

顺义区M15号线河东站A、B地块土地一级开发
项目名称 项目交通专项规划实施方案



北京市首都规划设计工程咨询开发有限公司

城乡规划编制资质证书等级：甲级

城乡规划编制资质证书编号：自资规甲字21110197



2026年 月 日

目 录

一、说明

1 项目概述	1
1.1 任务由来	1
1.2 规划研究范围	1
1.3 规划依据	1
2 现状交通情况	3
2.1 现状用地情况	3
2.2 现状交通情况	4
2.2.1 现状周边道路情况	4
2.2.2 现状道路交叉口情况	6
2.2.3 现状轨道	6
2.2.4 现状地面公交	7
2.2.5 现状停车	8
2.2.6 现状步行及自行车设施	9
2.2.7 现状加油站设施	9
2.2.8 现状高压走廊	9
2.2.9 现状文物、古树及军事（特殊）用地情况	10
2.2.10 现状交通问题分析	10
3 土地使用规划	11
4 交通规划方案	12
4.1 交通需求及承载力分析	12

4.2 对外道路系统规划	14
4.3 项目内部路网规划	15
4.3.1 道路网布局及规划指标	15
4.3.2 道路规划方案	16
4.3.3 道路交叉口及地块出入口规划	20
4.3.4 交通组织规划	21
4.4 轨道交通规划	21
4.4.1 轨道线路规划	21
4.4.2 线路管控要求	21
4.4.3 轨道站点及接驳设施规划	21
4.4.4 轨道交通一体化要求	22
4.5 地面公交规划	23
4.5.1 公交场站	23
4.5.2 公交线路及站点	23
4.6 停车规划	23
4.6.1 机动车停车位配建	23
4.6.2 公共停车场规划	25
4.7 步行和自行车规划	25
4.7.1 非机动车停车位配建	25
4.7.2 人行道、非机动车道宽度	26
4.7.3 人行出入口及过街设施	26
4.7.4 与轨道站点间接驳	27

4.8 加油加气站（充电站）规划	27
5 问题与建议	28

二、附图

附图 1：项目地理位置示意图

附图 2：项目土地使用规划图

附图 3：项目道路系统及交通设施布局规划图

附图 4：项目道路及交通设施规划平面图

附图 5：项目道路规划标准横断面图

附图 6：项目周边交通组织规划图

1 项目概述

1.1 任务由来

顺义区 M15 号线河东站 A、B 地块土地一级开发项目位于顺义区南彩镇顺平辅线以南、左堤辅线以东、15 号线车辆基地以西，项目规划总用地面积约 61.46 公顷，总建筑规模约 52.3 万平方米。规划用地性质主要为二类居住用地、商务用地、公园用地、体育场馆用地、基础教育用地以及市政交通、社区综合服务设施等配套设施用地。

为配合项目供地，我单位受北京市顺义区规划和自然资源综合事务中心、北京顺义新城发展有限公司委托，编制顺义区 M15 号线河东站 A、B 地块土地一级开发项目交通专项规划实施方案。

1.2 规划研究范围

本项目规划范围为：西起左堤辅线东红线，东至彩祥西路东红线及东侧规划市政设施用地，南起左堤辅线北红线，北至顺平辅线南红线。总用地面积约 61.46 公顷。

为系统研究项目周边交通系统，本次交通研究范围适当向外拓展至 31 街区范围。

项目地理位置详见附图 1。

1.3 规划依据

本次规划的主要依据有：

- ◆《北京城市总体规划（2016 年-2035 年）》；
- ◆《顺义分区规划（国土空间规划）（2017 年-2035 年）》；

- ◆ 《顺义区 M15 号线河东站 A、B 地块土地一级开发项目规划综合实施方案》；
- ◆ 《北京顺义区 SY00-3101、3201、3202、3301 街区控制性详细规划（街区层面）（2021 年-2035 年）》；
- ◆ 《城市道路工程设计规范》（2016 年版）（CJJ 37-2012）；
- ◆ 《城市综合交通体系规划标准》（GB/T51328-2018）；
- ◆ 《步行和自行车交通环境规划设计标准》（DB11/1761-2020）；
- ◆ 《城市道路平面交叉口红线展宽和切角规划设计规范》（DB11/T 1814-2020）；
- ◆ 《公共建筑机动车停车配建指标》（DB11/T 1813-2020）；
- ◆ 《北京市居住公共服务设施配置指标》（京政发【2015】7 号）；
- ◆ 《电动汽车充电基础设施规划设计标准（DB11/T 1455-2017）》；
- ◆ 《城市停车规划规范》（GB/T 51149-2016）；
- ◆ 《新建居住项目（电动自行车相关配建指标）》；
- ◆ 其他相关设计规划、标准及文件。

2 现状交通情况

2.1 现状用地情况

规划范围内主要有顺义区人民法院执行局、顺义区医学会及医疗卫生继续教育中心、顺义医药药材公司、顺义商砼、鑫大禹水利公司、大龙顺发建筑工程有限公司、加油站及其它中小型企业公司等。



图 2-1 大龙顺发建筑公司及加油站



图 2-2 顺义区人民法院执行局



图 2-3 鑫大禹水利公司



图 2-4 顺义区医学会



图 2-5 规划范围其它用地现状

现状规划范围西侧、南侧为潮白河，东侧为 15 号线车辆段基地，北侧为顺平辅线。



图 2-6 现状 15 号线地铁车辆段



图 2-7 现状顺平辅线

2.2 现状交通情况

2.2.1 现状周边道路情况

根据现场调查，本项目周边主要有 4 条现状道路，即顺平辅线、左堤辅线、左堤路、顺平路。

(1) 顺平辅线

顺平辅线位于项目北边界，现状道路横断面为一幅路型式，路面宽约 36 米，中央设置隔离栏，安排三上三下 6 条机动车道及非机动车道，两侧人行步道各宽约 5.5 米。



图 2-8 现状顺平辅线

(2) 左堤辅线

左堤辅线位于项目西南边界，现状为二级公路，横断面为一幅路型式，路基宽约 11 米，安排一上一下两条机动车道及路肩。



图 2-9 现状左堤辅线

(3) 左堤路

左堤路位于项目东侧，现状为一级公路，横断面为两幅路型式，中央隔离带宽度约 3 米，两侧路面宽度各约 12 米，安排两上两下 4 条机动车道及路肩。



图 2-10 现状左堤路

(4) 顺平路

顺平路位于项目南侧，现状为一级公路，道路横断面为两幅路型式，中央隔离带宽度约 5 米，两侧路基宽度各约 12 米，安排两上两下 4 条机动车道及路肩。



图 2-11 现状顺平路

(5) 内部道路

现状项目规划范围内部道路为 4-6 米的巷道，机非混行，道路通达性较差。



图 2-12 现状规划范围内部道路

2.2.2 现状道路交叉口情况

研究范围内，顺平路与左堤辅线相交处为分离式立交，顺平路上跨左堤辅线，其它道路相交处均为平交型式。

2.2.3 现状轨道

目前项目北侧有现状轨道 M15 号线，沿顺平辅线敷设，设置有俸伯站，现状站点 1000 米覆盖率为 100%。



图 2-13 傅伯站



图 2-14 现状轨道站点 1000 米覆盖情况

傅伯站现状共有 A、B、C、D 四个出入口。根据调查，早高峰进出站约 5893 人次，其中进站约 5598 人次，出站约 295 人次。

2.2.4 现状地面公交

现状项目周边共有 1 处公交站点，为地铁傅伯站，共有约 35 条公交线路，分别为 856 路、915 路、915 路快车、918 路、924 路、945 路、970 路、S101 路、郊 89 路、郊 99 路、空港 2 路、空港 7 路、空港 8 路、顺 15 路、顺 18 路、顺 19 路、顺 20 路、顺 23 路、顺 24 路、顺 28 路、顺 31 路、顺 33 路、顺 36 路、顺 37 路、顺 39 路、顺 40 路、顺 41 路、顺 43 路、顺 45 路、顺 47 路、顺 55 路、顺 56 路、顺 76 路、顺 79 路。均沿顺平辅线敷设。现状公交站点 300 米覆盖率约 22%，500 米覆盖率约 63%。现状公交傅伯站设置紧邻傅伯地铁站，交通换乘十分便捷。

