

标准摘录

2024年第2期总第64期

地方标准：

《地名规划编制标准》

《建筑与市政工程抗浮勘察标准》

《岩土工程勘察作业安全标准》

《轨道交通车辆基地规划设计标准》

《绿色城市轨道交通车站评价标准》

北京市规划和自然资源标准化中心

2024年6月

目录

1、《地名规划编制标准》DB11/T 1362-2023	3
2、《建筑与市政工程抗浮勘察标准》DB11/T 2241-2024	5
3、《岩土工程勘察作业安全标准》DB11/T 2242-2024	7
4、《轨道交通车辆基地规划设计标准》DB11/T 2232-2023	9
5、《绿色城市轨道交通车站评价标准》DB11/T 2233-2023	15

标准名称/发布时间	相关内容摘录
<p>《地名规划编制标准》</p> <p>DB11/T 1362-2023</p> <p>发布部门： 北京市规划和自然资源委员会 北京市市场监督管理局</p> <p>2023年12月26日发布 2024年07月01日实施</p>	<p>1.0.1 为规范地名规划编制，保护地名文化遗产，传承历史文脉，提高地名管理水平，制定本标准。</p> <p>1.0.2 本标准适用于北京市行政区域内的地名片区，道路，桥梁、隧道，轨道交通车站，公园、广场及其他类型地理实体的地名规划编制与地名命名。</p> <p>1.0.3 地名规划编制应以国民经济与社会发展规划和国土空间规划为依据，坚持尊重历史、照顾习惯、体现规划、好找好记、规范有序的原则，符合北京的功能定位。</p> <p>3.0.1 地名规划编制应包括规划准备、规划设计、规划成果编制三个阶段。</p> <p>3.0.2 地名规划是国土空间规划体系中详细规划的专项规划，规划期限应与详细规划期限一致。</p> <p>3.0.3 地名规划应坚持政府</p> <p>4.0.3 资料收集应包括下列内容：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 档案资料：地名命名、更名、撤销文件，与地名相关的其他档案； 2 文献资料：历史文献、考古成果、民俗资料、文物古迹资料与当代研究成果、传统地名保护名录等； 3 国土空间规划资料：总体规划、分区规划、详细规划及相关专项规划的文本和说明等； 4 图纸资料：国土空间规划图、现状图、历代地图等； 5 其他资料：包括但不限于上述资料的相关信息。 <p>5.1.1 规划设计应依据规划准备中的地名资源分析、区域现状及其未来发展趋势，确定地名规划设计的主导思想、规划原则和地名体系框架。</p> <p>5.1.2 规划区域范围较大时，可根据不同功能区、城乡布局特点、自然环境特点、历史文化特征，将规划区域划分为多个相对独立的地名区域，分别设定各区域地名规划的主题。</p> <p>5.1.6 使用传统地名应符合下列规定：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 优先使用传统地名，应原址或就近使用；新建、改建或扩建道路与原有道路位置重合或紧邻时，宜采用原有道路的名称命名； 2 列入由市政府批准的传统地名保护名录的地名，应原址保护，不得随意改变或撤销；未列入传统地名保护名录的传统地名宜原址利用，当难以直接使用时，可派生使用； 3 保持地名文化遗产集中区域的传统地名体系稳定。

<p>《地名规划编制标准》 DB11/T 1362-2023</p> <p>发布部门： 北京市规划和自然资源委员会 北京市市场监督管理局</p> <p>2023年12月26日发布 2024年07月01日实施</p>	<p>5.2.1 地名片区的名称设计应依据国土空间规划，结合地域特点，划分地名片区，确定名称。</p> <p>5.2.2 地名片区分为组团、街区、主导功能分区三级，原则上以国土空间规划确定的街区为基本命名单元，可结合街区规模差异，统筹考虑重要的城市空间自然边界、路网格局、行政区域界线等因素，对片区范围进行合理划分。</p> <p>5.4.2 通名可采用“桥”“大桥”“隧道”等，应符合下列规定：</p> <ol style="list-style-type: none">1 “大桥”宜用于城市主干路及以上级别道路所跨河流桥梁，且桥梁长度大于 200m；2 下穿城市区域、水域、山体等的交通通道，通名为“隧道”。 <p>5.6.1 公园、广场包括国土空间规划确定的各种类型的城市公园、郊野公园和城市广场。</p> <p>5.6.2 通名可依据地理实体的功能采用“公园”“园”“广场”，应符合下列规定：</p> <ol style="list-style-type: none">1 符合现行国家标准《公园设计规范》GB 51192、《北京市公园条例》的城市公园，根据公园的规模、功能、用途等因素，通名可用“公园”“园”；2 道路红线以外，可供公众公共活动使用、有较高景观效果和文化作用的城市开敞空间，通名可用“广场”。 <p>6.0.1 地名规划成果应包括地名规划文本和相关图纸，范围较大规划区或重要区域的地名规划还应包括地名规划说明书。地名规划文本应准确表达规划意图、规划目标和规划内容，文字表达应规范、准确、含义清楚。地名规划说明书应分析现状、论证规划意图、解释规划文本。</p>
---	---

