第6章 交通设施

贯彻落实交通强国战略要求，支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区和粤港澳大湾区核心引擎的重要定位，在2021版《深标》的基础上，着重修订完善了轨道交通及枢纽、步行及自行车、机动车停车场（库）等设施的规划标准，增补了新能源汽车充电设施、物流场站设施的规划标准，并优化了地面公共交通、道路交通等方面的内容。

6.1 轨道交通及枢纽

6.1.1 基本规定

6.1.1.1 深圳市轨道交通包含国家铁路、城际铁路、城市轨道、中小运量轨道交通，其中国家铁路分为客运专线铁路、客货共线铁路、货运专线铁路，城市轨道分为市域快线和普速线路。

6.1.1.2 应处理好国家铁路、城际铁路、城市轨道、中小运量轨道交通之间的衔接换乘关系，并与步行及自行车、常规公交、出租车、小汽车等其它交通方式相协调，发挥综合交通效益。

6.1.1.3 轨道交通设施主要包括线路及车站、轨道交通枢纽、动车段及车辆基地等。

6.1.2 线路及车站

6.1.2.1 轨道交通规划应符合国土空间规划、综合交通规划，并满足工程经济的要求。

6.1.2.2 城际铁路规划应考虑不同线路之间互联互通的条件，并结合客流需求、工程条件等综合确定。

6.1.2.3 中小运量轨道交通宜布置于大运量轨道交通网络密度较低的城市外围区域。

6.1.2.4 城际铁路车站设置应满足规划时间目标要求，深圳都市核心区与临深核心节点和重要节点的出行时间不应大于 45min，深圳都市核心区与粤港澳大湾区主要城市中心的出行时间不应大于 60min。

6.1.2.5 城际铁路平均站间距不宜小于 5km，最小站间距不宜小于 3km。

6.1.2.6 市域快线车站设置应满足规划时间目标要求，都市核心区与外围市级功能节点的出行时间不应大于 45min，都市核心区与临深核心节点和重要节点的出行时间不应大于 60min。

6.1.2.7 市域快线平均站间距不宜小于 3km，在客流密集区域或轨道线网关键换乘节点可适当缩小站间距。市域快线站点 500m 半径范围内的规划人口岗位总量不宜低于 5 万人。普速线路平均站间距宜为 1～1.5km。城市轨道车厢站席密度宜采用 4～5 人/m^2。

6.1.2.8 国家铁路、城际铁路和城市轨道敷设方式包括地下、地面和高架三种形式，应符合下列要求：

1） 地下线一般适用于都市核心区、市级功能中心、城市功能节点、规划重点地区，城区建成度高以及对环境景观要求高的地段和区域。

2） 地面和高架线一般适用于上述地区以外，且沿线建筑密度较低的地区。

3） 过渡段、地面和高架线应重视与环境景观的融合，结合城市规划、生态环境、交通条件、工程经济等合理设计，并满足《中华人民共和国噪声污染防治法》《声环境质量标准》（GB3096-2008）《深圳市声环境功能区划分》等有关法律、标准和规范的要求。

4） 高架线桥墩位置应与道路规划横断面相结合，在平面交叉路口范围内，桥墩的布置应满足交叉口车行视距、净空要求，不得影响步行及自行车交通的正常通行。

6.1.2.9 中小运量轨道交通应以高架或地面敷设方式为主，应协调好与城市景观和道路交通的关系，车站和区间应以简易化、轻量化为原则，车站宜与周边建筑、人行天桥等设施结合布设。

6.1.2.10 轨道交通站台宽度应根据远期客流预测并充分考虑运营管理需要尽可能预留充足。城际铁路和城市轨道普通站岛式站台宽度不宜小于 12m，换乘站及重点站岛式站台宽度不宜小于 14m，侧式站台有效宽度不应小于 2.5m。对于体育馆等突发性客流特征明显的车站，其站台宽度应专题研究。

6.1.2.11 轨道交通车站出入口应根据车站站位、周边现状及规划土地利用而定，尽量分散、多向布设，并与步行交通系统相结合。在有条件的地方应与周边建筑连通或预留出入口衔接条件，并加强通道的识别性，满足运营管理统一要求。具备过街功能的车站通道和出入口应保持 24 小时开放。车站出入口周边应就近设置公交中途站，考虑结合轨道车站空间同步设置自行车停放设施。

6.1.2.12 轨道交通车站内部行人系统应满足不同人群的使用需求，形成连续的无障碍出行链。车站出入口、站台至站厅应设置上、下行自动扶梯，在设置双向自动扶梯困难且提升高度不大于 10m 时，可仅设上行自动扶梯。每个车站应至少设置一部垂直电梯；设在快速路、主干路上的车站，车站两端出入口应至少各设置一部垂直电梯，其它人流密集区域的车站宜根据需要设置多部垂直电梯；垂直电梯宜结合车站客流分布、靠近车站出入口的位置设置，并加强垂直电梯的识别性。

6.1.2.13 轨道交通车站应设置公共厕所，并配备残疾人专用位。

6.1.2.14 轨道交通线路和地下车站的结构覆土厚度应当满足各类管线敷设要求，地下车站覆土不宜小于 3m。

6.1.2.15 轨道交通地下车站及区间露出地面的冷却塔、风亭等设施，应进行专项景观设计。地面风亭应因地制宜，与周边环境相协调，尽可能与周边建筑或构筑物合建。车站出入口及附属设施的设置不得妨碍步行及自行车的通行，通道宽度参照 6.3.3.3、6.4.2.5 执行。

6.1.2.16 轨道交通应树立网络化资源共享理念，重点统筹动车段（所、存车场）、车辆基地、控制中心、主变电所、联络线等系统的资源共享，实现土地资源节约利用。

6.1.2.17 轨道交通规划建设应根据线网规划、线路详细规划同步建设或预留规划换乘轨道线路的节点工程。

6.1.2.18 轨道交通线路和车站名称应统一管理，不应随意改变。

6.1.3 轨道交通枢纽

6.1.3.1 轨道交通枢纽布局应遵循以人为本、管道组织、公交优先、站城一体的原则。打造连续、高效、高品质、全民全龄友好的步行环境。

6.1.3.2 国家铁路接入的轨道交通枢纽内部换乘时间不宜超过 5min，城际铁路或城市轨道接入的轨道交通枢纽内部换乘时间不宜超过 3min，换乘时间较长的枢纽应增加自动步道等相关设施。

