北京市轨道交通一体化

规划设计指南（试行）

（征求意见稿）

**北京市规划和自然资源委员会**

2024年8月

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，促进轨道与城市功能不断融合，打造城市活力空间，为今后轨道交通与城市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。

本指南共分7章和1个附录。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日常管理，北京市城市规划设计研究院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：

主要编审人员：

主要审查人员：

目 次

[1 总 则 1](#_Toc175668046)

[2 术 语 2](#_Toc175668047)

[3 基本规定 3](#_Toc175668048)

[4 一体化分区分级 4](#_Toc175668049)

[4.1 一体化发展分区 4](#_Toc175668050)

[4.2 轨道交通车站分级 5](#_Toc175668051)

[5 轨道线路一体化 6](#_Toc175668052)

[5.1 一般规定 6](#_Toc175668053)

[5.2 城市功能协同 6](#_Toc175668054)

[5.3 交通协同 6](#_Toc175668055)

[5.4 市政协同 6](#_Toc175668056)

[5.5 地下空间 7](#_Toc175668057)

[5.6 用地控制 7](#_Toc175668058)

[6 轨道车站一体化 8](#_Toc175668059)

[6.1 一般规定 8](#_Toc175668060)

[6.2 用地规划 8](#_Toc175668061)

[6.3 交通一体化 10](#_Toc175668062)

[6.4 市政一体化 11](#_Toc175668063)

[6.5 车站附属 11](#_Toc175668064)

[6.6 城市公共空间 12](#_Toc175668065)

[6.7 地下空间 12](#_Toc175668066)

[6.8 人性化与智能化 13](#_Toc175668067)

[附录 14](#_Toc175668068)

[A 技术指标与计算方法 14](#_Toc175668069)

[本规范用词说明 15](#_Toc175668070)

[引用标准名录 16](#_Toc175668071)

# 1 总 则

1.0.1 为深入贯彻落实北京城市总体规划，充分发挥城市轨道交通对城市高质量发展的引领作用，围绕轨道交通与城市协调发展，规范北京市轨道交通一体化规划设计与实施要求，根据有关法律、法规、规章、政策和技术规范，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。

《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）》（2022年印发实施）中将一体化工作划分为线路一体化规划、场站一体化方案、工程一体化设计三个阶段。本指南结合实施细则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，围绕线路和车站层面一体化提出指南要求，并与《站城一体化工程规划设计标准》DB11/T 2129-2023和《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）》相衔接。

1.0.3 北京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，加强轨道与城市空间（功能、形态、密度）融合，提升轨道交通服务水平，充分发挥轨道对城市发展的带动作用。

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 轨道交通与城市空间一体化 Rail transit integration

为了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，通过空间融合、功能协调、服务一体等多种方式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

轨道车站周边按照以车站为中心300米半径覆盖范围。

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

轨道车站周边按照以车站为中心800米半径覆盖范围。

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米划定的影响圈。

2.0.5 街区 Block

统筹考虑行政管理边界、路网格局、城市开发边界、重要的城市空间自然边界、重点功能区边界、既有规划边界等因素划定的落实国土空间规划各项要求的基本单元，是街区控规编制、深化和维护的最小单元。

2.0.6 车站附属设施 Station auxiliary facilities

除轨道车站主体以外的其他车站建（构）筑物，主要包括出入口、无障碍垂梯、风亭、冷却塔（出地面设置）及安全出口等。

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

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的面积比值。

2.0.8 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量的比值。

2.0.9 节点型综合管廊 Node type comprehensive pipe gallery

多种市政管线为便于集中穿越重大基础设施建设的综合管廊，一般主要在穿越轨道交通车站/区间、高速公路、铁路、河道、地下交通隧道、重要市政管线、交通枢纽等位置处建设。

2.0.10 步行路网 Walking road network

步行路网包括城市市政道路、地块内部的街坊路、二层连廊、地下通道、城市绿道及其他与车站开放连通的步道等。

# 3 基本规定

3.0.1 轨道交通一体化可划分为线路一体化与车站一体化两个层次。

1 线路层次一体化以轨道线路两侧带状区域为研究范围，从职住关系、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的整体协调问题；

