

ICS 号

中国标准文献分类号

中国国土经济学会团体标准

T/CSOTE XXX-XXXX

《城市轨道交通站点便民生活圈规划设计指引》

Guidelines for planning and design of urban rail transit  
stations convenient life circle

(征求意见稿)

2023-XX-XX 发布

2024XX-XX 实施

中国国土经济学会 发布



# 目 次

前言	1
1 总则	2
1.1 目的	2
1.2 范围	2
2 规范性引用文件	2
3 术语和定义	2
4 基本规定	4
4.1 城市轨道交通站点便民生活圈范围	4
4.2 规划设计原则	4
5 便捷低碳的交通出行	5
5.1 总体要求	5
5.2 步行网络	6
5.3 骑行网络	6
5.4 公交网络	7
5.5 车行网络	8
6 包容共享的便民服务	9
6.1 总体要求	9
6.2 站点伴随型便民服务设施	9
6.3 基础保障型便民服务设施	9
6.4 品质提升型便民服务设施	10
6.5 特色引导型便民服务设施	10
6.6 便民服务设施布局	10
7 活力舒适的公共空间	11
7.1 总体要求	11
7.2 站前一体化空间	12
7.3 街道立体空间	13
7.4 游憩小微空间	13
8 实施保障机制	14
8.1 公共参与机制	14



8.2	规划实施统筹	14
8.3	站前一体化空间与轨道交通规划建设统筹衔接	14
<b>附录 A 轨道交通站点便民生活圈服务设施体系与要素配置</b>		<b>15</b>
<b>编制说明</b>		<b>16</b>
<b>1</b>	<b>工作简况</b>	<b>16</b>
1.1	任务来源	16
1.2	编制单位	16
1.3	主要工作过程	16
<b>2</b>	<b>参考文献</b>	<b>17</b>
<b>3</b>	<b>标准内容说明</b>	<b>18</b>
3.1	第 1 章 总则	18
3.2	第 2 章 规范性引用文件	18
3.3	第 3 章 术语和定义	18
3.4	第 4 章 基本规定	18
3.5	第 5 章 便捷低碳的交通出行	19
3.1	第 6 章 包容共享的便民服务	20
3.2	第 7 章 活力舒适的公共空间	20
3.3	第 8 章 实施保障机制	21
3.4	附录	21



## 前言

本文件按照 GB/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。

本标准由中国国土经济学会组织制定。

本标准由中国国土经济学会国土交通综合规划与开发（TOD）专业委员会归口管理。

本文件主编单位：广州市城市规划勘测设计研究院有限公司

交通运输部规划研究院

深圳市城市规划设计研究院股份有限公司

武汉市规划研究院（武汉市交通发展战略研究院）

本文件参编单位：交通与发展政策研究所（ITDP）

浙江省建筑设计研究院

四川省建筑设计研究院有限公司

杭州市规划设计研究院

厦门市城市规划设计研究院有限公司

南昌市城市规划设计研究总院

南宁市建筑规划设计集团有限公司

本文件主要起草人员：

本文件主要参与人员：

本文件主要审查人员：

本标准由中国国土经济学会 XX 年 XX 月 XX 日批准。

---

## 1. 总则

### 1.1. 目的

为深入践行人民城市理念，完整准确全面贯彻新发展理念做好碳达峰碳中和工作，进一步促进城市轨道交通站点与城市融合发展，打造交通出行便捷低碳、便民服务包容共享、公共空间活力舒适的城市轨道交通站点便民生活圈，特制定本标准。

### 1.2. 范围

本文件确立了城市轨道交通站点便民生活圈规划设计的原则，并规定了术语和定义、交通出行、便民服务以及公共空间的规划设计要求。

本文件适用于城市轨道交通站点及其周边地区的详细规划、专项规划、工程设计等。

## 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/T 50833-2012 城市轨道交通工程基本术语标准

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

## 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 urban rail transit

采用专业轨道导向运行城市公共客运交通系统，包括地铁、轻轨、单轨、有轨电车、磁浮、自动导向轨道、市域快速轨道系统。

[来源：GB/T 50833-2012，2.0.1]

### 3.2. 站点 station

供列车停靠、乘客购票、候车和乘降并设有相应设施的场所。

[来源: GB/T 50833-2012, 7.2.1]