6.1.3.3 轨道交通枢纽接驳设施应按照步行、自行车、轨道交通、常规公交和多样化公交、出租车和网约车、小汽车等的优先顺序布局。

6.1.3.4 国家铁路接入的轨道交通枢纽应设置公交、出租车、网约车、小汽车等接驳场站，尽量结合枢纽空间或周边城市开发集约化配建，并预留应急接驳运力的停放设施。城际铁路接入的轨道交通枢纽应结合功能定位、接驳需求、用地条件等灵活设置公交、出租车等接驳场站和自行车停放设施。

6.1.3.5 轨道交通枢纽应结合周边用地进行站城一体化规划设计，开展地上地下空间综合开发，打造多元复合、集约高效的立体枢纽。

6.1.4 动车段及车辆基地

6.1.4.1 国家铁路和城际铁路动车段（所、存车场）、维修设施的设置应结合区域轨道交通网络统筹考虑。

6.1.4.2 城市轨道车辆基地包括车辆段（停车场）、综合维修中心、物资总库、培训中心和其它生产、生活、办公等配套设施。

6.1.4.3 动车段（所、存车场）及车辆基地的选址和布局应符合国土空间规划、运营经济合理、土地集约利用、工程可行等要求。在有条件的情况下，鼓励设置双层、地下车辆基地。

6.1.4.4 在符合国土空间规划要求的前提下，原则上车辆基地应进行上盖综合开发。

6.1.4.5 城市轨道车辆基地占地规模宜参照表 6.1.4.5 执行。通过合理设置联络线，实现不同线路车辆基地的资源共享，减少用地规模。

表 6.1.4.5 车辆基地占地面积指标　　单位：m^2/车

车型	A、B 型车
车辆基地（厂架修、设备维修）	900～1000
车辆段（定修级）	700～800
停车场	400～500

注：如因地形条件限制、车辆基地综合开发等，规划占地规模应适当预留发展弹性。

6.1.5 空间管控

6.1.5.1 城际铁路和城市轨道地下线路、车站、竖井、斜井等设施的用地红线宜按结构外边缘外扩 3m 确定，并明确设施的竖向标高，轨道车站或配套设施用地红线应按照建筑物或构筑物平面分层划定，其中车站出入口客流集散广场用地红线宜按结构外边缘正向外扩 5m 确定。

6.1.5.2 国家铁路、城际铁路、城市轨道、中小运量轨道交通均应设置安全保护区、规划控制区、规划控制预警区。已建、在建、近期建设（经国家发展改革委批复或经市政府审议通过）的轨道交通线路应设置安全保护区，保证现状及在建轨道交通设施和运营的安全；远期规划的轨道交通线路应设置规划控制区，地下敷设的轨道交通线路还应设置规划控制预警区，预留规划轨道交通设施的建设条件。

6.1.5.3 已建成运营的轨道交通线路安全保护区由运营单位结合相关标准规范划定。在建、近期建设（经国家发展改革委批复或经市政府审议通过）的轨道交通线路安全保护区、以及远期规划轨道交通线路的规划控制区和规划控制预警区由规划主管部门划定。

6.1.5.4 安全保护区划定应符合下列要求：

1） 国家铁路安全保护区范围按地下线路和车站的结构外边线外扩 50m 划定；地面、高架线路的路堤坡脚、路堑坡顶或桥梁边缘、车站结构外边线外扩，高速铁路 10m、其它 8m；动车段（所、存车场）等按结构外边线外扩 10m 划定。

2） 城际铁路、城市轨道和中小运量轨道交通安全保护区范围按结构外边线外扩：地下线路、车站、动车段（所、存车场）、车辆基地外扩 50m；地面和高架线路、车站、动车段（所、存车场）、车辆基地外扩 30m；出入口、风亭、冷却塔、变电站等建筑物、构筑物外扩 10m。

6.1.5.5 规划控制区划定应符合下列要求：

1） 国家铁路规划控制区范围按线路左右线中心线向两侧外扩：地下线路外扩 20m，地面、高架线路外扩 35m；远期未明确敷设方式的线路外扩 35m；过渡段、轨道交通枢纽、动车段（所、存车场）等规划控制区范围需进行专题研究确定。

2） 城际铁路规划控制区范围按线路左右线中心线向两侧外扩：地下线路外扩 15m，地面、高架线路外扩 35m；远期未明确敷设方式的线路外扩 35m；过渡段、轨道交通枢纽、动车段（所、存车场）等规划控制区范围需进行专题研究确定。

3） 城市轨道和中小运量轨道交通规划控制区范围按左右线中心线向两侧外扩：地下线路外扩 10m，地面、高架线路外扩 35m；远期未明确敷设方式的线路外扩 35m；过渡段、轨道交通枢纽、车辆基地等规划控制区范围需进行专题研究确定。

6.1.5.6 规划控制预警区范围按规划控制区边界向两侧外扩 30m 划定。

6.2 地面公共交通

6.2.1 基本规定

6.2.1.1 地面公共交通是综合交通体系的重要组成部分，包括常规公交、多样化公交和出租车等。常规公交主要承担轨道交通的补充和接驳服务，多样化公交主要承担市民个性化、高品质的公交服务，出租车主要承担对时效性、服务品质要求较高的各类出行以及特殊出行需求。

6.2.1.2 地面公共交通基础设施包括公交首末站、公交综合车场、公交修理厂、公交专用道、公交中途站等。

6.2.1.3 常规公交和多样化公交宜共享、共用各类地面公共交通基础设施。

6.2.1.4 地面公共交通标准车是为准确衡量各类型公交车辆占用设施资源的大小关系而选取的基准车型。公交车辆换算系数宜参照表 6.2.1.4 执行。

表 6.2.1.4 车辆换算系数标准

车长范围（m）	换算系数（标准车）
≤5	0.5
5~7	0.7
7~10	1.0
10~13	1.3
13~16	1.7
16~18	2.0
>18	2.5
双层	1.9

