

附件

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）

一、总体要求

（一）目的依据。

为全面贯彻落实《北京城市总体规划（2016年—2035年）》，适应轨道规划建设和管理需求，提高轨道交通线路一体化规划方案成果的规范性、有效性，保障规划的精准实施，在《北京市城乡规划条例》及《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，以下简称《实施细则》）等文件要求基础上，制订本意见。

（二）规划定位。

轨道交通线路一体化规划方案（以下简称“一体化规划方案”）以批准的北京城市总体规划、分区规划、轨道交通线网规划等上位规划为指导，突出实施导向，强调多规融合，是明确轨道线路功能、规模、布局和相关一体化规划管控要求的专项规划方案，是轨道项目工程设计与建设实施的直接依据。

（三）适用范围。

对已纳入北京市轨道交通线网规划的新建轨道交通线路均应以线路为单位编制一体化规划方案。

二、编审流程

（一）启动条件。

对已纳入国家发展改革委批复的近期建设规划的线路，应全面开展一体化规划方案编制工作。对暂未纳入近期建设规划的线路，可结合轨道交通项目储备库建设，提前开展沿线资源集聚效果好、轨道网络服务效率提升明显、综合效益突出的线路的一体化规划方案编制工作。

（二）工作组织。

轨道交通投资建设主体会同各区政府、北京经济技术开发区管委会（以下简称“经开区管委会”）开展一体化规划方案编制工作，相关编制费用纳入轨道工程项目前期工作费用，各区政府、经开区管委会应结合沿线地区街区控规编制工作，深度参与相关工作。

（三）报审程序。

一体化规划方案编制完成后，轨道投资建设主体可组织第三方规划设计单位对成果进行技术审核，征求相关区政府、经开区管委会意见后上报市规划自然资源委审查。市规划自然资源委通过“多规合一”平台征求市级相关部门意见，并组织开展专家评审工作，报请市政府同意后核发批复意见。

（四）公众参与。

为及时回应群众关切，轨道交通投资建设主体在线路一体化规划方案上报前，应通过其网站、微信公众号等渠道开展规

划方案公示，公示期不少于 30 天。公示期满后对规划方案公示情况及公示采信情况进行整理说明，作为一体化规划方案附件一并上报。考虑到轨道交通项目人防工程的特殊要求，一体化规划方案获批后应制定公开版成果，按程序组织公告。

（五）规划实施。

一体化规划方案获批后，轨道交通投资建设主体依据相关成果办理选址意见书、用地预审、可研立项等相关手续，组织开展设计深化等工作；各区政府、经开区管委会依据相关成果落实轨道交通重要设施（车辆基地等）用地选址，在街区控规和综合实施方案中落实规划图则管控要求及一体化规划导则意见；各委办局、各区政府、经开区管委会及相关企业单位按分工落实一体化规划实施任务清单，共同提高轨道交通综合效益和建设服务水平。

（六）实施深化。

为保障一体化规划方案的科学高效实施，对因工程方案深化引起的规划相关内容局部调整，符合一体化规划方案深化管理规定（详见附件）的，可结合规划实施实际情况，按照相关程序对规划相关管控内容进行优化深化。

三、编制内容与要求

（一）基本要求。

规划引领。落实北京城市总体规划、分区规划、综合交通体系规划、轨道交通线网规划及近期建设规划的要求，坚持轨

道与城市空间融合发展，稳定规划方案，指导工程设计。

空间统筹。综合协调轨道线站位与相关国土空间规划（乡镇域国土空间规划、街区控规和综合实施方案），加强轨道建设与沿线区域发展、功能优化、市政交通、城市更新的统筹，明确轨道建设用地空间边界，做好精细化一体化管控。

面向实施。立足轨道交通规划建设管理需要，以空间管控为重点，以工程条件为基础，确保轨道用地落实，支撑规划管理审批，保障规划的可落地性。

（二）成果构成。

一体化规划方案成果名称为《北京市轨道交通 XX 线线路一体化规划方案》，包括文本、规划图册。

（三）主要内容与要求。

1. 线站位规划。

（1）明确线网关系，线路功能定位，研提线路一体化发展目标及策略。

（2）提出线路主要技术及服务标准。

（3）分析线路与“三区三线”、国土空间规划的关系并提出优化调整建议。对沿线的文物、军事设施等影响限制性因素进行分析研判。

（4）稳定线路选线、起终点、敷设方式及站点布局；深化研究换乘站设计及换乘方案。

（5）明确车辆基地选址及功能；研究车辆基地布局方案，

稳定用地边界，研提综合利用规划建议。

(6) 明确附属设施（出入口、风亭、冷却塔、安全出入口、无障碍出入口等）数量及位置、设置原则、需求及其他要求。

(7) 划定轨道线路区间、车站、车辆基地规划控制线。

(8) 开展社会稳定风险分析研判。

2. 站点分级及一体化范围划定。

(1) 站点分级。综合考虑站点功能定位和规划设计条件，划分为枢纽级、城市级、区域级和街区级 4 个层级。

(2) 一体化范围划定。站点周边 300 米半径（中心城区、城市副中心）/500 米（其他地区）覆盖范围为一体化核心范围，站点 800 米半径（中心城区、城市副中心）/1000 米（其他地区）覆盖范围为一体化研究范围。

3. 站点一体化规划。

(1) 周边用地一体化。

梳理一体化研究范围内人口、岗位、建筑规模、土地利用现状及规划情况，梳理可利用土地资源情况；统筹街区控规对站点周边用地功能、布局、建设强度、居住人口及就业岗位密度等提出规划建议或引导意见，明确轨道交通场站及附属设施所在用地的规划控制要求，提出站点与周边用地、建筑一体化衔接的要求，提出与轨道紧密衔接的地下空间一体化开发和利用要求，提出站点周边用地控制要求及土地整理、开发建设、实施时序或用地更新改造等方面的实施计划。

（2）交通一体化规划。

分析站点周边道路网现状及规划情况，明确道路及慢行系统优化要求；提出站点出入口设置总量与位置要求，接驳设施（公交接驳设施、出租车/网约车场站、驻车换乘停车场、非机动车停车区）构成及布局；制定交通衔接任务清单，明确需同步实施的道路、场站（含公交站台、非机动车停车区）等。

（3）市政一体化规划。

全面梳理站点周边现状、规划地下管线、综合管廊等情况，统筹研究站点与各类现状、规划地下管线平面、竖向关系，提出轨道建设涉及的市政设施、地下管线改移及随轨实施需求（包括节点管廊、共廊的市政设施等），明确任务清单；提出防洪排涝相关要求。

（4）环境一体化规划。

开展轨道站点站内空间、连通空间、站外公共空间等环境分析工作，衔接好站点与城市风貌的关系，提出设计和引导要求。

4. 经济效益带动分析。

根据可利用土地资源情况，开展轨道站点周边土地综合开发收益测算，匡算土地开发成本，研究土地供应时序，预估土地出让收入及政府收益，引导轨道综合效益有效提升。

四、实施保障

（一）市规划自然资源委会同市发展改革委、市交通委、市重大项目办、各区政府、经开区管委会、轨道投资建设主体

制定形成轨道交通线路一体化规划实施任务清单，建立一体化规划实施常态评估考核机制，保障轨道交通开通综合效益，共同推动高质量发展。

（二）轨道投资建设单位应压实主体责任，切实做好轨道规划建设全流程管理工作。加强前期规划设计深度、精度，抓好轨道交通线路一体化规划及设计质量，提高工程实施精细化水平，减少后期设计调整变更。支持鼓励车站出入口与周边地块连通或预留条件，有效保障出入口与周边建筑一体化结合。

（三）各区政府、经开区管委会落实属地管理责任，有序推进轨道交通线路一体化规划实施任务清单落实，明确实施计划，优先开展周边用地规划及实施方案编制，合理安排站点周边土地储备和整理计划，主动做好交通接驳和环境改善。

（四）相关交通、市政企业应主动服务，提前谋划，按照一体化规划实施任务清单制定各专业设施实施计划，推动配套市政交通设施同步建设和投入使用。

五、其他规定

我市市域（郊）铁路、中低运量线路的一体化规划设计管理可参考本意见。

本意见由市规划自然资源委负责修订和解释，自印发之日起试行，试行期3年。

附件：1. 轨道交通线路一体化规划方案编制内容与成果要求

(2024年2月版)

2. 轨道交通线路一体化规划方案图册说明及样图示例
3. 轨道交通线路一体化规划方案深化管理规定（暂行）
4. 轨道交通线路一体化规划方案公示成果示例（暂行）

轨道交通线路一体化规划方案 编制内容与成果要求

(2024 年 2 月版)

第一章 概述

1.1 背景情况

阐述轨道交通线路一体化规划背景情况，说明编制必要性。

1.2 编制依据

国家及地方法律法规、规范、技术标准等，包括城市规划、土地利用、环境保护、专业技术规范等内容。相关规划成果及政府文件，包括北京城市总体规划、分区规划、街区指引、乡镇域国土空间规划、街区控规、轨道交通线网规划、轨道交通近期建设规划、行业部门专业规划和相关区域各类规划等。

1.3 规划范围与期限

规划范围包括线路起终点之间，轨道线路、车站、车辆基地及其他附属设施选址范围，一体化研究范围拓展至站点周边 800 米/1000 米半径覆盖范围；规划期限应明确初近远期年限。

1.4 线路一体化规划方案总体情况

明确线路名称，概述线路起终点、线路走向、途径区域、线路长度、车站数量、车辆基地选址及规模、敷设形式等。

第二章 功能定位与需求分析

2.1 现状情况及规划分析

(1) 现状情况

梳理分析一体化规划研究范围内的地区发展现状及规划情况，包括居住人口及就业岗位、用地功能、建筑规模、相关设施等内容。梳理轨道线路与现状道路、市政管线及其他交通设施关系。

(2) 限制因素分析

对轨道沿线的文物、军事电台、地震断裂带、地下水位等影响轨道工程建设、安全运营的限制性建设因素进行分析研判。

(3) 规划分析

重点梳理分析一体化规划研究范围内相关规划，包括分区规划、乡镇域国土空间规划、街区控规、交通市政相关专项规划等对线路的具体要求，研判轨道沿线区域发展趋势，提出线路一体化规划研究重点及相关需求。

2.2 交通需求分析

开展线路交通出行分析，对线路及车站客流进行定量分析和预测，从客流角度提出对线路功能、车辆选型、线站位规划等方面的建议。线路客流主要包括日客流量、日客运强度、高峰小时客流量、高峰小时系数、高峰断面客流、平均运距等。车站客流主要包括：全日及高峰小时进出站客流量、全日及高峰小时换乘客流量、各线路间换乘客流量等。

2.3 功能定位

明确轨道线路在城市发展、综合交通系统、轨道网络中的功能定位。从区域、城市、线路等层面分析总结线路的基本概

况和特征。

2.4 全线一体化策划

结合线路沿线区域所处空间圈层，分析城市功能、空间布局、存量资源、职住分布、出行需求等主要特征，提出全线一体化目标及规划策略、沿线区域功能规划引导等。

| 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；依托轨道交通建设带动城市更新。 | 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能力。 | 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。 |

