

附件 1

控规编制和区域交通评估相关技术要求（试行）

加强用地开发规模与交通基础设施供给总量的统筹，弥补历史欠账，发挥交通承载和保障作用。充分考虑到北京流动人口的实际情况和京津冀协同发展的趋势，在常住人口规模基础上，根据区位和功能的不同，应考虑相应的保障系数来进行交通基础设施配置。

根据分区规划提出的道路系统方案和已定线道路方案，结合技术准则相关要求，优化现有控规道路网系统，加密道路，完善地块道路抹角；落实步行和自行车系统相关内容；落实轨道交通、地面公交、加油加气站等各类交通设施场站的位置、数量、规模和要求；明确停车配置要求。

一、交通专项分析要求

街区控规阶段应同步开展区域交通评估，在街区指引工作基础上，对规划范围内的开发规模、用地性质、空间布局与交通设施承载能力在时间维度进行区域交通分析研究，且应遵循为城市未来发展留有一定交通弹性空间原则，特别是街区内外交通能力分析，并以此作为城市发展用地开发的约束条件。

城市交通专项分析是基于地区土地使用、人口就业密度等，分析

道路设施、轨道设施、地面公交设施的规划布局方案能否在城市背景交通量下承载地区的交通出行量，进而对地区开发规模提出反馈和调整要求。

主要内容包括：首先是在综合研究过境和本街区交通需求的基础上，评估分析街区交通网络及设施对街区规划发展的支撑能力，并将公交优先及 TOD 理念落实在交通专项分析中。其次是基于街区公共交通网络的交通可达性分析，对街区公共服务设施布局选址进行优化；最后应以综合交通设施的承载能力确定用地功能及布局，适当提高公共交通站点周边土地开发强度，落实公交优先及 TOD 规划理念。

二、用地要求

（一）交通设施用地与其他设施复合利用。功能性较强的交通设施（如铁路客站、公交枢纽、轨道交通车辆基地等）应优先保证交通功能并保留用地性质，可积极与其他用地功能混合。其他交通设施用地（如公交场站、社会公共停车场等）确需与其他用地功能混合设置时，应保证交通功能和用地性质，并在街区控规条件中明确交通设施相关要求。

（二）满足公路安全和交通干线噪声防护距离规划要求

1. 严格落实《公路法》《公路安全保护条例》《北京市公路条例》等相关规定

开发用地涉及公路（既有或规划国道、省道、县道、乡道等）的，应根据《公路法》《公路安全保护条例》《北京市

公路条例》等有关规定，严格落实公路建筑控制区和防护隔离区的相关要求。

2. 严格落实国家和我市生态环境保护要求

开发用地涉及交通干线（既有或规划高速公路、城市快速路、一级公路、二级公路、城市主干路、城市次干路）的，应严格落实生态环境部和市生态环境局相关噪声防护要求。

3. 落实环境影响评价要求

开发用地涉及既有或规划高速公路和城市快速路的，考虑道路建设项目环评公众参与要求较高，应满足建设项目声环境影响评价中一级评价的相关要求，一般道路中心线外两侧 200 米范围内，不宜布置康复养老、居民住宅、医疗卫生、文化教育、科研设计、行政办公等噪声敏感类建筑物。

三、实施时序要求

规划交通设施应具有可实施性，其中交通专项分析应基于 2035 年可实施路网及轨道网来进行综合交通承载能力的分析。

在规划实施层面，通过交通专项分析，评估街区现状交通设施的承载能力，并根据用地开发时序合理安排街区交通设施的实施时序。交通设施实施情况落后于居住和产业建设用地的街区，在实施过程中应首先补足交通设施缺口。新建地区应优先或同步实施交通设施建设。避免规划实施过程中出现土地开发与交通设施建设不同步而引发的城市交通供

需矛盾。

四、城市道路

（一）工作要求

1、结合用地规划及要求，研究编制街区范围内的道路空间布局（即：道路等级规划），包括快、主、次、支及其它道路共五级道路系统，稳定城市交通主骨架（快速路、主干路）系统，并达到路网密度要求。

2、结合用地规划，应同步开展道路规划方案的研究和编制，详细确定各段道路红线宽度。

3、根据相交道路等级要求和交通组织需求，研究立交节点型式规划，并初步提出立交用地需求，在街区控规中留足立交用地。

（二）空间布局

道路网规划中城市快速路、城市主干路、跨规划单元的城市次干路应严格落实上位规划确定的道路系统与红线宽度，如有调整，应经过研究论证。规划单元内的城市次干路、城市支路和其他道路可结合用地布局进行优化调整。

规划道路网应注重与规划区域周边道路的衔接；城市道路网的形式和布局，应根据土地使用、客货交通源和集散点的分布、交通流量流向，并结合地形、地物、河流走向、铁路布局和原有道路系统，因地制宜确定；道路系统应符合城市的空间组织和交通特征，应满足人流及客、货车流的安全

