

北京市地方标准



编号：DB11/T xxxx—20xx

备案号：

城市道路平面交叉口展宽和切角技术规程

Specification for segment widening and corner cutting of urban intersection

（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

城市道路平面交叉口展宽和切角技术规程

Specification of widening link and chamfering corner for urban intersections

DB11/T xxxx—20xx

主编单位：北京市城市规划设计研究院

参编单位：北京工业大学

北京市市政工程设计研究总院有限公司

北京城建设计发展集团股份有限公司

北京市测绘设计研究院

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

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》和原北京市质量技术监督局《关于印发2018年北京市地方标准制修订项目计划的通知》（京质监发[2018]20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。

本标准共分6章，主要内容包括：1.总则；2.术语；3.一般规定；4.短间距平面交叉口的展宽和切角；5.平面交叉口展宽和切角的一般情形；6.平面交叉口处交通市政设施协调。

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；邮政编码：100045；电子邮箱：snzhou_hn@163.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，以供今后修订时参考（电话：68021694，邮箱：bjbb3000@163.com）。

本标准主编单位：北京市城市规划设计研究院

本标准参编单位：北京工业大学

北京市市政工程设计研究总院有限公司

北京城建设计发展集团股份有限公司

北京市测绘设计研究院

本标准主要起草人员：

本标准主要审查人员：

目次

1. 总则.....	1
2. 术语.....	2
3. 一般规定.....	3
3.1 道路网络.....	3
3.2 道路横断面.....	3
3.3 基本要求.....	3
3.4 分区管控要求.....	4
4. 短间距平面交叉口的展宽和切角.....	5
4.1 一般规定.....	5
4.2 展宽.....	5
4.3 切角.....	6
5. 平面交叉口展宽和切角的一般情形.....	7
5.1 一般规定.....	7
5.2 干路与干路相交交叉口.....	7
5.3 干路与支路相交交叉口.....	9
5.3 支路与支路相交交叉口.....	10
5.5 含街坊路交叉口.....	10
6. 平面交叉口处交通、市政设施协调.....	11
6.1 交叉口与轨道交通站点.....	11
6.2 交叉口与地面公共交通站点.....	11
6.3 交叉口与市政设施.....	12
6.4 其他.....	12
附 录 A（规范性附录）平面交叉口展宽和切角示例.....	13
A.1 短间距交叉口.....	13
A.2 干路与干路相交交叉口.....	13
A.3 含支路相交交叉口.....	18

1. 总则

1.0.1 为科学、合理地预留城市道路平面交叉口用地空间，统筹交叉口空间资源规划设计，协调道路交叉口与周边用地关系，协调相关行业标准，制定本规程。

1.0.2 本规程适用于二环路以外(含二环路)中心城区、新城地区以及建制镇中心镇的控规、修规阶段城市道路平面交叉口(含分离式立交桥下平面交叉口)红线的展宽和切角，以及后续城市道路定线中交叉口红线的展宽和切角。乡村道路平面交叉口可参照执行。

本规程不适用于立体交叉口的用地控制，以及二环路以内中心城区平面交叉口红线的用地控制。

1.0.3 城市道路平面交叉口的展宽和切角应坚持如下原则：

(1) 安全第一、兼顾效率原则。应以行人、非机动车骑行者、机动车驾驶员及乘客等交通参与者的交通安全保障为根本准则，在此基础上，兼顾交通流的有序通行与集散。

(2) 功能统筹、交通主导原则。应以交通功能为主导，统筹交通与市政管线、绿化、景观等多元功能需求。

(3) 以人为本、绿色交通原则。应坚持行人、非机动车及公共交通工具通行路权和空间品质与路段的协调性和一致性。

(4) 分区分类、差别设置原则。应综合城市功能分区、道路网密度、相交道路类型、城市风貌保护等进行分区分类差别化设置。

(5) 集约用地、持续发展原则。应适应交通与城市可持续发展要求，既不过度使用土地资源又保证必要的用地。

1.0.4 城市道路平面交叉口的展宽和切角除应符合本规程外，尚应符合国家及北京市现行有关标准的规定。

2. 术语

2.0.1 交叉口范围 intersection spatial scope

各道路相交部分和进口道、出口道及其向外延伸10m-20m的路段所共同围成的空间。

2.0.2 道路红线 road boundary line

城市道路路幅的边界线。

2.0.3 进口道 approach

平面交叉口范围内，车辆从上游路段驶入交叉口的一段道路。

2.0.4 出口道 exit

平面交叉口范围内，车辆从交叉口驶入下游路段的一段道路。

2.0.5 展宽 widening

在平面交叉口范围内，为交叉口功能设计而进行的道路红线的加宽，也称拓宽。

2.0.6 切角 corner cut

在平面交叉口范围内，为进行交叉口功能设计而进行的转角处红线削角处理，也称抹角。

2.0.7 展宽段 widened segment

在平面交叉口范围内，道路红线平行展宽的路段。

2.0.8 展宽渐变段 widening transition segment

在平面交叉口范围内，道路红线不展宽与展宽段间的过渡路段。

2.0.9 交通功能设计 traffic functional design

为了安全、有序、高效、顺畅地组织交通，而在道路红线范围内进行的通行时间、空间资源、环境资源等全要素资源的系统整合、布局与组织。包括交通流通行空间、各类型分隔带、绿化设施带、道路附属设施、交通附属设施、市政附属设施、公共附属设施等的布局与组织。

2.0.10 道路间距 roadway spacing

道路中心线间的垂直距离。

3. 一般规定

3.1 道路网络

3.1.1 应遵循以人为本原则，坚持公共交通优先发展，增强道路空间功能，构建具有活力的、绿色低碳的、便捷舒适的、智慧品质的、宜居宜业的活力街区。

3.1.2 应优化加密路网，鼓励增加城市次干路、支路微循环系统，通过增加道路网的密度分流交叉路口转向的强度和集中度，提高路网的可达性，形成均质、连续、均衡、协调的路网体系。

3.2 道路横断面

3.2.1 城市道路标准横断面应符合《城市道路空间规划设计规范》（DB11/1116）的要求。

3.2.2 交叉口处道路横断面应与城市道路标准横断面相协调，优先保障步行、非机动车、公共交通等绿色交通方式通行断面的连续性。

3.2.3 交叉口处行道树设施带、绿化设施带在不影响安全通行的前提下，可采取增大间距、通透式配置等保持连续性设置。

3.3 基本要求

3.3.1 在规划阶段，平面交叉口各方向的交通方式、流量等信息尚不明确，应综合交叉口空间范围地下、地上各类交通、市政和景观设施，以及地区特色、历史文化特征、风貌保护等需求，适当前瞻预留后续设计和运行所需要的空间条件。对于功能性强、交通流量大等规划道路网上的重点交叉口，应开展交通功能需求分析论证，确定交叉口红线规划。

3.3.2 平面交叉口的类型应根据相交道路等级、交叉口周边用地功能、公共设施、建筑业态等细分为交通功能为主、生活功能为主的交叉口。

（1）交通功能为主交叉口一般包括主干路、次干路相交的道路交叉口。快速路相交、快速路与干路相交交叉口的功能需专项研究。

（2）生活功能为主交叉口一般是指包含支路的交叉口。其中，主-支交叉口应保障主干路的功能。次-支路交叉口应满足次干路集散交通、支路生活功能。支-支路交叉口应满足支路生活功能的需求。

（3）采用其他道路分类的交叉口按照交通和生活功能参照执行。

（4）当交叉口周边用地功能、公共设施、建筑业态较为明确，以生活功能为主时，该类型交叉口应作为生活功能为主交叉口进行规划设计。

3.3.3 平面交叉口的展宽和切角应符合《城市道路交叉口规划规范》（GB 50647）和《城市道路空间规划设计规范》（DB11/1116）中的强制性条款要求。

（1）交叉口范围内人行道宽度不应小于路段上人行道的宽度。

（2）交叉口范围内的非机动车道宽度不得小于路段上非机动车道的有效宽度。

(3) 交叉口视距三角形内,不得规划布设任何高出道路平面标高 1.0m 且影响驾驶员视线物体。

3.3.4 应加强城市道路交叉口红线管控。城市道路交叉口范围内用地应作为道路用地,适应城市发展阶段、交通需求的动态调整可能性。交叉口范围和建筑退线空间的城市设计应保持一定的弹性,为上述动态调整预留条件和可能性。