<p>《建筑与市政工程抗浮勘察标准》</p> <p>DB11/T 2241-2024</p> <p>发布部门： 北京市规划和自然资源委员会 北京市市场监督管理局</p> <p>2024年04月01日发布 2024年10月01日实施</p>	<p>1.0.2 本标准适用于北京地区新建扩建、现状改建、内部改造的建筑与市政工程勘察工作中，针对工程抗浮所开展的调查与勘探、抗浮设防水位确定与抗浮评价等工作。</p> <p>3.0.1 当建筑及市政工程有抗浮需要时，应进行工程抗浮勘察工作，勘察成果应纳入工程勘察报告。</p> <p>3.0.3 工程抗浮勘察应结合工程水文地质分区，开展下列工作：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 搜集气象与水文资料、地质与水文地质资料、相关建设及规划资料； 2 开展工程水文地质调查与测绘； 3 查明地下水赋存条件，分层量测地下水水位，进行水压力测试和水文地质试验； 4 分析工程水文地质条件，预测远期最高水位，提出抗浮设防水位建议值，并提供抗浮措施建议及相关参数。 <p>4.2.1 工程抗浮勘察应搜集气象、水文、区域地质、水文地质、建设与规划等资料。</p> <p>4.2.6 建设与规划资料的搜集宜包括下列内容：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 场地周边工程建设； 2 地下水涵养保护及开发利用规划； 3 城市用地规划与建设规划等。 <p>4.3.1 工程水文地质调查与测绘的范围应涵盖工程建设场地并满足地下水补给、径流、排泄条件分析的需要，比例尺宜选用1:500~1:5000，条件复杂时比例尺宜适当放大。</p> <p>4.4.1 勘探应查明地下水分布条件和水位状况，并应符合下列要求：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 遇地下水时应量测初见水位和稳定水位，多层地下水应分层量测水位； 2 稳定水位距初见水位量测的时间间隔按地层的渗透性确定，对砂土和碎石土，间隔时间不得少于0.5h，对粉土和黏性土，不得少于8h； 3 水位量测读数至厘米，精度不得低于±2cm。 <p>4.4.3 专门的地下水水位观测孔布设应符合下列要求：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 地下水水位观测孔应分层设置，每层地下水的观测孔数量不宜少于3个； 2 轨道交通、综合管廊、地下道路、输水隧道等线状工程，每1000m不宜少于1组观测孔； 3 当跨越不同水文地质单元或地下水水位变化较大时，观测孔数量应适当增加； 4 应根据地下水分布条件及工程需要确定孔深及孔身结构，观测孔口径不宜小于50mm，滤水管应置于观测目标含水层中。 <p>4.4.6 建设场地渗流分析评价需要时，可进行孔隙水压力测试，测试点数量不宜少于3组，每组测试点在深度方向上根据地层结</p>
---	---

<p>《建筑与市政工程抗浮 勘察标准》</p> <p>DB11/T 2241-2024</p> <p>发布部门： 北京市规划和自然资源委员会 北京市市场监督管理局</p> <p>2024年04月01日发布 2024年10月01日实施</p>	<p>构布设测点，每个主要弱透水层不宜少于1个。</p> <p>5.1.1 抗浮设防水位应在综合分析工程水文地质条件、远期最高水位的基础上，结合工程设计条件确定。</p> <p>5.1.3 对于轨道交通、综合管廊、地下道路、输水隧道等线状地下工程，应根据沿线水文地质条件以及结构埋深变化情况，分区、分段提供抗浮设防水位。</p> <p>5.3.2 地下水高水位基准H0应取以下地下水水位的最高值：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 按本标准附录B确定的地下水水位基准； 2 勘察时场地近3年~5年的最高水位； 3 勘察时场地内测量的最高水位。 <p>5.4.1 当建设场地位于平原区时，抗浮设防水位宜按照场地远期最高水位取值。当场地远期最高水位高于设计室外地坪标高时，抗浮设防水位宜考虑设计室外地坪标高、结构条件、场地防排水措施综合确定。</p> <p>5.4.3 当建设场地位于山区时，抗浮设防水位确定应考虑以下因素：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 含水层、隔水层结构，岩体裂隙及溶蚀发育情况； 2 地下水类型、埋藏和分布特征，场地和邻近区域历年高水位； 3 大气降水、场地汇水及排水条件； 4 挖方、填方和场地形成工程对坡面径流和地下水径流的影响； 5 斜坡地带且场地标高随坡地变化较大时，宜分区考虑坡地和场地地形条件对地下水水位的影响； 6 场地位于邻近河道的山间台地、阶地，应考虑洪水水位与场地室外地坪关系、地表水与地下水水力联系。
--	---