第三章 线路一体化规划

3.1 线网关系与主要服务标准

(1) 线网关系

综合分析轨道线网中不同功能层次线路之间的衔接关系，提出线站位方案、与其他线路的换乘衔接、敷设方式等建议。

(2) 主要服务标准

根据线路的功能定位、客流需求、沿线工程条件、运营经济效益等因素综合确定线路主要技术标准，明确线路系统能力、速度、线型等技术要求及车辆选型、编组等内容。

3.2 线站位规划

(1) 线站位规划方案

明确线路走向、车站位置、附属设施选址、车站配线、联络线、线路平纵断面等规划方案，确定线路长度、起终点、设站数量、平均站间距等主要规划内容。对线网规划、近期建设规划有调整优化的区段需重点说明。

(2) 站点分级分类

综合考虑站点功能定位和周边规划情况，将站点分为枢纽级、城市级、区域级、街区级，用于分级指导后续一体化规划管控。

枢纽级站点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；城市级站点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；区域级站点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；街区级站点主要包括组团或街区中心站点。

(3) 敷设方式

结合沿线土地利用和建筑情况及环境景观、环境影响、经济效益等因素，明确各区段线路和车站的敷设方式以及地下地上线路转换的位置。

(4) 运营组织

提出运营组织方案，研究系统运输能力、列车运行间隔等方案；根据轨道线路不同时期客流需求特征等，研究列车运营交路方案以及车辆段位置及衔接方案。

3.3 与国土空间规划衔接

需协调轨道交通线路、站点、车辆基地选址与“三区三线”、“两线三区”、分区规划的关系，按照满足轨道项目选址意见书及用地预审办理的深度要求，说明土地使用情况并提出建设性意见，包括土地使用现状及规划情况的校核等，仍需开展节约集约用地论证分析。

3.4 规划控制线划定

为保障轨道交通建设实施，划定线路区间正线、车站主体、车辆基地、联络线、出入段线、区间风井等设施规划控制范围，综合考虑轨道一体化实施、腾退征拆等需求，明确规划控制线范围内规划管理、工程实施相关要求。

1. 划定目的

以城市轨道交通工程结构外边线为基准划定规划控制范围，目的是协调轨道交通与城市建设，以用地控制为基础、规划协调为手段，处理好城市轨道交通与沿线建设项目的关系。

2. 刚弹结合的划定原则

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。

原则上用地建设先于城市轨道交通项目建设的，轨道交通规划控制线考虑环境影响、工程实施等因素划定；用地建设后于城市轨道交通建设的，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。

3. 划定标准

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，以地下线结构轮廓外/外边线外/外边线垂直投影外 10 米，高架或地面线（含联络线）结构轮廓外/外边线外/外边线垂直投影外 30 米为基准划定。

4. 车站规划控制线划定原则

优先保障车站附属设施一体化结建，同时考虑站点实施，划定站点用地控制范围，结构轮廓外/外边线外/外边线垂直投影外 5 米；风亭、冷却塔设施外边线外 5 米，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。

在此基准上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综合考虑。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. 车辆段规划控制线划定原则

依据选用的车辆制式、车辆编组、出入线的衔接可行性、车辆段在线网中的功能、检修任务量、是否具备试车线要求等因素，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。用地控制线建议按照车辆段用地边界外扩 15 米控制。如对车辆段进行上盖开发，需满足盖上盖下实现交通联络的用地要求。

3.5 社会稳定风险分析研判

按照《北京市关于加强新形势下重大决策社会稳定风险评估工作的实施方案》（京办发〔2022〕27号）有关要求，在线路一体化规划方案编制阶段做好主要敏感因素研判并提出风险应对策略。

第四章 站点一体化规划

4.1 车站规划设计方案

明确轨道站点类型、站点规模、一体化结合形式、平面及竖向布局方案；两线或多线换乘枢纽，明确换乘方式及车站平面和竖向布局方案，缩短垂直及平面换乘距离，提高换乘效率，

必要的可进行多方案比选论证。

4.2 用地一体化

(1) 用地分析

梳理站点一体化研究范围内规划编制、现状规划实施、居住人口及岗位数量等，筛查空间资源，包括未实施三大设施用地和道路及绿地、未实施经营性空间资源、城市更新机遇区等，形成分析结论。

围绕站点划定一体化核心范围和一体化研究范围，核心范围包括车站中心300米半径（中心城区、城市副中心）/500米（其他地区）覆盖范围，一体化研究范围包括车站中心800米半径（中心城区、城市副中心）/1000米（其他地区）覆盖范围。

(2) 主导功能引导

分别提出站点一体化核心范围和一体化研究范围用地功能引导要求或优化建议。

用地性质：用地类型主要按照北京市地标《国土空间调查、规划、用途管制用地用海分类指南》一级类表达，按照《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）第四部分附表2内容与街区控规衔接，用地功能混合要求按照《北京市建设用地功能混合使用意见（试行）》执行。

引导原则：

| 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 | 根据 | 一体化研究范围 | 一体化研究范围 | 一体化研究 |

| | | | | | |
|----|-----|---------------------|--|---|---|
| 指引 | 能引导 | 所服务的特定功能选择适宜聚集的用地功能 | <p>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。</p> <p>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。</p> | <p>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。</p> <p>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。</p> | <p>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。</p> <p>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。</p> |
|----|-----|---------------------|--|---|---|

(3) 建设强度引导

明确一体化核心范围及一体化研究范围内整体开发强度要求，分地块提出容积率、建筑高度等指标建议，并测算对应的人岗密度。为进一步提升轨道站点周边建设强度，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。

| | | | | |
|--|-----------------------|---|--|--|
| ①基本要求 | | | | |
| 原则上站点周边 800 米/1000 米范围内平均毛容积率不低于 1.0, 人口岗位综合密度不低于 1.5 万人/平方公里。 | | | | |
| 人口岗位综合密度= (人口总量+岗位总量) /用地面积。 | | | | |
| ②站点分级引导 | | | | |
| 站点周边建设强度在满足上述基本要求基础上, 依据站点分级进行引导。 | | | | |
| 指标细分 | 站点等级 | | | |
| | 枢纽级 | 城市级 | 区域级 | 街区级 |
| 开发强度 | 单独研究 | 一体化核心范围宜为街区平均强度的 150%及以上, 基准开发强度宜四级及以上; 绿地率原则上不作控制 (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, 基准开发强度宜三级及以上。 | 一体化核心范围宜为街区平均强度的 140%及以上, 基准开发强度宜三级以上; 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 120%及以上, 基准开发强度宜二级及以上。 | 一体化核心范围宜为街区平均强度的 130%及以上, 基准开发强度宜二级以上; 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 110%及以上, 基准开发强度宜二级及以上。 |
| ③基准强度分级引导 | | | | |
| 各类用地基准强度分级参照《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。 | | | | |
| 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 |

(4) 地下空间引导

提出轨道站点及一体化研究范围内轨道交通剩余空间、站点毗邻地块地下空间功能、连通及交通组织等引导要求，明确站点结建率、连通率要求。

| ①地下空间功能 | | |
|--|---|------------------|
| 站点等级 | 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。 | |
| ②连通率：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；轨道站点与周边用地应连尽连，枢纽级、城市级站点连通率宜70%以上。 结建率：与建筑结合建设附属数量占附属总量的比例。 | | |
| 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% |

(5) 实施任务清单

根据线路一体化规划方案及站点建设时序的要求，优先保障轨道交通设施落地实施，提出站点一体化研究范围内土地的供应及实施时序建议，形成任务清单。

4.3 交通一体化

(1) 站点出入口及附属设施设置

明确出入口设置总量与位置要求，提出出入口及附属设施所在地块管控要求。

设置原则：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，原则上均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；针对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；

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。

出入口数量：原则上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。

(2) 轨道站点交通接驳规划方案

提出公交场站（停靠站）、出租车场站（停靠站）、小汽车停车场（P+R）、非机动车停车设施等接驳设施的初步规模及布局建议。

按照步行>自行车>公交>小汽车临停>小汽车停车的优先级进行接驳方案设计和设施布局。

① 自行车接驳设施规划要求

各类型轨道站点按需根据周边条件布设自行车接驳设施，应结合出入口分散布设，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；自行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。

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自行车道，尽量减少与机动车流线交叉。

② 公交接驳设施规划要求

公交接驳设施规模应与站点换乘需求量相匹配，充分考虑轨道交通与公交的融合发展需求，在有条件的地区可结合轨道交通站点与临近的公交场站，进行一体化设计，明确公交场站的位置和规模，预留场站用地或明确用于复合利用的地块。其他站点宜强化站点的公交接驳。

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。

③ 小汽车（出租车、网约车）接驳设施规划要求

应根据站点区位、站点等级和类型、周边用地情况等，采取“P+R”、落客区等差异化的方式灵活布置小汽车（出租车、网约车）等的接驳设施需求。

“P+R”停车场宜布置在中心城区以外和新城集中建设区边缘。P+R停车场宜与车站实现便捷连通/换乘。

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。

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。

④道路网衔接要求

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。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。

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。

⑤步行系统衔接要求

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。

规划实施率较低的站点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。

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）

| 站点级别\类别 | 就业商业类 | 居住类 | 其他类 |
|---------|---------------------|-----|-----|
| 城市级 | ≥12 | ≥11 | ≥10 |
| 区域级 | ≥11 | ≥10 | ≥9 |
| 街区级 | ≥10 | ≥9 | ≥8 |
| 枢纽级 | 推荐≥10，具体应结合枢纽方案统筹考虑 | | |

规划实施率较高的站点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。

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）

| 站点级别\类别 | 步行路网密度 | 步行通道间距推荐值 |
|---------|--------|-----------|
| 城市级 | ≥10 | 80-100 |

| | | |
|-----|---------------------|---------|
| 区域级 | ≥9 | 100-120 |
| 街区级 | ≥8 | 120-150 |
| 枢纽级 | 推荐≥10，具体应结合枢纽方案统筹考虑 | 参照城市级执行 |

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。

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。

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。

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。

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。

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。

(3) 实施任务清单

根据站点交通接驳规划方案与设计要求，提出站点周边道路及自行车、公交、小汽车等交通设施实施时序建议和要求，形成任务清单。

4.4 市政一体化

(1) 现状梳理

梳理现状市政管线、综合管廊、场站与轨道线路、站点关系。

(2) 规划统筹

统筹研究与线路、站点紧密相关的现状、规划市政管线平面及竖向关系，提出轨道建设涉及的管线迁改及随轨实施的市政设施需求（包括节点管廊、共廊的市政设施等），提出防洪排涝相关要求。

