

北京市轨道一体化专项指标投放 管理办法工作细则（试行）

为深入贯彻市委、市政府全面深化改革部署要求，切实发挥轨道引领城市发展作用，提高空间资源利用效率，提升轨道交通综合效益，激发站城融合多元动力，依据《北京市轨道一体化专项指标投放管理办法（试行）》，制定本工作细则。

一、总体要求

（一）工作目标。

将轨道站点中心 300 米半径覆盖范围（一体化核心范围）作为建筑规模指标供给的重点地区，建立“市级引导、区级主责、动态平衡、收益反哺”的建筑规模流量管理机制，多措并举引导空间资源向公共交通可达性高的地区集聚，提升轨道投资规模效益，打造活力共享、复合多元、集约高效、绿色出行、空间宜人的轨道微中心。

（二）工作原则。

坚持总量管控底线。落实《北京城市总体规划（2016 年—2035 年）》，衔接分区规划、乡镇国土空间规划、街区控规，确保建筑规模、基准强度等刚性管控底线不突破。

适度提高开发强度。在符合上位规划刚性管控要求的前提

下，强化开发强度分类差异化引导，支持各区（含北京经济技术开发区，下同）优先向轨道站点周边公共交通可达性高的地区及公共服务设施配套完善的区域集聚建筑规模。

优化城市空间格局。以强度换空间、以空间促品质，轨道站点周边提高开发强度后腾挪出的用地，优先用于增加公共绿地、公共空间、服务设施等功能，形成疏密有致的城市空间格局。

凝聚多元共建动力。完善市级层面政策机制，提高各主体参与高水平轨道一体化建设的积极性，形成共谋、共建、共享的良好局面。

聚焦近期实施建设。坚持结果导向、实施导向，选择具备成熟实施条件的近期优质项目进行指标支持，引导重点项目、产业项目、商品住宅、医疗设施等在轨道站点周边布局，保障轨道一体化专项指标（以下简称专项指标）真投入、真落地、真见效。

二、投放标准及规则

（一）轨道一体化综合开发项目专项指标。

1. 专项指标优先向轨道微中心站点一体化核心范围内投放。一体化核心范围指车站站台中心 300 米半径覆盖范围（换乘车站可为多个站台中心 300 米半径覆盖范围），可适当拓展至车站出入口 200 米半径覆盖范围。

2. 一体化核心范围内毛容积率需达到街区平均毛容积率 1.2 倍以上。一体化核心范围内铁路、河道等用地占比较大的可适当放宽要求。鼓励城市级站点一体化核心范围内毛容积率达到街区平均毛容积率 1.5 倍以上，区域级站点一体化核心范围内毛容积

率达到街区平均毛容积率 1.4 倍以上，街区级站点一体化核心范围内毛容积率达到街区平均毛容积率 1.3 倍以上。

3. 专项指标按照市、区两级 1:3 的比例投放，规模原则上不超过一体化核心范围内规划总建筑面积的 25%。

（二）轨道一体化城市更新项目专项指标。

1. 将轨道站点出入口毗邻地块作为专项指标投放的重点区域。

2. 项目应符合城市更新相关政策要求。按照《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）有关要求，与轨道交通密不可分的、需同步实施的交通接驳设施等可按照划拨方式供地，其他新增经营性设施可按照协议出让方式供地，并按程序补缴土地出让金。

3. 根据其对轨道一体化建设贡献程度，给予一定的奖励性专项指标。不同类型的专项指标可叠加，因轨道一体化带来的专项指标规模原则上不超过该地块现状合法地上建筑规模的 15%，对于用地规模较小的地块可适当上浮。

（三）轨道一体化重大项目专项指标。

1. 引导国家级、市级重点项目在轨道站点 300 米范围内布局。

2. 专项指标按照市、区两级 1:3 的比例投放，规模为项目规划地上总建筑面积的 25%，可根据项目重要程度适当上浮，原则上不超过项目规划地上总建筑面积的 50%。

