

DB4403

深 圳 市 地 方 标 准

DB4403/T 161—2021

代替 SZDB/Z 12—2008

公交中途站设置规范

Specification for setting of bus stop

2021-04-27 发布

2021-06-01 实施

深圳市市场监督管理局

发布

目 次

前言	II
引言	IV
1 范围	1
2 规范性引用文件	1
3 术语和定义	1
4 一般规定	3
5 公交中途站分类	3
6 公交中途站站点位置	4
6.1 站点间距	4
6.2 站位设置	5
7 公交中途站设置方法	5
7.1 公交中途站类型选择	5
7.2 停车位设置条件	6
7.3 港湾式中途站设置方法	6
8 公交中途站平面设计	8
8.1 一般规定	8
8.2 直线式中途站平面设计	8
8.3 浅港湾式中途站平面设计	8
8.4 深港湾式中途站平面设计	9
9 公交中途站站点设施	10
9.1 站台和路面设施	10
9.2 候车亭	10
9.3 标志标线	11
9.4 无障碍设施	11
参考文献	12

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》的规定起草。

本文件代替SZDB/Z 12—2008《深圳市公交中途站设置规范》。与SZDB/Z 12—2008相比主要变化如下：

- 修改了规范性引用文件（见第2章，2008年版的第2章）；
- 增加了公交线路的术语定义（见3.1）；
- 修改了中途站、直线式中途站、站台、人非共板的术语定义（见3.2、3.3、3.9和3.12，2008年版的3.1、3.2、3.9和3.16）；
- 删除了外凸型非港湾中途站、同名站点同向换乘距离、同名站点异向换乘距离、高峰小时、车辆排队长度、公路型断面道路的术语定义（2008年版的3.3、3.11、3.12、3.13、3.14和3.15）；
- 增加了新建和改建行人过街设施或沿线地块出入口涉及公交中途站的规划建设要求（见4.4，2008年版的5.2）；
- 增加了临时公交中途站的相关设置要求（见4.5）；
- 修改了公交中途站与相关交通市政设施的设置间距要求（见4.6、4.7，2008年版的5.6、5.7）；
- 修改了公交中途站站点覆盖率的相关技术要求（见4.8，2008年版的5.8）；
- 修改了公交中途站分类的相关表述（见5.1、5.2，2008年版的4.1、4.2）；
- 修改了公交中途站站点间距和站位设置的相关技术要求（见6.1和6.2，2008年版的6.1、6.2）；
- 增加了公交中途站在车行出入口、快速路、隔离带、积水路段设置的相关技术要求（见6.2.2、6.2.3、6.2.4和6.2.5）；
- 修改了公交中途站站位设置的相关技术要求（见6.2.1、6.2.6、6.2.7、6.2.8和6.2.9，2008年版的6.2）；
- 修改了港湾式中途站类型选择的相关技术要求（见7.1.1，2008年版的7.1.1）；
- 删除了外凸型非港湾中途站的相关技术要求（2008年版的3.3、4.1、7.1.2和8.1.1）；
- 删除了公路型断面道路公交中途站的设置要求（2008年版的7.1.3）；
- 修改了港湾式中途站设置方法的相关技术要求（见7.3，2008年版的7.3）；
- 增加了公交中途站平面设计的一般规定（见8.1，2008年版的8.2.3、8.2.6）；
- 修改了直线式中途站平面设计的相关技术要求（见8.2，2008年版的8.1）；
- 修改了浅港湾式公交中途站拓展车道的技术要求（见8.3.2，2008年版的8.2.4）；
- 修改了公交中途站站台宽度的相关要求（见9.1.1，2008年版的9.1.1、8.2.5）；
- 增加了“背向式”候车亭或简易站台的设置情形（见9.2.2）；
- 增加了安全护栏、座椅高度、电子站牌、乘车指引、电气设施等站点设施的相关技术要求（见9.1.2、9.1.4、9.2.4、9.2.5和9.2.9）；
- 修改了候车亭顶棚宽度的相关要求（见9.2.7，2008年版的9.2.4）；
- 增加了候车亭清洁卫生的要求（见9.2.10）；
- 增加了候车亭抗震、防雷、抗风压及消防等安全技术要求（见9.2.11）；
- 增加了公交候车亭建设的验收要求（见9.2.13，2008年版5.4）；

- 修改了深港湾中途站标志和标线的设置要求（见 9.3.3）；
- 修改了公交中途站标志和标线设计标准的相关依据文件（见 9.3.4，2008 年版 9.3.4）；
- 修改了无障碍设施的相关设置要求（9.4.1、9.4.2 和 9.4.3，2008 年版 9.4.1、9.4.2、9.4.3 和 9.4.4）。

本文件由深圳市交通运输局提出并归口。

本文件起草单位：深圳市交通运输局、深圳市综合交通设计研究院有限公司。

本文件主要起草人：张永平、曾浩、葛宏伟、张彬、林泽丹、叶海飞、谭英嘉、詹钟雄、颜建新、贾祺浩。

本文件及其所代替文件的历次版本发布情况为：

- 2008年首次发布为SZDB/Z 12—2008；
- 本次为第一次修订。

引 言

为加强对公交中途站设置的技术指导，实现公交中途站点规划设计的有章可循、有规可依，深圳市于2008年发布了SZDB/Z 12—2008《深圳市公交中途站设置规范》（以下简称《设置规范》），为城市公交中途站的规划设计提供依据。《设置规范》围绕公交中途站规划控制指标、平面几何尺寸、附属设施配置及设计要求等提出详细的规定，达到了规范公交中途站设置与管理的目的。

