

北京

街道更新治理

城市设计导则



北京市规划和自然资源委员会
北京市城市规划设计研究院
主编
承编



北京街道更新治理城市设计导则：汉英对照/北京市规划和自然资源委员会主编；北京市城市规划设计研究院承编。

前言

1 背景意义

中国城市已经进入新的发展时期，北京面临着新的建设要求。十九大报告明确提出，我国开启了全面建设社会主义现代化国家的新征程，社会主要矛盾已经转化为人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾。因此要在继续推动发展的基础上，着力解决好发展不平衡不充分问题，大力提升发展质量和效益，更好满足人民在经济、政治、文化、社会、生态等方面日益增长的需要，更好推动人的全面发展、社会全面进步。2017年9月，《北京城市总体规划（2016年—2035年）》正式获批。以党中央、国务院名义批复城市总体规划，在北京乃至全国都是第一次，充分体现了党中央、国务院对首都工作的高度重视和亲切关怀。未来，北京要建成富强民主文明和谐美丽的社会主义现代化强国首都、更加具有全球影响力的大国首都、超大城市可持续发展的典范、国际一流的和谐宜居之都。

北京集中承载着国家职能、悠久的历史文化和丰富的当代生活。在超过800年的时间中，北京一直作为首都，肩负着国家管理职能。梁思成先生称誉北京为“都市计划的无比杰作”，都城格局的宏阔与胡同四合院的亲切浑然一体。不同时期中，北京的城市功能与城市生活不断地延续衍生，积淀至今。恢宏庄重的故宫、典雅肃穆的中南海、杨柳拂岸的什刹海、繁忙时尚的CBD、创新创意的中关村园区、开阔优美的奥运森林公园等等，多元丰富的城市功能与城市空间相伴相生，文化氛围浓厚，功能类型多样，空间形态丰富。

作为城市空间的核心要素之一，街道空间是城市空间最为基本的骨架。它与城市功能紧密关联：街道空间是城市道路交通功能和基础设施的重要承载空间；它也与人们的生活息息相关；街道空间既是城市公共活动最为频繁发生的场所，也是人们获取城市印象、寄托城市情感的重要对象。北京的街道空间丰富多元，有着横贯东西的“中华第一街”长安街、文化底蕴深厚的胡同街巷、繁华活跃的王府井西单商业街、秋色如画的三里河银杏大道等等。街道空间成为北京城市空间的典型代表，容纳着川流不息的街道交通、多元丰富的街道生活和形态各异的街道景观。

但是，北京现有的街道环境距离党中央、国务院对北京作为“全国政治中心、文化中心、国际交往中心、科技创新中心”的要求还有一定的差距，在保护古都历史文化“金名片”和展现大国首都风范方面，也仍需不断完善。走进新时代，首都街道建设和管理面临着四个转变：从以车优先转变为以人优先，从道路红线内管控转变为街道空间整体管控，从政府单一管理转变为协同共治，从部门多头管理转变为平台统筹管控。《北京街道更新治理城市设计导则》的编制和实施即是在这样的背景下提出和进行的。从世界范围来看，各主要城市都在编制城市设计导则或街道设计导则并积极付诸实施，营造具有竞争力和可持续发展的公共空间环境。

2 目的原则

《北京街道更新治理城市设计导则》的制定和实施，旨在落实党和国家对首都发展的要求，深化《北京城市总体规划（2016年-2035年）》的上位要求，以人民为中心，建设具有“首都风范、古都风韵、时代风貌”的高品质城市公共环境，形成一个指导城市街道治理的技术性文件。

导则编制过程中，坚持以新总规为纲领，强化城市特色；坚持分类施策，引导理性发展；坚持协同共享，加强资源整合；坚持精细智慧，确保科技前瞻；坚持问题导向，深化综合治理；坚持探索机制，保障实施落实；坚持动态开放，确保不断完善。

PREFACE

Background

Beijing is facing new challenges the urbanization development in this new millennium. The 19th National Congress of the Communist Party of China Report has stated explicitly that China has embarked on a new journey in building a modern socialist country. The principal contradiction that Chinese society is facing now is the contradiction between unbalanced and inadequate development, with the people's growing desires for a better life. Therefore, based upon the continuous efforts to sustain development, we must devote great energy to address the imbalances and inadequacies in the urban development, and push forward the improvement of the quality and effect of urban development. Thus, we will be better placed to meet the growing economic, political, cultural, social, and ecological demands from our people, and to promote social progress. In September 2017, the "Beijing City Master Plan (2016-2035)" was approved by the Chinese Communist Party Central Committee (CCPCC) and the State Council of People's Republic of China (SCPRC). It is the first time that a city master plan is approved by both CCPCC and SCPRC, indicating the high attention to the development of capital city on national level. In the future, Beijing will be a prosperous, democratic, culturally advanced, and beautiful capital of the great modern socialist country, a capital of global influence, a model for the sustainable development of megacities, and a first-class harmonious and pleasant city for people to live in.

Being the capital of the "country at the global center" over 800 years, Beijing carries national management functions, long history and rich cultures, and a diversity of contemporary lifestyles. Mr. Sicheng Liang regarded Beijing as "an incomparable masterpiece of city planning", in which the grand city spatial pattern integrated with the human-scaled Hutong-Courtyard system. Beijing's urban functions and city lifestyles have evolved in such a long history that leads to the co-existence of rich urban functions with diverse urban spaces in a historical cultural atmosphere. Those characteristics are embodied in different urban districts, such as the magnificent Forbidden City, the solemn Zhongnanhai, the elegant Shichahai, the modern CBD, the innovative Zhongguancun Hi-tech Park, and the beautiful Olympic Forest Park, etc.

As one of the key elements of urban space, Streets construct the skeleton of a city. They are closely associated with urban functions: they work not only as the infrastructure for urban transportation, but also a fundamental element for people's lives. Streets host urban public activities at a high frequency, and affect people on their impression of a city as well. Being the main element of diverse urban spaces, there are lots of streets with unique characteristics, such as Chang An Avenue as “China No.1 Street”, the Hutongs with various and abundant cultural heritages, the bustling and active commercial streets at Wang Fu Jing and Xi Dan and the picturesque San li he Ginkgo Avenue. Streets have become a typical and attractive scenery of Beijing urban space, consisting of ever-ending traffic flow, diverse street side activities, and various streetscapes.

However, the current street environment in Beijing does not catch up with the city development strategy defined by CCPCC and SCPRC as a “national political center, cultural center, international communication center, science and technology innovation center”. It is still a long way to run in protecting the ancient capital's historical and cultural heritages, as well as demonstrating the capital of a great country. In the new era, the construction and management of the capital streets confront four changes: from car-oriented to people-oriented development, from control within road red line to overall control of street space, from only government management to joint governance, from multi-organization management to coordinated platform for management. At the background mentioned above, the compilation and implementation of the “Design Guidelines for Beijing Street Regeneration and Governance” is proposed. From a global perspective, similarly, many major cities have compiled and implemented urban design guidelines or street design guidelines to make competitive and sustainable public spaces.

The *Urban Design Guidelines for Beijing Street Regeneration and Governance* is a technical document for urban streets governance, aiming at meeting the requirements from CCPCC and SCPRC, as well as the *Beijing City Master Plan (2016-2035)*. Out mission is to serve the people living in this city, building high-quality urban public spaces of “the demeanor of national capital, the charm of ancient capital, and the style of modern capital”.

In compiling the Guidelines, we follow “Beijing City Master Plan (2016-2035)” as the principle for urban characteristics enhancement, follow government policies as guidelines for rational development, follow collaborative and sharing development for urban resources integration, follow elaborate and smart development to ensure technological foresight, follow problem-oriented methodology for comprehensive governance, follow the mechanism exploration to ensure the implementation of the Guidelines; follow dynamic opening to continuous improvement of the Guidelines.

Principle and Purpose of the Guidelines

目录 Contents

使用说明 Guidelines and Instructions

1 适用范围 Scope of Application	14
2 使用对象 Targeted Users and Customers	14
3 与相关规范的关系 Relationship with Relevant Regulations	14
4 使用方法 Application Measures	14

第一章 价值与转变

Chapter 1

The Value and the Change of the Concept

一 首都街道的特征 The Characteristic of the Capital Streets	18
1 首都风范：方正平直、庄重恢宏 The Attractions of National Capital: Urban Pattern Built in Square and Straight Style with Solemn and Magnificent Stance	18
2 古都风韵：胡同街巷、棋盘肌理 The Charms of Ancient Capital: Hutong and Walkways Linked like Chessboard	20
3 时代风貌：活力时尚、生态多元 The Features of Contemporary Capital: Urban Spaces Immersed in Vigorous and Ecological Environment	20
二 首都街道的内涵 The Connotation of the Capital Street	22
1 街道的定义 The Definition of Street	22
2 街道的价值 The Value of Street	23
三 新时代·新转变 The New Era, New Concept	24
1 现存问题 The Current Issues	24
2 新要求 The New Requirements	26
3 导向的转变 The Changing Navigation	28

第二章 总体规划要求

Chapter 2

Requirements of the Beijing City Master Plan

一 结构分区要求 Urban Spatial Structure Partitioning Requirements	32
1 一核：首都功能核心区 Core Area for Capital Functions	34
2 一主：中心城区 Central City	38
3 一副：北京城市副中心 Sub-center of Beijing	38

第三章 核心设计要点

Chapter 3 The Key Points of Design

4 两轴：中轴线及其延长线、长安街及其延长线 Central Axis and Its Extension Line, Chang'an Avenue and Its Extension Line	40
5 多点：5个位于平原地区的新城 Five New Towns in the Plains	44
6 一区：生态涵养区 Ecological Conservation Area	44
二 功能分区要求 Urban Function Partitioning Requirements	46
1 大型居住区：静稳、亲切 Large-scaled Residential Area: To Design Environmental Friendly and Comfortable Living Conditions	48
2 商业商务区：活力、多元 Commercial District: To Provide Multi-functional and Diverse Facilities	48
3 交通集散区：效率、秩序 Transportation Center Area: To Put Forward Management and Supervision of High Efficiency	50
4 产业集聚区：智慧、创新 Industry Cluster Area: To Adopt New Technology for Innovation	50
5 国际交往区：形象、品质 International Exchange Area: To Show the Graceful Images and High quality of the Area	50
6 政务办公区：安全、严整 National Administration Zone: To Ensure the Security and Integrity of the Zone	50
三 街道分类要求 Urban Streets Classification Requirements	52
1 交通主导类 Transportation-oriented Street	54
2 生活服务类 Residential-service-oriented Street	54
3 综合服务类 Comprehensive-service-oriented Street	54
4 静稳通过类 Connection Way	54
5 特色类 Specific Street	54
一 设计要素 Relevant Design Elements	58
1 面向街道使用者 For the Street Users	58
2 街道空间要素 The Street Space Elements	74
二 协同设计 Comprehensive Design of Spaces and Facilities	76
1 空间一体 Street Spaces Integration	76
2 功能整合 Street Functions Integration	90

三 精细设计 Fine and Detailed Design	94
1 安全优先，有序可靠 To Make Reliable and Well-organized Space with Safety Priority	94
2 文化提质，魅力展示 To Design with Culture for Urban Charms Unveiling	108
3 绿色开放，和谐共存 To Make Environment Friendly and Harmonious Neighborhood	112
4 智慧服务，高效便利 To Provide Smart Service in High Efficiency	120
一 创新街道更新治理机制 To Innovate Mechanism for Street Regeneration Governance	126
1 市区联动，创新街道综合治理体系 To Set Municipal-District Coordination Establishment System for an Innovative Street Regeneration Management System	126
2 过程管控，完善街道规建管全流程管控机制 To Manage Whole Process, and Improve Management Mechanism for the Street Plan Construction-Supervision Process	128
3 逐步推进，构建街道治理“一库两平台” To Build “One Database and Two Platforms” for Street Governance Step by Step	130
4 全面保障，完善街道治理综合配套制度 To Establish a Comprehensive Supporting System for Street Governance	130
二 推进首都街道更新专项治理 To Promote Specific Governance on Capital Street Regeneration	132
1 疏控结合，治理路侧乱停车 Densely Populated Area Evacuation and Illegal Roadside Parking Supervision and Clearance	132
2 老城先行，精细改造交叉路口 Finely Renovated Street Intersection Initiated in Beijing Old City	134
3 以容定量，优化自行车停放 To Design Reasonable Bicycle Parking Capacity for Optimized Bicycle Parking	136
4 智能优先，规范快递车秩序 To Put Forward Smart Design for Express Vehicles Management	136
5 开放共享，打开围墙限制栏杆 To Remove or Minimize Fences and Rails of Public Space for Sharing	138
6 提升利用，挖潜微小空间 To Promote Urban Spaces Utilization by Uncovering not Well-Used Small-Scaled Urban Spaces	140
7 功能优化，激活高架桥下空间 To Optimize the Urban Function by Activating Space Under Viaducts	142
8 简洁有序，整治街道轮廓 To Make Streets Space Clean and Orderly by Regulating the Building Facades and Outlines	144
9 四季相宜，营造丰富景观 To Make Friendly Environment Suitable for Beautiful Scenery in All Seasons	146
10 安全得体，优化夜间照明 To Ensure the Street Facilities Safe and Appropriate by Optimizing the Lighting Infrastructure	148

第四章 机制保障与专项治理

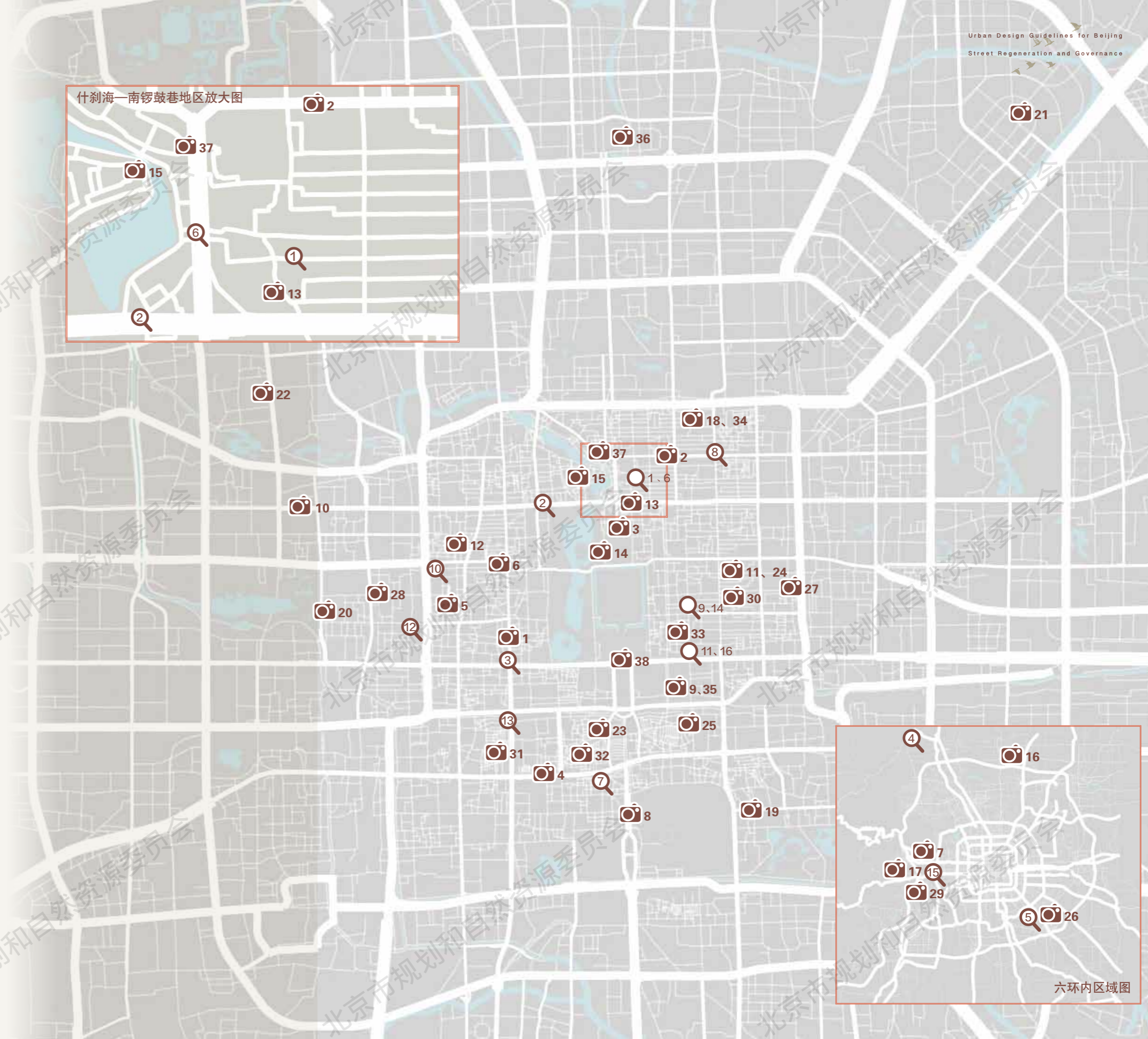
Chapter 4 Implementation Mechanism & Special Governance

典型案例分析

1 南锣鼓巷雨儿胡同改造	36-37	9 王府井步行街综合管廊	83
2 平安大街改造	37	10 阜内大街多杆合一	92-93
3 西单二层立体人行系统	49	11 王府井大街与东单三条交叉口设计	94
4 世园会的智慧灯杆	51	12 南礼士路改造设想	106-107
5 亦庄的智慧街道建设	51、121	13 达智桥胡同停车整治	132
6 地安门外大街改造	76-77	14 王府井地区共享停车	133
7 珠市口西大街街边公园改造	79	15 苹果园南路栏杆改造	139
8 机场线北新桥站一体化建设	83	16 王府井百货大楼立面广告牌匾整治	145

最美街道赏析

1 西单北大街	34	23 杨梅竹斜街	111
2 鼓楼东大街	34	24 东四六条	116
3 东单北大街	34	25 西打磨厂街	116
4 东椿树胡同	34	26 宏达北路	116
5 金融街金城坊街	49、118	27 银河 SOHO	118
6 阜内大街	95	28 三里河东路	118
7 模式口大街	104	29 杨庄北区南路	118
8 天桥南大街	105	30 演乐胡同	119
9 正义路-玉河公园	104	31 菜市口广阳谷“城市森林”	141
10 车公庄西路	105	32 大栅栏天陶菜市场微公园	141
11 史家胡同	104	33 校尉胡同口袋公园	141
12 白塔寺街巷	105	34 国子监街四季美景	146
13 东不压桥胡同-玉河	104	35 东交民巷	149
14 大石作胡同	105	36 国家体育场	148
15 银锭观山-银锭桥	108	37 烟袋斜街	111、149
16 大西路望燕山	109	38 天安门地区	149
17 金安路望西山	109		
18 国子监街看牌坊	108		
19 体育馆路看祈年殿	109		
20 三里河路看银杏	108		
21 望京地区街道门户风景	109		
22 曾经的白颐路	111		

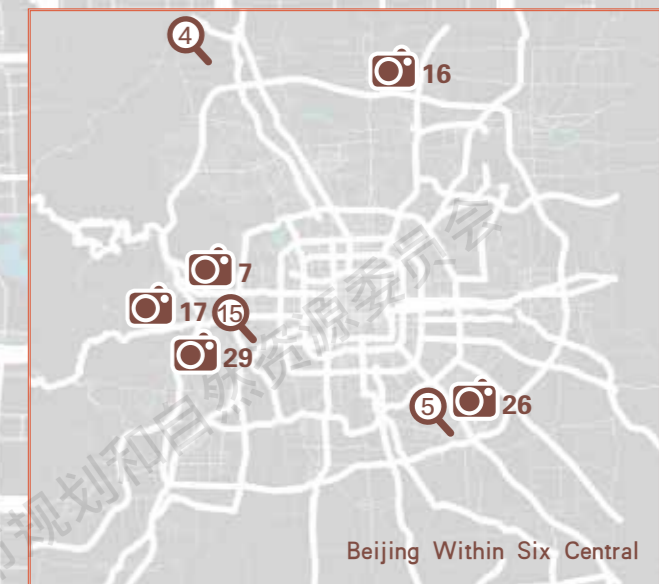
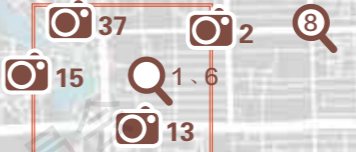


Case Study Q

1 Renovation of Yuer Hutong in Nanluogu Alley	36-37
2 Renovation of Ping'an Avenue	37
3 The walkway on second floor in Xidan commercial district	49
4 Smart lamp posts in World Horticultural Exposition Park	51
5 Yizhuang smart streets construction	51、121
6 Renovation of Di'anmen Outer Street	76-77
7 Transformation of Zhushikou West Street Park	79
8 Integrated Construction of Beixinqiao Station on the Capital Airport Meteor Line	83
9 Utilities tunnel construction of Wangfujing street	83
10 Multifunctional Pole on Fuchengmen Inner Street	92-93
11 The design of the intersection of Wangfujing Street and Dongdan commercial area	94
12 Design for renovation of South Lishi Road	106-107
13 Renovation of car parking in Dazhiqiao Hutong	132
14 Sharing parking in Wangfujing District	133
15 Roadside parking along South Pingguoyuan Road	139
16 Facade Billboard renovation on Wangfujing Department Store	145

Beautiful Streets Appreciation 📷

1 North Xidan Street	34	21 Landscape of street gateways in Wangjing	109
2 East Drum Tower Street	34	22 Former Baiyi Road	111
3 North Dongdan Street	34	23 Yangmeizhu Street	111
4 East Chunshu Hutong	34	24 Dongsix Alley Hutong	116
5 Jinchengfang Street, Financial Street District	49、118	25 West Damochang Street	116
6 Fuchengmen Inner street	95	26 North Hongda Road	116
7 Moshikou Street	104	27 Yinhe SOHO	118
8 South TianQiao Street	105	28 East Sanlihe Road	118
9 Zhengyi Road-Yu River Park	104	29 South Yangzhuang North Area Road	118
10 West Chegongzhuang Road	105	30 Yanyue Hutong	119
11 ShiJia Hutong	104	31 "Urban Forest", Guangyang Valley, Caishikou	141
12 Alley beside the White Pagoda Temple	105	32 Pocket park in Dashilan Tiantao Market	141
13 Dongbuya bridge Hutong-Yu River	104	33 Pocket park along Xiaowei Hutong	141
14 Dashizuo Hutong	105	34 The beautiful scenery of the four seasons from Guozijian Street	146
15 Yinding Bridge with view corridor to Xiang shan	108	35 Dongjiaominxiang Street	149
16 Daxi Road with view of Yan mountain	109	36 Beijing National Stadium	148
17 Jin'An Road with view of West mountain	109	37 Yandaixiejie Historic District	111、149
18 Guozijian Street with view of archway	108	38 Tian'anmen Area	149
19 Gymnasium Road with view of Qinian Temple	109		
20 Ginkgo on Sanlihe Road	108		



使用说明 Guidelines and Instructions

1 适用范围

Scope of Application

本导则用于指导全市城市道路、胡同、街坊路等的规划设计和建设管控。其中，依据本导则街道分类方法所确定的生活服务类街道、综合服务类街道、静稳通过类街道和特色类街道是导则的主要应用对象。

2 使用对象

Targeted Users and Customers

本导则主要面向城市规划、交通、交管、绿化园林、城市管理等部门及基层政府的管理人员，街道沿线单位、开发主体和市民公众，以及城市规划师、城市设计师、建筑师、交通规划师、道路工程师、景观设计师等相关技术人员。同时，本导则也是普通市民认识街道、了解城市的资料性读物。

3 与相关规范的关系

Relationship with Relevant Regulations

城市街道及相关附属设施设计是一个综合性高、内容繁杂的工作，涵盖的学科众多。现行国家、地方、行业或者部门，都已有相关的规划、道路工程、综合管线、建筑设计、城市绿化、市容管理等标准、规范对其进行约束。

此导则编制的初衷是为了通过城市设计手段整合不同专业的相关标准，引入国际先进的通行做法对现有标准进行补充、优化和细化，而非对现有标准、要求及指导规范进行取代。在具体设计过程中，应结合街道实际情况，在遵循现行有关标准规范的规定和安全底线的前提下，尽量贯彻导则要求。

4 使用方法

Application Measures

本导则由六个章节构成，即前言、使用说明、（第一章）价值与转变、（第二章）总体规划要求、（第三章）核心设计要点、（第四章）机制保障与专项治理。在北京开展一条街道的规划建设与管理，应首先通过第一章理解北京作为大国首都、千年古都和国际化城市，其城市街道应该体现的特征与内涵；其次通过第二章明确该街道的定位，包括这条街道所处的结构分区、功能分区及其所属类型；在明确定位的基础上，通过第三章选取相应的设计要素，落实协同共治与精细化设计要点。

涉及街道设计的相关法规、规范与导则 (不仅限于此)

Relevant Regulations

相关法规条例：

《中华人民共和国城乡规划法》
《中华人民共和国道路交通安全法》
《中华人民共和国物权法》
《北京城市总体规划（2016年-2035年）》
《北京交通发展纲要（2014-2030年）》
《中共中央国务院关于进一步加强对城市规划建设管理工作的若干意见》
《北京市城乡规划条例》
《北京市非机动车管理条例》
《北京市实施〈中华人民共和国道路交通安全法〉办法》
《北京市无障碍设施建设和管理条例》
《北京市市容环境卫生条例》
《北京历史文化名城保护条例》
《北京市户外广告设置管理办法》
《北京市门楼牌管理办法》
《北京市架空线管理若干规定》
《北京胡同环境整治指导意见》

各章内容简述

Brief Description of Each Chapter

前言 Preface

阐释了在新的发展时期，北京街道建设面临的新要求、新理念和新方向，简述了本次导则编制的必要性、目的与原则以及对未来应用的设想。

The requirements Beijing streets are facing now for their design, construction and management in the new era are introduced, followed by brief description of the necessity, purpose and principle of this guidelines, as well as the assumption of application in future.

使用说明 Guidelines and Instructions

明确了导则的适用范围、使用对象及与相关规范的关系，介绍了导则使用方法。

The scope of guidelines application is introduced, as well as the applicable targets, then the relationship with the relevant regulations and how to use the guidelines are explained.

相关规范：

《城市道路交通规划设计规范》GB 50220-95
《城市道路交叉口规划规范》GB 50647-2011
《城市道路交通设施设计规范》GB 50688-2011
《城市工程管线综合规划规范》GB 50289-2016
《民用建筑设计通则》GB 50352-2005
《无障碍设计规范》GB 50763-2012
《城市道路工程设计规范》CJJ 37-2016
《城市人行天桥与人行地道技术规范》CJJ 69-95
《城市道路绿化规划与设计规范》CJJ 75-97
《城市道路路内停车位设置规范》GA/T 850-2009
《公交专用车道设置》GA/T 507-2004
《城市道路交叉口设计规程》CJJ 152-2010
《城市道路空间规划设计规范》DB 11/1116-2014
《城市道路公共服务设施设置与管理规范》DB 11/T 500-2016
《北京市牌匾标识设置管理规范》（京管发[2017]140号）
《门牌楼牌设置规范》DB 11/T 856-2012
《城市景观照明技术规范》DB 11/T 388-2015
《步行和自行车交通系统规划设计标准（征求意见稿）》GB 50180-20XX

第一章 Chapter 1

从首都风范、古都风韵、时代风貌三个维度解读了首都街道的特征，明晰了街道的定义和价值，并阐述了街道未来规划建设的四个转变。

The characteristics of the capital streets are interpreted from three dimensions of national capital attraction, ancient capital charm and contemporary capital feature, which clarifies the definition and value of capital street, and expounds the four transformations of planning and construction of the street in future.

第二章 Chapter 2

承接总规空间布局结构，针对“一核、一主、一副、两轴、多点、一区”结构分区分别提出规划要求；对接北京建设国际一流的和谐宜居之都的发展目标，针对“大型居住区、商业商务区、交通集散区、产业集聚区、国际交往区、政务办公区”各功能分区分别提出规划要求；综合考虑街道的交通服务功能和公共服务功能，提出五种街道类型，对其断面形式与核心设计要点提出规划指引。

According to Beijing City Master Plan, requirements for city spatial structural and functional partition are presented, Accompanied with the goal of a world-class harmonious and livable city, specific planning requirements are proposed to different districts, including large residential district, commercial business district, transportation center district, industrial cluster, international communication district, government and administration district. In consideration of the public service and traffic flow, streets are classified into five types, with specific section guide and key design points for each.

相关指南导则：

《北京城市道路空间合理利用指南》
《北京市城市道路空间无障碍系统化设计指南》
《北京市建设工程规划管理技术通则》
《城市公共空间设计建设指导性图集》
《城市步行和自行车交通系统规划设计导则》
《北京市步行和自行车交通环境设计建设指导性图集》
《自行车停放区设置技术导则》
《北京城市公共环境艺术编制导则》
《北京市无障碍系统化设计导则》
《北京旧城房屋修缮与保护技术导则》
《北京历史文化街区传统风貌保护和控制设计导则》
《核心区背街小巷环境整治提升设计管理导则》
《北京西城街区整理城市设计导则》
《东城区“百街千巷”环境提升设计导则》
《百街千巷——东城区街道环境提升十要素设计导则》
《朝阳区街区设计导则》

第三章 Chapter 3

从行人、骑行者、公共交通乘客、载客机动车使用者、街道运营者等各类使用者的角度梳理街道设计要素。基于保障步行与非机动车通行、提升街道公共空间品质和景观效果的导向，阐述了各类空间和功能的协同设计要点，以及安全优先、文化展示、绿色开放、智慧高效四个方面的精细化设计要点。

The street elements are sorted out from the perspectives of pedestrians, cyclists, public transport passengers, passenger motor vehicle users, and street operators. Based upon the guidance of pedestrian and non-motor vehicles transit ensurance, and the quality of street public space and the effect of landscape improvment, this chapter expounds the key points of design of various spaces and functions integration, as well as the refined design of safety priority, culture display, green openness and smart operation with high efficiency.

第四章 Chapter 4

提出落实导则的机制保障，并针对当前北京街道中的热点、难点问题，提出专项治理要求。

Mechanism for application of guidelines is discussed in this chapter, then the requirements for special governance related to the key issues in current Beijing streets is proposed.



Chapter 1
The Value and
The Change of the Concept

价值与转变

第一章

- 一 首都街道的特征 The Characteristic of the Capital Streets
- 二 首都街道的内涵 The Connotation of the Capital Street
- 三 新时代·新转变 The New Era, New Concept

北京
街道更新治理
城市设计
导则

一 首都街道的特征 The Characteristic of the Capital Streets

1 首都风范：方正平直、庄重恢宏

The Attractions of National Capital: Urban Pattern Built in Square and Straight Style with Solemn and Magnificent Stance

北京老城展现了中国传统营城理念下的都城格局，形成了“方正平直、庄重恢宏”的空间特质，集中体现了《周礼·考工记》的营国建城理念：“匠人营国，方九里，旁三门，国中九经、九纬，经涂九轨，左祖右社，面朝后市……经涂九轨，环涂七轨，野涂五轨。环涂以为诸侯经涂，野涂以为都城经涂。”

新中国成立初期在苏联规划思想的影响下，北京城以天安门广场为核心，向外辐射建立行政中心。老城内部增加城市干道，拆除城墙并建设环路，并进一步向外放射出方形切角的环形快速路体系，北京城市空间格局向外扩展，更加强化了大气疏朗的格局特征。

改革开放后，北京进入了城市空间的快速拓展期，城市空间范围和空间建设强度都急速增加。《北京城市总体规划（2004—2020年）》确立了首都“两轴两带多中心”的空间格局。

在京津冀协同发展的视野下，《北京城市总体规划（2016年—2035年）》将首都空间格局调整为“一核一主一副、两轴多点一区”，北京在充分考虑延续古都历史格局的基础上，着力改变单中心集聚的发展模式，构建北京新的城市发展格局。

在首都空间格局及道路体系不断调整的同时，国家外交接待、国际活动承办、国家纪念庆典等首都职能的运行，使得一些重要街道成为展示大国首都风范的重要窗口，承担着重要的安全保障任务。如长安街、机场高速、大兴机场高速；人民大会堂、国家会议中心、雁栖湖国际会议中心等主会场周边道路；重要宾馆驻地周边（一般在二环、三环周边）等。对于这些重要街道，应在确保安全的基础上，突出空间秩序，彰显首都形象和气势。

与西方诸多首都城市“依河建城”所呈现出来的自然城市形态不同，北京古代营城伴随人工水系的系统打造，形成了“方正平直、庄重恢宏”的格局特质，近现代继续发展，强化了此特征。



据《析津志》载，元大都城的设计中，街巷胡同的宽度、间距皆以“步”为测度单位：大街宽24步（约37.2米），小街宽12步（约18.6米），火巷宽6步（约9.3米），胡同一般宽4步（约6—7米）。

特大城市的道路格局对比

Comparison of community and transportation system among major capital cities in the world



伦敦（全景网提供）
LONDON



巴黎（全景网提供）
PARIS



北京（全景网提供）
BEIJING

首都街道上的特色活动

Special events which will be held on the capital streets



国庆彩车（全景网提供）
Float Parade on National Day



国际马拉松比赛（全景网提供）
International Marathon



胡同人力车（全景网提供）
Hutong Rickshaw

2 古都风韵：胡同街巷、棋盘肌理 ①

The Charms of Ancient Capital: Hutong and Walkways Linked like Chessboard

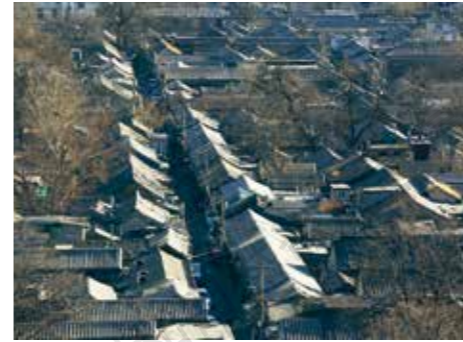
历经蓟城、唐幽州、辽南京、金中都各个时期的城市建设后，元大都奠定了今日北京老城的基本格局，庄重方正的中轴城廓、宛若天成的河湖水系、亲切近人的胡同街巷体系基本确立，历经明清延续发展，老城传统的棋盘路网格局呈现出非常强烈的整体性。

“胡同—四合院”是北京老城主要的空间形式，承载了意蕴丰富的文化脉络。不同宽窄、不同走向的胡同街巷建构了老城不同的生活场景，如最窄的钱市胡同、最宽的灵境胡同、最长的东交民巷、拐弯最多的九湾胡同等。众多的胡同街巷同时串联起了众多的世界文化遗产、历史文化街区、文物保护单位、历史建筑等历史遗存，形成了独具特色的城市街道对景。如北京城的城楼、牌楼和宫、坛、庙、亭与塔构成的街道对景；如银锭观山等在重要的观测点上形成的观山廊道；再如在重要的人京通道上形成的标志性门户。对于这些丰富的胡同街巷及街道对景，应突出历史肌理的保护和景观风貌的管控，维护强化古都氛围。

1 古都的胡同街巷 Hutong and alley



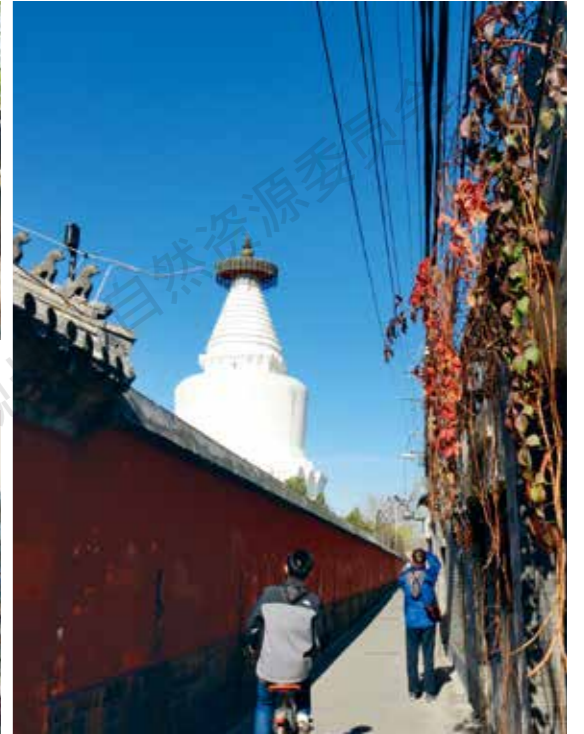
什刹海 (李俊杰摄)
Shichahai area



胡同与四合院 (全景网提供)
Hutong & Courtyard



国子监街 (辛萍摄)
Guozijian Street



白塔寺—院墙外 (吴国田摄)
Alley beside the White Pagoda Temple - outside the courtyard wall



前门大街 (辛萍摄)
Qianmen Street



烟袋斜街 (全景网提供)
Yandai Inclining Street

3 时代风貌：活力时尚、生态多元 ②

The Features of Contemporary Capital: Urban Spaces Immersed in Vigorous and Ecological Environment

随着中国城市的发展，新的城市功能衍生演变，文化消费需求日益增长，创意经济、网络经济、共享经济方兴未艾。这些都使得城市空间更加多元时尚，也使得街道空间在复合使用、特定人群需求响应、精细化治理等方面面临许多新的挑战。

城市功能在空间上的复合交融，SOHO 办公、多功能综合体的出现，使得城市公共空间的复合利用要求提升。创业者社区、养老社区、青年社区等多样化社区提出了个性化空间诉求的命题。

伴随城市文化消费的快速增长，用以承办不同级别文化活动的文化设施、支持居民日常文化活动的开放空间建设步伐加快。众多文化创意产业地区的出现为城市空间注入了艺术氛围。

网络经济、共享经济的孕育而生，改变了人们出行、购物的生活方式，快递分发、共享单车停放等新的空间需求出现，对原有街道空间的利用和管理提出了新的迫切要求。

这些在新时期中不断涌现、不断变化的城市街道空间需求，主要集中反映在人们对公共空间交往和体验方面，并进一步推进了对街道公共空间的精细化设计、建设和管理，对这些受新功能辐射影响的街道空间，应展示多元融合、创新开放、绿色生态等内容。

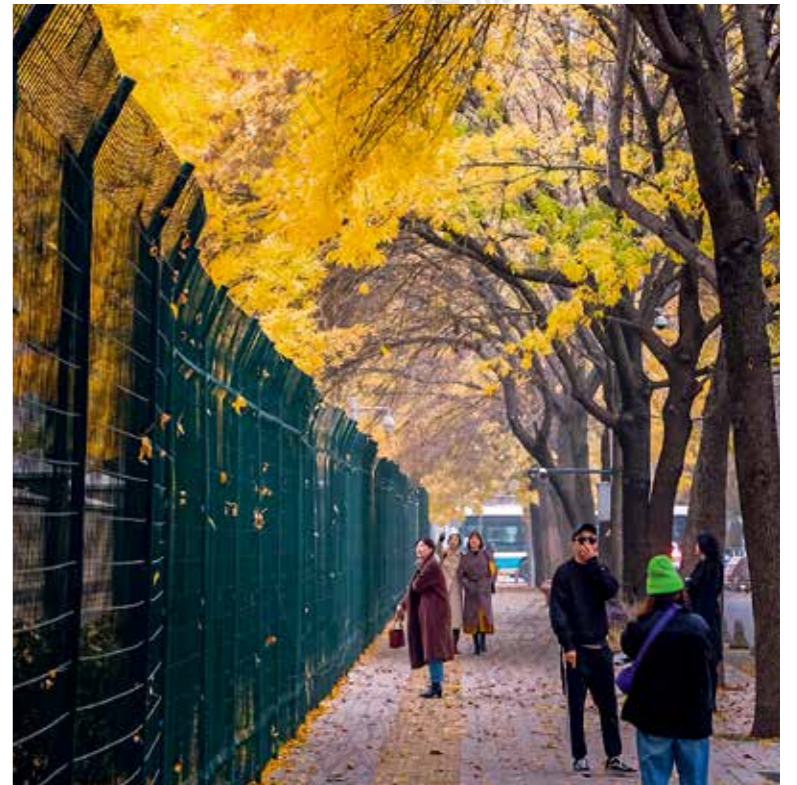
2 时尚活力的街道 Modern and attractive Streets



银河 SOHO 的公共空间 (辛萍摄)
Public space of YinHe SOHO



长安街上的骑行者 (辛萍摄)
A Cyclist on Chang'an Street



三里屯西五街的街拍者 (陈瀚摄)
The photographer on Fifth West Sanliu Street

二 首都街道的内涵 The Connotation of the Capital Street

1 街道的定义

The Definition of Street

街道是一种基本的城市线性开放空间，是由道路两旁建筑围合形成的公共空间，主要承载交通、市政、景观、交往、礼仪等功能。街道空间既包括道路红线范围内的人行道、非机动车道、机动车道、隔离带、绿化带等空间，也包括道路向两侧延伸到建筑等的扩展空间。

1 各类基本功能的载体

Supporter for urban fundamental functions

街道是组织城市交通、布局各类城市基础设施的重要载体，也是构成城市生态环境的重要廊道，良好的街道环境是促进城市健康可持续发展的重要保障，有助于整合社会资源、重塑功能结构、维护社会公平。



(吴俊旭摄)

2 城市公共生活的客厅

Living room for urban public life

街道是城市最重要的、与市民关系最为紧密的公共活动空间，是为市民带来社区归属感、提升人民幸福感的重要切入场所。理想的街道应成为市民平等使用、活力互动的场所。



(杨建国摄)

2 街道的价值

The Value of Street

街道，作为城市各类基本功能的载体，是城市的公共资源，是市民公共利益集中体现之所在，作为城市公共生活的客厅，是都市美好印象与情感寄托之所在，作为国家首都形象的窗口，是展示大国首都的魅力与形象之所在；作为城市多元文化的界面，是城市形象塑造的主要对象，更是加强城市设计工作的重要切入点。①②③④

3 国家首都形象的窗口

Presentation of the great nation's capital

街道是展示城市形象和文化魅力的重要窗口，在国际交往中担任着至关重要的角色。首都街道应强化首都风范、古都风韵、时代风貌的城市特色，弘扬大国首都的宏伟气魄，延续山河壮丽、布局严谨、层次分明的城市格局，创造亲切宜人、富有特色的城市面貌。

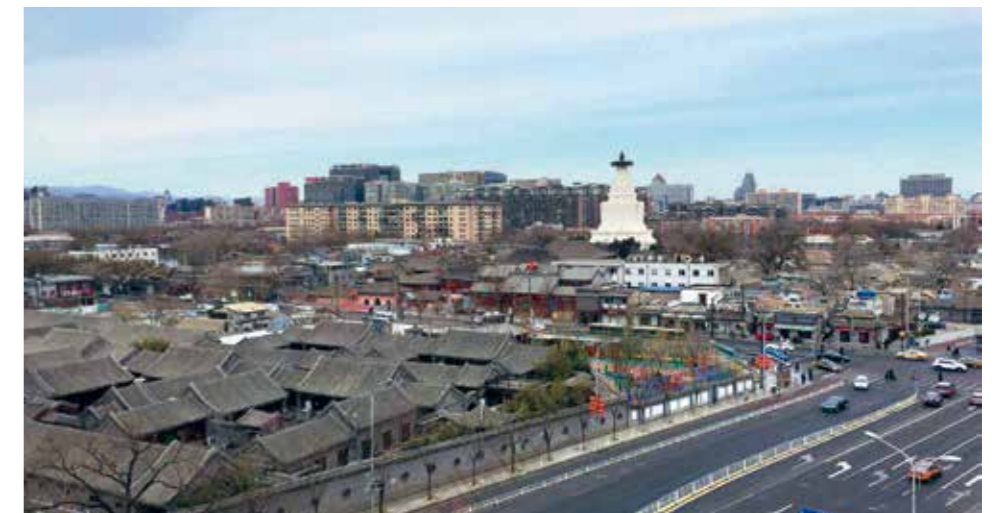


(辛萍摄)

4 城市多元文化的界面

Carrier for diverse city cultures

街道是城市历史、文化的重要空间载体和展示界面，是市民寄托文化情感、游客感知城市印象的重要媒介，对于提升城市街区活力、传承历史文脉至关重要。良好的街道文化氛围，有助于增强城市魅力、激发经济活力。



(陈钦摄)

三 新时代·新转变 The New Era, New Concept

1 现存问题

The Current Issues

数据分析下的街道问题

City issues studied through data analysis

在长期的发展历程中，北京形成了大院广布的城市肌理特征，大大降低了城市路网密度，给城市交通组织带来了较大的压力，人车争夺空间的现象频现。这些大院既包括故宫、天坛、三山五园等古代的皇家苑囿，也有近现代形成的单位大院和大型封闭居住区，从摩拜全天数据可以清晰识别出城市大院的分布情况。

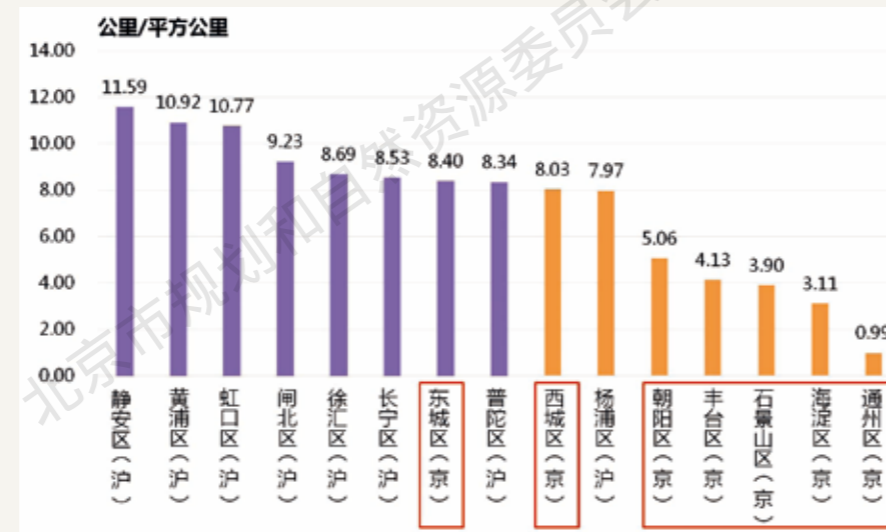


摩拜全天数据轨迹分布图（数据来源：北京摩拜科技有限公司；数据分析及图纸绘制：编写课题组）
Data trajectory map from Mobike

街道管理中存在的问题

Problems in city management

街道空间内的各类空间和设施涉及管理部门众多，各部门的权责存在交叉和衔接不畅的现象，在街道设施建设维护、街道改造更新的实施时序等方面缺乏对多部门的协调统筹。同时，街道建设在行政审批中尚存在漏项，如街道改造无需方案审查即可开工、街道竣工无需验收即可交付使用等，均使得管理部门缺少把关街道空间品质的抓手。此外，在街道的建设使用、管理维护过程中，尚没有形成共管共治的长效保障机制，不利于达成多方共识。



京沪 8 城区路网密度对比：北京中心城区大部分路网密度不足 5 公里 / 平方公里，低于上海同类地区。此外，同口径的统计下，北京道路网密度也远低于东京、纽约、伦敦等城市。（注：紫色为高于平均值，黄色为低于平均值）

Road network density comparison between Beijing and Shanghai: Most of the road density in Beijing's central city is less than 5km per square kilometer, lower than similar areas in Shanghai. In addition, the density of Beijing road network is much lower than Tokyo, New York and London.

