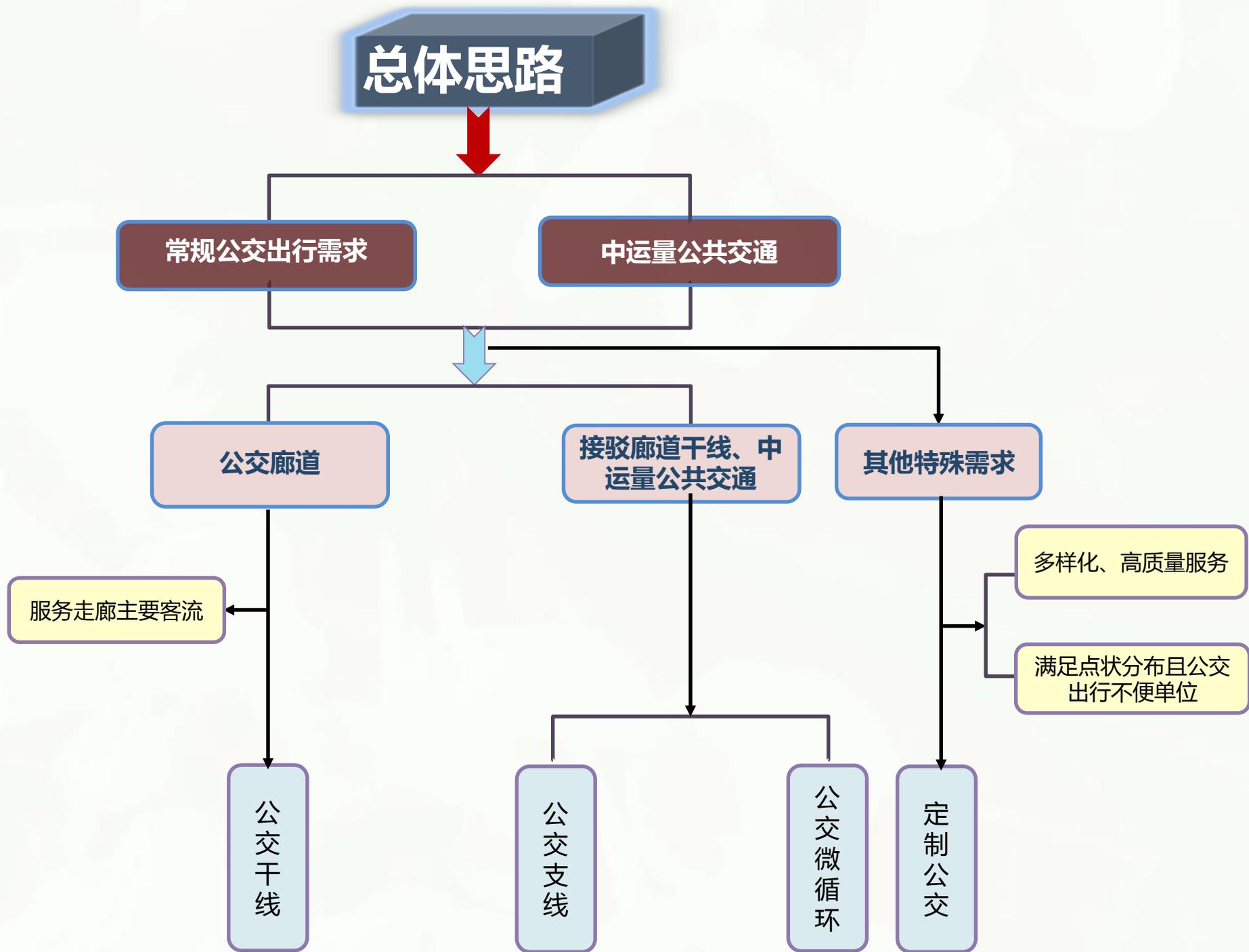
助力旅游发展：开通旅游公交线路，提供高品质公共交通服务，助力咸宁旅游业发展
- 

提供精准服务：推广定制公交、社区公交等多元化运输服务形式，满足不同群体的出行需求

4. 规划方案

4.3 常规运量规划

- ◆ 依据公交客流需求预测为分析依据，确定咸宁市公交客运走廊；
- ◆ 将常规公交作为公共交通体系的基础网络，充分发挥基础网络的作用；
- ◆ **远期**通过常规公交接驳，扩大中运量的客流吸引范围，**发挥“中运量+常规公交”的大公交系统的作用。**

