成都市轨道交通与城市融合设计导则

GUIDELINES FOR THE INTEGRATION DESIGN OF CHENGDU RAIL TRANSIT WITH THE CITY



成都市住房和城乡建设局
中国建筑西南设计研究院有限公司
成都市规划设计研究院

2026年11月

主编单位：中国建筑西南设计研究院有限公司
成都市规划设计研究院

批准单位：成都市住房和城乡建设局

施行日期：2026年11月25日

主要起草人：任景雷　谭　月　房青川　王　召　王旭军　兰兴欢
辜峥嵘　梅映雪　孟晓彤　杨林山　吴　晨　兰　丁
马玉龙　杨　林　陈　挚　程　锴　花　宇　张建刚
张　宁　张　怡　刘赣英　韩建平　许嘉宏　林　霖
王明霞　尚　光　管娜娜　龙泓昊　张冬璞　徐铭泽

主要审查人：李汝钊　郑　伟　古传东　贾震东　李　星　李可意
殷　波　王继红　欧　眉　秦宁然　赵永毅　张云龙

引言

Introduction

成都轨道交通自2005年启动建设，2010年首条线路开通运营，2015年前后进入加速成网阶段，截至 2026年10月，已开通18条线路、运营里程758公里，车站489座。随着线网覆盖城市全域、客流规模持续攀升，轨道交通车站已不再是单纯的交通换乘节点，更成为美丽宜居公园城市建设的重要支撑和城市高质量发展的重要抓手。推动轨道交通与周边城市空间深度融合，既是优化城市功能结构和空间布局、提升资源和空间集约节约利用水平的必然要求，也是提高站点地区活力与环境品质、推进 "场景营城" 的关键载体。

当前，成都市已构建起轨道交通场站TOD综合开发的政策与规划技术体系，聚焦站点分级分类、空间范围划定、业态布局、交通接驳等内容，并对地下空间利用提出原则性要求，但在站城融合衔接的最终落地环节，在更为末端的站城融合场景分类、空间设置要求、衔接设计方式、衔接规划控制要求等方面仍存在空白，还缺少技术支撑。同时，受建设周期相对较短、周边用地开发协调难度大等因素影响，站点与周边地块之间互联互通不足，出入口、风亭、冷却塔等附属设施多独立设置，占用慢行交通空间及沿线绿带，影响了慢行交通的连续性与舒适性，轨道交通地上地下空间盘活利用的潜力尚未充分挖掘，制约了城市空间资源和空间集约节约利用水平。

为促进轨道交通与城市深层次融合，充分释放轨道交通价值，提升城市空间品质和交通接驳效率，回应乘客多元化的出行与消费需求，编制组通过实地调研先进城市实践做法，系统梳理分析站城融合项目的技术难点，遵循"问题导向、多专业协同、注重应用与可操作性"的原则，按照“空间一体化、建筑一体化、景观一体化、交通一体化、服务一体化”的理念，统筹轨道、规划、建筑、市政、景观等多专业协同，编制形成本技术指引导则。

围绕站城融合的技术落地需求，本导则形成三方面主要成果：一是按照不同类型站城融合空间，建立场景分类指引，为后续站城融合项目的对标设计与建设提供参考；二是搭建轨道、规划、建筑、市政、景观等多专业协同体系，形成空间、建筑、景观、交通、服务“五个一体化”设计指引，创新将规划建筑设计维度延伸到城市服务维度；三是从站城一体化设计维度，对比分析民用建筑与轨道交通现行消防设计规范及相关案例，梳理站城融合方面的消防技术措施。本成果的推出，将有助于优化城市功能结构和空间布局，为打通轨道与城市衔接最后一环，促进成都市站城融合高质量发展，巩固和提升TOD综合开发质效提供技术支撑。

目录

CONTENTS

一、总则 01
1.1 编制目的 02
1.2 适用范围 03
1.3 术语 04

二、设计原则 05
2.1 规划设计原则 06
2.2 融合设计原则 08

三、轨道交通与城市建筑融合 13
3.1 融合形式 14
3.2 出入口与城市建筑融合 16
3.3 无障碍电梯与城市建筑融合 35
3.4 风亭、冷却塔与城市建筑融合 39
3.5 车站与城市建筑融合 44

四、轨道交通与城市公共空间融合 49
4.1融合形式 50
4.2附属设施独立设置 52
4.3附属设施集中设置 56
4.4附属设施功能复合 60
4.5车站与城市公共空间融合 65

五、场景案例指引 70
5.1场景总述及共性原则 71
5.2商业消费场景 72
5.3商务通勤场景 74
5.4公共服务场景 76
5.5公园游憩场景 78
5.6住宅生活场景 80
5.7交通换乘场景 82

六、建设时序及界面划分 84
6.1建设时序 85
6.2界面划分 88

1

总则

GENERAL PROVISIONS

1.1 编制目的

1.2 适用范围

1.3 术语

傅文歆fuwenxin20261525

1.1 编制目的

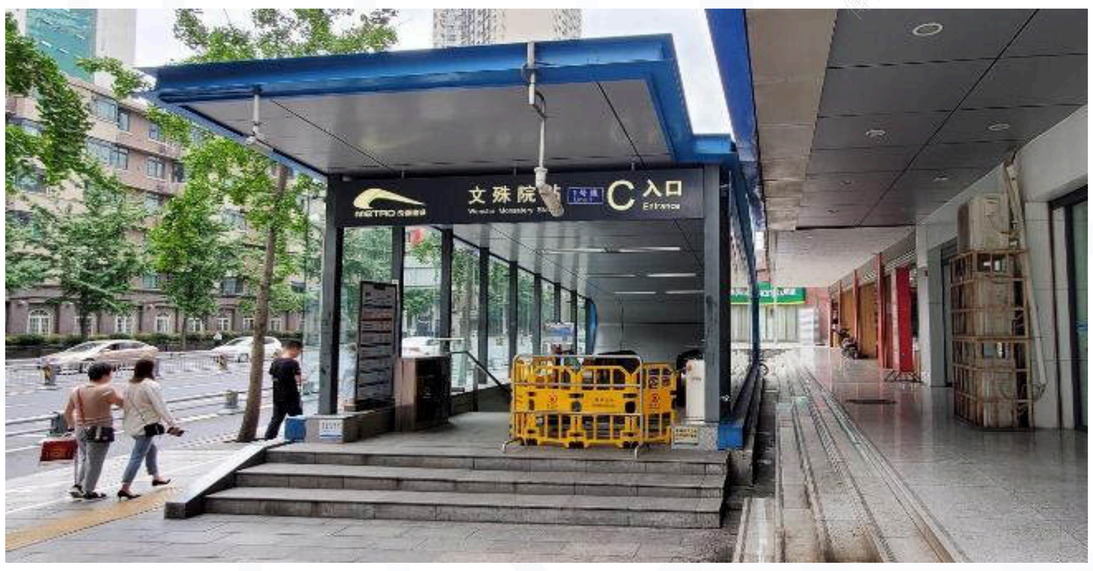
Compilation purpose

意义

- 提升城市形象，减小轨道交通附属设施对城市景观和慢行系统的影响，给市民提供更舒适、便捷的出行体验。
- 推动轨道交通与城市的深度融合，实现轨道沿线公共资源的整合及轨道交通与周边用地的高效利用，从而规范化、系统化推进城市轨道交通及周边用地一体化规划建设。

目的

- 为工程设计单位提供设计指引。
- 为轨道交通建设单位以及政府主管部门方案审查和管理提供依据。



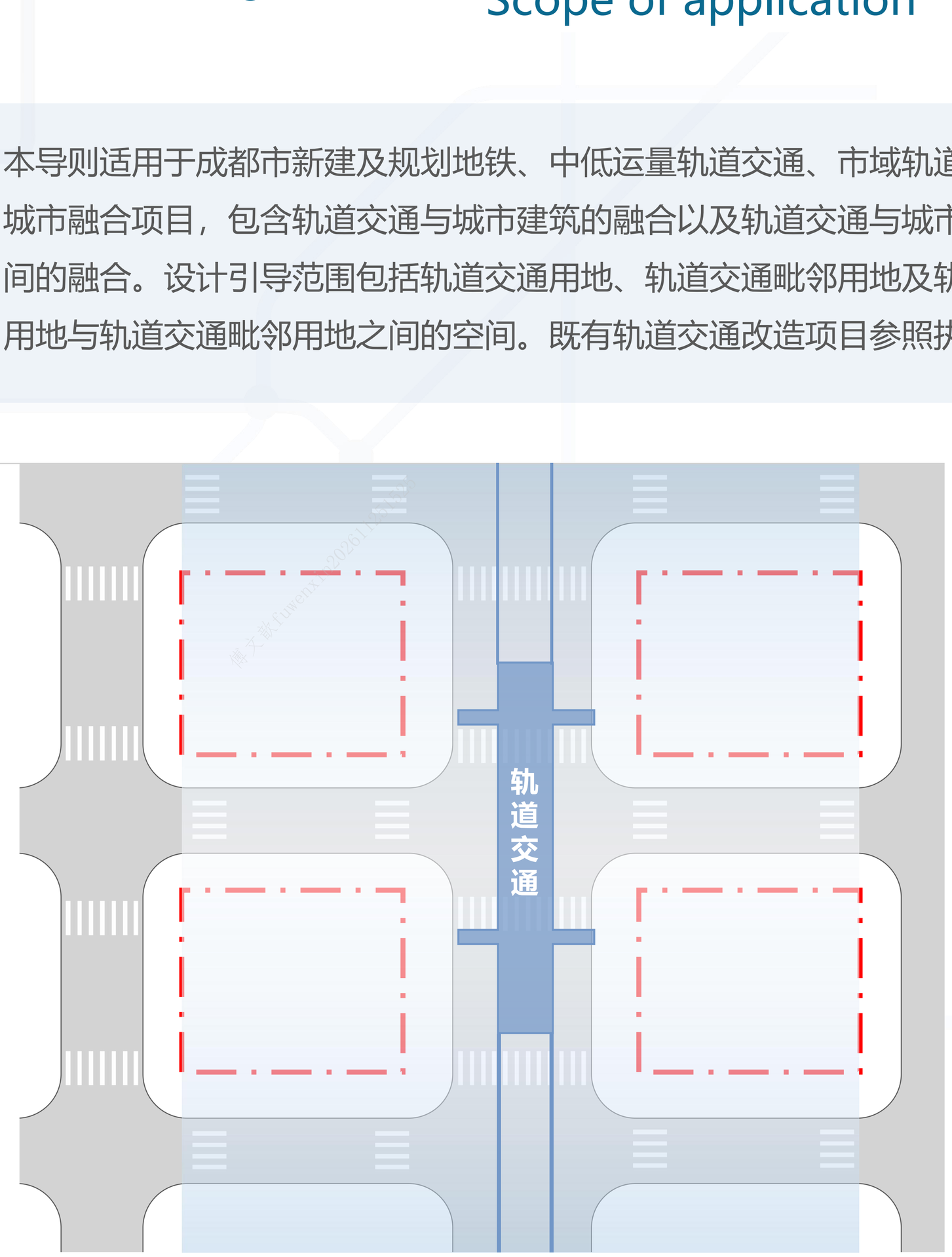


1.2 适用范围

Scope of application

适用范围

- 本导则适用于成都市新建及规划地铁、中低运量轨道交通、市域轨道交通与城市融合项目，包含轨道交通与城市建筑的融合以及轨道交通与城市公共空间的融合。设计引导范围包括轨道交通用地、轨道交通毗邻用地及轨道交通用地与轨道交通毗邻用地之间的空间。既有轨道交通改造项目参照执行。



1.3 术语 Terms

1 轨道交通与城市融合：轨道交通车站从单一交通节点转变为集交通衔接、公共空间、城市功能于一体，兼具社区活力的综合性城市节点，通过空间整合、功能复合、景观环境的深度融合，使其成为城市肌理中不可分割的有机组成部分，并以此引导轨道和城市的可持续发展。

2 城市建筑：位于城市规划区范围内，依法建造的各类建筑物，包括居住建筑、办公建筑、商业建筑、科教文卫建筑、工业建筑、交通运输类建筑等及其他承担城市功能的建筑物。

3 城市公共空间：城市规划区内，由政府或公共主体依法管理，向全体市民平等、无偿或公益性开放使用的室外、半室外空间。其范围涵盖街道、广场、公园、绿地、滨水区等。该类空间的核心功能是保障公众通行、休闲、社交及文化活动需求。

4 安全出口：轨道交通工程里供人员安全疏散，并能直接通向室内外安全区域的车站出口、联络通道的出口、区间风井内直通地面的楼梯间出口。

2

设计原则

DESIGN PRINCIPLES

傅文歌fuwenxin20261125

2.1 规划设计原则

2.2 融合设计原则

2.1 规划设计原则

Planning and design principles



规划设计总体要求：

指引要点 1 **轨道交通应与城市建筑融合建设，实现空间利用复合协调**



上海真光路站

指引要点 2 **融合条件受限情景下，轨道附属设施应布局在周边地块内，并与城市公共空间融合，实现轨道建设与城市发展的协调统一**



新加坡春叶站

指引要点 3 **轨道交通工程界面应精细化设计，全面提升形象，实现与城市风貌协调统一**



成都天府站（效果图）

2.2 融合设计原则

Integration design principles



2.2.1 空间融合

2.2.2 景观融合

2.2.3 交通融合

2.2.4 功能融合

2.2.1 空间融合

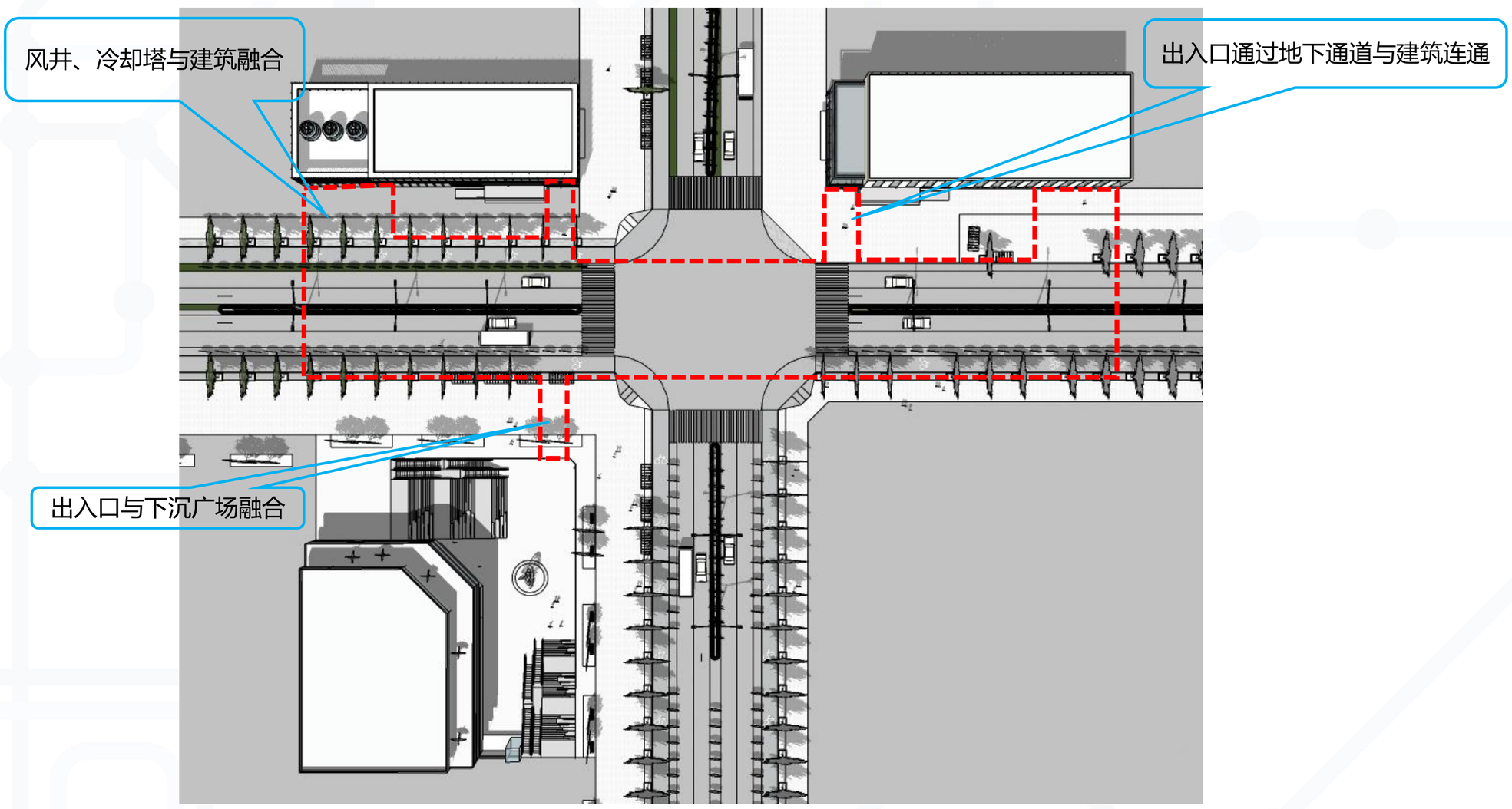
指引要点 1 **统筹协调地下空间竖向资源分配，规范地下空间资源利用秩序**

- 考虑空间体验，将客流活动的地下空间集中设置在浅层（0~-15米）范围，包括交通枢纽、地下通道、地下广场、地下商业、地下娱乐等相关功能。
- 考虑地下基础设施的安全稳定运行，同时保障与地面功能的有机交互，将轨道区间、附属设施地下部分等设置在-15~-30米的次浅层地下空间。

相关要求引自《成都市地下空间开发利用规划（2021-2035年）》

指引要点 2 **强化站点与地上、地下多维空间融合结建，引导站点设施集约节约化**

- 出入口、风亭、冷却塔、无障碍电梯应在毗邻用地范围内设置，不宜占用道路红线空间，附属设施不宜影响街道一体化空间品质。
- 出入口紧邻商业商务用地、交通场站用地、公共服务设施用地和绿地时，鼓励轨道出入口结合实际条件与建筑互联互通，采用地下通道、空中连廊、下沉广场等方式，与商业商务用地、交通场站用地、公共服务设施用地、公园绿地等用地进行结建。
- 风亭、冷却塔、无障碍电梯应根据实际空间条件，与商业商务用地、公共服务设施用地、绿地等用地内建筑进行一体化结建；空间条件受限独立设置时，应通过景观化处理等设计手法，实现消隐化。



空间融合指引示意图

2.2.2 景观融合

指引要点 1　站点及附属设施设计应融合周边建筑风格，做到风貌协调、形态相融

- 轨道站点出入口、风亭、冷却塔、无障碍电梯等地面附属设施原则上应与建筑结建，实现隐形化。
- 站点周边用地资源紧张、无法结建的附属设施，可利用建筑退距空间分散设置，保持与街道风貌协调。
- 站点及附属设施应与周边建筑在设计风格、色彩、材质等方面保持一致，形成统一的城市界面。



轨道站点与周边建筑景观融合效果示意图

指引要点 2　站点及附属设施设计应与周边城市公共绿化空间融合，促进环境自然过渡

- 站点出入口临近公园绿地、开敞空间设置，站点出入口及附属设施应遵循街道一体化要求，通过街道小品、绿化遮盖等景观设计手法，自然过渡融入街道空间。

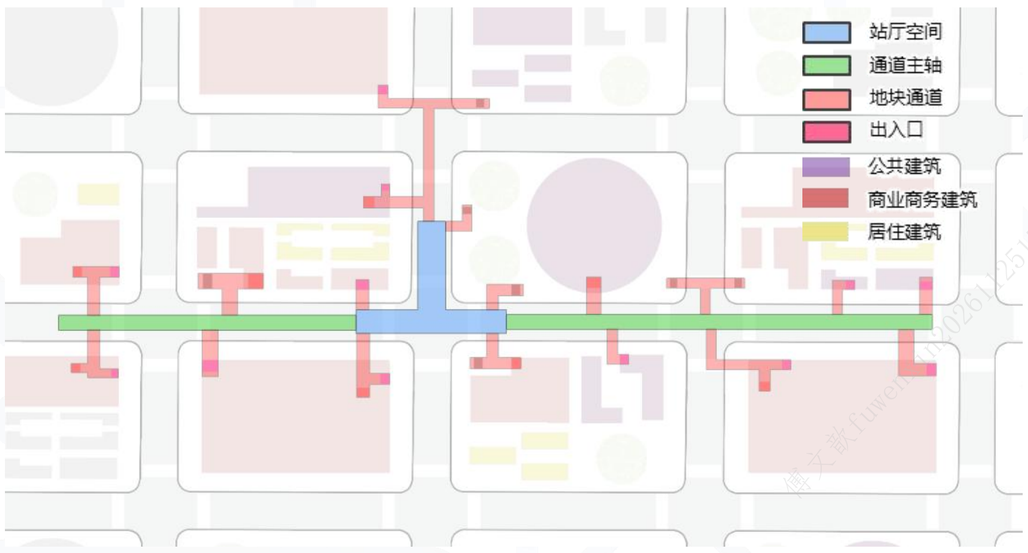


轨道站点与周边城市公共绿化空间融合效果示意图

2.2.3 交通融合

指引要点 1 **围绕客流布局直连直通的慢行通道，实现客流通畅有序、高效直达**

- 承担轨道站点主要客流集散功能的慢行通道，应保障足够的步行通行空间，确保客流高效通过。
- 轨道站点慢行通道可兼具商业消费、活动交往功能；根据客流强度和空间条件，可采用“轴+放射”状的通道网络，在通道单侧或双侧预留缓冲空间。
- 保障安全条件下，轨道站点慢行通道应兼顾地下过街功能，与既有过街通道连通，提供24小时地下过街功能。



“轴+放射”通道网络示意图



成都世纪城站 上闲里商业街（通道净宽度约6米）



成都神仙树站 站内商业街（通道净宽度约4米）

指引要点 2 **促进“轨道+公交+慢行”三网融合发展，推动客流接驳换乘便捷化**

- 轨道出入口50米范围内，原则上应设置、预留公交接驳站点，实现轨道公交一体化便捷衔接。
- 轨道站点周边600米范围内，宜结合道路空间设置独立的地面慢行步道，保障慢行接驳空间的独立性和安全性。
- 轨道出入口50-80米范围内，应结合实际停放需求、周转情况和空间条件，合理设置共享单车接驳停放空间；轨道站点周边的地面骑行接驳路径宜配置独立非机动车道，实现接驳一体化。



轨道站点周边公交停靠站台效果示意图

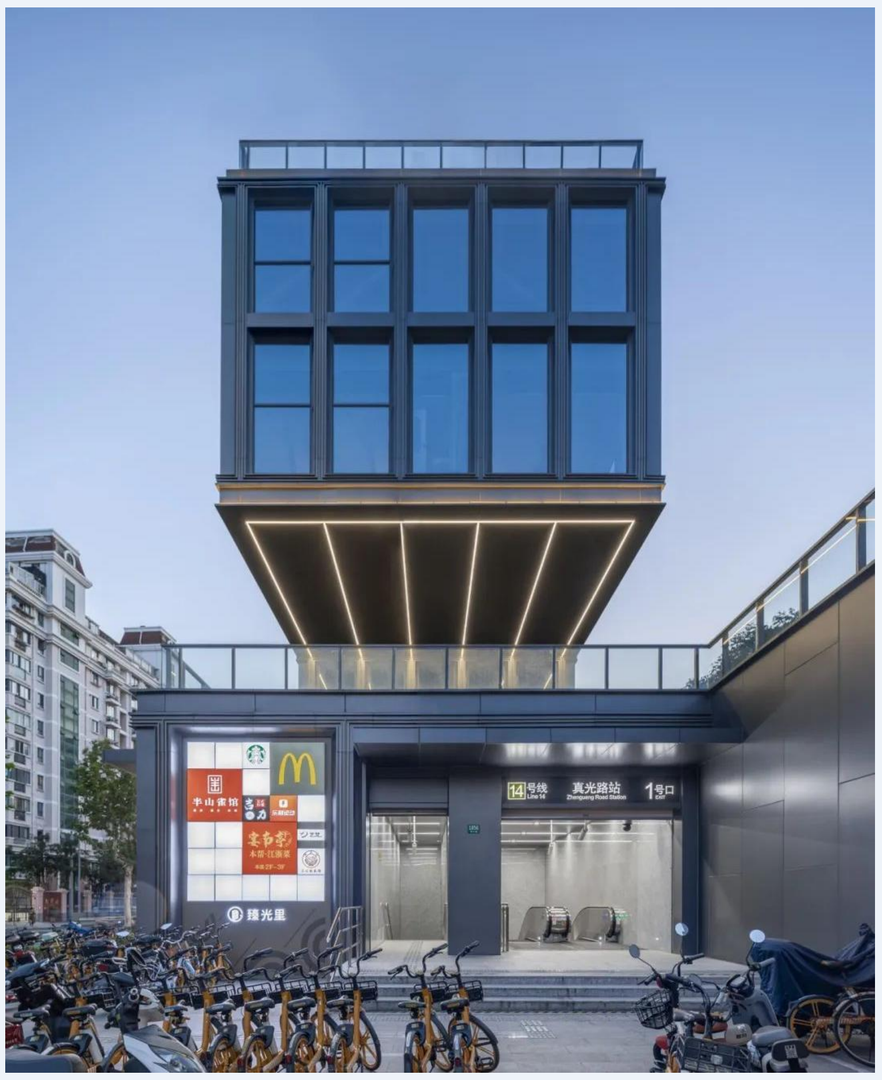
2.2.4 功能融合

指引要点 1 空间充足条件下，高度集约化利用轨道空间资源，提供多样化美好生活功能

- 轨道站点空间充裕时，利用站点空间及相关附属设施空间进行一体化整合打造，合理研判站点周边设施功能需求，利用整合空间集中提供便民服务、餐饮、文化、商务、纳凉、休憩等服务功能，丰富站点空间内商业商务、公共服务场景，提升轨道出行体验，满足市民美好生活需求。

基础供给型	直饮水点公共休憩点（座椅、集合点等）、公共厕所、信息发布设施（显示屏、公共地图等）、自动售货机、便民服务点（雨伞、充电等）等
应急保障型	医疗救援点（AED设备、应急医药包等）、应急防灾点（防灾物资）、SOS呼救点等
便民服务型	便利餐吧、便利店、鲜花蔬果店、爱心漂流站（闲置物品交换等）、便捷淋浴间（各类运动场所附近站点）等
休闲活动型	自助式学堂（共享书屋、自习室等）、文创周边展示点、快闪展演点、生活集市等

轨道站点美好生活功能配置指引



上海真光路站
站点及附属设施整体打造为“美好生活盒子”

指引要点 2 空间受限条件下，精细化利用轨道空间资源，完善客流基本服务功能

- 在轨道站点空间开发资源受约束情况下，秉持精雕细琢的空间规划理念，对有限可利用空间进行功能精细化布局。精准供给轨道客流出行集散、社区商业、公共服务等核心需求，同步嵌入休憩驿站、便民设施等配套功能，满足市民出行、游憩、交往等多重需求，实现站点空间效能最大化。

指引要点 3 无可利用轨道空间条件下，保障站点基础设备功能承载

- 轨道站点受现实条件制约无额外开发空间资源时，站点内应保障轨道基础服务和安全底线两大核心功能，确保票务服务、智能导览、卫生间、自助扶梯、无障碍电梯等基本设备设施服务供给到位。

3

轨道交通与城市建筑融合

THE RAIL TRANSIT INTEGRATES WITH URBAN BUILDINGS

傅文歌fuwenxin20261525

3.1融合形式
3.2出入口与城市建筑融合
3.3无障碍电梯与城市建筑融合
3.4风亭、冷却塔与城市建筑融合
3.5车站与城市建筑融合

3.1 融合形式

Integration form



傅文歆fuwenxin20261251525

附属设施与城市建筑融合形式

- 轨道交通与城市建筑融合应综合考虑城市风貌、工程条件与经济性，选取适宜的融合形式。地下车站与相邻地块进行连接时，应采用下沉广场、地下通道和建筑进行连接融合。地面、高架轨道车站与相邻地块进行连接时，可采用空中连廊进行连接融合。

功能	出入口与城市建筑融合				无障碍电梯与城市建筑融合		风亭、冷却塔与城市建筑融合		
	地下通道	空中连廊	下沉广场	结合建筑首层设置	结合建筑首层设置	下沉广场	结合建筑屋顶设置	结合建筑立面设置	下沉广场
带地下商业的商业综合体	●	●	●	●	●	●	●	●	●
无地下商业/底商的商务塔楼	○	○	○	○	○	○	●	●	●
带地下商业/底商的商务塔楼	●	●	●	●	●	●	●	●	●
图书馆、博物馆、医院等大型公共服务设施	●	●	●	●	●	●	●	●	●
大型体育场馆、剧院、音乐厅等大型公共服务设施	○	○	○	○	○	○	●	●	●
初中、高中等教育设施	○	○	○	○	○	○	○	○	○
高等院校内部可对公众开放使用的公共建筑	○	○	○	○	○	○	●	●	●
社区综合体	●	●	●	●	●	●	●	●	●
无底商住宅	○	○	○	○	○	○	○	○	○
带底商住宅	○	○	○	○	○	○	●	●	●
火车站、机场等对外交通枢纽	●	●	●	●	●	●	●	●	●
公交场站、长途客运站	●	●	●	●	●	●	●	●	●
与轨道交通人流活动无关或连通后或施工时易产生安全隐患的地下空间，如：地下机动车道、市政场站设施设备用房等	×	×	×	×	×	×	×	×	×

附属设施与城市建筑融合形式推荐菜单　● 适建　○ 有条件适建　× 禁止

车站与城市建筑融合形式

- 车站与城市建筑融合指将轨道交通车站设置在火车站、机场航站楼等综合交通枢纽或体育馆、剧院、大型商业综合体等公共建筑内部或地下，实现功能互补、客流共享，使车站与城市深度融合。

3.2 出入口与城市建筑融合

The entrances and exits integrate with urban buildings



3.2.1地下通道

3.2.2空中连廊

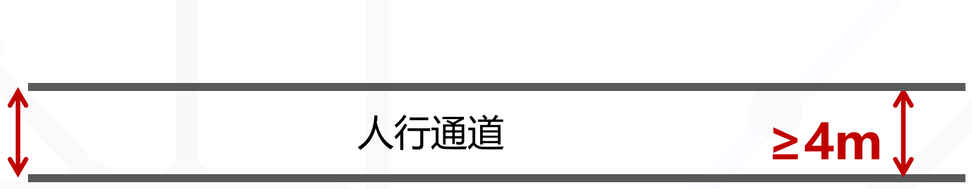
3.2.3下沉广场

3.2.4建筑首层

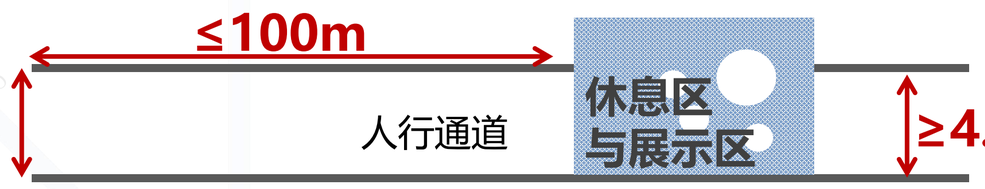
3.2.1 地下通道

指引要点 1 地下通道空间尺寸要求

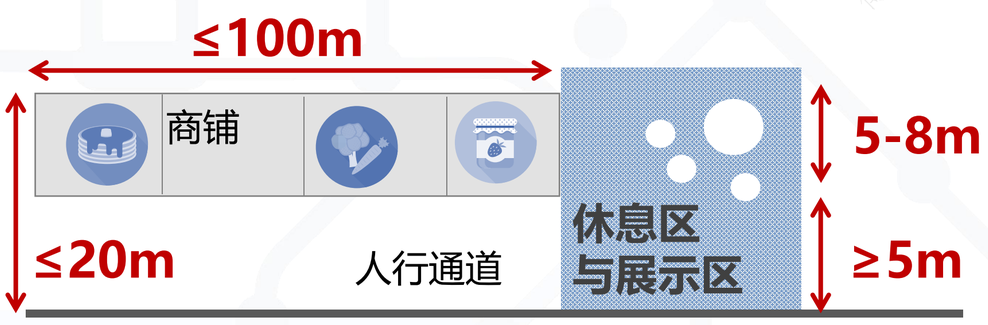
- 地下通道应以通行功能为主，可适当安排商业、休憩功能。其中商业功能建筑面积不宜超过总建筑面积的30%，且不宜超过交通功能总建筑面积。
- 地下通道的基本通行净宽不宜小于4.0m，通道净高不宜小于3.0m。
- 地下通道兼容休憩功能时，通行净宽不宜小于4.5m，通道净高不宜小于3.0m。宜按不大于100m的距离设置节点空间，节点空间需在保证通行宽度的基础上，适当设置绿化景观、小品、座椅。
- 地下通道兼容商业功能时，其宽度与高度应结合商业布局适当扩大。商业设施单侧设置时，通行净宽不宜小于5.0m；商业设施双侧设置时，通行净宽不宜小于7.0m；通道净高不宜小于3.5m。通道直线长度超过100m时，宜采取拓宽人行通道、增加集散广场、出入口、采光竖井等措施，设置标志性节点空间。
- 结合片区功能、商业开发需求、站点能级和地下通道建设条件，适配相应通道宽度的地下商业布局。



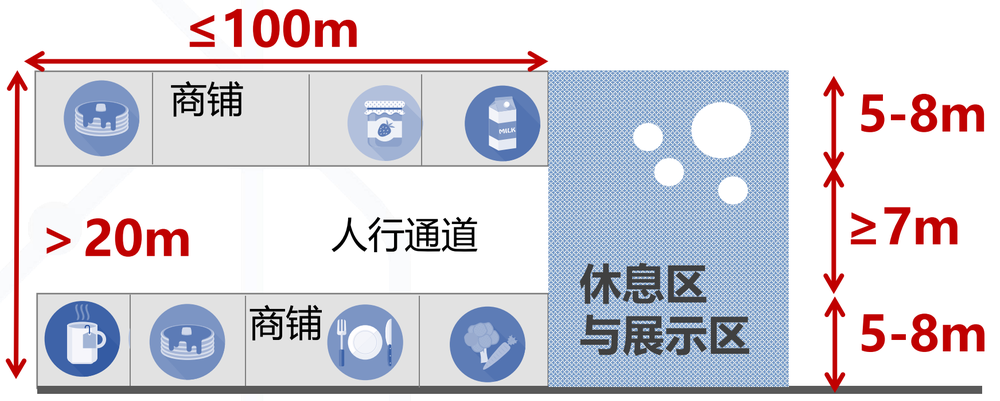
仅通行功能地下通道平面示意图



兼容休憩功能地下通道平面示意图



单侧商业式地下街平面示意图



双侧商业式地下街平面示意图

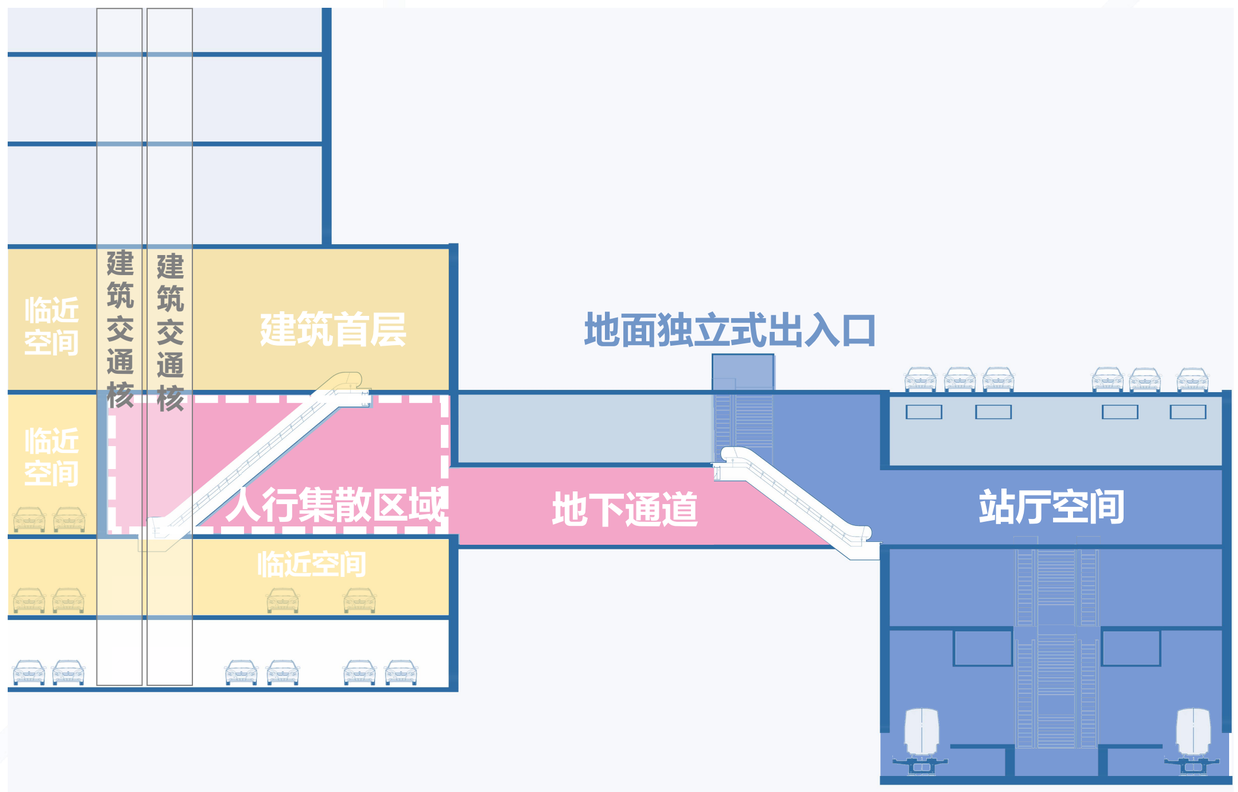
功能类型	布局	通行净宽	净高	服务设施
通行	简单、短直，弯折不宜过多	≥4m	≥3m	——
兼容休憩	按不大于100m 距离设置节点	≥4.5m	≥3m	绿化景观、小品、座椅
兼容商业	长度超过100m 时，应适当拓宽并增加节点	商业设施单侧设置：≥5m 商业设施双侧设置：≥7m	≥3.5m	店铺、绿化景观、小品、座椅

