

STREET PLANNING
AND DESIGN GUIDELINES

武汉市 WUHAN
城市街道全要素规划设计导则



武汉市自然资源和规划局

街道——城市高品质发展的空间践行

武汉，正处于创新驱动发展的城市转型期，向着“现代化、国际化、生态化”的国家中心城市迈进。武汉市新一轮城市总体规划提出建设以人为本的宜居城市，提升城市空间品质是城市转型发展的重要举措。

近十几年来，武汉市机动车交通爆发式增长，城市街道设计更多关注机动车交通，出现了慢行出行不便、生态环境不佳、风貌特色不明显等突出问题。转型时期的城市建设对街道设计提出更高要求，街道不仅仅是车辆通行的空间，更是城市数量最多、使用频率最高、活动最为密集的公共空间，也是城市历史文化风貌的重要载体。从2016年以来武汉市相继实施了中山大道、东湖绿道、黎黄陂路等街道改造工程，通过对街道空间、景观绿化、街道设施等要素的统筹设计，践行了以人为本的设计理念，取得了良好的社会反响。

武汉市是住建部批准的全国城市设计试点城市之一，街道设计是城市设计的重要管控对象。为建设体现武汉城市特色、并与国家中心城市和全球城市相匹配的“安全共享”、“舒适有序”、“生态特色”的高品质公共空间，编制了《武汉市街道全要素规划设计导则》。导则以街道全空间为设计对象，突破传统道路工程设计思维，对车行空间及步行活动空间进行统筹考虑，对车行道、人行道、建筑前区、微型公共空间、绿化带、街道设施等进行“全要素”精细化设计，全面提升街道空间品质。



关于导则

About the Guide

编制思路

本导则的编制目的是践行武汉市高品质空间建设要求，明确武汉市街道各类相关要素设计要求，统筹协调设计要素及管理流程，推动街道精细化设计实践，促进武汉市街道的人性化转变。

立足武汉

结合武汉市街道现状情况，呼应武汉市民对公共活动空间的需求，总结武汉市街道建设经验，衔接武汉市规划管理需求，引导武汉市街道设计转变。

设计统筹

统筹街道设计所涉及的规划、交通、景观、建筑、艺术、市政等专业，涵盖街道设计全流程，建立街道全要素规划设计清单，形成易于操作的设计指引。

规范协调

结合新理念下街道设计新要求，对所涉及的已有城市规划管理、建筑设计、道路工程、园林绿化、消防、市容管理等行业与部门相关规范进行协调、补充和完善。

衔接管理

衔接武汉市街道相关设计及审批流程，明确街道管控主体，理顺协同管理流程，统筹规划、设计、建设、管理等环节，协同指导街道的精细化设计。

导则应用

本导则的编制旨在指导街道设计人员及管理者开展人性化街道的设计工作，适用于武汉市主城区内新建街道的规划设计和既有城市街道的整理更新，新城区可参照执行。共分为五个章节，分别从街道定性、街道要素设计、典型街道设计示范、街道设计管理四个方面进行指引，贯穿街道设计全流程。

分区分类

在主城区范围内划分慢行街区和特色街道，明确街道分类性质，对不同区域及性质的街道采用不同的设计方法及管控方式。

要素设计

对应于街道U形空间的全要素按照不同空间类型进行逐一详细指引，提出各要素的设计原则，协调相关规范明确设计标准，提出刚性及弹性的设计要点。

设计示范

结合武汉市街道改造实践，对不同类型的街道提出分类指引策略，并通过典型案例指导各类街道的改造实施。

设计管理

衔接街道规划设计，提出街道设计各阶段的设计主体、管理模式、审查管理要点，利于街道设计的实施落实。

目录

CONTENT

第一章	设计总则	01
第二章	慢行空间要素设计指引	07
第三章	车行空间要素设计指引	24
第四章	交叉口空间要素设计指引	33
第五章	活动空间要素设计指引	43
第六章	绿化空间要素设计指引	51
第七章	设施空间要素设计指引	59
第八章	断面设计指引	73
附录		00

CHAPTER ONE

第一章 设计总则

General rules of design

目标理念

□ 坚持以人民为中心的价值追求，切实转变车行主导的交通模式，全面统筹交通与用地的和谐发展，全力打造活力街道、共享街道、绿色街道以及品质街道。

活力街道



- 关注多样化活动需求
- 强化交通与用地的协调
- 凸显滨江滨湖、历史文化特色

共享街道



- 关注所有交通出行方式的出行
- 关注不同年龄段出行者的需求
- 统筹考虑道路空间、建筑前区以及沿街建筑

绿色街道



- 集约、节约利用空间资源
- 倡导绿色、低碳出行
- 控制雨水径流，提升自然包容度

品质街道



- 提升绿化品质，兼顾活动与景观需求
- 集约集中布置街道设施
- 基于人的视角和步行视觉进行精细化设计

目标理念

Objective and idea

□ 为了实现上述目标，《导则》从三个方面进行转变：

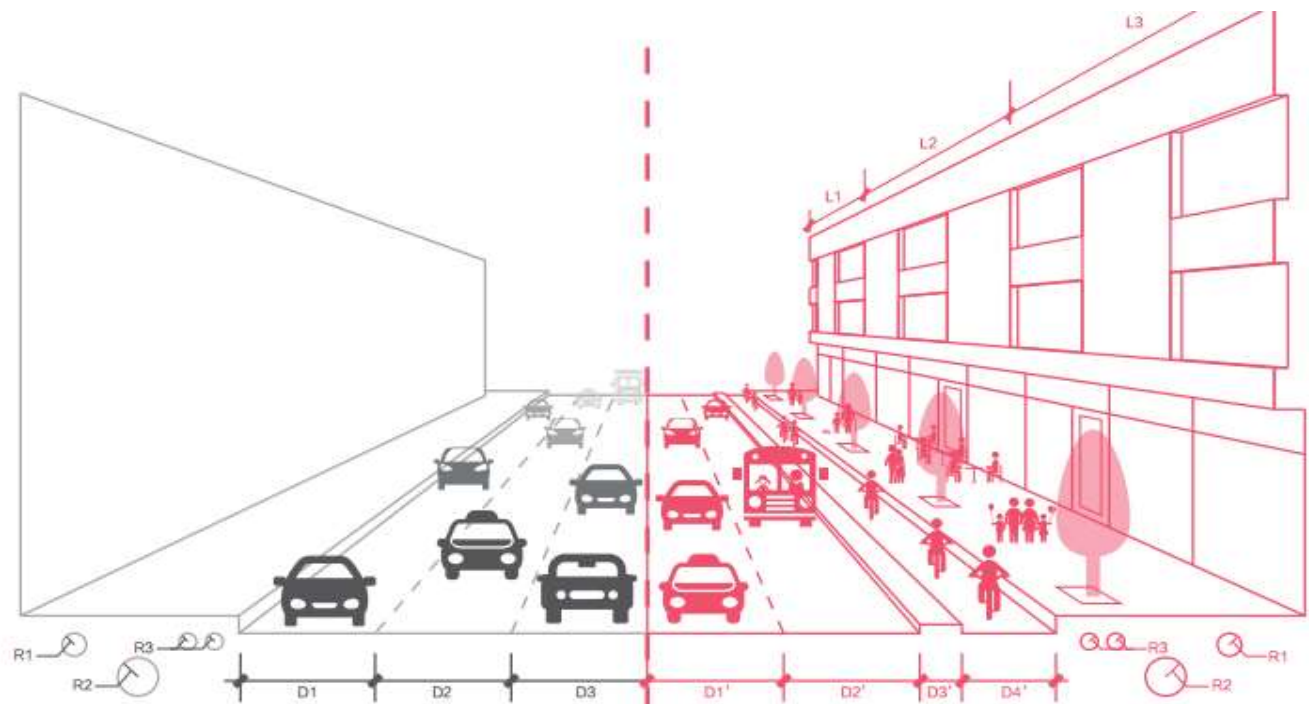
一是从“重点关注机动车通行”向“全面关注人的活动需求”转变，实现通行、休憩、娱乐、交流等各类沿街活动的统筹安排、同等对待。



二是从“工程性设计”向“全要素设计”转变，实现交通通行、市政设施、景观环境、街道家具等各类要素的同等设计、精心设计。



三是从“道路红线管控”向“街道空间管控”转变，实现道路空间与建筑前区空间、节点空间整体设计、同步实施。



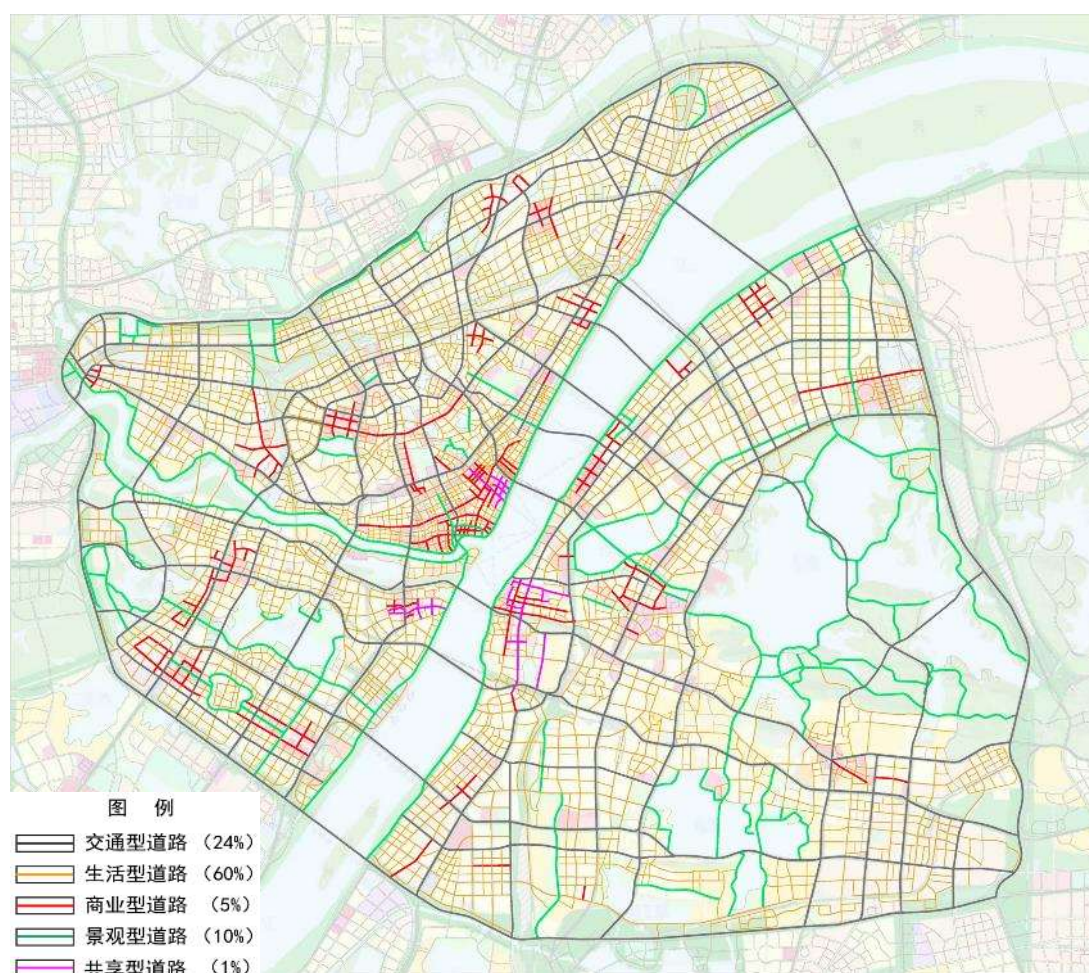
街道分类

□ 以土地使用为主要因素，综合考虑地域特色、街道活动、自然景观等，将街道划分为**交通型**、**生活型**、**商业型**、**景观型**以及**历史风貌型**街道。

道路街道分类表

功能分类	特点	活动特征	道路等级
交通型	以优先保证机动车通行为主的街道，关注通行能力及效率，机动车行驶速度快、交通流量大，一般位于城市居住组团外围或边缘等。	通勤性车行和慢行活动为主	快速路 主干路
生活型	沿线以服务本地居民和工作者的中小规模零售、餐饮、生活服务类商业设施以及公共服务设施为主的街道。	通勤性慢行、攀谈交流、儿童玩耍、休憩健身、漫步等活动	次干路 支路
商业型	沿线以零售、餐饮等商业为主的街道，具有一定服务功能或业态特色的街道。	以消费性商业活动为主，兼有休憩、儿童玩耍、街头表演等活动	次干路 支路
景观型	滨水、景观风貌突出，沿线绿化具有规模化、集中化的特征。	休闲运行（漫步、跑步、骑行）、休憩、观赏拍照等活动	主干路 次干路 支路
历史风貌型	特色风貌突出的街道，例如历史文化街道。	漫步、休憩、游览拍照、儿童玩耍等活动	次干路 支路

街道功能分类图

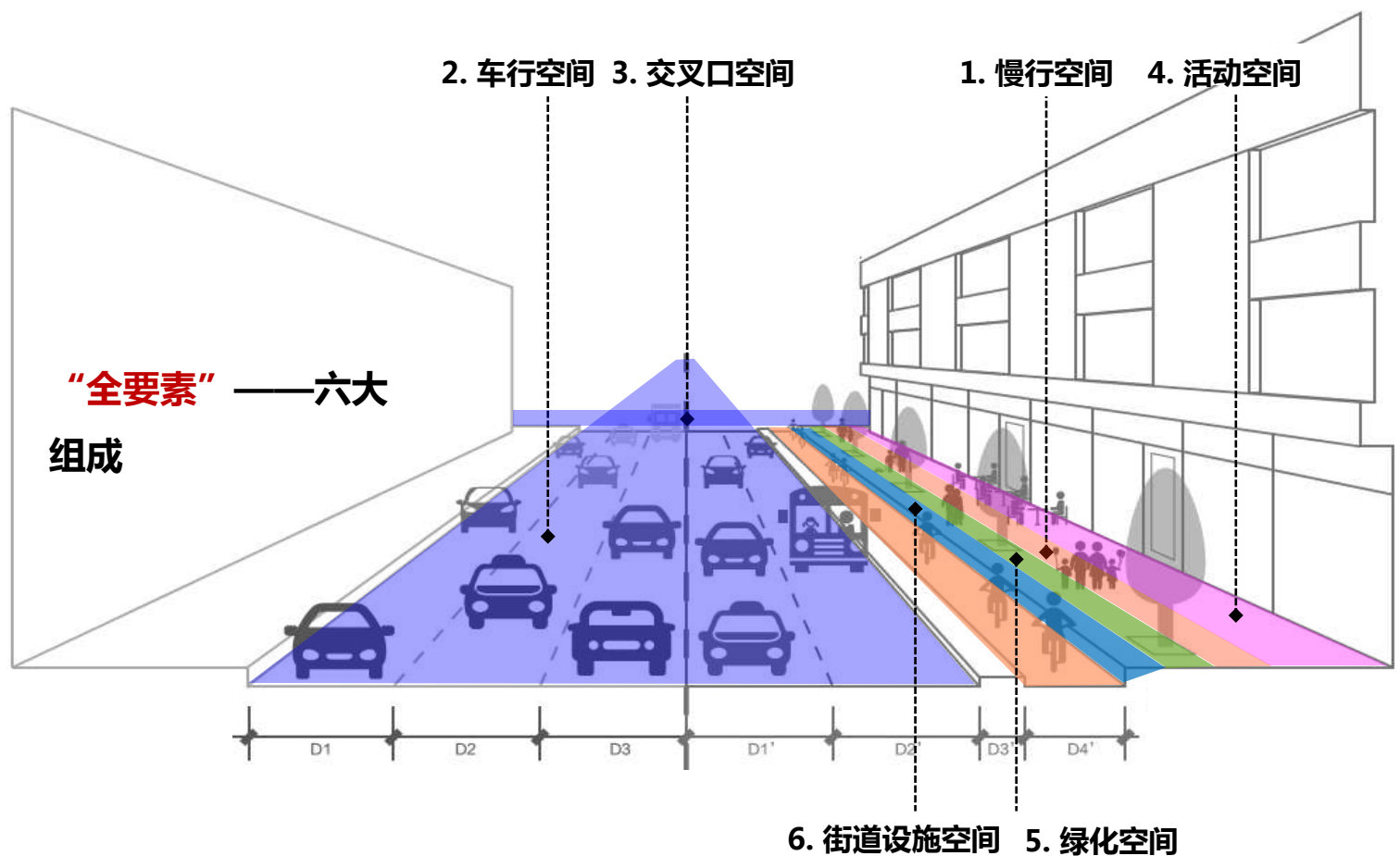


街道设计要素

The element of street design

设计要素 □ 按照“全范围、全要素”的原则，将街道空间划分为慢行空间、车行空间、交叉口空间、设施空间、绿化空间及前区空间等6个大类要素，并结合大类要素特点进一步细分形成45个小类设计要素，分为控制性（14个）和指导性（31个）两种。

大类（6）	小类要素（45）
慢行空间（10）	人行道标准、非机动车道标准、无障碍设计标准、公交站点布局、地铁出入口布局、地块开口设计、人行横道布局、非机动车道布局、立体过街布局、自行车停放布局、材料铺砌设计
车行空间（7）	车道宽度标准、交通分隔带标准、公交专用道布局、路内停车布局、高架道路布局、地下道路布局、机动车开口设计
交叉口空间（7）	小转弯半径标准、慢行过街标准、进出口车道宽度标准、路口渠化设计、自行车过街带设计、导流岛设计、路口竖向设计
活动空间（6）	建筑前区、建筑界面、街道微型公共空间、公共艺术小品、围栏围墙、广告牌匾
绿化空间（5）	绿地率、行道树绿化带、景观绿化带、立体绿化、海绵城市设计
街道设施（9）	箱柜集并、多杆合一、交通设施、照明设施、市政设施、市政管线、检查井盖、服务设施、环卫设施

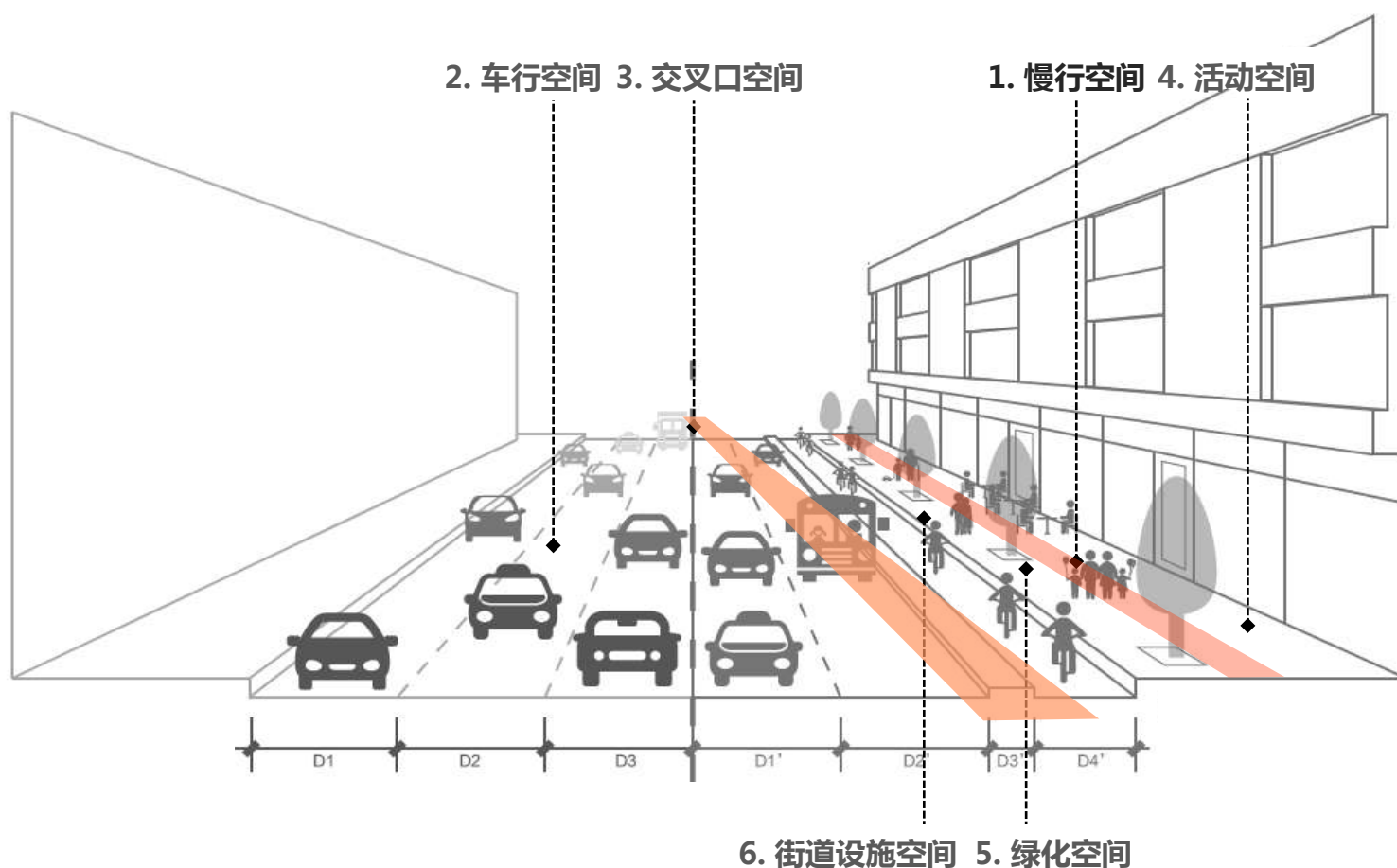


CHAPTER TWO

第二章 慢行空间设计指引

The design guidelines of the
slow traffic space

慢行空间	控制性要素 (5)	人行道标准
		非机动车道标准
		无障碍设计标准
		地铁出入口布局
		公交站点布局
	指导性要素 (6)	地块开口设计
		非机动车道布局
		人行横道布局
		立体过街布局
		自行车停放布局
		材料铺砌设计

