

厦门市轨道 TOD 片区国土空间详细规划 编制导则

厦门市自然资源和规划局

二〇二五年十二月

目 录

1. 总则.....	1
1.1 编制目的.....	1
1.2 适用范围.....	1
1.3 编制依据.....	1
1.4 编制原则.....	2
1.5 编制要求.....	3
1.6 与相关规范的关系.....	3
2. 关于轨道 TOD 片区	3
2.1 轨道 TOD 片区定义.....	3
2.2 轨道 TOD 片区划定.....	4
2.3 站点分级分类.....	4
3. 编制内容.....	5
3.1 用地布局.....	5
3.2 土地开发强度.....	10
3.3 “橙线”控制.....	12
3.4 公共管理与公共服务设施.....	13
3.5 交通一体化.....	14
3.6 地下空间.....	16
3.7 城市设计.....	19
4. 规划成果.....	21
4.1 成果构成.....	21
4.2 成果内容.....	21
5. 附则.....	21

1. 总则

1.1 编制目的

为衔接落实《厦门市国土空间总体规划（2021—2035 年）》《厦门市城镇开发边界内详细规划编制导则（试行）》《厦门市轨道 TOD 综合开发专项规划（2025—2035 年）》等相关规划及政策文件的要求，完善厦门 TOD 规划编制体系，提高轨道 TOD 片区一体化要求在详细规划中的有效传导，结合厦门市城乡规划建设和管理实际需求，制定本导则。

1.2 适用范围

厦门市轨道 TOD 片区详细规划编制应在《厦门市城镇开发边界内详细规划编制导则（试行）》及相关规范的基础上，进一步符合本导则要求。轨道 TOD 片区的划定方案以《厦门市轨道 TOD 综合开发专项规划（2025—2035 年）》划定的综合开发范围为基准，详细规划编制中可结合划定原则适当调整。

1.3 编制依据

（1）法律法规

《中华人民共和国城乡规划法》（2019 年修正）

《中华人民共和国土地管理法》（2019 年修正）

《厦门市地下空间开发利用办法》（2020 年）

《厦门经济特区轨道交通条例》（2019 年）

《厦门经济特区园林绿化条例》（2023 年）

其他国家、福建省、厦门市有关轨道交通和地下空间利用、保护与管理的法律法规及地方性法规。

（2）政策文件

《国务院办公厅关于支持铁路建设实施土地综合开发的意见》（2014 年）

《交通强国建设纲要》（2019 年）

《关于推进城市公共交通健康可持续发展的若干意见》（2023 年）

《关于全面推进城市综合交通体系建设的指导意见》（2023 年）

其他国家、福建省、厦门市现行有关政策文件。

（3）标准规范

《城市轨道沿线地区规划设计导则》（2015 年）

《城市轨道交通站点周边地区设施空间规划设计导则》（2021 年）

《厦门市国土空间规划管理技术规定》（2021 年版）

《城市轨道交通车站及周边地下空间详细规划编制导则》（2024 年）

《城市轨道交通站点便民生活圈规划设计导则》（2024 年）

《轨道站点周边地区城市更新实施导则》（2024 年）

《轨道站点与常规公交、慢行交通一体化规划导则》（2023 年）

《厦门市轨道交通车辆基地综合利用规划技术导则》（2023 年）

其他国家、福建省、厦门市现行有关标准规范。

（4）相关规划

《厦门市国土空间总体规划（2021—2035 年）》

《厦门市全域详细规划一张图》（2025 年）

《厦门市综合交通规划（2021—2035 年）》

《厦门市城市轨道交通线网规划（2021—2035 年）》

《厦门市城区公共停车设施专项规划（2022—2035 年）》

《厦门市轨道 TOD 综合开发战略规划（2025—2035 年）》

《厦门市城市轨道交通第三期建设规划（2023—2028 年）》（报批稿）

《厦门市轨道 TOD 综合开发专项规划（2025—2035 年）》（报批稿）

其他国家、福建省、厦门市相关规划。

1.4 编制原则

（一）统筹协调，规划协同

遵循总体规划，协同详细规划和专项规划，通过全域 TOD 模式优化城市空间结构，促进土地资源的高效利用，引导城市功能合理布局，推动产业转型升级，实现轨道与城市融合发展。

（二）分类指引，刚弹结合

针对轨道 TOD 片区资源禀赋、主导功能、与城市中心体系的关系、发展诉求

求等，因地制宜确定差异化发展策略，分类引导 TOD 片区各项建设项目，妥善处理刚性管控和弹性管理的关系，提高规划科学性和可实施性。

（三）资源集聚，空间增效

以轨道交通为公共交通骨干，围绕站点进行高密度、多功能、集约化、步行友好的城市开发，促进产业、公共配套等各类资源向 TOD 片区集聚，提升空间效率，推动城市高质量和可持续发展。

1.5 编制要求

轨道 TOD 片区详细规划宜结合其所涉及的详细规划管理单元或编制单元开展。同一 TOD 片区跨多个编制单元的，宜统筹编制。

经市政府审定的综合开发策划和一体化设计方案，应结合片区实际发展情况，将其成果主要内容纳入详细规划。

1.6 与相关规范的关系

本导则主要是对现行的《厦门市城镇开发边界内详细规划编制导则（试行）》和《厦门市国土空间规划管理技术规定（2021 年版）》在 TOD 片区一体化的引导和控制方面进行补充和细化。

基于资源集聚、交通一体化、空间增效三大目标，重点针对用地布局、土地开发强度、“橙线”控制、公共管理与公共服务设施、交通一体化、地下空间、城市设计等方面内容进行引导和控制。