### 3.3. 城市轨道交通站点便民生活圈 rail transit station convenient life circle

以城市轨道交通站点为中心, 站点出入口步行 15min 可达区域为范围, 满足城市居民交通出行、物质与文化等生活需要的空间单元。

### 3.4. 站点伴随型便民服务设施 station-accompanied convenience service facilities

城市轨道交通站点周边服务乘客出行及其衍生需求的服务设施。

### 3.5. 基础保障型便民服务设施 basic indemnificatory convenient service facilities

城市轨道交通站点便民生活圈内保障城市居民日常生活基本需求的服务设施。

### 3.6. 品质提升型便民服务设施 promoting quality convenient service facilities

城市轨道交通站点便民生活圈内提升城市居民生活品质的服务设施。

### 3.7. 特色引导型便民服务设施 characteristic convenient service facilities

城市轨道交通站点便民生活圈内根据地方实际和地域特色, 为城市居民提供多样化、特色化的创新型服务设施。

### 3.8. 微循环公交 microcirculation bus

覆盖城市轨道交通站点便民生活圈内交通网络, 联通社区居民就业、生活等末端功能的公共交通类型。

### 3.9. 站前一体化空间 integrated space in front of station

城市轨道交通站点外部空间及其周边人行道、绿地、地块建筑前区等空间组成的公共空间。

### 3.10. 街道立体空间 street space

以城市轨道交通站点为中心, 由街道、二层连廊、地下通道及周边临街空间组成的公共空间。

---

### 3.11. 游憩小微空间 recreation micro space

城市轨道交通站点便民生活圈范围内具备各类游憩、休闲等功能，便于居民使用、可停放、开放式的小尺度公共空间，包括社区公园、口袋公园、小广场等。

## 4. 基本规定

### 4.1. 城市轨道交通站点便民生活圈范围

4.1.1. 以城市轨道交通站点为中心，站点出入口步行 15min 可达区域为范围。

4.1.2. 城市轨道交通站点便民生活圈可分为核心圈层和影响圈层：

- 1) 核心圈层是以城市轨道交通站点为中心，站点出入口步行 5min 可达，与站点直接相连的地区。
- 2) 影响圈层是以城市轨道交通站点为中心，站点出入口步行 5-15min 可达，与站点紧密关联的地区。

### 4.2. 规划设计原则

落实城市轨道交通站点便民生活圈规划设计宜遵循下列原则。

#### 4.2.1. 以人为本

坚持以人民为中心，完善公众参与机制，配置全天候无障碍的交通网络、全年龄友好的便民服务、营造全时段共享的公共空间，提高人民的安全感、获得感、幸福感。

#### 4.2.2. 绿色低碳

落实碳达峰、碳中和发展要求，鼓励绿色、共享、智慧的交通出行，推动步行网、骑行网、公交网、车行网四网融合，引领低碳、循环、可持续的生产生活方式。

#### 4.2.3. 精明增长

要坚持集约发展，树立“精明增长”、“紧凑城市”理念。采用微改造这种“绣花”功夫，通过精细化精准化的立体功能布局，营造高质量发展新格局。

#### 4.2.4. 因地制宜

结合城市轨道交通站点客流和所在地区的自然禀赋、人文特色、发展特征和实际需

求，注重文明传承和文化延续，通过差异化的规划设计，构建具有独特魅力、活力的特色城市空间单元。

#### 4.2.5. 统筹协调

坚持“多规合一”，统筹协调城市轨道交通站点便民生活圈范围各类要素，强化科学布局、有机衔接、开放共享和复合利用，实现站城高度融合。

### 5. 便捷低碳的交通出行

#### 5.1. 总体要求

5.1.1. 交通功能优先。构建以城市轨道交通站点交通接驳功能为主体的交通系统，保障便捷出行，发挥公共交通对引导城市发展的作用。

5.1.2. 出行服务高效。基于新技术的应用，提升一体化智慧出行的服务水平，为“轨道+步行+骑行+公交”多种方式组合出行提供高效率、全链条服务。

5.1.3. 绿色交通主导。充分体现绿色交通出行优先理念，加强城市轨道交通站点与步行网、骑行网、公交网、车行网的一体化衔接，构建与轨道交通紧密衔接的交通出行系统，绿色交通出行比例宜达到80%以上。

5.1.4. 四网融合发展。轨道交通与步行、骑行、车行和公交的衔接设施应实现集约利用城市土地并缩短换乘距离；轨道交通衔接优先次序应为步行>骑行>公交>车行，使出行总时间控制在合理范围内。各类衔接设施与城市轨道交通站点出入口距离应符合表1要求：

表1 各类衔接设施与城市轨道交通站点出入口距离

衔接设施类型	非机动车停车	公交场站	临时接送车上落客	小汽车停车换乘
与城市轨道交通站点出入口距离	小于 50m	50m-100m	小于 150m	小于 250m

