

北京城市副中心街道规划设计导则

STREET DESIGN GUIDELINES FOR BEIJING SUB-CENTER

(中期成果)

目录

CONTENT

引言 1

背景与意义 | 规划理念 | 街道目标 | 导则应用 | 主要设计要素 | 案例参考与总结

第一部分 城市与街道 3

第一章 分级分类系统 5

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

第二章 问题与对策 15

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

第二部分 目标与引导 19

第三章 安全有序 21

SAFETY AND ORDER

第四章 绿色宜人 27

GREEN AND PLEASANT

第五章 动静相宜 31

ASSOCIATION OF ACTIVITY AND INERTIA

第六章 智慧便捷 37

SMART STREET

第七章 文化底蕴 41

COLORFUL INSIDE-OUT

第三部分 设计与实施 45

第八章 设计通则 47

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

第九章 实施策略 55

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX



PREFACE 引言

1 背景与意义

- 中共中央政治局2016年5月27日召开的会议指出，建设北京城市副中心，不仅是调整北京空间格局、治理大城市病、拓展发展新空间的需要，也是推动京津冀协同发展、探索人口经济密集地区优化开发模式的需要。
- 以建设国际一流和谐宜居之都为目标的北京，正在高起点、高标准、高质量的开展城市副中心规划与建设，这些都要求落实“以人为本”“绿色发展”的理念，重新分配城市道路空间，找好新的平衡点，协调好关系，合理配置各种设施，搞好综合利用，实现精细化设计，才能提升道路空间的综合承载力和整体品质。
- 城市道路空间是城市重要公共空间，是展现城市风貌和精神文明的重要窗口。城市道路空间承担多种功能（交通、市政管廊、公共服务、绿化、景观、生态环境、防灾减灾等），对城市的健康运行与可持续发展具有重要意义。
- 但是由于空间有限，街道空间往往不能完全满足各方面的要求。在已有技术规范文件的基础上，以解决现实问题为导向，以以人为本、建设国际一流的城市副中心为总目标，提出比国标、地标更为科学、严格的副中心街道城市设计导则，是建设美丽中国的有效保证。



2017年2月24日习近平在人民大会堂北京厅主持召开北京城市规划建设工作座谈会

2 规划理念

■ 规划目标

■ 人文关怀

以人民为中心建设道路附属设施，满足人们工作、生活娱乐的多种需求；贯彻协调理念，广泛建设共享交互的道路附属设施，实现人与人和悦共享。

■ 规划理念



■ 城市与自然融为一体

· 提供宽敞、畅通的道路活动空间，提供可靠的道路环境，增加道路使用者安全感；保障各种交通参与者人身安全及安全，确保交通活动顺利进行。



■ 优化生活服务

· 整合街道设施进行智能改造，提供智行协助、生活便捷、环境管理服务；倡导绿色低碳，提升街道绿化品质，兼顾活动与景观需求，强化生态服务。



■ 美化道路空间

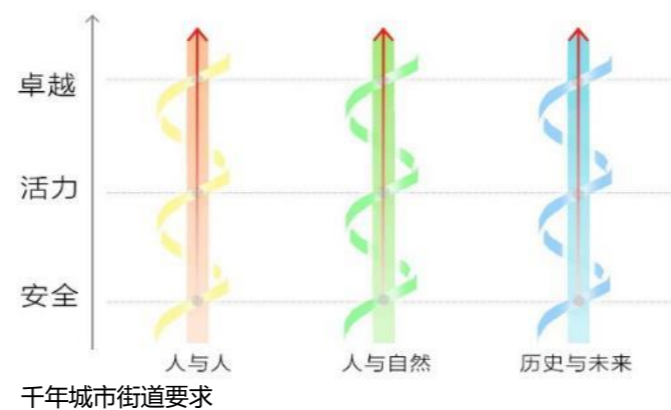
· 提升街道空间环境艺术品质，提供舒适、宜人的空间环境体验，形成富有吸引力的街道氛围，增进市民间交流，鼓励创意与创新。

■ 形成城市特色

· 建立带有传统北京文化特色，同时兼顾城市国际风貌的道路环境，激发道路空间活力，塑造创新、开放、智慧的城市特色

3 街道目标

应坚持以人为本、统筹兼顾、综合利用、环境友好的原则；应与城市交通发展政策相统一；应考虑道路沿线用地规划，考虑社会效益、环境效益与经济效益的协调统一，合理采用技术标准，合理分配、有效利用道路空间资源。空间分配的优先次序：步行）自行车）公共交通）小汽车。

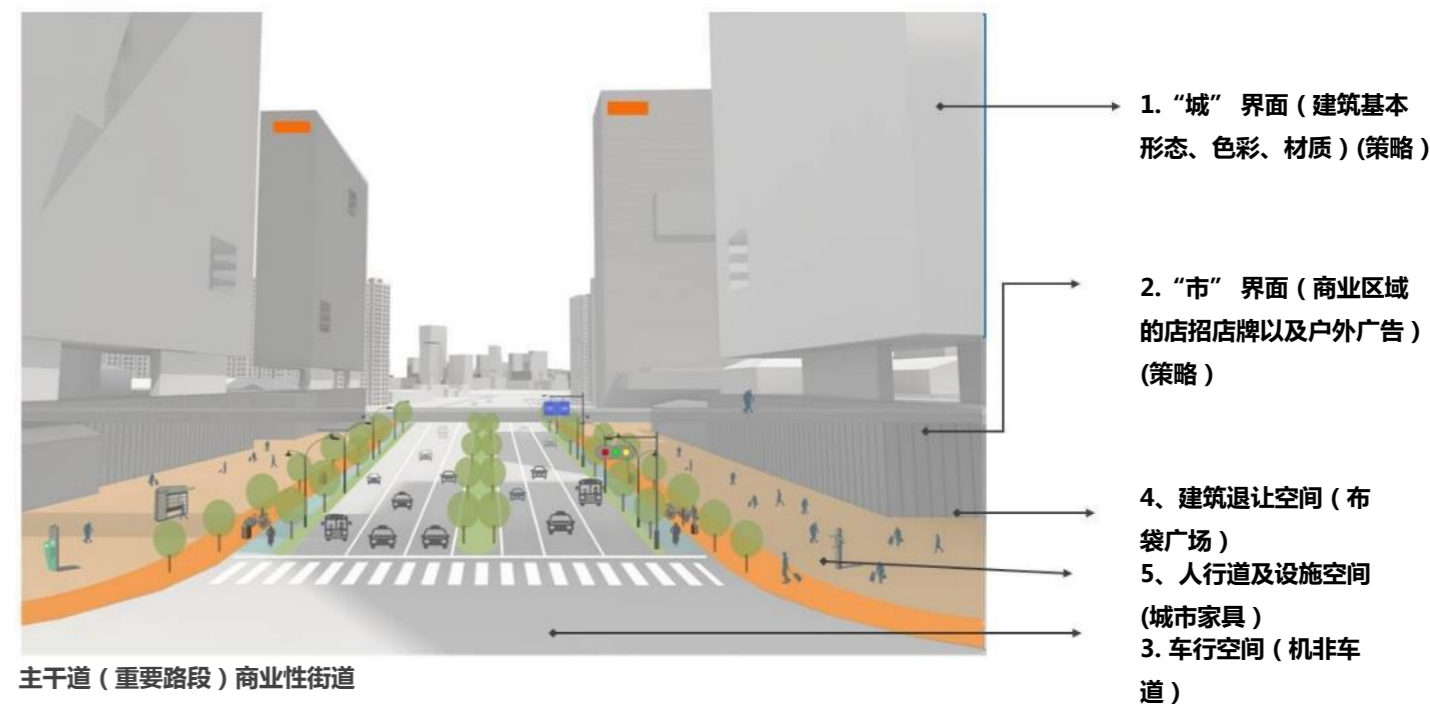


- **安全有序** 路权明确有保障，交通及空间秩序井然，任何人只要遵守交通规则，就能安全到达目的地。
- **绿色宜人** “窄马路、密路网”，步行、自行车、公交优先，林荫道全覆盖，附属设施集约美观，街道景观环境雅致宜人。
- **动静有别** 主要公共功能区、商业区等要充满活力，医院、学校、居住区、文保区等则要静下来。
- **智慧便捷** 智能化的交通管理，完善的停车诱导及街区导向系统。
- **多彩底蕴** 不同类型、级别城市街道采用不同策略，营造丰富副中心活力又不失底蕴的街道色彩体系。
- **适用范围** 本导则所说的街道范围，指城市道路红线，以及沿道建筑退线空间范围。
- **使用对象** 导则适用于副中心所有城市道路（快速路、干路、支路）的新建、改建、扩建及疏堵工程的规划和设计，以及市政交通附属设施、公共服务设施、道路绿化、道路沿线建筑等的新建、改建（含退线空间）的规划和设计，并可作为城市道路养护和管理的依据。其他道路可参照本导则。

4 导则应用

5 主要设计要素

- 导则重点针对街道空间内环境、人与车活动相关的诸要素及其系统的设计进行引导。可划分为：
 1. “城”界面（建筑形态色彩、材质等策略）。
 2. “市”界面（商业部分的店招店牌及户外广告相关的策略）。
 3. 车行路面设计。
 4. 步行道与相关场所（布袋广场）艺术营造。
 5. 相关附属功能设施等四大类型。



主干道（重要路段）商业性街道



支路(交叉路口)商业性街道

6 案例参考

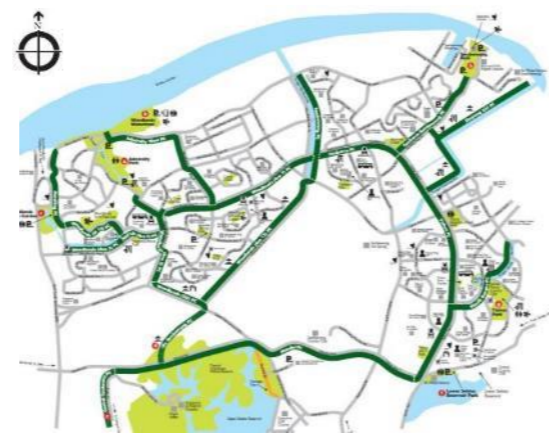
■新加坡景观改造

- 早在独立前的1963年时任总理李光耀提出了“绿化新加坡、建设花园城市”的构思，1965年建国开始，新加坡政府引入“花园城市”的理念，并坚持不懈地贯彻实施，实现了从花园城市到花园中城市的转变。



■新加坡努力成为一个更具持续性的环境友好型城市

- 连接全岛的绿地
- 最大限度提高土地利用、绿化和景观
- 连接道路系统、排水系统、空地和高架桥
- 连接现有绿地
- 与水为友，打造活力、美丽和干净的城市水岸，最大化城市雨水收集的功能。



■鹿特丹城市改造

- 鹿特丹是荷兰第二大城市，它不仅是世界第一大海港，素有“欧洲门户”之称，而且在城市的更新改造方面也取得了显著的成就。在七十年代初，为满足住在旧住宅区的居民反对拆除旧房，市政府的建房政策发生了根本性的变化，把以往的“推倒重建”的政策变成了“城市更新改造”的政策。



■鹿特丹的城市更新

- 充分考虑了公共参与，通过各种途径实现人民的城市建设
- 在商业区块鼓励步行，通过连续的空步道带动城市更新

7 案例总结



精致绿化，注重植物的色彩搭配、质感、层次和节奏等。



现代精致的水景强调美观性、趣味性和人的参与性。



城市家具现代统一，突出艺术性、创意性及实用性。



建筑立面风彩多样，风格统一，结合城市夜景设计，绿色建筑成为建筑立面改造新趋势。



第一章
XXXXXXXXXXXX
XXXX



第二章
XXXXXXXXXXXX
XXXX

1

城市与街道

STREET AND CITY



第三章
安全有序
SAFETY AND ORDER



第四章
绿色宜人
GREEN AND PLEASANT



第五章
动静相宜
ASSOCIATION OF ACTIVITY AND INERTIA



第六章
智慧便捷
SMART STREET



第七章
多彩底蕴
COLORFUL INSIDE-OUT

2

目标与引导

OBJECTIVE AND GUIDELINES

第三章

安全有序

SAFETY AND ORDER

目标一： 路权保障



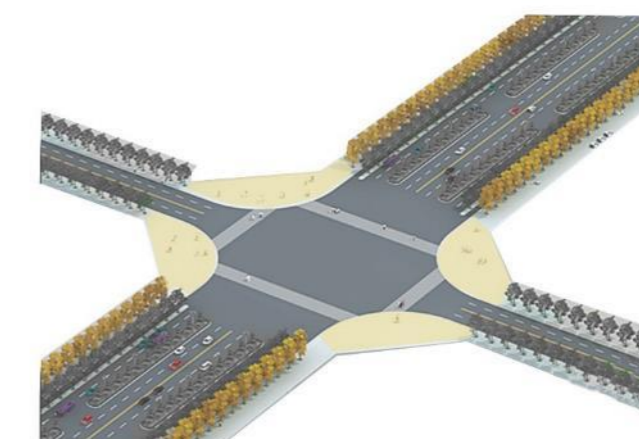
人行道

第一条 各级城市道路两侧均应设置人行道，不同等级道路的人行道应连续衔接。

第二条 人行道的设置宽度应与行人流量相适应。

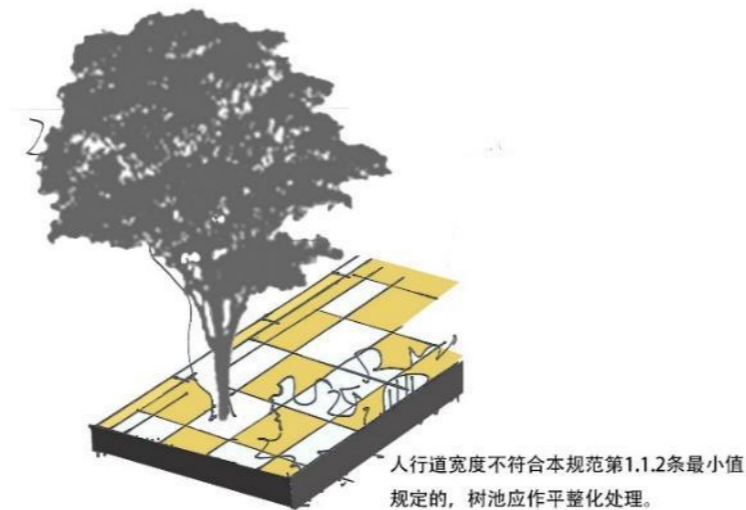
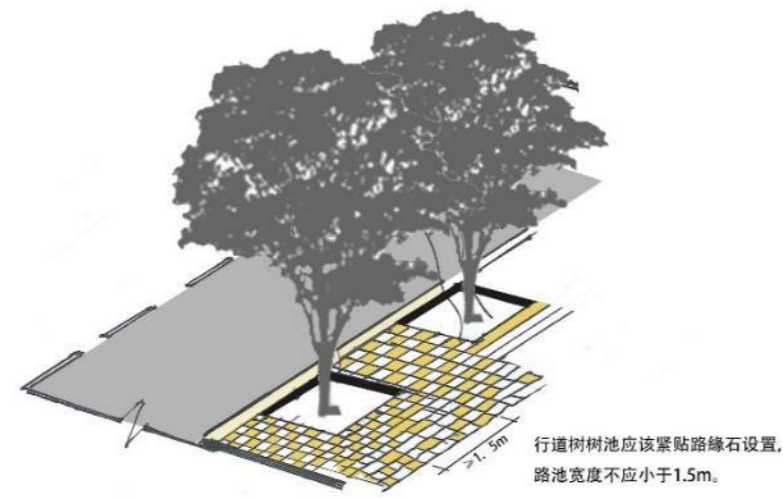


人流量较大的商业或公共场所集中路段、火车站附近路段的人行道宽度应适当增加。



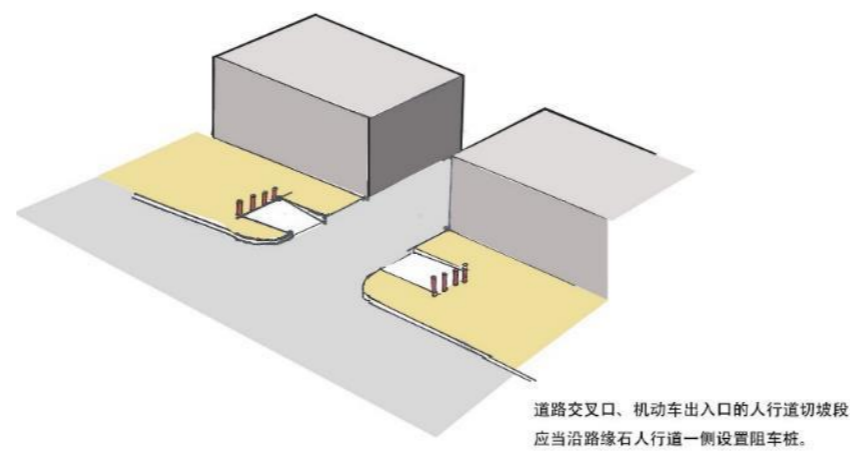
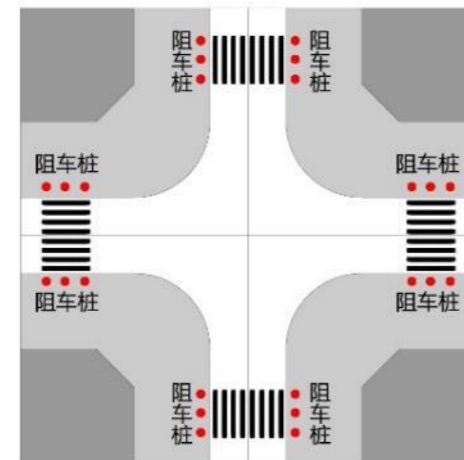
交叉口范围的人行道宽度，不得小于路段上人行道宽度

第三条 行道树树池应紧贴路缘石设置，树池宽度不应小于1.5m。人行道宽度不符合最小值规定的，树池应作平整化处理。



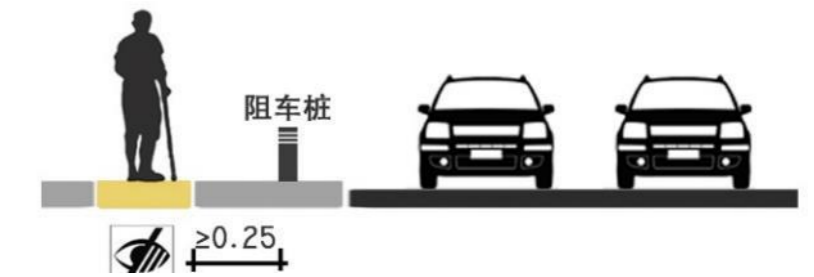
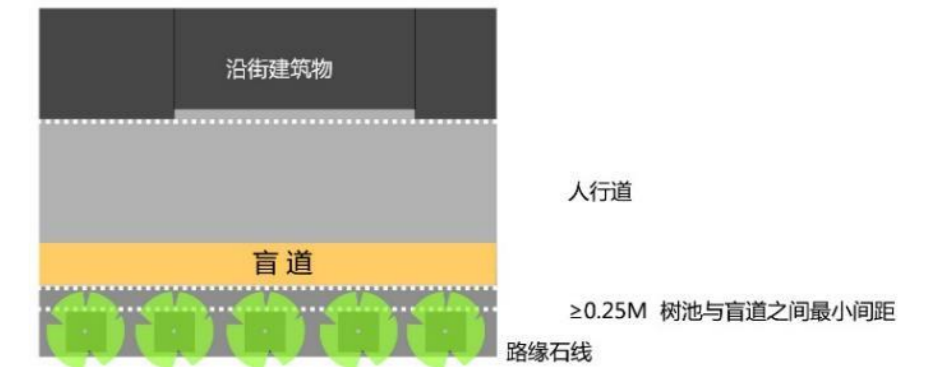
阻车桩

第四条 道路交叉口、机动车出入口的人行道切坡段应当沿路缘石人行道一侧设置阻车桩。



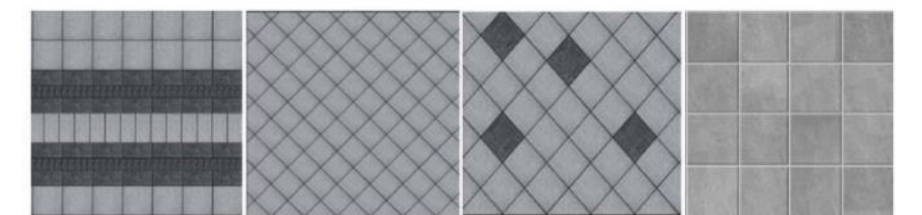
第五条 有机动车驶上路缘石进入人行道违法停车的路段应设置阻车桩。

第六条 阻车桩应避让盲道，阻车桩距离盲道边缘距离不宜小于0.25m。



人行道铺装

第七条 人行道铺装宜与周围环境相协调。人行道铺装应平整、抗滑、耐磨、透水、耐脏和美观。铺砖颜色宜以灰色为主。

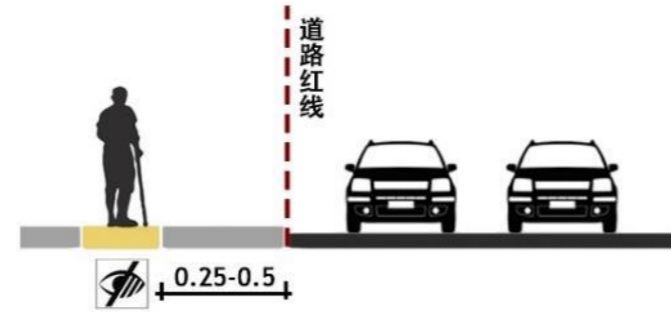




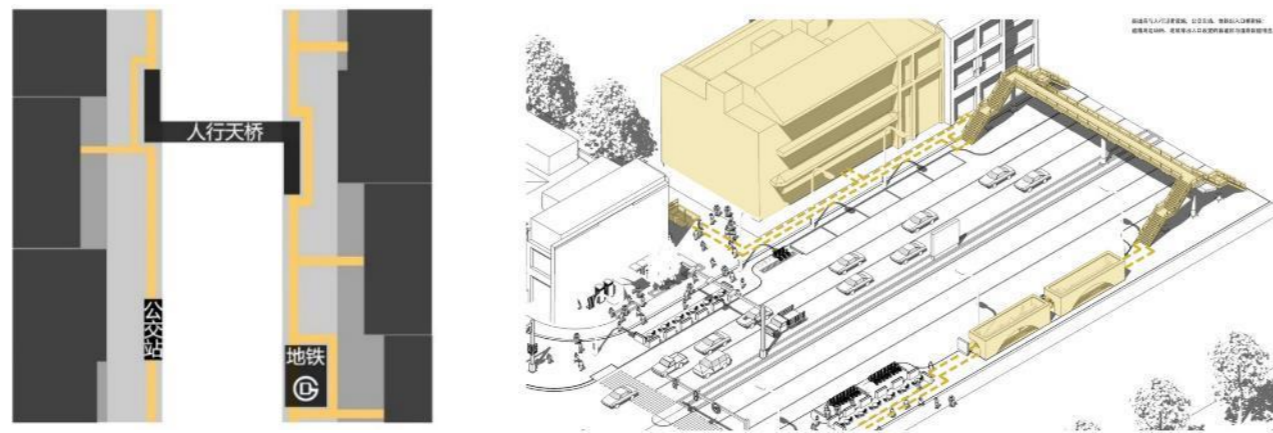
盲道

第八条 各级城市道路人行道应设置连续的盲道。

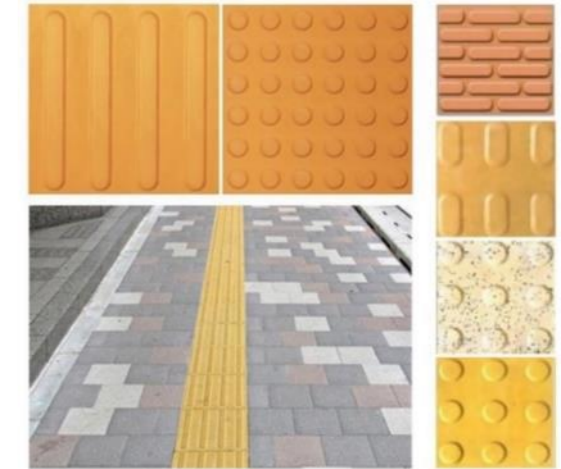
第九条 盲道宜设置在人行道靠道路红线一侧，距人行道边缘的距离宜为0.25m~0.50m。



第十条 盲道应与人行过街设施、公交车站、地铁出入口相衔接；道路周边场所、建筑等出入口设置的盲道应与道路盲道相衔接。



第十一条 盲道的颜色应与人行道铺面的颜色形成对比，应采用中黄色。



第十二条 盲道宽度宜为25cm~50cm，人行道宽度小于规范最小值规定的，盲道宽度宜为25cm。



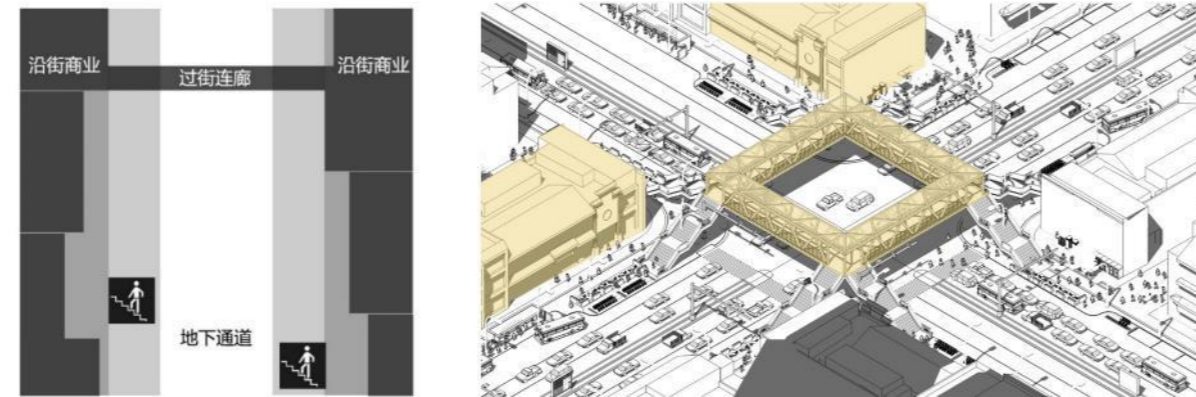
第十三条 盲道方砖的尺寸和材质应符合现行国家标准《无障碍设计规范》GB 50763—2012的有关规定。



