

# 北京市轨道交通一体化 规划设计指南（试行）

北京市规划和自然资源委员会

2024年12月



# 北京市规划和自然资源委员会 关于印发《北京市轨道交通一体化 规划设计指南（试行）》的通知

京规自发〔2024〕307号

各有关单位：

为贯彻落实市委市政府关于“城市跟着轨道走”的工作部署，进一步推进轨道交通与城市协调高质量发展，规范北京市轨道交通一体化规划设计工作，完善轨道交通一体化规划设计体系，我委在《北京市轨道交通场站与周边用地一体化规划建设实施细则（试行）》（京政办字〔2022〕11号）《关于进一步做好我市轨道交通线路一体化规划方案编制及管理工作的意见（试行）》（京规自发〔2024〕41号）等相关文件基础上，研究制定了《北京市轨道交通一体化规划设计指南（试行）》（以下简称《指南》）。本《指南》自发布之日起实施，请设计单位、建设单位及管理部门参照执行。

特此通知。

附件：《北京市轨道交通一体化规划设计指南（试行）》

北京市规划和自然资源委员会

2024年12月24日



# 前 言

为深入贯彻落实北京城市总体规划，满足首都高质量发展的需要，促进轨道交通与城市功能协调发展，打造城市活力空间，为今后轨道交通一体化规划建设提供科学依据，编制组在广泛调查研究、认真总结实践经验、吸取科研成果以及广泛征求意见的基础上，完成本指南的编制工作。

本指南结合《北京市轨道交通场站与周边用地一体化规划建设实施细则（试行）》中线路一体化规划与场站一体化方案两个阶段的工作要求，与《关于进一步做好我市轨道交通线路一体化规划方案编制及管理工作的意见（试行）》和《站城一体化工程规划设计标准》相衔接，围绕线路和车站层面一体化提出规划设计指引。

本指南共分 6 章。主要内容包括：1. 总则；2. 术语；3. 基本规定；4. 一体化分区分级；5. 轨道线路一体化；6. 轨道车站一体化。

本指南由北京市规划和自然资源委员会归口管理，北京市规划和自然资源标准化中心负责日常管理，北京市城市规划设计研究院（地址：北京市西城区南礼士路 60 号，邮编：100045，电话：88073860，邮箱：shi\_ruijia@126.com）负责具体技术内容解释工作。

本指南执行过程中如有意见和建议，请寄送至北京市规划和自然资源标准化中心（电话：55595000，邮箱：bjbb@ghzrzyw.beijing.gov.cn），以供今后修订时参考。

**主 编 单 位：**北京市城市规划设计研究院

北京城建设计发展集团股份有限公司

**参 编 单 位：**北京市市政工程设计研究总院有限公司

华通设计顾问工程有限公司

北京市建筑设计研究院股份有限公司

中规院（北京）规划设计有限公司

北规院弘都规划建筑设计研究院有限公司

北京市轨道交通设计研究院有限公司

北京公联公路联络线有限责任公司

**主要起草人员：**杨志刚、茹祥辉、史芮嘉、邵金雁、贺 鹏、贺 凯、周 皓

郑 猛、崔旭川、全 波、耿志鹏、王 欣、解建华、焦 洋

解 菲、马韵颖、于海霞、岳 阳、刘祝铭、吕志成、李 瑶

李慧轩、张奕怡、高永鑫、薛 晖、郭 赞、关一立、李 哲  
肖 彬、兰亚京、何 闵、张 鸣、杨东方、叶 文、丁国玉  
孙 丹、吴克捷、李保奇、孟令君、崔吉浩、李 冰、郑晓莉  
周 琪、刘岩松、涂 强、崔 屹、翟蕾蕾、宁 珂、苑静蕾  
刘 芳、王洁琳、邱 蓉、李晓宁

**主要审查人员：**张铁军、万学红、孔令斌、张继菁、张子栋、童英姿、张 杰  
卞长志、王 昊

# 目 次

1 总则	1
2 术语	2
3 基本规定	3
4 一体化分区分级	4
4.1 一体化发展分区	4
4.2 轨道车站分级	4
5 轨道线路一体化	5
5.1 一般规定	5
5.2 城市功能协同	5
5.3 交通协同	5
5.4 市政协同	5
5.5 地下空间协同	6
5.6 用地控制与协调	6
6 轨道车站一体化	7
6.1 一般规定	7
6.2 用地规划	7
6.3 交通融合	8
6.4 市政融合	9
6.5 附属设施	10
6.6 城市公共空间	10
6.7 地下空间	11
本指南用词说明	12
引用标准名录	13