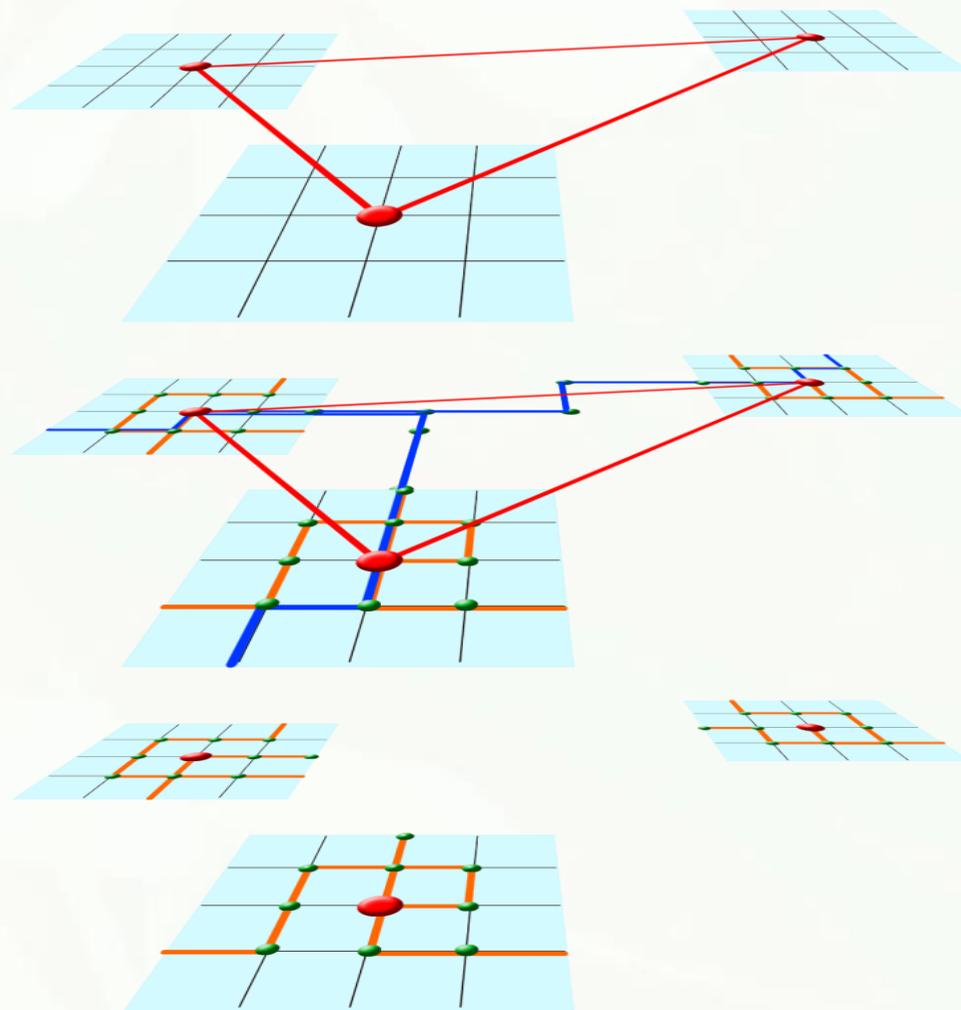
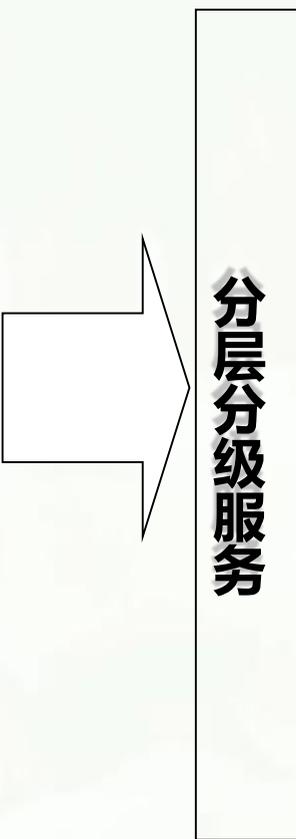
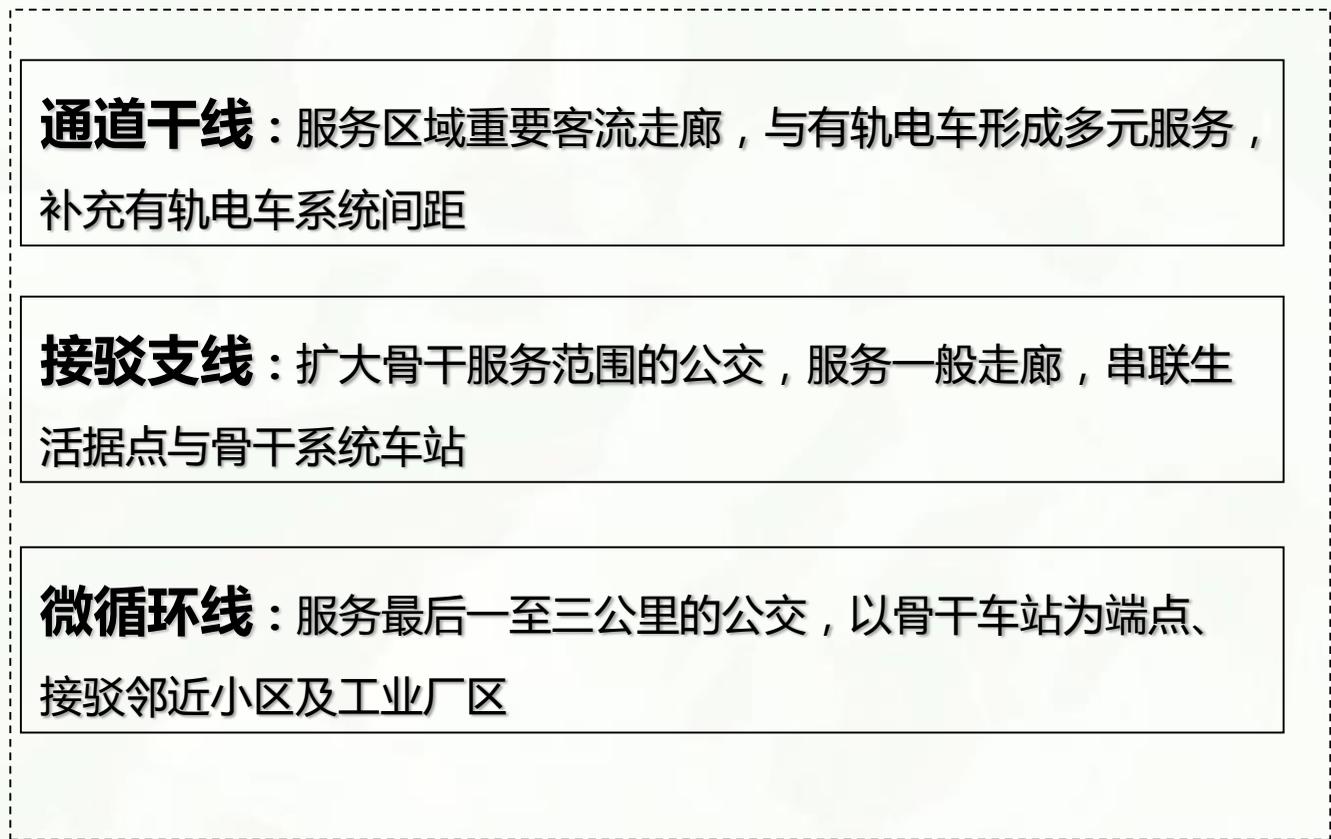


4. 规划方案

4.3 常规运量规划

(2) 线网结构

通过建立分区-分层-分级的公交网络服务模式，形成“**三个层次、三级线网**”的公交网络。



4. 规划方案

4.3 常规运量规划

(3) 优化方法

对现状每条公交线路进行客流分析，综合考虑市民公交出行习惯，最大限度的保留现状公交线路，对部分不合理线路进行局部微调。

现状公交线网调整方法

调整方式	适用条件
保留	①各项评价指标优良的线路；②长度适当的外围区与核心区必要的联系线路；③公交稀疏区内的线路，对区域之间的连通非常重要；④历史较为悠久的线路。
线路截短	建成区与新城之间线路，长度过长且深入核心区，可选择在靠近中心区边缘的公交枢纽处将线路截短，使外围区线路与核心区线路分工明确，又可保证外围区线路与核心区线路换乘方便。
线路延长	①扩大线路服务范围，接驳铁路或客运主枢纽；②将一些较短的线路完全包容从而抽疏线路；③接驳轨道线、有轨电车及BRT线路。
局部改道	①使部分道路上过于密集的线路改行其它平行道路；②减少线路的曲折绕行，提高线路的直线系数指标。
大部改道	将行经核心区的线路大部改线去填补公交空白或稀疏的外围区域，以体现抽密补疏，合理使用线路资源的原则。
合并重组	走向重复较多的线路可考虑并线，以便于调度，提高运行效率。
线路取消	优良度指标低，且其它线路可完全替代的线路，可以考虑取消，远期考虑结合有轨电车建设情况进行调整。