2. 关于轨道 TOD 片区

2.1 轨道 TOD 片区定义

轨道 TOD 片区是轨道交通站点周边实施综合开发的区域，包括站点核心区和站点影响区，是引导城市开发建设集聚，促进空间功能复合化、一体化发展，提高交通便捷性的重点区域。具体空间范围为轨道交通车站周边，综合考虑接驳方式、站点辐射效力差异及站点能级等因素确定的，通常以轨道交通站点为中心，步行或骑行 5~10 分钟能到达范围所涉及的完整地块。

（1）站点核心区

站点核心区是指距离轨道站点 300 米，与站点建筑和公共空间直接相连的街坊或开发地块。

（2）站点影响区

站点影响区是指距离轨道站点约 500~1000 米，与轨道交通功能紧密关联的区域。岛内站点影响区距离轨道站点 500 米，岛外站点影响区距离轨道站点 800 米，城市级、片区级站点影响区扩大至 1000 米。

2.2 轨道 TOD 片区划定

轨道 TOD 片区的范围以《厦门市轨道 TOD 综合开发专项规划（2025—2035 年）》划定的综合开发范围为基准，详细规划编制中可根据划定原则、地块完整性、城市道路、用地审批、实际地形及单元边界等要素，适当优化轨道 TOD 片区边界。

2.3 站点分级分类

站点分级分类方案以《厦门市轨道 TOD 综合开发专项规划（2025—2035 年）》为准。

2.3.1 站点分级

综合城市中心结构、公共服务设施、人口分布、交通服务等影响要素，将站点划分为城市级、片区级、组团级、一般级四级。

表 2-1 轨道交通站点分级

站点分级	分级定义
城市级	站点位于区域级交通枢纽、区域综合服务中心、区域商务商业中心
片区级	站点位于区级中心、城市核心商圈、城市级公共服务中心或重点产业功能区中心
组团级	站点位于区级重点地区、区级商圈、区级公共服务中心和部分轨道交通换乘节点
一般级	站点位于街区中心，服务站点周边十五分钟生活圈

2.3.2 站点分类

综合考虑站点周边用地承担的主要城市功能，将站点划分为商服型、交通型、产业型、居住型、文旅型五种类型。

表 2-2 轨道交通站点分类

等级	分类定义
商服型	位于重要交通节点、城市主要商圈，承担城市或片区商业、商务服务功能
交通型	位于机场、高速铁路、城际铁路车站、码头等城市交通重要节点，承担城市对外交通服务，以交通功能为主导，复合商服功能形成综合枢纽
产业型	位于工业园区、研发组团，是以发展先进制造、新型产业、园区配套设施等功能为主的片区
居住型	以居住功能为主的片区
文旅型	位于历史文化遗迹、风景名胜区、主题公园等重要旅游资源景点和高等院校以及市区级体育、文化、医疗等大型公共服务设施周边区域

3. 编制内容

3.1 用地布局

轨道 TOD 片区是各类要素集聚、公共交通发达、城市功能混合、土地利用集约高效的区域。通过功能差异化引导，实现组团内职住平衡，组团间功能互补。总体布局应体现圈层模式，明确站点核心区、站点影响区以及轨道 TOD 片区以外各圈层的主导功能、用地比例。

专栏 3-1 用地布局设计导则

3.1.1 总体布局引导

整体用地布局上，体现 TOD 理念的圈层布局模式，核心区鼓励合理的功能混合，将商业服务、交通运输和各级公共服务设施向站点集聚；影响区主要布局居住和公共服务配套功能，整体结合城市功能与慢行通道布局城市开敞空间，鼓励空间立体利用。

用地布局引导表

功能类型		核心区				影响区	
		城市级	片区级	组团级	一般级	城市级、片区级	组团级、一般级
商业服务业	功能引导	城市级或区域级商业、商务、产业服务中心		组团或社区级商业、商务、产业服务中心		服务于本地社区的商务、产业服务中心	
		近期未开发站点，鼓励设置 5-10 年产权的临时商业					
	用地比例	≥35%	≥20%	≥10%	≥10%	≥10%	≥5%
居住	功能引导	加强用地混合，不宜布置纯居住功能				可布置纯居住功能	
	用地比例	≤20%	≤35%	≤40%	≤65%	≤50%	≤75%
公共服务		城市级设施		街道级公共服务设施	社区级公共服务设施	便民服务设施	
交通运输		立体化布局公交枢纽或公交首末站		公交首末站或社区公交集中停靠站，鼓励利用建筑底层设置公交微枢纽		常规公交停靠站	
工业		布局服务片区产业的研发类用地				有条件设置低污染、高密度的工业、仓储用地	
		近期未开发站点，鼓励设置 5-10 年产权的临时研发类用地					
开放空间		结合城市功能与慢行通道，加强多元化的开敞空间布局（各级公园、广场），鼓励利用空间设置停车、公园、体育、文化等功能，补齐城市短板					

注：（1）各能级站点的用地比例为引导性指标，目的在于引导公共活力功能向站点集聚，具体功能及用地比例宜结合站点类型及特征进一步明确。

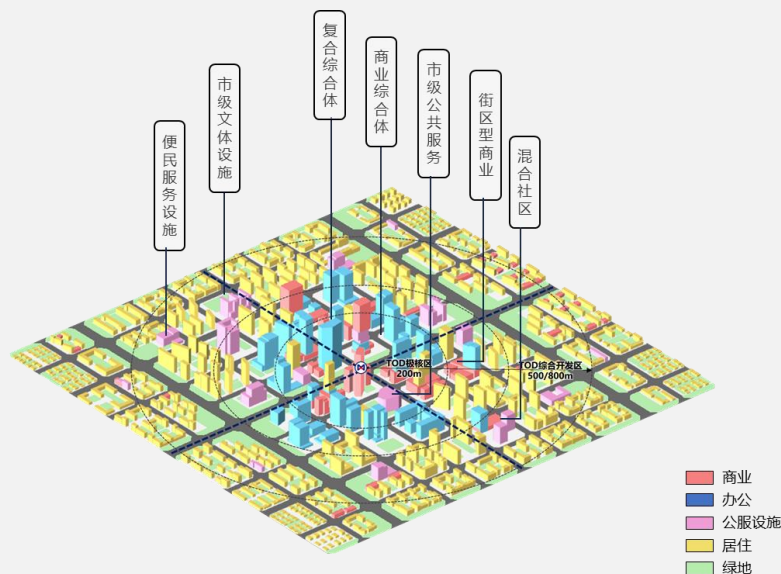
（2）城市建成区通过更新改造后仍难以实现的，城市级和片区级核心区商业服务业设施用地占比至少应在现状基础上提升 8%以上，组团级站点应至少提升 5%以上。