三、工作流程

（一）区级申请阶段。

申请使用综合开发项目专项指标的，各区可在街区控规或规划综合实施方案编制阶段提出专项指标使用申请；申请使用城市更新项目专项指标的，由城市更新项目主体会同轨道交通投资建设主体根据实际需求在城市更新实施方案编制阶段或线路一体化规划方案编制阶段提出专项指标使用申请；申请使用重大项目专项指标的应由各区在规划综合实施方案编制阶段提出专项指标使用申请。

1. 在街区控规编制阶段提出申请的，应编制轨道交通场站一体化规划专章（以下简称一体化规划专章）作为街区控规成果附件，按相关程序报市规划自然资源委审查。涉及国土空间规划、“三区三线”及战略留白调整的，提前组织论证工作。

2. 在规划综合实施方案编制阶段提出申请的，应编制一体化规划专章，纳入规划综合实施方案成果，按相关程序报市规划自然资源委审查。涉及已批街区控规优化衔接的，需明确说明优化衔接情况，按相关规定同步做好优化衔接工作。

3. 在城市更新实施方案编制阶段提出申请的，应编制一体化规划专章，纳入城市更新实施方案成果，由各区按程序组织实施方案联合审查后确定专项指标规模，报市规划自然资源委备案。在线路一体化规划方案编制阶段提出申请的，由轨道交通投资建设主体会同各区组织编制工作，按程序报市规划自然资源委审查。

（二）市级审查阶段。

街区控规或综合实施方案审查过程中，由市规划自然资源委组织开展一体化规划专章审查评价工作，重点围绕基本情况、站点一体化、功能协同、实施统筹、收益反哺等方面，筛选符合专项指标投放标准的项目。审查评价采用专家评审、部门联审形式，每项设置专家、相关单位评分权重，总成绩高于 75 分的项目为达标项目。报请市政府同意后，纳入街区控规或规划综合实施方案的批复意见中，相关成果纳入我市详细规划管理体系管理。

1. 在街区控规编制阶段提出申请的，一体化规划专章相关内容和要求纳入市规划自然资源委“一张图”实施监督信息系统。

2. 在规划综合实施方案编制阶段提出申请的，一体化规划专章相关内容和要求纳入市规划自然资源委“一张图”实施监督信息系统，按程序做好街区控规维护工作。

（三）批后监管阶段。

指标上账。在项目尚未供地或建设前，专项指标处于上账管理状态，即计入市级轨道一体化专项指标投放台账，明确备注指标使用状态及相关要求。

正式投放。相关项目完成供地或取得建设工程规划许可证后，专项指标正式投放。各区同步开展建设项目全过程监督管理工作。

专项指标上账管理后 3 年未完成供地或者未开工建设的，专项指标正式投放后项目进展缓慢、长期（5 年）未能竣工的，各区应及时向市规划自然资源委书面说明原因，相关专项指标重新

收回至市级轨道一体化专项指标池。

（四）评估反馈阶段。

各区负责落实专项指标实施工作，及时评估专项指标使用、社会经济效益等情况，在年度区级体检评估中增设专项指标使用评估专章，作为本区后续项目申请专项指标的参考依据。

市规划自然资源委会同相关单位统筹做好专项指标使用管理工作，及时协调解决实施难点问题。

四、成果要求

申请使用专项指标的项目需编制《轨道交通场站一体化规划专章》。一体化规划专章应包含申报项目类型、一体化规划设计范围、专项指标申请投放范围、站点周边建设现状、涉及街区或地块规划情况、场站一体化规划方案、专项指标投放方案、三大设施规模与布局、上位规划落实情况、一体化规划条件、实施计划清单、实施模式、资金测算等内容，明确轨道交通场站及周边用地一体化衔接部分的功能、布局及规模。涉及既有轨道站点改造的，由一体化用地建设项目主体提出一体化改造方案；涉及在建及规划轨道站点的，应稳定车站主体设计方案，由轨道交通投资建设主体和一体化用地建设项目主体共同编制工程一体化设计方案。一体化规划专章成果应以图文并茂的方式，清晰表达相关内容。对于涉及“先借后拆、跨区统筹”的项目应说明指标平衡计划。