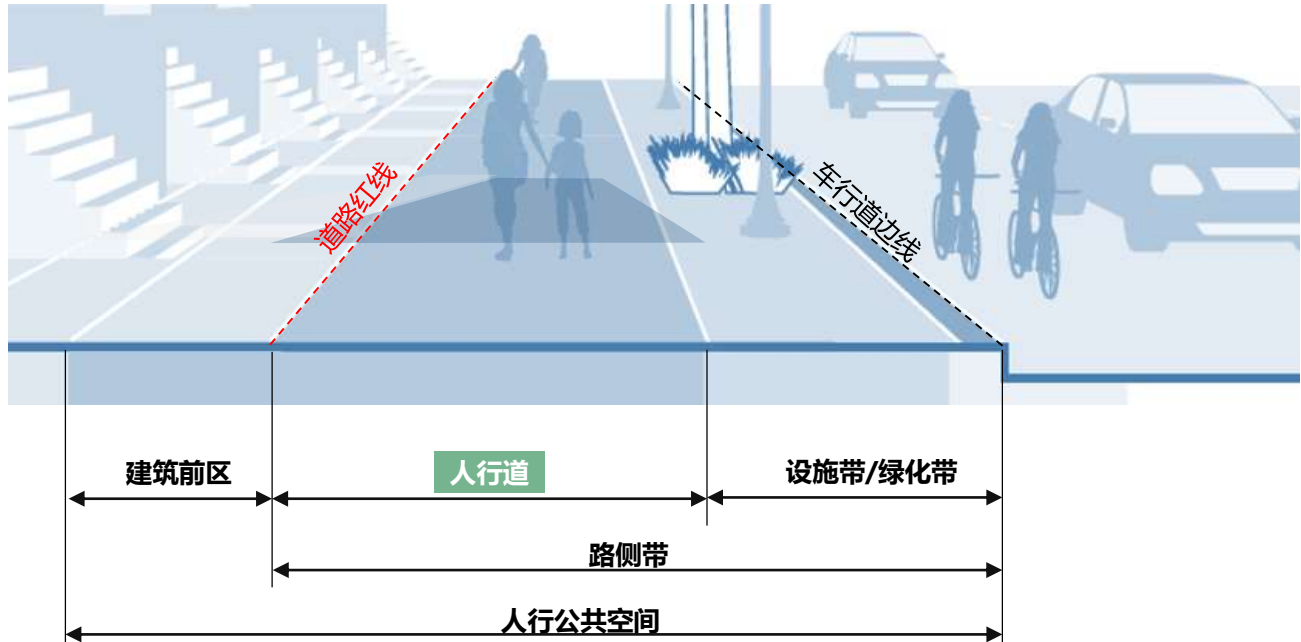


慢行空间

Slow traffic space

人行道宽度标准

□ **标准要求：**综合考虑街道类型、沿街功能业态及街道的人行活动需求等因素，合理确定人行道宽度，设计上应优先保证人行道的宽度；在交通枢纽、广场等人流量大的区域，人行道宽度需另行测算其合理宽度要求，在用地困难地段，可考虑借用建筑前区空间通行。



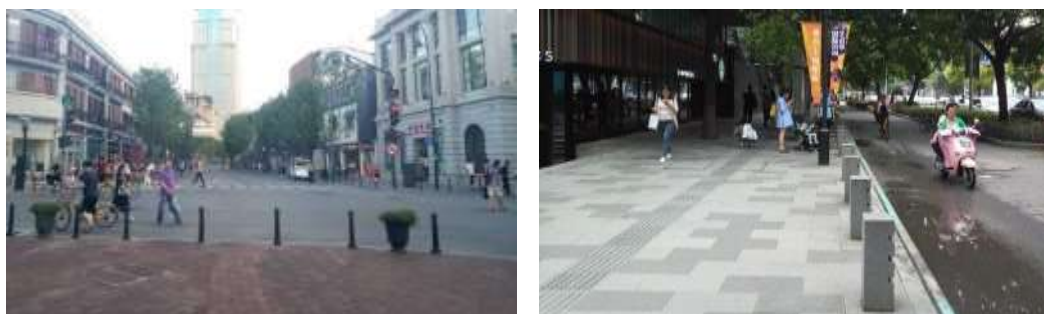
人行道宽度建议值

	主要步行活动	道路等级	步行通行区宽度 (m)	
			推荐宽度	困难条件
交通型	通勤/通学	快速路、主干路	4.0	3.0
生活型	通勤/通学、散步、买菜	次干路	3.5	2.0
		支路	2.5	2.0
商业型	购物、逛街	次干路	5.0	3.0
		支路	4.0	2.0
景观型	散步、观赏	主干路	3.5	3.0
		次干路	3.0	2.0
		支路	2.5	2.0
历史风貌型	休闲、观赏	支路	10.0	6.0

备注：本表中人行道宽度为行人通行净宽，为下限值。

□ **设计要求：**人行道是行人通行的有效区域，应与行道树设施带、绿化设施带、建筑前区进行一体化设计，保障人行宽敞、舒适、连续的通行空间，不得有电线杆、拉线、市政箱体等障碍物阻碍。应与建筑前区在内的人行公共空间进行统筹考虑，不应局限于规划道路红线范围。

□ **其他要求：**在机动车出入口和机动车易违章占用人行道停车的路段，应沿步行道路缘石一侧宜设置阻车桩或绿化隔离，保障步行空间不受机动车侵占。人行道桩的设置应规范、整齐、美观，与街道景观相协调。间距应控制在0.8~1.5米，不得妨碍无障碍通行。



人行道桩设置示例图

非机动车道 宽度标准

□ **标准要求：**非机动车行驶安全水平的提升，是保证道路交通组织有序和高效的必要条件。非机动车道最小宽度不宜低于2.5m，除历史风貌型道路外，非机动车道设置宜采用机非共面、物理隔离的方式，鼓励机非绿化分隔。

非机动车道宽度和隔离方式要求

	道路等级	非机动车道宽度 (m)		隔离方式
		推荐值	困难条件	
交通型	快速路辅路 主干路	3.5	2.5	机非共面，物理隔离，推荐绿化分隔
生活型	次干路	3.5	2.5	机非共面，物理隔离，推荐绿化分隔
	支路	2.5	1.5	
商业型	次干路	2.5	2.0	机非共面，物理隔离
	支路	2.5	1.5	
景观型	主次干路	3.5	2.5	机非共面，物理隔离，推荐绿化分隔；或结合绿道设置
	支路	2.5	2.0	
历史风貌型	支路	—	—	机非混行

备注：本表中非机动车道宽度为下限值。

慢行空间

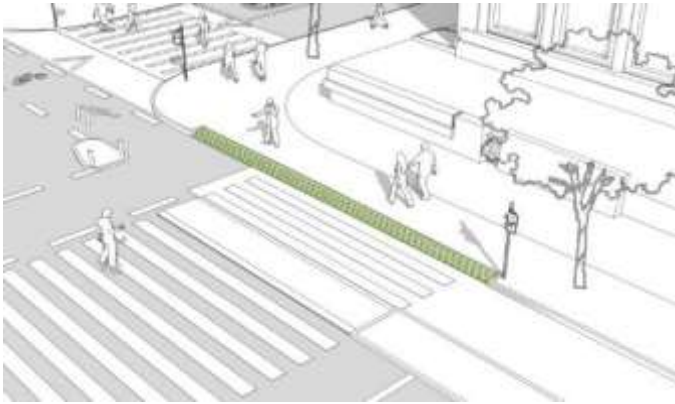
Slow traffic space

无障碍设计标准

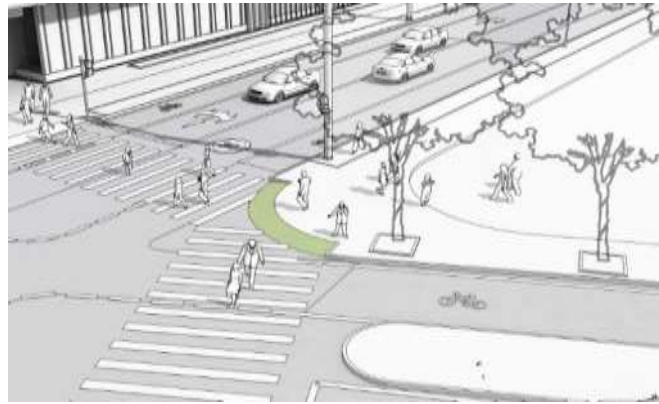
□ 标准要求：

缘石坡道：慢行交通在道路交叉口、人行过街横道等通行存在高差变化区域，应设置坡道，平顺过渡，坡口与车行道间高差必须为零；缘石坡道有效通行宽度应大于或等于人行横道（含自行车过街带）宽度；条件允许的情况下，优先采用全宽式单面坡形式。

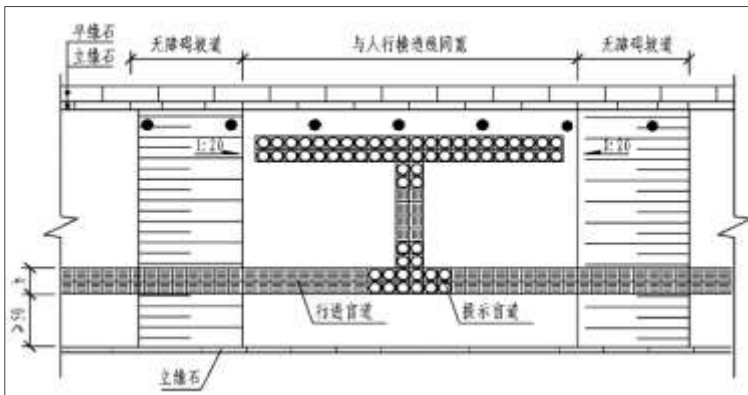
路段缘石坡道示意



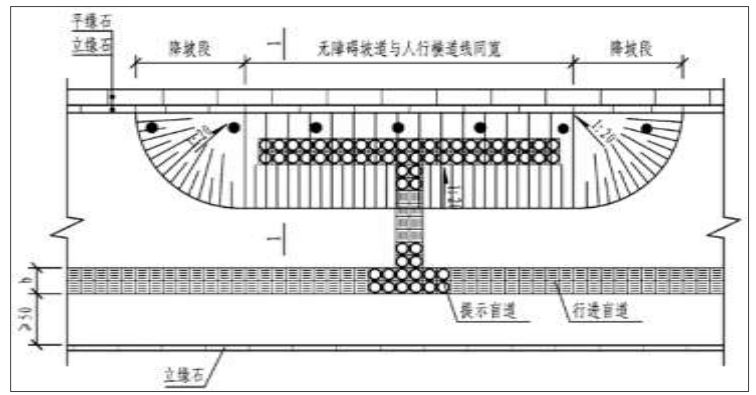
道口转角处缘石坡道示意



全宽式单面坡缘石坡道设计图



三面坡缘石坡道设计图



盲道：城市各类街道应设置盲道，盲道设计应遵循安全、连续、通畅的原则。应保持行进方向的连续性，行进盲道在起点、终点、缘石坡道及其他有需要处应设置提示盲道。盲道应避免非机动车停放的位置，宜在距行道树树池边缘0.25~0.5m处设置；如无树池，行进盲道距路缘石不应小于0.5m。



盲道铺装示例图

地铁出入口 布局

□ **设计要求：**地铁出入口处人行道宽度应满足3.1.1中相关标准，并要满足无障碍设计要求；重视发展小尺度、多出口的“多口模式”，鼓励在道路红线外布置出入口，并强调与周边建筑、设施的整合；应尽量结合过街设施一体化设计，提高系统效率。

□ **其他要求：**应配建自行车停车点（10-50米）、公交站点（50-200米）、出租车停靠点（50米）等设施，方便换乘衔接；

武汉市，地铁站口人行道狭窄，部分站点缺乏无障碍设施



芝加哥地铁站
小尺度的地铁出入口，保障街道步行空间



名古屋地铁站
配套的自行车停放点



慢行空间

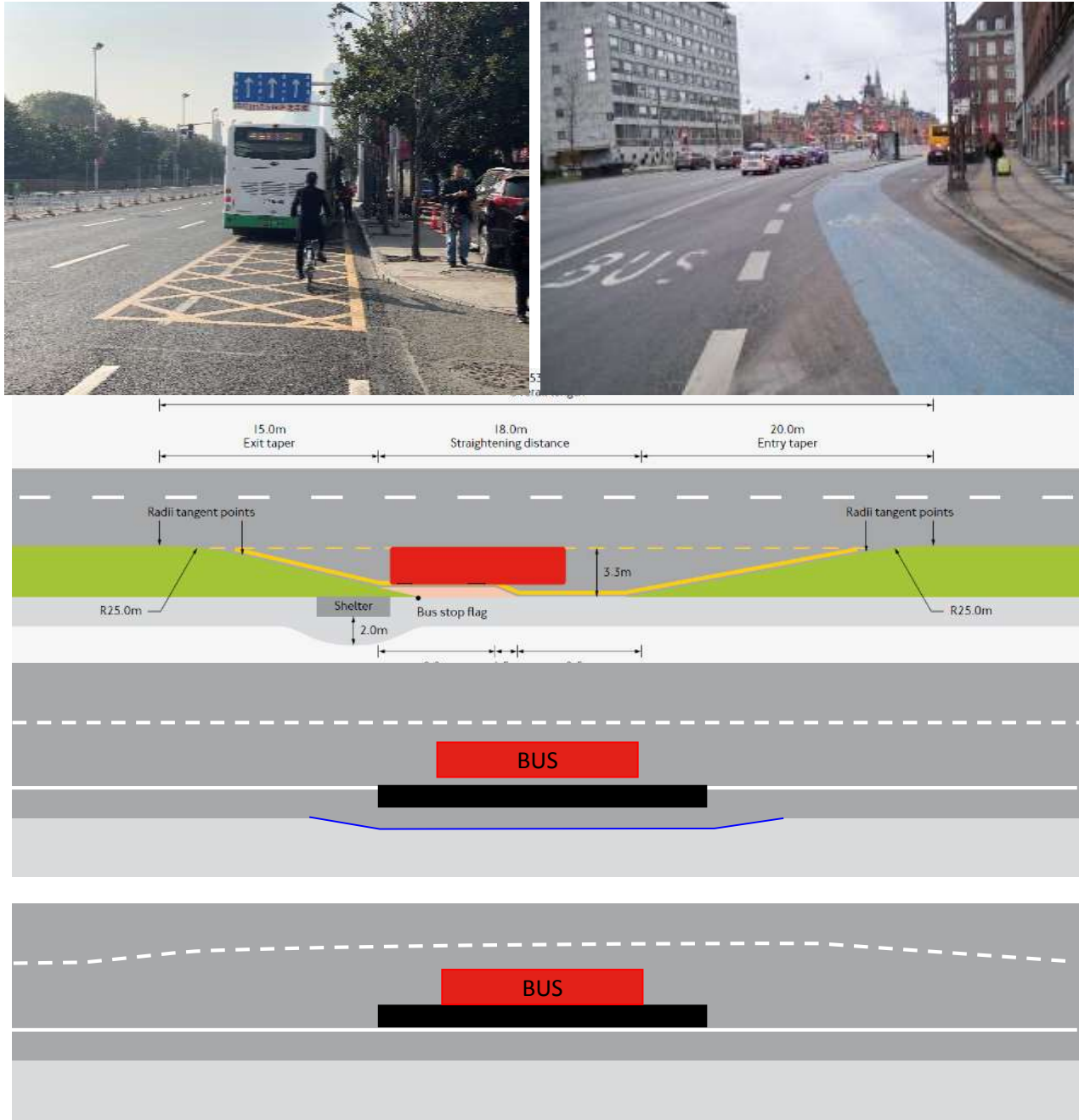
Slow traffic space

公交站点 布局

□ **设计要求：**注重与慢行系统、路边停车带、机动车道等要素的协调；根据道路等级、乘客需求、慢行空间、停靠线路等因素选择公交站点形式（港湾式、路侧式、外凸式）；路段公交站点不宜打断非机动车道的连续性，避免进出站公交对非机动车的干扰和威胁。

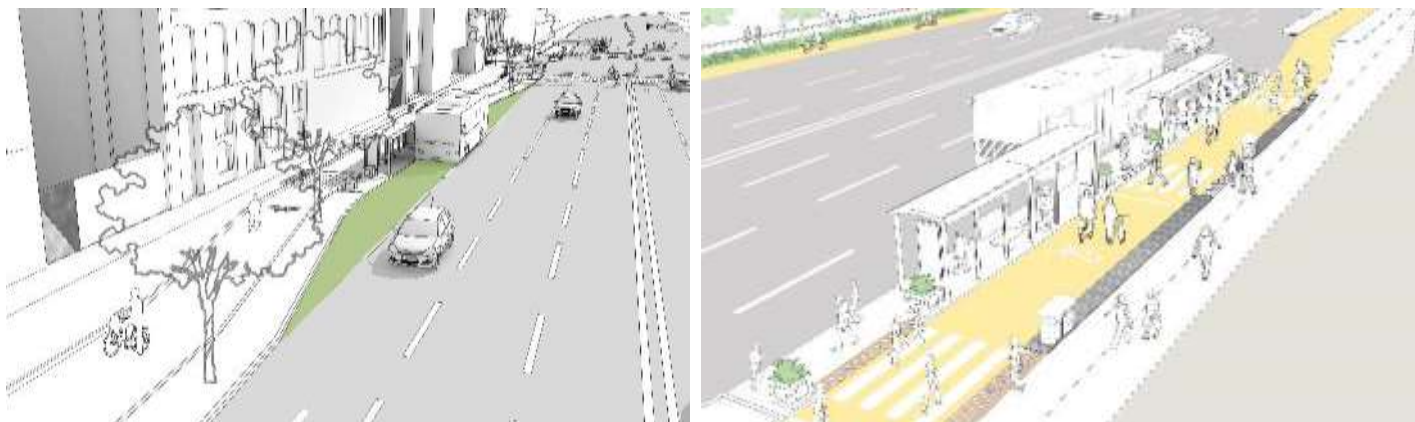
公交站点与自行车道的协调缺乏系统考虑

利用车道压缩空间设置站台，避免影响非机动车



类型	使用条件
港湾式公交站	<ul style="list-style-type: none"> ● 主干道及以上级别道路 ● 次干路及以下道路若道路断面富余，可根据公交需求情况设置
路侧式公交站	<ul style="list-style-type: none"> ● 站点停靠公交线路较少，机动车流量小 ● 道路红线宽度有限，慢行及非机动车道难以压缩
外凸式公交站	<ul style="list-style-type: none"> ● 结合车道压缩设置外凸式站台，适合慢行道候车空间不足的区域

□ **其他要求**：站点应设置清晰标识，根据不同类型道路设置座椅、站亭、自行车停放点、垃圾桶等配套设施。



公交站点配套设施

道路类型	基本要素	功能扩展型设施	品质扩展型设施
交通型道路	公交站点 公交站牌 无障碍设施 机动车道	交通标志 自行车停放点 公交候车亭 垃圾桶	座椅 公交专用道 电子站牌 公交电子地图
生活型道路		座椅 交通标志 公交候车亭 垃圾桶 公交专用道	电子站牌 公交电子地图 公交候车亭 自行车停放点
商业型道路		交通标志 自行车停放点 公交候车亭 垃圾桶	座椅 公交专用道 电子站牌 公交电子地图
景观型道路		交通标志 自行车停放点 公交候车亭 垃圾桶	座椅 电子站牌 公交电子地图 公交专用道
历史风貌型道路		交通标志 自行车停放点 公交候车亭 垃圾桶	座椅 电子站牌 公交电子地图 公交候车亭 自行车停放点

慢行空间

Slow traffic space

地块开口设计

□ 设计要求：

布置原则：地块开口处应设置禁停线，保证进出地块人、车安全；开口处应设置全宽式坡道或抬升式坡道，使慢行空间平面连续；坡道坡口与车行道之间宜没有高差，当有高差时，高出车行道的地面不应大于10毫米；路口抬高应做好地块雨水排放，设置截水口。

宽度标准：机动车出入口宽度双向行驶时不应小于7米，单向行驶时不应小于4米。

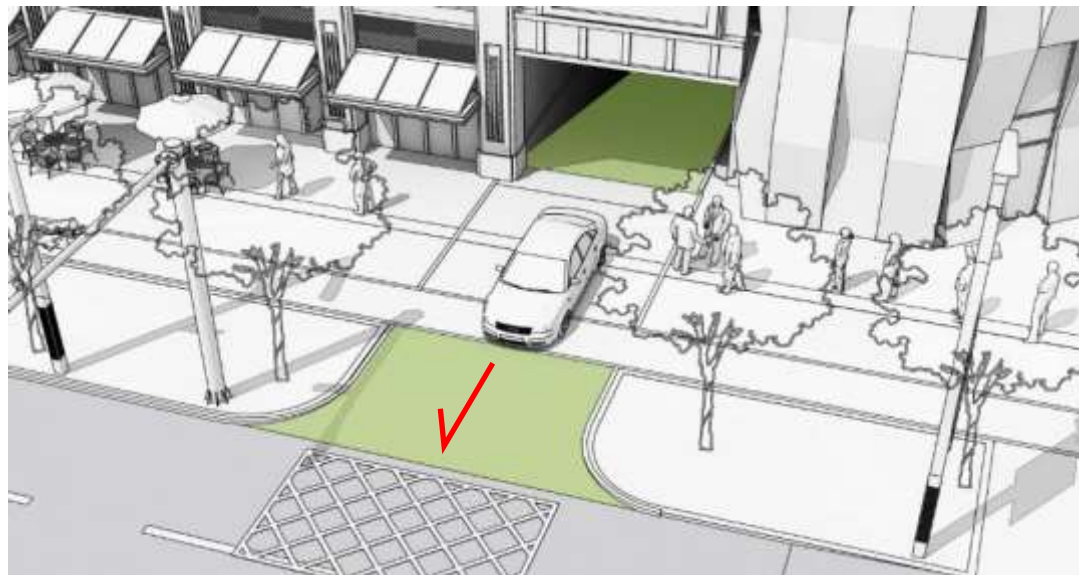
慢行道被机动车出入口切断



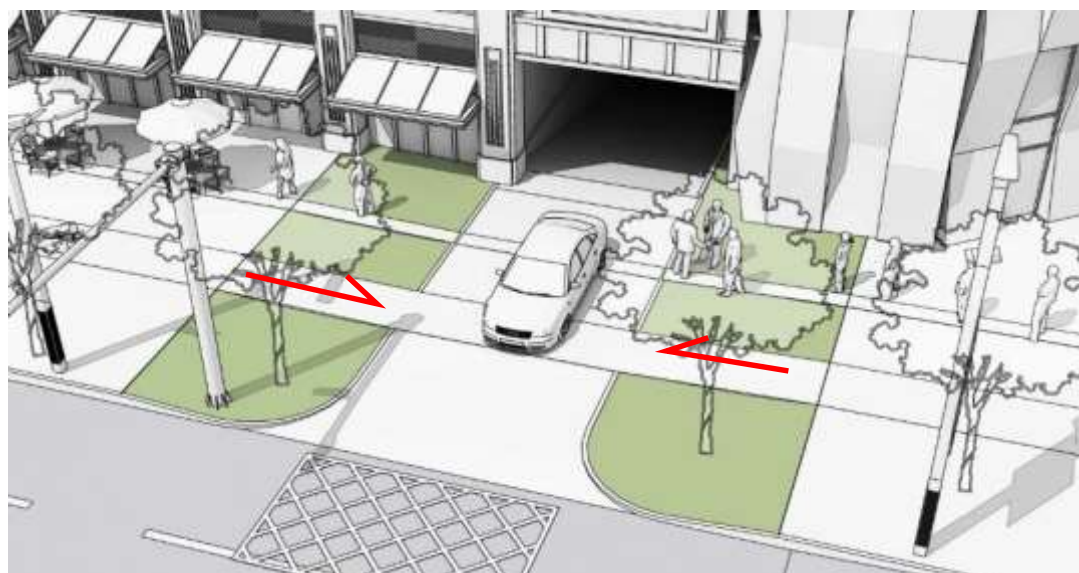
机动车出入口处整体抬高



抬升式坡道



全宽式坡道



非机动车道 布局

□ **设计要求：**道路红线宽度20米及以上的街道原则上均应设置独立非机动车道，道路红线宽20米以下的街道鼓励设置独立非机动车道。非机动车道优先推荐采取机非共面的方式，以利于骑行连续性和舒适性，设置人非共面时，非机动车道和行人通行空间应该从标高、铺装等方面进行区分，减少非机动车与行人相互干扰，有必要条件下，还可以设置物理隔离设施。原则上道路均应设置双侧非机动车道，在条件受限、单边需求的明显的路段，可考虑设置单侧双行非机动车道，但需做好与非机动车道网络的衔接。