由于《设置规范》已实施10余年，在此期间行业发展内外部环境发生较大变化，国家、部委、省市新出台并不断更新城市道路与设施方面的规划设计要求，以及智能化与新技术的广泛应用、市民高品质出行诉求等均对公交中途站设置要素提出新的要求。

为适应新形势，根据《深圳标准工作领导小组办公室关于抓紧做好城市建设与管理领域深圳标准建设工作的通知》（深标办〔2018〕5号）、《市交通运输委关于抓紧做好交通运输领域深圳标准建设工作的通知》（深交字〔2018〕341号）等有关文件要求，深圳市交通运输局会同深圳市综合交通设计研究院有限公司对《设置规范》相关内容进行修订。

本文件依据国家现行有关标准规定编制而成，符合深圳实际和市民出行需要，能够提升深圳市公交中途站规划设计质量和水平，助力“深圳质量·品质交通”。

公交中途站设置规范

1 范围

本文件规定了深圳市公交中途站规划设计的一般规定、分类和设置方法、平面设计及站点附属设施配置要求等内容。

本文件适用于深圳市公交中途站的规划设计工作。

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/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 城市公共交通设施无障碍设计指南
- GB 50647 城市道路交叉口规划规范
- GB 50763 无障碍设计规范
- CJJ/T 15 城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范
- CJJ 37 城市道路工程设计规范
- CJ/T 107 城市公共汽、电车候车亭
- CJJ 129 城市快速路设计规程
- CJJ 152 城市道路交叉口设计规程
- JT/T 1118 城市公共汽电车车站设施功能要求
- DB44/T 2157 公共场所(户外)用电设施建设及运行安全规程
- SJG 69 道路设计标准

3 术语和定义

下列术语和定义适用于本文件。

3.1

公交线路 bus transit route

城市公共汽车沿固定的路线、站点运行的通路。

3.2

中途站 stop

沿城市公交线路设置的除起点站和终点站以外的停靠站。

3.3

直线式中途站 beeline bus stop

在道路车行道外侧，不改变道路原有断面形式，设置的供公交车辆停靠的车站。

3.4

港湾式中途站 bus bay stop

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车站。

3.5

浅港湾式中途站 shallow-bay bus stop

在道路车行道外侧，采用局部拓宽路面的方式拓展一个服务通道的港湾式中途站。

3.6

深港湾式中途站 deep-bay bus stop

在道路车行道外侧，采用局部拓宽路面的方式拓展多个服务通道的港湾式中途站。

3.7

平面交叉口进口道、出口道 entrance lane and exit lane of intersection

在平面交叉口，车辆流入交叉口的车道为进口道；车辆流出交叉口的车道为出口道。

3.8

平面交叉口的上游、下游 upstream and downstream of intersection

车辆驶入平面交叉口的方向为交叉口的上游；车辆驶出平面交叉口的方向为交叉口的下游。

3.9

站台 platform

车站内供乘客候车和乘降的设施。

3.10

同名站点 bus stop with the same name

为同一客流集散点服务的多个站名相同的公交中途站。

3.11

候车亭 bus shelter

在车站供乘客遮阳、避雨的等候车辆的设施。

3.12

人非共板 pedestrian-bicycle-one-plane section

人行道和非机动车道的路面处在同一标高上，且中间无隔离措施的一种道路横断面布置形式。

4 一般规定

- 4.1 公交中途站的规划与设计，应遵循需求适应、土地节约、经济合理等原则，充分考虑车辆安全停靠、交通便捷顺畅、乘客方便乘车，以及与周边景观环境协调等因素。
- 4.2 公交中途站应设置在公交线路沿途所经过的主要客流集散点上，新建道路上的公交中途站应优先布置在规划或现状居住、商业、工业等人流密集路段。
- 4.3 公交中途站应与站点所在的道路、交叉口，以及站点周边的行人、非机动车系统和轨道交通车站等交通设施进行一体化设计。
- 4.4 新建和改建城市道路、行人过街设施或沿线地块出入口涉及公交中途站的，须同步开展公交中途站的规划设计和建设工作。
- 4.5 城市道路及其附属设施施工期间临时设置的公交中途站宜满足本规范关于公交中途站站点位置、站台和站牌的设置要求。
- 4.6 长途客运汽车站、火车站、客运码头以及轨道交通车站等客流密集区的主要行人出入口 100m 范围内应设公交中途站。机场主要行人出入口 100m 范围内，宜设置公交中途站。在用地允许的条件下，宜建设深港湾式公交中途站。
- 4.7 公交中途站前后 30m 范围内不宜设置出租车停靠站。
- 4.8 公交中途站站点覆盖率按服务半径 300m 计算，城市建成区应大于 50%，中心区应大于 70%；按服务半径 500m 计算，城市建成区应大于 90%，中心区应全覆盖。

