



苹果园综合交通枢纽总建筑面积29.8万平方米，成为日均承载90万人次客流的“超级枢纽”



京西大悦城与苹果园综合交通枢纽一路之隔，相连的连廊已初具雏形



苹果园综合交通枢纽的开通将进一步吸引科创企业、文旅项目、商业综合体集聚



苹果园综合交通枢纽以“站城融合”理念重构京西城市空间，成为集交通换乘、商业服务、产业协同于一体的超大型城市综合体

## 体验苹果园综合交通枢纽 匠心 便捷 舒适

□本报记者 周美玉/文 彭程/摄

苹果园综合交通枢纽是京西区域的交通门户，于2025年12月30日开通。日前，本报记者来到这里进行实地探访体验。

清晨7点半，晨曦中的苹果园综合交通枢纽车流涌动、秩序井然。作为北京西部规模最大的综合交通枢纽，这里汇集地铁1号线、6号线、S1线及多条地面公交，记者实地探访发现，从地下换乘到地面停车，这座枢纽均体现了很高的舒适度和便捷度。

走进苹果园综合交通枢纽地下换乘大厅，悬挂式导向牌与电子信息显示屏互为补充，清晰标注换乘路径、出入口方向等关键信息，助力市民乘客快速锁定出行路线。目前地铁1号线苹果园站正在施工改造，尚未开通，待未来竣工开通后，在该枢纽内部可实现地铁S1线、6号线、1号线三线便捷换乘。

苹果园综合交通枢纽总建筑

面积达29.8万平方米，其中，核心区域达9.4万平方米，可谓规模庞大，装修设计别具匠心，处处体现人文关怀。例如，该枢纽配备了无障碍电梯、母婴室等便民设施，满足老年人、婴幼儿等特殊群体的出行需求，让每一位市民都能感受到出行的便捷与温暖。更让人欣喜的是，该枢纽自身规划机动车泊位876个，同时，区域周边500米范围内，京西大悦城地下停车场、丰田4S店停车场等6处公共停车场联动互补，合计可提供超过2000个停

车位，满足自驾市民乘客的停车需求。

在地面公交换乘区，始发公交线路15条、过境公交线路10条及快速公交1条，分工明确、动线清晰。“苹果园综合交通枢纽开通后，公交和地铁衔接更紧密了。”家住附近小区的张大爷带着孙子准备乘坐公交出行，“以前换乘要过马路，现在从地铁口出来直接就能上公交，特别方便。”这个综合交通枢纽正以“高效+智能”的特质，重塑市民乘客的出行体验。



苹果园综合交通枢纽规划机动车泊位876个，一定程度上缓解停车压力



苹果园综合交通枢纽二层宽敞整洁明亮，两侧有园艺景观点缀