

《城市道路空间规划设计标准》 宣贯培训材料

北京市规划和自然资源委员会

北京市地方标准



编号: DB11/T 1116—2024

备案号: J12549—2024

城市道路空间规划设计标准

Code for planning and design on urban road space

2024-04-01 发布

2024-10-01 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

目标：让城市道路空间**安全、公正、有效、包容、宜人**

- 安全**——安全第一，确保所有道路使用者安全出行。
- 公正**——绿色发展，强化行人、自行车、公共交通的路权。
- 有效**——有效利用，高效利用空间，尽可能满足多种功能。
- 包容**——全龄友好，提升无障碍标准，让交通弱势群体便利出行。
- 宜人**——环境友好，强化生态环境和景观，创造宜人的交通环境。

基本原则/工作方法

- 落实《北京城市总体规划》**，坚持绿色发展理念，**建设步行和自行车友好城市，推进高质量发展。**
- 以人民为中心**，以问题为导向，**开展深入、坚实的调查研究。**
- 将**三个优先**（慢行优先、公交优先、绿色优先）**贯穿、嵌入**到整个标准。对机动车交通也要保证基本服务水平。
- 将**《步行和自行车交通环境规划设计标准》**吸收进来。

■**继续深入做好统筹，通过统筹化解矛盾，满足需求**（交通（行人、自行车、机动车、动态、静态）、市政设施、公共服务设施、各类附属设施、生态环境、绿化景观、防灾减灾等）。

■**继续坚持将需求进行分级的方法**。针对城市道路空间需求多而空间有限的问题，将诸多需求进行了**分级**，根据级别决定空间保证的**优先次序**。涉及到交通安全、市政供给的为最高级，在空间上优先保障，如行人和自行车的路权、市政管线铺设等；涉及道路生态、环境、景观的为次高级，在空间上予以保障，如以大乔木为主的道路绿化等；像机动车路内停车泊位的设置则定为最低级，一般不予考虑，机动车停车应主要在路外停车设施解决。

最高级，优先保障——交通安全、路权（三个优先）、市政管线等

次高级，予以保障——道路生态环境、景观、宜人（林荫道）等

最低级，最后考虑——机动车占路停车泊位

修编重点：

1. 抓住道路空间品质的龙头——**道路横断面设计**，夯实既有规定，刚性与柔性相结合，以刚为主，刚柔并举【**完善**】
2. 提高**道路红线宽度**规划的精细化程度【**新增**】
3. 合理设置**机动车道宽度**，为今后存量更新以及三个优先政策落地创造条件【**新增**】
4. 核实**非机动车道宽度**的规定，以应对自行车回归和电动自行车比例的提升【**核实**】
5. 集中建设区范围以外的镇区道路【**新增**】
6. 提升**无障碍水平**【**提升**】

道路横断面设计

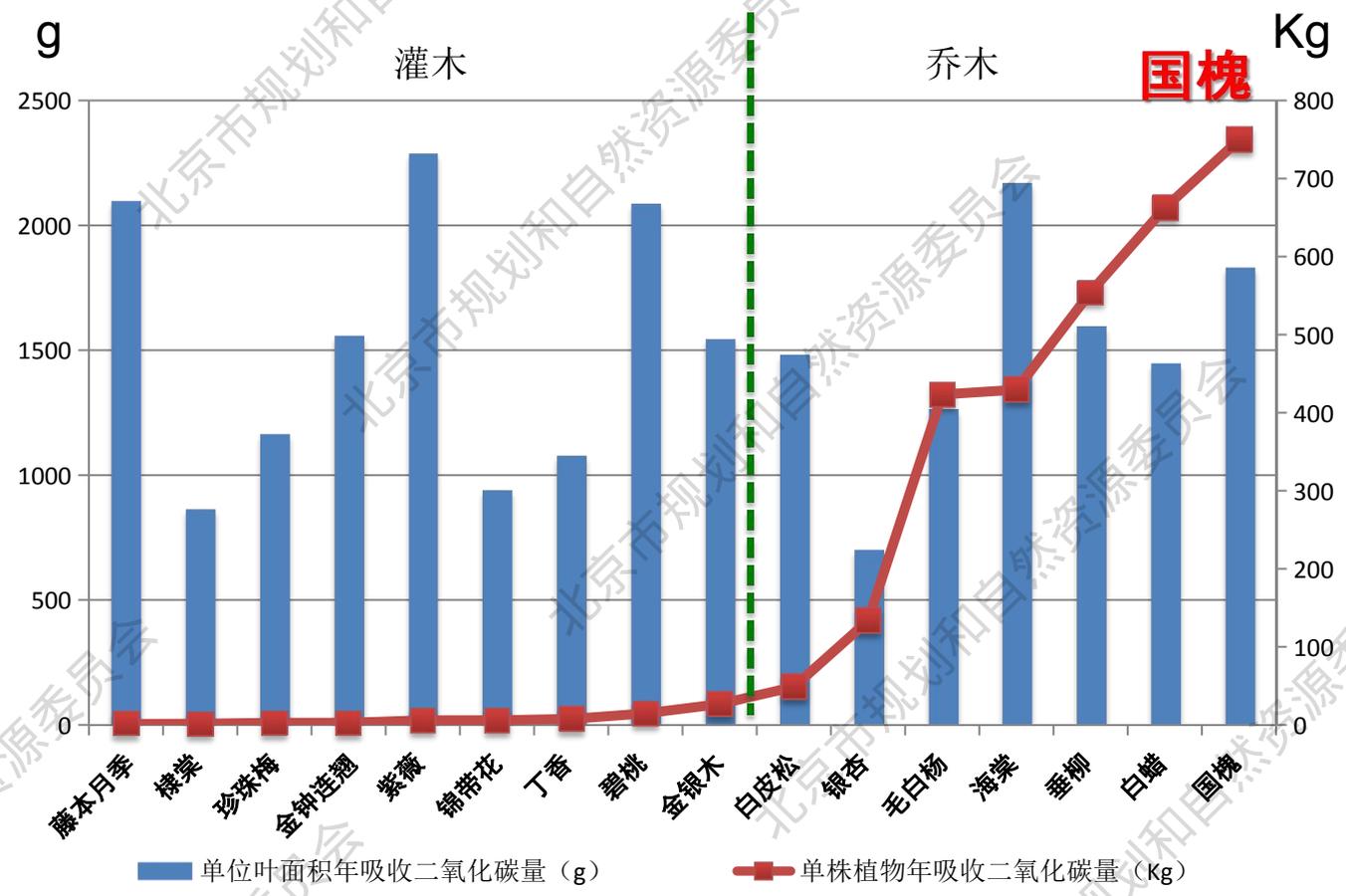
(直接影响交通、秩序、生态、环境、景观)

高大乔木的生态、环境、景观效益

- 1.最高的碳汇能力
- 2.减少热岛效应
- 3.行人和自行车对树荫的需求
- 4.塑造良好道路景观
- 5.效果最好，最节地
- 6.易于养护

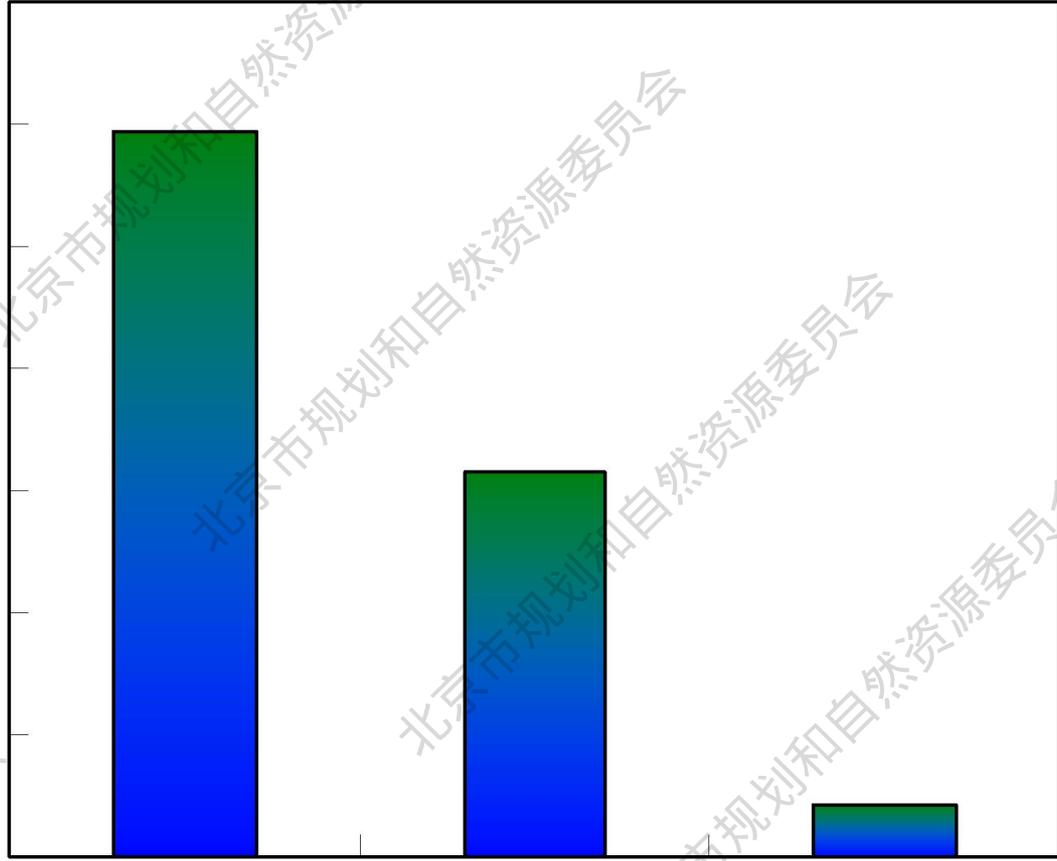
●高大乔木具有最高的**碳汇能力**和吸收其他有害物质能力

●隔音降噪



碳汇 (公斤碳/公顷年)

