

# 广东省城市轨道交通地铁车站用地标准研究

郭强<sup>1</sup>, 刘玮<sup>2\*</sup>, 陈炫楷<sup>1</sup>

(1. 广东省土地调查规划院, 广州 510075;  
2. 广州市交通规划研究院有限公司, 广州 510030)

**摘要:**目的:为促进城市空间的节约集约利用,规范轨道交通地铁车站用地,充分发挥轨道交通对城市发展的支撑促进作用,需要研究车站用地标准和管控要求。方法:案例研究法、文献归纳法。结论:在系统梳理及综合评估相关国家、地方性标准的基础上,分析广东省地铁车站现状用地规模与常见问题,提出用地标准制定的基本原则,明确从“功能分类更加全面、实用性更强”“指标区间弹性、兼容性更强”“赋值适应本土发展需求、适用性更强”三个方面的需求导向制定标准规则,并提出具体的标准条文制定建议。

**关键词:**城市轨道交通;用地标准;节约集约利用

**中图分类号:**F301.2 **文献标志码:**A **文章编号:**1672-2736(2024)05-0062-9

## 0 引言

随着城市人口的迅速增长,传统道路交通已难以满足居民日益增长的出行需求。城市轨道交通凭借其大运量、高效性和环保性,在公共交通系统中扮演着愈发重要的角色,建设规模不断扩大<sup>[1]</sup>。城市轨道交通可以有效缓解地面交通的拥堵状况,提升公共交通的整体服务水平,已成为优化城市出行结构、提高居民生活质量的有力手段、城市交通高质量发展的有力支撑<sup>[2]</sup>。然而,城市轨道交通的快速扩展也面临挑战,在城市土地资源日益紧张、地铁车站周边区域发展需求多样的现实背景下,如何实现节约集约用地成为重点关注问题。其中地铁车站作为城市轨道交通系统的核心组成部分,承担着客流集散与交通衔接的关键功能,也是轨道交通用地的主要部分。当前城市土地资源日益紧张、建设成本持续攀升,同时地铁车站周边区域的多元化发展要求地铁车站实现功能复合化,然而地铁车站建设面临综合开发设计不足<sup>[3]</sup>,忽略平面功能与车站细节设计、创新设计不足及技术运用不到位<sup>[4-6]</sup>,城市轨道交通车站附属设施用地的规划控制仍不成熟,现有城市轨道交通控制线也未涵

盖车站附属设施用地<sup>[5]</sup>,以及轨道交通用地与城市开发建设用地间的矛盾,都影响着车站用地。建立健全适应轨道交通建设规模、发展模式要求的地铁车站用地标准,可为城市轨道交通规划与建设提供规范化指导。

通过对车站进行标准化设计,可以有效减少地铁车站设计方案的差异,使车站功能布局合理、车站规模得到有效控制<sup>[7-10]</sup>。学术界对城市轨道交通地铁车站的已有研究主要从地铁车站规划建设的现状问题和发展需求出发,提出通过优化完善地铁车站设计思路与技术要点、强化科学管控等策略,促进城市空间高效利用、推动交通高质量发展。但现有研究较少从标准体系建设的角度出发,深入探讨如何编制兼具适用性和科学性的城市轨道交通地铁车站用地标准。广东省作为我国经济发达的省份之一,其城市化水平和轨道交通发展规模均居全国前列,轨道交通发展较为成熟,截止至2022年底,广东省有广州、深圳、佛山、东莞等4个城市获批建设城市轨道交通项目,总里程1865千米,总投资12016亿元,广东省全省已开通运营地铁线路34条,合计里程1279千米。基于此,本文以广东省城市轨道交通地铁车站用地为研究对象,在对车站用地

