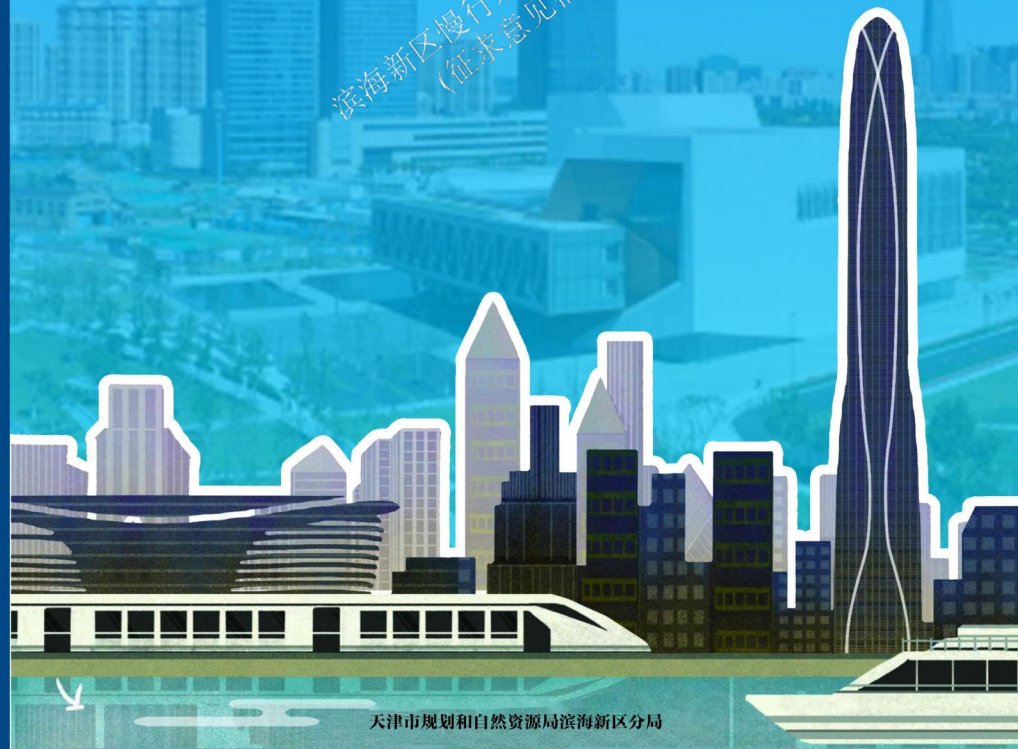


滨海新区慢行系统规划设计
(征求意见稿)

滨海新区慢行系统 规划设计导则

Planning and Design Guidelines for the
Slow Traffic System in Binhai New Area

滨海新区慢行系统规划设计
(征求意见稿)



滨海新区慢行系统规划设计
(征求意见稿)

CONTENTS | 目录

01

概述

项目背景	01
编制必要性	01
规划范围	03
规划原则	03
参考依据	04

02

资源分析及发展目标

国际慢行交通发展趋势	05
国内慢行交通发展研究	05
滨海新区慢行特征分析	08
滨海新区慢行目标策略	12
导则作用及思路	13

03

高效完整的区域网络管控

总体思路	14
自行车高速公路规划要求	15
组团（间）慢行道规划管控	17
生活圈慢行密度管控	20
街道类型规划指引	21

04

蓝绿相融的慢行绿道管控

总体思路	24
海河绿带慢行规划管控	25
海海岸带慢行规划管控	31
绿道慢行规划管控	36

05

彰显特色的慢行场景指引

总体思路	38
商业场景慢行指引	38
学校场景慢行指引	40
历史场景慢行指引	41
工业场景慢行指引	42
接驳场景慢行指引	43
小微空间场景慢行指引	45
公园场景慢行规划指引	46
特定类型慢行指引	46
慢行场景实践	48

06

慢行设施规划指引

慢行安全设施规划指引	49
慢行环境设施规划指引	52
智慧慢行设施规划指引	55

07

实施及保障措施

导则实施传导	57
保障措施机制	57

滨海新区慢行系统规划设计
(征求意见稿)



滨海新区慢行系统规划设计
(征求意见稿)

1.概述

- 1.1 项目背景
- 1.2 编制必要性
- 1.3 规划范围
- 1.4 规划原则
- 1.5 参考依据



1.1 项目背景

国家政策要求

随着城市进程的演变，全球城市衡量标准对可持续发展能力和水平提出了更高的要求，新的发展时期，我国可持续发展提出了2030年前实现碳达峰，2060年前实现碳中和目标。《2024-2025年节能降碳行动方案》低碳交通强制要求：将“完善城市慢行系统”纳入低碳交通基础设施，与轨道交通协同推进，要求交通运输领域二氧化碳排放强度较2020年降低5%。

党的二十大提出：发展的总体目标包括人民生活更加幸福美好和广泛形成绿色生产生活方式，不断提升交通出行品质与城区环境，以人民需求为指导方向。高质量发展是全面建设社会主义现代化国家的首要任务，慢行交通促进滨城高质量发展，加快推动城市建设的“重要抓手”。

国务院《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》（2016年）国务院要求构建连接城乡的绿道系统，实现城市内外绿地贯通，将生态要素引入市区。

各地方加快多功能慢行系统研究

● 北京市：

《城市道路慢行系统、绿道与滨水慢行路融合规划设计标准》推动“水、路、绿三网融合”，通过空间整合、网络连通、灵活设计及节点衔接。其中石景山地区编制《石景山区慢行交通暨“四道合一”专项规划》，整合慢行道、绿道、旅游步道、健身步道四类道路，明确休闲类（园林部门）与非休闲类（城管部门）管理分工。

● 深圳市：

编制《深圳市绿道网（多层次户外休闲步道）专项规划2021-2035》，作为全国首个全域绿道网络城市，山海通廊设计。

● 成都市：

编制《成都市公园城市街道一体化设计导则》，空间管理从红线向“U形空间”拓展、资源分配从“以车为本”转向“慢行优先”、设计对象从工程化向整体品质提升、设计范畴从街道向街区场景延伸、设计内容从地上向地上地下整合。

● 济南市：

编制《济南市中心城区慢行交通系统专项规划》，形成“一主体+N特色”慢行网（主体网5418公里），打造泉城步道系统（150公里串联趵突泉等文化节点）。

● 厦门市集美区：

编制《集美新城慢行系统规划》（一期工程），以64.5公里绿道网络（含5条主干道慢行系统与5条主题绿道）为核心，通过海绵城市透水铺装、127个自行车站点与9座驿站实现公交无缝衔接，串联山、海、湖、溪资源，打造生态便民与产城融合的慢行样板。

天津市及滨海新区要求

《天津市提升城市道路交通出行品质“十项攻坚”工作方案》中要求：改善慢行交通环境。优化慢行交通出行环境，提高非机动车道、人行道的连续性、通畅性和安全性，在海河沿岸道路建设富有特色的慢行系统。

《天津市滨海新区国土空间规划》（2021-2035）中要求：“打通慢行网络断点，构建连通各区域的自行车廊道与区内主通道，新增立体过街设施，提升慢行畅通度；围绕洋货市场、塘沽南站等重点城市更新区域打造慢行示范区；构建连河通海垂直渗透的景观廊道，以水为脉打造城市慢行休闲系统，倡导健康生活，丰富城市体验，提升城市活力；沿城市景观大道规划慢行道路，打通环海绿道，提升城市生活品质的同时，使游客感受滨海城市风貌和特色。”

《滨城总体城市设计》中要求：“滨河面海、港荣产兴、宜居宜业的生态魅力之城，形成沿城市主要轴线、沿海、沿河连续廊道，成为展现滨城城市形象的名片。”

《滨海新区城市规划建设管理导则》中要求：“谋划慢行休闲廊道打造沿河慢行休闲空间；打造沿海慢行休闲空间；塑造城市慢行活动节点。”

《滨海新区城市建设导则》中要求：“建设完整层级的慢行出行网络，谋划全区域慢行休闲廊道，塑造城市慢行活动节点。”

《滨海新区城市规划导则》中要求：“构建‘海上、空中、地面、地下、慢行、低空’六维立体畅通，慢行为重要一维。”

1.2 编制必要性

● 转变出行理念：

目前小汽车“一家独大”，绿色出行比例逐年下降。出行理念需要进一步从“车本位”向“人本位”转变。滨城现状城市交通拥堵日益严重，为了让交通系统实现“快”与“慢”的有机结合，城市的资源得到合理配置，慢行交通可作为低成本、高回报的城市发展新思路，成为为城市通勤提速的主力军。

● 统筹规划谋划：

从全区层面实现规划层面的统筹，聚焦城市设计手法，从“连通型基础设施”向“运营型活力场域”转百转变。打破空间壁垒，构建非线性格局化的慢行骨架，以场景激活土地效益。作为指导规划重要文件，例如街区控规编制、重点区域、城市更新、TOD综合开发等。

● 满足多元需求：

城市发展要让生活在城市的各类人群的各项需求都能得到城市街道关怀，健步骑游是让市民感受城市魅力的最好方式。慢行交通是通勤、赛事、社交活动、亲子活动、徒步等活动的重要载体。

● 助力文旅产业：

作为新区新型活力载体，借助慢行交通谋划马拉松、漫游线、健步走等活动激发城市活力，促进经济发展。



滨城核心区城区机动车道路拥堵示意图



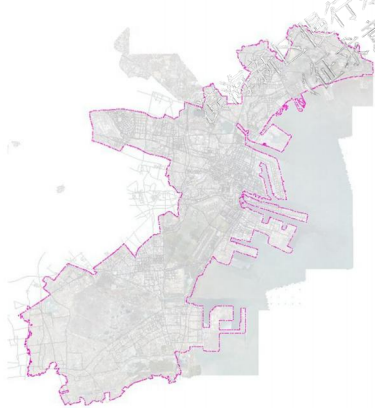
滨城绿色出行比例与国家要求

《滨海新区慢行系统规划设计导则》(以下简称《导则》)旨在科学指导滨城慢行交通规划及实施方案,实现滨城慢行交通系统化、标准化、精细化、特色化。

1.3 规划范围

《导则》覆盖一主两副多组团的滨海新区全域,主要指导城镇集中建设区,重点强调滨城核心区,核心区范围为269平方千米。

《导则》中“慢行交通”指的是步行、自行车、合法规范使用的电(助)动自行车,适合中短距离出行的低碳、环保、可持续的绿色出行方式。



1.4 规划原则

强调系统规划理念。坚持系统规划理念,加强规划衔接、空间融合,促进各类通勤慢行网络融合,慢行与各种休闲网络衔接融合;

突出慢行系统特色。针对滨海海河海湾特色,提出针对性的策略,依托文化、滨水、海洋、亲子等主题,开展特色慢行系统建设,作为慢行网络的重要组成部分,提升区域慢行出行品质与城市活力。