# 1 总 则

1.0.1 为深入贯彻落实北京城市总体规划，充分发挥轨道交通对城市高质量发展的引领作用，促进轨道交通与城市协调发展，指导北京市轨道交通一体化规划设计与实施，制定本指南。

1.0.2 本指南适用于北京市市域范围内的城市轨道交通一体化的规划设计，区域快线（含市郊铁路）参照执行。

1.0.3 北京市轨道交通一体化规划设计应遵循以人为本、绿色低碳、高效便捷、活力共享的原则，通过差异化的空间融合、功能协调、服务一体等多种方式，加强轨道与城市功能、空间等融合，提升轨道交通服务水平，充分发挥轨道对城市发展的支撑与带动作用。

1.0.4 北京市轨道交通一体化规划设计除应符合本指南外，尚应符合国家及北京市现行有关标准的规定。

## 2 术 语

### 2.0.1 轨道交通一体化 Rail transit integration

通过空间融合、功能协调、服务一体等方式，提升乘客轨道出行便利度，提供多样化服务，提高城市运行及资源利用效率，优化城市空间品质，促进轨道交通与城市更紧密、有机地结合在一起。

### 2.0.2 车站一体化核心范围 Integrated core scope of rail transit station

以轨道车站为中心的 300 米半径覆盖范围，区域快线（含市郊铁路）车站可结合实际情况适当调整范围。

### 2.0.3 车站一体化研究范围 Integrated research scope of rail transit station

以轨道车站为中心的 800 米半径覆盖范围，区域快线（含市郊铁路）车站可结合实际情况适当调整范围。

### 2.0.4 线路廊道一体化研究范围 Integrated research scope of rail transit line

轨道线路按照中心线两侧 1000 米左右划定的影响带。

### 2.0.5 人口岗位综合密度 Comprehensive density of population and job positions

轨道车站一定范围内覆盖常住人口和就业岗位总量与统计范围用地面积的比值。

### 2.0.6 结建率 Combined construction rate

轨道车站与车站周边建、构筑物结合设置的附属设施数量与轨道车站附属设施总数的比值。

### 2.0.7 节点型综合管廊 Node type comprehensive utility tunnel

为便于多种市政管线集中穿越重大基础设施建设的综合管廊。

### 2.0.8 步行路网 Walking road network

步行路网包括但不限于城市市政道路的人行道、人行天桥等过街设施、地下通道、二层连廊、城市绿道、地块内部的街坊路及其他与轨道车站开放连通的步道等。

## 3 基本规定

3.0.1 轨道交通一体化规划设计主要包括轨道线路一体化与轨道车站一体化两个层次：

1 轨道线路一体化以轨道线路两侧带状区域为研究范围，从功能定位、职住关系、产业发展、用地控制、交通协同、市政协调等方面解决轨道线路与沿线城市发展整体协调的问题。

2 轨道车站一体化主要围绕轨道车站形成的站域空间，从用地规划、交通衔接、市政设施、附属设施、公共空间等方面解决车站与周边区域融合问题。

3.0.2 轨道交通一体化规划设计应符合下列规定：

1 应综合考虑城市战略定位、空间布局、综合交通体系布局，结合土地资源和开发条件，分区分级差异化明确轨道车站与周边用地一体化发展目标、策略和方案。

2 应坚持服务优先、提升品质的原则，从乘客角度出发，保障站外衔接的便捷性。

3 应与周边建筑、地下空间、接驳设施、市政管线、景观环境等城市功能相协调，加强一体化规划、设计。

3.0.3 轨道交通一体化规划设计应与北京市国土空间总体规划、详细规划、相关专项规划等做好衔接。

## 4 一体化分区分级

### 4.1 一体化发展分区

4.1.1 轨道交通一体化应结合城市空间结构特点进行差异化规划设计，并符合下列规定：

表 4.1 分圈层一体化管控要求

类型	首都功能核心区	城四区	城市副中心及拓展区	平原地区	生态涵养区
区域	东城区、西城区	朝阳区、海淀区、丰台区、石景山区	通州区	顺义区、大兴区、亦庄、昌平区、房山区	门头沟区、平谷区、怀柔区、密云区、延庆区
一体化工作目标	保障首都核心职能，保障中央政务功能运行，保护古都风貌，改善交通出行环境。	进一步提高轨道交通覆盖率和水平；依托轨道交通带动城市更新。	有效支撑“一带一轴多组团”空间结构，依托多层次轨道交通提升城市副中心的区域辐射力。	以轨道交通为触媒，激活沿线发展活力，增强新城的功能与人口承载能力。	以生态涵养为前提，合理适度发展轨道交通；有效服务旅游、休闲等多样化出行需求。
一体化发展策略	以轨道交通为抓手带动周边城市更新，适度增补公共设施、公共空间。	利用轨道交通建设，以存量资源挖潜、功能置换、城市更新、疏解腾退空间再利用等方式完善城市功能，形成分布合理的城市功能聚合空间。	轨道交通与组团中心、家园中心建设充分融合；提高三大主导功能区及副中心站交通枢纽地区、城市绿心等重点地区的轨道交通服务水平。	依托轨道交通廊道优化新城空间形态，围绕轨道交通聚合城市资源，结合轨道交通建设整合廊道各类交通方式。	以点带面，依站促城，结合轨道微中心适度聚合城市功能。

