ICS 91.020
CCS P 50

团　　体　　标　　准

T/UPSC 0003—2021

城市轨道交通站点周边地区设施空间规划设计导则

Guidelines for facilities space planning and design around urban rail transit station

2021－09－12 发布　　2021－09－12 实施

中国城市规划学会　　发布

目　　次

前　　言 III
1 范围 1
2 规范性引用文件 1
3 术语和定义 1
4 总则 3
4.1 规划设计对象 3
4.2 规划设计原则 3
5 交通衔接设施空间 4
5.1 通用要求 4
5.2 步行衔接设施 4
5.3 非机动车衔接设施 5
5.4 常规公交衔接设施 6
5.5 小汽车衔接设施 7
5.6 无障碍设施 7
6 车站附属设施空间 8
6.1 通用要求 8
6.2 出入口 8
6.3 风亭 9
6.4 冷却塔 9
6.5 垂直电梯 9

6.6 安检区.....9
7 集散驻留设施空间.....10
7.1 通用要求.....10
7.2 集散场地.....10
7.3 驻留场所.....10
8 公共服务设施空间.....11
8.1 通用要求.....11
8.2 便民服务设施.....11
8.3 商业服务设施.....12
9 市政公用设施空间.....12
9.1 通用要求.....12
9.2 市政管线设施.....13
9.3 灯光照明设施.....13
9.4 信息服务设施.....13
10 规划实施.....14
10.1 规划编制.....14
10.2 工程设计.....14
附 录 A （规范性） 城市轨道交通站点分类.....15
附 录 B （规范性） 交通衔接设施配置要求.....17
附 录 C （规范性） 交通衔接设施规模指标.....20
附 录 D （规范性） 便民服务设施配置要求.....22

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。

本文件由广州市城市规划编制研究中心提出。

本文件由中国城市规划学会标准化工作委员会归口。

本文件由广州市城市规划编制研究中心负责具体技术内容的解释。

本文件主编单位：广州市城市规划编制研究中心（地址：广州市越秀区吉祥路80号；邮政编码：510030）。

本文件参编单位：广州市交通规划研究院、广州地铁设计研究院股份有限公司、安诚傲林规划设计顾问（上海）有限公司、同济大学。

本文件主要起草人：王峰、马小毅、徐士伟、贺利工、倪桂明、李健、吴家友、谢志明、陈海伟、黄智、景国胜、农兴中、方舟、王劲恺、程红宁、史海欧、巫瑶敏、包悦、彭伟、赵永毅、何叶、张成欣、贾幼帅、徐增龙、徐辉、游甜、高佳、王俊、梁颖瑜、周海成、李梓叶。

本文件主要审查人（按姓氏笔画排序）：石楠、孙安军、林群、罗翔、周红缨、段进、潘一玲。

城市轨道交通站点周边地区设施空间规划设计导则

1 范围

本文件确立了城市轨道交通站点周边地区设施空间规划设计的原则，并规定了术语和定义、交通衔接设施空间、车站附属设施空间、集散驻留设施空间、公共服务设施空间、市政公用设施空间和规划实施等要求。

本文件适用于城市轨道交通站点周边地区设施空间的详细规划、专项规划、工程设计等。

2 规范性引用文件

本文件没有规范性引用文件。

3 术语和定义

下列术语和定义适用于本文件。

3.1

城市轨道交通站点周边地区 surrounding area of urban rail transit station

城市轨道交通站点中心 300 m～500 m 半径范围内，与城市轨道交通功能紧密关联的地区。

3.2

交通衔接设施空间　interchange facilities space of urban rail transit

为城市轨道交通乘客换乘步行、非机动车、常规公交、小汽车等衔接设施设置的场所。

3.3

车站附属设施空间　attached facilities space of urban rail transit station

城市轨道交通站点出入口、风亭、冷却塔、垂直电梯、安检区等附属设施设置的场所。

3.4

集散驻留设施空间　gathering space

为城市轨道交通乘客提供集散、停驻、交往的场所。

3.5

公共服务设施空间　public facilities space

为城市轨道交通乘客及站点周边市民提供生活服务、餐饮购物、文体休闲等服务设施的场所。

3.6

市政公用设施空间　municipal facilities space

城市轨道交通站点周边地区的市政管线、灯光照明、信息服务等设施设置的场所。

4 总则

4.1 规划设计对象

本文件聚焦城市轨道交通站点周边地区的交通衔接设施空间、车站附属设施空间、集散驻留设施空间、公共服务设施空间和市政公用设施空间，对各类设施空间进行一体化规划设计引导。

