



T/CECS XX-2025

中 国 工 程 建 设 协 会 标 准

城市群都市圈区域生活圈规划导则

**Guideline for the planning of urban agglomerations and metropolitan
areas and regional living circles**

（征求意见稿）

2025 年 x 月

中国工程建设标准化协会标准

城市群都市圈区域生活圈规划导则

Guideline for the planning of city clusters and metropolitan
areas and regional life unit

T/CECS xxx-2025

主编单位：西安建筑科技大学

批准单位：中国工程建设标准化协会

施行日期：2025 年 XX 月 XX 日

XXXX 出版社

2025 北 京

前 言

根据中国工程建设标准化协会《关于印发〈2023 年第二批协会标准制订、修订计划〉的通知》（建标协字〔2023〕50 号）的要求，编制组经深入调查研究，认真总结实践经验，参考国内外先进标准，并在广泛征求意见的基础上，制定本导则。

本导则共分 7 个章节，主要内容包括总则、术语、基本规定、类型层级、圈层范围、公共服务、轨道交通。

本导则的某些内容可能直接或间接涉及专利，本导则的发布机构不承担识别这些专利的责任。

本导则由中国工程建设标准化协会城市规划专业委员会归口管理，由西安建筑科技大学负责具体技术内容的解释。执行过程中，如有意见或建议，请反馈给解释单位（地址：陕西省西安市碑林区雁塔路中段 13 号，邮编：710055）。

主 编 单 位：西安建筑科技大学

参 编 单 位：中国城市规划设计研究院

北京交通大学

北京清华同衡规划设计研究院

西安市城市规划设计研究院

西安建筑科技大学设计研究总院有限公司

主要起草人：××× ××× ××× ××× ×××

××× ××× ××× ××× ×××

××× ××× ××× ××× ×××

主要审查人：××× ××× ××× ××× ×××

××× ××× ××× ××× ×××

目 次

1 总则	1
2 术语	2
3 基本规定	3
4 类型层级	4
4.1 一般规定	4
4.2 类型构成	4
4.3 层级构成	4
5 圈层范围	6
5.1 一般规定	6
5.2 数据构成	6
5.3 出行网络建构	6
5.4 服务节点识别	7
5.5 圈层范围划定	7
5.6 节点体系规划	7
6 公共服务	9
6.1 一般规定	9
6.2 设施类型	9
6.3 设施配置	10
7 轨道交通	11
7.1 一般规定	11
7.2 线网适配	11
7.3 交通接驳	12
用词说明	13
引用标准名录	14
条文说明	15

Contents

1 General provisions	1
2 Terms	2
3 Basic requirements	3
4 Type level	4
4.1 General requirements	4
4.2 Type composition	4
4.3 Hierarchy	4
5 Sphere range	6
5.1 General requirements	6
5.2 Data composition	6
5.3 Construction of travel network	6
5.4 Service node identification	7
5.5 Delimitation of Circle Scope	7
5.5 Node system planning	7
6 Public services	9
6.1 General requirements	9
6.2 Facility type	9
6.3 Facility configuration	10
7 Rail transit	11
7.1 General requirements	11
7.2 Network adaptation	11
7.3 Transportation Connection	12
Explanation of wording	13
List of quoted standards	14
Addition: Explanation of provisions	15

1 总则

1.0.1 为指导城市群都市圈区域生活圈规划编制工作，确立区域生活圈规划工作的总体原则和要求，并规定了区域生活圈的类型等级、圈层范围、公共服务、轨道交通等方面的规划指引内容。

1.0.2 本导则适用于城市群都市圈区域生活圈的相关专项规划或专题研究的编制。

1.0.3 本导则未涉及的内容，除应符合本导则外，尚应符合国家现行有关标准和现行中国工程建设标准化协会有关标准规定。

2 术语

2.0.1 区域生活圈 regional life unit

为满足居民生活需求，发生于城市群都市圈内中心城市与周边城镇之间，具有大规模、高频率、较稳定特征的长距离出行所对应的空间区域。

2.0.2 区域生活圈类型 type of regional life unit

根据区域生活出行目的划分，包括区域通勤圈、区域购物圈、区域就医圈、区域游憩圈、区域观览圈等。

2.0.3 区域生活圈圈层 regional life unit circles

根据区域生活行为联系强度划分，可分为核心圈层、紧密圈层和辐射圈层。

2.0.4 区域生活圈联系单元 liaison unit of regional life unit

分别分布于中心城市与外围城市，存在紧密的区域生活活动联系的空间，共同作为区域生活圈联系单元。

2.0.5 区域生活圈服务节点 service nodes of regional life unit

区域生活圈内具有较高吸引强度的出行目的地，是较高等级公共服务设施所在。

2.0.6 区域生活圈公共服务设施 public service facilities of regional life unit

对应区域生活需求的公共服务设施，包括大型商业服务设施、区域医疗服务设施、区域旅游服务设施、区域文化服务设施、区域体育服务设施等。

2.0.7 区域生活圈轨道交通 rail transit of regional life unit

服务于区域生活圈中心城市与外围城市之间，采用专业轨道导向运行的集约化公共客运交通系统。

3 基本规定

3.0.1 城市群都市圈区域生活圈规划应以强化区域联动、优化资源配置、提升服务效能为目标，以不同类型、层级区域生活圈的圈层范围划定、公共服务优化配置、轨道交通设施互联互通为首要任务。

