

第 6 章 交通设施

条文说明

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 2014 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、道路设施等方面的内容。

6.1 轨道交通及枢纽

2014 版《深标》编制于我市轨道交通刚进入成网运行时期，明确了轨道交通线站位布局、规划空间管控、车辆基地布局等要求，保证了我市轨道交通规划的科学性、合理性，促进了轨道交通与土地利用的协调发展。当前，区域和城市发展定位发生了重大变化，我市已进入轨道交通大规模建设、网络化运营的快速发展时期。同时，在轨道三期、四期规划建设的实践中，我市积累了大量的经验，也吸取了一些教训。因此，有必要总结实践经验、优化发展理念，进一步拓展、深化轨道交通规划标准内容，引导我市轨道交通高质量可持续发展。

6.1.1 基本规定

6.1.1.1 借鉴国内外城市轨道线路功能层次划分经验，考虑都市圈一体化发展、城市空间结构拓展要求，对轨道设施功能层次进行优化，在国家铁路、城际铁路的基础上，将大运能城市轨道分为市域快线和普速线路两个功能层次，并将中低运能轨道系统纳入。

6.1.1.2 在区域协同发展、都市圈一体化发展的趋势下，《深圳市轨道交通线网规划（2016-2035）》提出构建以多层次多模式一体化轨道交通为主体，与各种交通方式协调发展的综合交通体系。轨道交通规划应重视不同功能层级轨道交通系统之间的多网融合，通过网络、线路和枢纽规划加强换乘衔接组织，并与其它交通方式实现高效便捷的换乘接驳，发挥综合交通效益。

6.1.1.3 结合《高速铁路设计规范》（TB10621-2014）、《城际铁路设计规范》（TB10623-2014）和《地铁设计规范》（GB50157-2013）以及我市规划实践提出本次《深标》包含的主要轨道交通设施。

6.1.2 线路及车站

6.1.2.1 轨道交通线站位规划应严格落实国土空间规划要求，与各类管控要素相协调，实现轨道交通与城市规划、生态保护、城市景观协调统一；同时应符合综合交通体系规划、上层铁路枢纽总图、城际铁路线网、城市轨道线网规划，与各类交通市政专项规划相协调，并结合工程实施条件、投资经济效益等因素综合确定。

6.1.2.2 在粤港澳大湾区协同发展背景下，推动区域城际铁路互联互通有利于缩短出行时间，满足多样化客流需求，实现资源共享。广东省政府《关于加快推进粤港澳大湾区城际铁路建设有关工作的会议纪要》（省政府纪要〔2020〕175号），要求“做好城际铁路线网规

划、线路衔接、运营调度等顶层设计，推动多层次轨道交通融合发展，实现大湾区城际铁路‘互联互通、换乘便捷、一票通达’”，因此，应结合客流需求、工程条件等因素，考虑城际铁路之间实现互联互通的必要性及可行性。

6.1.2.3 中低运能轨道交通主要承担大运能轨道交通的接驳和补充服务功能。考虑到城市都市核心区建筑密度高、对城市空间和环境景观要求高，以地面和高架敷设为主的中低运能轨道交通难以满足其要求，且大运能轨道交通网络规划密度较高、服务水平较好，而城市外围功能中心、功能节点及局部区域仍存在轨道网络覆盖盲区，需要依托中低运能轨道交通在内的综合交通系统满足地区对外及内部出行，因此本次修订提出中低运能轨道交通宜布局在大运能轨道网络密度较低的城市外围区域，并且应结合城市规划、客流需求、投资效益等因素专题研究其适应性和可行性。

6.1.2.4 城际铁路车站设置应满足规划时间目标要求。根据《粤港澳大湾区发展规划纲要》，以连通内地与港澳以及珠江口东西两岸为重点，构建以高速铁路、城际铁路和高等级公路为主体的城际快速交通网络，力争实现大湾区主要城市间 1h 通达。根据《珠三角城际轨道深圳地区布局规划（修编）》，深圳都市圈范围宜实现都市核心区（福田、罗湖、南山、前海）与临深核心节点（滨海湾、松山湖、惠阳-大亚湾等）和重要节点（塘厦、凤岗等）之间 45min 通达的时间目标。因此，城际铁路时间目标为深圳都市核心区与粤港澳大湾区主要城市中心（广州、东莞、惠州、珠海、中山）的出行时间不应大于 1h，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。

6.1.2.5 根据《城际铁路设计规范》（TB10623-2014）和《高速铁路设计规范》（TB10621-2014），不同速度目标值下对应的合理站间距如下表所示。目前珠三角城际铁路速度目标值均在 140km/h 及以上，站间距不应小于 5.3km。结合深圳都市圈连绵建设的特征、城际铁路规划建设经验，城际铁路全线平均站间距不宜小于 5km。

表 1 不同速度目标值城际铁路合理站间距

| 速度目标值 (km/h) | 加减速距离 (km) | 合理站间距 (km) |
|--------------|------------|------------|
| 140 | 2.65 | > 5.3 |
| 160 | 3.75 | > 7.5 |
| 200 | 7.5 | > 15 |
| 250 | 16 | > 32 |
| 300 | 35 | > 60 |

6.1.2.6 根据《深圳市轨道交通线网规划（2016-2035）》中“深圳核心区与外围中心之间 45min 通达、核心区与莞惠临深地区 60min 通达”的规划目标，本次修订明确市域快线线站位规划应科学控制设站数量，保证实现都市核心区（福田、罗湖、南山、前海）与外围市

级功能中心（龙岗、坪山、龙华、光明、宝安北）45min 快速通达，实现都市核心区与临深核心节点（滨海湾、松山湖、惠阳等）和重要节点（塘厦、凤岗等）60min 快速通达。

6.1.2.7 参考深圳市 18、20、21、22 号线等 4 条市域快线站点 500m 范围覆盖规划人口岗位数量（60%站点大于 5 万人）。为保证市域快线功能，市域快线站点 500m 范围覆盖规划人口岗位总量不宜低于 5 万人。其中，站点 500m 范围覆盖规划人口岗位总量计算规则为以站台几何中心作为圆心，对部分位于车站覆盖范围的地块，按照覆盖面积加权计算覆盖量。

依据国标《地铁设计规范》（GB 50157-2013），考虑轨道交通高质量发展要求，现行轨道交通规划客流预测采用的车厢站席密度标准在国标 6 人/m² 的基础上提升至 5 人/m²。依据《城市轨道交通线网规划标准》（GBT 50546-2018），快线平均车厢舒适度不宜低于 3~4 人/m²，当线路客流方向不均衡系数大于 2.5 时，平均车厢舒适度可适当降低。北京市地方标准《城市轨道交通工程设计规范》提出车厢站席密度按 4.5~5 人/m² 控制。为提升轨道交通服务水平，结合我市轨道交通高峰通勤客流大以及客流预测实际情况，本次修订提出车厢站席密度宜采用 4~5 人/m²。

结合现状、在建及规划轨道线路情况，对普速线路站间距规划指引进行修订。

6.1.2.8 国家铁路、城际铁路和大运能城市轨道交通敷设方式应重视与国土空间、生态环境的融合，根据沿线城市规划、生态环境、交通条件及工程经济等合理确定。在都市核心区、市级功能中心、城市功能节点、规划重点地区等宜采用地下敷设方式，前述地区以外且沿线建筑密度较低的地区可以考虑地面、高架等敷设方式，但应尽量减少对沿线用地、交通、环境的影响。

6.1.2.9 借鉴国内已运营、在建中低运能轨道交通的相关经验，中低运能轨道交通敷设方式应兼顾工程投资与客流效益，考虑到地下敷设方式综合效益基本不具备优势，本次修订建议中低运能轨道交通以地面或高架敷设方式为主。

6.1.2.11 为加强轨道与用地高效衔接、提升轨道出行服务水平的导向，结合实际运营管理发现的问题，本次修订强化轨道车站出入口结合周边建筑设置或实现连通的要求，增加出入口连通通道统一运营管理要求，并增加车站与公交、自行车等其它交通方式衔接的要求。

6.1.2.12 依据《地铁设计规范》（GB 50157-2013）和《深圳市无障碍城市专项规划》，明确轨道车站自动扶梯、垂直电梯的设置要求。

6.1.3 轨道交通枢纽

6.1.3.1 轨道交通枢纽布局应以打造连续、高效、高品质、全民全龄友好的步行环境为核心，按照以人流组织为根本、不同属性人流和车流管道化组织、轨道交通和常规公交接驳优先的原则，满足枢纽内部和对外交通高效有序组织要求，并实现枢纽与城市一体化规划建设。

6.1.3.2 为保证整体交通效率，结合乘客体验、设施布局等因素，按照高效换乘的规划理念，提出不同枢纽内部换乘时间要求。国家铁路接入的轨道交通枢纽内部换乘时间主要指不同交通方式界面之间的步行时间，比如高铁出站闸机至地铁安检入口之间的步行时间。城际铁路和城市轨道接入的轨道交通枢纽内部换乘时间主要指站台与站台之间的步行时间。

6.1.3.4 为体现不同等级枢纽接驳设施规划布局要求的差异性，按国家铁路和城际铁路接入的轨道交通枢纽两大类，分别提出接驳场站设施规划布局的原则性规划导向，总体上应结合引入线路的功能层次、各类接驳客流需求等因素，合理选择和灵活布局接驳设施，保证枢纽换乘便捷性和土地集约利用。只有城市轨道引入的轨道交通枢纽对接驳设施要求相对较低，本次修订不做特别要求。

6.1.3.5 轨道交通枢纽和周边用地的站城一体化开发对于提升城市品质、发挥核心土地资源价值、优化交通出行方式意义重大，是轨道交通枢纽规划设计的重点发展方向。条文中体现鼓励开展地上、地下综合立体开发设计，打造多元复合、集约高效的立体枢纽的规划导向。

6.1.4 动车段及车辆基地

6.1.4.3 双层、地下车辆基地是应对深圳市土地资源紧张、轨道设施用地落实难的有效手段。

6.1.4.4 车辆基地综合开发是促进土地集约利用和满足轨道交通投融资要求的重要手段。

6.1.4.5 考虑深圳市土地资源紧张，既有车辆基地用地指标比《城市轨道交通工程项目建设标准》《地铁设计规范》等国家标准更小。在紧凑的功能布局前提下，我市已建和在建车辆基地用地面积基本为 2014 版《深标》指标的上限，进一步压缩空间有限。因此，本次修订维持原指标。

6.1.5 空间管控

6.1.5.2 为保护轨道工程结构和运营安全，对于已建及在建、经国家发展改革委批复或经市政府审议通过的国家铁路、城际铁路、城市轨道交通，需要划定安全保护区；为保证轨道交通建设空间条件，对于规划且未划定安全保护区的国家铁路、城际铁路、城市轨道交通，需要划定规划控制区；对于轨道交通规划控制区周边的相关建设项目，为避免其在规划

建设施工阶段侵入规划控制区，对于划定规划控制区且地下敷设的国家铁路、城际铁路、城市轨道交通，需要划定规划控制预警区。安全保护区、规划控制区、规划控制预警区需纳入我市“多规合一”平台进行管控，并纳入行政审批环节。

