

郑州市人民政府文件

郑政文〔2021〕61号

郑州市人民政府 关于郑州市推进公交场站综合开发的 实施意见

各开发区管委会，各区县（市）人民政府，市人民政府各部门，各有关单位：

为加快解决我市公交场站设施供需矛盾突出问题，缓解公交基础设施建设投融资压力，促进公共交通与城市建设协调发展，根据《国务院关于城市优先发展公共交通的指导意见》（国发〔2012〕64号）、《河南省人民政府关于城市优先发展公共交通的实施意见》（豫政〔2014〕66号）、《郑州市城市公共汽车客运条例》等文件，以及“公交都市”创建工作相关要求，结合我市实

际，制定本实施意见。

一、总体要求

（一）任务目标

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，以创建“公交都市”、助力郑州建设国家中心城市为目标，以破解公交场站投融资难、资金回收慢等问题为导向，坚持以人民为中心、公共交通优先发展、建设用地综合开发的城市建设理念，学习借鉴先进城市的经验做法，按照市场化运作、复合化利用、集约化用地的基本原则，增加公交场站用地兼容性指标，将公交场站建设内容纳入土地出让条件，实施“带方案”供地，鼓励社会资本参与，减轻政府财政负担，以综合开发收益弥补公交场站建设资金不足，推动城市公共交通场站建设高质量、可持续发展。

（二）基本原则

公交优先原则。以保证公共交通功能为基本要求，采取公共交通导向的城市发展模式，推进公交场站用地综合开发，促进城市与交通协调发展。

综合开发原则。在保证公交场站主体功能的前提下，结合区域周边城市功能需求，对满足一定条件的公交场站配套部分居住、商业服务业、公共服务设施等用地开发功能，实现公交场站用地在平面和立体布局的综合开发。

规划统筹原则。按照规划引领、区域统筹的原则，通过对公交场站及周边用地、交通、基础设施等关系分析，落实上位规

划、专项规划及各项建设要求，强化城市设计要素引导，提升城市风貌和品质。

持续发展原则。按照市场化运作模式，通过公交场站综合利用，将可开发物业收益反哺公交场站投资建设，逐步实现公交场站综合开发与常规建设的整体投资收益平衡。

二、强化规划引领

（一）开展专项规划研究

按照国土空间规划编制要求，同步开展《郑州市公共交通专项规划（2015—2030年）》修编工作，结合最新规划研究成果，优化完善公交场站用地及公交线网规划布局，加强公交场站综合开发选址方案、综合开发指标、土地供应方式及建设模式研究，为控制性详细规划编制提供上位规划支撑。

（二）创新规划条件管控

增加用地功能。实施综合开发的公交场站用地，在符合规划且不改变用途的前提下，可兼容居住、商业服务业、公共管理与公共服务以及仓储、社会停车场等单一或多种用地功能。

控制兼容比例。公交场站用地兼容其他用地功能的比例应小于50%。兼容居住功能的项目，应满足项目周边区域教育、医疗、文化、体育等公共服务设施配建要求。

提高开发强度。在满足消防、日照要求前提下，综合开发的公交场站整体用地的容积率、建筑高度、建筑密度、绿地率等指标，可适当放宽，具体结合总体规划分区开发强度、专项规划要

求、项目投资收益分析等研究确定；不实施综合开发的公交场站用地，可适当提高容积率用于立体停车楼及配套设施建设。开发利用地下空间，主要用于人防工程、机动车、非机动车停放、市政配套设施等。建设内容包括公交枢纽、公交首末站且兼容非居住功能的项目，机动车、非机动车停车位配建比例可酌情降低，但不得低于80%。

整合周边用地。与城市大棚户区改造、老旧小区整治提升、城市有机更新等工作相结合，对项目相邻的交通运输用地或不宜独立开发建设的边角余地进行整合，在落实相邻交通设施原有功能的前提下纳入综合开发项目进行连片改造，完善提升综合服务功能。

（三）加强前期方案设计

实施综合开发的公交场站项目，由做地主体先期开展项目策划定位、兼容业态分析、可行性研究等工作，确定公交场站公交线路、公交停车位数量和建设规模等具体建设要求，结合投资收益分析，进行综合开发一体化概念方案设计。

概念方案设计要突出以确保公交场站功能和运营安全为前提，充分利用地上地下空间，科学合理进行功能布局，强化交通组织衔接。

设计方案应与相关总体规划、专项规划及城市设计做好衔接，经市自然资源和规划局研究审定后，作为确定控制性详细规划用地指标的依据。

（四）编制、修改控制性详细规划

综合开发的公交场站项目控制性详细规划，应依据上位规划及相关专项规划、城市设计要求，结合已审定的概念设计方案成果进行编制，合理规定各项用地指标并将公交场站设施部分的建设指标及相关要求纳入控制性详细规划内容。其中，将公交停车位数量纳入控制性详细规划强制性内容，将公交场站建筑面积纳入控制性详细规划规定性内容，必要时还应明确公交首末站、公交枢纽、停车设施的平面和竖向位置及交通组织等相关要求。