3.3.5 宜同步开展交叉口功能设计、道路沿线城市设计,统筹交叉口红线空间、建筑后退红线空间的交通设计与城市设计,进行一体化设计,实施交叉口规划、设计、施工全流程、各阶段空间资源利用的整体管控,保障其功能设计的连续性、一致性和协调性。

3.3.6 在交叉口范围内,严禁设置机动车停车位、机动车出入口。

3.4 分区管控要求

3.4.1 应根据城市区域建设状态差异化控制交叉口用地空间。

(1) 城市新建地区应严格按照优化加密路网的要求规划布局道路网络,形成短间距的交叉口布局。交叉口空间应满足灵活组织交通与城市生产、生活的双重需求,应保留弹性空间,应对未来空间使用的不确定性。

(2) 城市建成地区应统筹道路网布局和沿线用地条件,宜保持交叉口的空间资源,并开展交叉口及沿线空间的城市设计,协调交叉口空间资源与沿线用地的关系。

3.4.1 应依据《城市综合交通体系规划标准》(GB/T51328)的要求,分区分类布置生产区、生活区等不同功能区的道路网络。

(1) 对于优化加密路网形成短间距平面交叉口的城市功能区,交叉口处空间规划宜按照短间距平面交叉口情形执行。

(2) 对于生产性园区等未达到短间距平面交叉口标准的城市功能区,交叉口处空间规划宜按照一般情形执行。

4. 短间距平面交叉口的展宽和切角

4.1 一般规定

4.1.1 鼓励优化加密路网，形成小尺度的均质加密道路网络。

4.1.2 应结合用地布局、开发强度综合确定次干路和支路道路网密度。对于居住集中地区，道路网平均间距不宜超过 250m；对于商业与就业集中的中心区，道路网平均间距不宜超过 200m；工业、物流园区的道路网平均间距视产业特征而定，一般不宜超过 600m，其中服务型园区道路网平均间距不宜超过 250m。

4.1.3 城市新建地区不应建设封闭的小区、大院等，已建成的封闭小区、大院等宜将内部的居住区道路逐步开放，优先用于行人和自行车通行。

4.1.4 采取小尺度、密路网的地区，应进行交通组织规划，采取单行路、步行街、公交专用路等功能设计，提高交通组织的效率和服务水平。

4.2 展宽

4.2.1 集中建设区，规划实施单元，或以项目地块周边主干路等级以上道路围合而成的区域内，若道路网中的道路平均间距小于或等于 250m 时，视为短间距平面交叉口，其展宽应符合下列要求：

(1) 当道路网中的道路平均间距小于或等于 200m 时，交叉口处红线原则上不应展宽。

(2) 当道路网中的道路平均间距大于 200m，但小于或等于 250m 时，可根据需要对主干路与主干路相交交叉口进行红线展宽，展宽尺寸见 5.2。

(3) 对于建成区，若通过增加对外开放式街坊路等其他等级道路增加了道路网密度，当道路网中的道路平均间距小于或等于 250m 时，可根据需要对主干路与主干路相交交叉口进行展宽。

(4) 若路内空间不足，经研究论证确定需要时可进行红线展宽。

4.2.2 对于符合前款规定的城市区域，若其外部道路网平均间距大于 250m，应考虑与外部主干路以上等级道路衔接的主干路、次干路的展宽需求。

4.2.3 跨区域、跨组团的交通性道路途径 4.2.1 条规定的城市区域，应根据交通性道路的功能确定与其相交道路交叉口的展宽需求。

4.2.4 当不满足短间距交叉口要求时，应按照一般情形对交叉口处红线进行展宽。若展宽后出现展宽段或展宽渐变段与上游展宽段或渐变段搭接时，应将该路段一体化展宽，展宽后路段的车道数及交通组织应与其上下游路段合理衔接。

4.3 切角

4.3.1 交叉口处切角应满足安全视距、行人和非机动车交通驻足、过街等候、车辆转弯等基本需求。在满足基本需求的基础上可考虑微公园、微广场、微商业等微活动中心的布置。

4.3.2 对于交通性为主的交叉口，切角功能应以保障交通的安全和通过性为主；对于生活性为主的交叉口，切角功能宜以生活性、服务性功能为主。

4.3.3 兼顾交通安全和通过性需求，交叉口处应采取限速措施。在限速的前提下，交叉口切角的尺寸应满足如下要求。

- (1) 主干路与主干路相交交叉口切角宜为20m；
- (2) 主干路与次干路、次干路与次干路相交交叉口切角宜为15m；
- (3) 主干路与支路相交交叉口切角宜为15m；
- (4) 次干路与支路相交交叉口切角宜为10m；
- (5) 支路与支路相交交叉口切角尺寸宜为10m；
- (6) 对于含街坊路交叉口，非机动车通行时，切角尺寸不宜大于5m；有机动车通行时，切角尺寸宜为5m-10m。

5. 平面交叉口展宽和切角的一般情形

5.1 一般规定

5.1.1 集中建设区，规划实施单元，或以项目地块周边主干路等级以上道路围合而成的区域内，若道路网中的道路平均间距大于 250m 时，视为一般情形，应进行展宽和切角。

5.1.2 宜优先选择缩窄交叉口范围机动车道、隔离带等方式，满足交叉口功能和渠化设计所需要的空间。

(1) 交叉口范围内进口道机动车道可适当缩窄。新建交叉口进口道每条机动车道的宽度不应小于 3m。改建与治理交叉口，当建设用地受到限制时，每条机动车进口车道的最小宽度不宜小于 2.8m。公交及大型车辆进口道最小宽度不宜小于 3.5m。

(2) 当缩窄路侧带、中央分隔带或行道树宽度用于进口道交通流组织时，应保持景观带的连续性与协调性。宜保持交叉口进、出口道范围内人行道与非机动车道的遮荫连续，且满足视距三角形的要求。缩窄后的路侧带和分隔带应满足相关规范要求。

5.1.3 建设用地的开发强度、时序应与沿线道路的建设时序相协调。对于已建地区，建设用地未进行更新改造的区域，不应压缩道路及交叉口范围的红线，但可在道路红线范围内进行交通流、绿化景观、城市风貌等的功能设计；建设用地进行更新改造的区域，宜按照窄密路网进行规划，并按照短间距平面交叉口的规定进行展宽和切角。

5.2 干路与干路相交交叉口

5.2.1 干路（含主干路、次干路）相交的交叉口展宽和切角应以交通功能为主，为安全、快速、高效、有序的组织交通提供空间条件。

5.2.2 干路与干路相交交叉口的展宽和切角如表 1 所示。

(1) 当进口道上游主干路红线宽度不小于 50m，或者次干路红线宽度不小于 40m 时，交叉口范围相应的道路红线不展宽。

(2) 当进口道上游主干路红线宽度小于 50m，或者次干路红线宽度小于 40m 时，交叉口范围相应的道路两侧红线各展宽 5m。

(3) 主干路与主干路相交交叉口的切角宜为 20 米，主干路与次干路、次干路与次干路相交交叉口的切角宜为 15 米。

表 1 干路与干路相交交叉口的展宽和切角

相交道路			展宽宽度（单侧宽度） （m）		切角（m）
	同级或高等级 道路红线（A）	另一条道 路红线（B）	A	B	
主-主	$A \geq 50$	$B \geq 50$	0	0	20
	$A \geq 50$	$B \leq 50$	0	5	
	$A < 50$	$B < 50$	5	5	
主-次	$A \geq 50$	$B \geq 40$	0	0	15
	$A < 50$	$B \geq 40$	5	0	
	$A \geq 50$	$B < 40$	0	5	
	$A < 50$	$B < 40$	5	5	
次-次	$A \geq 40$	$B \geq 40$	0	0	15
	$A \geq 40$	$B < 40$	0	5	
	$A < 40$	$B < 40$	5	5	

5.2.3 干路与干路相交交叉口展宽段和展宽渐变段的下限建议值如表 2 所示。

表 2 干路-干路相交交叉口展宽段和展宽渐变段尺寸的下限值

相交道路	展宽段长度（m）		展宽渐变段长度（m）	
	主干路	次干路	主干路	次干路
主-主	80	--	30	--
主-次	70	50	20	20
次-次	--	50	--	20