既有标准进行评估的基础上,结合地铁车站现状用地规模及现状问题,探索构建城市轨道交通地铁车站用地标准,完善广东省城市轨道交通用地标准体系。

## 1 既有标准评估

2003年起,我国住房和城乡建设部、原国家质量监督检验检疫总局联合发布国家标准《地铁设计规范》(GB 50157-2013),标志着地铁规范化建设的开始。随着城市发展演变,为进一步规范城市轨道交通的基本功能和技术要求,2009年住房和城乡建设部发布《城市轨道交通技术规范》(GB 50490-2009),对城市轨道交通建设与运营中应该满足的安全、卫生、环境等要求进行明确。随着轨道交通建设规模持续扩大,与周边地块规划相协调成为发展趋势,2015年住建部颁布《城市轨道交通沿线地区规划设计导则》,体现了站城一体化、站城融合的新时代发展要求。同时在城市群一体化发展背景下,市域快速轨道交通成为引导城市空间布局优化、提供组团间快速联系的重要支撑,2022年住建部发布《市域快速轨道交通设计标准》(CJJ/T314-2022),从车辆、限界、线路、轨道等方面对市域快速轨道交通设计进行规范。

目前山东、湖北、上海、江苏等地已将地铁项目车站主体及其附属设施用地相关建设标准纳

入地方性建设用地标准。其中上海、江苏分别制定部分车站主体及其附属设施用地指标及定值;山东、湖北两地将部分车站主体与附属设施视作整体,统一定值。在控制指标类型方面,山东、上海、江苏对地铁车站主体及其附属设施建设用地的用地面积进行控制,湖北省对地铁车站附属设施长度、宽度进行控制(表1)。

从各地用地标准的指标数值来看,山东省与上海市的用地面积数值区间一致,无配线站车站主体用地面积不高于6000m<sup>2</sup>,配线站车站主体用地面积为8000~15000m<sup>2</sup>;湖北省对车站长度、宽度进行规定,折算后城市道路红线内车站用地面积为3000~6000m<sup>2</sup>,城市道路红线外车站用地面积为8000~15000m<sup>2</sup>;江苏省仅对无配线、无换乘的独立标准地下车站地面占地面积进行规定,地面占地面积不超过4000平方米(表2)。

## 2 广东省地铁车站现状用地规模

地铁车站用地规模主要受车站站台及配线形式、车辆编组和车型等因素影响。根据调查显示,广东省轨道交通地下站用地规模为3300~15000m<sup>2</sup>,车站平均用地规模6847.62m<sup>2</sup>(表3)。从站台及配线形式来看,地下站以无配线岛式车站为主,用地规模为3300~12100m<sup>2</sup>,少数为有配线岛式车站,用地规模为5500~10100m<sup>2</sup>;从

表1 各地地铁车站用地标准控制指标情况表

标准名称	指标种类	指标分级分区	指标控制要求
《山东省建设用地控制标准(2024年版征求意见稿)》	车站主体及其附属设施建设用地的用地面积	根据车站主体/附属设施分级	控制性指标,定额控制或区间控制
《湖北省产业用地目录和用地标准(2023年本)》	城市轨道交通车站附属设施长度	根据道路红线内外分级	控制性指标,区间控制
	城市轨道交通车站附属设施宽度	根据道路红线内外分级	控制性指标,区间控制
(上海)《节约集约建设用地标准》	地铁车站主体及其附属设施建设用地指标	根据车站主体/附属设施分级	控制性指标,定额控制
《江苏省建设用地指标(2022年版)》	地铁项目地下车站用地指标	-	控制性指标,上限控制

表 2 各地地铁车站用地标准用地规模管控情况表

	敷设方式	用地面积(m <sup>2</sup> )	
		无配线站	配线站
《山东省建设控制标准 (2024 年版征求意见稿)》	车站主体用地	6000	8000 ~ 15000
	附属设施用地	4500	4500
《湖北省产业用地目录和 用地标准(2023 年本)》	地下车站控制区域	长度(m)	宽度(m)
	城市道路红线内	200 ~ 300	15 ~ 20
	城市道路红线外	200 ~ 300	40 ~ 50
(上海)《节约集约建设用 地标准》	敷设方式	用地面积(m <sup>2</sup> )	
		无配线站	配线站
	车站主体用地	6000	8000 ~ 15000
	附属设施用地	4500	4500
《江苏省建设控制指标 (2022 年版)》	无配线、无换乘的独立标 准地下车站地面占地面积	用地面积(m <sup>2</sup> ) ≤4000	