机非共面、绿化分隔



机非共面、铺装分隔



人非共面、铺装分隔



共享街道、机非混行

慢行空间

Slow traffic space

人行横道布局

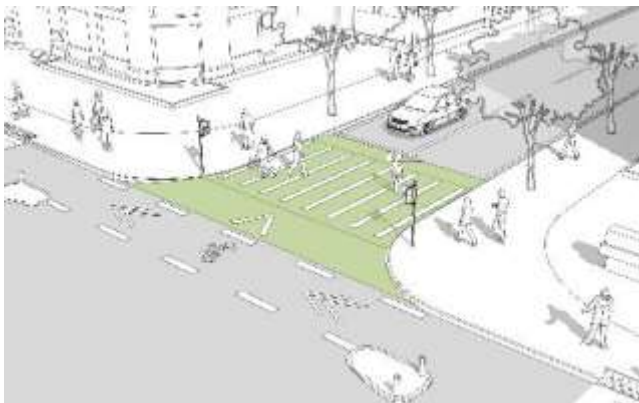
□ **标准要求**：人行横道间距宜为250-300米，可根据道路类型对人行过街间距进行优化；人行横道宽度应与过街设施的尺寸、过街人流量、行人信号时间相适应，并应根据道路类型采取不同的宽度值。

人行过街间距及人行横道宽度要求

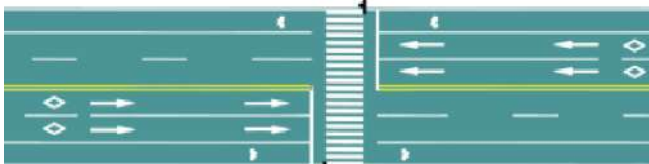
道路类型	人行过街设施间距（米）	人行横道宽度
交通型道路	250-400	≥5米
生活型道路	150-300	≥3米
商业型道路	100-150	≥5米
景观型道路	250-400	≥3米
历史风貌型道路	—	—

□ **设计要求**：人行横道布置应靠近公共设施出入口，间距宜控制在50米范围内。在步行优先的区域，宜采取抬升式人行横道，以保证行人过街的安全和连续。当人行横道长度超过16米时，应设置二次过街安全岛，安全岛宽度不宜小于1.5米，长度不应小于人行横道宽度。

抬升式人行横道



直线式人行横道



交错式人行横道



路段人行横道设置类型及适用条件

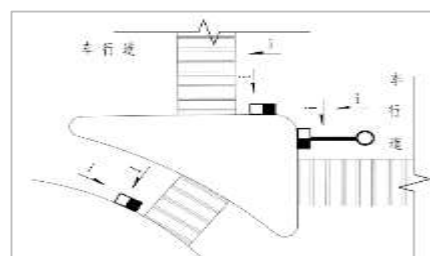
路段人行横道分类	适用条件
直线式	<ul style="list-style-type: none"> 道路宽度不足16米的次干路和支路； 人流量适中、车流速度不大的路段；
交错式	<ul style="list-style-type: none"> 人行横道长度大于16米，或者路面宽度大于30米的道路上，且安全岛面积不能满足等候信号放心的行人需求； 桥墩或其他构筑物遮挡驾驶人视线等情况下；

□ **其他要求**：道路最低点应避开设置在人行横道范围内，避免积水；雨水口应根据道路横坡及纵坡，设置在人行横道外侧，道路纵坡上游方向。

雨水口影响过街通行



雨水口避开人行横道范围布置



立体过街
布局

- **标准要求**：立体过街设施设置应保证地面梯口处人行道宽度满足“2.1 人行道宽度标准”中相关要求，并应采取无障碍设计。考虑非机动车、童车、轮椅等通行，必须设置坡道，且坡度不宜大于1:12；在有条件的情况下，宜设置专用电梯。鼓励结合附近大型公共建筑内部人行通道设置连续的立体过街设施，构建“全天候、一体化”的步行系统。
- **设计要求（人行天桥）**：人行天桥桥下为机动车道时，最小净高为4.5米，行驶电车时，最小净高为5.0米；人行天桥桥面净宽不宜小于3米；天桥应加设雨棚以提升慢行舒适度。

人行天桥布置专用电梯



人行天桥与建筑相连，并配有雨棚



- **设计要求（人行地道）**：地道通道的最小净高为2.5米，地道通道净宽不宜小于3.75米；鼓励将绿化引入人行地道，提升慢行舒适度。

人行地道区分骑行空间及步行空间



人行地道引入绿化景观



慢行空间

Slow traffic space

自行车停放布局

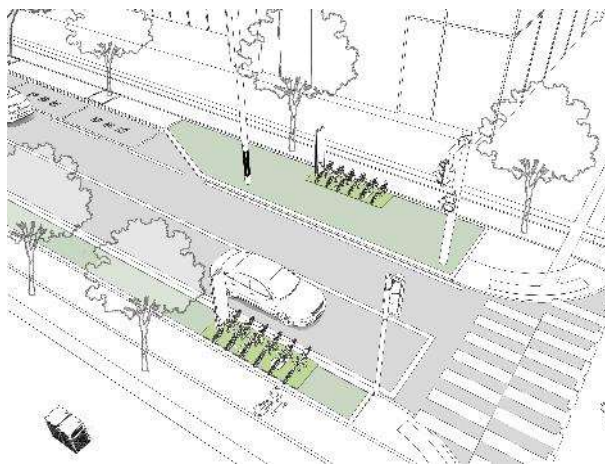
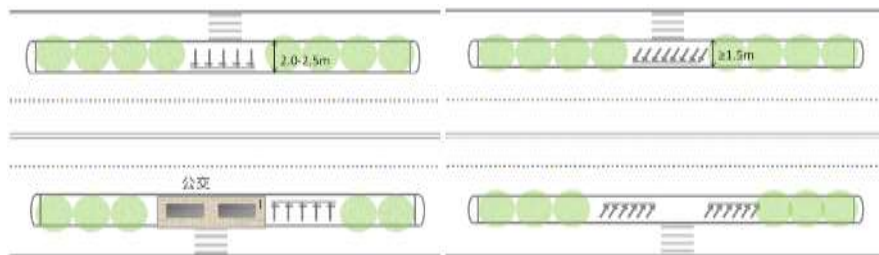
□ 设计要求：

布局原则：按便民实用、因地制宜的原则，采取小规模、高密度的布局形式。在交通枢纽、轨道交通车站、大型商业设施、公园、广场等人流集中地应设置非机动车停放区；在生活服务街道、商业街道沿线宜适当提高停车区密度，增加停车数量。

布置形式：一般采用平面式布置，优先利用道路红线外的广场、绿地、景区、居民小区等公共区域设置；在道路红线内设置时，应合理利用设施带，并确保人行道有效通行宽度满足前述“人行道宽度标准”；若场地受限，可考虑设置立体停放设施。

自行车停放布局形式及要求

停放点设置形式		停车区宽度（米）	停车区长度（米）
直排式	单排	2	长度不宜大于20米 分组间距不小于4米
	双排	3.2	
60°斜排式	单排	1.7	
	双排	3	
45°斜排式	单排	1.4	
	双排	2.4	



自行车停放布局影响步行通行



东京地下自行车停放系统



地面铺砌 材料设计

- **设计要求：**人行道的铺装应选取平整、抗滑、耐磨、坚固的材料，颜色宜采用灰色，与盲道的颜色形成较强反差，利于弱视者识别，并与建筑、景观环境协调统一。

人行道铺装

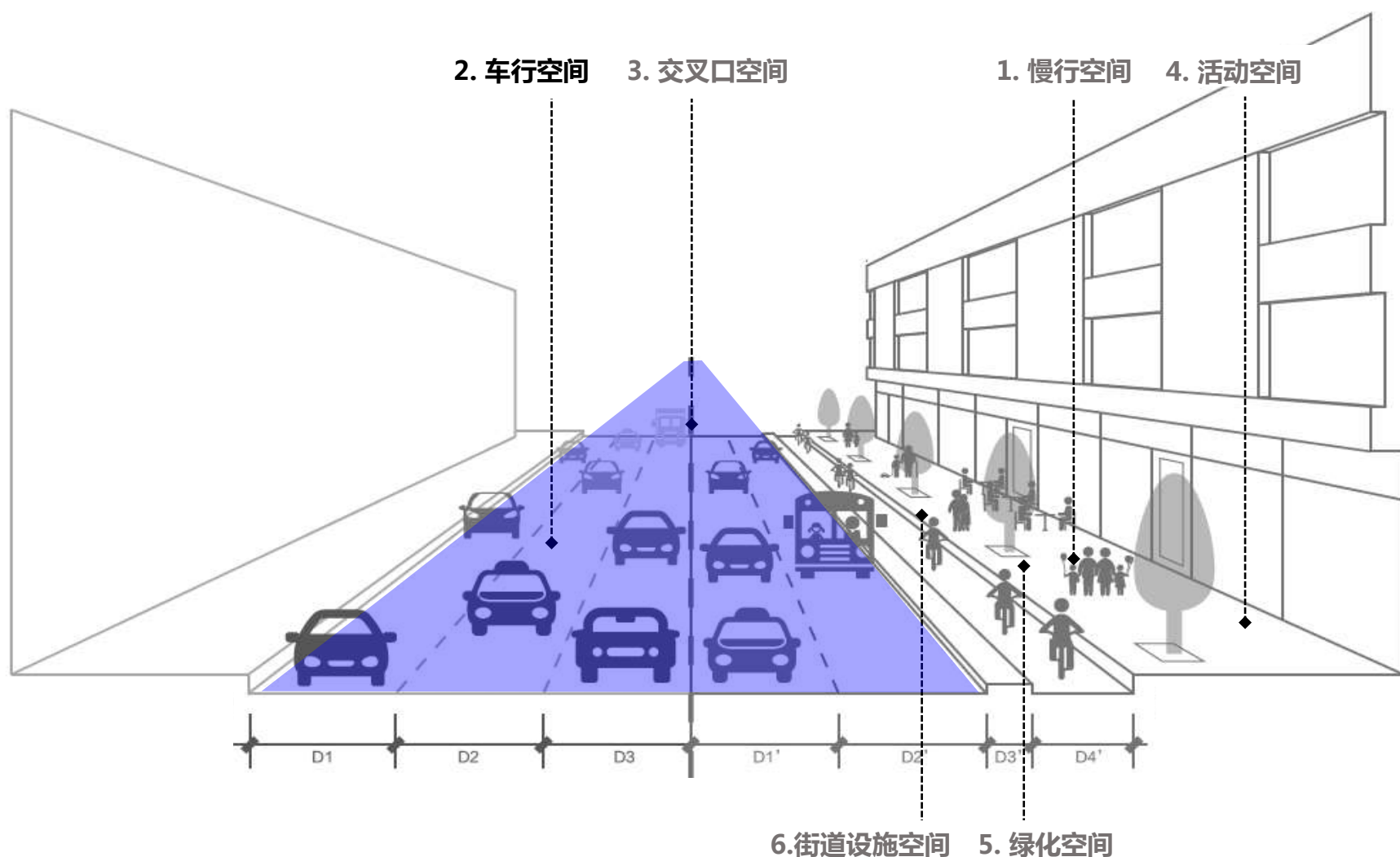


CHAPTER THREE

第三章 车行空间设计指引

The design guidelines of the
automobile traffic space

车行空间	控制性要素 (2)	车道宽度标准
		分隔带标准
	指导性要素 (5)	公交专用道布局
		路内停车布局
		高架道路布局
		地下道路布局
		机动车开口设计



车行空间

Automobile traffic space

车道宽度标准

□ **标准要求：**结合街道分类及道路分级，适当降低机动车道宽度，依据2012年武汉市建委发布的《武汉市城市道路车道宽度技术规定》，对设计车速位于 $[60, 80)$ km/h、 $(0, 40)$ km/h的道路，单车道宽度压缩0.25m-0.5m。

机动车道宽度

设计车速 (km/h)	道路等级	大车道宽度 (m)		小车道宽度 (m)		路缘带宽度 (m)
		国标	压缩后	国标	压缩后	
$80 \leq V \leq 100$	快速路	3.75		3.5		0.5
$60 \leq V < 80$	快速路、主干路	3.75	3.5 3.75 (外侧)	3.5	3.25 3.5 (外侧)	0.5
$40 \leq V < 60$	主干路、次干路	3.5		3.25		0.25
$V < 40$	次干路、支路	3.5	3.0	3.25	3.0	0

各类道路推荐设计车速及车道规模

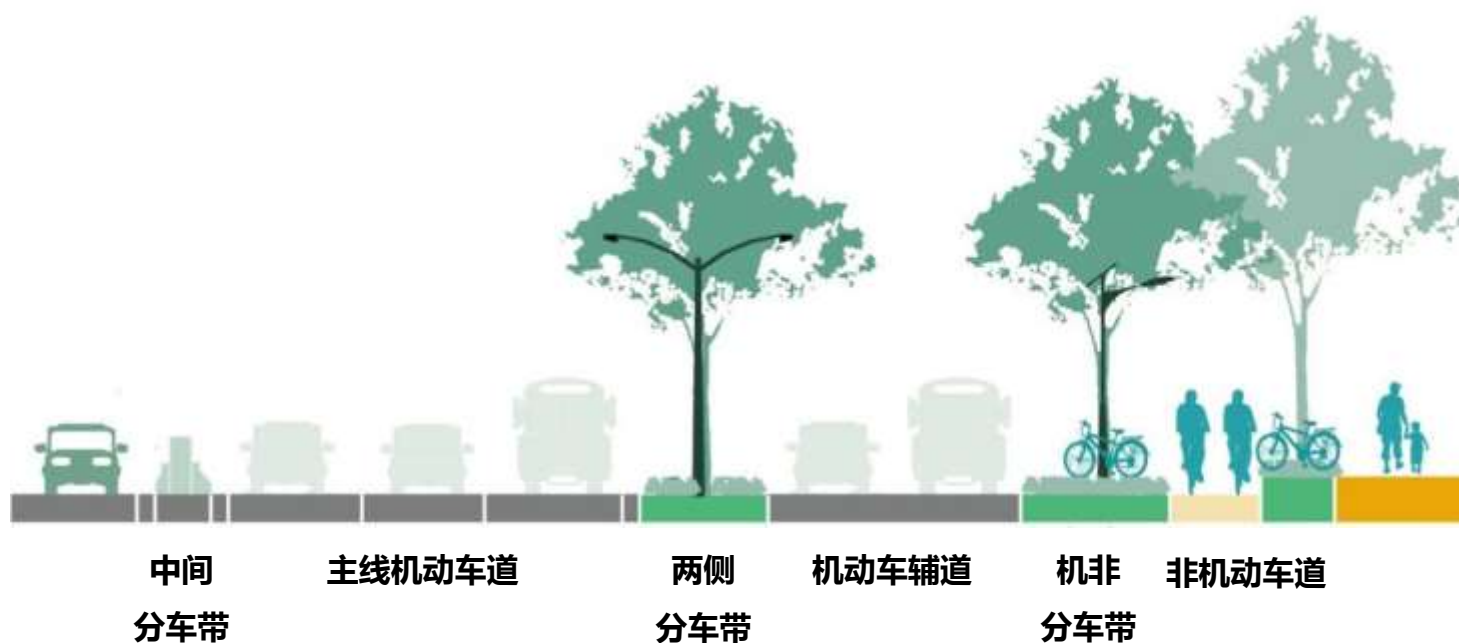
街道类型	道路等级	车道规模 (条)	设计车速 (km/h)	街道类型	道路等级	车道规模 (条)	设计车速 (km/h)
交通型	快速路	8-12	$60 \leq V \leq 100$	景观型	主干路	4-6	$40 \leq V \leq 60$
	主干路	6-8	$50 \leq V \leq 60$		次干路	4	$30 \leq V \leq 50$
生活型/ 商业型	次干路	4	$30 \leq V \leq 40$		支路	2	$V \leq 30$
	支路	2	$V \leq 30$	历史风貌型	支路	1-2	$V \leq 20$

交通分隔带标准

□ 标准要求：

道路设计车速 ≥ 60 公里/小时，应设置中间绿化分车带；道路断面有主辅道时，应设置两侧分车带。道路设计车速 < 60 公里/小时，可视车流量大小和设计车速，设置双黄线或简易绿化分隔对向车流，确保交通安全。次干路及以上级别道路，有条件的支路，均应设置分车带。机非分车带采取物理隔离方式，优先推荐绿化、道钉等方式。

种植乔木的分隔带宽度不宜小于1.5米；双黄线带宽0.5米；刚性护栏带宽0.5~0.75米。



分车带设置示意图



中央分车带-绿化带



中央分车带-双黄线



中央分车带-简易绿化



机非分车带-道钉



机非分车带-隔离墩



机非分车带-绿化

公交专用道 布局

□ 标准要求：

城市主干道满足下列全部条件时应设置公交专用道：路段单向机动车道3车道以上（含3车道），或单向机动车道路幅总宽不小于11m；路段单向公交客运量大于6000人次/高峰小时，或公交车流量大于150辆/高峰小时；路段平均每车道断面流量大于500辆/高峰小时。

城市主干道满足下列条件之一时宜设置公交专用道：路段单向机动车4车道以上（含4车道），断面单向公交车流量大于90辆/高峰小时；路段单向机动车2车道，单向公交客运量大于6000人次/高峰小时，且公交车流量大于150辆/高峰小时。

□ 设计要求：

路侧式公交专用道：设置在车行道最外侧，适用于在前方交叉口处右转或直行公交车流量较多、机动车道与非机动车道之间采用物理分隔的情况，以及路侧机动车开口较少的情况。

路中式公交专用道：设置在道路中央的最内侧车道，适用于道路交叉口间距比较长且红线较宽的道路，以方便设置公交站台。BRT专用道一般采用路中形式。

路侧式公交专用道



路中式公交专用道



路内停车
布局

□ 设计要求：

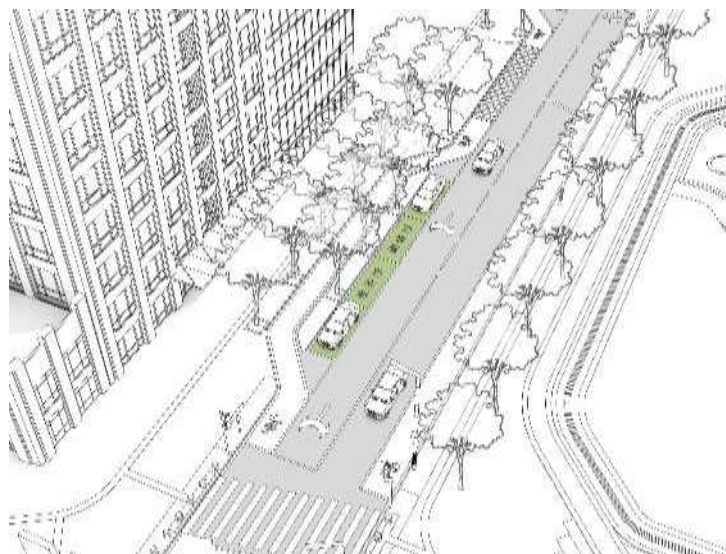
布置原则：各级道路两侧的人行道和非机动车道内不得设置；路内停车作为公共停车的补充，宜采取少量分散的布局原则，以方便使用；多个路内停车区相连时，每组长度宜在60米，每组间隔不低于4米。

设置形式：当通过压缩慢行道空间设置路内停车区时，宜采用港湾式停车区，同时保障必要的慢行道宽度；当直接在车行道上设置路内停车区时，要完善标志标线形成连续的车道空间。

路内停车挤占非机动车行驶空间



路内停车与非机动车布局错位，存在安全隐患



道路类型	是否建议设置
交通型道路	×
生活型道路	○
商业型道路	○
景观型道路	×
历史风貌型道路	○

高架道路 布局

□ 标准要求：

距离建筑间距：新建高架主线结构外边缘与沿线既有环境敏感建筑物最小净距应尽可能控制在12米以上。新建高架主线距离既有环境敏感建筑不足12米，应采取相应的减噪措施，并符合项目环境影响评价文件批复相关要求，同时，二者间距应不低于7.0米。高架匝道距离既有环境敏感建筑的间距应控制不低于7.0米，并应符合项目环境影响评价文件批复相关要求。受条件限制，新建高架主线、匝道距离周边既有敏感建筑、高层建筑确实不足7.0米，需征得沿线单位、社区居民同意方可组织实施，同时需进一步强化环保措施。

最小净空：城市高架道路最小净空一般为4.5米；鼓励加大净空，在提升街道景观环境的同时，也为后期预留其他工程实施条件。

匝道宽度：单车道匝道宽度一般为8.0米（含紧急停车带）；对于匝道长度小于250米、用地特别紧张路段，单车道匝道可考虑不设紧急停车带，匝道结构宽度不低于5.0米；低于设置紧急停车带的单车道匝道，结构宽度不低于6.5米。单向双车道匝道宽度一般为9.0米（不含紧急停车带）；用地紧张路段，匝道结构宽度可压缩，但不能低于7.5米。

辅道宽度：高架桥下方辅路一般多采取双向4或双向6车道建设规模。当紧邻敏感建筑一侧地面辅路采取单向三车道时，可将该侧辅路压缩至10.0米。当紧邻敏感建筑一侧地面辅路采取单向两车道时，可将该侧辅路压缩至7.0米。

