

ICS 号
中国标准文献分类号



团 体 标 准

T/UPSC XXXX - XXXX

城市轨道交通站点周边地区设施空间规划设 计导则

Guidelines for Space Planning and Design of Facilities
around Urban Rail Transit Station

(征求意见稿)

XXXX-XX-XX 发布

XXXX-XX-XX 实施

中国城市规划学会 发布

征求意见稿

目次

前 言	I
1 总则	1
1.1 编写目的	1
1.2 指导思想	1
1.3 设施空间	1
1.4 适用范围	1
1.5 使用方法	1
2 术语和定义	1
3 基本规定	3
3.1 总体要求	3
3.2 规划设计原则	3
3.3 规划设计引导范围	4
3.4 轨道交通站点分类	4
3.5 轨道站点周边空间	5
4 交通衔接空间	5
4.1 一般规定	5
4.2 步行衔接设施	8
4.3 非机动车衔接设施	11
4.4 公交衔接设施	14
4.5 临时接送车衔接设施	16
4.6 机动车停车换乘衔接设施	17
5 车站附属空间	18
5.1 一般规定	18
5.2 出入口	19
5.3 风亭	20
5.4 冷却塔	21
5.5 垂直电梯	21
5.6 站外安检区	21
6 集散驻留空间	22
6.1 一般规定	22
6.2 集散空间	23
6.3 驻留空间	23
7 公共服务空间	25
7.1 一般规定	25
7.2 便民服务设施	26
7.3 城市公服设施	27
7.4 商业服务设施	28
8 市政公用空间	29
8.1 一般规定	29
8.2 街道家具	30
8.3 灯光照明设施	31
8.4 信息服务设施	33
8.5 市政管养设施	35

9 实施流程	36
9.1 规划编制流程建议	36
9.2 规划管理流程建议	36
9.3 工程设计流程建议	37
附录 A（规范性附录）交通衔接设施配套要求	38
附录 B（规范性附录）交通衔接设施用地规划指标	40
本导则用词说明	41
参考文献	42

征求意见稿

前 言

本导则由广州市城市规划编制研究中心提出。

本导则由中国城市规划学会标准化工作委员会归口。

本导则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。

本导则主编单位：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 12 楼；邮政编码：510000）

本导则参编单位：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、广州地铁集团房地产业总部

本导则主要起草人：

本导则主要审查人员（按姓氏笔画排序）：

征求意见稿

征求意见稿

城市轨道交通站点周边地区设施空间规划设计导则

1 总则

1.1 编写目的

为贯彻落实国土空间规划发展目标，推进城市空间治理体系和治理能力现代化，协调城市轨道交通站点周边地区多层次、多维度的空间规划，统筹设施空间的规划设计，实现城市轨道交通站点周边地区环境高品质和多元利益协同，依据相关法律法规和技术标准，制定本《导则》。

1.2 指导思想

坚持以人民为中心，坚持新发展理念，优化城市轨道交通站点周边地区设施空间布局，推动城市轨道交通发展由追求规模速度向更加注重质量效益转变、由站点周边各类设施空间相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变，构建安全、高效、绿色、智慧、共享的设施空间，提升城市轨道交通的服务水平、服务质量和用户体验，实现高质量发展、高品质生活。

1.3 设施空间

本《导则》聚焦城市轨道交通站点周边地区的交通衔接空间、车站附属空间、集散驻留空间、公共服务空间、市政公用空间等五类设施空间，关注人的出行全流程体验，对各类设施空间进行一体化规划设计引导，确立城市轨道交通车站设施空间与周边城市空间的三维立体对接关系，提升空间规划设计的协同化、精细化、高效化、品质化，指导城市轨道交通站点周边地区各类设施空间共谋、共建、共治、共享。

1.4 适用范围

本《导则》适用于城市轨道交通站点周边地区设施空间规划编制、规划管理、工程设计等。铁路、城际铁路等站点周边地区设施空间可参照使用。

1.5 使用方法

各城市可根据自身特点因地制宜地使用本《导则》。本《导则》没有规定的，应按国家现行有关标准、规范执行。

2 术语和定义

2.1

城市轨道交通站点 **urban rail transit station**

指为城市轨道交通乘客提供始发、换乘和到达的场所。

2.2

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

指距离城市轨道交通站点中心约 300-500m，与城市轨道交通功能紧密关联的地区。

2.3

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

为城市轨道交通乘客换乘其他交通方式所设置的场所。

2.4

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

为城市轨道交通车站出入口、通风亭、冷却塔、无障碍设施、站外安检区等附属设施设置的场所。

2.5

集散驻留设施空间 **gathering and distributing communication facilities space**

为城市轨道交通乘客提供交通集散、停驻、交往的场所。

2.6

公共服务设施空间 **public service 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、教育医疗等各种日常服务设施的场所。

2.7

市政公用设施空间 **public municipal facilities space**

指城市轨道交通站点周边的街道家具、灯光照明、信息服务、城市管理等设施设置的场所。

2.8

步行衔接设施 **pedestrian facilities**

为步行进出城市轨道交通车站的乘客提供集散空间及路径的交通设施,包括地面步行道、过街设施、二层步行连廊等。

2.9

非机动车停车场 **non-automobile parking lot**

为城市轨道交通乘客提供自行车、共享单车、电动自行车等非机动车停车换乘功能的场所。

2.10

临时接送车衔接设施 **kiss and ride facilities**

为接送城市轨道交通乘客的出租车、私家车和网约车提供乘客换乘、等候以及车辆临时停靠功能的场所和空间,包括临时停靠站、上落客区等。

2.11

机动车停车换乘停车场 **park and ride parking lot**

为城市轨道交通乘客提供停车换乘功能的机动车停放场所,包括小汽车停车换乘停车场、摩托车停车换乘停车场。

2.12

换乘距离 **transfer distance**

为城市轨道交通车站出入口至其他交通衔接设施中心的步行路径（含楼梯、电扶梯等）长度。

2.13

街道家具 **street furniture**

为设置在城市轨道交通站点周边街道和公共空间内为行人和乘客提供服务的公共服务、环境卫生、公共安全、艺术景观等各类设施和附属设施。

2.14

市政管养设施 **municipal care facilities**

指设置在城市轨道交通站点周边的市政设施和管养设施。

3 基本规定

3.1 总体要求

3.1.1 贯彻国家相关法律、法规、标准、规范的要求。

3.1.2 坚持“多规合一”，促进城市轨道交通规划与国土空间总体规划、详细规划、专项规划相协调。

3.1.3 协调与多层次城市交通和轨道交通规划，以及轨道、市政和综合开发等工程设计的关系。

3.1.4 落实公交优先发展、绿色低碳出行等战略部署，构建以公共交通为主体的城市出行服务体系，为满足人民对美好出行的向往提供有力支撑。

3.1.5 兼顾刚性约束和地区差异，依据自然禀赋、人文特色、不同地区发展阶段特征和需求，做到因地制宜、分类指导。

3.2 规划设计原则

3.2.1 安全为先，有序可靠

统筹规划设计完整、连续、充裕的通行空间和安全、韧性、可靠的服务设施，协调人、车、路、站、事的时空关系，塑造人车分流、全天候、无障碍的出行环境，优先保障人在城市轨道交通出行全流程的安全性，促进交通有序运行。

3.2.2 高效便捷，立体集约

集约、节约、复合利用土地和空间资源，打造以城市轨道交通站点为核心、高效便捷的立体交通系统，推进城市轨道交通站点周边地区地下、地面、地上空间的一体化利用，实现交通功能与城市生活服务功能的有机融合。

3.2.3 绿色生态，和谐共存

倡导公交优先、绿色出行，落实生态修复、城市修补，严守生态安全、国土安全和历史文化保护线，以城市轨道交通站点为核心构建以人为本、环境友好、可持续发展的城市空间，促进人工环境与自然环境和谐共存，推动形成绿色发展方式和生活方式。

3.2.4 智慧服务，科技引领

坚持创新驱动、科技先行，应用先进技术智能改造城市轨道交通站点周边设施，鼓励发展智能交通、智慧出行，建立设施空间智能监控和交互系统，打造环境智慧管理监测平台，提升城市智理效率和水平。

3.2.5 共享共治，协同发展

倡导共享出行方式，协调整合城市轨道交通站点周边各类设施空间，提供开放、舒适、易达、品质的空间环境，增进人的交流交往，提升出行和生活体验。创新空间治理事权划分，突破既有体制机制束缚，打破当前空间治理条块分割、各自为政的窘态，提高规划实施的协同性和主动性，推进空间治理体系和治理能力现代化。

3.3 规划设计引导范围

城市轨道交通站点周边空间规划设计引导范围可根据轨道交通站点周边地形地貌、用地条件、铁路、道路、河流、生态环保等实际情况进行调整。山地城市应因地制宜确定城市轨道交通站点周边空间规划设计的引导范围。

3.4 轨道交通站点分类

- 3.4.1 第一维度：站点区位根据国土空间总体规划确定的城镇区域，可划分为中心城区、外围城区的城市轨道交通站点。
- 3.4.2 第二维度：交通功能。综合考虑城市轨道交通站点在城市客运交通网络体系中的地位、交通衔接方式、客流特性等多种因素，将城市轨道交通站点划分为综合枢纽、枢纽、一般站：
- a) 综合枢纽：是轨道站的最高等级，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。
 - b) 枢纽：是轨道站的中坚力量，为多条轨道交通线路的交汇站或轨道交通与城市公交枢纽的重要换乘节点，是多种市内客运交通方式的集合体，客流以轨道换乘客流为主。
 - c) 一般站：是轨道站的基础层级，其交通衔接方式一般为步行、非机动车、公交，客流以集散乘客为主。
- 3.4.3 第三维度：用地特性。根据站点进出站客流量分布曲线，拟合站点周边用地特性，将城市轨道交通站点类型分为居住型、商办型、产业型、交通型、景区型、综合型等6类，见表1。

表1 基于用地特性的城市轨道交通站点分类

站点类型	用地特征
居住型	站点周边的规划开发建设用地以居住用地为主，用地比例 $\geq 45\%$
商办型	站点周边规划用地以商业、商务、娱乐康体用地为主，用地比例 $>15\%$ ，居住用地比例 $<45\%$
产业型	站点周边的规划用地以工业用地、物流仓储用地为主，用地比例 $>10\%$ ，居住用地比例 $<45\%$
交通型	站点周边的规划用地以交通设施用地为主，用地比例 $>15\%$ ，居住用地比例 $<45\%$
景区型	站点周边的规划用地以景点绿化等公共管理与公共服务用地为主，用地比例 $>20\%$ ，居住用地比例 $<45\%$
综合型	站点周边的规划用地多样，没有明显优势用地，比例较为均衡

- 3.4.4 三维交叉组合分类：综合城市轨道交通站点所在区位、交通功能及周边用地特性，进行三维交叉组合，划分为24类城市轨道交通站点，见表2。

表 2 城市轨道交通站点三维分类

区位	用地						交通
	居住型 (A)	商办型 (B)	产业型 (C)	交通型 (D)	景区型 (E)	综合型 (F)	
中心城区 (I)	-	-	-	I SD	-	I SF	综合枢纽 (S)
外围城区 (II)	-	-	-	II SD	-	II SF	
中心城区 (I)	I TA	I TB	I TC	-	I TE	I TF	枢纽 (T)
外围城区 (II)	II TA	II TB	II TC	-	II TE	II TF	
中心城区 (I)	I NA	I NB	I NC	-	I NE	I NF	一般站 (N)
外围城区 (II)	II NA	II NB	II NC	-	II NE	II NF	

3.5 轨道站点周边空间

轨道车站周边涵盖了交通、公服、市政、驻留、交往、景观等多种功能，这些功能体现在站点周边交通衔接空间、车站附属空间、集散驻留空间、公共服务空间、市政公用空间及其设施和要素上，形成一个多元复合且充满活力的立体空间，见图 1。