表 3 广东省轨道交通地下站用地规模情况表

站台形式	配线形式	线路	编组	车型	车站	用地面积(m <sup>2</sup> )
侧式	交叉渡线	8	6	A	万胜围	9000
岛式	无	3	6	B	梅花园	4500
岛式	无	3	6	B	五山	5400
岛式	无	4	4	L	车陂	4400
岛式	无	4	4	L	金隆	5200
岛式	无	5	6	L	大沙东	3300
岛式	无	5	6	L	潭村	4600
岛式	无	6	4	L	河沙	3500
岛式	无	6	4	L	天平架	3900
岛式	无	7	6	B	板桥	6600
岛式	无	8	6	A	宝岗大道	6000
岛式	无	8	6	A	中大	6800
岛式	无	13	8	A	裕丰围	12100
岛式	无	13	8	A	南海神庙	7600
岛式	出入段线	3	6	B	厦滘	5500
岛式	单渡线	8	6	A	晓港	6000
岛式	存车线	5	6	L	猎德	10100
岛式	存车线	8	6	A	赤岗	7200
一岛一侧	停车线	2	6	A	萧岗	10300
双岛式	出入段线	2	6	A	嘉禾望岗	15000
双岛式	支线分岔、中央站台渡线	3	6	B	体育西路	6800

注:数据来源于项目组摸查统计

编组和车型来看,以 6A、6B 和 4L 编组为主,少数采用 6L、8A 等编组,其中 6A 编组站台用地规模为 6000 ~ 15000m<sup>2</sup>,6B 编组为 4500 ~ 6800m<sup>2</sup>,4L 编组为 3500 ~ 5200m<sup>2</sup>。广东省轨道交通高架站用地规模为 1600 ~ 5100m<sup>2</sup>,车站平均用地规模 3300m<sup>2</sup>(表 4)。从站台及配线形式来看,高架站以无配线侧式车站为主,用地规模为 1600 ~ 3300m<sup>2</sup>,少数为有配线的岛式、一岛一侧或双岛式车站;从编组和车型来看,以 4L 编组为主,用地规模为 1600 ~ 3200m<sup>2</sup>,部分采用 6L、6B 等编组。将广东省地铁车站用地规模情况与各地地铁车站用地标准进行对比,广东省车站主体及其附属设施建设用地的用地面积位于 1600 ~ 15000m<sup>2</sup> 区间,与山东、上海两地标准规定的用地总面积上限基本吻合。

### 3 广东省地铁车站用地现状问题分析

#### 3.1 现行标准难以满足地方实际建设需要

现有标准缺少具体的地铁车站用地指标,一些概念甚至会造成土地浪费。如《城市轨道交通线网规划标准》(GB/T 50546 - 2018)中提出轨道交通车站的用地控制原则和控制范围,没有对车站用地控制指标做出具体要求。《城市轨道交通工程项目建设标准》(建标 104 - 2008)中提出“控制保护地界”的概念,而在实际规划建设管理中,参照该标准容易造成车站周边保护控制范围较大,有些地铁车站对周边地块“占而不

用”,增加与周边地块的规划衔接成本,制约城市建设用地管理水平提升。

#### 3.2 缺少省级用地标准规范

现阶段,地铁车站用地相关规定分散于多个标准规范,标准来源繁多、行业差异等问题严重影响各地标准的衔接和应用,且在用地需求上聚焦不足,难以对轨道交通建设用地提供参考,同时国家标准中对于地铁车站用地的相关规定多以全国性普适为原则,难以兼顾各地在用地资源、经济水平及城市发展阶段上的差异性。广东省作为我国经济发达地区之一,城市化水平和轨道交通发展程度较高,迫切需要制定相关用地标准来满足节约集约用地、交通需求增长及城市空间结构优化方面的本土化需求。