2 车站层次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、轨道线网布局，结合土地资源和开发条件，明确轨道交通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，从使用者角度出发，提升站内换乘、站外衔接的便捷性。

3 轨道交通车站应与周边建筑、地下空间、接驳设施、市政管线、景观环境等一体化规划、一体化设计、一体化实施，与各项城市功能相协调。

3.0.3 轨道交通一体化规划应与国土空间详细规划、乡镇国土空间规划、相关专项规划做好衔接。

# 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，分圈层差异化规划设计，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 | 中心城区 | 城市副中心 | 多点新城 | 生态涵养区新城 | 跨界地区 |
| 分区 | 西城区、东城区 | 朝阳区、海淀区、丰台区、石景山区 | 通州区 | 大兴区、北京经济技术开发区、房山区、顺义区、昌平区 | 门头沟区、延庆区、密云区、怀柔区、平谷区 | 北三县、武清、香河、涿州、临空经济区 |
| 一体化工作导向 | 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服务水平；依托轨道建设带动城市更新。 | 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。 | 加强区域协同，打造高效便捷的跨界交通圈，更好服务跨界资源要素流动。 |
| 一体化发展策略 | 以既有站改造为抓手带动站点周边城市更新；适当结合轨道空间增补公共设施。 | 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。 | 依托轨道交通走廊优化新城空间形态，围绕轨道站点聚合城市资源，结合轨道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。 | 强化跨界组团与城市副中心及临近新城间的轨道联系；依托大站快车拉开城市发展框架。 |

4.1.2 根据国土空间总体规划确定的城市战略定位、城镇空间结构、功能中心体系，以及各分区规划中的重点功能片区，结合轨道线网规划和沿线土地利用实际条件，以街区为单元，将轨道交通车站周边街区划分为一体化重点区、一体化引导区、一般地区。其中一体化重点地区主要包括北京商务中心区、丽泽金融商务区、首都商务新区、奥林匹克中心区等重点功能区，以及在边缘集团与新城的重点功能区、居住密集地区与交通枢纽。

## 4.2 轨道交通车站分级

4.2.1 轨道车站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构，结合车站周边人口岗位变化、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 综合分析车站及周边区域城市效能和交通效能，并与《市域客运枢纽体系规划》《北京市商业消费空间布局专项规划（2022年—2035年）》等规划相衔接，将轨道交通车站分为四个级别，枢纽级、城市级、区域级、街区级：

1 枢纽级车站主要包括首都国际机场、大兴国际机场、铁路枢纽主要客站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站点、部分轨道交通多线（两线以上）换乘站。

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

4 街区级车站主要包括组团或街区中心站点。

4.2.3 为保障轨道车站在全线或区段实现合理分工，避免同一线路上各车站间均质发展、恶性竞争，新建线路的轨道交通车站的等级划分宜在线路层面进行统筹；一体化重点区内轨道交通车站周边应差异化布局用地功能，避免同质化发展。

# 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，明确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、车辆基地用地控制范围。

5.1.2 线路层面一体化应以轨道廊道为核心，有效控制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 开展线路层面一体化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应发挥的作用，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 应提高轨道沿线区域的功能集聚程度。

5.2.3 新建及更新轨道线路应结合车站客流特征与一体化研究范围内职住情况进行分析，对于因职住关系失衡导致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。

## 5.3 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在交通节点部分设置车站时，应在车站出入口50米范围内设置跨越干道和节点的过街设施。

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 在中心城中心地区与城市副中心，地面公交应着重于织补，与轨道交通共同实现区域公共交通全覆盖。

2 在边缘集团和多点新城，轨道交通应作为对外联系的骨干系统，地面公交应作为轨道交通的辅助及加密。

3 在一区新城及跨界城市组团，地面公交应作为公共交通出行主体。

## 5.4 市政协同

5.4.1 轨道线路规划应符合下列规定：

1 应与沿线地上、地下市政设施相协调。

2 并应满足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对轨道线路的限制性及管控要求。

3 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应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 轨道线路一体化的内涝防治标准应符合该地区的内涝防治要求，条件受限时应采取相应措施。