4. 规划方案

4.3 常规运量规划

(3) 线路优化示例

- **线路分析**：现状6路全长16.1km，非直线系数为1.7，主要服务市中心客运站、职业技术学院、区政府、咸宁高中、湖北科技学院公交出行。
- **调整原因**：整体线路过长，非直线系数较大。
- **建议调整方案**：建议将6路由大洋百货站截短，设置为两条线路，可根据沿线客流适当调整发车频次。调整后两条线路长度分别为7.3km和8.8km，非直线系数分别为1.5和1.3。



咸宁市规划区常规公交线路优化方案示意图

4. 规划方案

4.3 常规运量规划

(3) 公交专用道规划

道路断面条件

建议断面为**双向六车道或以上**的道路上设置公交专用道，兼顾沿线客流以及沿线用地性质，**至少要双向四车道**才适合布置公交专用道。



公交客流

结合公交客流预测，**重要的公交客流走廊**适宜设置公交专用道，提升公交服务水平



道路功能

生活性城市干道可以考虑设置公交专用道。

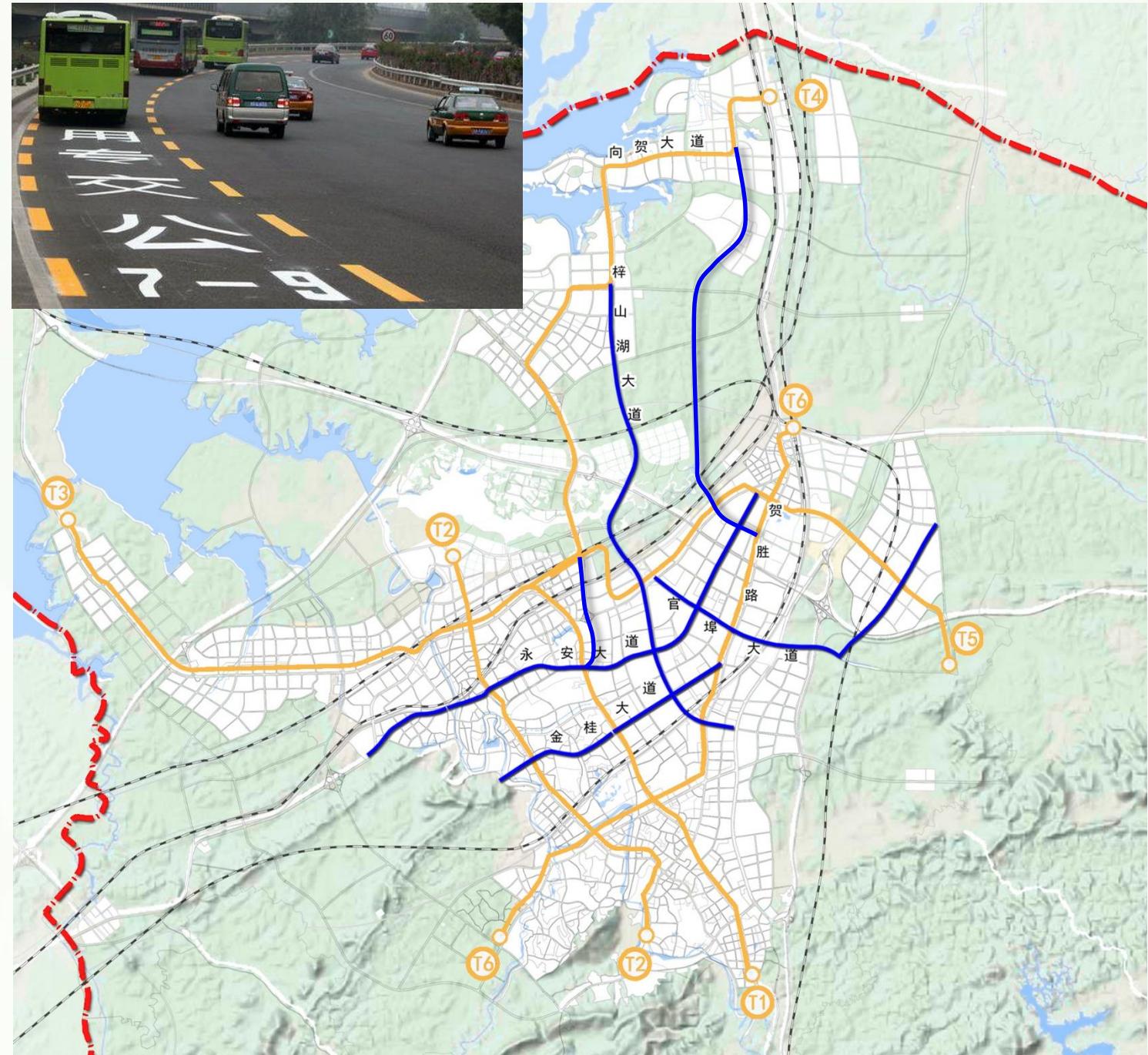
4. 规划方案

4.3 常规运量规划

(3) 公交专用道规划

本次规划**共设置公交专用道 8 条**，**总长约61.4km**。加上中运量线路96.3km，则有公交专用路权道路长度总计**157.7km**，占城区总干道里程的**42%**。

