

北京市慢行系统规划

(2020年—2035年)

(草案)

北京市规划和自然资源委员会
2021年9月

倡导简约适度、绿色低碳的生活方式，反对奢侈浪费和不合理消费，开展创建节约型机关、绿色家庭、绿色学校、绿色社区和绿色出行等行动。

——习近平总书记在中国共产党第十九次全国代表大会的报告

着力治理“大城市病”，增强人民群众获得感。坚持公共交通优先战略，提升城市公共交通供给能力和服务水平，加强交通需求管理，鼓励绿色出行，标本兼治缓解交通拥堵，促进交通与城市协调发展。

——2017年9月13日中共中央、国务院关于对《北京城市总体规划（2016年-2035年）》的批复

建设步行和自行车友好城市。构建连续安全的步行和自行车网络体系，保障步行和自行车路权，开展人性化、精细化道路空间和交通设计，创造不用开车也可以便利生活的绿色交通环境。

——《北京城市总体规划（2016年-2035年）》中的要求

目录

总则

指导思想

规划范围

规划期限

1

1

1

1

第一章 发展回顾

北京城市街道发展回顾

北京慢行系统发展回顾

2

2

3

第二章 定位与目标

发展定位

发展目标

规划指标

4

4

5

5

第三章 规划方案

6

慢行交通网络

6

重要节点慢行环境

8

慢行特色分区

10

管理和技术规则

12

第四章 实施策略

13

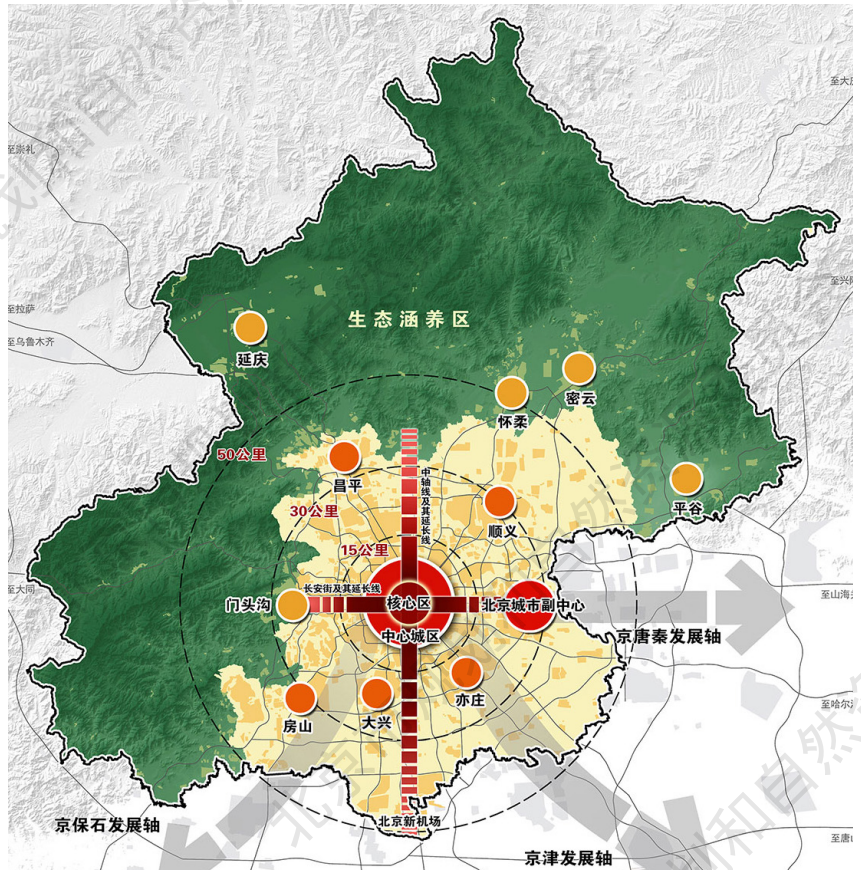
总则

指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，深入贯彻习近平总书记对北京重要讲话精神，坚持以人民为中心，坚持新发展理念，认真落实党中央、国务院批复的《北京城市总体规划（2016年-2035年）》，践行“慢行优先、公交优先、绿色优先”发展理念，提升出行品质，实现绿色出行，着力治理“大城市病”，建设步行和自行车友好城市，增强人民群众获得感。