人行过街设施

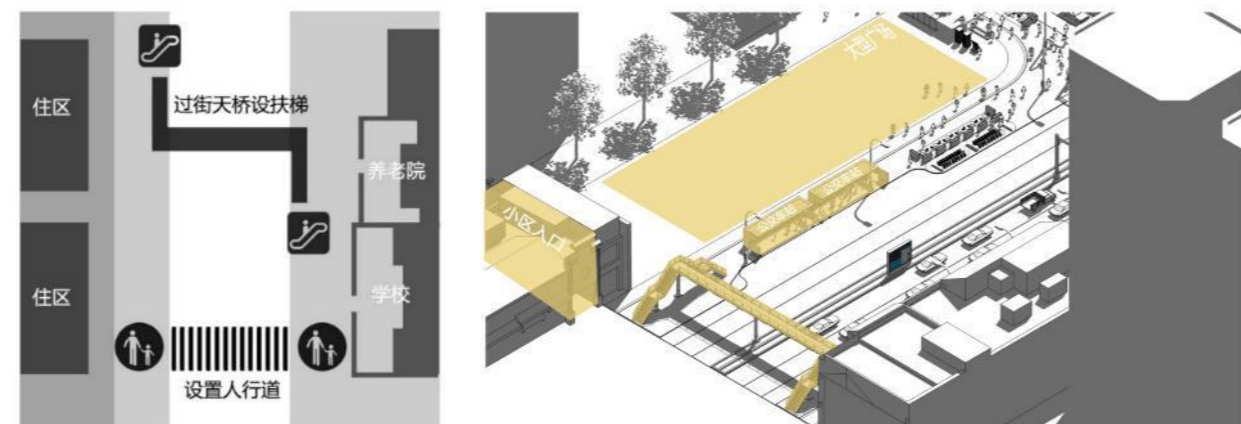
第十四条 大型客流集散区域应设置与公共建筑一体化的连续人行过街设施。

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

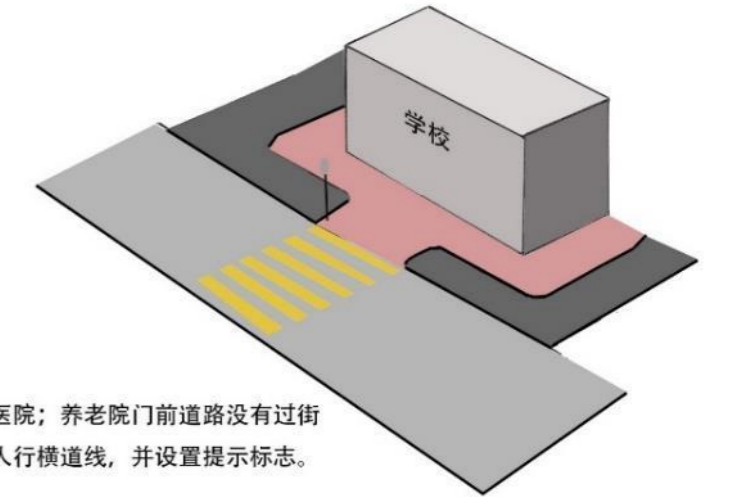


第十五条 人行过街设施位置应与客流集散点及其出入口顺畅衔接。

人行过街设施与公交车站、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

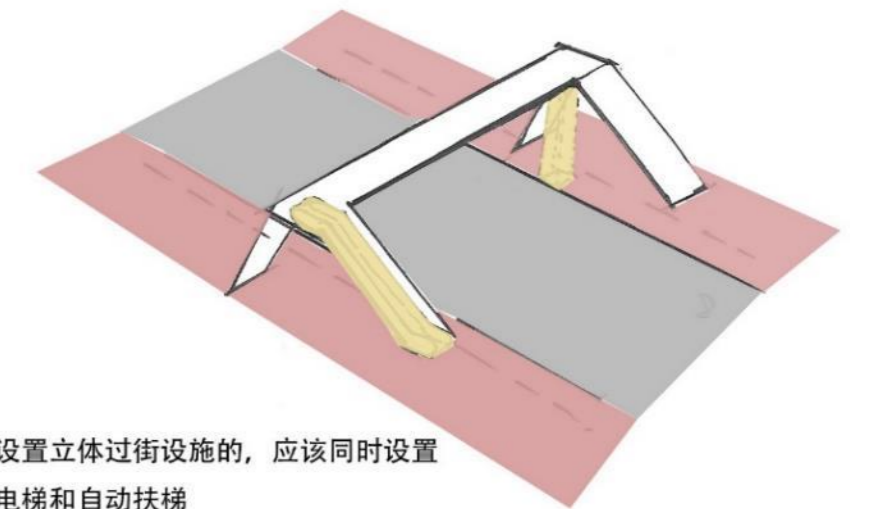


第十六条 学校、幼儿园、医院、养老院门前的道路没有行人过街设施的，应施划人行横道线，并设置提示标志。



学校、幼儿园、医院、养老院门前道路没有过街设施时，应该划人行横道线，并设置提示标志。

第十七条 设置立体过街设施的，应同时设置电梯和电动扶梯。



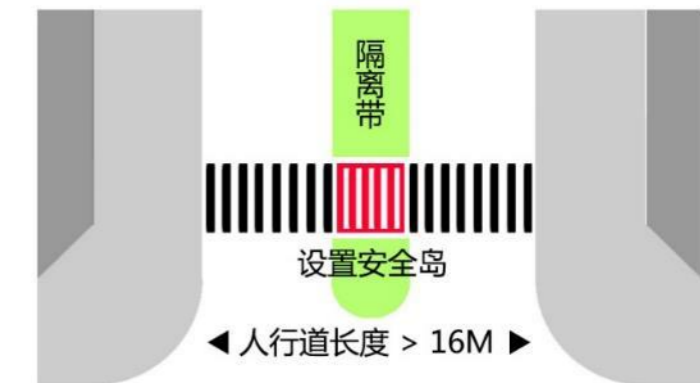
设置立体过街设施的，应该同时设置电梯和自动扶梯



安全岛

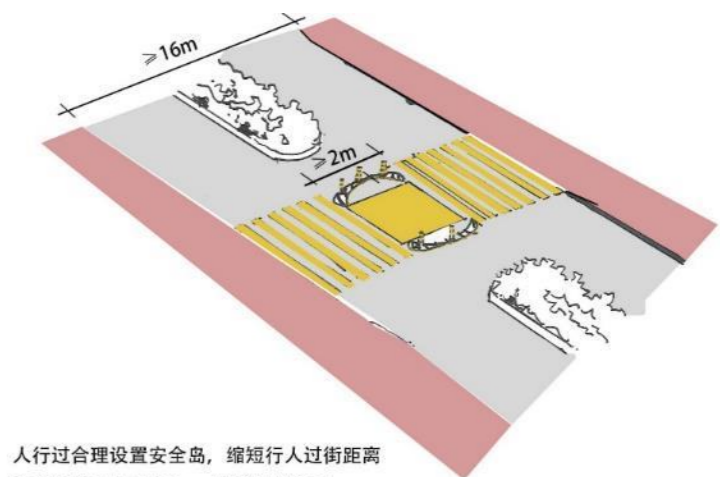
第十九条 合理设置安全岛，缩短行人过街距离

当人行横道长度超过16.0m时（不包括非机动车道），应在中央分隔带或道路中心线设置行人过街安全岛



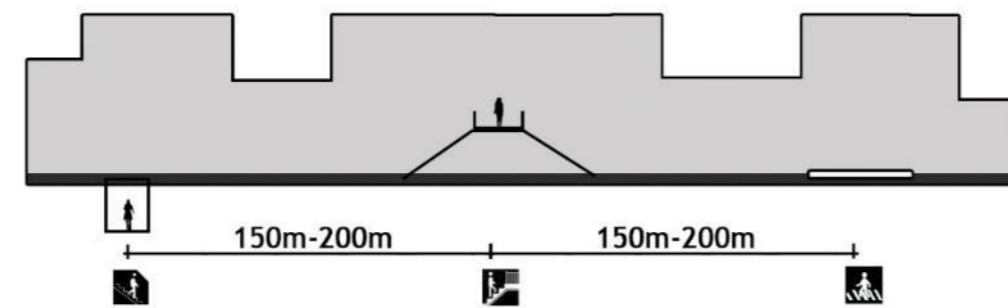
第二十条 安全岛应当为行人提供安全舒适的驻留空间

安全岛宽度不应小于2.0m，困难情况下不应小于1.5m。

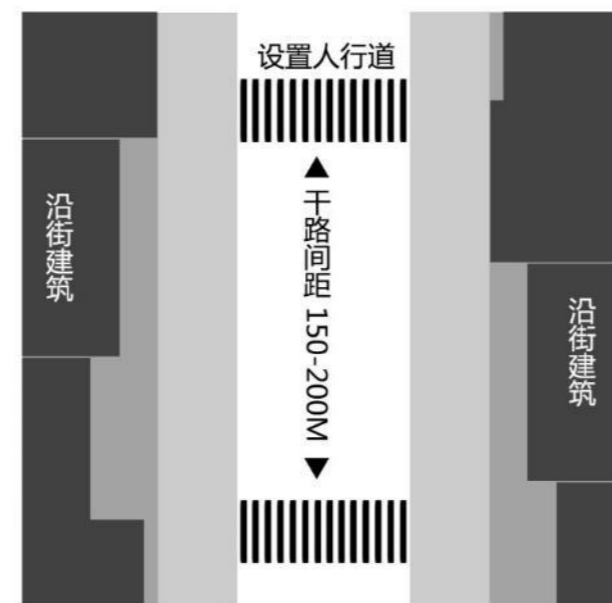


人行过合理设置安全岛，缩短行人过街距离
安全岛宽度不小于2.0m，困难情况为1.5

第十八条 人行过街设施应有适宜的间距，商业、文化娱乐等设施密集的路段可根据需要加密。



人行过街设施设置间距应根据行人过街需求设置，一般情况下干路宜为150m~200m。





路缘石

第二十一条 合适设置路缘石半径，缩短行人过街时间，引导右转车辆减速。
交叉口缘石转弯半径应符合下表的规定

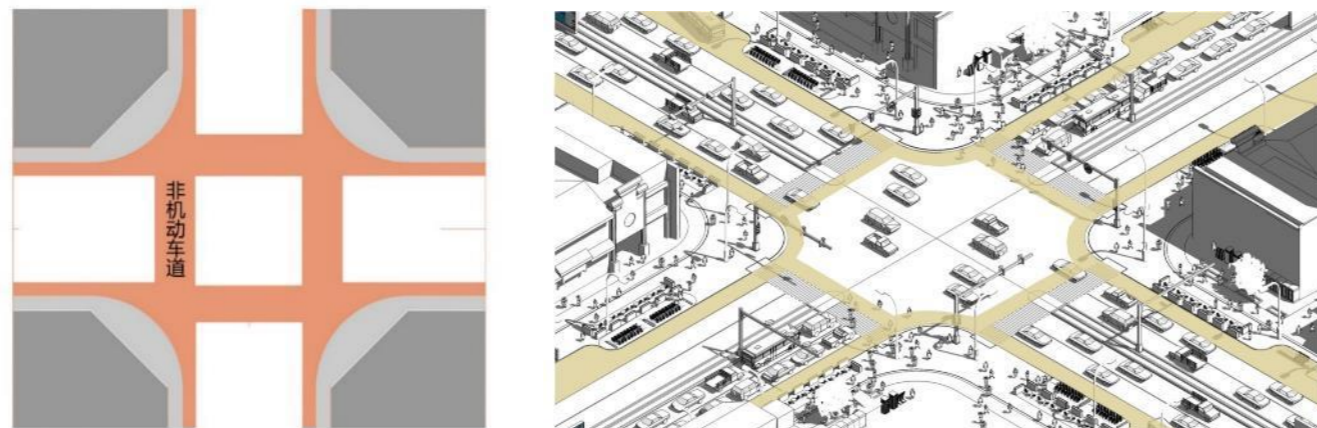
右转弯机动车计算行车速度 (km/h)	30	25	20	15
路缘石转弯半径建议值 (m)	20	15	10	5~8



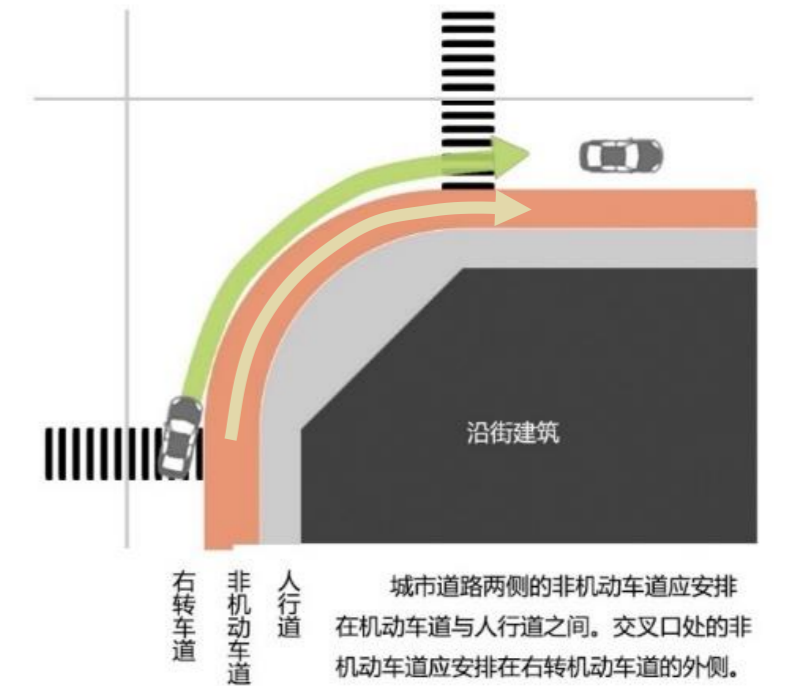
非机动车网络系统

第二十二条 各级城市道路两侧必须设置连续非机动车道，形成网络系统。另行设置自行车专用路的，也不得取消相邻城市道路两侧的非机动车道。

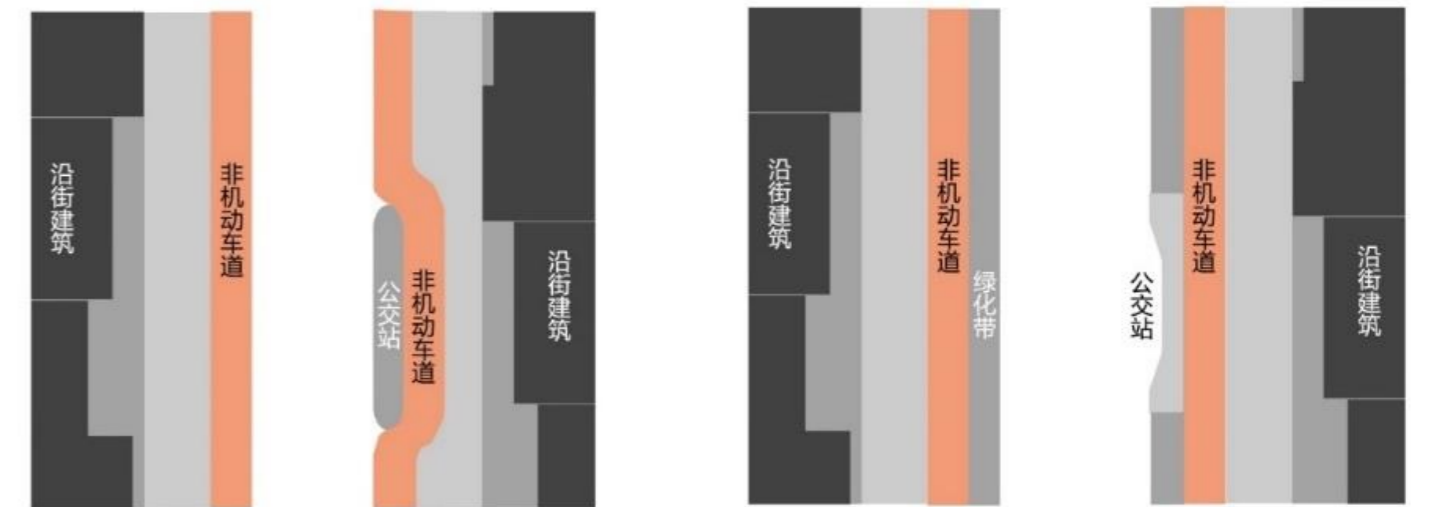
第二十三条 交叉口处理应满足流量和骑行安全需求。交叉口范围内的非机动车道宽度不应小于路段上的非机动车道宽度。



第二十四条 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。交叉口处的非机动车道应安排在右转机动车道的外侧。



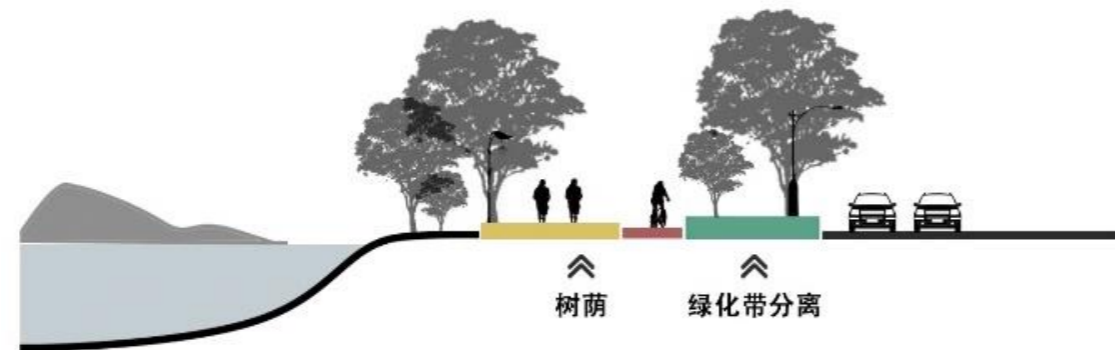
第二十五条 公交车站处的非机动车道宜采用外绕公交车站的模式。



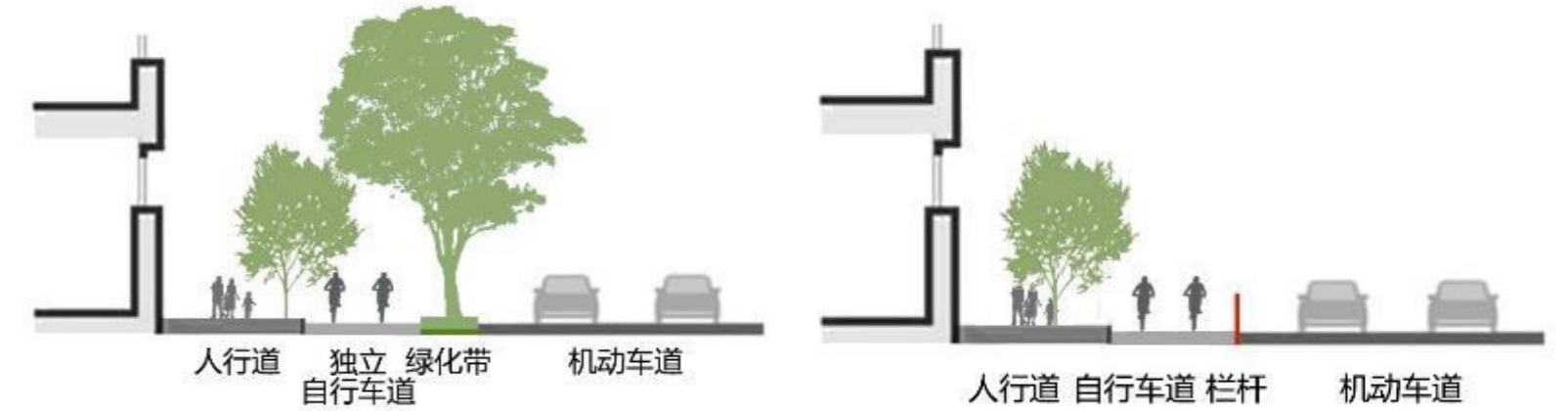


非机动车隔离

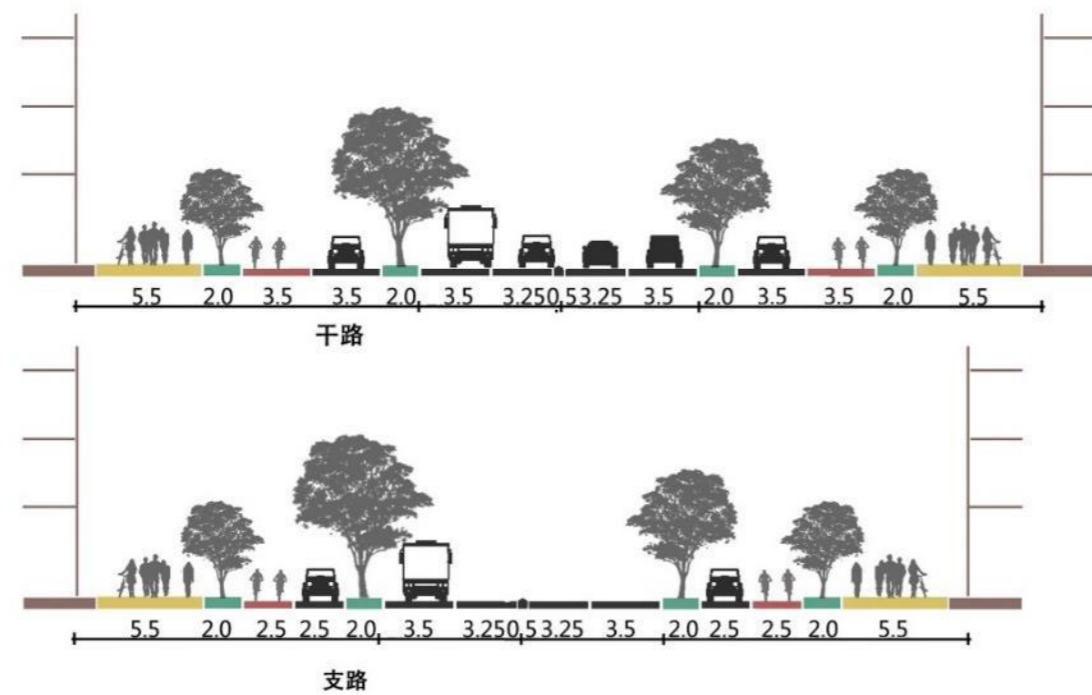
第二十六条 水系沿岸、郊野公园、绿道等生态空间，宜结合地形、地貌以及亲水空间设置分离的、有树荫的人行道和非机动车道。



第二十八条 次干路及以上等级的城市道路，机动车道和非机动车道之间须设置物理隔离设施。



第二十七条 城市道路两侧的非机动车道应按车行道设计，且不得与人行道共板设置。

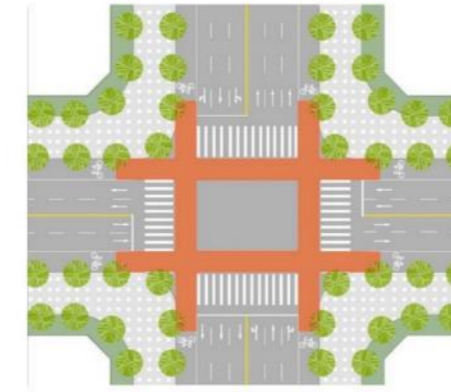


城市道路两侧的非机动车道宽度，快速路辅路、干路应为3.5m；支路应为2.5m。

第二十九条 支路机动车违法停车占用非机动车道的，应设置机非物理隔离设施。

第三十条 道路开口和平面交叉口处的自行车道，应以划线方式为主，彩色铺装为辅，彩色铺装只限于极少数机非事故多发地。

平面交叉口



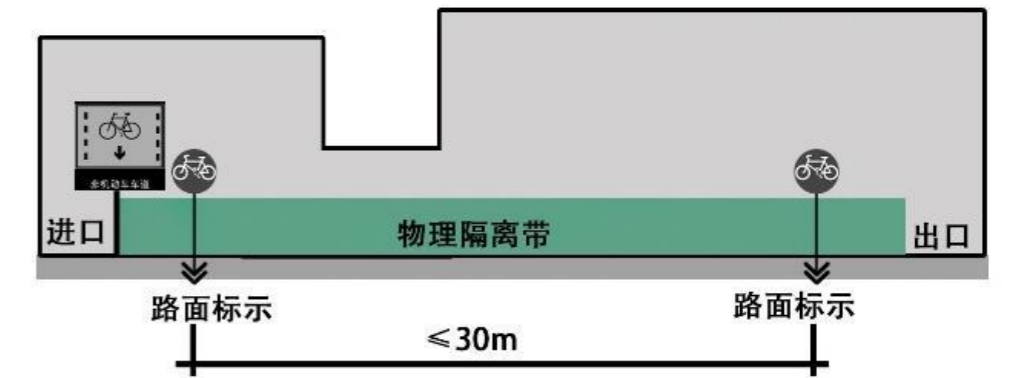
道路开口



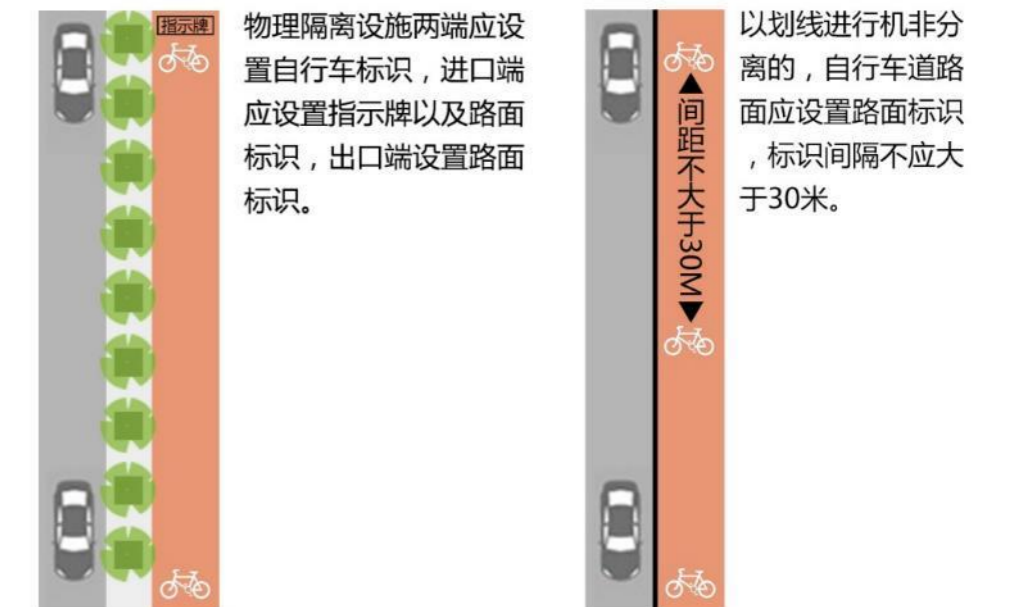


非机动车道路面标识系统

第三十二条 物理隔离设施两端应设置自行车标识，进口端应设置指示牌以及路面标识，出口端设置路面标识。以划线进行机非分离的，自行车道路面应设置路面标识，标识间隔不应大于30米。



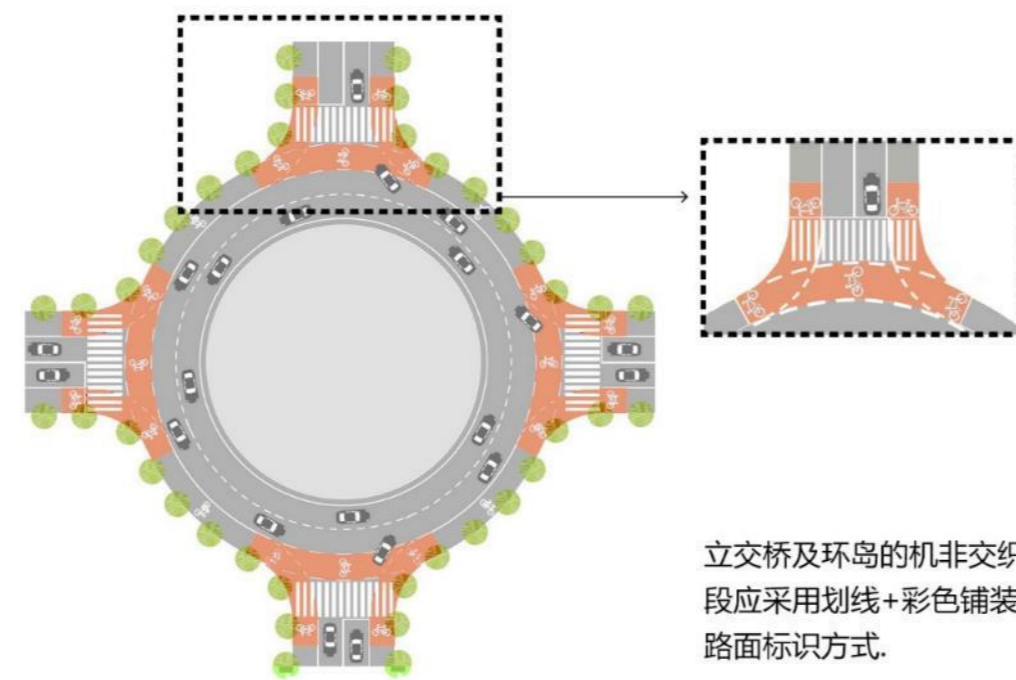
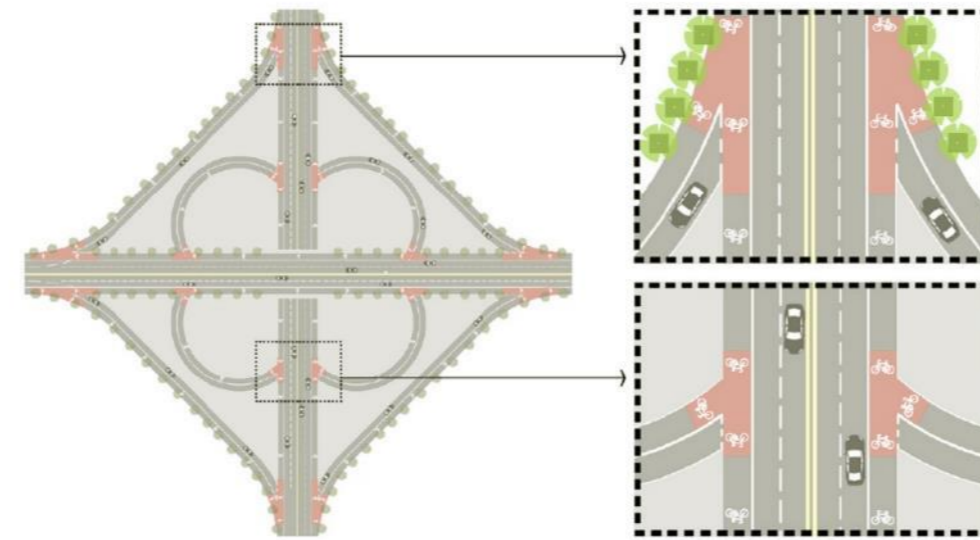
以划线进行机非分离的，自行车道路面应设置路面标识，标识间隔不应大于30米



物理隔离设施两端应设置自行车标识，进口端应设置指示牌以及路面标识，出口端设置路面标识。

以划线进行机非分离的，自行车道路面应设置路面标识，标识间隔不应大于30米。

第三十一条 立交桥及环岛的机非交织段应采用划线+彩色铺装+路面标识方式。



立交桥及环岛的机非交织段应采用划线+彩色铺装+路面标识方式。

目标二： 交通有序



交叉口通行有序

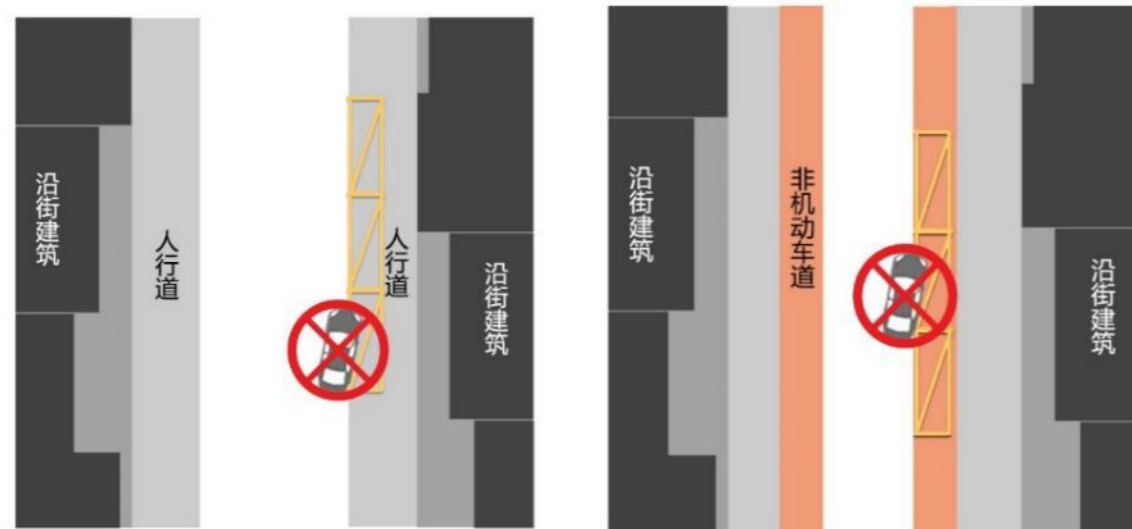
第三十三条 信号控制的人行横道，应为行人过街设置足够的绿信时间。



停车设置有序

第三十四条 城市道路沿线新建、改建、扩建的公共建筑、商业街区、居住区、大（中）型建筑等，停车泊位不足的，应当及时在用地内改建或者扩建。
新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。