35
30
25
20
15
10
5
0



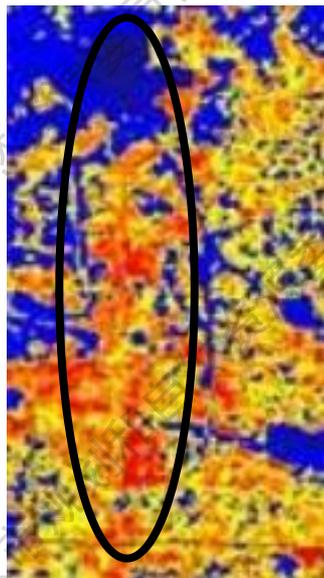
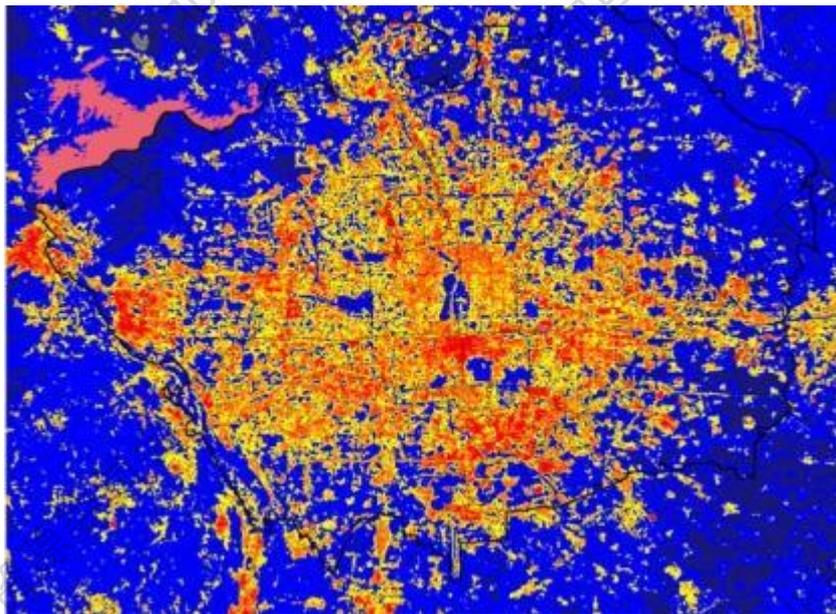
乔木

灌木

草地

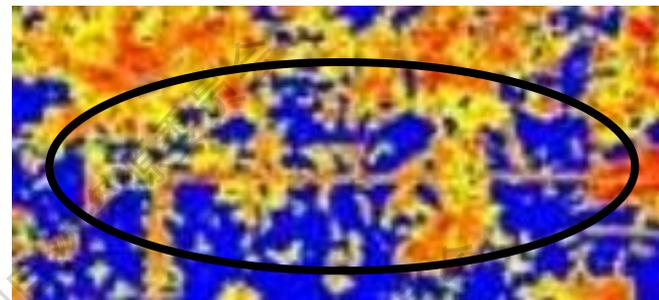


●高大乔木的树荫可以降低道路路面的**热岛效应**



西四环路

南四环路



对比单幅路，选择三、四幅路的十大优点

1、因为有机非隔离带，机非互不干扰，使得：

①**机动车和非机动车的路权均得到保障**，互不干扰，特别是自行车不再受机动车干扰，**可满足骑车人的最大心愿**；

②**机动车和非机动车的通行能力**和通行效率均高于单幅路；

③**交通秩序**明显好于单幅路；**交通安全有保障**。

④**交通秩序良好**，**降低管理（执法）成本**；

⑤**具备应急能力**。因为机非隔离带上根据需要**设置有开口**，当机动车道出现紧急情况受阻时，可通过非机动车道疏散车辆。而单幅路两侧若停满了机动车（**现实情况**），根本无法疏散。

对比单幅路，选择三、四幅路的十大优点

2、因为增加了两排高大乔木，使得：

- ⑥**具有最高的碳汇能力**，吸附更多的有害气体，增进健康，也是碳中和的必要举措；
- ⑦**大幅降低道路的热岛效应**；
- ⑧**为自行车提供完整的树荫环境**，**可满足行人和骑车人第二大心愿**；而单幅路的树荫经常被机动车停车占据，自行车只能被暴晒，这样的抱怨、投诉、提案已经持续十多年了。
- ⑨**负离子浓度高**，骑行、步行更舒适、更惬意；
- ⑩**绿视率显著提升**，道路的景观质量明显高于单幅路。

道路横断面尽可能采用多幅路，四幅路 > 三幅路 > 两幅路 > 单幅路

1、抓住道路空间品质的龙头——道路横断面设计。夯实既有规定，刚性与柔性相结合，以刚为主，刚柔并举。

继续要求尽可能采用多幅路，四幅路 > 三幅路 > 两幅路 > 单幅路

4.2.2 道路横断面型式应根据道路等级、服务功能、交通需求、红线宽度等确定，并应符合下列规定：

1 主干路应采用四幅路。空间不足的，应采用三幅路，不应采用单幅路。横断面选取的优先次序为四幅路、三幅路；

2 次干路应采用四幅路或三幅路。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四幅路、三幅路、两幅路；

3 支路应采用三幅路。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；

4 设计速度大于40km/h的主干路和次干路不应采用两幅路。

柔

4.2.3 下列城市道路可采用单幅路：

1 红线宽度小于33m的双向四车道主干路，红线宽度无法加宽的；

2 红线宽度小于30m的双向四车道次干路，红线宽度无法加宽的；

3 工业、仓储、物流用地内的支路。

4.9.5 特大桥、大桥、中桥及分隔带内设置支挡结构的分隔带宽度可缩窄，其最小宽度应满足侧向净宽度及设置防护设施、相关附属设施的要求。

2、提高道路红线宽度规划设计的精细化程度

道路红线过宽造成资源浪费，过窄则无法合理安排设施。

现行规定	地区	快速路	主干路	次干路	支路	街坊路
《通则 2012版》	中心城	60-80m	40-80m	30-45m	20-30m	
	旧城		40-70m	30-40m	15-25m	
《控规编 制技术标准》	中心城	65-	40-60m	30-45m	15-30m	6-15m

4.3.1 道路红线最小宽度的确定应符合下列规定：

- 1 应满足按照本规范第4.2.2条确定的横断面宽度要求；**
- 2 应符合本规范第4.6.1条、第4.7.1条、第4.8.2条和第4.9节规定的人行道、非机动车道、机动车道和各分隔带的宽度要求；**
- 3 主干路、次干路两侧应各增加2m弹性空间，用途包括但不限于加宽人行道、设置公交车站、绿化设施带等。**

4.3.2 各级城市道路的红线宽度不宜小于表4.3.2的规定。

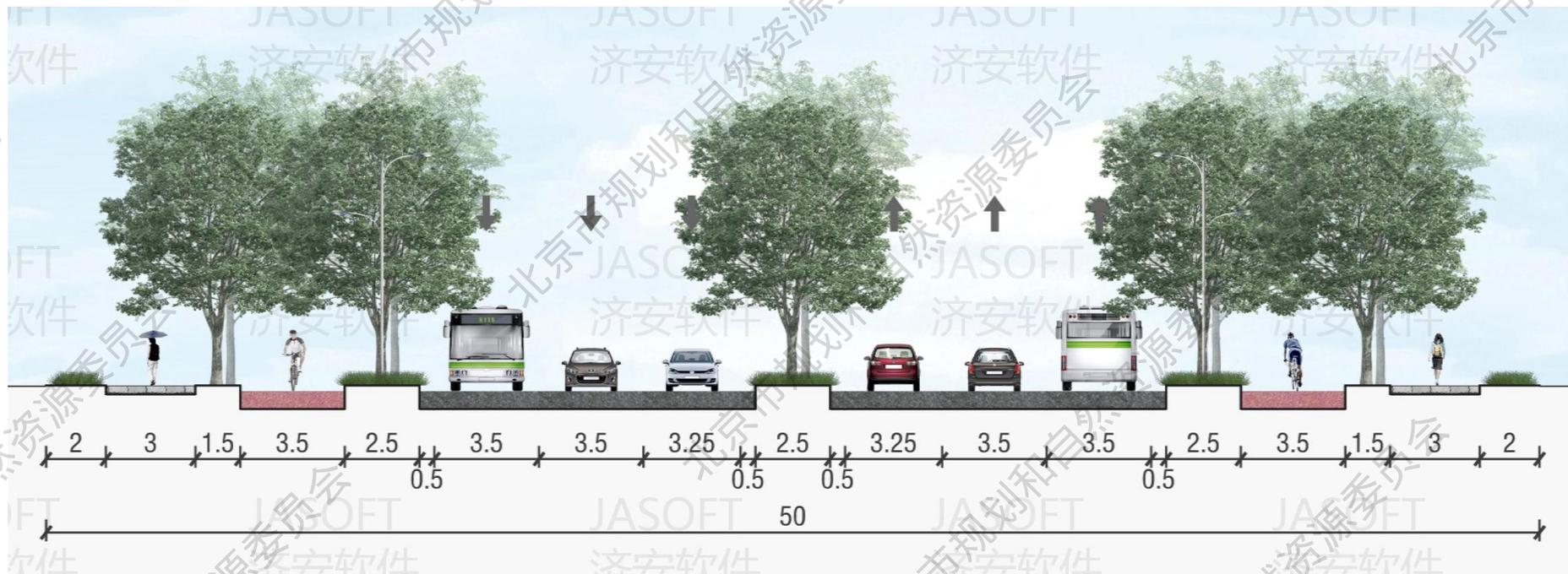
表4.3.2 城市道路红线推荐宽度（单位：m）

主干路				次干路			支路		
四幅路	三幅路	四幅路	三幅路	四幅路	三幅路	两幅路	三幅路	两幅路	单幅路
6车道	6车道	4车道	4车道	4车道	4车道	4车道	2车道	2车道	2车道
50	48	43	41	41	39	35	24	22	19