基于现状调研、实测资料分析市政设施对轨道的限制性因素，包括但不限

于 110 千伏及以上高压线、油气管线、重大场站设施、输水廊道、河湖水系等，提出改移、调整需求。

统筹总体规划、分区规划、市政基础设施专项规划等相关规划，与轨道线路顺向、相交的规划管道、河道、管廊，提出同步规划、实施市政需求。

结合轨道运营，提出配套自来水、中水、雨污水、热力等设施建设需求、落实 110 千伏及以上变电站等市政设施用地等。

(3) 实施任务清单

梳理与线路实施相关的需同步建设、管线迁改或随轨实施等任务，落实责任主体及实施时序建议，形成任务清单。

4.5 环境一体化

开展轨道车站站内空间、连通空间、公共空间等周围环境分析工作，衔接好站点与城市风貌的过渡关系，进一步提升城市的形象和吸引力。根据线路所在区域，对线路整体、不同区段进行景观引导，对轨道站点出入口及附属设施、集散广场及周边环境，在两轴地区、重点功能区、历史文化街区等区域提出特定引导要求，其余区域提出一般引导要求。

第五章 车辆基地规划

5.1 资源共享

根据上位规划中对于全网资源共享的方案，明确车辆检修等网络资源共享方案、联络线设置需求及布局方案。

5.2 车辆基地规划

根据线路车辆维检修需求，结合网络资源共享要求，研究段场功能、选址、用地规模等，落实车辆段用地。

根据区域发展要求、区位条件、经济性、交通承载力等条件研究车辆基地综合利用的必要性，提出综合利用规划意见。根据车辆基地的区位情况，开展环境景观设计。

第六章 经济效益带动分析

在轨道沿线土地现状、规划、可利用资源情况梳理的基础上，对轨道站点周边土地综合开发收益测算，匡算土地开发成本，研究土地出让时序，预估土地出让收入及政府收益，引导轨道综合效益有效提升。

附件 2

轨道交通线路一体化规划方案图册说明

线网表达依据为《北京市轨道交通线网规划（2020-2035年）》。

一、图则

以绿色空间、水域和其它用地形成底图，图幅比例建议 1:5000。

（一）车站

| 图面工作要素 | 备注 |
|--------|--|
| 主要图面要素 | 表达轨道车站名称、前后车站名称与距离、轨道中心线及外轮廓线、轨道控制线、轨道出入口（含预留出入口）、轨道附属设施、换乘车站站体轮廓、换乘线路中心线与外轮廓线 |
| 其他 | 地形图、周边主要路名、河道名称、永久基本农田等 |

注 1：轨道控制线离地下线外轮廓线 10 米、地上线外轮廓 30 米。

注 2：轨道附属设施包括无障碍出入口、安全出入口、风亭、冷却塔等。

（二）车辆基地

| 图面工作要素 | 备注 |
|--------|--------------------------------------|
| 主要图面要素 | 表达车辆基地用地、车辆基地一并征地区域、轨道中心线及外轮廓线、轨道控制线 |
| 其他 | 地形图、周边主要路名、河道名称、永久基本农田等 |

(三) 区间段

| 图面工作要素 | 备注 |
|--------|------------------------------|
| 主要图面要素 | 表达轨道中心线及外轮廓线、轨道控制线、区间风井外轮廓线等 |
| 其他 | 地形图、周边主要路名、河道名称、永久基本农田等 |

二、主要附图

以绿色空间、水域和其它用地形成底图，图（1）、（2）建议全线表达，图（3）-（8）建议可分段表达，图（4）、（6）依需选做。

(一) 线路走向图

| 图面工作要素 | 备注 |
|--------|---|
| 主要图面要素 | 表达线路的线位布局、线路涉及的重点功能区、线路地下/地上敷设形式、轨道线网布局、已建/在建/规划的换乘线路、车站地下/地上形式、上报车站的位置及名称、车辆基地位置、线路出洞口 |
| 其他 | 行政边界、行政区名称等 |

(二) 轨道站点等级及线路分段规划图

| 图面工作要素 | 备注 |
|--------|---|
| 主要图面要素 | 表达站点等级（枢纽级、城市级、区域级、街区级）、线路区段范围与名称、区段主导功能、区段车站总数量及各级站点的数量、区段长区段车辆段数量、线路线位及地下/地上敷设形式、车站地下/地上形式、上报车站的位置及名称 |

| | |
|----|-------------|
| 其他 | 行政边界、行政区名称等 |
|----|-------------|

(三) 轨道线路与三区三线关系图

| 图面工作要素 | 备注 |
|--------|--|
| 主要图面要素 | 表达三区三线（永久基本农田、生态保护红线、城镇开发边界）、线路线位及地下/地上敷设形式、车站地下/地上形式、上报车站的位置及名称 |
| 其他 | 行政边界、行政区名称等 |

(四) 轨道涉及三区三线运行维护规划图（依需选做）

| 图面工作要素 | 备注 |
|--------|--|
| 主要图面要素 | 表达运行维护后的三区三线（永久基本农田、生态保护红线、城镇开发边界）、线路线位及地下/地上敷设形式、车站地下/地上形式、上报车站的位置及名称 |
| 其他 | 行政边界、行政区名称等 |

(五) 沿线规划编制情况图

| 图面工作要素 | 备注 |
|--------|---|
| 主要图面要素 | 表达街区或乡镇边界、街区编号或乡镇名称、街区控规或乡镇国土空间规划编制情况（已编/在编/未编）、线路线位及地下/地上敷设形式、车站地下/地上形式、上报车站的位置及名称 |
| 其他 | 行政边界、行政区名称等 |

(六) 轨道涉及限建要素分布图（依需选做）

| 图面工作要素 | 备注 |
|--------|----|
|--------|----|

| | |
|--------|---|
| 主要图面要素 | 表达轨道沿线文物保护、地震断裂带、重要市政管线等限建性要素、线路线位及地下/地上敷设形式、车站地下/地上形式、上报车站的位置及名称 |
| 其他 | 行政边界、行政区名称等 |

(七) 轨道站点周边用地资源规划图

| 图面工作要素 | 备注 |
|--------|--|
| 主要图面要素 | 表达站点一体化研究范围内用地资源、线路线位及地下/地上敷设形式、车站地下/地上形式、上报车站的位置及名称 |
| 其他 | 行政边界、行政区名称等 |

(八) 轨道线路平面、纵断面方案图

| 图面工作要素 | 备注 |
|--------|---|
| 主要图面要素 | 表达轨道平面线位、车站站体轮廓、车站名称、换乘线路的线位及车站位置；轨道纵断面站点名称等标注信息、左/右线设计标高、左/右线设计坡度、左/右地面高程、左/右线里程 |
| 其他 | 周边主要路名、河道名称等 |

三、一体化导则

(一) 站点一体化规划导则

| 图面工作要素 | 备注 |
|--------|---|
| 主要图面要素 | 用地功能规划图表达站点一体化核心范围(300/500米)及控制边线、一体化研究范围(800/1000米)、站点一体化核心范围涉及街区或乡镇边界、街区编号或乡镇名称、站点一体化核心范围内用地分类、 |

| | |
|--------|---|
| | <p>其余资源用地的分类、站点一体化核心范围外的公共交通场站图例、站点轮廓、线路及控制线、周边主要路名、河道名称等；</p> <p>区位图表达线路区位、涉及区县行政边界及名称、站点位置及名称、线路名称；</p> <p>现状用地功能图表达站点一体化核心范围及其余资源用地的现状用地功能；</p> <p>用地强度规划图表达站点一体化核心范围及其余资源用地的强度等级。</p> |
| 主要文字要素 | <p>车站基本情况包括站点名称、功能定位、推荐敷设方式、涉及轨道；</p> <p>站点一体化核心范围（300/500米）情况包括用地面积、现状情况、涉及街区控规或乡镇国土空间规划编制情况、用地资源情况、规划引导指标；</p> <p>站点一体化核心范围外其余资源用地情况包括用地面积、规划引导指标。</p> |

（二）站点一体化设计导则

| 图面工作要素 | 备注 |
|--------|--|
| 主要图面要素 | <p>站点一体化方案设计图表达车站轮廓线、出入口及附属设施位置、公交站台位置、自行车停车位位置、小汽车临时停靠站位置、周边地块设计方案；</p> <p>交通系统规划图表达路网等级、慢行交通系统；</p> <p>市政系统规划图表达轨道线位、节点管廊或市政管线等。</p> |
| 主要文字要素 | <p>轨道线路及站点情况包括站点位置、站点出入口、轨道控制线；</p> <p>公共空间设计引导包括沿街建筑功能、公共通道、</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>重要界面、地标建筑；</p> <p>地下空间设计引导包括地下功能、地下连通、地下公共空间；</p> <p>站点周边交通及设施包括道路网布局、轨道交通接驳设施；</p> <p>站点周边市政设计包括防洪防涝、管线管廊；</p> <p>站点一体化方案设计包括各个出入口及附属设施情况。</p> |
|--|--|

(三) 站点一体化实施导则

| 图面工作要素 | 备注 |
|--------|---|
| 主要图面要素 | <p>站点一体化实施引导图表达车站近期实施涉及的用地、出入口及附属设施、车站轮廓线、轨道线位、站点一体化核心范围（300/500米）控制线、街区或乡镇边界、街区编号或乡镇名称、地形图；</p> <p>出入口及附属设施实施意向图。</p> |
| 主要文字要素 | <p>轨道实施建议包括出入口、附属设施换乘通道；用地包括规划编制、周边土地储备及供应时序；交通包括周边道路、交通接驳市政管廊及设施包括管线管廊、相关设施；地下空间包括整体开发范围、地下通廊、下沉广场；其他要求包括预留情况、城市更新、实施时序。</p> |

轨道交通线路一体化规划方案 图册样图示例

附图

图 01 线路走向图

图 02 轨道站点等级及线路分段规划图

图 03 轨道线路与三区三线关系图 (XX区段)