公众眼中的街道问题

City issues in public view

2017 年 9 月，《北京街道行走体验调查》收集了 2046 份公众对于北京街道问题和出行需求的反馈，同时市民踊跃发出心声提供了近两千条针对北京街道的改善建议。公众主要关注点集中在顺畅出行、可靠设施、开放界面、安全静稳、特色魅力、绿色出行、生态街道、智慧街道、停放混乱、消极空间、街道景观以及有效管控等 12 个方面。公众眼中北京街道空间最显著的问题可以总结为：天桥、栏杆、围墙、架空线“多”；树荫、座椅、安全岛“少”；路口、变电箱“大”、单车停放、汽车停放、快递停放、广告牌匾“乱”。



公众眼中的街道关键词抓取结果
public Concerns of city management

4 个多

Four items in big numbers

- 天桥
Too many overpasses
- 栏杆
Too many banisters
- 围墙
Too many fences
- 架空线
Too many overhead lines of power cable



(郭婧摄)

3 个少

Three items in small number

- 树荫
Less shaded open spaces
- 座椅
Not enough chairs in public service area
- 安全岛
Not enough safety islands in road intersections



(辛萍摄)

2 个大

Two items in big size

- 路口
large-scaled road intersection
- 变电箱
Big-Sized transformer Boxes



(郭婧摄)

4 个乱

Four items in disorder

- 单车停放
Bicycle parking in disorder
- 汽车停放
Car parking in disorder
- 快递停放
Express vehicle parking in disorder
- 广告牌匾
Billboards are disorderly mounted



(郭婧摄)

2 新要求

The New Requirements

2015年12月20日至21日中央城市工作会议在北京举行，对我国城市工作的开展提出了新的指导思想和转型方向。会议提出我国城市工作应转变城市发展方式，完善城市治理体系，提高城市治理能力，着力解决城市病等突出问题，不断提升城市环境质量、人民生活质量、城市竞争力，建设和谐宜居、富有活力、各具特色的现代化城市。同时会议指出“坚持以人民为中心的发展思想，坚持人民城市为人民”是做好城市工作的出发点和落脚点。要加强城市设计，提倡城市修补，加强对城市的空间立体性、平面协调性、风貌整体性、文脉延续性等方面的规划和管控，留住城市特有的地域环境、文化特色、建筑风格等“基因”。抓城市工作，一定要抓住城市管理和服

2016年2月6日，中共中央国务院《关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》针对城市街道建设强调，要加强街区的规划和建设，分梯级明确新建街区面积，推动发展开放便捷、尺度适宜、配套完善、邻里和谐的生活街区。新建住宅要推广街区制，原则上不再建设封闭住宅小区。已建成的住宅小区和单位大院要逐步打开，实现内部道路公共化，解决交通路网布局问题，促进土地节约利用。树立“窄马路、密路网”的城市道路布局理念，建设快速路、主次干路和支路级配合合理的道路网系统。打通各类“断头路”，形成完整路网，提高道路通达性。科学、规范设置道路交通安全设施和交通管理设施，提高道路安全性。到2020年，城市建成区平均路网密度提高到8公里/平方公里，道路面积率达到15%。积极采用单行道路方式组织交通。加强自行车道和步行道系统建设，倡导绿色出行。合理配置停车设施，鼓励社会参与，放宽市场准入，逐步缓解停车难问题。

2014年2月和2017年2月，习近平总书记两次视察北京并发表重要讲话，对北京的城市风貌和街道治理给予了高度的关注、提出了迫切的期望。2014年2月26日，习近平总书记在北京市考察工作时强调：要强化“首都风貌、古都风韵、时代风貌”的城市特色；同时提出要“既管好主干道、大街区，又治理好每个社区、每条小街小巷小胡同”。



(赵幸摄)



(全景网提供)



(陈瀚摄)

2017年2月24日，习近平总书记视察北京发表讲话三周年之际，总书记再次视察北京并明确“坚持人民城市为人民，以北京市民最关心的问题为导向，以解决交通拥堵、大气污染等问题为突破口，提出解决问题的综合方略。不断朝着建设国际一流的和谐宜居之都的目标前进”。再次强调“北京历史文化是中华文明源远流长的伟大见证，要更加精心保护好，凸显北京历史文化的整体价值，强化‘首都风范、古都风韵、时代风貌’的城市特色”。同时提出“北京城市规划应该给百姓多留一点绿地和空间”，“城市规划建设做得好不好，最终要用人民群众满意度来衡量”。

2017年9月13日，中共中央、国务院对《北京城市总体规划(2016年—2035年)》作出批复。在总规中，对街道空间的规划理念和精细治理方面给出了明确的要求。针对街道空间塑造，总规要求“重塑街道空间环境。对交通性街道、生活性街道、历史街区街道、综合性街道分类进行精细化管控与引导，打造特色街道示范区。通过道路断面优化、沿线建筑控制、街道设施人性化改造、完善过街和无障碍设施、街道景观设计、规范停车行为等措施，修补街道肌理，提升街道环境品质，让街道拥有舒适安全的环境、赏心悦目的景观和生动美好的生活氛围。”同时重点针对精细化治理，总规提出“改善背街小巷等公共空间面貌，营造宜居环境。落实街巷长制，建立长效管理机制，整治提升背街小巷，建设“十无五好”文明街巷。提高环卫保洁标准，开展绿化美化建设，完善公共服务设施，规范环境秩序。让街巷胡同成为有绿荫处、有鸟鸣声、有老北京味的清静、舒适的公共空间。”此外，针对公共空间管理机制，总规提出“强化公共空间从规划设计、审批施工到管理维护的全过程管控。创新城市开发建设模式，建立健全公共空间规划设计、建设和管理维护的长效机制。加强各级政府及部门的统筹协调，促进公共空间与功能、景观的整合。”

2017年10月18日，中国共产党第十九次全国代表大会中，习近平总书记强调：我们需要紧密结合新的时代条件 and 实践要求，必须坚持以人民为中心的发展思想，践行全心全意为人民服务的根本宗旨，把人民对美好生活的向往作为奋斗目标。

2019年11月2日，习近平总书记在上海考察调研杨浦滨江公共空间时指出：“人民城市人民建，人民城市为人民。在城市建设中，一定要贯彻以人民为中心的发展思想，合理安排生产、生活、生态空间，努力扩大公共空间，让老百姓有休闲、健身、娱乐的地方，让城市成为老百姓宜业宜居的乐园。”

3 导向的转变 The Changing Navigation

从
以车优先

转变为

以人优先

From car-oriented to
people-oriented development

街道功能包括交通、市政、景观、交往、礼仪等多项内容，但长期以来，街道建设与管理以提升机动车交通组织效率为主要导向，对街道功能的复杂性认识不足，对人的需求重视不够，使其成为街道使用者中的弱势群体。推动街道建设理念的转变，须充分重视人的交流和生活方式，在街道空间资源配置上，优先保障行人和非机动车的权益。

从
道路红线管控

转变为

街道空间整体管控

From control within road red line
to overall control of street space

街道现有的规划设计和相关规范标准主要针对道路红线内的断面、市政与景观要素提出要求，缺乏对两侧建筑界面及建筑前空间的整体考虑。应对道路红线内外空间、地上地下空间进行一体化管控，对慢行交通、公共交通、机动车交通、街道公共活动、绿化景观和市政设施等功能进行统筹考虑和安排。

从
政府单一管理

转变为

协同共治

From only government management
to joint governance

街道治理涉及众多城市管理者、建设者和使用者，以往政府单一管理的模式已难以满足多元使用者的需求。应坚持以问题为导向，紧密围绕街道使用者的实际需求，优化公共资源配置，明晰多元主体在街道治理中的权责关系，建立政府、市场、社会对街道空间的协同共建、共治、共享机制，实现从政府单一管理转向多元协同共治。

从
部门多头管理

转变为

平台统筹管控

From multi-organization
management to coordinated
platform for management

街道空间和设施管理涉及规划、交通、城管、园林绿化等众多部门，其功能的复合性和形象的重要性对各管理部门提出了极高的要求。应破除各部门条块分割、各自为政的传统观念，推动街道治理理念统一和权责明晰，建立街道统筹协调平台，创新街道综合治理体系，坚持以空间的高效利用和优化配置为导向，促进多部门沟通协作，完善街道规划、建设、管理全流程管控机制。

第一章

总体规划要求

- 一 结构分区要求 Urban Spatial Structure Partitioning Requirements
- 二 功能分区要求 Urban Function Partitioning Requirements
- 三 街道分类要求 Urban Streets Classification Requirements

Chapter 2
Requirements of
the Beijing City Master Plan



北京
街道更新治理
城市设计
导则

传统中轴线 (辛萍摄)

一 结构分区要求

Urban Spatial Structure Partitioning Requirements

衔接总规“一核一主一副、两轴多点一区”的市域空间结构,对首都功能核心区、中心城区、北京城市副中心、两轴地区、5个位于平原地区的新城和生态涵养区进行总体管控。

具体而言,对首都功能核心区、北京城市副中心、两轴地区和生态涵养区四个结构分区提出具体的规划要求,以符合首都特色风貌塑造的要求;中心城区和5个位于平原地区的新城则依据实际情况,参照通则进行分片区管控。

一核：首都功能核心区

Core Area for Capital Functions

坚持保护优先,强调街巷胡同格局肌理及空间尺度的保护,统筹处理好风貌保护、文化传承、安全保障和交通通行等的关系。

一主：中心城区

Central City

展现时代发展所赋予城市的活力与创意,塑造绿化景观尺度宜人、充满活力和特色的城市街道。

一副：北京城市副中心

Sub-center of Beijing

北京城市副中心是北京市委市政府所在地,是一个统一规划、集中建设的区域,应贯彻落实街道设计新理念、充分应用街道设计新技术,坚持以人为本,通过打造具有示范意义的街道公共空间,展现国际一流和谐宜居之都的时代风貌。

两轴：中轴线及其延长线、长安街及其延长线

Central Axis and Its Extension Line, Chang'an Avenue and Its Extension Line

强调秩序化、高标准的街道环境,分段营造特色突出、风貌得体的街道氛围,重点打造沿线多个公共空间节点。

多点：5个位于平原地区的新城

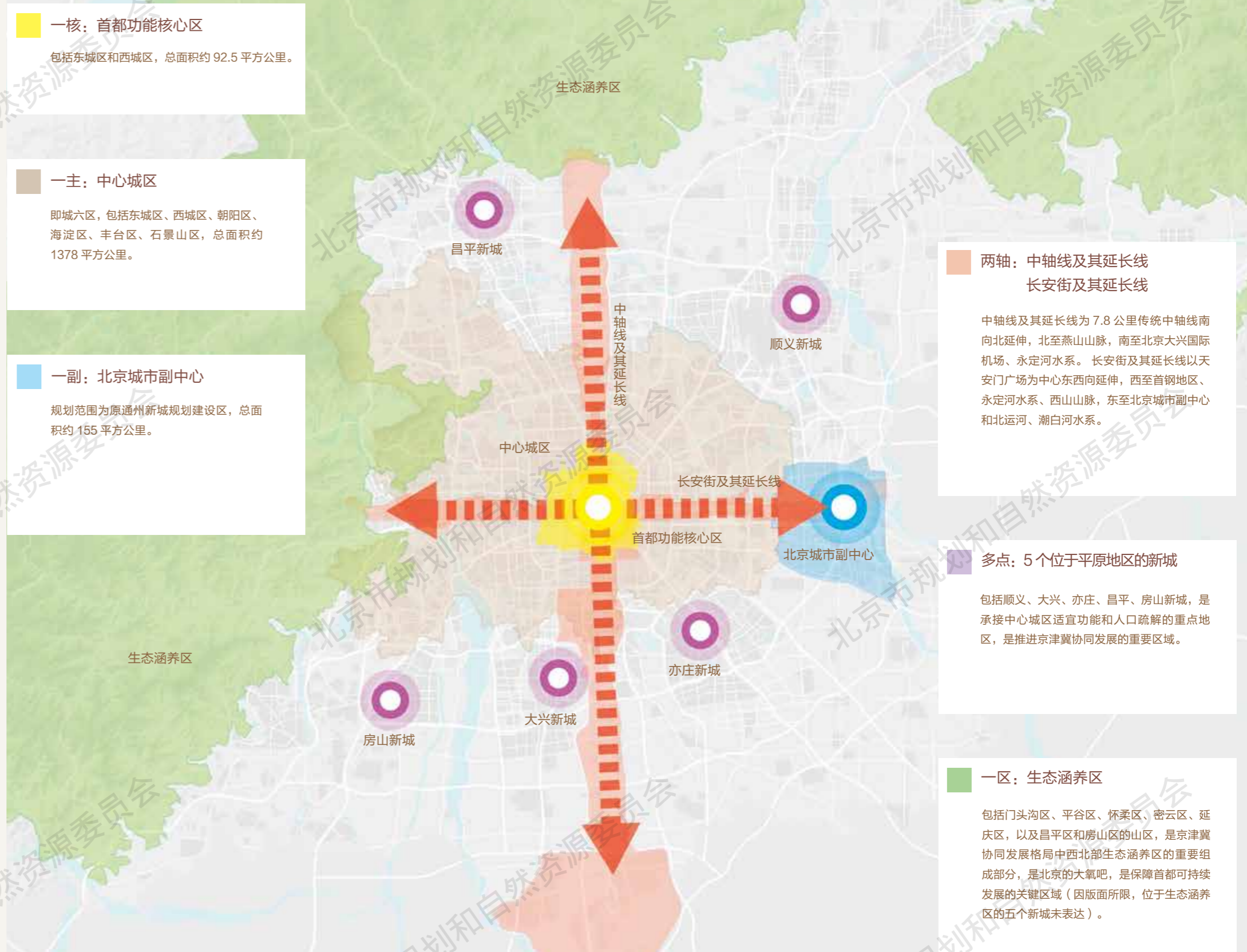
Five New Towns in the Plains

强调开放宜居、绿色活力,打开封闭街区、打通步行道、促进公园绿地开放共享,塑造高品质、人性化的街道公共空间,提升城市魅力与活力。

一区：生态涵养区

Ecological Conservation Area

强调设计结合自然,顺应山形水势、突出山水形胜,注重街区尺度控制,保护观山视廊与亲水通道,形成城景合一、山水城市的特色风貌。



一核：首都功能核心区

包括东城区和西城区,总面积约 92.5 平方公里。

一主：中心城区

即城六区,包括东城区、西城区、朝阳区、海淀区、丰台区、石景山区,总面积约 1378 平方公里。

一副：北京城市副中心

规划范围为原通州新城规划建设区,总面积约 155 平方公里。

两轴：中轴线及其延长线 长安街及其延长线

中轴线及其延长线为 7.8 公里传统中轴线南向北延伸,北至燕山山脉,南至北京大兴国际机场、永定河水系。长安街及其延长线以天安门广场为中心东西向延伸,西至首钢地区、永定河水系、西山山脉,东至北京城市副中心和北运河、潮白河水系。

多点：5个位于平原地区的新城

包括顺义、大兴、亦庄、昌平、房山新城,是承接中心城区适宜功能和人口疏解的重点地区,是推进京津冀协同发展的重要区域。

一区：生态涵养区

包括门头沟区、平谷区、怀柔区、密云区、延庆区,以及昌平区和房山区的山区,是京津冀协同发展格局中西北部生态涵养区的重要组成部分,是北京的大氧吧,是保障首都可持续发展的关键区域(因版面所限,位于生态涵养区的五个新城未表达)。

1 一核：首都功能核心区 Core Area for Capital Functions

首都功能核心区（尤其是老城）是全国政治中心、文化中心和国际交往中心的核心承载区，也是北京历史文化资源最为密集的区域，空间资源极为紧张，风貌保护与交通运行之间的矛盾冲突较为突出，应明确此范围内街道空间规划设计的核心目标，坚持老城整体保护的原则，处理好风貌保护、文化传承、安全保障和交通运行等的优先序，推动老城从以往单个项目的改造，转变为对街巷类公共空间的系统整治，进而推进街区的保护更新。

首都功能核心区外的历史文化街区，可参照执行。

坚持保护优先，积极传承古都风貌，尊重并保持老城内的街巷胡同格局和空间尺度，原则上不再拓宽老城内现有街道。通过城市更新修补街道肌理，利用绿化景观手段优化街道尺度。

Giving priority to culture and history conservation. The charm of the ancient capital should be inherited. Hutong pattern as well as the spatial scale in the old city should be maintained. The section width of existing streets in the old city could not be increased in principle. The urban texture should be repaired through urban regeneration, meanwhile the street scale should be optimized through street greening.

在老城内形成数条典型特色风貌街道，保护其街道空间尺度、沿街建筑风貌和大树古树等绿化景观资源，不断优化公共空间品质，并对与其相关的城市保护更新活动提出明确条件。

在满足基本交通需求的基础上，鼓励缩窄机动车路板布置；对于车道数超过四条（含）、道路断面为一块板形式的既有街道，在道路优化改造过程中，建议结合乔灌木种植调整道路断面形式，营造尺度亲人的街道空间。

制定街道优化改造计划，结合城市更新对平安大街、两广路、菜市口大街、崇文门外大街等超大尺度街道进行整体改造和断面优化，塑造更为得体的风貌尺度，通过街道整体改造和断面优化，营造更多的绿化开敞空间和公共活动空间；并通过地下空间整理，为设置中央绿化隔离带、绿化侧分带提供覆土条件，形成林荫街道，营造尺度适宜的老城街道景观。

结合风貌保护，对已列入拓宽计划的街道进行重新评估。

街道设计应主动避让不可移动文物、历史建筑、古树名木等历史文化资源，并预留充足的缓冲空间。因距离历史文化资源过近且已有安全隐患的路段，应进行优化改造。对于已消失的历史街道或胡同，应结合街道景观设计对历史信息进行提示。

找回胡同氛围，设置多个机动车无车区，精细组织胡同空间，改善建筑风貌与环境，远期取消胡同停车。

The atmosphere of Hutong should be brought back by parking prohibition in hutong, reasonable organization and usage of Hutong space, architectural character and urban environment improvement, and walkable neighborhoods designation in Essential Cultural Zones.

合理组织胡同交通，近期广泛征求周边居民及驻地单位意见，形成停车施划和管理方案。远期原则上取消胡同停车，有条件的可设置机动车无车区，塑造有绿荫处、有鸟鸣声、有老北京味的清静、舒适的公共空间。

倡导胡同共管共治，建立政府统筹、街道组织、街巷长负责、设计先行的长效管理机制。

最美街道赏析 Beautiful Streets Appreciation

西单北大街（主干路）为三幅路，双向四条车道，在机非隔离带对称种植了国槐，鼓楼东大街（次干路）为一幅路，双向两条车道，在人行道设施带对称种植了国槐；东单北大街（主干路）为一幅路，双向四条车道，在人行道设施带对称保留了老国槐；东直门北小街（南段）为四幅路，双向四条车道，在中央隔离带和行道树设施带均种植了国槐。在这些城市干路中，两排老槐树的树干之间宽度均约为16米，营造出一种亲切宜人的尺度感。



西单北大街（辛萍摄）
North Xidan Street



鼓楼东大街（施卫良摄）
East Drum Tower Street



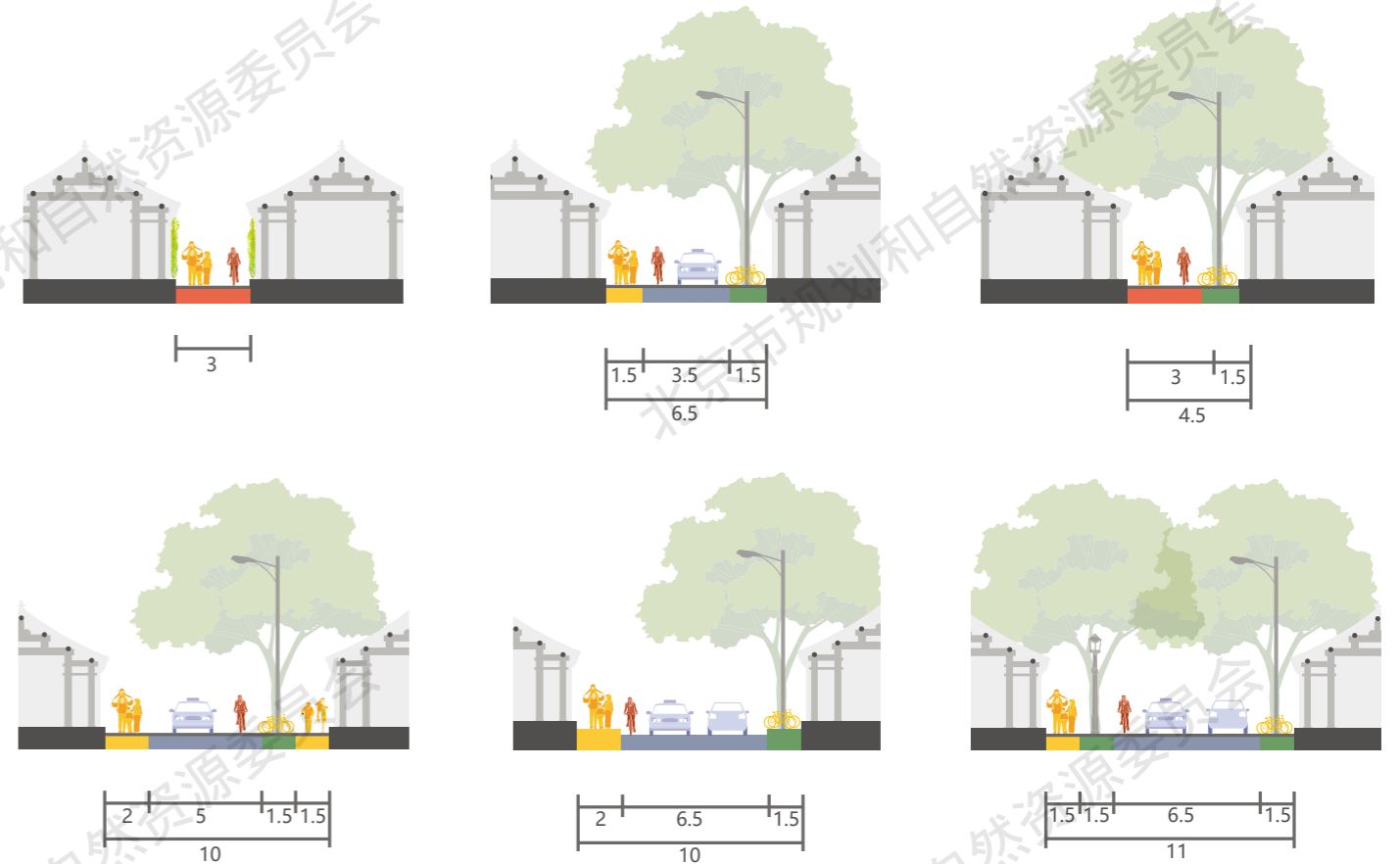
东单北大街（郭婧摄）
North Dongdan Street

结合景观设计提示历史信息 History information combined with landscape design



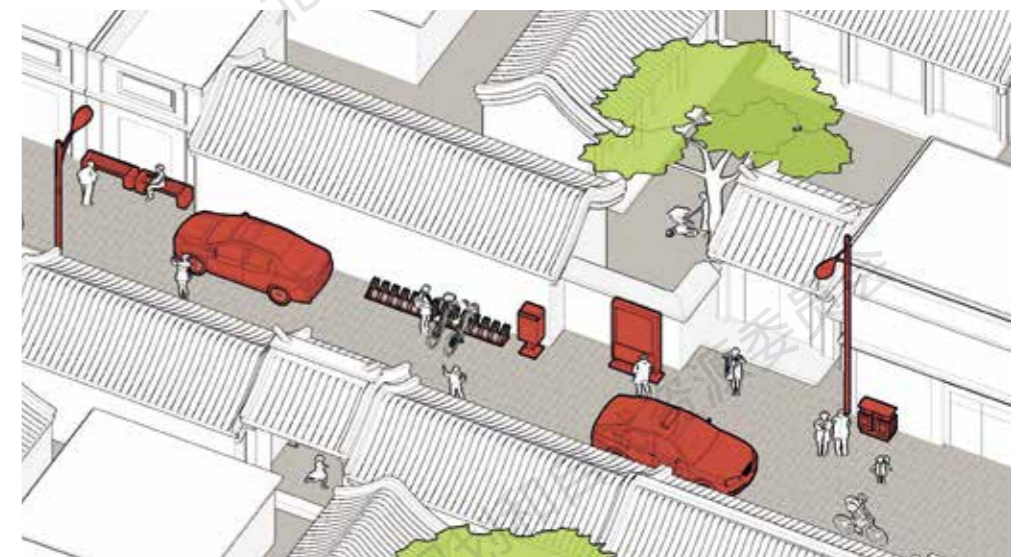
东椿树胡同（廖正昕摄）
East Chunshu Hutong

胡同断面设计（单位：米） Hutong section design (Unit: m)



胡同空间统筹 Hutong space coordination

统筹安排各类使用者通行空间与自行车停放、垃圾桶、座椅、路灯等服务设施空间，需局部设置停车空间的，应保证有效的行人通行空间，满足消防要求。



凸显文化特色，充分利用丰富密集的历史遗存，组织更多步行与自行车优先的文化探访线路。

Cultural characteristics should be highlighted, by making full use of the heritages and designating more culture visiting routes, with non-vehicle transit priority

依托街巷胡同，串联丰富密集的历史文化遗存，组织多种类型的文化探访线路。沿线精心刻画具有地域文化特征的街巷胡同风貌，并为步行和自行车提供连续便捷的通行环境和舒适宜人的公共空间。

强调安全宜居，加强街道空间精细化管理和背街小巷环境治理，严格管理静态交通，打造更多的公共活动空间和绿化开敞空间。① ②

Security and livability should be emphasized by strengthening the fine management and environmental governance to create more space and green open space for public activities.

统筹分配街道空间资源。精细利用地上空间资源，在保障行人和骑行者通行需求的基础上，机动车道外鼓励街道空间优先用于绿化开敞空间和公共活动空间。集约利用地下空间资源，为轨道交通、综合管廊和海绵城市相关设施的建设预留空间条件。

充分释放现有地下停车资源，规范社会停车场的管理，鼓励单位停车场和私人停车场面向社会开放，鼓励停车资源夜间共享解决周边居民停车需求。禁止违规占道停车，逐步取消地面路侧停车位，将空间还给行人和骑行者。

兼顾通行需求，严格限制机动车行驶速度，不再扩大机动车道占街道空间资源的比重，打造更加安全、静稳的核心区交通环境。①

The speed of vehicles should be reduced based upon the rational traffic flow. The proportion of vehicle lanes in road space will not be increased more in order to create a safer, quieter and more sustainable transportation environment.

集约利用街道空间，提出严格的机动车空间配置标准和道路限速要求。精细化设计路段和交叉口的车行道宽度，尽量避免路口展宽，可通过缩减路口机动车道宽度增加机动车道数量的方式以满足转向需求，引导交叉口机动车减速通过，实现更小的路缘石转角半径和更短的平面过街距离。

关注全龄人口，多手段干预、多措施保障，为营造儿童友好和老人友善的公共环境，打造先行实践示范区。

The care for the whole-age population should be paid more attention to, Multi-means intervention and multi-measures guarantee need be taken, in order to create a child-friendly and elderly-friendly public environment, further more, to create a pilot practice demonstration area.

在无障碍系统、导引标识系统等各类街道设施设计中，考虑面向全龄人口的需求，尤其要为儿童和老人等群体提供优先路权、清晰指引和舒适环境。

通过倡导文明交通行为、社区活动互帮互助等形式，引导全社会对儿童和老人群体的关注和关怀，使老城成为“儿童友好和老人友善”的先行实践示范区。

1 典型案例分析：南锣鼓巷雨儿胡同改造 Case study: Renovation of Yuer Hutong in Nanluogu Alley

改造前

Before renovation

交通组织为由东向西单行，路口及地面均设置单向行驶标识，部分标识有损坏；现状停车秩序混乱，机动车与非机动车乱停放现象严重，部分停车占据消防通道。



雨儿胡同改造前（彭敏摄）
Before renovation: Yuer Hutong

改造后

After renovation

维持该胡同由东向西单行交通组织，在胡同内设置4米宽通行带，同时要求：机动车仅在通行带内通行、胡同内禁止机动车停放、行人及骑行者可在通行带内及通行带外通行、通行带内行人享有绝对优先权（机动车通行速度不应快于行人）、通行带内不应设置永久性设施、通行带外可设置自行车停车设施与街道小品等。



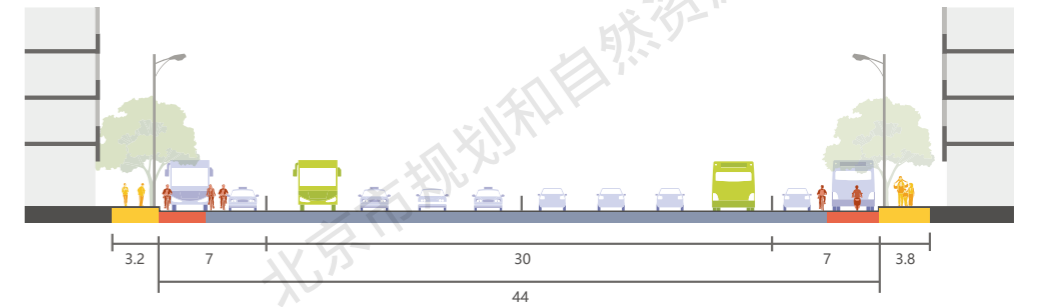
雨儿胡同改造后（刘玉奎摄）
After renovation: Yuer Hutong



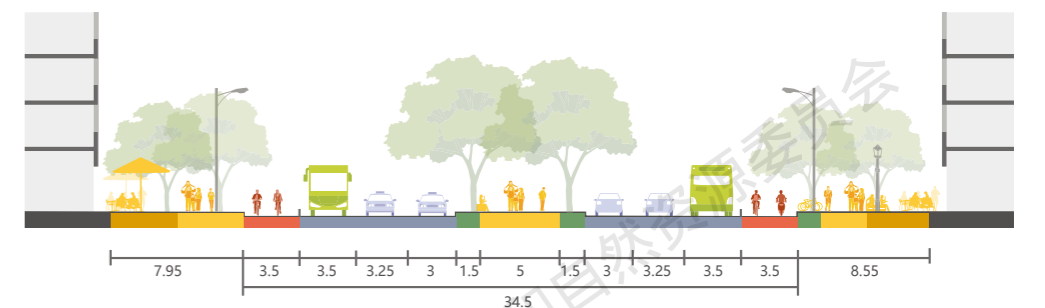
胡同空间改造示意
Diagrammatic Sketch

2 典型案例分析：平安大街改造 Case study: Renovation of Ping'an Avenue

平安大街南北两侧长期各停放一排旅游巴士，未来将择地进行安置，本次设计基于此考虑减少机动车道数量，并将每条机动车道的宽度从3.75米缩至3.0-3.5米不等，将冗余的机动车空间分配给行人和骑行者，并在街道单侧或两侧整合人行道与建筑前空间，形成公共空间带，通过林荫道营造宜人景观空间，为行人和骑行者提供充足的通行空间、优质的公共环境和宜人的街道尺度。



平安大街局部道路断面现状（单位：米）
Before renovation: Ping'an Avenue (Unit: m)



平安大街局部道路断面优化示意（单位：米）
The proposal of Ping'an Avenue regeneration (Unit: m)

1 车道宽度设置原则 Principle of lane width design

规划设计阶段，道路用地紧张情况下，依据道路限速要求实施路段车行道宽度改造设计时，参照下表：

设计速度 (千米/时)	≥80	60	50	≤40
车道宽度 (米)	3.2 - 3.5	3 - 3.2	2.8 - 3.2	2.8 - 3

注：大型车辆比例大于30%且单向车道数量≥3条时，应按以上标准上限取值，且宜设于外侧。

平面交叉口改造设计时，进口车道宽度可参照下表：

类型	进口车道宽度	进口渐变段长度
数值(米)	2.80 - 3.25	20

注：大型车辆比例大于30%且进口车道数量≥3时，应按上限标准设置一条车道，且宜设于外侧。当用地条件受限时，多条进口道的中间个别车道宽度可压缩0.2米。

2 一主：中心城区

Central City

中心城区是城市功能和城市交通最为密集和复杂分布的地区，中心城区内各片区应依据实际情况，区分所在功能分区与道路类型，参照第三章核心设计要点进行一般性管控。

3 一副：北京城市副中心

Sub-center of Beijing

北京城市副中心是北京市委市政府所在地，是统一规划、集中建设的区域，应贯彻落实街道设计的新理念、充分应用街道设计的新技术，坚持以人为本，通过打造具有示范意义的街道公共空间，展现国际一流和谐宜居之都的时代风貌。

坚持以人为本，深入落实小街区密路网的设计理念，通过精细化的道路断面设计营造宜人的街道空间尺度，精心刻画城市林荫道，着力打造示范性步行街区。

To Stick to people-oriented development principle, and to put small city block design concept into practice. The pleasant spatial scale of street could be made by fine design of street section. In addition, the boulevard need to be refined and the demonstrative pedestrian street need draw more attention.

新建区域应坚持小街区密路网的肌理，打造高效的交通组织网络，营造宜人的街道空间尺度。建设多片步行街区，营造优越的慢行环境，激发城市活力。① ②

营造笔直、连续的城市景观林荫街道，精心选取树种，细致考量林荫道的各类设施排布。⑤

发挥生态优势，依托蓝绿交织的绿色空间，打造风景优美、环境宜人、设施齐全的滨河步道和休闲绿道。③ ④

To make a good use of the favorable nature condition and to create the water side walkway with beautiful sceneries. To make sufficient facilities along the public service area for recreation.

统筹滨水空间建设，优化河道岸线和断面设计，打造连续舒适、活力多元的亲水滨河漫步道和自行车道。依托全覆盖、多层次的休闲绿道网络，建设互联互通的绿色空间、建设无缝衔接城市各功能空间的步行与自行车系统。

应用创新技术，整体规划道路智慧基础设施布局、提前预留建设空间，提高街道智能管控水平。

To apply new and innovative technology in design process and to adopt integrated planning for infrastructures layout to raise the level of intelligent control and management of streets.

依托城市副中心的基础设施服务环、物联网和大数据平台，建立街道综合管控体系，提高交通组织效率，创新治理街道问题。

1 小街区密路网，构建慢行网络

To design and put forward low speed transportation network

构建连续、多级的步行及自行车网络，发挥步行、自行车在中短距离出行和公共交通接驳换乘中的主体作用，满足市民通勤、休闲需求。设置多个无车区，营造优越的慢行环境。

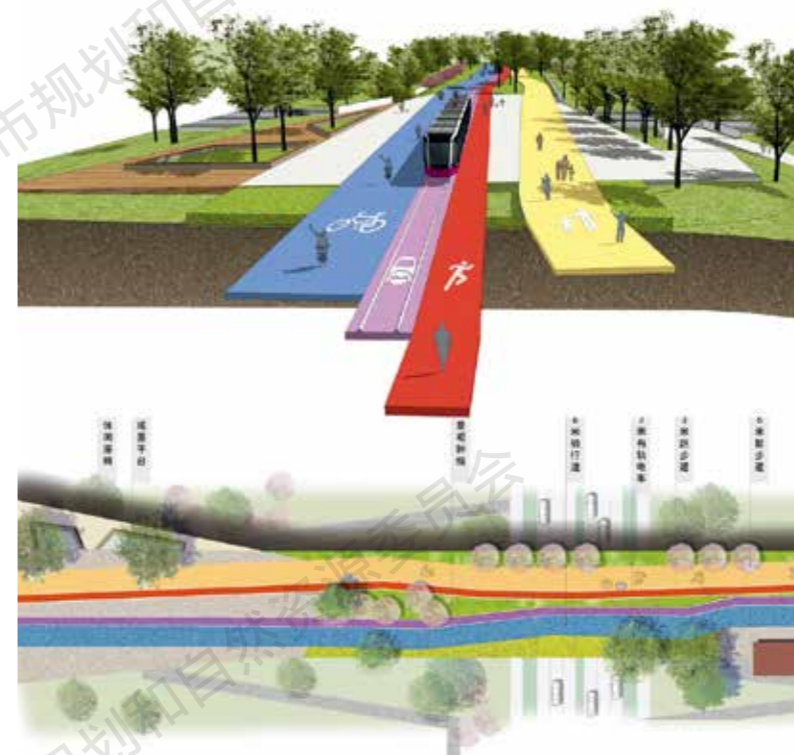


(北京市规划和自然资源委员会提供)

3 慢行道精细化设计

To improve walkway design.

融合城市景观，在有轨电车线路两侧设计骑行道、跑步道和漫步道，提升区域品质，激发公共活力。



(北京市规划和自然资源委员会提供)

2 营造宜人的街道空间尺度

To create comfortable spatial scale of street

结合街道功能加强街道空间的精细化设计，营造亲切的街道空间尺度和宜人的公共空间氛围。



(北京市规划和自然资源委员会提供)

4 街道与滨水空间融合设计

To integrate street and waterfront design.

解除河道两侧堤坝对城市公共空间的割裂，构建完整连续的慢行道。



(北京市规划和自然资源委员会提供)

5 鼓励打造林荫街道

To encourage boulevards making in city.

有条件的交通主导类街道宜采用四块板断面设计，设置中央隔离带、机非隔离带和行道树设施带。



(北京市规划和自然资源委员会提供)

4 两轴：中轴线及其延长线、长安街及其延长线 Central Axis and Its Extension Line, Chang'an Avenue and Its Extension Line

4.1 中轴线及其延长线 Central Axis and Its Extension Line

中轴线被誉为北京的灵魂和脊梁，是中国文化的精髓，也是承担国事活动的重要区域。传统中轴线北起钟鼓楼，南至永定门，长约7.8公里；延长线向北延伸至燕山山脉，向南延伸至北京大兴国际机场、永定河水系，总长约88公里，南北纵贯8个区。

延续历史文脉，严控街道尺度与风貌，多手段强化中轴线独有的空间秩序，展示壮美的古都风韵精华、彰显共融的时代风貌精神。①

To preserve the historical context, strictly control the scale and style of the street, and to strengthen the unique spatial order of the central axis by various means, displaying the essence of the magnificent ancient capital and the style of modern capital.

强调对称的空间格局，通过控制街道尺度、管控建筑高度、补种行道树等手段分段强化轴线秩序、塑造街道面貌。传统中轴线应保持严谨对称的街道空间秩序；北中轴线应主要服务于国际交往功能，塑造活力开放的街道面貌，弘扬国家体育文化特色；南中轴线应延续严整对称的街道秩序，彰显地区发展特色；北延长线应强化自然山水格局特色，塑造富有生态活力的街道面貌；南延长线应结合北京大兴国际机场和生态景观，塑造展示门户形象的街道面貌。

传承文化精髓，塑造街道魅力空间节点，展示中国传统文化，体现现代文明魅力。②

To inherit the culture, and to shape fascinating street space. Chinese traditional culture is to be displayed and the charm of modern civilization is to be embodied.

通过街道铺地材质与色彩、地面装置等途径对部分消失的遗产点进行标识（如地安门、北上门、长安左右门、千步廊、正阳门瓮城等），提示历史印记。依托中轴线街道两侧历史文化遗存，塑造具有文化特质的公共空间节点；依托大型国家体育、文化设施和对外交往门户枢纽，打造充满开放活力的公共空间节点。

融合自然山水，接续城市景观林荫街道，打造中轴底景，强化绿色空间，营造宜人漫步道。③④

To integrate the urban landscape with mountains and water bodies, by extending streetscape to natural environment to make background for central axis, enhance the green space, and create a pleasant walkway.

在城市集中建设区，营造高大对称的景观林荫街道与宜人的绿色开放空间。在城市集中建设区之外，融合自然生态本底，接续城市景观林荫街道，沿中轴延长线布局生态空间。北延长线依托农田、森林等强化绿色空间，营造消隐入山林的格局；南延长线依托河湖水系强化自然驳岸设计，营造宜人的滨水步道。

1 中轴线壮美空间秩序 To keep magnificent spatial order of Central Axis



传统中轴线空间秩序（辛萍摄）
Spatial order of the traditional Central Axis



南中轴北眺空间秩序（全景网提供）
North view of the city from south Central Axis

2 中轴线多样街景特色 Diversified street features along the Central Axis of Beijing



传统中轴街景 - 地安门外大街（施卫良摄）
Traditional Central Axis Streetscape - Di'anmenwai Street



北中轴街景 - 北辰路（全景网提供）
Streetscape on north Central Axis - Beichen Road

3 北京大兴国际机场门户景观意象 Image from the New airport portal



穿越森林去机场（全景网提供）
Crossing the forest to the airport



穿越田园去机场（全景网提供）
Crossing the countryside to the airport

4 融合自然山水和中轴绿廊 The Combination of natural landscapes and green belt in Central Axis



传统中轴玉河亲水节点（吴超英摄）
YuHe site joint on Traditional Central Axis



北中轴滨河绿道节点（全景网提供）
Riverfront Greenway Joint on north Central Axis

4.2 长安街及其延长线

Chang'an Avenue and Its Extension Line

长安街是国家精神的象征，也是展示国家形象的窗口，连接了城市主副中心，串联了首都政治、文化、外事、商务等重要功能区。长安街自复兴门至建国门共7公里，向西延伸至门头沟定都峰，向东延伸至通州潮白河，总长约63公里，东西横跨7个区。

保障首都安全，服务于政治中心功能，优化街道全线的中央政务环境，提升重要国事活动、庆典和赛事期间的街道服务保障和应急处理能力。

To guarantee the security of the capital, serve the function of the political center, optimize the administration environment along the street, and to enhance capacity of service and deal with emergencies for national and international events.

以天安门广场、中南海地区为重点，优化中央政务环境，从视线安全、设施安全、交通安全等方面保障街道全线的安全需求，重点涉及建筑高度、行道树种植、座椅设置、栏杆设置、安检设置和交通管控等。提升重要庆典、赛事期间的服务保障和应急处理能力，保障交通顺畅，满足防爆、易维护等要求。①

展示大国首都形象和中华文化魅力，在复兴门至建国门之内，集中展示首都风范与古都风韵交相辉映的街道面貌；在复兴门与建国门之外，凸显时代风貌，兼顾首都风范与古都风韵的街道面貌。

To express the image of great nation capital and the charm of Chinese culture. Chang'an Avenue within Second Ring Road shows the demeanor of national capital and the charm of ancient capita, meanwhile, the part of the Chang'an Avenue outside of the Second Ring Road shows more of the modern capital style.

以“庄严、沉稳、厚重、大气”为导向，协调长安街及其延长线两侧城市景观风貌，重点控制沿街建筑的形态轮廓、色彩材质、天际线、建筑风格、第五立面和夜景照明。保护好具有突出历史文化价值的建筑，周边建筑风貌应与之协调。②

彰显人民精神，优化城市功能和交通设施条件，开放沿线建筑前空间形成全线连续的大型绿化公园带，塑造全民共享的公共空间。

To Highlight people's spirit, optimize urban functions and transportation facilities. To build a large green park belt along building front area and creat public space shared by all people.

长安街及其延长线红线宽60-120米不等，限速70-100公里/小时不等，具有尺度大、车速快的特征，既是城市重要的交通空间，也是贯穿城市东西的重要公共活动带。应合理配置沿线城市功能，优化交通设施条件，提升沿线建筑前空间的开放性，构建全线连续的大型绿化公园带，塑造开放宜人、绿色生态、设施完善的城市公共活动空间。③④

1 在长安街举办的重大活动 Major events on Chang'an Avenue



国庆彩车（全景网提供）
National Day Military parade



外国元首访华车队途经长安街（全景网提供）
Foreign heads of state Delegation drive through Chang'an Avenue



北京国际马拉松选手们跑过长安街（全景网提供）
Beijing International Marathon runners ran through Chang'an Avenue

2 长安街上的优秀近现代建筑 Excellent Modern Architectures along the Chang'an Avenue

优秀近现代建筑	北京长途电话大楼、民族饭店、民族文化宫、北京电报大楼、北京饭店现代建筑、人民大会堂、国家广播电影电视总局
首批中国20世纪建筑遗产	人民英雄纪念碑、民族文化宫、北京电报大楼、北京饭店现代建筑、人民大会堂、毛主席纪念堂
第二批中国20世纪建筑遗产	军事博物馆、民族饭店
20世纪50年代十大建筑	人民大会堂、国家博物馆、军事博物馆、民族文化宫、民族饭店、北京火车站
20世纪80年代十大建筑	中央彩色电视中心、北京国际饭店
20世纪90年代十大建筑	北京恒基中心、国际金融大厦
北京当代十大建筑	国家大剧院、首都博物馆、北京电视中心



北京电报大楼（辛萍摄）
Beijing Telegraph Building

3 长安街公共空间管控 Chang'an Avenue Public Space Management and Control



建筑前空间不开放（叶楠摄）
The space in front of these buildings are not open for public



全开放公共空间（全景网提供）
Open public space



构建全线开放的绿化公园带（北京市规划和自然资源委员会提供）
To build a large green park belt along building front area

4 长安街景观设计 Chang'an Avenue Landscaping Design



秩序井然的设施带（北京市规划和自然资源委员会提供）
Orderly facility belt



长安街带状公园-复兴门段（辛萍摄）
Chang'an Street green park-Fuxingmen Node



长安街带状公园-老山段（辛萍摄）
Chang'an Street green park-Laoshan Node

门头沟新城地区 首钢地区 钓鱼台-三里河 金融街 两门地区 使馆区 国贸地区 定福庄地区 北京城市副中心

5 多点：5个位于平原地区的新城

Five New Towns in the Plains

各新城片区是城市新兴发展地区，应依据实际情况，区分所在功能分区与道路类型，参照第三章核心设计要点进行一般性管控。

6 一区：生态涵养区

Ecological Conservation Area

生态涵养区是保障首都生态安全的重要区域，也是建设宜居宜业宜游生态发展的示范区域，应秉持低影响开发理念，紧密依托山水环境，通过街道展现北京丰富的人文景观和优美的自然景观。

随形就势，确保城市路网格局与自然山水林田格局的融合，塑造多处望山视廊，营造步移景异的视觉效果。④⑤

To integrate the urban road and the natural landscape to create various scenery with mountain-view-corridors.

充分考虑山体等高线与河流走线，精心设计道路线形，避免笔直的线形穿山而过，避免临河设置主干道。鼓励塑造望山视廊和滨水休闲绿道，营造景致丰富的街道空间。

尺度得体，倡导亲切、宜人的街道空间，营造适宜的街阔比，展示独具特色的风貌特质。②③

To make pleasant street space in proper scale of building facade height to street width, display unique characteristics of street.

倡导适宜的道路红线宽度，避免道路断面尺度过大。依据交通实际情况和风貌特征，研究确定适宜的限速标准、交叉口设计等精细化要求。

结合山水环境设计健步慢跑道或自行车专用道，并在沿途设置观景休息平台。

强调生态，发挥绿色景观优势，提高道路绿化率；利用较为充裕的空间条件，广泛应用海绵城市理念。①

To emphasize ecology conservation, and the advantages of green landscape, increase road greening rate. To use the relatively abundant space to apply the concept of sponge city widely.

