

轨道交通场站综合体开发的实施策略 ——建筑工程规划审查视角

李艳^{1,2,3}, 徐晓曼^{1,2,3}, 葛平安⁴

(1. 广州市城市规划勘测设计研究院有限公司, 广东 广州 510000; 2. 广东省城市感知与监测预警企业重点实验室, 广东 广州 510000; 3. 广州市资源规划和海洋科技协同创新中心, 广东 广州 510000; 4. 广州市规划和自然资源局, 广东 广州 510030)

摘要: 轨道交通场站综合体的建设质量直接关系到城市空间品质、交通效率与居民生活质量。针对大型轨道交通场站综合体开发中普遍存在的用地权属交叉、规划指标争议、公共服务设施布局失衡及交通可达性差等实施困境,以广州白云站为典型案例,通过现状问题梳理与文献研究,系统剖析了问题成因。研究发现,症结主要在于制度层面立体开发标准缺位、协同层面多方主体诉求分歧、技术层面一体化设计支撑薄弱。基于建筑工程规划审查视角,提出5项实施策略:创新行政管理协调机制,健全土地全生命周期管理制度,优化规划指标管控体系,精准配置公共服务设施,构建复合高效交通网络。研究成果可为同类轨道交通场站综合体的规划审查与高效落地提供理论参考与实践路径。

关键词: 轨道交通场站综合体; 建筑工程; 规划审查; TOD; 立体开发; 分层确权; 广州白云站
Implementation Strategies for Integrated Rail Transit Station Complexes: A Perspective From Architectural and Engineering Planning Review

Li Yan^{1,2,3}, Xu Xiaoman^{1,2,3}, Ge Ping'an⁴

(1. Guangzhou Urban Planning & Design Survey Research Institute Co., Ltd., Guangzhou Guangdong 510000, China; 2. Enterprise Key Laboratory for Urban Perception and Monitoring Warning of Guangdong Province, Guangzhou Guangdong 510000, China; 3. Guangzhou Collaborative Innovation Center for Resource Planning and Marine Technology, Guangzhou Guangdong 510000, China; 4. Guangzhou Municipal Planning and Natural Resources Bureau, Guangzhou Guangdong 510030, China)

Abstract: The construction quality of integrated station complexes directly affects urban spatial quality, transportation efficiency, and residents' well-being. Addressing common implementation challenges in the development of large-scale rail transit station complexes—such as overlapping land use rights, disputes over planning indicators, imbalanced layout of public service facilities, and poor transportation accessibility—this paper takes Guangzhou Baiyun Station as a typical case. Through an analysis of current issues and a literature review, it systematically examines the root causes. The paper finds that the crux of the issue lies primarily in the absence of standards for three-dimensional development at the institutional level, divergent demands among multiple stakeholders at the coordination level, and weak support for integrated design at the technical level. From the perspective of architectural and engineering planning review, the paper proposes five implementation strategies: innovating administrative coordination mechanisms, establishing a full-lifecycle management system, optimizing the planning indicator control system, precisely allocating public service facilities, and constructing a composite, efficient, and robust transportation network. The research findings provide theoretical references and practical pathways for the planning review and efficient implementation of similar rail transit station complexes.

Keywords: rail transit station complex; architectural engineering; planning review; TOD; vertical development; tiered land rights confirmation; Guangzhou Baiyun Station

收稿日期: 2025-12-02

作者简介: 李艳(1986—), 女, 四川隆昌人, 硕士, 高级工程师, 研究方向为规划审查、测绘地理信息、TOD规划设计、城市空间信息工程, 电子邮箱 1126301236@qq.com。

通信作者: 徐晓曼(1994—), 女, 河南信阳人, 硕士, 工程师, 研究方向为建筑设计、规划设计、规划审查, 电子邮箱 1136687442@qq.com。

引用格式: 李艳, 徐晓曼, 葛平安. 轨道交通场站综合体开发的实施策略: 建筑工程规划审查视角[J]. 城市交通, 2026, 24(4): 39-46.

Li Yan, Xu Xiaoman, Ge Ping'an. Implementation strategies for integrated rail transit station complexes: a perspective from architectural and engineering planning review[J]. Urban Transport of China, 2026, 24(4): 39-46.