五、实施保障

（一）加强市级部门协同联动。

建立市级协同工作机制，由市规划自然资源委会同市发展改革委、市交通委、市重大项目办等相关单位做好各项工作落实，明确责任分工，加强协调调度。专项指标投放日常工作由市规划自然资源委负责。

市规划自然资源委负责统筹做好专项指标使用管理工作；市发展改革委负责做好轨道交通建设投融资模式优化，支持轨道一体化项目落地，解决好轨道交通相关的前期研究经费保障问题；市交通委组织审查轨道站点周边交通接驳方案优化，解决好轨道一体化涉及各类交通设施的建设问题；市重大项目办负责统筹协调轨道交通新建线路涉及一体化工程规划建设的工作，解决好各区和相关单位实施落地难点问题；市住房城乡建设委负责推动轨道站点周边城市更新项目实施，解决好轨道一体化建设过程中涉及施工组织、消防安全及工程监督等相关问题；市财政局负责配合做好轨道交通建设投融资模式优化工作，解决好轨道建设资金保障问题；市园林绿化局负责加强一体化核心范围内绿化用地和其他用地的结合，解决好轨道站点周边绿地的复合利用问题。

轨道交通投资建设主体应积极配合各区及相关单位做好轨道一体化规划设计及建设实施工作，切实提升轨道交通综合效益。

（二）完善一体化专章审查评估机制。

审查评估通过专家评审、部门联审形式进行评估打分。评分

项由基本情况、站点一体化、功能协同、实施统筹、收益反哺五部分组成，每项设置专家、相关单位评分权重。基本情况部分市规划自然资源委评分占比 100%；站点一体化部分由专家及相关单位共同打分，专家评分占比 40%，市交通委、市重大项目办、轨道交通投资建设主体评分占比 30%，其他单位评分占比 30%；功能协同部分由专家及相关单位共同打分，专家评分占比 40%，市规划自然资源委、市发展改革委、轨道交通投资建设主体评分占比 30%，其他单位评分占比 30%；实施统筹部分由专家及相关单位共同打分，专家评分占比 40%，市重大项目办、市交通委、轨道交通投资建设主体评分占比 30%，其他单位评分占比 30%；收益反哺部分市发展改革委、市财政局、市重大项目办评分占比 60%，其他单位评分占比 40%。

轨道一体化城市更新项目重点针对一体化措施类型进行评价，判断可奖励的专项指标规模。

（三）落实区级全过程监督及评估反馈工作。

各区应加强对专项指标使用的全过程监督管理，确保项目实施过程可控、不甩项、不走样。结合年度区级城市体检对专项指标使用、社会经济效益等情况进行评估。

六、附则

（一）本细则由市规划自然资源委负责修订和解释。

（二）本细则自印发之日起试行，试行期 5 年。

- 附件：
1. 轨道一体化专项指标投放申请基本信息表
 2. 轨道一体化专项指标申请项目评分表
 3. 轨道一体化城市更新项目专项指标对照表
 4. 轨道一体化专项指标投放评分权重表
 5. 一体化规划专章成果示例
 6. 轨道站点分级引导要求

附件 1 轨道一体化专项指标投放申请基本信息表

项目名称		_____区_____		
街区信息	街区编号		街区控规编制进展	☐ 已批复 ☐ 报审中 ☐ 其他
轨道信息	涉及轨道线路		线路类型 (可多选)	☐ 运营线路 ☐ 在建线路 ☐ 规划线路
	涉及站点名称		站点级别	☐ 枢纽级 ☐ 城市级 ☐ 区域级 ☐ 街区级
实施计划情况	实施路径	☐ 一级开发 ☐ 城中村改造 ☐ 土地收储 ☐ 城市更新 ☐ 棚户区改造 ☐ 其他_____		
	实施项目是否已正式立项	☐ 是 ☐ 否, 计划_____完成立项	项目实施主体	
	计划供地时间	_____年 _____月		
	计划开工时间(指房屋楼宇建设, 土地整理阶段不算)	_____年_____月	计划竣工时间	_____年_____月
指标投放申请情况	规划范围面积 (公顷)		规划地上总建筑面积(万平方米)	
	站点一体化核心范围内规划地上总建筑面积(万平方米)		指标可投放上限(万平方米)	
	申请投放指标地块数量		申请投放地块编号	
	申请投放地块面积 (公顷)		申请投放地块规划地上建筑面积(万平方米)	
区政府初步意见				

