

福建省工程建设地方标准

DB

工程建设地方标准编号 : DBJ/T 13-480-2025

住房和城乡建设部备案号 : J 1 8 0 7 8 - 2 0 2 5

城市道路品质提升设计标准

Standard for urban road design quality improvement

2025-03-06 发布

2025-06-01 实施

福建省住房和城乡建设厅

发布

福建省工程建设地方标准

城市道路品质提升设计标准

Standard for urban road design quality improvement

工程建设地方标准编号：DBJ/T 13-480-2025

住房和城乡建设部备案号：J18078-2025

主编单位：福州市规划设计研究院集团有限公司

厦门市市政工程设计院有限公司

福建省城弘建设集团有限公司

批准部门：福建省住房和城乡建设厅

实施日期：2025年6月1日

2025年 福州

前 言

根据《福建省住房和城乡建设厅关于公布全省住房和城乡建设行业 2020 年第二批科学技术计划项目的通知》(闽建办科[2020]9 号)的要求,标准编制组经广泛调查研究,认真总结实践经验,参考有关国内外先进标准,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. 道路交通;5. 路基和路面;6. 道路设施;7. 绿化和景观;8. 道路家具。

本标准由福建省住房和城乡建设厅负责管理,由福州市规划设计研究院集团有限公司负责具体技术内容的解释。执行过程中如有意见,请寄送福建省住房和城乡建设厅科技与设计处(地址:福州市北大路 242 号,邮编:350001)和福州市规划设计研究院集团有限公司(地址:福州市闽侯县高新区高新大道 1 号,邮编:350108),以供今后修订时参考。

本标准主编单位: 福州市规划设计研究院集团有限公司
厦门市市政工程设计院有限公司
福建省城弘建设集团有限公司

本标准参编单位: 福州市城乡建总集团有限公司
厦门市政管廊投资管理有限公司
福州大学
千亿设计集团有限公司
泉州建工集团有限公司
福州美佳环保资源开发有限公司

漳州市建筑工程有限公司

本标准主要起草人：	肖泽荣	张志谦	黄金龙	胡文忠
	陈 林	林忠雄	罗 冰	张 建
	张国全	董敬明	陈 洪	张 琦
	吴鑫森	李振娜	洪永福	余 磊
	董 帅	郑舒昀	吴将金	季 滔
本标准主要审查人：	陈宜言	王文奎	郑 平	李玉华
	黄国兴	周志华	张清峰	唐文元
	黄 萌			

目 次

1	总 则	1
2	术 语	2
3	基本规定	4
4	道路交通	5
4.1	一般规定	5
4.2	机动车交通	5
4.3	非机动车交通	6
4.4	行人交通	7
4.5	公共交通	7
5	路基和路面	9
5.1	一般规定	9
5.2	路 基	9
5.3	路 面	10
5.4	旧路改造	12
6	道路设施	14
6.1	一般规定	14
6.2	交通设施	14
6.3	给水设施	15
6.4	排水设施	15
6.5	照明设施	16
6.6	市政箱柜	16
6.7	附属设施	17
7	绿化和景观	19

7.1	一般规定.....	19
7.2	绿 化.....	19
7.3	景 观.....	20
8	道路家具.....	22
8.1	一般规定.....	22
8.2	公共信息服务设施.....	22
8.3	环卫服务设施.....	23
8.4	休闲服务设施.....	24
8.5	公共交通服务设施.....	24
8.6	其他设施.....	25
	本标准用词说明.....	26
	引用标准名录.....	27
	附：条文说明.....	28

Contents

1	General Requirements.....	1
2	Terms.....	2
3	Basic Requirements.....	4
4	Road traffic.....	5
4.1	General Requirements.....	5
4.2	Motor Vehicle.....	5
4.3	Bicycle.....	6
4.4	Pedestrian.....	7
4.5	Public Transportation.....	7
5	Subgrade and Pavement.....	9
5.1	General Requirements.....	9
5.2	Subgrade.....	9
5.3	Pavement.....	10
5.4	Old Road Renovation.....	12
6	Road Facilities.....	14
6.1	General Requirements.....	14
6.2	Traffic Facilities.....	14
6.3	Water Supply Facilities.....	15
6.4	Drainage Facilities.....	15
6.5	Lighting Facilities.....	16
6.6	Utility Tunnel.....	16
6.7	Ancillary Facilities.....	17
7	Vegetation and Landscape.....	19

7.1	General Requirements.....	19
7.2	Vegetation.....	19
7.3	Landscape.....	20
8	Road Furniture.....	22
8.1	General Requirements.....	22
8.2	Public Information Service Facilities.....	22
8.3	Sanitation Service Facilities.....	23
8.4	Leisure Service Facilities.....	24
8.5	Public Transportation Service Facilities.....	24
8.6	Other Facilities.....	25
	Explanation of Wording in This Standard.....	26
	List of Quoted Standards.....	27
	Addition: Explanation of Provisions.....	28

1 总 则

1.0.1 为提升福建省城市道路品质提升设计水平，做到技术先进、安全可靠、经济合理、与环境相协调，提高工程设计质量，制定本标准。

1.0.2 本标准适用于福建省范围内改建、扩建的各级城市道路品质提升设计。

1.0.3 城市道路品质提升设计应根据城市国土空间总体规划、城市综合交通规划、专项规划，考虑社会效益、环境效益与经济效益的协调统一，合理采用技术标准。遵循和体现以人为本、资源节约、环境友好的设计原则。

1.0.4 城市道路品质提升设计，除应符合本标准外，尚应符合国家、行业和福建省现行有关标准的规定。

2 术 语

2.0.1 完整街道 complete streets

是以人为本、统筹各类交通方式的街道设计理念，通过空间统筹、设施优化及生态融合，集成交通通行、生活服务、景观休憩等多元功能，构建安全包容、活力可持续的公共空间。

2.0.2 分隔带 separator

沿道路纵向设置的分隔车行道用的带状设施。

2.0.3 中央分隔带 medium separator

位于道路中线位置，沿道路纵向设置分隔对向交通用的带状设施。

2.0.4 两侧分隔带 side separator

位于道路两侧位置，沿道路纵向设置分隔车行道或车行道与非机动车道的带状设施。

2.0.5 路侧带 roadside strip

车行道最外侧路缘石至道路红线间的范围。路侧带可由人行道、绿化带、设施带等组成。

2.0.6 设施带 facilities belt

设置护栏、照明灯柱、标志牌、信号灯、城市公共服务设施等的带状区域。

2.0.7 路侧绿带 roadside planting strip

设置于人行道外缘至同侧道路红线之间的绿带。

2.0.8 道路设施 road infrastructure

设置于道路范围内的交通设施、管线设施及其附属的井、杆、箱等设施的总称。

2.0.9 道路家具 street furniture

设置于城市道路公共空间的各类公共设施的总称。

2.0.10 建筑退距 building setback

建筑物后退道路红线的距离。

福建省住房和城乡建设厅
信息公开浏览专用

3 基本规定

3.0.1 城市道路品质提升设计应包含道路交通、路基和路面、道路设施、绿化和景观、道路家具等全要素设计，降低对沿线生态环境及资源的影响。

3.0.2 实施品质提升的城市道路应分为快速路、主干路、次干路和支路四个等级，并应符合现行行业标准《城市道路工程设计规范》CJJ 37 的规定。

3.0.3 实施品质提升的城市道路应根据道路定位、交通功能、街道活动和空间景观等，分为交通型道路、生活型道路、景观型道路、特色街区道路四个类型，并应符合下列规定：