【推荐最小红线宽度】

主干路 **50/48/43/41**

40/50/60km/h

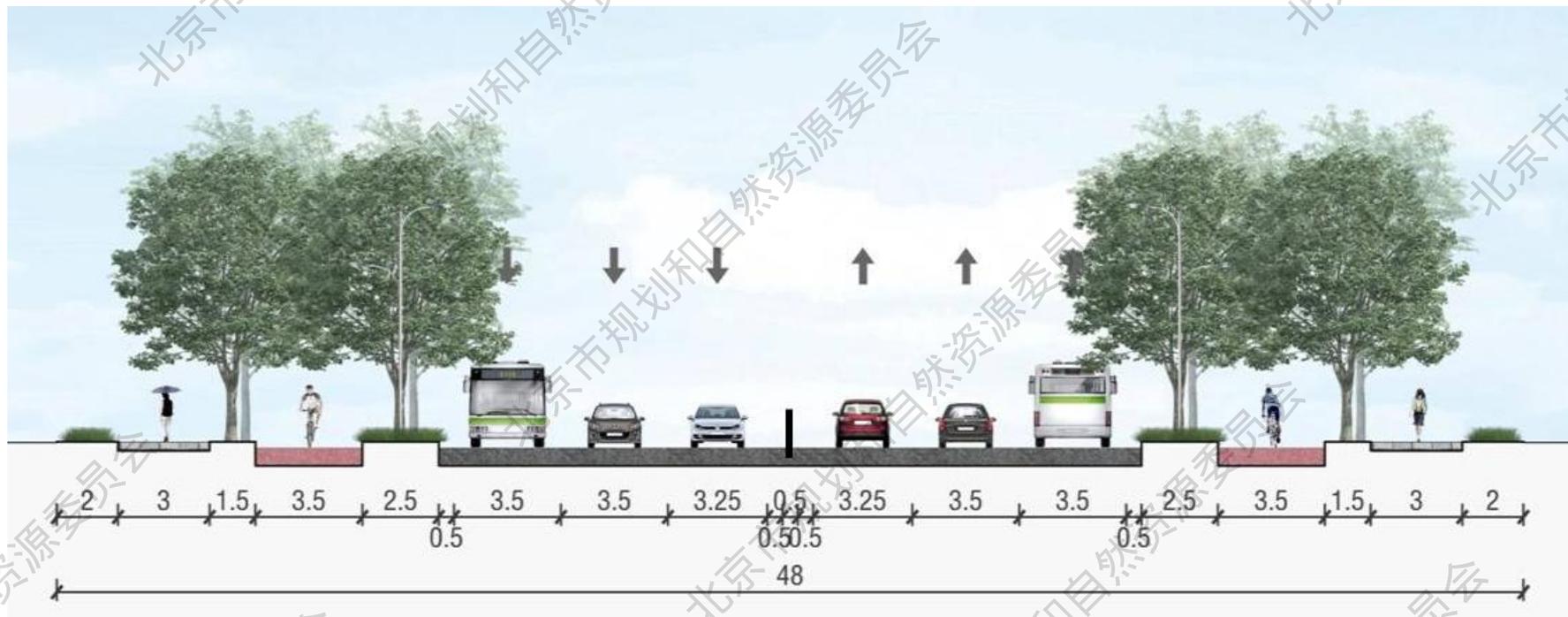


50-主-4

绿地率 = $14.5/50 = 29\% > 20\%$

主干路50/48/43/41

40/50/60km/h

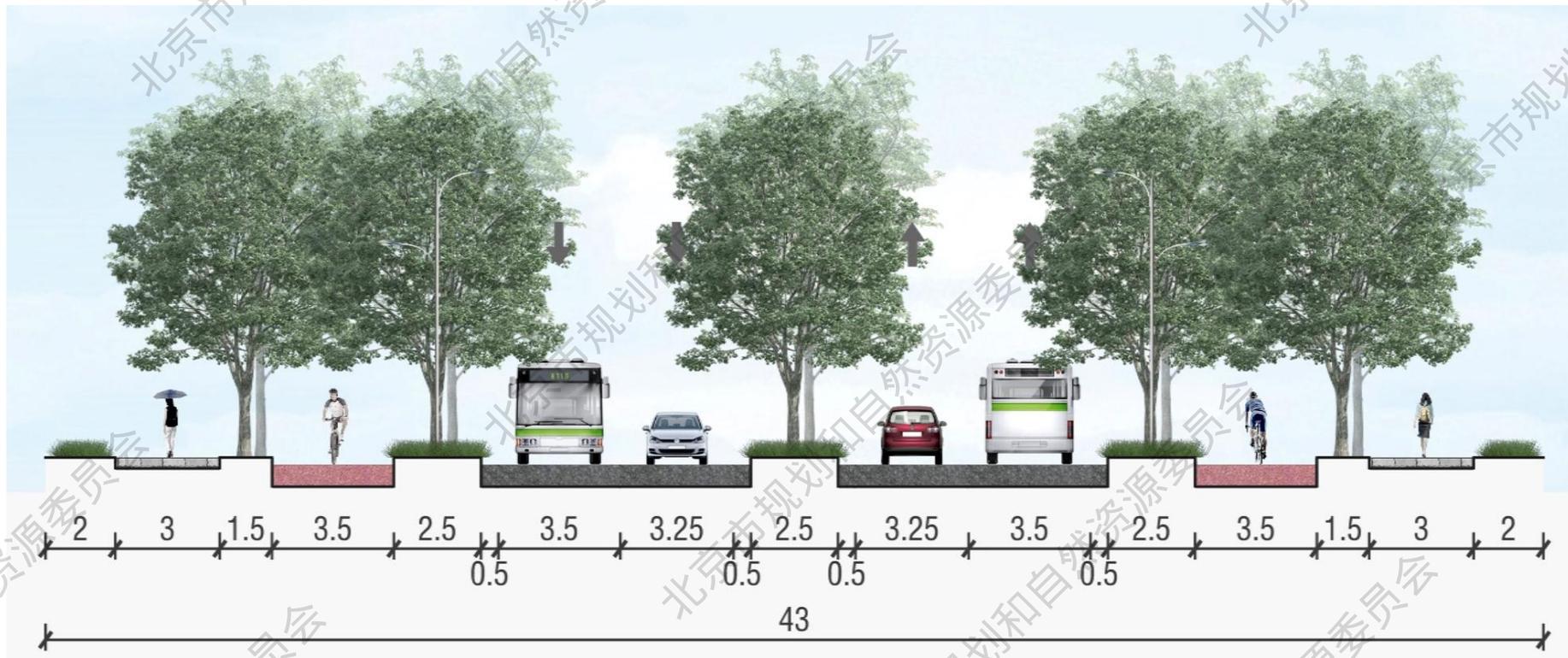


48-主-3

绿地率=12/49=24.5% > 20%

主干路50/48/43/41

40/50/60km/h

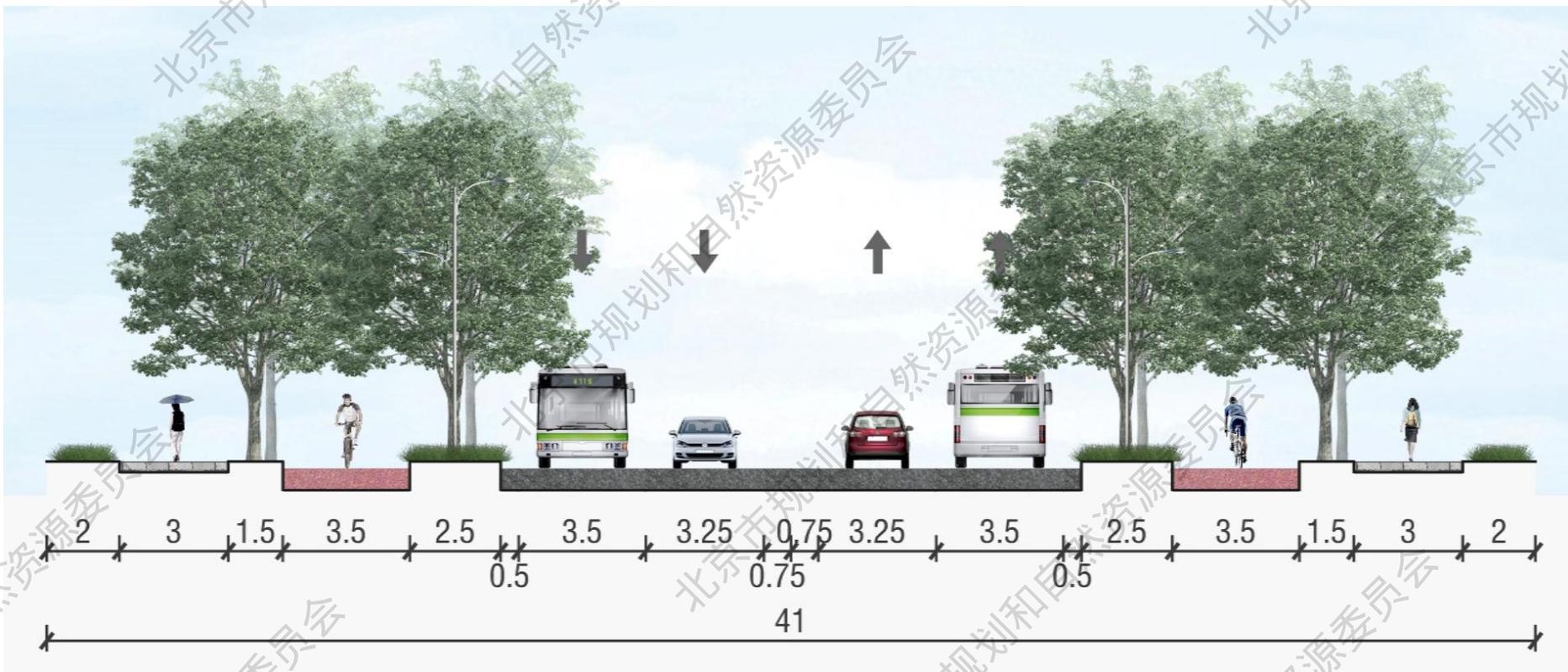


43-主-4-4车道

绿地率 = $14.5/43 = 34\% > 20\%$

主干路50/48/43/**41**

40/50/60km/h

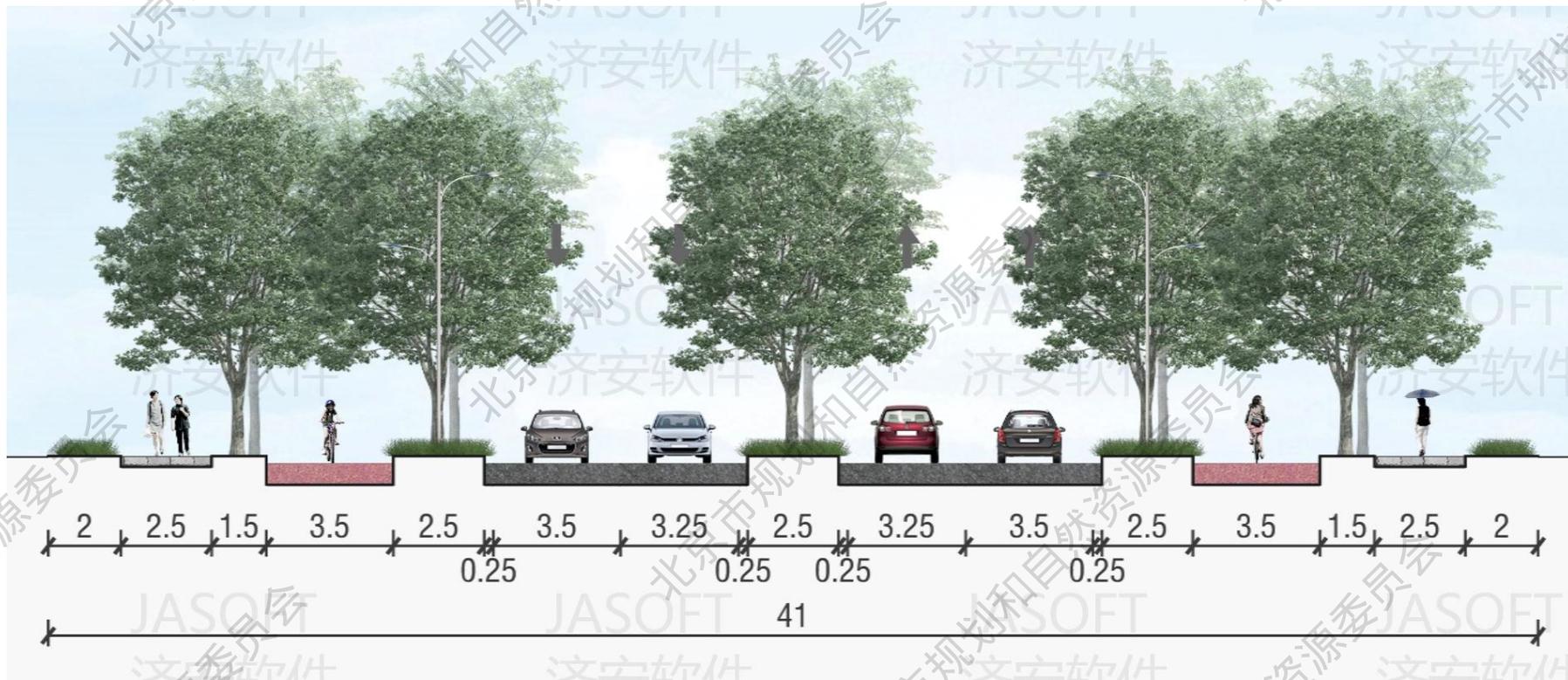


41-主-3-4车道

绿地率 = $12/41 = 29\% > 20\%$

次干路41/39/35

设计速度30/40/50km/h

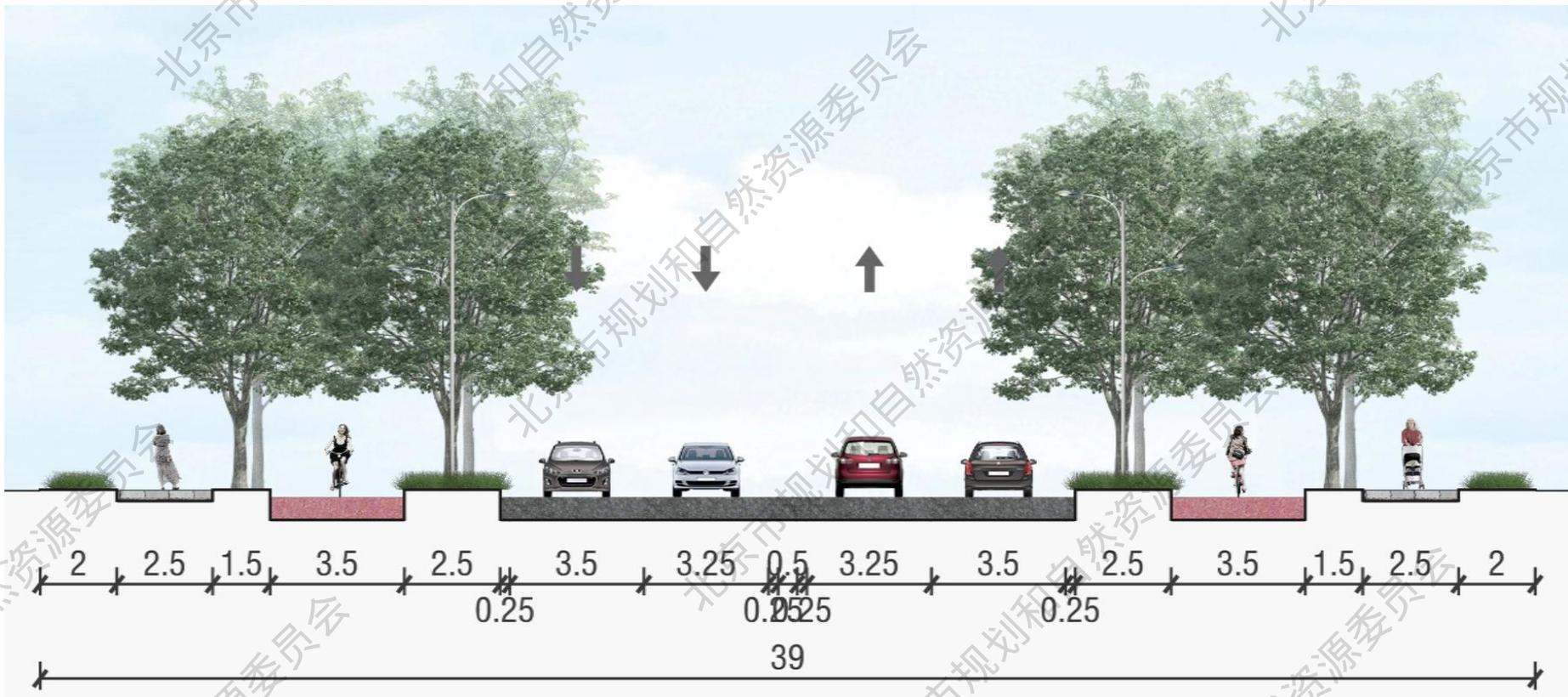


41-次-4

绿地率 = $14.5 / 41 = 35\%$

次干路41/39/35

设计速度30/40/50km/h

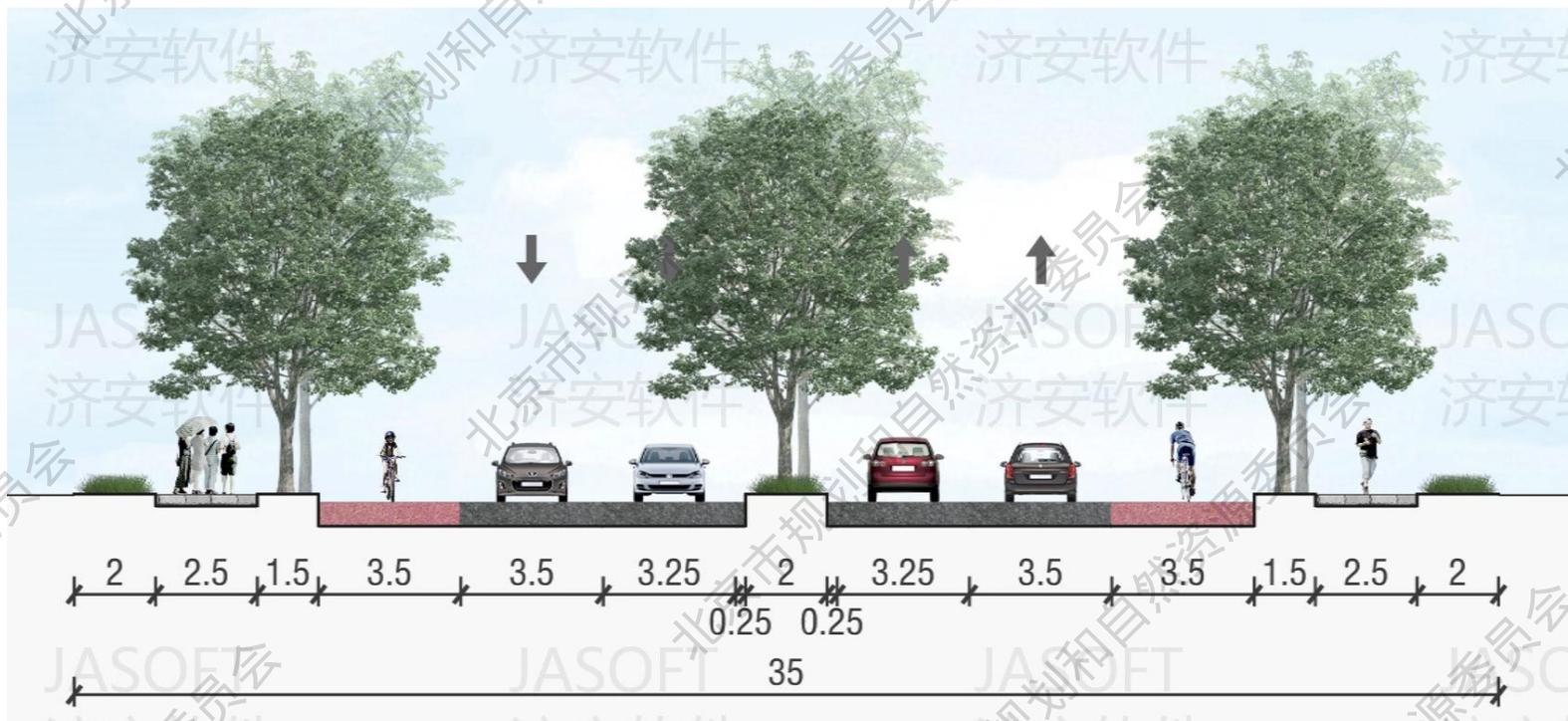


39-次-3

绿地率 = $12/39 = 30\%$

次干路41/39/35

设计速度30/40km/h



35-次-2

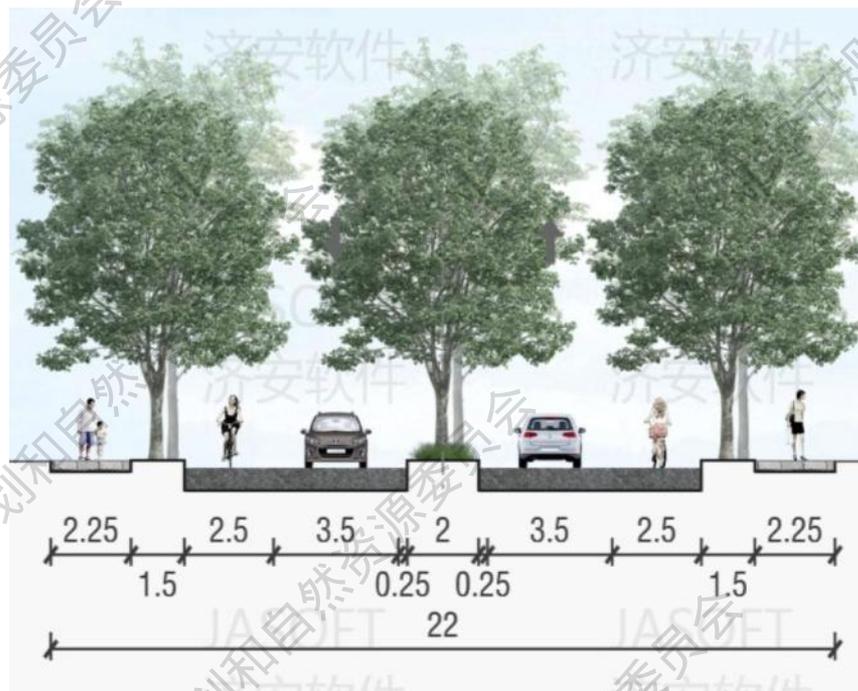
绿地率 = $9/35 = 26\%$

支路24/22/19

设计速度20/30/40km/h



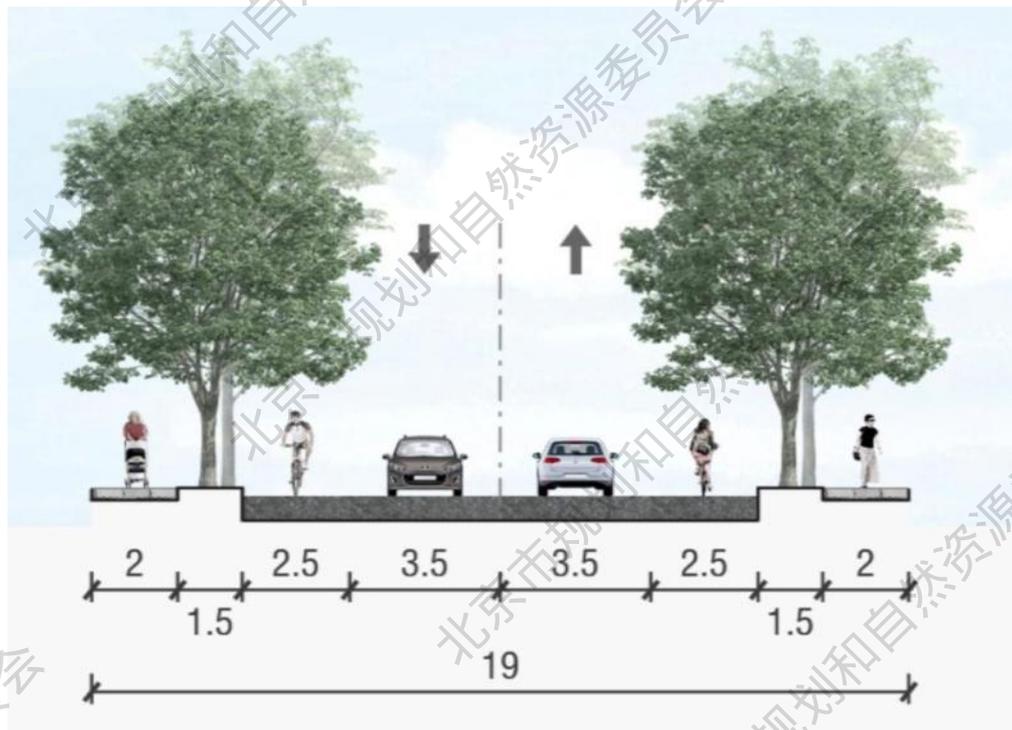
24-支-3



22-支-2

支路24/22/19

设计速度20/30/40km/h



19-支-1-双行

本次修编推荐宽度与现行内部规定的比较： (单位：m)

现行规定	地区	快速路	主干路	次干路	支路
《通则2012版》	中心城	60-80	40-80	30-40	20-30
	旧城	——	40-70	30-40	15-25
《控规编制技术标准》	中心城	65-	40-60	30-45	15-30
本次修编推荐宽度			48/50	35/39/41	19/22/24

可以看出：

主干路：40米，无法营造高品质交通环境。60米，空间可能浪费。

次干路：30米，无法营造高品质交通环境。

——解决了红线宽度不够、过宽浪费两方面问题

弯道的红线加宽：