5.2.4 在道路设计过程中，应进行交叉口红线空间的精细化设计。

（1）应保障行人、非机动车的通行空间，增强行人、非机动车过街的安全性、便利性。

（2）一般情况下，交叉口主干路进口道增加机动车道数量不宜超过 2 条，不应超过 3 条；交叉口次干路进口道增加机动车道数量不宜超过 1 条，不应超过 2 条。

（3）在满足上述基本功能，且能保障交通运行安全的前提下，可利用富余空间进行微公园的设计。

5.3 干路与支路相交交叉口

5.3.1 干路与支路相交交叉口的干路应满足畅通、集散交通、中等速度连续通行的需求，支路应满足生活功能的需求。

5.3.2 干路与支路相交交叉口的展宽和切角如表 3 所示。

(1) 当干路不小于 40m 时，且支路不小于 30m 或不大于 20m 时，交叉口范围相应道路红线不展宽。

(2) 当干路不小于 40m 时，支路红线介于 20m 与 30m 之间时，交叉口范围相应干路红线不展宽，支路两侧红线各展宽 3m。

(3) 当干路小于 40m，支路不小于 30m 时，交叉口范围仅干路两侧红线各展宽 5m，支路红线不展宽。

(4) 当干路小于 40m，支路小于 30m 时，交叉口范围干路两侧红线各展宽 5m，支路两侧红线各展宽 3m。

(5) 主干路与支路相交交叉口的切角宜为 15 米，次干路与支路相交交叉口的切角宜为 10 米。

表 3 干路（主、次干路）与支路相交交叉口的展宽和切角

相交道路			展宽宽度（单侧宽度） （m）		切角（m）
	干路道路红线（A）	支路道路红线（B）	A	B	
干（主、次） 与支路相 交	$A \geq 40$	$B \geq 30$ 或 $B \leq 20$	0	0	10-15
	$A \geq 40$	$20 < B < 30$	0	3	
	$A < 40$	$B \geq 30$	5	0	
	$A < 40$	$B < 30$	5	3	

5.3.3 干路与支路相交交叉口展宽段和展宽渐变段的下限建议值如表 4 所示。

表 4 干路与支路相交交叉口展宽段和展宽渐变段的下限值

相交道路	展宽段长度（m）			展宽渐变段长度（m）		
	主干路	次干路	支路	主干路	次干路	支路
主-支	50	--	30	20	--	15
次-支	--	40	30	--	20	15

5.3 支路与支路相交交叉口

5.4.1 支路与支路相交交叉口应以满足生活功能需求为主。

5.4.2 支路与支路相交交叉口宜弱化机动化功能，强化交流、交往功能，结合沿线用地规划，与沿线建筑退线空间统筹布局，设置微活动中心，营造活力街区。

5.4.3 支路与支路相交交叉口的展宽和切角如表 5 所示。

(1) 当支路不小于 30m 或者不大于 20m 时，交叉口范围相应的道路红线不展宽。

(2) 当支路红线宽度介于 20m 与 30m 之间时，交叉口范围相应的道路红线两侧各展宽 3m。

(3) 支路与支路相交交叉口的切角宜为 10 米。

表 5 支路与支路相交交叉口的展宽和切角

相交道路			展宽宽度（双侧） (m)		切角 (m)
	道路红线 (A)	另一条道路红线 (B)	A	B	
			支	$A \geq 30$ 或 $A \leq 20$	
-	$A \geq 30$	$20 < B < 30$	0	3	
支	$20 < A < 30$	$20 < B < 30$	3	3	
	$20 < A < 30$	$B \leq 20$	3	0	

5.4.4 支路与支路相交交叉口展宽段和展宽渐变段长度的下限值分别为 30m、15m。

5.5 含街坊路交叉口

5.5.1 含街坊路交叉口应以生活功能需求为主，原则上不应展宽。

5.5.2 含街坊路交叉口的切角宜根据车辆进出地块，以及消防车、救护车等特种车辆进出需求，进行差异化切角。无机动车通行时，可不进行切角，如果有必要，切角尺寸不宜大于 5m；有机动车通行时，切角尺寸宜为 5m-10m。

6. 平面交叉口处交通、市政设施协调

6.1 交叉口与轨道交通站点

6.1.1 交叉口处轨道车站主体、车站附属设施（出入口、风亭、冷却塔、管理用房等）及桥墩（高架车站）等的布置应服从视距三角形的要求，各类设施的布置不应减少人行道、非机动车道的有效通行宽度。影响行人、非机动车、机动车通行的，应开展交通组织设计和影响分析评价。

6.1.2 位于交叉口范围道路红线内的车站，车站主体宜布置在城市道路红线内。车站附属设施（出入口、风亭、冷却塔、管理用房等）宜布置在城市道路红线外两侧毗邻地块内，可考虑与邻近公共建筑相结合。

6.1.3 在老城地区条件困难时，车站附属设施可结合城市道路红线布置，车站附属设施占用人行道空间时，应保证人行道剩余宽度不小于 3m，并应征得规划和道路行政主管部门的同意。

6.1.4 位于交叉口范围道路红线外的车站，道路红线外侧地块应考虑设置车站主体及车站附属设施（出入口、风亭、冷却塔、管理用房等）的用地条件，车站出入口应与交叉口范围人行道及其他交通方式保证良好便利衔接，应考虑与交叉口一体化设计。

6.1.5 位于建成区交叉口处的车站，若其车站附属设施（出入口、风亭、冷却塔、管理用房等）影响行人、非机动车、机动车驾驶员安全通行，应采取必要的整改措施。待周边项目地块更新改造时，应与周边建筑一体化设计。

6.2 交叉口与地面公共交通站点

6.2.1 交叉口范围内公交停靠站应保证候车乘客的安全，方便乘客、过街，方便公交停靠进出，停靠站的布置应满足平面交叉口视距三角形的要求，不得减少人行道、非机动车道的有效通行宽度。

6.2.2 交叉口范围布设公交停靠站，宜布设在交叉口出口道，不应影响交叉口范围正常交通组织并与出口道进行一体化展宽，且应靠近交叉口人行道，但不宜占用人行道空间。

（1）右转线路的公交停靠站可布设在交叉口进口道，当进口道有展宽车道时，应将公交停靠站布设在展宽车道的上游，并应与进口道进行一体化展宽。

（2）当交叉口进口道公交车流量较大时，宜增设一条公交专用车道，其宽度不应小于 3m，长度不应小于 25m，出口道公交专用车道宽度不应小于 3.5m。

（3）公交专用道可设置于机动车道的外侧或内侧，并应与进口道进行一体化展宽。

6.2.3 交叉口范围布设公交停靠站，站台宽度不应小于 2m，当条件受限时，宽度不小于 1.5m。当站台占用人行道空间时，应保证人行道剩余宽度不小于 3m。

6.2.4 公交停靠站站台的长度参照国标《城市道路交叉口规划规范》（GB 50647）执行。

6.3 交叉口与市政设施

6.3.1 在交叉口展宽和渐变段范围内应结合展宽渐变空间、路口渠化等统筹考虑市政管线敷设要求，应避免管线及附属设施与交通设施、绿化等平面和竖向矛盾。

6.3.2 敷设地下市政管线及附属设施的道路交叉口，直埋管线敷设条件下切角不应小于5米，隧道及综合管廊敷设条件下切角应按5-10米控制，以保障相交市政管线能够实现顺畅衔接。

6.3.3 在交叉口范围内应对地上、地下空间进行精细化设计，通过优化市政管线平面位置，集约统筹安排市政附属设施，在满足相关规范的前提下尽量减少管线检查井数量。

6.3.4 市政管线、综合管廊相关配套附属设施出地面的构筑物不宜布置在交叉口切角空间。若布置在交叉口切角空间，不应缩窄人行道和非机动车道的有效通行宽度，且应符合视距三角形的要求。

6.3.5 交叉口处人行过街天桥与人行地道以及其附属设施等的规划设计不应缩窄人行道、非机动车道的有效宽度，应设置集散空间与人行道及非机动车道衔接，且应满足视距三角形的要求。