提高道路绿化率、丰富植被搭配，打造优越的街道绿色景观风貌。优化驳岸设计，在无大量人流活动的岸线地区推荐设置自然驳岸。除必要的安全措施外，应尽量少设置挡土墙。

- ① 加强生态景观设计
Strengthening ecological concept in landscaping design
山区公路。依山势设计道路线性，采用适宜的路板宽度，注重道路两侧的生态景观设计，形成四季皆宜的街道景观。



延庆山区公路（刘友晨提供）
Yanqing mountainous highway



延庆百里山水画廊（全景网提供）
Yanqing Landscape Gallery

- ② 设置观景平台
Setting scenery observation platform
滨水驳岸。形成亲水慢行线路，并设置亲水栈台作为观景平台。



（北京市规划和自然资源委员会提供）



（辛萍摄）

- ③ 鼓励骑行优先
Giving priority to cyclist



在林间道路上限制机动车速度，营造安全、舒适的骑行环境（全景网提供）
To limit vehicle speed on forest roads to create a safe and comfortable riding environment

- ④ 城市路网与山水格局的融合
To integrate urban road network with mountain and river-landscape pattern



桂林融合山水环境的路网设计（全景网提供）
Mountain and river integration consideration in design of road network in Guilin city

- ⑤ 注重道路线性设计
To focus on reasonable and smart road routing design



依托等高线设计道路线型（全景网提供）
To design road routing according to contours

二 功能分区要求

Urban Function Partitioning Requirements

对接北京建设国际一流的和谐宜居之都的发展目标，从日常居住、商业商务、交通出行、产业发展、国际交往等城市主要功能出发，分区提出街道空间的规划要求，引导形成得体的街道空间氛围，提升公共空间品质。

大型居住区

Large-scaled Residential Area

居住区是城市中分布最为广泛、面积最大的区域，其街道既是居民日常通勤的必经之路，也是居民日常生活、休闲、交流的公共活动空间。大型居住区（尤其是老旧小区）内往往存在较为突出的停车问题，路侧停车现象普遍，各类交通方式与公共活动在街道空间中相互交织。应协调好街道上的各项活动，控制机动车速度，引导一部分街道成为界面开放、亲切宜人的社区主街，引导一部分街道成为静稳共享、老少咸宜的漫步道。

商业商务区

Commercial Business District

商业商务区是城市中开发强度较高、设施分布集中的区域，有着全天候、大规模的多类型交通需求和丰富、密集公共活动。应为步行和自行车提供便捷出行网络和高品质通行环境，为行人提供多样的公共空间节点。

交通集散区

Transportation Center District

交通集散区是城市中交通量时间分布特征明显、瞬时交通压力极大、交通拥堵事件范围大/时间长的区域。应通过科学合理的交通配给政策和管控措施，鼓励绿色出行，保障区域交通效率和道路通畅；加强道路交通管理，确保街道空间使用的秩序。

产业集聚区

Industry Cluster Area

产业集聚区是创新技术密集、用地集约、空间复合度高的区域，既有产业和办公用地，也有生态、居住和生活服务用地，带来了多样化的交通需求和公共生活类型。应发挥创新技术优势，通过智慧手段实现街道空间的集约利用和综合智能管控，为未来的智慧街道发展起到示范作用。

国际交往区

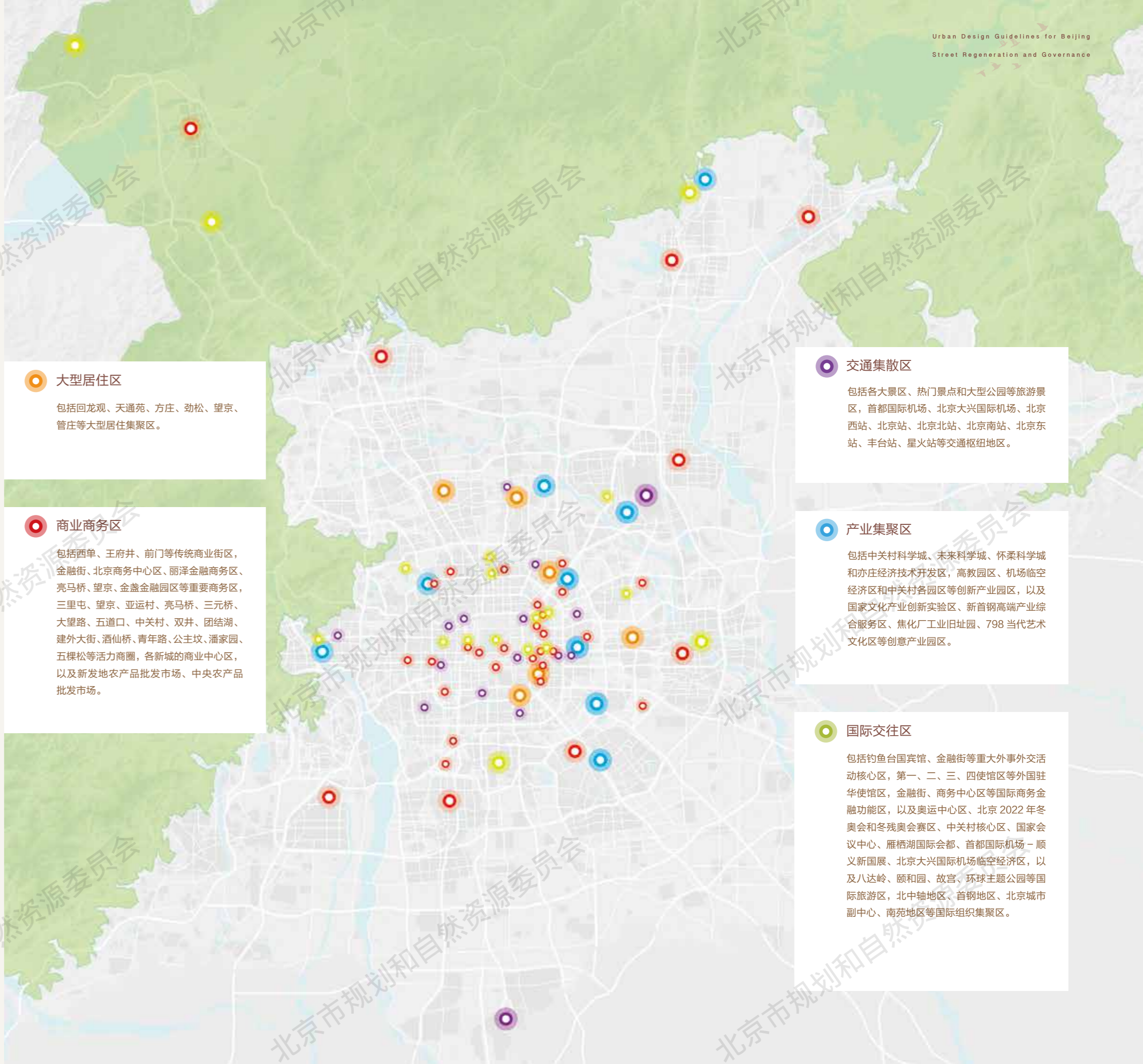
International Communication District

国际交往区承担着重要国事活动、庆典和赛事的交通保障任务和国家形象展示要求。应优先考虑街道空间在特殊时段的保障和应急处理能力，并加强建筑界面管控、提升沿街绿化品质，展示国家形象和环境品质。

政务办公区

National Administration Zone

政务办公区是中央党政军领导机关开展工作的地区。应优先保障街道的安全和有序，着力优化环境，建设政务环境优良、文化魅力彰显和人居环境一流的街道空间和面貌（图中不进行标注）。



大型居住区

包括回龙观、天通苑、方庄、劲松、望京、管庄等大型居住集聚区。

商业商务区

包括西单、王府井、前门等传统商业街区，金融街、北京商务中心区、丽泽金融商务区、亮马桥、望京、金盏金融园区等重要商务区，三里屯、望京、亚运村、亮马桥、三元桥、大望路、五道口、中关村、双井、团结湖、建外大街、酒仙桥、青年路、公主坟、潘家园、五棵松等活力商圈，各新城的商业中心区，以及新发地农产品批发市场、中央农产品批发市场。

交通集散区

包括各大景区、热门景点和大型公园等旅游景区，首都国际机场、北京大兴国际机场、北京西站、北京站、北京北站、北京南站、北京东站、丰台站、星火站等交通枢纽地区。

产业集聚区

包括中关村科学城、未来科学城、怀柔科学城和亦庄经济技术开发区，高教园区、机场临空经济区和中关村各园区等创新产业园区，以及国家文化产业创新实验区、新首钢高端产业综合服务区、焦化厂工业旧址园、798 当代艺术文化区等创意产业园区。

国际交往区

包括钓鱼台国宾馆、金融街等重大外事外交活动核心区，第一、二、三、四使馆区等外国驻华使馆区，金融街、商务中心区等国际商务金融功能区，以及奥运中心区、北京 2022 年冬奥会和冬残奥会赛区、中关村核心区、国家会议中心、雁栖湖国际会都、首都国际机场—顺义新国展、北京大兴国际机场临空经济区，以及八达岭、颐和园、故宫、环球主题公园等国际旅游区，北中轴地区、首钢地区、北京城市副中心、南苑地区等国际组织集聚区。

1 大型居住区：静稳、亲切

Large-scaled Residential Area: To Design Environmental Friendly and Comfortable Living Conditions

静稳共享，提高安全性与舒适度，面向老人与儿童友好。

To make the community in quiet and sustainable manner, and improve the safety and hospitality.

To improve the living condition friendly to children and elderly.

限制机动车速度，提升慢行出行比例和慢行舒适度。鼓励有条件的支路外延路缘石，采用尽量小的路缘石转弯半径，缩短行人过街距离、增加行人驻足空间。有条件的还可使用抬升式过街通道，营造更加安全的过街环境。①

亲切宜人，提供便捷服务，打造舒适与活力的界面。

To provide quick and smart services to the residents, as well as to build a comfortable and active district life.

强化街道生活服务功能，沿街布局便捷的商业、文化、社区服务等各类设施；改善街道的公共活动空间品质，提升环境舒适性。围绕5分钟儿童成长圈、10分钟老年健康圈和15分钟通勤接驳圈，形成安全连续、易于辨识的慢行系统。②

共管共治，推进社区持续健康发展。

To make the security in numbers and to improve the living conditions continuously.

培育社区共管共治机制和公众参与力量，推进社区持续健康发展。③

2 商业商务区：活力、多元

Commercial District: To Provide Multi-functional and Diverse Facilities

活力共享，强化空间衔接，打造便捷立体慢行系统。

To emphasize sharing facility and vertical non-vehicle space system for low speed transportation.

加强街道空间与轨道站点、公共设施、绿地公园、开放广场等的衔接，形成连续、通畅的步行和自行车系统。加强机动车交通与步行、自行车交通的合理分流，步行街区应处理好内部交通和外部交通的高效衔接。①

丰富多元，开放街道界面，打造高品质公共空间。

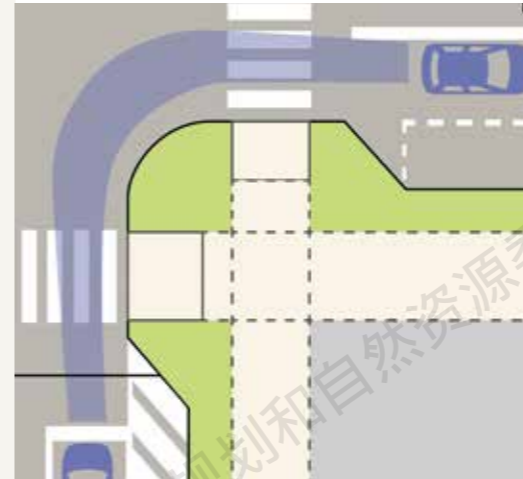
To improve urban space diversity, develop street interface to high quality public space.

鼓励塑造开放、通透、丰富的沿街建筑界面，鼓励建筑前空间面向街道开放，鼓励设置口袋公园、公共广场，塑造活力街区。②

1 路口路缘石收窄

To withdraw the concrete curb in cross section area for space saving

路缘石收窄后，既不影响机动车转弯要求，又缩短了行人过街距离、增加了行人驻足等候空间。



路口路缘石收窄示意图

The diagram of concrete curbs reduction in road intersection area

3 社区共管共治

To establish joint management in community



演乐胡同83号院落改造居民意见征集（赵蕊摄）
Solicitation of residents opinions on renovation of Yanyue Hutong 83

2 社区生活服务圈的主要目标

The main goal of local community service system



儿童快乐成长（史家胡同博物馆提供）
To make children grow up happily



老人健康休闲（卢和生摄）
To make the elderly enjoy health and leisure



成人便捷通勤（辛萍摄）
To make convenient communication for adults

1

典型案例分析：西单二层立体人行系统

Case study: The walkway on second floor in Xidan commercial district

西单地区整体提升后设置多处东西、南北向的人行连廊，连接了汉光百货、君太百货、西单大悦城、西单文化广场等商业综合体和大型公共空间，为使用者营造了便捷的交通体验，也为提升西单北大街的交通通行能力提供了基础。



改造前（2004年）（北京市城市规划设计研究院老照片库提供）
Before renovation (2004)



改造后（2018年）（辛萍摄）
After renovation (2018)

2

最美街道赏析：金融街—金城坊街

Beautiful Streets Appreciation: Jinchengfang Street, Financial Street District

设置立体中央公园，沿街塑造了非常通透、丰富的建筑界面，底层和地下层面向公园设置外摆，营造出轻松惬意、绿色开放的氛围。



金融街中央公园（全景网提供）
Central Park in Financial Street



金融街中央公园与建筑空间的衔接（全景网提供）
The connection between central park and buildings in financial street

3 交通集散区：效率、秩序

Transportation Center Area: To Put Forward Management and Supervision of High Efficiency

高效畅通，应对高峰，科学制定交通配给政策。^①

To ensure the high efficiency of traffic control during rush hours and take practical measures to control of traffic flow.

坚持效率优先，科学制定交通集散区周边地区的交通配给政策，保障进出干线道路的畅通。制定景区分时容量控制计划，引导使用者通过公共交通出入。合理确定停车设施的规模，引导形成可持续的静态交通供需关系。

秩序井然，合理接驳，精细优化交通组织方式。

To keep traffic in order and schedule the overall control and direction in detail manner.

利用智能行车引导、停车信息实施整合发布等措施，保障机动车交通高效组织。精细化设计标识标牌系统，有效引导各类交通方式。着力规范首都功能核心区的胡同游和旅游大巴停放管理。

① 实例分析 Case Study

北京各大景区在节假日可吸引国内外的游客，带来巨大的交通流。若交通组织方式不当，瞬间的交通高峰可带来大面积的交通瘫痪，使出行体验大打折扣。

4 产业集聚区：智慧、创新

Industry Cluster Area: To Adopt New Technology for Innovation

智慧引领，打造创新技术应用示范区。

To take new technology application first and establish demonstration zones.

鼓励创新产业集聚区的街道应用智慧智能新技术，加强信息化基础设施建设，建立试验区、先导区，推动街道相关的智能技术发展，打造创新技术在街道上广泛应用的示范区。^①

① 典型案例分析：智慧街道建设 Case Study: Intelligent street construction

智慧灯杆和潮汐车道等智慧手段的应用大大提高了出行效率，提升了出行体验。

5 国际交往区：形象、品质

International Exchange Area: To Show the Graceful Images and High quality of the Area

展示形象，打造高品质街道面貌和公共空间。

To show the city characteristics and create streets and public spaces of high quality.

注重适宜的街道尺度，打造街道绿化景观，展示街道沿线的人文景观，加强街道两侧建筑风貌管控，精细化设计城市家具、标识标牌、广告牌匾等。

6 政务办公区：安全、严整

National Administration Zone: To Ensure the Security and Integrity of the Zone

保障安全，街道景观严整有序，营造良好政务环境。

To ensure city security, as well as to the street landscape integrity and good government environment.

深化完善网络化服务管理，多手段保障街道安全，提升街道空间管理水平和应急保障处理能力，并塑造更多具有优美环境和文化品位的场所，营造优良的政务环境。提高环卫保洁标准，开展绿化美化建设，完善公共服务设施，规范环境秩序，创建一流人居环境。



南锣鼓巷地区（辛萍摄）
Nanluogu Alley Area

吸引了全国各地大量游客，国庆期间这段全长仅700余米的巷子就迎来30余万游客，日均接待客流量严重超出景区承载能力。地铁口采取限流措施，游客只许出站，不许进站。



什刹海地区（李俊杰摄）
Shichahai Area

鼓励步行和自行车游览方式，设置便捷的自行车停放区，鼓励具有特色的老北京人力车规范运营。



世园会的智慧灯杆（中国移动提供）
Smart lamp posts in World Horticultural Exposition Park

延庆区世园会周边街道安装92根智慧灯杆，可集成汽车充电桩、智能路灯、公共Wi-Fi、广播、摄像头安防、报警按键、电子公告屏等多种硬件设备，以云服务的方式实现智慧城市传感终端的设备资源和传感数据资源的互通共享。



亦庄的智慧街道建设（叶楠摄）
Yizhuang smart streets construction

2017年9月，全球首条智能网联汽车潮汐试验道路覆盖荣华中路至博大大厦路段，全长12公里，综合处理公交专用道、潮汐车道、主辅路等多种复杂交通环境。

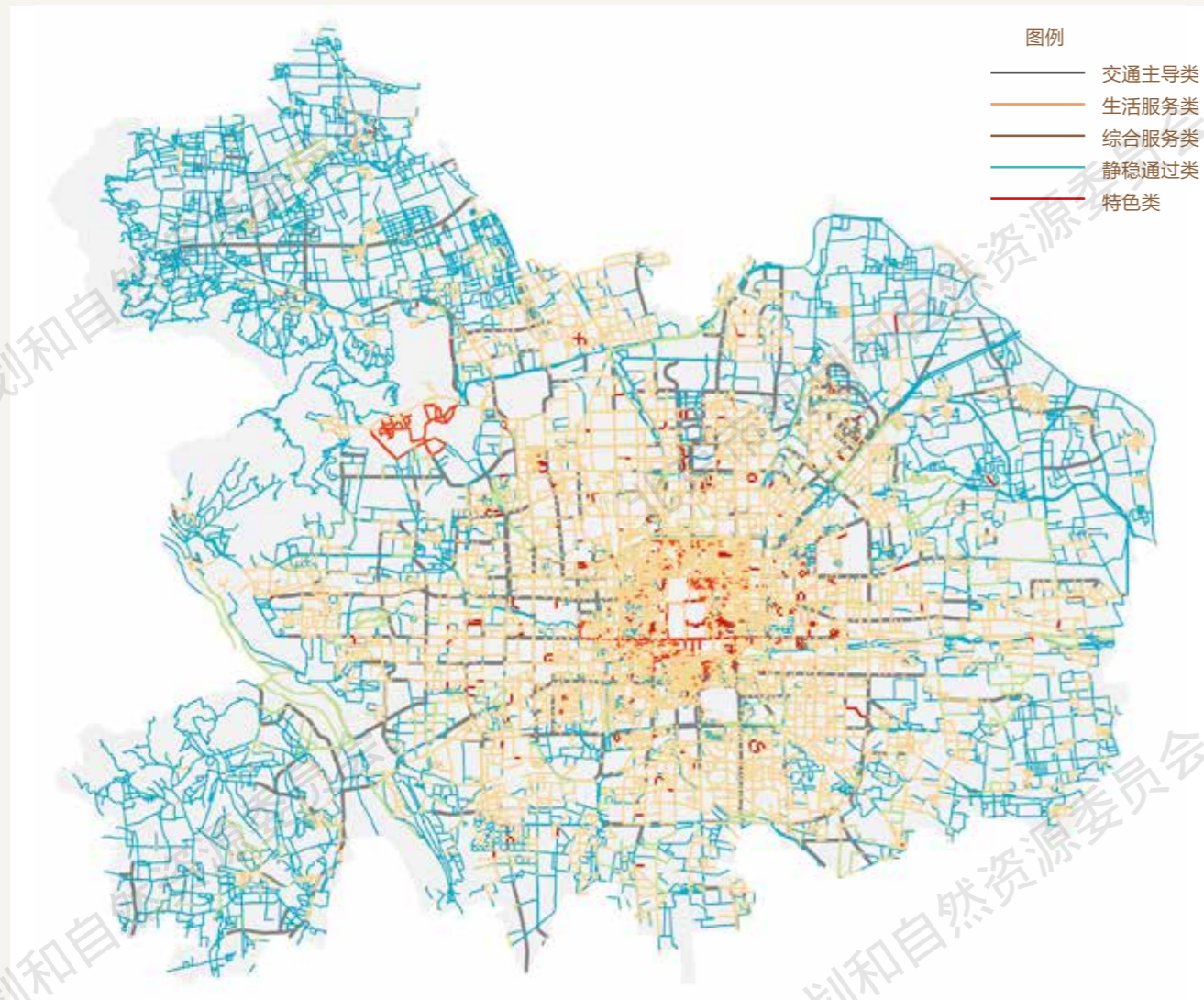
三 街道分类要求 Urban Streets Classification Requirements

街道的交通服务功能反映道路通行能力，公共服务功能反映街道公共服务能级。一般来说，机动车道数量越多，交通服务能力越显著；街道两侧服务设施越丰富、风景越宜人，公共服务能力越显著，街道界面越开放。

从交通服务功能和公共服务功能两个维度解析现状街道，根据两种功能的耦合关系，将街道分为交通主导类、生活服务类、综合服务类、静稳通过类四类。此外，出于历史文化街区风貌保护和政务保障考虑，将传统风貌地区和政务办公区的街巷胡同列为特色类街道。①②③④⑤

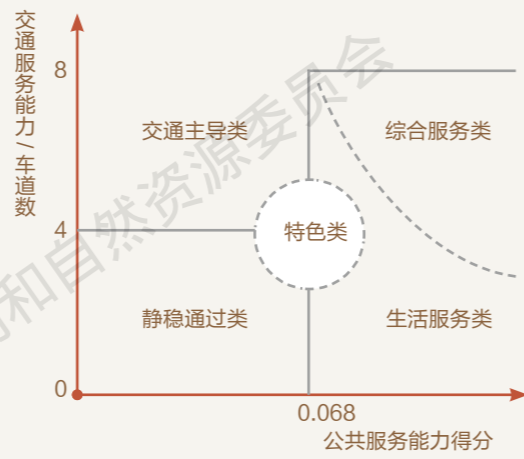
需注意，对一条特定的街道来说，其所属类型并非一成不变，交通组织方式和两侧用地功能等的变化均可能导致街道类型发生改变。应随着相关规划的编制和地区更新改造建设，对街道的类型进行动态维护。

① 中心城区街道分类图
Diagram of Central city street classification

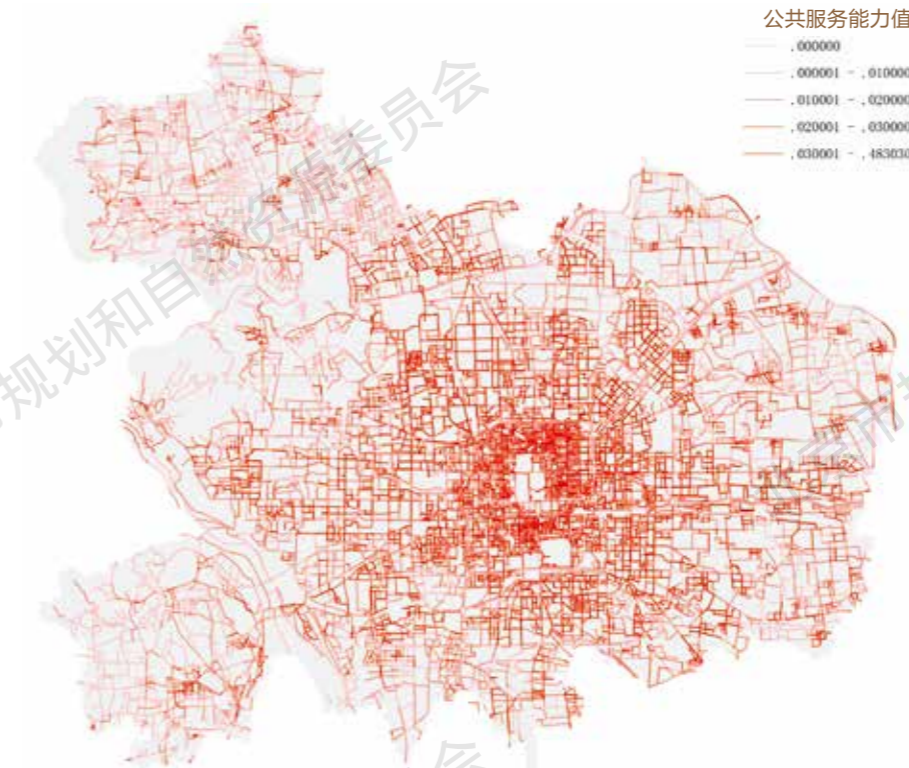


(数据来源及图纸绘制：北京城市象限科技有限公司)

② 街道分类方法示意图
Street classification diagram



③ 中心城区街道公共服务能力分析图
Street public service capability analysis in Central City



(数据来源及图纸绘制：北京城市象限科技有限公司)

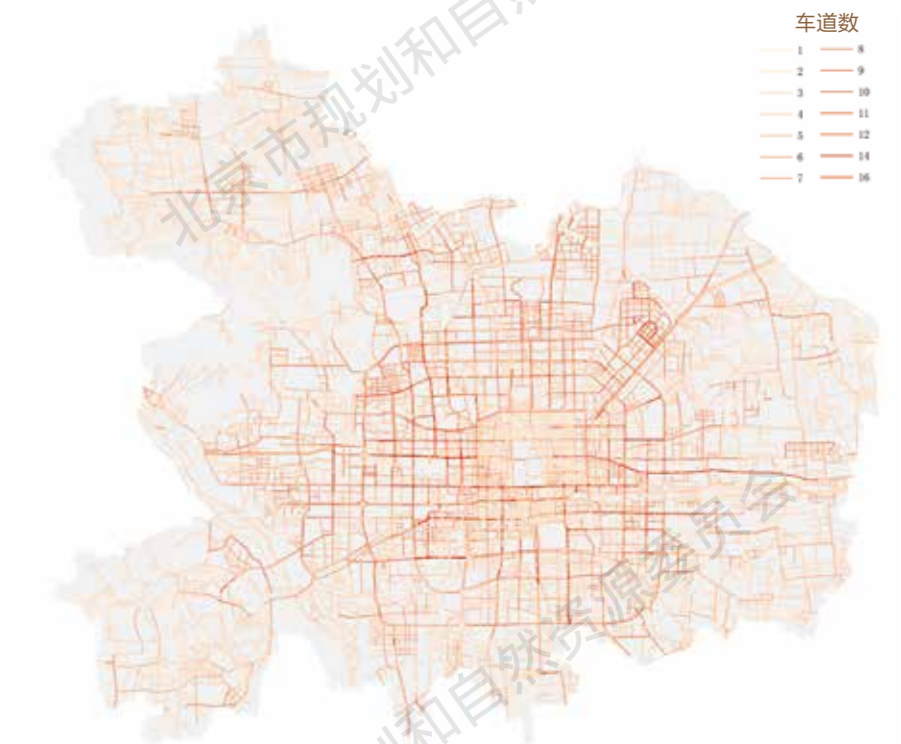
街道公共服务能力分析要素表

街道功能	要素大类	要素中类	要素细类 (POI)
商业繁荣		餐饮	餐饮服务
		购物	购物服务
		娱乐	娱乐场所, 影剧院类
公共服务	设施便利	生活设施	邮局、物流速递、电讯营业厅、婴幼儿服务场所、社区中心、医院
		体育场馆	运动场馆
		文化设施	博物馆大类
		教育设施	学校
		医疗	综合医院、专科医院和诊所
		环境优美	风景名胜

④ 街道分类依据
The basis of street classification

街道类型	分类依据
交通主导类	交通功能极为突出 (车道数 > 4), 且公共服务功能很弱 (公共服务评分 < 0.068)。中心城区范围内, 该类街道目前共有2649条、累计780公里, 约占总街道里程的11%
生活服务类	交通功能不强 (车道数 ≤ 8), 公共服务功能较强 (公共服务评分 ≥ 0.068) 且沿街以生活性设施为主。中心城区范围内, 该类街道目前共有12022条、累计2780公里, 约占总街道里程的39%
综合服务类	交通功能不强 (车道数 ≤ 8), 公共服务功能较强 (公共服务评分 ≥ 0.068) 且沿街有大型商业、医疗或文化设施。中心城区范围内, 该类街道目前共有554条、累计132公里, 约占总街道里程的2%
静稳通过类	具备一定交通功能 (车道数 ≤ 4), 公共服务功能很弱 (公共服务评分 < 0.068)。中心城区范围内, 该类街道目前共有9885条、累计3260公里, 约占总街道里程的46%。该类街道又可分为景观休闲类、居住类和其他类
特色类	中心城区范围内, 该类街道目前共有1223条、累计146公里, 约占总街道里程的2%

⑤ 中心城区街道交通服务能力分析图
City traffic service capacity analysis in central area



(数据来源及图纸绘制：北京城市象限科技有限公司)

1 交通主导类

Transportation-oriented Street

交通主导类街道是指以非开放界面为主，交通功能较强的街道，主要包括快速路主路、主干路等解决较长距离交通联系的城市干道。

交通主导类街道应优先保障交通效率，除快速路、联络线主路不设置人行道与非机动车道外，其他仍需为行人和非机动车提供有效的通行空间，并适度考虑沿线城市功能的组织。

设置有辅路的路段，辅路应按非交通主导类进行设计，鼓励对其两侧建筑采用较为开放的界面设计，塑造公共空间节点。①



(全景网提供)

2 生活服务类

Residential-service-oriented Street

生活服务类街道是指交通流量不大，沿线布局有餐饮、零售、美发等业态，服务于本地居民日常生活的街道。

生活服务类街道应优先考虑人的出行、休憩与交往需求，适度降低机动车通行速度，增加绿化空间，并因地制宜考虑设置公交专用道和平面过街安全岛，营造安全舒适的步行与骑行环境。②



(全景网提供)

3 综合服务类

Comprehensive-service-oriented Street

综合服务类街道是指沿线布局有大型商业综合体、文化体育设施等，具有一定服务能级或业态特色的街道。

综合服务类街道应充分满足人的公共活动需求，有序组织各类交通的流线，将机动车通行空间与人行道、非机动车道进行适度分离，鼓励结合沿街大型商业、文化体育设施等营造公共空间节点。③



(宋壮壮摄)

4 静稳通过类

Connection Way

静稳通过类街道是指非交通主导的通过型街道，往往具备一定交通联系功能，且街道两侧界面开放度较低，包括通往公园和风景名胜的景观休闲型静稳通过类街道，通往居住区的居住型静稳通过类街道和通往商务办公区、酒店会所等的其他静稳通过类街道。

静稳通过类街道应当强调控制机动车车速，加强景观性设计，保证街景连续性和协调性，避免千篇一律的安全防护设施造成景观不协调。④



(辛萍摄)

5 特色类

Specific Street

特色类街道是指历史文化街区及其他特色景观地区的街巷胡同和休闲步道，应优先满足风貌保护和景观塑造的要求。

特色类街道应以突出街道特色为核心目标，运用综合手段对特色景观要素加以强化，精细刻画街道风貌，展现人文与自然景观。⑤

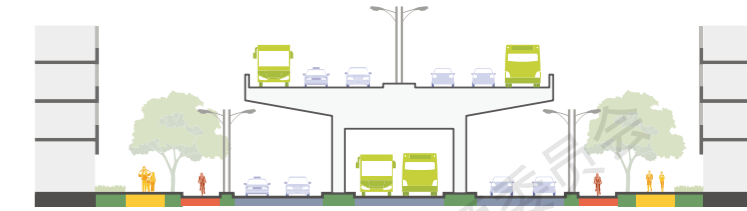


(李俊杰摄)

1 交通主导类街道 Transportation-oriented street

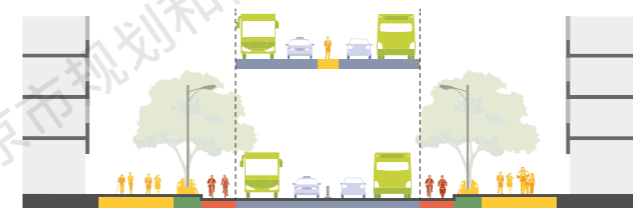


设置有辅路时，两侧建筑可采用较为开放的界面设计
Relatively open interface of buildings on both sides could be adopted when the buildings are located on auxiliary street

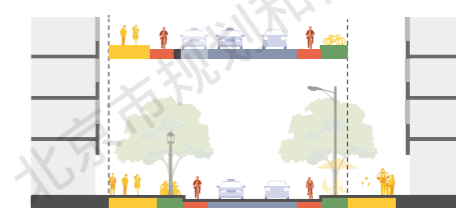


采用高架形式时，两侧建筑可采用较为开放的界面设计
Relatively open interface of buildings on both sides could be adopted when the buildings are located under the viaduct

2 生活服务类街道 Residential-service-oriented street



应考虑设置公交专用道和平面过街安全岛
To consider setting up bus lanes and crossing safe islands



老城区，停车紧缺的局部路段可通过道路变截面设置临时路侧停车位
In old city, temporary roadside parking zones by adopting variable road sections are set in some road area

3 综合服务类街道 Comprehensive-service-oriented street

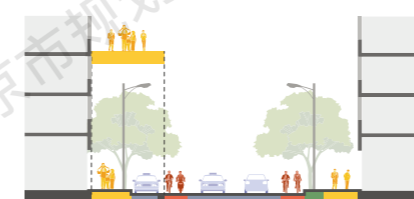


红线宽度较大时，采用四块板断面形式，鼓励红线内外一体化设计，鼓励种植乔木
If the road red line is comparatively wide, the form of the four auxiliary road section is adopted to encourage the integrated design of the red line inside and outside, with arbor planting promotion

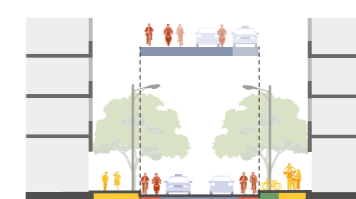


红线宽度较小时，利用建筑前空间补充行人通行和活动空间，鼓励种植乔木
If the road red line is comparatively narrow, the building front space is supplied to the pedestrian and activity, with arbor planting promotion

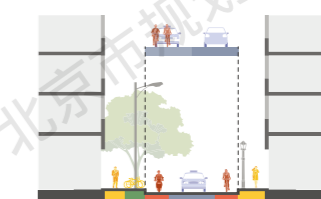
4 静稳通过类街道 Connection way



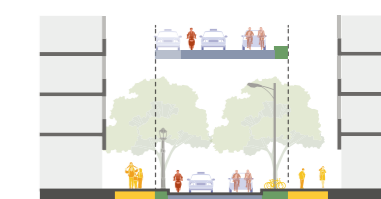
老城区，停车紧缺时局部路段可通过道路变截面设置临时路侧停车位
In old city, temporary roadside parking spaces could be set through road variable sections



红线宽度较小且车流量小时，可机非混行
If the road red line is narrow and the traffic volume is small, the road could be used by both motor vehicle and non-motor vehicle



红线宽度很小时，两种组织方式均可采用
If the road red lanes are extremely narrow, two methods should be adopted



老城区，停车紧缺时局部路段可通过道路变截面设置临时路侧停车位
In old city, temporary roadside parking spaces could be set in variable road sections

5 特色类街道 Specific street



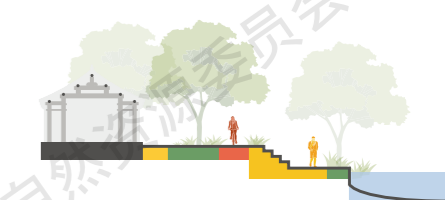
较宽的胡同，近期可组织机动车交通
Motor vehicle traffic is allowed in relative wider Hutong



条件允许时，鼓励组织步行街
Pedestrian streets are always encouraged if the street conditions allow



鼓励在步行街上设置休憩与服务设施
Rest and service facilities are encouraged on pedestrian streets



有条件的滨水步道，鼓励设计亲水岸线
Hydrophilic shorelines are encouraged along Waterfront trails

第三章

核心设计要点

一 设计要素 Relevant Design Elements

二 协同设计 Comprehensive Design of Spaces and Facilities

三 精细设计 Fine and Detailed Design

Chapter 3
The Key Points of Design

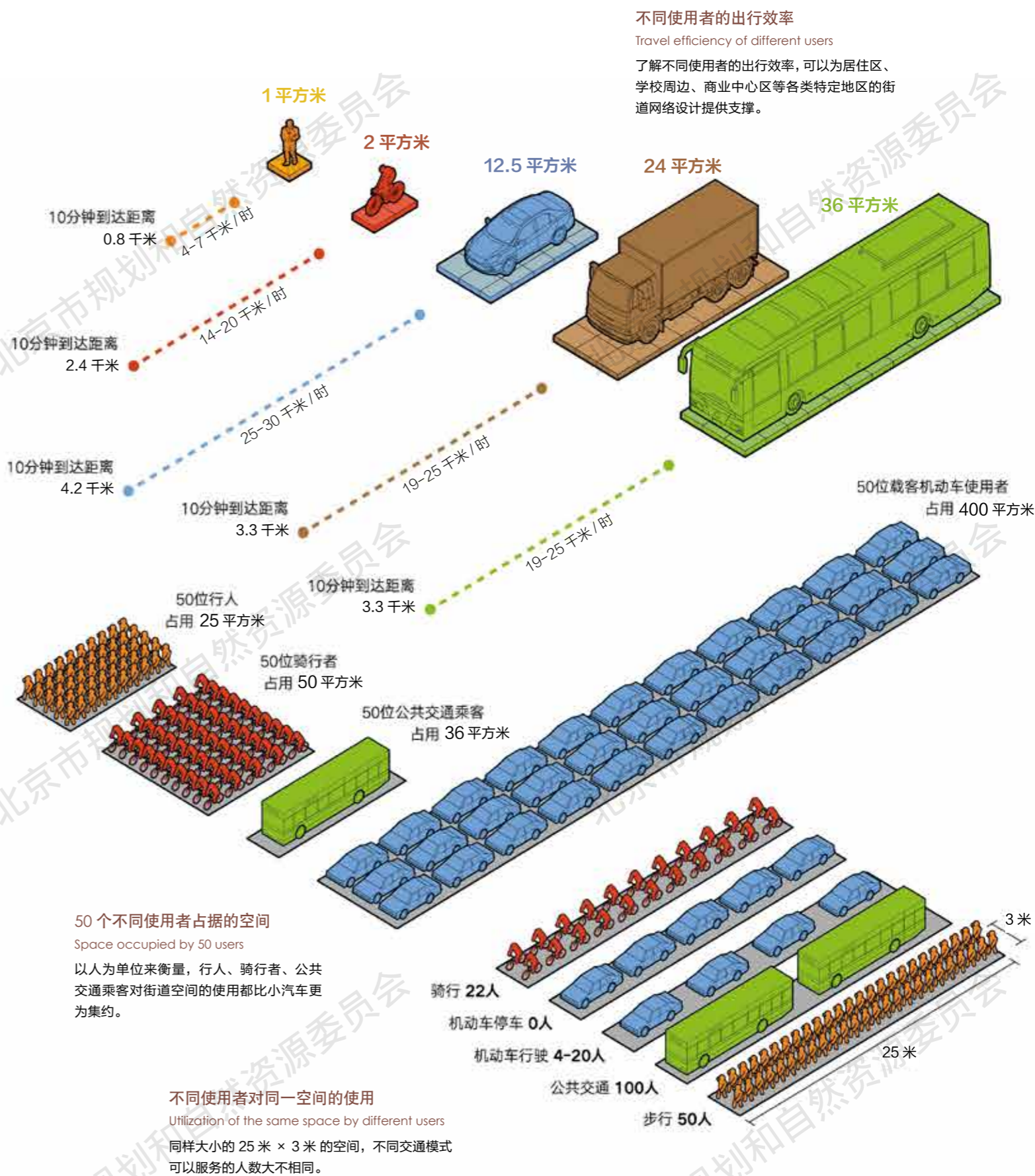
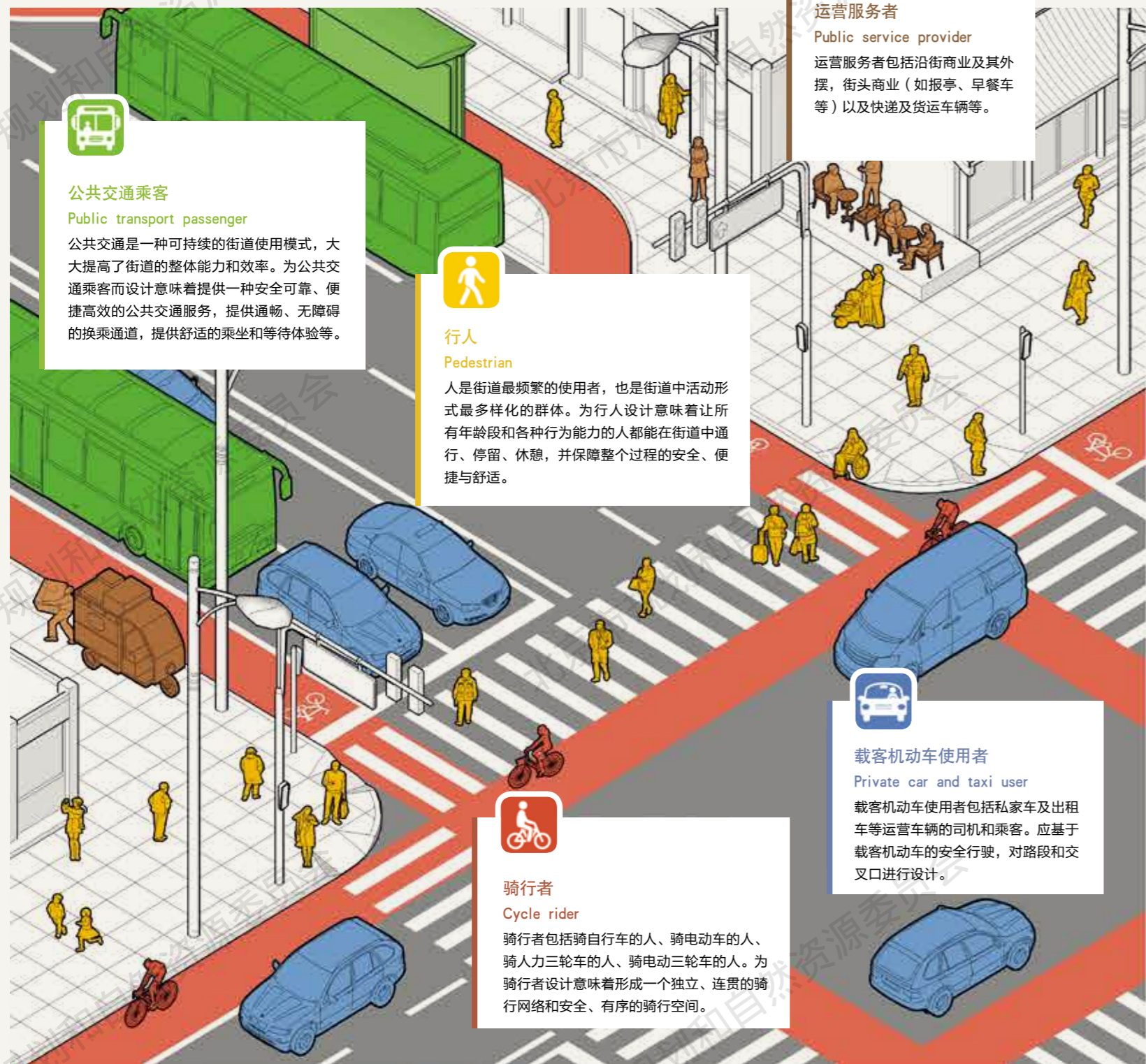


北京
街道更新治理
城市设计
导则

雍和宫街景（霍文武摄）

一 设计要素 Relevant Design Elements

1 面向街道使用者 For the Street Users



1.1 为行人而设计

Design for Pedestrians

所有交通方式都以行走开始或结束：骑行者和小汽车司机在上/下车点和目的地之间需要借助步行；公共交通的使用者在车站和目的地之间需要借助步行。同时，行人是所有交通参与者中相对弱势的群体。因此无论在什么情况下，应在街道设计中将行人的安全通行置于优先序的首位。

步行网络构建

Pedestrian road network construction

- 确保连续性，提高可达性。
连续性是衡量步行网络质量的重要因素。城市中的各类空间设施与环境设计缺陷，都可能成为破坏连续性的要素。通过修复和克服这些障碍，使路径得到衔接，是提升网络品质、提高城市可达性的重要措施。
- 增加网络密度，优化系统性。
根据行人的出行特征确定步行网络的密度。步行者在100米之内能够到达下一个路口时，能够带来比较舒适的步行体验。应根据地区功能定位、已建成环境等因素，确定不同地区相对适宜的步行网络路口间距和网络密度。鼓励结合城市更新进行土地重新划分，增加城市道路及公共通道、优化道路线形、打通断头路。鼓励大型办公园区和大专院校进行开放化管理，鼓励大尺度园区向行人开放内部主要道路。
- 鼓励多样化，提升识别度。
鼓励选取特色线路/网络，基于地区风貌特色和文化特征，对沿街建筑界面、业态形式、城市家具、绿化景观、城市照明等进行特色化、多样化设计，为步行网络带来活力、为地区带来高识别度。



行人活动空间的使用特征

Characteristics of the space utilization by pedestrian activities



建筑前空间 Space in front of buildings

是定义街道界面的空间，包含了建筑功能的延伸（如咖啡座等），也包含了建筑出入口。应注重与街道及建筑出入口的衔接关系。

绿化设施带 Landscaping area

是通行带到道路红线之间的街道空间，包含绿化景观设施，常安置有大型市政箱体等附属设施。应根据具体道路空间条件和使用需要，确定是否设置绿化设施带。

通行带 Walkway

是行人专属的街道通行空间，应确保安全与充足的通行空间。所有人行道均需设置通行带。

行道树设施带 Area between walkway and curb for trees and facilities

是通行带到路缘线间的街道空间，一般宽度为1.5米，包含行道树，以及灯柱、树池、座椅等多种城市家具，同时还在外侧垂直面包含城市的雨水收集系统等。

断面形式

Section form

人行道一般位于街道两侧，是专供行人通行的空间，紧邻绿化设施带、行道树设施带。在各类街道中，应根据实际空间条件安排绿化设施带和行道树设施带。此外，建筑前空间也是与人行道紧密联系的一类空间。

空间要素及相关设施

Space elements and relevant facilities

与行人密切相关的空间要素包括人行道、交叉口、过街设施、安全岛，设施要素包括切坡、盲道、标识标牌、交通信号、照明、座椅、直饮水、遮阳避雨棚、路缘石、垃圾箱、建筑底层界面、绿化景观等。



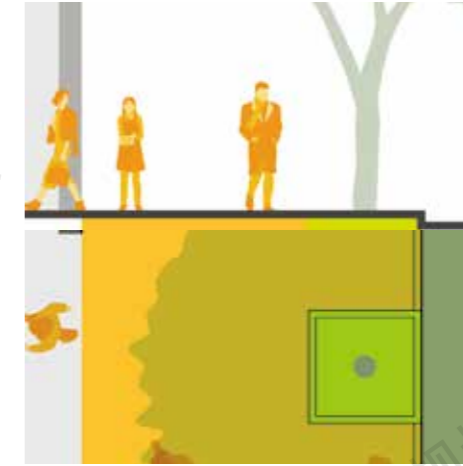
无行道树设施带的较窄人行道
Narrow sidewalk with no trees

在空间条件极为紧张时，可不设置行道树设施带，以确保行人通行带的宽度尽量不小于2.0米。



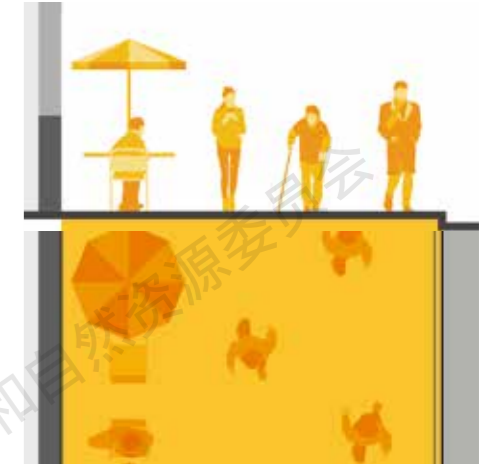
有行道树设施带的较窄人行道
Narrow sidewalk with trees and facilities

行道树树干中心至路缘石外侧距离宜为0.75米，通行带宽度不足时，树池应紧贴路缘石，还应覆盖与步道铺装高程一致、透水、易于行走的填充物。



临底层商业的人行道
Sidewalk along commercial street

通行带的最小宽度不应低于3.0米，临街宜提供小型的商业活动空间，激发空间活力。行人通行带足够宽的，树池与路缘石之间可留适当空隙。



大型商业等公共设施及交通枢纽周边地区人行道
Sidewalk along large commercial street or public spaces

一般位于商业集中区、火车站、大型交通枢纽周边。一般情况下，最小行人通行带宽度不得小于4.0米。



人行道
Sidewalk

应在街道两侧设置连续、清晰且具有一定宽度的人行道空间，保障各类行人的基本通行和停留。通常人行道与建筑界面之间为绿化带或建筑前空间活动带，人行道与非机动车道之间为街道设施带。



交叉口
Intersection

交叉口应保障行人安全、便捷通过，根据实际过街人流量和交通组织条件，设置常规人行横道、对角线人行横道、全相位人行横道等形式，也可设置局部或整体抬高机动车道式无障碍过街形式。



过街设施
Street overpass facility

根据道路相邻交叉口之间的距离和两侧行人过街需求，在路段设置过街设施。包括平面过街、人行天桥、地下通道、建筑二层（及以上）连廊共四种过街形式。一般情况下，过街设施间距不宜大于250米，必要时应加密。



安全岛
Safe island

在行人过街时提供等候区，以便缩短行人单次过街的距离。机动车车道数超过4条或人行横道长度大于16米时须在中央分隔带上设置安全岛。安全岛的宽度应保证轮椅与单列行人错行，具体设置形式可根据街道实际情况灵活处理，如结合中央隔离带设置、结合两侧机非隔离带设置、单独设置等。



路缘石
Street curbs

在人行道和非机动车道之间的结构性边缘，以阻止车辆进入或占用人行道，同时可协助排水。路缘石高度通常不超过15厘米。



缘石坡道
Stone or brick ramp with curbs

在每个行人过街处进行切坡处理，便于婴儿推车或轮椅的使用。建议坡度为1:12（8%），最大坡度不应超过1:10（10%），并应采用防滑材料。必要时，在不影响无障碍通行的基础上，可在切坡处设置阻车桩。



照明
Lighting

合理布置照明对于行人的安全至关重要，在商业中心区等特定地区也有利于营造良好的夜间气氛。应确保适当的照明水平和间距，避免光源之间的盲区，且照明装置不应妨碍行人通行。在不同类型的街道，应匹配不同的照明要求。



座椅
Chairs

合理布局以满足行人的休憩需求，通常设置于设施带。座椅应尽量采取舒适的形状、冬暖夏凉的材质和易于清洁的材料，尽量结合绿植设置。应充分考虑人们的交流需求，合理设置座椅的排布，并注意避免妨碍行人通行。针对不同类型的街道，座椅的数量、位置应有所区别。



直饮水
Drinkable water

确保行人便捷地获取饮用水，保障地区水源品质，鼓励直饮水设备的创意设计，为儿童和轮椅上的人们提供合适的饮水高度。



盲道
Blind sidewalk

在路段和交叉口设置连续的盲道或其他可辨别的信号，为盲人和视障者的行走提供导航。应尽量保证盲道的平直，避免市政设施、城市家具等占用盲道；盲道及盲道两侧各0.25米的人行道空间内不应设置公共服务设施。



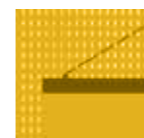
标识标牌
Signboard and logo plaque

通过标识标牌向行人传达清晰的街道信息和易读的空间使用指引，通常设置在街道设施带，应注意标识标牌的设置应尽量简洁、集约，避免妨碍行人通行。



交通信号
Traffic lights

通常设置于交叉口和过街设施，保障行人安全通过。应结合行人过街速度（通常以0.5米/秒，为标准值进行计算）和过街长度确定信号灯的时间设置。



遮阳避雨棚
Sunshade and rain canopy

在恶劣天气时为行人提供遮蔽设施，可结合建筑立面设置，也可独立设置。公交车站应设置遮阳避雨棚，过街天桥、二层连廊、交叉口行人等待区等鼓励设置遮阳避雨棚，树荫不成熟的人行道，可设置轻型的临时遮阳避雨棚。



垃圾箱
Dustbins

结合街道类型、行人数量和使用需求合理排布垃圾箱，应充分考虑垃圾收集与运输，合理安排数量和位置。



建筑底层界面
Interface of the first floor of building

与街道有密切联系、交互活动丰富的建筑空间，包括建筑地上一至三层、半地下层和地下一层，是街道空间的延伸，也是与行人关系最为紧密的空间。



绿化景观
Landscaping and sculptures

绿化景观是街道景观的重要组成部分，包括中央隔离带、机非隔离带、行道树设施带、路侧绿化带及建筑前空间的绿化景观，是塑造街道环境的重要因素。

1.2 为骑行者而设计

Designed for Cycle Riders

街道应当为各类型的非机动车提供合适的活动空间，包括满足非机动车的顺畅骑行和便捷停放，为与其他交通方式的换乘和接驳提供空间条件。

骑行网络构建

Cycling road network construction

- 确保连续性，提高可达性。
连续性与可达性是衡量骑行网络质量的重要因素，具体要求与步行一致。此外骑行网络的设置还应考虑到直达性，减小非机动车绕远路的情况。
- 增加网络密度，优化系统性。
禁止设置禁非机动车的道路，保障非机动车线网密度。尽量保证道路双侧设置非机动车道，减小由于逆行产生的交通事故风险。合理满足非机动车的停放需求。
- 鼓励多样化，提升识别度。
鼓励设置多样的隔离设施提升非机动车道的安全性，同时应保持非机动车道没有障碍物阻挡。对于非机动车道宜使用彩色铺装增加其辨识度，尤其是在与机动车流线产生冲突的区段。此外，应保证非机动车道的视线开阔，能同时关注到行人与机动车。