4.2 规划设计原则

城市轨道交通站点周边地区设施空间规划设计遵循下列原则。

a) 以人为本原则。坚持以人民为中心，满足全人群对城市轨道交通站点周边地区各类设施空间的全天候、无障碍使用需求，不断提高人民群众的安全感、获得感、幸福感。

b) 统筹协调原则。坚持“多规合一”，统筹协调城市轨道交通站点周边地区多层次、多维度的设施空间，推进各类设施空间的科学布局、有机衔接、开放共享和复合利用，促进城市轨道交通站点周边地区多元利益协同，各类设施布局与城市轨道交通控制保护区相协调。

c) 绿色安全原则。倡导公交优先、绿色出行，增强设施韧性，建设“安全、高效、绿色、智慧、共享”的城市轨道交通站点周边地区设施空间，提高防灾防疫的响应能力。

d) 因地制宜原则。尊重地域特点，依据不同地区的自然禀赋、人文特色、发展特征和需求，加强分类引导，营建高品质的城市轨道交通站点周边地区设施空间。

e) 问题导向原则。加强民意调查和现状评估，总结实践过程中遇到的突出问题和迫切需求，从规划编制、工程设计等方面提出解决措施。

5 交通衔接设施空间

5.1 通用要求

5.1.1 交通衔接设施空间应安全有序、换乘便捷、用地集约、组织高效，营造高品质的换乘环境。

5.1.2 城市轨道交通站点的分类应符合附录 A 的要求。交通衔接设施配置应符合附录 B 的要求，其规模指标应符合附录 C 的要求。

5.1.3 交通衔接设施应按步行、非机动车、常规公交、小汽车的顺序，采用平面与立体相结合的模式进行布局。

5.1.4 交通衔接设施应与城市轨道交通工程和场站综合体、周边市政道路等同步规划设计，未能同步的，应预留实施条件。

5.2 步行衔接设施

5.2.1 步行道

5.2.1.1 应结合人行道、绿化带、设施带与建筑前区等空间设置步行道，确保连续、宽敞，其宽度应根据行人流量确定，不应小于 3 m。

5.2.1.2 应设置步行连廊无缝衔接城市轨道交通站点、周边建筑以及非机动车停车场、公交停靠站、公交首末站、临时接送车上落客区、小汽车停车换乘停车场，并设置遮阳挡雨设施。