0 引言

随着城镇化的加速发展, 城市开发强度日益增大。对于城市交通枢纽而言, 周边可利用的空间愈加有限, 以公共交通导向开发(Transit Oriented Development, TOD)模式为核心的轨道交通场站综合体(以下简称“场站综合体”)成为破解这一难题的重要载体。依据《广州市轨道交通场站综合体建设及周边土地综合开发实施细则》(穗府办规〔2025〕2号), 场站综合体是指以轨道交通场站为核心, 遵循零距离换乘、一体化建设运营原则, 统筹换乘设施、步行系统与生活服务设施, 高效利用地上地下空间, 实现与轨道交通无缝衔接, 并与城市服务功能融合的一体化项目^[1]。20世纪末, 广州市面临因高密度发展导致的交通拥堵困境, 通过借鉴香港经验, 成为中国最早推行“轨道交通+物业”模式的城市^[2]。经过多年发展, 广州市成功建设并运营了广州白云站——亚洲最大的TOD综合交通枢纽之一, 其开发规模与复杂程度在同类项目中具有显著代表性。

建筑工程规划审查(以下简称“规划审查”)是城乡规划管理的重要环节, 也是保障场站综合体合法合规建设与品质管控的重要手段。以广州市为例, 其具体流程包括设

计方案审查与建设工程规划许可审查两个阶段, 审查通过后方可取得相应批复或许可证。学术研究方面, 姚爱国^[3]对建设工程规划许可制度的重构进行了探讨, 指出未来的行政管理应注重事中事后监管; 陈晓环^[4]探讨了加强建筑规划管理中建筑方案审查的途径; 郭晓林等^[5]提出优化规划审查机制、规范审查尺度。上述研究在政策制定、产权制度、规划技术等方面已有一定积累, 但多侧重于宏观政策或单项技术环节, 目前尚未见从规划审查视角对场站综合体进行系统性剖析的研究成果。由于场站综合体具有复杂性与特殊性, 其在规划审查阶段常面临许多问题, 一定程度上制约了规划管理的科学性与实施效能。本文以广州白云站为例, 从规划审查视角出发, 系统梳理场站综合体在开发建设中的现状问题, 并探索与之适配的改善策略。

1 轨道交通场站综合体现状问题

1.1 用地权属界定不清

场站综合体项目的建筑竖向空间主要分为地下空间、地面层与地上空间3个部分。各空间一般分属不同主体, 涉及复杂的分层出让权属界定问题。规划审查中发现, 各空间之间的权属交叉极易引发争议, 进而影响规划许可的审批进程。以广州白云站为例(见图1), 站房归属中国铁路广州局集团有限公司, 东西地块上盖商业开发由广州地铁集团有限公司负责, 南北地块上盖物业开发则由广铁诺德(广州)投资发展有限公司承担, 三者分属不同的投资主体。西地块场站综合体项目的地下空间配套场站工程在报建过程中, 由于其与站房工程、轨道交通线路工程等单位不同且建筑空间相互交叉, 需反复协调各相邻权属单位, 致使项目建设进度迟滞。

1.2 规划指标计算存在争议

1) 规划指标无法统筹管控。

由于项目建设时序、开发时点、商业功



图1 广州白云站轨道交通场站综合体及周边土地综合开发示意

Fig.1 Guangzhou Baiyun Station: rail transit station complex and comprehensive development of the surrounding land

能定位等因素各异，各子项在规划指标管控上彼此割裂、各自为政，难以参照常规建筑工程项目对建筑密度、绿地率、计算容积率建筑面积(以下简称“计容面积”)、停车位等指标进行统筹管控，因而未能充分发挥站城产一体化的规模效应。前期对配套场站工程的开发规模预留不足，导致广州白云站的公共汽车枢纽站、旅游集散中心、枢纽运营中心、长途客运站等配套场站用房在报建时，建筑密度超出批复方案要求；东西两侧的呼吸广场虽提供大量公共活动空间，但因占用较大用地面积，致使项目绿地率不达标；粤胜广场位于盖上，出于商业价值最大化的考虑，机动车停车位及增配停车位未设置于盖上。尽管已统筹考虑一、二级联动停车位指标，但在单体报建阶段仍发现增配停车位(装卸货停车位、出租汽车停车位)无法在盖下预留，最终只能占用原本有限的地面空间。

2) 容积率计算办法不明确。

2023 年 11 月印发的《广州市建筑工程容积率计算办法》中，不计容部分明确包括：盖下市政与交通设施、其与盖上建筑之间的结构转换层，以及盖上停车库及其地面疏散楼梯间等附属设施^[6]。设置在盖上、供市政交通设施使用的设备用房(如消控室、专变房)却未被明确纳入不计容范围，由此引发争议。在审批过程中，不同部门对计算标准的理解不一致，导致核算口径与最终数值存在明显出入。

1.3 公共服务设施布局失衡

对场站综合体公共服务设施布局进行审查时，应特别关注其可达性、适用性及与垂直交通的衔接情况。受限于地下和盖下空间的通风、采光、层高等条件，场站综合体的公共服务设施布局问题显著。一方面，公共服务设施分布不均衡：服务于盖上社区的设施与服务于周边地区的设施未进行统筹考虑，导致盖上核心区域内服务供给过剩，而外围用地范围内设施普遍不足，服务覆盖范围有限，直接影响居民生活体验。另一方面，由于缺乏统一规划，不同功能设施之间整合不足，上下层级间的资源共享水平较低，与交通系统及绿地等开放空间的衔接均不够充分，既不利于乘客和居民便捷使用各项设施，也不利于设施的运营和管理(见图2)。