<p style="text-align: center;">《岩土工程勘察作业 安全标准》</p> <p style="text-align: center;">DB11/T 2242-2024</p> <p>发布部门： 北京市规划和自然资源委员会 北京市市场监督管理局</p> <p>2024年04月01日发布 2024年10月01日实施</p>	<p>1.0.2 本标准适用于北京市域内的岩土工程勘察现场安全作业与管理。</p> <p>3.0.1 生产经营单位应建立全员安全生产责任制，完善安全生产规章制度和操作规程，强化安全生产监督管理，构建安全生产制度体系。</p> <p>3.0.2 建设单位应为勘察单位提供必要的现场工作条件和能反映现状的地下管线、地下建（构）筑物图。</p> <p>3.0.3 勘察单位应进行勘探及测试装备更新，加快推进信息化、自动化采集及数字化分析等手段的综合利用。</p> <p>3.0.4 勘察单位作业前应与设计单位及相关产权单位沟通，确定项目现场可能存在的危险源。</p> <p>3.0.5 勘察单位作业前，应根据勘察项目特点、场地条件、勘察方案、勘察手段及施工工艺等因素对作业过程中的危险源进行辨识，危险源辨识和评价可按照本标准附录A执行。</p> <p>4.0.2 雷雨天气不宜使用金属标尺、标杆，确需使用时应采取绝缘防护措施。</p> <p>4.0.3 野外作业组成员不应少于2人；在高山、密林、沟谷、水域、有限空间等特殊作业环境需要设置专人进行安全瞭望时，作业组成员不宜少于3人；作业时人员之间的距离不宜超出视线范围，并应配备通信或定位设备。</p> <p>4.0.9 当作业水域水深大于0.6m或流速大于3m/s时，严禁徒步涉水作业，应选用船舶等安全的摆渡工具或架设临时过岸设施；具备徒步涉水作业条件时，作业人员应穿戴救生衣，不应单人穿越河湖、沼泽等水域，入水人员应前后保持不少于2m的作业间距。</p> <p>4.0.11 冰上作业时间应根据日照、气温、冰层厚度等条件合理选择；作业人员之间应保持不少于2m的安全距离；作业设备不宜随身携带，应放置于宽大雪橇或滑板中拖曳行进，或利用宽大木板等铺设运输通道。</p> <p>5.1.1 作业人员数量不应少于2人，作业时2人之间距离不宜超出视线范围，并应配备通信或定位设备。</p> <p>5.1.2 作业人员应穿有明显反光标识的工作服，进入施工场地时应佩戴安全帽，作业区域应设置相应的安全防护设施。</p> <p>5.3.1 勘察单位应结合建设单位提供的资料进一步核查地上、地下障碍物情况并留存相关记录。</p> <p>6.1.1 严禁擅自移动勘察作业点，如需移位，应重新对作业点周边的地上、地下障碍物进行调查和探测，符合各项安全规定并经项目负责人批准后方可作业。</p> <p>6.1.6 单班单机钻探作业人员陆域不应少于3人，水域不应少于4人；探井、探槽每组作业人员不应少于2人。</p> <p>6.3.1 探井、探槽的断面规格、支护方案、掘进方法和通风方式应根据勘探目的、掘进深度、工程地质和水文地质条件、作业条件等确定。</p> <p>6.3.2 探井和探槽作业安全防护应符合下列规定：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 周边应设置警示标志和高度不低于1.2m的围护栏杆； 2 探槽顶部两侧和探井井口周边1m范围内不应堆载；弃土的堆放高度不应超过1.5m；
---	---