5.2.1.3 在气候炎热地区，宜在步行连廊和交通衔接设施的候车区设置空调。在气候寒冷地区，宜在步行连廊和交通衔接设施的候车区设置供暖设施。

5.2.2 过街设施

5.2.2.1 地下过街设施应与城市轨道交通地下车站、地下停车库、地下人防设施及建筑地下室等紧密衔接，共享通道、出入口和无障碍设施。

5.2.2.2 利用天桥过街的，应注重人性化设计，宜加装电扶梯、遮阳挡雨设施等。

5.2.2.3 利用地面过街的，人行横道距离城市轨道交通站点出入口的距离不宜大于 50 m。

5.2.2.4 城市轨道交通站点宜兼顾 24 小时过街功能，并体现人性化出行体验。

5.3 非机动车衔接设施

5.3.1 非机动车道及过街设施

5.3.1.1 城市轨道交通站点周边地区的公交停靠站不应侵占非机动车道。

5.3.1.2 城市轨道交通站点周边地区的非机动车道宽度不宜小于 3 m，应保证整洁平齐，可采用彩色铺装或涂喷，改善非机动车骑行体验。

5.3.1.3 城市轨道交通站点周边地区的非机动车过街通道宽度不宜小于 3 m，宜采用彩色铺装，设置醒目的引导标志。

5.3.2 非机动车停车场

5.3.2.1 距离城市轨道交通站点出入口不宜大于 50 m，困难条件下不应大于 80 m。

5.3.2.2 宜采用感应桩、电子围栏等规范非机动车停放。

5.3.2.3 用地困难且条件具备的地区，非机动车停车场可采用立体停车形式。

5.4 常规公交衔接设施

5.4.1 公交停靠站

5.4.1.1 距离城市轨道交通站点出入口不宜大于 50m，困难条件下不应大于 100 m。

5.4.1.2 位于快速路和主、次干路的城市轨道交通站点出入口，宜设置港湾式公交停靠站接驳。

5.4.1.3 单个港湾式公交停靠站的停车位不宜大于 3 个；当线路大于 8 条时，宜采用拆分站台、深港湾式站台等方式，且站台总数不宜大于 3 个，站台间距不宜大于 50 m。直线式公交停靠站的停车位设置不宜大于 2 个，线路设置不宜大于 6 条。