1.4 交通隔断与可达性差

对场站综合体的交通组织进行建筑工程

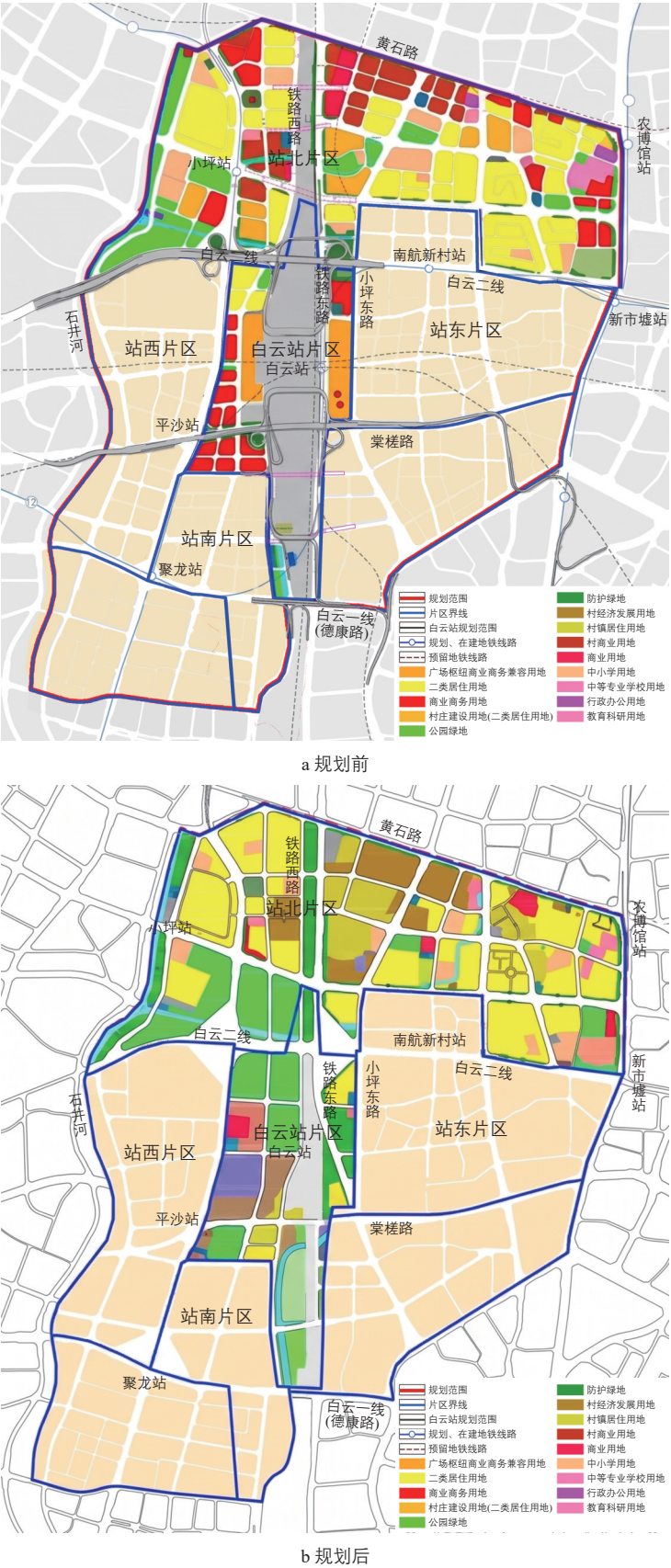


图2 广州白云站公共服务设施布局示意
Fig.2 Layout of public service facilities at Guangzhou Baiyun Station
资料来源：文献[7]。

规划许可审查是保障交通安全、提升城市交通品质的重要环节,对城市高效运行和居民生活质量的提升具有深远意义。一方面,铁路与车辆段占地规模较大,普遍形成“长条状屏障”,造成机动车、步行及自行车交通均难以横向通行(见图3),城市道路网被迫绕行;另一方面,此类布局导致原有社区与新开发区被设施分隔,通行距离增大,可达性显著下降。此外,铁路出行客流与城市内部客流在交通流线上存在交叉,各项交通设施的换乘距离较长;盖上平台通常高于地面8~12 m,行人需经多部楼梯或扶梯上下,交通便捷性明显不足。

2 问题成因分析

2.1 制度层面:立体开发标准缺位

现行土地管理与不动产登记的相关法律法规以二维权属登记体系为主,缺乏地下及地上空间分层确权的明确依据,致使权属界定困难。虽然《中华人民共和国民法典》规定了建设用地使用权可在土地的地表、地上、地下分别设立,但《中华人民共和国城市房地产管理法》《中华人民共和国土地管理法》对于地下空间产权和使用权的取得、转让、管理缺乏明确规定。当前实施的《不动产登记暂行条例》主要针对二维平面土地进行权属登记,尚未对三维立体的土地产权

