

轨道交通与周边用地一体化工作体制机制研究

承担单位：北京城建设计发展集团股份有限公司

北京市发展和改革委员会

2021年7月

1. 案例分析

1.1. 案例分析

1.1.1. 国外经验分析：东京

日本并没有特别针对 TOD 的上位规划。日本的 TOD 更多的是政府、开发主体、运营商三者一起敲定方案导则，所谓的导则其实是个架构平台。没有标准化的设计标准，站站不同。为多方诉求共同协商后的体现。把诉求通过方案解决。没有标准模式和范式，在最基本建筑基准法，消防、安全法上形成的 TOD 模式。

1.1.2. 上海

《关于推进本市轨道交通场站及周边土地综合利用的实施意见》（沪府办〔2016〕79号），对场站及周边土地综合开发作出规定：

①关于开发主体。原则上由项目所在区政府组织实施轨道交通场站综合开发，鼓励相关企业、轨道交通建设主体单独或联合设立开发主体。

②关于供地方式。a. 在完成土地储备形成“净地”后，可以协议方式，将轨道交通场站综合用地使用权出让给综合开发主体。b. 轨道交通场站综合用地中用于车站、轨道部分的土地，按照划拨土地方式管理。c. 轨道交通场站综合建设用地开发，涉及地下经营性部分，地价按照本市相关规定收取。

③关于开发方式。综合开发主体以协议方式取得的建设用地使用权，以自主开发为主，土地使用权不得转让，不得以改变土

地使用权人的出资比例、股权结构等方式，变更土地使用权。

④关于土地收益利用。轨道交通场站及周边土地的综合开发利用收益用于支持轨道交通可持续发展。轨道交通建设主体所得的综合开发利用收益，优先用于轨道交通建设和运营维护。

1.1.3. 广州

1 城市轨道交通投融资政策《广州市轨道交通建设及偿债资金筹集和使用管理办法》

2 场站及周边一体化开发政策

(1) 《广州市推进轨道交通沿线土地储备规划（首批）》（穗府办函〔2012〕172号）

(2) 《广州市轨道交通场站综合体建设及周边土地综合开发实施细则（试行）》（穗府办规〔2017〕3号）

1.1.4. 深圳

2012年，深圳市委市政府出台了《关于贯彻落实深圳市土地管理制度改革总体方案的通知》（深发〔2012〕3号），规定“完善体现差别化供地的地价控制标准，健全国有土地使用权供应体系，探索租赁、作价入股等土地有偿使用方式”。2012年5月，《深圳市土地管理制度改革总体方案》获国土资源部和广东省联合批复，明确提出以土地三期开发用地作为完善土地作价出资方式的专项试点；深圳市向国家发改委提报的《深圳地铁三期轨道交通建设规划》中明确提出以土地作价出资解决地铁三期相关建设资金的融资方式，并获得国家发改委的批复同意。2013年5月，

深圳市人民政府办公厅出台《深圳市国有土地使用权作价出资暂行办法》，随后完善、颁布了《深圳市土地使用权作价出资实施流程》和《作价出资合同（范本）》。

1.1.5. 成都

2017年9月5日，成都市人民政府印发《成都市轨道交通专项资金筹集方案》（成府函〔2017〕153号），明确规定按照“政府引导、市区共担、企业筹资”原则，制定轨道交通专项资金分担政策：

①轨道交通建设资本金。城市轨道交通第一、二期建设规划项目由市本级财政全额承担，其余建设规划项目中心城区由市本级财政全额承担，其他区县由市本级与沿线区县根据所在区域线路里程按6：4比例分担。

②轨道交通建设其他资金。由各级政府财政资金及企业开发综合收益承担。其中，中心城区由市本级全额承担，其他区县由市本级与沿线区政府根据所在区域线路里程按5：5比例分担。

③轨道交通运营亏损及维护补贴资金。由各区县根据所在区域运营线路里程承担。

④调整规划增加的资金投入。因各区县对轨道交通线路现有规划提出调整而增加的规模和造价，新增资金投入由相应区县全部承担。

2. 现行轨道交通与周边用地一体化工作体制机制梳理及分析

	体制、机制	轨道+土地	规划+土地					
.....	轨道微中心的定义：与轨道交通站充分融合、互动、可达性强，土地集约利用程度高，具有多元城市功能，具备辐射性和带动性的城市地域空间。依托重点站，在半径200-300米区域划定核心范围；聚焦核心范围10-20公顷，围绕周边集聚的街坊，根据车站具体情况进行调整；如非地铁车站点范围可适当扩大，老城内范围可适当缩小。							
土地一体化	工程	街区控制：两圈+要求 街区控制：五圈+要求						
规划一张蓝图	构成	位于商业区、办公区或其他公共功能为主的区域，主要发挥城市级或地区级综合服务功能	位于居住功能为主的区域，主要发挥社区生活服务功能					
大小交通全覆盖	定义	地区综合公共服务功能，包括商业中心、公共文化设施、公共体育设施、公共绿地和公共广场，其他各类公共服务设施。	社区服务中心、社区综合服务中心、社区文化设施、社区卫生服务中心、非商业性院所等公共生活所需的设施和基础教育设施等					
市政物业一体化	分类	综合型商务中心	社区型商务中心					
一体化TOD	轨道微中心与一体化	300、500、800/1000米圈层						
地下空间一体化	分类	车站+						
结构一体化		车辆基地、停车场+						
消防人防一体化	工程	轨道交通权属范围内						
.....		一体化开发						
		地铁附属设施	地铁连通通道	站内剩余空间	站外剩余空间	区间	停车场	车辆基地
		A类：出入口及附属设施与周边建筑结合	B类：连接通道	C类：城市功能补及剩余空间利用	D类：综合开发			
		本类型一体化设计可消除地铁冷冰冰、高等级建筑、一体化高层建筑，出入口与周边地块建筑或下沉广场结合可提升建筑品质或功能，加强与周边建筑的交通。	本类型一体化设计可通过新增与周边地铁连接通道的方式增加地铁出入口数量，增加车站周边公共空间，通过建筑设置对岸周边的可预留连接接口条件。	本类型一体化可充分利用地铁施工产生的剩余空间，或建筑拆除及改造向城市内部转移，通过地铁建设和周边群众需求的生活性便民服务需求；剩余空间及新增出入口可设置提升建筑品质或功能及与周边交通功能、过街天桥、步行过街站等周边交通连接。	站区TOD开发，站区与周边开发地块深入一体化融合。			
		一体化站区分类：根据用地发展条件、交通能力在规划中划分重点站（微中心站）、一般站、重点站（微中心站）；车站所在地区区位条件较好且周边具备可利用土地资源，或站区的交通等级与能力较强，及一体化程度较高的车站。一般站：常规车站或与周边用地融合程度较低的车站。		剩余空间便民服务	地铁便民服务			
	体制、机制	车站		建设+工程				