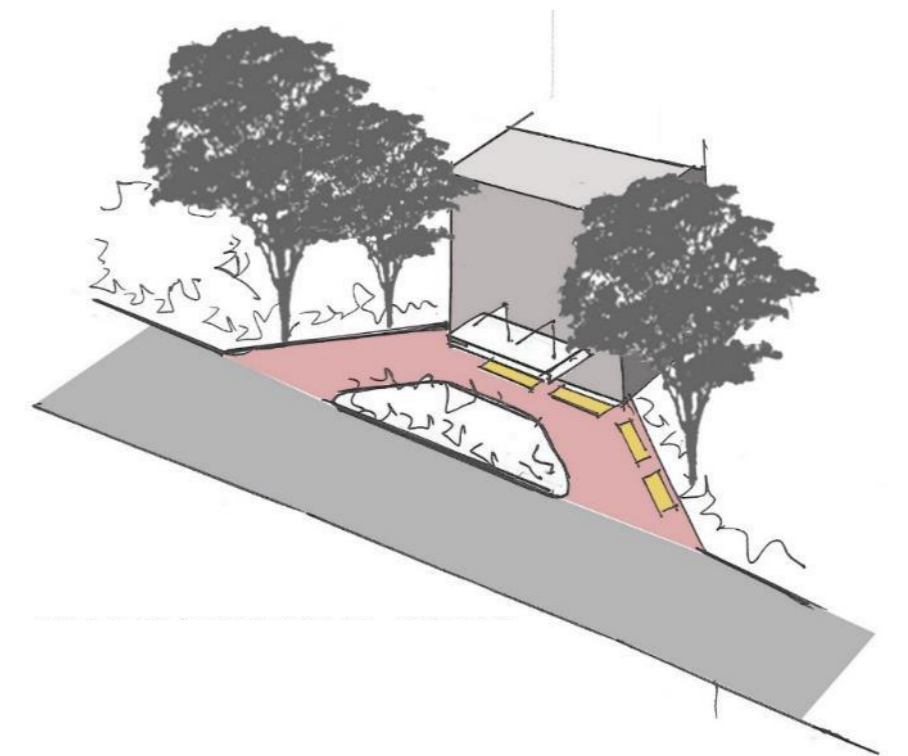
第三十五条 既有道路已经在人行道内设置机动车停车泊位的，人行道剩余宽度应符合规范最小值规定；已设机动车停车泊位应取消；既有道路已经在非机动车道内设置的机动车停车泊位应取消。



出租车停靠有序

第三十六条 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，在上述建筑用地内设置，不宜占用道路空间。

第三十七条 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。

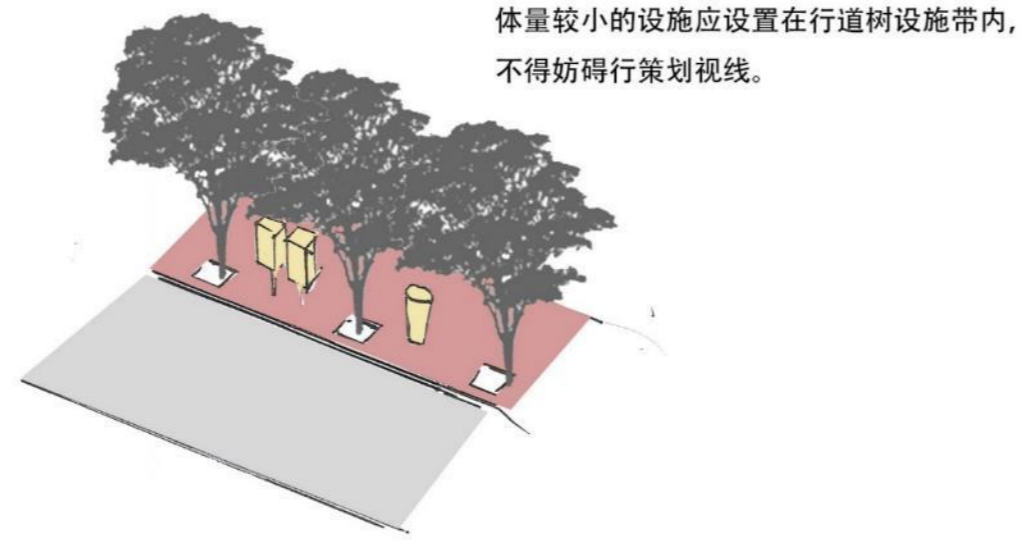


目标三： 设施有序



路内设施布局有序

第三十八条 体量较小的设施宜设置在行道树设施带内，不得妨碍行车视线。
包括废物箱、街牌、步行者导向牌、信筒、公用电话亭、信息亭、自行车存车架等。

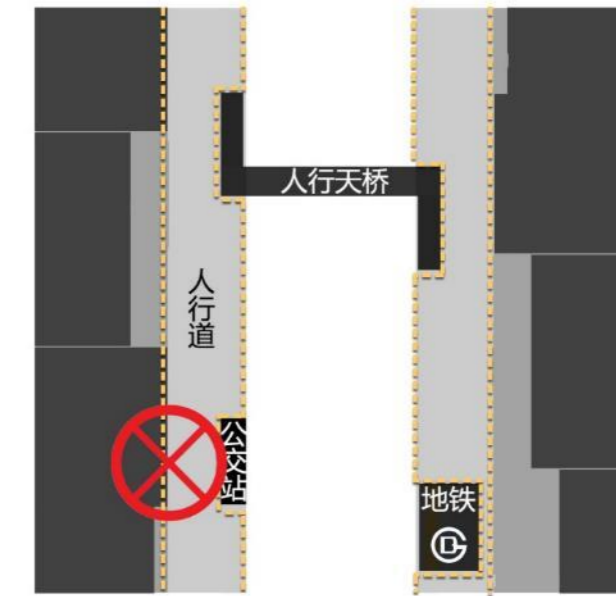


第三十九条 体量较大的设施不应设置在行道树设施带内，宜设置在绿化设施带内临人行道一侧，比如活动厕所等。

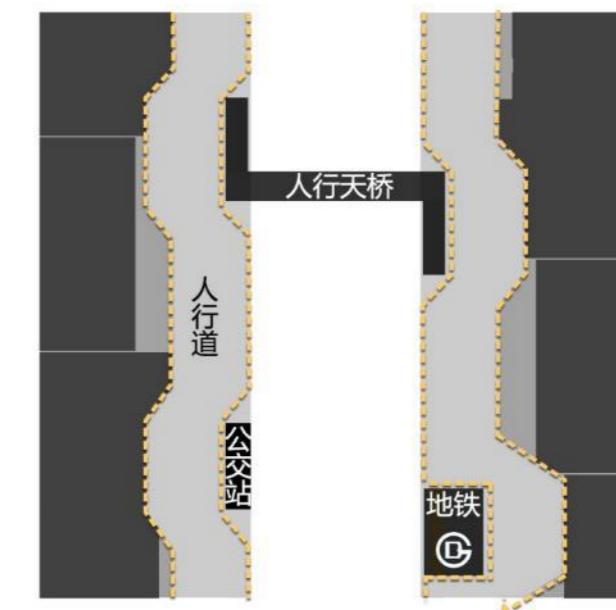


设施出入口设置有序

第四十条 人行天桥、人行地道、地铁等设施的出入口以及公交车站，不应占用人行道。



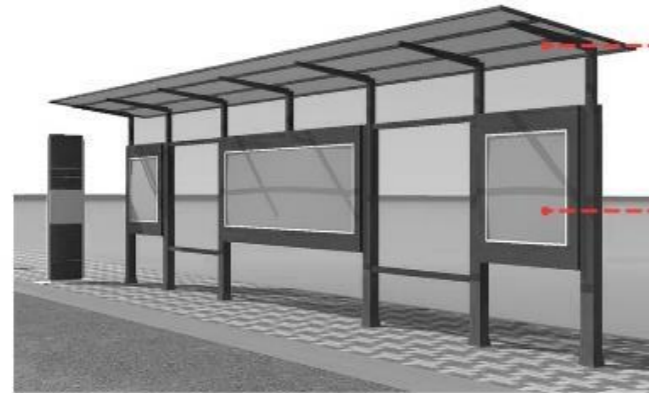
第四十一条 不得不占用的，应相应拓宽人行道，人行道剩余宽度应符合规范的最小值规定。





站台候车设计有序

第四十二条 候车亭的设置应满足乘客需求，不应影响乘客等候和集散。候车亭应安全、实用、通透、美观、简洁、节能，具有标识性。



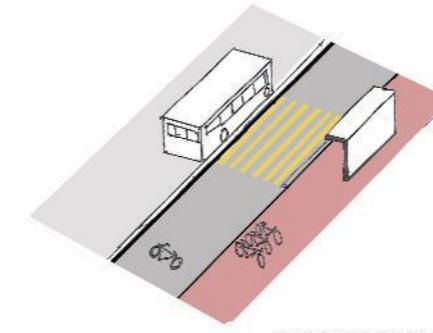
候车亭挡板不应遮挡视线和影响景观。应采用钢化透明材质。挡板被遮挡面积的比例不应超过挡板总面积的30%。

在站台辅助功能区内结合乘车信息一同设置的广告，面积不应超过乘车信息和导向信息的面积。

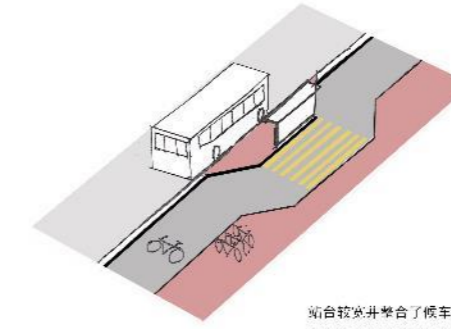


站台候车设计有序

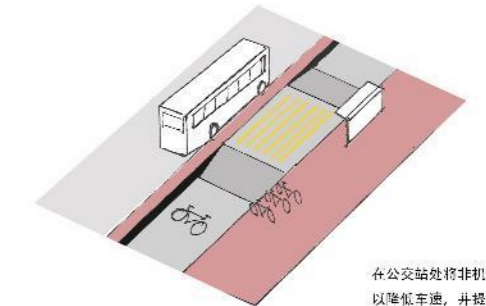
第四十四条 候车空间应与人行道形成连续的步行系统



设置较窄的站台供乘客上下在非机动车道上设置斑马线在步行道上设置候车设施车站处的乘客和非机动车辆通行秩序，候车人再避让公交车。

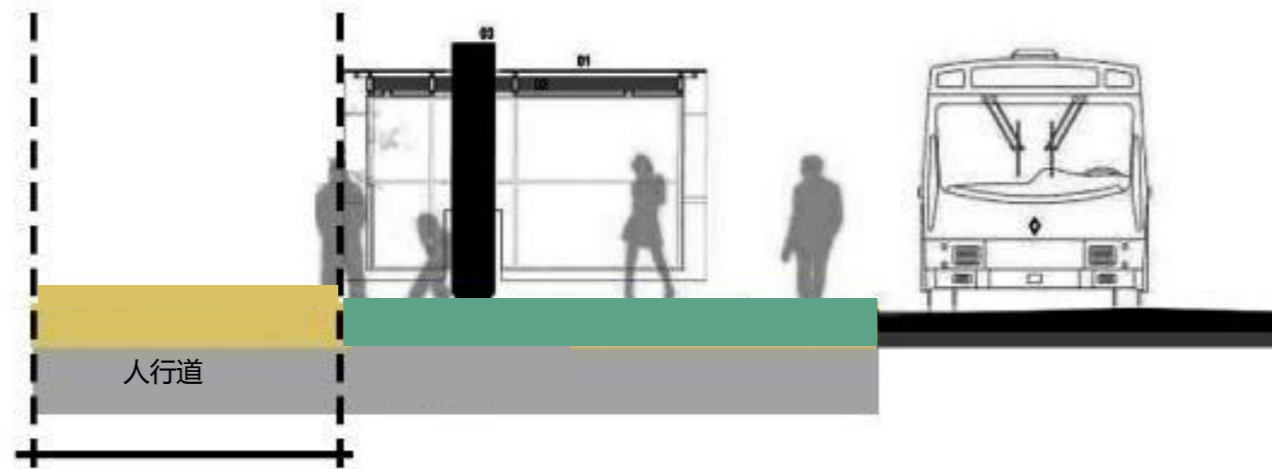


站台较窄并整合了候车设施在穿越非机动车道位置斑马线公交车和非机动车的冲突有所降低，乘客等待并让自行车先行非机动车道向外侧避让站台有足够的面积，而且还能降低自行车速度。



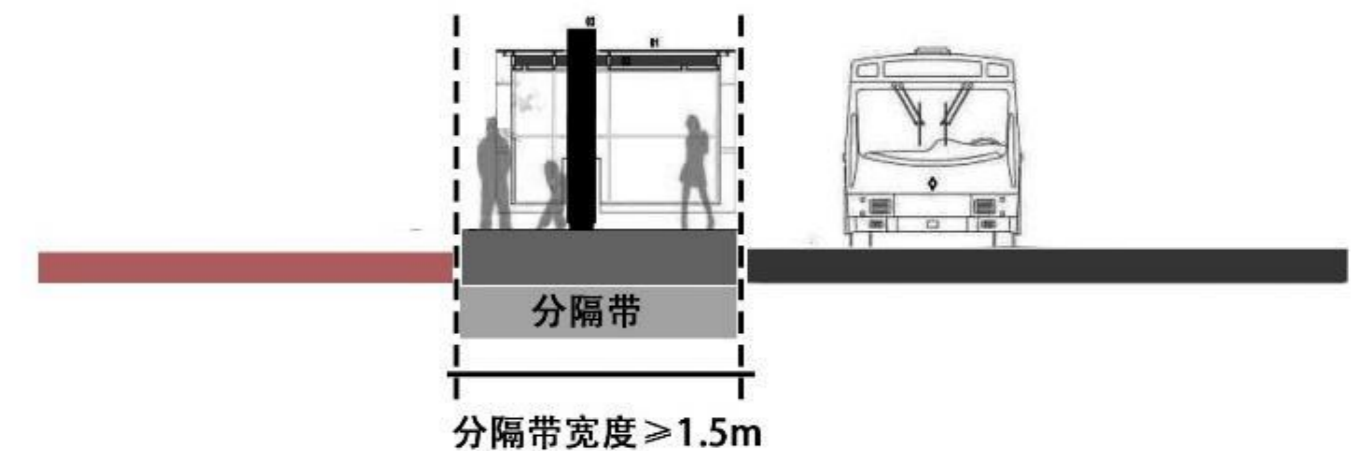
在公交站处将非机动车道予以抬高车速，并提高站台的步行可达性提高行人过街行人

第四十三条 人行道宽度小于规范最小值规定时应采用立柱不占用人行道的候车亭型式。



≥ 人行道规范宽度最小值

第四十五条 设置在外侧分隔带的站台，外侧分隔带宽度小于等于1.5m的，不应设置候车亭。

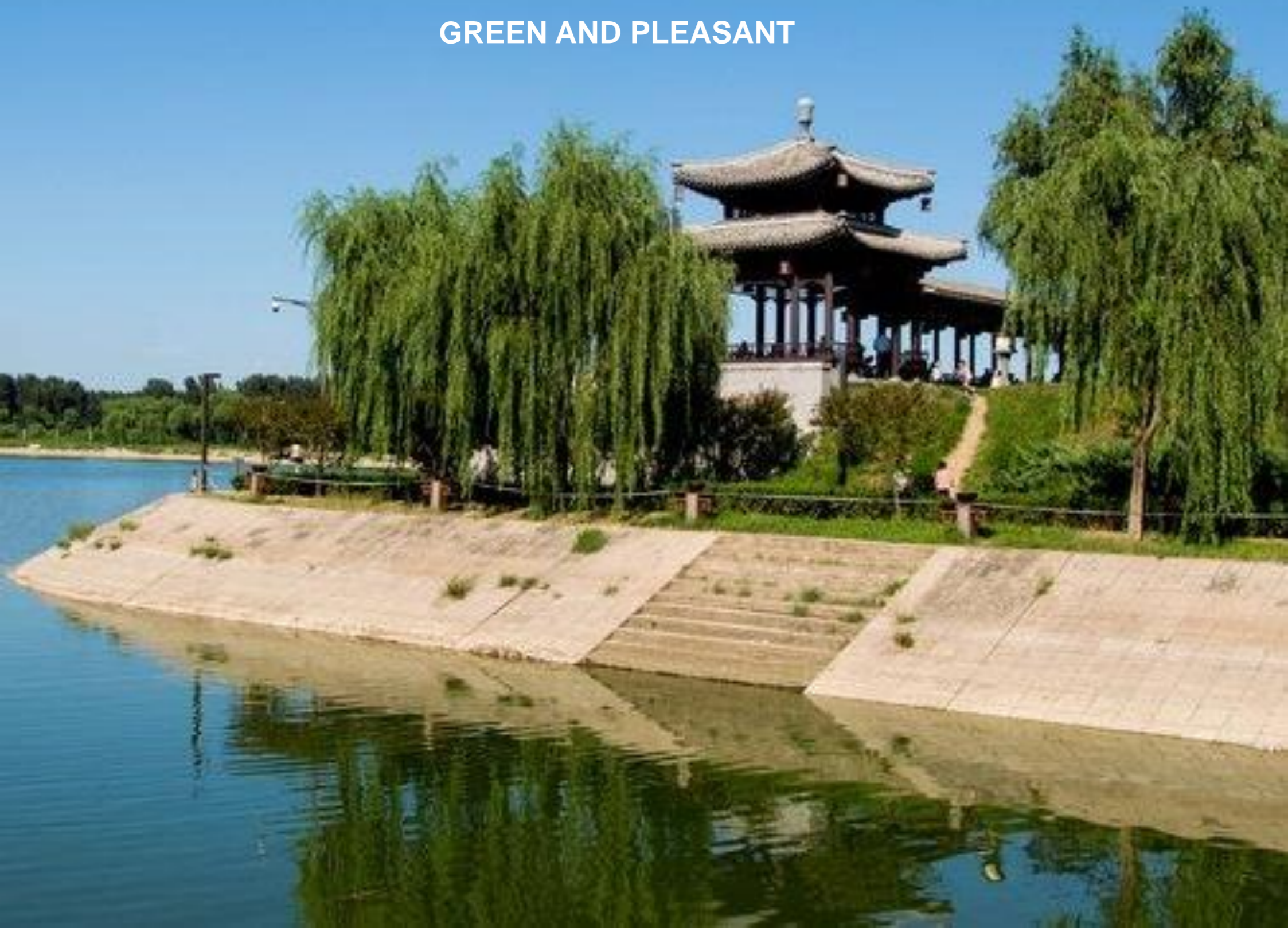


分隔带宽度 ≥ 1.5m

第四章

绿色宜人

GREEN AND PLEASANT



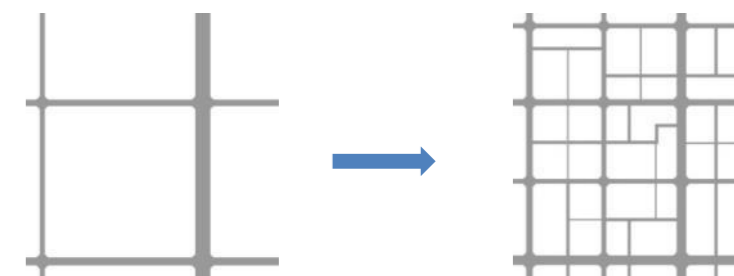
目标一： 密而窄的 街道网络



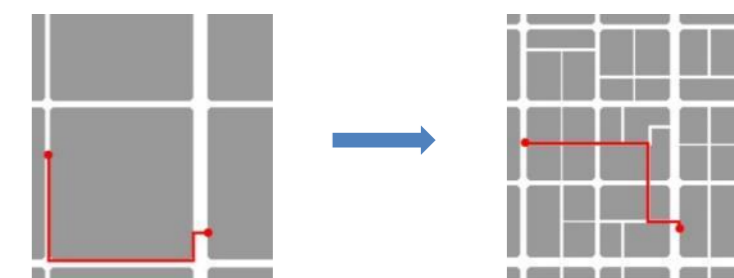
创建包含各等级和功能的街道密集网络。

第四十六条 第一条 加大路网密度，以增加通行效率，减少步行距离。主要功能区、大型商业办公区等重点地区的路网密度应达到 $8\text{km}/\text{km}^2$ 。

路网密度



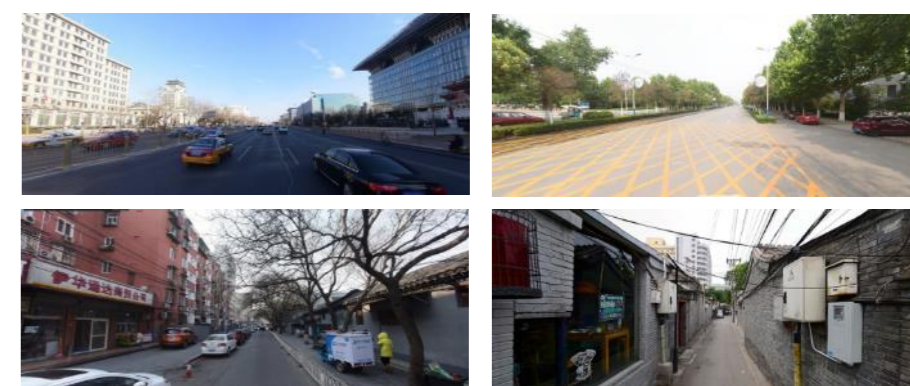
行人出行距离



第四十七条 不得新建封闭的小区和大院。鼓励现有的封闭小区、大院开放内部道路，供行人和自行车通行。



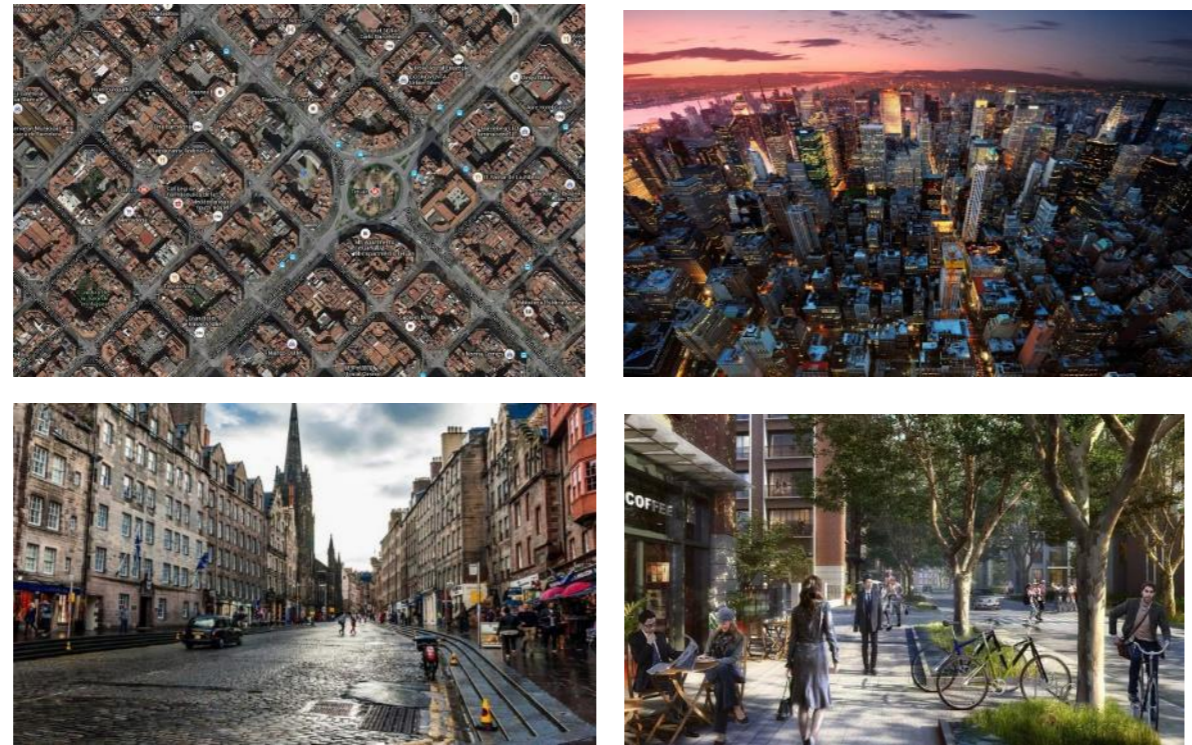
第四十八条 按照道路类型和主要服务功能设计多样化的街区尺度和道路断面，提供多元的交通模式选择。



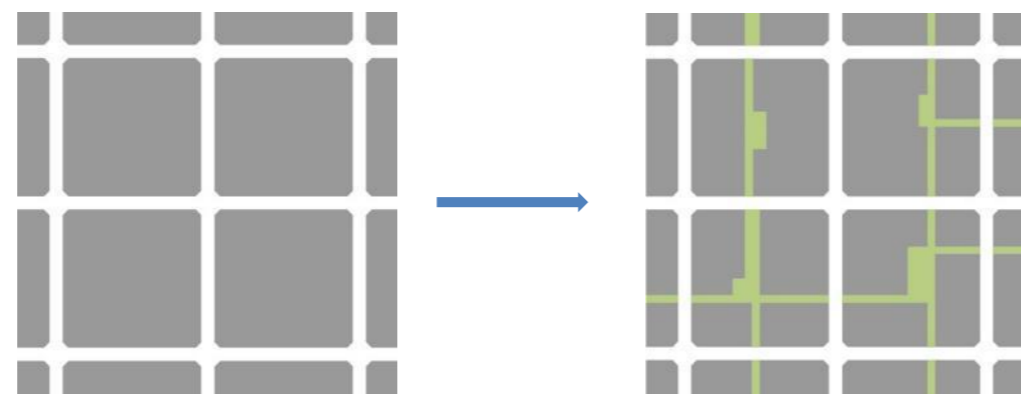


以功能复合的小型街区取代巨型街区。

第四十九条 以较高的路网密度创造细密的城市肌理，以功能复合的小型街区取代巨型街区，增加沿街面，增强街区活力。

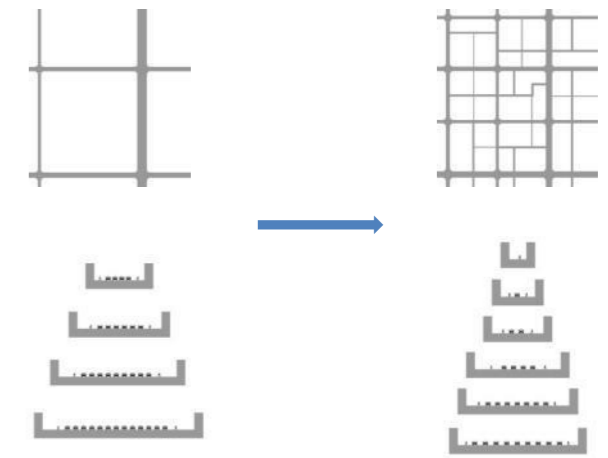


第五十条 尺度较大的街区内部应设置慢行道路供行人和自行车穿越，避免封闭式小区对街道网络的破坏。

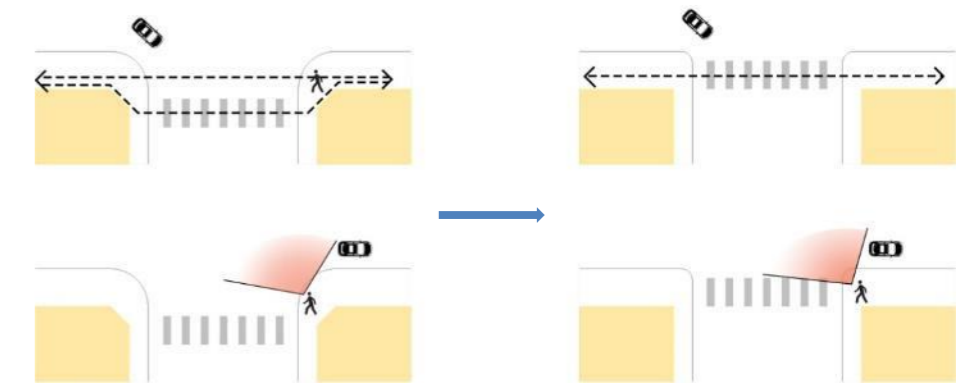


保证通行的前提下尽可能缩小道路宽度。

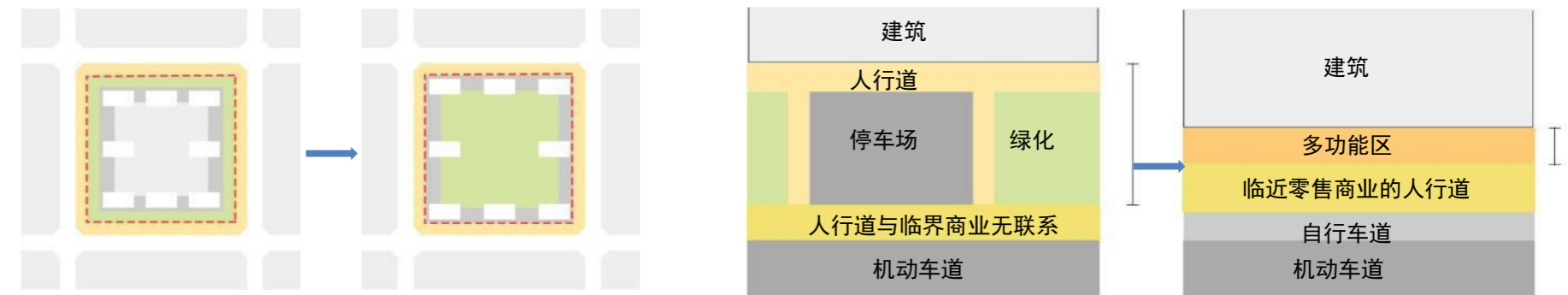
第五十一条 在满足交通、景观和活动功能需求的前提下，适当缩窄道路红线宽度和机动车道宽度，集约节约用地。