登记做出详细规定。2021年印发的《广东省自然资源厅关于地上地下国有建设用地使用权及其所附建筑物构筑物所有权确权登记暂行办法》(以下简称《暂行办法》),虽已明确地上地下国有建设用地使用权和相关建(构)筑物可按该办法登记,但实施中仍受二维地籍管理系统、不动产单元编码等因素制约。此外,该办法现已过期。上述法规政策与场站综合体的立体开发建设模式明显不匹配。

2.2 协同层面:多方主体诉求不同

场站综合体涉及铁路部门、地方政府、开发企业、运营单位等多个主体,各方利益诉求不同^[8]。铁路部门侧重轨道运输安全,对盖下空间的结构承重、疏散通道设置严格要求;地方规划部门关注城市功能整合,追求更高的土地收益,并优化商业布局与公共空间;开发主体希望借助交通客流获得足够利润。各方各算各账,利益诉求不同,导致场站综合体的开发受到限制。

2.3 技术层面:一体化设计支撑不足

1) 未实现一体化规划。

场站综合体的设计常常涵盖规划、建筑、结构、交通、景观、管线等多个专业,极其考验设计单位应对复杂建筑的综合能力。设计单位对多功能复合的兼容性考虑不周,对各专业的协同不够及时,导致公共服务设施布局失衡、交通隔断等问题。在技术层面,规划审查和建筑设计所依赖的二维手段难以全面展示场站综合体的立体设计细节,建筑信息模型(Building Information Modeling, BIM)等数字化工具尚未普及,多专业数据难以协同调整,从而产生设计偏差。

2) 未实现一体化建设。

作为重要的基础设施,轨道交通建设用地主要来源于政策性划拨,而物业开发作为经营性用地则必须通过招拍挂方式出让^[9]。现有模式以分期开发为主,各部分结合轨道交通运营时点、物业部分出让时点等实际情况分步实施。以广州白云站为例,城际轨道交通部分先行建设,随后是配套场站工程,接着是四角盖上的粤胜广场,最后是南北广场盖上的大湾区·诺德云城。缺乏一体化顶层设计的分期建设,导致规划审查阶段的指标数据无法衔接,进而延误项目推进。

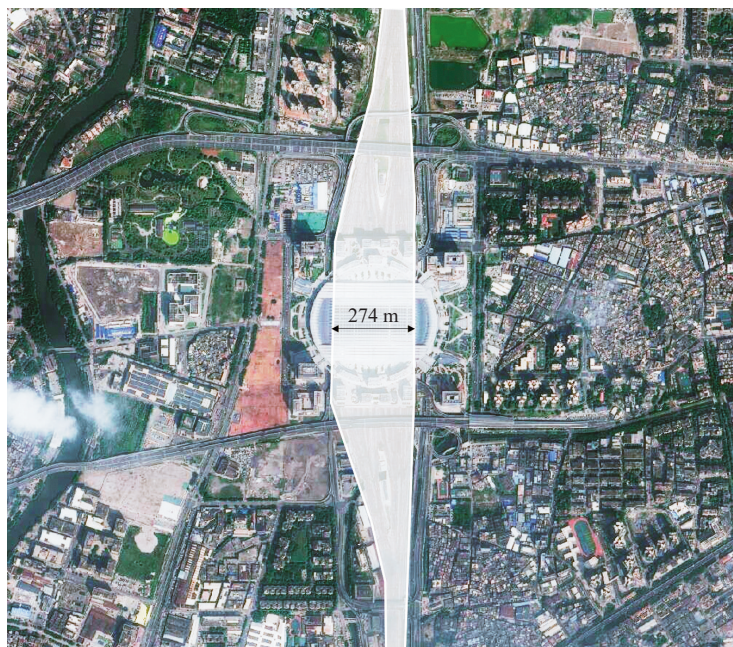


图3 广州白云站设施造成周边交通隔断

Fig.3 Traffic barriers caused by facilities at Guangzhou Baiyun Station

3 轨道交通场站综合体开发的实施策略

3.1 创新行政管理协调机制

针对TOD项目“利益主体多元复杂，推进协调难度大”的困境，应创新行政管理协调机制。可参考广州市白云区做法，设立区级(或以上)枢纽办公室(以下简称“枢纽办”)，由地方政府的国土、规划、交通、建设等相关部门共同参与，统筹TOD项目的开发建设，构建全过程协同管理机制。在规划初期，由枢纽办牵头相关部门及轨道交通公司，共同编制TOD综合开发规划，建立政府、轨道交通公司、市场方、运营方、市民等多方有效对话机制。在审批阶段，提前介入规划、施工、消防等审查环节，推进“多审合一”，并推行容缺受理与并联审批，大幅提升服务效能。在运营阶段，鼓励轨道交通公司主导土地一级开发整理和二级联动开发，确保站城融合，并建立资金平衡与反哺机制，将TOD带来的土地增值和开发收益反哺轨道交通建设运营，形成良性循环。