地下通道空间常规尺寸表

3.2.1 地下通道

指引要点 2 **地下通道连通建筑主体地下空间时，应统筹考虑地下车行流线和商业动线**

- 地下通道，连通设计应效率优先，通道宽度充分满足使用功能要求时，宜设缓冲区避免瓶颈空间，提升通行效率。
- 连通地下商业时，应统筹形成连贯的商业动线，结合地下通道出入口形成商业主通道。
- 连通非地下商业时，应协调好建筑地下车行流线，与地下停车区域形成分隔，并与建筑交通核结合设置。

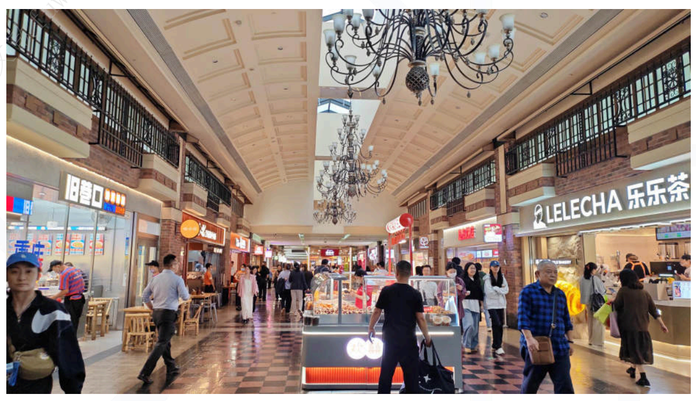


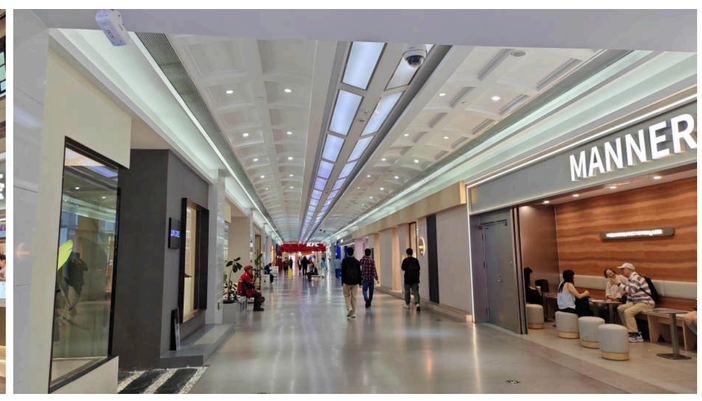
地下通道与周边建筑连通关系示意

- 地下通道连通地块建筑时，宜围绕交通核兼顾考虑临近空间的贯通，打造多层次快速接驳与集散功能，增加空间价值，并做好无障碍接驳处理。

指引要点 3 **地下通道通风采光要求**

- 地下通道宜引入自然采光，优先自然通风，辅以机械强化。
- 可采用天窗、采光井、风塔等方式，增强空气对流，保持通道内光线充足，便于行人通行。





上海地铁地下通道自然采光

指引要点 4 **通过提升地铁符号视觉比例、突出局部材质色彩差异性强调出入口标识性**

- 应设置地徽和路引突出标识性。转换空间应增设地面引导标识信息，室外空间结合建筑主入口、下沉广场、路灯、公交站、地面铺装等设置引导标识信息；通道入口宜采用大面积醒目材质、对比色彩和地铁符号，突出指示出入口位置。
- 地下通道应保证视线通畅，导视导向标识设置清晰。

位置	构成部分	主要功能	设置要求
地下空间出入口标识	地铁符号	明确空间轨道交通功能	以突出色彩材质框定地下通道出入口位置，强调地铁LOGO植入
	站名及出入口编号	信息标识	朝向客流方向一侧，易于中远距离识别

3.2.1 地下通道



新加坡地铁地下通道导视标识

指引要点 5　车站与地块可采用防火隔间进行连通

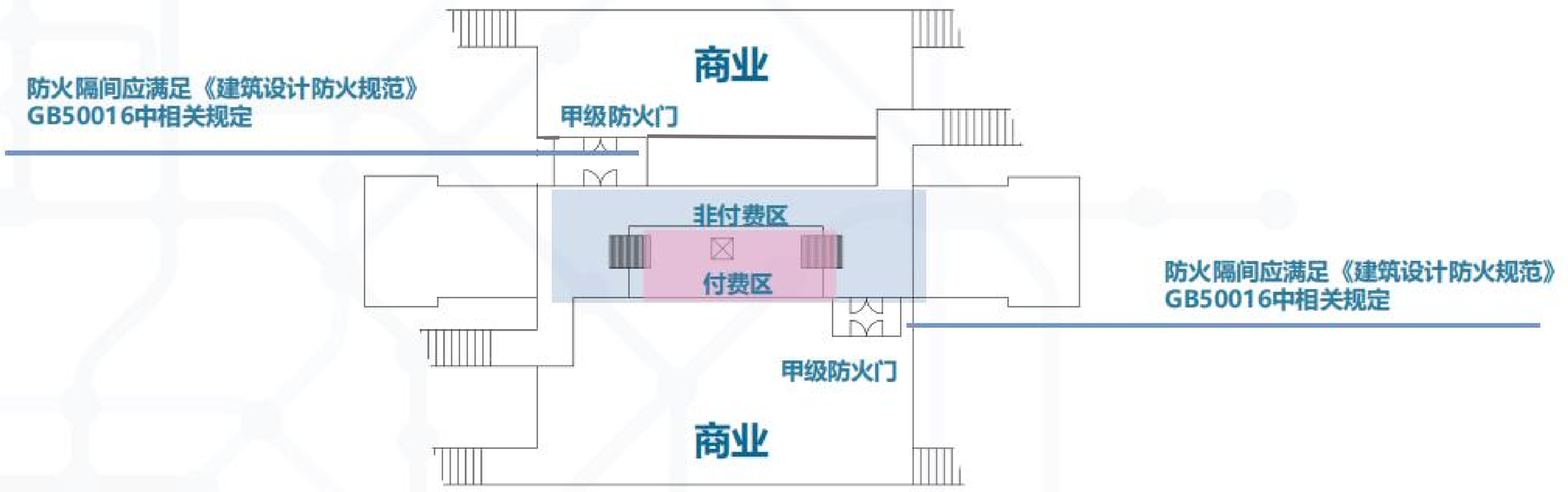
- 当采用防火隔间连通时，应满足如下要求：

1）防火隔间的设计应符合现行国家标准《建筑设计防火规范》GB 50016和《地铁设计防火标准》GB 51298的相关规定。防火隔间连通口不用于地铁及其他功能场所疏散。

2）连通车站与非轨道交通功能场所之间设置的防火隔间，两端的防火门应能与车站与非轨道交通功能场所的火灾报警系统联动关闭，同时设置防火门监控系统，双方信息共享 。

3）用于连通的防火隔间应设在非轨道交通功能场所一侧。

4）防火隔间内任一点至非轨道交通功能场所最近的安全出口的疏散距离应符合现行国家标准《地铁设计防火标准》GB 51298及《建筑防火通用规范》GB 55037的相关规定。



防火隔间示意图

3.2.1 地下通道

指引要点 6 **车站与地块采用通道连通时应符合《地铁设计防火标准》GB 51298相关规定**

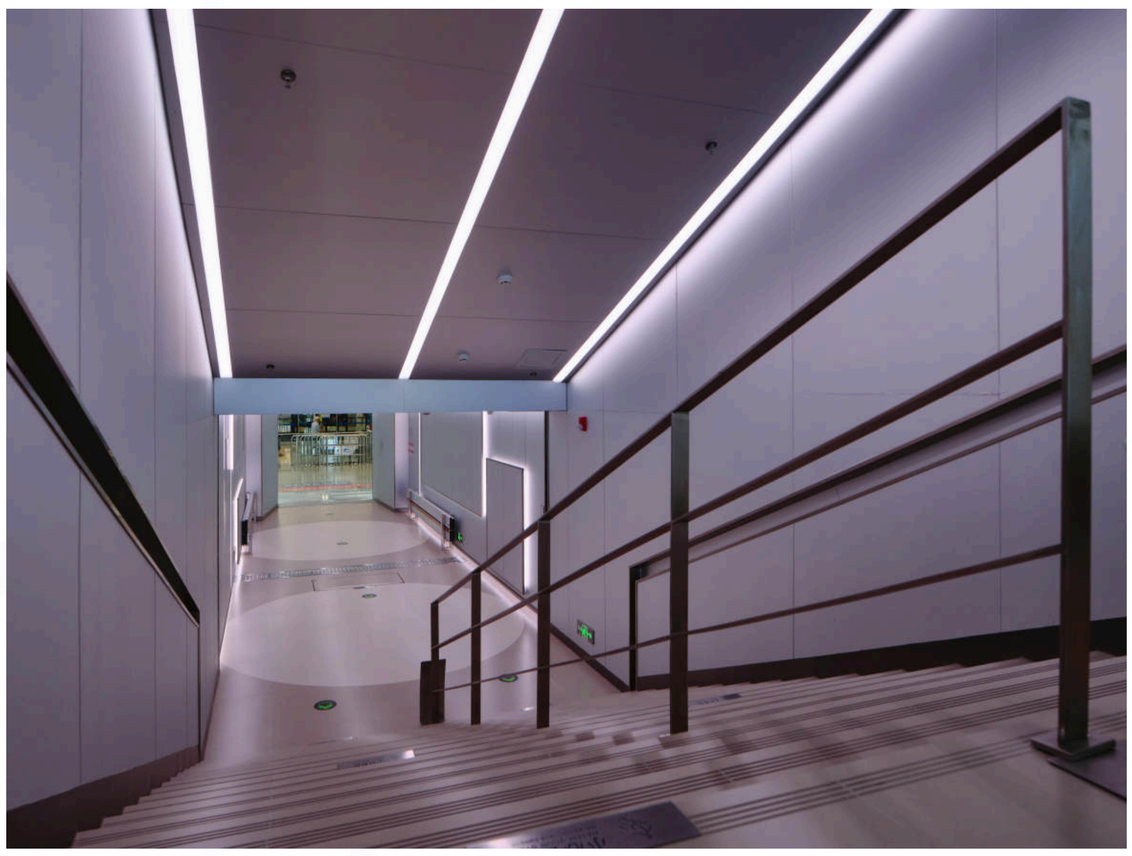
- 连接通道长度不应小于10 m、宽度不应大于8 m、通道靠近车站10 m内不得开设任何门窗洞口，并在连接通道内设置2道分别由轨道交通和连通场所控制且耐火极限均不低于3.00 h的防火卷帘，并应满足如下要求：

1)车站一侧的防火卷帘至车站最近安全出口的距离不应大于50 m，非轨道交通功能场所一侧的防火卷帘至其最近安全出口的距离应符合现行国家标准《建筑设计防火规范》GB 50016 的相关规定。

2)其内部不应用于除人员通行外的其他用途，装修材料的燃烧性能应为A 级。

3) 防火卷帘设置应符合现行国家标准《建筑设计防火规范》GB 50016的相关规定。





车站采用地下通道与周边建筑连通

3.2.1 地下通道

指引要点 7 **工程应刚柔并济，满足结构的安全、防水、施工工艺要求**

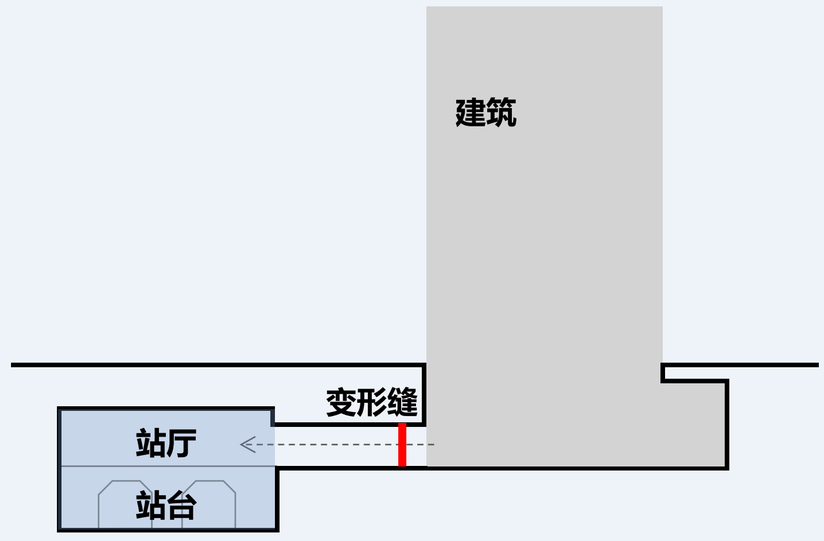
工程采用地下通道衔接方式时，应满足下列要求：

地下通道结构与建筑结构宜采用柔性连接，宜在临建筑侧设置一道变形缝。

地下通道结构与地铁结构宜采用刚性连接。

地下通道的施工缝、变形缝应满足防水要求。

当地下通道采用暗挖施工工艺时，宜与穿越的障碍物成正交；当采用斜交时，斜交角度宜大于60度，不应小于45度。



地下通道结构变形缝示意

指引要点 8 **通风空调应结合界面划分，采用合适建设标准，集约设置**

- 应根据地下通道管理界面划分采用相应的设置标准。

1）当地下通道纳入地铁车站管理范围时，通风空调设计应符合现行国家标准《地铁设计规范》GB 50157、《城市轨道交通通风空气调节与供暖设计标准》GB/T 51357的相关规定；当地下通道长度超过60m时，应采取通风或空调降温措施，当采用空调降温时，优先共用车站冷源系统。当通道长度超过60m时，应设置排烟设施。

2）当地下通道纳入地块管理范围时，通风空调设计应符合现行国家标准《民用建筑供暖通风与空气调节设计规范》GB 50736的相关规定，采取必要措施保证地下通道的舒适性要求。当地下通道设置空调系统时，优先共用地块冷、热源系统，由地块单位统一实施；无条件共用时，单设冷、热源系统。

- 当衔接空间设置餐饮业态时，应设置相应的油烟排放系统，油烟排放浓度应符合《饮食业油烟排放标准》GB 18483相关规定，油烟排放口位置符合《饮食业环境保护技术规范》HJ 554的相关规定。
- 当地下通道设置疏散楼梯或前室时，应设置必要的防烟系统。

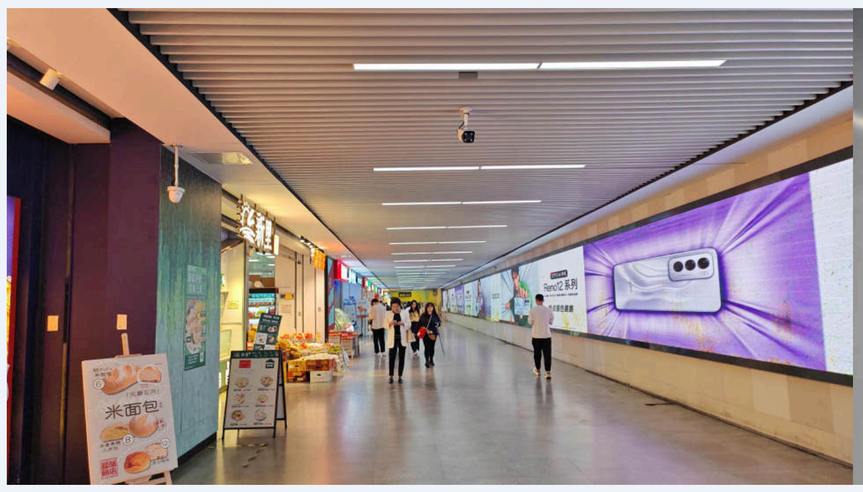
3.2.1 地下通道

指引要点 9　给排水应界面清晰，节约资源，防止污染，规格统一

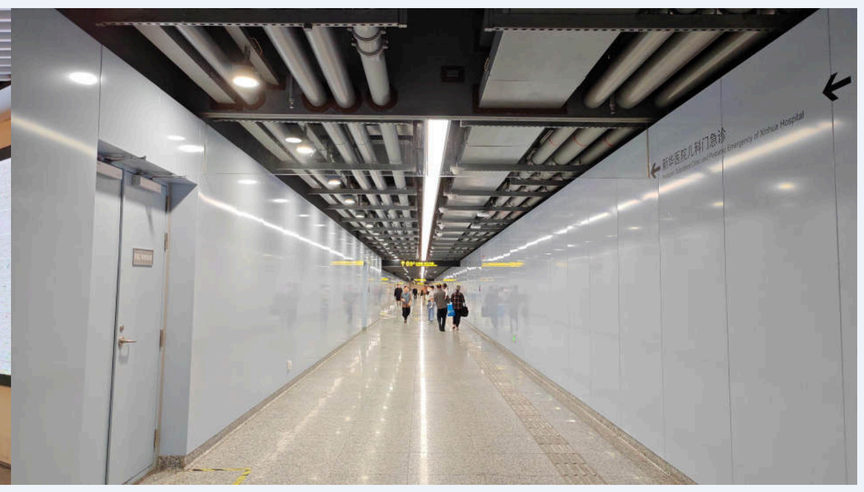
- 地下通道的给排水系统设计宜根据设计界面，划分确认归属于地铁车站或地块建筑的管理范围，符合现行国家标准有关规定。确需共用系统的，应符合各自区域对应的设计规范要求。
- 各用水点压力不应超过0.2MPa。用水点处水压大于0.2MPa的配水支管应采取减压措施，并应满足用水器具工作压力的要求。
- 地下通道的各用水点应采用远传水表计量。
- 对于有回流污染风险的区域，应设置空气间隙、压力型真空破坏器或减压型倒流防止器等防倒流措施。
- 地下通道内餐饮废水排至隔油提升设备预处理后，提升排至室外污水检查井，隔油提升设备应设置通气管通气。
- 给排水管道除给地铁车站服务外，无关管道不得进入地铁车站管理界面的通道范围。
- 地下通道的消防水系统设计宜根据设计界面，划分确认归属于地铁车站或地块建筑区域，满足对应区域的现行国家标准有关规定，分别设置消防给水系统。
- 消防给水系统所使用的设备材料应与各自所属区域的设备材料统一，并应满足现行国家规范标准的要求。
- 地下通道的消防给水系统的控制信号和控制逻辑，应按照通道对应的所在区域现行国家标准有关规定执行。

指引要点10　照明系统与建筑协同，消防报警系统满足跨业态信息互通

- 地下通道应急照明系统设计应符合《建筑设计防火规范》GB 50016、《消防应急照明和疏散指示系统技术标准》GB 51309、《建筑防火通用规范》GB 55037 等现行国家标准规定。
- 地下通道应选择燃烧性能B1级，产烟毒性t0级、燃烧滴落物/微粒等级为d0级的电线和电缆。
- 地下通道照明布置应保证照明连续、无照明死角；重要的站点出入口、周边建筑及地面景观宜进行亮化处理。
- 地下通道连接的轨道车站和地块应互通火灾信息，并根据各业态的消防控制逻辑启动相应的消防设施。互通的信息内容包括：火灾确认信息、连接处防火卷帘动作信号以及其他根据消防联动控制要求由双方协商确定的信息。

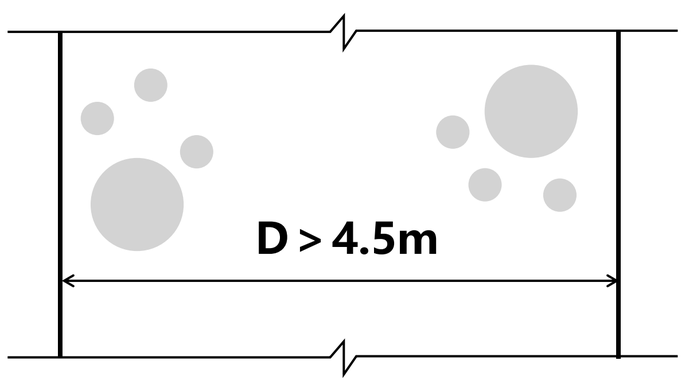
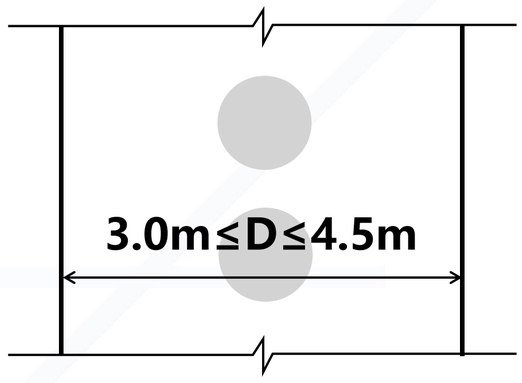


上海五角场站地下通道流线及照明


上海江浦路站地下通道流线及照明

3.2.2 空中连廊

指引要点 1 **空中连廊的净宽度D值，应根据连通地块功能及工程条件确定**

	开阔尺度	适中尺度
图示		
说明	不影响通行情况下， 可适当设置休憩功能等	不影响通行情况下， 可适当设置花坛绿化等

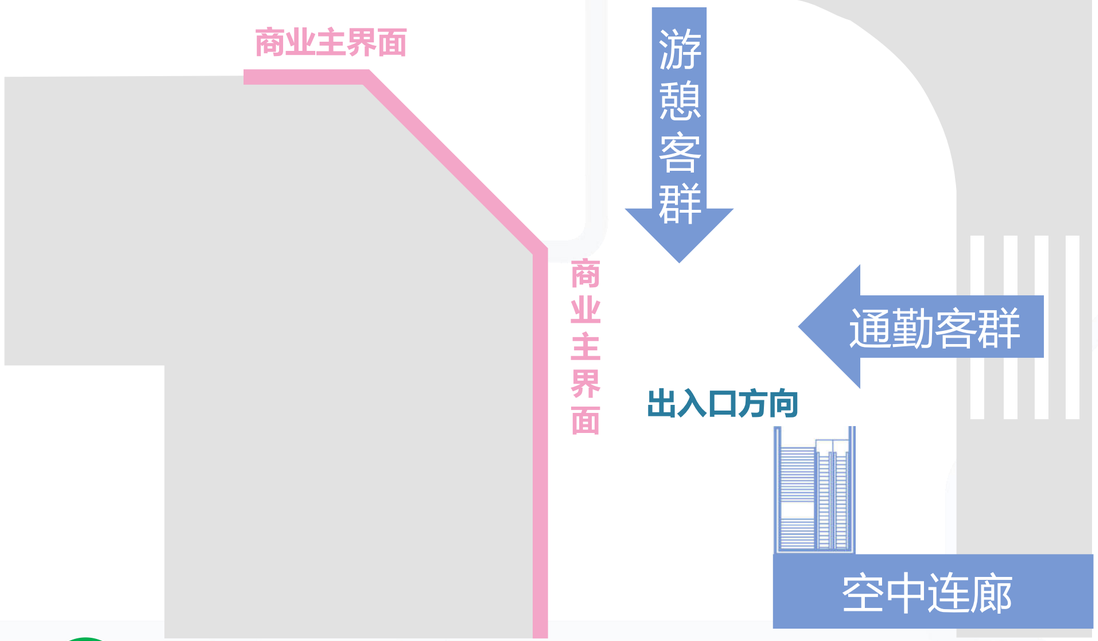
空中连廊常规尺寸表

- 空中连廊位置宜设置在公共绿地、广场上方，连通相邻地块。空中连廊的选型和平面形式，应根据行人流量和流向分析后综合确定。
- 空中连廊同时作为地面过街设施的重要补充，平面布局应设计合理，优化流线组织，确保行人过街路径清晰、集散舒畅、标识清晰，宜考虑站点关闭后仍有单独路径保障过街功能的通畅性。
- 空中连廊应以通行功能为主，通行净宽不应小于3.0m。除满足通行要求外，可适当设置花坛绿化或盆栽、垃圾桶等附属配套设施。当设置休憩功能，如休息座椅、扩大休憩平台等方式时，不应影响通行功能。
- 开敞空中连廊宜设置遮阳避雨措施，设施顶棚净高不宜小于3m。若无条件，则需设置地面防滑设施及雨水排放措施。
- 开敞空中连廊应设置栏杆、栏板，安全防护高度距离可踏面不低于1.2米。

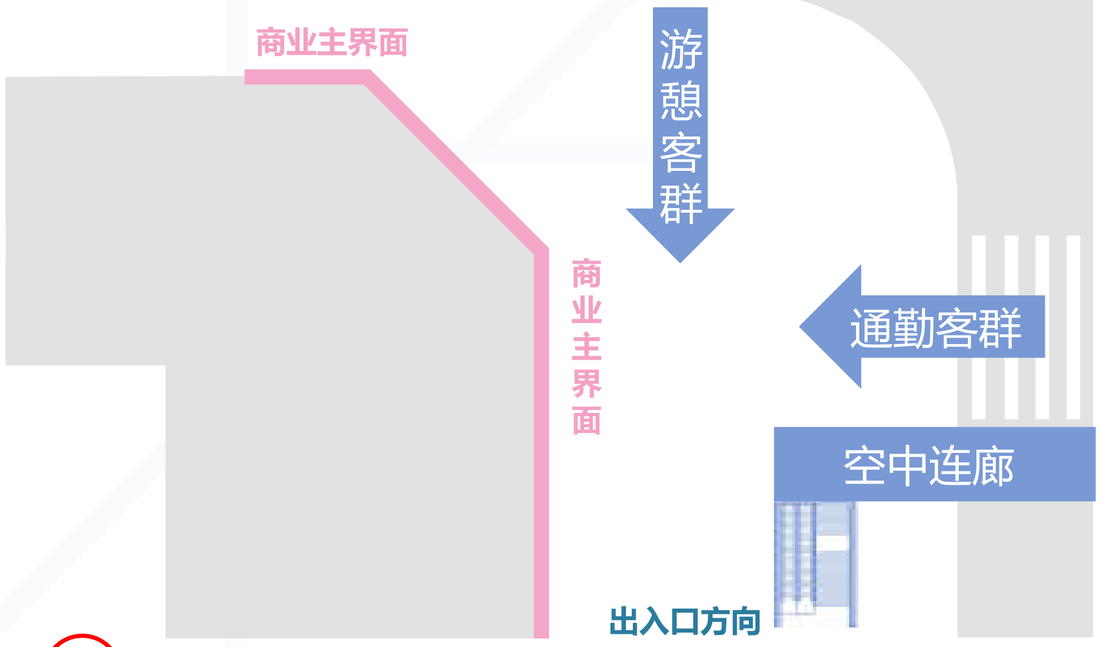
3.2.2 空中连廊

指引要点 2 空中连廊宜协调周边流线组织

- 空中连廊应进行相应的流线组织设计，应匹配周边客流来往方向，避免客流在出入口外产生绕行拥挤，规划主通行路径满足不同时段人流量的需求。



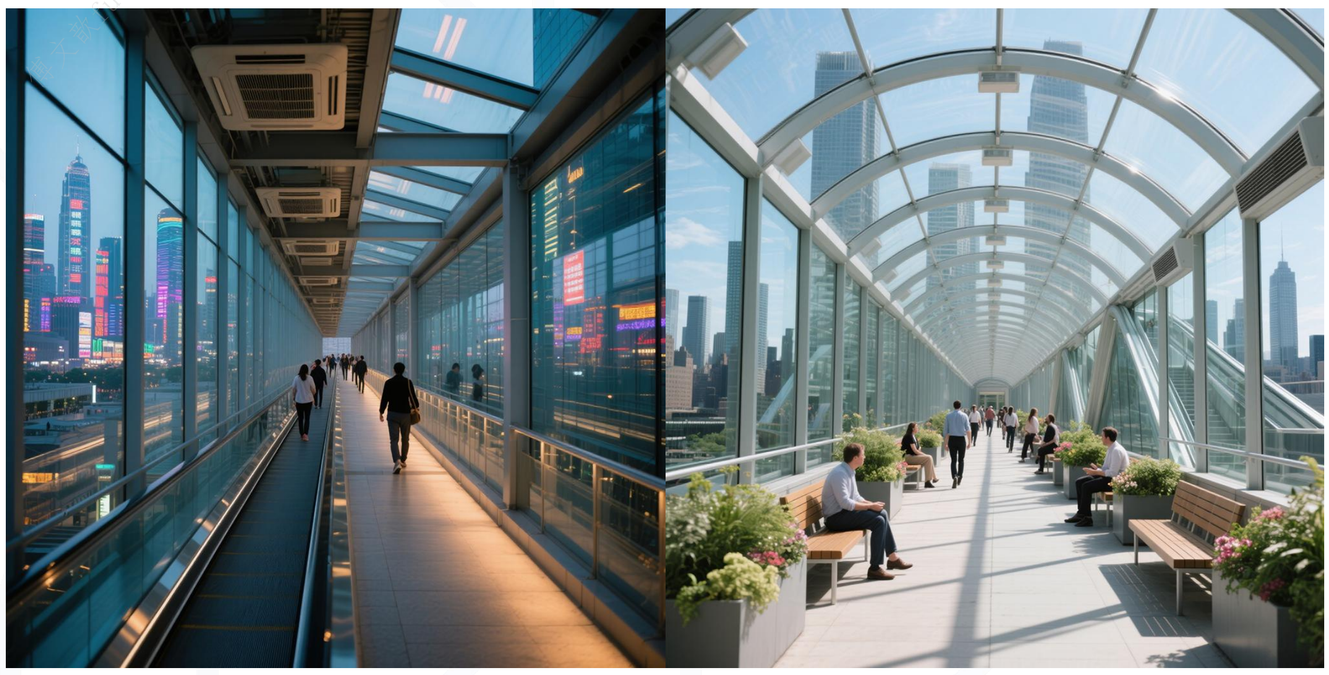
√ 空中连廊结合客流方向一体化布局



× 空中连廊未结合客流方向一体化布局

指引要点 3 空中连廊应结合造型考虑自然采光、通风

- 空中连廊应引入自然采光保持连廊内光线充足，便于行人通行。
- 当空中连廊选用封闭连廊形式时，宜使用空调系统创造舒适环境。



封闭型空中连廊空调系统　　封闭型空中连廊自然采光

指引要点 4 空中连廊应考虑机动车驾驶人员视线问题

- 空中连廊不应误导、遮挡机动车驾驶员视线，避免反射光对机动车驾驶员的影响。
- 跨城市高快速路的空中连廊，不宜设计夸张的造型和鲜艳的色彩，以免影响机动车驾驶员的专注力，产生交通安全隐患。

3.2.2 空中连廊

指引要点 5 **空中连廊外观造型宜协调周边建筑及环境，注重人文环境要素**

- 空中连廊的设计应遵循整体性原则，结合区域需求与城市整体景观效果统筹规划。当位于城市历史文化风貌区域、城市建筑密集区域，或与建筑物邻近布置时，应避免风格突兀、单体突出、尺度失衡。
- 空中连廊应充分挖掘区域人文、景观元素，以美学为原则融合色彩、形式、材质、环境等要素。
- 当空中连廊的设计需突出自身形象时，可在线型、造型和色彩、构造等方面，适当采取夸张、突出、强调方式，强化视觉识别性使其成为城市景观。



与景观公园融合



与现代城市融合



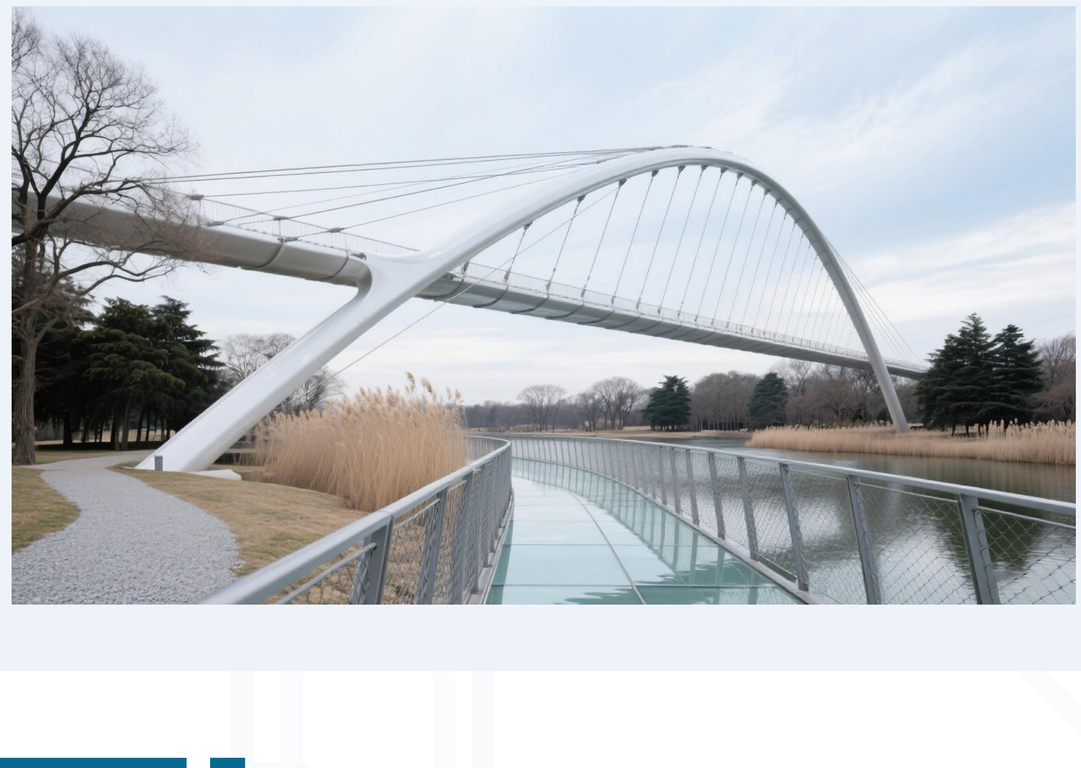
与色彩美学的融合

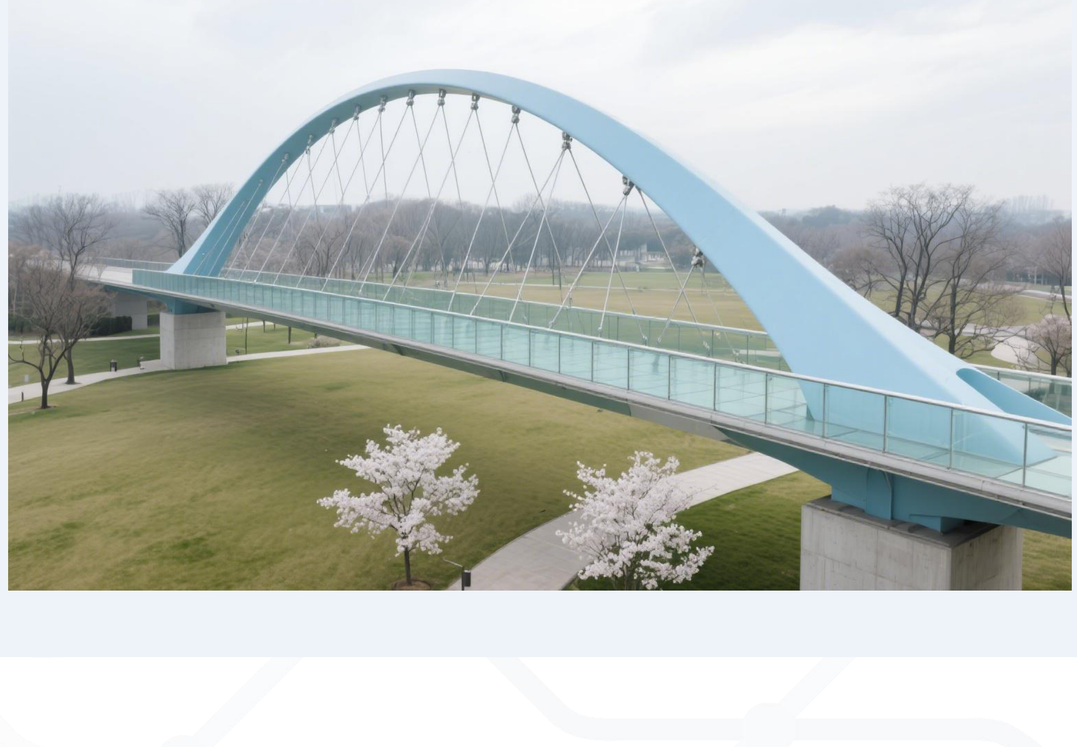


人文元素融合

指引要点 6 **空中连廊结构应轻盈可靠，强化抗震与抗连续倒塌能力，满足人致振动舒适度相关要求**

- 空中连廊材料与工艺：主体宜采用钢结构或钢混组合等轻型结构，鼓励使用耐候钢和长效防腐工艺等。
- 抗震与抗倒塌：空中连廊设计应满足抗震相关要求，与两侧主体连接应经论证，差异大时应采用滑动支座、阻尼器并设防坠落限位等措施；关键节点和支座应具备抗连续倒塌能力。
- 舒适度：应进行人致振动分析，一阶竖向频率、竖向加速度限值应满足规范相关要求，不满足时可通过采用增大结构刚度、调整阻尼比或设置调谐质量阻尼器（TMD）等措施进行改善。

