

ICS 91.020
CCS P 51

DB42

湖 北 省 地 方 标 准

DB42/T 2278.3—2024

县城绿色低碳建设标准
第3部分：交通系统

Construction standards of green and low-carbon in county town—
Part3: Transportation System

2024-11-12 发布

2025-03-12 实施

湖北省住房和城乡建设厅
湖北省市场监督管理局

联合发布

目 次

前言	III
引言	V
1 范围	1
2 规范性引用文件	1
3 术语和定义	1
4 基本规定	2
4.1 县城交通系统发展导向	2
4.2 县城交通与空间协调	2
4.3 县城交通系统协调	3
4.4 其他	3
5 县城道路	3
5.1 一般规定	3
5.2 功能等级	3
5.3 路网布局与建设	4
5.4 城区道路与公路融合	4
5.5 道路空间分配	5
5.6 其他	5
6 县城步行和非机动车交通	6
6.1 一般规定	6
6.2 步行和非机动车交通网络	6
6.3 通行空间	6
6.4 绿道	6
6.5 过街设施及其他	7
7 县城公共交通	7
7.1 一般规定	7
7.2 公交车辆及场站	7
7.3 辅助型公共交通	7
8 县城静态交通	7
8.1 一般规定	7
8.2 停车位供给	8
8.3 停车场规模	8
8.4 建筑物配建停车位	8
8.5 停车场规划建设	10
8.6 公共加油加气站、加氢站及充换电站	11
9 标准实施及评价	11
附录 A (资料性) 湖北省地方标准实施信息及意见反馈表	13
参考文献	14

条文说明..... 15

前　　言

本文件按照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》给出的规则起草。

本文件是DB42/T 2278《县城绿色低碳建设标准》的第3部分。DB42/T 2278已经发布了以下部分：

- 第1部分：居住社区；
- 第2部分：公共服务设施；
- 第3部分：交通系统；
- 第4部分：市政基础设施。

请注意本文件的某些内容可能涉及专利。本文件的发布机构不承担识别专利的责任。

本文件由湖北省住房和城乡建设厅提出并归口管理。

本文件主编单位：广州市交通规划研究院有限公司、广州市城市规划勘测设计研究院有限公司、湖北省规划设计研究总院有限责任公司、中国城市规划设计研究院中部分院。

本文件主要起草人员：景国胜、赵国锋、张海霞、韩博文、汪振东、冯细萍、郭宝山、朱江、邓木林、董贤东、李明、李岩、李敢、杜刚诚、苑少伟、王伟涛、张晓航、余文晟、谢泽斌、刘翰宁、杨锐烁、缪江华、王雨谨、李鹏标、任俊达。

本文件为首次发布。

本文件实施应用中的疑问，可咨询湖北省住房和城乡建设厅，联系电话：027-68873063，邮箱：bkc@hbszjt.net.cn。在执行过程中如有意见和建议请邮广州市交通规划研究院有限公司，电话：020-83320585，邮箱：survey@gtpr.cn，地址：广州市越秀区广卫路10号西侧，邮编510030。

引言

为指导各地科学有序推进以县域为统筹单元、以县城为重要载体的就地城镇化建设，立足县城小、弱、散、特的特征，以县城需要和现行标准未覆盖为原则，以绿色低碳理念为引领，制定《县城绿色低碳建设标准》，标准由四个部分构成。

- 第1部分：居住社区。目的是落实绿色低碳发展要求，结合县城特征对县城和县级市城区居住社区做出建设指引。
- 第2部分：公共服务设施。目的是为县城公共服务设施规划建设提供总体配置、规模指标、服务范围、空间布局等方面的要求。
- 第3部分：交通系统。目的是规范县城交通系统规划建设，补齐县城交通短板弱项，增强县城交通承载能力，指导县城交通绿色低碳发展。
- 第4部分：市政基础设施。目的是以“绿色低碳、安全韧性、科学统筹、合理布局、智能高效”为原则，对县城市政基础设施进行科学合理的配置和建设。

县城绿色低碳建设标准

第3部分：交通系统

1 范围

本文件规定了湖北省县城道路、步行和非机动车交通、公共交通、静态交通规划建设的要求。本文件适用于湖北省县城及县级市城区各类交通系统规划及交通设施建设。

2 规范性引用文件

下列文件中的内容通过文中的规范性引用而构成本文件必不可少的条款。其中，注日期的引用文件，仅该日期对应的版本适用于本文件；不注日期的引用文件，其最新版本（包括所有的修改单）适用于本文件。

- GB 50016 建筑设计防火规范
- GB 50067 汽车库、修车库、停车场设计防火规范
- GB/T 51149 城市停车规划规范
- GB/T 51334 城市综合交通调查技术标准
- GB 55037 建筑防火通用规范
- CJJ/T 75 城市道路绿化设计标准

3 术语和定义

下列术语和定义适用于本文件。

3.1 出行 trip

有明确的活动目的，采用一种或多种交通方式从一个地方到另一个地方的移动过程。

3.2 绿色交通 green transport

采用步行、非机动车、公共交通等方式的出行。

3.3 公共交通 urban public transport

一般为普通运量公交，即单向客运能力小于1万人次/小时的公共交通方式，简称公交。

3.4 辅助型公共交通 paratransit

满足特定人群个性化出行需求的公共交通方式。如出租车、班车、校车、定制公交、分时租赁自行车，以及特定地区的轮渡、索道、缆车等。

3.5 非机动车 non-motorized vehicle

以人力或者畜力驱动，上道路行驶的交通工具，包括自行车、三轮车、人力车、畜力车，以及虽有动力装置驱动但设计最高时速、空车质量、外形尺寸符合有关国家标准的电动自行车、残疾人机动轮椅车等交通工具。

3.6

道路红线 boundary lines of roads

规划道路的路幅边界线。

3.7

建筑物配建停车场 parking garage for buildings

建筑物依据建筑物配建停车位指标所附设的面向本建筑物使用者和公众服务的供机动车、非机动车停放的停车场。

3.8

公共停车场 public parking lot

位于道路红线以外的独立占地的面向公众服务的停车场和由建筑物代建的不独立占地的面向公众服务的停车场。

3.9

路内停车位 on-street parking space

在道路红线以内划设的供机动车或(和)非机动车停放的停车空间。

3.10

基本车位 basic parking space

满足车辆拥有者在无出行时车辆长时间停放需求的相对固定停车位。

3.11

出行车位 travel parking space

满足车辆使用者在有出行时车辆临时停放需求的停车位。

4 基本规定

4.1 县城交通系统发展导向

4.1.1 优先发展绿色低碳的交通方式，打造适宜步行的县城交通系统。应以步行与非机动车交通为主体，承担县城居民日常购物、休闲、健身等生活出行和短距离通勤出行；优先发展公共交通，以普通运量公交为基础，鼓励采用公交承担中长距离出行。

4.1.2 县城交通系统规划与建设应集约、节约用地，并应优先保障步行与非机动车交通、公共交通等绿色交通方式的运行空间与环境，合理配置道路与交通设施用地资源，引导小客车、摩托车等个体机动化交通方式有序发展、合理使用。县城道路与交通设施用地面积应占县城规划建设用地面积的 15%~25%。

4.1.3 县城交通系统规划建设应符合以下规定：

- a) 县城客运交通中由步行与非机动车、公共交通承担的出行比例不宜低于 70%；
- b) 应为出行者提供多样化的出行选择，并应保障其交通可达性，满足无障碍通行要求；
- c) 县城内部出行中，通勤出行的单程时耗宜控制在 25min 以内；
- d) 应通过交通需求管理与交通设施建设保障县城道路运行的服务水平，县城干线路交通高峰时段机动车平均行程车速不应低于 30km/h。

4.2 县城交通与空间协调

4.2.1 县城交通系统规划建设应符合县城所在地和县城不同发展分区的发展特征。并应符合下列规定：

- a) 应符合县城不同发展分区的交通特征;
- b) 县城新区的规划应充分满足县城发展的需求，并充分考虑县城发展的不确定性。设施建设基本完成的县城建成区的规划应以优化交通政策，改善步行、非机动车和公共交通，以及优化交通组织为重点。

4.2.2 建成区的更新地区，交通系统规划与建设应符合以下规定：

- a) 应根据交通系统承载力确定更新的规模与用途;
- b) 应优先落实规划预留的各类交通设施及空间;
- c) 应结合街区改造，提高次干路和支路的密度;
- d) 应增加步行与非机动车交通、公共交通空间。

4.2.3 县城交通系统规划建设应与县城空间布局、土地使用相互协调，并有效引导县城空间布局与优化。交通网络布局应与县城空间结构、交通走廊分布契合。

4.3 县城交通系统协调

4.3.1 县城宜建成机动车交通、步行与非机动车交通两种相对独立的交通网络，两者应分离设置、独立成网，空间受限情况下可共用通道。

4.3.2 县城交通系统规划建设应协调各种交通方式的运行和各种交通工具的停放，停车场的供给应结合县城交通网络承载能力和运行状态、区位和用地功能等因素差异化确定。

4.3.3 县城货运交通组织应与客运交通适度分离，主要货运线路不应穿越县城中心区和居住区等客流密集地区。

4.4 其他

4.4.1 县城交通系统规划建设必须符合防灾减灾的要求，且应符合县城的经济社会发展水平，在经济和财务上可持续，并应对重大交通基础设施的远景发展进行布局规划和用地控制。