6.3.6 信号灯、灯杆、监控设备及标志牌等交通设施宜统筹集约化设置，且应符合视距三角形的要求。

6.4 其他

6.4.1 在规划阶段，应尽量避免锐角斜角、畸形路口、多岔路口等非典型交叉口。对于已形成的非典型交叉口，应进行交通组织评价，实施必要的整改。

6.4.2 在规划阶段，若受条件限制，形成非典型交叉口，其红线的展宽和切角宜符合如下规定。

(1) 对于丁字交叉口，直通道路非相交道路一侧红线可不予展宽，其他参照本标准规定执行。

(2) 对于斜交、畸形、多岔等非标准性交叉口，应开展交通组织规划，确定展宽和切角方案。

6.4.3 已实现规划的交叉口应维持现状，已定线的交叉口应维持定线方案。若道路改变等级，应按照本标准执行。

附录 A
(规范性附录)
平面交叉口展宽和切角示例

A.1 短间距交叉口

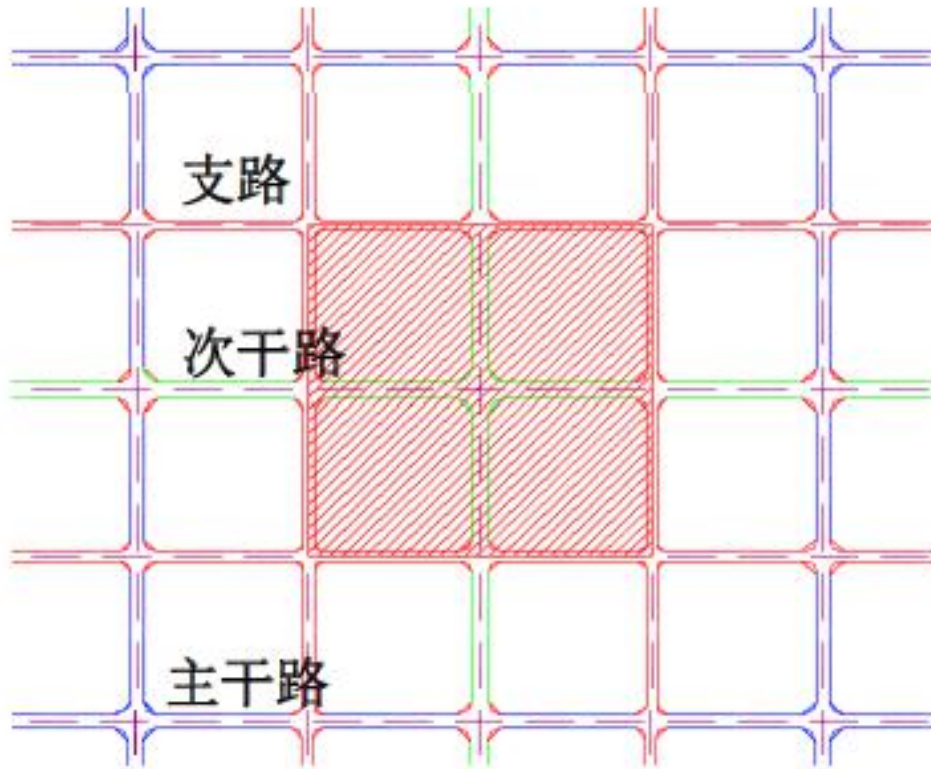


图 A.1 短间距交叉口（平均间距小于或等于 250m）

A.2 干路与干路相交交叉口

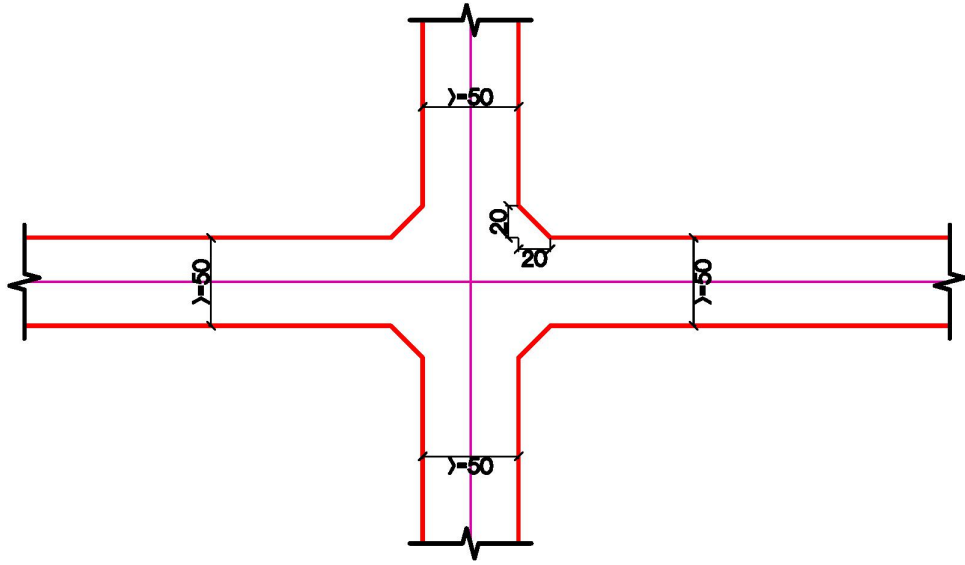