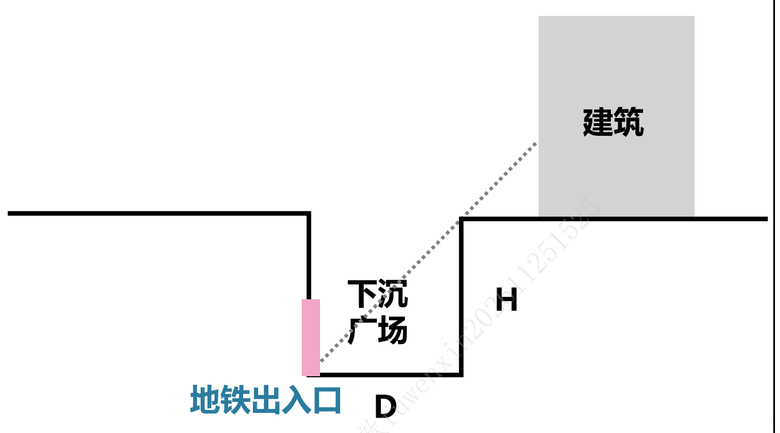
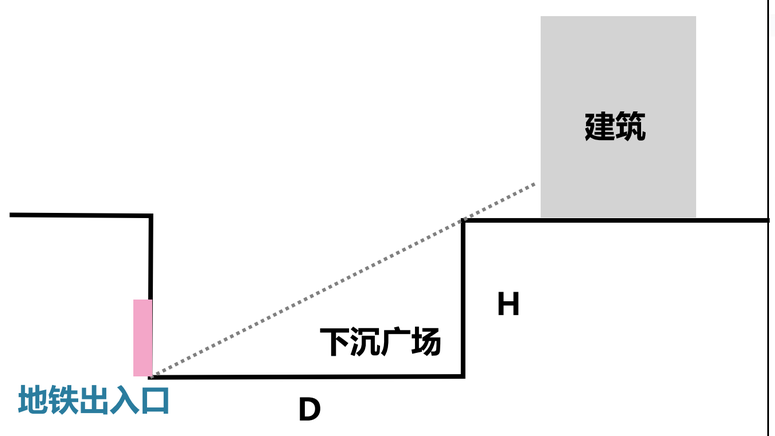
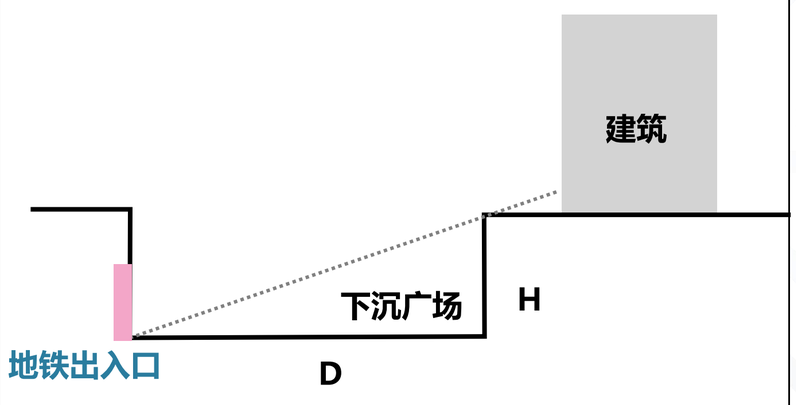




3.2.3 下沉广场

指引要点 1　下沉广场的宽高比（D：H）宜大于2

- 当下沉广场的 D/H 值小于 2 时，封闭感较强，空间相对紧凑，行人在此区域会感受到较明显的围合封闭氛围。
- 当 D/H 值处于 2 到 3 之间时，封闭感被打破且能形成一定视线联系，地铁出入口区域可与周边环境产生视线互动，空间的开放度有所提升，既保留了适度围合感，又能让行人与周边形成视觉关联。
- 当 D/H 值大于 3 时，视野更为开阔，地铁出入口所处的空间开敞性显著增强，行人可清晰欣赏到周边的城市空间，整体环境的通透感和开阔感较为突出。

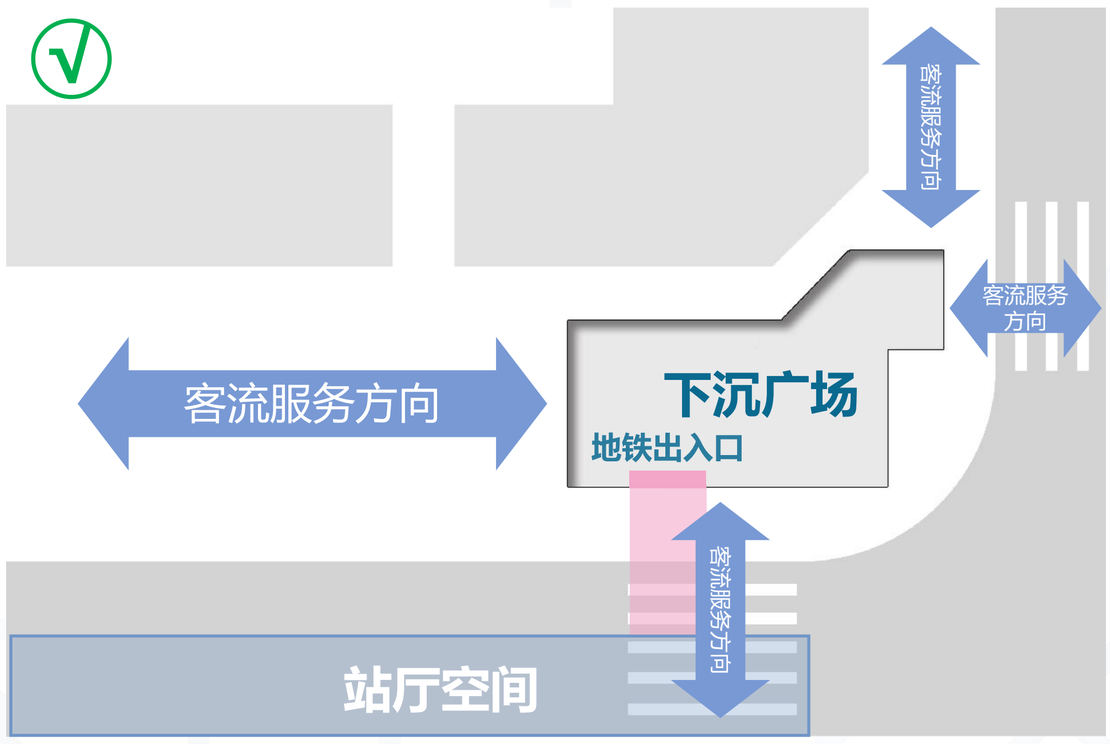
D/H值	图示	空间效果
D/H < 2		封闭感强
2≤D/H≤3		封闭打破，与周围一定程度上产生视线联系
D/H > 3		视野较开阔，能欣赏到周边城市空间

下沉广场宽高D：H比值与空间效果

3.2.3 下沉广场

指引要点 2 **下沉广场宜结合站厅位置就近设置，充分发挥下沉广场客流集散优势，优先布局于道路交叉口区域**

- 宜将下沉广场布局于道路交叉口区域，提升出入口多向客流服务覆盖水平。
- 当不能布置于交叉路口时宜结合站厅位置就近设置，减少站厅空间至下沉广场出入口之间地下通道距离。



下沉广场布局于道路交叉口，服务四个方向客流



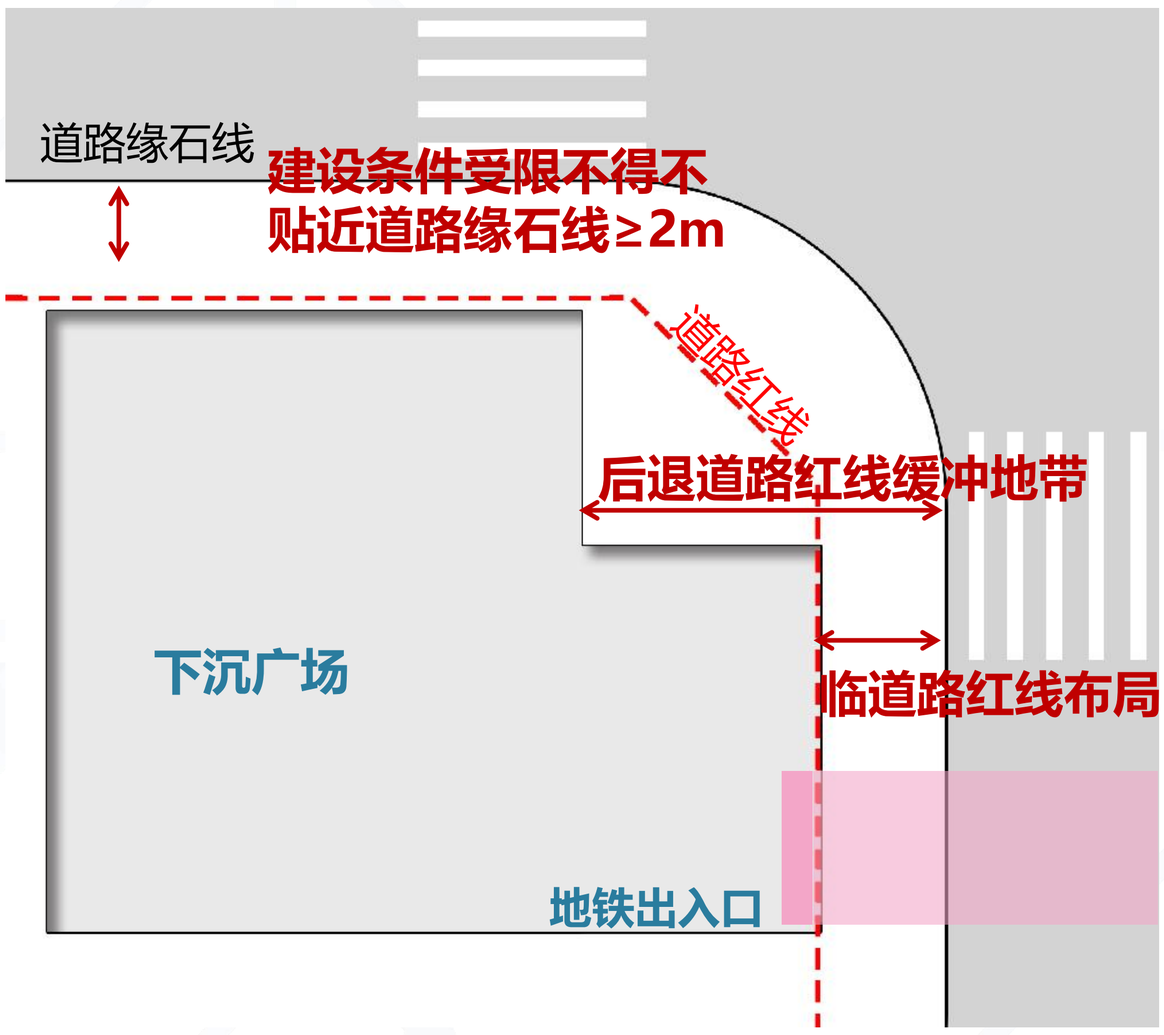
下沉广场布局于建筑退距区域，服务单个方向客流

指引要点 3 **减少对周边道路慢行空间的影响**

- 下沉广场（包括扶梯和步道）应与道路空间形成缓冲地带，便于客流集散，应保障人行道宽度不小于2m。



深圳红树湾南站下沉广场周边预留充足慢行空间



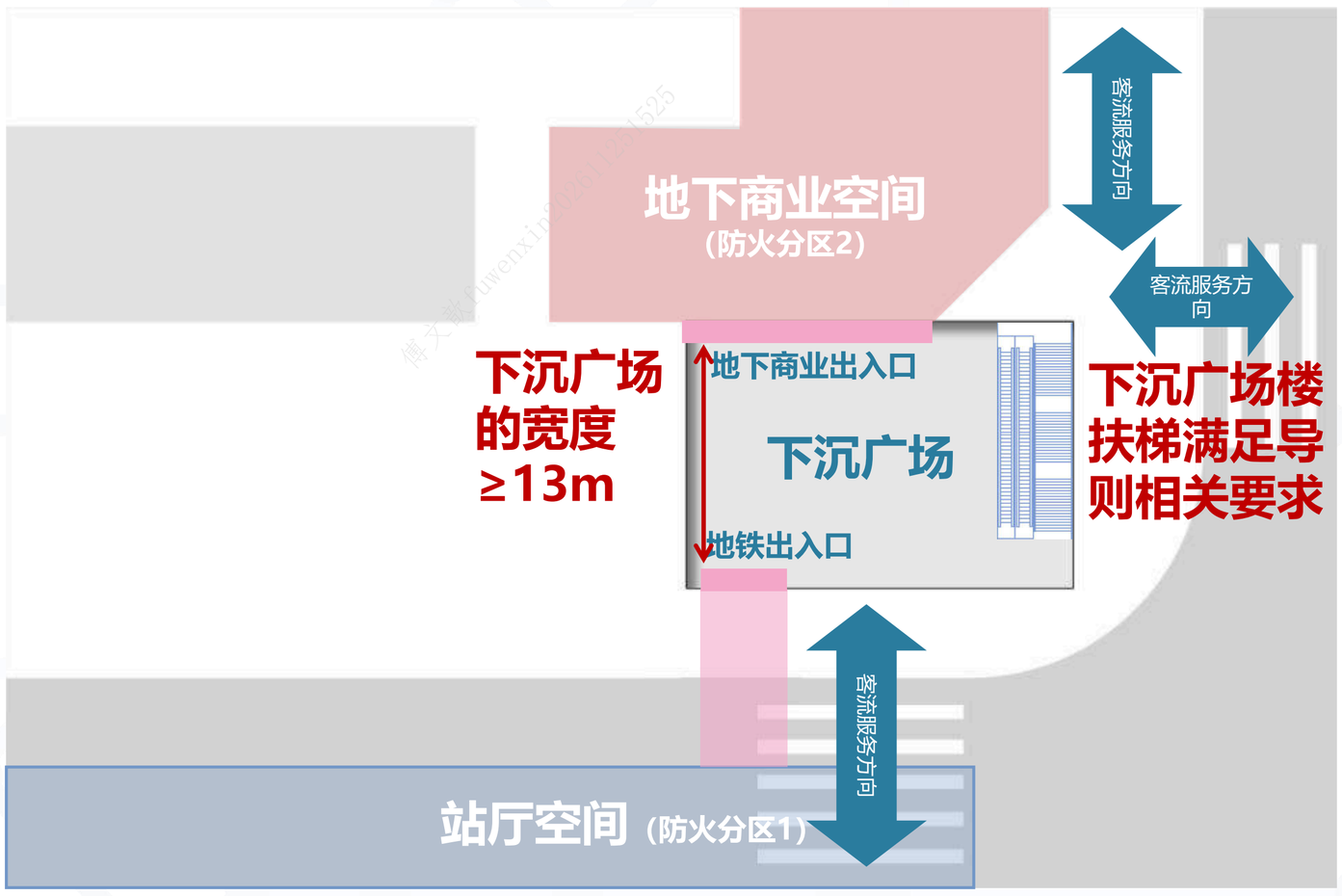
下沉广场建设与周边道路红线关系示意图

3.2.3 下沉广场

指引要点 4　轨道交通车站和地块建筑可共用同一个下沉广场疏散

当车站出入口与周边建筑通过下沉广场结合设置，满足下列要求时，可共用下沉广场疏散：

- 下沉广场设计符合《建筑设计防火规范》GB 50016的相关规定，且广场宽度不小于13 m。
- 安全出口间距：车站通向下沉广场的安全出口，与其他非轨道交通场所通向下沉广场的疏散门之间的净距，不小于13 m。
- 疏散宽度配置：下沉广场直通地面的疏散楼梯总净宽，不小于非轨道交通场所任一防火分区通向该下沉广场的设计疏散总宽度与车站出入口通向下沉广场的出入口楼梯宽度之和。
- 下沉广场通向地面的自动扶梯应满足地铁出入口扶梯的相关设置要求。



地铁和地块共下沉广场为疏散出口示意图

3.2.3 下沉广场

指引要点 5 **下沉广场应以通行功能为主，可设置商业、休憩功能**

- 平面布局应以步行交通顺畅、安全为前提，富余空间可设置景观、休憩、地下经营性空间等功能区域，丰富下沉广场使用功能。





上海五角场站下沉广场



上海静安寺站下沉广场

指引要点 6 **下沉广场宜满足遮阳避雨，夜晚照明等要求**

- 宜设置遮阳避雨与地面防滑设施。
- 夜间照明设计在满足《城市夜景照明设计规范》(JGJ/T 163)相关规范要求基础上，宜重点强化空间边界轮廓照明与垂直界面光环境营造，形成具有视觉引导性的节点空间。



下沉广场宜设置遮阳避雨，夜间照明

3.2.3 下沉广场

指引要点 7　提高下沉广场防洪排涝能力

- 下沉广场应满足地铁防洪防涝设计要求。
- 下沉广场的选址应避开地势低洼、易涝区域。交叉路口宜选位在地势中上游的象限；
- 下沉广场高地侧周边地面出入口、围挡等应不低于200年一遇洪水位标高，同时应充分考虑市政配套、景观协调、出入便利等要求；
- 下沉广场挡水设施标高按200年一遇洪涝水位加500mm安全超高值设计，同时应充分考虑市政配套、景观协调、出入便利等要求。
- 下沉广场高地侧周边应连续围合，可通过踏步、找坡、混凝土挡墙等方式环绕，不应留有空隙。围护结构应满足防水要求，受力安全可靠。
- 下沉广场高地侧周边应设置截水沟，截水沟应设置在围护结构边缘外侧。截水沟雨水应能重力流直接排放；
- 下沉广场的露天区域，应设置雨水提升泵房或集水井。同时应考虑增加临时提升水泵的可行性及便利性。电气应按照所有水泵同时开启预留负荷并考虑备用电源。雨水提升泵房、集水井应具备增加临时泵的可行性，提升泵负荷按照包含临时泵的所有水泵功率预留，且应为双电源。降雨量按200年一遇的暴雨重现期设计。径流系数为1.0。集水井有效容积不小于最大一台排水泵5min的出水量。



东京上野出入口全封闭式挡水板



南京平良大街站下沉广场抬高出入口平台标高

3.2.3 下沉广场

指引要点 8 **建立雨污分流，污废分流的排水体系**

- 下沉广场内扶梯基坑底部、开敞楼梯底部、下沉广场等地面排水，应收集至集水井或雨水提升泵房，提升排放至室外雨水检查井；
- 下沉广场周边餐饮废水排至隔油提升设备预处理后，提升排至室外污水检查井，隔油提升设备应设置通气管通气。

指引要点 9 **突出局部材质色彩差异性强调入口标识性**

- 下沉广场应通过设置地徽和路引突出标识性。下沉广场外空间应结合建筑主入口、路灯、公交站等人流聚集地设置引导标识；下沉广场空间宜结合地铁入口采用大面积醒目材质、对比色彩和地铁标志符号，彰显出入口功能。

构成部分	主要功能	设置要求
地铁符号	明确空间轨道交通功能	以突出色彩材质框定下沉广场内地铁出入口位置，强调地铁LOGO植入
站名及出入口编号	信息标识	朝向客流方向一侧，易于中远距离识别

下沉广场标识设计指引



上海东方体育中心下沉广场标识指引

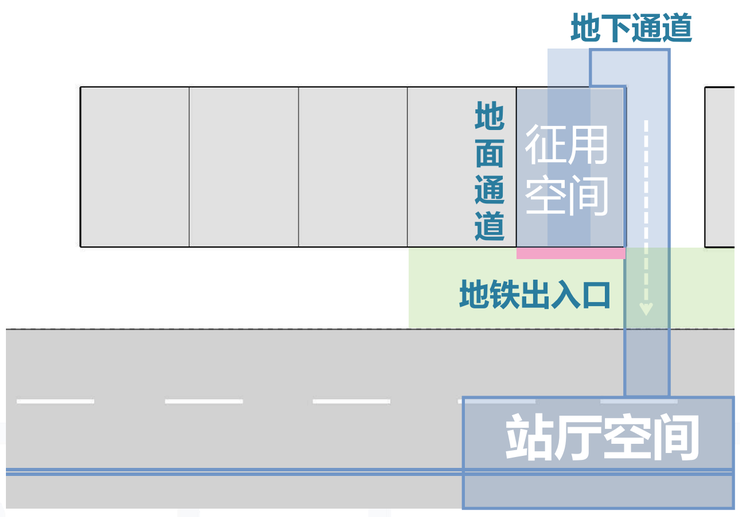
指引要点10 **结构设计需统筹偏载、抗浮、抗震等方面要求**

- 应考虑单边偏载对结构的影响。
- 下沉广场的抗浮设计应符合现行国家标准的相关要求。
- 当在结构顶板、楼板上开有较大孔洞，形成大跨悬臂构件时，应按有关标准要求考虑竖向地震作用。
- 下沉广场挡土结构的抗震设计应满足现行国家标准《地下结构抗震设计标准》GB/T 51336及《城市轨道交通结构抗震设计规范》GB 50909的相关要求。

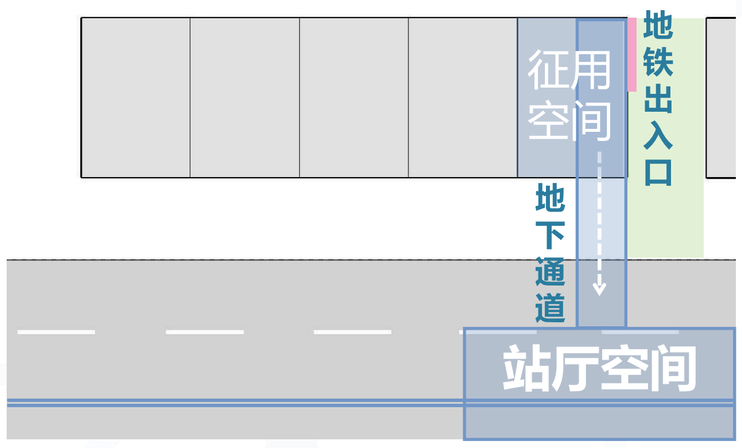
3.2.4 建筑首层

指引要点 1 **利用现状建筑改造时，结合底层建筑布局和协调征用情况可以选择三类布局形式**

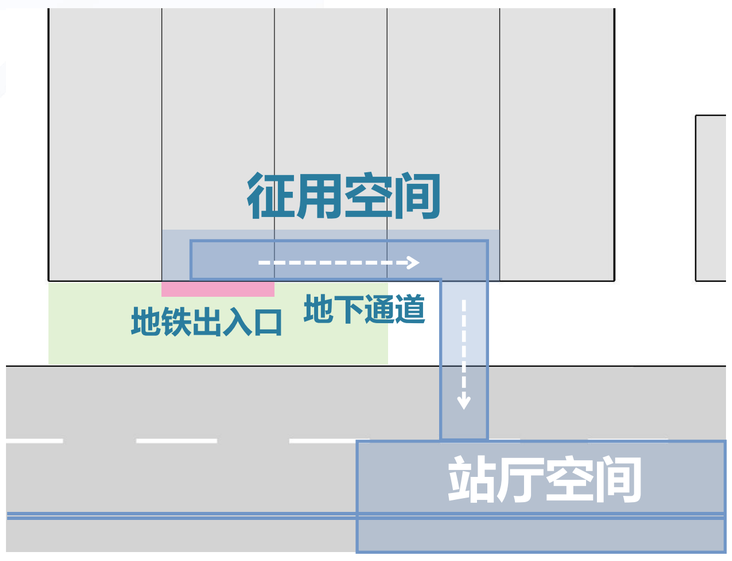
- “C”型布局：适用于建筑进深较小、无地下建筑空间、征用面积有限的改造结建，其地下通道施工长度较长，对改造建筑体本身影响较小（建筑背侧即进入地下施工）。
- “I”型布局：适用于征用面积有限的改造结建，其地下通道施工长度最短，对改造建筑本体影响最小，但出入口标识性较弱、室外集散空间相对局促，需强化标识系统引导与人流疏散指引。



C型布局方式



I型布局方式



L型布局方式

- “L”型布局：适用于建筑进深较大、无地下建筑空间、征用面积充足的改造结建，其地下通道施工长度较短，对改造建筑本体地面部分占用较多。


上海江苏路站2号口：
通过底商改造实现融合

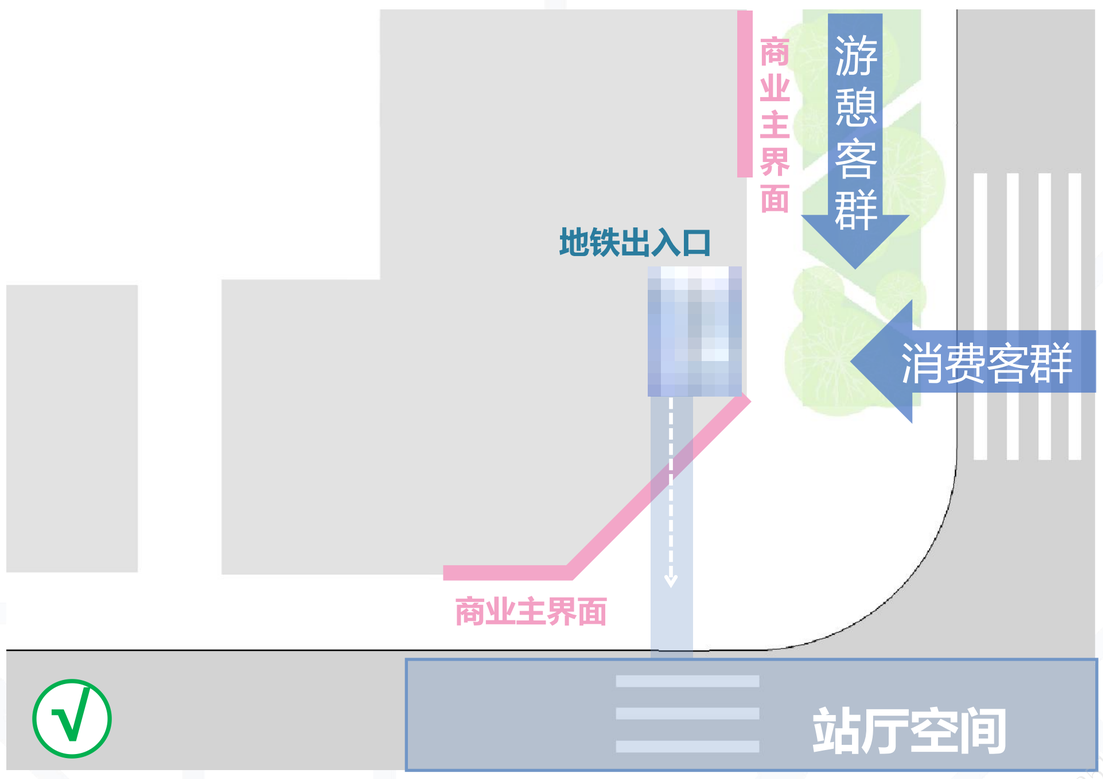


上海徐家汇站15号口：
通过建筑改造实现融合

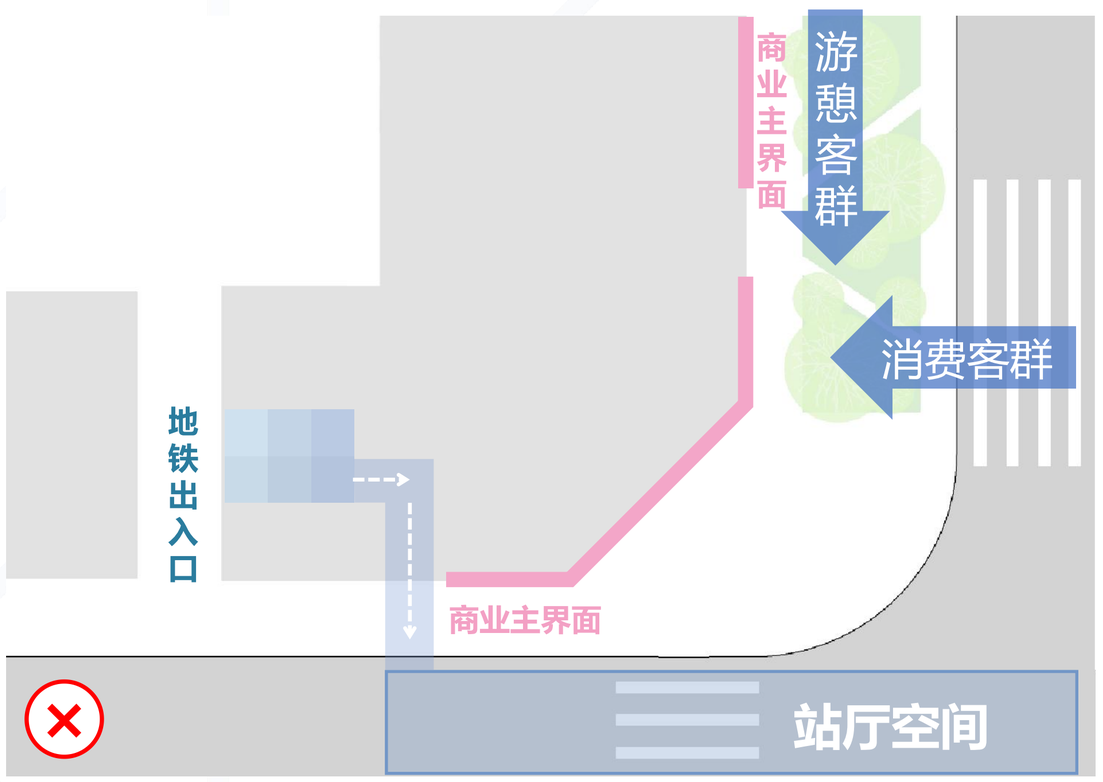
3.2.4 建筑首层

指引要点 2 **结合建筑首层设置的出入口布局应匹配周边客流方向**

- 应匹配周边客流来源主要方向，避免客流在出入口外产生绕行拥挤，优先结合建筑主出入口、客流来源方向一体化布局；充分利用建筑实墙面、装饰面、广告面等区域布局，减少对主体建筑开窗开口界面占用。



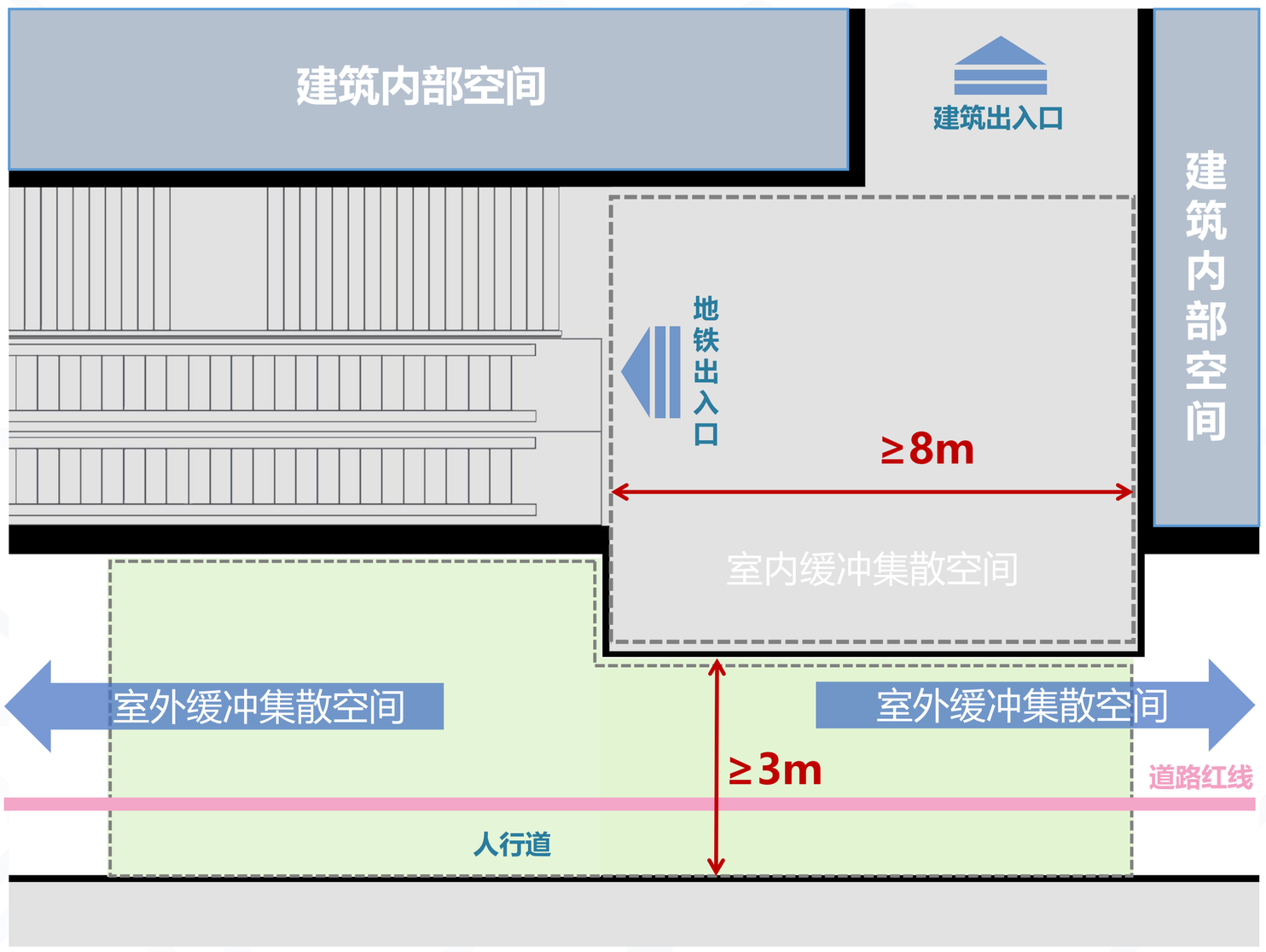
结合建筑首层设置的出入口结合客流方向一体化布局



结合建筑首层设置的出入口利用建筑消极界面布局

指引要点 3 **应满足客流集散需求，结合建筑室内外空间设置相应规模的集散空间**

- 当出入口与建筑出入口共用一个半室外空间作为集散缓冲空间时，应设置相应规模的集散空间，出入口口部与建筑间垂直距离不宜小于8m。

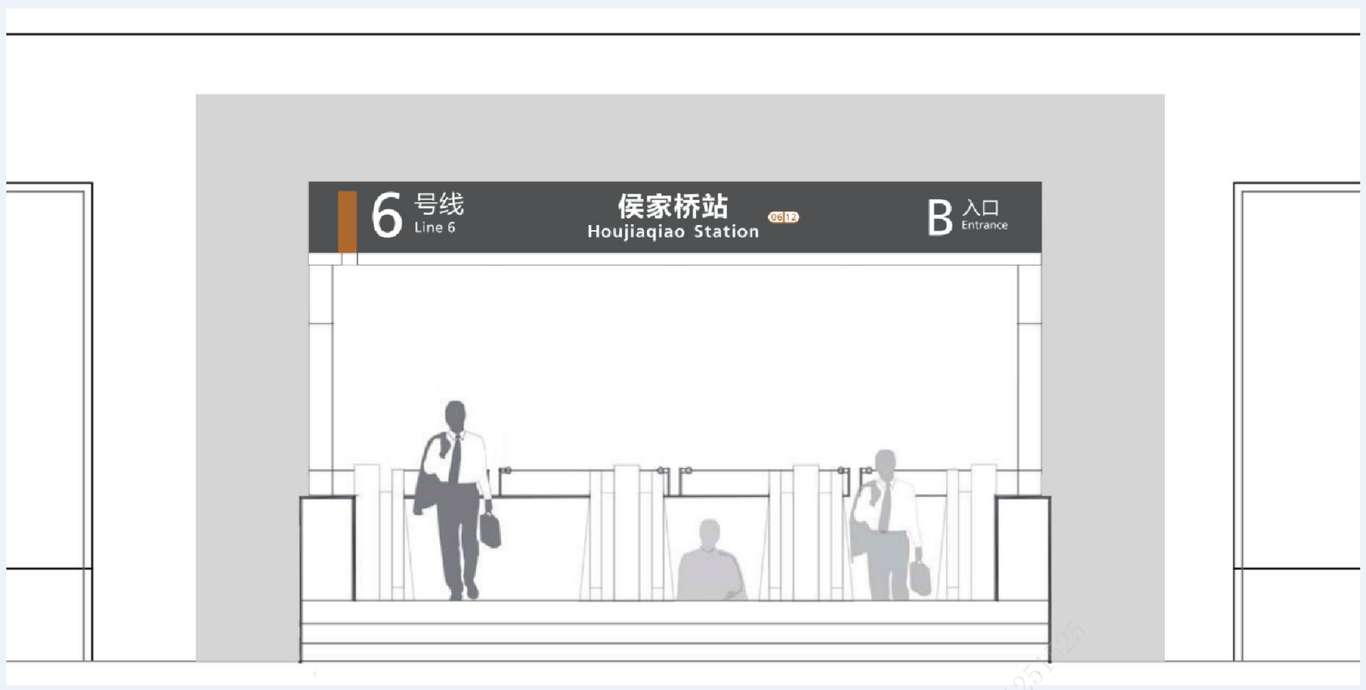


结合建筑首层设置的出入口（平行于道路）室内外集散空间构成示意

3.2.4 建筑首层

指引要点 4 **通过提升符号视觉比例、突出局部材质色彩差异性强调出入口标识性**

- 宜通过强化标识符号，强化出入口辨识度；适度增大尺寸，标识牌高度不小于450mm，根据出入口造型方案，装修及钢结构专业需预留导向标识安装钢结构横梁，保证导向标识现场有可安装条件。



结合建筑首层设置的出入口正面构成示意



结合建筑首层设置的出入口侧面构成示意

指引要点 5 **与既有建筑的结建施工应保障既有建筑结构安全，并严格控制施工影响**

- 鉴定与评估：结建前应开展既有建筑安全与抗震鉴定，明确后续工作年限；鉴定结论应作为设计依据，结建方案不得降低原建筑原有的安全与抗震性能。
- 构件保护与加固：严禁拆除既有承重墙、剪力墙及结构柱。确需局部开洞或改变传力路径时，应进行专项设计并加固。
- 基础托换与监测：涉及首层托换或基础转换时，应“分段实施、逐步扩大”，严禁大面积连续开挖。新旧基础沉降差应满足相关规范要求，施工期应进行变形监测。
- 管线保护与轨道安全：开挖前应探明地下管线，优先迁改，无法迁改的可悬吊保护。涉及轨道保护区的结建作业，应评估对轨道结构的影响，并纳入施工期变形监测控制。