4.4.2 为科学掌握县城交通发展特征和阶段，宜遵循客观性和系统性原则开展综合交通调查，包括居民出行调查、公共交通调查、县城道路交通调查、步行与非机动车调查和停车调查等。

4.4.3 县城应对交通系统的规划建设情况定期进行评估，并应保障全过程的公众参与。

5 县城道路

5.1 一般规定

5.1.1 县城道路交通系统应保障城区正常经济社会活动所需的步行、非机动车和机动车交通的安全、便捷、绿色、高效运行，并充分发挥连接城市、辐射乡村的作用。

5.1.2 县城道路网络布局和道路空间分配应体现以人为本、绿色交通优先，与沿线用地特征、开发状况相协调，并充分体现县城自然生态风貌和历史文化传统特色。

5.1.3 县城道路交通系统应适度超前规划，适时建设，量力而行，有序发展。

5.2 功能等级

5.2.1 按照县城道路承担的交通功能，分为干线道路、支线道路两大类。

5.2.2 根据区位特征、发展规模、空间形态和活动特征等因素确定县城道路类别，干线道路承担县城中、长距离联系交通；支线道路承担县城短距离联系交通。

5.2.3 县城道路等级划分应符合表1的规定。

表1 县城道路功能等级划分

功能分类	道路等级	功能说明	设计速度 (km/h)	高峰小时服务交通量 推荐(双向pcu)
干线道路	主干路	县城对外出入主要通道；县城内部贯通性骨架道路，服务各片区间中长距离联系交通；兼顾沿线用地服务功能	40~60	1000~3600
	次干路	城区各片区内部的集散通道	30~40	300~2000
支线道路	支路	为短距离地方性活动组织服务	20~30	-
	街巷	主要为短距离地方性活动组织服务的街坊道路、步行和非机动车道路，兼顾消防、应急等功能要求	-	-

5.2.4 从交通功能出发，县城道路交通的分类与统计应符合下列规定：

- a) 县城内的公路应按照其承担的交通功能分级，纳入县城道路统计；
- b) 承担景观展示、旅游交通组织等具有特殊功能的道路，应按其承担的交通功能分级并纳入统计；
- c) 街巷应包括可供公众使用的非市政权属的街坊内道路，根据路权情况计入步行与非机动车路网密度统计，但不计入道路面积统计。

5.3 路网布局与建设

5.3.1 县城道路网络布局应综合考虑城区空间布局的发展与控制要求、开发密度、用地性质、客货交通流量流向、对外交通等，结合既有道路系统布局特征，以及地形、地物、河流走向、枢纽、铁路布局和气候环境等因地制宜确定。

5.3.2 县城道路网络布局应符合历史文化保护、风景名胜保护等相关规划的要求，干线道路不应穿越历史文化街区、文物保护单位的保护范围以及其他历史地段；道路改造时，应对有历史文化价值的街道予以保护。

5.3.3 县城干线道路应以提高城区机动化交通运行效率为原则布局，干线道路网络应相互连通；支线道路布局应符合不同功能地区的活动特征，保障步行、非机动车和街道活动的空间，避免引入大量通过性交通。

5.3.4 县城干线道路里程比例应为15%~35%，支线道路里程比例应为65%~85%。

5.3.5 县城道路整体路网密度宜为 $6\text{km}/\text{km}^2\sim 8\text{km}/\text{km}^2$ 以上，人口规模较大的县城宜取高值。

5.3.6 县城主要对外方向干线道路不宜少于两条，城区相邻组团间联系干线道路不宜少于两条；带状县城应确保长轴方向的干线道路贯通，且不宜少于两条，道路等级宜为主干路。

5.3.7 县城新建道路交叉口不得出现超过4叉的多路交叉口、错位交叉口、畸形交叉口以及交角小于 70° （特殊困难时为 45° ）的斜交交叉口；已有的错位交叉口、畸形交叉口应加强交通组织与管理，并尽可能加以改造。

5.4 城区道路与公路融合

5.4.1 公路进入县城后应与城区道路衔接顺畅，选择合理的衔接位置和衔接方式，过渡段应顺适自然。

5.4.2 县城城区道路与公路衔接的道路等级应符合下列规定：

- a) 与高速公路、一级公路和二级公路衔接的城区道路，宜采用主干路等级；
- b) 与三级公路衔接的城区道路，宜采用次干路等级；
- c) 与四级公路衔接的城区道路，宜采用支路等级；
- d) 衔接道路的设计速度宜保持一致，存在困难的衔接路段设计速度差不应大于 $20\text{km}/\text{h}$ 。

5.4.3 二级及以上等级的公路不宜穿越县城；改线公路应与县城空间相协调，宜通过外绕线为过境交通提供绕行路径。

5.4.4 穿过县城的高速公路或一级公路，应为相交的城区道路预留穿越条件，有条件的路段宜增设辅路、非机动车道和人行道等设施，减少对县城的分割影响；主辅路的横断面交通组织、出入口位置布局等应结合路网布局、出行预测、道路功能、交通流特性等合理布置。

5.5 道路空间分配

5.5.1 县城道路红线宽度应优先满足步行与非机动车交通、公共交通通行空间的布设要求，并应根据县城道路承担的交通功能和县城用地开发情况，以及工程管线、景观风貌等布设要求综合确定。

5.5.2 县城道路红线宽度应符合以下规定：

- a) 最大红线宽度取值不应超过40m；
- b) 对步行、非机动车与路侧停车，以及工程管线、景观等无特殊要求的县城道路，红线宽度取值应符合表2规定；
- c) 对有特殊建设要求的道路，经论证后可适当加宽。

表2 无特殊要求的县城道路红线宽度取值

道路分类	干线道路		支线道路	
	主干路	次干路	支路	街巷
双向车道数（条）	4~6	2~4	2	/
红线宽度（m）	32~40	20~26	15~20	不宜小于4

5.5.3 县城一般道路横断面布置应符合以下规定：

- a) 充分考虑步行交通的安全性和舒适性，县城道路应优先保障步行通行空间；人行道与非机动车道应不同平面分离设置；
- b) 双向4车道以上规模道路应设置独立非机动车道，且非机动车道与机动车道间宜设置物理隔离设施；
- c) 双向4车道及以下规模道路宜设置独立非机动车道，条件受限时可将最外侧车道设置为机动车与非机动车混行车道，施划机动车通行方向箭头和非机动车交通标识。

5.5.4 县城居住社区内道路横断面布置应符合以下要求：

- a) 应按照步行、自行车、公共交通、小汽车的优先次序分配路权，并优先保障儿童和老人的通行空间；
- b) 县城居住社区主要出入口至周边学校、游乐场地、运动场地的道路，应考虑布局儿童学径，并满足儿童安全步行和骑行的空间需要。

5.5.5 县城道路的横断面布置应与道路承担的交通功能及交通方式构成相一致；同一条道路宜采用相同形式的横断面，当道路横断面变化时，应设置过渡段。

5.5.6 县城道路绿化的布置和绿化植物的选择应符合县城道路功能，并与海绵城市建设统筹考虑，不应影响道路交通安全；主干路路段绿化率不小于15%，次干路路段绿化率不小于10%。

5.6 其他

5.6.1 县城道路路侧带应满足以下要求：

- a) 鼓励开放商业建筑、医院、学校等建筑前区空间，与道路设施带、人行道、绿化带进行一体化设计，增加非机动车停放及人行空间；

- b) 未开放建筑前区的路段，应设置设施带。设施带宽度应考虑非机动车停车、护栏、照明灯柱、标志牌、信号灯、县城公共服务设施等附属设施设置的要求，保障非机动车停放需求。

5.6.2 学校、医院、商场路段应充分考虑临时上落客需求，在保障路段车行及人行空间基础上，统筹道路红线外空间设置临时上落客泊位，减少对道路交通影响。

5.6.3 县城道路宜采用非机动车道外绕保障公交站台段非机动车道连续性。

5.6.4 县城应急通道应符合下列规定：

- a) 保证一个主要灾害源发生最大可能灾害影响时可有效通行的疏散救援入口数量不应少于2个，并与城市内救灾干道和区域高等级公路连接；
- b) 救灾干道的有效宽度不应小于15.0m，疏散主干通道的有效宽度不应小于7.0m，疏散次通道不应小于4.0m，应急通道净空高度不应小于4.5m；
- c) 应急通道及其主要出入口、交叉口、桥梁、隧道等关键节点应制定设定最大灾害效应下保障应急通行的规划控制要求，提出周边建筑和设施应与通道有效宽度控制界线的间距设置要求。