规划范围内现状无公交场站设施，南彩镇域现状公交场站主要有南彩公交中心站和空港 2 路首末站，其中距离项目最近的为空港 2 路首末站，约 2 公里。

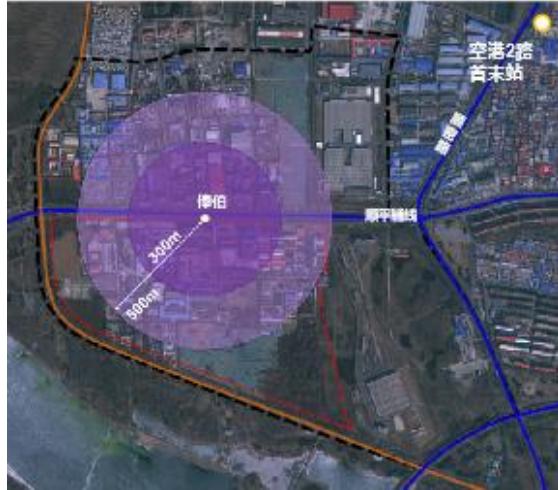


图 2-15 现状公交站点分布及覆盖范围示意图

2.2.5 现状停车

规划范围内现状无社会公共停车场，范围内停车主要为各单位自身配建、利用空闲用地及内部道路停放。

规划范围北侧俸伯地铁站北侧现状设置有一处 P+R 停车场，共设置有 309 个车位，早上 7:00 以前已接近饱和，另外停车场外侧存在占用空地及道路随意停放的现象。



图 2-16 规划范围内部道路停车现状



图 2-17 现状 P+R 停车场

2.2.6 现状步行及自行车设施

规划范围周边道路中，顺平辅线为城市主干路，设置有独立的人行步道和非机动车道，其它顺平路、左堤路、左堤辅线等道路为公路、规划范围内道路为巷道，未设置有独立的非机动车道、人行步道。

2.2.7 现状加油站设施

规划范围内现状有 2 处加油站设施，分别位于规划范围的西北侧、东北侧，沿顺平辅线设置。



图 2-18 现状加油站设施

2.2.8 现状高压走廊

现状规划范围内有 1 条 35kv 高压线路和 1 条 110kv 高压线路，跨潮白河沿左堤辅线东侧穿 31 街区至 32 街区和南侧温哥华地块。



图 2-19 现状高压走廊

2.2.9 现状文物、古树及军事（特殊）用地情况

经现状调查，项目规划范围内尚未发现需保护的文物、古树及军事设施等。

在方案设计阶段，应进一步与相关部门核实研究范围内的文物、古树及军事（特殊）设施用地情况，并依据实际情况进行设计。

2.2.10 现状交通问题分析

项目及周边交通问题主要包括以下方面：

(1) 规划范围外围干路基本实施，对外交通出行条件较好，内部现状基本为村道、胡同，尚需结合用地开发建设同步实施内部道路。

(2) 现状公交线路主要集中在顺平辅线，站点覆盖率偏低，需结合内部道路实施增加公交站点，优化公交线路，提升公交服务水平。

(3) 现状规划范围内部道路无独立的非机动车道和人行步道，且存在路侧停车，慢行交通体验较差，需结合内部规划道路的实施逐步完善慢行系统，提升慢行交通出行环境。

3 土地使用规划

根据《顺义分区规划（国土空间规划）（2017年-2035年）》及《顺义区M15号线河东站A、B地块土地一级开发项目规划综合实施方案》，本次规划范围内主要为二类居住用地、商务用地、基础教育用地、市政交通设施用地及公园绿地等。项目总用地面积约61.46公顷，总建筑规模约52.3万平米。

表 3-1 地块规划指标表

用地性质	用地规模（公顷）	建筑规模（万平方米）
二类居住用地	18.86	28.29
供电用地	0.45	0.45
供热用地	0.5	0.5
轨道交通场站	0.17	0.07
环卫用地	0.12	0.05
加油加气站用地	0.59	0.23
商务用地	11.78	20.16
社会福利用地	0.31	0.31
社会停车场用地	0.51	0.1
社区综合服务设施用地	0.66	0.79
体育场馆用地	1.01	0.81
托幼用地	0.43	0.34
公园绿地	11.58	0
城市道路用地	13.98	0
地面公共交通场站用地	0.51	0.2
总计	61.46	52.3



图 3-1 项目土地使用规划图

项目土地使用规划图详见附图 2。

4 交通规划方案

4.1 交通需求及承载力分析

本次项目范围内主要用地性质为居住用地、基础教育用地及商业服务业用地，综合各用地性质的出行高峰时段，预测项目建成后早高峰 7:30-8:30 为项目出行高峰时段。

结合项目各地块规划用地性质、规模及规划道路网，搭建交通需求预测模型，通过需求预测分析，项目建成后早高峰生成人次约 3032 人次/小时，其中产生 1332 人次/小时，吸引 1700 人次/小时。

基于项目规划功能定位，结合周边类似项目出行特征及本项目未来交通发展趋势，研判项目出行各交通方式分担比例。

表 4-1 项目出行方式划分预测表

交通方式	步行	自行车	公交	地铁	小汽车	合计
比例	21%	12%	24%	15%	28%	100%

基于项目各地块的产生吸引量、各交通方式的分担比例，计算得到项目建成后早高峰时段各交通方式的出行人次。

表 4-2 项目早高峰各交通方式出行量（人次/高峰小时）

交通方式划分	步行	自行车	公交	地铁	小汽车	合计
产生	280	160	320	200	373	1332
吸引	357	204	408	255	476	1700
合计	637	364	728	455	849	3032

将规划范围划分为 6 个规划单元开展承载力分析研究。研究结果表明，整体上土地使用与交通协调性较好。北侧 3 个规划单元（5 个商务用地块）承载力系数分别为 0.52、0.45 和 0.41，均为 B 级，南侧 3 个规划单元承载力系数分别为 0.39、0.37 和 0.31，均为 A 级，因此，研究范围内土地使用交通协调性较好。

表 4-3 交通承载力评价标准对应表

分级指标	A	B	C		D
			C1	C2	
交通承载力指数	0~0.40	0.40~0.60	0.60~0.70	0.70~0.80	>=0.80
城市交通承载力状态描述	土地使用与交通协调性较好	土地使用与交通协调性较为宜	土地使用与交通协调性不适宜	土地使用与交通协调性较差	土地使用与交通协调性很差



图 4-1 交通承载力分析结果示意图

4.2 对外道路系统规划

本项目位于顺义区河东地区南彩镇，项目周边规划有顺平辅线、顺平路、左堤路、左堤辅线、通顺路、通怀路等干路系统，对外联系较为便利。

(1) 与中心城区的联系

主要通过顺平路、通顺路转换机场高速公路、京密快速路、六环路等实现与中心城区的交通联系。

(2) 与顺义仁和、后沙峪等组团以及昌平地区的联系

主要通过顺平路、顺于路、白马路等向西实现与顺义仁和、后沙峪等河西组团以及昌平地区的交通联系。

(3) 与通州、大兴地区的联系

主要通过通顺路、通怀路、东部发展带联络线等向南实现与通州、大兴地区的交通联系。

(4) 与怀柔、密云地区的联系

主要通过通怀路、李魏新路、东部发展带联络线向北等实现与怀柔、密云等地区的交通联系。

(5) 与平谷的联系

主要通过顺平路、顺平南路、京平高速公路等向东实现与平谷地区的交通联系。

4.3 项目内部路网规划

4.3.1 道路网布局及规划指标

规划范围规划道路总里程约 8.35 公里，其中规划城市主干路 1 条，长度约 1.03 公里，规划城市次干路 4 条，长度约 4.19 公里，规划城市支路 7 条，长度约 2.71 公里，街坊路 2 条，长度约 0.42 公里。道路网密度约 9.36 公里/平方公里。

项目周边道路系统及交通设施规划图详见附图 3。

项目道路网规划方案平面图详见附图 4。

表 4-4 规划道路情况一览表

序号	道路名称	道路等级	道路起终点	红线宽度(米)	设计速度(公里/小时)	道路长度(公里)
1	顺平辅线	城市主干路	左堤辅线-彩祥西路	50	60	1.03
小计						1.03
2	左堤辅线	城市次干路	顺平辅线-彩祥西路	40	50	1.56
3	俸伯站西路	城市次干路	顺平辅线-彩祥西路	35	40	1.16
4	俸伯站东路	城市次干路	顺平辅线-左堤辅线	40	40	0.64
5	彩祥西路	城市次干路	顺平辅线-左堤辅线	30	40	0.83
小计						4.19
6	俸新街	城市支路	左堤辅线-彩祥西路	20	30	1.02
7	彩潮路	城市支路	顺平辅线-俸新街	20	20	0.2
8	听潮路	城市支路	左堤辅线-俸伯站西路	20	20	0.21
9	彩瑞路	城市支路	顺平辅线-左堤辅线	20	30	0.71
10	俸秀街	城市支路	彩瑞路-彩祥西路	20	20	0.19
11	观潮路	城市支路	俸伯站西路-左堤辅线	20	20	0.21
12	规划一路	城市支路	俸新街-俸伯站西路	20	20	0.17

