

ICS 03.220.20
CCS R 84
备案号: 94890-2023

DB11

北京市地方标准

DB11/T 1163—2022
代替 DB11/T 1163—2015

公交专用道设置规范

Specification for bus lanes setting

2022-12-27 发布

2023-04-01 实施

北京市市场监督管理局 发布

目 次

前言.....	11
1 范围.....	1
2 规范性引用文件.....	1
3 术语和定义.....	1
4 设置原则.....	2
5 设置条件.....	2
6 设置形式及方法.....	3
7 配套设施设备.....	6
附录 A（规范性） 借道区使用要求	8

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DB11/T 1163—2015《公交专用车道设置规范》，与DB11/T 1163—2015相比，除结构调整和编辑性改动外，主要技术变化如下：

- a) 更改了标准名称，由“公交专用车道设置规范”改为“公交专用道设置规范”；
- b) 更改了要素“范围”（见第1章，2015版的第1章）、“设置原则”（见第4章，2015版的第4章）的规定及相关文字描述；
- c) 在“术语和定义”中更改了要素“公交专用车道”的定义（见3.1, 2015年版的3.1）；
- d) 在“术语和定义”中增加了“公交专用路”的定义（见3.2）；
- e) 在“术语和定义”中更改了要素“公交导向车道”的定义（见3.3, 2015年版的3.3）；
- f) 在“术语和定义”中增加了“借道区”的定义（见3.4）；
- g) 在“术语和定义”中增加了“高峰小时”的定义（见3.6）；
- h) 在“设置条件”中更改了要素“城市快速路、承担城市交通功能的高速公路公交专用车道设置条件”的具体规定（见5.1, 2015年版的5.1、5.1.1），删除了宜设置和可设置公交专用车道要求（见2015年版5.1.2、5.1.3）；
- i) 在“设置条件”中更改了要素“除城市快速路以外的其他城市道路及公路公交专用车道设置条件”的具体规定（见5.2, 2015年版的5.2、5.2.1），删除了宜设置和可设置公交专用车道要求（见2015年版5.2.2、5.2.3、5.2.4）；
- j) 在“设置条件”中增加了“公交专用路设置条件”（见5.4）；
- k) 在“设置条件”中增加了“公交导向车道设置条件”（见5.5）；
- l) 在“设置条件”中增加了“借道区设置条件”（见5.6）；
- m) 在“设置形式及方法”中增加了“在出入口处的设计”（见6.3）；
- n) 在“设置形式及方法”中更改了要素“使用时段的设置”的具体规定（见6.6, 2015年版的6.5）；
- o) 在“配套设施设备”中更改了要素“配套设备”的具体规定（见第7章，2015年版的第7章）；
- p) 删除了“公交运送速度”（见2015年版的3.2）、“高峰时段公交专用车道”（见2015年版的3.5）、“长时段公交专用车道”（见2015年版的3.6）、“全时段公交专用车道”的定义（见2015年版的3.7）；
- q) 删除了“新建道路、改扩建道路公交专用车道条件”要求（见2015年版的5.3）；