为保障公交专用道使用效率，建议在道路交叉口采用公共交通信号优先技术，提升公共交通在道路上运行的平均速度，并加强公交专用道的交通管理力度。



咸宁市规划区公交专用路权网络布局方案



4. 规划方案

4.3 常规运量规划

(4) 公交专用路权实施建议

控制路权

结合公交专用路权方案，施划公交专用道，**控制公交路权**

01

提升等级

拓宽断面不足的红线宽度，逐步**提升路权等级**，提升运营车辆等级。

02

培育客流

培育沿途公共交通客流，为下一阶段提供**客流支撑**

03

逐步建设

结合**客流培育**情况，逐步推进**中运量系统建设**

04

4. 规划方案

4.3 常规运量规划

(4) 运营体制



通过对湖北省17个地市州公交运营体制机制调查，目前武汉、襄阳、宜昌、黄石等**12个地市州公共交通为国有**，仙桃公交为集体所有制，

潜江、天门为股份有限公司、**随州、咸宁**公交为**民营体制**。

湖北省各地市州公共交通运营企业情况表

城市	企业名称	类型	城市	企业名称	类型
武汉	武汉市光谷交通集团有限公司	国有	孝感	孝感市众益公交集团公司	国有
襄阳	襄阳市公共交通集团有限责任公司	国有	咸宁	咸宁市枫丹公共交通控股有限公司	民营
宜昌	宜昌公交集团有限责任公司	国有	恩施	恩施市公共汽车公司	国有
黄石	黄石市城市公交集团有限公司	国有	随州	随州市公共交通有限责任公司	民营
十堰	十堰市城市公交集团有限公司	国有	仙桃	仙桃市公共交通总公司	集体
荆州	荆州市公共交通总公司	国有	潜江	湖北梦捷公共交通股份有限公司	有限公司
鄂州	鄂州市公共汽车公司	国有	天门	湖北公路客运集团天门汉羽公有限公司	有限公司
荆门	荆门市公共交通集团有限公司	国有	黄冈	黄冈市公共交通发展有限公司	国有
神农架	神农架林区利民城市公共交通服务有限公司	国有			

4. 规划方案

4.3 常规运量规划

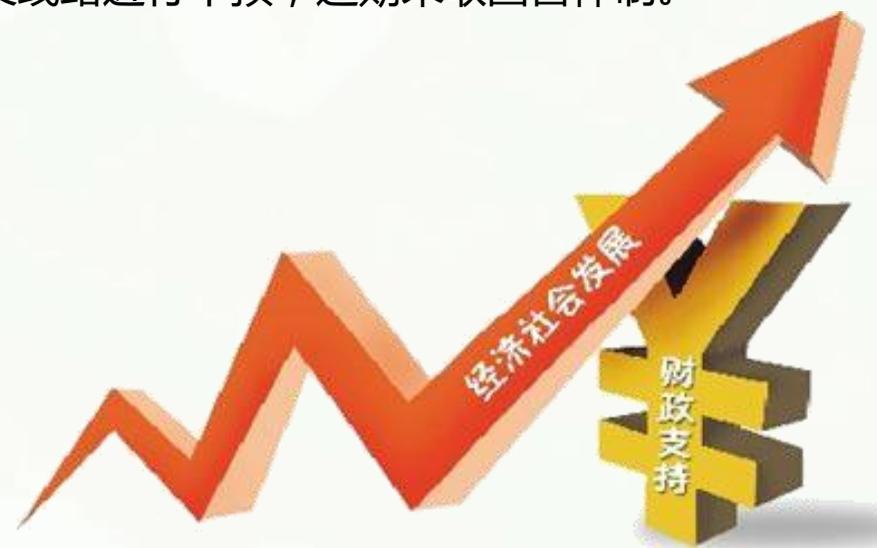
(4) 运营体制

为了更好的发展咸宁市公共交通，建议咸宁分阶段采取体制改革，近期政府对特殊意义线路进行干预，远期采取国营体制。

近期：具有**特殊意义线路**，政府干预进行开通，根据线路运营情况，**有针对性的**给予**财政补贴**；优先公共交通设施建设。



远期：建议将公交体制改革做为咸宁市重大民生工程之一，采取**政府收购并成立国有企业**，以方便管理调度、资源整合，更好的突显公益性，如**优化线路**、实施**低票价**、**换乘优惠**等措施。