## 5.5 地下空间

5.5.1 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。

5.5.2 在一体化重点区内采用地下方式敷设的两条及以上轨道交通线路共廊区段，应结合沿线城市空间功能、发展定位、轨道交通施工工法和经济性评价情况，开展地下空间综合利用可行性研究，综合利用轨道区间上方和车站周边地下空间，可布局商业、公共服务等功能，形成连续畅通开放的地下步行系统。

## 5.6 用地控制

5.6.1 轨道控制线划定应符合下列规定：

1 应保证线路功能、技术标准及工程合理可行，尽量减少对沿线土地开发利用的影响，优先保障一体化规划实施。

2 沿线用地已开发的，轨道交通规划控制线应考虑环境影响、工程实施等因素划定。

3 沿线用地尚未开发的，应通过控制线划定，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（或外边线外、外边线垂直投影外）10米，高架或地面轨道交通线路（含联络线）应以结构轮廓外（或外边线外、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 车站用地控制范围划定应考虑车站实施、一体化需求并优先保障车站附属设施一体化结建。具体控制范围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米作为规划控制范围。

2 风亭、冷却塔设施外边线外5米作为规划控制范围。

3 区间风井、过渡段洞口位置的建筑外侧边界外10米作为规划控制范围。

4 不应机械地划定车站附属设施控制线，而要综合考虑站点周边一体化需求。尽量结合已规划的商业服务及办公等公共服务用地来划定车站控制线，以复合车站附属设施。

5.6.4 应依据车辆制式、车辆编组、出入线的衔接可行性、车辆基地在线网中的功能、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。用地控制线应按照车辆基地用地边界外扩15米控制。如对车辆基地进行上盖开发，应满足盖上盖下实现交通联络的用地要求。

5.6.5 控制线范围内应限制新建各种大型建筑、地下构筑物，或穿越轨道交通建筑结构下方的构筑物。必要时应预留条件和保护措施，确保轨道交通结构稳定。

# 6 轨道车站一体化

## 6.1 一般规定

6.1.1 车站层面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、布局安全可靠、权属切分明确。

6.1.2 车站层面一体化应结合上位规划，明确车站一体化的规划设计核心范围和研究范围，确定用地性质、开发强度等规划指标，确定车站周边地上地下交通衔接需求及方式，明确轨道交通在一体化研究范围内的相关规划设计要求，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。

## 6.2 用地规划

6.2.1 一体化研究范围内的用地功能安排应有利于保障轨道客流，并应进一步增强一体化核心范围内城市功能的公共性。对周边环境、公众健康和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。宜参考下表要求确定用地功能安排：

表6.1 按车站等级划分的场站一体化用地性质与主导功能引导

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 指标大类 | 指标细分 | 站点等级 | | | |
| 枢纽级 | 城市级 | 区域级 | 街区级 |
| 用地主导功能 | 用地布局 | 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。 |
| 功能引导 | 根据所服务的特定功能选择适宜聚集的用地功能 | 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）、市级体育场馆或大型医院；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。  一体化核心范围内，产业用地宜结合轨道站点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。 | 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）、区级体育场馆、大型医院或社会福利设施；交通设施用地宜居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。  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站点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。 | 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养老、教育、文化、体育、医疗、社区公园、社区管理等功能；居住用地宜配置适量租赁住房。  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布局社区商业中心、邻里中心。 |

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 车站周边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6.3 各等级车站周边建设强度参考

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 范围 | 车站等级 | | | |
| 枢纽级车站 | 城市级车站 | 区域级车站 | 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；绿地率原则上不作控制（居住用地除外）。 | 宜为街区平均强度的140%及以上，基准建设强度宜三级以上；绿地率可适当降低（居住用地除外）。 | 宜为街区平均强度的130%及以上，基准建设强度宜二级以上；绿地率可适当降低（居住用地除外）。 |
| 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《北京市控制性详细规划编制技术标准与成果规范》（2022年9月版）执行，各类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。