附件 2 轨道一体化专项指标申请项目评分表

轨道一体化专项指标申请项目评分总表

评分类别	分值	
	项目满分	项目权重
基本情况	30	30%
站点一体化	25	25%
功能协同	10	10%
实施统筹	25	25%
收益反哺	10	10%
评估总分	100 分	

注：1. 本表适用于申请轨道一体化综合开发项目专项指标、轨道一体化重大项目专项指标的情况；

2. 项目总成绩达到 75 分以上可投放专项指标。

轨道一体化专项指标申请项目评分表

类别	序号	评估项	评估说明	分值区间	得分
基本情况	1	站点级别	街区级	5	
			区域级	8	
			城市级、枢纽级	10	
	2	一体化范围规划指标强度（标准值：城市级站点一体化核心范围内毛容积率达到街区平均毛容积率 1.5 倍以上，区域级站点一体化核心范围内毛容积率达到街区平均毛容积率 1.4 倍以上，街区级站点一体化核心范围内毛容积率达到街区平均毛容积率 1.3 倍以上；一体化核心范围内铁路、河道等用地占比较大的，可按照建设用地净容积率评估）	一体化核心范围内规划毛容积率为各级别站点标准值的 80%以下；一体化核心范围内铁路、河道等用地占比较大的，超过 70%的建设用地未达到该等级不同功能用地地块容积率要求：居住类用地平均净容积率小于 1.6，商业商务、行政办公、教育科研类用地平均净容积率小于 2.0，生产研发类用地平均净容积率小于 1.2	0	
			一体化核心范围内规划毛容积率达到各级别站点标准值的 80%以上；一体化核心范围内铁路、河道等用地占比较大的，超过 70%的建设用地达到该等级不同功能用地地块容积率要求：居住类用地平均净容积率为 1.6-2.2，商业商务、行政办公、教育科研类用地平均净容积率为 2.0-3.0，生产研发类用地平均净容积率为 1.2-1.5	5	
			一体化核心范围内规划毛容积率达到各级别站点标准值的 95%以上；一体化核心范围内铁路、河道等用地占比较大的，超过 70%的建设用地达到该等级不同功能用地地块容积率要求：居住类用地平均净容积率为 2.2-2.8，商业商务、行政办公、教育科研类用地平均净容积率为 3.0-4.0，生产研发类用地平均净容积率为 1.5-2.0	7	
			一体化核心范围内规划毛容积率达到各级别站点标准值以上；一体化核	10	

基本 情况			心范围内铁路、河道等用地占比较大的，超过 70%的建设用地达到该等级不同功能用地地块容积率要求：居住类用地平均净容积率为 2.8 及以上，商业商务、行政办公、教育科研类用地平均净容积率为 4.0 及以上，生产研发类用地平均净容积率为 2.0 及以上		
	3	可利用资源规模	一体化核心范围内可利用资源用地规模在 0~4 公顷	1	
			一体化核心范围内可利用资源用地规模在 4~8 公顷	2	
			一体化核心范围内可利用资源用地规模在 8~12 公顷	3	
			一体化核心范围内可利用资源用地规模在 12~15 公顷	4	
			一体化核心范围内可利用资源用地规模在 15 公顷以上	5	
	4	涉及市区两级重点工程项目情况	不涉及市级或区级重点工程	0	
			涉及区级重点工程	3	
			涉及市级重点工程	5	
站 点 一 体 化	5	结合建设	未实现与车站出入口、附属设施的一体化结合	0	
			与车站出入口、附属设施实现较为简单的一体化结合（如简单的出入口贴临建筑设置、风亭冷却塔与建筑整合等）	1-3	
			整合了较多的车站出入口、附属设施，显著提升了工程建设品质	4-5	
	6	一体化连通	针对地下站 ¹ （二选一）		
			未与周边建筑、地下空间实现一体化结合	0	
			实现了较为简单的连通	1-2	
			较高水平连通整合（如车站侧墙打开、围绕车站形成了较大规模的地下空间开发）	3-4	
			实现了系统性、经济性的高水平结合	4-5	