5.4.2 公交首末站

5.4.2.1 距离城市轨道交通站点出入口不应大于 150 m。

5.4.2.2 应结合城市轨道交通站点周边地区现状和规划的公交首末站统筹布局，宜设置为路外公交首末站。

5.4.2.3　宜与城市轨道交通场站或周边综合开发进行一体化规划设计。

5.5　小汽车衔接设施

5.5.1　临时接送车上落客区

5.5.1.1　不应设置在人行横道及桥隧引道处，宜设在公交停靠站上游且不小于 50 m。

5.5.1.2　距离城市轨道交通站点出入口不宜大于 80 m，困难条件下不应大于 150 m。

5.5.1.3　宜采用港湾式停靠站方式设置，停车位宜为 3 个～5 个。

5.5.2　小汽车停车换乘停车场

5.5.2.1　应规划带充电桩或预留充电设施的停车位不低于停车位总数的 30%。

5.5.2.2　距离城市轨道交通站点出入口不宜大于 250 m。

5.5.2.3　车行出入口距交叉路口转角缘石曲线端点不宜小于 100 m，宜采用右进右出的交通组织方式。

5.5.2.4　宜结合城市轨道交通场站综合开发一体化规划设计，换乘停车场人行通道宜与城市轨道交通站厅层或车站出入口通道直接相连。

5.6　无障碍设施

5.6.1　城市轨道交通站外盲道应与市政盲道衔接连续。位于主干道两侧的出入口各设置不小于 1 处盲道，宜与无障碍电梯结合设置。

5.6.2 城市轨道交通站点出入口与相邻道路的人行道有高差时，应设置轮椅坡道，且坡道的净宽不应小于 1.5 m。

5.6.3 城市轨道交通站点应设置供轮椅乘客使用的无障碍电梯。当道路红线宽度不小于 40 m 时，宜在道路两侧设置无障碍电梯。

5.6.4 城市轨道交通站点的无障碍电梯、楼梯应采用防滑的铺装材料，其梯道踏面边缘应与其他部位形成明显的颜色反差，保障弱视人群安全使用。

5.6.5 应在城市轨道交通站点出入口设置含有出口信息的盲文导向牌，导向牌的位置、高度、形式、内容应方便视觉障碍者使用。

6 车站附属设施空间

6.1 通用要求

6.1.1 应满足功能优先、集约节约、使用安全、防灾防疫的要求。

6.1.2 应符合用地功能、城市道路、建筑退距等规划要求，与风廊视廊、景观环境相协调。

6.2 出入口

6.2.1 根据用地、道路条件和客流特征设置，其数量应大于 2 个，并设置上、下行扶梯及楼梯。

6.2.2 出入口台阶或坡道末端至道路各类车行道的距离不宜小于 3 m，且不应侵入安全停车视距三角形限界范围。

6.2.3 宜采用合建式，应增强识别性。独立式出入口宜采用有盖形式。

6.2.4 宜朝向主客流方向，严寒和寒冷地区出入口朝向宜避开冬季主导风方向。

6.3 风亭

6.3.1 风亭开口处应有安全防护装置，高度应满足防淹要求。

6.3.2 在满足功能的前提下，宜与地面建筑结合设置，立面形式应与周边环境相协调。

6.3.3 分散布置的低风亭宜采用绿篱、建筑小品等形式进行景观融合设计。

6.4 冷却塔

6.4.1 位置、造型、色彩应结合景观和环保要求规划设计。

6.4.2 宜与邻近公共建筑物合建。独立设置时，宜采用消隐式设计。

6.5 垂直电梯

6.5.1 地面至城市轨道交通站厅层的垂直电梯应结合无障碍通行、携带大件行李等乘客的通行需求进行设计。

6.5.2 垂直电梯宜采用平行出入口并双向贯通开门形式，地面电梯亭与出入口宜采用合建形式。

6.6 安检区

6.6.1 车站安检范围应闭合，乘客进站流线上的安检区布置不应重复。

6.6.2 安检设备数量、候检空间规模应根据高峰小时客流量配置，并能应对突发重大公共卫生事件等特殊情况。

6.6.3 进站安检客流与出站客流流线应分离，安检设备不应阻碍车站疏散通道。

6.6.4 安检区设置在站外时，宜与出入口联合布设并设置遮阳挡雨设施。

7 集散驻留设施空间

7.1 通用要求

7.1.1 应结合城市轨道交通站点区位、类型、客流和周边道路、建筑等情况综合确定，满足消防、安全、无障碍设计要求。

7.1.2 应与城市机动车通行空间相隔离，集散场地宜采用刚性隔离。

7.2 集散场地

7.2.1 布置在城市轨道交通站点出入口 20 m 范围内，规模不宜小于 50 m^2，不宜占用市政道路。

7.2.2 宜结合路基、环境气候等选择铺装材料的颜色、质地、反射性和类型。

7.3 驻留场所

7.3.1 布置在城市轨道交通站点出入口 20 m～100 m 范围内，结合周边用地条件，宜采用街旁游园、口袋公园、带状公园、街角广场等形式。

7.3.2 宜布设兼容型座椅、独立标准座椅等驻留休憩设施。兼容型座椅可结合花坛、树池等设置，宽度不宜小于 40 cm。

7.3.3 加强空间的分时利用，探索微商业融入驻留场所。

8 公共服务设施空间

8.1 通用要求

8.1.1 应结合乘客的出行及生活需求，营造丰富多元、集约高效的便捷服务体系。

8.1.2 应与办公、商业、居住等功能空间充分融合，不宜为大面积单一功能用地。

8.1.3 不宜在城市轨道交通站点周边地区布局对城市公共卫生和安全等有较大影响的服务设施。

8.2 便民服务设施