5.6.5 智能网联道路建设应遵循应用驱动、随需而建的原则，满足智能网联汽车道路准入要求及道路行驶安全性要求，兼容国家级行业标准，相关接口协议应采用国家级行业通用标准。

6 县城步行和非机动车交通

6.1 一般规定

6.1.1 县城宜根据用地布局，打通步行与非机动车道中断节点，提升步行和非机动车交通系统的连续性、安全性和舒适性，保障步行与非机动车交通系统的通达性。河流和山体分隔的县城分区之间，应保障步行与非机动车交通的基本连接。

6.1.2 县城步行与非机动车交通通过道路交叉口与路段时，应优先选择平面过街形式。

6.1.3 可结合山体水系规划建设绿道系统，且应与县城道路上布设的步行与非机动车通行空间顺畅衔接。

6.1.4 县城的街巷行人、非机动车和机动车可以混行，但应将机动车的行驶速度限制在行人或非机动车安全通行速度范围内。

6.2 步行和非机动车交通网络

6.2.1 县城步行交通网络应包括道路范围内的人行道、步行专用路，居住区、商业区、广场、公园等内部的步行通道、过街设施、立体连廊及街巷、绿道内的步行空间等，网络密度不应低于 $8\text{km}/\text{km}^2$ 。

6.2.2 县城非机动车交通网络应包括道路范围内的非机动车道、自行车专用道，居住区、商业区、公园等内部的非机动车通道及街巷、绿道内的骑行空间等，网络密度不应低于 $8\text{km}/\text{km}^2$ 。

6.3 通行空间

6.3.1 各等级县城道路均应优先布置步行交通空间，人行道最小宽度不应小于2.0m。商场、医院、学校等公共场所集中路段及火车站、码头所在路段人行道最小宽度不应小于4.0m。

6.3.2 县城非机动车道的最小宽度不应小于2.5m，当非机动车流量较大或有人力三轮车、物流配送非机动车通行需求时，非机动车道宽度应适当增加。

6.3.3 县城自行车专用道双向通行时，最小宽度不应低于3.5m；单向通行时，最小宽度不应低于2.5m。

6.4 绿道

6.4.1 县城绿道应充分利用湖泊、河涌、农田、林地等现状自然肌理的开放空间边缘，以及现有步行

及自行车交通道路等作为绿道选线的依托，应避开易发生滑坡、塌方、泥石流等地质灾害的危险区域。

6.4.2 县城绿道应就近联系各级城乡居民点及公共空间，方便市民使用；同时尽可能连接自然景观及历史文节点，体现地域特色，如以湖为单元，打造环湖绿道。

6.4.3 县城绿道游径应根据现状情况灵活设置步行道、自行车道和步行骑行综合道。绿道游径宽度应符合下列规定：

- a) 绿道步行道宽度不宜小于2m，特殊区域不宜小于1.5m；
- b) 绿道自行车道宽度不宜小于3m，结合用地条件尽量满足双向通行需求；
- c) 绿道步行骑行综合道宽度不宜小于3m。

6.5 过街设施及其他

6.5.1 县城行人过街设施最大间距不得超过200m，如需设置立体过街设施，应进行必要性论证。

6.5.2 县城道路两侧的建筑退线空间、停车空间应与步行通行空间统筹考虑，并作一体化处理。

7 县城公共交通

7.1 一般规定

7.1.1 县城可根据实际情况构建由县城公交线路及城乡客运班线组成的公共交通系统。

7.1.2 县城采用公交的通勤出行，单程出行时间应控制在30min以内。

7.2 公交车辆及场站

7.2.1 县城公共汽电车的车辆规模与发展要求，应综合考虑运载效率、乘坐舒适性和环保要求。客运需求≤1200人次/小时的宜采用车长3.5m~7m、定员≤40人的小型公共汽车；客运需求>1200人次/小时的可采用车长7m以上的中型、大型公共汽车。

7.2.2 县城应根据公共汽电车规模需要，规划一定规模的公共汽电车场站用地，场站用地总面积按照每标台150m²~200m²控制。各类场站应节约用地，鼓励将停车场与保养场整合，停车场、保养场用地指标宜按照每标台120m²~150m²控制。

7.2.3 县城公交场站可结合铁路客运站、公路客运站等客运枢纽设置。

7.3 辅助型公共交通

县城宜发展校车和各类定制班车等辅助型公共交通。出租汽车、网约车、轮渡等其他辅助型公共交通宜根据县城发展实际需求确定。

8 县城静态交通

8.1 一般规定

8.1.1 停车场规划布局与规模应符合县城交通发展战略，与用地相协调，集约、节约用地。

8.1.2 县城停车场按停放车辆类型可分为非机动车停车场和机动车停车场；按用地属性可分为建筑物配建停车场和公共停车场。

8.1.3 县城停车位供给应以建筑物配建停车场提供的停车位为主体，以公共停车场提供的停车位和路内停车位为辅助。

8.1.4 县城停车位按停车需求可分为基本车位和出行车位。其中，居住类配建停车场停车位是基本车位供给的主体；非居住类建筑物配建停车场提供的停车位是出行车位的主体。

8.2 停车位供给

8.2.1 县城机动车停车位供给总量应在停车需求预测的基础上确定，并应符合下列规定：

- a) 规划常住人口规模10万人以下的县城，机动车停车位供给总量应控制在机动车保有量的1.1~1.3倍之间；
- b) 10~20万人的县城应控制在1.2~1.4倍之间；
- c) 20万人以上的县城应控制在1.3~1.5倍之间。

8.2.2 县城非机动车停车位供给总量不应小于非机动车保有量的1.5倍，在充分保障居住区非机动车基本停车需求的基础上，还应充分满足非机动车出行停车需求。

8.2.3 对于县城新城区，建筑物配建停车位应占新城区停车位供给总量的85%以上，公共停车场提供的停车位可占新城区停车位供给总量的10%~15%。

8.2.4 对于停车供需矛盾突出的旧城区，可通过临时设置路内停车位作为机动车停车位供给的补充，临时设置路内停车位的规模不应大于县城机动车停车位供给总量的20%。路内停车位设置应采取白天短时停车和夜间长时停车相结合的规划原则，提高路内停车位周转率和利用率，发挥出行车位和基本车位供给的双重补充作用。

8.3 停车场规模

8.3.1 各建筑物配建停车场规模应依据土地使用性质、容积率等用地指标和县城建筑物配建停车泊位指标确定。

8.3.2 县城公共停车场规划用地控制指标应考虑服务对象、建筑形式、停放方式等因素，依据规划确定的公共停车场规模和分布，选取标准车停放面积或停放建筑面积进行确定。县城公共停车场应考虑对乡镇进城人群的服务，规划用地总规模需按照实际服务人口核算，人均公共停车场占地规模宜控制在 $0.5m^2 \sim 1.0m^2$ 。

8.3.3 县城地面机动车停车场标准车停放面积宜采用 $25m^2 \sim 30m^2$ ；地下机动车停车库与地上机动车停车楼标准车停放建筑面积宜采用 $30m^2 \sim 40m^2$ ；机械式机动车停车库标准车停放建筑面积宜采用 $15m^2 \sim 25m^2$ 。县城非机动车标准车停放面积宜采用 $1.5m^2 \sim 1.8m^2$ 。

8.4 建筑物配建停车位

8.4.1 县城建筑物配建停车位指标的制定应符合以下规定：

- a) 住宅类建筑物配建停车位指标应与县城机动车拥有量水平相适应，能够充分保障基本停车需求；
- b) 非住宅类建筑物配建停车位指标应结合建筑物类型差异化设置。

8.4.2 按照建筑物的性质、功能、特征将县城建筑类别划分为10类，机动车、非机动车停车泊位配建指标应根据表3的规定执行。

表3 标准泊位配建指标值

序号	建筑类别		计量单位	机动车	非机动车
1	居住	普通商品房	车位/户	≥1.0	≥2.0
2	医院	综合医院		≥1.25	≥2.5
		其他医院（含独立门诊、专科医院等）		≥1.5	≥3.0
		社区卫生服务中心（社区医院）		≥0.45	≥1.0
		养老院、疗养院、社会福利院		≥0.6	≥1.0
3	学校	幼儿园	车位/100师生	≥1.0	≥10.0
		小学		≥1.5	≥20.0
		中学		≥1.5	≥70.0
		中等职业学校、特殊教育学校		≥2.0	≥50.0
4	办公	行政办公（含有对外窗口的办公）	车位/100m²建筑面积	0.65~0.75	≥2.0
		街道综合服务中心		≥0.45	≥5.0
		其他办公		≥0.5	≥2.0
5	商业	大型商场、购物中心、大型超市	车位/100m²建筑面积	0.6~0.8	≥5.0
		批发市场、农贸市场		0.7~1.0	≥6.0
		餐饮、娱乐		1.0~1.5	≥1.0
		居住区内的零售商业		0.6~0.7	≥1.5
6	酒店 宾馆	三星及以上酒店	车位/100m²建筑面积	≥1.0	≥0.2
		其他酒店（经济型酒店、一般招待所）		≥0.3	≥0.3
7	文化体育设施	体育场馆	车位/100座	≥3.0	≥15.0
		文体活动中心	车位/100m²建筑面积	≥3.0	≥15.0
8	交通 枢纽	火车站、客运码头	车位/100高峰乘客	≥1.5	≥2.0
		汽车站		≥1.0	≥2.0
9	游览场所	公园、广场等游览场所	车位/10000m²占地面积	≥2.0	≥5.0
10	工业和物流仓储	厂房、仓库	车位/100m²建筑面积	≥0.2	≥2.0