---

## 5.2. 步行网络

- 5.2.1. 在城市轨道交通站点便民生活圈内，城市轨道交通站点和各类公园、公共服务设施、居住区等之间应衔接安全、连续、舒适的人行道。人行道宽度应根据行人流量、流向确定，且不宜小于 3m。
- 5.2.2. 宜设置步行专用路、二层步行连廊、地下步行通道和立体过街设施等专用步行衔接设施，与非机动车道不宜共平面设置，以创造步行优先、安全至上的高质量步行网络。
- 5.2.3. 步行衔接设施应满足无障碍要求，步行距离较长时，宜设置自动人行道和自动扶梯；人行过街天桥或地道应设置非机动车坡道，在高差较大处宜合理设置自动扶梯或垂直电梯。
- 5.2.4. 步行衔接设施应结合人流量和流向设置合理的集散空间和通道，应保障清晰、易于理解、识别性强的专用标识系统。
- 5.2.5. 变电箱、通信箱等市政设施宜采用地下式、合建式，出地面附属设施可结合绿地设置，不应侵占步行衔接设施。
- 5.2.6. 站点周边步行衔接
  - 5.2.6.1. 城市轨道交通站点出入口周边的步行衔接设施设计应注重人性化设计和应对当地气候，宜加装遮阳、挡雨、避风、防雪等功能的风雨廊设施和人工空气调节等设备；宜实现全天候 24 小时通行功能。
  - 5.2.6.2. 城市轨道交通站点出入口和核心圈层应加强灯光照明设施设置，照度宜达到 10 lx。大于 5 m 的人行通道、步行专用路、二层步行连廊、地下步行通道等宜设置专用照明设施。

## 5.3. 骑行网络

- 5.3.1. 在城市轨道交通站点便民生活圈内宜设置高密度、安全的骑行网络，骑行衔接设施主要是非机动车道和非机动车停放设施。

5.3.2. 宜配置合理的非机动车专用道或采取稳静化手段的共享街道；非机动车道独立设置时，宽度按单向单车道不宜小于 1.5m，单向双车道和双向双车道不宜小于 2.5m 布置。非机动车道与人行道共建时，非机动车道不宜小于 1m/车道计算，同时共建后的总宽度不宜小于 3m。非机动车道 2.5m 净高范围内不应有障碍物。

5.3.3. 结合道路类型，非机动车道宽度和隔离方式应综合考虑道路车速和机非安全等因素，且符合表 2 规定。

表 2 非机动车道宽度和隔离方式

道路类型	道路车速	宽度	隔离方式
城市主、次干路、非机动车专用路	大于 30km/h	单向不宜小于 3.5m， 双向不宜小于 4.5m	应严格连续的物理隔离，并采取有效的管理措施禁止机动车进入和停放
城市支路或街道	小于 30km/h，大于 15km/h	不宜小于 2.5m	宜采用非连续物理隔离
街道、街巷、胡同、里弄等，采取稳静化手段的共享街道	小于 15km/h	不宜小于 1m/车道	宜采用非连续物理隔离、通过稳静化手段限制机动车行驶速度

#### 5.3.4. 非机动车停放设施

5.3.4.1. 城市轨道交通站点周边非机动车停放设施应布设在步行、公交和车行区域以外，避免阻塞交通，宜在距离轨道交通站点出入口的 50m 范围以内。

5.3.4.2. 非机动车停放设施宜利用站点出入口、风亭、道路设施带等消极空间进行分散布置。

5.3.4.3. 宜结合周边建筑开发增加配建或利用城市轨道交通站点设施布设非机动车停车场。公交站点和建筑宜就近配置非机动车停车设施。

#### 5.4. 公交网络

5.4.1. 城市轨道交通站点便民生活圈宜设置微循环公交、网约公交等多种形式的公交网络，提供最后一公里便民接驳功能；公交接驳设施主要是公交车和公交站。

5.4.2. 微循环公交宜配合城市轨道交通站点进出站客流量变化灵活调整发车频次，加强高峰时段、恶劣天气等出行环境下的公交接驳配置。

---

5.4.3. 微循环公交站宜充分利用支路或街道空间设置，站间距宜在城市轨道交通站点便民生活圈内 300m-500m，也可缩短至 200m；微循环公交站与城市轨道交通站点出入口距离宜 50m-150m。

5.4.4. 微循环公交服务宜通过公交站台、电子站牌和乘客手机等载体及时进行信息交互，做到服务精准、可靠、舒适。

5.4.5. 微循环公交宜充分考虑特殊群体的出行需求，应选用底盘较低或与人行道高度契合、车门侧可下沉的车型；车内可增加轮椅、婴儿车固定设施等方便特殊群体使用。

## 5.5. 车行网络

5.5.1. 车行衔接设施主要是车行道、出租车（网约车）或小汽车临时接送车上落客泊位、停车场。城市轨道交通站点便民生活圈宜发展“窄马路密路网”。

5.5.2. 城市支路和街道宜采取交通稳静化措施，车速不宜超过 30km/h，车行道宽度宜按最小宽度设置。

5.5.3. 出租车（网约车）或小汽车临时接送车上落客泊位应与公交停靠站分开设置，应距离公交停靠站不少于 50m。若出现相互干扰的情况，应优先考虑公交停靠站的布置。

5.5.4. 在城市中心区的城市轨道交通站点核心圈层宜严格控制新增停车供应，并在城市配建标准基础上做一定程度的折减；在城市中心区以外的城市轨道交通站点核心圈层宜建设小汽车停车换乘设施，与城市轨道交通站点出入口距离不宜大于 250m，引导居民选择公共交通进行中长距离出行。