4.1.2 根据各级国土空间规划及相关市级专项规划中确定的城市功能中心布局，如重点功能片区、商业中心、大型综合交通枢纽等，结合轨道线网规划和轨道网络覆盖地区规划情况，以街区为单元，将轨道交通所在地区划分为一体化重点区、一体化引导区、一般地区。其中一体化重点区为具有城市就业、公共服务、商业等高等级城市中心的区位优势，且具有多线轨道交通换乘车站等交通可达性优势的街区；一体化引导区为具有城市就业、公共服务、商业等次级城市中心的区位优势，且具有轨道交通换乘车站等交通可达性优势的街区；一般地区为其他轨道交通所在街区。

### 4.2 轨道交通分级

4.2.1 轨道交通的分级划定应当充分考虑车站所处区域发展差异性，根据所处的城市空间圈层位置和功能布局，结合车站周边人口岗位、可利用资源、发展建设需求等多方面因素，综合进行分级。

4.2.2 轨道交通分为四个级别，枢纽级、城市级、区域级、街区级：

1 枢纽级车站主要包括国际航空枢纽、全国客运枢纽等城市对外枢纽节点。

2 城市级车站主要包括市级重点功能区车站、重要轨道交通换乘枢纽。

3 区域级车站主要包括轨道交通换乘枢纽以及区级重点区域（一般是新城或区域功能中心、区域级公共服务中心）的车站。

4 街区级车站主要包括组团或街区中心车站。

4.2.3 轨道交通的等级划分宜在线路层面进行统筹，保障轨道交通在全线实现合理分工。

4.2.4 应在一体化重点区围绕城市级等高等级轨道交通形成车站集群（以下简称“站群”），围绕站群强化交通与城市空间融合与统筹。

## 5 轨道线路一体化

### 5.1 一般规定

5.1.1 应充分发挥轨道交通的带动和纽带作用，串联沿线功能，统筹轨道交通廊道与用地开发、综合交通系统、市政廊道的关系，统筹考虑与轨道线路相关的区域地下空间开发要求，划定轨道交通线路、车站、车辆基地用地控制线。

5.1.2 轨道线路一体化应以轨道廊道为核心，有效引导和合理利用轨道沿线城市用地资源和设施。

### 5.2 城市功能协同

5.2.1 轨道线路一体化规划应对轨道沿线区域的空间区位特征进行分析，研判轨道线路对于城市发展的作用，并从城市空间结构营造的角度提出轨道沿线区域规划的基本要求，提出城市空间、功能布局与轨道体系相互协同的规划策略。

5.2.2 应以促进轨道交通与城市的协调融合发展、提高城市运行效率、为轨道交通提供客源为目标，围绕轨道车站努力塑造集约紧凑的土地利用格局、复合多元的城市功能业态，适度提高轨道沿线区域的功能集聚程度，对轨道车站周边区域土地开发和城市更新改造时序进行合理引导。

5.2.3 应对轨道线路各车站的客流特征与线路廊道一体化研究范围内职住情况进行综合分析，对于客流分布问题突出的线路或局部段落，应提出沿线城市功能优化策略。

5.2.4 一体化重点区内轨道车站周边应统筹考虑布局用地功能。

### 5.3 交通协同

5.3.1 轨道交通线路宜沿客流走廊或生活性干道布设。沿交通性干道单侧或临近城市交通节点设置车站时，宜在车站出入口 50 米范围内设置跨越干道和城市交通节点的过街设施。