如已批控制性详细规划不满足综合开发条件的，按法定程序启动控制性详细规划修改工作。

采用上盖物业方式进行综合开发的公交场站用地，参照《郑州市轨道交通段（场）及站点上盖物业综合开发控制性详细规划编制细则》的相关规定进行控制性详细规划编制。

三、加强审批监管

（一）政府主导

实施综合开发的公交场站用地，原则上采取市级做地模式实施，相关程序和要求按照《中共郑州市委办公厅 郑州市人民政府办公厅关于进一步深化土地储备制度改革加强储备土地综合开发的意见》（郑办〔2020〕17号）、《郑州市人民政府办公厅关于印发郑州市储备土地综合开发实施细则（试行）等3个文件的通知》（郑政办〔2020〕51号）规定执行。现状已建成公交场站需进行综合开发改造的，实施国有土地收购（或国有土地上房屋征

收)、拆迁安置补偿等工作后,由做地主体申请列入年度土地储备、做地和供应计划并实施做地。

(二) 实施带方案供地

综合开发的公交场站用地,应将经审定的公交场站设施部分的建设方案(停车位数量、建筑面积等指标及相关要求)纳入建设用地规划设计条件、土地供应条件和国有土地使用权出让合同(国有土地划拨决定书)。其中,兼容居住、商业服务业的用地,以挂牌出让方式供地;兼容公共管理与公共服务以及仓储、社会停车场等用地性质,符合划拨用地目录的,以划拨方式供地,不符合划拨用地目录的,以出让方式供地;不实施综合开发的公交场站用地,以划拨方式供地。

(三) 相关建设要求

综合开发的公交场站项目,坚持公交场站设施部分与综合开发部分建筑同步设计、同步报批、同步建设、优先交付使用的原则,加强对规划许可审批、验线核实等环节的审查把关,确保公交场站的主体功能。

开发主体必须严格落实公交场站设施各项建设要求,经验收合格后,按照土地出让合同约定,将公交设施产权移交公交运营单位,移交应缴税费由开发主体承担;验收不合格或未交付的,要及时整改到位,否则不予办理销售、租赁等经营手续。

四、制定保障措施

(一) 加强组织领导

成立郑州市公交场站综合开发领导小组，组长由主管副市长兼任，成员单位由市展改革委、财政局、城建局、交通局、资源规划局等市直各相关部门及公交集团、做地主体等单位组成。

领导小组建立联席会议制度，研究审定公交场站年度建设计划、选址建设方案，审议做地实施方案、相关配套政策措施，选取确定试点项目，协调解决项目推进过程中重点难点问题。经联席会议研究确定的综合开发公交场站项目，各相关职能部门须严格落实，积极推进。

（二）实施试点先行

在具备综合开发条件的公交场站用地中，按建设时序及不同类型选取试点项目，经市公交场站综合开发领导小组同意后，列入市重点项目进行管理，同时启动综合开发公交场站控制性详细规划编制或修改程序。探索“概念设计方案编制—带方案供地—项目许可审批—建成移交运营”的全过程开发建设模式，总结积累经验，为出台相关政策规定打好基础。

（三）加强政策配套

针对公交场站综合开发项目在规划、土地、建设、运营全流程、各环节工作，市直各相关部门要按照目标要求，细化职责分工，及时研究存在的问题，研究制定出台相关配套政策、措施、实施细则。鼓励社会资本企业单独或与场站建设主体联合设立开发主体。对城市公交基础设施建设免缴城市配套费，对公交停车位、充电桩建设给予奖补。

五、适用范围

郑州市金水区、中原区、二七区、管城回族区、惠济区及郑州航空港区、郑东新区、郑州经开区、郑州高新区范围内公交场站综合开发项目适用本意见，本市其他行政区域可参照本意见执行。

六、附则

本意见自公布之日起施行，如有文件与本意见不一致的，以本意见为准。

附件：名词解释

2021年5月26日

附 件

名词解释

一、公交场站

公交车专用停车场所，一般设在公交线路的起点和终点处，作为公交车调度和车歇班后的停靠场所，为公交车提供清洗、维修、加水、加油、加气等服务。一般分为综合车场、公交枢纽站、首末站等。

二、公交首末站

是供停放高峰后调整下来的车辆和剩余运营车辆周转，兼做夜晚公交车停放的公交首发和终点站。

三、公交枢纽站

多条公交线路和多种交通方式的汇集点，为乘客提供换乘服务。

四、公共交通导向发展模式

又称 TOD 发展模式，是指通过交通引导城市用地开发，实现公共交通发展与城市开发的共赢，公共交通与城市开发共同发展。

五、用地兼容

用地兼容是确定地块主导用地属性，在其中规定可以兼容、

有条件兼容、不允许兼容的设施类型。

六、容积率

容积率是地上总建筑面积与用地面积的比值。

七、开发强度

包括容积率、建筑密度、建筑高度、绿地率等几项主要指标。

主办：市资源规划局

督办：市政府办公厅九处

抄送：市委各部门，郑州警备区。

市人大常委会办公厅，市政协办公厅，市法院，市检察院。

郑州市人民政府办公厅

2021年5月27日印发