小计						2.71
13	规划二路	街坊路	俸伯站东路-彩瑞路	15		0.20
14	规划三路	街坊路	俸伯站西路-左堤辅线	12		0.22
小计						0.42
合计						8.35

4.3.2 道路规划方案

规划范围内涉及 14 条规划道路，道路规划情况按技术等级详述如下：

(1) 城市主干路 (1 条)

◆ 顺平辅线

顺平辅线规划为城市主干路，设计速度 60 公里/小时，道路红线宽 50 米。该道路现状已实现城市主干路功能，建议近期维持现状，远期结合市政管线实施及两侧用地开发等依据地标规范优化道路横断面，建议远期道路规划横断面为三幅路型式，中间路面宽 23 米，安排三上三下 6 条机动车道，两侧机非隔离带各宽 3 米，两侧非机动车道各宽 3.5 米，两侧人行步道及绿化带各宽 7 米。

顺平辅线道路规划标准横断面图详见附图 5。

(2) 城市次干路 (4 条)

◆ 左堤辅线

左堤辅线规划为城市次干路，设计速度 50 公里/小时，道路红线宽 40 米。道路横断面规划两个方案：

方案一：规划道路横断面为三幅路型式，中间路面宽 16 米，安排两上两下 4 条机动车道，两侧机非隔离带各宽 3 米，两侧非机动车道各宽 3.5 米，两侧人行步道（含树池）各宽 5.5 米。

方案二：规划道路横断面为四幅路型式，中央分隔带 2 米，两侧路面各宽 8 米，安排两上两下 4 条机动车道，两侧机非隔离带各宽

2.5米，两侧非机动车道各宽3.5米，两侧人行步道各宽5米（含树池）。

左堤辅线道路规划标准横断面图详见附图5。

◆ 傅伯站西路

傅伯站西路规划为城市次干路，设计速度40公里/小时，道路红线宽35米，已取得道路及市政配套工程“多规合一”协同意见函（京规自（顺）基础策划函[2025]0007号），规划道路横断面为三幅路型式，中间路面宽15米，安排两上两下4条机动车道，两侧机非隔离带各宽2.5米，两侧非机动车道各宽3.5米，两侧人行步道（含树池）各宽4米。

傅伯站西路道路规划标准横断面图详见附图5。

◆ 傅伯站东路

傅伯站东路规划为城市次干路，设计速度40公里/小时，道路红线宽40米，已取得道路及市政配套工程“多规合一”协同意见函（京规自基础策划（顺）函[2025]0045号），规划道路横断面为四幅路型式，中央分隔带2米，两侧路面各宽8米，安排两上两下4条机动车道，两侧机非隔离带各宽2.5米，两侧非机动车道各宽3.5米，两侧人行步道各宽5米（含树池）。

傅伯站东路道路规划标准横断面图详见附图5。

◆ 彩祥西路

彩祥西路规划为城市次干路，设计速度40公里/小时，道路红线宽30米，已取得道路及市政配套工程“多规合一”协同意见函（京规自基础策划（顺）函[2025]0045号），规划道路横断面为两幅路型式，中央隔离带宽2米，两侧路面各宽10米，安排两上两下4条机动车道及非机动车道，两侧人行步道（含树池）各宽4米。

彩祥西路道路规划标准横断面图详见附图 5。

(3) 城市支路 (7 条)

◆ 傅新街

傅新街规划为城市支路，设计速度 30 公里/小时，道路红线宽 20 米。规划道路横断面为一幅路型式，中间路面宽约 12 米，安排一上一下 2 条机动车道及非机动车道，两侧人行步道（含树池）各宽 4 米。

傅新街道路规划标准横断面图详见附图 5。

◆ 彩潮路

彩潮路规划为城市支路，设计速度 20 公里/小时，道路红线宽 20 米。规划道路横断面为一幅路型式，中间路面宽约 12 米，安排一上一下 2 条机动车道及非机动车道，两侧人行步道（含树池）各宽 4 米。

彩潮路道路规划标准横断面图详见附图 5。

◆ 听潮路

听潮路规划为城市支路，设计速度 20 公里/小时，道路红线宽 20 米。规划道路横断面为一幅路型式，中间路面宽约 12 米，安排一上一下 2 条机动车道及非机动车道，两侧人行步道（含树池）各宽 4 米。

听潮路道路规划标准横断面图详见附图 5。

◆ 彩瑞路

彩瑞路规划为城市支路，设计速度 30 公里/小时，道路红线宽 20 米。规划道路横断面为一幅路型式，中间路面宽约 12 米，安排一上一下 2 条机动车道及非机动车道，两侧人行步道（含树池）各宽 4 米。

彩瑞路道路规划标准横断面图详见附图 5。

◆ 傅秀街

俸秀街规划为城市支路，设计速度 20 公里/小时，道路红线宽 20 米。规划道路横断面为一幅路型式，中间路面宽约 12 米，安排一条机动车道及非机动车道，两侧人行步道（含树池）各宽 4 米。

俸秀街道路规划标准横断面图详见附图 5。

◆ 观潮路

观潮路规划为城市支路，设计速度 20 公里/小时，道路红线宽 20 米。规划道路横断面为一幅路型式，中间路面宽约 12 米，安排一条机动车道及非机动车道，两侧人行步道（含树池）各宽 4 米。

观潮路道路规划标准横断面图详见附图 5。

◆ 规划一路

规划一路规划为城市支路，设计速度 20 公里/小时，道路红线宽 20 米。规划道路横断面为一幅路型式，中间路面宽约 12 米，安排一条机动车道及非机动车道，两侧人行步道（含树池）各宽 4 米。

规划一路道路规划标准横断面图详见附图 5。

（4）街坊路（2 条）

◆ 规划二路

规划二路规划为街坊路，设计速度 20 公里/小时，道路红线宽 15 米。规划道路横断面为一幅路型式，中间路面宽约 8 米，安排一上一下两条机动车道及非机动车道，两侧人行步道（含树池）各宽 3.5 米。

规划二路道路规划标准横断面图详见附图 5。

◆ 规划三路

规划三路规划为街坊路，结合地块交评意见，规划道路红线宽 12 米。规划道路横断面采用一幅路型式，标准横断面布置为：中间路面宽 7 米，安排一上一下两条机非共用车道，一侧人行道宽 4.5 米，一侧分隔带宽 0.5 米。

规划三路道路规划标准横断面图详见附图 5。

上述各道路规划横断面均为规划标准横断面，最终应以规划审批部门审定的型式和尺寸为准。

4.3.3 道路交叉口及地块出入口规划

(1) 道路交叉口规划

规划范围内道路相交均采用平面交叉型式。交叉口展宽和切角应满足《城市道路平面交叉口红线展宽和切角规划设计规范》(DB11/T 1814-2020) 相关要求，并以道路钉桩为准。

在道路设计阶段，需根据相交道路的等级及相关规范，在平面交叉口设置右进右出或信号控制设施，并根据交叉口交通量、流向及用地条件，细化路口拓宽及渠化方案。

(2) 地块出入口规划

本次研究范围内机动车出入口的规划设置应满足《城市道路交叉口规划规范》(GB 50647-2011)、《城市道路交叉口设计规程》(CJJ152-2010)、《城市道路空间规划设计规范》(DB11/1116-2024) 及《民用建筑设计统一标准》(GB 50352-2019) 等相关规范与标准，同时应结合区域交通评估审查意见，做到科学规划、合理设置，保障城市交通顺畅运行。

项目机动车出入口应优先设置于城市支路上，同时应妥善处理与交叉口、道路渠化段、公交专用道等之间的关系。当设置于城市支路上时，距离干路交叉口停止线不应小于 50 米，距离支路交叉口停止线不应小于 30 米；当设置于城市次干路上时，距平面交叉口停止线不应小于 80 米，且应右进右出。

本次地块出入口推荐位置详见附图 6 所示。具体位置及数量，后续应结合建筑方进一步细化落实。

4.3.4 交通组织规划

本次规划范围内规划道路均采用双向机动车交通组织交通，同时，规划三路与俸伯站西路及左堤辅线相交节点、规划二路与俸伯站东路相交节点建议按右进右出组织机动车交通，其余道路相交均采用全转向形式。