表6.4 车站周边用地基准强度参考

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 基准强度等级 | 各类功能用地地块容积率（净容积率上限） | | |
| 居住类 | 商业商务、行政办公与教育科研类 | 生产研发类 |
| 一级 | 1.0 | 1.0 | 0.8 |
| 二级 | 1.6 | 2.0 | 1.2 |
| 三级 | 2.2 | 3.0 | 1.5 |
| 四级 | 2.8 | 4.0 | 2.0 |
| 五级 | - | 5.0及以上 | 2.5及以上 |

6.2.4 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 车站周边国家级、市级公共服务设施的布局应与轨道交通承载能力相适应，如布局在一体化研究范围内，应与轨道车站直接连通或通过连续的公共步行通道连通。

6.2.6 绿化空间可结合下列规定进行布置：

1 车站一体化核心范围内地块可适当降低绿地率控制要求（居住用地除外），集中设置，街区平衡。

2 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可结合城市公共服务需求立体复合利用。

## 6.3 交通一体化

6.3.1 一体化核心范围内的交通设施和交通组织宜按照如下优先级统筹布设：步行、自行车、公交、小汽车临停、小汽车停车。

6.3.2 一体化研究范围内道路网规划宜采取小街区、密路网的方式，路网密度应高于一体化研究范围外地区，并符合下列规定：

1 车站周边道路网密度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（出入口临近地块的尺度不宜大于200米，不应大于250米）。其中，商业区与行政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 鼓励在站点周边辐射影响范围通过增加城市支路、增设街坊路的形式增加道路网密度。

3 在道路网密度的基础上，鼓励地块提升对外开放度，增加对外慢行空间，优化提升轨道站点周边步行路网密度，提升步行可达与便捷性。

6.3.3 轨道车站周边步行系统应符合下列规定：

1 应构建安全、便捷、连续的步行系统。

2 规划实施率较低的车站轨道交通一体化核心范围内步行路网密度宜达到以下标准：

表6.6 规划实施率较低（低于80%）地区步行路网密度（单位：公里/平方公里）

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 车站级别/周边用地功能 | 就业商业为主 | 居住为主 | 其他 |
| 枢纽级 | 宜≥10，具体应结合枢纽方案统筹考虑 | | |
| 城市级 | ≥12 | ≥11 | ≥10 |
| 区域级 | ≥11 | ≥10 | ≥9 |
| 街区级 | ≥10 | ≥9 | ≥8 |

3 规划实施率较高的车站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。站点一体化核心范围内步行路网密度与步行通道的设置宜达到以下标准：

表6.7 规划实施率较高（80%以上）地区步行路网密度（单位：公里/平方公里）及步行通道间距推荐值（米）

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 车站级别/周边用地功能 | 步行路网密度 | 步行通道间距推荐值 |
| 枢纽级 | 宜≥10，具体应结合枢纽方案统筹考虑 | 参照城市级执行 |
| 城市级 | ≥10 | 80-100 |
| 区域级 | ≥9 | 100-120 |
| 街区级 | ≥8 | 120-150 |

4 根据站点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。

5 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。用于接驳的地下慢行通道的有效步行宽度不宜小于6米，布置商业功能的不宜小于8米。

6 站点周边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。

7 鼓励优先利用地下空间，在站点周边辐射影响范围实现站点与周边建筑的互联互通。尽可能将站点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，提升步行者的环境和空间品质。

8 规划布局人性化、系统化、立体化的慢行系统，强化地下接驳系统与地面接驳系统的衔接规划。

9 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。

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，距离车站出入口的距离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，可根据车站实际情况与站前广场结合设置。

3 宜在站点周边1500米范围内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融合发展需求，结合区域发展、交通接驳需求合理设置公交微循环和公交场站；非机动车接驳需求较大的车站，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与轨道换乘接驳相关的公交上落客功能，保留必要周转空间，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；新城地区轨道站点周边已规划布局的公交场站，可结合小汽车停车等功能复合利用，且不宜紧邻轨道车站。

