

北京市地方标准



编号：DB11/T 2209—2023

城市道路慢行系统、绿道与
滨水慢行路融合规划设计标准
Planning and design standards for the integration
of non-motorized system of urban road, greenway
and waterfront non-motorized road

2023-12-26 发布

2024-07-01 实施

北京市规划和自然资源委员会
北京市市场监督管理局

联合发布

北京市地方标准

城市道路慢行系统、绿道与滨水慢行路
融合规划设计标准

**Planning and design standards for the integration of
non-motorized system of urban road, greenway and
waterfront non-motorized road**

DB11/ T 2209—2023

主编单位：北京市城市规划设计研究院

批准部门：北京市规划和自然资源委员会

北京市市场监督管理局

实施日期：2024年07月01日

2023 北京

前 言

为推动首都高质量发展，推进行与自行车友好城市建设，提升绿色出行服务水平，根据北京市规划和自然资源委员会《北京市“十四五”时期规划和自然资源标准化工作规划（2021年-2025年）》和北京市市场监督管理局《关于印发2022年北京市地方标准制修订项目计划（第二批）的通知》（京市监发〔2022〕30号）的要求，标准编制组经广泛调查研究，认真总结实践经验，参考国内外相关标准，并在广泛征求意见的基础上，制定本标准。

本标准的主要技术内容是：1.总则；2.术语；3.基本规定；4.融合规划；5.融合设计。

本标准由北京市规划和自然资源委员会和北京市市场监督管理局共同负责管理，北京市规划和自然资源委员会归口并负责组织实施，北京市规划和自然资源标准化中心负责标准日常管理，北京市城市规划设计研究院负责具体技术内容的解释工作。（地址：北京市西城区南礼士路60号，邮政编码：100045，电子邮箱：594247044@qq.com）。

本标准执行过程中如有意见和建议，请寄送至北京市规划和自然资源标准化中心（电话：55595000，邮箱：bjbb@ghzrzyw.beijing.gov.cn），以供今后修订时参考。

本标准主编单位：北京市城市规划设计研究院

本标准参编单位：北京北林地景园林规划设计院

北京市朝阳区宇恒可持续交通研究中心

北京市水利规划设计研究院

北京市市政专业设计院股份公司

北京市市政工程设计研究总院有限公司

本标准主要起草人员：盖春英、李惟斌、黄 斌、张元龄、陈 宇
周叶子、谭 琪、郭明洋、池晓汐、赵 慧
郭竹梅、郭 宏、李 伟、刘 畅、肖书影
李昱瑾、任 杰、王 悦、佟 跃、李世伟
李 爽、姜安培、牛 晨、杜佳慧、周嗣恩
马 瑞、张 喆、王江燕、姜 洋、戴南琪
王 昊、施 瑶、费明龙、张仁达、刘丽君
魏保义、张 义、王 茹

本标准主要审查人员：黄 伟、杜 恒、纪海英、熊 文、王绍斌
詹韶志、王 斌

目 次

1 总 则.....	1
2 术 语.....	2
3 基本规定.....	5
4 融合规划.....	6
5 融合设计.....	8
5.1 路径与场地.....	8
5.2 节点衔接.....	9
5.3 绿化.....	11
5.4 配套设施.....	11
5.5 标识.....	12
本标准用词说明.....	13
引用标准名录.....	14
附：条文说明.....	15

CONTENTS

1	General Provisions	1
2	Terms	2
3	Basic Requirements	5
4	Integration Planning	6
5	Integration Design	8
5.1	Path and Field	8
5.2	Node Connection	9
5.3	Landscape	11
5.4	Supporting Facility	11
5.5	Sign and Marking	12
	Explanation of Wording In This Standard	13
	List of Quoted Standrads	14
	Addition: Explanation of Provisions	15