本文件由北京市交通委员会提出并归口。

本文件由北京市交通委员会和北京市公安局公安交通管理局组织实施。

本文件起草单位：北京交通发展研究院、北京警察学院。

本文件主要起草人：王兆荣、赵鑫、刘雪杰、王昊、张磊、姚越、郭继孚、陈静、林志勇、李磊、孟瑜、李洋、马腾腾、朱家正、蔡乐、张璋、文蔚、黄研宇、蔡杰、曹炎、李军。

本文件所代替文件的历次版本发布情况为：

——2015年首次发布为DB11/T 1163—2015；

——本次为第一次修订。

公交专用道设置规范

1 范围

本文件规定了公交专用道的设置原则、设置条件、设置形式及方法、配套设施设备等要求。本文件适用于城市道路、城区段公路公交专用道的设置，不适用于快速公交专用道的设置。

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 5768 道路交通标志和标线

GA/T 832 道路交通安全违法行为图像取证技术规范

DB11/T 650 公共汽电车站台规范

DB11/T 776.1 道路智能化交通管理设施设置要求 第1部分：通用技术条件

DB11/ 1116 城市道路空间规划设计规范

3 术语和定义

下列术语和定义适用于本文件。

3.1

公交专用车道 bus lanes

在规定时间内，只允许公共汽（电）车、通勤班车等大型载客汽车，以及特种车辆通行的车道。

3.2

公交专用路 bus way

在规定时间内，单向或双向机动车道只允许公共汽（电）车、通勤班车等大型载客汽车，以及特种车辆通行，其他机动车禁止通行的道路。

3.3

公交导向车道 bus approach lanes

从道路交叉口进口道起点至停止线之间，供公共汽（电）车、通勤班车等大型载客汽车，以及特种车辆使用的车道。

3.4

借道区 shared bus lane segments

在公交专用道内，除公共汽（电）车、通勤班车等大型载客汽车，以及特种车辆正常使用外，可供其他车辆转弯、进出主路等使用的区域。

3.5

高峰小时 peak hour

单日内，客流量最大的一小时。

4 设置原则

公交专用道包括公交专用车道和公交专用路，其设置原则如下：

- a) 以人为本、公交优先：应以服务更多的出行者为设置目的，为集约、高效的公交运输方式提供路权保障；
- b) 与需求匹配：应与主要公共汽（电）车客流通道相匹配，兼顾道路总体通行效率；
- c) 连续性设置：在考虑道路条件及交通运行情况的基础上，保障公交专用道连续成网；
- d) 安全性设置：设置形式、设置方法应保证运行安全。

5 设置条件

5.1 城市快速路、城区段高速公路公交专用车道设置条件

5.1.1 满足下列全部条件时，应设置只允许公共汽（电）车及特种车辆使用的公交专用车道：

- a) 单向机动车道 3 车道以上（含 3 车道）；
- b) 高峰小时公交断面客流量 ≥ 2400 人次，且公交车流量 ≥ 80 标准车。

5.1.2 满足下列全部条件时，应设置只允许公共汽（电）车、通勤班车等大型载客汽车，以及特种车辆使用的公交专用车道：

- a) 单向机动车道 2 车道以上（含 2 车道）；
- b) 高峰小时公交断面客流量 ≥ 1200 人次，且公交车流量 ≥ 40 标准车。

5.2 其它城市道路及城区段公路公交专用车道设置条件

5.2.1 满足下列全部条件时，应设置只允许公共汽（电）车及特种车辆使用的公交专用车道：

- a) 单向机动车道 3 车道以上（含 3 车道）；
- b) 高峰小时公交断面客流量 ≥ 1500 人次，且公交车流量 ≥ 50 标准车。

5.2.2 满足下列全部条件时，应设置只允许公共汽（电）车、通勤班车等大型载客汽车，以及特种车辆使用的公交专用车道：

- a) 单向机动车道 2 车道以上（含 2 车道）；
- b) 高峰小时公交断面客流量 ≥ 1000 人次，且公交车流量 ≥ 30 标准车。

5.3 公交专用车道连续设置条件

当一条道路上 60% 的路段符合设置公交专用车道条件时，整条道路均应设置公交专用车道。

5.4 公交专用路设置条件

满足下列条件之一时，宜设置公交专用路：

- a) 路段单向机动车道 2 车道以下（含 2 车道），具有相邻或平行的可替代道路，且路段单向高峰小时公交断面客流量 ≥ 1800 人次；
- b) 城市旅游区、历史保护区、商业区等区域及交通枢纽周边道路，仅供公共汽（电）车通行的路段。

5.5 公交导向车道设置条件

满足下列全部条件时，应设置一条公交导向车道；满足下列其中任意 3 个条件时，可设置一条公交导向车道：

- a) 交叉口上游路段设置有公交专用道且与路口导向车道流线相匹配；
- b) 交叉口同一流向导向车道数 ≥ 2 条；
- c) 交叉口同一流向高峰小时公交流量 ≥ 30 标准车；
- b) 交叉口同一流向导向车道数 \geq 路段车道数。