一体化工作机制范畴

2.1. 研究方向

一体化或者站城融合的定义：站城融合是交通站点和周边的城市街区进行一体化开发的城市规划建设模式，可充分发挥交通对城市发展的引领作用，促进交通与城市的协调融合发展，全面提升交通规划、建设和服务水平，打造城市活力中心。站城融合区域是规划层面的术语，指交通站点和城市街区高度融合的城市建设区，是城市体系中的一个节点，在规划时需要统一考虑。

站城一体化：以交通设施为核心，与城市其他功能设施融合、建筑资源共享的建筑工程。

地铁建设成本高，运营维护费用同样高昂。近日，通过上海

清算所、中国债券信息网、上海证券交易所等渠道，查询到 22 家地铁公司 2020 年的财务报告，统计梳理发现，在 22 座主要地铁运营城市中，全年实现盈利的城市仅有 7 个，分别是深圳、武汉、沈阳、南昌、济南、厦门和兰州。

在 7 座盈利城市中，2020 年深圳地铁的营收达到 208.28 亿元，净利润达到 111.02 亿元，扣除政府补助之后实际经营利润达到 110.66 亿元。深圳地铁的净利润，已超过其他城市净利润总和。深圳地铁取得如此高的收入和利润的关键，是借鉴了香港地铁“轨道+物业”的运营模式，营业利润主要来自投资收益。据悉，2020 年深圳地铁 208.28 亿元的营收中，将近 150 亿元来自房地产收入，占比超过 7 成。而亏损最严重的成都轨道交通，2020 年净利润为 14.76 亿元，扣除政府补助的 91.44 亿元之后，实际亏损达到 76.68 亿元。

2.2. 研究内容

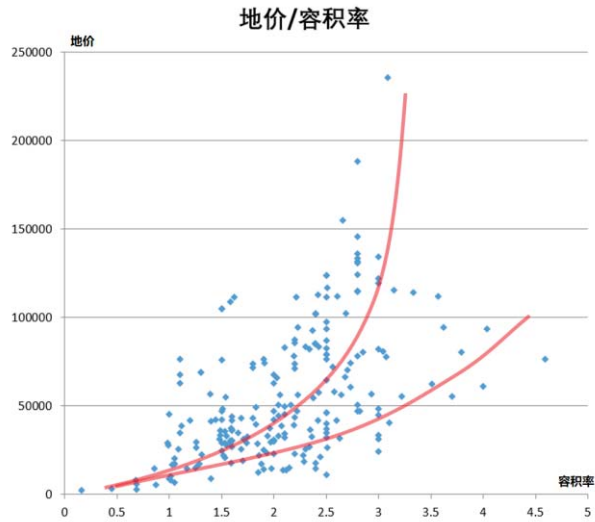
站城融合是交通站点和周边的城市街区进行一体化开发的城市规划建设模式，可充分发挥交通对城市发展的引领作用，促进交通与城市的协调融合发展，全面提升交通规划、建设和服务水平，打造城市活力中心。站城融合区域是规划层面的术语，指交通站点和城市街区高度融合的城市建设区，是城市体系中的一个节点，在规划时需要统一考虑。

2.2.1. 本市土地市场接受度梳理研究

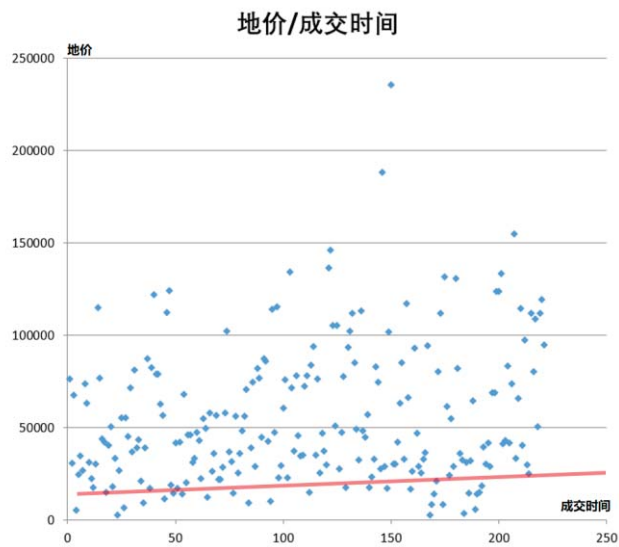
以本市土地市场接受度梳理研究，主要是分区域研究本市市场价格水平，形成价格指标库和测算基准。