图 A.2 主干路与主干路相交（均不小于 50m）

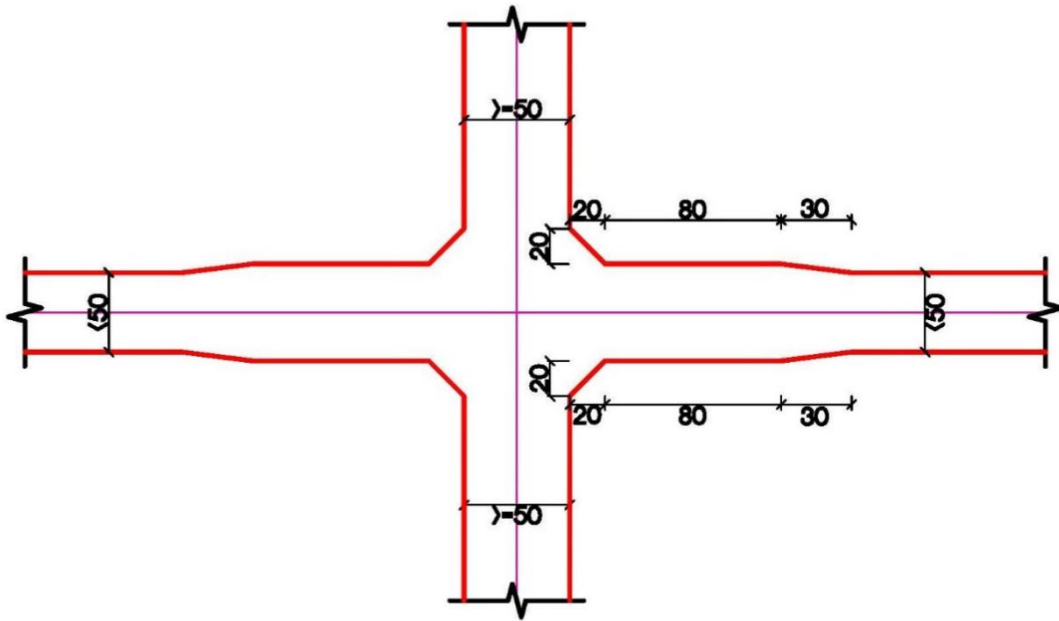


图 A.3 主干路与主干路相交（不小于 50m/小于 50m）

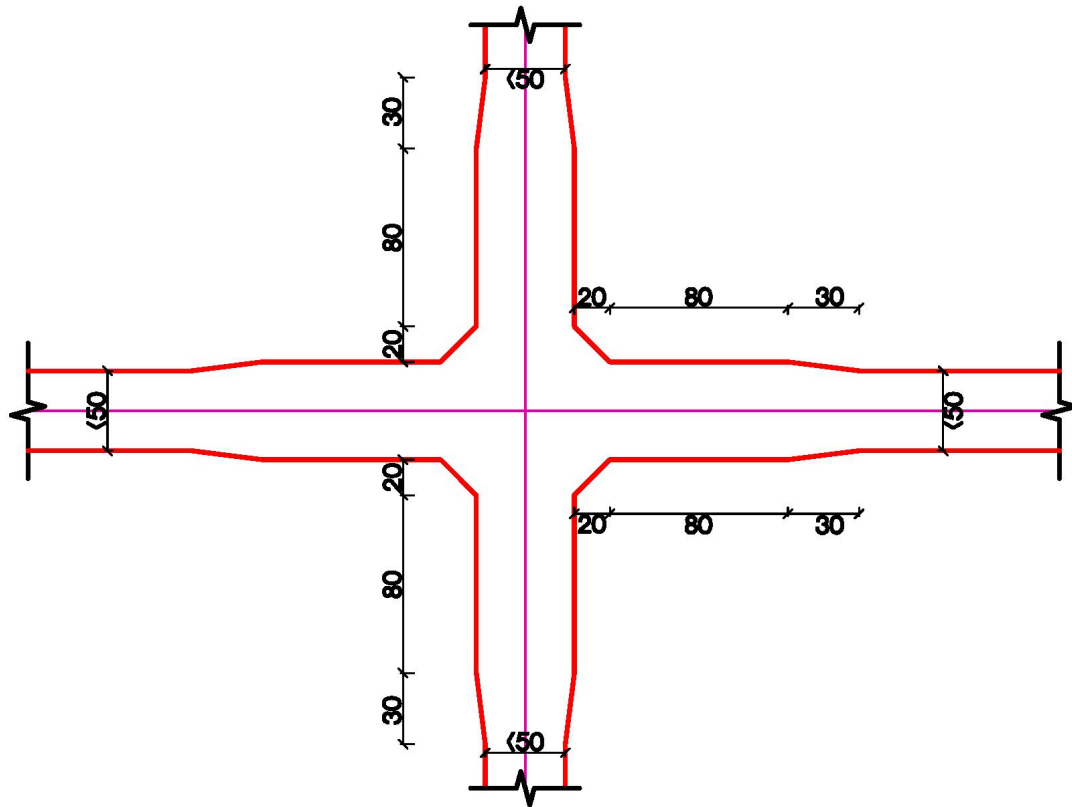


图 A.4 主干路与主干路相交（均小于 50m）

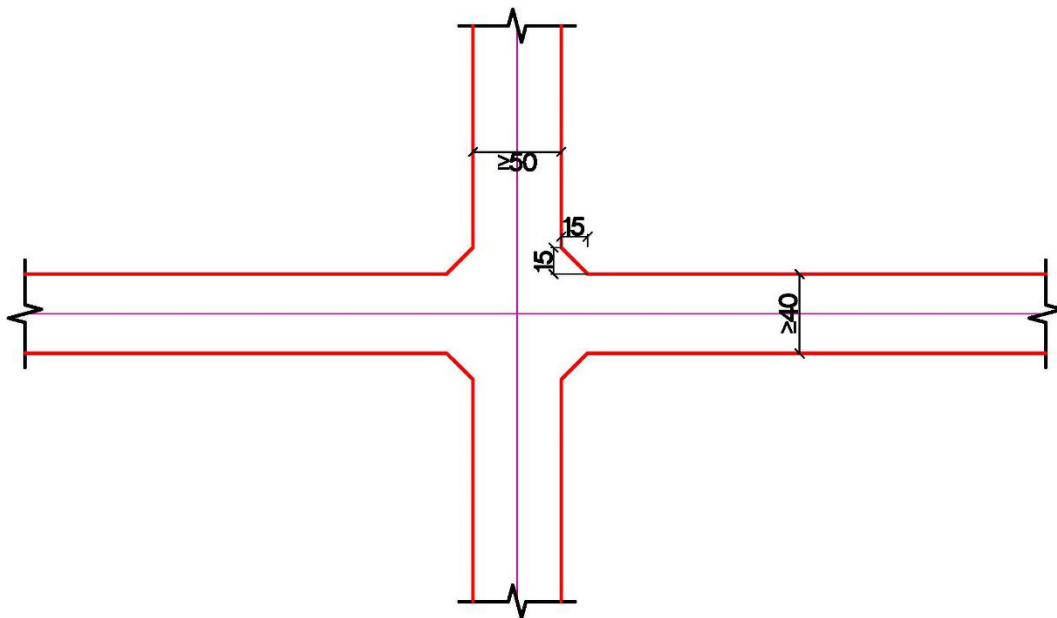


图 A.5 主干路与次干路相交（主干路不小于 50m/次干路不小于 40m）

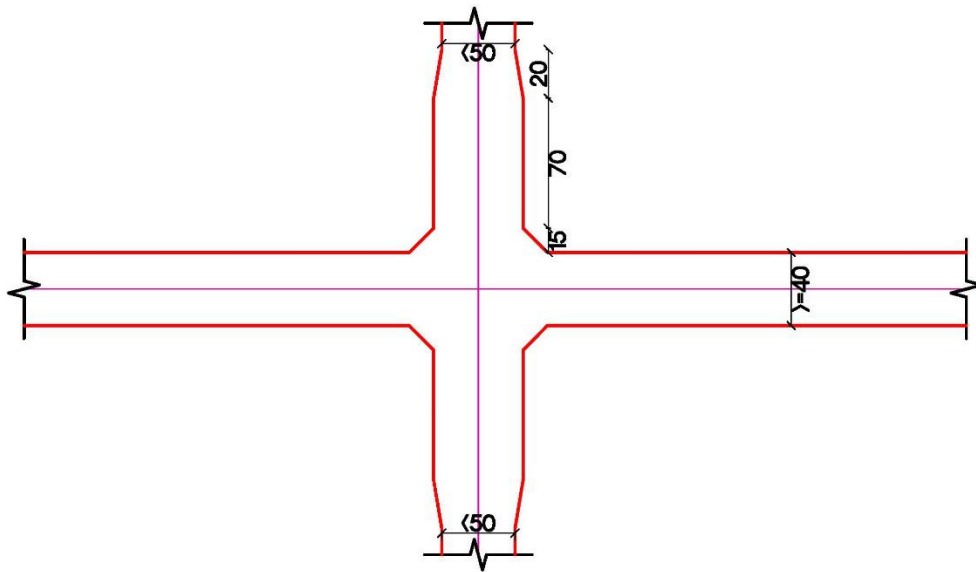


图 A. 6 主干路与次干路（主干路小于 50m/次干路不小于 40m）

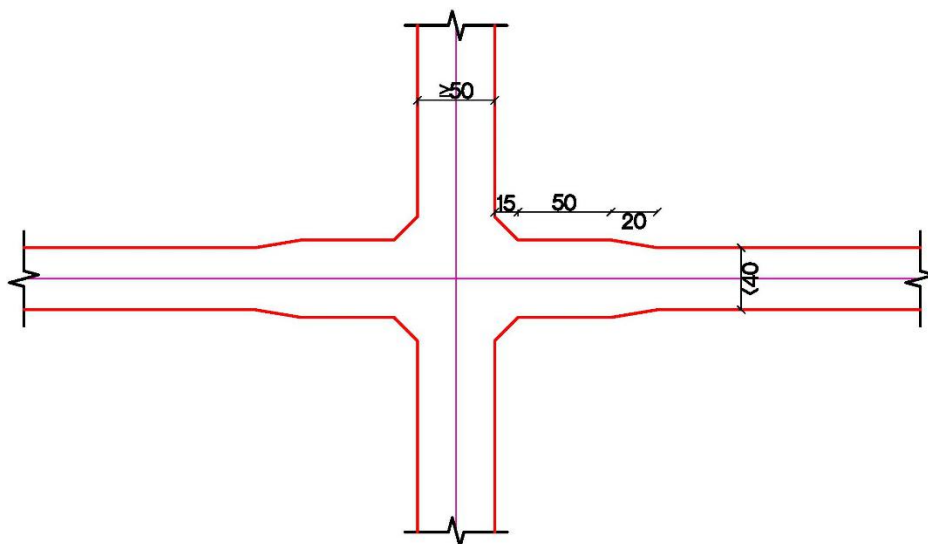


图 A. 7 主干路与次干路相交（主干路不小于 50m/次干路小于 40m）

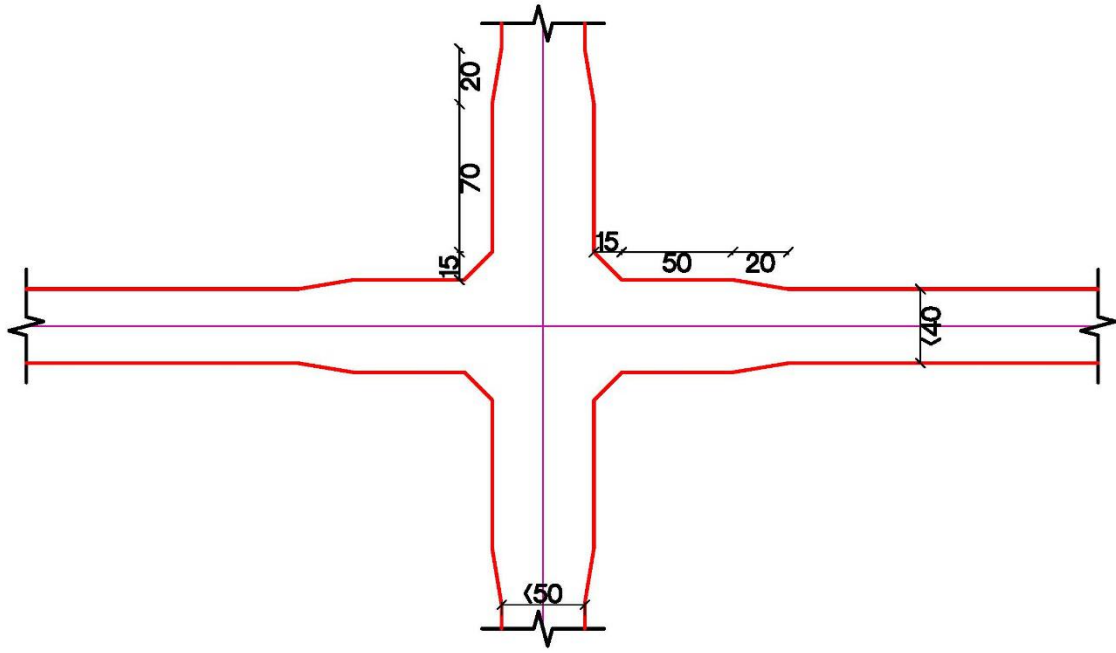