6.1.5.3 根据《市规划和自然资源局关于修订轨道安全保护区、规划控制区及规划控制预警区内建设项目规划报建管理规定有关事项的通知》（深规划资源〔2020〕357号）的要求提出分区划定主体。

6.1.5.4 安全保护区划定应符合下列要求：

根据《市规划和自然资源局关于修订轨道安全保护区、规划控制区及规划控制预警区内建设项目规划报建管理规定有关事项的通知》（深规划资源〔2020〕357号）的要求，对于进入轨道安全保护区范围内的非轨道建设项目，在规划报批环节应事先征得相关轨道交通工程建设运营管理单位的同意。

1) 参照《铁路安全管理条例》《广东省铁路安全管理条例》相关要求，本次修订新增国家铁路安全保护区划定要求。

2) 城际铁路、城市轨道交通在布置方式、管理方式等方面基本一致，采用同一标准划定安全保护区。既有轨道交通安全保护区根据《深圳市地下铁道建设管理暂行规定》（深圳市人民政府令第101号）《城市轨道交通工程项目建设标准》和《城市轨道交通运营管理办法》有关规定划定，保证了我市轨道交通安全。本次修订基本维持我市既有划定标准。

6.1.5.5 规划控制区划定应符合下列要求：

根据《市规划和自然资源局关于修订轨道安全保护区、规划控制区及规划控制预警区内建设项目规划报建管理规定有关事项的通知》（深规划资源〔2020〕357号）的要求，规划控制区范围内禁止任何建筑物（含地上地下，包括围护结构锚索等施工措施构件）侵入。需要在规划控制区范围内建设时，可由该地块建设单位就线路工程与地块开发设计方案的预留工程开展专题研究，并需取得轨道建设运营单位技术审查意见。

随着轨道交通结构尺寸的多样化，为避免轨道交通左右线间距过大而超出规划控制区范围的问题，本次修订将轨道交通规划控制区划定基准由轨道线路中心线调整为轨道交通左右线中心线。结合各层次轨道交通线路技术特征、尺寸要求等因素，轨道交通规划控制区按国家铁路、城际铁路、城市轨道交通细分划定标准。

1) 国家铁路规划控制区划定方面。对于地下敷设线路，考虑技术标准高等因素，借鉴上海左右线中心线外扩20m管控经验，结合既有规划控制区划定思路，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 20m 划定。对于高架和地面敷设线路，根据《城市轨道交通工程项目建设标准》中环评要求，按线路左右线中心线向两侧外扩 35m 划定。为保证国家铁路建设条件弹性，远期线路未明确敷设方式的，按线路左右线中心线向两侧外扩 35m 划定，其它过渡段、轨道交通枢纽、动车段（所、存车场）等规划控制范围需进行专题研究确定。

2) 城际铁路规划控制区划定方面。对于地下敷设线路，考虑线路洞径尺寸等因素，具体范围是按线路左右线中心线向两侧外扩 15m 划定。对于高架和地面敷设线路，根据《城市轨道交通工程项目建设标准》中环评要求，按线路左右线中心线向两侧外扩 35m 划定。为保证轨道交通建设条件弹性，远期路线未明确敷设方式的，按线路左右线中心线向两侧外扩 35m 划定，其它过渡段、轨道交通枢纽、动车段（所、存车场）等规划控制范围需进行专题研究确定。

3) 城市轨道交通规划控制区划定方面。对于地下敷设线路，考虑线路洞径尺寸等因素，具体范围是按线路左右线中心线向两侧外扩 10m 划定。对于高架和地面敷设线路，根据《城市轨道交通工程项目建设标准》中环评要求，按线路左右线中心线向两侧外扩 35m 划定。为保证轨道交通建设条件弹性，远期路线未明确敷设方式的，按线路左右线中心线向两侧外扩 35m 划定，其它过渡段、轨道交通枢纽、车辆基地等规划控制范围需进行专题研究确定。

6.2 地面公共交通

6.2.1 基本规定

6.2.1.1 地面公共交通指依托道路资源为公众提供公共出行服务的客运活动，是综合交通体系的重要组成部分。结合深圳实际情况，根据服务定位和特征差异，地面公共交通包括常规公交、多样化公交和出租车等。其中，常规公交是为满足公众基本出行需求提供的公共汽电车服务，是地面公共交通的主体，按照核定的线路、时间、班次、站点和票价等方式运营，服务对象多，使用频率高，具有明显的公益性质。多样化公交是为满足社会公众个性化、高品质出行需求提供的公共汽电车服务，是地面公共交通的补充，以市场化运作为主导，具有快速、高效、舒适、灵活等运营特征，包括定制公交、单位班车、租赁巴士等。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。

本次修订删除了综合车站这一公交场站类型，主要基于以下考虑：1) 综合车站的功能定位与公交首末站、综合车场存在重叠，不适应现行的“公交综合车场+公交首末站”两级场站体系；2) 综合车站的规划初衷是补充解决深圳公交场站转型过渡时期的公交车辆停放问题，但因缺乏相关规划设计标准，近年来已规划的综合车站多按公交首末站落实，停车能力有限，预期目标难实现；3) 经估算，既有规划的立体公交综合车场全部建成前，公交车辆停放需求可通过已建成公交综合车场、固定公交首末站、租赁场站等多种渠道解决，无须再规划建设综合车站。

考虑到公交中途站不涉及新增用地，且交通主管部门已出台相关规范性文件指导其规划设计，因此本次修订删除了公交中途站的相关规划标准与准则。公交专用道主要占用道路资源，纳入道路章节统筹考虑。

6.2.1.3 随着社会经济发展和生活水平提高，公众对品质化、多样化公交服务的要求越来越高，深圳近年来定制公交、单位班车等多样化公交发展迅速。同时，国家及广东省相关政策文件明确提出推动多样化公交发展；《广东省公共交通条例（征求意见稿）》提出，城市人民政府交通运输主管部门应当在保障基本公共交通的基础上，定期向社会公布多样化公交可以共享的公交场站、中途站、公交专用道等设施名录。为促进多样化公交发展，集约、高效利用公共交通基础设施，本次修订提倡常规公交和多样化公交共享、共用公交场站、公交中途站、公交专用道等设施。

6.2.1.4 公交车辆换算系数是公交场站等基础设施需求预测的重要指标之一，为便于规划设计良好衔接，本次修订引用《城市综合交通体系规划标准》（GB/T 51328-2018）的公共汽电车车辆换算系数。

6.2.2 公交首末站

6.2.2.2 为加强客流集散点与公交场站设施的无缝衔接，提高公交服务水平，本次修订结合近年来实践经验，提出公交首末站宜结合大型居住用地、商服用地、交通枢纽等配套设置，同时应加强与上盖建筑间的便捷交通联系。公交首末站规划设计、运营管理过程中，不得人为阻止市民进站乘车、候车、换乘等。

6.2.2.3、6.2.2.4 深圳公交首末站规划主要包括两个来源，一是以法定图则等为代表的片区层面公交首末站规划，二是结合单个城市更新、土地整备或新建项目依据《大型建筑公交场站配建指引》规划配建的公交首末站。其中，后者是对前者的局部调校。

长期以来，我市缺少片区层面公交首末站规划思路和方法的相关指引，导致近年来《大型建筑公交场站配建指引》被误用于片区层面公交首末站规划，不利于指导公交首末站合理规划布局。

本次修订新增片区层面公交首末站规划思路和方法指引，明确法定图则等应结合片区规划人口岗位、交通出行特征、公交发展目标等，预测片区内利用公交首末站出行的需求；其次，结合规划年单车日均载客量标准，测算公交首末站的运营车辆需求；最后，依据单车规划建筑面积指标，测算片区的公交首末站需求，并结合土地利用规划统筹布局公交首末站。

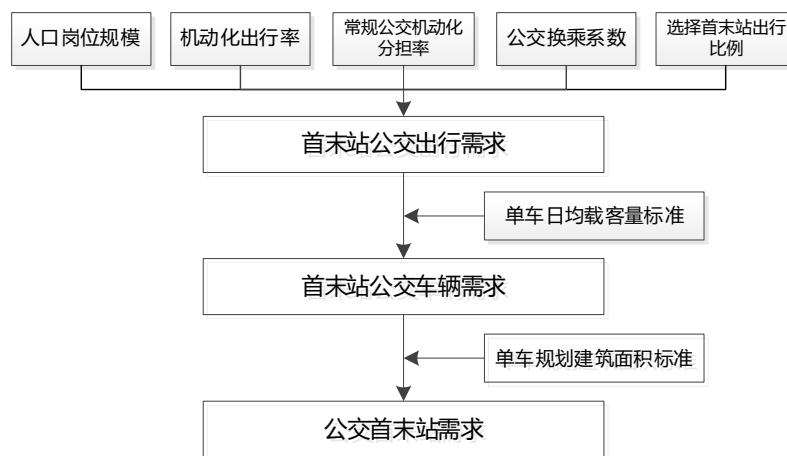


图 1 片区层面公交首末站需求预测思路

考虑到自 2013 年起公交首末站普遍采用附设形式，为便于指导片区层面公交首末站规划，本次修订采用理论计算与实证分析相结合方法，建议公交首末站的单车规划建筑面积标准为 80~120m²/标准车。其中，轨道交通覆盖良好片区可取下限，轨道交通覆盖不足、用地富裕片区宜取上限，适当预留公共交通发展空间。

6.2.3 公交综合车场

6.2.3.1 原则上，公交车辆的夜间停放、常规维修保养、充电等功能应通过公交综合车场来集中解决。

6.2.3.2 公交综合车场规划选址应尽可能远离城市高强度开发地区或人流稠密区，并通过合理的建筑设计，尽量减少维修活动、公交车辆在深夜和清晨出入给附近居民带来的噪音、振动等不良影响。

6.2.3.3 结合近年来深圳立体公交综合车场的规划设计经验，提出公交综合车场的用地需求应根据其服务的公交车辆数确定。综合考虑公交综合车场的功能布局、交通组织、运行效率等因素，单个车场的规划用地面积不宜低于 15000m²。

6.2.3.4 公交综合车场原则上应采用立体多层建筑形式，以节约集约用地，同时发挥车场规模效益。

6.2.4 公交修理厂

6.2.4.2 结合香港、上海、成都等公交修理厂的规划建设经验，并依据《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》(CJJT 15-2011)，明确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 依据《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》(CJJT 15-2011)，公交修理厂的用地需求应根据其所承担的年修理车辆数而定。考虑到公交修理厂的部分功能（如停车、后勤保障）可与公交综合车场兼容，为节约集约用地，明确公交修理厂宜与公交综合车场合建。

6.2.5 其他规定

6.2.5.2 为提高多样化公交的服务水平，减小多样化公交占道上落客对地面交通的干扰，本次修订引导就业集聚区的大型办公、商业等建筑宜结合广场、地面停车场、架空层等，同步规划设置巴士上落客泊位，为市民提供门到门的公交服务。

6.3 步行交通

6.3.1 基本规定

6.3.1.1 安全、便捷、舒适、多样是步行交通系统规划建设的基本要求。其中，营造安全的步行环境是发展步行交通最基本的前提，为此应确保行人独立路权，并实现与机动车道、自行车道相互分离，减少对步行交通的干扰。

6.3.1.2 为改善步行交通出行环境，本次修订新增“步行网络”概念，并明确其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。