5 公交中途站分类

- 5.1 公交中途站按站台形式，主要分为直线式和港湾式两大类，其中，港湾式中途站主要分为浅港湾式和深港湾式两种形式，见图 1。

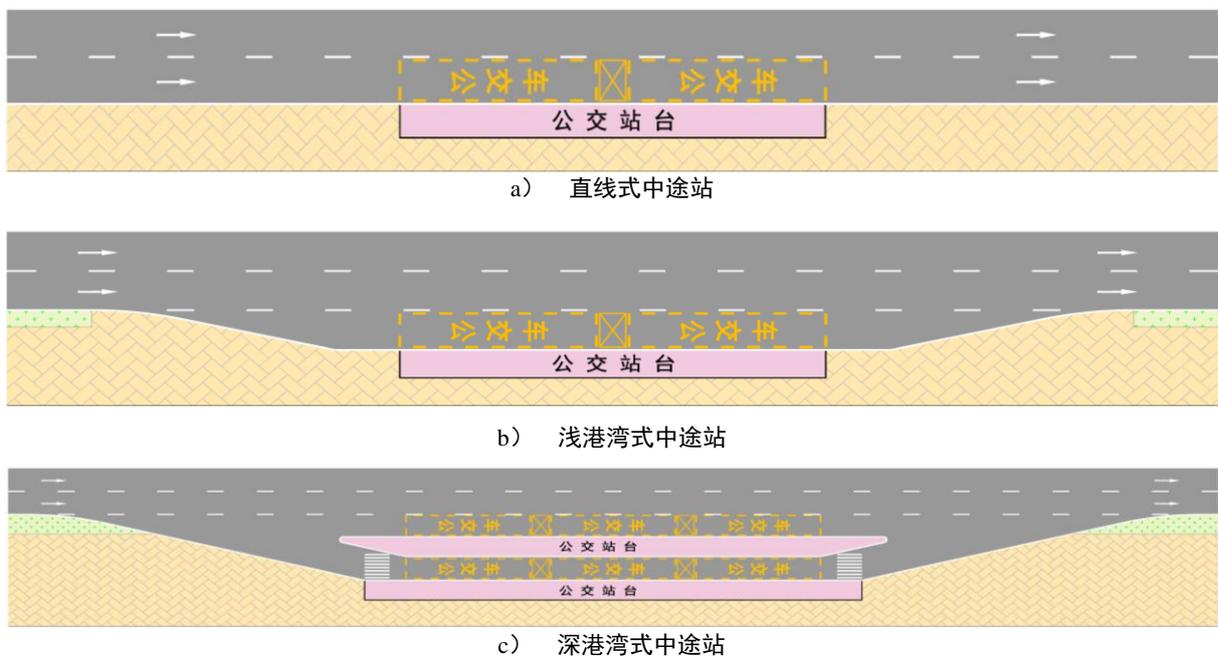


图1 公交中途站设置形式

- 5.2 公交中途站按其设置在道路上的位置，主要分为沿人行道、沿机非分隔带和沿主辅分隔带设置三大类，见图 2、图 3 和图 4。

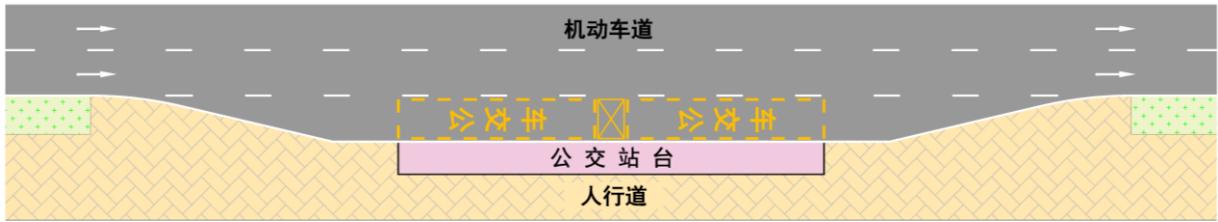


图2 沿人行道设置的公交中途站

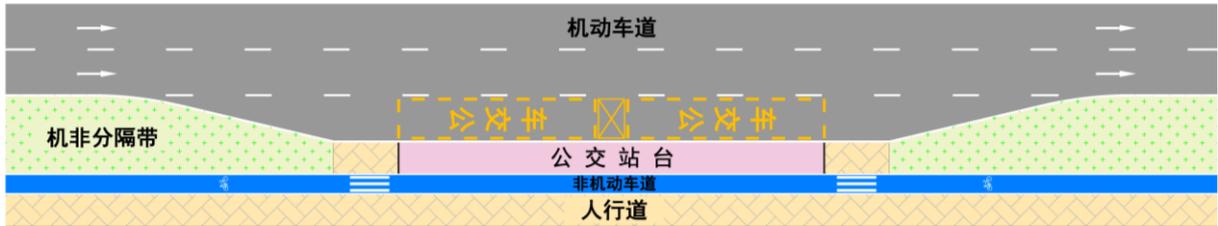


图3 沿机非分隔带设置的公交中途站

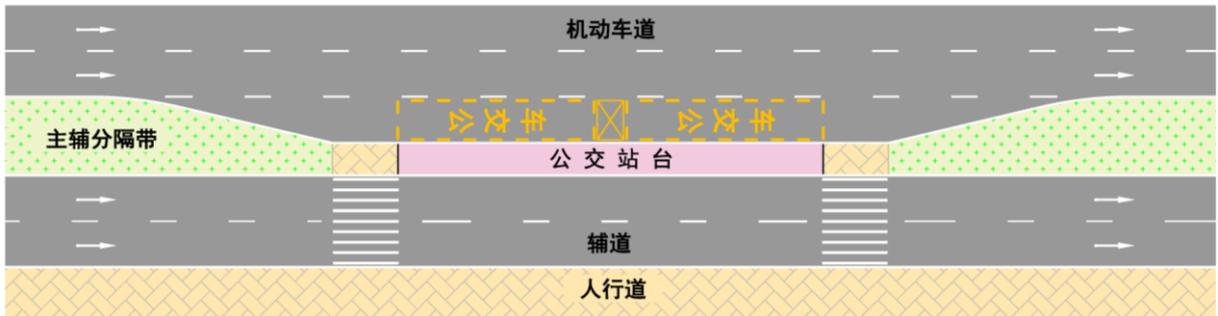


图4 沿主辅分隔带设置的公交中途站

6 公交中途站站点位置

6.1 站点间距

6.1.1 公交中途站的站点推荐平均站距见表 1。

表1 公交中途站推荐平均站距

单位为米

道路性质	推荐平均站距
支路	300~500
主干路、次干路	500~800
快速路	800~1000

6.1.2 在路段上设置的公交中途站同名站点，同向相邻站点间的换乘距离不应少于 25m，且不宜大于 50m。

6.1.3 在道路平面交叉口内设置的站点，站点间换乘距离不宜大于 150m，不得大于 250m。

6.1.4 在无中央物理隔离设施的路段上，当双向车道数小于 6 条时，上、下行对称设置的站点应在车辆前进方向迎面错开 30m。

6.1.5 在有中央物理隔离设施的路段上，或者双向车道数大于或等于 6 条时，上、下行对称设置的站点可不错开布设。

6.2 站位设置

6.2.1 公交中途站应优先设置在有行人过街设施或轨道交通车站出入口的路段上，其次应布置在交叉口附近，不宜设置在没有行人过街设施的路段上。

6.2.2 公交中途站设置在小区、医院及公园等场所车行出入口附近时，前后距离不宜小于 30m。

6.2.3 公交中途站设置在快速路时，宜设置在辅路上；当需设置在主路时，应设置在与主路分离的停靠区内，停靠区出入口应满足快速路出入口最小间距的规定。

6.2.4 公交中途站与人行道之间有非机动车道或机动车道隔离时，宜根据需要设置人行横道、减速或警示设施。

6.2.5 公交中途站宜设置在不易积水路段。

6.2.6 在交叉口布置公交中途站时，应优先布置在交叉口的下游；在下游布置中途站有困难时，可将停靠直行或右转线路的公交中途站设在交叉口上游。

6.2.7 公交中途站设置在交叉口下游时，距对向车流进口道停止线延长线的距离应遵循以下原则：