### 4 用地标准研究

制定具有前瞻性和适用性的地铁车站用地标准已成为推动城市轨道交通高质量、可持续发展的重要手段。本文总结提炼城市轨道交通相关标准规范涉及的相关原则,结合广东省地铁车站用地实际情况和发展,提出用地标准制定应当遵循“以人为本、布局合理、安全可靠、经济适用”四项基本原则,以“功能分类更加全面、实用性更强”“指标区间弹性、兼容性更强”“赋值适应本土发展需求、适用性更强”三个方面为需求导向制定标准规则。

表 4 广东省轨道交通高架站用地规模情况表

站台形式	配线形式	线路	编组	车型	车站	用地面积(m <sup>2</sup> )
侧式	无	6	4	L	横沙	1600
侧式	无	4	4	L	蕉门	2300
侧式	无	6	4	L	沙贝	2500
侧式	无	14	6	B	神岗	3300
岛式	交叉渡线、停车线、单渡线	5	6	L	濠口	5100
一岛一侧	单渡线、折返线	6	4	L	浔峰岗	3500
一岛一侧	双存车线	4	4	L	黄阁	3200
邻双岛式	渡线、越行线	14	6	B	太平	4900

注:数据来源于项目组摸查统计

## 4.1 基本原则

### 4.1.1 以人为本

地铁站用地标准应注重“以人为本”<sup>[11]</sup>,符合乘坐需求,确保乘降安全,疏散迅速有序,建筑布局紧密,方便快捷<sup>[12]</sup>。应结合环境条件,综合考虑施工工艺、建筑技术,运用先进设备保障内外协调,及时处理日常问题。要充分考虑乘客密度与流动速率,满足乘客进出对楼道、电梯等的宽度要求<sup>[13]</sup>,保障客流高峰时乘客能够有序进出站和便捷换乘其他线路。

### 4.1.2 布局合理

车站站位选址及总体布局应符合城市规划、城市综合交通规划等规划,考虑城市空间结构和公共交通需求的持续变化,促进城市空间结构优化,缓解交通拥堵,提高城市居民生活质量,并应符合环境保护、文物保护、卫生防疫以及客流吸引、乘降便捷、城市景观的要求。同时还应充分考虑与机场、铁路等交通枢纽和公交站场及其他交通方式的衔接,实现轨道交通在交通网络中的骨干作用。

### 4.1.3 安全可靠

在制定地铁站用地标准时,必须考虑到地铁建造及运营过程中整个建筑工程在结构布局上的安全性<sup>[14]</sup>,同时确保周围构筑物安全。地铁站的规模除应满足控制期高峰小时预测客流疏散及运营需求外,还应满足突发火灾等事故时的应急要求<sup>[15]</sup>,符合国家现行标准规范。

### 4.1.4 经济适用

地铁站属于高投入基础设施建设项目,因此在设计与建设过程中需要考虑其经济适用性,以避免因资金投入问题导致土地浪费。地铁站的规划应综合考虑其对周边土地的辐射带动效应,通过科学合理的站点选址和用地布局、周边片区综合开发,充分利用土地资源,最大化地发挥地铁站对周边区域的土地价值提升作用,实现轨道交通建设与城市发展的良性互动。

## 4.2 标准制定需求

城市轨道交通地铁站用地本身是各项交

通服务功能组合或叠加的结果,用地标准的研究需要结合使用功能等构建多元控制指标,同时由于各地资源禀赋各异,城市轨道交通发展情况存在差异,发展定位也不同,指标要素的选择应具备本土适用性、实用性和兼容性。

### 4.2.1 功能分类更加全面、实用性更强

各省既有建设用地标准中,对城市轨道交通地铁站的功能分类方式各有不同,上海市工程建设规范《节约集约建设用地标准》《山东省建设用地控制标准(2024年版)》将车站主体分为地下车站(包括无配线站和配线站)和高架车站(包括标准站和非标准站)两大类、四小类,上海市还将轨道交通车站附属设施细分为独立出入口、独立消防通道出入口、独立残疾人电梯、单座风井、冷却塔等,并分别提出用地指标要求。《湖北省产业用地目录和用地标准(2023年本)》沿用《城市轨道交通线网规划标准》规定,对地下车站、高架车站、地面车站三种车站分别提出控制区指标要求。《江苏省建设用地指标(2022年版)》在车站分类基础上进行A、B型车(6、4辆编组)分别控制。从上述标准来看,功能分类主要集中在三个方面:(1)按车站敷设方式划分;(2)按地铁车型划分;(3)按车站地面附属设施细分。