项目周边交通组织规划图详见附图 6。

4.4 轨道交通规划

4.4.1 轨道线路规划

项目周边规划有一条轨道线路，为 M15 线。

轨道 M15 号线是服务顺义新城与中心城联系的一条轨道线路，其一期工程已建成，西起海淀区清华东路西口站，途经朝阳区北京奥林匹克公园、望京等地，东至顺义区俸伯站。规划二期东延由俸伯站向东延至南彩组团 SY00-3201、3202 街区，设置南彩站。

项目北侧沿顺平辅线设置有俸伯站，规划范围东侧设置 15 号线车辆段基地，均已实现规划。

4.4.2 线路管控要求

轨道 M15 号线现状段采用地下线形式，线路按照外轨中心线两侧各 15 米作为用地控制保护范围，车站及附属设施的建筑外侧边界按 10 米用地控制。

M15 线沿线用地开发建设，涉及在轨道交通安全保护区的，应严格按照北京市轨道交通运营安全条例相关要求执行。

4.4.3 轨道站点及接驳设施规划

(1) 轨道站点

项目周边规划 1 处轨道站点，为俸伯站，现状已实现规划。

规划范围内现状设置有 2 个出入口，分别为俸伯站 C1 口及 C2 口。下一步建议结合南侧商务用地方案设计，研究一体化方案，为南侧商务用地与轨道出入口衔接创建便捷条件。

（2）公交接驳

俸伯站现状附近有 1 处公交停靠站，为俸伯地铁站，与现状轨道出入口 C2 之间距离约 40 米，换乘条件较便利。

（3）慢行接驳

做好俸伯站与规划范围内产业、居住区之间步行和自行车接驳，完善主要接驳通道慢行交通设施，结合轨道站点出入口，合理布局非机动车停放设施及共享单车停放区。

结合俸伯站出入口布局，设置集中式非机动车停车设施。站点周边共享单车及非机动车在人行道上的停放点应设置于行道树设施带内，不应占用行人通行空间，并完善非机动车停车区域的标志标识及地面标线，通过安装“电子围栏”等方式强化共享单车管理措施，规范停车秩序。

4.4.4 轨道交通一体化要求

以俸伯站轨道站点为中心，按照 500 米划定管控范围，1000 米内区域作为一体化研究范围。

一体化管控范围内应统筹安排出入口布局，努力增加出入口数量，鼓励出入口与周边建筑、公共空间结合布局。轨道交通沿线具有人性化的街道空间，连接车站的道路及其延长线宜布置成为以商业服务、生活服务为主的城市生活型道路或复合功能的城市道路，不应为通过性交通干道。

一体化管控范围内公交场站设施应以为乘客服务功能为主，加强常规公交系统与轨道车站的有效衔接，鼓励围绕站点构建地面人行道、地下通道、空中连廊、过街天桥等立体化的步行网络。

一体化管控范围内居住类用地停车配建按照《北京市居住公共服务设施配置指标》要求，参照停车场上一级别分区管理，一体化管控范围内办公、商业类建筑参考《公共建筑机动车停车配建指标》按所属停车分类地区折减停车配建上限。

4.5 地面公交规划

4.5.1 公交场站

依据《顺义区 M15 号线河东站 A、B 地块土地一级开发项目规划综合实施方案》，规划范围内规划公交首末站 1 处。位于顺平辅线与彩祥西路交叉口的东南侧，用地面积约 0.5 公顷，建筑规模约 0.2 万平米。

4.5.2 公交线路及站点

根据交通需求预测，项目早高峰时段地面公交出行 728 人次。根据现状公交线路发车间隔及剩余载客容量估算，现状公交线路能够满足项目未来的公交出行需求。但是考虑到现状公交线路全部集中在顺平辅线上，建议结合规划用地布局、轨道站点，于规划范围内左堤辅线、俸伯站西路、俸伯站东路、彩祥西路等道路上增加公交站点，增加公交覆盖范围，提升公交服务保障能力，规划公交站点 500m 覆盖率达到 90% 以上。

具体公交线路及站点布置方案以相关部门最终批复为准。

4.6 停车规划

4.6.1 机动车停车配建

项目范围内居住建筑按照《北京市居住公共服务设施配置指标》(京政发[2025]25号)三类地区相关标准执行。

表 4-5 居住类机动车停车配建标准

建筑类别	单位	三类地区 (下限)
商品房	车位/户	1.2
销售类保障性住房		1.0
公共租赁住房(成套住宅形式)、保障性租赁住房(住宅型)		0.8
公共租赁住房(开间形式)、保障性租赁住房(公寓型)	新建	车位/户 0.2
	改建	车位/户 0.15
保障性租赁住房(宿舍型)		可结合周边公共停车场解决停车需求

项目范围内商务等公共建筑停车泊位配建标准参照《公共建筑工程机动车停车配建指标》(DB11/T 1813-2020)中三类地区相关标准执行。同时，俸伯站地面出入口500米范围内的公共建筑，其机动车停车位配建指标应对下表的上下限进行折减，折减不应低于20%。

表 4-6 规划范围内主要公建类机动车停车配建标准

建筑类别	单位	三类地区 (上下限)
商务	车位/百平米建筑面积	0.5-0.7
商业	酒店、宾馆	车位/客房 0.4-0.6
	餐饮、娱乐	车位/百平米建筑面积 1.7-2.2
	≥1万平米的商场	车位/百平米建筑面积 0.6-0.8
	<1万平米的商场	车位/百平米建筑面积 0.7-0.9
	大型超市、仓储式超市	车位/百平米建筑面积 1.25-1.75

同时，电动汽车充电基础设施配建标准建议参照《电动汽车充电基础设施规划设计标准》(DB11/T 1455-2025)执行。

表 4-7 电动汽车充电基础设施配建标准

项目	直接建设	预留条件
----	------	------

居住类	商品房		40%	至 100%	
	保障房	销售类保障性住房	30%		
		其它类保障性住房	18%		
行政办公、学校、医院		25%	35%~52%		
商务、商业、文化设施、体育设施、游览场所、交通枢纽、公共停车场		20%	35%~66%		

4.6.2 公共停车场规划

依据《顺义区 M15 号线河东站 A、B 地块土地一级开发项目规划综合实施方案》，规划范围内规划社会公共停车场 2 处，1 处位于左堤辅线与俸新街交叉口的东北侧，用地面积约 0.3 公顷；另 1 处顺平辅线与彩祥西路交叉口的西南侧，用地面积约 0.2 公顷。

4.7 步行和自行车规划

4.7.1 非机动车停车位配建

项目范围内居住建筑的非机动车配建指标参照《北京市居住公共服务设施配置指标》（京政发[2025]25 号）平原多点地区相关标准执行，商品房、销售类保障房按 0.35 车位/户，租赁类保障房按 0.4 车位/户配建，公建类建筑可参照《城市停车规划规范》(GB/T 51149-2016) 标准执行，办公类按照 2 车位/百平米建筑面积，每车位 1.5~1.8 平米建筑面积标准配建。其他类型建筑配建停车位可结合项目特点确定。

项目居住用地的电动自行车停车配建标准应参照《新建居住项目（电动自行车相关配建指标）》和《北京市居住公共服务设施配置指标》（京政发[2025]25 号）执行。按每户 0.5~0.6 辆、每车 2.0 平方米标准配建。充换电设施服务能力不小于电动自行车总数的 50%。同时，电动自行车停车位应符合《电动自行车停放场所防火设计标准》（DB11/1624-2025）的规定。

表 4-8 电动自行车停车位配建标准

建筑类别	单位	核心区	中心城四区	副中心和多点新城	生态涵养区级其他地区
商品房	辆 / 户	0.65	0.55	0.50	0.60
保障性住房（销售类）		0.65	0.60	0.55	0.60
保障性住房（租赁类）		0.75	0.65	0.60	0.75

4.7.2 人行道、非机动车道宽度

依据《步行和自行车交通环境规划设计标准》(DB11/1761-2020)，建议在后续道路建设及改造中充分保障步行、自行车通行空间。各道路人行道及非机动车道宽度如下表所示，后续可结合批复断面进一步优化调整。

表 4-9 人行道及非机动车道宽度汇总表

道路名称	道路等级	人行道宽度（米）	非机动车道宽度（米）
顺平辅线	主干路	4.5（含树池）	3.5
左堤辅线	次干路	5.5（含树池）	3.5
俸伯站西路	次干路	4.0（含树池）	3.5
俸伯站东路	次干路	5.5（含树池）	3.5
彩祥西路	次干路	4.0（含树池）	3
俸新街	支路	4.0（含树池）	2.5
彩潮路	支路	4.0（含树池）	2.5
听潮路	支路	4.0（含树池）	2.5
彩瑞路	支路	4.0（含树池）	2.5
俸秀街	支路	4（含树池）	2.5
观潮路	支路	4（含树池）	2.5
规划一路	支路	4.0（含树池）	2.5