高架道路隔音屏障



高净空高架道路

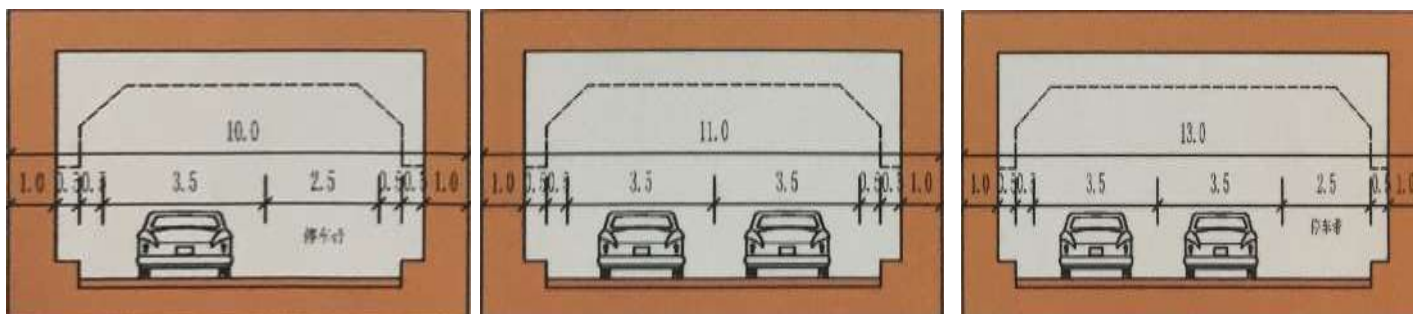


地下道路 布局

□ 标准要求：

匝道宽度：当匝道高峰小时交通量低于560辆时（满足C级服务水平），可采取单车道宽度，但需设置紧急停车带；单匝道隧道最小宽度不低于10.0米。当匝道高峰小时交通量大于560辆、低于1120辆时，需采取双车道匝道，可不设置紧急停车带；双车道隧道匝道结构宽不低于11.0米。当匝道高峰小时交通量超过1120辆，或匝道承担环线方向、区域交通联系主方向等时，需采取双车道宽度，且设置紧急停车带；双车道隧道匝道结构宽不低于13.0米。当匝道高峰小时车道需求超过三车道时，应按主线交通标准进行设计。

最小净高：城市地下道路最小净高应符合下表要求，小客车专用道最小净高应采用一般值，条件受限时可采用最小值。



道路种类	行驶交通类型	净高（米）	
机动车道	小客车	一般值	3.5
		最小值	3.2
	各种机动车	4.5	
非机动车道	非机动车	2.5	
人行或检修道	人	2.5	

机动车开口设计

□ **设计要求：**机动车出入口应设置全宽式坡道或抬升式坡道，使慢行空间平面连续。坡道坡口与车行道之间宜没有高差；当有高差时，高出车行道的地面不应大于10毫米。机动车出入口宽度双向行驶时不应小于7米，单向行驶时不应小于5米。

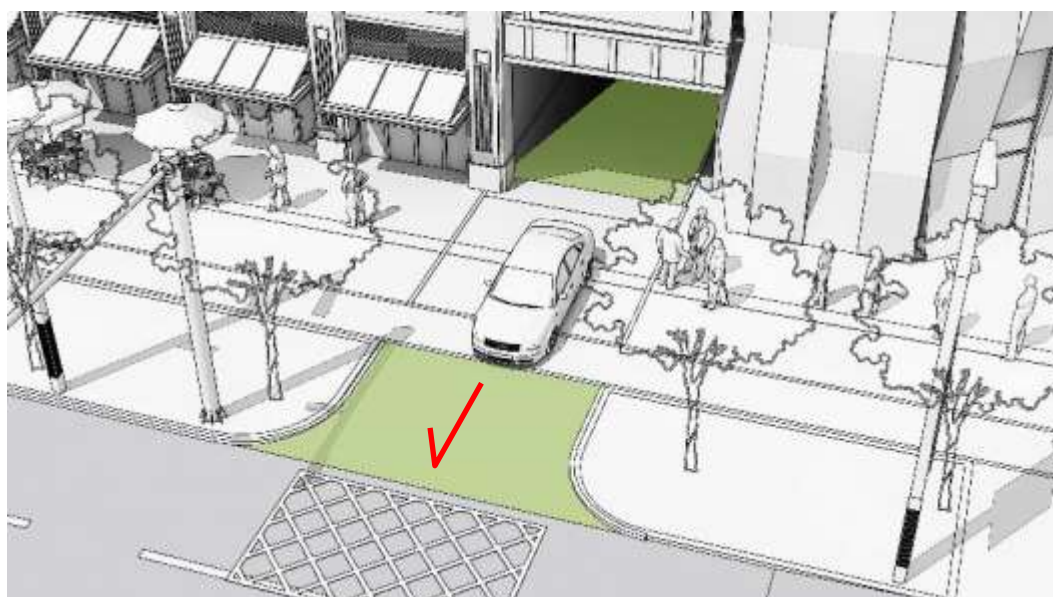
慢行道被机动车出入口切断



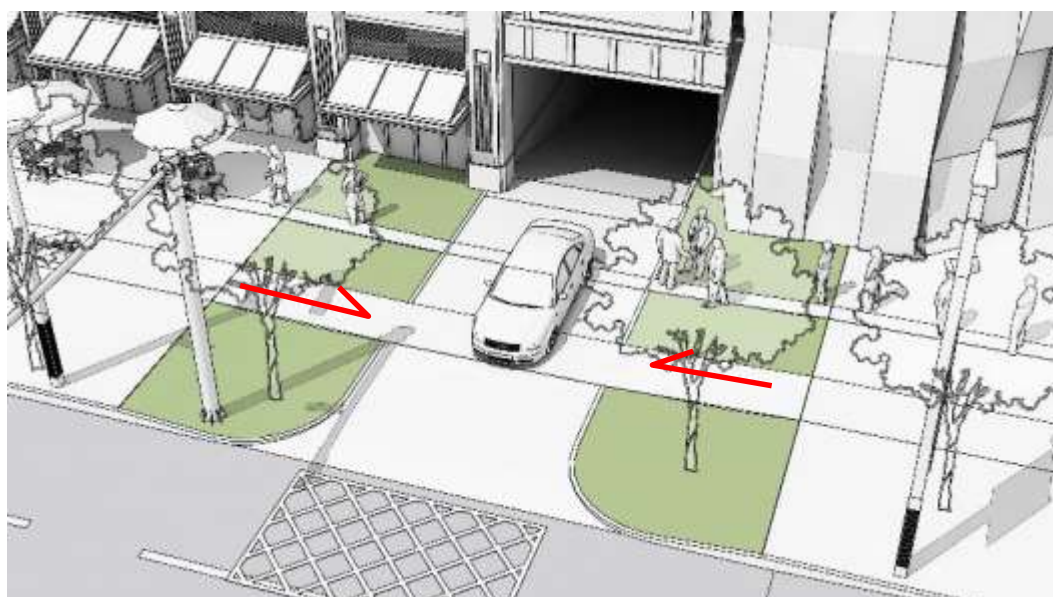
机动车出入口处整体抬高，保证慢行道连续



抬升式坡道



全宽式坡道

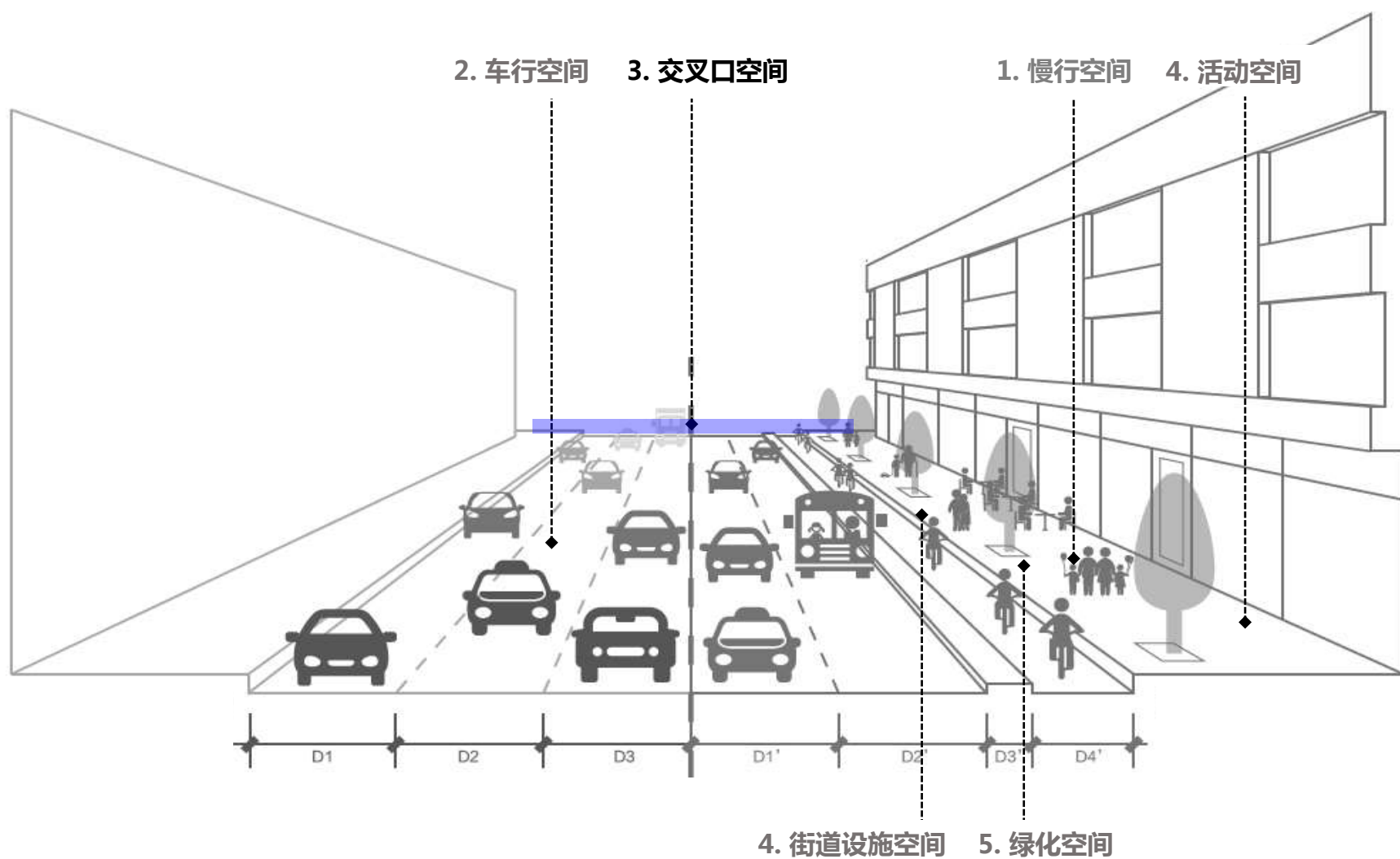


CHAPTER FOUR

第四章 交叉口空间设计指引

The design guidelines of the
intersection space

交叉口空间	控制性要素 (2)	慢行过街标准
		小转弯转弯半径标准
	指导性要素 (5)	进、出口车道宽度标准
		路口渠化设计
		自行车过街带设计
		导流岛设计
		路口竖向设计

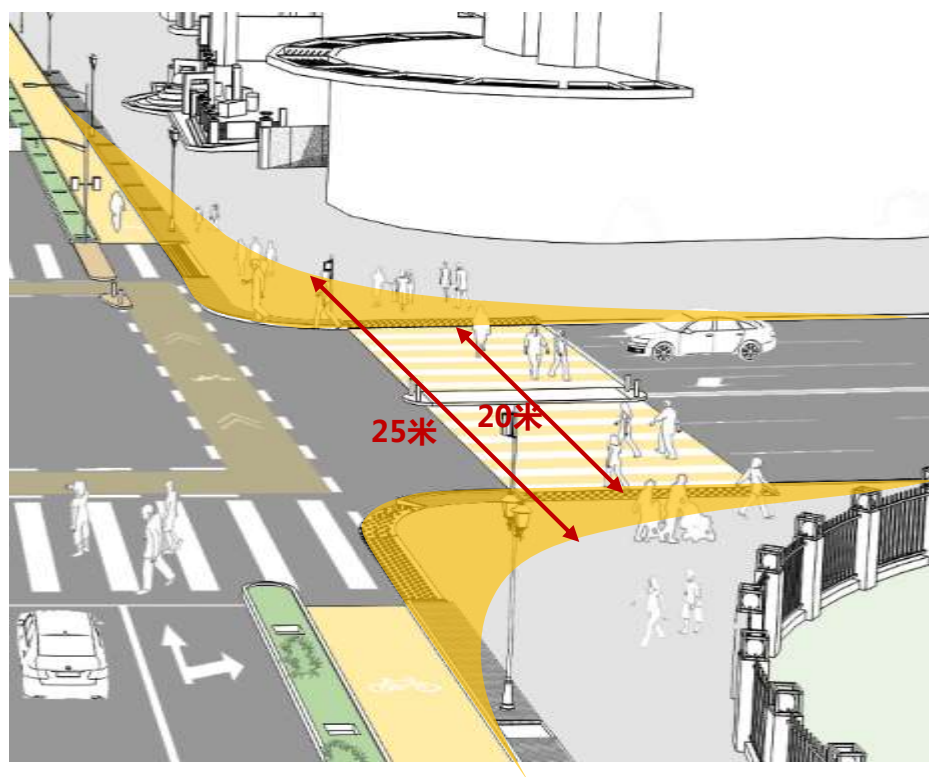


交叉口空间

Intersection space

小转弯 半径标准

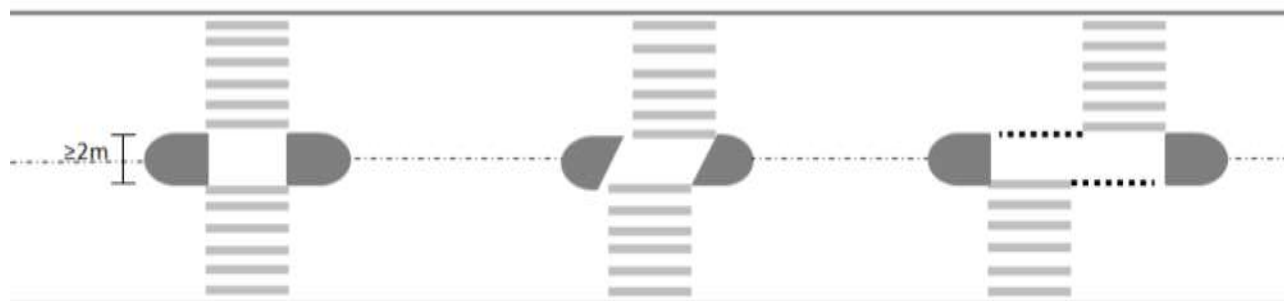
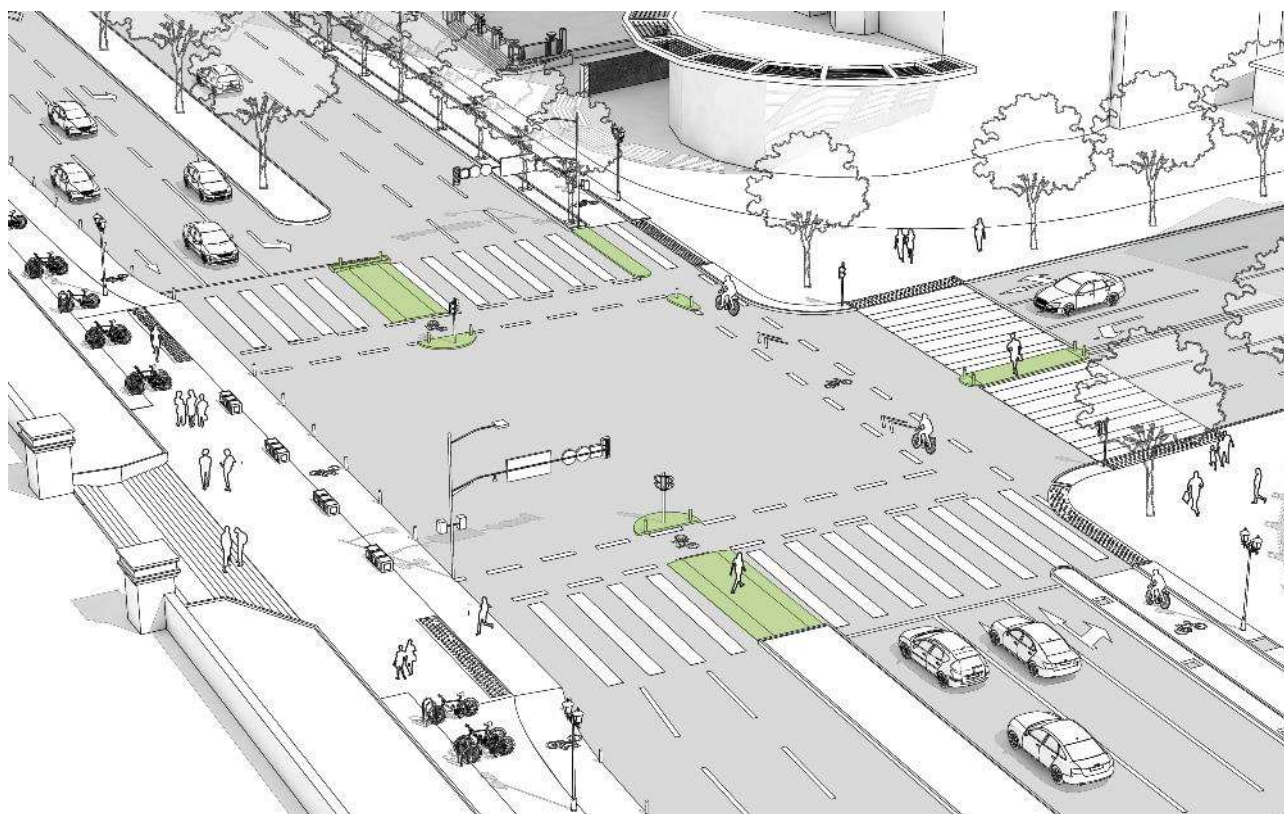
□ **标准要求**：交叉口转弯半径取值应满足交叉口安全和车辆正常行驶的要求。针对生活型功能为主、无右转需求等情形的交叉口，宜采用较小的路缘石转弯半径，以缩短行人过街距离，提升过街安全性，增加街角公共空间。交通性功能为主或大型车辆经常通行的交叉路口，不宜采用小转弯半径，在条件允许情况下，转弯半径可取规范范围值的下限值。



交叉口情形	路缘石半径推荐值（米）
无右转交通量的交叉口	0.5-1
支路之间的路口、有自行车道的交叉口	≤5
交通量较大的支路与主次干路之间的交叉口	5-8
公交车或其他大型车需经常转弯的交叉口	8-10

慢行过街标准

□ **标准要求：**人行过街横道长度超过16米时，应在人行道中央设置二次过街安全岛；人行过街横道长度超过9米的商业型和生活型道路，尽量设置二次过街安全岛；过街安全岛最小宽度为1.5米，长度不应小于连接处人行横道宽度。过街安全岛与机动车道、自行车道之间宜没有高差。



(1) 垂直式

(2) 倾斜式

(3) 栏杆诱导式

交叉口空间

Intersection space

进、出口车道宽度标准

□ **标准要求**：平面交叉口处应适当压缩机动车道宽度，条件困难时，单车道宽度可进一步压缩0.25米；车道压缩空间可用于设置人行过街安全岛或用于设置展宽车道等。

交叉口车道宽度 (m)

设计车速 (km/h)	进口车道		出口车道	
	大车道	小车道	大车道	小车道
$V \geq 60$	3.25	3	3.5	3.25
$40 \leq V < 60$	3.25	3	3.25	3.0
$V < 40$	3.0	3	3	3

□ **设计要求**：步行通行区及非机动车道宽度不应低于最小值。非机动车过街通道与人行横道宜独立设置；路中应设置人行过街安全岛，宽度不应小于1.5米，宜采用物理隔离。

利用车道压缩空间设置二次过街安全岛



路口渠化设计

□ 设计要求：

道口缩窄：交叉口缩窄主要是通过减少交叉口车道数或车道宽度、外拓人行道的的方式缩短行人过街距离，增加行人驻足空间，提高行人过街安全。交叉口缩窄不应在交通型道路上应用；生活型及商业型道路可结合交叉口缩窄布置路内停车区，与行人过街一体化设计。

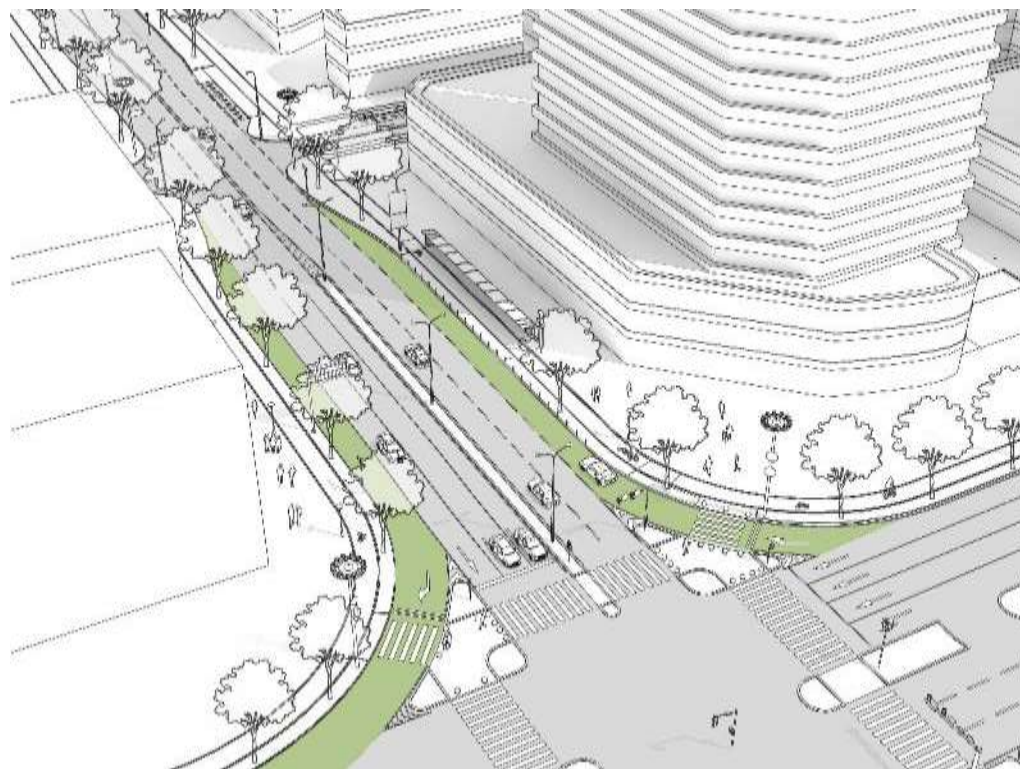
交叉口缩窄前



交叉口缩窄后



道口展宽：交通型道路应完善机动车道展宽设置；生活型道路不宜对机动车道展宽，避免增加行人过街距离；机动车道展宽不宜压缩慢行空间，应尽量通过压缩绿化带、道路中线偏移、压缩进口道车道宽度等方式展宽；交叉口进口道设置公交停靠站时，应对机动车道展宽；主干路交叉口展宽长度不宜小于50米，次干路不宜小于30米。