3.0.2 城市群都市圈区域生活圈规划应依据各自所属的城市群都市圈相关规划，并结合区域生活圈发展现实进行编制，应注重公共服务共享共建、轨道交通协同支撑等。

3.0.3 城市群都市圈区域生活圈规划应坚持因地制宜，结合城市群都市圈的发展阶段和功能定位，以问题和目标为导向进行编制。

3.0.4 城市群都市圈区域生活圈规划应符合下列基本原则：

- 1 人本性：应以实现人民对美好生活的向往作为出发点和着力点，为居民的区域性生活需求提供更多选择和更高品质的服务。
- 2 传导性：应传导深化相关上位规划，落实上位规划提出的约束性要求，为各城市相关规划编制提供依据。
- 3 科学性：应立足区域生活空间资源调控与治理效益提升的阶段性目标与任务，基于数据整合与系统分析，合理安排各项空间资源要素，形成结构合理、供需匹配、集约高效的区域生活圈空间格局。
- 4 协同性：应立足城市群都市圈整体发展格局，强化区域生活服务要素的联动共享，促进区域生活空间系统的优化提升。
- 5 协商性：应强调自上而下与自下而上相结合的编制组织，加强上下级政府间和同级政府间的沟通，通过协商谋求对核心问题、任务目标的共识，保障规划编制质量。

4 类型层级

4.1 一般规定

4.1.1 区域生活圈规划应遵循科学性、前瞻性和差异化的原则，明确各类区域生活圈的类型和层级。

4.1.2 区域生活圈规划的类型和层级，应在现状跨城行为联系的基础上，结合其所在城市群都市圈的发展阶段、功能定位等因素进行综合判定。

4.2 类型构成

4.2.1 因区域生活出行目的差异，区域生活圈应包含区域通勤圈、区域购物圈、区域就医圈、区域游憩圈、区域观览圈等具体类型。

4.2.2 现状区域生活圈类型构成，应根据跨城的实际行为联系进行判定。

4.2.3 现状区域通勤圈，应由跨城的且较为稳定的“居住地—工作地”通勤行为联系形成。

4.2.4 现状区域购物圈，应由跨城的且较为稳定的“居住地—大型商业设施”购物行为联系形成。

4.2.5 现状区域就医圈，应由跨城的且较为稳定的“居住地—区域医疗设施”就医行为联系形成。

4.2.6 现状区域游憩圈，应由跨城的且较为稳定的“居住地—区域旅游设施”游憩行为联系形成。

4.2.7 现状区域观览圈，应由跨城的且较为稳定的“居住地—区域文化体育设施”观览行为联系形成。

4.2.8 现状区域通勤圈、区域购物圈、区域就医圈、区域游憩圈、区域观览圈特征，可从不同实际行为联系的方向、距离、频率和交通方式等方面进行分析。

4.2.9 区域生活圈规划的类型构成，应基于现状区域生活圈特征分析，结合所在城市群都市圈相关规划进行判定。

4.3 层级构成

4.3.1 现状区域生活圈的层级构成，应依据跨城的各类行为联系的强度进行判定。

4.3.2 现状区域生活圈应划分为核心圈层、紧密圈层和辐射圈层等层级。

4.3.3 区域生活圈规划的层级构成，应基于现状区域生活圈层级构成，结合所在城市群都市圈相关规划进行判定。

5 圈层范围

5.1 一般规定

5.1.1 现状区域生活圈圈层范围识别，应通过区域生活出行网络建构、现状生活出行服务节点识别、现状圈层范围划定等主要步骤实现。

5.1.2 规划中区域生活圈圈层范围，应基于现状区域生活圈圈层范围识别结果，结合所在城市群都市圈相关规划，选择定性与定量相结合的分析方法进行科学划定。

5.2 数据构成

5.2.1 现状区域生活圈圈层范围识别应结合空间边界、区域性公共服务设施、常住人口和手机信令等数据进行分析。

5.2.2 空间边界数据宜采用街道乡镇级行政边界数据，用于确定区域生活圈的基本分析单元。

5.2.3 区域性公共服务设施数据宜采用国土调查中的各类公共服务设施用地矢量数据，用于作为出行目的地判断区域生活出行活动类型。

5.2.4 手机信令数据主要来源于运营商，宜使用 150m×150m 网格精度，用于精确识别发生区域生活出行活动用户的稳定居住地和出行目的地。

5.2.5 常住人口数据宜采用国家和地方的统计年鉴以及人口普查数据，宜选择街道乡镇级尺度，用于对手机信令数据识别的区域生活出行活动用户数量进行校核、扩样。

5.3 出行网络建构

5.3.1 出行网络建构应通过基本空间单元常住人口数量统计与分解、区域生活出行目的地和出发地提取、基于出行强度的区域生活出行网络建构等主要步骤实现。

5.3.2 基本空间单元常住人口数量统计与分解，可采用手机信令数据识别城市群都市圈范围内每个网格单元（150m×150m 网格精度）具有稳定居住地的用户数量；再以街镇级行政单元为边界，根据网格单元内手机用户占比将街镇尺度下的常住人口总量分解至网格单元内。