共享单车

Sharing bicycle

共享单车是街道上的新型产物，目前在非机动车出行中占有重要的地位。

应系统化地管理共享单车的运营，合理布局相关设施；同地，分地区综合考虑公共自行车设施需求，促进共享单车和公共自行车融合发展。

遵循《北京市非机动车管理条例》和《北京市实施〈中华人民共和国道路交通安全法〉办法》中对于电动自行车、共享单车及快递、外卖送餐车的相关要求。



骑行者活动空间的使用特征

Characteristics of the space utilization by cyclist activities



文化探访路

Culture and heritage trail

文化探访路是以街巷为依托的线性空间载体，通过充分挖掘历史街区的文化内涵，将散落的历史文化保护区、文物古迹、特色文化资源、文化设施和现代城市景点等文化资源有序地串联起来，满足人们观光游览、历史和文化探访、城市体验的需求。



(全景网提供)

生活绿道

Parkway for urban life

北京市绿道体系是由市级、区级、社区级绿道共同构成，满足生态、景观、文化、绿色交通四项功能。



(全景网提供)



非机动车停放区

Non-motorized vehicle parking area

可结合机动车静态停车带进行设置，也可在行道树设施带、机非隔离带等毗邻非机动车道的空间进行设置。小型的带状停放区宽度宜在2-2.5米间，最小长度不宜低于12米。服务半径一般在300米左右，最大不宜超过400米，约为五分钟的步行路程。

非机动车道

Non-motorized vehicle lane

是非机动车专用的通行空间，一条非机动车道宽度一般不应小于2.5米。城市道路两侧的非机动车道宽度，快速路辅路、主干路应不小于3.5米，次干路应不小于3.0米，支路应不小于2.5米。高峰小时非机动车流量超过3000辆的，可适当加宽。交叉路口的非机动车道宽度不得小于路段上的非机动车道宽度。禁止机动车占用非机动车道通行或停车（注明：图中非机动车道铺装不代表实际实施效果，全本适用）。

隔离带

Isolation belt

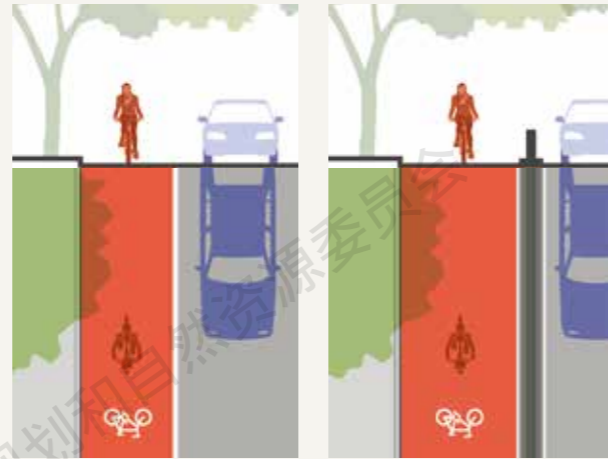
是非机动车道与机动车道的空间隔离，可以设置涂装型或物理分割，对于车流量较小的城市支路可划线分隔，对于交通流量较大的支路或次干道以上级别道路，必须设置物理隔离，优先采用绿化隔离带的形式。一般情况下隔离带的最小宽度次干路不得小于1.5米，主干路与快速路不得小于2米。

断面形式

Section form

非机动车道一般可划分为两部分：通行带与隔离带。根据隔离形式，可分为无隔离带、标线隔离，设施隔离和绿化隔离带四种形式。

- 空间较紧张时，非机动车道可不设置隔离带。
- 多数情况下（除胡同外），非机动车道与人行道不共板。在特殊情况下，若由于道路空间有限等客观原因，在进行充分论证后，可考虑采取人非共板的道路断面形式，但应设置必要的人非隔离设施。
- 部分空间充裕的非机动车道可设置双向非机动车道。

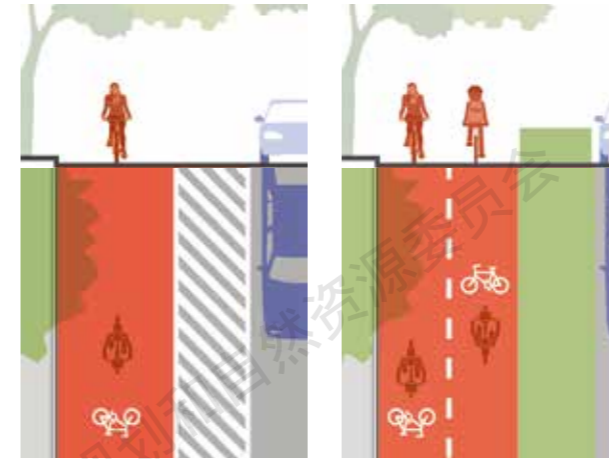


无隔离的单向非机动车道
One-way non-motorized vehicle lane without isolation belt

在车流量较小的支路周边与机动车共板的非机动车道形式：15米红线宽度的支路一般应提供3.5米的非机动车道，最小应提供2.5米的非机动车道；其他支路应最小提供2.5米的非机动车道。需划线分隔非机动车道（注明：因特色风貌保护原因，支路沿线建筑不允许拆除、道路无法拓宽的，最小宽度可酌情缩减，下同）。

物理隔离的单向非机动车道
One-way non-motorized vehicle lane isolated by railing

位于车流量较大的支路或次干路等级以上道路两侧。一般情况下主干道应提供3.5~4.5米，次干路应提供2.5~3.5米的非机动车道空间，在非机动车道与机动车道间使用绿化带或低矮装置进行分隔。

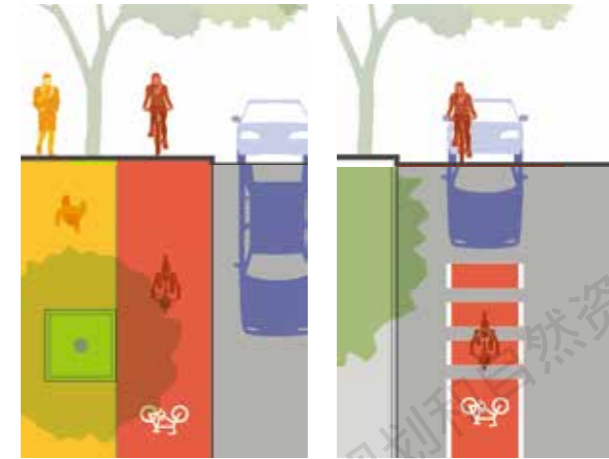


缓冲带隔离的单向非机动车道
One-way non-motor vehicle lane isolated by buffer zone

一般位于支路或流量较小的次干路，一般情况下，隔离带宽度为0.5米。

双向非机动车道
Two-way non-motorized vehicle lane

由隔离带与机动车道进行物理隔离，非机动车道上允许双向行驶。设置宽度应根据非机动车流量确定，单车道宽度为1.5米。单侧设置双向非机动车道时，对侧也应设置非机动车道。



与行人共板的非机动车道
Non-motorized vehicle lanes shared with pedestrians

位于一些特殊的道路上，非机动车道宽度设置要求同上，在行人与非机动车共板的道路上人行道与非机动车道之间需使用绿化分隔或是立柱等进行物理隔离。

共享街道
Street for all users

在车流量较小的支路，可通过特殊的地面划线，明确由非机动车与机动车共享路权，且非机动车享有优先路权。

非机动车专用道
Non-motorized vehicle lane

非常规设置，应依据实际地段环境和流量特征确定路线和宽度。

空间要素及相关设施

Spatial elements and relevant facilities

与骑行相关的空间要素有非机动车道、隔离带、非机动车优先等候区、街角分流岛；设施要素有非机动车信号灯、标识标牌、非机动车停车区、非机动车立体过街设施、非机动车停车架、非机动车停车场等。



应在道路两侧设置连续、清晰的非机动车道，非机动车道应具有足够的宽度。非机动车道宜与主要机动车道进行垂直方向的物理隔离，保证其专用性。交叉口处的非机动车道应位于右转机动车道外侧。



非机动车道和机动车道间应具有隔离空间。具体可以有多种形式，对于车流量较小的城市支路可划线分隔，对于交通流量较大的支路或次干道以上级别道路，必须设置物理隔离，具体方式有设施隔离和绿化隔离。



在路口处设置的自行车优先停靠与等候区，长度最小为3米，视非机动车数量可以适当增加，同时应配套非机动车信号系统。保证通行时非机动车可优先于机动车转向或通过路口，降低潜在的事故发生概率。



一般用于中心城区外，在人行道与机动车道间设置街角分流岛，保护非机动车的过街行为。分流岛较小的路缘半径可以减少非机动车的转弯速度，增加安全性，也可以降低非机动车速度，增加过街警惕性。



应设置专用的非机动车信号灯，尤其是在交通量较大的区域，以减少潜在的冲突。信号灯的周期长度应以满足等候的非机动车在一个信号周期内的通过。



通过标识标牌向非机动车传达清晰的街道信息和易读的空间使用指引，具体要求与步行空间一致。



小型的停车区宜与街道设施带复合设置，宜具有高度的辨识性。较大的停车区宜在步行5分钟可达范围内，服务范围在300米左右。



对于非机动车流量较大的区域，优先设置平面过街设施，条件不足时应设置立体过街设施，并充分考虑非机动车通过的便利性。



非机动车停车架可以明确非机动车的停车位置，减少因非机动车停放而造成的侵占人行道的情况，非机动车停车架宜结合人行道的城市家具带进行符合设置，集约利用空间。



居住区和公共服务设施应为非机动车提供充足方便的停车设施。非机动车停车位宜与绿化结合布置在地面人员出入口附近，出入口较多的地区宜分散布置。在路侧带设置的非机动车停车位不能占用行人通行带。

1.3 为公共交通乘客而设计

Design for Public Transportation Passengers

街道设计应当为公共交通乘客提供合适的空间。为公交车、校车等提供安全高效的交通通道，为儿童、成年人、老年人及行动不便者、携带婴儿者和残障人士等提供安全便捷的等候与乘车体验。

空间划分

Space subdivision

地面公共交通涉及空间大致可分为3部分：公交车站区域、公交车专用道以及隔离带。其中隔离带视情况可能会取消与其他街道环境要素合并设置。

断面形式

Section form

根据公交车道在道路空间中的相对位置，可以分为路侧式公交车专用道与中央式公交车专用道，中央式公交车专用道根据站台的位置又可分为中央登车式和两侧登车式。

空间要素及相关设施

Spatial elements and relevant facilities

与公共交通相关的空间要素有公交车专用道、公交车站，设施要素有公交车站等候区、登车区、地图站牌、到站时刻牌、公交信号、自行车接驳设施等。



公共交通乘客活动空间的使用特征

Characteristics of space utilization of public transport passenger



公交车站区域 Bus station area

具体情况选择设置方式，横断面为三幅路、四幅路形式时，一般应结合机非隔离带设置；道路横断面为一幅、两幅路时可设置岛式公交车站或沿路侧边缘带设置，快速路、主干路上宜设置港湾式公交车站。

公交车专用道 Bus lane

公交车专用道一般设置于道路两侧或道路中央，设置于道路中央时一般会采用封闭式通道形式，公交车道的宽度不应小于3.5米。

隔离带 Isolation zone

隔离带是区别公交车专用道与机动车道的措施。某些道路的公交站点侧边会设置小型的物理隔离带以确保公交车路权。路中公交车专用道的分隔带一般会与公交站点结合设置，最小宽度不应小于2.5-3米。



路侧式公交车专用道 Roadside bus lane

最常见的形式，一般设置为特定时段，设计宽度不应小于3.5米，与机动车道间没有物理隔离。根据与道路的衔接可以进一步衍生出岛式公交车站、直接式公交车站、港湾式公交车站和凸出式公交车站等。



中央登车的中央式公交车专用道 Central bus lane for boarding from central area

登车站台位于道路中央，两侧为公交车专用道，登车位置为司机一侧。站台设计宽度不应小于3米，与外侧机动车道间存在物理隔离。



两侧登车的中央式公交车专用道 Central bus lane for boarding on both sides

是目前最为普遍的中央式公交车专用道形式，车道两侧通过隔离带与机动车道进行物理隔离，并结合隔离带设置公交站点。公交站台的最小宽度不应小于2.5-3米。通常为BRT或LRT服务设施。



公交车专用道 Bus lane

是公交车专属的通行道路。鼓励设置公交专用道、公交专用路，优先保障公交路权。应通过铺装及相应标志标识强调公交车路权，保障公交通行效率。公交专用道可设置在机动车道路两侧或中央，当公交专用道采用封闭式设置时一般位于道路中央。



公交车站候车亭 Bus station waiting area

是公交车站的候车区域，公交车站宜设置候车亭；无法设置候车亭时应提供相应的照明、遮蔽、信息设施。此外候车亭应保证充足的候车区域，对于已建成的候车亭可适当增加座椅等设施。



登车区 Boarding area

公交车站登车排队引导标识应沿道路方向设置，避免对正常步行交通的影响，公交车站宜提供方便轮椅使用者等残障人士的登车通道。



地图站牌 Map of bus stations

公交车站应提供清晰的地图站牌，方便乘客选择公交线路，站牌的设置不宜过高或过低，便于乘客查阅。



公交车站 Bus stop

是公交车停车落客的区域，有岛式、港湾式、直接式等多种方式。公交车站直接结合路缘设计时应保证充足的行人通行道。公交车站宽度不应小于2.5米，港湾式公交车站宽度不应小于3米。相邻车站间的间距不宜过大。



到站时刻牌 Bus station Timetable

公交车站宜提供实时的公交到站时刻，便于乘客选择合适的线路，时刻表可以由站台设置屏幕显示，同时通过信息、APP等其他方式提供。



公交信号 Bus signal

是智能化信号的一环，通过对接近的公交车进行反应，智能调节路口的红绿灯变化时间，起到减小公交车延误，提升公交线网效率的作用。



非机动车接驳设施 Non-motor vehicle connection

公交车站应依据实际情况设置非机动车接驳设施。

1.4 为载客机动车使用者而设计

Design for Private Car and Taxi Users

街道设计应当重新考虑为机动车划分合适的空间，基于机动车的运行效率和其他出行方式的安全便捷，重新考虑机动车通行与停放空间的设计。

空间划分

Space subdivision

机动车道根据其功能与对象不同可以具体划分为：公交车专用道、机动车道、路侧停车带或落客区、隔离带四部分。

断面形式

Section form

机动车道通常可分为小汽车道、混行车道、转向车道；街边的机动车空间通常可分为出租车临时落客区、静态停车带；此外还有特殊的街道断面如混行车道。

空间要素及相关设施

Spatial elements and relevant facilities

与机动车相关的空间要素有机动车道、路侧停车带；设施要素有信号灯、标识标牌、地面标识、护柱、机动车减速设施、照明设施、停车收费器、充电桩、路缘石切角和监视摄像头等。



载客机动车使用者活动空间的使用特征

Characteristic of space utilization of private car and taxi user

路侧停车带或落客区 Roadside parking belt or drop-off area

为机动车路侧临时停车或出租车落客的区域，通常应进行集约化设计，不可占用非机动车道通行空间设置路侧停车。



小汽车道 Car lane

最常见的机动车道。设计时速80公里/时的机动车道宽度可为3.2-3.5米，60公里/时的机动车道宽度可为3.0-3.2米，低速行驶路段，机动车道宽度不宜小于2.8米。

机动车道 Motor vehicle lane

机动车行驶的区域。一般情况下，快速路内侧车道宽度为3.5米，外侧混行车道为3.75米，主干路及以下道路内侧车道为3.25米，外侧混行车道为3.5米。



机动车混行车道 Lane for all vehicle

一般位于机动车道外侧，由小汽车和公交车、大货车等混行，设计时宽度可比一般小汽车道略宽，不宜小于3.0米。

公交车专用道 Bus lane

一般位于机动车行驶区域的中央或两侧，具体要求同公交专用道部分。



转向车道 Turning lane

车速较慢，设计时宽度可比一般小汽车道略小，但不宜小于2.6米。



出租车临时落客区 Taxi temporary drop-off area

一般位于路侧，单个出租车通常停靠时间较短，可结合机动车静态停车带集约设置。



路侧停车带 Parking belt

一般位于路侧或建筑前空间，应避免侵占非机动车道通行空间。



机非混行车道 Lane for both non-motorized vehicle and motor vehicle

一般为机动车车流量较小的街坊路，由机动车和非机动车共享路权。



机动车道 Lane for motor vehicle

是机动车通行的区域。根据道路等级确定空间设计标准。



路侧停车带 Street side parking

一般不鼓励。若设置，不得影响行人、非机动车和机动车的正常通行，在设计上宜整合道路其他空间进行集约配置。



信号灯 Signal light

应进行智能化设计，根据车流情况智能调控信号灯时间，对路口或街道的车流进行控制。



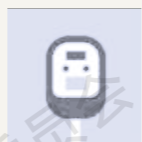
标识标牌 Signboard and logo plaque

应注意不要占用行人通道，与其他要素集约设计，不可阻挡机动车视线。



照明设施 Lighting facilities

应保证行人、非机动车、机动车的行驶安全，同时应采用节能环保的照明器材。



停车收费器、充电桩 Parking meter

应结合公共设施带进行集约设计，不应侵占人行道。



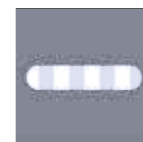
地面标识 Ground marking

包含行车线、限速要求、减速涂装等多种要素，应清晰明确，能够引起驾驶者的注意，并注重美观。



护柱、人行道桩 Sidewalk pile

应确保安全设置，防止机动车辆进入，同时不妨碍行人和非机动车的通行。



机动车减速设施 Motor vehicle deceleration facility

是控制交通流速的措施之一，包括特殊彩色铺装、路面局部抬升、减速板等形式。



停车线 Parking line

是交叉口处机动车等候的控制线，应确保不干扰过街行人和非机动车。



路缘石切角 Curb stone corner

通常与机动车出入口结合设置。在机动车出入口较少的出入口应整体延续人行道的铺地与标高。



监视摄像头 Monitors

是保障街道安全的重要部分，应致力于实现街道监控范围全覆盖。

1.5 为运营服务者而设计

Design for Public Service Providers

街道应当为各类型的运营与服务活动提供合适的空间。包括供货商，售卖亭，售卖推车等的售卖和临时贮存空间，各类人群喝咖啡、休憩、购买零售商品等活动空间，以及快递车、货运车辆的运输和卸货空间。

货运服务管理

Freight transport service management

- 制定合理的货运网络和货运时段。
合理配置货运层级、布局各级物流集散中心 / 货物装卸点，提升管理运输效率。设置合理的时间管理要求，在货物装卸时段减少货车对城市交通的影响。
- 提升货运车辆安全标准。
在城市外部设置物流中心，避免大型货运车辆进入城市中心区。对城市中的货运载具提出小型化要求，减小对其他使用者的干扰。

断面形式

Section form

运营空间可以根据断面中的位置分为与建筑结合的临街商业面，位于街道设施带中的商业空间和位于停车空间的商业空间。

空间要素及相关设施

Spatial elements and relevant facilities

与街边售卖相关的空间要素有专用的售卖空间、临时贮存空间；设施要素有外摆座椅、水源与垃圾回收、照明等。

与进货行为相关的空间要素有专用停车位；设施要素有标识标牌、特殊铺装、减速带；其他要素有时段控制等。



运营服务者活动空间的使用特征

Characteristic of space utilization of public service provider



与建筑结合的临街商业空间

Commercial street combined with street front buildings

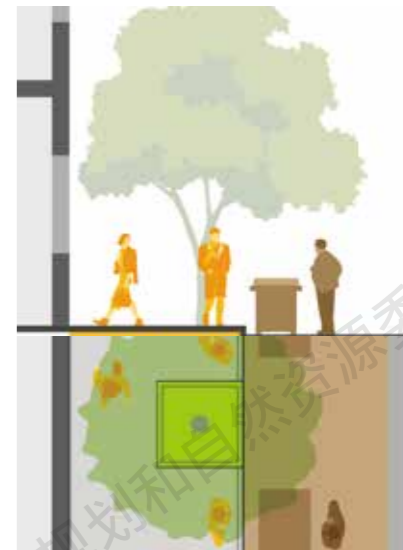
常见于人行道较宽的道路。利用建筑前空间设置商业带，用于展示产品、设置咖啡座、进行商业售卖等多种功能。这种运营空间可以提升街道的趣味性和互动性，增加街道活力。但在设置时应保证行人的有效通行空间。



位于街道设施带中的商业空间

Commercial space in a street facility belt

常见于街道设施带较宽的街道。将街道与商业空间集约设置，同时留出足以让人驻足停留且不影响其他行人正常使用的缓冲空间。在建筑沿街开放度不足、停车量较大的街道，可以起到提升街道活力的作用。



位于停车空间的商业空间

Commercial space in a street parking belt

对于步行空间较小的街道可以采用这种方法。这种设置方法需通过护柱等设施保证安全的商业运营空间。



专用的售卖空间 Specific sale service space

建议与街道设施带结合设置，也可与静态停车空间结合设置。专用的售卖空间禁止阻挡行人和非机动车的通行空间，同时为购买者预留充足的驻足空间。



临时贮存空间 Temporary storage space

在售卖空间周边设置货物贮存空间，应注意不应妨碍其他使用者的顺畅通行。



外摆座椅 Removable seats

容纳各类消费休憩人群，应避开通行空间设置，可采用可移动桌椅等方式布置空间。



水源与垃圾回收 Water source and garbage collection

为商业运营者，尤其是食品类的商业运营者提供干净的水源，在周边应注重垃圾分类回收处理设施。



照明 Lighting

应为商业运营者和购买者提供充足、合理的街道照明，保证商业活动的安全性与舒适性。



时段控制 Timing

对街道售卖活动以及商户进货行为应分时段控制，减小对街道的影响。



专用停车位 Private parking lots

货车应有专属的停车空间和装卸货空间，避免与其他使用者的冲突。



标识标牌 Signboard and logo plaque

标注允许或禁止货车通过的区域。具体要求同机动车部分。



特殊铺装 Special pavement

货车通行和停靠的道路铺装应具有高承载力，不会在较大的压力下产生变形等变化。



减速带 Speed bumps

具体要求同机动车部分，但坡度与宽度应符合货车的规范。

2 街道空间要素

The Street Space Elements

街道功能涵盖了交通、市政、景观、交往、礼仪等多个方面，这些功能体现在街道的各类空间和设施上，形成了一个复杂而丰富的立体空间。

非机动车停车架
Non-motorized parking rack
一般位于绿化带或设施带中，提供适量的机动车停车位。

人行横道
Pedestrian walkway
一般位于人行过街区域，结合安全岛、抬升式人行道等设施提升过街安全。

公交车站
Bus stop
一般位于隔离带中，也会与绿化带、设施带、通行空间结合设置。

隔离带
Isolation zone
一般位于道路中央，为对侧车辆提供安全的缓冲空间。

路侧停车
Road-side parking
一般位于老城区停车紧缺的局部路段，否则不鼓励设置。

道路空间
Road space
位于路缘石以下的非机动车与机动车通行空间。

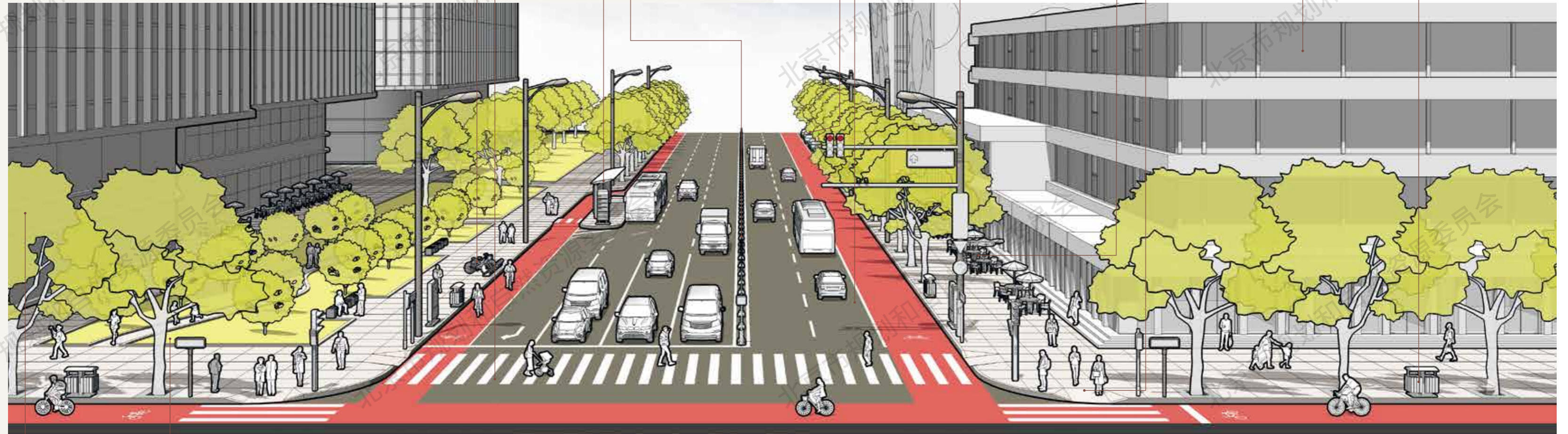
智慧灯杆
Smart light pole
一般位于设施带中，通过将安全、交通等各类设施集约设计于灯杆上以节约街道空间，提升服务效率。

商业外摆
Outside retail
一般位于空间较为富裕的建筑前空间，通过设置商业外摆提升街道空间活力。

缘石坡道
Edge stone ramp
一般位于路缘石与路口交汇处，方便轮椅婴儿车等设施通过。

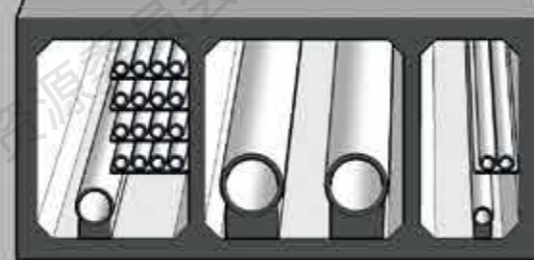
建筑界面
Building interface
一般作为街道两侧的限定界面。

市政设施
Municipal utilities
一般位于绿化带或设施带中，包括垃圾箱、标识标牌、市政箱体、通信光缆交接箱等多种设施。



行道树
Street tree
一般位于街道设施带及分隔带，可起到净化空气、美化城市、减少噪声等作用。

绿化带
Green belt
一般位于步行道与建筑之间。



综合管廊
Utility tunnel
一般位于次浅层地下，用于集约设置管廊，节约地下空间。

市政管道
Municipal pipeline
不便纳入综合管廊的多种市政管道及分支管道。

二 协同设计 Comprehensive Design of Spaces and Facilities

1 空间一体

Street Spaces Integration

在道路新建、改造和其他相关建设项目过程中，应将道路红线内外空间、地下地上空间以及地铁站前空间进行一体化统筹考虑。

1.1 红线内外一体，激发街道空间的活力

To stimulate vitality of street space by integrating space inside and outside the street red line

打破道路红线在规划设计中设定的界限，通过对建筑界面至路缘石间的空间一体化设计，以实现步行空间的最大化、城市景观的一体化，并全面提高步行与骑行的安全性及通达性。

步行空间的最大化

To maximize walkable space

- 以步行空间最大化为原则，统筹安排城市家具、城市照明、市政箱体等设施。
- 加强对建筑前空间内停车位设置的管理力度，严格规范其位置及数量。
- 减少为使用或管理方便而设置、但阻碍步行通达性的栏杆、围墙等。
- 鼓励有条件的绿化带内设置园径，提升步行通达性。长距离设置连续灌木或草坪绿化带的非交通主导类街道，应在适当距离处为行人预留出入口。



地安门商场前节点
Node in front of the Di'anmen Mall

基于充足的建筑前空间对步行空间的补充，将路缘石进行内缩处理，设置岛式公交站，避免公交车进出站与非机动车通行的流线冲突，并将候车人流与其他人流进行分离。同时，在人行道与公交站之间设置抬升式过街通道。



麦当劳前节点
Node in front of McDonald restaurant

同前一节点一致，利用岛式公交站台北延形成行人驻足岛，设置出租车落客港湾，避免出租车落客阻碍非机动车通行流线，并在人行道与行人驻足岛之间设置抬升式过街通道，在过街通道附近设置休憩座椅等设施。



地安门外大街北口节点
North node of Di'anmen Outer Street

此路段建筑前空间并不充裕，应优先保障行人和非机动车的通行空间，在非机动车和机动车之间设置隔离设施，避免机动车占用非机动车道停放、落客。

1 案例分析：地安门外大街改造 Case study: Renovation of Di'anmen Outer Street

地安门外大街（地安门-鼓楼段）位于北京市平安大街以北，北二环以南，是北京传统中轴线的最北段，全长约800米，虽在长度上仅占北京传统中轴线的1/10，却是重要的旅游区域，沿途分布有什刹海、鼓楼等景观节点，天意商城、地安门商场等老牌商业聚集区，南端距景山560米。

在这段意义并不寻常的大街上，存在着“日交通量大，

高峰时间拥堵严重”、“机动车与非机动车之间干扰大”、“步行环境差，行人路权无保障”、“乱停车现象严重”、“道路附属设施缺乏协调管理”等问题，使其整体形象特征不明显，与周边传统风貌不相称。

改造方案抓住了8号线地铁站建设和天意商城、地安门商场的改造契机，按照优先发展公共交通、鼓励步行及自行车交通、适度限制小汽车交通总体发展战略，

提出了以下四项改造策略：（1）打破道路红线的限制，两侧建筑与道路改造协同实施；（2）道路路权向步行与自行车倾斜并降低机动车道的路权和标准；（3）逐步取消路侧停车空间；（4）分段差异化与精细化的设计。



提高步行和骑行的安全性

To improve the safety of walking and cycling

- 逐步将影响步行安全的各类市政箱体移入室内或地下，禁止机动车占用人行通行空间。
- 在通行空间狭窄的区域，尤其注意减少建筑前台阶对人行空间的侵占。^①
- 有条件的路段，鼓励通过局部道路断面优化，设置公交和出租车落客空间，并确保非机动车流线不受干扰。^②

城市景观的一体化

Urban landscape integration

道路红线内外空间应兼顾活动需求与景观展示要求，确定整体景观布局，并对绿化设施进行统一管理和维护。避免因道路红线带来的人为管理因素割裂绿化设施，影响整体景观效果。

- 鼓励道路红线内外的公共空间紧密连通，统一设计。^①
- 鼓励打开围墙，暂时无法打开的，应对实体围墙进行通透化处理和景观优化。

1 实例对比 Comparison of Examples



金城坊街（郭婧摄）
Jinchengfang Street
临街商铺门前设置外摆，不影响行人通行，增加街道活力。



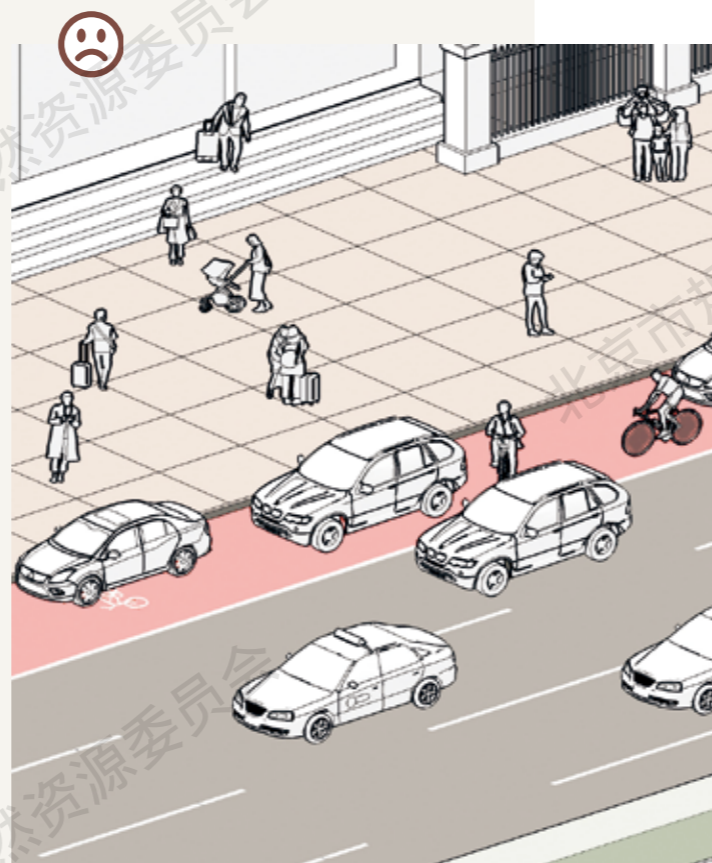
地安门外大街（郭婧摄）
Di'anmen Outer Street
商铺台阶侵占行人通行空间。

1 典型案例分析：珠市口西大街街边公园改造 Case study: Transformation of Zhushikou West Street Park

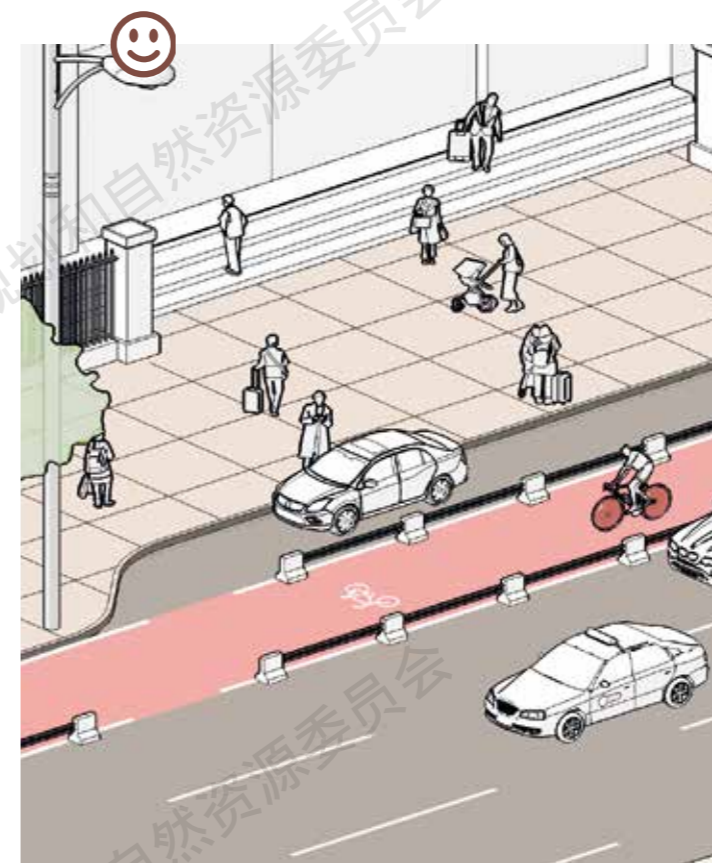


珠市口西大街与煤市街交叉口处（辛萍摄）
Intersection of West Zhushikou Street and coal market street
拆除违建后，将原有用于临时停车场的空间，与道路进行一体化设计，形成街边公园，带来活力。

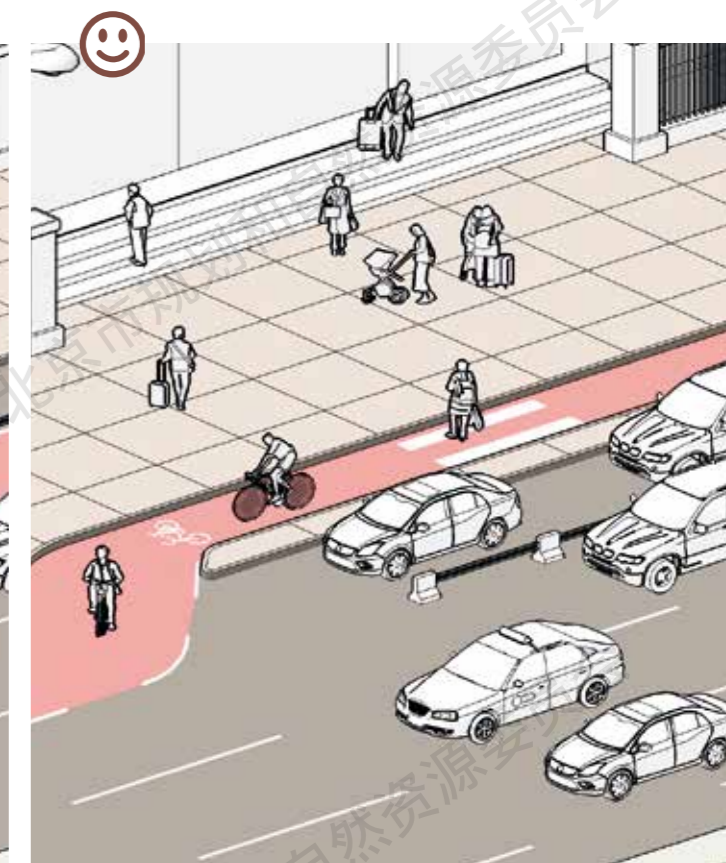
2 落客空间与非机动车道的关系 The relationship between the drop-off space and the non-motorized vehicle lane



错误做法：机动车占用非机动车道候客
Wrong way: motor vehicles occupy non-motorized vehicles



正确做法 1：港湾式候客区，机动车绕行
Correct approach 1: Harbor-style waiting area, motor vehicle bypass



正确做法 2：港湾式候客区，非机动车绕行
Correct approach 2: Harbor-style waiting area, non-motorized vehicle bypass

结合建筑功能统筹设计

Overall design based upon the functions of buildings along the street

结合道路红线内建筑使用功能，对建筑后退道路红线的空间进行统筹设计。

- 行政办公类建筑前空间宜营造大方得体、整洁亲和的氛围。建筑后退道路红线空间应尽量开阔、通透，便于识别与进入。尽量提高建筑出入口的可达性，避免过度使用栏杆。^①
- 零售及大型商业建筑前空间应营造灵活开放、舒适便捷的氛围。优先保障行人路权，提供充足的公共活动空间，禁止店前设施或出入口台阶侵占人的基本通行空间，在机动车出入口处应延续行人空间的铺装。鼓励底层建筑面向街道设置密集的出入口和通透的界面，鼓励开放的绿化景观，保证行人通行空间与建筑前公共活动区的便捷联通。灵活布置休憩座椅等城市家具，空间充裕的情况下，鼓励设置外摆座椅。^②
- 学校、医院及交通枢纽前空间应营造安全有序、便捷高效的氛围。应保证疏散流线互不交叉，预留充足的等候及疏散场地，适当考虑等候场地的服务设施设置。建筑主要出入口应后退一定距离，让出疏散前广场与道路统筹布局各类交通流线，保证人的通行、停留和安全疏散，避免机动车落客与行人、骑行者的流线交织、淤积。宜设置出租车落客与等候区，应注意避免或尽量减少进出车辆与非机动车、行人的流线交互，并应通过特殊的铺装或显眼的标识，确保出租车正确停靠，禁止无关车辆占用空间。
- 活力公共文化、体育类建筑前空间应营造活力时尚、便捷舒适的氛围。以保证使用者的安全为核心，设置足够的疏散场地。鼓励开放建筑前空间，设置等待与休憩设施，进行精细化的绿化景观设计；建筑关闭时段，鼓励将其前空间作为居民休闲活动场地。^③

2 实例对比 Comparison of Examples



SKP 商场前广场（全景网提供）
The square of SKP Mall
舒适的步行空间。



光华路 SOHO（郭婧摄）
Gunghua Road SOHO
建筑前空间补充步行空间。



金桐东路，国贸商城一期（郭婧摄）
East Jintong Road, Phase I of International Trade Mall
合理设置落客港湾实现人车分流。



南礼士路（郭婧摄）
South Lishi Road
建威大厦前：停车位侵占人行空间。



五道口（郭婧摄）
Wudaokou area
华清嘉园前：封闭的绿化带阻隔人行道与沿街商业。



中大安胡同（郭婧摄）
Zhongda'an Hutong
零售店铺前：机动车停放占用人行道和非机动车道，行人和骑行者无路可走。

1 大方得体的建筑前空间 Proper space in front of the building



三里河路（叶楠摄）
Sanlihe Road
机关办公楼前空间庄重得体，封闭围栏有待取消，以形成更为开阔的视线。

3 实例对比 Comparison of Examples



国家图书馆（全景网提供）
National Library
开放可达、景观优美的文化建筑前空间。



中国美术馆（郭婧摄）
National Art Museum of China
封闭管理、视线不通透的文化建筑前空间。

1.2 地上地下一体，提高街道整体适应性

To integrate ground and underground spaces for the improvement of street adaptability

统筹考虑道路立体空间，集约利用道路空间资源，整体安排路面、地上及地下设施，支撑轨道交通和市政管线建设、地面绿化景观建设等。

统筹轨道设施建设，保障街道空间环境

To coordinate the construction of metro and light railway facilities for the street environment quality improvement

轨道选线与站台设计应充分集约利用地下空间，并尽量避免地铁的地面附属设施给公共活动空间、城市景观风貌带来的负面影响。

- 统筹地上产权与地下空间综合利用的关系，合理设计轨道站点工程方案，高效利用地下空间，最大限度缩短出入流线和换乘流线，并尽可能加强轨道站点与周边公共建筑的地下联通。
- 精细布局地铁的地面出入口和风亭等地面附属设施，避免此类设施占用行人和骑行者的通行空间、打断地面公共活动空间或给城市景观风貌带来负面影响。
- 综合考虑电信线网的合理布局，轨道交通线路与站台应同步实现公共移动通信网和无线政务专网覆盖。

统筹市政设施建设，优化街道景观品质

To coordinate the utilities of construction for streetscapes quality improvement

统筹地下空间使用，合理排布地下管线及设施，为街道公共空间营造和绿化景观提升提供基础。

- 鼓励通过共同沟合并兼容管线设施空间，节约地下空间，为架空线入地、市政箱体入地提供空间条件，充分释放街道地面公共空间。
- 有条件的地区鼓励通过综合管廊建设集约利用地下空间，释放浅层地下空间，为地面绿化植被提供良好的覆土条件。
- 统筹考虑街道现有和规划地块市政分支管道/管廊的排布预留，以及与主管道/管廊的衔接沟通，为街道新建或改造提前布局，充分、合理、集约利用地下空间。

1 典型案例分析：

机场线北新桥站一体化建设
Case study: Integrated Construction of Beixinqiao Station on the Capital Airport Metro Line

通过协调地上产权、调整地下建设范围，方案整合了西北角的可建设用地，将设备用房北移，保留了街角公园的完整；优化流线，新的四条换乘流线较之前累计缩短进站距离 530 米；同时将原来数个本站厅整合为一个本站厅，取消了存在安全隐患的细长地下连接通道，加强了站厅的舒适性与安全。



优化方案剖透视图（《机场线西延北新桥站一体化综合利用规划研究》项目组提供）
Section and perspective rendering of optimized plan

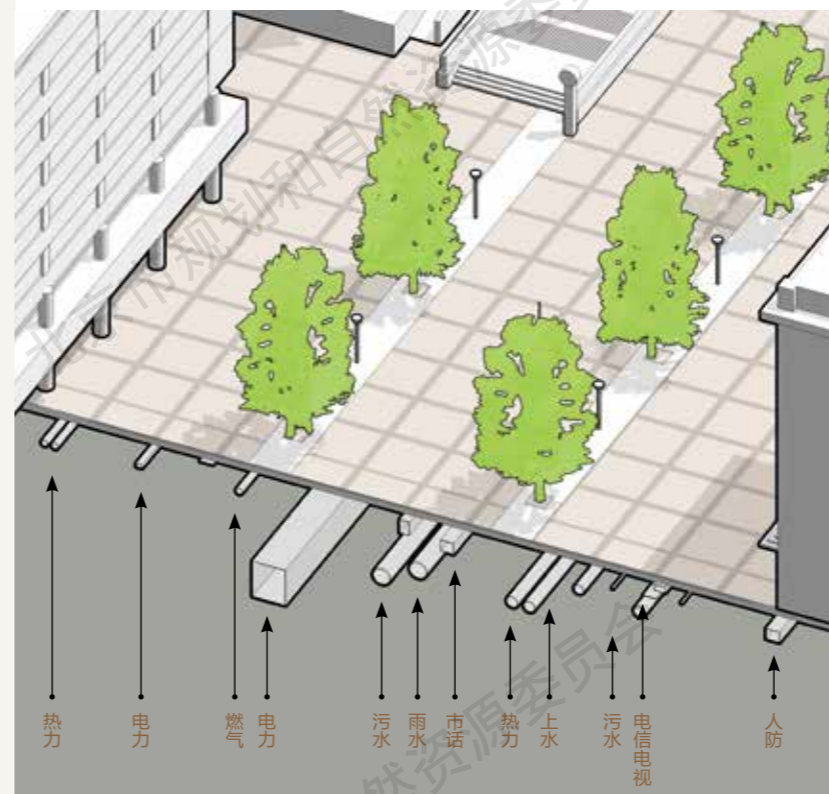


优化方案鸟瞰图（《机场线西延北新桥站一体化综合利用规划研究》项目组提供）
Aerial view of optimized plan

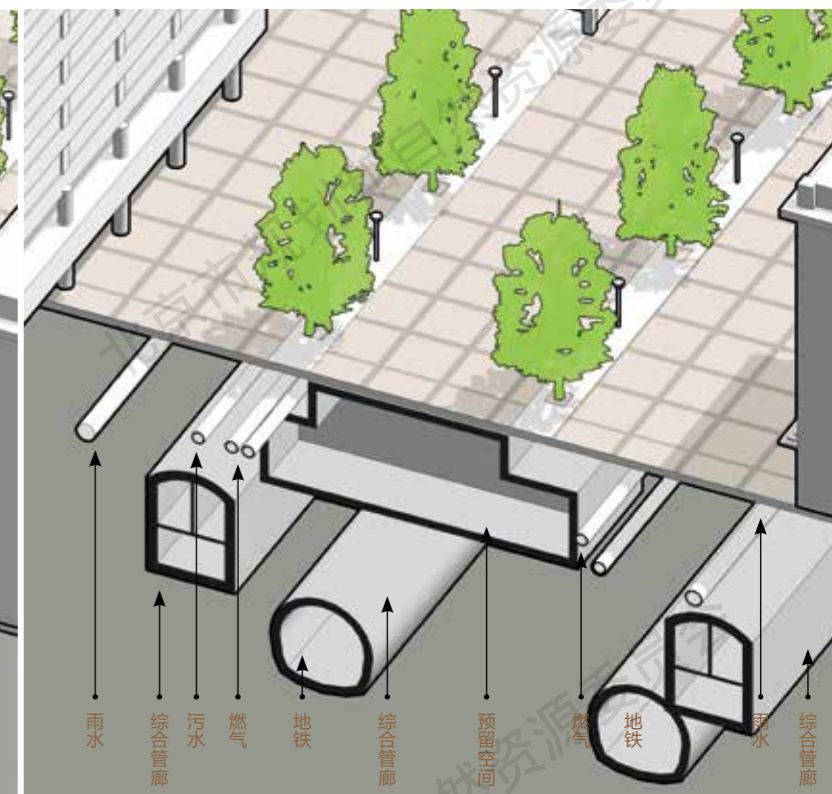
2 典型案例分析：

王府井步行街综合管廊
Case study: Utilities tunnel construction of Wangfujing street

由于地下管线排布杂乱，覆土条件较差，地面植被排布拘谨、生长状况不良，导致公共空间氛围较差。通过综合管廊建设，可充分释放浅层地下空间，为改善地面植被生长情况、灵活利用公共空间、改善街道步行环境提供良好条件。



原方案平面图
Original plan



优化方案平面图
Optimized plan

统筹街道生态化建设，提高街道韧性

To coordinate the construction of ecological infrastructure for street resilience increase

因地制宜，结合沿街绿化景观及地面铺装加强街道的海绵功能设计，提高街道的生态化水平，增强极端天气适应性。①

- 行人通行空间应最大限度地使用透水铺装，车道在有条件的情况下宜使用透水路面，但应满足路面路基强度和稳定性等要求。
- 在保证行人正常通行的前提下，结合沿街连续绿化带埋设海绵城市基础设施，提升街道雨水排除能力。
- 加强高架桥下空间或下凹路段的海绵功能设计，通过设置雨水收集及排除设施，提高收水和排水能力，加强雨水调蓄，解决低洼地区防涝问题。
- 避免选择深根系树种作为行道树，以免损害地下基础设施。