交叉口空间

Intersection space

自行车 过街带设计

□ **设计要求：**宜与行人过街设施相结合，应尽量遵循骑车人过街期望的最短路线布置，并尽量采用平面过街方式；宜采用比较醒目的铺装或喷绘，通过设置醒目的自行车引导标识，规范自行车过街的通行区域；主次干路交叉口或路段自行车平面过街宜在人行横道靠交叉口侧设置自行车道专用过街通道。

自行车过街路径杂乱无序，降低交叉口效率

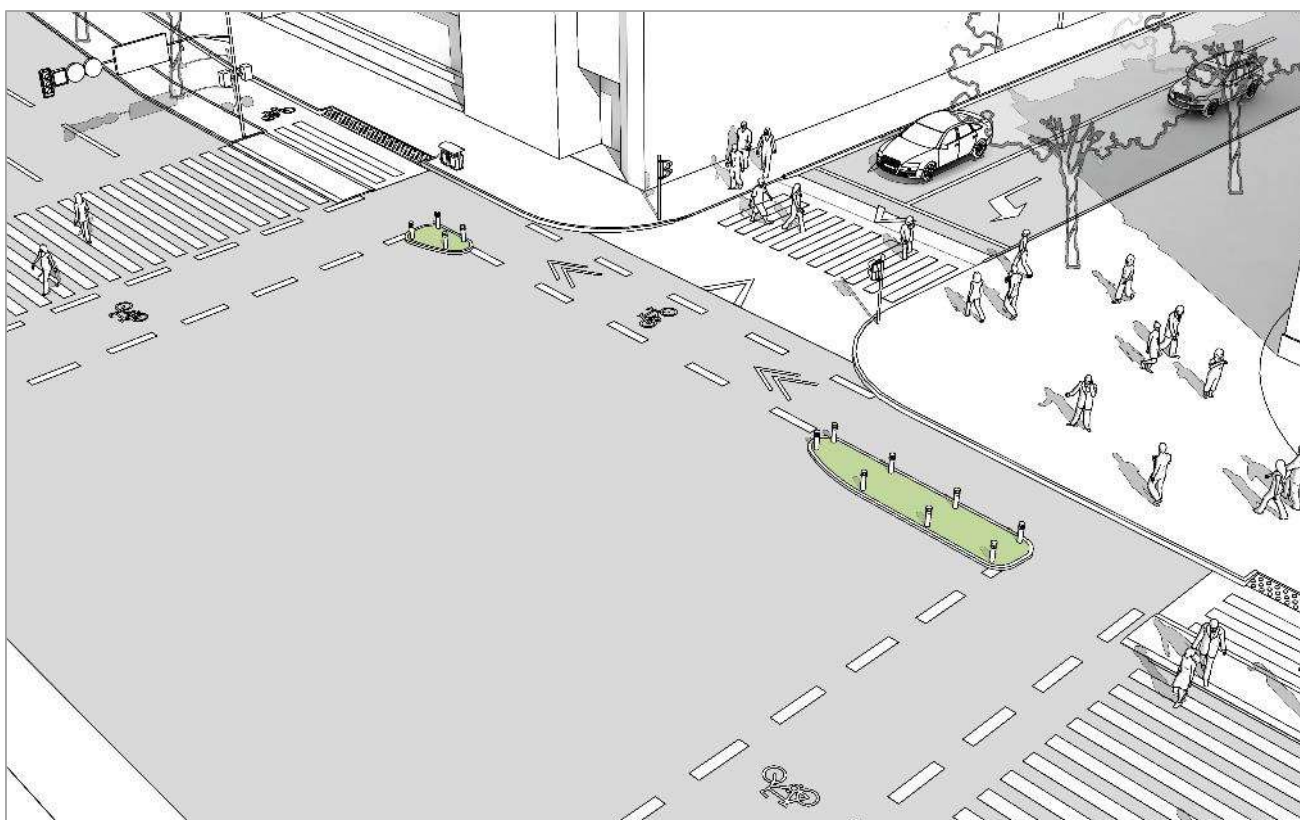
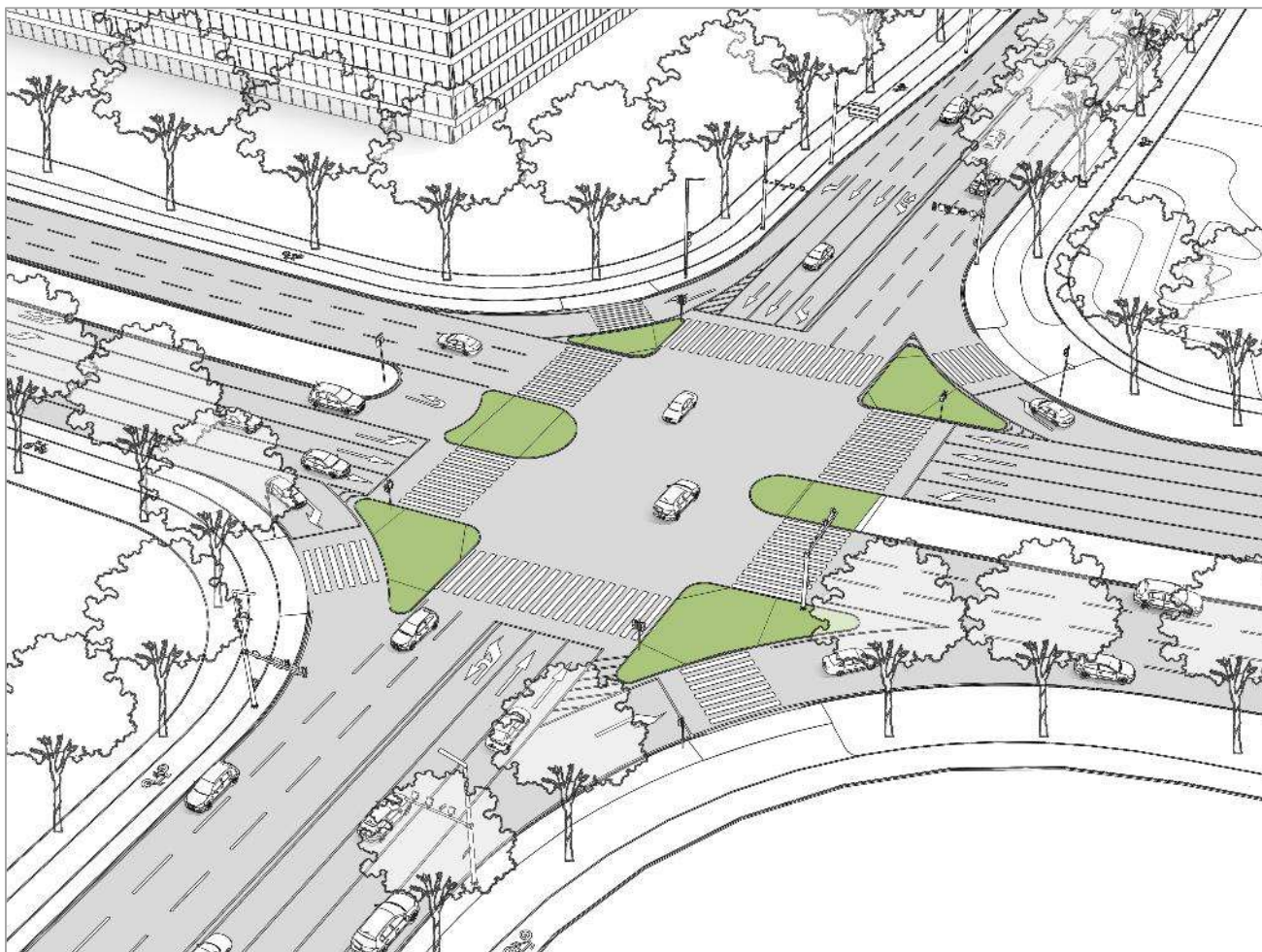


自行车过街带既能规范自行车通行又能起到警示作用



导流岛设计

□ **设计要求：**交通导流岛应考虑与道路纵断面、交叉口空间、车道宽度等因素的相互协调；导流岛间车道的宽度应适宜，避免过宽引起车辆并行、抢道；导流岛面积不宜小于7平方米，面积较小时，可采用划线的形式；兼做行人过街安全岛时，其面积不宜小于20平方米。



交叉口空间

Intersection space

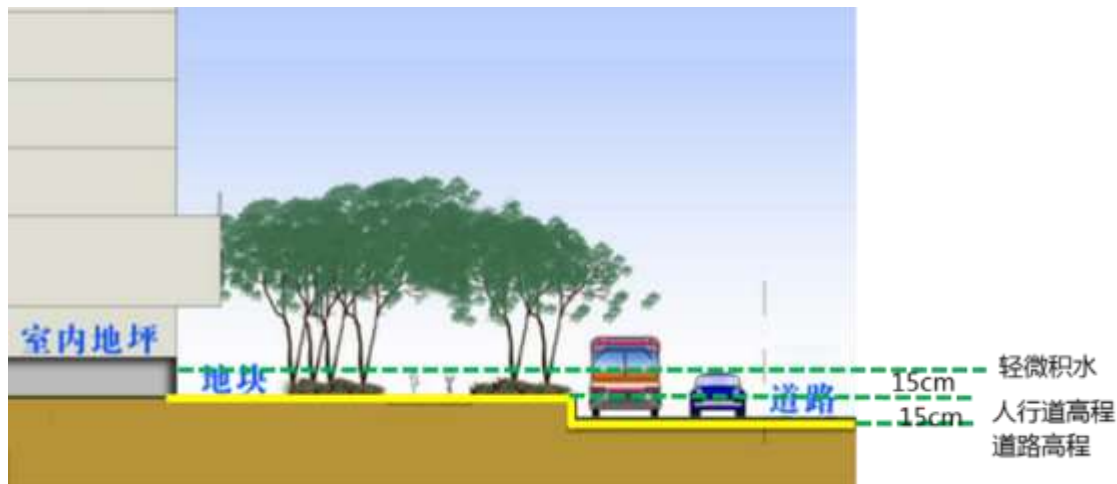
路口竖向设计

□ 设计要求：

交叉口：靠近渠道、湖泊等水体的路口高程不低于最高控制水位以上1.5米，道路高程控制与区域排水方向基本一致以利于排水管网的敷设。有条件的道路应合理调整道路纵坡和横坡，使其纵向调坡高度低于15厘米，满足道路最深处积水深度不超过15厘米的防涝要求。交叉口范围不作为竖向最低点，雨水收集篦子严禁设置在交叉口慢行通行区内

地上建筑：一般情况下地面排水坡度不宜小于0.2%，坡度小于0.2%时宜采用多坡向或特殊措施排水。地块的规划高程应比周边道路的最低路段高程高出0.2米以上，同时应高于多年平均地下水位。重要项目的地面高程应高于相临道路最低处0.45米以上，一般项目的地面高程应高于相临道路最低处0.3米以上。

地下出入口：地下设施出入口高程必须高于周边地面高程，车行入口高程应高于周边地面0.2米以上，有条件地区人行入口高程应高于周边地面0.45米以上，否则应采取综合措施。

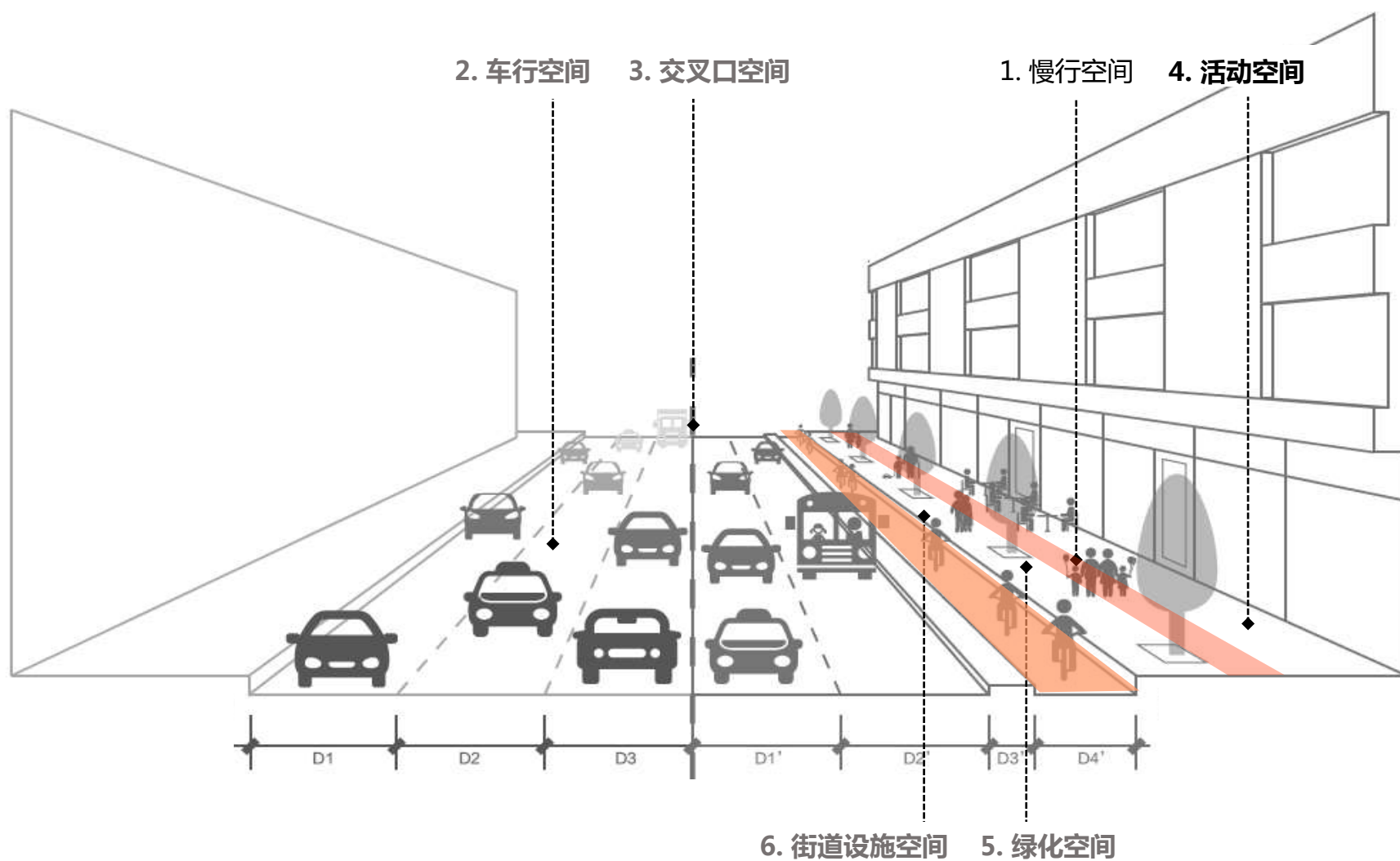


CHAPTER FIVE

第五章 活动空间设计指引

The design guidelines of the activity space

活动空间	控制性要素 (2)	建筑前区
		建筑界面
	指导性要素 (4)	街道微型公共空间
		公共艺术小品
		围栏围墙
		广告牌匾



建筑前区

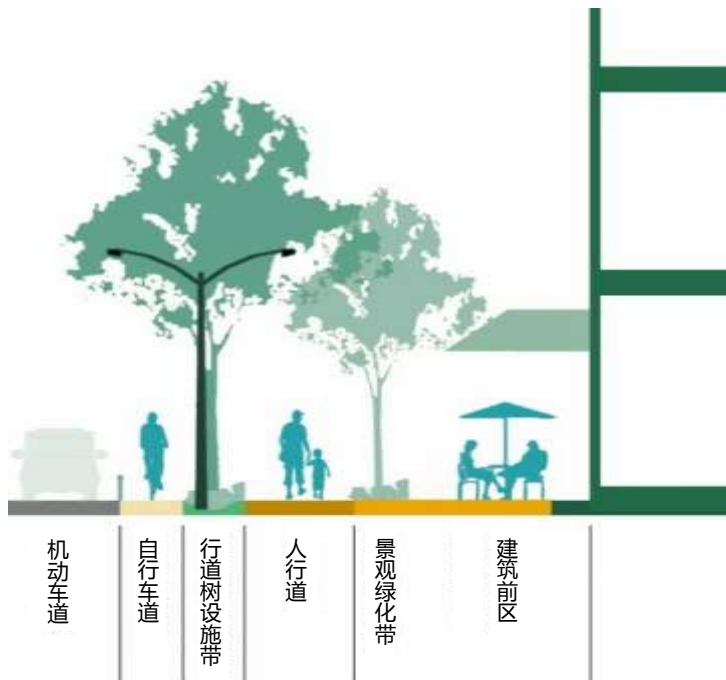
建筑前区是位于人行道边缘与临街建筑之间的街道空间，是行人驻留与活动的主要空间。商业街道、历史风貌街道、生活服务街道等沿街建筑底层为商业、办公、公共服务等功能时，鼓励开放建筑前区空间，与人行道和街道微型公共空间进行一体化设计，增加交往空间。

□ 尺度要求：

新建街道：建筑前区宽度应以《武汉市建设工程规划管理技术规定》（第248号令）为依据，综合考虑街道两侧用地功能、通行需求等要素，并结合高宽比进行推算，1.5：1至1：2之间的高宽比较为宜人；商业街道可适度紧凑，较窄的商业街高宽比可达到3：1。

商业街道、生活服务街道考虑沿街餐饮的外摆尺寸，宽度建议3~5米。

改造街道：应在保障通行功能的基础上，合理分配街道空间，确定适宜的建筑前区宽度。其中历史风貌街道应保证现有物理边界不得扩宽，鼓励利用建筑前区形成活动和设施空间。



建筑前区示意图



街道高宽比分析示例

□ 设计要求：

地面铺装：建筑前区与人行道宜采用相同的标高、铺装。限制台阶、停车和消极绿化等设施，保证空间的连通与灵活使用。

街道设施：商业街道和生活服务街道的建筑前区可结合沿线建筑功能设置休憩、餐饮和展示等商业活动设施，形成交往空间，提升街道空间活力和舒适性。



武汉天地利用开放式建筑前区设置外摆和大乔木遮荫



黎黄陂路利用开放式建筑前区设置休憩设施

建筑前区停车：应严格限制利用建筑前区设置机动车停车位。如确需设置，应征得交通管理部门同意，并不得影响行人正常通行，可作为临时停车及紧急停车使用，不宜作为永久停车区。

建筑界面

- **建筑贴线率**：商业街道两侧建筑贴线率应达到80%以上，历史风貌街道两侧建筑贴线率应达到70%以上。街道建筑贴线率可结合实际确定，如街道两侧提供广场、绿地、人行天桥等开放空间，其两侧建筑贴线率允许5%的浮动空间。
- **建筑底部设计**：沿街建筑底部6米至9米以下部位是行人能够近距离观察和接触的区域，对行人的视觉体验具有重要的影响。建筑底部应避免出现大面积连续单调的高反光玻璃界面和零通透实墙界面，鼓励玻璃开窗与木材、石材、清水砖、混凝土等纹理和色彩感强的材质进行搭配，塑造界面的纵向和横向韵律感，鼓励设置展示橱窗。商业街道首层街墙透明界面应达到首层街墙总界面的60%以上。



商业街道建筑底部设计示意图

- **空调室外机**：空调室外机应安装在建筑物外墙面结实的地方，可放于阳台、窗户下或混凝土台座上。应统一定位、统一高度，做到横平竖直、布局美观、间距均衡。空调外机遮罩造型、材质与色彩应与建筑整体风格相协调，安装构造应安全可靠，方便机器的安装和检修。



黎黄陂路空调外机隐蔽化处理效果

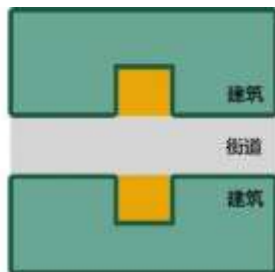
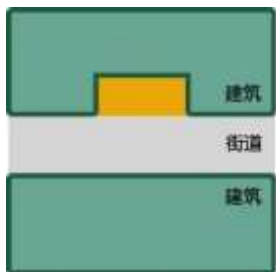
中山大道室外机统一安放效果

街道微型公共空间

□ **尺度要求**：街道微型公共空间是人们能在街道开展的具有游憩、休闲等功能的小型开放性公共空间，用地规模控制在5000平方米以下，不宜小于300平方米，并通过建筑、绿化、道路等进行界定。

一般街道微型公共空间布置间距不宜超过300米，在人流密集区域，如商业街道和生活服务街道微型公共空间布置间距不宜超过200米。

□ **布局方式**：典型的街道微型公共空间根据街道与建筑的关系，其布局方式主要有三类，如下图所示：



类型1 临街道单侧



类型2 临街道两侧



类型3 临街道街角

典型街道微型公共空间布局示意图

街道微型公共空间布局设计建议

布局类型	布局设计建议
临街道单侧	宜设置在商业街道、生活服务街道的沿街建筑南侧； 所邻城市干道界面不宜设置过多出入口。
临街道两侧	两侧空间出入口、铺装、绿化宜一体化设计； 考虑两侧空间穿行安全。
临街道街角	鼓励景观休闲街道、历史风貌街道通过街角空间布局形成重要节点空间提升街道特色； 可以在两侧街道均进行开口，增强可进入性。

□ **设计要求**：街道微型公共空间应结合建筑前区与人行道空间进行一体化设计。鼓励采用透水砖、木板、石块等透水铺装，透水地面铺装率建议 $\geq 50\%$ 。鼓励设置下沉式绿地、植草沟、雨水湿地进行雨水收集与景观一体化设计。



街道微型公共空间海绵城市设计理念的运用

公共艺术 小品

□ **设计要求：**应与街道类型、区域功能定位和文化特征相适应，并注重生活性和趣味性。历史风貌街道的环境小品应以历史文化题材为主。商业街道的环境小品应结合商业氛围，具有一定的互动性。生活服务街道、景观休闲街道、交通街道的环境小品宜以民俗生活、艺术文化为题材，反映现代城市生活、风情文化。鼓励在商业街道设置公共艺术作品，通过雕塑、喷泉、灯光装置等艺术品的搭配，增强空间环境吸引力，以营造良好的商业氛围和文化风貌。