发挥示范引领作用。选取各类慢行交通示范段,突出人性化、精细化特点,聚焦商业、学校、历史、工业、驳驳等重点区域,营造优质慢行环境,打造一批慢行系统空间示范区。

关注人本化细节设计。对各类慢行设施分类指引,实现慢行系统从有到优的高质量提升。

1.5 参考依据

- 《城市综合交通体系规划标准》(GB/T51328-2018)
- 《城市步行和自行车交通系统规划标准》(GB/T51439-2021)
- 《城市步行和自行车交通系统规划设计导则》(2013)
- 《滨海新区国土空间总体规划(2021-2035年)》
- 《滨海新区综合交通体系规划(2021-2035年)》
- 《天津市城市绿道规划设计导则》2021(试行)
- 《2022年滨城总体城市设计》
- 《天津滨海新区生活圈规划设计导则》
- 《中新天津生态城一期绿道规划》2020年
- 《开发区主城区慢行系统研究》(2020年)
- 《海河下游两岸堤岸提升改造规划》(在编)
- 《滨海新区绿地系统规划(2021年-2035年)》(在编)
- 《上海市慢行交通规划设计导则》(2021年)
- 《北京市步行和自行车交通环境设计建设指导性图集》(2018年)
- 《上海市街道设计导则》(2016年)
- 《成都市公园城市街道一体化设计导则》(2020年)
- 《南京市街道设计导则(试行)》(2018年)



2.资源分析及发展目标

- 2.1 国际慢行交通发展趋势
- 2.2 国内慢行交通发展研究
- 2.3 滨海新区慢行特征分析
- 2.4 慢行交通目标及策略



2.1 国际慢行交通发展趋势

● 减少环境污染:

为了应对诸如空气污染、温室效应、城市病等一系列挑战,发展慢行交通成为了各个城市的共同选择。慢行交通出行占压道路空间更加集约化,可以有效缓解交通压力,改善城市的空气质量。

● 支持可持续发展:

慢行交通有助于推动可持续发展,减少汽车使用,可以降低碳排放和能源消耗,为应对气候变化和资源短缺问题做出贡献,促进城市发展的可持续性,鼓励人们将居住和工作更加紧密地结合。

● 绿色发展潮流:

慢行交通不仅是绿色出行方式,更是成为一种发展潮流,在欧洲部分国家,自行车交通承担着较高的出行比例。西方国家大城市对慢行交通发展提出美好愿景,例如巴黎市长力争将巴黎打造为“世界自行车之都”,纽约市长提出建设“最美好”自行车城市。



2.2 国内慢行交通发展研究

2.2.1 国内慢行导则发展阶段

1.0阶段: 以步行和自行车为核心, 强调道路自身空间和设计要素的管控。

住建部于2013年发布了《城市步行和自行车交通系统规划设计导则》,首次详细梳理了步行和自行车交通核心控制要素。《导则》对慢行交通的网络规划、空间设计等进行了指导。

2.0阶段: 强调道路红线向街道空间要素扩散, 更加突出以人为本。

上海市于2016年发布了《上海市街道设计导则》,这是国内首部街道设计导则,强调实现从道路到街道的理念转变;形成安全街道、绿色街道、活力街道、智慧街道的价值导向。

3.0阶段: 向慢行活动空间拓展, 让慢行成为生活品质的一部分。

迎合全民通勤、健身、休闲、全龄友好等需求,慢行交通开始向市民生活拓展,以福州、深圳、成都为代表,福州市漫步福道即可“看山、望水、走巷、忆乡愁”,深圳市通山、达海、贯城、串趣-“山海连城”计划,成都突出公园城市特点,把生态价值考虑进去。



福州：漫步福道即可“看山、望水、走巷、忆乡愁”

城市概况：

福州市，四面环山，依山水而建，城区156条河流，总长度约260公里。

规划理念：

山体慢行永促保的开放式保护思路

水系慢行以绿护蓝的贯通式水系保护思路

街巷慢行绿色线性工程在高密度建成区“民生补短板”



福州模式：

1) 慢行交通提升是一个系统过程。需要动态协调和统筹各类规划。

2) 慢行提升是一个长期工程。2012年开始，城市环境综合整治、城市依据建设，新一轮城市品质提升多轮规划。



福道500m服务半径范围图 福道平均坡度率 不低于80%

2.3滨海新区慢行特征分析

2.3.1 城市空间结构层面

城市空间层面，城市空间结构层面：片区慢行网络基本形成，但组团之间慢行交通受到铁路、高速路切割严重，城市慢行“断点”。不同时期的城市建设导致慢行系统不平衡、不充分，不成网络。

组团间联系不紧密，衔接距离较长，对慢行考虑不充分；核心区慢行受割裂严重，其中核心区现状机动车桥梁、地道超过大部分未充分考虑慢行交通，现有的立体设施天桥或地道中骑行路权缺失，慢行路权有待提升。



北核心区铁路切割示意



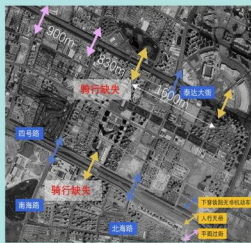
核心区地道慢行情况



塘沽烟台道

经开区第三大街

于家堡新华路



四号路、泰达大街过街示意

2.3.2 特色空间特征

滨城城市建设了初步丰富多元的慢行空间，但各系统融合度低，难以激发城市活力。海湾位于城市东侧，市民到达困难，河岸与生活区缺乏有机联系，在日常生活中存在存在感低的问题，形成典型的“向海不近海”，“近河不亲水”慢行空间局面。



滨城沿海资源分布情况示意



滨城海河沿线亲水情况示意

2.3.3 自然资源禀赋特征

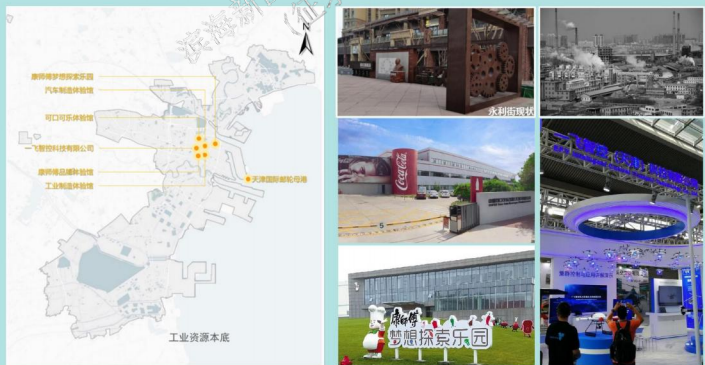
滨城具备特色历史场景，鲜明现代化工业产业，但与城市互动需进一步加强。

回顾历史资源，有特色的码头文化、近代海洋历史文化，例如大沽炮台、北塘古镇等，但与周边联系较少，机动车绕行严重，慢行基本无路权。

面向未来工业，天津市定位为“一基地三区”，康师傅、可口可乐、一飞智控等工业落位天津经济技术开发区东区，城市需要让企业留住记忆，感受到城市的温度。



滨城历史资源分布情况示意



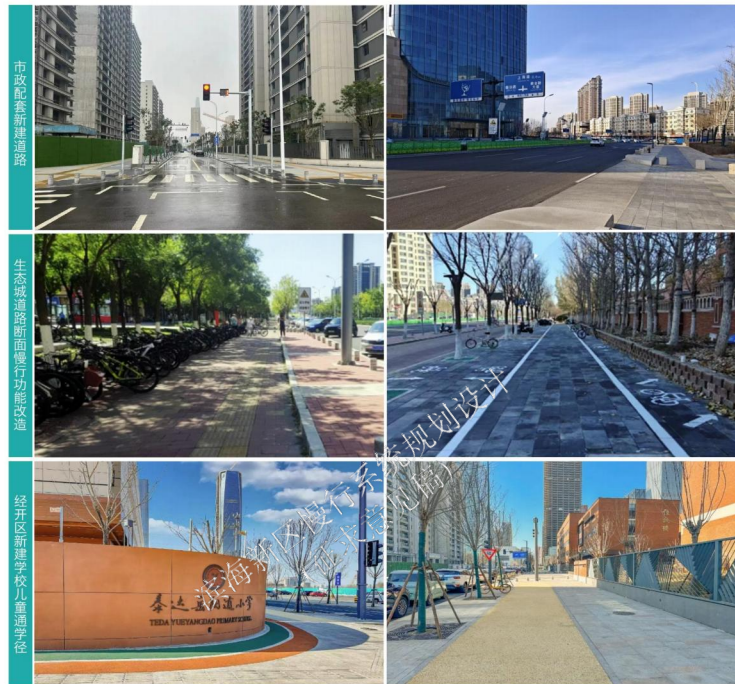
滨城工业企业分布情况示意



滨城历史资源分布情况示意

2.3.4 街道空间品质特征

持续进行慢行环境优化，新建及改建道路、学校周边等注重慢行交通，但目前尚缺乏统一标准，部分街道要素品质较低，缺乏人文关怀，难以让市民感受到城市的温度。



2.4 新区慢行目标及策略

未来滨城规划提出“宜居宜业美丽滨海新城”愿景，提出“一基地三区”核心标志区，社会主义现代化建设先行区，建设成为生态、智慧、港产城融合的宜居宜业美丽滨海新城，全力打造中国式现代化滨城样板。

新时代慢行交通作用：

促进城市融合

畅行城市交通“六维”的重要一维。打破空间割裂、实现“港产城”深度融合的“血脉纽带”与“活力走廊”。

赋能城市休闲

展现滨城河、海城市形象的重要载体。承载“风景线”与活力线。

营造特色场景

彰显滨城活力场景的重要方式。塑造“美丽滨海”独特魅力与烟火气的“催化剂”。



2.4.1 规划目标

打造“沿河、连海、串绿、融城”北方特色的慢行城区。提出“亲河近海，悦享滨城”目标，助力宜居宜业美丽滨城，创造良好的市民出行环境。作为助力滨城高质量发展的“连通之路、活力之路、特色之路、文化之路”。