与畅通；为地上地下交通、工程管线和其它市政设施提供空间；满足城市救灾避难和日照通风的要求。

风貌保护地区道路系统应反映城市风貌，体现城市的历史和传统文化传统，保护和延续历史风貌地区的道路格局、风貌保护道路（街巷和胡同）的宽度和走向。城市道路经过历史风貌地区时，必须符合相关保护规划和保护要求的规定。

（三）等级分类

城市道路分为快速路、主干路、次干路、支路、其它道路五个等级，其中，其它道路包括：胡同、街坊路、步行街、自行车专用路等。

（四）交叉口型式

道路与道路交叉口可分为平面交叉和立体交叉。交叉形式应根据道路网规划、相交道路等级及有关技术、经济和环境效益的分析合理确定。

高速公路、快速路与城市各级道路交叉时，不应采用平面交叉。在街区控规阶段，应按照道路立交方案预留充足的立交用地。

对于环形和平面交叉口，应按照具体设计规定或方案，预留充足的道路交叉口用地。

（五）道路定线

编制城市快速路、主干路、次干路（含城市集中建设区内的高速公路和一级公路）的道路定线方案，并区分已

定道路、新定道路和变更或作废道路。

将城市支路、街坊路及其它道路定线工作纳入规划综合实施方案。

依据相关法律法规、用地布局规划、道路系统规划和以下基础资料编制道路定线方案，主要包括：已有道路定线成果、拨地钉桩资料、现状资料（地上物、地下设施：文物古树、历史建筑、轨道、铁路、河道、重要管线、高压线、基本农田、特殊用地等）、相关专项规划成果（河道、市政走廊、轨道交通、铁路等）、近期建设项目的规划实施方案等。对于城市快速路、主干路、高速公路、一级公路等高等级道路，还需编制道路规划方案；山前地区道路，穿越铁路、轨道、河道、输油输气走廊、立交等特殊节点需达到设计方案深度，共同作为编制道路定线方案的依据。

规划核心指标要求如下：

道路用地率应不低于 20%。

集中建设区规划道路网密度达到 8 公里/平方公里以上（平均间距为 250 米）。其中，行政办公集中地区的规划道路网密度达到 10 公里/平方公里（平均间距宜 200 米），商业集中地区的规划道路网密度宜大于 10 公里/平方公里（平均间距宜不超过 200 米）。规划街坊路应按照《关于在控规编制和实施中增设街坊路的相关规定》（京规自发〔2018〕73 号）的相关要求，在已建地区街坊路横断面功能安排应该优先保障步行和自行车出行需求，并满足相关规范要求。

城市干道间距宜为 300-500 米；公共活动集中的区域，道路间距宜小于 180 米；居住社区道路间距宜小于 250 米；其他地区的道路间距应综合考虑交通安全、交通组织、地块机动车出入口的设置等因素。道路红线宽度宜采用 15 米、20 米、25 米、30 米、35 米、40 米、45 米、50 米、55 米、60 米等常用数值。中心城区规划快速路道路红线宽度应不低于 65 米，规划城市主干路道路红线宽度宜 40 米-60 米，规划城市次干路道路红线宽度宜 30 米-45 米，规划城市支路宜 15 米-30 米，街坊路的道路红线宽度为 6 米-15 米。

在保留整治或更新改造街区的其他道路（胡同、步行街、自行车专用路等），应根据实际情况，具体确定道路红线宽度，如具备定线条件的道路应完成道路定线，并纳入城市道路管理系统。

大型医院、中小学、交通枢纽、大型商业中心、体育场馆等客流密集区域的道路红线宽度宜取道路红线上限值。

五、交叉口

在控规阶段，宜科学、合理地预留城市道路交叉口用地，协调道路交叉口与周边用地的关系，并为精细化交通设计预留空间条件。在城市设计阶段，应结合具体交通需求、交通组织方案等进行交叉口展宽、切角空间的精细化、人本位设计。

应遵循以人为本原则，坚持绿色交通优先，重塑道路空间功能，构筑具有活力、便捷舒适、宜居宜业的活力街区。

应统筹交叉口空间、建筑后退红线空间的交通设计与城

市设计，最大限度地提高道路空间资源的利用效率，助力活力街道、特色街道、人性化街道的建设。

除快速路外的各等级道路相交时，交叉口进、出口道应进行渠化设计，宜在适当缩窄机动车道、设施带、隔离带等方式的基础上，根据需要统筹确定交叉口展宽和切角方案。与快速路相交的交叉口应专项研究确定。