2.2.2. 数据分析及结果

地价与容积率基本呈现正相关，且出现分化的趋势。



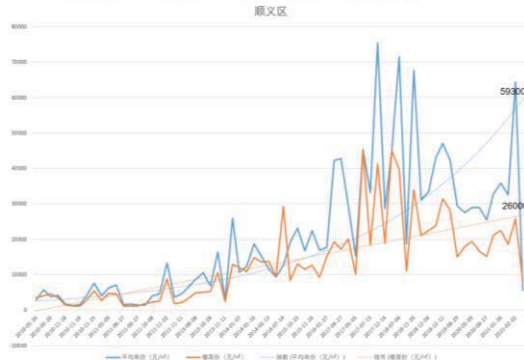
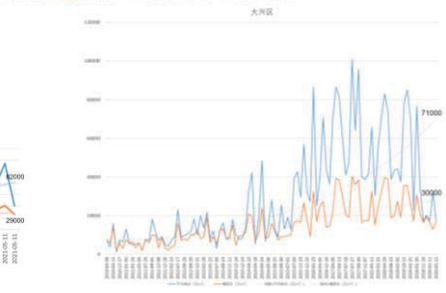
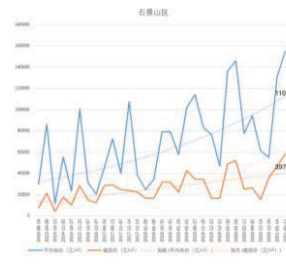
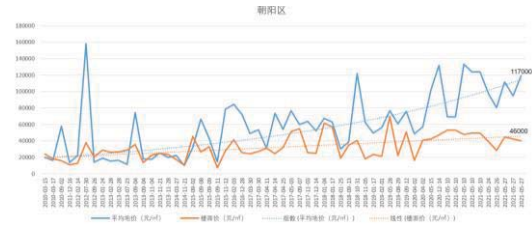
地价与成交时间基本呈现正相关。

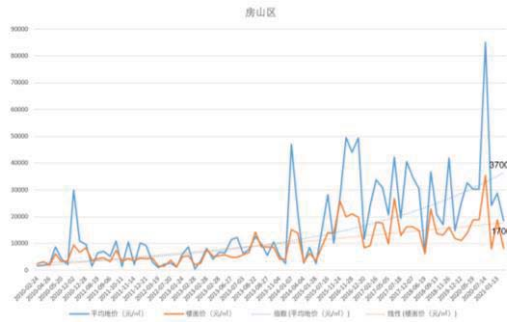


各区地价及趋势梳理

	东、西城区	海淀区	朝阳区	石景山区	丰台区	昌平区	大兴区	门头沟区	顺义区	通州区	房山区	密云区	怀柔区	延庆区
平均地价	174000	118000	117000	116000	110000	82000	71000	62000	59300	46000	37000	30500	23000	20000

楼面积	53000	48000	46000	39700	42000	29000	30000	24000	26000	18000	17000	12600	16000	10500
-----	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

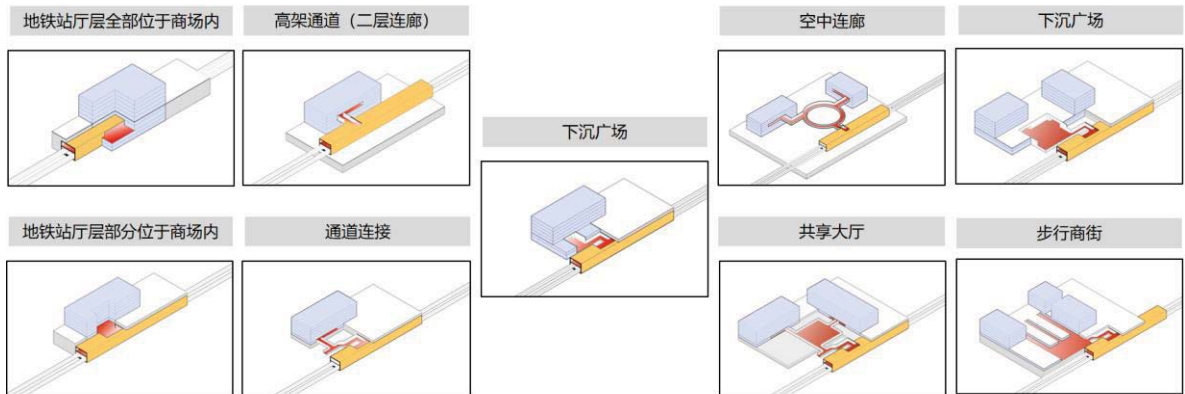




2.2.3. 轨道交通站点距离对土地收益影响分析

轨道交通站点距离对土地收益影响，主要是研究轨道站点引起的周边土地增值收益情况，形成价格增长公式。课题从轨道交通站点的站型、轨道交通站点开发建设模式、大数据活跃指数等多方面分析轨道交通站点距离对土地收益影响。