注1：行政办公、商业等建筑配建停车位指标上限值只适用50万人及以上常住人口的县城。

注2：厂房、仓库非机动车位可采用职工人数的30%来计算。

8.4.3 多层建筑配建停车场建设形式在满足消防、采光、绿化等要求下，宜采用地面和地上形式。多层住宅类建筑停车配建指标不低于1.0个泊位/户，商业、办公类建筑停车配建指标可按照高层建筑配建指标的80%计算。

8.4.4 建设项目应当在用地红线范围的适当区域内配建装卸车位、临时接送车位（含出租车上落客泊位）、大巴车位、无障碍车位、救护车位等特殊机动车辆停车位，指标不应低于表4的规定。

表4 特殊泊位配建标准

车位类型	建筑类型	配建标准
装卸车位	办公	每30000m ² 建筑面积设置1个，最多设置5个
	大型商场、购物中心、大型超市、批发市场	每10000m ² 建筑面积应设置1个
	工业厂房、仓库	应根据具体生产需求确定
临时接送车位 (含出租车上落客车位)	学校	幼儿园 每100学生应至少设置2个
		小学 每100学生应至少设置1.5个
		中学 每100学生应至少设置1个
	医院	每5000m ² 建筑面积应设置1个，且按不少于5个设置
	大型商场、购物中心、大型超市	5000m ² 建筑面积应设置1个
大巴车位	体育场馆	每1000座位应设置1个
	文体活动中心	每5000m ² 建筑面积应设置1个
	学校	每5000m ² 建筑面积应设置1个，应不少于3个设置
	酒店、宾馆	每1000m ² 建筑面积应设置1个
救护车位	体育场馆	每1000m ² 建筑面积应设置1个
	游览场所	每10000m ² 建筑面积应设置1个
无障碍停车位	综合医院、专科医院	每10000m ² 建筑面积应设置1个
无障碍停车位	所有类型	总停车泊位数在100泊位以下时应当设置不少于1个无障碍停车泊位，100泊位以上时应当设置不少于总泊位数1%的无障碍停车泊位
注1：除无障碍停车位外，其他特殊停车位均不应计入配建停车位数；		
注2：医院、学校类临时接送车位（含出租车上落客车位）为强制性指标，应严格落实；其余指标为指导性指标，可根据实际情况灵活设置。		

8.4.5 住宅类建筑应设置访客车位，且不计入配建机动车停车位数。访客停车位数量不应小于配建机动车停车位总数的5%。

8.4.6 多种性质混合的建筑物配建停车位规模可小于各单种性质建筑物配建停车位规模总和，不宜低于各单种性质建筑物需配建停车位总规模的80%。

8.5 停车场规划建设

8.5.1 县城停车场规划建设应综合考虑环境保护、防灾减灾和应急避难等因素，在条件允许情况下宜选择停车楼、机械式停车库等建设形式，不宣布设特大型、大型停车场，县城单个公共停车场规模不宜大于300个车位。

8.5.2 县城公共停车场应按照“贴近需求、分散设置、方便使用”的原则，布局在具备建设条件且存在供需缺口的客流集中的商业区、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200m。

8.5.3 县城公共停车场建设应充分利用土地资源，因地制宜地选择停车场建设形式，可利用建筑物退缩空间、闲置土地、边角地等进行建设，也可结合公园绿地、广场、体育场馆及地下人防设施修建。

8.5.4 县城应结合高铁站、公路客运站等交通枢纽建设机动车和非机动车换乘停车场。换乘停车场规模应根据客流量、集疏运方式结构等进行分析测算，经专题研究确定。

8.5.5 县城路内停车位宜设置在道路负荷度小于0.7的主干路辅路、次干路及支路上，不应在规划确

定的具备救灾和应急疏散功能的道路上设置路内停车位。

8.5.6 在满足交通安全、综合防灾等条件下，停车供需矛盾突出的医院学校周边道路可设置限时段停放的路内停车位，居住区周边道路可在夜间临时设置路内停车位。

8.5.7 可结合物流用地、公路布局在县城外围区设置货运停车场。

8.5.8 县城非机动车停车场布局应考虑非机动车停车需求，结合道路、广场和公共建筑等靠近目的地设置，其服务半径宜小于100m，不宜大于200m，并应满足使用方便、停放安全、与其他交通方式便捷衔接的要求。在路内设置时，宜结合行道树设施带及绿化设施带布设，不应占用盲道空间。

8.5.9 县城建筑物配建非机动车停车场应采用分散与集中相结合的原则就近设置在建筑物出入口附近，且宜采用地面形式，并应考虑电动自行车集中充电问题，与建筑、安全出口保持足够的安全距离。

8.5.10 满足县城新能源汽车发展需求，新建住宅配建停车场100%建设充电设施或预留加装条件，新建非住宅类配建停车场及公共停车场原则上按不低于总停车位的30%配建充电设施或预留加装条件。

8.5.11 针对县城老旧小区停车难问题，应采用因势利导的方式治理小区内占道停车问题，以兼顾停车、行车、充电和消防需求。可通过微改造的方式对小区内部道路进行拓宽或结合绿地，因地制宜划设小尺寸标准车位（2m*5.5m）以及满足县城使用较多的微型电动汽车停放的非标准车位（长度4.0~5.5m不等）。

8.5.12 县城停车场应推动智能化管理，建立全县统一的停车信息管理平台，提高停车场的利用率和使用率，鼓励住宅停车和公建停车在时间和空间上实现资源共享。

8.5.13 县城地下停放场所的地下、半地下汽车库的分类、耐火等级、安全疏散和消防设施的设置应符合GB 55037、GB 50016、GB 50067的有关规定。

8.5.14 为保障新能源车停放安全，宜在地下、半地下汽车库入口处的显著位置设置充电区域、停车区域导向与停车位标识，其充电区域设置的消防安全标志、安全警示等标志标识应明显、清晰。

8.5.15 县城应对停车场规划建设管理进行综合治理，通过停车收费管理、加强执法管理等调控停车需求、规范停车秩序，盘活停车资源。

8.6 公共加油加气站、加氢站及充换电站

8.6.1 县城公共加油加气站的服务半径宜为1km~2km，公共充换电站的服务半径宜为2.5km~4km。土地使用高强度的县城、山地地形的县城宜取低值。

8.6.2 县城公共加油加气站的用地面积宜控制在800 m²~3000 m²；加氢站的用地面积宜控制在150 m²~3000 m²；公共充电站用地面积宜控制在2500 m²~5000 m²；公共换电站用地面积宜控制在2000 m²~2500 m²。

8.6.3 县城加油站与加气站、加氢站、充换电站宜合建为综合能源站。

8.6.4 县城公共加油加气站、加氢站及充换电站宜沿城市主、次干道设置，其出入口距道路交叉口不宜小于100m。

9 标准实施及评价

9.1 由规划建设方案编制单位和主管部门结合本地交通发展实际情况，认真做好标准实施准备，包括标准实施的方案准备、组织准备、知识准备、手段准备和物质条件准备等。

9.2 制定标准实施方案，明确适用对象和场景、提供实施必备条件和保障（组织、制度、资金、人员和设备仪器等）、推荐方法路径，确定资源要素配置、关键环节和控制点，提出标准实施中的注意事项。

9.3 针对规划设计单位、工程建设单位及主管部门进行标准宣贯和培训，结合标准要求，落实责任制，做到横向到底，纵向到底。

9.4 标准实施主要在湖北省县城及县级市城区交通系统规划设计、工程建设等活动中开展。规划设计、工程建设活动标准实施的重点是落实国家的环境保护、健康、卫生、安全的要求；落实国际单位制的要求。

9.5 标准实施的检查主要是检查标准实施方案的落实情况，需要逐条检查标准实施内容的落实，并记录未实施内容的理由或原因。标准实施检查也要检查标准实施的支持手段和物质条件的落实情况。做好标准实施验证记录，畅通标准实施信息采集的方式方法和反馈渠道，定期整理并处理收集到的意见建议。

9.6 对标准实施评价的基本依据是《中华人民共和国标准化法》等。

9.7 在标准实施一定时间后，对照标准实施方案，开展标准实施效果评价分析，总结实施经验成效，梳理存在的薄弱环节，标准实施的评价主要是评价标准实施的效果，主要从技术进步、质量水平提高、客户满意度、规范秩序、效率提高、节约费用、节省时间、履行社会责任等方面进行有益性评价，同时还要评价标准实施带来的问题，以便为未来改进提供参考。