8.2.1 根据站点功能及周边用地性质，实行集约化、差异化配置，应符合附录 D 的要求。

8.2.2 宜与城市轨道交通站点出入口相邻或设置在站厅非付费区内，其外观可进行艺术化创意设计。

8.2.3 宜采用装配式设计，适应车站客流和功能变化。

8.2.4 居住型站点宜配置社区便民服务中心，可与居委会、社区商业、车站附属设施相结合。

8.2.5 城市家具规划设计要求如下：

a) 布置在城市轨道交通站点周边广场、道路公共设施带、绿地等开敞空间内；

b) 结合城市轨道交通站点出入口客流强度、人流聚集度等因素，按需求确定城市家具的数量、布局和属性特色；

c) 不同类别的城市家具宜组合设计，设计风格统一、有识别性；

d) 艺术景观设施与城市轨道交通站点出入口、风亭等结合设置，凸显标志性。

8.3 商业服务设施

8.3.1 应加强城市轨道交通站点与商业服务融合，推广互联网商业模式。

8.3.2 地下商业服务设施宜采用下沉广场、采光中庭等实现地下空间地面化。

8.3.3 城市轨道交通车站配线上方等富余空间可预留商业开发条件。

8.3.4 与城市轨道交通站点结合设置的地下商业街，长度不宜大于350 m。大于 500 m 的地下商业街，应设置集散、驻留、休憩等设施。

9 市政公用设施空间

9.1 通用要求

9.1.1 应布局合理、安全有序、美观好用，满足智慧、生态、节能和共享等要求。

9.1.2 应符合消防、防洪防涝、防空、应急救援、安全疏散等有关规定，并配置相应的防灾救灾设施。

9.1.3 宜采用“多管共廊”“多箱并集”“多杆合一”等形式设置。

9.2 市政管线设施

9.2.1 具有危险性的石油管道、天然气干管等地下管线和液化气供应站等燃气储配设施，不应进入城市轨道交通控制保护区内，无法避免时，应进行安全评估。

9.2.2 城市综合管廊工程与城市轨道交通站点周边地区设施布局相冲突时，应开展专题研究。

9.2.3 变电站、通信箱等设施宜采用地下式、合建式。出地面附属设施可结合绿地设置，不应侵占人行通道。

9.3 灯光照明设施

9.3.1 避免被建筑物、行道树等遮挡光线，不应对周边造成光污染。

9.3.2 加强城市轨道交通站点周边地区的灯光照明设施设置，照度宜达到 10 lx。大于 5 m 的人行通道内宜设置专用照明设施。

9.3.3 宜在照明灯杆上统筹设置安全监控、5G 等智能设施设备。

9.4 信息服务设施

9.4.1 信息引导标识应体现连续性，结合城市轨道交通站点出入口、大型商业设施、公共服务设施、道路交叉口等主要人流吸引点的集散场地设置。城市轨道交通站外路引设置间距宜为 30 m～80 m。

9.4.2 指引信息应清晰、易于理解，实时信息宜采用智能化的信息服务设施设备。

9.4.3 信息引导标识宜结合灯光照明设施设置，高度不宜大于 2.5m。

10 规划实施

10.1 规划编制

10.1.1 开展涉及城市轨道交通站点周边地区设施空间的详细规划和专项规划时，应参照本文件第5、6、7、8、9章中各类设施空间的规划要求。

10.1.2 详细规划层面，应以问题、需求、效果为导向，依据国土空间总体规划，落实城市轨道交通站点周边地区各类设施的空间布局，同步规划、一体化设计。必要时，可开展专题研究。

10.1.3 专项规划层面，应加强城市轨道交通站点周边地区设施空间规划设计与相关专项规划的衔接，必要时，可开展专题研究。

10.1.4 结合城市轨道交通建设和城市建设用地开发时序，及时开展城市轨道交通站点周边地区设施用地规划调整，其规划深度应参照本文件第5、6、7、8、9章中各类设施的规划要求。

10.2 工程设计

10.2.1 城市轨道交通工程可行性研究编制阶段，应参照本文件第5、6、7、8、9章中各类设施空间的设计要求，同步开展城市轨道交通站点周边地区设施空间专题研究。

10.2.2 城市轨道交通工程初步设计编制阶段，应参照本文件第5、6、7、8、9章中各类设施的设计要求，同步开展城市轨道交通站点周边地区设施工程设计专项。

附 录 A
（规范性）
城市轨道交通站点分类

城市轨道交通站点分类考虑三个维度的因素：

a) 第一维度：根据城市轨道交通站点的所在区位，划分为中心城区、其他区域，具体范围可根据所在城市的国土空间总体规划因地制宜确定。

b) 第二维度：根据城市轨道交通站点的交通功能，划分为综合枢纽、枢纽和一般站。

——综合枢纽：是城市轨道交通站点的最高等级，汇集了城市对外交通和市内多种交通方式，是融合城市内外交通的关键节点，客流量较大且具有高度的综合性。

——枢纽：是城市轨道交通站点的中坚力量，为多条城市轨道交通线路的交汇站或城市轨道交通与常规公交的重要换乘节点，是多种市内客运方式的集合体，以城市轨道交通换乘客流为主。

——一般站：是城市轨道交通站点的基础层级，其交通衔接方式一般为步行、非机动车、常规公交，以集散客流为主。

c) 第三维度：根据城市轨道交通站点周边的规划用地特性，划分为居住型、商办型、产业型、交通型、特殊型、综合型等 6 类，见表 A.1。对以上三个维度进行交叉组合，将城市轨道交通站点划分为 24 类，见表 A.2。

