# 东莞市交通运输局文件

东交〔2020〕173号

## 关于印发《东莞市公交站场配建管理办法》、《东莞市公交站场配建技术指引》的通知

各园区管委会、镇人民政府（街道办事处），市直有关部门：

《东莞市公交站场配建管理办法》、《东莞市公交站场配建技术指引》业经市人民政府同意，现印发给你们，请认真贯彻执行。执行过程中，遇到问题请径向我局反映。

东莞市交通运输局

2020年6月24日

东莞市交通运输局办公室　　2020 年 6 月 29 日印发

# 东莞市公交站场配建管理办法

## 第一章 总则

第一条　为落实和推进公交优先发展战略，优化公交基础设施资源配置，保障配建公交站场落地实施，提高公交服务水平，根据《中华人民共和国城乡规划法》、《国务院关于城市优先发展公共交通的指导意见》、《东莞市城市规划管理技术规定》等，结合东莞实际，制定本办法。

第二条　本办法所称配建公交站场，指结合大型建设项目配套建设的公交站场，具备公交线路掉头、发车、上下客、乘客等候、充电以及夜间停放等功能。配建的公交站场包括公交首末站及一般枢纽站。

第三条　本办法适用于东莞市辖区范围内新建、改建的居住、商业服务、商业办公、行政办公、文化娱乐、教育科研、医疗卫生、新型产业等类型建设项目的配建公交站场。配建公交站场的规划编制、土地出让、建设移交、管理养护，应按本管理办法有关规定执行。

## 第二章 职责分工

第四条　市交通运输主管部门负责拟订配建公交站场规划建设管理政策制度；负责配建公交站场专项规划审查；负责配建公交站场的技术审查。

第五条　市自然资源主管部门负责在规划编制、土地出让、建设方案审批等工作中落实配建公交站场建设要求。

第六条　市住建主管部门负责对工程施工图审查、站场建设、工程竣工验收实施监督管理。

第七条　市属公交企业负责配建公交站场的日常运营管理及设施养护工作，参与联合验收。

第八条　各镇街（园区）负责编制公交站场专项规划并纳入控制性详细规划；负责辖区范围内配建公交站场相关地块的规划条件申请、土地出让。

第九条　其他相关职能部门应当按照各自的职能分工，在其职责范围内做好相应工作。

## 第三章 规划与用地

第十条　各镇街（园区）应当根据国土空间规划、综合交通规划以及辖区范围内人口规模和分布情况等，编制及调整公交站场专项规划，并报市交通运输主管部门。

第十一条　各镇街（园区）在申请建设用地规划条件前，应根据地块周边公交设施配套条件、地块交通影响评价会同市交通运输主管部门明确公交站场配建要求，并将公交站场配建要求纳入建设用地规划条件申请材料中。

第十二条　建设用地供应与开发利用监管会审工作小组对土地出让方案进行审议时，应确保建设用地规划条件中公交站

场配建要求纳入履约监管协议。

第十三条　项目建设主体应当在地块成交后，与项目所在镇街（园区）签订配建公交站场履约监管协议，明确建设主体所应履行的配建公交站场建设、移交义务，以及违约责任等内容。

## 第四章 建设与移交

第十四条　项目建设主体获得土地开发权后，应按照配建要求及标准开展公交站场的工程方案设计。市自然资源主管部门核发建设工程规划许可证前，应征求市交通运输主管部门意见。分期开发的项目，配建公交站场应纳入首期建设。

第十五条　项目建设主体在建筑施工图设计阶段，应按照配建要求及标准开展公交站场的施工图设计。

第十六条　项目建设主体应完成公交站场配套设施及装修的建设，建设方案需征求市交通运输主管部门意见。

第十七条　市住建主管部门应当将配建公交站场的建设依职责纳入建设项目主体工程勘察设计、招标投标、质量监管、安全生产、工程竣工验收等建设全过程动态监督。

第十八条　配建公交站场整体建成后，由市住建主管部门、市自然资源主管部门、市交通运输主管部门、市属公交企业等对竣工验收进行联合监督，并出具相关意见。

未达到验收要求的，建设主体应在项目正式投入使用前一

次性整改完成。未按规定落实建设的公交站场，市自然主管部门不予核发建设工程规划条件核实证明，市住建主管部门不予办理工程竣工验收备案手续。

第十九条　配建公交站场竣工验收合格后，建设主体应于5个工作日内书面通知市道路运输事务中心办理移交手续，15个工作日内完成配建公交站场的用地资料、报建审批资料、施工图纸、验收文件等资料的移交。

市道路运输事务中心在接到书面通知起5个工作日内向建设主体反馈移交意见，明确接洽方式。30个工作日内完成资料审核及现场踏勘，与符合移交标准的建设主体签订配建公交站场移交协议，做好产权变更工作。

第二十条　在站场移交时应明确规定配建公交站场建筑产权归市道路运输事务中心所有，并单独办理项目产权证。

## 第五章 管理与养护

第二十一条　配建公交站场在移交前及移交后质量保修期内的工程质量安全责任及相关维修费用由建设主体承担。

第二十二条　市道路运输事务中心应提供站场给市属公交企业使用，市属公交企业负责日常运营管理并承担移交后质保期外的管理、养护费用，相关费用纳入市属公交企业运营成本。

第二十三条　配建公交站场启用后，应当按照公交基础设施用途进行使用，不得闲置或挪作他用。确因特殊情况需要改

变用途的，应当征得市交通运输主管部门同意，并报市自然资源主管部门批准。

## 第六章 附则

第二十四条　集体建设用地使用权流转、镇村公共设施、农民公寓等镇村需要配套建设公交站场的建设项目的管理，参照本办法执行。

第二十五条　公交站场规划、建设、移交等技术标准需按照《东莞市公交站场配建技术指引》执行。

第二十六条　本办法由市交通运输局负责解释，此前相关规定与本办法不一致的，以本办法为准。

第二十七条　本办法自2020年7月2日起施行，有效期至2025年7月1日。

（本规范性文件已经市司法局合法性审查同意发布，编号为“DGSJTYSJ-2020-021”）

# 东莞市公交站场配建技术指引

# 条 文

东莞市交通运输局

2020 年 6 月

# 目 录

1 总则 ..... 1
1.1 编制背景 ..... 1
1.2 编制目的 ..... 2
1.3 编制依据 ..... 2
1.4 适用范围 ..... 3
1.5 编制原则 ..... 3
1.6 其他 ..... 4
2 站场功能定位 ..... 5
2.1 公交站场体系 ..... 5
2.2 公交站场建设模式 ..... 5
3 实施机制 ..... 7
3.1 规划编制 ..... 7
3.2 土地出让 ..... 8
3.3 建设移交 ..... 9
3.4 管理养护 ..... 10
3.5 奖罚机制 ..... 11
4 配建标准 ..... 12
4.1 公交站场配建原则 ..... 12
4.2 区域配建要求 ..... 12
4.3 配建启动阈值 ..... 14
4.4 站场规模 ..... 15