9.8 适时向专业标准化技术委员会和标准归口管理单位反馈情况，提出标准推广、修改、补充、完善或者废止等意见建议。

9.9 标准实施信息及意见反馈表见附录A。

附录 A
(资料性)
湖北省地方标准实施信息及意见反馈表

湖北省地方标准实施信息及意见反馈表如表A.1所示。

表 A.1 湖北省地方标准实施信息及意见反馈表

标准名称及编号				
总体评价	适用性	该标准与当前所在地的产业或社会发展水平是否相匹配?		<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否
	协调性	该标准的特色要求与其他强制性标准的主要技术指标、相关法律法规、部门规章或产业政策是否协调?		<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否
	执行情况	标准执行单位或人员是否按照标准要求组织开展相关工作?		<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否
实施信息	标准实施过程中是否存在阻力和障碍?			<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否
	实施过程中存在的主要问题			
修改意见	总体意见	<input type="checkbox"/> 适用 <input type="checkbox"/> 修改 <input type="checkbox"/> 废止		
	具体修改意见	需修改章节: 具体修改意见:		
反馈渠道	<input type="checkbox"/> 标准化行政主管部门 <input type="checkbox"/> 省直行业主管部门 <input type="checkbox"/> 专业标准化技术委员会(工作组) <input type="checkbox"/> 标准起草组(牵头起草单位)			
	反馈人	姓名:	单位:	联系方式:

填表说明:为及时掌握标准实施情况,了解地方标准实施过程中存在的问题,并为标准复审提供科学依据,特制定《湖北省地方标准实施信息及意见反馈表》。可根据实际情况在表格中对应方框打勾,有需要文字说明的反馈意见可在相应位置进行文字描述,也可另附页。

参 考 文 献

- [1] GB/T 51328 城市综合交通体系规划标准
 - [2] GB 50220 《城市道路交通规划设计规范》
 - [3] GB 50647 城市道路交叉口规划规范
 - [4] GB/T 51439 城市步行和自行车交通系统规划标准
 - [5] GB/T 22484 城市公共汽电车客运服务规范
 - [6] GB/T 51327 城市综合防灾规划标准
 - [7] CJJ/T 15 城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范
 - [8] CJJ 37 城市道路工程设计规范
 - [9] CJJ/T 114 城市公共交通分类标准
 - [10] CJJ 152 城市道路交叉口设计规程
 - [11] GA/T 850 城市道路路内停车位设置规范
 - [12] JTGB01 公路工程技术标准
 - [13] JGJ 100 车库建筑设计规范
 - [14] JTGD11/2 2112 城镇化地区公路工程技术标准
 - [15] DB4201/T 654 智能网联道路建设规范（总则）
 - [16] 城市停车设施建设指南（2015年）
 - [17] 城市停车设施规划导则（2015年）
-

湖北省地方标准

县城绿色低碳建设标准

第3部分：交通系统

DB42/T 2278. 3—2024

条文说明

1 范围

本文件所指县城参考《中国县城建设统计年鉴》包括：（1）县政府驻地的镇、乡或街道办事处地域（城关镇）；（2）县城公共设施、居住设施和市政公用设施等连接到的其他镇（乡）地域；（3）常住人口在3000人以上独立的工矿区、开发区、科研单位、大专院校等特殊区域。

4 基本规定

4.1 县城交通系统发展导向

4.1.1 住建部《关于加强县城绿色低碳建设的意见》（建村〔2021〕45号）提出“建设绿色低碳交通系统。打造适宜步行的县城交通体系”。《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328规定：“规划人口规模50万以下的城市，客运交通体系应以步行和自行车交通为主体，普通运量公交为基础，鼓励城市公共交通承担中长距离出行。”考虑县城人口大都在50万人以下，县城适宜以步行与非机动车交通为主体承担生活出行和短距离通勤出行，且在国家鼓励发展公共交通的政策背景下，应鼓励县城优先发展公共交通。

4.1.2 《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328规定：“规划的城市道路与交通设施用地面积应占城市规划建设用地面积的15%~25%”“城市综合交通体系规划与建设应集约、节约用地。并应优先保障步行、城市公共交通和自行车交通运行空间，合理配置城市道路与交通设施用地资源”。以上规定与县城交通发展特征相适应，本条文进行整合引用。

4.1.3 《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328规定：“城市内部客运交通中由步行与集约型公共交通、自行车交通承担的出行比例不应低于75%”“城市内部出行中，95%的通勤出行的单程时耗，规划人口规模100万以下城市应控制在40min以内”。本条文基于县城出行方式特征和空间尺度，降低绿色交通出行比例至70%，要求通勤出行的单程时耗宜控制在25min以内。

4.2 县城交通与空间协调

4.2.1 本条文为县城交通系统规划建设与县城空间协调的基本规定，参考《城市综合交通体系规划标准》，针对县城新区与建成区在交通系统规划建设上存在的差异性提出相关要求。

4.2.2 本条文参考《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328相关内容，指导县城利用建成区更新的契机加强建成区的交通设施供给。

4.2.3 本条文结合县城特色对《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328相关内容进行整合，指导县城交通引导县城空间布局与优化。

4.3 县城交通系统协调

4.3.1 本条文基于县城交通实际需求，出于提升交通效率和交通安全考虑，将机动车交通、步行和非机动车交通分离设置，减少互相干扰。

4.3.2 本条文参照《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328相关规定，针对县城动静态交通之间协调进行规定。

4.3.3 本条文参照《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328相关规定，针对县城货运交通穿城区产生的交通安全问题，提出相关要求。

4.4 其他

4.4.1 本条文参照《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328 相关规定，针对县城交通系统规划建设在安全性、经济性及预控交通设施远景发展等方面提出相关要求。

4.4.2 《城市综合交通调查技术标准》GB/T 51334 规定：“城市综合交通调查项目宜包括居民出行调查、流动人口出行调查、公共交通调查、出租车调查、出行生成源调查、城市道路交通调查、出入境道路交通调查、道路货运调查和停车调查等。”本条文在以上基础上，结合县城特点，筛选与县城交通系统规划建设高度相关的调查类型，对县城综合交通调查主要内容进行界定。

4.4.3 本条文在《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328 有关实施评估规定的基础上，体现以人为本的理念，确保县城交通系统规划建设的科学性和合理性，提出定期评估加公众参与的要求。

5 县城道路

5.1 一般规定

5.1.1 本条文是对县城道路交通系统的功能界定。参照《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328、《住房和城乡建设部等 15 部门关于加强县城绿色低碳建设的意见》（建村〔2021〕45 号）和《关于推进以县城为重要载体的城镇化建设的意见》相关规定，县城道路交通系统除了满足一般城市道路交通系统要求的“安全、便捷、高效运行”以外，还应满足“绿色运行”的要求，并应承担与周边城市和乡村联系的功能。

5.1.2 本条文是县城道路网络布局和道路空间分配原则。参照《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328，强调县城道路交通系统空间规划建设在人本和绿色出行方面的导向，协调与沿线用地开发的关系，尊重原有道路格局、保护历史城区道路系统。

5.1.3 本条文针对县城道路规划滞后、建设粗放等问题，提出总体原则。

5.2 功能等级与技术标准

5.2.1 根据《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328 规定，城市道路按所承担的城市活动特征分为干线道路、集散道路、支线道路三个大类。由于县城城区空间尺度较小（长宽多在 5~10km 以内），出行距离多在 3 公里以内，城市主干路与次干路功能均需承担通达和集散功能，因此本标准将县城道路功能分类简化为干线道路和支线道路两类，以更清晰的指导县城道路体系的规划建设。

5.2.2 参考《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328，对县城干线道路和支线道路的功能进行界定。

5.2.3 参考《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328 规定，人口规模在 50 万人以下城市最高干线道路等级宜选择 II 级城市主干路，人口规模在 20 万人以下城市最高干线道路等级宜选择 III 级城市主干路。根据《全省县域人口用地有关情况统计表》，湖北省现状县城人口平均为 16.69 万人，三分之二的县城人口在 20 万人以内，人口最多的仙桃市县城人口为 40.40 万人也在 50 万人以内，城市快速路、I 级城市主干路不适用于县城。此外，对支线道路的道路等级细化为支路和街巷，突出街巷作为县城道路交通系统重要组成部分的地位。所以将县城道路功能等级由 GB/T 51328 所要求的三类八级简化为两类四级。

5.2.4 参照《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328，结合县城道路功能分级对分类与统计规定进行调整。

5.3 路网布局与建设

5.3.1 参照《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328，结合县城特征，对县城路网布局需考虑的因素进行规定。

5.3.2 参照《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328，对县城道路网络布局与历史文化保护、风景名胜保护等相关要求相协调的要求予以明确。

5.3.3 参照《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328，对干线道路和支线道路布局的原则和要求予以明确。

5.3.4 参照《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328，对县城道路级配予以明确。县城干线道路包含主干路和次干路，即县城干线道路里程比例应为 15%~35%，对应支路道路里程比例应为 65%~85%。

