

北京市地方标准 DB

编号：DB11/xxxx—20xx

备案号：Jxxxxx-20xx

步行和自行车交通环境规划设计标准

Code for plan and design of walk and bicycle environment

(征求意见稿)

20xx-xx-xx 发布

20xx-xx-xx 实施

北京市规划和自然资源委员会
北京市市场监督管理局

联合发布

北京市地方标准

步行和自行车交通环境规划设计标准

Code for plan and design of walk and bicycle environment

DB11/ xxxx—20xx

主编单位：北京市城市规划设计研究院

批准部门：北京市规划和自然资源委员会

北京市市场监督管理局

实施日期：20xx 年 xx 月 xx 日

20xx 北京

前 言

为落实中共中央国务院批复的《北京城市总体规划（2016 年～2035 年）》，倡导绿色出行，为步行和自行车创造安全、良好的交通环境，协调相关行业标准，规范相关规划设计，按照原北京市规划和国土资源管理委员会《北京市“十三五”时期城乡规划标准化工作规划》和北京市市场监督管理局《关于印发 2019 年北京市地方标准制修订项目计划的通知》（京市监发〔2019〕21 号）的要求，编制组在广泛调查研究，认真总结实践经验，吸取科研成果以及广泛征求意见的基础上，完成本标准的编制工作。

本标准的主要技术内容是：1. 总则；2. 术语和定义；3. 基本规定；4. 道路网与道路横断面；5. 步行交通；6. 自行车交通；7. 道路绿化；8. 老城步行和自行车交通；9. 城市道路相关设计文件编制要求。

本标准中以黑体字标志的第 5.2.2 条、第 5.6.5 条为强制性条文，以斜体字标志的第 5.2.1 条、第 5.7.1 条、第 6.2.1 条、第 6.2.5 条、第 6.3.3 条、第 6.4.1 条为国家（行业）和地方相关标准强制性条文，均必须强制执行。

本标准由北京市规划和自然资源委员会归口管理，北京市城乡规划标准化办公室负责标准日常管理，北京市城市规划设计研究院负责具体技术内容的解释（地址：北京市西城区南礼士路 60 号，邮编：100045，电话：68056058，邮箱：lw4319@sina.com）。

本标准执行过程中如有意见和建议，请寄送至北京市城乡规划标准化办公室（电话：55595000，邮箱：bjbb3000@163.com），以供今后修订时参考。

本标准编制单位：北京市城市规划设计研究院
北京市市政工程设计研究总院有限公司

本标准主要起草人员：

本标准参与编制人员：

本标准主要审查人员：

目 次

1. 总则	1
2. 术语和定义	2
3. 基本规定	5
4. 道路网与道路横断面	6
4.1 一般规定	6
4.2 道路网	6
4.3 道路横断面	6
4.4 分隔带	7
5. 步行交通	8
5.1 一般规定	8
5.2 人行道布局	8
5.3 人行道宽度	8
5.4 人行道铺装	9
5.5 无障碍设施	9
5.6 人行过街设施	10
5.7 交叉口	11
5.8 交通附属设施	11
5.9 市政附属设施	12
5.10 城市家具	13
5.11 交通静稳化措施	14
5.12 沿道建筑	14
6. 自行车交通	16
6.1 一般规定	16
6.2 非机动车道布局	16
6.3 非机动车道宽度	17
6.4 机非隔离设施	17
6.5 路面铺装	17
6.6 自行车停车	17

6.7	公交车站与非机动车道	18
6.8	路段及交叉口路面标识	18
6.9	机动车占道停车泊位	19
6.10	机动车禁停路段	20
7.	道路绿化	21
7.1	一般规定	21
7.2	完整林荫道	21
7.3	道路绿化与交通安全	22
7.4	行道树树池	22
7.5	绿化与沿道建筑	22
7.6	街头绿地	23
8.	老城步行和自行车交通	24
8.1	一般规定	24
8.2	胡同	24
8.3	城市道路	25
8.4	文化探访路	25
9	城市道路相关设计文件编制要求	26
9.1	一般规定	26
9.2	重点检查内容	26
9.3	设计说明	27
9.4	设计图纸	29
	本标准用词说明	35
	规范性引用文件	36
	条文说明	37

CONTENTS

1.	General Provisions	1
2.	Terms	2
3.	Basic Provisions	5
4.	Road Network and Road Cross-section	6
4.1	General Requirements	6
4.2	Road Network	6
4.3	Road Cross Section	6
4.4	Separation.....	7
5.	Pedestrian Facilities.....	8
5.1	General Requirements	8
5.2	Sidewalk Layout.....	8
5.3	Sidewalk Width	8
5.4	Pavement.....	9
5.5	Barrier Free Facilities	9
5.6	Pedestrian Crossing Facilities	9
5.7	Intersection.....	10
5.8	Transport Accessory Facilities.....	11
5.9	Municipal Affiliated Facilities.....	11
5.10	Street furniture.....	12
5.11	Traffic Stabilization Measures.....	14
5.12	Buildings along the Road	14
6.	Bicycle Facilities	16
6.1	General Requirements	16
6.2	Bicycle Lane Layout	16
6.3	Bicycle Lane Width.....	17
6.4	Separation Facilities	17
6.5	Pavement	17
6.6	Bicycle Parking	17
6.7	Bus Stops and Bicycle Lanes	18
6.8	Road markings of road sections and intersections.....	19

6.9	Parking for Vehicles on Road	19
6.10	No-parking Section of Motor Vehicles.....	20
7.	Road greening	21
7.1	General Requirements	21
7.2	Complete Green Street	21
7.3	Road Greening and Traffic Safety	22
7.4	Street Tree Pool	22
7.5	Greening and Buildings.....	22
7.6	Street Green Space	23
8.	Pedestrian and Bicycle in Old Town	24
8.1	General Requirements	24
8.2	Hutong.....	24
8.3	Urban Roads	25
8.4	City Cultural Visit Road	25
9.	Requirements of Urban Road Design Documents	26
9.1	General Requirements	26
9.2	Key Inspection Contents	26
9.3	Design Notes	27
9.4	Design Drawing.....	29
	 Explanation of Word Using in this Code	 35
	List of Quoted Standards.....	36
	Explanation of Provisions	37

1. 总则

1.1 为保障步行和自行车交通的路权和安全，协调步行和自行车与其他功能及设施的关系，提升步行和自行车交通环境质量，推动城市道路空间建设向人性化、精细化发展，制定本标准。

1.2 本标准适用于城市道路的新建、改建、扩建及疏堵工程的规划和设计，适用于道路红线范围内的交通附属设施、道路绿化、市政附属设施和城市家具、道路沿线建筑等的新建、改建的规划和设计，适用于各类步行和自行车交通改善项目、城市道路综合整治项目、城市道路养护和管理。乡镇道路、公路中行人和非机动车流量较大路段的规划设计可参考本标准。

1.3 应坚持以人为本、行人优先、安全可达、公平公正、环境友好的基本原则，与城市交通发展政策相统一，与交通需求、景观风貌及周边建筑相协调，统筹兼顾，综合利用，合理采用技术标准，合理分配、有效利用道路空间资源。

1.4 本标准规定的应严格遵守，本标准未规定的应符合国家、行业和北京市现行有关标准的规定。没有北京市地方标准序列编号的相关导则、指南、指引、图集等的规定，与本标准不一致的，应以本标准为准。

2. 术语和定义

2.1.1 步行交通系统 pedestrian transport

城市道路两侧的人行道、步行街、胡同、街坊路、人行空中连廊、地下街、交通广场、行人驻足空间、人行过街设施、绿道中的人行道、城市公园、街角公园以及行人交通标识信号等组成的系统。

2.1.2 自行车交通系统 bicycle transport

城市道路两侧的非机动车道、自行车专用路、胡同及街坊路中允许自行车通行的路、绿道中的自行车道、自行车停车设施以及自行车交通标识信号等组成的系统。自行车包括人力自行车、符合标准的电动自行车。

2.1.3 路侧带 curb side strip

车行道外侧立缘石的内缘与道路红线之间的范围。路侧带一般由人行道、行道树设施带、绿化设施带等组成。

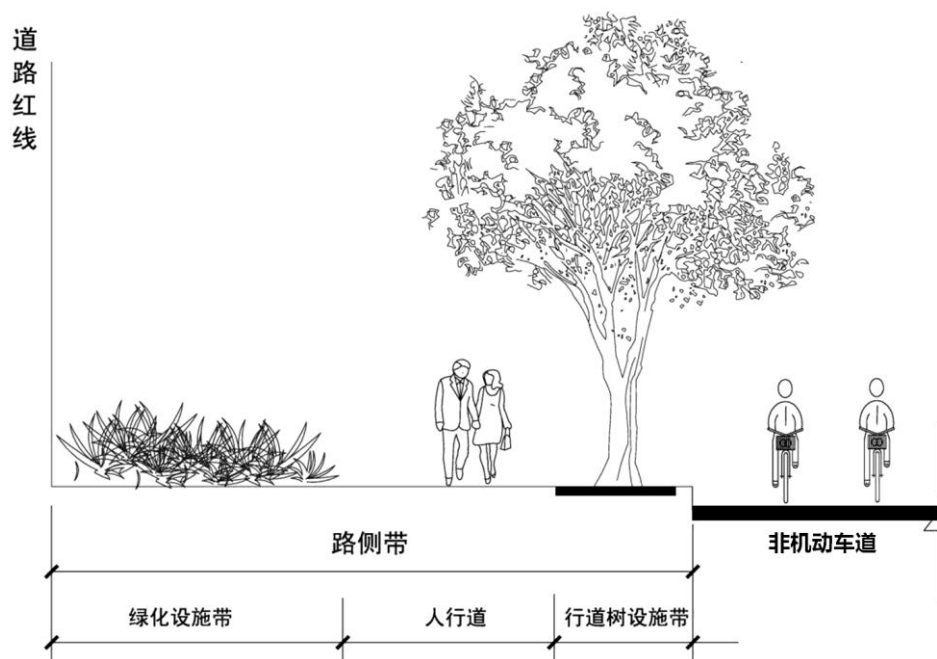


图 2.1.4 路侧带组成示意

2.1.4 人行道 sidewalk

路侧带上专供行人通行的部分。人行道宽度即有效宽度。

2.1.5 行道树设施带 street trees and facilities belt

布设在人行道与非机动车道之间以种植行道树为主的条形地带。

2.1.6 绿化设施带 planting and facilities belt

布设在人行道边缘至道路红线之间的以绿化为主的条形地带。

2.1.7 分隔带、中央分隔带、外侧分隔带 separator、median separator、side separator

沿道路纵向设置的分隔车行道用的带状设施，位于路中线位置的称中央分隔带；位于路中线两侧的称外侧分隔带，也称两侧分隔带、机非分隔带。快速路主路和辅路之间的分隔带称主辅路分隔带。