规划范围

规划范围为北京市行政辖区，总面积为16410平方公里。规划的重点范围为中心城区和北京城市副中心，面积为1533平方公里。



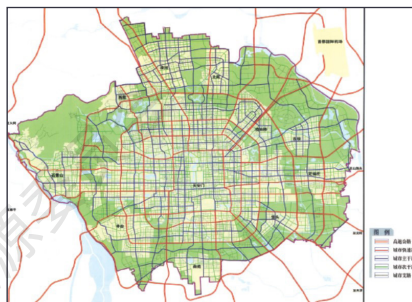
规划期限

规划期限为2020年至2035年，近期到2025年，远景展望到2050年。

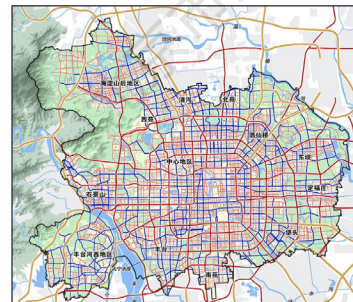
发展回顾



/ 1992北京城市总体规划



/ 2004北京城市总体规划



/ 2016北京城市总体规划

北京城市街道发展回顾

1953年版北京城市规划基本奠定了“棋盘路+环路+放射路”的城市道路网基本格局。1958年版城市总体规划提出的路网更为细致，与现状更为贴近，所形成的城市道路骨架网络一直到今天都没有太大的改变。这一阶段的道路网规划建设重点是为城市发展搭建基本骨架系统。

1973年版城市总体规划主要对部分道路进行了微调。1982年版城市总体规划在原有规划路网基础上适当加密了路网，进一步完善了干道、次干道、支路系统，并初步提出城市快速路的设想。1992年版城市总体规划明确了“环路+放射路”的城市快速路系统。这一阶段的道路网规划建设重点主要是完善优化道路系统。

2004年版城市总体规划注重交通与土地利用的整合发展，提出通过道路的先导作用来引导城市空间结构调整，强化了通往新城的复合交通走廊规划建设。

2016年版城市总体规划提出完善城市快速路和主干路系统，推进重点功能区和重大交通基础设施周边及轨道车站周边道路网建设，大幅提高次干路和支路规划实施率。

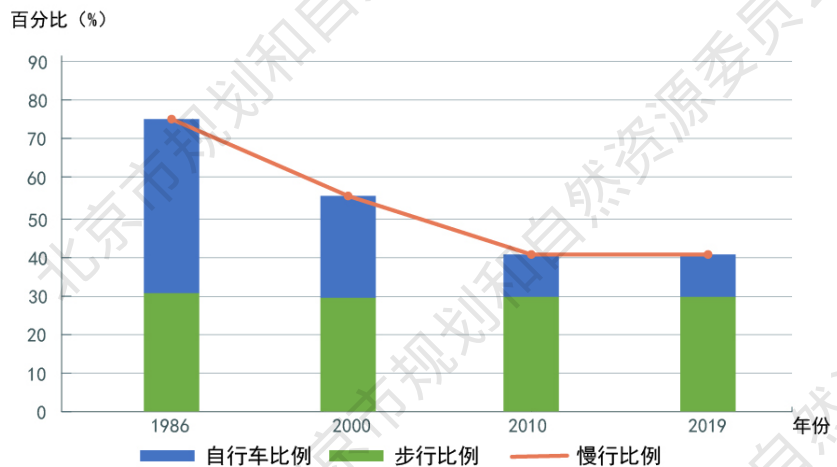
整体而言，北京中心城区经过多年规划和建设，形成了“棋盘路+环路+放射路”的基本道路框架。

北京慢行系统发展回顾

慢行交通包括步行和自行车交通。北京历史上城市街道两侧普遍设有 sidewalk 和自行车道，曾经支撑起了历史上的自行车王国，1986年最高峰时自行车出行比例达到45%。阿兰·B·雅各布斯在《伟大的街道》一书中这样描述白颐路（现在的中关村大街）：“在中国的北京，有许多仅由树木成就的伟大街道。在那座城市，这种类型街道的数量颇多，都具有不同的宽度与设计，但是最明显、最突出的却是经过友谊宾馆综合建筑群前的那条街道，它是一条进出市中心的干道。”