3.1.2 城市级站点用地布局引导

3.1.2.1 城市级站点位于区域级交通枢纽、区域综合服务中心或区域商务商业中心，承担区域级和城市级服务。城市级站点周边功能应高度复合，采取高强度开发，组织多方式交通无缝衔接，地上地下成片、一体化开发建设。

3.1.2.2 核心区宜打造具有标识度的城市地标，布局高端商业、酒店、商务等。宜紧邻轨道交通站点布局公共交通枢纽或公交首末站，实行一体化、立体化开发，实现轨道和公交的无缝换乘。鼓励进行城市综合体开发建设，聚集市级商业中心、金融服务、总部基地、会议、酒店、娱乐配套等功能或市级文化设施（演艺剧场、博物馆、会展、文化活动中心等），形成区域级和城市级经济、文化中心，不宜布局纯居住功能。

3.1.2.3 影响区宜布局服务于本地社区的商业服务、文化康体和公共服务设施，合理布局公交停靠站。



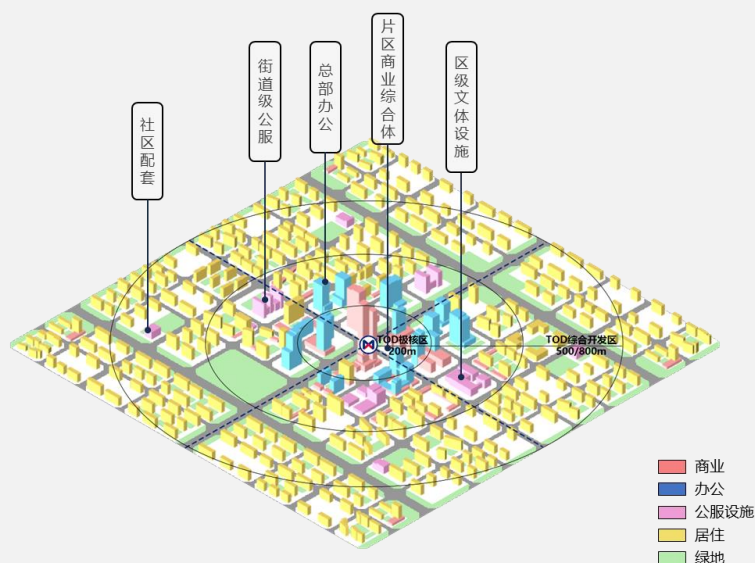
城市级站点功能布局模式示意图（以城市级商服型站点为例）

3.1.3 片区级站点用地布局引导

3.1.3.1 片区级站点位于区级中心、城市核心商圈、城市级公共服务中心或重点产业功能区中心，承担片区级服务。片区级站点周边功能应确保较高的混合度，进行中高强度的综合体立体化开发，实现多方式交通便捷换乘。

3.1.3.2 核心区鼓励进行城市综合体开发建设，宜布局片区级商业中心（大型商场、商业街等）、商务服务、会议、酒店、娱乐配套等功能或片区级文化设施，形成片区级经济、文化、公共服务中心，不宜布局纯居住功能；宜紧邻轨道交通站点布局公共交通枢纽或公交首末站，实行一体化、立体化开发，实现轨道和公交的无缝换乘。

3.1.3.3 影响区宜布局居住和服务于本地社区的商业服务、文化康体和公共服务设施，合理布局公交停靠站。



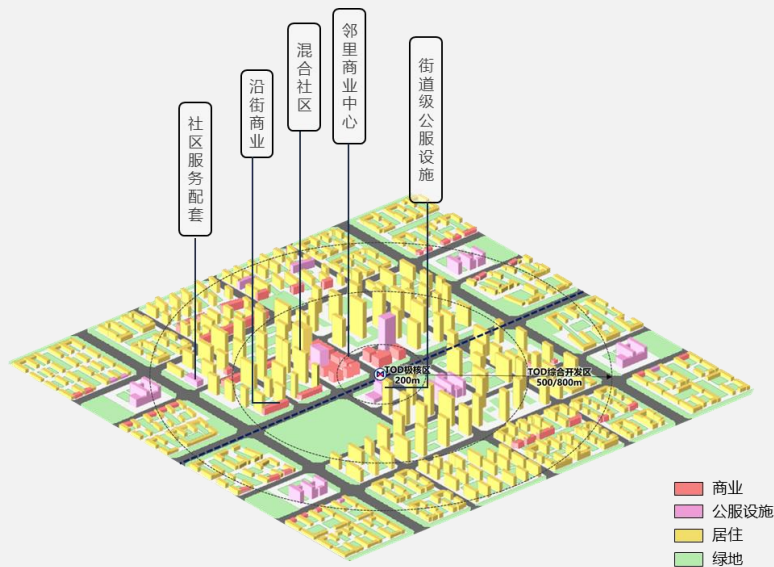
片区级站点功能布局模式示意图（以片区级商服型站点为例）

3.1.4 组团级站点用地布局引导

3.1.4.1 组团级站点位于区级重点地区、区级商圈、区级公共服务中心和部分轨道交通换乘节点，承担组团级服务功能。组团级站点周边鼓励功能复合，采取中强度开发，局部一体化开发，地上地下连通应连尽连，公交便捷接驳。