4.5.1 道路圆曲线半径小于或等于250m时，圆曲线处红线宽度小于4.3.2条最小推荐宽度与表4.5.1圆曲线红线宽度增加值之和时，道路红线应在圆曲线和加宽渐变段范围内加宽，加宽后的宽度应满足圆曲线段车行道加宽要求。

圆曲线半径 (m)	车道数			
	6车道	4车道	2车道	1车道
$150 < R \leq 250$	3	2	1	1
$100 < R \leq 150$	3	3	2	1
$70 < R \leq 100$	4	3	2	1
$50 < R \leq 70$	5	4	2	1
$40 < R \leq 50$		4	3	2
$30 < R \leq 40$		5	3	2
$20 \leq R \leq 30$			4	2

3、合理设置机动车道宽度，为今后大量的存量更新以及三个优先政策落地创造条件。

现行国家和行业标准 调查结果：

《城市快速路设计规范》CJJ 129、《城市道路工程设计规范》CJJ 37、《城市地下道路工程设计规范》CJJ 221、《城市道路交叉口规划规范》GB50647、《城市道路交叉口设计规程》CJJ 152

□ 路段车道宽度

一条机动车道最小宽度

车辆及车道类型	设计速度 (km/h)	
	> 60	≤60
大型车或混行车道 (m)	3.75	3.50
小客车专用车道 (m)	一般道路：3.50 地下道路：3.25	一般道路：3.25 地下道路：3.0

□ 交叉口车道宽度

交叉口进、出口车道最小宽度

交叉口及车道类型	交叉口入口		交叉口出口
	公交及大型车辆车道 (m)	小客车车道 (m)	
新建及条件良好路口	3.0m	3.0m	不小于下游路段宽度
条件受限的改建路口	3.0m	2.8m	不小于下游路段宽度，不宜小于3.25m

机动车道宽度

= 车辆车身宽度 + 横向安全净距 + 横向摆动距离



横向摆动距离调查测量：

□ 测量方法

- 数据来源：行车记录仪视频数据
- 视频处理工具：Kinovea软件，可以实现对车辆轨迹的动态跟踪，并实时计算车速
- 不同车道宽度、速度、流量、车道位置、车辆构成



前车横向偏移测量示例

4.8.2 机动车道宽度应根据车型及设计速度确定，**新建和改建道路**单条机动车道最小宽度应符合表4.8.2的规定。

车辆及车道类型	设计速度V (km/h)		
	V > 60	30 < V ≤ 60	V ≤ 30
大型车或混行车道 (m)	3.75	3.5	3.25
小客车专用车道 (m)	3.5	3.25	3.0

4.8.3 **改建道路空间不充足的**，单条机动车道宽度不应小于表4.8.3的规定

车辆及车道类型	设计速度V (km/h)		
	V > 60	40 < V ≤ 60	V ≤ 40
大型车或混行车道 (m)	3.5	3.25	3.0
小客车专用车道 (m)	3.25	3.0	2.8

4、**核实非机动车道宽度的规定**，以应对自行车回归和电动自行车比例的提升。