《岩土工程勘察作业
安全标准》

DB11/T 2242-2024

发布部门：

北京市规划和自然资源委员会
北京市市场监督管理局

2024年04月01日发布

2024年10月01日实施

- 3 不应进行夜间作业；
- 4 停工或待工期间，应盖好井口和槽口盖板。
- 6.4.1 电法勘探作业应符合下列规定：
 - 1 易燃、易爆管道附近不应采用直接供电法或充电法勘探作业；
 - 2 埋设电极时，应避免地下管线设施；
 - 3 测站与跑极人员应联系通畅，供电过程中不应接触电极和电缆；
 - 4 测站应采用橡胶垫板与大地绝缘，绝缘电阻不应低于10MΩ；
 - 5 供电作业人员应使用和佩戴绝缘防护用品，接地电极附近应设置安全标志，并安排专人负责安全警戒。
- 7.1.1 开展原位测试及现场试验工作前，应充分调查和研究场地周边环境条件和工程地质条件，测试点、试验点应选择在不会危及作业安全且满足作业需要和技术要求的位置。
- 8.1.1 道路、机场、水域、军事管理区和已有建（构）筑物安全保护区等区域内进行勘察作业前应制定专项勘察方案，办理相关许可手续。
- 8.1.8 在枢纽场站、景区、学校、驻外使馆、党政事业机关及部队办公区等作业时，应服从相关单位的安全管理。
- 8.3.2 作业前应调查搜集现场的各种地下管线及地下设施情况；对拟定保留的原有地下建构物及地下管网等设施，应标示其走向。

<p>《轨道交通车辆基地 规划设计标准》 DB11/T 2232-2023</p> <p>发布部门： 北京市规划和自然资源委员会 北京市市场监督管理局</p> <p>2023年12月26日发布 2024年07月01日实施</p>	<p>1.0.2 本标准适用于北京市钢轮钢轨系统的轨道交通车辆基地新建、改建及扩建工程的规划设计。</p> <p>1.0.3 车辆基地的规划设计应符合已批准的城市总体规划、轨道交通线网规划。</p> <p>3.0.1 车辆基地包括车辆大修厂、检修基地、车辆段、停车场，综合维修中心、综合维修工区，物资总库、材料库，培训中心和其他配套设施。</p> <p>3.0.2 车辆基地的布局、功能和各项设施的配置，应根据线网规划、近期建设规划、既有车辆基地的资源配置及共享情况、基地选址条件及运营需求等综合确定。</p> <p>3.0.3 车辆基地的设计年度应分为初期、近期、远期。初期应按建成通车后第3年确定，近期应按建成通车后第10年确定，远期应按建成通车后第25年确定。</p> <p>3.0.4 车辆基地的设计应初、近、远期相结合。其站场线路、生产房屋和机电设备等设施设备应按近期需要实施，用地范围应按远期规模预留。远期扩建困难时，生产房屋土建工程可按远期规模一次建成。</p> <p>3.0.7 车辆基地设计应满足消防安全要求。总平面布置，房屋设计和材料、设备的选用应符合现行国家及地方标准的有关规定。</p> <p>3.0.8 车辆基地的选址应避开工程地质和水文地质不良的地段，并应具有良好的排水条件，满足防洪、防涝要求。</p> <p>3.0.9 车辆基地设计应考虑环境保护、劳动安全卫生、建筑防火、节约能源等措施，其设施应与主体工程同时设计、同时施工、同时投入使用。</p> <p>4.1.1 车辆基地的规划及布局应具备满足功能需要、空间环境协调、用地集约高效、灵活共享、韧性安全永续的特征，应符合下列规定：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 符合城市总体规划、轨道线网规划以及其他上位规划； 2 符合环境保护要求，车辆基地选址时宜避开噪声敏感建筑物集中区域； 3 符合文物保护和城市景观要求； 4 符合轨道交通网络、线路以及周边地区功能配置需求； 5 符合运营控制指挥安全要求，降低后期运营成本； 6 符合城市功能融合需求，综合设置城市其他适宜功能； 7 符合节地、降本、增效要求，实现功能集约、用地节约、经济合理； 8 符合城市防灾减灾需求； 9 符合内外部交通便利要求；
--	--

《轨道交通车辆基地
规划设计标准》

DB11/T 2232-2023

发布部门：

北京市规划和自然资源委员会
北京市市场监督管理局

2023年12月26日发布
2024年07月01日实施

- 10 符合易于分期实施的需求，用地按远期规模控制，设施设备按近期需求建设，设置过渡方案高效利用预控用地。
- 4.1.2 车辆基地的功能定位、设计规模、用地范围、设施配置情况，应根据线网规划、联络线设置、选址条件及资源共享要求等因素分析确定。
- 4.1.3 上盖综合利用车辆基地应在规划阶段明确综合利用内容、性质和规模的要求。总平面布置应在满足车辆基地功能和规模的基础上，对车辆基地的各项设施设备与上盖综合利用的内容进行统一规划。
- 4.1.4 车辆基地给水、雨污水排放、供电和燃气的规划统筹，应结合城市规划及现状的市政接入条件，做好临时与永久相结合。
- 4.2.1 车辆基地的选址布局应根据线网特征、线路需求，贯彻节约、集约用地的方针，并应考虑城市地形地质、生态保护红线、永久基本农田、城市空间发展结构、重点地区建设控制等城市规划要求，并落实线网资源共享要求。
- 4.2.2 车辆基地的选址布局应符合北京市土地利用空间布局特征，占地较大的检修基地、车辆段优先安排在城市东部或南部，占地相对较小的停车场优先安排在城市西部或北部。
- 4.2.3 车辆基地的功能、规模和布局应根据需求与运力特征统筹确定。车辆基地布设宜符合表4.2.3的规定，并宜符合下列规定：
- 1 中心地区应围绕超长线路，设置可服务不同类型车辆的停车场；
 - 2 中心地区以外地区应就近廊道统筹规划布局，易于资源共享；
 - 3 用地紧张区域，宜采用立体化布设方式。