- a) 当出口道右侧展宽增加车道时，公交中途站应设在该车道拓宽段下游至少 15m 处，应与出口道进行一体化展宽设计；
- b) 当出口道右侧不拓宽时，公交中途站在主干路上距对向车流进口道停止线延长线不宜小于 80m；次干路不宜小于 50m；支路不宜小于 30m。

6.2.8 公交中途站设置在交叉口上游时，宜设在右侧车道最大排队长度上游至少 15m 处，当实际条件不满足要求时，公交中途站离停止线的最小距离应根据实际情况验算确定；当进口道右侧展宽增加车道时，应与进口道进行一体化展宽设计。

6.2.9 公交中途站应设置纵坡不大于 1.5%的道路上；当地形条件受限制时，应做特殊处理，但纵坡不得大于 3%。

7 公交中途站设置方法

7.1 公交中途站类型选择

7.1.1 主干路及以上等级的城市道路，宜布置港湾式中途站；次干路及以下等级的城市道路或高等级道路的辅道，在满足表 2 条件时宜设置港湾式中途站，当条件受限时可布置为直线式中途站；新建主干路及以上级别的城市道路时，应预设为港湾式中途站。

表2 港湾式中途站设置条件

设置条件	设置类型
并站公交线路条数超过 3 条	浅港湾式
高峰小时上车客流量大于 500 人次	浅港湾式
在无公交专用道的道路上，高峰小时同向路段机动车饱和度大于 0.6	浅港湾式
在有公交专用道的道路上，高峰小时公交专用道上公交车流量大于 60 标车/小时且同向非公交专用道上的机动车饱和度大于 0.6	浅港湾式
公交停靠线路数超过 10 条，或高峰小时乘客上车超过 1000 人	深港湾（双港湾），或增设 1 个同名站点
公交停靠线路数超过 16 条，或高峰小时乘客上车超过 1600 人	深港湾（三港湾），或增设 2 个同名站点

7.1.2 公路改造为市政道路时，应按照改造后的道路等级及 7.1.1 的规定选择公交中途站类型，并视条件优先设置为港湾式中途站。

7.2 停车位设置条件

7.2.1 对于直线式中途站，停车位不得超过 3 个，并应符合表 3 的规定。

表3 直线式中途站停车位设置条件

单位为个

设置条件	停车位	备注
高峰小时上车人数小于 250 人次，或并站线路条数小于 3 条	1	
高峰小时上车人数在 250~450 人次之间，或并站线路条数为 4~5 条	2	
高峰小时上车人数超过 450 人次，或并站线路条数超过 5 条	3	或改造为港湾式

7.2.2 对于新建浅港湾式中途站，应设 2~3 个停车位，且不得超过 4 个停车位；改造的公交中途站在用地受限且高峰小时上车人数小于 300 人次时可以只设 1 个停车位，远期应考虑经逐步改造后达到至少 2 个停车位的要求。停车位应符合表 4 的规定。