注：无轨电车的换算系数与等长的公共汽车相同。

6.2.2 公交首末站

6.2.2.1 公交首末站主要承担车辆发车、掉头、上下客、乘客等候，以及首班车夜间停放等功能。

6.2.2.2 公交首末站应尽可能设置在客流密集区，宜结合大型居住用地、商服用地、交通枢纽等配套设置，并加强与上盖建筑间的便捷交通联系。

6.2.2.3 法定图则等应结合片区的公交出行需求测算公交首末站规模，并结合土地利用规划统筹布局公交首末站。

6.2.2.4 城市更新、土地整备或新建项目应按照《深圳市大型建筑公交场站配建指引（修订）》的有关规定，规划配置公交首末站。

6.2.2.5 机场、火车站、客运码头、长途客运站等交通枢纽宜结合枢纽区位、客流规模、场地条件等综合考虑配置公交首末站，其规模和布局结合交通枢纽统一规划设计。

6.2.2.6 公交首末站应设置无障碍通道顺畅连接城市街道，形成站内外一体化的无障碍环境。

6.2.3 公交综合车场

6.2.3.1 公交综合车场主要承担公交车辆的夜间集中停放、维护保养、充电等功能，可兼作公交营运指挥调度中心。

6.2.3.2 公交综合车场应根据其服务范围合理布设，并尽可能远离城市高强度开发地区或人流稠密区。

6.2.3.3 公交综合车场的用地需求应根据其所服务的公交车辆数确定，单个车场的用地面积不宜低于 15000m^2。

6.2.3.4 公交综合车场原则上采用多层形式设计，以节约集约用地。

6.2.4 公交修理厂

6.2.4.1 公交修理厂主要承担公交车辆的高级保养、中大修任务。

6.2.4.2 公交修理厂宜相对集中设置，应远离城市高强度开发地区或人流稠密区，其规划选址应进行环境影响评价。

6.2.4.3 公交修理厂的用地需求应根据其所承担的年修理车辆数确定。公交修理厂宜与综合车场合建；单独建设时，单个公交修理厂的用地面积不宜低于 20000m^2。

6.2.5 其他规定

6.2.5.1 新建或改建的公交场站设施应同步设置新能源公交车辆充电设施。

6.2.5.2 就业集聚区的大型办公、商业等建筑，宜结合地面广场、停车场、架空层等，同步规划设置巴士上落客泊位，为市民提供门到门公交服务。

6.2.5.3 办公、商业、宾馆酒店、医院、文体场馆、住宅等建筑，宜结合地面广场、停车场、架

空层等，同步规划设置出租车上下客泊位，具体设置规模参照表 6.6.2.2 执行。

6.3 步行交通

6.3.1 基本规定

6.3.1.1 步行交通是居民出行的基本方式，应努力营造安全、便捷、舒适、多样、全民全龄友好的步行交通空间。

6.3.1.2 步行交通设施包括步行网络和步行附属设施等。步行网络由城市道路两侧的人行道、步行街、公共通道、二层连廊、地下通道、城市绿道和碧道中的步行道等向公众开放的各类步行通道组成。步行附属设施包括路名牌、护栏、路灯、遮阳避雨设施等。

6.3.1.3 步行交通设施应与道路两侧的土地利用相协调，与公共交通站点、公共设施、景观绿化设施等相衔接。

6.3.1.4 步行交通设施应满足无障碍要求，形成连续、平缓的无障碍通行环境。医院、机场、口岸、轨道车站等人流量大的场所应合理设置自动扶梯及垂直电梯。

6.3.2 步行网络

6.3.2.1 步行网络规划建设应体现不同地区交通出行特征、步行活动特点、自然环境因素等的差异性。

6.3.2.2 市民活动聚集区及大型公共设施、轨道车站与交通枢纽周边地区的步行网络应适当加密，充分保证步行交通的连续性和易达性。

6.3.2.3 不同功能分区的步行网络密度和步行通道间距宜满足表 6.3.2.3 的要求。

表 6.3.2.3 步行网络密度与步行通道间距要求

主导功能区	步行网络密度（km/km^2）	步行通道间距（m）
商业商务区	⩾14	⩽150
居住生活区、轨道车站周边 500m	⩾12	⩽200
综合服务区、科创发展区	⩾10	⩽250

注:（1）商业商务区、居住生活区、综合服务区、科创发展区指国土空间规划标准单元的主导功能分区。

（2）轨道车站周边 500m 是以已建、在建、经国家发改委批复或经市政府审议通过的近期建设轨道交通车站为准，以站台几何中心作为规定半径计算圆心。

（3）其它未涉及的功能分区的步行网络规划可结合片区实际条件和需求参考上表执行。

6.3.3 人行道

6.3.3.1 除快速路主路外，各级城市道路两侧原则上均应设置人行道，且人行道不得中断。

6.3.3.2 沿街建筑底层为商业、办公、公共服务等功能时，鼓励开放建筑退线空间，并与人行道

一体化设计，统筹利用空间资源，塑造高品质步行环境。当道路空间受限时，沿街建筑的退线空间宜优先用作行人和自行车的通行空间。

6.3.3.3 人行道宽度应综合行人流量、沿线建筑类型、市政管线敷设要求等确定，主干路及以上等级道路人行道宽度不应小于 3m，次干路不应小于 2.5m，支路不应小于 2m；学校、医院等公共设施、轨道车站与交通枢纽周边地区的人行道宽度宜适度加宽。

6.3.3.4 当改造道路利用建筑退线空间仍不能满足人行道最小宽度要求时，人行道宽度可适当调整，但不得小于原有人行道的宽度。

6.3.4 行人过街设施

6.3.4.1 高速公路、快速路、铁路、全封闭地面轨道交通应采用立体过街设施，其他等级城市道路在保障行人安全的前提下，应优先采用平面过街形式。

6.3.4.2 行人过街设施的位置、数量应根据周边的土地利用、行人需求综合确定。市民活动聚集区及大型公共设施、轨道车站与交通枢纽周边地区的主干路和次干路过街设施间距不宜大于 200m，其他区域不宜大于 300m。

6.3.4.3 市民活动聚集区及大型公共设施、轨道车站与交通枢纽周边地区，宜结合周边建筑、地下空间、公交车站、轨道车站出入口等，通过公共连廊、地下通道等设置连续、贯通、全民全龄友好的立体步行系统。

