公共交通枢纽站项目
可行性研究报告

公共交通站场枢纽站工程可行性研究报告

第一章　总 论

1.1项目名称与建设单位

1.1.1项目名称：某某公共交通枢纽站工程

1.1.2承办单位：某某公共交通公司

法人代表：　林某

1.2项目申请报告编制单位

编制单位：某某

1.3承办单位概况

公司成立于某某。

1.4研究的依据与范围

1.4.1研究依据

1、委托书（某某　2003 年 5 月）

2、《某某城市总体规划（　1994—2012 年）》（）

3、《国务院办公厅转发建设部等部门关于优先发展城市公共交通意见的通知》（国办发［2005]46 号）

4、《河南省人民政府办公厅转发省建设厅等部门关于优先发展城市公共交通实施意见的通知》（豫政办〔2007〕87 号）

5、《关于优先发展城市公共交通若干经济政策的意见》（建城

[2006]288 号）

6、《某某人民政府　转发市建委等部门关于某某优先发展城市公共交通的意见的通知》　（濮政 [2006]49 号）

7、《某某国民经济和社会发展第十一个五年计划纲要》　；

1.4.2研究范围

根据国家对建设项目项目申请报告阶段的工作范围和深度规定，我公司对该项目的建设条件进行了实地勘察，对项目影响区的社会经济状况及交通量调查与预测、　建设规模与主要技术指标、工程建设条件、工程技术方案、环境保护与节能、项目管理与实施、组织机构与劳动定员、项目招投标、投资估算与资金筹措和效益等方面进行了综合分析与研究，为项目建设的决策提供可靠的依据。

1.5研究的主要结论

1.5.1建设必要性

公交事业随着经济的发展同步发展，但同时存在诸多问题有待解决：现状公交网络主要集中在新市区和中原油田基地，难以满足不同阶层、不同居住区居民出行的要求；服务于客流集散的公交枢纽和站点是公交的核心，现状公交换乘枢纽的匮乏已经成为制约公交服务水平提高的主要因素之一；公交车辆的运营调度需要服务于车辆的停车、保养等功能，这些功能的发挥离不开用地的保障，目前存在停车场面积不足和用地权属不明的问题，使得公交车辆的停靠和保养得不到保证，难以发挥其实际功能。为

此，在现状基础上进行公交站场建设是必要的。

1.5.2 城市公共交通量预测

预测到 2012 年，某某的公共交通出行比例将由现状的 9.5% 提高到 18% ，到 2020 年达到 25% 。按《某某城市道路交通管理规划》提供的数据，预测：到 2012 年某某城市人口规模 60 万，预测城市公交车辆客运量将达到： 33.03 万人次 /日

1.5.3规划建设方案

根据公交线网规划及公交车辆发展预测，公交车辆到 2012 年将达到 660 辆，拟规划公交站场 4 处、枢纽站 3 处，停车场 1 处，其中：场站中心站、某某站、某某站、某某站各占地 50 亩，枢纽某某站、某某站、某某站各占地 5 亩，停车场占地 30 亩。

1.5.4项目管理与实施进度安排

本项目承办单位是某某公交交通公司。由项目建设单位负责项目的征地、折迁及项目组织、协调和管理工作。

项目建设期一年。

1.5.5投资估算与资金筹措

项目总投资为 7385.8 万元，其中：固定资产投资 6995.8 万元，申请上级扶持 4000 万元，项目单位自有资金解决 2995.8 万元；流动资金 1300 万元，铺底流动资金 390 万元由项目单位自有资金解决，其余申请流动资金贷款。

1.5.6主要技术经济指标

主要经济技术指标表

序号	指标名称	单 位	指 标	备 注
1	建设规模			
	站场、枢纽站、停车场	座	4、3、1	
	占地面积	亩	245	
2	总投资	万元	7385.8	
2.1	固定资产投资	万元	6995.8	
2.2	铺底流动资金	万元	390	
3	项目定员	人	924	
4	年销售收入	万元	12045	
5	年利税	万元	1106.2	
6	年利润	万元	829.7	
7	全部投资回收期	年	7.35	
8	投资利润率	%	11.23	
9	投资利税率	%	14.98	
10	财务内部收益率	%	14.83	
11	全部投资财务净现值	万元	1198.02	
12	贷款偿还期	年	5.78	含建设期
13	盈亏平衡点	%	54.49	