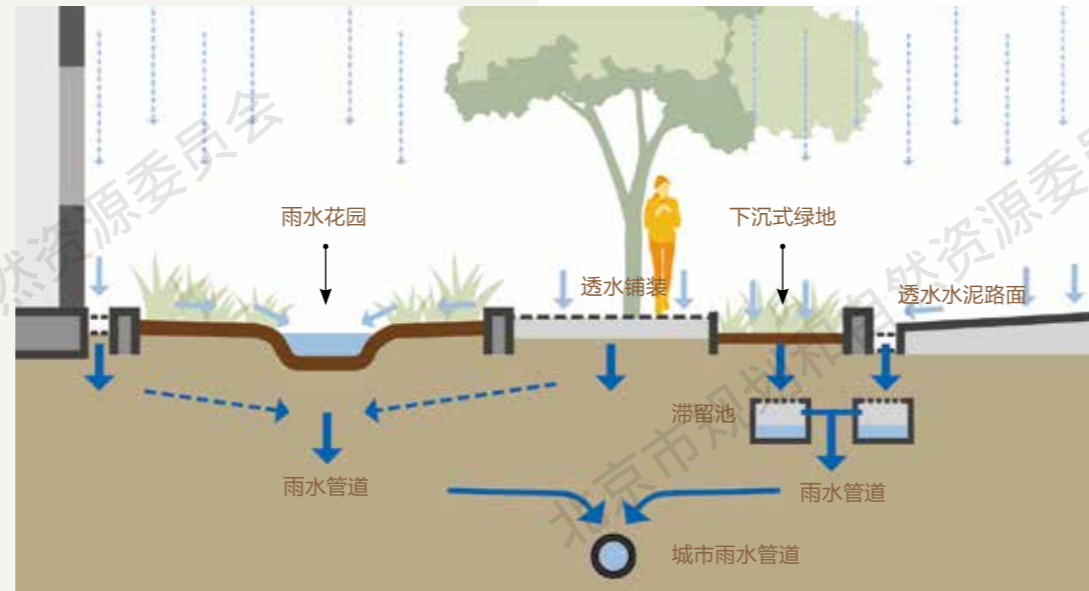
统筹街道立体交通，实现互联互通

To coordinate the street three-dimensional transportation for interconnection promotion

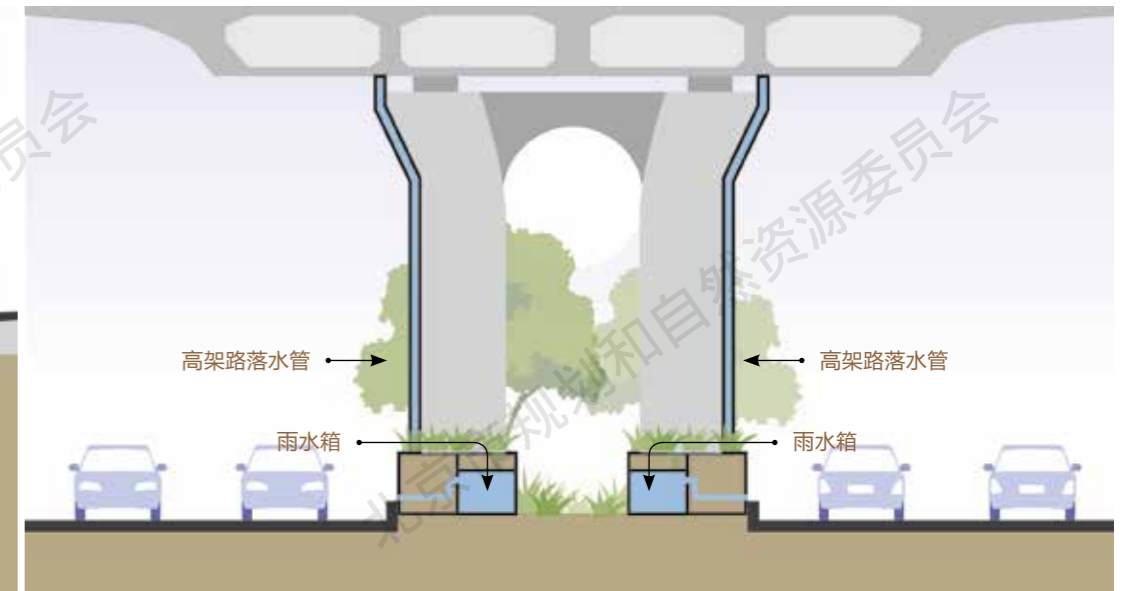
统筹组织地上地下交通，开展一体化空间设计，加强各层交通与城市功能的融合，提供便捷联通，促进交通网络立体化的形成。

- 交通枢纽及大型公共设施周边应全面整合地面、地下步行空间及立体过街设施等，以形成连续完整、顺畅安全的步行系统。②③
- 鼓励通过地下连廊及二层连廊，实现街道与商业、文化或体育等大型公共设施的立体联通，提高衔接效率，并分担地面步行设施压力。
- 加强立体交通网络中的行人导向标识设置，高效引导人流。

1 海绵城市设施示意 Sponge city facilities



海绵城市在街道人行及活动空间中的应用示意图
Schematic diagram of the application of sponge city in pedestrians activity spaces of street



海绵城市利用高架桥下空间示意图
Schematic diagram of sponge city using the space under the viaduct

2 香港九龙站一体化设计 Hong Kong Kowloon Station integrated design

九龙站内的交通组织以垂直叠加的方式进行，用一个地面层大厅对轨道站点客流、停车场、公共汽车站和过境巴士站的客流进行组织，并用垂直交通的方式组织线路间的换乘。由于不同的交通方式有着清晰的分区，九龙站为短途、长途、搭机和过境的旅客提供了最大的便捷。出站旅客可以经由出站大厅通过扶梯直达购物中心圆方，也可经由广场平台层前往周边的塔楼，该地区完善的人行步道系统可经由车站延伸至整个西九龙地区。



九龙站空中连桥（全景网提供）
Kowloon Station aerial bridge



九龙站空中连桥（徐峥鸣摄）
Kowloon Station aerial bridge

3 首尔站立体交通枢纽 Seoul train station three-dimensional traffic hub

首尔火车站立体交通枢纽，集轨道交通、长途客运、市区公交、市域公交、出租车、小汽车、自行车、步行等8种交通方式于一体的大型枢纽。2017年将高架桥改造为连接周边交通枢纽的步行通道，众多的台阶、电梯、桥梁、自动扶梯将城市与高架公园连接，与周围的城市空间相互作用。



首尔火车站立体交通枢纽（全景网提供）
Seoul train station three-dimensional traffic hub



首尔 7017 高架桥改造公共空间（全景网提供）
Seoul7017 Public Space

1.3 地铁站前一体，确保接驳空间的有序

To integrate the subway and its surrounding area to ensure the order of the connection space

地铁站出入口是分布广泛的微型城市门户，应统筹考虑站前空间与周边各类公共空间及设施的换乘衔接，营造便捷的换乘流线和舒适的停留体验，精细化设计重点地区的地铁站形象。

分类引导站点设计

Design for classified public transportation stations

依据区位、功能与站点周边规划布局，将轨道站点按照城市型、居住型和交通型三类进行精细化设计与管理。

- 城市型站点是指周边分布着大型商业设施、写字楼、公寓及旅游设施等的轨道站点，应以大量的观光者与就业人口为主要服务对象，处理好大人流接驳和集散，营造良好的公共活动空间。**①**
- 居住型站点指周边以居住功能为主，连接居住区与城市中心、商业娱乐、就业、交通等设施的轨道站点，应以周边居民为主要服务对象，营造良好的接驳和步行环境。**② ③**
- 交通型站点指周边为交通枢纽且以疏导人流为主要功能的轨道站点，应以通勤人群为主要服务对象，处理好瞬时大人流集散，高效组织交通。

加强交通接驳效率

To strengthen the efficiency of transportation connection

- 轨道交通接驳方式考虑的优先顺序为步行、公共自行车（含共享单车）、非机动车、公交、出租车、小汽车接送及停车换乘，在中心城区的商业商务区内应适当控制公共自行车（含共享单车）、非机动车停车位。**④**
- 综合考虑接驳流线，减少不同方向人流之间、人流与车流以及不同类型车流之间的冲突与干扰，并合理设置交通引导标识，形成顺畅、高效的交通流线。
- 轨道交通车站尽可能兼顾行人过街的功能，或与平面过街或立体过街设施紧密衔接。

1 实例对比 Comparison of examples



南锣鼓巷站 E 口（辛萍摄）
Exit E of Nanluogu Alley Station
出站口与街道间有较大高差，出站乘客拥挤在有限的出站口平台上，不利于安全疏散。

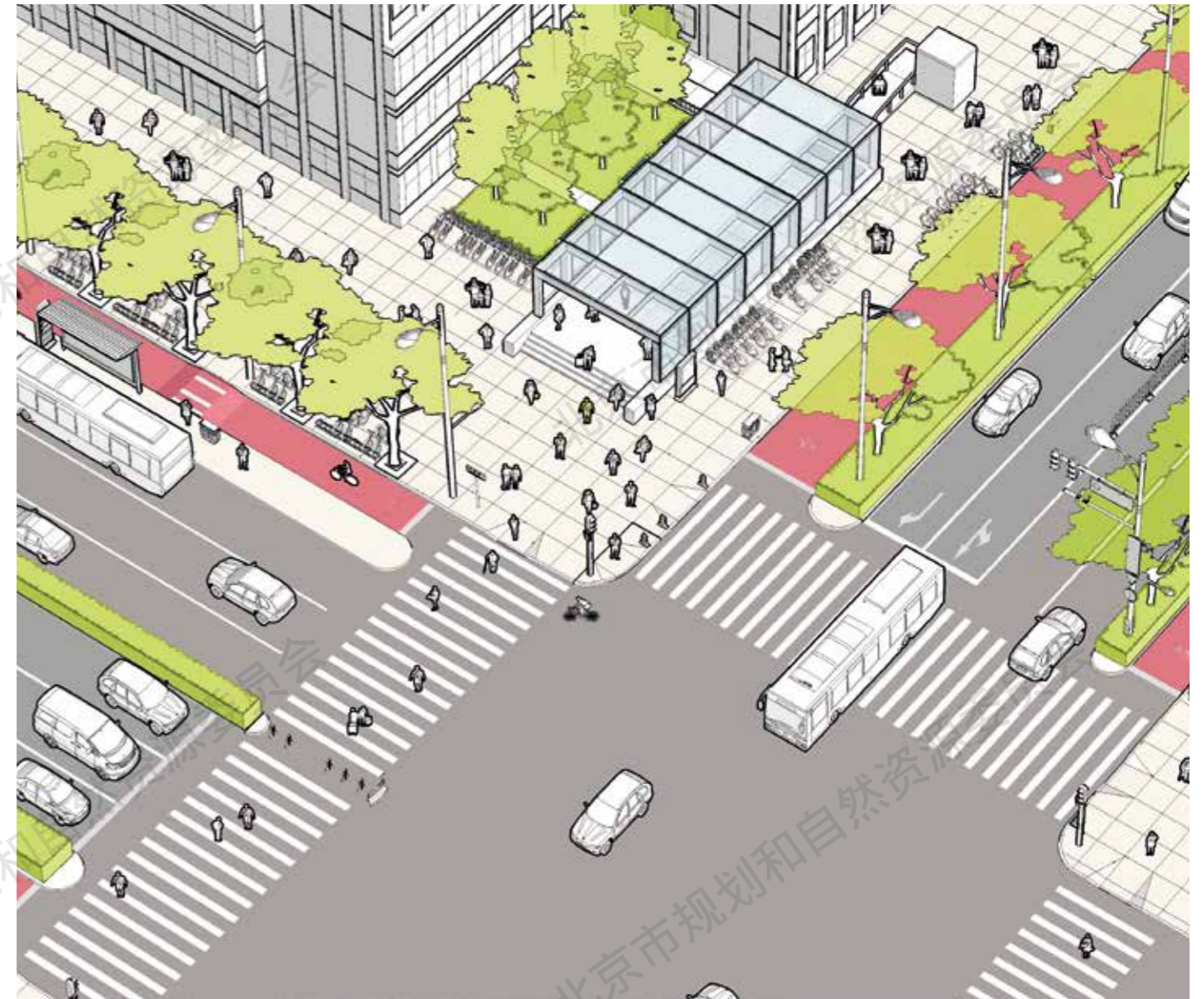


广渠门内站 B 口（郭婧摄）
Exit B of Guangqumen Inner Street Station
出站口与街道、宽敞的商业前空间因高差和栏杆割裂，不利于安全疏散。



珠市口地铁站 D 口（辛萍摄）
Exit D of Zhushikou Station

2 轨道交通出入口接驳设计示意 Rail transit entrance and exit connection design



3 舒适接驳环境 Comfortable transfer space



杨庄站 C 口（辛萍摄）
Exit C of Yangzhuang station

4 5 号线立水桥南站 Lishuiqiao South Station of Metro Line 5 立水桥南站出站口占用人行通道，现有人行道仅有 1 米宽，不能满足人流通行需要，诸多行人走到非机动车道上。改造方案通过压缩机动车道宽度，移动路缘石的位置，将人行道宽度拓展为 2 米。



改造前断面示意图
Before renovation

改造后断面示意图
After renovation

加强人流安全疏散

To ensure the efficiency of population flow evacuation

轨道站点出入口站前空间应保障行人的正常通行与安全疏散，并鼓励设置完善、便捷的配套设施。

- 应保证轨道站点周边场地的平整、连续，避免出现较大的高差，给乘客集散带来不便。
- 轨道站点出入口人流量较大的位置，应限制附属设施种类，两侧 10 米范围内只能设置路名牌、导引标识、照明设施等人行交通节点所必需的设施，阻碍出行的电箱、垃圾桶等设施应移位或拆除。
- 轨道站点出入口设置不得占用行人通行空间。受空间条件所限，不得不占用行人通行空间的，应通过道路断面改造，保障行人有效通行宽度。

提高站前景观品质

To improve the landscape quality of the stations front area

- 加强站口建筑及地面附属设施的设计，应与周边建筑、公共空间风貌相协调，并保留或延续车站周边区域的文化特征。①
- 车站设计应因地制宜，独立式站口应采用简洁的造型，与建筑合建式站口应与合建建筑的色彩、风格相协调，并设置清晰、醒目的站口标识。②
- 针对独立敞口式站口，应加设雨棚等遮蔽设施、加强标识标牌的引导。③
- 加强艺术化设计，体现地域文化特色。④ ⑤

1 独立式站口设计 Independent station design

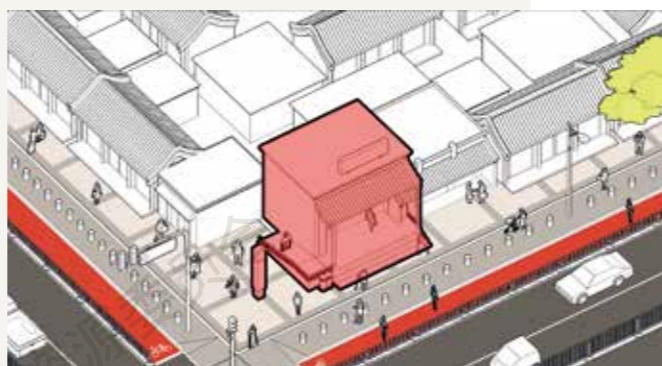


简洁站口设计示意图
Simple station design diagram



国贸站 E 口 (郭婧摄)
Exit E of Guomao Station
简洁的站口设计与周边建筑风格十分匹配。

2 合建式站口设计 Joint station design



合建式站口设计示意图
Schematic diagram of design for joint station



雍和宫站 C 口 (辛萍摄)
Exit C of Yonghe Temple Station
将出入口与雍和宫传统建筑结合，节约空间、便于识别。

4 伦敦轨道交通 London Rail Transportation

“一站一景”是伦敦轨道站点最大的特色。每个车站从内到外，在空间布置、室内色彩、材质应用、照明设计上千差万别，都有一个跟历史典故、名人轶事紧密相关的主题。



(全景网提供)



(全景网提供)

5 原宿车站 Harajuku Station

原宿车站为木质结构，古色古香的建筑与街道另一端现代感十足的表参道轨道站点入口形成鲜明的对比，古典的气质与时尚的碰撞为游客增添了丰富的空间体验。



(全景网提供)



(全景网提供)

3 实例对比 Comparison of Examples



西钓鱼台地铁站 A 口：敞口式站口，无遮蔽设施 (辛萍摄)
Exit A of Xidiaooyutai Station: An open station with no shelter



德国某地铁站：敞口式地铁站口上方设置雨棚 (全景网提供)
A subway station in Germany: A rain canopy above the open station

2 功能整合

Street Functions Integration

2.1 复合利用空间，提供多样化服务功能

To utilize mixed use space for diverse service providing

利用街道空间为行人提供非机动车停车架、垃圾箱、座椅、公厕等各类城市家具和服务设施，并结合社会发展需要增设综合服务亭，为街道周边人群及游客提供物流、信息、零售等便民功能。在商业区鼓励提供外摆空间，增加街道活力。

2.2 清晰划分街道功能带，规范街道秩序

To standardize the order of street spaces for street functional belts partition

利用绿化带、设施带和隔离带对街道各类功能进行有序化布局与整理，提高街道景观的秩序性，加强街道空间的高效利用。从而为行人的通行空间提供清晰界定，提高通行安全。①

绿化带

Green belt

指设在人行道边缘至道路红线之间的以绿化为主的条形地带。宜结合绿化带设置休憩座椅等休闲设施，可设置综合服务亭等中型设施、地面市政箱体和少量的非机动车停放区，但应注重设施的景观化、多样化设计，以确保整体景观效果不受影响。②

设施带

Facility belt

指设在人行道与非机动车道之间以种植行道树为主的条形地带。宜设置各类线杆、垃圾桶等城市家具，可分散设置非机动车停车区，非交通主导类街道可在此设置座椅等休憩设施。

隔离带

Isolation belt

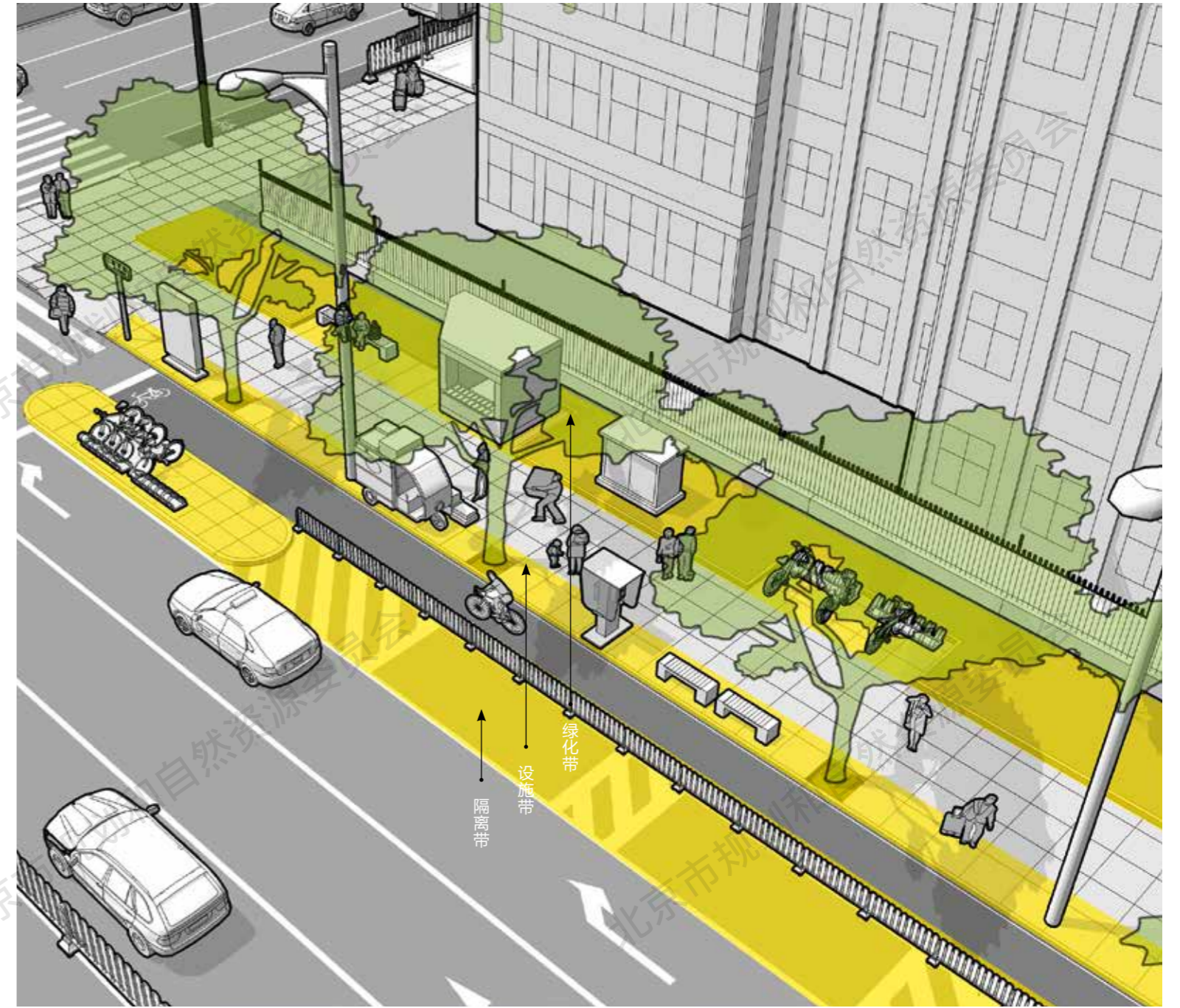
指非机动车道与机动车道之间的隔离带，多种植绿化景观，可分散设置非机动车停车区，空间条件充裕的可结合设置公交站台。

① 绿化带、设施带、隔离带复合利用 Mixed-use of green belt, facility belt, and isolation belt

优先在设施带布局城市家具、行道树等，提供良好的遮阳和便利的服务设施。

鼓励灵活利用绿化带，营造良好的公共空间氛围。如结合绿化带边缘的乔木、灌木设置休憩座椅、外摆等设施，利用较宽的绿化带设置小型公园等。可在绿化带设置市政箱体、报亭、便民售卖亭等大型设施，避免其阻碍行人通行空间。

可利用隔离带设置非机动车停放区和机动车临时停车位。

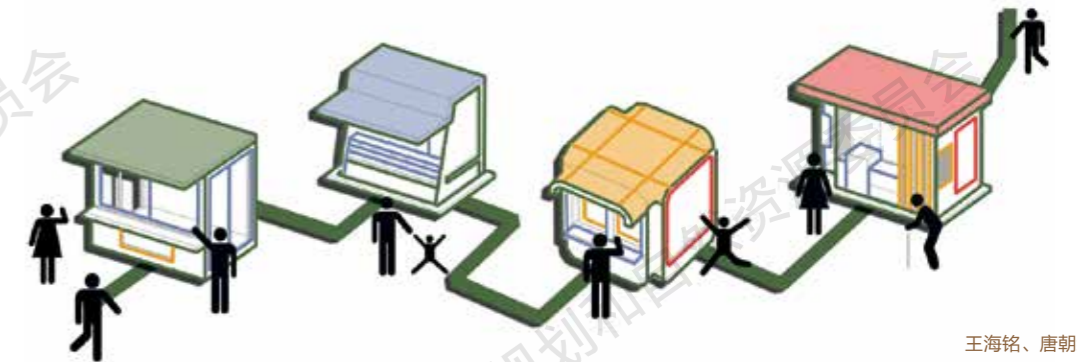


② 综合服务亭多样化设计 Diverse design of comprehensive service pavilion

鼓励综合服务亭的小型化、模块化和智能化设计。

鼓励植入街道流量监测、信息智能查询、电子设备充电、WiFi信号源、移动通信基站等功能，为街道提供多样化的服务。

鼓励综合服务亭提供代收快递、物品寄存等服务，有条件的可置换为社会公厕。



王海铭、唐朝绘
(by WANG Haiming, TANG Chao)

2.3 设施整合与集约利用

To simplify the pedestrian space and intensify usage of facilities

有序整合街道空间范围内的电力、通信、交通、监控等各类箱体及线杆，鼓励设施的集中化、小型化、隐蔽化设置，净化行人空间，提升街道景观品质。

多箱并集

Multi-functional box

有序整合街道空间范围内各类通信、广电、交通、监控等弱电箱体，鼓励多箱归并和多箱集中，净化行人通行空间与公共活动空间。^①

首都功能核心区内置于街道之上的市政箱体，应尽量入地处理或移入建筑内部，对不能隐蔽化处理的箱体应进行景观化设计。^③

多杆合一

Multifunctional pole

鼓励设置综合杆，提高空间利用率，净化行人通行空间与公共活动空间。^{② ④ ①}

街道空间不足时，可借助建筑立面设置必要的标识标牌，并确保标识标牌清晰醒目。

架空线入地

Overhead wire burying

因地制宜，鼓励采用直埋、桥架或混搭的方式，将胡同等特色类街道的强电或弱电缆入地或进行线缆梳理，对不能隐蔽处理的桥架、引上等设施进行景观化设计，为街道空间的景观提升提供条件。

① 多箱并集与街道类型之间的关系

The relationship between multi-function box unions and street types

	商业型道路	生活型道路	交通型道路	综合型道路	特定型道路
通信箱	●	●	○	○	●
广电箱	●	●	○	○	●
交通箱	○	○	○	○	○
路灯箱	○	○	○	○	○

● - 多箱归并 ○ - 多箱集中

② 世园会综合杆实景图

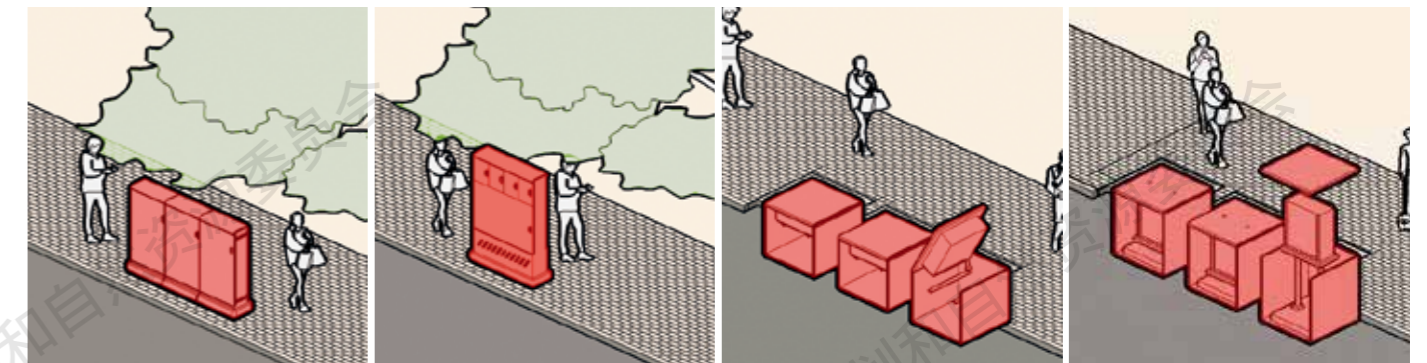
Comprehensive pole in World Horticultural Exposition Park



集合综合功能的智慧灯杆，集约利用空间，包含：通信基站、主路照明、辅路照明、治安监控、多功能显示屏。（中国移动提供）

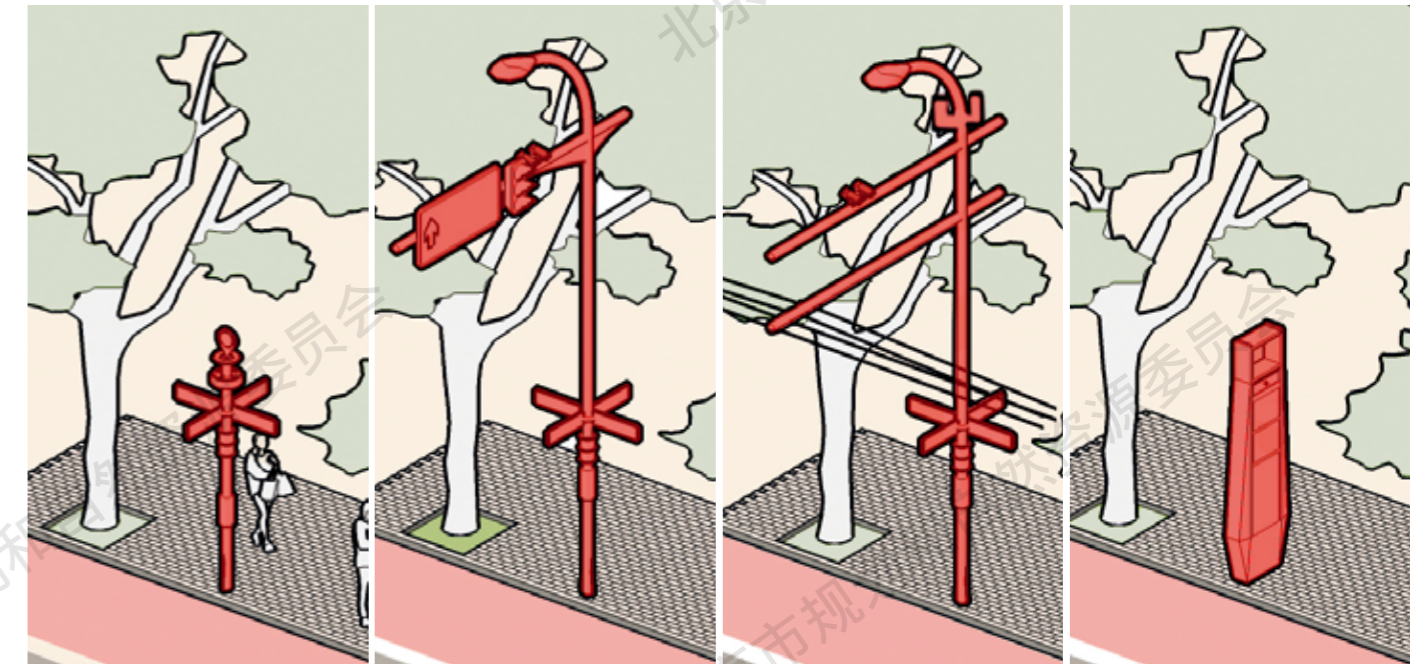
③ 多箱并集设计示意

Schematic diagram of Multi-functional box union design



④ 多杆合一设计示意

Schematic diagram of Multi-functional pole design



路灯杆为整合基础
Street light pole as the basis of integration

交通杆为整合基础
Traffic pole as the basis of integration

电车杆为整合基础
Tram pole as the basis of integration

信息牌整合
Information board integration

① 典型案例分析：阜内大街多杆合一

Case study: Multifunctional Pole on Fuchengmen Inner Street

阜内大街 680 米路段整治中，对交通标识、电力、治安、电车等多个主体的杆线共 183 根进行合并，通过设置多处综合杆，最终减少到 55 根（除交通信号灯 11 根未实现整合外，其余均有整合）。

	总计（根）	综合杆（根）	电线杆（根）	灯杆（根）	废弃 / 备用杆（根）	监控杆（根）	指路牌（个）	交通标志标牌（个）	地铁站示牌（个）	旅游标识（个）	公共厕所标识（个）	交通信号灯（个）
改造前	183	0	31	31	31	15	26	27	4	3	4	11
改造后	55	36	0	0	0	0	2	5	0	1	0	11



改造前（王京京摄）
Before renovation



改造后（中国建筑设计的研究院有限公司提供）
After renovation

三 精细设计 Fine and Detailed Design

1 安全优先，有序可靠

To Make Reliable and Well-organized Space with Safety Priority

1.1 确保连续通行空间，保障使用者路权

To assure continuous walkway for pedestrian protection

连续可达

Continuous accessibility

各级城市道路两侧均应设置人行道，为行人提供完整、连续的通行空间。

- 城市家具、市政设施等不应占用人行道。①
- 优化立体过街设施出入口、地铁出入口以及公交站台等的位置，避免占用人行道，不得不设置于人行道时，应保证步行空间的有效宽度。
- 人行横道与步行通行区应保持在一条直线上，尽量避免弯曲流线或绕行；宽度应根据过街人流量合理确定，为两侧过街人群交汇提供充裕的空间。②

适当隔离

Proper isolation

通过适当的隔离避免步行、非机动车、机动车之间发生流线交织。

- 在满足人行过街设施配置要求及沿路上下客需求的前提下，车速较快和车流量较大的路段应设置隔离带，对机动车与路侧的非机动车及行人进行快慢隔离。
- 通过设置高差、铺装等对行人和非机动车通行空间进行隔离。
- 在特殊情况下，当人行道与非机动车道共板时，应设置隔离设施，避免流线交织。
- 空间条件较充裕时，鼓励通过绿化手段提示空间分区。

步行优先

Walking priority

在城市更新过程中，在保证基本通行需求的基础上，将空间优先分配给人行道和公共活动空间。当不同交通模式之间存在潜在交织可能时，应按照步行>非机动车>机动车的优先序进行处理。

- 步行通行与非机动车停放需求产生冲突时，优先保障步行通行需求。③
- 应抬升街道两侧建筑的机动车出入口高程，使其与人行道高程保持一致，从而保证人行道的连续平整。
- 在支路的人行过街处，宜将步行道的铺装延伸至非机动车道或设置抬升式人行横道；胡同与城市道路交叉处，应通过缓坡将非机动车道抬升至胡同标高。
- 位于人流较为集中的商业街区、旅游景区区内的道路交叉口，可通过设置全相位人行横道，满足较大人流的通过需求。④

1 连续可达的通行空间 Continuous access space



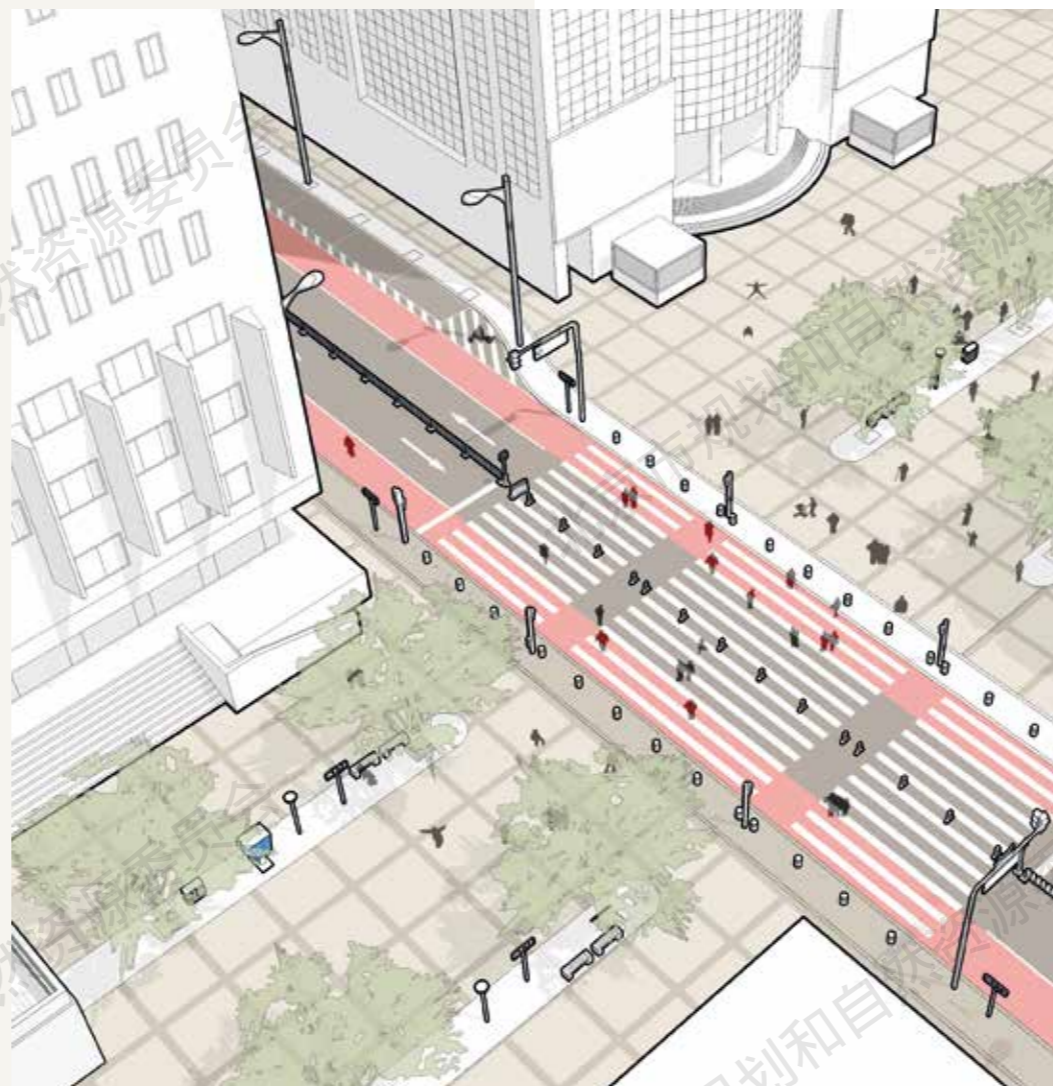
校尉胡同（协和医院外）：市政箱体占用人行空间（郭婧摄）
Xiaowei Hutong (Concord Hospital): Municipal utility box occupying pedestrian space



成府路：市政箱体位于交叉口阻碍大人流过街（郭婧摄）
Chengfu Road: Municipal utility box occupying lots of sidewalk space

1 典型案例分析：王府井大街与东单三条的全相位交叉口设计

Case study: The design of the intersection of Wangfujing Street and Dongdan commercial area



2 连续的人行道 Continuous sidewalk



路缘石抹角半径过大
Too large radius of curb stone corner.

路缘石抹角半径恰当；
过街人行横道宽度过窄
Proper radius of the curb, too narrow width of the crosswalk.

路缘石抹角半径恰当；
过街人行横道宽度恰当
Proper radius of the curb, proper width of the crosswalk.

最美街道赏析：阜内大街 Beautiful Streets Appreciation: Fuchengmen Inner Street

阜内大街改造过程中，采用人行道与非机动车道共板的方式，在人行道与非机动车道之间通过城市家具、自行车停车架、绿化带等进行隔离。



（中国建筑设计研究院有限公司提供）



（中国建筑设计研究院有限公司提供）

3 步行优先的空间处理 Street space design with walk priority



巴黎抬升式路段人行横道（郭婧摄）
Crosswalk in the elevated section of Paris



日本银座交叉口全相位人行横道（全景网提供）
Japan Ginza intersection crosswalk



抬升式交叉口人行过街横道示意图
Lifted intersection pedestrian crossing street



整体抬升式交叉口
Overall raised intersection

缩短过街距离

To decrease the crossing distance

通过控制路口展宽、路缘石外延、设置安全岛等方式，缩短行人过街距离，提供充足的行人驻足等待空间。^①

- 城市主次干路相交时，鼓励路口减少展宽或不进行展宽，转而通过路段变截面满足左转需求，或通过缩减单条机动车道的宽度来增加右转车道。不鼓励城市支路在交叉口进行展宽。^④
- 对于过宽的道路交叉口，应设置导流岛缩短行人单次过街距离，减少右转车辆与行人交汇点。
- 在非交通主导类街道，鼓励路缘石外延缩短过街距离，为行人提供充足的驻足等待空间。若路侧施划有临时停车位，应在路口相应一侧进行路缘石外延处理，缩短人行过街距离、增加行人等候空间，同时避免了停车占用过街通道的可能性。

骑行顺畅

To ensure smooth riding

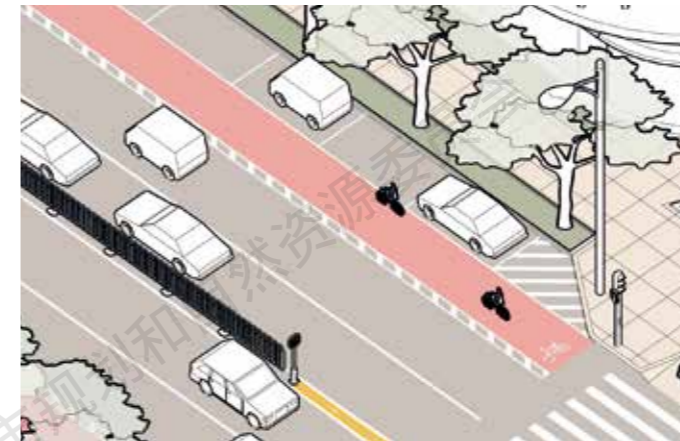
提升骑行空间的安全性和连续性，合理引导骑行流线，保障非机动车路权。^{② ③}

- 禁止机动车占用非机动车道通行或停放。
- 非机动车过街通道与非机动车道应保持在同一条直线上，并通过地面标识明确非机动车通行区域，确保非机动车空间的连贯性和可视性。在有条件的路口，鼓励设置非机动车左转道。
- 在非机动车流量较大的路口，在不干扰机动车正常通行的基础上，鼓励设置非机动车优先停靠区。同时，设置非机动车配套的过街信号系统，通过信号的时间差减小非机动车与机动车的过街冲突。

① 路边停车与过街路缘石外延相结合的情况 Two cases of roadside parking combined with street curb extension



情况 1：路侧停车在非非机动车道内侧
Case 1: Roadside parking on the inside of the non-motorized vehicle lane



情况 2：路侧停车在非非机动车道外侧
Case 2: Roadside parking on the outside of the non-motorized vehicle lane

② 非机动车友好的路口设计 Intersection design friendly to non-motorized transit



非机动车道左转道设置及标识
Left turn lane setting and identification of non-motorized lane

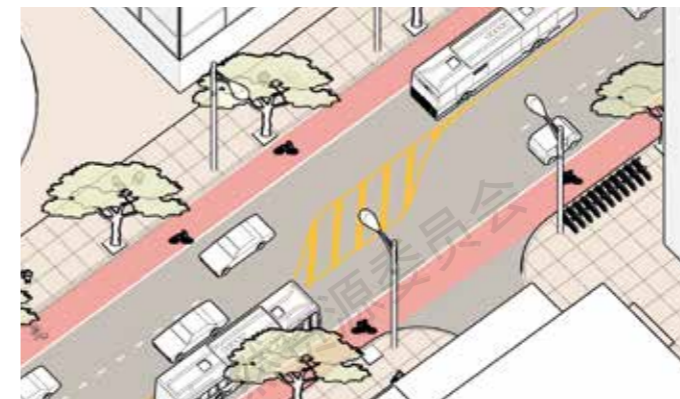


设置非机动车优先停靠区
To set docking area for non-motorized vehicle priority

③ 通过道路断面优化增设非机动车道 Non-motorized vehicle lanes increase through section optimization

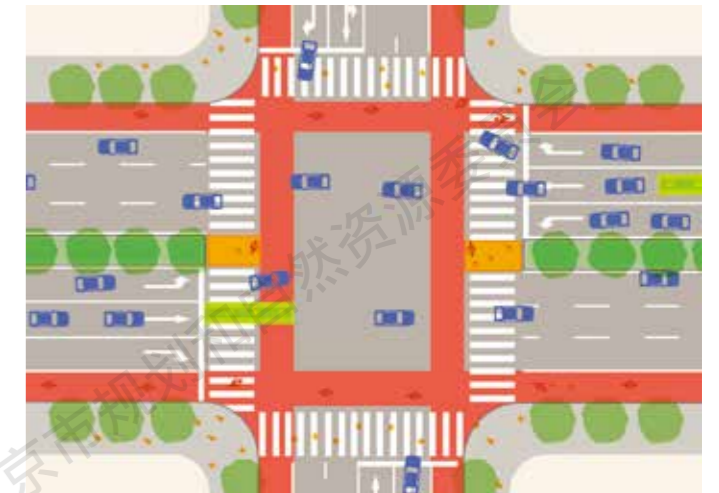


改造前
Before renovation
未设置非机动车道的四车道。



改造后
After renovation
变为三车道，通过变截面满足机动车左转等待需求。并将余出的空间分配给了非机动车道。

④ 在路口缩短行人过街距离 To shorten the pedestrian cross distance at the intersection



中心城区内，六车道保持连续的非机动车通行空间，利用中央分隔带设置行人过街安全岛，提升行人和非机动车过街安全性。



中心城区外，六车道在路口设置导流岛，形成右转独立专用道，减少车辆与非机动车、行人的交汇次数。



四车道利用中央分隔带增加左转车道，避免展宽红线，路中设置过街安全岛。

限制车速

To limit vehicle speed

采用多种设计手段，在潜在的交通流线交织处，引导机动车减速通行，为行人和骑行者营造安全、舒适的街道环境。

- 在行人和非机动车的过街通道进行地面划线或铺装，提醒机动车减速。
- 在非交通主导类街道的交叉口，缩小路缘石半径，引导机动车减速右转。采取较小的路缘石转弯半径时，应设置相应的机动车限速标识。^①
- 商业区、学校、医院和公共文化场所等人流量较大的路段，综合运用缩小路缘石半径、缩窄车道、水平线位偏移、全铺装道路、立体减速彩色标线等道路设计措施，引导机动车降速通过。^②

确保无障碍

To ensure barrier-free design

加强各类空间的无障碍衔接，构建无障碍系统化体系，完善各类设施的无障碍设计，保障有需求的社会成员的交通出行权益。^{③ ④}

- 保证无障碍通行具有适宜的宽度和连续的路径。城市主要干支路的人行道应保证轮椅与单列行人错行的通行宽度，道路两侧树木、构筑物、停车位、导示标牌等不应突出伸入步行区域有碍通行，井盖、排水算子不应与人行道的路面产生高差。
- 人行天桥、地下通道、出入口、转角处和接驳处等均应设置提示盲道；人行横道两端必须设置缘石坡道，设置阻车桩时需确保轮椅顺利通过。
- 出入口轮椅坡道设置时应满足轮椅通行需求，不应影响人行道宽度，坡口与地面交界处须平缓处理，设置扶手或栏杆，扶手起终点延伸长度。
- 人行道应与公交站点（包括地铁站点）、机动车停车场所（包括地下停车场所）无障碍接驳，接驳处应设置缘石坡道或以坡地形过渡。
- 以利用用地边界的绿化带、街边绿地或广场，以及人行道与非机动车道之间的空间间隔设置无障碍休息场所，休息场所应与周边人行道路无障碍接驳，并设置具有扶手靠背的无障碍座椅。
- 确保无障碍机动车停车位设置在通行方便、行走路线最短的位置，并设置低位收费桩，施划轮椅通道线。
- 街道上的无障碍设施和衔接各类建筑与服务设施出入口的无障碍设施，均应设置无障碍引导标识。

① 交叉口路缘石转弯半径建议值

Suggested value of curb radius at intersection

道路等级	路缘石半径（米）
城市主干路	5-8
城市次干路	5-8
城市支路	5

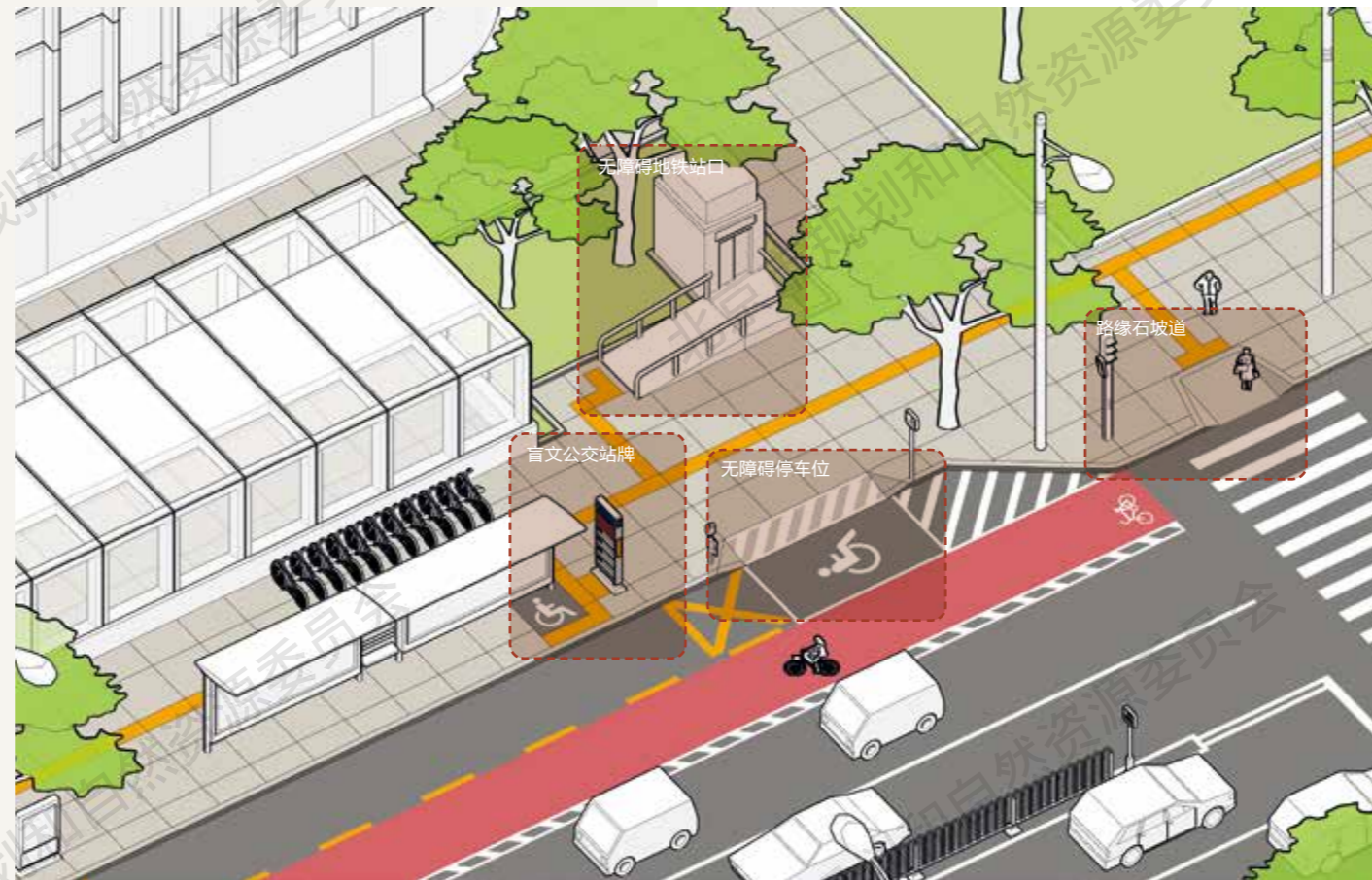
缩减路缘石半径后，可增加公共空间和行人等待空间。

右转弯计算行车速度 (千米/时)		30	25	20	15
路缘石转弯半径 (米)	R1	20	15	10	5
	R2	5	5	5	5
面积差(平方米)		322.5	172	64.5	0