5.6 借道区设置条件

满足下列条件之一时，宜设置借道区：

- a) 公交专用车道连续设置时，路段出入口处；
- b) 公交专用车道与公交导向车道连续设置时，路口与路段衔接处。

6 设置形式及方法

6.1 公交专用车道设置形式

6.1.1 设置形式主要有内侧式和外侧式两种，设置形式的选择应综合考虑道路及设施条件、公交运行与社会车的相互干扰、客流需求等因素。

6.1.2 在条件允许的情况下应优先考虑内侧式公交专用车道，内侧式公交专用车道应设置在机动车道行驶方向最左侧，示例见图 1。

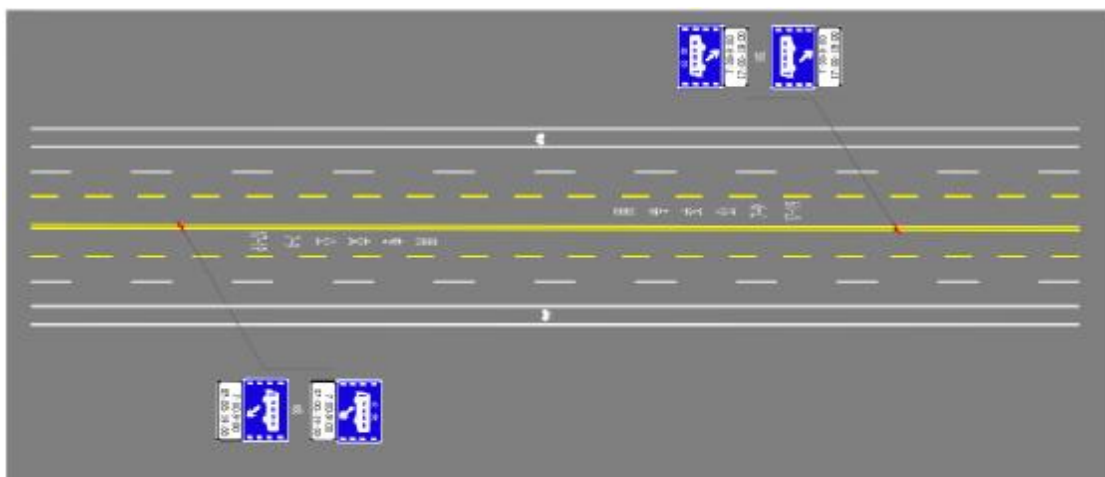


图1 内侧式公交专用车道示例

6.1.3 外侧式公交专用车道应设置在机动车道行驶方向最右侧，示例见图 2。

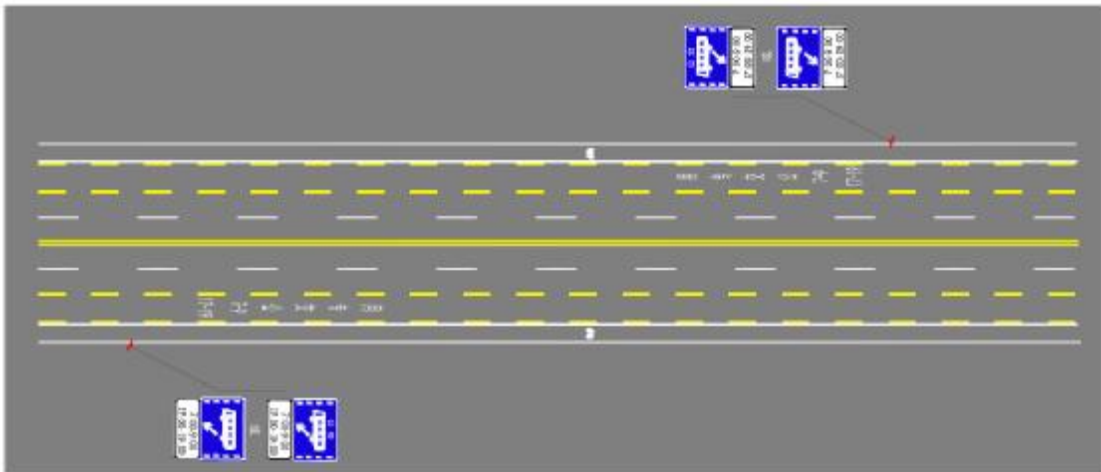


图2 外侧式公交专用车道示例

6.2 交叉口的公交导向车道设置形式

6.2.1 已经设置了公交专用车道的路段，在交叉口进口道应根据道路条件及车流情况设置公交导向车道，示例见图3。

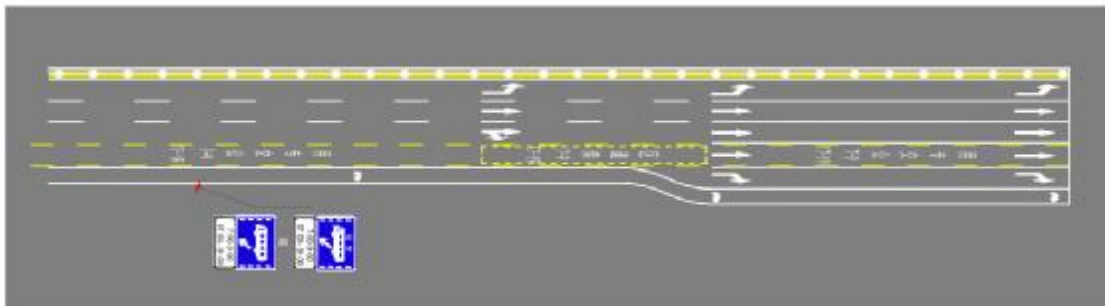