1 交通型道路适用于交通量大或以通过型交通为主的城市快速路或主干道。

2 生活型道路适用于以服务周边商业、住宅、公共服务设施等为主的城市道路。

3 景观型道路适用于道路自身或沿线景观性突出，能够展现城市风貌的城市道路。

景观I型道路：以展现道路自身景观为主的城市道路。

景观II型道路：以展现道路沿线景观为主的城市道路。

4 特色街区道路适用于展现历史、文化及其他特色的商业街或文化步行街的城市道路。

3.0.4 实施品质提升的城市道路应做好总体设计，并应处理好与其他道路及自身道路新旧之间的衔接过渡。

4 道路交通

4.1 一般规定

4.1.1 道路交通系统应保障机动车交通、非机动车交通、行人交通、公共交通等的安全、便捷与高效运行。

4.1.2 道路交通品质提升设计应按道路等级、道路类型、服务功能、交通特性，结合各种控制条件，对横断面进行合理布设。

4.1.3 横断面品质提升设计应满足立体空间布置需要，并符合下列规定：

1 地下应合理布置地下道路、轨道交通、综合管廊、管线等，并应在地面预留相关附属设施位置和出入口。

2 地面应合理布置机动车道、非机动车道、人行道、设施带、绿化带等。

3 地上应合理布置高架桥、人行天桥、风雨连廊及交通设施等。

4.1.4 各类型城市道路交通应与沿线居住区、商业区、城市广场、公交场站、交通枢纽等合理衔接，构建完整的交通系统。

4.2 机动车交通

4.2.1 机动车交通设计应安全、有序、高效，并应减少与行人、非机动车的干扰。

4.2.2 机动车道设计应优先保障公共交通。

4.2.3 交通型道路应设置中央分隔带或护栏分隔对向交通。

4.2.4 生活型道路宜采用双黄线分隔对向交通。

4.2.5 地块及建筑物机动车出入口的设计应符合下列规定：

- 1 不得设置在交叉口范围内。
- 2 不宜设置在无辅路的交通型道路上。
- 3 宜经生活型道路或专为集散车道用的地块内部道路与交通型道路相通。

4.2.6 机动车路侧停车位的设置应符合下列规定：

- 1 应避免影响非机动车的正常通行。
- 2 不得设置在道路交叉口、建筑物出入口及公交站台附近。
- 3 应避免对机动车道内车辆行驶的影响。
- 4 无辅路的交通型道路不应设置路侧停车位。

4.3 非机动车交通

4.3.1 非机动车交通设计应安全、连续、方便、舒适，并应减少与行人、机动车的干扰。

4.3.2 非机动车道的设计应符合下列规定：

- 1 宜布置在人行道靠路内侧。
- 2 非机动车道平面和纵断面线形应均衡、连续。
- 3 非机动车道和人行道为共板断面，宜在非机动车道和人行道之间设置分隔栏杆。
- 4 无辅路的交通型道路非机动车道应与机动车道分隔设置。

4.3.3 非机动车停放区的设计应符合下列规定：

- 1 应结合公交站点、过街通道、人流密集区等需要，合理布置，不得影响行人正常通行，并应与城市景观相协调。
- 2 非机动车存车架和围栏的设置应与道路、交通组织和市容管理要求相适应，与交通护栏结合设置，方便使用，经济美观。
- 3 非机动车存车架和围栏应设置在道路的设施带内，且不应压缩人行道的有效人行通行宽度。

4.4 行人交通

4.4.1 行人交通系统设计应安全、连续、方便、舒适，不宜中断或缩减人行道的有效通行宽度。

4.4.2 人行道的设计应符合下列规定：

1 应根据行人交通流量和流线设计，并应与路侧绿地、建筑退距空间整体设计。

2 道路扩宽往外新建人行道时，人行道宜优先考虑布置于现状路侧绿地内，并结合现状树木设计。

3 应设置无障碍设施，并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。

4.4.3 人行过街设施的设置应符合下列规定：

1 道路交叉口均应设置人行过街设施，道路路段应结合道路等级、道路类型、路段长度及行人过街需求设置人行过街设施。

2 生活型道路、特色街区道路宜采用交通宁静措施保障行人安全，可通过设置减速角、弯曲路段和环岛等降低车速。

3 人行过街设施的其他设置应符合现行国家标准《城市道路交通设施设计规范》GB 50688 的规定。

4.5 公共交通

4.5.1 公共交通设计应符合现行行业标准《城市道路工程设计规范》CJJ 37 的有关规定。

4.5.2 公交车站应与周边行人、非机动车及地铁站出入口等统一设计，并根据需求设置非机动车停车区。

4.5.3 公交车站的布置应符合下列规定：

1 公交车站长度与宽度应符合现行行业标准《城市道路交叉口设计规程》CJJ 152 的规定。

2 宜采用港湾式公交车站。

3 公交车站候车亭的设计应符合本标准第 8.5 节的规定。

4 交叉口附近的公交车站宜布置在出口道,并应根据交叉口展宽进行一体化设计。

5 地铁站 50m 范围内宜布置一对公交车站。

6 应设置无障碍设施,并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。

5 路基和路面

5.1 一般规定

5.1.1 路基、路面品质提升设计应根据道路功能、类型和等级，结合沿线地形地质、水文气象及路用材料等条件，因地制宜、合理选材、降低能耗、充分利用再生材料，进行路基路面整体结构综合设计。

5.1.2 路基、路面应具有足够的强度、稳定性、良好的抗变形能力和耐久性。同时，路面面层还应满足平整和抗滑的要求。

5.1.3 路基、路面应根据养护等级和技术状况进行养护和评价，并应符合现行行业标准《城镇道路养护技术规范》CJJ 36 的规定。

5.1.4 路基、路面品质提升设计应根据道路地下管线及构筑物等进行特殊部位设计。

5.2 路 基

5.2.1 路基设计应符合下列规定：

1 应保证路基足够的强度、整体稳定性、抗变形能力和耐久性。

2 路基断面形式应与沿线自然环境和城市环境相协调，不得深开挖与高填方。

3 路基工程应包含排水系统、防排水设施和防护设施的设计。

4 路基顶面设计回弹模量值，快速路、主干路不应小于 40MPa，次干路不应小于 35MPa，支路不应小于 30MPa；当不满足上述要求时，应采取措施提高回弹模量值。

5 路堤与桥涵等结构物连接处应设置过渡段,过渡段的路基处理、填料强度、台背防排水系统等应特殊设计。

6 公交站台、交叉口范围内路基压实度不宜小于 96%。

7 新旧路基之间应采取措施,减小差异沉降。

5.2.2 路基填料应符合下列规定:

1 应根据路基干湿程度、地下水位标高选择。

2 路基应采用低能耗、低排放、低污染的材料,宜采用粒料类材料填筑。

5.2.3 路基防护应结合当地水文、地形、地质条件,采取相应防护措施,并应符合下列规定:

1 路基应采取工程防护与植物防护相结合的防护措施,并应与景观相协调。

2 对于普通植草方式不易成活的风化岩石边坡防护,宜采用喷植被混凝土、生态袋等防护措施。

3 对于岩体完整的未风化硬质岩石稳定边坡,可结合自然景观适当裸露岩面。

5.2.4 支挡结构应符合下列规定:

1 支挡结构的类型与材质应符合安全可靠、经济合理、便于施工养护等要求。

2 支挡结构应与道路、相邻建构筑物相协调。

3 景观型道路、特色街区道路支挡结构宜进行特殊设计,展现城市文化。

5.3 路 面

5.3.1 路面设计应符合下列规定:

1 根据道路的地理地质条件、路基土特性、路基水文及气候环境状况,考虑强度、刚度、稳定性和耐久性因素,进行路基路面结构综合设计。

2 应具有行车安全、舒适和与环境、生态及社会协调的综合效益。

3 应便于施工、利于养护并减少对周边环境的影响。

5.3.2 机动车道路面设计应符合下列规定：

1 宜采用沥青混凝土路面，材料选择、结构设计等参数应符合现行行业标准《城镇道路路面设计规范》CJJ 169 中的相关规定。

2 交通型道路机动车道沥青路面面层结构宜采用三层式，表层面、中面层结合料宜采用改性沥青。

3 表面层石料宜选用与沥青粘附性能好的碱性硬质石料。

4 高架桥桥面铺装表面层宜选用沥青玛蹄脂碎石混合料，结合料应使用改性沥青。

5 交叉口、公交车站路段应根据车辆运行要求进行特殊设计。

6 公交车站、人行横道处、紧急停车带等区域可采用彩色沥青表面层或在表面层上设置彩色沥青抗滑磨损层。

5.3.3 非机动车道路面设计应符合下列规定：

1 宜采用沥青混凝土路面或透水水泥混凝土路面，面层宜根据景观要求进行色彩设计。

2 采用沥青混凝土路面，表面层应采用细粒式沥青混合料，公称最大粒径宜选用 9.5mm。

3 采用透水水泥混凝土路面，路面结构设计应满足透水性与抗滑性的要求，并应符合现行行业标准《透水水泥混凝土路面技术规程》CJJ/T 135 的有关规定。

4 非机动车道同时有机动车行驶时，应按机动车道路面结构进行设计。

5.3.4 人行道路面设计应符合下列规定：

1 应满足稳定、抗滑、平整、生态的要求。

2 应与现状铺装边缘、建筑退距、出入口等区域衔接平顺。

3 人行道转弯扇形区域应进行铺装专项设计。

4 新旧路人行道衔接应以主要道路铺装为主设计。

5 宜采用透水铺装结构。

5.3.5 路缘石设计应符合下列规定：

- 1 路缘石材料宜优选考虑选用水泥混凝土。
- 2 同一片区道路路缘石应在材料、造型、风格上协调统一。
- 3 景观型道路、特色街区道路的路缘石宜进行专项设计。

5.4 旧路改造

5.4.1 当路面的结构承载能力、平整度、抗滑能力等使用性能退化、其承载能力不能满足交通需求时，应遵循节约资源、可靠耐久、保护环境的原则，对旧路结构进行改造。

5.4.2 旧水泥混凝土路面加铺结构设计，应符合下列规定：

- 1 旧接缝、裂缝处应进行清缝、灌缝及贴缝。
- 2 道路改建采用水泥混凝土路面时，新旧接缝设计应符合现行行业标准《城镇道路路面设计规范》CJJ 169 的有关规定。
- 3 加铺沥青混凝土结构时，应对旧水泥混凝土路面进行拉毛处理，拉毛深度宜控制在 6mm-10mm，均匀度不低于 75%。
- 4 加铺沥青混凝土结构时，宜设置 15mm~25mm 厚的改性沥青应力吸收层。

5.4.3 旧沥青混凝土路面加结构设计，应符合下列规定：

- 1 新旧沥青混凝土路面衔接应采用分层台阶设计，并进行接缝处理。
- 2 对旧沥青混凝土路面进行铣刨时，铣刨后的旧沥青层不得出现薄夹层。
- 3 旧路结构局部段落应进行结构补强时，可采用注浆处理。
- 4 可采用薄层沥青混合料罩面、表面处治或其他预防性养护措施改善沥青表面层的服务功能。

5.4.4 现状桥梁引道沉降处理设计，应符合下列规定：

- 1 在路基沉降稳定、台背填料密实时，可直接加铺罩面。

2 在路基沉降稳定、台背填料密实度不足时，应视搭板情况进行设计。

3 在路基沉降未稳定时，应视路基填高及地质条件，选择适宜的地基处理技术措施。

福建省住房和城乡建设厅
信息公开浏览专用

6 道路设施

6.1 一般规定

6.1.1 交通设施、管线设施及其附属的井、杆、箱等道路设施应与道路工程同步规划、同步设计。

6.1.2 道路交通设施品质提升设计应与现有设施协调和匹配，必要时应对现有设施进行调整和完善。

6.1.3 管线设施布置应在规划位置敷设，结合道路类型及周边需求，确定地下管线种类、规模，统筹布置各管线空间位置，协调地下管线与杆件基础、地下构筑物的空间关系。

6.1.4 地下管线应布置在人行道或非机动车道下。位置受限制时，布置在机动车道下，井盖应避开车辆轮迹带。

6.1.5 管线跨越桥梁或穿过隧道敷设时，应符合国家现行有关标准的规定，外挂管线应采取措施与环境相协调。

6.1.6 道路设施外露地面部分应整体设计，应与道路整体环境协调统一。

6.2 交通设施

6.2.1 各类交通设施除应保持其各自特性和相对独立性外，还应相互匹配、相互协调，使之成为统一、协调、完整的系统工程。

6.2.2 分隔设施的设置应符合下列规定：

1 应满足道路安全、畅通要求，结构形式应便于安装、易于维修。不得侵入道路建筑限界。

2 护栏不宜采用有蹬踏面的结构。

3 护栏的材料应坚固、耐久，样式和颜色应与周围环境协调一致。

4 人行道与非机动车道分隔设施应与街道空间相协调，宜采用有统一感的主色调，材料、造型、风格上协调统一。

5 景观型道路可选择外观自然、与周围环境相融合的护栏型式，但不得降低护栏防撞等级。

6.2.3 分隔柱的设置应符合下列规定：

1 宜设置于人行道坡道处，防止机动车驶入人行道。

2 分隔柱的外型应美观，与周边环境协调。

3 净距宜为 1.3~1.5m。

6.2.4 其余交通设施的设计应符合现行国家标准《城市道路交通设施设计规范》GB 50688 的规定。

6.3 给水设施

6.3.1 给水设施设计应遵循近远期结合、安全可靠、逐步成网的原则，满足给水工程规划要求。

6.3.2 给水管材、设备应符合现行国家标准《生活饮用水输配水设备及防护材料的安全性评价标准》GB/T17219，给水管材宜采用球墨铸铁管。

6.3.3 市政消火栓应设置于消防车易于取用的绿化带、设施带，宜采用室外地上式。景观型道路、特色街区道路可采用地下式消火栓，井盖应易于开启、有明显的永久性标志。

6.4 排水设施

6.4.1 排水设施设计应符合排水防涝、海绵城市规划要求，应遵循从源头到末端的全过程管理和控制。

6.4.2 雨水系统应包括源头减排、雨水管网和排涝除险设施等工程性措施和应急管理的非工程性措施。

6.4.3 道路雨水口的布置应符合下列规定：

- 1 路面低点应布置雨水口，宜采用双算或多算雨水口。
- 2 公交车站起末端应布置雨水口。
- 3 不应布置在人行横道上。

6.4.4 雨水口连接管的设计应符合下列规定：

- 1 管径不宜小于 300mm。
- 2 多个雨水口串联时，应根据水力计算结果确定雨水口连接管管径。

6.4.5 重力流排水管材的设计应符合下列规定：

- 1 应根据工程地质条件、埋深、基础、地面荷载、经济成本分析等情况综合考虑。
- 2 宜选用球墨铸铁管、承插橡胶圈接口钢筋混凝土管等管材。

6.4.6 排水管道验收应进行闭路电视系统管道检测，应符合现行行业标准《城镇排水管道检测与评估技术规程》CJJ 181 的规定。

6.5 照明设施

6.5.1 照明设施应采用安全可靠、技术先进、经济合理、节能环保、维修方便、美观的设施。

6.5.2 照明设施设计应符合下列规定：

- 1 应根据道路类型、等级、横断面及照明质量要求确定。
- 2 树冠遮挡路段、互通立交区、下穿地道等特殊地点，应核算照明要求。

6.5.3 路灯杆与交通设施杆件宜整合设计，并应符合现行地方标准《福建省智慧杆建设技术标准》DBJ/T13-363 的规定。

6.6 市政箱柜

6.6.1 市政箱柜布置应符合交通安全、集中设置、隐蔽美观等要求，应与周边环境景观相协调。

6.6.2 市政箱柜的布置应符合下列规定：

- 1 优先考虑布置在道路红线外绿地，次选布置在道路红线内设施带。
- 2 不得妨碍行车视距。
- 3 柜门不应朝向机动车道。
- 4 宜采用景观围栏、彩绘或绿植进行美化或遮挡。

6.7 附属设施

6.7.1 重力流管道检查井在直线段的最大间距应根据疏通方法等确定，在不影响接户管的前提下，应符合表 6.7.1 的规定。

表 6.7.1 检查井最大间距推荐值

管径（mm）	300~600	700~1000	1100~1500	1600~2000
最大间距推荐值（m）	40	80	100	120

注：无法实施机械养护的区域，检查井的间距不宜大于 40m。

6.7.2 排水检查井宜采用钢筋混凝土预制井。

6.7.3 检查井井盖的设计应符合下列规定：

- 1 应符合行车舒适、智慧管控、外观美化要求，并应采用具有防盗、防噪、减振、防弹跳功能的井盖。
- 2 不应与路缘石冲突，不应影响盲道的连续性。
- 3 车行道的检查井盖承载能力不应低于 D400 类型，其余检查井盖承载能力不应低于 C250 类型。