附录 A 术语与定义 ..... 17
附录 B 本细则用词说明 ..... 18
附录 C 相关规范参考 ..... 19
附录 D 配建公交站场设施及装修移交清单 ..... 21

附录E 公交站场移交协议范本 ..... 24
条 文 说 明..... 26

# 1 总则

## 1.1 编制背景

1.1.1 东莞市在城市转型升级时期，以公共交通为导向的城市开发战略是城市集约化、高效益发展的重要保障。随着城市的快速发展，土地高强度开发，城市用地将更为紧张，独立占地的公交站场建设模式难以适应城市发展要求，亟需对公交站场的建设模式进行调整，探索符合东莞实际、可持续发展的公交站场规划建设道路。

1.1.2 交通运输部 2013 年发布了《交通运输部关于贯彻落实<国务院关于城市优先发展公共交通的指导意见>的实施意见》，要求提升规划调控能力，加强规划编制、加强规划调控、加强规划落实；提升公交基础设施服务能力，完善公交基础设施服务网络、加强公交基础设施运营管理；提升公共交通服务品质，扩大公共交通服务范围、提高换乘便利性、提高出行快捷性。

1.1.3 东莞市 2017 年发布了《东莞市公共交通规划修编（2017-2020）》，提出了相应的规划目标：城市公交分担率明显提高，机动化分担率达 40%以上，准点率 90%以上，公共汽车线网覆盖率达 100%，万人公交车拥有量 12 标台以上，公交在城市交通中的地位得以确立，公交系统服务水平、质量以及吸引力显著提升。

1.1.4 目前，东莞市固定用地的公交站场面积约 23.6 万㎡，站场用地不足，缺口较大。规划公交站场实施率低，现状站场以租赁为主，公交站场历史“欠账”较多，制约了东莞市公共交通的发展。

1.1.5 为落实和推进公交优先发展战略，规范东莞市公交交通站场的建设管理，改善公共交通基础设施，提升公交服务水平，特编制本技术指引，指导城市公交站场规划建设、土地出让及建设移交，促进城市土地集约利用，为确定公交站场配建规模、标准等提供决策依据，有效提升公共交通服务水平。

## 1.2 编制目的

1.2.1 规范配建公交站场审查管理与建设实施机制，梳理各相关部门职能，规范建设项目配建公交站场在规划编制、土地出让、建设移交、管理养护等环节的流程，保障配建公交站场的建设落实。

1.2.2 明确建设项目配建公交站场的配建要求、配建阈值及相关控制指标，提高配建站场的设计和建设质量，提升公共交通运作效率和服务水平。

## 1.3 编制依据

1.3.1 本指引是基于国家相关规范标准，参考先进城市的规范，并结合东莞市公交站场的发展现状及规划而制定。本指引是

科学、合理地确定东莞市配建公交站场的选址、配建规模、设施布置等相关指标的地方性推荐标准。

## 1.4 适用范围

1.4.1 本指引是编制配建公交站场相关规划的指导性文件，也是相应规划方案、初步设计、施工图审查、规划许可审批、站场竣工验收等工作的参考依据。

1.4.2 本指引适用于东莞市辖区范围内的新建、改建的居住、商业服务、商业办公、行政办公、文化娱乐、教育科研、医疗卫生、新型产业等项目的配建公交站场，不适用于采用独立用地建设的公交站场和客运枢纽配套接驳公交站场。

## 1.5 编制原则

1.5.1 以人为本原则：尽量营造规范合理、安全舒适、方便快捷的交通环境，实现人车分流，保障乘客安全。

1.5.2 需求适应原则：应考虑常规公交运行特点和乘客出行需求，保障站场能够满足当前需求及未来发展的需求。

1.5.3 土地节约原则：应集约化使用土地，提高土地利用率。

1.5.4 绿色环保原则：应选用环保材料并符合循环经济的要求，应引入减少能耗的措施并符合节能减排的规定。

## 1.6 其他

1.6.1 配建公交站场的建设应符合《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》等国家及行业现行的相关标准、规定。

1.6.2 本指引未规定的相关内容应按现行的相关规范执行，本指引所引用的规范若有修订，应采用修订后的规范。

# 2 站场功能定位

## 2.1 公交站场体系

2.1.1 东莞市应形成以公交枢纽站、首末站为支点，以综合车场为保障的公交站场体系，其中，公交枢纽站为公交客流转换节点，公交首末站为公交线路的始末站，综合车场为公交停车、维修和保养综合服务基地。

## 2.2 公交站场建设模式

2.2.1 形成以配建公交站场为主，独立用地站场为辅的建设模式。优先采用配建公交站场建设模式，提高土地利用率，同时，鼓励独立用地站场采用混合用途、多层立体化的综合开发建设模式。

2.2.2 配建公交站场是根据局部区域公交客流需求，结合大型建设项目配套建设的公交站场，具备公交线路掉头、发车、上下客、乘客等候、充电以及部分夜间停放等功能。

配建公交站场分为两种类型：配建首末站和配建枢纽站。其中，首末站指常规公交线路的起终点站，承担客流集散服务，司乘人员的后勤服务，公交车辆运营调度管理服务；枢纽站承担多条公交线路始发以及换乘服务。

2.2.3 综合车场，其功能应当包括洗车、加油、充电、维修、夜间停放等，未来的综合车采用多层立体开发的建设模式，以集约利用土地。

# 3 实施机制

## 3.1 规划编制

3.1.1 规划编制阶段主要包括公交站场专项规划、控制性详细规划。其中，公交站场专项规划主要是在国土空间规划、城市综合交通体系规划等上层规划的指导下，从公交运行需求出发制定的专项规划，涉及轨道交通站场 TOD 地区的，增加轨道交通站场 TOD 综合开发规划作为编制公交站场专项规划依据之一。控规阶段工作主要是根据公交站场专项规划成果中相应地块的配建要求进行规划调整。