主要工作：

- 快速路辅路、主干路、次干路、支路
- 选取不同类型道路断面，高峰小时，拍视频
- 回来读取流量、车种构成
- 确定通行能力
- 计算负荷度，分析

□ 通行能力：

3.5m：4650辆/h

3.0m：3750辆/h

2.5m：2900辆/h

□ **电动比例越高，通行能力越大。**



● 主干路、快速路辅路

• 调查时间

✓ 2021年

• 数据范围

✓ “城六区+通州+亦庄” 主干路
和快速路辅路全样数据

✓ **911**条非机动车道

• 数据情况

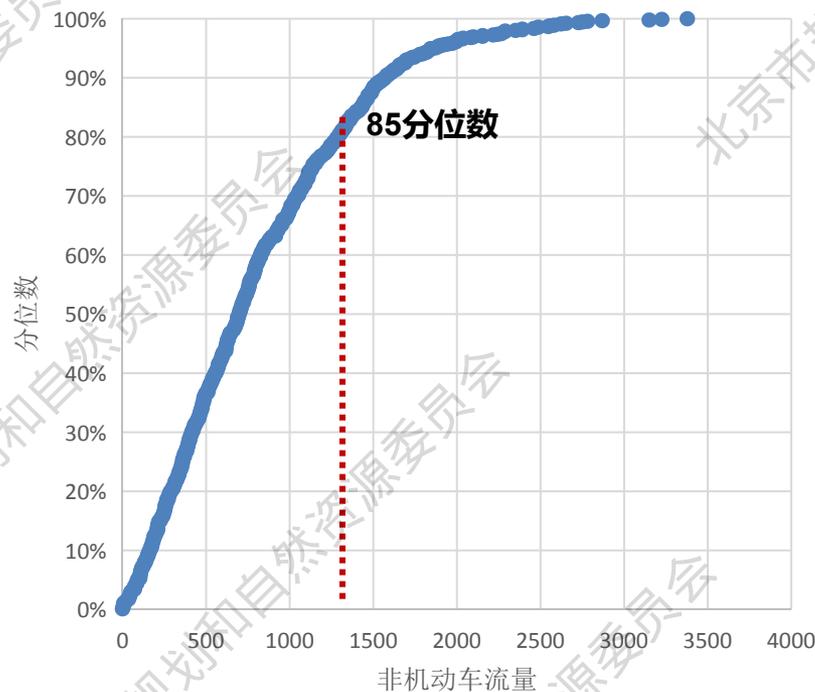
✓ 平均值：807辆/h

✓ 最大值：3378辆/h

✓ 85分位数：1432辆/h

✓ 分布情况：876条的道路单向流
量在**2000辆/h以内**（96.2%）

✓ 电动自行车占比：60.4%



单向非机动车流量分布

次干路非机动车流量前20道路

地点名称	运行方向	年份	自行车		三轮车		合计	电动占比
			电动	普通	电动	普通		
望京街	东向西	2017	1011	987	62	0	2060	52%
望京街	东向西	2016	1099	774	132	5	2010	61%
方庄路	进城	2017	901	970	101	3	1975	51%
和平里东街	进城	2018	950	853	34	14	1851	53%
望京街	东向西	2014	999	666	153	1	1819	63%
朝阳门南小街	北向南	2017	785	905	87	1	1778	49%
王府井大街	北向南	2006	135	1430	20	75	1660	9%
光华路	进城	2017	479	1032	48	0	1559	34%
朝阳门南小街	南向北	2017	585	736	66	2	1389	47%
左安门内大街	进城	2017	626	618	94	2	1340	54%
西便门内大街	出城	2017	585	637	46	1	1269	50%
潘家园路	进城	2017	600	616	52	0	1268	51%
西便门内大街	出城	2015	532	626	35	1	1194	47%
大羊坊路	进城	2014	687	301	161	1	1150	74%
方庄路	进城	2015	670	404	66	1	1141	65%
朝阳门南小街	北向南	2014	510	570	45	14	1139	49%
广宁伯街	进城	2017	455	656	25	0	1136	42%
潘家园路	进城	2015	601	398	90	9	1098	63%
王府井大街	北向南	2009	208	820	12	28	1068	21%
方庄路	进城	2016	597	373	77	5	1052	64%