1 总 则

1.0.1 为提升步行和自行车出行环境品质，提高绿色出行水平，规范城市道路慢行系统、绿道与滨水慢行路融合规划设计，制定本标准。

1.0.2 本标准适用于市域范围内新建、改建、扩建的城市道路慢行系统、绿道与滨水慢行路融合区段的规划和设计。

1.0.3 城市道路慢行系统、绿道与滨水慢行路的融合规划设计应坚持因地制宜、以人为本、安全适用、环境友好、用地集约的原则，注重社会、生态、经济效益的协调统一。

1.0.4 城市道路慢行系统、绿道与滨水慢行路的融合规划设计除应符合本标准外，尚应符合国家及北京市现行有关标准的规定。

2 术 语

2.0.1 城市道路慢行系统 non-motorized system of urban road

城市道路范围内的人行道、非机动车道和过街设施，以交通功能为主，兼顾游憩、健身等其他功能。

2.0.2 绿道 greenway

以自然要素为依托和构成基础，串联城乡绿色开敞空间，以游憩、健身功能为主，兼顾绿色出行、生物迁徙等功能的廊道。

2.0.3 绿道路径 greenway trail

绿道中用于步行、骑行的空间，也称游径。

2.0.4 滨水慢行路 waterfront non-motorized road

位于河道一侧或两侧的滨水步道以及仅供行人、自行车以及巡河车辆通行的巡河路。

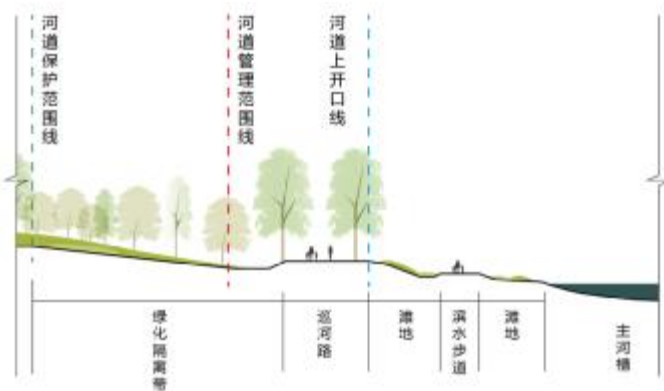


图 2.0.4 滨水慢行路示意

2.0.5 融合 integration

城市道路慢行系统、绿道与滨水慢行路通过相互连通、空间整合、功能协调等方式，强化一体化规划设计，提升整体效能。

2.0.6 融合区段 integration section

城市道路慢行系统、绿道与滨水慢行路三者或任意两者之间相互连通、空间整合、功能协调的区域。

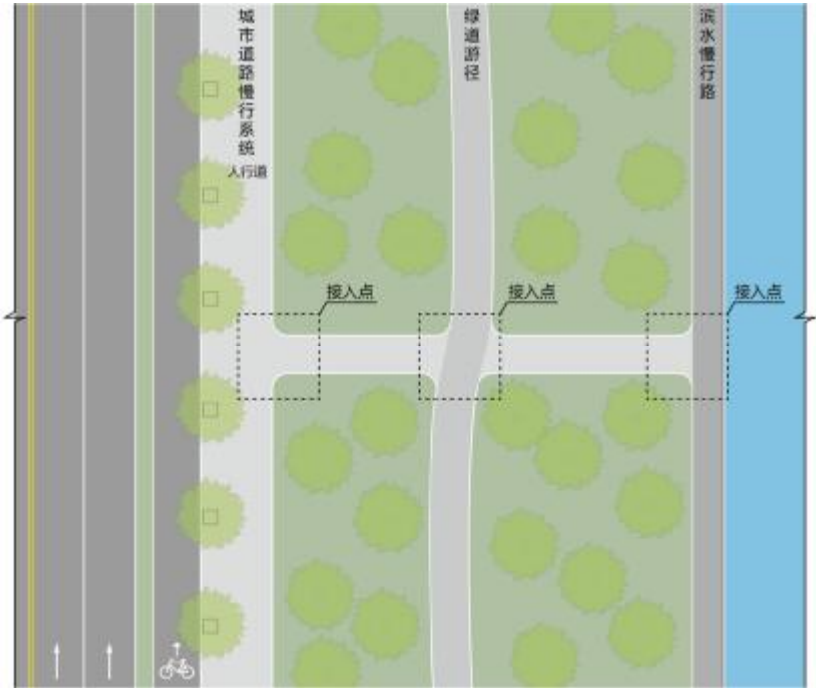


图 2.0.6 融合区段示意

2.0.7 接入点 connecting point