6.3.1.4 为满足特殊人群出行需求、提高步行交通服务水平、提前应对人口老龄化需要等，步行交通设施的规划设计应满足无障碍要求，形成连续、平缓的无障碍通行环境。

6.3.2 步行网络

6.3.2.2 市民活动聚集区及大型公共设施、轨道交通与交通枢纽周边地区为步行活动需求最大、密集程度最高的区域，为充分保证步行交通的连续性和易达性，应适当加密步行网络密度。

6.3.2.3 为保障步行交通品质，参考国家规范以及北京上海等城市的做法，引入步行网络密度与步行通道间距指标，分区分类引导步行活动需求较大、密集程度较高的商业商务、居住生活、综合服务、科创发展等功能区及轨道站点 500m 等区域适当加密步行网络。

通过对全市典型片区的规划路网密度分析发现，商业商务区的路网密度最高，普遍超过 12~14km/km²；居住生活区的路网密度普遍接近 12km/km²；综合服务区、科创发展区的路网密度略低，接近 10km/km² 左右。轨道车站周边 500m 用地性质以居住功能为主，宜参考居住生活功能区规划步行网络。

借鉴《城市步行和自行车交通系统规划标准》（GB/T 51439-2021）《上海市控制性详细规划技术准则（2016 年修订版）》《深圳市步行和自行车交通系统规划设计导则（2020 年版）》等的有关规定，对步行需求旺盛的商业商务、居住生活、综合服务、科创发展等功能区及轨道站点 500m 等区域的步行网络密度和步行通道间距提出具体要求，其他未涉及的功能分区可结合片区实际条件、用地类型、步行需求等参考执行。

统计步行网络密度时，步行通道长度应包括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，长度应取中心线长度。

6.3.3 人行道

6.3.3.1 一般来说，城市道路都有设置人行道的必要性。即使现在没有需求，未来随着道路两侧用地性质调整也可能产生步行需求。因此，借鉴北京《城市道路空间规划设计规范》（DB11/1116-2014）《步行和自行车交通环境规划设计标准》（DB11/1761-2020）的做法，强调除快速路主路外，各级城市道路两侧均应设置人行道，且不得中断，以保障行人的基本路权。

6.3.3.2 为加强道路红线内外空间统筹利用，当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，与道路红线内人行道进行一体化设计，促进街道与街区空间融合发展。

当道路空间受限时，道路两侧的步行和自行车交通空间通常不足。为营造安全、连续、便捷、舒适的步行和自行车交通环境，沿街建筑的退线空间宜优先用作行人和自行车交通通行空间。

6.3.3.3 2014 版《深标》仅规定“人行道宽度不宜小于 3m”，对最小宽度的刚性管控不足。近年来法定图则编制及审查发现，部分规划道路含绿化带/设施带在内的路侧带空间仅 3m 宽，人行道有效宽度约 1.5m，难以满足行人基本通行需求。本次修订依据《城市道路工程设

计规范》(CJJ 37-2012)《城市步行和自行车交通系统规划标准》(GBT 51439-2021)和《道路设计标准》(SJJ 69-2020),补充新建道路人行道的最小宽度要求: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。为保障步行出行品质,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宜适度加宽。

6.3.4 行人过街设施

6.3.4.1 为保障行人过街的安全性与便捷性,明确高速公路、快速路、铁路、全封闭地面轨道交通应采用立体过街设施,其他等级城市道路应优先采用平面过街形式。

6.3.4.2 行人过街设施的位置和数量应结合周边土地利用、重要设施(学校、医院等人流集中区)进行系统规划,保障重要公交车站、轨道车站、建筑出入口附近有过街设施。

6.3.4.3 为引导规划建设全天候、立体化、高品质的步行交通系统,本次修订新增立体步行系统的规划原则,提出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。

6.3.6 步行附属设施

6.3.6.1 为避免路名牌杆、路灯杆、信号灯杆等步行附属设施滥布无序、侵占人行道空间,本次修订落实完整街道、人性化、精细化等理念,鼓励采用“多杆合一”、“一箱多用”等方式对步行附属设施及市政设施进行整合,并与绿化带合并设置,以合理、有序利用街道空间,美化步行交通环境。

6.3.6.2 遮阳挡雨设施是提高步行环境舒适度的重要设施。在轨道车站、公交车站、人行天桥、地下通道、建筑主要出入口等人流密集节点之间因地制宜设置遮阳避雨设施,有助于提高步行环境的舒适度,扩大公共交通的服务范围,促进步行和公共交通服务水平的提升。

6.4 自行车交通

6.4.1 基本规定

6.4.1.1 我国已出台多项政策性文件,明确要求加强城市自行车交通系统的规划建设。随着互联网租赁自行车规模化发展、外卖快递等新兴交通业态兴起、轨道交通网络化运营等,自 2016 年起深圳自行车交通快速复兴,占全方式出行比例不断提高,主要承担中短距离出行及公共交通接驳等功能。本条款着重强调自行车交通是综合交通体系的重要组成部分,

应高度重视自行车交通基础设施的规划建设，努力营造安全、连续、便捷、舒适的自行车交通空间。

6.4.2 自行车通道

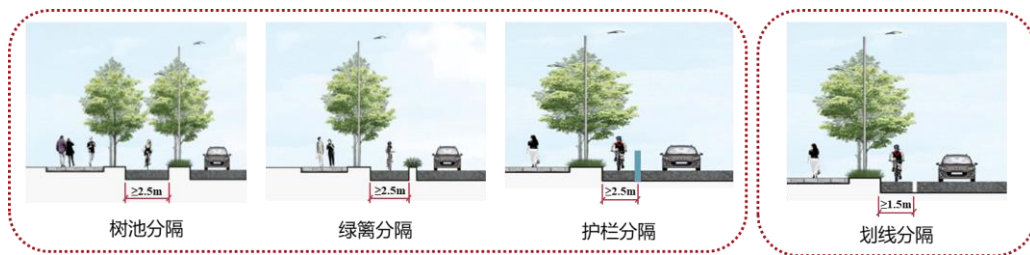
6.4.2.2 关于自行车路权，《中华人民共和国道路交通安全法》《广东省道路交通安全法实施条例》等明确规定，机动车、非机动车、行人应各行其道；在没有划分自行车道的道路上，非机动车应当靠车行道的右侧行驶。国家层面相关规范标准（如《城市道路工程设计规范》（CJJ 37-2012）《城市步行和自行车交通系统规划标准》（GBT 51439-2021）等）及近年来印发的多项政策性文件，明确规定自行车道应避免与人行道共板设置。

长期以来深圳未形成有利于促进自行车交通健康发展的法律法规、政策标准体系。《深圳经济特区道路交通安全违法行为处罚条例》《深圳市电动自行车管理规定（试行）》等法律法规明确规定（电动）自行车不得在机动车道上行驶。近年来新出台的《深圳市道路设施品质提升设计指引（试行）》《合理分配路权设置自行车道工作指引（试行）》《道路设计标准》（SJG 69-2020）《深圳市步行和自行车交通系统规划设计导则(2020年版)》等关于自行车道尚未形成统一、完善的规划设计标准体系，部分规范性文件仍保留了人非共板的自行车道形式，且仍为目前新建及改扩建道路的“首选”自行车道形式，难以保障自行车交通的路权，不利于自行车交通的健康发展。

为保障自行车交通的基本路权，减少人非干扰，重构连续成网、便捷接驳、环境友好的自行车交通网络，提升自行车交通出行品质，本次修订规定除快速路主路外，新建及改扩建的各级城市道路均应设置自行车道，应尽可能避免与人行道共板设置。

6.4.2.3、6.4.2.4 为从根本上保障自行车交通的基本路权，规范自行车道的规划设计，本次修订统一了自行车道的设置形式，分新建、改扩建两种情形提出自行车道的设置形式建议，次干路及以上等级城市道路的自行车道原则上宜与人行道、机动车道物理分隔；支路的自行车道可与机动车道共板设置、划线或物理分隔；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 综合考虑自行车骑行体验、电动自行车速度较快等因素，依据《道路设计标准》（SJG 69-2020），对各种设置形式的自行车道宽度进行了规定，明确与机动车道、人行道物理分隔设置时，不应小于 2.5m；与机动车道划线分隔时，不应小于 1.5m。



快速路辅路、主干路、次干路的自行车道设置要求

支路的自行车道设置要求

图 2 自行车道设置形式示意图

6.4.2.7 为打造高品质的自行车交通系统，提升城市活力与魅力，促进绿色交通发展，近年来国内外各大城市积极推进自行车专用路的规划建设，如北京的上地-回龙观自行车专用路、厦门云顶路自行车专用路、柏林自行车高速路等；深圳也在积极推进龙华-福田自行车专用路试验段的规划建设。

考虑到深圳的自行车专用路目前仍处于试点、探索阶段，尚未形成成熟的规划设计经验，本次修订新增自行车专用路规划原则，以引导自行车专用路规划建设。后续可根据自行车专用路的建设实施情况，结合《深标》动态修订机制酌情修订补充具体的规划指引。

6.4.3 自行车停放设施

6.4.3.1 结合深圳实际，自行车停放设施主要包括建筑物配建自行车停车场、路侧和路外自行车停放区两种类型。其中，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 2014 版《深标》虽已明确规定了各类建筑的自行车停车位配建指标，但因规划实施刚性不足，部分建筑物未落实自行车停车设施配建要求，导致现状自行车停放设施缺口较大，乱停放问题突出。为从根本上改善自行车停放设施供需矛盾，本次修订明确规定各类建筑应配建永久性的自行车停车场，并与建筑物同步规划、同步建设、同步投入使用。

6.4.3.3 2014 版《深标》的自行车停车位配建标准偏低，本次修订参考《深圳市步行和自行车交通系统规划设计导则(2020 年版)》，并结合全市各区各类住房的自行车拥有率分析等，适当提高了建筑物的自行车停车位配建指标。

6.4.3.4 针对近年来深圳电动自行车发展迅猛、充电设施供应不足问题，本次修订新增电动自行车充电设施规划要求，明确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。

目前国内尚无统一的电动自行车充电设施规划配置比例要求。《上海市住宅小区电动自行车停车充电场所建设导则（试行）》（2016 年）规定：新建住宅小区非机动车库电动

自行车与非电动自行车之比不低于 4:1；新建住宅小区地下车库、半地下车库、封闭式地面车库、敞开式地面车棚均应设置电动自行车集中充电装置区域（充电插座），且充电装置与电动自行车之比为不低于 1:2；既有住宅小区非机动车库按不低于实际车库内的电动自行车数量的 50%配置电动自行车集中充电装置（即充电插座）。

综合考虑深圳现状电动自行车约占全市自行车总规模的 75%、电动自行车通常 2~3 天充一次电、充满一次约需 6~8 小时等特征，借鉴上海经验，按电动自行车充电位日均周转率约 2 车次估算，深圳现状电动自行车充电位占比约= $(1*75\%)/2=18.8\%$ 。考虑近年来深圳电动自行车保有量持续增长趋势，规划预留一定弹性，提出建筑物应设置不低于配建自行车停车位 20%的电动自行车充电位，以满足电动自行车充电需求。