3.1.4.2 核心区：鼓励进行综合体开发建设，宜布局区级商业中心、街道级以上的公共管理与公共服务功能（文化、体育、医疗、大型城市公园以及行政办公机构等），不宜布局纯居住功能。宜紧邻轨道交通站点布局公交首末站，一体化、立体化开发，实现轨道和公交的无缝换乘。

3.1.4.3 影响区：宜布局居住和服务于本地社区的公共服务设施，合理布局公交停靠站。



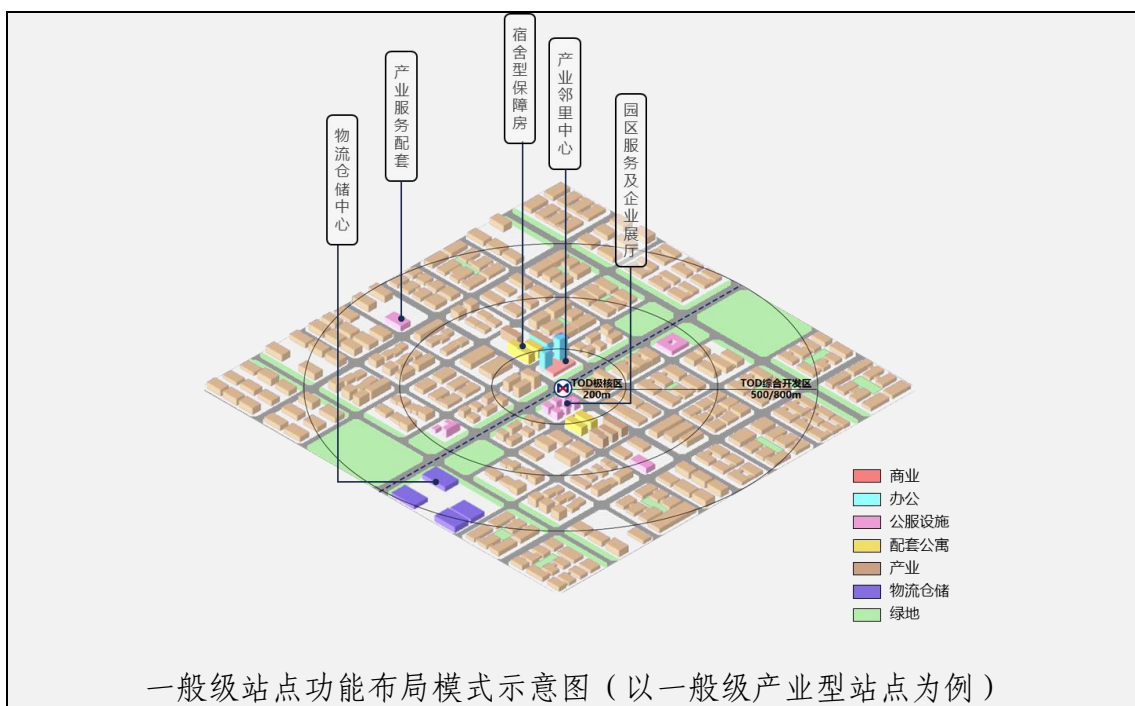
组团级站点功能布局模式示意图（以组团级居住型站点为例）

3.1.5 一般级站点用地布局引导

3.1.5.1 一般级站点位于街区中心，服务站点周边十五分钟生活圈。一般级站点周边强调站点功能与社区公共服务设施的融合，开发强度宜适中，加强站点与周边的一体化连通，提升地面慢行舒适性和公交接驳便捷性。

3.1.5.2 核心区：鼓励进行综合体开发建设，宜布局社区商业中心（邻里中心、超市为主）、社区级公共服务设施（养老、教育、文化、体育、医疗、社区公园、社区管理等）；宜紧邻轨道交通站点布局公交停靠站，有条件的可布置公交首末站，一体化、立体化开发，实现轨道和公交的无缝换乘。