2.4.2 规划策略

为了实现目标，提出“畅行成网”、“串景融城”、“提质展颜”三大策略。



2.5 导则作用及思路

2.5.1 导则意义

理念传导。传达人本理念，力求形成共识，提出滨城“车本位”向“人本位”转变的绿色出行理念，慢行交通成为城市高质量发展、城市市民生活的一部分。

规划指引。对慢行交通进行分类设计引导，滨城层面首次针对通勤网络、休闲慢行、活力场景提出系统指引，力求实现向慢行活动空间拓展。

特色聚焦。针对滨城特色，打造多元复合的慢绿系统。围绕海湾、海河等，面向市民休闲、旅游度假指引创造一系列宜人舒适、特色明显的慢绿系统。

实施指引。面向市民需求，结合滨城文化及市民开放进取精神，提出慢行改善精细化指引。

2.5.2 规划思路

慢行交通规划思路旨在提供安全、便捷、休闲的出行方式，以改善城市居民的出行体验。其可以概括为“一个核心目标、四大理念转变”。

核心目标

改善城市居民的慢行出行体验。

四大理念转变



由小汽车为中心转变为以绿色交通为中心的交通模式。



慢行建设从片区供需发展转变为滨城总体指引，保证慢行交通连续性。



由单一通行功能转变为休闲游憩、社会交往的多功能公共空间。



由粗放式设计及管理向精细化、人性化转变。

四个总体要求

高效完整的慢行出行网络

蓝绿相融的慢行休闲网络

彰显特色的慢行活力场景

面向实施的慢行设施指引



3. 高效完整的区域网络管控

- 3.1 自行车高速路规划要求
- 3.2 组团（间）慢行道规划管控
- 3.3 生活圈慢行密度管控
- 3.4 街道类型规划指引



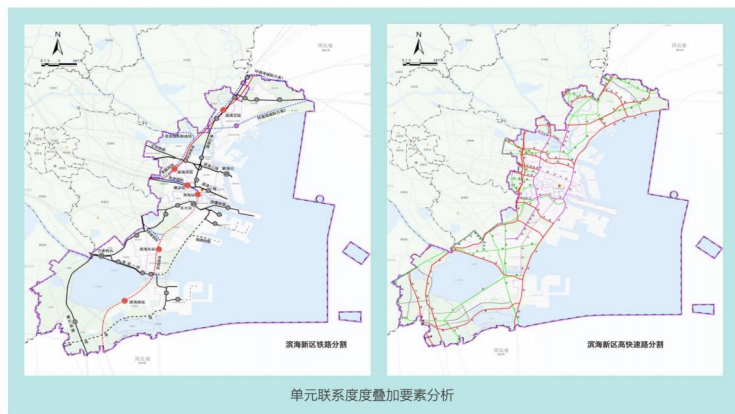
高效完整的区域网络管控

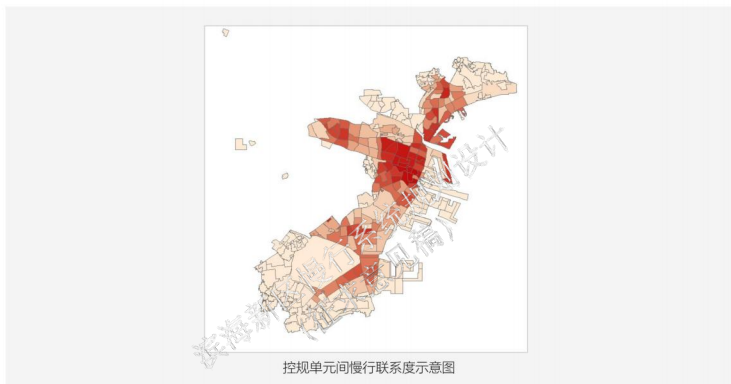
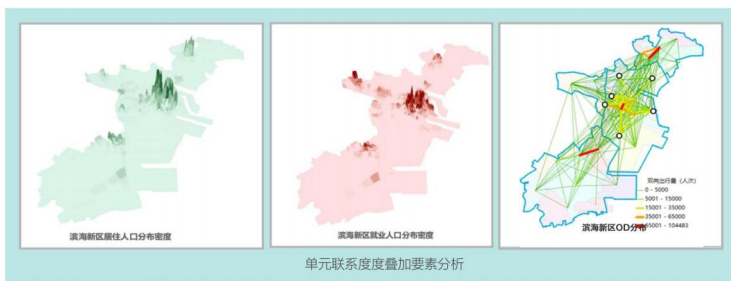
3.1 总体思路

结合城市空间形态布局，构建滨城首个城区级慢行大骨架总体思路，对滨城慢行网络进行重构，结合城市、组团、生活圈，分层级搭建自行车网络，为市民提供门到门的骑行条件，促进区域融合，同时，针对个别类型街道提出指引要求。



结合单元划分，叠加考虑空间间隔、人口、岗位及联系度条件，按单元连通强度分级，形成控规单元与单元之间慢行联系示意图，连续度强的建议通过自行车高速路、慢行专用路、组团间慢行廊道等加强联系。





3.2 自行车高速路规划要求

3.2.1 总体方案

以城市通勤为靶向，搭建城市级慢行高速骨架。滨城南北向出行达10万量级，东西向出行9万量级，在局部节点交通拥堵严重。

结合出行需求，采用多元化的骑行独立路权形式，构建“一横一纵”自行车高速，过慢行天堑节点应为高架形式，地面条件较好的宜采用地面形式。

“十字型”自行车高速，“纵向”：连接生态城和于家堡；“横向”：沿泰达大街串联核心区主要组团，满足电动自行车合法车速的通行需求和中长距离骑行需求。



3.2.2 规划指引

自行车高速路指引要求

● 城市道路地阶段：

条件较好的，利用现状独立路权非机动车道；需改造提升的，建议利用现有的慢行道，并适当压缩机动车道宽度，用于自行车专用道建设；或者利用既有道路两侧绿化带增加独立路权专用道建设。



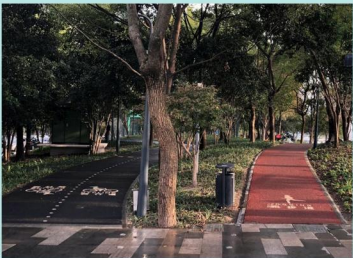
● 城市道路高架段：

利用现有道路中央分隔带或沿线绿化带新建自行车高架，在跨河、跨铁路、跨快速路等节点，注重与慢行障碍点协调，疏通骑行通勤路径上的断头路，逐步消除自行车道断点。



● 公园绿地内：

将自然融入到日常生活，兼顾骑行、健身、赏景等多功能于一体，引导市民绿色健康出行。



沿着城市设施带布置慢行高架示意



上跨高等级道路示意

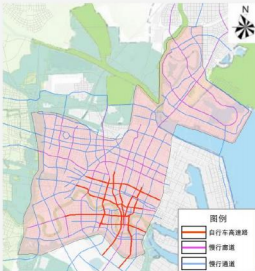
自行车高速路控制要素指标表

分级指标	指标要求
选线	基本占用城市公园绿地、城市防护绿地、道路红线内设施带。
选型	优先设置独立路权、跨河、跨铁路、跨快速道路应采用立体交叉形式。
宽度	双向车道宽不小于4.5m，单向不小于3.5米。
服务设施	宜结合周围环境在自行车专用道附近设置休憩点或观景平台。
平面要求	合理的技术指标，满足自行车专用路平面及纵向要求。
出入口要求	结合地形条件和实际需求合理布置出入口，相邻出入口间距宜为200m~600m。
配套设施	交通标识及标线
	照明系统设计
	隔离设施
	自行车停放
	排水设施
	其他要求

3.3 组团（间）慢行道规划管控

3.3.1 核心区指引要求

交通内部出行呈现出明显的以塘沽老城区及中央活力区为主的势态，为吸引中等距离出行方式转变，规划实现骑行“五分钟”上慢行廊道；跨区或跨片区构建自行车专用路，规划9条自行车专用路，满足核心区出行需求。



核心区慢行廊道示意



核心区自行车专用路示意图

3.3.2 南北两翼指引要求

北翼组团规划“三横五纵”慢行干道，南翼组团规划“三横四纵”慢行干道，满足汉沽、大港副中心基本慢行出行需求。



北翼组团慢行廊道指引



南翼组团慢行廊道指引

3.3.3 各功能组团指引要求

特色功能组团满足产业功能组团内生活出行需求，同时与“一主两翼”衔接，服务内部通勤，共同搭建新区首个慢行骨架，形成滨城首张“高效完整”的慢行出行网络。



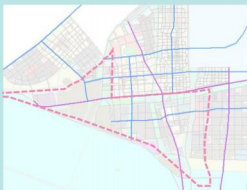
空港组团慢行廊道示意



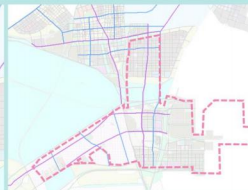
科技城组团慢行廊道示意



临港组团慢行廊道示意



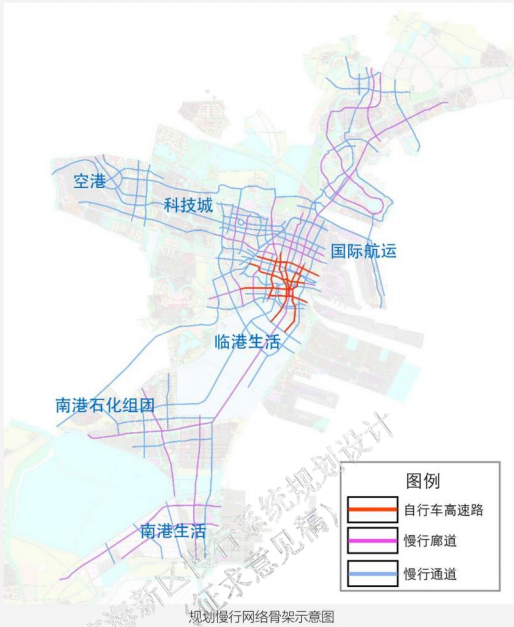
南港石化组团慢行廊道示意



南港生活组团慢行廊道示意



国际航运组团慢行廊道示意



规划慢行网络骨架示意图

3.3.4 组团（间）慢行廊道控制指标表

慢行廊道及专用路在道路红线内，不涉及占用其它用地。

慢行廊道控制要素指标表

分级指标		指标说明
步行与自行车交通网络	网络可达性指引	平面过街200-600米
		鼓励与城市绿道衔接
步行与自行车交通空间	步行空间	人行道宽度不小于2米
		过街安全岛宽度不小于2米
		建议采用较小的转角空间
	自行车空间	自行车专用路跨越慢行障碍点规划慢行桥或机动车伴行桥
		宽度不小于2.5米。自行车廊道建议标线隔离或物理隔离； 自行车专用路建议采取彩色沥青
		城市主干路及交叉口流量较大的设置物理隔离
		非机动车过街空间宽度不小于2.5米
步行与自行车交通环境	步行环境	非机动车停放空间
		人行道铺装平整
		无障碍设施连续
	附属设施	人行道缘石坡道
		街道家具、照明、绿化、杆件、箱体
		标志、标识
稳静化设计		



慢行廊道控制要素指标表



慢行廊道控制要素指标表



慢行廊道控制要素指标表



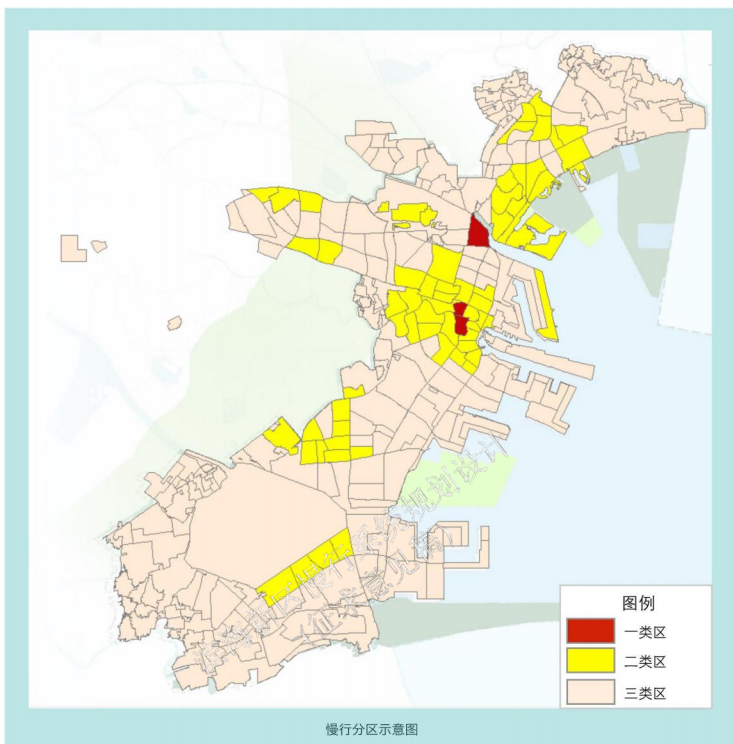
慢行廊道控制要素指标表

3.4 生活圈慢行密度管控

政策协同，考虑到人口岗位、岗位密度、街道划分、屏障隔离等因素，实施主动差异化慢行政策，施行分区引导，针对一类区、二类区及三类区，提出不同类型控制要求。

人行道与自行车道网络密度要求表

分级指标		网络密度 (km/km2)		通道间距 (m)	
		步行交通	自行车交通	步行交通	自行车交通
一类区	慢行交通重点区，应覆盖但不限于活动密集的城市中心区、城市核心功能区、市民活动聚集区、大型公共设施与交通枢纽周边等，包含城市绿道、步行街等。	≥14	≥10	≤150	≤200
二类区	主要是覆盖重点区域以外、存在慢行活动的城市区域，主要是城市生活区。慢行交通网络应保障基本密度与连续。	≥8	≥8	≤250	
三类区	工业区、物流园区等，慢行交通网络可适当放宽。	≥4	≥4	—	—