4. 规划方案

4.4 客运补充系统

(1) 定制公交 Custom Bus

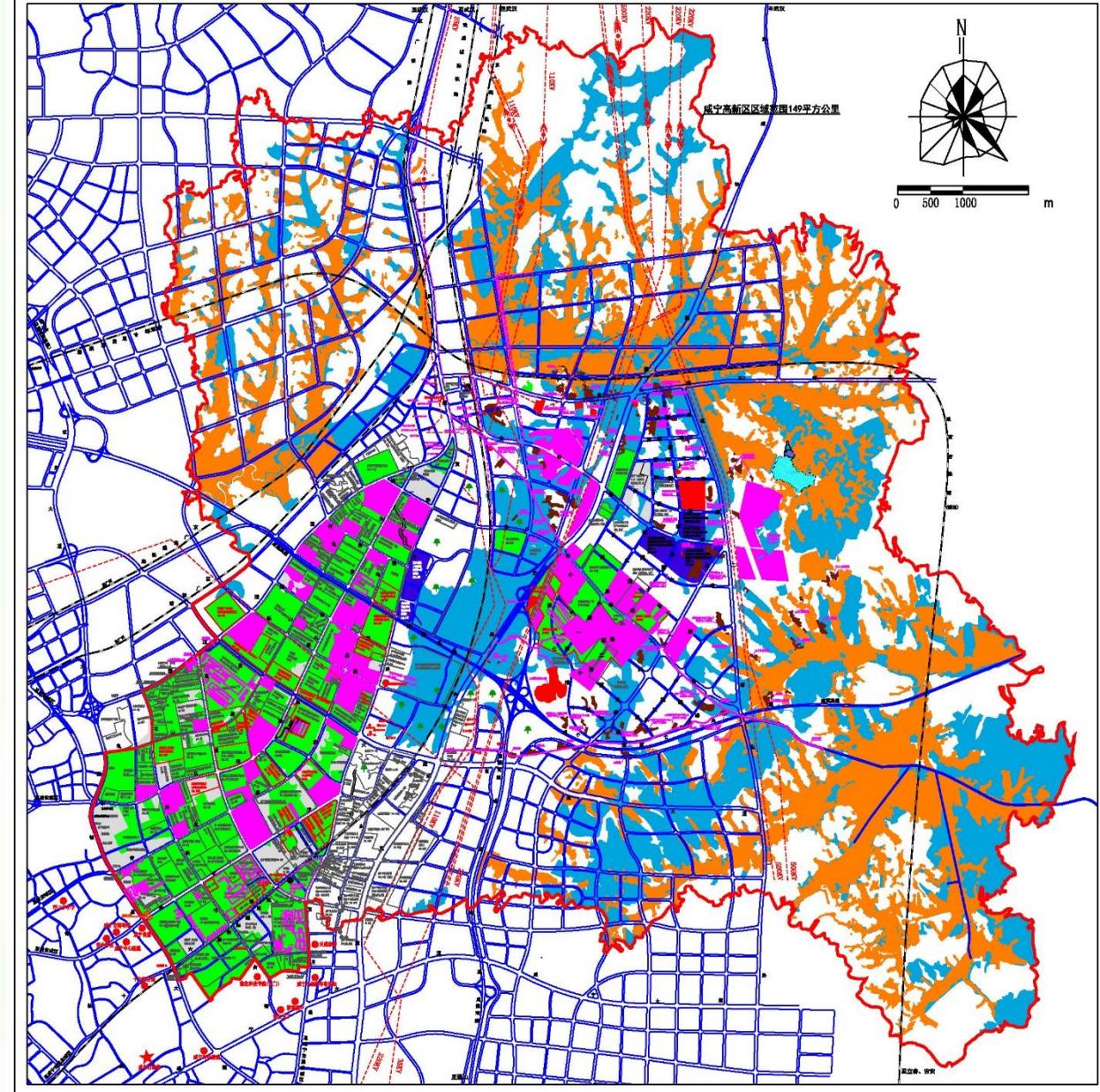


针对咸宁东北部高新技术产业园片区特殊公交出行需求，一方面考虑结合企业所在区位及周边道路建设情况，另外一方面结合其主要出行方向、出行时段推出定制公交线路，提供公交精准服务，从而满足特殊群体公交出行需求。



- 基于互联网平台，创新发展定制公交服务
- 打造集商务、旅游、交通出行为一体的“一站式”出行服务

咸宁高新区用地情况现状图



咸宁市高新区用地情况图

4. 规划方案

4.4 客运补充系统

(2) 出租车



原则：从区域居民出行需求出发，优化交通出行结构，通过**合理控制出租车总量**，建立完善的出租车停靠站布局系统、智能化的管理系统，**规范出租车运营与管理**，发挥出租车在公共交通系统中的作用，实现出租车行业在咸宁市的健康、协调、可持续发展。

规模：依据国家《城市道路交通规划设计规范》GB50220-95，出租车按每千人 0.5 辆计算，结合咸宁市实际，按1辆/千人规划，则规划至 2035 年出租车辆数为 **1200 辆**。

站点：出租车营业站点分为大型、中型、小型和扬招停靠点。大型营业站主要设置在客流量大、出租车客流稳定的机场、火车站等交通枢纽地，结合公交站点布局，布置出租车招扬停靠点。



4. 规划方案

4.4 客运补充系统

(3) 网约车

发展重点是什么？



网约车的出现不仅有利于激发交通运输市场活力，同时也可以进一步满足客户多样化、差异化出行需求，但是检验网约车发展的标准不是“流量”或“估值”，而是客户的获得感以及安全感。因此，关于网约车的发展，建议重点**加强网约车准入审查**，**出台管理条例，依法依规经营。**



4. 规划方案

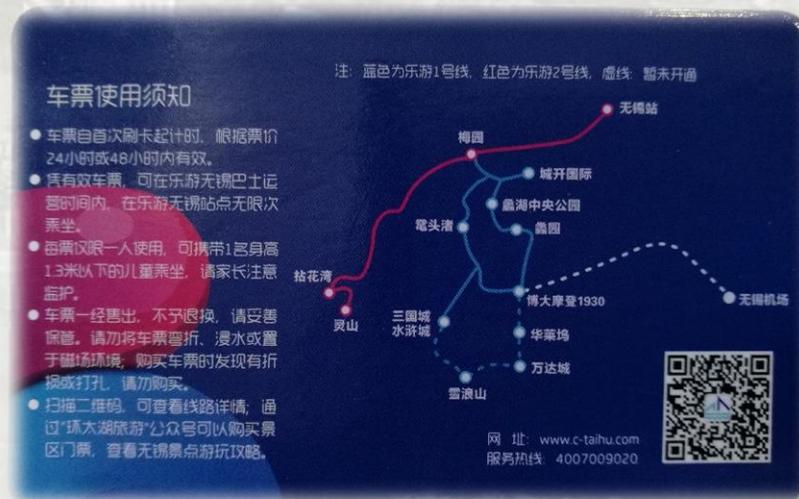
4.4 客运补充系统

(4) 旅游公交

咸宁作为旅游城市，**便捷**、**舒适**和**高效**的旅游公交对城市旅游的发展至关重要，因此建议：

- ◆ 推出**旅游公交卡**，并在卡上**印制旅游景点分布**，及**旅游线路图**，此种公交卡可设置单日票、两日游、三日游等票种，为游客提供更**人性化的服务**。旅游公交卡的推出，一方面让游客迅速了解咸宁市旅游景点分布，另外一方面方便游客出行，减少游客小汽车出行，有助于提升城市整体形象；
- ◆ 结合旅游线路规划，配置**高品质公交车辆**，如纯电动、防紫外线的旅行车车型等，为游客提供舒适的出游环境。

宜居咸宁，去氧吧！
挤出 30 分钟，只为多活 30 年！



5. 客运枢纽规划

5.1 规划思路及原则

■ 总体思路：“**层级分明、高效衔接**”

■ 规划原则：



5. 客运枢纽规划

5.2 枢纽分类及衔接

根据交通组合方式、服务区域及客流量将客运枢纽分为三个级别：**一级客运枢纽**、**二级客运枢纽**和**三级客运枢纽**。

客运枢纽类别及交通衔接情况表

枢纽类别	主要类型	交通衔接
一级客运枢纽	对外客运枢纽、都市级客运枢纽、复合型客运枢纽、综合客运枢纽	主要 结合国家级大型对外交通设施 设置。主要衔接交通方式包括铁路、中运量公交、公交、出租车、社会车辆等
二级客运枢纽	市内客运枢纽、市区级客运枢纽、换乘型客运枢纽、大型客运枢纽	主要 结合区域大型对外交通设施、市级商业中心 等较大客流发生吸引源处进行设置。主要衔接的交通方式包括大型城际铁路、公路、中运量公交、公交、出租车、社会车辆等
三级客运枢纽	地区级客运枢纽、集散型客运枢纽、一般客运枢纽	主要 结合区域小型对外交通设施、组团级的商业中心 等较大客流集中处进行设置，承担片区内部交通集散及中转换乘功能