5.5.5. 停车位的规划建设宜充分考虑新能源小汽车的发展需求，停车场宜设置充电桩或预留充电桩的条件。

## 6. 包容共享的便民服务

### 6.1. 总体要求

6.1.1. 功能多元复合化。围绕城市轨道交通站点布局站点伴随型、基础保障型、品质提升型、特色引导型等各类便民服务设施，提供“一站式”服务，满足居民多元化的日常服务和活动需求。

6.1.2. 场景配置差异化。结合城市轨道交通站点周边地区的使用者需求，对不同地区的城市轨道交通站点服务设施实行差异化配置，营造多样化的特色场景。

### 6.2. 站点伴随型便民服务设施

6.2.1. 城市轨道交通站点宜配置站点伴随型便民服务设施，提供满足城市居民出行需求的便民服务。

6.2.2. 站点伴随型便民服务设施类型。

3) 站点基本服务。可配置公共厕所、母婴室、问询室、公交卡办理点、自助充值点、自助照相馆、共享雨伞柜、手机充电亭（柜机）、应急医疗点、无人售货机等设施，满足城市居民出行的直接需求。

4) 出行衍生服务。可配置早餐店、便利店、智能快递柜、自助银行、票务网点、自助行包寄存点、自行车停放寄存等便民服务设施，满足城市轨道交通站点“一站式”便民服务功能。

### 6.3. 基础保障型便民服务设施

6.3.1. 城市轨道交通站点便民生活圈内宜配置满足城市居民日常生活基本保障的便民服务设施，宜与城市轨道交通站点所在社区的公共服务设施统筹安排。

6.3.2. 基础保障型便民服务设施宜配置菜市场、杂货店、蔬果店、药店、理发店、快递驿站、餐饮店、银行营业网点、运动健身点等便民服务设施，完善便民生活圈的基本服务功能。

---

#### 6.4. 品质提升型便民服务设施

6.4.1. 城市轨道交通站点便民生活圈内宜结合用地功能与周边居民需求，提供高品质生活的便民服务设施。

6.4.2. 品质提升型便民服务设施类型。

5) 生活服务设施。配置商业零售（购物中心、百货商场、超市）、餐饮（餐厅、咖啡厅、茶室）、健康服务、物流配送、休闲娱乐等设施，提升综合服务水平。

6) 文体休闲设施。配置文化宣传展示场馆、小型图书馆（室）、综合健身房、实体书店等设施，丰富服务设施类型。

#### 6.5. 特色引导型便民服务设施

6.5.1. 结合城市轨道交通站点便民生活圈的本地资源禀赋，契合未来发展的新需求，宜配置面向多种人群的旅游服务、创新创业等特色化、差异化、智慧化需求的便民服务。

6.5.2. 特色引导型便民服务设施类型。

7) 特色旅游设施。对于紧邻城市风景旅游资源区域的城市轨道交通站点，宜设置游客服务中心、城市宣传中心、主题展览馆、特色餐饮店等特色旅游服务设施，设置共享打造城市文化宣传窗口。

8) 创新创意设施。结合具有历史文化特色、文化创意资源的城市轨道交通站点，宜吸引创意工坊、创业基地等新型产业孵化功能，并设置适用各种无人值守场景的24小时智能自助共享空间设施，营造多样化的共享式消费场景，适应未来城市生活需求。

#### 6.6. 便民服务设施布局

6.6.1. 在核心圈层和影响圈层差异化布局服务设施：

9) 核心圈层宜优先布局站点伴随型和品质提升型便民服务设施，根据周边特色合理布局特色引导型便民服务设施，增强城市轨道交通站点的吸引力。

10) 影响圈层宜布局基础保障型便民服务设施，完善社区公共服务设施，实现公共服务均等化。

6.6.2. 核心圈层的便民服务设施宜设置在车站内或城市轨道交通站点红线范围，位于室外公共空间的便民服务设施宜结合城市轨道交通站点红线范围与车站附属设施周边集聚，整合建设微型便民服务驿站。

6.6.3. 宜采用立体化布局形式，与城市轨道交通站点地下空间或上盖物业、城市轨道交通站点便民生活圈内相关用地结合，增强用地和设施的集约利用。

6.6.4. 在满足轨道交通功能和相关规范的前提下，在城市轨道交通站点红线范围内，宜建设微型便民服务综合体。微型便民服务综合体的建设要求包括但不限于以下内容：

11) 微型便民服务综合体的基底面积不宜大于 1000 m<sup>2</sup>、建筑高度不宜超过 4 层。

12) 微型便民服务综合体功能宜多元复合、立体集约，优先满足周边发展的公共服务功能为主。

13) 微型便民服务综合体的建筑形态设计、空间组织宜充分考虑城市轨道交通站点周边现状条件与需求一体化融合。

14) 微型便民服务综合体与周边建筑物之间的水平距离除应满足通风、空调系统工艺要求外，还应符合现行国家相关法律、法规有关规定和各项要求。

## 7. 活力舒适的公共空间

### 7.1. 总体要求

7.1.1. 强调空间体验。通过精细化设计提升公共空间品质，强化生态资源与公共空间的有机融合，通过增设口袋公园、街角广场等，营造多层次绿色微景观。

7.1.2. 提升城市活力。充分发挥城市轨道交通站点人流量大的特点，强化与市民日常生活的紧密联系，围绕站点周边客群的生活、出行、工作、游憩、感知等行为活动，合力营造内生活力。