3.1.2 公交站场专项规划环节

3.1.2.1 公交站场专项规划应通过对区域人口规模、出行强度、公交出行分担率等的定量分析，对项目配建公交站场的需求规模、选址布局、线路规划等提出明确要求。

3.1.2.2 编制公交站场专项规划时，应对每个专项的用地进行充分排查，综合考虑地块现状使用情况，掌握协调土地权属等各方面因素，确保专项规划的可落地性。

3.1.2.3 公交站场专项规划报送前，各镇街（园区）应当将公交站场专项规划草案通过报刊、信息网络或其他媒介进行公

示，公示时间不得少于三十日，并采取论证会、听证会或其他方式征求专家和公众的意见。

3.1.2.4 各镇街（园区）应定期对专项规划中公交站场实施情况进行评估，及时对不适应发展需要的公交站场专项规划进行修改。

3.1.3 控制性详细规划环节

3.1.3.1 各镇街（园区）在编制（修编）控制性详细规划时，应当根据公交站场专项规划，在相应地块中明确落实公交站场的配建要求，并在报批前征求市交通运输主管部门意见，以保证公交站场配建要求的落实，强化法定规划与专项规划间的衔接。

3.1.3.2 控制性详细规划中配建公交站场用地的规划安排一经生效，不得擅自变更；确需变更的，应当先行修改公交站场专项规划，再按照控制性详细规划的编制程序对控制性详细规划进行修改，或者对公交站场专项规划及控制性详细规划进行同步修改、同步报批。

## 3.2 土地出让

3.2.1 土地出让计划：各镇街（园区）制定土地出让计划时，应根据城市发展需求及公交站场专项规划，优先落实需配建公交站场相关地块的出让。

3.2.2 地块出让条件：应结合地块周边人口产业结构、周边公交资源配置、公交站场专项规划以及规划条件，将具体的配建要求（类型、面积、功能、设施配置等）落实到《履约监管协议》条件中，作为地块出让方案的附件报建设用地供应与开发利用监管会审工作小组集体审议。

## 3.3 建设移交

3.3.1 项目建设

3.3.1.1 对于达到配建规模阈值的已出让地块，需根据开发规模落实公交停车位的设置。

3.3.1.2 城市更新单元原则上需在首期开发地块中落实建设配建公交站场，若对应地块不在首期开发计划中，应在更新单元内设置相应的公交临时停车位，单元内配建公交站场建成后可予以归还临时用地。

3.3.1.3 经批准的项目工程设计方案中，有关配套公交站场的内容需要变更的，建设单位应当报市交通运输主管部门及市自然资源主管部门核准。项目建设时，项目配建公交站场的建设标准应当按照法律、法规的有关规定及相关技术标准确定。

3.3.1.4 配建公交站场的主体结构建成后，建设主体应完成公交站场配套设施（含装修）的建设，内容应包含站场基本配套、供电系统、供水系统、通风系统等。

3.3.2 项目验收

3.3.2.1 站场竣工验收应包含配套设施及装修等相关内容。

3.3.2.2 验收阶段要确保配建公交站场须与主体建设工程同步验收。尤其是对分期开发建设的项目，必须要求在一期开发项目中完成配建公交站场的建设任务，且作为第一期开发项目验收的前置条件。

3.3.3 项目移交

3.3.3.1 配建公交站场应为无偿移交。

3.3.3.2 建设主体在项目配建公交站场建成验收后到移交手续办理完成期间，可临时移交配建公交站场的使用权，避免配建公交站场的闲置浪费。不得将应移交市道路运输事务中心的配建公交站场转让他人，或者进行分割、出租、抵押、改变用途等活动。

## 3.4 管理养护

3.4.1 站场移交后，市属公交企业所承担的管理养护费用中，配建站场的水电、网络等费用与地块其他物业分离，单独进行结算。

3.4.2 配建公交站场启用后，确因特殊情况需要改变用途的，应当采取相应措施，保障原有需求。

## 3.5 奖罚机制

3.5.1 容积率奖励政策：项目内配建的公交站场不纳入计容建筑面积，以提高建设主体对配建公交站场的积极性。

3.5.2 处罚措施：建设主体未按规划条件完成公交站场建设，或不符合相关建设设计规范标准的，应由市自然资源主管部门、市住建主管部门按规定处理。

# 4 配建标准

## 4.1 公交站场配建原则

4.1.1 需求导向原则：配建公交站场应符合地区公交出行需求，在大型居住区、商务办公区、综合商业区以及人流量较大的公共建筑等项目地块优先配建公交站场，便于乘客快速安全集散和换乘。

4.1.2 便利性原则：配建公交站场应方便乘客和公交车辆到达和离开，宜邻近现状或近期计划建设的市政道路。考虑公交车辆的运行性能需求，配建公交站场宜设置在建筑的地面一层，在用地较困难的地方，可设置在地下一层，但须满足相关设计规范。

4.1.3 安全性原则：大型居住区的配建公交站场应避免对小区生活和安全环境产生不利影响，其布局宜靠近小区外围道路，并保证小区内外乘客与站场的快速联系。

4.1.4 协调性原则：配建公交站场应与主体建筑整体设计相协调，降低对主体建筑的负面影响，促进站场与建筑的有效融合。

## 4.2 区域配建要求

4.2.1 按照供需平衡原则，片区配建公交站场与其他形式站场（不含临时性站场）的规模之和，应满足片区整体站场配建需

求。

4.2.2 配建公交站场用地面积应按每标准车 100 ㎡-120 ㎡计算；万人公交车拥有量应为 12 标台。

4.2.3 片区内达到需配建公交站场建筑规模阈值的建设项目中，应当在先行开发地块落实建设配建公交站场。

4.2.4 配建公交站场除服务主体建筑公交出行需求外，还应服务建设项目周边 500 米范围的公交出行需求，建议开展交通专题研究，并在充分考虑项目用地条件的前提下，适当增加站场规模以满足周边需求，统筹落实站场用地。

4.2.5 若站场需求规模较大，单个地块项目无法满足周边配建需求，应考虑临近地块参与合建，分担相应的配建需求规模。

4.2.6 在达到配建阈值的项目仍未能消化片区配建规模的情况下，应考虑通过其他地块的建设项目补充配建。

4.2.7 在控规片区内无单个建设项目达到配建阈值的情况下，若片区人口规模达 3 万人以上（或岗位人口规模达 1 万人以上），应通过交通专题研究，确定该片区公交站场需求规模，合理配置公交站场，满足公交出行需求。