注：R1为《城市道路交叉口规划规范（GB50647—2011）》要求交叉口转角路缘石转弯最小半径建议值，R2为导则提出交叉口路缘石最小转弯半径建议值。

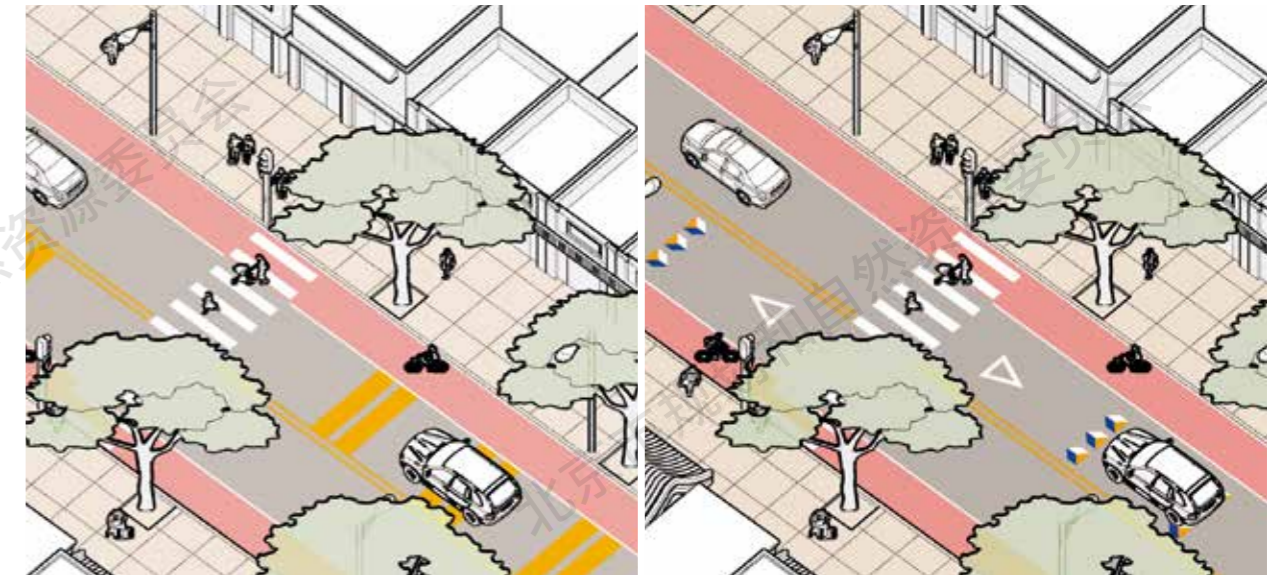
③ 无障碍细节设计

Barrier-free design detailing



② 限制车速细部设计

Speed limiting detail design



减速涂装形式一
Deceleration coating form 1

减速涂装形式二
Deceleration coating form 2

④ 无障碍设计实例

Barrier-free design example



北辰东路缘石坡道（辛萍摄）
East Beichen Road



上海无障碍停车位（辛萍摄）
Barrier-free parking spaces in Shanghai

1.2 提供多样街道设施，提升节点可靠性

To provide diverse street facilities, for the reliability promotion of the Street nodes

平面过街

Crossing on the road

除交通主导类街道外，应优先选取平面过街设施，保障行人过街的安全性和便捷性。

- 人行横道与人行道衔接处应保持通畅，避免在机动车驾驶员视距范围内放置体量巨大的设施，仅可设置引导标识、照明设施、废物箱等必需设施。
- 机动车车道数超过4条或人行横道长度（不包括非机动车道）大于16米时，应利用中央分隔带/侧分带设置安全岛；没有中央分隔带/侧分带的，宜通过缩减机动车道宽度增设安全岛。安全岛大小应结合空间条件和人流量进行确定，应至少保证轮椅与单列行人错行。^{① ②}
- 道路中过街设置安全岛时，宜平移过街通道的线位使行人迂回过街，使行人过街时更加注意往来的车辆，提高行人过街的警惕性。^①
- 合理确定过街设施的间距。^③

立体过街

Crossing over the road

立体过街设施应保证24小时的连续性和完整性，并设置必要的交通诱导标识和安全设施。宜与周边公共建筑的行人出入口顺畅衔接。^④

- 道路上已有立体过街设施时，如不能满足有障碍人士的过街需求，则应对现有设施进行改造，或补充设置平面过街设施。学校、医院、养老院以及其他重点区域原则上以平面过街为主。
- 在人行横道难以保证行人顺利过街的情况下，新建立体过街设施时，应充分征求沿线使用者的意见，并注重无障碍设计。
- 提升立体过街设施形象，鼓励突出地区特色、与周边城市风貌相协调的多样化设计。
- 立体过街设施宜与两侧公共建筑相连形成连续完整的步行系统，并加装遮阳、挡雨等附属设施。

信号设施

Signal facility

通过信号灯控制或设置提醒标识，明确并强化优先通行次序，减少流线交织，保障行人和非机动车的过街安全，改善交通秩序。

- 在无信号灯的过街区域，鼓励通过立体人行横道、减速彩塑标线等设计手段，以高可视度的方式提醒机动车减速，使驾驶员获得更明确的提示。
- 在交通量较大的区域，宜设置非机动车专用信号灯，减小潜在的交通冲突。信号灯的周期长度应以允许等候的非机动车在一个信号周期内通过为宜。
- 街道上的平面过街应设置过街信号灯按钮和过街音响提示装置，安全岛的尺寸应确保轮椅正常等待与通行。

1 安全岛的设置

Safe island setting



通过车道收窄形成安全岛
To form a safe island by narrowing the lane width



利用中央分隔带设置安全岛
To set up a safe island with a central divider



利用中央分隔带设置迂回型安全岛
To set up a roundabout safe island with a central divider

2 舒适便捷的安全岛

Comfortable and Convenient Safe island

有条件时，安全岛可结合绿化景观、休憩设施、便民设施等进行设置，营造更宜人的过街环境。



(郭婧摄)

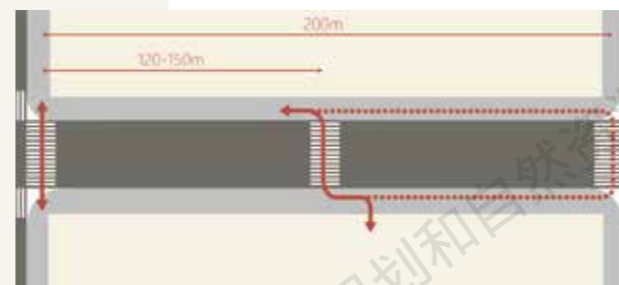


(叶楠摄)

3 合理确定平面过街设施的间距

To determine the proper spacing of the street crossing facilities

在大型商场、学校、旅游景点等人流量较大的公共区域，适当加密过街设施布局，鼓励根据行人过街需求就近选择过街位置，并根据过街人流量合理确定人行横道的宽度。



4 立体过街设施的人性化设计

Humanized design of three-dimensional crossing facilities

优化立体过街设施出入口位置，避免占用人行道。

注重无障碍扶手、坡度放缓等人性化设计，鼓励加装电梯、方便交通弱势群体。



(全景网提供)



无障碍地下通道（那伯识摄）
Barrier-free underground passage

公交车专用道

Bus Lane

鼓励系统设置公交车专用道，优先保障公交路权与公交通行效率。

- 应结合公交线路密集、断面客流较大的道路设置连续的公交车专用道并形成网络。公交车道、公交车专用道、公交专用路应通过标识标线强调公交车路权，保障通行效率。
- 道路交叉口间距较大且红线较宽的道路，宜设置中央式公交车专用道（专用车道应设置至停车线），便于减少外界干扰因素，施行封闭式管理，提高畅通性。BRT快速公交专用道一般采用路中形式。**① ③**
- 交叉口处右转公交车流量较大且路段内机动车开口较少的情况下，宜设置路侧式公交车专用道，且应在机动车道与非机动车道之间设置物理分隔设施，避免公交车对非机动车交通的干扰。**② ④**
- 外侧车道施划公交车专用道时，特别是临近地铁接驳站点的大客流路段，宜给予公交车左转的专用信号（可以比较短），解决公交车就近左转和掉头的问题。

公交站点与港湾

Bus stop and harbor

合理设置站点与港湾位置，保障乘客安全、便捷地到达公交站台。**⑤**

- 街道交叉口附近的公交车站布局，应尽可能缩短乘客的换乘距离（尽量小于150米），避免占用狭窄路段，保障街道畅通。设有展宽段的大型交叉口，公交车站宜尽量安排在展宽段内。
- 确保公交车站及各类设施位置的合理性，保障安全疏散。空间不足时，应提供相应照明、遮蔽与信息设施，保障乘客的基本需求。有条件时，鼓励结合遮阳（雨）棚、座椅、垃圾桶、自行车停车等设施设置公交站亭，营造舒适的乘车环境和便捷的配套设施。
- 根据道路断面形式合理确定公交车站设置方式，可通过局部红线拓宽或压缩路侧绿化带设置岛式公交车站，也可结合人行道或较宽的机非隔离带设置港湾式公交停靠站，避免公交车与其他车辆的流线冲突。鼓励通过站台与人行道之间使用抬升式人行横道、地面标识或铺装，提示非机动车减速避让行人。
- 公交站台及前后50米范围内的车行道路面应禁止机动车停靠，保障公交车的通行效率。

1 中央式公交车专用道的两种形式

Two forms of road-style bus lanes

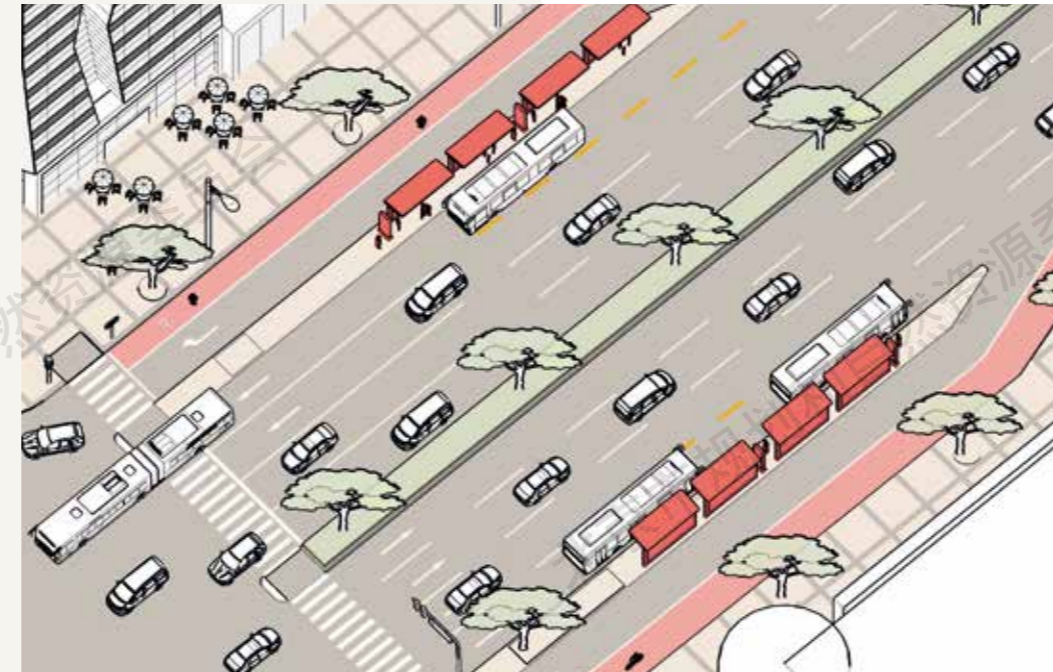


中央式公交车专用道：站台设置于中间
Road-style bus lane: the platform is set in the middle

中央式公交车专用道：站台设置于两侧
Road-style bus lane: the platform is set on both sides

2 大型平面交叉口公交车站设置示意图

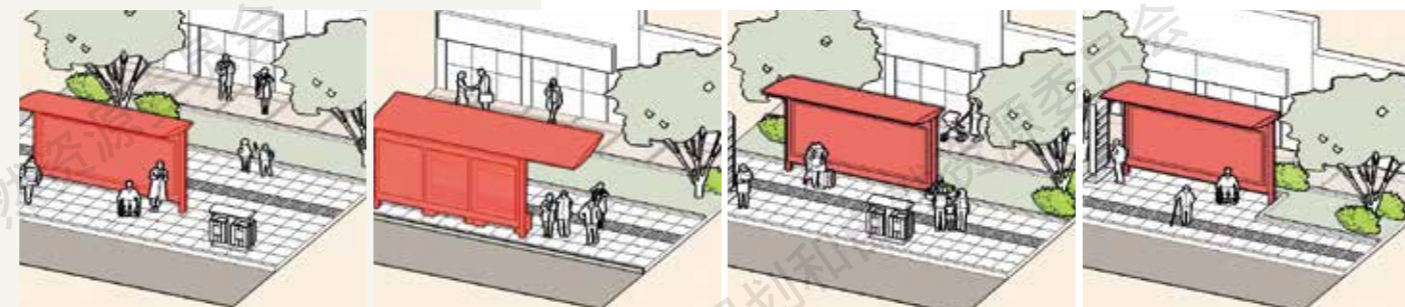
Schematic diagram of bus station setting at large intersection



快速路辅路、主干路，左转和右转公交线路的车站宜设置在交叉口出口道、靠近人行横道处，应避免等候进站的公交车队列溢出；直行公交线路的车站可设置在交叉口进口道或出口道，设置在进口道的，应有条件将右转机动车道移至辅路，或应有相应交通管理措施。

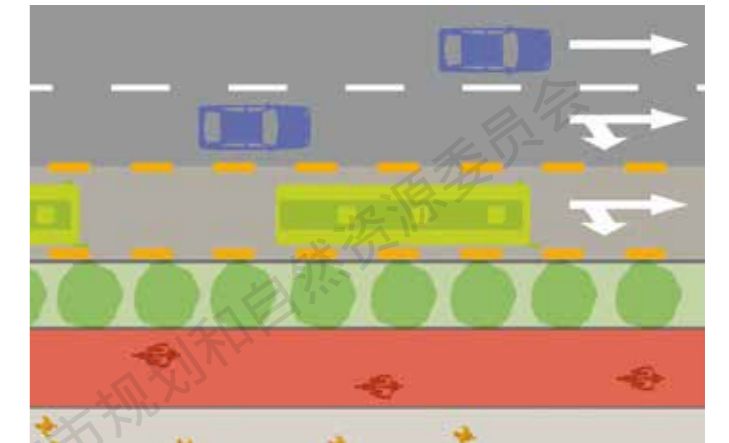
3 公交站台在道路中的设置方法

The way to set up bus stop in the road



4 路侧式右转公交车专用道

Road side right turn bus lane



5 港湾式公交站

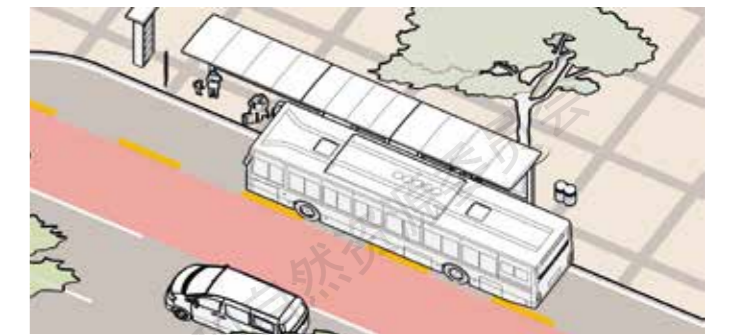
Harbor bus stop



路侧岛式公交站
Road side island bus stop



利用较宽的机非隔离带设置港湾式公交站
A wider isolated vehicle adoption to set up a harbor bus stop



结合人行道设置港湾式公交站
A bay-style bus stop setting in conjunction with the sidewalk

1.3 倡导共享静稳街巷，确保儿童友好性

To advocate sharing peaceful and stable streets to ensure child friendliness

营造祥和邻里

To create a peaceful neighborhood

鼓励在居住区采取静稳设计手段降低车速，强化街道公共空间属性、营造良好的邻里交流空间氛围，提升儿童和老人在街道上的安全感。

- 在车流量较小的支路采用减速铺装、抬升式过街人行道、减速板等静稳措施，提升街道安全性。
- 增加绿植与公共活动空间，布置充足的街道家具，提升街道的公共空间属性、营造良好的邻里交流氛围。

营造宁静胡同

To create quiet Hutong environment

严格管控胡同内的机动车通行速度与停放权限，减少机动车通过，营造宁静胡同，为儿童和老人提供安全的户外活动空间。

- 原则上，远期取消胡同停车。限制胡同内的机动车行车速度。
- 鼓励利用边角地与闲置空间设置活动场地与绿化空间，促进邻里交流。

营造安静校园

To create quiet campus environment

优先保证以学生为主体的行人在街道活动中的安全。重点规范机动车停车、临时落客等行为，注意通过车辆的降速、降噪措施，确保教学期间的街道安静氛围，保障上下学时的有序疏散。

- 上下学时段，对周边特定路段提出禁停管控要求，以保障交通通畅。通过设置醒目清晰的标识标牌与地面涂装，提醒驾驶员降速，注意避让学生群体。
- 出入口不得占用道路空间。在地块建筑设计与改造中，应提供机动车落客与回车空间，避免机动车等待与落客对街道空间秩序的干扰。
- 确保学校出入口与道路交叉口的距离不低于200米；在学校周边的过街口设置尽量短到过街距离和安全便捷的过街设施，过街口的间距不应大于200米，避免学生绕路过街。

保障有序就医

To guarantee orderly medical treatment

针对临时停车与落客、各类交通组织等进行疏导，注重无障碍设施的设置与周边街道环境的设计，保证就医行人、非机动车与机动车顺畅便捷地进出医院。同时，应重点确保人行道与非机动车道的完整与连续。

- 设置标识标牌与地面涂装，提醒机动车降速，禁止鸣笛。
- 出入口不得占用道路空间。在地块建筑设计与改造中，应提供机动车落客与回车空间，避免机动车等待与落客对街道空间秩序的干扰。



最美街道赏析：祥和静稳的街道氛围

Beautiful Streets Appreciation: Peaceful and steady street atmosphere



模式口大街（卢和生摄）
Moshikou Street



天桥南大街（辛萍摄）
South TianQiao Street



正义路-玉河公园（夏梦晨摄）
Zhengyi Road-Yu River Park



车公庄西路（兰慧东摄）
West Chegongzhuang Road



最美街道赏析：环境宜人的宁静胡同

Beautiful Streets Appreciation: Pleasant environment of quiet alley



史家胡同（刘静怡摄）
Shijia Hutong



白塔寺街巷（吴国田摄）
Alley beside the White Pagoda Temple



东不压桥胡同-玉河（赵超英摄）
Dongbuya bridge Hutong-Yu River

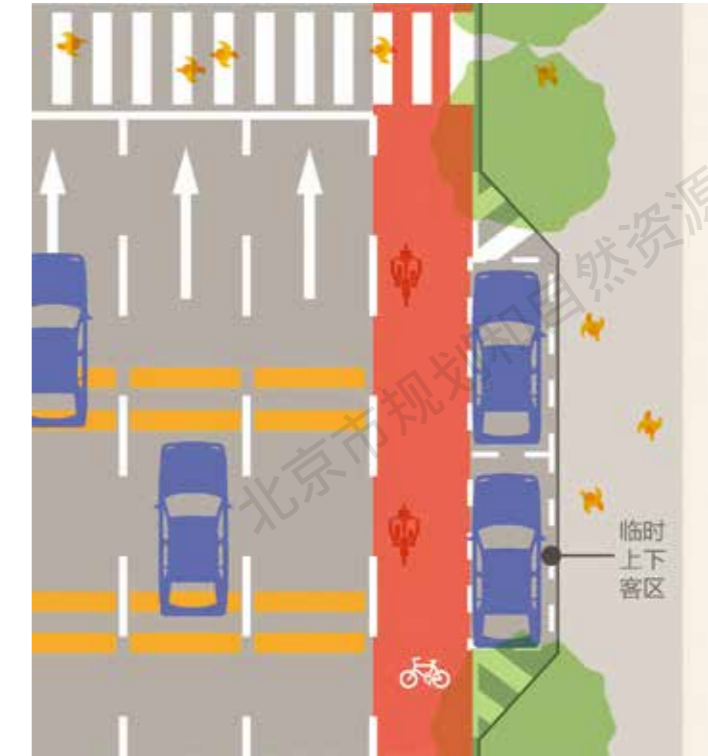


大石作胡同（赵榕摄）
Dashizuo Hutong



1 安静的校园路

Quiet campus road



学校门口节点示意图
School gate node sketch map

学校周边路段应设置相应的标识标牌与地面涂装提醒机动车降低速度，提醒司机注意避让学生群体。

学校附近应针对其潮汐性交通的特点，制定机动车限时禁停管理措施，减小机动车停靠对交通的影响。局部路段可通过变截面设置机动车临时落客区。



2 有序的就医路

Orderly and smooth medical service road



医院门口节点示意图
Hospital door node sketch map

在有车辆进出的出入口应将停车收费处设置在地段内部，减小对交通的影响。同时在流线的设计上应减少机动车与行人的流线交汇；在没有车辆进出的出入口应注意街道环境设计，以舒适的步行环境为设计导向。

在医院周边应通过变截面设置临时落客区，保证落客通行互不干扰，并设置相应的标识标牌提醒机动车限制停靠时长。同时落客区须结合无障碍设施进行设置。

1

典型案例分析：南礼士路改造设想
Case study: Design for renovation of South Lishi Road

2004年，为了满足交通量的增长需求，南礼士路进行拓宽改造，压缩了人行道、增加了一条机动车道。时至今日，有数量可观的人开车经由此路去儿童医院就诊，与来此上班的车辆在早高峰相汇，导致了极为严重的拥堵。与此同时，道路扩建后，建威大厦前的内部停车场占用了道路人行道空间，绿化带挤占了人行道。

改造设想充分考虑到地铁站出口人流动向和接驳需求，选取目前矛盾较为突出的建威大厦前节点、南礼士路公园节点、儿童医院西门前节点，通过整合两侧建筑后退空间与街道人行道、非机动车道、设施带等进行整体设计，试图理顺重要节点处各类交通的流线，保障行人路权、规范非机动车动线、缓解交通拥堵问题。

1 儿童医院西门前节点
Children's Hospital west gate sketch



利用医院内部大型花坛形成环路，解决机动车落客与掉头需求，避免机动车在门前落客带来交通拥堵，保证医院门前人行道与非机动车道的连续性。



儿童医院门前机动车停车占用人行道（郭婧摄）
Car parking in front of Children's Hospital occupying sidewalks (郭婧摄)

2 南礼士路公园节点
South Lishi Road Park Node sketch



拆除公园面向道路一侧的围墙和栏杆，形成开放共享的活力空间，提升公园的可进入性。



有围栏的南礼士路公园（辛萍摄）
South Lishi Road Park with fences (辛萍摄)

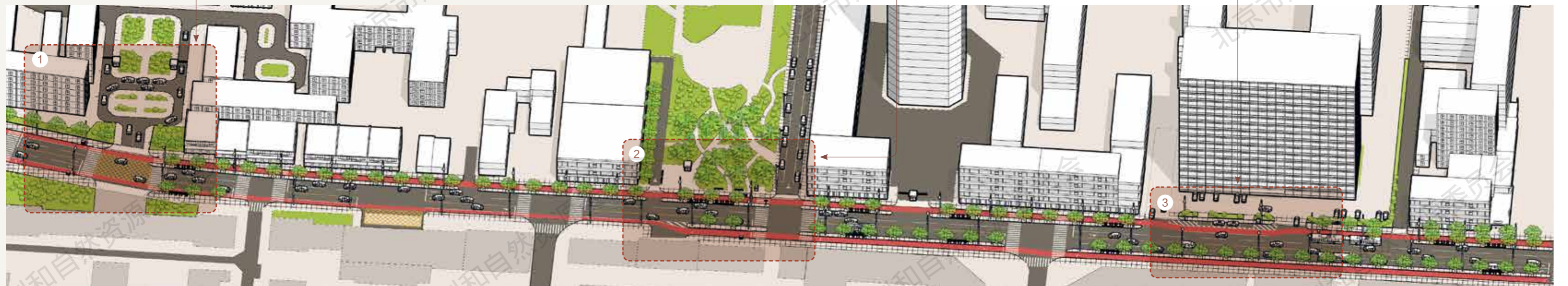
3 建威大厦前节点
Jianwei Building Front Node sketch



将公交站台南移，统筹利用原有站台空间，设置临时落客区，并保持连续的非机动车道。将原有占用城市公共空间的绿化退回用地界内，补足缺失的步行空间。缩窄场地机动车出入口宽度，对进入用地内的车辆进行单向组织。



建筑前停车空间占用人行道（郭婧摄）
Front parking space occupying sidewalks (郭婧摄)



2 文化提质，魅力展示

To Design with Culture for Urban Charms Unveiling

2.1 优化街道对景，营造转角风景

To optimize street scenery and create street corner view

分类塑造

Classificated design

依托城市自然山水资源、历史文化资源和典型特色风景，塑造街道对景与转角风景，展示北京城市的“首都风范、古都风韵、时代风貌”。

- 看山水的街道：处理好东西向干路和南北向公路的望山通廊，以及大型开阔水面沿线街道的望山视野，展现城市大山大水。
- 看历史的街道：处理好老城标志性历史建筑的街道对景，烘托阅读城市历史文化的氛围。
- 看风景的街道：处理好入京通道与重要干道的街道对景，塑造门户风景与特色风景，树立鲜明得体的城市形象。

优化策略

Optimized strategy

通过建筑降层、屋顶改造、颜色刷新、绿化遮挡等手段，保证街道对景的视线通透性，塑造各具特色的城市景观，讲述北京故事、提升城市形象。

- 对于看山水的街道，应组织中、远景建筑群的轮廓线，使之与山体环境相协调，管控好近景建筑的高度和色彩，使之与水体环境相融合，避免视线遮挡和喧宾夺主。
- 对于看历史的街道，应保证廊道的通畅，避免传统标志性建筑被遮挡；重点管控好两侧建筑的色彩与屋顶形式，组织好视廊背景协调区的建筑，避免对观赏传统标志性建筑的效果造成干扰。
- 对于看风景的街道，应保证廊道的通畅，避免重要的对景建筑群被遮挡；重点管控好街道两侧建筑高度。



最美街道赏析：街道对景

Beautiful Streets Appreciation: Street View

看山水的街道

Streets with views of the mountains and waters



银锭观山（叶楠摄）
Yinding Bridge with view corridor to Xiangshan



大西路望燕山（李保奇摄）
Daxi Road with view of Yan mountain



金安路望西山（辛萍摄）
Jin'An Road with view of West Mountain

看历史的街道

streets with views of historical resources



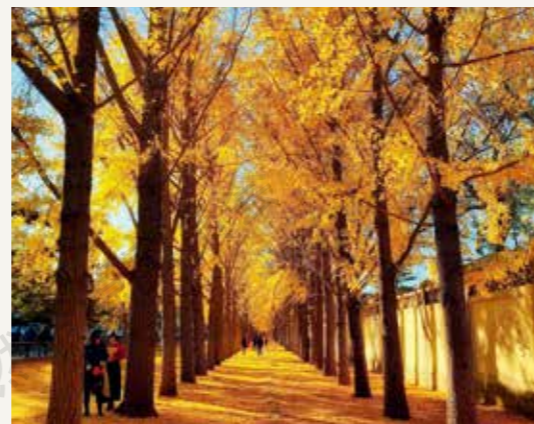
国子监街看牌坊（辛萍摄）
Guozijian Street with view of archway



体育馆路看祈年殿（全景网提供）
Gymnasium Road with view of Qinian Temple

看风景的街道

Streets with views of scenery



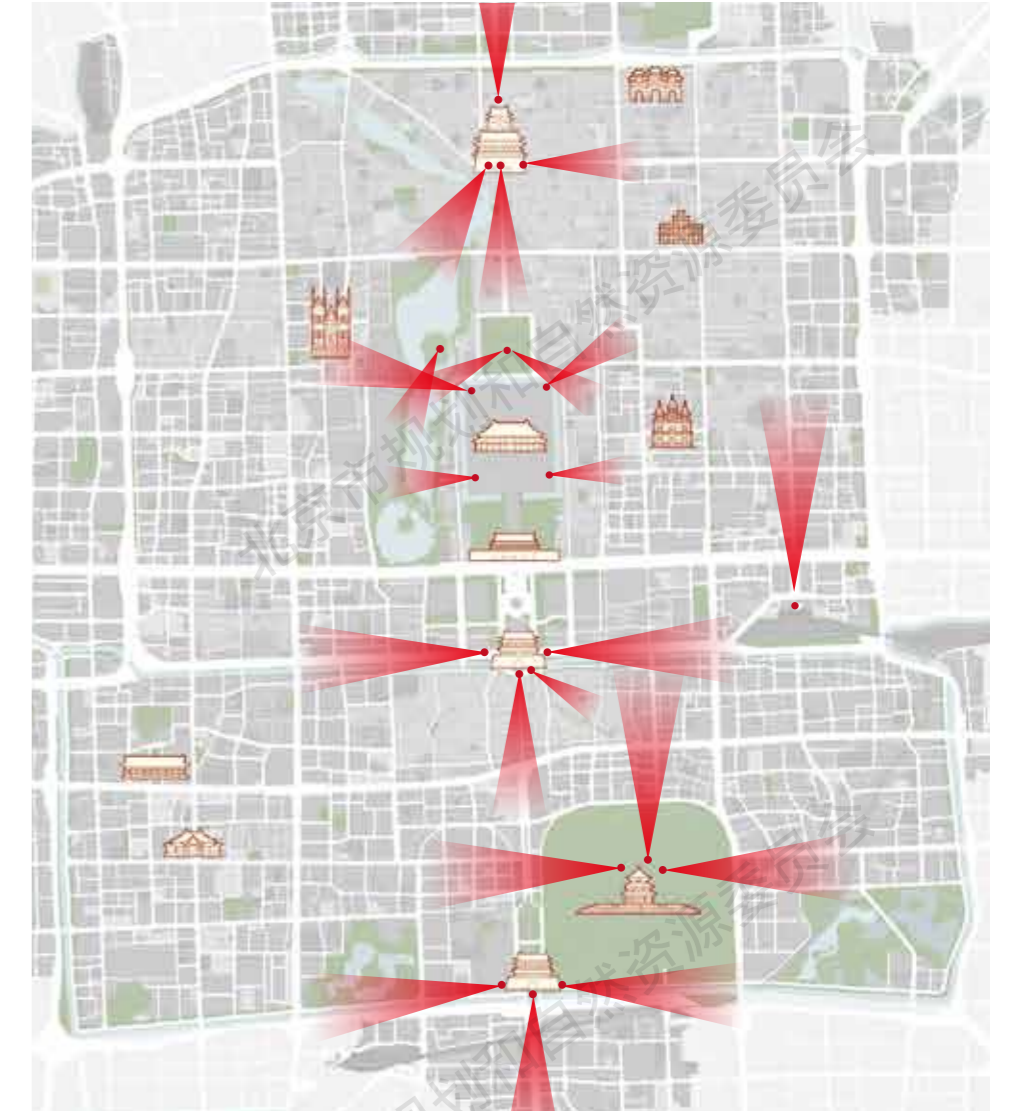
三里河路看银杏（全景网提供）
Ginkgo on Sanlihe Road



望京地区街道门户风景（全景网提供）
Landscape of street gateways in Wangjing

核心区重要街道对景分类图

Classification map of important opposite scenery of street in the core area



2.2 组织文化线路，讲好北京故事

To organize cultural heritage trail for Beijing Story telling

组织文化线路

To plan cultural heritage trail

利用街巷胡同为纽带串联历史文化街区、文物古迹、特色文化资源、文化设施和现代城市景点等文化资源，满足人们观光游览、历史和文化探访、城市体验的需求，讲述北京故事。

每条城市文化线路宜根据其沿线文化资源特色明确线路主题，并充分考虑街道空间的步行可达性和各类交通方式之间的接驳便利性。①

引导精细设计

To guide fine design

沿线应设置方便探访者使用的街道家具和公共厕所、便利店、餐饮驿站、文化设施等公共服务功能，形成舒适便利的探访环境。②

2.3 关注路名设计，提示历史记忆

To design street name for historical memory reminding

道路有名

To name street

科学、规范设计路名，消除无名道路，合理命名临时性规划道路。长100米（含）以上、宽3米（含）以上的道路原则上都应起名。道路命名应尊重地方发展沿革、民俗习惯，符合规划要求，遵守好找好记的原则。

■ 街路条巷胡同：“街、路”是各级道路的通名，其中，“大街”多用于主干路或次干路商业街。“巷、条”多用于支路，其中，“条”一般用作成组道路的通名并与序数词组合使用。“胡同”多见于老城地区。

保留记忆

To retain memory

鼓励保留传统路名，通过路名提示历史记忆、彰显文化特色。📷

路牌设计

To design guideboard

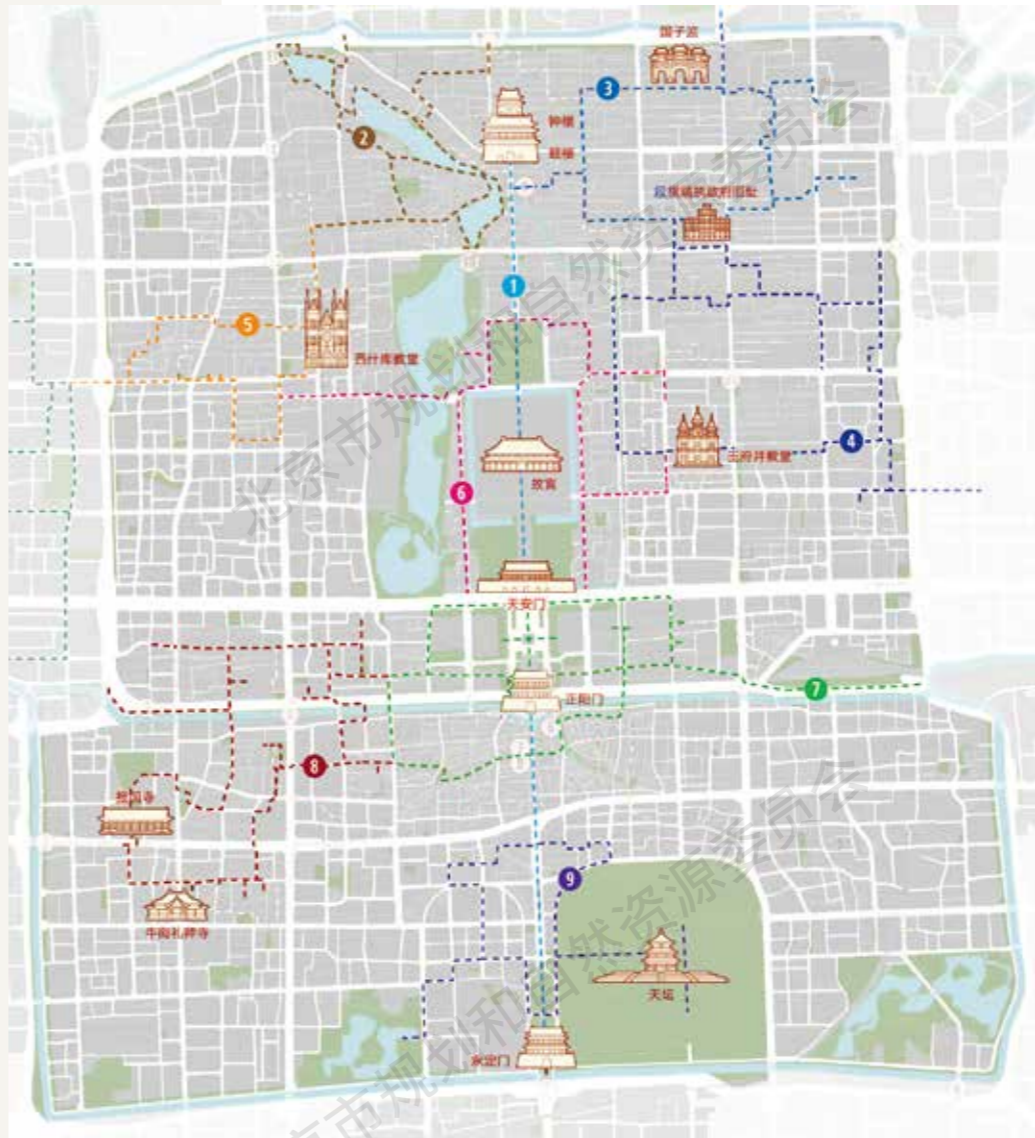
精细管理道路命名后的路牌设计、制作、布点、安装、维护和监督等，规范管理临时路牌的上述相关工作，避免道路竣工前后的过渡期出现路牌缺位现象。注重路牌样式应与区域特色相符。

1 老城9条文化探访路线图

Map of 9 cultural heritage trail in Beijing old city

在老城内，将33片历史文化街区与其他零散的文化资源整合串联，形成9条有故事、有内涵、值得回味的城市文化探访路线。

- 1 中轴线文化探访路
- 2 玉河-什刹海-护国寺-新街口文化探访路
- 3 南锣鼓巷-雍和宫、国子监-地坛文化探访路
- 4 东四-南新仓-日坛文化探访路（含北大红楼及周边子民堂、《新青年》编辑部旧址（陈独秀旧居）、京师大学堂）
- 5 月坛-白塔寺-西四文化探访路
- 6 皇城文化探访路
- 7 环天安门广场-前门大栅栏文化探访路
- 8 新文化街-宣南文化探访路
- 9 天坛-先农坛-天桥文化探访路



最美街道赏析：曾经的白颐路

Beautiful Streets Appreciation: Former Baiyi Road

白颐路南起白石桥，北接颐和园。曾被阿兰·B·雅各布斯在《伟大的街道》一书中誉为世界上最伟大的街道之一。1997年，道路加宽改造，高大白杨、槐树和松树悉数被砍，路名分段改为中关村南大街、中关村大街、中关村北大街。



曾经的白颐路（老北京网提供）
Old image of Baiyi Road



白颐路复原平面图（图片来源：《伟大的街道》）
Baiyi Road restoration plan (source: "great street")

2 文化探访路的设计

Cultural heritage trail design

沿途建筑界面应展现特色立面风貌，尤其是历史文化街区应保持传统建筑风貌；拆除加建、清理架空线杆、规范广告牌匾，保持简洁清晰的建筑轮廓线。

地面铺装、引导标识、街道家具和游览配套服务设施等，应依据流线安排进行布设、依据线路主题进行统一设计，给使用者提供便捷舒适的使用体验和赏心悦目的视觉感受。

文化探访路线内部应以步行与非机动车的出行方式为主，依据流线和流量监测，设置自行车停车区以及相应的机动车阻车桩，不宜设置机动车路侧停车位。



杨梅竹斜街（闫立军摄）
Yangmeizhu Street



烟袋斜街（辛萍摄）
Yandai Inclining Street

3 绿色开放, 和谐共存

To Make Environment Friendly and Harmonious Neighborhood

3.1 调节机动车出行, 营造更干净的大气环境

To control vehicle usage for clear air

调控总量

Traffic flow quantity controlling

加强停车治理调控, 强化街道空间管理。科学调控供需关系, 有序缓解停车矛盾, 严格控制机动车保有量, 引导绿色出行, 逐步降低机动车使用强度, 营造更宜人的出行环境。①

绿色换乘

Low carbon transferring

加强轨道交通、公共汽车交通、步行与自行车交通之间的高效接驳, 优先保障绿色交通换乘的空间及设施需求。多种交通方式接驳时, 优先序为: 步行 > 非机动车 > 轨道交通 = 公交车 > 出租车 > 小汽车。倡导绿色出行, 减少机动车出行。

- 轨道站点和公交站点应根据实际需要就近设置便捷取放的自行车停车设施, 并应避免占用通行空间、减少各类交通流线冲突, 为自行车驻车换乘 B+R 出行模式提供良好条件。
- 公交站台应尽可能靠近轨道站点出入口, 在避免人流与非机动车流、机动车流之间冲突的基础上, 提供尽量短的换乘流线。在人流量较大的站点, 应适当扩大公交站的规模。
- 在远郊地区的轨道站点首末站, 应根据实际需要设置 P+R 停车场/楼, 并加强轨道站点与停车场/楼的衔接设计, 为 P+R 出行模式提供良好条件。
- 鼓励结合公共停车场、P+R 停车场设置电动汽车充电桩, 倡导绿色出行。

间隔停车

Interval parking

从公共空间环境品质和行人穿越的便捷性考虑, 建议施划路侧停车位时, 路侧机动车停车位尽量不要连续设置超过 5 个。对现有的路侧停车带, 宜间隔插入微型绿化公园、非机动车停车区等, 营造更有活力、更加便捷的街道环境。②

对于车流量较小、人流量较大的商业类街道, 可对停车空间进行分时管理, 局部时段灵活利用为公共空间和商业外摆, 提升商业活力。③

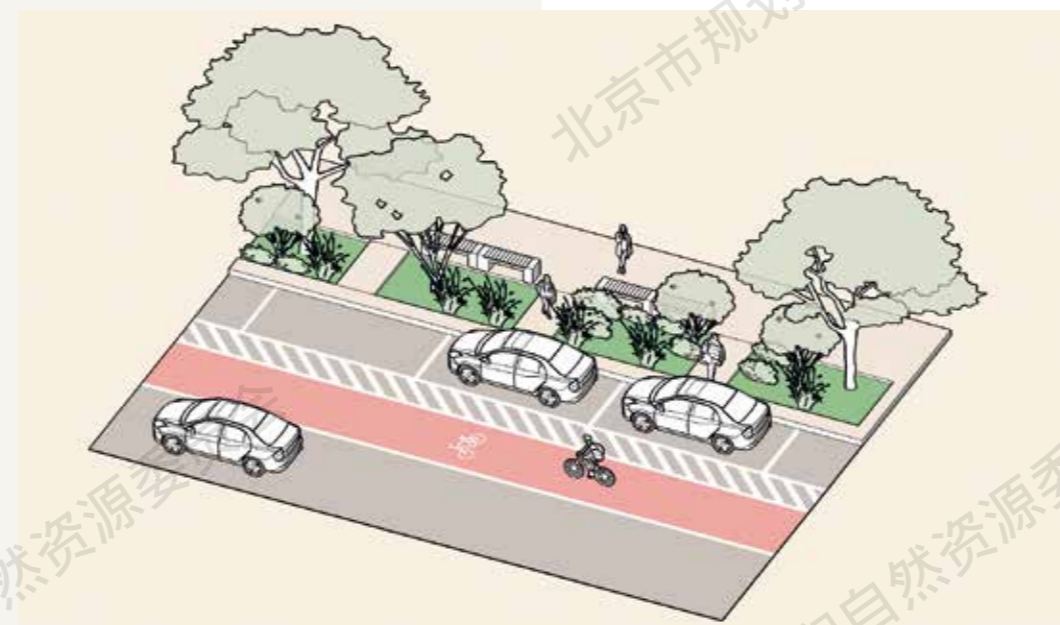
2 结合口袋公园设置停车区

To set parking area near pocket park

可结合路侧口袋公园设置临时停车区, 且口袋公园应对着停车区设置出入口, 预留 0.6 米的侧边开门空间以及 1.2 米的通道连接步行空间与停车空间。



巴黎与口袋公园结合的停车位 (郭婧摄)
Parking combined with pocket park in Paris



结合口袋公园设置临时停车区
Temporary parking area setting near pocket park

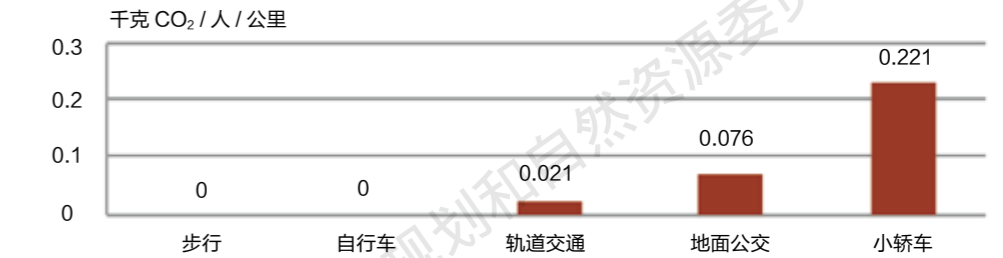
1 绿色换乘的技术指标

Technical indicators of environmental friendly transportation transfer

小汽车→自行车/步行, 节约 0.221 千克 CO₂/人/公里

小汽车→地铁, 节约 0.200 千克 CO₂/人/公里

从小汽车→地面公交, 节约 0.145 千克 CO₂/人/公里



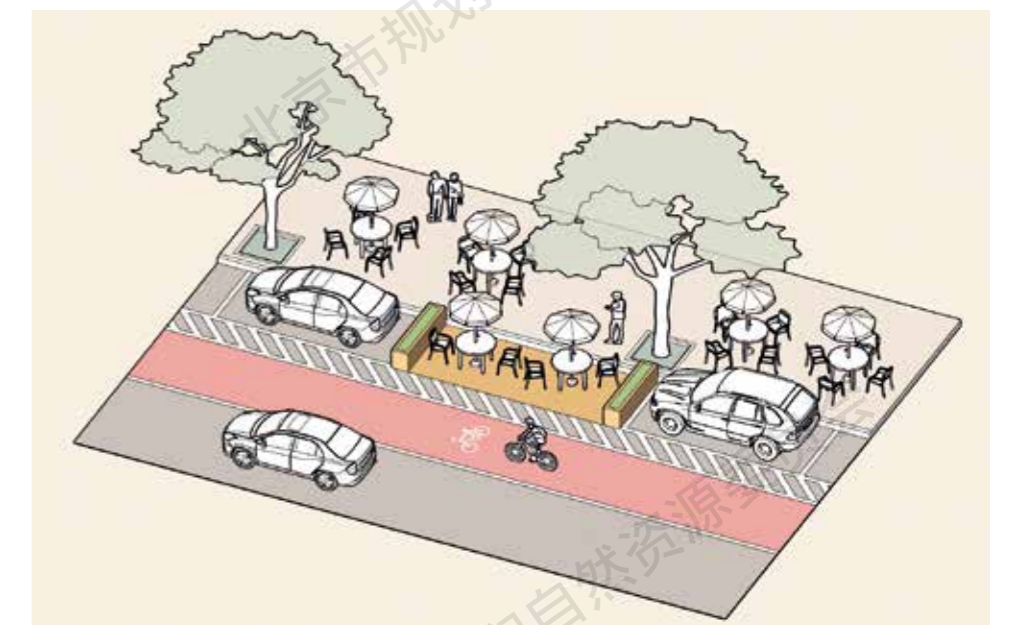
3 停车空间的灵活利用

Flexible usage of parking space

对于车流量较小、人流量较大的商业类街道, 可将停车空间灵活利用为商业外摆或休憩空间, 且需设置护柱等隔离设施, 并可通过花池等景观设施优化商业环境。



旧金山占用机动车停车位的休憩空间 (Jeremy Shaw 摄)
Rest space occupying a parking space for motor vehicles in San Francisco



结合商业外摆临时停车区
Commercial outside retail combined with temporary parking area

3.2 鼓励非机动车出行，倡导更健康的出行习惯

To encourage non-motorized commuting for low carbon transportation promotion

骑行优先

Cycling priority

构建完善的骑行网络。确保骑行线路的连续性，增加线网密度；保障非机动车道有效宽度，必要时通过人性化的隔离设施和管理措施保障骑行者路权。加强政策支持，鼓励绿色通勤方式，倡导更健康的出行习惯。①

- 在机非交织冲突、通行路径有中断的地点鼓励采用标线和彩色铺装标识骑行通道，提升骑行安全性。道路开口和平面交叉口，宜以标线为主，彩色铺装为辅；在立交桥的机非交织段，宜采用彩铺方式。
- 鼓励交通量较小的道路作为非机动车专用道路进行管理，赋予非机动车高于机动车的路权，保障骑行的高效。

便捷取放

Convenient bicycle parking

合理安排非机动车停放空间。避免非机动车取放与其他交通方式的流线交织，保障非机动车与其他交通方式的高效接驳。按照小规模、多布点的原则，重点结合轨道站点、公交站点，以及办公区、居住区等设置足够的非机动车停车设施。