7.1.3. 彰显地方特色。空间特色融合地方自然资源或历史文脉，结合客流的引导，多维度立体地将地方特色进行演绎展现，提升街道特色和形象。

---

7.1.4. 建构空间体系。在城市轨道交通站点便民生活圈内设置站前一体化空间、街道立体空间、游憩小微空间等各类公共空间；以站前一体化空间为公共空间核，周边均匀布局游憩小微空间，各空间通过街道立体空间便捷联系，形成城市轨道交通站点便民生活圈公共空间链网。

## 7.2. 站前一体化空间

7.2.1. 鼓励将车站附属设施、衔接设施、集散场地、驻留场地、小型便民服务设施及周边公共空间等进行综合考虑，将便民服务、文化展示、商业服务、活动交往等多功能交融，进行站前空间一体化设计，与城市街区风貌相协调，与周边环境景观有机结合，达到和谐统一和特色。

### 7.2.2. 集散场地

7.2.2.1. 集散广场宜紧邻城市轨道交通站点出入口布设，城市轨道交通站点出入口 20m 范围内宜布置有集散场地，面积宜大于 50m<sup>2</sup>。

7.2.2.2. 集散广场宜与市政人行步道相接，当无法直接相接时应设置人行步道，人行步道通行宽度宜不小于 4m，并满足无障碍使用要求。

7.2.2.3. 集散场地的疏散空间宜保证人流动线顺畅、宽度和空间充足、避免设置台阶、狭小空间转弯等降低行走速度的元素，宜具有区分上下行等导流设计等。

### 7.2.3. 驻留场地

7.2.3.1. 驻留场地宜布置在城市轨道交通站点出入口 20-100m 范围内，宜提供室外公共空间，满足休憩、文娱、交往的需求。

7.2.3.2. 驻留场地设计宜注意尺度大小，营造尺度适宜的、亲切的空间，宜结合城市绿地系统，设置口袋公园、街角公园、弹性空间等。设计应考虑驻留场所的光照、风环境等自然条件；宜考虑人文景观的营造，展现城市文化风貌。

7.2.3.3. 驻留场地宜根据周边用地情况、客流量、商业需求等植入便民服务设施、微型商业服务设施等。

### 7.3. 街道立体空间

- 7.3.1. 城市轨道交通站点便民生活圈内街道立体空间宜构建空中连廊空间、地面街道空间、地下通道空间为一体的立体网络空间，并强化各空间的立体联系。
- 7.3.2. 地面街道空间两侧建筑边界宜采取满足贴线率的方式，通过建筑立面、绿化隔离带、铺装等形成连续街墙来界定公共空间适宜尺度，并结合向公众开放的建筑半室外空间、底层架空空间等多界面构成的复合型街道空间。
- 7.3.3. 地面街道空间设计宜采取小尺度街道，增加人行横道数量，采用最小转弯半径。尽量减少设置没有公共开放性的功能空间，最少化设置机动车出入口。
- 7.3.4. 地下通道空间宜作为不同地块之间互联互通的公共通道，地下通道空间沿线宜设置各类便民服务设施和商业设施；结合人流量设置自然采光条件或下沉广场，下沉广场宜与城市道路或地面广场相连。
- 7.3.5. 沿街建筑底层为商业、办公、公共服务等功能时，建筑前区空间宜与街道公共空间进行一体化设计，增加公共座椅、休憩节点等城市家具设施形成交往空间；建筑前区与人行道宜采用相同的标高、铺装；限制台阶、停车和消极绿化等要素设置，保证公共空间的连通与灵活使用。

### 7.4. 游憩小微空间

- 7.4.1. 城市轨道交通站点便民生活圈内宜强化对低效空间的整合利用和活化，包括挖潜不规则街角用地或难以独立成宗开发的用地，活化利用灰空间，激活高架桥下空间等，优先发展便民生活圈公共服务功能。
- 7.4.2. 宜注重绿化空间营造，见缝插绿，结合轨道建设增设口袋公园、街角广场等，并加强立体空间绿化打造，在道路附属设施、建筑屋顶、桥柱、桥体、建筑墙体等实施立体绿化，加强空间协调和综合利用。
- 7.4.3. 游憩小微空间设计宜充分考虑地方文化、地域特色，加强可识别性和文化自信。
- 7.4.4. 宜结合游憩小微空间布置固定或可移动座椅，也可设置供坐靠的高度合适的花坛、台阶、矮墙等。座椅的摆放方式宜有利于促进社会交往，形成公共休闲、交流场所。