3.2 健全土地全生命周期管理制度

1) 分层立体规划。

在规划阶段，结合地方实际情况，将场站综合体及周边区域划分为核心区、次核心区和辐射区3个圈层。核心区以站城一体、高强度开发为策略，通过立体交通网络无缝衔接轨道交通车站和周边建筑，实现功能与空间的高度整合；次核心区以功能复合、步行优化为策略，通过小尺度街区和人性化的步行空间设计，确保通往轨道交通车站的连续性、安全性与舒适性；辐射区侧重轨道交通衔接与生态融合，并采用盖上、盖下一体化规划设计模式。结合顶层设计对地上开发部分进行统筹预留，编制土地综合开发分层规划方案，统筹考虑交通功能与商业经营需求，避免公益性空间与经营性空间混淆与割裂。

2) 分层供地。

在规划条件核定阶段，于常规做法基础上补充三维用地界面划分示意图(见图4)，明确三维宗地的规划管控指标要求。在供地和用地报批阶段，采用“绝对高程/相对标高+平面坐标”的方式编制三维宗地图，实现对地下、地表和地上空间的分层划拨或出让。同时，运用数字赋能工具，推动现有权属管理系统优化升级，并构建支持地下、地

上不动产的三维权籍管理平台，实现土地立体化管理。

不动产单元代码方面，《不动产单元设定与代码编制规则》(GB/T 37346—2019)已明确采用宗地特征码B(地表)、S(地上)、X(地下)区分土地使用的空间层次，然而在实施过程中，该编码规则难以适配实际需求。以广州白云站项目为例，配套场站建设用地及粤胜广场用地在规划审批中均属于地上(GS)，但由于现行不动产单元编码规则和二维地籍管理系统的限制，审批中只能将配套场站用地的宗地特征码人为调整为地表(GB)，粤胜广场仍采用地上(GS)。目前该国家标准正在修订过程中，建议进一步细化三维宗地与不动产单元的代码编制规则，特别是增加高程区间、空间拓扑关系等属性的表示方法，并同步做好与《三维地籍调查规范》(T/CREVA 2114—2025)的衔接，推进供地、建设许可、竣工核实和不动产登记各阶段“一码关联”，实现三维产权信息的全周期可追溯。

3) 分层确权登记。

土地确权登记阶段，目前受限因素较多。2021年印发的《暂行办法》已到期，建议下一步在国家技术标准、地方实施细则、配套系统三维化升级等方面予以完善。实施层面，建议以“绝对高程/相对标高+平面坐标”为基础，在原有二维宗地图中相应增加地上、地下建(构)筑物的竖向绝对高程/相对标高，形成三维宗地图(见图5)，厘清轨道交通空间、商业经营空间等各空间的产权归属，并通过三维视图呈现登记信息，防止出现权属不明或权属交叉的情况。在建筑确权登记阶段，地上、地下建(构)筑物工程竣工后，房产图相应增加标注其竖向绝对高程/相对标高，并建立三维建筑模型，形成土地与建筑信息融合的三维房产图。

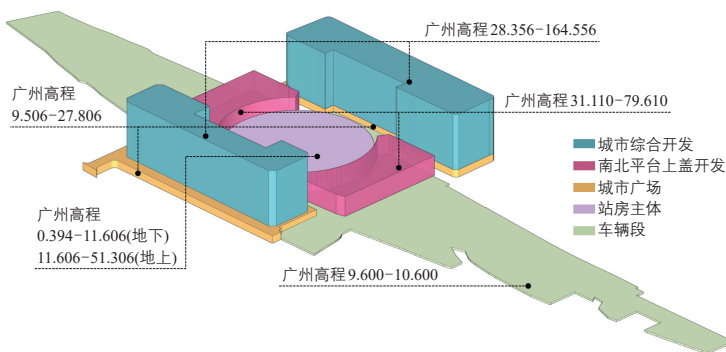


图4 广州白云站三维用地界面划分示意

Fig.4 Three-dimensional division of land interfaces at Guangzhou Baiyun Station

3.3 优化规划指标管控体系

1) 放宽建筑密度限制。

场站综合体项目需通过高密度、混合式开发才能激发周边经济活力，因此无法按照一般建筑工程项目进行规划指标管控。在TOD规划区内，基于交通承载力、市政配套等因素，设定高于普通区域的基准建筑密度，并提供浮动上限作为激励性政策工具。建议明确该政策优先适用于轨道交通车站核心区(如300~500 m半径内)的项目，以最大化TOD的集聚效应。