舒适骑行

Comfortable cycling

提升骑行铺装的舒适度，增加两侧林荫，增设公厕、直饮水站、自行车修理处、遮蔽设施、休憩空间等设施，营造更便捷、舒适、美观的骑行环境，提升公众骑行体验。②

鼓励休闲与运动出行，倡导绿色出游，为公众营造良好的休闲观光骑行空间，满足日益增长的健身需求，改善全民健康状况。③ ④ ⑤

- 结合文化探访路、景观林荫大道等设置城市观光骑行道，通过特殊铺装和标识系统，引导骑行爱好者深入感受北京城市文化。
- 结合休闲绿道，在滨水地区、浅山区和山区设置休闲观光骑行道，选取适合长距离骑行的舒适铺装，布局间距合理的配套服务设施，增设观景点或休憩平台，创造有趣的、互动性强的公共景观，结合自然风光提升骑行环境。
- 可利用高架桥下的连续空间设置自行车专用道，结合服务设施和休息区等，打造长距离的安全活力骑行空间。

1 保障骑行安全 Cycling safe



通过绿化隔离非机动车道 - 朝阳门南小街 (辛萍摄)
Bicycle lane to be separated with plantation belt



彩色铺装 - 阜成门内大街 (叶楠摄)
Diagram of colorful pavement

2 舒适的骑行空间 Comfortable riding space



自行车林荫道 - 北辰西路 (辛萍摄)
Bicycle avenue



宽阔的自行车林荫道 - 三里河路 (吕攀摄)
The wide Bicycle avenue

3 良好的休闲观光骑行空间 Good leisure and sightseeing space



森林骑行道 (全景网提供)
The Riding Road in forest



高架桥下自行车专用道 (全景网提供)
Bicycle lane under the viaduct

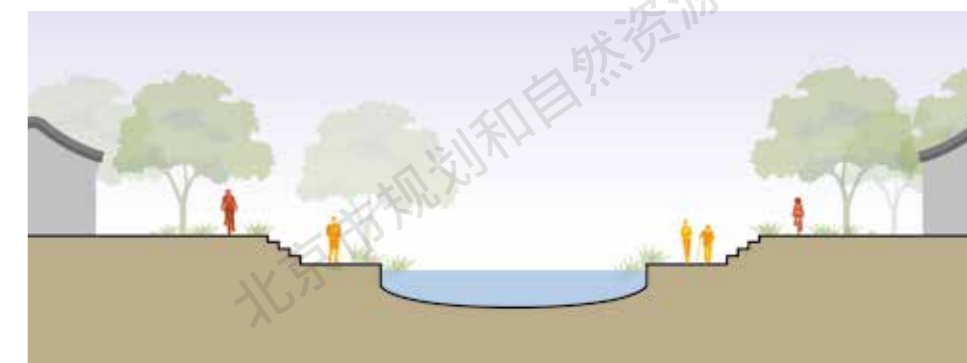
4 丹麦自行车高速 Danish bicycle speed way

丹麦在2012年就开通了一条“单车超级高速路”，从哥本哈根直通邻市阿尔贝特斯隆。在地面自行车道都变得不够用时，富有创造力的丹麦人，将他们的创意延伸到了路面之上。在哥本哈根段，就有一条235米像橙色飘带一样蜿蜒于城市的“空中”自行车道，这条“自行车高速”连接着郊区与城区，穿越在城市建筑之间，伫立于水面，连接着公路与海港大桥，是哥本哈根一道美不胜收的风景，也被誉为是欧洲最棒的自行车道之一。



(全景网提供)

5 滨水步道结合自行车专用道设计 Waterfront trail combined with bicycle lane



历史街区人工岸线类的滨水步道
Waterfront trails in the artificial shoreline in historic district



郊野自然岸线类的滨水空间 - 永定河
Waterfront space in the countryside's natural shoreline - Yongding River

3.3 提升自然包容度，培育更突出的生态效益

To enhance ecological resilience for and more ecological benefits cultivating

打造绿荫街道

To create tree-shaded street

增加街道绿量，发挥街道遮阴、除尘和减噪作用。引导城市街道种植高大乔木打造林荫街道，引导传统街区的居民种植门前绿化打造绿荫胡同。在城市更新过程中，鼓励通过街道断面优化，增加绿化景观。

构建海绵街道

To build sponge street

依据不同地区道路条件，利用绿色技术构建海绵街道，完善街道生态系统。

- 新建城区构建街道雨水调蓄系统，形成体系完整、可保障生态安全的城市街道海绵系统。
- 已建成区鼓励利用符合条件的地下空间埋设海绵设施，提高街道对不同气候的适应能力。
- 鼓励口袋公园内采用嵌草砖、鹅卵石、碎石渗透铺装。

应用绿色技术

To apply ecological technology

- 在有条件的已建成地区，鼓励运用植草沟、生物滞留池、道路渗井、生态树池、下凹式绿地、雨水花园等方式改造街道，对雨水径流进行控制，降低环境冲击，提升自然包容度。
- 保障路面排水通畅，结合绿色技术，将排水系统与海绵街道统筹设计。新建地区和有条件的建成地区，鼓励取消地面排水口，通过路缘石缺口将雨水收集入绿化带，与城市的海绵系统相结合。
- 鼓励结合生态技术，设置具备环保、低碳功能的生态停车场。



最美街道赏析：绿荫胡同

Beautiful Streets Appreciation: Green Shaded Street



东四六条（杨建国摄）
Dongsi Sixth Alley Hutong



西打磨厂街（何嵘摄）
West Damochang Street



最美街道赏析：林荫街道

Beautiful Streets Appreciation: Boulevard

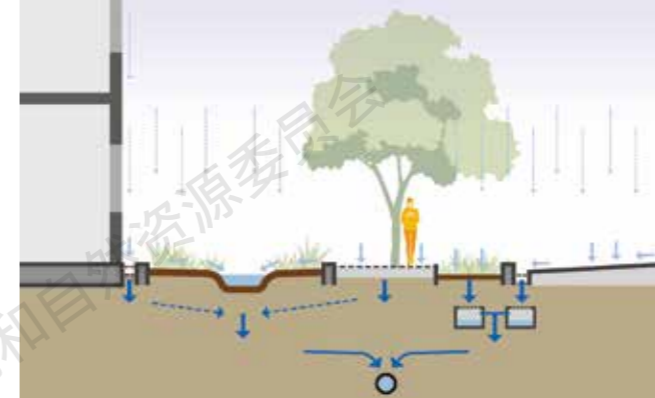


宏达北路（霍文武摄）
North Hongda Road

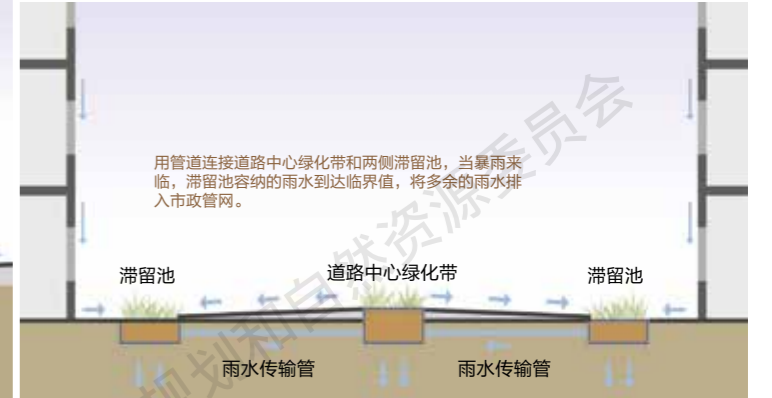
1

海绵街道设施

Sponge street facility



街道生态系统
Street ecosystem



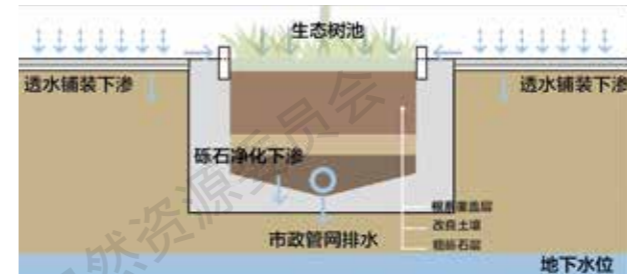
道路隔离带排水系统
Drainage system in road isolation belt

2

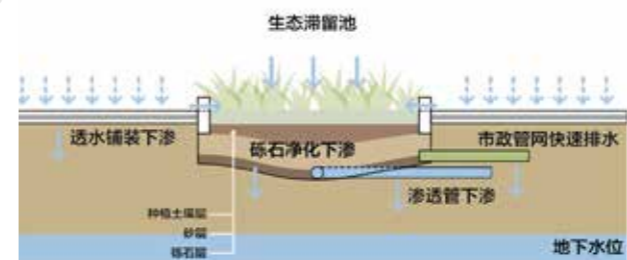
绿色街道技术

Green street technology

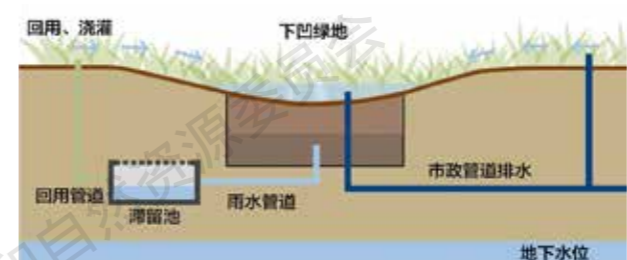
在道路绿化带或两边退让绿地内宜设置转弯型植草沟，汇流、转弯车行道及人行道雨水径流，代替传统沟渠排水系统。



生态树池子
Ecological tree pool



生态滞留池
Bioretention pool



下凹绿地
Undercut green space

3

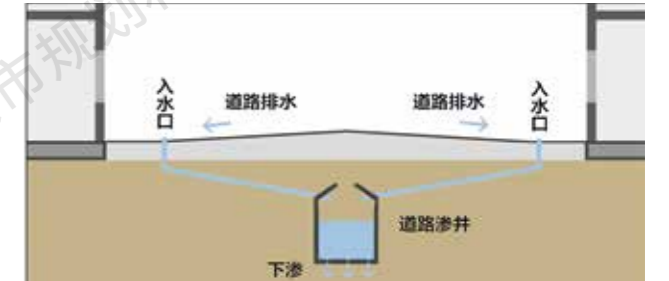
路面排水的几种形式

Several forms of pavement for drainage

结合雨水公园或下沉式绿地进行雨水收集与景观一体化设计。可设置较宽的雨水湿地，满足海绵城市要求的同时，形成较好的景观效果。



植草沟
Planting ditch



道路渗井
Road seepage



雨水花园
Rain garden



3.4 鼓励开放街道界面，增加街道安全眼

To promote open street interfaces for street safety monitors increase

功能复合

To increase urban-functions integration along the street

加强沿街功能复合，鼓励多元业态，与人行道保持同等标高，形成连续的积极界面。

- 大型商业综合体沿街商铺应面向街道设置出入口，出入口应进行重点精细化设计，视觉上容易辨认，鼓励建立行人与建筑之间的视线交流。
- 居住社区沿街界面应通透开放连续，鼓励设置底层商业，增加街道活力，此外还应营造良好的绿化景观。

空间丰富

To increase public space

兼顾活动需求与景观展示需求，灵活设计建筑前空间，提升街道界面的丰富性和视觉层次，强化街道特色和可识别性。

- 在街道空间条件较为充裕时，鼓励沿街餐饮业设置外摆、鼓励沿街商业设置室外艺术品与橱窗展示，增加与街道的互动性，但不得侵占行人通行空间。
- 不影响通行的前提下，允许利用街边广场设置商业休闲、文化展览等临时性设施。

开放通透

To make more open space and accessible facilities

鼓励开放、通透的界面，增加界面内外的视线交流机会，鼓励在界面上发生互动、激发活力。

- 应对沿街建筑1-3层的建筑立面进行细化处理、提升立面通透性。除历史建筑外，应尽量提高窗墙比。
- 小区围墙优先使用通透围栏式，尽量避免使用高大的石墙面；若出现较大面积实墙，则应对墙面进行精细化艺术设计或使用垂直绿化弱化其体量。
- 鼓励封闭大院打开围墙，向街道开放地块内部空间，形成沿街活力公共空间。

最美街道赏析：大型商业综合体的出入口设计 Beautiful Streets Appreciation: Design of Entrance and Exit of Large Commercial Complex

在面向中心绿地一侧，设计连续通透的商业界面，更多布局富有活力的餐饮业态，并设置五个地面出入口、三个半地下出入口，与绿化景观相配合，形成积极的公共空间节点，营造亲切、宜人的氛围。

金融街购物中心
(全景网提供)
Shopping Center in
Financial Street



通过风格突出的建筑形体、四通八达的街巷和点缀其中的花园、庭院和广场，面向街道形成多个引人入胜的出入口，使商业出入口广场与街道人行道一体形成富有活力的节点。

银河 SOHO (辛萍摄)
Yinhe SOHO



最美街道赏析：居住社区沿街界面 Beautiful Streets Appreciation: Residential Community along the Street Interface

当建筑退线空间较大时，可在沿街设置带状公园，与行道树形成林荫道，为行人提供舒适的通行环境，营造宜人的街道尺度感。

三里河东路 (辛萍摄)
East Sanlihe Road



当建筑贴线建设时，为避免小区封闭围墙给行人带来压迫感，应采用通透的围栏，并在人行道空间较为充裕时，依围栏种植绿化景观，提升人行空间的环境品质。

杨庄北区南路 (辛萍摄)
South Yangzhuang
North Area Road



1 丰富的街道空间 Diverse street spaces



中粮广场建筑前空间外摆 (辛萍摄)
Outside space in front of the building of Cosco Plaza



布拉格街道外摆 (全景网提供)
Outside retail space in Prague



演乐胡同 (乔健摄)
Yanyue Hutong

4 智慧服务，高效便利

To Provide Smart Service in High Efficiency

4.1 应用智能出行辅助手段，倡导共享出行方式

To apply smart approaches for sharing transportation initiative

智能公交

Smart public transportation service

打造智慧公交站台一站式服务出行，通过公交到站电子提示器、电子地图等智能设施，提供具有时效性的信息发布。①

智慧慢行

Smart non-motorized transportation measures

利用智能手段推动共享自行车和共享电动车的有序发展。

- 通过智能感应停车桩和地面划线等手段，实现对共享电动车和共享自行车的智能停放管理；据此实时掌握停车区域内单车的数量、状态、位置及各区间的流量情况等信息，为车辆投放、调度和运维提供智能指引。
- 沿街在租赁点设置综合交通信息与周边公共服务信息的查询系统，通过终端可对各类出行相关信息进行查询，使没有手机的使用者也可以获取相应服务。

智慧车道

Smart Lane

- 绿波车道。设置智能交通灯，形成绿波交通带，根据实时交通情况或特殊情况通行需求，调控绿波通道，保障高效通行。
- 潮汐车道。高效利用道路空间，避免拓宽车道，在早晚高峰潮汐车流特征明显的路段，设置潮汐车道。

智慧停车

Smart Parking

- 运用新技术手段，构建完善的智慧停车、智能收费系统，推动实现共享停车。④

4.2 建立智慧设施交互系统，提升城市服务水平

To establish smart interaction system for city service improvement

智能设施

Intelligent facility application

- 鼓励智慧灯杆和智慧路贴，集成车流量检测、行人检测、道路险情检测、交通诱导、通信基站、WiFi 探测、环境检测、报警呼叫和 LED 照明等功能于一体。② ③
- 鼓励智能照明，采用定时、光电控制、人流自动感应等控制功能，在商业中心区、商务办公区、居住社区等形成有针对性的照明模式，节约能源与避免光污染。
- 分区分类合理设置呼救设施，提升街道应急处理能力。在事件易发地点，结合信号灯等设置街道呼救设施。
- 创新集成多维智慧服务模式，完善社会公厕布局，提供便利的卫生服务。

1 智慧公交站台

Smart bus stop

利用无线射频技术实现公交车辆和信号灯的“交流”，实现公交优先。利用 WiFi 嗅探技术，实时检测站台公交车辆上下客流，为公交线路的优化调整提供参考依据。

利用公交车辆的 GPS 数据，搭建公交信息服务平台，通过慢行新区手机 APP 渠道或站台电子屏就能知道公交位置、到站时间等信息，方便市民出行。



德国的智慧公交站牌 - 附等待时间显示器 (全景网提供)
Smart Bus Stop Sign in Germany - with waiting time display

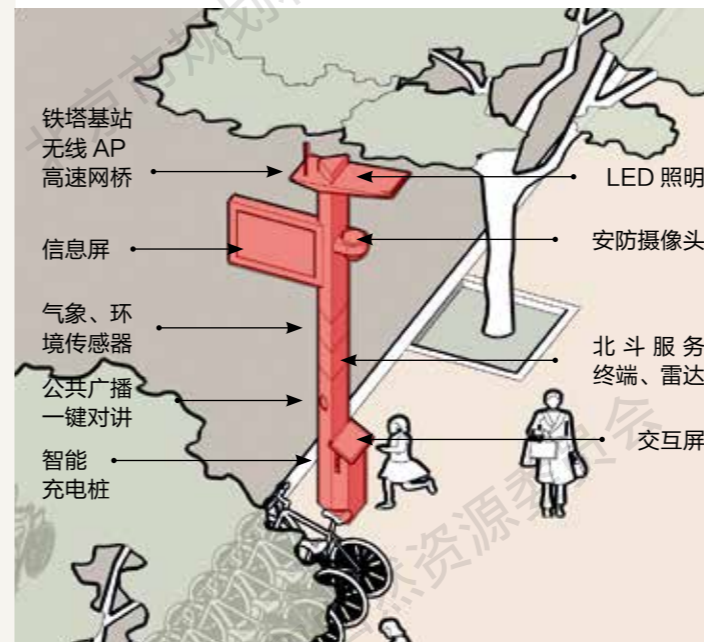


韩国智慧公交站台 - 一站式服务出行 (全景网提供)
South Korea Smart Bus Station

2 智慧灯杆的组成

Composition of the smart light pole

鼓励智慧灯杆，集成车流和行人检测、道路险情检测、交通诱导、WiFi 探测、环境检测、报警呼叫和 LED 照明等功能于一体。重点地区实现街道监控设施分区分类合理设置，呼救设施定点化，提升街道应急处理能力。在事件易发地点，结合信号灯等设置街道呼救设施。



智慧灯杆示意图
Smart light pole schematic

3 智慧灯杆实景

Smart light pole

路灯不但采用了节能照明技术，还综合了一系列智慧功能，包括：WiFi 免费上网、电动车充电、公共广播、PM2.5 检测、24 小时探头联网等。与普通路灯相比，智慧路灯的灯杆更粗，在底部和上部结构增加了新设备。电动汽车充电桩位于路灯底座，车主用手机扫描充电桩二维码，并安装相关 APP 后，将汽车与路灯连接即可充电。路灯杆朝人行道一侧还安装了一个显示屏，配有呼叫按钮，人们可一键呼叫寻求帮助，也可通过轻点屏幕查询周边道路交通、商业、餐饮等信息。



亦庄荣华路上的智慧车联系统 (杜春兰摄)
Yizhuang smart streets construction along Ronghua Road

4 北京智能停车网络

Beijing Smart Parking Network

北京金融街地区安装智能停车系统，识别设备约 50 厘米高，金黄色外观，上部有摄像头，对驶入和驶出的车辆自动抓取车牌信息，记录出入车位的时间，司机可直接用银行卡或手机 APP 缴纳停车费。此外，2019 年北京市全面实施路边电子停车收费，可在停车场醒目位置设置的标价牌及发放的宣传手册上找到二维码，下载 APP 或进入小程序进行缴费，同时也可从手机端上获悉附近停车位使用情况，更加便利的找到“空位”。



可利用手机 APP 检查到附近未被占用的停车位 (辛萍摄)
The mobile APP used to check the unoccupied parking spaces nearby



摄像头自动识别缴费 (辛萍摄)
Automatic identification of camera capture to expend

交互设计

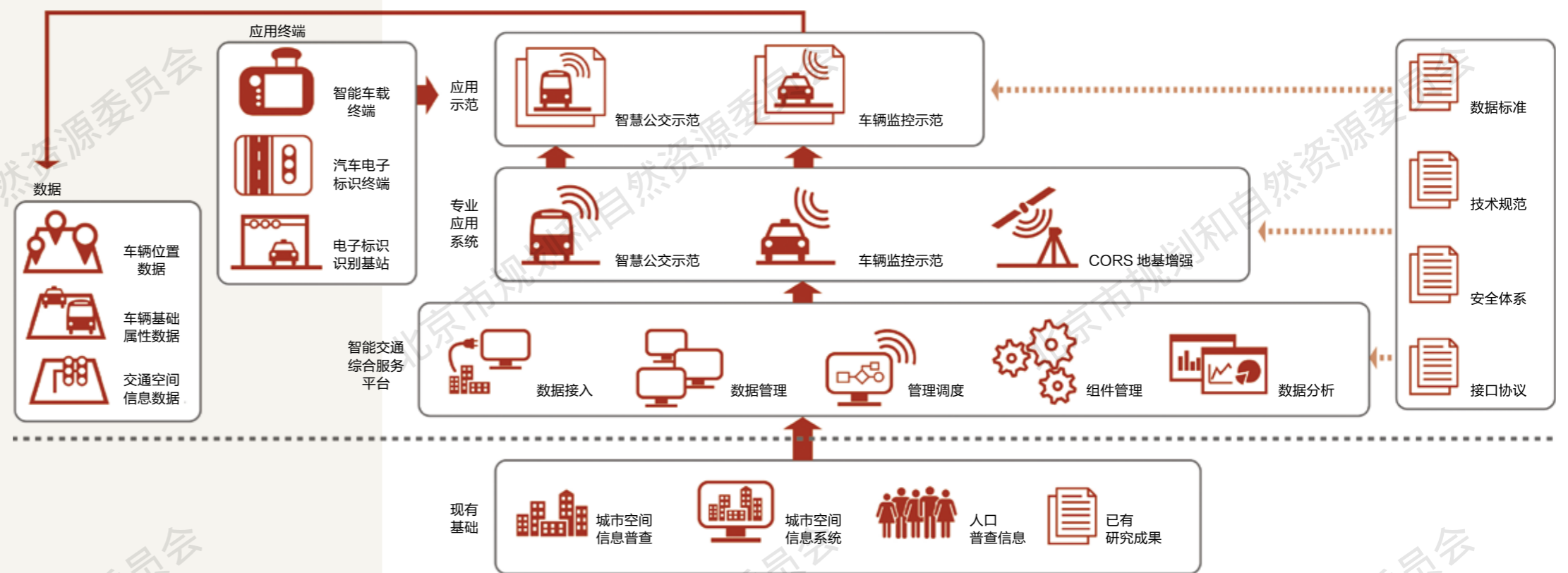
Interactive communication design

利用智慧设施交互实现信息实时收集、整合与发布，协调好公共服务配置、停车供需关系等。

- 鼓励街道家具的智能化与交互化，对现状公共电话亭、书报亭、公交车站、废物箱、井盖等设施进行功能整合与智能化改造，设置交互式信息系统，提供各类信息、自助零售、休闲娱乐、WiFi、充电桩位等服务。^{② ③}
- 通过街道家具及公共艺术装置，扩展声音、图像、气味、触觉等传播媒介，提升使用者交互体验。
- 鼓励智能化的信号灯时间控制，在行人过街频繁的区域宜设置行人可控信号灯，考虑行动不便的人的过街需求；鼓励在人行过街处设置红外感应提示装置。

1 智慧街道综合管控平台搭建示意

The comprehensive management and control platform for smart street



4.3 打造智慧管理监测平台，提高信息管理效率

To create smart monitoring platform for information management efficiency improvement

智能监管

Smart monitoring and management

整合多方街道数据，建立数据监测管理平台，打造综合智慧管理平台，服务街道管理运营决策。加强街道环境智能感应与检测保护，通过智能分析平台，开展终端数据分析并自动识别特殊情况，实现电子预警实时化辅助治安防范。^①

智能措施

Smart and intelligent measures

运用新技术手段推进共享停车、智能收费等管理办法，协调供需矛盾，提高信息管理效率。

- 通过手机 APP 等智能手段实时显示共享停车信息，推动在居住区和商业办公楼、居住区和文化体育场馆之间形成错峰停车位共享常态，推动在医院和周边公共停车场等之间建立停车位共享协议。
- 通过路侧电子报数器，实时显示周边地区地面及地下停车场剩余停车位数量，并设置清晰的引导标识，避免地面交通压力。
- 设置智能收费设施，逐步实现路侧停车电子收费全覆盖。
- 通过智慧停车云平台提供准确停车信息，提升便利度。

2 北京快递收发智能管理

Courier transceiver intelligent management in Beijing

在居住小区、高校、办公区等周边合理位置布局智能快递柜，解决之前占用人行道收发等问题，可 24 小时便捷寄取快递。



快递收发占用人行空间 (叶楠摄)
Courier transceiver occupying pedestrian space



智能快递收发装置 (辛萍摄)
Smart courier transceiver

3 街头智能书报亭

Street smart Newsstand

报刊亭每个格口里放了不同种类的报纸和杂志，点击电子屏幕，动动手指，即可买到想要的报纸或者杂志。付款方式支持微信、支付宝、投币。在报刊亭的另外两侧，还有一个饮料货柜和一个零食货柜。报刊亭还有一块大型的 LED 触摸屏，在这块屏上集成了 WiFi 热点，手机充值、水电费缴纳等便民服务。公益、社区活动、政府信息发布等功能，今后也将报刊亭逐步开放。



澳门智能报刊亭提供便民服务 (全景网提供)
Smart newsstands provide convenience services in Macau



北京石景山区智能书店 24 小时服务 (辛萍摄)
Intelligent bookstore providing 24-hour service



北京
街道更新治理
城市设计
导则

宏达北路 (霍文武摄)

一 创新街道更新治理机制 To Innovate Mechanism for Street Regeneration Governance

1 市区联动，创新街道综合治理体系

To Set Municipal-District Coordination Establishment System for an Innovative Street Regeneration Management System

1.1 推动街道更新治理理念统一和权责明晰 ①②

To clarify right and responsibility in street regeneration, and to promote the agreement on street regeneration governance concept

统一各主管部门理念共识，明确治理目标和标准，建立与街道治理相关的政策体系、指标体系、绩效考核体系。创新各级各类街道空间治理的事权、财权划分，突破过去在土地权属、项目投资、运行管理等方面的体制机制束缚，打破各部门条块分割、各自为政的传统观念，提高规划实施的协同性和主动性，推动规划有效实施。

1.2 创新街道治理的实施和维护主体

To establish creative governance mechanism for stakeholders involved in street investment and construction

通过明晰主体，统筹推进街道治理实施与维护，保障街道管理的可持续性。市级层面，组建或授权委托公共空间投资与建设管理专业公司，作为市级街道空间建设实施和维护的主体，鼓励运用更加灵活的街道建设模式。区级层面，根据自身特点确立多元主体，可确立不同主体，推进多部门协同，积极落实市级行业部门指导要求，并加强与市级专业公司合作。

1.3 加强街道治理市区联动

To enhance the linkage between municipal level and district level in street management

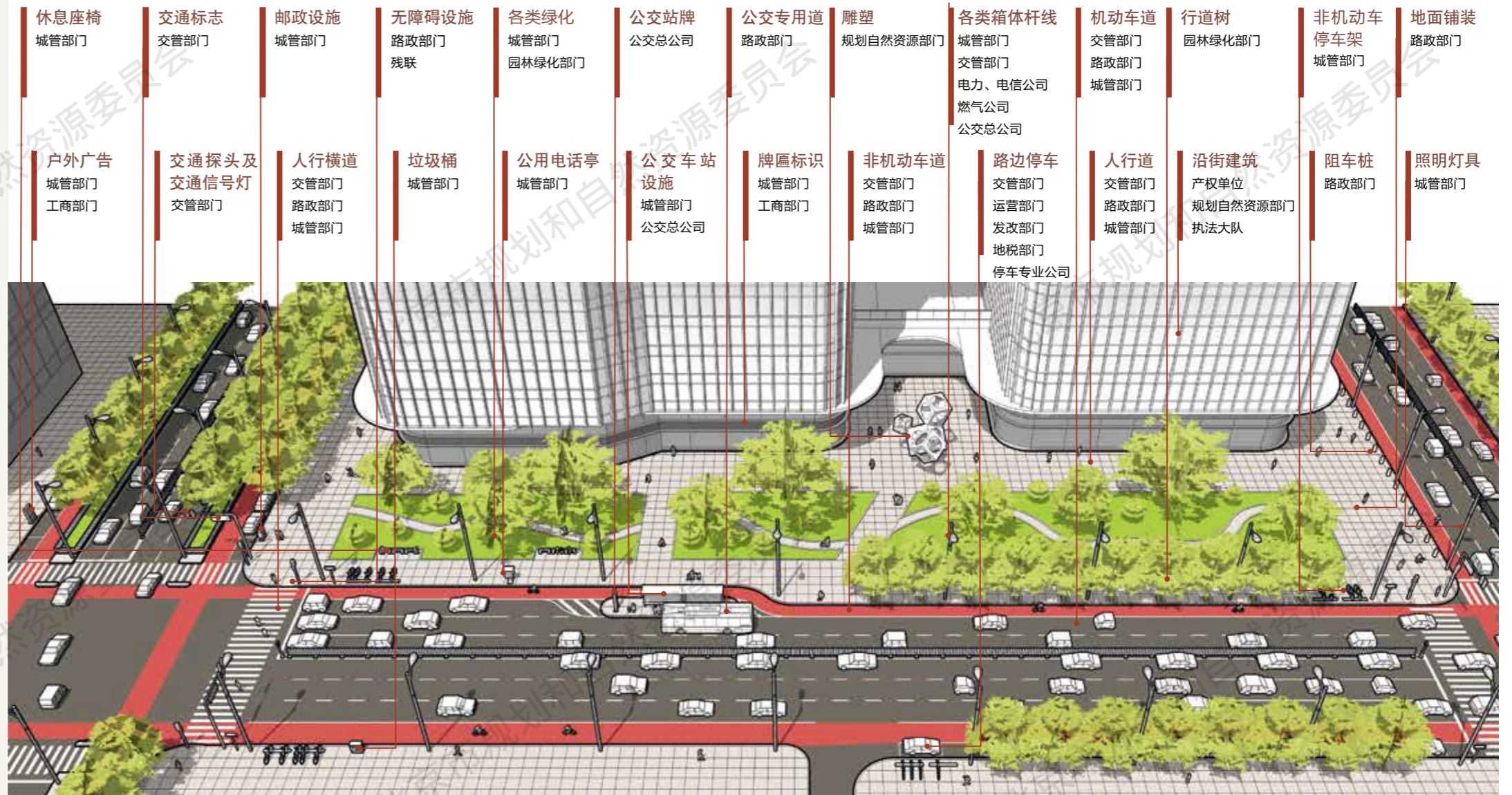
市级层面，统筹推进全市街道治理工作，全面探索机制体制创新，为具体街道治理项目提供全程技术指导，实现一张蓝图干到底，对于首都功能核心区和城市副中心等重点区域，由市级层面统筹协调治理工作。区级层面，强化属地责任，开展各级各类街道的针对性研究，制定符合各区实际的街道治理细则，为街道空间治理工作及相应所需要的改革创新逐步积累经验。

1.4 推进标杆引领和分类试点

To promote pilot project and put the prototype into practice

以首都功能核心区、城市副中心为示范区域、市级重要大街为试点项目，统筹处理好跨专业、跨区域可能会出现的不协调问题，实现各阶段的良好衔接，形成示范逐步在全市范围推广。鼓励各区分年度、分类型选择试点项目，综合考虑类型特点、实施难易、创新方向、示范效应等因素，以年度计划的方式稳步推进街道治理，边推进边总结，形成经验的有效累积。

1 街道空间与设施责任部门汇总图
The image of street space and facility management department



2 管理平台组成示意图
The diagram of management platform composition



2 过程管控，完善街道规建管全流程管控机制 ① ②

To Manage Whole Process, and Improve Management Mechanism for the Street Plan Construction-Supervision Process

2.1 建立多部门联审的方案审查机制

To establish joint review system

发挥规划设计在街道治理中的先导地位，确保街道设计方案的高水准和可实施性。着重加强对街道整治改造项目的方案审查，分区分类明确审查要素，市、区两级多部门合作，实现对街道设计方案的综合审查。针对试点示范大街和跨区街道，应在市级层面加强对各部门、各单位的统筹协调。

2.2 建立全流程规范的建设实施机制

To build a whole process of construction control system

通过明确主体、多方协商，科学制定雨、污、电、气、热、通信等市政设施、轨道设施及路面绿化等各项建设之间的建设时序，避免反复拉锁，提高建设效率。完善新建和改造街道项目联合验收机制，在道路新建和改造项目中，均应实行施工验收，精细把控施工质量和实施效果符合审批方案要求。各区相关部门应依据街道空间治理细则，对道路施工和使用过程加强监督，制定鼓励政策和处罚机制，加大对侵占公共空间行为的治理力度。

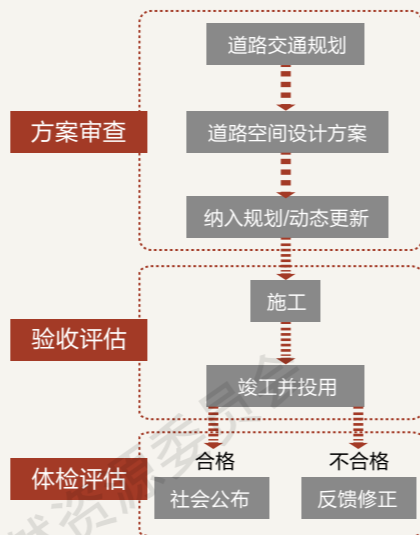
2.3 建立分级分区的体检评估机制

To make classified evaluation and assessment system

结合城市体检制度，引入第三方评价机制，充分利用交通大数据、大规模动态网络模型与社会大数据的融合和系统开发等创新手段，依据街道治理指标体系建立常态化街道体检评估机制。建立差异化的分级分区体检评估体系，结合现状情况和规划目标对不同区域提出针对性的重点评估方向。评估结果作为下一年度行动计划编制的重要依据，实现对规划实施工作的及时反馈和完善。

① 街道“规—建—管”全流程管控机制示意图

The whole process control mechanism of the street "planning - construction - supervision"



② 北京街道空间各要素“规—建—管”相关部门示意表

Relevant government departments of "planning - construction - supervision" process for Beijing street spatial elements

		建设部门 (业主)	设计部门	规划许可 审批部门	规划方案批复或 组织协调部门	参与审查的主要部门	主要管理部门
一、道路交通类							
1	机动车道	市区政府、企事业单位	市政设计部门	市规自然资源委(市、区规划部门)	市规自然资源委或市交通、园林主管部门会签	市规自然资源委、市交通委、市交警局、市园林绿化局、市路政局、公交总公司、市水务局、市环保局、市发改委、市城管委、路灯中心、区政府相关部门、管线单位	市交警局、市路政部门、区城管委、公联、首发公司
2	非机动车道	市区政府、企事业单位	市政设计部门	市规自然资源委(市、区规划部门)	市规自然资源委或市交通、园林主管部门会签	市规自然资源委、市交通委、市交警局、市园林绿化局、市路政局、市城管委、公交总公司、市水务局、市环保局、市发改委、路灯中心、区政府相关部门、管线单位	市交警局、市路政局、区城管委、公联、首发公司
3	人行道	市区政府、企事业单位	市政设计部门	市规自然资源委(市、区规划部门)	市规自然资源委或市交通、园林主管部门会签	市规自然资源委、市交通委、市交警局、市园林绿化局、市路政局、市城管委、公交总公司、市水务局、市环保局、市发改委、路灯中心、区政府相关部门、管线单位	市交警局、市路政局、区城管委、公联、首发公司
4	中央隔离带、机非隔离带	市区政府、企事业单位	市政设计部门	市规自然资源委(市、区规划部门)	市规自然资源委或市交通、园林主管部门会签	市规自然资源委、市交通委、市交警局、市园林绿化局、市路政局、市城管委、公交总公司、市水务局、市环保局、市发改委、路灯中心、区政府相关部门、管线单位	市园林绿化部门
5	人行横道	市区政府、企事业单位	市政设计部门	市规自然资源委(市、区规划部门)	市规自然资源委或市交通主管部门会签	市规自然资源委、市交通委、市交警局、市园林绿化局、路政局、市城管委、公交总公司、市水务局、市环保局、市发改委、路灯中心、区政府相关部门、管线单位	市交警局、市路政部门、公联、首发公司
6	过街天桥、过街地道	市区政府、企事业单位、市政总公司	市政设计部门	市规自然资源委(市、区规划部门)	市规自然资源委或市交通主管部门会签	市规自然资源委、市交通委、市交警局、市园林绿化局、市路政局、市城管委、公交总公司、市水务局、市环保局、市发改委、路灯中心、区政府相关部门、管线单位	市交警局、市路政局、市城管委、公联、首发公司
7	公交专用道	道路建设部门	市政设计部门	市规自然资源委(市、区规划部门)	市规自然资源委	市规自然资源委、市交通委、市交警局、市园林绿化局、市路政局、市城管委、公交总公司、市水务局、市环保局、市发改委、路灯中心、区政府相关部门、管线单位	市路政局
8	公交车站	公交总公司	公交总公司	市规自然资源委(市、区规划部门)(未审批)	市规自然资源委	市规自然资源委、市交通委、市交警局、公交总公司	公交总公司
9	路上机动车停车位	交警局	交警局		市交警局、市路政部门	市交警局、市运管局、市发改委、市地税局、停车专业公司	市交警局、市运管局
10	路上非机动车停车位	区城管委	区城管委		市交警局、区路政局、城管部门	市交警局、市发改委、市地税局、停车专业公司	市交警局、市发改委
11	交通护栏	交警局	交警局		交警局		市区交警局
12	路障、步道桩	交警局	交警局		交警局		市区交警局
13	道路广场	市区政府、企事业单位	市政设计部门	市、区规划行政主管	市规自然资源委或市交通委等相关部门会签	市交警局、市园林绿化局、市水务局、市环保局、市路政局、公交总公司、市城管委、管线单位、路灯中心、市发改委	市城管委、市路政局、市交警局
14	公交站牌	公交总公司	公交总公司		市规自然资源委、市交通委、市交警局		公交总公司
15	地铁地面线及高架线	京投公司、中标单位	轨道交通设计部门	市规自然资源委	市规自然资源委或市交通委等相关部门会签	市规自然资源委、市交通委、市交警局、市园林绿化局、市路政局、市城管委、公交总公司、市水务局、市环保局、市发改委、路灯中心、区政府相关部门、管线单位	地铁运营公司
二、道路绿化类							
1	行道树	市、区园林绿化部门	园林设计部门		园林绿化部门	市交警局、市园林绿化局、市水务局、市环保局、市路政局、公交总公司、市城管委、管线单位、路灯中心、市发改委	市园林绿化局
2	道路绿地	市、区园林绿化部门	园林设计部门		园林绿化部门	园林绿化局、交警局、市规自然资源委、水务局、市环保局、路政局、公交总公司、市城管委、管线单位、路灯中心、市发改委	市园林绿化局
三、市政管线类							
1	路灯杆线	北京电力公司、北京路灯管理中心	电力、路灯设计部门	市、区规划行政主管	市规自然资源委	北京电力公司、北京路灯管理中心	市城管委、北京路灯管理中心
2	道路照明	北京电力公司、北京路灯管理中心、道路建设单位	路灯设计部门	市、区规划行政主管	市规自然资源委	电力部门、市园林绿化局、市市政路政管理部门、市城管委	北京路灯管理中心
3	电力杆线	北京电力公司、建筑项目建设单位	电力设计部门	市、区规划行政主管	市规自然资源委	电力部门、市园林绿化局、市市政路政管理部门等	北京电力公司
4	电力管道及检查井等附属设施	电力部门、开发公司	电力设计部门	市、区规划行政主管	市规自然资源委	电力部门、市园林绿化局、市市政路政管理部门等	电力公司、市城管委
5	电话及有线电视杆线、电信管道及检查井等附属设施、有线电视管道及检查井等附属设施	市区政府、规划部门、歌华有线电视公司等信息系统单位、北信基础公司、通信运营商、歌华有线、开发公司	电信设计部门	市、区规划行政主管	市规自然资源委	市信息办、市园林绿化局、市市政路政管理部门、市城管委	市信息办、各通信运营商、歌华等信息系统单位、北信基础公司
6	电车杆线	公交总公司	公交车网线网设计部门	市、区规划行政主管	市规自然资源委	市交通委、市路政局、市交警局等	公交总公司
7	雨水、污水、自来水、天然气、燃气、液化气管道及检查井等附属设施	道路建设部门、排水集团、水务局、自来水集团、天然气集团、开发公司、项目建设单位	市政设计部门、自来水公司设计部门、燃气设计部门	市、区规划行政主管	市规自然资源委	水务管理部门、排水集团、市城管委、自来水集团、市燃气集团、市城管委、市交警局、路政及相关管线单位等	水务管理部门、市排水集团、市水务局、市城管委、市自来水集团、市燃气公司
8	管线消隐工程	各专业管理部门	各专业设计部门		市城管委	市规自然资源委	各管线管理部门
四、城市家具类							
1	书吧亭	邮政公司报刊零售发行公司	招投标标准化设计		市城管委	市城管委、市规自然资源委、市交警局、市市政路政部门等	市邮政局、市城管委
2	阅报栏	宣传部			市城管委		市城管委
3	信息亭	信息办					市城管委
4	电话亭	网通公司、电信公司	电信设计部门		市城管委、市规自然资源委、市交通委		网通公司
5	垃圾箱	市、区城管委、环卫服务中心			市城管委		市城管委
6	公厕	市、区城管委、环卫服务中心	招投标标准化设计		市城管委		市城管委
7	长椅	城管委					市城管委
五、标识类							
1	路名牌	交警局、交通委	交警局道路交通工程设计部门		市交警局		市交警局、市路政局
2	指示牌	政府、企业	交警局道路交通工程设计部门		市城管委		市城管委、企业
3	交通标志牌、地面交通标志、交通信号灯杆、交通信号控制箱、旅游标识	交警局、交通委	交警局道路交通工程设计部门		市交警局	市旅游局(旅游标识)	市交警局
六、其他							
1	广告	广告公司	广告公司		市城管委	市规自然资源委、市交通委、市交警局、市市政路政部门、市园林绿化局等	市城管委
2	沿道建筑物	产权单位、开发商	建筑设计部门	市、区规划行政主管		市规自然资源委、市交警局、市园林绿化局、市消防局等	产权单位、市规自然资源委、市交警局、市园林绿化局、市消防局、执法大队
3	古树	园林绿化局	园林绿化局		园林绿化部门	市规自然资源委、市交通委、市交警局	市园林绿化局
4	健身器材	体育局	体育局、标准化设计部门				市路政局、市城管委

3 逐步推进，构建街道治理“一库两平台”

To Build “One Database and Two Platforms” for Street Governance Step by Step

3.1 搭建街道空间专项管理平台

To build specific information platform for city space management

由街道实施主管部门牵头，搭建面向街道建设、提升、整治的街道空间专项管理平台，针对街道空间重要问题组织召开联席会议，协商确定重点任务、试点项目及年度行动计划，推进街道建设和管理涉及的各部门沟通交流和协同决策，保障各部门在公共财政投入、土地供应、重大项目推进与规划空间布局和规划实施时序上的相互协调，推动各部门职能的条块结合、无缝对接，充分保障综合管理与治理机制的运行。

3.2 设立街道治理专项基金和项目库

To establish special fund and project achieves for street governance

建立市、区两级街道治理改造项目库，以保障民生为原则，聚焦群众关注的热点难点问题，结合城市规划实施重点分类型选择试点项目，形成年度安排和行动计划，通过征集、委托等多渠道创新设计方案编制，依托专项管理平台推动先行先试，滚动实施。研究街道空间治理的投融资机制，拓展资金渠道，探索建立街道治理专项基金，用于街道空间规划设计（包括组织竞赛、专家评审等）、实施改造以及各类公众参与活动等。

3.3 搭建街道使用维护平台 ①

To build a street maintenance platform

由街道实施主管部门牵头，结合网格化管理、大数据分析和公众参与手段收集各类使用数据，定期更新、动态维护，搭建集成、精细、高效的街道使用维护平台，为规划管理提供信息化、智能化的技术工具，为长效管理提供技术支撑，切实提升街道治理水平。

4 全面保障，完善街道治理综合配套制度

To Establish a Comprehensive Supporting System for Street Governance

4.1 建立全过程参与的街道责任规划师、建筑师制度

To establish street principal planner and architect mechanism involved in the whole process

发挥街道属地责任，重点培育一批长期稳定、高水准、有责任感的街道设计团队，并作为街道责任规划师、建筑师，针对街道实际情况长期专注、细致深入地街道治理提供实时咨询、指导和监督，精心、精治、打造精品。责任规划师、建筑师团队在街道治理中要推动规划落地，提供技术咨询，把关规划设计，监督指导施工，推进社区营造，全程参与街道环境整治提升及长效管理，以“绣花”精神从街区层面系统梳理街区历史人文内涵，了解不同人群的切身需求和产业发展前景，综合考虑风貌、居住、环卫、停车、议事等街道治理过程中难以回避的难题，力争形成“一揽子”解决方案，在共性中彰显个性。鼓励街道公共空间专业技术机构对街道开展持续研究，跟踪规划设计与建设实施情况，增强对基层长期持续、全过程的技术支持。建立设计队伍准入准出评价机制，把关设计品质。建立施工队伍储备库，加强资格审查，制定严格的准入准出机制，对施工水平进行定期培训和考核，加强街道治理的标准化、专业化、规范化。

4.2 健全精治共治的全社会公共参与长效机制

To optimize public participation mechanism

在街道治理的全过程中开展持续不断的宣传互动和政策引导，逐步实现政府、市场、社会对街道空间的协同共建和共治共享。全面拓宽公众参与街道治理的渠道，鼓励机关团体热心参与，调动沿线单位、居民的积极性，推进街道治理工作更切合百姓实际需求，分区、分类探索道路空间共管共治和共建共享的路径。培育一批扎根基层的街道管理人员，完善“小巷管家”和“街巷长”制度，探索参与型社区协商模式，增强居民社区归属感和公民责任感，协助居民、政府部门、设计师、施工方等各方的紧密对接，推动街道设计方案的合理落地与持续维护。

4.3 构建高水准辅助决策的各领域专家智库

To found high-level think tanks in policy making

坚持专家咨询、公众参与和政府决策有机结合。涉及街道治理的重大事项，应专门听取各领域专家意见建议，提供技术支撑。邀请规划、建筑、景观、交通、工程、公共艺术等与街道设计相关的各领域专家组成全要素、高水准的专家智库，汇聚多方智力，在充分参与和调查的基础上，为市、区街道治理提供意见建议，注重公众利益，辅助政府决策，推动街道治理工作的不断创新与发展。

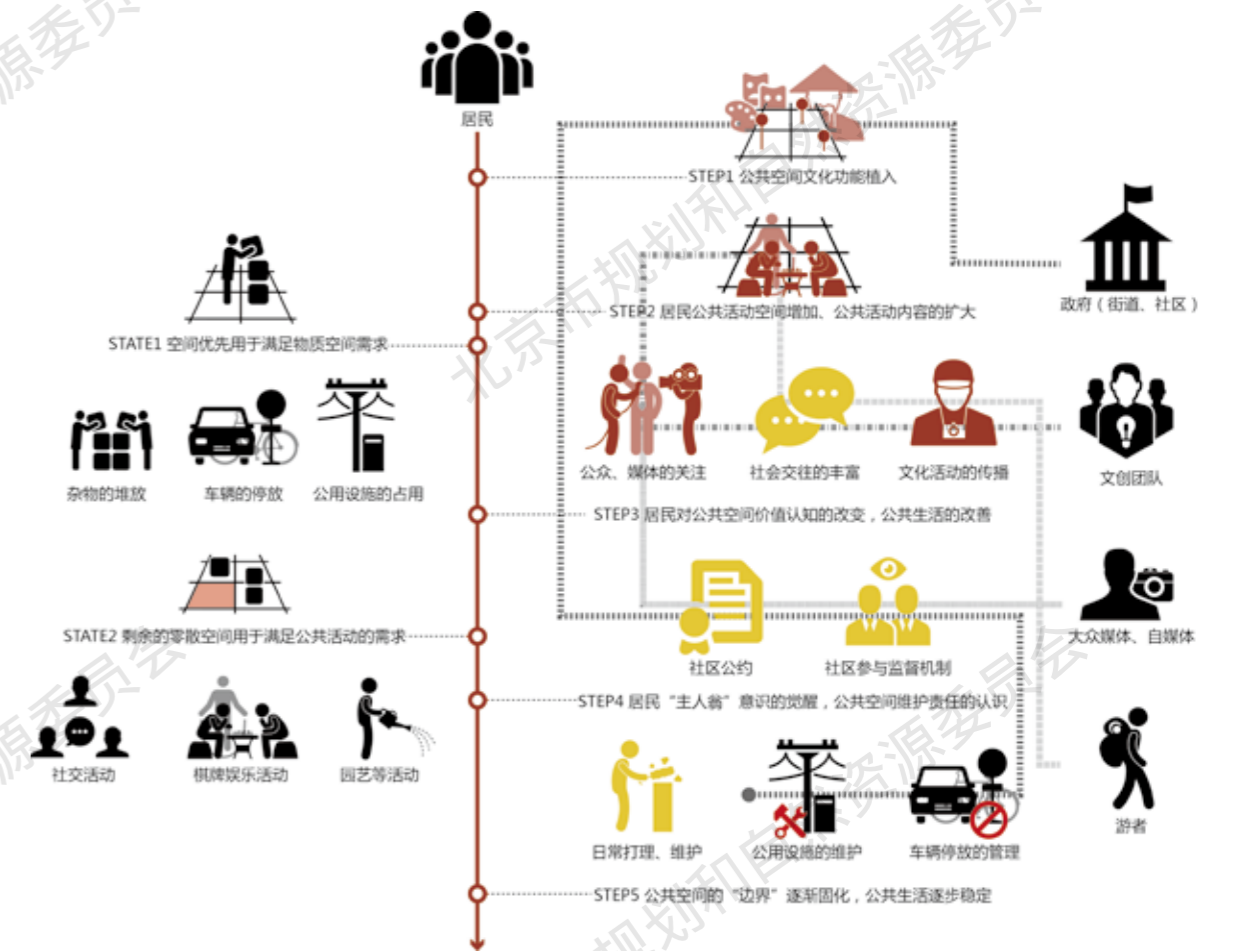
4.4 推动专业技术标准不断更新优化

To improve technical standards continuously and timely

落实“窄马路、密路网”的城市道路布局理念和街道设计导向要求，结合街道治理实践经验，通过定期对实施情况的评估，因地制宜、不断优化与街道设计相关的各类地方规范、标准，细化、优化街道建设和改造的相关技术规程，推动街道在规划设计层面不断向精细化、人性化的转变。制定相关规范、标准的年度更新行动，逐步实现街道设计层面的共识。