● 次干路数据

• 数据规模

✓ 城六区次干路辅路抽样数据

✓ **417**条非机动车道

• 数据情况

✓ **平均值**：468辆/h

✓ **最大值**：2060辆/h

✓ **85分位数**：757辆/h

✓ **分布情况**：415条道路

单向流量在**2000**辆

/h以内 (99.5%)

支路非机动车流量前20道路

● 支路数据

● 数据规模

✓ **125**条非机动车道

● 数据情况

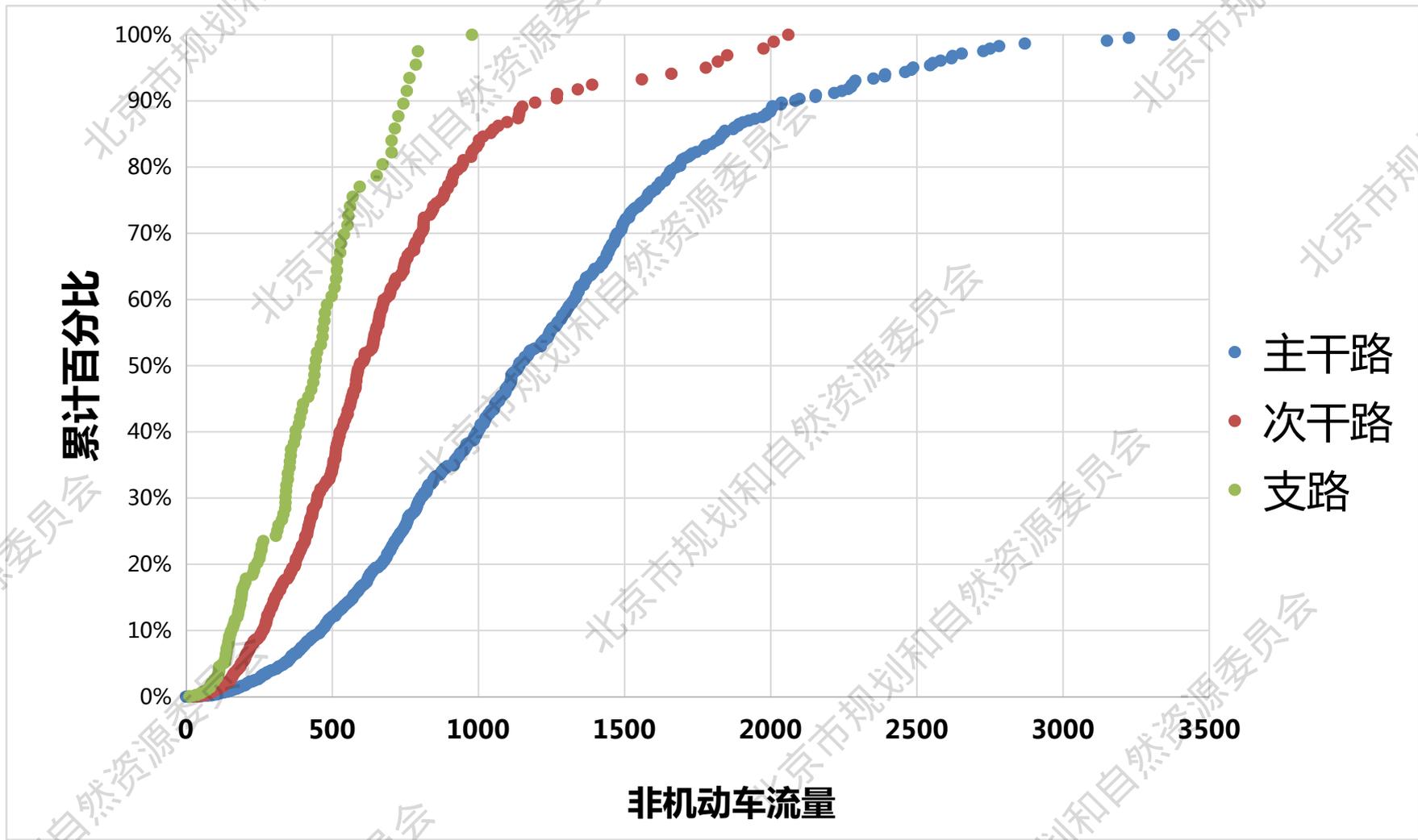
✓ **平均值**：313辆/h

✓ **最大值**：978辆/h

✓ **85分位数**：529辆/h

✓ **分布情况**：全部道路单向流量在**1000辆/h以内**

地点名称	运行方向	年份	电动自行车	人力自行车	合计	电动占比
芙蓉北路	西向东	2014	721	257	978	74%
西黄城根南街	北向南	2006	117	676	793	15%
西便门外大街	南向北	2021	354	432	786	45%
西黄城根南街	北向南	2007	133	631	764	17%
西黄城根南街	南向北	2007	191	564	755	25%
西黄城根南街	南向北	2006	83	660	743	11%
槐柏树街	西向东	2021	270	456	726	37%
白广路	南向北	2021	336	378	714	47%
百强大道	出城	2017	194	509	703	28%
西黄城根南街	北向南	2009	110	593	703	16%
槐柏树街	东向西	2021	312	360	672	46%
西黄城根南街	北向南	2005	586	66	652	90%
西黄城根南街	南向北	2015	343	251	594	58%
西黄城根南街	北向南	2017	320	250	570	56%
西黄城根南街	南向北	2009	78	483	561	14%
西黄城根南街	北向南	2010	364	191	555	66%
西黄城根南街	南向北	2011	244	308	552	44%
兴隆西街	北向南	2014	372	168	540	69%
百强大道	出城	2015	159	370	529	30%
高碑店北路	北向南	2017	208	319	527	39%



● 数据汇总

道路等级	数据量	统计值				分布情况	规范中该等级道路宽度要求	对应通行能力
		平均值 (辆/h)	最大值 (辆/h)	85分位数 (辆/h)				
快速路辅路、主干路	911条	807	3378	1432	<ul style="list-style-type: none"> 3条非机动车流量在3000辆/h以上 35条非机动车流量在2000辆/h以上 876条非机动车流量在2000辆/h以内 (96.2%) 	快速路辅路、主干路应为 3.5m	4600辆/h 负荷度 0.5左右	
次干路	417条	468	2060	757	<ul style="list-style-type: none"> 2条非机动车流量在2000辆/h以上 415条道路单向流量在2000辆/h以内 (99.5%) 	次干路应为 3.5m ，困难情况下可为 3.0m	4600辆/h 3750辆/h 负荷度 0.4左右	
支路	125条	313	978	529	<ul style="list-style-type: none"> 全部道路单向流量在1000辆/h以内 	支路应为 2.5m	2900辆/h 负荷度 0.3左右	

【结论】：规范中“快速路辅路、主干路两侧的非机动车道宽度应为3.5m；次干路两侧的非机动车道宽度应为3.5m，困难情况下可为3m；支路两侧的非机动车道宽度应为2.5m”可以满足现状及可预计未来非机动车流量需求。

5、空间独立的镇区道路标准

一些镇区道路因为没有明确的标准而一直参考城市道路的标准，造成空间浪费。

机动车交通流量分析

主干路13条，三幅路、双四车道8条，通行能力在3600-5400pcu/h；当量交通量在18-1356pcu/h。

当量交通量 pcu/h	条数	占比
<100	4	0.31
100-600	7	0.54
>600	2	0.15

次干路16条，一幅路、双四车道10条，通行能力在1400-2800pcu/h；当量交通量在24-636pcu/h。

当量交通量 pcu/h	条数	占比
<100	7	0.44
100-600	8	0.50
>600	1	0.12

负荷度在0.01-0.38，平均负荷度0.1，修正负荷度在0.01-0.53。

负荷度	条数	占比
<0.1	10	0.77
0.1-0.3	2	0.15
>0.3	1	0.08

负荷度在0.01-0.23，平均负荷度0.07，修正负荷度在0.01-0.32。

负荷度	条数	占比
<0.1	13	0.81
0.1-0.3	3	0.19
>0.3	0	0

机动车交通流量分析

□ **支路** 52条，一幅路、双二车道44条，通行能力在1000-2000pcu/h；当量交通量在4-414pcu/h。

当量交通量 pcu/h	条数	占比
<100	34	0.64
100-600	18	0.36
>600	0	0

□ **公路** 15条，一幅路、双二车道12条，通行能力在1000-3600pcu/h；当量交通量在24-1629pcu/h。

当量交通量 pcu/h	条数	占比
<100	2	0.13
100-600	11	0.74
>600	2	0.13

□ **负荷度在0.01-0.41，平均负荷度0.11，修正负荷度在0.01-0.58。**

负荷度	条数	占比
<0.1	33	0.44
0.1-0.3	16	0.50
>0.3	3	0.06

□ **负荷度在0.02-0.66，平均负荷度0.29，修正负荷度在0.03-0.93。**

负荷度	条数	占比
<0.1	3	0.20
0.1-0.3	5	0.33
>0.3	7	0.47

非机动车交通流量分析

□ 主干路13条，非机动车交通流量在12-384辆/时，修正交通流量17-538辆/时。

车型占比	占比
三轮车占比	0.24
自行车占比	0.10
电动车占比	0.66

□ 次干路16条，非机动车交通流量在6-240辆/时，修正交通流量8-336辆/时。

车型占比	占比
三轮车占比	0.29
自行车占比	0.19
电动车占比	0.52

□ 支路52条，非机动车交通流量在12-432辆/时，修正交通流量17-605辆/时。

车型占比	占比
三轮车占比	0.35
自行车占比	0.21
电动车占比	0.44

□ 公路15条，非机动车交通流量在0-408辆/时，修正交通流量0-570辆/时。

车型占比	占比
三轮车占比	0.16
自行车占比	0.09
电动车占比	0.75

4.2.4 集中建设区范围以外的镇，镇区主干路宜按照城市道路次干路的标准确定道路横断面；镇区次干路和支路宜按照城市道路支路的标准确定道路横断面。公路工程穿城段的改造应符合现行行业标准《城镇化地区公路工程技术标准》JTG 2112的规定。