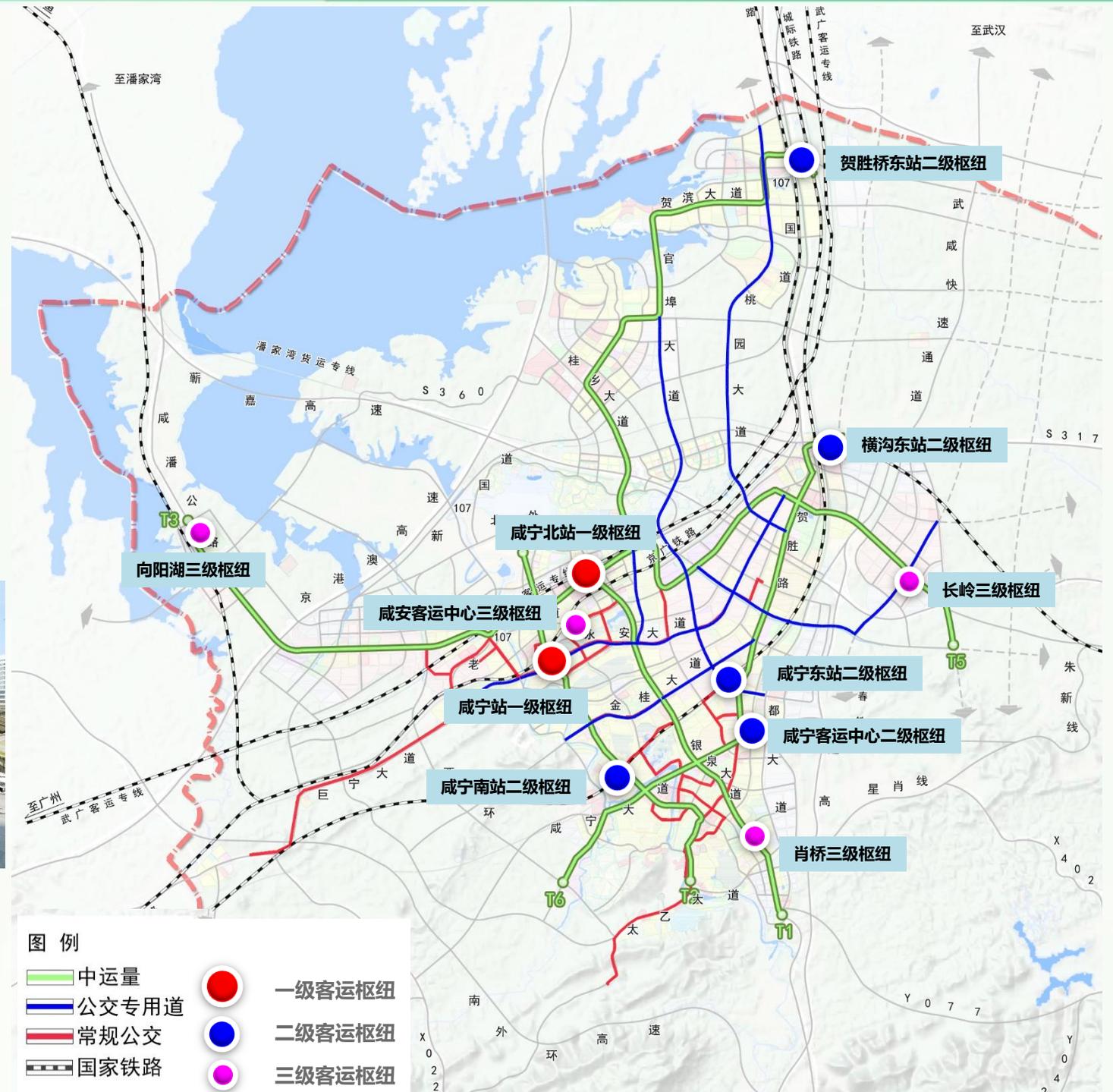
5. 客运枢纽规划

5.3 规划方案

本次规划共设置**一级客运枢纽2座**、**二级客运枢纽5座**、**三级客运枢纽4座**，充分将对外铁路设施、城际铁路设施、规划中运量及常规运量公交有效衔接。



注：三亚高铁站客运枢纽将高铁站、有轨电车和公交客运站全部相连，是一座**游客集散与交通枢纽**综合项目。



咸宁市规划区客运枢纽规划方案

6. 场站规划

公交车辆规模测算：结合咸宁居民出行次数及公交分担率，常规公交日出行量为24.96万人次/日，由此测算日投入运营公交车辆至少613辆，考虑20%的富余量，**需配置公交车辆共计736辆。**

停车场规模测算：依据《城市公共交通站、场、厂设计规范》（CJJ/T15-2011），每标台公交车场站综合用地指标约 260~280 平方米。进而测算各类公交场站规划面积，**公交场站**需求规模将达 **19.1~20.6万平方米。**