5.3.5 参照《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328 规定：“中心城区内道路系统的密度不宜小于 $8\text{km}/\text{km}^2$ ”。根据《中共中央国务院关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》第十六条规定“到 2020 年，城市建成区平均路网密度提高到 8 公里/平方公里”。现行规范所提的 $8\text{km}/\text{km}^2$ 密度要求，主要考虑体现“窄街区、密路网”的理念，更多考虑提升街道活力，以及适应交通需求发展的不确定性，作为引导性指标适当提高是合适的；而参考已废止的《城市道路交通规划设计规范》GB 50220 第 7.6.1 条和蔡军等著的《城市路网结构体系规划》等，双向行驶情况下最佳路网间距基本上介于 400m~600m 之间，单向行驶的路网间距一般小于 350m，相应的路网密度为 3~6 km/km^2 。即 $6\text{km}/\text{km}^2$ 的路网密度即可满足机动车通行需求。

考虑县城人口密度和开发强度较低，按照 $8\text{km}/\text{km}^2$ 指标值一刀切控制与县城实际情况不适应，因此本次给予不小于 $6\sim8\text{km}/\text{km}^2$ 的范围值，并结合现状湖北省县城路网密度与人口关系，提出人口规模越大的城市路网密度宜按照更高的标准规划建设。

5.3.6 参照《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328，对对外干线道路和带状县城长轴方向干线道路的布局要求予以明确。

5.3.7 参照《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328 和《城市道路交叉口设计规程》CJJ 152，对县城道路交叉口布局及改造要求予以明确。

5.4 城区道路与公路融合

5.4.1 参考《城镇化地区公路工程技术标准》JTG 2112，对公路与县城城区道路的衔接要求予以明确。

5.4.2 参考《城镇化地区公路工程技术标准》JTG 2112 对县城城区道路与公路的道路等级和设计速度的衔接要求予以明确。

5.4.3 参照《城市综合交通体系规划标准》，高等级公路不宜穿过县城，改线公路可设置为外绕线。

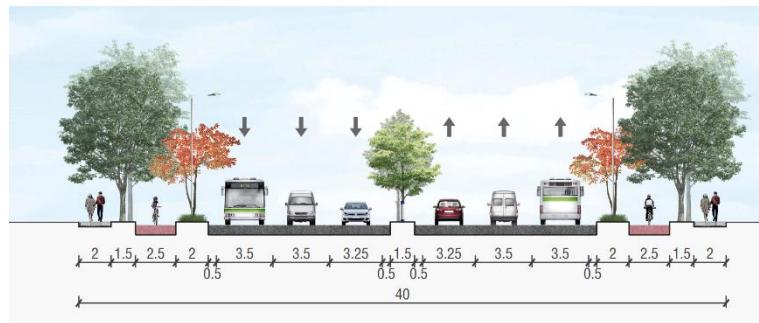
5.4.4 参照《城镇化地区公路工程技术标准》JTG 2112 规定，对穿越县城的高等级公路可通过设置辅路减少对城区的分割影响，并做好主辅路的断面布置和交通转换。

5.5 道路空间分配

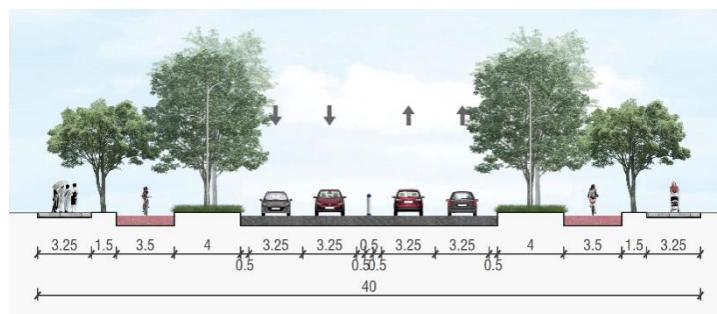
5.5.1 参照《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328，对县城道路红线宽度的总体原则进行界定。

5.5.2 参考《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328 规定：“城市道路红线宽度（快速路包括辅路），规划人口规模 50 万及以上城市不应超过 70m，20 万~50 万的城市不应超过 55m，20 万以下城市不应超过 40m。”而根据《关于清理和控制城市建设中脱离实际的宽马路、大广场建设的通知》第五条“城市主要干道包括绿化带的红线宽度，小城市和镇不得超过 40 米，中等城市不得超过 55 米”，以及《住房和城乡建设部等 15 部门 关于加强县城绿色低碳建设的意见》第（九）条“控制县城道路宽度，县城内部道路红线宽度应不超过 40 米”。本标准对县城最大道路红线宽度按照 40m 控制，以集约节约用地、避免过度建设；对于有特殊要求的，如对景观要求较高、与其他线性设施共走廊等需要更宽的道路红线宽度的，经过论证后可适当加宽。