4.7.3 人行出入口及过街设施

建议项目地块结合建筑方案设置专用人行出入口，保障行人交通安全，并预留行人集散空间。

本次交叉口行人过街设施均采用平面人行横道型式，交叉口范围内的人行道宽度不得小于路段上的人行道宽度。当穿越车行道的人行道长度大于 16 米时，应在分隔带或道路中心线附近设置行人二次过

街安全岛。人行横道间距宜为 250m~300m，当道路路段设置人行横道时，应根据道路交通状况设置行人过街信号灯。

4.7.4 与轨道站点间接驳

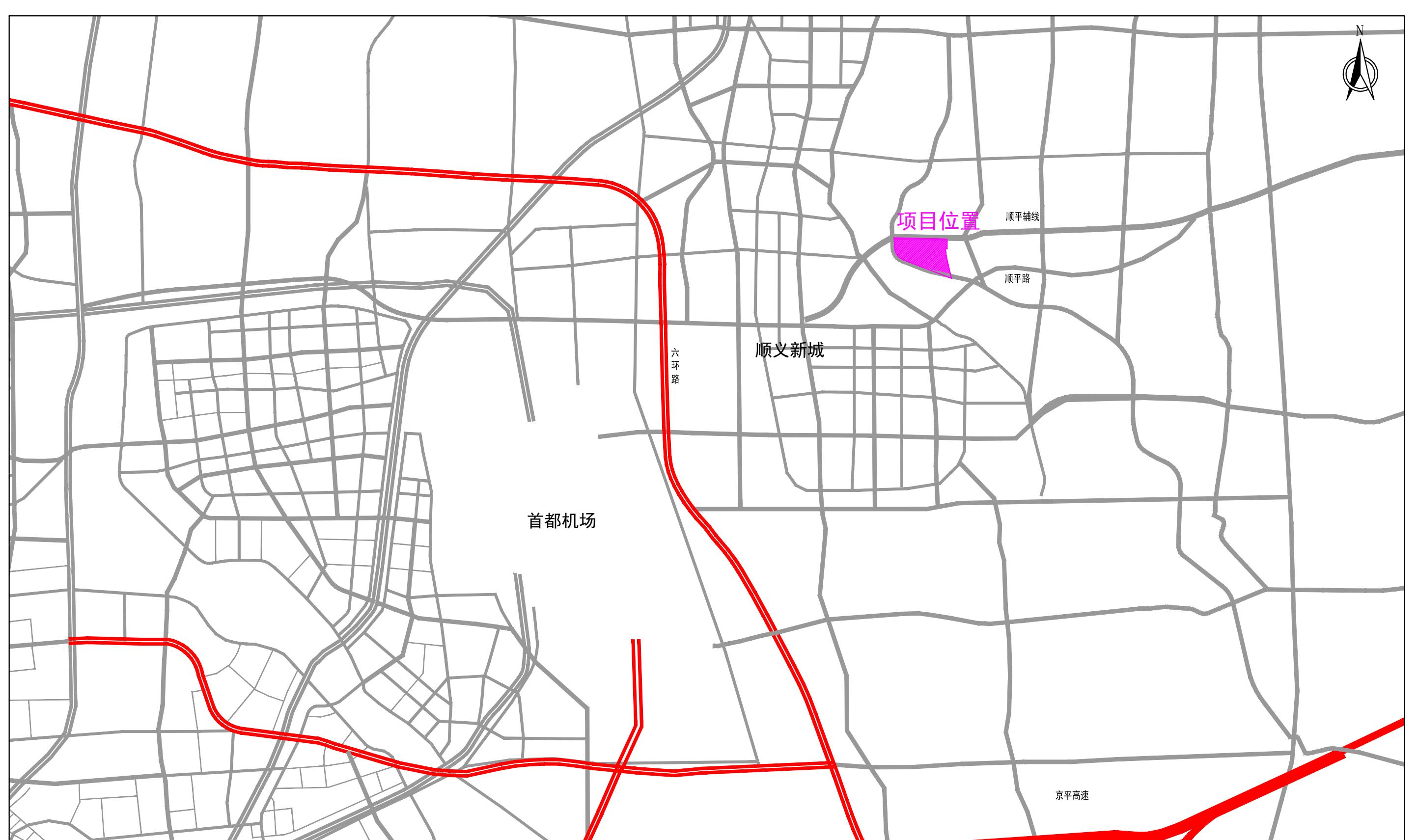
做好俸伯站与规划研究范围内产业、居住区之间步行和自行车接驳，完善主要接驳通道慢行交通设施，结合轨道站点、公交停靠站点、居住小区、学校等人流密集出入口，合理布局共享单车停放区及非机动车停放设施。人行道上的停放点应设置于行道树设施带内，不应占用行人通行空间，并完善非机动车停车区域的标志标识及地面标线，通过安装“电子围栏”等方式强化共享单车管理措施，规范停车秩序。

4.8 加油加气站（充电站）规划

规划范围保留现状 2 处加油站设施，一处位于顺平辅线与俸伯站西路交叉口的西南侧，用地面积约 0.3 公顷，另一处位于顺平辅线与彩祥西路交叉口的西南侧，用地面积约 0.3 公顷。结合新型能源的发展与应用，应预留充换电与其他新型能源补给功能，为区域加油、充换电及其他新型能源等需求提供保障。

5 问题与建议

- (1) 建议下一步道路设计中结合周边用地、外围道路及河道等相关因素深化研究规划道路竖向标高。
- (2) 建议下一步道路设计中进一步深化道路方案，结合道路设计深化研究道路红线内高压塔基拆改移及入地方案。
- (3) 建议下一步道路设计中进一步深化左堤辅线道路平、纵及横断面方案，充分保障左堤辅线防汛抢险功能。
- (4) 建议下一步结合用地建筑布局进一步深化街坊路方案。
- (5) 建议下一步道路设计中进一步深化道路及交叉口交通组织设计方案。
- (6) 建议商区交通局结合近期实施地块及道路，研究新增公交线路及站点方案，与项目地块建设时序相匹配，保障项目公交出行需求。
- (7) 建议下一步结合俸伯站轨道一体化方案进一步深化轨道周边交通接驳方案。
- (8) 本规划中涉及的各道路规划横断面型式及尺寸仅为规划标准横断面，最终应以规划审批部门审定的型式及尺寸为准。
- (9) 在道路设计阶段，应进一步核实规划范围内文物、古树、军事设施等情况，并采取相应的保护措施。