1.6 结论与建议

改善城区的基础设施条件，引导各类发展主体向城区聚集，发挥城区功能和区位优势，是小城镇建设过程中的重要任务。项目建成后，对改善城区的公共交通状况，改善城区的投资环境，促进城区经济和社会发展，推动城镇化进程具有重要意义。

第二章　项目建设必要性

2.1项目建设背景

某某位于河南省东北部，黄河下游冲积平原，西邻安阳市、鹤壁市， 西南与新乡市接壤， 北部与河北省， 东部与山东省相邻，东西长 103.24 公里，南北宽 101.46 公里，总面积 4266 平方公里，总人口 356 万人，是闻名遐迩的国家石油化工基地（中原油田所在地），并先后成功创建了国家卫生城市、 国家园林城市、 中国优秀旅游城市、 世界人居环境金质奖等 “六城二奖”，是一个充满朝气、蓬勃发展的城市。

改革开放以来，全市人民高举邓小平理论伟大旗帜，全面贯彻“三个代表 ”重要思想，某某委、市政府依据“强化中心、开拓东进、三位一体、城郊共荣”的总体发展战略，解放思想，真抓实干，带领广大人民积极进取，努力拼搏，使得全市社会经济建设取得了显著成绩，经济增长的质量和效益显著提高。止 2005 年全市完成国内生产总值 382.7 亿元，比“九五”末增长了 75% ，年均增长 11.8%，人均生产总值达到 10716 元；基础设施建设日

臻完善，“十五”期间，全社会固定资产投资累计完成 553.8 亿元。目前某某已成为豫东北地区的政治、经济、文化中心，冀、鲁、豫三省交界处的经济、贸易、流通中心。截止 2006 年，城区建成区面积 45 平方公里，城区非农业人口 36.8 万人。随着经济的蓬勃发展，在城市空间和小汽车迅速发展的背景下，某某的城市公共交通再迅速发展的同时也面临着重大的压力和挑战。

2.2 项目建设必要性

虽然城市公共交通得到了迅速发展，但与城市发展和城市居民的出行还远远不能相适应。当前，我国城市公共交通发展严重滞后，大中城市普遍面临交通拥堵的“心病”。造成造成这一状况的主要原因是城市公共交通基础设施投入欠账严重。为此，建设部、国家发改委、财政部、劳动和社会保障部四部委在 2006 年 12 月联合下发《关于优先发展城市公共交通若干经济政策的意见》，明确要求：各地人民政府要加大对城市公共交通事业的资金投入力度，地方城市公用事业附加费、基础设施配套等政府基金要向城市公共交通倾斜，并完善各项补贴。在地方公共财政投入的基础上，《意见》同时鼓励社会资本（包括境外资本）以合资、合作或委托经营等方式参与城市公共交通投资、建设和经营，通过实施特许经营制度，逐步形成国有主导、多方参与、规模经营、有序竞争的格局。

建设部部长汪光焘透露，当前，我国城市公共交通建设严重滞后的局面并没有得到根本改变，居民对城市公交服务的不满意

率高达 70% 。

对于某某来讲，公交事业随着经济的发展同步发展，但同时存在诸多问题有待解决：

1、现状公交网络主要集中在新市区和中原油田基地，难以满足不同阶层、不同居住区居民出行的要求；

2、服务于客流集散的公交枢纽和站点是公交核心，现状公交换乘枢纽的匮乏已成为制约公交服务水平提高的主要因素之一；

3、公交车辆的运营调度需要服务于车辆的停车、保养等功能，这些功能的发挥离不开用地的保障，目前存在停车场面积不足和用地权属不明的问题，使得公交车辆的停靠和保养得不到保证，难以发挥其实际功能。

为此，在现状基础上进行公交站场建设是必要的。

第三章 城市交通分析

3.1 城市交通现状

某某现状城市道路交通设施大部分集中在新市区和中原油田基地，并已初步形成具备一定功能的道路网系统。由于国家投资政策的改变、多年的城市基础实施投资欠账及中原油田的条块分割，使得某某城市道路系统不够完善。目前的状况是新市区和油田基地条块分割，交通不畅，道路规划实施没能统一实施。

1、客运总出行量

某某规划区内城市客运总出行量为 102 万人次 /日，居民日平均出行次数为 2.65 人次，与国内同等规模其他城市相比较，居民出行次数中等，出行的主要目的有：上下班、走亲访友、购物、上学、旅游等。