4 井盖外露面应标识承载等级和检查井类型、权属单位名称、建设年份和抢修电话，并应在井内设置标牌统一编号。

5 景观型道路、特色街区道路可定制特殊井盖。

6.7.4 检查井盖材质的设计应符合下列规定：

- 1 宜采用球墨铸铁，并应符合现行国家标准《球墨铸铁件》GB/T1348 的规定。
- 2 沥青路面机动车道宜采用可调式防沉降球墨铸铁井盖。

3 人行道井盖宜采用下沉式井盖。

6.7.5 排水检查井及井深超过 1.2m 的其他检查井应设置防坠网或双层井盖。

福建省住房和城乡建设厅
信息公开浏览专用

7 绿化和景观

7.1 一般规定

7.1.1 绿化和景观品质提升设计应与道路等级、道路类型相适应，符合交通安全、环境保护、城市美化等要求，并应与沿线城市风貌协调一致。

7.1.2 绿化和景观品质提升设计应结合周边环境，形成连续、完整的绿化和景观。

7.1.3 绿化和景观设施不得进入建筑限界，不得进入交叉口与出入口视距三角形，不得干扰标志标线、遮挡交通信号灯及道路照明，不得影响通行安全。

7.1.4 绿化设计应与海绵城市建设统筹考虑，综合植物生长和径流污染控制等因素科学组织绿地雨水径流，促进源头减排。

7.1.5 道路品质提升设计时，宜保留有价值的原有树木，对古树名木应予以保护。

7.2 绿 化

7.2.1 绿化应根据城市性质、道路类型、自然条件、环境因素等，合理地进行品质提升设计。

7.2.2 不同道路类型的绿化设计应符合以下规定：

1 交通型道路应以防护功能为主，低维护，兼顾绿化景观，与两侧城市景观相融合。

2 生活型道路应注重慢行交通的畅通、舒适和遮阴，绿化配置宜结合街道生活。

3 景观Ⅰ型道路应突出城市风貌特色，兼顾防护和生态要求，增强道路识别性，注重慢行交通的遮阴需求。

4 景观Ⅱ型道路应结合周围自然环境，留出透景线，突出自然景观特色。

5 特色街区道路应注重与街道景观和功能相协调，保持慢行交通的连续遮阴，绿化配置突出多样性。

7.2.3 中央分隔带绿化设计宜阻挡相向行驶车辆的炫光，种植设计应符合现行行业标准《城市道路绿化设计标准》CJJ/T 75 的有关规定。

7.2.4 行道树绿化设计应符合下列规定：

1 应保证连续遮阴。

2 在客流量大的路段，应铺设树池算子，且应与人行道路面齐平。

3 树池缘石高度宜与人行道路面齐平，种植土壤宜低于缘石表面 2cm。

7.2.5 路侧绿带应与道路红线外侧绿地相结合，应与道路两侧街道空间协调统一。

7.2.6 道路绿化应选择适应道路环境条件、生长稳定、抗逆性强、便于养护、能体现地域特色的植物，沿海城市道路绿化应选择根系完整、树冠结构良好、抗风性强、耐盐碱的植物。

7.3 景观

7.3.1 景观设计应以与环境协调、自身美观和为使用者提供良好体验感为目标，合理地进行品质提升设计。

7.3.2 不同道路类型的景观设计应符合以下规定：

1 交通型道路应反映城市形象。景观设施尺度宜大气、简洁明快，绿化配置强调统一，构建城市绿化骨架，道路范围视线开阔。应以车行者感受为主。

2 生活型道路应反映生活场景、街道的生活氛围。景观小品宜生活化，绿化配置宜生动活泼，多样化。

3 景观Ⅰ型道路应突出主题，增强道路识别性，体现城市特点。景观设施宜特色、大气，绿化配置强调统一，并具良好视线。

4 景观Ⅱ型道路应以借景为主，宜将道路与自然风景融为整体。景观设施宜简化、尺度适中、道路范围视线良好，车行者和行人视觉感受兼顾。

5 特色街区道路应反映街道特色和文化氛围。景观设施宜多样化，绿化配置多层次且不强调统一。尺度应以行人感受为主，兼顾车行者视觉感受。

8 道路家具

8.1 一般规定

8.1.1 道路家具品质提升设计应根据道路功能、类型和活动需求，因地制宜、合理选材、节约利用、易于更换。应与道路工程同步规划、同步设计。

8.1.2 道路家具设施不得侵入道路建筑限界，不得进入交叉口视距三角形，不得影响交通安全。

8.1.3 道路家具设施宜简洁大方、智慧，一体化设计，集约化布置。应与片区风貌统一协调。

8.1.4 不同道路类型的道路家具设计应符合以下规定：

1 交通型道路设施尺度宜简洁清晰，道路范围视线开阔，应以车行者视觉感受为主。

2 生活型道路宜满足不同群体的需求，进行生活化设计，道路家具应功能完善、齐全。

3 景观Ⅰ型道路宜在基础功能性的基础上，进行特色化设计，塑造精致门户形象与城市风貌特点。

4 景观Ⅱ型道路应结合沿线环境的整体基调进行样式、风格、色彩等设计，应与整体环境相协调。

5 特色街区道路应反映道路特色和文化，挖掘传统历史人文资源。尺度应以行人视觉感受为主，突出其观赏性。

8.2 公共信息服务设施

8.2.1 公共信息服务设施应包括路名牌、人行导向标识牌等。

8.2.2 路名牌的设置应符合下列规定：

1 道路交叉口位置应设置路名牌，两个交叉口间的距离大于300m的路段应在路段范围内设置路名牌。

2 应设置在道路交叉口或路段的明显位置，不得被遮挡。

3 应设置在设施带内，并应平行于道路方向。

8.2.3 人行导向标识牌的设置应符合下列规定：

1 人流集散区域、道路交叉口和公共交通换乘地点附近，宜设置人行导向标识牌。

2 应设置在设施带内，高度宜小于2.5m，宽度宜小于1.0m。

3 应反映指引方位、区域、建筑物、旅游场所、公共设施或公共服务机构，不应显示企业名称、商标或产品等信息。

8.3 环卫服务设施

8.3.1 环卫服务设施应包含垃圾箱、公共厕所等。

8.3.2 垃圾箱的设置应符合下列规定：

1 应设置在设施带内，且不得影响行人通行。

2 应便于垃圾的分类收集，并应有明显标识。

3 公交车站应配置一组垃圾箱。

4 垃圾箱设置的平均间隔应符合表8.3.2的规定。

表 8.3.2 垃圾箱设置平均间隔建议值

道路类型	垃圾箱设置平均间隔建议值（米）
交通型道路	200~400
生活型道路	50~100
景观型道路	100~200
特色街区道路	50~100

8.3.3 公共厕所的设置应符合下列规定：

1 宜设置在人行道外侧设施带或绿化带。

2 宜结合绿化、休息座椅等设施一并设计。

3 公共厕所设置的平均间隔应符合表 8.3.3 的规定。

表 8.3.3 公共厕所设置平均间隔建议值

道路类型	公共厕所设置平均间隔建议值（米）
交通型道路	800~1000
生活型道路	500~800
景观型道路	500~800
特色街区道路	300~500

8.4 休闲服务设施

8.4.1 休闲服务设施应包含公共座椅、户外宣传显示屏及休憩桌椅等。

8.4.2 公共座椅的设置应符合下列规定：

- 1 宜设置在人行道外侧设施带或绿化带。
- 2 人行道宽度小于3m时，不应设置座椅。
- 3 可根据便民需求设置便民充电智慧座椅。

8.4.3 户外宣传显示屏宜优先考虑布置于人行道外侧绿化带，布置于人行道内侧设施带时，设施带宽度不应小于3m。

8.4.4 生活型道路、景观型道路可结合人行道外侧设施带、绿化带及路外公共空间设置休憩桌椅，应与环境相协调。

8.5 公共交通服务设施

8.5.1 公共交通服务设施应包含公交车站候车亭、公交站牌等。

8.5.2 公交车站候车亭的设置应符合下列规定：

- 1 应安全、实用、经济、美观，便于乘客遮阳、避雨，与周围相协调。亭内宜设置座椅、靠架，方便乘客使用。
- 2 候车亭进车端应具有良好的视线，简洁美观。
- 3 候车亭长度应根据车站高峰时段人流设计。