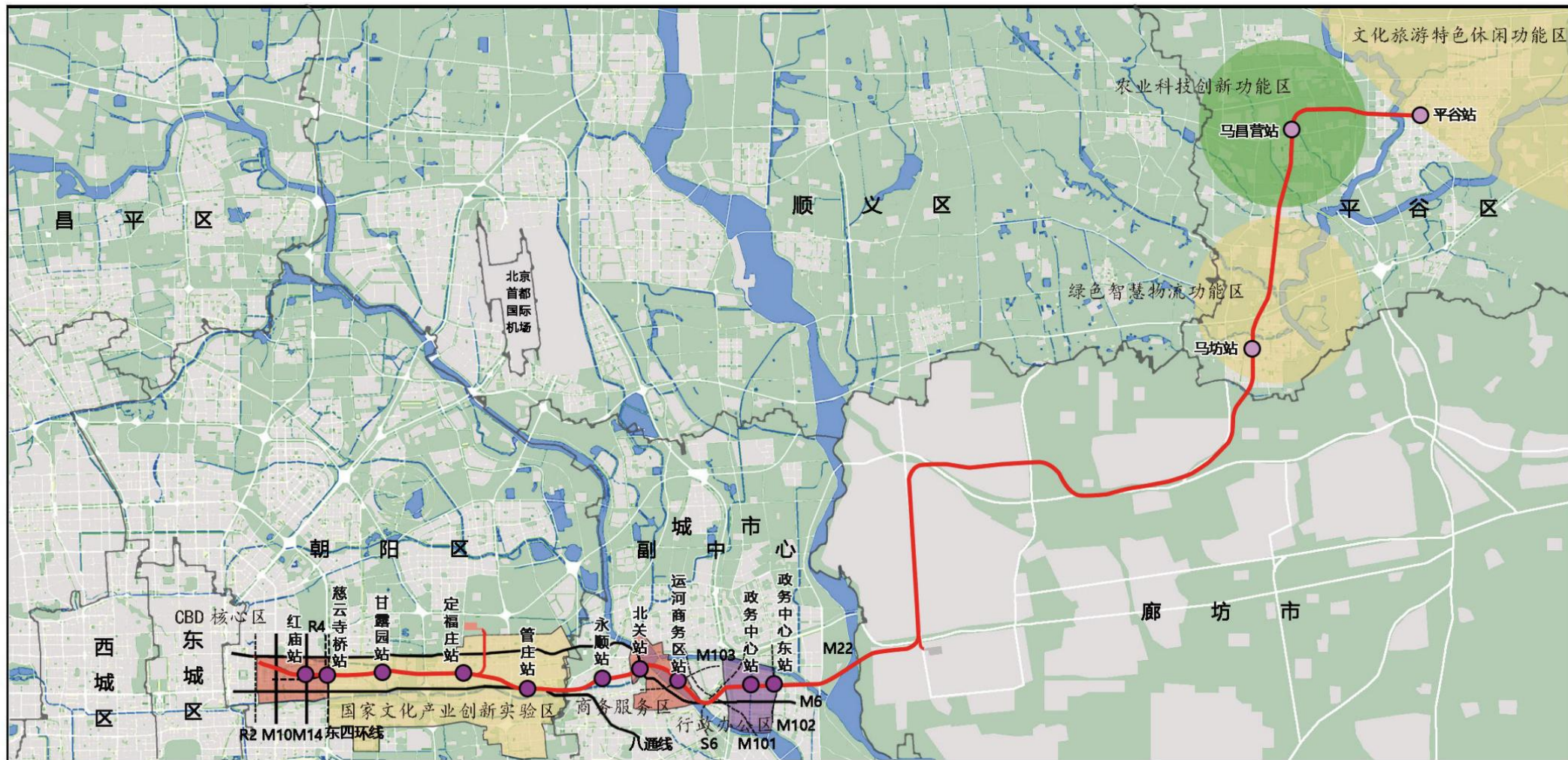
图 04 沿线规划编制情况分布图 (XX区段)

图 05 轨道站点周边用地资源分布图 (XX区段)

图 06 线路平面、纵断面方案图 (XX区段)

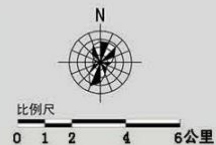
北京市轨道交通 XX 号线线路一体化规划

01 线路走向图



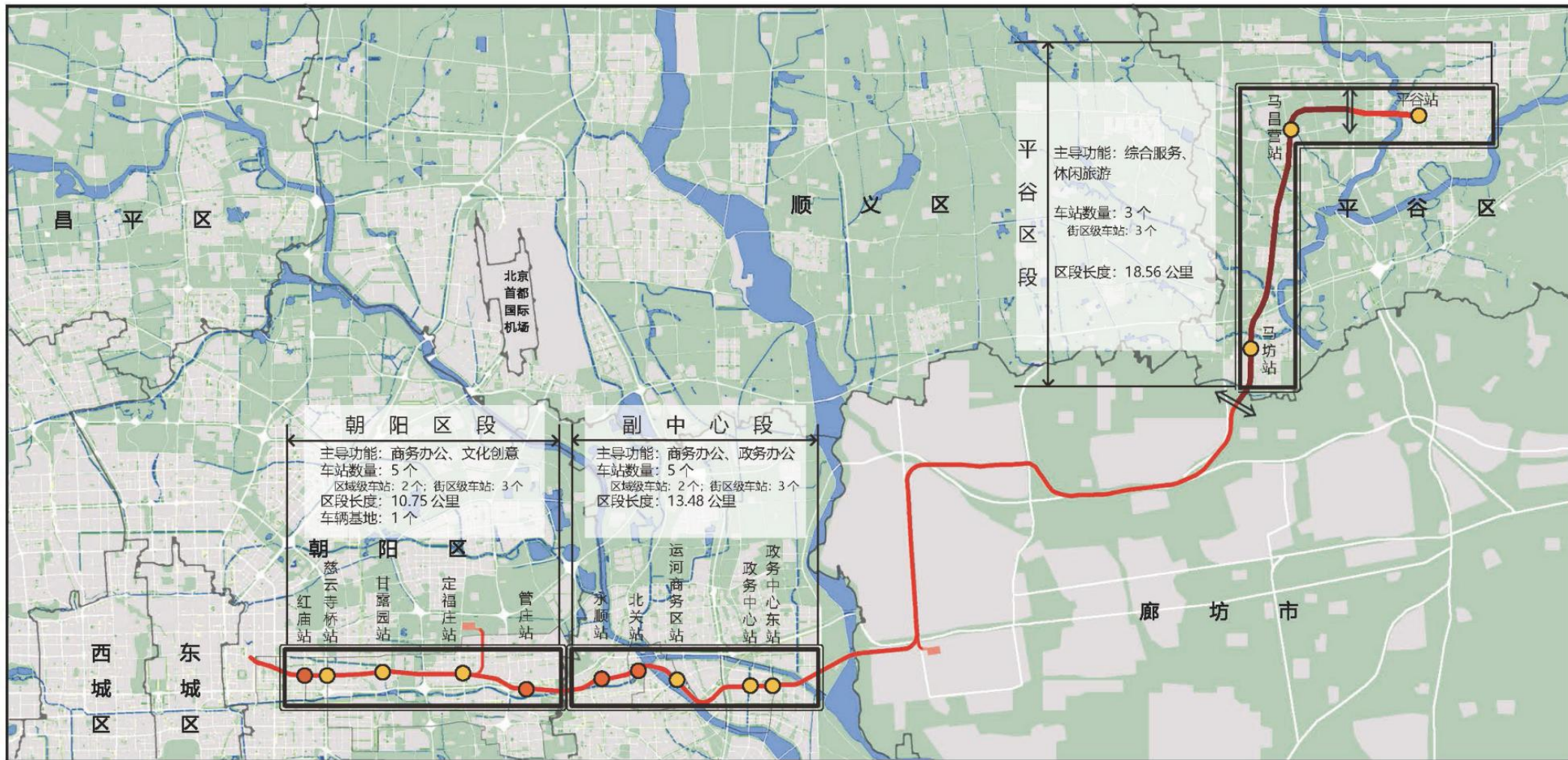
图例

- | | | | | | | | |
|--|--------|--|-------|--|------|--|-----|
| | 线路地下敷设 | | 线路出洞口 | | 水域 | | 地上站 |
| | 线路地上敷设 | | 行政边界 | | 其它用地 | | 地下站 |
| | 车辆基地 | | 绿色空间 | | | | |



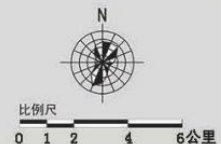
北京市轨道交通 XX 号线线路一体化规划

02 轨道站点等级及线路分段规划图



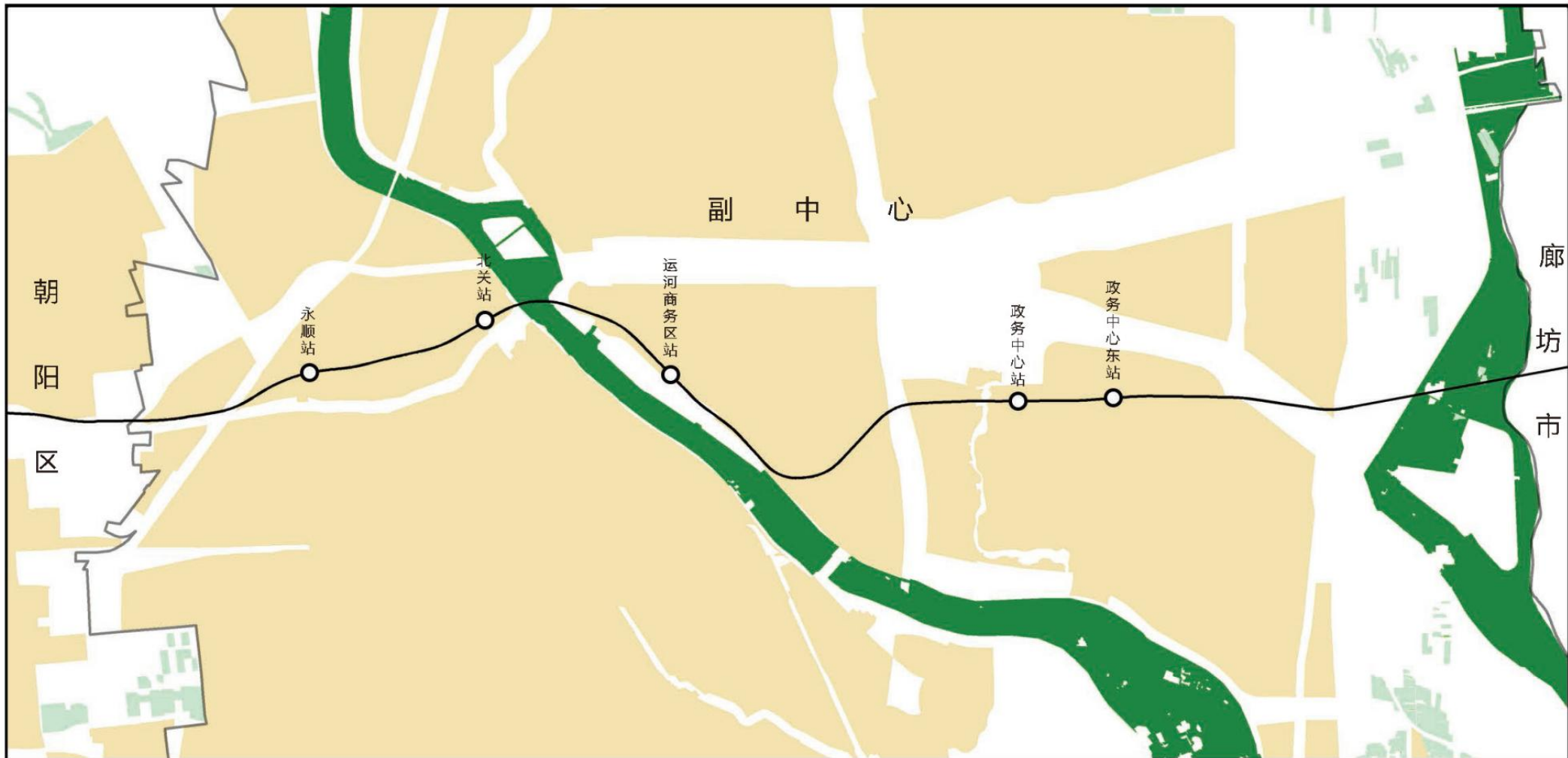
图例

- | | | | |
|--------|-------|------|-------|
| 线路地下敷设 | 线路出洞口 | 水域 | 街区级车站 |
| 线路地上敷设 | 行政边界 | 其它用地 | 区域级车站 |
| 车辆基地 | 绿色空间 | | |