3.1.5.3 影响区：宜布局居住和公共服务设施，合理布局公交停靠站。



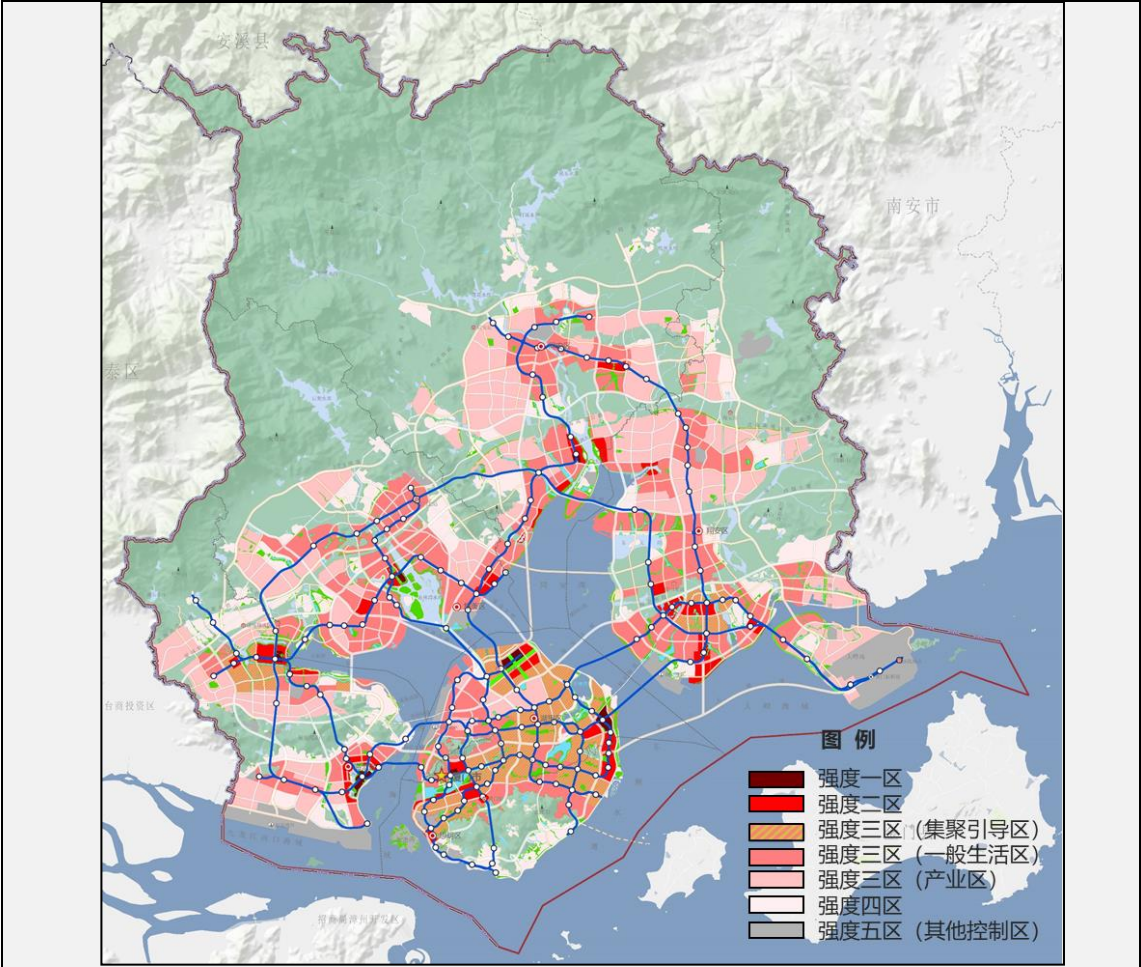
3.2 土地开发强度

遵循“总量控制、增减平衡”的原则，将建设容量从 TOD 片区外向 TOD 片区内集中，高效利用土地资源，推动站点周边用地集约节约建设。地块容积率应遵循不同分级站点差异化管控的原则，合理确定轨道站点核心区、站点影响区及 TOD 片区外的土地开发强度。

专栏 3-2 开发强度设计导则

3.2.1 综合考虑规划区域内已建项目、保留项目、片区总体建设意向、《厦门市国土空间规划管理技术规定》（2021 年版）等要求，科学确定开发规模。站点核心区中高强度开发，影响区中强度开发，TOD 片区外低强度开发，以 TOD 理念引导城市开发强度合理布局，促进站点周边土地科学合理、高效集约利用。

3.2.2 在《厦门市开发强度分区管控指引》开发强度分区确定的基准容积率基础上，对不同分级站点核心区和站点影响区的开发强度进行差异化管控，明确轨道交通站点的容积率修正系数。



厦门市开发强度分区指引图

《厦门市开发强度分区管控指引》开发强度指标指引表

强度分区		居住用地		商业服务业用地	
		基准容积率	容积率上限	基准容积率	容积率上限
强度一区		3.2	6.0	5.4	10.0
强度二区		3.2	4.5	4.5	8.0
强度三区	集聚引导区	2.8	3.5	3.5	6.0
	一般生活区	2.5	3.2	3.0	5.5
	产业主导区	2.5	2.8	3.0	5.0
强度四区		2.0	2.5	1.5	2.5

轨道交通站点修正系数表

影响圈层		居住用地			商业服务业用地		
		城市级、片区级	组团级	一般级	城市级、片区级	组团级	一般级
修正系数	核心区	+0.3	+0.2	+0.1	+0.2	+0.1	——
	影响区	+0.2	+0.1	——	+0.2	——	-0.1
	影响区外	本岛 -0.2，岛外 -0.3					

注：1. 轨道交通站点修正系数为上限要求，具体指标结合空间集聚目标及实际市场需求进一步研究明确。

2. 系数修正后，居住用地基准容积率建议不超过 3.5，商用用地基准容积率建议不超过 5.4。

3.2.3 城市建成区内的站点通过城市设计研究，在确保轨道核心区和影响区经营性用地开发建设总量不突破的前提下，允许容积率指标在轨道交通站点核心区及影响区范围内相同用地性质的未出让地块间进行转移，并优先向轨道交通站点核心区转移。鼓励同期开发建设的商业服务业用地通过容积率转移，腾退出更多公园绿地和开敞空间。

3.3 “橙线”控制

落实轨道交通线路、车站、车辆基地、出入口及其他附属设施等轨道交通用地范围，划定轨道交通橙线控制范围，提出相关控制要求。

专栏 3-3 “橙线”控制设计导则

3.3.1 线路情况

截止至 2025 年 10 月，全市已开通运营线路包括 1 号线、2 号线、3 号线首通段（火车站-蔡厝站）；在建线路包括 3 号线机场段、4 号线一期、6 号线林华段、3 号线南延段、6 号线集同段。轨道交通第三期建设规划上报国家发改委审批的线路包括 5 号线、7 号线、8 号线、9 号线（轨道交通第三期建设规划的线路以国家发改委批复的为准）。

3.3.2 橙线划定要求

3.3.2.1 橙线指城市轨道交通线、站、场、车辆段、保养维修基地、出入口及其他附属设施等轨道交通设施的规划控制范围。

（1）已开通运营及在建的轨道交通线路，安全保护区所界定的范围即为橙线范围。根据《厦门经济特区轨道交通条例》中关于轨道交通安全保护区的相关要求，划定橙线。

（2）轨道交通第三期建设规划涉及的线路，如已开展线路工可方案编制，明确工程方案的，详细规划编制与之衔接，参照《厦门经济特区轨道交通条例》中关于轨道交通安全保护区的相关要求，划定橙线。