图3 公交导向车道示例①

6.2.2 对无法单独设置公交导向车道的路口，可设置与其他车辆共用路口导向车道，示例见图4。

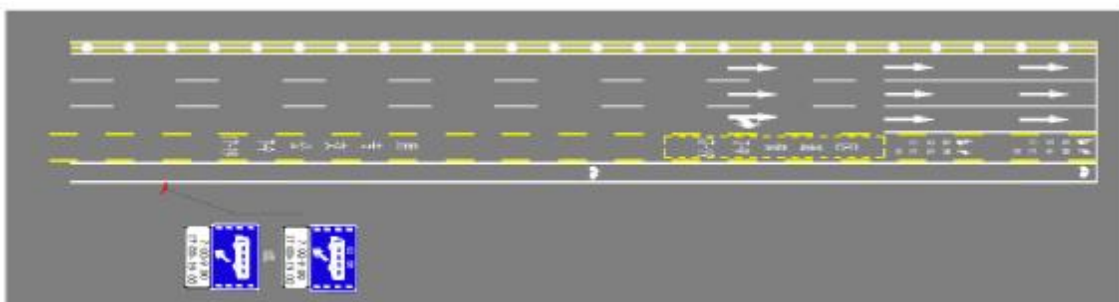


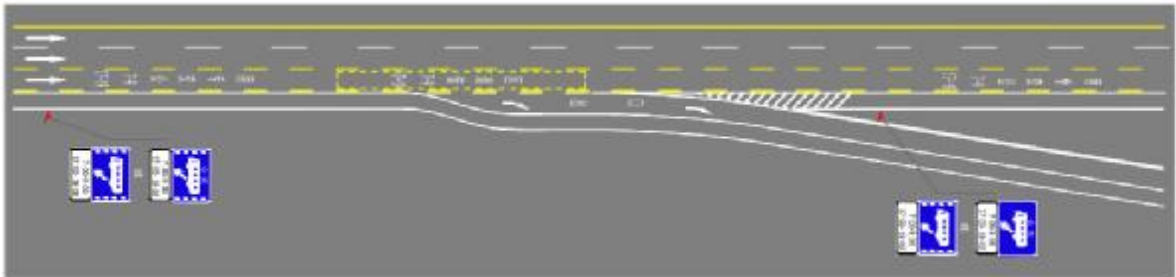
图4 公交导向车道示例②

6.3 在出入口处的设计

公交专用车道在相交出入口处应施划借道区，跨越出入口后应继续施划公交专用车道，示例见图5 a)、b)、c)、d)、e)。



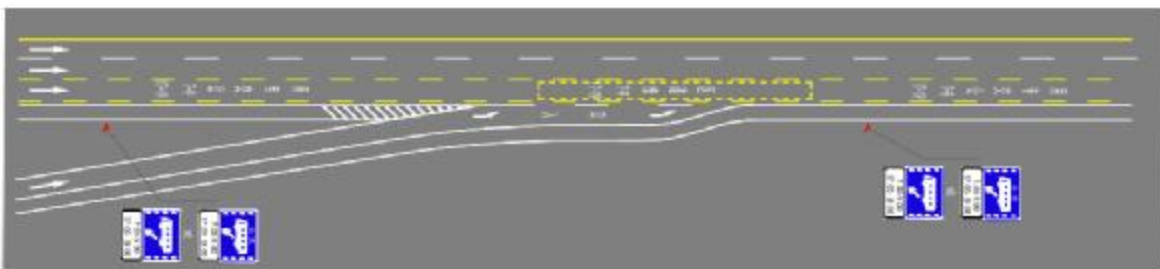
a) 路段出口公交专用车道设计①



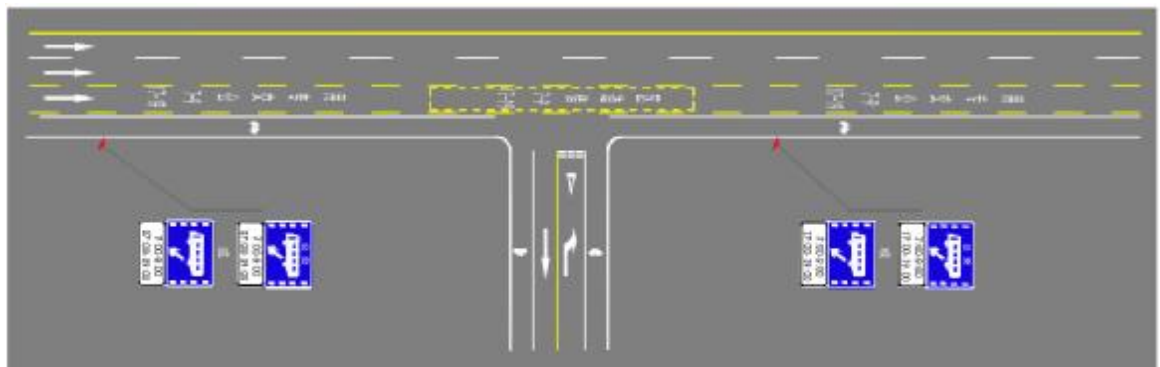
b) 路段出口公交专用车道设计②



c) 路段入口公交专用车道设计①



d) 路段入口公交专用车道设计②



e) 路段出入口公交专用车道设计

图5 路段出入口公交专用车道设计示例

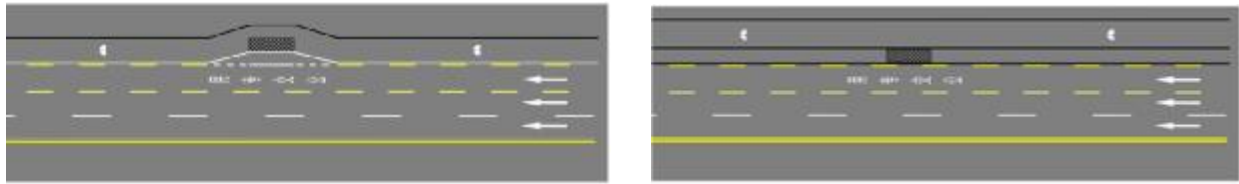
6.4 借道区设置形式及使用要求

6.4.1 借道区设置宽度宜为3米,可根据路段公交专用车道及相对应的导向车道宽度适当调整。借道区设置长度根据道路情况确定,应大于30米。