表4 浅港湾式中途站停车位设置条件

单位为个

设置条件	停车位	备注
高峰小时上车人数小于 500 人，或并站线路条数小于 5 条	2	
高峰小时上车人数在 500~800 人之间，或并站线路条数为 5 条~8 条	3	
高峰小时上车人数超过 800 人，或并站线路条数超过 8 条	3~4	或改造为深港湾，或设置多个同名站点

7.2.3 对于深港湾式中途站，每个服务通道应至少有 2 个停车位，且不宜超过 3 个停车位，并应符合 7.2.2 的规定。

7.3 港湾式中途站设置方法

7.3.1 对于人非共板的道路，在人行道（含绿化带）宽度不小于 6.5m 时，可沿人行道设置浅港湾式中途站，见图 5。

单位为米

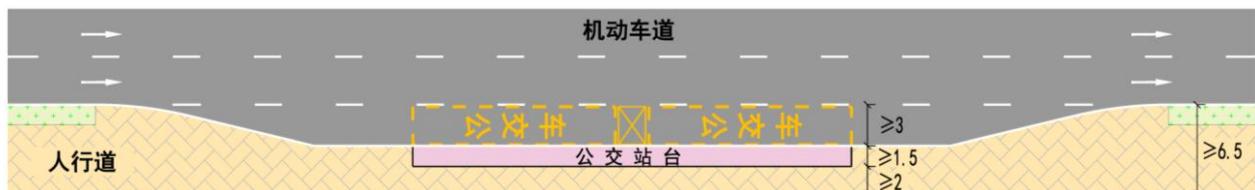


图5 在人非共板道路设置的港湾式中途站

7.3.2 对于机非共板的道路，在人行道（含绿化带）宽度不小于 6.5m 时，可沿人行道设置浅港湾式中途站，并宜在站点外侧设置非机动车道，见图 6。

单位为米

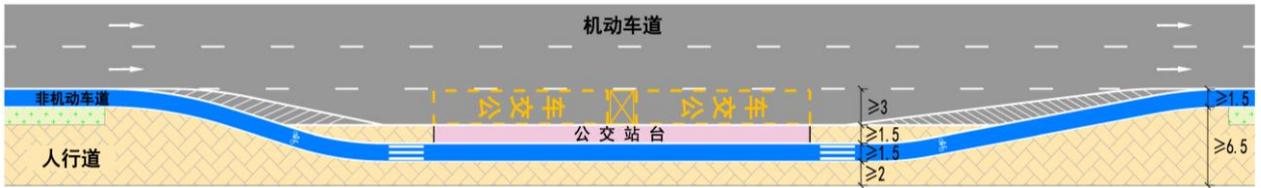
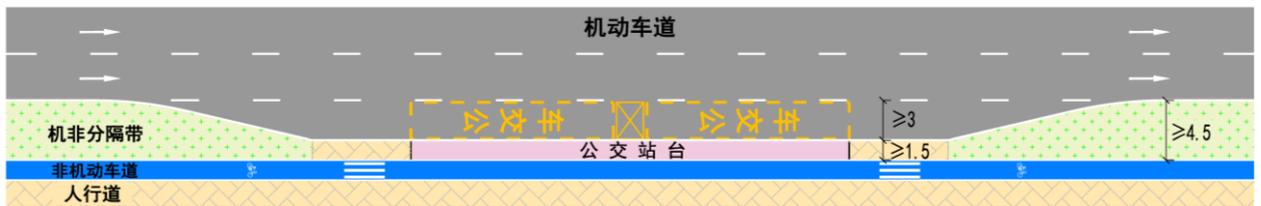


图6 在机非共板道路设置的港湾式中途站

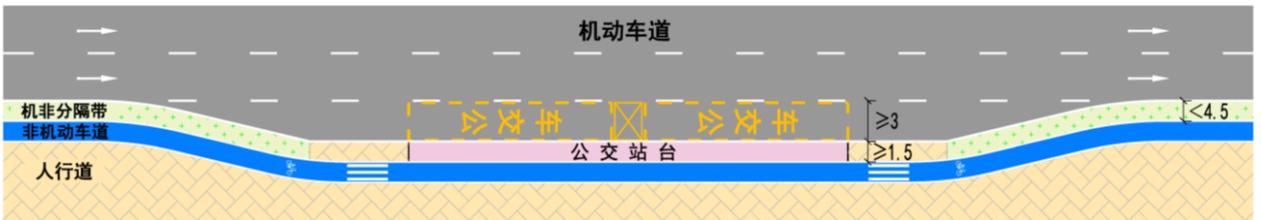
7.3.3 对于有机非分隔带的道路，在分隔带宽度不小于4.5m时，可沿分隔带设置浅港湾式中途站，见图7a)；在分隔带宽度小于4.5m而人行道有富余时，可适当压缩人行道设置浅港湾式中途站，见图7b)。

单位为米



a) 沿机非分隔带设置的港湾式中途站形式一

单位为米



b) 沿机非分隔带设置的港湾式中途站形式二

图7 沿机非分隔带设置的港湾式中途站

7.3.4 当无机非分隔带的道路人行道（含绿化带）宽度小于6.5m，或者有机非分隔带但宽度小于4.5m且人行道无富余时，可根据实际情况通过压缩机动车道、分隔带、人行道等措施设置浅港湾式中途站，见图8。