表 4.2.3 车辆基地布设建议表

车辆基地类型	中心地区及 城市副中心	中心地区以外的 中心城区	其他地区
车辆大修厂	不宜布设	不宜布设	不宜布设
检修基地	不宜布设	不宜布设	可布设
车辆段	不宜布设	可布设	可布设
停车场	可布设	可布设	可布设

4.2.4 车辆基地用地范围宜避开工程地质及水文地质不良地段，用地位置应靠近线路，便于出入线布置，并应有利于与城市道路连接。车辆基地宜于末端三站1km范围内设置，出入线长度不宜超过1.5km。用地面积应满足功能和布置的要求，并宜为远景发展预留弹性。

《轨道交通车辆基地
规划设计标准》
DB11/T 2232-2023

发布部门：
北京市规划和自然资源委员会
北京市市场监督管理局

2023年12月26日发布
2024年07月01日实施

4.2.7 车辆基地有条件共址时，应优先按共址设置。

4.3.1 线网规划、建设规划阶段，单线车辆基地预留用地宜按表4.3.1进行控制。

表 4.3.1 网络规划阶段车辆基地用地指标 (ha/km)

	区域快线 (含市域 (郊) 轨道交通)	城市轨道交通
车辆基地	0.6	0.8

4.3.2 线路规划阶段应依据上位规划选址意向进行方案深化，并结合相同类型既有车辆基地的运用状况评估成果进一步划定用地范围。车辆基地车均占地面积宜按表4.3.2进行控制。

表 4.3.2 车辆基地选址用地规模指标表 (m²/车)

车辆基地类型	区域快线 (含市域 (郊) 轨道交通)	城市轨道交通
检修基地	1040-1300	1040-1300
车辆段	780-1170	600-900
停车场	520-780	400-600

7.1.1 车辆基地总平面布置应以车辆运用、检修设施为主体，根据地形条件及综合维修、物资仓储和其他设备、设施的功能要求和工作性质，按有利生产、方便管理的原则进行统筹安排，分区布置，并应满足远期发展的需要。

7.1.2 车辆基地应具有外来物资、设备及新车进入的运输条件，有条件时应设连接国家铁路的专用线。车辆基地内应有运输、消防道路，并应有不少于两个与外界道路相连通的出入口，且不宜设置在同一条城市道路上。运输、消防道路与线路设有平交道时，应在道口前安装安全警示标识及限高、限载标识牌。

7.2.3 上盖综合利用车辆基地的污水处理站宜设置在板地外侧，受用地限制设置于板地下方时，应靠近板地边缘设置，并应采取通风和净化措施以保证板地下空气质量满足环评要求。污水处理站与给水泵房及清水池水平距离不应小于10m。

7.2.6 室外管线综合布置应与车辆基地总平面布置、竖向设计和绿化布置相结合，统一规划。管线之间、管线与建筑物、构筑物、道路、铁路等之间在平面及竖向上应相互协调、紧凑合理布局，并符合现行国家标准《工业企业总平面设计规范》GB 50187的有关规定。

8.1.8 车辆基地各车库有关部位最小尺寸应按表8.1.8确定

《轨道交通车辆基地
规划设计标准》
DB11/T 2232-2023

发布部门：
北京市规划和自然资源委员会
北京市市场监督管理局

2023年12月26日发布
2024年07月01日实施

表 8.1.8 车辆基地各车库有关部位最小尺寸(m)

项目名称	车库种类					
	停车库	列检库	月检库	定临修库	架修库	调机库
车体之间通道宽度(无柱)	1.4(1.6)	1.8(2.0)	3.0	4.0	4.5	2.0
车体与侧墙之间通道宽度	1.4(1.5)	1.6(2.0)	3.0	3.5	4.0	1.7
车体与柱边通道宽度	1.2(1.3)	1.4(1.8)	2.2	3.0	3.2	1.5
库内前、后通道净宽	4.0	4.0	4.0	5.0	5.0	4.0
车库大门净宽	B+0.6					
车库大门净高	H+0.4					