通过研究现有标准,并结合广东省轨道交通发展情况,对地铁站主体及其地面附属设施的功能分类进行补充。一是面向相关主管部门和设计者双方,以“好管好用”为最终目标制订控制指标,对常用标准规范作充分衔接,细化功能分类,增补建设控制区取值范围等常用用地指标计算依据,使功能分类覆盖更加全面,提高建设用地的适用性。二是在车站敷设方式分类基础上,引入地铁车型划分。车站用地规模与车辆编组和轨道系统关系密切,需要考虑按照不同编组进行区分,或提出指标对应的标准车型,使建设用地标准更本土化。

### 4.2.2 指标区间弹性、兼容性更强

在用地减量化背景下,地铁站用地存在差异。上海市、深圳市等地因用地极为紧缺,开发

高度集约,多考虑控制发展,而以引进产业为主导思想的地区则可能适当放宽控制,为发展留有余地。本标准指标需面向全省,应当注重当前需求与长远发展相结合,在节约集约的同时,适当面向未来,合理适度采用技术标准,合理分配、有效利用空间资源。综合考虑指标数值用于实施后的用地,作为规划用地还应适当留有余地,取上下区间值而非单一控制值,同时也为各个区域、各个城市自行制定相关标准留下衔接基础。

#### 4.2.3 赋值适应本土发展需求、适用性更强

城市轨道交通是缓解特大型城市交通矛盾、实现交通可持续发展的重要途径,也是公共交通网络的核心组成部分,在未来运营车辆车型通常根据实际情况进行确定,需要采用与本地主流车型保持一致的标准车型作为用地匡算基础。本文建议沿用广东省内常用标准车型A型6辆编组作为基础,同时尽量考虑兼容其他车型需求。在运营车辆车型明确的情况下,轨道交通车站用地规模应根据实际车辆尺寸匡算。根据广东省典型案例进行深入比对分析,地铁编组4L型一般占地约1600~5200m<sup>2</sup>;编组6A型一般占地约6000~11000m<sup>2</sup>;编组6B型一般占地约3300~7200m<sup>2</sup>;编组6L型一般占地约3300~5100m<sup>2</sup>;编组8A型一般占地约7600~12100m<sup>2</sup>。

标准制订强调城市轨道交通规划建设在社会效益、环境效益与经济效益方面综合协调,且指标的设定既考虑满足功能、性能要求,还遵循节约集约的原则。在保障轨道交通功能需求和运营安全的前提下,应积极探索轨道交通场站的立体开发模式,加强功能复合,体现“功能混合、立体复合、生态宜居”的规划理念,进一步提高土地节约集约利用水平。

#### 4.3 标准制定情况

车站主体根据建设条件可选择布置在道路红线内或外侧地块内,布置在道路红线内时能够

充分利用城市道路用地,布置在道路红线外侧地块内时需额外占用较多土地资源。因此,在城市建成区,车站主体一般随着线路布局优先布置在道路红线之内。地铁项目建设中,车站附属设施通常需要布置在道路红线外侧毗邻地块内,为了能够集约利用土地资源,有条件时可与邻近公共建筑相结合。原则上主体部分、附属部分应合并建设,减少用地规模,节约集约用地。为更好衔接审批过程中各类常见的、涉及建设用地使用的城市轨道交通功能分区,根据案例整合细化各类附属设施的单独用地指标。建议标准采用6节编组、A型车为用地匡算基础,对于有换乘的车站,则应根据实际情况而定。