北京市轨道交通 XX 号线线路一体化规划

03 轨道线路与三区三线关系图 (XX 区段)



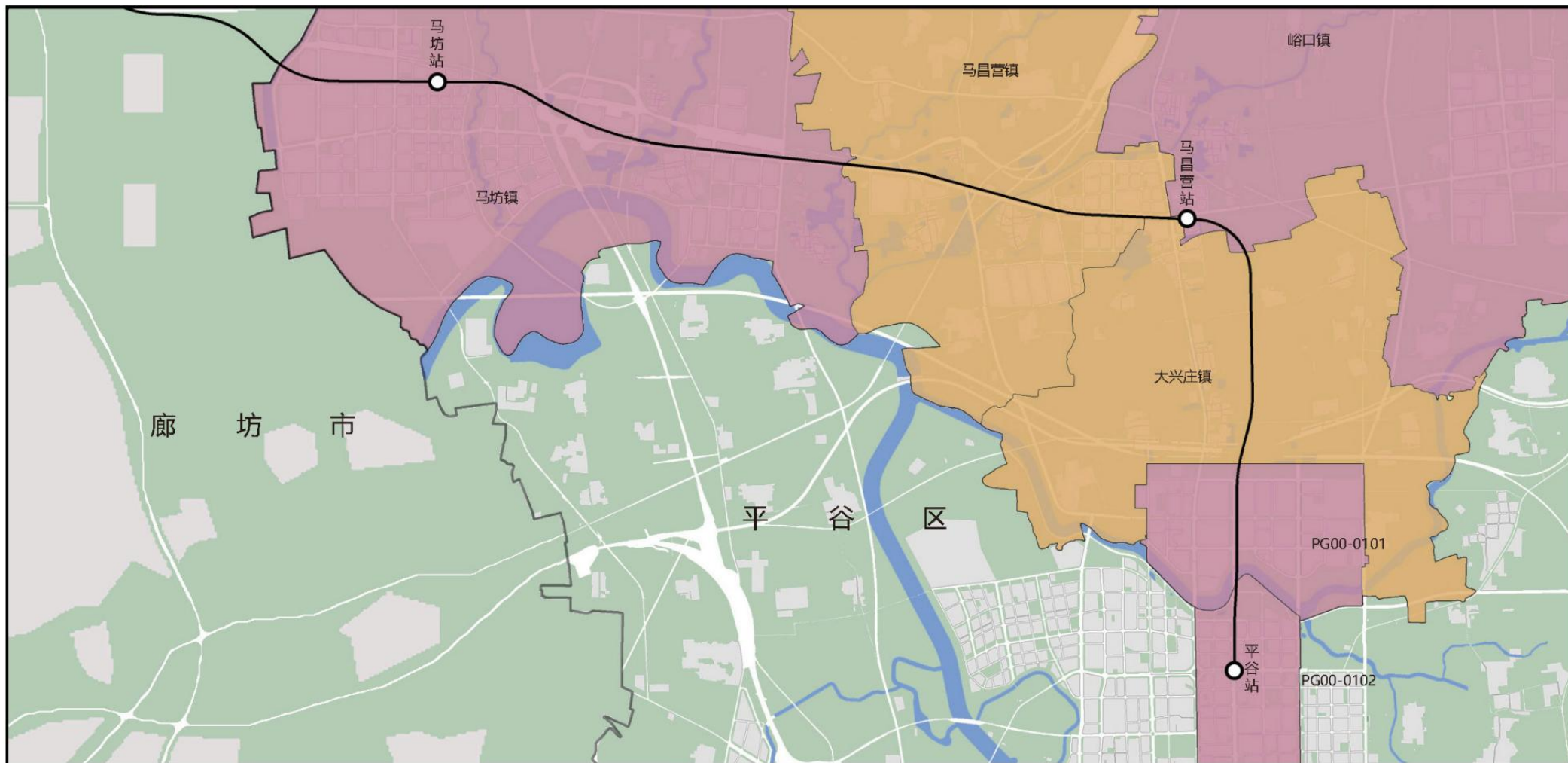
图例

- | | | |
|--------|------|-------|
| 永久基本农田 | 轨道线路 | 轨道交通站 |
| 生态保护红线 | 车辆基地 | 区间风井 |
| 城镇开发边界 | 行政边界 | |



北京市轨道交通 XX 号线线路一体化规划

04 沿线规划编制情况分布图 (XX 区段)



图

例

线路地下敷设

车辆基地

行政边界

绿色空间

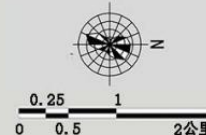
水域

其它用地

已编制街区控规 / 乡镇域国土空间规划

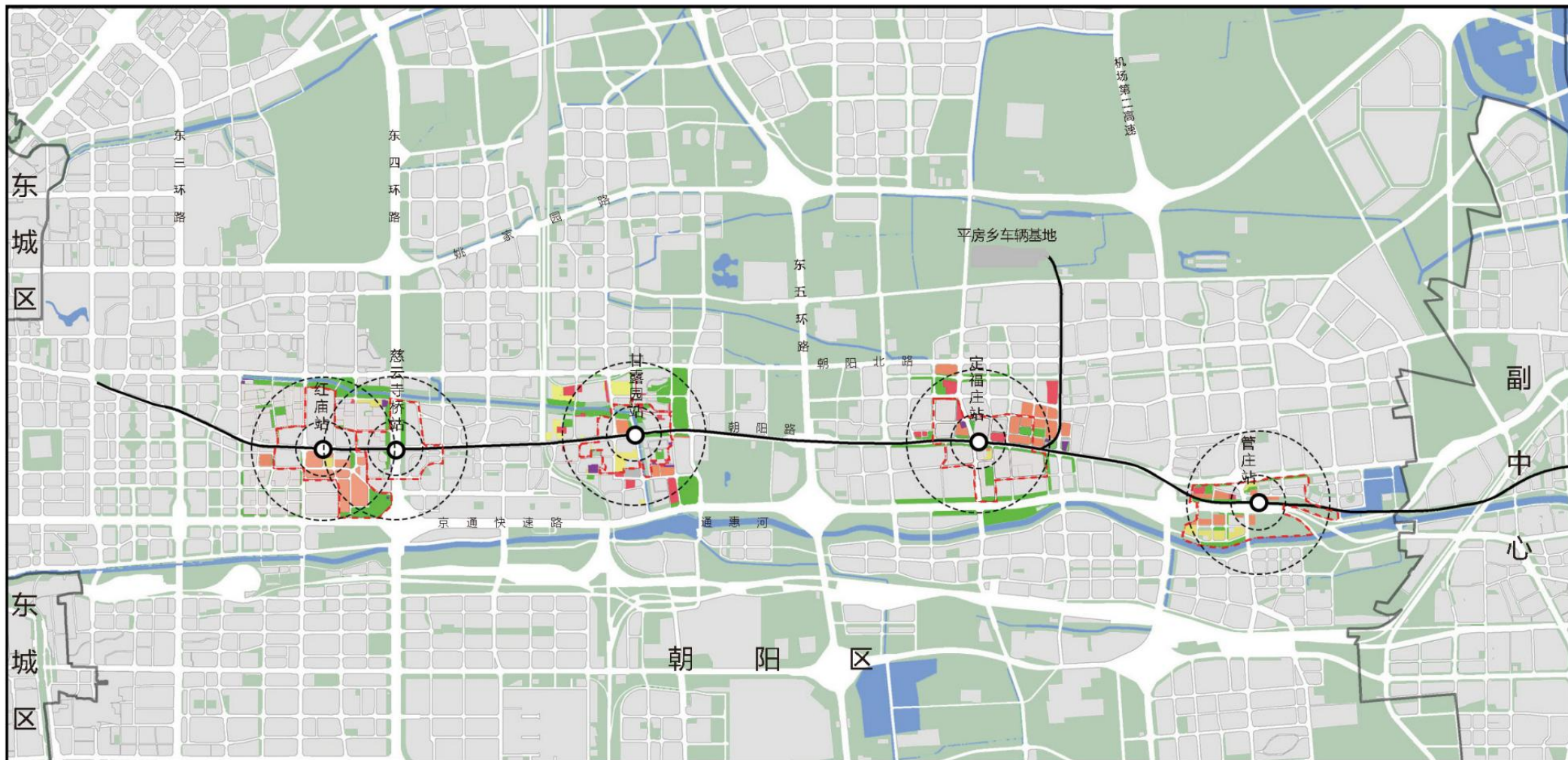
正在编制街区控规 / 乡镇域国土空间规划

未编制街区控规 / 乡镇域国土空间规划



北京市轨道交通 XX 号线线路一体化规划

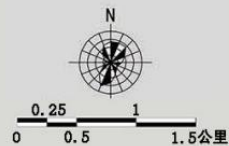
05 轨道站点周边用地资源分布图 (XX 区段)



图

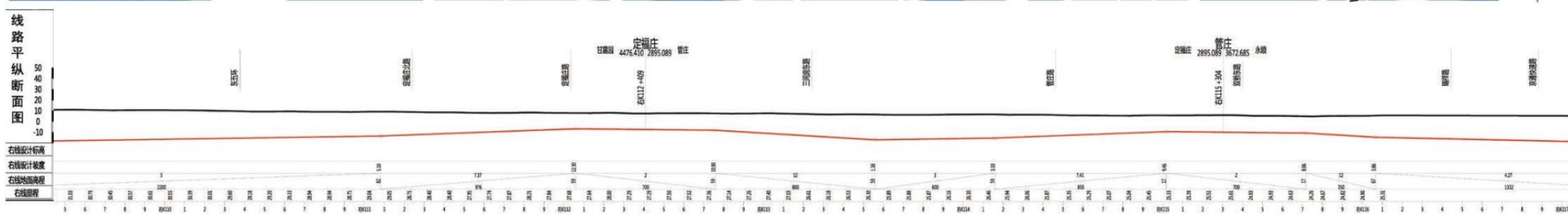
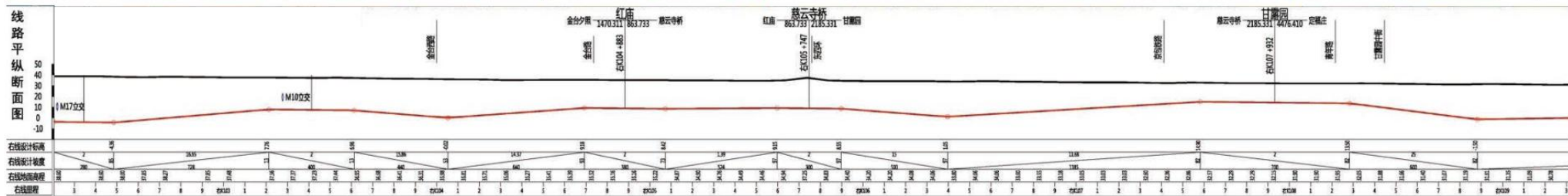
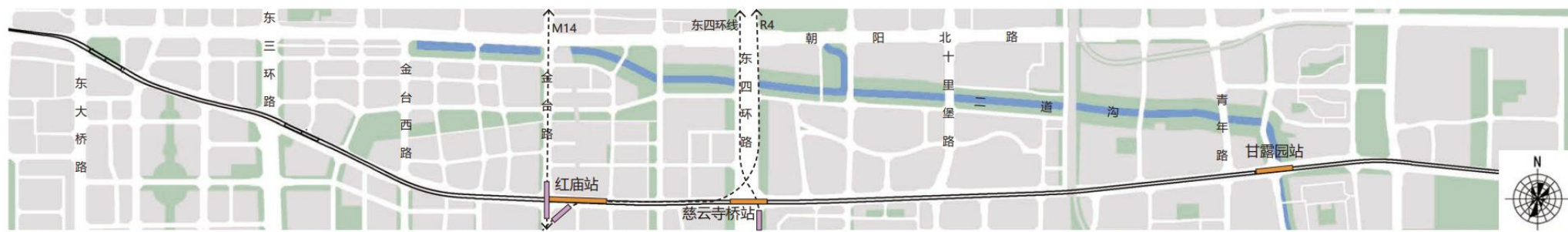
例