4.2.8 为考虑站场配置过密导致的资源浪费及公交线网配置的合理性，配建公交站场间中心间距不宜小于 1000m，高强度

开发区域视具体情况而定。

## 4.3 配建启动阈值

4.3.1 为体现不同区域公交客流的差异性，将全市划分为两类区域。一类区包括中心城区、中心镇（详见条文说明 4.3.1）、松山湖、滨海湾新区、水乡新城及轨道站点 TOD 地区；二类区包括市域范围内除一类区外其他区域。

4.3.2 不同类型建设项目需配置公交站场的建筑规模阈值（需配建公交站场的最小建筑规模）应满足表 4-1 的规定。

表 4-1 各类型建设项目需配建公交站场的建筑规模阈值（单位万㎡）

| 配建阈值（万㎡） | 建筑类型 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 居住 | 商业办公<br>行政办公 | 商业服务 | 文化娱乐 | 教育科研<br>医疗卫生 |
| 一类区 | 9 | 6 | 7 | 4 | 11 |
| 二类区 | 12 | 8 | 10 | 5 | 14 |

注:（1）上述建筑规模阈值是指达到配建一条公交线路首末站的项目开发量（即建筑面积）;（2）新型产业类项目参照办公类项目的建筑规模阈值确定。

4.3.3 对于混合功能的建设项目，应根据建筑规模阈值匡算各类用地的规模需求，再合算该项目的公交站场规模总需求。

4.3.4 居住类项目中的保障性住房、安居房等，为提高其公交站场供应水平，可适当降低配建阈值，配建阈值建议降低 50%。

## 4.4 站场规模

### 4.4.1 单个项目站场最大规模控制指标

4.4.1.1 对于居住类建设项目，考虑公交站场对客流的基本需求，以及除公交站场外其他公共配套服务设施的用地需求，配建公交站场占地规模不宜超过居住类项目用地的 10%。适合配建公交站场的居住类项目用地面积宜大于 10000 平方米。

4.4.1.2 商业类建设项目，由于首层建筑商业价值较高，配建公交站场占地规模不宜超过用地面积的 15%。适合配建公交站场的商业类项目用地面积宜大于 6500 平方米。

4.4.1.3 其他类型用地的建设项目，建议配建公交站场用地规模不宜超过项目用地的 20%，适合配建公交站场的其他类型项目用地面积宜大于 5000 平方米。

4.4.1.4 不同类型建设项目可配建公交站场的最小用地规模控制标准应满足表 4-2 的规定，在公交出行需求缺口较大，土地利用条件较困难的情况下，可适当降低控制指标，以满足公交出行需求。

表 4-2 不同类型建设项目可配置公交站场的用地规模控制标准

| 用地类型 | 配建公交站场项目用地面积（平方米） | 站场占地面积占项目用地面积的比例（%） |
|---|---|---|

| | | |
|---|---|---|
| 居住 | ⩾10000 | ⩽10 |
| 商业 | ⩾6500 | ⩽15 |
| 其他 | ⩾5000 | ⩽20 |

### 4.4.2 站场最小规模控制指标

4.4.2.1 配建公交站场的规模，应结合用地实际情况，按照规划的公交线路数、高峰时段的发车频率、候车乘客数、站内交通组织等确定。

4.4.2.2 配建公交站场的最小规模宜符合表 4-3 的规定，若部分站场规模难以满足各项基本功能的要求，应根据实际需求扩大配建公交站场的规模。

表 4-3 配建公交站场最小规模（单位：平方米）

| 公交站场线路数 | 公交站场规模（平方米） | |
|---|---|---|
| | 一类区 | 二类区 |
| 1 条线路 | 800 | 1000 |
| 2 条线路 | 1200 | 1400 |
| 3 条及以上线路 | 每增加一条线路，增加 500 | 每增加一条线路，增加 600 |

注：一类区包括中心城区、中心镇、松山湖及轨道站点 TOD 地区，二类区包括市域范围内除一类区外其他区域。

# 附录 A 术语与定义

1.大型建设项目：指开发量大、客流集中的大型公共建筑、商业办公建筑、大型居住区（安居房、保障性住房）等。

2.公交首末站：常规公交线路的起终点站，承担客流集散服务，司乘人员的后勤服务，公交车辆运营调度管理服务。

3.公交枢纽站：承担多条公交线路始发以及换乘服务。

4.配建公交站场：根据区域公交客流需求，结合大型建设项目配套建设的公交站场。

5.综合车场：提供公交车辆的夜间停放，运营车辆的维修、保养、充电，以及公交线路运营与站场管理等功能的公交站场。

6.公共交通标准车：为准确衡量各类型公交车辆占用设施资源的大小关系而选取的基准车型。按《城市道路交通规划设计规范》的规定，车场 7-10m 的公交车辆换算系数为 1.0，其他类别车辆按车长折算。

图 A-1 各类型公交车辆换算系数标准

| 类别 | 车长范围（m） | 换算系数 |
| --- | --- | --- |
| 1 | 5≤-≤7 | 0.7 |
| 2 | 7<-≤10 | 1.0 |
| 3 | 10<-≤14 | 1.5 |

| | | |
|---|---|---|
| 4 | ＞14 | 2.0 |
| 5 | 双层（10-12） | 1.8 |

# 附录 B 本细则用词说明

1.为便于在执行本指引条文时区别对待，对于要求严格程度不同的用词说明如下:

（1）表示很严格，非这样做不可的用词：正面词采用“必须”；反面词采用“严禁”。

（2）表示严格，在正常情况下均应这样做的用词：正面词采用“应”；反面词采用“不应”或“不得”。

（3）表示允许稍有选择，在条件许可时，首先应这样做的用词：正面词采用“宜”或“可”；反面词采用“不宜”。

2. 条文中指明必须按其他有关规范/标准执行的写法为：“应按……执行”或“应符合……的要求（或规定）”。

3. 条文中非必须按所指定的规范/标准执行的写法为：“可参照……的要求（或规定）”。

# 附录C 相关规范参考

本实施细则编制过程参考了以下文件:

1、国家相关标准规范文件

（1）《城市综合交通体系规划标准》 GB/T51328-2018

（2）《城市道路工程设计规范》 CJJ37-2012

（3）《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》 CJJ/T15-2011

（4）《城市公共汽车和无轨电车工程项目建设标准》 B99-104

（5）《城市公共交通工程术语标准》 CJJ/T119-2008

（6）《汽车库建筑设计规范》 JGJ100-98

（7）《民用建筑设计通则》 GB50352-2005

（8）《城市公共交通标志》 GB/T5845.3

2、东莞相关标准规范文件

（1）《东莞市公共交通基础设施规划建设指引》

（2）《东莞市城市规划管理技术规定》

3、地方相关标准规范文件

（1）《香港规划标准与准则》（2011 版）

（2）《北京市公共汽电车站场功能设计要求》DB11/T715-2010

（3）《上海市公共汽车和电车首末站、枢纽站建设标准》DG/TJ08-2057-2009

（4）《深圳市大型建筑公交站场配建指引》

（5）《深圳市民用建筑配建公交站场设计导则》

（6）《广州市南沙区城建项目公交站场配建技术指引》

（7）《西安市常规公共交通基础设施规划建设标准（试行）》

（8）《中山市公交场站设计技术指引（实行）》

（9）《上海市公共汽车和电车客运管理条例》（2010）

（10）《哈尔滨市城市公共交通基础设施规划建设管理规定》（2010）

（11）《武汉市城市公共客运交通管理条例》（2004）

# 附录 D 配建公交站场设施及装修移交清单

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 公交站场 | 容纳线路数 | | 1-3 条 | 4 条以上 | 标准 | 备注 |
| | 总面积（㎡） | | 800-2500（一类区）、1000-3000（二类区） | 3000（一类区）、3600（二类区）以上 | 站场以长方形（比例为 5:3）为佳，出入口位于站场两侧，并与场外道路衔接。 | 一类区、二类区每增加 1 条线路，营运场地分别需递增 500 ㎡或 600 ㎡ |
| 营运场地 | 面积（㎡） | | 700-2400（一类区）、850-2800（二类区） | 2800（一类区）、3400（二类区）以上 | 每条运营线路至少有一个发车位和二个候发车位的硬地，每个车位占地约 50 ㎡。 | |
| | 地面硬化结构 | | 沥青路面 | 沥青路面 | 6%水泥石屑稳定层 30cm+C30 水泥混凝土 22cm+AC-201 中粒式沥青混凝土混合料 6cm+AK-13A 改性沥青抗滑表层混合料 4cm | 如在公交站场地下设置地下车库或地下室，需考虑车辆负荷地下顶板的影响 |
| | | | 混凝土路面 | 沥青路面 | 6%水泥石屑稳定层 30cm+C30 水泥混凝土 25cm | |
| | 场地标线 | | 车道线、箭头等 | 车道线、箭头等 | 以国家标准 GB5768-1999《道路交通标志和标线》为依据，根据个站场的实际设置。 | |
| | 标志牌 | 警示标志 | 2.4m×1.2m 一块 | 2.4m×1.2m 一块 | 内容为：公交站场禁止其他车辆进入。蓝底白字，安装在站场入口处 | |
| | | 限速标志 | Φ600mm 一块 | Φ600mm 一块 | 限速 5 公里/小时，安装在站场入口处。 | |
| | | 禁止驶入标志 | Φ600mm 一块 | Φ600mm 一块 | 安装在站场出口处，使准备从站场出口进入站场的车辆司机清晰可见。 | |
| | | 减速让行标志 | 边长 700mm 一块 | 边长 700mm 一块 | 安装在站场出口处，使出站场的公交车辆司机清晰可见。 | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 照明系统 | | 7 米以上高杆单头或多头路灯 | 7 米以上高杆单头或多头路灯 | 按照《CJJ45-2006 城市道路照明设计标准》和《广东省 LED 路灯地方标准》执行，每只路灯单项控制。 | |
| | 充电系统 | | 根据停靠车辆数布设充电桩，原则上每个停车位（不含到发车位）需配 1 个充电桩。此外，根据运营需求，每条线路设置 1-2 个快充充电桩车位。 | | 充电设施应符合《电动汽车传导充电系统 第 1 部分：通用要求》及有关规范的要求。 | 配电房可结合站务用房一并设置。 |
| | 给水系统 | | 满足消防绿化、车辆清洁、生活用水需要。 | | 生产给水、生活给水和消防给水系统，生产生活用水符合 GB50015 的规定，消防用水及其设备设施应符合 GB50067 规定。 | |
| | 排水系统 | | 停车场的生活污水、消防及冲洗废水和大气降水宜自流排入城市污水及雨水排水系统。 | | 参照有关城市道路排水管道设计、城市道路地下管线设计、城市道路设计规范执行 | 排水格栅宜采用较为耐压程度较高的铸铁格栅或钢格栅 |
| 乘客候车区 | 候车岛 | 渠道式 | 设置专有乘客候车站台 | | 人行道站台宽度不少于 2.5m，高为 20cm，长度视实际情况定。 | |
| | | 岸线式 | 利用人行道做候车区 | 利用人行道做候车区 | | |
| | 候车廊 | 渠道式 | 每个候车岛上安装一座候车亭 | 每个候车岛上安装一座候车亭 | 安装候车亭或候车连廊 | |
| | | 岸线式 | 每个发车位上安装一座候车亭 | 每个发车位上安装一座候车亭 | 安装候车亭或候车连廊 | |
| | 无障碍设施 | | 在乘客候车岛应设置坡道、缘石坡道、盲道等无障碍设施。 | | 参照有关城市道路无障碍设施设计规范执行 | |
| | 排队设施 | | 不锈钢排队护栏 | 不锈钢排队护栏 | 根据实际需要安装 | |
| 站务房 | 总面积（㎡） | | 50-100 | 150 以上 | 每增加 3 条公交线路需增加 15 ㎡ | 外墙铝合金窗除卫生间用磨砂玻璃外，其他为清玻，玻璃贴绿色防晒膜，框料为白色。 |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 站场管理室 | 面积 | 10 | 20 | | |
| | | 电源插座 | 4 | 10 | 220V/10A | |
| | 线路调度室 | 面积 | 25 | 60 | 每增加1条公交线路需增加5㎡ | |
| | | 电源插座 | 4 | 10 | 220V/10A | |
| | | 空调机电源插座 | 1 | 2 | 220V/15A | 所有安装均应符合国家及东莞地区安装规范。 |
| | | 日光灯 | 4 | 10 | 40W | |
| | | 传呼机接线口 | 1/线路 | 1/线路 | | |
| | 司机休息室 | 面积 | 10 | 15 | | |
| | | 电源插座 | 2 | 2 | 220V/10A | |
| | | 空调机电源插座 | 1 | 1 | 220V/15A | |
| | | 日光灯 | 4 | 6 | 40W | |
| | 卫生间 | 面积 | 10 | 20 | 厕所和茶水间安排与司机休息室相连，室内墙壁贴白色瓷砖，安装排气扇和照明。 | |
| | | 蹲厕 | 3 | 10 | | |
| | | 冲水阀 | 1 | 2 | | |
| | | 垃圾桶 | 1 | 1 | | |
| | 茶水间 | 面积 | 5 | 5 | | |
| | | 3000W电开水器 | 1 | 2 | | |
| | | 洗手盆 | 1 | 2 | | |
| 配套设施 | 公交站场保洁 | | 设置在停车区，有排水沉定池和给水点 | | | |
| | 独立供水供电系统 | | 配套公交站场应设置独立供水供电系统，水电负荷根据实际需要确定 | | | |
| 环保降噪设施 | 隔声棚/屏 | | 根据环保部门审批的环评意见及其批复意见，可采取全封闭、半封闭，上盖及立面隔阻等多种设置方式。 | | | |