以集中建设区（或以项目地块周边主干路围合的区域（当项目地块某侧紧邻主干路时，以下一条主干路为准））为测算单元，道路网平均间距不超过 200 米时，交叉口处红线原则应上不予展宽。若路内空间不足，确需要进行红线展宽，则专项研究确定。切角应为干路相交 20 米，干支路相交 15 米，支路相交 10 米。

六、轨道交通

依据城市总体规划、分区规划、综合交通规划、轨道交通线网规划（含有轨电车）等上位规划，应开展街区控规范围内轨道交通专项详细规划，确定研究范围内街区控规深度的轨道交通规划方案。街区控规层面应落实轨道交通线路区间（包括正线、出入线、联络线等）、站点分布、车站及附属设施、车辆基地及其它设施（包括控制中心、主变电所）、交通接驳设施用地规模与布局、站点周边用地控制要求等内容。具体规划原则如下：

1. 线路区间（包括正线、出入线、联络线等）应结合周

边用地条件确定敷设方式，满足线路区间的布置要求，做好用地建设的预留，纳入街区控规或用地规划条件。当两条及以上线路共享走廊时，建设用地控制宽度应相应增加，并应满足线路区间布置要求。同时，预留规划控制保护区，满足建设期的安全防护距离，降低运营产生的噪声、震动等对周边环境的不利影响。

2. 车站及附属设施建设用地应包括车站主体建设用地和出入口、风亭、冷却塔等附属设施建设用地，车站宜与周边地块的建筑物及地下空间相结合，车站附属设施可与邻近公共建（构）筑物相结合，车站及附属设施建设用地方案应纳入街区控规或用地规划条件。

3. 车辆基地应对接全市轨道交通线网规划，落实车辆基地用地与建设指标，与周边用地和环境整体相协调。车辆基地规划应结合运营维修、资源共享需求统筹确定车辆基地的功能、规模和布局。应结合线路特征、用地条件和沿线土地使用功能统一规划，确定车辆基地位置和要求。车辆基地及其它设施（包括控制中心、主变电所等）应满足运营管理、资源共享等要求，可结合选址和周边用地情况论证车辆基地综合开发可行性。

4. 应以车站为核心，按照站点区位、客流特征及周边用地规划情况，提出各车站接驳设施的类型、规模、布局、交通组织等内容，并明确各类接驳设施规划设置标准。车站周

边宜设置站前广场、公交车站、非机动车停车场、出租车上落客位等接驳换乘设施，且宜尽量减少与车站出入口的换乘距离。在轨道外围地区车站或线路末端车站，可根据小汽车交通换乘需求和用地条件设置小汽车停车换乘设施。轨道车站的交通接驳方案应通过交通接驳专项规划纳入用地管控。

5. 轨道交通车站交通接驳设施应满足相关规范标准，保障接驳设施用地和功能，体现“以人为本”的理念，优先次序宜为步行、自行车、地面公交、出租车、小汽车，应适当增加步行、自行车等绿色交通方式的设施供给。涉及线路已编制接驳设施规划的，应将接驳设施规划中具体规模和布局要求纳入街区控规，未编制接驳设施规划的应以备注形式纳入周边用地规划条件。

6. 轨道交通车站周边用地应以商业、金融、办公、居住功能为主，并可适当增加建设强度，推进站点周边用地高强度一体化开发，充分体现 TOD 发展理念。

7. 应按照《北京市轨道交通运营安全条例》第十八条规定，划定轨道交通安全保护区。具体范围包括出入口、通风亭、冷却塔、主变电所和残疾人直升电梯等建筑物、构筑物结构外边线外侧 10 米内；地面车站和地面线路、高架车站和高架线路结构、车辆基地用地范围外边线外侧 30 米内；地下车站与隧道结构外边线外侧 50 米内；轨道交通过湖、过河隧道和桥梁结构外边线外侧 100 米内。

参照《城市轨道交通线网规划标准》(GB/T50546-2018)和《城市轨道交通工程项目建设标准》(建标 104—2008), 轨道核心控制指标要求如下:

(1) 以城市轨道交通线路中线为基线确定城市轨道交通规划建设控制范围和控制保护范围。规划多条轨道交通线路平行通过或线路偏离道路以外地段应专项研究建设用地控制范围和控制保护范围。控制保护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。必要时须预留条件和保护措施, 确保轨道交通结构稳定。

(2) 线路区间(包括正线、出入线、联络线等)建设用地控制范围和控制保护范围的预留: 轨道交通地下线按照 30 米宽(中线两侧各 15 米)预留轨道交通设施建设用地控制范围, 同时建设用地控制范围两侧各 15 米预留控制保护范围; 高架或地面线(含联络线), 在道路红线以外需独立占地的, 应纳入 30 米宽(中线两侧各 15 米)轨道交通线路设施建设用地, 同时建设用地控制范围两侧各预留 15 米的绿化控制保护范围(现代有轨电车在道路红线以外需独立占地的, 按中线两侧各 15 米预留)。建设用地控制范围和控制保护范围内应统筹协调周边用地建设与轨道交通建设, 涉及一体化规划建设的应遵循《关于加强轨道交通场站与周边用地一体化规划建设的意见》(京政〔2018〕43 号)中的相关要求。