电动自行车停放区与充电区的平面布局、防火设施等有关要求应符合《深圳市电动自行车管理规定（试行）》（深圳市人民政府令第 336 号）《电动自行车停放充电场所消防安全规范》（DB4403）等有关法规与规范。

- 6.4.3.6 考虑到路侧和路外自行车停放区不涉及新增用地，且《深圳市自行车停放区（路侧带）设置指引》《深圳市步行和自行车交通系统规划设计导则(2020 年版)》已有详细的规划设置要求，本次修订仅新增路侧和路外自行车停放区的规划原则。

6.5 道路交通

6.5.1 基本规定

- 6.5.1.1 在 2014 版《深标》道路系统分级基础上，结合历版《深圳市干线道路网规划》，增加“干线性主干路”等级，形成高速公路、快速路、干线性主干路、普通性主干路、次干路和支路六个等级。

高速公路主要承担过境交通、疏港交通及城市对外交通，连接深圳市重要区域性设施、城市各级中心以及广东省高速公路网络。

快速路主要承担城市内部的长距离客货运交通，连接深圳城市各级中心、重点产业片区以及各主要物流中心等。经过城市建设区的快速路，宜设置辅路提供沿线服务，并保障主线效率。

干线性主干路主要承担相邻组团间重要走廊及组团内部沿线的中长距离客货运交通服务，同时承担高快速路的交通集散功能，应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，潮汐特征显著的跨组团干线性主干路应预留潮汐车道设置条件。

普通性主干路主要承担组团内部重要走廊的交通出行服务，辅助服务相邻组团间联系，应协调好机动车、步行、自行车的空间布局，避免引入大量通过性交通。

次干路承担组团内片区间及内部生活性客货运交通功能，同时承担主干路的交通集散功能，应优先保障步行、自行车和城市街道活动的空间，提高沿线环境品质。

支路承担片区内部社区的交通集散功能及社区沿线服务，应优先保障步行、自行车和城市街道活动的空间，提高沿线环境品质。

6.5.2 道路网络

6.5.2.1 道路网络规划从注重设施规模增长转向与城市空间、轨道交通、服务对象的多元协同。

干线道路建设重点转向均衡化的网络功能结构完善，协同轨道共同支撑多中心、组团化空间结构，服务城市主要走廊的快速出行；城市主次干路则以承担常规公交、慢行等交通为主，与轨道普线协调、提供差异化的交通服务。

6.5.2.2 深圳市现状干线道路承载了大量中短距离出行，在干线道路网络基本稳定的基础上，亟需完善次支路网，优化路网级配和空间布局，并通过需求管理等手段推动各等级道路发挥其应有功能，提高道路网络整体效益。

6.5.2.3 本次修订合并了 2014 版《深标》高速公路与快速路的密度指标，延续了主干路、次干路密度指标，调整了支路的密度指标。

深圳市现状和既有规划路网密度处于较高水平，参考国内外城市和深圳市典型片区既有规划路网密度，结合国土空间规划用地指标、街区尺度进行路网密度测算，支路网密度由 2014 版《深标》的 6.5~10km/km² 调整为 4.0~8.0km/km²，规划重点转向提高步行网络密度、改善步行交通环境。修订后路网总密度指标基本保持在 8.0~14.0km/km²，既能满足《城市综合交通体系规划标准》（GB/T 51328-2018）12.2.1 “中心城区内道路系统的密度不宜小于 8km/km²” 的规定，又能基本满足各类用地功能片区对路网密度的要求。

根据不同功能用地的街区尺度分析，居住生活区路网密度宜为 7.0~13.0km/km²；工业物流区路网密度宜为 6.0~12.0 km/km²（其中一般工业物流区取中低指标、新型工业区取中高指标）；商业商务区路网密度宜为 10.0~15.0km/km²，为保障街区活力，其中支路网密度不宜小于 6.0km/km²。路网密度指标统计应符合《城市综合交通体系规划标准》12.2.3 条要求，当快速路设置辅路时，辅路应根据承担的交通特征，计入普通性主干路或次干路密度指标。

6.5.3 道路断面

6.5.3.1 城市道路应统筹道路所承载的交通功能、绿化景观和必要的设施空间，坚持“以人为本、绿色交通优先”的原则，道路断面在空间分配、设施设置等方面应从注重机动车交通向重视慢行系统品质改变，为市民步行出行、休闲健身、共享单车与公共交通接驳、日益增长的电动车出行等提供安全舒适的空间条件。

6.5.3.3 街道指在城市空间内，设有人行道的道路与其两侧建构物之间共同构成的具有复合功能的城市开放性公共空间。打造完整街道是提高街道活力与韧性、提升两侧土地价值的重要手段；完整街道强调以安全、绿色、活力、智慧的原则统筹街道全要素设施功能布局，具体要求可参照国内外街道设计相关标准及地方相关导则。

6.5.3.4、6.5.3.5 道路红线宽度由人行道、自行车道、机动车道、分车带、设施带、绿化带等组成，特殊断面还可包含应急车道、路肩、排水沟等。各组成部分的技术标准按照《城市综合交通体系规划标准》《城市道路工程设计规范》《城市道路绿化规划与设计规范》《深圳市道路设计标准》等相关国家和行业标准、地方标准执行，并结合道路功能和交通流量合理布局。

按照“干线道路满足机动车出行需求、其余道路适度控制或降低机动车道数”的原则确定道路机动车道条数。结合道路功能提出“大型车或混行车道、小汽车专用车道”的精细化车道宽度要求。结合公共交通相关专项规划确定公交专用道配置。按照住建部《关于加强城市步行和自行车交通系统建设的指导意见》《深圳市完善自行车交通发展工作实施方案》等规定，明确各级道路的自行车道、人行道、机动车道空间关系；普通性主干路、次干路和支路应按步行、自行车、公共交通、小汽车的优先顺序分配路权。各级道路红线的组成要素要求如下表：

表 2 各级道路红线组成要素及规划建议

| 道路等级 | 高速公路 | 快速路 | 干线性主干路 | 普通性主干路 | 次干路 | 支路 |
|-------------------|----------|------------|----------|----------|--------|--------|
| 机动车道条数 | 宜为双向6~8条 | 主线宜为双向6~8条 | 主线宜为双向6条 | 宜为双向4~6条 | 宜为双向4条 | 宜为双向2条 |
| 单条大型车或混行车道一般宽度(m) | 3.75 | 3.75 | 3.5 | 3.5 | 3.5 | 3.5 |
| 单条小汽车专用车道一般宽度(m) | 3.5 | 3.5 | 3.25 | 3.25 | 3.25 | 3.25 |
| 中央分隔带 | 应设 | 应设 | 应设 | 宜设 | 因地制宜 | —— |
| 公交专用道 | —— | 因地制宜 | 因地制宜 | 因地制宜 | 因地制宜 | —— |

| | | | | | | |
|------------|----|------------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| 路侧设施和绿化带 | —— | 应设 | 应设 | 应设 | 应设 | 宜设 |
| 人行道 | —— | 辅路 应设, $\geq 3\text{m}$ | 应设, $\geq 3\text{m}$ | 应设, $\geq 3\text{m}$ | 应设, $\geq 2.5\text{m}$ | 应设, $\geq 2\text{m}$ |
| 自行车道 | —— | 辅路 应设, $\geq 2.5\text{m}$ | 应设, $\geq 2.5\text{m}$ | 应设, $\geq 2.5\text{m}$ | 应设, $\geq 2.5\text{m}$ | 应设, $\geq 1.5\text{m}$ |
| 自行车道 型式 | —— | 与人行道、机动车道绿化 分隔 | | 与人行道、机动车道绿 化或护栏分隔 | | 与机动车 道划线或 护栏分隔 |

本次修订延续了 2014 版《深标》高速公路、快速路的道路红线宽度指标；面向现状主干路偏宽的实际情况、未来用地规模约束，提出对干线性主干路、普通性主干路差异化的宽度指标；面向存量开发用地条件困难，提出分区域差异化的支路宽度指标。

深圳市不同地区在交通设施供给、交通出行结构、电动自行车拥车和出行分布、城市开发建设等方面呈现差异化特征。其中都市核心区轨道网络密集，以“轨道+步行”出行方式为主，城市高密度建成、支路宽度系统性提升条件有限，都市核心区支路最小红线宽度 14m，满足机动车双向行驶、两侧设置独立自行车道和人行道等各类交通功能的基本要求；外围城区轨道覆盖相对较低、电动车拥车和出行比例高，城市更新潜力和支路系统性提升条件较好，道路两侧绿化设施带应保障电动车、自行车停放设施的空间需求，支路最小宽度 16m。

为有效衔接既有规划和应对支路宽度落实困难，本次修订条文备注增加了支路红线宽度不足时开展专题研究的相关规定。

深圳市既有规划交通设施用地占城市规划建设用地比例已高达约 30%，城市正常运转的各类生产生活用地需求亦面临挑战。在慢行交通空间需求增长的背景下，宜通过集约布局快速路、管控普通性主干路和次干路的机动车道数量，推动道路规划用地总体规模的平衡或减量发展。本次修订提出“一般情况下，普通性主干路、次干路宽度宜采用指标区间较低值”，积极引导道路从规模增长转向空间资源优化分配。

表 3 道路红线宽度规划指标对比表

| 道路等级 | 2014 版《深标》(m) | 本次修订 (m) |
|------|---------------|--------------|
| 高速公路 | 35~60 | 35~60 |
| 快速路 | 35~80 | 35~80 |
| 主干路 | 25~50 | 干线性主干路 40~70 |
| | | 普通性主干路 30~50 |
| 次干路 | 25~35 | 26~35 |
| 支路 | 12~20 | 都市核心区 14~20 |
| | | 外围城区 16~20 |