2、出行方式结构

某某居民出行方式结构符合我国城市的普遍性，即步行与自行车交通占最高的比重，其中：自行车交通超过了 50% ，公共交通出行比例仅为 9.5% ，步行有所下降。这说明：居民出行机动化水平提高， 反映机动化的交通方式是出租车、 单位客车、 摩托车、公交车等。伴随机动化水平提高的是步行下降、自行车上升，其结果是出行距离的增大。

3、出行目的

一般而言，以家为起点的出行都有一次回家的出行与之相对应，所以回家出行的比例最高，约占 36.9% ，上班出行是对城市交通影响的最大因素。在出行的各目的中，上班占 28.5% 、上学占 11.23% ，其主要交通方式是自行车和步行。

4、出行时间分布

一日出行有四个峰值，因城市规模小，工作距离近，中午基本都能回家休闲。

5、出行时耗和出行距离

某某全市平均出行时耗 20 分钟，与其他同等城市十分接近，平均出行距离 2.6 公里 /人次。

3.2 交通需求分析

3.2.1 远期城市发展前景分析

根据《某某城市总体规划》，规划到 2020 年将现在清丰县的马庄桥镇纳入城区总体规划，随着国家户籍制度改革的持续推进，工业化进程的加速发展，经济将呈现快速平稳发展的态势，届时某某城区面积将达到 405 平方公里，建成区面积 65 平方公里，城区人口 65 万，整个市域的城市化水平达到 45.7%.

3.2.2 城市空间结构的变化

某某城区在北扩的同时吸纳某某工贸示范园区作为某某经济发展的一翼，形成共同发展的格局。整个城市结构形成了原主城区带动，北部新城区、工贸示范区共同发展，为城市发展注入新活力。

3.2.3 交通需求出行量的变化

首先将出现出行总量规模的增加，将由目前的 102 万人次 /日增加到 2020 年的 218 万人次 /日，总量翻番；其次，在出行方式结构选择上，城市公共交通系统将承担更加大的作用，公共交通出行比例到 2020 年将达到 30% 以上，公共交通出行总量将达到 65 万人次 /日，公共交通方式将在关键截面承担更加重大的作用。

3.2.4 道路交通车辆发展

1、机动车

到 2007 年末，某某城区机动车保有量为 5.21 万辆，其中：

汽车 1.82 万辆。根据某某城市交通规划，推算 2012 年某某客货机动车 2.4 万辆，未来摩托车、电动车、助力车拥有量按照 4.5 万辆控制，则城区机动车总量将达到 6.9万辆。

2、自行车

城市用地规模的扩大将不可避免的导致居民出行距离的增加，促使居民出行由传统的自行车交通方式转向机动化交通方式。另外，随着经济快速平稳发展和居民生活水平的提高，居民对交通服务质量更加敏感，这必然会导致对自行车这种缺乏安全感的人力交通方式需求的减少。但自行车价格低廉和灵活机动的特点决定了在组团内部的短距离居民出行中仍是一种有效的交通方式。因此，未来发展中，自行车仍将是某某居民出行中重要的交通方式之一，但在客运结构比例中将下降。

3、出租车

和其他城市相比，某某的出租车超前发展，从发展趋势上有进一步增长的趋势，为控制出租车过快增长，影响行业发展，政府制定了一定的准入措施。出租车作为城市客运交通主要方式之一，其服务对象为高收入阶层和特殊目的的居民出行，不应该也不可能城市居民上下班和走亲访友的主要出行工具。

4、道路交通设施建设

城市对道路设施建设的投入将进一步增加，城市路网将逐步形成系统，城市道路用地面积指标、路网密度指标有较高提高，城市交通秩序将得到改善，但道路供给能力的提高总是赶不上城

市交通量的增长。

第四章　公共交通发展与交通量预测

4.1公共交通现状调查和分析

4.1.1公交车辆

某某公交公司自 1992 年以 7 台车运营以来，止 2007 年底，某某拥有公交汽车 329 自然台，折合 312.2 标台，万人公交车拥有率为 6.54标台/万人，低于规范要求的 10 标台/万人，在河南省只是处于中游水平。

4.1.2公交车站设施建设

截至目前，公交公司没有一块属于自己的停车场站，仅有的几个停车场全部是租赁使用，致使公交车的夜间停靠较为混乱，夜间停车后公交车辆遍布市区各个角落。这样，既给城市综合治理工作带来很多麻烦，同时也使得公交行业的规范管理成为老大难问题。