(3) 车站及附属设施规划控制: 地下车站按照 300×60 米预留建设条件, 出入口风亭等车站附属设施占地建筑面积按照 700 平方米

预留，在道路红线以外需独立占地的高架、地面车站按照 250×60 米预留用地，高架车站建筑面积按照 10000 平方米预留；车站周边出入口、风亭、交通接驳等附属设施独立占地并已确定范围的纳入，未确定的以备注形式纳入周边用地规划条件。车站及附属设施的建筑外侧边界按 10 米用地控制，交通接驳设施需通过专项规划明确。涉及一体化规划建设车站及附属设施应遵循《关于加强轨道交通场站与周边用地一体化规划建设的意见》（京政〔2018〕43 号）中的相关要求。

（4）车辆基地规划控制：独立占地的车辆基地，原则上宜按照容积率 0.5，建筑高度不高于 24 米进行控制。同时用地应满足车辆基地功能和布置的要求，符合周边环境、景观协调。对于一体化开发的车辆基地，应结合项目周边地区整体考虑，容积率按照 2.0 预留。应遵循《关于加强轨道交通场站与周边用地一体化规划建设的意见》（京政〔2018〕43 号）中的相关要求。其它控制中心及大修厂等设施，由专项选址研究确定。

七、轨道一体化管控及微中心

为充分发挥轨道交通对城市发展的引领作用，促进轨道交通与城市的协调融合发展，提升轨道交通建设水平和服务能力，为轨道交通提供稳定客源，应在街区控规中明确轨道交通一体化管控要求，并进一步深化轨道微中心规划内容。

轨道交通一体化规划包括两个管控层次，一是针对所有轨道站点全覆盖的一体化通则性管控，二是针对轨道微中心的精细化管控。

八、铁路

铁路规划控制对象主要为铁路走廊、车站、动车段及动车运用所、机务段及货运场站等。

1. 铁路走廊划定“两区三线”，铁路走廊两侧控制用地由内向外划分为隔离带与规划控制区，隔离带范围内属于禁建区，除特殊的市政交通基础设施外，禁止新建及改扩建工程；规划控制区属于限制建设区，主要限制新建及改扩建对噪声震动敏感类项目，铁路走廊外轨中心线作为铁路两侧用地控制的依据；铁路走廊的规划控制标准根据城市分区存在一定的差异。

2. 铁路客站划分为国家级铁路枢纽站、区域级铁路枢纽站、普通站三个等级。应充分考虑铁路客站与周边城市用地一体化发展条件，宜在铁路站点为核心的 500 米至 1000 米范围内统筹研究城市功能一体化布局问题。国家级客运枢纽站按照实际方案进行用地和建筑规模控制。区域级客运枢纽站容积率按 0.2，普通客运站容积率按 0.1。

表 1：铁路客站周边一体化范围一览表

| 铁路客站等级 | 容积率要求 | 建筑规模要求 | 一体化范围 |
|----------|-------------------|---------------|------------|
| 国家级铁路枢纽站 | 按照实际方案进行用地和建筑规模控制 | | 1000 米 |
| 区域级铁路枢纽站 | 0.2 | 8000-10000 平米 | 1000 米 |
| 普通站 | 0.1 | 4000 平米 | 500-1000 米 |