6.3.5 步行街（区）

6.3.5.1 大型商业区、公共设施集中区、风景旅游区等有条件的路段可考虑设置步行街（区），提高步行交通系统的吸引力和活力。

6.3.5.2 步行街（区）的设置不得妨碍消防及救护通道的使用。

6.3.6 步行附属设施

6.3.6.1 步行附属设施及市政设施宜整合，并与绿化带合并设置，不得妨碍行人通行。

6.3.6.2 在轨道车站、公交站点、人行天桥、地下通道、建筑主要出入口等人流密集节点之间可因地制宜设置连续便捷的遮阳避雨设施，提高步行环境的舒适度。

6.4 自行车交通

6.4.1 基本规定

6.4.1.1 自行车交通是综合交通体系的重要组成部分，与其他交通方式同等重要，主要承担中短距离出行及公共交通接驳，同时具有休闲、健身功能，应努力营造安全、连续、便捷、

舒适的自行车交通空间。

6.4.1.2 自行车交通设施包括自行车通道和自行车停放设施。

6.4.1.3 自行车交通设施应与公共交通站点、城市绿道、碧道等有机衔接，构筑连续的自行车交通系统。

6.4.1.4 自行车交通应与步行交通、机动车交通分离，减少自行车交通与步行、机动车交通的相互冲突。

6.4.2 自行车通道

6.4.2.1 自行车通道包括沿城市道路设置的自行车道、专供自行车行驶的自行车专用路、允许自行车通行的各类通道。在自行车通道上驾驶自行车的最高车速不得超过 15km/h。

6.4.2.2 除快速路主路外，新建及改扩建的各级城市道路原则上均应设置自行车道，应避免与人行道共板设置。

6.4.2.3 新建快速路辅路、主干路、次干路的自行车道与机动车道、人行道之间宜采用绿化带、绿篱或护栏等物理分隔，新建支路的自行车道可与机动车道共板设置、划线或物理分隔。

6.4.2.4 改扩建道路优先通过压缩机动车道宽度、取消路侧停车位、减少机动车道数量等方式，增加与机动车道物理分隔的自行车道，支路可设置与机动车道划线分隔的自行车道。

6.4.2.5 自行车道与机动车道、人行道物理分隔设置时，宽度不应小于 2.5m；自行车道与机动车道划线分隔设置时，宽度不应小于 1.5m。

6.4.2.6 自行车过街设施宜结合行人过街设施统一规划布局，交叉口范围内的自行车道宽度不宜小于路段上的自行车道宽度，人行过街天桥或地道应设置自行车坡道。

6.4.2.7 自行车专用路宜结合河滨、海边、景区、公园、路侧绿化带等设置，与沿城市道路设置的自行车道、以及绿道、碧道等顺畅衔接。

6.4.3 自行车停放设施

6.4.3.1 自行车停放设施包括建筑物配建自行车停车场、路侧和路外自行车停放区。建筑物配建自行车停车场是自行车停放设施的主体，路侧和路外自行车停放区是自行车停放设施的重要补充。

6.4.3.2 各类建筑应配建永久性自行车停车场，并与建筑物同步规划、同步建设、同步投入使用。

6.4.3.3 建筑物自行车停车配建指标应符合表 6.4.3.3 的规定。

表 6.4.3.3　建筑物自行车停车配建指标

建筑物分类（等级）		单位	自行车停车位配建指标
住宅	商品房、人才住房、安居型商品房	车位/户	0.4~0.8
	公共租赁房	车位/户	0.6~1.0
	集体宿舍	车位/100m^{2}建筑面积	1.5~2.0
办公	行政办公、其它办公、生产研发、科研设计等	车位/100m^{2}建筑面积	0.5~1.0
商业	配套商业、购物中心、批发市场、酒店、餐饮等	车位/100m^{2}建筑面积	1.0~1.5
工业	厂房、仓库等	车位/100m^{2}建筑面积	0.5~1.0
医院	门诊部	车位/100m^{2}建筑面积	1.0~1.5
	住院部	车位/床位	1.0~1.5
学校	幼儿园	车位/100 师生	3.0~5.0
	小学	车位/100 师生	8~12
	中学	车位/100 师生	20~30
	大中专院校	车位/100 师生	30~40
文体设施	影剧院、会议中心、体育场馆等	车位/100 座	1.5~2.0
	博物馆、图书馆、科技馆、展览馆等	车位/100 m^{2}建筑面积	1.0~2.0
游览场所	主题公园、一般性城市公园	车位/100 m^{2}建筑面积	0.2~0.5
	文物古迹、风景区、旅游区	车位/100 m^{2}用地面积	专项研究确定
轨道车站	一般站	车位/100 远期高峰小时旅客	5.0~7.0
	换乘站	车位/100 远期高峰小时旅客	4.0~6.0
	枢纽站	车位/100 远期高峰小时旅客	专题研究确定
交通枢纽	汽车站、火车站、客运码头等	车位/100 日均旅客	专题研究确定

注:（1）建筑物自行车停车配建指标宜结合所在区域位置合理确定，都市核心区宜取低值，其他区域宜取高值。

（2）换乘站是指有 2 条轨道线路通过的车站，枢纽站是指有 3 条及以上轨道线路通过的车站；远期高峰小时旅客是指轨道车站远期高峰小时集散客流。

（3）其他未涉及的建筑物，专题研究确定自行车停车配建指标。

（4）单个自行车停车位的建筑面积（或占地面积）宜采用 1.5~1.8m^2。

6.4.3.4　建筑物配建自行车停车场应结合实际需求、用地条件以及相关技术规范要求，设置电动自行车集中充电区域。原则上电动自行车充电位的配置比例不应低于建筑物配建自行车停车位的 20%。

6.4.3.5　鼓励建筑物配建自行车停车场对各类自行车开放使用。

6.4.3.6　路侧或路外自行车停放区宜因地制宜、充分利用机非分隔带、行道树之间空间、路侧绿地、建筑退线空间等灵活设置，不得妨碍行人和自行车的通行。自行车停放需求较大或停放场地不足时，宜采用多层立体自行车停放设施。

6.5 道路交通

6.5.1 基本规定

6.5.1.1 道路系统包括高速公路、快速路、干线性主干路、普通性主干路、次干路和支路。其中高速公路、快速路、干线性主干路为干线道路。

6.5.1.2 干线道路规划应以提高机动化交通运行效率为原则，优先满足为城市生产、生活服务的物流、应急、公共交通等服务。次干路和支路规划应以提高交通服务品质为原则，优先保障步行、自行车和城市街道活动的空间，避免引入大量通过性交通。