4 景观型道路及特色街区道路可结合特色要求,进行艺术设计,美化候车亭。

8.5.3 公交站牌的设置应符合下列规定:

- 1 站牌设置应便于识别。
- 2 站牌信息面应与车行道垂直,不应设置过低。
- 3 站牌信息应包含线路图和来车实时信息,可根据需求设置智慧语音播报系统、智慧查询系统、智慧便民充电等模块。

8.6 其他设施

8.6.1 雕塑、景观小品等艺术景观设施的设置应符合下列规定:

- 1 应根据道路整体风貌、装饰美化需要,进行统一设计。
- 2 设施宜布置在人行道外侧设施带或绿化带、街头绿地等城市公共空间,形式与色彩宜多样化。

8.6.2 围墙的设置应符合下列规定:

- 1 城市道路两侧不宜设置围墙,可因地制宜地选择绿墙、绿篱或栏杆等替代围墙。
- 2 确须设置围墙时,应采用通透式围墙。

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,在条件许可时首先应先这样做的:

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时的写法为:“应符合……的规定”或“应按……执行”。

引用标准名录

- 1 《球墨铸铁件》 GB/T 1348
- 2 《室外排水设计标准》 GB 50014
- 3 《城市道路交通设施设计规范》 GB 50688
- 4 《建筑与市政工程无障碍通用规范》 GB 55019
- 5 《城市桥梁设计规范》 CJJ 11
- 6 《城镇道路养护技术规范》 CJJ 36
- 7 《城市道路工程设计规范》 CJJ 37
- 8 《城市道路绿化设计标准》 CJJ/T 75
- 9 《透水水泥混凝土路面技术规程》 CJJ/T 135
- 10 《城市道路交叉口设计规程》 CJJ 152
- 11 《城镇道路路面设计规范》 CJJ 169
- 12 《城镇排水管道检测与评估技术规程》 CJJ 181
- 13 《城市道路路基设计规范》 CJJ 194
- 14 《公路水泥混凝土路面设计规范》 JTG D40
- 15 《公路沥青路面设计规范》 JTG D50

福建省工程建设地方标准

城市道路品质提升设计标准

DBJ/T 13-480-2025

条文说明

编制说明

《城市道路品质提升设计标准》DBJ/T 13-480-2025，经福建省住房和城乡建设厅 2025 年 3 月 6 日以闽建科〔2025〕7 号文批准发布，并经住房和城乡建设部备案，备案号为 J18078-2025。

本标准制定过程中，编制组进行了广泛的调查研究，总结了我国工程建设中城市道路品质提升设计和施工的实践经验，同时参考了国外先进技术标准，通过数据比对取得了标准的重要技术参数，编制而成。

为了便于广大设计单位有关人员在使用本标准时能正确理解和执行条文规定，《城市道路品质提升设计标准》编制组按章、节、条顺序编制了本标准的条文说明，对条文规定的目的、依据以及执行中需要注意的有关事项进行了说明。但是，本条文说明不具备与标准正文同等的法律效力，仅供使用者作为理解和把握标准规定的参考。

目 次

1 总 则.....	32
3 基本规定.....	33
4 道路交通.....	35
4.1 一般规定.....	35
4.2 机动车交通.....	35
4.3 非机动车交通.....	36
4.4 行人交通.....	36
4.5 公共交通.....	37
5 路基和路面.....	38
5.1 一般规定.....	38
5.2 路 基.....	38
5.3 路 面.....	39
5.4 旧路改造.....	42
6 道路设施.....	44
6.1 一般规定.....	44
6.2 交通设施.....	44
6.3 给水设施.....	45
6.4 排水设施.....	45
6.5 照明设施.....	45
6.6 市政箱柜.....	46
6.7 附属设施.....	46
7 绿化和景观.....	48
7.1 一般规定.....	48

7.2	绿 化.....	48
7.3	景 观.....	49
8	道路家具.....	50
8.1	一般规定.....	50
8.2	公共信息服务设施.....	50
8.3	环卫服务设施.....	51
8.4	休闲服务设施.....	51
8.5	公共交通服务设施.....	52

福建省住房和城乡建设厅
信息公开浏览专用

1 总 则

1.0.1 近年来城市基础设施建设正从高速增长阶段转向高质量发展阶段，实施城市道路品质提升成为当前阶段道路建设的重要内容，为提升福建省城市道路品质提升设计水平，做到技术先进、安全可靠、经济合理、与城市环境相协调，提高工程设计质量，制定本标准。

1.0.3 本条对城市道路品质提升设计的共性要求进行了规定，强调了社会、环境与经济效益的协调统一。同时，提出了以人为本、资源节约、环境友好的设计理念，在综合考虑行人、非机动车、机动车通行要求下，应优先考虑非机动车和行人以及公共交通提供舒适良好的环境。

3 基本规定

3.0.2、3.0.3 实施品质提升的城市道路应根据现行行业标准《城市道路工程设计规范》CJJ 37 的规定，按照道路在路网中的地位、交通功能及对沿线的服务功能等，分为快速路、主干路、次干路和支路四个等级，这种分类主要是基于机动车交通特性的差异，国内各地市在综合道路定位、交通功能、街道活动和空间景观等，对城市道路进行了功能分类，见表 1。

表 1 各地市道路分类表

城市	道路类型
上海市	商业型、生活服务型、景观休闲型、交通型、综合型
北京市	交通型、生活型、景观型、特色型、综合型
广州市	生活型、商业型、交通型、景观型、工业型、综合型
青岛市	商业型、交通型、景观型、生活服务型
无锡市	交通型、生活型、景观型、特色街区型

综合型道路兼具以上两种类型的城市道路，本标准不再单列。根据福建省实际情况来看，可将道路分为交通型道路、生活型道路、景观型道路、特色街区道路四个类型。其中生活型道路适用于以服务周边商业、住宅、公共服务设施等为主的城市道路，包括商业型道路，但具有特色的商业街属于特色街区道路；特色街区道路包括具有工业特色的工业型道路；本标准的景观型道路可再细分为景观 I 型道路与景观 II 型道路，以展现道路自身景观为主的为景观 I 型，以展现道路沿线景观为主的为景观 II 型。城市道路类型与道路等级的对应关系，见表 2。

表 2 道路类型与道路等级对应关系表

道路类型	快速路	主干路	次干路	支路
交通型道路	★	★	☆	○
生活型道路	○	☆	★	★
景观型道路	★	★	★	★
特色街区道路	○	☆	☆	★

注：“★”表示适用，“☆”表示可以选用，“○”表示不适用。

3.0.4 实施品质提升的城市道路，系统性强、涉及面广、协调量大、工程较复杂，项目各专业之间、与相邻工程的关联性较强，该类工程应做好总体设计，并应处理好与其他道路及自身道路新旧之间的衔接过渡。

4 道路交通

4.1 一般规定

4.1.2 横断面进行合理布设是根据道路等级、道路类型、服务功能、交通发展需求，结合道路、绿地、两侧建筑退距及建筑界面围合而成的街道空间等条件，综合研究确定。应采取工程措施和道路交通管理相结合的方法布设横断面。

4.1.3 横断面品质提升设计：

2 机动车道、非机动车道、人行道、绿化带、设施带等横断面组成应根据道路类型合理分配路权，体现以人为本的原则，宜按照行人交通、非机动车道交通、公共交通、机动车道交通的先后顺序保障路权。避免以牺牲行人和非机动车通行空间来保障机动车的通行。