过去40年，伴随着城市机动化进程，北京慢行交通经历了主导、衰减、衰减减缓、回升四个发展阶段。1993年以前以慢行交通为主导，慢行交通是客运交通出行的主要方式；1993年~2004年为慢行交通衰减阶段，慢行交通出行比例开始下降，从八十年代的约77%持续下降至2013年的约39%；2004年~2012年为慢行交通衰减减缓阶段，慢行交通逐步得到重视，开始编制慢行导则，试点慢行改善项目。但与此同时，机动化继续高速发展，慢行交通出行比例仍呈下降趋势，但速度趋缓；2012年以来为慢行交通回升阶段，为解决“大城市病”，缓解交通拥堵，北京交通政策转为控制小汽车总量、鼓励绿色出行，开展大量慢行规划建设，慢行出行比例开始缓慢提升。

机动化的快速发展给慢行系统带来诸多问题，主要包括机动车停车侵占慢行路权、行人过街不方便、慢行环境品质不高、不良交通行为威胁慢行安全等方面。



/ 慢行交通出行比例变化趋势

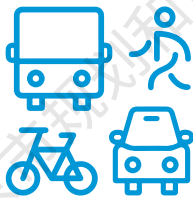
定位与目标

2

为贯彻落实北京城市总体规划，根据北京市现状，结合北京特点，提出慢行交通的发展定位和目标，确定了规划指标体系。

发展定位

《北京城市总体规划（2016年-2035年）》提出建设步行和自行车友好城市的发展愿景。为实现这一愿景，提出慢行系统的发展定位，主要体现在以下四方面：



(1) 城市交通战略的重要支撑

慢行交通与轨道交通、地面公交多网融合发展，优化出行结构，构建绿色出行为主体的综合交通体系。



(2) 治理“大城市病”的重要举措和切入点

慢行交通是缓解交通拥堵，有效治理“大城市病”，提升宜居宜行城市形象，与国际一流和谐宜居之都建设相适应的现代化超大城市治理体系的重要内容。



(3) 高品质、人性化公共空间的有机组成部分

慢行交通是重塑街道空间环境、打造高品质人性化城市公共空间、创造不用开车也可以便利生活的绿色交通环境的有机组成部分。



(4) 活力、健康、低碳生活方式的重要组成部分

慢行交通不仅是一种绿色交通方式，也是一种低碳生活方式，通过塑造健康街道，鼓励民众加强锻炼，提高身体素质，增强城市魅力，让城市生活更富诗意。

发展目标

(1) 总体目标

建设连续安全、便捷可达、舒适健康、全龄友好的慢行系统，助力实现碳达峰、碳中和。

(2) 分阶段发展目标

近期目标(2025年):制定完善相关措施、开展专项行动,系统性解决突出问题,持续提升慢行交通吸引力。

远期目标(2035年):与城市发展深度融合,形成“公交+慢行”绿色出行模式,建成步行和自行车友好城市。

规划指标

对标国际一流标准,关注人民群众获得感、幸福感和安全感,建立适度超前、相互衔接、满足未来需求的北京慢行规划指标体系。

	出行比例			骑行量	路权保障		环境品质	
	步行出行比例	自行车出行比例	5公里内慢行出行比例	自行车骑行量	人行道有效宽度达标率	自行车道有效宽度达标率	人行道/自行车道绿化遮阴率	慢行环境满意度
单位	%	%	%	万次/日	%	%	%	%
规划指标	≥30	≥12.6	≥75	≥900	≥80	≥80	≥90	≥80

/ 规划指标表(中心城区)

规划方案

把以人民为中心的发展思想落到实处,坚持“慢行优先、公交优先、绿色优先”理念,逐步连线成网、联网成片,加快构建“成网好用”的慢行交通系统,形成“线贯通、点覆盖、增体验、定规则”的规划方案。

线贯通:加快形成一主、两辅、四特色慢行网络;
点覆盖:良好服务15分钟生活圈与重要节点周边;
增体验:突出慢行空间和特色城市空间有机融合;
定规则:出标准订办法,保障慢行规划科学实施。