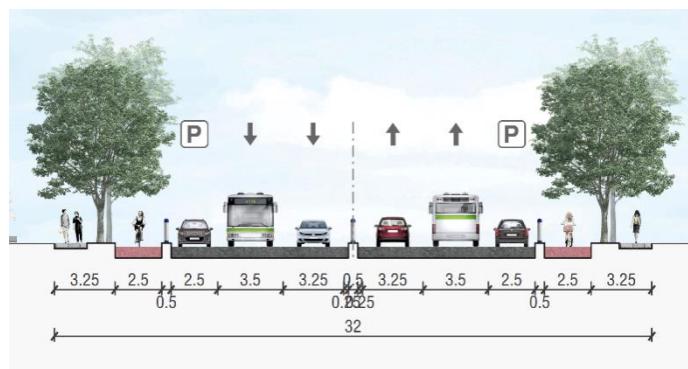
按照全要素布置不同道路功能等级的横断面，确定适宜的红线宽度取值范围。



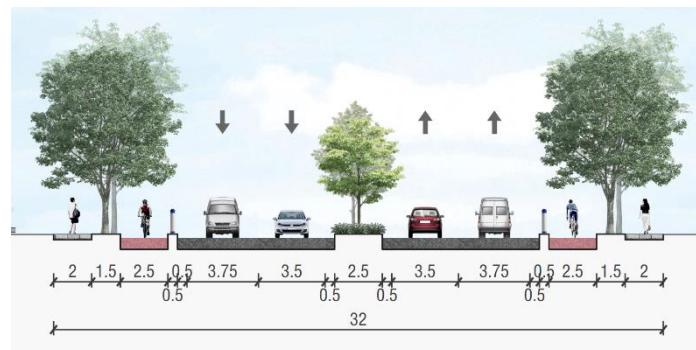
40m 宽主干路横断面一



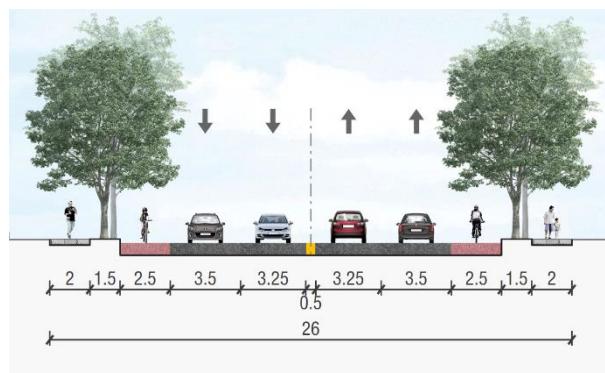
40m 宽主干路横断面二



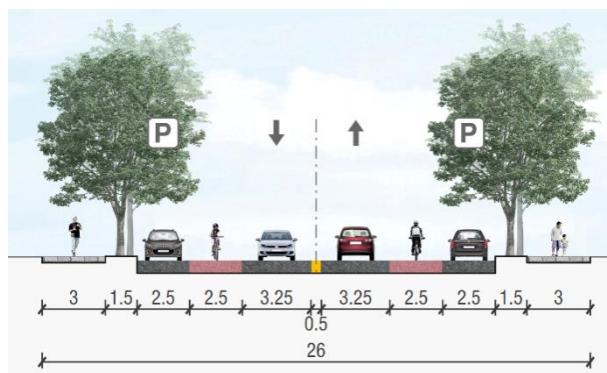
32m 宽主干路横断面一



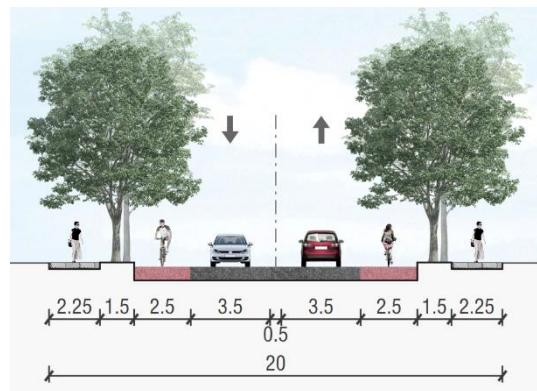
32m 宽主干路横断面二



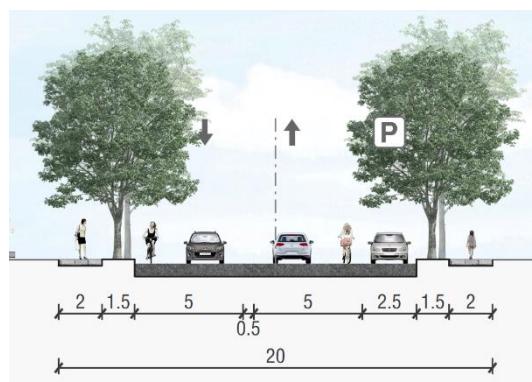
26m 宽次干路横断面一



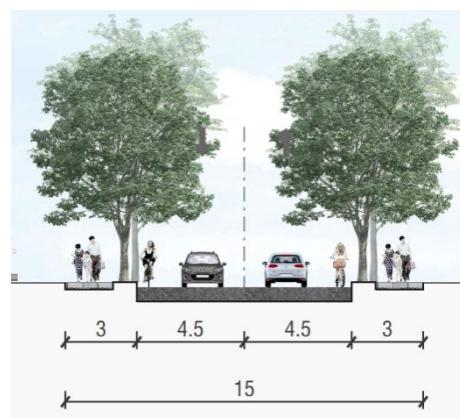
26m 宽次干路横断面二



20m 宽支路横断面一



20m 宽支路横断面二



15m 宽支路横断面

5.5.3 根据住房和城乡建设部等 15 部门《关于加强县城绿色低碳建设的意见》第（八）条：“建设绿色低碳交通系统。打造适宜步行的县城交通体系，建设连续通畅的步行道网络。打通步行道断头道路，连接中断节点，优化过街设施，清理违法占道行为，提高道路通达性。完善安全措施，加强管理养护，确保步行道通行安全。鼓励县城建设连续安全的自行车道。优先发展公共交通，引导绿色低碳出行方式。”

考虑县城慢行交通为主要出行方式，人行道与非机动车道共平面会相互干扰，影响慢行交通的舒适、安全和效率，因此应不同平面分离设置。

考虑减少机非干扰，优化不同情形下的道路断面空间分配要求，保障非机动车道连续安全。

5.5.4 考虑居住区的出行特征，提出慢行>公共交通>小汽车的分配原则，优先考虑慢行交通的空间需求；同时，落实《关于推进儿童友好城市建设的指导意见》和县城老龄化的人口发展趋势，增加“优先保障儿童和老人的通行空间”的要求。

考虑县城人口结构“老幼两头多”的特征，居住社区道路规划建设应突出重点人群的设施适配。根据《关于推进儿童友好城市建设的指导意见》，在居住区主要出入口与儿童就学和活动空间之间增加儿童学径，满足安全、连续、舒适的儿童慢行空间要求。

5.5.5 参考《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328 和《城市道路工程设计规范》CJJ_37，对县城道路横断面的布置要求予以明确。

5.5.6 参考《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328 和《城市道路绿化设计标准》CJJ/T 75，对县城道路绿化布置和路段绿化率要求予以明确。

5.6 其他

5.6.1 考虑县城非机动车比例较高，商场、医院、学校等建筑非机动车产生吸引量较市区更大，为避免非机动车停放占用人行道及车行道，建议商业建筑、医院、学校等开放建筑前区，利用建筑前区保障非机动车停车。若建筑前区未开放，非机动车一般在路侧绿化等设施带停放，因此建议设施带宽度应考虑非机动车停放要求。

5.6.2 学校、医院及商场交通具有强高峰性，是县城交通拥堵的主要影响因素。因此建议统筹道路红线外空间设置临时上落客泊位，避免高峰期占用机动车道引起路网瘫痪。

5.6.3 县城公交站台一般采用直线式停靠站，与非机动车道矛盾较大，易产生公交停靠与非机动车行驶冲突、非机动车利用内侧车道绕行视野受限的问题，建议采用非机动车道外绕保障非机动车行驶安全性及延续性。

5.6.4 加强县城综合防灾应急通道规划建设水平，参考《城市综合防灾规划标准》GB/T 51327，对县城应急通道的规划布局、通道宽度和净高、重要路段和节点两侧建筑控制等提出相关要求。

5.6.5 鼓励智能网联道路规划建设，参考《智能网联道路建设规范（总则）》DB4201/T 654，提出县城智能网联道路规划建设的基本要求。

6 县城步行和非机动车交通

6.1 一般规定

6.1.1 住建部《关于加强县城绿色低碳建设的意见》提出“打通步行道断头道路，连接中段节点，优化过街设施，清理违法占道行为，提高道路通达性”。基于该要求，本条文在《城市综合交通体系规划标准》相关规定基础上，考虑湖北较多县城被山体水系分割的地理特征，例如巴东县被水系分割为两部分，提出需保障步行和非机动车之间的联系的要求。

6.1.2 《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328 规定：“步行与非机动车交通通过城市主干路及以下等级道路交叉口与路段时，应优先选择平面过街形式。”考虑县城道路等级一般为主干路及以下，且考虑过街设施建设的经济性，控制建设成本，制定本条文内容。

6.1.3 《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328 规定：“城市内的绿道系统应与城市道路上布设的步行与非机动车通行空间顺畅衔接。”嘉鱼县、秭归县、巴东县等湖北县城山体水系发达，适宜推进绿道系统规划建设。

6.1.4 县城街巷较多，混行交通较普遍，为确保交通安全，需进行相关规定。该条文基本沿用《城市步行和自行车交通系统规划标准》GB/T 51439 规定“城市街巷、胡同和里弄等行人、自行车和机动车可以混行，但应符合下列规定：优先满足步行和自行车通行空间；通过稳静化手段限制机动车行驶速度。”

6.3 通行空间

6.3.2 针对县城非机动车出行较多且非机动车类型丰富的特征，在《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328 有关规定基础上，制定本条文内容。

6.4 绿道

6.4.3 在住房和城乡建设部印发的《绿道规划设计导则》相关规定基础上，结合县城绿道需求特色，同时考虑县城财政能力情况，对绿道游径宽度进行明确规定。

6.5 过街设施及其他

6.5.1 考虑县城街道尺度和过街便利性，将行人过街设施最大间距由《城市步行和自行车交通系统规划标准》GB/T 51328 规定的 300m 降为 200m。考虑过街设施对空间的占用及建设的经济性，对县城建设占据空间较多、成本较高的立体过街设施提出规划建设要求。

6.5.2 《城市步行和自行车交通系统规划标准》GB/T 51328 规定：“道路两侧的建筑退线空间应与步行通行空间统筹考虑，并作一体化处理。”考虑县城建筑物退缩空间的利用情况及停车与步行交通的关系较复杂，修改该条款。

7 县城公共交通

7.1 一般规定

7.1.1 《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328 规定：“城市公共汽电车线路宜分为干线、普线和支线三个层级，城市可根据公交客流特征选择线路层级构成。”县城具有用地空间尺度较小的特征，判断县城公交没有分为干线、普线和支线三个层级的必要性，结合公交线路服务对象，县城公交应该能起到服务城乡的作用，制定该条文。

7.1.2 《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328 规定：“采用集约型公共交通方式的通勤出行，规划人口规模 20~50 万人的城市 95% 单程出行时间最大值为 35min，规划人口规模 <20 万人的城市 95% 单程出行时间最大值为 30min”。根据县城公交对于通勤出行的实际服务情况，同时为提升县城公交的吸引力，在以上要求的基础上严格化该指标。

7.2 公交车辆及场站

7.2.1 《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328 规定：“城市公共汽电车的车辆规模与发展要求，应综

合考虑运载效率、乘坐舒适性和环保要求”。基于以上要求，结合县城客流需求强度低的特征，依据《城市公共交通分类标准》CJJ-T 114 关于城市公共交通的分类，制定该条文。

7.2.2 根据《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328 相关规定制定该条文。

7.2.3 本条为结合县城公交场站建设特点增加内容，县城公交场站和公路客运站结合建设的情况较普遍，更加体现用地的综合开发和集约利用，同时加强了不同交通方式的衔接，应该鼓励。

7.3 辅助型公共交通

《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328 规定：“城市应鼓励校车和各类定制班车等辅助型公共交通的发展，其他辅助型公共交通宜根据城市发展实际需求确定”“城市出租汽车发展政策宜根据城市性质与交通需求特征，结合集约型公共交通、其他辅助型公共交通的发展情况以及道路交通运行状况综合确定”。石首市、秭归县、巴东县、嘉鱼县等长江沿岸县城具有发展水上客运交通的需求和条件，以上县城同时具有旅游交通需求，适宜发展以上辅助型公共交通。

8 县城静态交通

8.1 一般规定

8.1.1 本条文基本沿用《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328 规定：“停车场规划布局与规模应符合城市综合交通体系发展战略，与城市用地相协调，集约、节约用地”。