---

## 8. 实施保障机制

### 8.1. 公共参与机制

8.1.1. 引导各级政府部门、在地企业、社会组织 and 社区居民协同参与，建立全过程、分阶段、多方式的公众参与机制，强化各类主体的认同感和归属感。

8.1.2. 根据地方实际，通过座谈调研、图件公示、媒体宣传、城市管理信息化平台等方式建立部门审查监管、公众参与和监督的平台，共享轨道便民生活圈现状与规划成果信息。

### 8.2. 规划实施统筹

8.2.1. 鼓励政府、企业、社会组织等开发实施主体成立多方协调机制，明确职责关系，统筹推动片区建设管理。

8.2.2. 宜开展城市轨道交通站点便民生活圈专项规划和实施方案，指导城市轨道交通站点便民生活圈提升建设工作。宜结合轨道交通线网和城市更新建设项目，推动规划实施和城市治理。

### 8.3. 站前一体化空间与轨道交通规划建设统筹衔接

8.3.1. 站前一体化空间实施方案宜纳入轨道交通线路可研和建设方案，其中交通衔接设施、便民服务设施、公共空间宜充分利用城市轨道交通站点红线范围和周边空间进行统一规划设计。

8.3.2. 统筹好城市轨道交通主体部分与站前一体化空间相关设施的建设时序，提高轨道交通的综合服务水平。

8.3.3. 站前一体化空间宜鼓励标准化建设，预留必要的配电、给排水、消防、通讯设施等条件供设施使用。

8.3.4. 站前一体化空间的交通出行设施、便民服务设施、公共空间作为轨道交通车站功能的必要组成部分，在轨道交通审查审批流程中宜明确作为城市轨道交通站点的附属服务设施，涉及到消防、人防等要求可参照相关项目规范标准执行。

## 附录 A 轨道交通站点便民生活圈服务设施体系与要素配置

服务设施体系	服务类型	配置内容
站点伴随型	站内保障设施	公共厕所、母婴室、问询室、公交卡办理点、自助充值点、自助照相馆、共享雨伞、手机充电亭（宝）、应急医疗点、无人售货机
	出行衍生设施	早餐店、便利店、邮政快递网点、自助银行、票务网点、自助行包寄存点、自行车停放寄存
基础保障型	生活服务设施	菜市场、杂货店、蔬果店、药店、理发店、快递驿站、餐饮店、银行营业网点、运动健身点
品质提升型	品质生活设施	商业零售（购物中心、百货商场、超市）、餐饮（餐厅、咖啡厅、茶室）、健康服务、物流配送、休闲娱乐
	文体休闲设施	文化宣传展示场馆、小型图书馆（室）、综合健身房、实体书店
特色引导型	特色旅游设施	游客服务中心、城市宣传中心、主题展览馆、特色餐饮店、特色旅游品商店、小微剧场
	创新创业设施	创意工坊、创业基地、适用各种无人值守场景的 24 小时智能自助共享空间设施

---

# 编制说明

## 1 工作简况

### 8.4. 任务来源

2022年2月，中国国土经济学会下达《关于同意〈轨道交通 TOD 便民生活圈规划设计指引〉》（中国国土办字[2022·8]号），明确由中国国土经济学会国土交通综合规划与开发（TOD）专业委员会承担《轨道交通 TOD 便民生活圈规划设计指引》的组织管理工作。

标准性质：团体标准

主管单位：中国国土经济学会

### 8.5. 编制单位

本标准主编单位为广州市城市规划勘测设计研究院有限公司、交通运输部规划研究院、深圳市城市规划设计研究院股份有限公司、武汉市规划研究院（武汉市交通发展战略研究院）。参编单位共7家，包括交通与发展政策研究所（ITDP）、浙江省建筑设计研究院、四川省建筑设计研究院有限公司、杭州市规划设计研究院、厦门市城市规划设计研究院有限公司、南昌市城市规划设计研究总院、南宁市建筑规划设计集团有限公司。

### 8.6. 主要工作过程

为保证本标准的适用性、有效性、实用性，标准编制组广泛收集相关文献资料，开展实地调研、函调调研，进行充分讨论，为标准编制奠定了基础。

#### 8.6.1. 资料搜集

城市轨道交通站点便民生活圈具有数量多、差异大的特点，其用地控制是行业的重点与难点。为提高本标准的适用性，提升量化准确度，编制组统计了国内10个代表城市的城市轨道交通站点便民生活圈样本数据，城市发展水平涵盖一线城市、准一线城市与二线城市，城市地域涵盖华北、华中、华东、华南、西南、东北，可以较为全面的反应城市轨道交通站点便民生活圈的总体情况。此外，编制组还收集了国内外相关标准、研究报告、相关政策、地方探索等大量参考资料，在研究中充分吸纳相关成果，为标准编制提供了坚实基础。