慢行交通网络

主体网 (“一主”)

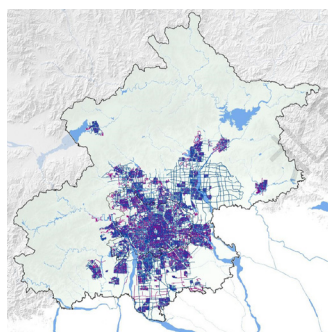
构建多层次、特色化、连续、开放的网络系统,加快形成“一主、两辅、四特色”的慢行网络。

慢行交通系统建设是推动绿色出行的重要基础,“一主”为依托城市道路规划建设的人行道和自行车道,是慢行系统的主体网,是慢行出行的主要物理载体。

北京市地标《步行和自行车交通环境规划设计标准》明确要求城市道路两侧必须设置人行道和自行车道,并且规定了不同等级的城市道路两侧人行道和自行车道的宽度。人行道和自行车道规划建设应满足地标的相关要求。

辅助网 (“两辅”)

“两辅”主要包含等外道路网与街坊路网,通过设置街坊路增加慢行路网密度。



/ 全市慢行主体网



/ 街坊路示意图

特色网(“四特色”)

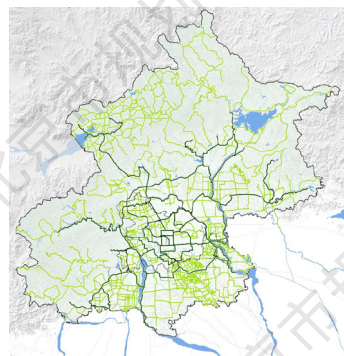
特色一为绿道网。主要依托各类公共开敞空间、河渠两侧、开放式公园及绿地、景观绿带、铁路两侧绿带等设置。北京市绿道体系由“市级绿道-区级绿道-社区级绿道”三个层次构成。其中市级绿道是绿道体系的“骨干”，区级绿道是绿道体系的“枝桠”，社区级绿道是绿道体系的“末梢”。三个层次的绿道相互配合共同承担生态、风景、文化、绿色交通等功能。

特色二为滨水慢行网。规划滨水路将由河道防汛、维护的单一功能向兼顾绿色出行复合功能转变,实现市民沿着河流骑回家的美好愿望。规划滨水慢行网络是以滨水空间为基底,由人行道和自行车道组成的线性廊道,与城市道路网络相互连通,具有通勤、休闲、健身、观光等多种功能。滨水慢行路分为通勤慢行廊道、休闲慢行廊道和复合慢行廊道三类。

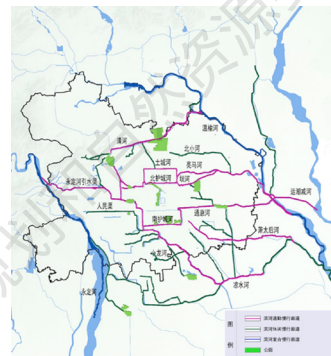
将城市道路慢行系统、绿道、滨水慢行路之间的节点打通,形成三网融合的慢行系统。按照功能、等级统筹三网分类体系,实现系统整合。

特色三为历史文化特色路网(即胡同)。胡同是北京的一张名片,胡同的尺度适宜慢行交通。胡同除交通功能外,还有展示城市文化、街巷肌理、老城风貌的功能。应依托胡同打造高品质、特色化的慢行出行及休闲空间。同时,应不断提升慢行交通在老城交通中的地位,以安全、舒适为目标,减少机动车干扰,创造安宁的慢行环境。结合文化探访及旅游出行需求规划慢行街区;结合公共空间,提升街道环境品质,展现老城魅力与活力。

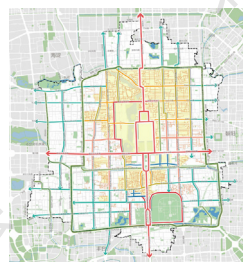
特色四为慢行专用路网,包括步行街和自行车专用路。在商业、文娱活动聚集之处,规划建设步行街,提升街道活力,为市民创造高品质的交流与交往空间。因地制宜,按需规划建设自行车专用路。