单位为米

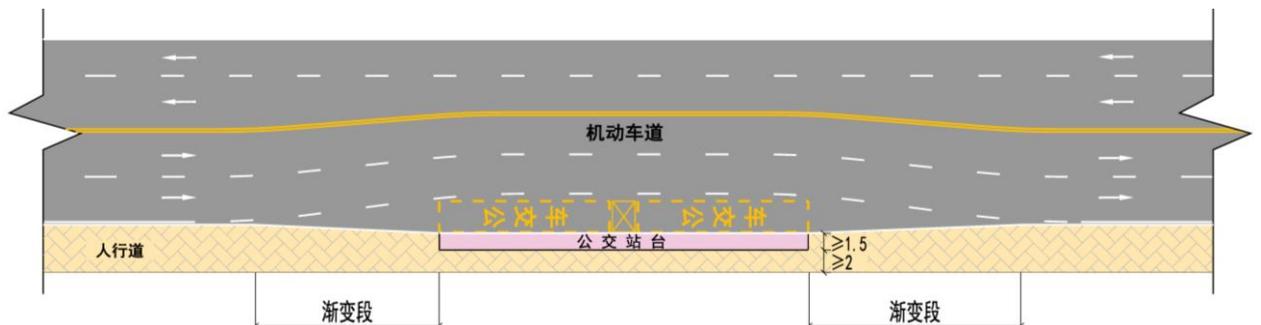


图8 偏移道路中心线设置的浅港湾式中途站

7.3.5 深港湾式中途站宜采用沿人行道设置的方式，并应满足深港湾式中途站所需的最小尺寸要求。

8 公交中途站平面设计

8.1 一般规定

8.1.1 公交中途站单个停车位长度宜为 15m；条件受限时，可根据停靠最大一种公交车型长度适当缩短，但不得小于 13m。

8.1.2 公交中途站占用人行道设置时，应局部拓宽人行道，保持人行道原有宽度；条件受限时，应保证原有人行道 40%的宽度，且不得小于 2m。

8.1.3 在港湾式中途站上游宜设立通视区域，在通视区域内不应有影响司机进站前观察站内情况的障碍物。通视区域设计尺寸见图 9。

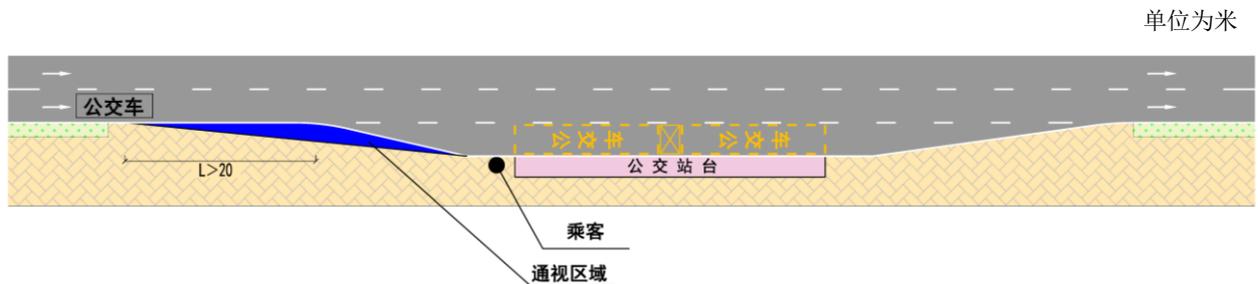


图9 通视区域设计尺寸

8.2 直线式中途站平面设计

8.2.1 直线式中途站推荐的几何尺寸见图 10。

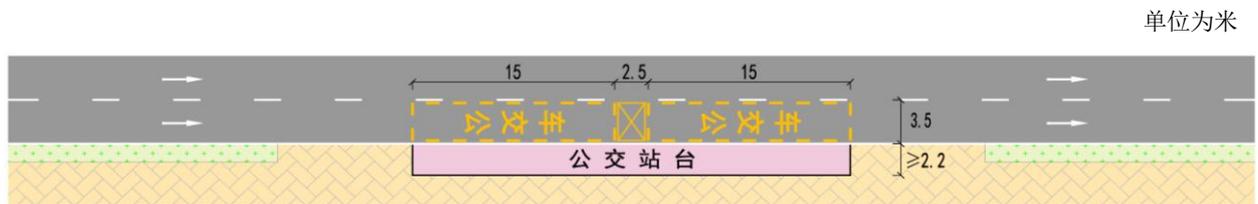


图10 直线式公交中途站的设计尺寸

8.2.2 站台长度可按表 5 的规定设置；条件受限时，站台长度可根据停车位长度适当缩短，但不得小于站台所有停车位与安全间距之和。

表5 直线式中途站的站台长度设置条件

单位为米

设置条件	站台长度
1 个停车位	15.0
2 个停车位	32.5
3 个停车位	50.0

8.3 浅港湾式中途站平面设计

8.3.1 浅港湾式中途站推荐的几何尺寸见图 11，站台长度应符合 8.2.2 的规定。

单位为米

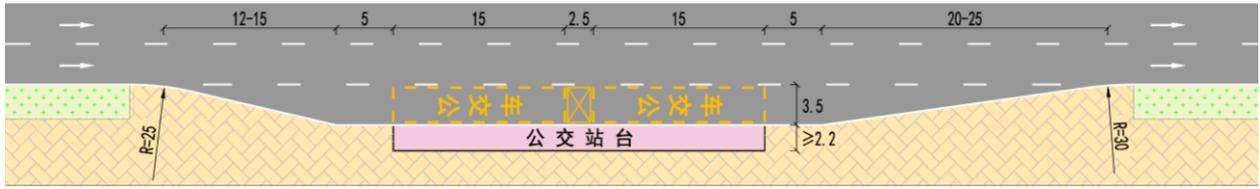


图11 浅港湾式公交中途站的设计尺寸

8.3.2 浅港湾式中途站拓展车道宽度宜取 3.5m，条件限制时，不应小于 3m。

8.4 深港湾式中途站平面设计

8.4.1 在用地条件允许的情况下应优先布置有超车通道的深港湾式中途站。

8.4.2 不设超车通道的深港湾式中途站的推荐几何尺寸见图 12~图 13。

单位为米

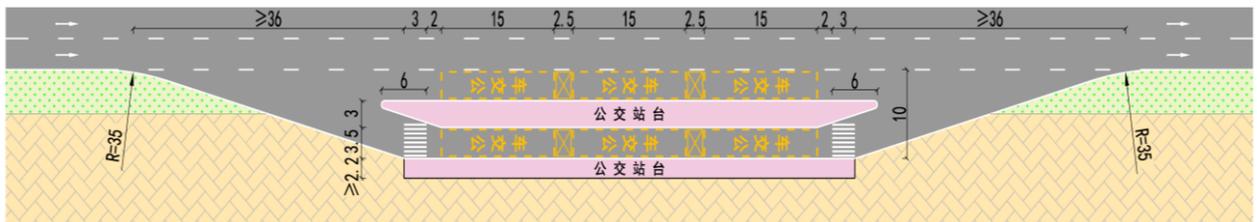


图12 双港湾式中途站设计尺寸

单位为米

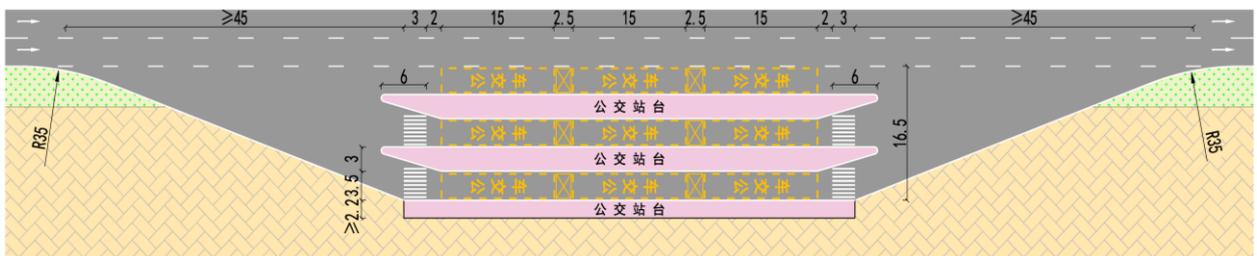


图13 三港湾式中途站设计尺寸

8.4.3 设超车通道的深港湾式中途站的推荐几何尺寸见图 14~图 15。

单位为米