第五十二条 交叉口设计优先考虑行人通行，满足通行需求的同时尽量减小转弯半径，降低汽车转弯速度，增加道路安全性。



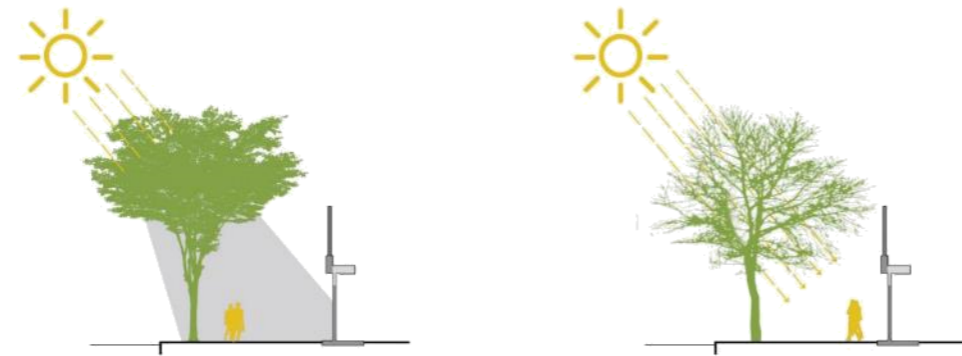
第五十三条 尽量减少道路退线，优化街道空间，为行人提供更多活动空间。



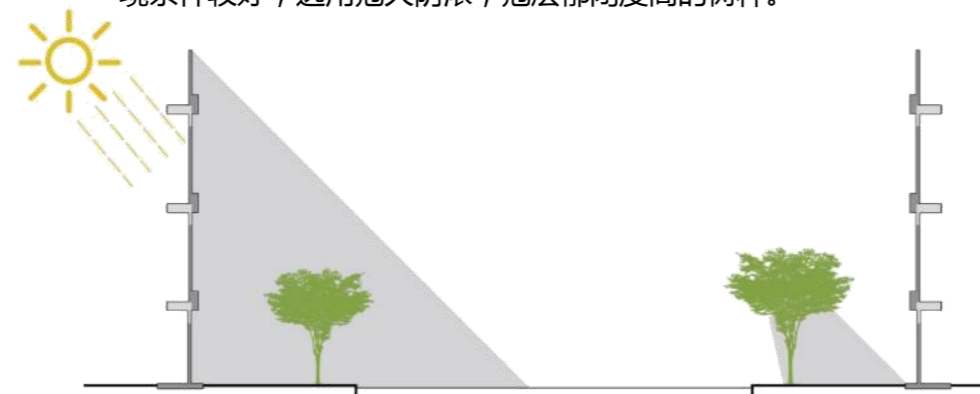
目标二： 生态宜人的 道路绿化

第五十四条 根据街道走向和环境特征选择适当的行道树种类

树种选择上优先选用落叶乔木（符合行道树选择基本生物学特征要求），以利于夏季遮阴，冬季采光。



北京地处北半球，南北向街道与北京冬季、夏季盛行风向一致，光环境条件较好，选用冠大荫浓，冠层郁闭度高的树种。



东西向街道风、光环境较差，尤其该走向街道南侧行道树可能终年无直射光。可以考虑选择道路两侧行道树种类不一致，北侧选择一般树种，南侧选择较耐阴树种，规格上应适当大些。冠层不完全郁闭，以利于污染气体扩散。

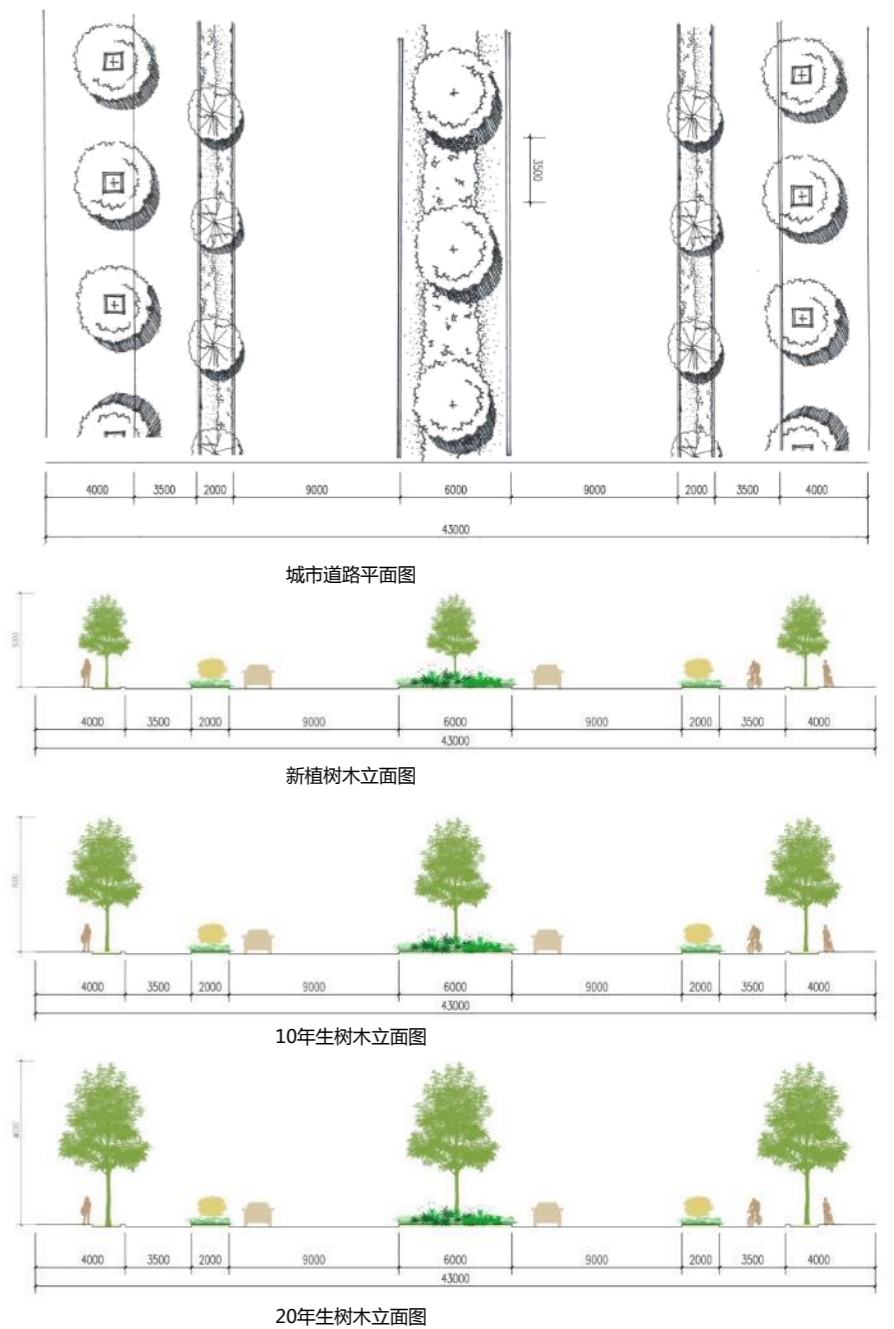


第五十五条 根据树木的动态生长特征确定合理的种植方式。

中央分车带新植树木纵向间距3-3.5米，枝下高2.5米，10年预期3.5米，20年预期4.5米，高度/冠幅比控制5：3—3：1；

人行道新植树木枝下高2.5米，10年预期3.0米，20年预期3.5米；

中央分车带下层灌木（修剪后高度）1.4米（防止双向会车炫光）。



目标三： 集约美观的 附属设施



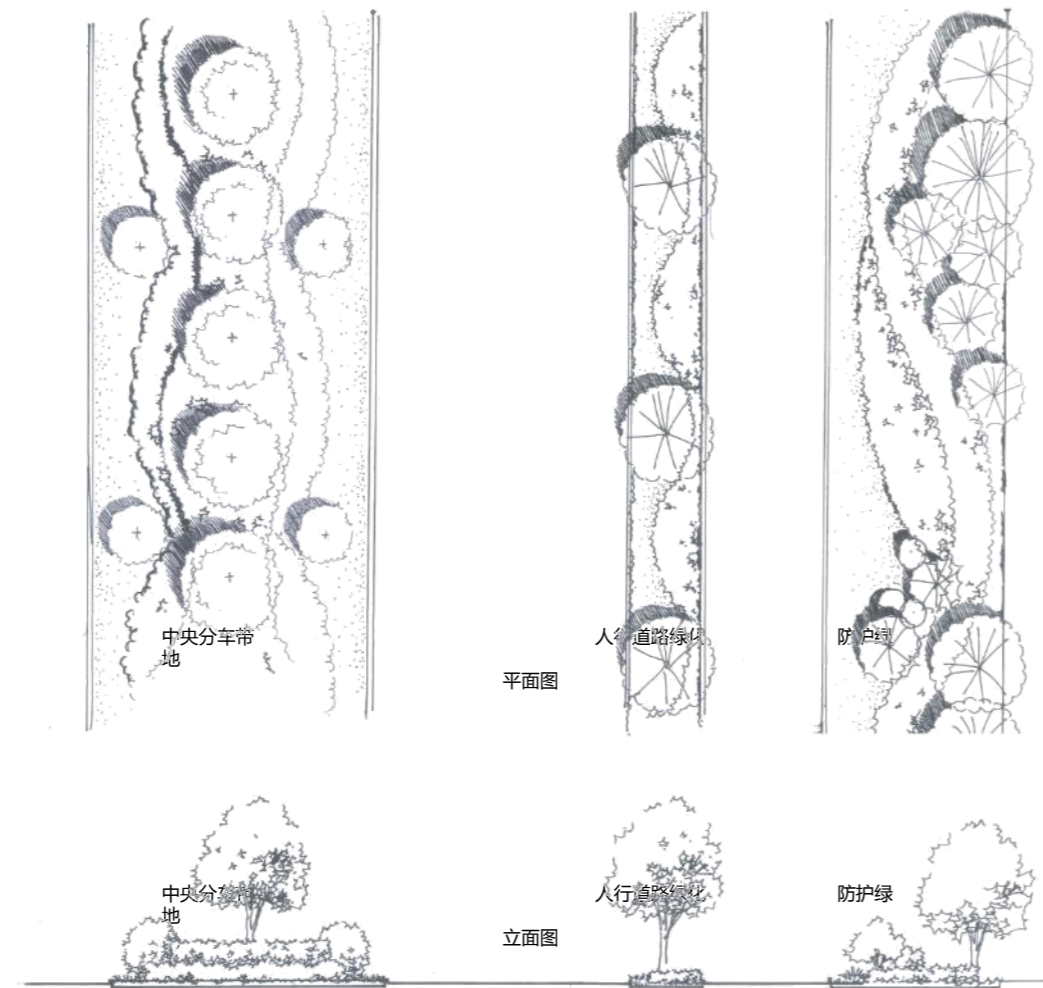
依据街道类型和功能设置各类街道附属设施。

第五十六条 根据街道走向和环境特征选择适当的行道树种类

中央分车带：乔木+修剪整形灌木+草坪（地被植物）；

人行道绿化：乔木+花灌木+草坪（地被植物）；

防护绿地：乔木+灌木+草本（地被植物）



第五十七条 将街道附属设施分为交通附属设施、公共服务设施、市政附属设施及视觉识别系统四类。应根据街道的不同类型，对道路附属设施进行把控。设施设置应符合《城市道路公共服务设施设置与管理规范》DB11/T500的规定。

类型	交通附属设施	公共服务设施	市政附属设施	视觉识别设施
商业街道	效率有序 应考虑车辆、行人的快速通行，因此设施设置应当注重效率、遵循交通法规，确保道路流畅性	科技活力 利用智能技术，实现信息共享，确保信息能够快速传递，营造快速、活力、创新的商业街道氛围	融合统一 设计风格与城市形象相统一，提供多方位的服务，层次分明，避免设施成为单一个体	个性明显 设计需要考虑周边商业氛围，将个性化元素融入其中，突出自身形象，打造明显的标识
生活服务街道	实用细致 主要考虑行人的需求，交通附属设施要生活化，关注实际应用，照顾行人的方方面面，关注细节	舒适互动 主要满足市民的生活服务，方便使用，具有舒适感，关注人与服务设施的互动关系，强调人性化	便民有效 市政附属设施的设置需要为市民提供有效的生活活动空间，同时能为生活活动提供有效的服务	艺术趣味 通过融入地区特色，展示城市个性化的一面，同时利用流行、多元的艺术元素，增添街道的趣味性
景观休闲街道	绿色美观 可将交通附属设施与绿化相结合，营造绿色空间，同时也可美化景观，打造休闲氛围	辅助协调 利用外观设计，将设施打造成景观休闲街道中的一道风景，与整体景观协调共存	生态隐身 可采用细腻的颜色或者与自然景观相契合的材质，亦可采取隐藏设计，美化景观空间	立体亮眼 可利用立体展示，为道路景观增加新亮点，丰富街道视觉效果，营造轻松的活动空间
交通性街道	安全顺畅 交通性街道以交通功能为主，确保车流和人流有效通行，注重安全、有序、设计简约	便捷简洁 为市民提供便捷的服务，有足够的活动空间，造型以简单为主，避免影响交通顺畅度	通透规范 针对道路交通安全，设施位置应设置在规定范围内，设计符合国家标准，确保视线无遮挡	清晰引导 辅助交通附属设施，标识清晰可见，对车流，人流起引导作用，防止道路交通造成拥堵



各类附属设施应可靠、美观并与环境协调。

第五十八条 交通附属设施

护栏：必须坚固并给人以安全感，质感、色彩应与周围设施环境相协调。其中复合式护栏可结合坐凳与绿化打造一个绿色休闲景观空间人行道上设置的护柱尺度宜考虑适合人坐靠。

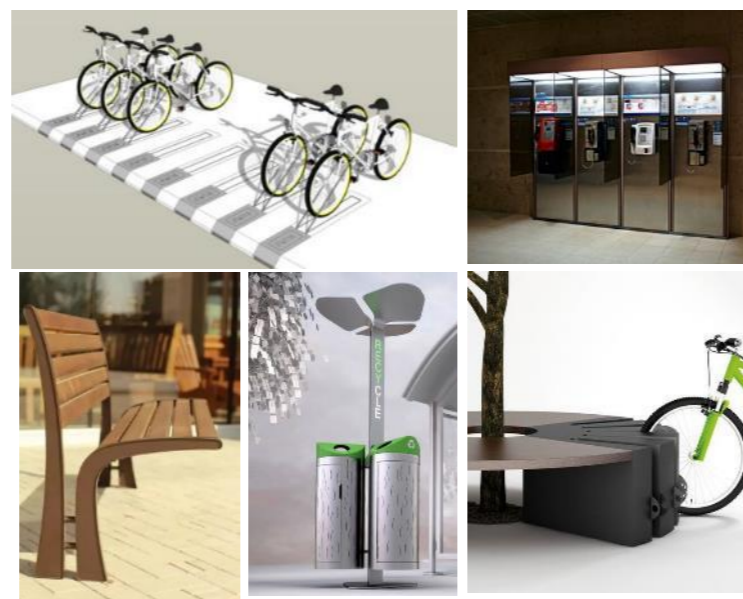


第五十九条 公共服务设施

座椅：宜设置在向阳、避风处，并应种植乔木提供避荫。应选择光滑、少尘、防水、防晒的材料作为座椅材料。

废物箱：形式和色彩、所采用的材料应与道路景观相适应，造型应易于识别，与道路上的配套设施一体化。

公用电话亭：形式和色彩应具有识别性，其设置以不妨碍行人行走为前提，造型及其基座与路面铺装应与周边环境协调。



各类附属设施应可靠、美观并与环境协调。

第六十条 市政附属设施

照明系统：应该有足够的照度、亮度、防眩度以及良好的照明诱导性。设计应考虑夜间照明的整体效果，同时灯型应该具有适当的色彩对比和一定的美感。

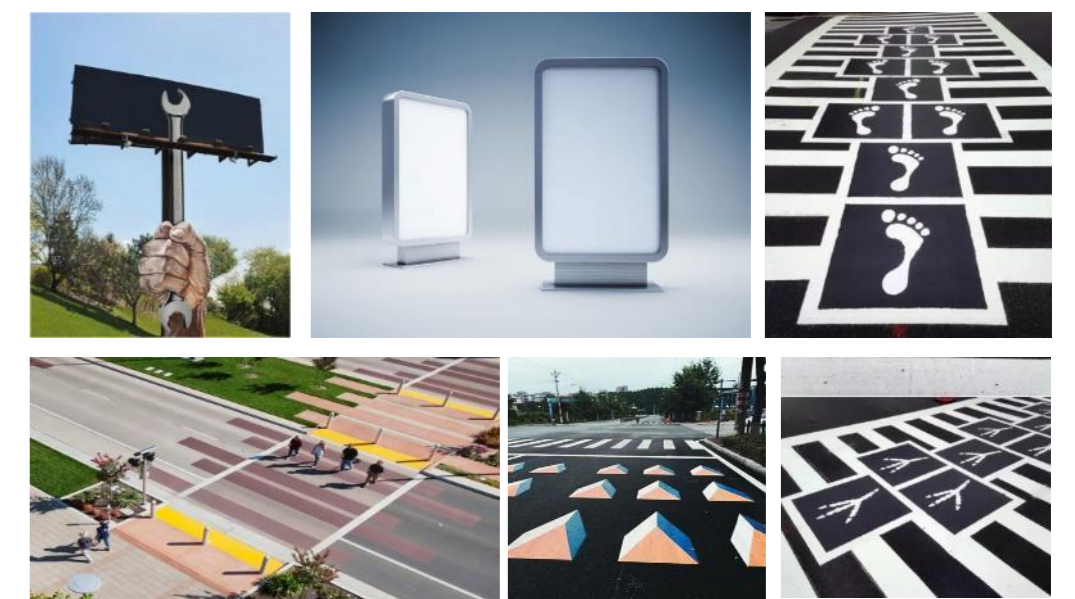
电箱：利用独立性的箱系统打造具有独立个性的艺术品。利用长条的组合关系打造出具有组团是的视觉空间感。



第六十一条 视觉识别系统

广告牌：广告牌的摆放避免形成视线遮挡，其设计可融入创意元素，增添道路活力，凸显城市个性。

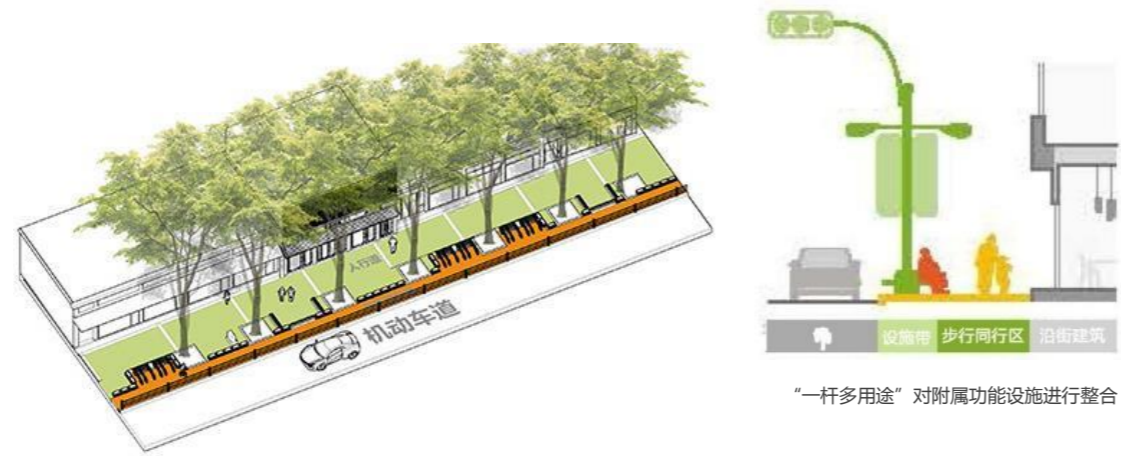
地面标志：采用2D、3D一些趣味图标，为路面增添艺术色彩感，同时能让道路使用者更容易看到标识，提前接收视觉信息。





在街道空间设置集中设施带。

第六十二条 附属设施的设置应统筹协调，宜将各类设施集约布局在设施带内，避免市政设施妨碍步行通行，可设置在步行通行区和车行区域之间。（置后）



附属设施设计体现本地文化和特色。

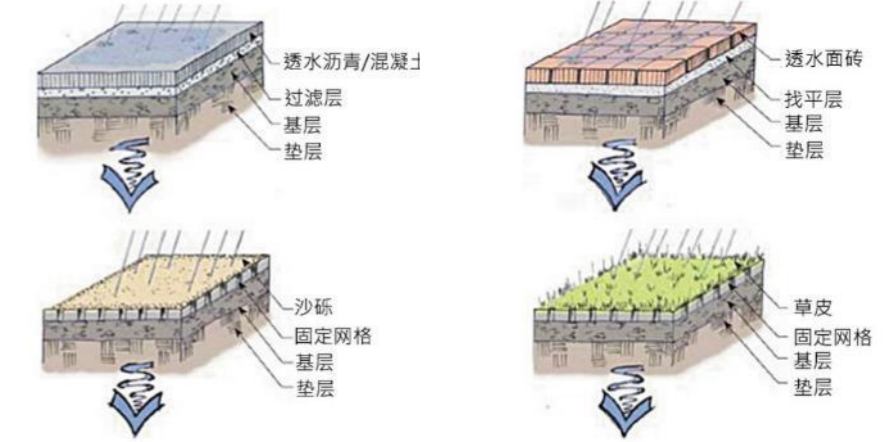
第六十三条 城市道路附属设施应遵循统一化原则，在满足规定的基础上，以人为本，兼顾美观，并体现地方文化特色，立足于北京，结合通州文化，进行统一设计。（置后）



目标四： 低冲击的 雨洪利用系统

第六十四条 街道海绵城市材料选择

路面铺装材料及结构体系透水性（具有较强的渗透/下渗性能），可单独使用，也可与其他设施配合使用，主要有透水沥青（孔隙率15%~25%，抗压强度20MPa~40MPa，渗透系数≥800ml/15s）、透水混凝土（孔隙率15%~25%、抗压强度15MPa~30MPa，抗折强度3MPa~5MPa，表观密度1700kg/m³~2200kg/m³，透水系数≥1.0×10⁻²cm/s）、透水地砖（技术性能指标应符合GB/T 25993《透水路面砖和透水路面板》标准要求）、沙砾网格与嵌草网格（技术性能指标应符合NY/T 1253《植草砖》标准要求）等5种主要类型；

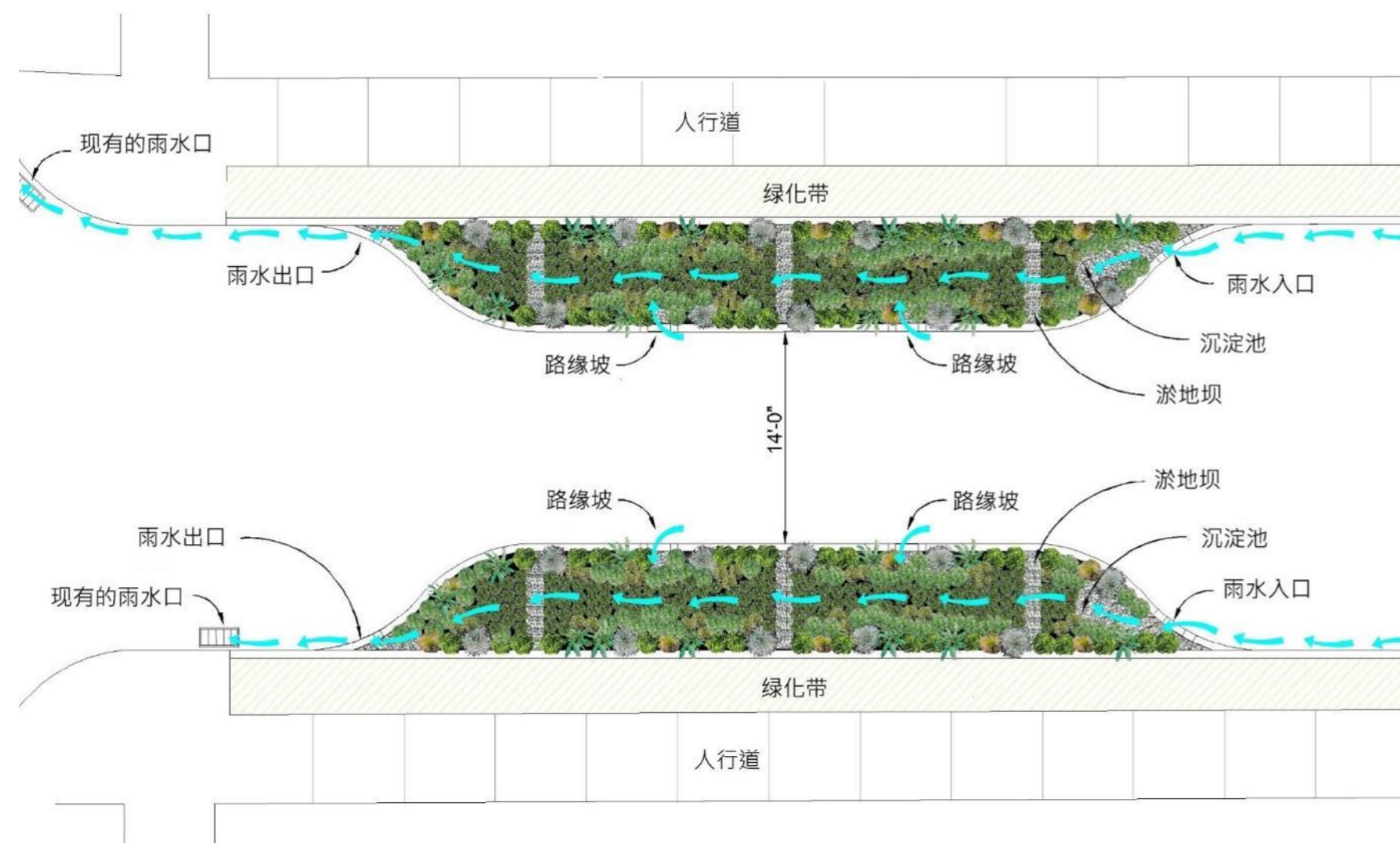


高效的软质绿色景观材料：植物（湿生、中生或旱生植物）、土壤等，结合其他设施体系实现水量（根系吸收与滞留）与水质（物理净化与化学净化）管理，综合水质达到《城市污水再生利用——城市杂用水水质》(GB/T 18920-2002)标准要求；



第六十五条 形成高效的街道海绵城市体系

结合雨水源头管理，雨水径流路径管理，最大化街道绿色景观区域，最小化街道不透水区域4原则。综合构建点（路牙石扩展池，沿路牙石间隔20米双侧布局）、线（雨水种植沟，沿分车带绿地或道路附属绿地线型布局）、面（下凹式雨水种植池、雨水渗透园，基于雨水汇流计算结果布局）相结合的街道雨水景观格局，进而实现雨水径流吸收、下渗，雨水排放减量50%-60%；减速、过滤、汇集，水质改善，雨水水质达到《城市污水再生利用——城市杂用水水质》(GB/T 18920-2002)标准要求。



“点状”景观单元



路牙石拓展池



淤地坝与植物

“线状”“面状”景观单元



雨水种植沟

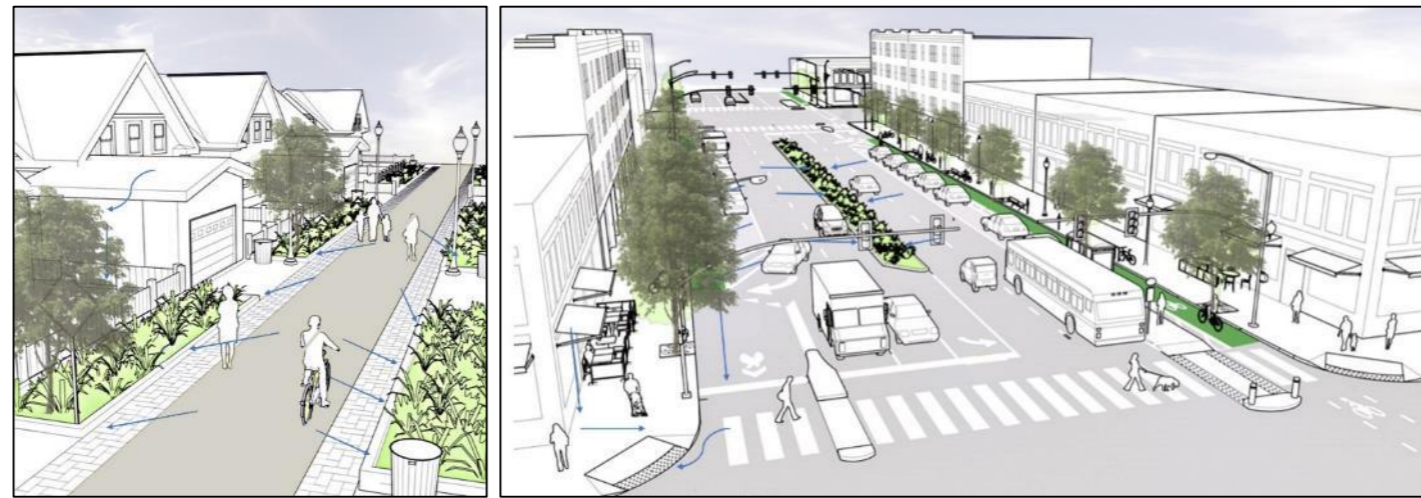


雨水渗透园

第六十六条 形成街道海绵城市系统

海绵系统与步行道、自行车道与公共通道及其附属设施的设计建设相结合，不仅对街道本身生成、汇集的雨水进行主动管理，而且要实现街道一侧或双侧建筑屋面雨水、雨水径流，结合建筑绿色屋顶与建筑绿墙体系进行主动管理。