4.2 机动车交通

4.2.3 交通型道路横断面布置以提高道路通行能力为主，应采用中央分隔带或护栏分隔对向交通，可采用绿带、护栏等隔离机非交通，减少对机动车交通的干扰。

4.2.4 生活型道路适用于服务沿线地块为主，其生活氛围浓厚，为形成完整的街道氛围，中间不宜采用中央分隔带或实体分隔物，宜采用双黄线分隔对向交通。

4.2.6 机动车路侧停车位的设置：

1 路侧停车位宜布设在有条件的机动车道外侧，不应侵占非机动车通行空间。

3 路侧停车位的设置应避免车辆驶入、停放和驶出过程中对机动车道内车辆行驶的影响。

4 无设置辅道的交通型道路承担着大量交通或快速交通，布置路侧停车位将对道路通行能力有较大影响，不应布置路侧停车位。

4.3 非机动车交通

4.3.2 非机动车道设计：

1 机动车道、非机动车道及人行道在横断面中的位置关系应按照行驶速度的快慢进行布置，机动车车速较快，应布置于道路内侧；行人行驶速度较慢，应布置于道路外侧；非机动车速度适中，应布置于两者之间。

2 旧路改造时，因下方管线保护原因，非机动车道路面标高无法降低，开口处标高应顺接平顺，保证平面和纵断面线形均衡、连续，避免非机动车道路面标高起伏频繁，保障非机动车行驶舒适。

3 非机动车道和人行道为共板断面，宜在非机动车道和人行道之间设置分隔栏杆。条件受限时，非机动车道和人行道采用标线、颜色等进行分隔或区分。

4.3.3 非机动车停放区的设计：

1 非机动车停放区应统筹考虑，布置于路侧带时，应与既有管线设施、城市家具、绿化带、路内停车等统筹布置，在医院、学校、商业、车站、码头、地铁站、景区等人流密集区，就近停放将极大影响公共场所正常出行，因此需要通过合理引导，设置专用停车区，保障通行需求的同时，兼顾城市景观。

4.4 行人交通

4.4.2 人行道设计：

1 人行道应与路侧绿地、建筑退距空间整体设计,铺砖材质、盲道、分隔柱等设计应与沿线空间相协调,宜采用有统一感的主色调,材料、造型、风格上协调统一,强化街道景观的连续性和整体性。

2 道路扩宽改造时,需往外新建人行道,可将人行道灵活布置于现状路侧绿地,不宜为了强调人行道的顺直而大量迁移树木。

4.4.3 人行过街设施设置:

1 道路人行过街设施应统一规划,方便行人安全、便捷的穿越道路。过街设施间距应符合现行国家标准《城市道路交通设施设计规范》GB 50688 第 10.3.1 条相关规定,并结合道路等级、道路类型、路段长度及行人过街需求确定。

2 交通宁静措施是为了保障行人安全,包括减少机动车宽度、抬高交叉口路面整体标高、曲线设计、设置减速装置和增加人行过街设施等,可降低机动车行驶速度,增加行人过街安全,同时可美化居住区环境和降低交通噪声,创造舒适、安全的人行环境。

4.5 公共交通

4.5.3 公交车站的布置:

2 直接式公交站适用于站点停靠公交线路较少、机动车流量小、红线宽度有限、人行道及非机动车道宽度难以压缩的支路。

4 交叉口附近的公交车站宜布置在出口道,确有困难时,交叉口进口道范围内必须设置公交车站时,可将直行或右转公交线路的车站设在进口道。

5 服务地铁站的公交车站,可设置风雨连廊连接地铁站出入口与公交车站。

5 路基和路面

5.1 一般规定

5.1.1、5.1.2 道路的基本结构包括路基结构与路面结构，良好的路基和路面设计是行车舒适的重要保障，同时也是改善道路环境的重要措施，作为城市道路品质提升的重要部分。条文强调路基路面结构综合设计应做好前期调查、分析工作，结合沿线地形、地质材料等自然条件，因地制宜、合理选材，同时降低能耗、充分利用再生材料，保证路基路面具有足够的强度、稳定性、良好的抗变形能力和耐久性。

5.1.3 根据现行行业标准《城镇道路养护技术规范》CJJ 36 的规定，路基、路面养护和评价的依据是养护等级和技术状况。

5.1.4 路基、路面设计应根据道路地下管线及构筑物等进行特殊部位设计，路基设计应符合现行行业标准《城市道路路基设计规范》CJJ 194 的规定，路面结构层应搭接设计。

5.2 路 基

5.2.1 路基的设计：

4 现行行业标准《城镇道路路面设计规范》CJJ169-2012 第 4.1.2 条，路基顶面设计回弹模量值，对快速路和主干路不应小于 30MPa，对次干路和支路不应小于 20MPa。现行行业标准《公路沥青路面设计规范》JTG D50-2017 第 5.2.2 条，路基顶面回弹模量值，对于极重交通不应小于 70MPa，对于特重交通不应小于 60MPa，对于重交通不应小于 50MPa，对于中等、轻交通不应小于 40MPa。现行行业标准《公路水泥混凝土路面设计规范》JTG D40-2011 第 5.2.2 条，路基顶面回弹模量值，对于极重、特重交通不应小于 80MPa，对于重交通、中等不应小于 60MPa，对于轻

交通不应小于 40MPa。

以上三本规范对不同道路等级、交通量的路基顶面回弹模量值均有不同的要求。浙江、江苏等地对城市道路路基顶面回弹模量提出了新的规定值，均较现行行业标准《城镇道路路面设计规范》CJJ169-2012 规定的基础上做了适当提高。工程实践表明，通过规范现场施工，适当提高路基顶面设计回弹模量值，有利于路基路面整体结构综合设计。本条在根据以上情况进行了规定。

5 路堤与桥台连接处，路面结构设计使用年限内的容许工后变形应符合现行行业标准《城市道路路基设计规范》CJJ 194 的要求。桥头宜设置搭板，快速路、主干路搭板长度宜不小于 8m，次干路、支路搭板长度宜不小于 6m，搭板厚度不小于 30cm。

6 现行行业标准《城市道路路基设计规范》CJJ 194 第 4.7.6 条第 1 款规定了桥涵台背过渡段路基压实度不应小于 96%。城市道路公交站台、交叉口范围内需承受车辆频繁刹车启动，该范围内路基路面结构受力复杂，常出现早期壅包、推挤和车辙等病害，本条规定建议该范围内路基压实度参考桥涵台背过渡段路基压实度执行。

7 道路拓宽路基与既有路基之间应采用衔接设计，采取措施减小拓宽路基与既有路基之间的相对沉降和变形。

5.2.3、5.2.4 路基防护工程与支挡结构是防止路基病害、保证路基稳定的重要措施。结构的材质与外观设计应在确保结构安全的基础下进行提升设计。景观型道路、特色街区道路支挡结构可采用水磨面图案、干挂石材拼图等形式，展现城市文化。

5.3 路 面

5.3.1 路面的设计：

1、2 路面直接承受车辆荷载及外部气候等变化的作用，路面结构层的组合与地质条件、路基土特性、路基水文及气候环境

状况密切相关，进行路基路面整体结构综合设计，才能获得运行安全舒适并与环境、生态、社会协调的综合效益，实现城市道路路基路面的品质提升。

5.3.2 机动车道路面的设计：

1 路面结构设计应选用合理的轴载和计算参数。常规路面设计以 BZZ-100 为标准轴载，大型货车、大型公交车比例较高的道路或公交专用道的设计，可根据实际情况选用适当的轴载和计算参数。

货运重载道路、有特殊功能要求的道路可采用复合式路面，特色街区道路路面应结合景观要求进行专项设计。

2 工程实践表明，机动车道沥青路面面层结构采用三层式时，表面层、中面层结合料采用改性沥青时，对路面整体结构的抗车辙性能有一定程度的提高，且造价增加不多。

3 沥青面层常用石料有玄武岩、安山岩、片麻岩、辉绿岩、砂岩、花岗岩、闪长岩、硅质石灰岩以及经轧制破碎的砾石等。工程实践表明，表面层选用与沥青粘附性能好的碱性硬质石料，如玄武岩、辉绿岩等，施工后表面层具有较好的色泽与感观。当碱性硬质石料紧缺时，可采用凝灰岩加抗剥落剂替代，一定程度上可达到上述效果。