本次规划中将公交场站主要分为枢纽站、首末站、停保场三类。

各类公交场站规模情况表

场站	规模（万方）
首末站（含枢纽站）	7.4~8.8
停保场	11.4



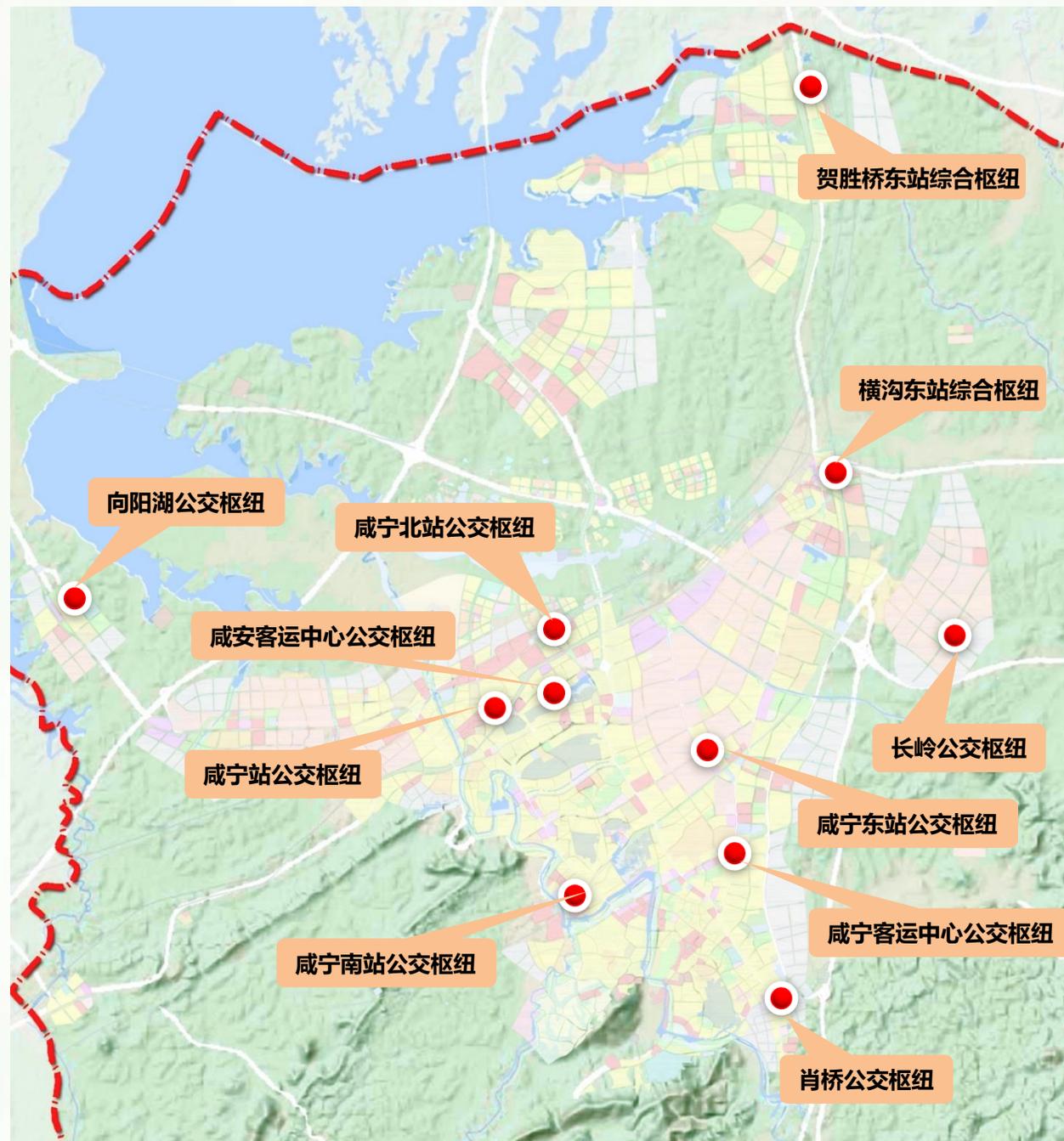
5. 场站规划

本次规划控制公交枢纽站共计10座，具体控制原则为：

- 枢纽站：结合对外交通设施、城市快速公交站点，以及城市中心区客流汇集点进行布置。

公交枢纽场站规划情况表

序号	场站	用地性质	规划面积 (m ²)	建议控制公交场站面积 (m ²)	备注
1	贺胜桥东站 公交枢纽	交通场站用地	4060	3500	有轨电车T4线终点站，因考虑到规划控制交通场站用地面积有限，建议结合北侧绿化复合开发
2	横沟东站 公交枢纽	交通枢纽用地	27650	6000	——
3	咸宁北站 公交枢纽	交通场站用地	9800	5000	现状为停车场，可结合现状停车场复合开发为公共交通枢纽站
4	咸宁站 公交枢纽	广场用地	8020	3500	现状为火车站广场，建议复合开发为公共交通枢纽站
5	咸宁东站 公交枢纽	交通场站用地	31765	4500	现状为绿化
6	咸宁南站 公交枢纽	交通场站用地	17360	5500	现状为绿化
7	咸安客运中心 公交枢纽	交通枢纽用地	14180	5000	现状为停车场，可结合现状停车场复合开发为公共交通枢纽站
8	咸宁客运中心 公交枢纽	交通枢纽用地	86267	8000	现状为停车场，可结合现状停车场复合开发为公共交通枢纽站
9	长岭 公交枢纽	公园绿地	111871	6000	建议复合开发公交枢纽站
10	肖桥 公交枢纽	交通枢纽用地	26582	5000	——
合计			657741	52000	