表 A.1　基于用地特性的城市轨道交通站点分类

站点类型	用地特性
居住型	站点周边规划用地以居住用地为主，用地比例大于等于 45%。
商办型	站点周边规划用地以商业、商务、娱乐康体用地为主，其用地比例大于 15%，居住用地比例小于 45%。
产业型	站点周边规划用地以工业用地、物流仓储用地为主，其用地比例大于 10%，居住用地比例小于 45%。
交通型	站点周边规划用地以交通设施用地为主，其用地比例大于 15%,居住用地比例小于 45%。
特殊型	站点周边规划用地以文物古迹用地、绿地和广场用地等为主，其用地比例大于 20%，居住用地比例小于 45%。
综合型	站点周边规划用地多样，没有明显优势用地，比例较为均衡。

表 A.2　城市轨道交通站点三维分类

交通功能	站点区位	用地特性					
		居住型（A）	商办型（B）	产业型（C）	交通型（D）	特殊型（E）	综合型（F）
综合枢纽（S）	中心城区（Ⅰ）	-	-	-	ⅠSD	-	ⅠSF
	其他区域（Ⅱ）	-	-	-	ⅡSD	-	ⅡSF
枢纽（T）	中心城区（Ⅰ）	ⅠTA	ⅠTB	ⅠTC	-	ⅠTE	ⅠTF
	其他区域（Ⅱ）	ⅡTA	ⅡTB	ⅡTC	-	ⅡTE	ⅡTF
一般站（N）	中心城区（Ⅰ）	ⅠNA	ⅠNB	ⅠNC	-	ⅠNE	ⅠNF

附 录 B
（规范性）
交通衔接设施配置要求

表B.1 规定了交通衔接设施配置要求。

表 B.1 交通衔接设施配置要求

交通功能	站点区位	衔接设施	用地特性					
			居住型(A)	商办型(B)	产业型(C)	交通型(D)	特殊型(E)	综合型(F)
综合枢纽(S)	中心城区(Ⅰ)	步行道及过街设施				○		○
		非机动车停车场				—		—
		公交停靠站				—		△
		公交首末站				○		○
		临时接送车上落客区				△		△
		小汽车停车场				△		△
	其他区域(Ⅱ)	步行道及过街设施				○		○
		非机动车停车场				—		△
		公交停靠站				△		△
		公交首末站				○		○
		临时接送车上落客区				○		○
		小汽车停车场				○		○

续表 B.1

交通功能	站点区位	衔接设施	用地特性					
			居住型(A)	商办型(B)	产业型(C)	交通型(D)	特殊型(E)	综合型(F)
枢纽(T)	中心城区(Ⅰ)	步行道及过街设施	○	○	○		○	○
		非机动车停车场	△	—	△		△	△
		公交停靠站	○	○	○		○	○
		公交首末站	—	—	—		—	—
		临时接送车上落客区	×	—	×		—	—
		小汽车停车场	×	×	×		×	×
	其他区域(Ⅱ)	步行道及过街设施	○	○	○		○	○
		非机动车停车场	△	△	△		△	△
		公交停靠站	○	○	○		○	○
		公交首末站	△	△	△		△	△
		临时接送车上落客区	△	△	△		△	△
		小汽车停车场	×	—	—		—	—

续表 B.1

交通功能	站点区位	衔接设施	用地特性					
			居住型(A)	商办型(B)	产业型(C)	交通型(D)	特殊型(E)	综合型(F)
一般站(N)	中心城区(Ⅰ)	步行道及过街设施	○	○	○		○	○
		非机动车停车场	△	△	△		△	△
		公交停靠站	○	○	○		○	○
		公交首末站	—	—	—		—	—
		临时接送车上落客区	△	△	△		△	△
		小汽车停车场	╳	╳	╳		╳	╳
	其他区域(Ⅱ)	步行道及过街设施	○	○	○		○	○
		非机动车停车场	○	○	○		○	○
		公交停靠站	○	○	○		○	○
		公交首末站	△	△	△		△	△
		临时接送车上落客区	○	○	○		○	○
		小汽车停车场	╳	—	—		—	—