注：1 B为车辆或调机的宽度；
2 H为车辆或调机的高度(受电弓电动车辆按受电弓落弓高度计算)；车库大门净高未考虑受电弓升起进库状态下的高度；
3 调机库为单线库时，车体与侧墙(或柱)表面之间的距离应有一侧不小于2m；
4 静调库、吹扫库各部分尺寸按月检库设计；
5 表中停车库、列检库括号内尺寸适用于接触轨供电的车辆；
6 库内前、后通道净宽为立柱在车辆高度范围内不包括附属结构和外挂设备的净尺寸。

8.1.9 车辆基地库前股道宜设置一段平直线路，其长度应满足车辆进出库时车辆外侧各部距库门净距不小于150mm的要求。

8.2.1 停车库应根据停车列位作业需求设计。当气温对运营和作业无影响时，停车股道可按停车棚设计。当条件受限时，停车股道可按露天设计，并应设置司机上下车的道路、蹬车梯和遮雨设施。

11.0.4 不同性质的材料和设备宜分库存放。存放易燃易爆品的仓库应符合现行国家及地方标准的有关规定。

12.1.1 建筑设计应符合下列规定：

- 1 建筑物结构应满足抗震设防烈度要求，主要建筑的设计使用年限不应低于50年；
- 2 易燃品库、上盖综合利用车辆基地板地下方单体建筑、一类高层公共建筑的耐火等级不应低于一级，其余建筑物(不包括构筑物)的耐火等级不应低于二级；
- 3 车辆基地内单体建筑地下室、屋面、外墙及室内工程的防水设计应符合现行国家标准《建筑与市政工程防水通用规范》GB 55030、《地下工程防水技术规范》GB 50108、《屋面工程技术规范》GB 50345、现行行业标准《建筑外墙防水工程技术规程》JGJ/T 235及其他现行国家及地方标准的有关规定；
- 4 上盖综合利用车辆基地板地上方无结构转换层或汽车库等设施时，板地的防水等级不低于一级且板地的混凝土结构楼板不得作为一道防水层。种植屋面应至少设置一道具有耐根穿刺性能的防水层；

《轨道交通车辆基地
规划设计标准》

DB11/T 2232-2023

发布部门:

北京市规划和自然资源委员会
北京市市场监督管理局

2023年12月26日发布
2024年07月01日实施

5 车辆基地的建筑设计应贯彻节约能源的方针。单体建筑的节能设计应符合现行国家及地方标准的有关规定。综合办公楼、培训中心、食堂、公寓等民用建筑的热工设计应按寒冷地区进行设计；厂房、仓库等工业建筑的热工设计应按寒冷地区一类工业建筑进行设计；

6 车辆基地应有完善的消防设施。车辆基地的建筑防火设计应符合现行国家及地方标准的有关规定；

7 在符合生产流程、操作要求及使用功能的前提下，建筑物、构筑物等设施宜联合布置、集约用地。

12.1.2 建筑设计应符合下列规定：

1 建筑物的室内地坪应高于室外场地地面设计标高，且不应小于0.15m；在库前平过道处，应向库外找0.5%~1%的纵坡，并在门洞口上方设雨罩，门口地坪设雨水横截沟；当位于上盖综合利用车辆基地板下方且距离板边缘较远无飘雨风险时，可不设置雨罩及雨水横截沟；

2 车辆基地应设置垃圾存放用房，垃圾存放用房应设置防止液体流出的措施，地面应找坡并设置冲洗水点、排水沟或地漏等设施；

3 车辆基地出入口宜设置车辆管理系统；

4 车辆基地四周应设围墙，围墙基础不得突出用地红线；围墙形式宜采用实体围墙，围墙高度不应低于2.8m；围墙至建筑物、道路和铁路的最小间距应符合表12.1.2规定；

表 12.1.2 围墙至建筑物、道路和铁路的最小间距表 (m)

名称	至围墙最小间距
建筑物	不宜小于 5.0
道路	不小于 1.0
铁路中心线	不宜小于 3.0

5 上盖综合利用车辆基地板下方无阳光照射无法绿化的区域均应硬化处理，隔离栅栏内部股道区无道砟区域应敷设碎石，隔离栅栏外部除厂区道路、绿化外的空留场地均应硬化铺装；