##### 4.3.1 标准制定思路

结合广东省内城市调研案例具体情况总结分析,同时综合考虑现行标准、政策要求,确定沿用常用标准车型A型6辆编组作为基础,同时尽量考虑兼容其他车型需求。起终点车站、编组数大于6节或股道数大于2线的车站、采用铁路制式的车站,应根据具体情况确定用地控制范围进行计算确定。根据《地铁设计规范》《广东省城市轨道交通工程设计规范》内容计算得到6节A型车总长为140m。在运营车辆车型明确的情况下,应当按实际车辆尺寸匡算枢纽场站用地规模,如8节A型车车站用地可考虑上浮15%,8节D型车车站用地可考虑上浮20%。车站附属设施指标上限考虑防洪防灾设计需求,根据广东各地实际情况适当提高指标上限。

##### 4.3.2 车站用地规模

(1)地下车站。地下车站的用地面积是指“地下建、构筑物的平面投影面积”<sup>①</sup>,分为无配线站和配线站。无配线站指标仅适用于无配线、无换乘的独立标准车站。配线站指设单渡线、交叉渡线、折返线、存车线、出入线、联络线等配线的车站。

<sup>①</sup> 注:根据《上海市基础设施用地指标(试行)》《山东省建设用地控制标准(2024年版)》(征求意见稿)确定。各省份对地下车站的占地面积定义有不同的理解,定义将影响到地下车站建设对地上空间的使用问题以及控制指标设定的尺度问题。定义为“地下建、构筑物的平面投影面积”能更好控制车站范围内开发,对车站日后的改造升级,日常维护,能保证其用地需求。

表 5 地下地铁车站主体及其附属设施建设用地指标表

敷设方式	用地面积(m <sup>2</sup> )	
	无配线站	配线站
车站主体用地	6000	8000 - 15000
总面积	4500	
独立出入口	105 - 160	
出入口 与消防通道合建的出入口	135 - 200	
附属设施用地 独立残疾人电梯	40 - 50	
其他 单座风井	20 - 40	
冷却塔	120 - 170	

表 6 地上地铁车站主体及其附属设施建设用地指标表

敷设方式	用地面积(m <sup>2</sup> )	
	地面车站	高架车站
车站主体用地	6000 - 8000	4500 - 6000
附属设施用地	高架站(路中)(m <sup>2</sup> /组) 楼扶梯和电梯: 600 附属用房: 2500	

(2)地上车站。地上车站包括高架车站和地面车站两种。高架车站主体部分指站台、站厅,用地指标指地上建、构筑物及雨棚的投影面积。高架车站附属部分指设备管理用房、出入口、站前广场、消防车道,用地指标指外挂面积,其中设备管理用房等指投影面积。地面车站建设用地指标主要包括站台、站厅、设备管理用房、出入口、站前广场、消防车道用地。

## 5 结语

城市轨道交通地铁车站是城市交通基础设施用地的的重要组成部分。为加快城市轨道交通地铁车站的规范化、科学化建设,提高城市交通基础设施的整体水平,建议从建立定期评估机制、强化实施保障、优化规划布局及完善监管体系等方面出发,推动地铁车站用地标准的科学实施。一是建立城市轨道交通地铁标准车站用地标准动态更新机制,在用地标准颁布实施后,定期对地铁车站用地标准的执行情况进行综合评估,并根据城市空间结构、交通需求、出行结构及技术发展的变化趋势,适时修订标准,以确保用

地标准的科学性和实用性。二是强化实施保障,完善相关法律法规及管理制度,建立土地管理、城市规划、交通管理等部门间的长效协调机制,在规划审批、用地监管、建设监督等环节中,强化部门协作与信息共享,确保各部门在地铁车站用地标准的执行过程中形成合力。三是优化规划布局,在规划层面,综合考虑城市发展和交通需求,及时开展交通专项规划,充分研究城市轨道交通地铁车站选址布局和规模,加强与其他交通方式的衔接与协调,确保规划前瞻性与适应性。四是完善监管体系,严格按照用地标准规范地铁车站的规划、设计、建设,对地铁车站设计方案、施工方案进行严格审核,对项目实施过程中用地标准的执行情况进行全过程监督,明确建设各环节的责任主体,确保标准在各个阶段均得到有效落实。

### 参考文献(References):

- [1] 陈明昊,徐凌,朱胜利,等.城市轨道交通工程建设标准体系构建研究[J].都市快轨交通,2022,35(01):147-154.