3.3 无障碍电梯与城市建筑融合

The elevators integrate with urban buildings



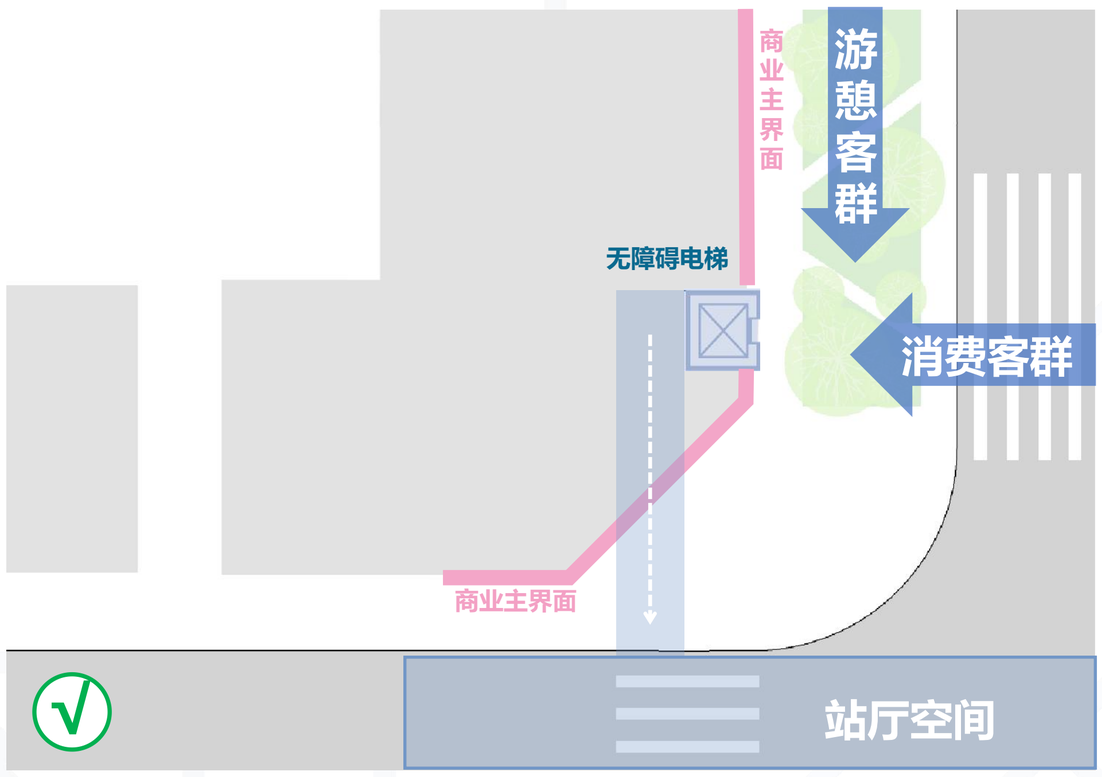
3.3.1建筑首层

3.3.2下沉广场

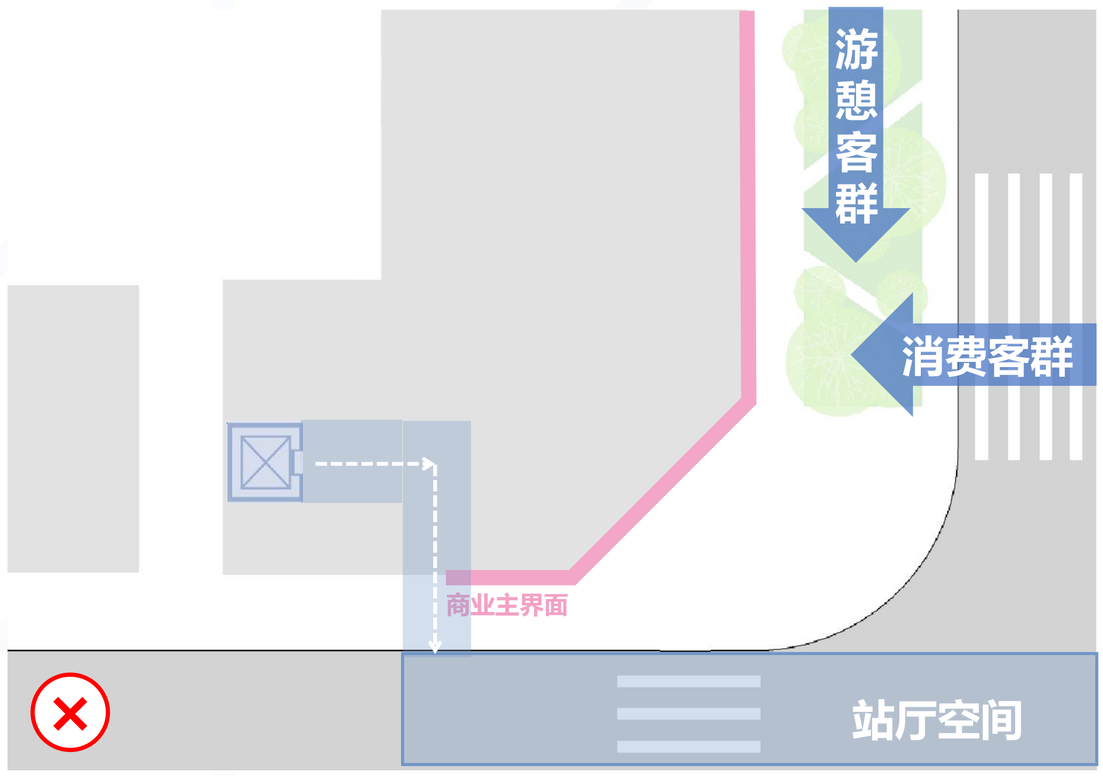
3.3.1 建筑首层

指引要点 1　结合建筑首层设置的无障碍电梯布局位置应匹配周边客流来源方向

- 应匹配周边客流来源主要方向，避免使用人群在无障碍电梯外产生绕行拥挤，优先结合建筑主出入口、客流来源方向一体化布局；充分利用建筑实墙面、装饰面、广告面等区域布局，减少对主体建筑开窗开口界面占用。



与城市建筑融合无障碍电梯结合客流方向一体化布局



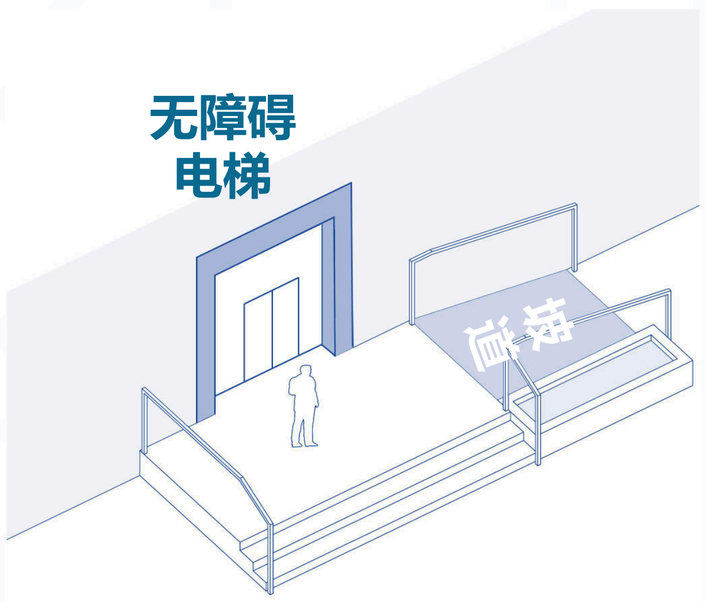
与城市建筑融合无障碍电梯利用建筑消极界面布局

指引要点 2　结合空间条件确定平台坡道布局形式，同时提升无障碍电梯辨识度

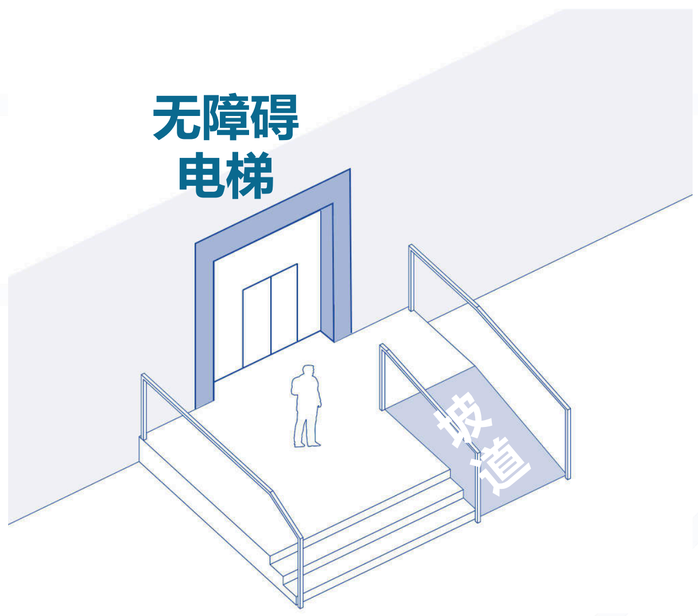
- 空间条件充足时宜采用垂直式布局；条件有限时应采用坡道平行式布局，同时避免对临侧建筑首层界面占用。
- 宜通过局部体量突出、局部对比色彩运用、标识系统配置等方式强化无障碍电梯空间位置，提升设施辨识度。

坡度	最大高度（m）	水平长度（m）
1:16	1.2	19.2
1:16	0.9	14.4
1:12	0.75	9
1:10	0.6	6
1:8	0.3	2.4

坡道最大高度与水平长度一览表



坡道平行建筑设置示意



坡道垂直建筑设置示意

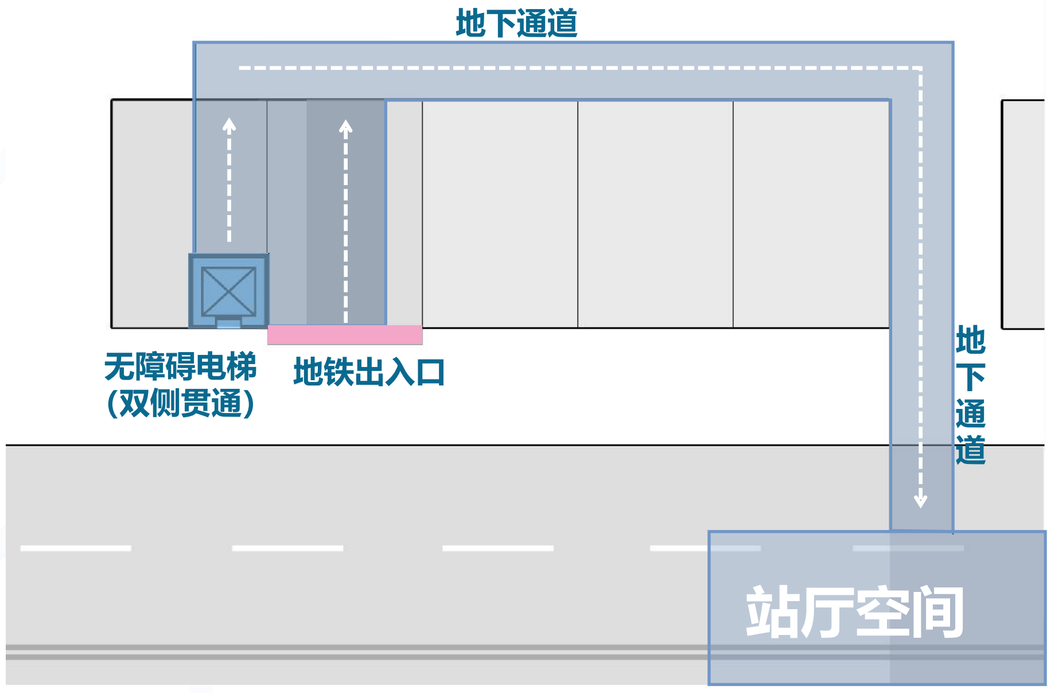
3.3.1 建筑首层

指引要点 3　需优先考虑设施使用便捷性和路径连贯性

- 建筑首层仅结建无障碍电梯时，应保障客群通行路径通畅性，以垂向直连方式布局地下通道。
- 建筑首层无障碍电梯与地铁出入口联合结建时，考虑其共用地下通道，应设置双侧贯通式无障碍电梯，避免轮椅通行折返。



仅无障碍电梯与城市建筑融合示意



无障碍电梯与出入口共用地下通道与城市建筑融合示意

指引要点 4　方便特殊人群使用的空间设计，满足相关规范要求

- 应设置无障碍坡道、无障碍扶手，坡道宜呈直线形，净宽度不小于1.2m。
- 无障碍电梯门前等候空间纵深不应小于1.8m，并不小于轿厢深度的1.5倍，避免缓冲空间与人行、非机动车等流线交叉影响。
- 无障碍电梯出入口上方应设置雨棚。
- 无障碍电梯宜采用贯通门式，入口与出口方向一致，方便轮椅使用。

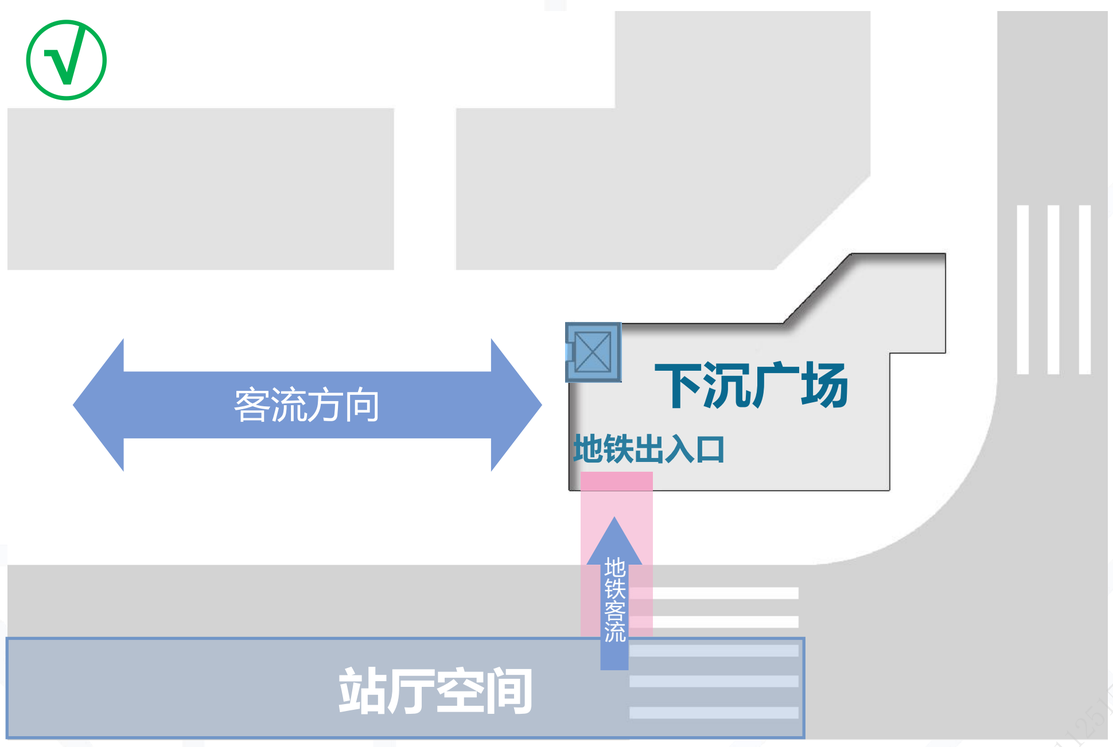


无障碍电梯外部构成示意

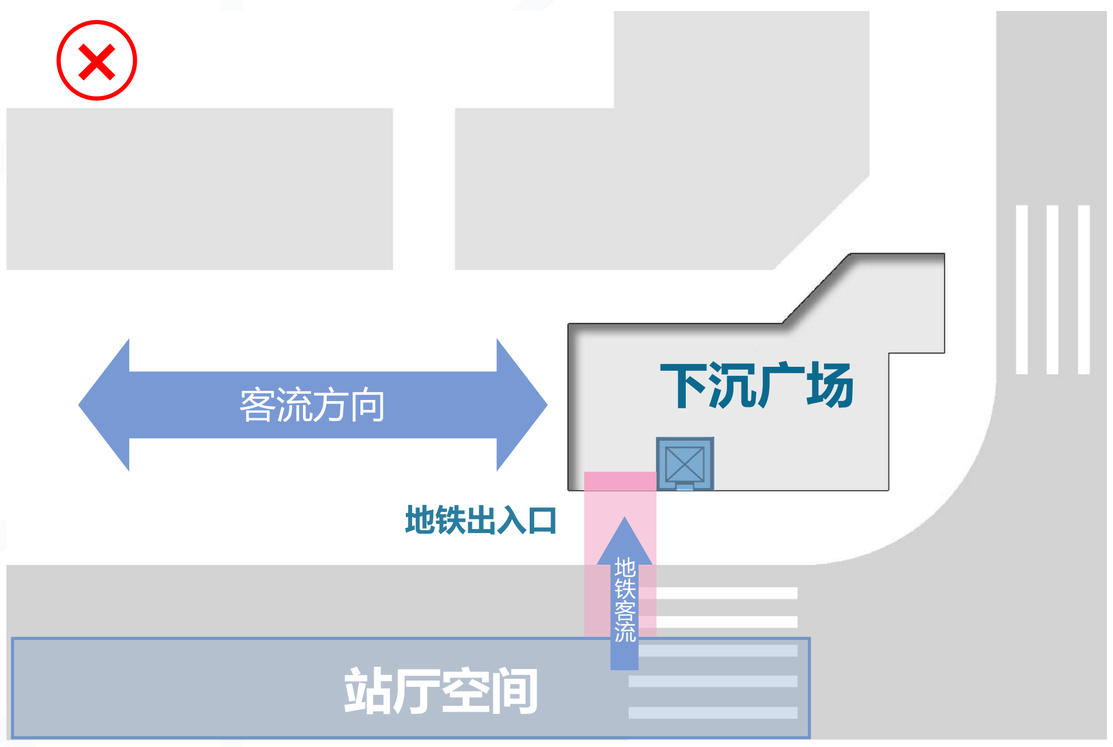
3.3.2 下沉广场

指引要点 1 **下沉广场的无障碍电梯应兼顾站厅位置与客流方向，充分利用无障碍电梯的垂直爬升能力，将客流方向与站厅出入口联系起来**

- 下沉广场无障碍电梯宜结合站厅位置就近设置，减少站厅空间至下沉广场内无障碍电梯之间通行距离。
- 同时下沉广场无障碍电梯地面层宜朝向主要客流服务方向，提升无障碍电梯的服务能力。



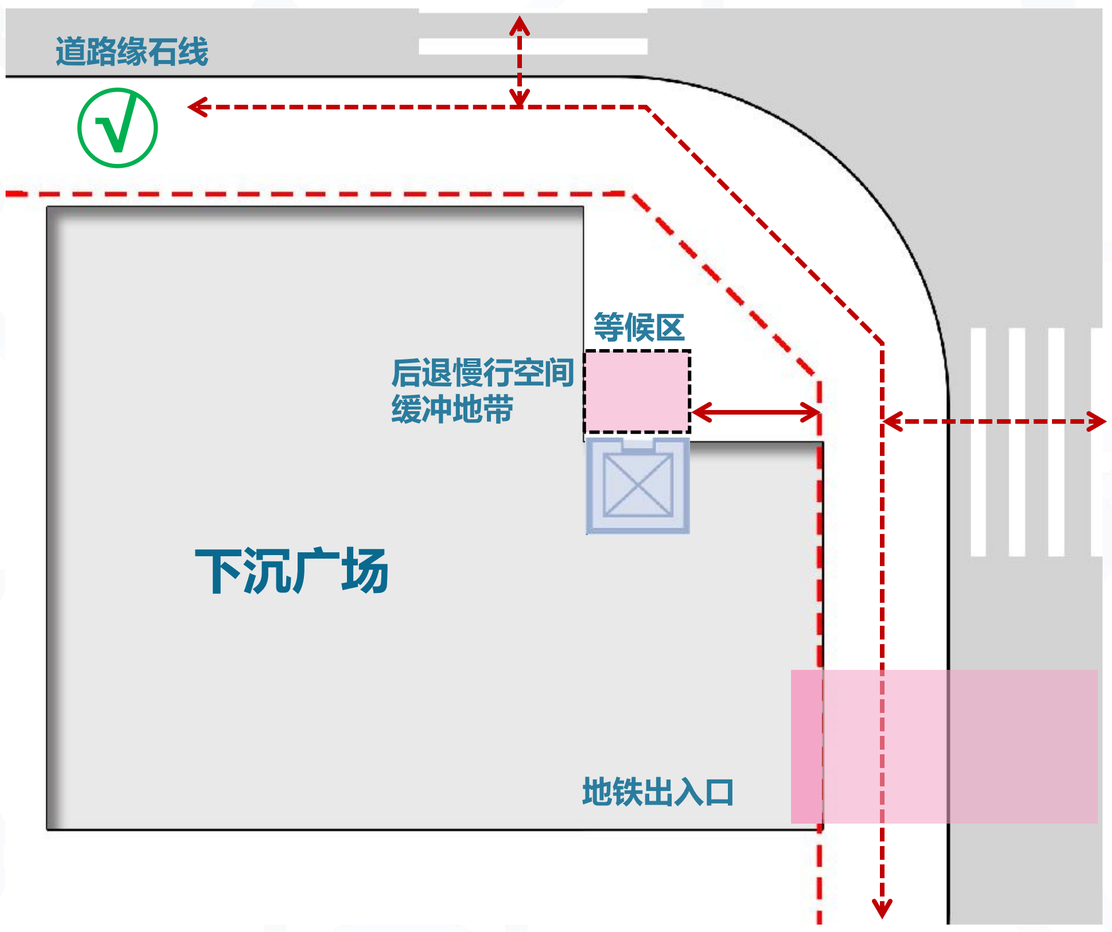
无障碍电梯兼顾地铁出入口与客流方向



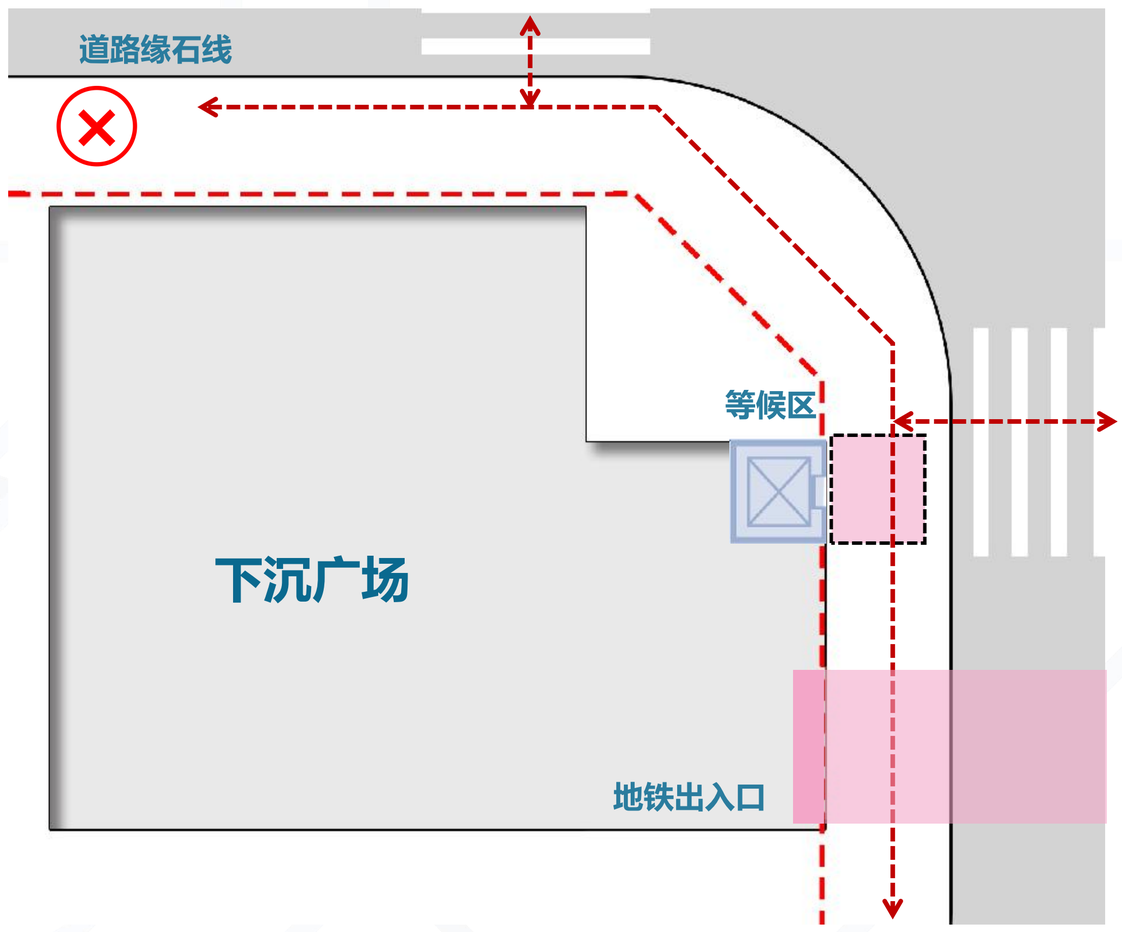
无障碍电梯仅布置于地铁出入口处，未服务主要客流

指引要点 2 **无障碍电梯等候缓冲区应避免对道路慢行空间造成影响**

- 下沉广场自动扶梯地面层的设置应结合道路慢行空间，无障碍电梯等候区应与地面慢行流线有一定的缓冲空间。



无障碍电梯等候区后退慢行空间示意图



无障碍电梯等候区阻断慢行空间示意图

3.4 风亭、冷却塔与城市建筑融合

The wind pavilions, cooling towers integrate with urban buildings



3.4.1建筑屋顶

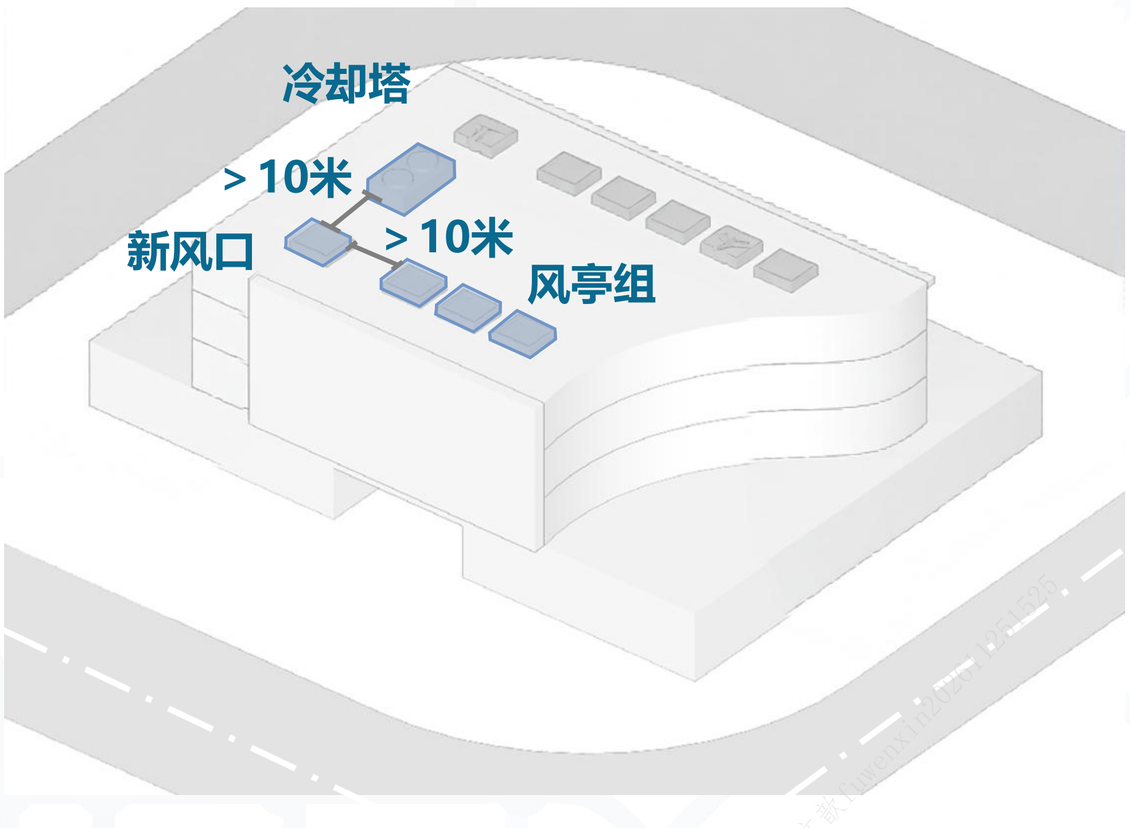
3.4.2建筑立面

3.4.3下沉广场

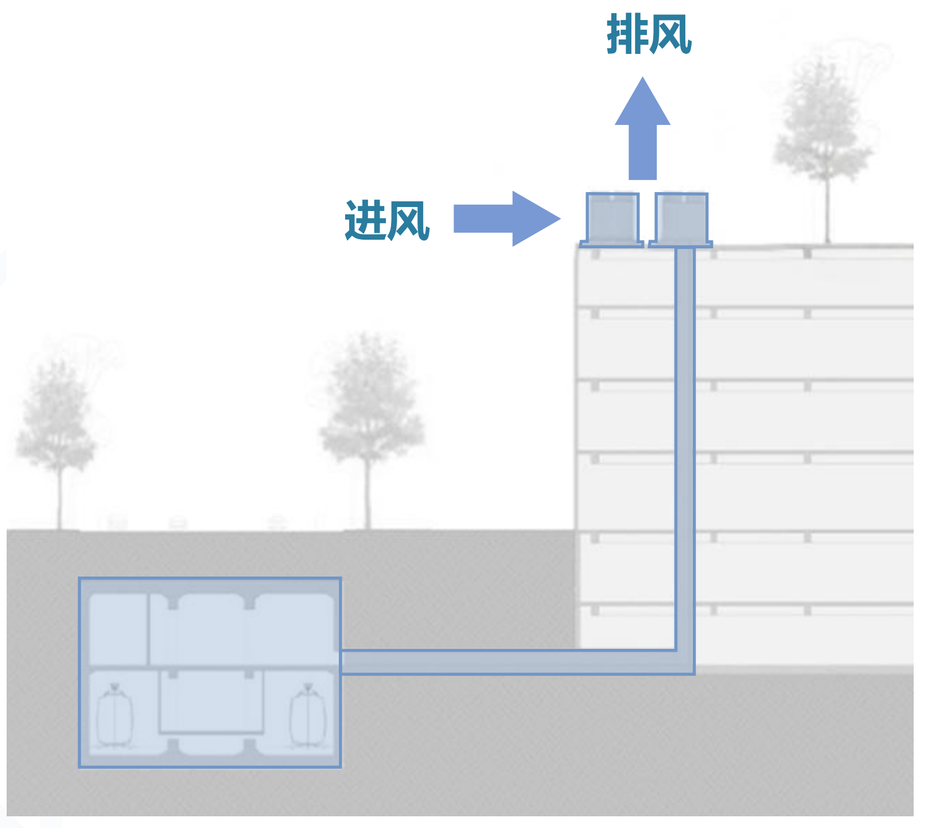
3.4.1 建筑屋顶

指引要点 1 **风亭、冷却塔设置于建筑屋顶时，宜设置于建筑裙房屋顶，并结合建筑屋顶功能灵活布局**

- 考虑冷却塔外机体量与设备进排气通风要求，宜设置于建筑裙房屋顶；同时冷却塔周边应设置隔声百叶围挡，降低对周边塔楼影响。
- 冷却塔基础及楼面应做减隔震处理，减小对建筑功能的影响。
- 风亭组屋顶布局时应满足新风口与冷却塔、排风口均保持10 m以上间距。