6.4.2 借道区的使用要求应符合附录A。

6.5 站台处设置形式

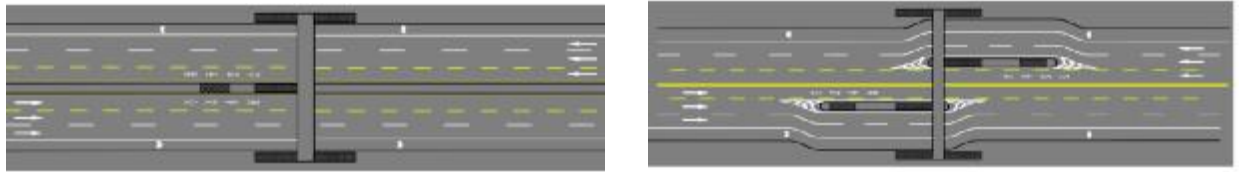
6.5.1 公交专用道站台分为外侧式公交站台(示例见图6)和内侧式公交站台(示例见图7)。外侧式包括港湾式站台(示例见图6a)和直接式站台(示例见图6b),内侧式包括岛式站台(示例见图7a)和侧式站台(示例见图7b)。



a) 港湾式站台

b) 直接式站台

图6 外侧式公交站台示例



a) 岛式站台

b) 侧式站台

图7 内侧式公交站台示例

6.5.2 公共汽(电)车站台应根据公交客运量、公交线路合理设置,应符合 DB11/ T650 和 DB11/ 1116 的相关要求。站台设置应统筹考虑过街设施和站台的安全防护设施。站台附近的道路设施及交通管理设施应符合 GB 5768 的相关要求。

6.6 使用时段的设置

6.6.1 公交专用道使用时间应按照客流量和公交车流量科学设置,但相连道路上的公交专用道使用时间应保持一致。