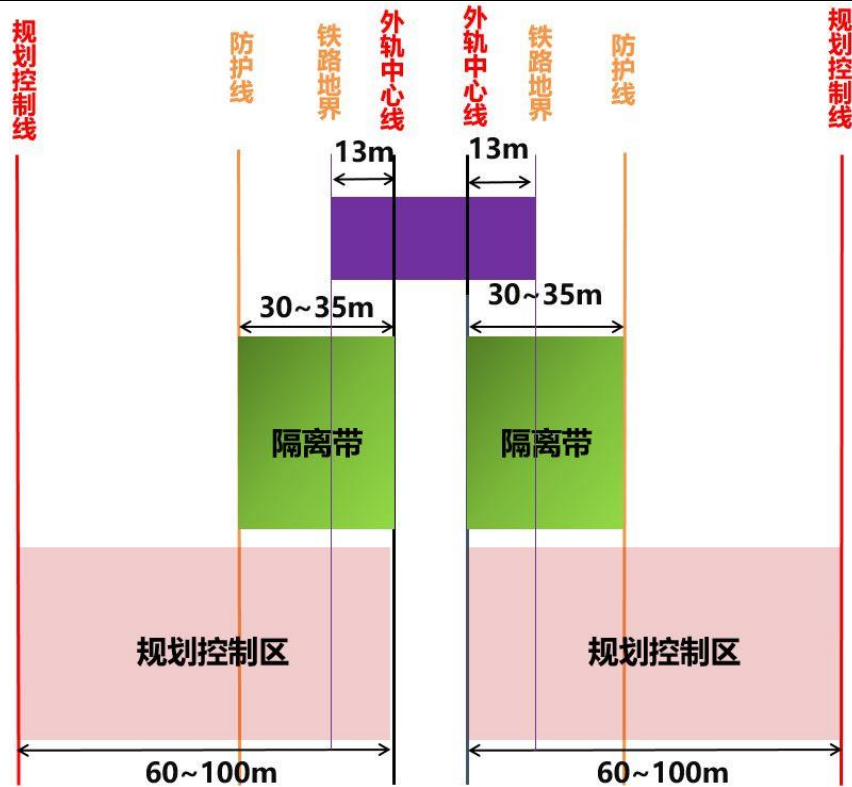
3. 铁路动车段及动车运用所、机务段及货运场站等应根据铁路枢纽总图规划确定动车运用所、机务段及货运场站的功能布局，原则上以满足铁路运营维护功能为主。铁路货场

容积率按 0.2 预留。

4. 铁路通道用地控制指标如下表所示：

表 2：铁路通道用地控制指标一览表

| 区域 | 区段 | 具体内容 | 隔离带 | | 规划控制区 | |
|------|-----------------|-------------------|------|------|-------|-------|
| | | | 30 米 | 35 米 | 60 米 | 100 米 |
| 建设区 | 中心城区、多点地区、生态涵养区 | 中心城区、各新城及镇区 | √ | -- | √ | -- |
| 非建设区 | 城市段、平原段、山区段 | 绿化隔离地区、平原、浅山地区、山区 | -- | √ | -- | √ |



(1) 隔离带

隔离带内包含铁路用地与绿地，以保证运营安全为主，在不影响行车瞭望前提下进行绿化。绿地可规划为公园绿地、防护绿地、耕地、园地、草地、生态景观绿地。隔离带内原则上不安排地上和地下构筑物。如有必要，可以安排管理养

护铁路所必需的道班房、变电站等铁路运输维护设施、城市道路及市政管线，不得新建或扩建其他城市建设工程。已有的建筑物、构筑物危及铁路运输安全的，应当采取必要的安全防护措施；采取安全防护措施后仍不能保证安全的，依照有关法律的规定拆除。

建设区隔离带范围：以干线铁路系统通道外轨中心线（最外侧轨道中心线）为准，每侧向外划定 30 米为隔离带；

非建设区隔离带范围：以干线铁路系统通道外轨中心线（最外侧轨道中心线）为准，每侧向外划定 35 米为隔离带。

（2）规划控制区

隔离带以外的规划控制区应避免规划康复疗养区、居民住宅、医疗卫生、文化教育、科研设计、行政办公用地，居住、商业、工业混杂中的居住类用地。可优先安排道路、市政交通基础设施。

建设区控制范围：以干线铁路系统通道外轨中心线（最外侧轨道中心线）为准，每侧向外划定 60 米为规划控制区；

非建设区控制范围：以干线铁路系统通道外轨中心线（最外侧轨道中心线）为准，每侧向外划定 100 米为规划控制区。

九、交通枢纽

根据枢纽承担的交通功能和服务范围，城市综合客运枢纽应分为城市对外客运交通枢纽和城市内部客运枢纽两大

类。城市对外客运交通枢纽包括航空枢纽、铁路枢纽、长途客运枢纽。城市内部客运交通枢纽包括城市轨道交通枢纽、公共汽（电）车枢纽。

应确定枢纽用地规模、枢纽分类分级和枢纽布点。

对外客运交通枢纽的用地规模应根据枢纽的客流量确定，规模宜控制在 3-5 公顷，或依据枢纽的规划条件确定；城市内部客运交通枢纽用地规模宜控制在 2-3 公顷。

客运枢纽内部主要包括枢纽业务用房、枢纽指挥调度用房、枢纽办公、公安、保安保洁及配套服务设施等。独立占地的客运枢纽容积率按 1.4；若复合了其他功能，控制指标单独计算；控制高度参考枢纽周边区域控高要求。

货运枢纽内部主要包括货运停车场、货物堆放区、办公用房、后勤保障用房等。独立占地的货运枢纽容积率按 0.8，若复合了其他功能，控制指标单独计算；控制高度参考枢纽周边区域控高要求。