- | | | | | |
|------|---------------|--------------------|---------|------|
| 轨道线路 | 产业用地 | 交通设施用地 | 一体化核心范围 | 其它用地 |
| 行政边界 | 绿地与广场用地 | 市政设施用地 | 绿色空间 | |
| 居住用地 | 公共管理与公共服务设施用地 | 站点周边 300m/800m 范围圈 | 水域 | |



北京市轨道交通 XX 号线线路一体化规划

06 线路平面、纵断面方案图 (XX 区段)



图则

图 1 XX站用地预控规划图则

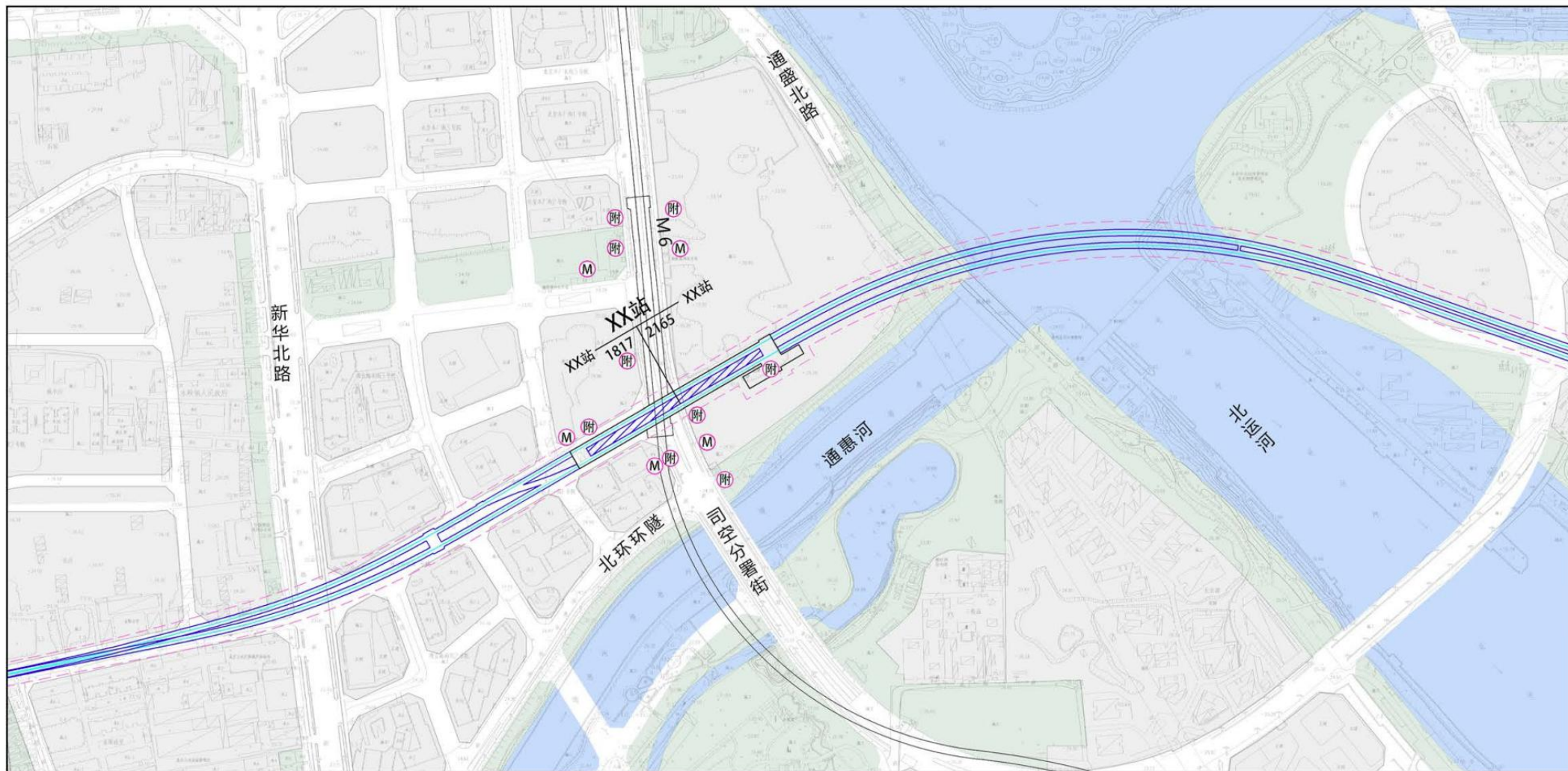
图 2 XX站用地预控规划图则

图 3 XX车辆基地预控规划图则

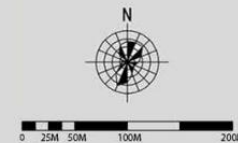
图 4 XX站至XX站区间段用地预控规划图则

北京市轨道交通 XX 号线线路一体化规划

01 XX站用地预控规划图则



- | | | | | |
|-----------|-----------|-----------|----------|----|
| 规划车站 | 规划线路及结构边线 | 规划线路 (其他) | 轨道交通附属设施 | 水域 |
| 规划车站 (换乘) | 轨道交通规划控制线 | 轨道交通出入口 | 其他用地 | |
| 既有车站 | 既有线路 | 预留轨道出入口 | 绿色空间 | |



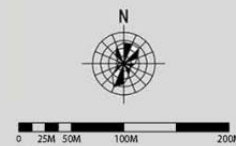
北京市轨道交通 XX 号线线路一体化规划

02 XX站用地预控规划图则



图例

- | | | | | | | | | | |
|--|-----------|--|-----------|--|-----------|--|----------|--|----|
| | 规划车站 | | 规划线路及结构边线 | | 规划线路 (其他) | | 轨道交通附属设施 | | 水域 |
| | 规划车站 (换乘) | | 轨道交通规划控制线 | | 轨道交通出入口 | | 其他用地 | | |
| | 既有车站 | | 既有线路 | | 预留轨道交通出入口 | | 绿色空间 | | |









北京市轨道交通 XX 号线线路一体化规划

03 XX车辆基地预控规划图则



图例

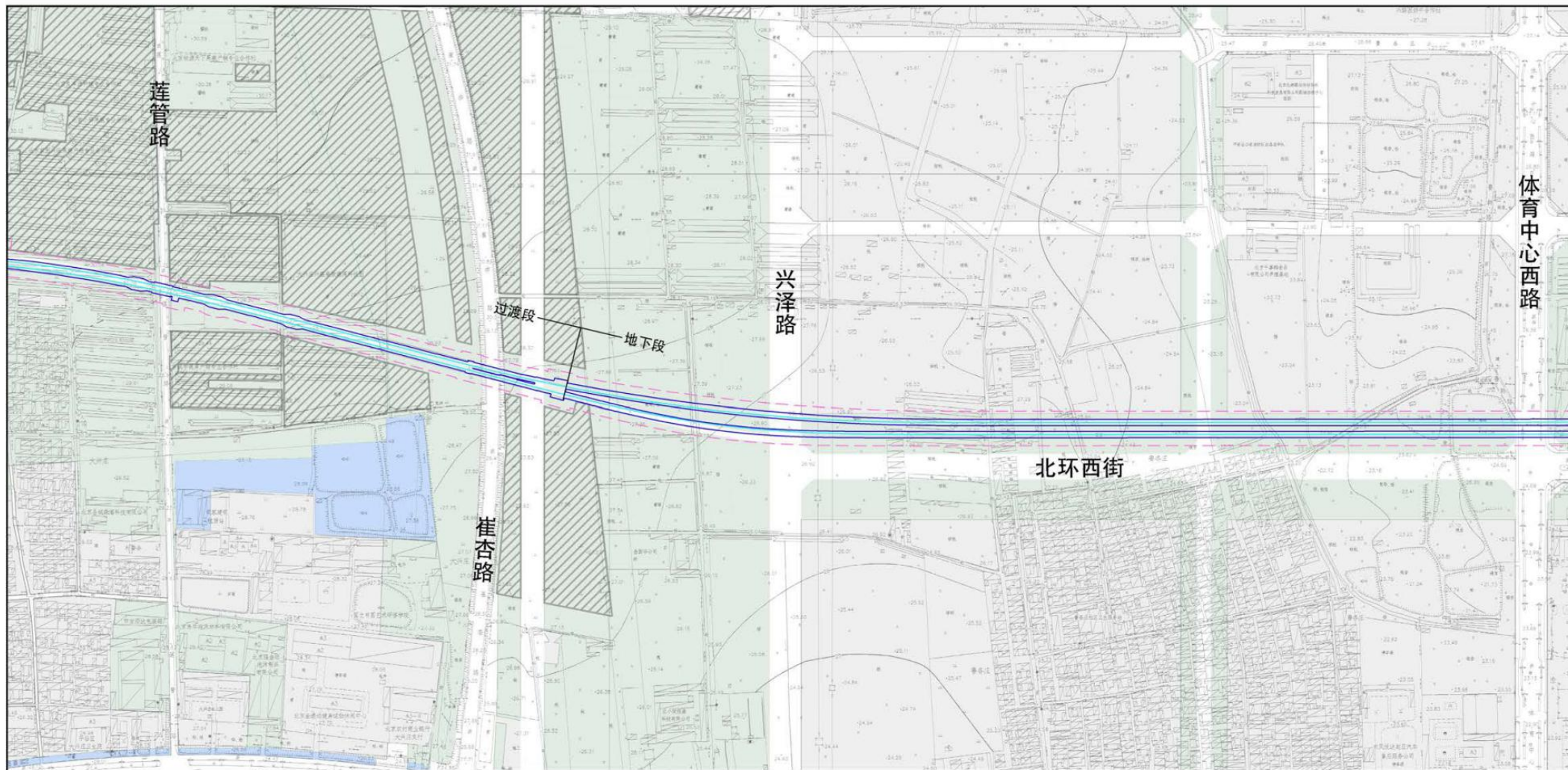
- | | |
|---|--|
|  规划线路及结构边线 |  绿色空间 |
|  轨道交通规划控制线 |  水域 |
|  车辆基地占地 |  其他用地 |