1. 车站站型包括：站点与侧盖，区间与开发，车辆基地或停车场与上盖和轨道的关系。



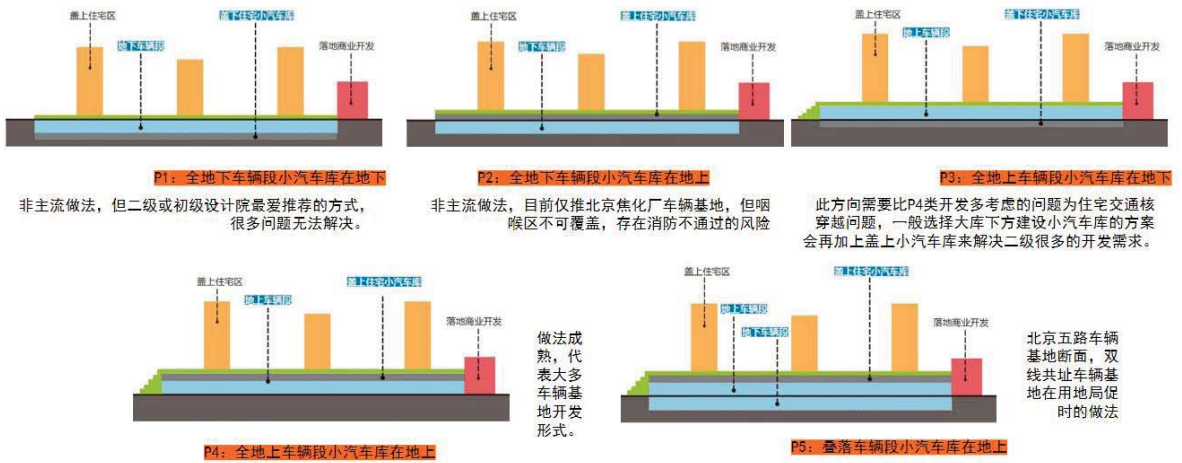
站点与侧盖

1. 单通道环流式	2. 双通道环流式	3. 环岛式人流动线	4. 自由流动式动线	5. 流水线式人流动线	6. 复合式人流动线
<p>特点: 两侧商铺共用一条通道, 人流动线形成循环流动。</p> <p>适用条件: 多适用于商业体量较小的商业体或者商业区域成狭长长方形的商业体。</p> <p>优点: 最大程度地利用商业区域的面积, 内部人流可以自由循环流动。</p> <p>缺点: 商业空间不够开阔, 不利于舒适购物环境的形成。</p>	<p>特点: 两侧商铺各有一条独立的通道, 中间做架空处理或设置移动商梯, 通过次通道将两侧通道连接起来, 人流动线形成循环流动。</p> <p>适用条件: 一般适用于商业体量较大的多层商业体, 商业区域多为宽度较大的长方形。</p> <p>优点: 可以增加商场的通透感, 最大化的增加顾客视线内的商铺数量, 提高顾客的购物转化率, 内部人流可以自由、灵活循环流动。</p> <p>缺点: 要牺牲一部分的商业面积。</p>	<p>特点: 在商业区域的中间设一家主力店形成一个“小岛”, 四周设置一些配套商店, 人流环绕着“小岛”循环流动。</p> <p>适用条件: 商业区域宽度较大的商业体, 有大规模的主力店, 多适用于专业市场。</p> <p>优点: 突出主力店的核心效应, 利用这个核心, 达到人流聚集、发散的效果。</p> <p>缺点: 人流动线顺时针或逆时针流动, 方向较为单一, 缺乏灵活性。</p>	<p>特点: 人流动线没有固定的流向, 可以多线路、多方向自由流动。</p> <p>适用条件: 各种类型的商业体均可采用。</p> <p>优点: 充分利用商业区域的面积, 尽可能的降低面积的浪费, 顾客可以随意流动, 增加购物的乐趣。</p> <p>缺点: 容易产生人流盲点和死角, 回流现象时有发生, 造成人流堵塞。</p>	<p>特点: 像流水线操作那样, 人流的前进有固定的顺序和方向。</p> <p>适用条件: 一般适用于大平层的专业市场。</p> <p>优点: 强制性的让人流经过整个商业区, 没有死角和盲点。</p> <p>缺点: 人流动线很长, 方向单一, 顾客不能自由流动, 容易造成顾客疲劳和烦躁。</p> <p>深圳实例: 宜家家居。</p>	<p>特点: 前面所述的几种人流动线的组合。</p> <p>适用条件: 一般适用于商业面积较大的商业体。</p> <p>优点: 可以根据项目的具体情况吸收各种人流动线的优势, 人流动线更加灵活多变。</p> <p>缺点: 对商业体的面积要求较高。</p>

区间与开发

	次渠南车辆段上盖综合开发项目	平西府车辆段综合开发项目	五路停车场综合开发项目	北安河车辆段上盖综合开发项目
案例分析				
	对周边地块（土地价值）辐射范围：由强到弱		对上盖开发块辐射范围：由弱到强	
	正线影响范围：由强到弱		交通辐射范围：由弱到强	
车辆基地加站分析				
PEST分析	场地中部	场地边缘	场地角部	场地外
	优点：站点辐射本地块能力最强，与场内地内各部分联系最紧密。 缺点：辐射周边地块能力较弱，要与地铁站结合设置市政道路进入基地内。	优点：站点辐射本地块能力较强，居中与场内地内各部分联系紧密。 缺点：地铁正线有可能进入场地，影响住宅布置。	优点：站点辐射周边用地能力较强，属于常见布置方式。 缺点：地铁500m 辐射影响范围小，与地铁站结合较弱，经常是通道连接。	优点：场地布置不受站点影响。 缺点：区域不在500m 辐射范围内，通行距离过长。

车辆基地或停车场与上盖和轨道的关系



消除车辆段上盖开发易造成的城市孤岛效应；减少上盖开发产生的沿城市道路消极空间，避免侧壁效应；优化车辆段通风排烟方式，最大化减少不利影响；最大化土地经济效应，全部计容建筑面积转化为商业开发面积；借助上盖开发的独特空间特点，创造错落别致的城市景观空间。

2. 在轨道交通站点的开发建设过程中，存在者明显不同于常

规地块物业开发。

房地产与地铁建设调控政策不同步，TOD 发展受限。房地产和地铁从前期规划到建设运营的全过程，各阶段时序难以匹配。

不同的市场销售定位。业态多元，地铁缺少专业的适应市场环境的营销团队。缺少专业的物业开发团队。缺少自持物业的运营管理团队。土地及开发利润=全生命周期建设运营成本。

交通设施与建筑共构，共同投资，产权划分不清晰。立体空间产权划分相关的行政、法律文件不健全，影响后续运营

地产公司加盟带来物业开发专业提升的同时降低地铁红利。地产公司加盟，分享 TOD 开发红利，影响政府土地注入地铁的本意，TOD 带来的红利能否覆盖地铁全生命周期成本？形成独立的基于 TOD 的土地增值体系。

3. 通过大数据筛查和梳理轨道交通站点城市人口发展的推动作用。



全时时间、城市空间的界定(UCD 交研中心既有大数据筛查):

43 号文: 范围的界定: 750 米或者 1000 米。北京主要存在: 车站影响、区间影响、换乘影响、车辆基地的影响等; 2, 轨道的属性: 内面外廊线; 3, 换车站点, 交通枢纽等; 4, 地区发展、