注 1：○为应配置，△为宜配置，—为可配置，╳为不应配置。

注 2：综合枢纽的交通衔接设施由综合枢纽规划设计统一考虑，本文件仅提出配置建议，不做详细规定。

附 录 C
（规范性）
交通衔接设施规模指标

表C.1规定了交通衔接设施规模指标。

表 C.1 交通衔接设施规模指标

设施类别	配套基数	配套标准	备注
非机动车停车场	100 人次	30～50 泊位	配套基数为全日非机动车换乘客流，每个泊位面积取 1.5 m^2～2.2 m^2，换算为 30 m^2～44 m^2/百人次。
公交首末站	设公交停靠站：1 条线（每增加 600 人次，新增 1 条线）	1000 m^2（每增加 1 条线，增加 700 m^2）	1）配套基数为高峰小时常规公交换乘轨道交通的客流量，包括设置公交停靠站和不设公交停靠站两种情形。 2）若同时设公交首末站和公交停靠站，按高峰小时换乘客流为 600 人次/小时作为配套公交首末站的启动阈值，对超出阈值的集散需求，按高峰小时新增 600 人次换乘客流增设 1 条线路。 3）若只设公交首末站，按高峰小时换乘客流为 300 人次/小时作为配套公交首末站的启动阈值，对超出阈值的集散需求，按高峰小时新增 300 人次换乘客流增设 1 条线路。
	不设公交停靠站：1 条线（每增加 300 人次，新增 1 条线）		
公交停靠站	100 人次	设公交首末站：0.1～0.2 泊位	1）配套基数为高峰小时常规公交换乘客流量，包括设置公交首末站和不设公交首末站两种情形。 2）计算值小于 1 个泊位的，按 1 个泊位配置。
		不设公交首末站：0.2～0.4 泊位	

续表 C.1

设施类别	配套基数	配套标准	备注
临时接送车上落客区	100 人次	3 泊位	1）配套基数为高峰小时临时接送车换乘客流量，换乘客流量小于 100 人次的，按 3 个泊位配置。 2）具体取值按四舍五入计算。
小汽车停车换乘停车场	100 人次	50 泊位	1）配套基数为全日小汽车停车换乘客流量，不宜小于 50 个泊位。 2）机械式立体停车场按 20 m^2～25 m^2/泊位设置，地面停车场为 25 m^2～30 m^2/泊位，地下停车场或专用停车楼为 30 m^2～35 m^2。

附 录 D
（规范性）
便民服务设施配置要求

表D.1规定了便民服务设施配置要求。

表 D.1 便民服务设施配置要求

轨道站点类型	便民服务设施	用地特性					
		居住型	商办型	产业型	交通型	特殊型	综合型
基本保证型	早餐/糕点	○	○	—	—	—	△
	便利店	○	○	—	○	○	○
	报刊亭	△	△	—	—	—	△
	洗衣店	△	—	—	—	—	△
	邮政快递网点	△	—	—	—	—	△
	公交卡办理点	△	△	—	△	—	△
	自助充值点	△	△	—	△	—	△
	无人售货机	△	△	△	△	△	△
	手机充电亭（宝）	○	○	○	○	○	○
	雨伞租借	○	○	○	○	○	○
	公共厕所	△	△	△	△	△	△
	母婴室	△	△	—	△	△	△

续表 D.1

轨道站点类型	便民服务设施	用地特性					
		居住型	商办型	产业型	交通型	特殊型	综合型
品质提升型	自助银行（ATM）	△	△	△	△	△	△
	自助照相馆	—	△	—	—	—	△
	自助客服中心	—	—	—	△	—	—
	自助行包寄存点	—	—	—	—	△	—
	自助政务服务点	△	△	—	—	—	△
	口袋公园	△	△	△	△	△	△
	志愿者驿站	—	—	—	△	△	—
	特色商店	—	—	—	△	△	—
	城市家具	—	—	—	△	△	—
	旅游宣传点	—	—	—	△	△	—
	快递箱	—	—	—	—	—	—
	问询室	△	△	△	△	△	△
	票务网点	—	—	—	—	—	—
	应急医疗点	—	—	—	—	—	—
注：○为应配置，△为宜配置，—为可配置。							