5.3.2 既有公交线网应结合新建轨道交通线路优化整合，轨道廊道内公交线路应与轨道交通差异供给并有效衔接，同时兼顾城市交通应急功能。

5.3.3 轨道交通与地面公交应形成合力、共同发展，不同地区轨道与公交应采用不同的功能定位。

1 在中心城区中心地区与城市副中心，地面公交是补充，起到织补作用，与轨道交通共同实现区域公共交通全覆盖。

2 在边缘集团和平原新城，地面公交应作为轨道交通的辅助及加密，补强公共交通廊道服务或以接驳形式扩大轨道交通覆盖范围。

3 生态涵养区新城和跨界城市组团可根据实际需求和特点，采用城际铁路、区域快线和地面公交等多种公共交通方式满足跨区域中长距离出行需求。

### 5.4 市政协同

5.4.1 轨道线路一体化应符合下列规定：

1 应与沿线地上、地下市政设施相协调。

2 应满足 110kV 及以上电力设施、油气管道、天然气管道、给水干管、排水干管、供热干管、综合管廊等重大市政设施及河湖对轨道线路的限制性及管控要求。

3 应明确支撑轨道交通线路及车站运行的新增变电站设置需求，并与轨道交通同步建设，沿线设置

的变配电所应与外部电源供给相协调。

**5.4.2** 轨道线路一体化应满足沿线市政公用设施发展空间需求，且应符合下列规定：

1 轨道实施时应统筹考虑与轨道线路顺向、相交的规划市政管线、综合管廊等，宜同步建设市政给水、排水、供热、天然气、电力、通信等管线或预留敷设市政管线的廊道空间。

2 现状或规划地下市政管线较为密集地段或空间局促的情况下，宜设置综合管廊集约敷设地下市政管线。

**5.4.3** 加强现状与规划市政管线的统筹，与轨道线路相交的城市干路及其他重要市政廊道空间宜设置节点型综合管廊，综合管廊出地面附属构筑物宜与轨道交通工程附属设施结合设置。

**5.4.4** 轨道线路一体化区域的防洪、内涝防治标准应不低于所在地区的城镇防洪、内涝防治标准，并根据防护对象重要性进行确定。

## 5.5 地下空间协同

**5.5.1** 在一体化重点区可围绕站群综合利用轨道区间上方和车站周边地下空间，布局商业、公共服务等功能，形成连续畅通开放的地下步行系统，打造片区式互联互通地下空间网络；其他区域鼓励地下车站与周边地块地下空间联通，同时引导一体化核心范围内地块之间地下联通，提高车站与周边地下空间连续性与舒适性。

**5.5.2** 轨道线路的建设应与地下空间竖向分层功能和空间关系相协调，宜将人行活动频繁的地下公共空间区域及直埋市政管线布置于较浅区域，将少人或无人的物用空间布置于较深区域，并充分考虑地下水位变化的影响。

## 5.6 用地控制与协调

**5.6.1** 在线路一体化规划阶段，应保证线路功能、技术标准及工程合理可行，加强与沿线土地开发利用的协同，优先保障一体化规划实施，并划定轨道规划控制线，轨道规划控制线划定应符合下列规定：

1 沿线用地已开发的，轨道规划控制线应考虑环境影响、工程实施等因素划定。

2 沿线用地尚未开发的，应通过轨道规划控制线划定，加强多主体协调，进一步明确轨道交通与地块关系，将轨道交通相关控制要求纳入用地规划条件。

**5.6.2** 地下轨道交通线路应以结构轮廓外/外边线外/外边线垂直投影外 10 米，高架或地面轨道交通线路应以结构轮廓外/外边线外/外边线垂直投影外 30 米为基准，沿轨道线路（包括正线、出入线、联络线等）划定轨道区间规划控制线。

**5.6.3** 轨道车站规划控制线划定应考虑车站实施、一体化建设需求，结合已规划的商业服务及办公等公共服务用地，优先保障车站附属设施一体化结建。具体规划控制线划定应符合下列规定：

1 车站结构轮廓外/外边线外/外边线垂直投影外 5 米作为规划控制线。

2 风亭、冷却塔设施外边线外 5 米作为规划控制线。

3 区间风井、过渡段洞口位置的建筑外侧边界外 10 米作为规划控制线。

**5.6.4** 车辆基地应依据在线网中的功能、资源共享条件、车辆制式、车辆编组、出入线条件、检修任务量、是否具备试车线等因素，控制单车占地指标，选址应尽量规整、避免切割用地及中断城市干道。车辆基地应按照用地边界外扩 15 米划定规划控制线。

**5.6.5** 轨道规划控制线范围内应限制新建各种大型建筑、地下构筑物（包括穿越轨道交通建筑结构下方的构筑物）。必要时预留实施条件、采取保护措施，确保轨道交通结构稳定。当轨道规划控制线范围与其他市政设施管理或保护范围相重叠时，应统筹相互关系，保证各项设施建设及运营安全。