/ 全市绿道网



/ 滨水慢行网



/ 历史文化特色路网



/ 自行车专用路

重要节点慢行环境

围绕十五分钟生活圈、学校、医院、轨道交通及交通枢纽周边等重点区域，塑造高品质的慢行友好出行环境。

十五分钟生活圈

以社区为中心，构建慢行友好的十五分钟生活圈。打造市民活力中心周边一公里范围内步行、一到五公里范围内骑行的慢行系统，提供通达性强、效率高的慢行条件。打通断头道路，优化过街设施，提高可达性，顺畅连接学校、医院、商场、公交车站、公园和广场等，提供高品质的慢行出行环境。

学校、医院周边慢行环境

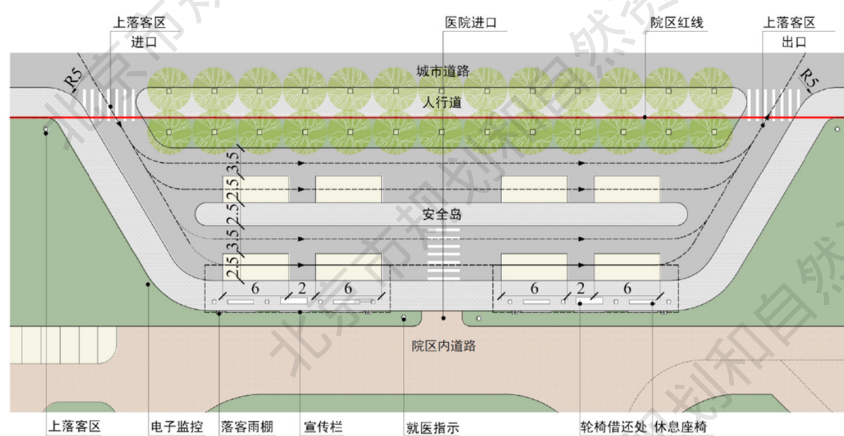
改善学校周边慢行环境，加强与公交站点接驳，倡导“慢行+”的通勤模式。在校门口区域设置机动车禁停区，并在学校附近设置公共等候区。

医院通过采取预约就医等措施，提升就医效率、减少人流聚集，改善医院周边慢行环境。

优化学校、医院周边交通流线设计、标志设置和标线施划等，确保行人和骑行者安全有序通行。



/ 十五分钟生活圈示意图



/ 医院出入口处上落客示意图

轨道站点及交通枢纽周边慢行环境

推进轨道车站与周边用地一体化,规划建设步行优先、方便可达的轨道微中心。满足人流集散的功能要求,整合各种交通方式,形成便捷高效的交通接驳系统,营造良好的慢行环境。

新建轨道交通站点及交通枢纽编制接驳规划方案,保障慢行通行和自行车停放空间。推动轨道交通与地面公交、慢行系统多网融合发展,将枢纽、站点及周边慢行系统统一规划、同步设计、同步实施,打造高品质的慢行系统。

梳理现状轨道站点及交通枢纽,提出改善站点及枢纽周边慢行接驳环境的方案。



/ 地铁站周边现状

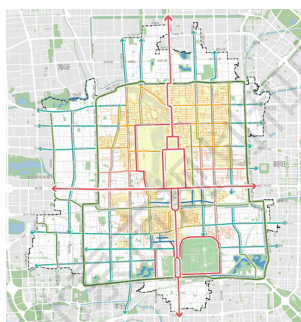


/ 地铁站周边慢行改善示意

慢行特色分区

根据北京市各类城市功能区的规划特点，提出慢行系统特色分区，并进行分类规划设计引导。

静谧魅力的 历史文化慢行街区



这类街区主要位于首都功能核心区。将其打造为健步悦骑城区，加强街道空间整体设计，统筹安排各类街道设施。结合道路横断面优化，加强步行、自行车路权保障。提高沿街绿阴覆盖，提升步行与自行车骑行舒适性。依托蓝网绿道拓展健步悦骑空间。打造步行街区、无机动车街区、步行和自行车优先街区，形成活力交往、安宁居住、文化传承的特色街区环境。