根据公交线路上下客流量调查，按高峰上下客流量分为大中小三类，其中：高峰小时上下客流量大于 1000 人次的公交站点为大型站点，500—1000 人次的公交站点为中型站点， 500 人次以下的站点为小型站点。根据站点分类及高峰上下客流量统计，某某大型站点有：某某站、某某站、某某站、某某站、某某 *站等 5 个，中型站点 8 个。

4.1.3公交客运量

某某公交公司成立较晚， 1988 年成立，成立后为建市之处，人口少，城市规模小，收入水平低，一直没有运营。根据城市发展和居民出行需求，公司自 1992 年开始运营， 1993 年年公交客运量达到 174 万人次，到 2006 年某某公交客运量已经达到 3400 万人次（不包括出租车），增长速度较快， 年递增率达到了 25.7%，实现了公交事业的快速发展。

4.1.4城市公交网络特征分布

1、公交线网结构

目前，某某公共交通线网的结构具有以下特点： ①总体来看，城区公交线路走向大部分集中在东西走向，南北方向线路较少，这与某某城市现状道路网布局相吻合；②公交线路过分集中在胜利路、京开路、大庆路、黄河路等城市主干道上，通往郊区的公交线路很少且多集中在中原路上；③开发区公交线网密度较低。

这样的线网结构不甚合理，使得某某城区居民的出行相当不便。

2、公交线网特点

截至 2006 年底，某某公交公司共拥有公交营运线路 18 条，线路总长度 273 公里，平均线路长度为 15.1 公里。最短线路为 4 路（盟城小区—水电），线路总长约 9.5 公里； 总长线路为 31 路（岳村—皇甫），线路总长约 29 公里。公交线网密度为 2.72 公里/平方公里。

4.1.5现状主要问题及分析

1、路网布局不完善导致公交线路主要集中在有限的几条城市主干道上；

2、随着城市用地北上南下扩展，公交整体的发展滞后于城市发展速度，限制了居民出行；

3、随着城市规模的不断扩大，公交客运量也逐年攀升，但公交方式的出行比例仍不高；

4、由于城市道路网建设速度缓慢，导致公交线网布局不够合理，线路重复多，市区站点间距短，平均运行速度较低；

5、由于公交线网布局的不合理，造成大型公交换乘站过分集中在城市中心区，外围地区公交线网密度低、配车少，居民乘用公交换乘不便；

6、没有公交站场，导致大量的公交车辆夜间占道停放，影响了市容和交通。

4.2交通量预测

4.2.1某某公共交通可持续发展的可行性

1、城市居民生活水平的提高使得出行距离加大

随着某某社会经济的持续发展，居民生活水平不断提高，交通方式的选择将进一步向机动化方向发展。当出行距离小于 2 公里时，步行和自行车方式占主导；当出行距离在 2—5 公里时，步行出行方式向自行车和公共交通方式转移，在自行车与公共交通的出行效率上，视两者的服务水平的高低决定转移的方向；当当

出行距离在 5 公里以上时，公共交通比自行车出行方式优势大，但又面临出租车、摩托车和小汽车等机动化交通方式的竞争。随着城市经济的发展，再加上就业观念的转变、职业选择自由度的加大，居民的出行距离将增大，出行方式从低费用的交通方式向高费用交通方式转移， 不断提高对出行的舒适度和可达性的要求。

2、道路设施的发展和国家政策的影响

受国家相关政策如： 公交优先发展政策、 汽车产业发展政策、轨道交通发展政策和推进城市化进程等政策的影响，某某路网水平将在现有基础上大幅度增长。从远期道路网络规划和建设水平情况来看，道路建设为公交线路的开设、公交线网密度和服务面积率的提高打下了基础，必将有力促进公交事业的发展。

4.2.2公共交通车辆预测

1、基于交通发展目标的分析

预测到 2012 年，某某的公共交通出行比例将由现状的 9.5% 提高到 18% ，到 2020 年达到 25% 。按《某某城市道路交通管理规划》提供的数据， 我市居民人均日出行次数为 2.78 人次 /日，公共交通的出行比例按 20% 计算，公交换乘率 1.1，平均载客人数为 40 人次 /车次， 车辆平均日运营次数 15 车次 /日，车辆利用率 90% ，保持现状平均服务水平不变的情况下，预测：

到 2012 年濮阳城市人口规模 60 万，预测城市公交车辆客运量将达到：

客运量 =人口 *（出行次数 /人）*公交出行比例 *换乘率

=60*2.78*18%*1.1=33.03 万人次 /日

车辆数 =客运量 /平均载客人数 /平均日运营次数 /车辆利用率

=33.03/40/15/0.9*10000=611 辆，折合 10.2 标台 /万人

2、基于公交服务水平的分析

假设公交线路覆盖达到 2 公里 /平方公里， 公交车平均运行速度 20 公里 /小时，平均发车间隔 2 分钟，到 2012 年濮阳城区面积达到 60 平方公里，约需公交标准车辆。