5.3.3 区域生活出行目的地和出发地判定包括以下步骤：

- 1 以国土调查中的建设用地矢量边界为依据，可将城市群都市圈现状用地中的区域性就业类用地、商业服务业设施用地、医疗卫生用地、公园与游憩用地、文化体育设施用地分别判定为区域通勤出行、购物出行、就医出行、游憩出行、观览出行的目的地；
- 2 将出行目的地位于上述区域性公共服务设施用地范围内的区域生活出行常住人口所在的网格单元作为出发地。

5.3.4 基于出行强度的区域生活出行网络建构，应以发生区域性生活出行的常住人口居住地所在的网格单元为出发地，以街道乡镇边界为基本单元进行汇总，以各类区域性公共服务设施为区域性生活出行的目的地，建立城市群都市圈基本生活出行网络，并基于出行人数计算出发地至目的地之间的常住人口出行强度。

5.4 服务节点识别

5.4.1 区域生活圈出行服务节点，是指各类区域生活出行的目的地。结合实际情况，可将空间距离较为临近、用地面积较小，且位于同一个城市行政辖区范围内的出行目的地合并为一个出行服务节点。

5.4.2 在不同类型区域生活出行目的地的内部计算所吸引的出行人口强度，可根据吸引人口强度阈值判定不同的区域生活圈出行服务节点的等级体系。

5.5 圈层范围划定

5.5.1 区域生活圈圈层范围划定应以区域生活出行网络为基础，以出行服务节点为圈层核心，根据圈层内部基本空间单元间区域生活出行联系最紧密为原则划定。

5.5.2 区域生活圈圈层范围的划定可采用加权度量地理分布方法，以区域生活出行目的地为中心，以出发地所在的空间单元位置为影响参数，根据出发地和目的地的相对距离关系以及出行强度划定具体的圈层范围边界。

5.5.3 根据圈层内部累计出行人口强度的差异，可进一步将区域生活圈圈层划分为核心圈层、紧密圈层、辐射圈层。

5.6 节点体系规划

5.6.1 规划中区域生活圈的节点体系，应作为区域生活圈公共服务设施布局与轨道交通规划的前提。

5.6.2 区域生活圈的节点体系规划，应基于规划中圈层范围划定结果，结合城市群都市圈相关规划要求，优化、完善不同圈层内的服务节点类型、等级以及服务范围。

6 公共服务

6.1 一般规定

6.1.1 区域生活圈公共服务设施应包括大型商业服务设施、区域医疗服务设施、区域旅游服务设施、区域文化服务设施、区域体育服务设施等类型，以满足通勤、购物、就医、游憩、观览等区域生活需求。

6.1.2 区域生活圈公共服务设施配置应遵循均衡化、协同化的原则，结合城市群都市圈相关规划，以区域生活圈的节点体系规划为前提，构建供需平衡的区域生活圈公共服务设施体系。

6.1.3 区域生活圈公共服务设施的配置类型应契合社会经济发展的新形势和新需求，并符合各类设施的最新相关规划建设标准。

6.2 设施类型

6.2.1 各类区域生活圈公共服务设施的主要类型构成，应符合表 6.2.1 区域生活圈公共服务设施类型一览表的规定。

表 6.2.1 区域生活圈公共服务设施类型一览表

活动类型	设施类型	设施构成
购物行为	大型商业服务设施	都市型购物中心、奥特莱斯型购物中心、综合性商业街、综合市场等。
就医行为	区域医疗服务设施	三级甲等综合医院、中医医院、专科医院等。
游憩行为	区域旅游服务设施	4A 级及以上旅游景区、省级及以上旅游度假区等。
观览行为	区域文化服务设施	国家级博物馆、全国重点美术馆、省级文化馆、剧场等。
	区域体育服务设施	公共体育场、公共体育馆、公共游泳馆、全民健身活动中心等。

