| **设施类别** | **单位** | **配套基数** | **配套标准** | **备注** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 公交首末站 | ㎡ | 1条线（300~360人/h，每增加300人次就新增1条线） | 800-1200㎡（每增加1条线，增加500㎡） | 1、配套基数指高峰小时常规公交换乘客流量，包括公交停靠站换乘的客流；2、常规公交换乘客流按镇中心800人次/小时；镇中心外围按500人次/小时的启动阈值配套公交首末站，对超出阈值的集散需求首末站配套规模按300人次/小时公交集散需求设置 1 条公交线路；3、统筹考虑轨道场站150米范围内占道情况和规划场站用地情况，兼顾片区需求；4、公交首末站的设施可单独在TID地块内设置，也可结合站点周边各地块及开发量，进行分散设置；5、TOD地区的公交首末站仅满足日常运营蓄车、上落客及管理功能即可，夜间停车、车辆维修等功能应在 TOD范围外首末站设置；6、TOD范围内不再设置独立站点的公交首末站。 |
| 公交停靠站 | 泊位 | 100人 | 0.1~0.2（设置总站） | 1、配套基数指高峰小时常规公交换乘客流量，包括设置总站和不设总站两种情形；2、计算值不足1泊位按1个计，单个停靠站泊位不超过3个，超过3个则须设分站。 |
| 0.2~0.4（不设总站） |
| P+R及社会停车场 | ㎡ | 100人 | 2000（地下、停车楼） | 1、配套基数为高峰小时P+R换乘客流量。2、高峰小时换乘客流量不足100人时不设专用停车场，乘客就近寻找公共停车场解决。3、轨道站点邻近的P+R停车场，应结合地区道路交通情况，在主干道两侧各设置一处。4、郊区规模适当增加20-30%、中心城区规模适当减少20-30% |
| 出租车及K+R上落客点 | 泊位 | <20人 | 1 | 1、配套基数为高峰小时出租车及K+R换乘客流量。2、高峰小时换乘量小于或等于200人时建议设置出租车及K+R上落客点。 |
| 泊位 | 20~50人 | 2 |
| 泊位 | 50~90人 | 3 |
| 泊位 | 90~140人 | 4 |
| 泊位 | 140~200人 | 5 |
| 自行车停车场 | ㎡ | 100人 | 30-40㎡ | 1、配套基数为高峰小时自行车换乘客流。2、参考摩拜单车2017年使用报告的周转率为5.7，本次研究取自行车周转率按6辆/泊设置。 |