1 本表中区分地下站、高架站和地面站以及新建地区、更新地区的指标项，根据车站及所在区域实际情况，选择其一评分，不可重复评分。

站点一体化	6	一体化连通		(如以车站为核心形成大规模、广泛联系周边区域的地下空间系统)		
			针对高架站、地面站(二选一)	车站未与周边建筑实现一体化结合	0	
				常规结合(如车站与周边建筑以空中连廊衔接)	1-3	
				实现了系统性、经济性的高水平结合(如以车站为核心形成较大规模、广泛联系周边用地的高架平台系统或地下空间系统等)	4-5	
	7	交通接驳		交通接驳考虑不周或合理性欠缺	0-3	
				交通接驳较为有效,统筹考虑了接驳设施布局,慢行网络密度较一般地区有所提升、步行环境较为宜人	4-7	
				构建了以人为本、具有效率的多方式交通接驳系统,接驳设施进行了充分的一体化布局,围绕车站形成了非常便利的慢行网络体系、具备高品质的步行环境	8-10	
	8	共享融合		公共空间与车站结合不足	0	
				围绕车站形成了较为宜人、规模可观的公共空间	1-3	
				围绕车站形成了由地面广场、下沉广场或高架平台等组成的丰富宜人的公共开放空间系统	4-5	
功能协同	9	城市功能与站点级别的协同匹配		车站周边城市功能定位、布局与车站的协同性不足	0-3	
				根据站点级别对周边城市功能进行了一定程度的统筹安排,但在业态构成、空间布局、复合多元等仍有一定改进空间	4-7	
				根据站点级别设置了与之匹配的城市功能,并塑造了复合多元、充满活力的功能体系,职商住均衡	8-10	
实施统筹	10	与轨道交通建设时序匹配		不能与轨道交通建设项目时序匹配,但可充分利用轨道预留条件进行改造	0-3	
				在轨道交通项目建设过程中启动方案研究,可提出轨道交通预留工程条件	4-7	
				与轨道线路同步设计,并可与轨道交通项目一体化同步实施	8-10	

实施统筹	11	为轨道工程及设施落地提供便利	项目对缓解轨道工程落地困难没有明显助益,或未在建设地块内对设置轨道设施做出明显空间贡献	0-3	
			一体化项目可缓解轨道工程落地困难,或在建设地块内为设置轨道设施做出了一定的空间贡献	4-7	
			一体化项目可显著缓解轨道工程落地困难,或在建设地块内为设置轨道设施做出了较大的空间贡献	8-10	
	12	形成合理有序的 实施任务清单	形成实施任务清单,轨道建设与城市开发实施主体和资金来源尚不明确	1-2	
			形成实施任务清单,轨道建设与城市开发有部分明确实施主体和资金来源	3-4	
			形成实施任务清单,轨道建设与城市开发均有明确实施主体和资金来源	4-5	
收益反哺	13	收益反哺	区级部门无法承诺项目收益可对轨道投资形成反哺	0-3	
			区级部门承诺项目收益可对轨道投资形成一定反哺	4-7	
			区级部门明确承诺项目收益对轨道投资形成反哺,反哺资金与项目体量匹配	8-10	