（3）《厦门市国土空间总体规划（2021—2035 年）》中确定的其他轨道交通线路，以轨道中心线 50 米作为橙线。

(4)《厦门市城市轨道交通线网规划(2021-2035 年)》中规划的远景控制线,由于线路方案不稳定,暂不划定橙线,但其线路应在国土空间用地规划图上表达。

(5)除线路以外的轨道交通设施(如车辆段、保养维修基地等),如无特殊要求,以其所在的用地范围作为橙线。

3.3.2.2《厦门经济特区轨道交通条例》第二十二条中,关于安全保护区的范围要求如下。

在建、建成的轨道交通应当设置安全保护区,其范围如下:

- (1)地下车站与隧道外边线外侧五十米内;
- (2)地面和高架车站以及线路轨道外边线外侧三十米内;
- (3)出入口、通风亭、冷却塔、主变电所、供电杆塔、高压供电电缆通道、无障碍电梯等建(构)筑物结构外边线和车辆基地用地范围外侧十米内;
- (4)过海(湖)桥梁、海堤外缘线外侧一百米内;
- (5)过海(湖)隧道外缘线外侧二百米内。

安全保护区内的下列区域为特别保护区:

- (1)地下车站与隧道外边线外侧五米内;
- (2)地面和高架车站以及线路轨道外边线外侧三米内;
- (3)出入口、通风亭、冷却塔、主变电所、供电杆塔、高压供电电缆通道、无障碍电梯等建(构)筑物结构外边线、停车场和车辆基地用地范围外侧五米内;
- (4)过海(湖)桥梁、隧道、海堤外缘线外侧五十米内。

3.4 公共管理与公共服务设施

引导跨编制单元服务的公共服务设施向轨道站点集聚。结合站点能级和站点类型,落实市级、区级、街道级、社区级四个级别各类公共服务设施用地位置、规模、用地范围,提出各类设施的规划控制要求。

专栏 3-4 公共管理与公共服务设施规划设计导则

3.4.1 在《厦门市国土空间规划管理技术规定》(2021 年版)的基础上,融

合《社区生活圈规划技术指南》等便民设施要求，围绕轨道交通站点布局各类公共服务设施。

3.4.2 按站点分级分类对公共管理与公共服务设施布局进行适配引导，城市各级公共管理与公共服务设施宜向站点集聚，提升轨道交通站点区域开放度与吸引力。

3.4.3 鼓励原本位于居住区中心的社区服务设施和街道级及以上的公共服务设施和商业设施在条件允许情况下向轨道交通站点集聚，形成集约化、复合型的综合服务中心，为市民提供生活服务、餐饮购物、文化休闲、教育医疗等各种日常服务设施，保证城市 24 小时活力。

引导向轨道站点聚集的设施一览表

站点分级	核心区	影响区
城市级	宜布局市级或区级公共管理、文化等设施	体育、医疗设施，同时加强便民服务设施设置
片区级		
组团级	宜布局区级、街道级公共管理、文化、体育便民服务设施	
一般级	宜布局社区级便民服务设施	

3.4.4 城市级、片区级站点核心区优先保障市级、区级公共服务设施，组团级、一般级站点核心区应优先保障街道级、社区级公共服务设施，站点影响区应加强便民服务设施设置。

3.4.5 城市建成区新增社区公共服务中心（邻里中心）可与社区商业、轨道交通站点附属设施结合设置。

3.5 交通一体化

构建以“慢行+公交”为主的轨道交通一体化接驳体系。道路网络层面需明确轨道交通站点周边道路网密度；步行网络层面需明确步行道类型、密度，地下通道位置、宽度及连接要求，地面步行道位置及宽度、地面公共通道要求等内容；交通接驳层面需明确接驳类型，建设形式、位置及规模等内容。

专栏 3-5 交通一体化规划设计导则

3.5.1 道路网衔接要求

轨道交通站点周边道路网密度应落实上位规划要求，站点影响区规划道路网密度原则上应达到 8 公里/平方公里以上。其中，商业区与行政办公区等就业

集中片区的规划道路网密度应达到 10 公里/平方公里以上。轨道交通站点周边应严格控制地块规模，鼓励在站点影响区通过增加城市支路、增设街坊路的形式提高道路网密度。

3.5.2 步行系统衔接要求

3.5.2.1 步行系统包括城市市政道路、地块内部的街坊路、二层连廊、地下通道、城市绿道及其他与站点开放连通的步道等。布局人性化、系统化、立体化的步行系统。

3.5.2.2 站点影响区步行道密度应达到 10-14 公里/平方公里以上。TOD 片区外步行道密度宜达到 8-10 公里/平方公里以上。城市建成区内的站点，鼓励结合大型居住区内部改造，增加步行通道及出入口；通过路网贯通、道路扩宽交叉口节点改造等方式提升步行网络连通性，增加站点影响区步行网络密度。

步行道密度引导要求表（单位：公里/平方公里）

站点分级	核心区	影响区
城市级、片区级	宜 ≥ 14	应 ≥ 12
组团级、一般级	应 ≥ 12	应 ≥ 10

3.5.2.3 结合站点出入口及客流特点设置集散广场，集散广场应与邻近道路就近、多向连通。应结合出入口设置天桥或地下通道等便捷的过街设施。用于接驳的地下慢行通道的有效步行宽度不宜小于 6 米，布置商业功能的不宜小于 8 米。