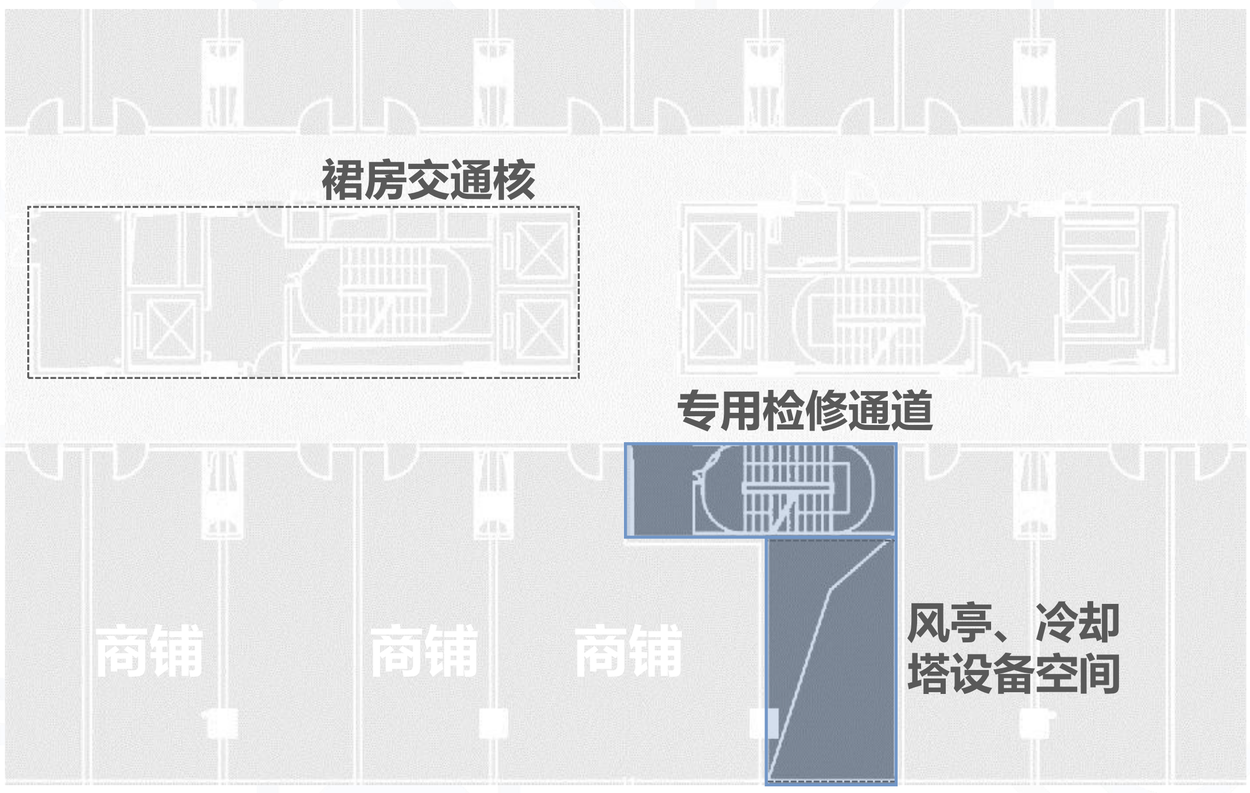
风亭组、冷却塔设置于建筑屋顶



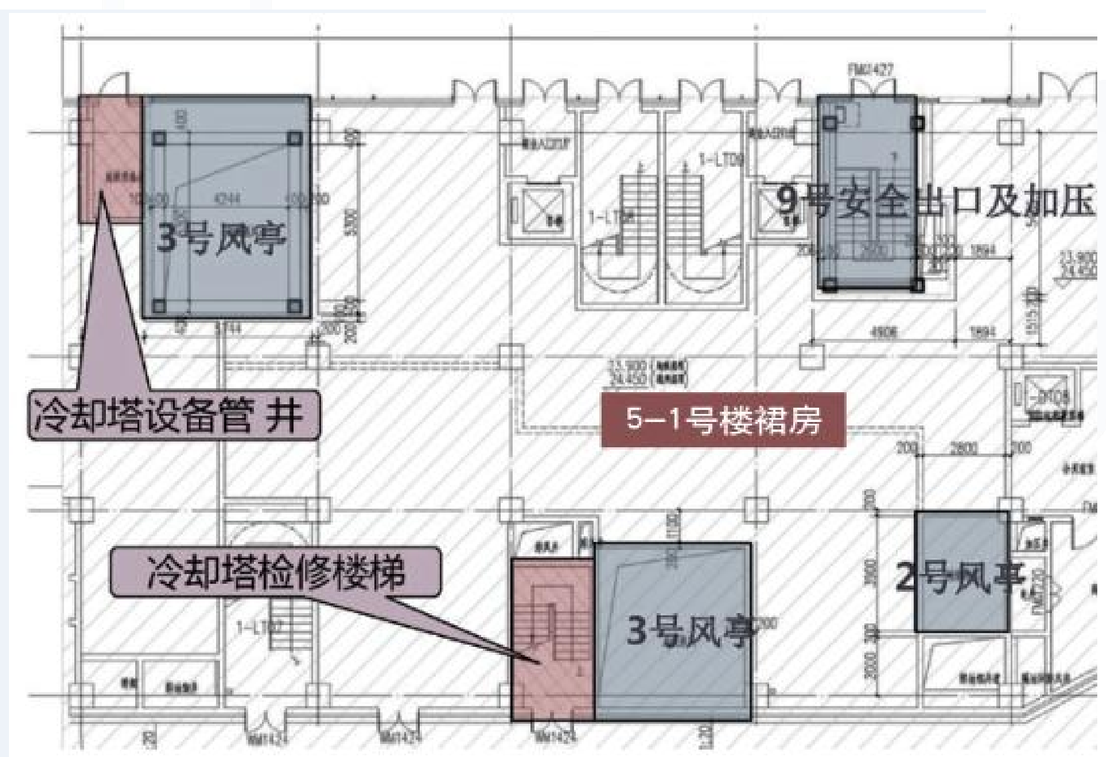
屋顶设置剖面图

指引要点 2 **风亭、冷却塔设置于城市建筑屋顶时宜结合建筑布局，设置专用检修通道**

- 为便于地铁设备维护，在裙房设置风亭、冷却塔设备空间及专用检修和维护通道。



设备专用检修通道布局示意

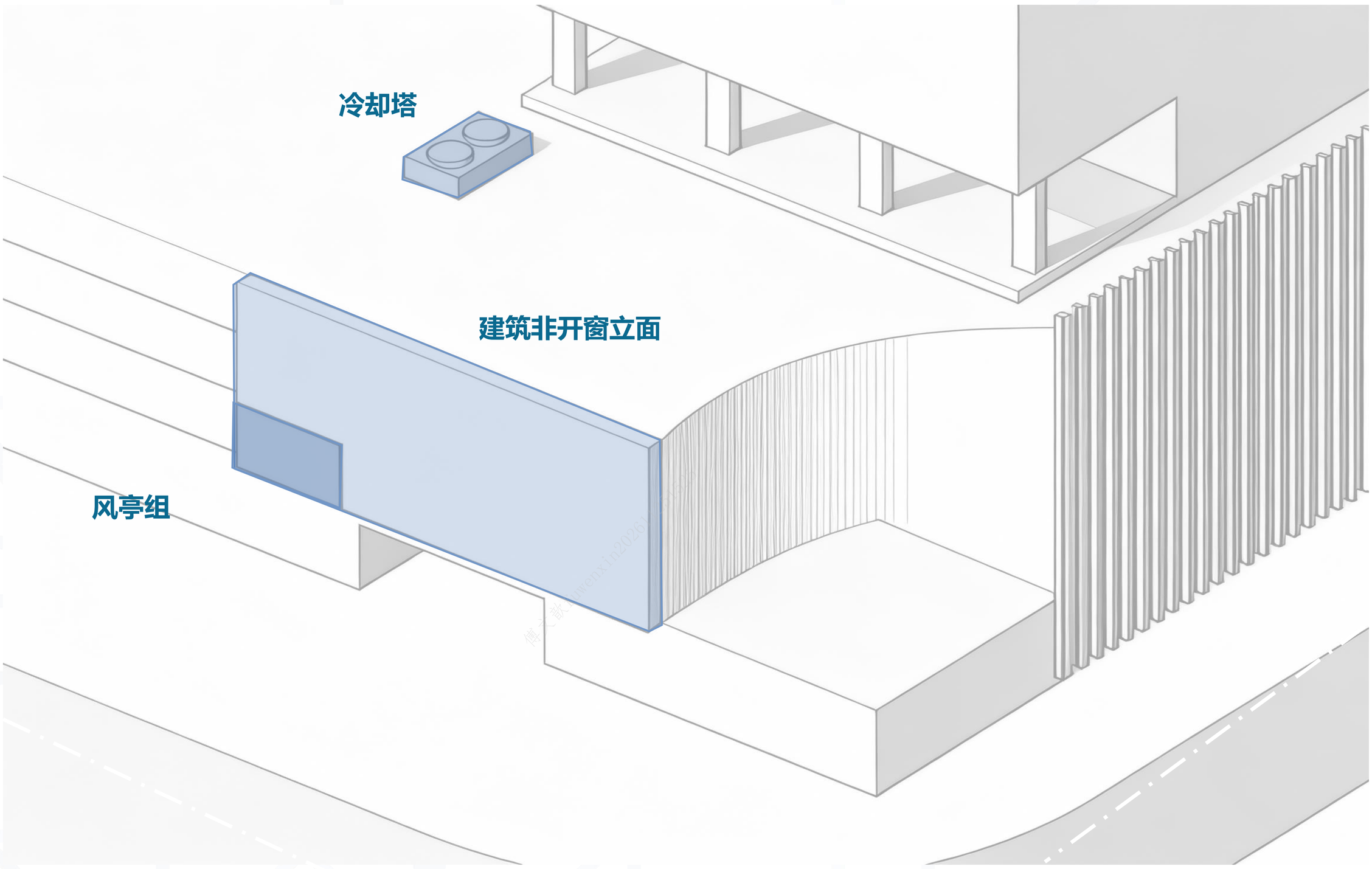


北京地铁6号线通运门站屋顶风亭、冷却塔与5-1号楼裙房关系

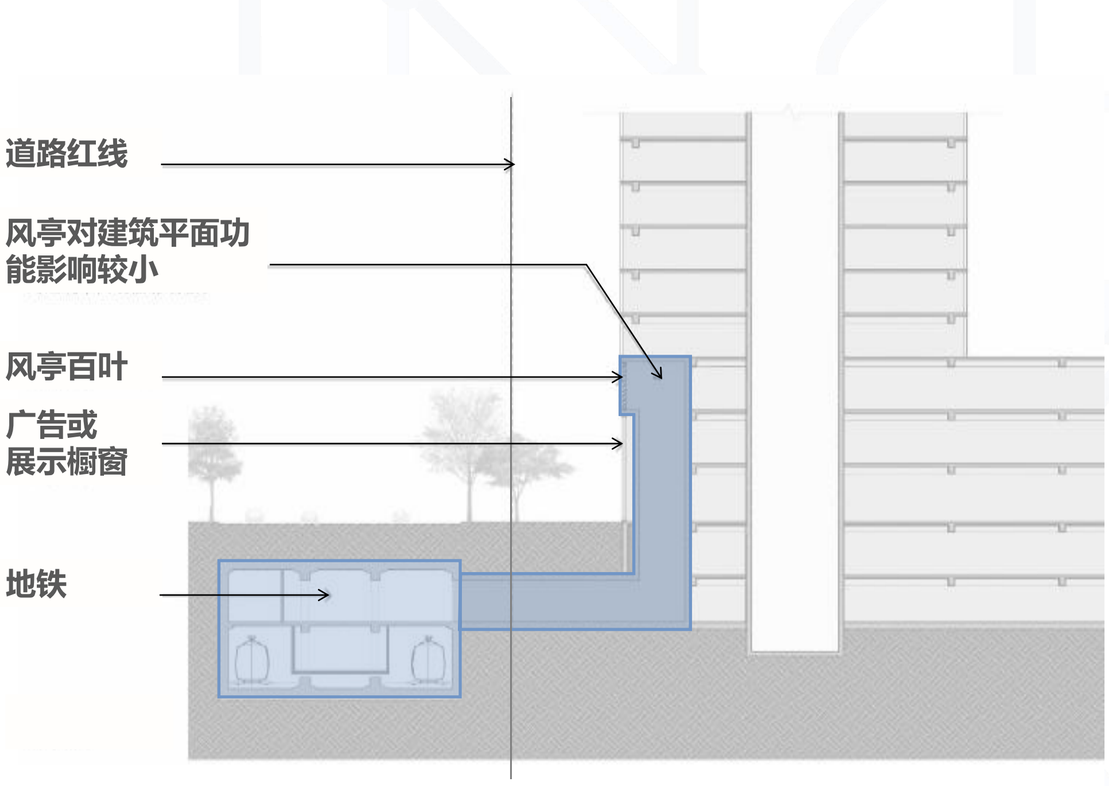
3.4.2 结合建筑立面设置

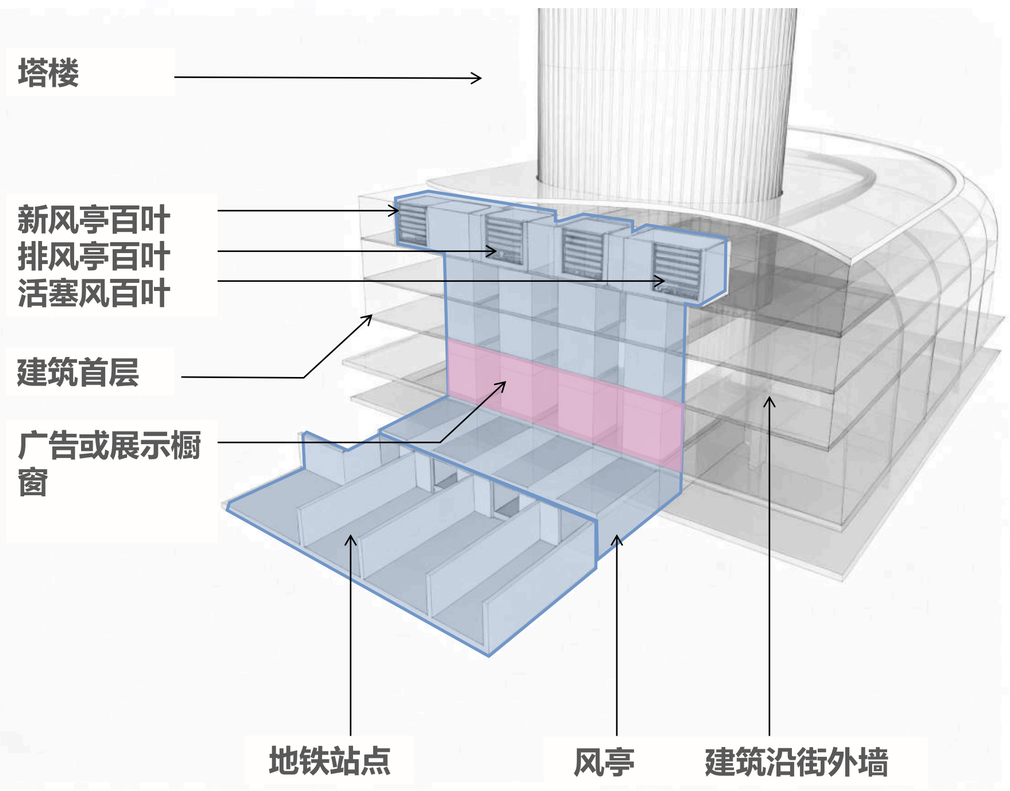
指引要点 1 **风亭结合建筑立面设置时，宜设置于建筑非开窗立面灵活布局**

- 风亭组立面布局时应结合建筑广告面、装饰面等非开窗立面融合布局，进风、排风、活塞风口宜保持5m以上间距，布局于建筑栅格饰面内部时需保障建筑饰面50%以上通风率。



风亭组结合建筑立面设置



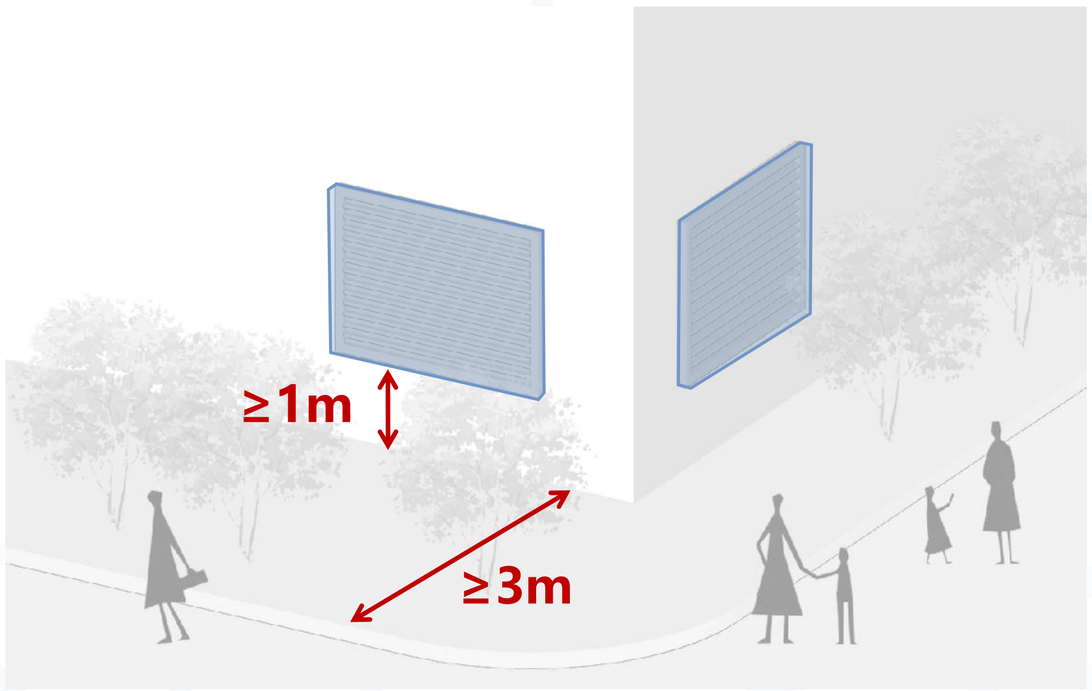


立面设置剖面及剖透视图

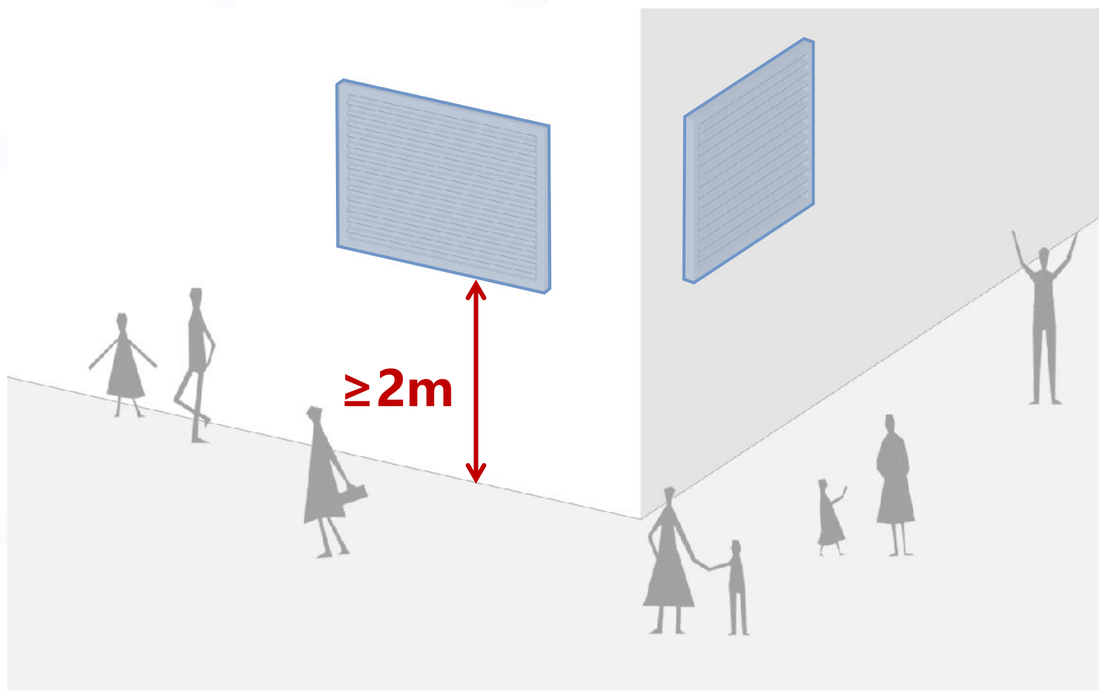
3.4.2 结合建筑立面设置

指引要点 2 **风亭设置于城市建筑立面时，进出风口宜错向布设，同时满足相应高度要求**

- 鼓励风亭新风口、排风口结合不同方向建筑立面布局，风口造型、百叶网格应与建筑表皮相协调，风亭四周宜设置宽度不小于3m的绿化隔离。
- 风亭立面结建应降低排风对周边环境的影响，同时满足防淹要求，风口临绿地布局时，风口底部距地面高度不应小于1m；临硬质铺装布局时，风口底部距地面高度不应小于2m。



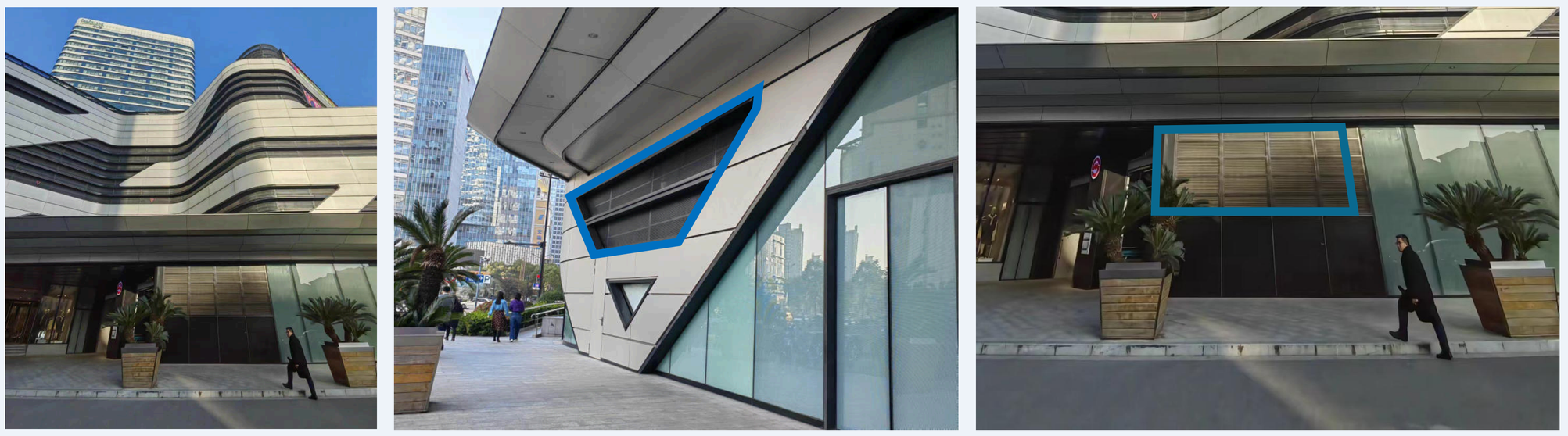
风亭错向立面设置临绿地布局示意



风亭错向立面设置临公共空间布局示意

指引要点 3 **风口设置于建筑立面时，进排风口设计应与建筑立面设计相协调**

- 风口色彩宜充分融入所处建筑立面，宜隐蔽于建筑栅格表皮内侧，同时满足排风要求。
- 风口在保障站点所需排风面积基础上，宜结合建筑表皮、造型设计等需求进行形变，实现附属设施与建筑的充分融合。



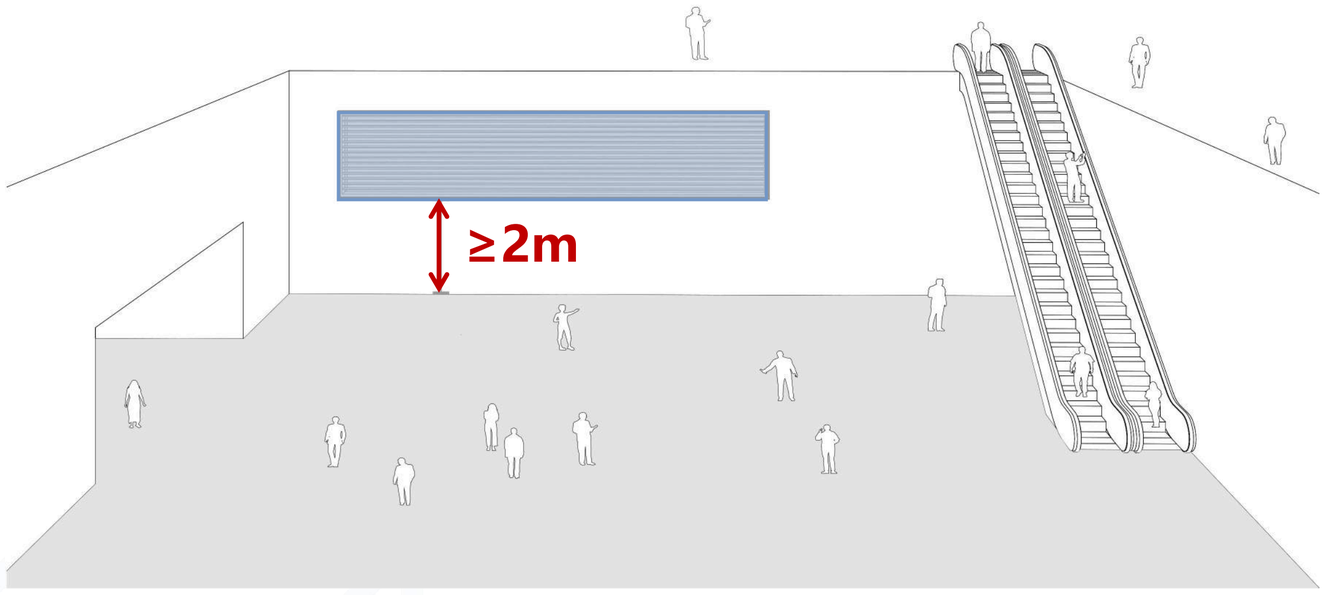
上海汉中路站风亭于建筑立面错向设置

3.4.3 下沉广场

指引要点 1

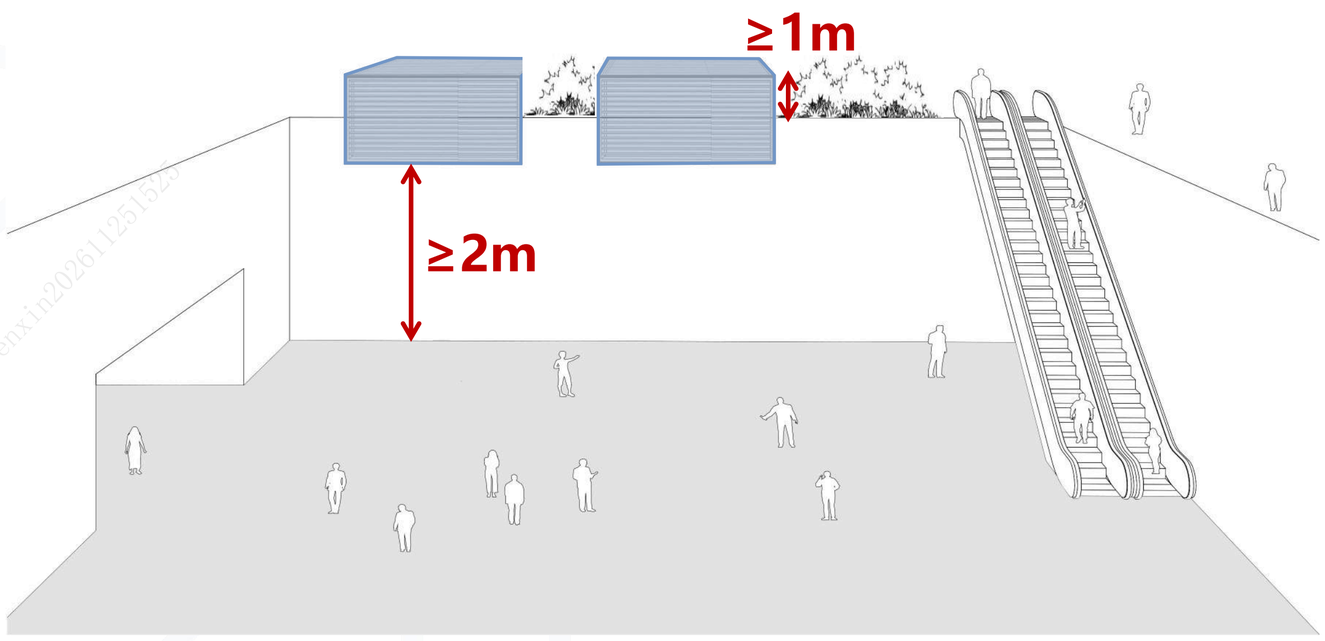
风亭结合下沉广场设置时，风亭口部距地面高度应满足要求，百叶设置应考虑视觉效果，结合下沉广场景观一体化设置

- 侧排风口设置于下沉广场内立面，需保障风口底部距地面高度2m以上。
- 风口不应直接朝向疏散楼梯或扶梯。



下沉广场侧排风亭示意

- 侧排+顶排风口设置时，同时应满足出地面部分不低于1m及底部距地面高度2m以上要求。
- 地面不低于1m部分宜增加绿化隔断，避免产生视觉干扰。



下沉广场侧排+顶排风亭示意



上海静安寺站风亭组（侧排）结合下沉广场实景照片

3.5 车站与城市建筑融合

The station integrates with urban buildings



博文款fuwenxin20261251525

3.5

车站与城市建筑融合

The Station Integrates with Urban Buildings

设计引导

车站与城市建筑融合为TOD的重要形式，一般指轨道交通从地下或者地上穿越地块的情况下，轨道交通车站与综合交通枢纽、体育馆、剧院、公共建筑或大型商业综合体在功能、空间、交通与景观四个方面的融合

指引要点 1

功能一体化：车站不再是单一的交通空间，车站与综合交通枢纽融合时宜共享换乘大厅、垂直交通，在换乘路径周边合理布局商业零售、旅客服务等功能，实现 “交通 + 服务” 的功能无缝衔接，形成活力枢纽综合体



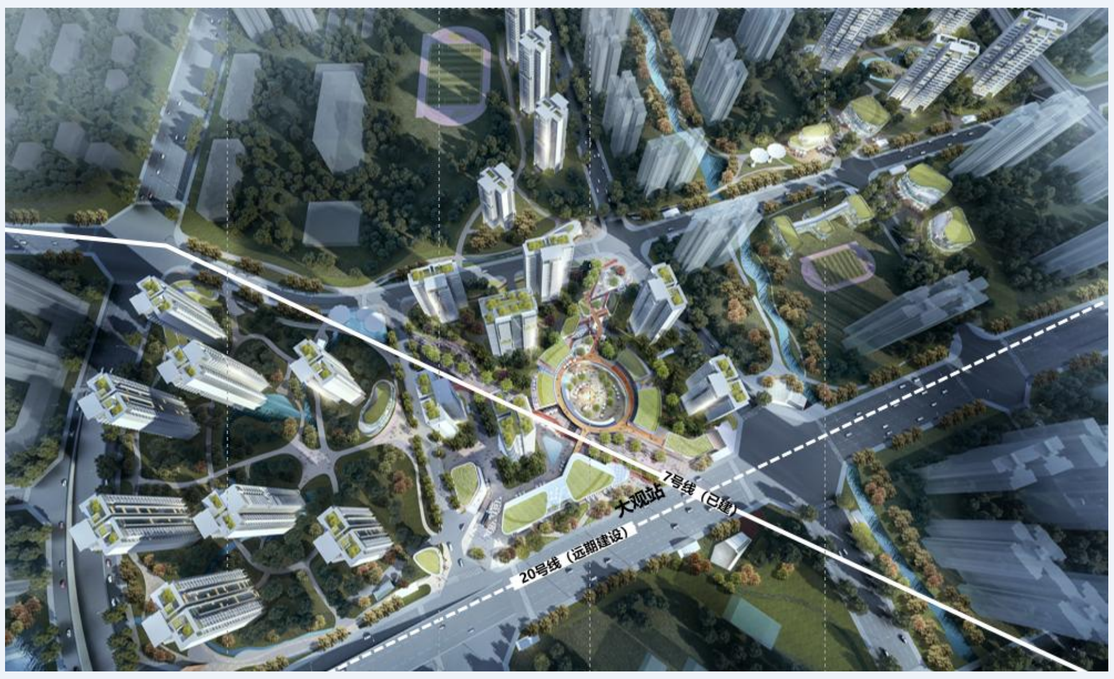
成都天府新站地铁设置在综合交通枢纽建筑下方，地铁与高铁共享换乘大厅与垂直交通，生态绿色的公园换乘大厅，配以公共服务功能，为市民提供了一个光谷城市客厅。



打造天府新站地铁与综合交通枢纽建筑间的便捷换乘路径，实现“无风雨零换乘”，换乘路径沿途设置商业、旅客服务等功能，实现“交通+服务”功能一体化，打造活力枢纽综合体。

指引要点 2

功能一体化：车站与公共建筑或大型商业综合体融合时，宜考虑功能互补与客流共享，宜利用车站周边地下室空间设置商业、社区服务功能；不应干扰车站的正常运营



社区服务：大观站TOD方案站厅与住宅地块社区商业综合体融合，结合商业综合体，设置下沉广场，为周边居民提供社区服务功能。



商业功能：结合大观站站厅，在连通通道及下沉广场四周设置地下商业，与地面商业结合，形成连贯的商业功能动线。

指引要点 3

功能一体化：高架车站与地面建筑融合时，不应对地面建筑功能形成干扰。宜结合建筑自身属性，选取适当的结构形式和布局融合车站功能



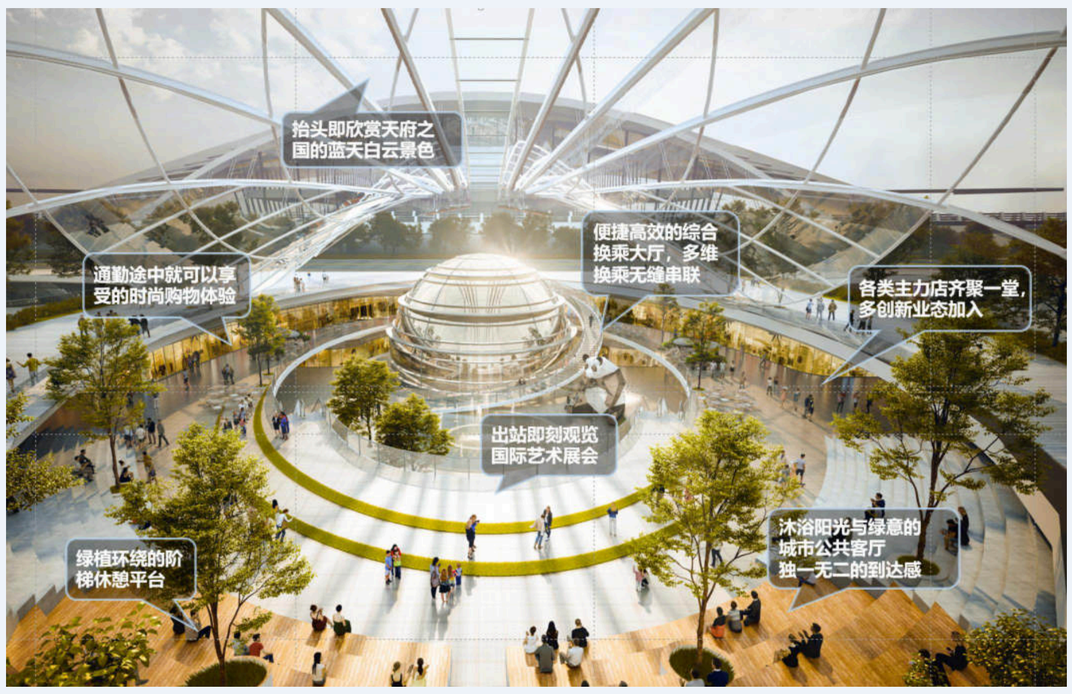
重庆李子坝地铁站采用了“桥站分离”的结构形式，从商住楼的6-8层穿过，6楼站厅，7楼是设备层，8楼是站台层。



单轨列车采用了低噪音、低振动的充气橡胶轮胎和空气弹簧支撑车体。最大限度减小了列车行驶带来的振动和噪音影响，使车站与商住楼能和谐共生。

指引要点 4

空间一体化：车站与城市建筑融合时，应打破车站与城市建筑的物理和心理界限，宜通过中庭、下沉广场、地下街、共享大厅等元素，将地下空间、地面空间和地上空间连成一个连续、通透的整体



成都天府新站车站与综合交通枢纽换乘大厅直接连通，最大限度将地下、地上在空间上形成连续、通透的整体，既有视线联系也有路径联系。



成都天府新站车站与综合交通枢纽建筑出入口一体化打造，通过下沉广场与地面商业街区联系，实现两者的空间一体化。

指引要点 5

交通无缝化：车站与城市建筑融合时，设计应实现车站与公交车、出租车、自行车、步行系统等城市交通体系的无缝换乘，最大化提升城市交通效率



重庆李子坝地铁站1号出入口设置于地面建筑一层，出入口设置于城市公交站台附近，较好地形成“地铁+公交”的城市交通换乘路径。



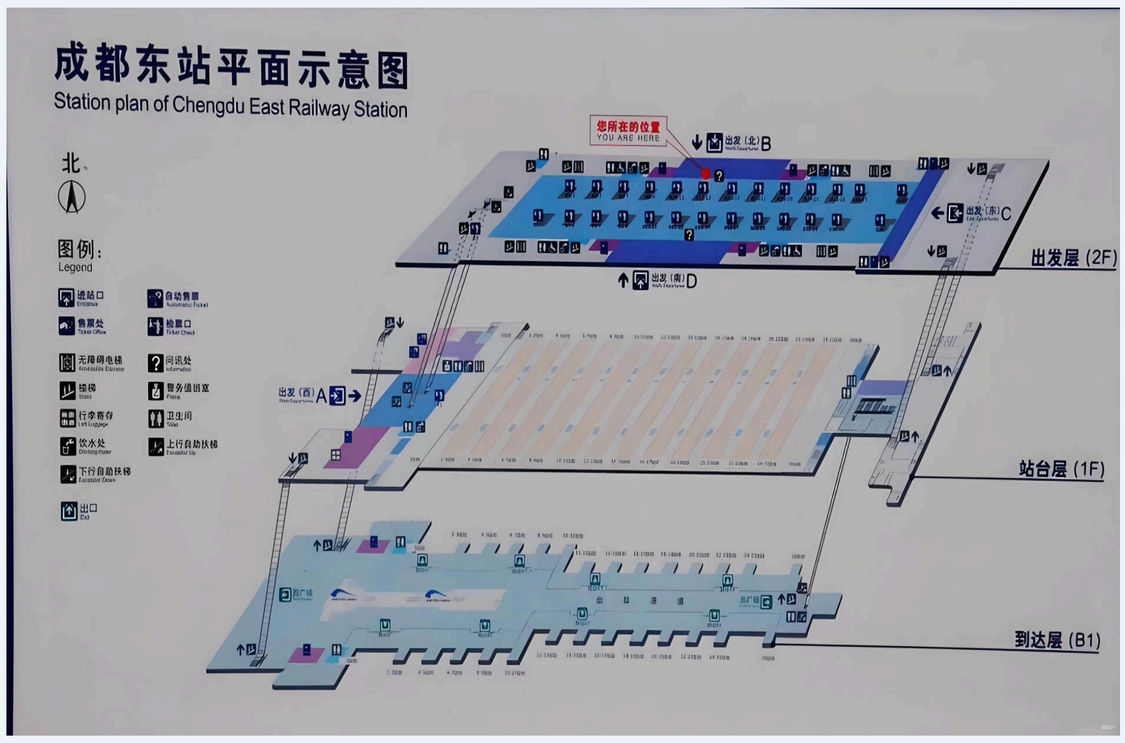
重庆李子坝站3号出入口与过街天桥连接，将车站乘客便捷地接入城市慢行系统中，同时做到了人车分流，实现了交通的无缝化。

指引要点 6

交通无缝化：车站与综合交通枢纽建筑融合时，设计应实现车站与其他交通方式的“零距离”或“最短距离”换乘，最大化枢纽建筑的换乘效率

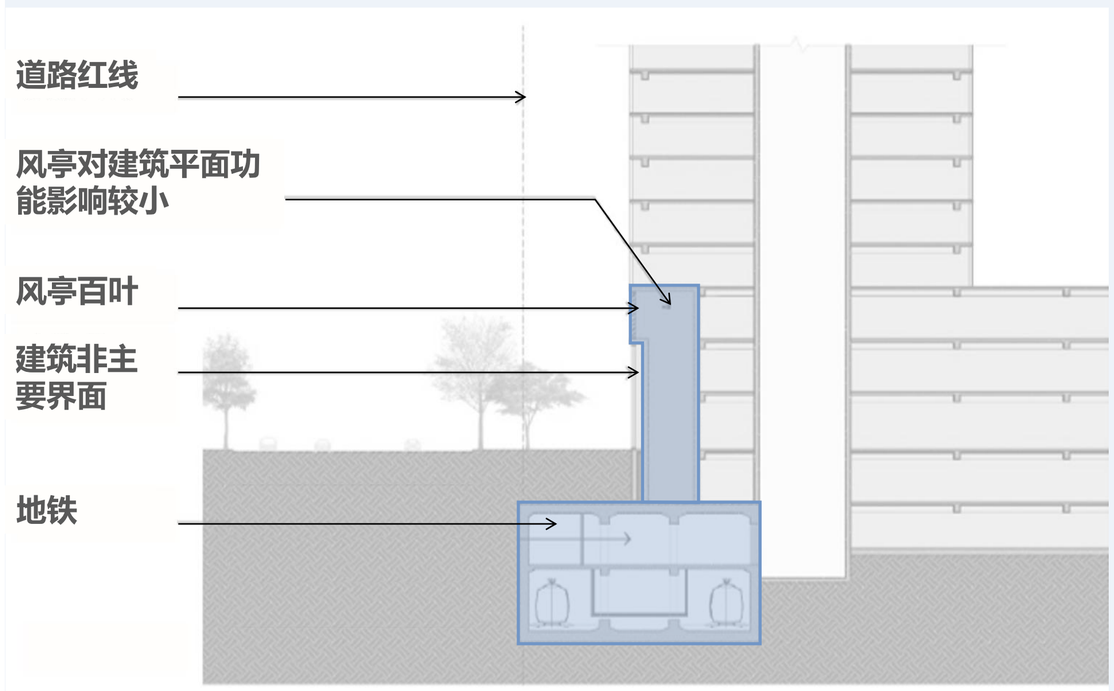
成都东站地铁站位于火车站枢纽正下方，地铁出入口直接设置于出站大厅中；通过竖向交通与火车站站台进行无缝换乘，通过地下出站通道与公交站台、网约车出租车站台、私家车停车场无风雨直连，做到了交通无缝化。