活力多元的 商业活力慢行街区



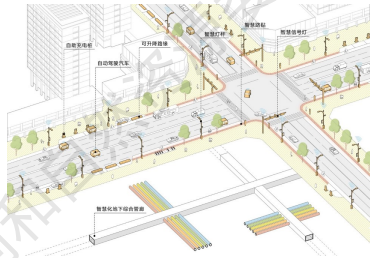
以步行促进商业活力，优化提升王府井、西单、前门等传统商业街区环境。增强街道商业氛围，激发地区活力。将道路空间、建筑前区一体化设计。营造高品质街道环境，使街道成为具有“场所精神”的活力空间。

沉浸悠远的 休闲游憩慢行街区



通过改造工业设施、打造魅力亲水空间等措施促进慢行环境提升。充分利用场地要素，建设特色体验区。提升滨水空间慢行可达性，促进滨水空间回归市民生活。

智慧创新的 科技科创慢行街区



打造智慧街道,通过智能灯杆、智能斑马线等交通新技术,加强数据收集分析应用,实现交通信号智能控制及车路协同系统,感受智慧街道便捷性,提升街道出行的体验感。

立体开放的 商务金融慢行街区



建设多层次、可渗透的慢行系统,将地面设施地下化,改善地面环境品质。充分利用地下空间、地面公共空间、空中二层连廊建设三层慢行网;开放建筑首层,让公共空间渗透进入建筑。

静稳亲切的 慢行友好居住街区



通过打开大院畅通慢行微循环系统;建立社区级慢行网络,引导社区活力向社区级公园绿地地区聚集。强化公共空间设计,有效串连社区中心。

高效有序的 慢行友好枢纽街区



加强一体化设计,实现枢纽与周边慢行系统的有机衔接。枢纽及周边区域建设更加宽敞方便的自行车道和人行道,保障枢纽内外交通的便利转换,形成功能混合、慢行友好、站城融合的枢纽型街区。

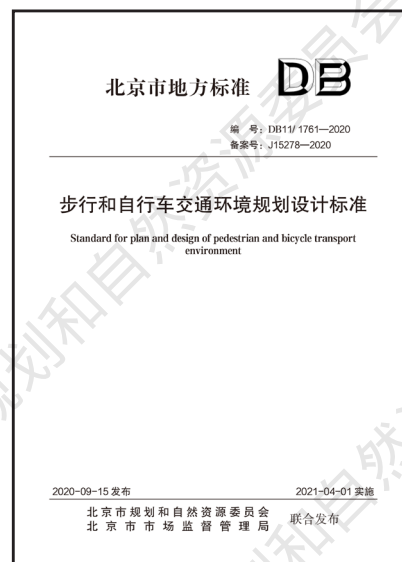
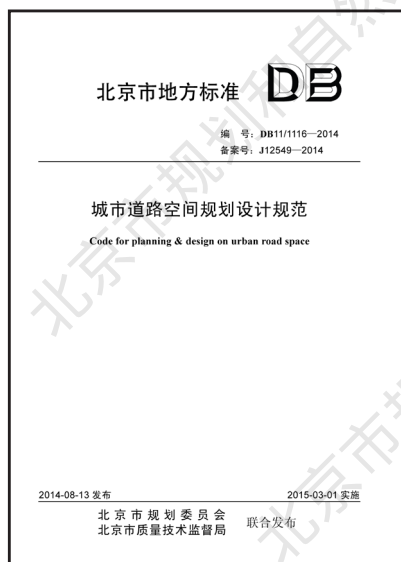
管理和技术规则

管理规则

制订北京市慢行交通组织相关管理办法,加强慢行系统秩序管理,推进礼让行人、礼让骑行的文明出行行为,践行首善标准。

技术规则

在现有两部北京地方标准的基础上,进一步从道路空间资源的分配、与机动车路权关系的协调、服务设施的优化配置、水路绿三网融合等方面研究制订慢行空间精细化规划设计技术指引,科学指导慢行系统规划设计与实施工作,营造具有北京特色的慢行交通环境。