3.5.2.4 站点核心区内应设置从多个方向连接到站点出入口的连续人行道，地面步行道应结合人行道、绿化带与建筑前区等空间设置，确保连续、宽敞，直连站点出入口的步行道有效宽度宜不小于 4 米，受限情况下不应小于 3 米。

3.5.2.5 鼓励优先利用地下空间，在站点核心区实现站点与周边建筑的互联互通。尽可能将站点核心范围内的公共服务设施和商业设施布局与步行系统相结合，提升步行环境和空间品质。

3.5.3 交通接驳设施引导要求

按照步行>自行车>公交>小汽车临时停车>小汽车停车的优先顺序进行

接驳方案设计和设施布局。换乘站应尽量设置公交首末站，或设置路侧“深港湾”式微型首末站。

轨道交通站点各类设施的配置要求一览表

区域	设施类型	接驳设施	综合枢纽	换乘枢纽	一般站
岛内	步行	站点出入口	○	○	○
		通道接口	—	—	—
		集散广场	○	○	△
		步行道和过街设施	○	○	○
	非机动车	非机动车道和停车设施	△	○	○
	机动车	公交停靠站	△	○	○
		出租车临时候客区	○	—	×
		小汽车上落客区	△	—	—
	其他	风雨连廊	—	—	—
		指引信息系统	○	○	○
		市政及便民服务设施	—	—	—
岛外	步行	站点出入口	○	○	○
		通道接口	—	—	—
		集散广场	○	○	△
		步行道	○	○	○
		过街设施	○	○	○
	非机动车	非机动车停车设施	△	△	○
	机动车	公交停靠站	△	○	○
		出租车临时候客区	○	△	△
		小汽车上落客区	○	△	△
	其他	风雨连廊	—	—	—
		指引信息系统	○	○	○
		市政及便民服务设施	—	—	—

注：（1）○为应配置，△为宜配置，—为可视条件配置，×为不应配置

（2）各类设施的建设形式、位置及规模要求参照《轨道交通站点与常规公交、慢行交通一体化规划导则》

3.6 地下空间

对各能级站点地下空间进行差异化开发控制。明确轨道站点核心区和影响区内各地块地下空间规模、功能以及地下连通、交通组织等引导要求，明确站点出入口位置、数量、连通率、附属设施结建率及通道预留要求等内容。

专栏 3-6 地下空间规划设计导则

3.6.1 地下空间开发功能及连通引导

3.6.1.1 地下空间开发功能及与地块内建筑的连通应遵循下表要求。站点核心区鼓励地下空间统筹，整体连片开发，对相邻地块地下空间一体化开发

时，在保证市政设施安全的前提下，可不退让用地红线；城市级、片区级站点核心区地下空间宜布局商业、公共服务设施、公共人行通道、停车等功能，尽可能设置地下交通换乘系统，加强与地上功能的互联互通；组团级、一般级站点核心区宜布局公共人行通道、停车、地下商业、公共服务设施等，加强互联互通；核心区开发 1-4 层，影响区开发 1-2 层。

轨道交通站点地下空间开发及连通指引表

站点级别	地下空间开发		与周边开发地块内不同建筑功能的连通指引							
	开发层数	地下空间功能	公共服务功能			商业商务功能	商住功能	居住功能	产业功能	停车功能
			文化类	教育类	医疗类					
城市级	≥3 层	适度设置商业服务功能及停车功能	●	○	⊙	●	⊙	○	○	○
片区级	2-3 层		●	○	⊙	●	⊙	○	○	○
组团级	1-2 层	以停车功能为主，适当考虑社区服务功能	⊙	○	○	⊙	⊙	○	○	○
一般级			○	○	○	⊙	⊙	○	○	○

注：●表示应直连建筑，⊙表示宜直连建筑，○表示可直连建筑。

3.6.1.2 站点周边地块地下空间利用的功能宜遵循地上地下相协调的原则，相邻地块可参考下表的指引。

不同分类的站点地下空间开发功能指引表

站点分类	地下空间功能
商服型	合理适度设置商业服务功能
交通型	优先满足交通集散功能，配套考虑商业服务功能
产业型	以停车功能为主
居住型	以停车功能为主，配套考虑社区服务功能
文旅型	以停车功能为主，配套考虑商业服务功能

3.6.1.3 与轨道交通地下站厅层直接连通的地下空间宜优先布置交通换乘空间、人行连通空间、室内外公共空间、商业及公共服务设施，并应满足人防、消防、防洪防涝、抗震等要求。站厅层以下的地下空间宜布局地下停车场等功能。

3.6.1.4 地下公共服务设施建设应以“安全使用、适度建设”为导向，地下空间不应建设住宅、养老设施、幼儿园、学校、医院病房和图书馆等项目。

3.6.1.5 公交首末站原则上应设置于地面架空层，如采用地下式建设，应保证场地使用效率，并论证其合理性（包括出入口、坡道、通风照明、防火等）。

3.6.2 地下空间退线

3.6.2.1 建筑物地下部分退让用地红线应保障相邻地块的安全及地下设施的安全，退让用地红线距离不宜小于 3 米。

3.6.2.2 站点核心区鼓励地下空间统筹整体连片开发，对相邻地块地下空间一体化开发时，在保证城市市政及其他设施安全的前提下，可不退让用地红线。

3.6.3 地下空间退线附属设施结建

3.6.3.1 轨道交通附属设施可与周边建筑地下室或地上裙房结合建设，附属设施结建率宜结合周边规划实施率与站点分级综合考虑，并宜符合以下要求。

站点附属设施结建率建议值一览表

站点级别		城市级	片区级	组团级	一般级
附属设施 结建率	周边规划实施率达到 80% 的站点（建成区）	——		——	
	周边规划实施率 40%—80% 的站点（城市新区）	50%		35%	