镇区道路	城市道路
主干路	次干路
次干路、支路	支路

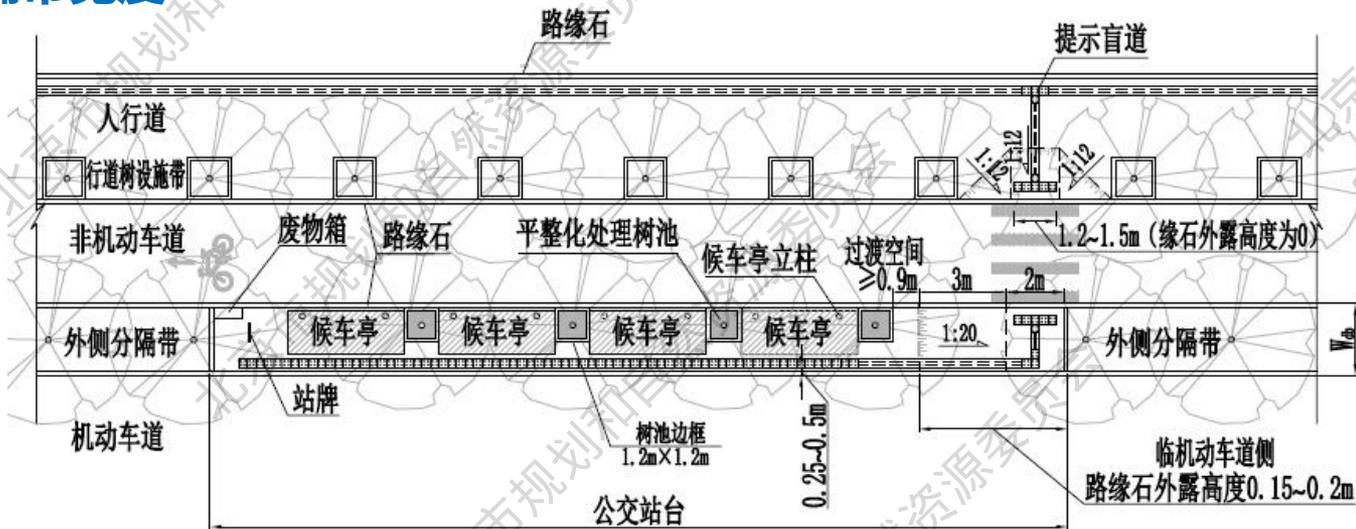
6、提升无障碍水平

5.3.4 盲校、福利工厂、盲文图书馆、各级残疾人活动设施等盲人集中区域以及交通枢纽周边的城市道路，**应**在人行横道的中间位置设置连续的盲道，并应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**设置连续的盲道。盲道应根据机动车荷载选择材质。

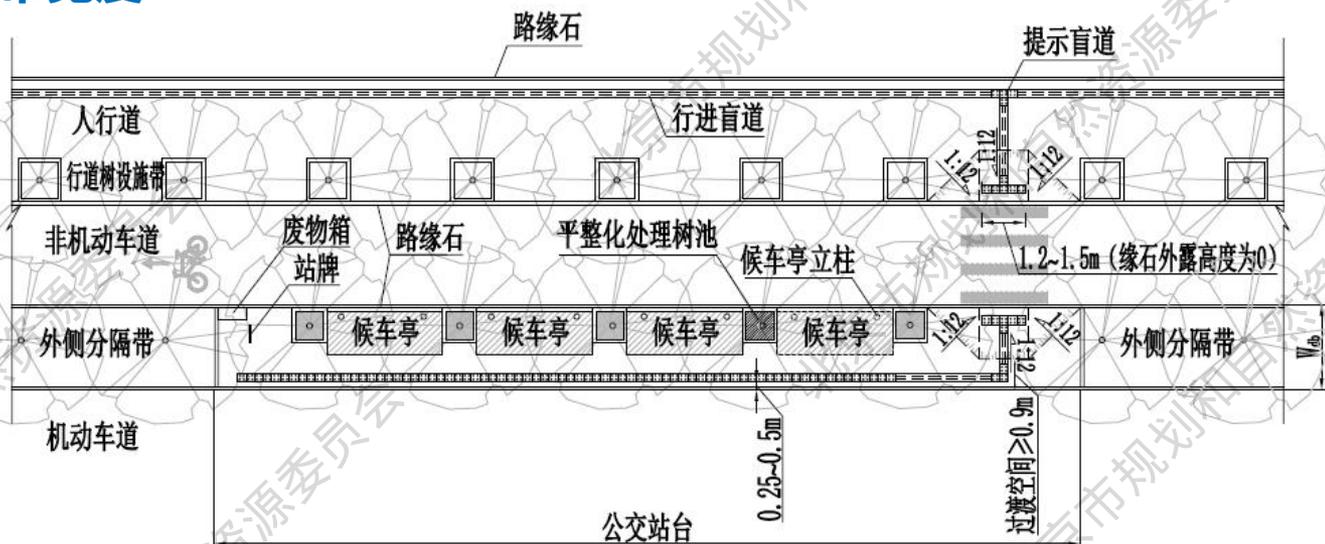


6、提升无障碍水平

外侧分隔带宽度 $2m \leq W_{db} < 3m$:



外侧分隔带宽度 $\geq 3m$:



6、提升无障碍水平——提升人行道铺装平坦度

- ①在行人要求优先解决的问题中，人行道凹凸不平的排名上升到第三。
- ②77%的市民要求设置比方转更加平整的人行道。
- ③适老化要求。
- ④健步、慢跑需求。



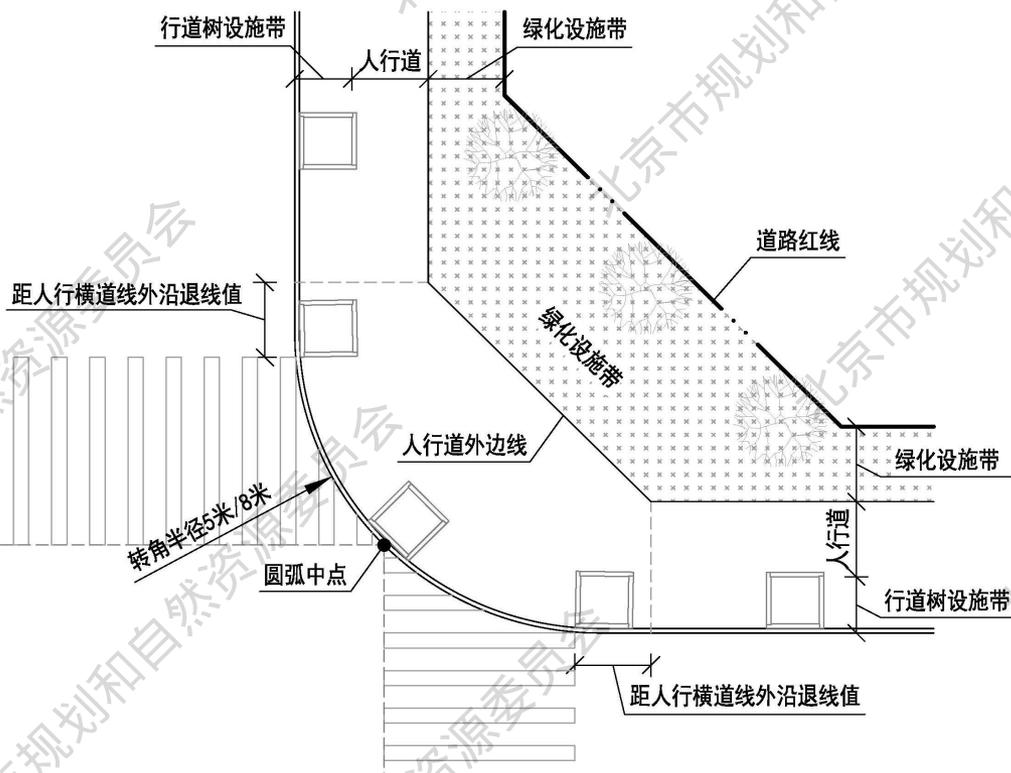
5.2.9 居住区、交通枢纽、医院、残疾人活动集中区域周边道路的人行道应采用沥青混凝土或水泥混凝土路面。条件受限时，部分宽度的人行道可采用沥青混凝土或水泥混凝土路面，其宽度不应小于1.0m。



其他重要内容：

1) 交叉口转角处人行道空间

8.4.2 交叉口转角处人行道空间应满足行人通行和驻足需求。相交道路为正交时，转角处人行道外边线宜以距人行横道线外沿退线值确定（图8.4.2）。距人行横道线外沿退线值宜符合表8.4.2的规定。



交叉口相交道路等级	距人行横道线外沿退线值 (m)
支路与支路	2
次干路与次干路、次干路与支路	4
主干路与主干路、主干路与次干路、主干路与支路	6

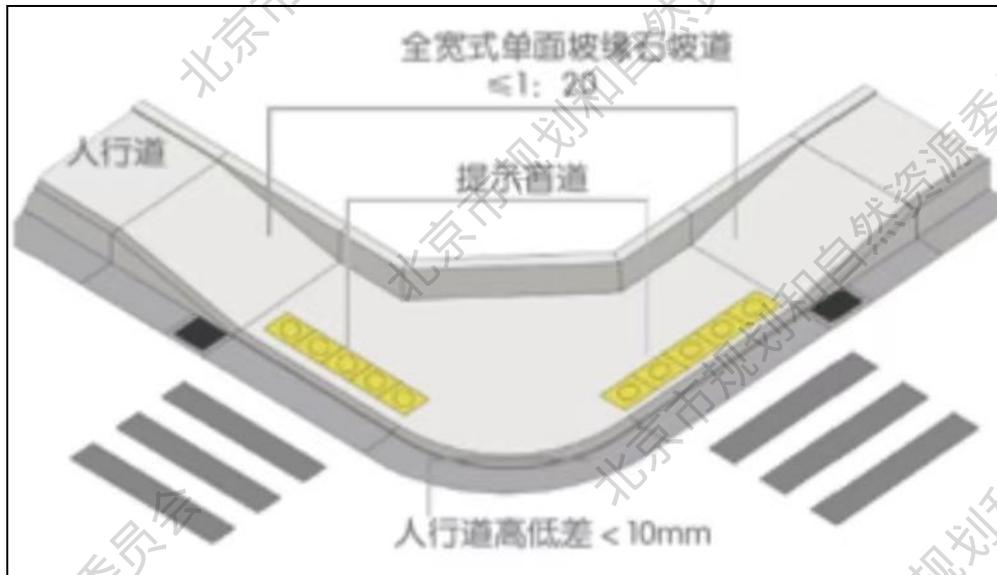
2) 交叉口路缘石转角半径

8.6.1 城市道路相交，相交道路都设有机非分隔带的，平面交叉口路缘石转角半径应为5m；相交道路有一条或两条未设机非分隔带的，平面交叉口路缘石转角半径应为8m。货运通道等有特殊要求的交叉口除外。城市道路与公路相交的，交叉口路缘石转角半径应符合公路相关技术标准的规定。