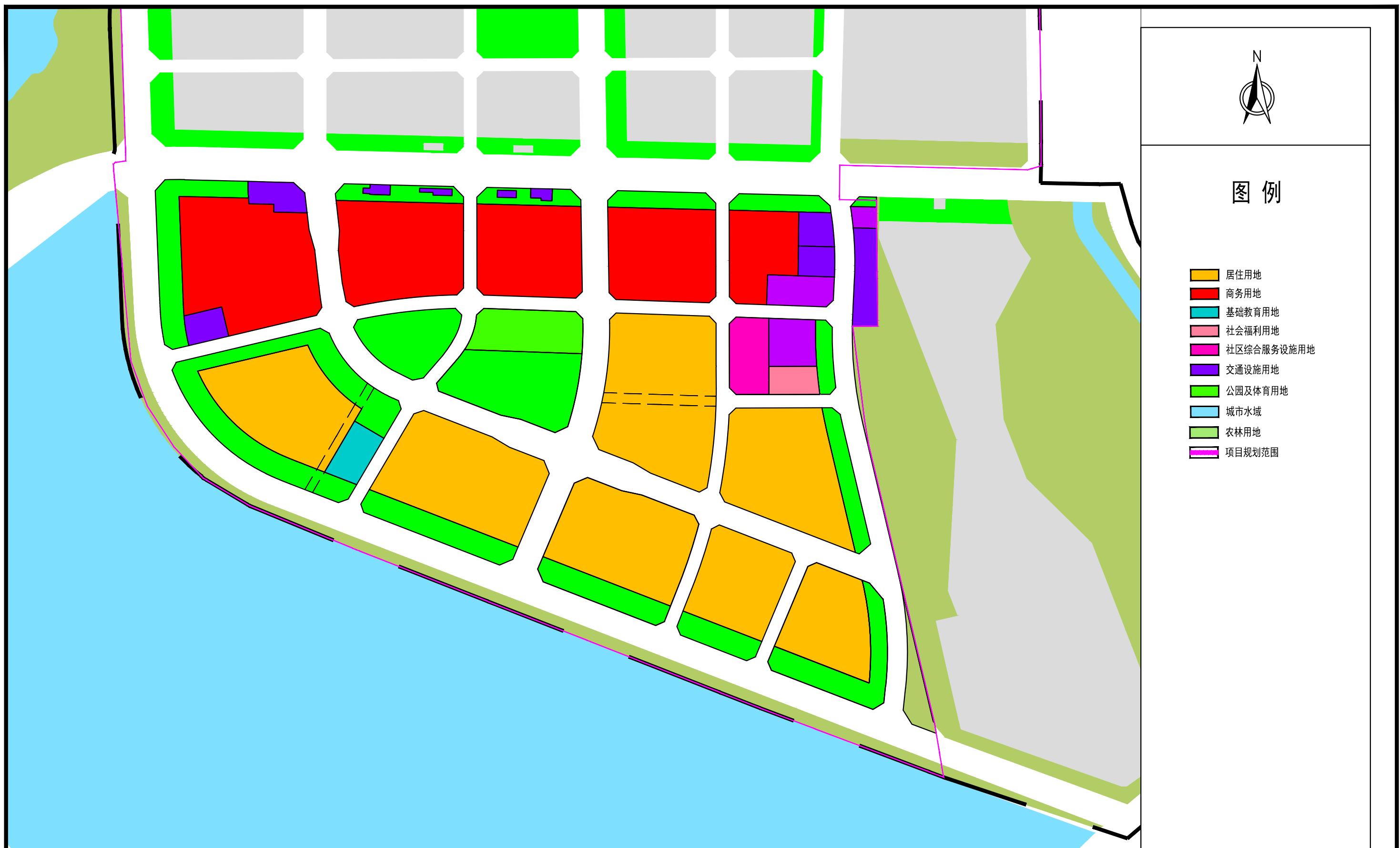


 北京市首都规划设计工程咨询开发有限公司
Capital Urban Planning and Design Consulting Development Co.,Ltd

 北京市城市规划设计研究院
Beijing Municipal Institute of City Planning and Design

项目位置示意图

图号	1	密级	非密
比例	/	日期	2025.06

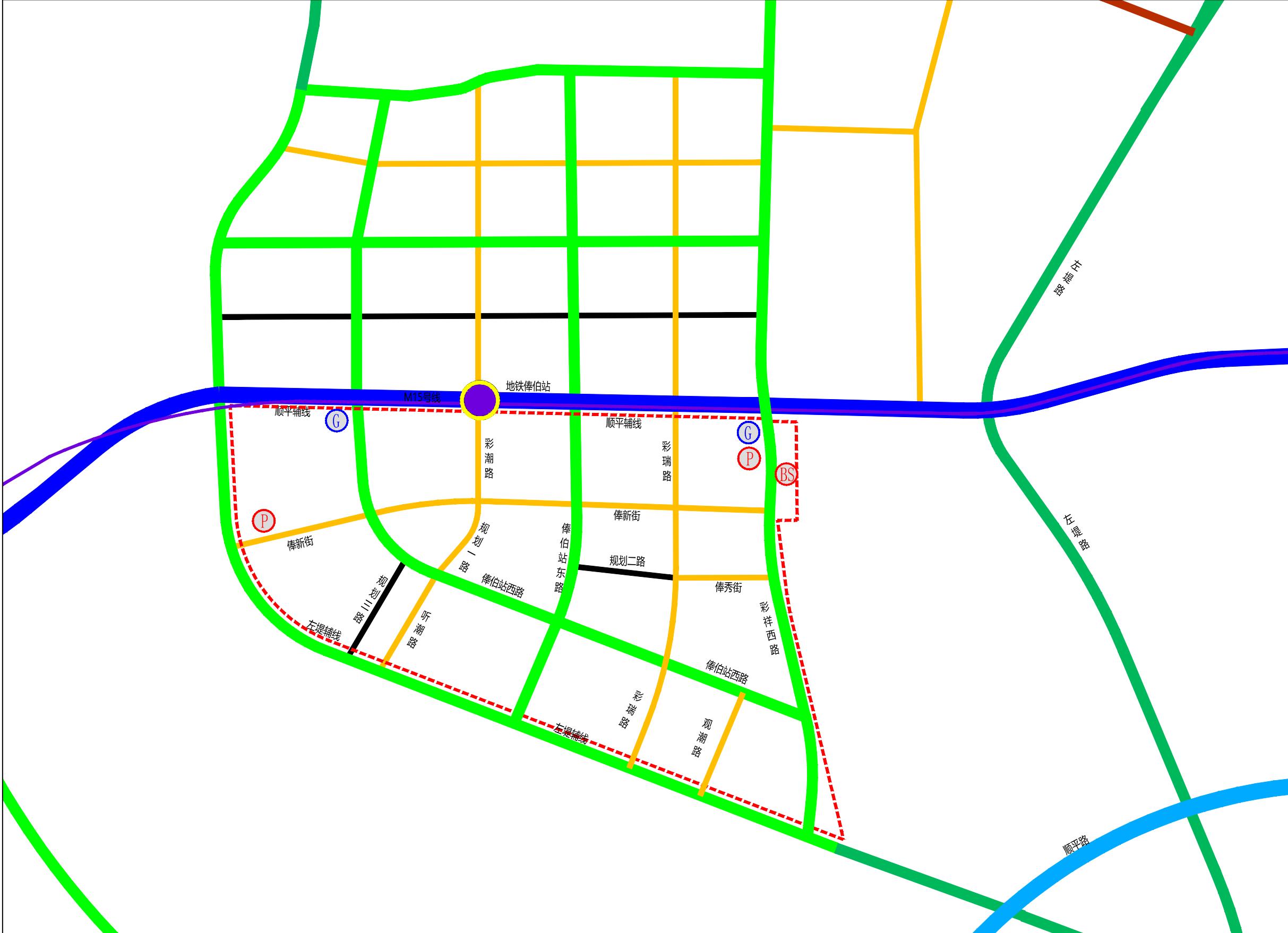


北京市首都规划设计工程咨询开发有限公司
Capital Urban Planning and Design Consulting Development Co., Ltd.