6.2.2 大型商业服务设施应包括都市型购物中心、奥特莱斯型购物中心、综合性商业街、综合市场等设施。

6.2.3 区域医疗服务设施应包括三级甲等综合医院、中医医院、专科医院等设施。

6.2.4 区域旅游服务设施应包括 4A 级及以上旅游景区、省级及以上旅游度假区等设施。

6.2.5 区域文化服务设施应包括国家级博物馆、国家重点美术馆、省级文化馆、剧院等设施。

6.2.6 区域体育服务设施应包括公共体育场、公共体育馆、公共游泳馆、全民健身活动中心等设施。

6.3 设施配置

I 基础配置

6.3.1 区域生活圈公共服务设施规划，应综合考虑设施现状服务人口规模，依据城市群都市圈相关规划确定的城市等级、人口规模等，参考相应设施的最新规划建设标准，进行区域生活圈公共服务设施的基础配置。

6.3.2 在区域生活圈公共服务设施规划中，应考虑的现状服务人口规模，以相应服务范围的现状城市实际服务管理人口进行核算；依据的规划服务人口规模，由城市群都市圈相关规划确定。

6.3.3 区域旅游服务设施、区域文化服务设施、区域体育服务设施等区域生活圈公共服务设施，应依据城市群都市圈规划和其他相关规划确定的城市等级，考虑景区等级、历史文化遗产等级及其保护展览需求等，并根据相应设施的最新规划建设标准进行配置。

II 优化配置

6.3.4 区域生活圈公共服务设施规划，应在基础配置之上，依据规划中确定的服务节点类型、等级和服务范围，参照相应设施的最新规划建设标准，进行区域生活圈公共服务设施的协同优化布局。

6.3.5 区域生活圈公共服务设施规划，针对现状服务节点应注重调整适配的设施类型和配置等级，针对新增服务节点应注重布局适宜的设施类型和配置等级。具体配置等级和规模一般不应低于现状配置等级和规模。

7 轨道交通

7.1 一般规定

7.1.1 区域生活圈轨道交通规划应以城市群都市圈轨道交通规划为指导和基础，遵循系统性、层次性、协调性原则，支撑宜居、便捷、高效的区域生活圈发展建设。

7.1.2 区域生活圈轨道交通规划，应充分考虑区域生活行为的时空距离、活动强度等因素，科学选择轨道交通类型，完善线网配置，提升一体衔接，促进区域生活圈内通勤、购物、就医、游憩和观览等功能协调发展。

7.1.3 高速公路、国道等公路交通，可作为区域生活圈轨道交通的必要补充方式，以进一步完善区域交通网络。

7.2 线网适配

7.2.1 区域生活圈轨道交通线网布局应符合下列规定：

- 1 圈层适配：轨道交通线网密度应与区域生活圈圈层相匹配，通常呈现由核心圈层向辐射圈层逐步降低的特征。在核心圈层与紧密圈层，宜配置高密度的轨道交通线网；在辐射圈层，宜配置低密度的轨道交通线网。
- 2 梯度有序：轨道交通线网类型应与区域生活圈服务节点的覆盖范围相匹配，通常呈现服务范围越大，配置轨道交通线网功能层级越高的特征。区域生活圈服务范围大的节点宜配置低频次、大运能的轨道交通线网；区域生活圈服务范围小的节点宜配置高频次、适度运能的轨道交通线网。
- 3 多式联运：多种轨道交通线网应通过优化换乘衔接，实现轨道交通与其他交通方式之间的高效转换，提高旅客出行的便利性和整体运输效率。

7.2.2 区域生活圈轨道交通线网类型可包括干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路和城市轨道交通四类。

7.2.3 区域生活圈内跨省、市的远距离客流宜采用干线铁路为支撑，主要覆盖区域生活圈中心城市之间、中心城市与外围城市，一般采用高速铁路、快速铁路等交通方式。

7.2.4 区域生活圈内跨市、县的较远距离高频次客流宜采用城际铁路为支撑，主

要覆盖区域生活圈中心城市与外围城市，一般采用普速铁路、客运专线、磁悬浮列车等城际交通方式。

7.2.5 区域生活圈内中心城区与郊区的接驳客流宜采用市域（郊）铁路为支撑，主要覆盖区域生活圈中心城市范围，一般采用市域快线、地铁、轻轨等交通方式，并在站域范围内衔接城市轨道交通。

7.2.6 区域生活圈内中心城区的接驳客流宜采用城市轨道交通为支撑，为中心城区内各类活动行为提供公共交通服务。

7.2.7 区域生活圈中心城市应提供多方式衔接的轨道交通网络，外围城市应注重线网延伸覆盖。

7.3 交通接驳

7.3.1 区域生活圈规划应加强轨道交通站点与区域生活圈服务节点的接驳，提升区域生活圈服务节点的对外交通联系便捷性。

7.3.2 区域生活圈内干线铁路站点与服务节点的交通接驳，宜优先采用市域快线、地铁等高运量轨道交通方式，常规公交、小汽车等作为补充方式。

7.3.3 区域生活圈内城际铁路、市域（郊）铁路站点与服务节点的交通接驳，宜优先采用常规公交、地铁、轻轨、小汽车等方式。

7.3.4 区域通勤圈内轨道交通站点与目的地的接驳，宜优先采用地铁、轻轨的方式，满足中短距离、高频次的交通需求。

7.3.5 区域游憩圈内旅游服务设施所在服务节点的交通接驳，宜优先采用旅游专线的方式，满足低频率、大运量的交通需求。

7.3.6 其他区域生活圈公共服务设施所在服务节点的交通接驳，宜优先采用公交专线、地铁、轻轨、有轨电车，补充步行、小汽车等多种交通方式，满足不同运量、中低频次的交通需求。