## 8.6.2. 工作进展

2022年2月，项目立项。

2022年5月，中国国土经济学会国土交通综合规划与开发（TOD）专业委员会组织召开了标准开题会议，标准编制组集中研讨标准研究大纲，明确主要研究内容与研究思路。

2022年12月，编制组形成标准初稿。

2023年2月，中国国土经济学会国土交通综合规划与开发（TOD）专业委员会组织召开了标准内部研讨会，标准编制组集中研讨标准研究大纲与内容，进一步明确主要研究内容与研究思路。

2023年4月，编制组召开内部研讨会议，对标准进行集中讨论，进一步讨论有关技术问题。

2023年8月，编制组形成标准中期成果。

2023年10月，编制组召开内部研讨会议，针对中期成果讨论优化与完善思路。

2023年11月，中国国土经济学会国土交通综合规划与开发（TOD）专业委员会组织召开了专家咨询会，邀请专家对中期成果提出优化建议。

2023年12月，标准编制组根据专家咨询会意见将题目修改为《城市轨道交通站点便民生活圈规划设计指引》，并充分吸纳各方意见，调整标准内容，形成标准中期完善稿

\*年\*月，公开征求意见稿

\*年\*月，标准送审稿

\*年\*月，通过审查

## 9. 参考文献

[1]GB/T 50833-2012 城市轨道交通工程基本术语标准

[2]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

---

## 10. 标准内容说明

### 10.1. 第1章 总则

第1章说明了本标准的编制目的和适用范围。

目的方面，城市轨道交通是城市交通设施重要的组成部分，其站点周边更是重要的城市居民交通与生活场所。然而，目前城市轨道交通站点周边的规划设计，缺少综合考虑城市居民生活出行规律与需求的参考标准，一定程度上制约了人居环境的营造。因此，本标准从城市居民依托轨道交通出行的需求与规律出发，结合大量数据实例分析，构建一套具备人本视角与科学支撑的规划设计指引，以深入践行“人民城市”重要理念，整准确全面贯彻新发展理念做好碳达峰碳中和工作。

范围方面，本标准用于城市轨道交通站点便民生活圈规划设计的指引，适用于城市轨道交通站点及其周边地区的详细规划、专项规划、工程设计等。

### 10.2. 第2章 规范性引用文件

第2章说明了本标准所参考的文件。

### 10.3. 第3章 术语和定义

第3章说明了本标准规定的术语和定义。

为提高规范性，本标准在术语和定义中尽量引用和参照既有的国家、行业标准，主要包括国家现行标准《城市轨道交通工程基本术语标准》GB/T 50833-2012，同时也吸纳参考了一些地方出台的标准与技术文件等。

### 10.4. 第4章 基本规定

第4.1节规定了城市轨道交通站点便民生活圈范围，包括城市轨道交通站点便民生活圈的整体范围以及核心区圈层、影响圈层，期望规划设计者据此合理布局交通设施与服务设施，营造良好的空间体验。

第4.2节规定了城市轨道交通站点便民生活圈规划设计的基本原则，包括以人为本、绿色低碳、精明增长、因地制宜和统筹协调，期望相关设计者在整个规划设计流程中围绕城市居民、规划建设以及城市发展的需求，促进城市高质量发展。

## 10.5. 第5章 便捷低碳的交通出行

第5.1节规定了城市轨道交通站点便民生活圈交通出行系统的总体要求，即交通引领城市发展、出行即服务、绿色出行优先。交通是人们日常生活的重要组成部分，也是构建便民生活圈的重要基础。本节旨在为城市轨道交通站点便民生活圈的交通出行规划设计提供指导，落实碳达峰、碳中和发展要求，倡导绿色出行，提升交通出行服务水平，满足人们多样化出行需求。由于城市轨道交通站点乘客在出行方式上有所不同，因此划分为步行网络、骑行网络、车行网络和公交网络，在此基础上，采用《城市轨道沿线地区规划设计导则》、《城市步行和自行车交通系统规划标准》（GB/T51439-2021）、《公交导向发展评价标准》、《城市社区TOD导则》等文件中的规定，通过对四类交通网络的硬件设施、空间布局和管控手段提出相应的规划设计指引，构建四网融合、步行与公共交通为主的交通出行系统。

第5.2节规定了步行网络的规划设计要求。为构建以人为本、衔接顺畅的步行网络，采用《城市步行和自行车交通系统规划标准》（GB/T51439-2021）、《城市轨道站点周边地区设施空间规划设计导则》、《城市步行和自行车交通系统规划设计导则》等文件中的规定，对交通方式、设施建设、交通衔接、交通指引、建设衔接等方面提出指引。

第5.3节规定了骑行网络的规划设计要求。为保障骑行安全、引导绿色出行、采取交通稳静化措施，采用《城市居住区规划设计标准》（GB50180-2018）、《城市步行和自行车交通系统规划标准》（GB/T51439-2021）、《公交导向发展评价标准》、《城市轨道沿线地区规划设计导则》，对设施建设、设施布局、交通指引等提出指引。