① 街道空间共管共治共享运行模式分析

Analysis on the operation mode of co-management, joint governance and street space sharing



二 推进首都街道更新专项治理

To Promote Specific Governance on Capital Street Regeneration

1 疏控结合，治理路侧乱停车

Densely Populated Area Evacuation and Illegal Roadside Parking Supervision and Clearance

严格管控

To ensure strict parking management

坚持路侧停车位有偿使用、严格控制和减量设置的原则，适度满足停车需求，清理人行道、非机动车道违章停车，控疏结合治理路侧乱停车。停车供需矛盾突出的，应优先在街道沿线的用地红线内通过改、扩建增加停车空间；可引导利用待建土地、闲置地和边角地设置微型停车公园。

精细施策

To make classified policy for parking management

分情形制定精细化的路侧停车管理要求。

- 影响机动车通行和非机动车、行人通行安全的，不得设置路侧停车位。
- 服务半径内有停车设施可以提供停车泊位的，不得设置路侧停车；不具备停车条件的胡同，不得设置路侧停车。交通主导类街道不宜设置路侧停车。医疗、教育、文体、大型商业和景点出入口周边，不鼓励设置路侧停车。①
- 居住小区及其周边停车设施无法满足该小区居民基本停车需求的，可在小区周边的街坊路、支路和次干路设置夜间临时停车区，并明确标识临时停放时段要求。

规范秩序

To establish regulation for parking organization

停车位施划应遵循减少干扰、流线清晰、落客便捷、适度间隔的原则。①

- 路侧停车设置应保证不干扰人和骑行者的正常通行。禁止占用人行道施划停车位，在非机动车道上设置临时停车位时，须保障有效的骑行宽度，并宜采用内嵌式。
- 路侧停车位可与富余的机动车道、机非隔离带、较宽的非机动车道等相结合。排布不宜过于集中，每隔五个停车泊位宜留出人行通道，鼓励设置微型花园进行间隔。
- 灵活选取平行式、倾斜式或垂直式停车形式，并可通过分时变换停车形式的方式，满足不同时段的需求变化。

共享停车

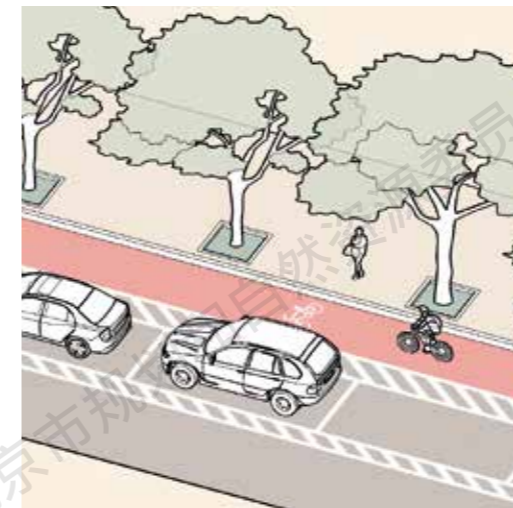
To encourage sharing parking

鼓励停车泊位的错时共享，提高停车泊位的利用效率。充分引导公共建筑的停车设施向社会开放并实行有偿使用，推动在居住区和周边公共建筑之间形成错时停车共享机制。②

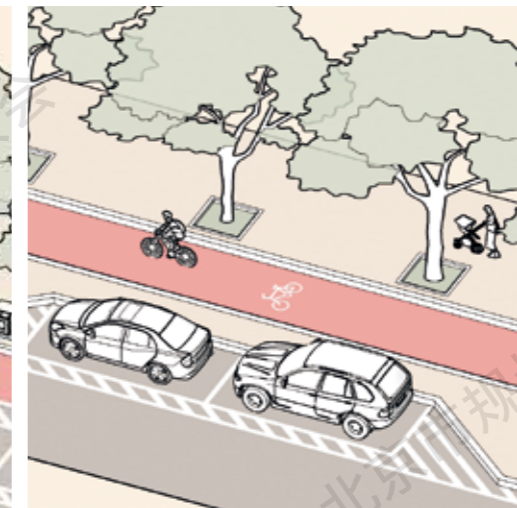


道路是用来通行的，
停车只是其附属功能。

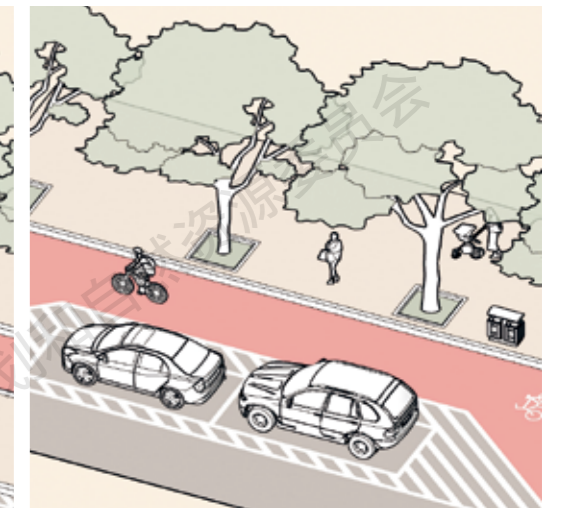
1 三种灵活设置停车位的方式 Three types of flexible parking space design



利用冗余机动车道设置
Use redundant motorway space for parking



利用隔离带设置
Use isolation strap for temporary parking



利用过宽的非机动车道设置
Use excessively wide non-motorized vehicle lane for temporary parking

1 典型案例分析：达智桥胡同停车整治 Case study: Renovation of car parking in Dazhiqiao Hutong



整治前的达智桥胡同（陈风樾摄）
Before renovation of Dazhiqiao Hutong



整治后的达智桥胡同（陈风樾摄）
After renovation of Dazhiqiao Hutong

2 典型案例分析：王府井地区共享停车 Case study: Sharing parking in Wangfujing District



煤渣胡同整治前（东城区政府提供）
Before renovation of Meizha Hutong



煤渣胡同整治后（东城区政府提供）
After renovation of Meizha Hutong



锡拉胡同阳光菜市场整治前（东城区政府提供）
Before renovation of Xila Hutong



锡拉胡同阳光菜市场整治后（东城区政府提供）
After renovation of Xila Hutong

2 老城先行，精细改造交叉路口

Finely Renovated Street Intersection Initiated in Beijing Old City

风貌先行

Priority of style and appearance

尊重老城历史街巷肌理，维护老城平缓开阔的空间形态，以更为亲切的街廓尺度和更小的道路交叉口，强化老城传统风貌的特色塑造。①

老城內新建道路交叉口不宜进行展宽处理，现状已形成的超大尺度交叉口应结合具体情况，并统筹考虑路段部分，采用多种方式对交叉口空间进行优化。如交通主导类街道可调整左/右转弯道设置方式，可借道对向车道设置左转弯道，也可通过缩窄路口机动车道的宽度增加右转弯道。②

安全为本

Principle of safety

严格控制交叉路口的机动车速度，采用缩小机动车转弯半径等多种手段引导右转弯机动车减速通过。加强交通管理，确保右转弯车辆让行绿灯通过的行人与骑行者。

采用更小的路缘石转弯半径，宜减小至5-8米，从而缩短行人过街距离，提升行人过街安全性。原则上，当过街距离大于16米时，应设置二次过街设施，可结合路中分隔带设置。

精细塑造

Fine design

应确保交叉口处的人行道和非机动车道有效宽度不小于路段，鼓励在交叉口设置连续的行道树，为行人提供舒适宽裕的驻足环境。

交叉口宜施划自行车左转待转线或自行车引导线，路面自行车标识应增加骑行方向的箭头。

可灵活利用街角绿地等景观手段，引导人行流线，在路口较窄处过街。

城市道路与胡同相交时，在交叉口处应通过缓坡将车行道抬升至胡同标高。王府井、西单、前门等重要商业区内，人流较大的交叉路口可考虑设置全相位人行横道或抬升式人行横道。

1 历史肌理 Historical texture



白塔寺地区 (陈钦摄)
Baitasi District

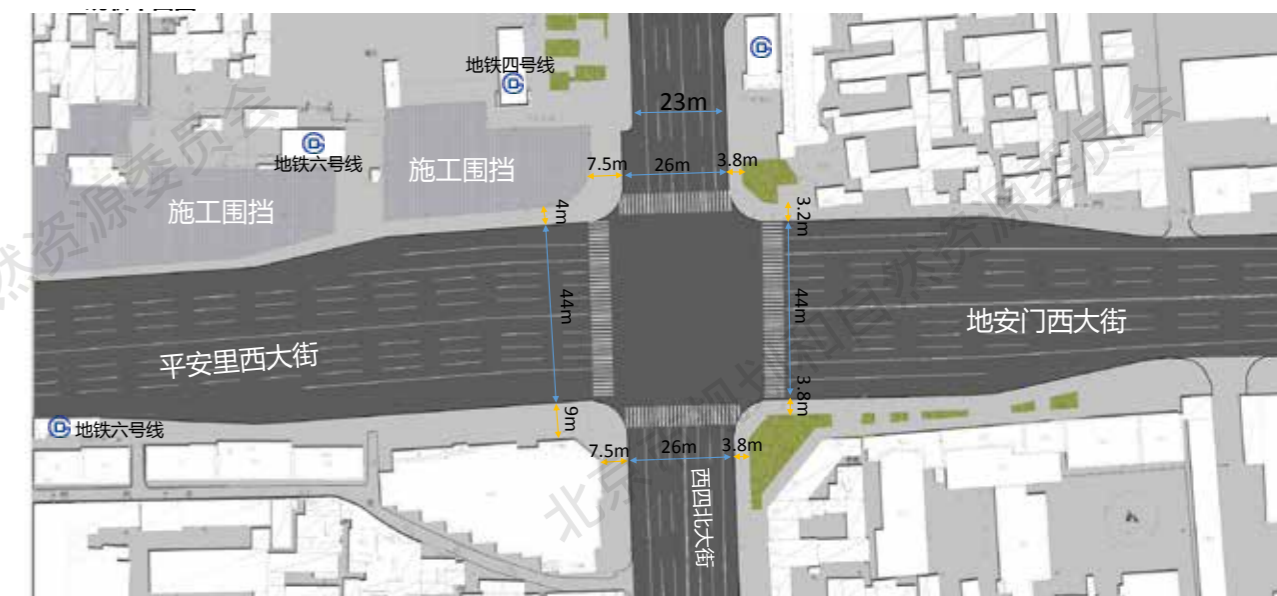


烟袋斜街地区 (全景网提供)
Yandaixiejie District



北海故宫相望俯瞰 (全景网提供)
Overlooking the Forbidden City and Beihai Park

2 平安大街平安里交叉口改造案例 Renovation of Ping'an Avenue



改造前

Before renovation

(课题组在华通设计顾问工程有限公司提供的图纸基础上修改而成)

道路宽度过宽，与沿街建筑不协调。因路口渠化导致交叉口尺度失调，且人行过街距离过大。人行空间紧张，且局部被市政设施带、绿化带占用，造成有效通行宽度较窄。



改造后

After renovation

(课题组在华通设计顾问工程有限公司提供的图纸基础上修改而成)

减少部分路口渠化，保证最小7米人行道及其沿街绿化。通过适当压缩机动车道宽度，增加路中绿化带及过街安全岛。增加公交车港湾，以确保非机动车道的连续性。

3 以容定量，优化自行车停放

To Design Reasonable Bicycle Parking Capacity for Optimized Bicycle Parking

以容定量，合理停放

To settle reasonable parking capacity

以交通供需分析为基础，引导共享单车运营企业合理投放并加强秩序管控，改善共享单车挤占公共空间、乱停乱放等问题。依据街道公共空间负荷条件、现状交通流量等合理确定地铁站点、公交站点、公共建筑出入口等交通接驳节点的自行车停放量，避免自行车停放影响正常通行、降低空间品质。^①

科学布点，顺畅接驳

To Arrange the control system scientifically and make smooth communication

按照流线安全、便捷取放、规模适宜的原则，结合交通接驳节点设置自行车停放点。

规范空间，智能管理

To specify paking space and apply smart management

自行车停放区应在保证行人或非机动车有效通行宽度的基础上进行设置，可结合建筑前空间、绿化带、设施带和隔离带等设置，必要时，可采用感应桩、电子围栏等智能手段，规范自行车停放行为。^②

多方参与，共管共治

To encourage mass participation and joint governance

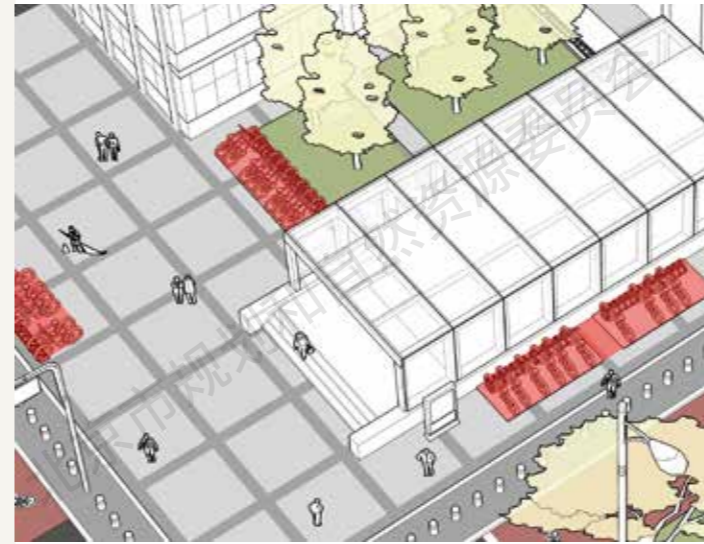
鼓励街道沿线业主开放建筑退线空间，提供自行车停放区。尤其要引导商场、公共建筑等考虑自行车使用，开放内部公共空间作为自行车停放区。

① 自行车停放区布点推荐原则

The principle of bicycle parking area proposal

交通枢纽型接驳节点，应设置独立的自行车停放区，满足高峰时段大人流的接驳疏散；当实际人流量所需的停车空间超出现有空间条件时，应在周边500米范围内，依人流的流量、流向分散设置多个停车区。

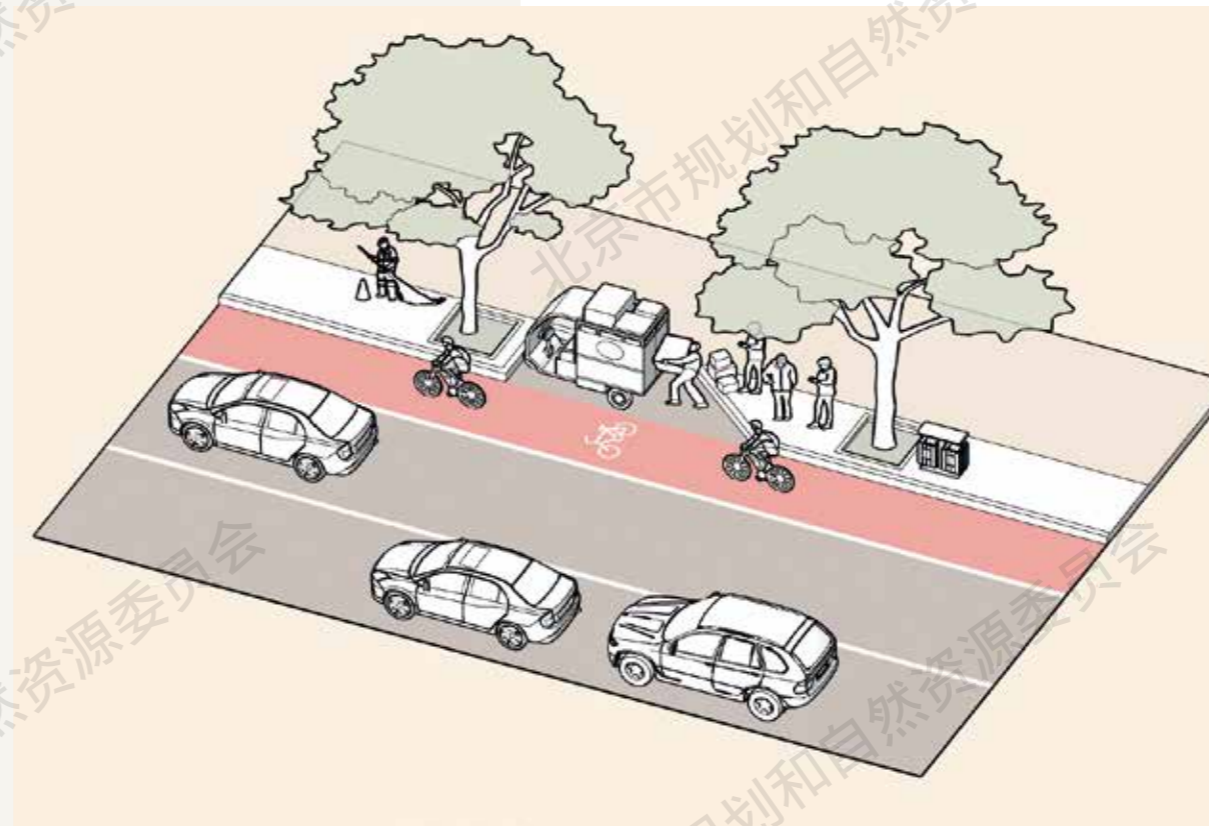
城市型与居住型接驳节点，应依人流的流量、流向分散设置多个小规模自行车停放区，便于接驳取放，同时避免高峰时段人流过度集聚。



③ 快递车停放区设置示意

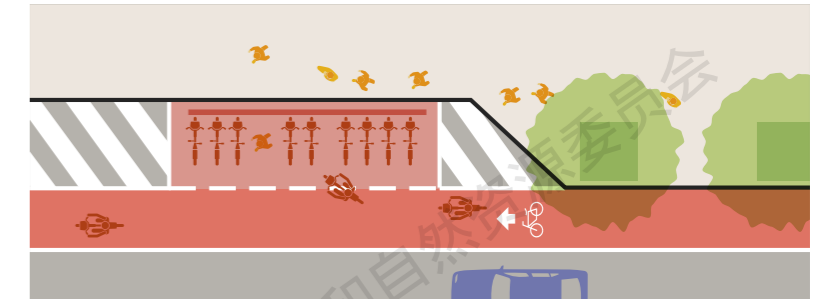
Indication of express car parking area settlement

快递车停放和设置快递件的空间，长度约为2米，宽度与设施带宽度一致。快递收发空间两侧一般为绿化空间，长度约2米，可根据具体情况选择绿地、树池或其他设施。取件人排队的空间，长度约为2米，宽度与设施带宽度一致。取件人不得在人行道等候。

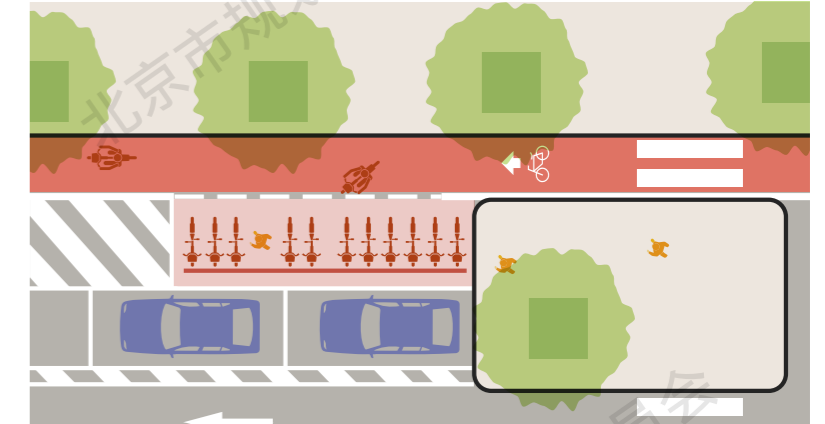


② 自行车停放区设置方式

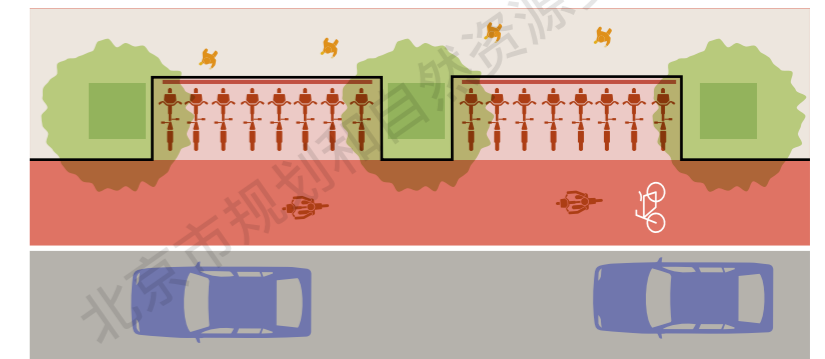
The types of bicycle parking area settlement



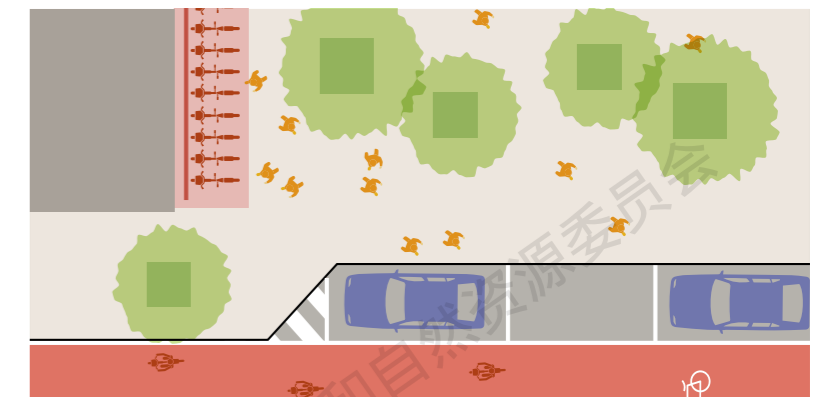
在非机动车道与人行道间设置
Parking set between non-motor vehicle lanes and sidewalks



在非机动车道与路侧停车区间设置
Parking set in non-motor vehicle lanes and roadside parking zones



在人行道上设置
Parking set on the sidewalk



在建筑物角落设置
Parking set around the corner of the buildings

4 智能优先，规范快递车秩序

To Put Forward Smart Design for Express Vehicles Management

智能优先

Smart facilities priority

居住小区应设置快递自助接发设备，公共建筑鼓励设置快递自助接发设施。基于快递接发的实际需求和服务范围，合理确定自助设施的点位和数量。

合理布局

Reasonable layout

应根据实际服务范围合理布设快递车分发点，打造便捷、高效的末端物流。宜将快递车分发点及临时停放区结合绿化带或设施带进行布局，处理好收取快递的人流与已有通行空间的关系，避免流线干扰。^③

明确规则

Clear and detail rules

规范快递车行驶及停放秩序，区域统筹布设快递车临时停放与快递分发的使用区域，明确空间使用规则，禁止快递车或快递件占用通行空间。规定快递员对其使用空间进行清洁，避免收发快递给街道环境卫生带来负面影响。

共享共治

Joint governance for sharing spaces

鼓励公共建筑结合保安室等设置快递收发空间，鼓励报亭、售卖亭等提供快递代收业务，从而减少快递车占用街道空间的时长。

5 开放共享，打开围墙限制栏杆

To Remove or Minimize Fences and Rails of Public Space for Sharing

净化街道

To clean street area

严格限制栏杆在街道上的使用，净化街道空间。禁止在特色类街道、生活服务类街道中设置栏杆。鼓励通过地面划线、标识标牌引导行人。^①

- 除特殊的政务保障需求，禁止在人行道、公共广场上通过栏杆切分空间。
- 机非之间有空间条件的，鼓励去掉栏杆，通过隔离带、绿植等方式进行隔离。
- 去除人行道与非机动车道之间的栏杆，鼓励对路缘进行绿化处理，形成柔性隔离。^①
- 服务于国事活动、大型庆典及赛事的街道临时性隔离设施，在活动结束后，应及时撤除。

开放共享

To open public area for sharing

鼓励大型文体设施、市民公园进行开放或半开放式管理，打开沿街的围墙、栏杆，引导减少设置伸缩门，将公共空间面向公众开放使用，供市民休憩。同时，鼓励利用此类公共空间举办丰富的活动，将文化和绿色氛围延续到街道公共空间，提升整体环境品质。^{② ③}

智能高效

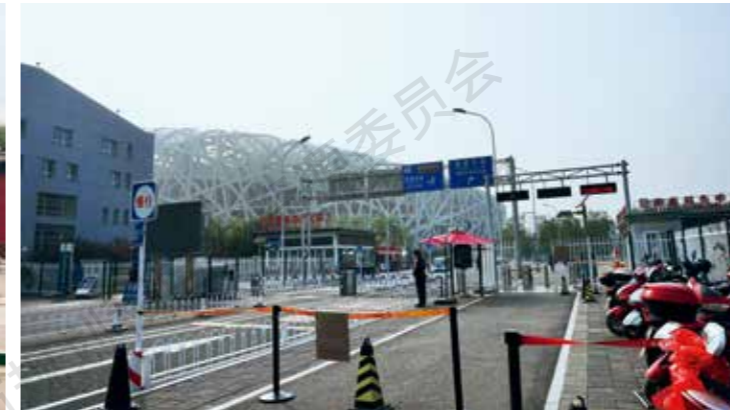
To adopt smart and efficient measures

鼓励通过智能手段替代物理隔离设施，加强地块安保需求。

① 城市中的栏杆 Railings in the city



崇雍大街北段多重栏杆（叶楠摄）
Multiple railings in north section of Chongyong Street



国家体育场周边多重围栏（辛萍摄）
Multiple fences around the National Stadium

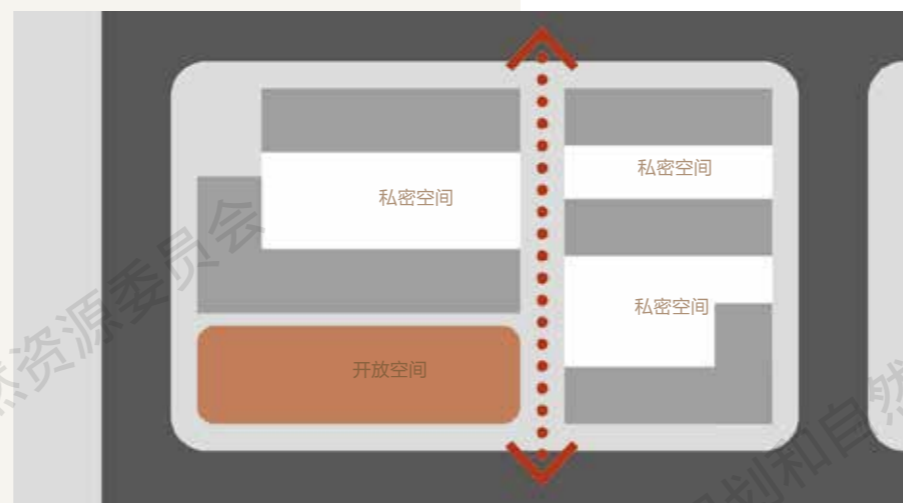


国家美术馆前的多重栏杆与伸缩门（郭婧摄）
Multiple railings and retractable doors in front of the National Gallery

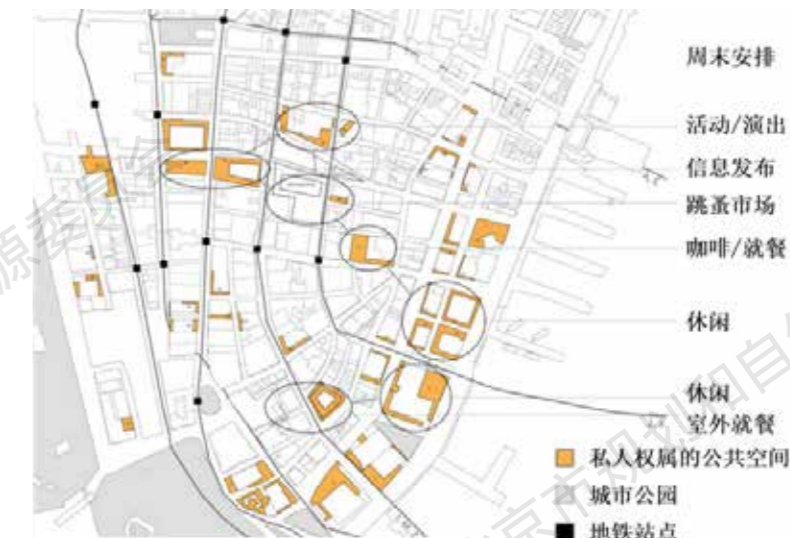


街道空间中常通过围墙或栏杆来划定权属分区，城市管理者也常常为了便于安全检查、车辆禁行管理而使用大量栏杆引导行人流线，不仅让使用者感到不方便，也大大降低了城市的形象品质。

② 公共空间开放方式示意 Open public space node sketch



③ 曼哈顿私属公共空间的周末活动发布 Weekend event in Manhattan's public space in private lots



周末安排
活动/演出
信息发布
跳蚤市场
咖啡/就餐
休闲
休闲
室外就餐
私人权属的公共空间
城市公园
地铁站点
(课题组依据 www.apops.mas.org 数据绘制)

① 典型案例分析：苹果园南路栏杆改造 Case study: Roadside parking along South Pingguoyuan Road

拆除人行道与非机动车道之间、人行道与绿化带之间的两层栏杆，营造宜人步行环境，为市民提供开放式“路侧森林公园”。



改造前（辛萍摄）
Before renovation



改造后（辛萍摄）
After renovation

6 提升利用，挖潜微小空间

To Promote Urban Spaces Utilization by Uncovering not Well-Used Small-Scaled Urban Spaces

空间整理

To uncover not well-used urban spaces

挖掘、梳理街巷胡同中的边角地、微空间，拆除违章建设、清理堆放杂物，结合区域风貌特色和周边居民的生活需求，分区分类进行精细化设计，提升街道空间活力。

留白增绿

To increase green and open space

合理利用拆违、拆迁、腾退空间，补充小微绿地、口袋公园，空间条件优越的，可营造城市公园、城市森林，进一步改善城市热岛效应，减弱城市环境污染，增加城市交往活动空间。

惠民便民

To create convenient and friendly environment for residence

结合“15分钟生活圈”，根据市民日常生活需求确定边角地、微空间的使用功能，改善卫生环境，满足居民生活、休憩交往、体育健身、体验教育等需求，因地制宜打造便民空间。

2 实例对比

Comparison of examples



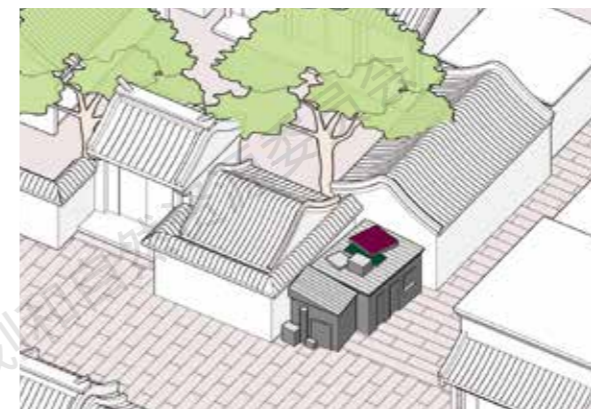
钟鼓楼周边有待梳理的边角空间 (卢和生摄)
Corner space for improvement around the Bell and Drum Tower



钟鼓楼周边边角空间整理示意图 (卢和生摄)
Diagram of the space improvement around the corner of the Bell and Drum Tower

1 利用拆违空间留白增绿

To change the illegal constructed spaces into open spaces or green spaces



改造前
Before renovation



改造后
After renovation



改造前
Before renovation



改造后
After renovation

最美街道赏析：街头微型公园

Beautiful Streets Appreciation: Street Pocket Park



菜市口广阳谷“城市森林” (辛萍摄)
“Urban Forest”, Guangyang Valley, Caishikou
西城区菜市口地铁站西北角的闲置地块，通过生态修复转换用地功能，构建起完整的自然生态系统，成为二环内最大的城市森林。



大栅栏天陶菜市场小微公园 (闫立军摄)
Pocket park in Dashilan Tiantao Market
大栅栏天陶菜市场腾退后改造为微型公园，供市民休闲娱乐。



校尉胡同口袋公园 (郭婧摄)
Pocket park along Xiaowei Hutong
经过拆除违建、腾退土地后，校尉胡同西侧建成了约3000平方米可步入的、具有胡同历史文化的口袋公园。

7 功能优化，激活高架桥下空间 To Optimize the Urban Function by Activating Space Under Viaducts

分类施策

Policy classification

梳理北京现有高架桥，依据其桥下空间规模、空间连续性以及交通流量等特征，分类提出有针对性的利用策略和方式，激活高架桥下消极空间。可将桥下空间用作公交场站等交通集散空间、行人过街等候、自行车专用道、景观绿化区、城市运行应急保障站点等。有条件的还可作为公共服务区，并应做好相应的安全保障措施。① ②

复合利用

Multiple usage of various resources

在中心城区，可利用高架桥下空间缓解城市用地紧张造成的公共设施建设压力，配建停车空间、公厕等。

有条件的地区，可引导桥下空间的复合利用，如营造绿化景观、提供休憩休闲设施、植入便捷服务功能等，营造积极的街道公共空间和城市界面，提升空间利用率。③

突出特色

Prominent characteristic

桥体及桥下空间的设计应符合地域特色，提升城市的空间品质与文化形象。尤其是在历史建筑周边，桥体及桥下空间设计应注重历史氛围的塑造，并应避免高架桥对慢行空间的阻隔。

灵活管理

Flexible management

鼓励高架桥结合公共空间、公共建筑进行一体化建设，对桥下空间的使用进行统一规划、统筹管理，明晰相关部门、单位的权责利，制定相适应的空间使用政策。

在重要节庆或大型活动中，可利用高架桥下空间进行限时活动，并对周边交通进行短时管控，为地区带来活力。④



高架桥下空间是城市立体交通的附属产物，是潜在公共资源。激活这类空间，植入功能，是服务城市经济和市民生活的契机。

② 利用桥下空间设置自行车专用道 To use space under the bridge for bicycle lanes



巴黎比尔哈克姆桥下空间（全景网提供）
Space under the bridge of Pont de Bir-Hakeim in Paris
利用桥下空间设置自行车专用道。



比尔哈克姆桥望埃菲尔铁塔（全景网提供）
Pont de Bir-Hakeim with view of The Eiffel Tower
在骑行时，游览城市街景，营造环境良好的城市观光通道。

① 北京高架桥下空间使用现状 Current situations of space utilization under viaducts in Beijing

公交场站及社会车辆停放、共享单车整修停放、电动机动车租赁和充电桩站点、零散绿地、街道办公、保洁房屋、工程车辆维修等。



桥下空间作为停车场对公众开放（辛萍摄）
Parking spaces under bridges open to the public



桥下空间作为公交场站（王玥宸摄）
Bus stops under bridges

③ 利用桥下空间设置公共活动场所 To use public spaces under the bridges for public activities



伦敦铁路高架桥下的博罗市场（全景网提供）
Borough Market under London railway viaduct

伦敦博罗市场位于泰晤士河和 Borough High Street 之间的铁路高架桥之下，拥有一千多年的历史，是英国乃至全球都非常有名的菜市场。



伦敦桥下艺术活动空间（徐晨摄）
Art activity space under Waterloo station in London
滑铁卢站附近桥下空间与周边地下空间连通，设置滑板公园、音乐会场和公共画廊。

④ 灵活管理桥下空间 Flexible management of space under the bridges



上海五角场桥下空间（全景网提供）
Space under the bridge of Wujiaochang
结合地下商业对高架桥下空间进行重新利用。



日本东京新桥桥下空间（全景网提供）
Space under the bridge of The new bridge Minato-ku Tokyo Japan
高架桥下区域变身艺术文化与休闲餐饮区。



8 简洁有序，整治街道轮廓

To Make Streets Space Clean and Orderly by Regulating the Building Facades and Outlines

增强管控

To enhance management and control of building facade along the street

加强重点大街沿街建筑底层立面设计方案审查，规范建筑外挂设施、广告牌匾秩序。

精细设计第一轮廓线

To design the outline of lower part of buildings along the street carefully

依据行人的视线需求，重点设计沿街建筑底层（一般为1至3层）立面，塑造节奏有序、富有韵律的街道第一轮廓线。建筑立面风格应依据沿街建筑风貌和功能确定。^①

- 历史建筑外立面应符合风貌保护要求。
- 公共建筑、商业建筑等的底层立面应采用虚实结合的设计手法，并鼓励通透的底层界面。
- 现代建筑底层立面不宜使用大面积、无变化的实墙。

精心雕琢第二轮廓线

To create the outline of upper part of buildings along the street carefully

精心设计、排布建筑外挂设施、广告牌匾等，塑造整体形象简洁、秩序明朗的第二轮廓线。^②

- 外挂附属设施和市政设施应尽量隐蔽安置，采用外观喷涂、景观遮挡、外景遮蔽等手段使其隐于周边环境；不得外露时，样式应简洁、低调，排布应秩序化，不得影响行人通行空间、不得置于坡屋顶之上。对于各类丧失功能或废弃的建筑外挂设施应及时拆除。^③
- 广告牌匾应统一位置、限制体量、规范样式。其位置应方便行人识读；若独立设置，不得侵占各类使用者的通行空间。^④

秩序排布城市家具

To set urban furnitures properly

合理确定座椅、标识标牌、垃圾箱等街道家具和独立市政箱体的数量、样式和位置，形成一条连续、平直的设施带。

空间条件紧张时，鼓励各类设施的复合设置，保持有序街道界面和充足的通行空间。

丰富街道景观类型

To enrich street landscape

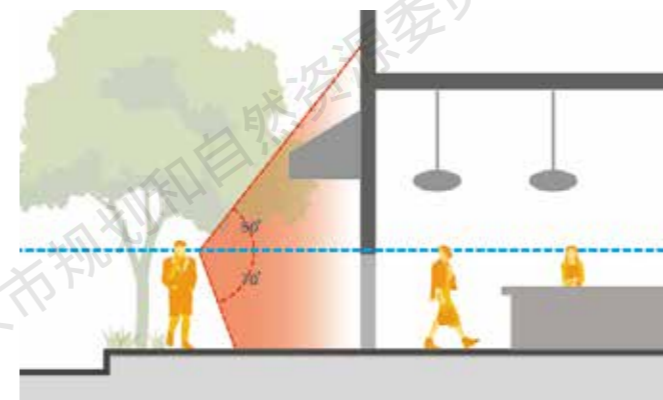
鼓励采用绿化、公共艺术等多种方式丰富街道界面景观，提升街道互动性，展现街道特色。^④



芦原义信《街道的美学》一书中将建筑本来外观的形态称为建筑的“第一轮廓线”，把建筑外墙的凸出物和临时附加物所构成的形态称为建筑的“第二轮廓线”。

① 街道建筑立面的精细化设计范围 To improve the designs of building facades along the street

依据行人通常视线观察范围为水平线以上50°—水平线以下70°，计算建筑界面应当重点设计的范围通常为6—9米。



③ 各种街道设施的有序规划 Feasible and reasonable plan and design of various municipal utilities



④ 绿化与公共艺术 The art of landscaping and public sculpture

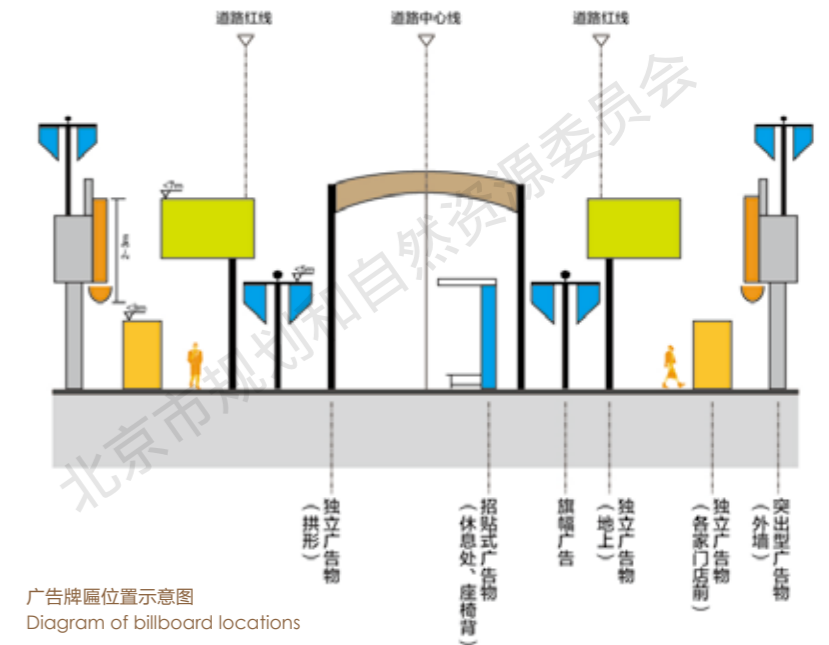


丰富的绿化公共艺术（谈政摄）
The art of public landscaping



结合历史记忆互动性强的城市座椅公共艺术（辛萍摄）
Interactive city public art of chair sculpture Combined with the historical memory

② 秩序明朗的第二轮廓线 Clear and orderly outline of builblings along the street



广告牌匾位置示意图
Diagram of billboard locations

① 典型案例分析：王府井百货大楼立面广告牌匾整治 Case study: Facade Billboard renovation on Wangfujing Department Store



改造前：广告大面积遮挡建筑立面（全景网提供）
Before renovation: disorganized advertising on building facade



改造后：拆除广告，亮出建筑立面（辛萍摄）
After renovation: advertisements dismantled and facade of the building revealed

9 四季相宜，营造丰富景观

To Make Friendly Environment Suitable for Beautiful Scenery in All Seasons

营造四季美景

To make beautiful sceneries in all seasons

充分考虑北京作为北方城市四季分明的特征，依据季相搭配建筑色彩与植被种类，营造四季咸宜的街道景观。

优化古树风貌

To preserve valuable and special tree planting

保护利用古树大树，在古树大树周边兼顾场地功能开辟市民绿色休憩空间，形成大树浓荫，激发绿色风貌活力。

- 重点针对胡同、平房区内的人树矛盾、树地矛盾等问题，探索老城生活区古树名木保护机制。

打造林荫大道

to make boulevards

空间条件允许时，鼓励种植高大茂密的乔木，结合多层次的灌木、植篱、花坛、座椅，营造环境优美的林荫大道，为各类使用者提供舒适的出行环境。

- 林荫大道的形式包括对称式林荫大道、中央式林荫大道、单侧式林荫大道等。对称式林荫大道又包括单林荫道、双林荫道甚至多林荫道。

展现特色植被

To reveal characteristic landscaping and plantation

通过不同的树种选择和组合搭配形式，烘托不同的街道氛围。

- 选择适宜北方生长环境、突显北京特色的本地植被种类，营造展现北京特色的街景风貌，如：市树国槐、侧柏；市花月季、菊花等。
- 通过行列式、自由式等不同种植形式，突出不同类型街道的仪式性或景观性。



最美街道赏析：国子监街四季美景

Beautiful Streets Appreciation: The beautiful scenery of the four seasons from Guozijian Street



春（辛萍摄）
Spring



夏（全景网提供）
Summer



秋（全景网提供）
Autumn



冬（全景网提供）
Winter

1 保护利用古树空间，营造良好街巷环境

To keep sufficient space for trees growing to street amenity



2 林荫大道

Boulevard making



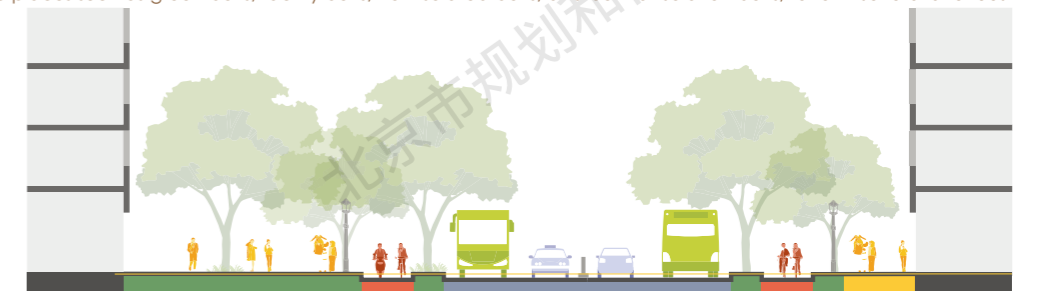
对称式情形之一：道路较窄时，两侧行道树形成林荫道
Case 1: When the road is narrow, the sidewalk trees form a boulevard



对称式情形之二：在绿化带、设施带、机非隔离带、中央隔离带等的三处以上均种植行道树，形成多个林荫道
Case 2: Planting street trees in more than three places such as green belts, facility belts, non-isolated belts, and central isolation belts, to form several avenues



对称式情形之三：道路较宽时，非机动车道两侧各种植一行行道树形成林荫道
Case 3: When the road is wide, trees are planted on both sides of the non-motor lane to form a boulevard



单侧式：单侧结合较宽的绿化带设置林荫道，结合休闲步道设计
Single-sided: One-side combined with a wide green belt to and combined with a leisure trail design



中央式情形之一：机动车道数较少时，在中央林荫道设置活动区，提供休憩或外摆空间
Case 1: When the number of motor vehicle lanes is small, an activity area is set up on the central boulevard to provide space for rest or outside retail



中央式情形之二：机动车道数较多时，在中央林荫道设置林荫景观带
Case 2: When there is a large number of motor vehicles, a tree-lined landscape belt is set up along the central avenue



10 安全得体，优化夜间照明

To Ensure the Street Facilities Safe and Appropriate by Optimizing the Lighting Infrastructure

优先保障安全

Priority of security and safety in lighting application

充分考虑交通安全与特定安保要求，设计夜间照明系统。加强照明设施布局的秩序化，保障连续性与识别性，有效提示出入口和接驳路，照明设施不应占用通行空间。人行道较宽时，应设置专用柱灯；人行道较窄时，可结合沿街建筑物或围墙设置照明灯。城市景观照明亮度应与城市道路照明亮度协调，不得与道路上的功能照明相冲突，不得降低功能照明效果。①

营造舒适照明

Comfortable illumination and lighting effect

采用独立照明设施与建筑照明相结合的方式，合理选择照明设施的照度和色彩，营造安全、舒适、美观的街道夜间照明环境。对照明水平进行合理分级，对不同街区规定适宜的道路光色。对桥体景观照明进行适当控制，避免过度照明对驾驶员视线造成干扰。②

注重层次分明

Clear Hierarchy in lighting layout

丰富景观照明层次，提升建筑和街道景观照明的整体效果，营造主次有序的夜景景观。对沿街节点或标识性建筑进行重点照明。③

突出特色照明

Characteristic urban lighting

在重点地区、特色地区、重大节日等，通过不同照明效果、不同灯具形式突显地区特征和节日氛围，展现城市特色风貌。④

使用可靠灯具

Reliable lighting fixtures

灯杆、灯具等照明设施的选择应安全可靠、精致美观、技术先进、经济合理、节能环保、维修方便。

1 街道照明示意 Street lighting diagrams



2 避免光污染的照明选择 Lighting options to avoid light pollution



3 重点突出的夜景照明 Hierarchical nightscape lighting



钟鼓楼地区夜景：中轴线与重点建筑层次分明（全景网提供）
The Bell and Drum Tower Night Scene - The traditional Central Axis and Key Buildings

最美街道赏析：特色照明 Beautiful Streets Appreciation: Characteristic Lighting



国家体育场特色照明（全景网提供）
Lighting on Beijing National Stadium
在节庆、重要赛事等特殊时间，通过变换建筑物夜景灯光色彩烘托氛围。



烟袋斜街：历史街区特色照明（全景网提供）
Lighting in Yandaixiejie Historic District
有历史感的特色夜景，展现古都风貌。



天安门地区特色照明（全景网提供）
Lighting in Tian'anmen Area
特色灯具与层次分明的照明效果，突出街道的仪式性与重要性。

最美街道赏析：立面照明 Beautiful Streets Appreciation: Facade Lighting



东交民巷法国邮局前建筑立面的特色照明灯具（全景网提供）
Lighting on Dongjiaominxiang building facade