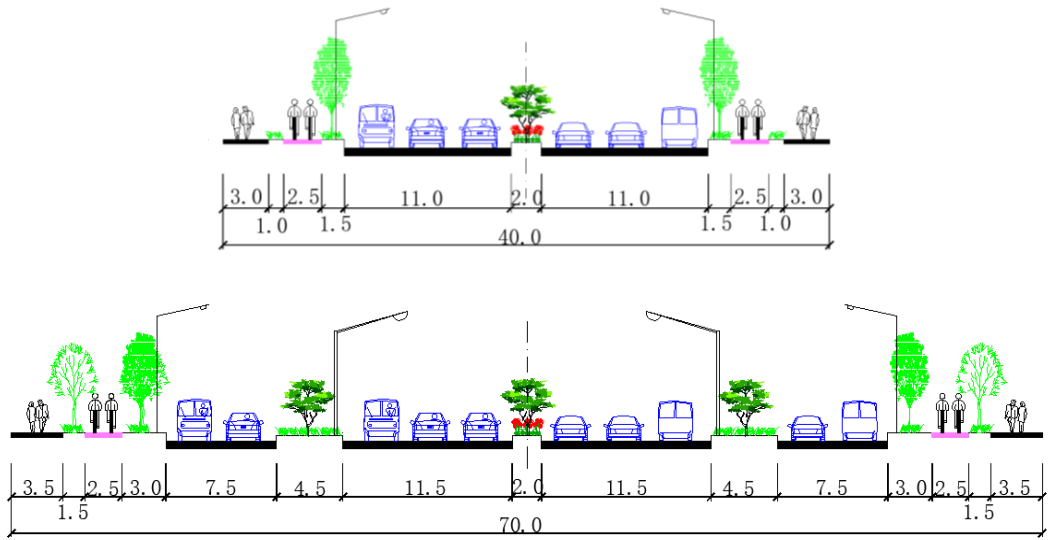


图3 干线性主干路最小、最大断面示意图

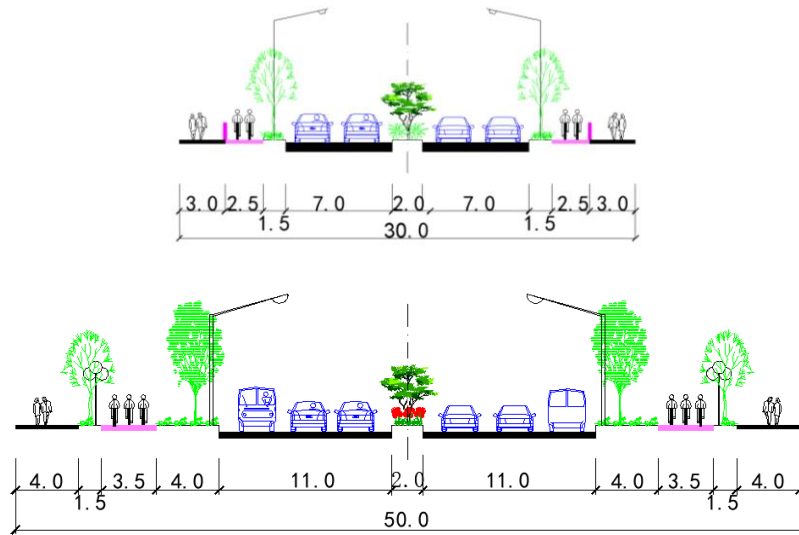


图4 普通性主干路最小、最大断面示意图

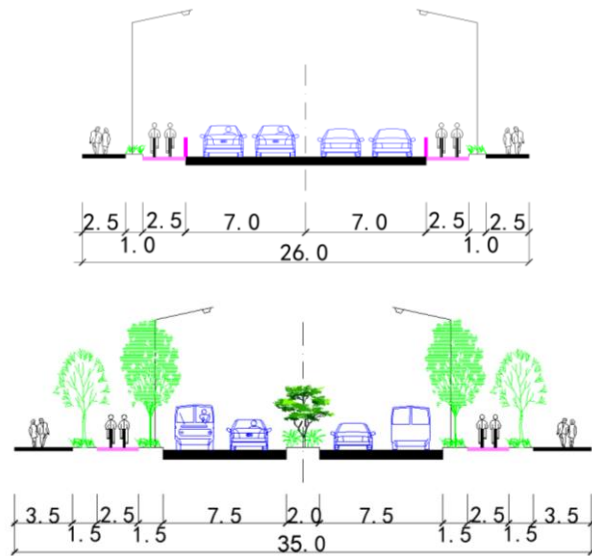
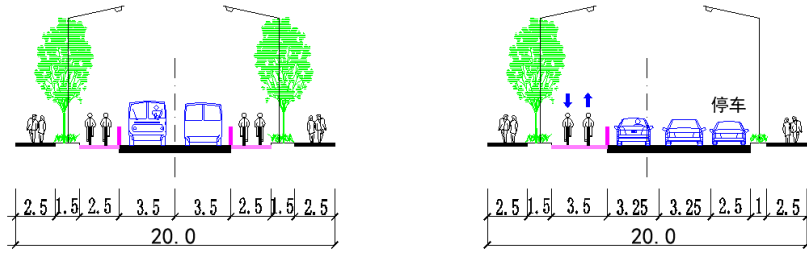


图 5 次干路最小、最大断面示意图

支路断面组成及红线宽度：为适应不同地区的行人和自行车出行需求、机动车交通量、路侧停车需求、用地条件，提供多样化的支路断面指引。在用地条件允许时，支路宽度宜高于指标下限。

1) **20m 支路断面：**满足消防车、接驳巴士等大中型车辆通行或布设路内停车，以及机非护栏分隔、路侧自行车停放等空间要求。

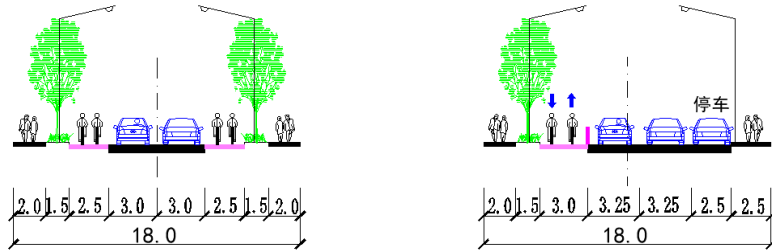


20m A 断面示意图

20m B 断面示意图 (路内停车)

图 6 20m 支路断面示意图

2) **18m 支路断面：**满足双向各 2.5m 自行车道或布设路内停车，以及机非护栏分隔、路侧自行车停放等空间要求。

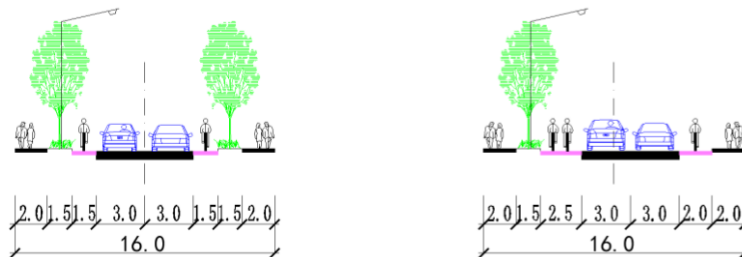


18m A 断面示意图

18m B 断面示意图 (路内停车)

图 7 18m 支路断面示意图

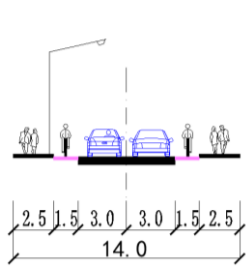
3) **14-16m 支路断面：**满足双向各不小于 1.5m 自行车道、机动车双向通行的基本要求；16m 断面满足路侧自行车停放空间要求。



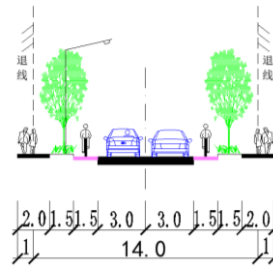
16m A 断面示意图

16m B 断面示意图

图 8 16m 支路断面示意图



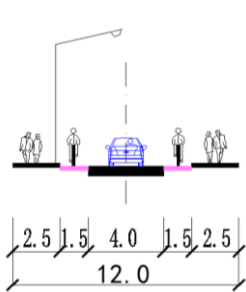
14m A 断面示意图



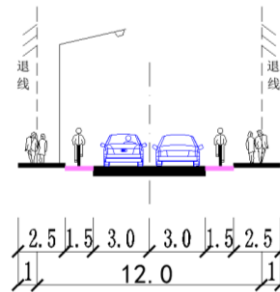
14m B 断面示意图 (利用退线保障设施带)

图 9 14m 支路断面示意图

4) 12m 支路断面: 当设置独立自行车道时, 机动车需组织单向通行。利用两侧退线可满足各类交通双向通行的基本空间要求。



12m A 断面示意图 (机动车单行)



12m B 断面示意图 (利用退线实现双向交通)

图 10 12m 支路断面示意图

6.5.4 交叉口

6.5.4.1 城市道路交叉口应处理好用地规模与征地拆迁及历史文化保护、交通安全与交通效率、公共交通与其他机动车交通、行人及自行车与机动车交通、环境效益与交通效益之间的关系。

6.5.4.2 视距三角形指平面交叉口处, 由一条道路进入路口行驶方向的最外侧的车道中线与相交道路临近方向最内侧车道中线交点为顶点、两条车道中线各按其规定车速下的停车视距长度为两边所组成的三角形。

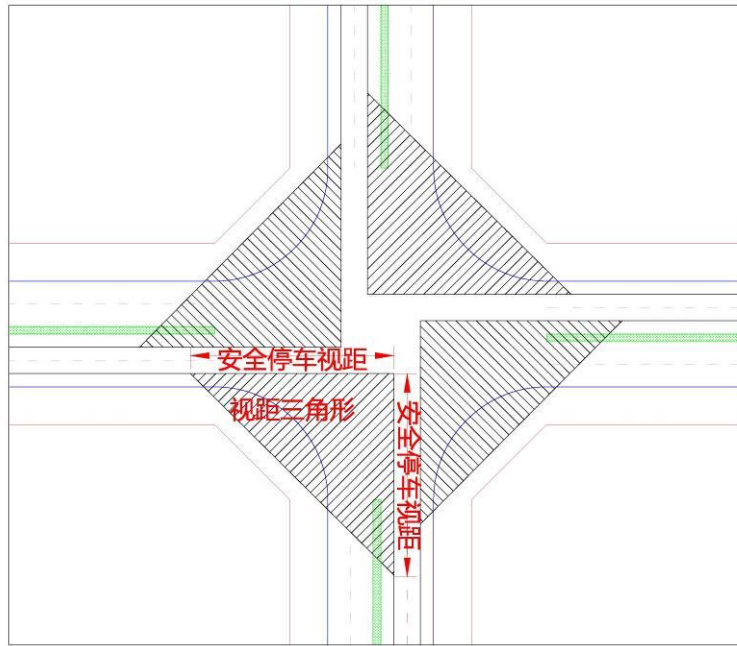


图 11 视距三角形区域示意图

6.5.4.3 《城市综合交通体系规划标准》(GB/T 51328-2018) 第 12.7.4 条编制说明对规划阶段交叉口选型要求见下表。

表 4 城市道路交叉口形式

| 相交道路 | 交叉口选型 | |
|---------|------------|---------------|
| | 应选类型 | 可选类型 |
| 快速路—快速路 | 立 A | — |
| 快速路—主干路 | 立 B | 立 A 或立 C |
| 快速路—次干路 | 立 C | 立 B |
| 主干路—主干路 | 平 A1 | 立 B 类中下穿型菱形立交 |
| 主干路—次干路 | 平 A1 | — |
| 主干路—支路 | 平 B1 | 平 A1 |
| 次干路—次干路 | 平 A1 | — |
| 次干路—支路 | 平 B2 | 平 C 或平 A1 |
| 支路—支路 | 平 B2 或平 B3 | 平 C 或平 A2 |

注：1 立体交叉口应分为枢纽立交（立 A 类）、一般立交（立 B 类）、和分离立交（立 C 类）。

2 平面交叉口分为信号控制交叉口（平 A 类）、无信号控制交叉口（平 B 类）、和环型交叉口（平 C 类）。其中，平 A 类分为进出口道展宽交叉口（平 A1 类）和进出口道布展宽交叉口（平 A2 类）；平 B 类分为支路只准右转通行交叉口（平 B1 类）、减速让行或停车让行标志交叉口（平 B2 类）和全无管制交叉口（平 B3 类）。

3 通过主干路—主干路交叉口的预测交通量不超过 12000pcu/h 时，除特定地形条件外，不宜采用立体交叉形式。

6.5.5 建设项目机动车出入口

机动车出入口布置是地块规划条件要求之一。《城市道路交叉口设计规程》(CJJ 152-2010)《深圳市城市规划标准与准则》(2014) 以及《深圳市建设项目机动车出入口