2.1.8 人行过街设施 pedestrian crossing facilities

人行横道、人行天桥、人行地道、人行空中连廊、地下街等设施。其中，人行横道称为平面过街方式；人行天桥、人行地道、人行空中连廊、人行地下街称为立体过街方式。

2.1.9 交通附属设施 traffic facilities

轨道交通出入口、地铁通风口、公交车站、人行过街设施、交通护栏、交通标识、交通信号系统等交通类设施。

2.1.10 市政附属设施 municipal facilities

各种市政管线在地面和地上的部分，如各种杆线、变电箱、检查井等。

2.1.11 城市家具 street furniture

设置于城市道路路侧带范围内直接服务于行人的设施。包括护围栏设施（含人行道护栏、公交站安全护栏、绿化设施带护栏等）、废物箱、行人引导类指示牌（含街牌、步行者导向牌、公厕指引牌、轨道交通指引牌、人行地道和人行天桥指引牌等）、公交车站设施（含站牌和候车亭）、邮政设施（含邮筒<邮箱>和邮政报刊亭）、公共电话亭、自行车存车设施（含自行车存车架、自行车存车围栏和公共自行车设施）、座椅、活动式公共厕所。

2.1.12 完整林荫道 complete boulevard

道路通过种植冠大荫浓的高大树种，形成树荫完整、连续的林荫道。中央分隔带、外侧分隔带、行道树设施带均种植高大乔木，且行道树在交叉口范围按间距要求连续种植。

2.1.13 绿化通透式配置 sight-clear planting

道路绿地上配植的树木，在距相邻机动车道路面高度0.5m至3.0m之间的范围内，其树冠不遮挡驾驶员视线的配置方式。

2.1.14 交通静稳化措施 traffic calming measures

城市道路旨在降低机动车车速、减少噪音的一系列工程和管理措施的总称。

2.1.15 城市设计 urban design

指人们为特定的城市建设目标而对城市外部空间和建筑环境的设计与组织。

2.1.16 自行车专用路 Bicycle road

仅供自行车通行、禁止人员和其他车辆进入的道路。

3. 基本规定

3.1.1 城市道路空间分配应坚持“以人为本”原则，应遵循步行>自行车>公共交通>小汽车的优先次序，优先确保步行和自行车空间。

因城市道路红线宽度不足导致人行道或非机动车道宽度不符合本标准规定的，应优先压缩机动车空间，包括压缩机动车道宽度、减少机动车道数量、机动车双行改为单行等。压缩机动车道宽度应符合《城市道路车道宽度调整试验工程设计指南》BJJT/J 112 的规定。

3.1.2 应遵循安全、连续、便捷、舒适原则，坚持安全第一，消除机动车的干扰，确保步行、自行车交通的路权，做到各行其道。

3.1.3 城市道路及其交叉口的改、扩建，不应降低步行、自行车交通的服务水平，不应损害道路绿化景观和生态环境。

3.1.4 城市道路两侧的人行道和非机动车道应与机动交通系统同步规划、设计、建设和交付使用。

3.1.5 应强化城市用地混合、职住近接政策，使城市更适合步行和自行车。

3.1.6 应统筹考虑与城市格局、景观风貌及周边建筑的关系，组织编制相关城市设计。

3.1.7 应从道路红线管控转变为街道空间整体管控，从政府单一管理转变为协同共治，从部门多头管理转变为平台统筹管控。

3.1.8 公路行人和非机动车流量较大的路段，宜设置人行道、非机动车道、隔离设施，宽度宜根据行人和自行车流量设置。

4. 道路网与道路横断面

4.1 一般规定

4.1.1 道路网密度应根据所在区域、用地功能和开发强度等因素合理确定，应坚持“窄马路、密路网”原则。

4.1.2 城市道路横断面型式的选择应在保障交通功能的基础上，重视道路的生态、景观、环境、防灾减灾等功能要素，注重营造良好的公共空间，满足人的需求。

4.2 道路网

4.2.1 城市主要功能区、大型商业办公区等重点地区的步行交通路网密度不应小于 14 km/km^2 ，自行车交通路网密度不应小于 10 km/km^2 。

4.2.2 新建居住区推广街区制，建设小街区、开敞式、有活力的社区，不应建设封闭小区、大院。已经封闭的宜开放，供行人和自行车通行。

4.2.3 大型公共建筑、文体设施、公园、公共绿地，宜实行开放或半开放管理，并按照市民需求与周边城市道路的步行和自行车系统相衔接，将内部公共空间向公众开放。

4.3 道路横断面

4.3.1 道路横断面一般由机动车道、非机动车道、分隔带、路侧带组成。

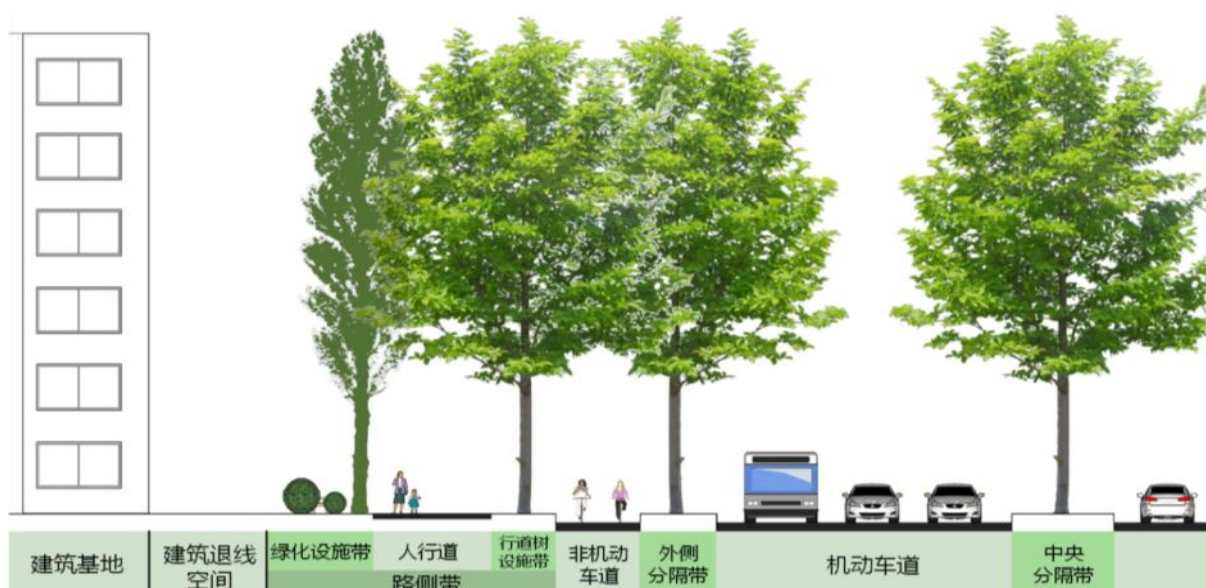


图 4.3.1 道路横断面组成（半幅）

4.3.2 道路横断面应根据道路功能、等级、红线宽度确定，应尽可能选择多幅路。

1 支路红线较宽的应采用三幅路，空间不足的应采用两幅路或单幅路。横断面选取的优先次序为三幅路>两幅路>单幅路。

2 次干路应采用三幅路，空间不足的应采用两幅路，不应采用单幅路。横断面选取的优先次序为三幅路>两幅路。

3 主干路应采用四幅路，空间不足的应采用三幅路或两幅路，不应采用单幅路。横断面选取的优先次序为四幅路>三幅路>两幅路。

4.3.3 滨水道路横断面应考虑河道及景观等因素，宜与亲水空间相结合。

4.3.4 城市绿道宜结合地形、地貌以及亲水空间设置人非分离的步行系统和自行车系统。人行道、非机动车道应提供连续的树荫。

4.4 分隔带

4.4.1 中央分隔带宽度不宜小于 2.5m，不应小于 2.0m。

4.4.2 外侧分隔带（包括交叉口范围）的宽度，快速路辅路、主干路和次干路不应小于 2.5m，支路不应小于 2.0m。

4.4.3 外侧分隔带的长度应延伸至交叉口停车线或停车线延长线。

4.4.4 行道树设施带宽度宜为 1.5m。人行道宽度符合表 5.3.1 推荐值的，行道树设施带宽度可相应加宽。

5. 步行交通

5.1 一般规定

5.1.1 人行道、步行街、人行过街设施等，应与居住区、商业区、枢纽、车站、广场、公园等人流集中区的步行系统紧密结合，构成一个连续的城市步行交通网络。

5.1.2 应确保步行交通的路权，避免机动车和非机动车的占用和干扰。

5.1.3 路侧带应优先满足行人通行需求。道路附属设施应统筹安排，适当组合，紧凑布局。绿化种植应满足行人的遮阴需求，注重绿化效果。

5.1.4 应保障残疾人、老年人、儿童、孕妇等人群的出行条件。

5.2 人行道布局

5.2.1 各级城市道路两侧应设置人行道，且人行道不得中断；人行道内不得设置妨碍行人通行的设施。

5.2.2 既有道路不得通过挤占人行道、非机动车道方式拓展机动车道，已挤占的应恢复。

5.2.3 人行道应设置在非机动车道外侧，即靠近沿道建筑一侧。

5.2.4 大型商业区宜设置步行街或分时段的步行街，步行街的宽度应根据行人流量设置。

5.3 人行道宽度

5.3.1 人行道宽度应符合表 5.3.1 的规定。人行道宽度应采用表中的推荐值，只有在空间困难的情况下才可采用最小值。

表 5.3.1 人行道宽度要求

项目	人行道宽度 (m)	
	推荐值	最小值
快速路辅路、主干路	≥4.0	3.0
次干路	≥3.5	2.5
支路	≥3.0	2.0
学校、医院、商业等公共场所集中路段	≥5.0	4.0