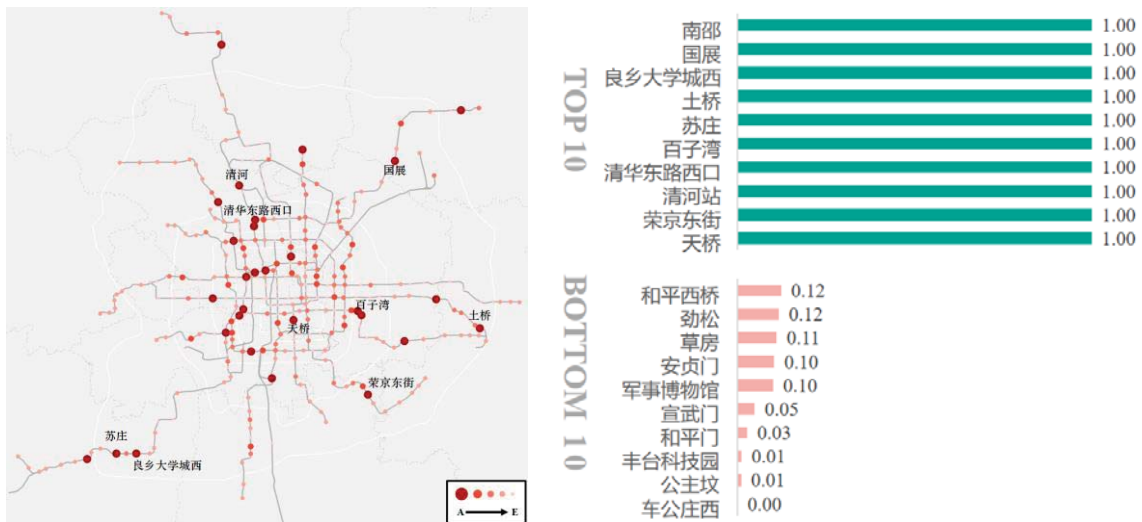
城市级轨道 IP 等；抽象为：

人气活跃指数：轨道站点 800 米（数据范围）服务区范围内全天吸引以及产生的客流量，以人为本，反映站点使用情况及其周边其他业态活力。

物业增值能力：轨道站点 800 米（数据范围）服务区平均住房价格/站点 800-1500 米服务区平均住房交易价格。



人气活跃指数



物业增值能力：核心区房价影响因素太多，无法准确判断轨道交通对物业增值能力(房价)的影响；外围区轨道交通带动能力相对突出

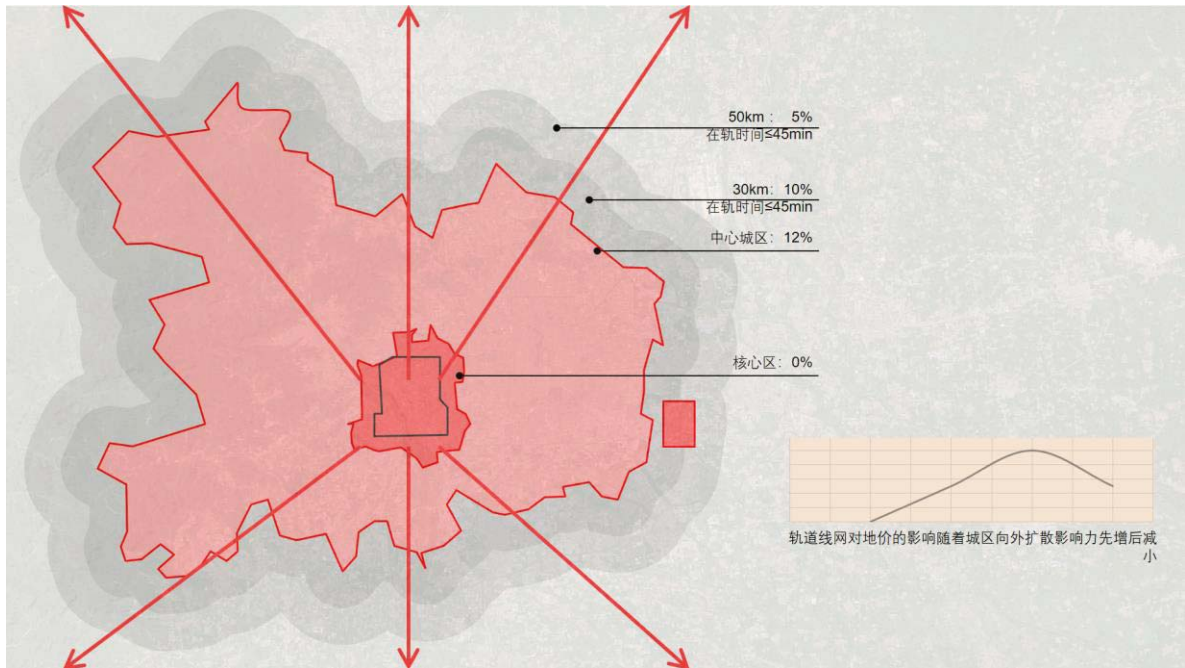
A Excellent	北京西站、中关村、海淀黄庄、北京站、北京南站、金台夕照、东单、国贸、王府井、 东大桥 、苏州街、西单、呼家楼、朝阳门、灯市口、东直门、东四十条、莲花桥、复兴门、阜成门、湾子、双井、大望路、炎黄胡同、建国门、西直门、南礼士路、东直门、 五道口 、车公庄、团城湖、知春路、白石桥南、福慧寺、知春里、达官营
B Good	五棵松、新街口、健德门、亮马桥、阜成、永安里、西土城、劲松、宣武门、车公庄西、九龙山、广安门内、木樨园、广渠门内、青年路、 牡丹园 、三元桥、望京、长椿街、积水潭、平安里、天安门东、通家园、六里桥东、望京东、魏公村、菜市口、贵村西大街、 十里河 、通州北苑、雍和宫、金台路、中国美术馆、宋家庄、人民大学、大钟寺、军事博物馆、什刹海、花园桥、惠新西街北口、东四、南锣鼓巷、安内门、丰台科技园、安立路、望京南、虎坊桥、和平门、广渠门外
C Normal	朝阳公园、七里庄、和平里北街、方庄、北苑路北、T2航站楼、和平西桥、珠市口、四惠、 四惠东 、陶然亭、角门西、北海北、北新桥、前门、安华桥、大屯路东、 魏公村 、动物园、木樨地、长春桥、西钓鱼台、惠新西街南口、安定门、柳芳、火器营、东直门、蒲黄榆、刘家窑、四惠东、马家堡、福安、天通苑南、白堆子、西四、张自忠路、海淀五路居、常营、海户屯、科怡路、西二旗、桥东、西局、角门东、国家图书馆、六道口、农业展览馆、右门、十里堡、德泰、公主坟、太阳宫、八宝山、芍药居、天安门西、天通苑、芍药居、北土城、肖家河、公益西桥、梨园、立水桥、平乐园、荣京东街、大郊亭、北京大学东门、亮马门、苹果园、昌平、北沙滩、枣园、六里桥、鼓楼大街、立水桥南、杨庄