# 附录E _____公交站场移交协议（范本）

甲方：（接收单位）

乙方：（移交单位）

经甲、乙双方友好协商，乙方于_____年_____月_____日将新建成的_____公交站场无偿移交给甲方管理使用。

一、乙方向甲方提供的公交站场主要设施：

详见附录D《配建公交站场设施及装修移交清单》。

二、乙方应按照东莞市的有关规定，配合甲方办结公交站场用地、建筑单体、附属设施等项目的产权变更手续，签订本协议。

三、配建公交站场建筑产权归甲方所有，并单独办理项目产权证，配建公交站场办理产权登记所产生的税费和相关费用由乙方承担。

四、配建公交站场在移交前及移交后质量保修期内的工程质量安全责任及相关维修费用由乙方承担。

五、协议一经甲、乙双方代表签名、盖章，即时生效，双方必须严格遵守，各负其责。本协议如有不完善之处，由甲、乙双方协商解决。

六、本协议一式四份，甲、乙双方各执两份，具同等法律效力。

甲方:　　乙方:

（盖章）　　（盖章）

代表签章:　　代表签章:

日期:　　年　　月　　日　　日期:　　年　　月　　日

# 东莞市公交站场配建技术指引

# 条 文 说 明

# 目 录

1 总则 ..... 28
1.1 编制背景 ..... 28
1.2 编制目的 ..... 30
1.3 编制依据 ..... 30
2 站场功能定位 ..... 31
2.1 公交站场体系 ..... 31
2.2 公交站场建设模式 ..... 31
3 实施机制 ..... 33
3.1 规划编制 ..... 33
3.2 土地出让 ..... 33
3.3 建设移交 ..... 34
3.4 管理养护 ..... 34
4 配建标准 ..... 34
4.1 公交站场配建原则 ..... 36
4.2 区域配建要求 ..... 37
4.3 配建启动阈值 ..... 38
4.4 站场规模 ..... 40

# 1 总则

## 1.1 编制背景

1.1.1 根据广东省委指示精神，进入新世纪，东莞致力于发展模式创新，推进结构调整和产业升级，从出口加工基地型城市向区域性经济中心城市转变。以可持续、绿色、高品质的公共交通系统为导向进行城市开发，一方面要大力提升公共交通的服务水平，满足城区客流的集散压力，另一方面须秉持“公交导向城市发展”原则，以实现开发效益与公共服务效益的双赢。在土地高强度开发的背景下，独立占地公交站场建设模式面临用地落实难、土地利用不集约等问题，已不符合我市未来的发展要求和需要，亟需对我市的公共场站建设模式进行调整，探索一条符合东莞实际、可持续发展的公交站场规划建设道路。

1.1.2 2012 年，为缓解全国范围城市内逐步蔓延的交通拥堵问题，国务院发布了《国务院关于城市优先发展公共交通的指导意见》，2013 年，交通运输部发布了《交通运输部关于贯彻落实<国务院关于城市优先发展公共交通的指导意见>的实施意见》，对公共交通基础设施建设提出了新的任务及要求，包括了提升规划调控能力、提升公交基础设施服务能力、提升公共交通服务品质等。确立城市公共交通在城市交通中的主体地位，形成安全可靠、经济适用、便捷高效的公共交通服务系统，较好满足

公众基本出行需求。

1.1.3 2017 年，东莞市发布了《东莞市公共交通规划修编（2017-2020）》，提出十三五期间的规划目标：城市公交分担率明显提高，机动化分担率达 40%以上，准点率 90%以上，公共汽车线网覆盖率达 100%，万人公交车拥有量 12 标台以上，公交在城市交通中的地位得以确立。实现全市域客运公交化、核心城区公交集约化、片区公交一体化，公交系统服务水平、质量以及吸引力显著提升，形成多层次、一体化、节能环保的公共交通服务系统。公交行业的窗口形象和品牌意识显著增强，公交可持续服务能力、社会公共服务功能全面提升，实现城市公交与城市经济社会协调发展，适应东莞提升城市品位，创建宜居城市，实现城市经济社会健康、持续、快速发展的需要。

1.1.4 东莞市公交站场的短缺由来已久。目前，全市现状在用公交站场面积约为 59 万㎡，其中租赁站场约占 6 成以上，不稳定性大，固定用地的公交站场面积仅约为 23.6 万㎡，缺口大，且规划公交站场的实施率极低，严重制约了东莞市公共交通的发展及服务水平的提升。

1.1.5 针对东莞市公交站场的发展现状，迫切需要从规划、管理等方面探索适合东莞市城市特色的配建公交站场发展政策。在上述背景下，为加快推进公交站场建设，规范我市公交站场建设管理，提高公交站场供给水平，促进公交站场基础设施的可持

续发展，特制订本指引，指导城市公交站场规划建设，促进城市土地集约利用，为各部门在决策公交站场配建规模、标准等方面提供依据，实现东莞市公交站场设施的可持续发展，有效提升公共交通服务水平。

## 1.2 编制目的

1.2.1 目前东莞市公交场站规划和实施管理机制不明确，很大程度上限制了公交场站的建设。因此，本指引梳理各相关部门职能，明确部门职责，规范建设项目配建公交站场在规划编制、土地出让、建设移交、管理养护等环节的流程，保障配建公交站场的有效落实。

1.2.2 本指引作为技术性指引，解决配建公交站场的功能定位及配建要求等问题是主要目的，因此，本指引从技术上明确了配建公交站场的配建阈值及相关控制指标，提高配建站场的设计和建设质量，提升公共交通运作效率和服务水平。