6 上盖综合利用车辆基地板下方不应设置甲、乙类火灾危险性的生产和储存场所。

12.1.3 易燃品库设置应满足下列要求：

1 易燃品库应独立布置，并应按存放物品的不同性质分库设置；

2 易燃品库应有单独隔离的存放区域，并符合现行国家标准《建筑防火通用规范》GB 55037、《建筑设计防火规范》GB 50016等的有关规定；

<p>《轨道交通车辆基地 规划设计标准》 DB11/T 2232-2023</p> <p>发布部门： 北京市规划和自然资源委员会 北京市市场监督管理局</p> <p>2023年12月26日发布 2024年07月01日实施</p>	<p>3 易燃品库应设置泄压设施，泄压设施的设计应符合现行国家标准《建筑设计防火规范》GB 50016的有关规定；</p> <p>4 易燃品库内存放液体的房间应设置防止液体流散的措施；</p> <p>5 易燃品库各房间顶棚、墙面、地面装修应采用A级不燃材料；</p> <p>6 易燃品库应设置机械通风设施。</p> <p>12.2.1 车辆基地应优先采用市政给水、排水管网作为市政接驳条件；车辆基地再生水宜优先采用市政再生水，并宜在工程实施前落实。</p> <p>12.2.2 给水系统设计应结合基地内单体建筑条件和布局，进行分区供水，室外管网应成环设置。</p> <p>12.2.3 车辆基地和综合利用工程的给水、污水、再生水应分别设置市政接口，综合利用工程的市政给水、污水、再生水接入路由不宜穿越轨道交通管理区域。综合利用车辆基地上盖部分的雨水设计应结合周边市政条件单独排至相应的市政管网，且不应因车辆基地雨水接驳市政的条件和能力造成不利影响。</p> <p>12.2.4 停车库、列检库等重要建筑屋面雨水应按照北京地区不小于10年一遇暴雨强度进行计算，排水工程与溢流设施的总排水能力不应小于50年暴雨重现期的雨水量；其他建筑屋面雨水按照北京地区不小于5年一遇暴雨强度进行计算，排水工程与溢流设施的总排水能力不应小于10年暴雨重现期的雨水量。</p> <p>12.5.1 车辆基地应设置火灾自动报警系统，系统设计应执行现行国家标准《火灾自动报警系统设计规范》GB 50116及其他现行国家及地方标准的有关规定。</p> <p>12.5.2 车辆基地应设置消防控制室，消防控制室可单独设置或与24h有人值班管理用房合用。</p> <p>13.0.1 综合利用预留工程应坚持“技术可行、经济合理、以人为本、现实有效”的原则，协调综合利用预留工程与车辆基地工程同步开展、同步规划、同步设计，保证车辆基地正常投入运营。</p> <p>13.0.2 车辆基地的机动车出入口与综合利用预留工程的机动车出入口应分开设置，相对独立。</p>
--	--

《绿色城市轨道交通车站评价标准》

DB11/T 2233-2023

发布部门：
北京市规划和自然资源委员会
北京市市场监督管理局

2023年12月26日发布
2024年07月01日实施

- 1.0.2 本标准适用于北京市新建及既有有线改造的地铁系统、市域快速轨道系统、磁浮系统的绿色车站评价。
- 1.0.3 绿色城市轨道交通车站评价应遵循因地制宜的原则，结合北京市的气候、环境、经济、资源和文化等特点，对车站全寿命期内的安全耐久、健康舒适、交通便捷、资源节约、环境友好等性能进行综合评价。
- 3.1.1 绿色车站评价应以每座车站单体为评价对象，换乘车站宜进行整体评价。评价范围除车站主体建筑外，还应包括车站出入口、风亭、冷却塔等附属设施。
- 3.1.2 绿色车站评价应在新建或既有有线改造车站正式运营1年后进行，绿色车站预评价应在车站施工图设计完成后进行。
- 3.1.3 申请评价方应对参评车站进行全寿命期技术和经济分析，选用适宜的技术、设备和材料，对规划、设计、施工、运营阶段进行全过程控制，并应在评价时提交相应分析、测试报告和相关文件。申请评价方应对所提交资料的真实性和完整性负责。
- 3.2.1 绿色车站评价指标体系应由安全耐久、健康舒适、交通便捷、资源节约、环境友好5类指标组成，且每类指标均包括控制项和评分项；评价指标体系还统一设置加分项。
- 3.2.3 绿色车站评价的分值设定应符合表3.2.3的规定。

表 3.2.3 绿色车站评价分值

评价阶段	控制项基础分值	评价指标评分项满分值					提高与创新加分项满分值
		安全耐久	健康舒适	交通便捷	资源节约	环境友好	
预评价	400	100	100	70	200	100	100
评价	400	100	100	100	200	100	100

注：预评价时，本标准第 6.2.7、6.2.15、6.2.17、6.2.18、6.2.19、9.2.10、9.2.12 条不得分。

- 3.2.5 绿色车站划分应为基本级、一星级、二星级、三星级4个等级。
- 3.2.6 当满足全部控制项要求时，绿色车站等级应为基本级。
- 3.2.7 绿色车站星级等级应按下列规定确定：
 - 1 一星级、二星级、三星级3个等级的绿色车站均应满足本标准全部控制项的要求，且每类指标的评分项得分不应小于其评分项满分值的30%，并应进行车站碳排放计算；
 - 2 新建车站总得分分别达到60分、70分、85分且满足表3.2.7的要求时，绿色车站等级分别为一星级、二星级、三星级；
 - 3 既有有线改造车站总得分分别达到50分、60分、75分且满足表3.2.7的要求时，绿色既有车站等级分别为一星级、二星级、