3.5 街道类型规划指引

借鉴国内城市街道分类先进经验,结合滨城实际情况及主导功能,综合考虑沿街建筑类型、街道空间景观特征和交通功能等因素,将街道划分为景观休闲街道、生活服务街道、商业型街道、交通型街道、工业型街道五大类别,指导慢行交通建设。

3.5.1 景观休闲街道

- 释义:滨水、景观、历史风貌特色突出或沿线设置集中成规模休闲活动设施的街道。
- 分类参考:道路至少一侧为公园、绿地、广场、水系、历史风貌保护街区中的一种。
- 活动类型:活动以散步、骑行、休憩、拍照打卡等自发性休闲健身、儿童游乐等社会性活动为主,兼具居民必要的日常出行活动。
- 街道设计需求:景观休闲街道根据类型不同,可大致分为景观大道、林荫大道、景观休闲巷道、文化休闲道四类。根据类型划分注重休闲、活力、绿色、生态街道要素的设计导向。建议结合街道两侧绿化与景观一体化打造慢行空间,在空间分配上,优先设置非机动车道与步行空间。

3.5.2 生活服务街道

- 释义:沿线以服务本地居民与企业的中小规模零售、餐饮、生活服务型商业以及公共服务设施(社区诊所、社区活动中心)为主生活气息浓厚的街道。
- 分类参考:街道两侧生活服务设施密度及餐饮密度均较高。
- 活动类型:活动主要为以基本通行为主的工作、上学、餐饮购物等日常生活活动;以散步、锻炼、休憩、娱乐、亲子等自发性驻留行为与小型公共活动为辅,街道通行主要满足周边市民的进出。
- 街道设计需求:以打造安全、连续、舒适的步行空间为主要设计导向。在街道空间受限的情况下,建议通过共享街道方式来满足慢行需求。街道尺度宜人、街道活动丰富、街道活力充沛。

3.5.3 商业型街道

- 释义:沿线以零售、餐饮等商业服务业设施与办公等商务设施为主,满足区域服务能级或业态特色的街道。
- 分类参考:街道两侧以商业办公设施及大型商业办公建筑为主。
- 活动类型:活动主要为以步行通行为主的购物消费、餐饮娱乐等必要性活动;停留等候、室外餐饮、商业活动、儿童游乐等休闲活动为辅,出行特征以到达商业特征为主。
- 街道设计需求:商业型街道人流与车流都较为密集,需要兼顾行人、非机动车及机动车的不同要求和较大停放空间,并通过街景设施、建筑退界、地面铺装等来缓冲街道行人与车流之间的干扰。

3.5.4 交通型街道

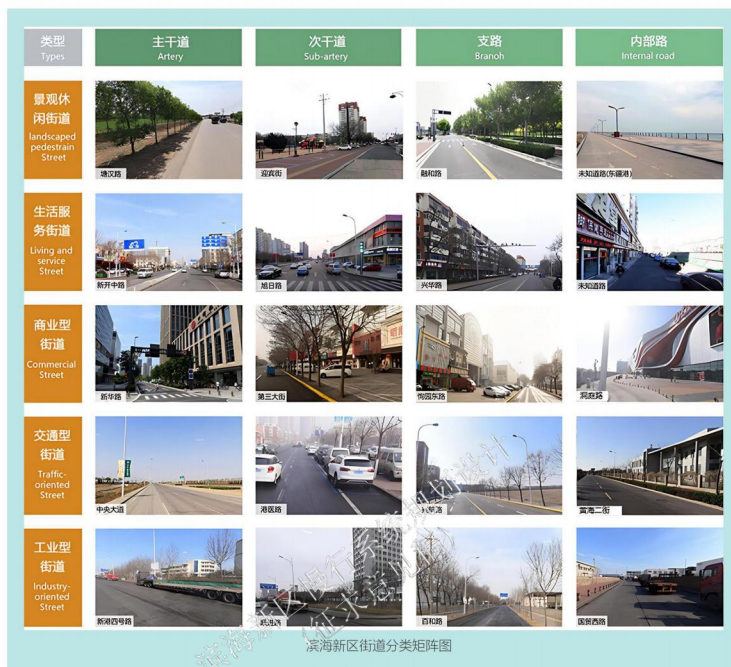
- 释义:街道主要承担机动车中长距离通过性交通的功能,车速较快,街道沿线以非开放式界面为主,沿街活动较少。
- 分类标准:高速公路、快速路、交通性主干道等,街道沿线界面为非开放式,过境交通为主,街道交通性强,公共服务能力弱。
- 活动类型:活动主要以交通通行和日常通勤为主的自驾出游、上下班、上下学、候车等必要性活动,交通特性以通过性交通为主。
- 街道设计需求:道路等级较高的街道以保障机动车交通空间为优先,尽量做到机非分隔。道路等级较低的街道应对优先级较高的交通方式进行保障,根据机动车交通、公共交通、非机动车交通与步行交通的需求对空间进行合理分配。

3.5.5 工业型街道

- 释义:包含满足大型货车通行、行人较少的道路。主要位于工业用地和物流仓储用地较为集中的区域,承担工业企业装载和配送的要求。
- 分类标准:街道两侧一般为工业园区或物流仓储。
- 活动类型:活动主体多为企业员工,活动类型较为单一,在工业游览路线上包含观赏休闲功能。
- 街道设计需求:优先机动车与公共交通,道路宽度需满足大型车辆通行的需要;应设置机非、人非物理隔离并做好交通引导;游览线路需体现工业街道景观。

3.5.5 分类矩阵

街道类型与道路等级的划分可以相互交叉,结合交通等级设置可将街道分为如下类型,由于同一道路中各路段的功能业态与建筑形态等存在差异,相对应的街道类型也会随之改变。



4. 蓝绿相融的慢行绿道管控

- 4.1 总体思路
- 4.2 海河绿带慢行规划管控
- 4.3 海湾岸带慢行规划管控
- 4.4 绿道慢行规划管控



4.1 总体思路

结合新区特色，规划“河、海、绿、园”四网融合系统，让百姓“出门见绿，望海亲河”，满足多元生活体验，激发城市活力。结合全域滨水及绿地空间，织补全域绿道网络，建立本地市民感知的慢行环线。着重考虑海河、海湾特色资源，构造城市级休闲系统。



4.2 海河绿带慢行规划管控

4.2.1 相关案例

● 武汉市

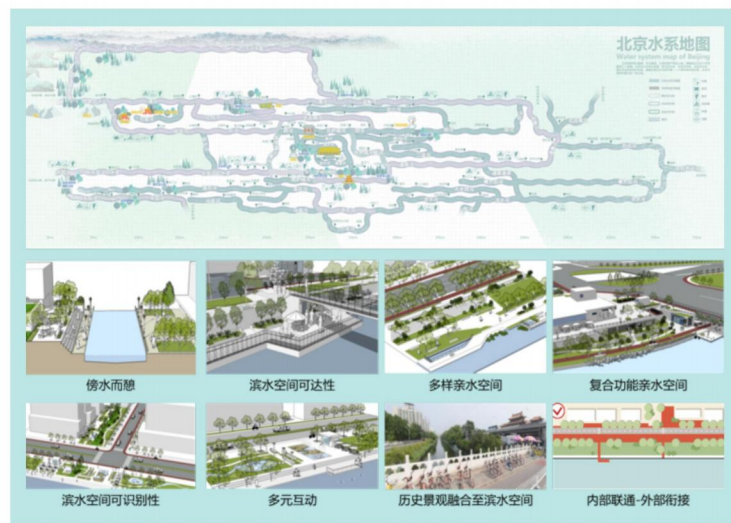
在主城区已形成的江滩公园基础上，长江左右岸各规划建设一条近100公里的滨江绿道，打造全球独一无二的“双百里”江滩绿道，其中主城区段为文化娱乐道，新城区段为休闲林荫道，郊野区段为生态体验道，将长江滨江带做成国际知名的生态保护轴、公共活动轴和特色景观轴。

以武汉江汉区及武昌区为例，绿道穿行于以绿化为主的江滩公园中，沟通不同的城市片区，串联沿线类型丰富的公共文化与休闲运动设施，成为欣赏滨江优良生态景观、体验武汉城市记忆与市民生活的绝佳路线。



● 北京市

北京城市慢行系统提升品质推动水、路、绿“三网融合”，选取凉水河沿线慢行系统为案例，提出了基于三网融合的慢行环境提升概念方案。针对滨河整体设计提出居住社区类、商业办公类、公园广场类、道路交通类四类；将亲水岸线分为水利保障型、人工退台型、自然亲水型、生态郊野型、绿化隔离区等。



4.2.2 总体线路规划

● 规划策略

围绕海河两岸，依托慢行交通打造高品质骑行系统，凸显广袤舒展、文化荟萃、活力宜居特色。

● 资源本底

- (1) 近现代文明窗口。展现滨城优美环境与宜居生活的人文活力水岸，初步形成约7公里亲水岸线；
- (2) 历史文脉记忆。串联多处历史节点，唤醒“从盐渔小镇到滨海新区”四百年城市发展记忆。



滨城核心区现代风貌实景



海河岸线文化节点及沿河绿道

● 线路规划

沿海河两侧规划最具滨城近代文化特色的慢行绿道骑行线路。总长度约53km，贯穿于响片区、塘沽老城片区、华北陶瓷片区、大沽化片区。串联塘沽火车站旧址、亚细亚火油公司塘沽油库旧址、北洋水师大沽船坞遗址、大沽海神庙遗址、大沽口炮台、大沽关帝庙、日本木材株式会社塘沽泡楼、潮音寺、水线渡口等文化节点。

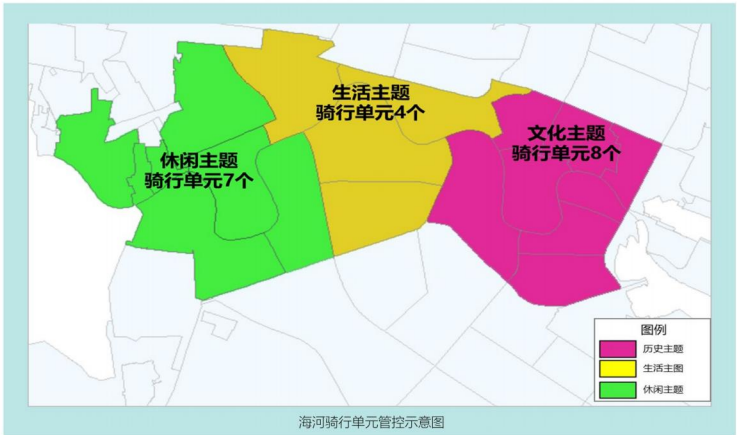
风格定位：依托海河景观带，打造“红色旅游、活力业态、绿色生态”，传承红色基因，打造“走绿道、忆初心”特色品质绿道。