## 1.3 编制依据

1.3.1 本指引的编制，首先参照国家及行业相关规范及东莞市相关标准的有关内容；其次，在借鉴国内外经验与总结东莞既有实践经验的基础上，结合东莞市的城市发展目标与实际情况，科学地编制适合东莞的公交站场配建技术指引。

# 2 站场功能定位

## 2.1 公交站场体系

2.1.1 东莞市应形成以公交枢纽站、首末站为支点，以综合车场为保障的公交站场体系，其中，公交枢纽站为公交客流转换节点，公交首末站为公交线路的始末站，综合车场为公交停车、维修和保养综合服务基地。

该体系主要体现了两个方面的优势：一方面，简化了公交站场类型划分，将功能更为简化的配建公交站场作为运营服务支点之一，将与线路运营关系不是非常密切的功能（洗车、维修、大规模夜间停车等）剥离综合车场集中解决；另一方面，拓宽了公交站场的选址选项，公交站场不一定需独立占地，可附设于建设项目进行配建，更有效地与客流相匹配。

## 2.2 公交站场建设模式

目前，城市建设已进入土地二次开发的转型时期，既有独立占地公交站场建设模式缺乏动力，用地落实难，将公交站场的建设与城市土地开发相结合具有重要的现实意义。因此，建议形成以配建公交站场为主，独立用地站场为辅的建设模式。其中，公交首末站、枢纽站原则上采用配建模式，具备独立用地开发条件

的区域，鼓励采用综合开发建设模式。鉴于综合车场的特殊性，难以通过配建方式解决，应在独立用地建设，未来的综合车场应采用多层立体开发的建设模式，以集约利用土地。

# 3 实施机制

## 3.1 规划编制

规划编制阶段主要包括公交站场专项规划及控制性详细规划。

其中，公交站场专项规划主要是在国土空间规划、城市综合交通体系规划等上层规划的指导下，从公交运行需求出发制定的专项规划，涉及轨道交通站场 TOD 地区的，增加轨道交通站场 TOD 综合开发规划作为配建公交站场专项规划依据之一。公交站场专项规划由各镇街（园区）负责编制，应通过定量分析，对配建公交站场的规模、选址等提出明确要求，并充分掌握每个专项地块的使用现状及土地权属情况。各镇街（园区）应定期对专项规划中配建公交站场实施情况进行评估，及时对不适应发展需要的公交站场专项规划进行修编，并按原编制程序进行报批。

在各镇街（园区）对控制性详细规划进行调整修编阶段，应充分落实专项规划中相应的配建要求，编制主体在控规报批前需征求市交通运输主管部门意见。

## 3.2 土地出让

土地出让阶段主要包括制定土地出让计划、确定出让条件以及签订履约监管协议三个环节。制定土地出让计划主要是根据城

市发展需要做好城市建设用地的出让计划，确定在出让计划中需要配建公交站场的地块。确定土地出让条件时，主要参照地块的规划情况，结合地块周边人口产业结构、周边公交资源配置、公交站场专项规划，制作地块出让方案报建设用地供应与开发利用监管会审工作小组集体审议。在地块完成出让程序后，在签订履约监管协议时，要明确将配建公交站场的配建要求及无偿移交要求纳入监管协议，成为后续规划审批、验收及移交等环节的依据。

## 3.3 建设移交

项目建设阶段主要包括规划报建、建设报建、项目建设及竣工验收等方面工作，公交站场配建要求需在各阶段工作中层层落实，确保有效落地实施，并针对已出让地块建设、城市更新单元建设等不同情况提出了相应的建设要求。

项目移交阶段主要明确了移交主体、移交事项、移交时间等要求，为确保公交站场的稳定性，不得将移交站场转让他人、改变用途或闲置浪费。

## 3.4 管理养护

在运营管理方面，明确了在不同阶段养护费用的承担主体。公交站场启用后，不得改变其使用用途，确因特殊情况需要改变用途的，应当采取相应措施保障原有公交需求。

## 3.5 奖罚机制

为鼓励建设主体对配建公交站场的积极性，采取站场不计容积率的奖励措施，补偿建设单位的建设成本。若建设主体未按要求配建公交站场，应根据相关部门有关规定给予处罚。

# 4 配建标准

## 4.1 公交站场配建原则

4.1.1 需求导向原则是指配建公交站场要符合地区公交的出行需求。为了使公交站场的布局更加合理，覆盖范围更广，服务水平更高，配建公交站场规划建设应与城市土地利用、道路网、公交线网以及其他交通方式相协调，优先设置在人流集中、客流集散量较大的地方，便于乘客快速安全集散和换乘。

4.1.2 便利性原则指配建公交站场应方便乘客和公交车辆的到达和离开。为方便乘客，建议公交站场设置在地面一层，并考虑公交车辆的运行性能需求，公交站场不宜设在地下，因为如设置在地下，公交车辆的爬坡一般会带来噪声和尾气等负面影响，而且上下坡道的设置会增加站场的用地需求，不利于站场与建筑（尤其是居住类建筑）的有效融合。若用地条件困难而站场需求较大，可考虑设置在地下层，但站场的设计（包括出人口、坡道、通风照明、防火等）须满足相关设计规范。

4.1.3 安全性原则指配建公交站场不应影响到主体建筑生产生活的安全。

4.1.4 协调性原则主要是指配建公交站场应与主体建筑整体设计相协调，包括设计风格、设施外部颜色等等，要尽量降低

对主体建筑的负面影响。

## 4.2 区域配建要求

4.2.2 根据《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范（CJJ/T15-2011）》,每辆标准车首末站用地面积应按 100㎡-120㎡计算；根据《东莞市公共交通规划修编（2017-2020）》，万人公交车拥有量达 12 标台以上。

4.2.3 为尽快弥补公交站场需求缺口，在片区范围内达到需配建公交站场建筑规模阈值的项目中，先行开发的项目应当先落实配建。

4.2.4 公交站点服务半径为 500 米，因此配建公交站场除了服务主体建筑外，还应考虑项目 500 米范围内的公交需求缺口，根据建筑规模阈值确定周边需求，并在充分考虑用地的前提下，适当增加站场供应。建议开展交通专题研究，对周边公交站场的需求进行缺口评估。