第5.4节规定了公交网络的规划设计要求。采用《城市社区TOD导则》、《城市轨道沿线地区规划设计导则》、《浙江省微循环公交建设指南》中的规定，结合轨道便民生活圈的出行需求，和目前全国各城市发展小型公交、社区小巴、网约巴士等新型公交的趋势，以微循环公交促进生活圈内乘客多元出行需求，加强适老化、儿童提出微循环公交设施布局与衔接要求。

第5.5节规定了车行网络的规划设计要求。为倡导绿色低碳出行，采用《城市轨道沿线地区规划设计导则》、《城市停车设施规划导则》、《公交导向发展评价标准》、《国务院办公厅关于加快电动汽车充电基础设施建设的指导意见》、《天津市建设项目配建停车

---

场（库）标准》（DBT29-6-2018）中的规定，对停车设施、机动车出入口等进行控制，并考虑新能源汽车发展需求，提出充电桩配建要求。

### 1.1 第 6 章 包容共享的便民服务

第 6.1 节规定了便民服务的总体要求。即功能多元复合化和场景配置差异化。便民服务是城市轨道交通站点便民生活圈的核心，通过满足面向全年龄、全时段的城市居民生活需求，供给特色设施，将城市轨道交通站点打造成为“站、城、人、文”一体化的城市生活场所。

第 6.2 节规定了站点伴随型便民服务设施的配置要求，参考《城市轨道交通站点周边地区设施空间规划设计导则》、《北京市轨道交通车站便民服务设施规划设计指南》的规定，满足城市居民出行的基本需求与衍生需求。

第 6.3~6.5 节规定了基础保障型、品质提升型、特色引导型便民服务设施的配置要求。结合调研与问卷分析，考虑城市居民出行与生活需求的频次等特征，采用《城市居住区规划设计标准》（GB50180-2018）、《社区生活圈规划技术指南》、《上海 15 分钟社区生活圈规划导则》中的规定，对要素配置和布局形式提出要求。

第 6.6 节规定了设施布局的要求。根据城市轨道交通站点的特性，采用《城市轨道交通沿线地区规划设计导则》、《社区生活圈规划技术指南》中的规定并结合城市轨道交通站点出行人群特点做调整，从圈层布局、人群需求、长效服务和布局形式四个方面提出相应的要求。

### 10.6. 第 7 章 活力舒适的公共空间

第 7.1 节规定了公共空间设计的总体要求，即强调空间体验、提升城市活力、彰显地方特色。本节旨在通过公共空间规划设计的引导，为居民提供活力舒适的活动场所，为城市提供特色的文化形象展示空间。也规定了公共空间的体系构建要求。为形成一体化的空间结构，提出圈层化构建公共空间网络结构。

第 7.2 节规定了站前空间的规划设计要求。站前空间是以轨道交通站点站前广场为基础，由站房、与客站相关的主要换乘站点、站前城市道路、站前相邻城市空间、与上述空间紧密相连的城市步行空间组成的一种城市空间。为保障城市居民交通出行、换乘

需求，并在此基础上打造更具活力的站前空间，采用《西安轨道交通与城市融合设计导则》、《城市轨道交通站点周边地区设施空间规划设计导则》中的规定，对规划衔接、空间功能、设施建设等提出要求。

第 7.3 节规定了街道立体空间设计的要求。对于公共空间与建筑的视觉与活动联系、人行道遮阳挡雨设施以及附属设施、市政实施，本标准采用《北京站城一体化工程规划设计规范》、《公交导向发展评价标准》中的规定；对于人行道照明，本标准采用《深圳市城市规划标准与准则》中的规定。

第 7.4 节规定了游憩小微立体空间设计的要求。结合当下存量规划趋势，强调低效空间整合与活化，考虑景观与地方特色，从绿化空间营造和可识别性等方面提出相应的指引。

## 10.7. 第 8 章 实施保障机制

第 8.1 节规定了公共参与的机制和形式。本标准聚焦城市轨道交通站点便民生活圈的服务对象，即城市居民，采用《社区生活圈规划技术指南》和《国土空间规划城市设计指南》中的规定并进行调整。

第 8.2 节规定了规划实施统筹的机制、流程与事权。本标准在利益群体方面与社区生活圈较为相似，本标准在多方协调以及规划实施方面主要采用《上海 15min 社区生活圈规划导则》中的规定。在建设与管理方面与 TOD 综合开发较为类似，本标准主要采用了《成都市轨道交通 TOD 综合开发战略规划》中的规定。

第 8.3 节规定了城市轨道交通站点便民生活圈与轨道交通建设衔接的要求。推动城市轨道交通站点便民生活圈顺利落地。

## 10.8. 附录

为便于使用者快速依据需求查询便民设施配置要素，本标准在附录中给出了汇总表格式。

附录 A 汇总了城市轨道交通站点便民生活圈服务设施体系与要素配置清单，使用者可快速查询。