火车站附近路段	≥5.0	4.0
长途汽车站附近路段	≥4.0	3.0
轨道交通出入口、综合客运枢纽出入口 周边50m范围内	≥4.0	3.0

5.3.2 道路一侧为铁路等行人交通量稀少的路段，人行道宽度不宜小于 1.5m。

5.3.3 城市道路以下等级的胡同、街坊路等道路，有机动车通行的，可供行人通行的宽度不宜小于 1.5m。城市绿道人行道的宽度不宜小于 2m。

5.4 人行道铺装

5.4.1 人行道应高出车行道，路缘石宜高出路面边缘 10cm~15cm。

5.4.2 人行道铺装应平整、抗滑、耐磨、透水、耐脏和美观。步道砖颜色宜以灰色为主。

5.4.3 居民区、交通枢纽周边道路的人行道，宜采用透水或渗水沥青路面，方便轮椅、行李箱、推车等通行。

5.5 无障碍设施

5.5.1 各级城市道路的人行道应设置连续的盲道。

5.5.2 盲道的设置应符合下列要求：

- 1 盲道宜设置在人行道靠道路红线一侧，距人行道边缘的距离宜为 0.25m~0.50m。
- 2 行进盲道的起点、终点、转折点应设置提示盲道。
- 3 公交站台、人行过街设施和轨道交通出入口、沿道建筑及公园等场地出入口、有地面高差等位置应设置提示盲道。人行道上的盲道应与这些提示盲道相衔接。
- 4 盲道的颜色应采用中黄色，与人行道铺面的颜色形成对比。
- 5 盲道宽度宜为 0.25m~0.50m。人行道宽度符合表 5.3.1 最小值规定的，盲道宽度宜为 0.50m，小于表 5.3.1 最小值规定的，盲道宽度宜为 0.25m。
- 6 盲道应防滑，方砖的尺寸和材质应符合现行国家标准《无障碍设计规范》GB50763 的有关规定。

5.5.3 盲校、福利工厂、盲文图书馆等盲人集中区域周边的城市道路，应在人行横道的中间位置设置连续的盲道，并与人行道上的盲道衔接。其他地区城市道路上的人行横道，宜设置连续盲道。盲道应采用中黄色。盲道材质应考虑机动车荷载。

5.5.4 人行道处缘石坡道设计应符合下列规定：

- 1 各交叉口、各出入口位置，人行道应设置缘石坡道；
- 2 人行横道两端应设置缘石坡道；
- 3 道路分隔带上的公交站台应设置缘石坡道；
- 4 缘石坡道的坡口与车行道之间应平顺连接，不应设置高差。
- 5 缘石坡道与车行道衔接范围内不应作为道路排水低点，不应设置雨水算、井盖。

5.5.5 交叉口等行人过街处宜设置声音提示器，两个方向的设置位置应分开，声音应有显著区别。

5.6 人行过街设施

5.6.1 快速路主路、铁路、全封闭地面轨道交通必须设置立体过街设施。其它城市道路应优先选择平面过街型式。符合下列情况之一的可设置立体过街设施，否则不应设置。

1 横过交叉口的一个路口的行人过街流量大于 5000 人次/h，且同时进入该路口的当量小汽车交通量大于 1200pcu/h；

2 政府主管部门确定的安全保障要求高的特殊道路和路段。

5.6.2 新建立体过街设施的，应同步设置电动扶梯和电动直梯。

5.6.3 大型商业办公街区、大型交通枢纽等人车交通量集中、密集的地区，宜设置连续的、与周边公共建筑相连的地下街或人行空中连廊。

5.6.4 路段设置人行横道的，人行横道两侧应设置自行车过街道，宽度应根据自行车过街流量确定，且不应小于 1m。

5.6.5 道路路段和交叉口，当穿越机动车道的人行横道长度超过 16m 时，应设置中央安全岛。

5.6.6 中央安全岛的宽度不应小于 2.0m。既有道路空间不足的不应小于 1.5m。

5.6.7 人行横道中央安全岛与相邻机动车道不应有高差，应保持路面平整，方便轮椅通行。

5.6.8 人行横道应采用白色斑马线，不应采用彩色斑马线。

5.6.9 人行过街设施设置间距，应根据道路两侧土地使用情况及行人过街需求设置，主干路宜为 250m~300m、次干路宜为 150m~200m。商业、文化娱乐等设施密集的路段可根据需要加密。

5.6.10 人行过街设施应与公交车站、居住区行人出入口、大型公共服务设施等行人流量大的设施顺畅衔接。

5.6.11 快速路主辅路分隔带设有公交车站的，辅路应设置人行横道与公交车站对接。

5.6.12 城市道路路段设置有人行横道的，应视车行道宽度、交通状况设置行人过街信号灯，并完善相关交通标志、标线。

5.6.13 学校、幼儿园、医院、养老院门前的道路应设置人行横道及相关指示、警示标志，应根据道路交通状况设置行人过街信号灯。

5.6.14 在大型商业办公街区、大型交通枢纽等街区，行人对角过街流量较大的交叉口，可设置对角人行横道。设置对角人行横道的，须同步配置行人专用信号相位。

5.6.15 行人过街信号灯的绿灯时长应保证行人安全过街，行人过街步速应考虑老年人步速，宜按 0.8m/s 计算。红灯时长不宜大于 90s。

5.7 交叉口

5.7.1 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。

5.7.2 城市道路平面交叉口路缘石转角半径宜采用 5m，既有道路因空间不足而没有划出非机动车道的，宜采用 8m，货运通道等有特殊要求的道路除外。

5.7.3 机动车右转道的路面应设置减速标志。机动车左、右转弯与人行横道相交处的路面宜增加“礼让行人”提示标语，提醒机动车驾驶员注意减速礼让过街行人。

5.7.4 城市道路平面交叉口不应设置右转渠化岛。已经设置的应逐步取消。

5.8 交通附属设施

5.8.1 阻车桩的设置应符合下列要求：

1 阻车桩应设置在步行街的两端；

2 下列情况应沿路缘石人行道一侧设置阻车桩：

1) 道路交叉口、沿道地块机动车出入口的人行道切坡段。

2) 有机动车驶上路缘石进入人行道违法停车的路段。

3 人行道宽度小于等于 1.5m 的交叉口不宜设置阻车桩。

4 阻车桩高度宜为 60cm~90cm，间距宜为 1.2m~1.5m。

5 人行道宽度小于表 5.3.1 最小值规定的，不应采用石材等大体量阻车桩，应采用空间节省型阻车桩。

6 阻车桩应避让盲道，距盲道边缘的距离不宜小于 0.25m。

7 阻车桩的规格、样式应结合所在地区特色和周边环境进行统一设计，做到同区域同样式。

8 阻车桩应粘贴夜间反光标志。

5.8.2 人行天桥、人行地道、轨道交通等设施的出入口以及公交车站，不应占用人行道。不得不占用的，应相应拓宽人行道，人行道剩余宽度应符合表 5.3.1 的最小值规定。

5.8.3 人行天桥引桥下空间应进行复合利用，并突出空间特色。桥下三角区净空小于 2m 的区间，应设置防护设施避免盲人进入。

5.8.4 公交站台设施应符合下列要求：

1 长安街及其延长线、二环路、三环路、四环路、三环内主要干道、城市副中心、机场临空经济区等重点道路、重点功能区以及新建城区，应采用通透型候车亭，应提供线路图和来车实时信息。候车亭挡板不应遮挡视线和影响景观，应采用钢化透明材质。挡板被遮挡面积的比例不应超过挡板总面积的30%。其他道路可参照执行。

2 既有道路公交站台设置在路侧带，且设置候车亭后人行道剩余宽度小于表5.3.1的最小值规定的，应采用通透式候车亭，应采用反向候车亭或结合路侧绿化设施带的候车亭。

3 公交站台设在外侧分隔带的，外侧分隔带宽度主、次干路不应小于2.5m，支路不应小于2 m。既有道路外侧分隔带宽度小于等于1.5m的，公交站台宜只设站牌、电子站牌、废物箱，不应设置候车亭。

5.9 市政附属设施

5.9.1 市政附属设施应根据周边环境进行景观美化，与道路及周边环境相协调。地下市政设施应充分考虑树木种植要求。

5.9.2 地下道路、地铁的地面附属设施宜与道路两侧建筑结合设置。没有条件的，不应占用人行道，可结合道路绿化设施带、行道树设施带、道路分隔带设置，并与周边环境相协调。

5.9.3 地下综合管廊、电力通道等的地上附属设施在道路空间内应结合道路绿化设施带、行道树设施带、道路分隔带设置，不应占用人行道。

5.9.4 应采用多箱并集、多杆合一、架空线入地。

5.9.5 因架空线入地改造产生的地上附属设施应结合道路绿化设施带或行道树设施带设置，不应占用人行道。已经占用的应改移、入地。

5.9.6 工程管线井盖外观宜与人行道铺装一致。井盖不应占用盲道，不得不占用的，应

采取双层井盖设计，盖板外观应与盲道铺装一致，避免盲道绕行。步道上设置的管线井盖宜设置为方形，便于步道砖的铺砌。

5.9.7 道路照明应确保行人和骑车人夜间通行的安全和方便。人行道、非机动车道照明要符合《城市道路照明设计标准》CJJ45的有关规定。

5.9.8 非机动车道的雨水口算，应采用栅条方向与非机动车行进方向垂直的雨水口算。

5.10 城市家具

5.10.1 设施外观、体量、材质、色彩设计应遵循景观化原则，与城市区域功能相适应，与城市区块人文特色相吻合，与城市区域景观风貌相协调，同一区域、道路的同类设施的样式、材质、色彩应协调统一。

5.10.2 设施体量设计应遵循小型化设计原则，在满足功能的基础上尽可能的减小设施占地面积，减少占用公共空间资源，并符合相关政策和标准的要求。

5.10.3 设施应易于识别，应方便行人安全使用。

5.10.4 道路交叉口转角半径及其两侧20m范围内，不应设置除交通设施、行人导引类指示牌、废物箱外的其他设施。设置的设施应满足交叉口视距要求。

5.10.5 人行地道内及出入口周边20m范围内，不应设置除行人引导类指示牌、废物箱外的其他设施；人行天桥引桥周边20m范围内，不应设置除行人引导类指示牌、废物箱、自行车停车设施和公交车站设施外的其他设施。