开设技术指引（试行）》（2015）（下称《技术指引》）等对建设项目机动车出入口与相邻交叉口、出入口的距离做出了规定。近年来在小街区、密路网的发展趋势下，部分建设项目机动车出入口开设面临难以满足距离要求的问题。上海市《建筑工程交通设计及停车库（场）设置标准》（DG/TJ 08-7-2014、J 10716-2014）对基地机动车出入口制定了“条件不允许的基地出入口设置在基地最远端”等相对弹性的要求。深圳市高峰期间路网运行压力较大，本次修订以优先保障城市交通安全有序运行为原则，各级道路上的建设项目机动车出入口与相邻交叉口的距离应符合国家行业标准要求，并严控主干路沿线开口；同时考虑深圳市小街区、密路网、存量开发的特征并兼顾交通对用地规划的引导作用，条件受限时允许次干路、支路开展专题研究，在保证安全的前提下可适度缩短相邻出入口的距离。

- 6.5.5.1** 建设项目在道路开设机动车出入口对道路交通运行存在干扰，为保障干线道路交通运行效率及主次干路的集散效率，建设项目机动车出入口宜优先设置在承担沿线服务功能的支路上。位于 T 型交叉口的建设项目，当出入口与 T 型路口构建形成“十”字路口时，应结合交叉口道路等级、交通组织、建设项目出入交通量等开展专题研究；当开设出入口对原 T 型路口交通组织、运行效率影响较大时，应以保障城市交通效率为原则调整建设项目机动车出入口位置。
- 6.5.5.2** 本次修订延续 2014 版《深标》、《技术指引》主干路两侧不宜设置建设项目机动车出入口的规定。学校、医院、体育场馆等公共服务设施对交通疏散能力要求较高，消防站进出交通量小，应急救援要求进出便捷，公交综合车场进出交通可与城市交通错峰组织，上述建设项目确需在主干路设置机动车出入口时，可开展专题研究。部分建设项目由于周边均为高等级道路，无法满足不在主干路开口的要求，条文增加“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机动车出入口时，应进行专题研究”。
- 6.5.5.3** 本次修订延续 2014 版《深标》、《技术指引》次干路上建设项目机动车出入口与相邻交叉口的距离不应小于 80m 的规定。对于次干路上相邻出入口的距离，当条件受限时，可开展专题研究采取降速、设置专用车道等方式适度降低要求，但不应小于次干路最低 30km/h 设计速度下的停车视距要求。
- 6.5.5.4** 本次修订将《城市道路交叉口设计规程》、《技术指引》关于支路上建设项目机动车出入口与相邻交叉口距离的相关规定纳入《深标》条文。对于支路上相邻出入口的距离，当条件受限时，可开展专题研究采取降速、设置专用车道等方式适度降低要求，但不应小于支路最低 20km/h 设计速度下的停车视距要求。

6.5.5.6 有中央隔离带（栏）道路的建设项目机动车出入口采用右进右出交通组织，与道路异侧的右进右出交叉口或机动车出入口基本无相互干扰，其距离不做要求。

6.6 机动车停车场（库）

6.6.1 基本规定

6.6.1.1 根据停车设施的基本属性，可分为配建停车设施和公共停车设施（包括路外公共停车场、路内公共停车位、配建公共停车位）。

配建停车设施是指建筑物依据停车位配建标准所附设的、为本建筑内相关人员提供停车服务的停车设施。公共停车设施是指为周边用地提供公共停车服务的停车设施，其中路外公共停车场是在道路红线以外独立设置、路内停车位在道路红线内划设、配建公共停车位是结合新建、更新、整备等建设项目附设。

机动车停车场规划应符合城市交通发展策略，并与城市综合交通规划相协调。城市停车位供给应以建筑物配建停车设施为主体，以公共停车设施为辅助。配建停车场停车位标准结合城市不同发展阶段的特点不断修订，根据各类建筑的停车需求特征及所在区位等因素设置。公共停车设施规模通过开展专项规划研究、根据停车场服务半径内停车供需状况、交通条件等因素确定。

6.6.2 配建停车设施

6.6.2.1 配建停车场的停车位标准遵循分类分区差异化供给原则。

依据全市国土空间规划、综合交通规划及停车发展策略等宏观政策，以落实公共交通优先发展战略、促进道路动态交通与静态交通平衡为目标，以国土空间规划标准单元为基本单元，综合考虑标准单元的未来区位条件、土地利用类型及开发密度、轨道交通可达性以及道路运行条件等因素，对既有三类停车供应政策分区进行优化。

表 5 不同停车供应分区的国土空间规划标准单元编号列表

| 区域 | 分区 | 合计 | 单元编号 |
|----|-----|----|--|
| 福田 | 一类区 | 56 | FT01-01; FT01-02; FT01-03; FT01-04; FT01-05; FT01-06; FT01-07; FT02-01; FT02-02; FT02-03; FT03-01; FT03-02; FT03-03; FT03-04; FT03-05; FT03-06; FT03-07; FT03-08; FT03-09; FT03-10; FT03-11; FT04-01; FT04-02; FT04-03; FT04-04; FT04-05; FT04-06; FT04-07; FT04-08; FT04-09; FT04-10; FT05-01; FT05-02; FT05-03; FT05-04; FT05-05; FT05-06; FT05-07; FT06-01; FT06-02; FT06-03; FT06-04; FT06-05; FT06-06; FT06-07; FT06-08; FT06-09; FT06-10; FT06-11; FT06-12; FT07-01; FT07-02; FT07-03; FT07-04; FT07-05; FT07-06 |
| 罗湖 | 一类区 | 34 | LH01-01; LH01-02; LH01-03; LH01-04; LH01-05; LH01-06; LH01-07; LH01-08; LH01-09; LH02-01; LH02-02; LH02-03; LH02-04; LH02-05; LH03-01; LH04-01; LH04-02; LH04-03; LH04-04; LH04-05; LH04-06; LH05-01; LH05-02; LH05-03; LH05-04; LH05-05; LH05-06; LH05-07; LH05-08; LH05-09; LH06-01; LH07-01; LH07-02; LH07-03 |
| | 二类区 | 3 | LH03-02; LH03-03; LH06-02 |
| 南山 | 一类区 | 82 | NS01-01; NS01-02; NS01-03; NS01-04; NS01-05; NS02-01; NS02-02; NS02-03; NS02-04; NS03-01; NS03-02; NS03-03; NS03-04; NS03-05; NS03-06; NS03-07; NS03-08; NS03-09; NS04-01; NS04-02; NS04-03; NS04-04; NS04-05; NS04-06; NS04-07; NS05-01; NS05-02; NS05-03; NS05-04; NS05-05; NS05-06; NS05-07; NS05-08; |