《绿色城市轨道交通车站评价标准》

DB11/T 2233-2023

发布部门：

北京市规划和自然资源委员会
北京市市场监督管理局

2023年12月26日发布
2024年07月01日实施

三星级。

表 3.2.7 一星级、二星级、三星级绿色车站的车站能耗与碳排放指标要求

	一星级	二星级	三星级
地下车站单位公共区面积能耗指标E (kWh/(m ² .a))	222 < E ≤ 253	192 < E ≤ 222	E ≤ 192
地上车站单位建筑面积能耗指标E (kWh/(m ² .a))	59 < E ≤ 67	51 < E ≤ 59	E ≤ 51
地下车站单位公共区面积碳排放指标Ce (kgCO ₂ /m ²)	134 < Ce ≤ 153	116 < Ce ≤ 134	Ce ≤ 116
地上车站单位建筑面积碳排放指标Ce (kgCO ₂ /m ²)	36 < Ce ≤ 40	31 < Ce ≤ 36	Ce ≤ 31

注：地下车站公共区面积不包含站台轨行区以及未设置通风空调系统的出入口通道的面积。

- 4.1.1 车站选址应避免滑坡、泥石流等地质危险地段，易发生洪涝地区应有可靠的防洪涝基础设施；场地应无危险化学品、易燃易爆危险源的威胁，电磁辐射、土壤含氡量应控制在标准范围内。
- 4.1.2 车站出入口通道、换乘通道、设备区走廊和疏散通道等通行空间应满足紧急疏散、应急救援等要求，且应保持畅通。
- 4.1.3 车站结构应满足承载力和使用功能要求。车站地上建筑外墙、屋面、门窗、幕墙及外保温等围护结构应满足安全、耐久和防护的要求。
- 6.1.1 车站乘客通行区域应满足高峰客流需求，车站各功能分区明确、布局合理，内外部交通衔接顺畅。
- 6.1.2 站内公共区、车站出入口、集散广场与城市开敞空间之间应提供连贯的无障碍通行流线。
- 6.1.3 车站交通接驳应符合城市及区域交通规划要求，优先考虑与步行、非机动车、地面公交等绿色交通方式的接驳。
- 6.1.4 车站内外均应设置便于识别和使用的标识系统。
- 7.1.1 应结合场地自然条件和车站功能需求，对车站的站型、平面布局、内部空间、地面建筑围护结构等进行节能设计，且应符合国家有关节能设计的要求。
- 7.2.5 优化车站建筑围护结构的热工性能，评价总分为10分，并按下列规则评分：
 - 1 地上车站公共区设置空调系统或供暖系统时，围护结构热工性能比国家现行标准《建筑节能与可再生能源利用通用规范》GB 55015和《公共建筑节能设计标准》DB11/ 687规定的提高幅度达到5%，得5分；达到10%，得10分；
 - 2 地上车站设备管理用房区域的空调供暖全年计算负荷降低3%，得5分；每再降低1%，再得1分，最高得10分。

<p>《绿色城市轨道交通 站评价标准》 DB11/T 2233-2023</p> <p>发布部门： 北京市规划和自然资源委员会 北京市市场监督管理局</p> <p>2023年12月26日发布 2024年07月01日实施</p>	<p>7.2.7 车站的冷水机组、单元式空调机组、多联式空调机组、房间空调器、风机、水泵、照明产品的能效均不低于国家现行标准《建筑节能与可再生能源利用通用规范》GB 55015和《公共建筑节能设计标准》DB11/ 687的规定以及现行有关国家标准的2级能效标准或节能评价要求，评价总分为10分，并按下列规则评分：</p> <ol style="list-style-type: none">1 能效等级达到2级或节能评价要求，得5分；2 能效等级达到1级，得10分。 <p>8.1.1 车站地面建筑规划布局不应降低周边建筑的日照标准。</p> <p>8.1.5 场地内不应有排放超标的污染源，列车及设备运行对站外环境的噪声和振动影响应符合现行国家标准。</p> <p>9.2.1 采取措施进一步降低车站能耗，评价总分为20分。车站能耗比本标准第3.2.7条规定的三星级绿色车站能耗标准值降低10%，得10分；每再降低10%，再得5分，最高得20分。</p>
---	---

1. 本标准条文主要摘录各标准规范中与规划审批相关的选址、安全距离、规模、容积率、相关外线设计等内容。
2. 具体内容详见各标准规范单行本，如有不妥之处或有更好的建议请与我们联系。