5.10.6 设施的设置应优先保证行人通行，设施设置位置应符合下列规定：

1 体量较小的设施应设置在行道树设施带内，包括废物箱、街牌、步行者导向牌、邮筒（箱）、公用电话亭、自行车停车架等。

2 体量较大的设施不应设置在行道树设施带内，应设置在绿化设施带，包括活动厕所、电力杆线入地改造后的变电箱等。

3 设施的设置应协调好与行道树的位置关系，不应占压设施带内绿化树池，不得影响行道树的生长环境，并形成整齐统一的设置秩序。

4 设施不应占压市政管线检查井，应留出管线维修的合理空间；应满足环境卫生和园林绿化的作业要求。

5.10.7 设施应结合周边建筑已有的公共服务设施及相关设施设置，适当整合，避免重复；不应设置与设施功能无关的内容。

5.10.8 商业区、居住区，学校、医院、影剧院、博物馆等公共设施，轨道交通车站、公

交车站周边道路应设置座椅，其他道路也应根据需要设置座椅。

5.10.9 人行道外侧有绿化带的，座椅应设置在绿化带内；人行道外侧无绿化带的，可设置在行道树设施带内；无行道树的，可设置在靠建筑一侧，但不应影响行人通行。

5.10.10 街牌应设置在道路交叉口路缘弧线切点附近、不妨碍行人通行的明显位置。规格尺寸应符合《地名 标志》GB17733的规定。

5.10.11 步行者导向牌应符合如下要求：

- 1 应设置在绿化设施带或行道树设施带内；
- 2 高度不应高于 2.2m，宽度不应超过 1.0m，垂直投影面积不应大于 0.6m²；
- 3 图形符号应符合《标志用公共信息图形符号》GB/T10001.1、《道路交通标志和标线》GB5768.2 的规定；
- 4 应指引方位、区域、建筑物、旅游场所、公共设施或公共服务机构，不应显示企业名称、商标或产品信息。

5.10.12 应采用多杆合一方式减少地面杆线。公厕指引牌、轨道交通指引牌、人行地道及人行天桥指引牌等应合并设置，规格尺寸应符合相关标准要求。

5.11 交通静稳化措施

5.11.1 在城市政务区、居住区、高等院校的内部，以及医院、学校、公共图书馆等周边的主干路、次干路应限制机动车的车速，周边的支路应采取交通静稳化措施，降低机动车车速，提供宁静、安全的环境。

5.11.2 宜因地制宜，选择减速带、车行道收窄、路口收窄、抬高人行横道等适宜的交通静稳化措施。

5.11.3 交通静稳化措施应配合相应的标识和照明设施，保证良好的昼夜可视性。

5.12 沿道建筑

5.12.1 沿道建筑高度与道路宽度的比值（高宽比）宜控制 1.5 以内。

5.12.2 沿道建筑基地与城市道路接续的机动车出入口，应考虑周边道路交通状况统筹安排。同一基地在同一路上的机动车出入口不应超过一个。机动车出入口宽度单向应为 5m，双向应为 7m，有特殊要求的基地机动车出入口数量和宽度可适当增加。

5.12.3 应严格控制沿道建筑基地地面竖向高程，应与所衔接的城市道路人行道平稳接顺，

避免设置台阶。

5.12.4 沿道建筑人行出入口宜与周边轨道交通车站、人行过街设施等交通设施相结合，一体化设计。

5.12.5 轨道交通出入口、风亭等轨道交通附属设施宜结合沿道建筑统一安排。

5.12.6 沿道建筑界面处理应符合下列要求：

1 建筑用地边界不应采用封闭式实墙，应采用通透式围栏，总体通透率（含围栏和矮墙）不应小于50%。

2 沿街建筑为居住、教育、医疗等功能的，应对围栏进行垂直绿化，绿化设施带宜配置具有遮蔽效果的植物。

3 与道路相邻的公园绿地不宜设置围栏。设置围栏的，总体通透率（含围栏和矮墙）不应小于80%。

4 围栏的形式与风格应与周边建筑和道路空间环境相协调。

5 沿道建筑的台阶、坡道不得侵入道路红线，已经侵入的应取消，或作内置化处理。

5.12.7 建筑退线空间应与路侧带一体化设计，应符合下列要求：

1 当沿街建筑底层为商业、办公、公共服务等公共功能时，宜开放退线空间，将地面高程、铺装材质、颜色、风格等，与人行道、绿化设施带进行一体化设计。

2 大型公建或单位宜开放建筑退线空间，建设街头绿地等休闲设施。

3 大型公建或单位应在建设用地内设置方便、快捷的通道连接过街设施、轨道交通及公交车站。

6. 自行车交通

6.1 一般规定

6.1.1 应强化自行车交通的连续性。城市道路两侧的非机动车道、自行车专用路、胡同、街坊路、绿道等自行车道路，应与居住区、商业区、枢纽、车站、广场、公园等人流集中区紧密结合，构成一个连续的自行车交通网络。

6.1.2 应确保自行车交通的路权，避免机动车和其他设施的占用和干扰，为自行车交通创造良好的环境。

6.1.3 应根据需求提供足够的、方便的自行车停车设施，自行车停车应较机动车停车优先安排。

6.2 非机动车道布局

6.2.1 各级城市道路两侧应设置非机动车道，且非机动车道不得中断。

6.2.2 另行设置绿道、自行车专用路的，也不得取消相邻城市道路两侧的非机动车道。

6.2.3 城市道路两侧的非机动车道，应安排在机动车道与人行道之间。

6.2.4 交叉口处的非机动车道应安排在靠人行道一侧。

6.2.5 城市道路两侧的非机动车道不得与人行道共板设置。

6.2.6 宜根据交通需求，结合绿道、郊野公园、铁路、公路、河流等在地面设置自行车专用路。

6.2.7 自行车专用路与铁路、高速公路相交的，应采用下穿通道或上跨桥梁型式；与河流相交的，宜采用桥梁型式。

6.2.8 单靠城市道路两侧的非机动车道系统无法满足自行车交通需求的，可另行设置自行车专用路。

6.2.9 自行车专用路的设计速度不应大于 20km/h，并应设置相应的交通安全、排水、照明等设施。

6.2.10 主要通勤通道等自行车交通流量较大的骑行线路，宜按照骑行速度设置时差信号（绿波）等自行车优先信号系统。

6.3 非机动车道宽度

6.3.1 城市道路两侧的非机动车道宽度,快速路辅路、主干路应为 3.5m;次干路应为 3.5m,困难情况下可为 3m;支路应为 2.5m。

6.3.2 自行车专用路、绿道中的非机动车道的宽度,单向通行的不宜小于 3.5m,双向通行的不宜小于 4.5m。自行车流量较大的应根据流量预测设定。

6.3.3 交叉口范围内的非机动车道宽度不得小于路段上的非机动车道宽度。

6.3.4 既有城市道路两侧非机动车道宽度大于 6.3.1 条规定的,交叉口处非机动车道宜设置分向车道,供自行车等待和分向使用。

6.4 机非隔离设施

6.4.1 设计速度大于 40km/h 的城市道路,非机动车道与机动车道之间必须设置安全隔离设施。

6.4.2 隔离设施应优先采用绿化分隔带型式,空间不足的可采用其他物理隔离型式。

6.4.3 交叉口及道路沿线机动车出入口处,隔离设施应延伸至停车线或路缘石圆弧切点处。

6.4.4 机动车违法停车等占用非机动车道的路段,应加装监控设备,强化巡查,确保自行车的路权。

6.5 路面铺装

6.5.1 应保持非机动车道路面平整、抗滑、耐磨,避免高低起伏。

6.5.2 道路立交除满足设计规范外,应尽可能减少非机动车道的纵坡坡度。

6.5.3 非机动车道路面宜采用透水沥青路面铺装。

6.6 自行车停车

6.6.1 居住区和公共建筑应在建筑基地内为自行车配建足够和方便的停车设施,自行车停车位宜设置在地面、人员进出口附近,出入口较多的应分散设置。停车设施应与周边建筑物和环境相协调。

6.6.2 道路沿线没有停车配建指标的小型公共服务设施,可利用行道树之间的空间、外侧分隔带乔木之间的空间就近、灵活设置自行车停放区,停放区宜设置存车架。

6.6.3 交通枢纽、轨道交通车站、公交车站应根据需要就近设置足够、方便的自行车驻车换乘设施，没有设置条件的已建车站，可利用行道树之间的空间、外侧分隔带乔木之间的空间，就近、灵活设置自行车停车设施。

6.6.4 轨道交通车站的自行车停车设施，应根据自行车交通的流量、流向分散布置在各出入口附近。停车设施不应妨碍公交乘客的换乘和集散。

6.6.5 轨道交通车站、交通枢纽、大型公共服务设施等自行车停车需求较大、地面空间不足的，首先应取消周边 50~100m 范围内占路机动车停车泊位，用来设置自行车停放区。仍然满足不了需求的，应建设立体停车设施。地面上的停车设施宜结合绿化设置。

6.6.6 设置自行车停放区后的人行道剩余宽度，应符合表 5.3.1 的最小值要求，不符合要求的，不得设置自行车停放区。

6.6.7 自行车停放区应根据停车需求设置。自行车停放区宜设置停车架，重点区域次干路（含）以上等级城市道路应设置停车架。车架宜采用高低错落的三角形金属架。

6.6.8 自行车停放区应设置在便捷、醒目的地点，并与人行系统连接，尽可能接近非机动车道。

6.6.9 自行车停放区应根据空间条件采用垂直排列、斜向排列等设置方式。

6.6.10 自行车禁停区以外的城市道路，行道树设施带与人行道之间宜设置停车引导线，停车引导线宜通过铺设白色步道砖实现。

6.6.11 自行车停放区的设置应符合《自行车停放区设置技术导则》BJJT/J116 的要求。

6.7 公交车站与非机动车道

6.7.1 既有城市道路空间条件充足的，公交车站处的非机动车道宜采用岛式或外绕公交车站的模式。因外绕占用人行道的，人行道剩余宽度应符合表 5.3.1 的最小值规定，且应能够补种行道树；否则，不应采用外绕模式。