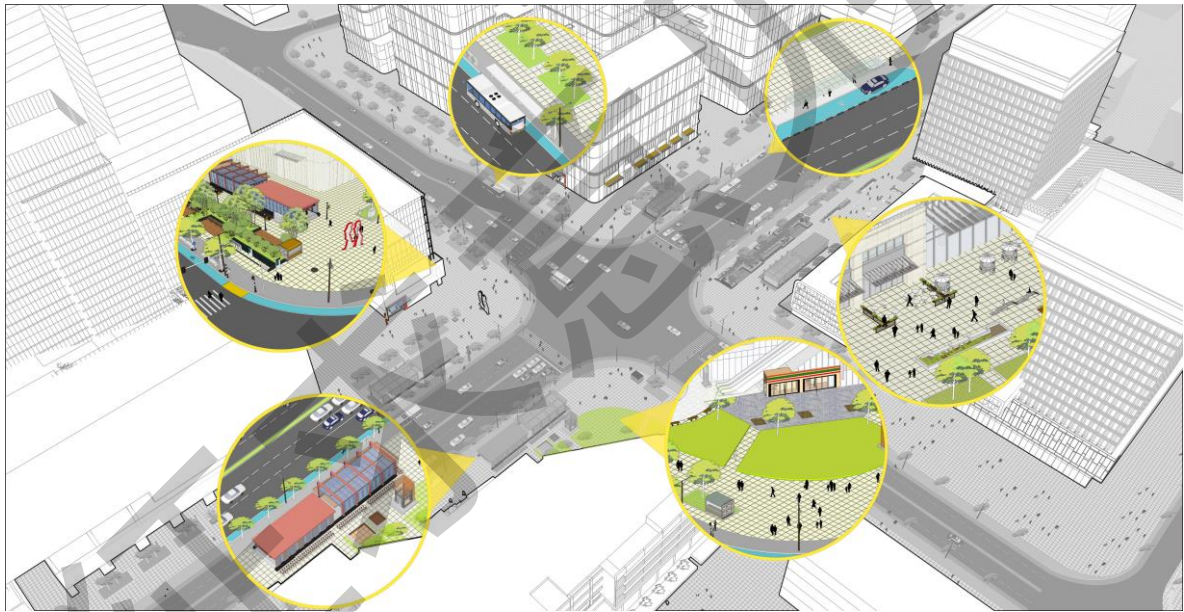


图 1 轨道交通站点周边空间示意

4 交通衔接空间

4.1 一般规定

4.1.1 空间功能

交通衔接空间是城市轨道交通站点周边空间的重要组成部分，是轨道交通换乘其他交通方式的功能场所，为提升轨道交通换乘集散效率和出行品质体验提供重要保障。

4.1.2 引导原则

4.1.2.1 交通衔接空间规划应遵循“公交优先”的城市交通发展策略，落实国土空间总体规划要求，并与国土空间详细规划充分衔接。

4.1.2.2 交通衔接空间设计应按照“安全有序、换乘便捷、用地集约、组织高效”的原则进行引导，并与车站附属空间、集散驻留空间、公共服务空间、市政公用空间互动融合，营造便捷的换乘流线和舒适的出行体验，精细化设计各类衔接设施。

4.1.3 空间要素

交通衔接空间主要包括步行衔接设施、非机动车衔接设施、公交衔接设施、临时接送车衔接设施、机动车停车换乘衔接设施以及衔接导向标识设施，见图 2。



图 2 交通衔接空间示意

4.1.4 配置要求

根据城市轨道交通站点分类，结合各种交通衔接方式的出行特征以及地区差异需求，确定不同类型站点的交通衔接设施配置要求，参见附录 A。

4.1.5 需求预测

交通衔接设施需求应按客流需求预测确定，并应遵循以下规定：

- a) 不同类型的轨道交通站点应配置不同规模的衔接设施，并根据实际需求进行调整，避免资源浪费或配置不足。
- b) 衔接设施需求预测应以满足近期需求为主，并为远期发展控制预留条件。
- c) 衔接设施需求预测应以预测目标年的居民出行特征为基础，以预测目标年地面集散客流、全日和高峰小时各出入口分向客流等预测结果为依据，通过实地调查或参照现有类似车站的衔接特征确定各方式分担比例，从而推算衔接设施规模。其中，步行衔接设施、公交衔接设施、临时接送车衔接设施按高峰小时客流量计算，非机动车衔接设施、机动车衔接设施按日均客流量计算。

4.1.6 用地规划

根据交通衔接设施客流预测推算用地需求，确定交通衔接设施的用地规划指标建议，参见附录 B。

4.1.7 换乘距离

交通衔接设施应靠近城市轨道交通站点布置，交通衔接方式的优先顺序应为步行>非机动车>公交>临时接送车>小汽车>摩托车。交通衔接设施与轨道站点出入口的换乘距离应符合以下要求：

- a) 步行衔接设施应无缝衔接轨道站点出入口，做到“零距离”换乘。
- b) 非机动车停车场距离轨道站点出入口宜小于 50m，困难条件下不应大于 80m。
- c) 公交停靠站距离轨道站点出入口宜控制在 50m，困难条件下不应大于 100m。
- d) 公交首末站距离轨道站点出入口不宜大于 150m。
- e) 临时接送车停靠站距离轨道站点出入口不宜大于 80m，困难条件下不应大于 120m。
- f) 临时接送车上落客区距离轨道站点出入口不宜大于 150m。
- g) 小汽车、摩托车停车换乘停车场距离轨道站点出入口不宜大于 250m。

4.1.8 设施布局

交通衔接设施应结合轨道站点布局及周边用地条件进行合理规划，塑造高效便捷、全天候、无障碍的换乘环境，见表 3 和图 3，并应遵守以下规定：

- a) 以行人集散与换乘功能为主的公共步行空间，应贯穿设置于地面层、地下层或地上二层，并采用无障碍设计标准，设置一体化的垂直交通系统联系轨道交通车站及各类交通衔接设施。
- b) 非机动车、公交、临时接送车等换乘场站宜设置在地面层或地下一层，并通过垂直交通实现快捷换乘。
- c) 小汽车、摩托车停车换乘停车场宜布置于地面层或以下。
- d) 山地城市等特殊地形地貌城市应因地制宜布局各类交通衔接设施。

表 3 交通衔接设施空间布局指引

轨道站厅位置	空间楼层	轨道站台	步行衔接设施	非机动车衔接设施	公交衔接设施	临时接送车衔接设施	机动车停车换乘衔接设施
2 层	3+	○					
	3	√					
	2		√			○	
	1		√	√	√	√	○
	-1		√				√
	-2						
	-3						
1 层	3+						
	3	○					
	2	√	√				○
	1		√	√	√	√	○
	-1		√				√
	-2	○					
	-3						
-1 层	3+						
	3						
	2		√				
	1		√	√	√	√	○
	-1		√			○	√
	-2	√					○
	-3	○					

注：1) √为宜设置；○为可设置。

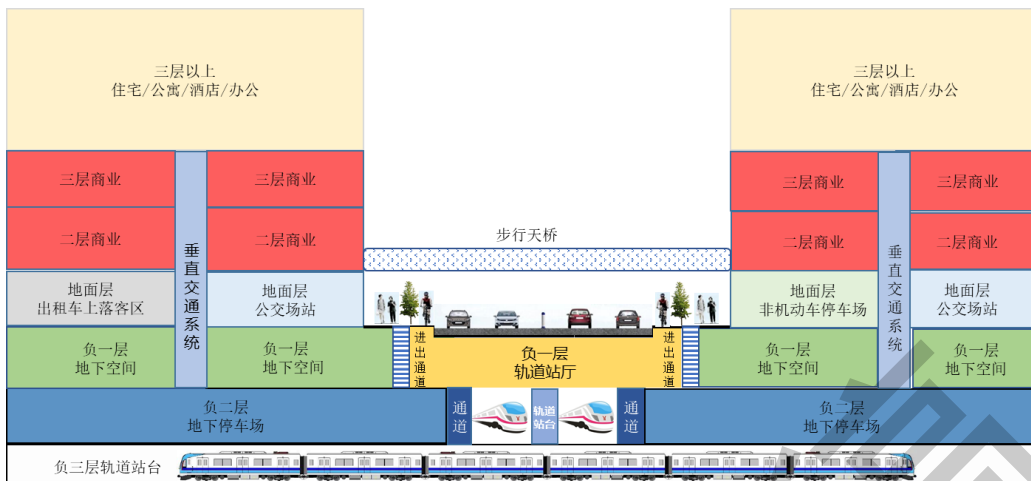


图 3 交通衔接设施布局示意

4.2 步行衔接设施

4.2.1 基本原则

- 4.2.1.1 步行衔接设施应安全、连续、便捷、舒适，同时满足无障碍和消防安全要求。
- 4.2.1.2 应保障行人通行基本要求，任何其他设施不得侵占行人通行空间。
- 4.2.1.3 应结合轨道站点的位置、相邻道路等级、客流量大小、周边建筑性质与规模等因素进行合理布局，并设置必要的交通安全设施。

4.2.2 步行网络

- 4.2.2.1 步行网络由各类步行道路和过街设施构成，步行道路可分为步行道、步行专用路、空中步行连廊，见图 4。
- 4.2.2.2 应构建以轨道站点为核心的立体步行网络，将步行网络的设计扩展到城市轨道交通站点周边地区，扩大轨道交通站点的服务覆盖范围。
- 4.2.2.3 轨道站点周边地区步行网络密度宜为机动车路网密度的 2 倍，且应满足 24h 开放的使用需求。
- 4.2.2.4 轨道站点周边步行网络设计应与交通衔接设施、周边建筑一体设计，使交通衔接设施、周边建筑与轨道站点的连接尽量便捷，避免行人绕行。
- 4.2.2.5 山地城市应充分利用地形条件，布局便捷的步行网络，如山城步道、步行隧道或立体步行系统等，并加强标识引导。

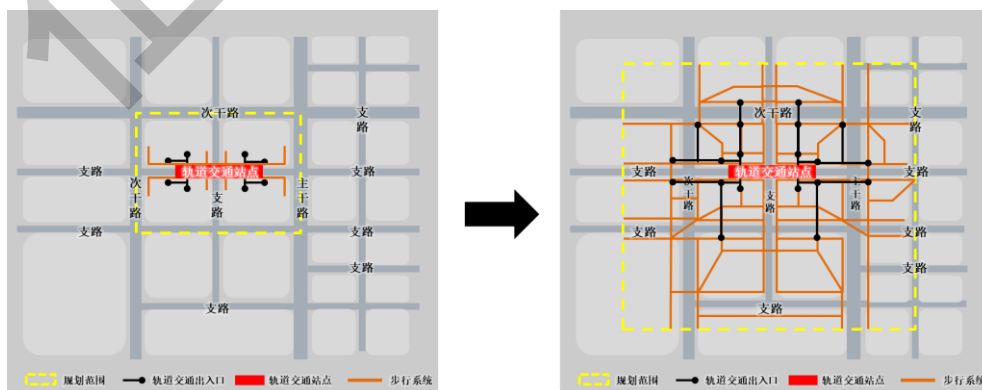


图 4 轨道站点周边步行网络规划设计扩展示意

4.2.3 地面步行道

- 4.2.3.1 轨道站点周边步行道宽度不应小于 3m。若改建道路受实际条件限制，步行道宽度可适当调整，但不应小于 2m。
- 4.2.3.2 轨道站点周边步行专用路规划设计应根据站点周边步行流量、承担功能等因素确定道路空间宽度，且最小宽度不应小于 4m。
- 4.2.3.3 应统筹规划设计人行道、绿化带、设施带与建筑前区的整体空间，且地面步行道应保持连续，不宜中断或缩减有效通行宽度，见图 5。



图 5 轨道站点周边步行道连续的反例与正例

- 4.2.3.4 地面步行道应与周边建筑内部活动建立联系，打造积极活跃的视觉界面，提高步行舒适性。
- 4.2.3.5 不同城市可依据气候、季节搭配建筑色彩与植被种类，营造四季皆宜的街道景观，在空间条件允许时，鼓励种植高大茂密的乔木，结合多层次的灌木、植篱、花坛、座椅，营造环境优美的林荫大道，为各类使用者提供舒适的出行环境。
- 4.2.3.6 地面步行道高差变化时，应采用无障碍坡道处理，以满足无障碍通行需求。
- 4.2.3.7 地面步行道宜设置遮阳挡雨设施，提高步行的舒适性，见图 6。

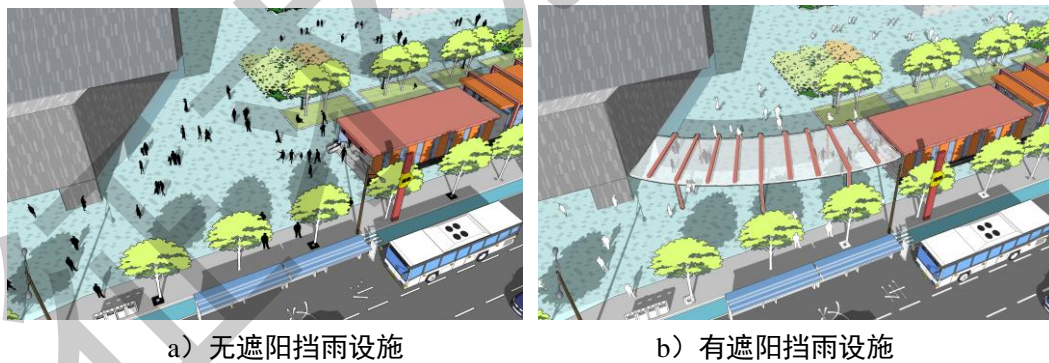


图 6 轨道站点周边步行道设置遮阳挡雨设施反例与正例

4.2.4 地面过街设施

- 4.2.4.1 地面过街主要分为交叉口过街和路段平面过街两种形式，应保持路面平整连续、无障碍物，遇到高差变化应采取缓坡处理。
- 4.2.4.2 采用交叉口过街时，主要道路交叉口可考虑设置渠化岛，次要道路交叉口右转角半径宜采用小转角，有条件的情况下，尽可能遵循行人过街期望线最短路线布置人行横道等设施，避免绕行，见图 7。
- 4.2.4.3 当轨道交通站点出入口设置在道路一侧，道路另一侧的乘客需利用人行横道过街换乘轨道交