120 公里 *2 辆/分钟 *60*20 公里 /小时 =720 辆

3、公共交通车辆预测

考虑到濮阳城市经济发展实际和公交目前的发展水平，到 2012 年某某公交拥有量按照万人 11 标台考虑，整体规模达到 660 标台。

第五章 建设条件

5. 1地理位置

某某位于河南省东北部黄河下游北岸，与冀、鲁两省交界，东经 115° 00′ 50″，北纬 35° 45′ 41″，海拔高程 （黄海高程，下同） 48—57 米，最高点 61.8 米，最低点 47.5 米，区内地势西

高东低，南高北低，南北自然坡降率 1/5000-6000，东西自然坡降率为 1/6000-8000。

5. 2建设条件

5.2.1气候

某某属暖温带大陆性半干旱季风气候区，四季分明，降水集中，光照充足，冬季干旱多风。各主要气候资料如下：

①气温

全年平均气温	13.6℃
全年极端最高气温	42.3℃（1996.7.19）
全年极端最低气温	-20.7℃（1971.12.28）
最热月平均气温	27℃
最冷月平均气温	1-3℃
低于零度寒冷期	100 天左右
全年无霜期	210-220 天

②湿度

年平均绝对湿度	13g/m²
年平均相对湿度	70%

③降水量

年平均降水量	612.9MM
年最大降水量	1067.60MM
年最小降水量	264.5MM
小时最大降水量	83MM

24 小时最大降水量	256MM
④蒸发量	
年平均蒸发量	1663.3MM
年最大蒸发量	1924MM
年最小蒸发量	1541.8MM
⑤日照	
年平均风速	3.16m/s
瞬时最大风速	24m/x
最大积雪厚度	20cm
平均冻土厚度	20.6cm
最大冻土厚度	41cm

5.2.2工程地质及水文地质

5.2.2.1水文地质条件

根据河南省地质局水文一队的水文地质普查结果和有关资料说明，某某地下水可分为浅层、中层、深层等三类。浅层地下水无良好隔水层，属潜水或微承压水，水温 15-17℃，水位埋深 5-9米；中层地下水隔水性好，为承压水，水温 20℃，属微咸水或半咸水；深层地下水为承压水，此层水矿化度差别较大，上部属半咸水，下部属淡水。

5.2.2.2工程地质

根据《某某用地评定图》，某某建成区范围内属黄河下游第四纪冲积平原，地表以下 15 米范围内均为新迁冲积的松散沉积物，

主要岩性为亚粘土、亚砂土和砂土，属中高压缩地层，地基承载力较低，一般为 10-20 吨/平方米。

5.2.3抗震烈度

根据《中国地震烈度区划图（ 1999 ）》显示，该区域为七度地震烈度区。

5.3外部建设条件

5.3.1交通

项目拟建地点在某某主城区的交通干道上，通过开州路与鹤濮高速引线相连，外部交通方便快捷，铁路有汤—濮—台铁路与京九、京广两大动脉相连，交通便利，与外界沟通方便快捷，可满足项目建设的需求。

5.3.2通讯

某某 10 万门程控交换机已安全运营多年， 微波通讯、 互联网均实现国际、国内互联，可以满足项目建设设置直拨电话、微机网络系统的需要。

5.3.3供电

某某城区供电网络完善，公交站场及停靠站就近接入 10Kv 高压线，可满足项目维修、办公及生活等的用电需求。

5.3.4供水

某某城区供水系统完备，由某某自来水公司供应，公交站场及停靠站附近就是供水管网， 就近引接， 可满足项目清洗、 维修、车辆加水、办公生活等用水需求。

5.3.5采暖

某某城区供暖管网已铺设并进行二期扩建改造，由某某热力公司供应，从换热站就近引接，可满足项目采暖的需求。

5. 4外部供应条件

本工程所需的主要材料有：生石灰、粘土、碎石、石屑、水泥、中（粗）砂等，其主要材料通过汽车运输均可由周边地区购得。

第六章　规划建设方案

6.1 公交站场设施的发展趋势

6.1.1公交车辆发展趋势

未来的公交车辆发展主要从能源类型、自身质量和有无空调几个方面来考虑：

1、能源类型：目前，公交车辆可以采用的能源类型有汽油、柴油、液化天然气、压缩天然气、直流电网供电（及短程铅蓄电池），未来还会有燃料电池和液化天然气。其中，柴油、压缩天然气是目前的主要类型，而燃料电池和液化天然气是比较有发展前途的能源类型。目前，某某公交车辆使用的燃料主要是柴油和压缩天然气，但伴随着科技的发展，未来新的替代能源对在场内加油的要求越来越小。