| 区域 | 分区 | 合计 | 单元编号 |
|----|-----|----|--|
| | | | NS05-09; NS05-10; NS05-11; NS06-01; NS06-02; NS06-03; NS06-04; NS06-05; NS06-06; NS06-07; NS07-01; NS07-02; NS07-03; NS07-04; NS07-05; NS07-06; NS07-07; NS07-08; NS08-01; NS08-02; NS08-03; NS08-04; NS08-05; NS08-06; NS08-07; NS08-08; NS08-09; NS08-10; NS08-11; NS08-12; NS08-13; NS08-14; NS09-01; NS09-02; NS09-03; NS09-04; NS09-05; NS09-06; NS09-07; NS09-08; NS09-09; NS09-10; NS10-01; NS10-02; NS10-03; NS10-04; NS10-05; NS10-06; NS10-07 |
| 南山 | 二类区 | 2 | NS10-09; NS10-12 |
| | 三类区 | 3 | NS10-08; NS10-10; NS10-11 |
| 盐田 | 一类区 | 4 | YT01-01; YT01-02; YT01-03; YT02-01 |
| | 二类区 | 12 | YT02-02; YT02-03; YT03-01; YT03-02; YT03-03; YT03-04; YT03-05; YT03-06; YT03-07; YT04-01; YT04-02; YT04-03 |
| 宝安 | 一类区 | 26 | BA01-01; BA01-02; BA01-03; BA01-04; BA01-05; BA01-06; BA02-01; BA02-02; BA02-03; BA02-04; BA02-05; BA02-06; BA02-07; BA02-08; BA02-09; BA03-01; BA03-03; BA03-04; BA03-05; BA03-06; BA04-01; BA04-02; BA04-03; BA04-04; BA04-06; BA04-09 |
| | 二类区 | 58 | BA03-02; BA03-07; BA03-08; BA03-09; BA03-10; BA04-05; BA04-07; BA04-08; BA04-10; BA04-11; BA04-12; BA04-13; BA04-14; BA04-15; BA04-16; BA05-01; BA05-02; BA05-03; BA05-04; BA05-07; BA05-08; BA05-09; BA06-01; BA06-03; BA06-04; BA07-01; BA07-02; BA08-01; BA08-02; BA08-03; BA08-04; BA08-05; BA08-06; BA08-07; BA08-08; BA08-09; BA08-10; BA08-11; BA08-12; BA08-13; BA08-14; BA08-15; BA08-16; BA09-03; BA09-05; BA09-07; BA10-07; BA10-10; BA10-15; BA11-09; BA11-10; BA11-12; BA11-13; BA11-14; BA13-06; BA13-09; BA13-11; BA13-15 |
| | 三类区 | 72 | BA05-05; BA05-06; BA05-10; BA05-11; BA05-12; BA06-02; BA06-05; BA06-06; BA06-07; BA06-08; BA07-03; BA07-04; BA07-05; BA07-06; BA07-07; BA07-08; BA09-01; BA09-02; BA09-04; BA09-06; BA09-08; BA09-09; BA09-10; BA09-11; BA09-12; BA09-13; BA10-01; BA10-02; BA10-03; BA10-04; BA10-05; BA10-06; BA10-08; BA10-09; BA10-11; BA10-12; BA10-13; BA10-14; BA10-16; BA11-01; BA11-02; BA11-03; BA11-04; BA11-05; BA11-06; BA11-07; BA11-08; BA11-11; BA11-15; BA12-01; BA12-02; BA12-03; BA12-04; BA12-05; BA12-06; BA12-07; BA12-08; BA12-09; BA13-01; BA13-02; BA13-03; BA13-04; BA13-05; BA13-07; BA13-08; BA13-10; BA13-12; BA13-13; BA13-14; BA13-16; BA13-17; BA13-18 |
| 龙岗 | 一类区 | 18 | LG01-03; LG01-04; LG01-06; LG02-02; LG02-03; LG02-04; LG03-09; LG03-10; LG03-11; LG03-15; LG03-16; LG08-06; LG08-09; LG08-11; LG08-13; LG09-02; LG09-05; LG09-09 |
| | 二类区 | 50 | LG01-01; LG01-02; LG01-07; LG02-01; LG02-05; LG02-06; LG02-07; LG02-08; LG03-01; LG03-02; LG03-04; LG03-05; LG03-06; LG03-13; LG03-17; LG03-18; LG03-19; LG03-20; LG03-22; LG03-23; LG03-24; LG05-07; LG05-10; LG05-11; LG05-12; LG08-02; LG08-05; LG08-07; LG08-08; LG08-10; LG08-12; LG09-01; LG09-03; LG09-04; LG09-06; LG09-07; LG09-08; LG09-10; LG09-11; LG09-12; LG09-13; LG09-14; LG12-03; LG13-07; LG13-08; LG13-09; LG13-11; LG13-12; LG13-13; LG13-14 |
| | 三类区 | 94 | LG01-05; LG03-03; LG03-07; LG03-08; LG03-12; LG03-14; LG03-21; LG04-01; LG04-02; LG04-03; LG04-04; LG04-05; LG04-06; LG04-07; LG04-08; LG04-09; LG04-10; LG04-11; LG04-12; LG04-13; LG04-14; LG05-01; LG05-02; LG05-03; LG05-04; LG05-05; LG05-06; LG05-08; LG05-09; LG05-13; LG05-14; LG06-01; LG06-02; LG06-03; LG06-04; LG06-05; LG06-06; LG06-07; LG06-08; LG06-09; LG06-10; LG07-01; LG07-02; LG07-03; LG07-04; LG07-05; LG07-06; LG07-07; LG08-01; LG08-03; LG08-04; LG10-01; LG10-02; LG10-03; LG10-04; LG10-05; LG10-06; LG10-07; LG10-08; LG11-01; LG11-02; LG11-03; LG11-04; LG12-01; LG12-02; LG12-04; LG12-05; LG12-06; LG12-07; LG13-01; LG13-02; LG13-03; LG13-04; LG13-05; LG13-06; LG13-10; LG13-15; LG13-16; LG13-17; LG14-01; LG14-02; LG14-03; LG14-04; LG14-05; LG14-06; LG14-07; LG14-08; LG14-09; LG14-10; LG14-11; LG14-12; LG14-13; LG14-14; LG14-15 |
| 龙华 | 一类区 | 14 | LA01-01; LA01-02; LA01-03; LA01-04; LA01-05; LA01-06; LA01-07; LA01-08; LA01-09; LA01-10; LA01-11; LA01-12; LA01-16; LA01-18 |
| | 二类区 | 19 | LA01-13; LA01-14; LA01-15; LA01-17; LA01-19; LA02-01; LA02-02; LA02-03; LA02-04; LA02-05; LA02-06; LA02-07; LA02-08; LA02-09; LA02-11; LA03-01; LA03-02; LA04-03; LA04-05 |
| | 三类区 | 56 | LA02-10; LA02-12; LA02-13; LA02-14; LA02-15; LA02-16; LA03-03; LA03-04; LA03-05; LA03-06; LA03-07; LA03-08; LA03-09; LA04-01; LA04-02; LA04-04; LA04-06; LA04-07; LA04-08; LA04-09; LA04-10; LA04-11; LA04-12; LA04-13; LA04-14; LA04-15; LA05-01; LA05-02; LA05-03; LA05-04; LA05-05; LA05-06; LA05-07; LA05-08; LA05-09; LA05-10; LA05-11; LA05-12; LA05-13; LA05-14; LA05-15; LA06-01; LA06-02; LA06-03; LA06-04; LA06-05; LA06-06; LA06-07; LA06-08; LA06-09; LA06-10; LA06-11; LA06-12; LA06-13; LA06-14; LA06-15 |
| 光明 | 一类区 | 3 | GM01-01; GM01-03; GM06-06 |
| | 二类区 | 8 | GM01-02; GM01-04; GM01-05; GM01-06; GM02-02; GM03-01; GM07-01; GM07-03 |
| | 三类区 | 46 | GM02-01; GM02-03; GM02-04; GM02-05; GM02-06; GM02-07; GM02-08; GM02-09; GM03-02; GM03-03; GM03-04; GM03-05; GM03-06; GM03-07; GM04-01; GM04-02; GM04-03; GM04-04; GM04-05; GM04-06; GM04-07; GM04-08; GM04-09; GM04-10; GM04-11; GM05-01; GM05-02; GM05-03; GM05-04; GM05-05; GM05-06; GM05-07; GM05-08; GM06-01; GM06-02; GM06-03; GM06-04; GM06-05; GM06-07; GM06-08; GM07-02; GM07-04; GM07-05; GM07-06; GM07-07; GM07-08 |
| 坪山 | 一类区 | 3 | PS01-02; PS01-05; PS02-01 |
| | 二类区 | 11 | PS01-01; PS01-03; PS01-04; PS01-06; PS01-07; PS02-02; PS02-06; PS02-10; PS04-01; PS04-03; PS04-05 |
| | 三类区 | 42 | PS02-03; PS02-04; PS02-05; PS02-07; PS02-08; PS02-09; PS03-01; PS03-02; PS03-03; PS03-04; PS03-05; PS03-06; PS03-07; PS03-08; PS04-02; PS04-04; PS04-06; PS04-07; PS05-01; PS05-02; PS05-03; PS05-04; PS05-05; PS05-06; PS05-07; PS06-01; PS06-02; PS06-03; PS06-04; PS06-05; PS06-06; PS06-07; PS06-08; PS06-09; PS06-10; PS06-11; PS06-12; PS07-01; PS07-02; PS07-03; PS07-04; PS07-05 |
| 大鹏 | 三类区 | 42 | DP01-01; DP01-02; DP01-03; DP01-04; DP01-05; DP01-06; DP01-07; DP01-08; DP01-09; DP01-10; DP01-11; DP01-12; DP01-13; DP01-14; DP01-15; DP02-01; DP02-02; DP02-03; DP02-04; DP02-05; DP02-06; DP02-07; DP02-08; DP02-09; DP02-10; DP02-11; DP02-12; DP02-13; DP02-14; DP03-01; DP03-02; DP03-03; DP03-04; |

| 区域 | 分区 | 合计 | 单元编号 |
|----|----|----|---|
| | | | DP03-05; DP03-06; DP03-07; DP03-08; DP03-09; DP03-10; DP03-11; DP03-12; DP03-13 |

6.6.2.2 结合上层次综合交通体系规划关于城市交通发展总体目标，依据全市停车发展策略，坚持“基本满足居住地停车需求、分区管控工作地停车需求、适度引导公共地停车需求”的分类停车供应原则，对各类建筑配建停车场的停车位标准进行优化调整。本次修订主要对以下几点做了调整：

根据我市住房制度改革，未来住房供应类型主要包括 4 类：市场商品住房、共有产权住房、保障性租赁住房 and 公共租赁住房，后三者统称为保障性住房。基于分类住房拥车特点分析，商品住房与保障性住房的户均拥车水平相当，同时考虑保障性住房与其他住房共享项目配套设施的有关规定，本次修订将保障性住房与商品住房的停车位标准合并分类，主要依据住房的户型大小来配建停车位，一般情况下户型越大、拥车水平越高、车位配建标准越高。居住地拥车停车需求属于基本停车需求，实行基本满足需求的供应策略。为适应未来居民拥车水平，结合当前拥车政策、住房政策对未来小汽车保有量及居民拥车水平进行分析，本次修订适度提高 60~90m² 户型住房的停车位配建标准下限，进一步提高宿舍的停车位配建标准，以及取消对轨道车站周边居住项目停车位标准的折减要求。鉴于未来小汽车保有量受交通管理政策、汽车产业政策、社会经济发展水平等多种因素影响，应结合政策变化情况，对居住区停车位标准作适时调整。

结合居民出行特征分析，当前我市小汽车使用强度仍然居高不下，不利于“公交优先”目标实现。为适应我市“小地盘高密度”的城市发展特点，优先发展公共交通仍然是城市交通发展的主要方向，因此需进一步加强交通需求管控。轨道公交出行条件相对较好的区域，应加强公交引导。本次修订建议轨道车站 500m 范围内的商业办公类项目停车位配建标准宜取低限，具体取值应结合片区轨道公交条件、用地开发强度、道路运行水平等因素综合确定，并且强调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，重点产业片区的项目停车位可低于表中停车配建标准的下限。

历版标准已结合城市人口及家庭结构、居民社会活动需求变化特点，不断提高公园、医院、学校、文体等公共服务设施的停车位配建标准。医院停车需求包括医护人员、门诊及住院部就医人员、陪护人员的停车需求。考虑城市外围地区的轨道公交条件相对不足，本次修订对二类区、三类区的医院停车指标适度放宽，改为下限指标，医院应专题研究确定停车位规模。学校停车需求主要来自教职工的上班停车需求，考虑到教师职业的特殊性，本次修订适度提高学校的停车位配建标准，并参考办公停车指标的制定思路，

细化形成不同分区的标准。此外，针对近些年社会各界普遍反映的学生接送临时停车问题，本次修订提出建议新改扩建学校宜结合用地条件、实际需求等，因地制宜地在学校用地范围内设置学生接送临时车位。

为支持深圳创新产业发展，本次修订适度提高新型产业用地的停车位配建标准。在深圳产业转型升级的背景下，工业、仓储、物流等设施停车特点发生较大变化，呈现多样化发展趋势，建议通过开展专题研究确定合适规模的客车与货车停放空间。

结合近些年编制的各类设施专项规划以及标准使用的反馈情况，对部分设施停车分类进行优化，如根据商业设施的规模、最新的公园及医疗设施分类体系等来完善分类，取消商务公寓类型。

- 6.6.2.4** 落实“以人为本”发展理念，支持深圳建设和美宜居幸福家园，保障公众公平享有交通服务的权利，规定所有停车场应设置无障碍停车位。参考国标《无障碍设计规范》（GB 50763）、地标《深圳市无障碍设计标准》等规范标准，明确各类停车场的无障碍停车位设置要求。

6.6.3 公共停车设施

- 6.6.3.1** 公共停车场宜布置在客流集中的商业区、办公区、医院、体育场馆、旅游风景区及停车供需矛盾突出的居住区，其服务半径不应大于 300m。同时，应考虑车辆噪声、尾气排放等对周边环境的影响。

公共停车场分布应在停车需求预测的基础上，以不同交通政策分区的交通出行结构、停车位供需关系为依据，按照区域差别化原则确定，并因地制宜地选择停车场建设型式，可结合城市公园、绿地、广场、体育场馆及人防设施修建地下停车库。

- 6.6.3.2** 机动车路内停车位通常用以满足短时间的停车需求。
- 6.6.3.3** 在货运车辆有很大需求的地方合理设置货运公共停车设施，可避免因货车经常无序停靠而对道路交通造成的影响。

6.7 新能源汽车充电设施

发展新能源汽车是应对气候变化，推动绿色发展，实现“碳中和”“碳达峰”等目标的战略举措。本次修订将既有分散的条文整合到本小节，重点包括充电设施规划原则、设施类型、配建指标和公共充电站四部分内容，充分体现对充电基础设施高质量发展的支撑和引导。

6.7.1 基本规定

6.7.1.1 根据充电设施安装位置的空间类型，完善充电设施分类，方便规划建设管理。本次修订提出专用充电设施、配建充电设施和公共充电站三类新能源汽车充电设施。

6.7.1.2 充电基础设施为电动汽车应用发展提供配套服务，其发展必须与新能源汽车的长远发展相适应，协调处理近远期的建设需求。

6.7.2 专用充电设施

6.7.2.2 规定了专用充电设施的设置要求。按照建立运营、停放充电一体化保障体系目标，要求交通市政设施的所有停车场（位）均应满足新能源车辆充电条件。

6.7.3 配建充电设施

6.7.3.2 规定了各类建筑物配建停车场和公共停车场充电设施的配建指标。根据新能源汽车推广目标及规划，2025年全市新能源小汽车规模约占机动车保有量20~25%。按照适当超前的理念，规定各类配建停车场和公共停车场的充电桩配置比例不低于停车位总数的30%，并100%预留安装条件。