依托公园绿道，主要吸引旅游消费人群、骑行爱好者、本地市民，满足城市休闲、生活功能、消费功能，海河慢行绿道划分为文化主题、生活主题、休闲主题。其中文化主题重点“展形象”，依托慢行线路可实现“一街一景”；生活主题旨在“连生活”，体现让市民生活走向水岸；休闲主题意在“绿生态”，强调蓝绿交错、系统交融。



4.2.2 滨河慢行分区控制

结合单元划分强化慢行线路骑行指引，涉及文化主题骑行单元8个，生活主题骑行单元4个，休闲主题骑行单元7个。



● 文化主题

参考《城市步行和自行车交通系统规划设计导则》(2013), 通行空间步行道道路宽度建议4.5~8.0米, 自行车道宽度建议3.5~6.0米, 活动空间建议一般位于防洪堤外侧。

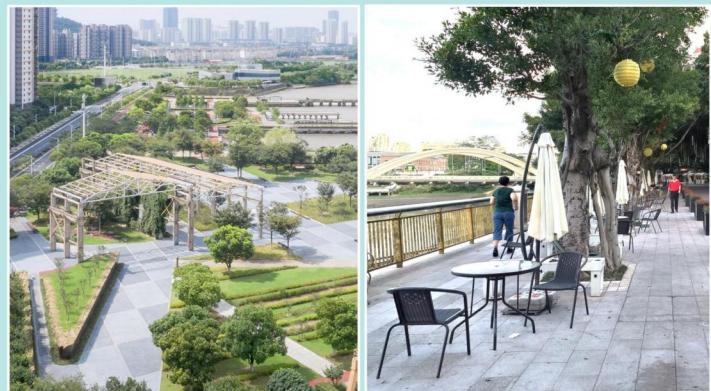


塑造文化主题场景空间, 在茱莉亚等重要文化空间节点, 有体现文化的街道小品及清晰的历史指引标志; 在沿河有特色商业空间, 并且与岸线文化要素协调; 景观空间与文化底蕴协调, 将公共空间从地块延续到河边, 分散布置具有突出特色主题的文化广场中心。

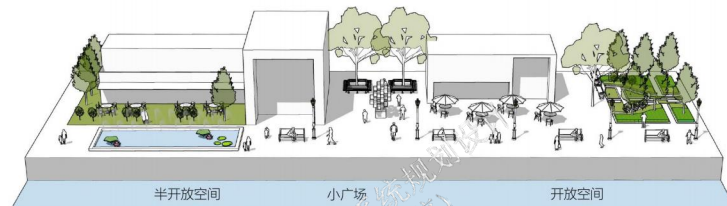
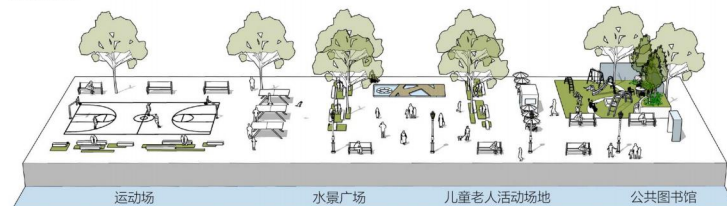


● 生活主题

通行空间步行道道路宽度建议3.0~6.0米, 自行车道宽度建议3.0~5.0米, 补足慢行设施, 具有连续的林荫或遮阳避雨。通行空间步行道道路宽度建议3.0~6.0米, 自行车道宽度建议3.0~5.0米, 补足慢行设施, 具有连续的林荫或遮阳避雨。



塑造生活主题场景空间, 在生活岸线规划较多类型的活动空间, 为不同人群及其日常活动提供多元空间, 例如球场、健身设施、慢跑道等; 为不同类型活动提供多样的慢行驻留场所, 包括静与动、场地大与小, 材质硬与软; 沿线滨水界面尽量退台式布置, 提高慢行体验; 保障滨水空间视觉通透, 为滨水空间建立景观廊道或视觉廊道。



城市慢行道与城市蓝绿空间紧密结合。结合城市功能预留及储备用地, 主要体现郊野骑行功能; 强调休闲主题, 体现蓝绿交错、系统交融; 凸显区域生态环境优势, 合理规划建设园林社区与生态园区。



4.2.4 滨河慢行品牌指引

● 慢行驿站指引

完善慢行绿道配套设施, 为市民提供驿站服务体系。一级驿站、二级驿站结合码头规划设置, 包含休息间、卫生间、母婴室、急救室、图书馆、售卖、信息发布等功能。大型驿站设置应充分体现沿河特色, 例如结合滨城商业水街、多元文化博览、滨城水上休闲度假主题设置。三级驿站结合功能需求灵活布置。



慢行驿站配套设施表

设施类型	基本项目	城镇型绿道		
		一级驿站	二级驿站	三级驿站
管理服务设施	管理中心	○	—	—
	游客服务中心	●	○	—
	售卖点	○	○	—
配套商业设施	餐饮点	—	—	—
	自行车租赁点	○	○	○
	活动场地	○	●	●
游憩健身设施	休憩点	○	○	●
	瞭望观景点	○	○	○
科普教育设施	解说	●	○	○
	展示	●	○	—
安全保障措施	治安消防点	○	○	—
	医疗急救点	○	—	—
	安全防护设施	●	●	●
环境卫生设施	无障碍设施	●	●	○
	厕所	●	●	○
	垃圾箱	●	●	○
停车设施	公共停车场	●	○	—
	出租车停靠点	●	○	—
	公交站点	●	○	○

● 必须设置 ○ 可以设置 — 不做要求

塑造骑行网红景点指引

结合节点空间，建立空间瞭望平台，增加市民对滨城的感知，例如在武警博物馆处增加骑行桥梁等。



海河沿线新村街段示意



武警博物馆处骑行桥梁示意

4.3 海湾岸带慢行规划管控

4.3.1 相关案例

深圳市

沿海岸线规划差异化慢行空间展示城市风貌，采取小径、广场、绿道、栈道、沙滩等多种形式，围绕创新活力、都市魅力休闲、山海生态度假等主题进行设置。例如，在深圳湾公园岸带利用沿海慢行绿道串联各类慢行公园、欢乐岸带、体育中心、高尔夫国际中心等活动，打造成为市民周末休闲旅游胜地。



● 青岛市

沿海慢行绿道横跨七个区，各区域结合特色分成不同类型，形成魅力崂山、文艺市南、活力市北、创意李沧、特色城阳、生态胶州、悠游西海岸特色岸线。其中在西海岸，历时3年清理岸线130公里，建成78公里慢行系统和沿海视觉通廊，慢行道串联海湾广场、沙滩排球场、海湾露天剧场、沙滩阳光浴场等，“世界级最美海湾”芳容初现。



4.3.2 总体线路规划

● 规划策略

着重体现向海生活，展示沿海风景长卷，借助慢行交通，全方位塑造世界级海洋文化、人海和谐的海洋体验。

● 资源本底

初具海滨城市风范。蓝色为主色调，面向海展开；节假日沿海文旅活跃。形成超过15公里的亲水岸线，端午节假日间客流20万/天，2023年1-6月总体旅游人次177万。



● 线路规划

沿海规划最具本土特色的亲海海湾绿道骑行线路，串联国家海洋博物馆，妈祖文化园，东堤公园，南堤步道公园，东疆亲海公园，东疆港沙滩公园，东疆纪念公园等。通过差异化引导形成文化主题功能，彰显海洋文化特色，营造滨海新区独具海洋风情的亲子旅游体验线路。



4.3.3 滨海慢行分区控制

结合单元划分强化慢行线路骑行指引，涉及海洋主题骑行单元13个，亲子主题骑行单元5个。

结合公共建筑管控、滨水界面管控、建筑高度管控、建筑封面管控等，共同营造滨水界面。

结合本底特色引导形成不同主题风格。



● 亲子慢行

参考城市步行和自行车交通系统规划设计导则（2013），通行空间步行道道路宽度4.5~8.0米，自行车道宽度3.5~6.0米。

塑造亲子慢行场景空间，自由活泼海湾漫步道贯穿沙滩空间，通过慢行休闲道，衔接城市与海岸线；结合亲子休闲空间类型打造音乐海滩、露营海滩等，同时，结合海湾沙滩协调旅游商业活动或内海商业街区；沿慢行道设置特色亲子湾标识、标志等景观系统；

体现亲海公园空间，岸线骑行交通串联亲子活动广场、球场、沙滩、亲子亲海活动等景观节点，设置特色海洋亲子湾标识、标志等景观系统。



● 海洋博览慢行

沿海布设充裕的滨海宽度，通行空间步行道道路宽度4.5~8.0米，自行车道宽度3.5~6.0米，满足旅游自行车等需求。

海洋博览慢行空间注重体现海洋特色，亲近自然，串联东堤、南堤、滨海、妈祖、湿地公园、贝壳公园等各类海洋类公园，营造海洋广场、海洋展馆、类型公共空间节点。



4.3.4 滨海慢行品牌指引

● 慢行驿站指引

结合景观节点，合理配套设置如游客中心、零售、餐饮、卫生间、管理用房等设施。在游客中心等地集中布置多种功能的慢行驿站，慢行驿站需结合“亲子度假寻宝”、“青年时尚潮流”、“海洋博览研学”等特色。



● 亲海慢行活动策划

为满足旅游休闲消费者需求，策划休闲绿道与产业结合，增强游客休闲停留体验感，形成滨城体现海洋博览、全民渔乐、沙滩海湾“123日游”的最美骑行地图。海洋博览线路：航母体验—贝壳湿地—动漫展览—妈祖神庙—海湾日出—水上运动—海洋展馆；全民渔乐线路：古镇文化—渔人出海—观海大桥—赶海拾贝—看海公寓；沙滩海湾线路：动物园—沙滩亲海—蓝晶日落—游轮出海—集装箱堆场展示。

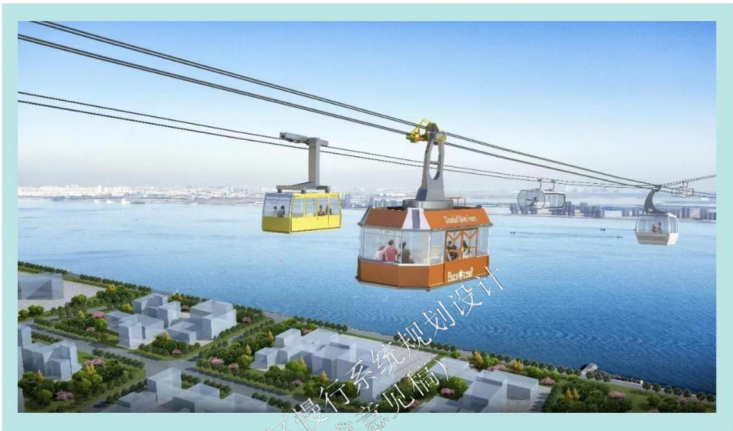


体验亲海活动慢行，领略海滨风情。规划骑行线路，作为骑行东疆共赏日出海景，共赴浪漫的青春之约的重要载体，依托线路可策划举办马拉松、音乐节、徒步活动等多种特色慢行活动。



● 塑造网红骑行景点

生态城涉海景区日客流量超2万人次，东疆周末日均4-5万人，景区间隔永定新河，绕行近20公里，建议增设与亲海慢行衔接为旅游服务的高空索道，提供国内唯一能高空观赏海景和港口作业全貌的游览体验，作为联系东疆与生态城旅游观光的重要交通方式，利用索道支架的大跨度和高度特征，将作为滨城港区慢行融城的标志性工程。