## 6 轨道车站一体化

### 6.1 一般规定

- 6.1.1 轨道车站一体化应充分实现用地集约利用、功能复合多样、流线清晰便捷、布局高效合理。
- 6.1.2 轨道车站一体化应结合上位规划，明确车站一体化研究范围内用地性质和开发强度等规划指标、车站周边地上地下交通衔接方式及需求，协调布局市政设施，提出空间设计引导，并对地下空间和地面绿地景观提出规划设计要求。
- 6.1.3 轨道车站一体化应结合周边建筑、用地及环境进行人性化设计，充分考虑全年龄段乘客使用需求，将无障碍设计贯穿于整个一体化规划设计过程中，并满足完整连续、流线连贯的要求。
- 6.1.4 轨道车站一体化宜满足智慧化、信息化、绿色低碳的发展要求，智慧化功能宜按需配置，并结合产权归属、投资、建设、管理维护等界面进行设计。

### 6.2 用地规划

- 6.2.1 车站一体化研究范围内的用地功能安排应有利于支撑轨道客流，对周边环境、公众健康和公共安全存在潜在不利影响的用地不应布局在一体化研究范围内。车站一体化研究范围内用地性质与主导功能宜参考下表要求确定：

表 6.1 按车站等级划分的轨道车站一体化用地性质与主导功能引导

用地性质与主导功能	车站等级			
	枢纽级	城市级	区域级	街区级
用地性质	单独研究	宜布局产业用地、公共管理与公共服务设施用地、交通设施用地。	宜布局产业用地、公共管理与公共服务设施用地、交通设施用地、居住用地。	宜布局产业用地、公共管理与公共服务设施用地、居住用地。
主导功能	根据所服务的特定功能选择适宜聚集的用地功能。	车站一体化研究范围内，产业用地宜布局城市级商业、金融服务、总部办公、会议、酒店、娱乐配套等功能；公共管理与公共服务设施用地宜布局市级文化设施（剧院、音乐厅、博物馆、会展中心、文化艺术中心等）、体育设施或大型医院；交通设施用地宜立体化建设公共交通设施，保障城市轨道交通与城市公共交通设施一体化衔接。 车站一体化核心范围内，产业用地宜结合轨道车站进行城市级综合体开发建设，布局具有城市地标性的商业、办公、酒店等功能，打造城市级高端服务业聚集高地。	车站一体化研究范围内，产业用地宜布局区域级商业、商务服务、会议、酒店、娱乐配套、研发等功能；公共管理与公共服务设施用地宜布局区级文化设施（剧院、音乐厅、博物馆、文化馆、艺术馆等）、体育设施、大型医院或社会福利设施；交通设施用地宜布局复合开发的公共交通用地；居住用地宜以中小户型为主，配置适量租赁住房。 车站一体化核心范围内，产业用地、公共管理与公共服务设施用地宜结合轨道车站进行区域级综合体开发建设，形成区级经济、文化、公共服务中心。	车站一体化研究范围内，产业用地宜布局社区商业、办公、研发等功能；公共管理与公共服务设施用地宜布局社区级文化、体育、教育、医疗、养老、社区公园、社区管理等功能；居住用地宜配置适量租赁住房。 车站一体化核心范围内，产业用地、公共管理与公共服务设施用地宜结合社区商业中心、邻里中心布局。

- 6.2.2 轨道车站周边建设强度规划在符合国土空间总体规划、详细规划的前提下，应符合以下要求：
- 1 车站一体化研究范围内平均毛容积率不应低于 1.0，人口岗位综合密度不应低于 1.5 万人/平方公里。
  - 2 车站周边用地建设强度应结合车站等级实施差异化引导，宜参考以下要求：

表 6.2 各等级车站周边建设强度参考

范围	车站等级			
	枢纽级	城市级	区域级	街区级
车站一体化核心范围	单独研究	宜为街区平均强度的 150%及以上, 基准建设强度宜四级及以上。	宜为街区平均强度的 140%及以上, 基准建设强度宜三级及以上。	宜为街区平均强度的 130%及以上, 基准建设强度宜二级及以上。
车站一体化研究范围		宜为街区平均强度的 130%及以上, 基准建设强度宜三级及以上。	宜为街区平均强度的 120%及以上, 基准建设强度宜二级及以上。	宜为街区平均强度的 110%及以上, 基准建设强度宜二级及以上。

6.2.3 车站周边各类用地基准强度分级应参照北京市详细规划相关技术标准执行, 三大设施用地容积率指标应按照北京市节地标准与相关设计规范进行控制。

6.2.4 车站一体化研究范围内的建筑高度规划应符合国土空间总体规划、详细规划及相关专项规划, 应综合考虑城市天际线、景观视廊、历史文化保护、空域管制、日照条件及其他高度管制要求。