7.3.6 区域生活圈轨道交通站点应规划有序的接驳交通，在同一制式内或跨制式间换乘应尽量减少换乘次数和换乘时间，实现时空高效转换，提高生活出行的便捷性和时效性。

用词说明

为便于在执行本导则条款时区别对待，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，在条件许可时首先应这样做的：

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”。

引用标准名录

本导则引用下列标准。其中，注日期的，仅对该日期对应的版本使用本导则；不注日期的，其最新版适用于本导则。

中国工程建设标准化协会标准

城市群都市圈区域生活圈规划导则

Guidelines for the planning of city clusters and metropolitan
areas and regional life unit

T/CECS xxx-2025

条文说明

制定说明

本导则制定过程中,编制组进行了典型城市群都市圈生活圈发展现状与诉求、典型城市群都市圈生活圈规划编制情况及存在问题的调查研究,总结了我国城市群都市圈生活圈规划的实践经验,同时参考了国内外先进技术法规、技术标准。

【本标准(特征名)编制原则、重要问题的处理、尚需深入研究的有关问题】

为便于广大技术和管理人员在使用本导则时能正确理解和执行条款规定,《城市群都市圈区域生活圈规划导则》编制组按章、节、条顺序编制了本导则的条文说明,对条款规定的目的,依据以及执行中需注意的有关事项等进行了说明。本条文说明不具备与标准正文及附录同等的法律效力,仅供使用者作为理解和把握标准规定的参考。

目 次

1 总则	19
3 基本规定	20
4 类型层级	21
4.1 一般规定	21
4.2 类型构成	21
4.3 层级构成	21
5 圈层范围	22
5.1 一般规定	22
5.2 数据构成	22
5.3 出行网络建构	23
5.4 服务节点识别	23
5.5 圈层范围划定	24
5.6 节点体系规划	24
6 公共服务	26
6.1 一般规定	26
6.2 设施类型	26
6.3 设施配置	27
7 轨道交通	28
7.1 一般规定	28
7.2 线网适配	28
7.3 交通接驳	28

Contents

1 General provisions	19
3 Basic requirements	20
4 Type level	21
4.1 General requirements	21
4.2 Type composition	21
4.3 Hierarchy	21
5 Sphere range	22
5.1 General requirements	22
5.2 Data composition	22
5.3 Construction of travel network	23
5.4 Service node identification	23
5.5 Delimitation of Circle Scope	24
5.5 Node system planning	24
6 Public services	26
6.1 General requirements	26
6.2 Facility type	26
6.3 Facility configuration	27
7 Rail transit	28
7.1 General requirements	28
7.2 Network adaptation	28
7.3 Transportation Connection	28

1 总则

1.0.1 区域生活圈正逐步成为现代城市生活组织的重要形态，相对于已有的社区生活圈相关标准，本导则重在解决更高等级、更大规模、更高品质、更长距离的区域性公共服务资源配置和供需平衡问题，旨在针对城市群和都市圈尺度生活空间研究不足、缺乏技术方法与技术标准等问题，面向“美好生活”构建，编制城市群都市圈区域生活圈规划导则，为城市群都市圈规划实践提供技术指引，促进区域公共服务设施布局优化，提升区域公共服务体系效能，对于推动“美好生活”人居环境建设，填补区域尺度生活圈规划技术标准的空白，促进区域生活空间的科学发展有着重要和积极意义。

1.0.3 区域生活圈涉及的范围较广，对于导则中未涉及的相关内容，需按照相应的国家、行业现行相关专业标准和现行中国工程建设标准化协会有关标准规定执行，遵循统一性原则。

3 基本规定

3.0.1-3.0.3 国家发展改革委发布的《关于培育发展现代化都市圈的指导意见》，进一步明确了城市群与都市圈是新型城镇化主体形态，是支撑全国经济增长、经济转型升级、促进区域协调发展、形成区域竞争新优势、参与国际竞争合作的重要平台和重要支撑。城市群与都市圈已成为我国经济社会发展的重要载体，也是高品质城市生活打造的重要抓手。近年来，城市群与都市圈建设呈现较快发展态势，但城市间交通一体化水平不高、分工协作不够、低水平同质化竞争严重、协同发展体制机制不健全等问题依然突出。因此，以区域公共服务协同共享为核心、以交通一体化为支撑的区域生活圈规划建设，是推动我国规划行业技术优化提升和重大创新的关键领域，编制城市群都市圈区域生活圈规划相关的规范标准，是促进城市群都市圈人居环境高质量发展的首要任务，其内容应重点突出不同类型、层级区域生活圈的圈层范围划定、公共服务优化配置、轨道交通设施互联互通。同时面对不同发展阶段的城市群都市圈，应充分结合实际，制定差异化的规划指导方针，因地制宜地提出解决核心问题、满足各方发展诉求的规划方案。