6.6.2 连接中心城和新城的客流通道,公交专用道使用时间早高峰开始时间不宜晚于6时30分,结束时间不宜早于8时30分;晚高峰开始时间不宜晚于17时,结束时间不宜早于19时;可根据客流高峰情况适当延长或缩短;其他客流通道,公交专用道使用时间宜为早高峰7时至9时,晚高峰17时至19时。

7 配套设施设备

7.1 公交专用道配套交通管理设施设置应符合 GB 5768 和 DB11/T 776.1 的相关要求,宜使用可变信息标志的方式进行动态提示。

7.2 途经公交专用道的公交车辆宜具备违法行为图像取证功能。

7.3 公交专用道违法行为图像取证设备均应符合 GA/T832 的相关要求。

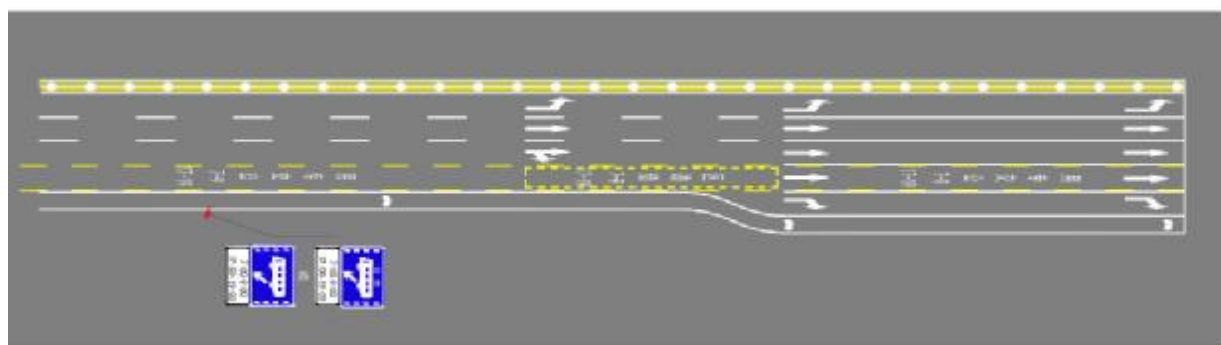
7.4 固定式公交专用道违法行为图像取证设备设置间隔应符合 DB11/T 776.1 的相关要求。

7.5 在设置公交导向车道的信号控制交叉口,配套设备宜具备公交优先信号控制功能。

7.6 配套设备应充分考虑未来新型城市交通模式及大数据、物联网、人工智能、预约、低碳等新技术的发展，实现道路资源的全局优化配置。

附录 A
(规范性)
借道区使用要求

非转弯机动车不应使用借道区,转弯机动车通过借道区时,应迅速驶离该区域,不得在该区域停车,借道区见图A.1。



图A.1 借道区