6.5.1.3 为改善片区交通微循环，提升片区交通的通达性，宜在道路系统以外设置 24 小时免费向所有市民开放的公共通道。

6.5.2 道路网络

6.5.2.1 道路网络规划应与城市交通发展目标一致，符合城市的空间组织和交通特征，并与轨道交通协调发展。

6.5.2.2 各级道路应通过合理的路网级配、空间布局、交通管理，引导形成功能清晰的道路网络结构。

6.5.2.3 道路网密度宜符合表 6.5.2.3 的规定。

表 6.5.2.3 道路网密度

道路等级	道路网密度（km/km^2）
高快速路	0.7~1.0
主干路	1.2~1.8
次干路	2.1~3.2
支路	4.0~8.0

注:（1）城市不同功能地区的支路网密度，应结合用地布局和开发强度综合确定。支路、公共通道的间距应符合本标准表 8.3.1.1 要求。

（2）以商业商务为主导功能的国土空间规划标准单元的支路网络密度不宜低于 $6km/km^2$。

6.5.2.4 道路的规划与设计应符合国土空间规划的要求，综合考虑土地利用、文物保护、环境景观、征地拆迁、地下空间、地质条件、防洪潮水位、排水等因素。

6.5.2.5 道路不得穿越饮用水源一级保护区、基本农田。道路经过历史城区、历史文化街区、地下文物埋藏区、文物本体线、文物保护范围线和控制地带线、自然保护区时，必须符合相关规定要求。

6.5.2.6 干线道路一般不宜穿越噪音敏感建筑物较多区域，如需穿越应满足《中华人民共和国噪声污染防治法》《声环境质量标准》（GB3096-2008）《深圳市声环境功能区划分》等有关法律、标准和规范的要求。

6.5.3 道路断面

6.5.3.1 城市道路应体现以人为本、绿色交通优先的理念，横断面布置应与道路承担的交通功能及交通方式构成相一致。普通性主干路、次干路和支路宜按步行、自行车、公共交通、小汽车的优先顺序分配路权。

6.5.3.2 道路横断面布置应高效集约利用空间，统筹考虑轨道交通、管线管廊、自行车停车等设施布局要求。潮汐交通特征明显的干线道路断面应预留可变车道设置条件。

6.5.3.3 城市道路规划应体现完整街道的理念，在道路红线与建筑退线构成的街道空间内，应统筹考虑道路的交通、景观、市政和公共空间等功能，合理安排街道各类要素布局。

6.5.3.4 各等级道路宽度的规划指标应符合表 6.5.3.4 的规定。

表 6.5.3.4 道路宽度

道路等级	道路红线宽度(m)
高速公路	35~60
快速路	35~80
干线性主干路	40~70
普通性主干路	30~50
次干路	26~35
支路	16~25

注:（1）如果有高架轨道或其它方式公共交通敷设于道路内，可根据实际需要适度增加道路宽度。

（2）高速公路两侧绿化带应满足《公路安全保护条例》要求。

（3）当用地困难的支路无法满足 16m 红线宽度要求时，道路红线宽度不应小于 14m，并结合沿线建筑退线空间、防护绿地统筹布局，满足人行道、自行车道、机动车道、绿化设施等最小宽度要求；同时建筑退线相关要求应纳入地块出让条件中一并落实。当支路由于涉及已批地块而无法满足上述要求时，应开展专题研究。

6.5.3.5 道路规划车道数应根据道路等级、交通需求确定，道路规划车道宽度应根据交通类型确定。各级道路断面空间分配宜符合表 6.5.3.5 的规定。

表 6.5.3.5 道路断面布置要求

道路等级	机动车道条数	单条大型车或混行车道一般宽度（m）	单条小汽车专用车道一般宽度（m）	基本要求
高速公路	宜为双向 6 条～8 条	3.75	3.50	高速公路规划应与国家和省级公路规划相协调，与城市道路系统合理衔接，并应满足国土空间规划的要求。 立交节点及收费站等配套设施应尽量集约用地。
快速路	主线宜为双向 6 条～8 条	3.75	3.50	快速路宜全部或部分封闭，并设置中间分隔带。快速路两侧宜设辅路，不宜设置直接通向快速路的路口。

道路等级	机动车道条数	单条大型车或混行车道一般宽度（m）	单条小汽车专用车道一般宽度（m）	基本要求
				行人、自行车、机动车交通应采用绿化带隔离。 设置辅路的主辅分隔带宽度应考虑主辅转换设置出入口车道的需求。 在国土空间规划及干线道路网规划中，应合理控制互通式立体交叉口间距，立交间距宜为 1.5～3km。 快速路与辅路之间的出入口位置、间距及型式，应减少对主线直行交通的干扰，保障分合流交通安全畅通；快速路匝道接入城市主、次干路时，与周边主次干路节点的间距不宜小于 150m。
干线性主干路	主线宜为双向 6 条	3.50	3.25	干线性主干路应设置中央分隔带，交叉口处应设行人二次过街安全岛，其宽度不应小于 2m。 行人、自行车、机动车交通应采用绿化带隔离。 设置辅路的主辅分隔带宽度应考虑主辅转换设置出入口车道的需求。 干线性主干路交叉口间距应有利于提高交通控制的效率。 干线性主干路应结合公共交通规划预留公交走廊、公交中途站、的士停靠站空间。
普通性主干路	宜为双向 4 条~6 条	3.5	3.25	普通性主干路的车行道宜设置中央分隔带，交叉口处应设行人二次过街安全岛，其宽度不宜小于 2m。 行人、自行车、机动车交通宜采用绿化带隔离。 普通性主干路应结合公共交通规划预留公交走廊、公交中途站、的士停靠站空间。
次干路	宜为双向 4 条	3.50	3.25	次干路不应设置硬质隔离的中央分隔带。 行人、自行车、机动车交通应分道行驶。 次干路应设置港湾式公交中途站、的士停靠站等公共交通停靠设施。
支路	双向 2 条	3.25	3.25	支路上宜设置行道树绿带，自行车道与机动车道共板设置，采用划线或物理隔离。