3.0.4 本条是城市群都市圈区域生活圈规划的总体原则。城市群都市圈区域生活圈规划作为促进区域公共服务设施布局优化，提升区域公共服务体系效能，推动城市群都市圈人居环境高质量发展的技术指引。应科学合理安排各项空间资源要素，促进城市间互联互通、共建共享、协调发展。同时强调自上而下与自下而上相结合的编制组织，实现对上位规划指标与举措的传导落实和对下位规划的指引与管控，充分开展公众参与工作，确保规划成果的科学性和公信力。

4 类型层级

4.1 一般规定

4.1.1-4.1.3 本条明确了区域生活圈的类型和层级与其所在城市群都市圈的发展阶段有关。城市群与都市圈的发育阶段受其区域内中心城市的竞争力及带动力、圈域整体竞争力、圈域发展均衡度等方面影响,按综合发展程度可划分为成熟型、发展型、培育型等,对于不同区域而言,要明确其发展阶段及职能定位,从而在对其跨区域的活动联系类型判定和区域生活圈层级划分过程中应给予分类引导。

4.2 类型构成

4.2.2-4.2.7 本条明确了区域生活圈跨城功能联系的主要类型。区域生活圈跨城功能联系是以城市群都市圈为载体,多维度、高频次城乡要素流动网络,包含多种功能联系层级:

- 1 通勤联系。包括:城市日常就业通勤;周边城市居民向中心城市就业的跨城务工通勤;轨道交通网络发展形成的区域弹性候鸟通勤等。
- 2 购物联系。包括:高频次民生采购的日常商超消费;低频次集中式跨城采购的主题消费等。
- 3 就医联系。包括:疑难重症诊疗引发的跨城定向就医;慢性病复诊形成的周期性就医等。
- 4 游憩联系。包括:周末休闲的近郊短途游;节假日文旅目的地度假游等。
- 5 观览联系。包括:高频次日常阅览活动;文化地标打卡主题游;节庆活动瞬时观展潮等。

4.3 层级构成

4.3.1-4.3.2 本条明确了区域生活圈的层级可根据各类跨城行为联系的强度进行划分。可结合出行热力、夜间灯光强度、POI 设施密度、轨道交通联系时长、跨城交互量人次、区域性医疗、教育设施的服务占比等相关指标进行识别划分。同时,不同发展阶段的城市群都市圈其涉及的具体量化指标有所差异。

5 圈层范围

5.1 一般规定

5.1.1 本条明确了区域生活圈现状圈层范围识别的主要步骤，具体如下：

- 1 建构现状区域生活出行网络以识别区域生活出行空间分布特征；
- 2 依据区域生活出行网络结果识别现状生活出行网络节点，以明确区域生活出行活动的核心区域及其吸引强度；
- 3 基于区域生活出行网络及其服务节点划定现状区域生活圈圈层范围。

5.1.2 本条明确了规划区域生活圈圈层范围划定的基本原则。鉴于城市群都市圈空间相对稳定性特征，因此规划中的区域生活圈圈层范围根据现状区域生活圈圈层范围的识别结果确定；在技术层面可采用定性与定量分析相结合的方法，以实现划定过程的科学性与合理性。定性方法结合所在城市群都市圈相关规划和政策文件，校核方法结果与政策目标的一致性，并保证划定结果的可实施性；定量方法结合高精度的人口出行空间大数据进行测算，确保技术方法的科学性与划定结果的准确性。

5.2 数据构成

5.2.2 本条明确了空间边界数据的范围精度和尺度。基本空间单元是划定圈层核心区 and 圈层范围的最小边界，若选取单元面积过大，分析结果精度较低难以获取细节信息，若选取单元面积过小，分析结果容易呈现出杂乱无序的分布特征。因此，综合考虑城市群、都市圈规模大小和区域层面相关研究，选定以街道乡镇级行政边界作为基本空间单元的边界范围。

5.2.3 本条明确了区域性公共服务设施的数据类型和来源。区域公共服务设施空间数据来源于国土调查中的区域性就业类用地（0801、0902、10、11）商业服务业设施用地（0901、0903、0904）、医疗卫生用地（0806）、公园与游憩用地（14、205）、文化体育设施用地（0803、0805）的矢量边界，依据自然资源部颁布的《国土空间调查、规划、用途管制用地用海分类指南》中的用地用海一级分类和二级分类进行对应和提取。