2、自身质量：随着汽车工业的迅速发展，公交车辆的质量越

来越高，在运营期间，故障率也越来越小，使得保养和大修的工作量减少，另外，车辆自身的自检系统也将使未来的保养工作量减少，这些都在一定程度上提高了保养场的效率，使得相同场地可以保养更多的车辆，节省了用地。

3、有无空调：从目前国内公交的发展趋势看，随着居民生活水平的提高，人们更加关注生活质量，空调车的比例将增加。

综上所述，使用新型能源，车辆自身安装有空调、质量越来越高的公交车辆将得到更多的使用。

6.1.2 调度水平的提高

随着信息化水平的提高，未来人工调度的局面将逐渐被电脑所替代，而这一方面减轻了调度员的工作量同时也可使调度更加科学合理，另一方面，调度管理水平的提高，停车场的调度范围可以扩大，进而停车场的停车规模会增大。

6.1.3 土地资源的价值

目前的站场模式更多的是考虑车辆的空驶，而对随之而来的人力资源浪费不是很看重。随着经济的发展，劳动力的价值进一步提高、土地资源进一步紧缺，提高整个站场运行效率、减少土地占用变得越来越重要了。

6.2 站场规划原则

依据交通需求和发展战略控制规模，结合城市用地情况和总体规划布局，力求做到运营高效、管理方便、经济合理、节约用地。具体体现在：

1、站场功能满足城市发展需求原则；

在城市总体规划的指导下，适应公共交通系统运营规模扩大所带来的运输管理的结构性调整，以保障功能和安全为前提，结合城市道路工程的发展统一规划，合理布置场站内各功能区，满足运调和保修生产工艺等场站基本功能的实现。

2、注意价值功能原则；

积极采用新工程、新技术、新材料，提高管理水平，降低工程造价，做到安全舒适、技术先进、经济合理。

3、运营效益优化原则；

与线网方案密切结合，保障公共交通运输效益的最佳发挥。厂站内设施应保证线路运营车辆所需停、保、运调工作的基本要求，力求使场站所服务的公交线网的车辆在停、保作业时总空驶里程尽可能少，以发挥站场和公交车辆的最佳效益。

4、土地利用优化原则；

结合土地资源状况和总体规划要求，适应城市发展趋势的要求，落实公共交通优先政策，控制公交站场用地规模，为发展生产服务，为改善城市环境、美化城市服务，并寻求城市土地资源的合理配置和有效利用。

6.3 场站分类和功能定位

根据国家关于加速汽车保费更新的要求以及公共交通行业技术进步和发展的趋势，国家行政法规《城市公共汽车、无轨电车工程项目建设标准》，将公交战场设施构成分为中途站、首末站、

枢纽站、停车场、保养场等五类。明确规定取消专门的大修厂。

本项目根据城市发展规划和社会发展需求，结合中途站、首末站、枢纽站面对社会和乘客的特点，归并为以客流集散功能为主的设施，在线网线网系统规划方案中作为客流集散中心统一规划考虑。运营站场设施规划主要研究公共交通场站和枢纽站、停车场的规模和布局。

场站——既是车辆的保养场，又是车辆的停靠场，并承担车辆的日常维修和低级保养，是车队的所在地，担负线路的部分组织运营任务。

枢纽站——是旅客集散、换乘的场所。

停车场——是夜间驻车的主要场所，主要负责车辆的高级保养，主要作业内容有发动机、变速箱的构件的总成互换以及车身的整修、中修，车辆的临时进场检修。

6.4 场站布局模式

未来便于运营、调度、保养作业管理，减少低保作业空驶里程，提高高保作业的效率，采用运营和保养分开，高保集中、低保分散的管理模式。

保养场、停车场拟一次性征地，近期采用综合性保养模式，远期随着城市规模的扩大，使保养和运营逐步分开，建立专业化的保养场和停车场。

场站首末站、换乘枢纽站同城市改建、新建小区、大型交通设施同步进行规划建设。

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：https://d.book118.com/576112134125011101