通时，人行横道距轨道交通站点出入口的距离不宜大于 40m，距离过大时可考虑增加立体过街设施。



a) 绕行过街 b) 快速过街

图 7 行人地面过街设施设计示例

4.2.4.4 当城市轨道交通站点位于中心城区时，衔接轨道交通的地面过街设施间距不宜大于 250m。

4.2.5 地下过街设施

4.2.5.1 地下过街设施应与轨道交通车站、地下停车库、地下人防设施、周边建筑等紧密衔接，共享通道和出入口，见图 8。

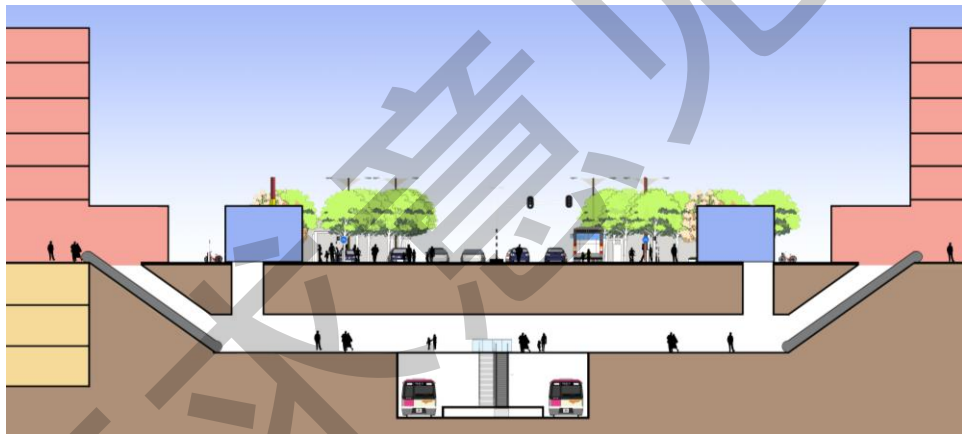


图 8 地下过街通道结合轨道站点及建筑出入口设置示意

4.2.5.2 地下过街设施应结合轨道交通站点出入口、非付费区、站内安检区、周边地下空间等进行合理规划，设置标志标线、隔离设施等实现过街人流与轨道交通客流的有效分离，见图 9。



图 9 地下过街通道与轨道交通站点出入口共同设置示意

- 4.2.5.3 轨道交通站点在竖向空间及管线迁改条件允许的情况下，应设置独立的地下过街设施，见图 10。

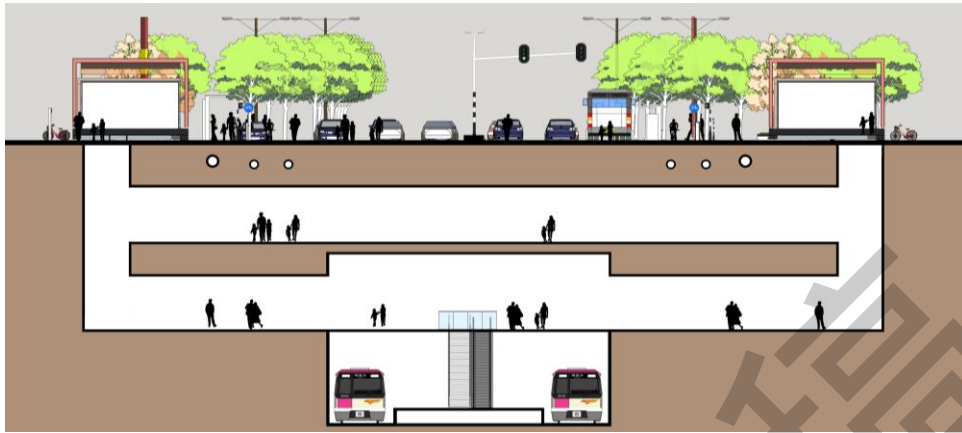


图 10 地下过街通道与轨道交通站点分离设置示意

- 4.2.5.4 地下过街设施附近应设置交通护栏、交通岛、各种交通标志、标线及其他设施，其导向标志应设置在出入口处及通道分叉处。

4.2.6 空中步行连廊

- 4.2.6.1 空中步行连廊宜与轨道交通车站、周边建筑无缝衔接，实现建筑之间、建筑与轨道车站之间的便捷联系，兼顾人行过街功能，见图 11。
- 4.2.6.2 应注重便捷性和人性化设计，如设置无障碍设施、坡度放缓等，条件允许的情况下宜加装电梯、遮阳挡雨设施等。



图 11 空中步行连廊示意

4.3 非机动车衔接设施

4.3.1 基本原则

- 4.3.1.1 非机动车衔接设施包括非机动车道、非机动车过街设施和非机动车停车场，见图 12。
- 4.3.1.2 非机动车道和过街设施应保持安全性、连续性和系统性，非机动车停车场应按照“流线安全、便捷停放、规模适宜”的原则设置。
- 4.3.1.3 非机动车停车场应根据轨道交通站点的服务等级、周边道路交通条件、规划用地条件、客流

需求等进行合理规划设计，避免非机动车停放影响行人正常通行，并设置分隔设施保障安全。

- 4.3.1.4 山地城市及严寒地区城市，非机动车衔接设施的规划设计应按照当地技术规范要求适当调整，鼓励通过设计创新克服不利环境因素。

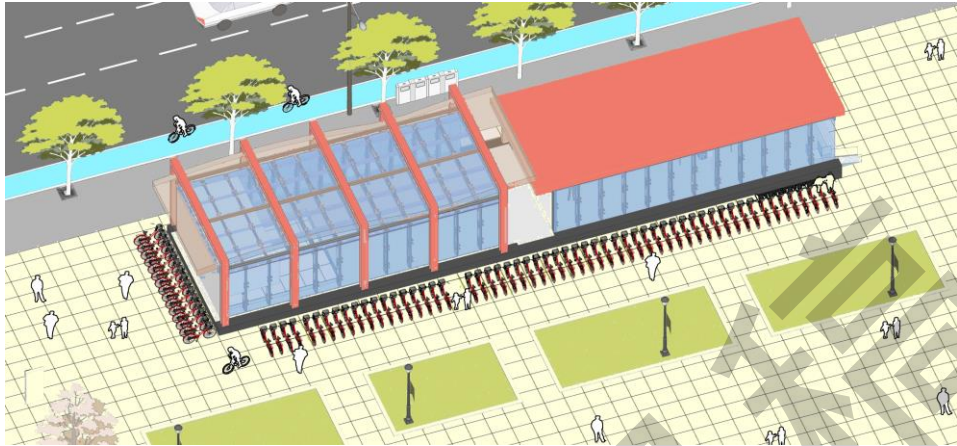


图 12 轨道交通站点周边非机动车衔接设施示意

4.3.2 非机动车道

- 4.3.2.1 轨道交通站点周边应设置满足衔接需求的非机动车道，并提供清晰的导引系统，严禁占用非机动车道设置机动车停车带。
- 4.3.2.2 轨道交通站点周边非机动车道应保证整洁平齐，有条件时，可采用彩色铺装或涂喷，改善非机动车骑行体验，见图 13。

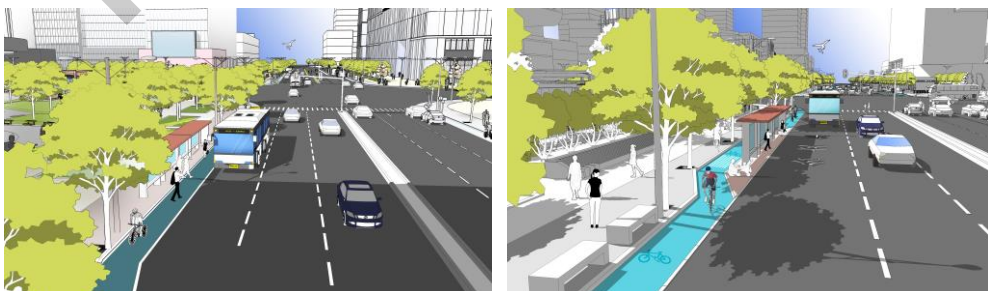


a) 非机动车与机动车混行

b) 非机动车道设计合理

图 13 非机动车设置反例与正例

- 4.3.2.3 轨道交通站点周边非机动车道宜采取外绕公交停靠站的规划设计模式。当道路有机非分隔带时，公交站台可设在机非分隔带上；当道路无机非分隔带时，可考虑在机非分隔线位置加设公交站台，见图 14。



a) 非机动车道与公交车道混合

b) 非机动车道与公交车道隔离

图 14 非机动车道与公交车道设置反例与正例

4.3.3 非机动车过街设施

- 4.3.3.1 轨道交通站点周边非机动车过街区域宜采用彩色铺装，并设置醒目的引导标志，见图 15。
- 4.3.3.2 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 3m，非机动车过街时与机动车的安全距离不宜小于 2m。
- 4.3.3.3 轨道交通站点周边地区非机动车过街可结合地面人行过街区域或地下过街通道进行一体规划设计，应尽量遵循骑车人过街期望的最短路线布置。



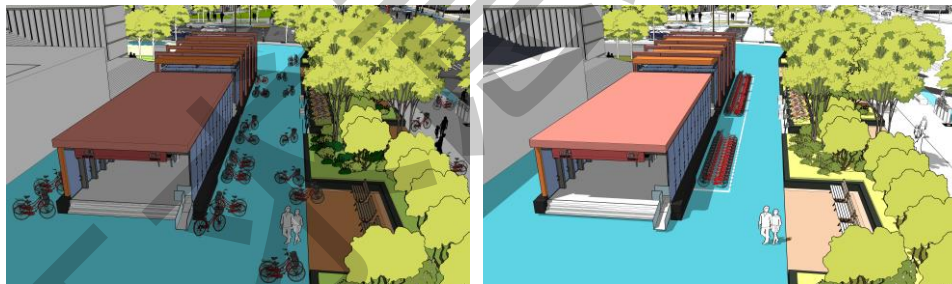
a) 非机动车过街反例

b) 非机动车过街设计正例

图 15 轨道交通站点周边非机动车过街设计反例与正例

4.3.4 非机动车停车场

- 4.3.4.1 轨道站点周边非机动车停车场不可侵占步行与自行车的通行空间。在保证行人有效通行宽度的前提下，可结合建筑前区、绿化带、设施带等设置。有条件时，鼓励采用感应桩、电子围栏等智能手段规范非机动车停放，见图 16。



a) 非机动车停放区混乱

b) 非机动车停放区有序整齐

图 16 轨道出入口非机动车停车场反例与正例

- 4.3.4.2 非机动车停车场宜分散布置在轨道站点出入口的背面或侧面。
- 4.3.4.3 非机动车停车场在用地允许的条件下应设置专用场地集中停放车辆，用地条件困难时，可利用行道树池间的道路设施带、过街天桥、高架桥桥下空间等区域分散布设，见图 17。
- 4.3.4.4 轨道交通站点周边非机动车停车场在用地条件受限时，可采用立体停车形式。若采用立体停车架，设施不宜超过两层，且应结合轨道站点周边环境及景观要求设置，布设应满足视距及净空要求，见图 18。
- 4.3.4.5 鼓励轨道交通站点周边采用地下立体式智能非机动车停车库，规范非机动车停放，集约利用城市空间，改善城市市容环境，实现公共资源的最大化利用。



图 17 高架站非机动车停放区正例



图 18 轨道交通站点出入口附近的非机动车立体停车正例

4.4 公交衔接设施

4.4.1 基本原则

- 4.4.1.1 公交衔接设施包括公交停靠站、公交首末站以及水上巴士、轮渡等，本导则主要研究地面公交接驳，水上巴士、轮渡等特色公交可结合实际合理规划设计，本导则不作详细规定。
- 4.4.1.2 公交衔接设施应考虑公交线路输送能力、设施服务水平等因素，根据轨道交通车站服务等级、周边道路交通条件、规划用地条件以及客流需求等进行合理规划设计，并设置必要的交通安全设施。
- 4.4.1.3 公交衔接设施的设置应与公交线网规划相结合，应根据轨道交通线路、车站站位、客流特性等对公交停靠站进行优化调整，且公交停靠站应尽量靠近轨道交通车站出入口。
- 4.4.1.4 公交衔接设施优化调整应遵循“均衡分散”的原则，避免集中换乘对轨道交通车站和周边道路交通带来过大客流压力。