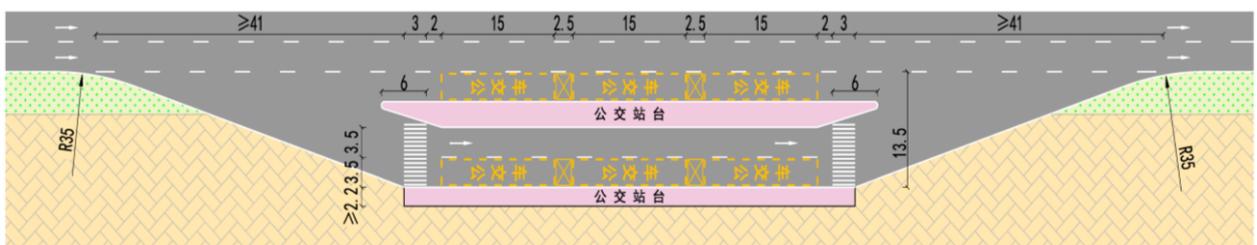


图14 双港湾式中途站设计尺寸

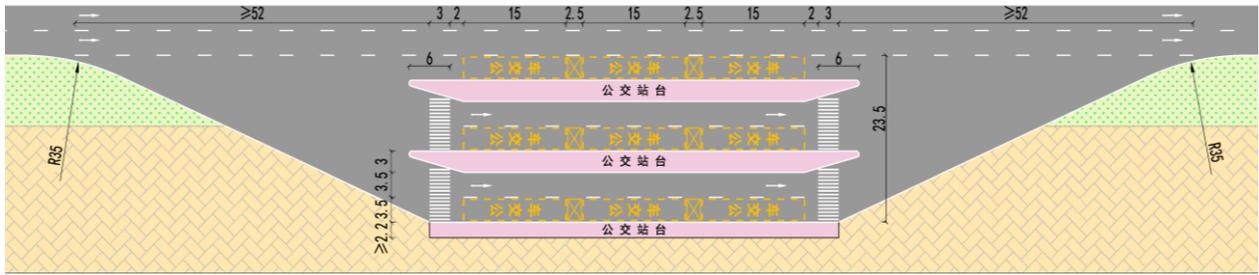


图15 三港湾式中途站设计尺寸

8.4.4 站台长度可按表6的规定设置。

表6 深港湾式中途站站台长度设置原则

单位为米

设置条件	最外侧站台长度	通道间的站台长度
2个停车位	42.5	48.5
3个停车位	60.0	66.0

8.4.5 深港湾式中途站服务通道之间的站台宽度不应小于3m，站台外缘应圆顺设计。

8.4.6 应在深港湾式中途站停车区两端、各候车廊之间设置人行通道，宽度不应小于3m。

8.4.7 深港湾式中途站配套的人行横道与紧邻的停车位之间宜有2m的安全距离，最小不应小于1.5m。

8.4.8 深港湾式中途站车道宽度不应小于3m；设超车通道的，超车通道宽度宜取3.5m。

9 公交中途站站点设施

9.1 站台和路面设施

9.1.1 公交中途站应设候车站台，站台高度宜采用0.15m~0.20m；站台宽度不宜小于2.2m，当条件受限制时，宽度不得小于1.5m。当站台乘客候车空间不足时，可通过设置分站台或拓宽站台宽度提高乘客候车空间。

9.1.2 站台表面应平整，不应绿化，并选用透水材料以保持站台干燥；可根据需要在站台边缘设置安全护栏，护栏高度应不低于1.1m，水平荷载能力应不小于1kN/m。

9.1.3 公交中途站范围内车辆加减速段及停车位处的路面宜采用高标号混凝土进行局部加强。

9.1.4 公交中途站范围内站台的设计标准应按照JT/T 1118的规定执行。

9.2 候车亭

9.2.1 公交中途站应设候车亭，候车亭应与亭内设施进行一体化设计。

9.2.2 在道路人行道较窄且道路拓宽条件受限时，可采用“背向式”公交候车亭或简易站台。

9.2.3 候车亭内应设置夜间照明、防雨防晒的顶棚、站牌标志、线路指示板、视频监控、必要的告示及广告看板等设施；多个同名站点宜配置换乘指引标志；鼓励配置行人休息座椅、指路牌、盲文站牌或语音提示站牌，座椅高度不宜低于0.4m，并在可能的情况下设置公交信息查询设备，提供公交车到达时间等信息。

9.2.4 站牌可包含附近简要地图、枢纽站、换乘信息、分站指引等，有条件的宜设置三维地图。

9.2.5 宜在有条件、有需求的站点设置电子站牌等智能化设施，其设置应按照JT/T 1118的规定执行。