2) 完善容积率奖励与转移政策。

应当放宽轨道交通TOD综合开发区域的容积率限制，赋予开发主体更多开发权限，以充分发挥政府的激励作用，调动市场主体参与的积极性。虽然容积率奖励与转移制度在城市轨道交通TOD实践中已逐步出现(见表1)，但总体推行仍较为缓慢。要解决此困境，首先，应改变容积率刚性指标的管理方式，推动容积率由限定性指标向激励

性指标转变。其次，应划定以轨道交通车站为核心的城市重点发展区域，将容积率奖励与轨道交通TOD结合，鼓励公共价值回馈，根据提供公共开放空间和公共服务设施的贡献度实行差异化容积率奖励；对于因消防安全、供电安全等规范要求而必须设置在盖上空且服务于市政交通设施的设备用房(如消控室、专变房)，可按附属设施性质不计容或设定特定折算比例。同时，与绿色建筑标准联动，鼓励立体绿化，支持部分地块的绿地率在TOD综合开发范围内进行统筹平衡。第三，应强调系统性，相关奖励与转移政策需同步与土地出让、价格设定、审批流程优化等配套措施协同推进，以促进高质量的城市立体化开发。

3.4 精准配置公共服务设施

优化场站综合体的公共服务设施布局，核心是围绕“站—商—住”一体化目标，构建业态互补、人流导入的站城一体化系统。一是公共服务设施应合理确定布局位置，依据不同服务半径和人流密度精准配置。在核心圈层集中布局刚需设施，例如便利店、公共汽车站、共享单车停靠点等；在外围圈层按人口密度差异化配置教育设施、医疗设施、文体公园等与居民日常生活密切相关的设施。二是强化上层规划，当配套设施与其服务对象分布于不同竖向区域时，应重点处理好垂直交通联系，确保通行高效便捷。构建步行与公共交通优先的交通网络，通过地下商业、人行天桥串联周边公共服务设施，保证设施出入口方向与轨道交通客流走向一致，避免人车混行。

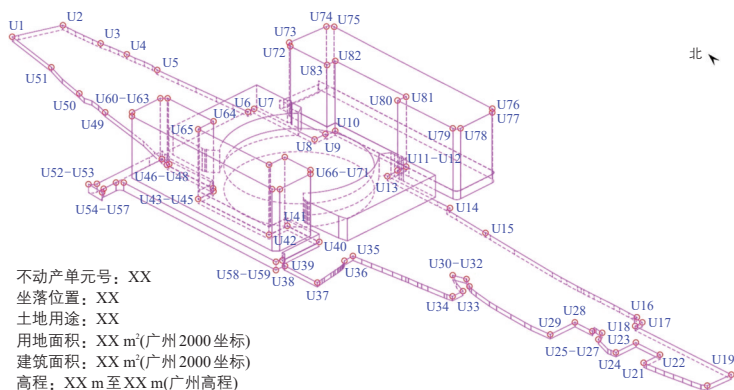


图5 广州白云站三维宗地图示意

Fig.5 Three-dimensional cadastral map at Guangzhou Baiyun Station

表1 部分城市建设项目容积率奖励政策

Table 1 Floor area ratio incentive policies for selected urban construction projects

城市	年份	政策文件	容积率调整规则	核心特点
东莞	2019年	《东莞市密度分区管理技术标准(试行)》	居住用地、商业服务业用地、新型产业用地的地块容积率，应根据地块周边轨道交通车站类型及覆盖范围进行修正	按车站等级、距离车站远近调整容积率系数
上海	2020年	《关于加强容积率管理全面推进土地资源高质量利用的实施细则(2020版)》	轨道交通车站600 m范围内为“特定强度区”，300 m范围内鼓励通过城市设计进一步加强向车站集聚，以实现土地效率的最大化	集合城市设计进行弹性管控
成都	2020年	《关于进一步加强容积率管理促进“中优”区域城市有机更新的规划支持措施(征求意见稿)》	区域级轨道交通车站100 m范围内，用地容积率指标可在现有规划管理技术规定基础上适当上浮，上浮比例不超过20%	聚焦核心区域，放宽容积率指标
杭州	2024年	《关于优化建设项目容积率及相关指标计算规则的通知》	对于在满足自身配建要求的基础上，按规划要求配置的公共服务配套设施，其设置位置应对外开放且具备便捷的公共可达条件，给予不超过建成后无偿移交相关部门管理部分3倍的建筑面积作为奖励	奖励为公共空间做出贡献的项目，提升项目公共服务属性

此外,广州白云站针对周边盖上居住集群,配建了幼儿园、社区服务中心,同时引进国际医院,满足居民日常生活、就医及养老需求;在地铁出站大厅、高铁换乘层周边布局了便利店、24 h自助服务区、母婴室、行李寄存点等设施,并同步衔接3个公共汽车总站与网约车落客平台,实现“出站即换乘、换乘即服务”;“呼吸广场”可作为休闲、商品展示、演出等多功能弹性空间,在春运、国庆等高峰时段可用于容纳瞬时大客流,作为室外候车区域(见图6)。