4.4.2 公交停靠站

4.4.2.1 公交停靠站与轨道交通车站的位置关系应符合以下要求，见图 19.：

- a) 当轨道交通车站出入口布置在路段中时，公交停靠站宜布置于轨道交通车站出入口下游，过街设施宜布置于轨道交通车站出入口上游。
- b) 当轨道交通车站出入口布置于交叉口范围内时，公交停靠站宜设置在交叉口出口道；位于交叉

口出口道的轨道交通车站出入口，宜在出入口下游布置公交停靠站；位于交叉口进口道的轨道交通车站出入口，宜利用过街设施在对向乘车。

- 4.4.2.2 公交停靠站宜与临时接送车停靠站分开设置，且临时接送车停靠站应设置在公交停靠站下游位置。存在相互干扰的情况下，公交停靠站应优先设置。
- 4.4.2.3 公交停靠站附近应增加非机动车停车场，便于非机动车与轨道交通二次接驳。
- 4.4.2.4 若轨道交通车站出入口在快速路及主干路上，宜设置公交专用道。
- 4.4.2.5 公交停靠站在空间不足时，应提供相应照明、遮蔽与信息设施，保障乘客的基本需求；有条件时，鼓励结合遮阳雨棚、座椅、垃圾桶等，营造舒适的乘车环境和便捷的配套设施。
- 4.4.2.6 应根据道路断面形式合理确定公交车站设置方式，可通过局部红线拓宽或压缩路侧绿化带设置直线式公交停靠站，也可结合人行道或较宽的机非隔离带设置港湾式公交停靠站，避免公交车与其它车辆的流线冲突。鼓励通过站台与人行道之间使用抬升式人行横道、地面标识或铺装，提示非机动车减速避让行人。
- 4.4.2.7 为避免客流过度集中，综合枢纽、枢纽的接驳公交停靠站宜分散布置，一般站的接驳公交停靠站宜集中布置。



图 19 轨道交通站点周边公交衔接示意

4.4.3 公交首末站

- 4.4.3.1 公交首末站应遵循集约节约用地原则，尽可能采用立体布局形式，并结合轨道交通车站、轨道交通站点周边建筑进行一体化规划设计，实现“零距离”无缝衔接。



图 20 轨道交通站点周边公交首末站规划设计示意

- 4.4.3.2 公交首末站出入口尽可能设置在次干路或支路上，不宜直接设置在主干路及以上等级道路上，并不宜设置在人行横道、公交车站及桥隧引道处。
- 4.4.3.3 公交首末站行人出入口宜与车辆出入口分离设置，并尽可能与轨道交通车站集散广场或步行道连通，宽度宜与步行衔接设施宽度相适应，场站内部尽量人车分离。
- 4.4.3.4 轨道站点周边公交首末站应尽可能满足各功能设施齐全且空间相互独立，满足分区明确、布局合理、流线分明、使用方便、通行便捷等要求，避免乘客、车辆流向的冲突，实现人车分流，保证人车交通安全有序，见图 20。

4.5 临时接送车衔接设施

4.5.1 基本原则

临时接送车衔接设施应根据轨道交通车站服务等级、周边道路交通条件、规划用地条件、客流需求等进行合理规划设计，并设置必要的交通安全设施；规划设计应考虑车辆输送能力、换乘步行距离、设施服务水平等因素，见图 21。

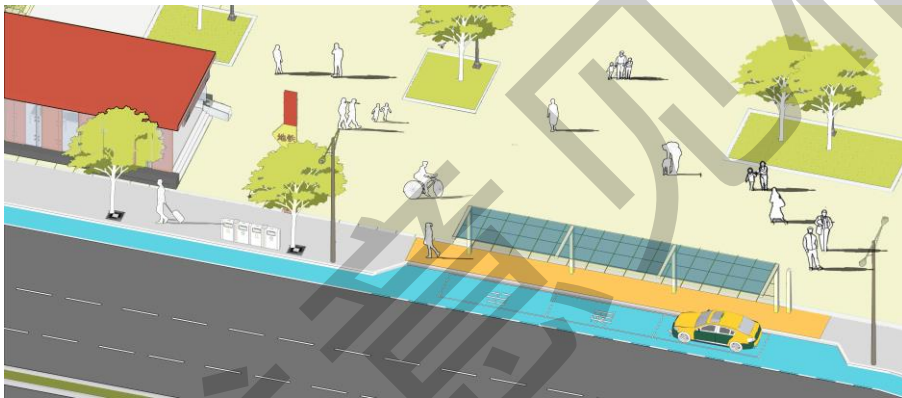


图 21 轨道交通站点周边临时接送车衔接设施示意

4.5.2 临时停靠站

- 4.5.2.1 宜与公交停靠站分开设置，且应设置在距离公交停靠站不小于 50m 处。
- 4.5.2.2 宜设置在次支路或辅道上，尽量减少车辆进出对道路交通的影响，见图 22。
- 4.5.2.3 在道路交通条件允许情况下，宜设置为港湾式停靠站，若条件不允许，应设置直线式停靠站。
- 4.5.2.4 直线式停靠站泊位宜为 2-4 个；港湾式停靠站停靠数量应根据客流需求，结合用地条件、道路交通条件等因素确定，宜为 3-5 个。



图 22 轨道交通站点周边临时停靠站规划设计正例

4.5.3 临停车上落客区

- 4.5.3.1 应合理设置停车区、通道及附属设施的位置，满足防火安全要求。
- 4.5.3.2 上落客区出入口不宜直接设置在主干路及以上等级道路上，距交叉路口转角缘石曲线端点不宜小于 100m，并不应设置在人行横道、公交车停靠站及桥隧引道处。
- 4.5.3.3 车行出入口宜与人行出入口分开设置，人行出入口应与轨道交通车站前广场或地面步行道连接。
- 4.5.3.4 上落客区域内部人行、车行等交通组织应统筹考虑，车行应为单向交通组织，出入口宜采用右转进入右转驶出的交通组织方式。

4.6 机动车停车换乘衔接设施

4.6.1 基本原则

- 4.6.1.1 机动车停车换乘衔接设施应符合国土空间总体规划和道路交通组织要求，根据轨道交通车站服务等级、周边道路交通条件、规划用地条件、客流需求等进行规划设计，设置必要的交通安全设施。
- 4.6.1.2 机动车停车换乘停车场选址应根据交通接驳需求以及车站周边规划用地等综合考虑，宜设置在外围城区的车站，中心城区内的轨道交通站不宜设置机动车停车换乘停车场。
- 4.6.1.3 机动车停车换乘停车场宜结合绿化、高架桥桥下空间及地块开发进行设置，宜采用立体停车方式，并鼓励设立机械式停车场。

4.6.2 摩托车停车换乘停车场

- 4.6.2.1 合理安排停车区、通道及附属设施位置，满足防火安全要求，见图 23。
- 4.6.2.2 宜与绿化设计相结合，可参考非机动车停放方式，结合用地条件选取适当的停放形式。
- 4.6.2.3 停车场车行出入口应与人行出入口分开设置。
- 4.6.2.4 停车场铺装应满足平整、坚实、防滑、美观的要求，停车区及通道的铺装颜色或铺设形式上应区别处理，并施化标线。
- 4.6.2.5 停车场内宜设置公共服务信息指示牌、围栏、停车棚、停车架、配套用房、给排水、消防、照明、智能监控以及交通安全设施等附属设施，附属设施的设置不应影响乘客集散。
- 4.6.2.6 停车棚宜结合车站周边环境及景观要求设置，布设应满足视距及净空要求。

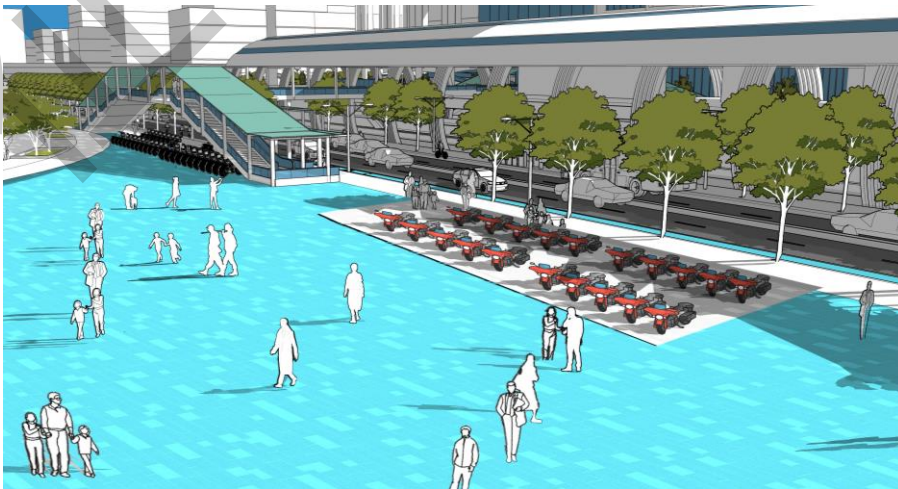


图 23 轨道交通站点周边摩托车停车场规划设计正例

4.6.3 小汽车停车换乘停车场

- 4.6.3.1 宜布置于主要道路周边，一般应布置于联系中心城区、副中心和外围地区的主要道路一侧或高等级道路出入口处。
- 4.6.3.2 应布置在土地供应充足、地价较低的地区，并应根据交通接驳需求、轨道交通车站周边规划用地以及轨道交通场站综合开发等因素统筹规划设计，见图 24。
- 4.6.3.3 停车场内部人行、车行等交通组织应统筹考虑，通道宜为单向交通组织，必要时设环形通道，实现人车分流，确保安全、便捷。
- 4.6.3.4 停车场车行出入口宜采用右转进入，右转驶出的交通组织方式。
- 4.6.3.5 停车场的车行出入口应避免集中于一条道路，与人行主要出入口及通道分离，并与地面公交、出租等车辆适当分离，避免流线交叉。
- 4.6.3.6 停车场设置宜规划不低于车位比例 20% 的带充电桩或预留充电设施的车位。
- 4.6.3.7 停车场内宜设置公共服务信息指示牌、配套用房、给排水、消防、照明、智能监控、收费系统、交通安全设施、公共卫生间等附属设施，附属设施的设置不应影响乘客集散，有条件的情况下，可结合景观与周围建筑进行一体化设计。
- 4.6.3.8 停车场内应设置交通标志、标线、车档器、凸面镜等交通安全设施。



图 24 轨道交通站点周边小汽车停车换乘停车场规划设计正例

5 车站附属空间

5.1 一般规定

5.1.1 空间功能

车站附属空间是城市轨道交通车站出入口、风亭、冷却塔、无障碍设施、站外安检区等附属设施设置的场所，为满足轨道交通正常运营及服务提供重要保障，见图 25。

5.1.2 引导原则

车站附属设施规划设计应符合国土空间规划、生态环境保护的要求，并根据不同地区的技术法规，因地制宜与城市道路、建筑退距等规划管控要求对接，与风廊视廊、景观环境相协调。

5.1.3 空间要素

车站附属空间是城市轨道交通车站主体以外的地下及局部地上空间，主要包括出入口、风亭、冷却

塔、无障碍设施以及安检区。



图 25 车站附属空间示意

5.1.4 设施布局

车站附属空间设施宜满足简洁、明快、大方、易于识别、具有标示性等布局要求，且可体现现代交通建筑的特点。

5.2 出入口

5.2.1 车站出入口是供乘客进出轨道交通车站的通道，在紧急情况下，也是轨道交通乘客疏散的安全出口，见图 26。



图 26 出入口与道路关系及集散场地示意

5.2.2 车站出入口的数量，应根据吸引与疏散客流的要求设置，宜在道路各象限各方向设置出入口并与地块地下空间连通。每个出入口宽度应按远期或客流控制期分向设计客流量乘以 1.1~1.25 不均匀系数计算确定，且有条件时设置标准不宜低于两扶一楼。

5.2.3 出入口退缩道路红线的距离应根据规划、地域的要求来确定。出入口台阶前应留有足够的集散场所，台阶或坡道末端至道路各类车行道的距离不宜小于 3m。

5.2.4 设在城市主干道交叉路口的出入口，其开口不宜朝向道路交叉口。条件困难必须设置时，应留有足够的距离，并不得侵入道路红线抹角范围。

5.2.5 车站出入口及通道宜兼顾过街功能。

5.2.6 车站出入口的建筑形式及材料，应根据所处的城市气候条件、具体位置及周边规划要求确定，满足通风、保暖等需求。根据出入口建筑形式可分为合建式、独立式，并宜采用与周边建构筑物相结合的合建式。