6.7.4 公共充电站

6.7.4.1 根据深圳市充电基础设施体系网络，公共充电站主要服务纯电动出租车、网约车、私人小汽车充电需求，同时有条件的可兼顾其他类型车辆的补电需求。

6.7.4.2 公共充电站是充电基础设施网络重要组成部分，应坚持广泛覆盖、便捷舒适理念规划布局，保证一定服务半径。

6.7.4.3 规定了公共充电站规划布局原则。尽量结合商业和公共设施布设，用户在充电等待时间内可就近选择其他休闲娱乐活动，提升充电体验。

6.7.4.5 居住、商服、新型产业、公园、文体等建设项目应根据用地面积配置公共充电站设施，其他类型项目结合实施需求考虑配置。16个充电位的公共充电站，如果单独占地单层布置，其用地面积应不小于1100m²；如采用附建形式或独立占地多层布置，其有效建筑面积应不小于1100m²。综合考虑场站使用效率、充电安全性及相关政策管理要求等，配建公共充电站宜采用地面形式。

6.7.4.6 公共充电站除满足相关技术要求外，可灵活布置。

6.8 公共加油（气、氢）站

6.8.3 城市内不应建设国防加油站外的一级规模等级加油站，主要原因是该类加油站储罐容量大，加油数量多，对周围的影响威胁较大。

6.8.5 从城市安全的角度考虑及减少加气站实施难度，未来深圳市加气站原则上将以撬装式为主，集约利用土地，鼓励合建。

6.9 物流场站

党的十九大报告首次将物流与交通、水利、电信等并列，纳入城市基础设施范畴。物流场站是物流基础设施的重要组成部分，对外承担国际国内的物流运输联系、对内保障城市物资运转，具有较强的公共物品或服务属性。因此，有必要在本次修订中增加物流场站章节，明确物流场站功能、体系构成、空间布局及建设要求等，规范和指导后续物流场站的规划建设。

6.9.1 基本规定

6.9.1.2 《物流术语》（GB/T 18354-2020）对物流中心、配送中心、物流枢纽等新兴物流基础设施进行了定义。结合《深圳市现代物流场站布局规划（2021-2035）》，本次修订从服务功能角度将物流场站分为物流枢纽、物流转运中心、物流配送站、物流服务站四类，其中物流服务站由企业主导，可结合其自身业务组织模式、服务时效性等灵活设置。

6.9.1.3 物流场站规划建设应立足物流需求变化和规模增长，综合考虑城市资源紧约束、产业和消费模式变革及物流设施设备升级等。同时，落实 2021 年深圳市政府工作报告提出的打造国际一流安全发展示范市的要求，按照平战疫结合的要求，在物流场站规划建设过程中合理预留各类应急物流功能空间，提高城市安全韧性水平。

6.9.2 物流枢纽

6.9.2.1 参照《物流术语》（GB/T18354-2020），从设施设备、功能、服务范围等角度对物流枢纽进行定义。

6.9.2.2 《营造良好市场环境推动交通物流融合发展实施方案》（国办发〔2016〕43 号）《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1866 号）等政策文件要求重点强化机场、港口、铁路等对外交通枢纽的物流功能，构建综合交通物流枢纽系统，实现物流与交通融合发展。

公路物流枢纽的选址要考虑物流运输需求与对内外交通的衔接，因此公路物流枢纽

应临近货源生成或集散地，并与干线性道路、机场、港口、铁路货站等衔接良好。此外，由于公路物流枢纽处理的货量巨大，将汇集大量的大、中型货运车辆，无论是噪声、振动，还是对道路交通的干扰都十分严重，所以公路物流枢纽应尽可能远离中心城区布局。

6.9.3 物流转运中心

6.9.3.1 参照《物流术语》(GB/T 18354-2020)《物流中心分类与基本要求》(GBT 24358-2019)，物流转运中心应具备以下特点：1) 具有完善的物流基础设施及信息网络；2) 配送、转运功能健全；3) 相较于物流枢纽，辐射范围较小。

6.9.3.2 随着城市经济活动日益活跃，城市生活、商业运营及生产对于货物或物品的运输速度、质量、准点率等有了更高的要求，物流转运中心布局应当综合考虑物流需求、运输时效性及配送成本等因素合理确定服务半径，并采用分散、均衡布局方式，逐步形成广覆盖、高时效的物流配送网络。

从空间组织来看，物流转运中心是衔接城市物流需求点和对外货运交通的转运集散点，其布局应临近城市主要干道，方便货运车辆进出；同时考虑居住密集区内以生活性交通为主，人流量较大，为减少人、车冲突，物流转运中心应尽可能远离居住密集区域。

6.9.3.3 借鉴新加坡、东京等先进地区经验，服务城市内部物流的场站设施规模一般为 2~5ha，通过立体综合开发和智能化设备投入，可提高单位用地的物流效率。《深圳市现代物流场站布局规划（2021-2035）》通过梳理全市用地条件，考虑物流转运中心功能及需求等在全市规划布局 30 处物流转运中心，其中 43%规划物流转运中心用地规模为 3~5ha。综上，本次修订提出单个物流转运中心的用地面积不宜过大，以 3~5ha 为宜，鼓励功能集聚和立体开发，提高空间利用效率。

6.9.3.4 物流转运中心配套的办公及生活服务设施规模参考《物流中心分类与规划基本要求》(GB/T 24358-2019)《物流园区建设指南》(DB36T1161-2019)《物流建筑设计规范》(GB 51157-2016)的相关规定，考虑最大化保障物流转运中心的基础功能，配套的行政办公及生活服务区面积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%。

表 6 相关规范配套行政办公及生活服务区用地规模指标表

| 既有标准 | 相关规定 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|---|---|--------|----|--------|--------|---------------|--------------------|------------------|--------|---|-------|--------|---------------|---------------|---|--------|---------|
| 《物流中心分类与规划基本要求》(GB/T 24358-2019) | 5.5 配套的行政办公及生活服务设施总用地面积不应超过物流中心总用地面积的 10% | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 《物流园区建设指南》(DB36T1161-2019) | 4.3 物流园区所配套的行政办公、生活服务设施用地面积占园区总面积不应大于 20% | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 《物流建筑设计规范》(GB 51157-2016) | <p>5.3.5 物流建筑的物流生产面积、配套建筑面积分别占总建筑面积与场坪面积之和的比例,宜符合表 5.3.5 的规定。</p> <p>表 5.3.5 物流建筑的面积比例</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>建筑面积类别</th> <th>比例 (%)</th> <th>说明</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">单体物流建筑</td> <td>物流生产面积</td> <td>≥65 包括场坪面积</td> </tr> <tr> <td>业务与管理办公用房、生活服务用房面积</td> <td>5~15 仅指物流企业自用</td> </tr> <tr> <td>辅助生产面积</td> <td>≤5 包括变配电站、建筑智能化管理与控制中心、水泵房及消防控制中心、制冷与供热机房、门卫室等</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">物流建筑群</td> <td>物流生产面积</td> <td>≥65 包括场坪面积</td> </tr> <tr> <td>公共办公、生活服务建筑面积</td> <td>15~35 公共办公、生活服务建筑是指面向社会开放使用的营业、通关、金融、信息、商务等业务等办公用房及执勤休息、餐饮、公共厕所、盥洗、垃圾处理等生活服务设施</td> </tr> <tr> <td>辅助生产面积</td> <td>≤3 —</td> </tr> </tbody> </table> <p>注：大型、超大型的综合性单体物流建筑可按物流建筑群的面积比例确定。</p> | 建筑面积类别 | 比例 (%) | 说明 | 单体物流建筑 | 物流生产面积 | ≥65 包括场坪面积 | 业务与管理办公用房、生活服务用房面积 | 5~15 仅指物流企业自用 | 辅助生产面积 | ≤5 包括变配电站、建筑智能化管理与控制中心、水泵房及消防控制中心、制冷与供热机房、门卫室等 | 物流建筑群 | 物流生产面积 | ≥65 包括场坪面积 | 公共办公、生活服务建筑面积 | 15~35 公共办公、生活服务建筑是指面向社会开放使用的营业、通关、金融、信息、商务等业务等办公用房及执勤休息、餐饮、公共厕所、盥洗、垃圾处理等生活服务设施 | 辅助生产面积 | ≤3 — |
| 建筑面积类别 | 比例 (%) | 说明 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 单体物流建筑 | 物流生产面积 | ≥65 包括场坪面积 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 业务与管理办公用房、生活服务用房面积 | 5~15 仅指物流企业自用 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 辅助生产面积 | ≤5 包括变配电站、建筑智能化管理与控制中心、水泵房及消防控制中心、制冷与供热机房、门卫室等 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 物流建筑群 | 物流生产面积 | ≥65 包括场坪面积 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 公共办公、生活服务建筑面积 | 15~35 公共办公、生活服务建筑是指面向社会开放使用的营业、通关、金融、信息、商务等业务等办公用房及执勤休息、餐饮、公共厕所、盥洗、垃圾处理等生活服务设施 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 辅助生产面积 | ≤3 — | | | | | | | | | | | | | | | | |

6.9.4 物流配送站

6.9.4.1 物流配送站主要面向快递、电商、社区团购等业务物流的末端配送服务，一般应符合以下基本要求：1) 具备与服务功能相适应的配送基础设施和信息网络；2) 服务范围较小，一般为 1~3km；3) 提供短距离、小批量、多频次物流配送服务。

6.9.4.2 物流配送站宜纳入社区公共设施统筹规划建设。参照公交首末站及社康医院、幼儿园等同类设施建设经验，可结合城市更新、土地整备等，采取与建筑附属配建方式加快完善物流配送站网络。

目前，我市正在组织开展《深圳市物流配送站规划配建指引》编制工作，物流配送站具体配建规模、配建要求、配建实施机制等以经审批发布的《深圳市物流配送站规划配建指引》为准。

6.9.4.3 物流配送站是衔接上级物流转运中心与下级物流服务站、消费者的中间节点，其配套设施既要服务上级物流转运中心大中型转运车辆的停车、装卸需求，也要满足下级转运或末端配送的电动自行车的集中停放、充电等需求。

6.9.5 物流服务站

6.9.5.1 参照国家邮政局《快速营业场所设计基本要求》（YZ T0137-2015）、商务部《电商物流末端服务站规划及运营要求》（征求意见稿）、上海市《快递末端综合服务站通用规范》（DB31/T 1164-2019）等相关标准，主要从服务功能和服务对象角度提出物流服务站的定义。

6.9.5.2 物流服务站对于提升末端配送效率、改善市民生活品质具有重要作用，并为应对公共卫生等突发事件下的末端配送服务提供基础保障。新建或改扩建项目应当结合项目建筑类型以及居民需求、城市安全应急保障等，合理预留物流服务站的建设空间，具体应满足《快速营业场所设计基本要求》（YZT 0137-2015）中对场所面积、布局、设施设备等的要求。