6.7.2 空间条件不足，无法采用非机动车道外绕的公交车站处，应在相邻的机动车道内施画黄色网格线，避免非公交车辆排队占用、阻碍自行车借道通行。

6.8 路段及交叉口路面标识

6.8.1 城市道路两侧非机动车道、自行车专用路的路段和交叉口，路面应施画自行车标识以及方向箭头，明确路权和骑行方向，引导自行车不逆行。

- 6.8.2** 已经设置机非物理隔离设施的，非机动车道两端应设置自行车标识和方向箭头。
- 6.8.3** 城市道路以划线进行机非分离的，非机动车道路面的自行车标识和方向箭头应加密，每组标识的间隔不应大于 30m。
- 6.8.4** 快速路辅路、主干路、次干路的平面交叉口和道路开口，应沿自行车道两侧施划白色虚线，其中设置自行车标志及方向箭头。
- 6.8.5** 应严格控制非机动车道彩色铺装的数量。彩色铺装仅限于以下地点：
- 1 市区道路交叉口中，机动车和非机动车交通事故显著多发的交叉口事故方向，同一交叉口不超过两个方向；
 - 2 立交桥区、环岛的机动车与非机动车交叉处。
 - 3 机动车和非机动车交通事故显著高发的其他路段。

6.9 机动车占道停车泊位

- 6.9.1** 机动车停车应在建筑基地内解决，沿道建筑应根据规定配建机动车停车泊位。配建车位不得挪作他用。车位不足的应在建筑基地内扩建解决。
- 6.9.2** 新建、改建、扩建各级城市道路两侧的人行道和非机动车道内不得设置机动车停车泊位。
- 6.9.3** 既有道路在人行道内设置机动车停车泊位的应取消。
- 6.9.4** 既有道路在非机动车道内设置的机动车停车泊位应取消。近期困难大的，应根据情况逐步取消。
- 6.9.5** 新建、改建、扩建交通客运换乘场站、中小学校、医院及其他客流集中的公共场所，应当在项目用地内设置落客区，用于机动车临时停靠上下乘客，并与主体工程同步交付使用。落客区不应占用道路空间。
- 6.9.6** 出租汽车停靠站的停车泊位宜结合交通枢纽、公共活动、文化娱乐、宾馆酒店、商业、医院、居住区等场所的需求，在上述场地内设置，不宜占用道路空间。
- 6.9.7** 出租汽车停靠站的设置位置应方便乘客上下车，并不得影响城市道路上行人、自行车的正常通行。
- 6.9.8** 老城区、老旧居住区没有配套建设机动车停车位，或配建指标较低，同时，周边公共停车设施又严重不足的路段，确实需要设置少量路内停车泊位的，不应占用非机动车道，应根据道路空间条件，依据外侧机动车道>机非分隔带的优先顺序，设置对自行车通行无

干扰的临时停车泊位，待周边公共停车设施完善后予以取消。

6.9.9 既有城市道路设置临时路内机动车停车泊位的，应符合《北京市步行和自行车交通环境设计建设指导性图集》的要求。

6.10 机动车禁停路段

6.10.1 重点地区、重点路段宜设置机动车禁停区、禁停路段。

6.10.2 以下路段禁止停车，禁止施划机动车路内停车泊位，并应用黄色路缘石予以警示：

1 道路交叉口、铁路道口、轨道交通车站出入口、急弯路、桥梁、陡坡、隧道以及距离上述地点50m以内的路段；

2 公共汽车站、急救站、加油站、学校、消防栓或者消防队(站)门前以及距离上述地点30m以内的路段；

7. 道路绿化

7.1 一般规定

7.1.1 道路绿化设计应综合考虑道路功能、道路红线宽度、道路横断面型式，以及沿道建筑性质、建筑高度等因素。

7.1.2 道路绿化应强化道路的生态和环境功能，应满足市民的林荫需求，塑造良好的道路景观。

7.1.3 行道树设施带、外侧分隔带、中央分隔带（快速路除外）应种植高大乔木。

7.1.4 同一道路的绿化应有统一的景观风格。

7.1.5 毗邻山、河、湖的道路，其绿化应结合自然环境，突出自然景观特色。

7.1.6 道路绿化应选择适合本地的品种，应选择适应道路环境条件、耐旱、耐寒、耐盐、生长稳定、环境效益好、养护成本低的地方性植物，应避免不适合植物生长的异地移植以及冬季需要特别养护的植物。

7.1.7 既有道路缺损的行道树等高大乔木应及时补种。

7.2 完整林荫道

7.2.1 各级城市道路应强化高大乔木的种植力度，建设完整林荫道。

7.2.2 完整林荫道应满足以下要求：

- 1 中央分隔带（快速路除外）、外侧分隔带、行道树设施带均须种植高大乔木；
- 2 行道树在交叉口范围须按间距要求连续种植。

7.2.3 大乔木的高度应与道路红线宽度以及沿道建筑高度相协调。道路较宽、建筑较高的，应选取高大乔木，成树高度不宜低于 25m。

7.2.4 主干路、次干路的中央分隔带，应种植根深、分枝点高、冠大荫浓、生长健壮、适应城市道路环境条件的高大树种，应乔灌结合。

7.2.5 外侧分隔带应种植根深、分枝点高、冠大荫浓、生长健壮、适应城市道路环境条件，且落果对行人不会造成危害的高大树种，种植株距宜为 4~6m，宜采用通透式配置。

7.2.6 中央分隔带两端端头的大乔木，树干中心距端头路缘石内侧的距离应为 1~1.5m。外侧分隔带端头树干中心距端头路缘石内侧的距离，进口道的应为 1~1.5m，出口道的应

为3~4m。

7.2.7 行道树设施带应种植深根性、分枝点高、冠大荫浓、生长健壮、适应城市道路环境条件，且落果对行人不会造成危害的高大树种，种植株距应为4~6m。

7.2.8 宜在绿化设施带靠近人行道一侧种植高大乔木，与行道树设施带的大乔木一起为行人提供完整的树荫。

7.2.9 中央分隔带、外侧分隔带、行道树设施带、绿化设施带宽度 $\geq 4\text{m}$ 的，应种植多排高大乔木。

7.2.10 借用行道树设施带、外侧分隔带设置公交站台的，不得伐移带内行道树，候车亭等站台设施应在树间设置。

7.3 道路绿化与交通安全

7.3.1 与车行道相邻的大乔木的成树分枝点高度不应小于4.5m。道路绿化种植(含枝杈)不得侵入道路建筑限界，不得遮挡交通标志。中央分隔带、外侧分隔带不应种植成树树冠冠幅大于分隔带宽度的中、小乔木、灌木。

7.3.2 交叉口、道路开口、立交桥出入口、转弯匝道等有车辆交叉、交汇的地方，停车视距三角形范围内的绿化种植应采用通透式配置。

7.4 行道树树池

7.4.1 行道树树池应紧贴路缘石设置。正方形树池边框内距不宜小于1.2m。树池边框与人行道铺装之间不应有高差。

7.4.2 行道树树池宜进行植草等绿化种植，避免黄土裸露。

7.4.3 符合以下情况之一的，行道树树池应作平整化处理：

- 1 公交站台范围内的行道树树池；
- 2 人行横道相对的行道树树池；
- 3 人行道宽度小于表5.3.1最小值规定路段的行道树树池。

7.5 绿化与沿道建筑

7.5.1 绿化设施带宜设置为开放绿地，道路绿化宜结合沿道建筑退线空间的绿化进行统一的绿化景观设计。

7.5.2 沿道商业设施集中的路段，绿化设施带应以高大乔木为主，并采用通透式配置，适量配置树椅，使路侧带与商业设施之间形成开放的公共空间。

7.5.3 沿街建筑为居住、教育、医疗等功能的，绿化设施带的绿化种植应满足降噪和遮蔽需求。

7.6 街头绿地

7.6.1 街头绿地的设置应考察沿道用地及设施状况，统筹考虑周边设施的功能关联、市民的需求等因素。

7.6.2 应充分利用路侧带、建筑退线、道路红线抹角等空间，因地制宜，通过一体化设计形成街角公园、口袋公园、微型广场等小型交往空间。

7.6.3 街头绿地作为休憩场所，宜设置休憩座椅、景观小品、废物箱等公共服务设施。

7.6.4 街头绿地宜与公交车站、轨道交通出入口、公共服务设施等集散点有机结合。

8. 老城步行和自行车交通

8.1 一般规定

8.1.1 老城应更加大力发展步行、自行车和公共交通，应更加严格限制私人小汽车交通。道路空间资源首先应优先满足步行、自行车、公共交通出行需求。

8.1.2 老城应以北京历史文化名城保护为前提，应在道路横断面设计、交叉口设计、景观环境设计、街道设施设计、交通组织管理等方面体现老城特色，为步行和自行车出行创造更加良好条件。

8.2 胡同

8.2.1 以下情况不得设置机动车停车泊位。

- 1 宽度小于 5.5m 的胡同路段；
- 2 设置为步行街的胡同；
- 3 设置为文化探访路的胡同路段；
- 4 胡同交叉口及拐角处，距街角 6.0m 以内；
- 5 四合院大门以及消火栓两侧 2.0m 以内；
- 6 水、电、气等地下管道检查井周边 1.5m 以内；
- 7 胡同内已经形成的居民日常交往、休闲空间。

8.2.2 设置机动车停车泊位的胡同，应确保交通通道畅通。交通通道宽度不得小于 3.5m。

8.2.3 任何物体不得侵占交通通道和消防通道。

8.2.4 胡同应通过地面划线、地面铺装等方式，对行人、自行车和机动车交通进行空间划分和引导。

8.2.5 公共服务设施宜利用胡同非交通通行空间设置，包括景观小品、休憩座椅、健身器材、市政附属设施、绿植等设施。

8.2.6 应根据胡同的宽窄、机动车停车泊位的设置情况等因素，对机动车和非机动车进行限速，确保行人和自行车的交通安全。

8.3 城市道路

8.3.1 新建或改建城市道路时，人行道和非机动车道宽度应符合 **5.3.1** 和 **6.3.1** 的规定。空间条件无法满足规定要求的，应采取与建筑退线空间相结合、减少机动车道宽度或条数等多种方式，确保步行和自行车通行空间。