5.2.7 合建式出入口应重点增强识别性，按出入口所在位置可分为地面建筑合建和下沉广场合建，见图 27。



图 27 出入口与地面建筑合建示意

5.2.8 独立式出入口布置于规划道路红线内时应满足步行道宽度要求，布置于规划道路红线外时应满足与周边建筑物的间距要求。

5.2.9 独立式出入口按外观可分为有盖出入口和敞口出入口，应优先采用有盖形式，见图 28。



图 28 独立式有盖出入口示意

5.3 风亭

5.3.1 风亭是为满足轨道交通车站及区间内通风、换气需求的设施，可集中或分散布置。

5.3.2 风亭应根据周边环境及城市规划要求进行布置，应满足功能要求，并应满足规划、环保、消防和城市景观的要求。

5.3.3 在满足功能的前提下，根据地面建筑的现状或规划要求，风亭宜与地面建筑结合设置，但被结合建筑应满足轨道交通风亭的技术要求，见图 29。

5.3.4 风亭集中布置为高风亭时，风亭口部底边缘距地面的高度应满足防淹要求；当风亭设于路边时，其高度不应小于 2m；当风亭设于绿地内时，其高度不应小于 1m。风亭立面形式应与周边环境

相协调。

- 5.3.5 风亭分散布置为低风亭时，风亭周边应有宽度不小于 3m 的绿篱，风口最低高度应满足防淹要求，且不应小于 1m；风亭开口处应有安全防护装置，风井底部应有排水设施。

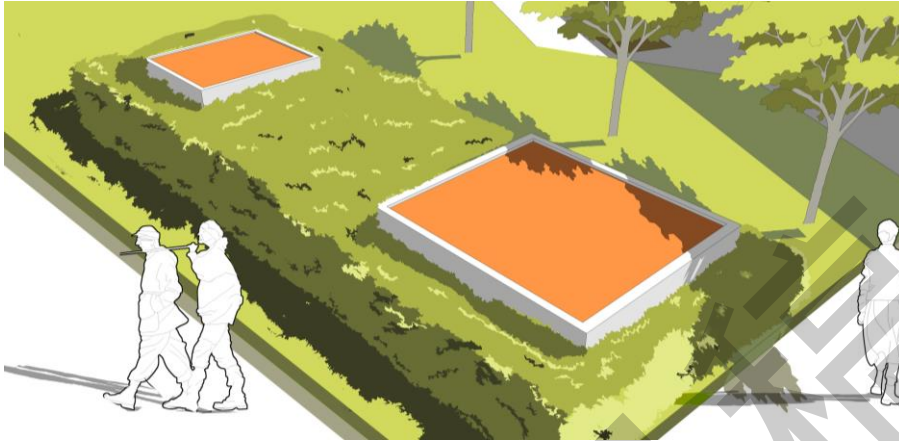


图 29 分散布置风亭示意

5.4 冷却塔

- 5.4.1 冷却塔宜设置于地面，对于有特殊要求的地段，可采用下沉式或全地下式。地下车站设在地上的冷却塔，其造型、色彩、位置应符合城市规划、景观及环保要求。
- 5.4.2 冷却塔宜与邻近公共建筑物合建，可设置于低层、多层建筑物屋顶，或设置于高风亭顶部。

5.5 垂直电梯

- 5.5.1 地面至轨道交通站厅层的垂直电梯应符合轨道交通无障碍通行、携带大件行李等乘客通行需求，其设计标准应符合无障碍设计要求。
- 5.5.2 垂直电梯宜采用平行出入口并双向贯通开门的形式布置，地面电梯亭与出入口宜采用合建形式。

5.6 站外安检区

- 5.6.1 轨道交通车站安检应遵循进站安检原则，安检范围应闭合，且不得二次安检。



图 30 站外安检区示意

- 5.6.2 轨道交通应设置足够的候检空间，安检设备应根据高峰小时客流量进行量化配置（考虑不同出入口或方向的差异），避免非安检区人员过渡滞留。

- 5.6.3 进站安检客流与出站客流流线应分离，满足安全疏散要求。
- 5.6.4 安检区的设计宜采用标准化、模块化，安检建筑设施及辅助用房应同步设置。
- 5.6.5 站外安检空间应满足安检区域面积需求，宜与出入口联合布设并设置遮阳挡雨设施，站外安检区设计面积宜结合轨道交通站点客流规模及空间条件设置，见图 30。

6 集散驻留空间

6.1 一般规定

6.1.1 空间功能

主要为城市轨道交通乘客提供客流集散空间，提供鼓励市民的街头休憩、文娱、交往的场所以提升区域活力。

6.1.2 引导原则

- 6.1.2.1 集散驻留空间规划应在保证客流有序集散的基础上，积极融入周边建成环境，通过合理布设驻留休憩设施，提升轨道交通站点周边活力。
- 6.1.2.2 集散驻留空间规划设计应与国土空间详细规划和城市设计充分衔接，与街道设计相融合。

6.1.3 空间要素

集散驻留空间主要包括严控区、衔接区和过渡区，见图 31。



图 31 集散驻留空间示意

6.1.4 空间布局

集散驻留空间适宜布设在轨道交通站点出入口周边 100m 范围内，其中 20m 以内为严控区，保证轨道客流安全、顺畅集散；20-50m 范围为衔接区，保证轨道交通与其他交通方式便捷换乘；50-100m 范围为过渡区，是轨道客流融入街道空间的过渡区。

6.1.5 配置要求

- 6.1.5.1 集散驻留空间应安全、高效、舒适，应结合轨道交通车站区位、站点类型、客流规模、相邻

道路和周边建筑情况等综合确定，并设置必要的交通安全设施，满足消防安全要求及无障碍设计要求。

- 6.1.5.2 集散驻留空间应与城市机动车通行空间相隔离，构建安全的集散驻留区域。结合空间条件，其隔离形式分为安全边界、区域边界和柔性边界等形式。

6.2 集散空间

- 6.2.1 集散空间宜布置在严控区，即轨道交通出入口 20m 范围内，并考虑与其他交通衔接空间、车站附属空间、公共服务空间、市政公用空间相衔接。
- 6.2.2 集散空间宜结合朝向主干路的站点出入口界面在地面空间布置，不宜占用市政道路空间。
- 6.2.3 集散空间宜布置在综合枢纽、枢纽站，以集散乘客功能为主，不宜布置商业经营等功能。
- 6.2.4 集散空间规模应根据客流预测和功能需求设置，并考虑消防安全和紧急疏散的需求，宜高于 50m²。空间受限的轨道交通站点（如历史街区周边站点）周边可结合实际情况合理确定规模。
- 6.2.5 集散空间的铺装应结合城市及站点所处城市片区的的环境特点进行选择，按照平顺、耐久、防滑、美观、经济、环保的原则进行设计，并考虑规划设计和施工维护的一致性。
- 6.2.6 集散空间的铺装材料要适应不同的路基、使用强度、极端气候及不同的气候条件，满足强度、稳定性、和耐久性的要求，因地制宜的选择地面颜色、质地、反射性和类型。
- 6.2.7 集散空间的盲道砖铺装应连续，应避开障碍物，颜色宜与相邻的人行道面板颜色形成对比，并与周边景色相协调。
- 6.2.8 集散空间内绿化应结合环境及竖向特点设置，并协调好交通与绿化的关系，出入口 5m 范围内不宜布置乔木、花坛。
- 6.2.9 集散空间应整体规划、设计，在轨道交通线路工程可行性及初步设计阶段确定站前集散空间的用地需求，提前预控。

6.3 驻留空间

- 6.3.1 驻留空间宜布置在衔接区和过渡区，即轨道交通出入口 20-100m，应符合站点周边城市设计和街道设计要求，在保证集散需求的基础上，为居民提供休憩交往的空间，提升站点周边活力。
- 6.3.2 驻留空间宜布置在地面，与轨道交通站点直连的地上及地下空间宜以集散功能为主，不宜布置驻留空间。
- 6.3.3 驻留空间宜结合城市街头绿地、城市广场等空间结合设置，其规模应因地制宜，并充分考虑站点周边公共空间需求。轨道交通站点周边空间较为宽裕时，鼓励采用街旁游园、口袋公园、带状公园、街角广场等形式。轨道交通站点周边空间不足时，应结合城市街道进行整体设计。
- 6.3.4 鼓励促进城市夜间经济的微商业融入驻留空间，探索空间的分时利用。
- 6.3.5 驻留空间宜根据不同类型轨道交通站点的需求，因地制宜布置驻留设施，见表 4。

表 4 交通衔接设施配套要求

交通	区位	驻留设施	用地					
			居住型 (A)	商办型 (B)	产业型 (C)	交通型 (D)	景区型 (E)	综合型 (F)
综合枢纽 (S)	中心城区 (I)	便民服务设施				○		○
		信息发布设施				○		○
		休憩设施				○		○
		文体娱乐设施						—
		微商业服务设施						—
	外围城区 (II)	便民服务设施				—		—
		信息发布设施				○		○
		休憩设施				○		○
		文体娱乐设施						—
		微商业服务设施				—		△
枢纽 (T)	中心城区 (I)	便民服务设施	△	—	—		○	△
		信息发布设施	○	○	△		○	○
		休憩设施	○	○	○		○	○
		文体娱乐设施	△	△	—			—
		微商业服务设施	△	△	△			△
	外围城区 (II)	便民服务设施	△	△	△		○	△
		信息发布设施	○	○	△		○	○
		休憩设施	○	○	△		○	○
		文体娱乐设施	△	△	—			—
		微商业服务设施	△	△	—			△
一般站 (N)	中心城区 (I)	便民服务设施	△	△	—		○	○
		信息发布设施	○	○	△		○	○
		休憩设施	○	○	—		○	○
		文体娱乐设施	△	—	—			—
		微商业服务设施	△	△	△		—	—
	外围城区 (II)	便民服务设施	○	△	△		—	—
		信息发布设施	△	—	—		○	△
		休憩设施	○	○	—		○	○
		文体娱乐设施	○	○	—			—
		微商业服务设施	○	○	△			△

注：○为应配置，△为宜配置，—为可配置。

6.3.6 驻留空间宜布设与站点乘客集散量相适宜的休憩设施，休憩设施包括倚靠设施、兼容型座椅和独立标准座椅，各空间适宜布设的坐具类型如下表所示。驻留空间宜布设与站点乘客集散量相适宜的休憩设施，休憩设施包括倚靠设施、兼容型座椅和独立标准座椅，各空间适宜布设的坐具类型见表 5 和表 6。

表 5 集散驻留空间适宜休憩设施类型

集散驻留空间	适宜坐具布设	注意事项
严控区	倚靠设施	出入口 5m 范围内禁止设置兼容型座椅、独立标准座椅
衔接区	倚靠设施、兼容型座椅	---
过渡区	兼容型座椅、独立标准座椅	---

表 6 坐具布设准则

设施类型	主要类型	设计要点
倚靠设施	可倚靠的围栏和兼容设计的沿墙面的横向倚靠设施	纵向围栏应高于 110cm，横向倚靠设施适宜距离地面高度 90-110cm，宽度不低于 15cm。
兼容型座椅	与花坛、路灯、花钵、灯具、路牌、树池等复合的座椅	宽度大于 40cm，高度宜介于 50-80cm
独立标准座椅	单座型椅	宽度大于 40cm，高度约 40cm，靠背的座椅的靠背长宜 35-40cm。
	连座型椅	长度约 200cm，适宜布设在空间宽裕的情况下。

6.3.7 倡导驻留空间形式多样化，集散驻留空间设计与街道设计相融合。

6.3.8 驻留空间的绿化应选择能适应当地自然条件和城市复杂环境的地方性树种，因地制宜选择树种。

6.3.9 驻留空间的绿化布置应注意乔木与灌木、落叶与常绿、树木与花卉草皮相结合，色彩和谐，层次鲜明，四季景色不同。

7 公共服务空间

7.1 一般规定

7.1.1 空间功能

主要为城市轨道交通乘客及轨道交通站点周边市民提供生活服务、餐饮购物、文化休闲、教育医疗等各种日常服务设施的空间，为满足搭乘轨道交通出行的乘客及轨道交通站点周边的市民日常生活需要而配套建设，见图 32。



图 32 公共服务空间示意

7.1.2 引导原则

7.1.2.1 公共服务空间应与轨道交通站点、交通衔接空间、车站附属空间、集散驻留空间、市政公用空间有机协调，宜与城市景观、公共广场等相结合，构建多维度的立体开放空间。