高效的街道海绵体系能够使雨水成为生态与景观之“源”，而不是城市废水与污水之“源”。





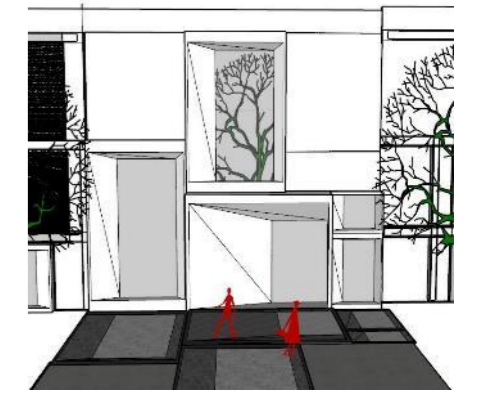
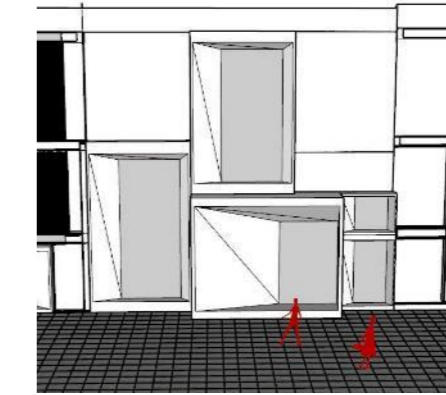
目标一： 活力街道



鼓励开放退线空间，综合一体化设计。

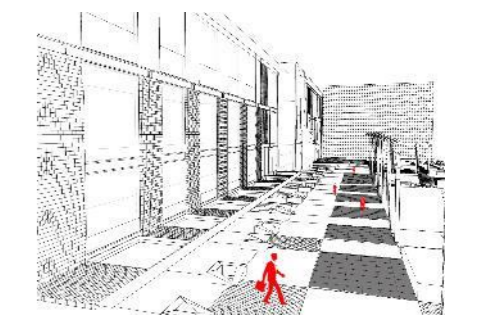
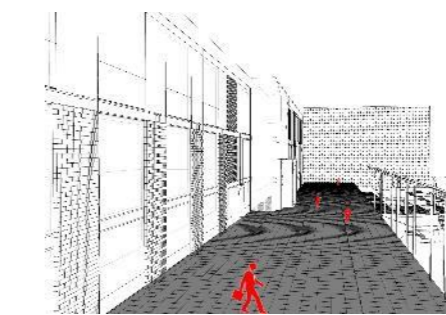
第六十七条

一体化设计：不仅限于退线部分，它平铺直接，从建筑首层的室内空间开始就以较强的景观意识将室内素材、室外素材（包括退线部分和路侧带部分）统一设计，实现要素共有，强调景观的连续感。



第六十八条

设施导入型：在退线空间内导入一些路侧带的绿化要素，强调了红线内外一体感。在此基础上，对道路空间在功能上或艺术上的不足予以补充，设置一些如休息廊、通信亭、水池、艺术作品等一些小品，把街道空间的附属功能（滞留、社交、休息）在这一空间实施、放大。



第六十九条

景观分节型：强调建筑前的个性或者通过绿化屏障在视觉上区分内与外。它的效果一方面给道路空间提供一种特殊的景观，另一方面维持自我空间的个性。





优化停车设施提，便捷联系公交设施

第七十条 大型公建或单位应在建设用地上设置足够的、方便的停车设施。机动车停车场地宜结合绿化景观一体设置，非机动车应有独立的停车区域，并可便捷联系建筑出入口。

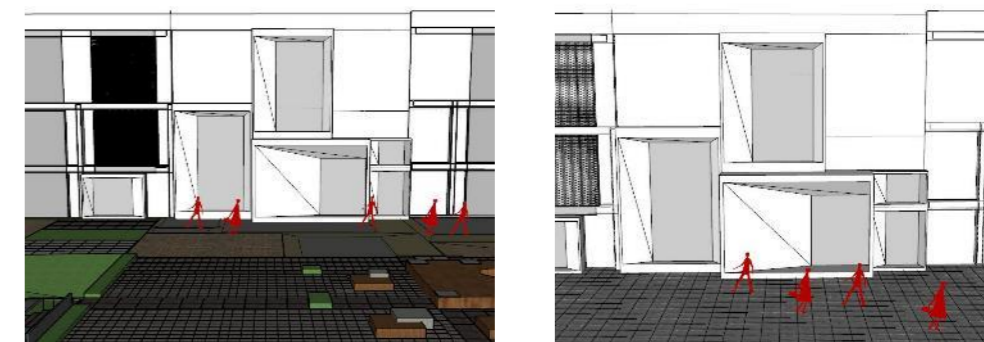


第七十一条 公共建筑出入口应考虑与周边公共交通之间的关联，结合人行流线，提供方便、快捷的通道连接过街设施、地铁及公交车站。

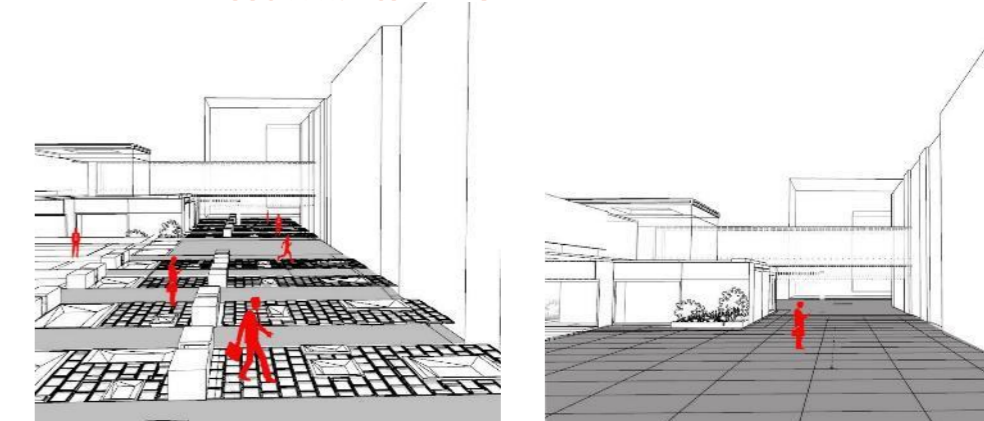


优化公共建筑外部空间

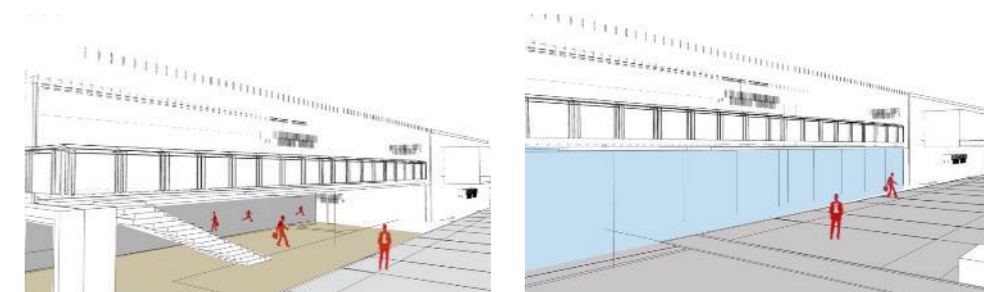
第七十二条 退线释放公共空间。可用于绿化、景观、步行等多重功能，并结合外部街道尺度，形成开放空间



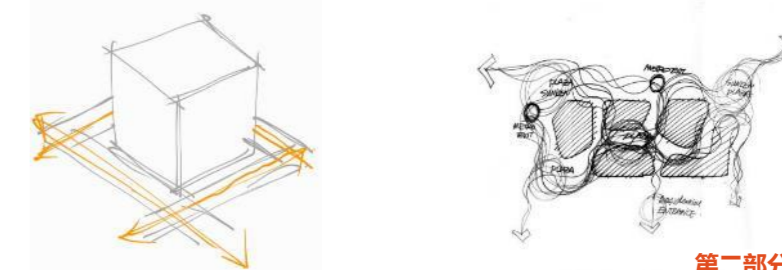
第七十三条 退线后形成集聚、休闲空间。如大型公建入口区域，可退线形成公共活动广场，其间可设置休闲配套设施。退线后形成通行空间。对于用地紧张的公共建筑，可适当退线形成共人通过路径，宜与外部街道结合，形成一体化设计



第七十四条 为保证街道间相互的通达性，可采用底层架空的方式，释放街面空间。



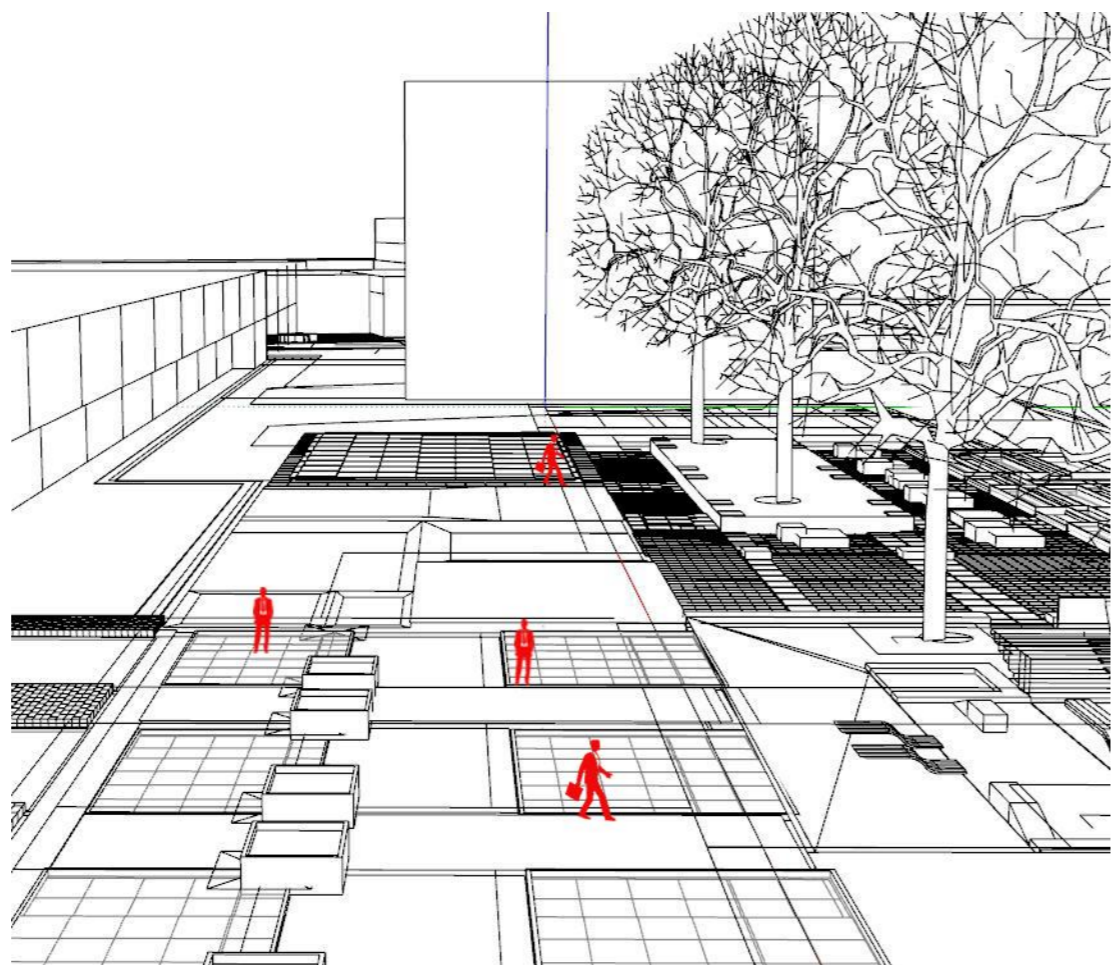
第七十五条 公共建筑设计可采用分散式布局，形成内部可穿越的街巷或广场空间。



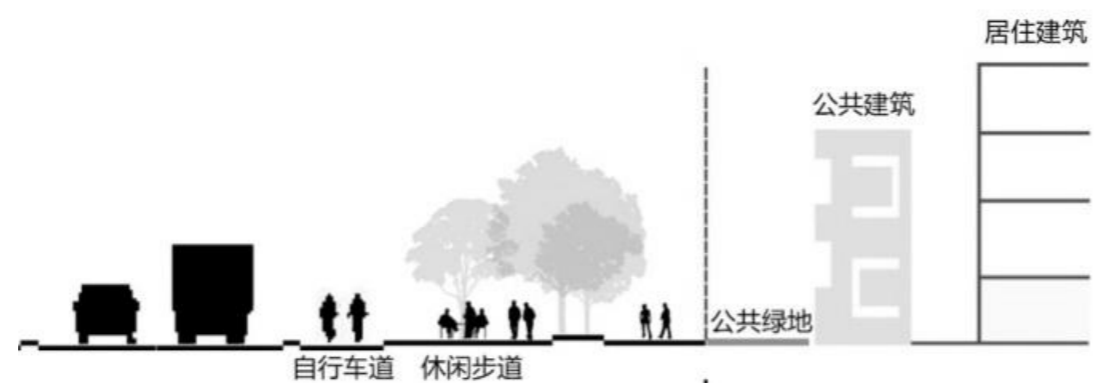


沿街商业结合公共活动，形成活力空间

第七十六条 沿道商业、办公设施集中的路段，绿化设施带宜以高大乔木为主，并适量配置树椅，与商业设施之间形成开放的公共空间。

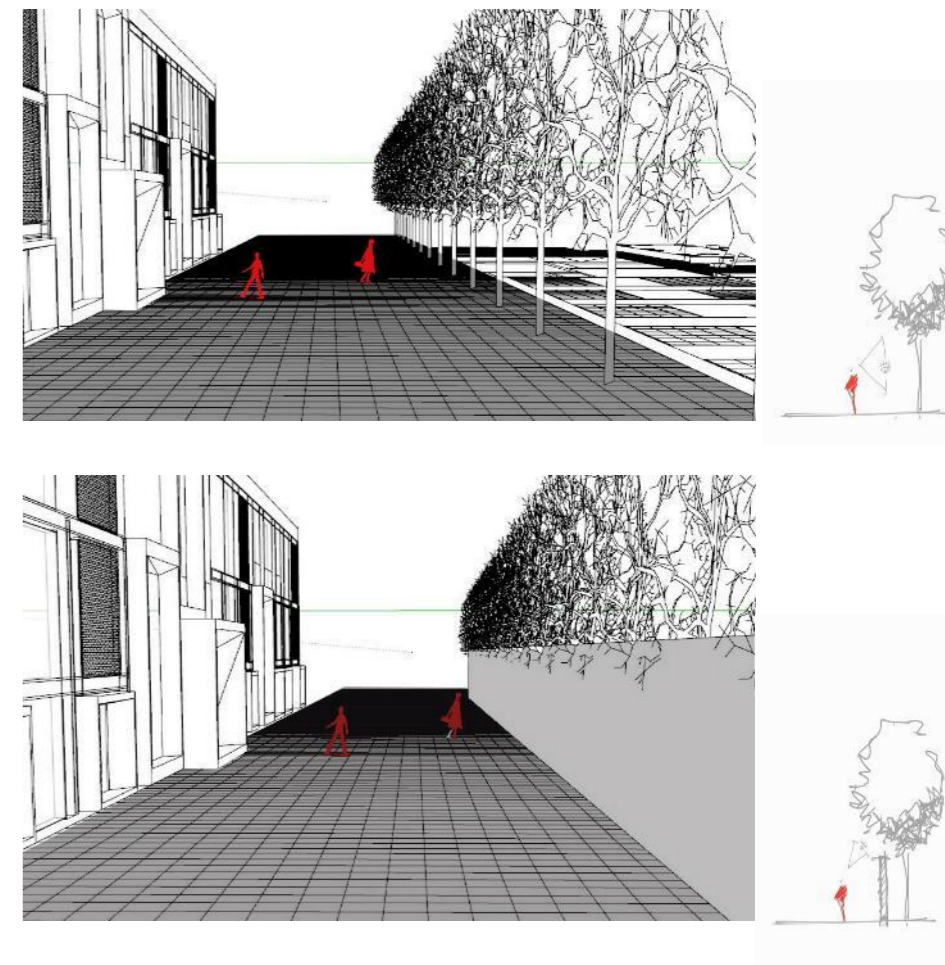


第七十七条 公共商业建筑沿街一侧应有充足的公共绿地，宽度不少于15m，并且在街道宽度允许的情况下其外侧宜配有休闲步道。

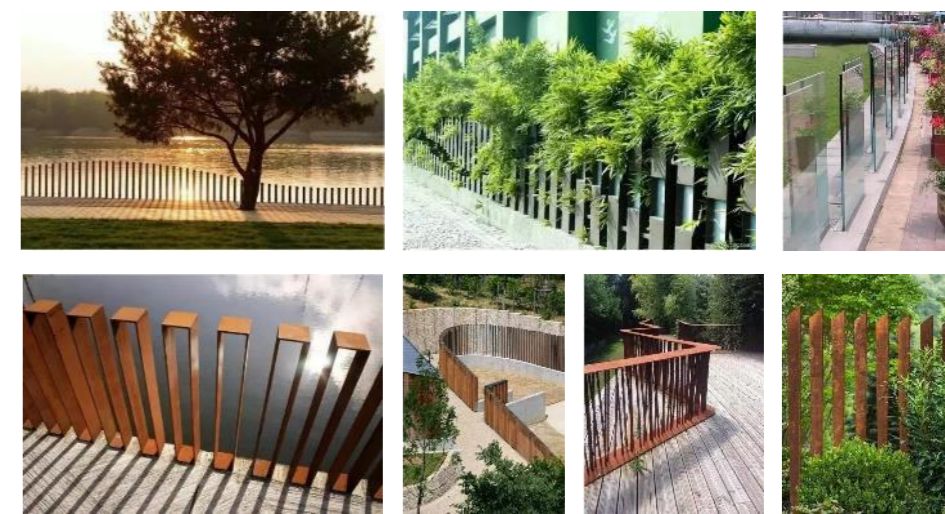


开放区域边界，提高未来通透率

第七十八条 与道路相邻的公园绿地不宜设置围栏，可采用绿色景观（灌木，乔木，草地）进行空间分隔，两侧空间宜有便捷联系。



第七十九条 设置围栏的，总体通透率（含围栏和矮墙）应大于80%。围栏的形式与风格应与周边建筑和道路空间环境相协调。宜采用现代或中式现代风格，不宜采用欧式铁艺风格。

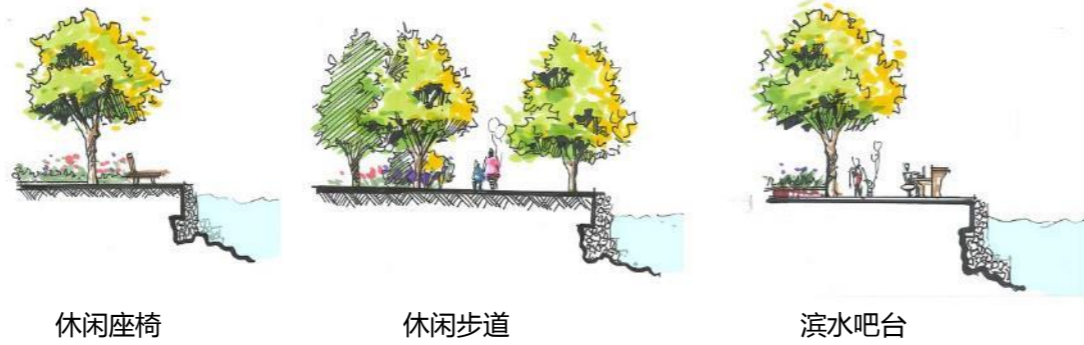


目标二： 宁静街道



空间与生活场景。

第八十条 医院、学校、居住等功能区毗邻滨水空间时，可以在生活性道路和沿街空间形成具有生活气息的街道空间。

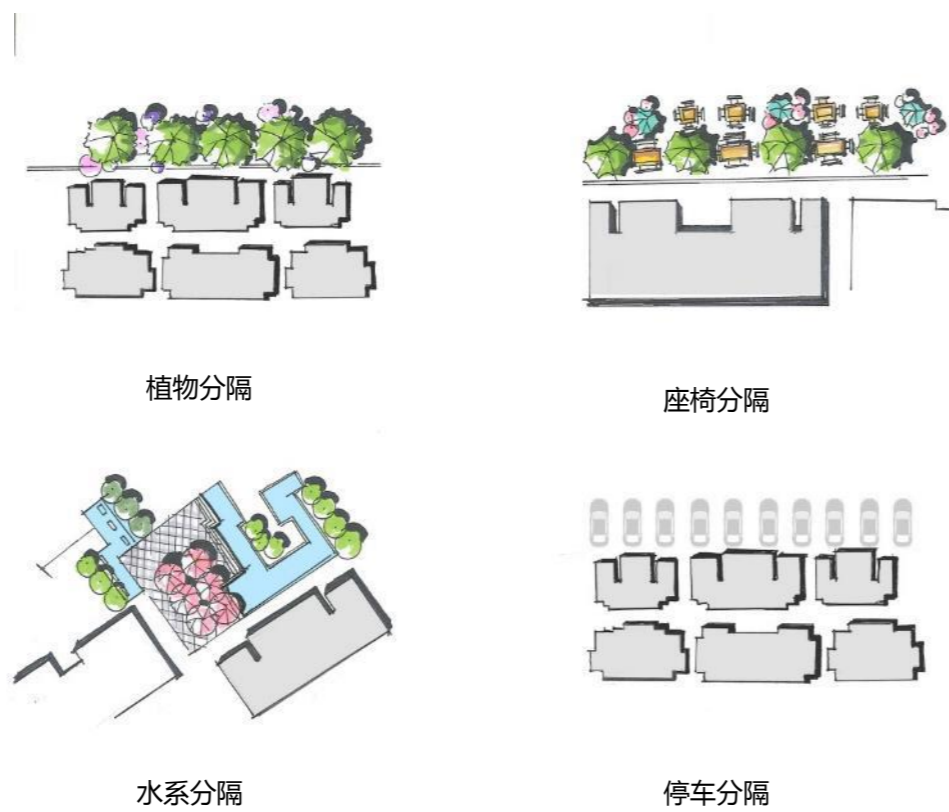


休闲座椅

休闲步道

滨水吧台

第八十一条 医院、学校、居住等功能临近的活动性广场空间，可以在功能区与广场之间形成多种设施布置方式，从而在形成具有生活气息的沿街空间的同时，解决广场噪音扰民问题，包括：在广场与居住区之间设立水系空间、高大植物、咖啡茶座等多种方式。



植物分隔

座椅分隔

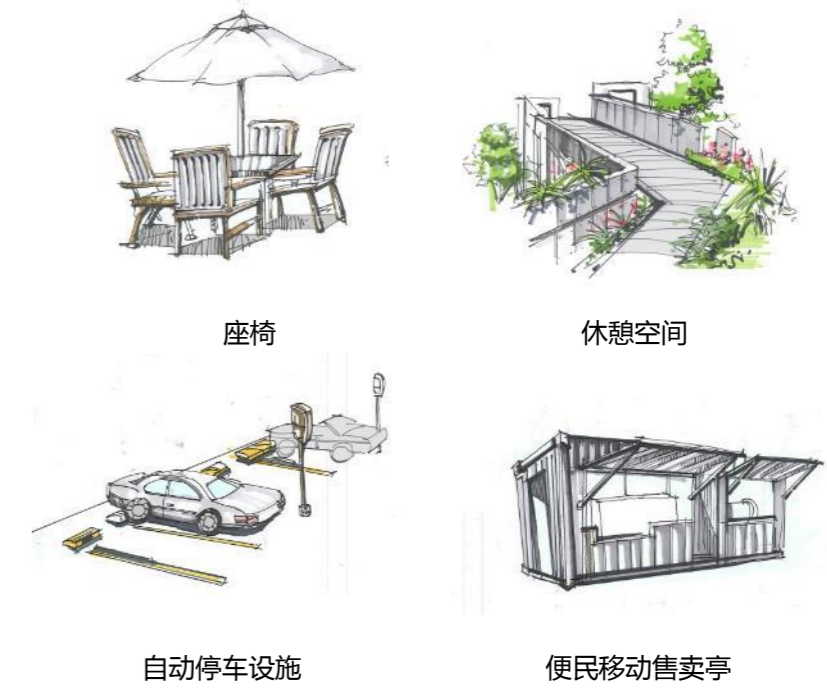
水系分隔

停车分隔



特色空间的建构。

第八十二条 完善生活服务设施，尽可能地提供开放怡人的公共空间，为市民打造休闲放松的主要场所，创造安宁的街道环境。



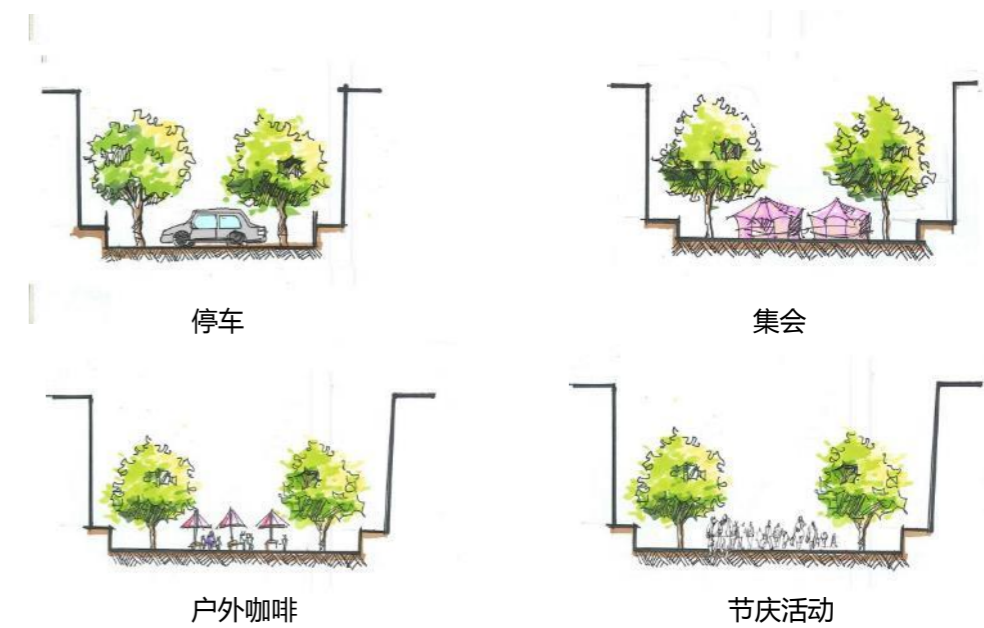
座椅

休憩空间

自动停车设施

便民移动售卖亭

第八十三条 增加生活性街道的比例，将生活空间进行拓展，形成生活空间的多种场景，创造安静宁和的街道环境。



停车

集会

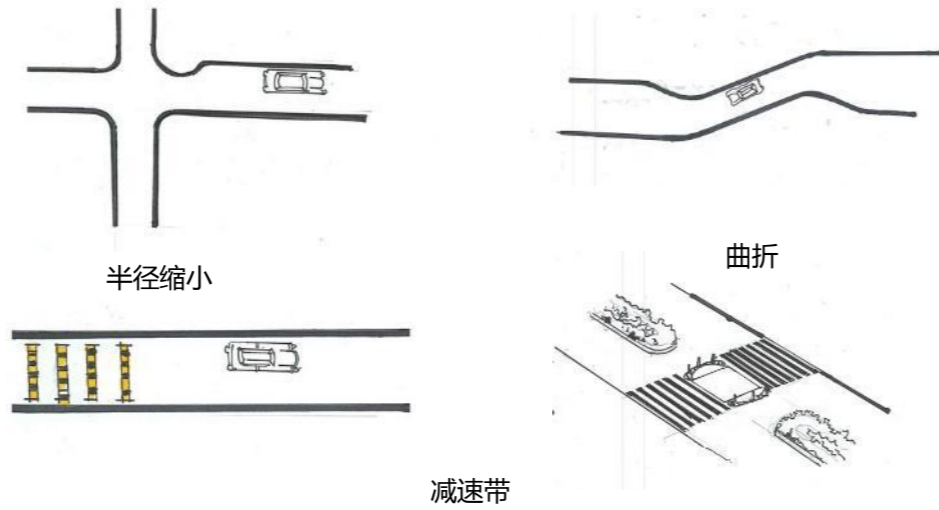
户外咖啡

节庆活动



减速、降噪与遮蔽。

第八十四条 居住区道路的功能，不仅是交通功能，而应该是包含了经济、社会等其他方面的多元功能。因此，我们需要利用几种工程措施对街道进行设计，从而控制车速，确保居住区道路的安全。