融合区段内城市道路慢行系统、绿道与滨水慢行路相互衔接的节点。

2.0.8 步行路径 foot path

专供行人通行的路径。

2.0.9 骑行路径 bicycle path

专供自行车通行的路径。

2.0.10 综合型路径 mixed path

可供步行和骑行的共板路径。

2.0.11 通透式配置 **sight-clear planting**

种植的树木其枝叶在距相邻道路路面高度 0.5m 至 3.0m 之间不遮挡驾驶员、骑行者及行人视线的配置方式。

3 基本规定

3.0.1 城市道路慢行系统、绿道与滨水慢行路三者毗邻设置或任意二者毗邻设置的，宜进行融合规划设计。

3.0.2 城市道路慢行系统、绿道与滨水慢行路融合规划设计应在保障各系统主要功能的前提下，统筹协调交通、游憩、健身、巡河等功能，实现线路的连续和顺畅衔接，创造安全、便捷、舒适的环境，并符合无障碍设计的相关规定。

3.0.3 城市道路慢行系统、绿道与滨水慢行路融合规划设计应综合考虑沿线及周边地区的人群特征、使用需求、地理环境、空间资源、生态条件、海绵城市、野生动物生活习性及其迁徙路线等因素，融合区段应优先选择条件良好的地区，避开生态敏感区以及有防洪安全风险的地区。

3.0.4 城市道路慢行系统、绿道与滨水慢行路融合规划设计应满足相关的生态、防洪及安全要求。

4 融合规划

4.0.1 城市道路慢行系统、绿道、滨水慢行路规划应结合周边地区的用地功能、人员活动特征、环境条件等因素，开展融合适宜性分析，分析融合的必要性、可行性，确定融合方式、融合区段和接入点。

4.0.2 城市道路慢行系统、绿道与滨水慢行路的融合方式包括路径连通、合并和借用。

4.0.3 城市道路慢行系统、绿道、滨水慢行路两者或三者并行设置时，应结合轨道车站、公交车站、出租车停靠站、公共停车场、学校、幼儿园、医院、养老设施、公园、居住区、大型商业设施、公共活动中心等公共设施的出入口就近设置便捷的慢行连通通道。城镇地区相邻的慢行连通通道间距不宜大于 120m，条件受限时，通道间距不宜大于 150m。