3) 交叉口转角处缘石坡道、提示盲道

5.3.5 城市道路缘石坡道设计应符合下列要求：

1 交叉口转角的缘石坡道宜采用扇面坡型式；



全宽式单面坡：

等候区雨天易积水

不过街的需先下坡再上坡

扇面坡：

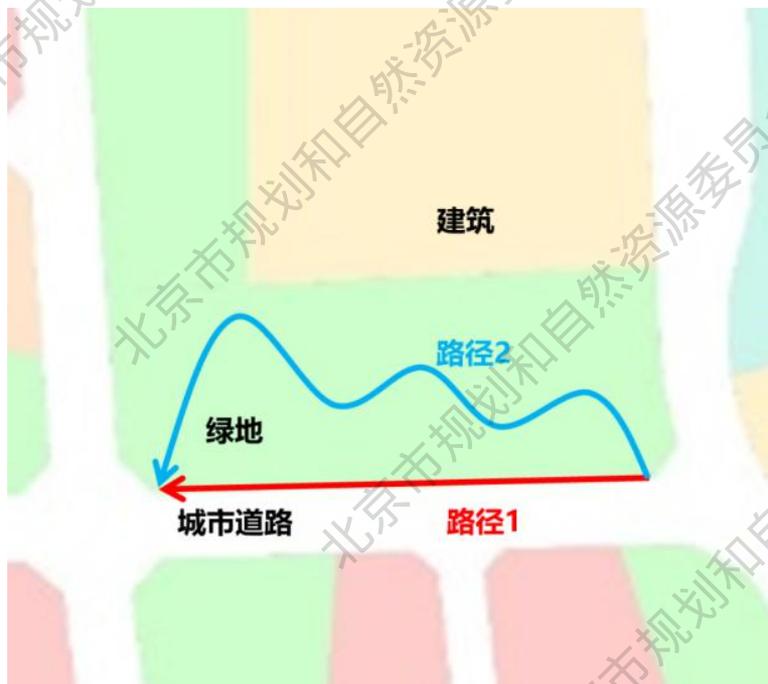
等候区雨天不易积水

不过街的路径平坦





6.2.2 城市道路附近设置绿道或自行车专用路的，不应取消城市道路两侧的非机动车道。



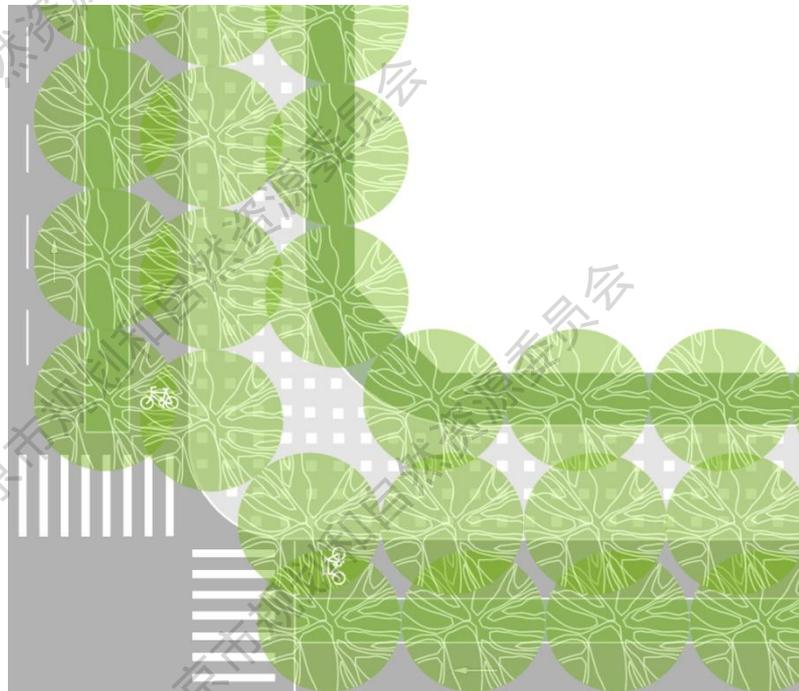
第十二章 道路绿化

12.2 完整林荫道

12.2.1 各级城市道路应建设完整林荫道。

12.2.2 完整林荫道应符合下列规定：

- 1 中央分隔带（快速路除外）、外侧分隔带、行道树设施带均应种植高大乔木；
- 2 行道树在交叉口范围应按5m~6m的间距连续种植，并应符合通透式配置要求。



第十二章 道路绿化

12.2 完整林荫道

12.2.3 大乔木的高度应与道路红线宽度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15m。

12.2.4 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，宜乔灌结合。

12.2.5 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5m~6m，应采用通透式配置。

12.2.6 中央分隔带端头的大乔木，树干中心距端头路缘石内侧的距离应为1.0m~1.5m。进口道的外侧分隔带端头树干中心距端头路缘石内侧的距离应为1.0m~1.5m，出口道的外侧分隔带端头树干中心距端头路缘石内侧的距离应为3.0m~4.0m。

12.2.7 行道树设施带应种植深根、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5m~6m。

第十二章 道路绿化

12.3 道路绿化的交通安全

12.3.1 与车行道相邻的大乔木应选用成树分枝点高于4.5m的苗木。道路绿化种植（含枝杈）不得侵入**道路建筑限界**，不得遮挡信号灯、交通标志。中央分隔带、外侧分隔带不应种植成树树冠冠幅超出分隔带的中、小乔木及灌木。应避免种植连翘、榆叶梅、紫叶李、金银木等枝杈易进入车行道的植物。

12.3.2 交叉口、道路开口、立交桥出入口、转弯匝道等车辆交叉、交汇的位置，**停车视距三角形范围内**的绿化种植应采用**通透式配置**。

12.3.3 被人行横道或道路出入口断开的分隔带，其端部的绿化种植应采取通透式配置。



第十二章 道路绿化



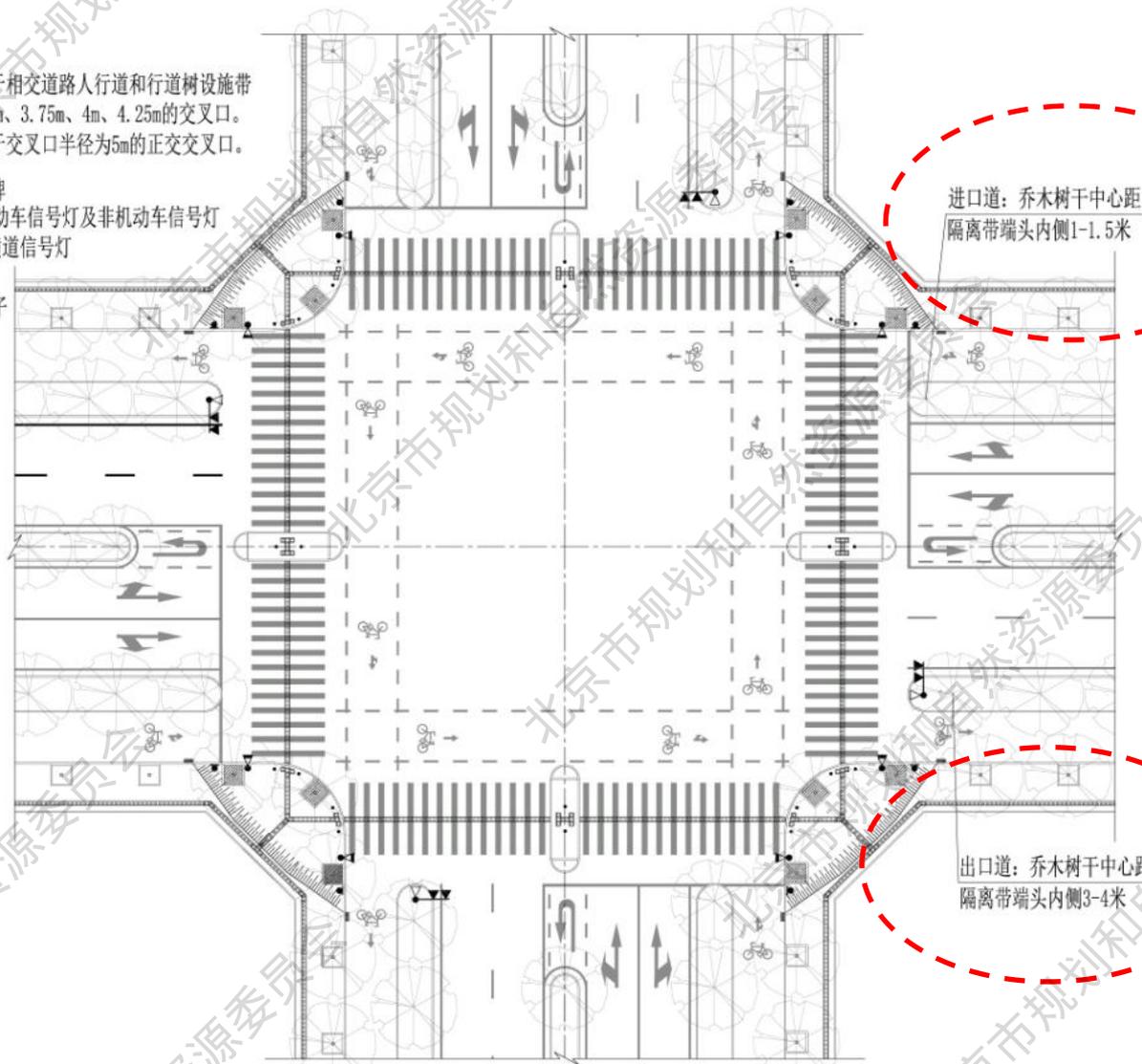
第十四章 设计文件编制

注：

1. 本图适用于相交道路人行道和行道树设施带总宽为3.5m、3.75m、4m、4.25m的交叉口。
2. 本图适用于交叉口半径为5m的正交交叉口。

图例：

- 路名牌
- ▲▲ 机动车信号灯及非机动车信号灯
- ◀ 人行横道信号灯
- 阻车桩
- 雨水篦子



进口道：乔木树干中心距
隔离带端头内侧1-1.5米

出口道：乔木树干中心距
隔离带端头内侧3-4米

注:

1. 本图适用于两幅路交叉口。
2. 本图适用于交叉口半径为8m的正交交叉口。
3. 渐变段路缘石的坡度应小于等于1:20。

图例:

- 路名牌
- ▲ 机动车信号灯及非机动车信号灯
- ◀ 人行横道信号灯
- 阻车桩
- 雨水算子