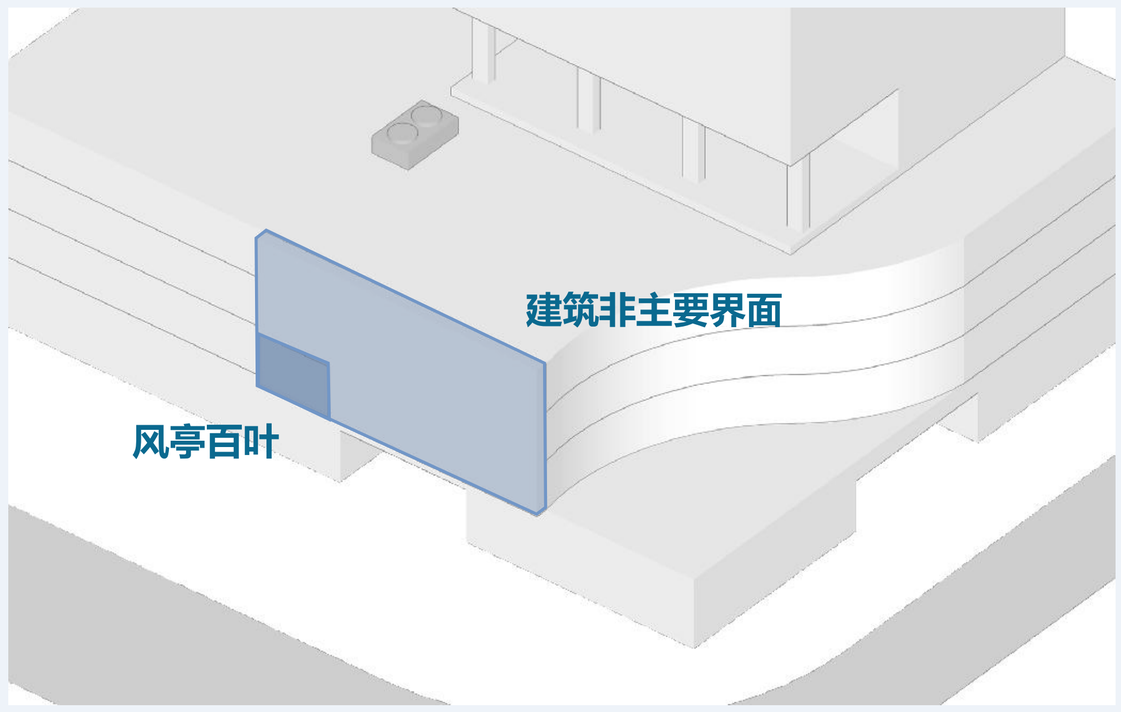




指引要点 7

景观协调化：与城市建筑融合的车站，车站风井等设施应融合地块建筑设置，在建筑屋顶或非主要立面设置百叶，且与城市风貌协调一致；同时应考虑风井噪音对建筑使用的影响

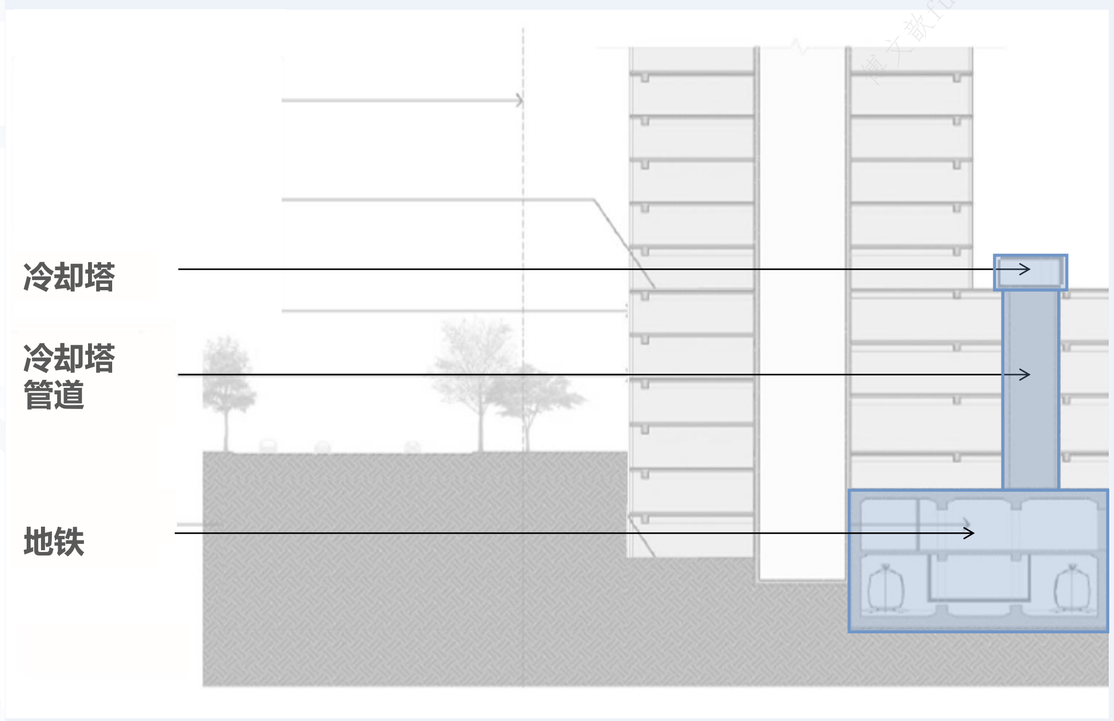


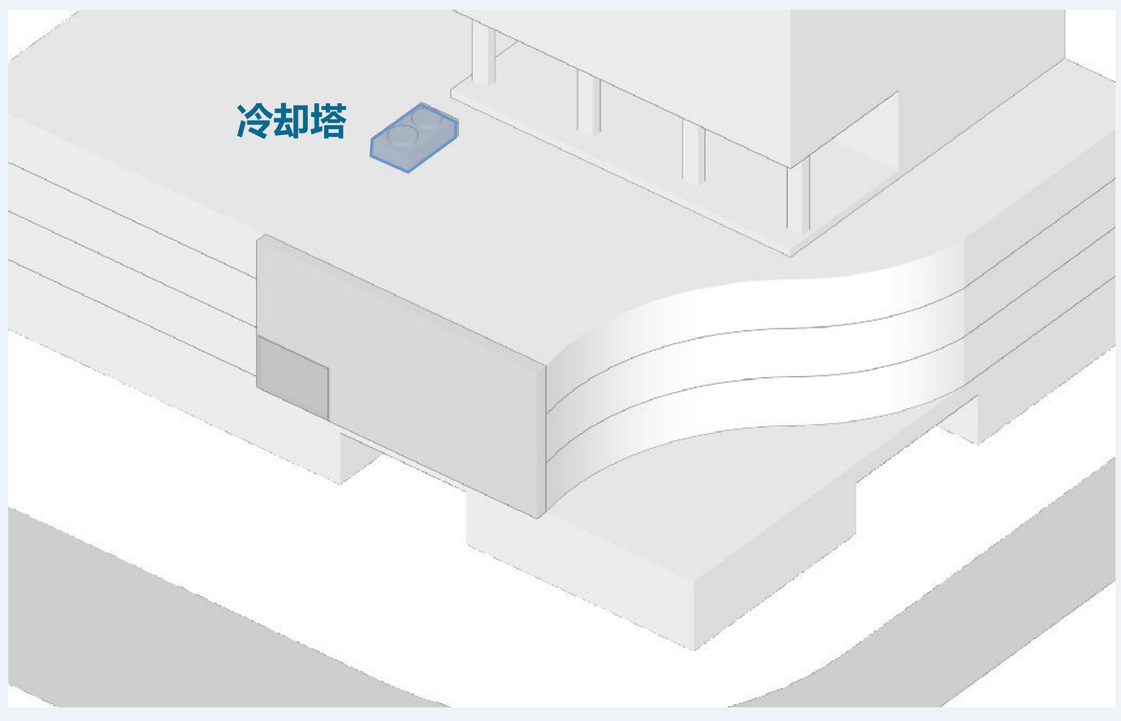


地铁风亭组利用建筑内部空间（设置独立风井井道），设置地铁风亭通路，并在建筑非主要立面上设置风亭百叶。

指引要点 8

景观协调化：与城市建筑融合的车站，车站冷却塔等设施宜融合地块建筑设置于屋顶，且与城市风貌协调一致





地铁与城市建筑融合时，可利用城市建筑裙房（或塔楼）屋顶作为地铁冷却塔的设置位置，减少地铁冷却塔对城市空间与景观的影响。

4

轨道交通与城市公共空间融合

THE RAIL TRANSIT INTEGRATES WITH URBAN PUBLIC SPACE

傅文歌fuwenxin20261525

4.1融合形式

4.2附属设施独立设置

4.3附属设施集中设置

4.4附属设施功能复合

4.5车站与城市公共空间融合

4.1 融合形式

Integration form


傅文歆fuwenxin20261251525

景观融合应作为推动轨道交通与城市公共空间相融合的重点

- 在推动轨道交通与城市公共空间融合的过程中，应综合考虑城市风貌、工程条件与经济性，选取适宜的融合形式。其中，与景观的融合处理应作为重点，具体可体现为以下三种形式：视觉整合型注重统一沿线景观风貌与城市整体调性；功能渗透型强调景观服务同时满足交通与公共活动的双重需求；生态共生型则着力构建连续、开放的绿色网络，增强生态连通性。

附属设施与城市公共空间融合形式

- 附属设施与城市公共空间融合时，宜进行自我整合，减少对城市空间的影响，有功能需求时，宜结合城市公共功能，进行合并建设、复合利用。
- 聚焦车站周边城市公共空间现状条件，包括场地工程条件与功能需求，理清不同条件下车站与城市公共空间融合形式。

城市公共空间现状条件		独立设置	自我整合	功能复合
当场地工程条件较好，可以整合时	有功能需求时	×	×	●
	无功能需求时	×	●	×
当场地工程条件较差，空间狭小，无整合条件时		●	×	×

附属设施与城市公共空间融合形式推荐菜单

● 推荐形式　× 不推荐形式

车站与城市公共空间融合形式

- 车站与城市公共空间融合形式适用于轨道交通地面站和高架站，指车站主体与城市公园、城市广场等空间融合。
- 聚焦车站周边城市公共空间现状条件，有侧重地选择空间、功能、景观、文化融合等融合形式。

4.2 附属设施独立设置

The ancillary facilities are set up independently



4.2 附属设施独立设置

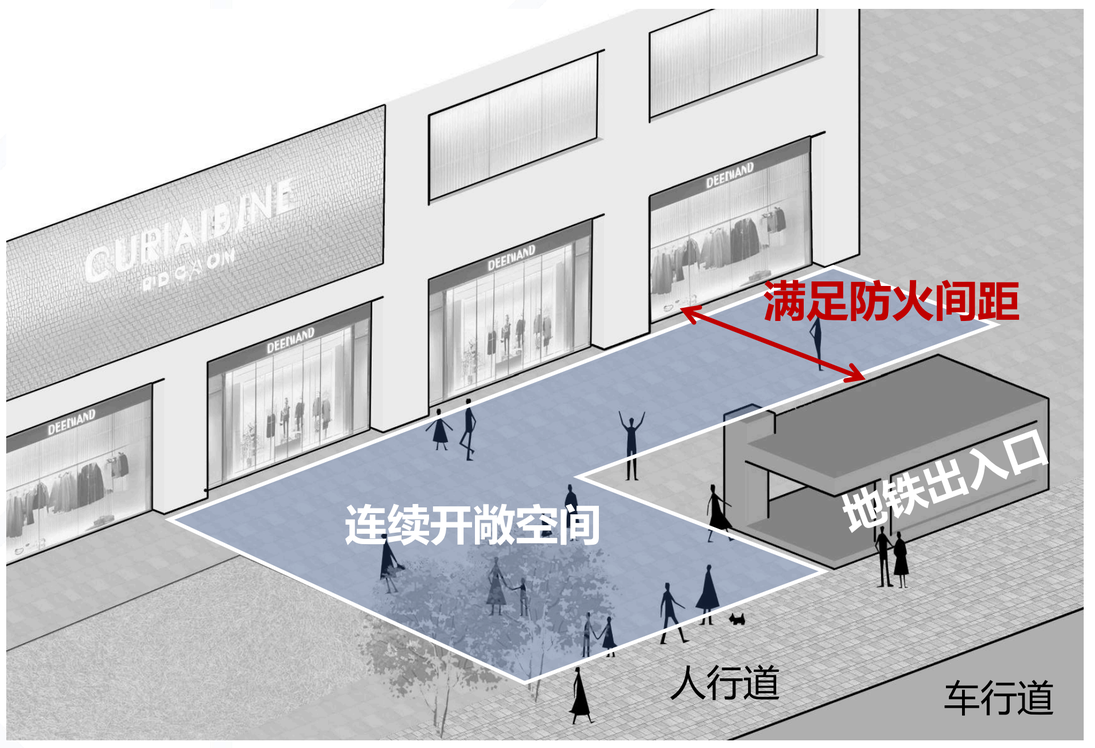
The Ancillary Facilities Are Set Up Independently

指引要点 1 **当地面附属设施设置条件较差，空间狭小无整合条件时，采用独立设置方式**

- 临沿街建筑布局（外挂式）：与无面街开窗开口建筑毗邻，宜贴临建筑布置，使建筑退距与慢行空间共同形成连续开敞空间，贴临侧需设置防火墙。
- 临道路红线布局：临街建筑有开窗开口且退距充足时，宜临道路红线布置，同时满足防火间距要求。



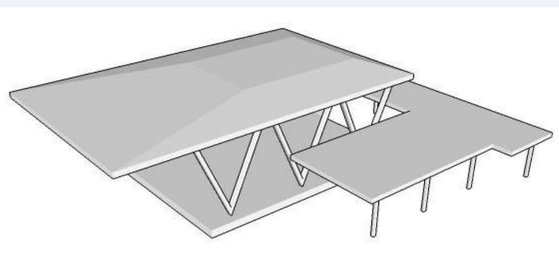
独立式出入口临沿街建筑布局（外挂式）



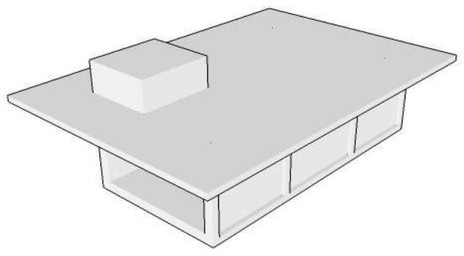
独立式出入口临道路红线布局

指引要点 2 **标准出入口以长方体为基础造型开展设计，通过体块错动、出檐等设计削弱体量感**

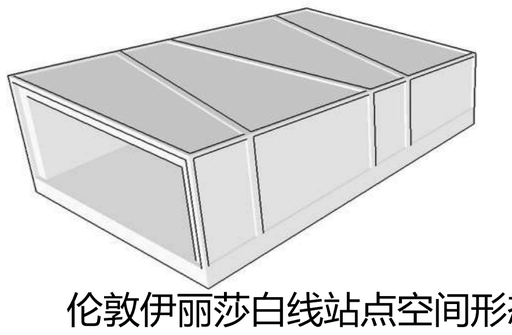
- 一般站点出入口宜采用简洁的形体（如长方体或叠拼长方体），形成标准化设计。
- 特殊重点艺术站点，可在基本形体上融入地区文化特色重点打造。



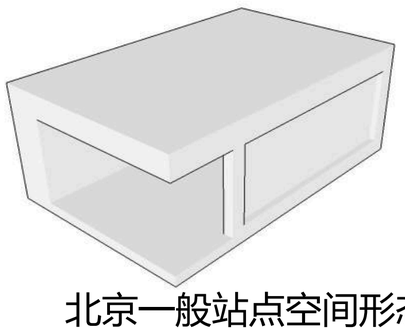
新加坡一般站点空间形态



上海一般站点空间形态



伦敦伊丽莎白线站点空间形态



北京一般站点空间形态



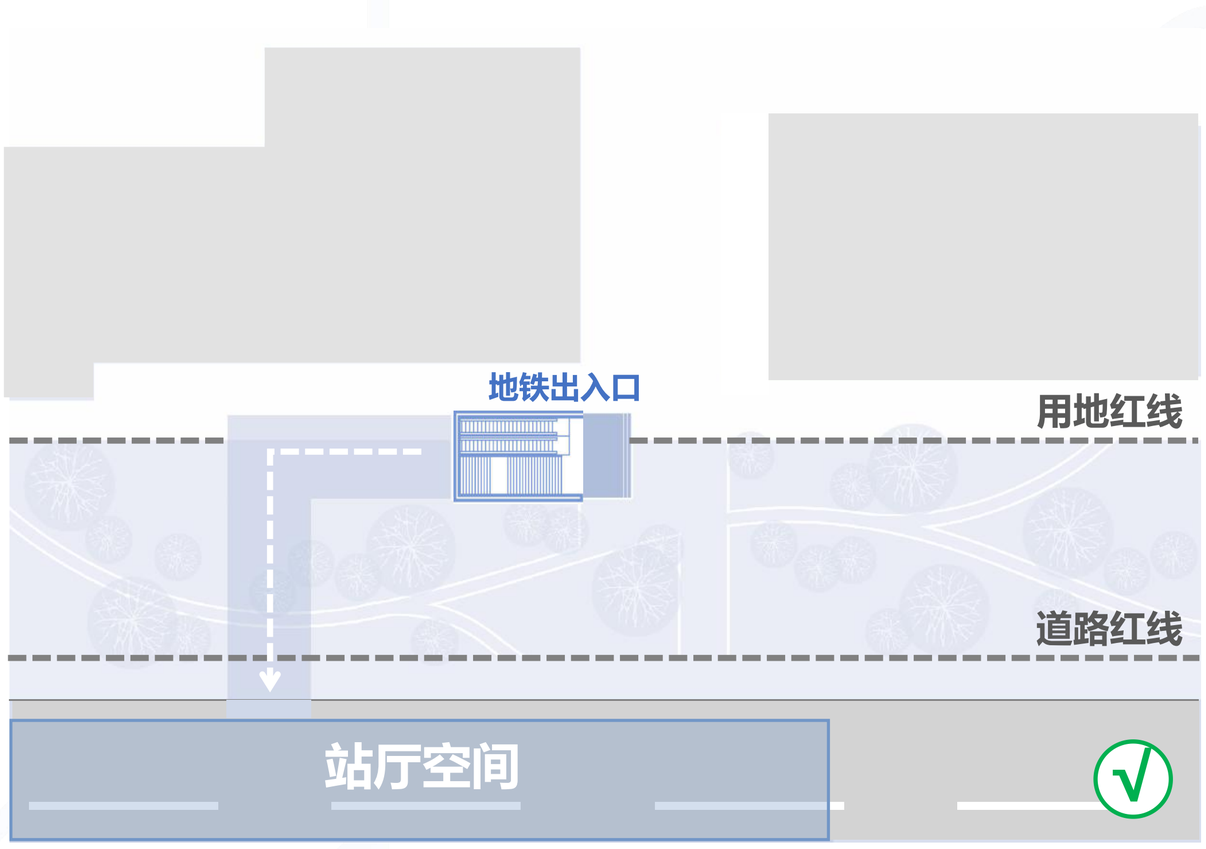
轨道出入口体块造型设计示例

4.2 附属设施独立设置

The Ancillary Facilities Are Set Up Independently

指引要点 3 平面布局要求

- 出入口及附属设施等应与街道界面平顺衔接，延续人行道铺装、绿化与城市家具风格，保障界面连续性。
- 街道空间有限时，出入口及附属设施等宜统筹利用路侧绿带空间、建筑间距空间等布局。
- 利用街道退距空间设置时，应满足建筑消防要求，出入口应结合相邻建筑形态业态优化布局，保障开敞空间、慢行空间连续性。



统筹利用建筑退距与城市绿带布局

指引要点 4 材料、色彩应结合片区风貌特征，与周边环境相协调

- 材料、色彩、尺度应符合片区街道风貌管控要求（如历史街区用陶土砖，商务区用玻璃幕墙）。
- 装修材质与片区风貌保持协调统一。
- 总体以轻钢玻璃保障出入口建筑通透性，采用轻量化材质削弱出入口建筑体量感。

【历史街区】

- 处于历史街区站点出入口宜选用与周边风貌相协调、无光泽、自然纹理的传统石材和涂装。
- 避免使用人工制造色差的花砖、高艳度的玻璃、高光感的屋顶材料和劣质涂料。

【老城区】

- 老城区站点出入口宜选用与周边建筑相似的石材、瓷砖、白砖、涂料作为出入口立柱、挡水墙及屋顶材质。
- 如果要大量使用玻璃，应避免使用高艳度的玻璃；如果要小面积使用多色涂料时，应充分考虑给周边环境带来的影响后才可使用。

【城市新区】

- 宜使用无实墙框架设计强化站点出入口室外感，运用大面积玻璃幕墙与纤细钢柱降低立面结构件造成的视线拥堵，削弱出入口建筑体量感。



轨道出入口材质风貌协调示例

指引要点 5　宜采用风格协同设计，天际线与竖向景观呼应，艺术景观植入等方式

- 风格协同设计：地铁建筑外立面、标识系统与周边街区景观风格统一。
- 天际线与竖向景观呼应：车站主体高度适配周边建筑尺度，屋顶设置屋顶花园或观景平台，与城市天际线形成和谐过渡。
- 艺术景观植入：在车站周边公共空间设置主题雕塑、灯光装置或地面艺术彩绘，形成视觉焦点，增强空间识别性。



地铁车站外立面采用玻璃幕墙与金属格栅组合设计，与周边现代写字楼风格统一



地铁出入口采用灰砖、木构等传统建筑元素，与历史街区风貌一致

4.3 附属设施集中设置

The ancillary facilities are set up centrally



傅文歆fuwenxin20261251525

指引要点 1 空间条件相对充足时，宜采用附属设施“并列式”“融合式”自我整合形式

- 并列式自我整合指风亭、出入口、无障碍电梯等在平面并列，结构简单、平面清晰、整合内容多，各功能分隔明确，根据场地条件采取前后或左右布局。
- 并列式自我整合整体建筑体量较大，适合场地空旷、无建筑体量限制区域布局。





风井

出入口

广州沙涌站便民设施（并列式）

- 融合式自我整合指利用风道转折于出入口上方、侧方设置风井，形成体量较小的整合建筑，建筑构造较为复杂。
- 融合式自我整合适合场地紧张、且对附属设施高度有控制要求的地区。



风井

出入口

成都金仙桥站设计方案（融合式）

4.3

附属设施集中设置
The Ancillary Facilities Are Set Up Centrally

指引要点 2

空间条件有限时，宜采用“出入口+风亭”“出入口+冷却塔”“无障碍电梯+冷却塔”等分散成对整合模式

- “出入口+风亭”：出入口与1-2个风口成对整合，风亭宜采用顶部外挂、侧方并列、内部整合等形式与出入口结建，不宜设置体量较大的风亭组与出入口并列结建。
- “出入口+冷却塔”：出入口与单处冷却塔设备成对整合，冷却塔宜采用顶部外挂、侧方并列、内部整合等形式与出入口结建，需重点考虑冷却塔排风、散热、噪声、漂水对人员进出及周边环境的影响。
- “无障碍电梯+冷却塔”：冷却塔可采用顶部外挂、侧方并列等形式与无障碍电梯结建，需考虑冷却塔排风、散热、噪声、漂水对周边环境的影响。



新加坡麦波申站出入口与风亭结建

4.3 附属设施集中设置

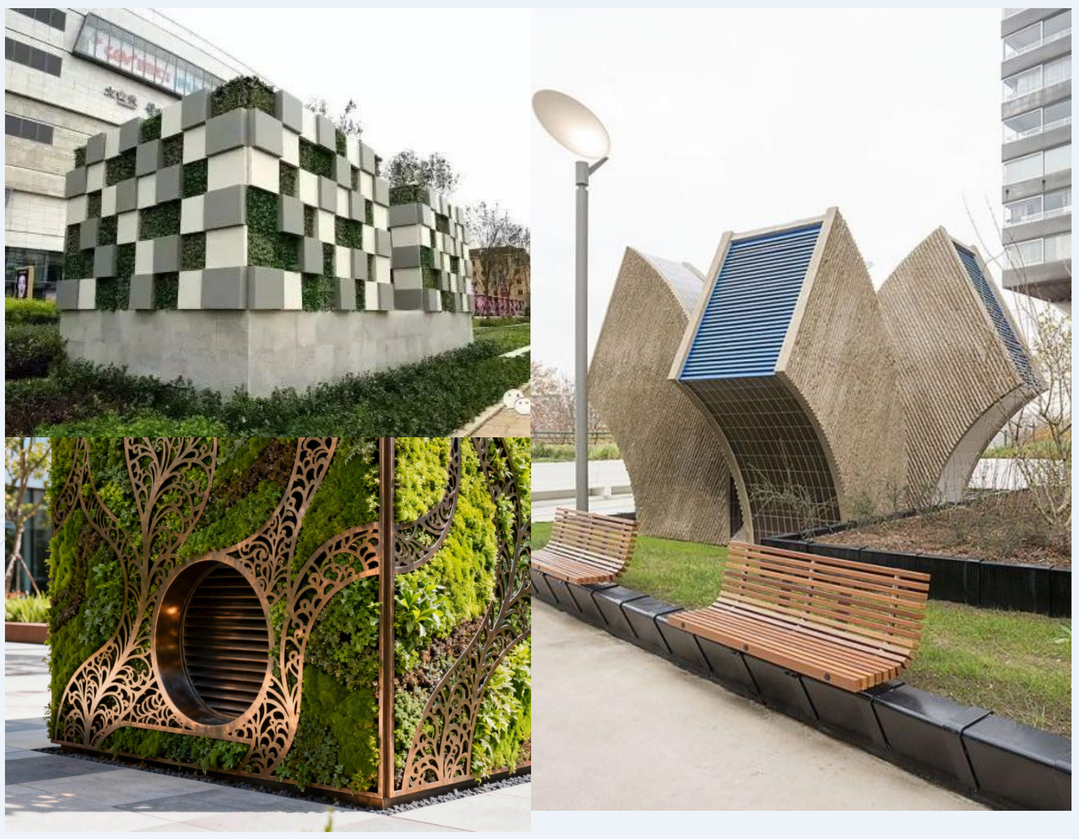
The Ancillary Facilities Are Set Up Centrally

指引要点 3　宜采用出入口与街角景观结合，景观化改造，地下空间延伸融合等方式

- 出入口与街角景观结合：将地铁出入口设计为街角小品、微型广场或绿植景观节点，同步满足通行与市民休憩需求。
- 景观化改造：风亭、冷却塔等设施采用覆土种植、垂直绿化或艺术化外壳包裹，使其成为公共绿地的一部分。
- 地下空间延伸融合：地铁连通通道与周边商业、公园地下空间衔接，通道两侧设置景观带或艺术水景，弱化 “过渡空间” 属性。



街角地铁出入口艺术小品化



风井与景观的融合



地铁与地下商业结合设置景观带



地铁通道过度空间设置艺术水景

4.4 附属设施功能复合

The ancillary facilities are set up multi-functionally



指引要点 1　附属设施融合赋能应以需求为导向，选择合适的融合形式

站点周边商业需求较大 场地条件富余，工程条件良好	站点周边居民休憩需求为主 场地条件富余，工程条件良好	站点周边场地条件局限 有一定的城市需求
利用地铁高流量、高聚集的特点 借鉴TOD集约的手法营造	深入挖掘地铁站的价值 满足城市居民的需求	植入情景商业 便民设施等多元业态
功能复合 （附属设施复合商业）	**城市休闲空间 （附属设施复合城市家具）**	**信息化载体 （附属设施复合便民设施）**

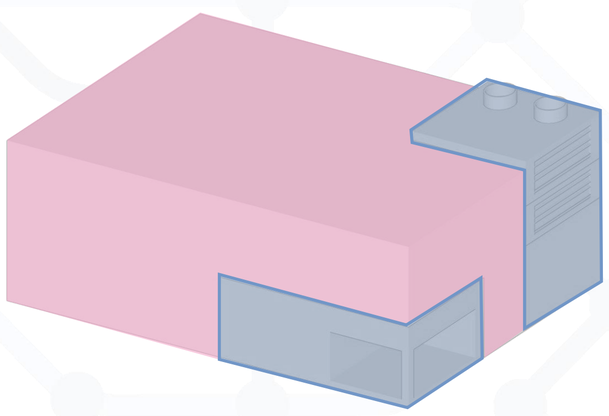


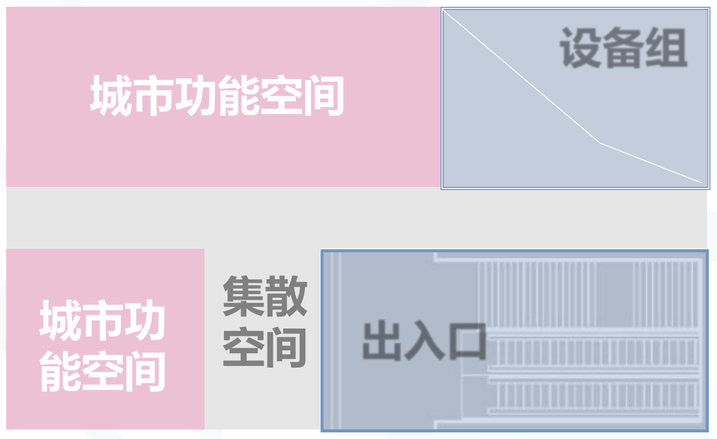




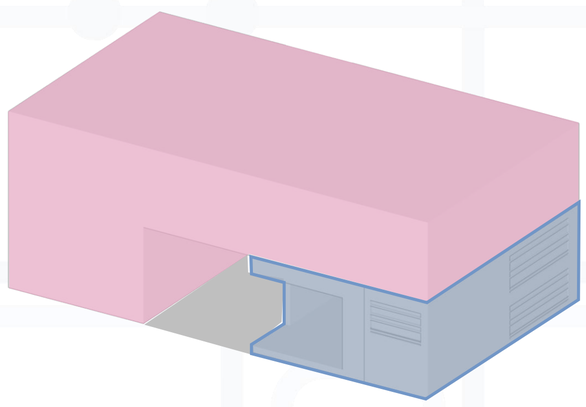
指引要点 2　附属设施与其他功能在空间上应相对独立

- 附属设施与城市功能空间应相对独立，并结合客流动线、功能需求统筹考量设施布局。
- 出入口口部可采用首层架空、建筑退距等方式，保障充足的集散空间。





附属设施功能复合布局示意图1





附属设施功能复合布局示意图2



南京孝陵卫站1号口融合布局



北京东四地铁站设施空间与物业开发并列布局

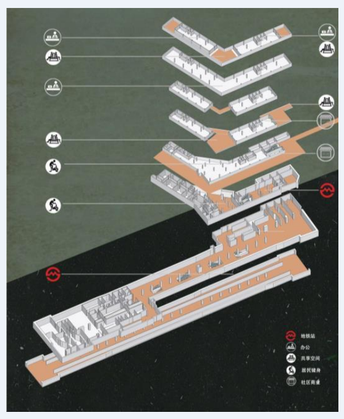
指引要点 3　附属设施融合赋能应结合站点周边现状及人群特点，定制便民服务业态

站点周边功能	客流特征	业态建议
居住区	通勤客流为主 潮汐性明显	• 宜配置果蔬店、早餐店、便利店、母婴店等便民商业服务业态 • 宜配置社区卫生室、阅读室、健身房、社区用房、公厕等生活服务业态
商业商务区 公共服务区	通勤/到访客流，商务区潮汐性明显，商业区稳定大客流	• 宜配置自助银行、自助贩卖机、餐饮店、零售便利店等商业服务业态
大型城市公园景区	到访客流，客群目的性较强	• 宜配置餐饮店、游客服务中心、行李寄存点、纪念品零售店等文旅服务业态

上海真光路站结建社区商业综合体，位于居住区，总建筑体量近6800㎡，提供餐饮、健身、零售、办公等功能。

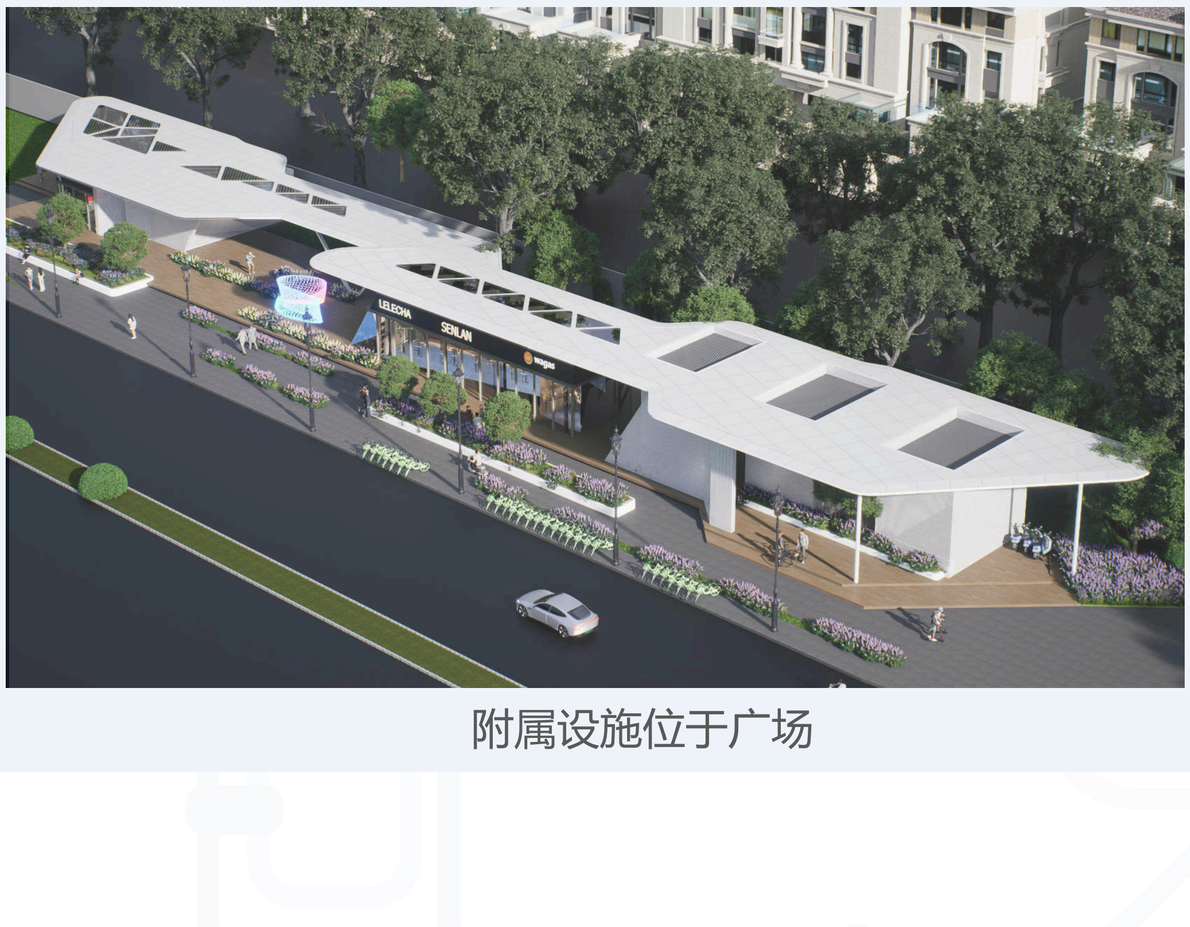






指引要点 4　当地铁附属设施位于公园绿地，市政广场等开敞空间，且周边有商业需求时，宜融合商业一体化开发，丰富商业服务，打造社区中心

- 依据衔接空间的人流走向与分布规律，合理安排功能设施位置。在换乘空间显著位置宜配置信息咨询点、公共卫生设施等公共服务设施。避免设施集中导致局部空间拥堵；不宜出现服务盲区。
- 根据交通枢纽定位和乘客群体，宜引入绿化、台阶、公共空间等，丰富商业服务，但不应过于繁杂导致空间拥堵。
- 宜通过被动式优先、主动式优化及绿色建材应用，实现建筑全生命周期的绿色节能。