8.1.2 本条文基本沿用《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328 规定：“停车场按停放车辆类型可分为非机动车停车场和机动车停车场；按用地属性可分为建筑物配建停车场和公共停车场。”

8.1.3 《城市停车规划规范》GB/T 51149 规定：“城市停车位供给应以建筑物配建停车场提供的停车位为主体，以城市公共停车场提供的停车位为辅助。”本标准结合县城路内停车占比较多的现状基础情况，将路内停车纳入停车供给体系作为辅助。

8.1.4 本条文基本沿用《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328、《城市停车规划规范》GB/T 51149 相关规定，对相关内容进行整合表达。

8.2 停车位供给

8.2.1 《城市停车规划规范》GB/T 51149 规定“规划人口规模小于 50 万的城市，机动车停车位供给总量应控制在机动车保有量的(1.1~1.5)倍之间。”根据《县城工作指南》县城分类研究，20 万人口规模以上的县城更容易吸引周边乡镇村民来县城享受各项公共服务，人口在 10 万以下的县城公共服务的水准有待提升，因此人口规模较大的县城出行停车需求较多，应提供较多的停车位。基于以上分析，制定该条文。

8.2.2 《城市停车规划规范》GB/T 51149 规定“城市非机动车停车位供给总量不应小于非机动车保有量的 1.5 倍”，县城非机动车人均保有量相比城市大，以居民就近分散停放为主，需要对县城非机动车停车位总量指标进行规定，既能保障基本停车需求，又能满足出行停车需求。

8.2.3 县城新城区配建停车场建设相对完善，可基本沿用《城市停车规划规范》GB/T 51149 “建筑物配建停车位是城市机动车停车位供给的主体，应占城市机动车停车位供给总量的 85%以上，城市公共停车场提供的停车位可占城市机动车停车位供给总量的 10%~15%。”的相关要求。

8.2.4 《城市停车规划规范》GB/T 51149 规定：“机动车停车位供需矛盾突出的城市可通过临时设置路内停车位作为城市机动车停车位供给的补充，临时设置路内停车位的规模不应大于城市机动车停车位供给总量的 5%，且应制定临时设置路内停车位的效益评估和退出机制。路内停车位设置应采取白天短时停车和夜

间长时停车相结合的规划原则，提高路内停车位周转率和利用率，发挥出行车位和基本车位供给的双重补充作用。”以嘉鱼、石首、黄梅、仙桃为例，建筑配建停车泊位（含地面）平均占比为65%，本次标准制定，结合县城现状供给结构特征，考虑县城配建停车场建设欠账较多且未来新增空间较小的实际情况，适度增加了路内停车的占比。

8.3 停车场规模

8.3.1 参考《城市停车规划规范》GB/T 51149条文“规划范围内各地块的建筑物配建停车场规模应依据土地使用性质、容积率等用地指标和城市建筑物配建停车位指标确定”制定。

8.3.2 参考《城市停车规划规范》GB/T 51149 “城市公共停车场规划用地控制指标应考虑服务对象、建筑形式、停放方式等因素，依据规划确定的城市公共停车场规模和分布，选取标准车停放面积或停放建筑面积进行确定。”“城市公共停车场规划用地总规模可按规划城市人口核算，人均城市公共停车场占地规模宜控制在 $0.5m^2\sim1.0m^2$ 。”等条文制定。本次标准结合县城特点，对公共停车场服务人口进行拓展界定。

8.3.3 原文引用自《城市停车规划规范》GB/T 51149。

8.4 建筑物配建停车位

8.4.1 本次标准在《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328相关规定基础上，结合县城需求，对县城建筑物配建停车位指标的制定提出基本要求。

8.4.2 建筑物分类和配建停车位指标在《城市停车规划规范》GB/T 51149相关规定基础上，提升住宅类标准，保障刚性需求；提升医院类标准，保障就医人员车辆停放；行政办公、商业等建筑设置上下限值，考虑县城公共交通条件较差，小汽车出行需求较高，设置上限值引导小汽车出行。

8.4.3 针对县城6层以下建筑较多的建筑特征，区分6层以下建筑与6层以上建筑在停车配建需求强度上的不同，以及住宅类与非住宅类在停车配建需求强度上的不同，制定该条文。

8.4.4 为保障县城特殊机动车辆停车需求，提升停放便利性，借鉴其他省市地标，增加该条文。

8.4.5 县城小汽车使用率较高，需要考虑访客车位的设置。

8.4.6 该条文基本引用《城市停车规划规范》GB/T 51149规定：“多种性质混合的建筑物配建停车位规模可小于各单种性质建筑物配建停车位规模总和，不应低于各种性质建筑物需配建停车位总规模的80%。”

8.5 停车场规划建设

8.5.1 该条文基本引用《城市停车规划规范》GB/T 51149和《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328相关规定，考虑县城停车场建设的经济性、便捷性修改表述，单个公共停车场规模由国标规定的“不宜大于500个车位”调整为“不宜大于300泊位”。

8.5.2 《城市停车规划规范》GB/T 51149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。同时，应考虑车辆噪声、尾气排放等对周边环境的影响。”。考虑县城对公共停车便利性要求更高，缩小服务半径为200m。

8.5.3 该条文基本引用《城市停车规划规范》规定GB/T 51149：“城市公共停车场分布应在停车需求预测的基础上，以城市不同停车分区的停车位供需关系为依据，按照区域差别化策略原则确定停车场的分布和服务半径，应因地制宜地选择停车场形式，可结合城市公园、绿地、广场、体育场馆及人防设施修建地下停车库。”结合县城实际建设情况修改表述。

8.5.4 《城市停车规划规范》GB/T 51149规定：“机动车换乘停车场应结合城市中心区以外的轨道交通车站、公交枢纽站和公交首末站布设，机动车换乘停车场停车位供给规模应综合考虑接驳站点客流特征和周

边交通条件确定。”结合县城出行特色，进行内容修改。

8.5.5 《城市停车规划规范》GB/T 51149 规定：“路内停车位宜设置在道路负荷度小于 0.7 的城市次干路及支路上，不得在城市规划确定的具备救灾和应急疏散功能的道路上设置路内停车位。”结合县城实际道路情况需求修改表述。

8.5.6 《城市停车规划规范》GB/T 51149 规定：“在满足交通安全、综合防灾等条件下，停车供需矛盾突出的居住区周边道路可在夜间临时设置路内停车位。”结合县城实际停车缺口和道路情况修改表述。

8.5.7 结合县城周边货运车辆实际停放需求，增加该条文。

8.5.8 该条文基本引用《城市停车规划规范》GB/T 51149 和《城市步行和自行车交通系统规划标准》GB/T 51439 相关规定。

8.5.9 《城市停车规划规范》GB/T 51149 规定：“建筑物配建非机动车停车场应采用分散与集中相结合的原则就近设置在建筑物出入口附近，且地面停车位规模不应小于总规模的 50%。”考虑县城非机动车现状停车形式，判断宜采用地面停车形式。

8.5.10 《国家发展改革委等部门关于进一步提升电动汽车充电基础设施服务保障能力的实施意见》规定：“新建居住社区要确保固定车位 100%建设充电设施或预留安装条件”。《城市停车规划规范》GB/T 51149 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%”。根据县城新能源车快速发展的情况，提高配建充电设施或预留加装条件的比例。

8.5.11 聚焦县城老旧小区停车难问题，参考《城市停车设施建设指南》相关规定，制定该条文。着重针对县城使用较多的微型电动汽车，提出划设非标准车位的规定。

8.5.12 《城市停车设施建设指南》提出“老居住小区、各居住组团与配套的医院、学校等公共建设用地相交错，住宅停车和公建停车在时间和空间上可实现资源共享”。结合县城停车发展需求和实际规划管理工作，增加该条文。

8.5.13 考虑地下车库停放安全问题，提出该条文。

8.5.14 考虑新能源车停放及充电安全，提出该条文。

8.5.15 根据县城停车问题，从综合治理角度提出该条文。

8.6 公共加油加气站、加氢站及充换电站

8.6.1 本条文基本沿用《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328 规定：“根据公共加油加气站的服务半径宜为 1km~2km，公共充换电站的服务半径宜为 2.5km~4km。城市土地使用高强度地区、山地城市宜取低值”。

8.6.2 本条文基本沿用《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328 规定，加油加气站采用二级、三级加油站的标准；考虑加氢站目前无相关用地面积规定，而国内三级加氢站占地面积从 1500m² 到 6000m² 不等，且 500kg/d 加氢能力的加氢站平均占地面积约为 2969.31m²，考虑经济效益，建议控制在 1500m²~4000m²。

8.6.3 综合能源站是指由加油站与单一新能源或组合新能源合建为机动车加油或补充新能源的场所，是加油站与加气站、加氢站、充换电站合建的统称。本条文为鼓励县城建设综合能源站，并应符合相关要求而提出。

8.6.4 本条文基本沿用《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328 规定：“公共加油加气站及充换电站宜沿城市主、次干路设置，其出入口距道路交叉口不宜小于 100m”。在此基础上增加加氢站。