- 9.2.6 候车亭应与其周边绿化、行人和非机动车系统、风雨连廊、轨道交通车站出入口等设施进行一体化设计；特殊区域鼓励提供有吸引力的造型和色彩，形成城市特色景观。
- 9.2.7 候车亭顶棚棚缘的最低点至站台地面的高度不应小于 2.5m，顶棚宽度不宜小于 1.5m，并宜随站台宽度增加而相应增加顶棚宽度；候车亭顶棚限界与路缘石外缘的水平距离不应小于 0.25m。
- 9.2.8 候车亭的长度宜与停车区长度相同；在客流较少的道路上设置的公交中途站，候车亭长度可适当缩小，最小不宜小于 5m。
- 9.2.9 候车亭内设置的广告灯箱宜按照统一规格进行设计，并不宜超过候车亭立面总面积的 50%。
- 9.2.10 候车亭应便于清洁，符合城市环境卫生要求。
- 9.2.11 候车亭的抗震、防雷、抗风压及消防等要求，应符合国家现行相关标准的规定。
- 9.2.12 候车亭内使用的电气设施应防止漏电，设计标准应按照 CJ/T 107 及 DB44/T 2157 的规定执行。
- 9.2.13 候车亭的建设应选用节能、环保、耐用和易维护的材料；建成后，应经第三方专业机构安全检测并出具合格报告。

9.3 标志标线

- 9.3.1 为区分公交中途站的停车范围，在公交中途站车道与相邻通车车道间，应设置专用标线。
- 9.3.2 公交中途站停车区域内应施划停车泊位，并在停车泊位之间以禁止停车标线分隔。
- 9.3.3 深港湾中途站应从中途站起点处为每个服务通道设置导流线，宜在港湾式站台出入口位置设置社会车辆避让标志和标线。
- 9.3.4 公交中途站范围内标志和标线的设计标准应按照 GB 5768 及 CJJ 37 的规定执行。

9.4 无障碍设施

- 9.4.1 公交站台有效宽度应能方便乘轮椅者通行，有效通行宽度不应小于 1.5m；站台盲道应与人行道盲道相连接。
- 9.4.2 在车道中间设置站台时应进行无障碍设计，缘石坡道应与人行横道相互对正，坡面须平整，但不应光滑。
- 9.4.3 公交中途站内的无障碍设施设计标准应按照 GB 50763 及 GB/T 33660 的规定执行。

参 考 文 献

- [1] GB/T 22484 城市公共汽电车客运服务规范
 - [2] GB 50688 城市道路交通设施设计规范
 - [3] GB 51328 城市综合交通体系规划标准
 - [4] GB 5768.2 道路交通标志和标线 第2部分：道路交通标志
 - [5] GB 5768.3 道路交通标志和标线 第3部分：道路交通标线
 - [6] CJJ/T 119 城市公共交通工程术语标准
 - [7] 深圳市城市规划标准与准则
-