4.4 绿道慢行规划管控

总体空间指引

● 规划策略

将分散的绿地空间以绿道形式衔接，活化、增补、延展城市绿色空间，为市民营造绿生活。

● 绿道慢行规划指引

慢行绿道串景连园，打通区域级绿道、城区级绿道慢行织补互联互通的全域绿道网络。从三个方面提出指引要求：一是规划区域级绿道、城区级绿道慢行，形成新区绿道休闲骨架网络；二是慢行绿道需与城市公园衔接，尤其是途经大型公园时，应设置环线或者支线进入公园内部，与公园游线相结合；三是绿道选线与各类公园，特别是小型公园出入口结合，方便市民步行与骑行到达。



滨海新区绿道示意图

● 功能与衔接指引

绿道功能齐全。结合滨城区域自然环境特点、资源、区位、劳动力等现有优势进行“人无有我”的差异化业态引进，结合绿道条件，一般绿道功能兼顾骑行、跑步、健身、赏景等多功能于一体。

注重与周边衔接。慢行道与城市道路衔接间距不宜大于300米；在公共活动较多的绿道与市政道路开口间距不宜大于150米；慢行道与河流相交时，宜结合现有的桥梁或新建桥梁横跨水面，采用滨水栈道、局部绕行、立体交叉等多种形式。



城市绿道功能示意



城市绿道与城市道路衔接示意



5. 彰显特色的慢行场景指引

5.1 总体思路

5.2 商业场景慢行指引

5.3 学校场景慢行指引

5.4 历史场景慢行指引

5.5 工业场景慢行指引

5.6 接驳场景慢行指引

5.7 小微空间场景慢行指引

5.8 公园场景慢行指引

5.9 特定场景慢行指引

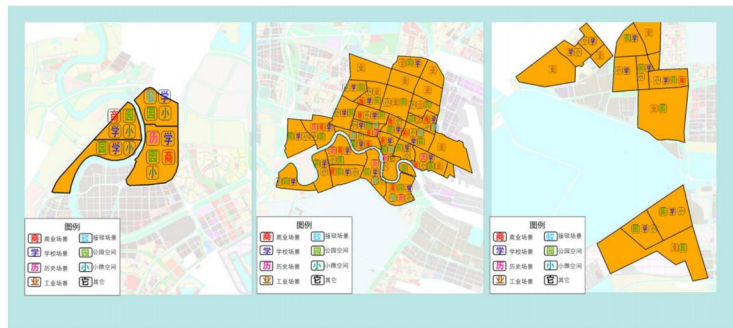


5.1 总体思路

结合着重强调“以人为本”，根据人的活动及新区特色需求将慢行场景划分为商业场景、学校场景、历史场景、工业场景、接驳场景、小微空间、公园场景、特色慢行景观八类，结合城市慢行休闲道“串珠成链”，并对各类场景提出慢行指引要求。



结合片区特色资源及城市更新情况，主要对城市更新区域慢行场景提出指引。



5.2 商业场景慢行指引

5.2.1 商业场景空间需求

● 指引目标

形成标志性、多元化商业空间，通过商业街阅读“滨城名城”。

● 商业场景需求

良好的商业慢行空间应具有舒适慢行的出行环境和宽裕的慢行空间，注重休闲、购物体验；建筑退界与道路红线内人行道空间需联通便捷、使用灵活；街道内策划丰富的文化娱乐活动，与街道风格及景观协调；区别于其它街道，慢行空间需体现商业空间标识性与唯一性。



舒适慢行出行环境



与街道空间一体化



丰富的街道活动

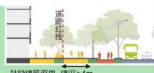


商业空间标识性

5.2.2 商业场景意向及控制指标

舒适的慢行环境

宽度要求：人行道宽度建议不小于4.0米；
通透性：合理种植绿化，鼓励商业街道商业界面通透。



城市空间与街道空间一体化

街道一体化设计：鼓励沿街建筑开放世界空间，与红线内人行道进行一体化设计，统步行通行区、设施带与建筑前区空间。

贴线率：商业街道、兼有商业属性的综合性街道两侧建筑贴线率不宜低于80%。

沿街空间场所：鼓励利用建筑退线空间设置建筑外挑檐、雨棚、街角绿地等，构建商业多层次可交流的公共活动场。



丰富的街道活动

商业街道的首层应设置积极功能，形成相对连续的积极界面。
商业活动：鼓励特色商业在建筑推线内合理的展览、策划商业活动。
民俗活动：鼓励举办音乐节、艺术展、相声等，延续街道活动。



商业空间标识性

建筑立面：广告牌匾、慢行标志标识、精细化设计体现新区街道的唯一性，丰富的街道视觉空间。
街道家具：根据人的活动需求及周边居民使用需求，体现休憩交流、信息提供等，针对街道特色配置照明、休息、活动等街道家具，体现市民对新兴文化的感受感知。



5.3 学校场景慢行指引

5.3.1 学校场景空间需求

● 指引目标

通过适儿化慢行管控，打造“无忧通学路”。

● 学校场景需求

保障出行安全，学校周边需要充足的等候空间，以减少车行及慢行冲突；根据学生意愿在周边增设儿童活动空间，提高学校出行趣味性；积极组织家长等社会力量参与上下学秩序管理，提高管理水平。



商业场景指引设计示意图

5.3.2 学校场景慢行指引

5.3.1 学校场景空间需求

● 指引目标

通过适儿化慢行管控，打造“无忧通学路”。

● 学校场景需求

保障出行安全，学校周边需要充足的等候空间，以减少车行及慢行冲突；根据学生意愿在周边增设儿童活动空间，提高学校出行趣味性；积极组织家长等社会力量参与上下学秩序管理，提高管理水平。



学校出行安全性



学校出行趣味性



高效的管理手段

5.3.2 学校场景意向及控制指标

学校出行安全性

适应学校：新建学校建议着重考虑“儿童友好”设计；既有幼儿园、中小学周边道路空间建议推进适儿化改造。通学径：鼓励以中小学、幼儿园为核心，连通周边居住区设置专用通学路或机动车限时通学路段。路网密度：学校周边可适当调整路网结构和道路密度，形成高密度路网。
百米儿行空间：以周边100m（出入口临近主要交叉口）为重点，以学校出入口为核心，可充分利用学校门前道路空间、口袋公园、校内广场空间等，增加满足学生及家长的集散空间，防止人群外溢到城市道路。
路权分明：学校周边道路应明确机动车、非机动车、行人的路权；学校周边道路应完善标志标线，提醒机动车避让，避免慢行空间被机动车占用。步行空间增加人行道宽度，必要时学校围墙可予以退让。骑行空间应方便家长骑行接送及自行车停放，骑行空间增加儿童路侧活动区或休憩设施。过街空间设置醒目的人行横道，通学空间保证绿化安全及通透性。



学校出行趣味性

街景协调：周边道路应保持空间紧凑，学校周边道路两侧可设置部分沿街小商业，应形成富有特色的景观街道。趣味空间：可根据儿童需求建设满足“适儿化”通学文化空间、游憩空间、通学空间。



高效的管理手段

错峰放学：学校上下学时间和地点进行优化调整，有条件的可增设学校出入口或实施不同年级错峰上下学等管理措施；志愿者参与：调动家长志愿者维护秩序；家长有序在等待区等候学生放学，已接完学生的家长有序离开通道。





5.4 历史场景慢行指引

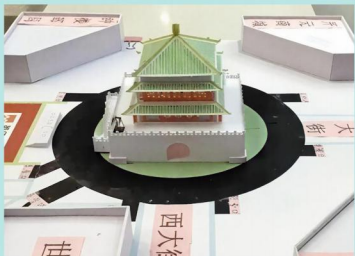
5.4.1 历史场景现状与空间需求

● 指引目标

彰显近现代文化内涵，实现近现代的骑行穿梭。

● 历史场景需求

历史场景周边步行与自行车道应连续，旅游旺季满足市民快速进出需求；历史场景需与周边慢行连通，与市民日常生活融合；同时，充分体现地方特色，挖掘历史特征。



便捷的进出通道



强调市民生活融合



彰显文化特色



5.4.2 历史场景意向及控制指标

历史场景空间特征	街道特色风貌指引
	便捷的进出通道 历史节点周边应有连续的慢行通道，保障慢行的连续性。
	强调市民生活融合 市民可参与：强化与历史节点联系，打造全民参与、可进入、可消费的历史文化场景。 周边设施联动：围绕历史文化场所，鼓励与周边体育设施、商业设施、文化设施联动，持续为片区注入活力。
	彰显文化特色 街道特征：特色风貌街道保持宽度不变、尺度不变，严格保持原貌； 街道风格：强化街道风貌特征，保留和延续传统建筑风格和特征要素； 文化特色设施：以街道为载体，特色铺装、树穴、座椅、景观标识、公共艺术品等街道设施符合街道风格特征； 文化内涵：街道为载体，结合街道特点及文化故事构建历史空间景观体系，强化市民对新文化的感受与认知； 慢行地图：引导人们漫步街道的同时了解历史故事，结合公共人流节点布置慢行地图。



5.5 工业场景慢行指引

5.5.1 工业场景空间需求

● 指引目标

体现企业归属感，形成街道看得见的工业展览馆。

● 工业场景需求

部分企业展览空间向市民开放，与周边区域良性互动，体现工业企业开放性，让市民沉浸式体验工业游览，给市民留下企业文化印迹。工业景观需与街道景观协调，企业公共空间与城市街道空间统一，体现蓝领休闲的创意休闲场地。



5.5.2 工业场景意向及控制指标

● 指引指标要求

开放共享的慢行系统。

- 1、完善的慢行系统：保障行人的基本通行宽度，保障非机动车的通行安全；
- 2、内外衔接：园区内慢行系统、开放空间与街道景观、绿道有效衔接；
- 3、出入口设置：园区出入口处留出广场空间来集散人流，并设置人行入口和非机动车停放处等。

工业企业街道景观。

- 1、重点景观资源打造具有工业特色的沿街慢行附属设施，着重体现本土企业的文化蕴意。
- 2、将工业特征与街道巧妙融合，鼓励建设有企业文化的特色街道。

创意的休闲场地。根据员工及周边居民需求，园区内应设置集中绿地，使自然与工业可用空间充分融合。

沉浸式工业文化体验。集骑行、探索、科普于一体，鼓励通过多维空间提供沉浸化的慢行出行体验。

5.5.2 工业场景意向及控制指标

开放共享的慢行系统

完善的慢行系统：保障行人的基本通行宽度，保障非机动车的通行安全。
内外衔接：园区内慢行系统、开放空间与街道景观、绿道有效衔接。
出入口设置：园区出入口处留出广场空间来集散人流，并设置人行入口和非机动车停放处。