6.2.5 应加强公共服务设施布局与轨道交通的协同, 并符合下列规定:

1 宜在车站一体化研究范围内统筹公共管理与公共服务设施用地布局。

2 车站周边市级公共服务设施的布局应与轨道交通承载能力相适应, 如布局在一体化核心范围内, 宜与轨道车站直接连通或通过连续的步行通道连通。

6.2.6 绿化空间可结合下列规定进行布置:

1 在保持街区绿地总量不变的前提下, 车站一体化核心范围内可结合一体化方案合理布局绿地, 街区平衡。

2 车站一体化核心范围内已实施城市绿地宜在保障绿化面积的基础上, 结合城市公共服务设施推进立体绿化、屋顶绿化等多元绿化, 实现灰绿融合, 推进花园城市建设。

### 6.3 交通融合

6.3.1 车站一体化核心范围内的轨道交通接驳设施宜按照步行、非机动车、公交、小汽车临停、小汽车停车的优先顺序统筹布设。

6.3.2 车站一体化研究范围内道路网规划宜采取小街区、密路网的形式, 并符合下列规定:

1 车站周边道路网应落实上位规划确定的道路系统, 集中建设区规划道路网密度达到 8 公里/平方公里以上(轨道车站出入口临近地块的尺度不宜大于 200 米, 不应大于 250 米)。其中, 商业区与办公区等就业集中地区的规划道路网密度应达到 10 公里/平方公里以上。

2 鼓励在车站一体化研究范围内通过增加城市支路、街坊路的形式增加道路网密度。

3 鼓励提升地块对外开放度, 增加对外慢行空间, 优化提升轨道车站周边步行路网密度, 提升步行可达性与便捷性。

6.3.3 轨道车站周边应构建安全、连续、便捷的步行系统, 且应符合下列规定:

1 周边规划实施率较低的车站一体化核心范围内步行路网密度宜达到以下标准:

表 6.3 周边规划实施率较低(80%以下)地区步行路网密度(单位: 公里/平方公里)

车站等级/周边用地功能	商业商务为主	居住为主	其他
枢纽级	宜 $\geq 10$ , 具体应结合枢纽方案统筹考虑		
城市级	$\geq 12$	$\geq 11$	$\geq 10$
区域级	$\geq 11$	$\geq 10$	$\geq 9$
街区级	$\geq 10$	$\geq 9$	$\geq 8$

2 周边规划实施率较高的车站所在片区鼓励通过增加步行通道的方式打开现有封闭小区和单位大院, 提升步行可达性, 车站一体化核心范围内步行路网密度的设置宜达到以下标准:

表 6.4 周边规划实施率较高（80%及以上）地区步行路网密度（单位：公里/平方公里）

车站等级	步行路网密度
枢纽级	宜 $\geq 10$ ，具体应结合枢纽方案统筹考虑
城市级	$\geq 10$
区域级	$\geq 9$
街区级	$\geq 8$

3 根据车站出入口布局及客流特点设置集散广场，集散广场应与临近多条道路就近多向连通。

4 应结合出入口过街需求设置便捷的天桥或地下通道等过街设施。用于接驳的地下通道的有效步行宽度不宜小于 6 米；当通道内双侧布置商业设施时，人行通道净宽度不应小于 9 米；当通道内单侧布置商业设施时，人行通道净宽度不应小于 6 米。

5 车站周边 100 米范围应设置从多个方向连接到车站出入口的连续人行道，人行道宽度不宜小于 4 米，不应小于 3 米；枢纽级车站周边人行道宽度不宜小于 5 米，不应小于 4 米。

6 鼓励优先利用地下空间，在车站一体化核心范围实现车站与周边建筑的互联互通。应将车站一体化核心范围内的公共服务设施和商业设施布局与步行系统相结合，提升步行出行环境和空间品质。

7 应强化垂直交通的衔接，并适度提高电梯、扶梯等的设置标准。

8 车站出入口及其他地面附属设施设置不应影响进出站客流步行流线，满足人行道有效宽度要求，出入口与步道连接处应平顺连续、无高差，且满足排水要求。

6.3.4 轨道车站周边非机动车停放/接驳应符合下列规定：

1 轨道车站应按需根据周边条件布设非机动车接驳设施，应结合出入口分散布置，每个停车点规模不宜过大，距离车站出入口不宜过近且不宜大于 50 米。

2 非机动车接驳设施鼓励结合周边用地一体化设计；可利用人行步道的树池空间停放非机动车，且不应影响行人有效通行宽度。

3 车站周边 1500 米范围内宜设置从多个方向连接到车站出入口的连续非机动车道，尽量减少与机动车流线交叉。

6.3.5 轨道车站周边公交系统应符合下列规定：

1 应充分考虑轨道交通与公交的分圈层融合发展需求，结合区域发展、交通接驳需求合理设置公交接驳线路和公交场站；非机动车接驳需求较大且用地条件局促的车站，宜优化公交场站及线路布局，引导乘客采用公交出行。