注：（1）用地条件受限时，支路单条小汽车专用车道最小宽度可采用 3.00m。

（2）平曲线路段应考虑车道加宽要求。

6.5.4 交叉口

6.5.4.1 城市道路交叉口规划应坚持因地制宜的原则，符合保障安全、保证效率、保护环境、节

约土地资源的要求。

6.5.4.2 交叉口的规划范围必须符合安全停车视距三角形限界的要求，并满足公共交通、步行和自行车交通安全、方便通行的要求。

6.5.4.3 道路交叉口控制形式应符合《城市道路交叉口规划规范》（GB 50647-2011）相关的规定要求。

6.5.5 建设项目机动车出入口

6.5.5.1 建设项目出入口应优先选择开设在所临市政道路的最低等级道路上。

6.5.5.2 主干路两侧不宜设置建设项目出入口。当医院、学校、体育场馆、消防站、公交综合车场等公共项目或周边道路均为主干路及以上等级道路的建设项目确需在主干路设置项目出入口时，应进行专题研究。

6.5.5.3 设置在次干路上的建设项目出入口与相邻交叉口的距离不应小于 80m；相邻出入口之间的距离不宜小于 50m，条件受限时应进行专题研究且不应小于 30m。

6.5.5.4 设置在支路上的建设项目出入口，距离与干路相交的相邻交叉口不应小于 50m，距离与支路相交的相邻交叉口不应小于 30m。支路上相邻出入口之间的距离不宜小于 30m，条件受限时应进行专题研究且不应小于 20m。

6.5.5.5 快速路、干线性主干路不应设置建设项目出入口。特殊情况需要设置建设项目出入口时，应设置在辅路上；设置在快速路辅路上的建设项目出入口与相邻交叉口或出入口的距离不应小于 80m；设置在主干路辅路上的建设项目出入口与相邻交叉口或出入口的距离不应小于 30m。

6.5.5.6 医院、学校、体育场馆等存在出入口车辆排队溢出或拥堵风险的建设项目，应在项目用地内设置足够的排队和等候空间。

6.6 机动车停车场（库）

6.6.1 城市机动车停车场分为配建停车场和公共停车场。

6.6.2 配建停车场

6.6.2.1 深圳市停车供应分区分为一类区、二类区、三类区，具体范围见图 6.6.2.1，不同分区的标准单元编号列表详见条文说明。

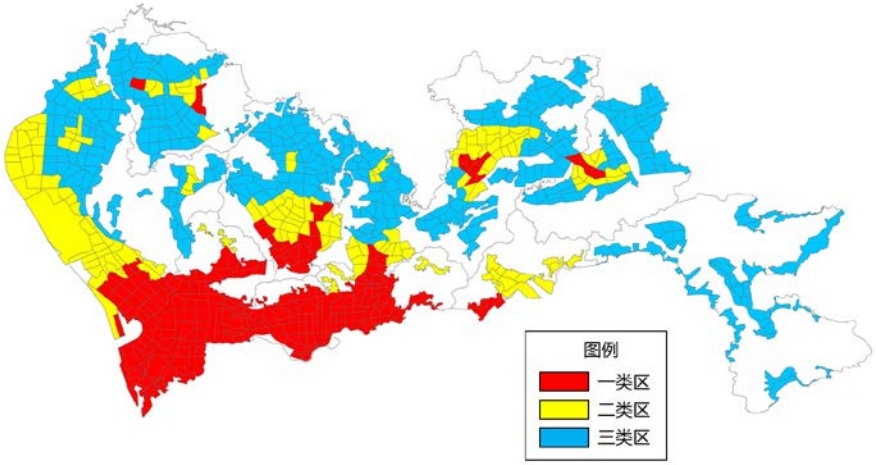

图 6.6.2.1　停车供应分区图

6.6.2.2　配建停车场（库）的停车位指标宜符合表 6.6.2.2 的规定。

表 6.6.2.2　主要项目配建停车场（库）的停车位指标

分类			单位	停车位配建标准			备注
				一区	二区	三区	
居住类	商品房、公共住房（含人才住房、安居型商品房和公共租赁住房）	建筑面积<60m²	车位/户	0.4～0.6			专门或利用内部道路为每幢楼设置 1 个装卸货泊位。 每 1 万 m² 建筑面积设置 1 个出租车上下客泊位；超过 20 万 m² 建筑面积时，超出部分每 3 万 m² 建筑面积设置 1 个出租车上下客泊位。上下客泊位应结合居住区出入口分散布置。
		60m²≤建筑面积<90m²	车位/户	0.8～1.0			
		90m²≤建筑面积<144m²	车位/户	1.0～1.2			
		建筑面积≥144m²	车位/户	1.2～1.5			
	宿舍		车位/100m² 建筑面积	0.4～0.6			
商业办公类	行政办公楼		车位/100m² 建筑面积	0.4～0.8	0.8～1.2	1.2～2.0	每 1 万 m² 建筑面积设置 1 个装卸货泊位及 1 个出租车上下客泊位。
	其它办公楼		车位/100m² 建筑面积	0.3～0.5	0.5～0.8	0.8～1.0	
	小型商业设施（含建筑面积＜1 万 m² 的商场、配套商业）		车位/100m² 建筑面积	首 2000m² 按 2.0 车位/m² 建筑面积，2000m² 以上的配建标准如下			每 2000m² 建筑面积设置 1 个装卸货泊位；超过 1 万 m² 建筑面积时，超出部分每 5000m² 建筑面积设置 1 个装卸货泊位。 每 5000m² 建筑面积设置 1 个出租车上下客泊位。
				0.4～0.6	0.6～1.0	1.0～1.5	
	大型商业设施（含建筑面积≥1 万 m² 的商场、购物中心、超级市场、专业批发市场）		车位/100m² 建筑面积	0.8～1.2	1.2～1.5	1.5～2.0	
	酒店、宾馆等		车位/客房	0.2～0.3	0.3～0.4	0.4～0.5	每 100 间客房设置 1 个装卸货泊位、1 个出租车