5.2.4 本条明确了手机信令数据的来源与用途。根据自然资源部发布的《自然资

源领域应用手机信令数据技术指南（TD/T 1085-2023）》，手机信令数据来源于运营商，考虑到部分区域性公共服务设施面积较小的特点，一般使用 150m×150m 的网格精度。其主要作用在于测算城市群都市圈范围内的手机用户居住地位置以及对应的居住人数，居住地位置按照单日夜间停留地累计停留时长 6 小时以上，以及连续 30 日以上的重复率确定；在确定稳定居住地的基础上，统计该网格范围内的手机用户数量。

5.2.5 本条明确了常住人口的数据来源。常住人口数据来源于地方统计局公布的年度统计年鉴以及人口普查公报，一般选择与最小空间单元相匹配的街道乡镇级常住人口数据。

5.3 出行网络建构

5.3.2 本条明确了空间单元的常住人口数量的识别方法。首先计算每个网格单元内发生区域生活出行活动的手机用户数量，进而以街道乡镇为边界，根据用户占比将该类人群在街道乡镇尺度下的常住人口进一步分解到网格单元内，基于扩样实现对出行手机用户数量与常住人口数量的匹配。

5.3.3 本条明确了不同类型区域生活出行出发地和目的地的确定方法。首先，确定区域生活出行的目的地，即分别将国土调查中的区域性公共服务设施用地判定为区域通勤出行、购物出行、就医出行、游憩出行、观览出行的目的地；其次，根据基于手机信令数据识别出的区域生活出行 OD 表，将每一个区域生活出行的出行常住人口对应至其所在的出发地网格单元，并按照街道乡镇边界对出发地和目的地的出行强度进行汇总。

5.3.4 本条明确了区域生活出行网络以及出行强度的计算方法。在分别确定区域生活出行出发地和目的地的基础上，借助空间分析工具分别生成区域通勤出行、购物出行、就医出行、游憩出行、观览出行出发地和目的地之间的区域生活出行 OD 线，从而构建形成城市群都市圈区域生活出行网络；同时依据每条区域生活出行 OD 线的出行常住人口数量即可得出对应的出行强度。

5.4 服务节点识别

5.4.1 本条明确了现状区域生活圈出行服务节点的界定方法。原则上将区域性公

共服务设施用地的质心作为对应的服务节点，同时考虑到部分设施数量较多、空间分布较为分散，可将同类型设施用地空间距离在 500 米以内、用地面积在 20 公顷以下，且位于同一行政辖区范围内的用地进行合并处理，将其作为一个服务节点。

5.4.2 本条明确了现状区域生活圈出行服务节点等级的判定方法。以区域生活出行目的地所吸引的人口强度为依据，可设定相应的阈值采用自然间断点分级法将计算结果进行分级，将高于阈值的服务节点确定为区域性公共服务设施的高等级节点。

5.5 圈层范围识别

5.5.2 本条明确了区域生活圈圈层范围和边界的划定方法。可采用基于 ArcGIS 的方向分布（标准差椭圆法）工具实现。首先，将发生区域生活出行的街道质心即出发地作为要计算标准差椭圆的要素分布所在的要素类；其次，根据各位置的相对重要性将各出发地的出行人口强度作为进行加权的数值型字段；再次，以位于不同区域生活出行目的地的出发地为案例分组字段，对出发地进行分组以分别计算方向分布的字段；最后以相应倍数标准差椭圆面为基础生成的标准差椭圆即为区域生活圈圈层范围。

5.5.3 本条明确了区域生活圈核心圈层、紧密圈层、辐射圈层范围和边界的划定方法。可在划定标准差椭圆的过程中，通过调整标准差倍数计算生成不同类型的区域生活圈圈层范围。一般而言，一个标准差椭圆面会包含聚类中约 68% 的出发地要素，两个标准差椭圆面会包含聚类中约 95% 的出发地要素，三个标准差椭圆面则可包含聚类中约 99% 的出发地要素，因此分别可以作为区域生活圈核心圈层、紧密圈层、辐射圈层范围和边界。

5.6 节点体系规划

5.6.2 本条明确了节点体系规划的规划策略和方法。基于城市群都市圈现状生活出行网络节点识别和圈层范围识别的结果，结合城市群都市圈相关上位规划要求以及发展目标等政策性文件，一是提出不同类型圈层服务节点体系的数量、等级以及规模等的布局要求，包括需新增的就业、商业、医疗、文体、游憩等不同类

型区域公共服务设施；二是基于现状各类区域性公共服务设施的生活圈圈层数量、大小、位置等，以区域性公共服务全覆盖为基本原则，提出各类生活圈的调整建议，包括圈层的合并与拆分，以及圈层规模和边界的优化等。

6 公共服务

6.1 一般规定

6.1.1 本条明确了区域生活圈公共服务设施的主要类型与服务的行为活动之间的对应关系。区域生活圈公共服务设施是为居民跨区域的通勤、购物、就医等行为活动提供相应规模的空间场所。购物行为对应大型商业服务设施，就医行为对应区域医疗服务设施，游憩行为对应区域旅游服务设施，观览行为对应区域文化服务设施和区域体育服务设施。通勤行为不对应明确的公共服务设施类型。