D Bad	传媒大学、北工大西门、 丰台南路 、万源街、石门、大红门、 回龙观东大街 、双桥、清河站、首经贸、永泰庄、车迷沟、清华东路西口、农大南路、上地、慈寿寺、首子湾、九棵树、T3航站楼、北运河西、八角游乐园、永定门外、 草厂 、奥体中心、天坛东门、巴沟、泥洼、古城、玉泉营、龙泽、安德里北街、生物医药基地、果园、奥林匹克公园、翠屏、西苑、 霍营 、高米店北、寒庄、天通苑北、管庄、沙河、黄村火车站、 康营东大街 、纪家滩、西黄村、良乡南关、高碑店、通州北关、清源路、成寿寺、田村、丰台东大街、物美学苑路、望头、经海路、欢乐谷景区、西红门、亦庄文化里、大井、南楼村、大红门南、李台站、和义、永丰、常米庄南、长阳、 新宫 、肖村、火器营、平西府、 金安桥 、善各庄、郭庄子、北苑、旧宫、东风北桥、西北旺、圆明园、小红门、真光路、关庄、苏庄、望京西
E Terrible	黄渠、化工、 生命科学园 、稻糠城、天官院、临河里、西小口、唐山城关、土桥、 同济南路 、崔各庄、上庄、郭公庄、廖公庄、森林公园南口、香山、良乡大学城西、马泉营、栗园庄、安河桥北、篱笆房、昌平东关、后沙峪、永丰南、朱辛庄、 良乡大学城 、东高地、马连洼、星城、亦庄桥、北官门、北运河东、茶棚、双合、焦化厂、八里桥、次渠南、阎村、国展、花梨坎、彭各庄、南法信、广阳城、石门、林景桥、东夏园、良乡大学城北、五福堂、燕山、南邵、阎村东、 万盛东 、植物园、屯佃、义和庄、分钟寺、大葆台、韩家府、 高楼金 、德信、大瓦窑、 群芳 、望京站、 沙河高教园 、稻香湖路、小园、温阳路、北安河、 大兴新城 、 花庄 、北邵洼、 次渠 、晓东府、马各庄、果庄、康海、张郭庄、桥户营、黄村、崔各庄、万安、稻田、十三陵景区、 万盛西 、大石河东、孙河、瀛城、颐和园西口、亦庄火车站、巩华城、西道口、园博园、昌平西山口、大兴机场

站点能级分类

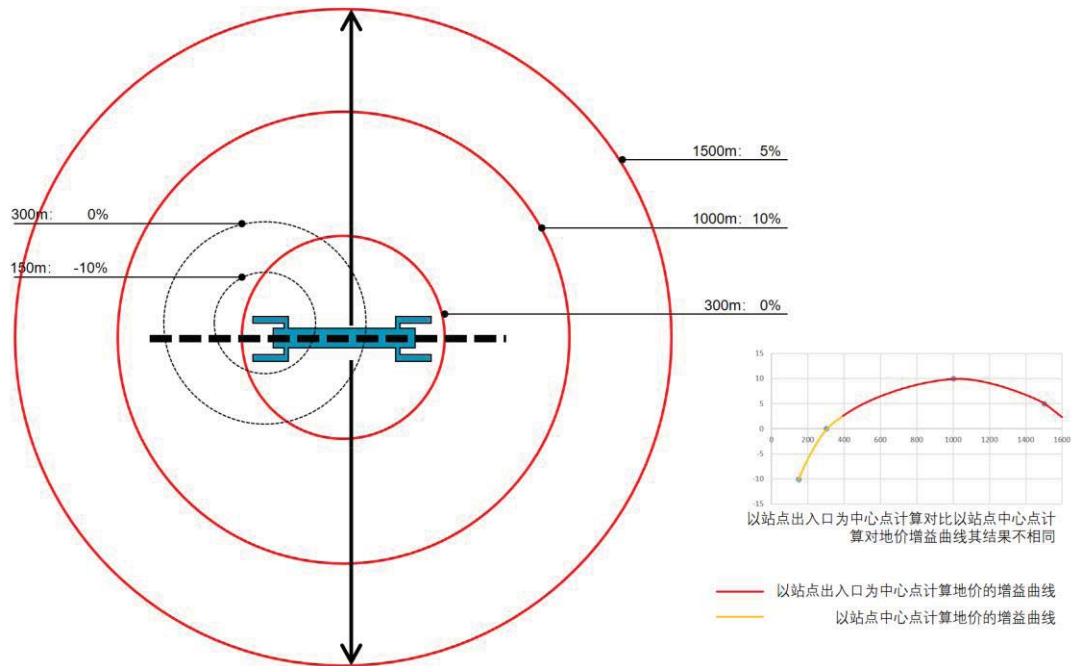
3. 课题研究结论分析

轨道交通站点对土地价格的存在推动作用，通过数据分析可以得出以下结论：

- 1，核心区，中心地区受轨道开通，对于土地的影响幅度小于 5%；
- 2，城六区外围组团受轨道开通影响，对于土地的影响幅度 5%-10%；由于轨道性质的不同，应在四网融合视角下共同分析。市郊铁路等对于土地的影响不呈现正相关。
- 3，外围六廊道受轨道影响高度正相关，平均地价成交不受影响，楼面价高出 10%。