2 轨道车站周边宜布局接驳公交上、落客功能，保留必要的公交运营周转空间，不宜集中布局公交驻车功能。轨道车站一体化核心范围内的既有公交场站，应研究公交场站驻车功能外移、场站一体化复合利用的可行性。

3 公交停靠站宜靠近车站出入口，与出入口的距离不应大于 50 米。

6.3.6 轨道车站周边小汽车（出租车、网约车）停车应符合下列规定：

1 小汽车落客区的布置不应阻断步行、非机动车、公交流线，落客区距离车站出入口不宜大于 150 米。

2 小汽车停车接驳设施用地宜与其他用地相结合，对不具备综合利用条件的可采用独立占地形式，并考虑立体停车条件。

## 6.4 市政融合

6.4.1 车站一体化核心范围内能源站、变电站等市政场站设施应符合下列规定：

1 为充分利用一体化核心范围内地上空间资源，服务各类人流活动，在满足安全运营要求的条件下，可采用地下或半地下方式。

2 宜与其他建（构）筑物融合设置，应与周边环境景观相协调。

3 应满足防淹、防火要求。

6.4.2 车站设计、建设应与一体化核心范围内地上、地下市政设施相协调，并应符合 5.4 相关要求；车站一体化核心范围内迁改管线、规划市政管线宜采用综合管廊集约敷设。

6.4.3 车站一体化核心范围内的防洪、内涝防治标准应不低于所在地区的城镇防洪、内涝防治标准，并根据防护对象重要性进行确定。轨道车站附属设施不应设在低洼易涝区，出地面附属、构筑物敞口部位设计标高应满足内涝防治要求，并应有防淹措施。

6.4.4 地下车站敞口出入口、敞口风井及隧道洞口的雨水排水系统防涝设计重现期不应小于 100 年；与地下车站相连的下沉广场、市政过街通道等场所雨水排水系统防涝设计重现期不应小于 100 年，当无法满足时应在连通部位设置防淹门或全高挡水设施。

## 6.5 附属设施

6.5.1 车站附属设施一体化设计应符合所在地区的城市环境及景观风貌，并结合城市建筑、下沉广场、城市景观等整合设置；宜通过模块化设计手段控制综合布局、建筑体量、造型、材料、色彩等要素，通过立体绿化等措施对附属设施进行消隐处理，营造高质量的花园式景观环境。

6.5.2 轨道交通附属设施可与周边建筑地下室或地上裙房结合或贴建，附属设施结建率宜结合周边规划实施率与车站分级综合考虑，并宜符合以下要求：

表 6.5 车站附属设施结建率建议值

附属设施结建率	枢纽级/城市级	区域级/街区级
周边规划实施率达到 80% 的车站	/	/
周边规划实施率 40%-80% 的车站	70%	50%
周边规划实施率低于 40% 的车站	90%	70%

6.5.3 车站出入口设置应符合下列规定：

1 应妥善协调车站出入口及各类设施的用地布局、场地关系，确保人流路线安全、便捷。车站出入口应设置于相邻地块红线内（军事用地等特殊用地除外），经研究确不具备条件的，可结合道路及周边用地公共空间统筹设置；因空间局促难以落实的轨道出入口及设施，可提出近远期结合方案。

2 鼓励车站出入口与周边建筑一体化结合，与周边地块连通或预留连通条件，切实保障车站一体化核心范围内新增连通出入口实施。

3 车站出入口设置的方向与数量应根据客流需求、周边用地及道路条件综合判定。车站沿主干路及以上道路、河道、铁路单侧设置出入口的，应按需增加人行过街设施。

4 区域级及以上车站出入口数量不宜少于 6 个（其中轨道交通换乘站不宜少于 8 个，两线以上换乘站不宜少于 10 个）；街区级车站出入口数量不宜少于 4 个。

5 当轨道车站与周边地块不满足同期实施条件时，可结合周边区域出行需求合理设置临时出入口；临时出入口设置应考虑远期规划方案，宜永临结合。

6.5.4 车站附属设施必须独立设置时，各构成要素之间应进行整合，宜采用敞口低矮风亭、冷却塔及 VRV 机房下置、敞口式安全出入口设计等新技术、新形式、新方法对附属进行消隐处理，按需求减小附属体量、降低高度、地下设置等。