4.0.4 绿道毗邻城市道路时，宜通过空间整合、一体化的规划设计等方式，将绿道与城市道路绿化设施带进行融合规划。

4.0.5 绿道毗邻河道空间时，宜通过路径合并、加强连通等方式，将绿道路径与滨水慢行路进行融合规划。

4.0.6 河道两侧的城市道路慢行系统、绿道路径，应根据需求设置慢行跨河通道。

4.0.7 绿道路径、滨水慢行路宽度应符合下列规定：

1 绿道步行路径宽度不应小于 2m，特殊区域不应小于 1.5m；绿道骑行路径宽度不应小于 3m；绿道综合型路径宽度不应小于 3m；

2 滨水慢行路的步行道宽度宜为 1.5m-3m，骑行道宽度不宜小于 3m。

4.0.8 绿道路径、滨水慢行路宽度不满足本标准第 4.0.7 条的，融合区段应符合以下规定：

1 毗邻的绿道路径、滨水慢行路可合并设置；

2 毗邻城市道路的滨水慢行路或绿道路径可与城市道路慢行系统合并设置或者增加慢行连通通道；

3 合并后的路径宽度应满足本标准第 5.1.5 条的规定。

4.0.9 绿道毗邻城市道路的，融合区段应满足下列要求：

1 绿道中的步行路径或综合型路径中分道设置的步行道与城市道路人行道之间应相互连通；

2 绿道中的骑行路径、综合型路径中分道设置的骑行道宜与城市道路非机动车道相互连通。

4.0.10 绿道路径、滨水慢行路被道路、轨道交通及其他线性工程、建（构）筑物、水体等阻断的，可局部相互借用，或利用毗邻的城市道路两侧的人行道和非机动车道。

5 融合设计

5.1 路径与场地

5.1.1 滨水慢行路与绿道路径合并的，在满足防洪要求的前提下，线形宜结合两侧绿色空间灵活设置。

5.1.2 融合区段休闲游憩需求较大的，宜设置小型广场、口袋公园、运动场地等活动空间，宜结合需求合理确定活动空间的类型和规模，且用地指标应符合相关规范的规定。

5.1.3 融合区段位于河道沿线的，宜优先在紧邻河道的空间布置亲水的步行路径，并在路径沿线设置亲水活动场地。

5.1.4 融合区段的路径，应符合下列规定：

1 步行路径和骑行路径宜分道设置，条件受限时可设置综合型路径，综合型路径应在道路红线以外设置；

2 步行路径和骑行路径可通过设置高差或设置绿化分隔带、分隔栏杆等设施进行隔离；

3 步行路径、骑行路径、综合型路径中的骑行空间及步行空间应设置相应的图形、文字、箭头等路面标线；

4 步行路径、骑行路径、综合型路径中的骑行道及步行道宜采用不同颜色或材质的铺装进行区分。

5.1.5 融合区段的路径宽度应符合下列规定：

1 步行路径宽度不应小于 2m；

2 骑行路径宽度不宜小于 3.5m，不应小于 3m，双向通行时不宜小于 4.5m；

3 综合型路径宽度不宜小于 5m，不应小于 3m。

5.1.6 融合区段的竖向应符合下列规定：

1 竖向设计应以现状地形为基础，综合考虑周边道路高程、河道水位高程、市政管线接口标高等因素，保证不同路径、场地之间能够顺畅衔接；

2 步行路径纵坡坡度宜小于 4%，条件受限时不宜超过 8%。坡度大于等于 5%时，应按表 5.1.6-1 的规定限制坡长；

表 5.1.6-1 步行路径最大坡长

纵坡坡度(%)	5	6	8
最大坡长 (m)	24	14.4	9

注：其他坡度可用插入法进行计算。

3 骑行路径和综合型路径纵坡坡度宜小于 2.5%，坡度大于等于 2.5%时，应按表 5.1.6-2 的规定限制坡长。

表 5.1.6-2 骑行路径和综合型路径最大坡长

纵坡坡度(%)	2.5	3.0	3.5
最大坡长 (m)	300	200	150

注：其他坡度可用插入法进行计算。

5.2 节点衔接

5.2.1 城市道路慢行系统、绿道、滨水慢行路之间的衔接应安全、连续、便捷，并应符合下列规定：

1 接入点处有高差的，应设置纵坡坡度不大于 5%的坡道，或同时设置台阶和轮椅坡道。轮椅坡道应符合现行国家标准《建筑与市政工程无障碍通用规范》GB 55019 的规定。条件允许的骑行路径和综合型路径宜设置纵坡坡度不大于 3.5%的坡道；

2 宜根据需要在接入点周边设置非机动车停放区等配套服务设施，且不应影响人行和自行车通行；

3 允许非机动车进入的接入点处路缘石转角半径宜为 5m；

4 接入点处铺装应平整、抗滑、耐磨、透水 and 美观。

5.2.2 绿道路径或滨水慢行路与城市道路慢行系统之间的衔接应符合下列规定：

1 绿道路径或滨水慢行路接入城市道路时，接入点处的路面宽度不应小于接入路径标准路段的路面宽度；

2 接入点处应设置与道路通行权相关的标志；

3 绿道或滨水慢行路的骑行路径应与城市道路非机动车道顺畅衔接，骑行路径接入点处的城市道路人行道应设置无障碍缘石坡道；

4 接入点处城市道路人行道上的盲道应连续设置，并应设置提示盲道。

5.2.3 绿道路径与滨水慢行路相互接入时，接入点处的路面宽度不应小于接入路径标准路段的路面宽度。

5.2.4 绿道路径、滨水慢行路与道路、轨道交通及其他线性工程交叉时，应符合下列规定：

1 绿道路径、滨水慢行路与城市道路之间的高差较小时，宜优先采用平面交叉的方式；

2 绿道路径、滨水慢行路与城市道路之间的高差较大时，宜充分利用高差，采用立体交叉的方式，即绿道或滨水慢行路上跨或下穿城市道路，保障安全性、连续性，并宜设置坡道与城市道路慢行系统相衔接，同时应满足无障碍通行要求；