分类		单位	停车位配建标准			备注
			一区	二区	三区	
						上下客泊位、0.5 个旅游巴士上下客泊位。
	餐饮、娱乐	车位/100m^2 建筑面积	0.8～1.0	1.2～1.5	1.5～2.0	每 3000m^2 建筑面积设置 1 个装卸货泊位。每 1000m^2 建筑面积设置 1 个出租车上下客泊位。
	位于城市轨道车站中心 500m 半径范围内的商业、办公停车位指标，宜取低限、可低于下限标准。					
公共服务类	综合医院、中医院、妇幼保健院	车位/病床	0.8～1.2	⩾1.0	⩾1.2	每 100 张病床设置 1 个装卸货泊位、0.5 个出租车上下客泊位。另设 2 个以上有盖路旁停车处，供救护车使用。
	专科医院	车位/病床	0.5～0.8	⩾0.6	⩾0.8	
	医养结合设施	车位/病床	0.3～0.6			每 100 张病床设置 1 个装卸货泊位及 1 个出租车上下客泊位。
	专业公共卫生机构及其他医疗设施	需进行专题研究。				
	城市公园（综合公园、专类公园）	车位/万 m^2 占地面积	8～15			每 2 万 m^2 占地面积设置 1 个出租车上下客泊位及 1 个旅游巴士上下客泊位。
	其它公园	需进行专题研究。				
	位于城市轨道车站中心 500m 半径范围内的公园停车位指标，宜结合公园实际情况、周边交通条件等方面专题研究确定，宜适度控制车位规模。					
	体育场馆	车位/100 座	大型场馆 3.0～4.0 小型场馆 2.0～3.0			每 500 个座位设置 1 个出租车上下客泊位及 0.5 个旅游巴士上下客泊位。
	影剧院	车位/100 座	市级（大型）影剧院 4.5～5.5			每 100 个座位设置 1 个出租车上下客泊位。
			一般影剧院 2.0～3.0			每 200 个座位设置 1 个出租车上下客泊位。
	博物馆、图书馆、科技馆	车位/100m^2 建筑面积	0.5～1.0			每 5000m^2 建筑面积设置 1 个装卸货泊位。每 3000m^2 建筑面积设置 1 个出租车上下客泊位。
	展览馆	车位/100m^2 建筑面积	0.7～1.0			
	会议中心	车位/100 座	3.0～4.5			每 200 个座位设置 1 个出租车上下客泊位及 0.5 个旅游巴士上下客泊位。
	大专院校	车位/100 学位	需进行专题研究。			

分类		单位	停车位配建标准			备注
			一区	二区	三区	
	中学（含中专)	车位/100 学位	1.9～2.2	≥2.2	≥2.6	校址范围内至少设 2 个校车停车处。
	小学	车位/100 学位	1.1～1.3	≥1.3	≥1.5	校址范围内至少设 2 个校车停车处。
	幼儿园	车位/100 学位	0.8～1.2	≥1.2	≥1.5	校址范围内至少设 2 个校车停车处。
	九年一贯制	车位/100 学位	参考小学、中学的车位指标执行。			
	新建及改扩建中小学及幼儿园宜在学校用地范围内划定主要针对接送学生高峰时段的临时停车区，临时停车位不计入配建车位总数。					
工业仓储类	新型产业	车位/100m^2 建筑面积	0.4～0.6	0.6～1.0	1.0～1.4	
	其他工业、仓储、物流等	车位/100m^2 建筑面积	需进行专题研究			所提供的车位供客车和货车停放，具体划分比例结合项目特点确定。占地面积较大的项目还需设装卸货泊位。

注：（1）其它未涉及设施的停车位配建标准应专题研究确定。

（2）对于公共交通高度发达、路网容量有限、开发强度较高的重点产业片区，应开展专题研究，统筹确定片区停车位总体规模，单个项目停车位可低于上表的下限标准。

（3）装卸货泊位、上下客泊位一般设置在市政道路以外，出租车和旅游巴士上下客泊位一般以港湾式临时车位设置在建筑物出入口、靠近市政道路的合适位置。

（4）城市轨道车站中心 500m 半径范围内的项目是以已建、在建、经国家发改委批复或经市政府审议通过的近期建设轨道交通车站为准，以站台几何中心作为规定半径计算圆心，50%及以上用地面积在车站中心 500m 半径范围内的项目。

6.6.2.3 配建停车位指标以小型车为标准当量，其它车型的停车位应按表 6.6.2.3 中相应的换算系数折算。出租车上下客泊位按中型车、旅游巴士上下客泊位和装卸货泊位按大型车的单车停放面积考虑，均不进行当量换算。

表 6.6.2.3 车辆停车位当量换算系数

车型	微型	小型	中型	大型	铰接
换算系数	0.7	1.0	2.0	2.5	3.5

6.6.2.4 所有停车场库均应在停车场最方便的位置设置无障碍停车位，并与停车场库人行出入口无障碍衔接。居住类、工业类停车场应设置不少于停车位总数 0.5%的无障碍停车位，其他类型停车场应设置不少于停车位总数 2%的无障碍停车位，不足 1 个的至少设置 1 个无障碍停车位。无障碍停车位的长宽尺寸及场地设计应符合《无障碍设计规范》、《建筑与市政工程无障碍通用规范》等相关规范要求。

6.6.3 公共停车场

6.6.3.1 停车供需矛盾突出地区，可增加面向公众服务的独立占地路外公共停车场或者由其他用

地附设的配建公共停车位。路外公共停车场宜分散设置，应尽量靠近相关的主体建筑或设施。

6.6.3.2 路内停车位不得阻碍道路交通，不得影响路外停车设施的有效利用。

6.6.3.3 物流枢纽、物流转运中心、物流园区、仓储区、工业区及农副产品批发市场等地应设置货运公共停车场。

6.6.4 机械式停车场（库）

6.6.4.1 机械式停车场（库）是指使用机械设备停放车辆的场地或构筑物。

6.6.4.2 机械式停车场（库）适用于用地紧张且不适宜建设地下停车场的新建项目配建停车场、停车供应策略确定应增加停车供应区域的新建停车场、现状停车场的改扩建。

6.6.4.3 机械式停车场（库）出入口的排队长度，不应影响到道路车辆正常通行。出入口最近点与道路红线之间的距离宜符合表 6.6.4.3 规定。

表 6.6.4.3 机械停车场（库）出入口最近点与道路红线的距离要求

单台停车设备的停车位数量	道路等级		
	主、次干路	支路	内部主要道路
＞15 个	≥10m	≥6m	≥6m
≤15 个	≥6m		—

6.6.4.4 当机械式停车场（库）的出入口布置造成车辆难以正常进、出停车场（库）时，应设置转台。

6.7 新能源汽车充电设施

6.7.1 基本规定

6.7.1.1 新能源汽车充电设施按照空间位置类型，包括专用充电设施、配建充电设施和公共充电站。

6.7.1.2 新能源汽车充电设施规划应与电动汽车发展应用相适应，满足当前使用要求的同时兼顾未来发展需求，充分保障设施供给。

6.7.2 专用充电设施

6.7.2.1 专用充电设施主要指结合公交车、环卫车、物流车、泥头车等专用场站停车场建设的快速充电桩。

6.7.2.2 专用充电设施应结合交通市政设施的停车场（位）建设，所有停车位均应满足相应新能源车辆充电条件。

6.7.3 配建充电设施

6.7.3.1 配建充电设施主要指各类建筑物配建停车场（库）及社会公共停车场（库）配建的充电桩。

6.7.3.2 各类建筑物配建停车场（库）及社会公共停车场（库）小汽车停车位的充电桩配置比例不应低于 30%，同时在符合相关规范基础上 100%预留充电桩建设安装条件。