附属设施位于广场



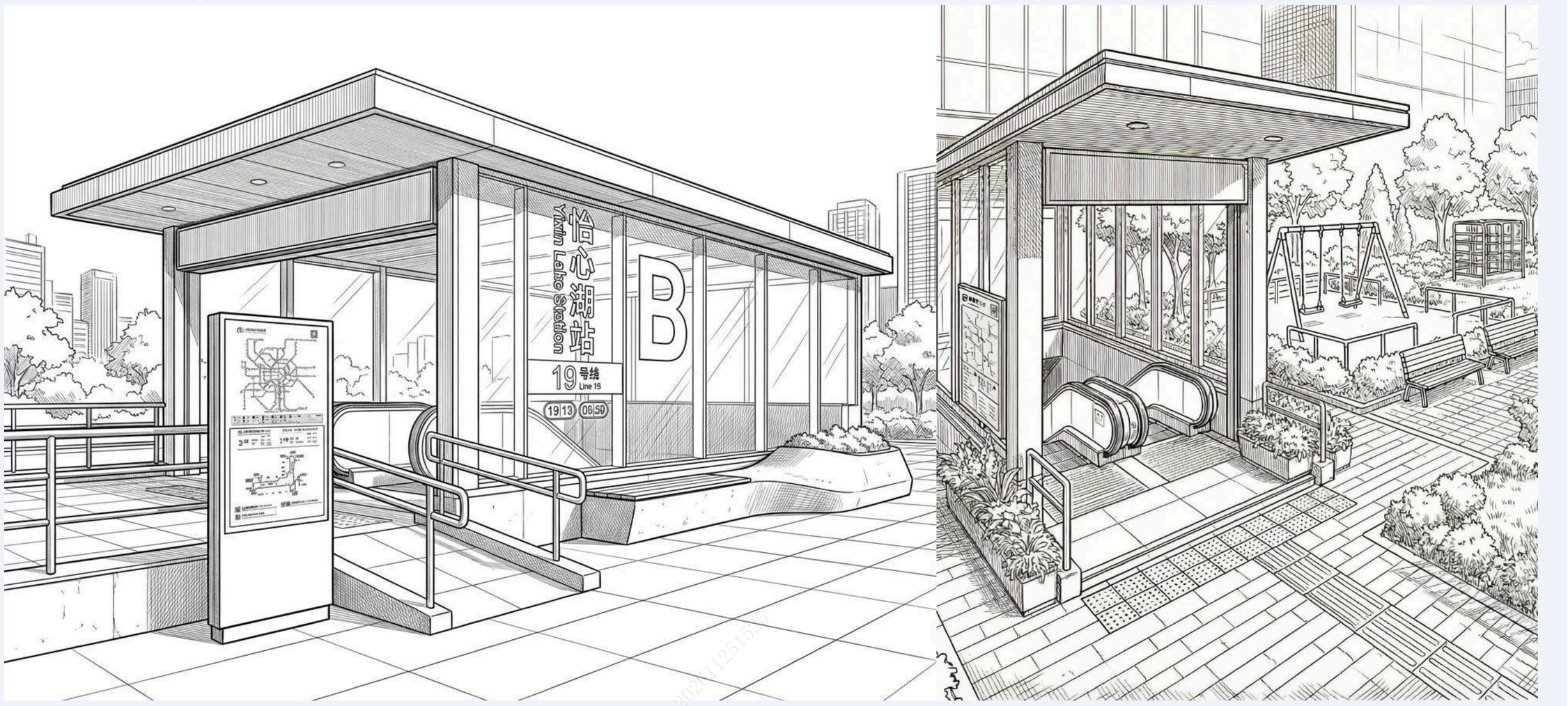
附属设施位于公园

4.4 附属设施功能复合

The Ancillary Facilities Are Set Up Multi-Functionally

指引要点 5 **当附属设施位于绿化带、人行道路可利用的退距空间，且周边住区居民休闲需求较大时，宜融合城市街道家具，提供城市功能，设计赋能城市金角银边**

- 在融合商业及城市街道家具时，应充分考虑客流来向及周边商业现状，赋能城市金角银边空间。提升城市服务水平。
- 城市家具宜采用绿色材料与生态友好设计，降低使用和维护成本。



附属设施位于人行道时，融合城市街道家具示意图

指引要点 6 **当附属设施位于狭窄的空间，无可利用的退距空间时，不影响地铁基本功能的情况下，宜融合便民服务设施一体化打造**

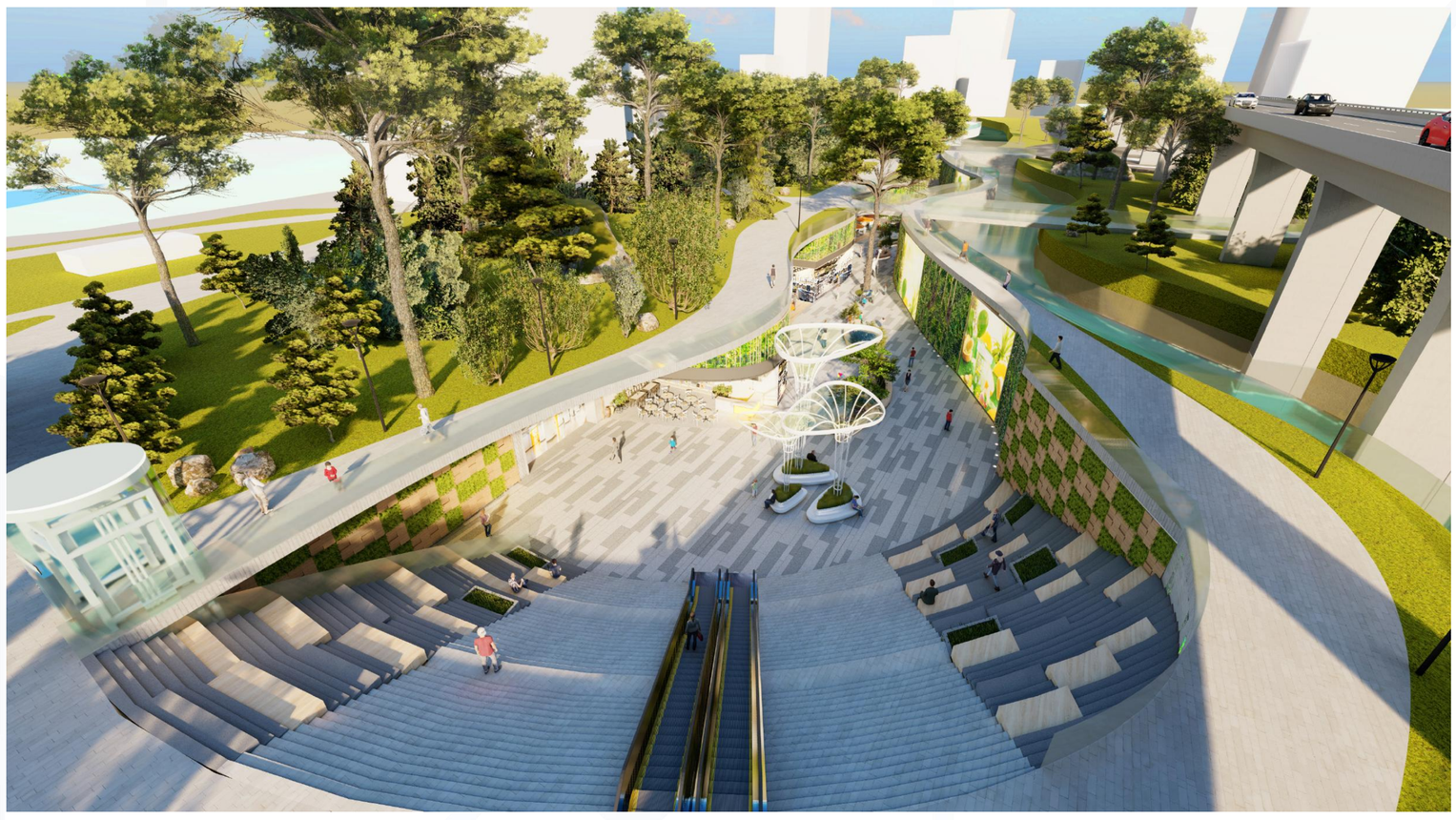
- 在用地受限的场地环境中，宜在设计中利用已有条件融合便民服务设施，如自动售货机、便民服务网点等所需空间较小的便民功能。在为乘客及社区居民提供便利的同时，美化城市，增加收益。



附属设施融合小型便民服务设施示意图

指引要点 7 **当地铁车站位于较为开阔的公园绿地或市政广场上时，宜采用下沉广场的形式融合公园景观，减少附属设施对城市形象的影响**

- 通过附属设施融合公园景观形成下沉广场，不仅美化了景观，而且为城市轨道交通乘客提供了客流集散空间，提供了市民休憩、文娱、交往的场所，使得区域活力得到提升。出入口应重点增强识别性。

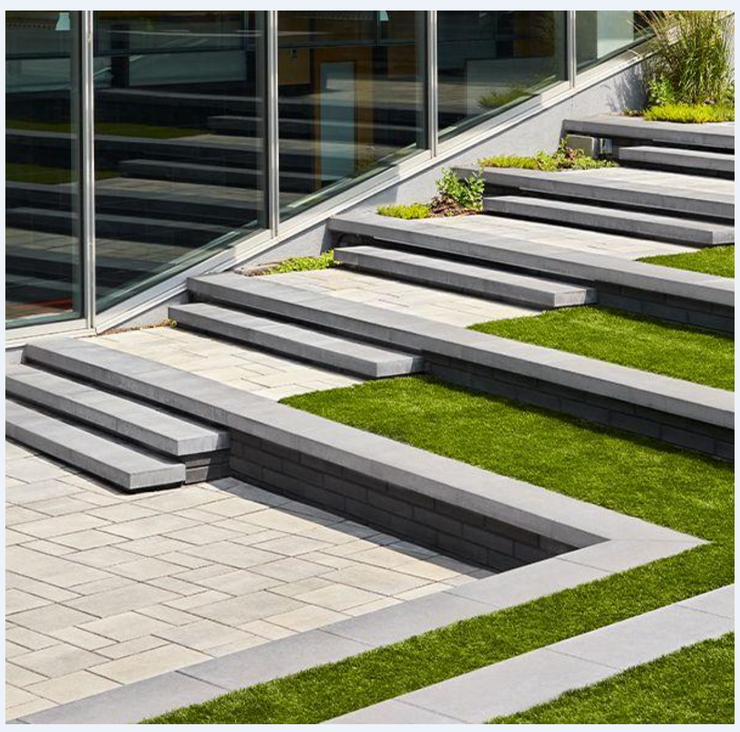


指引要点 8 **宜采用景观廊道，海绵城市技术应用，生物多样性保护融合等方式**

- 线性景观廊道串联：城市融合的地铁线路延伸方向，打造绿道、滨水景观带，将车站出入口、附属设施纳入城市生态廊道体系。
- 海绵城市技术应用：车站广场、附属设施区域采用透水铺装、下沉式绿地、雨水花园等设计，实现雨水调蓄与景观功能结合。
- 生物多样性保护：在景观规划中预留生态缓冲带，选用本土植物，为城市生物提供栖息空间，实现人工设施与自然生态的平衡。



地铁出入口地铁线延伸方向的城市生态廊道体系



下沉广场景观与透水砖的结合

4.5 车站与城市公共空间融合

The station integrates with urban public space



4.5 车站与城市公共空间融合

The Station Integrates With The Urban Public Space

设计引导

车站不仅提供交通功能，更是激活城市活力的“公共生活发生器”。其设计需兼顾功能性、生态性与艺术性

指引要点 1

空间融合：消解地上地下边界，以视觉通廊与流线融合打破传统地下空间的封闭感



大安森林公园站的下凹式庭园与半圆形玻璃穹顶，将地面公园景观引入地下，阳光透过帷幕形成动态光影，消除乘客的“入地焦虑”



成都西博城站以高架桥为屋顶，形成“半封闭站厅”，桥下车流与站内人流分层共存，实现土地集约利用。

指引要点 2

空间融合：配线和夹层空间利用应考虑空间功能的兼容性



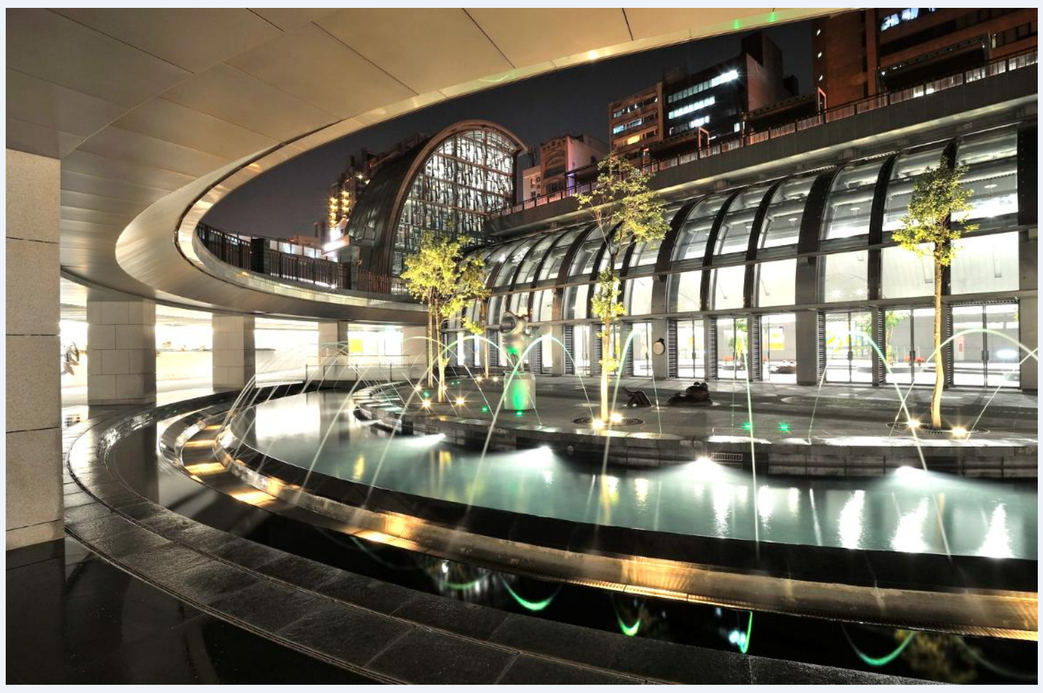
上海太平洋森活天地



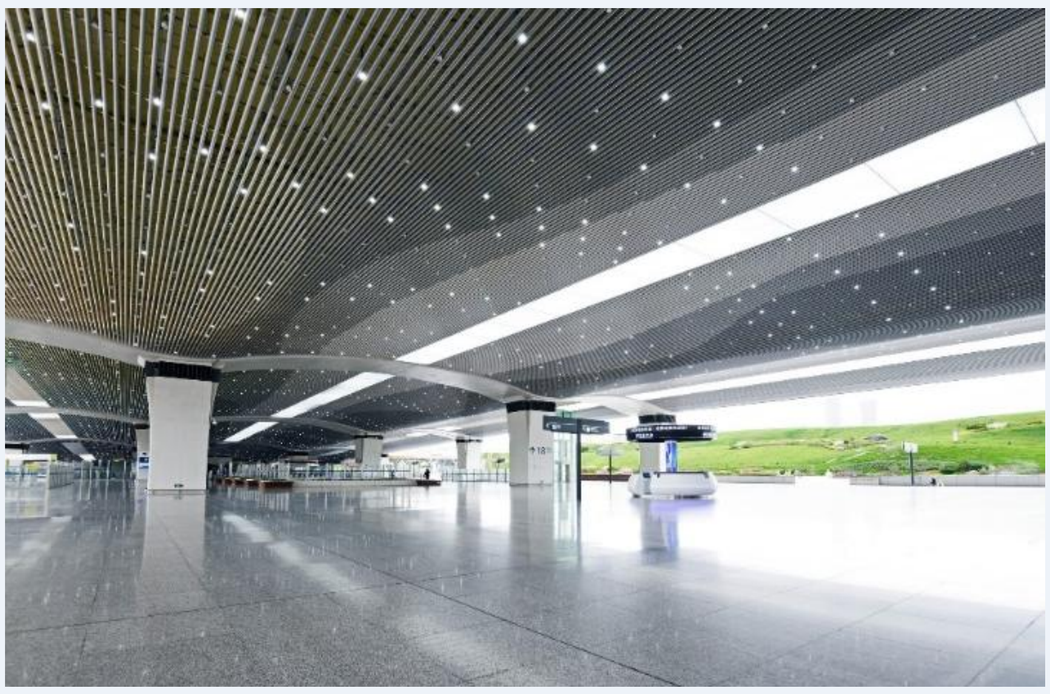
深圳连城新天地

- 当轨道交通处于城市商业中心时，车站可通过配线和夹层空间与城市地下空间更多的连通。
- 可以对价值高的配线和夹层空间开发利用，提升轨道价值，更好地吸引客流。

指引要点 3 功能融合：交通枢纽与城市服务的整合，实现公共空间的多功能化



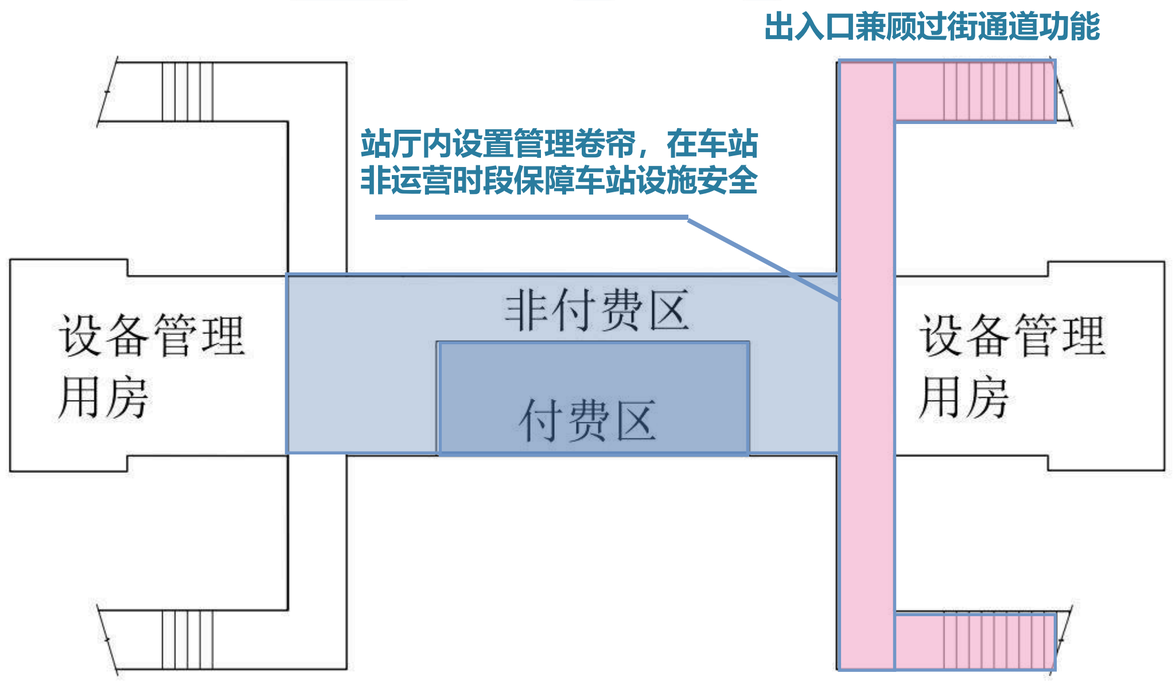
文化表演空间：大安森林公园站的下凹庭园定期举办音乐会，喷泉系统兼具水舞表演功能，提升车站公共活力。



枢纽景观联动：西博城站通过下沉花园连通西博城与天府公园，形成“出站即公园”的连续体验，强化交通枢纽与自然资源的互动。

指引要点 4 功能融合：出入口兼顾过街通道功能

- 当轨道交通车站位于尺度较大的快速道路下方，道路两侧均有设置出入口的条件，且有市政过街需求时，设置独立过街通道，通道可与车站衔接，相互独立。
- 可通过与城市管理部门协调，确定管理范围，在满足地铁使用功能，消防疏散功能的同时，实现24小时市政过街功能。

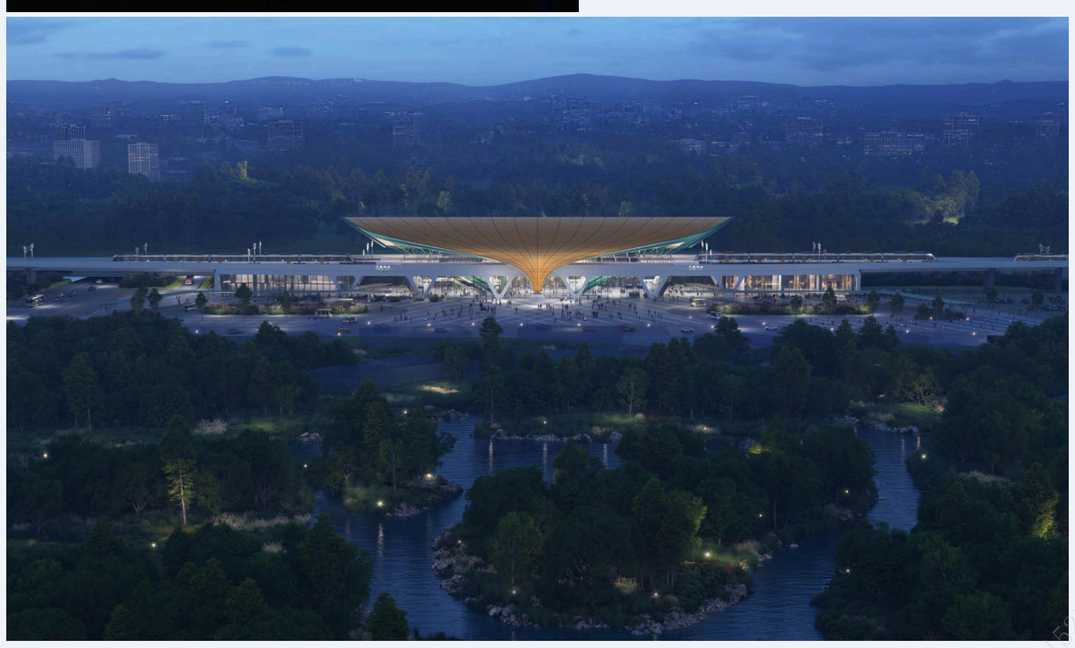


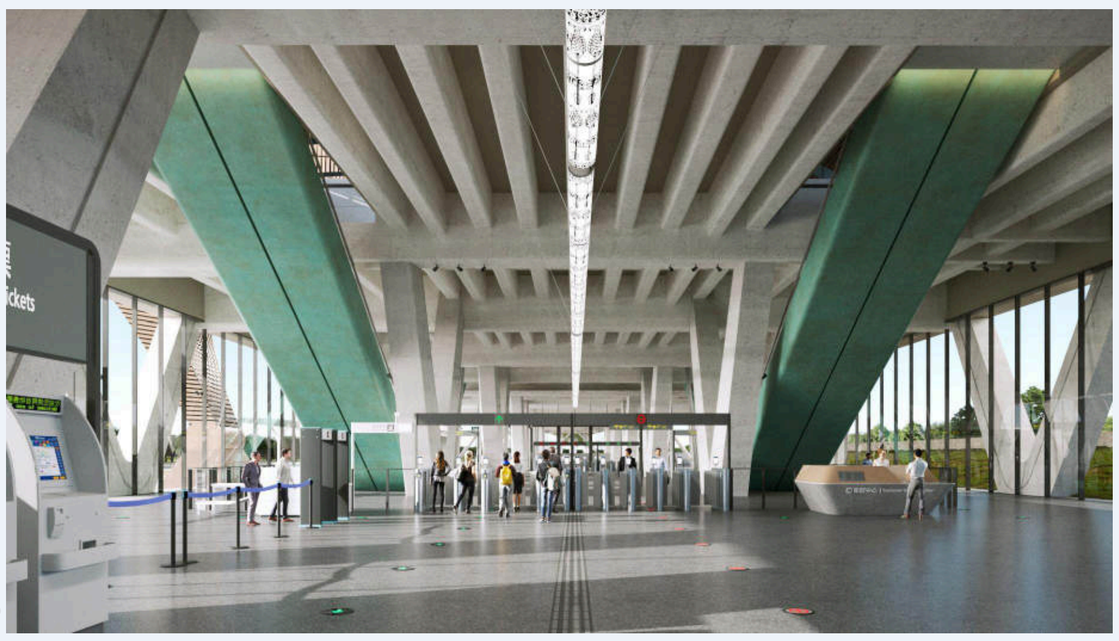
出入口兼过街通道示意图

指引要点 5 文化融合：将地域文化符号与生态主题融入空间叙事



成都地铁成德线三星堆站，艺术化处理外立面，用历史符号 “古蜀之眼”为原型，锚定文化识别符号，使车站成为文化记忆的载体。提取黄金面具、神树等三星堆元素，转译融入建筑细节。创建融合三星堆文化基因的“古蜀文明窗口”。





指引要点 6 景观融合：通过地形整合与植被系统，将地铁站转化为城市生态网络的有机节点



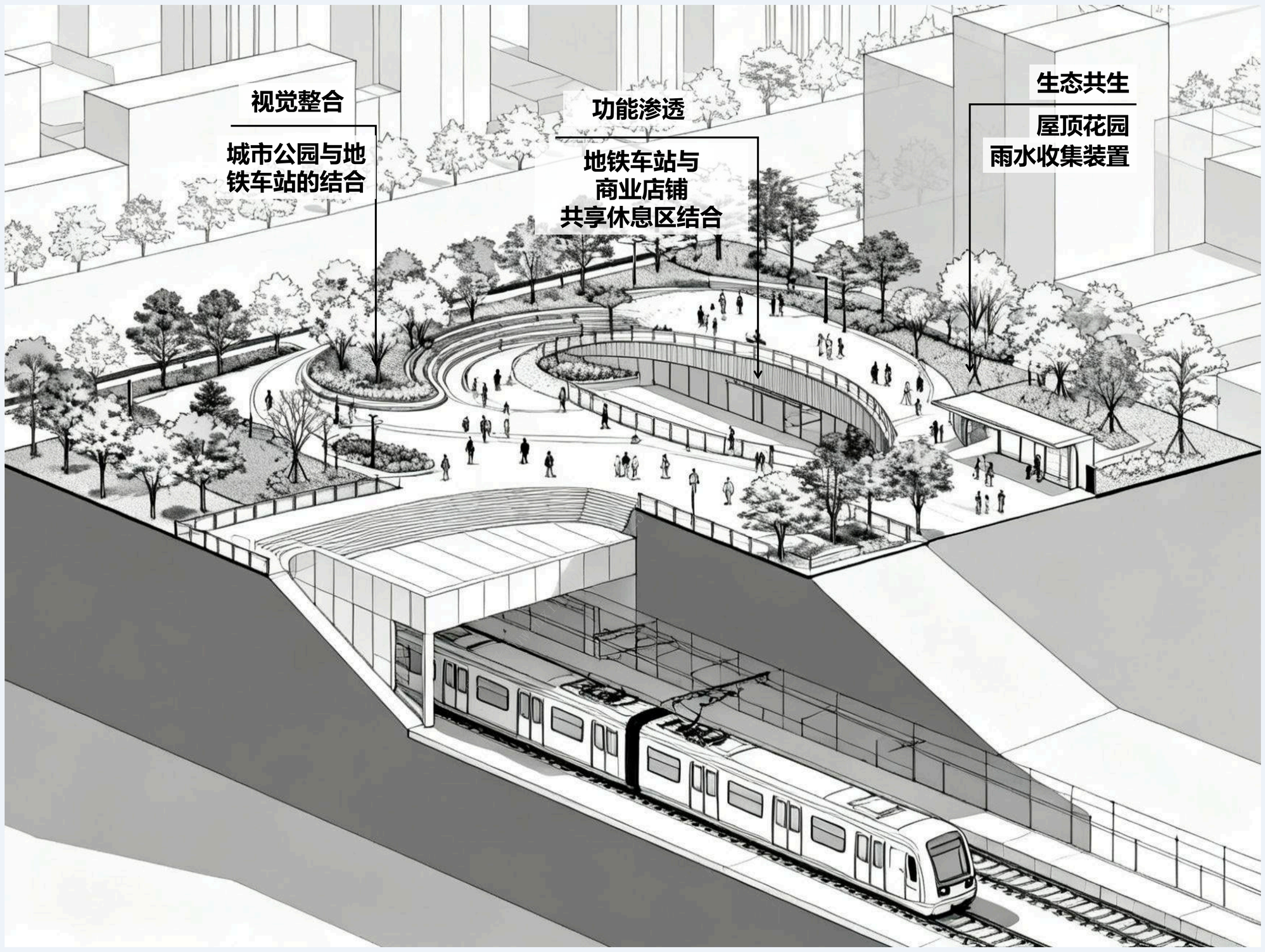
上海地铁16号线滴水湖站，通过地形整合与景观设计打造了滨湖地标性生态节点，使车站成为连接城市与自然的过渡空间。



上海机场联络线三林南站以“入林”为设计理念，通过复杂地形与立体绿化设计将地面站点转化为公园型生态节点。

指引要点 7 **景观融合：车站与城市公共空间进行融合设计时，景观设计应结合视觉整合、功能渗透与生态共生三种核心方式，灵活择用并统筹实施**

- 结合项目区位特征择用方式，核心商圈类公共空间侧重视觉整合与功能渗透，生态保护区类公共空间侧重生态共生与视觉协调。
- 确保车站与周边公共空间风格协同，景观设计应实现通行功能与公共空间服务功能的互补衔接。



地铁车站与景观融合示意图

5

场景案例指引

SCENARIO CASE GUIDE

5.1 场景总述及共性原则

5.2 商业消费场景

5.3 商务通勤场景

5.4 公共服务场景

5.5 公园游憩场景

5.6 住宅生活场景

5.7 交通换乘场景

傅文歆fuwenxin20261525

5.1 场景总述及共性原则

Scene Summary And Common Principles

5.1.1 场景总述

本章节通过对商业消费、商务通勤、公共服务、公园游憩、住宅生活及交通换乘六类典型场景的系统梳理，明确不同使用情境下的设计重点，同时形成一套具有普适性的融合空间设计原则，为轨道交通与城市空间一体化建设提供可操作的设计指引。

5.1.2 共性原则

共性原则1 以人为本与全龄友好

- 应以使用者需求为核心，充分考虑不同年龄、职业、身体条件人群的使用体验，兼顾通行效率与空间舒适度。空间尺度、设施布置与服务内容应具备包容性，满足日常高频使用与高峰状态下的复合需求。

共性原则2 无障碍与通用设计原则

- 应系统落实无障碍设计要求，充分考虑流线顺畅衔接，重点包括：连续、清晰的无障碍通行路径；无障碍电梯、坡道、扶手、盲道及无障碍卫生间等设施的合理布置；导视系统在高度、色彩、字体及信息呈现方式上兼顾老年人、儿童及视听障碍人群使用需求。

共性原则3 清晰导向与高可识别性

- 应建立统一、连续、易识别的导向系统，通过空间序列、标识标牌、地面铺装、照明与视觉节点等手段，明确地铁、周边建筑及重要公共设施的方向关系，降低认知成本，避免人流交叉干扰。

共性原则4 安全优先与弹性应对

- 应满足消防、疏散、防灾减灾等安全要求，合理控制通道宽度与节点尺度，避免瓶颈空间。在客流具有明显高峰特征的场景中，应预留弹性空间与可调整运营条件，以应对不同时段、不同规模的人流变化。

共性原则5 多方式交通协同与“最后一公里”衔接

- 应统筹考虑与公交、出租车、社会停车、共享单车及慢行系统的衔接关系，提升换乘效率，减少人车冲突，构建便捷、连续的出行体系。

共性原则6 空间品质与环境舒适性

- 应具备良好的通风、采光、遮阳避雨条件，注重环境整洁、设施耐久与运维便利性。通过绿化、景观、公共艺术与适宜的商业或服务功能植入，提升空间的停留价值与城市公共性。

5.2 商业消费场景

商业消费场景作为融合周边商业设施与地铁站点的主要载体，场景特征如下：

- 客流特点：以非通勤型、自主消费型人群为主，时间分布呈现晚间与周末集中特征。客流行为兼具目的性消费与随机性游逛双重属性，停留时间长、回头率高，高峰期易在商业界面、节点空间及视觉焦点处形成聚集。
- 客群需求：客群对空间的需求不仅限于通行效率，更强调连续可游逛的商业界面、沉浸式体验与舒适停留条件。融合空间需支持步行放缓、短暂停留与场景转换，通过界面商业化、弹性空间与街道尺度设计，促进消费转化并延长停留时间，同时避免因商业布置影响基本通行安全。

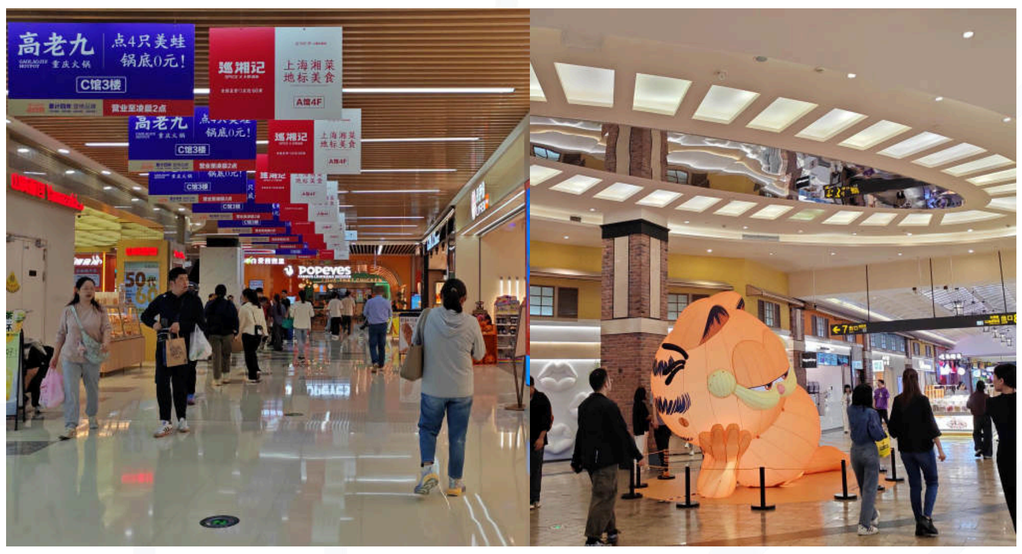


商业消费场景

5.2 商业消费场景

1、拓宽接口、多口衔接，疏导客流

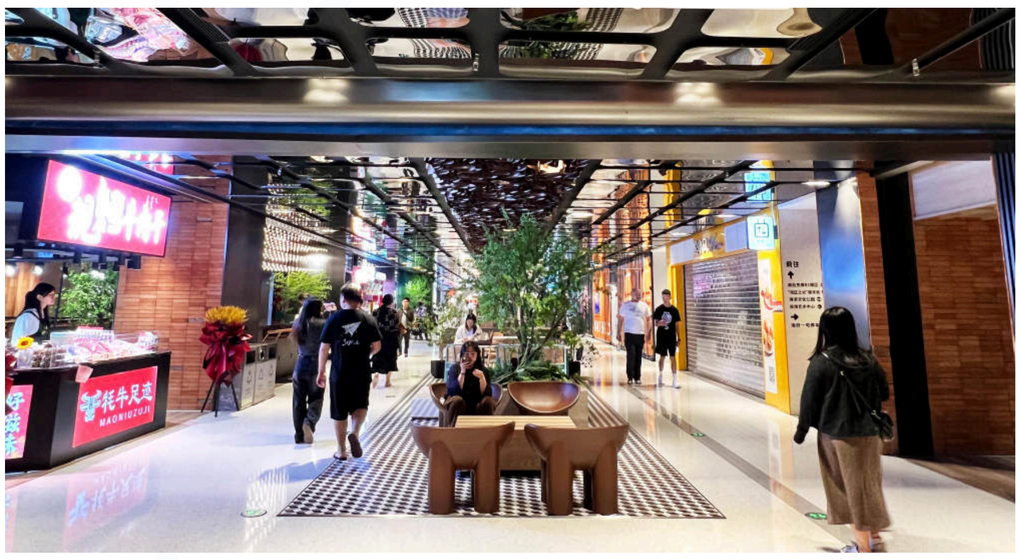
- 设计应确保连通空间满足最大客流容量，宜拓宽接口宽度，避免瓶颈流现象。有条件的情况下宜设置多口衔接，分摊客流压力。在高峰时段宜采取相应的人流管理措施，如设置临时通道或调整出入口开放情况。



多口衔接，积极衔接其他非毗邻地块，助力城市地下互通互联

2、弹性空间适配多元消费模式

- 宜融入商业元素，如零售店、餐饮服务等，提升空间商业价值。宜设置休息区或公共艺术作品，为策展式、体验式消费提供视觉丰富、特色凸显的网红打卡空间。设计应具备一定的灵活性，以适应未来可能的功能变化或扩展需求。



灵活使用弹性空间增加空间休闲和文化氛围

3、消费导向的空间识别与节点设置

- 通过灯光重点、材料变化、界面节奏及艺术装置等方式，强化关键消费节点与主导动线的空间识别性，引导人流停驻与回游，提升商业可达性与曝光效率。



利用色彩打造标识性的连通通道

4、独具魅力的特色商业街道营造

- 融合空间作为地铁至商业消费场景功能的过渡，起到了引导客流、提升商业氛围、创造商业活力的重要作用。空间尺度需贴合消费行为需求，宜通过特色铺装、街道家具与绿植造景，打造独具魅力的特色商业空间。



利用下沉广场营造活跃的商业氛围

5.3 商务通勤场景

商务通勤场景作为融合周边办公等公共建筑与地铁站点的主要载体，场景特征如下：

- 客流特点：客流呈现高度规律化与高峰集中特征，早晚高峰短时间内形成高强度通行需求。客群以固定通勤人群为主，路径熟悉、目标明确，行为模式以快速通过为主，几乎不发生停留或游逛。
- 客群需求：通勤人群对空间的核心诉求是最短路径、最少干扰与高秩序感。融合空间需通过流线分离与垂直交通优化，保障连续、直接的通行体验；服务设施应精准、克制地配置于非主通道区域，空间形象应理性简洁，避免任何对通勤节奏的视觉或行为干扰。



商务通勤场景

5.3 商务通勤场景

1、最短通勤路径优先原则

- 融合空间应考虑通勤人员的快速通勤需求，优化垂直交通，宜设置最短路径通道无风雨直达办公楼门厅。带地下商业、底商的商务塔楼有条件的情况下尽量设置多口衔接，分摊客流压力。



地铁出入口结合水池、风雨连廊一体化打造，直通商务办公门口空间

2、高峰导向的流线与垂直交通组织

- 融合空间应以早晚高峰通勤为基准，区分上行、下行及进出站与不同办公方向客流，避免关键节点对冲与回流。垂直交通设施应服务主要通勤方向，并与主通道协同设置，保障高峰通行效率与空间秩序。



宽阔开敞的主通道

3、通勤型轻服务精准配置

- 服务设施以高频、快速使用为主，如咖啡、便捷早餐、自助服务等，布置位置不应占用主要通行通道，满足商务客流通勤生活需求。



方舱带动的商业活力，满足通勤客流生活需求

4、简洁克制的空间形象表达

- 空间形象应服务于通行效率与导向识别，采用简洁克制的设计，强化层级与界面连续性，避免复杂造型或过度装饰干扰高峰通勤节奏。



现代简洁的商务通勤融合空间

5.4 公共服务场景

公共服务场景作为融合周边医院、文化体育设施等公共服务建筑与地铁站点的主要载体，场景特征如下：

- 客流特点：不同类型公服场景的客流，行为差异大，乘客构成多元复合，涵盖不同年龄、职业和健康状况的人群。如体育场馆类建筑举办大型赛事及活动时，瞬时客流巨大，单向客流集中，易造成拥堵。医疗性建筑易出现上午就诊高峰、季节性就诊高峰，通道瓶颈效应明显，客流交叉干扰。文化类建筑周末客流高峰显著，持续时间长，客流相对分散，停留时间较长。