 北京市城市规划设计研究院
Beijing Municipal Institute of City Planning and Design

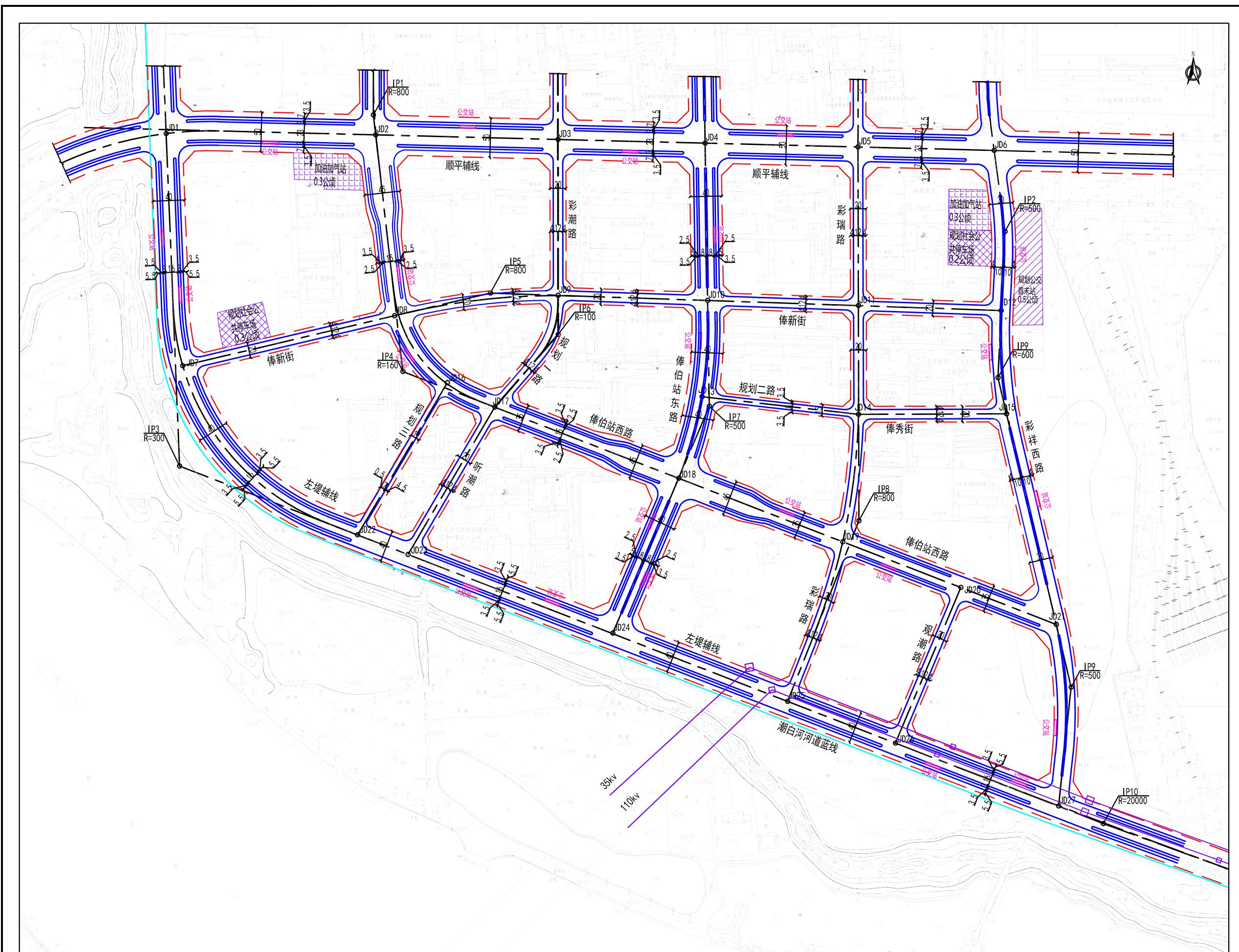
项目土地使用规划图

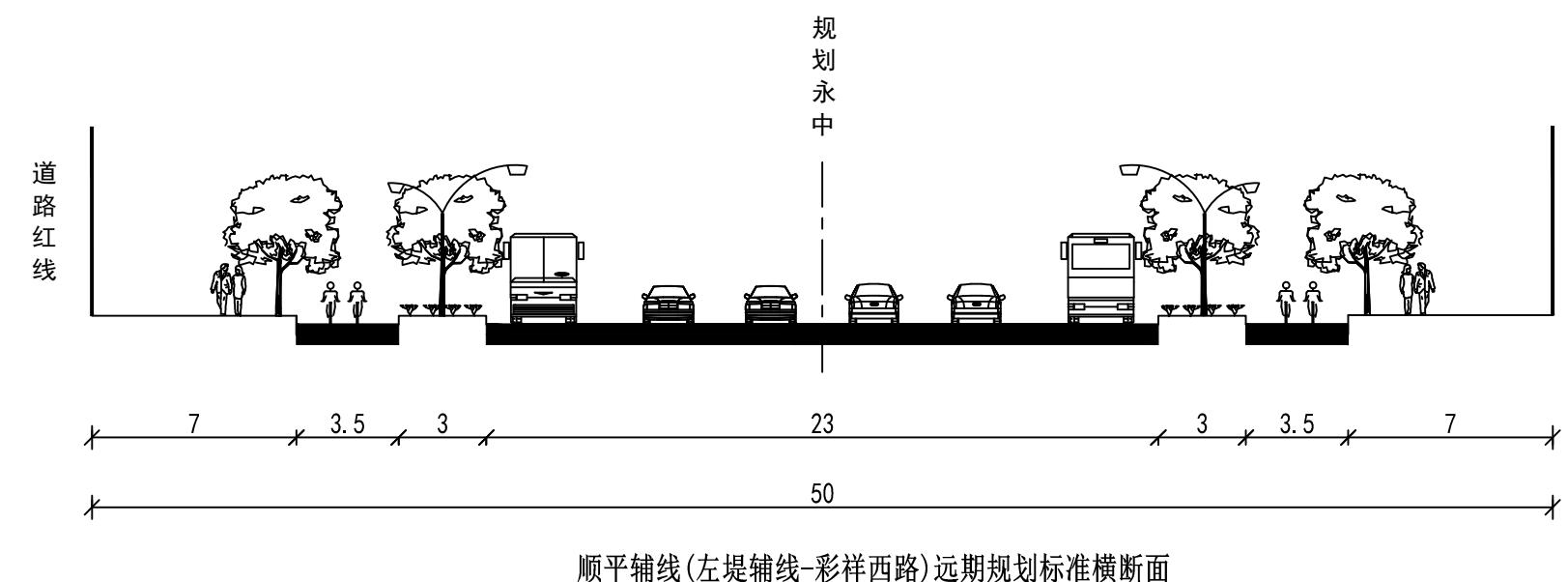
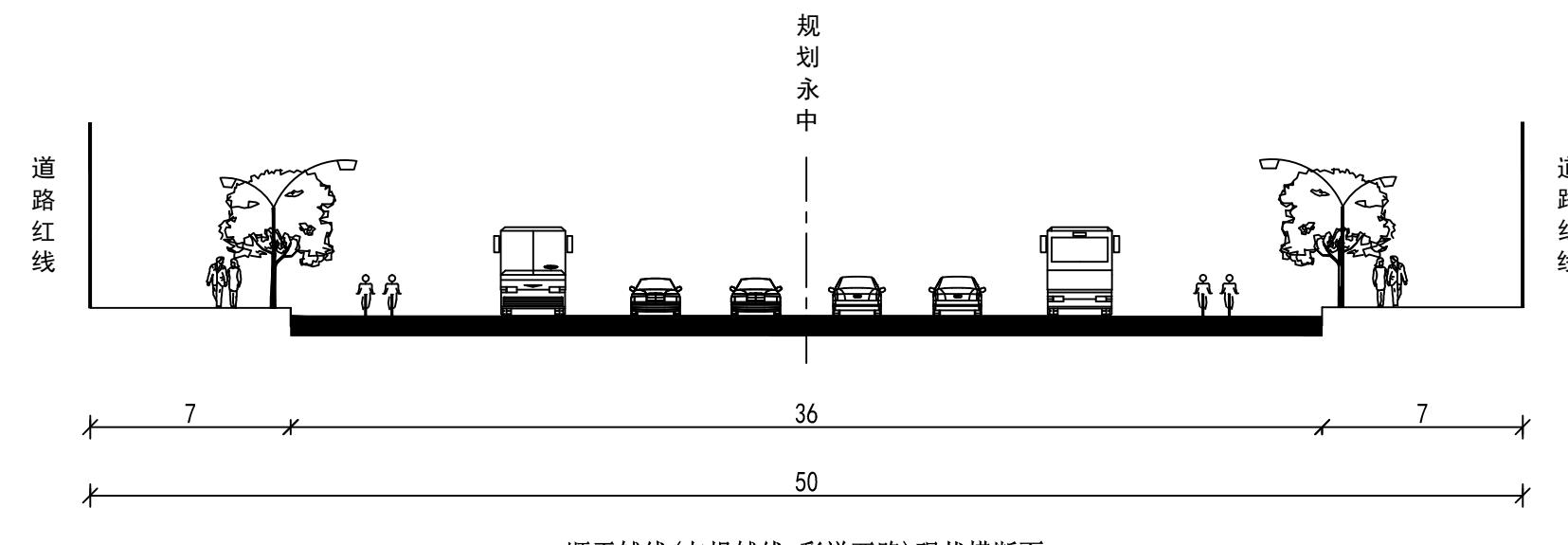
图号	2	密级	非密
比例	/	日期	2025.06