第八十五条 当沿街建筑为医院、学校、居住等功能区时，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。



第八十六条 交通设施毗邻医院、学校、居住等功能区时，宁静化与降噪措施包括：高架桥、立交桥的宁静化与降噪；快速路、主干道等交通性道路的宁静化与降噪。



第六章

智能便捷

SMART STREET

目标一： 高效的 交通管理

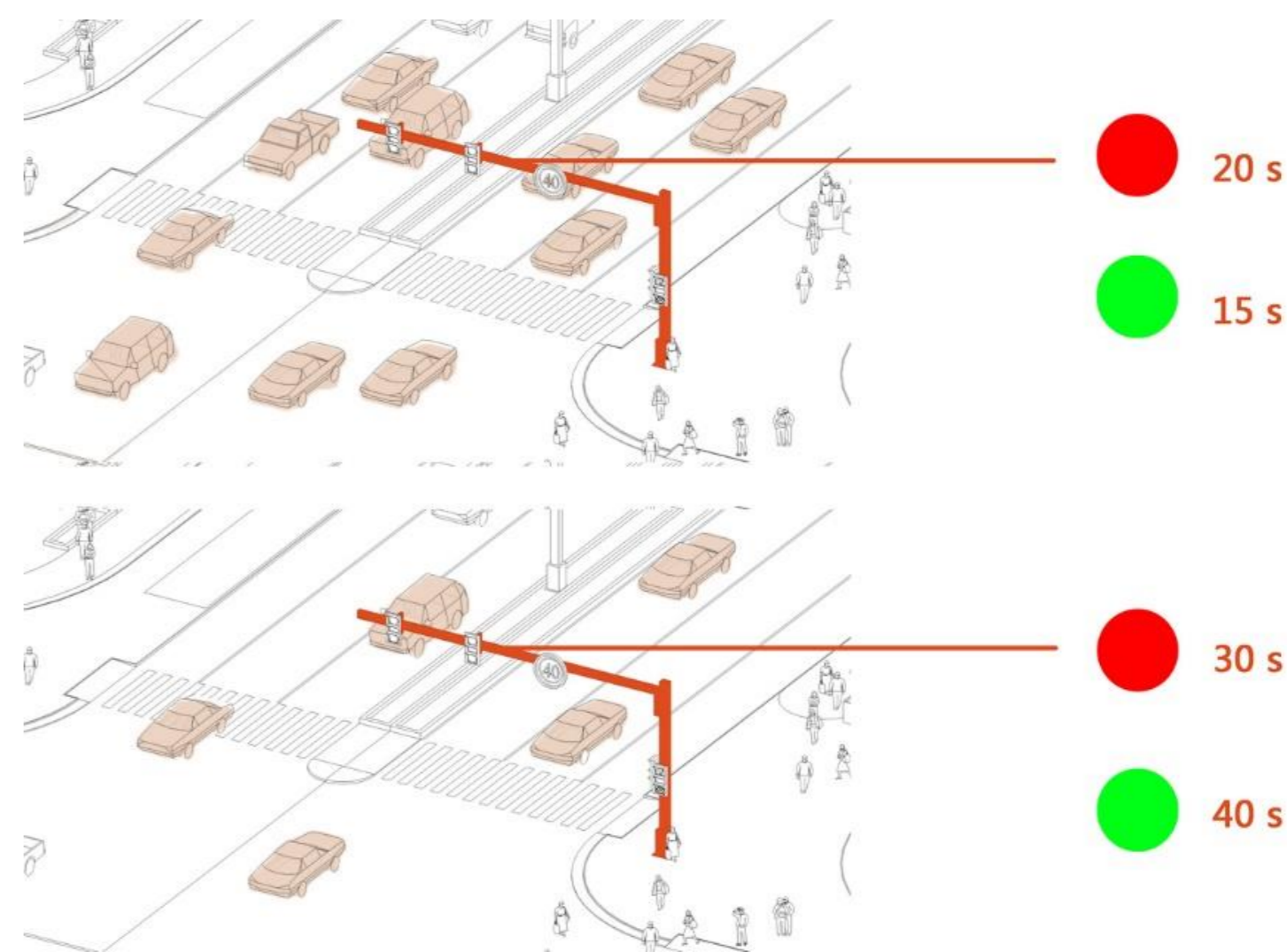


智能提升道路效率，拓展街道交通维度

第八十七条 提高交通信号灯的智能化率，所有信号灯都应配备数字显示。

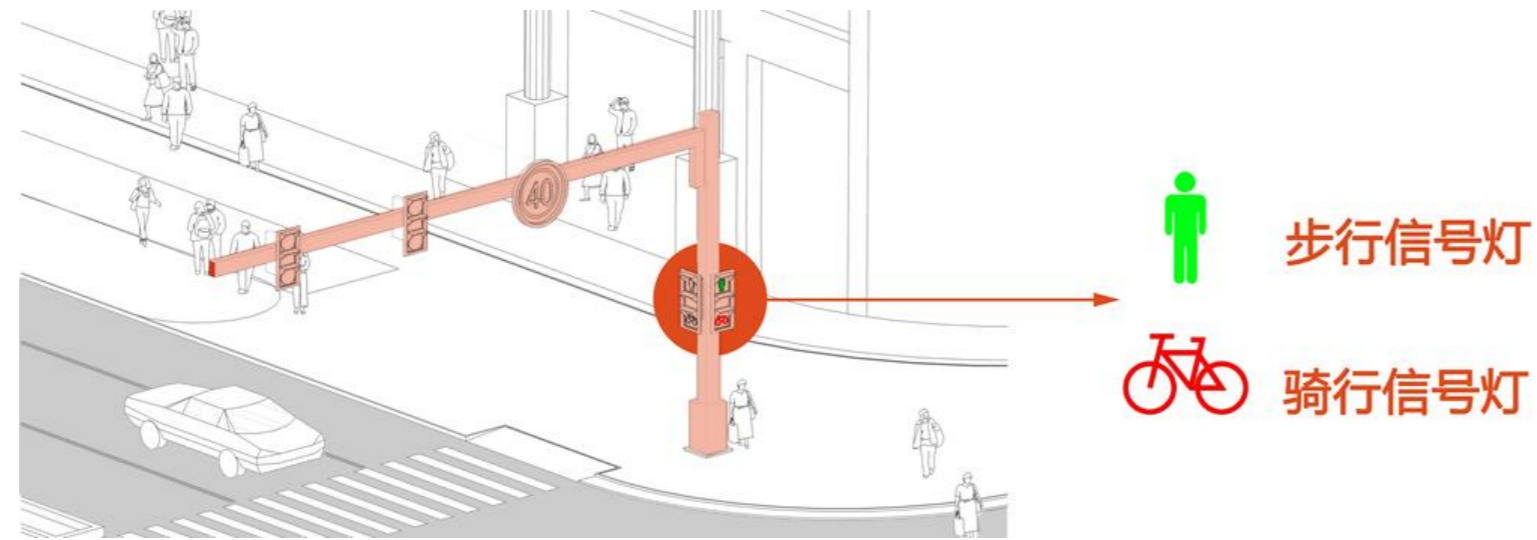


第八十八条 细化交通信号灯配时设计，在重点路段或者高峰时间智能减少信号灯周期，智能调配相位模式以及绿信比。



目标二： 系统的 街道引导

第八十九条 重点路段针对步行和骑行单独设立信号灯，并根据路况只能调配周期、相位时间，进而实现步行和骑行的“绿波”。

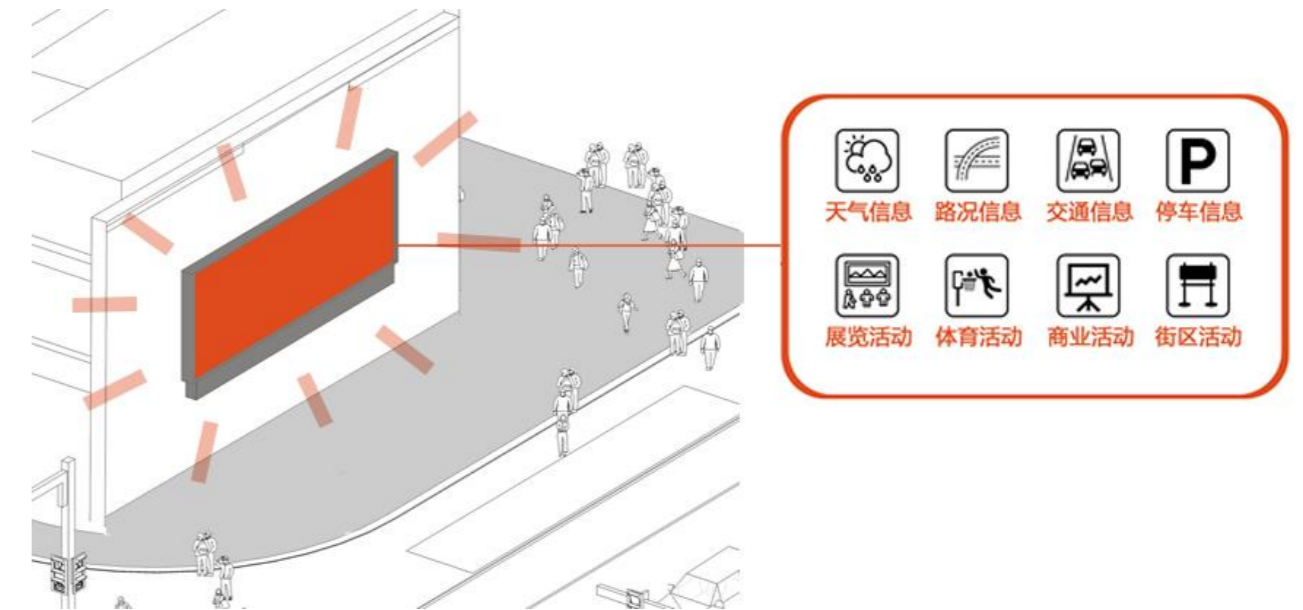


第九十条 重点路段根据实际路况智能调整限速。



提升街道信息密度，打造街道服务功能

第九十一条 街道增设智能信息版面，可即使展示动态交通信息、路况信息等。同时，也可兼顾发布社区动态信息、公共空间临时占用信息、健康数据信息等公共服务功能。



第九十二条 公交车站电子化，提供公交车全方位信息，打造更加人性化的公共交通体验。

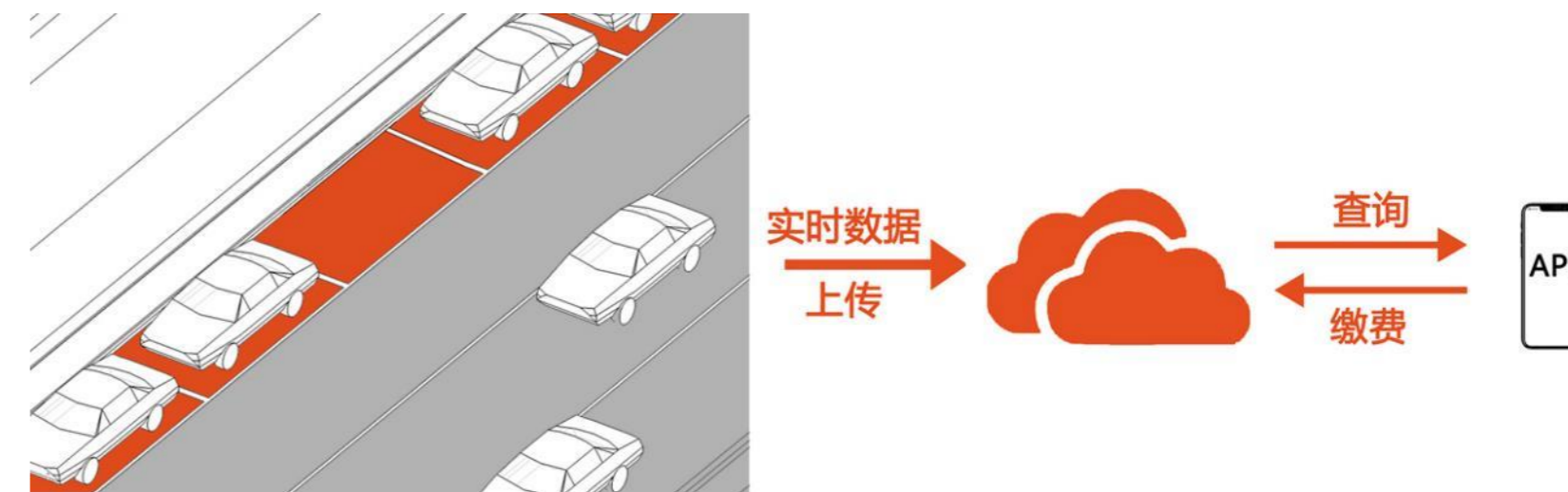


目标三： 便捷的 停车系统



整合街道停车资源，构建个性沿街空间

第九十六条 开发智慧城市停车诱导系统，管理覆盖至少80%的城市路边停车位，提供更为高效而便捷的街道停车体验。

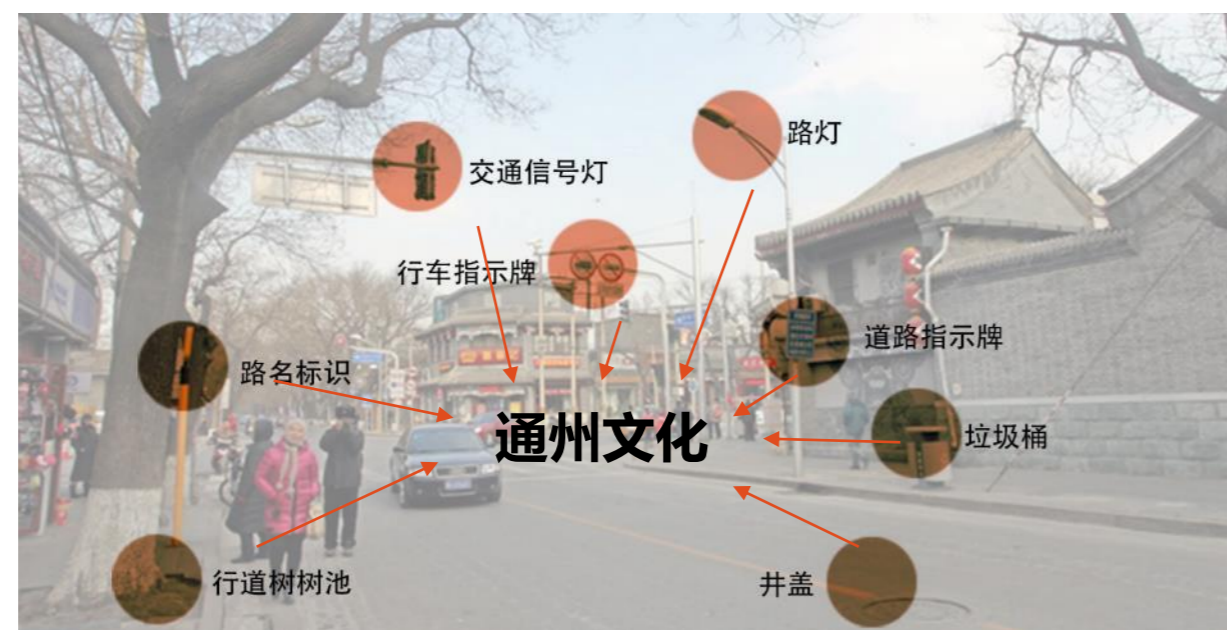


第九十三条 增加城市公共空间引导、自行车停放区引导等标识系统。

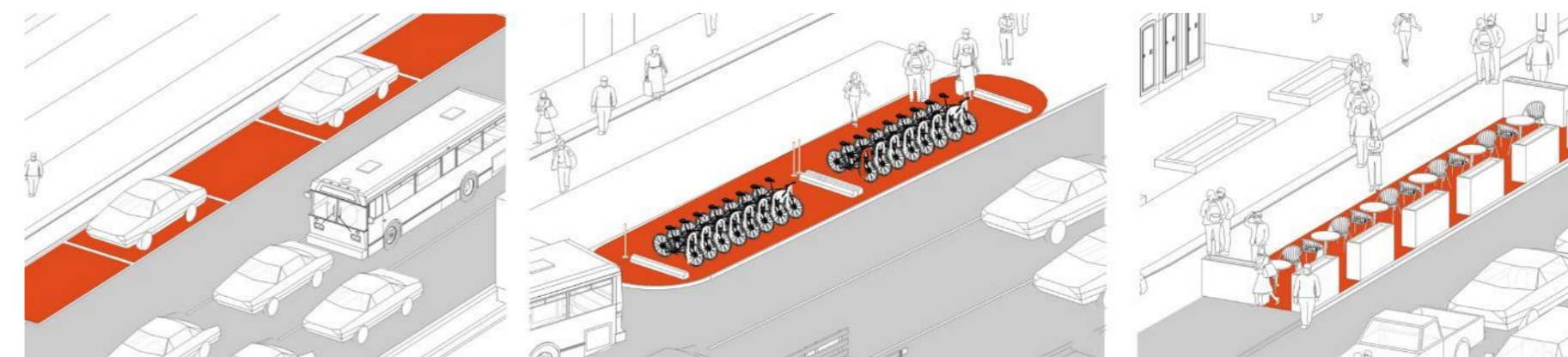


第九十四条 结合城市的开放空间设置街道智能公共艺术装置，提升街道的空间品质和大众参与度。

第九十五条 街道家具应当体现社区或是城市特色，彰显城市文化内涵



第九十七条 在非重点区域路边停车进行精细化设计，设置自行车停放、休闲区等城市公共功能，打造更为人性化的城市街道空间。



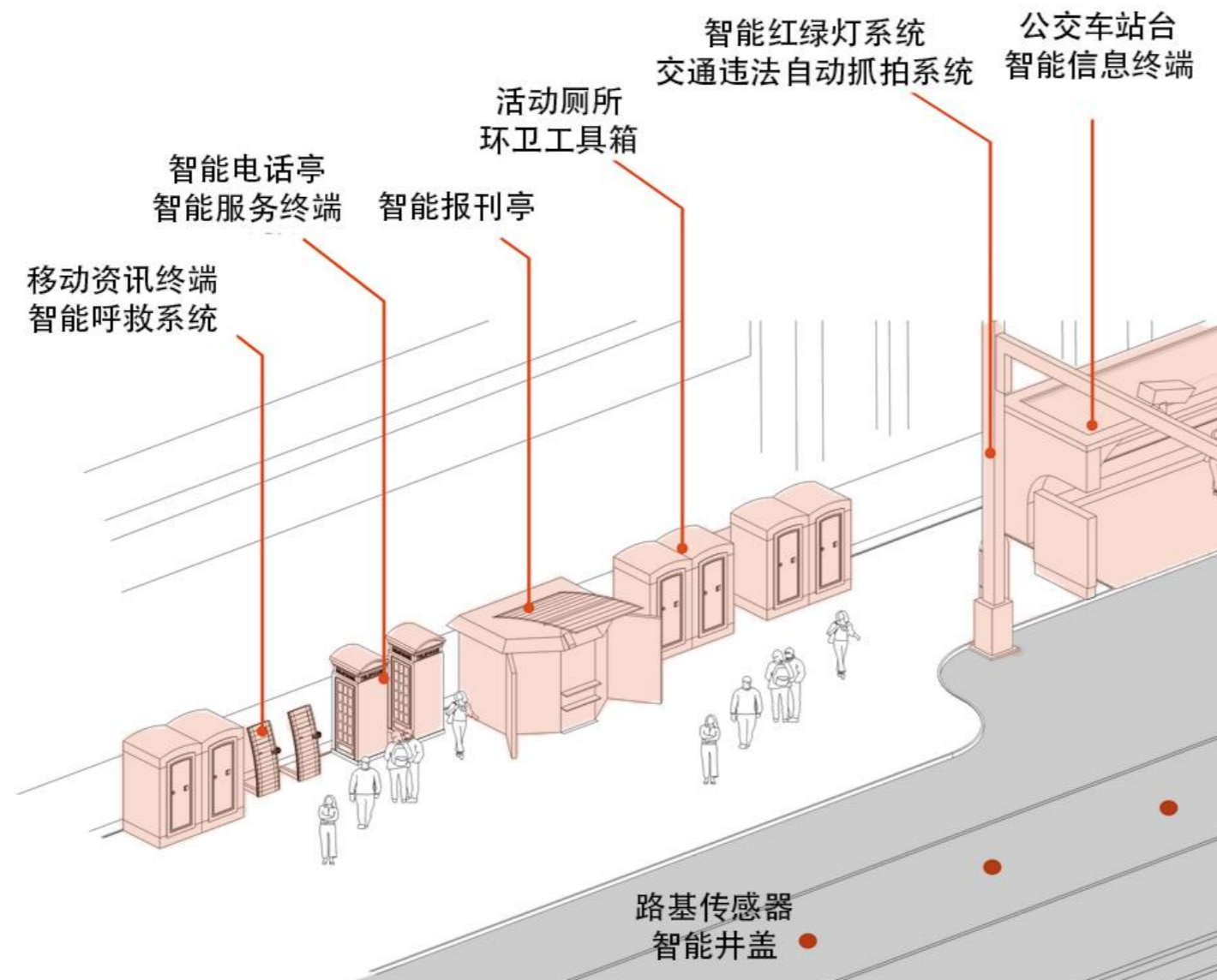
目标四： 智能的 街道家具



智能改造街道家具，构建高效整洁氛围

第九十八条 加快对现有街道家具的智能改造，打造更为智能化的城市街道立面。改造率应达到60%。

第九十九条 鼓励采用集约式的街道家具，鼓励“一杆多用，一箱多用”。



第一百条 鼓励架空线路入地，进而减少“黑色污染”，构建更为整洁的城市街道。



北京道路上空的架空线路



第七章 多彩底蕴

COLORFUL INSIDE-OUT

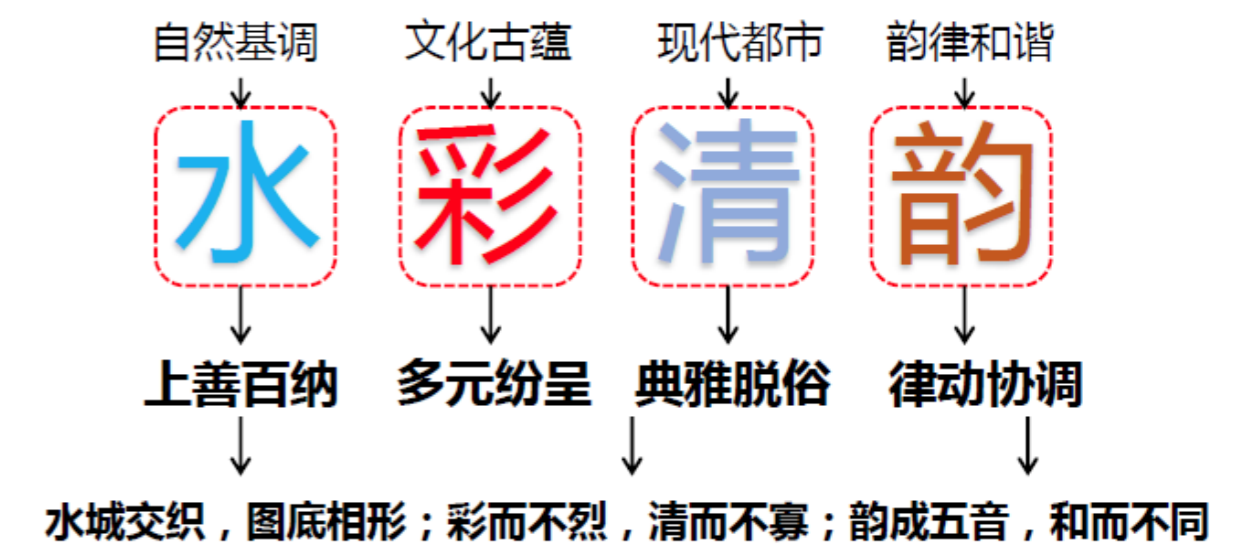
目标一： 分级营造城市街道色彩



加强街道色彩与城市色彩定位的良好衔接

第一百零一条 注重整体街道色彩展现的节奏，不同区块街道色彩的节奏要适合相应特征，街道形成多样的统一，加强具体街道色彩定位与上位城市色彩规划的衔接。

第一百零二条 以色相的冷暖区分传统与现代、活力与冷静，达到半城温暖半城清视觉氛围，形成副中心清新明亮、生态友好、富有艺术精神的风貌形象。



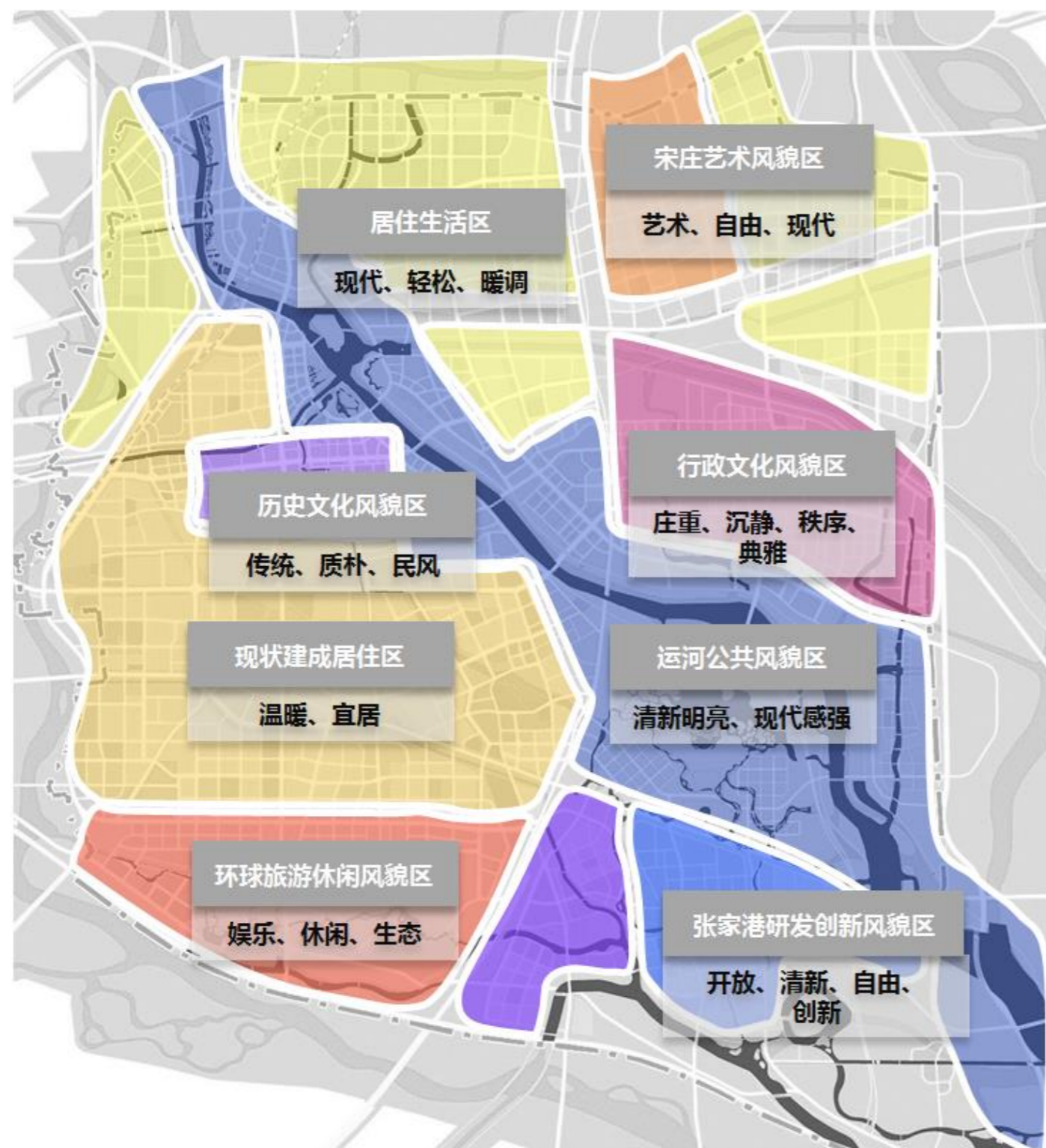
清新明亮

蓝绿交织底

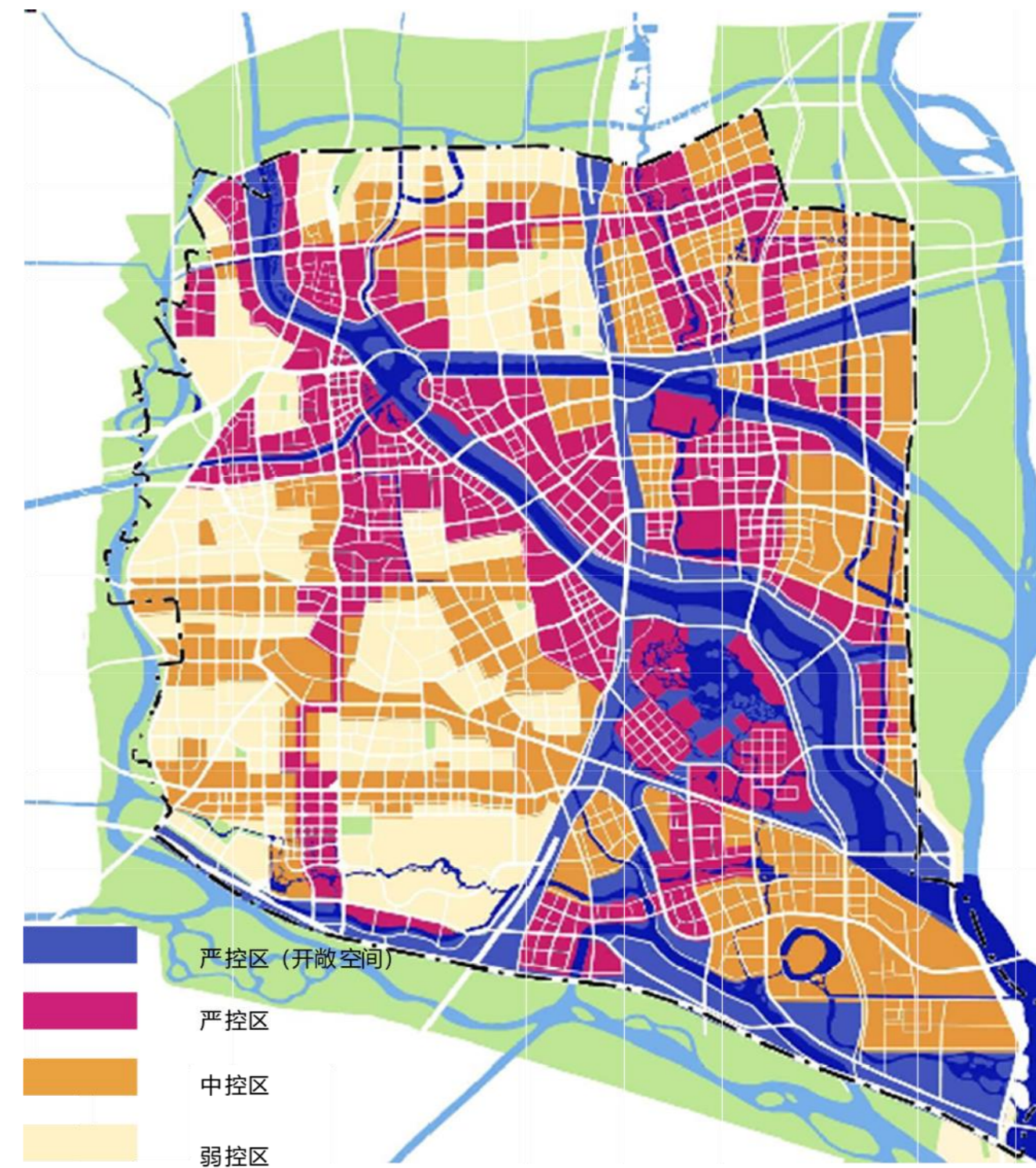
银河串古今

半城温暖半城清

第一百零三条 依据不同交通干道的性质和级别，营造不同的街道色彩表情，合理打造各个街道空间的色彩节奏，提升街道空间的色彩韵律感。



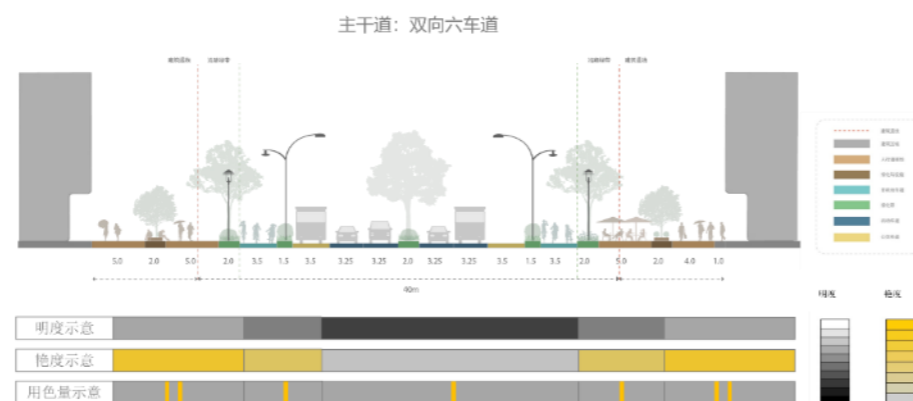
第一百零四条 结合城市色彩分区控制要求开展街道色彩营造工作，重点控制历史风貌区、大面积居住小区的街道色彩应用，使其符合该副中心的城市色彩脉络。