5 交叉口、公交站台等需承受车辆频繁刹车启动区域，可采用沥青混合料添加抗车辙剂或路面结构设计为半柔性复合沥青混凝土路面，提高抗车辙性能。半柔性复合沥青混凝土路面设计可参考现行地方标准《福建省半柔性复合路面技术标准》DBJ/T 13 进行设计。

5.3.3 非机动车道路面的设计：

1 非机动车道表面是保障骑行安全和舒适的关键，需注重舒适性、平整性、防滑性、耐久性、易辨性等。材料组合不宜过于复杂，应谨慎对待铺装材料对视觉的冲击影响，避免对空间造成混乱，保证通行安全。

2 工程实践表明,非机动车道路面采用沥青混凝土时,表面层选用公称最大粒径 9.5mm 的细粒式沥青混合料,可以提高路面整体平整度与行驶舒适性,并具有较好的色泽与感观。

3 现行行业标准《透水水泥混凝土路面技术规程》CJJ/T 135-2009 尚未对表面层的抗滑性能指标进行要求,非机动车道表面是保障骑行安全的关键,建议增加对表面层的抗滑性能指标要求。透水混凝土路面表面构造深度一般均能满足现行行业标准《城镇道路路面设计规范》CJJ 169 表 3.2.8-2 水泥混凝土面层的表面构造深度的要求,工程实践表明,透水混凝土路面仅仅满足构造深度要求是无法达到路面的抗滑性能,可通过增加横向力系数指标来改善透水水泥混凝土路面的抗滑性能,本条文建议参考现行行业标准《城镇道路路面设计规范》CJJ 169 表 3.2.8-1 沥青路面抗滑性能指标,透水水泥混凝土路面应满足横向力系数 $SFC_{60} \geq 54$ 的要求。

透水水泥混凝土面层颜色以原始色、灰色系为主,若使用鲜艳颜色,应注意与周边环境协调。

5.3.4 人行道路面的设计:

2 人行道应与现状铺装边缘、建筑退距、出入口等区域衔接平顺,必要时可采用绿化景观手法进行修饰过度,实现街道景观的连续性和整体性。

3 人行道转弯扇形区域属于非标准尺寸铺装,建议根据车行道边线转弯半径进行专项设计,必要时可对该区域进行分块设计,并采用花岗岩作为分隔边。

4 非同一时期建设的人行道,铺装材质、色泽等外观上可能会存在一定程度的差异,为满足街区的整体品质效果,不论新旧路的类型、等级,应以主要道路的铺装为主,次要道路顺接主要道路。

5 根据海绵城市规划建设要求,人行道铺装材料优选选用采用透水铺装结构,有特殊要求的景观型道路及特色街区道路应根

据道路等级、类型、功能、周边环境确定，进行铺装的选择。

5.3.5 为保护生态环境，减少石材开采，节约资源，省内多地市强制要求使用预制混凝土路缘石，本条对上述措施进行了规定。

5.4 旧路改造

5.4.1 在旧路结构改造提升设计中，应根据现行行业标准《城镇道路路面设计规范》CJJ 169 的要求进行调查，并应依据路面的交通需求，应遵循节约资源、可靠耐久、保护环境的原则，充分利用旧路面的剩余强度，应考虑材料的使用耐久，有效节省投资。因此，本条文对旧路结构改造提升设计的条件做了原则规定。

5.4.2 旧水泥混凝土路面加铺结构设计：

1 旧水泥混凝土接缝、裂缝应进行清缝、灌缝，并应采用防水卷材、玻纤格栅等进行贴缝处理。

3 旧水泥混凝土路面拉毛处理能显著提高加铺沥青面层与旧水泥混凝土路面的层间粘结作用，延缓沥青加铺层发生推移、鼓包、坑槽病害的发生，提高旧路加铺结构的疲劳寿命。

4 设置改性沥青应力吸收层包括聚合物改性沥青、橡胶沥青应力吸收层等。

5.4.3 旧沥青混凝土路面加铺结构设计：

1 新旧沥青混凝土路面接缝处应采用防水卷材、玻纤格栅等进行贴缝处理。

3 旧路路面局部段落承载能力不能满足交通需求时，应进行结构补强时，可采用水泥注浆、聚合物注浆等进行处理，提高旧路结构承载能力，满足未来交通需求。

4 采用薄层沥青混合料罩面、表面处治或其他预防性养护措施改善沥青表面层的服务功能，减少路面加铺高度对现状路缘石外露高度、人行道的影 响，避免因路缘石外露高度不足，导致路缘石、人行道挖除重建。

一般薄层沥青混合料罩面厚度可为 30mm~50mm；超薄磨耗层厚度宜为 20mm~25mm。也可采用稀浆封层、微表处或养护剂等处治措施。

5.4.4 现状桥梁引道沉降处理设计：

2 在路基沉降稳定、台背填料密实度不足时，若搭板状况良好时，可采用对搭板引孔，路基注浆，注浆采用水泥注浆、聚合物注浆等。若搭板破损严重，建议对搭板及台背填料挖除新建。

福建省住房和城乡建设厅
信息公开浏览专用

6 道路设施

6.1 一般规定

6.1.3 若尚无上位规划,管位设计应尽可能符合所在区域常规做法及管线产权单位移交要求。

6.1.4 本条规定是为了减少工程管线在施工或日常维修时与城市道路交通相互影响,节省工程投资和日常维修费用。我国大多数城市在工程管线综合规划时,都考虑首先将工程管线敷设在人行道或非机动车道下面。当受道路断面限制,布置在车行道下面管线,井盖不应设置车道轮迹带上,避免管线井盖影响行车舒适性。在一些新规划区,由于绿化带较宽,可在绿化带下敷设工程管线,但应注意在管线埋设深度和位置上与绿化相协调。

6.1.5 本条为要求管线过桥隧时应注意考虑隐蔽性、景观性。对管线种类过桥隧的要求应符合现行行业标准《城市桥梁设计规范》CJJ 11 的规定。

6.2 交通设施

6.2.5 分隔柱的设置:

2 分隔柱的外型应根据实际情况选择,可采用石质圆柱墩、方柱墩等,建议外露高度不小于 30cm。同时在没有照明设施的地方,其表面应设置反光设施。

3 分隔柱净距过小,影响无障碍轮椅的通行;净距过大,无法限制机动车驶入人行道。

6.3 给水设施

6.3.2 推荐采用球墨铸铁管，各地市可结合当地使用习惯选材，所选管材质量均应符合相关现行国家、行业标准。

6.3.3 采用地下式消火栓时，井盖材质应保证在使用期限内不因锈蚀等原因导致难以开启的情况发生。出于安全考虑设置保持可见的明显的永久性专门标识。

6.4 排水设施

6.4.3 雨水口选用规模计算应满足现行国家标准《室外排水设计标准》GB50014 的要求。公交车站起末端应布置雨水口的目的是避免公交车站积水，导致车辆行驶溅水于候车乘客，同时公交车站低点处应设雨水口。道路在竖向设计时低点避免设在人行横道处，行人淌水过街。

6.4.5 结合不同管材、管径对应的经济成本及适用性，根据《福建省住房和城乡建设厅 福建省生态环境厅 福建省发展和改革委员会关于印发<福建省深入推进城市污水处理提质增效专项行动实施方案>的通知》（闽建管[2022]3 号）对管材的规定，优先采用球墨铸铁管、承插橡胶圈接口钢筋混凝土管等管材。本条对上述措施进行了规定。

6.4.6 根据《福建省住房和城乡建设厅关于印发<福建省市政排水设施工程移交及接管管理办法>的通知》（闽建[2025]1 号）对排水设施建设工程移交规定，应进行闭路电视系统（CCTV）检测。本条对上述措施进行了规定。