江汉路雕塑体现老汉口文脉延续



光谷步行街采用喷泉、灯光等方式增强环境吸引力

同一街道的环境小品应有统一的设计风格，在重点管控街道中可采用较为鲜亮的颜色和个性化设计，为街道增加色彩和趣味性，丰富视觉体验。



吉庆街雕塑为街道增添色彩和趣味性



中山大道节点性雕塑丰富视觉体验

围栏围墙

- **通透性要求**：无特殊隔离防护需求的情况下，不宜设置连续的高于人眼视高的实体围墙，应采用虚实结合的半通透式围墙，其中0.9米以上的围墙通透率不宜小于80%。沿城市道路边界已建成的普通民用封闭式围墙，宜改造为通透式围墙。
- **退线与绿化**：围栏围墙退让用地红线不宜小于1.0米，条件允许的情况下，底部应布置不窄于0.5米宽的绿化带；如果是实墙，要对实墙外立面进行装饰或立体绿化，可选择栽植绿篱或爬藤植物。
- **材料与色彩**：通透式围栏围墙可采用全铁艺栅栏的形式或采用实心砖砌筑的立柱结合铁艺栅栏的形式。材料以面砖、石材结合铁艺、金属为主，辅以绿化点缀；色彩以砖红、砖灰等沉稳大方色调为主。



四新北路沿街围墙设计示意



惠济路沿街围墙设计示意

广告牌匾

- **设计要求**：应参照《武汉市户外广告招牌设置技术规范》，规范户外广告设置，美化城市市容环境。
 - 1、广告牌匾的形状、规格、色彩、风格等应结合城市功能分区和人文特色，与城市景观、周边环境、建筑风格统一协调，不得影响、破坏建筑物的原有风貌、轮廓等。
 - 2、原则上实行一店一牌、一单位一牌；同一单位（门店）临多条道路的，可在临每条道路单位入口适合位置设置风格、大小一致的招牌。
 - 3、同一街道相邻建筑物招牌，其形式、体量、色彩、照明效果等应整体协调，招牌底板宜采用同一或相近色素。
 - 4、色彩建议采用低明度、低亮度的颜色，不要使用“大红、大紫、大蓝、大黄”等色彩。



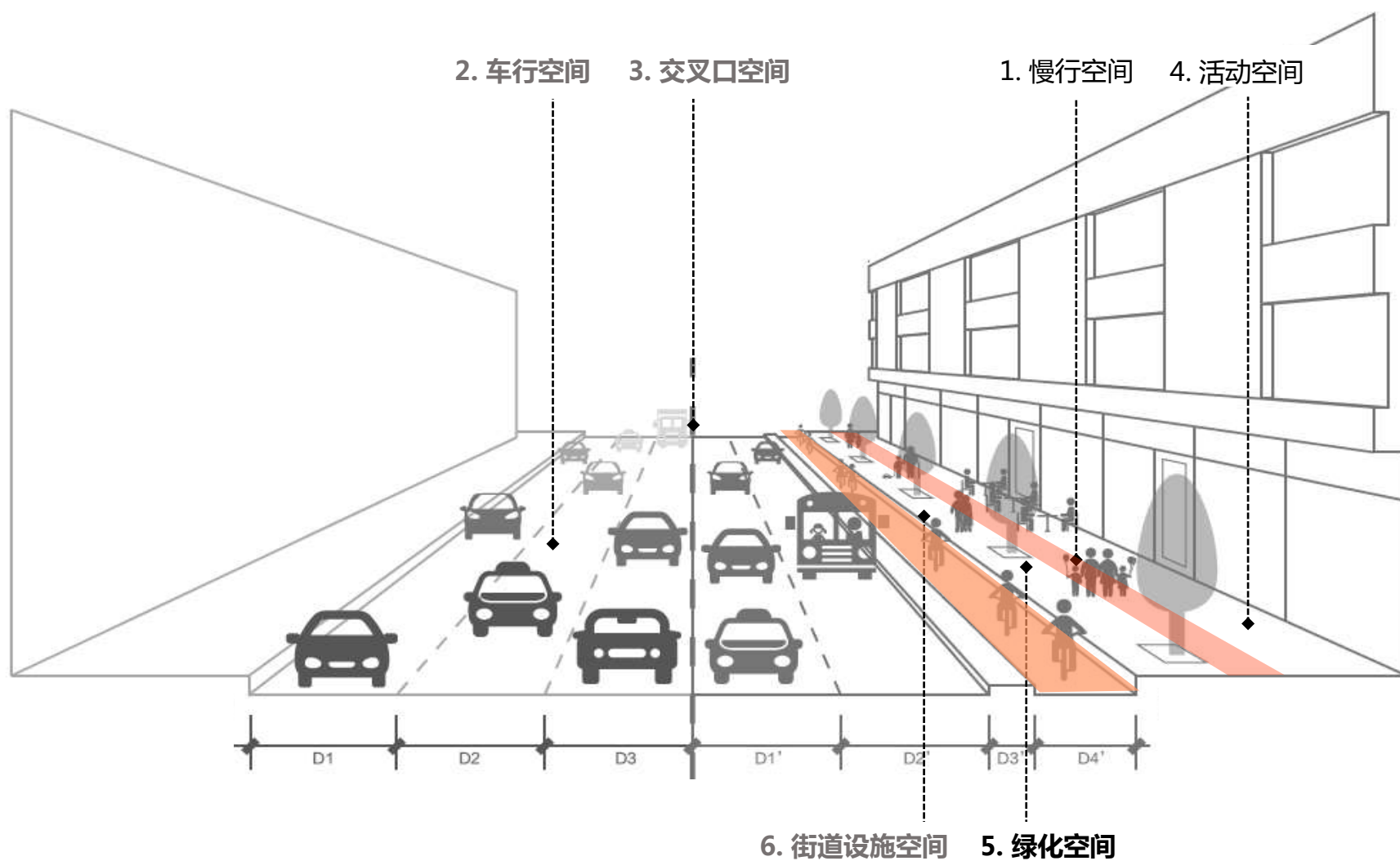
广告牌匾设置示意

CHAPTER SIX

第六章 绿化空间设计指引

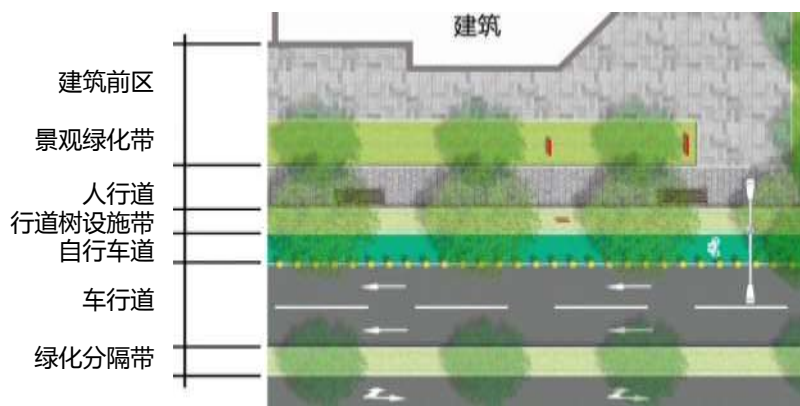
The design guidelines of the green space

绿化空间	控制性要素 (1)	绿地率
	指导性要素 (4)	绿化分隔带
		行道树设施带
		绿化景观带
		立体绿化



绿地率

□ **分类**：绿化空间划分为绿化分隔带、行道树设施带以及景观绿化带三大部分。其中，绿化分隔带有中央绿化分隔带和两侧绿化分隔带，用于分隔道路交通空间；行道树设施带位于人行道内侧，与车行道或非机动车道相邻；本导则中的景观绿化带包含道路路侧绿地和建筑前区绿地，强调了道路路侧绿地与建筑前区绿地整合设计。



街道绿化空间示意图

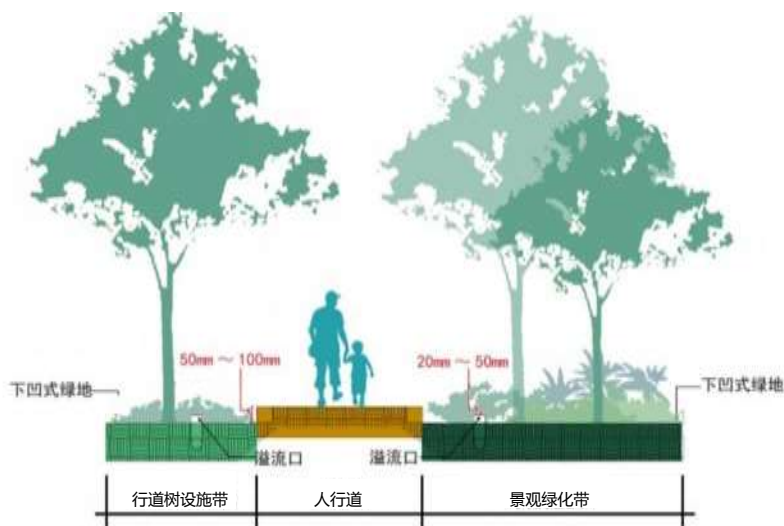
□ **道路绿地率**：新建道路的绿地率一般应符合下表建议值。为打造街道的特色景观风貌，景观休闲街道绿地率宜提高至40%以上。

武汉市道路绿地率建议值

道路红线宽	≥50米	40~50米	≤40米
道路区位			
新建道路	≥30%	≥25%	≥20%
老城区极限条件	≥20%	≥15%	≥10%

□ **设计要求**：道路绿化的种植应满足交通安全视距要求；应保护古树名木，创造宜人环境；应加强与道路附属设施的空间协调和综合利用。

海绵城市设计要求：新建、改扩建的行道树设施带、景观绿化带等应落实海绵城市设计要求，推广采用生态树池、下凹式绿地、植草沟、雨水花园等绿色雨水基础设施，促进雨水资源的收集利用和生态环境保护。



下凹式绿地设计示意图



街道绿色雨水基础设施的应用

□ **街道树种推荐**：绿化空间应以常绿和落叶阔叶树种混交为主，凸现滨江、滨湖植物景观特色。

植物分类表

类型		树种
基调树种		樟树、水杉、枫杨、垂柳、女贞、石楠
骨干树种	行道树类	悬铃木、广玉兰、樟树、水杉、池杉、银杏、女贞、垂柳、重阳木、国槐、复羽叶栗树、意杨、鹅掌楸、合欢、珊瑚朴、朴树、枫杨、枫香、皂荚、臭椿、榆树、无患子、揪树等
	滨水类	池杉、落羽杉、垂柳、枫杨、意杨、乌桕、喜树、江南恺木、芙蓉、桅子花、重阳木、石榴、墨西哥杉、糠树、三角枫、丝棉木、夹竹桃等
	绿篱类	南天竹、豪猪刺、拎木、红果冬青、锐齿冬青、香柏、红豆杉、金叶女贞、小叶女贞、龟甲冬青、小叶黄杨、租木、十大功劳、六月雪等

绿化分隔带

□ **尺度要求**：中央及两侧绿化分隔带不宜小于1.5米。除有特殊景观需求的街道外，绿化分隔带宽度宜取低值，以节约用地。历史风貌街道、商业街道或老城区的道路条件受限时，宜布置可移动式绿化设施，分隔步行区与机动车通行区，绿化分隔带可缩小至0.3~0.6米。

□ **设计要求**：景观休闲街道可设置较宽的中央活动带，沿线种植整齐、连续的高大乔木，形成林荫大道，宽度不宜低于8米，单侧机动车道数不宜超过两条并单向通行。景观休闲空间内可设置休憩、运动等相应活动设施，两侧鼓励形成连续的建筑界面和首层积极功能。



中央景观活动带示意图

行道树 设施带

□ **尺度要求**：行道树设施带宽度宜不小于1.5米，困难条件下不小于1米。行道树之间设置自行车停车设施的，宽度不宜小于1.5米。行道树树池应紧贴路缘石设置。同一道路的行道树应等距栽植，间距宜控制在6~8米，以保证夏天形成连续的绿荫环境。行道树下方种植绿篱时，高度宜控制在0.5~0.8米之间。

□ **设计要求**：武汉气候冬冷夏热，行道树尽量选用适合武汉气候条件的本土树种，要求耐寒、耐旱、耐盐，发芽早落叶迟、树冠大而优美、无毒害花果，且易于养护管理，建议选用二球悬铃木、枫香、银杏、鹅掌楸等武汉常用的高大浓荫的落叶乔木，夏季能够提供有效遮阴，冬季落叶后阳光可以照入街道空间。在一些重要街道、及城市重要功能区内的街道可通过同一树种的行道树种植形成特色植物街道，增加城市特色和街道识别性。

树池篦子：行道树种植池表面应低于人行道高度50~100毫米；应加盖树池篦子，宜平整安放在行道树设施带的种植池内，且不宜高于地面铺装，以保证行人的步行安全，增加步行空间。树池篦子材质应选用环保、耐用的材料，便于雨水渗透与收集。



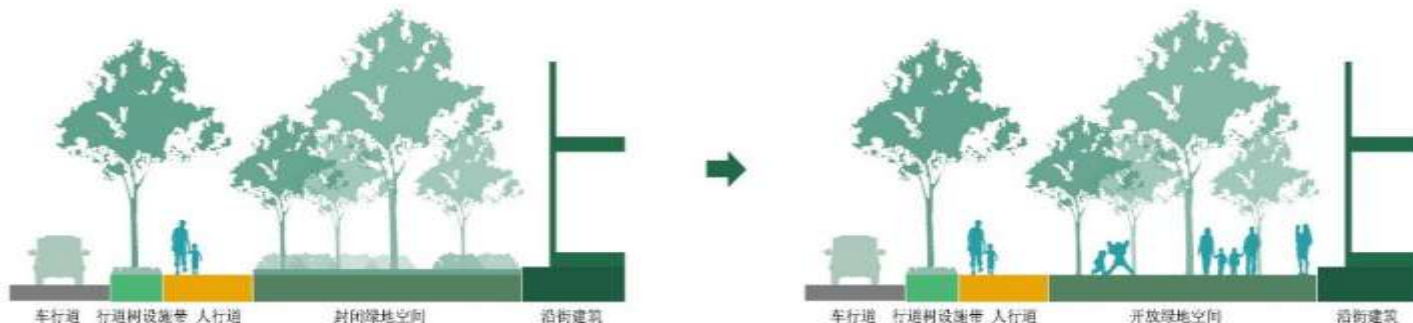
特色林荫道可以增加城市特色和街道识别性



树池篦子示例图

景观绿化带

□ **尺度要求**：宽度大于8米的景观绿化带应设计为开放式绿地，应具备较高的绿化率和游憩属性。开放式绿地中绿化面积应占70%以上，植被郁闭度宜大于0.5；绿地内应设置简单的休憩设施，并便于游人进出。



景观绿化带改造示意图

□ **设计要求**：商业及生活服务街道应通过提高绿地的硬地比，协调景观与活动需求，鼓励以树列、树阵、耐践踏的疏林草地等绿化形式，形成活力区域；宜选择花木及色叶植物进行搭配，增加景观层次性、色彩多样性和街道识别性；绿化种植应利用不同的形态特征进行对比和衬托，注意纵向的立体轮廓线和空间变换，做到高低搭配，有起有伏，并对不同花色花期的植物相间分层配置，使植物景观丰富。

立体绿化

- **高架桥/天桥绿化**：高架护栏宜进行绿植装饰；桥墩柱应使用攀援类植物进行美化。天桥绿化应不影响天桥净空，同时不影响桥体结构安全。建议桥梁工程和绿化建设同步进行，一体化设计、建设和管护。桥梁立体绿化的交管及排水设施应密封，防止产生滴、漫、撒等污染及锈蚀桥体的现象。



高架桥绿化示意图



天桥绿化示意图

- **墙面绿化**：适用于道路沿线景墙、临时性植物装饰及低矮墙体；一般选择适应性强、耐干旱、耐瘠薄、喜光的花、草、地被植物，不宜选根系穿透性强和抗风能力弱的乔木、灌木；确定墙体承重力，并做相应防水处理，设计安装灌溉、排水系统。



空港大道墙面绿化



墙面绿化示意图

- **护栏绿化**：应充分考虑护栏的强度、稳定性和耐久性；护栏绿化不应是常规绿化美化手段，应置于城市主要路段节点，摆放时间应为主要节庆时间，避免浪费。



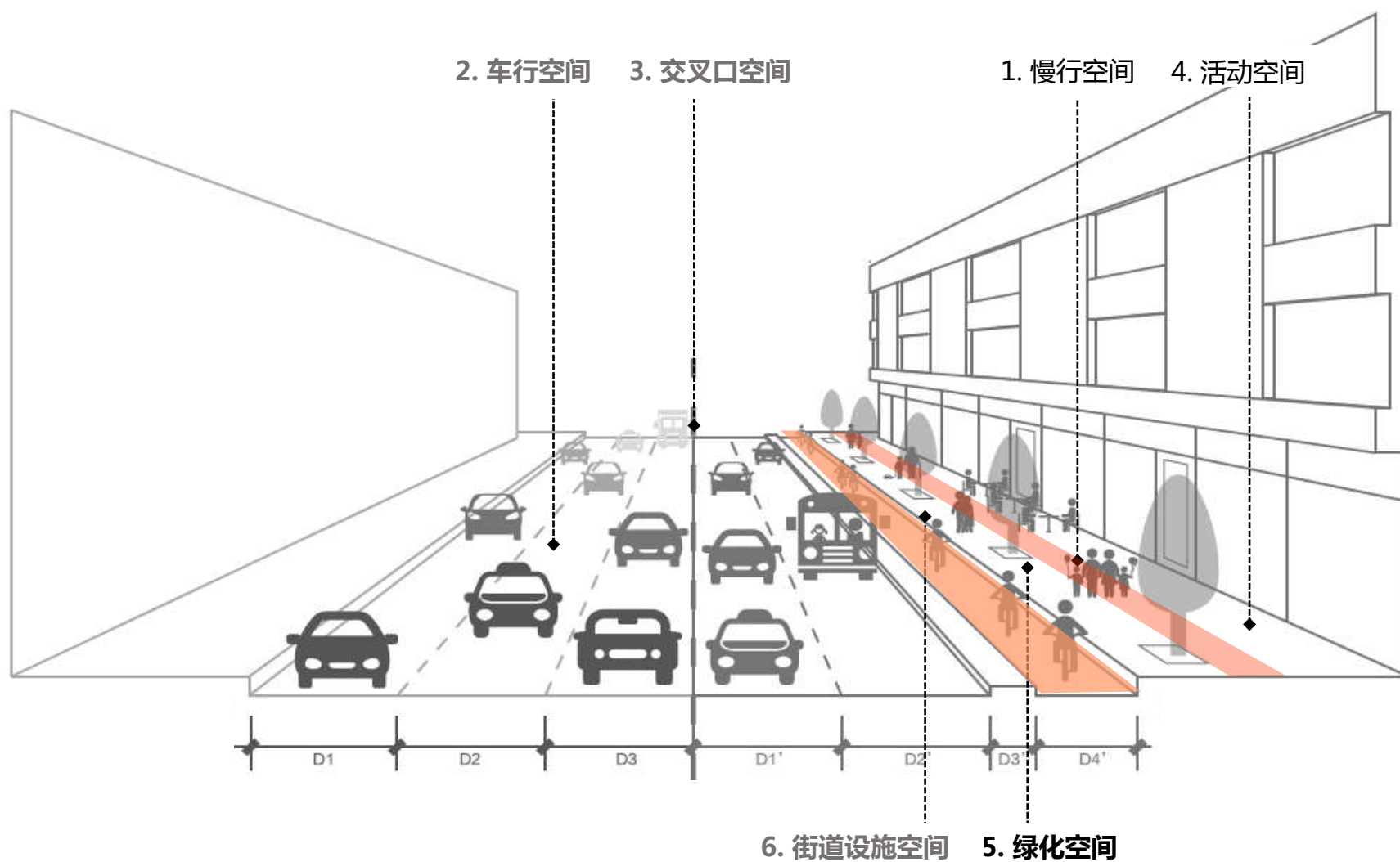
护栏绿化示意图

CHAPTER SEVEN

第七章 街道设施设计指引

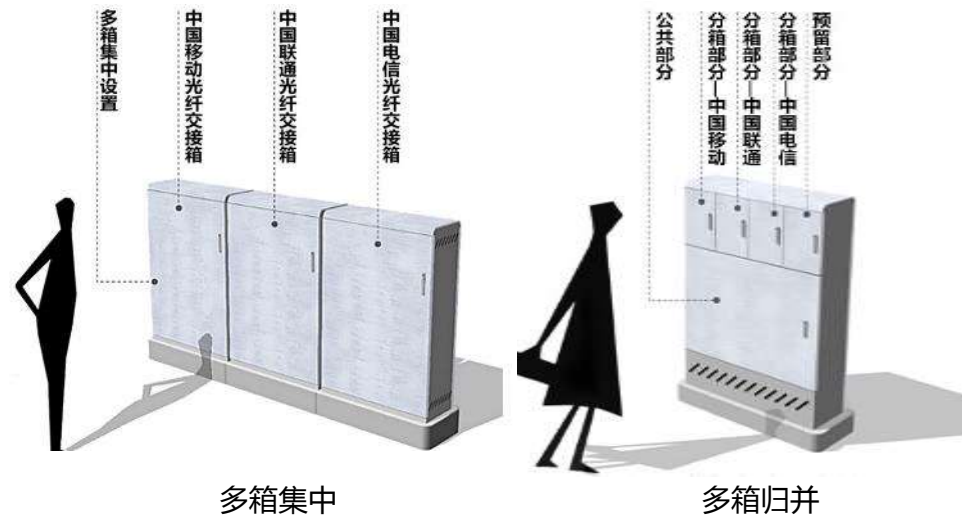
The design guidelines of the affiliated facilities of Street

街道设施 (9)	控制性要素 (2)	箱柜集并
		多杆合一
	指导性要素 (7)	交通设施
		照明设施
		市政设施
		市政管线
		检查井盖
		服务设施
		环卫设施



箱柜集并

鼓励对现状街区空间内的各类通信、交通、市政箱体进行梳理和有序整合。根据箱体类型、实施环境等具体情况，箱柜并集可分为多箱集中和多箱归并两种形式。



属性	编号	大类	子类	管理部门	箱体规模	整合要求
弱电箱	1	通信箱	移动/联通/电信.....	各运营商	中型	可并集 (多箱归并) (多箱集中)
	2	广电网箱	有线数字电视	有线电视公司	小型 中型	可并集 (多箱归并) (多箱集中)
	3	交通箱	交通信号设备箱 交通监控设备箱 交通流量采集设备箱 交通诱导设备箱	市交警支队	小型 中型	可并集 (多箱集中)
强电箱	4	箱式变压器(设备)	箱式变压器	电力局	大型	不宜并集
	5	路灯箱	路灯控制箱	照明管理中心	中型	可并集 (多箱集中)
其他箱体	6	燃气箱	燃气箱	燃气公司	中型	不宜并集