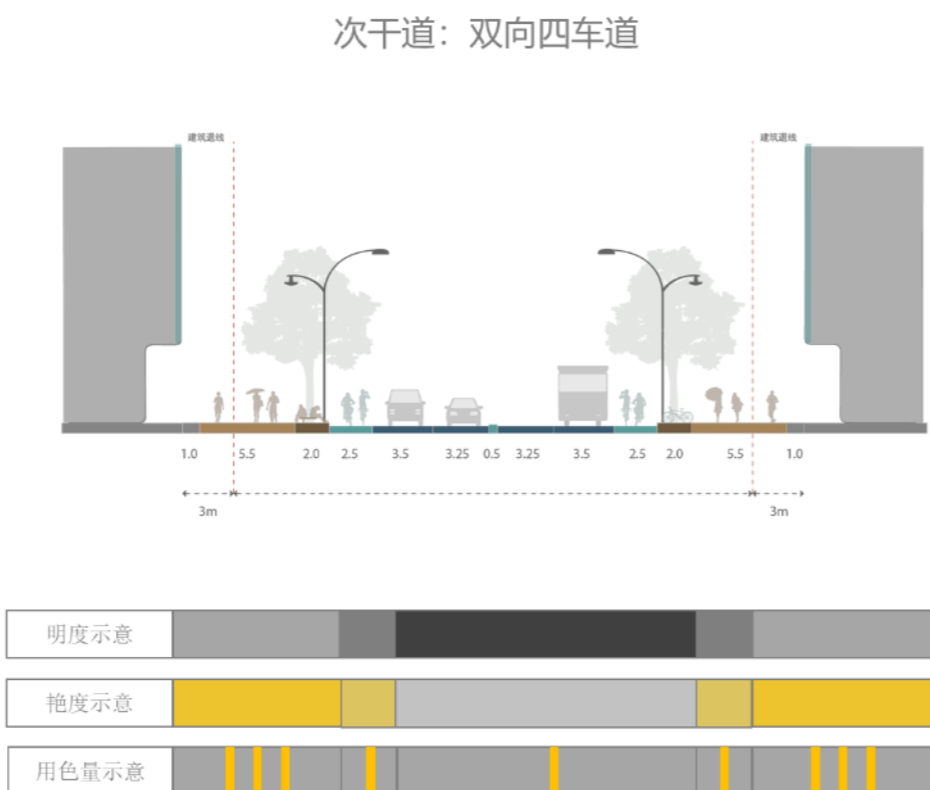
P

依据不同交通道路的性质和级别，营造不同的街道色彩表情，合理打造各个街道色彩节奏，提升街道空间的色彩韵律感

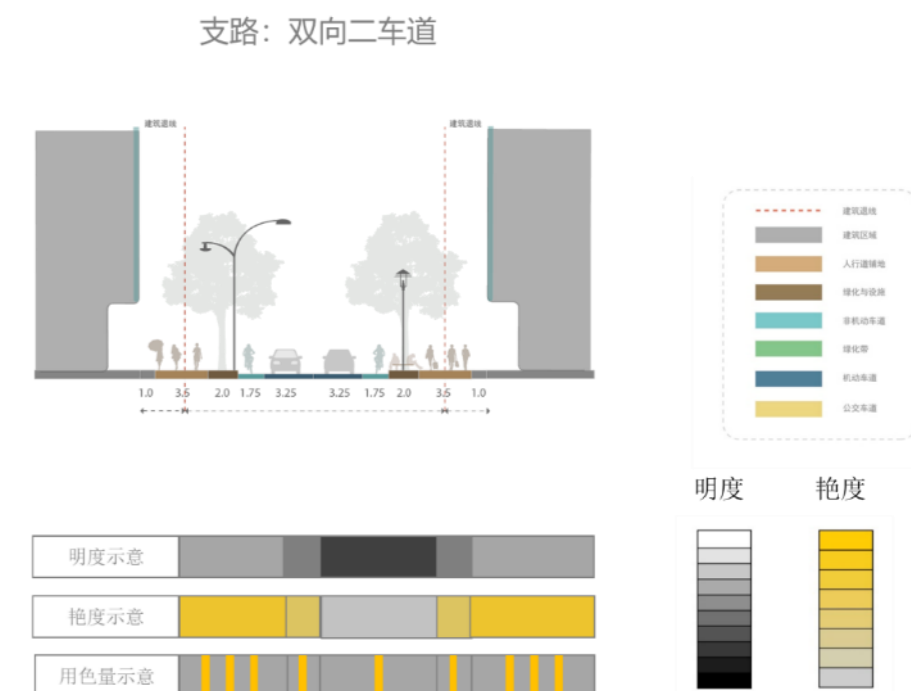
第一百零五条 商业类主干道路面色彩应当注重效率、用色尽量简洁明了。附属设施遵循交通法规，城市家具类设施则应注重与沿道建筑色彩之间的色彩对比调和，重要路段限制用色量。



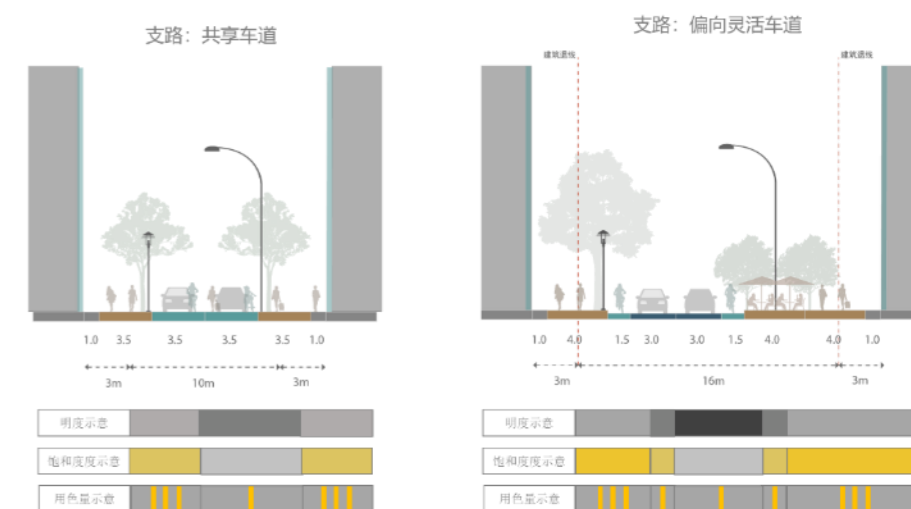
第一百零六条 商业类次干道路面用色应当考虑在主干道的基础上有一定的延续性。附属设施在遵循相关法规的基础上，可以适当增加与沿道建筑相协调的活跃色彩适当增加街道的商业氛围。



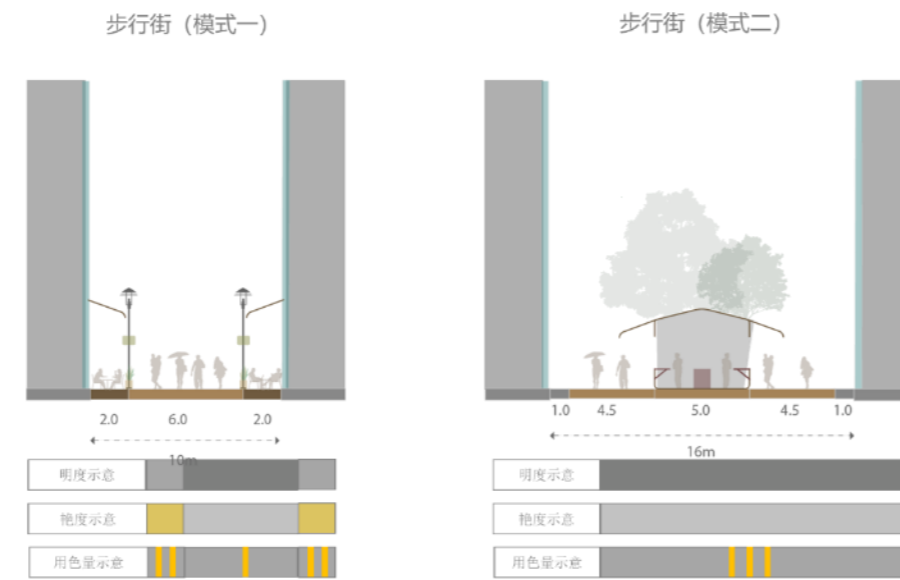
第一百零七条 商业类支路（双向二车道）街道整体色彩应当标识清晰、宜人，注重色彩细腻的层次感，并通过结合不同的材质提升街道整体的品质。



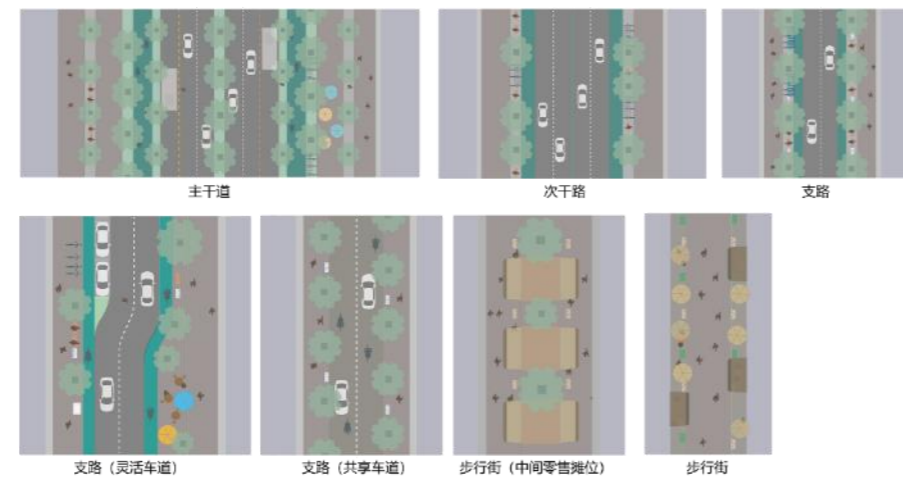
第一百零八条 商业类支路（共享车道、偏向灵活车道）街道整体色彩应当标识清晰、宜人，注重色彩细腻的层次感，并通过结合不同的材质提升街道整体的品质。



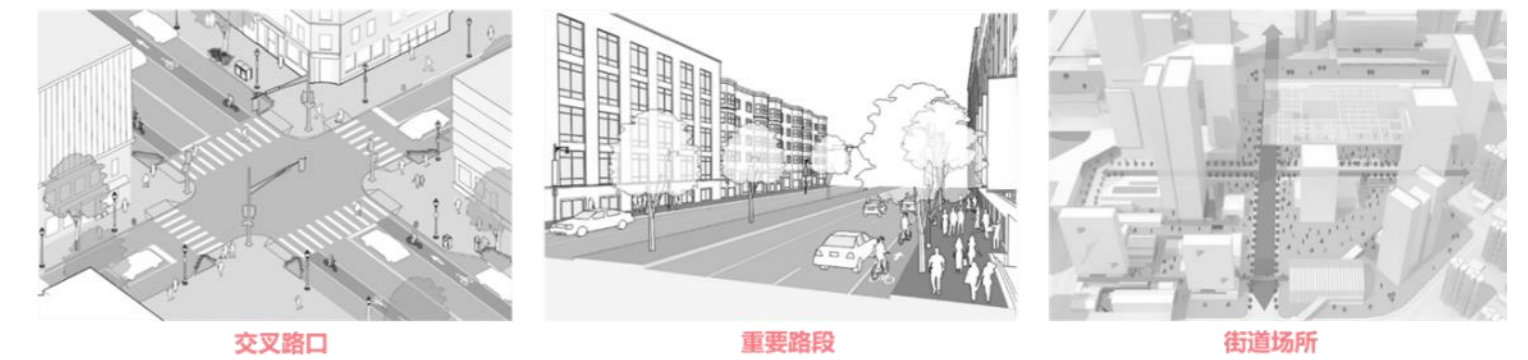
第一百零九条 步行街道整体色彩应当舒适、悦目，注重色彩细腻的层次感，并通过材质来提升街道整体的品质，例如使用青砖、石材、木材等传统材料。



第一百一十条 不同类型街道的路面和设施的色彩组合应当有所区分，用平面图谱的方式控制商业街道的几种色彩类型。



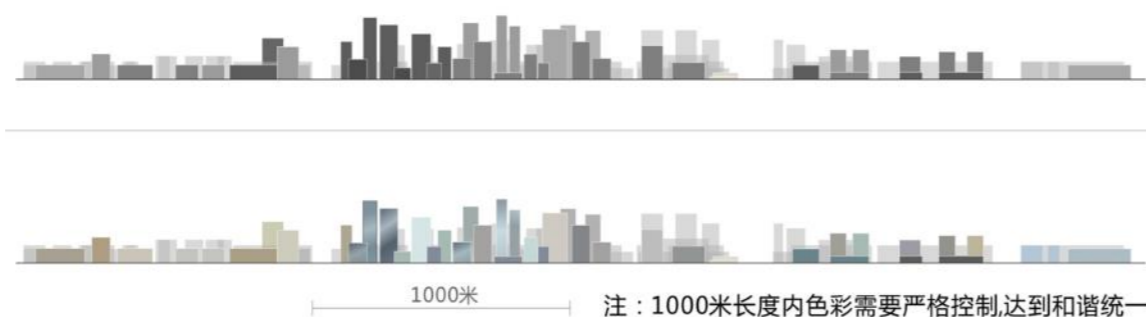
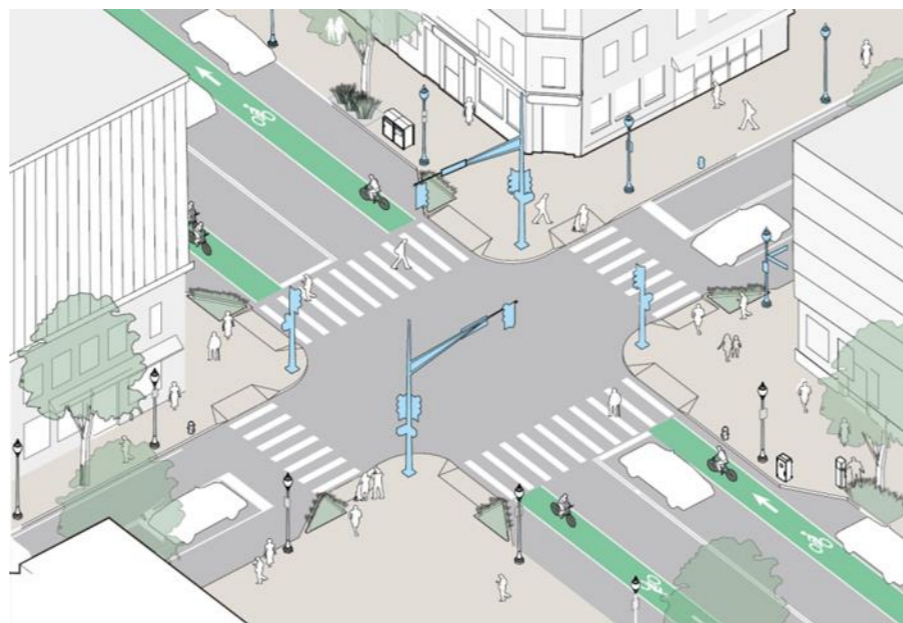
第一百一十一条 结合交叉路口、重要路段以及街道场所，打造点、线、面三大层级的色彩控制体系。



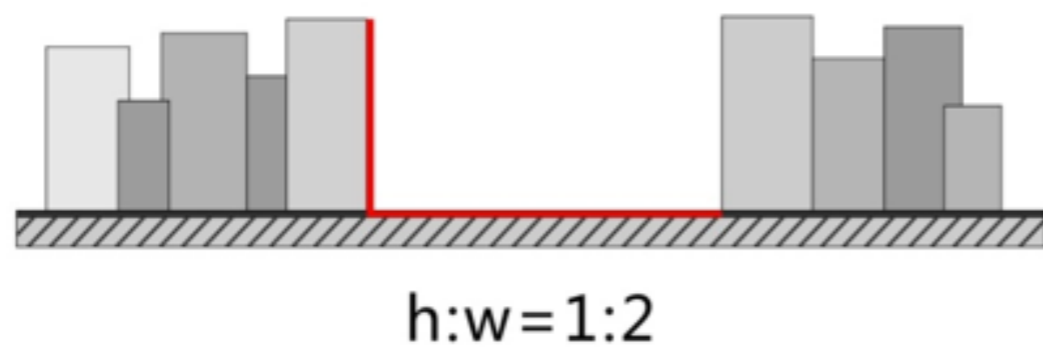
目标二：
活力有序的
高品质商业
性街道

P

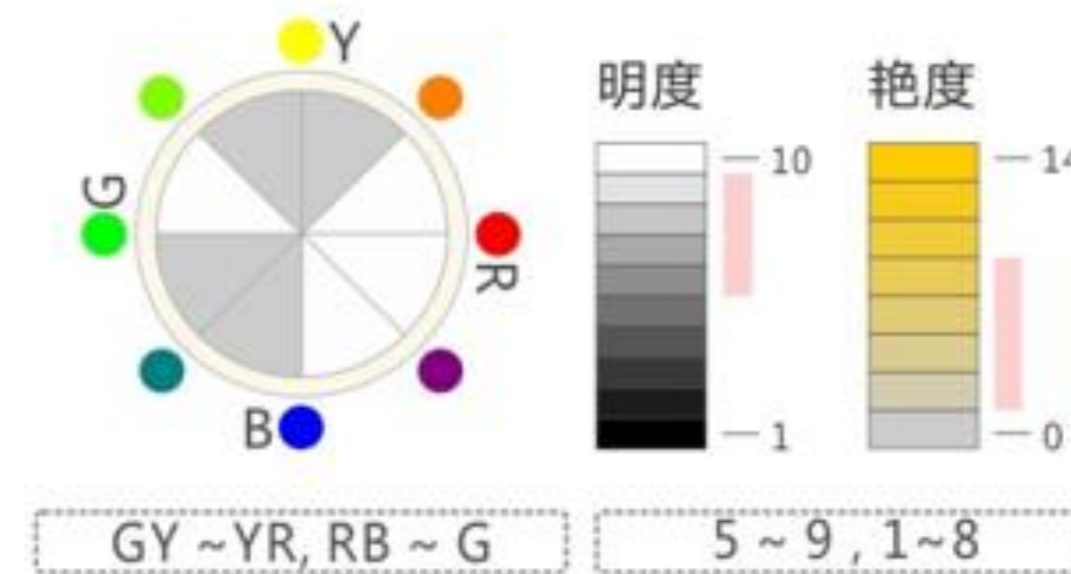
商业街道的快速路应当提高建筑色彩的变化细节，色彩氛围以稳重、含蓄为主。



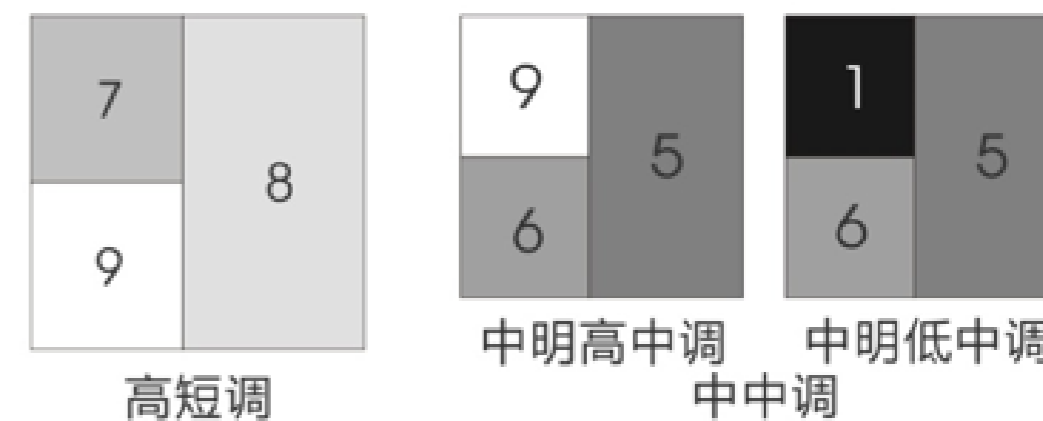
第一百一十二条 商业街道快速路两侧建筑高度与路面宽度的比例为1:2时，色彩从短调到长调都适用于建筑上，可考虑增加绿化来丰富空间层次。



第一百一十三条 商业街道快速路两侧建筑的用色范围色域为GY~Y和RB~G，色彩明度控制在5~9之间，艳度控制在1~8之间最为合理。



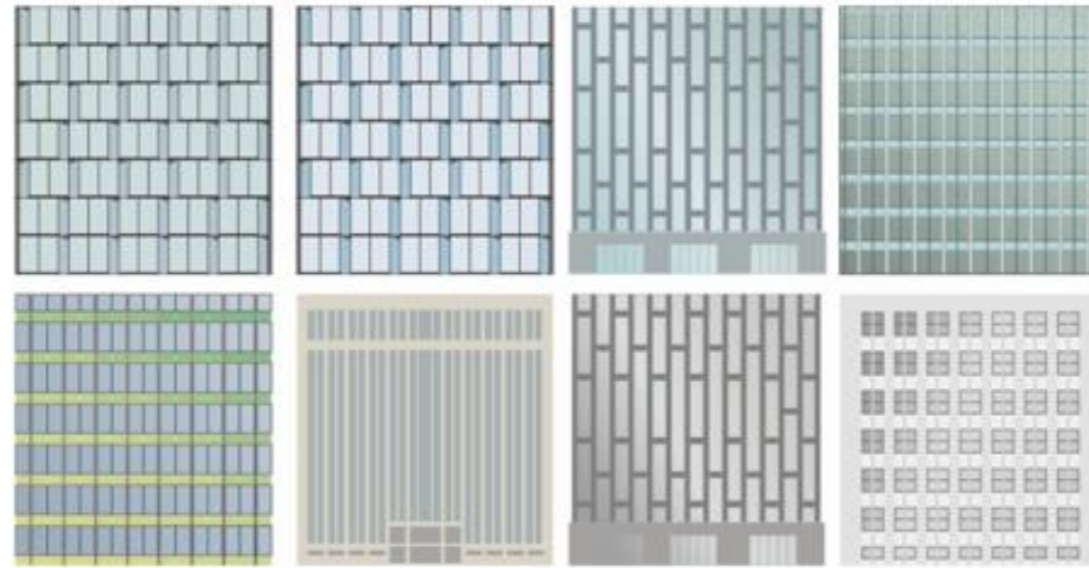
第一百一十四条 商业街道快速路两侧建筑的配色调式为高短调、中中调。



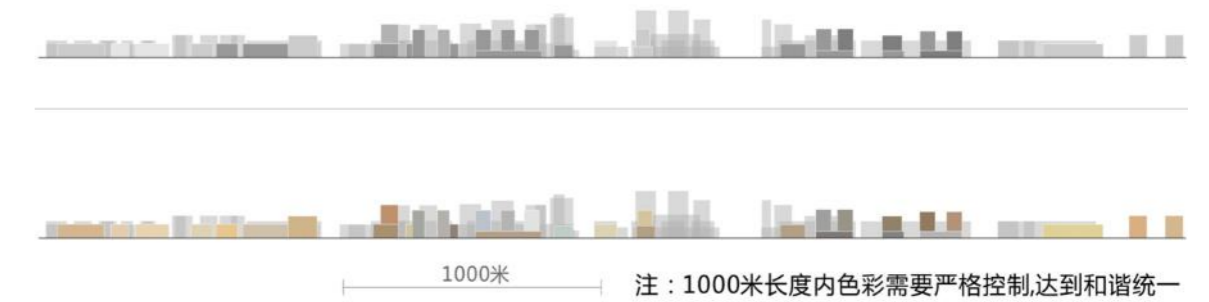
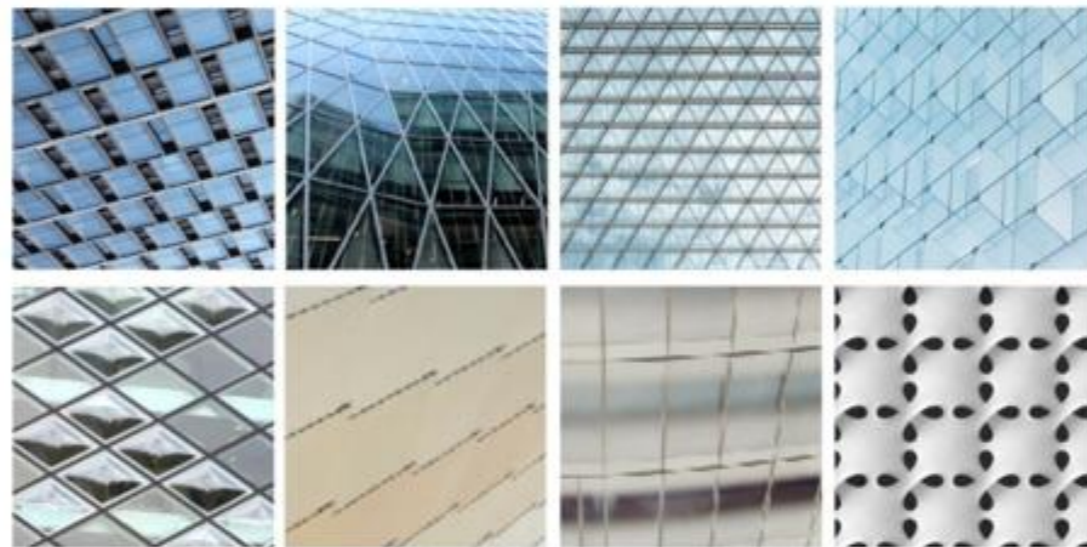