十、常规公交

公交场站规划应以公交专项规划（包括全市及各区的专项规划）、以及分区规划为依据，应严格落实公交枢纽站、公交中心站、公交保养场等在市域范围内统一布局的交通设施，如有调整应经过研究论证。在满足用地规模要求、服务半径要求、核心指标要求的前提下，公交首末站可以结合街区用地布局及功能结构进行调整。

街区控规阶段需复核街区人口和岗位与上位规划的差别，以确定场站用地规模，同时参考轨道线网规划、铁路站点规划。公交专用道、公交专用路规划主要以总体规划、综合交通规划、专项规划为依据。

依据《北京市居住公共服务设施配置指标》（京政发〔2015〕7号），每7000居住人口应配置一条公交线，每4000个就业人口配置一条公交线。两种算法相比较，取用地规模较大的结果作为规划公交场站用地规模的确定依据。一条公交线的场站用地规模为2000平方米，建筑面积为300平方米。公交场站用地规模如下表所示：

表3：分类公交场站的用地规模表

| 类型 | 分级 | | 布局 | 规模 | |
|-----|-----|------------------|----------------------|-----------|------------------|
| | 级别 | 功能 | 位置要求 | 面积要求 | 形态要求 |
| 中心站 | 大型 | 区域公交线路运营、管理和停车 | 宜靠近市政、公建等设置，不宜安排在居住区 | 3—5公顷 | 宜方正，短边长度不宜小于150米 |
| | 普通 | | | 1.5—3公顷 | 宜方正，短边长度不宜小于100米 |
| 首末站 | 大型 | 居住或公建区公交线路的始发和终到 | 宜靠近居住、公建等安排 | 0.8—1.5公顷 | 宜方正，短边长度不宜小于80米 |
| | 中型 | | | 0.3—0.8公顷 | 宜方正，短边长度不宜小于40米 |
| | 小型 | | | 0.1—0.3公顷 | 宜方正，短边长度不宜小于30米 |
| | 微型 | | | <0.1公顷 | 宜方正，短边长度不宜小于20米 |
| 保养场 | 主厂区 | 公交车辆的高级保养 | 宜靠近市政、公建等设置，不宜安排在居住区 | 4—6公顷 | 宜方正，短边长度不宜小于150米 |
| | 辅助站 | | | 公交车辆的低级保养 | 2—4公顷 |

平面停车方式的公交中心站，规划容积率按0.4，建筑

控制高度参考周边区域控高要求，绿地率不低于 10%。建设立体停车楼的公交中心站，规划容积率按 2.0，建筑控制高度参考周边区域控高要求。若公交中心站复合了其他功能，应以专项规划为准，优先满足中心站功能，用地性质不应改变，场站功能应设置在地面层，控制指标单独计算。。

公交首末站应在街区范围内统筹安排，并与新建改建项目同步建设。应独立占地，并且与住宅、学校保持适当距离，避免干扰居民生活、影响学校交通安全。独立占地的公交首末站，规划容积率不应超过 0.3，建筑控制高度参考周边区域控高要求。在优先满足首末站功能和用地规模的前提下，公交首末站可与商业、办公、停车、社区公共服务、家园中心等设施融合，打造 15 分钟生活圈，形成公交社区。若公交首末站复合了其他功能，用地性质不应改变，场站功能应设置在地面层，控制指标单独计算。公交首末站设置应与城市道路网的建设及土地利用结构发展相协调，优先选择在紧靠客流集散点和道路客流主要方向的同侧。

为保障运营安全需要，提高用地效率，公交首末站不宜选择在三角地、狭长的带状区域等不规则用地区域。其中微型、小型首末站的最小边长不宜小于 20 米，中型和大型首末站的最小边长不宜小于 40 米。如果条件受限，在上述不规则用地区域规划布设首末站，首末站的总建设用地面积宜在相应规范指标的基础上，乘以 1.1-1.3 的系数。

首末站的出入口不宜设在主干路上，可设在次干路或支路上，并应远离外部道路交叉口；不得设在地铁出入口、天桥、地下通道、人行横道、公共交通停靠站及桥隧引道处。非右转进入、右转驶离的出入口宜设置信号控制。

独立占地的公交保养场，规划容积率按 1.0，建筑控制高度参考周边区域控高要求，绿地率不低于 10%；建设立体停车楼的公交保养场，规划容积率按 2.0，建筑控制高度参考周边区域控高要求；若公交保养场复合了其他功能，控制指标单独计算。公交保养场可与其他交通设施混合，应优先满足保养场功能要求，建筑控制高度以相结合用地指标为准。

十一、停车

（一）机动车停车

依据上位专项规划确定停车设施供给规模，空间上由内向外差异化适度增加供给，适度预留独立占地的公共停车场，为远期新型交通工具转化预留条件，尽可能减少路内停车位的供应，新建地区不宜设置路内停车位。