※ 多箱归并：多个箱体整合到同一个大箱体中
 ※ 多箱集中：多个箱体集中并置

提高公共空间利用率，满足功能的前提下，将数量、体积控制在最小；
 根据武汉市管理经验，宜采用不锈钢材质的箱柜；箱柜外观与周边环境、风格匹配；
 根据《武汉市市政道路箱柜设施设置技术导则》，不同类型箱柜外观尺寸需满足如下技术导则要求；

箱柜类型		长×宽×高
箱变		3米×2.5米×2.5米
环网柜		0.9米×0.6米×1.9米
弱电箱	独立权属单位	1.5米×0.6米×1.6米
	多家权属单位	3米×0.6米×1.6米

注：尺寸中“长”为道路纵向方向，“宽”为道路垂直方向。

箱柜集并

箱柜集并宜避开路口20米以上，间距不宜小于500m，宜以道路、城市的河流、主要街道以及其他妨碍线路穿行的大型障碍为界。

选址位置优先级：室内 > 入地 > 街头公共绿地 > 道路公共空间 > 人行道路侧 > 机非隔离带；箱体应优先设计室内和入地式并加载WIFI等服务设施；

新设箱柜集中的位置与原箱体之间距离宜控制在300m以内，或整合范围控制在两个主要路口之间；

针对不同类型道路，各类型箱体可采用的并集方式不同，充分发挥箱柜并集的综合效益；

箱体类型	交通型道路	生活型道路	商业型道路	景观型道路	共享型道路
通信箱	○	■	■	■	■
广电网	○	■	■	■	■
交通箱	○	○	○	○	○
路灯箱	○	○	○	○	○

■ 多箱归并 ○ 多箱集中



多箱集中入地式



箱柜结合
综合设施带布局

大型箱体结合
景观小品或建筑布局

街道设施

The affiliated facilities of Street

多杆合一

城市街区空间内定各类设施杆牌鼓励进行多杆合一，将街区界面上的各类交通设施杆件、市政设施杆件以及信息服务牌等，以立地条件、杆件结构特性为依据，进行分类整合、多杆合一适用于市域范围内新建道路和改扩建道路。

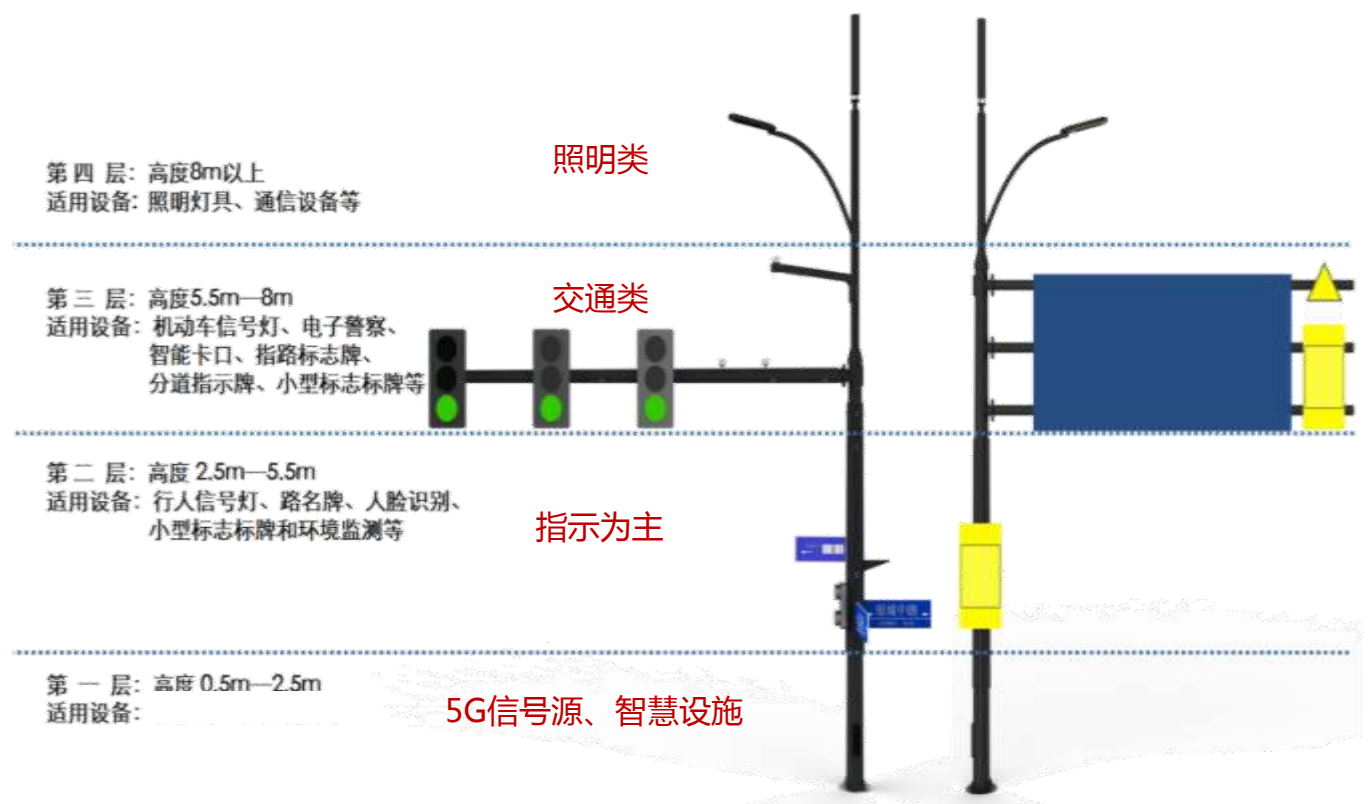
原则上街区界面只保留路灯杆、交通杆以及信息牌，其他标识牌一律与“两杆一牌”整合；

单个撑杆上标牌或承载设施不宜超过4个；

承载平台	承载设施					
	交通标示	信号灯	行人导向	信息发布	智能设施	其他
路灯杆+	■	○	■	○	■	○
交通杆+	■	○	■	○	■	○
信息牌+	○	×	■	■	■	○

- 应结合：一般情况下都应该合杆；
- 可结合：在空间有限等情况下，距离在5米内的杆牌应合杆；
- × 不结合：一般情况下不可合杆

合杆立柱应尽量设在设施带或绿化带中，避免影响慢行流线；杆件设置应不阻挡行车视线并应保证道路净空要求。



交通设施

□ 交通信号灯：

设置要求：依托城市交通流量的监控系统，智能化地给予交叉口信号灯配时，最大限度减少路口控制延误，提高通行效率。右转车辆较多的路口应增设右转车辆信号控制专用相位，结合行人通行相位，在时间上规避人车冲突。非机动车通行量较大的路口鼓励增设非机动车专用相位，独立分配非机动车通行时间。重要的公交走廊宜建立公交专用信号系统，在交通信号配时和相位设置上保障公交车辆优先通行。

无障碍设施：在学校、养老院、医院主要出入口附近可根据需要设置触摸式行人过街信号灯，方便行人过街。在过街信号灯柱上宜安装声音提示装置，便于盲人和弱视群体过街。在街道的事件易发点宜结合路灯、信号灯柱设置呼救装置。



触摸式行人过街信号灯

□ 交通标识标线：

设计要求：在街道路段及平面交叉口处，应根据道路渠化设计、车行道宽度、交通组织、交通管理等情况，合理设置标线，引导各类交通流有序通行，避免机非冲突。标识牌设计应简洁、便于识别、指向清晰、无视线死角。不应设置过量的交通标志，以免使街道凌乱不堪。

合杆设置：在满足功能要求、安全的前提下，街道的灯杆宜与信号灯、交通标志、交通视频监控等设施杆件整合设置，以保持街面整洁。现状道路既有灯杆宜逐步与小型交通设施杆整合利用，不得利用合杆设施设立商业性广告。交通标志合杆设置时，同一根杆上一般最多不应超过4种。



交通标志牌合杆示意图

□ 防护设施：

设置要求：护栏应根据道路等级、人流密度和交通管理来设置，且不应阻挡通行视线，不应影响城市环境景观。对于污渍锈蚀、破损歪斜的护栏，应及时维护更新。

人行护栏的净高不宜低于1.1米，有跌落危险处的栏杆的垂直杆件间净距不应大于11厘米。当栏杆结合花盆设置时，必须有防止花盆坠落的措施。护栏宜与周边建筑环境、景观风貌相协调，同一路段的护栏应统一形式、颜色、材质等，并展现武汉特色。



包含武汉元素的护栏示意图

街道设施

The affiliated facilities of Street

智能交通设施：

交通信息屏：在车流量较大的交叉口，鼓励设置交通信息实时播报屏，实现交通流诱导，分流道路交通压力。

智能停车系统：普及停车位诱导屏，在街道、停车场入口等处设置智慧停车设施，提供实时的停车位信息，诱导就近停车。路边临时停车设施设置自动计时付费系统，有效控制临时停车时长，避免长时间的停车占用。

智能信息化公交站台：普及公交站台的智能信息化系统，为乘客提供实时的公交车辆到站时间，同时能提供天气、出行指南等相关信息服务。

道路监控系统：完善道路监控系统，普及街道视频、音频监控设备及自然灾害预警系统，提供道路交通安全、流量控制、设施利用、维护状态等信息，提升交通预警、安防服务及设施维护水平。



道路信息发布示例图



停车诱导示例图

照明设施

设置要求：照明设施主要包括路灯、景观灯等，其数量、形式和照度应满足街道照明需求。路灯应设置在绿化隔离带或行道树设施带内，景观灯应设置在景观绿化带内，不应占用人行道。当照明需兼顾机动车道和人行道时，宜在灯柱上设置两种高度的光源，有效保证人行道的照明需求。生活服务街道宜采用暖色光源进行照明，以保障居民夜间出行的安全性。鼓励街道安装兼具视频监控、信息发布、无线网络等附属功能的智慧路灯。



路灯示意图



街道景观灯示例图

市政设施

□ 设置原则：

- 1、各类市政设施及附属设施应结合绿化分隔带、行道树设施带、景观绿化带统筹设置，原则上不可占用人行道通行空间，不得影响交通及使用安全，并与周边环境相协调；
- 2、在确保各类市政设施的使用和安全间距等要求下，各类市政设施应进行集约化、隐蔽化设计，并进行美化处理；
- 3、商业街道、历史风貌街道及重点管控街道的市政设施宜进行景观化设计，营造街道特色。

□ **市政箱体**：各类市政箱体布局宜与街道设计同步进行。市政箱体原则上不得占用人行道，因特殊情况确需占用人行道时，人行道剩余宽度不低于本导则规定的最小宽度要求。市政箱体不得设置于街道转角处，避免影响行车视距、干扰行人过街。室外落地式弱电箱体（如电缆、光缆交接箱等通信设施、有线电视等）宜设置于行道树设施带、景观绿化带内；大型配电、变电箱体宜结合景观绿化带或建筑前区设置，且宜采用绿化遮挡或美化等措施。



隐蔽和美化处理的市政箱体示例图

□ **市政消火栓**：消火栓应布置在消防车易于接近的景观绿化带等地点，且不应妨碍行人正常通行。消火栓应避免设置在机械易撞击的地点，当确有困难时应采取防撞措施。



消火栓设置示例图

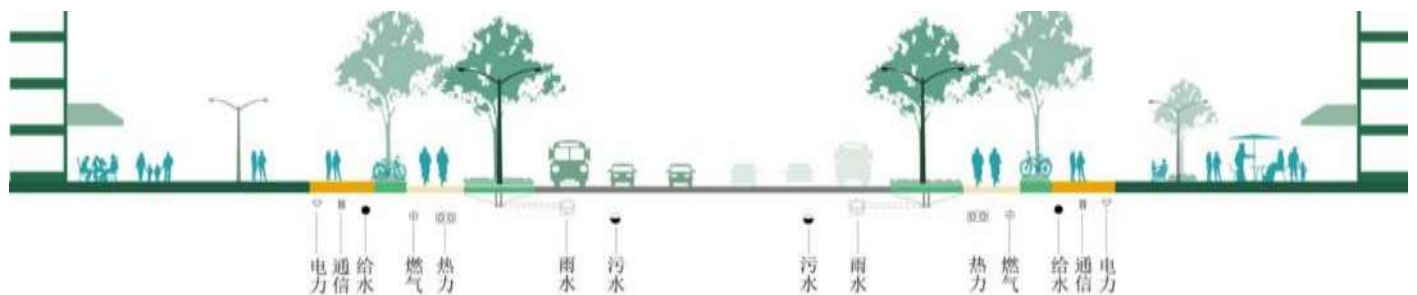
市政管线

□ 一般规定：

- 1、各类市政管线应与道路工程同步规划和设计，管线类别、走向、规模容量、预留接口和敷设方式应满足城市总体规划和管线工程专业规划的要求，并为远期发展留有余地。
- 2、道路建设应按规划统筹安排各类管线，合理分配管道走廊，同种类市政管线应互通共享，不得占用多个位置；合理处理管线交叉，满足相关专业技术规范的要求。
- 3、市政管线宜埋地敷设，宜与道路建设相互协调，同步实施；与道路建设同步实施的市政管线应结合道路沿线用地和被交规划道路需求预埋支线。
- 4、市政管线的布置应与地铁、地下通道、人防等地下工程协调好平面及竖向关系，应与道路交通、交通标线、道路绿化规划设计相协调。
- 5、道路条件许可时，鼓励建设综合管廊；综合管廊应符合各类管线的专业技术要求和消防、环保、景观、交通等方面的要求，且便于管理维护。

□ 设计指引：

- 1、沿城市道路规划的市政管线应与道路中心线平行，其主干线应靠近分支管线多的一侧，市政管线不宜从道路一侧转到另一侧。
- 2、地下市政管线宜优先考虑布置在非车行道下；不得沿快速路主路车行道下纵向敷设，快速路两侧辅路宜预留管线双侧布置空间；
- 3、地上杆线宜设置在道路设施带内，架空管线不得侵入道路建筑限界，距离地面高度应符合相关专业技术规范的规定；地下管线除支管接口外，其余部分不应超出道路红线范围。
- 4、地下市政管线应按规划要求预埋过街管道，过街管道规模宜适当并留有发展余地；重要交叉口宜设置过街共用管沟；在建成后的快速路、主干路下实施过街管道时，宜采用非开挖施工技术。
- 5、市政管线的埋设深度、结构强度和沟槽回填土的压实度应满足道路施工荷载与路面行车荷载要求。
- 6、地下市政管线的敷设应当遵循有压管线让无压管线、支管线让干管线、临时管线让永久管线的原则。敷设管线的水平、垂直净距应分别符合《武汉市建设工程规划管理技术规定》（第248号令）的要求，不得妨碍相邻管线通过、危及公共安全。



市政管线设置示例图一



市政管线设置示例图二（综合管廊）

检查井盖

□ 设置要求：

- 1、检查井盖要与铺装一体化设计，要与地面铺装、标高等协调一致，同时应选用防响、防滑、防盗、防位移、防坠落的“五防”井盖，确保通行安全，并在固定位置标注检查井种类信息；
- 2、检查井盖宜布置在绿化设施带内，并用绿植进行遮挡或与绿地颜色保持一致；
- 3、新建和改造街道的各类检查井盖应尽量布置于人行道同一区域内，呈行列集中式布置，同时应采用双层隐蔽式井盖，并与人行道保持同高，避免盲道绕行和不影响行人通行；
- 4、车行道上的井盖应与交通标线相协调，布置在车辆轮迹范围之外，有效减少车辆行驶碾压井盖；
- 5、商业街道、历史风貌街道、景观休闲街道宜结合场地环境进行艺术设计，美化井盖。



井盖示例图

- **雨水口篦子**：根据道路实际情况，合理选择平篦式、立篦式或平立结合的雨水口，防止枯叶、杂物等堵塞雨水口，确保路面排水顺畅。对于已经实行雨污分流的地区，确需设置雨水边沟的，应采用盖板式U形侧沟。雨水口篦子的栅格方向应避免与非机动车轮方向一致。



雨水口篦子示例图

服务设施

□ 报刊亭：

尺度要求：报刊亭同侧布置间距不应小于500米，与路口人行道间距不应小于50米。

商业街道和生活服务街道的报刊亭布局单个亭体满足400米的服务半径，其他类型街道单个亭体满足500米的服务半径。

宽度大于5米的路侧带设置报刊亭时应结合景观绿化带或建筑前区设置，原则上不得占用人行道，宽度小于5米的路侧带不得设置报刊亭。



报刊亭的艺术化设计

设计指引：位于商业街道、景观休闲街道、历史风貌街道的报刊亭应结合周边环境进行艺术化设计，色彩风格协调统一，丰富街道景观。

街道设施

The affiliated facilities of Street

□ 休憩设施：

空间尺度：以人体工学为确定尺度的基础，休憩设施高度宜0.38~0.4米，结合街道空间布置固定或可移动座椅，座椅可以是正式座位，也包括可供坐靠的高度合适的花坛、台阶、矮墙等。座椅的摆放方式宜有利于促进社会交往，形成公共休闲、交流场所。

数量：宜按游人容量的20%~30%设置。计算街道游人容量时，应参考《风景名胜区规划规范》规定的线路法：5~10m²/人。

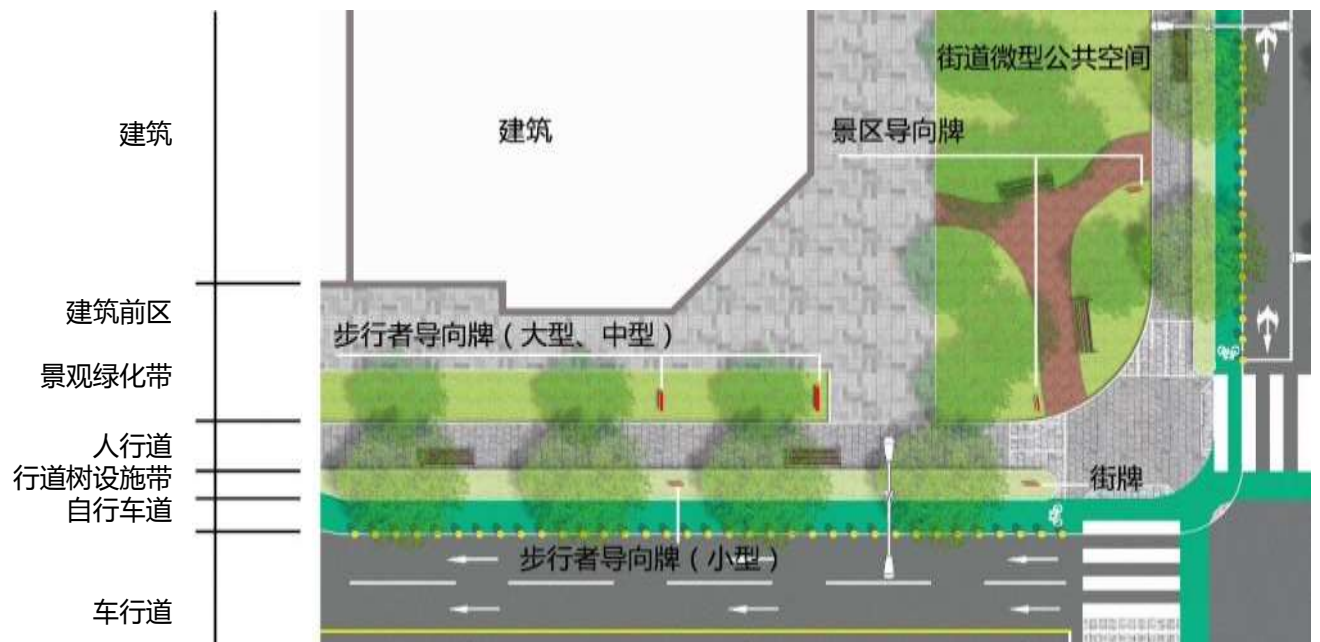


中山大道座椅形成休闲、交流场所

设计指引：宜采用木质等环保材料，禁止在可坐设施上设置围栏等其他妨碍座椅使用的材料和形状，应注重艺术品质和细节设计，提升街道家具设计品质。

□ 标识设施：

空间尺度：尺度应符合国家标准，高度应适宜人体站立查询。街牌应设置在道路路口或路段的明显位置，不得被遮挡，不得占用人行道。大型及中型步行导向牌应设置在景观绿化带内；小型步行导向牌应设置在行道树设施带内，不得占用人行道。景区导向牌设置位置一般选择景观绿地入口区域、重要节点、集中休憩处，不得影响游人的正常通行。其他导引类指示牌如公厕指示牌、地铁指示牌、地下通道及过街天桥指示牌应附着设置、合并设置，最大限度减少占用公共空间。



标识设施设置位置示意图

环卫设施

□ 垃圾箱：

空间尺度：垃圾箱设置平均间距宜在30~200米，不同类型街道的点位距离不同，如下表。

垃圾箱设置平均点位距离建议值

街道类型	垃圾箱设置平均间距（米）
商业街道	30~50
生活服务街道	50~100
景观休闲街道	50~100
历史风貌街道	50~100
交通街道	100~200
综合街道	50~200

设计指引：应结合街道类型差异化设置。生活服务街道建议垃圾箱可以适当封闭；商业街道、景观休闲街道、历史风貌街道建议结合街道氛围将垃圾箱进行艺术化设计。此外垃圾箱应标明垃圾分类，可结合烟灰缸、花钵设置。



中山大道垃圾箱结合街道氛围进行艺术化设计

□ 公共厕所：

空间尺度：商业街道的公共厕所设置间距不宜大于400米，生活服务街道的公共厕所设置间距宜为400~600米，景观休闲街道和交通街道的公共厕所设置间距宜为600~1200米。