0 25M 50M 100M 200M

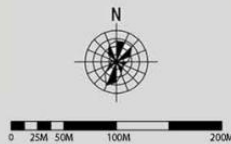
北京市轨道交通 XX 号线线路一体化规划

04 XX站至XX站区间段用地预控规划图则



图例

- | | |
|---|--|
|  规划线路及结构边线 |  绿色空间 |
|  轨道交通规划控制线 |  水域 |
|  永久基本农田 |  其他用地 |



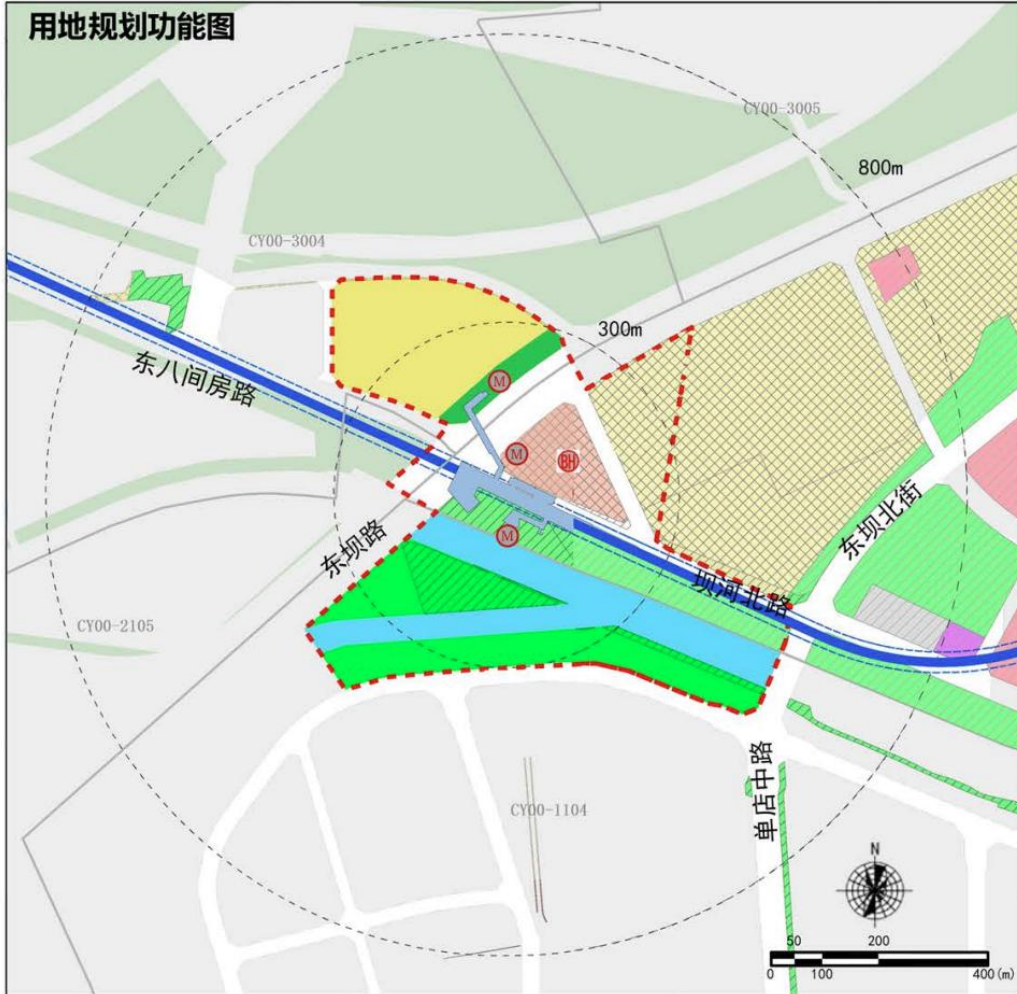
导则

图 1 XX 站一体化规划导则

图 2 XX 站一体化设计导则

图 3 XX 站一体化实施导则

用地规划功能图



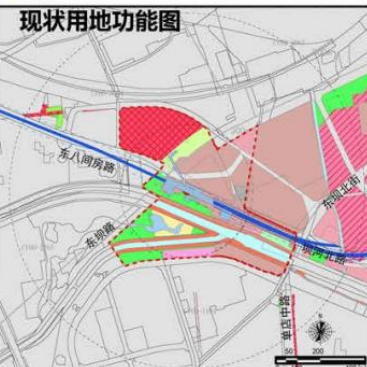
区位图



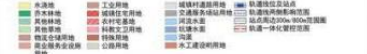
图例



现状用地功能图



图例



基准强度规划图



图例



图例



| | | | | | |
|---------------------------|----------|---|---|---|-----------|
| 车站基本情况 | 站点名称 | XX站 | | | |
| | 功能定位 | XX级站点 | | | |
| 涉及轨道 | 推荐敷设 | 地下车站 | | | |
| | 涉及轨道 | MXX | | | |
| 现状情况 | 用地面积 | 总用地约XX.XX公顷 | | | |
| | 土地功能 | 现状总用地约XX.XX公顷，其中城乡建设用地约XX.XX公顷，占比约XX.XX%，以居住用地、工矿用地为主；特交水建设用地约XX.XX公顷，占比约XX.XX%，以铁路用地为主；非建设用地约XX.XX公顷，占比约XX.XX%，以陆地水域为主。 | | | |
| | 建筑规模 | 现状总建筑面积约XX.XX万平方米，其中居住建筑规模约XX.XX万平方米。 | | | |
| 涉及街区 | 人口 | 现状常住人口约X.XX万人，就业岗位约X.XX万个。 | | | |
| | 涉及街区 | CY00-XXXX | CY00-XXXX | CY00-XXXX | CY00-XXXX |
| 街区控规编制情况 | 街区控规编制情况 | 未编制 | 未编制 | 未编制 | 未编制 |
| | 可利用资源 | 已实施城乡建设用地XX公顷。未实施城乡建设用地面积约XX.XX公顷，其中未实施非经营性用地约XX.XX公顷，未实施经营性用地约XX.XX公顷。战略留白用地XX公顷。存量建筑规模约XX.XX万平方米。未实施建筑规模约XX.XX万平方米，其中未实施非经营性建筑规模约XX.XX万平方米，未实施经营性建筑规模约XX.XX万平方米。匹配战略留白规模约XX.XX万平方米。 | | | |
| 站点一体化核心范围(300米) | 用地情况 | XX% | XX% | XX% | XX% |
| | 建筑规模 | XX% | XX% | XX% | XX% |
| | 规划引导指标 | 1 | 用地功能 | 1、宜以居住用地、产业用地为主。 2、居住用地宣布局在朝阳路北侧，以现状住宅为主。 3、规划XX处公共管理与公共服务设施、XX处市政设施。 | |
| 规划引导指标 | 2 | 开发强度 | 1、整体开发强度宜为街区平均强度的XX%。 2、居住用地开发强度宜控制在X级。 3、产业用地基准强度宜控制在X级。 4、参照产业用地分级梯度，公共管理与公共服务设施用地开发强度宜控制在X级，市政设施用地开发强度宜控制在X级。 | | |
| | 3 | 居住及就业人口 | 居住人口宜X.XX万人； 就业岗位宜X.XX万个。 | | |
| 站点一体化研究范围(800米)内其余可利用资源情况 | 可利用资源 | 未实施城乡建设用地面积约XX.XX公顷，其中：未实施非经营性用地约XX.XX公顷；未实施经营性用地约XX.XX公顷。 | | | |
| | 规划引导指标 | 1 | 用地功能 | 宜以三大设施用地、道路绿地为主。 | |
| 规划引导指标 | 2 | 开发强度 | 参照产业用地分级梯度，公共管理与公共服务设施用地开发强度宜控制在X级，市政设施用地开发强度宜控制在X级。 | | |

站点一体化方案设计图



图例

- A1 A1出入口
- A2 A2出入口
- B B出入口
- C C出入口
- 安 安全出口
- F 无障碍出入口
- 风 风亭组
- 冷 冷却塔
- B 公交站
- 自行车停车场
- ▬ 自行车停车位
- ▬ 公交站台
- ▬ 小汽车临时停靠站
- ▬ M12线站体轮廓