8.3.2 历史文化街区、风貌协调区等需要保护的地区的既有城市次、支路，空间不足的，可酌情适度缩减设施宽度。缩减时应优先缩减机动车道的宽度和数量，优先考虑将机动车双行改为单行。压缩后的机动车道宽度应符合《城市道路车道宽度调整试验工程设计指南》BJJT/J 112 的规定。

8.3.3 新建或改建城市道路的交叉口，应缩短行人过街距离，不宜增加机动车道数量。

8.3.4 公共服务设施前、轨道交通站前宜设置集散广场，并适当设置座椅等休憩设施，为行人提供舒适宜人的公共空间。

8.4 文化探访路

8.4.1 应按照老城的功能定位，选择有条件的胡同、城市道路，将具有历史文化价值的文物古迹串联起来，建设文化探访路。

8.4.2 文化探访路应弱化或取消机动车通行和停车功能，形成系统完善的观览网络和高品质的公共活动空间。

9 城市道路相关设计文件编制要求

9.1 一般规定

9.1.1 本标准适用于城市道路的新建、改建、扩建及疏堵工程的规划和设计，适用于道路红线范围内的交通附属设施、道路绿化、市政设施和公共服务设施、道路沿线建筑等的新建、改建的规划和设计，适用于各类步行和自行车交通改善项目、城市道路综合整治项目、城市道路养护和管理。乡镇道路的规划设计可参考本标准。

9.1.2 本标准规定的应严格遵守，本标准未规定的应符合国家、行业和北京市现行有关标准的规定。

9.1.3 没有北京市地方标准序列编号的相关导则、指南、指引、图集等的规定与本标准不一致的，须以本标准为准。

9.2 重点检查内容

9.2.1 城市道路设计文件的编制，应重点检查以下内容是否符合本标准。

- 1 道路横断面应尽可能采用多幅路，主、次干路不得采用单幅路；（4.3.2）
- 2 道路两侧须设置人行道和非机动车道；（5.2.1、6.2.1）
- 3 不得采用人非共板型式；（6.2.5）
- 4 人行道和非机动车道的宽度（路段、交叉口范围）；（5.3.、5.7.1、6.3）
- 5 各种附属设施（立体过街、非机动车道后绕站台等）设置后，人行道剩余宽度仍然符合规范要求；（5.8.2、5.8.4、6.6.6、6.7.1）
- 6 中央分隔带、外侧分隔带宽度（路段、交叉口范围），长度应延伸至停车线；（4.4）
- 7 交叉口路缘石转角半径；（5.7.2）
- 8 交叉口未采用右转交通岛型式；（5.7.3）
- 9 人行过街设施（平面、立体）；是否有本该采用平面的却采用立体的；（5.6.1、5.6.2）
- 10 行道树设施带、外侧分隔带、中央分隔带（快速路除外）应种植行道树；（7.1.3、7.2.1、7.2.2）
- 11 交叉口范围高大乔木位置（含树池）已经标定清楚；（7.2.4、7.2.5、7.2.6、7.2.7、7.2.8）

- 12 行道树树池应紧贴路缘石设置；（7.4.1）
- 13 道路横断面图的中央分隔带、外侧分隔带应标有大乔木；（7.1.3）
- 14 盲道不应绕井盖。人行道上井盖外观应与人行道铺装一致。（5.9.6）

9.3 设计说明

9.3.1 概述

9.3.1.1 任务依据

应简述委托方或项目来源。

9.3.1.2 设计标准

应简述道路性质、等级、道路横断面布置。

9.3.1.3 工程概况

应简述工程地点、范围、周边地块性质（规划、现状）、主要控制点、主要建筑物、市政管线分布。

9.3.2 功能定位

9.3.2.1 规划情况

应简述与项目建设相关的规划背景，包括区域总体规划、路网规划、步行和自行车交通规划等。

9.3.2.2 项目功能定位

应阐明涉及道路在规划路网中的性质、功能，包括规划横断面、主要交叉口的规划定位、公交通道、步行和自行车交通定位等。

9.3.3 建设条件

9.3.3.1 沿线自然地理概况

应简述水文地质、气象等自然条件：如地形、地貌；气温、降雨、日照、蒸发量、主导风向风速、冻深；区域地质稳定性评价；地震动峰值加速度系数等。

9.3.3.2 工程地质条件

应简述沿线工程地质勘察报告。

9.3.3.3 交通设施现状与规划

应简述沿线道路、公交、轨道交通等城市交通设施现状。说明现有道路情况，包括沿线行道树树种、树干直径等；公交及轨道线路、站点布置等。

9.3.3.4 沿线环境敏感区（点）分布及对项目建设的影响

应简述对项目建设的影 响，包括自然生态、水资源、动植物、文物等保护区（点）、重要公共建筑物、重要设施、矿产资源、自然与人文景观等。

9.3.3.5 意见和要求

应简述有关部门对重大问题的意见，沿线居民的要求或建议

9.3.4 工程设计

9.3.4.1 设计原则

应包括道路位置、线位走向等平面控制、竖向设计、横断面布置原则；现况与新建地上、地下杆管线与设计断面间的平面与高程的配合原则；道路专业与其他相关专业的配合、协调原则。

9.3.4.1 设计依据

应列出设计所采用的标准、规范、规则、指引、指南等和设计执行的相关批复意见等。

9.3.4.2 技术标准与设计技术指标

应确定道路等级、净空、平面、纵断面、横断面等技术指标。

9.3.4.3 平面和纵断面设计

平面设计应说明道路设计范围、红线、中线定线等控制因素，各交通系统（机动车系统、非机动车系统、人行系统、公交系统等）设施的布置和平面尺寸。

9.3.4.4 道路横断面设计

横断面设计应说明道路功能板块布局、通行宽度、附属设施（分隔带、公交车站、天桥、通道、护栏、绿化、照明设施等）。

9.3.4.5 交叉口设计

交叉口设计应说明交叉口型式、路缘石转角半径、人行过街设施方式、行人和自行车过街引导标识标线、交叉口范围内各种附属设施（包括行道树树池）位置等，并加以定位。

9.3.4.6 路面结构设计

应说明铺装材料及结构，应具有较好的透水性，采用透水沥青、透水混凝土、透水砖等。应说明路缘石型式、尺寸满足车辆引导及排水需求。

9.3.4.7 无障碍设计

应明确各类管线井盖外观宜与人行道铺装一致，且不得占用盲道。不得不占用的应设置双层井盖，且外观与盲道铺装一致。

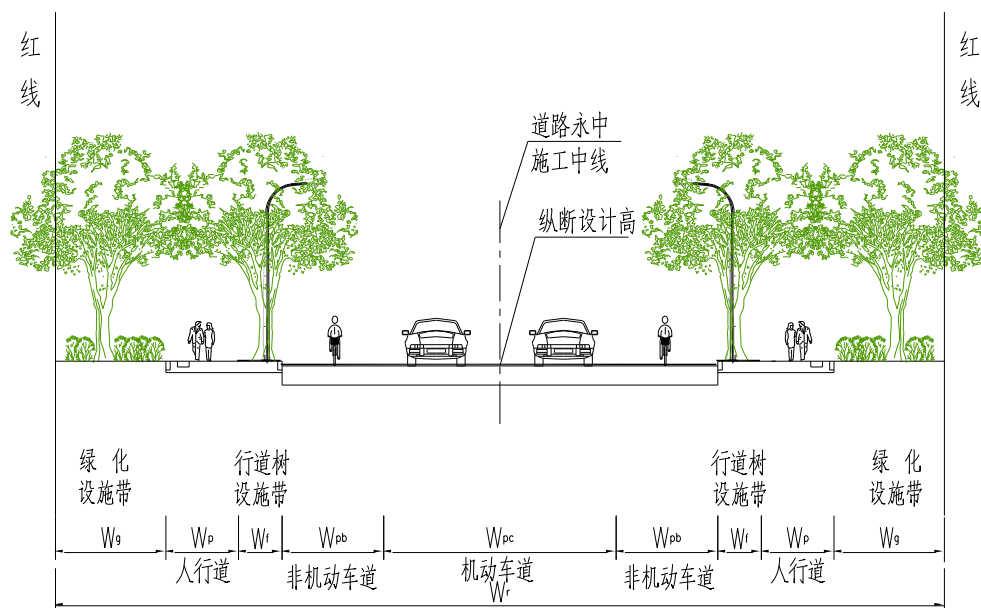
应说明道路交叉口、道路开口等人行横道两端必须设置无障碍设施，设置应满足相关规范要求。