注：申请轨道一体化重大项目专项指标的重点评价项目的重要程度、一体化建设水平、建设时序等方面，第 2、3、4、9、13 项不参评，评分取分值上限。

附件 3 轨道一体化城市更新项目专项指标对照表

一体化措施类型		奖励规模
一体化结合	增加车站出入口或优化车站出入口空间品质，车站出入口、附属设施等与建筑或公共空间一体化结合，改移阻碍人行通道的附属设施。	车站出入口、附属设施的地上建筑规模不计容。此外奖励车站出入口、附属设施的同等地上建筑规模，最多不超过 500 平方米。
	在地下空间设置连通轨道车站与周边地块的地下步行通道（包括车站至地块、穿越地块的地下通道），能够与地铁同时段向公众开放。	奖励通道交通通行部分的同等地上建筑规模，最多不超过 500 平方米。
便利交通	在建设地块内复合设置接驳公交停靠站、小汽车上落客区，与轨道站点出入口便利衔接，有效缩短换乘距离、提升换乘舒适性。	奖励整合设置的公交停靠站规划占地面积 50%的地上建筑规模，最多不超过 500 平方米。
	在建设地块内或建设地块毗邻公共空间设置向公众开放的街坊路或慢行通廊（地面或空中连廊），可实现与轨道站点连通，提高轨道站点周边的步行通达便利度。	奖励街坊路占用面积、通道交通通行面积 50%的地上建筑规模，最多不超过 500 平方米。
	在建设地块内设置或改造地下换乘厅，减少换乘距离或提升换乘空间品质。	奖励换乘厅同等面积的地上建筑规模，区域级、街区级站点最多不超过 500 平方米，城市级站点一事一议。

宜人空间	在连接站点出入口的主要道路两侧实现建筑退线空间与道路红线内空间的一体化整合，提供良好的街道慢行、空间环境，步行通道达到道路无障碍标准水平。	奖励建筑退线与道路红线之间释放场地面积 50%的地上建筑规模，最多不超过 500 平方米。
	在建设地块内结合地铁车站出入口提供大于 200 平方米的室外公共空间，用于接驳非机动车停放和人员集散，并具有良好的空间氛围和环境品质。	奖励室外公共空间面积 50%的地上建筑规模，最多不超过 500 平方米。
功能共享	邻近车站出入口补充设置非独立占地的文化、体育、社区卫生服务、托育点、养老服务驿站等社区综合服务设施，并移交相关部门管理。	奖励设施地上建筑规模的 100%，最多不超过 1000 平方米。

注：1.本表适用于申请轨道一体化城市更新项目专项指标的情况；

2. 申请专项指标的城市更新项目需在本政策发布后报审实施，专项指标投放规模不超过地块现状合法地上建筑规模的 15%，对于用地规模较小的地块可适当上浮。

附件 4 轨道一体化专项指标投放评分权重表

评分项目	专家及相关单位评分权重
基本情况	市规划自然资源委（100%）
站点一体化	专家评分（40%）；市交通委、市重大项目办、轨道交通投资建设主体（30%）；其他单位（30%）
功能协同	专家评分（40%）；市规划自然资源委、市发展改革委、轨道交通投资建设主体（30%）；其他单位（30%）
实施统筹	专家评分（40%）；市重大项目办、市交通委、轨道交通投资建设主体（30%）；其他单位（30%）
收益反哺	市发展改革委、市财政局、市重大项目办（60%）；其他单位（40%）