图 A.8 主干路与次干路相交（主干路小于 50m/次干路小于 40m）

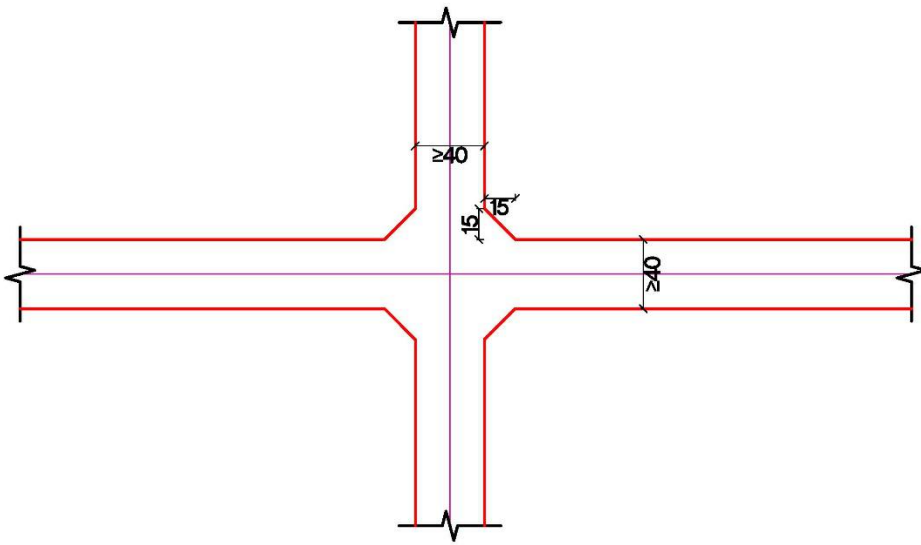


图 A.9 次干路与次干路相交（均不小于 40m）

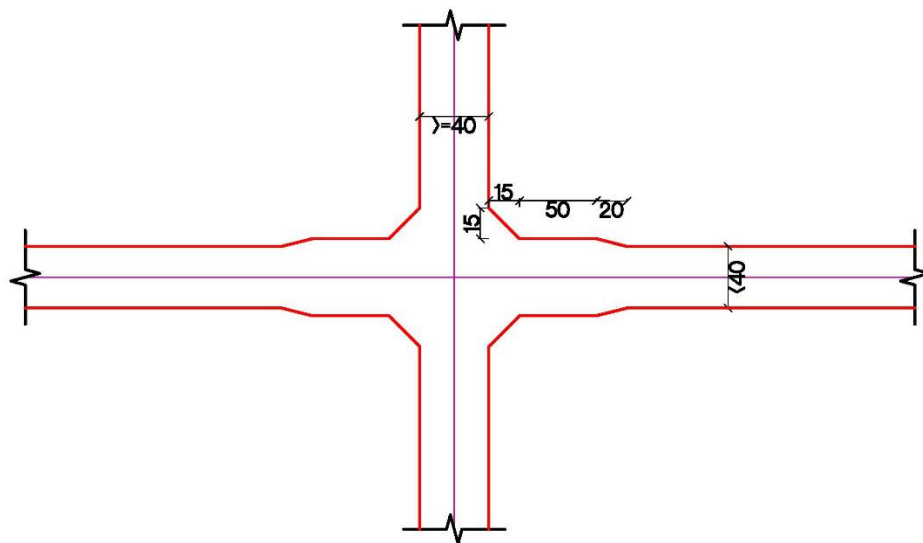


图 A.10 次干路与次干路相交（不小于 40m/小于 40m）

A.3 含支路相交交叉口

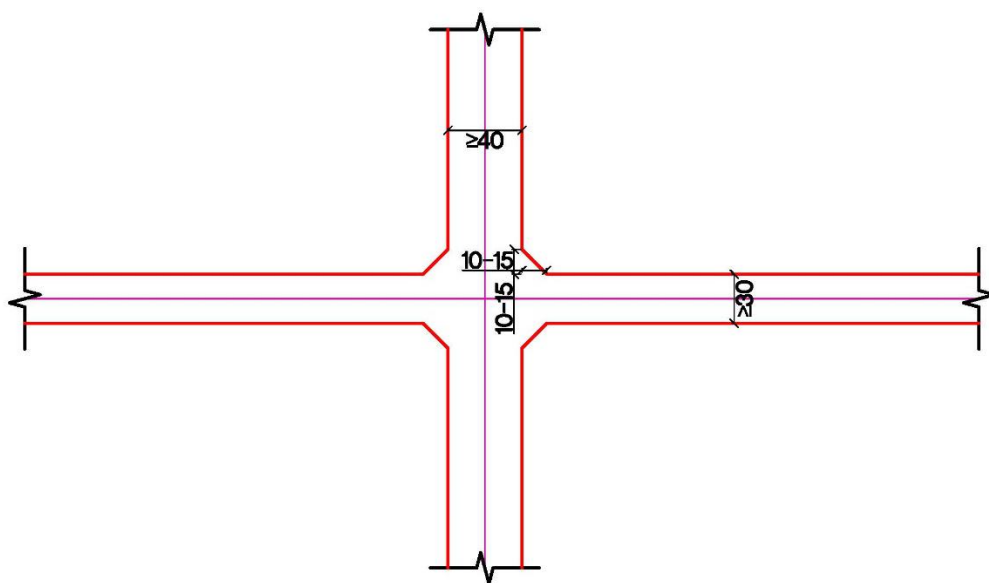


图 A.11 干路与支路相交（干路不小于 40m/支路不小于 30m）

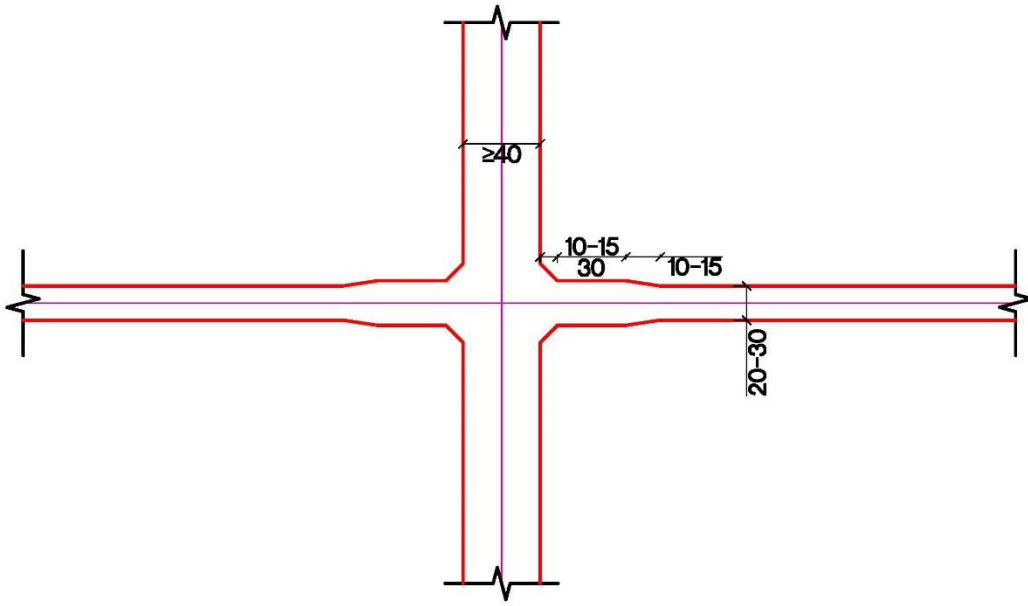


图 A.12 干路与支路相交（干路不小于 40m/支路介于 20m、30m 之间）

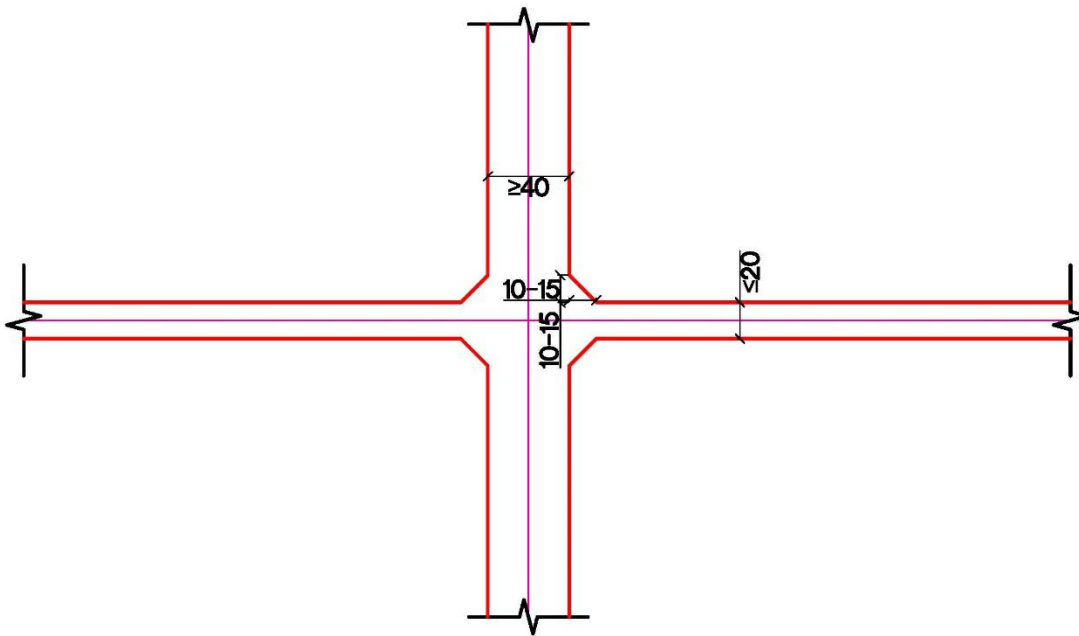


图 A.13 干路与支路相交（干路不小于 40m/支路小于 20m）

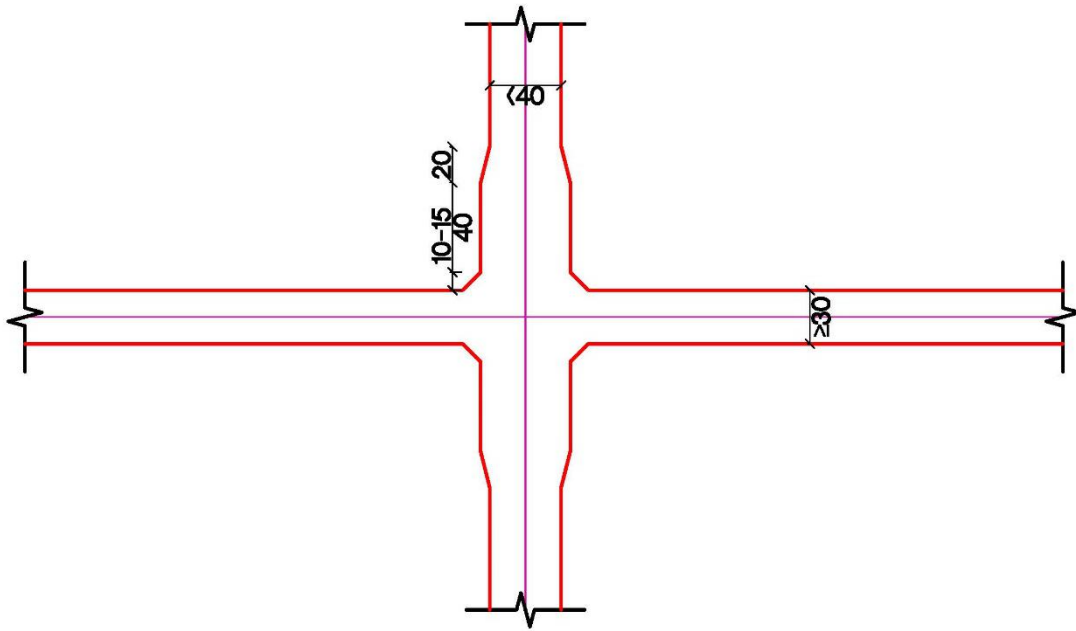