交通规划设计引导图



图例

- ▬ 城市快速路
- ▬ 城市主干路
- ▬ 城市次干路
- ▬ 城市支路

市政规划设计引导图

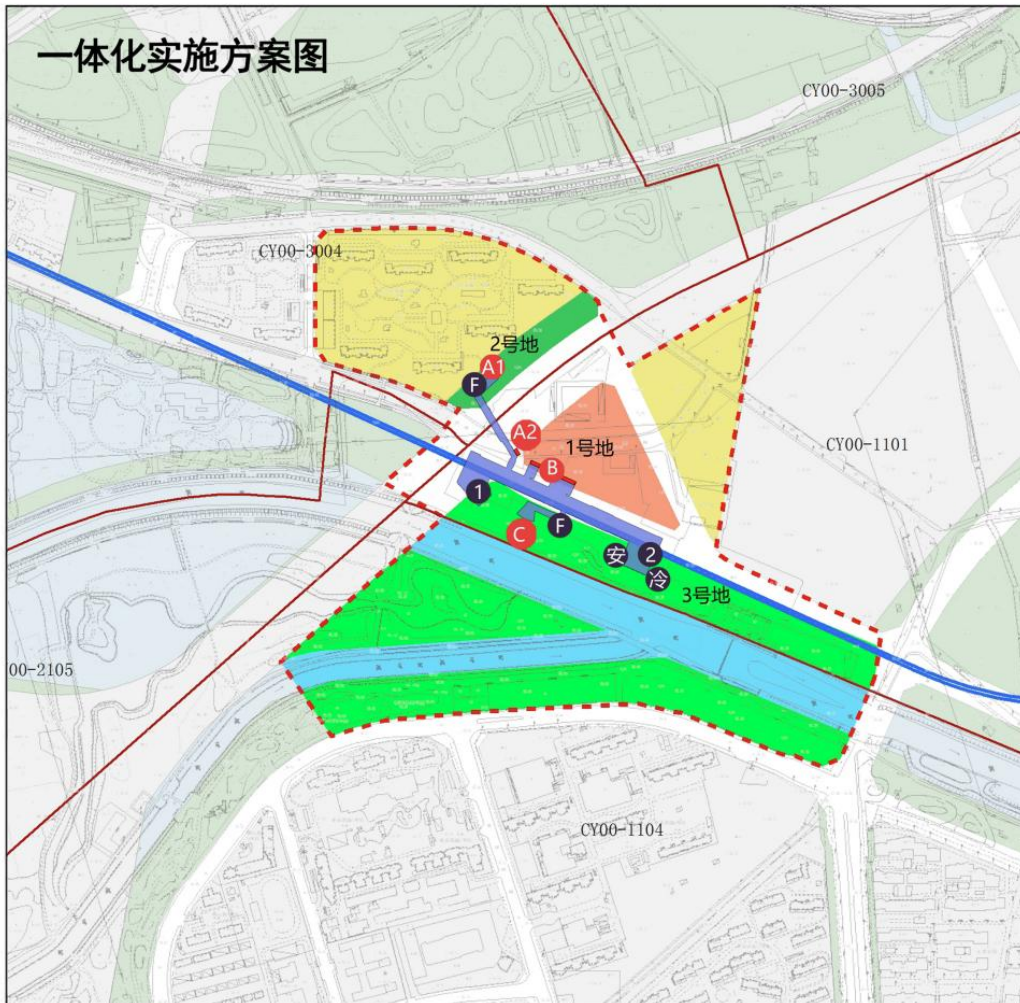


图例

- ▬ 现状道路红线
- ▬ 现状轨道交通红线
- ▬ 现状市政设施管廊

| | | |
|-----------|--------------|--|
| 轨道交通线路及站点 | 站点位置 | 位于规划东坝路和东八间房路交叉口东侧 |
| | 站点出入口 | 规划4处出入口，近期实施2处。另预留两处与北侧用地一体化结合出入口条件 |
| | 轨道交通线路影响范围控制 | 对XX号线线路两侧各30米影响范围内用地提出管控要求 |
| 公共空间设计引导 | 地标建筑 | 规划地标建筑位于阜阳西街北侧，建筑高度控制在100米。 |
| | 重要界面 | 沿东坝路及阜阳西街形成连续、活泼、开放的建筑界面。 |
| | 沿街建筑功能 | 沿街建筑底层建议设置商业功能 |
| 地下空间设计引导 | 公共通道 | — |
| | 地下功能 | 实现与周边一体化地区、车辆段综合开发地区、将台保障房等用地的便利联系。 |
| | 地下连通 | 建议利用地下出入口实现地下过街 |
| 地下公共空间 | 地下公共空间 | 结合地铁站点设置1处下沉广场。 |
| | 道路网布局 | 建议站点核心管控范围内路网密度不低于8km/km ² ，主要道路有东坝路为快速路，宽度80米，阜阳西街为主干路，宽度为40米。应结合城市道路、滨水空间及地块一体化方案构建完善的步行自行车系统 |
| | 轨道交通接驳设施 | 站点接驳设施包含1处公交站台，设置于一体化地块内。结合出入口布置非机动车停车场及公交站台，距离分别不宜大于50m、150m。 |
| 站点周边市政设计 | 防洪排涝 | 1、根据中心城积水风险模拟分析，北岗子站地势相对低洼，存在积水风险，应开展防洪涝专项研究确定设防水位，并完善排水设施体系。 2、建议地下车站出入口、消防出入口、风亭风口、车站地面设施等位置，结合设防水位和规范要求进行高程设置，并做好周边地区的竖向设计。 |
| | 管线管廊 | 1、综合区域远期发展、市政干线需求、环境品质要求，沿北岗子站、与东坝路相交处宜建设节点综合管廊 2、综合管廊工程宜集约利用地下空间，满足市政应道需求并适当预留，与其他地下工程相协调。 3、综合管廊各类口部宜结合地铁出入口、建筑及其他地上设施等设置，并进行景观化处理，与周边环境相融合。 |
| | 站点一体化方案设计 | (1) 该站总规模22015m ² 。车站与东北侧地块临近开发建筑一体化结合，建议该开发用地地下空间兼容部分接驳停车，并根据所在街区控制性详细规划，构建水、绿、城融合发展的绿色低碳慢行系统，打造东坝地区西门户，形成区域景观节点。 (2) A1出入口、安全口整合设计，位于东八间房路与规划东坝路交叉口北侧绿地上，与绿地景观融合，与城市道路人行道便利衔接。 (3) A2出入口、2号无障碍口为近期预留口，与一体化地块结合，预留与一体化地块衔接条件。 (4) B出入口近期预留口，与一体化地块结合，为地铁独立出入口，预留与一体化地块衔接条件。 (5) C出入口、无障碍口、1号风亭组、2号风亭组与坝河北侧景观公园和区域慢行系统一体化融合，打造空间优美、特点鲜明的趣味空间，提升区域环境品质。 (6) 换乘通道与一体化地块结合，预留与一体化地块衔接条件，预留与车辆段综合开发地区地下联通条件。 |

一体化实施方案图



① C出入口、1号无障碍出入口一体化示意图



② A1出入口、2号安全口一体化示意图



③ 风亭组与隔离带景观一体化融合示意图



图例

- | | | |
|---------------|-------------|------------|
| 产业用地 | 站点周边800米范围圈 | 地铁XX号线出入口 |
| 绿地与广场 | 道路用地 | 地铁XX号线无障碍口 |
| 居住用地 | 城乡建设用地 | 地铁XX号线安全口 |
| 交通设施用地 | 地铁XX号线 | 地铁XX号线冷却塔 |
| 公共管理与公共服务设施用地 | 街区界 | 地铁XX号线风亭组 |
| 地铁既有有线出入口 | | |

一体化
实施指
引

| | | |
|----------|--|--|
| 轨道交通实施建议 | 20XX年同步实施位于1号用地内的XX出入口及换乘通道, 2号用地内的XX出入口及附属设施。 | |
| 用地 | 规划编制 | 20XX年将1和2号地一体化规划设计管控要求纳入街区控规中。 |
| | 周边土地储备及供应时序 | 建议20XX年编制站点周边用地土地资源整理计划和供应计划。近优先储备及供应1、2、3号地等站体化相关用地, 中远期逐步实施其余资源用地。 |
| 交通 | 周边道路 | 建议20XX年同步实施车站周边规划道路, 其他道路随周边土地供应时序同步实施。 |
| | 交通接驳 | 建议20XX年同步实施车站周边路旁接驳设施, 1号地公交站, 近A、B出入口处的非机动车停车区等接驳设施。 |
| 市政管廊及设施 | — | |
| 地下空间 | 建议20XX年同步实施1号地整体地下空间及地间地下通廊, 1、2、3号地与换乘通道结合的下沉广场, 各1处。 | |
| 其他 | 预留情况 | 1号地预留地下空间与换乘通道及下沉广场连通条件, 3号地预留F出入口一体化结合条件及与地下空间连通条件。 |
| | 城市更新 | — |
| | 实施时序 | XX线车站20XX年实施完成。 |

附件 3

轨道交通线路一体化规划方案深化管理规定 (暂行)

为进一步保障轨道项目高效快速落地，对因工程方案深化引起的规划方案相关内容局部调整，符合下述规定的，可由轨道交通投资建设主体按照相关规定组织专家、技术团队开展深化论证，在征求发改、建设、交通等部门意见后，报市规划自然资源委备案。

一、不涉及系统功能调整，对公共利益不产生重大影响。

二、对周边地块的现状用途和规划使用不产生功能受限、环境和安全风险。

三、不涉及历史文化风貌管控要求，不新增占用生态保护红线及永久基本农田。

四、满足市政府关于建设成本管控相关要求。

五、区间线路：根据设计方案深化要求，对区间线路中心线进行局部微调的，在道路下方敷设的，偏移幅度不超过规划道路红线，在地块下方敷设的，偏移幅度不超过原地块。

六、车站：根据设计方案深化要求，对车站位置进行深化微调的，车站沿规划线路调整距离不超过 200 米，车站建筑规模增加不超 15%。

七、车辆基地：根据设计方案深化要求，对车辆基地进行优化的，位置偏移不超出原地块规划控制红线，且对周边地块规划、现状不产生影响的。

八、相关优化调整均应同步调整规划控制线。

九、对实施深化超过上述规定的，为加强轨道交通项目建设全流程管理，轨道投资建设主体应商轨道交通建设主管部门建立调整变更认定程序，研究确认后按原审批程序上报审查。

附件 4

线路一体化规划方案公示成果示例（暂行）

名称：XX 线路一体化规划方案公示

XX 主体单位依职责组织编制了《北京轨道交通 XX 线线路一体化规划方案》，将本规划相关事项公示如下：

一、线路概况

北京轨道交通 XX 线覆盖 XX 组团、XX 区域，项目的建设可强化 XX 服务。线路起点 XX，终点 XX，途经 XX 行政区，串联 XX 功能区，该线路具有 XX 特征。

二、规划背景

本次规划贯彻落实《北京城市总体规划（2016 年-2035 年）》、《北京市轨道交通线网规划（2020 年-2035 年）》《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）》等相关要求，考虑 XX 因素，重点明确线路技术标准、线站位及车辆基地规划方案。

三、技术标准

XXX 线路设计最高运行速度 X 公里/小时，采用 X 型车 X 辆编组。

四、规划原则

从引领城市发展、提供出行服务、工程经济性等方面说明该线路一体化规划方案总体原则。

五、线路规划方案

XX 线路主要沿 XX 敷设，线路全长约 X 公里，采用 XX 敷设

方式，共设车站 X 座（其中新建 XX 座，改造 XX 座）。

新建车辆基地 X 处，位于 XX，占地约 X 公顷。

本次公示线站位及车辆基地仅为规划方案，具体实施方案以批复设计方案为准。

六、公示方式

本次公开征集意见采用网上公示方式，XXX 网站（网址 XXX 网站）。

七、公示时间

公示期 X 天，自 X 年 X 月 X 日起至 X 年 X 月 X 日止。

八、意见反馈

公示期内如对该规划有意见或建议，请使用真实姓名及联系方式与北京市基础设施投资有限公司联系。本次意见反馈采用电话和电子邮件两种方式。

（一）联系电话：010-XXX。

（二）电子邮件：请将公众意见征询表（附件 2）发至 XXX，邮件标题请按“轨道交通 XX 线路意见征集+姓名”格式填写。请您按上述要求提交意见，不符合要求的将视为无效意见。

后续我单位将按相关规定对公众意见进行认真研究和处理，完善成果后按程序报批。

附件：1. 北京轨道交通 XX 线路规划方案示意图
2. 公众意见征询表

北京市轨道交通1号线支线规划方案示意图



公众意见征询表

填表日期 年 月 日

| | | | |
|---|--|---|--|
| 项目名称 | 北京轨道交通 XXX 线工程 | | |
| 一、公众意见 | | | |
| 本项目线路一体化规划方案建议意见 | (填写该项内容时请勿涉及国家秘密、商业秘密、个人隐私等内容,若本页不够可另附页) | | |
| 二、公众信息 | | | |
| (一) 公众为公民的请填写以下信息 | | | |
| 姓名 | | | |
| 身份证号 | | | |
| 有效联系方式 (电话号码或邮箱) | | | |
| 经常居住地址 | 省 | 市 | 县(区、市) 乡(镇、街道) 村 (居委会) 村民组(小区) |
| 是否同意公开个人信息(填同意或不同意) | (若不填则默认为不同意公开) | | |
| (二) 公众为法人或其他组织的请填写以下信息 | | | |
| 单位名称 | | | |
| 工商注册号或统一社会信用代码 | | | |
| 有效联系方式 (电话号码或邮箱) | | | |
| 地址 | 省 | 市 | 县(区、市) 乡(镇、街道) 路 号 |
| 注: 法人或其他组织信息原则上可以公开, 若涉及不能公开的信息请在此栏中注明法律依据和不能公开的具体信息。 | | | |