7.1.2.2 公共服务空间应结合市民出行需求，充分考虑与城市轨道交通站点的接驳，向站点辐射区聚集，营造高效便捷、立体集约的公共服务空间体系。

7.1.2.3 与地铁出入口相邻的公共服务空间，应考虑与地铁空间的无缝接驳，倡导地上地下一体化的

设计理念；其风格、色彩、尺度等应与地铁出入口融合。

7.1.3 空间要素

轨道交通站点周边公共服务空间主要包括便民服务设施、公共服务设施、商业服务设施以及与地铁出入口接驳的其它公共设施。

7.2 便民服务设施

7.2.1 便民服务设施应以便民、利民需求为目标，满足乘客的基本生活消费，宜设置在轨道交通站厅非付费区内，或与轨道交通车站出入口相邻。

7.2.2 便民服务设施应根据轨道交通站点周边城市公共服务需求，因地制宜配置，见表7。

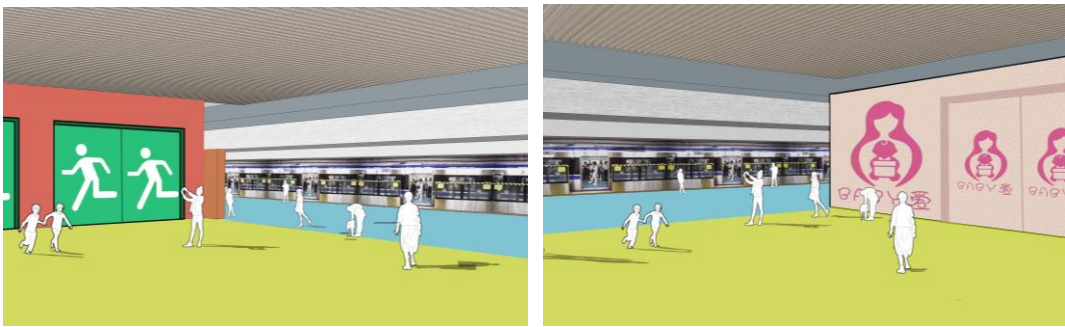
表7 便民服务设施配置要求

轨道交通站类型	便民服务设施	用地					
		居住型	商办型	产业型	交通型	景区型	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	△	△	△	△	△	△
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	△	△	△	△	△	△
	公共厕所	△	△	△	○	△	○
	母婴室	△	△	△	△	○	△
	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	△	△	△	△	△	△	

注：○为宜配置，△为可配置。

7.2.3 便民服务设施宜采用装配式设计，依据轨道交通车站客流和功能变化，适时调整数量与位置，减少二次装修对轨道交通车站运营的影响。

7.2.4 便民服务设施的外观应与轨道交通周边、出入口及建筑风格相融合，宜进行艺术化创意设计，体现地域特色，提升空间活力，见图33。



a) 卫生间与逃生标识相结合

b) 站内母婴室的艺术化处理

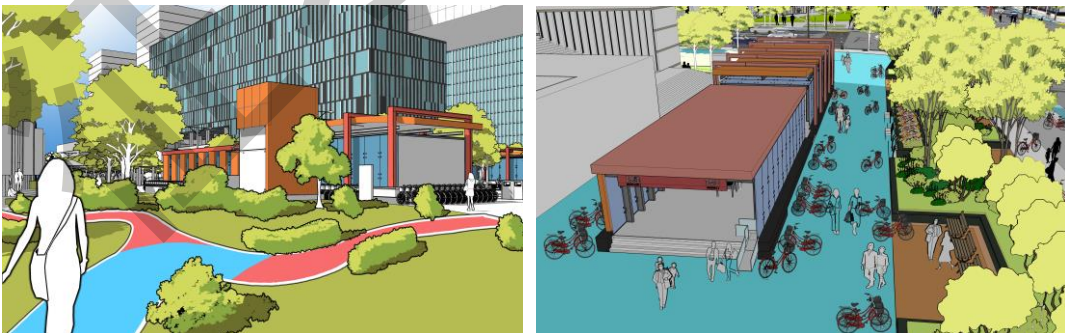
图 33 便民服务设施艺术化处理正例

7.2.5 中心城区的居住型站点宜优先配置便民服务中心，便民服务中心宜与社区商业、轨道交通车站附属设施相结合，功能可涵盖餐饮、家政、托幼、维修等，见图 34。



图 34 便民服务中心空间示意

7.2.6 对于轨道交通车站建设征拆后周边未开发的边角地、闲置用地、市政用地等，应结合便民设施、口袋公园、城市家具、休闲广场等充分利用，塑造环境优美的城市形象，见图 35。



a) 边角地与口袋公园及自行车停靠点相结合

b) 出入口边角地未充分考虑

图 35 出入口设置正例与反例

7.3 城市公服设施

7.3.1 城市轨道交通站点的 TOD 规划设计，应提高站点辐射范围内城市公服设施的密度、种类，倡

导业态复合，构建高效便捷、丰富多元的城市公服设施，提升城市公共服务水平，见图 36。



图 36 城市轨道交通站点周边公共服务空间设置城市公共服务设施

- 7.3.2 城市公服设施应与公共绿地、广场相结合，鼓励以多种形式灵活利用空间，控制单一功能的公共服务设施大面积使用土地，塑造复合多元的城市空间。
- 7.3.3 鼓励采用地下通廊、地面绿廊、风雨连廊、无障碍设施等形式设置连续、便捷的步行网络，无缝衔接轨道交通车站和各类城市公服设施，营造环境友好、活力健康、生态绿色的步行环境。
- 7.3.4 居住型站点的公共服务空间内，宜设置功能复合的社区服务中心，居民在搭乘轨道交通出行过程中，可完成购物、娱乐、接送小孩、用餐、继续教育等日常活动。

7.4 商业服务设施

- 7.4.1 轨道交通站点周边的商业服务设施应符合高强聚合、业态多元的开发理念，为市民提供全方位的购物、餐饮、娱乐、家政、教育、休闲等服务，鼓励开发功能复合的地下商业空间，见图 37。
- 7.4.2 商办型、综合型等开发价值较高的站点，在轨道交通规划建设阶段，应同步进行周边地下商业空间的整体规划，预留与轨道交通车站的接驳条件，实现地下商业空间与轨道交通站点的无缝衔接、互联互通。



图 37 地下商业空间无缝衔接轨道站点空间设计

- 7.4.3 与轨道交通站点相邻的市政道路，应充分利用其地下空间进行综合开发，满足乘客换乘、过街、购物、娱乐、休闲、餐饮等生活需求，提高土地的综合利用效率。
- 7.4.4 与轨道站点相邻的商业服务设施宜采用多层立体衔接模式，激发空间活力，提升空间商业价值。

7.4.5 鼓励发展轨道交通商业，实现轨道交通与商业的一体化管理、一站式服务，融入更多与乘客出行、市民生活紧密相关的商业业态，提升市民出行、购物的服务体验。

8 市政公用空间

8.1 一般规定

8.1.1 空间功能

主要指在轨道交通站点周边的道路空间和地块设置交通信号灯、指示牌、座椅、电信箱体等市政公用设施的场所，为打造友好空间，激发站点周边活力提供保障。

8.1.2 引导原则

轨道交通站点周边市政公用空间的规划设计应满足“安全有序、协调一体、美观耐用”的原则，设施规划设计理念考虑“智慧、生态、节能”。

8.1.3 空间要素

轨道交通站点周边市政公用空间主要包括街道家具设施、灯光照明设施、信息服务设施、城市管理设施四项，见图 38。

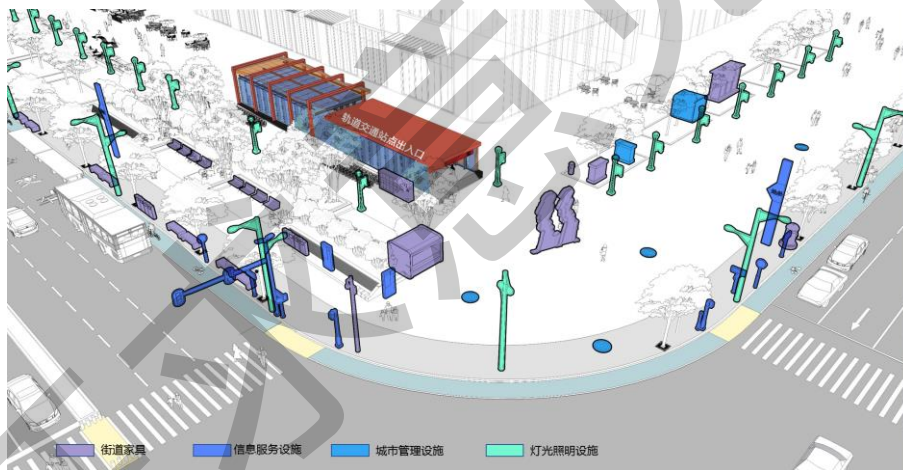


图 38 轨道交通站点周边市政公用空间示意

8.1.4 设施布局

市政公用设施宜结合轨道交通周边规划建设实际情况合理设置。旧城地区空间紧凑，宜与站点设施立体化设置；新城地区空间充足，宜结合站点周边地块一体化设置，避免影响轨道交通站点周边的交通安全视距和行人通行，如环卫工具用房，见图 39。



图 39 与建筑一体化的环卫用房

8.2 街道家具

8.2.1 街道家具包括轨道交通站点周边的公共休憩设施、街道服务设施、环境卫生设施、公共安全设施、艺术景观设施等类别。其中，公共休憩设施包括凉亭、桌椅、柱廊等；街道服务设施包括书报亭、自动售卖机、快递柜、电话亭、邮筒等；环境卫生设施包括公共厕所、垃圾分类桶、资源回收设施等；公共安全设施包括治安岗亭、治安监控、消防栓等；艺术景观设施包括雕塑、公共艺术小品等，见图 40。

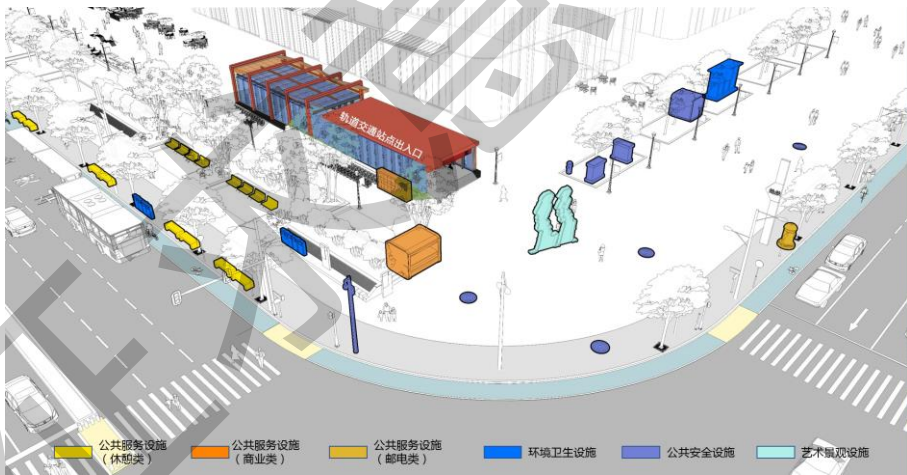


图 40 轨道交通站点周边街道家具布局导引示意

8.2.2 轨道交通站点周边街道家具设计应满足“尺度适宜、安全美观、规范布设、协调一体”的原则。

8.2.3 街道家具应布置在轨道交通站点周边广场或道路公共设施带、绿地内，宜适当隐蔽并方便使用，保障步行道畅通无阻，并与轨道交通站点周边建筑和环境相协调。在轨道交通站点周边地区宜考虑轨道交通站点出入口客流强度、人流聚集度等要素，按需求控制街道家具的数量、布局和属性特色，见图 41。

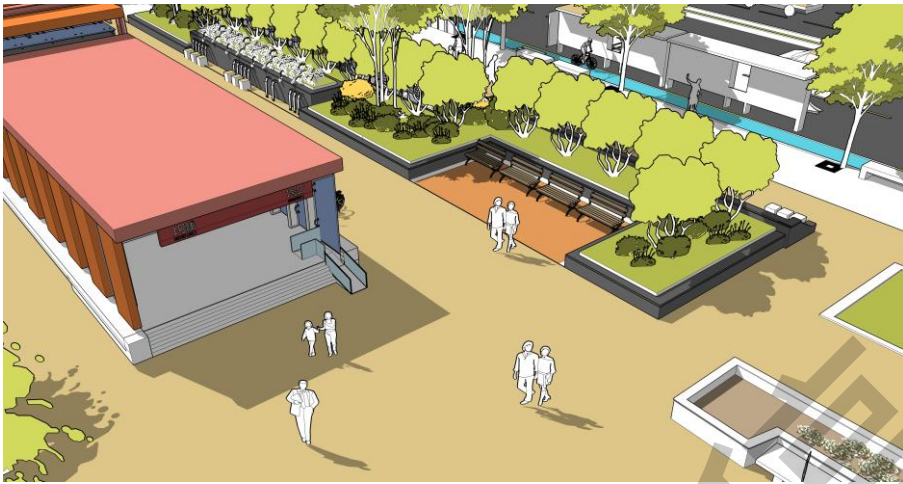


图 41 与设施带、绿化带结合的街道家具

- 8.2.4 在轨道交通站点周边地区街道家具设计宜在满足轨道交通功能需求的基础上一体化考虑，不同类别的街道家具可组合设计。设计风格宜统一、有识别性。
- 8.2.5 轨道交通站点周边地区以内、宽度 5 m 以下的人行道不应设置书报亭、公共厕所、治安岗亭等独立建筑式的街道家具。
- 8.2.6 艺术景观设施宜与轨道交通站点出入口结合设置，突显其标识性，提升轨道交通站点周边整体空间的品质和特色，见图 42。