轨道线网对地价的影响随着城区向外扩散影响力先增后减小



以站点出入口为中心点计算对比以站点中心点计算对地价增益曲线其结果不相同

4. 政策推演及建议

4.1. 基于轨道交通与周边用地一体化的容积率策略

规划结合站点土地利用与交通现状、规划情况，遵从 TOD 的高强度、混合开发模式以及“地铁+物业”的协同发展模式，对不同的轨道交通站点类型提出，不同的容积率发展策略，具体为换乘枢纽站、片区中心站、交通接驳站和一般站这四类站点。分别从土地利用规划、交通规划和地下空间开发等方面提出规划调整建议：

(1)对于换乘枢纽站周边地区，建议进行中高强度的综合开发，形成区域中心，功能以交通换乘及区域服务并重；有发展潜力的站点宜结合车站进行以商业和居住为主的上盖开发；根据 TOD 的圈层引导模式，以站点为圆心、半径 0~150m 范围内的用地以商办用地为主导，以站点为圆心、半径 150~300m 范围内的用地以公共服务、商住混合用地为主，以站点为圆心、半径 300m 范围以外的用地可考虑纯居住用地；站点周边地块开发平均容积率需控制在 4.0~5.0，核心腹地最大容积率控制在 5.0~8.0。

(2)对于城市/片区中心站周边地区，建议以轨道交通的建设带动周边土地高强度综合开发，形成区域中心，功能以区域服务为主，以交通换乘为辅；有发展潜力的站点宜结合车站进行以商业和居住为主的上盖开发；根据 TOD 的圈层引导模式，以站点为圆心、半径 0~150m 范围内的用地以商办用地为主导，以站点为圆心、半径 150 ~ 300m 范围内的用地以公共服务、商住混合用地为主，以站点为圆心、半径 300m 范围外的用地可考虑纯居住

用地；站点周边地块开发平均容积率需控制在 4.0~5.0，核心腹地最大容积率控制在 5.0~8.0。

(3)对于交通接驳站周边地区，建议以交通换乘为主，交通接驳以小汽车停车换乘和常规公交换乘为主要模式；对于有发展潜力的站点，宜结合车站进行较高强度的以商业和居住为主的上盖开发。

(4)对于一般站周边地区，对有发展潜力的站点，进行中、高密度的以居住和配套性服务设施为主的开发；站点周边地块开发平均容积率需控制在 3.0 左右。

4.2. 探讨轨道+土地的模式探讨

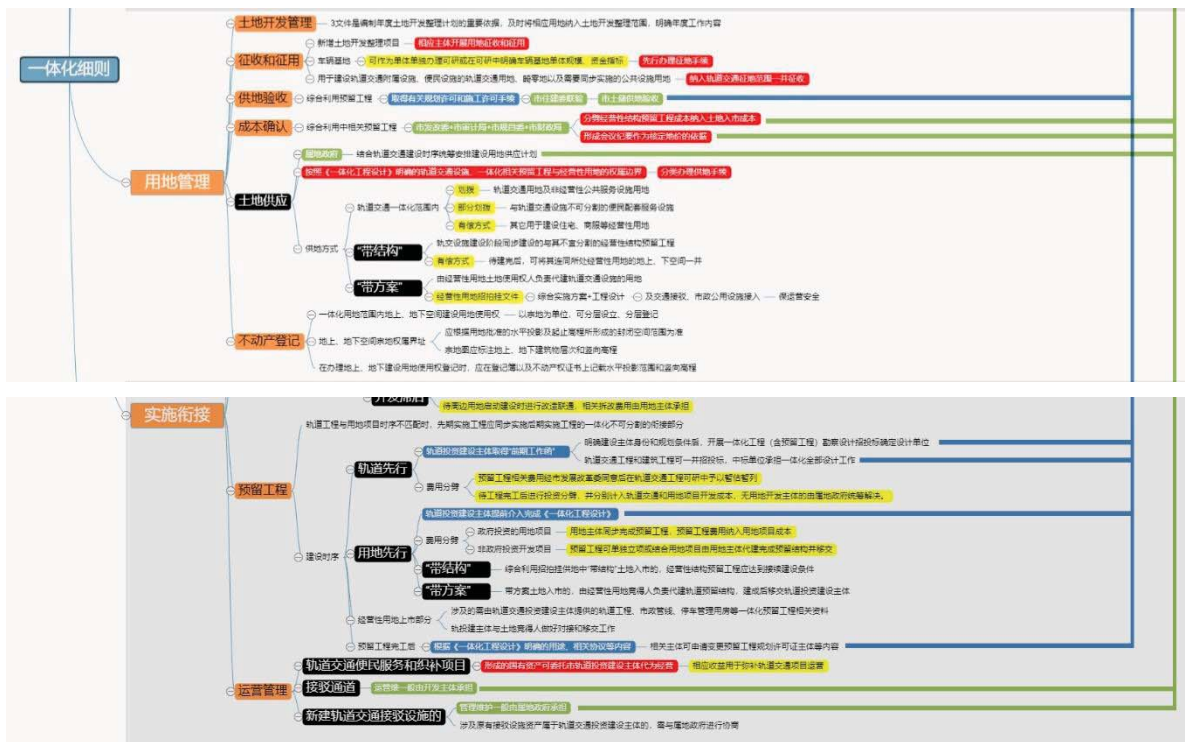
“轨道+土地”捆绑招标的政策体制、审批机制研究，主要是落实市领导指示，研究土地“一、二级联动”操作模式办法。