4.2.5 若站场需求规模过大，超过在单个项目地块中公交站场的最大控制指标，应考虑与相邻地块合建，分担部分需求规模。

4.2.6 若存在所有达配建阈值的项目配建后仍未能消化需求规模的情况，应开展专题研究，考虑通过其他未达规模阈值的建设项目合理补充配建。

4.2.7 若存在控规片区内无单个建设项目达配建阈值，但片区总规模需求较大，应通过专题研究，确定该片区的需求规模并合理配置。

4.2.8 为避免公交站场配置过密导致的资源浪费与线路配置的不合理，建议配建公交站场中心间距不宜小于1000m，但在高强度开发区和人流密集区域，可根据实际情况而定。

## 4.3 配建启动阈值

4.3.1 为体现不同区域公交客流的差异性，将全市划分为两类区域。一类区包括中心城区、中心镇、松山湖、滨海湾新区、水乡新城及轨道站点TOD地区；二类区包括除市域范围内除一类区外其他区域。

其中，轨道站点TOD地区指：以城际轨道站点周边800米、城市轨道站点周边500米范围为基础，依据规划路网等要素确定的范围；中心城区包括：莞城、东城、南城、万江；中心镇包括：虎门镇、长安镇、厚街镇、麻涌镇、石碣镇、寮步镇、大朗镇、樟木头镇、凤岗镇、常平镇、桥头镇、塘厦镇。

4.3.2 对于建设项目需配置公交站场的建筑规模阈值计算方法，首先建立建设项目建筑开发量、规划人口（岗位）与公交出行需求之间的关系，然后基于公交供需平衡，测算多大开发规模的建筑应配置一条公交线路。根据其他城市相关经验，建设项

目需配建公交站场的建筑规模阈值测算思路如下:

式 1: 站场需求=建筑开发量/人均居住、岗位面积 × 人均机动化出行率 × 常规公交分担率 × 平均换乘系数 × 首站使用比例

式 2: 站场供给=线路单向配车数 × 每辆标准车运力 × 首站分担率

由站场需求等于站场供给，得式 3:

式 3: 需配站场的建筑规模=线路单向配车数 × 每辆标准车运力 × 首站分担率/（人均机动化出行率 × 常规公交分担率 × 平均换乘系数 × 首站使用比例）× 人均居住、岗位面积

根据现状调查统计、参考先进城市相关经验参数以及结合东莞市综合交通模型，明确各项指标数值。通过上述计算公式，测算出不同类型建筑的配建规模阈值(需配建公交站场的最小建筑规模)，具体计算结果见表 4-1。

4.3.3 混合功能建设项目的公交出行需求与相应的用地开发类型有关，所以分别根据不同用地的需求总量来确定配建公交站场规模。根据建筑规模阈值分别匡算各类用地的规模需求后，再合算该项目的公交站场规模总需求。

4.3.4 对于保障性住房、安居房等户型较小的居住小区，收入水平相对较低，拥车水平也相对较低，其客流出行主要采用公

交出行方式，故其建筑规模阈值可适当降低，以满足更多的公交出行需求。保障房单套面积主要以 40 ㎡-60 ㎡为主，而一般住宅 1 个标准户为 100 ㎡，因此，建议配建规模阈值降低 50%。

## 4.4 站场规模

### 4.4.1 单个项目站场最大规模控制指标

对于建设项目可配置公交总站的用地规模控制指标，主要考虑不同类型用地的公共配套设施需求、商业价值等因素，分析新建项目可用于配建公交总站的用地条件。

居住类建设项目中，需占地建设的公共服务设施包括：幼儿园、社区活动场地、垃圾收集站等。配建公交站场最小用地面积以约 1000 ㎡计算，根据东莞实际并结合参考广州社区公共服务设施设置规范，考虑其他附属公共设施用地，居住用地地块至少需 10000 ㎡才可配建公交站场，其中配建公交站场所占项目用地不宜超过 10%。

由于商业类项目首层商业价值较高，参考深圳等城市经验，站场用地规模占项目用地面积的比例建议取 15%，则商业类项目需配建站场用地面积宜大于 6500 ㎡。

对于其他类型建筑，相关规范没有对其底层建筑的设施配置提出特别需求，参考广州、深圳、佛山、西安等多个城市的相关经验，站场用地规模占项目用地面积的比例建议取 20%，项目用

地面积宜大于 5000 ㎡。

4.4.2 站场最小规模控制指标

依据《城市道路交通规划设计规范》(GB50220-95)第 3.3.7 条，界定公交场站用地的下限值。配建公交站场的用地面积包括两部分：车辆运行与乘客通行区域的面积和站务用房面积。站场规模主要取决于地块形状、站台形式及基本设施，其中基本设施的设置主要根据规划线路规模、发车频率、候车乘客数等确定。

为匡算站场的最小规模，由于环绕式配建公交站场用地相对较大，因此以通道式与港湾式的配建公交站场为例计算控制指标。计算过程为大致估算结果，基本按车辆运行和基本设施的最低标准匡算，未考虑其他公共配套设施的用地需求以及柱网的影响。从集约用地的角度出发，在满足场站基本功能的前提下，尽量节约土地资源。

港湾式公交站场：车辆运行区域与乘客通行的面积约 698 ㎡，加上约 50 ㎡的站务用房面积，则港湾式公交站场的最小规模约 750 ㎡。若增加一条线路，需要额外增加用地约 500 ㎡。

通道式公交站场：车辆运行区域与乘客通行的面积约 676 ㎡，加上约 50 ㎡的站务用房面积，则通道式公交站场的最小规模约 720 ㎡。若增加一条线路，需要额外增加用地约 240 ㎡或 320 ㎡。

考虑不同区域的用地紧张程度，在一类区，1 条线路配建公交站场规模按 800 ㎡控制，2 条线路配建公交站场规模按 1200 ㎡控制，3 条及 3 条以上线路配建站场，每增设一条线路增加 500 ㎡；在二类区，1 条线路配建公交站场规模按 1000 ㎡控制，2 条线路配建公交站场规模按 1400 ㎡控制，3 条及 3 条以上线路配建站场，每增设一条线路增加 600 ㎡。

根据《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范（CJJ/T15 2011）》，每辆标准车首末站用地面积应按 100 ㎡-120 ㎡计算；绿化用地不宜小于用地面积的 20%；首站办公用地面积不宜小于 35 ㎡；当不用作夜间停车时，用地面积应按该线路全部运营车辆的 60%计算。按线路单向运营车辆为 10 辆公交车测算，公交站场用地规模为 794 ㎡，且配建公交站场的绿化率可结合主体建筑一并考虑。对比本条规定，公交站场面积最小规模为 800 ㎡，符合规定。