机动车停车位供给应“以配建停车为主，公共停车补充”，在落实配建停车泊位的基础上，针对布局不平衡或现状设施规模短缺的情况，根据合理服务半径内的用地情况，补充配置城市公共停车场（库）。

应提出建筑物配建停车位指标要求，核算各地块内建筑物配建停车位规模；确定城市公共停车场用地布局控制指标

和建筑设计原则。

各类建筑的机动车停车位应结合项目和区域停车需求预测，并参照配建指标进行配建，其中，居住类建筑物配建停车位指标参照《北京市居住公共服务设施配置指标》（京政发〔2015〕7号），公建类建筑物配建停车位标准参照《北京市公共建筑机动车停车配建指标》。配建机动车停车泊位应为普通自走式停车位，机动车停车配建标准按照由内向外逐渐增加。机动车公共停车场（库）的用地面积应按当量小汽车的停车位计算。地面停车场的用地面积，每个停车位宜控制在 25-30 平方米；停车楼和地下停车库的建筑面积，每个停车位宜控制在 30-35 平方米。参照《城市停车规划规范》（GB/T 51149-2016），城市公共停车场规划用地总体规划模可按规划城市人口核算，人均城市公共停车场占地规模宜控制在 $0.5\text{ m}^2\sim 1.0\text{ m}^2$ 。机动车换乘停车场应结合城市中心区以外的轨道交通车站、公交枢纽站和公交首末站布设，机动车换乘停车场停车位供给规模应综合考虑接驳站点客流特征和周边交通条件确定，其中与轨道交通结合的机动车换乘停车场停车位的供给总量不应小于轨道交通线网全日客流量的 1‰，且不宜大于 3‰。

城市公共停车场占地规模应在综合测算停车需求、建筑物配建停车位供给规模的基础上确定。

平面城市公共停车场可以兼容少量城市公共服务设施，

规划容积率按 0.2 控制。立体停车楼规划容积率按 2.0 控制，除满足停车需求外，可复合其他城市公共服务功能。建筑规模应根据车位规模、场地条件、工艺要求等确定。

机动车换乘停车场应结合城市中心区以外的轨道交通车站、公交枢纽站和公交首末站布设，停车位供给规模应综合考虑接驳站点客流特征和周边交通条件确定，其中与轨道交通结合的机动车换乘停车场停车位的供给总量不应小于轨道交通线网全日客流量的 1‰，且不宜大于 3‰。换乘停车场建设型式可根据车位规模、用地面积、与周边景观关系等综合确定，平面换乘停车场可以兼容少量城市公共服务设施，规划容积率按 0.2 控制。立体停车楼规划容积率按 2.0 控制，除满足停车需求外，可复合其他城市公共服务功能。

（二）非机动车停车

居住区及道路沿线大型公共服务设施应在用地内为自行配建足够和方便的停车设施。停车位宜设置在地面、人员进出口附近，出入口较多的应分散设置。

非机动车停车场布局应考虑停车需求、出行距离因素，结合道路、广场和公共建筑布置，其服务半径宜小于 100m，不应大于 200m，并应满足使用方便、停放安全的要求。

十二、落客区及集散空间

（一）落客区

应按照《北京市机动车停车条例》第十九条相关规定和

《交通枢纽学校医院上落客区规划设计指导性图集》的要求，新建、改建、扩建交通客运换乘场站、中小学校、医院及其他客流集中的公共场所，应当在项目用地内设置落客区，用于机动车临时停靠上下乘客，并与主体工程同步交付使用。

（二）集散空间

新建区域和有条件的改造建设项目，应在医院、中小学、托幼主要出入口前设置广场用地或广场兼绿地，作为交通缓冲场地和等候、落客及人员集散空间，用于高峰时段客流集散。宜在医院、中小学主要出入口附近设置社会公共停车场。

（三）装卸货空间

根据《北京市道路运输条例》第二十七条和相关文件要求，项目商业设施应当具备与其规模相适应的商品装卸、短期储存条件，其商品装卸活动不得影响周边道路畅通，应当同步配建商品装卸、储存等配套设施和配送车辆停车位、快速充电设施。

十三、步行和自行车

应规划步行和自行车交通网络，建设以城市道路两侧的步行和自行车道路为主体的网络，人行道和非机动车道宽度及附属设施要求应遵循《北京市城市道路空间规划设计规范》（DB11/1116-2014）中的相关要求；

在建设用地内部设置的街坊路对行人、自行车交通开放，同时与市政道路两侧的步行和自行车道做好衔接；

结合城市绿道、商业设施等可规划供行人和自行车专用的步行街、专用路等，应明确规划线位走向及里程，应以地面形式为主；

针对重点地区应差异化提出与区域特点相符合的步行交通设施和自行车交通设施标准；

针对有自行车集中停放需求的地点，应设置独立占地的自行车停车点，并确定自行车停放设施占地规模。在建筑物内部应安排非机动车停车设施，核算本地块非机动车停放需求，确定合理规模，并应安排在地面。应为电动自行车充电提供集中场所。