图 42 轨道交通站点核心区内具有标识性的街道家具

8.3 灯光照明设施

- 8.3.1 轨道交通站点周边灯光照明设施主要是供轨道乘客、行人使用的慢行空间照明设施，优先保障轨道乘客、行人、自行车骑行者等安全出行，见图 43。
- 8.3.2 轨道交通站点周边灯光照明设施设置应遵循以下原则：
- 创建安全、健康、有序的夜景慢行环境。
 - 提高轨道交通站点的导向性和识别性。
 - 照明设施布置不宜妨碍交通、消防、维护等安全管理行为。

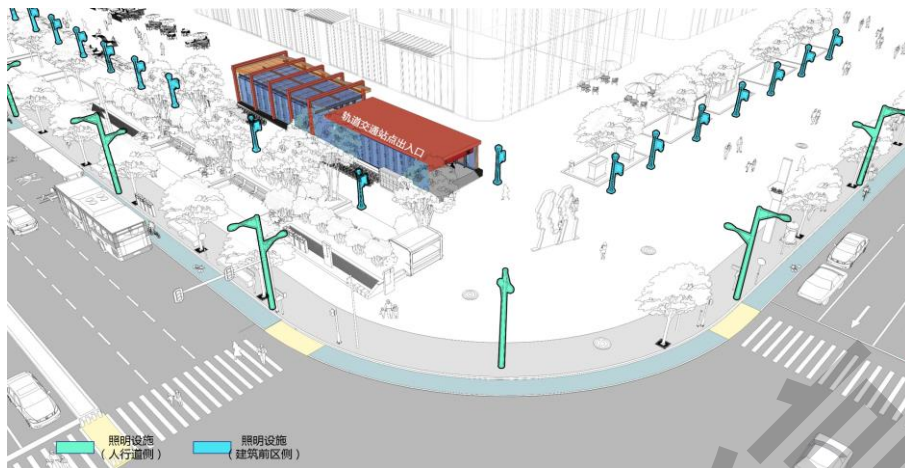


图 43 轨道交通站点周边灯光照明设施示意

- 8.3.3 轨道交通站点周边人行通道应提供必要的夜间灯光照明设施，灯光照明设施应围绕人流集中的人行通道设置，其数量、形式和亮度宜满足国家城市道路照明设计标准的人行道照明要求，轨道交通站点核心区的灯光照明设施宜按商业步行街类型的高标准设置。
- 8.3.4 应重点在轨道交通站点周边地区的交通节点（如人行、自行车、小汽车等交织并易发生碰撞的节点）和公共交通设施（如公交站、站点出入口、巷道）处提供必要的灯光照明设施，起到交通导向和安全保卫作用。
- 8.3.5 轨道交通站点周边地区较宽的道路和人行道宜设置人行道专用柱灯，人行道较窄的街道可结合沿街建筑物或围墙设置人行道壁灯。安全问题突出的地区宜加强照明。
- 8.3.6 轨道交通站点周边灯光照明设施位置应设置合理，与架空线路、地下设施、站点出入口以及影响维护的建筑物保持安全距离。照明设施位置应避免与行道树、广告牌等产生冲突。在行道树遮光严重的道路，宜选择横向悬索布置方式，或地埋灯布置方式，见图 44。



a) 被行道树遮光的路灯

b) 横向悬索和地埋灯布置方式

图 44 轨道交通站点周边路灯设置反例与正例

- 8.3.7 灯光设计宜避免或减少光的直射，当灯具位于居住楼附近时，需要考虑住宅方向的光线防护，防止灯光直接照射住宅窗户。
- 8.3.8 鼓励采用多杆合一模式，在满足行业标准、功能要求、安全性的前提下，新建街道路灯杆与交通设施杆件宜整合设置，以减少街道上立杆的数量，保持街面整洁。现状道路既有道路灯杆与小型交通设施杆宜整合。
- 8.3.9 鼓励在照明灯杆上统一设置电源 USB 插座、人流监控等智能设施设备，鼓励使用智能节能技术，节约能源和减少光污染。

8.4 信息服务设施

8.4.1 基本原则

- 8.4.1.1 信息服务包括轨道交通站点导向系统、出行辅助设施、轨道交通信息交互设施、客流智能管控设施等轨道交通站点的相关衔接服务设施，以及交通指示牌、标识牌、街道铭牌、信息公示牌、广告招牌和监控设备等街道交通服务设施。涉及轨道交通站点核心区内的衔接服务设施，应集中整合布置，见图 45。



图 45 信息服务设施导引示意

- 8.4.1.2 信息服务设施设置原则是提供“连续、高效、充足”的全天候轨道交通站点服务信息，应突出轨道交通导向、交通指示功能优先，其他建筑、设施等不应遮挡、扰乱或误导信息服务设施。
- 8.4.1.3 信息服务设施应设置在轨道乘客、行人决策点的醒目位置，城市的公共服务设施、道路交叉口、公交和轨道车站等主要吸引点应设置区域引导图和指示牌。指示牌导引信息的高度不宜大于 2.5m。

8.4.2 轨道交通站点导向系统

- 8.4.2.1 在形式、内容、位置上宜采用统一的形式设置。
- 8.4.2.2 应把最准确、全面、清晰、易懂的信息提供给各个层次的乘客，最大限度减少乘客在标识前无效停留时间。
- 8.4.2.3 在满足交通导向功能的基础上，可适当表现出其所在区域的文化特征突显其审美及文化特点，尽量传达美的感受，构图清晰美观。
- 8.4.2.4 应设置在轨道交通站点周边地区各个道路交叉口、主要在城市公共服务设施出入口、公交站、出租车落客点等关键位置，宜独立设置或结合灯光照明设施设置，造型、高度、材质和色彩等方面设计体现便于搜寻和特色鲜明的特点。

8.4.3 轨道交通站点导向系统标识整合

- 8.4.3.1 导向标识应为使用轨道交通或其他交通方式的乘客提供连续、有效、简明的指示指路服务信息，保障旅客换乘集散便捷。
- 8.4.3.2 不同类型的导向标识应统筹集约布局，宜通过与街道家具的整合设计构建风格统一、信息完整的系统，减少对人行道的占用。
- 8.4.3.3 交通指引标识应设置在行人集散点的醒目位置，尤其是在轨道车站出入口、道路交叉口、人

行道等步行交通密集区域，应设置区域交通引导图和指示牌，指示牌指引信息的高度不宜大于 2.5m。

- 8.4.3.4 根据地区功能类型及出行活动需求，鼓励采用“多杆合一”，将轨道交通信息、交通衔接设施信息、公共服务信息、周边用地建筑信息等一体设置，满足轨道交通站点周边多元化出行需求，指引信息应简单、清晰、明辨、易于理解，符合轨道交通周边景观要求。
- 8.4.3.5 鼓励城市结合自身特点，打造特色化指引服务标志，在轨道交通站点及周边的大型居住社区、商业区、公建设施等人流密集区设置人性化的交通标识指引面板，提供多样化指引服务。

8.4.4 出行辅助设施

- 8.4.4.1 鼓励使用移动互联网出行辅助智能终端，提供轨道交通站点周边共享单车租赁点的位置、可租赁车辆、租赁费用、租赁预约、实时路径导航等信息，方便轨道与其他交通方式接驳。
- 8.4.4.2 轨道交通站点周边宜结合公交站，设置综合交通信息发布与查询辅助服务终端，保证外来人员、手机使用较少的人群（如老人等）获取安全、方便、易理解的出行服务。

8.4.5 轨道交通信息交互设施

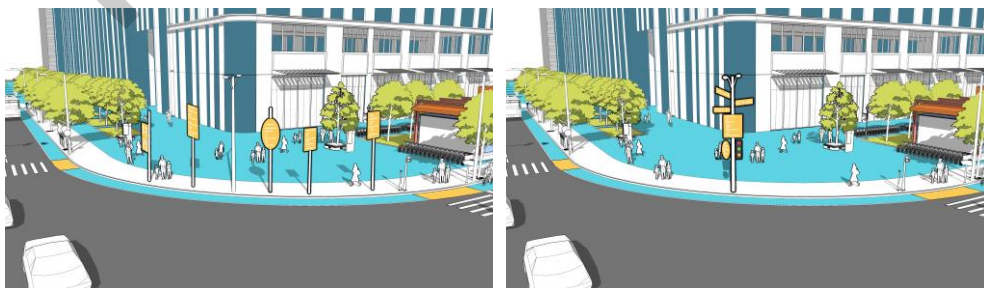
- 8.4.5.1 鼓励在手机终端使用交互式服务系统，提供轨道交通站点周边交通查询、生活查询、休憩娱乐、停车位信息、充电桩位等服务。
- 8.4.5.2 鼓励在轨道交通站点出入口附近设置交互式信息系统，提供交通、生活、服务、商业、医疗等信息，信息发布面板可结合广告位设置。

8.4.6 客流智能管控设施

- 8.4.6.1 在轨道交通站点周边大型客流吸引点、旅游景区等，应设置客流智能监控和步行系统引导，实时发布行人流量及分布信息，引导人们合理安排出行计划，避免高峰时段客流在某一区域过度集中，为旅客提供安全、有序的活动环境。
- 8.4.6.2 普及针对行动不便人群（如老人、残疾人、儿童）的通行安全和无障碍设施，例如在十字路口提供信号灯声音提示，便于盲人和弱势群体过街。
- 8.4.6.3 宜在轨道交通站点周边的交通广场、大型开放公园等设置电子信息屏，促进安防预警信息和治安防范常识的实时发布，保障出行安全。

8.4.7 信息服务设施

- 8.4.7.1 宜采用多杆合一模式进行统筹设置。梳理和有序整合现状街区空间内的各类设施杆件，取消不必要的杆牌，原则上街区界面上只保留轨道交通导引杆件、交通设施杆件、路灯杆件、信息服务牌件，其他各类杆件宜选这四类基本杆件牌作为多杆合一的平台。见图 46。



a) 交叉口杆件多、信息重复的反例

b) 交叉口多杆合一

图 46 多杆合一导引示意

8.5 市政管养设施

8.5.1 市政管养设施包括市政设施和管养设施等类别。市政设施包括地下管线设施及地面附属设施，包括供水、排水、供电、燃气、热力等。管养设施包括城市管理工作所需配备的休息和储存空间，包括环卫工人、交警等户外工作人员的休息室以及环卫、三防设施等工具用房，见图 47。



图47 城市轨道交通站点周边城市管理设施示意

8.5.2 轨道交通站点周边城市管理设施设置原则是应充分发挥空间的综合效益，结合周边可利用的地下空间、绿化空间、轨道车站附属设施、桥下空间等一体化设置，尽量隐蔽并降低对城市交通、环境的影响，见图 48。

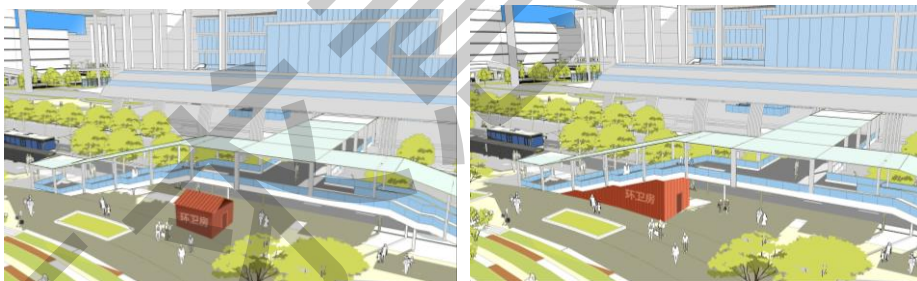


图48 人行桥下的工具用房反例和正例

8.5.3 市政管养设施不应设置在轨道交通站点核心区内的人行通道，如因特殊情况必须设置的，宜优先考虑采用地下式或建筑合建式。无法满足地下式和建筑合建式的前提下宜结合绿化带设置，并采取安全防护措施，见图 49 和图 50。