为科学有效地推进北京市慢行规划实施工作,提出“保路权”、“补短板”、“提品质”、“广宣传”四大规划实施策略,并加强规划实施。

保路权

应重点从统筹路内停车与慢行空间资源、规范街道附属设施设置、协调公交车与自行车路权、治理交通违法行为四个方面加强慢行路权保障。

(1) 统筹路内停车与慢行空间资源

严格控制和规范路内停车,按照新建区域和建成区域进行分区分类施策,确保慢行主体网有独立的慢行空间,减少机动车对慢行路权的侵占。



/ 逐步减少路内停车

(2) 规范街道附属设施设置,保障行人路权

按照相关规定和要求,精细设计和布置各类附属设施,尽量减少或完全消除附属设施对行人通行空间的不利影响。



/ 移除附属设施,净化人行道

(3) 协调公交车与自行车路权

采用岛式站台或自行车道外绕的方式,避免公交车道与自行车道的交叉,有效消除公交车进出站对自行车通行的影响,保障公交车站处的自行车路权。



/ 自行车道外绕公交车站示意图



/ 违法行为治理

(4) 治理交通违法行为

研究制定合规电动自行车发展政策。进一步强化交通秩序管理，加强电动自行车逆行、闯红灯等交通违法行为治理，提高慢行交通安全性。

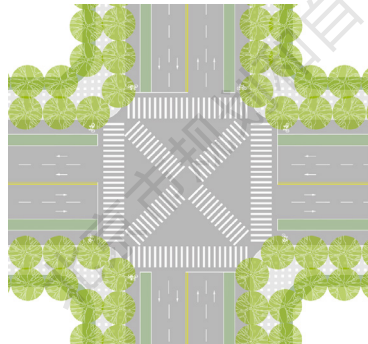
补短板

应重点从保障行人过街的安全性和方便性、改善交叉口及立交桥区慢行环境、改善自行车停放秩序三个方面解决慢行短板问题，提升慢行出行环境品质。

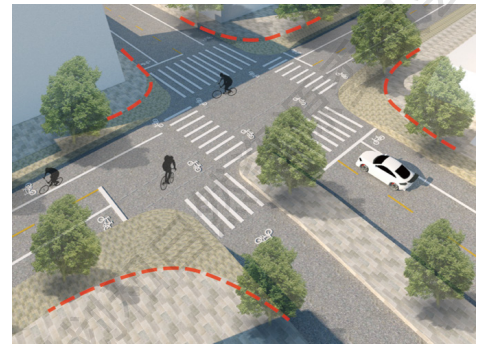
(1) 多措并举，保障行人过街的安全性和方便性

围绕“行人优先”的路口设计理念，综合考虑区域交通流量、周边规划和各方意见细化完善路口改造方案。

对于大型平面交叉口、宽马路，应压缩路口，增设二次过街安全岛。过街人流量大的交叉口可以探索采用增设对角人行横道、减小转弯半径等措施，提高过街效率和安全性。



/ 对角人行横道示意图



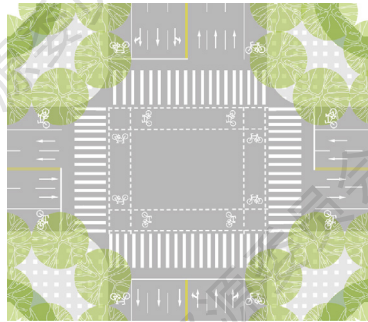
/ 压缩路口、减小转弯半径示意图

(2) 精细设计、智能管控,改善交叉口及立交桥区慢行环境

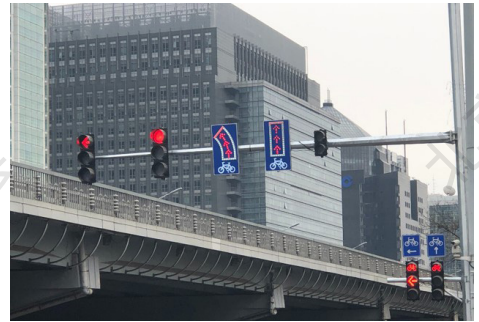
平面交叉口、立交桥区和桥下空间优化交通流线设计、标志设置和标线施划,确保慢行空间的安全和连续。