图 A. 14 干路与支路相交（干路小于 40m/支路不小于 30m）

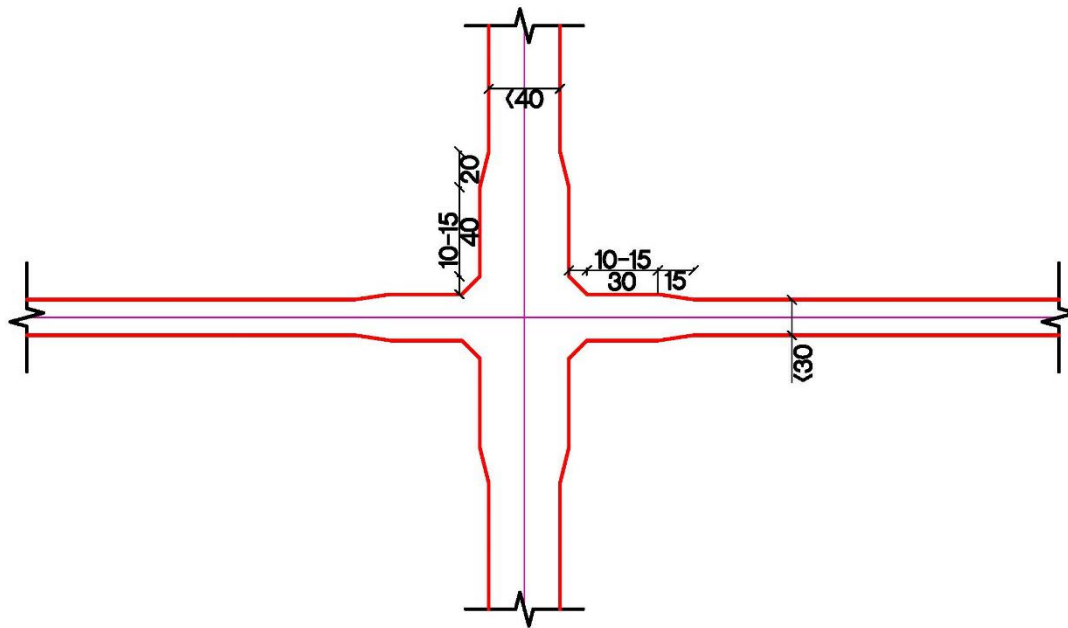


图 A. 15 干路与支路相交（干路小于 40m/支路小于 30m）

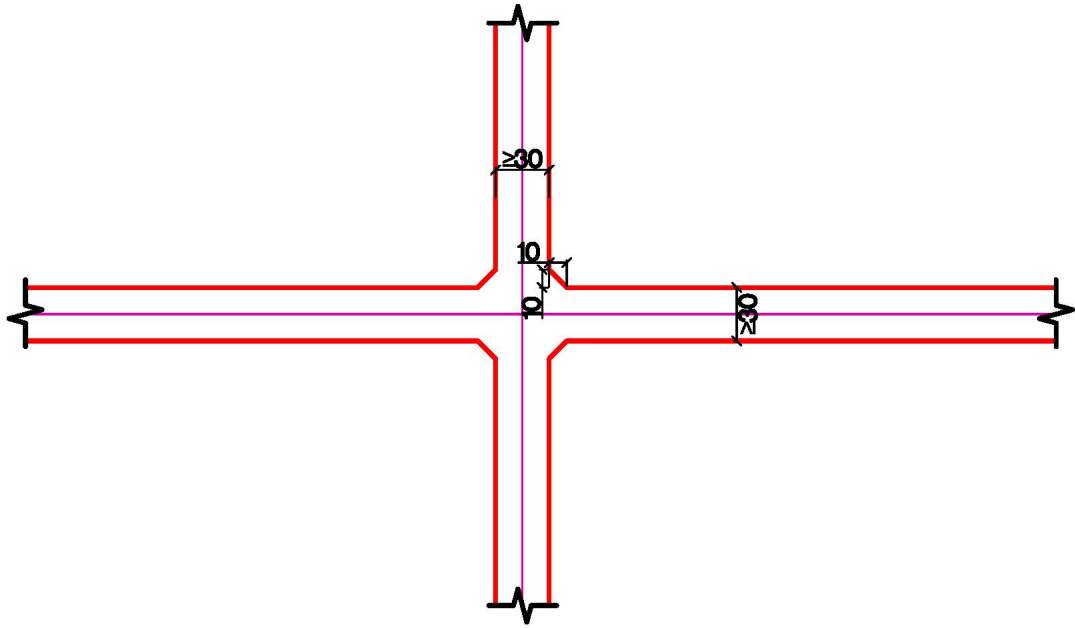


图 A. 16 支路与支路相交（均不小于 30m）

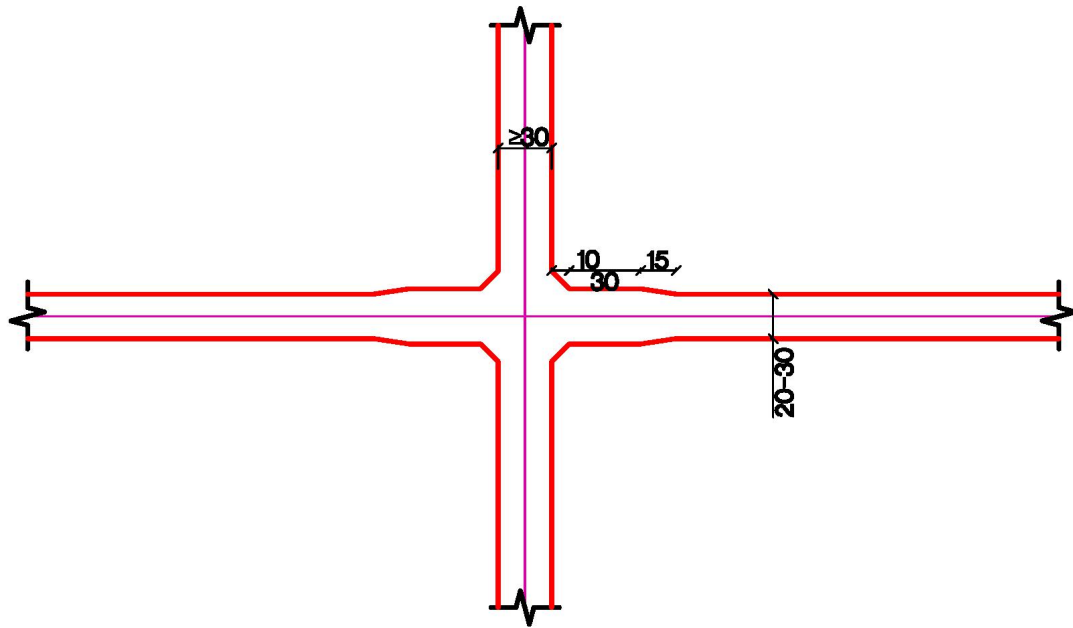


图 A. 17 支路与支路相交（不小于 30m/介于 20m、30m 之间）

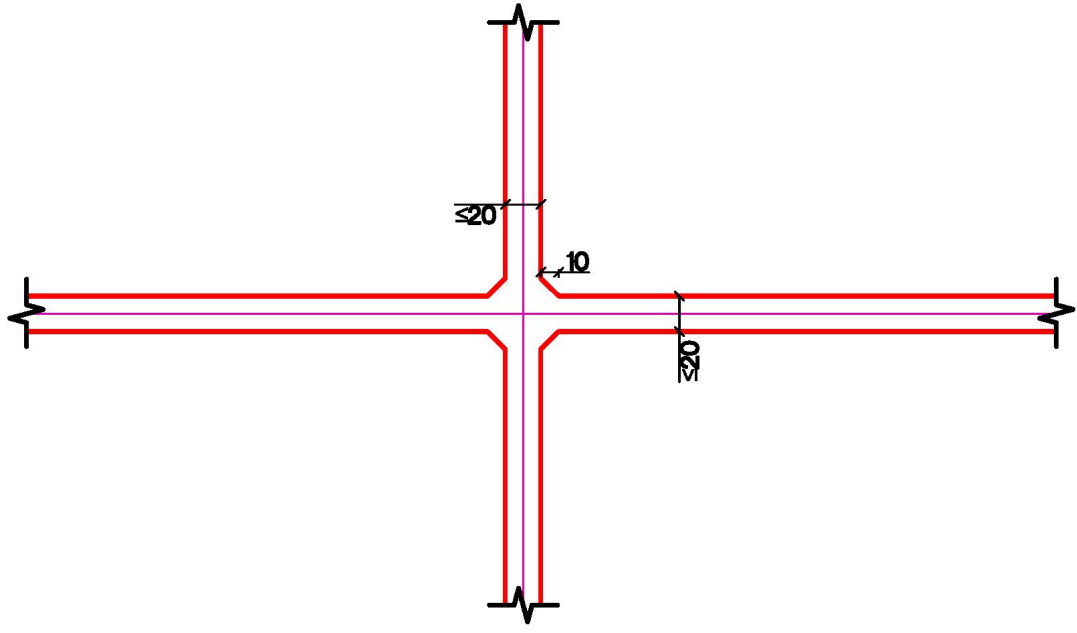


图 A. 18 支路与支路相交（均小于 20m）

本标准用词说明

1 为了便于在执行本标准条文时区别对待，对于要求严格程度不同的用词说明如下：

(1) 表示很严格，非这样做不可的：

正面词采用“必须”，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，在条件允许时首先应这样做的：

正面词采用“宜”，反面词采用“不宜”。

表示有选择，在一定条件下可以这样做的，采用“可”。

2 条文中指明应按其他有关标准、规范执行的，写法为：“应按……执行”或“应符合……的规定（或要求）”。

引用标准名录

1. 《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328
2. 《城市道路交叉口规划规范》GB 50647
3. 《城市道路工程设计规范》CJJ 37
4. 《城市道路交叉口设计规程》CJJ 152
5. 《北京市城市道路空间规划设计规范》DB11/1116
6. 《城市道路绿化规划与设计规范》CJJ75
7. 《城市道路公共服务设施设置规范》DB11/T500
8. 《城市轨道交通线网规划标准》GB/T50546
9. 《公共汽电车站台规范》DB11/T650
10. 《城市工程管线综合规划规范》GB 50289
11. 《城市人行天桥与人行地道技术规范》CJJ69
12. 《城市居住区规划设计标准》GB 50180
13. 《北京地区建设工程规划设计通则（试用版）》2003