注：1. 专家参与站点一体化、功能协同、实施统筹部分的评分工作，评分占比 40%。

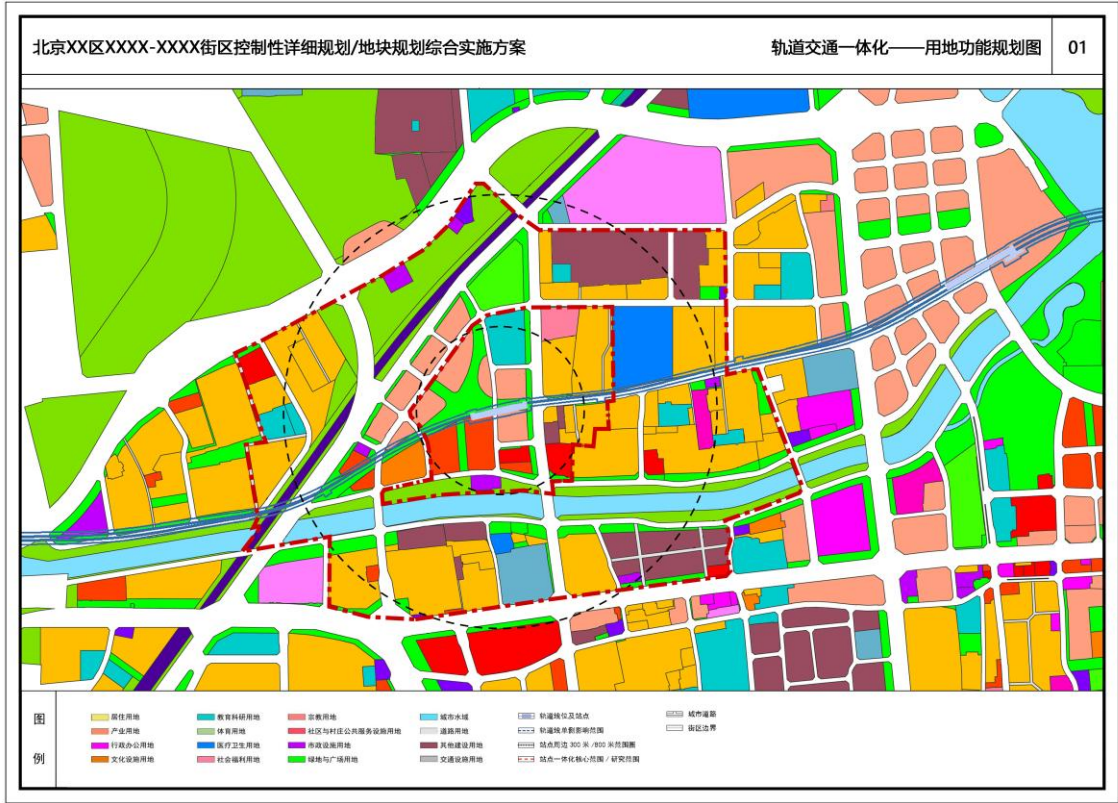
2. 相关单位由市发展改革委、市规划自然资源委、市交通委、市重大项目办、市住房城乡建设委、市财政局、市园林绿化局、相关区政府（含经开区管委会）、轨道交通投资建设主体组成，参与除基本情况外的全部评分工作。

3. 每个打分项设 3-4 个牵头部门。站点一体化部分牵头部门为市交通委、市重大项目办、轨道交通投资建设主体，评分占比 30%，其他单位评分占比 30%；功能协同部分牵头部门为市规划自然资源委、市发展改革委、轨道交通投资建设主体，评分占比 30%，其他单位评分占比 30%；实施统筹部分牵头部门为市重大项目办、市交通委、轨道交通投资建设主体，评分占比 30%，其他单位评分占比 30%；收益反哺部分牵头部门为市发展改革委、市财政局、市重大项目办，评分占比 60%，其他单位评分占比 40%。

附件 5 一体化规划专章成果示例

一、用地功能规划图

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 米）及控制边线、一体化研究范围（800 米）、站点一体化核心范围涉及街区边界及编号、用地分类、资源用地的分类、车站轮廓、线路及控制线等。
其他图面要素	行政边界、行政区名称、周边主要路名、河道名称等。
图面表达形式	平面。



二、城市设计示意图

图面工作要素	备注
主要图面要素	城市设计示意图表达站点一体化核心范围（300 米）及控制边线、一体化研究范围（800 米）、站点一体化核心范围涉及街区边界及编号、资源用地的建筑、车站轮廓、线路、出入口类型等。
其他图面要素	周边主要路名、河道名称、轨道线路及车站名称等。
图面表达形式	三维。



三、交通接驳规划图

图面工作要素	备注
主要图面要素	交通接驳规划图表达轨道线路、车站轮廓、车站出入口、人行流线、非机动车停车场、公交站、出租车停靠站、垂直交通空间、集散广场等。
其他图面要素	周边主要路名、河道名称、轨道线路及车站名称等。
图面表达形式	平面或三维。