3.5 构建复合高效交通网络

构建复合高效的综合交通网络,核心在于实现交通功能与城市功能的深度融合。首先是推动立体空间深度融合,通过步行道、地下通道、空中连廊、平台花园、机械提升设施等,构建多标高、互联互通、安全舒适的立体步行网络,实现人车分流与多层级连通。核心步行空间应贯通地面层、地下层及地上二层,并按无障碍标准配置垂直电梯与自动扶梯,确保各层间无缝衔接。集散广场、非机动车停车场、公共汽车首末站、即停即走区及停车换乘(Park & Ride, P&R)设施应与综合体或轨道交通出入口直接相连、立体布局,并设置专用步行联络通道^[8]。

例如,广州白云站在18 m标高的物业开发层设置了环绕车站的“绿环”步行通廊,不仅有效连接东西两侧及四角城市空间,还与10 m标高进站层的旅客流线实现了立体分流。地面以下负12 m标高的中间出站通道两侧,各设宽度超过20 m的通廊,该通廊24 h开放,确保轨道交通两侧城市空间的连续性,有效分离城市日常人流与铁路旅客流线。在换乘组织方面,广州白云站将公共汽车站枢纽、旅游集散中心、长途客运站及枢纽运营中心分别布局于主体站厅的四角,形成功能互补、分布合理的配套体系。四角交通设施创新采用“到发分离、上下贯通”的立体服务模式,实现公共汽车、长途汽车的“上进下出”流线。人行组织上,广州白云站在高架层设置公共汽车、长途汽车、社会车辆、出租汽车落客区,在国铁出站夹层、国铁出站层、地铁站厅层设置上客区,站台层及站台夹层设蓄车层,形成“上送下接”的分层接驳系统,实现枢纽内就近同层无缝换乘(见图7)。同时,应加强智慧化协调调度,利用数字孪生、“城市大脑”等数字平台,汇聚轨道交通客流数据、



图6 广州白云站北呼吸广场实景

Fig.6 Photograph of the north "breathing plaza" at Guangzhou Baiyun Station

资料来源:文献[10]。

公共汽车到站时间、临时停靠接送区(Kiss & Ride, K&R)及P&R设施使用数据等信息,实时感知并优化交通流线。

4 结束语

场站综合体的开发建设质量直接关系到城市空间品质、交通效率与居民生活质量。基于多年规划审查实践经验,本文从建筑工程规划审查视角探讨了场站综合体,指出其开发实施过程中,应创新管理协调机制、优化规划指标管控体系、精准配置公共服务设施等。然而,由于场站综合体涉及的功能类型多元、建设层级复杂,未来可进一步研究场站综合体的其他要素在规划审查中遇到的难题,例如立面协调性、功能适配性等,从而提出更具针对性的实施策略。

致谢:

Acknowledgements:

感谢中国城市规划学会城市感知学术专班对本文研究给予资料支持。

参考文献:

References:

- [1] 广州市人民政府. 广州市人民政府办公厅关于印发广州市轨道交通场站综合体建设及周边土地综合开发实施细则的通知(穗府办规〔2025〕2号)[A/OL]. 2025-02-05. https://www.gz.gov.cn/gfxwj/szfgfxwj/gzsrnzfbgt/content/post_10113706.html.
 - [2] 刘浦, 余二威. 广州市轨道交通场站综合体发展30年回顾与展望[J]. 城市交通, 2024, 22(2): 1-13.
- Liu Pu, Yu Erwei. Review and outlook on 30