工业企业街道景观

重点景观资源打造具有工业特色的沿街慢行附属设施，着重体现本土企业的文化蕴意。
将工业特征与街道巧妙融合，鼓励建设有企业文化的特色街道。

创意的休闲场地

根据员工及周边居民需求，园区内应设置集中绿地，使自然与工业可用空间充分融合。

沉浸式工业文化体验

集骑行、探索、科普于一体，鼓励通过多维空间提供沉浸化的慢行出行体验。



工业场景指引设计示意图

5.6 接驳场景慢行指引

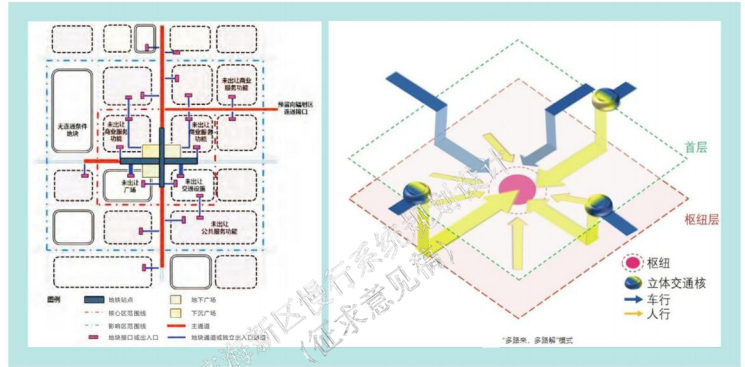
5.6.1 接驳场景现状与空间需求

● 指引目标

构建地上地下一体化步行系统网络。

● 接驳场景需求

周边慢行交通需整合沿线及站点周边地区现状或规划的步行廊道、步行平台以及立体过街设施等，与站点出入口及通道一体规划、与客流需求分布相吻合、与站点周边用地开发相衔接，构建地上地下一体化步行系统网络，方便站点间换乘、交通接驳。TOD站点影响范围内地面开敞空间环境，商业式地下通道、纯通道步行宽度、空中连廊需满足相应的规范要求。



5.6.2 接驳场景意向及控制指标

高铁站详细指引指标要求	轨道交通详细指引指标要求
内部应形成立体高效的交通换乘流线，以铁路站房为核心，各类公共交通宜紧邻布置，交通转换步行流线宜不出站，不过街；非机动车停放设施宜与站房布置一体化考虑。对外慢行系统应设置路径清晰、流线简明的联系通道，包括空中连廊、站前广场、地下通道等，多维度连接周边街区，将被铁轨割裂的城市空间转化为缝合城市的纽带。 慢行与公交的换乘接驳优先站内解决，布置在站体以外的公交枢纽，换乘通道应考虑全天候，全气候使用，宜通过地下通道或者风雨连廊的方式衔接。	慢行空间 地上应保障站点周边步行通道的连续与空间充足。原则上应保障主要换乘通道有3米以上的步行通过空间，若需要利用步行空间设置轨道站点出入口，宜保障设置出入口后步行空间不少于2.5米； 非机动车停放 在自行车停放需求较大时设施带宽度宜设置为2m。利用轨道站点出入口后方消空间、树池之间、建筑退距空间划定停车点位，引导乘客有序停放； 慢行接驳 步行应紧密衔接轨道交通车站出入口，做到“零距离”换乘；非机动车停车场距离轨道交通车站出入口宜小于50米，困难条件下不应大于80米。轨道站点出入口宜与步行过街设施无缝衔接或结合设置，两者相互间的距离不宜大于30m，最远不得大于50m； 与地块衔接 鼓励与商业街、综合体等衔接，衔接方式可采用地下连通、地面连通、地上连通等多种方式。





5.7 小微空间场景慢行指引

5.7.1 小微空间场景现状与空间需求

● 指引目标

本地小微空间更加本土化、趣味化、多元化、功能化。

● 小微空间场景需求

小微空间作为居民放松、休憩和开展娱乐活动的场所，需进一步“本土化、趣味化、多元化、功能化”，针对慢行小品和慢行空间依据需求改造提升，营造安全、舒适、包容的环境，进一步提高居民生活质量。



5.7.2 小微空间场景意向及控制指标

● 指引指标要求

舒适的功能设施。布置合理数量的慢行家具，供行人和居民休憩。

安全的活动空间。高效利用小微空间闲置用地，作为开展各项娱乐休闲活动的场所，营造趣味多彩的生活氛围。

特色的创意标志。将艺术装置和创意设计等标志物融入到空间中，以点为介，传播本土鲜明的生活理念。



5.8 公园场景慢行规划指引

5.8.1 公园场景现状与空间需求

● 指引目标

公园空间实现生态价值高效转换。

● 公园场景需求

通过慢行绿道将自然和景观与居民活动联系起来，组成城市绿地网络，营造“公园+”活力场景，实现生态价值高效转换。

5.8.2 公园场景意向及控制指标

连续的通行环境。释放公园空间，将公园内外非机动车道、人行道和活动空间进行一体化设计，形成“骑行+步行+休闲活动”的复合化慢行绿道。

开放的慢行空间。绿道旁种植高度合适的植被，不对远眺视线进行阻隔，达到亲园和近园的条件。

活泼的配套设施。布置活泼的景观和亮化设施，遵循本土化、经济化的原则，更合理布局景观和照明小品，打造美丽有趣的公园慢行空间。

清晰的标识系统。在绿道的不同点位安装标识导示牌或指示标志，为市民和游客提供路线信息指引，还可以运用现代信息技术，设置智能广告导视系统，承接商业广告，带来实际收益。



5.9 特定类型慢行指引

贯彻“以人为本，慢行优先”的理念，聚焦滨城慢行活动密集区域，从“区域联动、精准设计、人行服务”等多维度出发，实现系统融合、高效便捷、创新示范效应，打造高品质慢行交通集结点。

5.9.1 跨河慢行桥

对比国内苏州河、浦南运河等类似尺度较为宜人的亲水空间，在人流密集区域河道两侧联系紧密，根据慢行需求增设滨水慢行桥梁。河南路与永太路间通过间距超过3km，但海河外滩又是滨城人流聚集点，建议增设景观型慢行桥，加强海河两岸联系。永太路及水线桥之间临道受武警博物馆落位影响难以实施，海河西侧为居住用地，为强化响螺湾与于家堡金融区联系，建议增加与周围协调的景观型骑行桥梁。



5.9.2 畅骑瞭望名场景

● 指引目标

受新港四号路阻断，经开区东区生活区与于家堡慢行道不连贯，慢行出行品质差，滨城核心区先行试验，建议规划一条高品质、标志性慢行高速公路，起点泰丰公园，终点永太路，全长合计6.7公里，近期部分高架，结合景观设置多处瞭望平台。



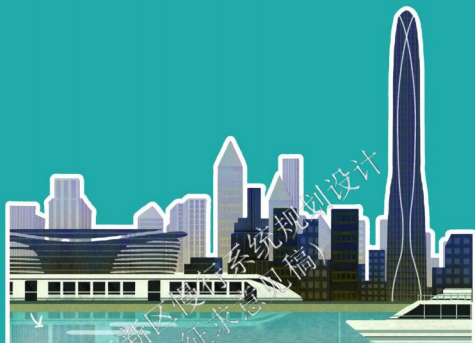
5.10 慢行场景实践

城市更新作为重要的实施路径，形成城市更新及片区开发的慢行场景包，通过公共属性加持商业价值。

城市更新及片区开发慢行场景包建设要求指引		
场景类型	建设要求	指引
商业场景	★★	舒适的慢行环境 城市空间与街道空间一体化 丰富的街道活动 商业空间标识性 学校出行安全性 学校出行趣味性 高效的管理手段
学校场景	★★★	便捷的进出通道 强调市民生活融合 彰显文化特色
历史场景	★★	开放共享共享的慢行系统 工业企业街道景观 创意的休闲场地 沉浸式工业文化体验
工业场景	★★	慢行空间 非机动车停放 慢行接驳 与地块衔接衔接
接驳场景	★★★	舒适的功能设施 安全的活动空间 特色的创意标志 连续的通行环境
小微空间	★★★	开放的慢行空间 活跃的配套设施 清晰的标识系统 慢行通道 街道骑游要沟通 滨水慢行桥梁
公园空间	★★★	
其他特色慢行场景	★	

洋货市场城市更新为例，突出学校场景、商业场景、接驳场景、公园场景、历史场景等，利用慢行交通串联洋货记忆空间。





6. 慢行设施规划指引

6.1 慢行安全设施规划指引

6.2 慢行环境设施规划指引

6.3 智慧慢行设施规划指引



慢行设施规划指引

6.1 慢行安全设施规划指引

6.1.1 全龄友好的通行空间指引

● 人行通行空间宽度要求

步行空间包含道路红线外公园、广场、建筑前区等，步行道横断面可划分为人行道、绿化带或设施带，以及建筑前区。

宽度要求：人行道宽度结合出行特征、空间尺度、沿街活动等统筹考虑，新建区域道路宽度建议参考下表执行。

表 人行道最小宽度 单位（m）

类型	项目	人行道最小宽度	
		一般值	最小值
城市道路	步行I级	4.0	3.0
	步行II级	3.0	2.0
重点区域	商业或公共场所集中路段	5.0	4.0
	火车站、码头所在路段	5.0	4.0
	轨道交通出入口、长途汽车站、快速公交车站所在路段	4.0	3.0

注：1）对行道树池进行平整化处理的，行道树池的1/2有效宽度计人行道宽度。
2）它条件受限的区域，条件受限的慢行通道需开展论证研究。

● 非机动车道空间宽度要求

依据非机动车交通特征、慢行单元、道路等级及出行环境，将自行车分为I、II级通道及自行车专用路。

I级：自行车流量较大、贯通性好，是自行车交通的主要通道；

II级：自行车流量较少，集散和到发为主；

自行车专用路：在条件较好的地区及城市骑行通勤流量较大区域，宜设置连续的自行车专用路。

表 非机动车道最小宽度 单位（m）

项目		非机动车道最小宽度（m）	
		一般值	最小值
I级		4.5	3.5
II级		3.5	2.5
自行车专用道	双向	4.5	3.5
	单向	3.5	2.5

6.1.2 安全便捷的过街空间指引

● 平面过街指引

设施选型：过街设施的规划布局和选型应以平面为主、立体为辅。先布置道路交叉口步行过街设施，再考虑增设路段步行过街设施。

设施主要布置：次干路和支路原则上均采用人行横道过街。

间距要求：一般区域及重点区域控制。

表 过街设施间距要求表

类型	I 类区	II 类区
行人过街设施间距(m)	200	300

注：城市快速路的过街设施可适当放宽

● 立体过街设施指引

基本要求：快速路行人过街必须设置人行天桥或人行地道，其他道路应根据机动车交通量和行人过街需求设置人行天桥或人行地道；有特殊需要时，可设置专用过街设施；当自行车过街交通量不大时，人行天桥和人行地道可设置推行自行车过街的坡道；人行天桥和人行地道的其他设置条件应符合现行行业标准《城市人行天桥与人行地道技术规范》CJJ69的规定。