9.4 设计图纸

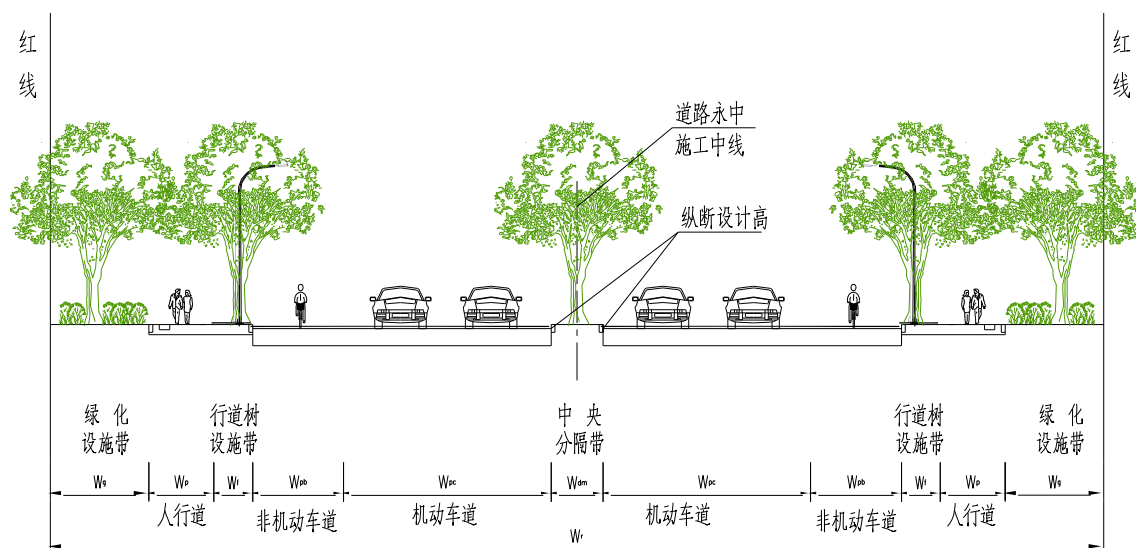
平面图、纵断面图的编制要求略。

9.4.1 横断面设计图-比例1:200

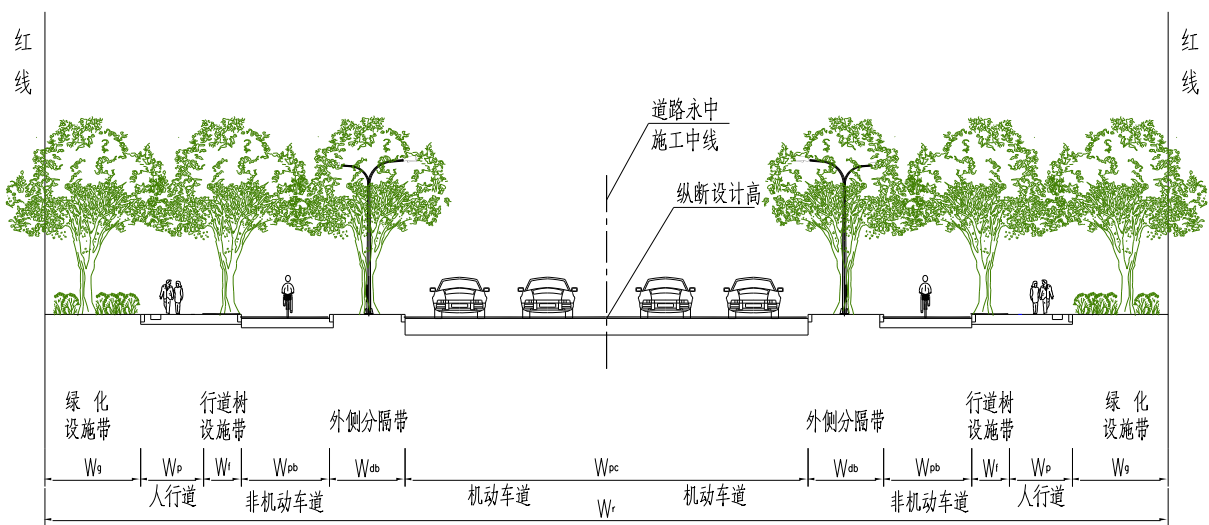
应示出道路设计横断面布置及各组成部分尺寸。示出机动车道、非机动车道、人行道、中央分隔带、外侧分隔带、行道树设施带、绿化设施带，示出中央分隔带、外侧分隔带、行道树设施、绿化设施带上的大乔木等绿化布置，示出盲道、照明灯杆。