6.5 照明设施

6.5.2 照明设施设计：

3 树冠遮挡影响路段宜采取修枝、改变灯具安装位置等方式

相结合，以满足道路照明的要求；互通立交区内应核验匝道桥对照明遮挡影响。

6.6 市政箱柜

6.6.1 市政箱柜作为道路设施的控制系统柜，大部分均外露地面，其布置位置、数量、外观等方面均影响着城市道路的品质。鼓励将电力箱、通讯箱、交通控制箱等多种箱柜进行整合，统一设计为一个综合箱柜。

6.6.2 市政箱柜的布置：

3 柜门朝向应结合周边环境，人流密度等方面因素综合考虑，为便于开启维护，柜门不应朝向机动车道，宜朝向人行道、非机动车道。

6.7 附属设施

6.7.3 检查井井盖的设计：

1 检查井盖宜采用弹性锁定结构设计，闭合后紧扣井座，避免意外开启或跳动发出噪音；井盖与井座之间应采用有接触面足够的隔震防噪音抗老化橡胶垫圈，橡胶垫圈的材质应符合现行行业标准《防震橡胶制品用橡胶材料》HG/T 3080 的规定，拉伸强度 $\geq 12\text{Mpa}$ ，压缩永久变形($100^{\circ}\text{C}\times 22\text{h}$) $\leq 35\%$ ，硬度(绍尔 A 型) > 75 。

2 改、扩建道路因现状管线难以迁改，导致井盖位于路缘石处，可采用两个井盖。例如，在车行道范围，可先布置球墨铸铁井盖作为底层井盖，再设置下沉式井盖跨越底层井盖，最后在下沉式井盖上铺设路缘石，并且下沉式井盖其中一边与路缘石边线齐平。

管位设置时应考虑检查井盖同盲道的相对位置关系，井盖不得影响盲道通行的连续性、不得出现盲道为避让井盖绕行的情况，无法避免时应采用下沉式井盖等措施消除影响。

3 位于车行道的检查井，必须在任何车辆荷重下，包括在道路碾压机荷重下，确保井盖井座牢固安全，同时应具有良好的稳定性，防止车速过快造成井盖振动。

6.7.4 检查井盖材质推荐采用球墨铸铁，各地市可结合当地使用习惯选材，所选检查井盖质量均应符合相关现行国家、行业标准。

6.7.5 防坠网固定螺栓应采用直径 8mm 以上、带有挂钩的不锈钢 304 或更高等级的耐腐蚀材质的膨胀螺栓，防坠网可采用锦纶（尼龙）、维纶、涤纶或其他同类型材料制成，绳断裂强力满足要求；防坠网应半年检查一次，使用期限为 2 年。

7 绿化和景观

7.1 一般规定

7.1.1 道路绿化和景观是提升城市道路品质提升的装修工程,对道路整体品质有着重要的影响,应根据道路等级、道路类型进行设计,并应与沿线城市风貌协调一致。

7.1.2 绿化和景观品质提升设计应与道路红线外的城市绿地相结合,与道路两侧建构物相协调,共同构成城市景观。

7.1.3 绿化和景观设计在追求全路段整体效果,容易忽略交叉口与出入口视距三角形的验算,中央分隔带与外侧分隔带被人行横道或道路出入口断开时,其端部绿化和景观设计应满足停车视距要求,端部停车视距内不得设计影响驾驶员安全视线的植物与景观小品。

7.1.4 道路品质提升中,绿地增加海绵设施时,应符合现行行业标准《城市道路绿化设计标准》CJJ/T 75 的规定,科学确定土壤下渗率,并明确土壤改良和渗排设施建设要求。

7.2 绿 化

7.2.4 行道树绿化设计:

2 树池算子应兼顾安全、景观,与环境相协调。覆盖树池算子,可采用渗透铺装材料等措施避免表土踩实,保障土壤的透水、透气性,为树木根系生长提供良好条件。

3 树池缘石高度宜与人行道路面齐平,消除安全隐患,保障行人舒适性,同时使人行道更加整洁、统一,并且有利于雨水更

加顺畅地流入树池或排水系统。种植土壤宜低于缘石表面 2cm，避免人行道铺装被污染。

7.2.5 路侧绿带可结合道路红线外侧绿地、建筑退距等空间，统一设计，形成小型广场、绿道、街头公园等。建议在人行道外侧种植高大乔木，与行道树共同为行人提供完整的树荫。

7.3 景观

7.3.1 城市道路给予人民的良好感受，除了与环境协调和视觉上的美感，还来源于人民在使用道路的过程中能够获得舒适、便捷、安全、愉悦的感受。

8 道路家具

8.1 一般规定

8.1.1 道路家具设施是在城市道路中为公众户外活动和城市管理服务的各类公共设施的总称，为城市道路品质提升的重要组成部分，影响着城市道路的整体品质。

8.1.3 道路家具的设施体量应在满足功能的前提下，少占用公共空间资源，以小型化设计原则，对设施进行归并、整合，提供公共空间利用率。并结合实际情况，可布设智慧灯杆、智慧公交站候车亭、智慧公厕、非机动车智能充电桩、智慧座椅等智慧家具。

8.2 公共信息服务设施

8.2.2 路名牌的设置：

1 路名牌信息应根据现行国家标准《城市道路交通设施设计规范》GB 50688 第 10.2.3 条相关规定，应含有道路名称、方向，并应有门牌号码。

2 路名牌属于交通标志中的指路标志，宜结合交通安全设施品质提升设计，进行合杆设置。

3 路名牌应设置在设施带内，立杆外缘距人行道路缘石外边线宜为 0.4m~0.8m。

8.2.3 人行导向标识牌的设置：

1 人行导向设施布置应保证行人通行的连续性和安全性，构成完整的人行导向标识系统，路段导向标识牌的设置间距应为 300~500m。

2 人行导向设施以步行者导向为主,因此标识牌高度不宜过高,影响识别,同时考虑到设施的体量,宽度不宜过宽。

8.3 环卫服务设施

8.3.2 垃圾箱的设置:

2 分类垃圾箱体应有明显标识并易于识别,高度宜为0.8m~1.1m。

4 垃圾箱参照现行行业标准《城镇环境卫生设施设置标准》CJJ27-2005 中第 3.5.3 条的关于垃圾箱的设置间隔:“商业、金融业街道: 50m~100m”,“主干路、次干路、有辅道的快速路: 100m~200m”,“支路、有人行道的快速路: 200m~400m”,结合城市道路品质提升中四种类型道路的街道活动特点,提出垃圾箱设置平均间距建议范围。

8.3.3 公共厕所的设置:

3 公共厕所参照现行行业标准《城镇环境卫生设施设置标准》CJJ27-2005 中第 3.3.3 条的关于公共厕所的设置间隔:“居住用地: 500m~800m”“公共设施用地: 300m~500m”,“主干路、次干路、有辅道的快速路: 500m~800m”,“支路、有人行道的快速路: 800m~1000m”,结合城市道路品质提升中四种类型道路的街道活动特点,提出公共厕所设置平均间距建议范围。

公共厕所可根据城市环境卫生设施及相关环卫部门要求,按照现行国家标准《旅游厕所质量要求与评定》GB/T 18973 确定公厕星级标准。

8.4 休闲服务设施

8.4.1 根据现行国家标准《城市公共设施 城市家具 术语》GB/T 42873 第 4.7 条休闲服务设施包含电话亭、书报亭、岗亭,城市道路品质提升,宜取消电话亭、书报亭、岗亭的设置。

8.4.3 户外宣传显示屏的设置应整体规划，各地市形成户外广告宣传屏设置管理办法，规范设置，美化城市市容环境。

8.4.4 休憩座椅的设置主要供人们进行休息、饮食、交谈和棋牌等休闲活动使用的桌椅组合设施，可结合人行道外侧设施带、绿化带及路外公共空间设置，作为市民休闲的街头公园。

8.5 公共交通服务设施

8.5.1 公交车站候车亭的设置：

3 候车亭长度应根据车站高峰时段人流设计，以能容纳站台所有乘客的换乘需求。品质提升设计时，可采用加长站台或增设分站台，确保候车亭的设置能为乘客留出足够空间，保障乘客安全顺畅穿行于站台。