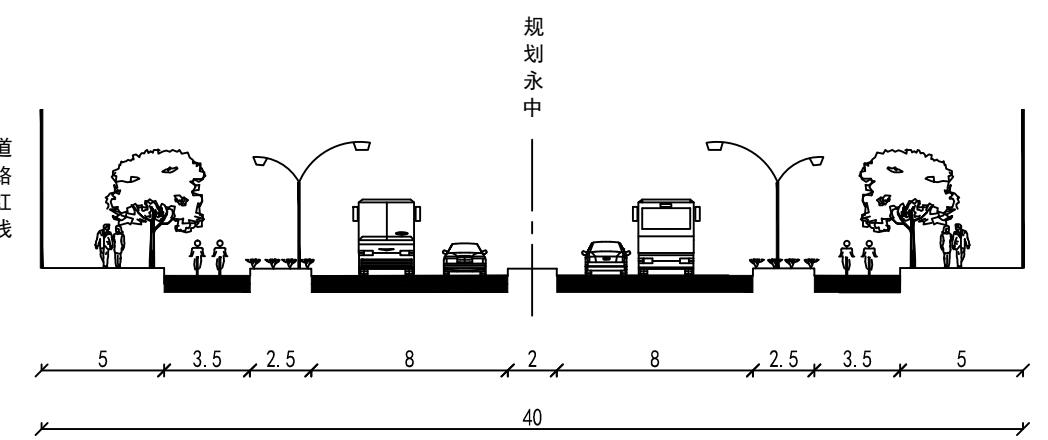
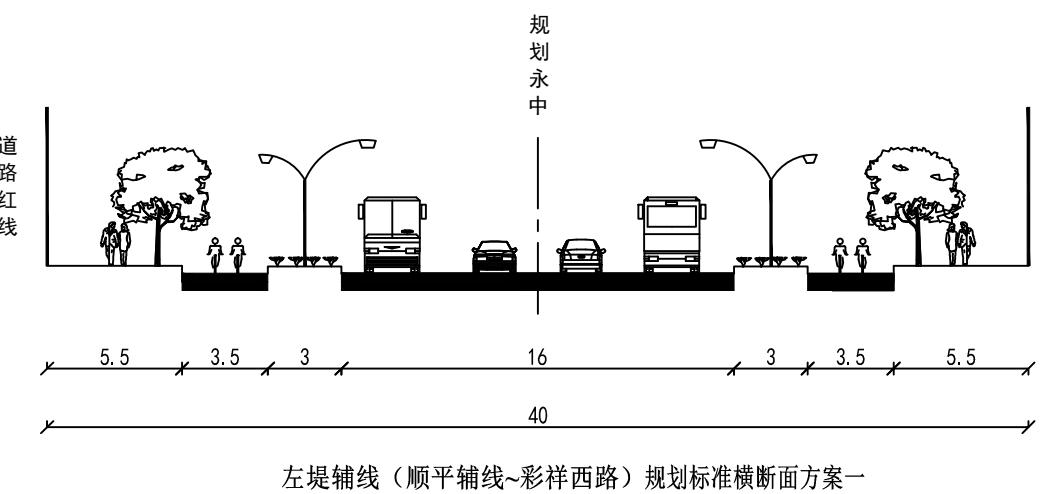
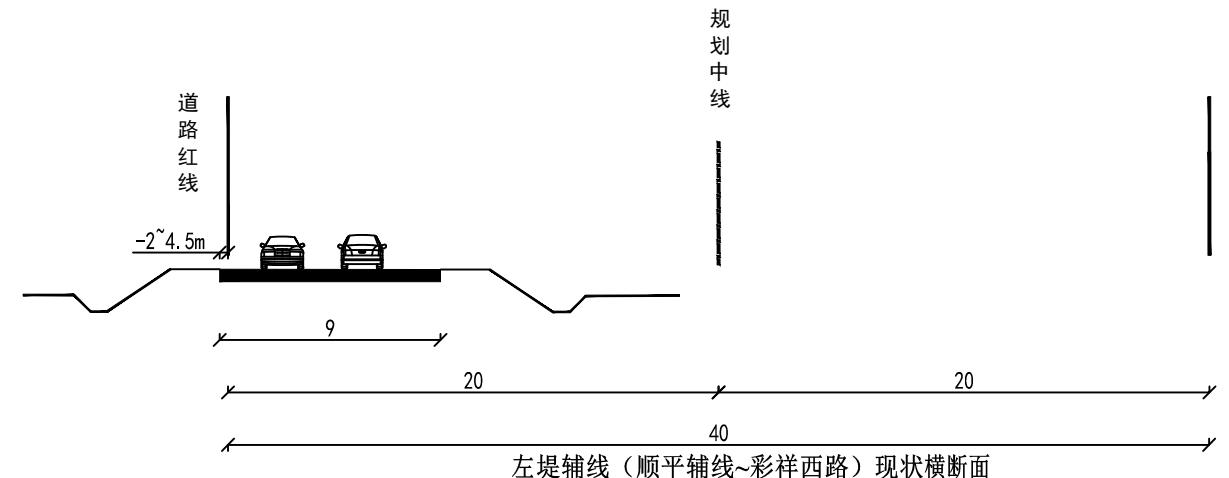


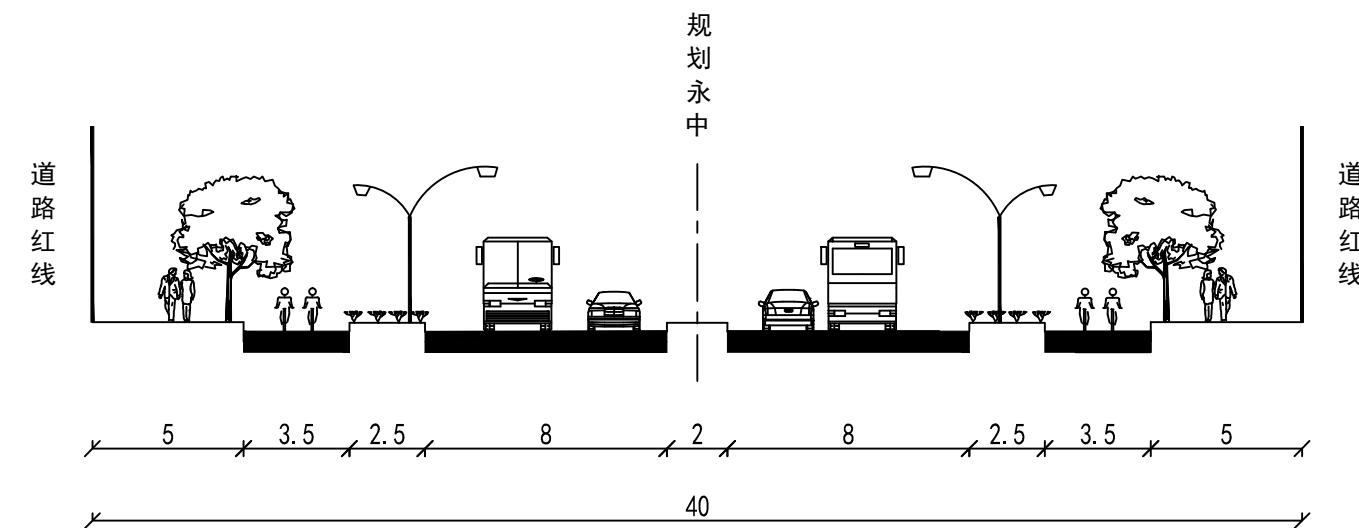
图例

- 一级公路
- 二级公路
- 城市主干路
- 城市次干路
- 城市支路
- 城市街坊路
- 公交首末站
- 社会公共停车场
- 现状加油加气站
- M15号线及轨道站点
- 项目规划范围

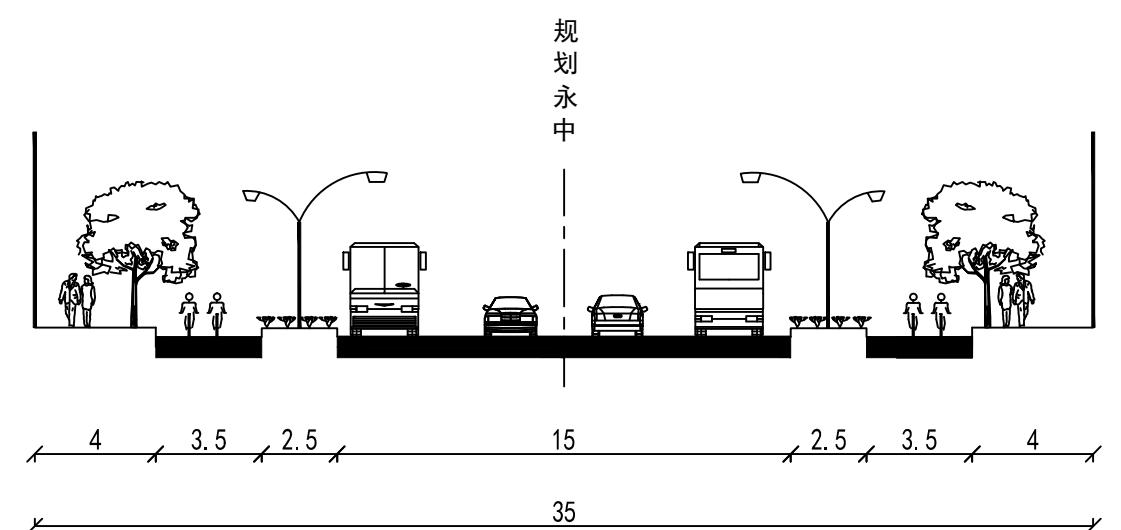








俸伯站东路(左堤辅线~顺平辅线)规划标准横断面



俸伯站西路(左堤辅线~顺平辅线)规划标准横断面