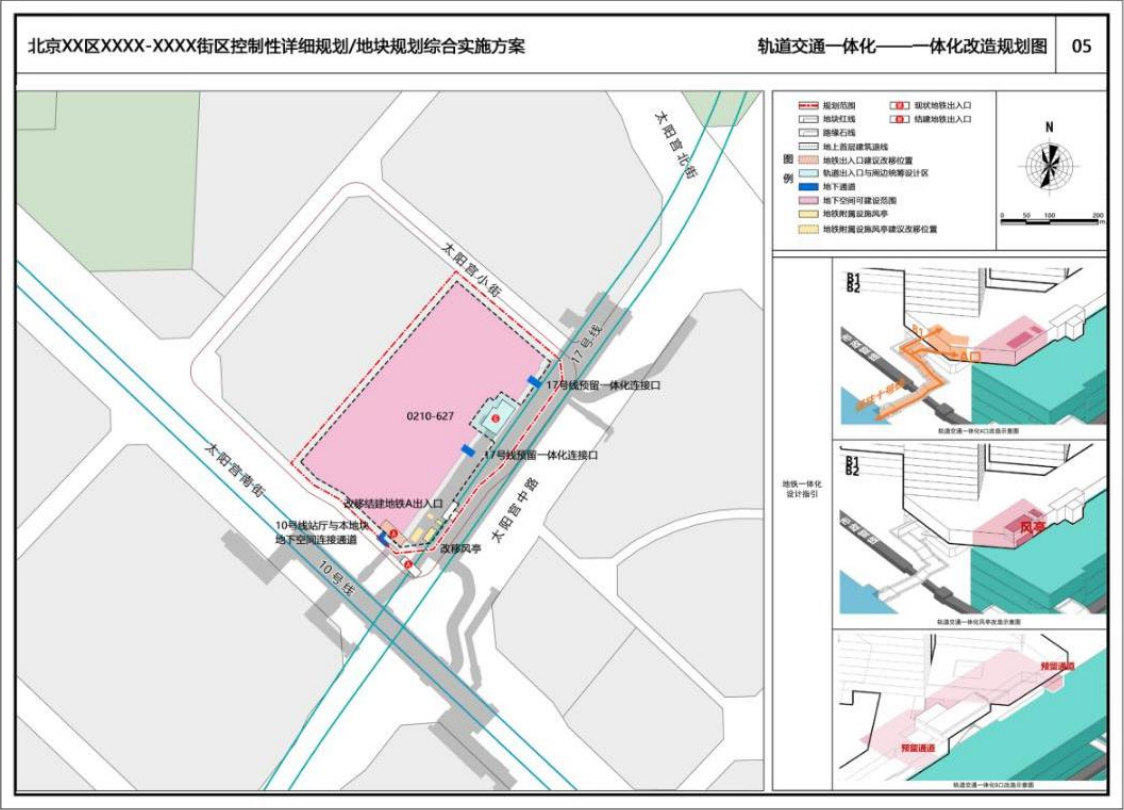
四、一体化衔接规划图

图面工作要素	备注
主要图面要素	一体化衔接规划图表达轨道车站剖面高程、出入口与周边建筑衔接、市政管线、空间距离等。
其他图面要素	周边主要路名、河道名称等。
图面表达形式	平面或三维。



五、一体化改造规划图

图面工作要素	备注
主要图面要素	一体化改造规划图表达轨道线路、车站轮廓、车站出入口、首层建筑退线、地下空间开发范围、连通通道、现状或改移出入口、现状或改移附属设施等。
其他图面要素	周边主要路名、河道名称等。
图面表达形式	平面或三维。



附件 6 轨道站点分级引导要求

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。

站点级别	开发强度引导	主导功能引导	地下空间引导
枢纽级	单独研究。	根据所服务的特定功能选择适宜聚集的用地功能。	一体化核心范围内，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。
城市级	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。	
区域级	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。	一体化核心范围内，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。
街区级	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。	