3 绿道路径、滨水慢行路与轨道交通、高速公路主路、城市快速路主路交叉的，应采用上跨或下穿的方式。

5.2.5 绿道路径、滨水慢行路接入城市道路或与城市道路平交的，接入点或交叉口应符合下列规定：

1 接入点应与城市道路过街设施相统筹，就近设置；

2 接入点附近无过街设施的，宜根据需求就近在城市道路增设平面过街设施；

3 交叉口应优先设置平面过街设施；

4 人行横道、安全岛、自行车过街带的设置应符合现行地方标准《步行和自行车交通环境规划设计标准》DB11/ 1761 的规定；

5 交叉口或接入点视距三角形范围内，不应设置任何高出道路路面 1.0m 且影响驾驶员、骑行者和行人视线的物体，绿化应采用通透式配置。

5.3 绿化

5.3.1 融合区段应保护既有绿化环境，绿化种植与周边环境相协调。新栽植物宜以本地乡土植物为主。

5.3.2 融合区段应提供良好的遮荫与景观效果，绿道与城市道路慢行系统融合的，宜种植树冠高大的乔木，为行人和自行车提供连续的林荫环境。

5.3.3 融合区段位于河道上开口线内的，绿化种植应满足防洪要求。

5.4 配套设施

5.4.1 配套设施包括护栏、隔离墩、阻车桩、安全岛、减速带等安全防护设施，以及驿站、配套商业设施、游憩健身设施、环境卫生设施、停车设施、科普教育设施等服务设施。

5.4.2 融合区段的安全保障设施应符合下列规定：

- 1 在紧邻河道的路径宜设置安全防护设施；
- 2 当路径与外侧场地高差超过 0.7m 时，应在临空面设置防护设施；
- 3 兼具巡河功能的路径设置隔离墩、护栏、阻车桩等隔离设施的，隔离设施不应影响河道巡查、防汛抢险等功能；

4 绿道或滨水慢行路的骑行路径借用城市道路非机动车道的，骑行路径与城市道路机动车道之间宜进行物理隔离，并优先采用绿化分隔带形式；

5 河道上开口线内的滨水活动空间应设置紧急疏散通道与防洪预警设施。

5.4.3 融合区段位于河道上开口线内的，配套设施的设置应满足防洪要求。

5.4.4 配套设施的设置应满足无障碍设计的要求。

5.4.5 照明设施应符合下列规定：

1 城市道路慢行系统借用绿道路径的，照明应满足城市道路照明要求，并避免溢散光对行人、自行车及周围生态环境产生影响；

2 在融合区段出入口、接入点、坡道及台阶两侧、桥下空间、构筑物处，应设置照明设施。

5.5 标识

5.5.1 融合区段的标识设计应符合国家及行业图形符号标准的相关要求，标识设置保持连续性和统一性，不应出现信息不足或过载现象。

5.5.2 融合区段的标识应统筹和集约化设置，并与周边环境相协调。标识信息应统筹各系统，补充周边主要道路与建筑物、重要特色资源、各类路径导引、各类设施位置、安全警示信息等各系统的重要信息。

5.5.3 在融合区段出入口、接入点、景观节点、服务设施、交通站点、交叉口等区域，应设置具有指示、引导功能的标识。

5.5.4 融合区段临近水体的，应设置具有安全警示功能的标识。

5.5.5 城市道路慢行系统借用滨水慢行路或绿道路径的，其标识应夜间可视，保障行人和自行车夜间通行的安全性。

本标准用词说明

1 为便于在执行本标准条文时区别对待，对要求严格程度不同的用词说明如下：

1) 表示很严格，非这样做不可的：

正面词采用“必须”，反面词采用“严禁”。

2) 表示严格，在正常情况下均应这样做的：

正面词采用“应”，反面词采用“不应”或“不得”。

3) 表示允许稍有选择，在条件许可时首先这样做的：

正面词采用“宜”，反面词采用“不宜”；

4) 表示有选择，在一定条件下可以这样做的，采用“可”。

2 条文中指明应按其他有关标准执行的写法为：“应符合……的规定”或“应按……执行”。

引用标准名录

- 1 《建筑与市政工程无障碍通用规范》 GB 55019
- 2 《步行和自行车交通环境规划设计标准》 DB11/ 1761

北京市地方标准

城市道路慢行系统、绿道与滨水慢行路
融合规划设计标准

DB11/T 2209—2023

条文说明

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/516212121240010032>