设置要求：独立建造的公共厕所应优先选择街道微型公共空间设置，并做好视线和景观上的遮蔽处理；依附于沿街建筑设置的公共厕所，其外墙材质应与原建筑保持一致。

公共厕所无障碍设施应与公共厕所同步设计、建设。鼓励沿街商业设施及办公机构厕所对外开放。

活动式公共厕所：在交通枢纽等人流密集的街道空间或街边展会等临时应急活动场所以及宜建设固定式厕所的街道空间，应灵活设置活动式公共厕所。



结合景观绿化带设置的活动式公共厕所示例图

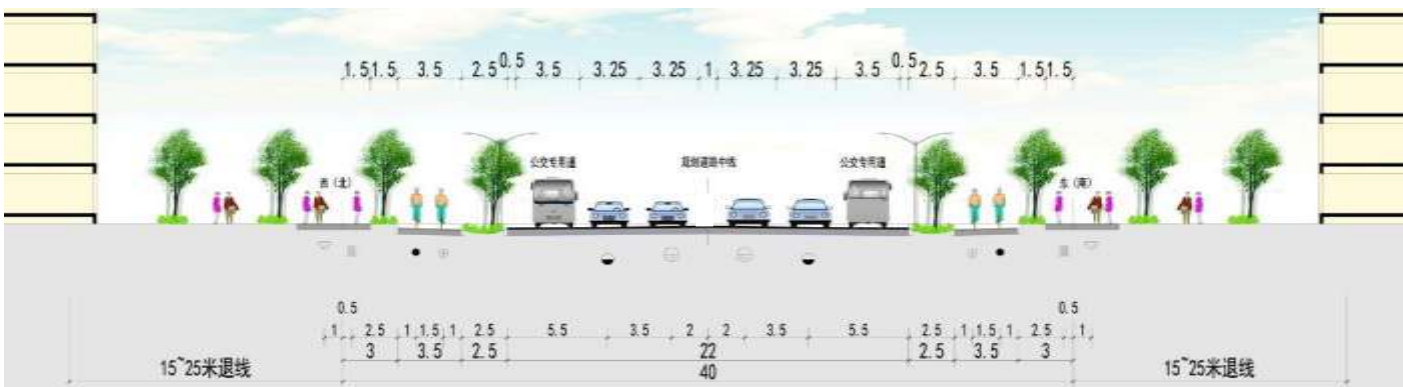
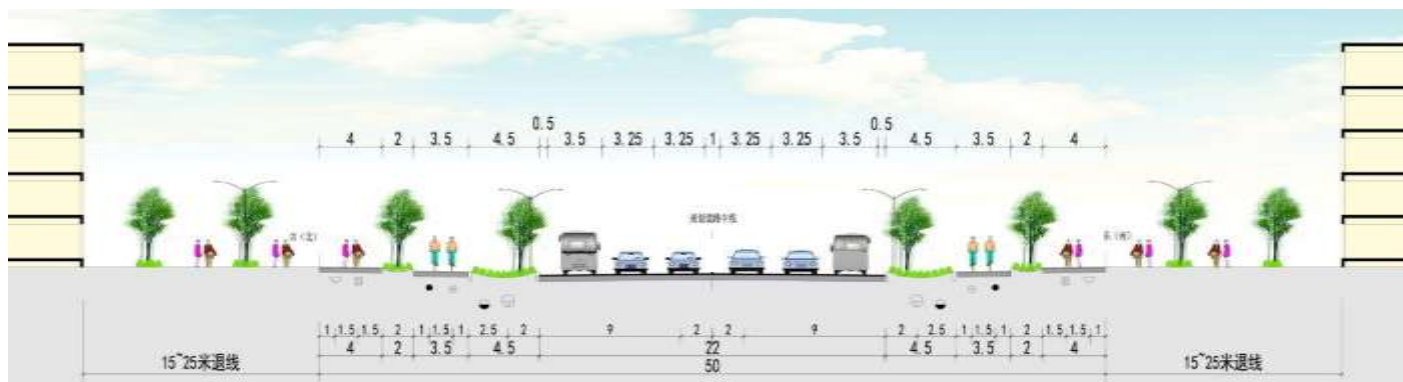
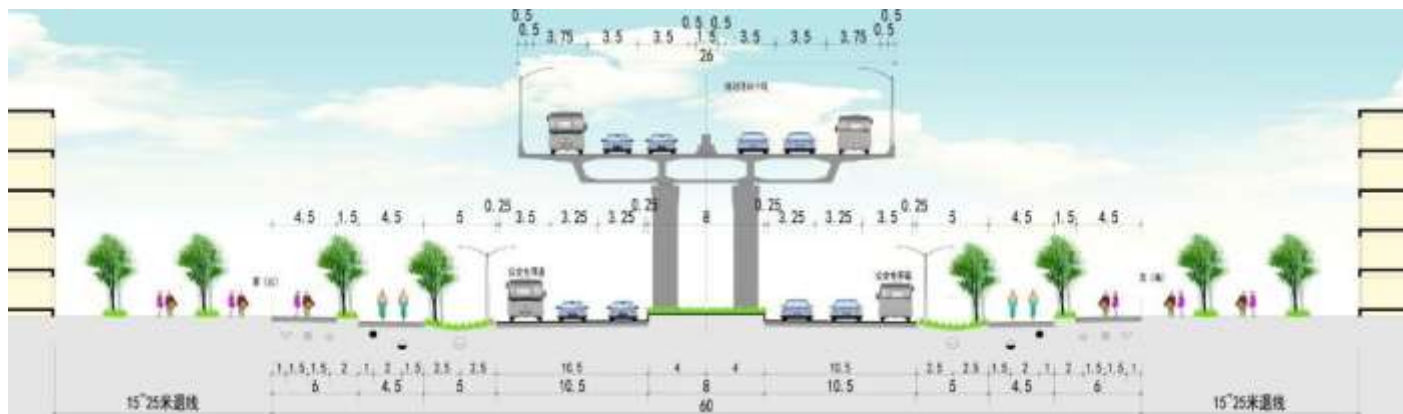
CHAPTER NIGHT

第八章 断面设计指引

The design guidelines of the activity space

交通型道路断面设计

控制性要求	机动车道	双向6车道及以上规模，设计车速 $\geq 50\text{km/h}$ 大车道宽度不应小于3.5m、小车道宽度不应小于3.25m、路缘带宽度不应小于0.25m；结合系统布局落实公交专用道设置空间
	分隔带	中央分隔带：快速路设置，宽度不应小于0.5m； 机非分隔带：快速路、主干路设置，单侧宽度不应小于1.5m
指导性要求	非机动车道	单侧宽度宜大于（含）3.5m，机非共面，物理隔离；困难条件下，单侧宽度不应小于2.5m
	步行通行区	单侧宽度宜大于（含）4m；困难条件下，单侧宽度不应小于3m
	困难条件下	按照反向优先次序，压缩相关要素空间，即绿化带 → 慢行道 → 机动车

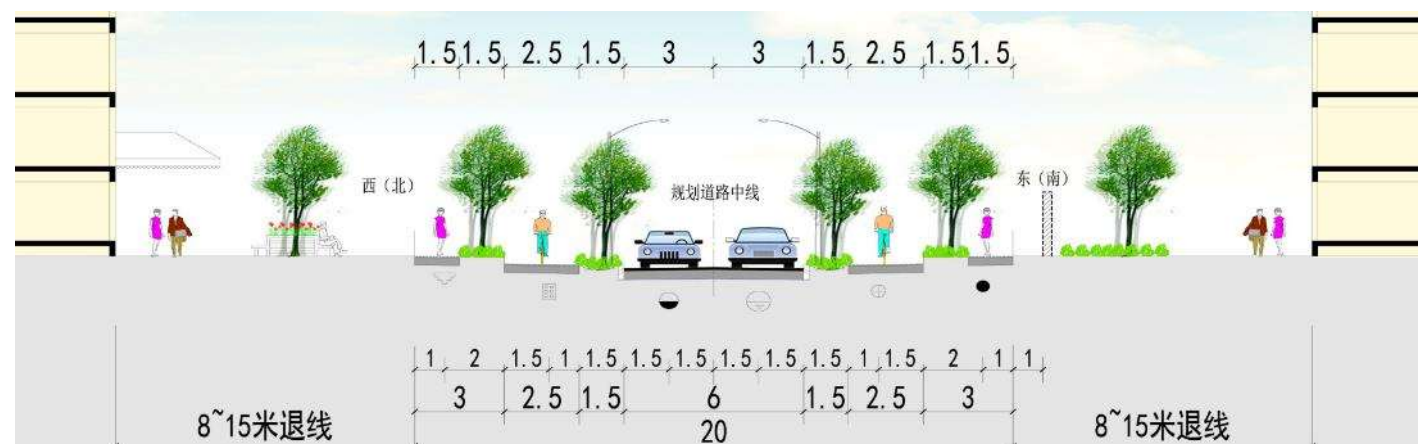
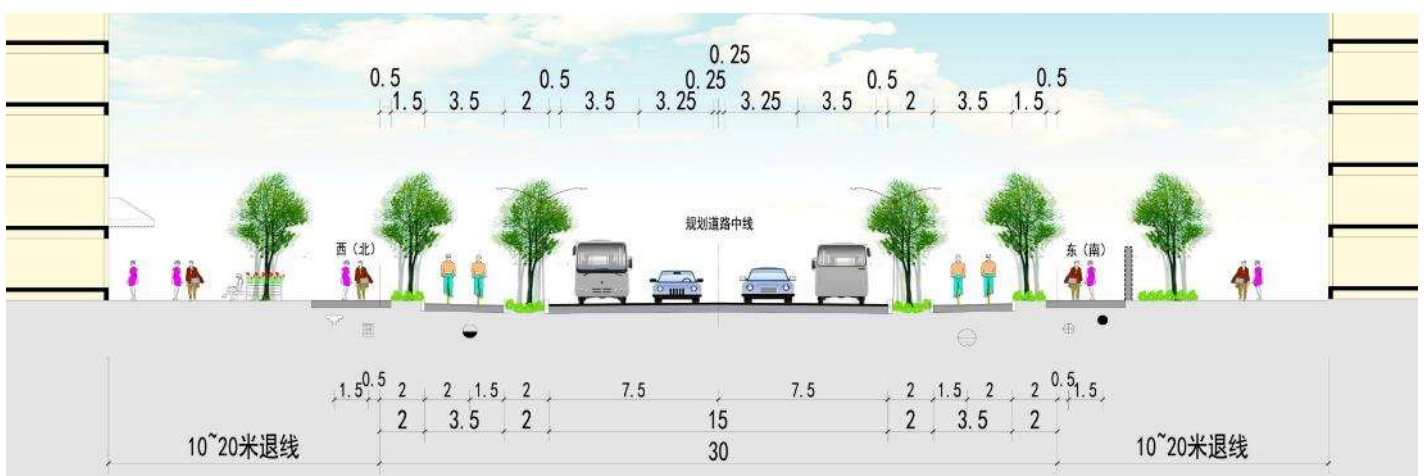
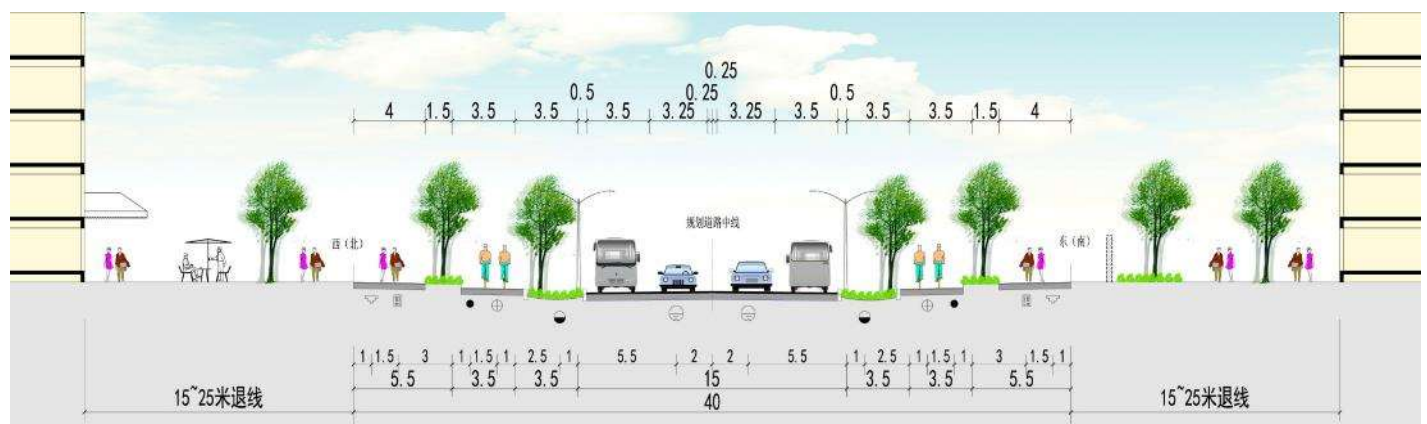


断面设计指引标准

The design guidelines of the activity space

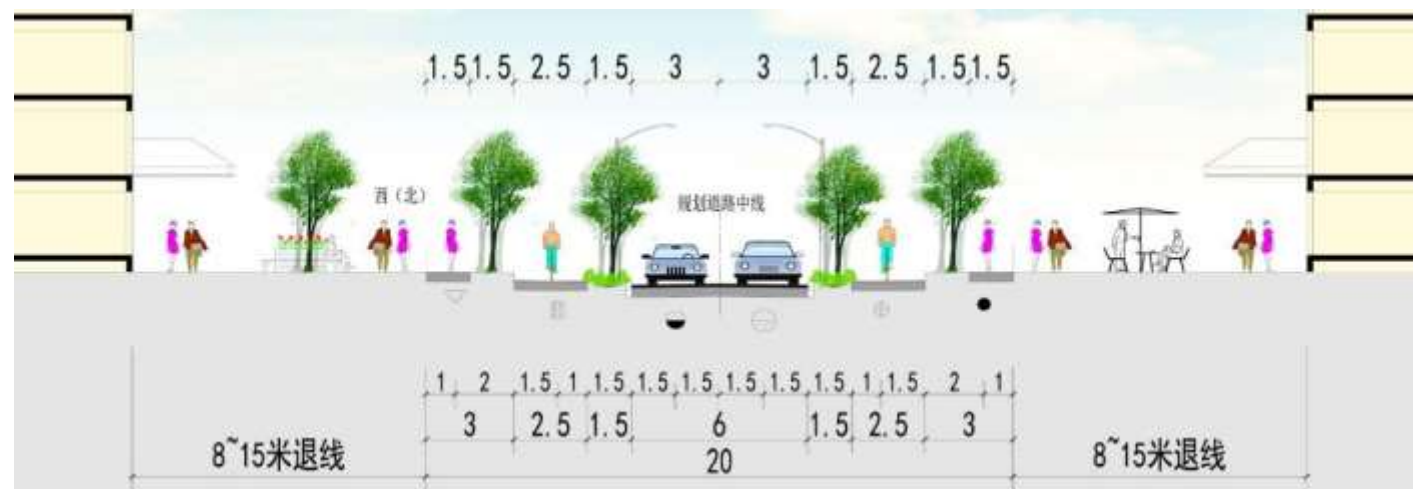
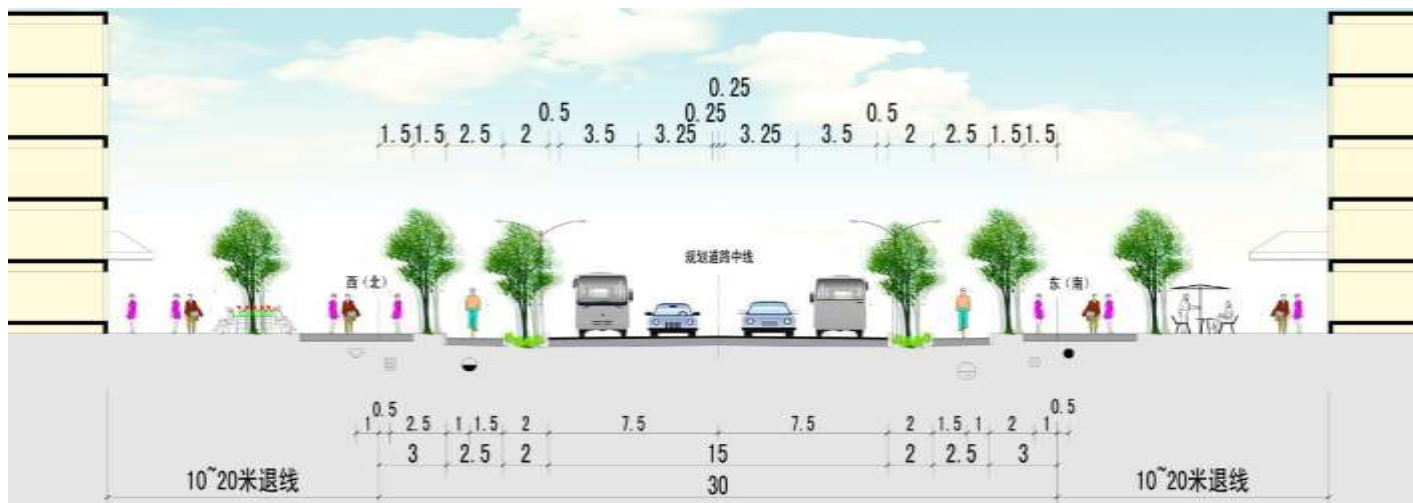
生活型道路断面设计

控制性要求	步行通行区	通行区单侧宽度不应小于2.0m，底层为商业等公服设施时进行一体化设计。
	非机动车道	次干路单侧宽度不应小于2.0m，支路单侧宽度不应小于1.5m，机非共面，物理隔离。
指导性要求	机动车道	依据不同设计车速，大车道宽度在3.0m~3.5m之间、小车道宽度在3.0m~3.25m之间、路缘带宽度在0m~0.25m之间。
	困难条件下	按照反向优先次序，压缩相关要素空间，即机动车 → 绿化 → 慢行。



□ 商业型道路断面设计

控制性要求	步行通行区	次干路通行区单侧宽度不应小于3.0m，支路通行区单侧宽度不应小于2.0m。
	建筑退让	红线内外步行空间一体化设计。
指导性要求	机动车道	依据不同设计车速，大车道宽度在3.0m~3.5m之间、小车道宽度在3.0m~3.25m之间、路缘带宽度在0m~0.25m之间。
	非机动车道	单侧宽度宜大于（含）2.5m，机非共面，物理隔离；困难条件下，次干路单侧宽度不应小于2.0m，支路单侧宽度不应小于1.5m。
	困难条件下	按照反向优先次序，压缩相关要素空间，即机动车 → 绿化 → 非机动车道 → 步行。

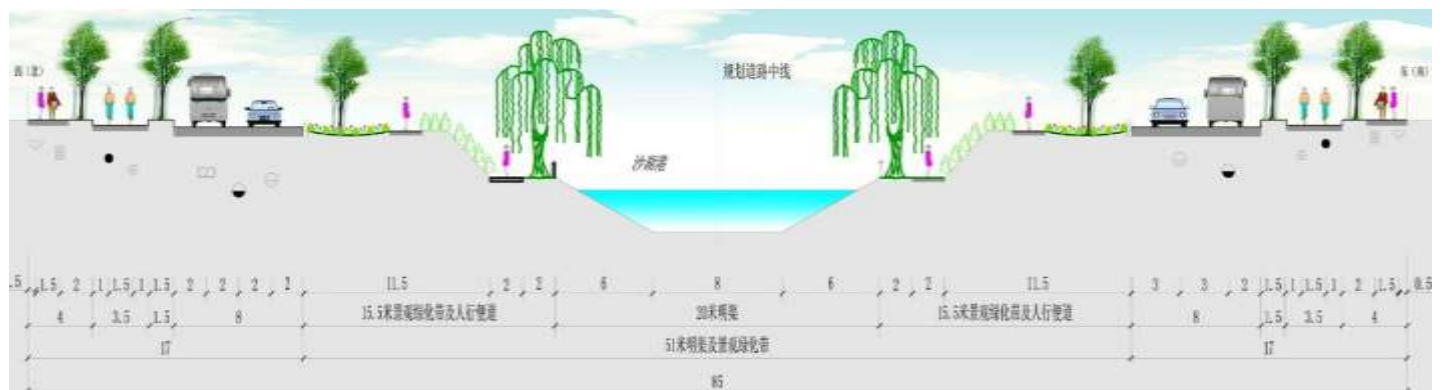
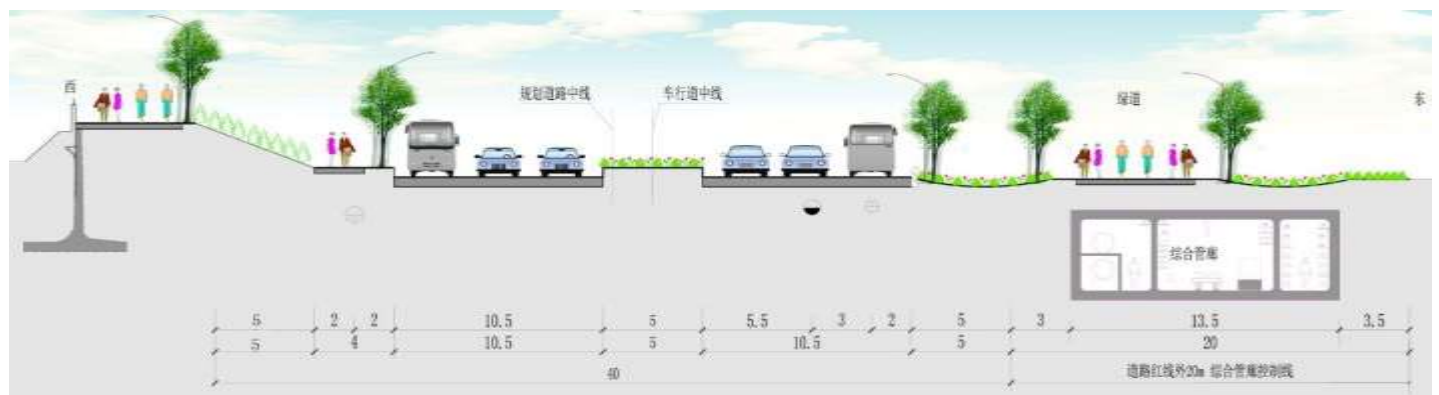


断面设计指引标准

The design guidelines of the activity space

□ 景观型道路断面设计

控制性要求	绿化带	主干路绿地率不应小于20%，次干路绿地率不应小于15%，红线内外绿化及广场空间一体化设计，落实海绵城市相关要求。
	机动车道	依据不同设计车速，大车道宽度在3.0m~3.75m之间、小车道宽度在3.0m~3.5m之间、路缘带宽度在0m~0.25m之间。
指导性要求	步行通行区	线内外统筹考虑，主干路通行区单侧宽度宜大于（含）3.5m，困难条件下不应小于3.0m；次干路通行区单侧宽度宜大于（含）3.0m，困难条件下不应小于2.0m；支路通行区单侧宽度宜大于（含）2.5m，困难条件下不应小于2.0m，鼓励设置健身步道等休闲设施。
	非机动车道	红线内外统筹考虑，主次干路单侧宽度宜大于（含）3.5m，困难条件下不应小于2.5m；支路单侧宽度宜大于（含）2.5m，困难条件下不应小于2.0m；鼓励设置自行车专用道等休闲设施。
	困难条件下	按照反向优先次序，压缩相关要素空间，即机动车 → 慢行 → 绿化。



□ 历史风貌型道路断面设计

步行：红线内外步行空间一体化设计，步行者拥有全部路权。

道路整体断面采用人行铺装，全断面不设高差，街道仅兼顾周边单位机动车进出需求，应保证车行通行的路基要求。