政策要求：自从 2014 年至今，国务院、国家发改委和财政部等部门密集发布了一系列整顿地方政府债务、规范投融资领域的改革文件，对轨道交通行业投融资领域影响深远。这一系列文件从加强地方政府债务管理、创新投融资体制机制、鼓励政府与社会资本合作等方面构建了较为完备的保障体系。

一二级联动开发：

对于企业而言：1. 节约成本。由于土地成本可控，可以节省开发建设成本，据统计，一二级联动能省开发成本近 10%，甚至更多；2. 熟悉项目状况。从事一级开发的开发企业比其他企业更熟悉整个开发项目用地的状况，在人力资源、土地开发状态、拆迁遗留问题、工程进度要求等方面更有优势。

对于政府而言：1. 解决一级开发资金不足的问题；2. 不会出现土地供应不出去的情况。一二级联动开发对房地产开发商的有利之处有以下四点：（一）有利节省成本（二）熟悉项目状况，节省人力物力（三）使开发商收益最大化（四）降低单纯一级开发的开发风险。



4.3. 界面分劈审批管理机制研究

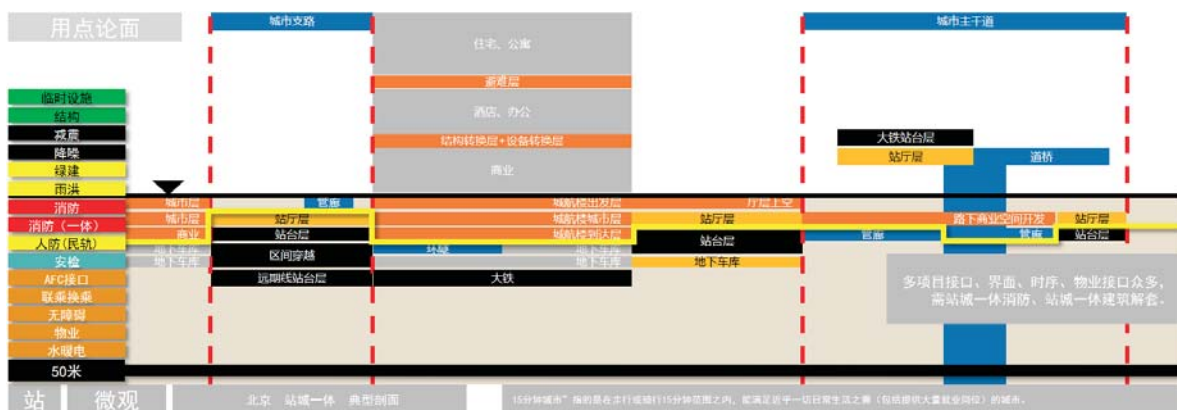
(1) 以正负零为界划分。这种划分方式针对地上开发项目与地下一体化工程完全同步进行的情况。地上开发楼座的设备机房由一体化工程先行建设, 并且可以清晰的做好能源切分和计量。

(2) 以地下某一楼层标高为界划分。这种划分方式为地上开发项目的设备机房及结构转换条件在地下留有了一定的高度。

为地上地下在开发时序上存在一定的时间差的情况下留有一定的空间高度进行转换。

分级分类	可见可批	以人为本			打破壁垒		一张蓝图	
		步行体系	航空港口	工程设计	职住平衡	其他模式	分局	预留工程
土地一体化	城市级	公共交通网	普铁高铁	开发滞后	京津冀职住			
规划一张蓝图	区域级	中低运量	线路一体化	开发滞后	职住平衡			
大小交通全覆盖	国家级	市郊铁路	建设规划	新建线路	客流定量	三大底线	社会投资	实施一处
市政物业一体化	站	轨道交通	交通规划	已运新增	客流定性	43号文	政府投资	轨道交通处
一体化TOD	站城一体全周期	多网融合	规划体系	先有站	客流预测	政策线	投资线	规划线
地下空间一体化	城	空间线	工程线	时间线	客流线	政策线	投资线	规划线
结构一体化	首都功能核心区	F3	规划体系	先有城	既有居住	43号文	PPP模式	轨道交通处
消防人防解决	中心城区	R2	多规合一	已运新增	既有岗位	三大底线	一二级联动	综合交通处
	一副	M4	一体化综合	新建线路	规划居住		二级开发股权	实施一处
	两轴	B	多审核一	开发滞后	规划岗位		收益权合作	分局
	多点	工程设计		人口支撑		开发项目BOT	代建
	生态涵养区							

分级分类	可见可批	以人为本			打破壁垒		一张蓝图		
		步行体系	航空港口	工程设计	职住平衡	其他模式	分局	预留工程	
城市级									
区域级									
国家级									
站									
一体化TOD	站城一体全周期	空间线	工程线	时间线	客流线	政策线	投资线	规划线	
城	首都功能核心区	网城、线城一体；站住、站商一体；站侧/上城，城侧/上站；站进/近城，城进/近站							
中心城区									
一副									
两轴									
多点									
生态涵养区									



4.4. 轨道交通站点内部经营性面积规划

轨道交通站点的内部经营性空间规划包括站内便民设施、站内广告、站内自动售卖机。

轨道交通站点的内部经营性空间规划依据《北京市城市轨道交通运营管理办法》，为确保乘客安全，车站及出入口应保持畅通，禁止一切影响通行和救援疏散的行为。商业空间的布置以安全为基础，避免挤占车站交通功能。

站内便民设施例如报刊亭、早晚餐等，一方面会导致乘客停留，另一个方面此类商业价值较低，无法覆盖车站建设和运营成本，建议仅在客流量不大的车站配置。站内广告一般不影响车站运营，且建设、运营成本低廉，是较好的经营方式，可以结合车站区域城市文化，周边区域商业配置广告，在满足宣传城市文化的基础上，实现营利；站内自动售卖机主要利用车站边角空间提供基本的售卖服务。