## 6.6 城市公共空间

6.6.1 车站一体化研究范围的城市公共空间应符合区域上位规划和城市公共空间的管控要求，应满足防灾、消防等安全相关要求，应根据客流预测、交通组织、用地条件、功能和景观需求等精细化布局车站一体化研究范围内的建筑形态及城市公共空间风貌，结合花园城市建设，对广场空间、建筑空间及滨水空间等进行布局，各公共空间宜形成空间联系，在适用、经济、绿色、美观的基础上融入城市环境，提升一体化的环境品质。

6.6.2 车站周边建设用地建筑密度应根据车站所处区位以及区域城市环境品质实际需求确定，在确保土地利用集约高效的同时提供充足的开放空间，实现车站周边城市空间疏密有致，人员活动便捷舒适。

6.6.3 车站一体化核心范围内用地与轨道车站应连尽连，枢纽级、城市级车站与周边建筑一体化连通的出入口数量占出入口总数的比例宜达 70%以上。

6.6.4 车站广场及交通空间应考虑景观设计，做好林荫化设计，注重绿视率的提升，行道树以种植乡土、长寿的高大乔木为主，提升慢行系统的舒适性。

## 6.7 地下空间

6.7.1 紧邻车站的地下空间应优先布置交通换乘空间、人行连通空间、室内外公共空间、商业及公共服务设施，并应满足人防、消防、防洪防涝、抗震等要求。

6.7.2 车站周边地下功能宜符合以下规定：

表 6.6 车站周边地下功能引导

车站等级	车站一体化核心范围	车站一体化研究范围
枢纽级/城市级	宜布局商业、公共服务、公共人行通道、停车等功能；尽可能设置地下交通换乘系统，实现立体交通组织；加强与轨道车站及周边地上地下商业设施、公共服务设施、公共空间等互联互通。	结合区域发展及地块开发需求，鼓励合理的地下开发和互联互通。
区域级/街区级	宜布局公共人行通道、停车功能，适度配建地下商业、公共服务功能，加强与轨道车站、地上空间互连互通。	

6.7.3 车站周边地下空间利用规模应满足相关规划及技术规范要求，并与地上开发规模相协调。

6.7.4 地下空间各功能设施在空间布局时，应以集约利用空间资源、以人为本、公益优先为基本原则，对各功能设施空间位置进行优化调整，若各功能设施空间位置调整确实存在困难，依据以下规定进行布局和避让：

1 人行优先：地下各类设施之间产生矛盾时，应以方便人行、提高土地使用效率、环境效益和社会综合效益最优为原则决定优先权。地下人行空间与地下车行空间产生矛盾时，人行空间优先。

2 地下小型设施避让大型设施。

3 新建地下设施避让现状地下设施。

4 地下临时设施避让地下永久设施。

## 本指南用词说明

- 1 为便于在执行本指南条文时区别对待，对要求严格程度不同的用词说明如下：
  - 1) 表示很严格，非这样做不可的用词：  
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用词：  
正面词采用“应”，反面词采用“不应”或“不得”；
  - 3) 表示允许稍微选择，在条件许可时首先应这样做的用词：  
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用词，采用“可”。
- 2 条文中指明应按其他有关标准执行的写法：“应符合……的规定”或“应按……执行”。

## 引用标准名录

- 1 《地铁设计规范》 GB 50157-2013
- 2 《城市轨道交通线网规划编制标准》 GB/T 50546-2018
- 3 《城市居住区规划设计标准》 GB50180-2018
- 4 《城乡排水工程项目规范》 GB 55027-2022
- 5 《城镇内涝防治技术规范》 GB 51222-2017
- 6 《公共建筑机动车停车配建指标》 DB11/T 1813-2020
- 7 《北京中心城高度控制规划方案》
- 8 《北京市居住公共服务设施配置指标》
- 9 《海绵城市雨水控制与利用工程设计规范》 DB11/685-2021
- 10 《城市综合管廊工程设计规范》 DB11/ 1505-2022
- 11 《北京市城市设计导则》
- 12 《北京市地下空间规划设计技术指南》
- 13 《园林绿化种植土壤技术要求》 DB11/T864-2020
- 14 《屋顶绿化规范》 DB11/T 281-2015
- 15 《步行和自行车交通环境规划设计标准》 DB11/1761-2020
- 16 《站城一体化工程规划设计标准》 DB11/T2129-2023