- 客群需求：应与客群使用目的匹配，如体育馆、音乐馆等瞬时客流巨大的，需扩大换乘节点、拓宽衔接空间；医院需设置无障碍设施和人工引导，如无障碍电梯、轮椅坡道、盲道等，设置统一清晰的导向系统，接驳区域设置临时休息区供患者等候；图书馆、博物馆等文化设施需设置体现公服特色的文化展示空间、停留空间等。

博文歆fuwenxin20261125



公共服务场景

5.4 公共服务场景

1、公服属性的空间识别强化

- 注重公共服务设施使用特点，融合空间作为展示窗口，强化公服功能辨识度与导向性，提升公共服务的体验感。清晰引导公共服务设施、服务窗口、紧急出口等位置。



体现公服特色的展示走廊

2、功能复合与服务集成

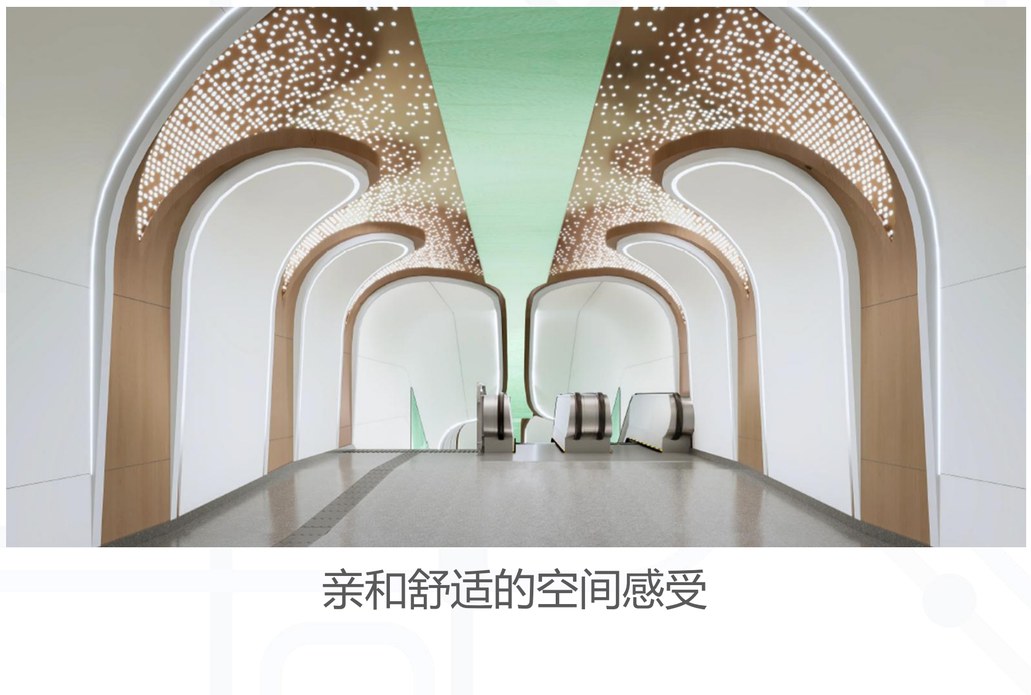
- 宜提升功能的多元化与配套性，依据毗邻公服建筑类型植入配套功能，如文体场馆强化文化展示，医院宜设独立医疗通道与急救点，学校周边配置防撞护墙与家长等候区等。



提供公服相关联的配套服务

3、提升环境亲和力与沉浸感

- 宜体现亲和力，运用柔和的色彩、圆润的景观造型与舒适的休憩设施，营造温馨亲民的氛围，可将景观与文化符号结合，增加互动空间，合理设置片区活动、社区文化成果展示等空间。



亲和舒适的空间感受

4、安全与无障碍保障

- 针对瞬时大客流与特殊人群，合理布置疏散通道、应急设施及服务点；同步考虑轮椅坡道、盲道、电梯等无障碍设施，确保各类乘客安全、有序通行。



提供无障碍及服务引导

5.5 公园游憩场景

公园游憩场景作为融合周边公园与地铁站点的主要载体。场景特征如下：

- 客流特点：客流具有季节性强、节假日放大明显、通行节奏缓慢的特点。客群以家庭、休闲人群为主，儿童与老年人比例较高，行为以散步、停留、游憩为主，对环境体验敏感。

- 客群需求：客群更关注入园过程的舒适性、空间的自然感与游憩友好度。融合空间需弱化交通设施属性，通过景观化出入口、顺应地形的慢行动线与生态友好设计，营造宜游宜憩的过渡空间，并在关键节点配置便民服务设施，支持长时间停留与多年龄使用。

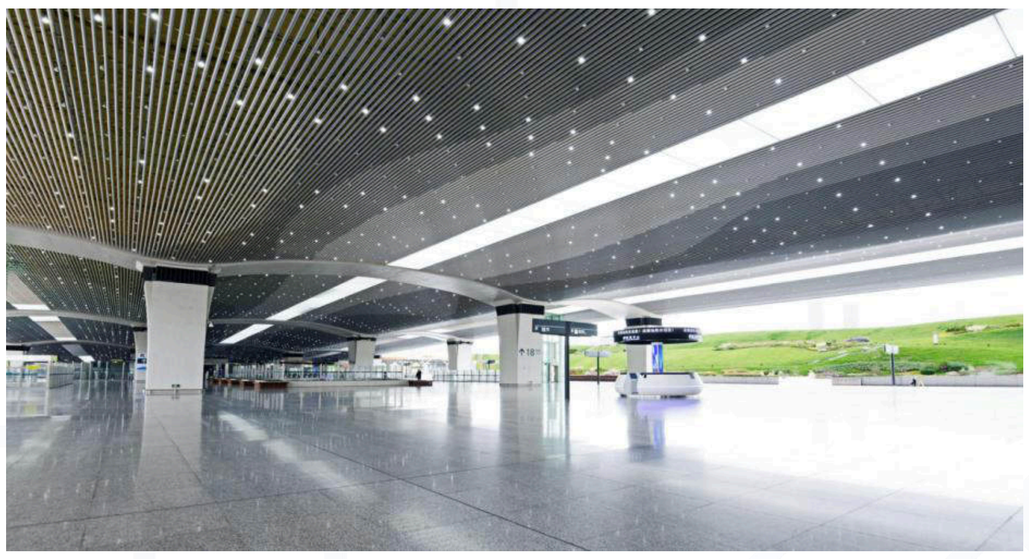


公园游憩场景

5.5 公园游憩场景

1、景观化融合空间设计

- 融合空间宜作为公园景观系统的延伸，弱化工程属性，强化自然过渡与视觉引导。宜呼应公园自然形态，采用开放、通透的界面设计，通道两侧宜布置绿化，打造为景观廊道。引导乘客视线直达公园地标，方便客流集散。



半开敞式站厅融于花园之中

2、功能与景观一体化

- 结合公园广场、绿地打造如下沉广场、下沉花园等特色空间，让出入口、附属等与公园环境自然融合。当地铁出入口独立设置于公园内时，结合公园绿植景观化处理。



附属设施结合公园下沉广场景观设置

3、生态优先的材料与植栽策略

- 动线设计贴合公园自然地形，保护和利用场地原有自然要素，采用本土植物与生态友好材料，减少硬质铺装比例，提升场地的生态韧性与舒适度。运用多层次的植物配置，微地形塑造，增加景观的季相变化与视觉效果。



多层次的植物配置，消融边界

4、游憩与便民服务复合植入

- 宜布局全年龄友好的服务设施、完善的无障碍设施等。沿主要客流路径布局弹性空间，植入消费、游憩、活动等功能，接驳区域宜设置休息座椅 、饮水点、遮阳棚等，营造舒适的休闲游憩氛围。



融合消费、游憩、活动多类空间

5.6 住宅生活场景

住宅生活场景作为融合周边住宅区与地铁站点的主要载体。场景特征如下：

- 客流特点：以高频、低强度、重复性使用为主，早晚高峰明显但总体可控。客群构成多元，但出行行为以日常生活与通勤为主，对环境秩序、私密性与安全感高度敏感。

- 客群需求：居民对融合空间的核心需求是清晰、安静且具有归属感的归家体验。空间需通过明确的归家序列、社区尺度服务配置与精准导向系统，减少外向型人流干扰；整体氛围应亲切克制，弱化交通属性，保障社区内部的生活秩序与安全感。

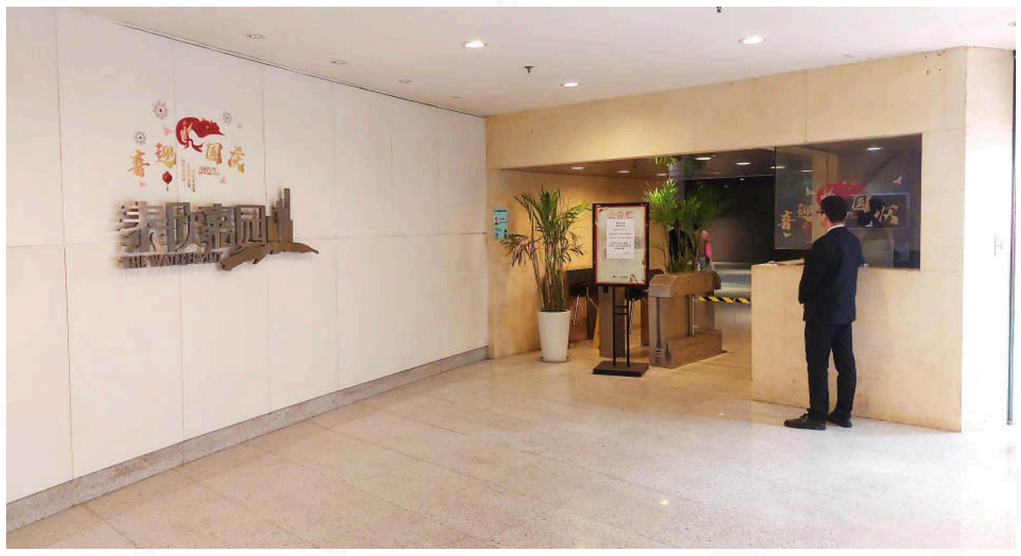

傅文歌fuwenxin20261125152

住宅生活场景

5.6 住宅生活场景

1、归家序列与空间层级营造

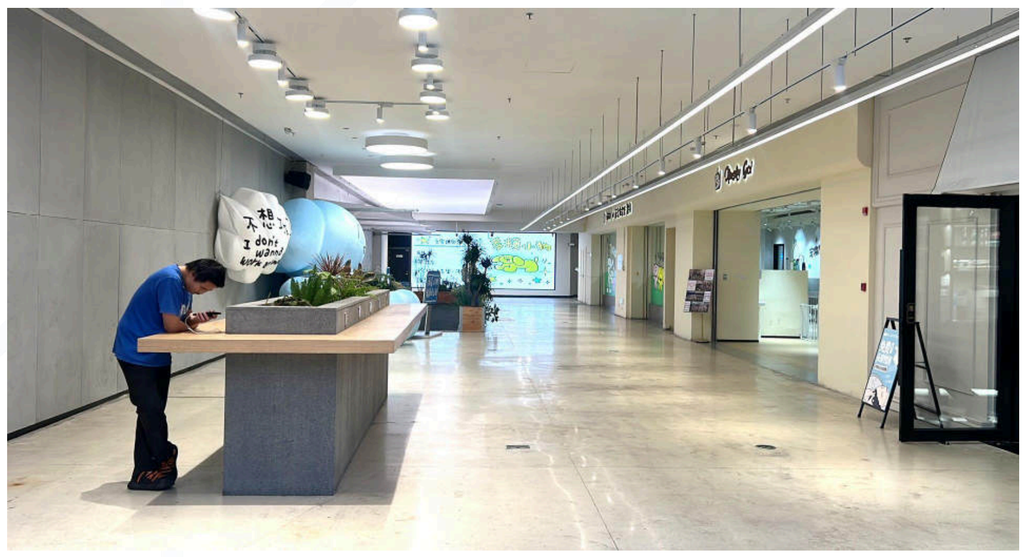
- 在空间衔接设计中，可在融合区域设置放大空间作为过渡缓冲，如打造归家大堂，以艺术装置与柔和灯光营造专属领域感。或通过绿植景观与休憩设施的植入，让客流在穿行中逐步完成从开放到私密的心理转换。



地铁出入口融合住宅地下入户大堂

2、社区尺度的生活服务配置

- 融合空间宜配套便利生活设施考虑不同年龄层次客群使用，集成社区服务相关配套设施，如：公交卡充值站、手机充电站、母婴卫生间、无障碍通道、饮水设备等。



地铁通道设置便民服务设施

3、精准化导向与分区识别

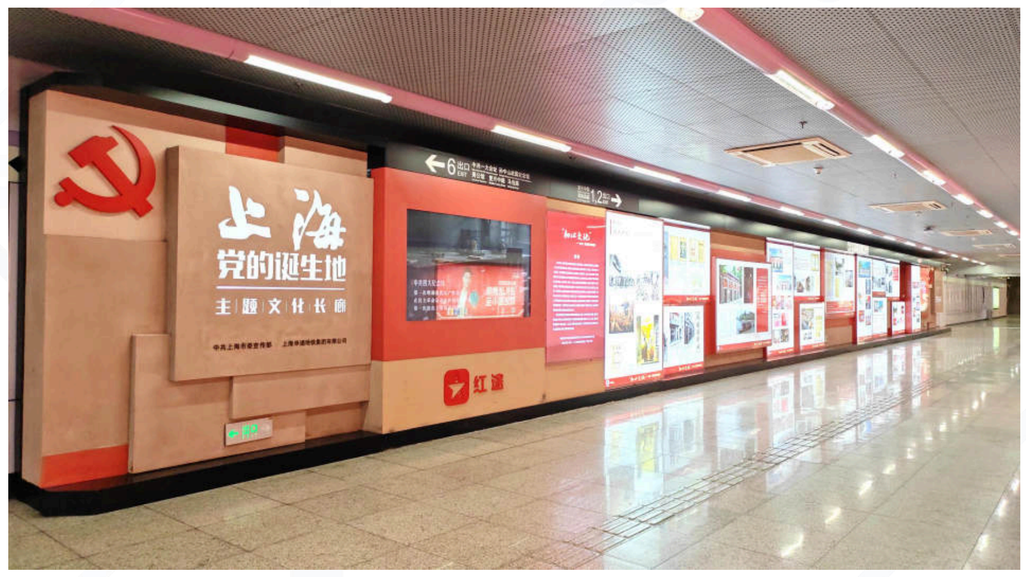
- 融合空间应加强导向识别性，清晰标识楼栋号、单元门、停车场等不同方向指示。如针对单元门、停车场等不同方向，采用不同色彩与图案的指示牌进行区分，并在地面铺设对应颜色的引导线条。



彩色引导线条引导不同区域

4、亲切安静的空间氛围塑造

- 融合空间宜营造具有亲切归属感、安静舒适的空间氛围。空间形态弱化交通感，融入社区建筑风格，通道与节点拓展为社区互动空间。利用绿植等设置较为私密的入户空间，避免闲杂人群干扰居民日常生活。

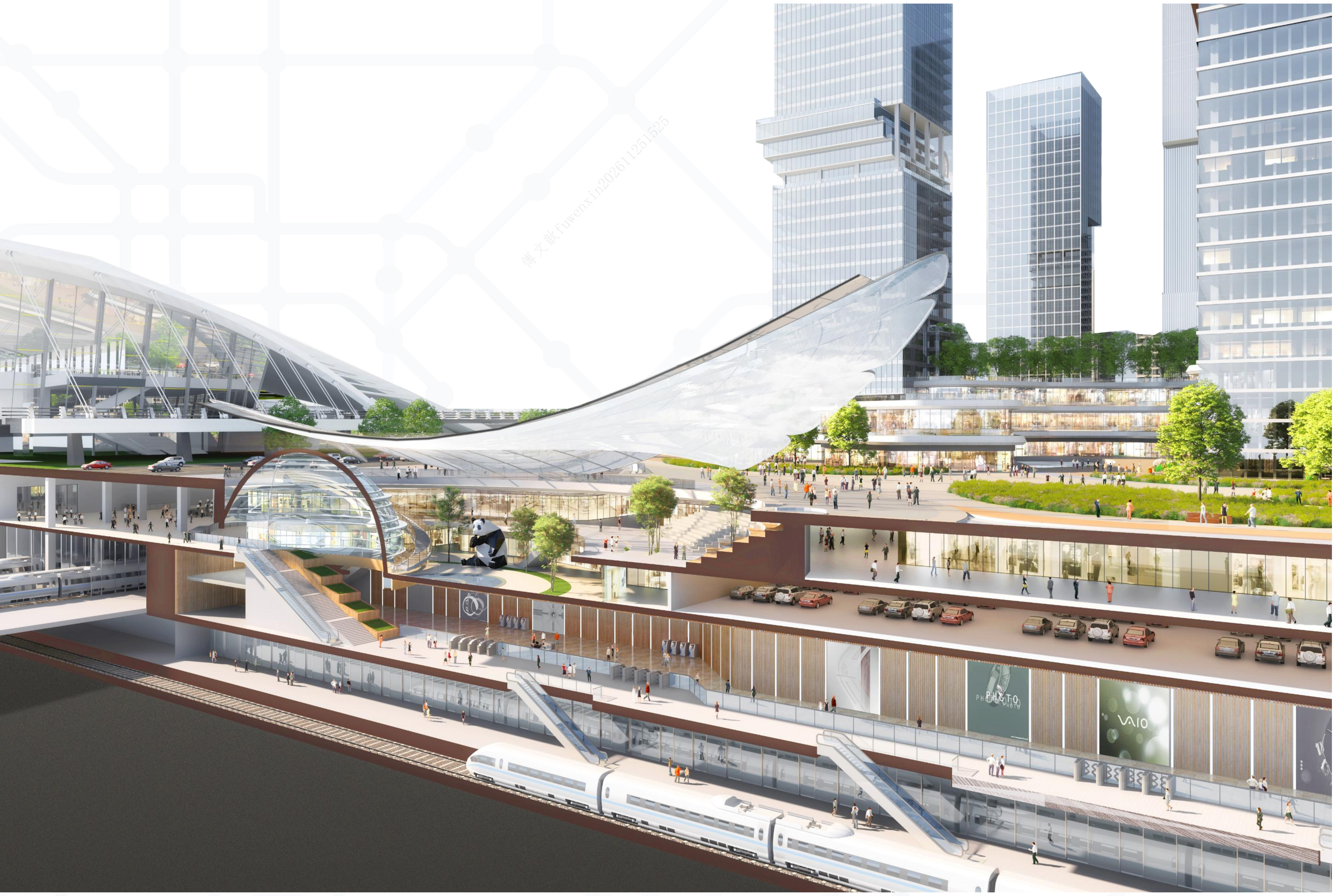


出入口通道里的社区文化展示

5.7 交通换乘场景

交通换乘场景作为融合交通枢纽，如公交站、高铁站、机场等与地铁站点的主要载体。场景特征如下：

- 客流特点：客流具有全天候、连续性强、方向复杂的特点，高峰时段与城市整体交通高峰基本一致，客流来源广泛，包括不同交通方式的换乘者，人员流动速度快，换乘需求复杂多样。
- 客群需求：客群需要快速、直观、低认知成本的换乘体验。需设置明确的换乘引导标识，确保乘客能够快速、准确地找到换乘通道和目标交通工具；提供充足的候车空间，植入便民服务功能，保证换乘过程的舒适性；强化应急保障功能，如临时医疗、疏散指引、公交接驳提示等。通过简洁有力的空间表达与文化元素植入，塑造具有识别度的城市综合交通门户形象。



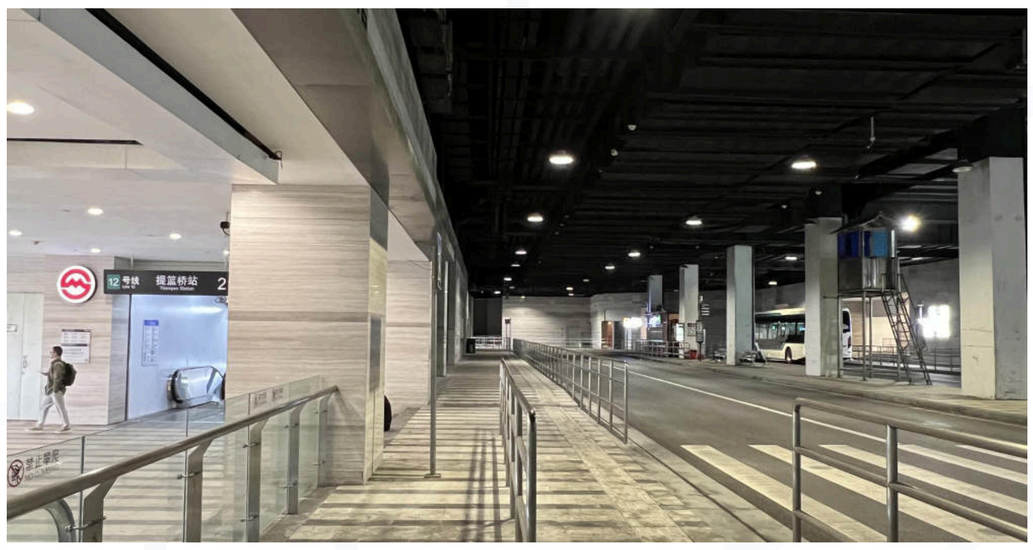
交通换乘场景

傅文歆fuwenxin20261125l525

5.7 交通换乘场景

1、多交通方式立体衔接组织

- 立体化整合城市轨道交通与公交场站、社会停车楼等交通功能，连通周边建筑空间，保障人车分离，换乘便捷高效。鼓励地铁出入口与社会停车楼结建，推广P+R出行模式以鼓励公共交通出行，提升轨道交通服务效能。



地铁出入口与公交车站一体化设计

2、大流量集散空间优先保障

- 融合空间处需合理布置集散空间，空间尺度贴合大流量换乘需求，避免通道过窄导致拥堵。设置清晰明确的换乘路径，以便快捷集散客流。高峰、平峰时段应采用灵活分流运营措施，如：临时隔断分流等。



可容纳大客流的集散空间

3、合理布局功能设施，提升换乘体验

- 依据客流走向与分布规律，合理布置功能设施位置。在换乘空间显著位置宜配置信息咨询点、公共卫生设施等服务设施。避免设施集中导致局部空间拥堵，同时防止出现服务盲区。适当引入餐饮、书店、咖啡店等业态，丰富商业服务。



合理布置服务设施，减少对交通功能的干扰

4、交通空间的城市文化表达

- 融合空间宜采用简洁的设计手法，避免过多遮挡，保证空间的通透与开阔，使乘客能够清晰识别周围环境。设计宜符合城市文化特色和时代感，与交通换乘场景的功能特色相融合。



站核空间集散枢纽大客流，展现城市到达第一印象

6 建设时序及界面划分

CONSTRUCTION SEQUENCE AND INTERFACE DIVISION

6.1 建设时序

6.2 界面划分

傅文歆fuwenxin20261125

6.1 建设时序

指引要点 1 融合工程宜同步规划、同步设计、同步实施

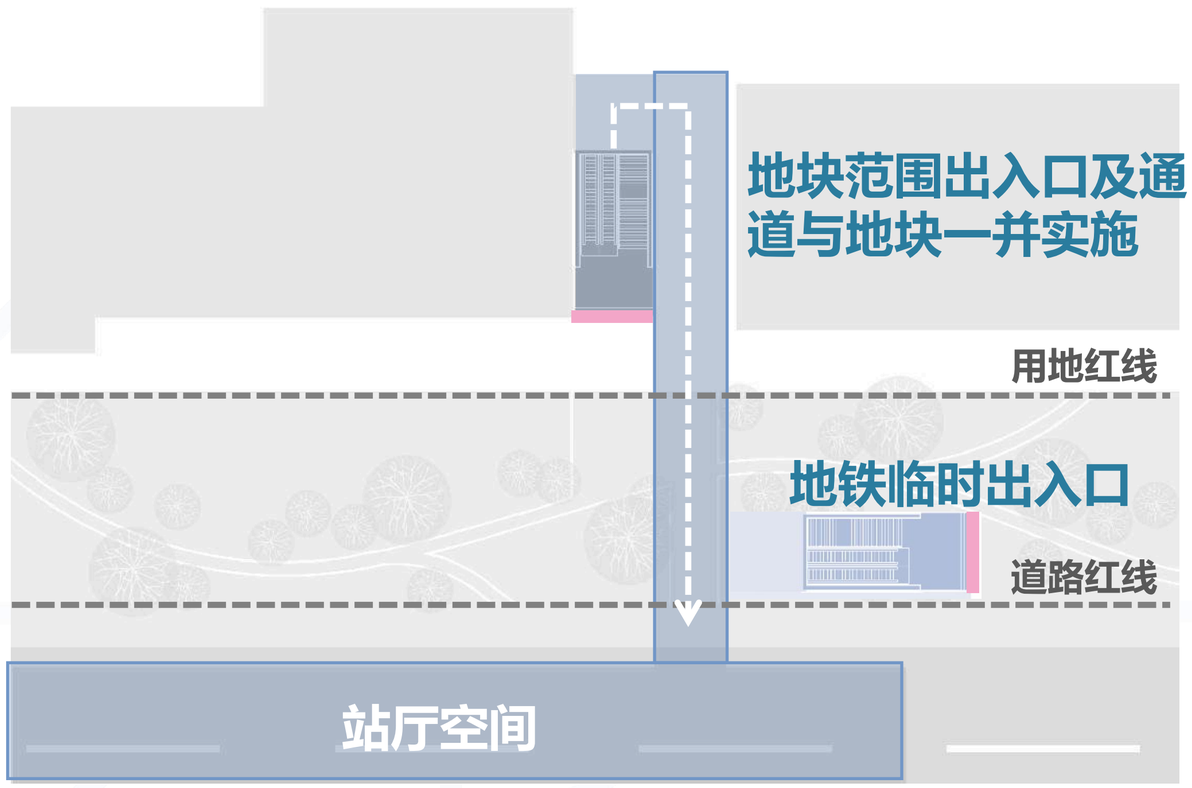
- 轨道建设单位应会同地块方一起编制融合方案，上报轨道建设主管部门审定。
- 融合工程宜同步规划、同步设计、同步实施。当客观条件不满足，不具备同步实施条件时，应做到同步规划、同步设计、分步实施。
- 确需分期实施时，应满足先行实施工程的功能完整性及安全性等相关要求，并应预留远期实施或改造条件。



地铁与地块一体化实施

指引要点 2 轨道交通车站先于其他功能部分开通时，应预留融合改造条件

- 轨道交通工程先行实施时，轨道建设单位应按照主管部门审定的融合方案预留后期地块改造条件，并预留因客观条件限制后续实施部分工程费用。
- 对于已经出让但暂未实施的地块，应签订协议，确定双方实施、管理界面，确保融合方案落地。后续地块方应按照审定的融合方案实施，改造工程费用由地块方负责。

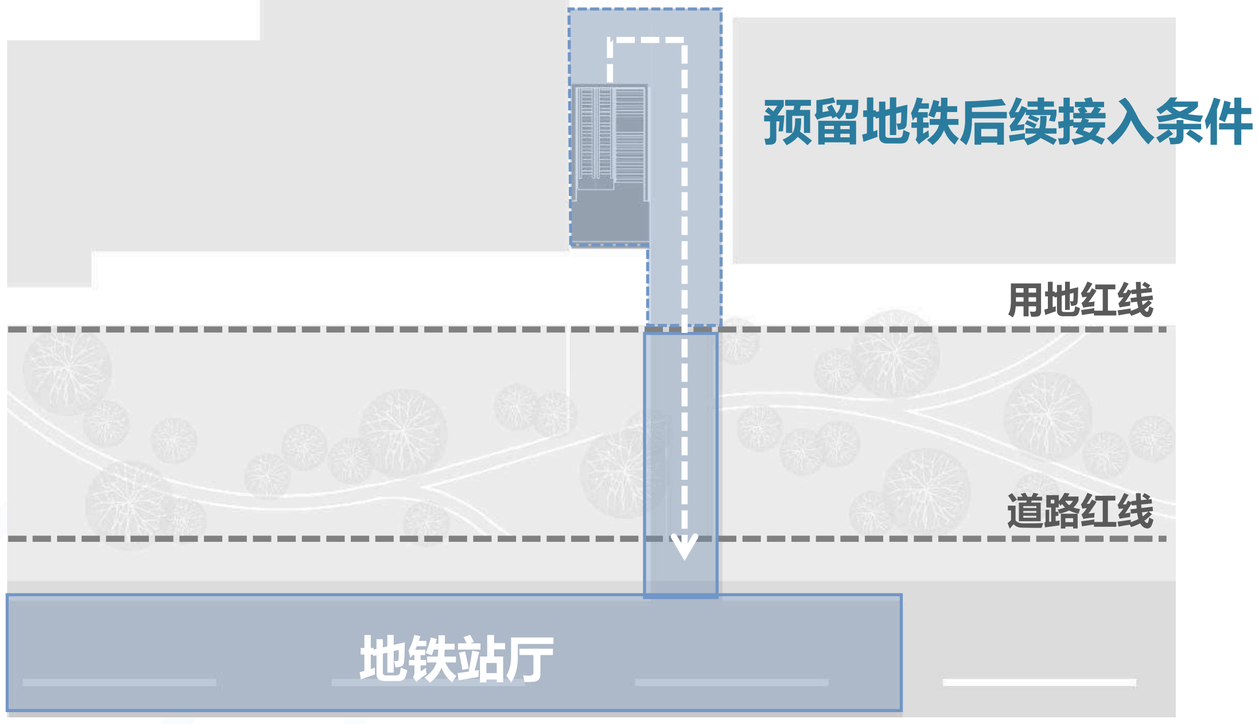


地铁先于地块实施，设置临时出入口

6.1 建设时序

指引要点 3 **地块先于轨道交通实施时，应预留地铁改造接入条件**

- 当地块先行实施时，地块方应协同轨道建设单位编制融合方案，上报轨道建设主管部门审定。
- 根据融合方案预留后续车站设施的接入空间及条件，该空间在满足防灾要求下，鼓励进行综合开发利用。



地块预留地铁融合实施条件

指引要点 4 **当车站位于已建成区域且周边规划都已实现时，结合更新计划确定融合方案**

- 当周边地块有更新计划，地铁实施时应结合城市更新方案编制融合方案上报轨道建设主管部门审定，同步规划，同步设计。
- 当周边地块没有更新计划，若没有改造条件时，地铁修建时应根据主管部门审定的融合方案做好充分预留，保障后期地块改造时有条件与地铁融合。
- 若有改造条件时，可经过与地块方沟通，对地块建筑进行局部改造，地铁实施时应一体化设计，结合地块建筑改造实现地铁与城市建筑的融合。

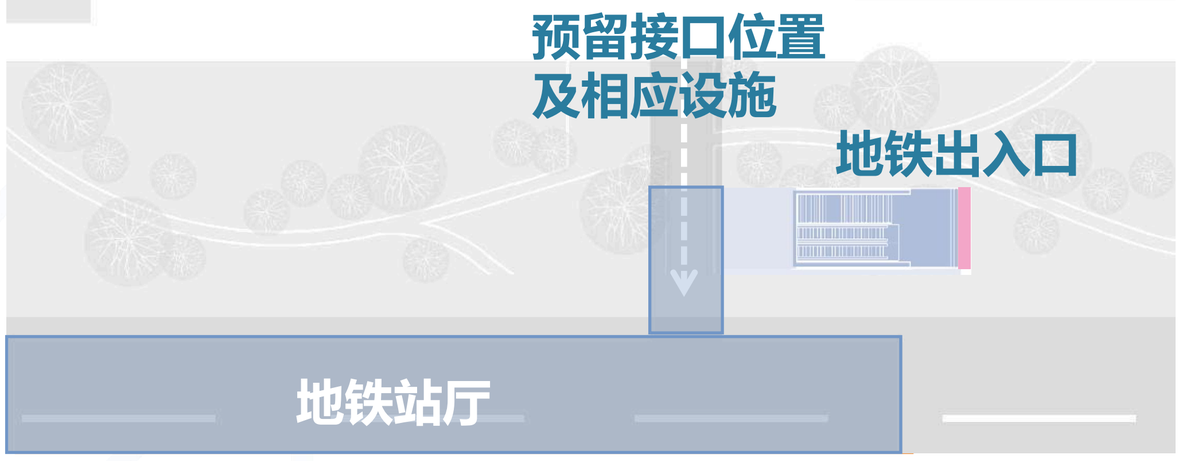


地铁预留城市更新融合方案实施条件

6.1 建设时序

指引要点 5 **轨道交通车站先行实施预留融合条件时应尽量减少后期改造工作**

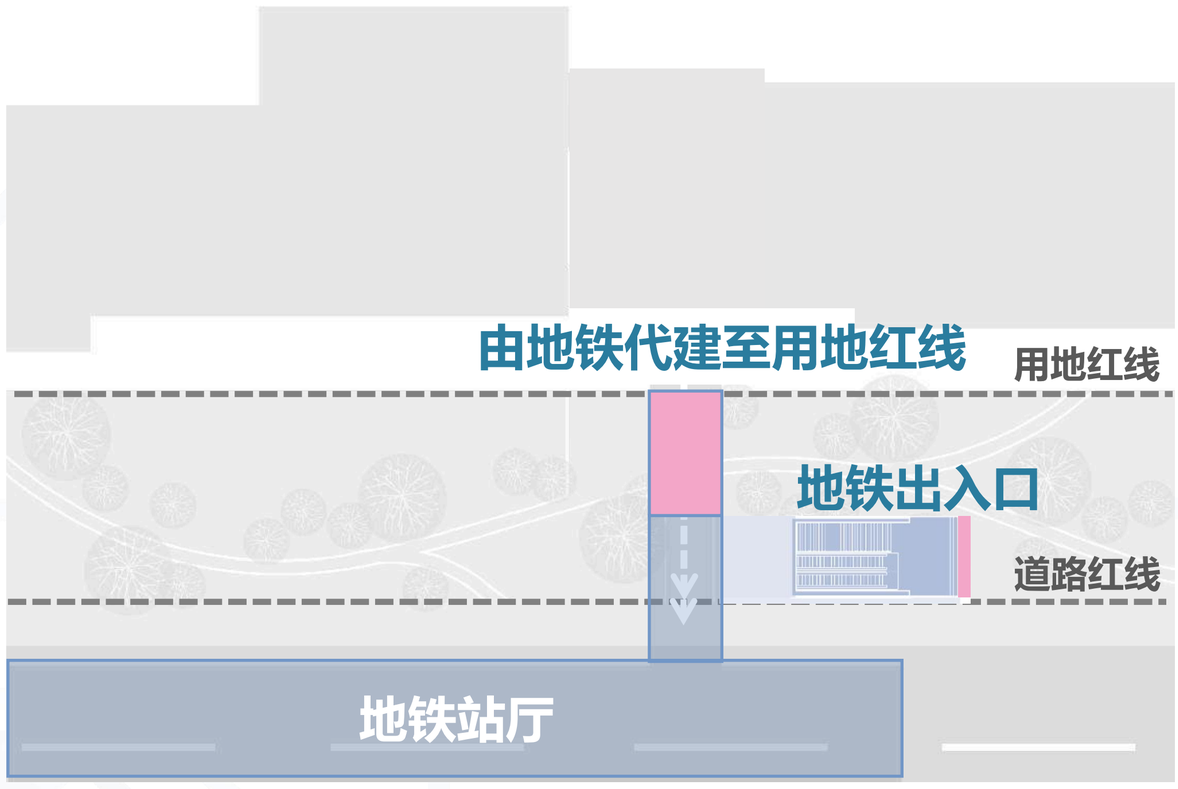
- 轨道交通工程预留融合条件时应考虑后续施工条件，减少后续施工对地铁运营的影响；在连通位置设置暗梁暗柱结构体系，便于后期连通，同时考虑防火防盗卷帘位置、电力接入条件、消防信息互联互通条件。
- 轨道交通工程管线迁改施工要考虑后续融合工程施工条件，减少不必要的重复迁改。



地铁先于地块实施，预留接口位置及设施

指引要点 6 **为减少对道路交通和景观的影响，地块方可委托轨道建设单位代建**

- 当轨道交通工程先行实施，周边地块方案已经确定时，相关融合工程可由地块方完成报规报建流程后，与轨道建设单位签署代建协议，由轨道建设单位一并实施，完成地块红线外相关工程，以减少后续施工对道路交通和绿地景观的影响。



地铁代建通道至用地红线

6.2 界面划分

指引要点 1 融合工程应统一设计，按照主管部门审定的方案实施和预留

- 为实现站城融合目标，新建线路应由城市轨道交通建设单位牵头完成站城融合方案编制，并报主管部门审查批准。
- 轨道交通设施应与城市建筑、公共空间进行一体化设计。轨道交通建设单位应与相关单位签订协议，明确投资及管理界面。对非同步实施的内容，做好融合条件预留，确保后续工程顺利衔接。
- 针对尚未出让的地块，应依据主管部门审定的融合方案，明确先行实施范围与预留方案，后续地块出让时附带相关方案或工程条件。

指引要点 2 宜依据建筑功能、投资、设计、施工及运营管理等因素划分工程界面

- 投资、设计、施工、管理界面可以不一致。
- 当轨道交通设施设备与非轨道交通功能建筑结合设置时，应考虑轨道设施设备的检修路由。
- 凡涉及城市轨道交通正常运营及消防、安全相关的设施设备，均应纳入轨道交通运营单位管理，并确保在地块发生突发事件时能及时进行隔离，保障城市轨道交通的安全运营。

傅文歆fuwenxin20261525