图49 与地铁口结合设置市政机箱示意



图50 绿化带内多箱并集形式示意

8.5.4 轨道交通站点周边地区地下管线设施应与轨道交通车站及其他设施竖向协调，避免工程实施的

负面影响。

- 8.5.5 轨道交通站点周边城市管理设施应采用多箱并集模式，对轨道交通站点周边街区空间内的各类通信、交通、市政箱体进行梳理和有序整合，见图 51。



a) 道路的设施布置反例

b) 道路的设施布置正例

图51 轨道交通站点周边多箱并集示意

- 8.5.6 对于无法进行归并的单一城市管理设施，可将设施迁移至合适位置，便于集中管理，并与轨道交通站点周边景观环境协调一致。
- 8.5.7 市政管养设施宜统一色调、统一箱罩、统一产品规格，保证轨道交通站点周边区域整体的一致性和协调性。

9 实施流程

9.1 规划编制流程建议

- 9.1.1 在《城市轨道交通近期建设规划》编制阶段，应以国土空间总体规划为依据，同时编制《城市轨道交通站点周边设施用地调整规划》、国土空间详细规划或城市设计，其规划深度应参照本导则中“4 交通衔接空间、5 车站附属空间、6 集散驻留空间、7 公共服务空间、8 公用市政空间”的规划引导要求，成果应纳入相关国土空间详细规划的编制或修编中予以落实。
- 9.1.2 在《城市轨道交通工程可行性研究》编制阶段，应以《城市轨道交通站点周边设施用地调整规划》为依据，同时编制《城市轨道交通站点周边设施空间一体化规划设计》或国土空间详细规划，其规划深度应参照本导则中“4 交通衔接空间、5 车站附属空间、6 集散驻留空间、7 公共服务空间、8 公用市政空间”的规划设计引导要求，明确城市轨道交通车站设施空间与周边城市空间的三维立体对接关系，为相关国土空间详细规划的编制提供引导。

9.2 规划管理流程建议

- 9.2.1 建议在城市轨道交通近期建设规划方案及成果评审的各个环节，聘请国土空间规划专家以本《导则》中“4 交通衔接空间、5 车站附属空间、6 集散驻留空间、7 公共服务空间、8 公用市政空间”的成果要求为依据，对《城市轨道交通站点周边设施用地调整规划》、国土空间详细规划或城市设计进行专项验收。
- 9.2.2 建议各城市在编制《城市轨道交通工程可行性研究》时，将《城市轨道交通站点周边设施空间一体化规划设计》或国土空间详细规划作为送审附件，聘请国土空间规划专家以本《导则》中“4 交通衔接空间、5 车站附属空间、6 集散驻留空间、7 公共服务空间、8 公用市政空间”的成果要求为依据，对《城市轨道交通站点周边设施空间一体化规划设计》或国土空间详细规划进行专项验收。

9.3 工程设计流程建议

- 9.3.1 在城市轨道交通工程可行性研究阶段，以本《导则》中“4 交通衔接空间、5 车站附属空间、6 集散驻留空间、7 公共服务空间、8 公用市政空间”的成果要求为依据，开展城市轨道交通站点周边地区设施专篇研究。梳理与轨道交通站点的关系，切分工程实施界面，明确实施主体，以指导各阶段规划调整及工程实施。与城市轨道交通站点相关的建设内容，纳入到站点同步实施工程，并考虑专项资金；与城市轨道交通站点枢纽综合体相关的建设内容，纳入枢纽综合体同步实施工程，并考虑专项资金。
- 9.3.2 在城市轨道交通勘察设计阶段，开展地区相关国土空间详细规划或城市设计时，应以本导则为依据，统筹考虑已建站点、在建站点及规划站点等，开展相关重点区域、城市特色区轨道交通站点周边地区设施空间规划设计专篇。

征求意见稿

附录 A
(规范性附录)
交通衔接设施配套要求

表 A.1 交通衔接设施配置表

交通	区位	用地						站点分类	衔接设施	
		居住型 (A)	商办型 (B)	产业型 (C)	交通型 (D)	景区型 (E)	综合型 (F)			
综合枢纽 (S)	中心城区 (I)				○		○	步行道及行人过街设施	步行衔接设施	
					—		—	非机动车停车场	非机动车衔接设施	
					—		△	公交停靠站	公交衔接设施	
					○		○	公交首末站		
					—		△	临时停靠站	临时接送车衔接设施	
					△		△	临停车上落客区	机动车停车换乘衔接设施	
					△		△	小汽车停车场		
				×		×	摩托车停车场			
				○		○	衔接导向标识设施			
	外围城区 (II)				○		○	步行道及行人过街设施	步行衔接设施	
					—		△	非机动车停车场	非机动车衔接设施	
					△		△	公交停靠站	公交衔接设施	
					○		○	公交首末站		
					—		△	临时停靠站	临时接送车衔接设施	
				○		○	临停车上落客区	机动车停车换乘衔接设施		
				○		○	小汽车停车场			
			—		—	摩托车停车场				
			○		○	衔接导向标识设施				
枢纽 (T)	中心城区 (I)	○	○	○		○	○	步行道及行人过街设施	步行衔接设施	
		△	—	△		△	△	非机动车停车场	非机动车衔接设施	
		○	○	○		○	○	公交停靠站	公交衔接设施	
		—	—	—		—	—	公交首末站		
		—	—	—		—	—	临时停靠站	临时接送车衔接设施	
		×	—	×		—	—	临停车上落客区		
		×	×	×		×	×	小汽车停车场	机动车停车换乘衔接设施	
	×	×	×		×	×	摩托车停车场			
				○		○	衔接导向标识设施			
	外围城区 (II)		○	○	○		○	○	步行道及行人过街设施	步行衔接设施
			△	△	△		△	△	非机动车停车场	非机动车衔接设施
			○	○	○		○	○	公交停靠站	公交衔接设施
			△	△	△		△	△	公交首末站	
			△	△	△		△	△	临时停靠站	临时接送车衔接设施
		—	△	—		△	△	临停车上落客区		
		×	—	—		—	—	小汽车停车场	机动车停车换乘衔接设施	
	—	—	—		—	—	摩托车停车场			
		○	○	○		○	○	衔接导向标识设施		

表 A.1 交通衔接设施配置表（续）

交通	区位	用地						站点分类	衔接设施
		居住型 (A)	商办型 (B)	产业型 (C)	交通型 (D)	景区型 (E)	综合型 (F)		
一般站 (N)	中心城区 (I)	○	○	○		○	○	步行道及行人过街设施	步行衔接设施
		△	△	△		△	△	非机动车停车场	非机动车衔接设施
		○	○	○		○	○	公交停靠站	公交衔接设施
		—	—	—		—	—	公交首末站	
		△	△	△		△	△	临时停靠站	临时接送车衔接设施
		×	—	×		×	—	临停车上落客区	
		×	×	×		×	×	小汽车停车场	机动车停车换乘衔接设施
		×	×	×		×	×	摩托车停车场	
	○	○	○		○	○		衔接导向标识设施	
	外围城区 (II)	○	○	○		○	○	步行道及行人过街设施	步行衔接设施
		○	○	○		○	○	非机动车停车场	非机动车衔接设施
		○	○	○		○	○	公交停靠站	公交衔接设施
		△	△	△		△	△	公交首末站	
		○	○	○		○	○	临时停靠站	临时接送车衔接设施
		×	×	×		×	×	临停车上落客区	
		×	—	—		—	—	小汽车停车场	机动车停车换乘衔接设施
—		—	—		—	—	摩托车停车场		
○	○	○		○	○		衔接导向标识设施		

注 1：○为应配置，△为宜配置，—为可配置，×为不应配置。

注 2：综合枢纽交通衔接设施由综合交通枢纽规划设计统一考虑，本导则仅提出配置建议，不做详细规定。

附录 B
(规范性附录)
交通衔接设施用地规划指标

表 B.1 交通衔接设施配置表

设施类别	配套基数	配套标准	备注
非机动车停车场	100 人	20 泊位	1、配套基数为全日非机动车换乘客流，每个泊位面积取 1.5-2.2m ² ，换算为 30-44m ² /百人。 2、考虑目前非机动车接驳轨道大部分为共享单车，参考北京、上海、广州、深圳、重庆、成都、南京等轨道交通接驳的共享单车平均周转率为 4-5 次/日，预留一定弹性条件，建议非机动车停车泊位周转率按 5 辆/泊设置。 3、用地不足的情况下，建议采用立体停车场形式。
公交首末站	1 条线（每增加 600 人次，新增 1 条线） （设停靠站）	路外公交首末站： 1200m ² （每增加 1 条线，用地增加 1000m ² ）	1、配套基数指高峰小时公交换乘轨道交通的客流量，包括设置停靠站和不设停靠站两种情形。 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/h 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/h 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 人换乘客流增设 1 条线路。 4、用地条件宽裕时，设路外公交首末站；用地条件较困难时，设路边公交首末站 5、统筹考虑轨道站点核心区内公交占道停靠情况和规划场站用地情况，兼顾片区需求。
	1 条线（每增加 300 人次，新增 1 条线） （不设停靠站）	路边公交首末站： 700m ² （每增加 1 条线，用地增加 500m ² ）	
公交停靠站	100 人	0.1-0.2 泊位 （设首末站） 0.2-0.4 泊位 （不设首末站）	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，超过则须设分站。
临时停靠站	<20 人	1 泊位	1、配套基数为高峰小时临停车换乘客流量； 2、高峰小时换乘量小于等于 200 人时建议设置临时停靠站； 3、地面停靠站取 25-30m ² /泊位，地下停靠站或高架停靠站取 30-35m ²
	20-50 人	2 泊位	
	50-90 人	3 泊位	
	90-140 人	4 泊位	
	140-200 人	5 泊位	
临停车上落客区	100 人	4 泊位	1、配套基数为高峰小时临停车换乘客流量； 2、高峰小时换乘量大于 200 人时建议设置临停车停车场； 3、地面停车场取 25-30m ² /泊位，地下停车场或专用停车楼取 30-35m ²
机动车停车换乘停车场	100 人	50 泊位	1、小汽车停车场配套基数为全日换乘客流量，不宜小于 50 个泊位。机械式立体停车场取 20-25m ² /泊位，地面停车场取 25-30m ² /泊位，地下停车场或专用停车楼取 30-35m ² 。高峰小时换乘客流量不足 100 人时不设专用停车场，就近寻找公共停车场解决。 2、摩托车停车场配套基数为全日换乘客流量，每个泊位面积取 2.5-3m ² /泊位。用地不足时，建议采用立体停车方式。

本导则用词说明

- 1 为便于在执行本导则条文时区别对待，对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：
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：
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，在条件许可时首先这样做的：
正面词采用“宜”，反面词采用“不宜”；
 - 4) 表示有选择，在一定条件下可以这样做的，采用“可”
- 2 条文指明应按其他有关标准执行的写法为：“应符合……的规定”或“应按……执行”

征求意见稿

参考文献

- [1] 中华人民共和国城乡规划法
- [2] GB/T 50546-2018 城市轨道交通线网规划标准
- [3] GB/T 51328-2018 城市综合交通体系规划标准
- [4] GB50180-2018 城市居住区规划设计标准
- [5] GB51298-2018 地铁设计防火标准
- [6] GB/T 51150-2016 城市轨道交通客流预测规范
- [7] GB/T 51149-2016 城市停车规划规范
- [8] GB 50157-2013 地铁设计规范
- [9] GB51038-2015 城市道路交通标志和标线设置规范
- [10] GB 50157-2013 轨道交通设计规范
- [11] GB50763-2012 无障碍设计规范
- [12] GB50688-2011 城市道路交通设施设计规范
- [13] GB 5768-2009 道路交通标志和标线
- [14] GB50442-2008 城市公共设施规划规范
- [15] GB50420-2007 城市绿地设计规范
- [16] GB50337-2003 城市环境卫生设施规划规范
- [17] GB50289-98 城市工程管线综合规划规范
- [18] JGJ 100-2015 车库建筑设计规范
- [19] CJJ/T227-2014 城市照明自动控制系统技术规范
- [20] CJJ37-2012 城市道路工程设计规范
- [21] CJJ T15-2011 城市公共交通站、场、厂工程设计规范
- [22] CJJ/T 119-2008 城市公共交通工程术语标准
- [23] CJJ45-2006 城市道路照明设计标准
- [24] DB11/T 1236-2015 轨道交通衔接设施设计技术指南
- [25] DBJ / T15-64-2009 城市地下空间开发利用规划与设计规程
- [26] 建标 104—2008 城市轨道交通工程项目建设标准
- [27] 城市轨道交通沿线地区规划设计导则
- [28] 城市地下空间开发利用管理规定
- [29] 城市步行和自行车交通系统规划设计导则
- [30] 绿道规划设计导则
- [31] 香港规划标准与准则
- [32] 北京街道更新治理城市设计导则
- [33] 上海市街道设计导则
- [34] 广州市城市道路全要素设计手册
- [35] 深圳市城市规划标准与准则
- [36] 重庆市轨道交通车站衔接导则
- [37] 成都市轨道交通接驳设施设计导则
- [38] 南京市轨道交通站点换乘及服务设施配套规划标准
- [39] 青岛公交与轨道交通衔接导则