6.7.4 公共充电站

6.7.4.1 公共充电站是指主要为出租车、网约车等车辆提供快速充电服务的设施，同时兼顾私家车和中小型物流车等快速补电需求。

6.7.4.2 法定图则规划等应结合片区未来各类新能源汽车规模，测算片区公共充电站需求，并结合土地利用规划统筹布设。

6.7.4.3 公共充电站应设置在新能源汽车流量较大区域，宜结合大型商服用地、公共设施和交通枢纽等设置。

6.7.4.4 公共充电站以合建形式为主，独立占地为辅。

6.7.4.5 当居住、商服、新型产业等建设项目用地面积超过 5 万 m^2 时，应配置建筑面积不小于 1100m^2 的公共充电站（不少于 16 个快速充电位）。若项目周边 1000m 范围内，有已建或已落实用地并具备近期建设条件的公共充电站，经论证可满足片区需求时，可以不配置公共充电站。配建公共充电站宜采用地面形式，条件困难采用其他形式建设时，应满足消防及供电安全、保证场站使用效率，并专题论证其合理性。

6.7.4.6 公共充电站可根据运营需要灵活布置，鼓励充电站采用多层建筑形式，充电区、充电机房、监控室、行车道、营业场所应设置于同一层。

6.7.4.7 公共充电站不宜设置在燃气用地、油（气）管道运输用地、危险品仓库等易燃、易爆、多尘、有腐蚀性气体等用地周边。

6.7.4.8 公共充电站的选址应符合《电动汽车充电系统技术规范》（SZDB/Z 29）的有关规定。

6.8 公共加油（气、氢）站

6.8.1 公共加油（气、氢）站是指为机动车提供加油、加气、加氢及其他便利性服务的场所，包括加油站、加气站、加氢站和合建站。

6.8.2 公共加油站的服务半径宜为 1～2km。

6.8.3 深圳市建成区内不应建设一级规模等级的公共加油加气站，其它级别加油站用地面积应符合表 6.8.3 的规定。

表 6.8.3　加油站的用地面积指标

级别	占地面积（m^2）
二级站	2000～2500
三级站	1000～2000
港口及口岸区域等过境车辆加油需求较大的加油站，用地面积宜取上限。	

6.8.4　国防加油站占地面积不小于 6000m^2。

6.8.5　加气站应与加油站、燃气场站等合建为主，独立占地为辅。加气站原则上以撬装式为主，用地面积控制在 500～800m^2。

6.8.6　公共加油（气、氢）站的选址应符合相关设计规范要求，与高速铁路等重大基础设施相协调。设置在高速公路两侧的公共加油（气、氢）站应满足高速公路相关设计规范要求。

6.9　物流场站

6.9.1　基本规定

6.9.1.1　物流场站是指面向社会提供物品的运输、集散、配送等功能的公共物流场所。

6.9.1.2　物流场站包括物流枢纽、物流转运中心、物流配送站，及其延伸的物流服务站。

6.9.1.3　物流场站的规划建设应体现空间协调、服务均衡、集约高效、智慧共享、绿色低碳等原则，适应产业组织、商业模式改变以及新技术发展带来的物流需求变化，同时兼顾城市应急物流需求。

6.9.2　物流枢纽

6.9.2.1　物流枢纽是指具备较大规模配套的专业物流基础设施和完善的信息网络，物流功能和服务体系完善并集中实现物品集散、分拨、存储、转运等多种功能，辐射全球或区域的物流活动组织中心。

6.9.2.2　物流枢纽包含空港物流枢纽、港口物流枢纽、铁路物流枢纽和公路物流枢纽，其布局应符合以下要求：

1）　空港、港口、铁路物流枢纽应结合机场、港口和铁路对外交通枢纽设置。

2）　公路物流枢纽应临近货源生成或集散地，尽可能远离中心城区，并与干线道路、机场、港口、铁路货站等衔接良好。

6.9.3　物流转运中心

6.9.3.1　物流转运中心是指具有完善的物流基础设施及信息网络，可便捷的连接城市干线道路网络，支撑服务城市内部组团或片区各类物品中转仓储和分拨转运的物流场所。

6.9.3.2　物流转运中心的布局应符合以下要求：

1） 应考虑物流需求、配送成本及时效等确定合理的服务半径，并采用分散、均衡的布局方式。

2） 应临近城市主要干道，尽可能远离居住密集区域。

6.9.3.3 物流转运中心应集约、立体开发，用地面积宜为 3~5 万 m^2/个，具体可根据服务范围、人口岗位分布、货物处理量、现代物流装备技术等因素综合确定。

6.9.3.4 物流转运中心应设置货车停车、充电及相关必要的办公生活等配套作业区域，其中配套的办公及生活服务设施总规模不应超过物流转运中心总用地面积的 10%，或总建筑面积的 30%。

6.9.4 物流配送站

6.9.4.1 物流配送站是指具有较完善的配送基础设施和信息网络，主要承担末端短距离、小批量、多频次配送服务的物流场所。

6.9.4.2 物流配送站宜采取建筑附属配建方式，应考虑周边环境，尽量减少作业过程中给居民生活带来的影响。以居住生活、商业商务、综合服务、工业发展、科创发展为主导功能的国土空间规划标准单元，原则上应设置不少于 1 处物流配送站，具体设置要求依据专项标准研究确定。

6.9.4.3 物流配送站应同步规划设置货车装卸作业车位、电动自行车泊位及充/换电设施等。

6.9.5 物流服务站

6.9.5.1 物流服务站是指具备日常操作所需设施设备和信息网络，主要面向小区居民提供物品的代收、代寄、自取等便民服务场所。

6.9.5.2 物流服务站应结合新建或改扩建项目合理预留一定空间，并符合《快递营业场所设计基本要求》（YZ T0137-2015）等国家或行业有关规定。