6.2 设施类型

6.2.1 本条明确了各类区域生活圈公共服务设施的主要构成类型，均参考《城市公共设施规划规范》GB 50442、《旅游度假区等级划分》GB/T 26358、《全民健身活动中心分类配置要求》GB/T34281、《商业网点规划术语》GB/T 34433、《商店建筑设计规范》JGJ 48、《体育建筑设计规范》JGJ31、《购物中心等级划分与评定》SB/T 11087、《购物中心等级划分规范》SB/T 11087 等国家（行业、协会）现行标准确定。

6.2.2 本条明确了大型商业服务设施的类型。参考《购物中心等级划分与评定》SB/T 11087 确定了都市型购物中心、奥特莱斯型购物中心；参考《商业网点规划术语》GB/T 34433、《商店建筑设计规范》JGJ 48 确定了综合性商业街、综合市场。

6.2.3 本条明确了区域医疗服务设施的类型。参考《城市公共设施规划规范》GB 50442、《三级医院评审标准（2022）》《2022 中国卫生健康统计年鉴》《医疗机构设置规划指导原则（2021—2025 年）》《医疗机构管理条例实施细则（2017）》《医院评审暂行办法（2011）》综合确定了三级甲等综合医院、中医医院、专科医院。

6.2.4 本条明确了区域旅游服务设施的类型。参考《旅游景区质量等级划分》GB/T 17775 确定了 4A 级及以上旅游景区；参考《旅游度假区等级划分》GB/T 26358-2022 确定了省级及以上旅游度假区。

6.2.5 本条明确了区域文化服务设施的类型。参考《博物馆定级评估标准（2020）》

确定了国家级博物馆；参考《全国重点美术馆评估标准（2014）》确定了国家重点美术馆；参考《省级文化馆等级必备条件和评估标准（2015）》确定了省级文化馆。

6.2.6 本条明确了区域体育服务设施的类型。参考《全民健身活动中心分类配置要求（GB/T34281-2017）》确定了全民健身活动中心；参考《体育建筑设计规范》JGJ31 确定了公共体育馆参考；《城市公共体育场建设标准（建标 201-2024）》确定了公共体育场；参考《城市公共游泳馆建设标准（建标 203-2024）》确定了公共游泳馆。

6.3 设施配置

6.3.1-6.3.3 本部分明确了区域生活圈公共服务设施的基础配置方法。其中，大型商业服务设施和区域医疗服务设施等的配置，与服务人口规模密切相关；大部分的区域旅游服务设施、区域文化服务设施等的配置，与景区等级、历史文化遗产等级及其保护展览需求等密切相关；大部分的区域体育服务设施的配置，与城市行政级别、城市等级等密切相关。

6.3.4-6.3.5 本部分明确了依据区域生活圈圈层划定中的服务节点类型、等级、服务范围及人口规模，确定公共服务设施优化配置的方法。

（1）按照不同区域生活圈层划定中确定的服务节点类型、等级，调适现状设施类型和等级，增补必要设施；

（2）根据服务节点的服务范围，确定服务人口规模，配置相应规模的服务设施。

7 轨道交通

7.1 一般规定

7.1.1 轨道交通一般是由省级及以上相关部门进行统筹和规划，区域生活圈规划中重点考虑对城市群都市圈轨道交通规划的传导和局部优化反馈。

7.2 线网适配

7.2.1 本条中提出的轨道交通线网密度是对规划线网规模总量及覆盖范围的综合反映，其与城市群都市圈空间结构、人口规模、交通需求紧密相关，线网密度越大，规划线网对区域的服务范围越广。

7.2.1 本条明确了多式联运的主要方式：区域轨道交通线网之间的互联互通，即实现区域内不同轨道交通制式（如城际铁路、市域铁路等）之间的无缝衔接；区域轨道交通线网与城市轨道交通线网之间的互联互通，即通过综合交通枢纽设置高效的换乘方式，实现区域轨道交通与城市轨道交通之间的快速转换。

7.2.2 本条明确了区域生活圈涉及的轨道交通类型。参考相关行业标准、专项规划，依据服务范围、运行速度及运输能力，将区域生活圈轨道交通类型确定为干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通四类。

7.3 交通接驳

7.3.1 本条涉及的轨道交通站点是各类轨道交通的交汇点，也是连接区域生活圈公共服务设施的关键服务节点。由于干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路与城市轨道交通在运行速度、制式标准、管理体制等方面均有差异，跨线贯通运营难度较大，宜通过轨道交通站点实现高效换乘。

7.3.2-7.3.3 本部分涉及的区域生活圈轨道交通线网到服务节点的接驳方式，应遵循梯度有序原则，依据不同线网类型的服务客流、服务（运行）频率、站点位置等考虑与服务节点的交通接驳方式。

7.3.4 区域通勤圈主要服务于就业区一居住区的通勤客流，综合考虑日常通勤频率高、服务客流大、出行目的地多样等特征，选择适宜的交通接驳方式。