咸宁市规划区公交枢纽规划方案

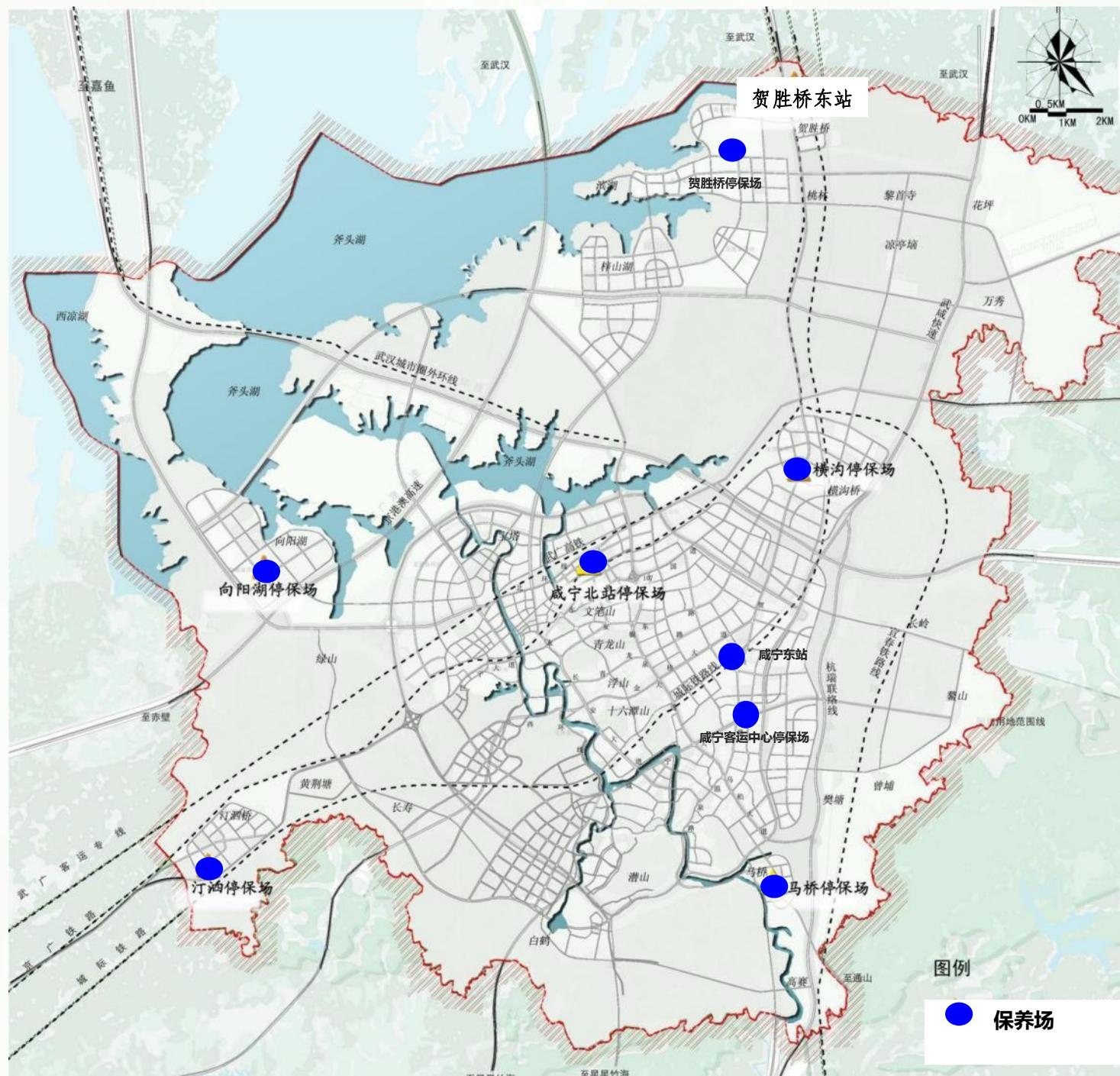
6. 场站规划

本次规划控制停保场共计8座，具体控制原则为：

- 停保场：线网的重心处，使其与线网内各线路的距离最短。

公交停保场规划情况表

序号	站名	服务线路	建议控制规模 (m ²)
1	马桥	11条	33350
2	咸宁北站	6条	20000
3	向阳湖	3条	10000
4	横沟	3条	10000
5	汀泗	3条	10000
6	咸宁客运中心	3条	10000
7	咸宁东站	3条	10000
8	贺胜桥	3条	10000
合计			113350



咸宁市规划区停保场规划方案

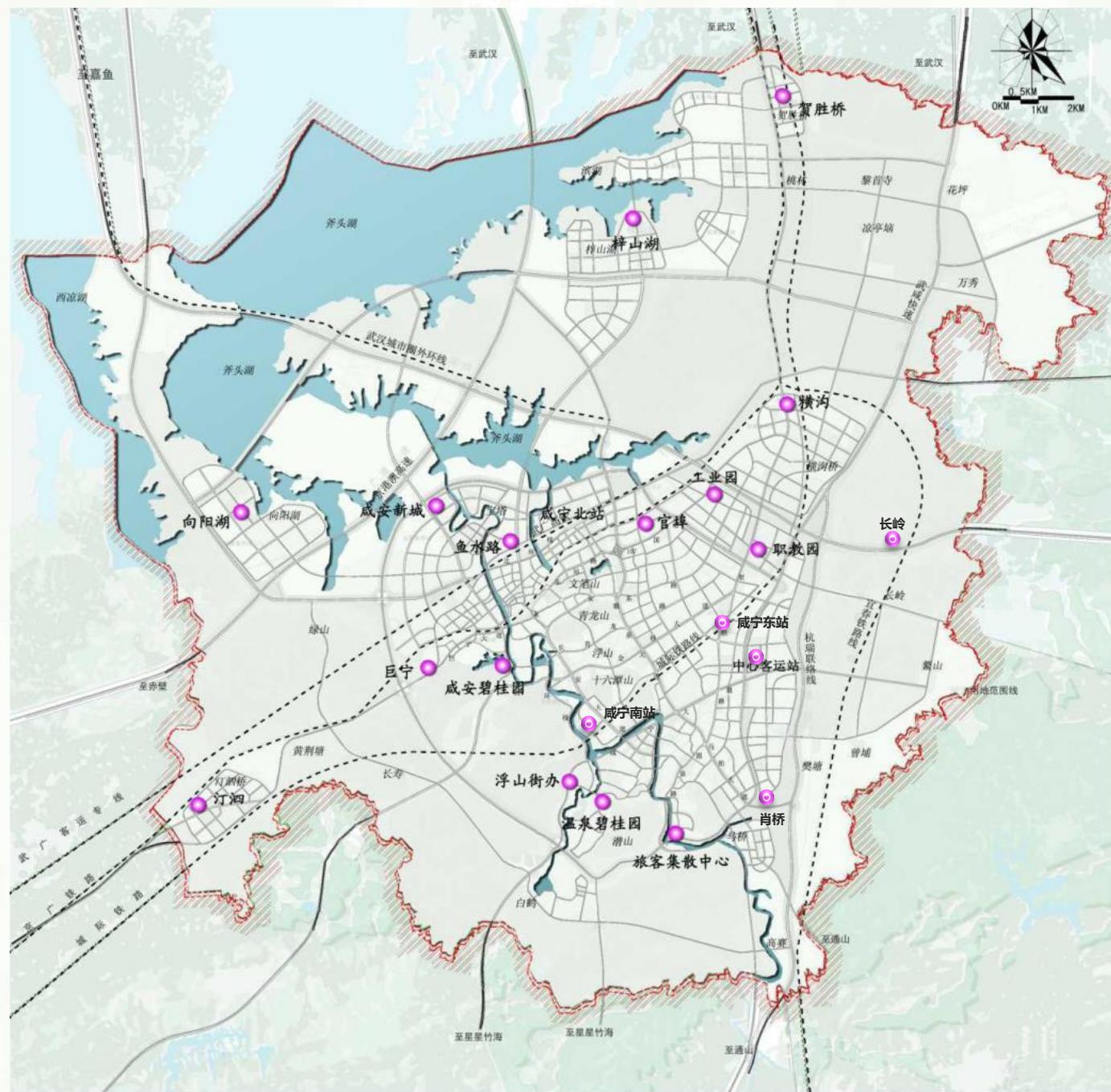
6. 场站规划

本次规划共控制首末站共计19座，具体控制原则为：

- 首末站：设在居住区、商业区或文体中心等主要客流集散点附近，公交首末站**宜小而分散**。

公交首末站规划情况表

序号	站名	服务线路	建议控制规模 (m ²)
1	鱼水路	2条	1500
2	咸安新城	1条	1000
3	巨宁	2条	1500
4	咸安碧桂园	2条	1500
5	浮山街办	1条	1000
6	温泉碧桂园	2条	1500
7	旅游集散中心	4条	3000
8	官埠	2条	1500
9	职教园	2条	1500
10	横沟	3条	2000
11	工业园	3条	2300
12	汀泗	2条	2000
13	向阳湖	3条	2300
14	梓山湖	2条	1500
15	贺胜桥	3条	2000
16	长岭	2条	1500
17	肖桥	3条	2000
18	咸宁东站	3条	2300
19	中心客运站	2条	1500
	合计		33400



咸宁市规划区首末站规划方案