科学划线,精准彩铺,提高自行车道的识别性和安全感;按需设置分方向自行车道,提高骑行过街的效率。

按需增设右转机动车信号相位、自行车左转信号相位,消除机动车对自行车的干扰,提高骑行安全性。



/ 自行车道标线施划示意图



/ 自行车左转信号相位

(3) 多种方式增设自行车停放设施,提高运营管理水平,改善停放秩序,加快实现自行车停放方便、有序、美观

按照多点分散原则,利用道路机非隔离带、行道树设施带、绿化设施带等空间施划自行车停放区。

轨道交通、交通枢纽、大型公服设施周边,自行车停放需求较大、地面空间不足的,可采用将机动车停车位调整为自行车停放区、建设自行车立体停车设施等方式,增加自行车停放设施,规范停放秩序。

推进地铁站配套的自行车停车场富余空间对共享自行车开放。按需设置共享自行车入栏结算区,加强共享自行车运维服务,提高运营效率和质量。



/ 利用机非隔离带及行道树设施带设置停放区 / 共享自行车入栏结算停放区

提品质

应重点从建设完整林荫道、改善路面铺装、道路慢行空间与两侧城市绿地一体化融合、打造健康街道和营造健康场所空间、活化建筑退线空间让建筑和街道更有温度五个方面提升慢行环境品质。

(1) 建设完整林荫道

统筹道路绿化设施带和建筑退线空间，结合沿街绿化景观加强街道的海绵功能设计，种植高大乔木，设置开放绿地，实现慢行空间绿荫全覆盖。

新建的各级城市道路横断面、绿道横断面、滨水慢行路横断面、自行车专用路横断面全面贯彻落实完整林荫道规划理念；既有的上述各种类型道路因地制宜按需补种树木，创造舒适安全的林荫慢行环境。



/ 完整林荫道横断面示意图



/ 透水沥青的人行道铺装

(2) 改善路面铺装, 提升慢行舒适性

居民区、交通枢纽周边道路的人行道，落实海绵城市相关要求，宜采用透水或渗水沥青路面；非机动车道路面宜采用透水沥青路面。

(3) 强化道路慢行空间与两侧城市绿地的一体化融合

加强城市道路与两侧城市绿地的联动，一体化设计道路慢行空间与两侧绿地空间，整合功能，打造穿梭于生态景观之间的园林式大道。



/ 慢行空间与绿化空间一体化设计



/ 健康街道指标体系

(4) 打造健康街道, 营造健康场所空间, 创造丰富健康生活

以街道为骨架, 以街角空间和站前广场等交通节点为载体, 营造丰富健康的场所空间, 满足和激发人的交流与交往需求, 提升街道活力和市民生活品质。



/ 建筑退线空间与人行道一体化设计

(5) 活化建筑退线空间, 让漫步与停留舒适惬意, 让建筑和街道更有温度

打破道路红线界限, 将道路步行空间及功能向建筑退线空间延伸并一体化设计, 实现步行空间的最大化、城市景观的一体化。活化建筑退线空间功能, 丰富动静空间, 营造宜停宜行的休闲生活场所, 让漫步与停留舒适惬意, 让建筑和街道更有温度。

广宣传



/ 自行车骑游大会

(1) 积极开展健步及骑行活动, 让慢行成为一种时尚

组织无车日活动、自行车日活动; 打造面向公众的大型健身及骑行赛事文化交流活动; 做好宣传推介, 发动骑行爱好者等力量增强示范带动效应, 吸引广大市民游客参与, 共同推动绿色出行在北京蔚然成风。



/ 礼让斑马线

(2) 加强宣传、引导和教育, 提高交通参与者文明出行意识

开展绿色出行引导宣传, 曝光不文明交通行为, 提高交通参与者尤其是机动车和电动自行车文明出行意识, 礼让慢行出行者; 倡导形成各类交通参与者遵章守法各行其道的文明交通秩序。

规划实施

多措并举,综合施策,以首善标准做精做细慢行品质提升工作。从规划编制、系统建设、环境整治、空间融合、宣传教育五个方面扎实推进北京市慢行系统规划实施工作。加快相关规划和标准编制,完善慢行交通规划体系;总结自行车专用路等示范项目经验,持续开展慢行示范区、慢行廊道、慢行专用路建设;综合施策,有序开展慢行系统环境整治工作;推进慢行空间与特色城市空间融合,增强城市魅力;加强交通执法、文明及安全教育与宣传,营造慢行友好的社会氛围。