商业街道的主干路的色彩氛围应当以细腻、舒缓为主作，塑造城市中心形象品质。

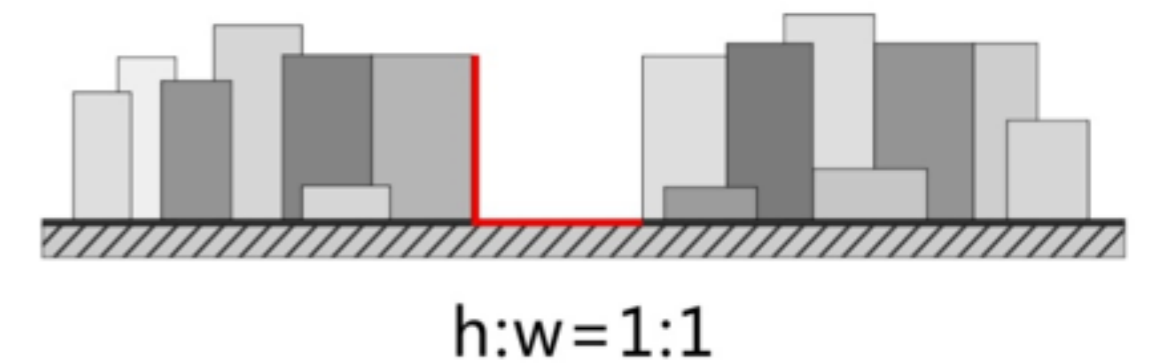
第一百一十五条 商业街道快速路两侧建筑配色图谱应采用中高明度、中低艳度的色彩定位，形成商务办公冷静、高效的氛围。



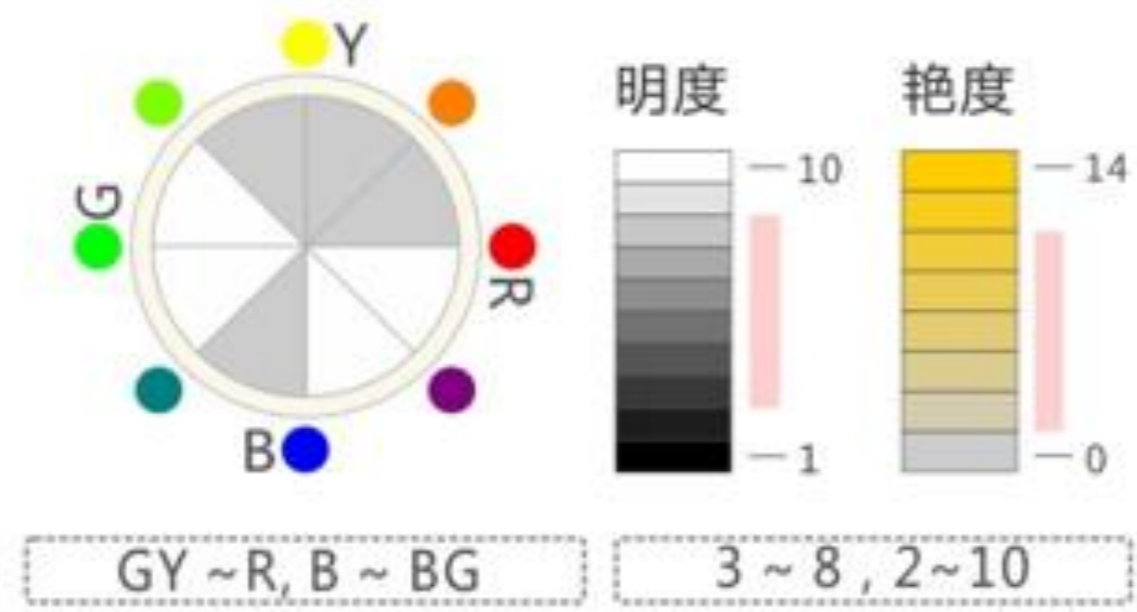
第一百一十六条 商业街道快速路建筑用材范围较广，可采用如质感涂料、铝板、高科技材料、玻璃幕墙等，以体现雅致细腻的建筑表情。



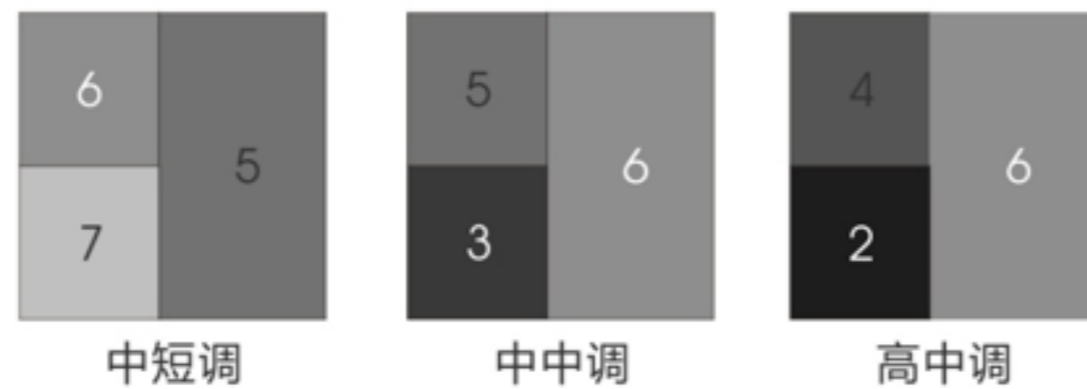
第一百一十七条 商业街道主干路两侧建筑高度与道路宽度的比例为1:1时，建筑可多选用中高明度的暖色系，调式不宜过长，以此来扩大空间在人视觉中的感受。



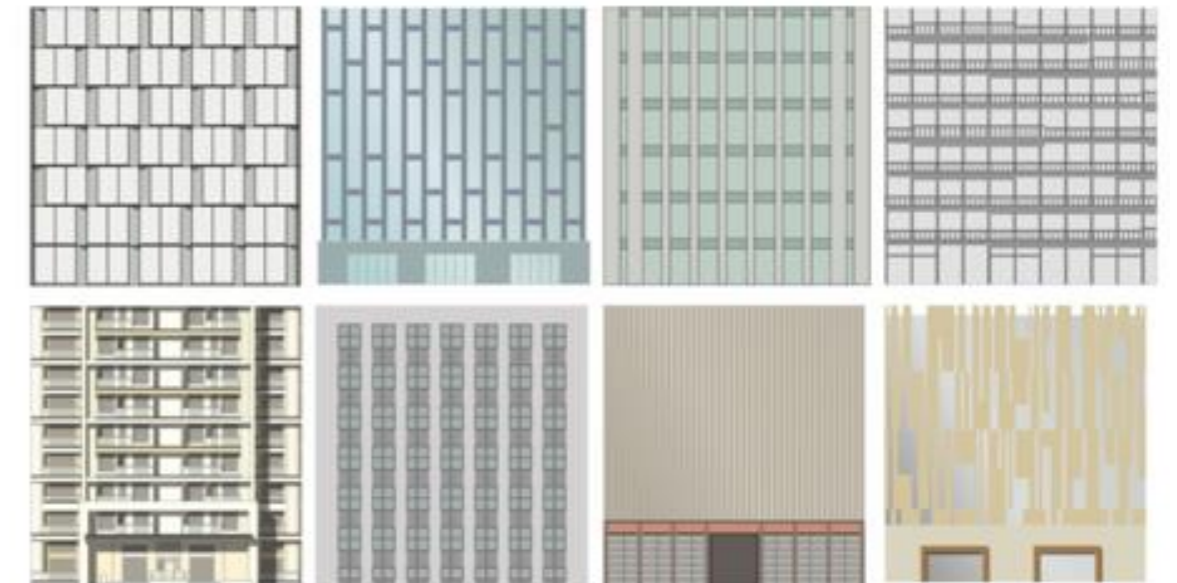
第一百一十八条 商业街道主干路两侧建筑的用色范围色域为GY~R和B~BG，色彩明度控制在3~8之间，艳度控制在2~10之间最为合理。



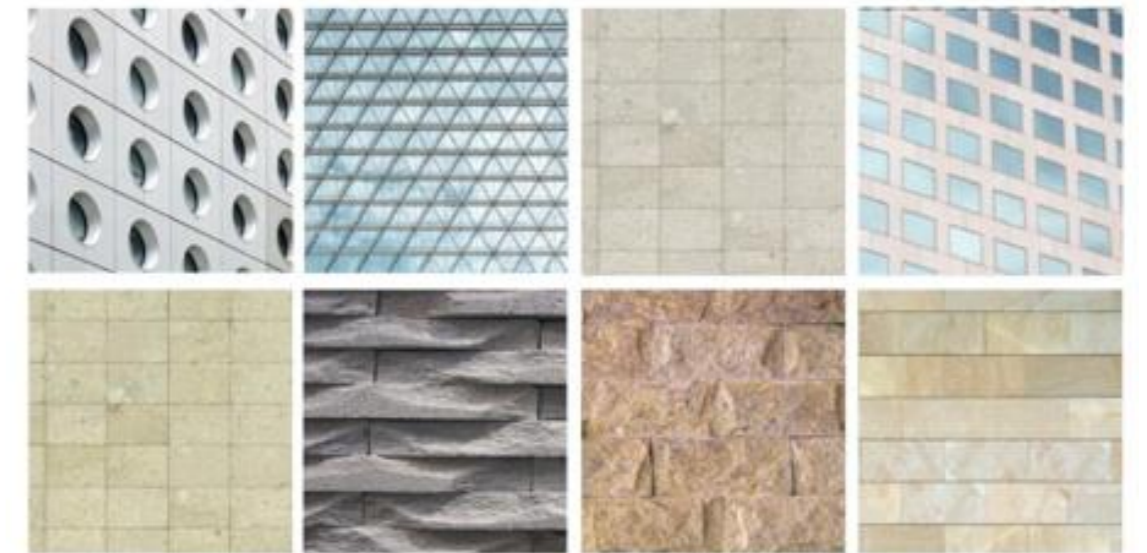
第一百一十九条 商业街道主干路两侧建筑的配色调式为中短调、中中调、高中调。



第一百二十条 商业街道主干路两侧建筑配色图谱同样应采用中高明度、中低艳度的色彩定位，形成与商务气氛相协调的色彩搭配风格。

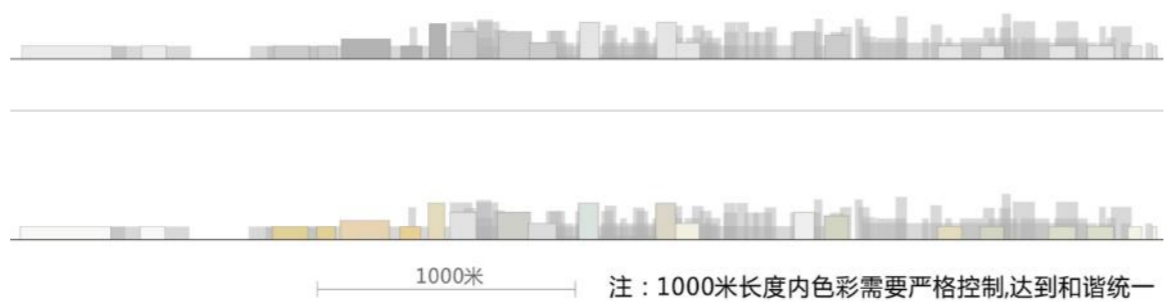


第一百二十一条 商业街道主干路建筑用材范围较广，如质感涂料、铝板、石材、玻璃幕墙等，以体现雅致细腻的建筑表情。

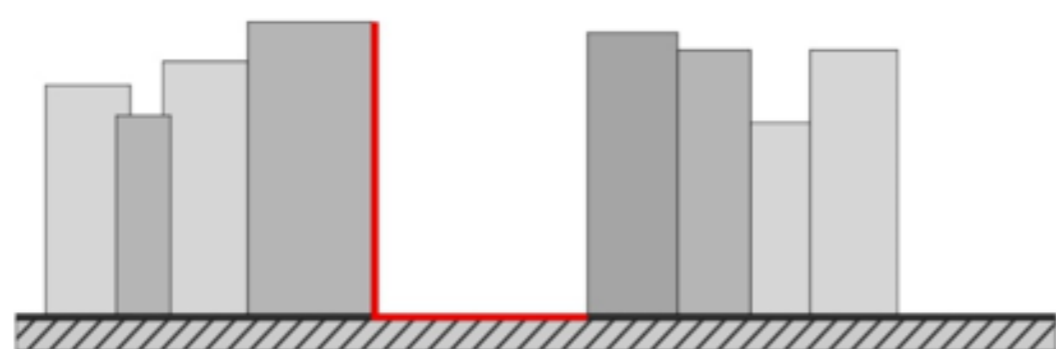


P

商业街道的次干路色彩氛围以韵律、节奏为主。

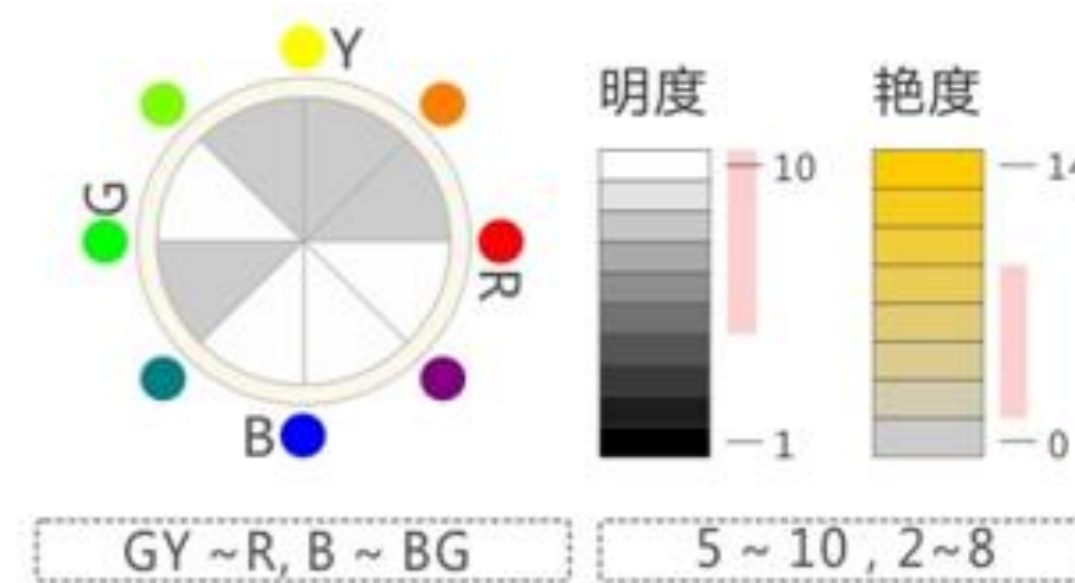


第一百二十二条 商业街道次干路两侧建筑高度与道路宽度的比例为2:1时,建筑应选择中高亮度,调式相对较短的色彩,营造出明快俊朗的氛围,减少建筑给人的压抑感。



$h:w=2:1$

第一百二十三条 商业街道次干路两侧建筑的用色范围色域为GY~R和BG~G,色彩明度控制在5~10之间,艳度控制在2~8之间最为合理。



第一百二十四条 商业街道次干道两侧建筑的配色调式为高短调、高中调、中短调。



第一百二十五条 商业街道次干道两侧建筑配色图谱在遵循中高明度、中低艳度的色彩定位前提下，可以营造出区别于主干道的温暖雅致商业氛围。



第一百二十六条 商业街道次干道建筑用材建议如质感涂料、砖石、文化石、玻璃幕墙等，富有肌理的质感，丰富人们的视觉感受。

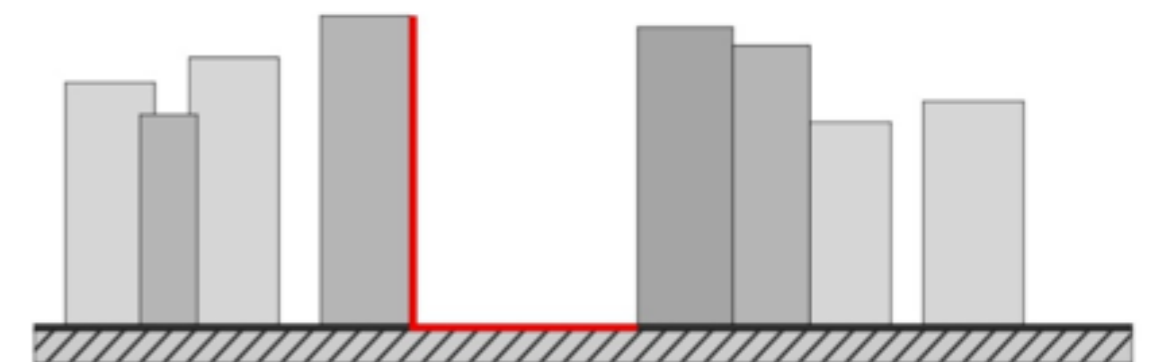


商业街道的支路可加强街道色彩变化及细节，色彩氛围以跳跃、穿插为主。



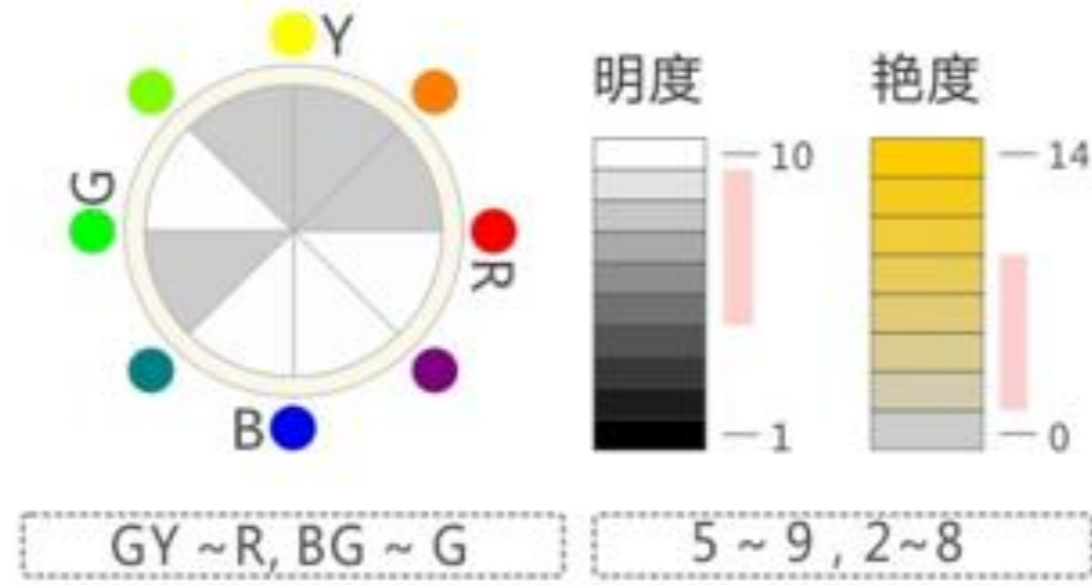
1000米 注：1000米长度内色彩需要严格控制,达到和谐统一

第一百二十七条 商业街道支路两侧建筑高度与道路宽度的比例为2：1时，建筑应选择中高明度的色彩，营造出清新明亮的氛围，减少建筑给人的压抑感。

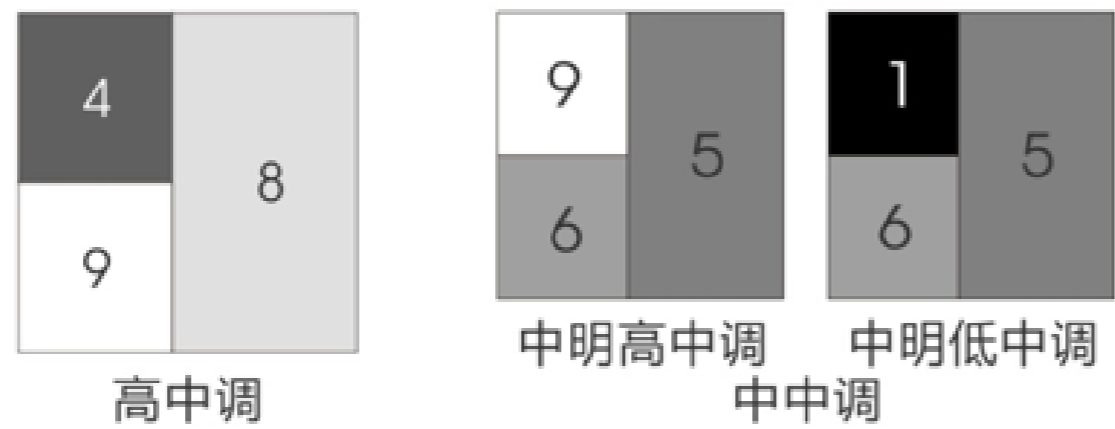


$h:w=2:1$

第一百二十八条 商业街道支路两侧建筑的用色范围色域为GY~R和BG~G，色彩明度控制在5~9之间，艳度控制在2~8之间最为合理。



第一百二十九条 商业街道支路两侧建筑的配色调式为高中调、中中调。



第一百三十条 商业街道支路两侧建筑配色图谱在遵循中高明度、中低艳度的色彩定位前提下，可以尝试营造出有别于主、次干道且更加温暖的整体氛围。

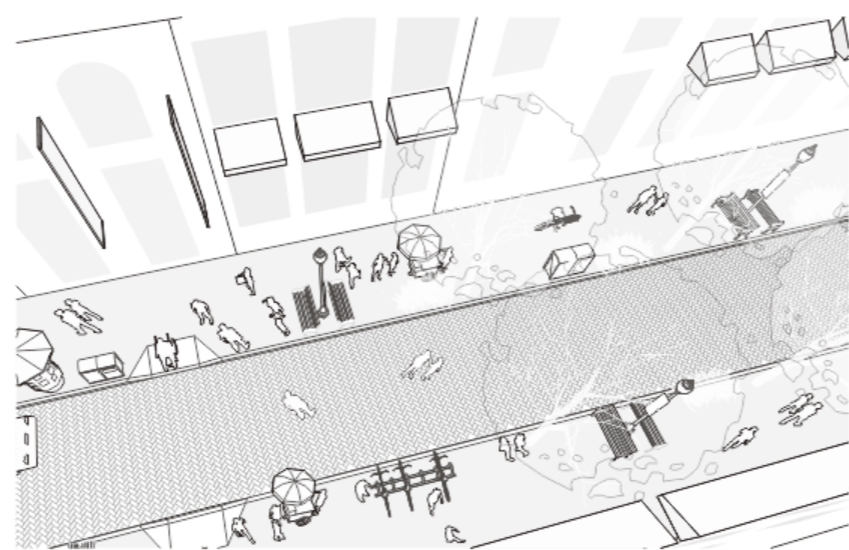


第一百三十一条 商业街道支路建筑用材建议如铝板、陶土板、砖石、玻璃、涂料等，以体现雅致细腻的建筑表情。

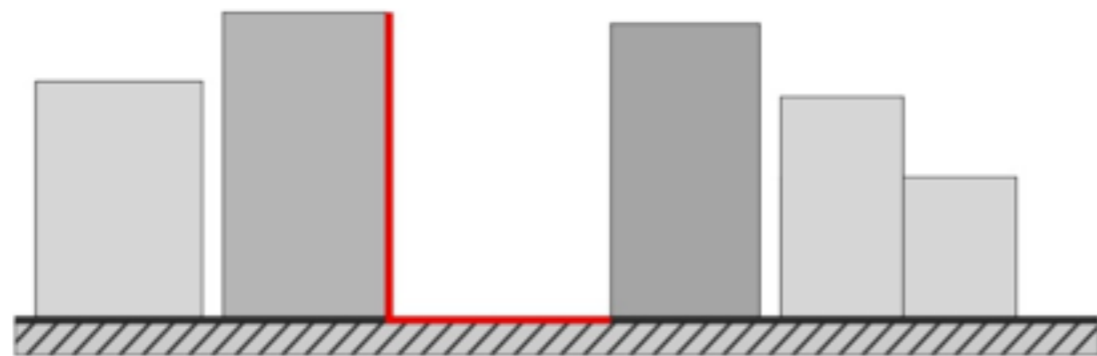


P

商业街道的步行街色彩氛围应当以舒缓、细腻为主，可进一步丰富街道色彩变化及细节。

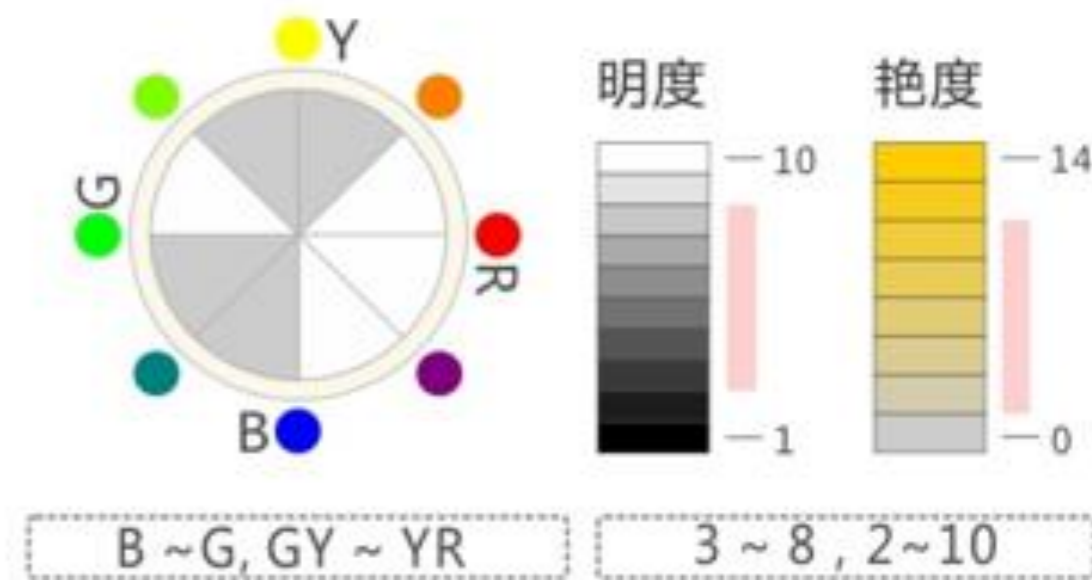


第一百三十二条 商业街道步行街建筑高度与道路宽度的比例为2:1时，建筑应选择中高明度，调式相对较短的色彩，营造出明快俊朗的氛围，减少建筑给人的压抑感。

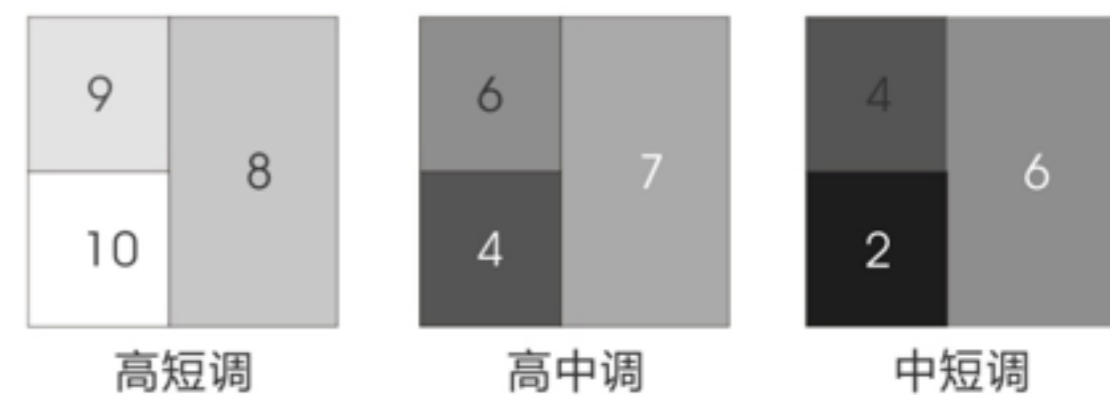


$h:w=2:1$

第一百三十三条 商业街道步行道两侧建筑的用色范围色域为B~G和GY~YR，色彩明度控制在3~8之间，艳度控制在2~10之间最为合理。



第一百三十四条 商业街道步行道两侧建筑的配色调式为高短调、高中调、中短调。



目标三： 艺术性的 街道体验

第一百三十五条 根据商业街道步行道两侧建筑配色图谱应采用中高明度、中低艳度的色彩定位，营造温暖安静的整体氛围。



第一百三十六条 商业街道步行道建筑用材以自然、传统用材为主，如青砖、石材、木材及质感涂料等，以体现古朴传承及人文关怀的建筑风貌。



协调街道两侧街道家具色彩设计与城市的关系，达到和谐统一且易识别。

第一百三十七条 交叉路口城市家具应考虑与周边景观相协调，选择较为质朴自然的材质为宜，比如：石材、木材、深色磨砂面金属。



第一百三十八条 重要路段城市家具应考虑与沿道景观风貌风格统一，色彩材质也应贴合本身的设计意图，尽量避免过于艳丽饱和的色彩。



第一百三十九条 场所中出现的城市家具应当顺延沿道建筑的用色用材，特殊功能的城市家具色彩则应当具有一定的识别性做具体的色彩审核，具体用色需要与周边建筑相协调，不宜过于饱和度过高。



P

合理设置体现副中心自然、历史、文化特征的公共艺术品。

第一百四十条 商业类交叉路口公共艺术品用色用材应当以材质本身色彩为主，凸显质感本身的魅力，不易是用饱和度过强的色彩以防干扰过往行人及车辆的视线。



第一百四十一条 生活服务类街道场所公共艺术品的色彩可选择令人感到愉悦的多彩色系，也可以选择直接呈现公共艺术品的材质色彩，但应避免粗糙、过于廉价粗陋的材质。



第一百四十二条 公共艺术品应当结合景观或体现地方文化，其色彩和材质的选择应当在尊重当地文化和自然景观及历史风貌的基础上充分展现艺术创作者的创作意图。





第八章

XXXXXXXXXXXXX

XXXXXX



第九章

XXXXXXXXXXXXX

XXXXXX

3

设计与实施

DESIGN AND IMPLEMENTATION