社区服务中心、学校、医院等公共服务设施宜满足十五分钟步行或自行车出行全覆盖，并提出步行和自行车系统设施布置和改善建议。

新建轨道站点周边 300 米范围内建筑应通过地下通道与轨道站点连通，轨道站点周边 500 米范围内宜适当加密行人和自行车交通路网。

十四、加油加气站（充换电站）

依据上位规划和专项规划明确加油加气站(含充换电站)布局要求（布局和服务半径、数量）、功能等级及用地规模要求。

中心城区的加油（气）站服务半径宜控制在 0.9-1.2 公里，中心城区以外地区可根据需求适当增大服务半径。

充电设施配建指标参照《电动汽车充电基础设施规划设计标准》(DB11/T 1455—2017)执行。

参照《城市综合交通体系规划标准》(GB/T 51328-2018),加油加气站的用地面积宜控制在1500-2500平方米,容积率不超过0.4。加油加气站(含充电站)的建筑高度结合周围用地规划及加油站使用要求确定,考虑到加油加气站安全、消防等要求,不宜设置绿地率要求。

十五、机动车出入口

机动车出入口原则上应设置在低等级城市道路上,并按规定远离外部城市道路交叉口。

机动车出入口应妥善处理与交叉口、道路渠化段、公交专用道、桥梁、隧道引道的关系。应妥善处理轨道交通车站行人出入口、人行过街设施(天桥、地道)与地块机动车出入口的关系。应按《城市道路交叉口设计规程》(CJJ 152-2010)的规定设置机动车出入口。

十六、地下交通系统

需明确道路系统中需要通过地下空间连通的路段,地铁车站与周边地块的连通要求。

十七、公路

公路网络规划应落实《中华人民共和国公路法》《公路安全保护条例》《北京市公路条例》等法律法规和总体规划,优化公路沿线建设用地布局,划定并预留公路建筑控制区和

防护隔离区范围，合理确定功能等级，注重与城市道路及镇区道路的衔接。公路行政等级分为国道、省（市）道、县道、乡道，宜将农村公路纳入规划范围；技术等级分为高速公路、一级公路、二级公路、三级公路和四级公路五个等级。在中心城区内的国家公路和省（市）道，高速公路应与城市快速路对接，一级公路应与城市主干路对接。与新城集中建设区衔接的公路系统，高速公路应与城市快速路对接，一级公路应与城市主干路对接，二级公路应与城市次干路对接。与镇区衔接的公路系统，一级公路应与镇区主干路对接，二级公路应与镇区次干路对接，三级公路应与镇区干路或镇区支路对接。

表 4：各级公路红线宽度表

| 公路等级 | 规划建议值 |
|------|----------|
| 高速公路 | 80—100 米 |
| 一级公路 | 40—60 米 |
| 二级公路 | 30—40 米 |
| 三级公路 | 20—30 米 |
| 四级公路 | 15—20 米 |

注：1. 山区的各等级公路红线控制要求依具体情况确定。

（一）布局要求

应按照《中华人民共和国公路法》第十八条规定，优化公路沿线建设用地布局。

第十八条 规划和新建村镇、开发区，应当与公路保持规定的距离并避免在公路两侧对应进行，防止造成公路街道化，影响公路的运行安全与畅通。

（二）控制区和防护隔离区

应按照《公路安全保护条例》第十一、十四条规定，划定公路建筑控制区和防护隔离区范围。

第十一条 公路建筑控制区范围，从公路用地外缘起向外的距离标准为：

- 1) 国道不少于 20 米；
- 2) 省道不少于 15 米；
- 3) 县道不少于 10 米；
- 4) 乡道不少于 5 米。

属于高速公路的，公路建筑控制区的范围从公路用地外缘起向外的距离标准不少于 30 米。

公路弯道内侧、互通立交以及平面交叉道口的建筑控制区范围根据安全视距等要求确定。

第十四条 新建村镇、开发区、学校和货物集散地、大型商业网点、农贸市场等公共场所，与公路建筑控制区边界外缘的距离应当符合下列标准，并尽可能在公路一侧建设：

- 1) 国道、省道不少于 50 米；
- 2) 县道、乡道不少于 20 米。

应按照国家环境保护标准《环境影响评价技术导则 声环境》(HJ 2.4—2009) 中一级评价的相关要求，一般以规划高速公路(城市快速路)道路中心线外两侧 200 米范围内，不宜布置康复养老、居民住宅、医疗卫生、文化教育、科研设计、行政办公等噪声敏感类建筑物。