- [2] 李瑞瑞. 地铁车站建筑设计思路及要点分析[J]. 工程建设与设计, 2024, (04): 13 - 18.
- [3] 梁韵琳. 现有地铁车站建筑设计的不足及创新初探[J]. 建材与装饰, 2019, (18): 254 - 255.
- [4] 闫福强, 武魁伟. 创新理念的城市轨道交通车站建筑设计研究[J]. 城市建设理论研究, 2023, (14): 134 - 136.
- [5] 李娟, 张馨, 郭飞, 等. 城市轨道交通车站附属设施规划用地控制探讨[J]. 现代城市轨道交通, 2019, (04): 1 - 4.
- [6] 鄢婷. 地铁车站建筑设计理念与方法的实践研究[J]. 城市建设理论研究(电子版), 2022, (35): 53 - 55.
- [7] 管娜娜, 邓沈煦, 谭月, 等. 成都市轨道交通规划控制标准和管控要求[J]. 城市轨道交通研究, 2023, 26(12): 195 - 199.
- [8] 王东坤. 地铁车站建筑标准化设计探讨——基于宁波地铁4号线金达站建筑设计实践分析[J]. 建设科技, 2022, (06): 65 - 68.
- [9] 魏薇. 地铁车站建筑规模减量化策略研究[J]. 工程技术研究, 2024, 9(12): 21 - 24.
- [10] 李文英, 鲁放. 城市轨道交通标准体系建设研究[J]. 都市轨道交通, 2021, 34(06): 155 - 159 + 166.
- [11] 葛志伟, 刘智佳. 地铁车站地面建筑设计要点探析[J]. 工程技术研究, 2022, 7(09): 185 - 187.
- [12] 李太民. 地铁车站建筑设计要点探析[J]. 北方交通, 2024, (04): 86 - 88.
- [13] 刘超亮. 地铁车站建筑设计理念与方法[J]. 城市建设, 2013, (22): 18.
- [14] 王尊. 地铁建筑的设计思路与技术要点[J]. 自动化应用, 2023, 64(S1): 156 - 158.
- [15] 康磊. 地铁建筑设计的思路与技术要点分析[J]. 大众标准化, 2022, (19): 34 - 36.

---

**作者简介:**

第一作者:郭强,1995年生,男,山西运城人,硕士,广东省土地调查规划院,助理研究员,主要研究方向为土地集约节约利用评价和用地标准研究。Email:1206617842@qq.com;

通讯作者:刘玮,1985年,男,湖南株洲人,广州市交通规划研究院有限公司,高级工程师,主要研究方向为城市规划。Email:250267575@qq.com

---

## Study on Land Use Criteria for Standard Metro Stations of Urban Rail Transit in Guangdong Province

GUO Qiang<sup>1</sup>, LIU Wei<sup>2\*</sup>, CHEN Xuankai<sup>1</sup>

(1. Guangdong Land Survey and Planning Institute, Guangzhou, 510075, China;

2. Guangzhou Transportation Planning and Research Institute Co., Ltd., Guangzhou, 510030, China)

**Abstract:** The purposes of this study are to promote the economical and intensive use of urban space and regulate the land use of metro stations for rail transit, and play to the role of rail transit in supporting and promoting urban development, it is necessary to study the station land use standards and control requirements. The research methods include case study, literature review. The results show that analyze the current land scale and common problems of metro stations in Guangdong Province on the basis of systematically sorting out and comprehensively evaluating the relevant national and local standards, put forward the basic principles of land use standards, and make it clear that the functional classification is more comprehensive and practical, the index interval is flexible and compatible, the assignment of values to adapt to the needs of local development and applicability, and put forward specific recommendations for the formulation of standards. The assignment of value to adapt to the needs of local development, applicability is stronger aspects of the demand – oriented development of standard rules, and put forward specific standard provisions of the development of proposals.

**Keywords:** urban rail transit; land use standard; conservation and intensive utilization