3 公交停靠站尽量靠近车站出入口，与出入口的距离不应超过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、自行车、公交的接驳流线，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为主，对不具备综合利用条件的可采用独立占地形式，并应考虑立体停车条件。

## 6.4 市政一体化

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 宜采用地下或半地下方式。

2 宜与其他建（构）筑物融合设置，并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 轨道车站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设计重现期不应小于100年。

## 6.5 车站附属

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；应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，对附属设施进行消隐处理。

6.5.2 轨道交通附属设施可与建筑地下室或建筑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，并符合以下要求：

表6.8 车站结建率建议值

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 附属结建率 | 枢纽级/城市级 | 区域级/街区级 |
| 周边规划实施率达到80%的站点 | / | / |
| 周边规划实施率40%-80%的站点 | 70% | 50% |
| 周边规划实施率低于40%的站点 | 90% | 70% |

6.5.3 车站出入口设置应符合下列规定：

1 应妥善协调轨道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。车站出入口应进入相邻地块红线内（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 轨道交通投资建设主体及轨道运营主体应支持轨道交通出入口与周边建筑一体化结合，鼓励支持出入口与周边地块连通或预留条件，切实保障站点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，宜增加人行过街设施。

4 区域级以上站点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）；街区级站点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施工条件时，应设置临时出入口；临时出入口设置应考虑远期规划方案，宜永临结合，保证疏散及施工安全。

6.5.4 车站附属必须独立设置时，各构成要素之间应进行整合，并采用敞口低矮风亭、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 车站一体化的城市公共空间应符合区域上位规划的管控要求，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，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。

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 轨道交通车站一体化核心范围用地与轨道交通车站应连尽连，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。

## 6.7 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。

6.7.2 车站地下功能宜符合以下规定：

表6.9 车站地下功能引导

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 车站等级 | 一体化核心范围 | 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，加强与轨道站点、地上商业设施、公共服务设施、公共空间等互联互通。 | 结合区域连通需求，鼓励地下开发。 |
| 区域级/街区级 | 宜布局公共人行通道、停车，适度配建地下商业、公共服务，加强与轨道站点、地上空间互连互通。 |

6.7.3 在城市重点功能区宜围绕多个临近的高等级轨道车站（区域级以上）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与地块之间地下联通，提高站点到站域地下空间连续性与舒适性。

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。

## 6.8 人性化与智能化

6.8.1 轨道交通车站与周边用地的无障碍设计应满足完整连续、流线连贯的要求。

6.8.2 一体化工程人性化设计应结合建筑、用地及周围环境进行设计，充分考虑交通、绿化、采光、管线、建筑等具体情况；应考虑适老化及儿童友好设计，关注全年龄段乘客使用需求，在大客流一体化空间内设置母婴室和休憩座椅。

6.8.3 便民服务设施的设置应以保障地铁安全运营为前提，避免与站内流线的相互干扰；车站便民服务设施服务范围以车站客流为主，兼顾城市服务需求，功能应符合北京市总体规划和控制性详细规划，实现地上地下设施互补、功能业态组合合理。便民服务设施可设置水源及饮水设施、商业设施、信息发布系统、充电站、书报亭、图书借阅设施等功能。

6.8.4 一体化工程各设备系统宜满足智慧化、信息化、绿色双碳的规划要求。

6.8.5 轨道交通车站与一体化工程内的城市功能设施的智慧化功能、智能化系统应按需配置，并结合产权归属、投资、建设、管理维护等界面进行设计。

# 附录

## A 技术指标与计算方法

A.1 人口岗位综合密度

A.2 毛容积率

A.3 建筑密度

# 本规范用词说明

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

5 《城镇内涝防治技术规范》GB 51222

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

10《城市综合管廊工程设计规范》DB11/ 1505

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

14 《屋顶绿化规范》DB11/T 281

15 《步行和自行车交通环境规划设计标准》DB11/1761-2020