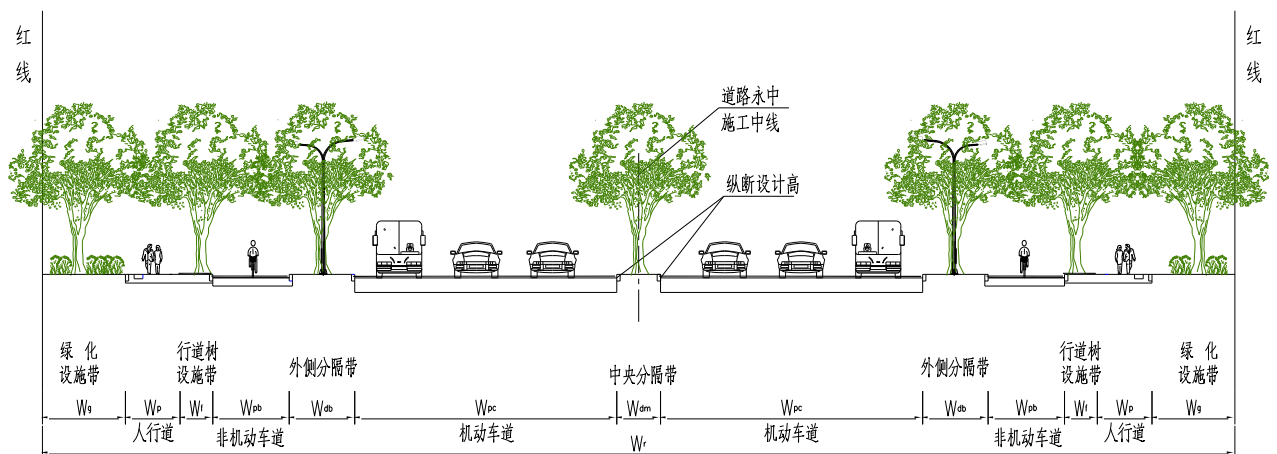
单幅路典型横断面



两幅路典型横断面



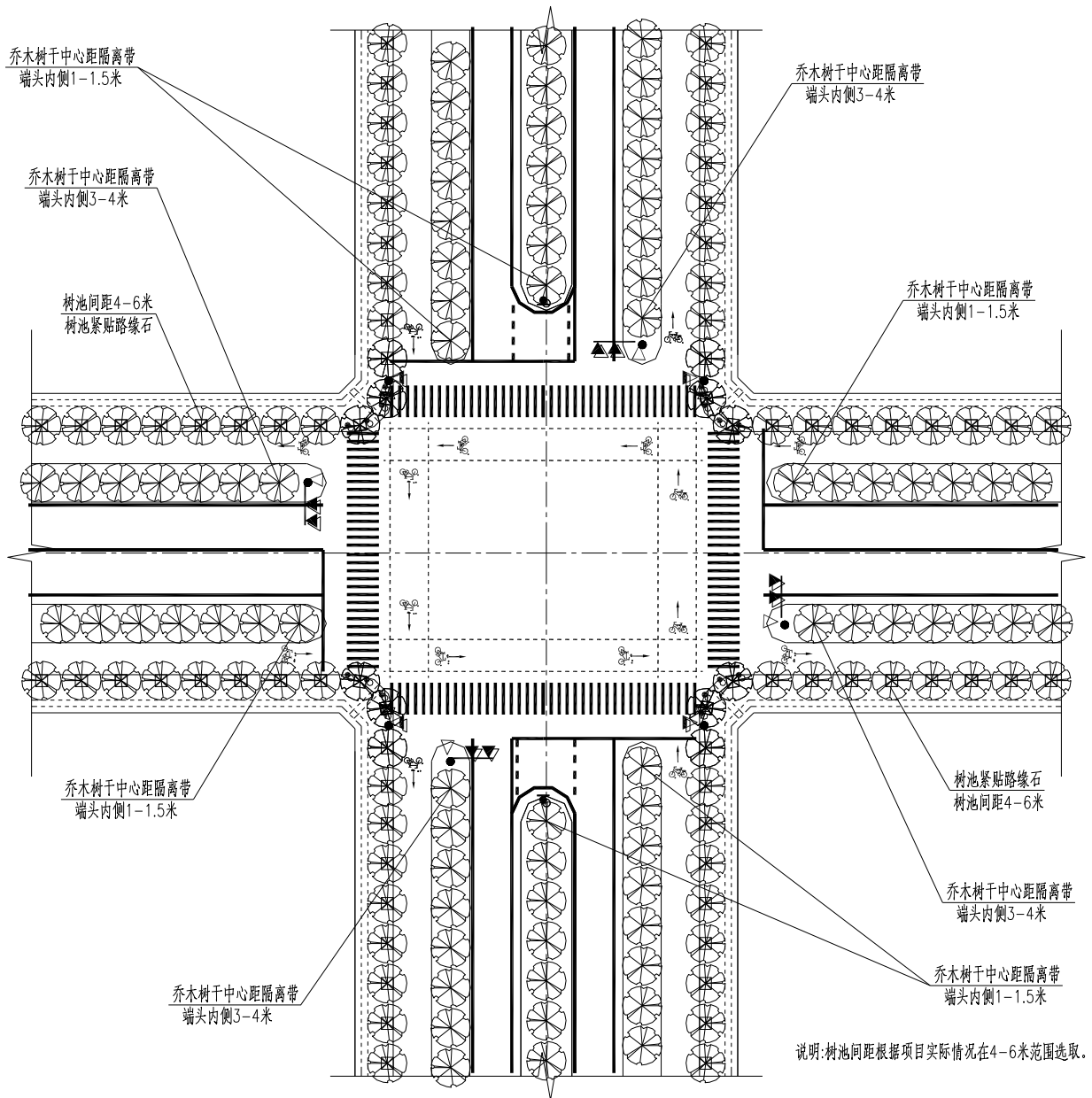
三幅路典型横断面



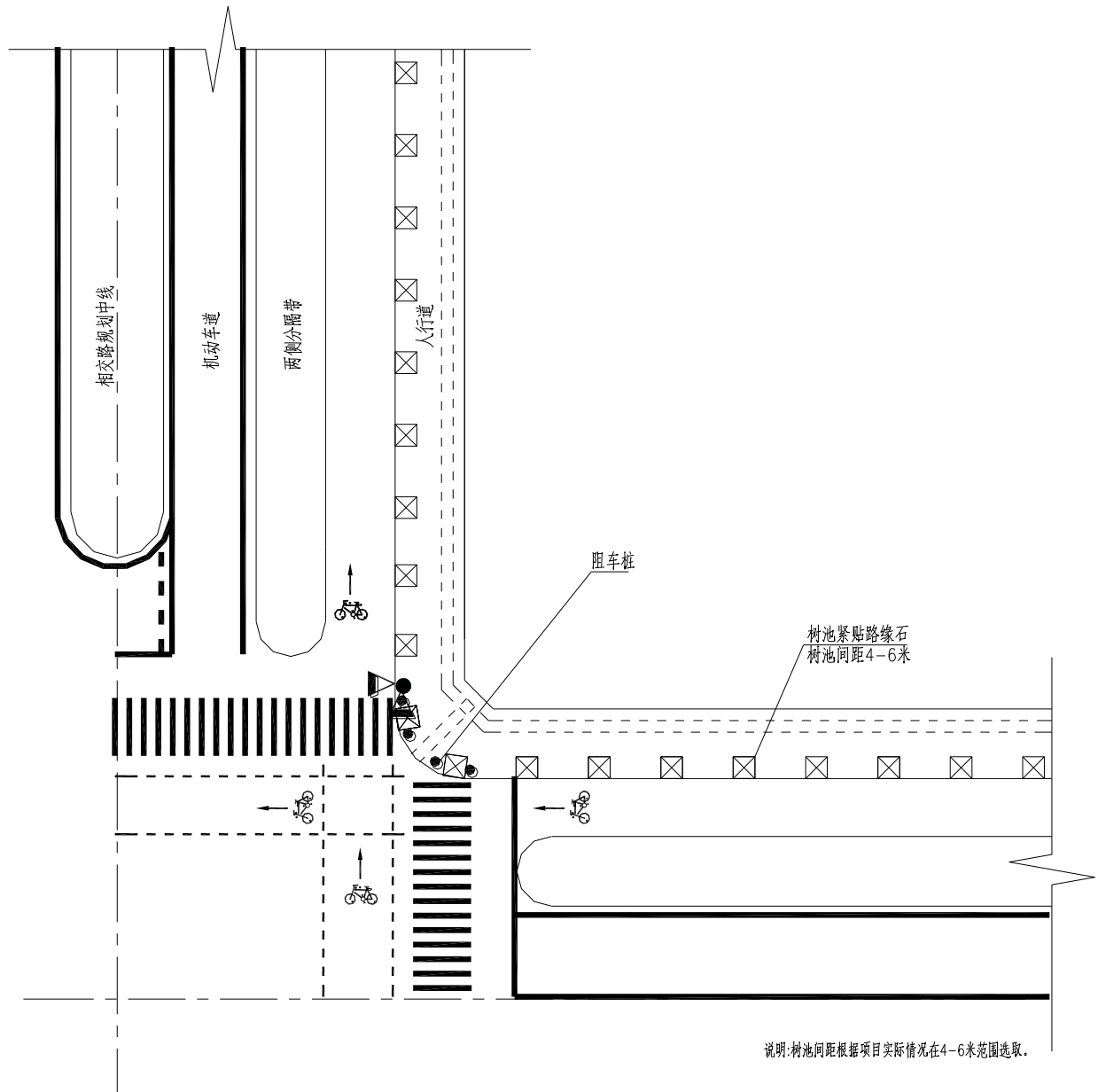
四幅路典型横断面

9.4.2 典型交叉口大样图-比例1:10~1:50

应示出平面交叉或立体交叉的总体布局方案。示出交叉口过街设施、中央安全岛的位置、尺寸，示出行道树树池、中央及外侧分隔带大乔木的位置，示出无障碍设施。



典型交叉口大样图
转弯半径R=5米



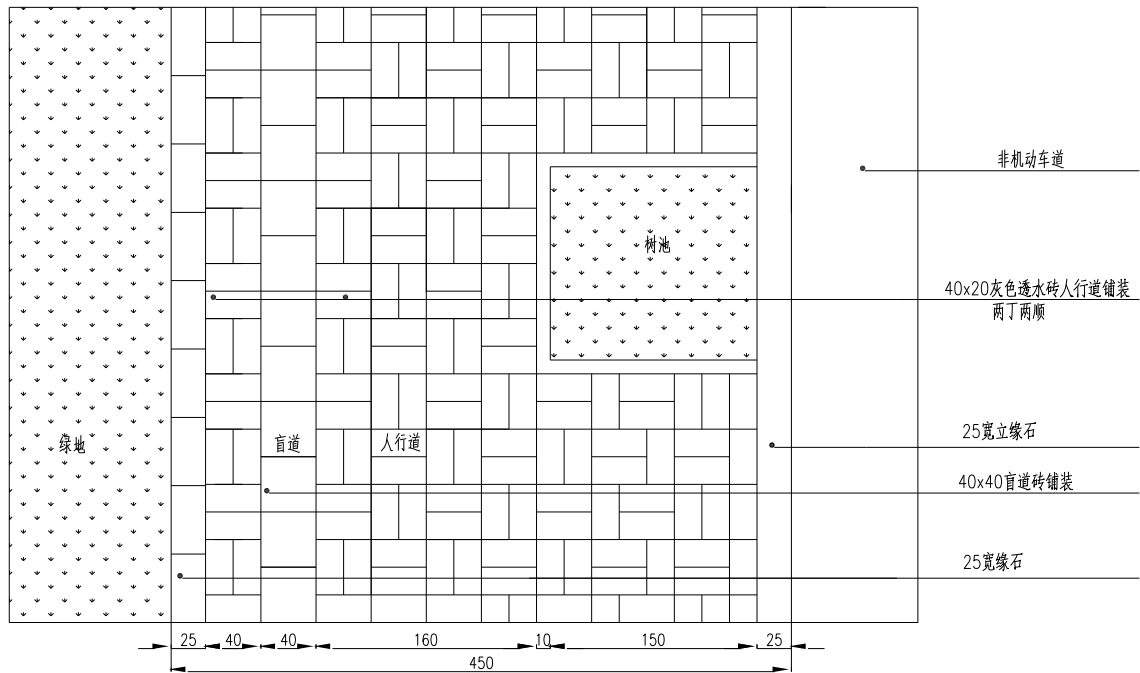
交叉口树池及阻车桩布置大样图
转弯半径R=5米

9.4.3 路面结构设计图-比例1:10

应示出不同路面结构类型，包括机动车道、非机动车道、人行道、公交车道（站）、交叉口等的结构组合、厚度、层间结合等。

9.4.5 人行道铺砌大样图-比例1:10~1:20

应根据透水砖尺寸，示出透水砖铺设方式（如两丁两顺、一丁一顺、梅花布置等），示出与人行道树池、路缘石、盲道等设施的对位置关系，尽量不要出现铺装死角而采取“切割方式”进行铺设。

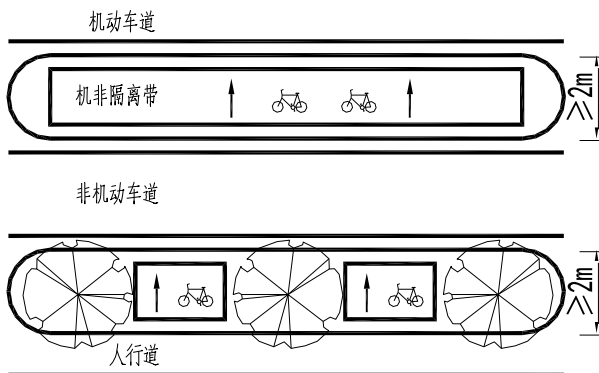


说明: 1.图中尺寸单位均以厘米计。
2.人行道透水砖、缘石、树池、盲道材质、尺寸及铺装样式可结合实际情况进行调整。

人行道铺砌大样图

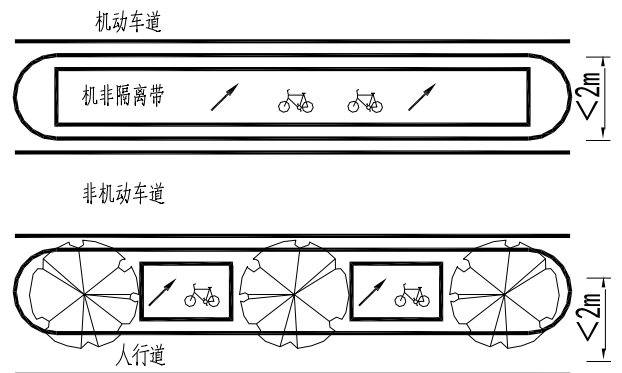
9.4.6 自行车停放区大样设计图-比例1:10~1:20

应示出自行车停放区的位置、尺寸、各功能布局板块信息等。



说明:具体要求应参照《自行车停放区设置技术导则》(BJJT/J 116-2017)相关规定执行。

垂直排列自行车停放区示意图



说明:具体要求应参照《自行车停放区设置技术导则》(BJJT/J 116-2017)相关规定执行。

斜向排列自行车停放区示意图

本标准用词说明

1 为便于在执行本标准条文时区别对待强制性条款和引导性条款，对要求严格程度不同的用词说明如下：

(1) 表示很严格，非这样不可的：

正面词采用“必须”或“须”；

反面词采用“严禁”。

(2) 表示严格，在正常情况下均应这样做的：

正面词采用“应”；

反面词采用“不应”或“不得”。

(3) 表示允许稍有选择，在条件许可时，首先应该这样做的：

正面词采用“宜”；

反面词采用“不宜”。

(4) 表示有选择在一定条件下可以这样做的，采用“可……”。

2 条文中指明应按其它有关标准执行的写法为：“应符合……的规定”或“应按……执行”。

规范性引用文件

- 1 《中华人民共和国道路交通安全法》
- 2 北京市实施《中华人民共和国道路交通安全法》办法
- 3 《城市综合交通体系规划标准》 GB/T 51328
- 4 《城市道路交叉口规划规范》 GB 50647
- 5 《城市道路交通设施设计规范》 GB 50688
- 6 《城市道路工程技术规范》 GB 51286
- 7 《城市道路交通组织设计规范》 GB /T 36670
- 8 《无障碍设计规范》 GB 50763
- 9 《道路交通标志和标线》 GB5768
- 10 《标志用公共信息图形符号第 1 部分：通用符号》 GB/T10001.1
- 11 《地名 标志》 GB17733
- 12 《城市道路绿化规划与设计规范》 CJJ 75
- 13 《城市道路交叉口设计规程》 CJJ 152
- 14 《城市道路工程设计规范》 CJJ 37
- 15 《城市人行天桥与人行地道技术规范》 CJJ 69
- 16 《城市道路空间规划设计规范》 DB11/1116
- 17 《城市道路公共服务设施设置与管理规范》 DB11/T 500
- 18 《公共汽电站台规范》 DB11/T 650
- 19 《自行车停放区设置技术导则》 BJJT/J 116
- 20 《城市道路车道宽度调整试验工程设计指南》 BJJT/J 112
- 21 《北京市步行和自行车交通环境设计建设指导性图集》