3.6.4 出入口连通率

3.6.4.1 站点核心区与轨道站点应连尽连，城市级、片区级站点与周边建筑一体化连通的出入口数量占出入口总数的比例宜达 60% 以上。组团级、一般级应达到 40% 以上。城市建成区结合实际情况，进行城市更新时尽量进行连通。

3.6.5 站点出入口

3.6.5.1 城市级和片区级站点出入口数量不宜少于 6 个（其中换乘站不宜少于 8 个）；组团级和一般级站点出入口数量不宜少于 4 个（其中换乘站不宜少于 6 个）。轨道交通站点出入口宜设置在用地红线内，不宜占用道路红线。

出入口个数建议值一览表

出入口类型	城市级	片区级	组团级	一般级
站点出入口 个数	不宜少于 6 个（换乘站不宜少于 8 个）		不宜少于 4 个（换乘站不宜少于 6 个）	

3.6.5.2 新建站点出入口周边尚未开发建设的，出入口应结合周边地块的建筑主体、退让空间、广场设置，宜在空间上直接连接或预留站厅层衔接口，有条件的可尽量与周边用地同步设计、同步实施。没有条件同步实施的，可结合出行需求设置临时出入口，临时出入口设置宜近远期结合，考虑通行及后续提升需求。

3.6.5.3 站点周边已开发建设的，有条件可通过改造与轨道交通站点出入口直接衔接。不具备改造条件的，应尽量减小对道路慢行交通、城市景观的影响。

3.6.6 地下通道宽度

3.6.6.1 地下人行过街通道有效宽度不宜小于 6 米，通道长度超过 50 米，应拓宽人行通道，增加集散广场、出入口、采光竖井等设施；通道长度超过 100 米，宜增设自动人行道。

3.6.6.2 当通道内双侧布置商业设施时，人行通道有效宽度不应小于 9 米；当通道内单侧布置商业设施时，人行通道有效宽度不应小于 6 米。

3.7 城市设计

加强城市形态、公共空间和公共景观的整体统筹，构建以轨道交通站点为核心，辐射周边的全方位、多层次、无缝衔接的空间体系，实现轨道交通与城市公共生活的深度融合与高效互动。空间形态层面需明确城市形态、风貌特色要求等内容；公共空间层面需明确多层次连通体系构建范围、设计要求及活力界面等内容；公共景观层面需明确景观设计、标识系统要求等内容。

专栏 3-7 城市设计规划设计导则

3.7.1 空间形态

3.7.1.1 加强轨道站点核心区和影响区特色化形态引导，形成“高低错落、疏密有致、整体协调”的整体城市空间形态，注重公共功能设计、凸显城市特色。

3.7.1.2 加强站点核心区关于街道界面、建筑风格、色彩、组合、材质、立体通道、公共空间等方面的设计统筹，强化 TOD 片区的标志性。

3.7.2 公共空间

3.7.2.1 强调公共空间的整体性、连续性与可达性，合理布局步行道、绿地广场、商业街区等各类空间，形成网络状、立体化的公共空间体系。

3.7.2.2 结合站点级别明确站点周边公共空间系统的重点构建范围。结合上位规划、客流预测、交通组织、用地条件、功能和景观需求，对各类公共空间进行合理布局。

3.7.2.3 鼓励站点周边开发主体为城市提供公共开放空间和慢行连通系统，鼓励开放空间的功能复合，在不减少单元绿地面积前提下绿地率可跨地块平衡，鼓励实施立体绿化。

公共空间系统的范围及多层次连通指引表

站点级别	城市级	片区级	组团级	一般级
公共空间体系重点构建范围	站点中心半径 800 米内	站点中心半径 500 米内	站点中心半径 300 米内	
公共空间多层次连通指引	站点 400—500 米范围内宜多层次连通	站点 300 米范围内宜多层次连通	视周边功能和发展情况，在必要位置设置	

3.7.2.4 站点周边建设用地建筑密度应根据站点级别以及区域城市环境品质实际需求确定，在确保土地利用集约高效的同时提供充足的开放空间，实现站点周边城市空间疏密有致，人员活动便捷舒适。

3.7.2.5 城市设计宜明确站点周边公共空间系统重点构建范围内的强制性或建议性公共活力引导界面，并视情况纳入详细规划管控。

3.7.3 公共景观

3.7.3.1 轨道站点周边景观设计宜结合多样化、灵活性的建筑空间布置，通过垂直绿化、屋顶绿化、架空平台绿化等立体绿化形式，形成因地制宜的一体化立体绿色空间。

3.7.3.2 站点广场及交通空间应考虑景观设计，做好林荫化设计，行道树以高大乔木为主，提升慢行系统的舒适性。

3.7.3.3 站点站外标识和导向设施应在影响区范围内的道路交叉口、大型商业区、重要景区、重要建筑物出口、公交场站、交通枢纽等人流聚集地设置。站内导向标识应根据客流方向设置，引导客流快速疏散。

4. 规划成果

4.1 成果构成

轨道 TOD 片区详细规划编制内容应纳入所在单元详细规划，成果构成以《厦门市城镇开发边界内详细规划编制导则（试行）》为准。

4.2 成果内容

4.2.1 规划文本

涉及轨道 TOD 片区的单元详细规划编制，应在用地布局、土地开发强度、“六线”控制、公共管理与公共服务设施、道路交通、地下空间、城市设计等章节参照本导则执行。

4.2.2 规划图件

涉及轨道 TOD 片区的单元详细规划编制，应在用地规划图、开发强度控制图、“六线”控制规划图、公共管理与公共服务设施规划图、道路系统规划图、慢行交通系统规划图、公共交通系统规划图、交通设施规划图、地下空间利用规划图等图纸参照本导则增加相关内容。

5. 附则

本导则由厦门市自然资源和规划局负责解释。