布置要求：自行车立体过街设施宜结合行人立体过街设施统一布局。

重要节点：对于全市性交通枢纽、机场、码头、岸线，需结合其空间布局组织编制行人过街设施专项规划或专篇。



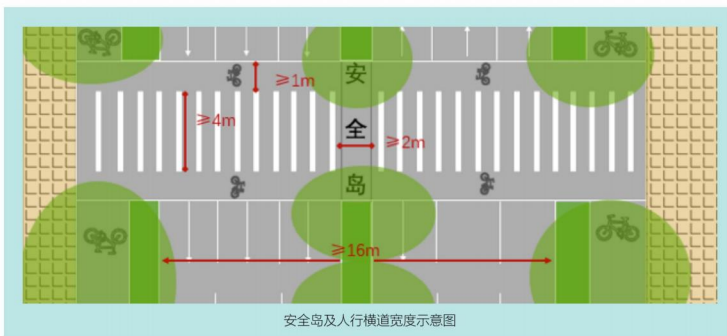
● 人行过街设施空间

人行横道空间：建议人行横道宽度小于4米，宜根据人流量增加相应加宽。

安全岛空间：道路交叉口和路段，当人行横道长度超过 16.0m 时（不包括自行车道），应设置行人过街安全岛，安全岛宽度不应小于 2.0m。

人行转角空间：

- 1) 转角空间内禁止摆放广告牌、灯柱、垃圾桶及其他市政设施、流动贩卖摊等阻碍行人通行的设施。
- 2) 转角空间转角处应设置护栏、柱墩等安全防护设施。

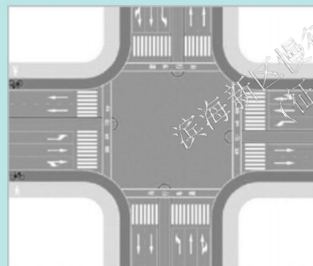


● 非机动车过街空间

自行车道过街空间：道路开口和平面交叉口处的自行车道，以划线方式为主。

自行车等待空间：非机动车流量较大的支路交叉口，将非机动车过街前移到机动车停车线之前。

安全保护空间：大型车辆比例较高的交叉口，宜设置右转保护岛，避免机动车右转时侵占非机动车左转等待空间，右转保护岛可采用硬质隔离、彩色铺装、划线等方式。



非机动车过街空间示意图



非机动车过街导流线示意图



自行车等候空间示意



图右转保护岛（彩色沥青）

6.1.3 功能完善的自行车停放空间指引

● 停放空间规模

公共交通站点非机动车停放应根据站点服务等级、周边道路交通条件、用地条件等合理确定，合理满足停放需求和有序使用。

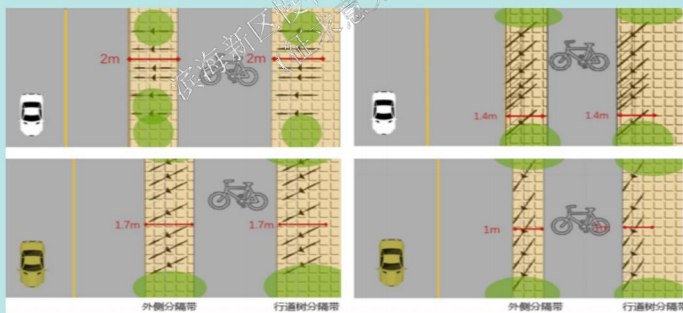
轨道站非机动车停车场用地，宜在轨道站点阶段统筹考虑，服务半径不宜大于50米，非机动车停车场可单独占地或与周边用地统筹考虑。配建停车场无法满足停放需求时，可结合建筑前区、过街天桥桥下空间、绿化带设施或设施立体自行车停放设施。



● 停放空间位置

道路红线自行车停放：宽度宜取1.0~2.0m，人行道剩余宽度不小于通行宽度要求。公交车站旁可利用分隔带及行道树灵活布置自行车停放设施。

建筑前区自行车停放空间：宽度宜取1.0~2.0m，非机动车停放禁止影响沿线出入口进出。



道路红线自行车停车位空间要求

6.1.4 精细化的交通稳静化设计

主要集中在城市核心商业区、居住区、医院、中小学等重要区域，主要集中在低等级市政道路或非市政道路内。主要措施及手段有增加减速带、路口缩窄、人行道抬高、道路中线偏移等。

6.2 慢行环境设施规划指引

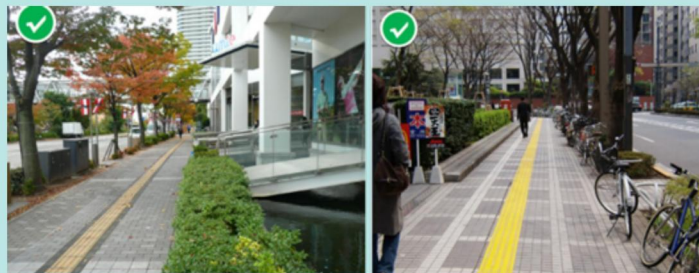
● 步行环境指引

人行道铺装：应平整、抗滑、耐磨、透水、耐脏和美观，方砖颜色宜以灰色为主，宜与周围环境相协调。

无障碍设施：盲道、人行道处缘石坡道；

盲道：各级城市道路的人行道应设置连续的盲道，盲道宽度宜为0.25m~0.50m。

人行道处缘石坡道：各交叉口、各出入口位置，人行道必须设置缘石坡道；人行横道两端必须设置缘石坡道；缘石坡道与道路衔接范围内不应设置雨水算、井盖。



人行道铺装示意图



缘石坡道示意图

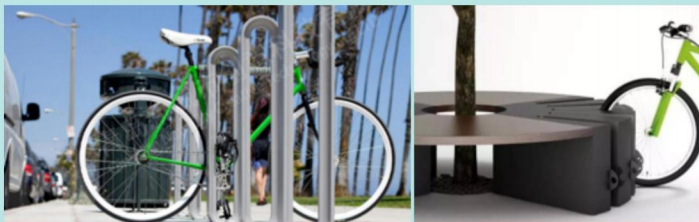
● 非机动车隔离空间指引

设施选型：自行车停车区宜设置自行车停车架。应选用金属三角型支架，推荐高低错落的金属三角形支架。不宜仅为地面自行车划线，可采取与街道景观协调彩色喷绘停放区。结合景观需要，可将单车停放架与城市艺术融为一体，兼顾美观功能。



非机动车停放区示意

金属三角型停车架示意



街道艺术自行车架示意

与座椅结合的自行车停车架示意

标线隔离：城市支路上以划线进行机非分离的，自行车道路面应设置路面标识，标识间隔建议不大于30m。

物理隔离：城市主干道、次干道和快速路辅路的自行车道，应采用物理隔离形式，优先采用绿化带隔离；对于违停占用自行车道严重的城市支路，应采取物理隔离。

6.2.2 延续文化风貌的慢行设施指引

● 传统与现代兼具的创新文化

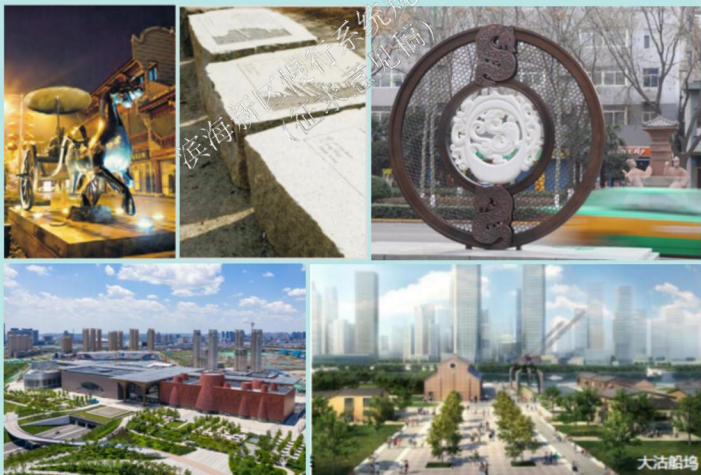
在悠久的历史和文化积淀下，滨城在不同时间形成一个饱含故事和岁月的历史文化遗址，包括工业遗址、海事遗址等，同时也是沿海创新文化的典范。

景观标识：通过丰富多样的景观标识传达历史文化渊源、介绍民俗文化和生活文化发展，促进传统文化与现代文化碰撞。

公共艺术品：可在街道级绿道内布置公共艺术品，还原历史故事场景，展现民俗生活体验，激发创意活动，引导滨城大众美学品味。

特色铺装：抽象化的文化要素，以图文、符号、文字等多种类型展现在铺装上，拉近与市民的距离，展现城市文化与活力。

休闲设施：在座椅、廊亭、雕塑等设施中，融入文化内涵，多方式传达文化感知。



● 积极进取的开放滨城文化精神

慢行文化应满足市民精神层面追求，丰富市民文化体验。采用景观标识介绍社区故事，各类型慢行活动、公共空间须与滨城开发积极进取、自强不息奋斗精神、创新发展、开拓进取的滨海人精神一致。



● 时尚前卫的多元城市文化形象

于响两岸的MSD标志区基本形成，国际化都市形象初步显现，形成滨海文化中心、海洋博物馆等标志性区域，通过慢行景观风貌塑造，展现“时尚前卫沿海”，构建多层次、景观化、可交流的特色公共活动场所，满足老人、青年、儿童各类年龄阶段，打造旅游、休闲多主题的公共空间。



6.3 智慧慢行设施规划指引

6.3.1 全息感知的智慧服务

● 智慧交互设施

提升公共景观的可参与性和趣味性，为给游客提供“互动式”、“沉浸式”出行体验，打造高人气的新潮酷炫街道及游园景观。



智慧互动跳喷泉



街道智慧抓拍时刻

● 环境感知设施

包括智能环境监测系统、智慧照明、智慧公交站牌、共享单车建成系统等。对噪声、温度、空气质量、等候时长、交通情况等实施监测，并且对公众发布。



环境指标检测平台



共享单车监测系统

● 慢行导览设施

在智慧化高速发展的时代，传统的导览图和地图已经无法满足需求，智慧慢行导览系统宜包括慢行地图、特色线路、特色节点等，可通过趣味化手绘地图、导航导览、720全景、三维实景展示等。



7. 实施及保障措施

7.1 导则实施传导

7.2 导则保障机制



实施及保障措施

7.1 导则实施传导

● 导则作用

贯彻落实“以人为本”“绿色出行”交通发展策略，作为新区层面技术引导性文件，从线网、场景层面，指导宏观规划、城市更新、片区策划等工作。

● 评估与优化

建立综合评估机制，建议各街道采用“实施进度维度”、“设施质量维度”、“使用效率维度”、“社会满意度维度”四维度滚动评价模型，结合实际情况逐步完善片区提升。

7.2 保障措施机制

● 协调共建

由滨海新区区委、区政府组织，制定多部门协同机制，明确各部门核心职责分工，规划和自然资源分局负责空间规划衔接与用地管控，会同各相关部门，协调解决慢行规划、建设中的冲突、资金分配和施工衔接问题。支持和促进滨城慢行系统建设实施。

● 试点先行

结合城市更新、学校等重点区域试点，将试点成果提炼为“滨海慢行工具箱”通过“痛点破解-模式验证-导则输出”三阶段推进，实现从“示范工程”到“制度成果”的转化，为导则全域实施提供技术范本和政策支撑。

● 多元投入

建立以政府投资为主，鼓励社会资本参与慢行、绿道的建设及运营。创新绿道投融资政策，多渠道筹集建设资金，推进绿道建设项目的实施。保障高品质慢行、绿道的建设及维护成本。

● 公众参与

扩大慢行交通参与度。以慢行网络为载体，增加慢行活动的多样性，例如定期举办马拉松、健步走等活动，提高慢行交通热度。

加强慢行及绿道宣传。广泛地应用新媒体平台建立多样资讯通道；发展慢行活动民间社团或组织，邀请专业人士开展步行宣讲，宣传慢行益处。

形成本土特色系列材料。面向公众，形成“缤纷慢行”手绘地图，标注打卡点，体现滨城文化特色，推广材料兼具地域辨识度与实践指导性。

社会多方主体共同促进。建立“碳普惠”积分制度，针对个人介入滨城碳普惠平台，阶梯式设置荣誉勋章，累计碳减排放置公共交通优惠券、商业领域消费券等奖励；针对企业设置评级绑定机制；面向政府评选“慢行金街”“慢行友好街区评选活动”，鼓励员工采取步行和骑行方式出行方式。

滨海新区慢行系统规划设计
(征求意见稿)