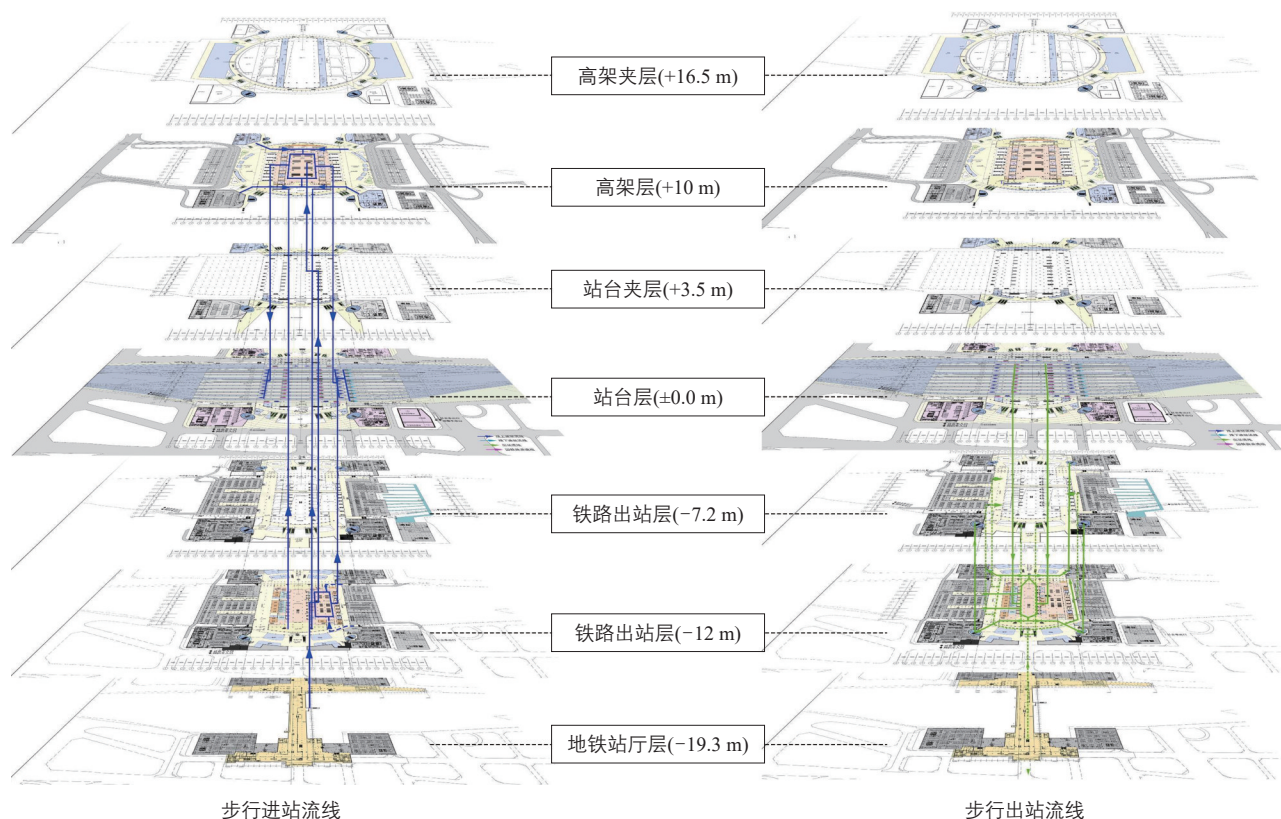


图7 广州白云站进出站步行流线

Fig.7 Pedestrian flow paths for entering and exiting Guangzhou Baiyun Station

资料来源: 文献[11]。

years of development of Guangzhou's rail transit station complexes[J]. Urban Transport of China, 2024, 22(2): 1-13.

- [3] 姚爱国. “放管服”改革背景下的建设工程规划许可制度重构[J]. 规划师, 2020, 36(14): 33-39.

Yao Aiguo. Construction project planning permission institutional reform under governance and service reform[J]. Planners, 2020, 36(14): 33-39.

- [4] 陈晓环. 建设工程规划管理中建筑设计方案审查的一些思考[J]. 福建建材, 2016(6): 107-109.

- [5] 郭晓林, 王雯锦, 于连莉, 等. 新时期建设工程规划许可制度面临的困境与创新探索[J]. 规划师, 2025, 41(12): 80-87.

Guo Xiaolin, Wang Wenjin, Yu Lianli, et al. The challenges and innovative exploration of construction project planning permission system in the new era[J]. Planners, 2025, 41(12): 80-87.

- [6] 广州市人民政府. 广州市规划和自然资源局关于印发《广州市建筑工程容积率计算办法》的通知(穗规划资源规字〔2023〕8号)[A/OL]. 2023-11-09. <https://www.gz.gov.cn/>

gfwxj/sbmfgfwj/gzsgghzrzyj/content/mpost_9330652.html.

- [7] 广州市规划和自然资源局. 白云站及周边地区控制性详细规划[EB/OL]. (2019-12-24) [2025-11-25]. https://www.rd.gz.cn/zlk/kzxxxghxgfaba/content/post_204092.html.

- [8] 刘尔辉, 陈海伟, 曾莉莉, 等. 宜居城市理念下地铁站点综合体交通规划[J]. 交通与运输, 2021, 37(5): 81-86.

Liu Erhui, Chen Haiwei, Zeng Lili, et al. Traffic planning and design of metro station superstructure complex under the concept of livable city[J]. Traffic & Transportation, 2021, 37(5): 81-86.

- [9] 廖苏宏, 梅思思. 建设用地分层确权实证研究: TOD模式引发的竖向空间讨论[J]. 商业经济, 2021(8): 145-147.

- [10] 华南理工大学建筑设计研究院有限公司. 云山珠水, 木棉花开: 广州白云站[EB/OL]. (2025-07-03)[2025-11-25]. https://mp.weixin.qq.com/s/9ktFZlqIPNHA_Q-SkZd0Q.

- [11] 广州市白云区人民政府. 广州白云站片区发展专项规划(送审稿)[R]. 广州: 广州市白云区人民政府, 2021.